

# 中津川市都市交通アクションプラン

平成 27 年 3 月  
(令和 4 年 3 月部分改定)

中 津 川 市



# 目 次

---

## 第1章 アクションプランの概要

- 1-1 アクションプランの位置づけ ..... 1
- 1-2 アクションプランの必要性 ..... 2
- 1-3 アクションプラン策定までの流れ ..... 4
- 1-4 アクションプランの計画条件 ..... 5

## 第2章 重点目標と施策展開の方向性

- 2-1 重点課題の抽出 ..... 7
- 2-2 重点目標の設定 ..... 11
- 2-3 施策展開の方向性 ..... 13

## 第3章 重点目標を達成するための交通施策

- 3-1 重点目標を達成するための交通施策の抽出 ..... 22
- 3-2 交通施策と施策の進め方 ..... 30

## 第4章 目標達成の検証

- 4-1 アクションプランの進捗管理の考え方 ..... 76
- 4-2 アクションプランの評価方法 ..... 77

## 第5章 進捗管理体制の整理

- 5-1 進捗管理の体制 ..... 97
- 5-2 関係機関の連携 ..... 97

## 巻末資料

- 中津川市都市交通マスタープラン策定委員会名簿
- 中津川市都市交通マスタープラン策定委員会設置要綱
- 策定の経緯



# 第 1 章 アクションプランの概要

## 1-1 アクションプランの位置づけ

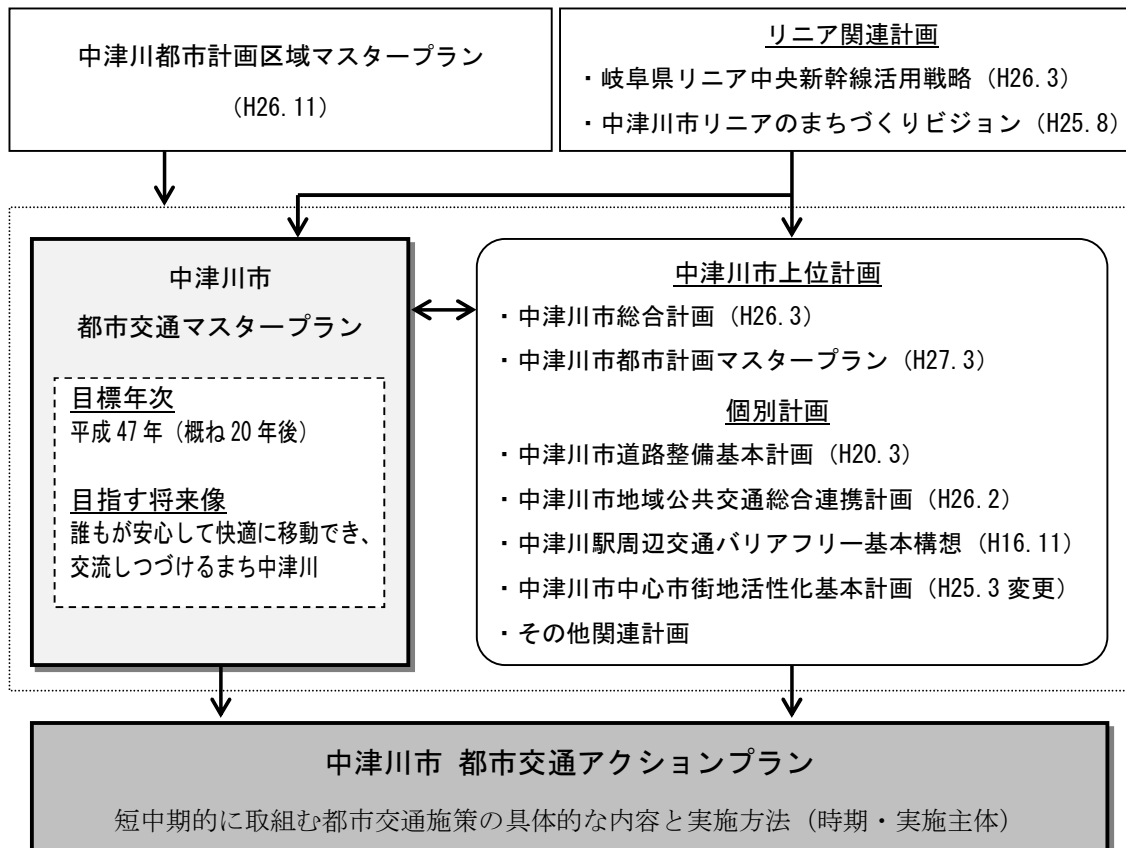
中津川市では、多拠点ネットワークによる集約型都市構造を目指して、各種交通課題に対応するとともに、リニアのまちづくりを推進するために、平成 26 年 8 月に中津川市都市交通マスタープラン（案）を作成した。

中津川市都市交通マスタープランは「誰もが安心して快適に移動でき、交流しつづけるまち中津川」を将来像として、概ね 20 年後までの都市交通体系の方針を示している。

これに対し、中津川市都市交通アクションプランは、中津川市都市交通マスタープランで掲げた将来像や将来都市構造を効果的かつ確実に実現するために、短中期的に取り組む施策の具体的な内容と実施方法（時期・実施主体）を定めるものである。

本アクションプランを作成し、暮らしの充実と定住促進、観光や産業の振興、自然環境の保全・活用等の多岐分野にわたる行政担当者や交通事業者、地元事業者、住民等の多様な関係者の共通理解のもとに、協働で交通施策に取り組むことを目指す。

### ■中津川市都市交通アクションプランの位置づけ



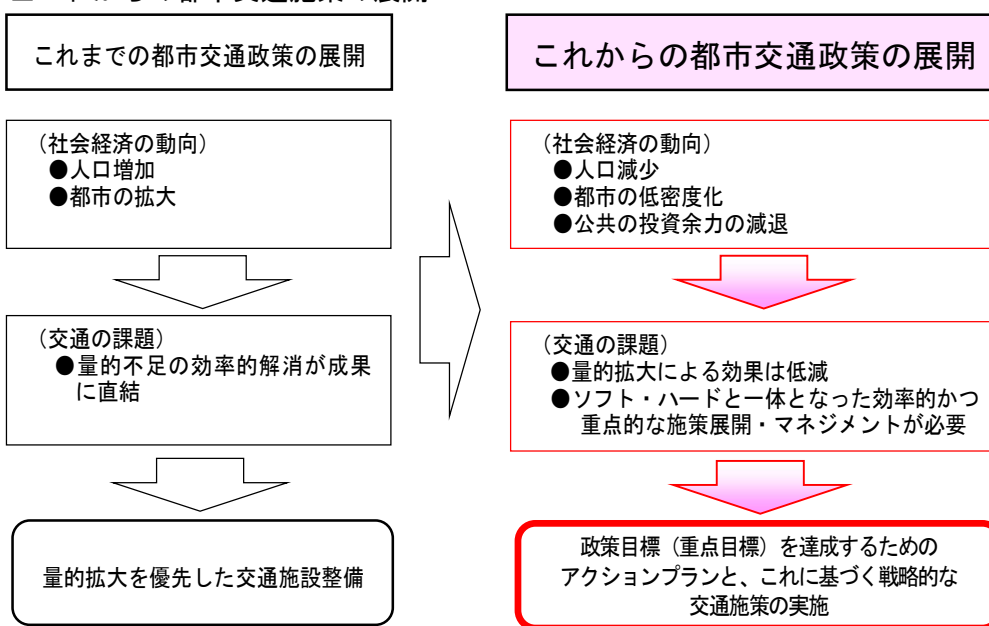
## 1-2 アクションプランの必要性

### (1) 政策目標（重点目標）の実現

中津川市では人口減少が進展し、公共投資余力が減退するなどの情勢下であり、持続可能な都市を形成する上で、交通施策を効率的かつ重点的に展開し、適切に進捗管理していくことが必要不可欠となっている。

効率的な交通施策と進捗管理を展開するためには、達成すべき政策目標（重点目標）と、取り組む施策の目的や具体的な内容、実施方法（時期・実施主体）を関係者が共有し、協働で取り組む必要があるため、これらを定めたアクションプランを作成する。

#### ■ これからの都市交通施策の展開



(2) 進捗管理の実施

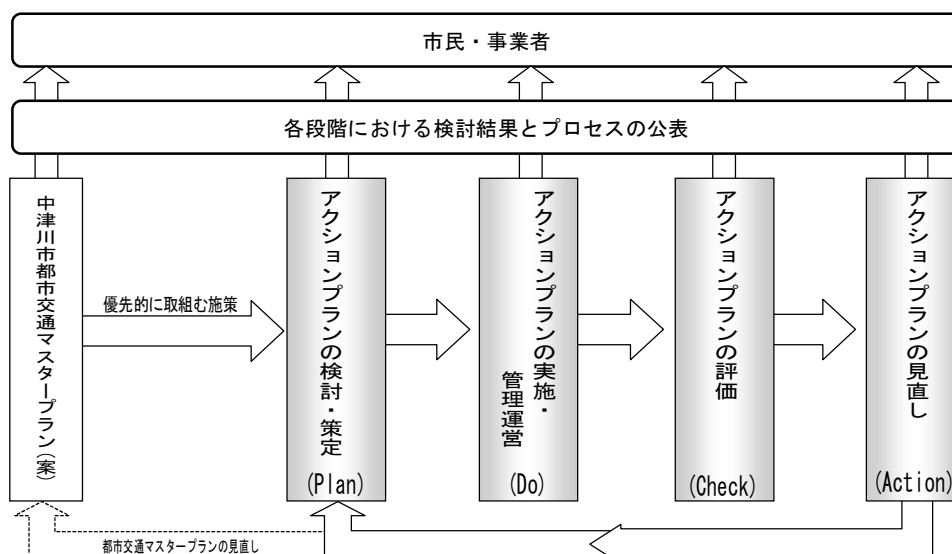
効果的な交通施策を着実に推進するためには、成果を重視した進捗管理が必要である。また、多様な関係者の共通理解のもとに、協働で交通施策を展開していくためには、分かりやすさにも配慮する必要がある。

進捗状況や効果の発現状況を評価し、必要に応じて計画を見直しながら効果的な施策展開を継続的に推進できるよう、達成すべき政策目標（重点目標）と進捗管理の組織等をあらかじめ定めたアクションプランを作成する。

■進捗管理の実施のポイント

- ・ 重点目標を重視した行政の効率性の向上
- ・ 行政の透明性の向上
- ・ Plan - Do - Check - Action (PDCA) サイクルの確立

■アクションプランのPDCAサイクル

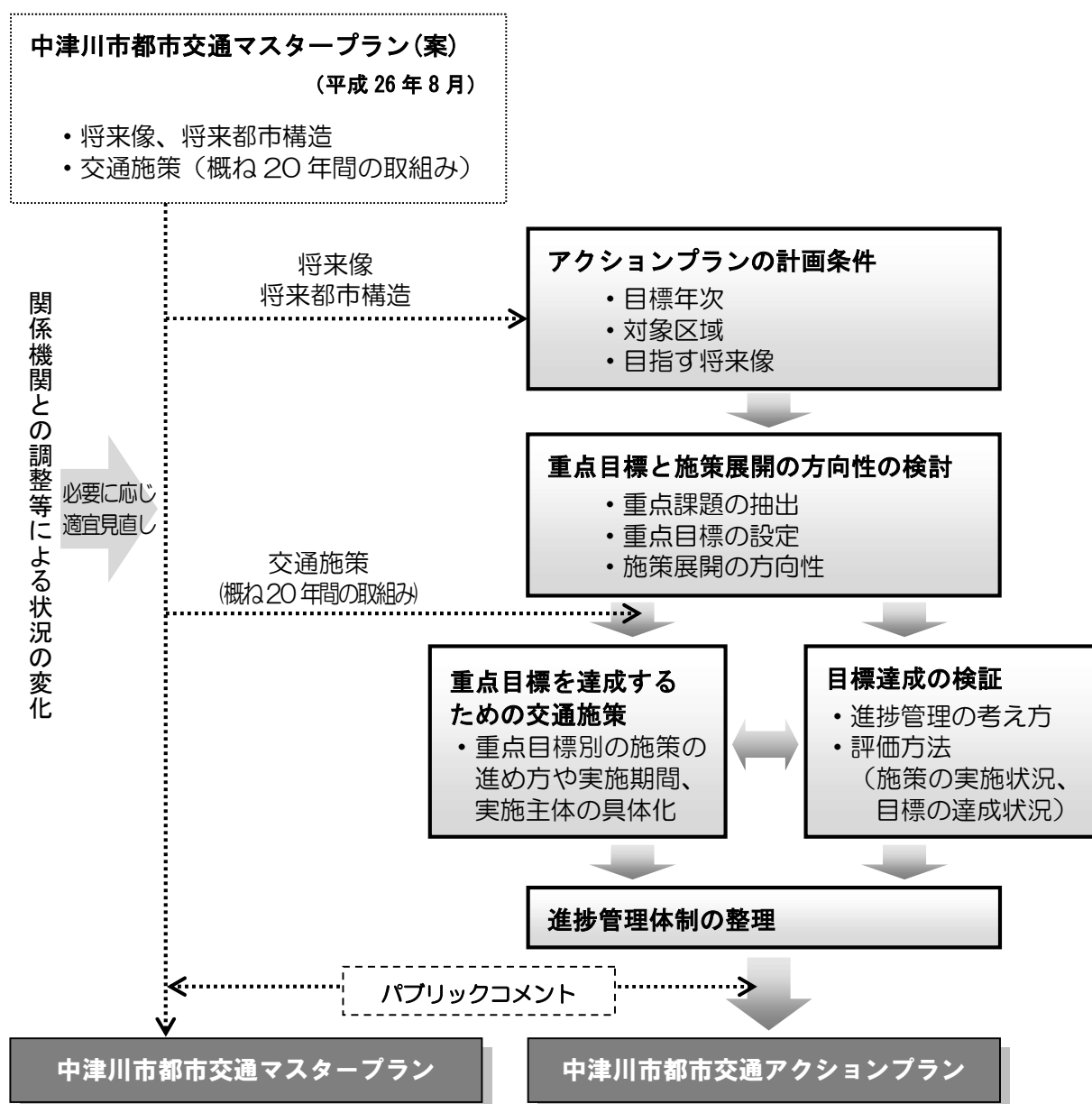


### 1-3 アクションプラン策定までの流れ

本アクションプランは、下図のフローに基づき、重点目標と施策展開の方向性について検討を行い、これに基づき、中津川市都市交通マスタープランに位置づけた交通施策から、目標年次までに実施する交通施策とその実施計画を検討する。

なお、本アクションプラン作成後はP D C Aサイクルに基づき、効果的に施策を展開する必要があるため、定量的な目標達成の検証値（目標値）の検討を行うとともに、計画期間内の進捗管理の仕組みや体制についても検討を行う。

#### ■中津川市都市交通アクションプラン策定までのフロー





## 1-4 アクションプランの計画条件

### (1) 目標年次

本アクションプランは、将来像を見据えながら喫緊の課題に対応するとともに、リニア開業のインパクトを市内各地区に波及させるために必要な交通施策の実施計画となるため、目標年次はリニア開業年次前年度までの平成38年度とする。

目標年次：平成38年度  
(リニア開業年次前年度までの12年間)

### (2) 対象区域

本アクションプランの対象区域は、中津川市全域を基本とする。

なお、市南西部にあるリニア岐阜県駅が広域交通結節点となるため、リニア岐阜県駅を経由した都市間を跨ぐ広域的な移動を対象とした交通施策も関係主体と協働で推進するものとする。

(3) 目指す将来像

本アクションプランは、中津川市都市交通マスタープランで掲げた将来像や将来都市構造の実現を目指す。

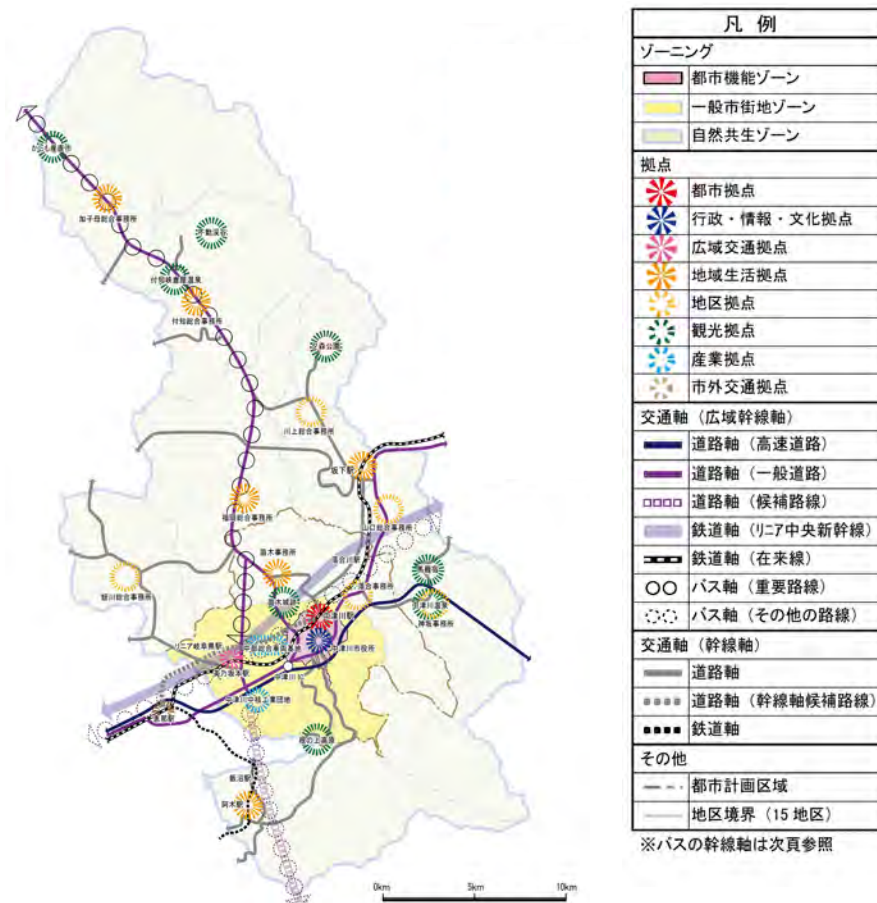
●将来像

誰もが安心して快適に移動でき、交流しつづけるまち 中津川

●将来都市構造

多拠点ネットワークによる集約型都市構造

※各地区の特性や生活環境に配慮しながら市内に集約拠点を配置し、これらを公共交通等で有機的に結びつける



●施策の基本方針

- 基本方針Ⅰ：全ての人の安全・安心な生活を支える交通環境の形成 <安全・安心>
- 基本方針Ⅱ：利便性の高い交通軸・交通空間の形成 <便利>
- 基本方針Ⅲ：賑わいを創出する交通環境の形成 <賑わい>
- 基本方針Ⅳ：円滑な産業活動を支える交通環境の形成 <活力>
- 基本方針Ⅴ：美しい自然にやさしい交通環境の形成 <自然>

## 第2章 重点目標と施策展開の方向性

現在の中津川市の社会情勢から、今後優先的に対応すべき重点課題を抽出し、本アクションプランの目標年次までに実現する重点目標を設定する。

### 2-1 重点課題の抽出

#### 課題1) 地域生活拠点、地区拠点等の拠点周辺における都市機能の維持・確保

中津川市都市交通マスタープランでは、平成47年までに、坂本地区を除く各地区で人口が減少すると想定した。人口減少に伴い都市の低密度化が進行することにより、医療、福祉、買物などの各都市機能の後背人口が確保できず、機能を維持していくことが困難な状況となると想定される。

各地区の都市機能を維持していくためには、各拠点の主要施設周辺への都市機能を集積し、都市機能まで多様な手段で移動できる交通環境を維持・確保する取組みを推進する必要がある。

また、市内へ新たに転入する際の転入先の候補となるよう、主要施設周辺の移動の利便性を向上させるとともに、主要施設周辺まで多様な手段で移動できる交通環境を維持・確保する取組みを推進する必要がある。

#### ■地区別の人口の推移

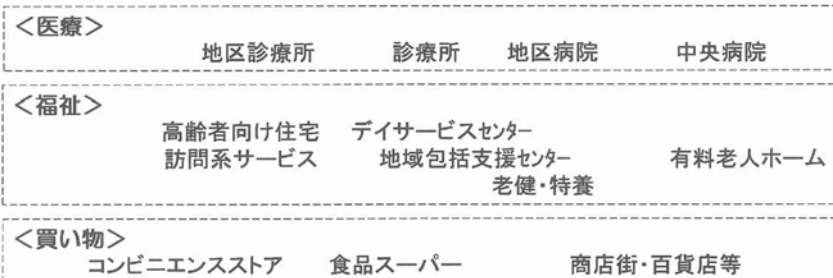
地区名	中津西	中津南	中津東	落合	神坂	苗木	坂本	蛭川	阿木	坂下	山口	川上	加子母	付知	福岡	合計	
地区別人口	H22	11,344	7,750	8,439	3,952	838	6,214	12,475	3,455	2,521	4,993	1,831	889	3,071	6,142	6,996	80,910
	H47	10,684	5,506	7,234	2,900	557	4,832	13,016	2,220	1,748	2,618	1,180	514	2,002	3,998	5,992	65,001
生活圏別人口	H22	32,323				6,214	15,930	2,521	7,713			3,071	6,142	6,996	80,910		
	H47	26,881				4,832	15,236	1,748	4,311			2,002	3,998	5,992	65,001		

資料：中津川市都市交通マスタープラン

#### 【参考資料】機能維持のために必要な圏域人口

商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のような圏域人口が求められる。

##### 周辺人口規模



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じるものと考えられる。

資料：国土交通省資料（平成26年6月）に加筆

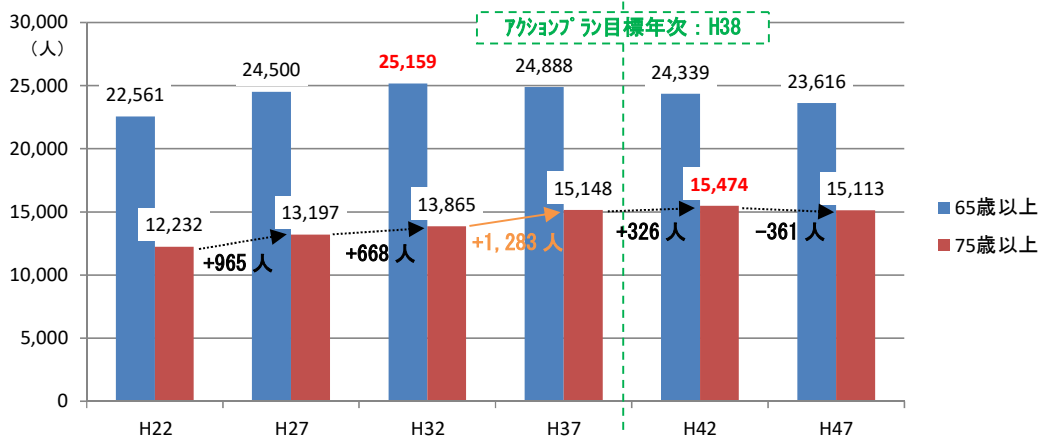
課題2) 近い将来にピークを迎える高齢者が安心できる交通環境の確保

本アクションプランの目標年次である平成38年度までの高齢者数の推移をみると、65歳以上の高齢者数が5年後の平成32年にピークを迎える。また、平成32年以降の5年間は、後期高齢者の増加が多い状況である。

高齢者には運転免許を持たない人が多いため、短中期的に増加する自動車を運転できない高齢者等が、自動車を使わなくても公共交通や徒歩等で安全・安心に移動できる交通環境を早急に確保していく必要がある。

また、リニアの開業に伴い交通需要が増加することが想定されるため、居住地内への通過車両による生活環境への影響を抑制する必要がある。

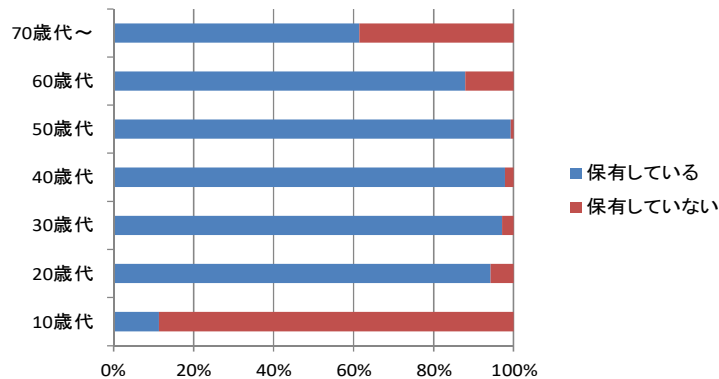
■中津川市都市交通マスタープランの計画期間内の高齢者数の推移



※赤文字は、各年齢階層別人口の最大値

資料：国立社会保障・人口問題研究所

■年齢別の運転免許の保有状況



資料：中津川市の交通に関するアンケート調査

**課題3) リニア開業に向けた計画的な交通体系の整備**

リニア開業にあたり、各種交通施策を効果的に推進することにより、リニアが広げる可能性を最大限のプラスの効果に変換し、市全域における地域の活性化につなげる必要がある。

リニア開業を13年後に控え、リニア岐阜県駅と市内外の観光拠点や中津川市の都市拠点を円滑に連絡する骨格交通体系や、中部総合車両基地と広域道路網を連絡する広域交通体系の整備等を計画的に推進する必要がある。

骨格となる交通施設のうち特に道路整備等のハード整備は、一定の期間を要するため、可能な限り早期に着手する必要がある。

**■ 近年開業した長野・九州・東北の各新幹線における開業効果の整理  
(産業面、観光・まちづくり面別に見た効果)**

	プラス面の効果	マイナス面の効果
産業面	(企業の生産性向上) ・県内企業の営業エリアの拡大  (新たな企業立地) ・新幹線駅と高速道路と工業用地の整備で相乗効果 特に製造業に寄与 ・企業進出 ・人口増加による税収の増加	(商業機能の流出) ・商業・サービスの地域間格差 ・在来線駅周辺の商業機能の衰退  (在来線利用者の減少) ・新幹線による利用者の急減
観光・まちづくり面	(観光ポテンシャルの向上) ・観光客増加に伴う県内消費額の増大 ・年間を通じた安定した観光客数の確保  (新しい交流の集積) ・大都市圏からの移住者増加 ・通勤・通学スタイルの変化 ・生活圏や商圏の拡大	(観光スタイルの変化) ・観光客の日帰り化・単価等の減少 ・観光ルートの変化 ・遠地の観光地の衰退

資料：中津川市リニアのまちづくりビジョン

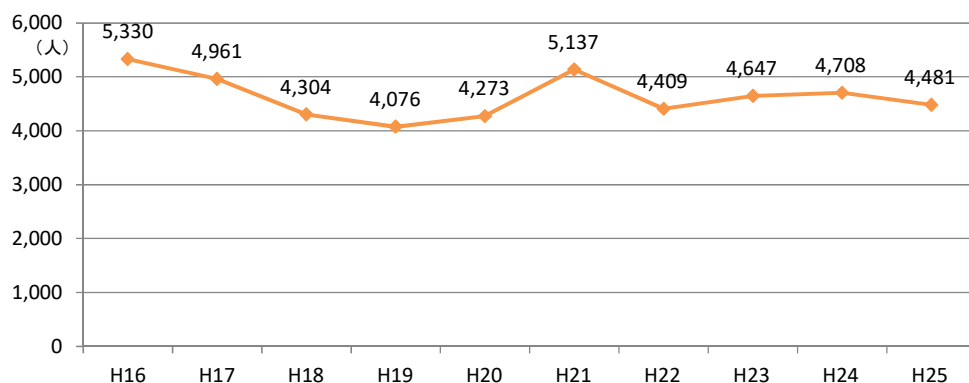
**課題4) リニア開業に向けた賑わいの創出**

リニア事業は、国内だけでなく世界的にも注目を集めているため、開業前・開業後を問わず、幅広いメディアで取り上げられるとともに、視察・見学などで多くの人の中津川市を訪れることが考えられる。

一方で、中津川市の顔となる都市拠点においては、中心市街地の歩行者数が減少傾向にあり、賑わいが縮小している状況が見られる。また、観光拠点においても入込客数の減少が見られる拠点もある。

このため、リニア開業前から賑わいのあるまちへ多くの来訪者を迎え入れられるよう、早期段階からまちの賑わいを向上し、将来的にも維持していくことが必要である。

■ 中心市街地周辺における平日の歩行者交通量の推移

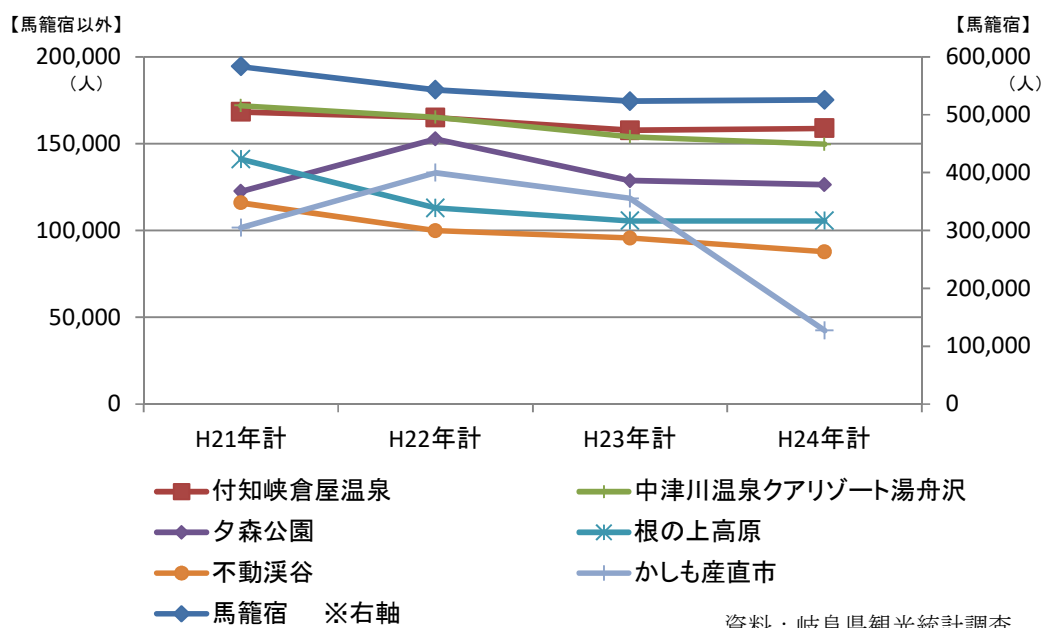


資料：中津川市調査資料

※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

■ 観光拠点の入込客数の推移



資料：岐阜県観光統計調査

## 2-2 重点目標の設定

### (1) 重点課題を踏まえた重点目標の設定

先に抽出した重点課題を踏まえると、高齢者をはじめとした中津川市で生活する人が、今後も中津川市で安心して生活でき、転入者にとっても魅力的な交通環境を形成するとともに、リニア開業のプラスの効果を最大限に活用したまちの賑わい・活力の維持・創出に重点的に取り組むことが必要である。

このため、以下の2つの重点目標を定め、これに基づく交通施策を重点的に取り組む。

#### 重点課題

- 1) 地域生活拠点、地区拠点等の拠点周辺における都市機能の維持・確保
- 2) 近い将来にピークを迎える高齢者等が安心できる交通環境の確保

#### 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

高齢者等が、それぞれ愛着のある自然豊かな居住地で、自動車を使わなくても公共交通や徒歩等で安全・安心に移動できる交通環境の形成が必要である。これと併せて、高齢者等を支え子どもを育てる生産年齢世代にとっても、魅力のある利便性の高い交通環境を確保していく必要がある。

また、各地区での都市機能を維持していくためには、各拠点の主要施設を含め各都市施設まで多様な手段で移動できる交通環境を維持・確保し、より多くの後背人口を確保する必要がある。

これらを踏まえ、中津川市での人々の暮らしに着目した「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」を重点目標として位置づける。

#### 重点課題

- 3) リニア開業に向けた計画的な交通体系の整備
- 4) リニア開業に向けた賑わいの創出

#### 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

リニア開業に伴い新たな広域交通結節点を創出するとともに、リニア開業時から多くの人・モノ・情報等を円滑に処理できるような、リニア岐阜県駅と市内外の観光拠点や中津川市の都市拠点を円滑に移動できる骨格交通体系、中部総合車両基地と広域道路網の物流交通を適切に処理するための道路網の整備を推進する。

また、リニア開業前から賑わいのあるまちへ多くの来訪者を迎え入れられるよう、早期段階からまちの賑わいを向上し、将来的にも維持・向上していくことが必要である。

これらを踏まえ、リニアを契機とした賑わいや活力の向上に着目した「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」を重点目標として位置づける。

(2) 都市交通マスタープランの基本方針との関係性

中津川市都市交通マスタープランと本アクションプランとの主な関係性を以下に示す。

重点目標1では、都市交通マスタープランの基本方針のうち、「基本方針Ⅰ<安全・安心>」「基本方針Ⅱ<便利>のうち都市内の交通環境」「基本方針Ⅴ<自然>」に主に関連する施策を対象とする。

重点目標2では、「基本方針Ⅱ<便利>の広域交通やリニア関連交通」及び「基本方針Ⅲ<賑わい>」「基本方針Ⅳ<活力>」に主に関連する施策を対象とする。

なお、重点目標1と重点目標2は互いに関連しており、連携しながら施策を進める。<賑わい>や<活力>については、重点目標2を見据えた取組みにより、愛着ある地域での市民の交流促進や現状の観光振興、既存事業所の物流交通の安全確保や円滑化につなげる。

各重点目標に関連する施策のうち、次節で施策展開の方向性を検討し、短中期的に取り組む施策を定める。

■中津川市都市交通マスタープランの基本方針と本アクションプランの重点目標との関係性

都市交通マスタープラン		都市交通アクションプラン	
基本方針	施策の方針	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
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	(1) 安全な居住空間・活動空間の確保	●	○
	(2) 自動車交通の安全性向上	●	○
	(3) 幹線軸へのアクセス機能の確保	●	○
	(4) 全ての人の移動の足の確保	●	○
	(5) バリアフリーな交通環境の形成	●	○
	(6) 災害に強い道路網の形成	●	○
Ⅱ<便利> 利便性の高い交通軸・交通空間の形成	(1) 広域からリニア岐阜県駅とのアクセス利便性の確保	○	●
	(2) 市内道路網の拡充	●(市街地内環状道路)	●(リニア岐阜県駅関連)
	(3) 広域幹線軸・幹線軸(道路)等の混雑緩和	○	●
	(4) 公共交通の利便性の向上	●(幹線軸)	●(広域幹線軸)
	(5) 公共交通の利用促進	●	○
Ⅲ<賑わい> 賑わいを創出する交通環境の形成	(1) 都市拠点とリニア岐阜県駅との拠点間連携軸の形成	○	●
	(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成	●	●
	(3) 魅力的な歩行空間の確保	○	●
	(4) 交通結節施設を活用した交流空間の確保	○	●
Ⅳ<活力> 円滑な産業活動を支える交通環境の形成	(1) 物流基盤となる道路ネットワークの形成	○	●
	(2) 物流ネットワーク上の交通安全性の向上	●(既存工業団地)	●(中部総合車両基地関連)
	(3) 中部総合車両基地と新規住宅地間の移動の利便性の確保	○	●
Ⅴ<自然> 美しい自然にやさしい交通環境の形成	(1) 低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進	●	○

● : 主に関連する方針      ○ : 関連する方針

○ : 本アクションプランの2つの重点目標に関連の強い中津川市都市交通マスタープランの基本方針



## 2-3 施策展開の方向性

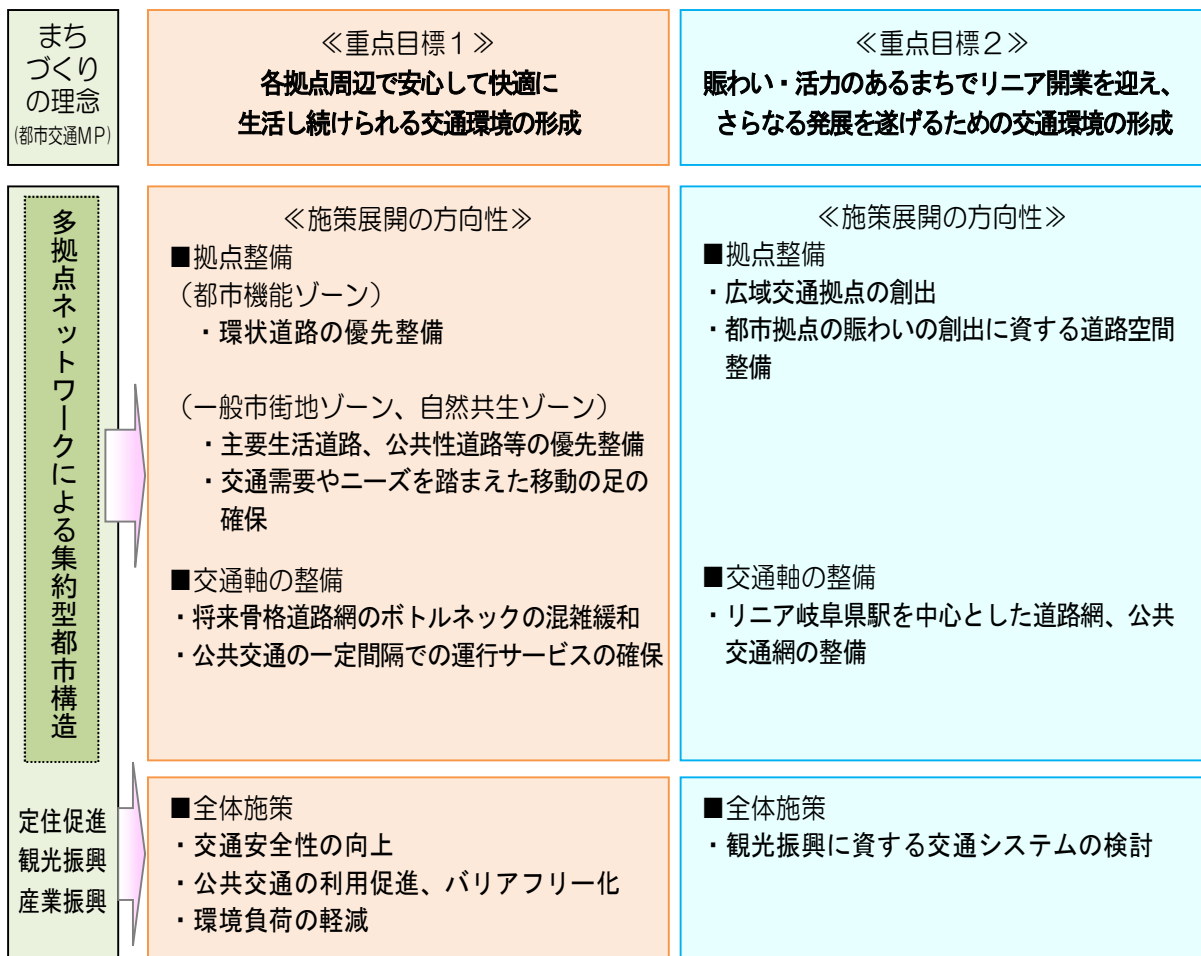
### (1) 施策展開の基本的な考え方

各重点目標別に対し、現状の交通環境の問題点やニーズを踏まえながら、交通施策の進め方の基本的な考え方を整理する。

なお、中津川市都市交通マスタープランでの検討結果のとおり、人口減少や少子高齢化が進展する状況下でも、誰もが安心して地域でいきいきと活動することができ、また、まちの活気を高めていくためには、「多拠点ネットワークによる集約型都市構造」の実現に向けた取組みが基本となる。

このため、「多拠点ネットワークによる集約型都市構造」の「拠点整備」と「交通軸の整備」の観点から施策展開の方向性を検討する。また、重点目標1の拠点整備については、用途地域の指定がある都市機能ゾーンとその他のゾーンで、現状の土地利用や交通環境の問題点が異なるため、ゾーン別の方向性を検討する。

その他、中津川市内での定住促進や観光振興に寄与するような、中津川市で活動する拠点内外の全ての人を対象としたソフト施策や施設整備についても「全体施策」として重点的に取り組む施策として位置づける。



(2) 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) に対する施策展開の方向性

■拠点整備

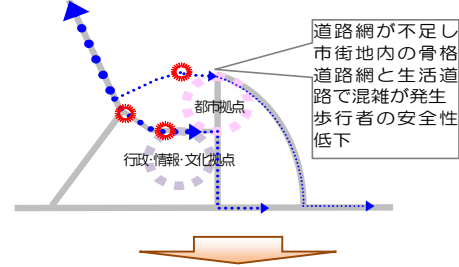
○環状道路の優先整備 (都市機能ゾーン)

用途指定のある都市機能ゾーンでは、幹線道路においてピーク時の混雑発生や歩行者空間の未整備などの問題がある。また、地区内道路においても混雑が発生し、道路空間の安全性と利便性が十分確保されていない。

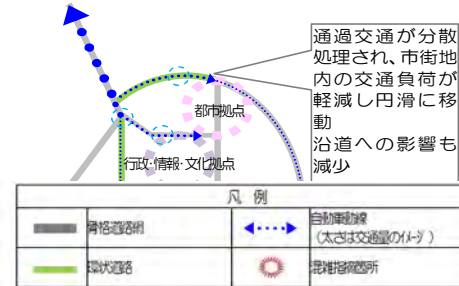
これらの区間は、都市拠点周辺の2車線以上の道路の配置密度が低い地域で面的に発生している。

このため、現在未整備である環状道路の整備を優先的に推進し、都市拠点等に流入・通過する自動車交通を分散処理する道路網を形成し、都市機能ゾーン周辺の交通負荷を軽減する。環状道路の整備後に順次、都市計画道路網の整備やボトルネックの解消等を推進する。

現在の都市拠点の交通環境



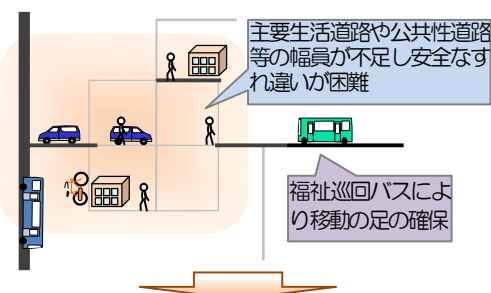
将来の都市拠点の交通環境



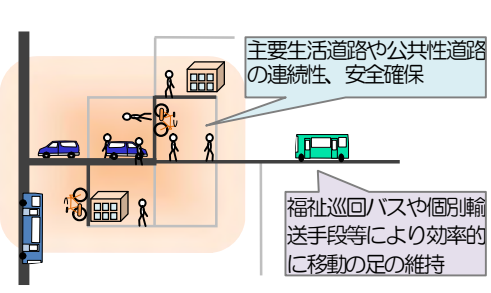
○主要生活道路、公共性道路等の優先整備 (一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン)

市民アンケート結果では、居住地周辺の問題点として、「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」といった道路幅員の不足による問題点を挙げている人が多い。社会資本整備への投資余力が減少する中で、拠点周辺において多様な手段が安全・安心に通行できる道路網を効率的に確保するため、地区の骨格となる主要生活道路や公共性道路、主な避難経路となる道路に対し優先的に必要幅員の確保と安全対策を推進する。

一般市街地ゾーン、自然共生ゾーンの現在の拠点内の交通環境



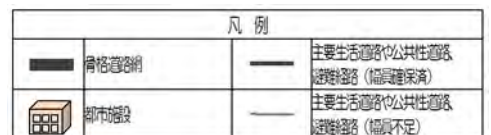
一般市街地ゾーン、自然共生ゾーンの将来の拠点内の交通環境



○交通需要やニーズを踏まえた移動の足の確保 (一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン)

高齢化が進む中、普段の買い物や通院目的で、高齢者が公共交通の利用意向が多い傾向にある。

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、各拠点周辺で安心して生活できる交通環境を確保するため、少なくとも現状の公共交通のカバー圏域を維持していく。なお、交通需要やニーズを踏まえながら、効率的・効果的な方法での移動の足の確保 (支線バス、個別輸送手段等) について各地区で検討・導入を推進する。



特に重点的に取り組む交通施策

●市街地内環状道路の整備推進

・中津川市の産業・経済の拠点である都市拠点の交通環境を重点的に改善することで、都市拠点内での生活利便性を改善するとともに各拠点間の交流を促進し、全ての地域や世代にとって魅力ある交通環境を形成する。

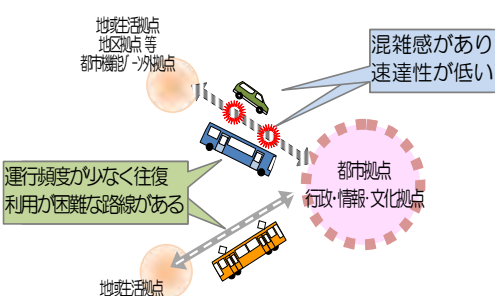
■交通軸の整備

○将来骨格道路網のボトルネックの混雑緩和

各拠点を連絡する国道19号や257号等では、ピーク時に交通が集中する交差点部において混雑が発生している状況である。

ピーク時においても拠点間を円滑に移動できるよう、関係機関と調整しながらボトルネックの混雑緩和に向けた交通施策を推進する。

現在の交通軸

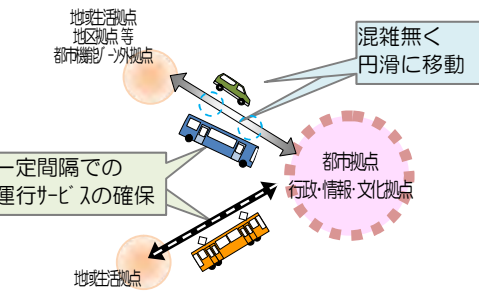


○公共交通の一定間隔での運行サービスの確保

通勤・通学や買い物、通院といった日常生活において、概ねの地区が中津東地区や中津西地区とのつながりが強い状況である。また、川上地区や山口地区は坂下地区への流動が多い状況である。一方で、市内の拠点間を連絡する公共交通の幹線軸（路線バス、明知鉄道）には、運行本数が少なく、往復利用が困難な路線がある。

自動車を運転できない高齢者等が増加することを踏まえ、往復とも自動車を利用せず円滑に移動ができるよう、公共交通の幹線軸の一定間隔での運行サービスの確保に向けた検討を優先的に推進する。

将来の交通軸



凡例	
←→	道路軸
←→	鉄道軸(在来線)
○	混雑箇所

特に重点的に取り組む交通施策

●混雑指摘箇所の交差点改良等

- ・ピーク時においても円滑に移動できる幹線軸（道路軸）を確保することで、バス軸に対する施策の効果も高め、市内の全ての拠点での生活利便性を向上させる。

■全体施策

○交通安全性の向上

誰もが安心して快適に生活できる移動環境の形成には、拠点配置に係わらず、交通安全性の向上が必要である。市内通学路等の危険箇所の解消とともに、交通安全に関する意識高揚や交通ルールの周知徹底に関する取組みを推進する。

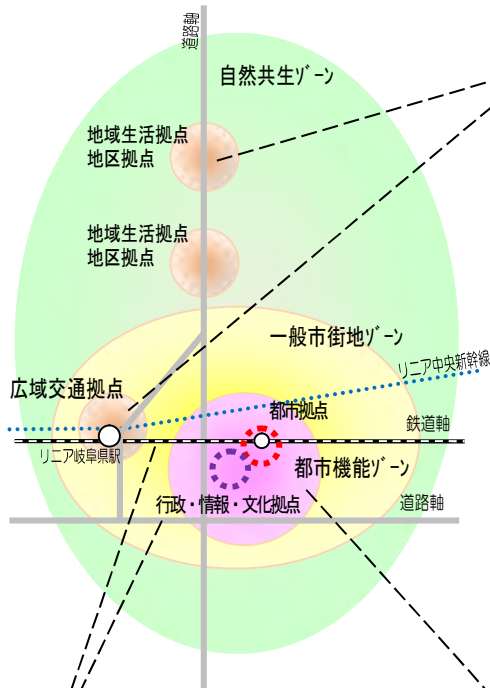
○公共交通の利用促進、バリアフリー化

公共交通のサービス改善を促進するためには、より多くの利用者を確保する必要がある。可能な範囲で自ら進んで公共交通を利用するような意識改善に向けた取組みとともに、高齢者等が快適に公共交通を利用できるようバリアフリー化を推進する。

○環境負荷の軽減

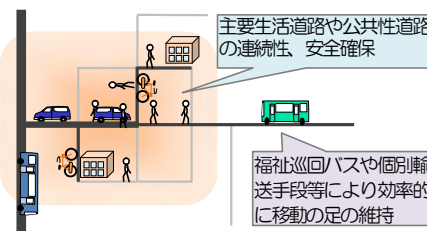
中津川市は、豊かな自然に囲まれており、今後も地域でいきいきと暮らすためには、こうした豊かな自然を保全する必要がある。さらに、この豊かな自然環境を後世に継承できるよう、環境負荷の少ない交通行動への転換を図る。

■施策展開により目指す交通環境のイメージ（重点目標1）



■拠点整備のイメージ（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）

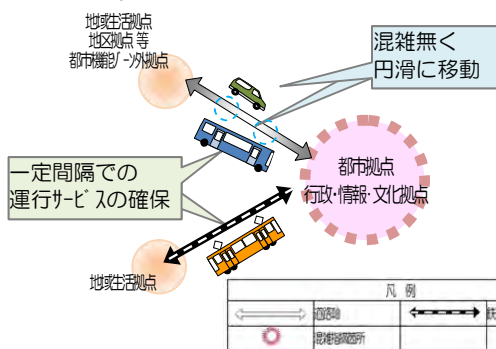
- ・拠点周辺において、主要生活道路や公共性道路の幅員が確保され、かつ交通特性に応じた安全対策が行われており、自動車、福祉巡回バス、自転車、歩行者が安全にすれ違うことができる。
- ・拠点周辺の既存集落では、支線バス、個別輸送手段等により最寄りの主要施設間を移動できる。



凡例	
—	主要生活道路や公共性道路 道路幅員 (幅員不足)
—	主要生活道路や公共性道路 道路幅員 (幅員不足)

■交通軸の整備

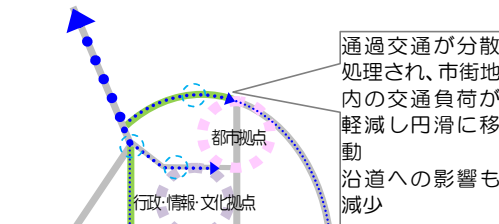
- ・ボトルネック交差点の混雑が緩和され、自動車やバスで拠点間を円滑に移動できる。
- ・利便性の高い公共交通で、地域生活拠点と都市拠点、行政・情報・文化拠点を円滑に移動できる。



凡例	
←→	道路
←→	鉄道線 (在来線)
○	混雑解消箇所

■拠点整備のイメージ（都市機能ゾーン）

- ・環状道路により交通が分散処理され、混雑が緩和し、自動車やバスで円滑に移動できる。
- ・拠点周辺の交通負荷が軽減し、沿道の安全性、快適性が向上している。



凡例	
—	主要生活道路や公共性道路 道路幅員 (幅員不足)
—	主要生活道路や公共性道路 道路幅員 (幅員不足)

■全体施策

- ・交通安全上危険箇所が解消され、交通安全の意識づけや交通ルールの周知が確立される。
- ・公共交通のバリアフリー化が進められ、可能な範囲で自ら進んで公共交通を利用するライフスタイルが確立される。
- ・環境負荷の少ない交通行動が定着する。

(3) 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  
 施策展開の方向性

■拠点整備

○広域交通拠点の創出

リニア開業に伴い、中津川市や岐阜県の玄関口として広域交通拠点を整備する。  
 多様な主体間の調整や整備には一定の期間を要するため、早期整備ができるよう計画的に  
 取組みを推進する。

リニア岐阜県駅 駅機能配置イメージ (案)



資料：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会 基盤整備部会 基本計画 (案)

○都市拠点の賑わいの創出に資する道路空間整備

リニア開業前から賑わいのあるまちへ多くの来訪者を迎え入れられるよう、早期段階からまちの賑わいを創出するための取組みを推進する。特に、中津川市の産業・経済の拠点である都市拠点において、歴史・文化的資源を活用しながら賑わいの創出に資する道路空間の整備を推進する。

道路空間の修景イメージ



特に重点的に  
 取り組む  
 交通施策

- リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備
  - リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備
  - リニア岐阜県駅 駅舎内施設の整備
  - 美乃坂本駅 自由通路の設置と橋上駅舎化、リニア駅との連絡施設の整備
- ・広域交通拠点を形成する施設整備を重点的に実施することで、広域からのリニア岐阜県駅の利用を促進し、リニアが広がる可能性を地域の活性化につなげるために必要不可欠な交通環境を形成する。

■交通軸の整備

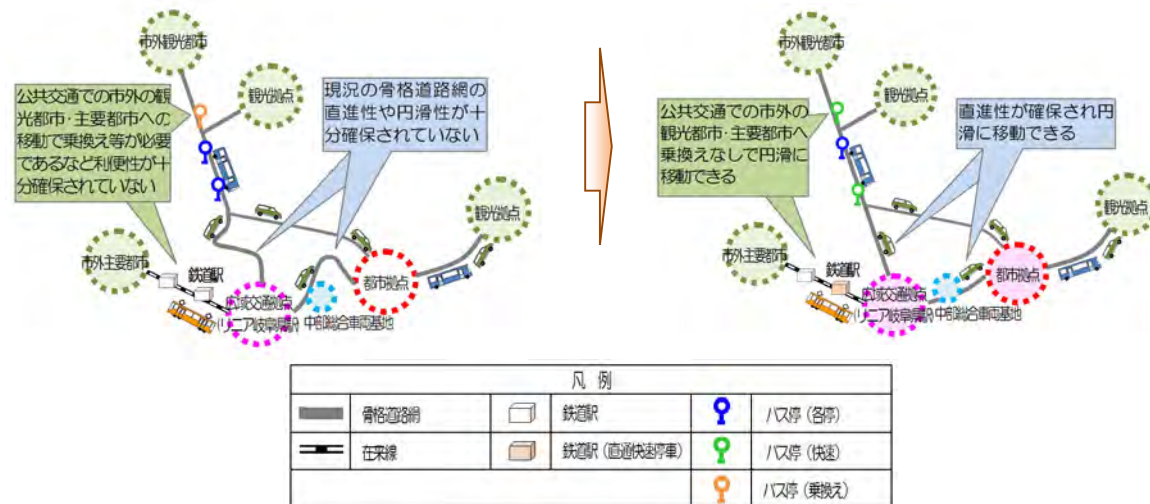
○リニア岐阜県駅を中心とした道路網、公共交通網の整備

リニア岐阜県駅と市内外の観光拠点や都市拠点、中部総合車両基地等を安全で円滑に移動できる幹線道路の整備を推進する。

また、リニア岐阜県駅の開業に伴い、鉄道やバスのサービス改善を図る。なお、リニアの運行内容が具体化してからの検討、調整となるため、リニア開業前の数年内で検討を実施する。

現在の交通軸

将来の交通軸



特に重点的に取り組む交通施策

●中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備

- ・リニア岐阜県駅と中心市街地を連絡する幹線軸を優先的に整備することで、リニアが広げる可能性を地域の活性化につなげるとともに、市民の生活利便性を高めることができる交通環境を形成する。

■全体施策

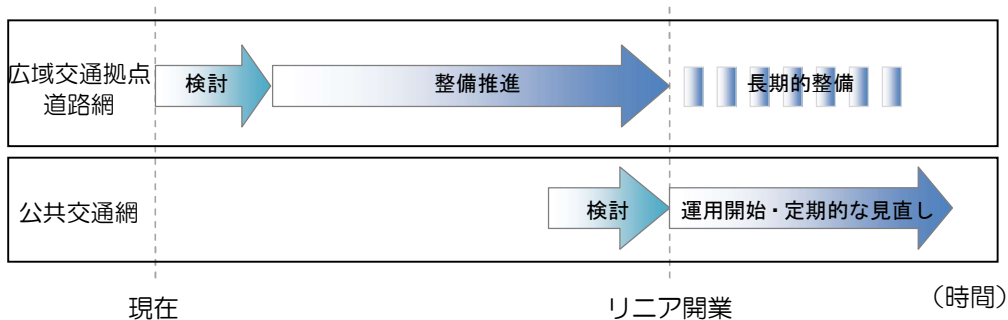
○観光振興に資する交通システムの検討

中津川市の観光振興に向け、都市拠点や広域交通拠点と、観光拠点をはじめとした市内観光スポットを円滑に周遊でき、まち全体の賑わいの創出に資する交通システムの導入について検討する。

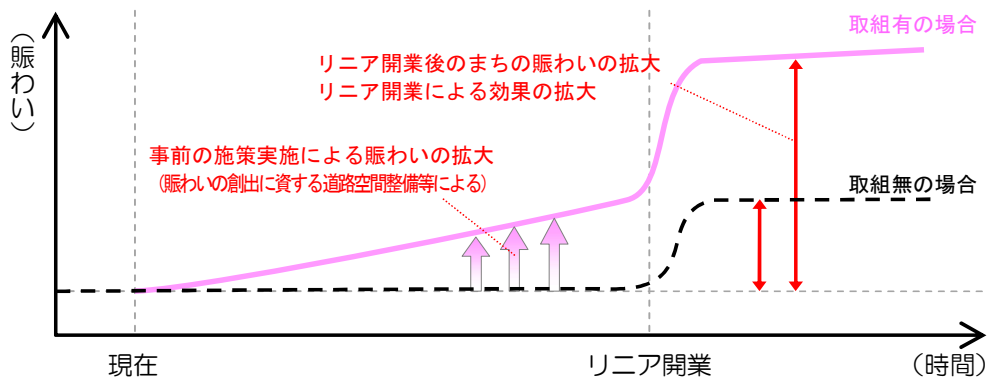
また、中津川市の産業、経済の拠点であり、かつ歴史・文化的資源の保全活用により観光振興を図る都市拠点を快適に回遊でき、市内外の多くの人の交流の活性化と賑わいの創出に資する交通システムの導入について検討する。

【重点目標2に対する施策の展開イメージ】

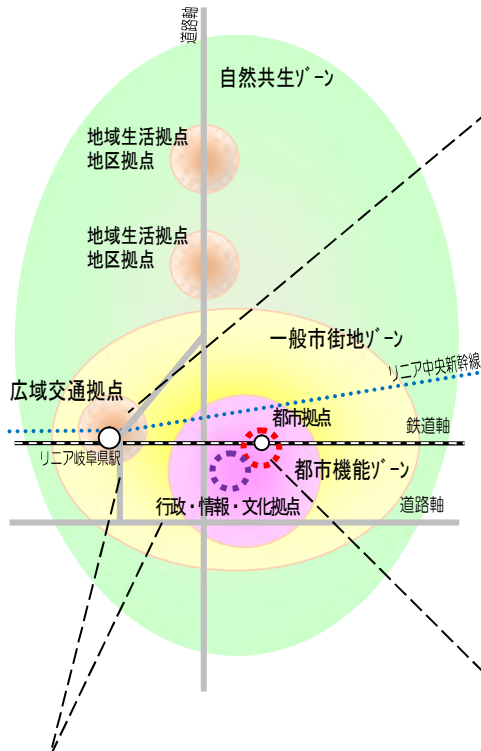
①リニア岐阜県駅を中心とした交通体系の整備展開のイメージ



②施策実施（拠点整備・全体施策）による賑わいの拡大イメージ



■施策展開により目指す交通環境のイメージ（重点目標2）



■拠点整備のイメージ（広域交通拠点）

- ・リニア中央新幹線、在来線、バス、タクシー、自動車などの乗換えにおいて、安全かつ快適に乗り換えることができる。
- ・リニア岐阜県駅に案内施設や物販施設等の利便施設が整備され、来訪者が便利に楽しく利用できる。

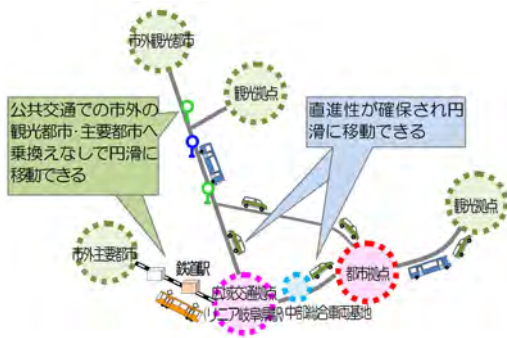
リニア岐阜県駅 駅機能配置イメージ（案）



資料：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会 基盤整備部会 基本計画（案）

■交通軸の整備

- ・リニア岐阜県駅利用者が、円滑かつ快適に、都市拠点や観光拠点などの拠点間や、市域を跨ぐ都市間を移動することができる。
- ・地区内道路への通過交通の流入を抑制し、周辺住民の生活の安全が確保できる。



凡例			
	骨格道路網		鉄道駅
	在来線		鉄道駅（直通快速列車）
			バス停（各停）
			バス停（快速）
			バス停（乗換え）

■拠点整備のイメージ（都市拠点）

- ・道路空間と民有地が一体となった景観やゆとりある道路空間が形成され、市内外からの来訪者がまちなみを楽しみながら快適に回遊することができる。

道路空間の修景イメージ



■全体施策

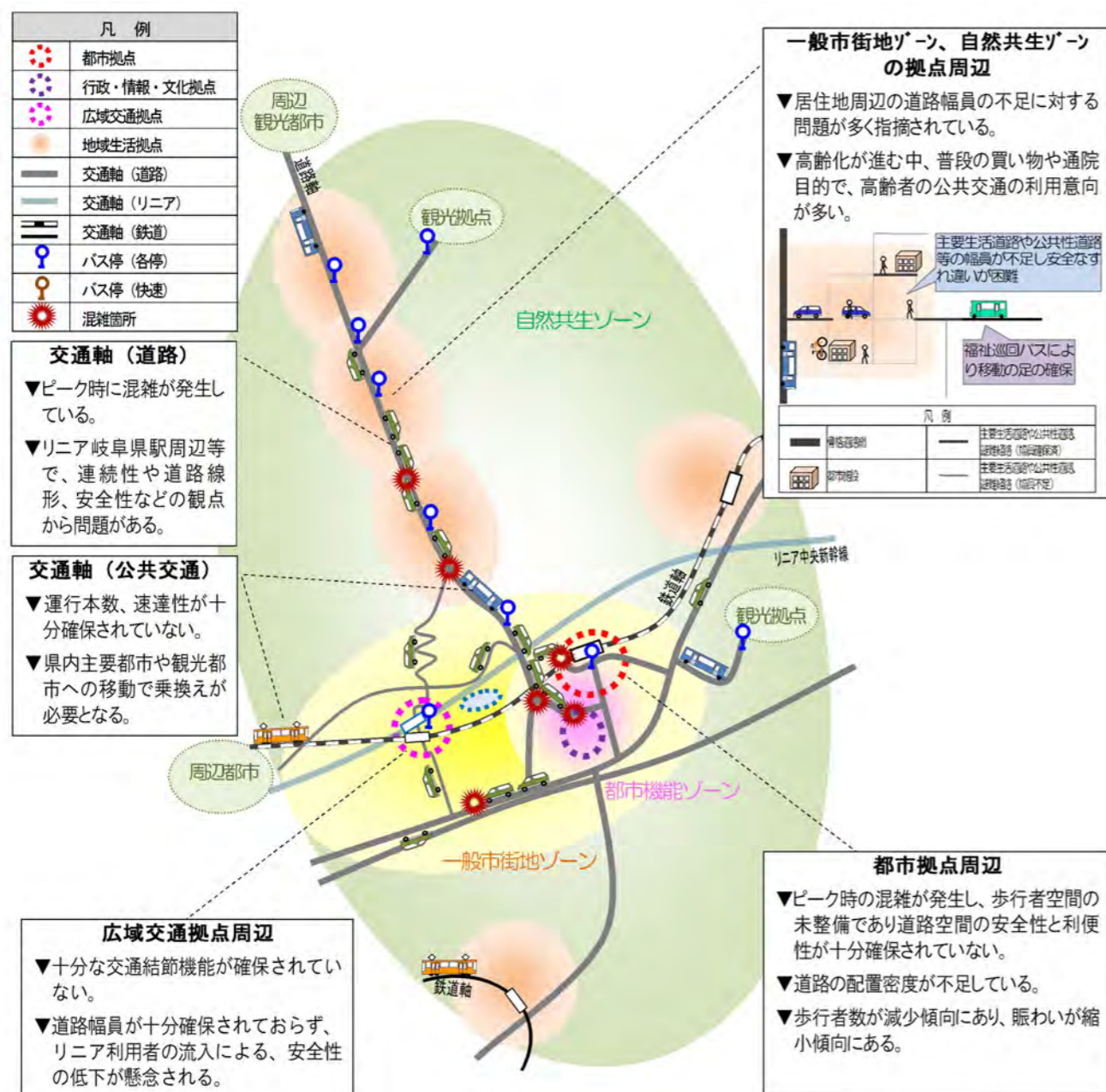
- ・リニア岐阜県駅利用者が、様々な手段から目的にあった手段を選択して、観光拠点をはじめとした市内観光地等を円滑に周遊できる。



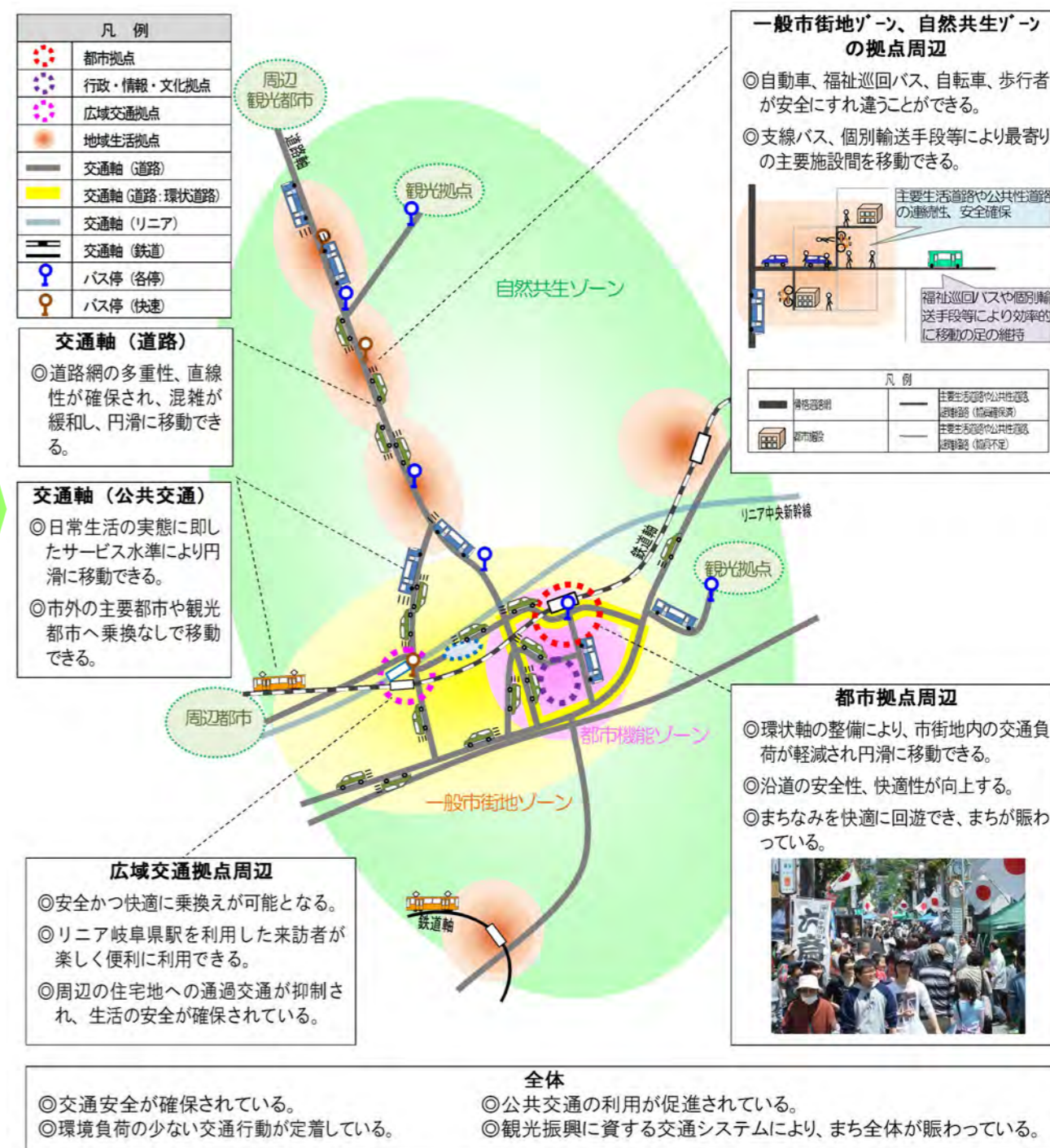
(3) 施策展開により目指す交通環境のイメージ

各重点目標を実現するための施策により、以下の交通環境を目指すものとする。  
 なお、計画的に施策が展開されない場合と対比して以下に示す。

■計画的に施策が展開されない場合の将来の交通環境イメージ



■施策展開により目指す交通環境イメージ



※上図は交通環境の概念図であり、拠点や交通軸の配置や数は将来都市構造で示したものと異なります。

## 第3章 重点目標を達成するための交通施策

### 3-1 重点目標を達成するための交通施策の抽出

中津川市都市交通マスタープランの交通施策に対し、本アクションプランの重点目標と施策展開の方向性を踏まえ、目標年次までに取り組む交通施策を抽出する。

目標年次までに実施する施策を抽出した結果を以下に示す。

#### (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）に対する施策

##### ① 拠点整備（都市機能ゾーン）に対する施策

環状道路により交通が分散処理され、自動車やバスで円滑に移動でき、また、拠点周辺の交通負荷が軽減し、沿道の安全性、快適性が向上しているような拠点を実現するために以下の施策に取り組む。

##### ■ 拠点整備（都市機能ゾーン）に対する施策

施策概要	都市交通マスタープランとの対応
1 市街地内環状道路の整備推進 <b>【重点施策】</b>	自動車-②-3)
2 自転車走行空間整備	自転車-①-1)
3 拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備	歩行者-①-2)

※【重点施策】：特に重点的に取り組む交通施策

##### ② 拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策

主要生活道路や公共性道路の幅員が確保され、かつ交通特性に応じた安全対策が行われており、自動車、福祉巡回バス、自転車、歩行者が安全にすれ違うことができ、また、拠点周辺の既存集落では、支線バス、個別輸送手段等により最寄りの主要施設間を移動できるような拠点を実現するために以下の施策に取り組む。

##### ■ 拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策

施策概要	都市交通マスタープランとの対応
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-⑤-1)
2 安全な避難経路の整備	自動車-⑤-2)
3 主な緊急物資輸送路の現道拡幅	自動車-⑤-3)
4 福祉巡回バスの維持・改善	公共交通-④-1)
5 個別輸送サービスの導入	公共交通-④-2)
6 在来線駅の駅前広場の改修 坂下駅	公共交通-⑤-4)
7 地域生活拠点の主要バス停の高質化	公共交通-⑤-5)
8 即時的な情報提供	公共交通-⑤-6)
9 拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備	歩行者-①-2)
10 生活空間の自動車交通の静穏策	歩行者-①-3)

### ③交通軸に対する施策

ボトルネック交差点の混雑が緩和され、混雑無く自動車や利便性の高い公共交通や自動車で、拠点間を円滑に移動することができる交通軸を形成するために以下の施策に取り組む。

#### ■交通軸に対する施策

施策概要	都市交通マスタープランとの対応
1 混雑指摘箇所の交差点改良等 <b>【重点施策】</b>	自動車-③-1)
2 行き違い設備の整備促進(明知鉄道)	公共交通-①-3)
3 運行体系の改善(明知鉄道)	公共交通-①-4)
4 路線バスの維持・改善	公共交通-③-1)
5 乗換えダイヤの再編	公共交通-③-2)

※【重点施策】：特に重点的に取り組む交通施策

### ④全体施策

交通安全上危険箇所が解消され、交通安全の意識づけや交通ルールの周知が確立されるとともに、公共交通のバリアフリー化が進められ、可能な範囲で自ら進んで公共交通や環境負荷の少ない交通行動を行うようなライフスタイルの確立を目指し以下の施策に取り組む。

#### ■全体施策

施策概要	都市交通マスタープランとの対応
1 交通安全施設の整備	自動車-④-1)
2 市内通学路における歩車分離	歩行者-①-1)
3 交通安全の啓発活動	自転車-②-1)、共通-②-1)～3)
4 リニア工事車両の交通安全管理の徹底	共通-②-4)
5 リニア工事車両の通行経路における道路整備	共通-②-4)
6 モビリティマネジメントの実施	共通-①-1)
7 市民・事業所等と連携した環境保全意識の高揚	共通-③-1)
8 自動車利用の平準化	共通-③-2)
9 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-③-3)
10 市内でのEV・PHV用充電設備の整備	共通-③-4)
11 歩行空間のバリアフリー化	共通-④-1)
12 バリアフリー車両の導入	共通-④-2)

(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) に対する施策

① 拠点整備 (広域交通拠点) に対する施策

リニア中央新幹線、在来線、バス、タクシー、自動車などの乗換えにおいて、安全かつ快適に乗り換えることができ、案内施設や物販施設等の利便施設により、来訪者が楽しく便利に利用できる広域交通拠点の創出に向けて、以下の施策に取り組む。

■ 拠点整備 (広域交通拠点) に対する施策

施策概要		都市交通マスタープランとの対応
1 リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備	【重点施策】	自動車-②-2)
2 リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備	【重点施策】	公共交通-⑤-1)
3 リニア岐阜県駅 駅舎内施設の整備	【重点施策】	公共交通-⑤-2)
4 美乃坂本駅 自由通路の設置と橋上駅舎化、 リニア駅との連絡施設の整備	【重点施策】	公共交通-⑤-3)

※【重点施策】：特に重点的に取り組む交通施策

② 拠点整備 (都市拠点) に対する施策

道路空間と民有地が一体となった景観やゆとりある道路空間が形成され、市内外からの来訪者がまちなみを楽しみながら快適に回遊することができる拠点を形成するために、以下の施策に取り組む。

■ 拠点整備 (都市拠点) に対する施策

施策概要	都市交通マスタープランとの対応
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-②-1)
2 沿道民有地と一体となった歩行空間の創出	歩行者-②-2)

③交通軸の整備に対する施策

リニア岐阜県駅利用者が、円滑かつ快適に、都市拠点や観光拠点などの拠点間や、市域を跨ぐ都市間を移動することができる交通軸を形成するため、以下の施策に取り組む。

■交通軸の整備に対する施策

施策概要	都市交通マスタープランとの対応
1 濃飛横断自動車道の整備	自動車-①-1)
2 瑞浪恵那道路の整備	自動車-①-2)
3 神坂PA スマートインターチェンジの整備促進	自動車-①-4)
4 中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備【重点施策】	自動車-②-1)
5 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-①-1)
6 リニアの運行に即した運行体系の改善(JR)	公共交通-①-2)
7 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-②-1)
8 周辺都市への新規バス路線の創出	公共交通-②-2)
9 中部総合車両基地へのバス交通の創出	公共交通-③-3)

※【重点施策】：特に重点的に取り組む交通施策

④全体施策

リニア岐阜県駅利用者が、様々な手段から目的にあった手段を選択して、観光拠点をはじめとした市内観光地等を円滑に周遊できるよう、以下の施策に取り組む。

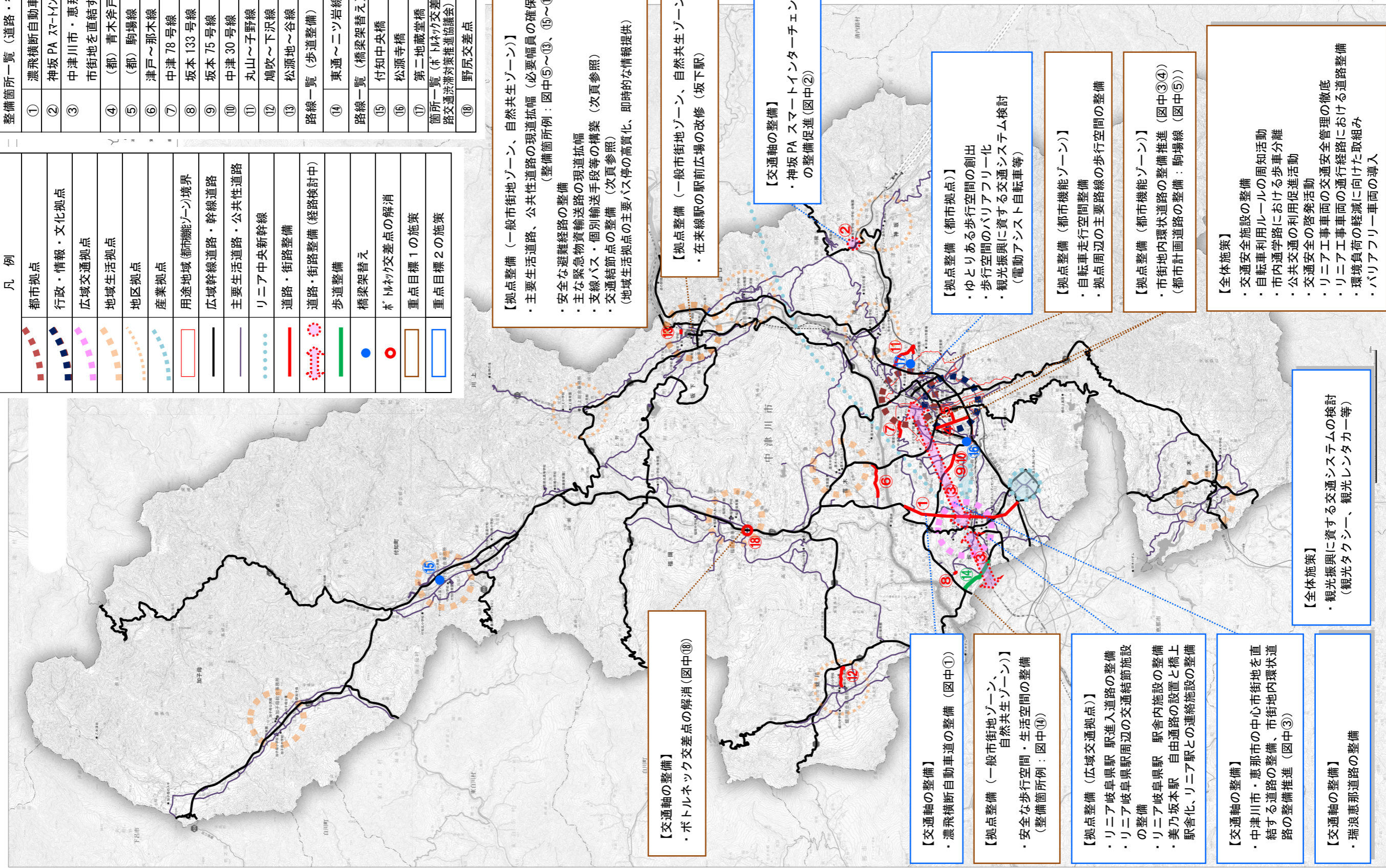
■全体施策

施策概要	都市交通マスタープランとの対応
1 電動アシスト自転車の利用促進	共通-⑤-1)
2 観光タクシーの利用促進	共通-⑤-2)
3 観光レンタカーの利用促進	共通-⑤-3)

交通施策実施箇所一覧（自動車・公共交通（拠点整備）自転車・歩行者・共通）

凡例	
	都市拠点
	行政・情報・文化拠点
	広域交通拠点
	地域生活拠点
	地区拠点
	産業拠点
	用途地域(都市機能ゾーン)境界
	広域幹線道路・幹線道路
	主要生活道路・公共性道路
	リニア中央新幹線
	道路・街路整備
	道路・街路整備(経路検討中)
	歩道整備
	橋梁架替え
	ポトルネットワーク交差点の解消
	重点目標1の施策
	重点目標2の施策

整備箇所一覧（道路・街路整備）	
①	濃飛横断自動車道
②	神坂PA スマートインターチェンジ
③	中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路
④	(都) 青木斧戸線
⑤	(都) 駒場線
⑥	津戸～那木線
⑦	中津78号線
⑧	坂本133号線
⑨	坂本75号線
⑩	中津30号線
⑪	丸山～子野線
⑫	鳩吹～下沢線
⑬	松源地～谷線
路線一覧（歩道整備）	
⑭	東通～ニツ岩線
路線一覧（橋梁架替え）	
⑮	付知中央橋
⑯	松源寺橋
⑰	第二地藏堂橋
箇所一覧（ポトルネットワーク交差点(岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会)の解消)	
⑱	野尻交差点



**【拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）】**  
 ・主要生活道路、公共性道路の現道拡幅（必要幅員の確保）  
 （整備箇所例：図中⑤～⑬、⑮～⑰）  
 ・安全な避難経路の整備  
 ・主な緊急物資輸送路の現道拡幅  
 ・支線バス・個別輸送手段等の構築（次頁参照）  
 ・交通結節点の整備（次頁参照）  
 （地域生活拠点の主要バス停の高質化、即時的な情報提供）

**【拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）】**  
 ・在来線の駅前広場の改修（坂下駅）

**【交通軸の整備】**  
 ・神坂PA スマートインターチェンジの整備促進（図中②）

**【拠点整備（都市拠点）】**  
 ・ゆとりある歩行空間の創出  
 ・歩行空間のバリアフリー化  
 ・観光振興に資する交通システム検討（電動アシスト自転車等）

**【拠点整備（都市機能ゾーン）】**  
 ・自転車走行空間整備  
 ・拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備

**【拠点整備（都市機能ゾーン）】**  
 ・市街地内環状道路の整備推進（図中③④）  
 （都市計画画道路の整備：駒場線（図中⑤））

**【全体施策】**  
 ・交通安全施設の整備  
 ・自転車利用ルールの周知活動  
 ・市内通学路における歩車分離  
 ・公共交通の利用促進活動  
 ・交通安全の啓発活動  
 ・リニア工事車両の交通安全管理の徹底  
 ・リニア工事車両の通行経路における道路整備  
 ・環境負荷の軽減に向けた取り組み  
 ・バリアフリー車両の導入

**【交通軸の整備】**  
 ・ポトルネットワーク交差点の解消（図中⑱）

**【交通軸の整備】**  
 ・濃飛横断自動車道の整備（図中①）

**【拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）】**  
 ・安全な歩行空間・生活空間の整備  
 （整備箇所例：図中⑭）

**【拠点整備（広域交通拠点）】**  
 ・リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備  
 ・リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備  
 ・リニア岐阜県駅 駅舎内施設の整備  
 ・美乃坂本駅 自由通路の設置と橋上駅舎化、リニア駅との連絡施設の整備

**【交通軸の整備】**  
 ・中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備、市街地内環状道路の整備推進（図中③）

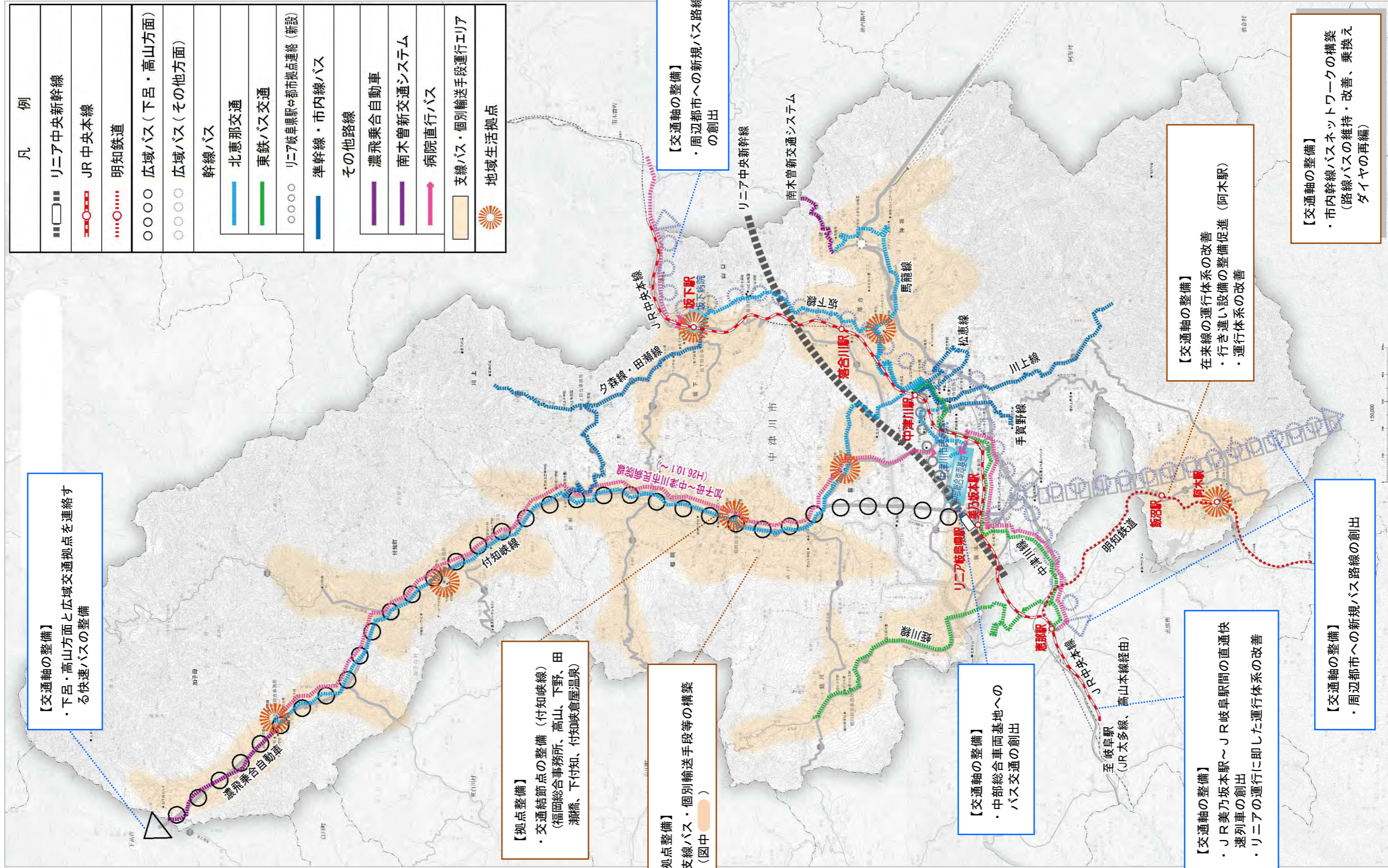
**【交通軸の整備】**  
 ・瑞浪恵那道路の整備

**【全体施策】**  
 ・観光振興に資する交通システムの検討（観光タクシー、観光レンタカー等）

※広域幹線道路から公共性道路の道路区分は、中津川市道路整備基本計画（平成20年3月）に基づく区分を図示している。



交通施策実施箇所一覧（公共交通）







■中津川市都市交通マスタープランからの抽出結果一覧 (1/2)

交通手段	施策名	施策の概要				重点目標1			重点目標2			長期対応		
		(凡例:リニア開業までに取り組む施策(現在の想定)) <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> :重点目標1(～H38) <span style="border: 1px solid gray; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> :重点目標2(～H38) <span style="border: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> :長期的な対応となる施策				重点 施策	拠点 整備	交通 軸の 整備	全体 施策	拠点 整備	交通 軸の 整備		全体 施策	
自動車	①広域幹線道路の整備	1)濃飛横断自動車道の整備								○				
		2)瑞浪恵那道路の整備								○				
		3)三河東美濃連絡道路の整備 ※1										○		
		4)神坂PA スマートインターチェンジの整備促進									○			
	②幹線道路の整備	1)中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備	○								○			
		2)リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備	○						○					
		3)市街地内環状道路の整備推進	○	○							○			
	③ボトルネック交差点の解消	1)混雑指摘箇所の交差点改良等	○		○									
		④自動車交通事故対策	1)交通安全施設の整備						○					
	⑤主要生活道路、公共性道路等の改良		1)主要生活道路、公共性道路の現道拡幅(必要幅員の確保)		○									
			2)安全な避難経路の整備			○								
		3)主な緊急物資輸送路の現道拡幅			○									
⑥各拠点での駐車場の整備	1)鉄道駅周辺での駐車場の整備 ※2											○		
	2)地域生活拠点でのP&R駐車場の確保 ※2											○		
公共交通	①在来線の運行体系の改善	1)JR美乃坂本駅～JR岐阜駅間の直通快速列車の創出									○			
		2)リニアの運行に即した運行体系の改善(JR)									○			
		3)行き違い設備の整備促進(明知鉄道)						○						
		4)運行体系の改善(明知鉄道)						○						
	②広域幹線バスネットワークの構築	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									○			
		2)周辺都市への新規バス路線の創出									○			
	③市内幹線バスネットワークの構築	1)路線バスの維持・改善						○						
		2)乗換えダイヤの再編							○					
		3)中部総合車両基地へのバス交通の創出									○			
	④支線バス・個別輸送手段等の構築	1)福祉巡回バスの維持・改善						○						
2)個別輸送サービスの導入							○							

※1：整備に向け、継続的に周辺住民や関係機関との調整を図っていく。

※2：都市拠点の賑わい創出や交通軸の混雑緩和、公共交通の利用促進に対しては、市街地ゾーンの幹線道路の整備や路線バスの維持・改善など、道路網の形成やバス軸のサービス改善施策を優先的に推進することで対応することとし、各拠点での駐車場の整備は長期対応とする。なお、交通需要やニーズの変化に対して必要に応じて整備を検討する。

■中津川市都市交通マスタープランからの抽出結果一覧 (2/2)

交通手段	施策名	施策の概要				重点目標1		重点目標2		長期対応			
		(凡例：リニア開業までに取り組み施策(現在の想定)) <input type="checkbox"/> :重点目標1(～H38) <input type="checkbox"/> :重点目標2(～H38) <input type="checkbox"/> :長期的な対応となる施策				重点施策	拠点整備	交通軸の整備	全体施策		拠点整備	交通軸の整備	全体施策
公共交通	⑤交通結節点の整備	1)リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備				○				○			
		2)リニア岐阜県駅 駅舎内施設の整備				○				○			
		3)美乃坂本駅 自由通路の設置と橋上駅舎化、リニア駅との連絡施設の整備				○				○			
		4)在来線駅の駅前広場の改修 中津川駅 ※3											○
		4)在来線駅の駅前広場の改修 坂下駅						○					
		5)地域生活拠点の主要バス停の高質化						○					
自転車	①自転車走行空間整備	1)自転車走行空間整備					○						
		②自転車利用ルールの周知活動	1)自転車利用ルールの周知活動							○			
歩行者	①安全な歩行空間・生活空間の整備	1)市内通学路における歩車分離							○				
		2)拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備					○						
		3)生活空間の自動車交通の静穏策					○						
	②ゆとりある歩行空間の創出	1)まちづくりと一体となったまちなみ景観の保全								○			
2)沿道民有地と一体となった歩行空間の創出									○				
共通	①公共交通の利用促進活動	1)モビリティマネジメントの実施							○				
		②交通安全の啓発活動	1)交通安全のための広報活動							○			
	③環境負荷の軽減に向けた取り組み	2)街頭啓発活動								○			
		3)児童・生徒への啓発活動								○			
		4)リニア工事車両の交通安全管理の徹底 (リニア工事に係る交通安全対策の実施)								○			
		4)リニア工事車両の通行経路における道路整備 (リニア工事に係る交通安全対策の実施)								○			
	④交通環境のバリアフリー化	1)市民・事業所等と連携した環境保全意識の高揚								○			
		2)自動車利用の平準化								○			
		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								○			
		4)市内でのEV・PHV用充電設備の整備								○			
	⑤観光振興に資する交通システムの検討	1)歩行空間のバリアフリー化								○			
		2)バリアフリー車両の導入								○			
		1)電動アシスト自転車の利用促進										○	
	2)観光タクシーの利用促進										○		
	3)観光レンタカーの利用促進										○		
都市計画道路網の再編・整備推進							○			○			

※3：公共交通の利便性向上に対して、路線バスの維持・改善などのバス軸のサービス改善施策を優先的に推進することとし、駅前広場の整備は長期対応とする。なお、交通需要やニーズの変化に対して必要に応じて整備を検討する。

## 3-2 交通施策と施策の進め方

重点目標を達成するために、本アクションプランの目標年次までに実施する具体的な施策と、進め方（関係者及びスケジュール）について、施策別に以下に整理する。

### 【施策の進め方として掲載する項目】

#### ■ 施策概要

- ・ 都市交通マスタープランの施策概要及び施策名、施策番号
- ・ 特に重点的に取組む交通施策の位置づけ

#### ■ 施策の内容

- ・ 具体的な施策

#### ■ 施策の効果、狙い

- ・ 施策による目指す効果  
※各効果の末尾の【 】内の語句は、都市交通マスタープランの施策の方針に対応

#### ■ 施策の進め方

- ・ 施策の実施手順、目標年次の考え方

#### ■ 実施主体

- ・ 概要に示した取組みの実施主体
- ・ 概要に示した取組みがハード整備の「促進」の場合、ハード整備の実施主体  
※以下の昇順に記載する。  
行政機関（国、岐阜県、中津川市、関連市町村）、協議会等の公的組織、警察、交通事業者（中日本高速道路、鉄道、バス、タクシー等）、市内事業所、市民

#### ■ 関係主体

- ・ 施策の効果を高めるために連携して取り組む主体
- ・ 施策の具体的な実施計画、整備計画を協働で検討する主体

#### ■ スケジュール

- ・ 目標年次までの施策の実施工程  
※目標年次以降の継続施策が分かるように、目標年次以降の工程を併せて表示

(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) に対する施策

① 拠点整備 (都市機能ゾーン) に対する施策 -1

市街地内環状道路の整備推進【重点施策】

(都市交通マカ-7)との対応：自動車-②-3)

施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都) 青木斧戸線を整備する。</li> <li>・環状道路北区間を整備する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況道路網の多重性が確保される。【安全・安心】</li> <li>・都市拠点周辺の移動の円滑化や適正な土地利用の誘導等が図られる。【便利】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都) 青木斧戸線は、早期段階の周辺道路の混雑緩和や低未利用地の有効活用に向け、短期完成を目指し整備を推進する。</li> <li>・環状道路北区間は、周辺の未整備の都市計画道路の変更と併せ、早期に住民の合意形成を図りながら都市計画決定を行い、整備を推進する。 なお、当該区間は、「中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路」としても機能するため、リニア開業前の完成を目指し整備を推進する。</li> </ul>		
実施主体	・中津川市		
関係主体			
スケジュール	H27		H38 H39 以降
	(都) 青木斧戸線 整備		
	環状道路北区間 検討・調整	整備	

■ 市街地環状道路の整備区間

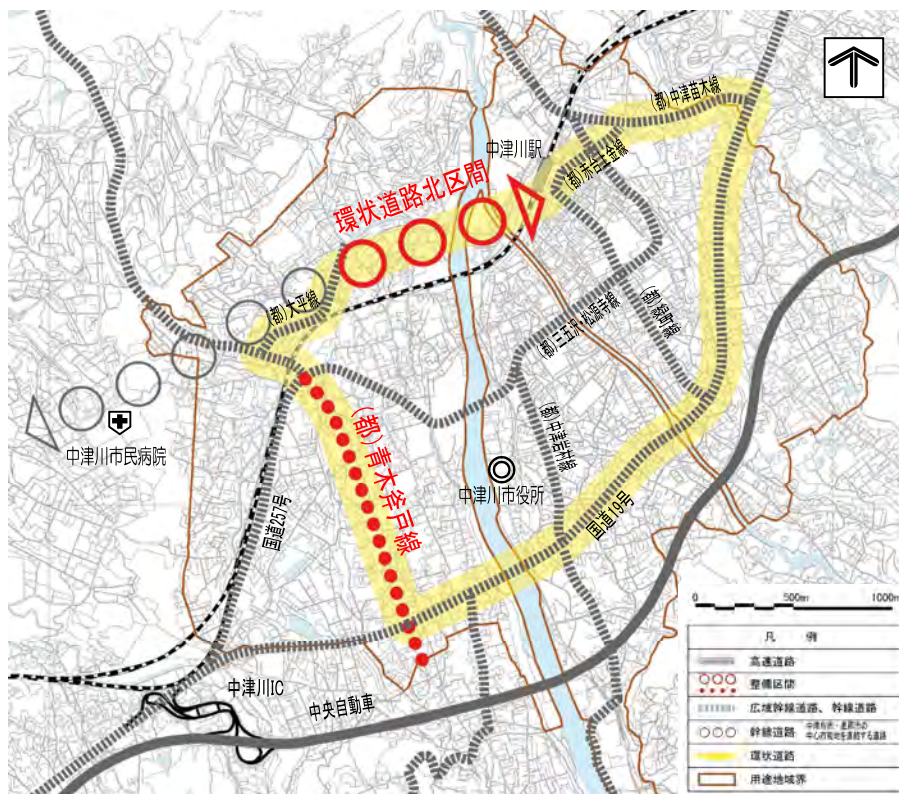
(都) 青木斧戸線の概要

- 延長：L=1,580m
- 幅員：W=16.0m

環状道路北区間の概要

- 延長：L=約1,100m
- ※ 大平線から中津川駅までの直線距離

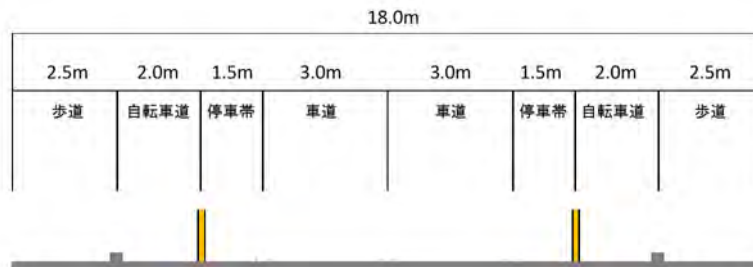
※市街地内環状道路は、国道19号、(都)青木斧戸線、(都)大平線、(都)赤台上金線、(都)中津苗木線、環状道路北区間(新設)により構成される。



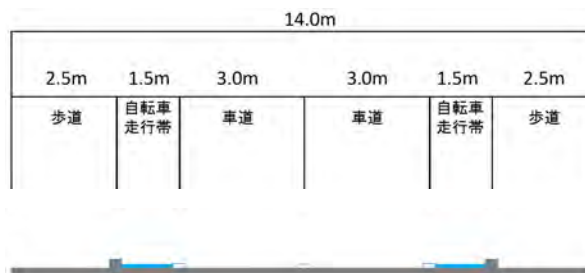
①拠点整備（都市機能ゾーン）に対する施策 -2

自転車走行空間整備		(都市交通マップ)との対応：自転車-①-1)	
施策の内容	・都市拠点の幹線道路を対象として、自転車走行空間の整備について検討する。		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連続的な自転車の走行空間が整備されることにより、自転車の安全が確保される。【安全・安心】</li> <li>・都市拠点内一帯を快適に回遊できる連続的な走行空間が確保されることにより、賑わいの向上に寄与する。【賑わい】</li> <li>・自動車からの利用転換が進み、環境負荷が軽減される。【便利】</li> </ul>		
施策の進め方	・市街地内環状道路の整備による都市拠点周辺の自動車交通負荷の軽減状況や、環状リニア関連の転入者の増加等に伴う自転車交通量の変化を踏まえながらルート及び断面構成を検討する。		
実施主体	・中津川市		
関係主体			
スケジュール	H27	H38	H39以降

■自転車道を整備する場合の断面構成イメージ



■自転車走行帯を整備する場合の断面構成イメージ



【幅員設定の考え方】

- 車道幅員 (3.0m) : 第4種第2級の普通道路の1車線当たりの幅員
- 停車帯 (1.5m) : 大型自動車の交通量の占める割合が低い場合の幅員
- 歩道 (2.5m) : 一般的な利用程度を想定し、施設帯 0.5m 分を含む幅員
- 自転車道 (2.5m) : 最少幅員に施設帯 0.5m 分を含む幅員

①拠点整備（都市機能ゾーン）に対する施策 -3

拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備

（都市交通マップ）との対応：歩行者①-2）

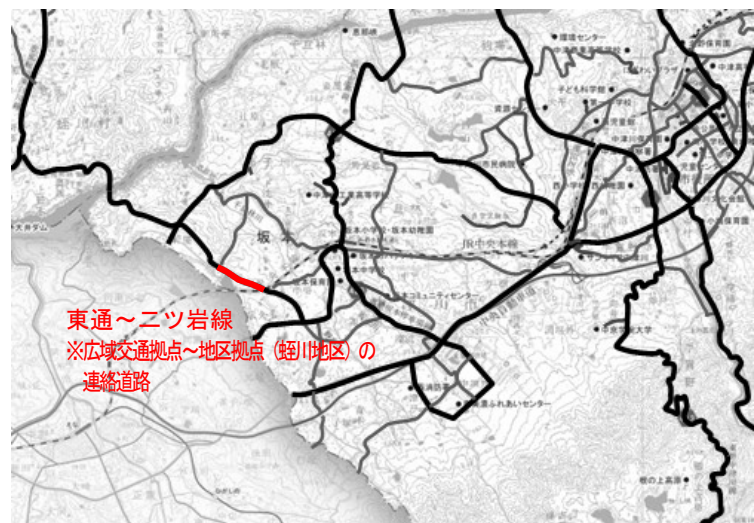
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>各拠点周辺において、歩道整備やカラー舗装化を推進する。</li> </ul> <p>《対象路線の抽出》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通学路（幹線道路に位置づけられる区間など）</li> <li>主要施設への主なアクセス道路として機能する道路</li> </ul>								
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>連続的な歩行空間や安全施設により、歩行者の安全が確保される。【安全・安心】</li> <li>中部総合車両基地の立地に伴う新たな転入者のための居住地と中部総合車両基地を円滑かつ安全に移動できる。【活力】</li> <li>自動車からの転換が進み、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>								
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市道路整備基本計画や地元の要望に応じ整備を推進する。</li> </ul> <p>なお、中津地区や坂本地区については、濃飛横断自動車道や中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の計画位置の検討結果を受け、中津川市道路整備基本計画の見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の計画路線の整備終了後は、拠点周辺の主要生活道路、公共性道路、避難場所への連絡道路を優先的に整備する。</li> </ul>								
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜県、中津川市</li> </ul>								
関係主体									
スケジュール	<table border="1"> <tr> <td>H27</td> <td></td> <td>H38</td> <td>H39以降</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	H27		H38	H39以降				
H27		H38	H39以降						

※現行計画は、中津川市道路整備基本計画（平成20年3月）

■整備概要（例）

東通～二ツ岩線（幹線道路：広域交通拠点～地区拠点（蛭川地区）の連絡道路）

- 延長：L=800m
- 歩道幅員 W=2.0（片側）
- 整備イメージ



②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -1

主要生活道路、公共性道路の現道拡幅（必要幅員の確保）					
（都市交通マカ-7-1）との対応：自動車-⑤-1）					
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>各拠点周辺の道路を対象として、車両や歩行者のすれ違いが円滑にできる道路空間の整備を推進する。</li> </ul> ≪路線選定の考え方≫ <ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市道路整備基本計画における主要生活道路、公共性道路のうち、各拠点周辺にある区間</li> <li>拠点中心部と周辺の居住地と連絡する区間</li> </ul>				
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内の交通を参集する道路網が形成され、生活の安全性が向上する。【安全・安心】</li> <li>拠点間を多様な手段で円滑に移動できる。【便利】</li> <li>拠点間の交流促進に資する。【賑わい】</li> </ul>				
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>当面は現在実施中の市道整備を継続実施し、短中期的に主要生活道路、公共性道路の整備優先性の再検討を行い、拠点周辺における重点整備へ転換していく。</li> <li>拠点周辺以外の地域においても、生活の安全を確保する上で問題のある区間は柔軟に対応する。</li> <li>中津地区や坂本地区については、リニア岐阜県駅の土地利用構想や、濃飛横断自動車道、中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の計画位置の検討結果を受け、中津川市道路整備基本計画の見直しを行う。</li> </ul>				
実施主体	・中津川市				
関係主体					
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H27</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">H38 H39 以降</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> <td style="text-align: center;"> </td> </tr> </table>	H27	H38 H39 以降		
H27	H38 H39 以降				

※現行計画は、中津川市道路整備基本計画（平成20年3月）

■道路区分別の必要総幅員（中津川市道路整備基本計画（H20.3））

道路区分	機能	必要総幅員	幅員の考え方
主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地区内の移動の中心となる道路</li> <li>地区内交通を処理する道路</li> </ul>	W=6.5m	バス及び大型車の通行もあることを前提に、2車線の車道を確保する。
公共性道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合事務所、学校、病院等の公共性の高い施設を連絡する道路</li> </ul>	W=6.0m	乗用車のすれ違いが容易に出来る幅員とする。避難経路ともなるため、消防活動が可能な幅員を確保する。

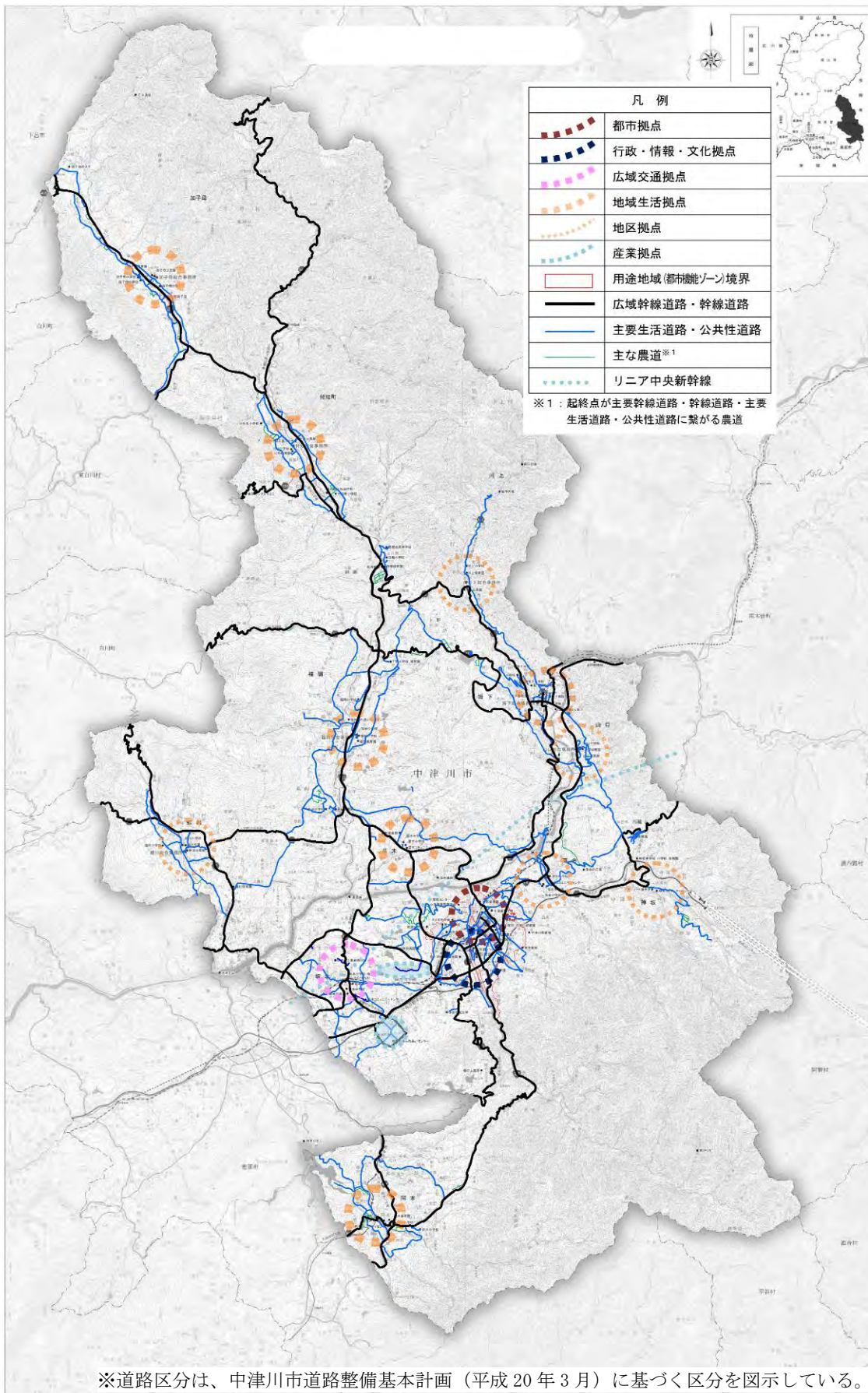
※上表に示す必要総幅員は、自動車の走行に着目して設定された幅員

【歩行空間整備について】

通学路や主要施設への主なアクセス道路など、歩行者が多い区間については、歩行空間（両側または片側）の整備が必要である。



■主要生活道路、公共性道路の配置図



②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -2

安全な避難経路の整備							
（都市交通マ-7-7）との対応：自動車-⑤-2）							
施策の内容	・歩行者と自動車の動線の分離に配慮しながら、避難経路とその整備優先性を検討し、優先性の高いものから順次整備を推進する。						
施策の効果・ねらい	・市民等が安全に避難できる地区内道路網の形成に取り組む。【安全・安心】						
施策の進め方	・当面は現在実施中の市道整備を継続実施し、主要生活道路、公共性道路の整備と併せ優先性の検討を行い、拠点周辺における重点整備へ転換していく。 ・拠点周辺以外の地域においても、生活の安全を確保する上で問題のある区間は柔軟に対応する。						
実施主体	・中津川市						
関係主体							
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">H27</th> <th style="width: 25%;">H38</th> <th style="width: 25%;">H39以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">現行計画の継続実施</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">現行計画の見直検討</div> </td> <td style="text-align: center;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">拠点周辺整備へ移行</div> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	H27	H38	H39以降	<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">現行計画の継続実施</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">現行計画の見直検討</div>	<div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">拠点周辺整備へ移行</div>	
H27	H38	H39以降					
<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">現行計画の継続実施</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">現行計画の見直検討</div>	<div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">拠点周辺整備へ移行</div>						

※現行計画は、中津川市道路整備基本計画（平成20年3月）

②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -3

主な緊急物資輸送路の現道拡幅							
（都市交通マ-7-7）との対応：自動車-⑤-3）							
施策の内容	・広域幹線道路や幹線道路と指定避難場所を連絡する避難路において、車両と歩行者を分離し、安全に行き来することができる道路網の整備を推進する。						
施策の効果・ねらい	・緊急車両が円滑に通行できる地区内道路網が形成され、災害時や緊急時の市民の安全が確保される。【安全・安心】						
施策の進め方	・当面は現在実施中の市道整備を継続実施し、主要生活道路、公共性道路の整備と併せ優先性の検討を行い、拠点周辺における重点整備へ転換していく。 ・拠点周辺以外の地域においても、生活の安全を確保する上で問題のある区間は柔軟に対応する。						
実施主体	・中津川市						
関係主体							
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">H27</th> <th style="width: 25%;">H38</th> <th style="width: 25%;">H39以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">現行計画の継続実施</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">現行計画の見直検討</div> </td> <td style="text-align: center;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">拠点周辺整備へ移行</div> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	H27	H38	H39以降	<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">現行計画の継続実施</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">現行計画の見直検討</div>	<div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">拠点周辺整備へ移行</div>	
H27	H38	H39以降					
<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">現行計画の継続実施</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">現行計画の見直検討</div>	<div style="background-color: #ccc; padding: 5px;">拠点周辺整備へ移行</div>						

※現行計画は、中津川市道路整備基本計画（平成20年3月）

【避難経路となる道路の必要総幅員（中津川市道路整備基本計画（平成20年3月））】

公共性道路相当で、消防活動が可能な幅員として6.0m以上を確保する。

※自動車の走行に着目して設定された幅員

②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -4

福祉巡回バスの維持・改善		(都市交通マスタープランとの対応：公共交通-④-1)	
施策の内容	・各地区で運行している福祉巡回バスについて、市民の移動の足を確保しながら将来の都市構造に即した運行路線やダイヤへと再編する。		
施策の効果・ねらい	・拠点以外の地域から最寄りの拠点の主要な交通結節点へ移動でき、多様な交通手段を組み合わせながら、目的地まで移動することができる。【安全・安心】		
施策の進め方	・当面は、中津川市地域公共交通総合連携計画に基づく運行を継続しながら、各地区の検討部会においてサービスの評価を行い、路線、ダイヤの見直し検討を行う。 ・将来都市構造の実現を見据えながら、路線、ダイヤの見直しを継続的に実施する。		
実施主体	・中津川市、バス事業者、タクシー事業者		
関係主体			
スケジュール	H27	H38	H39以降
	継続実施		現行計画の評価・継続実施

※現行計画は、中津川市地域公共交通総合連携計画（平成26年2月）

■福祉巡回バス運行の考え方

●ダイヤの考え方

- ・通学、通院、買物など、利用目的に合わせて設定する。
- ・鉄道路線または幹線バス路線との接続待ち時間を30分以内とする。

●経路の考え方

- ・学校、病院（歯科含む）、商業施設、交通結節点など、需要集積地を経由する。
- ・原則として、概ね幹線バス、準幹線バスの停留所まで500m以上の距離がある地域に設定する。

●車両の考え方

- ・乗車定員10人程度のワゴン（ジャンボタクシー）タイプの車両を原則とするが、特定便の利用者が多い場合は、乗車定員20人程度のマイクロバスを導入する。

●運賃の考え方

- ・概ね一周または往復15km未満の路線は、200円以内の均一運賃とする。
- ・概ね一周または往復15km以上の路線は、200円～400円の100円単位のゾーン制運賃とする。

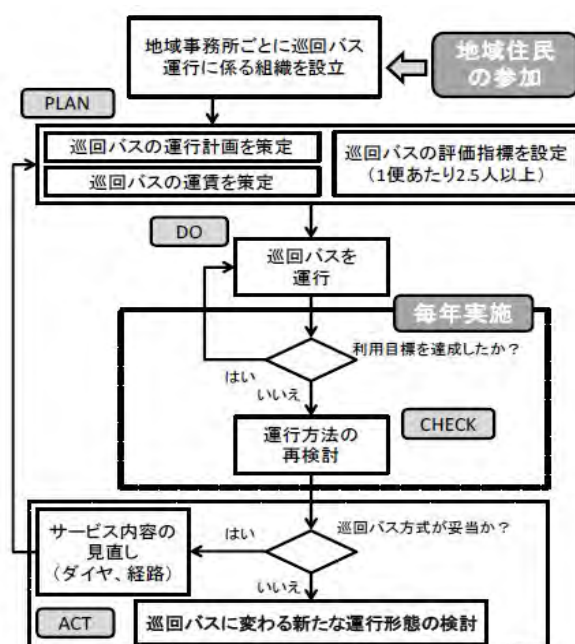
※ゾーン制運賃とは、地域内をゾーンで区切り、ゾーンを跨ぐごとに運賃が加算される制度

●巡回バスの評価方法

- ・巡回バスの運行にあたっては、利用状況の目標となる指標を次のように定め、1年に1回運行実績の評価を行う。評価は、地域組織（各地区の検討部会）が主体となって行う。

巡回バスの利用目標

1便あたり平均2.5人以上乗車



資料：中津川市地域公共交通総合連携計画

②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -5

個別輸送サービスの導入		(都市交通マップ)との対応：公共交通-④-2)	
施策の内容	・鉄道や路線バス、巡回バスを利用できない地域を対象として、地域の実情に合った新たな個別輸送サービスの導入を検討する。		
施策の効果・ねらい	・拠点以外の地域から最寄りの拠点の主要な交通結節点へ移動でき、多様な交通手段を組み合わせながら、目的地まで移動することができる。【安全・安心】		
施策の進め方	・各地区の検討部会において導入検討を行う。 交通事業者の協力により実証運行や形態変更などを実施し、地域の実情に応じた運行体系の導入を図る。		
実施主体	・中津川市、バス事業者、タクシー事業者		
関係主体			
スケジュール	H27	H38	H39以降
	継続実施		現行計画の評価・継続実施

※現行計画は、中津川市地域公共交通総合連携計画（平成26年2月）

■新たな輸送サービスの具体例

輸送サービス	運行主体	使用車両	運賃
デマンド交通の運行	中津川市 (実運行は交通 事業者へ委託)	ワゴンタイプ(定員10人程度) または セダンタイプ(定員4人程度)	有料
スクールバスとの 一体運用	教育委員会	中型バス、マイクロバスなど	有料 または 無料
福祉移送サービスの活用	社会福祉協議会 などの福祉関連団体	軽自動車	有料
タクシー チケットの配布など	タクシー 事業者	タクシー車両	有料

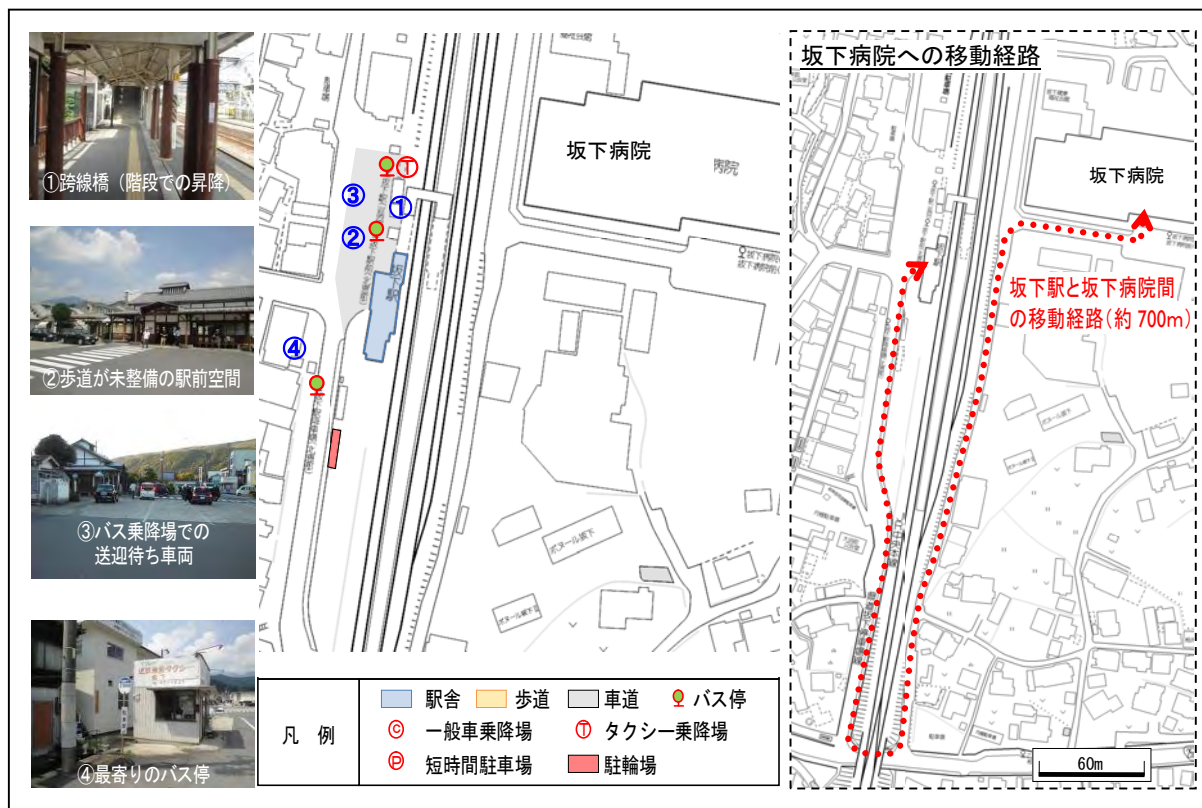
②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -6

在来線駅の駅前広場の改修（坂下駅）

（都市交通マスタープランとの対応：公共交通-⑤-4）

施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての手段が安全に円滑に乗換えができるような駅前広場計画について検討する。</li> <li>現状で大きな迂回が生じている駅東側の坂下病院との連絡性の向上策についても検討する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー化が進み、誰もが安全・安心に移動できる。【安全・安心】</li> <li>都市内外及び地区内外の人の交流の場が創出され、新たな賑わいが創出される。【賑わい】</li> <li>自動車からの利用転換が進み、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>当面は、中津川市地域公共交通総合連携計画に基づくバス乗降場のレイアウトの改善に取り組む。</li> <li>坂下病院との連絡性の向上策やパークアンドライド駐車場の整備について検討する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海、バス事業者、タクシー事業者</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降

■坂下駅の乗換え施設の現状



②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -7

地域生活拠点の主要バス停の高質化			
（都市交通マスタープランとの対応：公共交通-⑤-5）			
施策の内容	・地域生活拠点等の主要なバス停を対象として、地域の主要な交通結節点として乗換えの利便性や快適性を向上させるとともに、新たな交流拠点として機能するような施設整備を推進する。		
施策の効果・ねらい	・バリアフリー化が進み、誰もが安全・安心に移動できる。【安全・安心】 ・都市内外及び地区内外の人の交流の場が創出され、新たな賑わいが創出される。【賑わい】 ・自動車からの利用転換が進み、環境負荷が軽減される。【自然】		
施策の進め方	・当面は、中津川市地域公共交通総合連携計画に基づく整備を継続する。 ・将来都市構造の実現を見据えながら、地域生活拠点の中心となる主要施設周辺のバス停の改良についてバス事業者と協働で検討する。		
実施主体	・中津川市、バス事業者		
関係主体			
スケジュール	H27	H38	H39以降
	継続実施		地域生活拠点のバス停改良検討

■整備施設例（中津川市地域公共交通総合連携計画）

<p>●福岡総合事務所：地域生活拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ほっとサロンまたは福岡総合福祉センターのバス待ち対応改造</li> <li>・付知峡線の乗り入れを考慮した駐車場のレイアウト変更</li> <li>・駐輪場の設置</li> </ul> <p>●付知峡倉屋温泉：観光拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉屋温泉のバス待ち対応改造</li> </ul> <p>●高山、下野（付近）、田瀬橋（付近）：既存住宅地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ベンチや屋根を備えた待合室の整備</li> <li>・付知峡線および地域内輸送サービス（および田瀬線）が同時停車できるスペースの設置</li> <li>・駐輪場の設置</li> </ul> <p>●下付知：既存住宅地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ベンチや屋根を備えた待合室の整備</li> <li>・付知峡線および地域内輸送サービスが同時停車できるスペースの設置</li> <li>・駐輪場の設置</li> <li>・コンビニエンスストアの誘致</li> </ul>
---

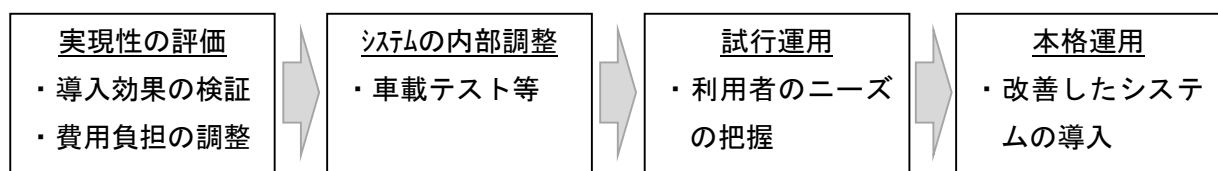
②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -8

<b>即時的な情報提供</b>		（都市交通マスタプランとの対応：公共交通-⑤-6）	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主な交通結節点を対象とした、鉄道やバス利用者や利用待ちの人に対する ICT 技術を活用した即時的な情報提供の導入について検討する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な交通手段を組み合わせることで拠点間を円滑に移動することができる。【便利】</li> <li>・交通結節点等における乗換え情報が充実し、初めての人でも快適に行きたい場所へ行くことができるようになる。【賑わい】</li> <li>・自動車からの利用転換が進み、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地区の検討部会等において、利用者のニーズや技術革新の動向を踏まえながら、必要性や経済性について検討する。</li> </ul> <p>※平成25年度に導入検討を実施した際は、一旦導入を見送ることとしている。</p>		
実施主体	・中津川市、バス事業者		
関係主体	・JR東海		
スケジュール	H27	H38	H39以降

■バスロケーションシステム設置例（多治見駅東鉄バス待合所）

- ・各のりばごとに直近3本分のバス発車時刻と行先を表示
- ・出発時刻が近づいた路線は、点滅表示

■バスロケーションシステム運用までの流れ



②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -9

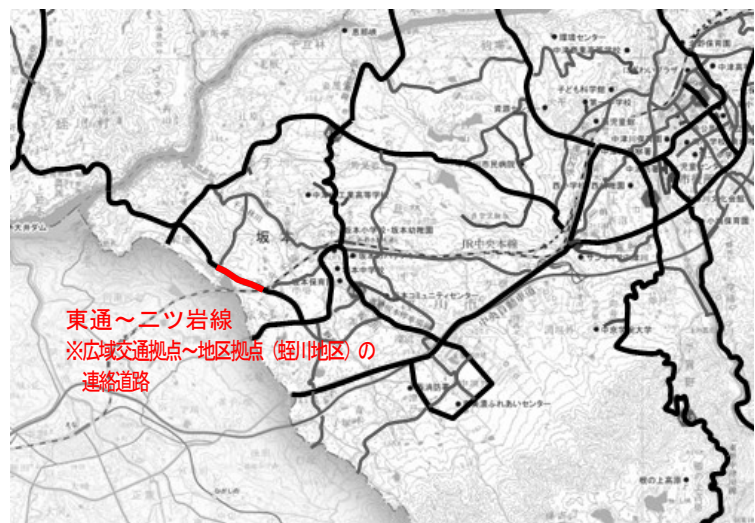
拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備（再掲）																					
（都市交通マップとの対応：歩行者①-②）																					
<p>施策の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各拠点周辺において、歩道整備やカラー舗装化を推進する。</li> </ul> <p>【対象路線の抽出】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通学路（幹線道路に位置づけられる区間など）</li> <li>主要施設への主なアクセス道路として機能する道路</li> </ul>																				
<p>施策の効果・ねらい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>連続的な歩行空間や安全施設により、歩行者の安全が確保される。【安全・安心】</li> <li>中部総合車両基地の立地に伴う新たな転入者のための居住地と中部総合車両基地を円滑かつ安全に移動できる。【活力】</li> <li>自動車からの転換が進み、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>																				
<p>施策の進め方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市道路整備基本計画や地元の要望に応じ整備を推進する。</li> </ul> <p>なお、中津地区や坂本地区については、濃飛横断自動車道や中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の計画位置の検討結果を受け、中津川市道路整備基本計画の見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の計画路線の整備終了後は、拠点周辺の主要生活道路、公共性道路、避難場所への連絡道路を優先的に整備する。</li> </ul>																				
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜県、中津川市</li> </ul>																				
<p>関係主体</p>																					
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 40%; text-align: center;">H27</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">H38</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">H39以降</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">現行計画の継続実施</div> </td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">現行計画の見直し検討</div> </td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">拠点周辺整備へ移行</div> </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		H27		H38	H39以降		<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">現行計画の継続実施</div>					<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">現行計画の見直し検討</div>						<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">拠点周辺整備へ移行</div>		
	H27		H38	H39以降																	
	<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">現行計画の継続実施</div>																				
	<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">現行計画の見直し検討</div>																				
		<div style="background-color: #ccc; padding: 5px; display: inline-block;">拠点周辺整備へ移行</div>																			

※現行計画は、中津川市道路整備基本計画（平成20年3月）

■整備概要（例）

東通～二ツ岩線（幹線道路：広域交通拠点～地区拠点（蛭川地区）の連絡道路）

- 延長：L=800m
- 歩道幅員W=2.0（片側）
- 整備イメージ

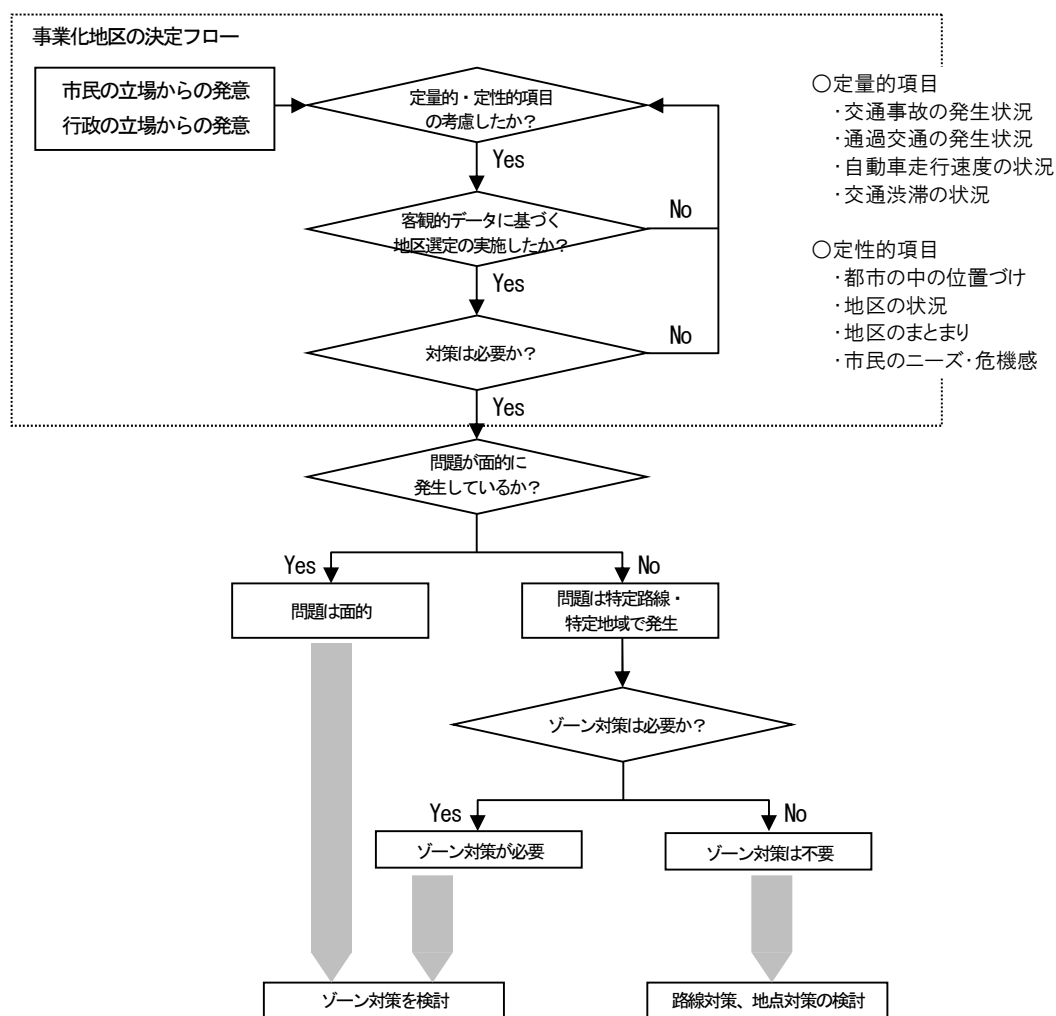




②拠点整備（一般市街地ゾーン、自然共生ゾーン）に対する施策 -10

生活空間の自動車交通の静穏策			
（都市交通マップ）との対応：歩行者-①-③）			
施策の内容	・ゾーン30の指定やハンプの設置等の交通静穏策の導入について検討する。		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・面的に歩行者の安全が確保される。【安全・安心】</li> <li>・都市拠点内を快適に回遊できる交通環境が確立される。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	・リニア関連の転入者の増加等に伴う交通量の変化を踏まえ、必要に応じて警察等の関係主体、市民と協働で検討を行い、必要に応じて整備を推進する。		
実施主体	・中津川市、警察		
関係主体	・市民		
スケジュール	H27	H38	H39以降

■面的な対策の導入の検討手順



資料：生活道路のゾーン対策マニュアル  
（一般社団法人交通工学研究会）

③交通軸に対する施策 -1

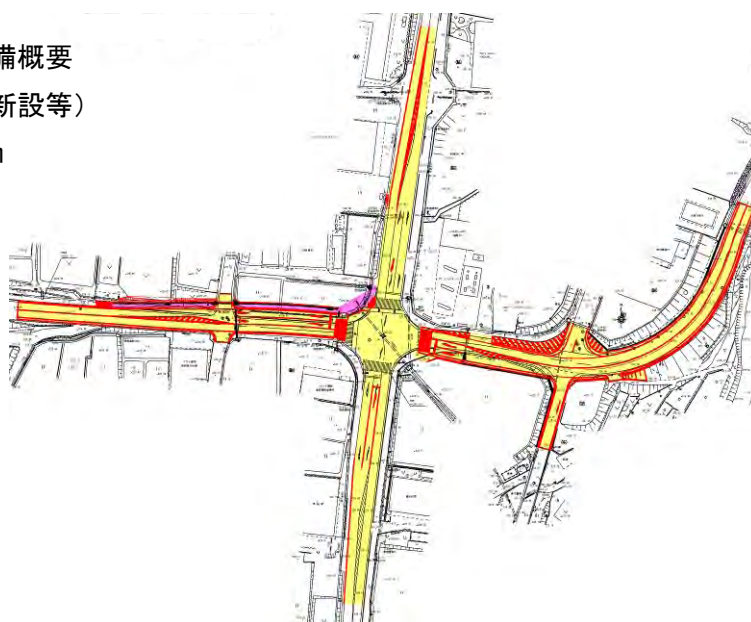
混雑指摘箇所の交差点改良等【重点施策】

(都市交通マップ)との対応：自動車-③-1)

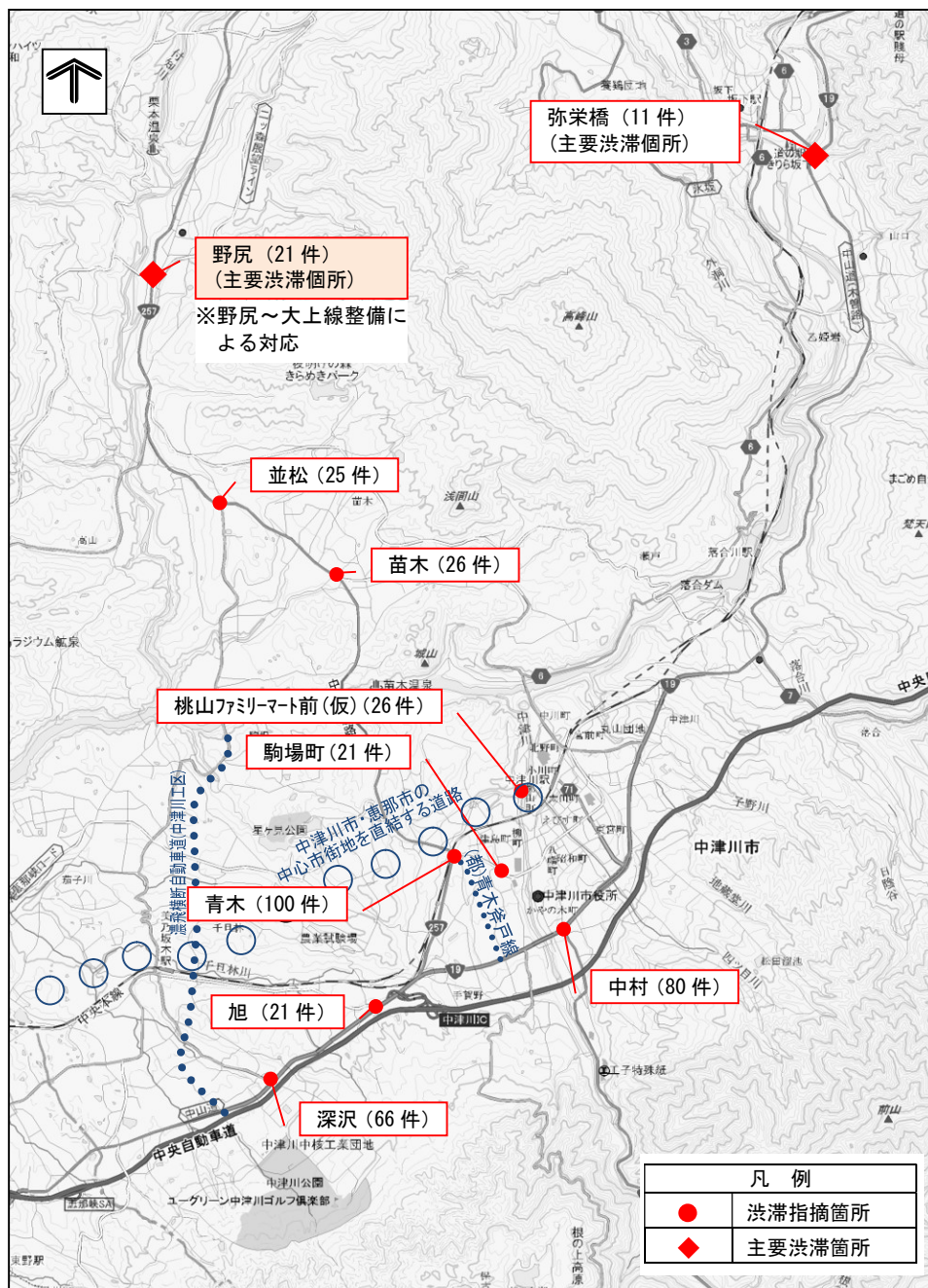
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所（岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会）の混雑緩和</li> <li>・渋滞指摘箇所（中津川市の交通に関するアンケートでの指摘数 20 件以上）の混雑緩和</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ボトルネック箇所の混雑が緩和し、ピーク時においても都市間、拠点間を円滑に移動できる。【便利】</li> <li>・道路交通の円滑化が進み、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所であり以前から要望のあった野尻交差点は、国道 257 号の交差市道である野尻～大上線の整備を実施し、これに伴う交通の変化を見定めながら必要に応じて国道 257 号の整備検討を行う。</li> <li>・その他の主要渋滞箇所や渋滞指摘箇所は、濃飛横断自動車道（中津川工区）や中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路などの骨格道路の整備効果を踏まえながら岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会等と調整し、今後の対策の方向性について検討する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・野尻交差点：中津川市</li> <li>・主要渋滞箇所、渋滞指摘箇所：国土交通省、岐阜県、中津川市、警察</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・野尻交差点：岐阜県</li> <li>・主要渋滞箇所、渋滞指摘箇所：岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会（国土交通省、岐阜県、警察、岐阜県トラック協会、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会、中日本高速道路）</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39 以降
	野尻交差点（野尻～大上線整備） 整備		
	主要渋滞箇所、渋滞指摘箇所 検討・調整・整備		

■野尻交差点（野尻～大上線）整備概要

- ・交差点改良（市道の右折帯の新設等）
- ・延長：L=280m 幅員：W=8.25m



■骨格道路の整備と渋滞指摘箇所及び主要渋滞箇所



※渋滞指摘箇所は、中津川市の交通に関するアンケートでの指摘数 20 件以上の箇所  
 ※主要渋滞箇所は、岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会での指定箇所  
 ※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

③交通軸に対する施策 -2

行き違い設備の整備促進（明知鉄道）		（都市交通マスタープランとの対応：公共交通-①-3）	
施策の内容	・阿木駅において行き違い設備の整備を促進する。		
施策の効果・ねらい	・阿木地区において鉄道により円滑に移動できる交通体系が構築され、多様な交通手段を組み合わせることで拠点間を円滑に移動することができる。【便利】		
施策の進め方	・第2次明知鉄道沿線地域公共交通総合連携計画（平成26年度～30年度）に基づき、恵那市、明知鉄道と協働で検討を行い、検討結果に基づく整備を促進する。 ・行き違い設備の整備に伴う運行体系の改善についても、併せて検討する。		
実施主体	・明知鉄道		
関係主体	・中津川市、恵那市		
スケジュール	H27	H38	H39以降

■現状の行き違い設備の現状

○現状で行き違いが可能な箇所

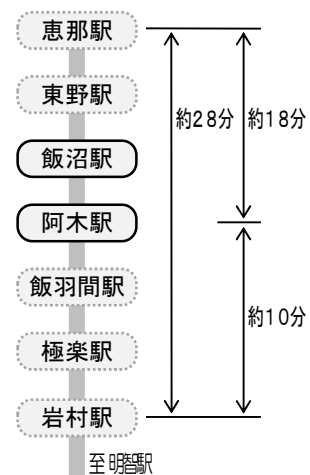
- ・岩村駅1箇所（恵那駅～岩村駅の所要時間：約28分）
- ・現状施設での時間当たり運行可能便数：1本/時間

○阿木駅の状況

- ・旧国鉄時代の行き違い設備が残っている



■駅間の所要時間



※実線の囲みは、中津川市内の駅

資料：明知鉄道沿線地域公共交通総合連携計画

③交通軸に対する施策 -3

運行体系の改善（明知鉄道）		（都市交通マスタプランとの対応：公共交通-①-4）	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民の生活利便性の向上に配慮した運行ダイヤへの改善を行う。</li> <li>岩村駅を終着駅とする運行便の創出について検討する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道により円滑に移動できる交通体系が構築され、多様な交通手段を組み合わせることで拠点間を円滑に移動することができる。【便利】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>恵那市と明知鉄道と協働で、利用者のニーズに合わせたダイヤ改正を随時実施する。</li> <li>ダイヤ改正にあたっては、主な利用者である阿木高校との意見交換を実施する。</li> </ul>		
実施主体	・明知鉄道		
関係主体	・中津川市、恵那市、阿木高校		
スケジュール	H27	H38	H39以降

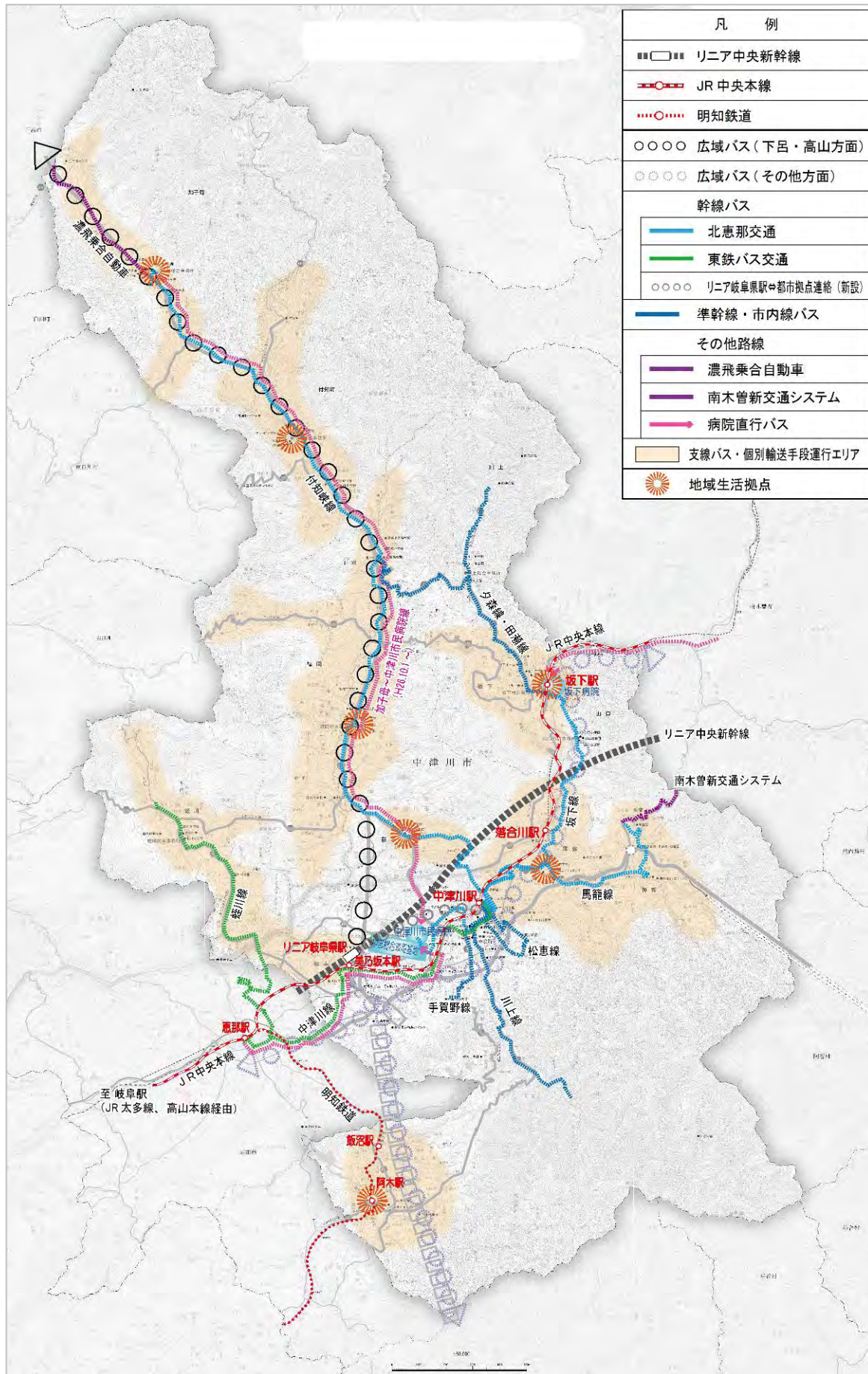
③交通軸に対する施策 -4

路線バスの維持・改善		（都市交通マスタプランとの対応：公共交通-③-1）	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間路線バスは、朝から夜まで毎日一定頻度にて終日運行するダイヤへの再編を行う。</li> <li>拠点病院行きの新規路線バスを導入する。 ※加子母発市民病院行きが平成26年10月1日に運行開始</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスにより円滑に移動できる交通体系が構築されることにより、多様な交通手段を組み合わせることで拠点間を円滑に移動することができる。【便利】</li> <li>自動車からの利用転換が進み、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>当面は、中津川市地域公共交通総合連携計画に基づく運行を実施する。なお、ニーズや公共交通機関の乗り継ぎ調整など必要に合わせ改正を行う。</li> <li>計画期間終了後は、利用実態やニーズを踏まえながら、将来都市構造の実現に向けた再編を進める。</li> </ul>		
実施主体	・バス事業者		
関係主体	・中津川市		
スケジュール	H27	H38	H39以降

③交通軸に対する施策 -5

乗換えダイヤの再編					
(都市交通マスタープランとの対応：公共交通-③-2)					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道と路線バス、路線バスと地域公共交通との交通結節点において、他路線と円滑に乗換えることができる運行ダイヤへの再編を行う。</li> <li>・特に、路線バスから鉄道への乗り継ぎでは、待ち時間が30分以内となるよう、路線バスの運行ダイヤを再編していく。</li> </ul>				
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他の交通手段との乗換え利便性が向上され、多様な交通手段を組み合わせることで拠点間を円滑に移動することができるようになる。【便利】</li> <li>・都市拠点や広域交通拠点と観光拠点を誰もが安全かつ円滑に移動できる。【賑わい】</li> <li>・自動車からの利用転換が進み、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>				
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当面は、中津川市地域公共交通総合連携計画に基づく運行を実施する。</li> <li>・計画期間終了後は、利用実態やニーズを踏まえながら、将来都市構造の実現に向けた再編を進める。</li> </ul>				
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者</li> </ul>				
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中津川市、JR東海、明知鉄道</li> </ul>				
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H27</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">H38   H39以降</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> <td style="text-align: center;"> </td> </tr> </table>	H27	H38   H39以降		
H27	H38   H39以降				

■市内路線バス位置図




■路線区別のサービス水準

路線区分	基本的なサービス水準
幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝から夜まで、毎日一定頻度にて終日運行する               <ul style="list-style-type: none"> <li>▶付知峡線は、6時台から21時台まで1時間間隔の運行頻度を確保</li> <li>▶馬籠線は、昼間は1時間間隔の運行頻度を確保</li> </ul> </li> <li>・通学、通院、買物だけでなく、様々な目的の移動に対応する</li> <li>・市外からの利用および市民の市外への移動を考慮する</li> </ul>
準幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝から夜まで、毎日一定頻度にて終日運行する</li> <li>・交通結節点における他路線との接続を考慮する</li> </ul> <p><b>【坂下駅における接続改善の指標】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶坂下駅における鉄道とバスとの乗り継ぎ待ち時間：30分以内</li> </ul>
市内線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝から夜まで、毎日一定頻度にて終日運行する</li> <li>・交通結節点（中津川駅）における他路線との接続を考慮する</li> </ul> <p><b>【利用目標等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶川上線の利用目標：1便あたりの利用人数5.0人以上</li> <li>▶中津川駅における鉄道との乗り継ぎ待ち時間：30分以内</li> </ul>
拠点病院行きバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域拠点と拠点病院とを乗換えなしで移動できる</li> <li>・通院に便利なダイヤ設定とする</li> </ul> <p><b>【利用目標】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶恵北市民病院線の利用目標：1便あたりの利用人数5.0人以上</li> </ul>



④全体施策 -1

交通安全施設の整備		(都市交通マップ)との対応：自動車-④-1)	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>要望箇所等のカーブミラーや注意看板など、ドライバーに対し速度抑制や適切な車線走行などの注意喚起を行うための施設の設置を推進する。</li> <li>岐阜県事故ゼロプランの事故危険箇所（国道19号中津川IC付近や中村交差点）において、現地状況に応じた対策を促進する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車走行の安全性が向上する。【安全・安心】</li> <li>貨物車両が安心して走行できる道路環境が形成される。【活力】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ひやり・はっと報告」により市民等から危険箇所等の情報を収集し、道路管理者や警察等と調整しながら必要な施策を随時実施する。</li> <li>岐阜県事故ゼロプランの事故危険箇所については、安全確保に向けた取組みを継続的に促進する。</li> </ul>		
実施主体	国土交通省、岐阜県、中津川市、警察		
関係主体	市民		
スケジュール	H27	H38	H39以降
			

■ひやり・はっと報告概要

●実施概要

- 市民からの身の回りの危険箇所の情報提供を受け付けている。
- 中津川市ホームページのメールフォーム（右図）やFAX、郵送等で受付を行っている。

●メールフォーム（中津川市ホームページ）

ひやり・はっと報告

※「添付ファイル」機能は使用できません。

内容欄に危険箇所等の情報をご記入ください  
 <地区、区名、危険箇所>  
 ※正確な所在地が不明な場合は「〇〇の前」など、説明を書いてください。  
 <危険の内容：緊急度、状況写真などがある場合は添付してください。>

お名前

ご住所

電話番号

メールアドレス   
(返信が必要な場合はメールアドレスをご記入ください)

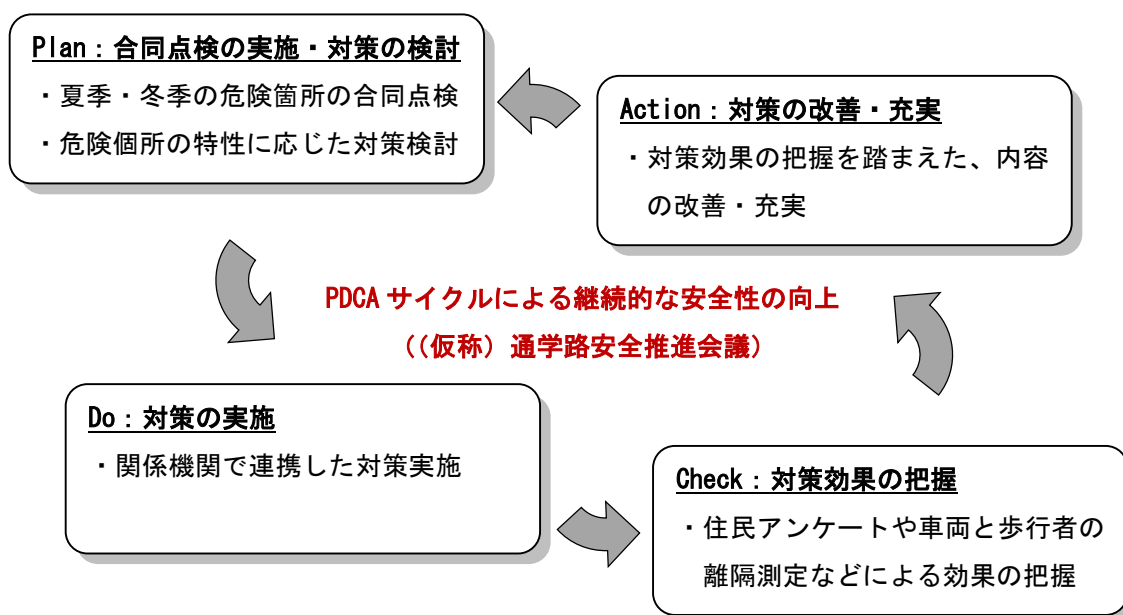
件名

内容

④全体施策 -2

市内通学路における歩車分離		(都市交通マップ)との対応：歩行者-①-1)	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道整備やカラー舗装化による歩車分離を推進する。</li> </ul> <p>【路線選定の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市道路整備基本計画（平成20年3月）の公共性道路や産業道路、その他2車線区間の歩道未設置区間</li> <li>定期的な通学路合同点検による利用者目線からの危険箇所</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>連続的な歩行空間や安全施設により、中津川市の将来を担う児童の安全が確保される。【安全・安心】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年度から実施している、道路管理者（国土交通省、岐阜県、中津川市）や警察、中津川市教育委員会などの関係機関による通学路の合同定期点検を継続的に行い、安全対策を実施する。</li> <li>（仮称）中津川市通学路交通安全プログラム（平成26年度）に基づき、関係機関の連携の下でPDCAサイクルにより対策の改善・充実を図りながら、継続的な安全対策を実施する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省、岐阜県、中津川市、警察</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市教育委員会、市内小中学校、PTA</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降

■通学路の安全確保のための取組み方針



④全体施策 -3

交通安全の啓発活動			
(都市交通マスタプランとの対応：自転車-②-1、共通-②-1～3)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報なかつがわ、新聞、中津川市ホームページ、電子メール、交通安全啓発電光掲示板等を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報を行う。</li> <li>・ 四季の交通安全運動（春夏秋冬の各10日間）の継続実施を推進する。</li> <li>・ 小学校や交通事業者等が協働で、交通安全教室等の啓発活動の実施を推進する。</li> <li>・ 自転車利用ルールの周知や、利用マナーの確立に取り組む。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルール・マナーの徹底等を図ることにより、安全が確保される。【安全・安心】</li> <li>・ 交通安全に対する更なる意識が向上され、物流ネットワークの安全性・信頼性が向上する。【活力】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 継続的な取り組みを実施する。</li> </ul>		
実施主体	・ 中津川市、市内小中学校、警察、バス事業者、タクシー事業者 他		
関係主体			
スケジュール	H27	H38	H39以降

④全体施策 -4

リニア工事車両の交通安全管理の徹底（リニア工事に係る交通安全対策の実施）			
(都市交通マスタプランとの対応：共通-②-4)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リニア工事により発生する残土の運搬に対して、交通ルールの順守や安全走行に対する意識向上などの交通安全管理の徹底を促進する。</li> <li>・ 道路通行に対し沿道住民の理解が得られるよう、必要に応じて沿道住民と事業者との調整の場を確保する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルール・マナーの徹底等を図ることにより、安全が確保される。【安全・安心】</li> <li>・ 交通安全に対する意識が向上し交通安全管理体制が確立されることで、物流ネットワークの安全性・信頼性が向上し事業が円滑に推進する。【活力】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR東海に対して、交通安全管理の実施状況について定期的なモニタリングを実施する。</li> <li>・ モニタリングの結果により、必要に応じてJR東海に対する指導を行うとともに、沿線住民との調整の場を確保する。</li> </ul>		
実施主体	・ 岐阜県、中津川市		
関係主体	・ JR東海		
スケジュール	H27	H38	H39以降

④全体施策 -5

リニア工事車両の通行経路における道路整備（リニア工事に係る交通安全対策の実施）			
（都市交通ダブルプランとの対応：共通-②-4）			
施策の内容	・リニア建設工事や残土運搬関係の大型車が集中する道路について、モニタリングやJR東海及び沿線住民との調整結果を踏まえ現道拡幅等の道路整備を行う。		
施策の効果・ねらい	・歩行者や自転車利用者、沿道住民の安全が確保される。【安全・安心】 ・物流ネットワークの安全性・信頼性が確保され、事業が円滑に推進する。【活力】		
施策の進め方	・JR東海や沿線住民との調整を行い、必要に応じて大型車が安全に通行できるよう、現道拡幅等の道路整備を行う。		
実施主体	・中津川市、JR東海		
関係主体	・岐阜県		
スケジュール	H27	H38	H39以降

④全体施策 -6

モビリティマネジメントの実施			
（都市交通ダブルプランとの対応：共通-①-1）			
施策の内容	・バスの乗り方教室など年齢層に合せたイベントを実施する。 ・市民や事業所の従業員、新たに中津川市に転入する人などを対象として、公共交通の利用に対する情報提供を推進する。		
施策の効果・ねらい	・公共交通の利用が促進され、利便性の高い公共交通ネットワークが継続的に維持・改善される。【便利】		
施策の進め方	・バスの乗り方教室等のイベントの実施効果（平成26年度実施）を踏まえ、効果的な取組みについて検討し、継続的に取り組む。		
実施主体	・中津川市 他		
関係主体	・市内事業所、市民		
スケジュール	H27	H38	H39以降

④全体施策 -7

市民・事業所等と連携した環境保全意識の高揚			
(都市交通ダブルプラとの対応：共通-③-1)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所でのノーカーデーを実施する。</li> <li>スマートムーブ（自動車以外での出勤・通学）を促進する。</li> <li>エコドライブ（アイドリングストップ等）の普及啓発活動を行う。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷が少ないライフスタイルへの転換が促進される。【自然】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所職員に対するノーマイカー通勤を、市内事業所に先駆けて導入する。</li> <li>スマートムーブやエコドライブについては、広報なかつがわや中津川市ホームページ、出前講座等で啓発活動を実施する。</li> </ul>		
実施主体	・中津川市		
関係主体	・市内事業所、市民		
スケジュール	H27	H38	H39以降

④全体施策 -8

自動車利用の平準化			
(都市交通ダブルプラとの対応：共通-③-2)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や自転車などの多様な交通手段を組み合わせた移動への転換を促進する取組みについて検討する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車からの利用転換や道路交通の円滑化が進み、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地内環状道路の整備による渋滞の緩和効果等を踏まえながら、市内事業者などと連携し、自動車利用を平準化する交通システムや就業体系の導入について検討する。</li> </ul>		
実施主体	・中津川市、市内事業所		
関係主体	・市民		
スケジュール	H27	H38	H39以降

④全体施策 -9

電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド車（PHV）の普及促進 (都市交通7カプランとの対応：共通-③-3)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民や市内事業所への次世代自動車の導入に対する支援策や、市役所での導入について検討する。</li> <li>・電気自動車等の普及啓発活動を行う。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低炭素化・省エネルギー化が進むことにより、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効果的な導入方法について検討し、順次導入を推進する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中津川市</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民、市内事業者</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降

■支援策の事例（愛知県豊田市）

平成26年度豊田市エコファミリー支援補助金（次世代自動車購入に対する補助編）

- ・申請期間：平成26年4月1日から平成27年3月31日  
(申請は予算の範囲内で先着順に受付け)
- ・補助対象：○対象となる次世代自動車は以下の要件を満たす自動車です。
  - (1) プラグインハイブリッド車（PHV）
    - 電気自動車（EV）
    - 燃料電池自動車（FCV）
    - 超小型電気自動車（超小型EV）
 

★ 超小型電気自動車（超小型EV）  
 道路交通法施行規則別表第2で定義されている「ミニカー」の内、定格出力が0.25kWを超え0.6kW以下の電動機を有する四輪以上のものであって、標識交付証明書にミニカーと記載されているもの。
  - (2) 平成26年4月1日以降に新規購入、新車登録\*されたもの  
 ※燃料電池自動車は平成26年12月15日以降に新規購入、新車登録された車両であること  
 \*新車の状態で、新規登録をする（軽自動車の場合、新規検査を受ける）こと
- 補助対象者は次の要件を満たす方（個人）です。
  - (1) 新車登録日の1年以上前から、申請の際まで引き続き市内に在住している方  
 ※期間内に一度でも転出している方は対象になりませんのでご注意ください。住民票の住所で確認します。
  - (2) 上記の次世代自動車を自ら使用する目的\*で、新車購入した方  
 \*次世代自動車の車検証上の使用者（使用者欄が「\*\*\*」の場合は、所有者）又は標識交付証明書の納税義務者と申請者が一致している必要があります。
  - (3) 豊田市税を滞納していない方
  - (4) エコファミリー宣言した方  
(宣言は補助金の交付申請と同時でも可)
- 車を購入した方が対象です。また、リースの場合は補助対象になりません。

資料：豊田市HP

④全体施策 -10

市内でのEV・PHV用充電設備の整備

(都市交通27カプランとの対応：共通-③-4)

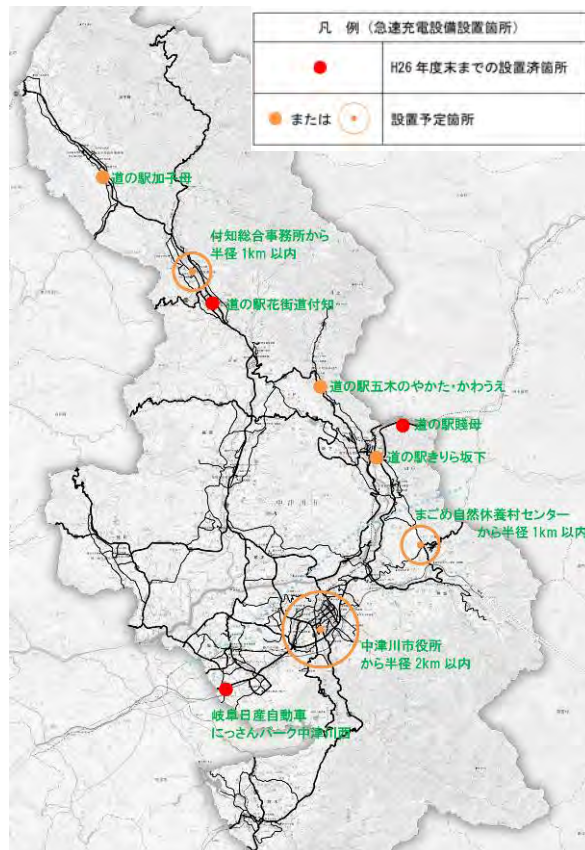
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の道の駅やガソリンスタンド等において、EV・PHV用充電設備の整備を図る。</li> </ul> <p>【設置予定箇所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「次世代自動車充電インフラ整備計画（平成26年3月改訂 岐阜県）」に登録済みの市内6箇所</li> </ul> <p>※道の駅賤母、道の駅花街道付知は、平成26年度に高速充電設備を設置</p>						
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素化・省エネルギー化が進むことにより、環境負荷が軽減される。【自然】</li> </ul>						
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>その他設置予定箇所は、関係機関と整備手法や整備主体等について調整し、順次設置を推進する。</li> </ul>						
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市 他</li> </ul>						
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省、岐阜県</li> </ul>						
スケジュール	<table border="1"> <tr> <td>H27</td> <td>H38</td> <td>H39以降</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"> </td> </tr> </table>	H27	H38	H39以降			
H27	H38	H39以降					

■EV車急速充電器の設置事例



資料：道の駅 志野・織部HP

■設置予定箇所図



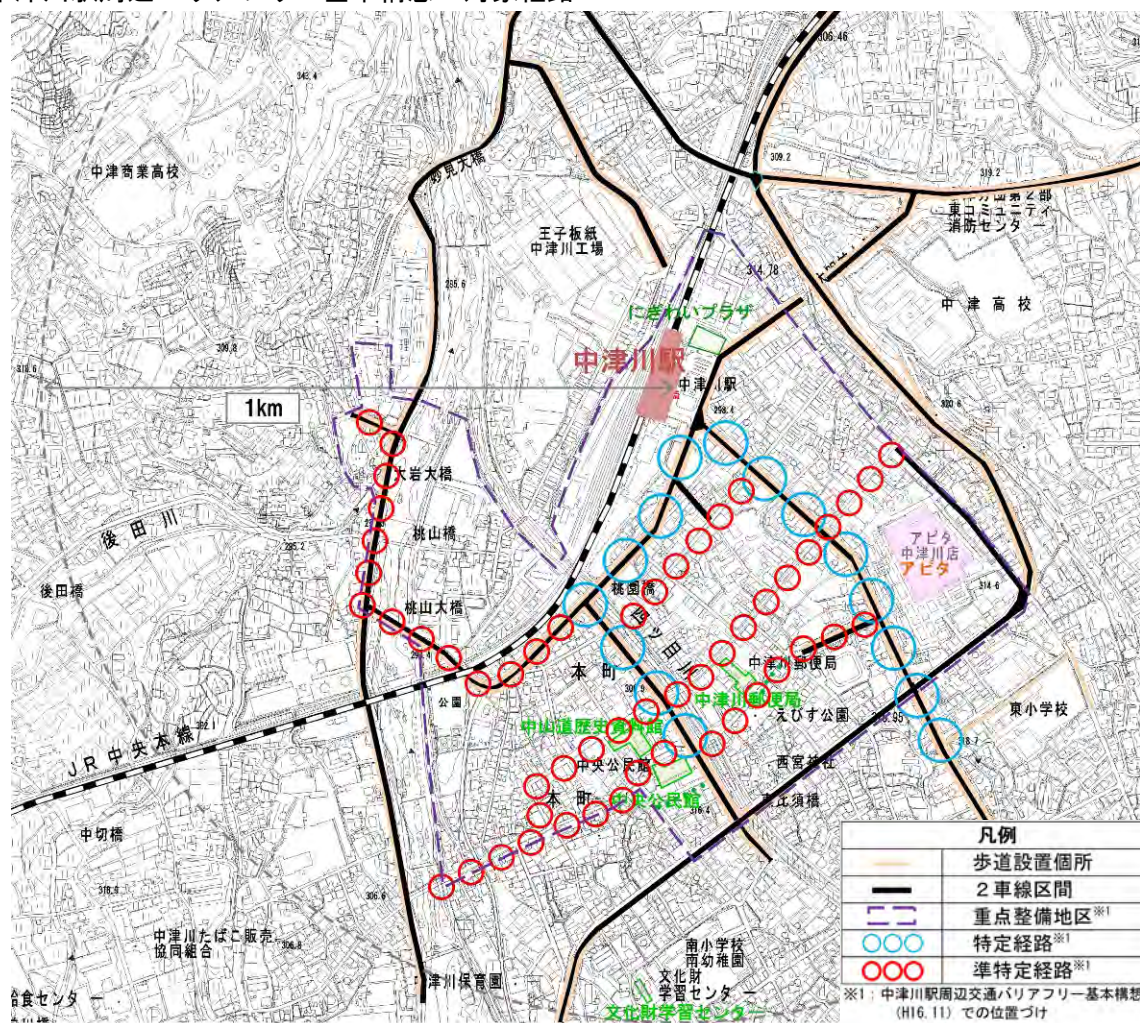
④全体施策 -11

歩行空間のバリアフリー化

(都市交通マスタープランとの対応：共通-④-1)

施策の内容	・「中津川駅周辺交通バリアフリー基本構想（平成16年11月）」の準特定経路のバリアフリー化を推進する。		
施策の効果・ねらい	・誰もが安全・安心に移動できる交通環境が形成される。【安全・安心】		
施策の進め方	・舗装、段差の改善は、中山道周辺の景観整備等の他の事業に併せて実施する。 ・歩行の妨げとなる歩道、路上の花壇、設置物の移動・撤去要請は、随時実施する。		
実施主体	・中津川市		
関係主体	・沿道の民間事業者、沿道住民		
スケジュール	H27		H38 H39以降
	継続実施		

■中津川駅周辺バリアフリー基本構想 対象経路





④全体施策 -12

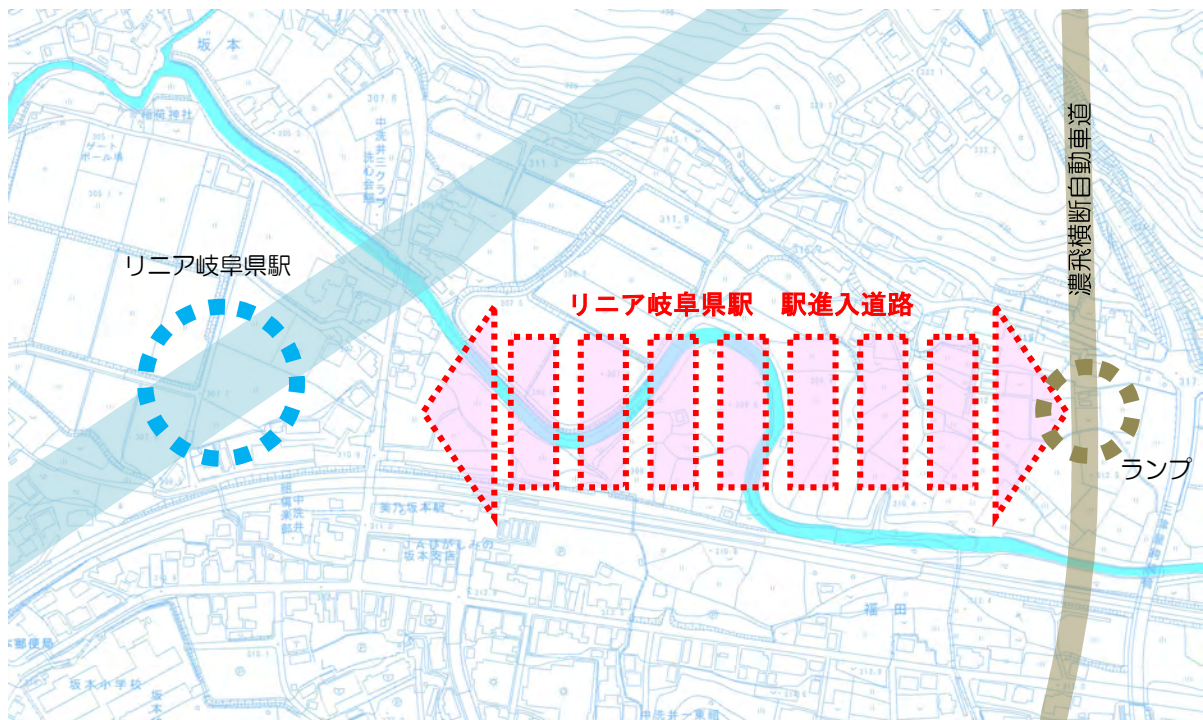
バリアフリー車両の導入		(都市交通ダブルプラとの対応：共通-④-2)	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低床型車両（ノンステップバス、ワンステップバス）や車イス搭載可能車両の導入を推進する。</li> <li>・福祉車両タクシーの導入を検討する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空間や公共交通車両等のバリアフリー化を図ることにより、誰もが安全・安心に移動できる交通環境を形成される。【安全・安心】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者と連携し、運行地域の人口動態や利用者ニーズ、坂道が多い地形状況等を踏まえながらバリアフリー車両の導入について随時検討し、必要に応じて導入する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者、タクシー事業者</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中津川市</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降

(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) に対する施策

① 拠点整備 (広域交通拠点) に対する施策 -1

リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備【重点施策】		(都市交通2カプラン)との対応：自動車-②-2)	
施策の内容	・濃飛横断自動車道とリニア岐阜県駅を連絡する駅進入道路を整備する。		
施策の効果・ねらい	・市内幹線道路網が形成され、拠点間を多様な手段で円滑に移動できる。【便利】 ・都市の賑わい向上に寄与する。【賑わい】		
施策の進め方	・別途検討が進められているリニア岐阜県駅周辺の土地利用構想の検討結果を踏まえながら、中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路と併せ、岐阜県と協働で道路構造や整備手法を検討する。 ・検討結果に基づき都市計画決定を行い、リニア開業までに整備を推進する。		
実施主体	・岐阜県、中津川市		
関係主体	・リニア岐阜県駅周辺整備協議会 (学識経験者、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会、岐阜県レンタカー協会、日本旅行業協会、岐阜県観光連盟、中津川商工会議所、恵那商工会議所、中津川市坂本地区区長会、中津川市、恵那市、岐阜県)		
スケジュール	H27	H38 H39 以降	
	検討・調整		整備

■ リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備イメージ



①拠点整備（広域交通拠点）に対する施策 -2

リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備【重点施策】			
(都市交通マスタープランとの対応：公共交通-⑤-1)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア岐阜県駅と在来線、バス、タクシー、自動車などとの乗換えにおいて、安全かつ快適に乗換えができるような乗降スペースや連絡施設を整備する。</li> <li>地域の人が利用しやすいパークアンドライド駐車場の整備を推進する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道と二次交通の乗換えの利便性、鉄道から周辺施設へのアクセス性が向上する。【便利】</li> <li>市内外の人の交流の場が創出され、新たな賑わいが創出される。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア岐阜県駅 駅進入道路や駅舎内施設と併せ、岐阜県等と協働に必要な規模や配置、整備手法を検討する。</li> <li>検討結果に基づき都市計画決定を行い、リニア開業までに整備を推進する。</li> </ul>		
実施主体	岐阜県、中津川市、JR東海		
関係主体	リニア岐阜県駅周辺整備協議会 (学識経験者、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会、岐阜県レンタカー協会、日本旅行業協会、岐阜県観光連盟、中津川商工会議所、恵那商工会議所、中津川市坂本地区区長会、中津川市、恵那市、岐阜県)		
スケジュール	H27	H38	H39以降

①拠点整備（広域交通拠点）に対する施策 -3

リニア岐阜県駅 駅舎内施設の整備【重点施策】			
(都市交通マスタープランとの対応：公共交通-⑤-2)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報発信機能と案内機能を併せ持つ利便施設や、観光や業務目的の交通手段として重要なレンタカーの事務所、楽しく土産物が買える物販スペースなどの駅舎内施設を整備する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道と二次交通の乗換えの利便性、鉄道から周辺施設へのアクセス性が向上する。【便利】</li> <li>乗換え情報や観光情報が充実し、初めての人でも快適に行きたい場所へ行くことができるようになり、市の賑わいの創出に寄与する。【賑わい】</li> <li>市内外の人の交流の場が創出され、新たな賑わいが創出される。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の交通結節点施設と併せ、岐阜県や周辺自治体、交通事業者等の関係主体と協働で、必要な規模や整備手法を検討する。</li> <li>検討結果に基づきリニア開業までに整備を推進する。</li> </ul>		
実施主体	岐阜県、中津川市、JR東海		
関係主体	周辺自治体、リニア岐阜県駅周辺整備協議会 (学識経験者、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会、岐阜県レンタカー協会、日本旅行業協会、岐阜県観光連盟、中津川商工会議所、恵那商工会議所、中津川市坂本地区区長会、中津川市、恵那市、岐阜県)		
スケジュール	H27	H38	H39以降

■ 駅機能配置イメージ（案）



資料：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会 基盤整備部会 基本計画（案）

① 拠点整備（広域交通拠点）に対する施策 -4

**美乃坂本駅 自由通路の設置と橋上駅舎化、リニア駅との連絡施設の整備【重点施策】**


（都市交通27-プ）との対応：公共交通-⑤-3）

施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア中央新幹線の開業に合わせて、中央駅前広場に公共交通モードを集約し、モビリティハブを形成することとしており、近接する JR 中央本線 美乃坂本駅の自由通路を整備して橋上駅化する。</li> </ul>
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃止される近隣踏切における歩行者・自転車交通の快適な通行機能を確保する。【便利】</li> <li>鉄道施設（線路・駅施設）による地域分断を解消し、併せて地域住民の日常的な交通（歩行・自転車）とそれによる交流・賑わいを創出する。【賑わい】</li> <li>鉄道と二次交通の乗換えの利便性が向上し、移動が便利になる。【便利】</li> <li>駅及び周辺のバリアフリー化が進み、誰もが安全・安心に駅を利用できる。【安全・安心】</li> <li>自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である鉄道への利用転換が進み、環境への負荷が減る。【自然】</li> </ul>
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア岐阜県駅の交通結節点施設や駅舎内施設の整備内容の調整と併せ、JR 東海に対し岐阜県と協働で働きかけていく。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜県、中津川市、JR 東海</li> </ul>
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア岐阜県駅周辺整備協議会 （学識経験者、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会、岐阜県レンタカー協会、日本旅行業協会、岐阜県観光連盟、中津川商工会議所、恵那商工会議所、中津川市坂本地区区長会、中津川市、恵那市、岐阜県）</li> </ul>
スケジュール	<p>H27</p> <p style="text-align: center;">検討・調整</p> <p style="text-align: right;">H38 H39以降</p> <p style="text-align: right;">整備</p>

②拠点整備（都市拠点）に対する施策 -1

まちづくりと一体となったまちなみ景観の保全

（都市交通2次計画）との対応：歩行者-②-1）

施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中山道の舗装修景を他の区間と同様の意匠で推進する。</li> <li>・道路空間と民有地が一体となった景観を保全していく。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もがまちなみを楽しんで移動できるような、魅力的な道路空間が形成され、市内外からの集客力が高まり、賑わいの向上に寄与する。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中山道の舗装修景を順次実施する。</li> <li>・沿道の建築物については、中津川市景観計画に即した景観形成を進める。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中津川市、沿道の民間事業者、沿道住民</li> </ul>		
関係主体			
スケジュール	H27		H38 H39以降
			

■道路空間の修景イメージ



■沿道建物の外観イメージ



資料：中津川市景観計画

②拠点整備（都市拠点）に対する施策 -2

沿道民有地と一体となった歩行空間の創出

（都市交通計画）との対応：歩行者-②-2）

施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点及び行政・情報・文化拠点周辺において、沿道の新たな民間開発を契機として、民有地におけるオープンスペースの確保や休憩施設の設置について、沿道の民間事業者や住民に対し働きかけていく。</li> <li>公共施設の新設や建替え時には、同様の空間を確保する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点内を快適に回遊できる歩行空間が確保され、賑わいの向上に寄与する。 【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の民間事業者や住民が、建物等の建替えや修繕を行う際に、随時働きかけを行う。</li> <li>公共施設の新設や建替え時には、オープンスペースの確保や休憩施設の設置を前提とした検討及び整備を行う。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の民間事業者、沿道住民</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降

■民有地におけるセットバックイメージ



- ・セットバックによる広い歩行空間の確保
- ・休憩施設（ベンチ）の設置による、まちなかでの滞留時間の延長、交流機会の創出

資料：東京都目黒区 HP

③交通軸の整備に対する施策 -1

濃飛横断自動車道の整備		(都市交通2次計画)との対応：自動車①-1)	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア岐阜県駅周辺の南北軸を形成する、濃飛横断自動車道を整備する。 なお、中央自動車道や国道19号といった東西軸からのアクセスを考慮し、南側は、これら路線に接続させる。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア岐阜県駅周辺における道路ネットワークの多重性が確保でき、周辺地域の暮らしの安全・安心が確保できる。【安全・安心】</li> <li>・岐阜県内主要都市から円滑に移動できる広域幹線道路網が形成され、リニア岐阜県駅の利用が促進される。【便利】</li> <li>・都市拠点や広域交通拠点と観光拠点を誰もが円滑に移動できるようになり、賑わいの向上に寄与する。【賑わい】</li> <li>・広域的な物流ネットワークが形成されることにより、広域的な産業連携が強化される。【活力】</li> <li>・多重性のある道路ネットワークの形成により、物流ネットワークの安全性・信頼性が向上する。【活力】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成39年のリニア名古屋開業までに、中津川工区（中央自動車道～県道苗木恵那線 美恵橋）の完了を促進する。また、岐阜県と協働で美恵橋以北区間の整備計画の検討を促進する。</li> <li>・リニア名古屋開業後においても、市全域への波及効果を高めるため、濃飛横断自動車道の全線整備を促進する。</li> </ul>		
実施主体	・岐阜県		
関係主体	・中津川市		
スケジュール	H27		H38 H39以降

■濃飛横断自動車道（中津川工区）ルート案



資料：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

③交通軸の整備に対する施策 -2

瑞浪恵那道路の整備		(都市交通マ-プラン)との対応：自動車-①-2)	
施策の内容	・瑞浪市・恵那市内の国道19号の2車線区間に対しバイパス機能を有する瑞浪恵那道路の整備を促進する。		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動性が確保され、来訪者の災害時や緊急時の安全性が向上する。【安全・安心】</li> <li>・東濃圏域から円滑に移動できる広域幹線道路網が形成され、リニア岐阜県駅の利用が促進される。【便利】</li> <li>・多重性のある道路ネットワークの形成により、物流ネットワークの安全性・信頼性が向上する。【活力】</li> </ul>		
施策の進め方	・可能な限り早期段階での供用開始を促進する。		
実施主体	・国土交通省		
関係主体	・岐阜県、東濃圏域各市（中津川市、恵那市、瑞浪市、土岐市、多治見市）		
スケジュール	H27		H38 H39以降

■整備概要



<計画概要>

- ①道路名：一般国道19号瑞浪恵那道路
- ②事業区間：岐阜県瑞浪市土岐町みづなみし ときちょう～恵那市長島町えなし おさしまちょう
- ③延長：約12.5km
- ④車線数：4車線
- ⑤設計速度：60km/h
- ⑥通過する行政区  
岐阜県瑞浪市、岐阜県恵那市

資料：一般国道19号瑞浪恵那道路概要



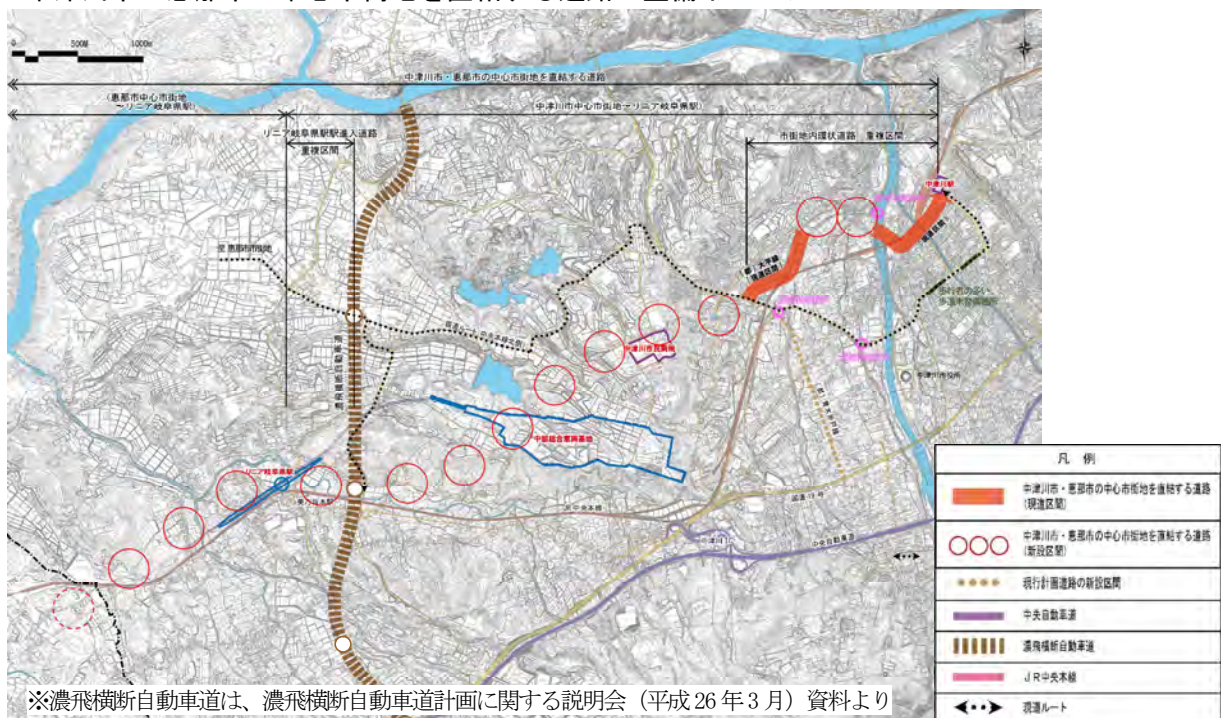
③交通軸の整備に対する施策 -3

神坂PAスマートインターチェンジの整備促進		(都市交通マカ-プ)との対応：自動車-①-4)	
施策の内容	・ 神坂PA スマートインターチェンジの整備を促進する。		
施策の効果・ねらい	・ 移動性が確保され、来訪者の災害時や緊急時の安全性が向上する。【安全・安心】 ・ 周辺都市や広域交通拠点と、主な観光拠点である馬籠宿との新たな観光ルートが構築でき、賑わいの向上に寄与する。【賑わい】		
施策の進め方	・ 整備に向け、継続的に周辺住民や関係機関と調整を図る。		
実施主体	・ 中津川市、中日本高速道路		
関係主体	・ 国土交通省、岐阜県		
スケジュール	H27	H38	H39以降

③交通軸の整備に対する施策 -4

中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備【重点施策】	
(都市交通2カ-7)との対応：自動車-②-1)	
<p><b>施策の内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点とリニア岐阜県駅、中部総合車両基地、また、恵那市市街地を円滑で安全に連絡する新規道路整備の整備を推進する。なお、現道ルートが災害時に寸断する可能性があるため、リダンダンシーを確保できる位置に計画する。</li> </ul>	
<p><b>施策の効果・ねらい</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>リニア岐阜県駅周辺における道路ネットワークの多重性が確保でき、周辺地域の暮らしの安全・安心が確保できる。【安全・安心】</li> <li>市内幹線道路網が形成され、広域幹線道路・幹線道路の混雑を緩和し、拠点間を多様な手段で円滑に移動できる。【便利】</li> <li>都市拠点とリニア岐阜県駅との拠点間連携軸が形成され、都市の賑わい向上に寄与する。【賑わい】</li> <li>中部総合車両基地と新規居住地間の移動の利便性や物流ネットワークの安全性・信頼性が向上する。【活力】</li> </ul>	
<p><b>施策の進め方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺のまちづくりと調整を図りながら、岐阜県等と協働で道路の構造や整備手法を検討する。</li> <li>検討結果に基づき都市計画決定を行い、リニア開業の効果を波及させることができるよう、リニア開業までに市街地内環状道路重複区間の2車線化や、リニア岐阜県駅と中部総合車両基地、恵那市中心市街地を連絡する区間の整備を推進する。</li> </ul>	
<p><b>実施主体</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜県、中津川市、恵那市</li> </ul>	
<p><b>関係主体</b></p>	
<p><b>スケジュール</b></p>	<p>H27</p> <p>H38 H39 以降</p>
	<p>検討・調整</p> <p>整備</p>

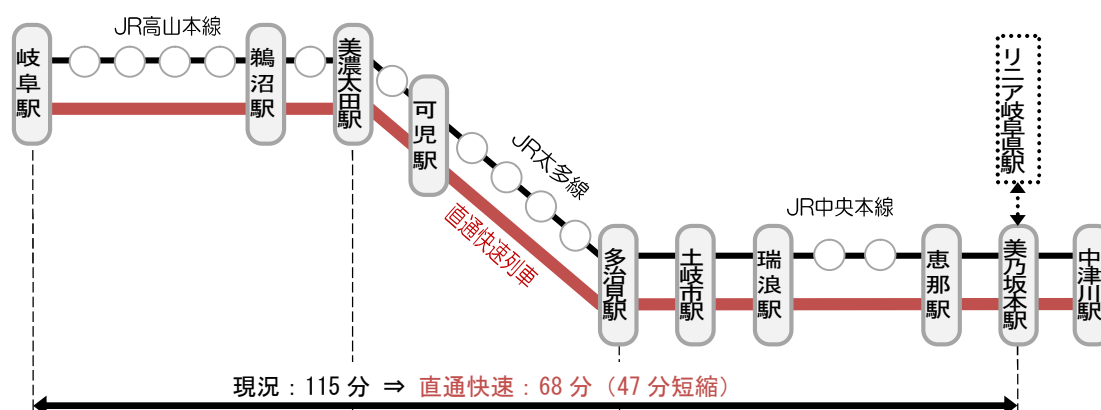
■中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備イメージ



③交通軸の整備に対する施策 -5

J R 美乃坂本駅～J R 岐阜駅間の直通快速列車の創出									
(都市交通2次プランとの対応：公共交通-①-1)									
施策の内容	・美乃坂本駅～岐阜駅間を対象として、停車駅を限定した直通快速列車の導入を図る。								
施策の効果・ねらい	・岐阜県内主要都市からの利便性の高い在来線ネットワークが形成され、リニア岐阜県駅の利用が促進される。【便利】								
施策の進め方	・リニアのサービス水準が明確化した段階で、岐阜県や沿線自治体と協働でJ R 東海に対し働きかけを行う。								
実施主体	・岐阜県、中津川市、沿線自治体、J R 東海								
関係主体									
スケジュール	<table border="1"> <tr> <td>H27</td> <td></td> <td>H38</td> <td>H39以降</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">検討・調整</td> <td>運行</td> </tr> </table>	H27		H38	H39以降		検討・調整		運行
H27		H38	H39以降						
	検討・調整		運行						

■直通快速列車の運行イメージ



資料：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会 基盤整備部会資料より作成

③交通軸の整備に対する施策 -6

リニアの運行に即した運行体系の改善（JR）		（都市交通マップ）との対応：公共交通-①-2	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR中央本線の運行ダイヤを、リニアとの乗継ぎ利便性が確保できるダイヤへ再編する。</li> <li>・ 現行で中津川駅に停車する「特急しなの」を含め、周辺都市との速達性を向上させる適切な運行体系について検討する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岐阜県内主要都市からの利便性の高い在来線ネットワークが形成され、リニア岐阜県駅の利用が促進される。【便利】</li> <li>・ 鉄道により円滑に移動できる交通体系が構築され、多様な交通手段を組み合わせることで拠点間を円滑に移動することができる。【便利】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リニアのサービス水準が明確化した段階で、岐阜県や沿線自治体と協働でJR東海に対し働きかけを行う。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岐阜県、中津川市、沿線自治体、JR東海</li> </ul>		
関係主体			
スケジュール	H27	H38	H39以降
	検討・調整		運行

③交通軸の整備に対する施策 -7

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		（都市交通マップ）との対応：公共交通-②-1	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リニア岐阜県駅から乗換えなしで円滑に全国的にも著名な観光地である下呂・高山方面へ移動することが可能な交通環境を形成する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リニア岐阜県駅の利用が促進される。【賑わい】</li> <li>・ 岐阜県や隣接県内の観光施設を誰もが安全かつ円滑に移動できるようなバスネットワークが形成される。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者と協働で、停車箇所を限定した快速バスの導入を推進する。</li> <li>・ リニアのサービス水準が明確化し、リニア開業時の道路網が概ね明確になる、リニア開業前の数年内で検討する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岐阜県、中津川市</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降
	検討		運行

③交通軸の整備に対する施策 -8

周辺都市への新規バス路線の創出		(都市交通ダブルプランとの対応：公共交通-②-2)	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・木曾方面や東濃・中濃圏域の各都市や、岐阜県内の観光地を連絡する広域バスを導入する。</li> <li>・三河東美濃連絡道路の整備に伴い、アクセス利便性が向上する豊田市などの愛知県三河地方との広域バスの導入についても検討する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア岐阜県駅の利用が促進される。【賑わい】</li> <li>・岐阜県や隣接県内の観光施設を誰もが安全かつ円滑に移動できるようなバスネットワークが形成される。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア岐阜県駅利用者のニーズを把握しながら、下呂・高山方面への快速バスの創出と併せ、バス事業者と協働で検討する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岐阜県、中津川市</li> </ul>		
スケジュール	H27		H38 H39以降

③交通軸の整備に対する施策 -9

中部総合車両基地へのバス交通の創出		(都市交通ダブルプランとの対応：公共交通-③-3)	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中部総合車両基地と、リニア岐阜県駅や都市拠点を円滑に行き来できるバス交通を導入する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中部総合車両基地の立地に伴う新たな転入者のための居住地と中部総合車両基地を円滑かつ安全に移動できる。【活力】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中部総合車両基地の操業開始までに、バス交通の必要性や運行方法、サービス水準について、バス事業者や中部総合車両基地関連事業者等と協働で検討する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中津川市、JR東海、中部総合車両基地関連事業者</li> </ul>		
スケジュール	H27		H38 H39以降


④全体施策 -1

電動アシスト自転車の利用促進			
(都市交通ダブルプランとの対応：共通-⑤-1)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点をはじめ、高低差のある都市ゾーン一帯を、来訪者に快適に楽しんでもらうため、現在取組みが進められているまちなかアシスト号（電動自転車）の貸出しや周辺の観光施設に対する情報提供等の取組みの継続・拡充を図る。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>高低差のある都市拠点内を快適に回遊できる交通環境が確立され、賑わいの向上に寄与する。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア開業前からの賑わいの向上を図るため、現時点から関係主体と協働で利用促進の呼びかけなどを行う。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市中心市街地活性化協議会</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降

④全体施策 -2

観光タクシーの利用促進			
(都市交通ダブルプランとの対応：共通-⑤-2)			
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たなルートを選定、運転手に対する研修会などを行う。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点や広域交通拠点と観光拠点を誰もが安全かつ円滑に移動できるような交通環境が形成される。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光ルートは、当面現行のサービスを維持する。</li> <li>新たなルート選定等は、リニアのサービス水準が明確化し、リニア開業時の道路網が概ね明確になる、リニア開業前の数年内で検討する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー事業者</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>中津川市</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降

④全体施策 -3

観光レンタカーの利用促進		(都市交通2次プランとの対応：共通-⑤-3)	
施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中津川市及び周辺市町村の観光PRと周遊観光の促進を図るため、レンタカー利用者への情報提供などの利用促進策について検討する。</li> </ul>		
施策の効果・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点や広域交通拠点と観光拠点を誰もが安全かつ円滑に移動できるような交通環境が形成される。【賑わい】</li> <li>・都市拠点内を快適に回遊できる交通環境が確立される。【賑わい】</li> </ul>		
施策の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなルート選定等は、リニアのサービス水準が明確化し、リニア開業時の道路網が概ね明確になる、リニア開業前の数年内で検討する。</li> </ul>		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタカー事業者</li> </ul>		
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中津川市、周辺自治体</li> </ul>		
スケジュール	H27	H38	H39以降
			

(3) 施策の進め方まとめ

中津川市都市交通マスタープランに位置づけられた施策に対し、平成38年度まで以下の工程に基づき各施策を展開する。

■ 目標年次までの交通施策の進め方

交通手段	施策名	施策の概要 (凡例: リニア開業までに取り組む施策(現在の想定)) □: 重点目標1(～H38) □: 重点目標2(～H38) □: 長期的な対応となる施策	重点目標1				重点目標2				長期対応	実施主体	関係主体	スケジュール			施策の内容の掲載頁
			重点施策	拠点整備	交通軸の整備	全体施策	拠点整備	交通軸の整備	全体施策	H27				H38	H39以降継続実施		
自動車	① 広域幹線道路の整備	1) 濃飛横断自動車道の整備							○		岐阜県	中津川市	検討・調整・整備			65	
		2) 瑞浪恵那道路の整備							○		国土交通省	岐阜県、東濃圏域各市(中津川市、恵那市、瑞浪市、土岐市、多治見市)	整備促進			66	
		3) 三河東美濃連絡道路の整備								○							
		4) 神坂PA スマートインターチェンジの整備促進							○		中津川市、中日本高速道路	国土交通省、岐阜県	検討・調整			67	
	② 幹線道路の整備	1) 中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備		○						○		岐阜県、中津川市、恵那市		検討・調整	整備		68
		2) リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備		○						○		岐阜県、中津川市	リニア岐阜県駅周辺整備協議会	検討・調整	整備		60
		3) 市街地内環状道路の整備推進		○	○					○		中津川市 中津川市		(都)青木斧戸線 整備		31	
	③ ボトルネック交差点の解消	1) 混雑指摘箇所の交差点改良等		○								中津川市 国土交通省、岐阜県、中津川市、警察	岐阜県	野尻交差点(野尻～大上線整備) 整備			44.45
					○							岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会		主要渋滞箇所、渋滞指摘箇所 検討・調整・整備			44.45
		4) 自動車交通事故対策	1) 交通安全施設の整備							○		国土交通省、岐阜県、中津川市、警察	市民	継続実施			51
	⑤ 主要生活道路、公共性道路等の改良	1) 主要生活道路、公共性道路の現道拡幅(必要幅員の確保)		○								中津川市		現行計画の継続実施	現行計画の見直し検討 拠点周辺整備へ移行		34.35
		2) 安全な避難経路の整備		○								中津川市		現行計画の継続実施	現行計画の見直し検討 拠点周辺整備へ移行		36
		3) 主な緊急物資輸送路の現道拡幅		○								中津川市		現行計画の継続実施	現行計画の見直し検討 拠点周辺整備へ移行		36
	⑥ 各拠点での駐車場の整備	1) 鉄道駅周辺での駐車場の整備															—
2) 地域生活拠点でのP&R駐車場の確保																—	
公共交通	① 在来線の運行体系の改善	1) JR美乃坂本駅～JR岐阜駅間の直通快速列車の創出							○		岐阜県、中津川市、沿線自治体、JR東海		検討・調整	運行		69	
		2) リニアの運行に即した運行体系の改善(JR)							○		岐阜県、中津川市、沿線自治体、JR東海		検討・調整	運行		70	
		3) 行き違い設備の整備促進(明知鉄道)							○		明知鉄道	中津川市、恵那市	検討・調整			46	
		4) 運行体系の改善(明知鉄道)							○		明知鉄道	中津川市、恵那市、阿木高校	継続実施			47	
	② 広域幹線バスネットワークの構築	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							○		バス事業者	岐阜県、中津川市	検討	運行		70	
		2) 周辺都市への新規バス路線の創出							○		バス事業者	岐阜県、中津川市	検討	運行		71	
	③ 市内幹線バスネットワークの構築	1) 路線バスの維持・改善							○		バス事業者	中津川市	継続実施	現行計画の評価・継続実施		47~50	
		2) 乗換えダイヤの再編							○		バス事業者	中津川市、JR東海、明知鉄道	継続実施	現行計画の評価・継続実施		47~50	
		3) 中部総合車両基地へのバス交通の創出							○		バス事業者	中津川市、JR東海、中部総合車両基地関連事業者	検討	運行		71	
	④ 支線バス・個別輸送手段等の構築	1) 福祉巡回バスの維持・改善		○							中津川市、バス事業者、タクシー事業者		継続実施	現行計画の評価・継続実施		37	
2) 個別輸送サービスの導入			○							中津川市、バス事業者、タクシー事業者		継続実施	現行計画の評価・継続実施		38		

※「施策名」、「施策の概要」の番号は、中津川市都市交通マスタープランで位置づけられた整理番号を掲載。





■目標年次までの交通施策の進め方

交通手段	施策名	施策の概要				重点目標1			重点目標2			長期対応	実施主体	関係主体	スケジュール			施策の内容の掲載頁
		(凡例: リニア開業までに取組む施策(現在の想定))	重点施策	拠点整備	交通軸の整備	全体施策	拠点整備	交通軸の整備	全体施策	H27	H38				H39以降継続実施			
公共交通	⑤交通結節点の整備	1)リニア岐阜駅周辺の交通結節施設の整備	○			○						岐阜県、中津川市、JR東海	リニア岐阜駅周辺整備協議会	検討・調整	整備		61,62	
		2)リニア岐阜駅 駅舎内施設の整備	○			○						岐阜県、中津川市、JR東海	周辺自治体、リニア岐阜駅周辺整備協議会	検討・調整	整備		61,62	
		3)美乃坂本駅 自由通路の設置と橋上駅舎化、リニア駅との連絡施設の整備	○			○						岐阜県、中津川市、JR東海	リニア岐阜駅周辺整備協議会	検討・調整	整備		62	
		4)在来線駅の駅前広場の改修 中津川駅									○							—
		4)在来線駅の駅前広場の改修 坂下駅		○									中津川市	JR東海、バス事業者、タクシー事業者	検討・調整・整備			39
		5)地域生活拠点の主要バス停の高質化		○									中津川市、バス事業者		継続実施	地域生活拠点のバス停改良検討		40
		6)即時的な情報提供		○									中津川市、バス事業者	JR東海		検討・事業実施		41
自転車	①自転車走行空間整備	1)自転車走行空間整備				○						中津川市			検討・事業実施		32	
		②自転車利用ルールの周知活動	1)自転車利用ルールの周知活動				○					中津川市、市内小中学校、警察、バス事業者、タクシー事業者他			事業実施 ※共通②と同時実施		53	
歩行者	①安全な歩行空間・生活空間の整備	1)市内通学路における歩車分離					○					国土交通省、岐阜県、中津川市、警察	中津川市教育委員会、市内小中学校、PTA		継続実施		52	
		2)拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備		○								岐阜県、中津川市		現行計画の継続実施	現行計画の見直し検討 拠点周辺整備へ移行		33,42	
		3)生活空間の自動車交通の静穏策		○								中津川市、警察	市民		検討・事業実施		43	
	②ゆとりある歩行空間の創出	1)まちづくりと一体となったまちなみ景観の保全					○					中津川市、沿道の民間事業者、沿道住民			継続実施		63	
	2)沿道民有地と一体となった歩行空間の創出					○					中津川市	沿道の民間事業者、沿道住民		検討・事業実施		64		
共通	①公共交通の利用促進活動	1)モビリティマネジメントの実施				○						中津川市 他	市内事業所、市民	事業実施	事業の評価・継続実施		54	
		②交通安全の啓発活動	1)交通安全のための広報活動				○						中津川市、市内小中学校、警察、バス事業者、タクシー事業者他			継続実施		53
		2)街頭啓発活動				○						中津川市、市内小中学校、警察、バス事業者、タクシー事業者他			継続実施		53	
		3)児童・生徒への啓発活動				○						中津川市、市内小中学校、警察、バス事業者、タクシー事業者他			継続実施		53	
		4)リニア工事車両の交通安全管理の徹底(リニア工事に係る交通安全対策の実施)				○						岐阜県、中津川市	JR東海		継続実施		53	
		4)リニア工事車両の通行経路における道路整備(リニア工事に係る交通安全対策の実施)				○						中津川市、JR東海	岐阜県		検討・調整・整備		54	
	③環境負荷の軽減に向けた取組み	1)市民・事業所等と連携した環境保全意識の高揚				○						中津川市	市内事業所、市民		継続実施		55	
		2)自動車利用の平準化				○						中津川市、市内事業所	市民		検討・事業実施		55	
		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				○						中津川市	市民、市内事業者		継続実施		56	
		4)市内でのEV・PHV用充電設備の整備				○						中津川市 他	国土交通省、岐阜県		継続実施		57	
	④交通環境のバリアフリー化	1)歩行空間のバリアフリー化				○						中津川市	沿道の民間事業者、沿道住民		継続実施		58	
		2)バリアフリー車両の導入				○						バス事業者、タクシー事業者	中津川市		継続実施		59	
	⑤観光振興に資する交通システムの検討	1)電動アシスト自転車の利用促進							○			中津川市中心市街地活性化協議会	中津川市		継続実施		72	
2)観光タクシーの利用促進								○			タクシー事業者	中津川市		事業実施		72		
3)観光レンタカーの利用促進								○			レンタカー事業者	中津川市、周辺自治体		事業実施		73		
都市計画道路網の再編・整備推進			○				○				岐阜県、中津川市	国土交通省、中日本高速道路		整備		—		

※「施策名」、「施策の概要」の番号は、中津川市都市交通マスタープランで位置付けられた整理番号を掲載。



## 第4章 目標達成の検証

### 4-1 アクションプランの進捗管理の考え方

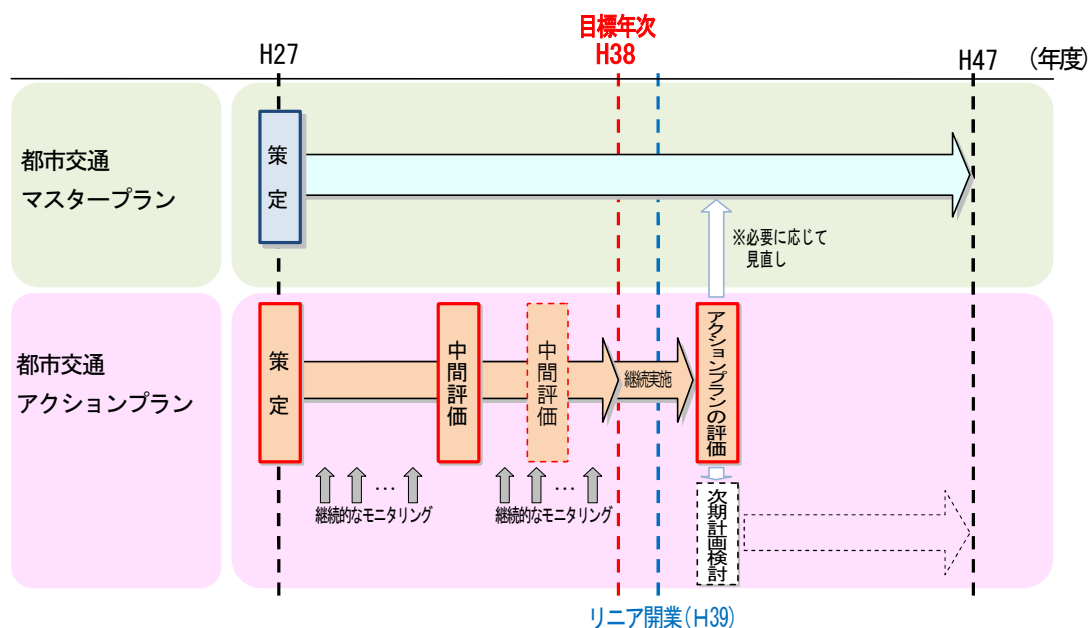
本アクションプランの2つの重点目標を達成するためには、計画期間の12年の間で着実に各交通施策を推進する必要がある。

このため、「施策の実施状況のチェック」や「目標の達成状況の検証」を行うための中間評価を実施し、遅延が生じている場合や適切な効果が現れていないなどの問題が発生する場合には、これを解決するための方策について関係者間で検討し、共通理解を図りながら本アクションプランを推進する。

なお、中間評価は、具体的な施策内容を検討中である交通施策があるため、各施策の検討結果や進捗状況等について継続的なモニタリングを実施し、その結果を踏まえ適宜実施する。

また、本アクションプランの目標年次以降も、中津川市都市交通マスタープランの目指す将来像の実現に向けた取組みを引き続き効果的に推進する必要があるため、中間時と同様に施策の実施状況と目標の達成状況について評価を実施する。評価結果や社会情勢の変化等を踏まえながら、必要に応じて中津川市都市交通マスタープランの見直しを行い、次期アクションプランを展開していく。なお、リニア開業の効果を含めた評価を行うため、リニア開業時以降に実施する。

#### ■アクションプランの実施イメージ



※中間評価及びアクションプランの評価では、「施策の実施状況のチェック」と「目標の達成状況の検証」を実施する。

※中間評価は概ねの中間年次に開催する。その他、モニタリングの実施結果により、施策の進捗に遅延が生じた場合など必要に応じ実施する。

## 4-2 アクションプランの評価方法

### (1) 施策の実施状況のチェック

目指す将来像「誰もが安心して快適に移動でき、交流しつづけるまち 中津川」の実現に向けて、本アクションプランに位置づけた各施策を着実に推進するとともに、長期にわたり効果的な取組みを推進するため、中間時とリニア開業後の本アクションプランの評価時点において、施策の実施状況のチェックを行う。

現状の計画検討の状況やハード施策及びソフト施策により効果発現の条件が異なることを踏まえて、以下の視点に着目しチェックを実施する。

#### 【実施状況チェックの視点】

##### ●ハード施策：自動車、公共交通（交通結節点の整備）、歩行者

- ・道路ネットワークや交通結節施設等の骨格となる施設整備は、整備計画が定まり、計画通り整備が実施されているか確認する。
- ・安全確保や利便性向上等のため継続的な対応が必要となる部分改良等は、市民ニーズ等に対して継続的に対応しているか確認する。

##### ●ソフト施策

- ・公共交通は、現行計画（中津川市地域公共交通総合連携計画等）の見直しを含めた、サービス改善が継続的に実施されているか確認する。
- ・安全確保や利便性向上のために、継続的な対応が必要となる啓発活動等の実施状況を確認する。

### (2) 目標の達成状況の検証

目指す将来像や重点目標の実現に向けて効果的に交通施策を推進するため、以下の考え方にに基づき、本アクションプランの計画期間における検証指標と検証値を設定し、各評価時点において交通施策が有効に効果を発揮しているか検証する。

#### 【検証指標及び検証値の考え方】

- ・目標の達成状況について、施策の実施主体や市民等の関係者間で共通理解を図るため、全ての人にとって分かりやすい定量的な検証指標を設定する。
- ・定量的な検証指標は、重点目標の達成状況について総合的に評価するための1つの判断材料として設定する。
- ・検証指標は、各評価時点で比較的容易にデータを収集することができる指標を設定する。

(3) 定量的な検証値の設定

① 検証指標の考え方

検証指標及び検証値の考え方を踏まえ、以下の考え方に基づき検証指標を設定する。

【検証指標の考え方】

1) 中津川市都市交通マスタープランの5つの基本方針との関連を踏まえた検証指標を設定する。  
 本アクションプランの重点目標と関連の強い中津川市都市交通マスタープランの5つの基本方針の実現状況を検証できる指標を設定する。

■ 中津川市都市交通マスタープランの基本方針と本アクションプランの重点目標との関係性

都市交通マスタープラン		都市交通アクションプラン	
基本方針	施策の方針	重点目標1 各視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
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	(1) 安全な居住空間・活動空間の確保	● A	○
	(2) 自動車交通の安全性向上	●	○
	(3) 幹線軸へのアクセス機能の確保	●	○
	(4) 全ての人の移動の足の確保	●	○
	(5) バリアフリーな交通環境の形成	●	○
	(6) 災害に強い道路網の形成	●	○
II <便利> 利便性の高い交通軸・交通空間の形成	(1) 広域からリニア岐阜県駅とのアクセス利便性の確保	○ B	● D
	(2) 市内道路網の拡充	● (市街地内環状道路)	● (リニア岐阜県駅関連)
	(3) 広域幹線軸・幹線軸(道路)等の混雑緩和	○	●
	(4) 公共交通の利便性の向上	● (幹線軸)	● (広域幹線軸)
	(5) 公共交通の利用促進	●	○
III <賑わい> 賑わいを創出する交通環境の形成	(1) 都市視点とリニア岐阜県駅との拠点間連携の形成	○	● E
	(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成	●	●
	(3) 魅力的な歩行空間の確保	○	●
	(4) 交通結節施設を活用した交流空間の確保	○	●
IV <活力> 円滑な産業活動を支える交通環境の形成	(1) 物流基盤となる道路ネットワークの形成	○	● F
	(2) 物流ネットワーク上の交通安全性の向上	● (既存工業団地)	● (中部総合車両基地関連)
	(3) 中部総合車両基地と新規住宅地間の移動の利便性の確保	○	●
V <自然> 美しい自然にやさしい交通環境の形成	(1) 低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進	● C	○

● : 主に関連する方針      ○ : 関連する方針  
 ○ : A～Fは、本アクションプランの2つの重点目標に関連の強い中津川市都市交通マスタープランの5つの基本方針による枠組みに対応した記号

2) 本アクションプランの施策展開の方向性と目指す交通環境のイメージを検証できる指標を設定する。

前頁の「1)」に示した本アクションプランの重点目標と関連の強い中津川市都市交通マスタープランの5つの基本方針別に、目指す交通環境のイメージの達成状況を検証できる指標を設定する。

■検証指標の検討イメージ

アクションプランの重点目標とマスタープランの基本方針	関連する施策展開の方向性	施策展開により目指す交通環境のイメージ(検証指標の視点)	検証指標	
重点目標1	基本方針Ⅰ (安全・安心) <b>A</b>	・主要生活道路、公共性道路等の優先整備 ・交通需要やニーズを踏まえた移動の足の確保 ・交通安全性の向上	①自動車、歩行者等が安全にすれ違うことができる ②福祉巡回バス等で最寄りの主要施設間を移動できる	検証指標
	基本方針Ⅱ (便利) <b>B</b>	・環状道路の優先整備 ・将来骨格道路網のボトルネックの混雑緩和 ・公共交通の一定間隔での運行サービスの確保 ・公共交通の利用促進、バリアフリー化	③混雑が緩和し自動車やバスで円滑に移動できる ④利便性の高い公共交通で円滑に移動できる ⑤自ら公共交通を利用するライフスタイルが確立できる	検証指標
	基本方針Ⅴ (自然) <b>C</b>	・環境負荷の軽減	⑥環境負荷の少ない交通行動が定着している	検証指標
重点目標2	基本方針Ⅱ (便利) <b>D</b>	・リニア岐阜駅を中心とした道路網、公共交通網の整備	⑦円滑かつ快適に拠点間を移動することができる	検証指標
	基本方針Ⅲ (賑わい) <b>E</b>	・広域交通拠点の創出 ・都市拠点の賑わいの創出に資する道路空間整備 ・観光振興に資する交通システムの検討	⑧来訪者が便利に楽しくリニア駅を利用できる ⑨来訪者が快適に回遊することができる ⑩市内観光地等を円滑に周遊できる	検証指標
	基本方針Ⅳ (活力) <b>F</b>	・リニア岐阜駅を中心とした道路網、公共交通網の整備	⑪円滑かつ快適に拠点間を移動することができる(中部総合車両基地等)	検証指標

※A～Fは、前頁に示した本アクションプランの2つの重点目標に関連の強い中津川市都市交通マスタープランの5つの基本方針による枠組みに対応した記号。

※関連する「施策展開の方向性」と「施策展開により目指す交通環境のイメージ」は、A～Fの枠組みに関連の強いと思われる項目を割り当てている。

※関連する「施策展開の方向性」と「施策展開により目指す交通環境のイメージ」の具体的な内容については、本アクションプラン「2-3 施策展開の方向性」(13頁から21頁)を参照。

3) 「特に重点的に取り組む施策」は、関係者が協働で着実に推進する必要性が高いため、これら施策の進捗状況のチェック結果を、目標達成の検証指標として設定する。

②検証指標の設定

検証指標の考え方を踏まえ、以下の検証指標を設定する。

■検証指標の設定

中津川市都市交通マスタープランの基本方針	本アクションプランの重点目標別の検証指標	
	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	<b>A</b> 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) ① 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) ① 3) 人身事故件数 ① 4) 公共交通の人口カバー率 ②	—
基本方針Ⅱ<便利> 利便性の高い交通軸・交通空間の形成	<b>B</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) ③ 6) バス利用者数 ④、⑤ 7) 生活利便性に対する満足度(中津川市交通アンケート) ③～⑤、⑦	<b>D</b> 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 ⑦、⑩
基本方針Ⅲ<賑わい> 賑わいを創出する交通環境の形成	—	<b>E</b> 重点目標2・基本方針Ⅲに関連する指標 2) リニア岐阜駅周辺の交通結節施設の整備率 ⑧～⑩ 3) 中心市街地の歩行者数 ⑨
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	—	<b>F</b> 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 ⑪
基本方針Ⅴ<自然> 美しい自然にやさしい交通環境の形成	<b>C</b> 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 ⑥	—

※    : 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

※ カッコ内の数字(①～⑪)は、左に示す「①検証指標の考え方」における「目指す交通環境のイメージ(検証指標の視点)」の番号

※ 「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。


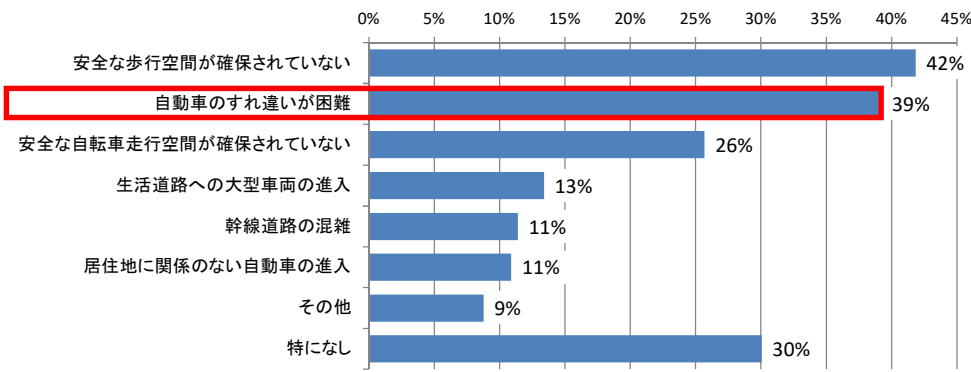
③検証値の設定

各検証指標に対し、設定の考え方や具体的な検証値について、本アクションプランの重点目標別に以下に示す。


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	現況 42%	評価年次 42%未満  ➡ (現状改善)																		
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 (中津川市の交通に関するアンケート)</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%																				




検証指標 1-2	「自動車のすれ違いが困難」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																				
検証指標の設定の考え方	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。																				
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、「自動車のすれ違いが困難」と回答した人の割合	現況	評価年次																		
		39%	 (現状改善) 39%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。</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><b>■居住地周辺の問題点に関する設問の回答：3つまで回答</b>                      (中津川市の交通に関するアンケート)</p>  <table border="1"> <caption>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)</caption> <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><b>自動車のすれ違いが困難</b></td> <td><b>39%</b></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%	<b>自動車のすれ違いが困難</b>	<b>39%</b>	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%																				
<b>自動車のすれ違いが困難</b>	<b>39%</b>																				
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%																				

検証指標 1-3	人身事故件数																														
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																														
検証指標の設定の考え方	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。																														
検証値	年間の人身事故件数	現況	評価年次																												
		228 件/年	150 件/年 (約 80 件減少)																												
検証値の設定方法	<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><b>■ 人身事故件数の推移</b></p> <table border="1"> <caption>人身事故件数の推移 (推定)</caption> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H16</td><td>302</td></tr> <tr><td>H17</td><td>360</td></tr> <tr><td>H18</td><td>320</td></tr> <tr><td>H19</td><td>300</td></tr> <tr><td>H20</td><td>230</td></tr> <tr><td>H21</td><td>260</td></tr> <tr><td>H22</td><td>230</td></tr> <tr><td>H23</td><td>280</td></tr> <tr><td>H24</td><td>250</td></tr> <tr><td>H25</td><td>228</td></tr> <tr><td>H38 (目標)</td><td>150</td></tr> <tr><td>直線補間値</td><td>120</td></tr> <tr><td>乖離の平均値</td><td>30</td></tr> </tbody> </table> <p>資料：中津川市統計書</p>				年次	件数	H16	302	H17	360	H18	320	H19	300	H20	230	H21	260	H22	230	H23	280	H24	250	H25	228	H38 (目標)	150	直線補間値	120	乖離の平均値	30
年次	件数																														
H16	302																														
H17	360																														
H18	320																														
H19	300																														
H20	230																														
H21	260																														
H22	230																														
H23	280																														
H24	250																														
H25	228																														
H38 (目標)	150																														
直線補間値	120																														
乖離の平均値	30																														
<p>※中津川市交通安全計画との整合について</p> <p>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"> <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																													

検証指標 1-4	公共交通の人口カバー率								
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								
検証指標の設定の考え方	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。								
検証値	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	現況	 (現状レベルを維持)	評価年次					
		86%		86%					
検証値の設定方法	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。								
	■公共交通利用圏域の状況（平成 25 年 10 月）								
	<table border="1"> <tr> <td>中津川市の人口 (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 (B)</td> <td>69,755 人</td> </tr> <tr> <td>カバー率 (B)/(A)</td> <td>86%</td> </tr> </table>			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%								


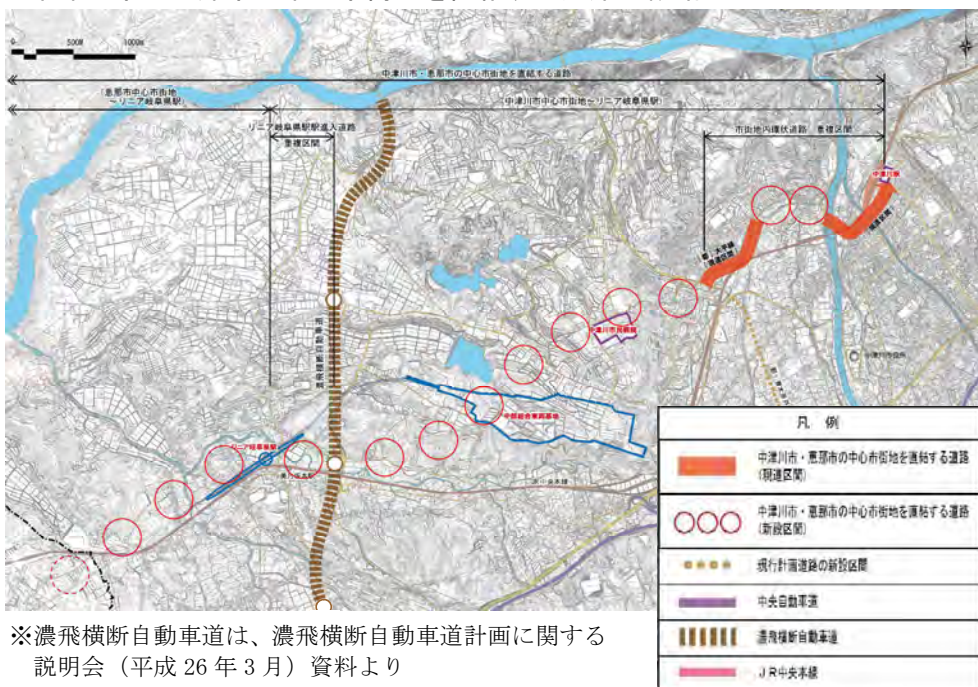
<p>検証指標 1-5</p>	<p>混雑指摘数が 10 件以上の交差点数</p>												
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針Ⅱ&lt;便利&gt; 利便性の高い交通軸・交通空間の形成</p>												
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>特に重点的に取組む施策である混雑指摘箇所の交差点改良や骨格道路網の整備、公共交通の利用促進などにより、ピーク時においても自動車やバスで拠点間を円滑に移動できる交通環境の形成を目指すため、検証指標として設定する。</p>												
<p>検証値</p>	<p>中津川市の交通に関するアンケートの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>現況 17 箇所</p>	<p>→ (9 箇所減少)</p>	<p>評価年次 8 箇所</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での混雑指摘状況と緩和を想定する交差点</p>													
<table border="1" data-bbox="970 1765 1359 1953"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡例 (指摘件数別)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>● (○) (◇) 件</td> <td>20 件～</td> </tr> <tr> <td>○ (○) (◇) 件</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> </tbody> </table>				凡例 (指摘件数別)		● (○) (◇) 件	20 件～	○ (○) (◇) 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
凡例 (指摘件数別)													
● (○) (◇) 件	20 件～												
○ (○) (◇) 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												

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	現況	 (現状以上)																		
		73.8万人/年 (H23年度)		評価年次 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><b>■利用転換の想定人数の考え方</b></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)																			

検証指標 1-7	生活利便性に対する満足度		
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	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。		
検証値	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	現況	評価年次 52% (17%増加)
		35%	
検証値の設定方法	<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。</p> <p>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 (中津川市の交通に関するアンケート)</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■ 満足 ■ やや満足 ■ どちらでもない ■ やや不満 ■ 不満</p>		

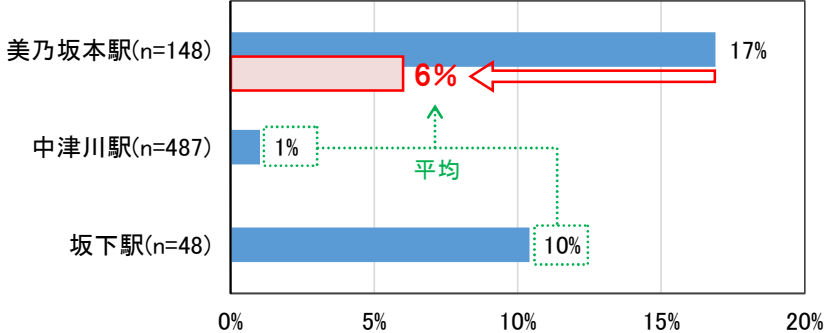
検証指標 1-8	環境保全活動（イベント等）の実施回数														
主に関連する基本方針	基本方針V<自然> 美しい自然にやさしい交通環境の形成														
検証指標の設定の考え方	愛着のある自然豊かな居住地で快適に生活し続けるためには、環境負荷の少ない交通行動が必要であり、この交通行動の促進に向けた継続的な取り組みが必要であるため、検証指標として設定する。														
検証値	ノーカーデーやエコ通勤、啓発キャンペーンなど、環境負荷軽減に関する活動の開催回数	現況	評価年次												
		5回/年		同程度											
検証値の設定方法	<p>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> <p><b>【近年の実施実績】</b></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 1800 kg 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	中津川市役所のほか市内 13 事業所、561 人が参加し、約 1800 kg 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)
	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 1800 kg 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)														

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を形成に向け、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"> <li>・市内環状道路の整備</li> <li>・福祉巡回バスの維持・改善</li> <li>・乗換えダイヤの再編</li> <li>・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</li> <li>・周辺都市への新規バス路線の創出</li> <li>・中部総合車両基地へのバス交通の創出</li> <li>・リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備</li> <li>・路線バスの維持・改善</li> </ul>			


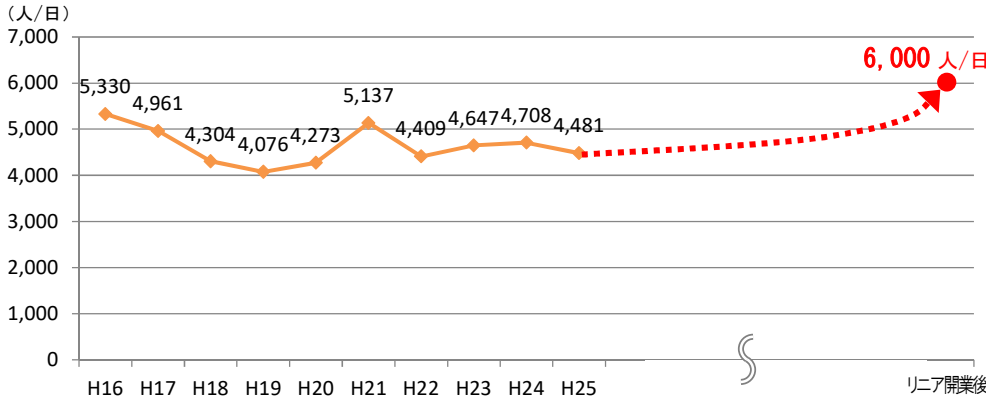


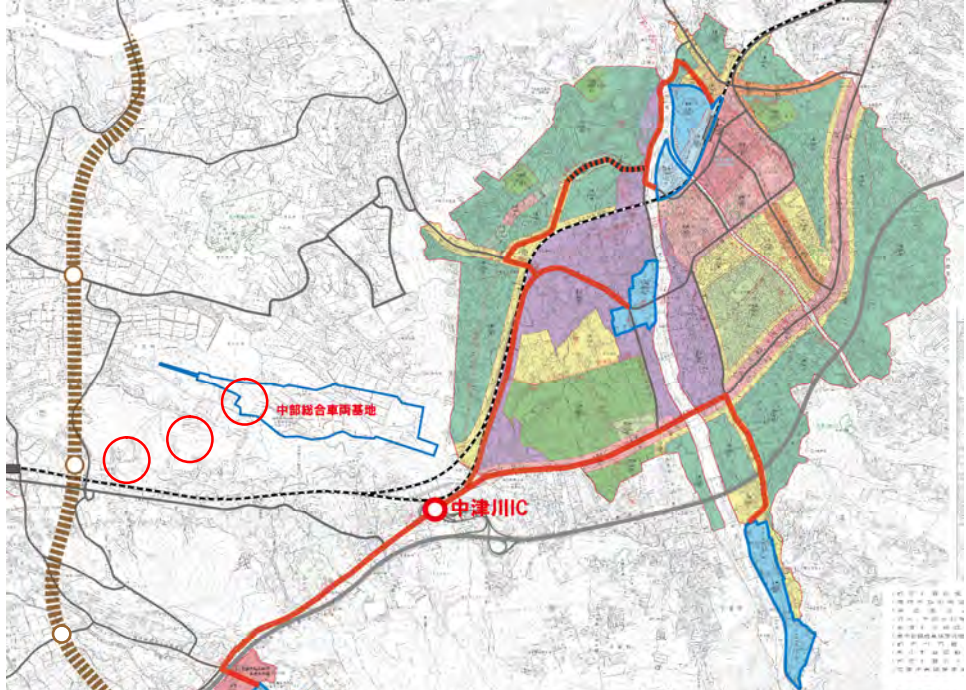
<p>検証指標 2-2</p>	<p>リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率</p>		
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針Ⅲ&lt;賑わい&gt; 賑わいを創出する交通環境の形成</p>		
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設整備は、リニア開業の効果を市全域に波及させるために必要不可欠であり、特に重点的に取り組む必要がある施策である。重点施策として着実に整備を推進するため、検証指標として設定する。</p>		
<p>検証値</p>	<p>リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率 (リニア岐阜県駅の駅進入道路、中央駅前広場(仮称)及び北側駅前広場(仮称)、駅舎内施設、長時間自家用車駐車場、美乃坂本駅(自由通路の設置と橋上駅舎化、リニア駅との連絡施設の整備))</p>	<p>現況</p> <p>0%</p>	<p>評価年次</p> <p>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>  <p>資料：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会 基盤整備部会 基本計画 (案)</p>		

<p>検証指標 2-2-1</p>	<p>J R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</p>																	
<p>主に関連する 基本方針</p>	<p>基本方針Ⅲ&lt;賑わい&gt; 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>「検証指標 2-2 リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率」を補完する成果指標を設定する。 リニア岐阜県駅の駅進入道路や自由通路、駅前広場等の整備により、駅周辺の歩行空間の安全性や快適性が確保されているか評価するため、検証指標に設定する。</p>																	
<p>検証値</p>	<p>中津川市の交通に関するアンケートの駅前広場の問題点に関する設問で、「歩道空間が確保されていない」と回答した人の割合</p>	<p>現況  17%</p>	<p>評価年次  6%</p>															
<p>検証値の 設定方法</p>	<p>市内の 1,000 人/日以上の利用者がある 3 駅のち、美乃坂本駅の駅前広場は「歩道空間が確保されていない」と回答した人の割合が最も高いため、広域交通拠点として安全性や快適性が確保された道路空間や駅前広場等を整備する。 駅周辺の歩道空間の問題点を指摘する回答者を、中津川駅と坂下駅の平均値まで減少させる検証値を設定する。</p> <p>■駅前広場の問題点として「歩道空間が確保されていない」と回答した人の割合（中津川市の交通に関するアンケート）</p>  <table border="1" data-bbox="459 1111 1286 1442"> <caption>駅前広場の問題点として「歩道空間が確保されていない」と回答した人の割合</caption> <thead> <tr> <th>駅名</th> <th>回答者数 (n)</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>美乃坂本駅</td> <td>148</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>中津川駅</td> <td>487</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>坂下駅</td> <td>48</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>平均値</td> <td>-</td> <td>6%</td> </tr> </tbody> </table>			駅名	回答者数 (n)	割合	美乃坂本駅	148	17%	中津川駅	487	1%	坂下駅	48	10%	平均値	-	6%
駅名	回答者数 (n)	割合																
美乃坂本駅	148	17%																
中津川駅	487	1%																
坂下駅	48	10%																
平均値	-	6%																

<p>検証指標 2-2-2</p>	<p>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</p>			
<p>主に関連する 基本方針</p>	<p>基本方針Ⅲ&lt;賑わい&gt; 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>「検証指標 2-2 リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率」を補完する成果指標を設定する。 美乃坂本駅の自由通路の設置と橋上駅舎化により、JR 在来線北側集落から美乃坂本駅へのアクセス利便性が向上することを評価するため、検証指標に設定する。</p>			
<p>検証値</p>	<p>美乃坂本駅の自由通路の整備前後の踏切北側から駅ホームまでの徒歩でのアクセス経路を想定し、各経路を重ねた際に、分岐点になる箇所から駅ホームまでの所要時間</p>	<p>現況  2.4 分</p>	<p>➡</p>	<p>評価年次  1.6 分</p>
<p>検証値の 設定方法</p>	<p>美乃坂本駅の自由通路の整備箇所を想定し、自由通路の整備前後の踏切北側から駅ホームまでの徒歩でのアクセス経路を想定し、概算の経路延長を図上計測し、歩行速度を時速 4 km として所要時間を算定する。</p> <p>■ 歩行経路イメージ</p>  <p> <span style="color: blue;">↔</span> 整備前の経路            <span style="color: red;">◁○○▷</span> 整備後の経路            <span style="color: purple;">◁●●▷</span> 整備前後で共通する経路     </p>			

<p>検証指標 2-2-3</p>	<p>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）</p>																																																																	
<p>主に関連する 基本方針</p>	<p>基本方針Ⅲ&lt;賑わい&gt; 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>「検証指標 2-2 リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率」を補完する成果指標を設定する。 美乃坂本駅の自由通路の設置と橋上駅舎化により、踏切横断が解消され、JR 在来線の南北集落間の往来のしやすさを評価するため、検証指標に設定する。</p>																																																																	
<p>検証値</p>	<p>平日1日歩行者・自転車の踏切待ち損失時間(各遮断時の滞留者数に踏切遮断時間を乗じた値の合計)</p>	<p>現況 4.3人・時/日</p>	<p>評価年次 0人・時/日</p>																																																															
<p>検証値の 設定方法</p>	<p>美乃坂本駅の自由通路の整備に併せ、JR 美乃坂本駅に隣接する県道苗木恵那線とJR 中央本線の踏切踏切を廃止することで、JR の鉄道を横断する経路を確保し、踏切待ちによる損失時間を解消する。</p> <p>■現在の踏切遮断時の滞留者数と損失時間</p> <table border="1"> <caption>現在の踏切遮断時の滞留者数と損失時間 (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>滞留者数 (人)</th> <th>損失時間 (人・分)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>5:00</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>6:00</td><td>2</td><td>5</td></tr> <tr><td>7:00</td><td>55</td><td>100</td></tr> <tr><td>8:00</td><td>10</td><td>15</td></tr> <tr><td>9:00</td><td>5</td><td>10</td></tr> <tr><td>10:00</td><td>5</td><td>10</td></tr> <tr><td>11:00</td><td>2</td><td>5</td></tr> <tr><td>12:00</td><td>5</td><td>10</td></tr> <tr><td>13:00</td><td>2</td><td>5</td></tr> <tr><td>14:00</td><td>10</td><td>15</td></tr> <tr><td>15:00</td><td>25</td><td>35</td></tr> <tr><td>16:00</td><td>15</td><td>20</td></tr> <tr><td>17:00</td><td>5</td><td>10</td></tr> <tr><td>18:00</td><td>5</td><td>10</td></tr> <tr><td>19:00</td><td>15</td><td>20</td></tr> <tr><td>20:00</td><td>2</td><td>5</td></tr> <tr><td>21:00</td><td>2</td><td>5</td></tr> <tr><td>22:00</td><td>2</td><td>5</td></tr> <tr><td>23:00</td><td>2</td><td>5</td></tr> <tr><td>24:00</td><td>2</td><td>5</td></tr> </tbody> </table> <p>資料：平成30年12月20日（木）中津川市資料</p>			時刻	滞留者数 (人)	損失時間 (人・分)	5:00	0	0	6:00	2	5	7:00	55	100	8:00	10	15	9:00	5	10	10:00	5	10	11:00	2	5	12:00	5	10	13:00	2	5	14:00	10	15	15:00	25	35	16:00	15	20	17:00	5	10	18:00	5	10	19:00	15	20	20:00	2	5	21:00	2	5	22:00	2	5	23:00	2	5	24:00	2	5
時刻	滞留者数 (人)	損失時間 (人・分)																																																																
5:00	0	0																																																																
6:00	2	5																																																																
7:00	55	100																																																																
8:00	10	15																																																																
9:00	5	10																																																																
10:00	5	10																																																																
11:00	2	5																																																																
12:00	5	10																																																																
13:00	2	5																																																																
14:00	10	15																																																																
15:00	25	35																																																																
16:00	15	20																																																																
17:00	5	10																																																																
18:00	5	10																																																																
19:00	15	20																																																																
20:00	2	5																																																																
21:00	2	5																																																																
22:00	2	5																																																																
23:00	2	5																																																																
24:00	2	5																																																																

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		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><b>■ 中心市街地の歩行者数の推移</b></p>  <p>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：葛勘商店前、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><b>■ 中心市街地の歩行者数の想定</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>人数</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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>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																					

<p>検証指標 2-4</p>	<p>産業交通の主な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&lt;活力&gt; 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  → (全線整備)</p>	<p>100%</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="411 1845 1401 1966"> <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%							

## ③検証指標及び検証値一覧

本アクションプランの検証指標と検証値を以下に示す。

中間年次とリニア開業後の各評価時点において、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う。

なお、中間評価は、本アクションプランの着実な進捗を優先するため、調査経費の節減に努力しつつ、既往の統計データや整備率など容易にデータを入手できる指標により検証を行う。

## ■検証指標及び検証値一覧

検証指標	把握方法	検証値	
		現況	評価年次
「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
「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
人身事故件数	市資料	228 件/年	150 件/年
公共交通の人口カバー率	国勢調査	86%	86%
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
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
生活利便性に対する満足度	アンケート調査	35%	52%
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
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%
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%
中心市街地の歩行者数	交通量調査	4,481 人/日	6,000 人/日
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%

【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	
	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 自由通路の設置と橋上駅舎化、リニア駅との連絡施設の整備 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	



## 第5章 進捗管理体制の整理

### 5-1 進捗管理の体制

本アクションプランの中間時と目標年次以降の評価時において、「施策の実施状況のチェック」や「目標の達成状況の検証」を実施する委員会等を組織し、関係者の共通理解の下で着実な交通施策の推進と効果発現を図るために必要な取組みについて検討を行う。

なお、目標年次以降の評価時には、「誰もが安心して快適に移動でき、交流しつづけるまち 中津川」の実現に向けて、次期計画の検討を併せて実施する。

また、各施策の検討結果や進捗状況等を把握するために定期的実施するモニタリングについては、都市計画部局が主体となって実施し、着実な施策の実施を促進する。

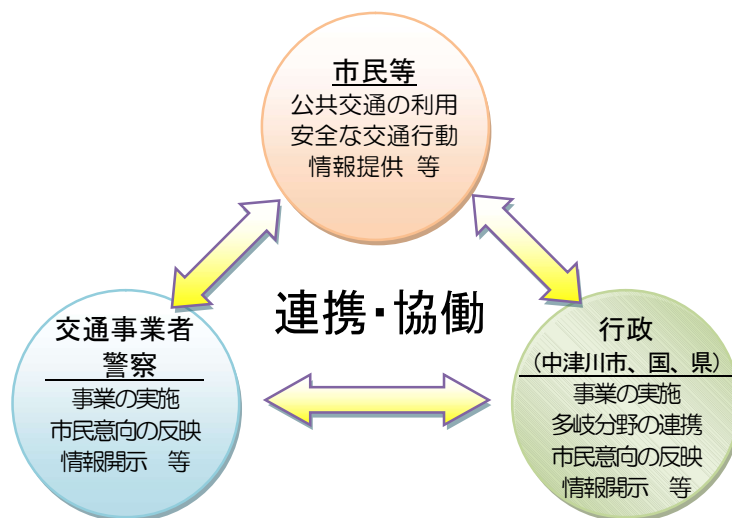
### 5-2 関係機関の連携

交通サービスを提供する行政や警察、交通事業者間の連携・協働を深めることはもとより、交通サービスの利用者や情報提供者となる市民との連携した取り組みを進めることで目指す将来像が実現可能なものとなる。また、都市交通分野のみならず、定住促進や福祉、商業や観光、工業、農林業などの関連分野と連携した取り組みも必要である。

目指す将来像を実現するために、各主体が果たすべき役割を十分認識した上で、連携・協働し交通施策を推進する。

また、計画段階から事業の実施までの透明性や信頼性を高めるために、計画プロセスや計画内容等について市民に向けた積極的な情報開示を行うとともに、幅広く市民の意見を収集するような双方向のやりとりを行う。

#### ■関係機関・市民等との連携イメージ



## 卷末資料



## 中津川市都市交通マスタープラン策定委員会名簿

(敬称略、順不同)

### ■中津川市都市交通マスタープラン策定委員会

委員長	岐阜大学名誉教授	竹内 伝史
副委員長	岐阜大学工学部教授	倉内 文孝
委員	(前任) 国土交通省中部地方整備局多治見砂防国道事務所長	草野 慎一 伊藤 仁志
	(前任) 国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局首席運輸企画専門官	棚橋 秀幸 田中 範明
(前任)	岐阜県県土整備部道路建設課長	船坂 徳彦 宮島 雅広
	岐阜県都市建築部都市政策課長	渡瀬 友博
(前任)	岐阜県都市建築部公共交通課長	国島 英樹 松田 勲
(前任)	岐阜県都市建築部都市整備課長	種 康雄
	岐阜県都市建築部街路公園課長	奥原 寿隆
(前任)	岐阜県恵那土木事務所副所長	小川 泉 可児 稔
	(前任) 岐阜県中津川警察署交通課長	加藤 徹 武山 弘爾
(前任)		中尾 学
	中津川商工会議所副会頭	原 満夫
	中津川北商工会会長	岡山 金平
	一般社団法人中津川青年会議所直前理事長	古川 善博
	中津川市区長会連合会理事	小林 栄寿
(前任)	社会福祉法人中津川市社会福祉協議会事務局長	三浦 博行 加藤 泰久
	中津川市老人クラブ連合会会長	松田 正義
	中津川市観光連絡協議会会長	原 善一郎
(前任)	恵那貨物自動車運送株式会社代表取締役 (岐阜県トラック協会)	小澤 利秋
	中津貨物自動車株式会社代表取締役会長 (岐阜県トラック協会)	郷原 幸夫
(前任)	北恵那交通株式会社代表取締役業務統括 (岐阜県バス協会)	恒川 善彦
	北恵那交通株式会社取締役社長 (岐阜県バス協会)	田中 伸幸
	近鉄東美タクシー株式会社常務取締役支配人 (岐阜県タクシー協会)	中川 龍二
	明知鉄道株式会社代表取締役専務	丸山 朝夫
	中津川市理事	丸山 裕章

	中津川市定住推進部長	渡邊 好夫
	中津川市健康福祉部長	早川 和子
	中津川市商工観光部長	成瀬 博明
	中津川市リニア都市政策部長	山本 高志
	中津川市基盤整備部長	渡邊 弘孝
	中津川市基盤整備部建設課長	小木曾 寿之
(前任)		林 友義
オブザーバー	国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課長	牛居 恒太
(前任)		福田 光祐
	国土交通省中部地方整備局道路部地域道路課長	宮内 秀弘
(前任)		棚橋 真澄

■中津川市都市交通マスタープラン市内検討部会

委員長	中津川市リニア都市政策部長	山本 高志
	(前任) 中津川市基盤整備部長	渡邊 弘孝
委員	中津川市総務部行政管理課長	伊藤 和通
	(前任) 中津川市企画部企画財務課長	渡邊 卓
		木村 研一
	中津川市リニア都市政策部リニア対策課長	三宅 竹志
(前任)	中津川市企画部リニア対策課長	青山 雅信
(前任)	中津川市企画部リニア推進課長	渡邊 卓
	中津川市定住推進部定住推進課長	谷口 真二郎
	中津川市健康福祉部障害援護課長	田口 正弥
	中津川市健康福祉部高齢支援課長	小縣 智彰
	中津川市生活環境部防災安全課長	高橋 淳一
	中津川市農林部農林整備課長	水野 英樹
	中津川市商工観光部工業振興課長	園原 和博
	中津川市商工観光部商業振興課長	森 尚人
	(前任) 中津川市商工観光部観光課長	木村 研一
		大巾 裕之
	中津川市文化スポーツ部文化振興課長	末木 拓
	(前任) 中津川市基盤整備部建設課長	小木曾 寿之
		林 友義
	中津川市基盤整備部管理課長	斉藤 哲彦
	中津川市基盤整備部坂下基盤整備課長	水野 正人
(前任)	中津川市坂下総合事務所基盤整備課長	西尾 保夫
	中津川市基盤整備部福岡基盤整備課長	早川 嘉明
(前任)	中津川市福岡総合事務所基盤整備課長	田口 茂和

	中津川市水道部下水道課長	安江 裕之
(前任)	中津川市教育委員会学校教育課長	嶋倉 伸蔵 岩久 義和

■事務局

事務局	中津川市リニア都市政策部次長兼都市計画課長	柴田 寛史
	(前任) 中津川市基盤整備部次長兼計画課長	山本 高志
	中津川市リニア都市政策部リニア対策監	青山 雅信
	(前任) 中津川市基盤整備部主要道路対策担当	山内 瞭司
	(前任) 中津川市基盤整備部計画課課長補佐	今井 亨
	中津川市リニア都市政策部都市計画課施設計画係長 兼リニア計画係長	長谷川 真哉
	中津川市リニア都市政策部都市計画課都市計画係長	水野 信平
	中津川市リニア都市政策部都市計画課技術主査	林 由樹
	(前任) 中津川市基盤整備部計画課技術主査	鈴木 文弘
	中津川市リニア都市政策部都市計画課主査	金澤 政延
(前任) 中津川市基盤整備部計画課主事	原 慎也	
中津川市リニア都市政策部都市計画課主任技師	渡邊 正洋	
中津川市リニア都市政策部都市計画課主事	小椋 郁美	
委託事業者	中央コンサルタンツ株式会社	
	都市整備部長	木津 淳弥
	技術部課長	本田 俊介
	都市整備部課長	桑嶋 博史
	都市整備部主査	浅野 貴久

## 中津川市都市交通マスタープラン策定委員会設置要綱

(設置)

第1条 中津川市の都市交通計画に関する基本的方針を定めるため、中津川市都市交通マスタープラン策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(業務)

第2条 委員会は、中津川市都市交通マスタープランの策定について、計画内容の検討及び審議を行う。

(委員)

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 識見を有する者
- (2) 関係行政機関の職員
- (3) 交通管理機関の職員
- (4) 旅客運送事業者の代表
- (5) 貨物運送事業者の代表
- (6) 各種団体等の代表
- (7) 市民の代表

(設置期間及び任期)

第4条 委員会の設置期間及び委員の任期は、中津川市都市交通マスタープラン策定完了までとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び若干名の副委員長を置く。

- 2 委員長及び副委員長は、委員の中から市長が指名する。
- 3 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(オブザーバー)

第6条 委員会にオブザーバーを置くことができる。

- 2 オブザーバーは、市長が委嘱し、その任期は委員の任期の例による。
- 3 オブザーバーは、委員会の会議に出席し、意見を述べることができる。

(会議)

第7条 委員会の会議は、委員長が招集し、委員長が会議の議長となる。

- 2 委員会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 3 議長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、リニア都市政策部都市計画課において処理する。

一部改正〔平成26年11月4日〕

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この要綱は、決裁の日から施行する。

附 則（平成26年11月4日）

この要綱は、決裁の日から施行する。



## 策定の経緯

年 月 日	内 容
平成 25年 11月 5日	第 1 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会
11月 11日 ~ 11月 30日	市民アンケート調査の実施
12月 26日	第 1 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会 庁内検討部会
平成 26年 2月 4日	第 2 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会
3月 27日	第 2 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会 庁内検討部会
5月 12日	第 3 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会
5月 29日	第 3 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会 庁内検討部会
7月 11日	第 4 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会
8月 1日 ~ 8月 15日	中津川市都市交通マスタープラン（案）のパブリックコメントの実施
8月 27日	第 4 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会 庁内検討部会
10月 21日	第 5 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会
12月 4日	第 5 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会 庁内検討部会
平成 27年 1月 20日	第 6 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会
2月 6日 ~ 2月 20日	中津川市都市交通マスタープラン（案）、中津川市都市交通アクションプラン（案）パブリックコメントの実施
3月 23日	第 7 回中津川市都市交通マスタープラン策定委員会