

# 中津川市都市交通マスタープラン

平成 27 年 3 月

中 津 川 市

# 目 次

---

序 章	計画の目的と位置づけ	
序-1	中津川市都市交通マスタープランの目的	1
序-2	中津川市都市交通マスタープランの位置づけ	1
序-3	目標年次	1
第1章	上位関連計画等の整理	
1-1	交通環境整備に関する上位関連計画	2
1-2	リニア関連計画	10
第2章	現況分析	
2-1	中津川市の概要	16
2-2	人口・世帯	19
2-3	各種施設の分布状況	22
2-4	中津川市関連の移動実態	27
2-5	市街地の状況	32
2-6	中津川市の現況把握のまとめ（まちづくりの基本的課題）	35
第3章	中津川市の交通現況及び問題点	
3-1	鉄道	36
3-2	鉄道駅・駅前広場	39
3-3	バス	42
3-4	道路の整備状況	50
3-5	中津川市の交通環境に対する意向把握	61
3-6	中津川市の交通現況及び問題点	72
第4章	リニア開業を踏まえた問題点	
4-1	広域交通の問題点	76
4-2	都市内交通の問題点	79
4-3	交通空間・まちづくり上の問題点	84
第5章	中津川市の将来都市構造の検討	
5-1	まちづくりの理念について	87
5-2	将来都市構造の検討の前提条件	88
5-3	中津川市の将来都市構造	92
第6章	中津川市の交通課題	98

第7章 将来像の設定	
7-1 目指す将来像の設定 .....	101
7-2 基本方針の設定 .....	103

第8章 交通施策の検討	
8-1 交通施策の方針 .....	106
8-2 交通施策の体系 .....	109
8-3 交通施策の抽出 .....	110

## 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

# 序章 計画の目的と位置づけ

## 序-1 中津川市都市交通マスタープランの目的

中津川市では、人口減少、少子高齢化が進展し、今後、投資余力が減退していくことが懸念される中、持続可能な都市の形成に向け、市民の暮らしの充実や安全・安心の確保、市内産業の活性化を効率的・効果的に支援するための計画を策定し、順次施策を進めてきた。

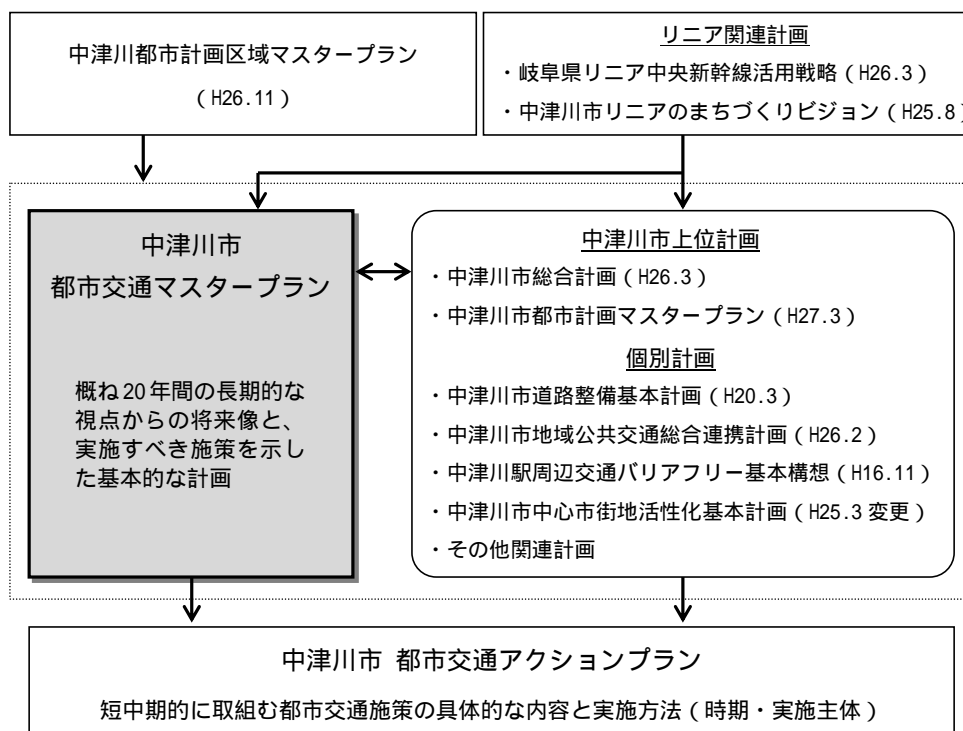
こうした中、平成 25 年 9 月に、リニア岐阜県駅が JR 美乃坂本駅周辺に整備されることが決定したことを受け、これまでの各種交通課題に対応するとともに、リニアのまちづくりを推進するため、市内の交通環境の再構築が必要となった。

中津川市では、交通環境の再構築に向けた各種施策を効率的・効果的に進めていくために、「中津川市都市交通マスタープラン」を策定する。

## 序-2 中津川市都市交通マスタープランの位置づけ

中津川市都市交通マスタープランは、中津川都市計画区域マスタープランやリニア関連計画等との整合を図りながら、中津川市の概ね 20 年後の将来像と実施すべき施策をとりまとめるものである。

また、中津川市総合計画や中津川市都市計画マスタープランと相互連携を図りながらとりまとめる。



## 序-3 目標年次

中津川市都市交通マスタープランは、20 年後の平成 47 年を目標年次とする。

# 第1章 上位関連計画等の整理

## 1-1 交通環境整備に関する上位関連計画

### (1) 中津川総合計画（策定年月：平成26年3月、計画期間：平成27年～平成38年度）

将来都市像を「かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川」として掲げられている。計画人口は、72,000人と設定されている。

土地利用構想として、中津川らしさを守りながら秩序ある開発を進めることが位置づけられている。また、地域ごとの特性や魅力を生かした地域拠点機能の充実を図り、それぞれの地域拠点がつながりを持つことで、効率的で機能的な都市骨格を構築することや、リニア岐阜県駅を中心としてアクセス広域道路の整備を進め、市内各地域、県内外へのアクセス向上を図り、交通結節点としての機能を高めることが位置づけられている。

将来都市像：かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川

#### 目標とする将来都市のイメージ

- ・多くの子どもたちが、ふるさとに誇りと愛着を持った地域を支える若者として育ち、地域の伝統芸能などの文化をしっかりと守り盛んにし、地域に活力があるまち
- ・年齢や健康状態、障がいの有無にかかわらず、だれもが安心して地域でいきいきと暮らしていて、心が豊かで開かれているまち
- ・美しい自然はそのままに、さまざまな人や企業・知識・技術や情報などが集まってきてにぎわいがあるまち

#### 3つの理念

- ・人々がかがやくまち中津川
- ・やすらぐ自然につつまれたまち中津川
- ・活気あふれるまち中津川

#### 中津川市の計画人口

計画人口は、統計的手法に基づく推計人口に、リニアのもたらす効果や本計画の推進といった要素を加味して、国立社会保障・人口問題研究所が推計した69,500人より2,500人多い72,000人とする。



## 土地利用構想

本計画期間にあつては、土地が市民生活や社会経済活動の基盤となる限られた資源であることを深く認識し、中津川らしい豊かな自然環境や歴史文化を残す風土を守りながら、安全性、利便性、快適性、そして地域の特色を考慮した自然と調和のとれた魅力ある都市を創造していくことがこれまで以上に求められる。このため、総合的かつ計画的な土地利用を進め、地域内外の連携を強化し、企業立地、移住定住推進、交流人口拡大など、リニアを生かした地域活性化の取り組みを進める。

### 1) 秩序ある開発

本市の土地利用については、リニア岐阜県駅及び中部車両基地（工場）の設置により、今後、様々な開発需要が高まる可能性があるため、中津川らしさを守りながら秩序ある開発を進めることが重要になる。

市内各地の開発については、地域特性に配慮するとともに、豊かな自然環境や里山景観、歴史的文化遺産など将来にわたって守らなければならない財産を守りつつ、都市計画、農業振興地域、地域森林計画対象森林区域などの土地利用計画、土地利用等の関係法令との整合性を保ちながら、「秩序ある開発」を進める。

また、リニア岐阜県駅周辺は広域の交通拠点としての役割を担うため、交通広場や駐車場の整備のほか、交通結節点として必要な商業機能などをコンパクトに整備し、中部車両基地（工場）周辺については、周辺環境に配慮して需要に応じた適正な開発の誘導を図る。

### 2) 地域拠点

地域の特性を生かし、望ましい土地利用の誘導や都市活動を支える交通体系の整備、地域ごとの特性や魅力を生かした地域拠点機能の充実を図り、それぞれの地域拠点がつながりを持つことで、効率的で機能的な都市骨格を構築できる地域内連携を高める土地利用を進める。

### 3) 広域拠点

本市は古くから、東山道、中山道、飛騨街道などの交通の要衝として発展し、多様な文化が交わってきた。リニア岐阜県駅の設置により、本市の交通結節点としての重要性はさらに増すことになる。

このため、リニア岐阜県駅を中心としてアクセス広域道路の整備を進め、市内各地域、県内外へのアクセス向上を図り、交通結節点としての機能を高める。

## (2) 中津川都市計画区域マスタープラン(更新年月:平成26年11月、目標年次:平成32年)

土地利用については、新たな土地需要に対応するため低・未利用地を活用することが位置づけられている。

交通体系の整備の方針については、「安全で快適な生活環境を支える交通環境の確立」「広域交通ネットワークの確立」「未整備路線の見直し及び整備促進」「観光ルートの強化」「公共交通機関の利便性向上のための環境整備」が位置づけられている。

**まちづくりの基本理念** : 人が中心となる都市 空間づくり

**都市の将来像** : 快適で安全なまち 楽しく活気のあるまち  
やすらぎとうるおいのあるまち 歴史と自然を大切にすまち  
住みたくなる暖かみのあるまち

**都市づくりのテーマ** : 心ふれあう「みち」から生まれるハーモニー なかつがわ

人が中心となる『みち』をはじめとしたオープンスペース(公共施設、公益施設)を整備することが重要であり、本区域において重要な役割を果たしてきた「みち」の概念を、「出会い」「ふれあい」「交流」「環境」「景観」「歴史」「文化」「人づくり」まで包含してとらえる。

#### 土地利用の方針

##### 1) 居住環境の改善又は維持に関する方針

都市計画道路や街区公園等の生活基盤の整備を推進し、良好な住環境の形成を図る。

##### 2) 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

集約型都市構造の実現に向け、新たな土地利用の需要に対しては、既存の市街地内の低・未利用地の活用を促進する。ただし、都市の活力につながる産業用地の確保等のために必要な場合には、周辺の自然環境や営農環境、居住環境等との調和に十分に配慮し、農林漁業に関する土地利用との調整を図った上で、計画的な都市的土地利用を許容する。

市街地外の集落地域においては、周辺の市街化を促進しない範囲で、必要に応じた公共施設の整備を行うなど生活環境の維持に努める。

また、(都)一般国道19号線をはじめとする広域的な幹線道路の沿道等にあつては、周辺の市街地拡大を誘発する恐れのない範囲で、工業機能、物流機能等の計画的な開発を進める。

#### 交通体系の整備の方針

##### 安全で快適な生活環境を支える交通環境の確立

人にやさしいまちづくりを進めるため、日常生活圏におけるバリアフリー化を推進し、全ての人に対して安全性・利便性に優れた道路環境づくりを推進する。

##### 広域交通ネットワークの確立

本区域内のみならず、中津川市内及び隣接市町村等との連絡を強化し、地域の発展に寄与する広域交通ネットワークの確立を図る。

##### 未整備路線の見直し及び整備促進

未整備の都市計画道路については、既存道路の活用を視野に入れた道路網の見直しを行った上で必要性が高い路線の早期整備を図る。

**観光ルートの強化**

市街地内から観光拠点及び拠点間のアクセスルートについては、景観面を含めた人にやさしい「みち」づくりに努めながら、アクセス性の改善・向上のための整備を図る。

**公共交通機関の利便性向上のための環境整備**

リニア岐阜県駅は、交通の結節点としての機能に重点を置き、在来線、バスやタクシーなどへの乗り換えの円滑化、自家用車アクセスに対応した駅前広場・駐車場等の整備を進める。

J R 中央本線については、観光客等の来訪者や住民全てにとって、都市及び地域を結ぶ大切な交通機関であることから、連絡等も含めて各輸送体系の強化を図り、駅前広場の整備や駐車場の確保等も含め、利便性の高い交通体系を維持する。

また、コミュニティバス等の導入についても、路線、運営方法及び地域の状況を十分検討、協議し、導入に努める。

**主要な施設の配置の方針**

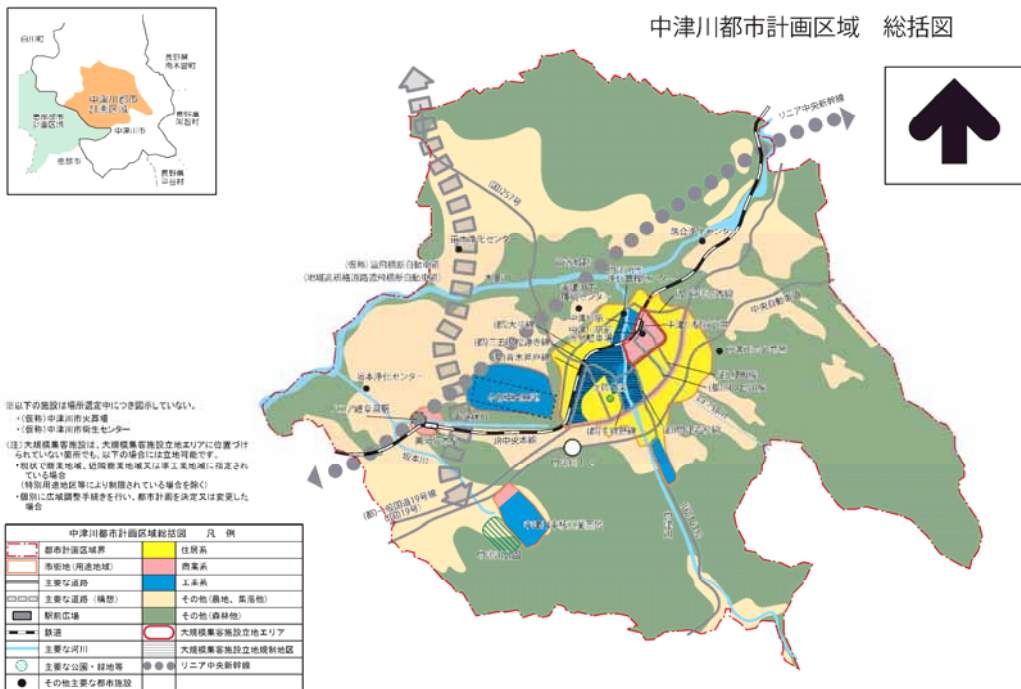
**1) 道路**

広域的な東西交通軸として、中央自動車道、(都)一般国道 19 号線を配置するとともに、中央自動車道中津川インターチェンジを位置づける。また、広域的な南北交通軸として、(国)257 号及び(国)363 号を位置づける他、本区域と飛騨・郡上方面を結ぶ(仮称)濃飛横断自動車道(地域高規格道路濃飛横断自動車道)を位置づける。

また、リニア岐阜県駅と(仮称)濃飛横断自動車道を結ぶ道路を配置するとともに、リニア岐阜県駅と既存市街地を結ぶ道路の配置を検討する。

**2) 鉄道**

リニア岐阜県駅については交通の結節点としての機能に重点を置くこととし、本区域を東西方向に横断する J R 中央本線と、J R 中津川駅及び J R 美乃坂本駅についても、都市及び地域を結ぶ重要な交通施設として位置付ける。





(3) 中津川市道路整備基本計画（策定年月：平成20年3月）

人口減少・少子高齢化や社会資本整備費の減少などの社会情勢を踏まえ、現況道路網を対象として、機能分類し、整備優先性が検討されている。

計画の目的と概要

少子高齢化社会の到来や、日常生活圏の広域化など、めまぐるしく変動している社会環境に合わせて、道路整備も行う必要がある。道路整備も、これまでのような新設に重点をおいたものではなく、既存道路ネットワークを活用した道路整備を図り、維持を主体とした道路整備（道路管理）が必要となる。

本計画は、これらの背景を受け、地域間の整備水準を一定のものとし、世代間の住民負担を公平なものとして考慮し、道路整備基本計画を立案し、効率的・効果的で明確な整備計画を策定することを目的とする。

このため、既存道路を機能分類し、優先順位を決めて、計画的な道路整備を進めていくものである。

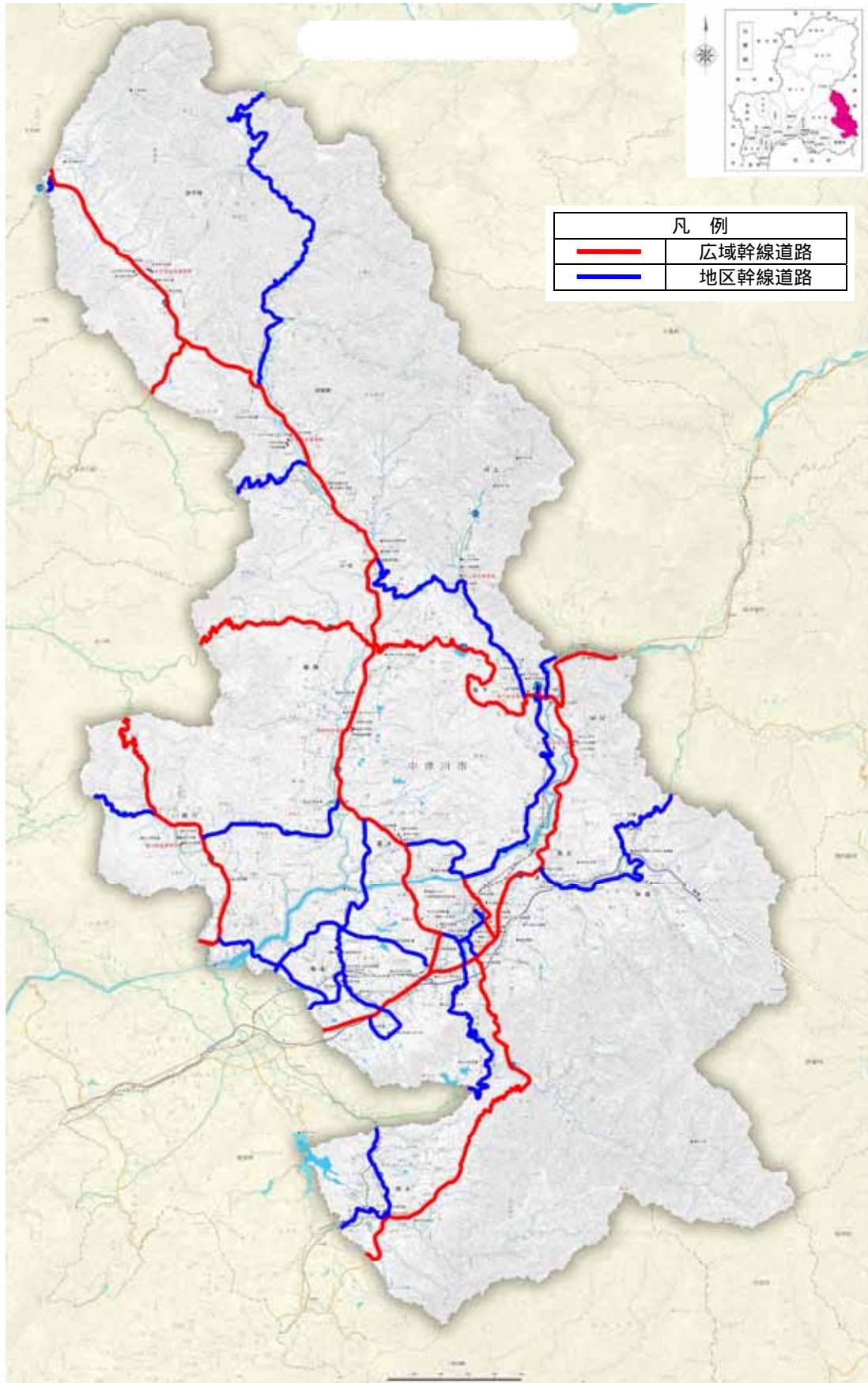
道路の機能区分

市内の道路について、その道路に求められる機能から「広域幹線道路」・「地区幹線道路」・「主要生活道路」・「公共性道路」・「地先道路」に分類する。

分類は、既存の道路の位置づけを明確にし、必要な機能を有しているかの判断するものであり、骨格となる幹線道路から整備が行わなければ、効果が発揮できないため、機能別分類を行うものである。

道路区分	機能・該当路線例			必要総幅員
広域幹線道路		<ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通の骨格を形成し、他の県(市)に連絡する道路</li> <li>長いトリップの交通を比較的早い速度で大量に処理する道路</li> </ul>	個別設定 (例:W=25.25m、 W=7.5m)	
地区幹線道路		<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の各主要地区の連絡道路</li> <li>比較的長いトリップを有する交通を広域幹線道路に連絡する道路</li> </ul>	個別設定 (W=7.0~7.5m)	
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	
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	
地先道路A		<ul style="list-style-type: none"> <li>個々の宅地から主要生活道路以上の幹線道路へ連絡する道路</li> <li>周辺の住民だけが利用する道路</li> </ul>	W=6.0m	
地先道路B	※周辺の民家数により分類を設定			W=5.0m
地先道路C				W=5.0m
地先道路D				W=4.0m
地先道路E				通行車両に応じる

道路整備基本計画道路区分図（広域幹線道路・地区幹線道路）



(4) 中津川市地域公共交通総合連携計画

(策定年月：平成26年2月、目標年次：平成25年度～平成29年度)

中津川市の公共交通の課題に対応するための、公共交通網体系が計画されている。

現在、目標を達成するために、巡回バスや新たな地域公共交通の運行計画の策定が進められている。なお、いずれの事業においても、1年に1回以上事業評価を行い、評価結果を事業実施内容に反映させていくことが位置づけられている。

基本方針

交通事業者間ならびに住民・交通事業者・行政の連携強化  
安全かつ持続可能な公共交通ネットワークの確立

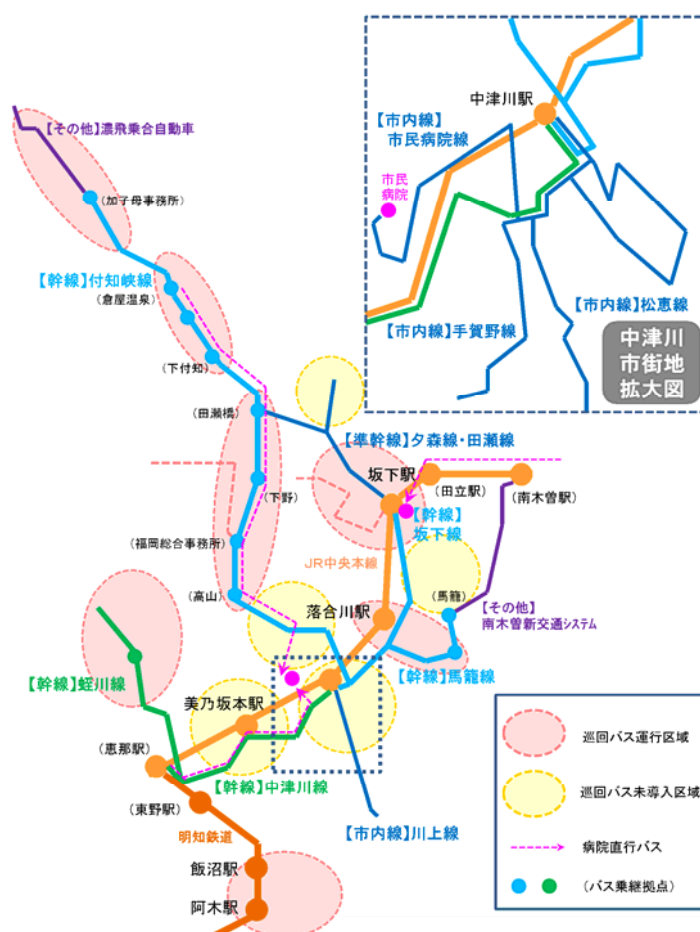
中津川市地域公共交通総合連携計画の目標

効率的かつ利便性の高いバス路線の構築

各地区・地域で運行している巡回バスについて、運行方法の妥当性を検証し、路線によっては巡回バスに代わる新たな輸送サービスの検討を行う。そして運行方法については、適切な指標を定めることによって継続的な評価を行い、適宜適材適所な輸送手段を見直すものとする。

既存の民間路線バスについても、路線ごとに位置づけを明確にし、一定のサービス水準を確保するものとする。

中津川市公共交通ネットワーク概念図



幹線バスの定義と基本的なサービス水準		
路線区分	定義	基本的なサービス水準
幹線バス	<p>【役割として】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中津川駅・中津川市街地もしくは恵那駅・恵那市街地と市内の地域拠点とを結ぶ路線バス</li> </ul> <p>【制度として】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域間幹線系統として、国および岐阜県の補助により運行する路線</li> </ul>	<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>中津川駅・中津川市街地もしくは恵那駅・恵那市街地を発着する路線以外の路線で、市内の地域拠点間を結ぶ路線</li> </ul>	<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>【坂下駅における接続改善の指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>坂下駅における鉄道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>中津地区内のみで運行する路線バス</li> </ul>	<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>【利用目標等】</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>市内の地域拠点と中津川市民病院・国保坂下病院とを結ぶ路線バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域拠点と拠点病院とを乗り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>【利用目標】</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>
巡回バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学、通院、買物など、利用目的に合わせて設定する</li> <li>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</li> </ul>	<p>【ダイヤ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>【経路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>原則として、幹線バスまたは準幹線バスにてサービスを受けない地域を経由する（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</li> </ul> <p>【利用目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>巡回バス : 1 便あたり平均2.5 人以上乗車</li> </ul>

**幹線交通と地域内輸送サービスとの乗り継ぎのための結節点確立**  
 運行ダイヤの調整や乗り継ぎ時のバス待ち環境の整備、乗り継ぎ時の移動負担の軽減を図る。

**安全な運行管理体制の確立**  
 路線バスの運行にあたっては、運行の安全性を確保するための管理体制を確立する。

**地域住民が主体となった公共交通利用促進活動**  
 中津川市公共交通会議の下部組織として地域単位で組織を設立する。



## 1-2 リニア関連計画

### (1) 岐阜県リニア中央新幹線活用戦略（策定年月：平成26年3月、目標年次：平成39年）

リニア開業後の目指す姿やリニアを活用した施策展開の方向性が示されている。

リニア岐阜県駅は、岐阜県の新たな玄関口として、県内主要都市や観光地への二次交通の拡充が位置づけられている。また、「濃飛横断自動車道による南北方向の広域的なアクセス軸の形成」や「東西方向の広域的なアクセス軸を強化」が位置づけられている。

#### リニア中央新幹線の効果を県内全域に波及させる基盤整備（アクセス道路整備）

リニア中央新幹線の効果を県内全域に波及させるためには、駅のアクセス圏域をできるだけ拡大させることが必要である。とりわけリニア岐阜県駅では、名古屋などのターミナル駅と比べて、駅アクセス圏域の拡大に向けて道路のネットワークの果たす役割が大きい。

現在脆弱な南北アクセスの打開を図るため、濃飛横断自動車道を新たに建設するほか、東西アクセスの強化のため、一般国道19号瑞浪恵那道路の整備を促進する。濃飛横断自動車道は、中央自動車道及び一般国道19号と接続し、東西南北の交通ネットワークを形成する。

これ以外は、優先度を勘案しながら、駅のアクセス圏域拡大のための道路整備を計画的に進める。

#### 活用戦略と重点的に展開する施設（アクセス道路整備）

リニア岐阜県駅から県内全域への道路アクセスを強化するため、道路ネットワークを整備する。整備する優先順位を勘案し、次の3つの段階に沿って整備を進める。

##### 第一次整備計画道路

2027（平成39）年度の名古屋開業を見据えて整備

##### 濃飛横断自動車道

- ・リニア岐阜県駅の南北アクセス軸を形成するため整備する。
- ・景観には十分配慮しつつ、リニア岐阜県駅からのアクセスを考慮し、駅東側のできる限り駅に近接したルートとする。
- ・リニア岐阜県駅からの東西アクセスを考慮し、南側は中央自動車道及び国道19号に接続する。
- ・整備により一定の効果を発揮させることを考慮するとともに、名古屋開業時までに残された時間を勘案し、2027（平成39）年度までに、北側は木曾川（県道苗木恵那線美恵橋）の手前までの約5kmを整備する。

##### 濃飛横断自動車道からリニア岐阜県駅への進入道路

##### 一般国道19号瑞浪恵那道路

- ・リニア岐阜県駅の東西アクセス軸を強化するために整備する。
- ・瑞浪市と恵那市を結ぶ延長約13kmを整備する。

**第二次整備計画道路**

名古屋開業後の状況を見ながら整備

濃飛横断自動車道

東濃西部都市間連絡道路（土岐津・下石工区）

**第三次整備計画道路**

名古屋開業後の状況を見ながら中長期的な整備を検討

三河東美濃連絡道路

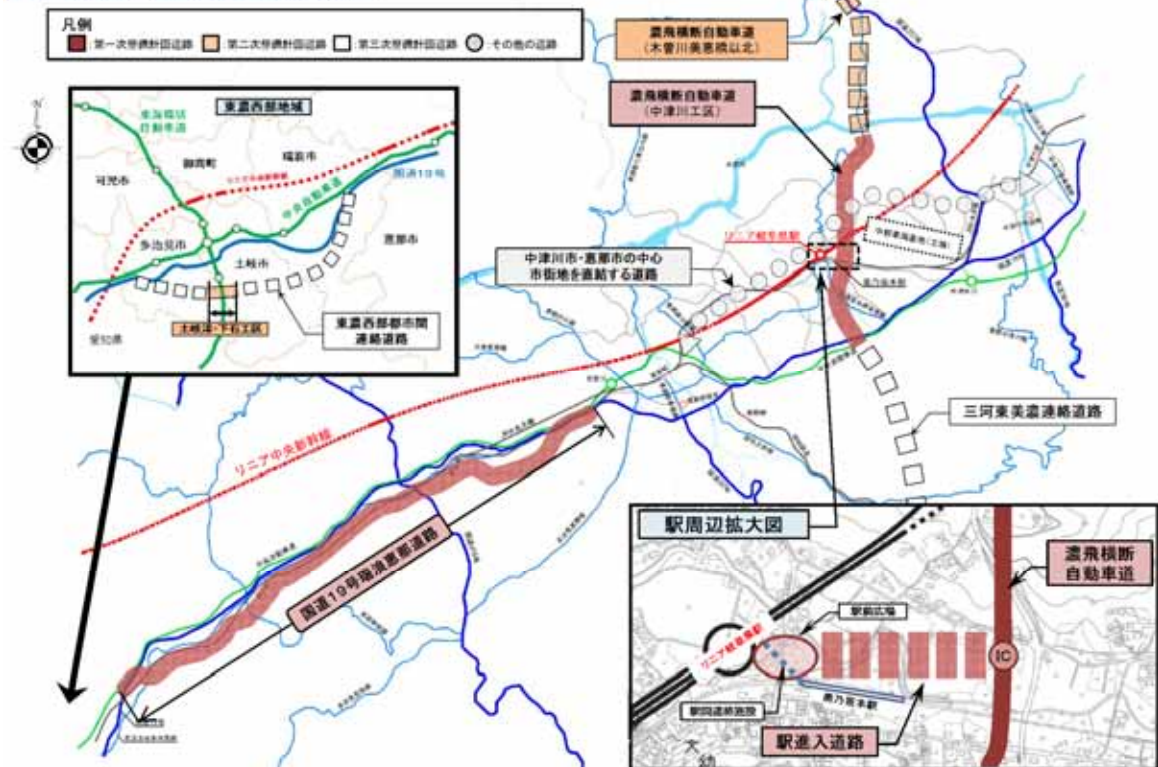
東濃西部都市間連絡道路（土岐津・下石工区以外）

**その他の道路**

リニア岐阜県駅への広域的活用のため重要であるが、整備の時期や手法について今後検討

リニア岐阜県駅を経由し中津川市・恵那市双方の中心市街地を直結する道路

リニア岐阜県駅へのアクセス道路整備



## (2) 中津川市リニアのまちづくりビジョン(策定年月:平成25年8月、目標年次:平成39年)

リニアの開業をまちづくりに活かし、持続的に発展する中津川市をつくっていくために、リニア時代を見据えたまちづくりの基本的な考え方や施策の方向が示されている。この中で、リニアのまちづくりの骨格となる、駅を利用する人と、地域の人がともに快適な交通アクセスのあるべき姿が示されている。

まちづくりの理念 : リニアのホームタウン 水と緑の“なかつがわ”  
日本の真ん中、訪ねてよし・住んでよしのまちづくり

施策体系 : 観光の振興 産業の振興 暮らしの充実と移住・定住の促進

リニアのまちづくりの骨格となる「交通アクセス」

## 1) 基本的な考え方

「より広い地域」の「より多くの人」にリニア駅を活用してもらうための交通アクセスの整備  
「道の未来は生活の未来」、駅を利用する人と地域の人とともに快適な交通アクセスの整備

## 2) 必要な機能とあるべき姿

## 広域道路網

- ・東西軸: 国道19号や中央自動車道、瑞浪恵那道路などの広域道路網の更なる強化
- ・南北軸: 国道257号の強化及び濃飛横断自動車道の整備に向け、事業の促進に取り組む  
三河東美濃連絡道路の将来的な整備に向け、事業の促進に取り組む

## 広域アクセス道路

美乃坂本駅周辺は、広域道路である中央自動車道や国道19号、国道257号から離れた場所に位置していることから、周辺の道路状況や、県のリニア中央新幹線活用戦略研究会における濃飛横断自動車道の検討状況を踏まえて、リニア駅と広域道路との効果的な結節について検討していく。

## 地域内道路網

現在は狭幅員の生活道路が入り組んでいる美乃坂本駅周辺を中心とした環状道路を整備することにより、地域の生活道路に入り込むことなく坂本地区と中津地区を行き来することを可能にし、さらにそこから周辺の地域へ円滑に移動できる道路ネットワークの整備、中津地区の都市計画道路や恵那方面へのアクセス道路整備などにより、市全体の道路網のレベルアップを図る。

## 生活道路(坂本地区)

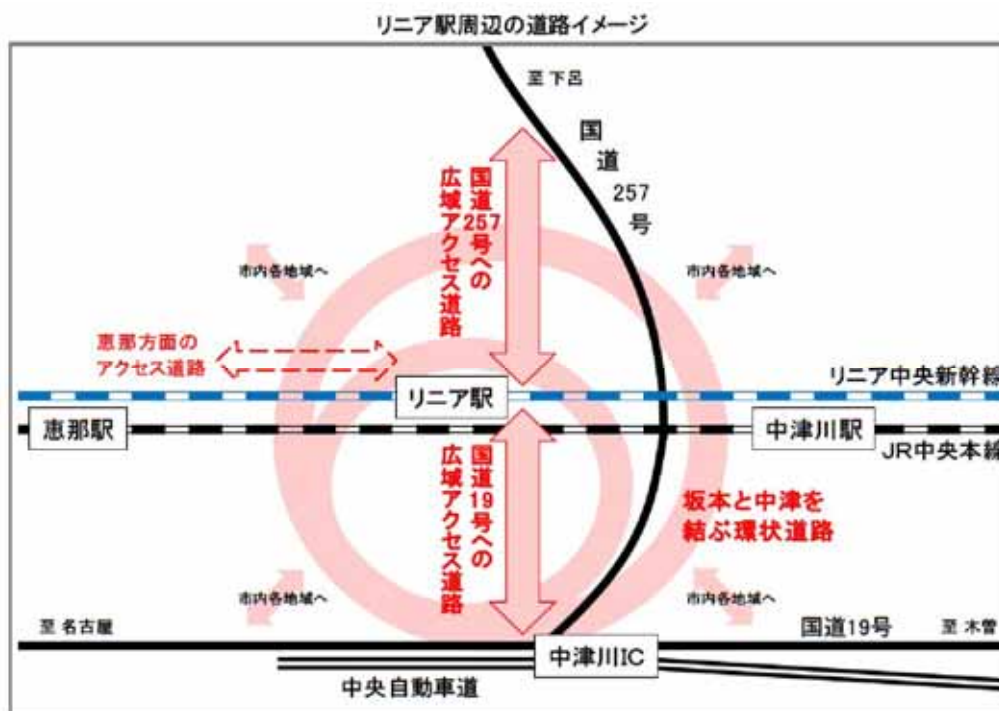
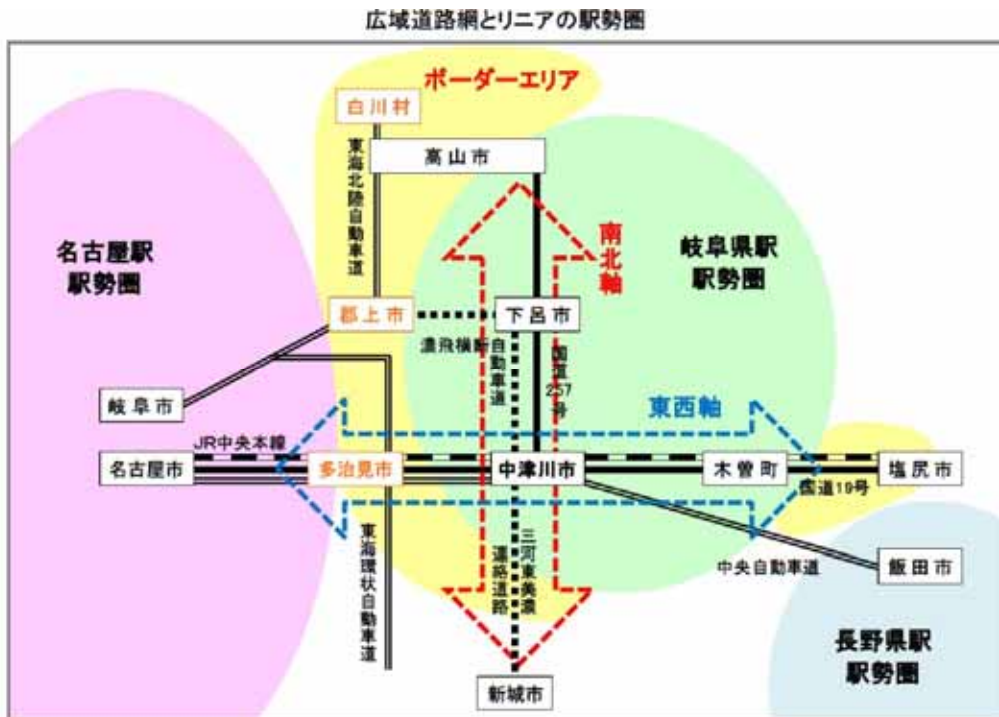
リニア開業後の坂本地区では大幅な交通量の増加が見込まれるため、駅へのアクセス道路と生活道路の機能分担を図り、地域外の車が生活道路に流入することのないネットワークの構築を図る。

鉄道

中央本線ダイヤの充実や在来線駅への特急列車の停車などについてJR東海に働きかける。県都岐阜市と本市を結ぶ直通電車の運行を働きかける。

バス

路線バス網の拡充を図る。下呂・高山方面へは、直通バスによるアクセスについても検討する必要がある。





15地区の代表者からなる地域委員会において、リニアがもたらす波及効果を加えて新たな地域づくりのアイデアが検討され、その結果が「リニアの波及効果と地域特性を活かした地域づくり計画書」としてとりまとめられている。

地区	取組み方針			主な取組み
	定住促進	観光振興	産業振興	
中津西	利便性の高い住環境	根の上高原などの自然 中山道の景観		国道19号と国道257号の結節性向上など地域内道路の整備促進 リニア駅及び車両基地へのアクセス整備 市中山道の街なみ保全・整備 各観光地との連携による周遊観光コースの構築 広域観光ルートの構築
中津南	豊かな自然 利便性の高い住環境	恵那山 中山道中津川宿の町なみ 伝統文化		路線バスなどの公共交通の充実 生活道路の整備促進 中山道中津川宿の街なみの保全と整備 中山道観光の促進
中津東	中心市街地の 利便性の高い住環境 防災意識の高い地域性	中山道中津川宿の町なみ 伝統的な和菓子		中心市街地(商店街)の魅力づくり 地域内生活道路の整備促進 リニア駅及び車両基地までのアクセス整備促進 恵北、木曾方面の交通網の充実 中山道中津川宿の街なみの保全と整備 中山道観光の促進 観光資源の有効活用による中心市街地の賑わい創出
苗木	地形的・地理的優位性	苗木城跡など豊富な観光資源	瀬戸の筍など ブランド農産物	移住者及び企業の受け入れ用地の確保 リニア駅及び車両基地までのアクセス整備促進 苗木城跡とその城下町である本町の景観保全・整備 公共交通の充実 坂下、山口方面へのアクセス道路の整備促進 濃飛横断自動車道の整備促進
坂本	リニア駅および車両基地	自然景観 中山道の歴史遺産	中核工業団地 リニア車両基地 優良農地	リニア開業による人口増に対応した生活基盤の充実 生活弱者に対応した福祉施設整備や基盤整備の促進 中山道の景観など歴史文化遺産の保護と保全 リニア車両基地を活用した産業観光の推進 周辺地域からのアクセス道路の整備促進 リニア関連の研究機関の誘致による雇用の拡大
落合	豊かな自然 交通利便性の高さ	中山道落合宿の歴史遺産		地域内生活道路の整備促進 中山道落合宿本陣などの歴史遺産の保全整備、活用 観光利便性のための設備整備促進
阿木	自然 リニア駅が設置予定の坂本地区への接近性	中の島公園などの自然 歴史文化	特産品のシクラメン、ソバ	移住定住エリアの設定 地域内生活道路の整備促進 中之島公園ふれあいの里など観光スポットの環境整備 アクセス道路の整備促進(国道363号、三河東美濃連絡道路)
神坂	恵那山麓の豊かな自然環境	湯舟の宝 (東山道、富士見台、温泉など)		地域内生活道路の整備促進 馬籠宿と連携した観光コース作成 周辺地域からのアクセス道路整備促進 交通アクセス整備促進(神坂スマートIC)
山口	自然や農村景観 市中心市街地への近接性	中山道馬籠宿	観光と連携した農業	リニア建設残土を利用した住宅地、企業用地、農地などの整備促進 地域内生活道路の整備促進 馬籠宿の景観の維持、保全 馬籠文化交流施設を含めた周辺整備促進 神坂地区と連携した観光コースの作成 周辺地域からの交通アクセス整備促進(神坂スマートIC)
坂下	自然 生活利便性の高さ	桜の湖を中心とした自然環境	自然と恵まれた森林 資材	リニア建設残土を利用した住宅地、企業用地の整備促進 宅地開発とインフラ整備促進による住宅用地の確保 中心市街地へのアクセス道路の整備促進(右岸道路) 滞在型農業施設の整備 木曾、飛騨地域と連携した新たな観光ルートの確立
川上	豊かな自然環境	夕森公園のみみじ	道の駅、直売施設	道の駅、直売施設を活用した販路拡大
加子母	豊かな自然環境	豊富な観光資源 独自の山村文化	恵まれた農業環境と 森林資源	移住者受入れのための住宅用地確保 地域内生活道路の整備促進 周辺からのアクセス道路整備促進(R256,257) 道の駅などのネットワークを活用した市場拡大
付知	山里の環境 安心してらせる地域性	付知川の魅力 山里の恵み 伝統文化	東濃松ブランドと木 工職人の技	公共交通網(バス路線)の充実 国道257号のバイパス機能の整備促進 リニア関連企業誘致の促進と雇用の確保 短期滞在型リゾート施設の整備 スポーツ施設の充実
福岡	豊かな里山景観 災害に強い環境	ニツ森などの自然 常盤座などの歴史文化資源	ふくおかの基幹作物	リニア駅からのアクセス道路の整備促進 高齢者が安心して過ごせる福祉施設の整備促進
蛭川	災害に強い地盤 地理的優位性	豊富な自然景観や伝統文化	蛭川みかげ石などの 特産品	リニア建設残土の受け入れによる土地整備 周遊コースの設定による恵那峡観光客の取り込み

※取組み方針は、「定住促進」「観光振興」「産業振興」の3つの観点別に概要を整理した。  
 ※主な取組みは、拠点整備・交通環境に関連する内容を抜粋した。丸数字は、取組み方針の番号に対応している。

(3) 恵那市都市計画マスタープラン（策定年月：平成24年3月、目標年次：平成42年）

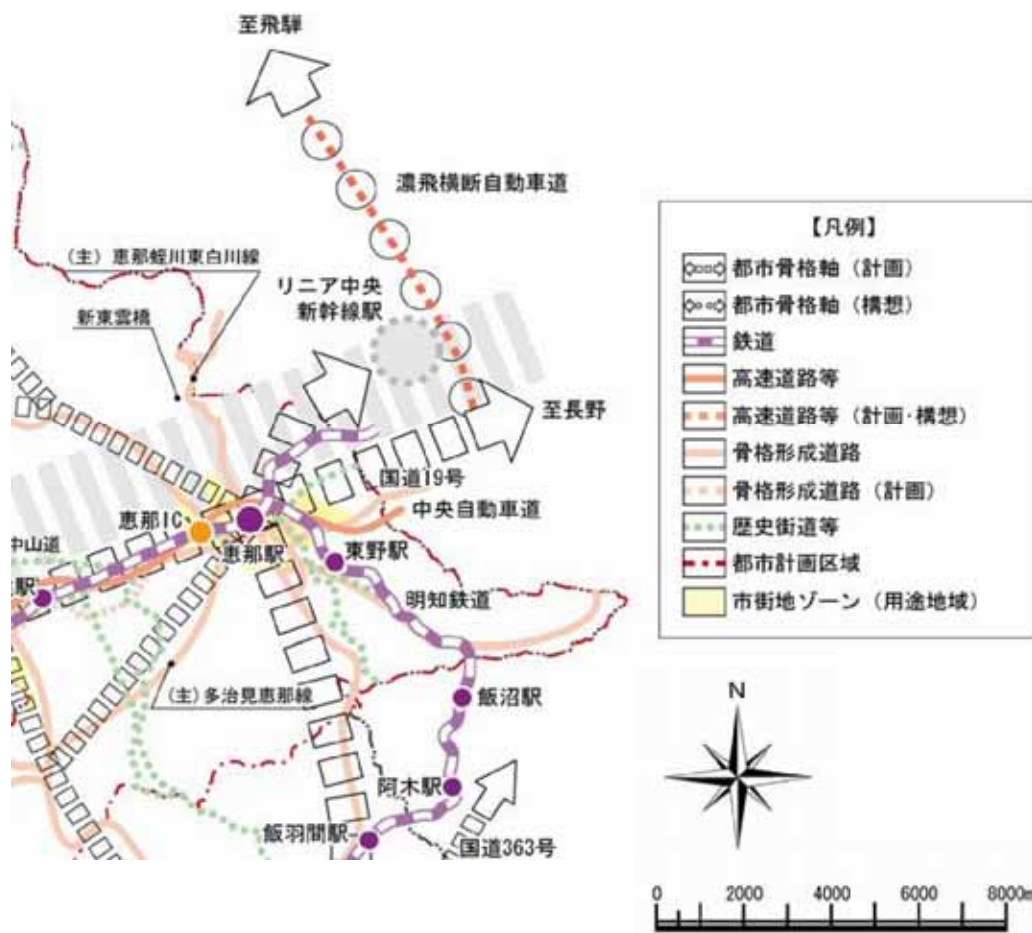
中津川市の南西側に隣接する恵那市の将来都市構造には、恵那市市街地とリニア岐阜県駅への都市骨格軸が位置づけられている。

【将来都市構造】

リニア中央新幹線の整備を促進するとともに、リニア中央新幹線駅の整備に合わせて、広域的な見地から道路整備などを検討し、同駅と市街地、南部地域と連絡する道路やバス体系など、恵那市の交通体系についても再検討します。

「拠点ネットワーク型」の「将来都市構造図」となり、拠点の関連性や、名古屋市や長野県への東西方面、豊田市や飛騨への南北方面、又リニア中央新幹線駅へのアクセスを示しています。

将来都市構造



## 第2章 現況分析

### 2-1 中津川市の概要

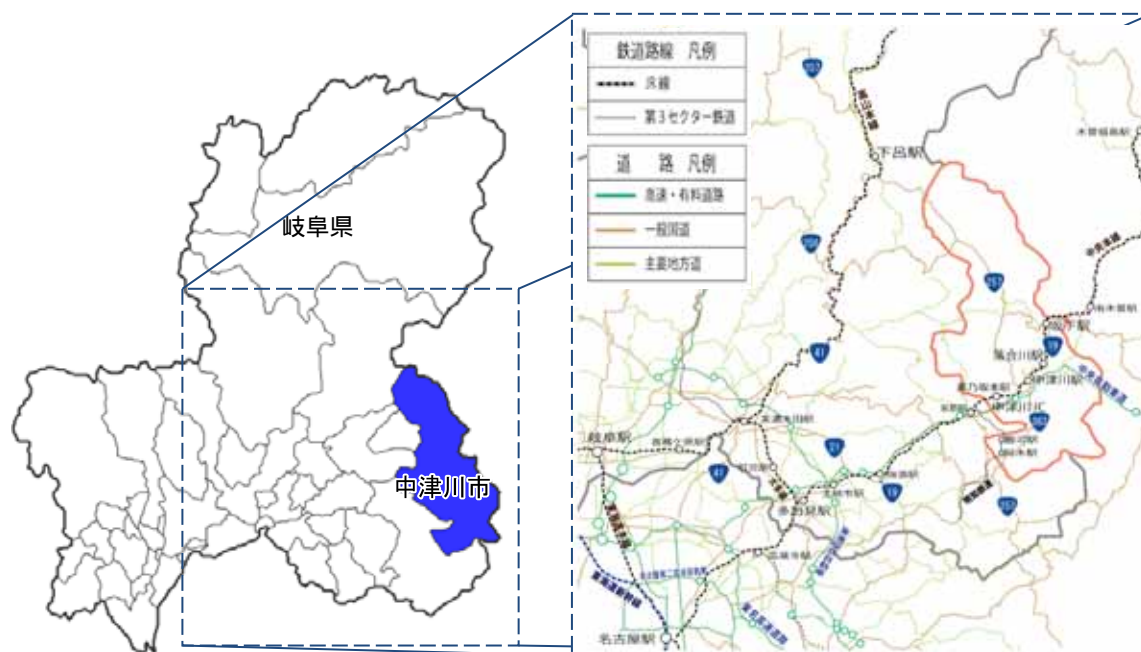
#### (1) 中津川市の位置

中津川市は、岐阜県の東南端に位置し、東西 28 km、南北 49 km と南北に長い都市であり、恵那市や下呂市、長野県南木曾町などに隣接している。

道路網は、中央自動車道と国道 19 号が東西軸を形成し、国道 257 号と国道 363 号が南北軸を形成している。鉄道網は、市中央部を横断する J R 中央本線と、市南西端を通過する明知鉄道の 2 路線が整備されている。駅は、J R 中央本線が 4 駅、明知鉄道が 2 駅整備されている。

名古屋市への所要時間は約 1 時間、岐阜市へは約 1 時間 10 分で移動可能な立地条件となっている。

中津川市の位置及び周辺の広域交通網



中津川市から周辺都市への所要時間

	名古屋市	岐阜市	多治見市	高山市	下呂市
自動車 (中津川市役所)	1 時間 5 分 <sup>1</sup> (名古屋市役所)	1 時間 25 分 <sup>1</sup> (岐阜市役所)	45 分 <sup>1</sup> (多治見市役所)	2 時間 5 分 <sup>2</sup> (高山市役所)	1 時間 15 分 <sup>2</sup> (下呂市役所)
鉄道 <sup>3</sup> (中津川駅)	50 分 (名古屋駅)	1 時間 10 分 (岐阜駅)	26 分 (多治見駅)	3 時間 10 分 (高山駅)	2 時間 15 分 (下呂駅)

1：高速道路を利用した場合の所要時間

2：高速道路を利用しない場合の所要時間

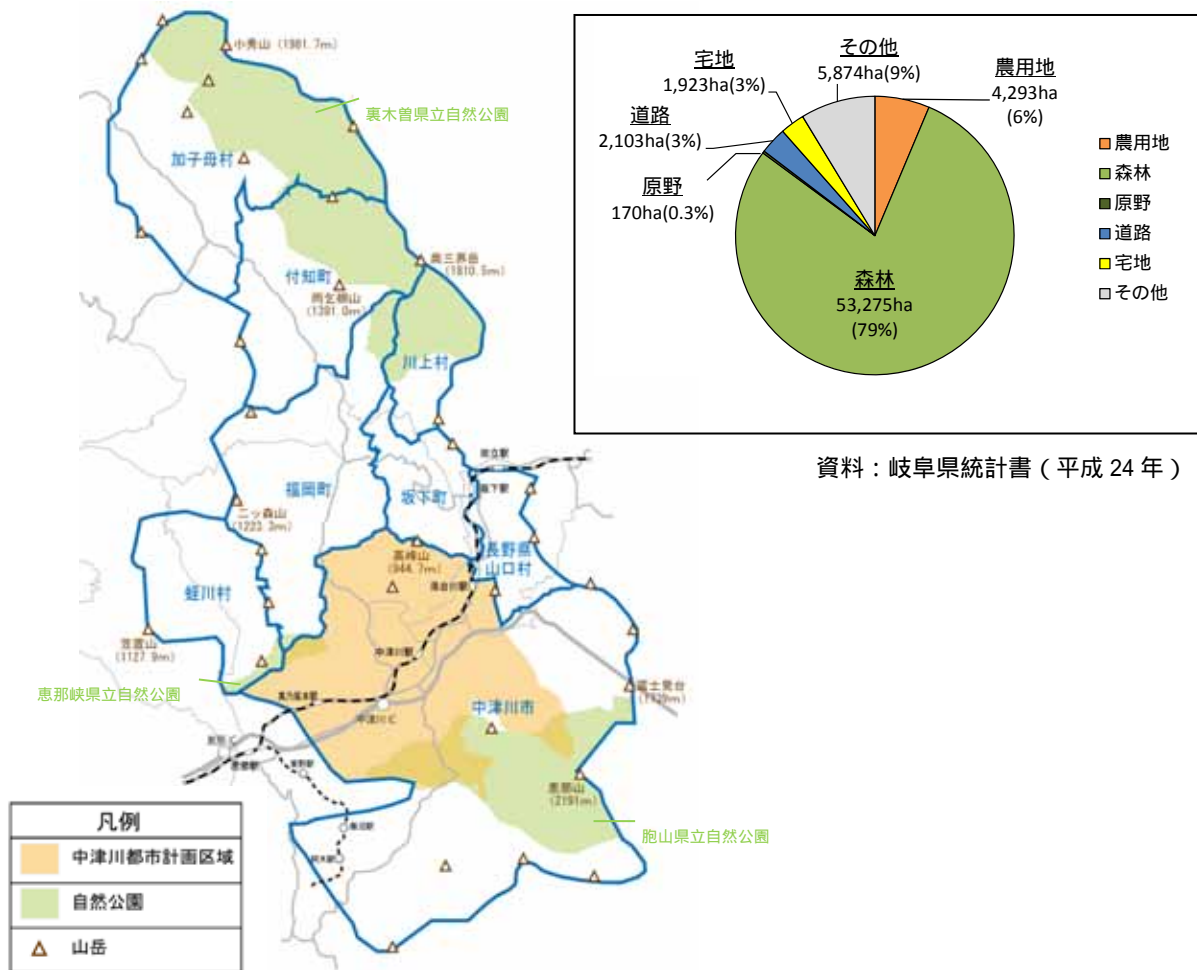
3：平日 10 時台出発の特急列車を利用した場合の所要時間

(2) 地勢・気候

中津川市は山地に囲まれ、平坦な地域が少ない都市である。また、自然公園に指定される地域があるなど、約80%が森林となっている。旧中津川市の北部のみが都市計画区域に指定されている。

気温の状況を見ると、冬季は最低気温が氷点下となり冷え込みが厳しい。

中津川市の土地利用



資料：岐阜県統計書（平成24年）

中津川市の基本・降水量

		平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年
気温	最高	36.7	35.4	37.2	35.6	36.2
	最低	-8.2	-6.0	-7.1	-7.2	-9.5
降水量	年間	1,333 mm	1,706 mm	2,255 mm	1,981 mm	1,602 mm

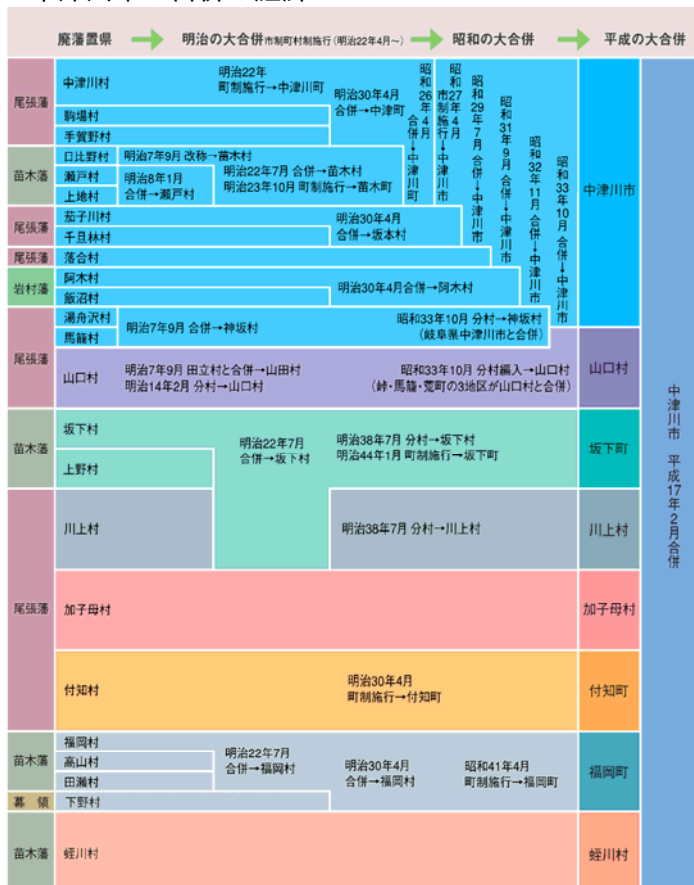
資料：中津川市統計書



(3) 中津川市の成り立ち

中津川市は、平成17年に8市町村が合併し、誕生した都市である。合併前の市町村は元々関係が強く、合併により生活圏と行政区域が概ね一致する都市となった。

中津川市の合併の経緯



平成17年の合併前の行政区

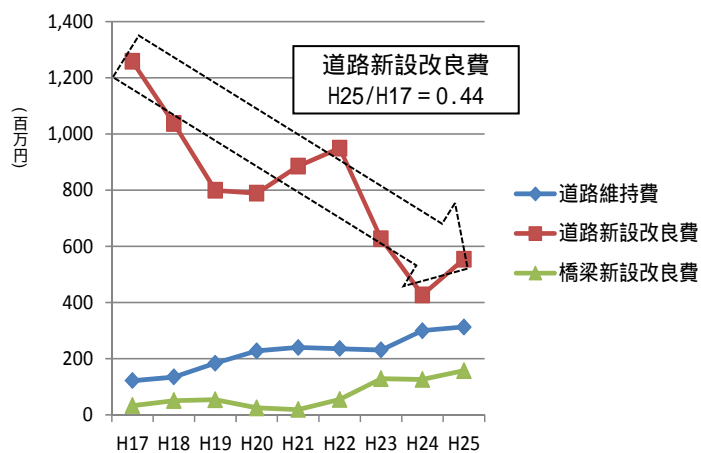


資料：中津川市市勢要覧

(4) 社会資本整備関係費の推移

社会資本整備関係費の推移を見ると、道路や橋梁の維持管理費は増加し、新設改良費が減少傾向にある。平成25年度の道路新設改良費は、平成17年度比で約40%まで減少している状況である。

社会資本整備関係当初予算の推移



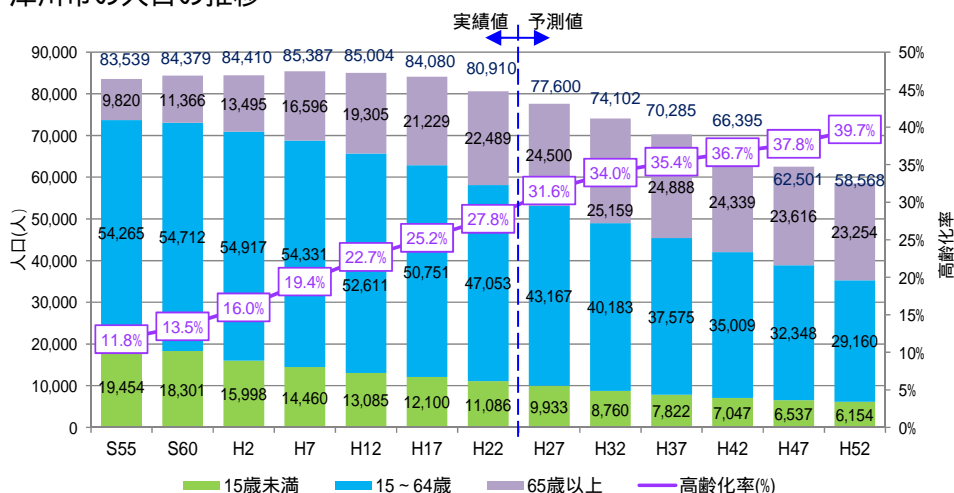
## 2-2 人口・世帯

### (1) 中津川市の人口の推移

中津川市の人口は、平成7年をピークに減少に転じている。平成22年の人口は約81,000人であり、20年後の平成42年には、約66,000人となることが予測されている。

高齢化の状況については、平成32年には3人に1人が65歳以上の高齢者となることが予測されている。

中津川市の人口の推移



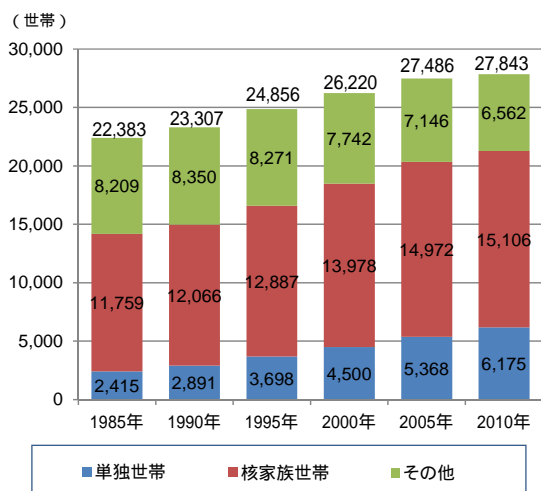
資料：【H22年以前】平成22年国勢調査、【H27年以降】国立社会保障・人口問題研究所（H25.3公表値）

### (2) 中津川市の世帯数の推移

中津川市の世帯数は、単独世帯・核家族世帯ともに増加傾向にある。

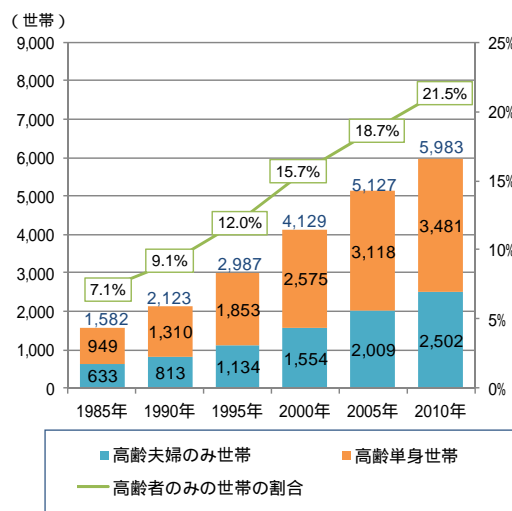
高齢者世帯の推移を見ると、過去10年間で約1.4倍に増加し、現在、全世帯数の約2割を高齢者のみの世帯が占めている。

中津川市の世帯構成の推移



資料：統計から見た中津川市の現状

中津川市の高齢者世帯の推移



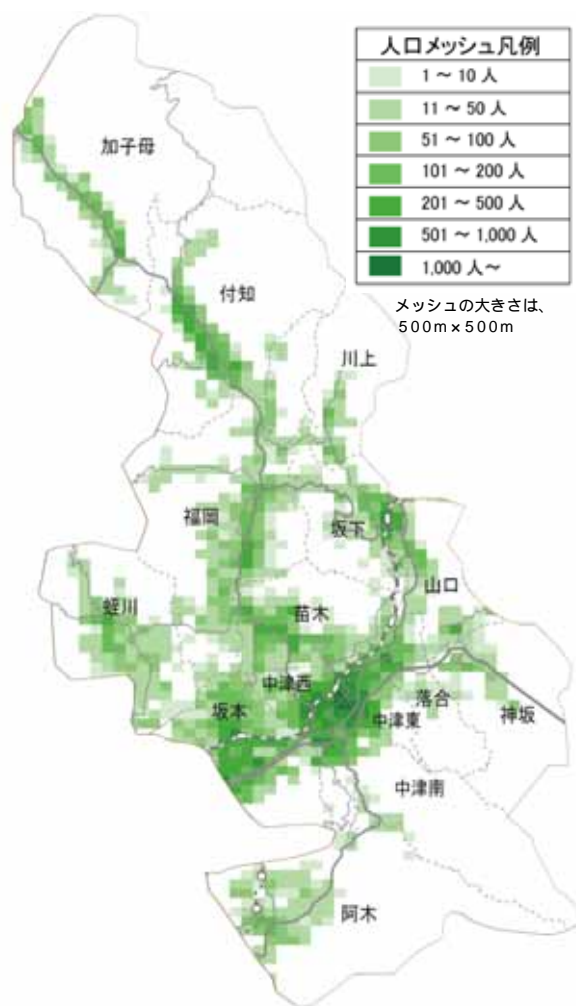
資料：統計から見た中津川市の現状

(3) 地区別の人口分布

中津川駅周辺の中津東地区、中津南地区、中津西地区と、美乃坂本駅周辺の坂本地区の人口が多い。

各地区の人口は、主に国道や県道周辺に分布している。中津川駅周辺を除き、低密度な宅地が分布している。

人口の分布状況 (H22)



人口密度の状況 (H22)



資料：平成 22 年国勢調査

地区名	人口	地区名	人口
中津西地区	11,652	山口地区	1,831
中津南地区	7,960	坂下地区	4,993
中津東地区	8,668	川上地区	889
苗木地区	6,214	加子母地区	3,071
坂本地区	12,475	付知地区	6,142
落合地区	3,952	福岡地区	6,996
阿木地区	2,521	蛭川地区	3,455
神坂地区	838	合計	80,910

資料：【中津西・中津東・中津南】住民基本台帳（平成 22 年 4 月）

【その他】平成 22 年国勢調査

(4) 地区別人口の推移、高齢化率の現状

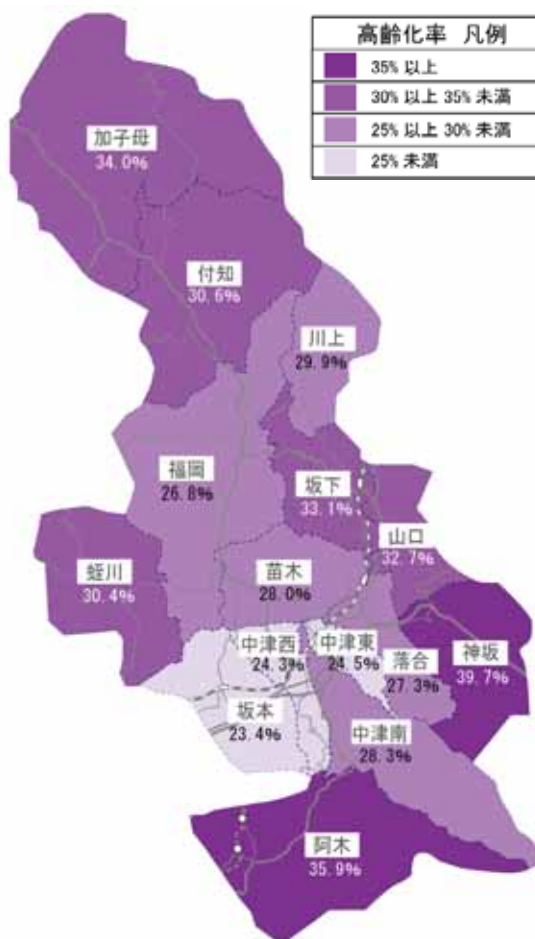
平成12年から平成22年までの10年間の地区別人口の推移については、人口が多い坂本地区や中津西地区で人口増加している。市東部の坂下地区、川上地区、山口地区、市西部の蛭川地区で減少率大きい。

地区別の高齢化率は、人口が減少している地区で高齢化率が高い傾向にある。特に市南東部の神坂地区は約40%と高い。

地区別人口の伸び率 (H22/H12)



地区別の高齢者率 (H22)



資料：【中津西・中津東・中津南】住民基本台帳（平成22年4月）  
【その他】平成22年国勢調査



## 2-3 各種施設の分布状況

### (1) 公共施設、医療施設

公共施設については、文化施設や消防署などが立地していない地区があり、地区間で共同利用している状況である。

医療施設については、中津地区に多くの施設が立地しているが、高齢化率の高い神坂地区と山口地区に立地しておらず、他地区へ通院する必要がある状況である。

なお、中津川市では、中津川市民病院と坂下病院が救急病院に位置づけられている。

中津川市の公共施設の分布



資料：中津川市HP

中津川市の医療施設の分布



資料：中津川市地域公共交通総合連携計画

(2) 主な商業施設

商業施設は、中津川駅以南の市街地に集積している。近年は中津川駅以南の市街地や坂本地区の国道19号周辺での出店が見られる。

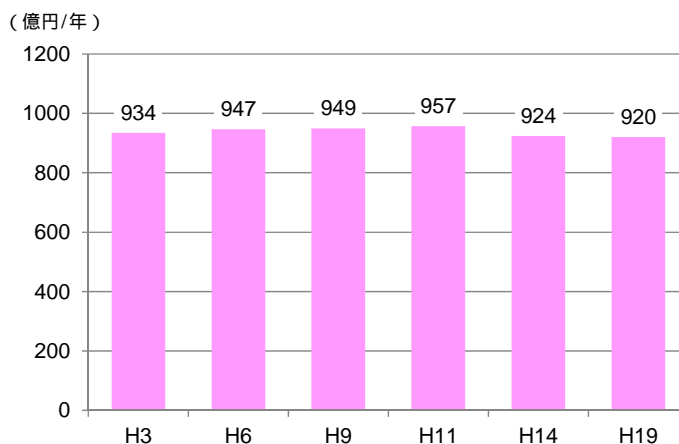
一方で、小売業の商品販売額は、近年減少傾向にある。

中津川市の商業施設の分布



資料：全国大型小売店総覧（2013年度版）

中津川市の小売業の商品販売額の推移



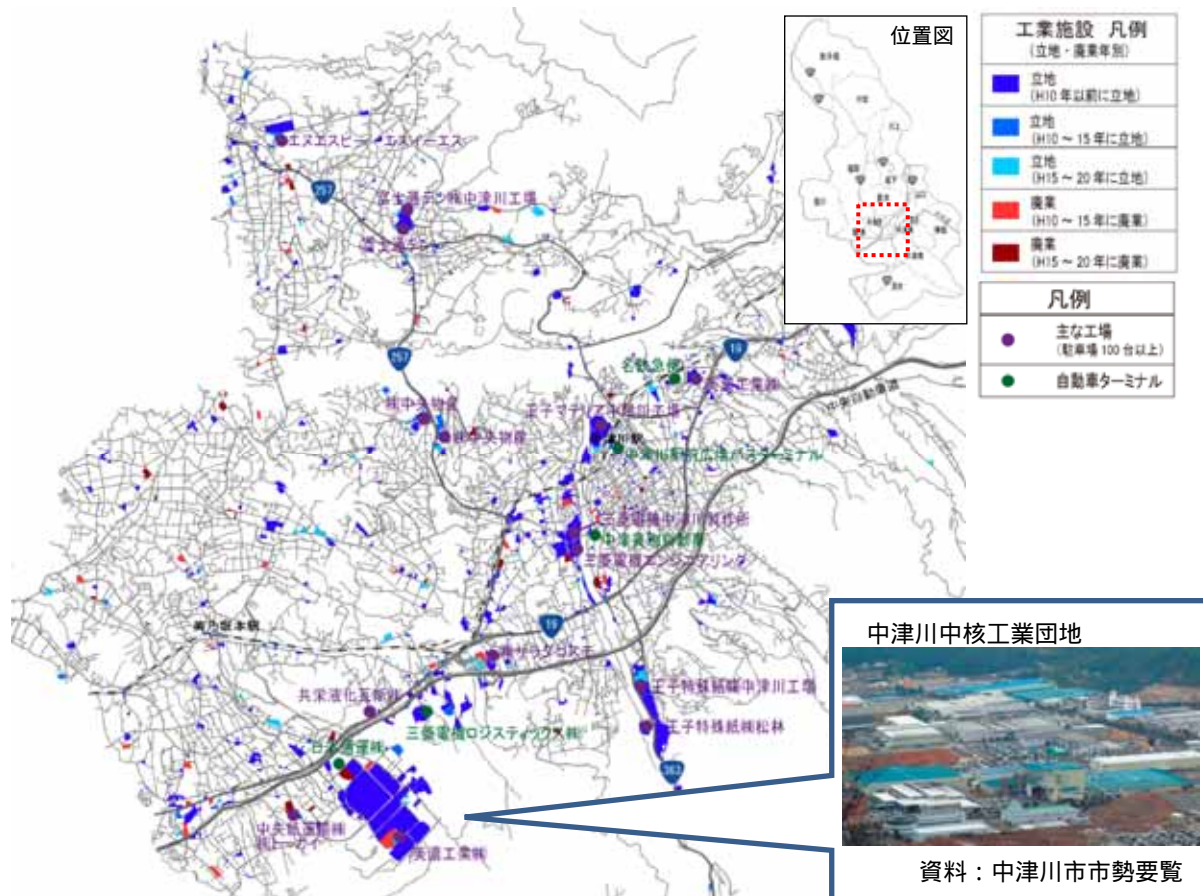
資料：統計から見た中津川市の現状

(3) 工業施設

中津川中核工業団地が、中央自動車道南側丘陵地に立地している。その他、中津川駅周辺の市街地や郊外においても、工業施設が点在している状況である。

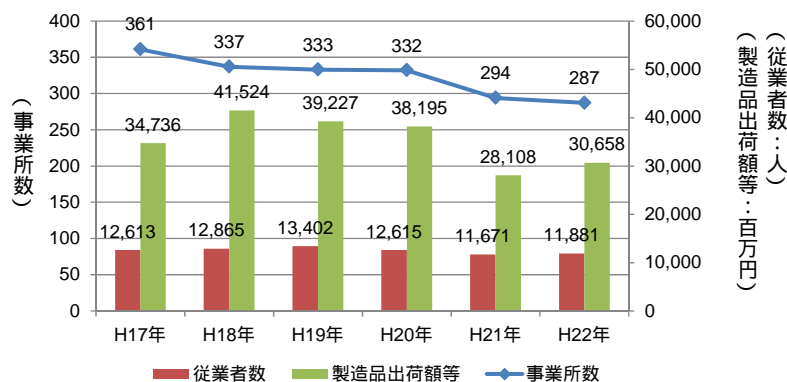
中津川市の製造業は、事業所数は減少傾向にあるが、郊外で新たな立地も見られる。製造品出荷額等や従業員数は減少から増加に転じている状況である。

中津川市の工業施設の分布（旧中津川市）



資料：都市計画基礎調査（平成10年、平成15年、平成20年）

中津川市の事業所数等の推移

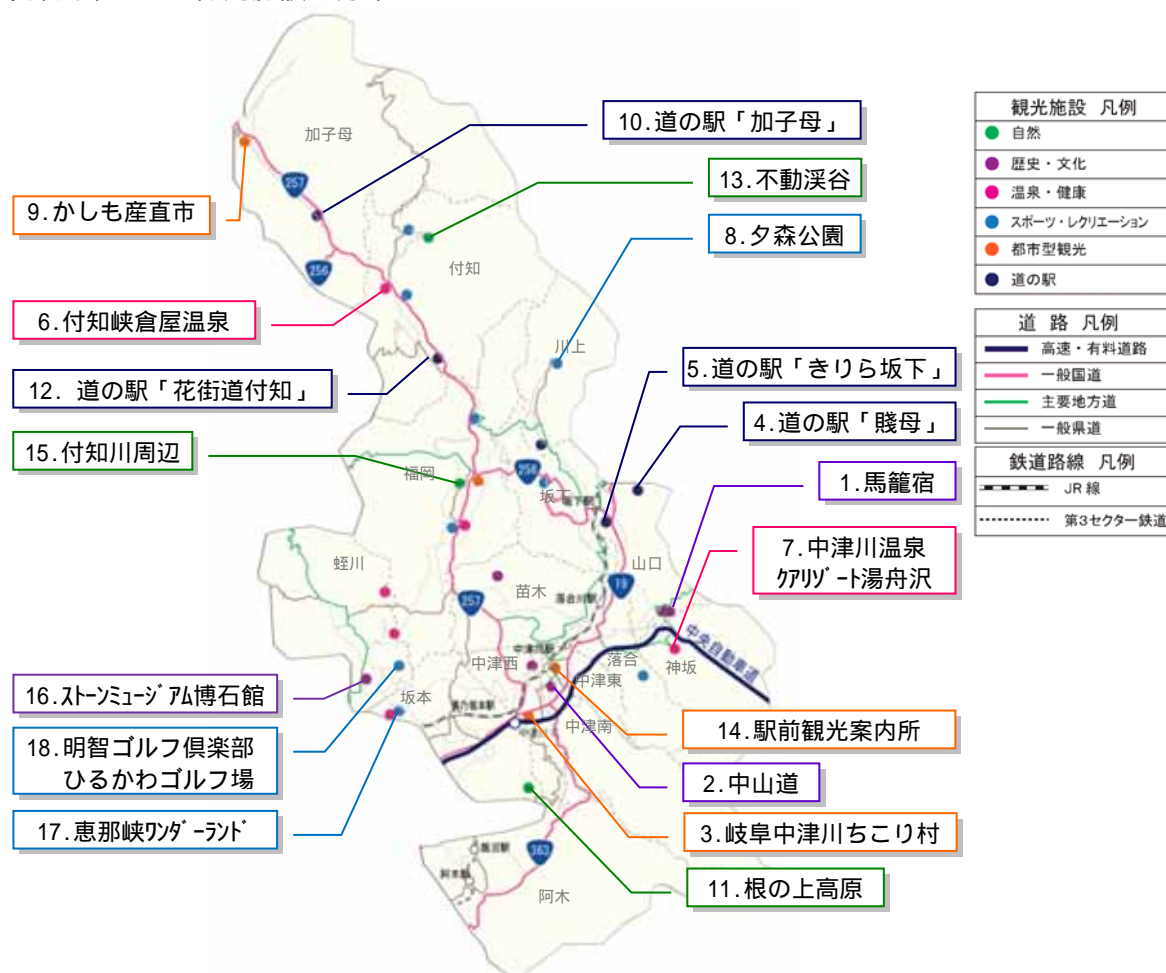


資料：中津川市統計書

(4) 観光施設

馬籠宿や中山道といった、全国的に著名な歴史・文化施設が立地し、多くの人を訪れている。温泉や直産市、高原など中津川市の自然を生かした施設にも多くの人々が訪問している。一方で、年間の観光入込客数の推移を見ると、近年減少傾向にある。

中津川市の主な観光施設の分布

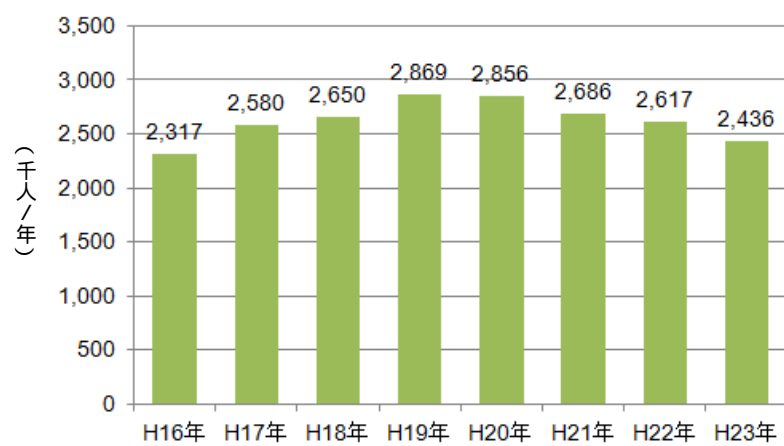


資料：岐阜県観光入込客統計調査

中津川市の主な観光施設の入込客数（H23）：年間50千人以上の施設

No	主な施設	入込客数 (千人)	No	主な施設	入込客数 (千人)
1	馬籠宿	524	11	根の上高原	106
2	中山道	326	12	道の駅「花街道付知」	101
3	岐阜中津川ちこり村	263	13	不動溪谷	96
4	道の駅「賤母」	179	14	駅前観光案内所	86
5	道の駅「きりら坂下」	172	15	付知川周辺	78
6	付知峡倉屋温泉	158	16	ストーンミュージアム博石館	68
7	中津川温泉リゾート湯舟沢	154	17	恵那峡ワンダーランド	64
8	夕森公園	129	18	明智ゴルフ倶楽部ひるかわゴルフ場	62
9	かしも産直市	118			
10	道の駅「加子母」	117			

## 中津川市の観光入込客数の推移



資料：中津川市統計書

## 2-4 中津川市関連の移動実態

### (1) 都市間流動

#### 通勤・通学流動（国勢調査）

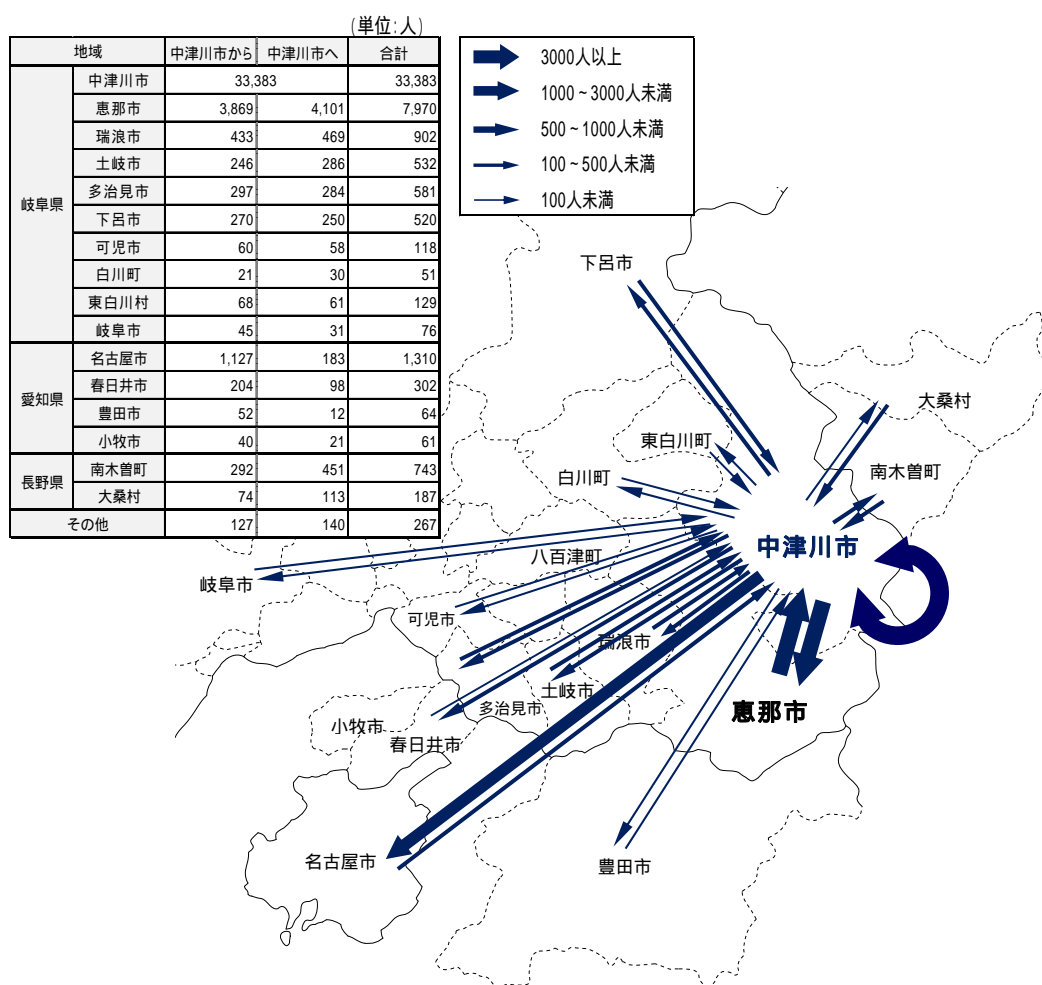
中津川市民の多くは、市内で通勤・通学している。

市内外の流動については、恵那市や名古屋市との流動が多く、恵那市とは約 8,000 人、名古屋市とは約 1,300 人の流動がある。

また、中津川市の東側に隣接する南木曽町や大桑村との間で、約 900 人の流動がある。

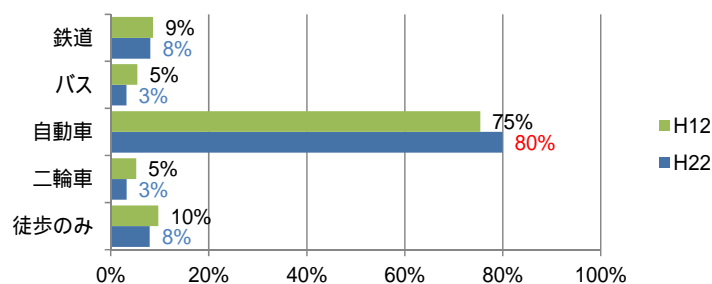
移動手段については、自動車利用が増加傾向にあり、80%の人が利用している。

#### 中津川市関連の1日あたりの通勤通学流動



資料：平成 22 年国勢調査

#### 通勤・通学の交通手段



資料：平成 12 年、平成 22 年国勢調査



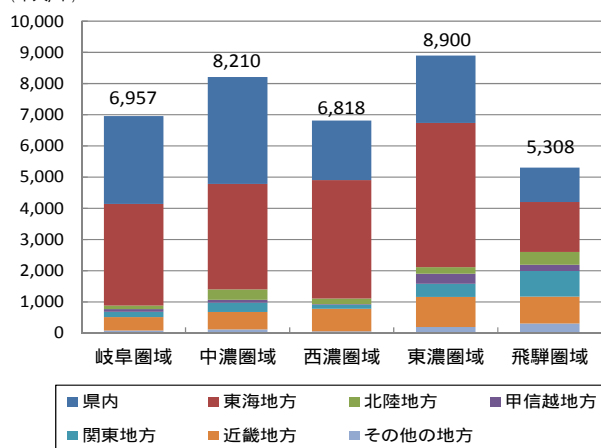
通勤・通学流動以外の流動

1) 岐阜県観光入込客統計調査

岐阜県内の圏域別観光入込客数を見ると、東濃圏域への観光入込客数が最も多い。長野県を含む甲信越地方からの流動については、東濃圏域への流動が多い状況である。

圏域別年間観光入込客数（岐阜県内）：実人数

(千人/年)



(千人/年)

	岐阜圏域	中濃圏域	西濃圏域	東濃圏域	飛騨圏域
県内	2,813	3,426	1,915	2,160	1,103
東海地方	3,260	3,383	3,794	4,628	1,601
北陸地方	117	330	181	209	415
甲信越地方	82	96	18	323	198
関東地方	176	299	129	423	823
近畿地方	429	557	725	959	862
その他の地方	81	120	57	198	307
合計	6,957	8,210	6,818	8,900	5,308

観光入込客統計に関する共通基準に基づくアンケート調査から、各圏域へ来訪する観光客の推計値

資料：平成24年岐阜県観光入込客統計調査

2) 2010年度全国幹線旅客準流動調査

東濃圏域との流動について、木曽地域を含む松本圏域の状況を見ると、平日は長野県内の他圏域よりも流動が多い。特に私用目的が多く、日常的な行き来があると考えられる。

休日における東濃圏域との流動については、飯田圏域の流動が多い。

東濃圏域と長野県との1日あたりの流動

(人/日)

平 休 別	圏 域 名	長野県から東濃圏域への流動						東濃圏域から長野県への流動					
		全目的	仕事	観光	私用	その他	不明	全目的	仕事	観光	私用	その他	不明
平日	長野	103	61	30	10	2	0	69	13	43	4	9	0
	松本	2,753	564	633	1,074	390	92	2,004	347	436	1,119	8	94
	上田	29	5	12	7	0	5	12	0	12	0	0	0
	飯田	663	113	370	136	17	27	1,060	58	829	132	11	30
	諏訪・伊那	260	80	127	28	21	4	170	55	81	20	9	5
休日	長野	237	7	156	52	21	1	151	11	114	13	7	6
	松本	1,935	12	504	1,381	37	1	1,720	22	456	1,178	63	1
	上田	110		76	30	4	0	64	5	43	8	8	
	飯田	4,671	61	4,002	451	57	100	3,032	50	2,585	265	62	70
	諏訪・伊那	943	7	662	238	35	1	570	29	421	95	25	

松本圏域の該当市町村：松本市、大町市、塩尻市、安曇野市、木曽郡上松町、南木曽町、木祖村、王滝村、大桑村、木曽町、東筑摩郡、北安曇郡

目的の区分：仕事（業務での出張等（帰りを含む））、観光（観光、保養、スポーツ・体験型レジャー（帰りを含む））、私用（観光以外の目的で、私用・帰省（帰りを含む））、その他

資料：2010年度全国幹線旅客純流動調査

(2) 各地区住民の移動実態（中津川市の交通に関するアンケート結果）

各地区からの目的別の行き先

市北部の加子母地区や付知地区は、日常生活において自地区内での移動が多い状況である。  
 恵那市と接する阿木地区や蛭川地区は、恵那市への流動が多く、川上地区や山口地区は坂下地区への流動が多い。

その他の地区は、各目的で中津東地区、中津西地区への流動が多い。

通勤・通学



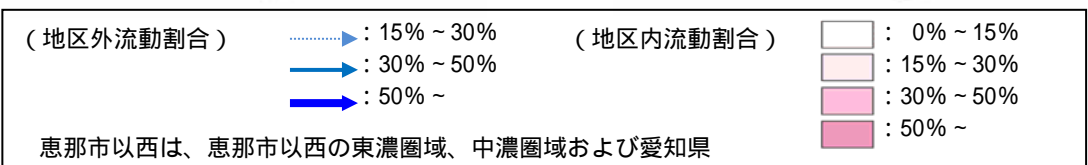
通院



日常の買い物



休假日の外出

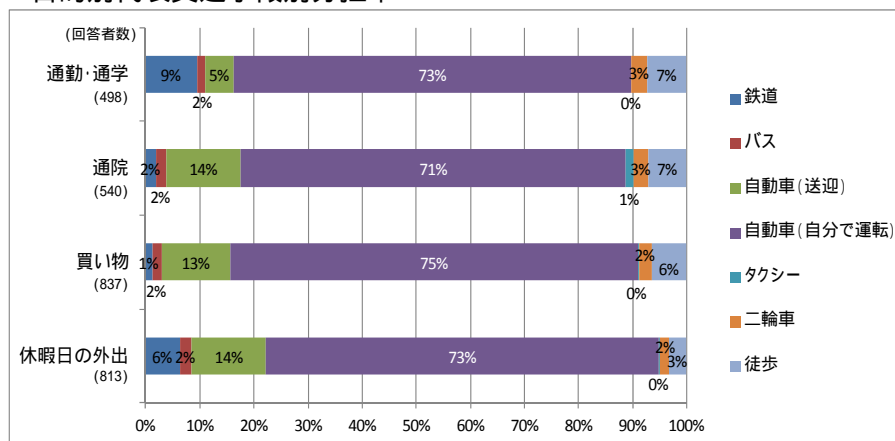




### 目的別の交通手段

各目的で、自分で運転して自動車で移動する人が多い。次いで送迎が多く、各目的で、8~9割の人が自動車を利用している。

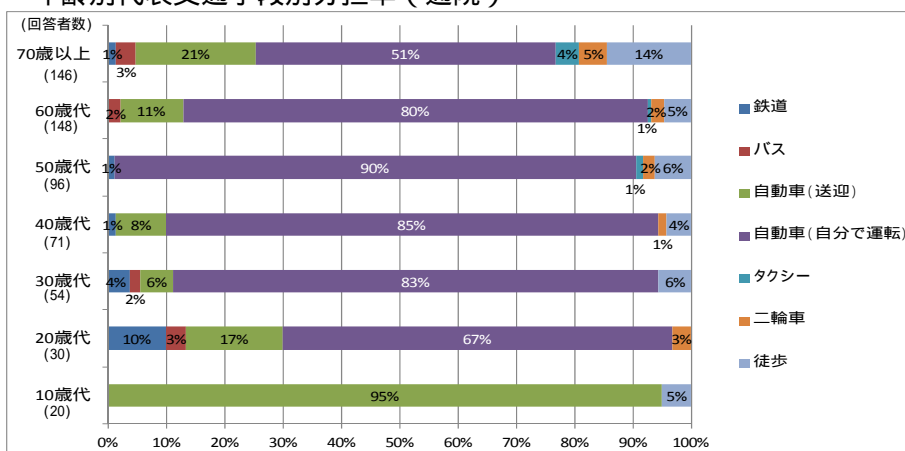
目的別代表交通手段別分担率



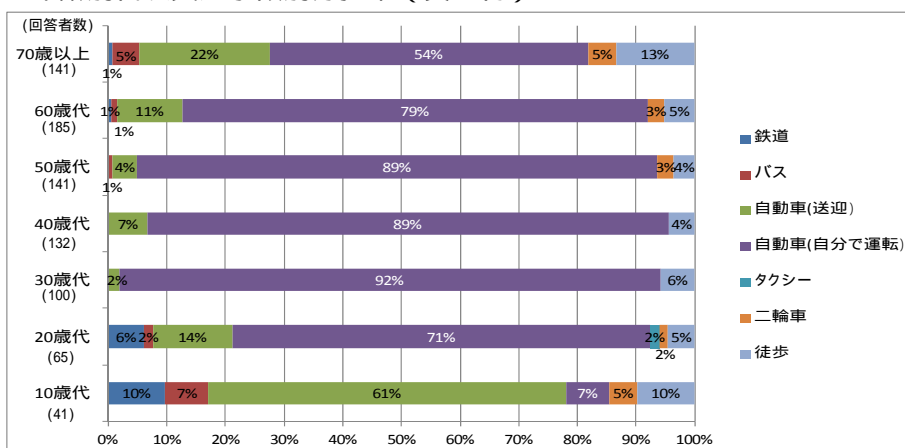
### 年齢別の交通手段（通院・買い物）

通院・買物の年齢別の交通手段をみると、各目的で10歳代、20歳代、70歳以上の送迎が多い傾向にある。

年齢別代表交通手段別分担率（通院）



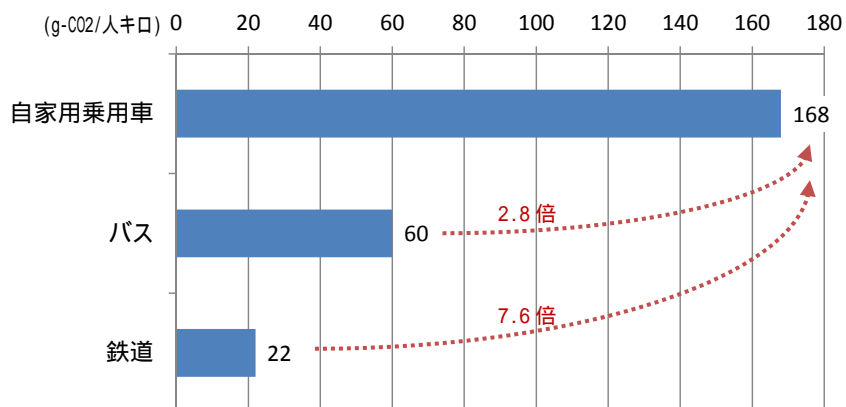
年齢別代表交通手段別分担率（買い物）



## (3) 地球環境への影響について

中津川市では、各目的で8~9割の人が自動車を利用している状況であるため、地球環境への負荷が大きい交通実態となっている。

参考：輸送量あたりの二酸化炭素排出量（2012年度：旅客）



資料：国土交通省HP

## 2-5 市街地の状況

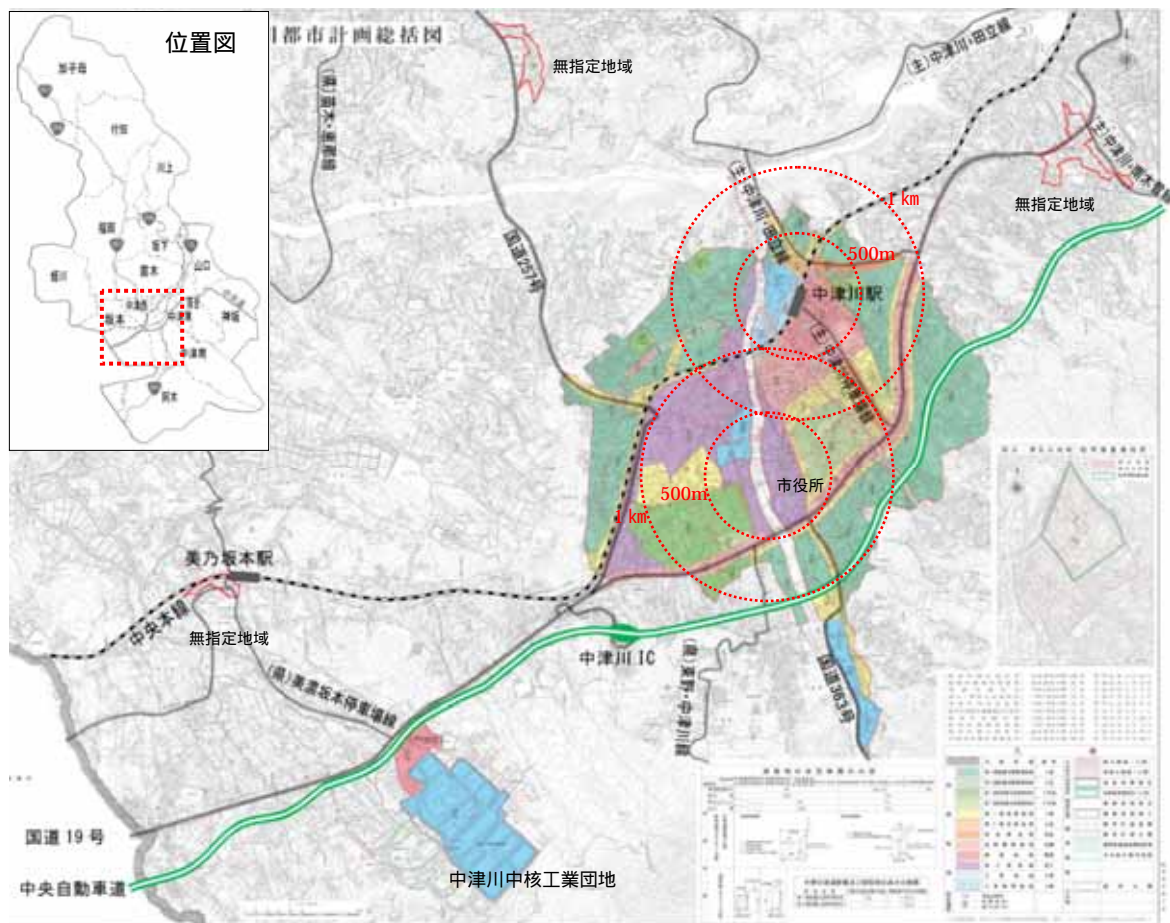
### (1) 用途地域の指定状況

中津川市では、中津川駅や美乃坂本駅周辺が中津川都市計画区域に指定されている。

中津川都市計画区域は非線引きの区域であり、中津川駅や市役所周辺、中津川中核工業団地において用途地域が指定されている。

中津川駅周辺には商業系、工業系の用途が分布し、その周辺に住宅系の用途が配置されている。中津川中核工業団地は、工業専用地域が指定されている。

### 用途地域の指定状況



凡		例	
行政区域	略称	防火地域(上図)	
第一種低層住居専用地域	1低	準防火地域(上図)	
第二種低層住居専用地域	2低	高度利用地区	
第一種中高層住居専用地域	1中高	駐車場整備地区(上図)	
第二種中高層住居専用地域	2中高	無指定地域Ⅱ	
第一種住居地域	1住	無指定地域Ⅴ	
第二種住居地域	2住	都市計画道路	
準住居地域	準住	都市計画公園	
近隣商業地域	近商	都市計画自動車駐車場	
商業地域	商業	その他の都市施設	
準工業地域	準工		
工業地域	工業		
工業専用地域	工専		
1住	用途の略称		
	容積率(%)		
	建ぺい率(%)		

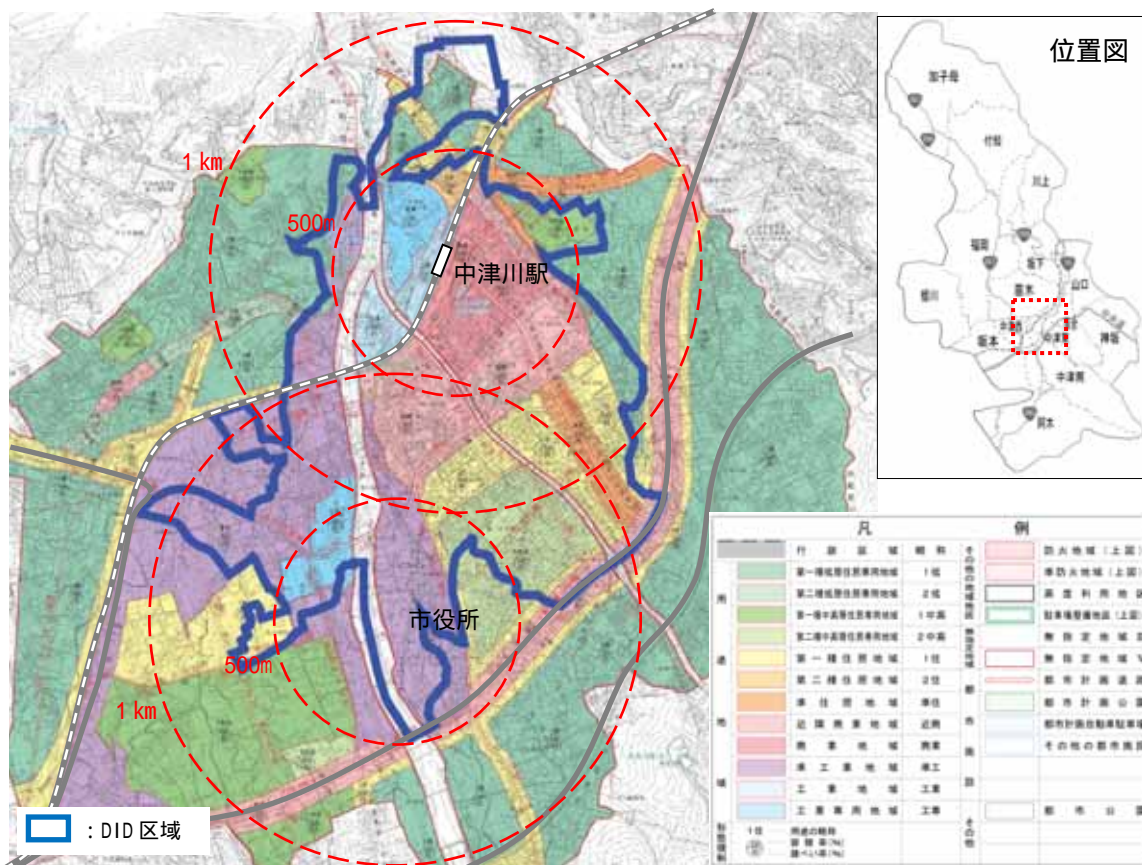
無指定地域の容積率は200%、建ぺい率は 区域が60%、区域が70%。

(2) DID区域の変遷

DID区域は、中津川駅から市役所周辺までの市街地に分布している。

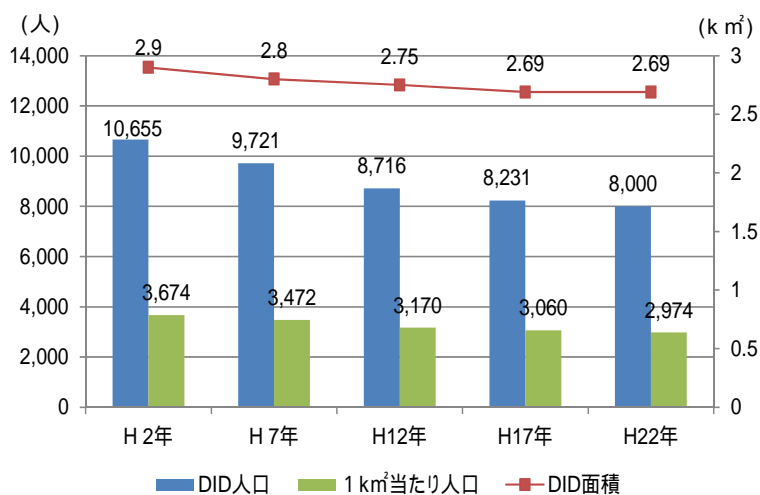
区域面積の推移を見ると、近年は横ばい傾向にある。一方で、DID人口は減少傾向にあり、市街地が低密度化している。

DID区域位置図 (H22)



資料：中津川市資料

DID区域の変遷



資料：国勢調査

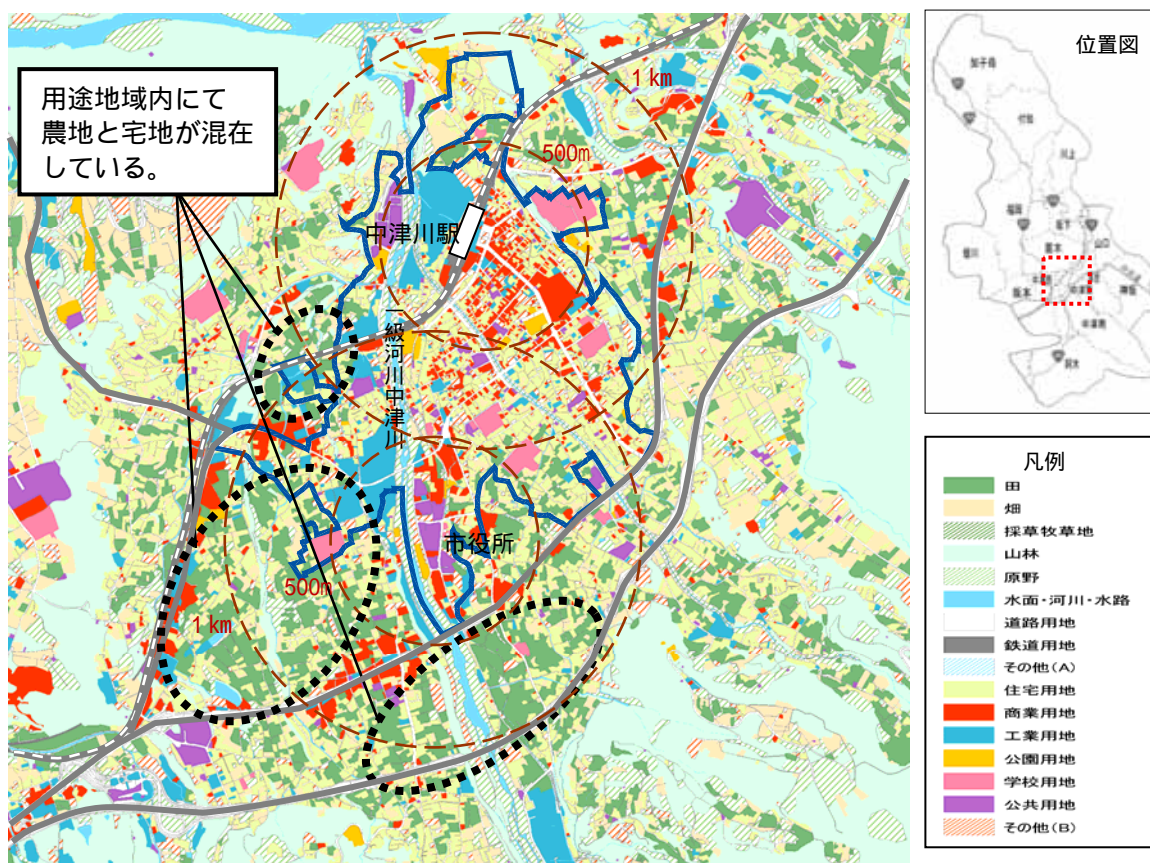


(3) 現在の土地利用

中津川駅南側の1km圏内や、国道19号沿いに商業用地が分布している。

一級河川中津川左岸のD I D区域外では、主に住居系の用途地域に指定されているが、農地と宅地が混在し、都市的土地利用が図られていない状況である。

現在の土地利用



資料：平成20年都市計画基礎調査

## 2-6 中津川市の現況把握のまとめ（まちづくりの基本的課題）

中津川市の現状から、中津川市のまちづくりの基本的課題は以下のとおりであると考えられる。

## 社会経済情勢

- ・市の人口は減少し、少子高齢化傾向にある。地区別に見ると、人口が減少し、高齢化率も高い地区がある一方で、坂本地区や中津西地区といった一部の地区では、人口は増加傾向にあり、高齢化率は他地区と比較し低い状況にある。また、地区により流動状況が様々であるため、各地区の実情に応じた整備が必要となる。
- ・既存の道路や橋梁の維持管理費は増加しており、厳しい財政状況の中で新設改良費が減少傾向にある。このため、効率的、効果的な交通環境の整備が必要となる。
- ・自動車の利用が多く、地球環境への影響が大きい交通実態となっている。



地区の実情に応じた効率的、効果的な交通環境整備の推進

## 都市施設の立地状況

- ・商業施設や医療施設といった生活関連施設が、中津川駅周辺に多く立地している。一方で、高齢者のみの世帯が増加する中、医療施設のない地区がある。様々な移動目的に対して、地区を跨ぐ移動が多くあるため、各地区相互の連携を強化していく必要がある。



地区間の連携強化

## 都市の賑わいや産業の動向

- ・市の中心部である中津川駅周辺市街地が低密度化しており、集約化により都市中心部としての魅力向上が求められる。
- ・小売業の商品販売額や観光入込客数が減少傾向にあり、新たな魅力づくりが必要である。
- ・新たな工業立地が見られ、今後もさらなる産業振興を推進する必要がある。



市街地の魅力向上と産業（観光・製造業等）の振興

## リニアの開業

- ・リニア開業を契機とした、地域の特徴を活かした定住促進と、歴史文化や自然などの地域資源を活かした観光振興、産業振興が必要である。



リニアのまちづくりの推進

# 第3章 中津川市の交通現況及び問題点

## 3-1 鉄道

### (1) 整備状況

鉄道の運行本数は、JR中央本線の中津川駅以西の区間が上下線とも1日あたり各40本、中津川駅以东の区間が上下線とも1日あたり各20本運行されている。

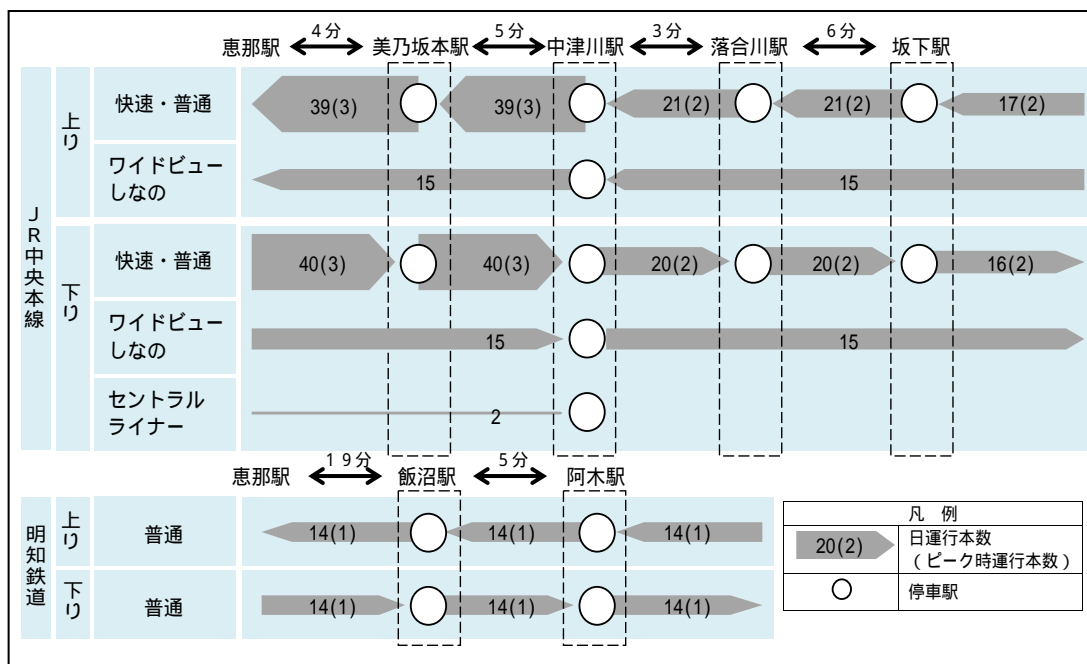
明知鉄道は上下線とも1日あたり各14本運行されている。

JR中央本線中津川駅以东の区間や明知鉄道は、昼間時には上下線とも1本/h以下の運行となり、運行間隔が長くなる時間帯がある。

中津川市の鉄道網



鉄道の運行本数



資料：JR東海時刻表、明知鉄道時刻表（平成24年7月末時点）

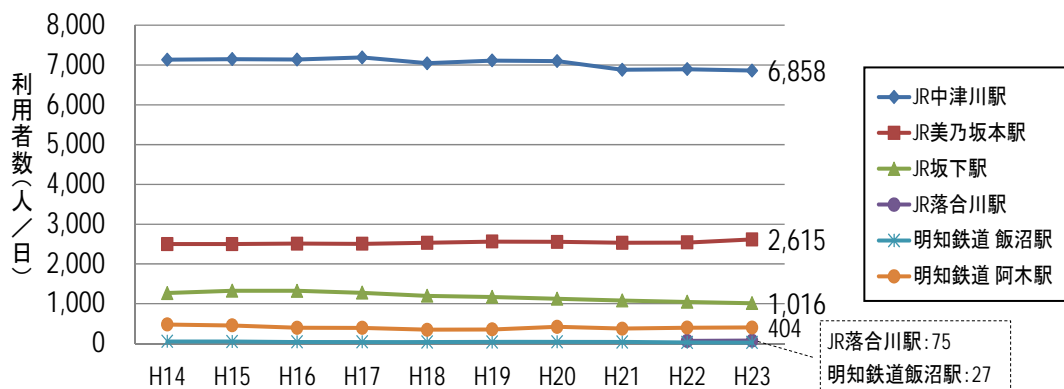
(2) 利用実態

駅別利用者数の動向

駅別の利用者は、中津川駅が最も多く、1日当たり約7,000人が利用している。

利用者の推移を見ると、美乃坂本駅は横ばい傾向であるが、中津川駅や坂下駅では若干の減少傾向が見られる。

中津川市内鉄道駅の利用者数の推移



資料：中津川市統計書、J R 東海資料、明知鉄道資料

地区別の利用駅の状況

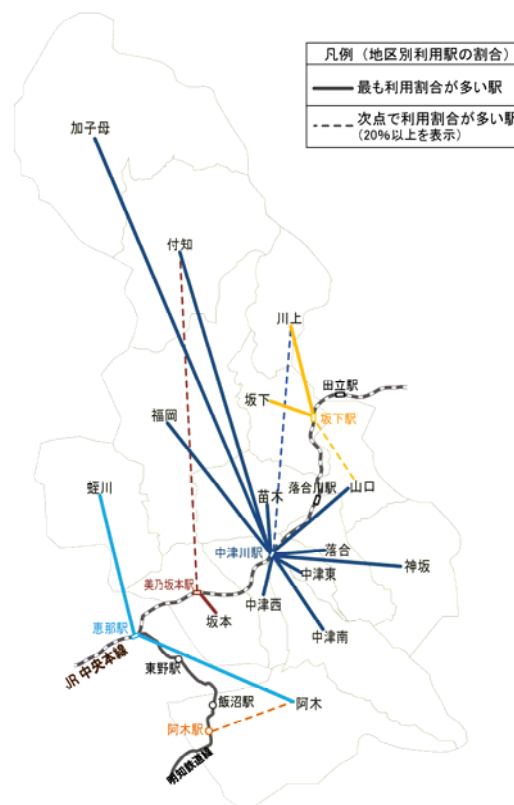
各地区から中津川駅の利用が見られる。

美乃坂本駅は、坂本地区や国道257号が整備されている地区からのアクセスが見られる。

坂下駅は、坂下地区や周辺の川上地区や山口地区からのアクセスが見られる。

阿木地区、蛭川地区は恵那駅を主に利用している。

地区別の鉄道駅の利用状況



資料：中津川市の交通に関するアンケート



#### 端末交通手段別利用者数の確認

各駅とも徒歩での利用が多く、5～6割程度の人が占めている。次いで、送迎での利用が多い状況である。

なお、利用者の少ない落合川駅（乗降者数 49 人/日）は、集計の対象外とした。また、P & R 利用者は、駅から徒歩圏（300m 圏）内の月極め駐車場の利用台数とした。

#### 実態調査に基づく駅別の端末交通手段別分担率（乗車）

交通手段	中津川駅		美乃坂本駅		坂下駅	
	乗車数	割合	乗車数	割合	乗車数	割合
バス	439	10.8%	13	1.0%	30	8.0%
タクシー	98	2.4%	43	3.4%	0	0.0%
自動車(送迎)	959	23.6%	313	25.0%	143	37.9%
自動車(P&R)	110	2.7%	52	4.2%	7	1.9%
自転車	79	1.9%	81	6.5%	14	3.7%
徒歩	2,370	58.4%	748	59.8%	183	48.5%
合計	4,055	100.0%	1,250	100.0%	377	100.0%

#### 実態調査に基づく駅別の端末交通手段別分担率（降車）

交通手段	中津川駅		美乃坂本駅		坂下駅	
	降車数	割合	降車数	割合	降車数	割合
バス	484	12.8%	17	1.4%	49	11.7%
タクシー	220	5.8%	62	5.0%	40	9.5%
自動車(送迎)	759	20.0%	361	29.0%	105	25.0%
自動車(P&R)	110	2.9%	52	4.2%	7	1.7%
自転車	81	2.1%	74	5.9%	15	3.6%
徒歩	2,139	56.4%	679	54.5%	204	48.6%
合計	3,793	100.0%	1,245	100.0%	420	100.0%

P & R：パークアンドライド。自家用車で駅まで行き、車を駐車させた後、鉄道を利用して目的地に向かう移動を対象としている。

### 3-2 鉄道駅・駅前広場

#### (1) JR中津川駅

##### 駅施設の整備状況

中津川駅では、駅舎は線路の東側の地上に整備されている。

駅前広場は駅前面に整備されている。西側には駐輪場が整備されており、駅利用者は、地下通路を介し駅を利用する。また、東側には駅から200m離れた箇所に駐輪場が整備されている。なお、自動車の乗降スペースが整備されていない状況である。

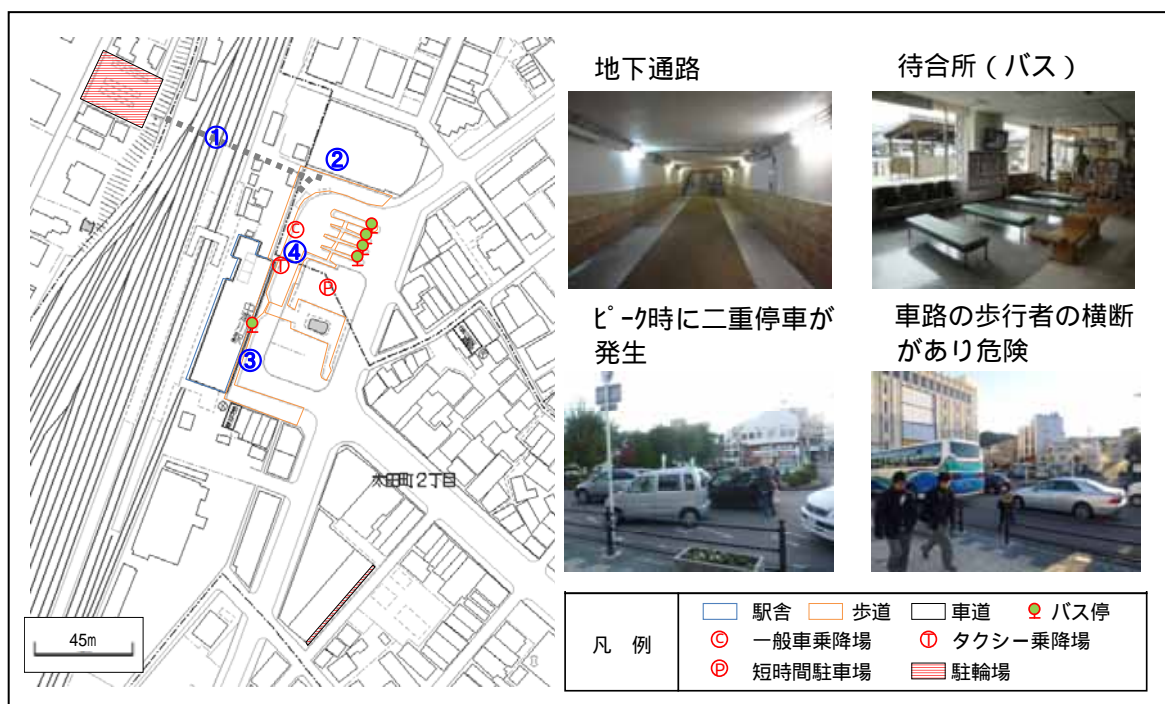
駅及び駅前広場のバリアフリー化は完了している。また、駅舎内や隣接施設内に待合所があり、乗換え待ちの快適性が確保されている。

##### 利用上の問題点

中津川駅では、ピーク時に送迎車両が集中し、高速バス乗降場やタクシー待機場付近での二重停車が日常的に発生している。

また、横断歩道のない場所を横断する駅利用者も見られる。

##### 中津川駅の乗換え施設の現状



(2) JR美乃坂本駅

駅施設の整備状況

美乃坂本駅は、駅舎が線路の南側の地上に整備されている。ホームへの跨道橋が整備されているが、階段での昇降が必要でありバリアフリー対応となっていない。

駅前面はタクシーの停車スペースとなっており、歩行空間は確保されていない。

最寄りのバス停が前面道路上にあり、乗換え利便性が低い状況である。また、バス停付近の幅員は狭く、バスの停車時には他の交通の円滑な処理の阻害要因となっている。

利用上の問題点

ピーク時の交通集中により、多様な手段、挙動が錯綜し、危険な状況が日常的に発生している。また、前面道路では、幅員が狭く車両や自転車、歩行者の安全なすれ違いが困難な状況となっている。

美乃坂本駅の乗換え施設の現状



(3) JR坂下駅

駅施設の整備状況

坂下駅では、駅舎は線路の西側の地上に整備されている。

駅東側に坂下病院が立地しているものの、駅から病院へ移動する場合、駅から南へ約300mにある鉄道交差道路からアクセスする必要があり、アクセス利便性が確保されていない。

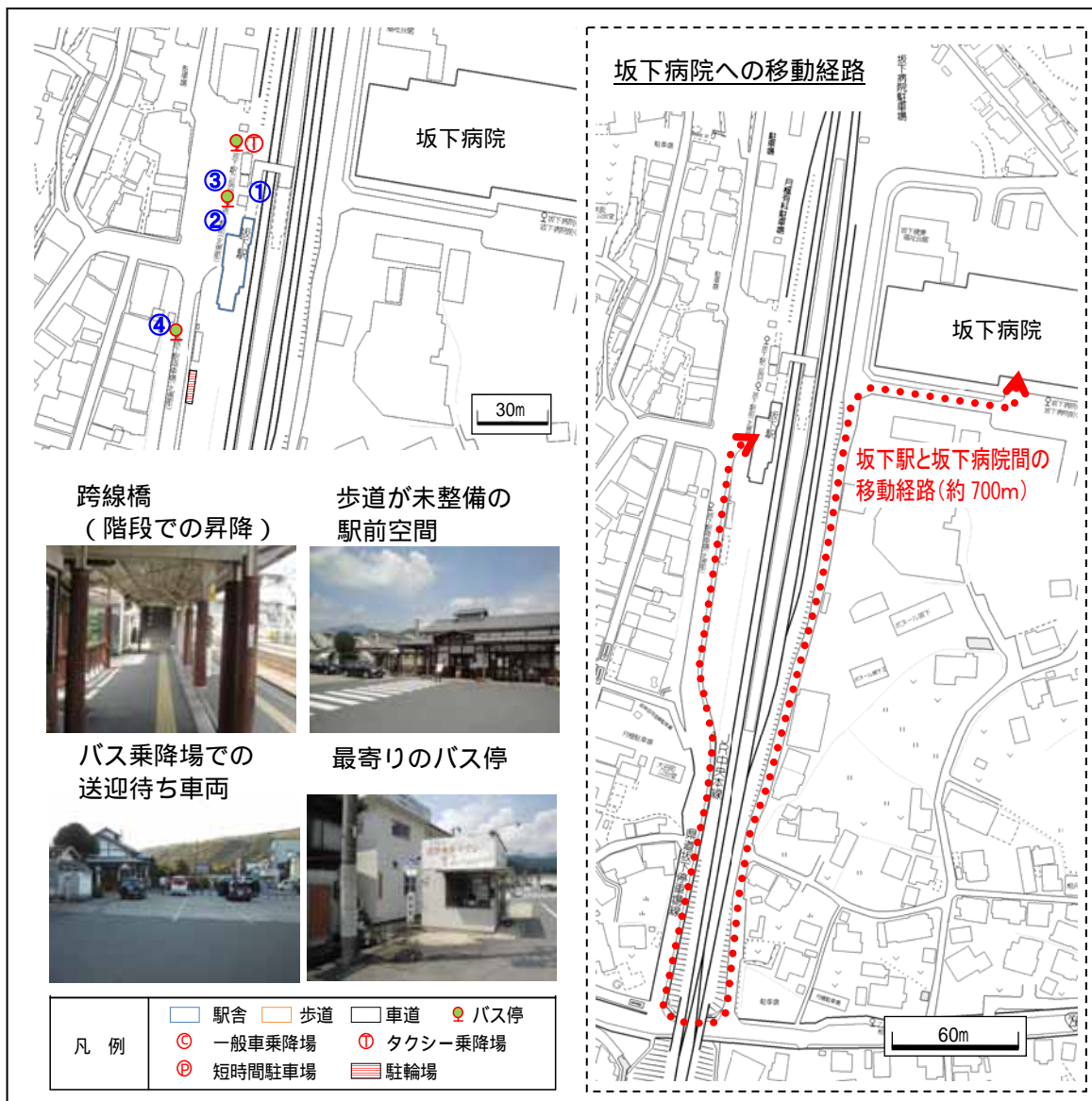
中津川駅方面のホームへの跨道橋があるが、階段での昇降が必要となり、バリアフリー対応となっていない。

利用上の問題点

坂下駅では、路上やバス駐車場での送迎や、通過車両がバス駐車場を走行しているなど、駅前空間が適切に利用されていない状況がみられる。

バス降車場から駅までは、道路横断が生じ、自動車交通等との交錯が懸念される。

坂下駅の乗換え施設の現状



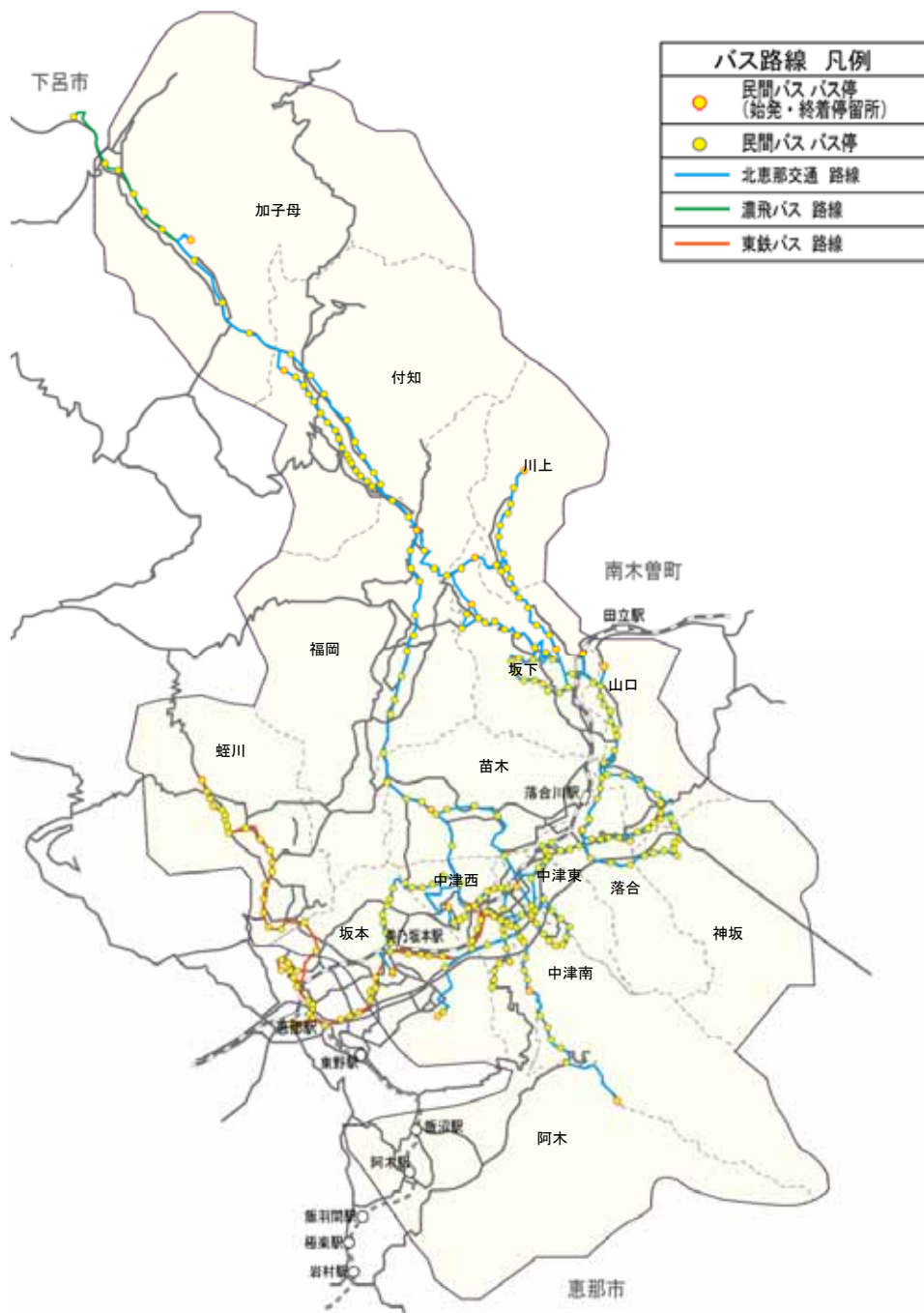
### 3-3 バス

#### (1) 路線バスの整備状況

路線バスは、主に、中津川駅と坂下駅を基点として、市南部の阿木地区を除く地区で運行されている。多くの路線が行政の負担により運行されている。

蛭川地区を運行するバス路線は恵那駅を基点としている。

中津川市内バス路線網図



バス路線の路線一覧は次ページを参照



路線一覧

運行会社	路線	区間 上り:← →:下り	運行本数								備考
			平日						休日		
			下り			上り			下り	上り	
			全日	朝	夕	全日	朝	夕	全日	全日	
北恵那交通	付知峡線・広域市民病院線	市民病院～中津川駅前～苗木～福岡～付知～加子母方面	19	3	7	20	6	4	14	13	国・県の補助により運行
		加子母総合事務所～小和知～小郷	2	0	2	1	1	0	0	0	国・県の補助により運行 平日の休業日のみ
	恵那線(市民病院・坂本方面)	中津川駅前～市民病院～美乃坂本方面	18	4	2	20	3	3	9	9	
	恵那線(手賀野・中京学院大)	中津川駅前～手賀野～中京学院大学方面	16	2	4	17	3	4	9	10	
	川上線	中津川駅前～市役所前～合同庁舎前・王子製紙前	3	1	1	3	1	1	0	0	中津川市による自主運行
		中津川駅前～市役所前～合同庁舎・王子製紙前～恵那山ウエストン公園	6	1	1	6	1	2	4	4	中津川市による自主運行
	中津川公園線	中津川駅～市役所・合同庁舎～東美濃ふれあいセンター前	2	0	0	2	0	0	0	0	
	松恵線	中津川駅前～恵下～松田方面(西回り)	10	3	3	—	—	—	5	—	巡回路線
	市民病院線	上苗木～夜明けの森～苗木城～市民病院	1	1	0	—	—	—	0	—	
	馬籠線	中津川駅前～落合～馬籠	12	1	1	13	2	2	10	11	国・県の補助により運行
	坂下加子母線、坂下田瀬線	坂下駅前～体育館前～田瀬～付知～加子母方面	4	0	1	4	1	0	3	4	
	坂下線	中津川駅前～落合～坂下駅前	7	1	1	9	3	2	5	5	国・県の補助により運行
	藤沢線	坂下駅前～馬籠	3	0	1	4	2	1	0	0	
	夕森公園線	坂下駅前～体育館前～川上～夕森	6	2	2	7	3	2	3	3	中津川市による自主運行
	外洞・上野線	坂下駅前～椈の湖～宮の洞	4	1	1	3	1	0	0	0	
	坂下高校線	坂下駅前～坂下高校下	1	1	0	0	0	0	0	0	
東鉄バス	蛭川線	恵那駅前～天祐稲荷前～蛭川事務所～蛭川和田	7	1	2	7	3	0	6	6	国・県の補助により運行
	中津川線	恵那駅前～三坂～坂本駅前～青木～中津川駅前	10	2	2	12	3	3	10	11	国・県の補助により運行
		恵那駅前～三坂～坂本駅前～中津川市民病院	3	1	0	2	0	0	0	0	
濃飛バス	下呂加子母線	加子母総合事務所前～下呂バスセンター	7	1	3	7	1	2	5	5	国・県の補助により運行

「運行本数」の欄の「朝」は、始発から午前9時までの運行本数、「夕」は17時以降の運行本数を示す。網掛けは、運行本数が10本/日以上路線を示す。国・県による補助は、「地域公共交通確保維持改善事業」による。補助金額は約7千万円(平成24年事業計画ベース)。市による自主運行は、「地域運行バス特別対策補助金」により運行している。補助金額は約1千万円。

資料：北恵那交通HP、東鉄バスHP、濃飛バスHP、中津川市地域公共交通総合連携計画

昼間時に鉄道の運行本数が1本/h以下(上下別)となる坂下駅を対象として、鉄道と路線バスの乗継時間を確認すると、待ち時間が30分以上となる便や、乗継時間が短い便が多く見られ、乗継ぎ利便性が確保されていない状況である。

坂下駅における鉄道(中津川駅方面)と路線バスの乗継状況

中津川駅→坂下駅→川上方面時刻表								
中津川駅	坂下駅			坂下病院	経由地		行先	備考 (バス)
	JR発車時刻	JR到着時刻	待ち時間		バス発車時刻	バス通過時刻		
6:05	6:14	0:26	6:40	—	—	6:50	夕森行	平日のみ
7:40	7:50	0:15	8:05	—	—	8:18	夕森行	毎日運転
8:10	8:19	1:11	9:30	—	9:40	—	田瀬行	毎日運転
12:00	12:09	0:06	12:15	—	12:25	—	田瀬行	毎日運転
14:13	14:22	1:08	15:30	15:31	—	15:45	夕森行	毎日運転
14:13	14:22	1:23	15:45	—	15:55	—	加子母行	平日のみ
16:00	16:09	0:21	16:30	—	—	16:43	夕森行	平日のみ
17:24	17:33	0:07	17:40	—	—	17:53	夕森行	平日のみ
17:24	17:33	0:42	18:15	—	18:25	—	加子母行	平日のみ
18:10	18:19	0:11	18:30	—	—	18:43	夕森行	毎日運転

川上方面→坂下駅→中津川駅時刻表								
出発地	経由地		坂下病院	坂下駅			中津川駅	備考 (バス)
	矢柱	農協前		バス通過時刻	バス到着時刻	待ち時間		
夕森発	—	7:01	—	7:14	0:08	7:22	7:33	平日のみ
加子母発	7:30	—	—	7:40	0:02	7:42	7:52	毎日運転
夕森発	—	7:45	—	7:58	0:38	8:36	8:47	平日のみ
夕森発	—	8:30	8:43	8:45	0:15	9:00	9:11	毎日運転
田瀬発	10:19	—	—	10:29	0:50	11:19	11:30	毎日運転
田瀬発	12:58	—	—	13:08	0:28	13:36	13:47	毎日運転
夕森発	—	15:57	—	16:10	0:30	16:40	16:51	毎日運転
夕森発	—	17:00	—	17:11	0:29	17:40	17:51	平日のみ
加子母発	17:18	—	—	17:28	0:12	17:40	17:51	毎日運転
夕森発	—	18:05	—	18:16	0:24	18:40	18:51	平日のみ
夕森発	—	18:55	—	19:06	0:34	19:40	19:51	毎日運転

: 待ち時間 5分未満   
  : 待ち時間 5分以上 30分未満   
  : 待ち時間 30分以上  
 平成 25 年 8 月現在の平日の時刻表による

資料：北恵那交通HP、JR東海HP

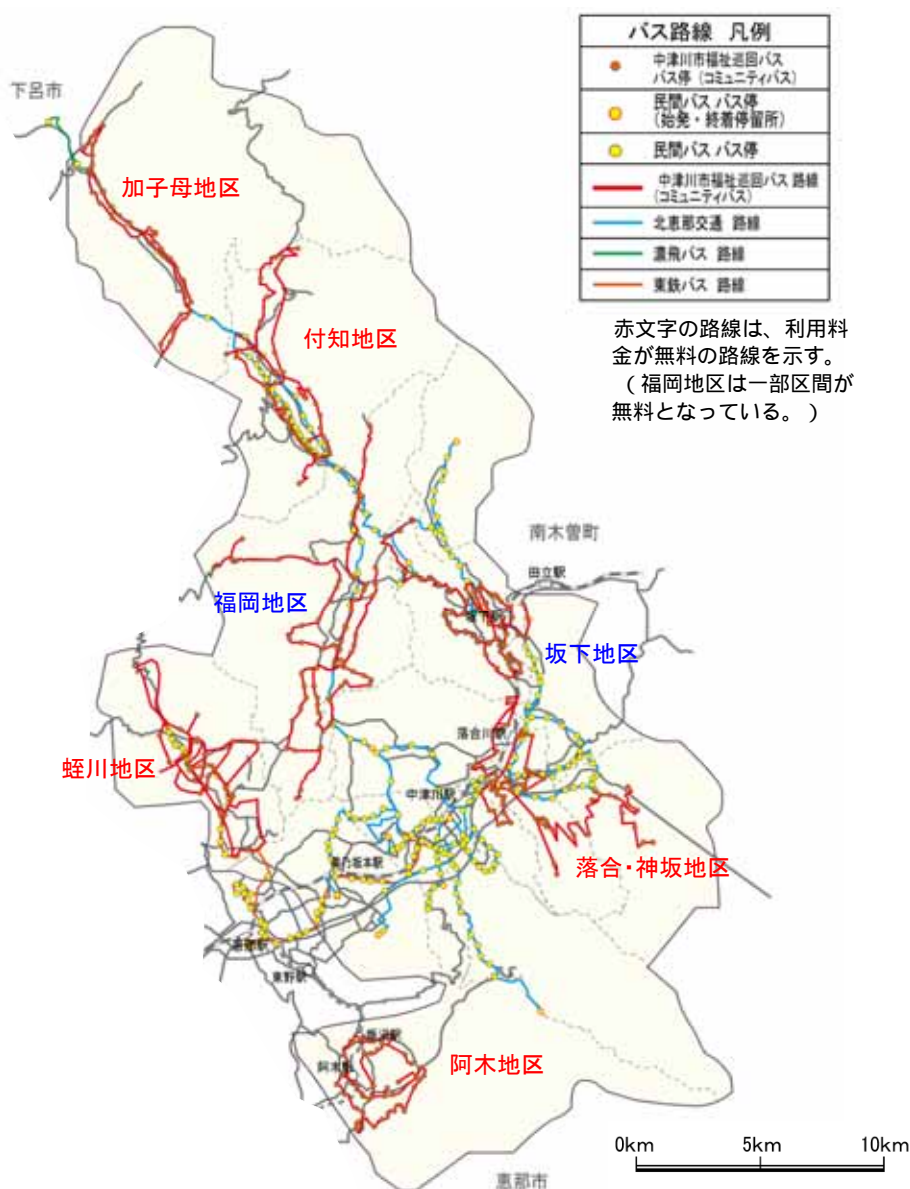
(2) 中津川市福祉巡回バスの整備状況

中津川市福祉巡回バスは、路線バスのない阿木地区をはじめ、8地区で運行されている。このうち、6地区が無料で運行している。

運行日については、坂下地区、加子母地区では平日運行にしている。落合・神坂地区や福岡地区の各ルートでは、週2日の運行となっている。

運行本数は、各地区とも1日2~5便となっている。

中津川市福祉巡回バス路線網図



各地区の運行状況は次ページを参照

中津川市福祉巡回バス路線一覧

地区名	料金	運行日	ルート	運行本数			運行形態	改定日
				全日	朝	夕		
落合・神坂地区	無料	月・木	北2	3	—	—	試験運行	H22.12.13
			南2	3	—	—		
		火・金	北1	2	—	—		
			南1	1	—	—		
			落合・神坂	2	—	—		
			神坂	2	—	—		
阿木地区	無料	火・木・土	北	3	—	—	試験運行	H24.6.2
			南	3	—	—		
坂下地区	100円/回 小学生以下 無料	月～金	上野・外洞・握通学線	2	1	1		H24.4.1
			外洞・小野沢線	4	—	—		
			下外・握通学線	1	1	—		
			下外・握線	4	—	—		
			合郷線	3	1	—		
			西方寺線	3	—	—		
			上鐘・松源地線	3	—	—		
			病院シャトル線	2	—	—		
			黍生・麻生(山口地区)	3	1	—		
加子母地区	無料	月～土		2	1	—	試験運行	H22.4.1
付知地区	無料	月・水・金		5	—	—	試験運行	H24.10.1
福岡地区 ほっとバス	有料 一部区間無料	火・木	矢平線	2	—	—		H18.4.4
			若山線	2	—	—		
		水・金	本郷	2	—	—		
			上之平・下組線	2	—	—		
			新田線	2	—	—		
蛭川地区	無料	月～水・金	上	2	—	—		H20.5.1
			下	2	—	—		

「運行本数」の欄の「朝」は、始発から午前9時までの運行本数、「夕」は17時以降の運行本数を示す。

坂下地区、福岡地区は、市町村バス交通総合化対策費補助金（岐阜県）による補助（約500万円）を受けながら運行している。

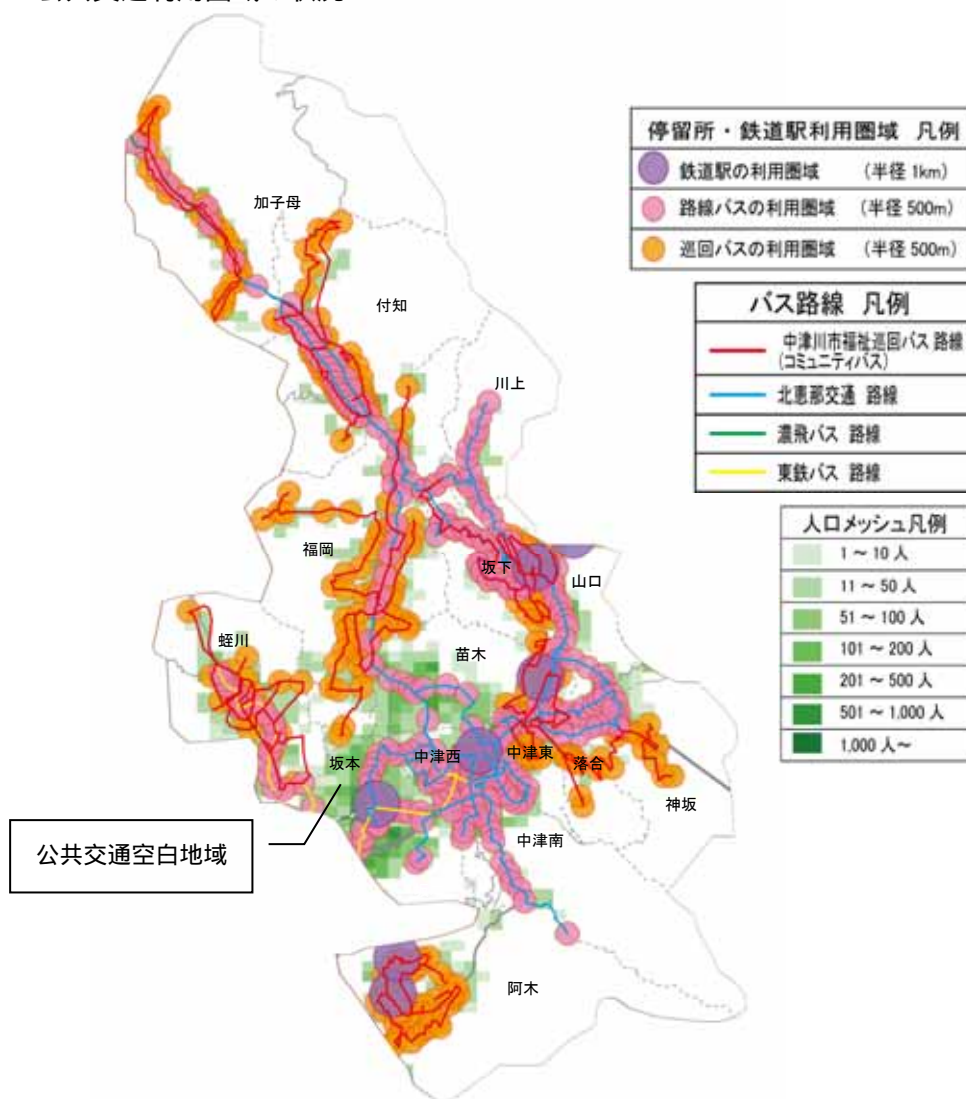
(3) 公共交通利用圏域

現状の公共交通網の利用圏域と人口の分布状況を見ると、鉄道と路線バスを対象とする場合は、全人口の76%が利用圏域内に居住している状況である。また、中津川市福祉巡回バスを考慮すると86%となる。

中津川市福祉巡回バスを加えた利用圏域に対して、公共交通空白地域が坂本地区や苗木地区、その他山間地に分布している。

なお、公共交通の利用圏域は、鉄道駅から半径1km、路線バス、中津川市福祉巡回バスのバス停から半径500m内の圏域としている。

公共交通利用圏域の状況



公共交通利用圏域内の人口と人口カバー率

中津川市の人口	(A)	80,910人
鉄道と路線バスのカバー人口	(B)	61,889人
カバー率	(B)/(A)	76%
鉄道と路線バス、巡回バスのカバー人口	(C)	69,755人
カバー率	(C)/(A)	86%

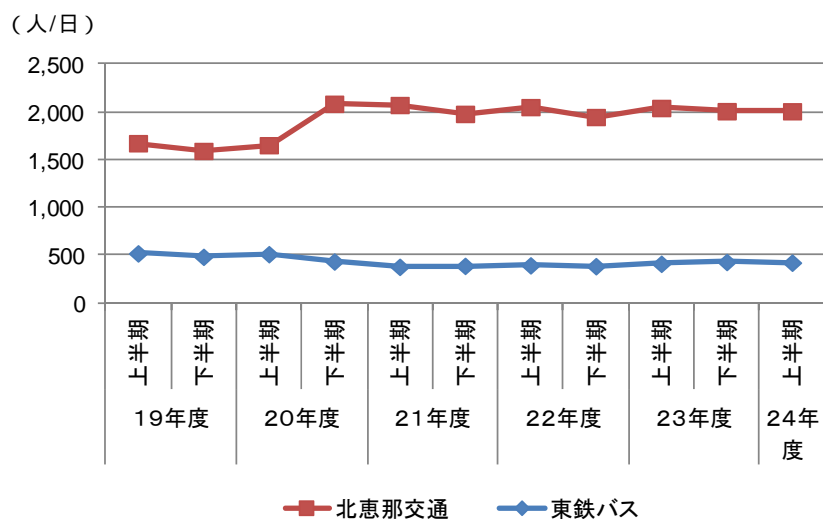


(4) バス交通の利用状況

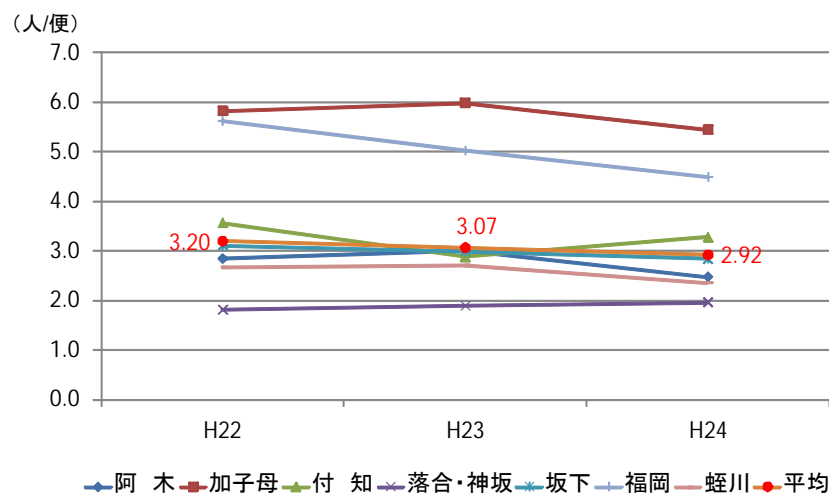
路線バスの運行事業者別の利用者の推移を見ると、各社とも横ばい傾向にある。

中津川市福祉巡回バスの1便あたりの平均利用者数は、過去3年とも約3人程度にとどまっている。

路線バスの1日あたりの利用者の推移



中津川市福祉巡回バスの1便あたりの利用者の推移



(5) その他公共交通サービス

その他公共交通サービスとして、高速路線バス、隣接町村バス、スクールバスが、中津川市内を運行している。

高速路線バス

No	路線	方面	停車場所	本数 (中津川停車分)	備考
1	名古屋駅～東京駅	東京駅方面	中津川インター	3	
		名古屋駅方面		3	
2	名古屋駅名鉄BC～新宿駅	新宿駅方面	中津川インター	3	
		名古屋駅方面		3	
3	名古屋～竜王・甲府	甲府・竜王駅方面	中津川インター	3	
		名古屋駅方面		3	
4	名古屋駅名鉄BC ～飯田・駒ヶ根・伊那・箕輪	箕輪方面	中津川インター	9	
		名古屋駅方面		11	
5	可児～新宿駅	新宿駅方面	中津川インター	2	1
		可児方面	中津川駅	2	
6	大阪駅～東京駅	東京駅	中津川インター	2	
		大阪駅		2	

1：各方面とも、「中津川インター」に停車する路線が1本、「中津川駅」に停車する路線が1本運行されている。

資料：JR東海バス、名鉄バス、JRバス関東

隣接町村バス

交通事業者	運行区間	路線の主たる役割
南木曽町営バス	馬籠～南木曽駅	馬籠、妻籠、南木曽駅への輸送
	坂下病院～南木曽駅	
大桑村営バス	坂下病院～大桑村方面	坂下病院への輸送

資料：南木曽町HP、大桑村HP

スクールバス

地域	運行路線	対象者	本数		利用者数
			登校時	下校時	
福岡	車庫～坂口(新田路線)	福岡小学校児童 福岡中学校児童	1	2	20
	若山～中学(高山路線)		1	1	58
	矢平～中学(田瀬路線)		1	1	28
付知	宮の上方面(青空1号)	付知北小学校児童 付知保育園児	1	1	106
	学園方面(青空2号)		1	1	48
加子母	小郷～番田	加子母小学校児童 加子母保育園児	1	1	75
	角領～番田		1	1	111

資料：中津川市資料

### 3-4 道路の整備状況

#### (1) 国道・県道等骨格を形成する道路の整備状況

国道・県道の車線数を見ると、東西軸の国道19号と、中津川駅へアクセスする県道中津川停車場線が4車線確保されている。

山間地には1車線の県道があり、車両のすれ違いが困難な区間がある。

幹線道路の車線数



(2) 国道・県道の交通実態

東西軸である国道19号の市街地付近の区間が、市内で最も交通量が多い(約34,000台)。ただし、混雑度は1.0未満となっている。国道19号の山口地区の区間では、混雑度が1.90と高い状況である。

また、南北軸である国道257号は、福岡地区において混雑度が1.32であり、ピーク時に混雑を呈する状況である。その他、福岡地区の野尻交差点が主要渋滞箇所として位置づけられている。

24時間交通量 (H22)

混雑状況 (H22)



交通量凡例	
赤線	20,000台以上
オレンジ線	10,000～20,000台
黄色線	5,000～10,000台
緑線	2,500～5,000台
青線	～2,500台

注) 図中点線は推計値

混雑度凡例	
赤線	1.75～ ※慢性的な混雑状態を呈する
黄色線	1.25～1.75 ※ピーク時のみの渋滞から日中の連続的混雑状態への過渡状態
緑線	1.00～1.25 ※道路が混雑する時間帯が1～2時間ある
青線	～1.00未満 ※渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない
赤丸	主要渋滞箇所

注) 図中点線は推計値

資料：平成22年度道路交通センサス

資料：平成22年度道路交通センサス、  
岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会

(3) 緊急輸送道路の指定状況

市内道路網の骨格を形成する中央自動車道や国道19号、国道257号などが第1次緊急輸送道路に指定されている。その他、地区間を連絡する主要地方道や県道等が第2次緊急輸送道路に指定されている。

緊急輸送道路の指定状況



第1次緊急輸送道路  
 県庁所在地及び地方生活圏の中心都市等の重要都市を連絡し、広域の緊急輸送を担う道路

第2次緊急輸送道路  
 第1次緊急輸送道路と防災拠点とを相互に連絡し、地域内の緊急輸送を担う道路

資料：岐阜県HP



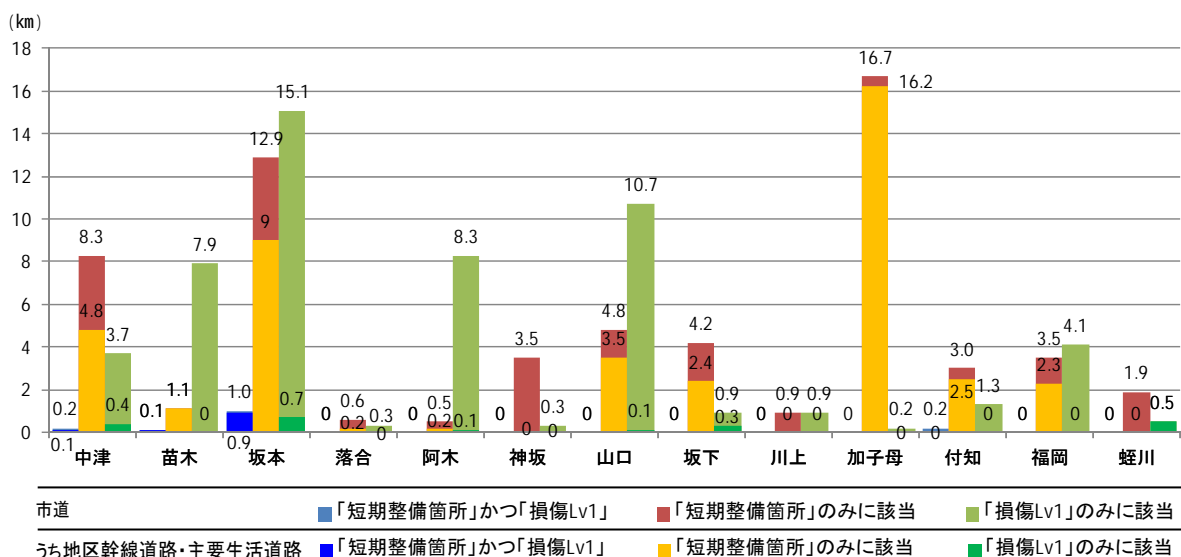
(3) 市道の整備状況

「中津川市道路整備基本計画」で設定した必要幅員に対し、現況幅員が不足する区間が、各所で見られる。同計画では、市民ニーズなどを踏まえ、優先的に拡幅整備を推進する市道を63 km位置づけている。このうち、43 kmが2車線以上必要となる地区幹線道路、主要生活道路に位置づけられている路線となっている。地区別にみると加子母地区や坂本地区で特に多い状況である。

また、同計画では、舗装の損傷が大きく、補修が必要な市道が56 km確認されている。坂本地区や山口地区の地先道路に多い状況である。

市民生活の利便性や、緊急時の安全・安心を確保するために必要な道路整備が、多く残っている状況である。

整備・補修が必要な市道延長



短期整備箇所：63 km（うち、地区幹線道路・主要生活道路 43 km）  
 ・道路の機能や構造、市民ニーズから比較評価し、整備優先性の高い路線  
 ・市民ニーズには、緊急車両が通行可能な道路として拡幅することなどがある

損傷レベル LV1：56 km（うち、地区幹線道路・主要生活道路 3 km）  
 ・舗装が亀甲状に破損し、その亀裂が大きいもの  
 ・亀甲状の舗装が剥離している物又はしそうなもの  
 ・目視状態：亀裂が太く、容易に発見できるもの

短期整備箇所の例



損傷の状況例



(4) 市内通学路の整備状況

2車線区間や、工場・事業所へ連絡する産業道路（中津川市道路整備基本計画より）にある通学路のうち、歩道が未整備の箇所が市内各所で見られる。

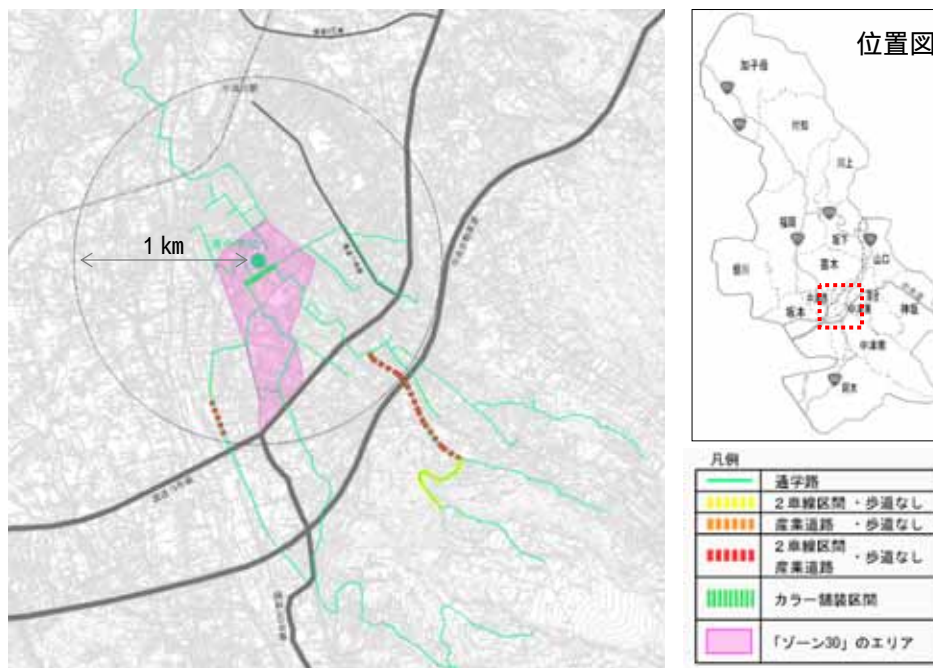
なお、南小学校区では、住民や通学時の児童の自動車交通からの安全確保のため、ゾーン30を指定し、区域内道路のカラー舗装化などの歩行空間整備を進めている。

市内通学路の危険区間数

地区名	小学校名	歩道未設置区間数	地区名	小学校名	歩道未設置区間数
中津西	中津西	7	川上	川上	6
中津東	中津東	11	加子母	加子母	0
中津南	中津南	3	付知	付知南	4
苗木	苗木	7		付知北	6
坂本	坂本	1	福岡	福岡	5
落合	落合	11		高山	2
阿木	阿木	1		下野	9
神坂	神坂	1		田瀬	2
山口	山口	0	蛭川	蛭川	8
坂下	坂下	6		計	90

歩道未設置区間：通学路に指定され、2車線道路もしくは産業道路で歩道が設置されていない区間

通学路の危険区間の例（南小学校）



ゾーン30：指定された区域内の道路を通行する自動車などの速度を抑制することで、歩行者や自転車などの安全を確保する区域

資料：中津川市HP

(5) 主要駅周辺の整備状況

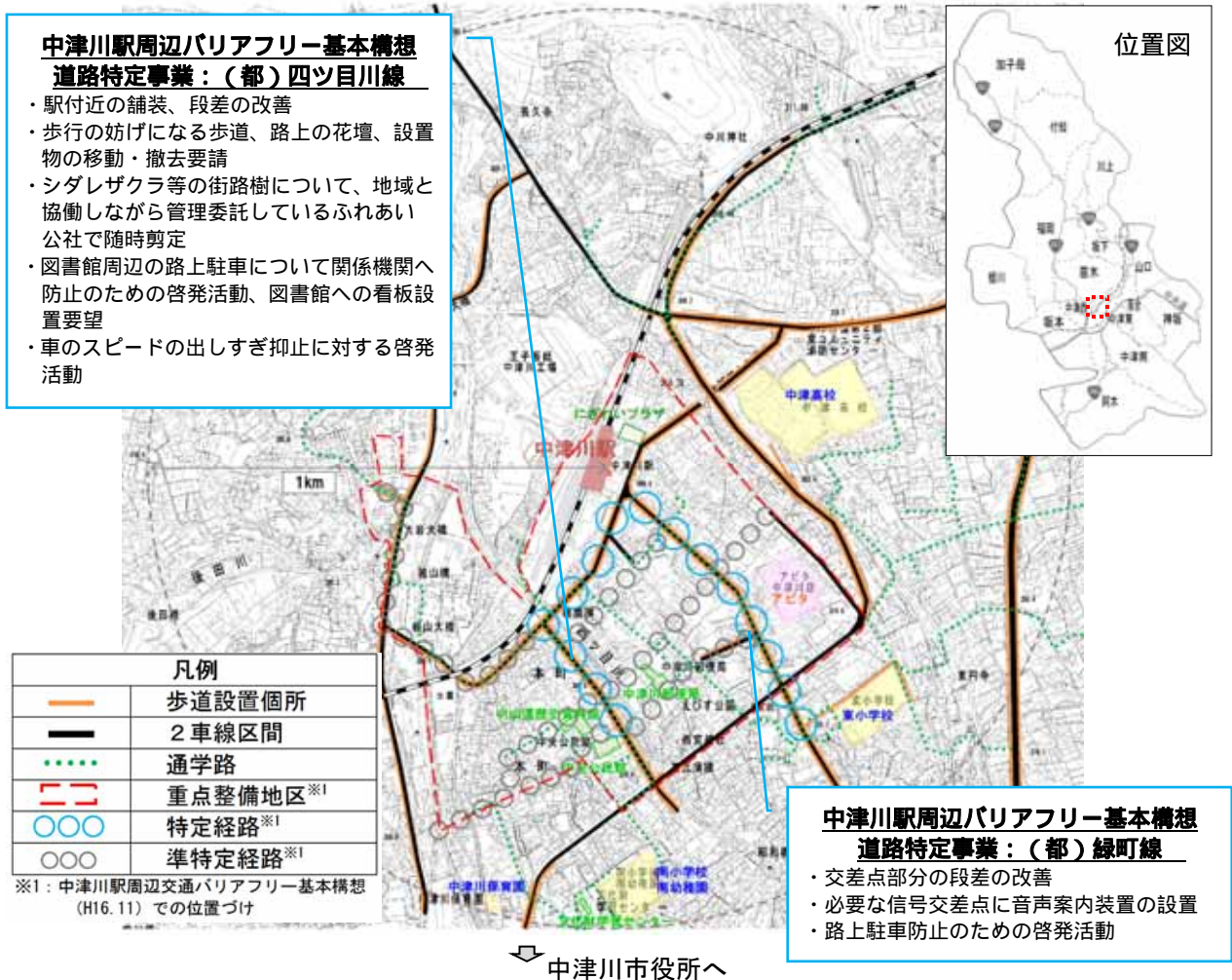
中津川駅周辺

中津川駅と商業施設や中央公民館等の主要施設を連絡する2車線道路は、歩道が整備されている。

駅周辺市街地と中津川市役所方面へ連絡する2車線区間では、歩道が未整備の状況であり、市街地内を回遊できる連続的な動線が確保されていない状況である。

「中津川駅周辺交通バリアフリー基本構想(H16.11)」に位置づけられた特定経路は、全て実施済みである。現在、準特定経路での「舗装、段差の改善」を順次実施中である。

歩行空間の整備状況



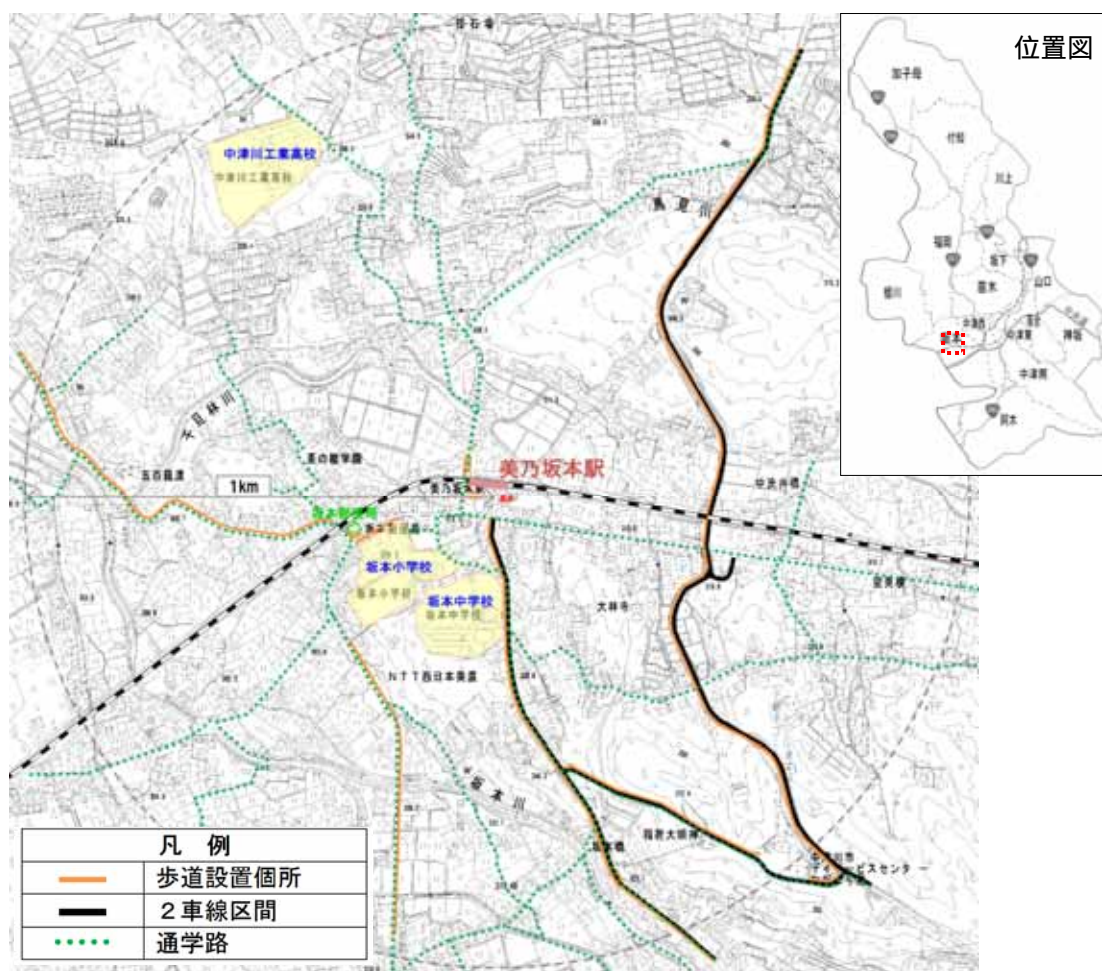


### 美乃坂本駅周辺

美乃坂本駅周辺を縦断する2車線道路には、歩道が整備されている。

JR中央本線南側の東西方向の路線は、2車線ではないが、駅アクセス道路となるなど地域の主要な道路となっている。当該道路には、歩道が整備されていない状況である。

### 歩行空間の整備状況



## (6) 都市計画道路の整備状況

## 都市計画道路の整備状況

中津川市の都市計画道路は、全体で41,900mが計画決定されている。しかし、平成25年時点で、全線改良済である路線は、一般国道19号線、緑町線、大峡線、青木ヶ原線、赤台上金線の5路線であり、全体の整備率は49%となっている。約21kmが未整備となっており、全線整備には長期を要することが想定される。

## 都市計画道路の整備状況（H25時点）

No.	路線番号	路線名	管理主体	標準幅員(m)	計画延長(m)	改良済延長(m)	概成済延長(m)	事業決定区間延長(m)	整備率(%)	経過年数
①	3・4・1	一般国道19号線	国	22	11,220	11,220	0	0	100%	46年
②	3・4・2	緑町線	県	20	1,410	1,410	0	0	100%	63年
③	3・4・3	町駒場線	市	16	1,660	0	0	0	0%	46年
④	3・4・4	四ツ目川線	市	16	2,180	840	0	0	39%	59年
⑤	3・4・5	一色中村線	市	16	780	0	0	0	0%	46年
⑥	3・5・6	栄東町線	市	12	570	0	300	0	0%	46年
⑦	3・5・7	中津岩村線	県、市	12	2,200	0	1,750	0	0%	61年
⑧	3・5・8	三五沢松源寺線	県、市	12	5,840	1,000	4,840	0	17%	59年
⑨	3・5・9	手賀野線	県	12	880	0	0	0	0%	46年
⑩	3・5・10	駒場線	市	12	990	0	0	270	0%	46年
⑪	3・5・11	大峡線	県	12	430	430	0	0	100%	46年
⑫	3・5・12	大岩線	市	12	670	0	0	0	0%	46年
⑬	3・4・13	中津苗木線	県	16	1,720	1,110	610	0	65%	59年
⑭	3・5・14	大平線	市	12	3,620	770	0	0	21%	46年
⑮	3・5・15	青木ヶ原線	市	12	2,960	2,960	0	0	100%	29年
⑯	3・4・16	青木斧戸線	市	16	2,080	0	0	1,580	0%	29年
⑰	3・6・17	赤台上金線	市	11	400	400	0	0	100%	21年
⑱	8・7・1	赤台苗木線	市	4	2,290	390	0	0	17%	36年
	合計	18路線			41,900	20,530	7,500	1,850	49%	

資料：中津川市資料

経過年数別の整備状況をみると、全路線が都市計画決定後20年以上を経過している。

5路線は、都市計画決定後50年以上経過しており、概ね半分の延長が概成済みとなっている。

## 都市計画道路の整備状況（経過年数別）

経過年数	路線数	計画延長(m)	改良済延長(m)	整備率(%)	概成済延長(m)	概成済割合(%)	事業決定区間延長(m)
20年以上	3	5,440	3,360	62%	0	0%	1,580
30年以上	1	2,290	390	17%	0	0%	0
40年以上	9	20,820	12,420	60%	300	1%	270
50年以上	3	9,740	2,950	30%	5,450	56%	0
60年以上	2	3,610	1,410	39%	1,750	48%	0
合計	18	41,900	20,530	49%	7,500	18%	2,940

資料：中津川市資料



都市計画道路網の配置密度

現行の都市計画道路網の配置密度は、中津川駅周辺の用途地域内において 3.42 km/km<sup>2</sup> であり、標準値と同程度の水準である。

現状の配置密度は、概成済み区間や都市計画道路以外の2車線区間を加味した場合でも 2.68 km/km<sup>2</sup> に留まり、標準値に対し低い水準となっている。

特に一級河川中津川以西の市街地（エリア・ ）で密度が低い傾向がある。

都市計画道路の整備状況について（中津川駅周辺市街地）

エリア No <sup>1</sup>	配置密度 (km/km <sup>2</sup> ) <sup>2</sup>			
	都市計画道路網 <sup>3</sup>		都市計画道路網 <sup>3</sup> とその他2車線区間	
	計画値	現況値	計画値	現況値
エリア	3.57	2.89	4.12	3.33
エリア	3.43	2.25	4.50	3.27
エリア	4.13	2.00	4.37	2.18
エリア	2.75	1.65	4.96	3.74
エリア	0.00	0.00	3.73	3.73
エリア	2.54	0.68	3.37	1.46
市街地計	3.42	2.02	4.15	2.68
標準値	3.5 <sup>4</sup>			

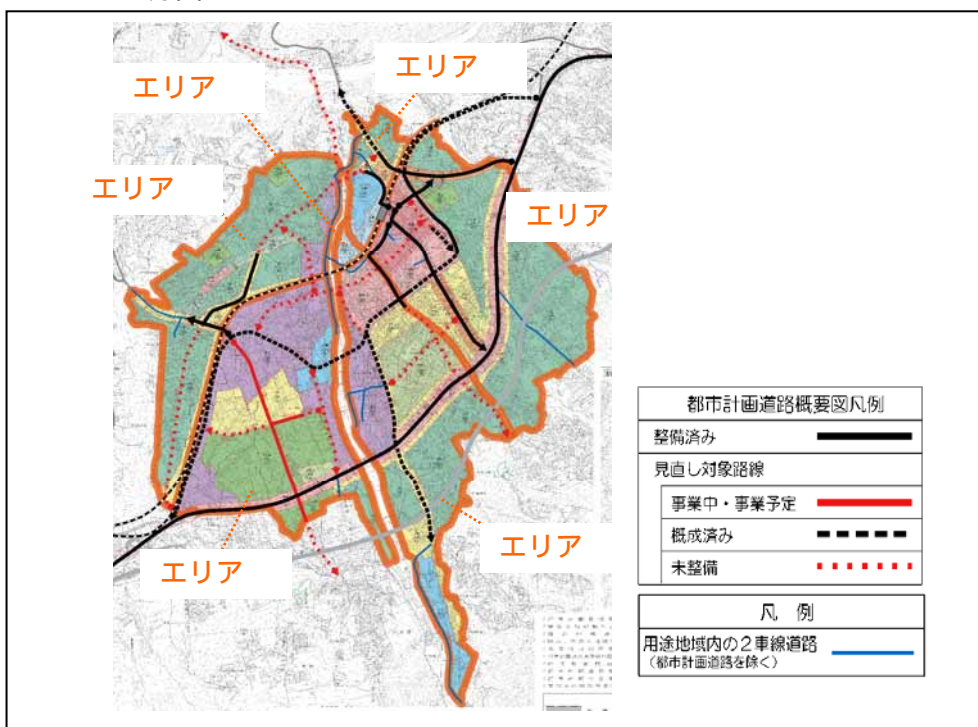
1：JR中央本線と河川により区切られるエリアを設定し、エリア別の配置密度を算出

2：標準値より低い密度を赤字で表示

3：都市計画道路は整備済みと概成済みが対象

4：「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル(案)」より

エリア区分図



都市計画道路整備に係る近年の動向

1) 都市計画道路の整備

都市計画道路は、これまでの概ね10年間で、整備が進んでいない状況である。  
概ね10年前に整備が行われた都市計画道路の概要を以下に示す。

近年の整備区間の概要

路線名	(都)赤台上金線	(都)四ツ目川線	(都)三五沢松原寺
幅員	11～16m	16m	16m
事業期間	H5～H14(10年間)	H6～H15(10年間)	H7～H15(9年間)
施行延長	400m	747m	200m
整備区間位置図			

資料：中津川市資料

2) 都市計画道路の見直しの状況

平成15年3月に、都市計画道路網の見直しの方向性の検討が行われている。

岐阜県の見直し候補路線選定マニュアル(案)に基づき、13路線19区間の見直し候補路線が抽出されている。このうち、8区間を「見直し」区間とし、5区間を「当面現道の利用」区間として位置づけている。見直し区間は、主に計画区域内に建物が密集し、実現性が困難な路線が挙げられている。次頁に、見直しの検討結果を示す。

なお、方向性の検討は行われている一方、都市計画変更は実施されていない状況である。

3) 都市計画道路網の課題

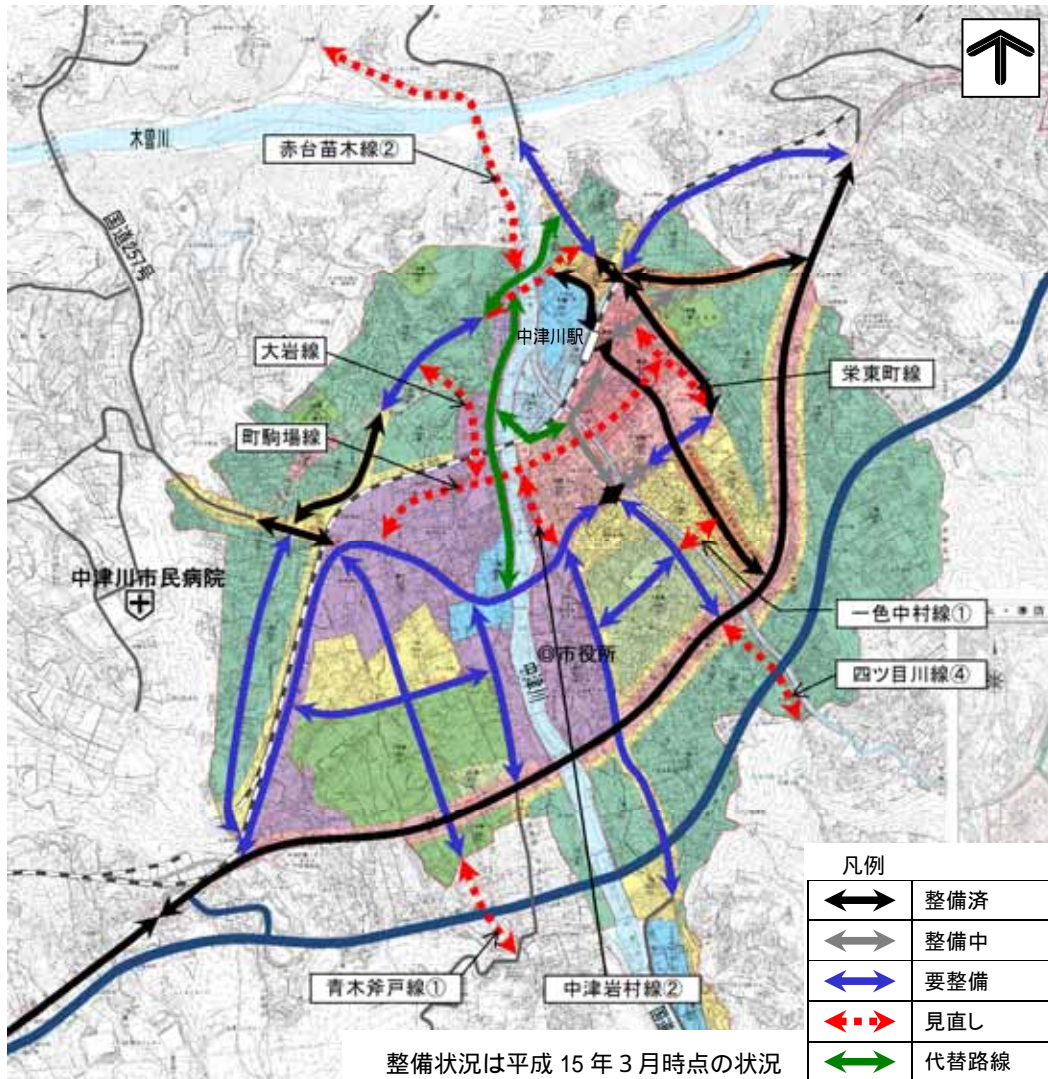
中津川市の都市計画道路は、近年10年間に整備が行われていない。また、見直しの方向性の検討を実施してから概ね10年が経過しており、この間に社会情勢は変化している。

さらに、平成15年3月に実施した見直し後の都市計画道路網の形状をみると、市北部から国道257号を經由して中津川駅前の市街地へアクセスする経路が三五沢松原寺線のみであり、現状で混雑している区間へ交通が集中しやすい形状となっている。

このため、都市計画道路網の見直し検討を再度実施し、計画的に整備を推進していく必要がある。

【都市計画道路の見直しの方向性の検討結果（平成15年3月時点）】

都市計画道路の見直しの方向性の検討結果



見直し路線の評価結果

路線区間名称	整備および見直しの検討	
	○道路網形成に重要な項目	●整備において支障となる項目
町駒場線	必要性の項目にすべて該当する。	現道がない。住宅が密集し、整備が困難。整備により中心部を解体させるおそれがある。
四ツ目川線④	-	地区の発展ポテンシャルが小さく、整備の必要性が薄れている。
一色中村線①	-	住宅が密集し、地形の問題もあり、整備が困難。
栄東町線	-	住宅や商店が密集し、整備が困難。整備により中心部を解体させるおそれがある。
中津岩村線②	-	現道がない。住宅が密集し、地形の問題もあり、整備が困難。
大岩線	-	現道がない。住宅や工場が密集しており、整備が困難。代替路があり、必要性は低い。
青木斧戸線①	-	必要性が低い。県道東野中津川線への接続は、終点から東へ市道が整備されており、本路線は地形の問題もあり困難。
赤台苗木線②	歩行者専用道路のため、必要性の項目に該当しない。	木曾川の横断や、急傾斜により事業化困難。



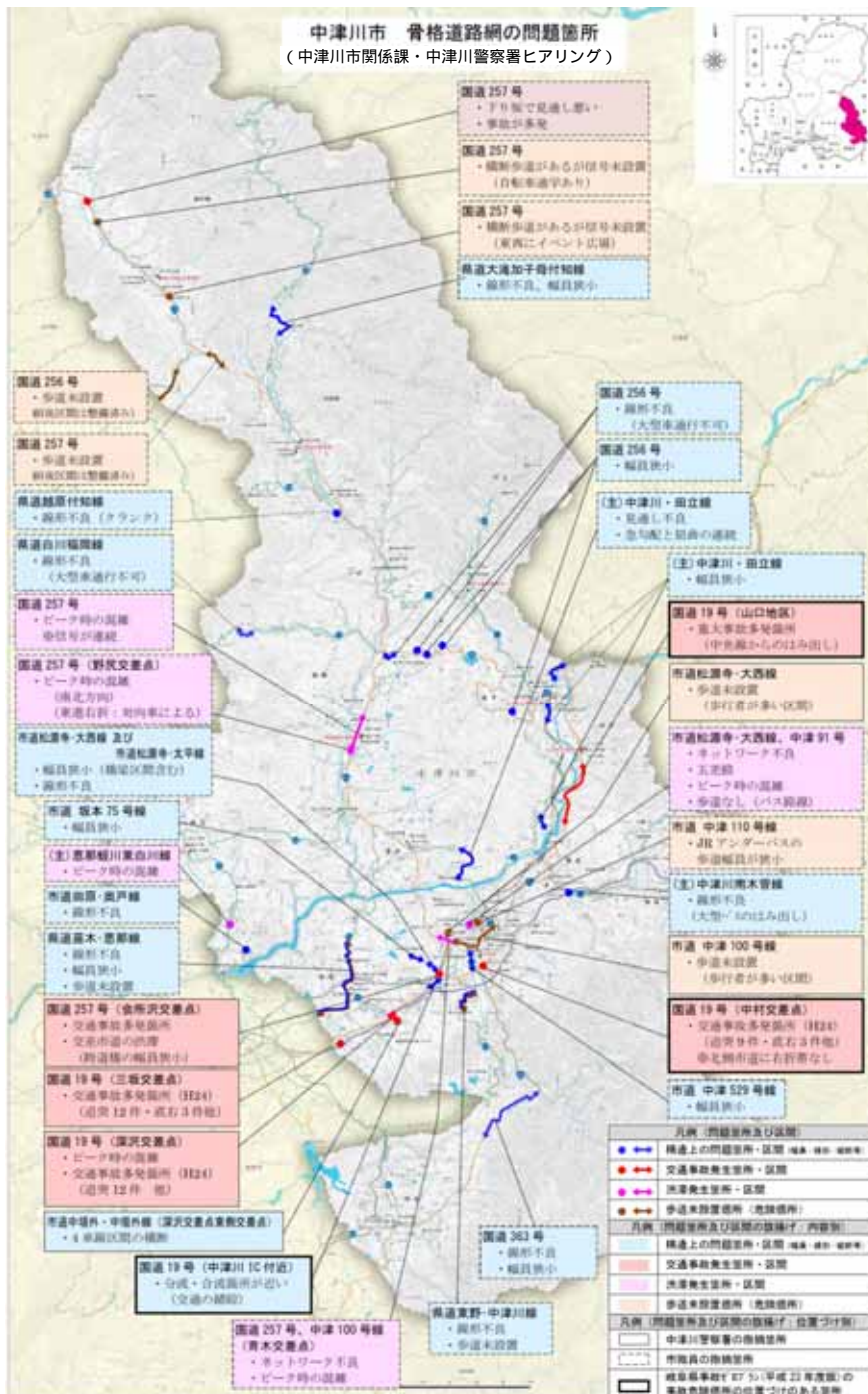
### 3-5 中津川市の交通環境に対する意向把握

#### (1) 中津川市関係課及び中津川警察署へのヒアリングによる道路網の問題箇所

中津川市関係課及び中津川警察署に対し、市内道路網の問題点についてヒアリングを行った。その結果、幅員が狭小ですれ違いが困難な箇所や、屈曲が連続する箇所など、安全性や走行性が低い箇所が市内各所で指摘された。

また、国道257号の福岡地区や、国道257号から市街地へアクセスする路線等での混雑や、通学路や歩行者の多い路線における歩行空間の未設置箇所が指摘されている。

#### 中津川市関係課及び中津川警察署へのヒアリングによる道路網の問題箇所



(2) 中津川市の交通に関するアンケート調査

アンケート調査の実施概要

現在の市民の移動実態や現状の交通環境の問題点やニーズを把握するため、アンケート調査を実施した。概要を以下に示す。

調査概要

実施期間	平成 25 年 11 月 11 日 (月)【発送】～平成 25 年 11 月 30 日 (土)【投函期限】 12月2日 (月) 回収分までを有効票とした
調査対象者	16歳以上の中津川市民2,000人
調査票の回収	郵送回収
回収状況	回収票数：888票      回収率： 44.4%

調査結果

1) 公共交通の利用意向について

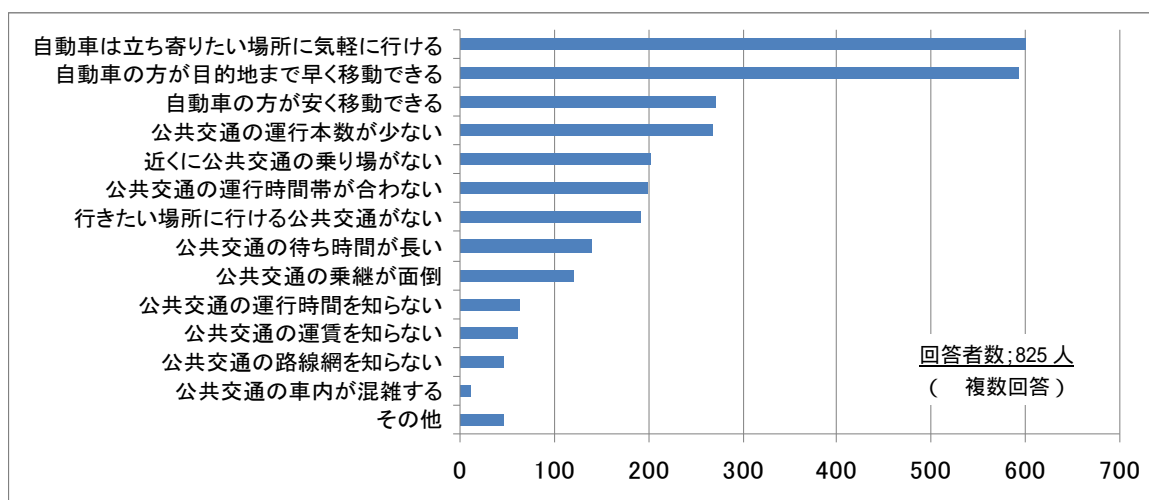
a. 公共交通ではなく自動車を利用する理由

全市的に、「自動車は立ち寄りたい場所に気軽に行ける」、「自動車の方が目的地まで早く移動できる」といった、移動の自由度や速達性を理由に挙げる人が多い。

次いで、公共交通サービスのうち「自動車の方が安く移動できる」「公共交通の運行本数が少ない」が多い。

「公共交通の路線網を知らない」「公共交通の運行時間を知らない」「公共交通の運賃を知らない」は少ない傾向にある。

自動車を利用する理由 (全市)



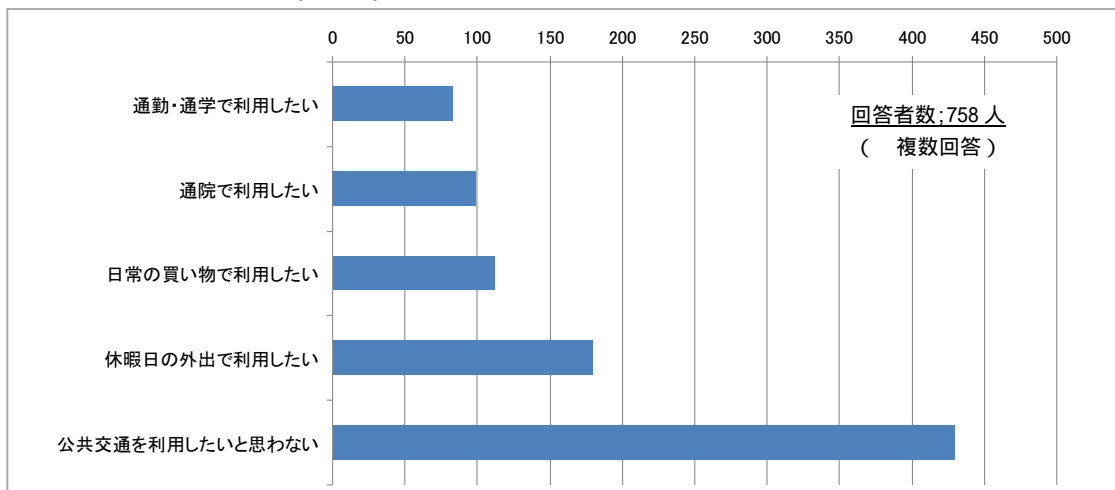
資料：中津川市の交通に関するアンケート



b. 公共交通の利用意向

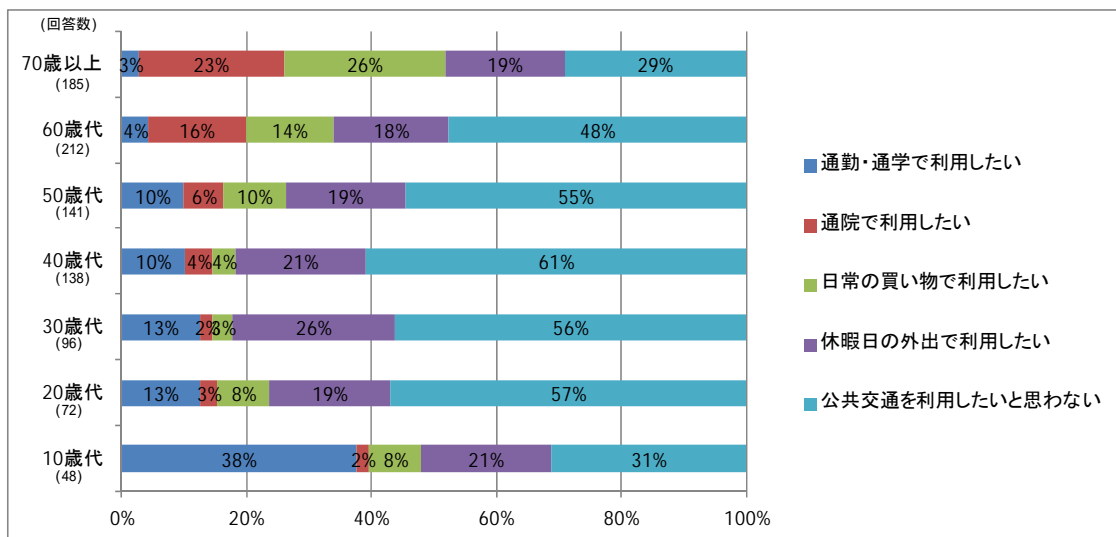
「公共交通を利用したいと思わない」という回答が最も多く、回答者の半数以上を占めている。年齢別にみると、70歳代以上では、「日常の買い物で利用したい」や「通院で利用したい」が多い。また、10歳代が、「通勤・通学で利用したい」が多い。

公共交通の利用意向（全市）



資料：中津川市の交通に関するアンケート

公共交通の利用意向（年代別）



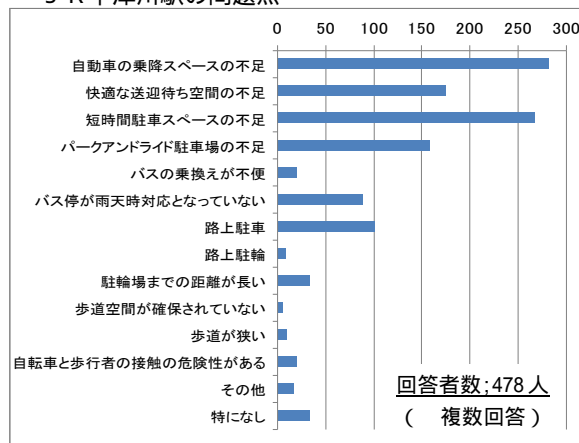
資料：中津川市の交通に関するアンケート

2) 駅周辺の問題点

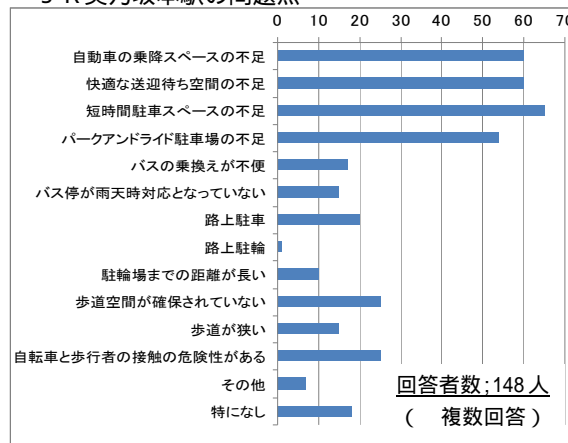
各駅ともに、「自動車の乗降スペースの不足」や「短時間駐車スペースの不足」、「快適な送迎待ち空間の不足」や「パークアンドライド駐車場の不足」といった、自動車での乗換え環境が問題点として多く指摘されている。

また、JR美乃坂本駅では、「歩道空間が確保されていない」や「自転車と歩行者の接触の危険性がある」が多い。

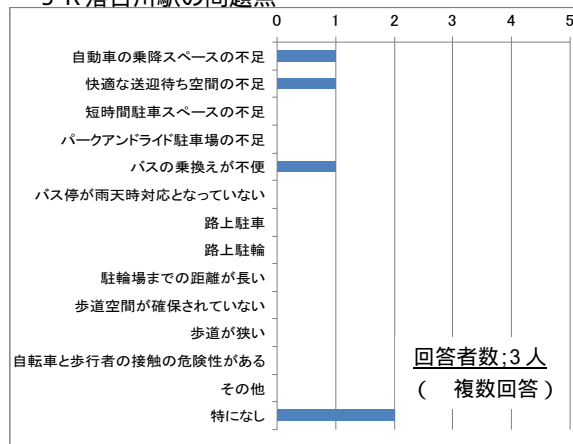
J R 中津川駅の問題点



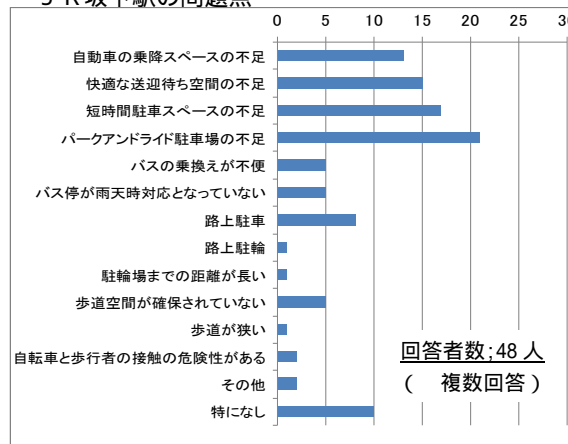
J R 美乃坂本駅の問題点



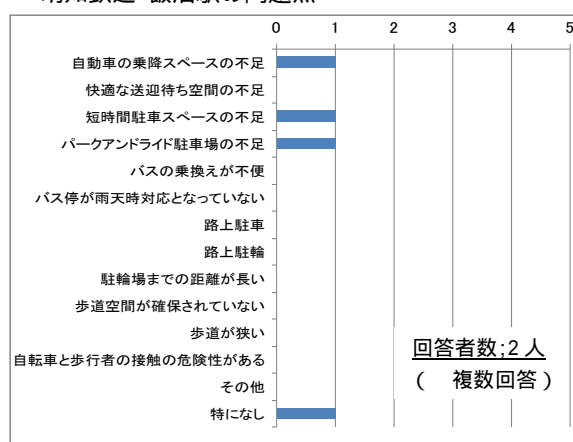
J R 落合川駅の問題点



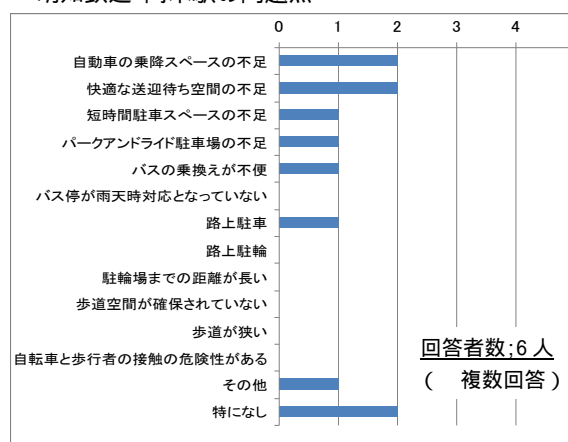
J R 坂下駅の問題点



明知鉄道 飯沼駅の問題点



明知鉄道 阿木駅の問題点

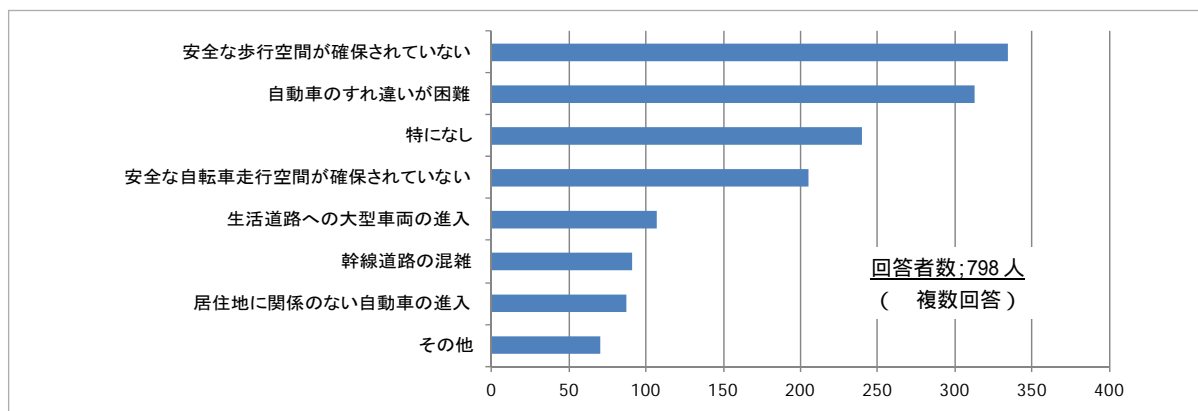


資料：中津川市の交通に関するアンケート

3) 居住地周辺の問題について

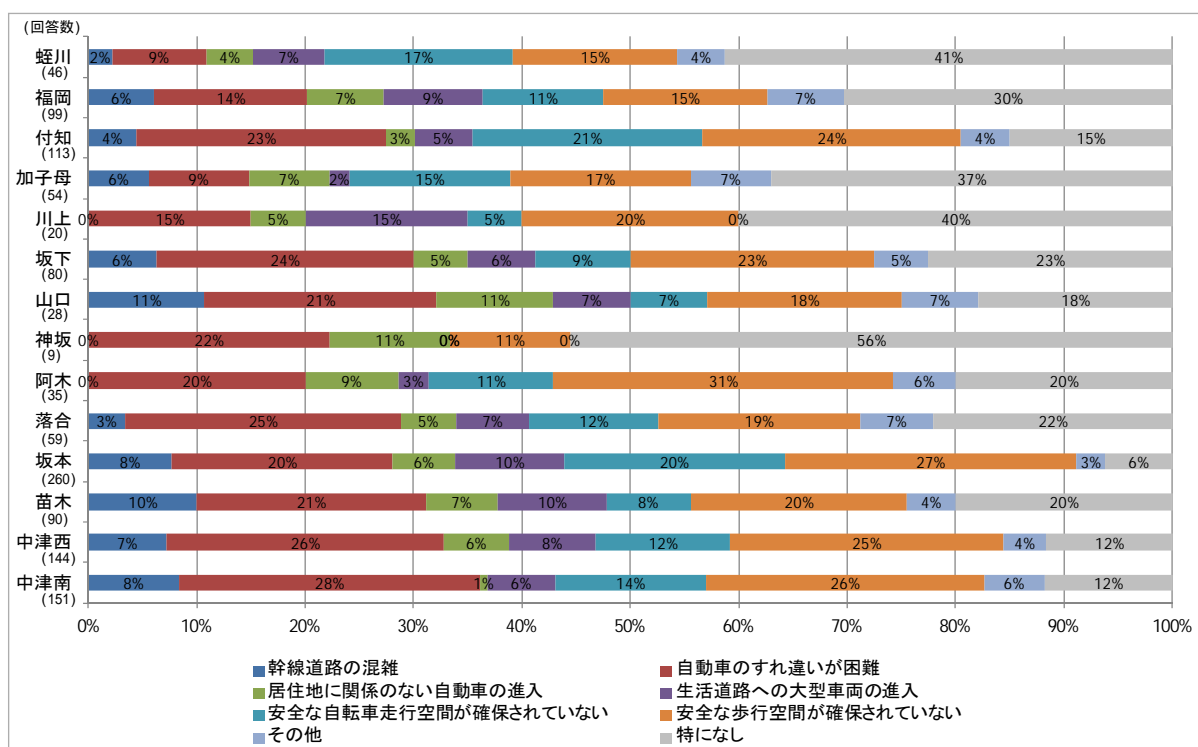
各地区で、「安全な歩行空間が確保されていない」「自動車のすれ違いが困難」といった、道路の幅員が十分確保されないことによる問題点が指摘されている。

居住地周辺の問題点（全市）



資料：中津川市の交通に関するアンケート

居住地周辺の問題点（地区別）



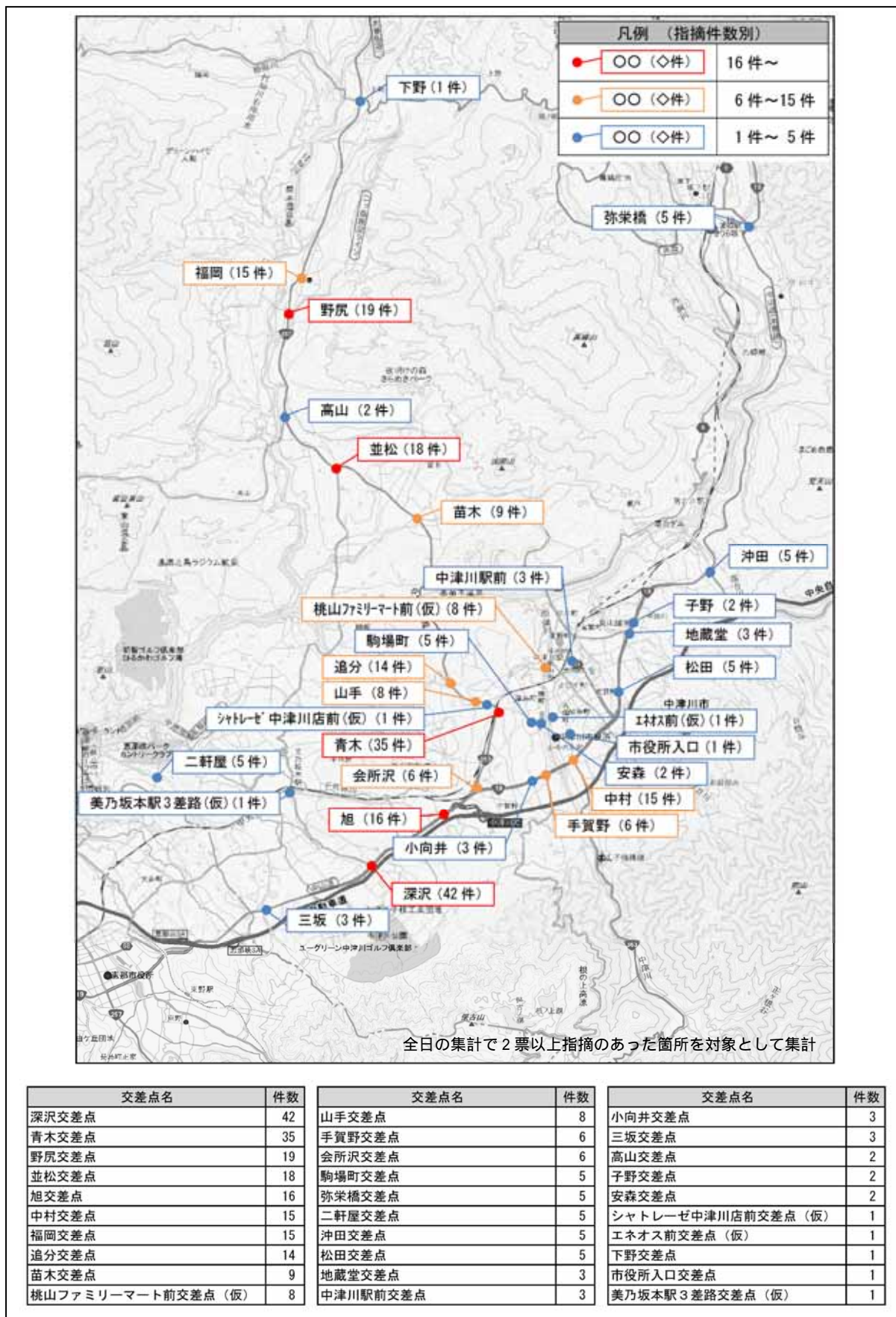
資料：中津川市の交通に関するアンケート

4) アンケート調査による混雑箇所の抽出

朝、夕ピーク別、及び1日あたりの指摘状況を次頁以降に示す。

朝、夕ピークともに、国道19号や国道257号の信号交差点において、混雑の指摘が多い。  
(国道19号深沢交差点、中村交差点、国道257号青木交差点、苗木交差点、並松交差点など)  
市街地内の駒場町交差点や、混雑する青木交差点の平行市道の交差点((仮)桃山ファミリー  
マート前)で混雑が指摘されている。

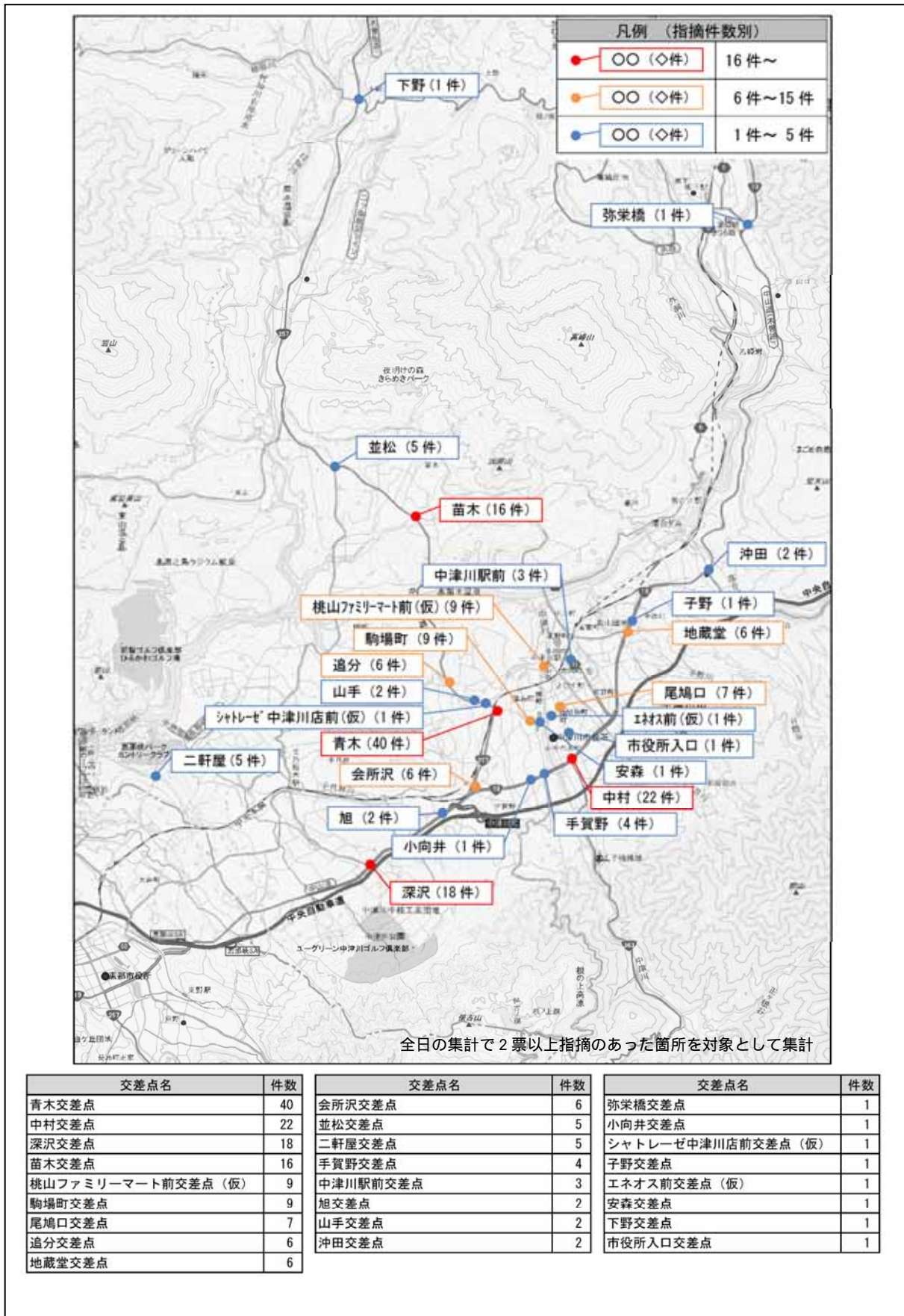
混雑状況（朝7時～10時）



資料：中津川市の交通に関するアンケート

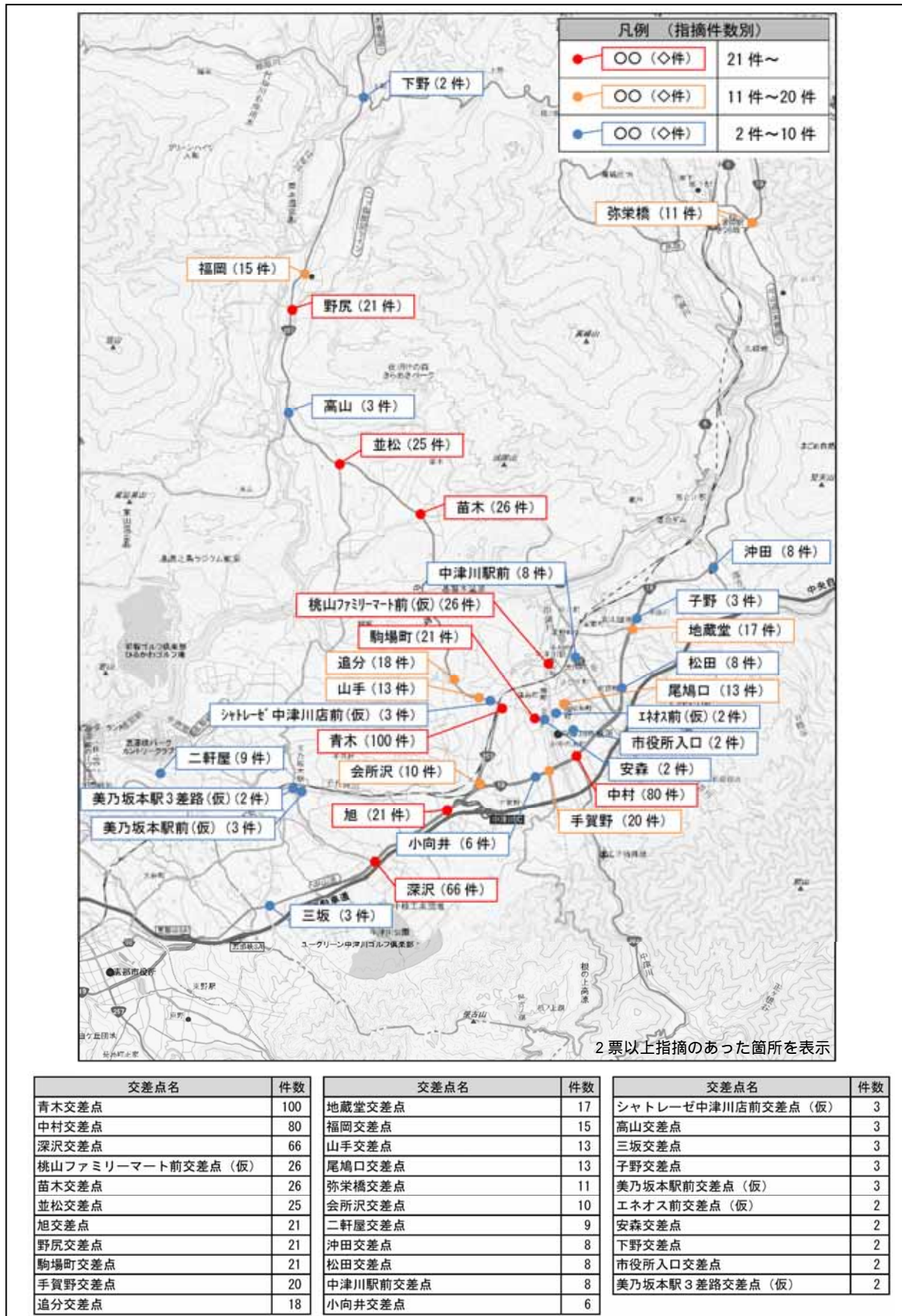


混雑状況（夕方16時～19時）



資料：中津川市の交通に関するアンケート

混雑状況（全日）



資料：中津川市の交通に関するアンケート



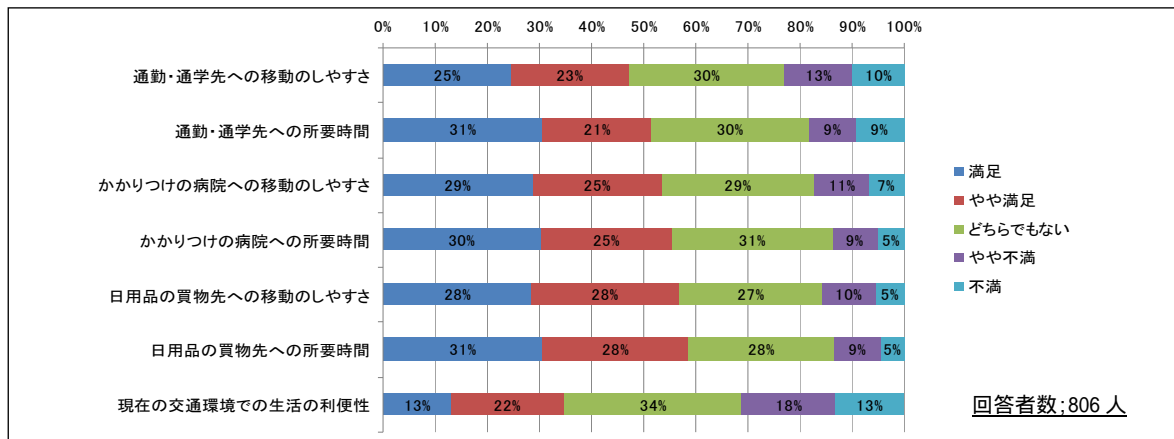
5) 満足度について

目的別の移動しやすさについては、通勤・通学の満足度が低い傾向にある。

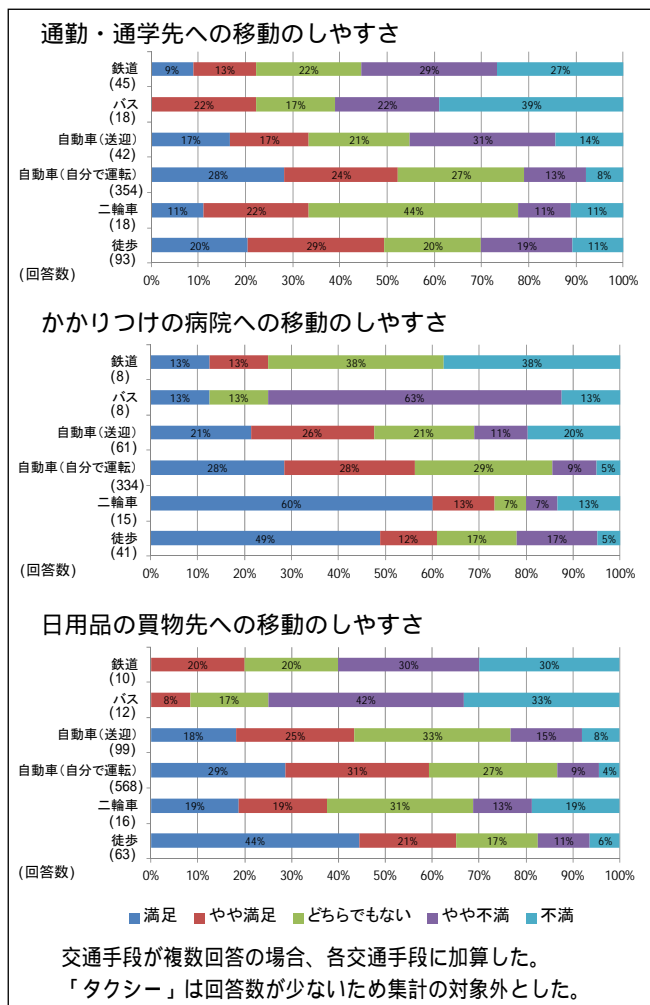
各目的における交通手段別の傾向を見ると、鉄道やバスの満足度が低い傾向にある。

現在の交通環境での生活の利便性に対して、地区別の傾向を見ると、神坂地区や付知地区などの中山間地の満足度が低い。また、坂本地区の満足度が低い傾向にある。

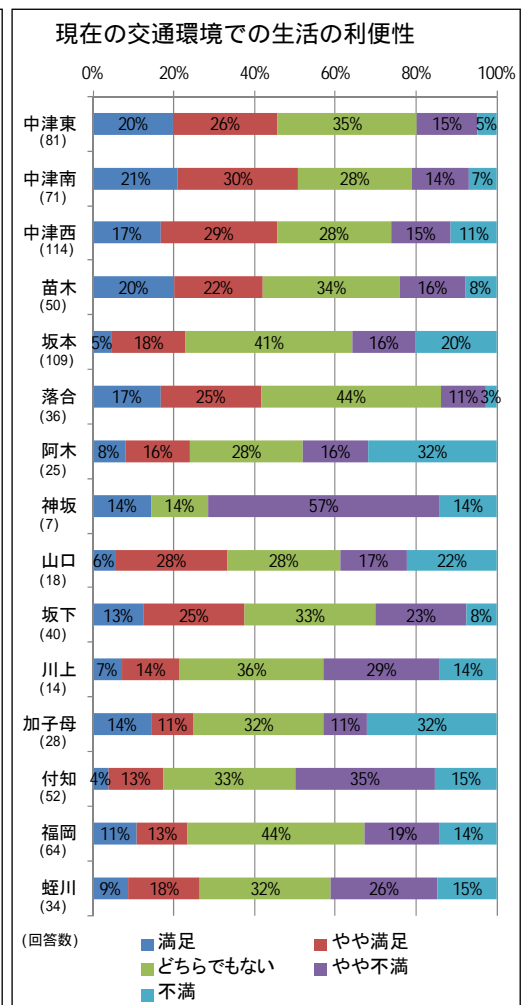
交通環境に対する満足度



交通環境に対する満足度（交通手段別）



交通環境に対する満足度（地区別）



資料：中津川市の交通に関するアンケート

## 6) 自由回答

## a. まちづくりや交通環境の整備に対する意見

幹線道路整備、生活道路の拡幅などの道路整備への要望や、バス等の生活交通の拡充を要望する意見が多い。

## まちづくりや交通環境の整備に対する意見

意見の分類		回答数	割合
道路 交通 環境	道路整備の要望(幹線道路整備、生活道路の拡幅)	110	26.5%
	歩行空間の安全確保	36	8.7%
	道路の維持管理(舗装修繕・植栽等)	20	4.8%
	交通規制、信号制御の改善	19	4.6%
	駐車場確保	17	4.1%
	道路施設の整備(街灯、案内等)	16	3.8%
	凍結対策	14	3.4%
	混雑緩和	13	3.1%
	危険箇所の改善	13	3.1%
	その他道路環境全般	7	1.7%
公共 交通	鉄道サービスの拡充	11	2.6%
	バス等の生活交通の拡充	83	20.0%
	その他公共交通全般の拡充	3	0.7%
駅周辺の交通環境の充実(駐車場等)		22	5.3%
その他交通環境全般		11	2.6%
市街地の賑わい形成		21	5.0%
合計		416	100%

## b. リニア開業後の生活(ライフスタイル)の変化

リニアによる遠方への外出頻度の増加や行動範囲の拡大に期待する意見が多い。また、リニアを契機とした交通環境の利便性向上への要望・期待が多い。

## リニア開業後の生活(ライフスタイル)の変化

意見の分類	回答数	割合
遠方への外出頻度の増加、行動範囲の拡大への期待	125	25.4%
変化なし	123	24.9%
交通環境の利便性向上への要望・期待	31	6.3%
中津川市の活性化への期待	24	4.9%
中津川市の活性化に向けた要望	20	4.1%
生活環境の悪化(治安、電波障害、美化)への懸念	18	3.7%
工事車両による沿道環境の悪化への懸念	11	2.2%
交通環境、沿道環境の悪化への懸念	11	2.2%
産業の活性化、雇用の拡大への期待	10	2.0%
中津川市が衰退することへの懸念	8	1.6%
自然・環境・文化の保全の要望	8	1.6%
その他	56	11.4%
想像できない、わからない	48	9.7%
合計	493	100.0%

## 3-6 中津川市の交通現況及び問題点

## (1) 鉄道（交通結節点）

- ・中津川駅を除く市内鉄道駅では、バリアフリー化対応となっていない。
- ・市内の主要な鉄道駅の駅前広場において、ピーク時に多様な交通が錯綜し、安全が確保されていない状況が見られる。
- ・鉄道駅周辺において、駐車場が十分確保されていないことが、駅の問題点として指摘されている。

## 駅別の問題点

問題点概要	中津川駅	美乃坂本駅	坂下駅	落合川駅	阿木駅	飯沼駅
バリアフリー対応となっていない						
指定場所外での停車（二重停車・路上停車）が見られる						
駅前空間での多様な交通が錯綜し、歩行者の安全が確保されていない						
駐輪場が遠く利便性が低い						
バスの乗換え利便性が低い						
駅改札が片側にあるため、周辺の主要施設へのアクセス利便性が低い						
短時間駐車場やP&R 駐車場が不足している						
自動車の乗降スペースが不足している						
快適な送迎待ちスペースが不足している						

：問題箇所

## (2) バス

- ・10歳代や70歳以上の市民が、バスの利用意向がある。一方、自動車が使えない場合に、移動の足が確保できない公共交通空白地域がある。
- ・自動車と比較し移動の自由度や速達性が低いため、利用が少ない状況である。また、運行本数や料金などサービスの状況から利用が少ない。
- ・阿木地区や蛭川地区では、市内他地区と接続する路線が確保されていない。
- ・路線バスと他の交通手段との乗換え場所が離れており、乗換え利便性が低い箇所がある。（美乃坂本駅前、坂下駅前の路線バスと鉄道駅、福岡総合事務所前の路線バスと巡回バス）
- ・坂下駅では、鉄道と路線バスの乗継ダイヤの利便性が確保されていない。
- ・美乃坂本駅周辺の道路幅員が狭く、バス停車時には他の交通の円滑性を阻害している。
- ・福祉巡回バスの他、幹線的な路線バスにおいても行政の補助なしでは運行が継続できない状況となっている。



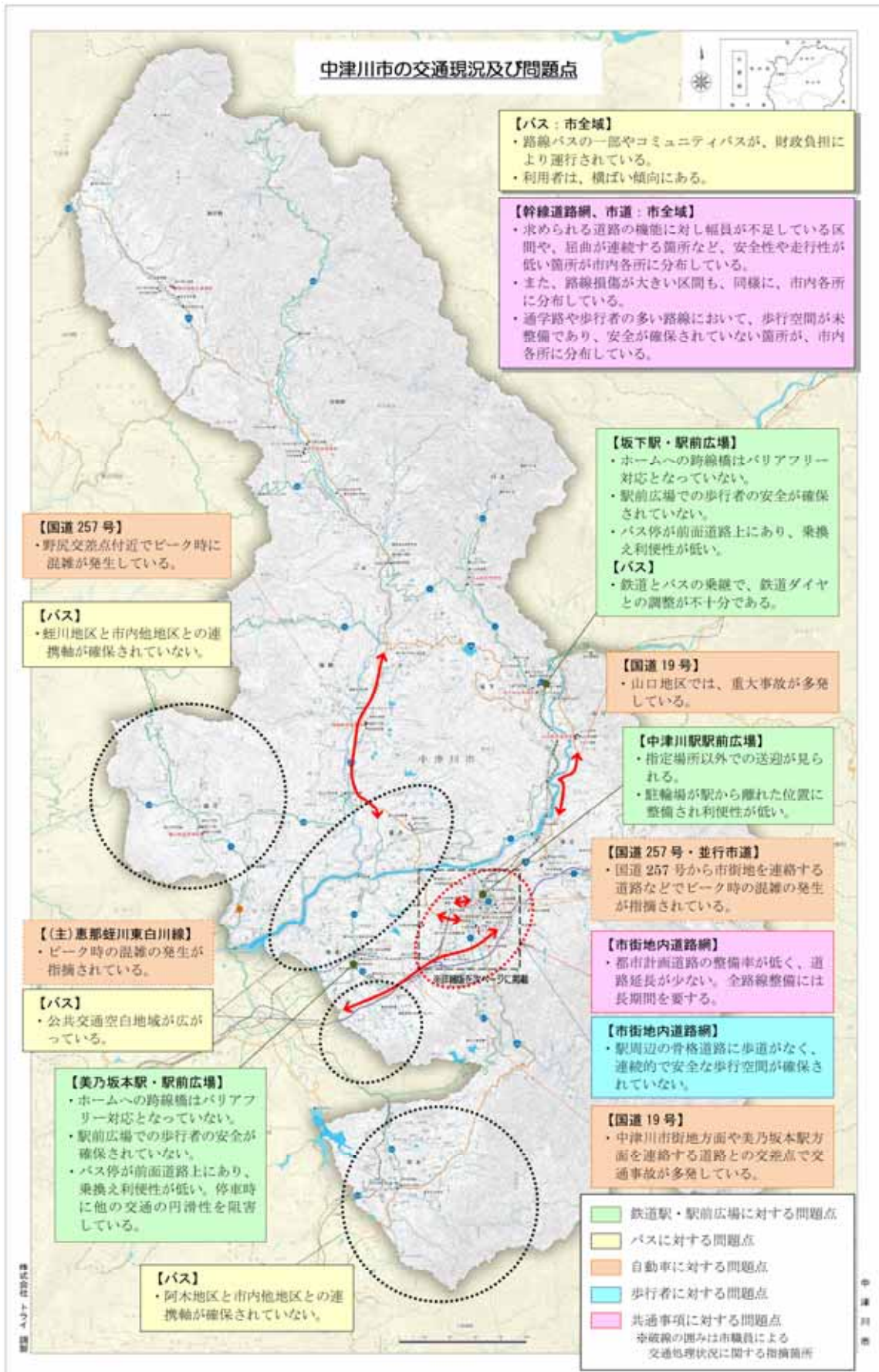
(3) 市内道路網

- ・国道 257 号の福岡地区野尻交差点等で、ピーク時に混雑が見られる。また、市街地周辺の国道 19 号や国道 257 号、国道 257 号と中心市街地と連絡する市道において、ピーク時に市民が混雑と感じる交差点が分布している。
- ・国道 19 号において、交通事故の多発箇所や重大事故発生箇所が分布している。
- ・屈曲が連続する線形不良区間や幅員が不足する区間、路面の損傷が大きい区間など、市民生活の利便性や緊急時の安全・安心を確保するための道路整備が多く残っている状況である。
- ・都市計画道路の整備率が低く、道路延長が少ない。全路線整備には長期間を要する状況である。

(4) 歩行者・自転車空間

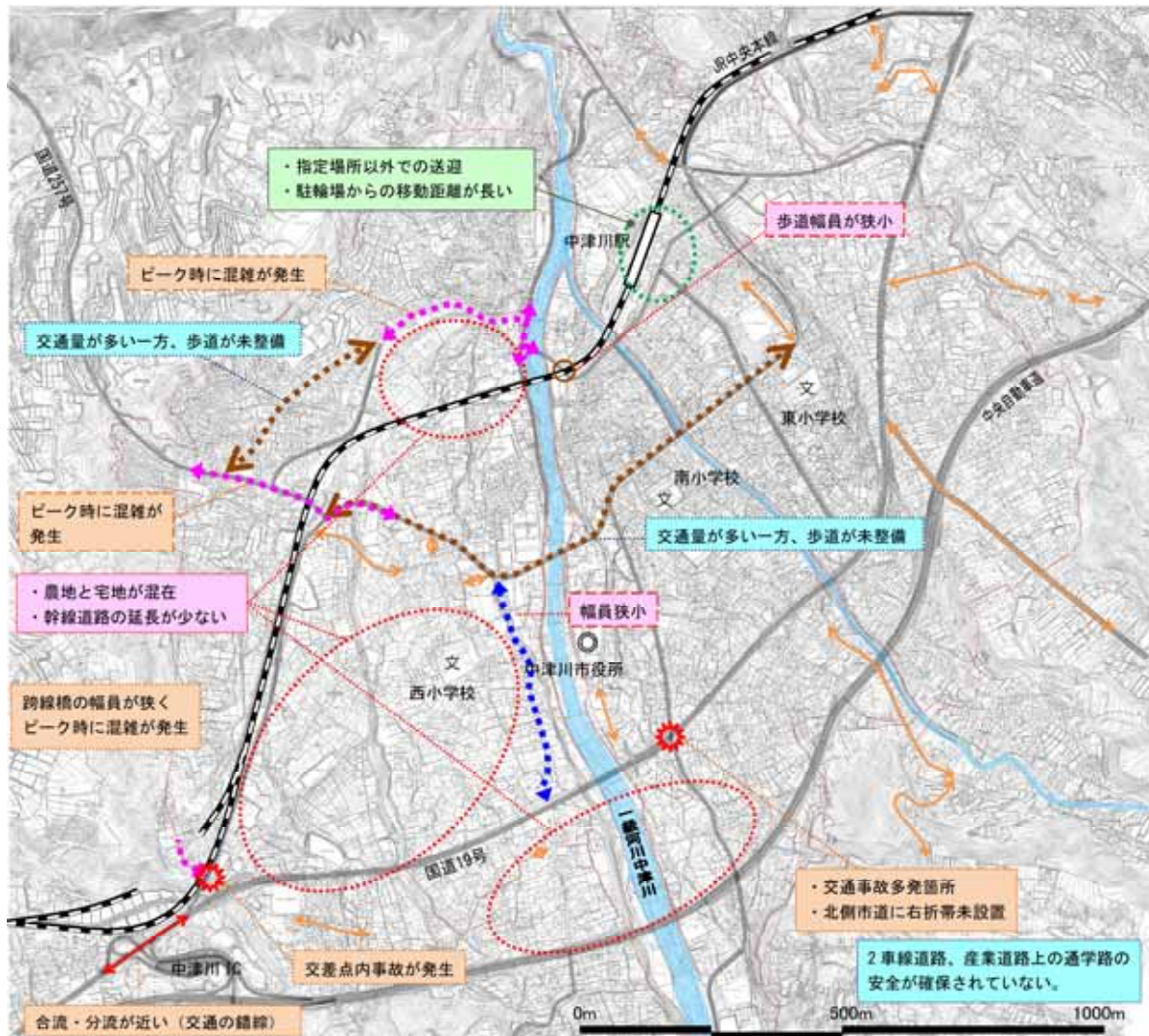
- ・通学路や歩行者の多い路線において、歩行空間が未整備であり安全が確保されていない箇所が、市内各所に分布している。

中津川市の交通現況及び問題点





中津川市の交通現況及び問題点（市街地周辺）



【凡例】	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#90EE90; border:1px solid black;"></span>	鉄道駅・駅前広場に対する問題点
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FFFF00; border:1px solid black;"></span>	バスに対する問題点
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FFA500; border:1px solid black;"></span>	自動車に対する問題点
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#00FFFF; border:1px solid black;"></span>	歩行者に対する問題点
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FF69B4; border:1px solid black;"></span>	共通事項に対する問題点
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; border:1px dashed black;"></span>	: 中津川警察署による指摘箇所
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; border:1px solid black;"></span>	: 市職員による指摘箇所

# 第4章 リニア開業を踏まえた問題点

## 4-1 広域交通の問題点

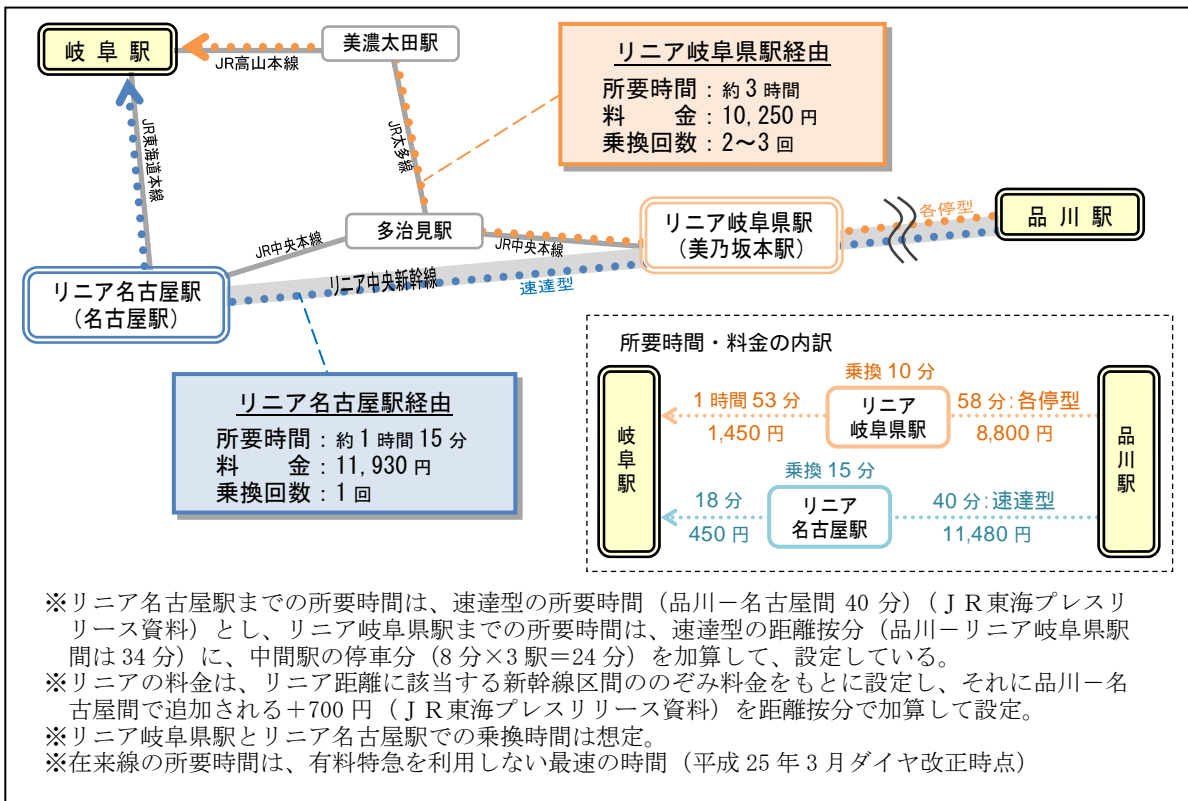
### (1) 鉄道

リニアが開業した場合の品川駅からJR岐阜駅へのアクセスにおいて、リニア岐阜県駅経由とリニア名古屋駅経由の利便性を比較すると、名古屋駅経由の方が所要時間、乗換え回数から優位である。

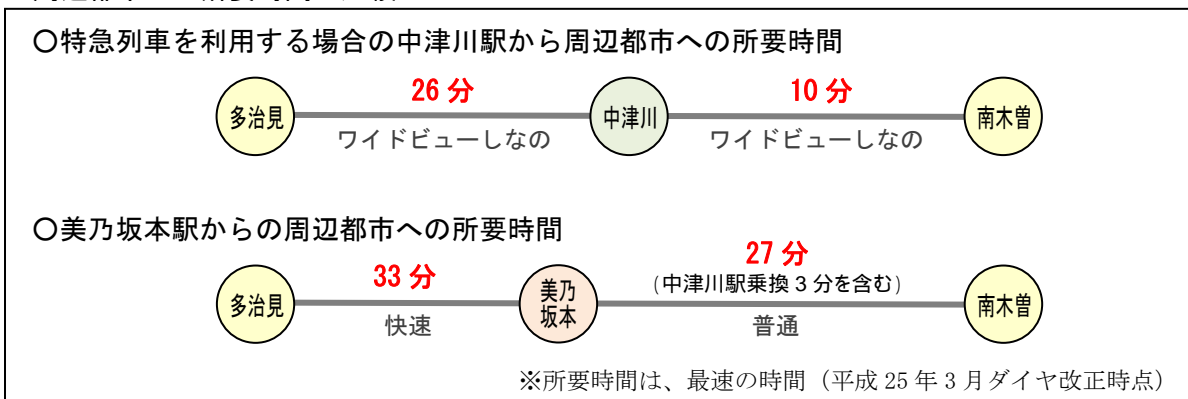
リニア岐阜県駅が岐阜の東の玄関口として機能し、リニア開業による中津川市への波及効果を拡大するために、岐阜県内の在来線のサービス水準が十分に確保されていない状況である。

また、周辺都市への移動において、リニア岐阜県駅の最寄り駅である美乃坂本駅に特急列車が停車せず、速達性が十分確保されていない状況である。

#### ■品川駅から岐阜駅へのアクセス利便性の比較



#### ■周辺都市への所要時間の比較



(2) バス

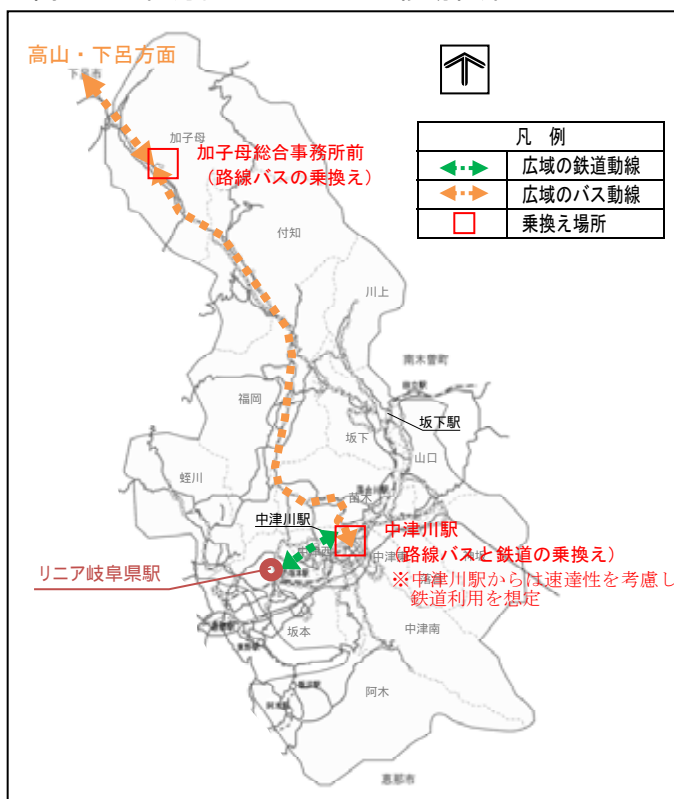
リニア関連計画で新規バス路線の検討が位置づけられている高山、下呂方面から、リニア岐阜県駅へバスで移動する場合、加子母総合事務所前と中津川駅で、乗換えが必要となる。加子母総合事務所前での待ち時間は、朝、昼間時は5~12分であり、概ねサービスは確保されているが、夕方に運行される路線については、待ち時間が長くなる。

また、中津川駅と下呂駅間のバスの運行状況を確認すると1日あたり利用可能本数は平日は4本であり、運行本数が少ない状況である。

所要時間は、最も早い便で1時間44分である。自動車での移動時間が約1時間10分であるため、自動車と比較し35分長い状況である。

広域や市内各地の移動に対し利便性が十分確保されていない状況である。

■高山・下呂方面からバスでの移動経路



■中津川駅と下呂間のバスの運行状況

中津川駅⇒下呂バスセンター						下呂バスセンター⇒中津川駅					
北恵那交通・付知峡線		待ち時間	濃飛バス・加子母線		所要時間	濃飛バス・加子母線		待ち時間	北恵那交通・付知峡線		所要時間
中津川駅 発	加子母総合事務所 着		加子母総合事務所前 発	下呂バスセンター 着		下呂バスセンター 発	加子母総合事務所 着		加子母総合事務所前 発	中津川駅 着	
-	-	-	7:05	7:45	-	-	-	-	6:10	7:10	-
8:25	9:26	7分	9:33	10:09	1時間44分	-	-	-	6:30	7:30	-
12:10	13:11	7分	13:18	13:54	1時間44分	6:13	6:50	10分	7:00	8:00	1時間47分
13:10	14:11	-	-	-	-	8:53	9:30	-	-	-	-
15:30	16:31	12分	16:43	17:19	1時間49分	-	-	-	9:40	10:40	-
-	-	-	18:19	18:55	-	12:38	13:15	10分	13:25	14:25	1時間47分
17:45	18:46	19分	19:05	19:41	1時間56分	-	-	-	14:25	15:25	-
-	-	-	19:49	20:25	-	14:13	14:50	-	-	-	-
18:55	19:56	-	-	-	-	16:03	16:40	5分	16:45	17:45	1時間42分
19:30	20:31	-	-	-	-	17:41	18:18	52分	19:10	20:10	2時間29分
19:55	20:56	-	-	-	-	19:11	19:48	-	-	-	-

※青文字：毎日運行  
 緑文字：平日のみ運行  
 □：北恵那交通付知峡線と濃飛バス加子母線が連絡している便



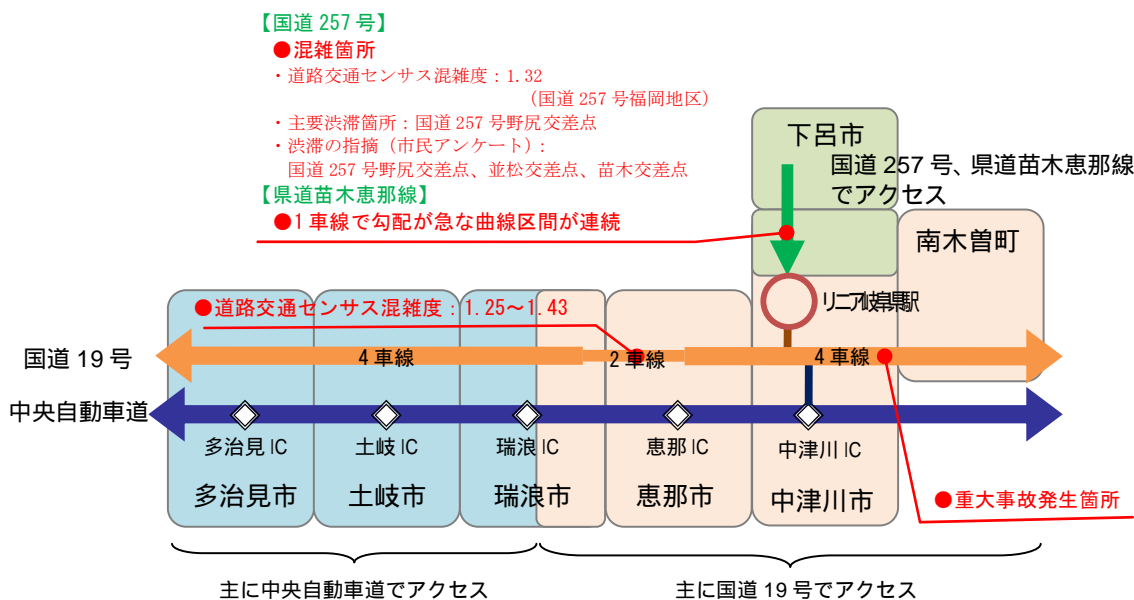
(3) 道路

東濃5市を横断する国道19号は、概ね4車線で供用済みであるが、瑞浪市から恵那市の一部区間が2車線である。前後区間は概ね円滑に交通が処理されているが、2車線区間は、混雑度が1.25以上の区間が連続し、少なくともピーク時に混雑を呈する状態にある。

リニア開業による中津川市への波及効果を拡大するにあたり、特に瑞浪市からのピーク時におけるアクセス利便性が低い状態にある。

また、木曽方面からのアクセスにおいては、国道19号の重大事故発生箇所を通過する状況にある。下呂方面からのアクセスにおいては、国道257号がピーク時に混雑しているほか、県道苗木恵那線は1車線の曲線が連続する区間があり、広域アクセス道路としての活用は困難な状況にある。

■リニア岐阜県駅の広域道路アクセスの問題点



## 4-2 都市内交通の問題点

### (1) リニア岐阜県駅までのアクセス手段（中津川市の交通に関するアンケート）

リニア岐阜県駅まで利便性の高い交通手段が確保された場合に、利用したい交通手段は、自動車利用が66%で最も多く、次いでバス利用が37%となっている。

交通手段別に地区別の傾向を見ると、鉄道については、坂下、中津東、阿木地区で多い。公共交通のバスやタクシーについては、中津東、中津南、中津西や坂本地区で多い傾向にある。自動車は、市西部の蛭川地区や、市北部の付知地区などで多い傾向にある。

#### ■リニア岐阜県駅へのアクセス手段（市全体）

交通手段	鉄道	バス	自動車	タクシー	原付・バイク	自転車	徒歩
割合	18%	37%	66%	8%	1%	2%	5%

資料：中津川市の交通に関するアンケート

#### ■リニア岐阜県駅へのアクセス手段（地区別割合）

	中津東	中津南	中津西	苗木	坂本	落合	阿木	神坂	山口	坂下	川上	加子母	付知	福岡	蛭川
鉄道	36%	28%	12%	12%	6%	22%	33%	29%	17%	49%	7%	24%	10%	4%	6%
バス	42%	43%	46%	37%	37%	41%	26%	29%	33%	16%	27%	37%	32%	32%	36%
自動車	65%	67%	64%	72%	65%	63%	63%	71%	61%	53%	73%	74%	75%	70%	81%
タクシー	9%	12%	13%	5%	9%	0%	4%	0%	6%	2%	7%	5%	4%	6%	6%

※市全体の平均値以上の手段に網掛け

資料：中津川市の交通に関するアンケート

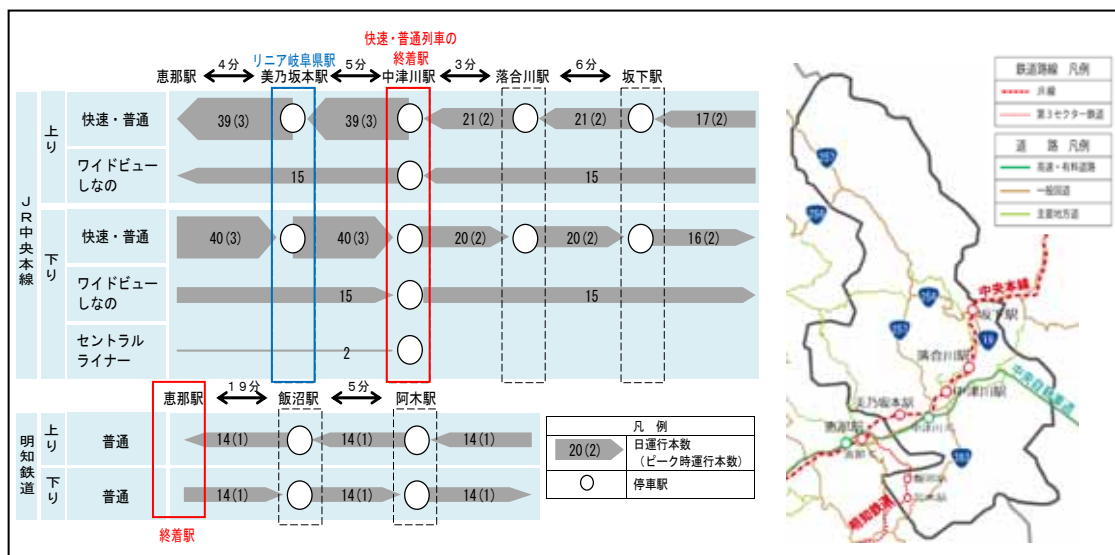
### (2) 鉄道

中津川駅より東側の落合川駅、坂下駅から美乃坂本駅へ移動する場合は、1時間に1本も運行されていない時間帯がある。また、美乃坂本駅へ乗換えなしで移動可能な便は、朝6時台に2本のみで、その他の時間帯は中津川駅で乗り換える必要がある。

また、明知鉄道についても、1時間に1本も運行されていない時間帯がある。

坂下駅や阿木地区からの利用意向が高い一方、利便性が十分確保されていない状況にある。

#### ■中津川市内の鉄道の運行状況

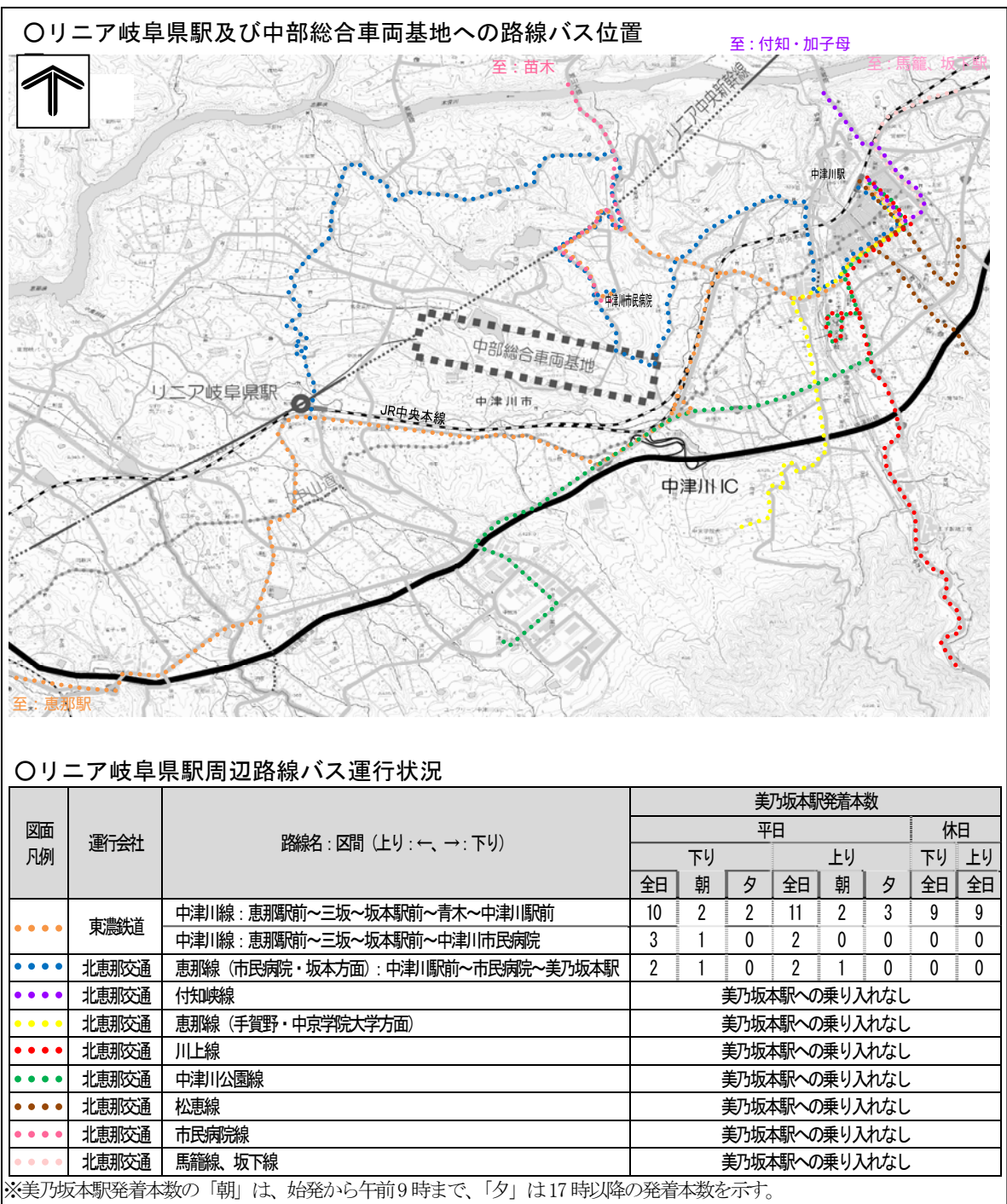


(3) バス

リニア岐阜県駅へ接続する路線は3路線あり、このうち2路線が中津川駅を基点としている。北恵那交通恵那線は、中津川市民病院を経由し大きく迂回するルートとなっており、運行本数が少ない。また、東濃鉄道中津川線は、朝の通勤時間帯は2本のみの運行となっている。中津川市街地に関連する中津東、中津南地区でバスの利用意向が多い中で、バスの利便性が十分確保されていない状況である。

その他の各地区からリニア岐阜県駅へ直接乗り入れる路線は、整備されていない状況である。

■リニア岐阜県駅及び中部総合車両基地への路線バスの運行状況



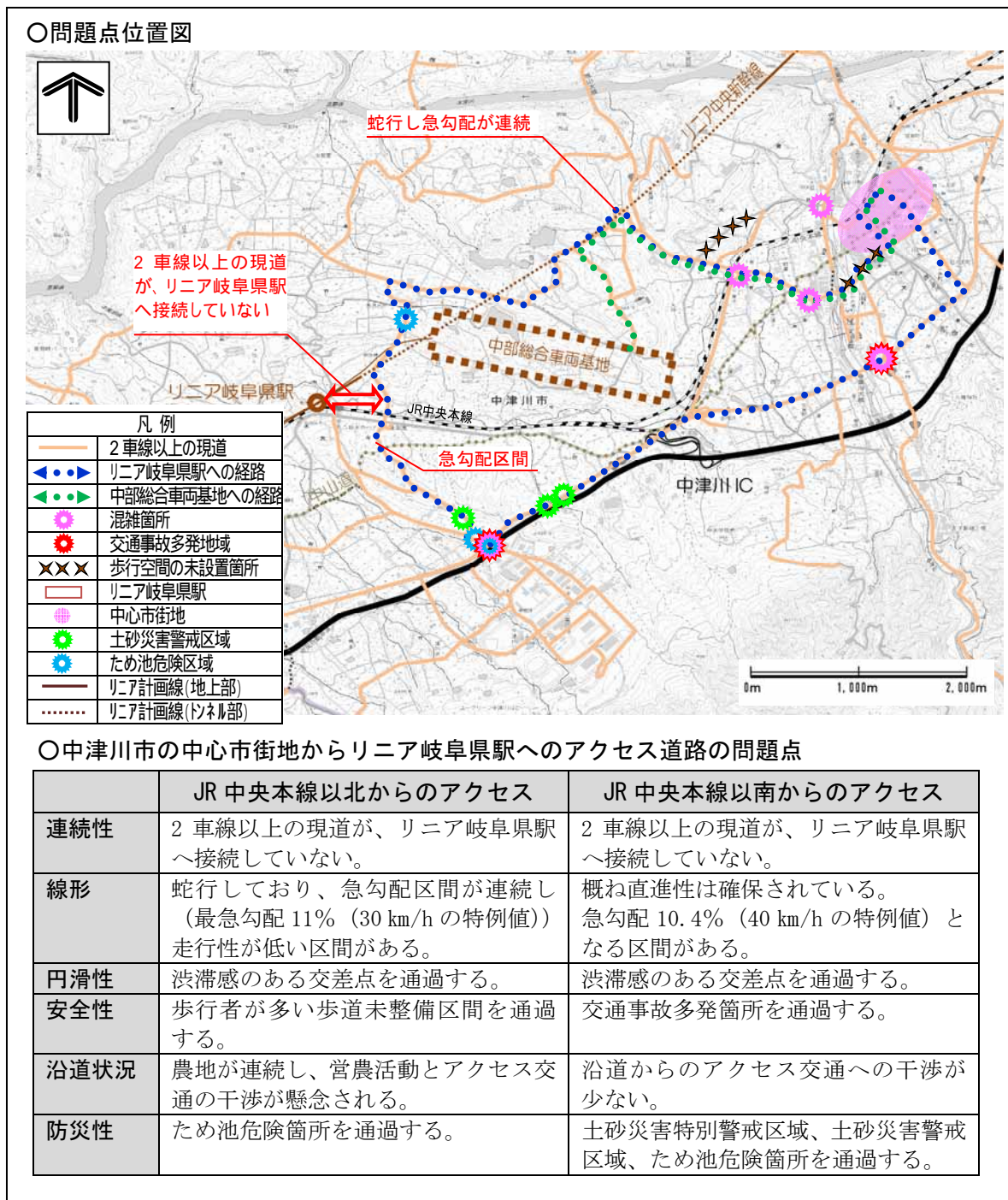


(4) 道路

中津川市の中心市街地からリニア岐阜県駅及び中部総合車両基地へのアクセス道路

中津川市の中心市街地から、リニア岐阜県駅や中部総合車両基地へのアクセス道路としての活用が想定できる2車線以上の現道の配置を見ると、リニア岐阜県駅へはアクセスしていない状況である。なお、中心市街地から、リニア岐阜県駅付近へアクセス可能な現道を利用したルート进行を想定し、問題点を確認すると以下の内容が抽出される。

■中津川市の中心市街地からリニア岐阜県駅及び中部総合車両基地へのアクセス道路の問題点



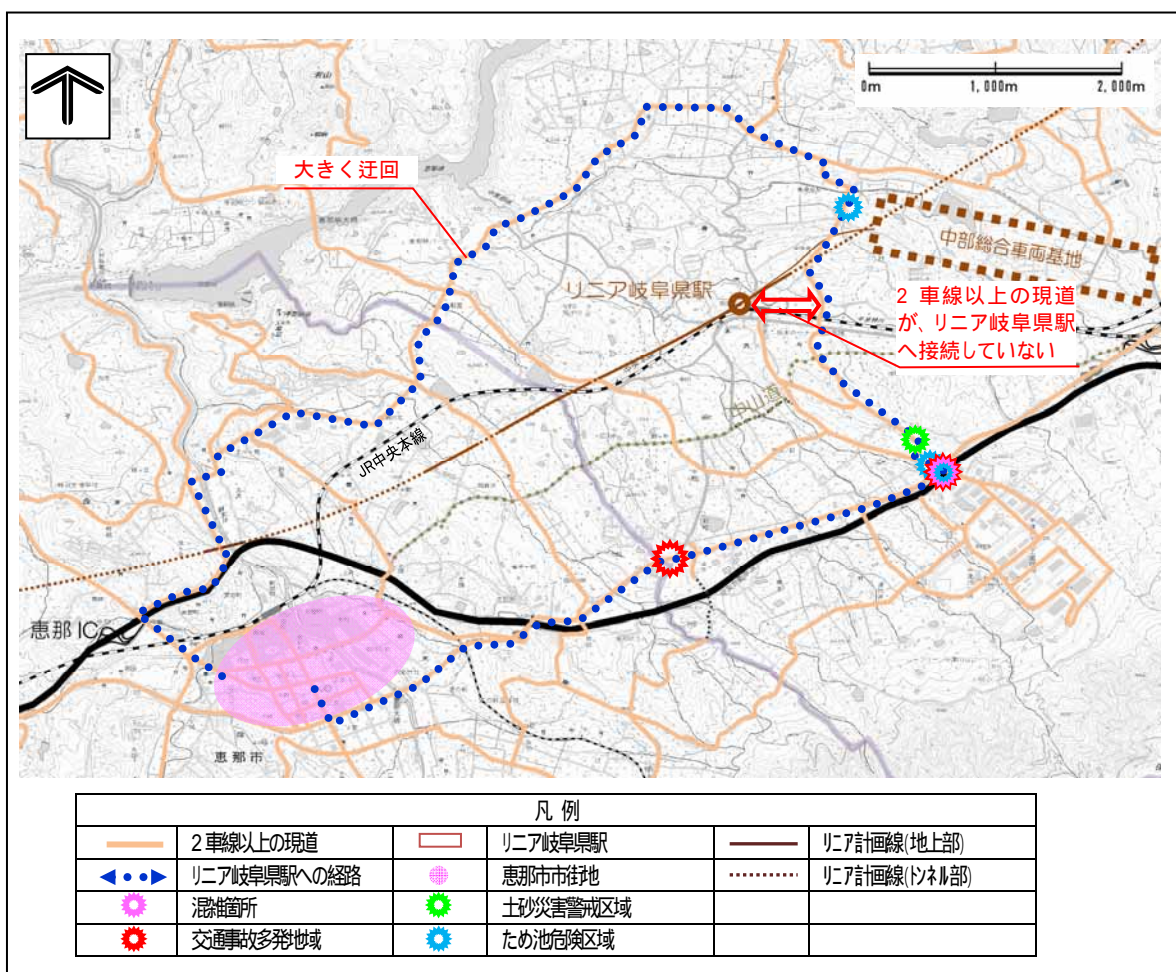
○中部総合車両基地へのアクセス道路の問題点

	JR 中央本線以北からのアクセス	JR 中央本線以南からのアクセス
連続性	2車線以上の現道により市民病院前の道路を経由し移動可能であるが、大きな迂回が生じる。	2車線以上の現道が、中部総合車両基地へ接続していない。
線形	蛇行しており、急勾配区間が連続し走行性が低い区間がある。	—
円滑性	混雑する交差点を通過する。	—
安全性	歩行者が多い歩道未整備区間を通過する。	—

恵那市市街地からリニア岐阜県駅及び中部総合車両基地へのアクセス道路

恵那市の中心市街地から、リニア岐阜県駅や中部総合車両基地へのアクセス道路としての活用が想定できる2車線以上の現道の配置を見ると、リニア岐阜県駅へはアクセスしていない状況である。中央本線の北側からアクセスする経路は、北側に大きく迂回し、中津川市市街地からのアクセスと同様に、防災上問題のある箇所を通過する。南側からアクセスする経路についても、中津川市市街地からのアクセスと同様に、交通事故発生箇所や防災上問題のある箇所を通過する。

■恵那市市街地からリニア岐阜県駅へのアクセス道路の問題点





### リニア岐阜県駅周辺の緊急輸送道路

リニア岐阜県駅及び中部総合車両基地周辺では、緊急輸送道路網が指定されておらず、緊急時の輸送体系が確立されていない状況である。



- 第1次緊急輸送道路  
県庁所在地及び地方生活圏の中心都市等の重要都市を連絡し、広域の緊急輸送を担う道路
- 第2次緊急輸送道路  
第1次緊急輸送道路と防災拠点を相互に連絡し、地域内の緊急輸送を担う道路

資料：岐阜県HP

## 4-3 交通空間・まちづくり上の問題点

## (1) 交通結節点

## 美乃坂本駅

リニア岐阜県駅は、中央新幹線環境影響評価準備書では、最寄りの在来線駅である美乃坂本駅から徒歩で乗換えが可能な位置に計画されている(駅中心が美乃坂本駅から北西に約200m)。

美乃坂本駅は、JR中央本線の線路の南側に改札が設置されており、両駅間の乗換えの際は、踏切横断が生じ乗換え利便性が低い状況である。

また、美乃坂本駅は島式のホームへの跨線橋に自動昇降施設が設置されておらず、高齢者や荷物の多い駅利用者等にとって利便性が低い状況である。

駅前空間は、歩道が未整備であるとともに、広域バス(観光バス)、レンタカー、送迎車両などの新たな交通需要が、円滑かつ安全に利用できる交通空間がなく、十分な交通結節機能が確保されていない状況である。

## ■リニア岐阜県駅と美乃坂本駅の乗換え時の問題点



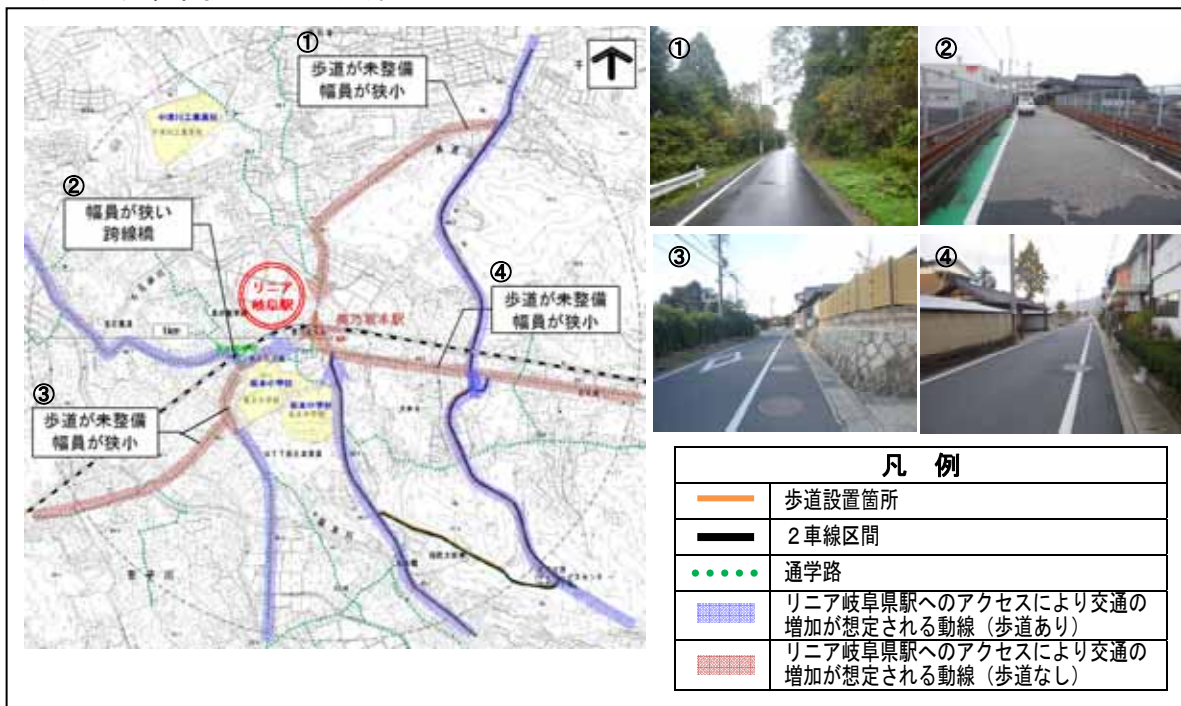
## 坂下駅

リニア岐阜県駅へのアクセス手段として鉄道の利用意向の高い坂下地区の拠点駅である坂下駅は、駅前空間の利便性やバリアフリー化の観点からの問題点がある状況である。

(2) リニア岐阜県駅周辺のまちづくり

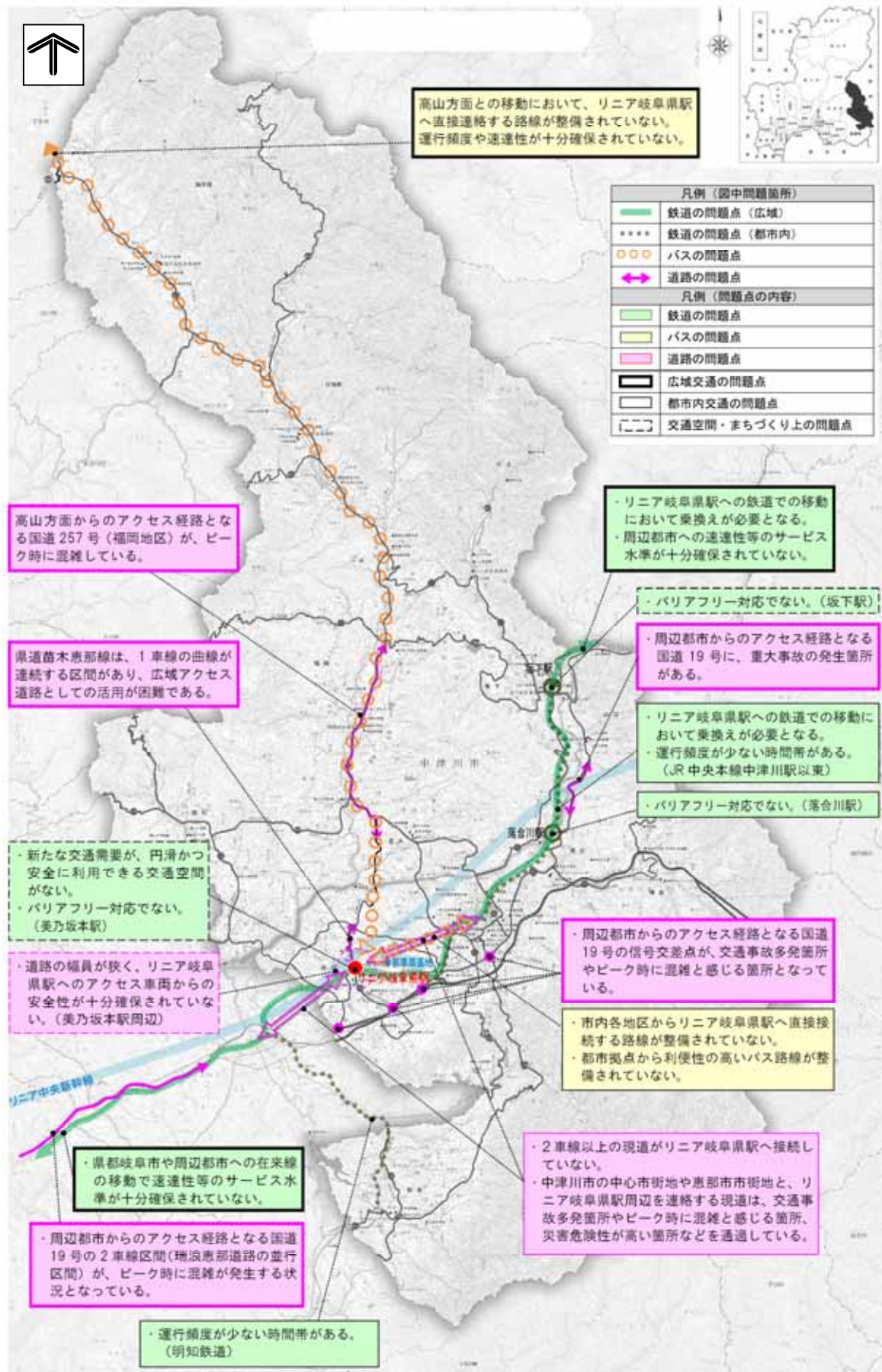
リニア岐阜県駅の周辺道路網は、幅員が狭い道路が多い。また、駅南側には坂本小学校や坂本中学校があり、こうした幅員の狭い道路が通学路に指定されている。リニア岐阜県駅へアクセスするために、地区内の道路が利用されることが想定され、安全性の低下が懸念される。

■ リニア岐阜県駅の地区内道路





■リニア開業を踏まえた問題点（リニア岐阜県駅との連絡）



## 第5章 中津川市の将来都市構造の検討

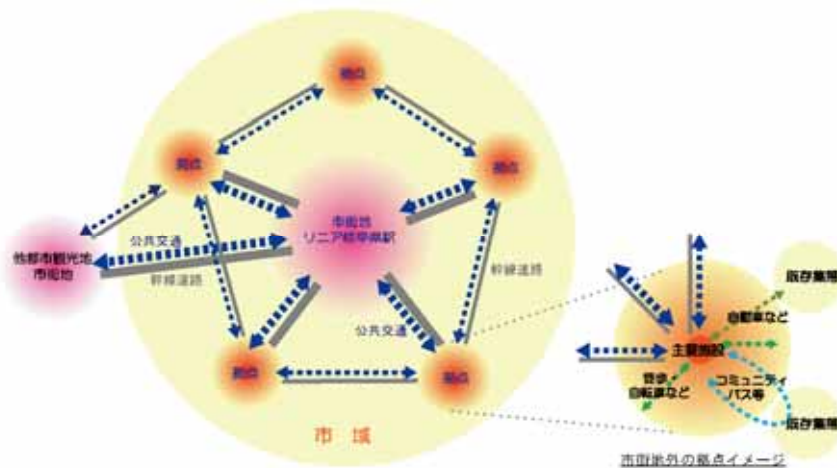
### 5-1 まちづくりの理念について

中津川市では、リニア岐阜県駅の開業により、東濃圏域、または岐阜県全域の東の玄関口としての広域的な交通結節点が新たに形成される。これを契機として市全体を活性化させるためには、市内外への来訪者がより円滑に各目的地へ移動できるような、利便性の高い交通環境を確保する必要がある。また、今後高齢者が増加し、中津川市の将来を担う若年層の減少が想定される中、日常生活において、全ての市民が安全・安心に生活できる交通環境の形成が必要である。

さらに、社会資本整備費が縮小傾向にある中で、利便性が高く、全ての市民が安全・安心に生活できる交通環境を確保しながら、持続可能な都市を形成するためには、新たな拠点を含めたコンパクトな都市構造の形成が求められる。その一方で、現在の都市構造は、市の形成経緯や地形条件等から、中津川駅周辺の中心市街地周辺や、各地区の幹線道路の沿線に住宅地や公共施設等が分散立地している。このため、リニア開業を契機として市全体を活性化させるためには、各地区の独自の文化や自然環境などの地域資源を活用した定住促進や観光振興が重要である。

以上から、中津川市都市交通マスタープランでは、各地区の生活や資源・文化等の特性を活かしながら、持続可能な中津川市を形成するため、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た「多拠点ネットワークによる集約型都市構造」の形成を推進していく。

#### 多拠点ネットワークによる集約型都市構造イメージ



中津川駅周辺の市街地やリニア岐阜県駅周辺では、無秩序なまちの拡大を抑制するため、居住機能や行政機能などの必要な施設を集積させ、歩いて暮らせるまちを形成する。

また、その他の地域では、総合事務所などの主要施設周辺に最寄品の店舗などの生活サービス機能や地域公共交通を充実させることで、この場所を住宅などの立地場所として選択する転入者や事業者が増え、拠点内の集積性が高まるとともに、多様な交通手段を用いて生活できるような拠点形成を目指す。

これにより、拠点内外の人が、効率的な交通ネットワークにより円滑に移動できるような交通環境を形成する。



## 5-2 将来都市構造の検討の前提条件

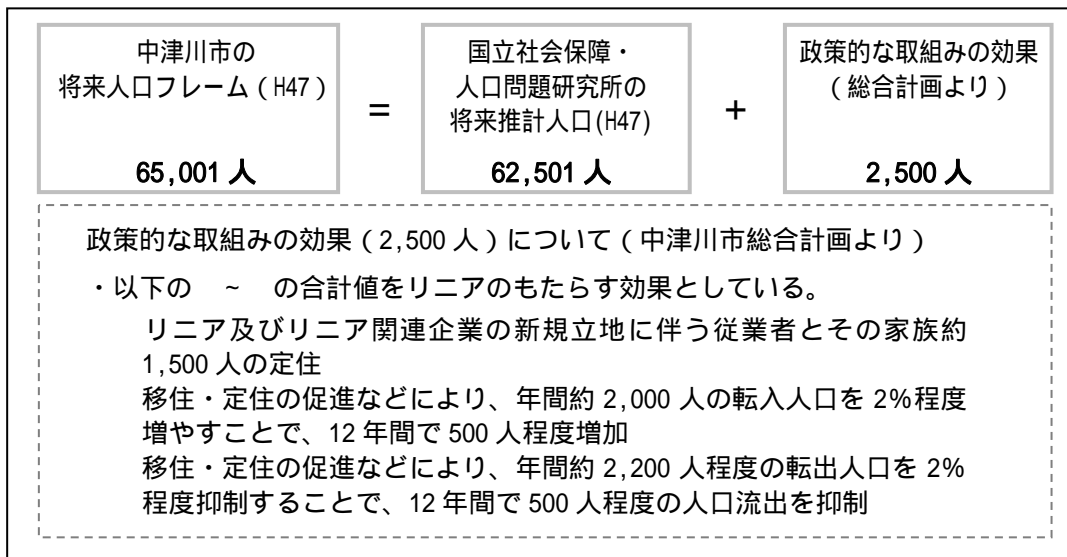
### (1) 中津川市の人口フレームの想定

中津川市総合計画の目標人口との整合を図り、平成 38 年までは、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口のトレンドから算出した人口に、政策的な取組みによる人口増加数(2,500 人)を加算した人口の 72,000 人を踏襲する。

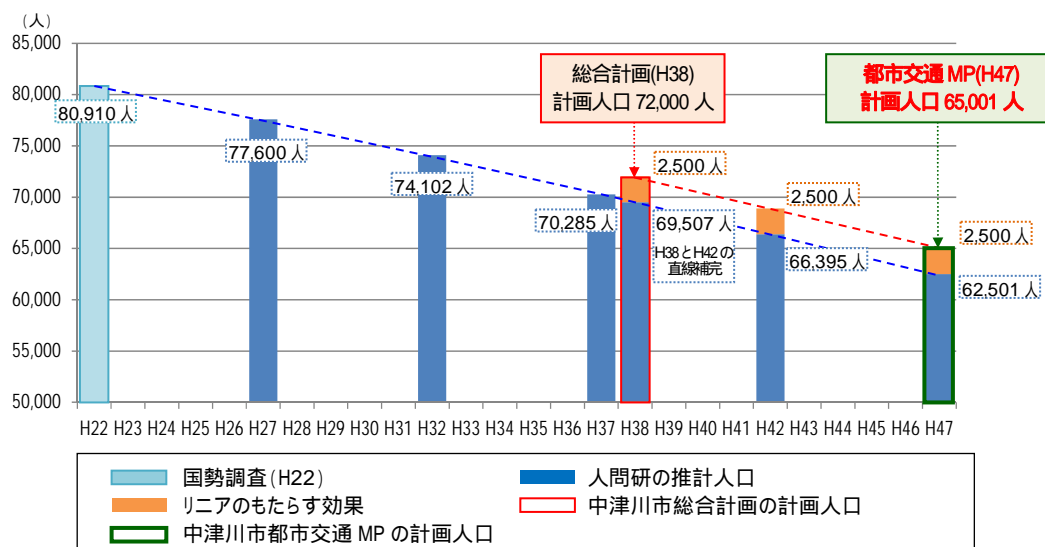
中津川市都市交通マスタープランの目標年次である平成 47 年の人口は、中津川市総合計画の設定方法を踏まえ、国立社会保障・人口問題研究所の平成 47 年の将来推計人口に政策的な取組みによる人口を加算した値とする。

平成 38 年以降もリニアのもたらす効果を維持することとし、国立社会保障・人口問題研究所の平成 47 年の将来推計人口である 62,501 人に、2,500 人を加算した 65,001 人を平成 47 年の人口フレームとする。

#### 【中津川市の将来人口フレームの算定方法】



中津川市の将来人口フレーム (H47)



(2) 地区別の人口フレームの想定

地区別の人口フレームは、中津川市の将来人口フレームを構成する「国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口」と「政策的な取組みの効果」の特性を踏まえ、以下のとおり設定する。

【中津川市の地区別人口フレームの算定方法】

平成12年から平成22年の地区別人口の伸び率から、平成47年人口を算出する。国立社会保障・人口問題研究所の平成47年の推計人口(62,501人)を、の人口比で按分する。

移住・定住の促進による人口(1,000人)は、今後各地区で移住・定住の促進の取組みが実施されることが想定されることから、平成22年の各地区の人口規模がその地区の魅力として捉え、各地区の人口比により、全ての地区に振り分ける。

リニア及びリニア関連従業者とその家族(1,500人)の住居を、「中津西地区、中津南地区、中津東地区、坂本地区」の4地区の主要施設周辺に確保することを想定し、対象範囲の低未利用地の割合により振り分ける。

1) 中津3地区で対象とした低未利用地：  
 ・ 中津川駅、中津川市役所、中部総合車両基地の1km圏内の各地区にある用途地域内の田畑及び原野  
 ・ 上記1km圏以西の用途地域内の田畑及び原野

2) 坂本地区で対象とした低未利用地：美乃坂本駅の1km圏内の田畑及び原野

以上の～の合計により、地区別の人口を算出する。

地区別の人口フレーム

地区名	ステップ				ステップ	ステップ	ステップ		想定結果		
	トレンドによるH47人口 (人間研推計値の按分指標)				人間研推計 ベース人口 (H47)	転入転出 人口 (H47)	リニア及びリニア関連 従業者とその家族 (H47)		地区別 人口 H47	増減数	増減率
	H12人口 (A)	H22人口 (B)	増減数 (C)	(D= B+C×2.5)	(E=62,501× D/D)	(F=1,000× B/B)	低未利用地 割合(G)	(H= 1,500×G)	(I=E+F+H)	(I-B)	(I/B)
中津西地区	11,228	11,344	116	11,634	10,289	140	40%	600	11,029	-315	97%
中津南地区	8,470	7,750	-720	5,950	5,262	96	18%	270	5,628	-2,122	73%
中津東地区	8,638	8,439	-199	7,941	7,023	104	8%	120	7,247	-1,192	86%
苗木地区	6,549	6,214	-335	5,376	4,755	77	-	-	4,832	-1,382	78%
坂本地区	12,096	12,475	379	13,423	11,872	154	34%	510	12,536	61	100%
落合地区	4,243	3,952	-291	3,224	2,851	49	-	-	2,900	-1,052	73%
阿木地区	2,753	2,521	-232	1,941	1,717	31	-	-	1,748	-773	69%
神坂地区	926	838	-88	618	547	10	-	-	557	-281	67%
山口地区	2,040	1,831	-209	1,308	1,157	23	-	-	1,180	-651	64%
坂下地区	5,834	4,993	-841	2,890	2,556	62	-	-	2,618	-2,375	52%
川上地区	1,017	889	-128	569	503	11	-	-	514	-375	58%
加子母地区	3,411	3,071	-340	2,221	1,964	38	-	-	2,002	-1,069	65%
付知地区	6,825	6,142	-683	4,434	3,922	76	-	-	3,998	-2,144	65%
福岡地区	7,123	6,996	-127	6,678	5,906	86	-	-	5,992	-1,004	86%
蛭川地区	3,852	3,455	-397	2,462	2,177	43	-	-	2,220	-1,235	64%
合計	85,005	80,910	-4,095	70,669	62,501	1,000	100%	1,500	65,001	-15,909	80%

H12, H22人口は、国勢調査の人口

中津西地区、中津南地区、中津東地区は、国勢調査のゾーニングに基づき、関係字を振り分け  
 低未利用地は、田畑及び原野が対象(平成20年度都市計画基礎調査)

【リニア及びリニア関連従業者とその家族（1,500人）の振り分けについて】

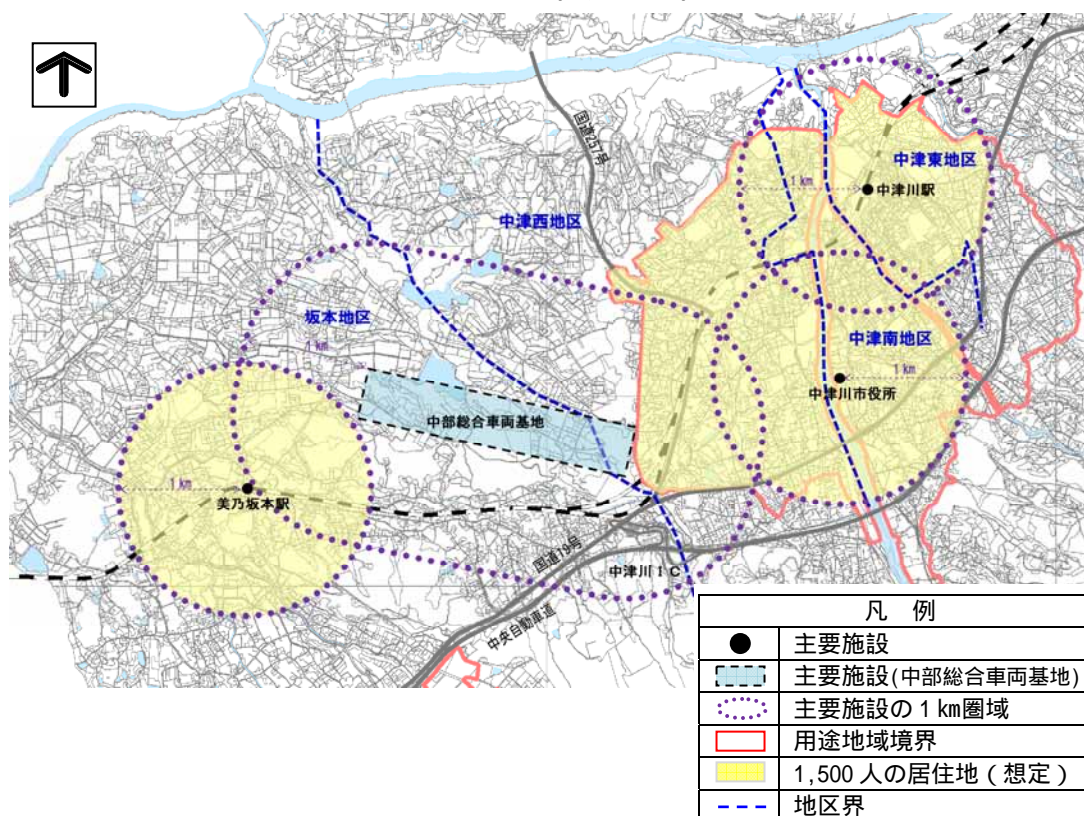
下図に示す範囲の低未利用地の面積比（平成20年度都市計画基礎調査）により、リニア及びリニア関連従業者とその家族（1,500人）を中津西地区、中津南地区、中津東地区、坂本地区の4地区に振り分けた。なお、低未利用地は、田畑及び原野が対象。

リニア及びリニア関連従業者と  
その家族（1,500人）の分割比

地区名	低未利用地 面積 (ha)	分割比
中津西地区	100.5	40%
中津南地区	46.8	18%
中津東地区	20.7	8%
坂本地区	85.7	34%
4地区合計	253.7	100%

資料：平成20年度都市計画基礎調査

リニア及びリニア関連従業者とその家族（1,500人）の居住地の想定

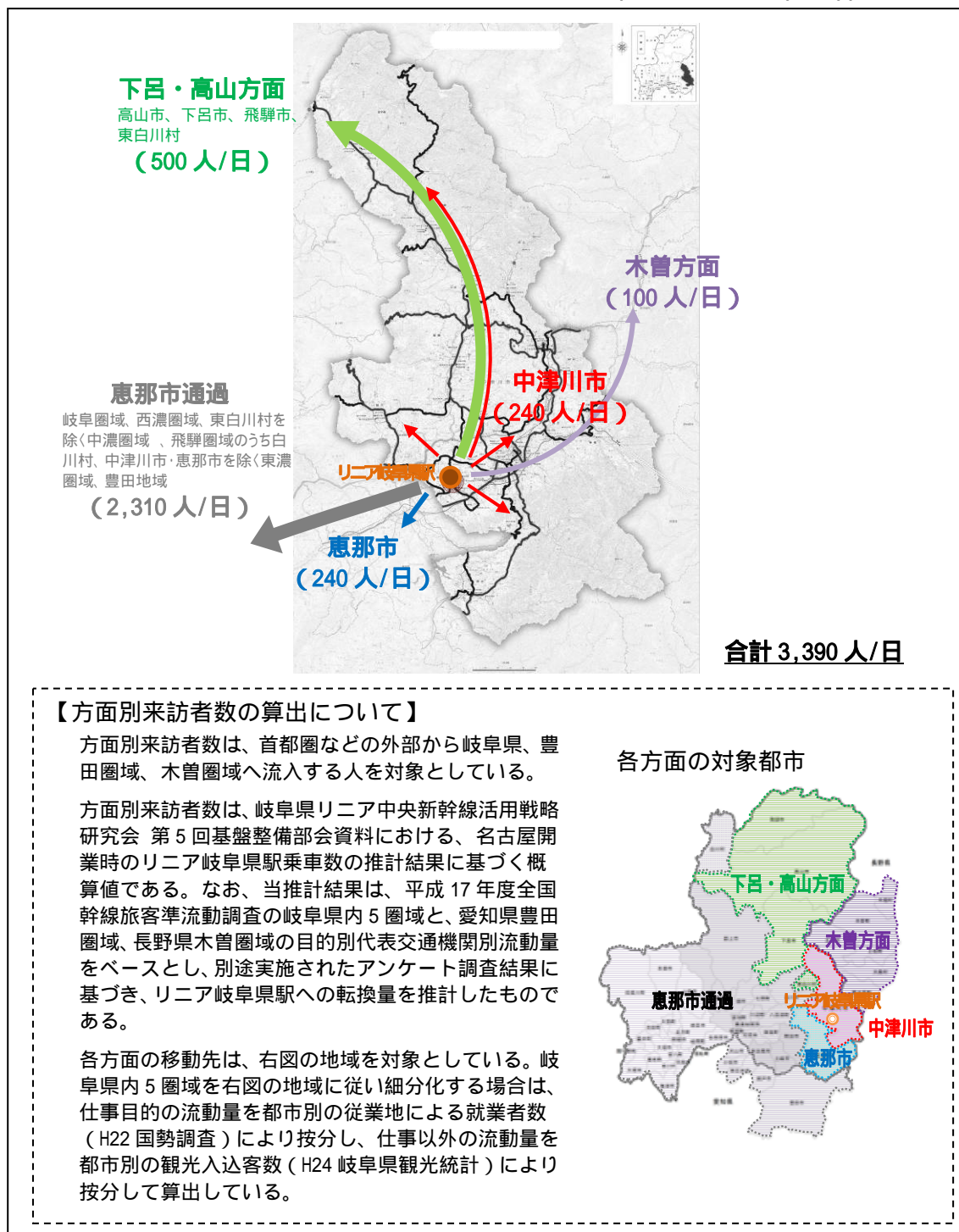


(3) 方面別の来訪者数

リニア岐阜県駅は、市内だけでなく東濃圏域、または岐阜県全域の東の玄関口として新たに整備されることになる。人口減少が全市的に進む中で、持続可能な都市を形成するためには、交流人口による広域からの来訪者を対象とした観光振興や交通環境の整備が必要である。

全県で観光振興の取組みを行った場合の名古屋開業時の駅利用者数のうち、広域からの来訪者が以下のとおり移動することを想定する。

リニア岐阜県駅を降りて岐阜県周辺へ移動する来訪者（名古屋開業時（H39））





### 5-3 中津川市の将来都市構造

多拠点ネットワークによる集約型都市構造を基本とした将来都市構造として、ゾーニング、拠点、交通軸を位置づける。

なお、ここでの位置づけは、今後の上位関連計画での動向を踏まえながら、適宜修正を加えていくこととする。

#### (1) ゾーニング

中津川市における都市計画の位置づけや市内各地域における地形条件・土地利用等の特性を踏まえ、市内のゾーニングを以下のとおり設定し、地区別のまちづくりの基本的な方向性を整理する。

##### **都市機能ゾーン**

中津川駅周辺の用途地域が指定されている地域

- ・住居・商業・工業等の土地利用と地域生活及び都市活動に必要な機能が適正かつ効率的に配置された本市の中心的な市街地を形成する。
- ・集約型都市構造を実現するため、新たな土地利用の需要に対しては、既存の市街地内の低・未利用地の活用を促進する。
- ・安全で快適な生活環境を支える安全性、利便性、快適性に優れた道路環境づくりを推進する。

##### **一般市街地ゾーン**

用途地域外の都市計画区域のうち、中津東、中津南、中津西、坂本地区

- ・リニアのまちづくりに向けて、生活の利便性を活かして定住促進を進める。
- ・利便性の高い生活を支えるとともに、産業振興や市街地の魅力向上を図るための交通ネットワークの改善・整備を推進する。

##### **自然共生ゾーン**

一般市街地ゾーンを囲むその他の地域

- ・農地や森林等の自然が多い地域であることから、これらの自然環境等の保全・活用と、生活基盤の整備を促進し、豊かでゆとりある定住環境の維持・充実を目指す。

#### (2) 拠点

人口減少が想定される中で、持続可能な「多拠点ネットワークによる集約型都市構造」を形成するための拠点を設定する。

現状の地区間の繋がりや、既存の都市施設及び新たに整備されるリニア関連施設の配置、中津川市リニアのまちづくりビジョンにおける市内全地区の定住促進・観光振興の取り組み等を踏まえながら、次の拠点を配置する。

**都市拠点**

中津川駅を核とする中心市街地周辺

- ・中津川市の産業・経済の拠点として、また、東濃圏域の中心都市の拠点として広域的な核となる多様な都市機能を集積し、交流の活性化、賑わいの向上を図る。
- ・歴史・文化的資源の保全・活用により、観光振興を図る。

**行政・情報・文化拠点**

公共公益施設が集積する市役所や合同庁舎周辺

- ・中津川市の行政・文化の拠点として、公共公益施設の維持・拡充を図る。
- ・都市拠点と一体となって中津川市の顔としてふさわしい拠点形成を図る。

**広域交通拠点**

リニア岐阜県駅・美乃坂本駅周辺

- ・リニア開業を契機とした中津川市や岐阜県の活力向上に向け、広域からのリニア岐阜県駅の利用促進を図るため、県内をはじめ周辺都市との利便性の高い移動環境の整備を推進及び促進する。
- ・市町村・県域を越えた広域的な交通結節点として、多様な二次交通の乗換え利便性の向上を図る。
- ・中津川市や岐阜県の玄関口として、新たな交流の場としての活用を図る。

**地域生活拠点**

自地区や周辺地区の移動の拠点、生活の拠点として機能する施設周辺

(加子母総合事務所、付知総合事務所、福岡総合事務所、苗木事務所、坂下駅の周辺)

統一感のある都市を形成するため、各方面の玄関口となる地区の主要施設周辺

(阿木駅、加子母総合事務所、リニア岐阜県駅、坂下駅の周辺)

- ・各地区の総合事務所や地域事務所といった行政施設や鉄道駅を主要施設とし、周辺に医療施設、商業施設などの地区住民の生活に必要な施設の集積を図る。
- ・主要施設における交通結節機能を向上させ、交通の利便性の向上を図るとともに、地区住民の交流の場となるような機能の拡充を図る。
- ・各地区における、住宅などの新たな転入先として推奨していく。

**地区拠点**

～ の拠点が配置されている地区以外の総合事務所周辺

- ・周辺の各拠点から、地区拠点内の主要施設等へ生活交通を整備し、周辺の各拠点と連携しながら生活できる交通環境を確保する。
- ・市民や地区住民の意向を踏まえながら、地区住民の生活や地域振興に必要な機能を確保する。

「都市拠点、行政・情報・文化拠点、広域交通拠点、地域生活拠点」と「地区拠点」の連携イメージ

都市拠点、行政・情報・文化拠点、  
広域交通拠点

- ・広域及び市内の中心となる拠点

地域生活拠点

- ・通勤・通学、通院、買物のいずれかの目的で自地区内の移動が半数以上の地区の主要施設周辺
- ・市外の各方面からの公共交通での移動に対し、玄関口となる地区の主要施設周辺

地区拠点

- ・周辺地区への移動が多い地区の主要施設周辺



### 観光拠点

中津川市の主な観光拠点として、観光入込客数が多く（概ね10万人/年）各地域の観光振興の拠点となる観光施設周辺

全国的にみて貴重な文化施設である、国指定の史跡の苗木城跡周辺

- ・都市拠点や広域交通拠点からのアクセス利便性を確保する。
- ・観光拠点を維持・充実し、地域振興に資するための生活交通を整備し、周辺の各拠点と連携しながら生活できる交通環境を確保する。

### 産業拠点

中津川市の製造業の中核となる拠点として、中津川中核工業団地と中部総合車両基地

- ・中央自動車道へのアクセス利便性等を活かし、中津川市及び東濃圏域の産業活動をけん引する拠点として広域交通網へのアクセス利便性の確保など機能向上を図る。
- ・中部総合車両基地を観光資源として活用することも視野に入れた交通環境を確保する。

### 市外交通結節点

阿木地区、蛭川地区において現状の交通拠点となっている恵那駅

- ・阿木地区、蛭川地区と、都市拠点や広域交通拠点間を公共交通で移動する際に、円滑に移動できる交通環境整備を、恵那市と協働で進める。

## (3) 交通軸

リニア開業により、広域的な移動の利便性を確保する必要がある。また、拠点間の移動が多くみられる中で、都市拠点をはじめとした各拠点間の連携を効率的・効果的に強化していく必要があることを踏まえ、以下の交通軸を設定する。

**広域幹線軸**

岐阜県内及び周辺都市との広域的な交通を円滑に処理する交通軸

- ・リニア開業を契機とした都市の発展に向け、広域的な移動の円滑性を確保するための取組みを重点的に展開していく。
- ・安全を確保し、安心して移動できる交通環境を確保する。

**【広域幹線軸を形成する交通軸の位置づけ】**

- 道路軸：本市に関連する広域の交通を処理する道路を位置づける。  
南北軸を形成する国道257号や濃飛横断自動車道、東西軸を形成する国道19号や瑞浪恵那道路等の整備を促進する。
- 鉄道軸：リニア中央新幹線を位置づける。  
美乃坂本駅から岐阜駅を連絡するJR中央本線、JR太多線、JR高山本線を位置づけ、速達性の向上に資する取組みを促進する。
- バス軸：リニア岐阜県駅及び都市拠点と、周辺都市を連絡する広域バス路線を位置づける。  
下呂・高山方面への路線を重要路線とし、交通事業者と協働で優先的に整備を進める。その他各方面への移動の利便性も確保していく。

**幹線軸**

広域幹線軸を補完し、各拠点相互や周辺市町村を連絡する交通軸

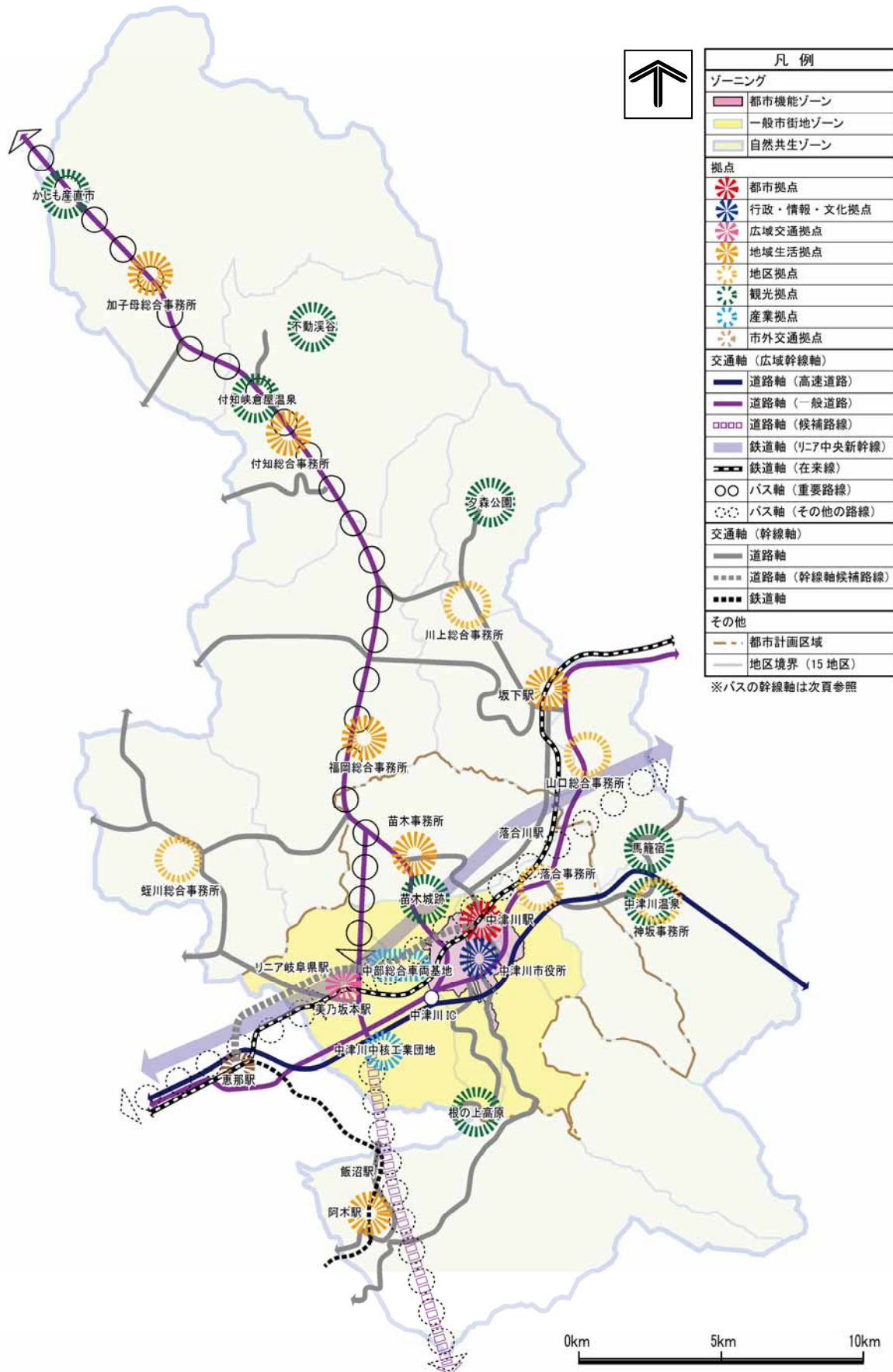
- ・各拠点相互や周辺市町村のネットワークの強化に向け、必要な機能を確保する。

**【幹線軸を形成する交通軸の位置づけ】**

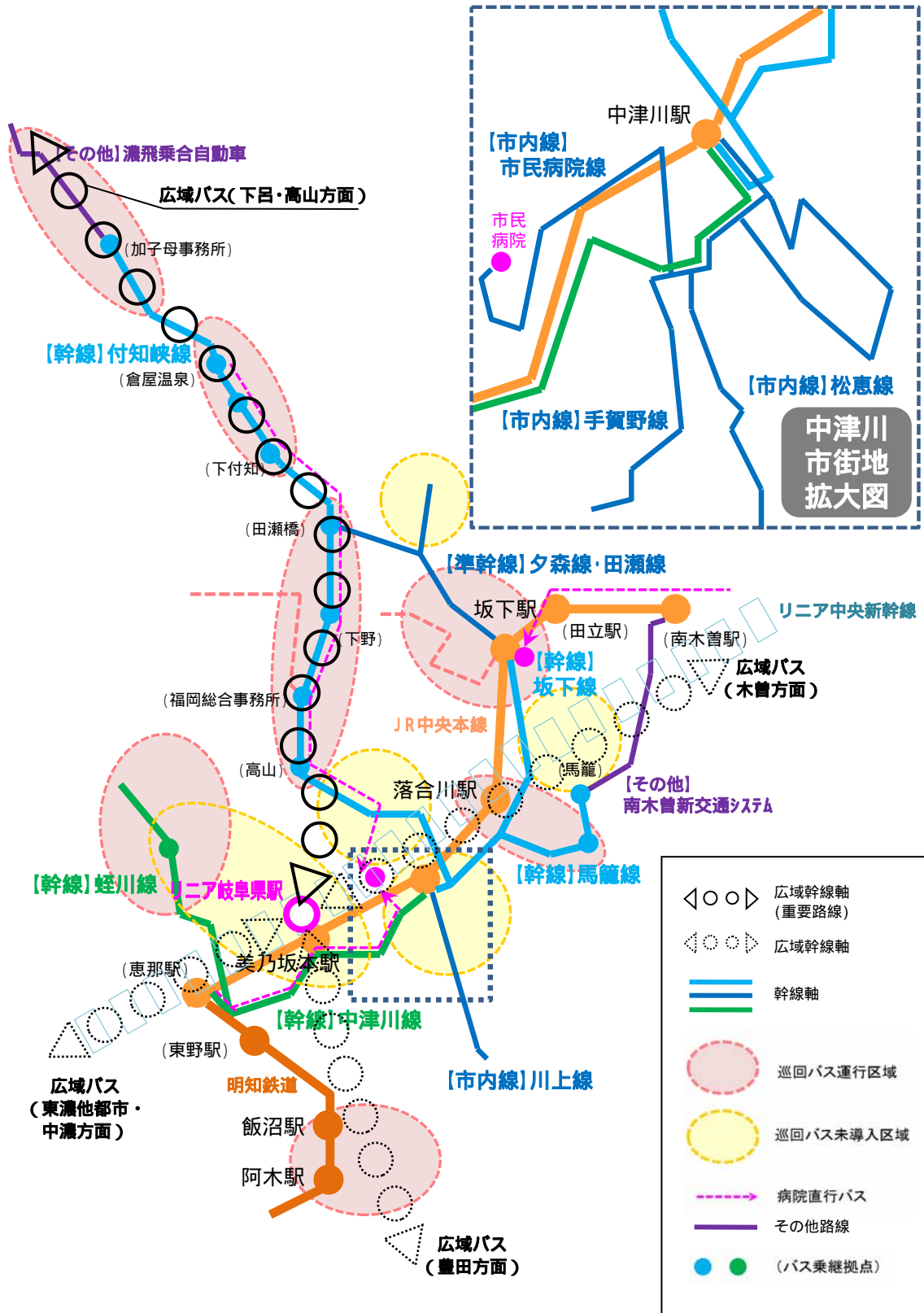
- 道路軸：各拠点相互や周辺市町村と連絡する道路を位置づけ、円滑に移動ができるよう必要な機能の確保を図る。
- 鉄道軸：明知鉄道を位置づけ、サービス水準の維持・向上を促進する。
- バス軸：平成26年2月に策定した中津川市地域公共交通総合連携計画のバス軸を位置づけ、地区の実情を踏まえて適切なサービス水準を確保していく。  
市内の骨格となるバス路線については、当面以下の区分とし、今後の試行運転を踏まえ、定期的に見直しを行いながらより効率的・効果的な路線網に再編していく。
- バス軸の内訳（中津川市地域公共交通総合連携計画 H26.2）
- ・幹線バス軸：中津川駅・中津川市街地もしくは恵那駅・恵那市街地と市内の地域拠点とを結ぶ路線バス
  - ・準幹線バス軸：坂下駅と隣接地区の拠点とを結ぶ路線バス
  - ・市内線バス軸：主要施設を結ぶ路線バス



将来都市構造図



バス軸の体系図



## 第6章 中津川市の交通課題

前述の将来都市構造を受け、中津川市の交通課題を以下のとおり整理する。

### まちづくりの課題

地区の実情に応じた効率的、効果的な交通環境整備の推進 地区間の連携強化 市街地の魅力向上と産業（観光・製造業等）の振興 リニアのまちづくりの推進
---

### 現況の交通の問題点

(1) 広域交通の問題点	
鉄道	・県都岐阜市や周辺都市との速達性等のサービス水準が十分確保されていない。
バス	・リニア岐阜県駅と全国的にも著名な観光都市である下呂・高山方面を、乗り換えなしで移動できる路線が整備されていない。また、運行頻度や速達性が十分確保されていない。
道路	・国道19号や国道257号の一部区間において、ピーク時に混雑が見られる。 ・国道19号に、重大事故発生箇所等が分布している。 ・国道19号や国道257号といった広域幹線道路から、リニア岐阜県駅や中部総合車両基地への利便性の高いアクセス道路が整備されていない。
(2) 都市内交通の問題点	
鉄道	・JR中央本線の中津川駅以东区間や、明知鉄道からリニア岐阜県駅への移動において、乗換えが必要となる。また1時間あたり1本も運行されていない時間帯がある。
バス	・中津川駅周辺を除く市内各地区からリニア岐阜県駅を直接連絡する路線がない。 ・リニア岐阜県駅と都市拠点を連絡する利便性の高いバス路線が整備されていない。 ・阿木地区・蛭川地区と市内他地区との連携軸が確保されていない。 ・自動車と比較し速達性が低く、利用が少ない状況である。 ・路線バスと他の交通手段との乗換え場所が離れており、利便性が低い箇所がある。 ・坂下駅において、鉄道と路線バスの乗継ダイヤの利便性が確保されていない。 ・幹線的な路線バスにおいても行政の補助なしでは運行が継続できない状況である。 ・利用意向がある一方で、公共交通空白地域が分布している。
道路	・中津川市・恵那市の中心市街地とリニア岐阜県駅や中部総合車両基地を円滑・安全に連絡する道路網が整備されていない。 ・災害時に両市の市街地からリニア岐阜県駅にアクセスできる経路が確保されていない。 ・国道19号や国道257号の一部交差点や、中心市街地へのアクセス経路において、ピーク時に混雑が発生している。 ・国道19号で交通事故多発箇所等が分布している。 ・都市計画道路の整備率が低く、近年10年間で整備が進んでいない。 ・屈曲が連続する線形不良区間や幅員が不足する区間、路面の損傷が大きい区間など、市民生活の利便性や安全・安心を確保するための道路整備が多く残っている。
(3) 交通空間・まちづくり上の問題点	
交通空間	・美乃坂本駅周辺では、リニアや広域バス（観光バス）、レンタカー、送迎車両などの新規需要に対して十分な交通結節機能が確保されていない。 ・中津川駅を除く市内鉄道駅では、バリアフリー対応となっていない。 ・中津川駅、美乃坂本駅、坂下駅の駅前広場において、ピーク時に多様な交通が錯綜し、安全が確保されていない。駅周辺で駐車場が十分確保されていない。
まちづくり	・2車線区間や産業道路の通学路で歩行空間が未整備であり、安全が確保されていない。 ・市街地内を回遊できる連続的な歩行空間が確保されていない。 ・美乃坂本駅周辺地域の道路の幅員が狭く、安全性が十分確保されていない。 ・坂下駅から、救急病院である坂下病院へのアクセス利便性が確保されていない。 ・用途地域内において、未整備の都市計画道路の周辺に低未利用地が分布している。 ・都市計画道路の整備により、中心部を解体させる恐れがある。

### 将来都市構造

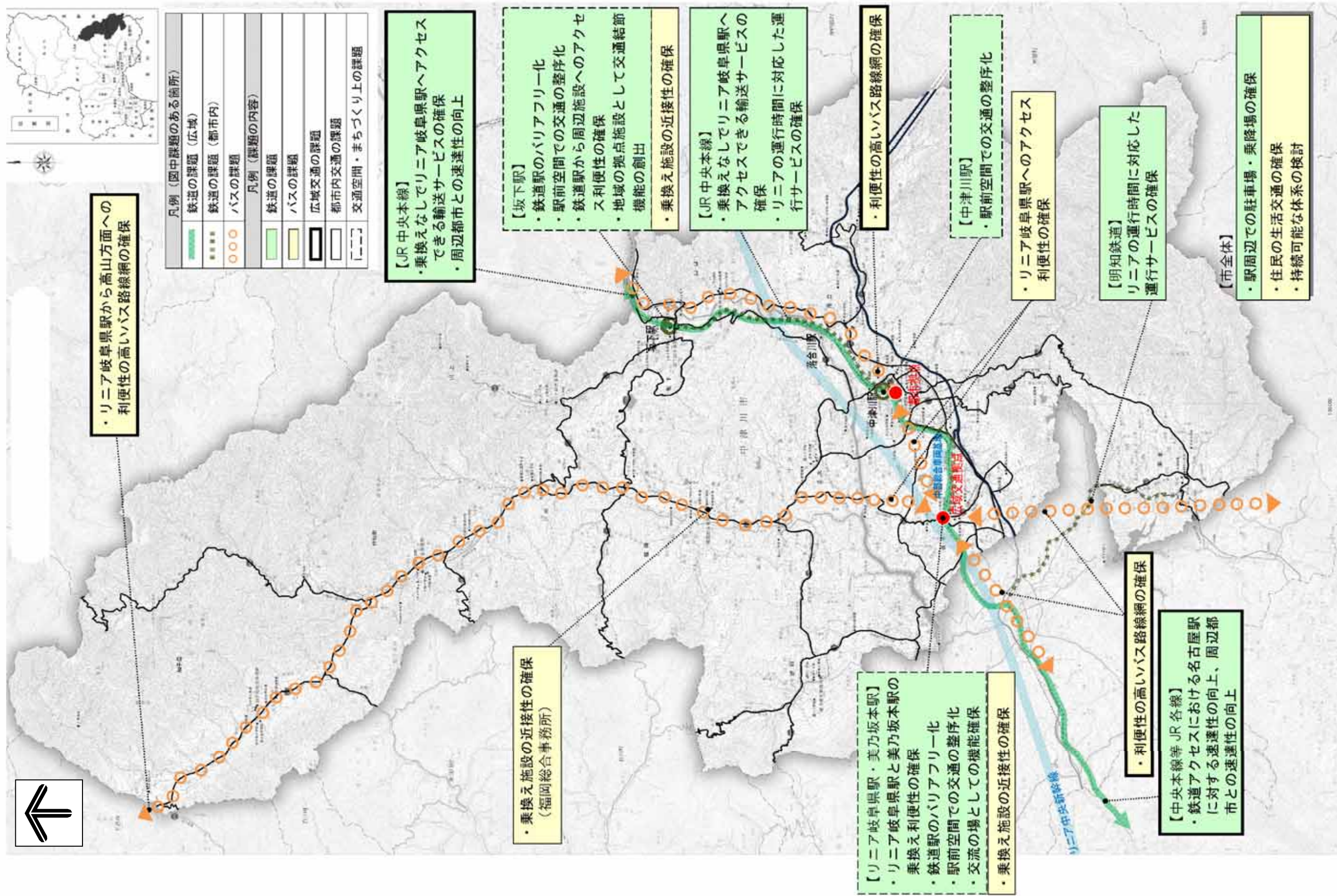
<b>まちづくりの理念</b> 多拠点ネットワークによる 集約型都市構造
<b>拠点</b> 都市拠点 ・中津川市の産業・経済の拠点 ・交流の活性化、賑わいの向上 ・観光振興 行政・情報・文化拠点 ・公共公益施設の維持・拡充 広域交通拠点 ・周辺都市との利便性高い移動環境の整備 ・乗換え利便性の向上 ・新たな交流の場としての活用 地域生活拠点 ・生活に必要な施設の集積 ・交通結節機能の向上、交流の場としての活用 地区拠点 ・周辺の各拠点と連携しながら生活できる交通環境を確保 観光拠点 ・アクセス利便性の確保 ・地域振興に資するための生活交通を整備 産業拠点 ・広域交通網へのアクセス利便性の確保 ・職住近接型の産業拠点を形成 市外交通拠点（恵那駅） ・円滑に移動できる環境整備
<b>交通軸</b> 広域幹線軸 ・広域的な移動の円滑性を重点的に確保 ・安全を確保し、安心して移動できる交通環境を確保 幹線軸 ・各拠点相互や周辺市町村のネットワークの強化に向けた必要な機能を確保

### 中津川市の交通課題

<b>(1) 広域交通の課題</b> <b>リニア岐阜県駅への広域アクセスの強化</b> ・鉄道アクセスにおける名古屋駅に対する速達性の向上、周辺都市への移動において速達性の向上 ・下呂・高山方面やその他周辺都市への利便性の高いバス路線網の創出 ・広域幹線軸（道路）の走行性、速達性の確保、周辺都市からのアクセス利便性の向上 <b>中部総合車両基地等への円滑な物流経路の確保</b> <b>広域幹線軸（道路）の更なる安全確保</b>
<b>(2) 都市内交通の課題</b> <b>リニア岐阜県駅へのアクセス利便性の確保</b> ・乗換えなしでリニア岐阜県駅へアクセスできる利便性の高い公共交通サービスの確保 ・リニアの運行時間に対応した鉄道の運行サービスの確保 ・リニア岐阜県駅と都市拠点、恵那市中心部、中部総合車両基地の連携強化 ・アクセス道路の円滑性の確保、更なる安全確保 <b>効率的・効果的な公共交通体系の形成</b> ・生活交通の確保と利用促進 ・持続可能な体系の検討 <b>各地区の生活を支える道路ネットワークの機能確保</b> ・都市拠点への円滑性・安全の確保 ・機能別の必要幅員の確保、緊急時の安全確保 <b>都市計画道路の見直しの再検討及び計画的な整備推進</b> <b>リニア岐阜県駅周辺の災害時の安全な移動経路の確保</b>
<b>(3) 交通空間・まちづくり上の課題</b> <b>リニア岐阜県駅の乗換え利便性の確保</b> <b>市内交通結節点の乗換え利便性の確保</b> ・鉄道駅のバリアフリー化、駅前空間での交通の整序化 ・乗換え施設の近接性の確保 ・駅周辺での駐車場・乗降場の確保 <b>生活空間の安全・安心の確保</b> ・広域交通拠点周辺 ・市内通学路等の歩行者の安全確保 <b>にぎわい創出に資する空間の確保</b> ・都市拠点周辺 ・リニア岐阜県駅への交流の場としての機能確保

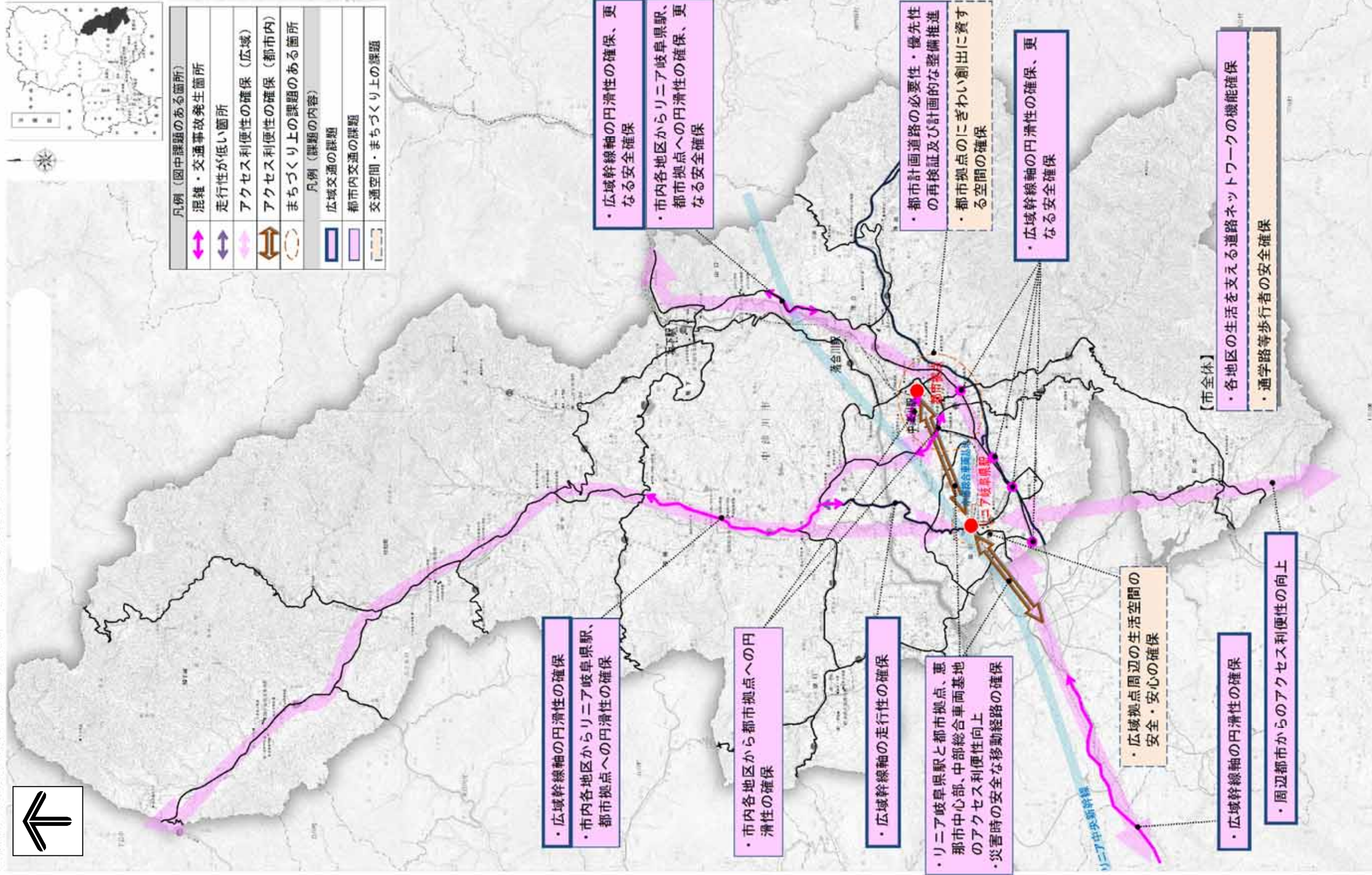


■中津川市の交通課題（鉄道・バス）





■中津川市の交通課題（歩行者・自転車空間を含む）





## 第7章 将来像の設定

### 7-1 目指す将来像の設定

「第5章 中津川市の将来都市構造の検討」では、社会資本整備費が縮小傾向にある中で、利便性が高く、全ての市民が安全・安心に生活できる交通環境を確保しながら、持続可能な都市を形成するために、「多拠点ネットワークによる集約型都市構造」の形成を推進していくことを位置づけた。

ここでは、「多拠点ネットワークによる集約型都市構造」を基本として、中津川市総合計画に掲げる「かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川」の実現を支援するため、関係者が共有すべき交通環境の将来像を定める。

中津川市総合計画をはじめとした上位・関連計画には、都市の将来イメージとして、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る都市を形成することや、まちの活気を高めながら、中津川市の文化・歴史、自然の豊かさ、産業を次世代へと継承していくことが位置づけられている。

これらの将来イメージの実現に向け、中津川市都市交通マスタープランでは、目指す将来像を「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」と設定する。

中津川市で暮らす人、活動する人、訪れる人の全ての人々が、多様な手段でいつでも安心して快適に移動できる交通環境の形成し、日常生活での人々の交流を支えるとともに、リニア開業を契機として市外からの交流人口の拡大を目指す。

#### 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

多拠点ネットワークによる集約型都市構造を基本として、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、まちの活気を高めながら、中津川市の文化・歴史、自然の豊かさ、産業を次世代へと継承することができるよう、以下の交通環境の形成を目指す。

中津川市で暮らす人、活動する人、訪れる人の全ての人々が、多様な手段でいつでも安心して快適に移動できる。

日常生活での人々の繋がりを支えるとともに、リニア開業を契機として市外からの交流人口の拡大に資する。

## 目指す将来像の設定

## 上位・関連計画からのキーワード

	ひと・まち全般	暮らし	賑わい・活力	自然
中津川市総合計画	・人々 ・ふるさとに誇りと愛着	・だれもが安心して地域でいきいきと暮らす	・活気あふれる ・地域の伝統芸能などの文化 ・さまざまな人や企業・知識・技術や情報などが集まる	・自然 ・美しい自然 ・やすらぐ自然
中津川都市計画区域マスタープラン	・人が中心となる都市空間 ・出会い ・ふれあい ・交流 ・人づくり	・快適で安全 ・住みたくなる暖かみ	・楽しく活気のある ・歴史 ・文化	・やすらぎとつるおおい ・自然を大切にする ・環境・景観
中津川市リニアのまちづくりビジョン	・リニアのホームタウン ・訪ねてよし・住んでよし	・暮らしの充実と移住・定住の促進	・観光の振興 ・産業の振興	・水と緑

## まちづくりの基本的課題

- ・地区の実情に応じた効率的、効果的な交通環境整備の推進
- ・地区間の連携強化
- ・市街地の魅力向上と産業（観光・製造業等）の振興
- ・リニアのまちづくりの推進

## 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

- ・持続可能な都市の形成
- ・歩いて暮らせる市街地
- ・多様な交通手段を用いた生活



## 目指す将来像

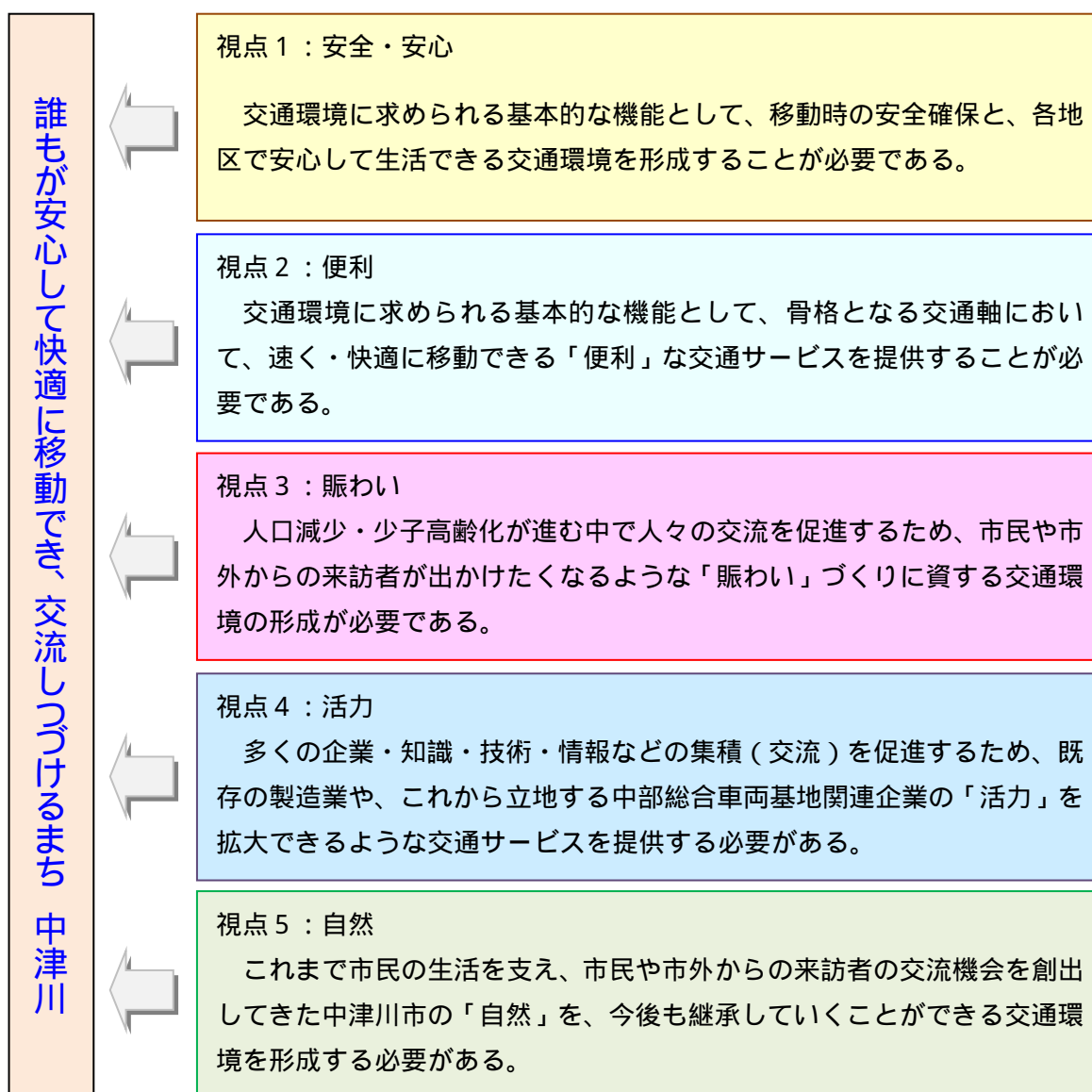
誰もが安心して快適に移動でき、交流しつづけるまち 中津川

## 7-2 基本方針の設定

## (1) 基本方針の視点

多拠点ネットワークによる集約型都市構造を基本として「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」を実現するためには、交通施設やこれを取り巻く環境に求められる基本的な機能を確保しながら、多くの人や企業・知識・技術・情報などが集まり、交流する機会を創出するための取組みを展開していく必要がある。

このため、以下の5つの視点から基本方針を定める。





## (2) 基本方針の設定

5つの視点別に、中津川市の特徴や交通課題等を踏まえながら、以下のとおり基本方針を設定する。

**基本方針 : 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>**

市内には、重大事故の発生箇所や、通学路や駅周辺道路等での歩道未設置区間など、安全性が十分確保されていない交通空間が分布している。リニア開業に伴う交通量の増加により、安全性が低下することが懸念される。

また、安心できる生活環境を支えるためには、自動車が使えなくても市内の主要な都市施設へ移動できる交通サービスが必要であるが、市内には公共交通空白地域が分布し、中津川駅以外の駅がバリアフリー化されていないなど対応が十分に進んでいない状況である。

さらに、リニア岐阜県駅への緊急輸送経路が確保されていない状況にあるとともに、すれ違いが困難な地区内道路が多く分布するなど、災害時・緊急時等の安全が十分確保されていない状況がある。

こうした問題に対応し、中津川市で暮らす人、活動する人、訪れる人の全ての人が安心して生活できるよう、安全な交通ネットワークで全ての人をつなぐことができる交通環境の形成を図る。

**基本方針 : 利便性の高い交通軸・交通空間の形成 <便利>**

リニア岐阜県駅を中心とした、鉄道、バス、自動車の広域幹線軸の速達性や利便性が、現状の交通ネットワークで十分確保されていない状況である。また、市内の移動についても、市街地内や幹線軸でピーク時に混雑が発生し速達性が低下している状況や、地域の拠点となる駅やバス停において、乗継ぎ利便性が十分確保されていないなどの問題が見られる。

全ての人が快適に移動できるよう、リニア岐阜県駅を中心とした広域幹線軸や都市拠点をはじめとした各拠点間を連絡する幹線軸と、交通結節点の利便性の向上を図る。

**基本方針 : 賑わいを創出する交通環境の形成 <賑わい>**

中津川市では、山口地区の馬籠宿や都市拠点周辺の中山道など、全国的にも著名な観光施設が立地しているが、観光入込客数は減少している状況である。また、小売業の年間商品販売額が減少し、中津川市の顔となる都市拠点が低密度化傾向にあるなど、日常生活においてもまちの賑わいが低下している状況が見受けられる。

少子高齢化が進む中で、市外からの多くの来訪者が集まるとともに、日常生活でもより多くの市民がまちに出かけ、交流が促進されるよう、これまで多くの人々の係わりの中で受け継がれてきた中津川市の文化・歴史、自然の豊かさ等を活用した、賑わいの創出に資する交通環境の形成を図る。

**基本方針 : 円滑な産業活動を支える交通環境の形成****<活力>**

中津川市の産業は、中津川インターチェンジから名古屋市内へ1時間で行き来できる交通利便性といった強みをもとに、製造業を中心としてこれまで発展してきた。近年、製造品出荷額等や従業員数が減少傾向から回復基調にある。

既存の製造業や、これから立地する中部車両基地関連企業の「活力」を拡大できるよう、各産業拠点等を発着する物流交通が、円滑かつ安全に市内の広域幹線軸や幹線軸を経由し、名古屋市等の大規模市場へ移動できる交通環境を形成する。

**基本方針 : 美しい自然にやさしい交通環境の形成****<自然>**

中津川市は、中央アルプス南端に位置する恵那山山系など豊かな自然に囲まれている。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継承していく必要がある。一方で、近年は、環境負荷の大きい手段である自動車への依存傾向が高まり、自動車中心のライフスタイルが定着してきている。

中津川市を囲む豊かな自然環境が保全され、後世に伝えることができるよう、可能な限り環境負荷の少ない交通手段の利用を促進する。

## 第 8 章 交通施策の検討

### 8-1 交通施策の方針

目指す将来像と 5 つの基本方針や中津川市の交通課題を踏まえ、交通施策の方針を以下のように設定する。

#### 基本方針 : <安全・安心>

##### 全ての人の安全・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

歩行者や自転車利用者の安全確保のために、連続的な歩行者・自転車空間や安全施設の整備、ルール・マナーの徹底等に取り組む。

#### -(2) 自動車交通の安全性向上

自動車相互の交通事故を減らすための交通安全対策に取り組む。

#### -(3) 幹線軸へのアクセス機能の確保

市民生活を支えるため、幹線道路網に安全かつ円滑にアクセスできる道路網の形成に取り組む。

#### -(4) 全ての人の移動の足の確保

多様な交通手段を組み合わせ、既存集落から最寄りの主要な交通結節点(拠点)へと効率的に移動できる公共交通体系の形成に取り組む。

#### -(5) バリアフリーな交通環境の形成

誰もが安全・安心に移動できる交通環境を形成するため、交通空間や公共交通車両等のバリアフリー化に取り組む。

#### -(6) 災害に強い道路網の形成

市民や来訪者の災害時や緊急時の安全を確保するため、広域幹線道路等の代替性の確保について検討し、災害に強い骨格道路網を形成する。また、市民等が安全に避難でき、かつ緊急車両が円滑に移動できる地区内道路網の形成に取り組む。

#### 基本方針 : <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

リニア岐阜県駅の利用促進のため、岐阜県内主要都市からの多様な交通手段によるアクセス利便性の高い交通環境の形成に取り組む。

**-(2)市内道路網の拡充**

拠点内、拠点間の移動の円滑化や、適正な土地利用の誘導等を図るため、未整備の都市計画道路等の将来骨格道路網の計画的な整備推進に取り組む。

**-(3)広域幹線軸・幹線軸(道路)等の混雑緩和**

都市間、拠点間の移動の円滑化を図るため、ボトルネック箇所の解消に取り組む。

**-(4)公共交通の利便性の向上**

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、鉄道やバスにより円滑に移動できる交通体系づくりに取り組む。また、鉄道と二次交通の乗換え利便性、鉄道から周辺施設へのアクセス性の向上に取り組む。

**-(5)公共交通の利用促進**

利便性の高い公共交通ネットワークを継続的に維持・改善していくため、利用促進に取り組む。

**基本方針 : <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**

リニア開業の効果を、中津川市全体の賑わい創出に波及させるため、リニア岐阜県駅と中部総合車両基地、中津川市の顔となる都市拠点を円滑、安全、かつ快適に連絡する道路整備に取り組む。

**-(2)快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成**

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の形成に取り組む。また、都市拠点内を快適に回遊できる交通環境の確立に取り組む。

**-(3)魅力的な道路空間の確保**

都市拠点や広域交通拠点など、市内外から人が集まる地域において、誰もがまちなみを楽しんで移動できるような、魅力的な道路空間づくりに取り組む。

**-(4)交通結節施設を活用した交流空間の確保**

賑わいを創出するため、新たに整備する交通結節点において、都市内外及び地区内外の人の交流の場の創出に取り組む。

また、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、交通結節点等において乗換え情報や観光情報の充実を図る。



**基本方針 : <活力>****円滑な産業活動を支える交通環境の形成****-(1) 広域的な物流ネットワークの形成**

市内の産業拠点と広域的な市場を円滑に連絡するとともに、広域的な産業連携の強化に向け、広域的な物流を円滑に処理する道路網の形成に取り組む。

**-(2) 物流ネットワークの安全性・信頼性の向上**

地区内道路への大型車両の流入を抑制するため、階層性のある道路網の構築に取り組むとともに、骨格道路網の歩車分離や交通安全施設の整備などのハード整備や、交通安全に対する更なる意識向上など、貨物車両が安心して走行できる道路環境の形成に取り組む。さらに、災害時や緊急時においてもサプライチェーンを維持できる多重性のある道路ネットワークの形成に取り組む。

**-(3) 中部総合車両基地と新規居住地間の移動の利便性の確保**

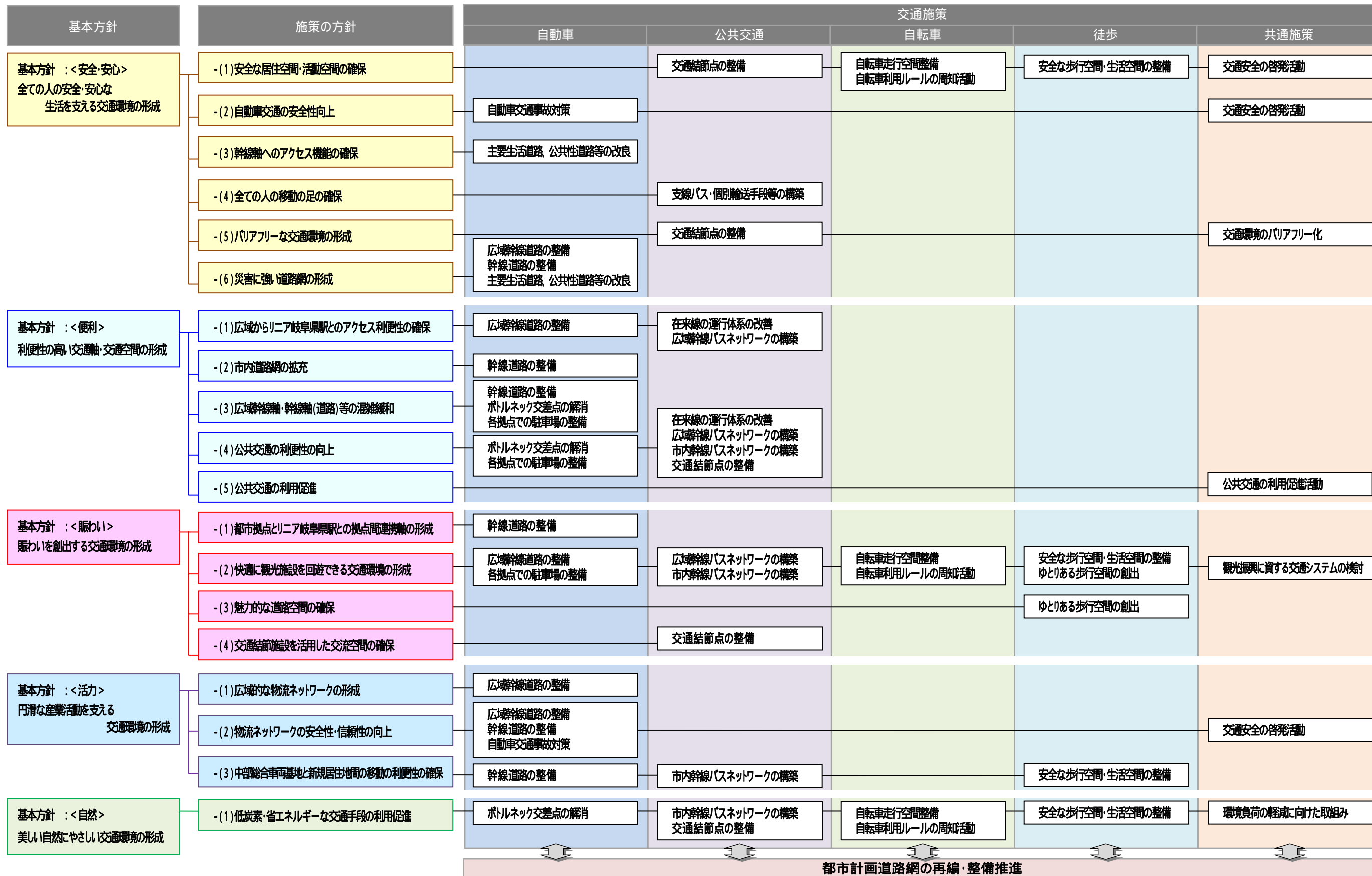
中部総合車両基地の立地に伴う新たな転入者のための居住地と中部総合車両基地を円滑かつ安全に移動できる交通環境の創出に取り組む。

**基本方針 : <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**

環境への負荷を減らすために、道路交通の円滑化とともに、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である公共交通機関、自転車、徒歩等への利用転換に取り組む。また、低公害化・省エネルギー化に取り組む。

## 8-2 交通施策の体系

基本方針や施策の方針を踏まえ、以下のとおり各交通手段に対する施策を展開する。なお、都市計画道路は、まちづくりや多様な手段に横断的に関連するため、整備方針について交通手段別の施策とは別に整理する。



※上図の丸番号と施策名に該当する施策の概要は、「8-3 交通施策の抽出」を参照のこと。

### 8-3 交通施策の抽出

前節の交通施策の体系について、「(1) 自動車」「(2) 公共交通」「(3) 自転車」「(4) 徒歩」の各交通手段と、各交通手段に横断的に関連する「(5) 共通施策」の区分別に基本的な考え方を示したのちに、施策別に概要を整理する。

また、都市計画道路網の再編・整備推進の方針を併せて整理する。

#### 【都市交通マスタープランの交通施策として示す項目】

##### ①施策の位置づけ

- ・ 施策名
- ・ 施策の範囲（広域交通、都市内交通、まちづくり・交通空間から該当するもの）
  - ▶ 広域交通：岐阜県内や周辺都市とを連絡する広域幹線軸の形成に向けた施策
  - ▶ 都市内交通：周辺市町村や各拠点相互、拠点内外の地域のネットワークの強化に向けた施策
  - ▶ まちづくり・交通空間：交通結節点や拠点内の生活環境の安全・安心や利便性の向上、まちの賑わいの向上に向けた施策

##### ②施策の方針

- ・ 施策を実施する意義として、「8-1 交通施策の方針」のうち該当するもの

##### ③施策の概要

- ・ 具体的な取組み内容

**(1) 自動車**

中津川市の目標像や将来都市構造に対応した道路ネットワークの構築に向けて、自動車交通を処理する骨格道路について、求める機能と路線の位置づけを以下のとおり設定し、必要な交通処理機能を確保する。

また、各拠点の良好な生活環境の形成に向け、これら骨格道路網と各拠点の主要施設や住宅地を連絡する地域内の道路網や、駐車施設の整備を推進する。

**【将来骨格道路網の設定】****●高速道路**

高速道路は自動車交通を処理する道路であり、岐阜県や愛知県・長野県を始め全国の各都市との間を行き来する、広域的な人々の移動や物流交通を大量かつ円滑に処理する道路として機能する中央自動車道を位置づける。

**●広域幹線道路**

広域幹線道路は、岐阜県内及び周辺都市との広域的な人々の移動や物流交通を円滑に処理する道路であり、南北軸を形成する国道 257 号、濃飛横断自動車道、三河東美濃連絡道路と、東西軸を形成する国道 19 号、瑞浪恵那道路を位置づける。

**●幹線道路****<各拠点相互や周辺自治体を連絡する道路>**

各拠点相互や周辺市町村を連絡し、人々の交流と円滑な産業活動を支える道路として、国道 256 号や国道 363 号、主要地方道福岡坂下線、中津川田立線、中津川南木曾線などの国道、主要地方道、県道や、その他坂本地区周辺の主な市道等を位置づけるとともに、長期的には多重性の確保についても配慮する。

**<用途地域内の骨格を形成する道路>**

広域幹線道路及び中津川駅等の主要な交通の発生源等を有機的に結び、都市の骨格を形成する道路として、(都) 緑町線、(都) 中津岩村線、(都) 三五沢・松源寺線、(都) 青木斧戸線を位置づける。

**<中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路>**

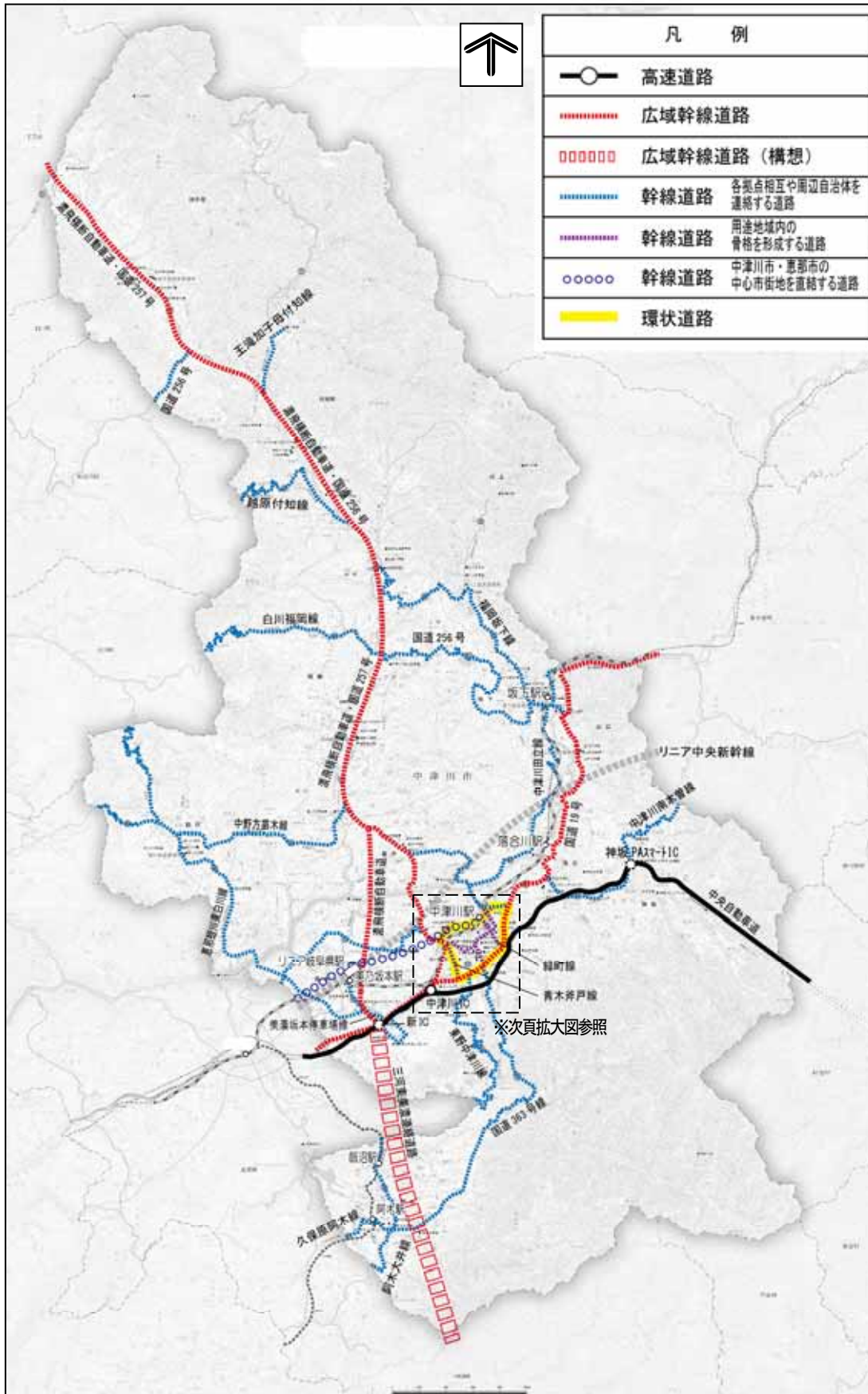
リニア開業を契機として中津川市のまちの賑わい向上を支え、中部総合車両基地からの物流交通を処理する道路として、中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路(新設構想)を位置づける。

**●環状道路**

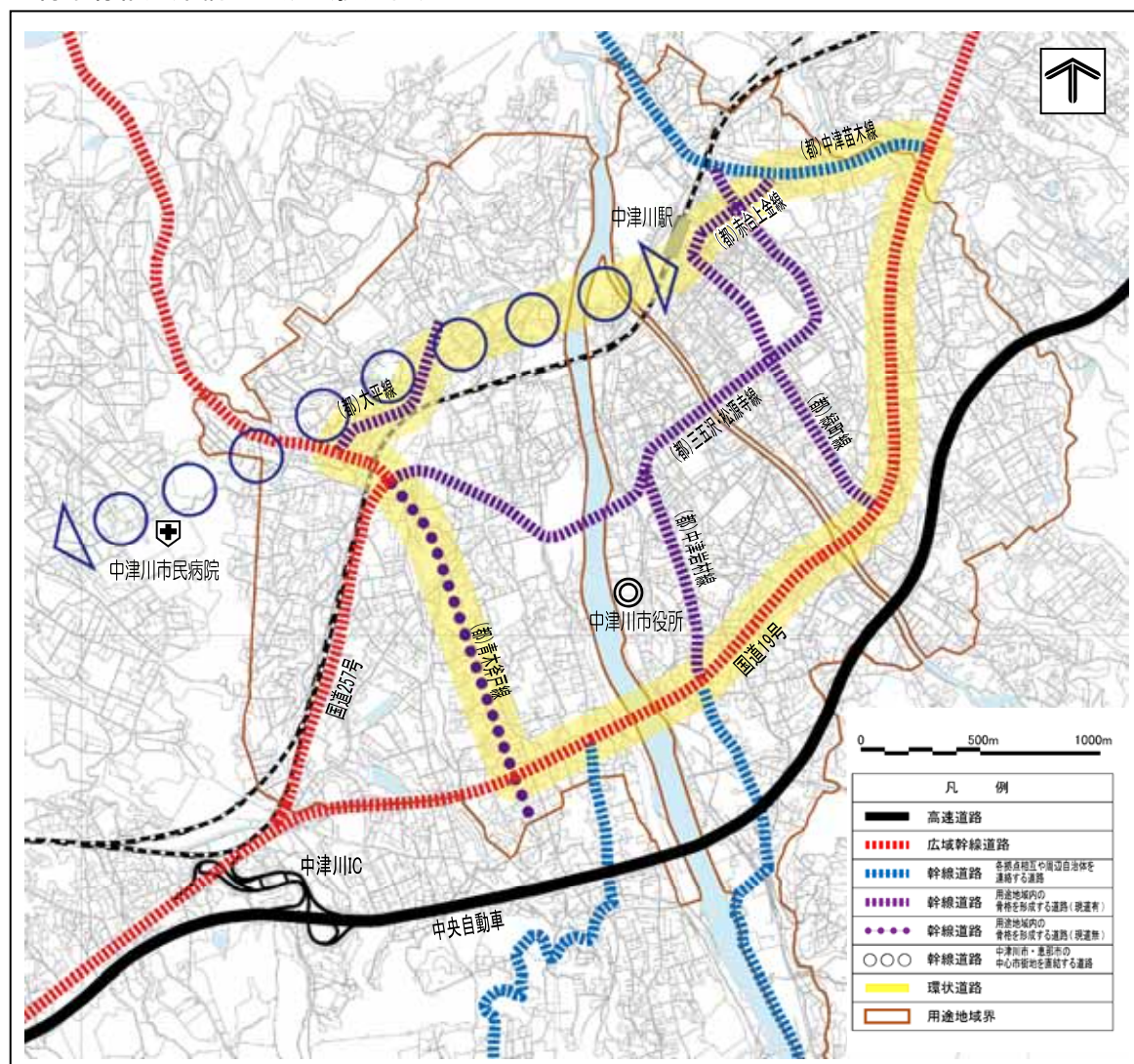
用途地域が指定されている都市機能ゾーンにおけるピーク時の混雑緩和や、良好な市街地の形成に向け、都市機能ゾーンの通過交通を処理する道路として、国道 19 号、(都) 青木斧戸線、(都) 大平線、(都) 赤台上金線、(都) 中津苗木線、中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の市街地内新設区間を位置づける。



■将来骨格道路網の形成



■ 将来骨格道路網の形成（拡大図）



※ 「中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路」の具体的な整備位置は、今後検討する。

## 広域幹線道路の整備

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(1) 広域からリニア岐阜県駅とのアクセス利便性の確保

リニア岐阜県駅の利用促進のため、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の形成に取り組む。

#### -(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成

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な交通環境の形成に取り組む。

#### -(1) 広域的な物流ネットワークの形成

市内の産業拠点と広域的な市場を円滑に連絡するとともに、広域的な産業連携の強化に向け、広域的な物流を円滑に処理する道路網の形成に取り組む。

#### -(2) 物流ネットワークの安全性・信頼性の向上

災害時や緊急時においてもサプライチェーンを維持できる多重性のある道路ネットワークの形成に取り組む。

#### -(6) 災害に強い道路網の形成

市民や来訪者の災害時や緊急時の安全を確保するため、広域幹線道路等の代替性の確保について検討し、災害に強い骨格道路網の形成に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 濃飛横断自動車道の整備

リニア岐阜県駅と全国的にも著名な観光地である下呂・高山方面との移動や、中部総合車両基地関連の物流交通の円滑性、及びリニア岐阜県駅周辺における災害時の緊急輸送経路を確保するため、リニア岐阜県駅周辺の南北軸を形成する、濃飛横断自動車道の整備を岐阜県と協働で推進する。

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。

#### 2) 瑞浪恵那道路の整備

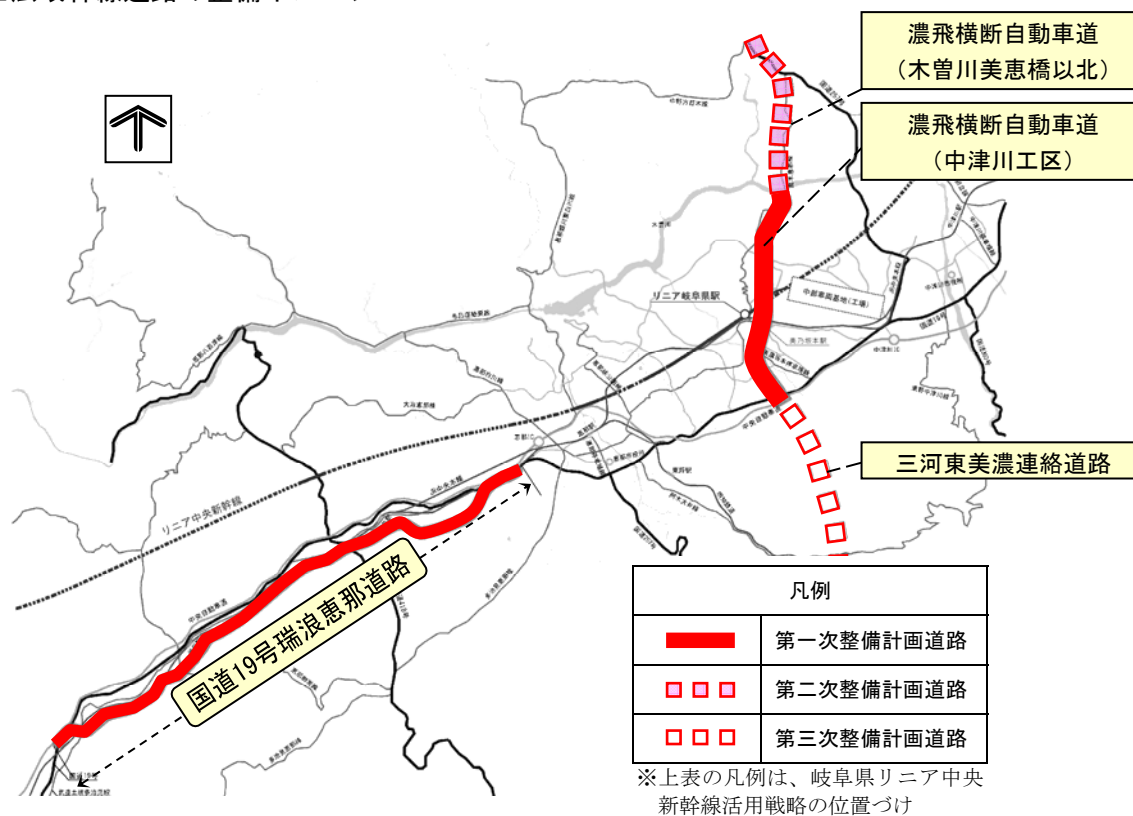
東西軸を強化するため、瑞浪市・恵那市内の国道 19 号の 2 車線区間に対しバイパス機能を有する瑞浪恵那道路の整備を促進する。

#### 3) 三河東美濃連絡道路の整備

愛知県豊田方面との連携強化に向け、三河東美濃連絡道路の整備を働きかけていく。また、市南部の阿木地区との一体性の強化に向け、都市拠点や広域交通拠点との拠点間の連携機能を付加できるよう働きかけていく。



■広域幹線道路の整備イメージ



資料：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略を編集

4) 神坂 PA スマートインターチェンジの整備促進

新たな観光ルートの構築や周遊性の向上に伴う観光需要の増加や交通の分散化による国道 19 号の混雑緩和を図るため、神坂 PA スマートインターチェンジの事業等について、国・県・関係市町村との連携による整備を促進する。



## 幹線道路の整備

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(2) 市内道路網の拡充

拠点内、拠点間の移動の円滑化や、適正な土地利用の誘導等を図るため、未整備の都市計画道路等の将来骨格道路の計画的な整備に取り組む。

#### -(3) 広域幹線軸・幹線軸(道路)等の混雑緩和

都市間、拠点間の移動の円滑化を図るため、ボトルネック箇所の解消に取り組む。

#### -(1) 都市拠点とリニア岐阜県駅との拠点間連携軸の形成

リニア開業の効果を、中津川市全体の賑わい創出に波及させるため、リニア岐阜県駅と中部総合車両基地、中津川市の顔となる都市拠点を円滑、安全、かつ快適に連絡する道路整備に取り組む。

#### -(2) 物流ネットワークの安全性・信頼性の向上

地区内道路への大型車両の流入を抑制するため、階層性のある道路網の構築に取り組むとともに、歩車分離などにより貨物車両が安心して走行できる道路環境の形成に取り組む。また、災害時や緊急時においてもサプライチェーンを維持できる多重性のある道路ネットワークの形成に取り組む。

#### -(3) 中部総合車両基地と新規居住地間の移動の利便性の確保

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交通環境の創出に取り組む。

#### -(6) 災害に強い道路網の形成

市民や来訪者の災害時や緊急時の安全を確保するため、広域幹線道路等の代替性の確保について検討し、災害に強い骨格道路網の形成に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備

都市拠点の活性化や産業振興のため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について、周辺まちづくりとの調整を図りながら、岐阜県等と協働で道路の構造や整備手法を検討し、検討結果に基づく手法により整備を推進する。

なお、ルート検討にあたっては、現道ルート上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ものとする。

## 2) リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備

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の整備について、駅周辺のまちづくりとの調整を図りながら、岐阜県と協働で、道路の構造や整備手法を検討し、検討結果に基づく手法により整備を推進する。

なお、リニア岐阜県駅周辺では、岐阜県らしさ、中津川市らしさを演出するために、周辺の田園風景や恵那山等の山岳風景を活かした周辺整備が必要となる。このため、駅利用者にとって快適な空間を形成するため、岐阜県と協働で周辺景観にあった修景整備を推進する。

### ■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



資料：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略を編集

### ■新規道路により想定される効果 (1/2)

項目	視点	各視点に対する評価	
幹線軸の形成	・中津川市の骨格道路を形成	■中津川市街地からリニア岐阜県駅を直結し、恵那市街地までの両市街地を接続する幹線道路を形成 ※広域交通における段階構成を確保	
アクセス機能の強化	・主要拠点連絡	■両市街地やリニア岐阜県駅から中部総合車両基地へのアクセス利便性を向上 ■東濃医療圏東部（恵那市、中津川市）の最大規模の臨末研修・救急指定病院である中津川市民病院へのアクセス利便性を向上（3次医療は東濃圏域最西端の岐阜県立多治見病院）	
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減</li> <li>・主要渋滞ポイントの解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■恵那市街地や中津川市街地からの幹線道路として機能させることで広域交通結節点としての円滑性を確保</li> <li>■国道19号や主要交差点における朝夕ピーク時間帯の渋滞緩和・解消に寄与（青木交差点・桃山ファミリーマート前交差点ほか）。</li> <li>■渋滞状況を踏まえた多様な経路選択が可能（国道19号との分散導入）</li> </ul>
	事故対策	・安全性の向上（事故の減少）	■渋滞緩和を含め、国道19号の事故多発箇所における事故の減少に寄与。
	歩行者空間	・歩行者の安全向上	■歩行空間の整備により、安全性の向上に寄与

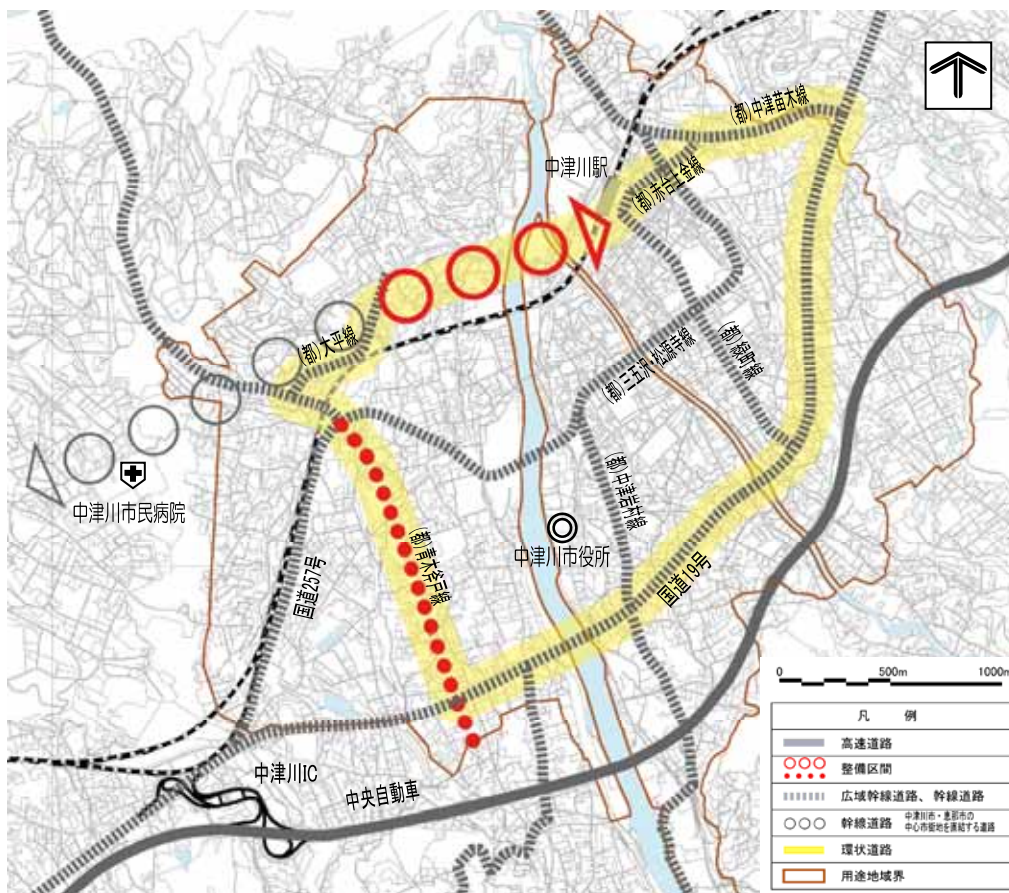
■新規道路により想定される効果 (2/2)

項目	視点	各視点に対する評価
社会全体への影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>■高速バス、シャトルバス、コミュニティバス等、利便性の高い地域公共交通の創出に貢献</li> <li>■交通事故発生時の迂回路の確保・活用</li> <li>■主要な公共施設・中津川駅へのアクセス利便性・快適性を向上</li> <li>■災害時や交通事故発生時にも、両市街地から中津川市民病院への迂回路として代替性を確保</li> </ul>
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>■人流と物流の分離、ネットワークの連続性、交通事故発生時の代替性など、関係者との連携により多様な機能確保が可能</li> <li>■リニア岐阜駅周辺や両市街地のまちづくりを支援し、中心市街地や開発エリアの活性化・振興に寄与・貢献</li> <li>■市内企業や工業団地との連携により、中部総合車両基地との連携強化を促進</li> </ul>
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■リニア岐阜駅、中部総合車両基地、工業団地など主要拠点間を連絡し、観光産業・地域産業の促進に寄与</li> </ul>

3) 市街地内環状道路の整備推進

市街地内の交通混雑の緩和や低未利用地の活用促進に向けて、現在事業中の（都）青木斧戸線等、市街地内の環状道路の整備を推進する。

■市街地内環状道路の整備区間



## ボトルネック交差点の解消

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### - (3) 広域幹線軸・幹線軸(道路)等の混雑緩和

都市間、拠点間の移動を円滑化を図るため、ボトルネック箇所の解消に取り組む。

#### - (4) 公共交通の利便性の向上

定時性、速達性が確保されたバス交通体系づくりに取り組む。

#### - (1) 低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進

環境への負荷を減らすために、道路交通の円滑化に取り組む。

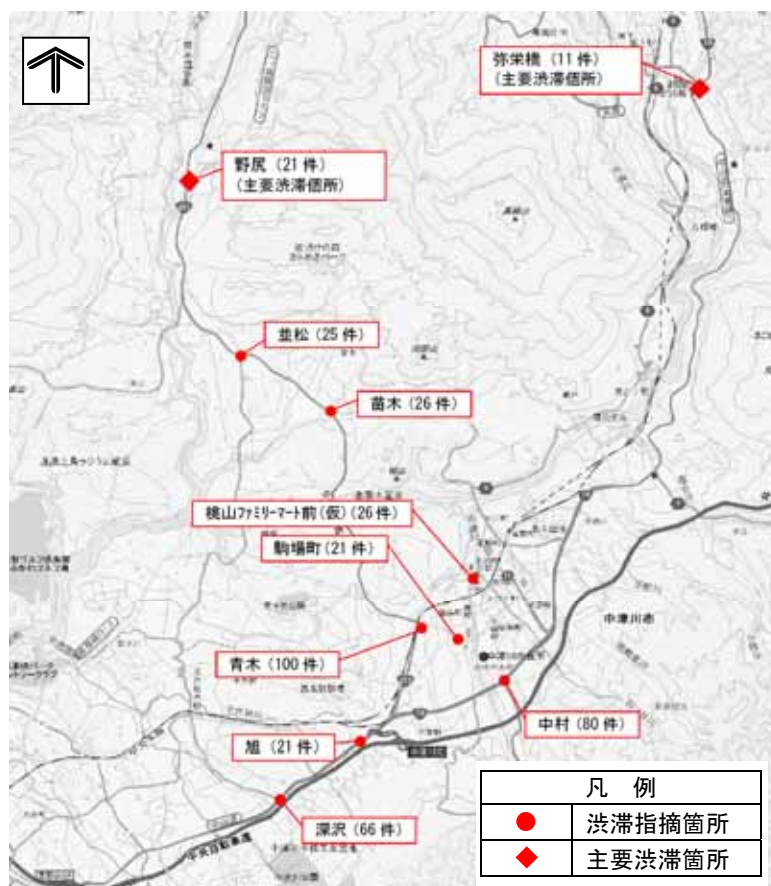
### 施策の概要

#### 1) 混雑指摘箇所の交差点改良等

広域幹線軸を通行する自動車やバスの速達性の向上を図るため、ピーク時の渋滞の指摘が多い交差点を対象として、岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会と調整し今後の対策の方向性について検討する。

また、検討結果を踏まえ必要に応じてハード・ソフト両面からの効率的・効果的な施策を推進する。

#### ■ 渋滞指摘箇所（交通に関するアンケートでの指摘数 20 件以上）及び主要渋滞箇所（岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会）





## 自動車交通事故対策

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

## 施策の方針

## -(2)自動車交通の安全性向上

自動車相互の交通事故を減らすための交通安全対策に取り組む。

## -(2)物流ネットワークの安全性・信頼性の向上

交通安全施設の整備などにより、貨物車両が安心して走行できる道路環境の形成に取り組む。

## 施策の概要

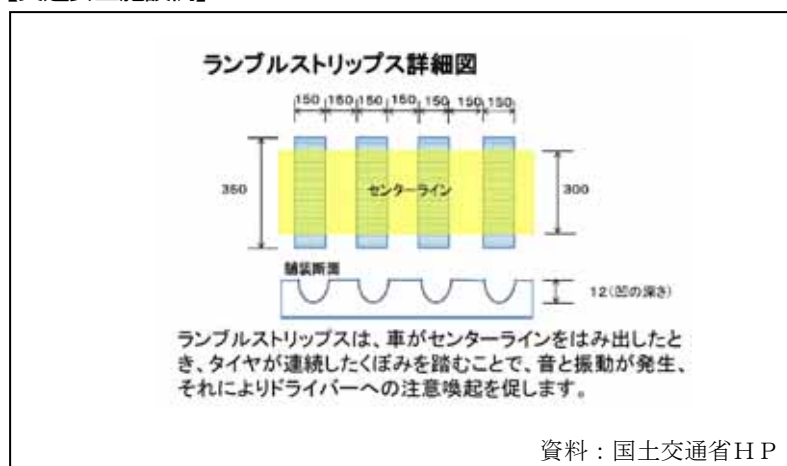
## 1) 交通安全施設の整備

国道 19 号山口地区において、センターラインのはみ出しによる重大事故が発生しており、これまでも国土交通省により対策が進められている。更なる安全性向上のため、速度抑制や適切な車線走行等についてドライバーへ注意喚起を行うための施設整備を促進する。

また、岐阜県事故ゼロプランの位置づけがあり関係者ヒアリングにおいても、危険箇所としての指摘があった、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。

その他の路線においても、必要に応じて道路管理者や警察等と調整しながら必要な施策を推進する。

## 【交通安全施設例】



## 主要生活道路、公共性道路等の改良

広域交通
都市内交通
まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(3) 幹線軸へのアクセス機能の確保

市民生活を支えるため、幹線道路網に安全かつ円滑にアクセスできる道路網の形成に取り組む。

#### -(6) 災害に強い道路網の形成

市民の災害時や緊急時の安全を確保するため、市民等が安全に避難でき、かつ緊急車両が円滑に移動できる地区内道路網の形成に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 主要生活道路、公共性道路の必要幅員の確保

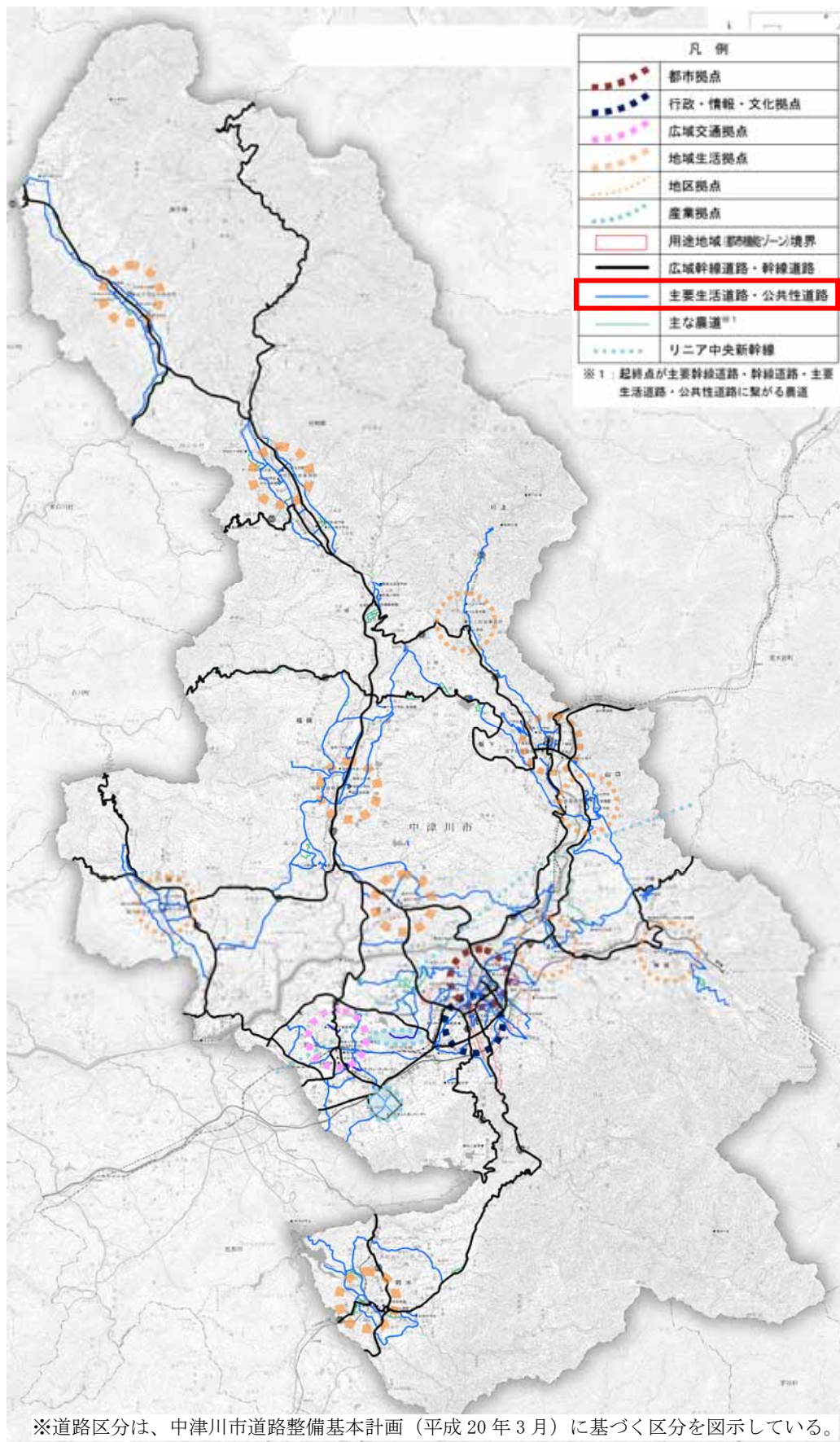
各拠点の良好な生活環境の形成に向け、広域幹線道路や幹線道路と各拠点の主要施設や住宅地を連絡する主要生活道路や公共性道路について、別途検討が進められている橋梁の耐震化計画や長寿命化計画等との整合を図りながら整備優先性を検討し、優先性の高いものから順次必要幅員を確保し、車両のすれ違いが円滑にできる道路空間の整備を推進する。

なお、小中学校、高校に接続する公共性道路は、中津川市道路整備基本計画（平成 20 年 3 月）に位置づけられた必要総幅員（W=6.0m）に対し、安全な歩行空間を確保できる幅員とする。

■中津川市道路整備基本計画（平成 20 年 3 月）における道路区分別の必要総幅員

道路区分	機能・該当路線例	必要総幅員
広域幹線道路	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span>多</span> <span>大</span> <span>長</span> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通の骨格を形成し、他の県(市)に連絡する道路</li> <li>長いトリップの交通を比較的早い速度で大量に処理する道路</li> </ul> <p style="text-align: center;">(主)国道19号、国道256号、国道257号、国道363号</p>	個別設定 (例:W=25.25m、 W=7.5m)
地区幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の各主要地区の連絡道路</li> <li>比較的長いトリップを有する交通を広域幹線道路に連絡する道路</li> </ul> <p style="text-align: center;">(主)中津川山口線、県道苗木恵那線 など</p>	個別設定 (W=7.0~7.5m)
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
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
地先道路A	<ul style="list-style-type: none"> <li>個々の宅地から主要生活道路以上の幹線道路へ連絡する道路</li> <li>周辺の住民だけが利用する道路</li> </ul> <p>※周辺の民家数により分類を設定</p>	W=6.0m
地先道路B		W=5.0m
地先道路C		W=5.0m
地先道路D		W=4.0m
地先道路E		通行車両に応じる

■主要生活道路、公共性道路位置図



## 2) 安全な避難経路の整備

災害時の避難は自動車以外の徒歩等での避難が原則であるが、避難行動要支援者は自動車での避難が考えられる。

歩行者と自動車の動線の分離に配慮しながら、安全かつ円滑に避難できる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。

## 3) 主な緊急物資輸送路の現道拡幅

災害発生後に緊急物資等を避難場所へ円滑に輸送するための経路が必要となる。

このため、広域幹線道路及び幹線道路と指定避難場所を連絡する主な緊急物資輸送路において、安全かつ円滑に市民等が避難場所へ避難し、必要な物資を輸送できるよう、歩行者と輸送車両を分離した道路網の整備を推進する。

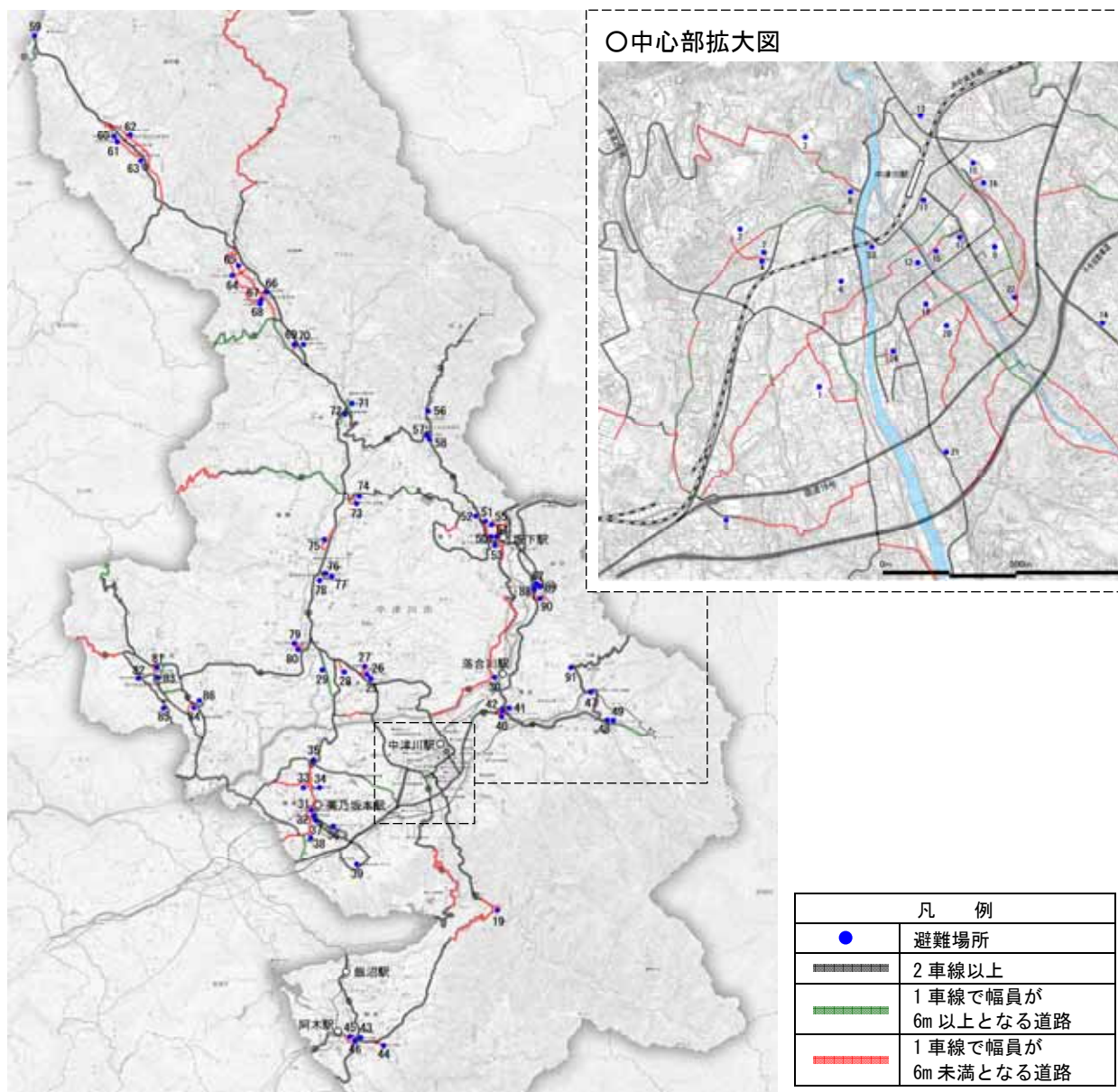
別途検討が進められている橋梁の耐震化計画や長寿命化計画等との整合を図りながら整備優先性を検討し、優先性の高いものから順次整備を推進する。

■指定避難場所一覧

地区名	番号	施設等名所	地区名	番号	施設等名所
中津 24箇所	1	西小学校	神坂 3箇所	47	神坂小学校
	2	第一中学校		48	神坂中学校
	3	中津商業高等学校		48	神坂事務所
	4	西児童館			神坂生活改善センター
	5	サンライフ中津川 勤労青少年ホーム		49	地域活性化センター
	6	発達支援センター「つくしんぼ」 中津川保育園	坂下 6箇所	50	坂下保育園
	7	杉の子幼稚園広場		51	坂下総合体育館
	8	桃山公園		52	坂下中学校
	9	東小学校		53	坂下総合事務所第2庁舎
	10	中津高等学校		54	坂下公民館
	11	中津川駅前市営駐車場	55	坂下高等学校	
	12	中央公民館・中央図書館	川上 3箇所	56	川上小学校
	13	北野保育園		57	自然休養村センター
	14	東児童館		58	せせらぎ会館 かたらいの里 総合グラウンド
	15	えびす公園	加子母 5箇所	59	加子母B&G海洋センター
	16	旭ヶ丘公園		60	加子母小学校
	17	ふるさとにぎわい広場		61	加子母中学校
	18	南小学校		62	加子母ふれあいコミュニティーセンター
	19	楽生館		63	ふれあいのやかた「かしも」
	20	第二中学校	付知 7箇所	64	付知北小学校
	21	小鳩保育園		65	付知北ふれあいセンター
	22	一色公園			付知公民館
	23	本町公園			付知老人福祉センター
	24	商工会議所ホール			アートピア付知交差プラザ
25	苗木小学校	67		付知中学校	
26	苗木事務所	68		B&G付知海洋センター	
27	苗木中学校	69	花街道センター及び公園		
28	苗木保育園	70	付知南小学校		
29	苗木トレーニングセンター	福岡 10箇所	71	田瀬小学校	
30	苗木公園		72	田瀬区民会館	
31	坂本小学校		73	下野小学校	
32	坂本幼稚園		74	下野いきいき会館	
33	坂本中学校		75	福岡中学校	
34	中津川工業高等学校		76	福岡公民館	
35	木匠塾(技能クラフト)		77	福岡小学校	
36	坂本北部体育館		78	福岡区民会館	
37	坂本北部運動場広場		79	高山小学校	
38	坂本事務所		80	高山区民会館	
39	坂本保育園	蛭川 6箇所	81	蛭川保健センター	
40	加子母ふれあいセンター		82	蛭川中学校	
41	中津川公園		83	蛭川小学校	
42	落合小学校			蛭川公民館「蛭子座」	
43	落合保育園		84	蛭川福祉センターやすらぎ荘	
44	落合中学校		85	蛭川生きがいの家	
45	落合事務所	86	蛭川保育園		
46	阿木小学校	山口 5箇所	87	山口小学校	
47	阿木中学校		88	山口公民館	
48	阿木高等学校		89	山口幼稚園	
49	阿木事務所		90	デイサービスセンター「椿苑」	
			91	馬籠ふるさと学校 まごめ自然休養村センター 馬籠ふれあい広場	



■指定避難場所と緊急物資輸送路の整備状況図



※広域幹線道路及び地区幹線道路（中津川市道路整備基本計画（平成 20 年 3 月）に基づく区分）と、避難場所を連絡する現道を図示。

※車線数は中央線の有無により区分。

※全体図での 1 車線道路の幅員区分は、各区間の延長の過半となる区分により着色。

※図中の避難場所の番号は、前頁の一覧に対応。

## 各拠点での駐車場の整備

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### - (3) 広域幹線軸・幹線軸(道路)等の混雑緩和

都市間、拠点間の移動を円滑化を図るため、ボトルネック箇所の解消に取り組む。

#### - (4) 公共交通の利便性の向上

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、必要な乗換え施設を確保する。

#### - (2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成

自動車ですべての都市拠点を訪れた人が、快適にまちを回遊できるような駐車環境の確保に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 鉄道駅周辺での駐車場の整備

中津川市の交通に関するアンケートでは、市内鉄道駅周辺に短時間駐車場やP & R 駐車場が不足していることが指摘されている。このため、円滑な都市生活や観光振興に向け、各駅周辺において、既存施設の整備状況と駐車需要を勘案し、必要に応じて駐車場の整備を推進する。

#### 2) 地域生活拠点でのP & R駐車場の確保

都市拠点周辺の混雑緩和に向け、地域生活拠点等で自動車から公共交通に乗換え、都市拠点等へ移動することができるよう、地域生活拠点における主なバス停周辺においてP & R 駐車場の整備を検討する。

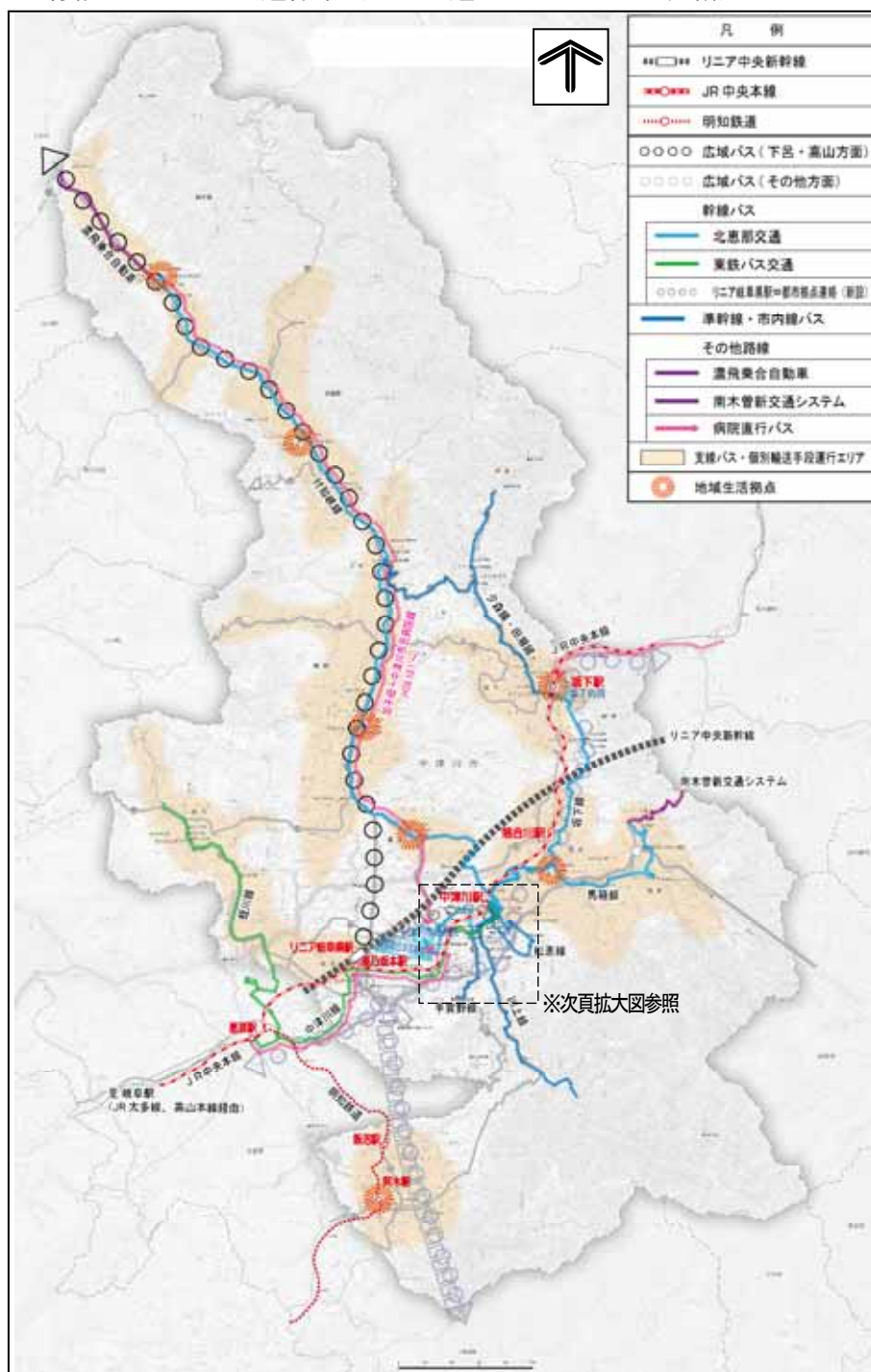
なお、P & R 駐車場は、総合事務所や地域事務所などの主要施設における既設駐車場を有効活用するとともに、市民のニーズや需要により必要に応じて整備を推進する。

(2) 公共交通

公共交通施策としては、リニアの開業に伴う利便性の高い広域交通環境の整備から、これまで同様に市民の足としてのきめ細かな対応まで幅広く対応していく必要がある。

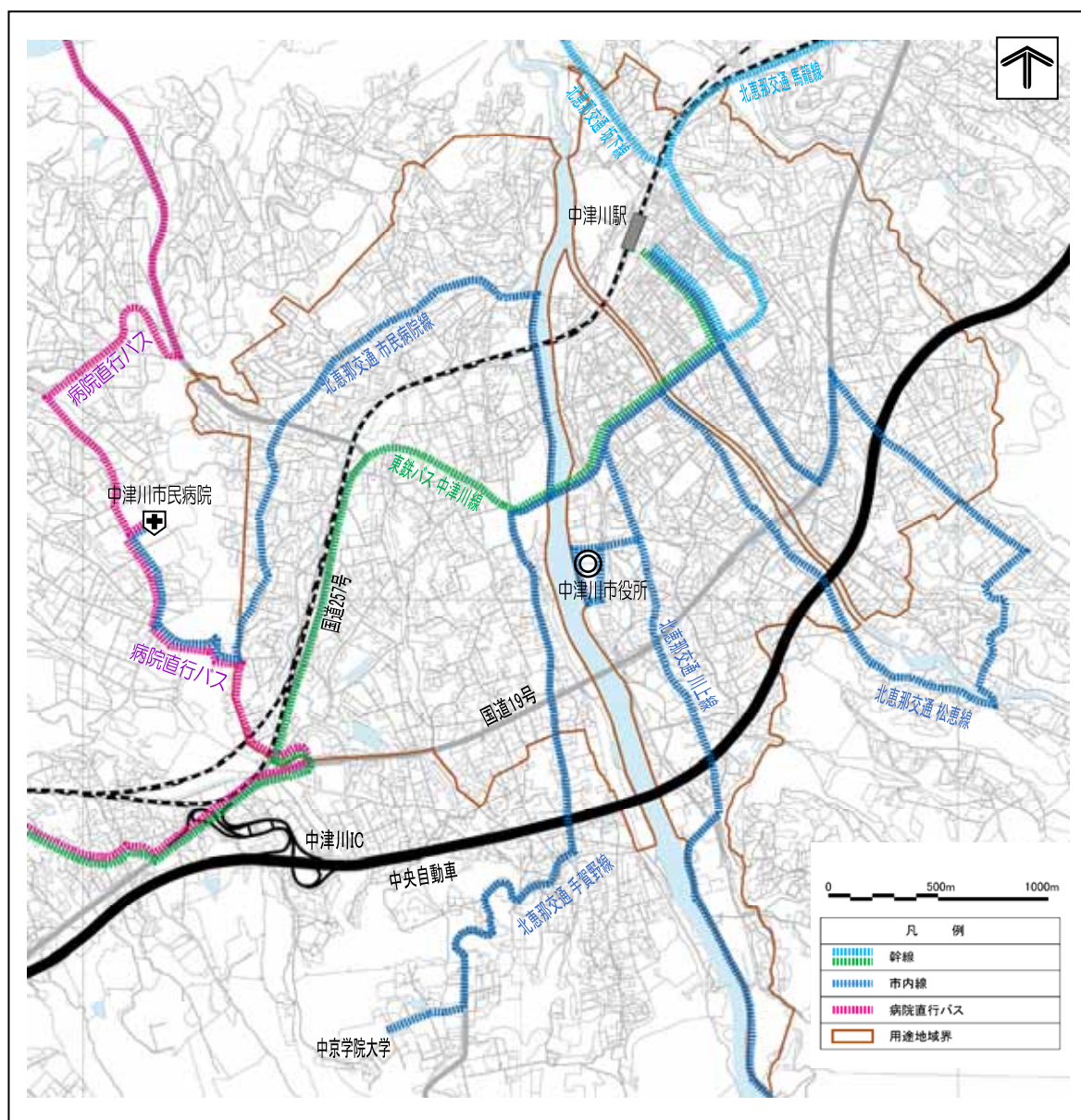
中津川市の市民生活やリニアを利用した広域からの来訪者の移動の足を継続的に支えるため、広い市域において、効率的・効果的な交通体系への再編を目指す。

■骨格となる公共交通体系（公共交通ネットワークの再編）





■骨格となる公共交通体系（拡大図）





## 在来線の運行体系の改善

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(1) 広域からリニア岐阜県駅とのアクセス利便性の確保

リニア岐阜県駅の利用促進のため、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の形成に取り組む。

#### -(4) 公共交通の利便性の向上(幹線軸)

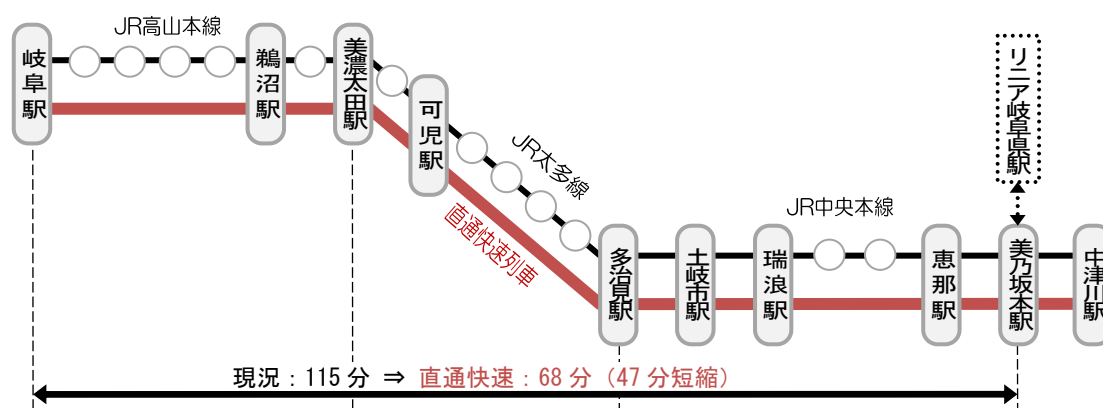
多様な交通手段を組み合わせることで拠点間を円滑に移動することができるよう、鉄道により円滑に移動できる交通体系づくりに取り組む。

### 施策の概要

#### 1) JR美乃坂本駅～JR岐阜駅間の直通快速列車の創出

リニア岐阜県駅の利用圏域の拡大に向け、美乃坂本駅～岐阜駅間の直通快速列車の導入を、岐阜県や沿線自治体等と協働でJR東海に対し働きかける。

##### ■ 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

#### 2) リニアの運行に即した運行体系の改善（JR）

リニア岐阜県駅でのリニアの停車便数が1時間に1本程度となると想定される中で、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よう、岐阜県や沿線自治体等と協働でJR東海に対し働きかける。

また、現行で中津川駅に停車する「特急しなの」を美乃坂本駅に停車させる上位関連計画の位置づけに対して、岐阜県や沿線自治体等と協働で、利用実態やニーズを踏まえながら、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。

(参考：リニアの1時間あたり列車本数（東京都・大阪市間）)

- ・片道最大8本（速達列車型7本、各駅停車型1本）  
（中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書（JR東海 平成21年12月24日））
- ・中間駅の停車頻度の設定は、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向、駅周辺の開発状況やご利用者の見込み等を踏まえて、開業が近づいた時点で決定する。

資料：JR東海HP

### 3) 行き違い設備の整備促進（明知鉄道）

J R 中央本線やリニアとの乗継ぎ利便性や、沿線住民や沿線の高校等に通う学生の生活利便性の向上に配慮したダイヤ改善に向け、運転間隔の短縮が可能となるような効果的な行き違い設備の整備について、岐阜県や恵那市、明知鉄道と協働で検討する。

#### 【現状の行き違い設備の状況】


○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

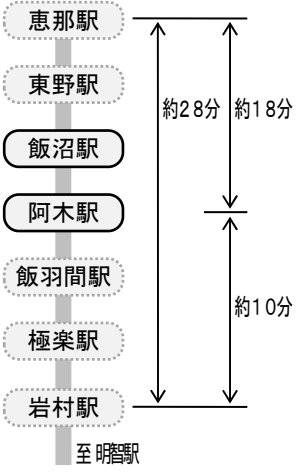
○阿木駅の状況

：旧国鉄時代の行き違い設備が残っている

**■ 阿木駅の状況**



**■ 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

### 4) 運行体系の改善（明知鉄道）

J R 中央本線やリニアとの乗継ぎ利便性や、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について、岐阜県や沿線自治体、明知鉄道と協働で検討する。

なお、運行ダイヤの改善にあたっては、利用者ニーズに即したサービスとなるよう、平成 25 年度より実施している阿木高校との意見交換を継続的に実施する。

また、阿木駅に停車する列車の増便に向け、行き違い設備の整備に併せ、岩村駅を終着駅とする運行便の創出について検討する。

(参考：現行ダイヤでの J R 中央本線の接続時間)

- ・上り（恵那駅着）
  - J R 中央本線中津川方面行きの接続時分：4 分～31 分
- ・下り（恵那駅発）
  - J R 中央本線中津川方面からの接続時分：1 分～28 分

資料：明知鉄道HP

## 広域幹線バスネットワークの構築

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(1) 広域からリニア岐阜県駅とのアクセス利便性の確保

#### -(4) 公共交通の利便性の向上(広域幹線軸)

リニア岐阜県駅の利用促進のため、岐阜県内主要都市から、速達性が高く、乗換えなしで移動できるバス交通環境の形成に取り組む。

#### -(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成(広域幹線軸)

リニア岐阜県駅の利用促進のため、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の形成に取り組む。

### 施策の概要

#### 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

リニア岐阜県駅は、全国的にも著名な観光地である下呂・高山方面への交通拠点として機能することが期待される。このため、リニア岐阜県駅から乗換えなしで円滑にこれら観光地へ移動することが可能な交通環境を形成するため、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。

#### 【広域観光バス運行例】

##### ◎広域観光バス「松島・平泉号」

仙台駅前と日本三景「松島」、世界文化遺産「平泉」「中尊寺」をめぐる観光周遊バス

・運行日：平成 25 年 4 月 13 日（土）～6 月 23 日（日）の土・日・祝日

※運行 3 日前 17:00 までに予約がない場合は運休

・料金：【往路】仙台駅前～中尊寺、松島海岸～中尊寺 大人 1,900 円 小人 950 円  
 【復路】中尊寺～松島海岸、中尊寺～仙台駅前 大人 1,900 円 小人 950 円

・コース

【往路】仙台駅(8:00)→松島海岸(9:00)→遠山之里(10:20～11:10)→中尊寺(12:30 着)

【復路】中尊寺(15:40)→松島海岸(17:20 着)→仙台駅前(18:20 着)

#### 2) 周辺都市への新規バス路線の創出

リニア岐阜県駅の利用促進のため、国道 19 号により連絡している木曾方面や東濃・中濃圏域の各都市及び岐阜県内の観光地を連絡する広域バスの導入について、リニア岐阜県駅利用者のニーズを把握しながら、バス事業者と協働で検討する。また、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。

## 市内幹線バスネットワークの構築

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(4)公共交通の利便性の向上(幹線軸)

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、バスにより円滑に移動できる交通体系づくりに取り組む。また、他の交通手段との乗換え利便性の向上に取り組む。

#### -(2)快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成(幹線軸)

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バスネットワークの形成に取り組む。

#### -(3)中部総合車両基地と新規居住地間の移動の利便性の確保

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交通環境の創出に取り組む。

#### -(1)低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進

環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である公共交通機関への利用転換に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 路線バスの維持・改善

効率的かつ利便性の高いバス路線を構築するため、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バス事業者と協働で推進する。

また、拠点病院行きの新規路線バスの導入について検討する。

#### 2) 乗換えダイヤの再編

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交通事業者と協働で推進する。

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。

#### 3) 中部総合車両基地へのバス交通の創出

岐阜県リニア中央新幹線活用戦略の中で、中部総合車両基地の従業員数が 1,500 人と想定(類似事例から)されている。また、将来都市構造の検討において中部総合車両基地を、観光拠点としての活用も想定する拠点として位置づけている。

このため、通勤時において周辺道路網での混雑の発生が抑制でき、観光や業務などで中部総合車両基地を訪れる人を円滑に処理できるよう、リニア岐阜県駅や都市拠点と円滑に行き来できるバス交通の導入の可能性について、中部総合車両基地関連事業者やバス事業者等と協働で検討する。



## 支線バス・個別輸送手段等の構築

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

## 施策の方針

## -(4)全ての人の移動の足の確保

多様な交通手段を組み合わせ、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る公共交通体系の形成に取り組む。

## 施策の概要

## 1) 福祉巡回バスの維持・改善

効率的かつ利便性の高いバスネットワークを構築するため、阿木、落合、神坂、坂下（山口含む）、加子母、付知、福岡、蛭川の各地区で運行している巡回バスを、市民のニーズに配慮しつつ、将来の都市構造に即した運行路線へと再編していく。

## 2) 個別輸送サービスの導入

鉄道や路線バス、巡回バスを利用できない地域において、人の移動の足を確保するため、関係者と協働で新たな個別輸送サービスの導入について検討する。新たな個別輸送サービスでは、交通事業者の協力により、実証運行や形態変更など地域の実情に応じた弾力的な運用を図る。

## 【輸送サービスの具体例】

## ◎デマンド交通の運行（中津川市：運行は交通事業者に委託）

- ・路線不定期運行：予め運行する路線は定めておき、事前に予約した利用者の希望乗車時刻の要求に応じて運行する。
- ・区域運行：事前に予約した利用者の希望乗降場所および希望乗車時刻の要求に応じて運行する。複数の利用者が乗り合う点でタクシーとは異なる。

## ◎スクールバスへの混乗（教育委員会）

- ・地域住民に限定して、スクールバスに乗車できる方式のことである。実施にあたっては、学校の保護者をはじめとした関係者の合意が必要である。

## ◎移送サービス事業の実施（中津川市：運行は社会福祉法人などに委託）

- ・家庭において移送することが困難な高齢者及び身体障がい者に対して、福祉車両を利用して移送サービスを行っている。

《移送サービス事業内容》

対 象 者	①又は②に該当し福祉車両を利用しなければ移送が困難な方 ①要介護認定 1～5 を受けた方 ②身体障害者手帳 1 級から 3 級をお持ちの方
利用範囲	医療機関への入退院時、通院時 公共機関が主催する事業等に参加する時
利用回数	片道を 1 回として月 6 回まで

◎タクシーの活用

- ・移動困難者に限定して、一定額のタクシーチケットを配布する方法である。一定額を超えてタクシーを利用する場合は、利用者負担となる。

※タクシーチケットの配布にあたっては、利用者の運賃負担が路線バスと同水準であることや、配布範囲を路線バスが利用できない地域に限定することに留意が必要

◎地域の自主的な活動への支援

- ・事業者および市の輸送サービスにおいて網羅できない交通空白部分における、地域の自主的な活動に対する支援を行う（事業者委託による運行経費に対する支援、ボランティア輸送に対する助言・指導等）。

資料：中津川市地域公共交通総合連携計画（平成 26 年 2 月）

## 交通結節点の整備

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

## 施策の方針

## -(1) 安全な居住空間・活動空間の確保

自動車に対して交通弱者である歩行者や自転車利用者の安全確保のために、連続的な歩行空間や安全施設の整備等に取り組む。

## -(5) バリアフリーな交通環境の形成

誰もが安全・安心に移動できる交通環境を形成するため、交通空間や公共交通車両等のバリアフリー化に取り組む。

## -(4) 公共交通の利便性の向上

多様な交通手段を組み合わせて拠点間を円滑に移動することができるよう、鉄道やバスにより円滑に移動できる交通体系づくりに取り組む。また、鉄道と二次交通の乗換え利便性、鉄道から周辺施設へのアクセス性の向上に取り組む。

## -(4) 交通結節施設を活用した交流空間の確保

賑わいを創出するため、新たに整備する交通結節点において、都市内外及び地区内外の人の交流の場の創出に取り組む。

また、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、交通結節点等において乗換え情報や観光情報の充実を図る。

## -(1) 低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進

環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である公共交通機関への利用転換に取り組む。

## 施策の概要

## 1) 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、地域の人々が利用しやすいP&R駐車場について、岐阜県等と協働で必要な規模や整備手法を検討し、検討結果に基づく手法により整備を推進する。

## ■ 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)

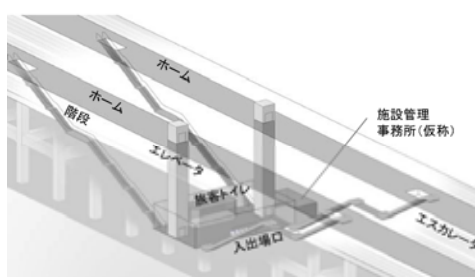
## 2) リニア岐阜県駅 駅舎内施設の整備

リニア岐阜県駅を来訪者が楽しく、便利に利用できる拠点とするため、情報発信機能と案内機能を併せ持つ便利施設や、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について、岐阜県や周辺自治体、交通事業者等の関係者と協働に必要な規模や整備手法を検討し、検討結果に基づく手法により整備を推進する。

(参考：J R 東海がイメージする中央新幹線の間駅)

- ・将来の旅客輸送のあり方を踏まえて、従来の形にとらわれず、営業専任要員は配置しない等、運用面も含めて、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅
- ・地元等の必要に応じて整備する施設は、地元等の負担を前提に、相談の上検討
- ・高架下部分は、J R 東海の使用部分及び地元等の賃借可能部分
- ・地上駅の1階は「駅」の施設部分を除いて地元等の賃借可能部分であり、地元等の負担で、必要とする施設を作り、様々な機能を併せ持つ複合施設にすることが可能

■斜め上からの透視図



資料：J R 東海HP

## 3) 美乃坂本駅の改修

美乃坂本駅では、J R 中央本線の線路の南側に改札があり、現状の施設を活用する場合、リニア岐阜県駅との乗換え時には踏切を通る必要がある。また、利用者数の増加が想定される中、バリアフリー対応となっていないことから、リニア岐阜県駅と美乃坂本駅の乗換え利便性を向上させるため、両駅の連絡施設の整備と併せ、美乃坂本駅の改修について、J R 東海に対し岐阜県と協働で働きかけていく。

また、美乃坂本駅駅前広場では、歩行空間や一般車乗降場等が整備されておらず、ピーク時に多様な交通が錯綜する危険な状況が見られるため、ピーク時の交通需要を安全に処理できる駅前広場の整備を推進する。

## 4) 在来線駅の駅前広場の改修

### ◎中津川駅

中津川駅駅前広場では、バリアフリー化は完了しており、円滑に移動できる歩行空間が確保されている。一方で、一般車乗降場が確保されておらず、ピーク時にタクシーや乗降場バス乗降場での二重停車が発生する状況が見られることから、ピーク時の交通需要を円滑に処理できる乗降施設の配置検討を行う。



### ◎坂下駅

坂下駅駅前広場では、自動車がバス停車スペースを走行するなど安全が確保されていない状況が見られる。また、北恵那交通のバス停と駅が離れているなど利便性・安全性が確保できていない。このため、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。また、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。

### 5) 地域生活拠点等の主要バス停の高質化

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についてバス事業者と協働で検討する。

なお、バスに乗降する際の負担を軽減するため、バス乗降場は車道に対してマウンタップ構造とするなど、バリアフリーに配慮する。また、効率的な運営を展開するため、バス停への民間広告の掲示等による収入確保や、民間活力による維持管理施策の導入などについて検討する。

#### 【整備施設例】

- ・駐輪場、駐車場
- ・トイレ
- ・コンビニ等の売店
- ・屋内の待合室
- ・複数路線の同時停車スペース

#### ■待合室の整備事例（大野バスセンター）



### 6) 即時的な情報提供

快適にかつ安心して公共交通を利用できる環境づくりに向け、主な交通結節点において、鉄道やバス利用者や利用待ちの人に対して、ICT技術を活用した即時的な情報提供が実施できる施設の整備を、交通事業者と協働で検討する。

また、携帯端末やパソコンによる運行状況の情報提供の実施についても併せて検討する。

#### ■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）

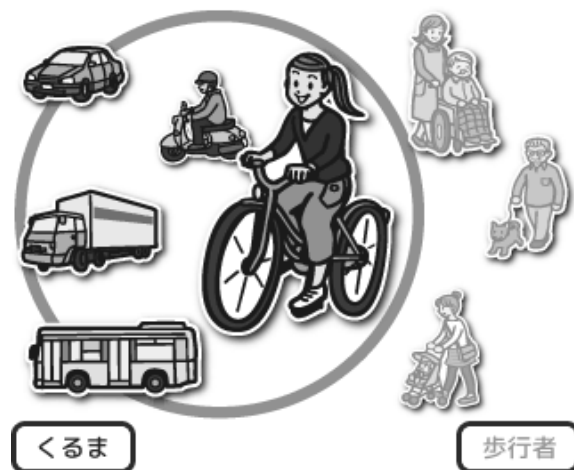


**(3) 自転車**

中津川市では、坂道の多い地形条件から自転車分担率が低い状況であるが、鉄道の端末交通手段や中心市街地内等の近距離での交通手段として利用されている状況である。また、観光振興の観点からも、市街地内を自由に回遊できる交通手段として、中津川商工会議所から電動アシスト車の貸出しが行われている。

全国的には、自転車がクリーンでエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向や東日本大震災後の防災意識の高まり等を背景に、都市交通としての位置づけがますます重要になっている。一方で、自転車関連の交通事故割合が増加傾向にあり、平成 23 年 10 月には、警察庁から自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とした、自転車と歩行者の双方の安全を確保することを目的とする総合的な対策が打ち出された。

中津川市においても、駅周辺等で自転車と歩行者等の動線が錯綜する危険な状況が確認されている。このため、自転車市民の参画の下、車両である自転車の交通ルールの共通理解を図るとともに、守るべきマナーを確立しながら、安全で快適な自転車利用環境の形成に取り組む。

**■自転車の区分について（自転車は「車両」）**

資料：警察庁HP

# 自転車走行空間整備

広域交通
都市内交通
まちづくり・交通空間

## 施策の方針

### -(1) 安全な居住空間・活動空間の確保

歩行者や自転車利用者の安全確保のために、連続的な自転車空間の整備に取り組む。

### -(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成

都市拠点内を快適に回遊できる交通環境の確立に取り組む。

### -(1) 低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進

環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である自転車の利用転換に取り組む。

## 施策の概要

### 1) 自転車走行空間整備

歩行者や自動車等の各交通需要がピーク時に集中するとともに、観光振興に向けて電動アシスト車の活用が進められている都市拠点周辺において、自転車や歩行者の安全を確保するため、現道の断面構成やリニア開業に伴う交通量の変化を踏まえながら、自転車走行空間の整備について検討する。

■自転車道整備例



資料：内閣府HP

■自転車専用通行帯整備例  
(レーン表示)



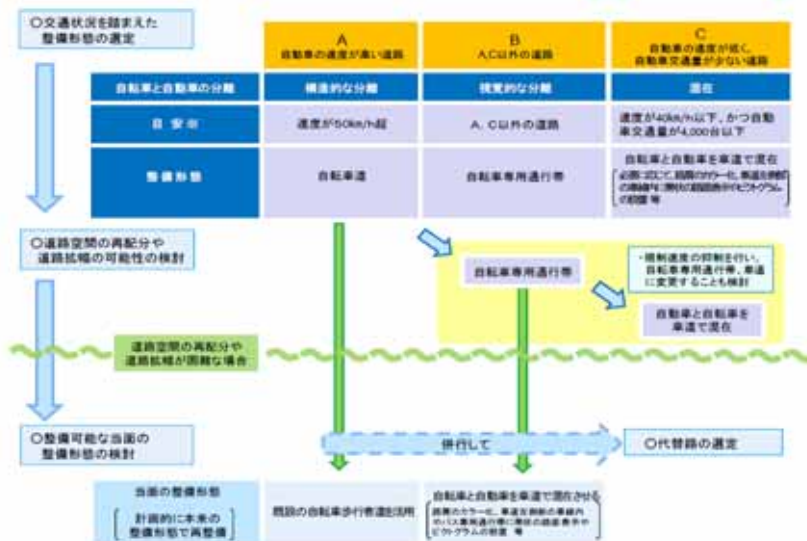
資料：国土交通省HP

■自転車専用通行帯整備例  
(ピクトグラム表示)



資料：国土交通省HP

### 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安



※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

## 自転車利用ルールの周知活動

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(1) 安全な居住空間・活動空間の確保

歩行者や自転車利用者の安全確保のために、自転車の走行ルールやマナーの徹底等に取り組む。

#### -(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成

都市拠点内を快適に回遊できる交通環境の確立に取り組む。

#### -(1) 低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進

環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である自転車の利用転換に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 自転車利用ルールの周知活動

一般的に自転車利用のルールの認知度は低く、特に自転車が歩道通行できる場合の要件等に対する認知度は低い状況にある。自転車の安全利用を促進するため、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。

地域住民や学校等の関係者と連携し、すべての道路利用者に対して自転車利用ルールを周知する必要がある。学校での安全教育等を活用するほか、楽しみながら自転車利用ルールを学べるイベントを開催するなど、各種の機会を活用して道路利用者自身の遵守意識を高めるための取組みを継続的に実施する。

#### ■自転車利用の主なルールについて

**① 自転車は、車道が原則、歩道は例外**  
 道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。

**② 車道は左側を通行**  
 自転車は、道路の左側に寄って通行しなければなりません。

**③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りも徐行**  
 歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

**④ 安全ルールを守る**

- 飲酒運転は禁止
- 二人乗りは禁止
- 並進は禁止
- 夜間はライトを点灯
- 信号を守る
- 交差点での一時停止と安全確認

**⑤ 子どもはヘルメットを着用**  
 児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

資料：警察庁HP



## (4) 徒歩

徒歩は、日常生活や観光などのあらゆる場面において欠かせない基本的な移動手段である。また、高齢者や障がい者、学生等の自動車が運転できない人にとっては重要な手段である。さらに、近年は、環境負荷が少なく、健康増進に繋がる交通手段として注目されている。

一方で、中津川市では、これまでに自動車中心の道路空間が形成され、徒歩で安全・快適に移動できる空間が十分に確保されていない状況である。このため、高齢者や障がい者、学生等の全ての人が安全・安心に生活できる歩行空間の整備を推進する。

また、日常生活で市民がまちで交流する機会が増え、中津川市のまちや景観を楽しむ市外からの来訪者が増えるよう、周辺の自然景観や沿道空間と一体となって魅力的な道路空間づくりに取り組む。

## ■安全・安心に生活できる歩行空間整備



歩行空間の整備



## ■人々が交流する魅力的な道路空間づくり



## 安全な歩行空間・生活空間の整備

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(1) 安全な居住空間・活動空間の確保

歩行者の安全確保のために、連続的な歩行空間や安全施設の整備等に取り組む。

#### -(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成

都市拠点内を快適に回遊できる交通環境の確立に取り組む。

#### -(3) 中部総合車両基地と新規居住地間の移動の利便性の確保

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交通環境の創出に取り組む。

#### -(1) 低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進

環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である徒歩への利用転換に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 市内通学路における歩車分離

中津川市の将来を担う児童生徒の安全を確保するため、関係機関が連携し、中津川市道路整備基本計画（平成 20 年 3 月）で位置づけられた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などの安全が十分確保されていない箇所において、歩道整備やカラー舗装化等による歩車分離を推進する。

また、「(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、道路管理者や警察、中津川市教育委員会などの関係機関が連携して定期的な安全点検を実施し、利用者目線からの危険箇所を抽出し、必要な安全対策を継続的に推進する。

※中津川市道路整備基本計画（平成 20 年 3 月）の位置づけ

- ・公共性道路：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
- ・産業道路：大規模な工業（商業）地域を通り、物資の運搬車両や通勤自動車などが多く通行する道路

#### 2) 拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備

各拠点周辺において、全ての人が安全・安心に移動できるよう、都市計画道路や通学路の他、主要施設への主なアクセス道路として機能する道路は、歩道整備やカラー舗装化等により歩行空間の整備を推進する。

なお、来訪者が快適にまちを回遊することができるよう、新たな歩道空間の整備にあたっては、まちの魅力を高めるような修景について検討する。

### 3) 生活空間の自動車交通の静穏策

リニア開業に伴い、都市拠点や広域交通拠点では、住宅などの新規立地等により、生活空間での自動車交通量が増加することが考えられる。生活空間の安全確保に向けて、通過交通の抑制や生活空間に配慮した自動車利用を促進するため、必要に応じてゾーン 30 の指定やハンプの設置などの取組みを、警察等の関係者と協働で推進する。

#### 【ゾーン 30 の概要】

ゾーン 30 は、指定された区域内の道路を通行する自動車などの速度を抑制することで、歩行者や自転車などの安全を確保する区域。区域内は、最高速度が時速 30 キロメートル以下に制限される。

中津川市においては、南小学校・第二中学校周辺区域を「ゾーン 30」に指定している。

■ 「ゾーン 30」の道路標示



資料：中津川市HP

## ゆとりある歩行空間の創出

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

## 施策の方針

## -(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成

都市拠点内を快適に回遊できる交通環境の確立に取り組む。

## -(3) 魅力的な道路空間の確保

都市拠点や広域交通拠点など、市内外から人が集まる地域において、誰もがまちなみを楽しんで移動できるような、魅力的な道路空間づくりに取り組む。

## 施策の概要

## 1) まちづくりと一体となったまちなみ景観の保全

中津川市の歴史・文化を活かした観光振興を進めるため、中津川市景観計画の景観計画重点区域や中山道沿道景観区域では、道路空間と民有地が一体となった景観を保全していく。

## ■中山道での修景



## 2) 沿道民有地と一体となった歩行空間の創出

都市拠点及び行政・情報・文化拠点周辺において、来訪者がゆとりある空間を回遊し、長時間まちなかに滞在することができるよう、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、民間事業者に対し働きかけていく。また、公共施設の建替え時にも同様の機能を確保していく。



## (5) 共通施策

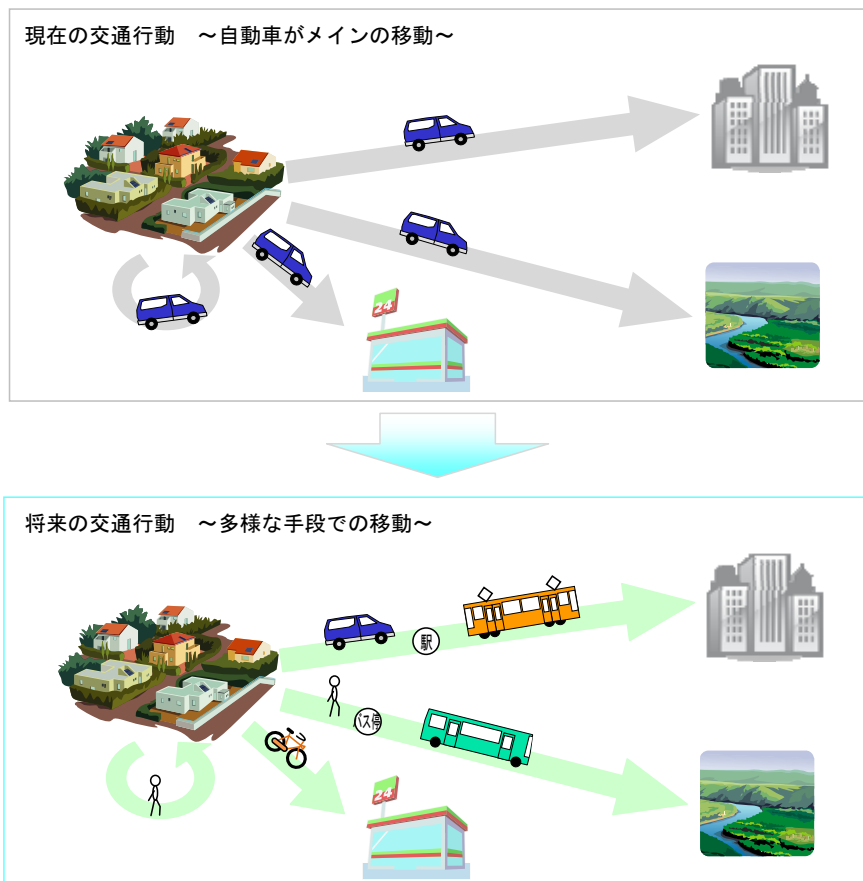
共通施策としては、多様な交通手段に横断的に関連する、以下の取組みを位置づける。

## ◎多様な交通手段移動する交通行動への変容

中津川市では、公共交通サービスが十分に確保されていないこともあり、自動車に依存した交通環境となっている。

少子高齢化が進み、公共交通を必要とする人が増えていく中で、公共交通の利便性を確保するとともに、公共交通を利用し、市民自らが守っていく必要がある。

自動車のみならず、多様な交通手段で移動する交通行動への変容を促すような取組みを推進する。



## ◎市内交通環境の安全確保

交通環境に求められる基本的な機能として、移動時の安全確保と、各地区で安心して生活できる交通環境を確保する必要がある。連続的な歩行者・自転車空間の確保や安全施設の整備といったハード整備に加え、ルール・マナーの徹底等のソフト的な対応に取り組む。

誰もが安全・安心に移動できるようバリアフリー化に取り組む。

## ◎観光振興に向けた交通システムの検討

リニア開業を契機として、新たなまちの賑わいを創出するためには、中津川市内の交流人口を増加させる必要がある。中山道などの文化・歴史資源や中津川の豊かな自然の保全と活用を推進するためのまちづくりを支えるとともに、観光振興の目玉となるような交通システムの検討に取り組む。

## 公共交通の利用促進活動

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

## 施策の方針

## -(5)公共交通の利用促進

利便性を高い公共交通ネットワークを継続的に維持・改善していくため、利用促進に取り組む。

## 施策の概要

## 1) モビリティマネジメントの実施

市民や市内事業所の従業員の公共交通を守る意識を高揚するために、自動車中心のライフスタイルが定着してい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、市内事業所の協力を得ながら公共交通の利用に対する情報提供等を推進する。

※モビリティマネジメントとは、

一般の人や企業などの組織を対象としたコミュニケーション施策を中心に、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換してくことを促す手法のこと。

## 【利用促進活動の具体例】

- ・ 中津川市ホームページによる広報
- ・ 路線図、時刻表、バス利用の手引きの作成
- ・ バスの乗り方教室の実施
- ・ バスを用いたイベントの実施
- ・ 学校教育における公共交通の教材化
- ・ 運転免許証返納促進のためのセミナーやシンポジウムの実施
- ・ 運転免許証返納者に対する運賃割引
- ・ 駅や観光案内所でのバス利用案内の充実

## ■ 運転免許証返納者に対する運賃割引

資料：濃飛バス

## 交通安全の啓発活動

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

## 施策の方針

## -(1) 安全な居住空間・活動空間の確保

自動車に対して交通弱者である歩行者や自転車利用者の安全確保のために実施する歩行空間や安全施設の整備効果を高めるため、ルール・マナーの徹底等に取り組む。

## -(2) 自動車交通の安全性向上

交通事故を減らすための交通安全対策に取り組む。

## -(2) 物流ネットワークの安全性・信頼性の向上

歩車分離や交通安全施設の整備などのハード整備と併せ、貨物車両が安心して走行できるように、交通安全に対する更なる意識向上に取り組む。

## 施策の概要

## 1) 交通安全のための広報活動

交通ルールの順守や安全走行に対する意識向上のため、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、日常生活に密着した内容の広報、具体的で訴求力の高い内容の広報を重点的かつ集中的に実施するなど、計画的に実効の挙がる広報を行う。

## 2) 街頭啓発活動

交通ルールの順守や安全走行に対する意識向上のため、現在、市民、警察等が連携し各地区の主要交差点にて定期的に行われている、街頭啓発の継続実施を推進する。

## ■交通安全運動の実施状況



資料：中津川市HP

## 3) 児童・学生への啓発活動

交通ルールの順守や安全走行に対する意識向上、大型車両の走行特性（車内から見た死角、内輪差等）に関する知識の周知のため、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。

## ■交通安全教室の実施例（恵那北小学校）

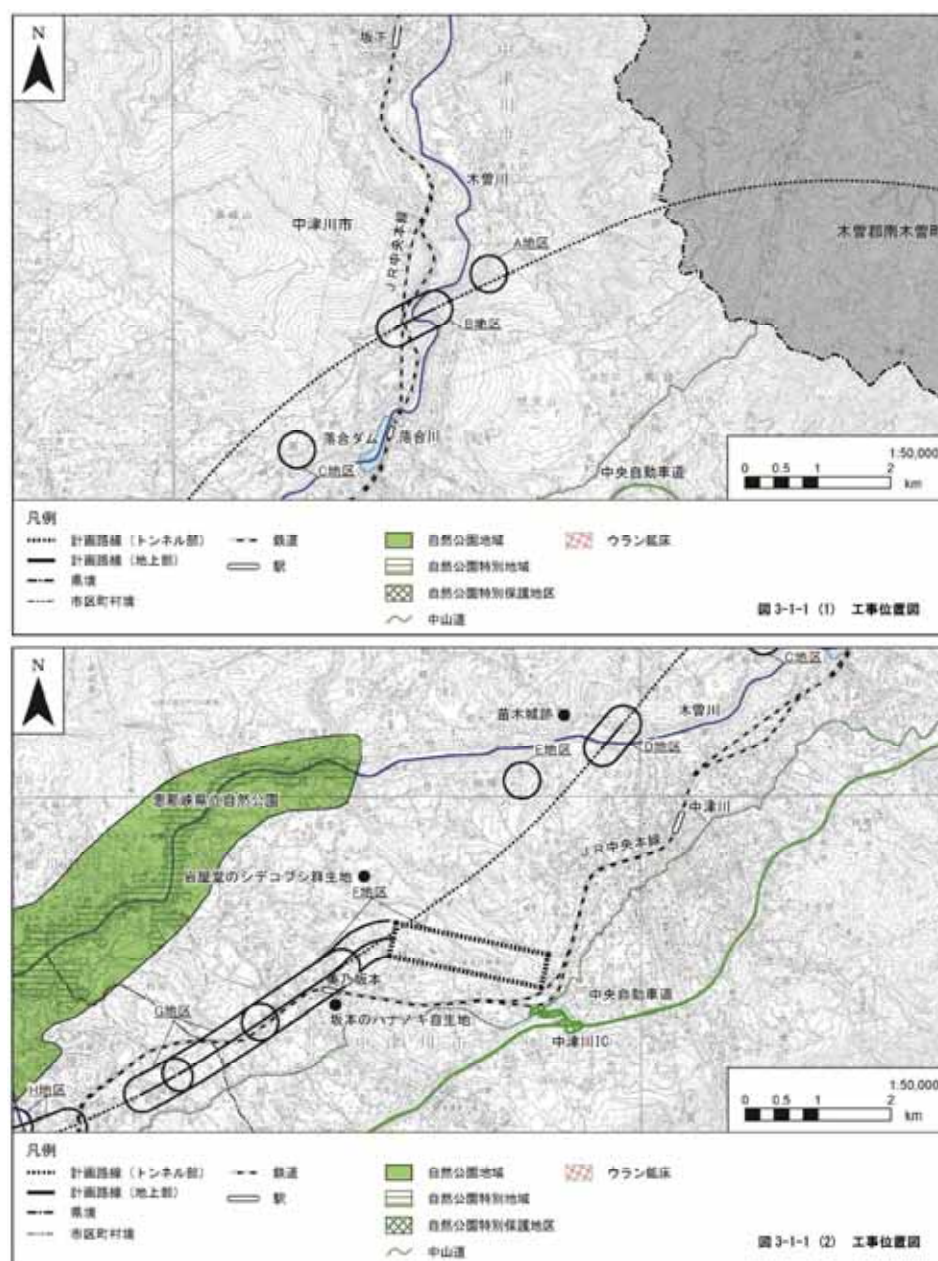


資料：東濃鉄道

#### 4) リニア工事に係る交通安全対策の実施

リニア開業に向け、リニア建設工事や関連施設、骨格道路の整備が本格化し、日常的に多くの工事用車両が周辺地域を走行することとなる。市民が安全で安心して生活できる交通環境を確保するとともに、各種工事を円滑に推進するため、各事業者に対し、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体制の確立を促進する。また、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は、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とともに、現道拡幅等の道路整備を行う。

■ リニア中央新幹線工事位置図（中津川市内）



資料：中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（岐阜県）（平成 26 年 4 月）



## 環境負荷の軽減に向けた取組み

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(1)低炭素・省エネルギーな交通手段の利用促進

環境への負荷を減らすために、交通手段を自動車から公共交通機関や自転車、徒歩等へ転換するなど、環境に優しいライフスタイルの変革に取り組む。また、EVやPHVの導入促進など交通基盤の低炭素化、低公害化・省エネルギー化に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 市民・事業所等と連携した環境保全意識の高揚

自動車を運転する市民や事業所等を対象として、環境負荷の少ない交通行動への意識啓発について、効果的な方法での導入を検討する。

#### ■エコ通勤のイメージ



資料：(社) 土木学会・土木計画学研究委員会 エコ通勤の手引き

#### ■エコドライブのイメージ (エコドライブ10のすすめ)



資料：エコドライブ普及推進協議会

## 2) 自動車利用の平準化

ピーク時の自動車の集中を緩和するため、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や、通勤時間の平準化などの取組みについて、市内事業所や交通事業者等の意向を踏まえながら、効果的な方法での導入を検討する。

## 3) 低公害車の普及活動

自動車からの排気ガスに起因する自然環境への影響を抑制し、環境負荷の少ない持続的発展が可能な都市の構築に向けて、一般家庭や市内事業者に対して、低公害車のうち、近年市場化が始まった電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）の普及を促進する。

## 4) 市内でのEV・PHV用充電設備の整備

EV・PHVの普及を促進するため、岐阜県全域がEV、PHVの駆動範囲となる充電インフラネットワークの確立を目指す次世代自動車充電インフラ整備計画（H26.3 一部改訂：岐阜県）に位置づけられた、市内8か所（道の駅やガソリンスタンド、主要道路沿い施設等）へのEV・PHV用充電設備の整備を促進する。

### ■市内でのEV・PHV用充電設備設置箇所（案）

- ・道の駅賤母（山口地区）
- ・道の駅きりら坂下（坂下地区）
- ・道の駅五木のやかた・かわうえ（川上地区）
- ・道の駅加子母（加子母地区）
- ・道の駅花街道付知（付知地区）
- ・中津川市役所から半径2 km以内
- ・まごめ自然休養村センターから半径1 km以内
- ・付知総合事務所から半径1 km以内

※設置箇所は、事業者による導入や道路の整備状況、ユーザーの要望を踏まえ見直す

## 交通環境のバリアフリー化

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

### 施策の方針

#### -(5) バリアフリーな交通環境の形成

誰もが安全・安心に移動できる交通環境を形成するため、交通空間や公共交通車両等のバリアフリー化に取り組む。

### 施策の概要

#### 1) 歩行空間のバリアフリー化

都市拠点を全ての人々が安心して回遊できるよう、これまでに整備が完了した「中津川駅周辺交通バリアフリー基本構想（平成 16 年 11 月）」の特定経路に続き、準特定経路のバリアフリー化を推進する。

#### ■中津川駅周辺バリアフリー基本構想 対象経路



#### 【準特定経路のバリアフリー化】

- ・舗装、段差の改善（タイル、グレーチング等の補修・修繕の際に適宜対応）
- ・歩行の妨げになる歩道、路上の花壇、設置物の移動・撤去要請

#### 2) バリアフリー車両の導入

高齢者等交通弱者をはじめとした全ての利用者に配慮し、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促進する。タクシーについては、人口や需要の動向を踏まえながら必要に応じて福祉車両の導入を検討する。

#### 【市内でのバリアフリー車両の導入状況】

##### ◎低床型車両、車イス搭載可能車両

バス事業者各社では、順次、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を導入している。

現状では、起伏の多い地形条件から、全車両をノンステップ化することは現状で困難な状況である。また、全車が車イス搭載可能車両とはなっていないため、車イス利用者には、事前連絡を呼びかけ等を行い、可能な限りの配置を行っている。

##### ◎福祉（車イス）タクシー

車イス 1 人、付添いの方 4 人乗り。超低床スロープが搭載されている。

##### ■車イス用のスロープ



資料：北恵那交通HP



資料：近鉄東美タクシーHP

## 観光振興に資する交通システムの検討

広域交通

都市内交通

まちづくり・交通空間

## 施策の方針

## -(2) 快適に観光施設を回遊できる交通環境の形成

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の形成に取り組む。また、都市拠点内を快適に回遊できる交通環境の確立に取り組む。

## 施策の概要

## 1) 電動アシスト自転車の利用促進

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・拡充を関係者と協働で推進する。

## 【まちなかアシスト号の概要】

中津川商工会議所では、観光客が坂道の多い市街地を楽に回れるようにする電動自転車のレンタルを行っている。現在は 12 台の貸出しを実施している。

対象者	18 歳以上の観光客、市民など
利用範囲	中津川市市街地内
利用時間	1 人 1 回 4 時間以内（午前 9 時半から午後 4 時半） にぎわいプラザの休館日（体育の日、建国記念日、年末年始）は休止
料金	1 人 1 回 500 円
利用方法	利用時に本人確認のための免許証等、預託金 1,000 円が必要 （自転車返却時に 500 円返納）
その他	同時にガイドマップも貰うことができるため、初めてでも安心して中津川市街地を回遊できる。

## ■まちなかアシスト号




資料：スイ・粋！まちなかアシスト号（中津川商工会議所）



## 2) 観光タクシーの利用促進

中津川市の観光振興に向け、市内各地区に立地する観光拠点等を効率的に回遊するため、交通事業者と協働で、現在導入されている観光タクシーや情報提供の維持・拡充を推進する。

### 【中津川観光タクシーの概要】

運行主体	J R 中津川駅を拠点とするタクシー会社	<b>■タクシー観光マップ</b> 
コース	和菓子や五平餅の味巡り、日帰り温泉施設入浴、そば打ち体験など、おすすめの 5 コース	
所要時間	2～4 時間	
運賃	9,000 円～18,000 円	
その他	観光パンフレット無料配布	

資料：中津川観光協会HP

## 3) 観光レンタカーの利用促進

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、周辺自治体やレンタカー事業者等と協働で、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。

### ■レンタカーの利用促進実施例

実施例	加賀越前レンタカーキャンペーン ・スタンプラリー達成者の方全員に地域のグッズをプレゼント ・スタンプラリー達成者の中から抽選で特産品をプレゼント
キャンペーン 応募条件	・加賀越前地域内の観光地や施設 18 か所のうち、福井県内で 1 か所、石川県内で 1 か所スタンプを押し、応募された方 ・協賛レンタカー会社のうち、チラシに記載の営業所で貸出・返却された方

資料：加賀越前広域観光推進協議会HP

**(6) 都市計画道路網の再編・整備推進**

中津川市で暮らす人、訪れる人、活動する人の全ての人が、多様な手段でいつでも安心して快適に移動でき、リニア開業を契機として市外からの交流人口の拡大や産業の発展を実現するため、これまでに位置づけた交通手段別施策の効果を効率的・効果的に発現させることができる都市計画道路網を形成する必要がある。

このため、リニア開業に伴う中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備計画の検討を行うとともに、都市間・拠点間・拠点内の自動車交通を処理する道路、物流交通を処理する道路、公共交通を処理する道路、自転車交通や歩行者交通の主な移動経路となる道路など、流動特性や交通手段といった交通処理機能の階層性や、沿道活用やまちづくりへの影響など、総合的な観点から都市計画道路の必要性を評価し、ネットワークや断面構成の見直しを行う。

なお、見直し検討にあたっては、市街地内の歩行者の安全確保や各拠点間の連携強化に向け、幹線道路に位置づけられた現行計画道路は、存続または経路変更を基本とし、骨格道路網の交通処理機能を十分確保していくこととする。

また、その他の道路については、自動車交通処理の観点からは必要性の低い道路であっても、生活空間の安全の確保やまちの賑わいの創出などの観点も検討する。

**【都市計画道路の見直しの内容及び留意事項】****●既決定路線・区間の廃止、経路の変更**

- ・土地利用の変化等により当初の機能が不要となる、または整備が困難となる
- ・当初計画されていた機能や役割が他の区間で代替される

**●路線の機能変更**

- ・都市レベルの幹線道路から地区レベルの街路への機能変更
- ・地区レベルの街路から都市レベルの幹線道路への機能変更

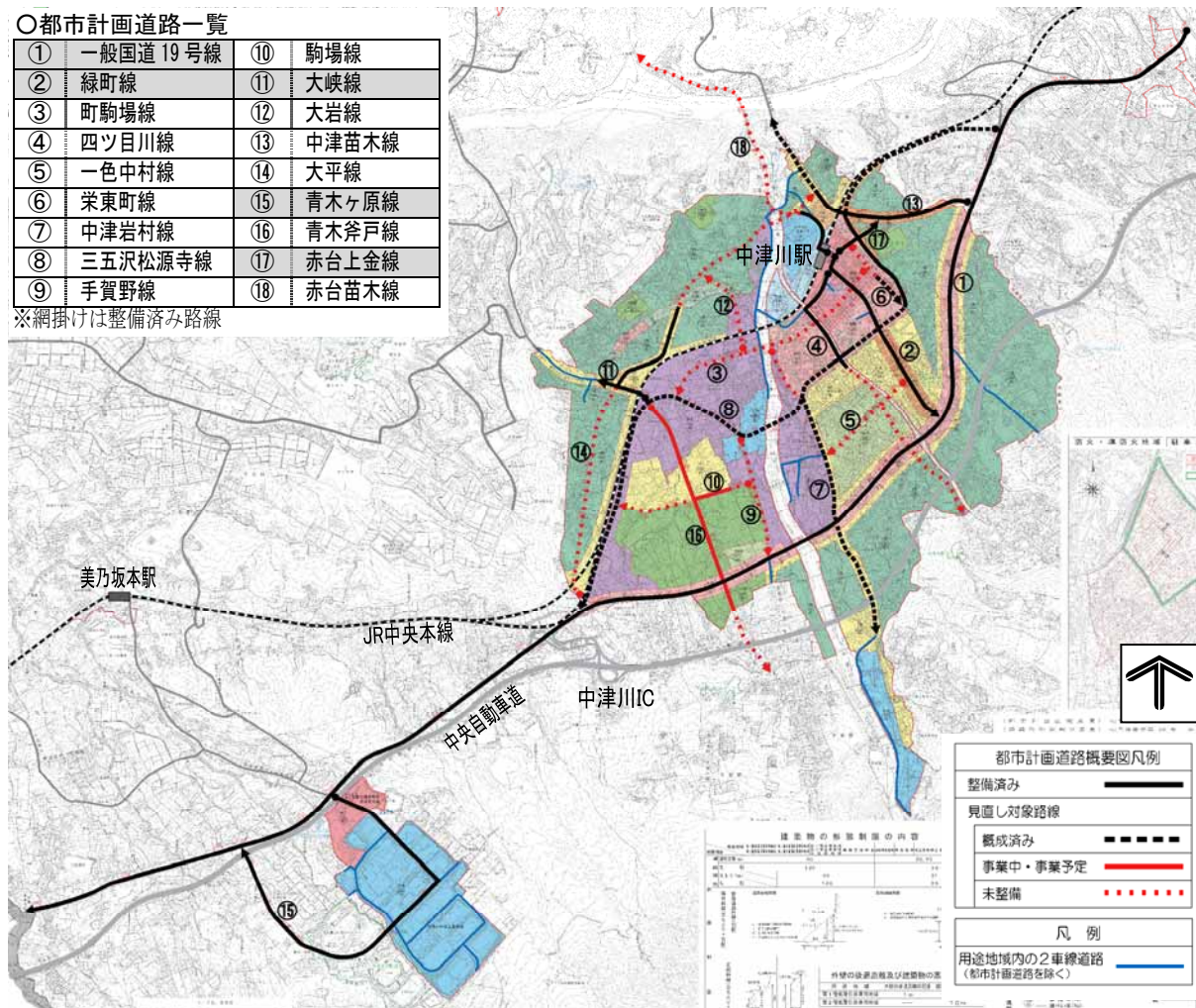
**●総幅員・断面構成の変更**

- ・道路構造令（最終改正：平成23年12月26日）、中津川市が管理する市道の構造の技術的基準を定める条例（平成24年12月26日）の適用
- ・地区レベルの断面構成への変更
- ・幅員構成を変えないままでの幹線道路機能の幅員確保

**●新規路線の計画**

- ・リニア中央新幹線や中部総合車両基地の開業、濃飛横断自動車道等の広域幹線道路網の整備に対応した新規の接続路線の計画

■都市計画道路の整備状況と現状の2車線道路の配置



【見直し候補路線選定マニュアル（案）（平成13年5月 岐阜県）に基づく主な見直しの視点】

- 必要性の検証
  - ・公共交通機関支援
  - ・歩行者自転車対策
  - ・防災対策
  - ・渋滞対策
  - ・土地利用
- 存続の場合の問題点の検証
  - ・社会情勢が変化して、整備の必要が薄れた道路
  - ・住宅が密集しており、整備が困難な道路
  - ・整備により通過交通を呼び込む道路
  - ・整備によりコミュニティを分断する道路
  - ・整備により地域資源の維持に影響を及ぼす道路
  - ・代替路がある道路

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	国土交通省中部地方整備局多治見砂防国道事務所長 (前任)	草野 慎一 伊藤 仁志
	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 (前任)	棚橋 秀幸 田中 範明
委員	岐阜県県土整備部道路建設課長 (前任)	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
委員	岐阜県都市建築部公共交通課長 (前任)	国島 英樹 松田 勲
	岐阜県都市建築部都市整備課長 (前任)	種 康雄
委員	岐阜県都市建築部街路公園課長 (前任)	奥原 寿隆
	岐阜県恵那土木事務所副所長 (前任)	小川 泉 可児 稔
委員	岐阜県中津川警察署交通課長 (前任)	加藤 徹 武山 弘爾
	中津川商工会議所副会頭	中尾 学 原 満夫
委員	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
委員	中津川市区長会連合会理事	小林 栄寿
	社会福祉法人中津川市社会福祉協議会事務局長 (前任)	三浦 博行 加藤 泰久
委員	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
委員	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
	(前任) 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
委員	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
	(前任) 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
委員	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
委員	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庁内検討部会

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
(前任)	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
(前任)	中津川市基盤整備部坂下基盤整備課長	水野 正人
	中津川市坂下総合事務所基盤整備課長	西尾 保夫
(前任)	中津川市基盤整備部福岡基盤整備課長	早川 嘉明
	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
<b>事務局</b>		
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 隼司
	(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