

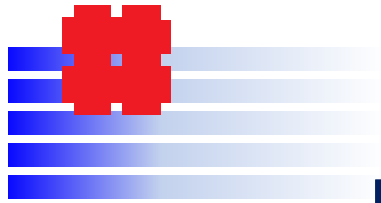
岐阜市の公共交通の取り組み



平成27年10月13日

岐阜市 企画部交通総合政策課

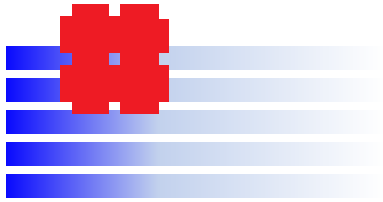
GIFU CITY



目次

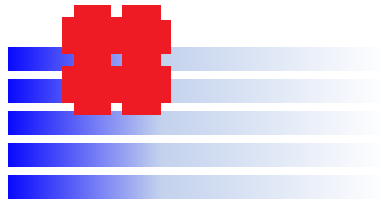
1. 岐阜市の紹介
2. 岐阜市の現状
3. 岐阜市の公共交通政策
4. 岐阜市型BRT
5. 岐阜市の市民協働型コミュニティバス
6. 持続可能なバスネットワークへ
7. バスネットワークの構築に向けた取り組み
8. ICカードデーター等ビッグデーター
を活用した計画策定
地域公共交通網形成計画

GIFU CITY



1. 岐阜市の紹介

GIFU CITY



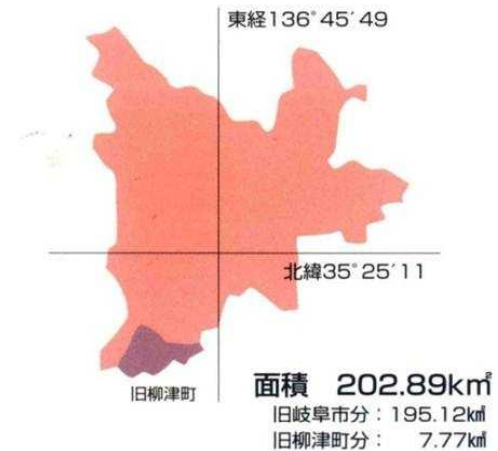
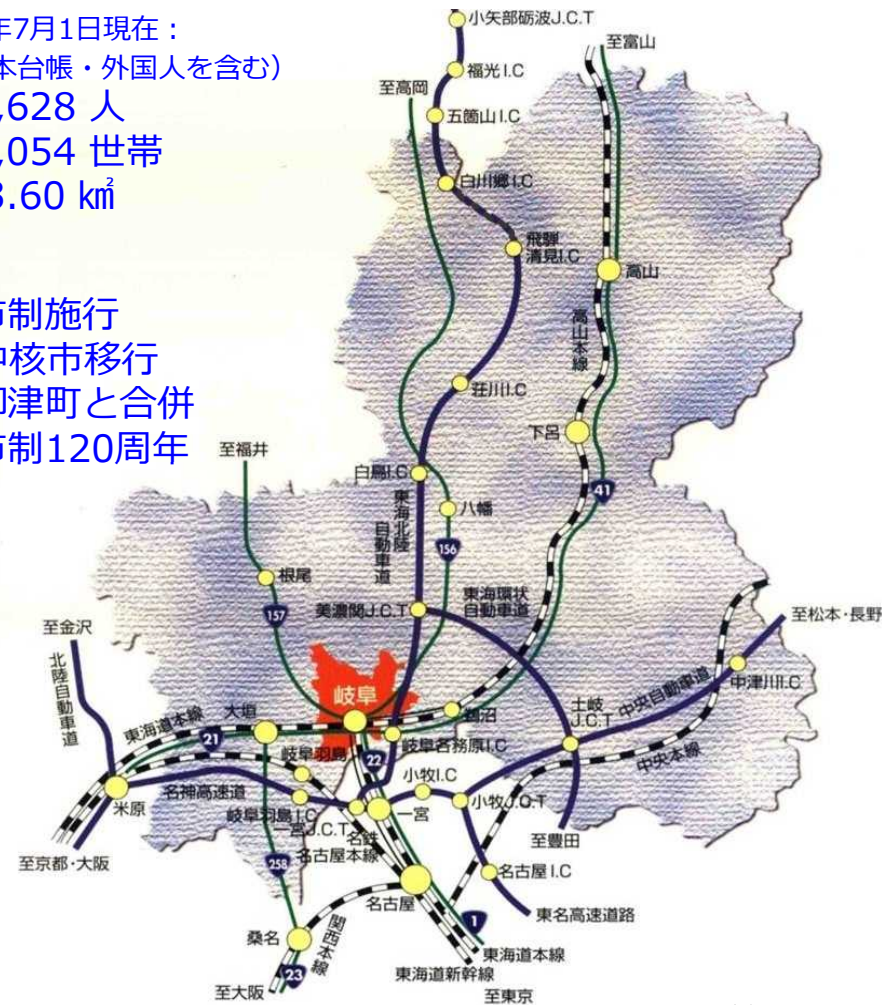
市の概要

人口 (平成27年7月1日現在：
住民基本台帳・外国人を含む)

- ・総人口 414,628 人
- ・世帯数 175,054 世帯
- ・面積 203.60 km²

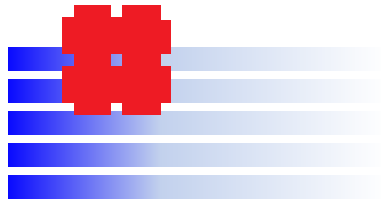
沿革

- ・明治22年 市制施行
- ・平成 8年 中核市移行
- ・平成18年 柳津町と合併
- ・平成21年 市制120周年



名古屋から約 30 km ・ J Rの快速で約 20 分
(※中部国際空港から名鉄で 56 分)

GIFU CITY



魅どころ

「信長公のおもてなし」が息づく戦国城下町・岐阜

認定
第1号！

「信長公のおもてなし」が息づく戦国城下町・岐阜』が日本遺産に認定

日本遺産とは

地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを文化庁が認定

ストーリー

岐阜城を拠点に天下統一を目指した織田信長公。
信長公は、長良川での鵜飼観覧、「地上の楽園」と称された山麓居館など、
信長流のおもてなしで、ルイス・フロイスら世界の賓客をも魅了。
信長公が形作った城、町、川文化が
“信長公のおもてなしの心”とともに、現在も岐阜の町に息づいている。



牡丹文



菊花文

GIFU CITY



魅どころ

長良川の鵜飼漁の技術が国重要無形民俗文化財に指定、ユネスコ無形文化遺産を目指す

S56.3岐阜市重要無形民俗文化財、H20.2岐阜県重要無形民俗文化財の指定に続き、

長良川の鵜飼漁の技術が国重要無形民俗文化財に指定

国重要無形民俗文化財の中で、
農林水産業に関わる技術の指定は **日本初！**

長良川鵜飼における
「漁の技術」
を評価

岐阜が誇る日本の宝を世界の宝へ

ユネスコ無形文化遺産を目指す！



H16 取り組み開始
H17年度 魅力アップ！
長良川鵜飼文化の再発見事業
H20年度 世界遺産化戦略プログラム作成
H27年度 取り組みをさらに強化



GIFU CITY



究極の教育立市、 そして医療・健康（幸）立市

スマートウェルネスぎふの推進による車依存社会からの「歩くまち」への転換

事前の一策は事後の百策に勝る



スマートウェルネスぎふ

『暮らすうちに健康（幸）になれるまち』

歩き



歩きやすい歩道の整備



せせらぎの並木 テニテオ

公共交通



岐阜市型 B R T

コミュニティバス



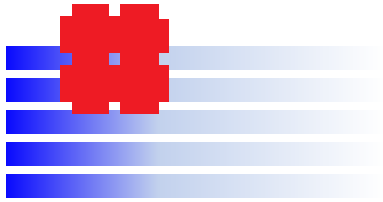
自転車



都市計画道路岐阜高富線（梶川工区）

車依存社会から「歩くまち」への転換

GIFU CITY



2. 岐阜市の現状

GIFU CITY

A decorative horizontal bar at the bottom of the slide, consisting of a light blue gradient bar on top and a solid dark blue bar below it.

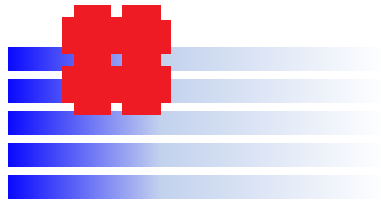


交通網の概要

【岐阜市周辺マップ】

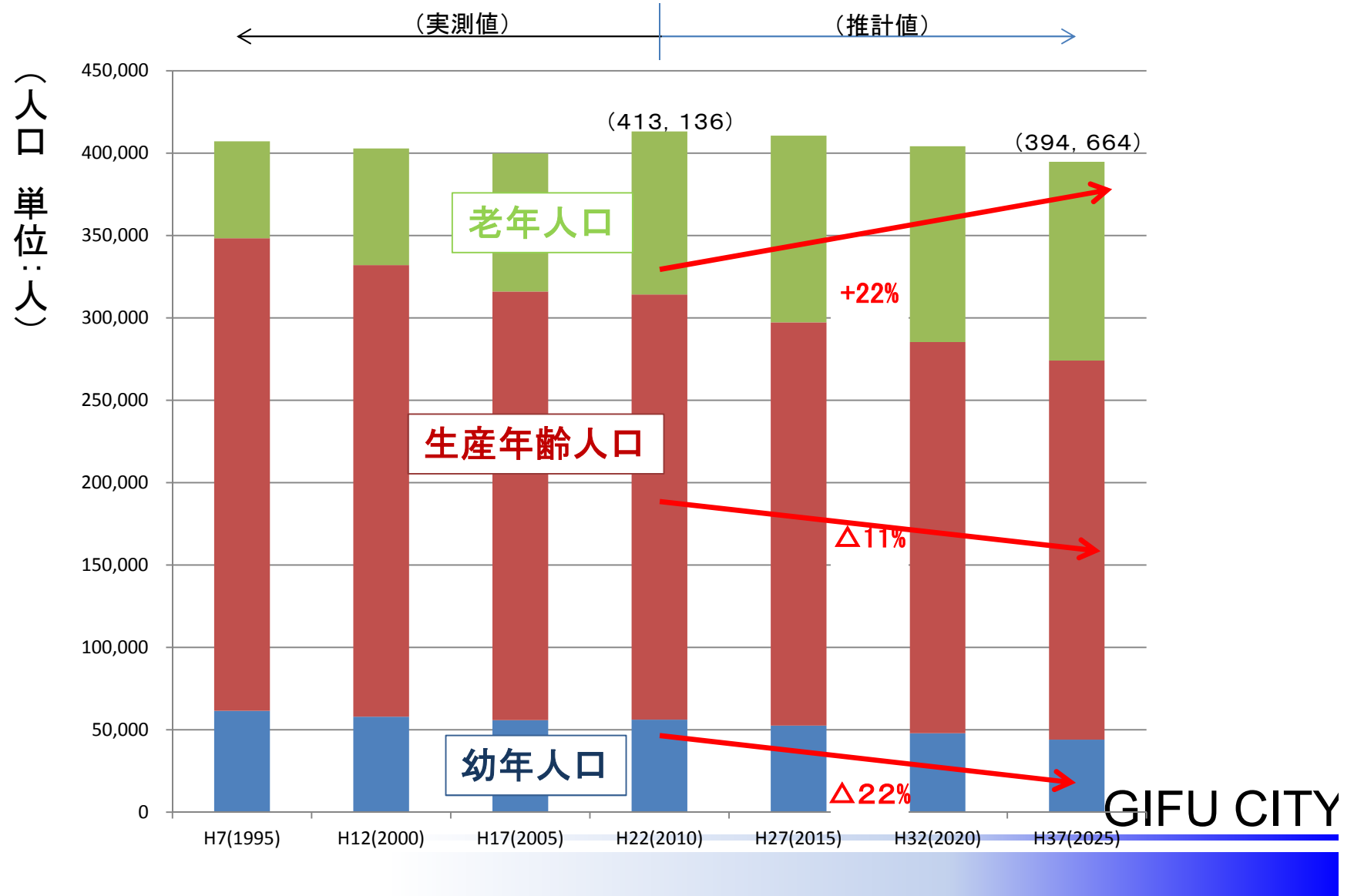
- ・市域南に鉄道が位置
市内移動に鉄道が活用しにくい
- ・環状道路 H15に完成





人口動態

○人口は減少し、老年人口の大幅な増加、
生産年齢人口、幼年人口は急激に減少



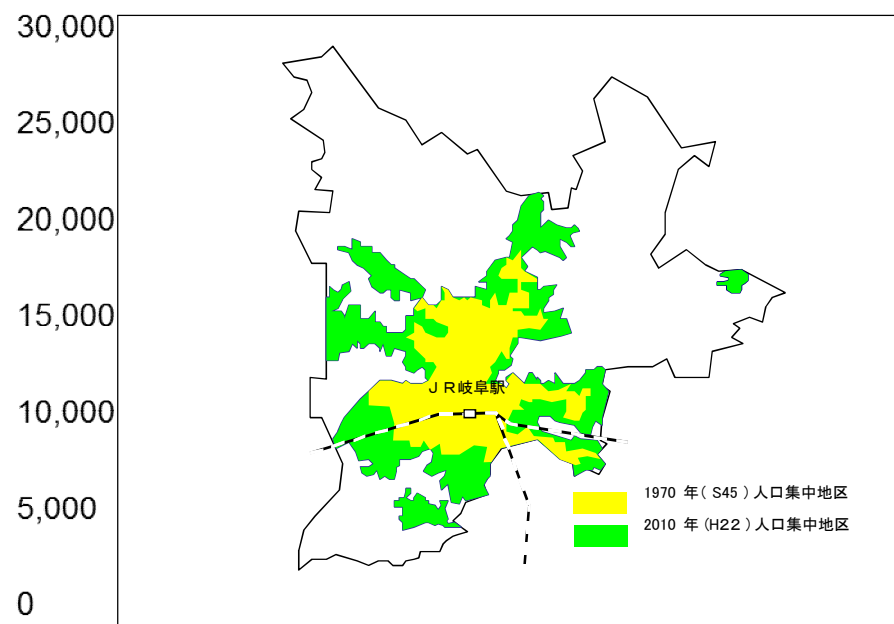
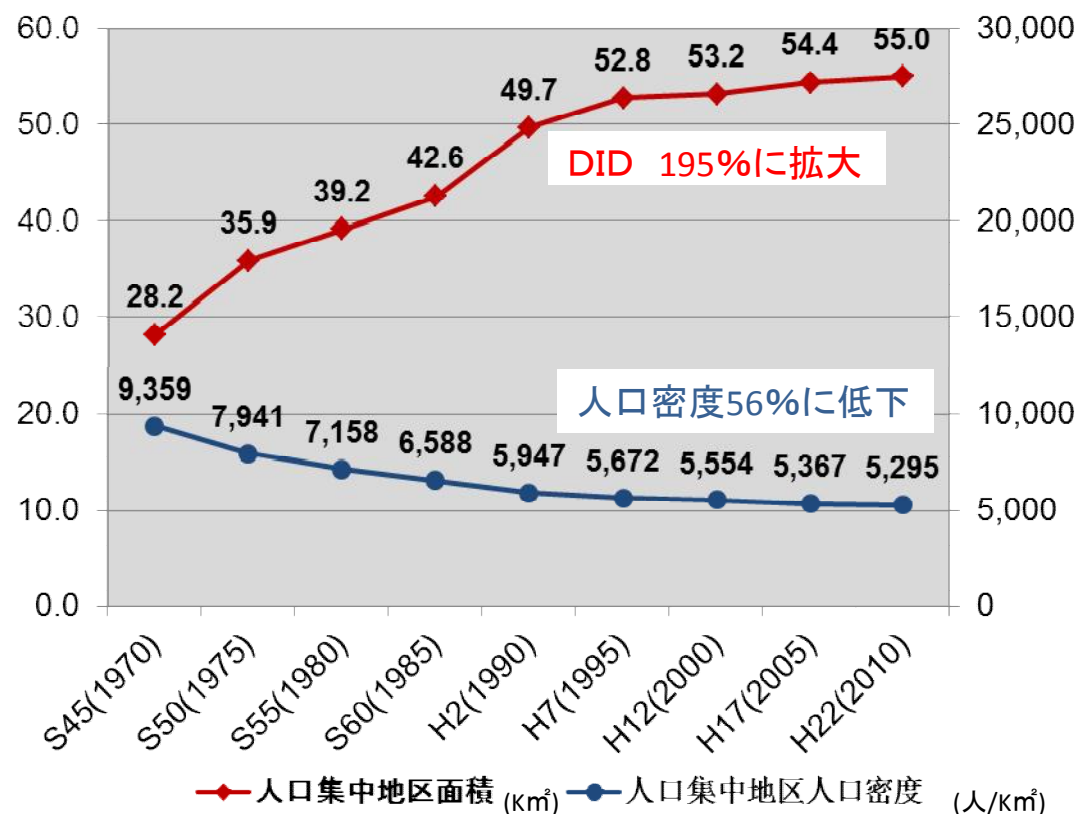


人口集中地区（DID） 人口密度の推移

ODIDは拡大し、中心部のスプロール化が進行し、
低密度な市街地の外延化が進む

【DID面積と人口密度の推移】

【人口集中地区(DID)の拡大状況】



資料:市都市計画MP

- 市街地は郊外に拡大
- 中心部の空洞化と併せ人口密度は低下
25年間で DID面積は 約2.1倍(28.2km²→55.0km²)に拡大
人口密度は 約56%(9,359人/ km² →5,295人/ km²)に低下

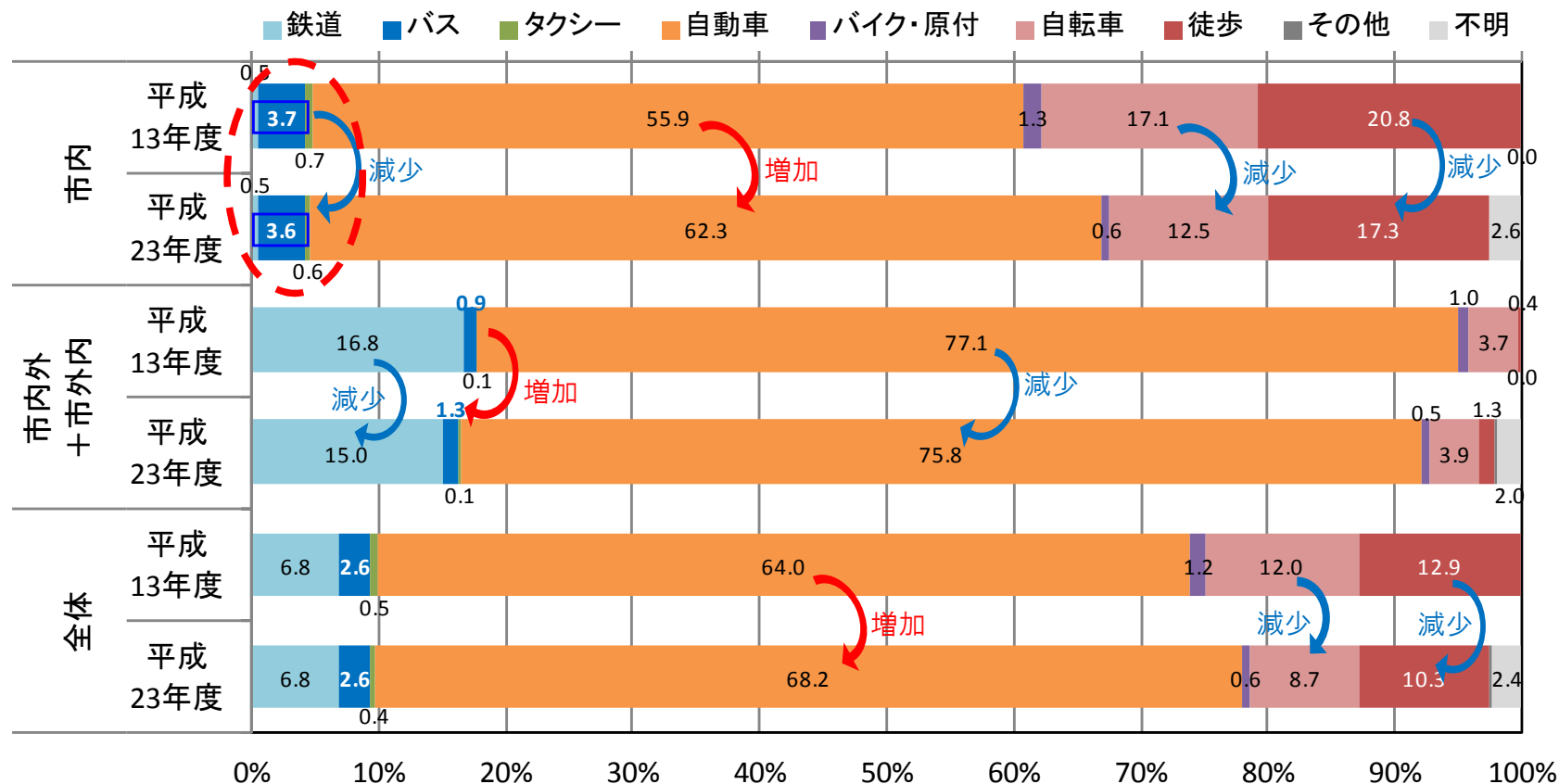
CITY

公共交通の現状

- ・H16の路面電車の廃止、市営バスの民営化の後も、バスの分担率を維持
- ・自動車の分担率は増加、徒歩、自転車が増加

■ 岐阜市関連トリップ の代表交通手段分担率

※岐阜市内を出発、到着するトリップの代表交通手段を集計



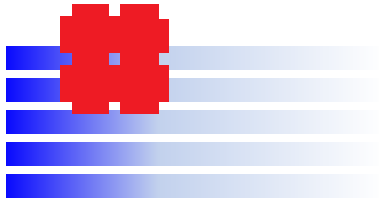
資料：第4回、第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

※市内：出発地、到着地ともに“市内”のトリップ

※市内外：出発地が“市内”で、到着地が“市外”のトリップ

※市外内：出発地が“市外”で、到着地が“市内”のトリップ

GIFU CITY



3. 岐阜市の公共交通政策



公共交通政策の転換

バスを中心とした公共交通ネットワークの構築へ

路面電車の廃止 (平成17年3月末)

廃止の要因

- ・モータリゼーションの進展による都市構造の変化に対応できる柔軟性が無い
- ・道路が狭く、定時性、安全確保のための環境整備が困難

年間最大約20億円の赤字



市営バスの民間譲渡 (平成14～16年度)

行政でなくとも民間企業でできることは、経営に秀でている民間に積極的に任せる

年間約5億円の赤字



市民交通会議 (平成16年度)

バスを中心とした公共交通ネットワークにより41万人都市を支える

多様な地域核を結ぶ

岐阜市型BRTの導入



新たな交通政策

高齢化社会に対応

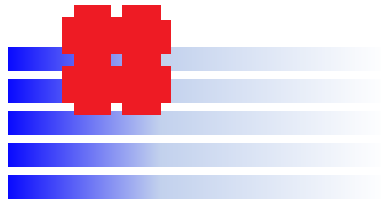
市民協働の手づくりコミュニティバス



※BRT…Bus Rapid Transitの略
走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムのこと

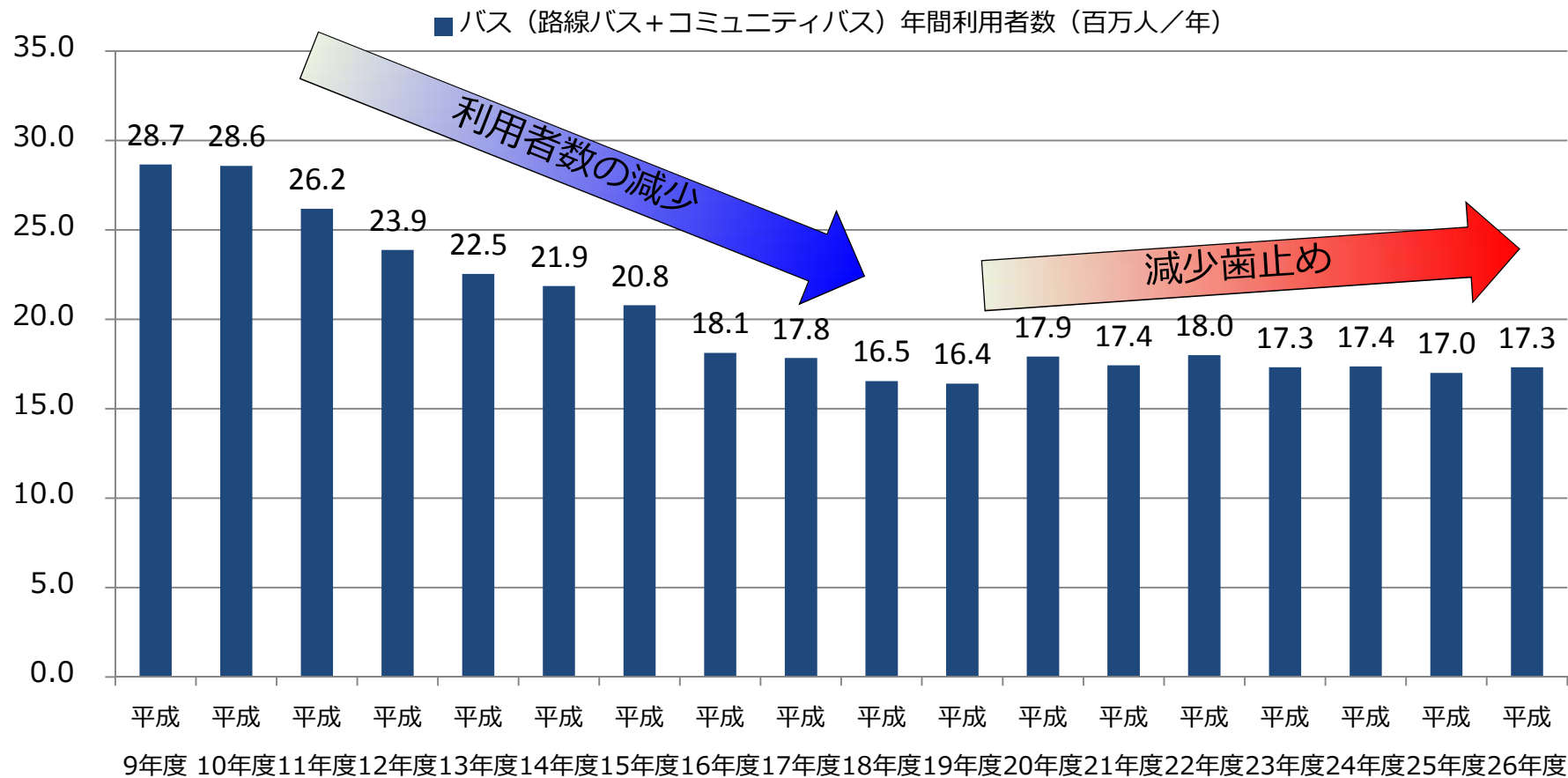
負のスパイラルからの脱却

GIFU CITY



バスの利用状況の推移

バス利用の減少とサービスの低下が連鎖する負のスパイラルから、
利用者が増加に転じ、公共交通の充実につながる



GIFU CITY

先駆的な岐阜市の公共交通政策

岐阜市の公共交通の取り組みが評価され、さまざまな賞を受賞

平成27年地域公共交通再編実施計画第1号認定

地域公共交通の中心であるバス交通の再編により持続性を高める地域公共交通ネットワークの構築を目指す



平成27年地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰

地域公共交通に関する取組が他地域の模範となるような顕著な功績がある団体を表彰
平成27年7月受賞 岐阜市総合交通協議会

第4回EST交通環境大賞 国土交通大臣賞受賞

地域の交通環境対策に関して優れた取組み実施している団体を表彰
平成25年2月受賞 岐阜市

国土交通省中部運輸局長表彰「公共交通の利用拡大等に寄与している団体」

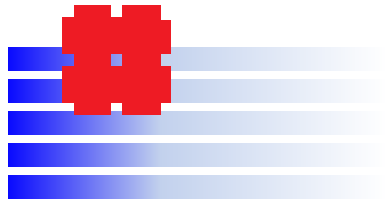
平成24年受賞 芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会
平成26年受賞 加納・加納西地区コミュニティバス等運営協議会

* 「あしたのまちづくり・くらしづくり活動賞」

公益財団法人 あしたの日本を創る協会 から表彰
平成22年受賞 芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会



GIFU CITY



4. 岐阜市型BRT

GIFU CITY

A horizontal bar at the bottom of the slide with a blue-to-white gradient, starting from the left edge and ending under the 'GIFU CITY' text.

BRTの導入推進

【BRTの特徴】

1. LRTと比べ初期投資が安価
2. 高い柔軟性
 - ・段階整備が可能
 - ・都市構造の変化に応じて対応が可能
3. 視認性が高く、LRTに匹敵する能力を持つ

BRTの特徴を最大限に活かした

BRTの導入の推進

公共交通の
魅力・情報発信力の向上

バスの利用促進

BRTをまちの新たなシンボル

■バス車両の高度化



全長:約18m 全幅:2.55m 定員:130名 席数:46席



GIFU CITY

バスの快適性向上



岐阜市型BRTの特徴

BRTの特徴を最大限に活かした岐阜市型BRT導入により、路線全体で利用者増加

BRTの特徴

1. 初期投資が安価⇒鉄軌道と比較して
2. 高い柔軟性⇒
 - ・施設の段階整備が可能
 - ・需要、都市構造の変化に応じたルート設定可能
3. 視認性⇒バスレーンのカラー化、連節バスで確保
4. 輸送力⇒連節バスはLRTに匹敵
5. 定時性の確保⇒バスレーン導入

BRTの特徴を最大限に活かす

公共交通の魅力・情報発信力の向上

路線全体の利用者数増加

岐阜大学・病院線路線全体で

平日1日の利用者数が約 **30%増加**

(H22年6月とH27年6月比較)



GIFU CITY



バスの欠点を克服するBRT

バス走行環境の改善による定時性・速達性の向上

定時性・速達性の向上

速い！遅れない！



バス優先レーン、PTPSの導入推進

バス優先レーン

忠節橋通りの規制時間 **7時～9時、17時～19時**

レーン内の車両の排除が課題

⇒専用レーン化の検討

※ P T P S :

Public Transportation Priority System
(公共交通優先信号システム)

GIFU CITY



バスを便利にするBRT

乗継拠点や停留所の利用環境整備による利便性の向上

利便性の向上

総合案内板



運行状況情報を提供!



バスロケ表示機

雨に濡れない!



ハイグレードバス停整備



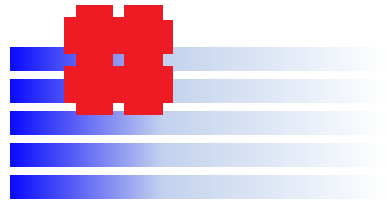
乗り継ぎ拠点整備

駐輪スペース整備



乗継が便利!

GIFU CITY



岐阜市型BRTの導入

公共交通軸を強化する、岐阜市型BRTを導入

公共交通軸となる
幹線バス路線の強化



岐阜市型BRTの導入



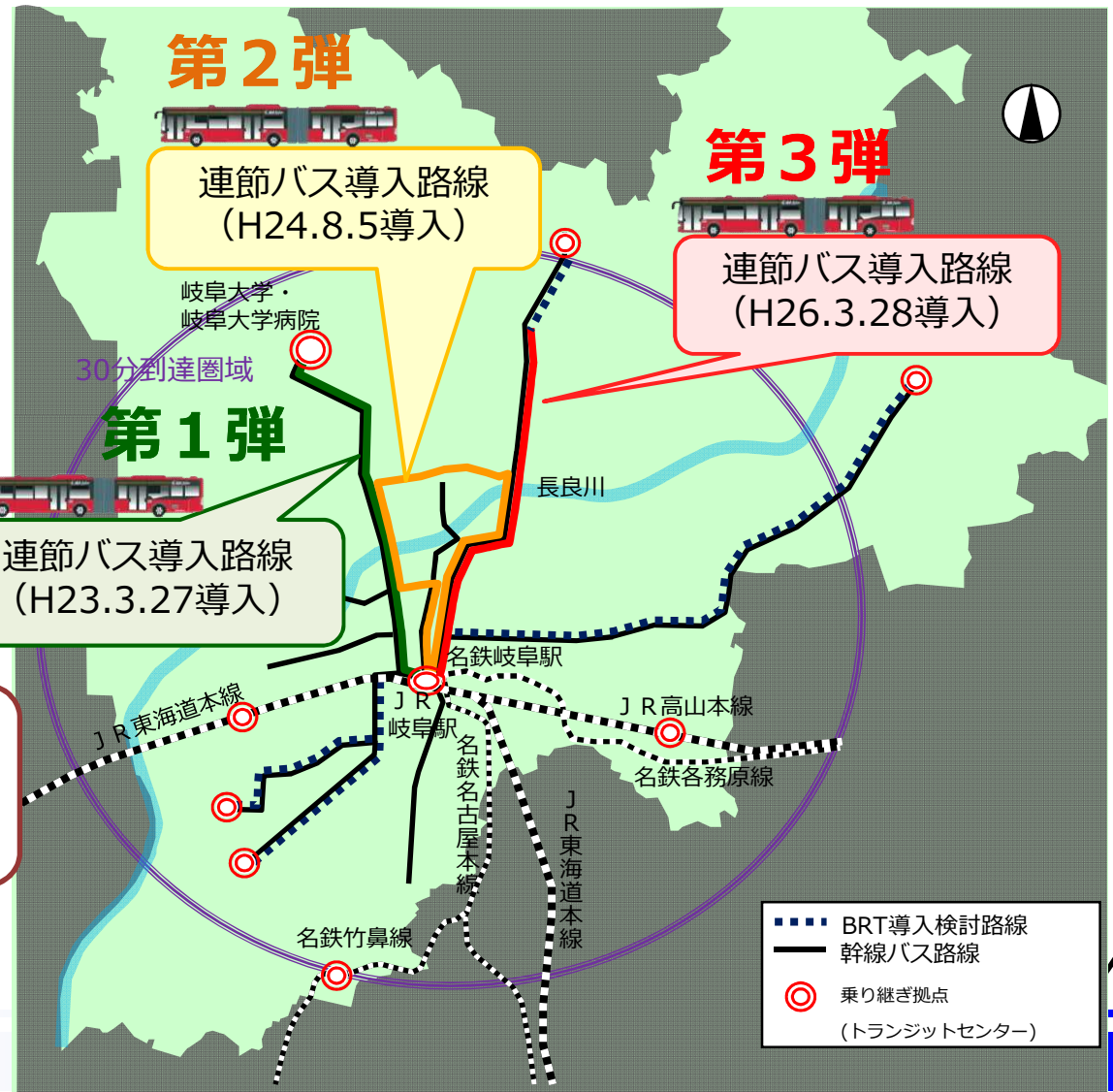
2回目の購入では、車両は安くなりユーロは上昇

【H22年度】2台 71百万円/台 (1ユーロ117.59円)
(国1/2、市1/4、事業者1/4)

【H25年度】2台 72百万円/台 (1ユーロ135.83円)
(国1/3、市1/4、事業者5/12)

3路線に導入

連節バスの導入は、
首都圏以外では初(全国4番目)





BRTの導入戦略①

～上下分離と民間交通事業者との連携～

○バスの走行環境、利用環境の整備は自治体が担う。

○交通事業者はバス車両の購入負担、整備工場整備と安全・安心の確保



連節バス用のバスベ이의整備



バス停近傍のC&R整備 ハイグレードバス停整備



バスレーンの整備



BRTの導入戦略② ～段階的、戦略的導入～

BRT導入に向けた合意形成のための戦略

BRTの段階的整備

H20 バス路線の再編



H21 走行環境の整備バスレーン導入

H21 バスレーンのカラー化



H22 車両の高度化(連節バス導入)



H26 PTPS導入に向けた協議

BRTの戦略的導入

I 導入効果の早期発現を期待できる路線から導入(H22年度)



II 連節バスの魅力の活用(H24年度)
市内循環線へのルート拡大
観光振興、中心市街地活性化



III 導入効果の発現に時間がかかるが
公共交通軸として最も重要な路線に
導入(H25年度)

岐阜市型BRTの導入と早期効果の発現～戦略的な導入～

岐阜市が踏み出した『はじめての一步！』

①平成23年3月27日
岐阜大学病院線運行スタート

岐阜大学・病院



■ 乗り継ぎ拠点



■ バス停上屋
・バスロケーションシステム



■ バスレーン



約25%
増加

効果

- ・路線全体の利用者増加
- ・駅前広場の混雑解消
- ・輸送力・輸送効率の向上
- ・途中バス停の安全・円滑性向上

■ 乗り継ぎ拠点

JR岐阜



連節バスの魅力の活用

～Ⅱ 戦略的導入～

『新たなバス利用者の創出』と『観光振興』

②平成24年8月5日 市内ループ線運行スタート

GIFU CITY 土日祝・運転

連節バスでぎふを周遊。

清流ライナー市内ループ線



■中心市街地を走る連節バス



■FC岐阜の応援に
かけつけるサポーター



■金華山(岐阜城)を背に
長良川を渡る連節バス



■駅から出発する連節バス

効果

- ・観光利用者が増加
- ・利用者に好印象



まちづくり、観光の軸となる幹線への導入～戦略的導入～

長良橋のバスレーンを走行する連節バス



市役所のバスレーンと連節バス



BRTによるトランジットモールのイメージ図





岐阜市型BRTの導入効果

BRTの導入によりバス待ち時間の短縮

効果

連節バス乗車前



3列滞留
最後尾

バス待ち滞留
が一気に解消！

大量輸送能力によるバス待ち時間の短縮

朝の駅前広場でのバス待ち時間が

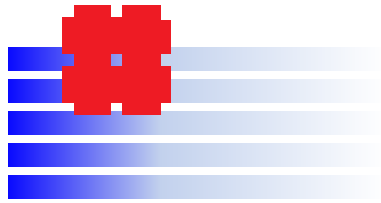
13分短縮

連節バス乗車後



最後尾

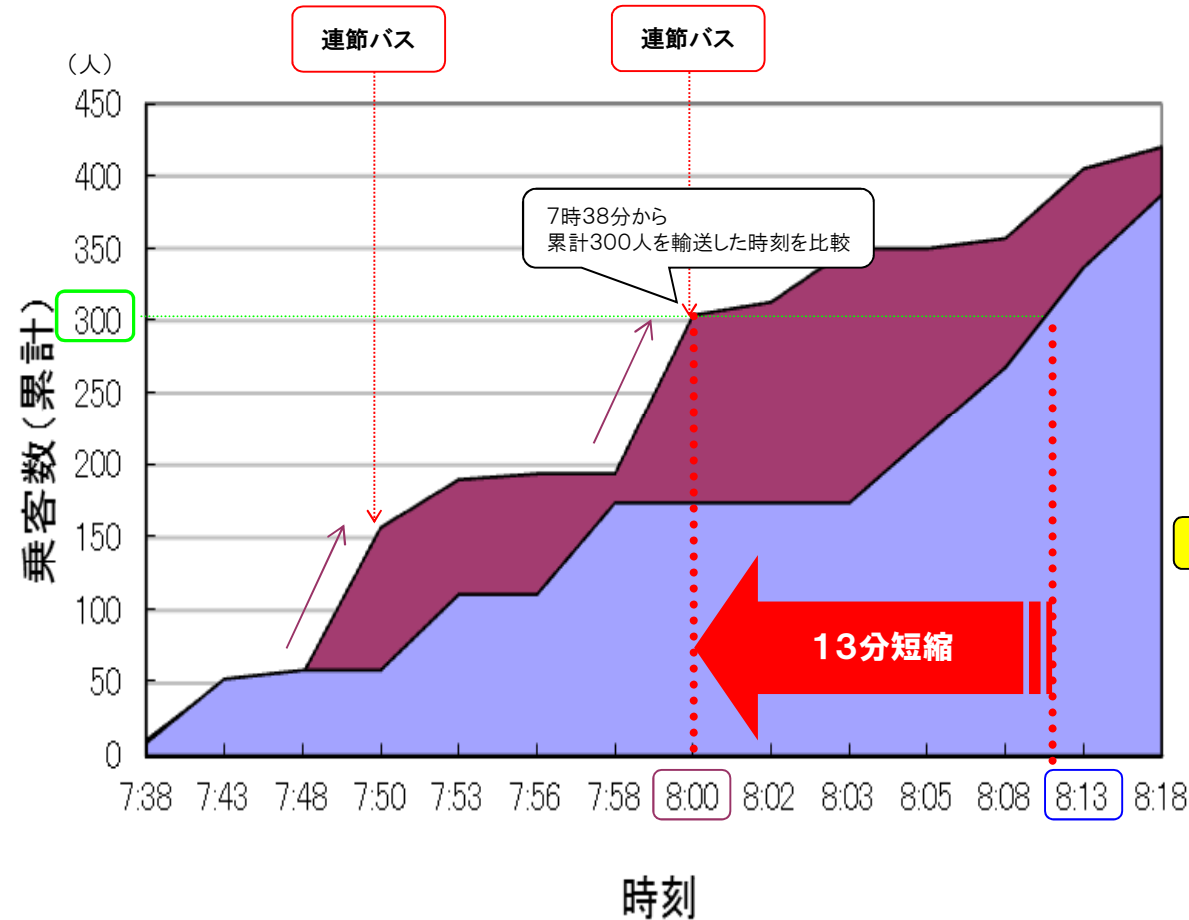
GIFU CITY



BRT導入効果の検証

岐阜大学病院線

■ 朝ピーク時間帯(7時38分～8時18分間)での岐阜大学・病院線のJR岐阜での乗客数(累計)



岐阜駅北口駅前広場における滞留時間の減少

待ち時間が減少

調査日

■ 平成22年4月21日(水)

■ 平成23年4月20日(水)

ITY

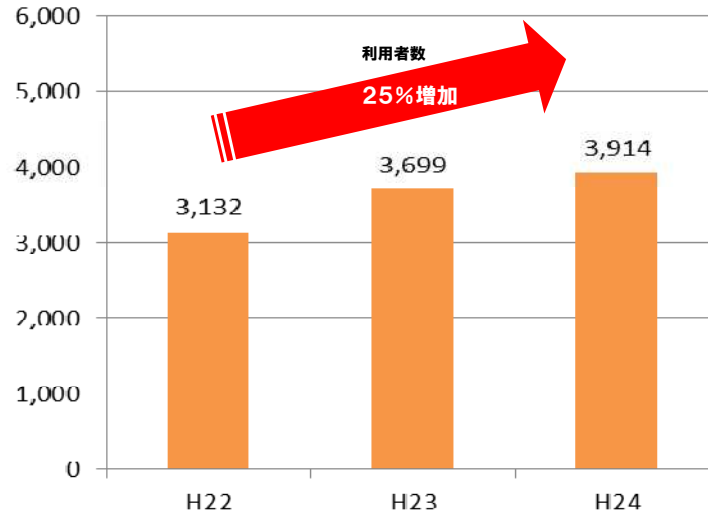


BRTが路線全体に及ぼす利用促進効果

■岐阜大学病院線の日利用者数(全日)の推移

(人/日)

全日



岐阜大学病院線路線全体の**日利用者数25%増**(全日)
30%増(平日)

公共交通への転換

岐阜大学病院線路線全体の**運行本数 12%減**(平日)

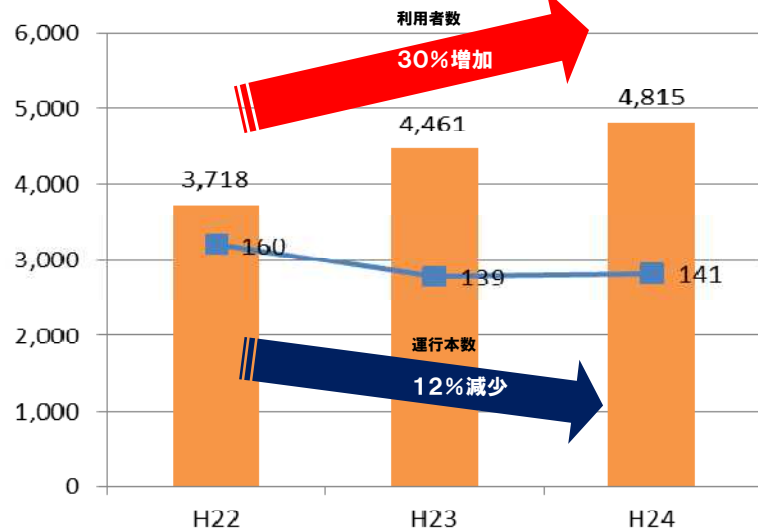
運行の効率化

・日利用者数は毎年6月の1ヶ月間平均値
(アユカデータより)
(資料)岐阜乗合自動車㈱

■岐阜大学病院線の平日の日利用者数と日運行本数の推移

平日

(人/日)



(本/日)

日利用者数
日運行本数

・日利用者数は毎年6月の1ヶ月間平均値
(アユカデータより)
・日運行本数は毎年6月時点での運行本数
(資料)岐阜乗合自動車㈱

GIFU CITY



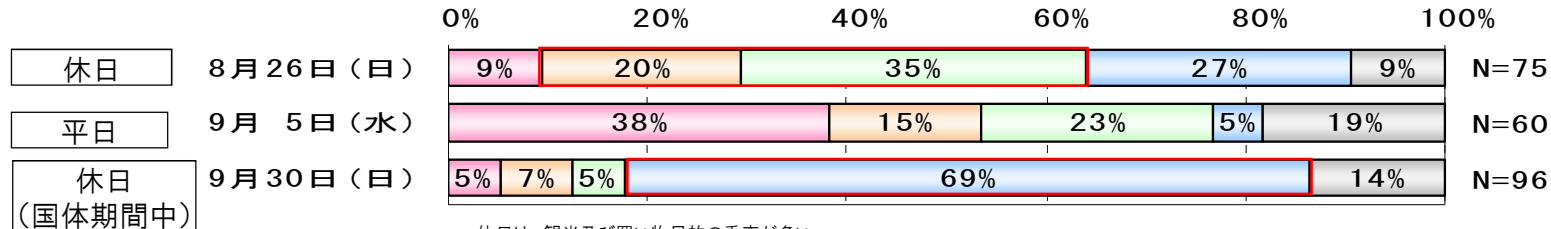
公共交通の新たな可能性

～観光振興への効果～

※連節バスの市内循環ルート運行交通社会実験時のアンケート結果

連節バスについて

○連節バス利用者の乗車目的



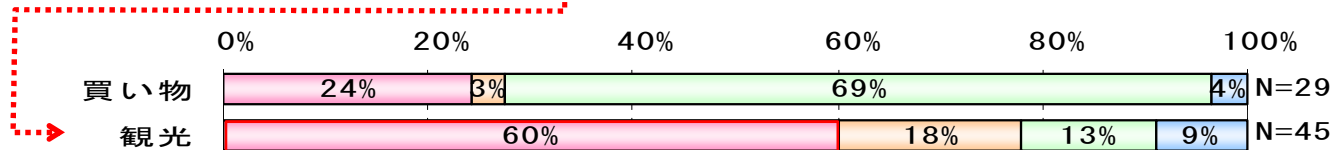
休日は、観光及び買い物目的の乗車が多い。
国体期間中は、国体目的の乗車が多い。

全体



通勤・通学 買い物 観光 国体・スポーツ その他

○連節バスに乗車した理由



連節バスに乗りたかった
たまたま来た
目的地に行くのにわかりやすい
その他

観光客で連節バスに乗った人の6割が連節バスの乗車が目的の一つであった。

連節バスは観光資源となっていると考えられる。

■連節バス利用者アンケート

調査日 : 平成24年8月26日(日)
平成24年9月5日(水)
平成24年9月30日(日)
調査箇所: 連節バス車内

■バス利用者アンケート

調査日 : 平成24年8月26日(日)
調査箇所: JR岐阜、名鉄岐阜、柳ヶ瀬バス停付近

■沿線施設利用者アンケート

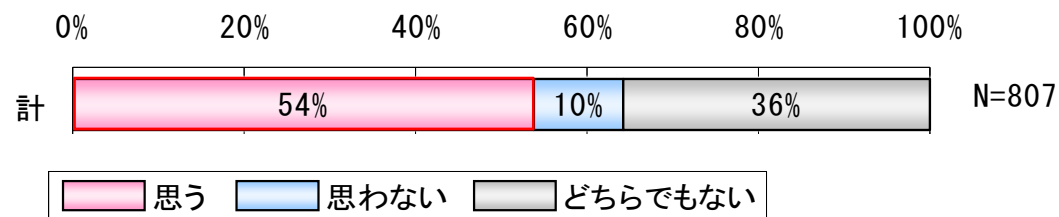
調査日 : 平成24年9月21日(金)
平成24年9月5日(水)
平成24年9月30日(日)
調査箇所: 岐阜公園、鶺鴒観覧船のりば、川原町界限
柳ヶ瀬あい愛ステーション、岐阜高島屋前、岐阜メモリアルセンター

GIFU CITY



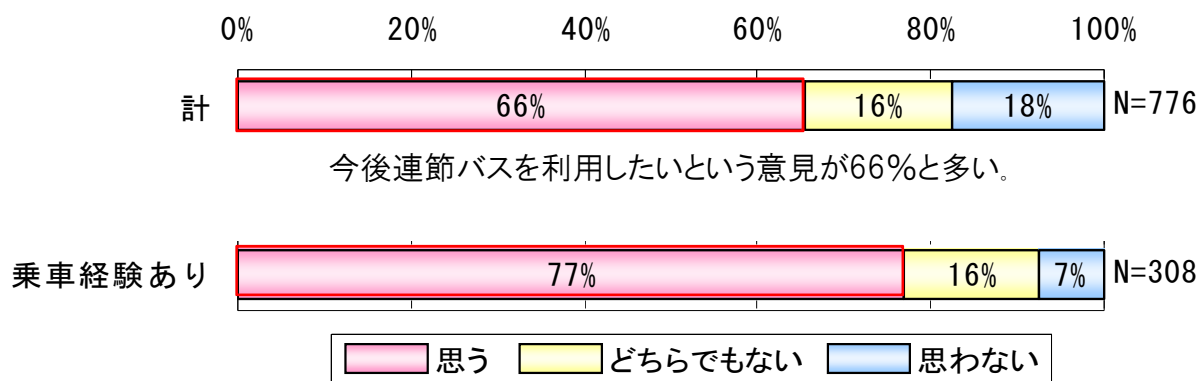
公共交通の新たな可能性 ～観光振興への効果～

○連節バスは岐阜市のシンボルの一つとなると思うか

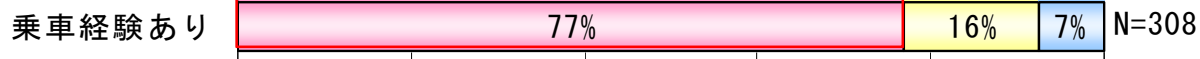


連節バスは岐阜市のシンボルの一つとなるという意見が54%。

○今後、沿線施設を訪れるときは、連節バスに乗って行きたいかと思うか



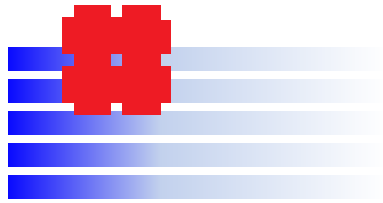
今後連節バスを利用したいという意見が66%と多い。



特に乗車経験がある人では同意見が77%と多い。

➡ 連節バスは再度乗りたくなるような魅力ある車両である

GIFU CITY



5. 岐阜市の市民協働型 コミュニティバス



市民協働型コミュニティバス

地域での日常生活の移動の確保のため、市民協働の手づくりコミュニティバスを導入

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

地域住民が主役となる
**市民協働の手づくり
コミュニティバス**

運行の継続は
地域の努力次第

地域は最大限努力
(明確な収入目標)

地域負担 (運賃・広告)
地域に応じて

15~40%

行政が
地域の努力を支える

行政負担 (補助金)
地域に応じて

60~85%

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民

地域が経営感覚を持った運営
(地域住民が計画・運営)

ルート
ダイヤ
運賃も
地域が決定

行政 (市)

運営の支援

交通事業者

バスの運行

運営協議会の様子



記念式典の風景



地域の人のバスガイド



バス停の組み立て

GIFU CITY



拡大するコミュニティバス

市民協働の
モデル

市民協働の手づくりコミュニティバスの導入地区が増加

現在 **16地区**

(受益人口比率73%)

今年度

2地区導入 **18地区に**

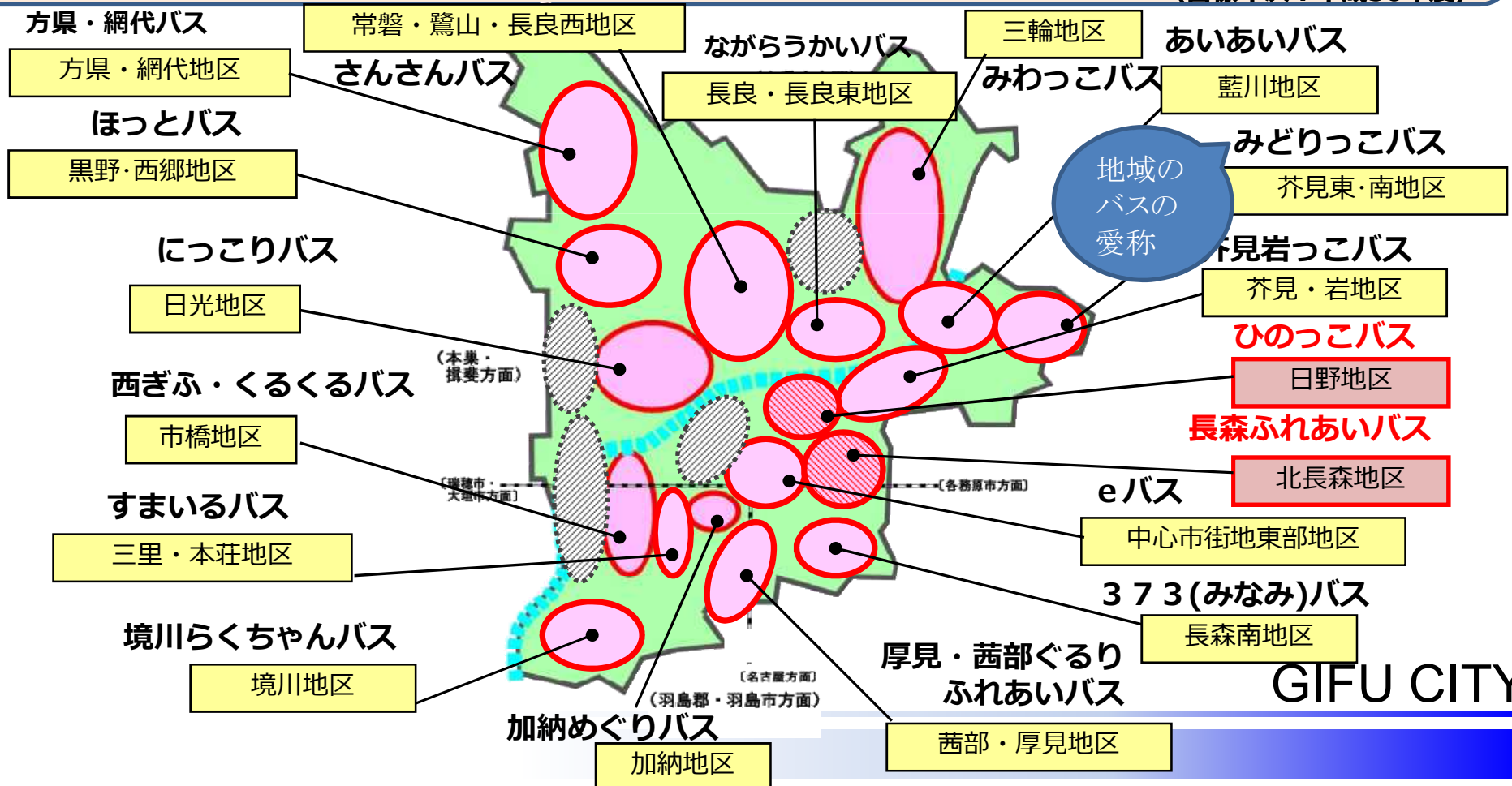
(受益人口比率81%)

今後

22地区へ

(受益人口比率100%)

(目標年次：平成30年度)



市民協働コミュニティバスの仕組み

コミュニティバスの運行から地域再生へ

●達成記念式典



●社会学習に利用



●広告費による収入



●スタンプラリー開催



●中・高校生バスガイド



●ヘルパーボランティア



■地域住民による様々な活動

- ・利用促進活動
- ・運行計画の見直し
- ・広報活動
- ・収支改善策の検討 等
(運賃の見直し、広告収入の検討 等)

●ギャラリーバスの運行



地域の努力が継続した運行へつながっていく！

試行
運行

補助額
チェック

本格
運行

補助額
チェック

運行
継続

3年毎にチェック

補助基準

高齢者密度	高	⇔	低
収支率	40%	⇔	15%
補助上限額	800万円	⇔	950万円

持続可能なコミュニティバスシステムの構築

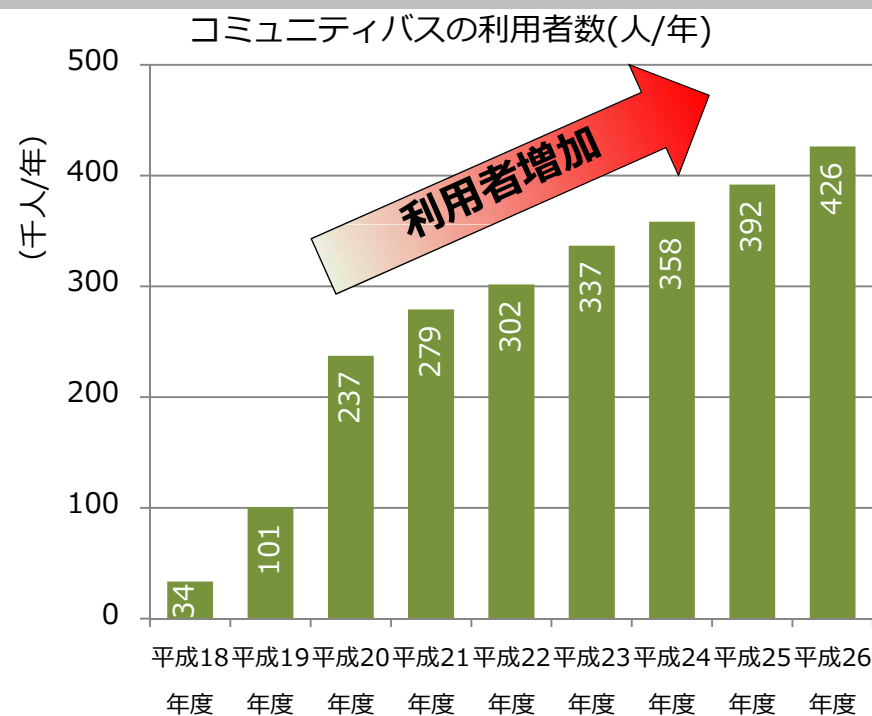
行政による効率性・補助金額のチェックと地域住民による継続的な利用促進活動や運行計画の見直し

コミュニティバスの導入効果

利用者が増え続け、コミュニティバスを利用できる市域が拡大

効果

地区数、利用者数ともに年々増加



■ 地区数と人口カバー率

H18 : 4地区 20%

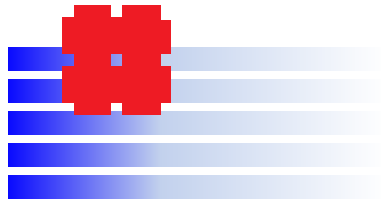
H26 : 16地区 73%
受益人口約30.4万人

H27 : 18地区 81%
受益人口約33万人

目標 : 22地区 市内全域100%
受益人口約41万人



GIFU CITY



6. 持続可能な バスネットワークへ



バスネットワークを支えるシステム

これは便利！使いやすくわかりやすいバス

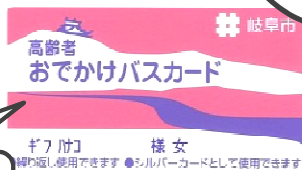
ICカード



アユカ

70歳以上の方対象
2割引で乗車可能

免許返納した65歳以上人にアユカ交付
(利用額2,500円分)



高齢者おでかけ
バスカード

ICカード
約23万枚発行
(市民1/2が所有)



路線バスでも
コミュニティバスでも
乗車可能

バスを乗り継ぐと
割引あり



バスロケーションシステム

バスの接近や到着予測
時刻情報を利用者に提供



各バス停のQRコードを
携帯電話で読み取るだけ
で運行情報がわかる



大府駅前 発車	8:05	065	岐阜高等	当バス 停発
市役所前 発車	8:08	051	西線島	当バス 停発
市役所前 発車	8:18	051	西線島	当バス 停発
大府駅前 発車	8:25	081	リバーサイドモール(循環)	当バス 停発
市役所前 発車	8:28	051	西線島	当バス 停発
市役所前 発車	8:33	030	森屋	当バス 停発

行先番号

見やすく、わかりやすい番号制



各系統を「英字+2桁の数字」の
行き先番号で案内

GIFU CITY



コミュニティバスのネットワーク化

コミュニティバスもネットワーク化で更に便利

- ・各運営協議会が工夫し・コミュニティバスをネットワーク化
- ・コミュニティバス同士の乗継もお互いに割引(40円)
- ・お互いのコミュニティバスの利便性を向上⇒更に利用者増



コミュニティ
バス乗継拠点
商業施設、病院、駅

(本巣・
掛妻方面)

瑞穂市・
大垣市方面

(山県市方面)

乗り継ぎ割引 40円
乗り継がれたコミュニティバスが負担
お互いさまの精神 (地域互助)

コミにティバスの乗継も
便利にする IC カード



GIFU CITY

(名古屋方面)

(羽島郡・羽島市方面)

(各務原市方面)



市民が公共交通に親しみ、考える

事業者等との連携や事業者独自での各種啓発イベントを実施

各種イベント

バスまつりinGifu (H27.3.28)



濃姫バスと岐阜いちご
「濃姫・美濃娘」
コラボ企画



2015/7/21



ちびっこ運転士体験

シンポジウム

「地域公共交通は誰のための誰のものか」
(H27.3.28)



公共交通は
市民のものです

清流ライナー綱引 (H26.10.11)



GIFU CITY



よびかけ、学ぶ、公共交通の大切さ

BRTの推進のためのバスレーンの遵守啓発、子どもの頃から公共交通の意識づけ

バス優先レーン遵守啓発活動

バス優先レーンの認知度を高めるため、
一般ドライバーに遵守啓発を実施



市が呼びかけ 県警、バス事業者とも連携
バス優先レーン規制時間
朝 7時～9時、夕 17時～19時

小中学校での交通環境学習

かしこいクルマの使い方と公共交通について
子どもの頃から学ぶ
⇒自発的に考えて行動できる「将来の岐阜市民」の育成



GIFU CITY



“みんなの地域公共交通条例”

持続可能な地域公共交通をみんなで創り守り育てるための条例

地域公共交通を持続可能なものに！

実現するには…

地域公共交通は地域社会全体の財産

ととらえ、

①市民の意識醸成

②多様な主体の連携・協働（市、市民、交通事業者等）

③長期的視野に立った総合的かつ計画的な取り組み

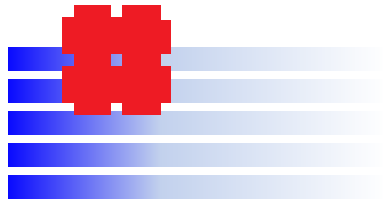
を目的に

公共交通に関する条例 **1県、6市**で策定
国では**交通政策基本法**が平成25年12公布施行

海外ではフランスの交通権の例

岐阜市みんなで創り守り育てる地域公共交通条例の制定へ

- ・ 地域公共交通に関する基本理念
- ・ 市の責務や市民・事業者・公共交通事業者の役割
- ・ 地域公共交通に関する基本施策を明確化



7. バスネットワークの構築 に向けた取り組み

総合交通戦略の推進

岐阜市総合交通戦略（平成21年3月）

社会資本整備総合交付金等と地域公共交通活性化・再生総合事業等との連携

幹線・支線・コミュニティバスが
連携した公共交通ネットワークの確立

【幹線軸のBRT化を中心に据えた
集約型都市構造の実現に向けたまちづくりの推進】

- ・路面電車廃止後の岐阜市の総合交通体系の確立
- ・効率的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの確立
- ・放射状バス幹線の強化を図るため、岐阜市型BRTを導入
- ・支線バスとコミュニティバスも含めてネットワーク化し、利便性を高める

【バス利用環境の改善】

- ・ハイグレードバス停の整備
2つの事業を組合せ整備
バス停上屋
(社会資本整備総合交付金)
バスロケーションシステム
(地域公共交通活性化・再生総合事業)



【岐阜大学・附属病院を核としたバス路線再編】

トランジットセンターを核とした幹線・支線への再編とコミバスとのネットワーク化



【BRT導入の推進】

(幹線軸の強化を図るためBRT導入を推進)



【バス走行・利用環境の改善】

(バス優先レーン・PTPSの導入)



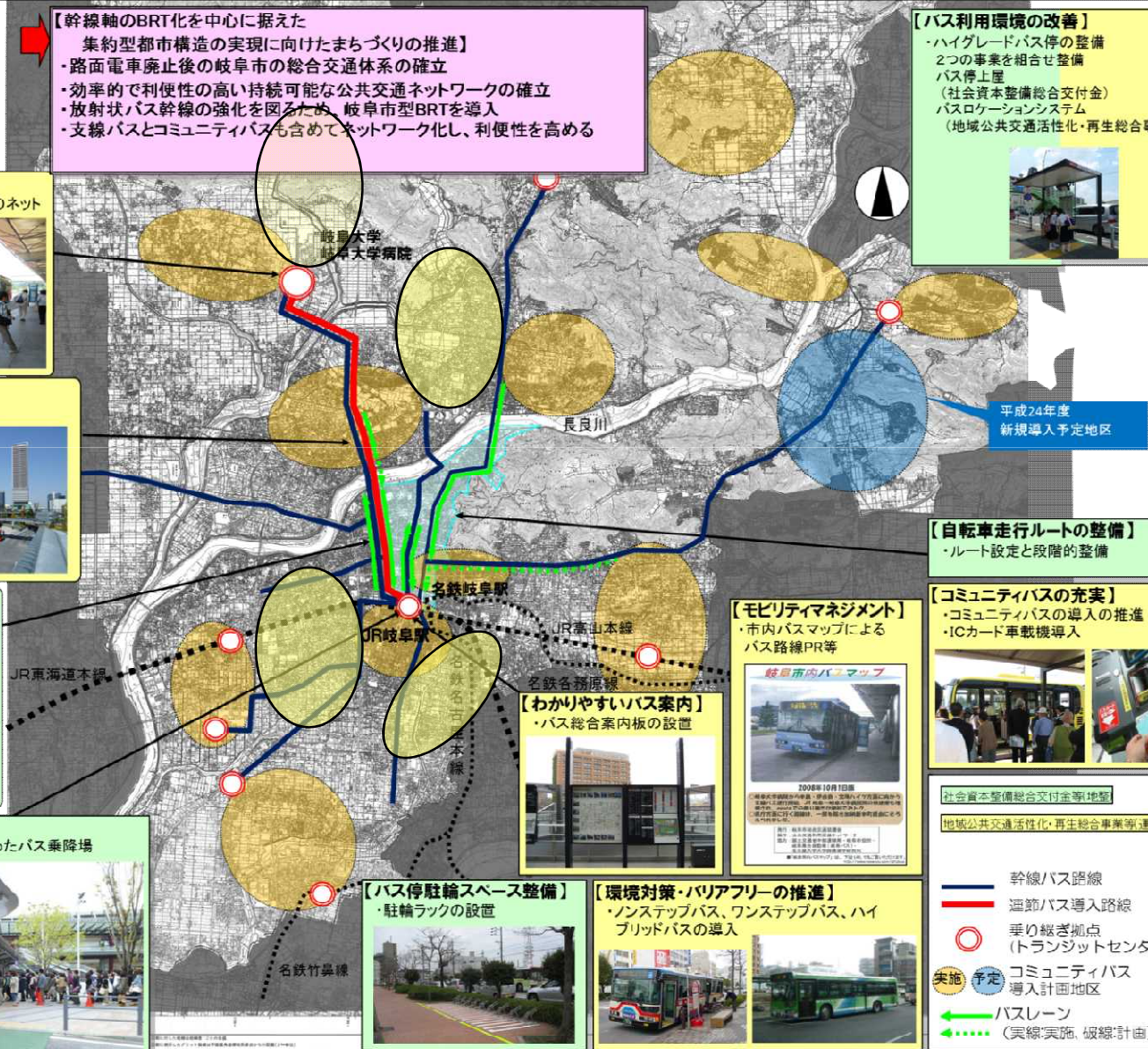
【バス路線の情報提供】

・バスロケーションシステム



【岐阜駅北口駅前広場】

・総合バスターミナル機能を持ったバス乗降場



平成24年度
新規導入予定地区

【自転車走行ルートの整備】

・ルート設定と段階的整備

【コミュニティバスの充実】

・コミュニティバスの導入の推進
・ICカード車載機導入



社会資本整備総合交付金等(地整)

地域公共交通活性化・再生総合事業等(運輸)

— 幹線バス路線
— 逗節バス導入路線
○ 乗り継ぎ拠点
(トランジットセンター)
● 実施 ● 予定
○ コミュニティバス
導入計画地区
← バスレーン
..... (実線: 実施、破線: 計画)

【わかりやすいバス案内】

・バス総合案内板の設置



【モビリティマネジメント】

・市内バスマップによる
バス路線PR等

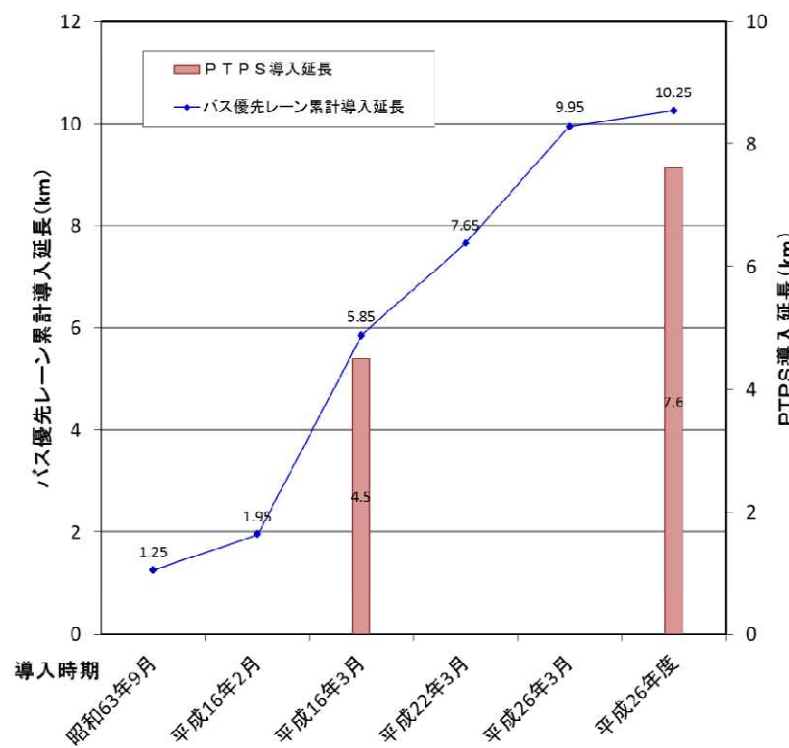
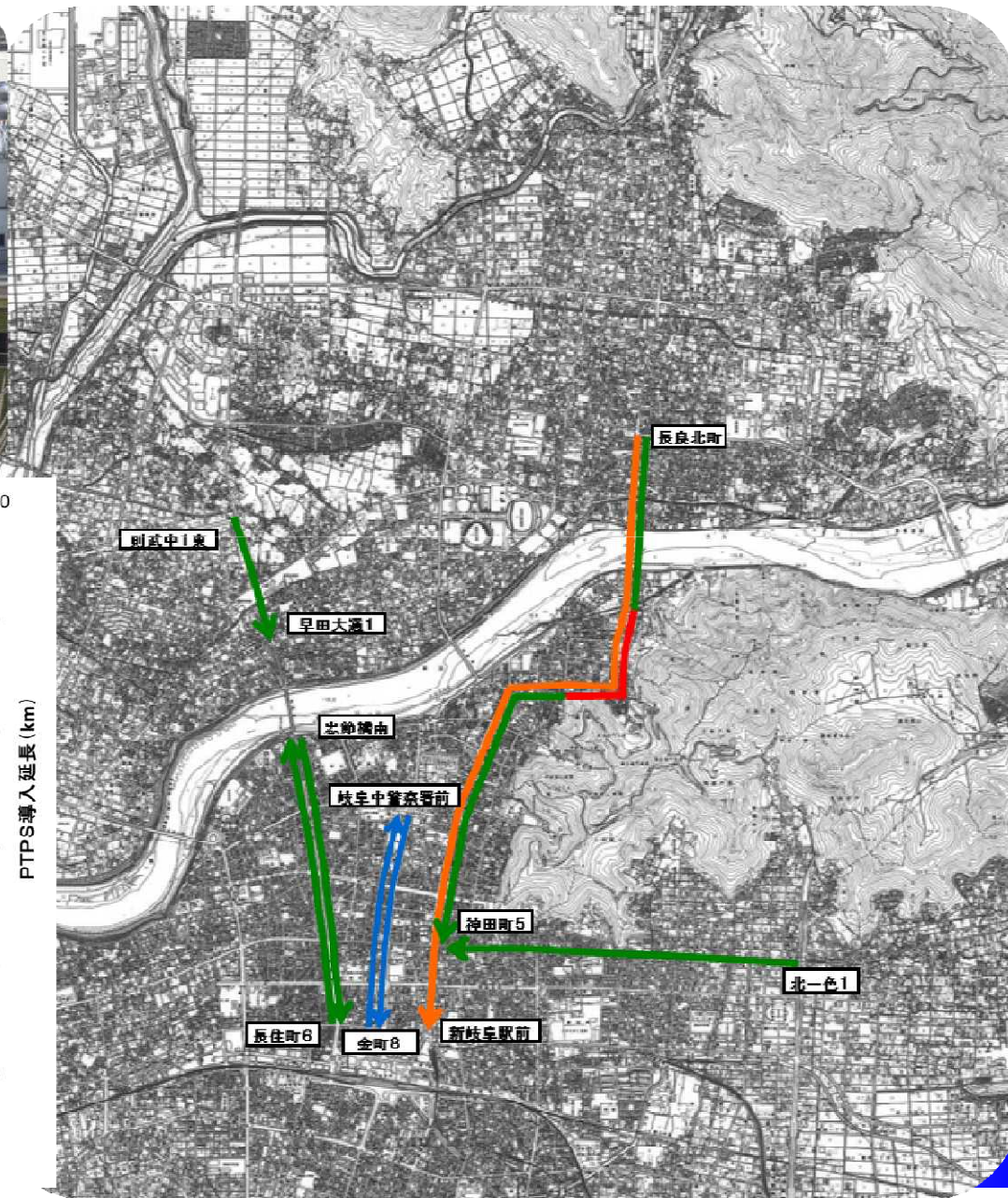


【環境対策・バリアフリーの推進】

・ノンステップバス、ワンステップバス、ハイブリッドバスの導入



走行環境向上のためのバスレーン・PTPSの導入



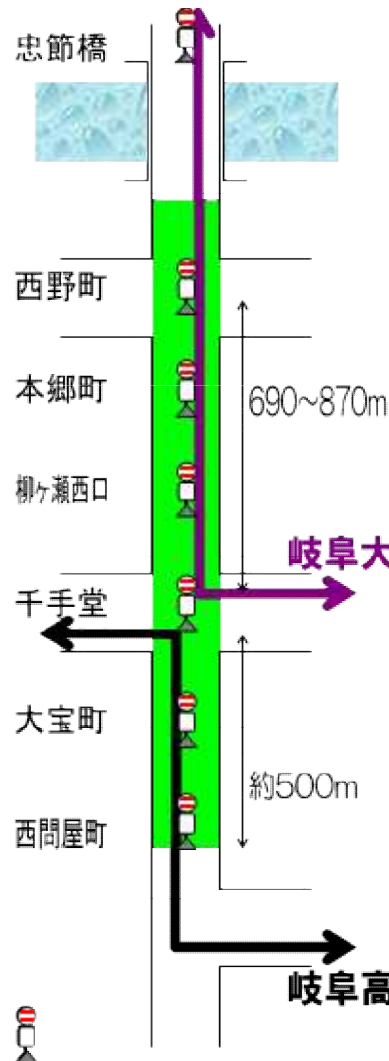


バスレーンカラー化の効果

○バスレーン優先レーンをカラー化すると、速達性が向上

○信号の影響があり、定時性については変動が大きい⇒PTPSの必要性が確認できる

効果検証(バスロケ運行データより)



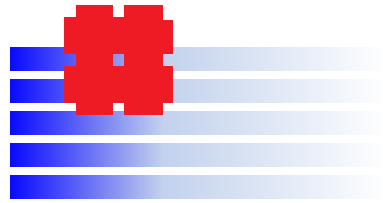
	朝(7時—9時)		夕(17時—19時)	
	短縮時間	変動係数	短縮時間	変動係数
上り (岐阜駅着方向)	20秒短縮	5%増加	44秒短縮	10%増加
下り (岐阜駅発方向)	31秒短縮	8%減少	28秒短縮	4%減少

GIFU CITY

■最大の乗り継ぎ拠点

- ・バス乗降場、一般車・タクシー乗降場を機能的に配置、駅と街をつなぐU字型の歩行者デッキを整備
 - ・面積26,500㎡と全国一の規模
- 1日平均乗車人員 30,101人(平成22年度)資料:東海旅客鉄道株





岐阜駅北口駅前広場バス乗降場



【岐阜駅北口駅前広場】

■ 乗り入れ本数

約3,259本(41路線) 平成26年4月1日現在

方向別のわかりやすい乗り場の整理

■ 全バス路線が乗入れ

■ バス停を色分け化

■ 幹線方向を基本とし 乗り場を配置



のりば	主な行き先	のりば	主な行き先
1		9	岐阜大学、岐阜大学病院 連節バスのりば
2	降車専用	10	旦の島、南柿ヶ瀬、岩戸公園、三田洞団地(金華橋)
3		11	市内ループ、柳バス
4	東鶯、下佐波、川島松倉、長平	12	高富、岐阜女子大学、美濃市駅、三田洞団地(長良橋)
5	岐南町三宅、下川手、県庁(新本町経由、城南通り経由)	13	おぶさ(長良橋)、松籟団地、三輪釈迦
6	墨俣、聖徳学園大学、西岐阜、市橋	14	大洞団地、せき東山、郡上八幡、日野西
7	西鏡島、芝原6丁目、海龍リバーサイドモール(大縄場)	15	水海道、諏訪山団地、テクノプラザ
8	御望野、おぶさ(忠節)、城田寺団地、海龍リバーサイドモール(忠節)、市立女子短大、東改田		

乗継拠点（トランジットセンター）事例



連節バスの導入



幹線バスとコミュニティバスの連携



病院内ロビーバス近接情報



大学附属病院に整備されたバスターミナル

ハイグレードバス停

■ ハイグレードバス停 (バスロケーションシステム併設)



■ ハイグレードバス停 (広告付)



* 広告会社が整備、清掃、メンテナンスを行う。

わかりやすい方向幕への統一 バス路線の番号化

■行き先方向幕の統一と番号化

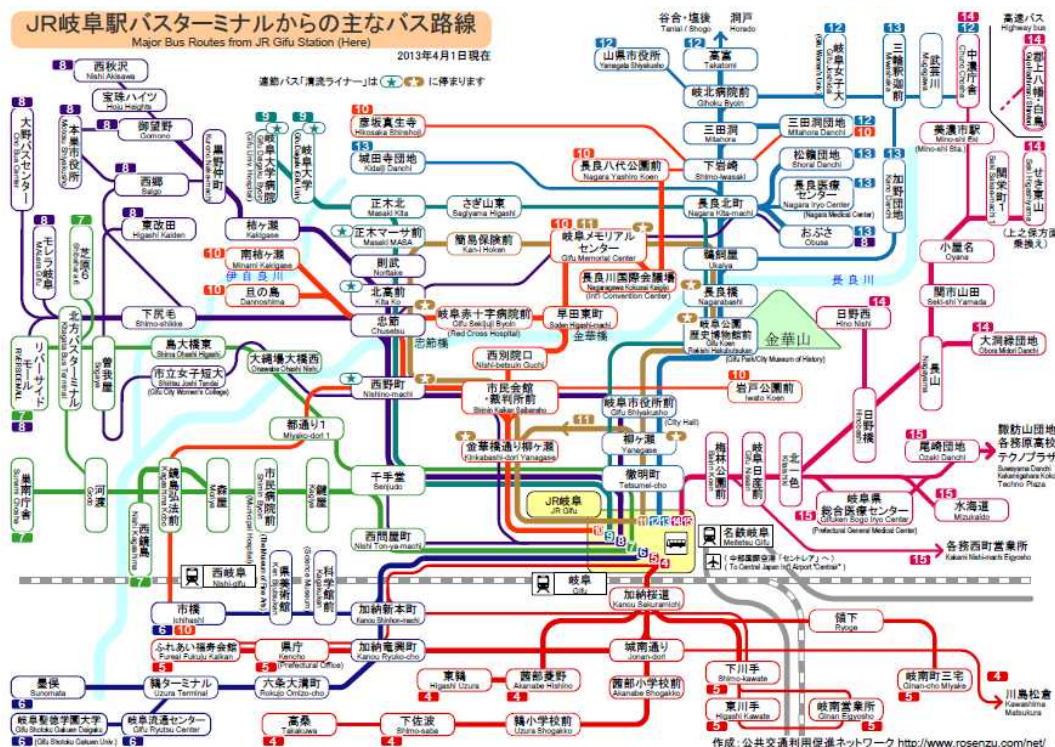
バスの行先表示に「見やすく、わかりやすい番号制」を導入した。

番号の付け方

各系統を「英字+2桁の数字」の行き先番号で案内

■英字: JR岐阜・名鉄岐阜を通る路線を8つの幹線に分け、それぞれに英字を付ける。

■2桁の数字: 8方向の幹線部分の主要停留所に番号を付け、各停留所から分かれる(あるいは終点となる)系統にはその停留所番号を10の位にそれぞれ付ける。



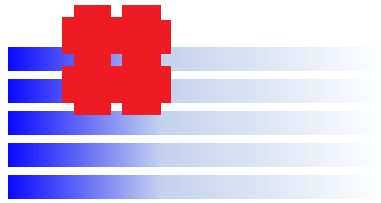
【行き先方向幕の例】

番号制のメリット

- ・番号により乗りたいバスがすぐにわかります。
- ・アルファベットと2桁の数字で路線名が覚えやすくなります。
- ・観光で訪れる外国の方々にもわかります。

【路線の概略図】

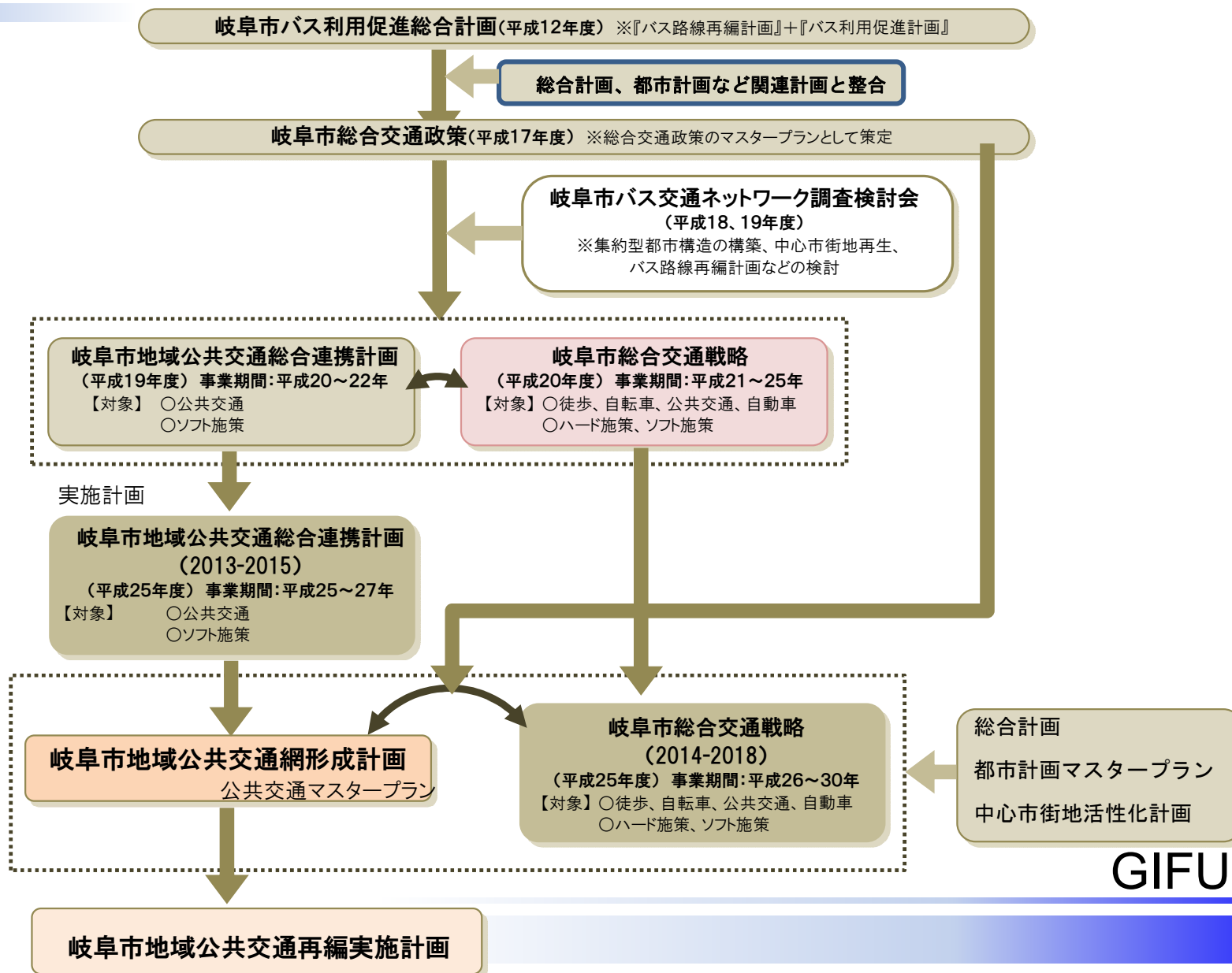
GIFU CITY



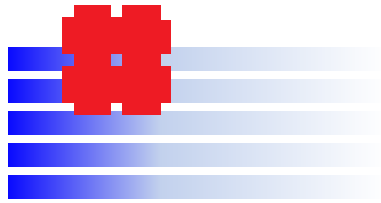
8. ICカードデータ等ビッグデータを活用した計画策定 地域公共交通網形成計画 地域公共交通再編実施計画

公共交通に関する計画

■上位計画及び地域公共交通網形成計画の位置づけ

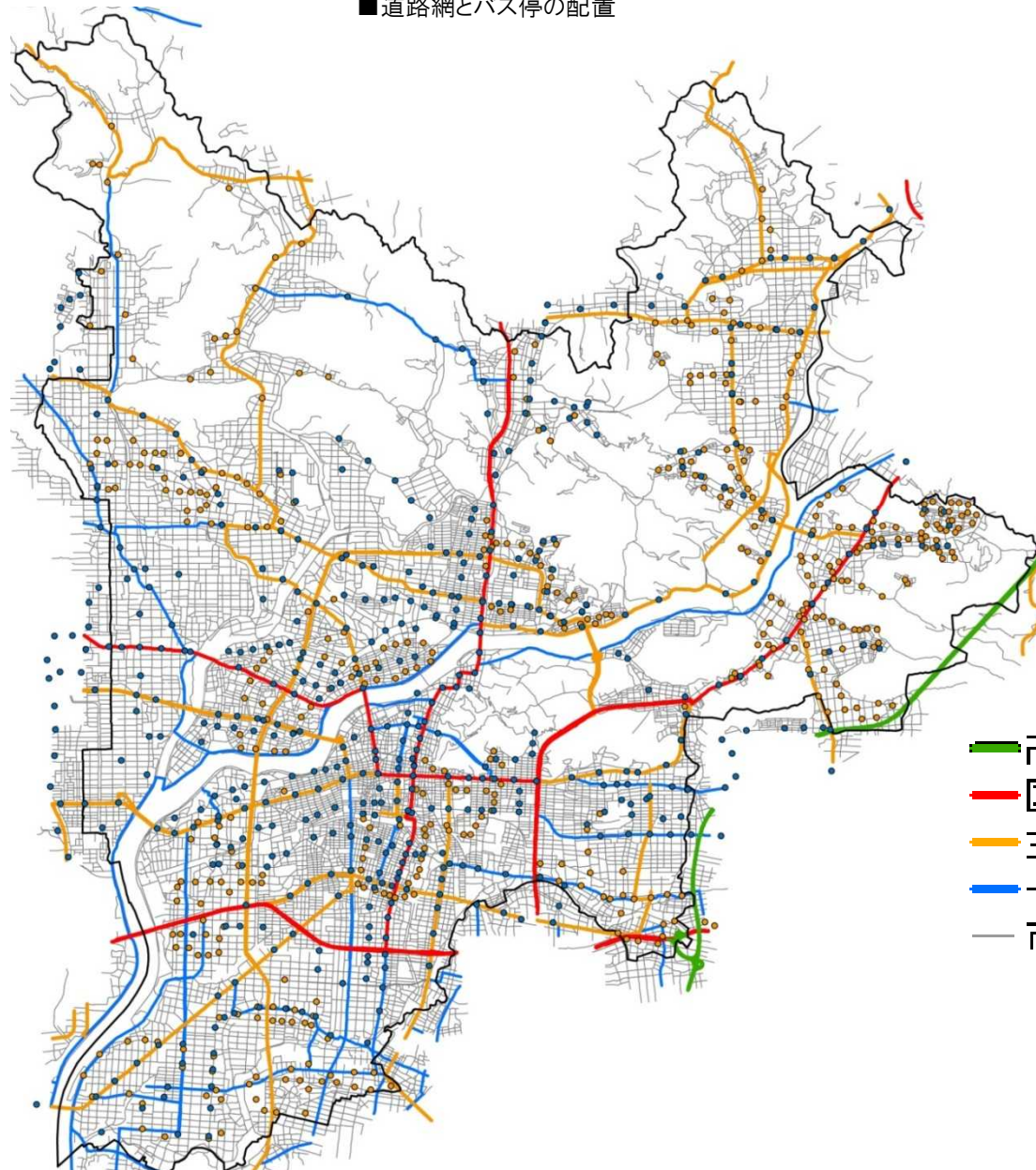


GIFU CITY



バス停配置状況

■道路網とバス停の配置



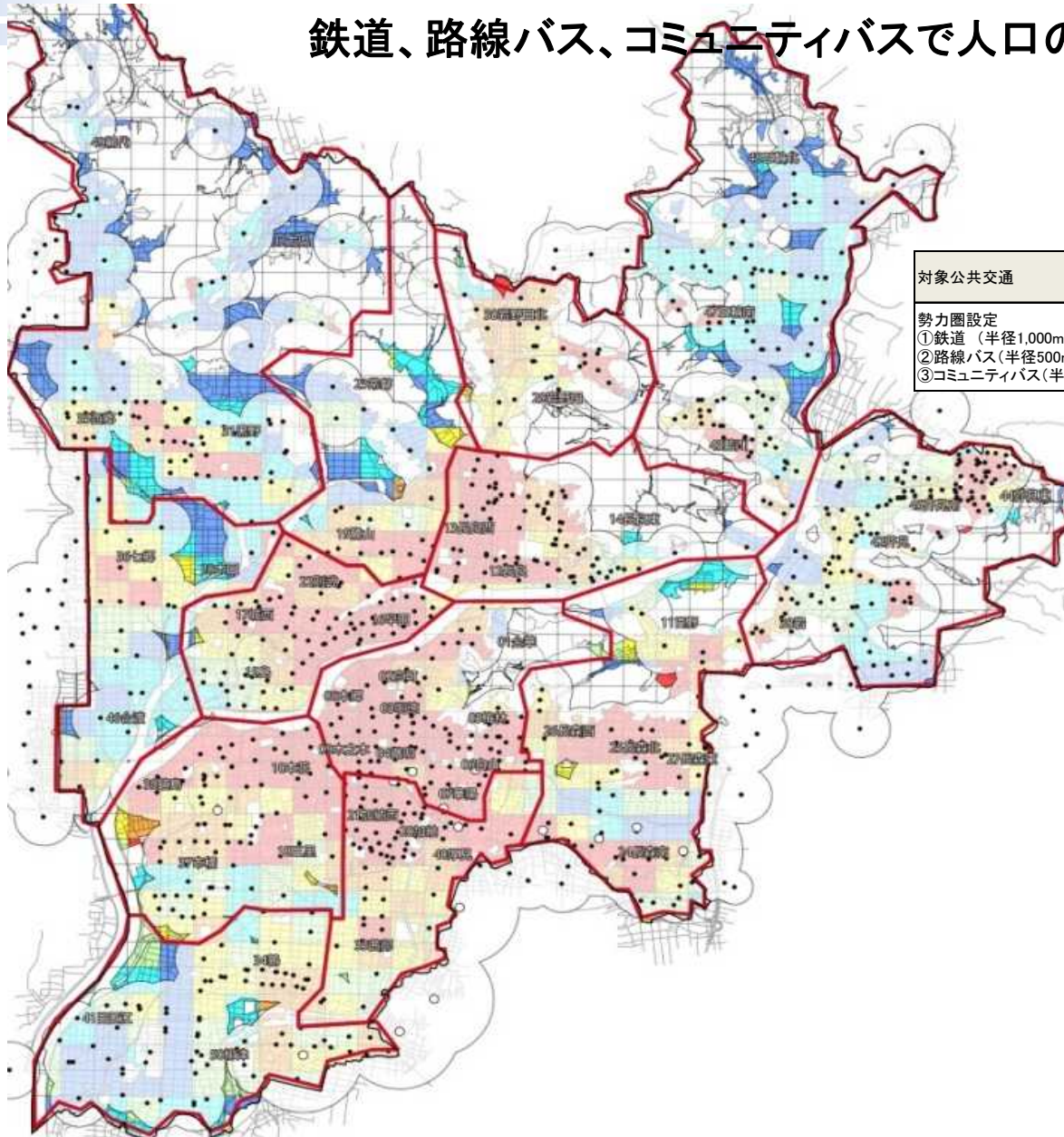
- 高速自動車道
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 市道等その他

GIFU CITY



公共交通人口カバー率

鉄道、路線バス、コミュニティバスで人口の96.3%をカバー

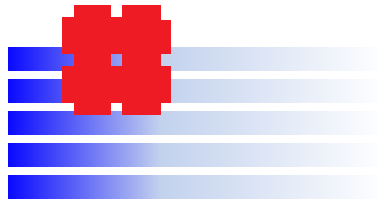


対象公共交通	勢力圏内 人口(人)	勢力圏外 人口(人)	総人口 (人)	人口カバー 率(%)
勢力圏設定 ①鉄道(半径1,000m) ②路線バス(半径500m) ③コミュニティバス(半径300m)	395,492	15,338	410,830	96.3

【人口密度凡例】

- 居住者なし
- 1~10人/ ha
- 10~20人/ ha
- 20~30人/ ha
- 30~40人/ ha
- 40~50人/ ha
- 50人/ ha 以上

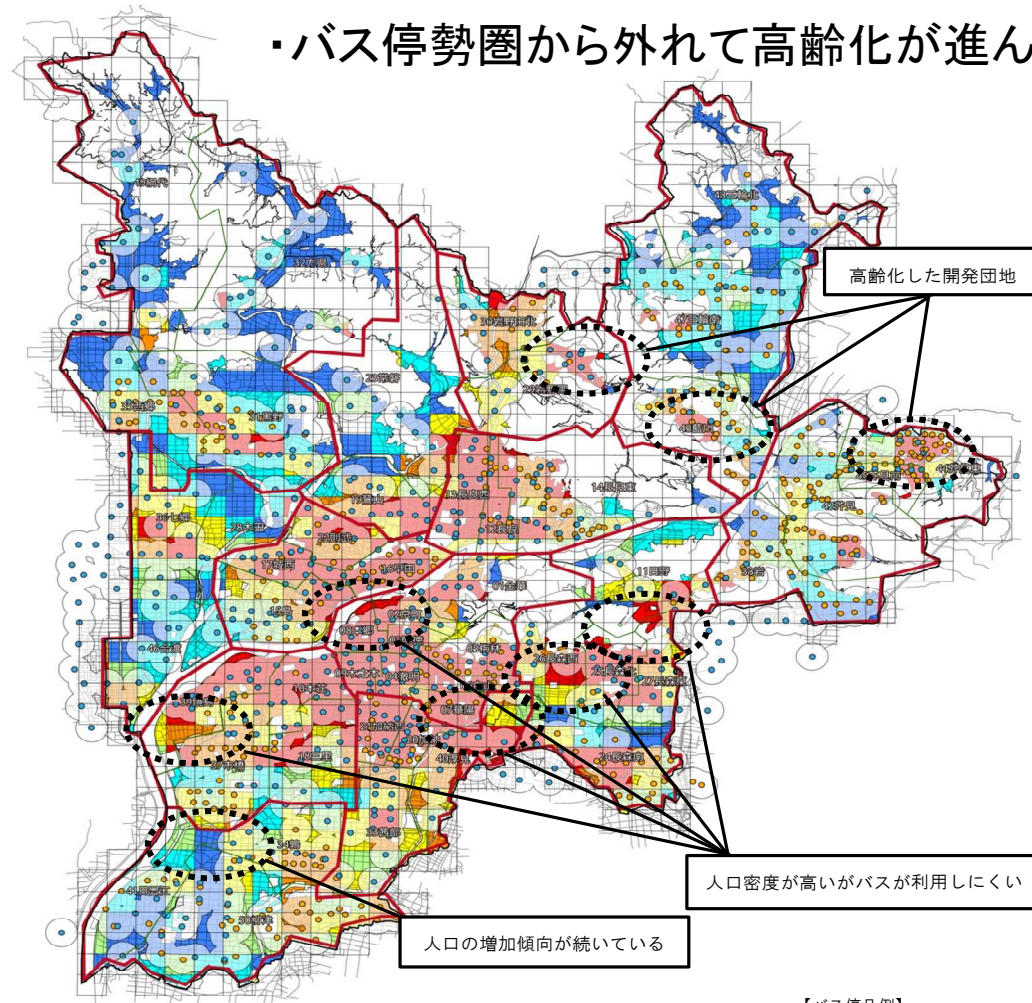
GIFU CITY



バス停勢圏と人口分布

■人口密度とバス停勢圏図

・バス停勢圏から外れて高齢化が進んでいる地域の把握



【バス停凡例】

●：路線バスバス停

●：コミュニティバスバス停

【人口密度凡例】

□居住者なし

■1～10人/ha

■10～20人/ha

■20～30人/ha

■30～40人/ha

■40～50人/ha

■50人/ha以上

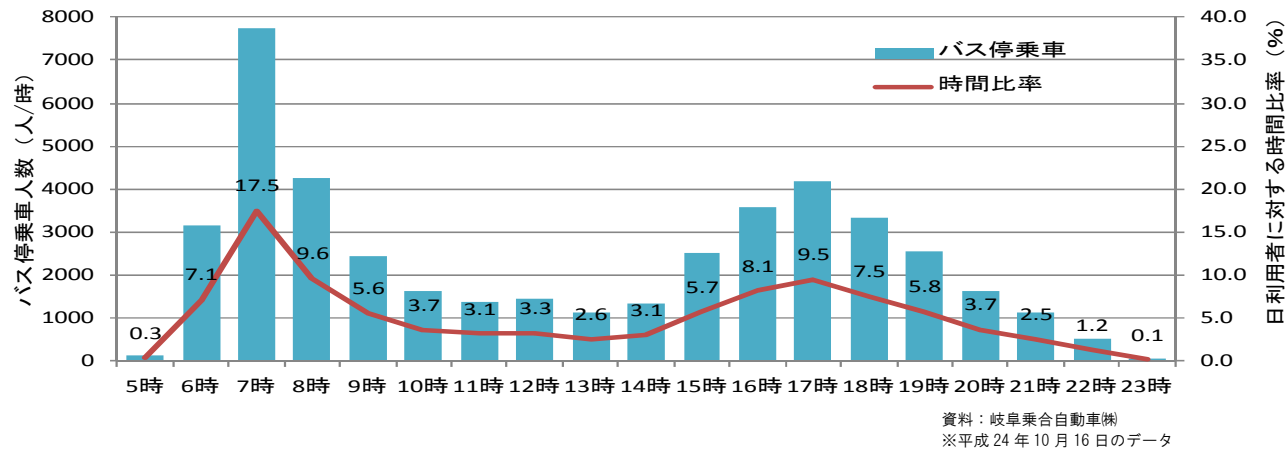
GIFU CITY



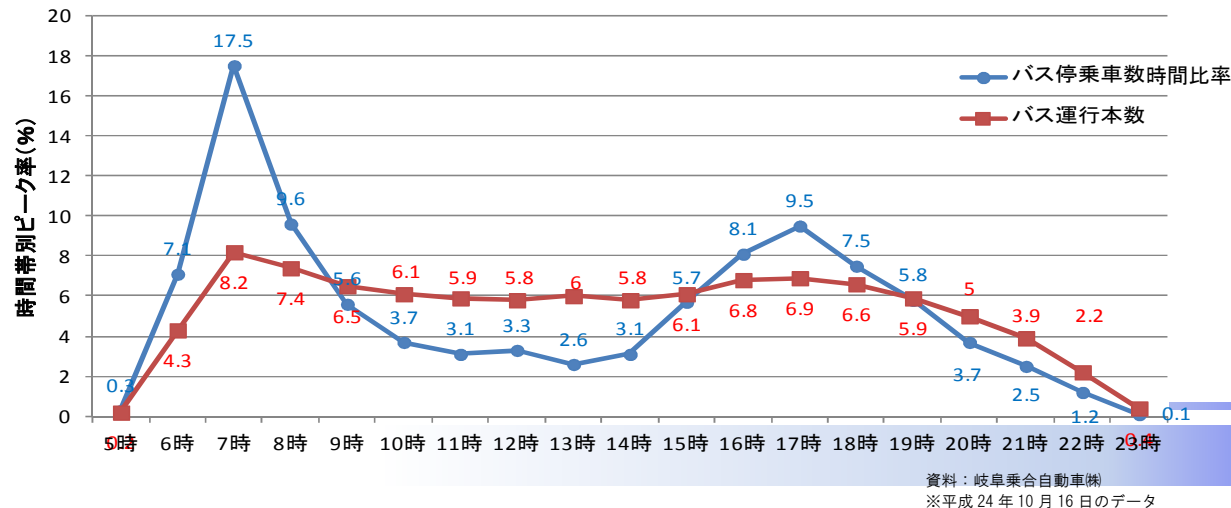
ICカード、バスロケーションシステムデータ による利用者数と運行サービスとの分析

- ・全バス路線の全時間帯の需要と運行頻度の実態をICカードとバスロケーション運行情報により分析

■交通ICカード（アユカ）利用者のバス停乗車数 ※全利用者数 44,152 人



■利用者数、運行本数のピーク率

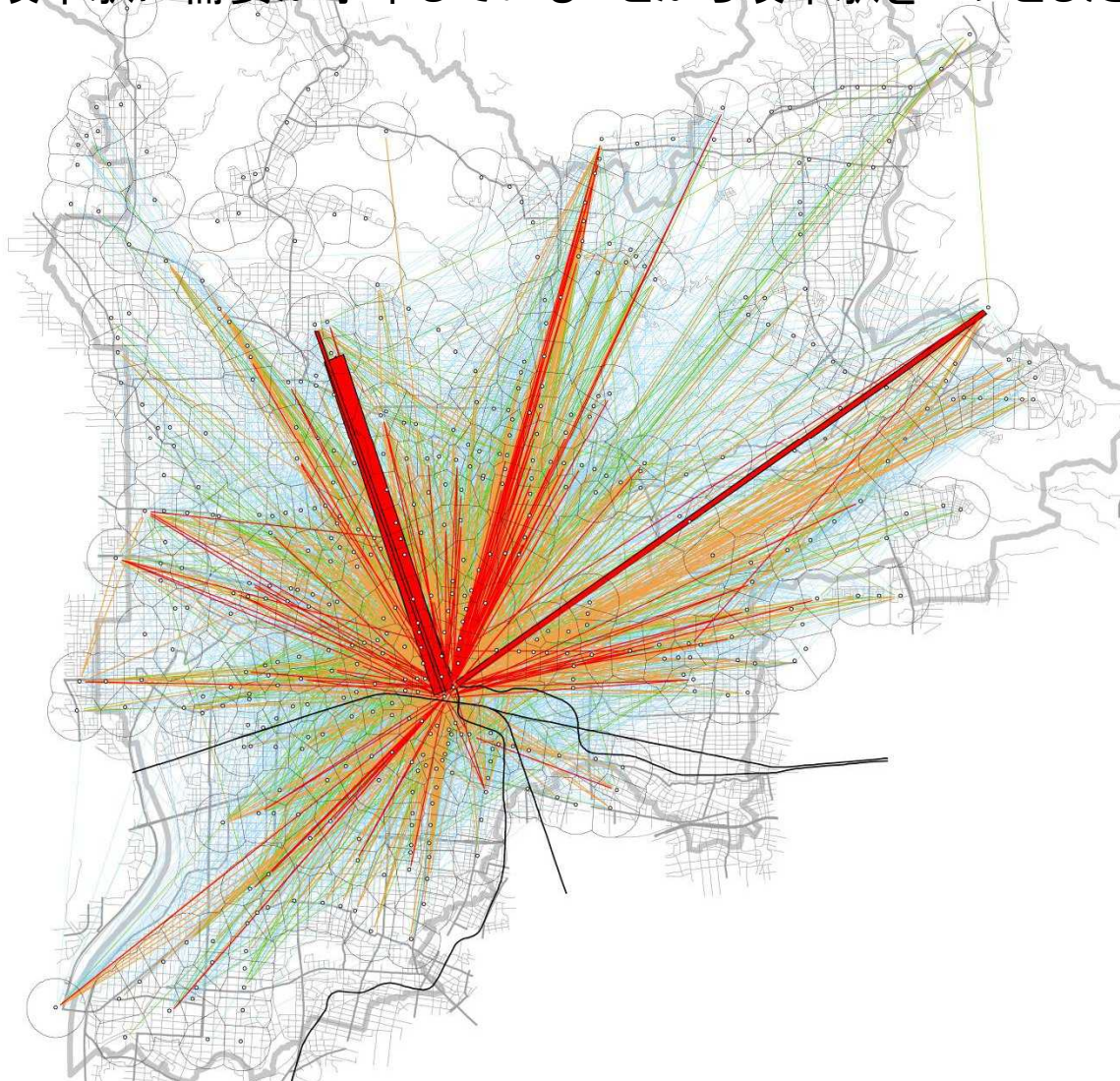


GIFU CITY

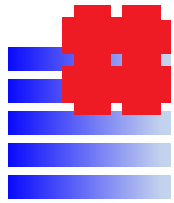


バス停間利用実態の把握 (ICカードによるバス停間OD)

- ・全バス路線の全バス停間の利用状況をICカードデータを活用し把握
- ・岐阜駅に需要が集中していることから岐阜駅をハブとしたバス再編を提案

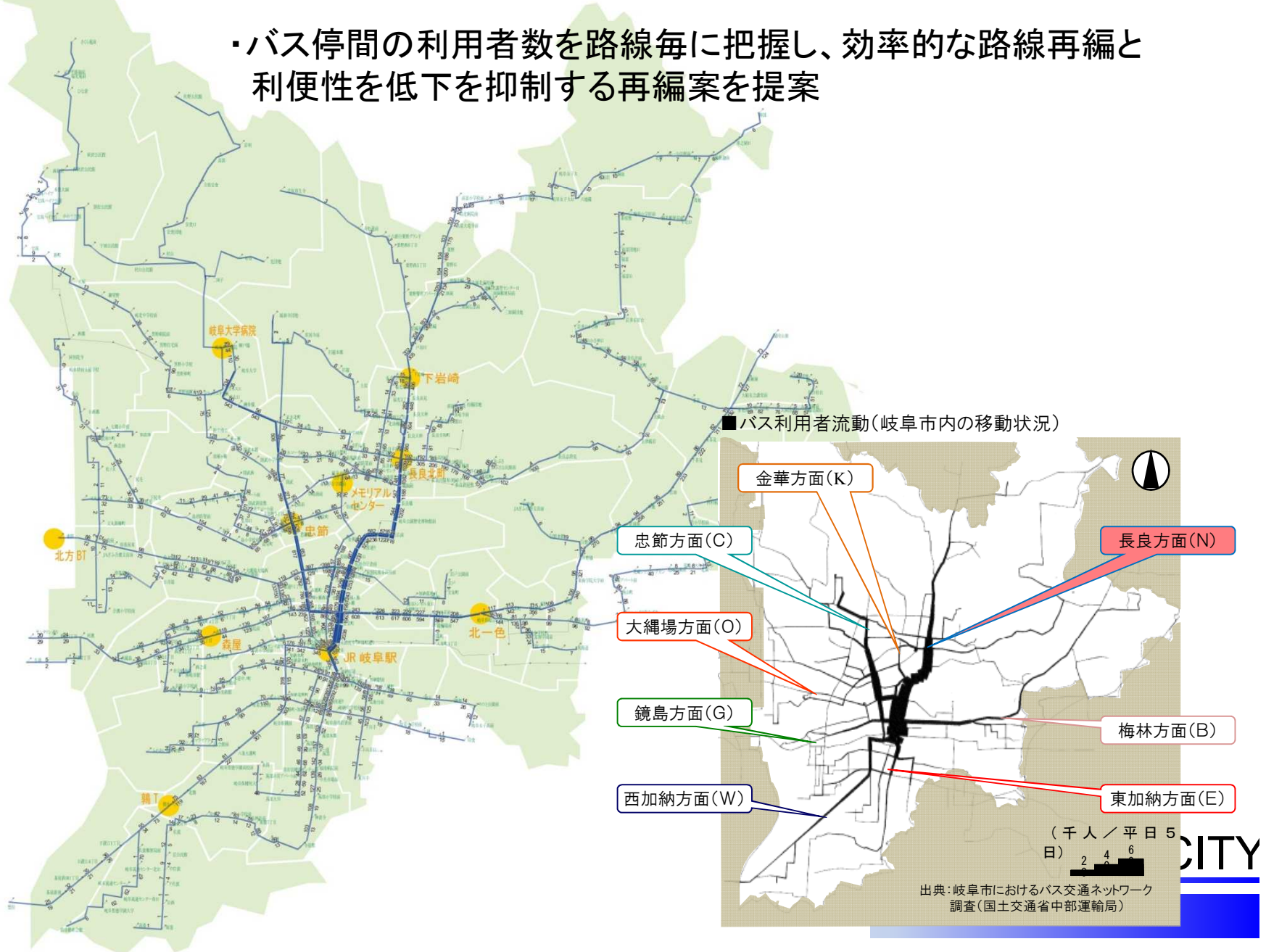


GIFU CITY



バス停間利用者数の把握（ＩＣカード活用）

- ・バス停間の利用者数を路線毎に把握し、効率的な路線再編と利便性を低下を抑制する再編案を提案





中心部バス停間利用者数の把握（ICカード活用）

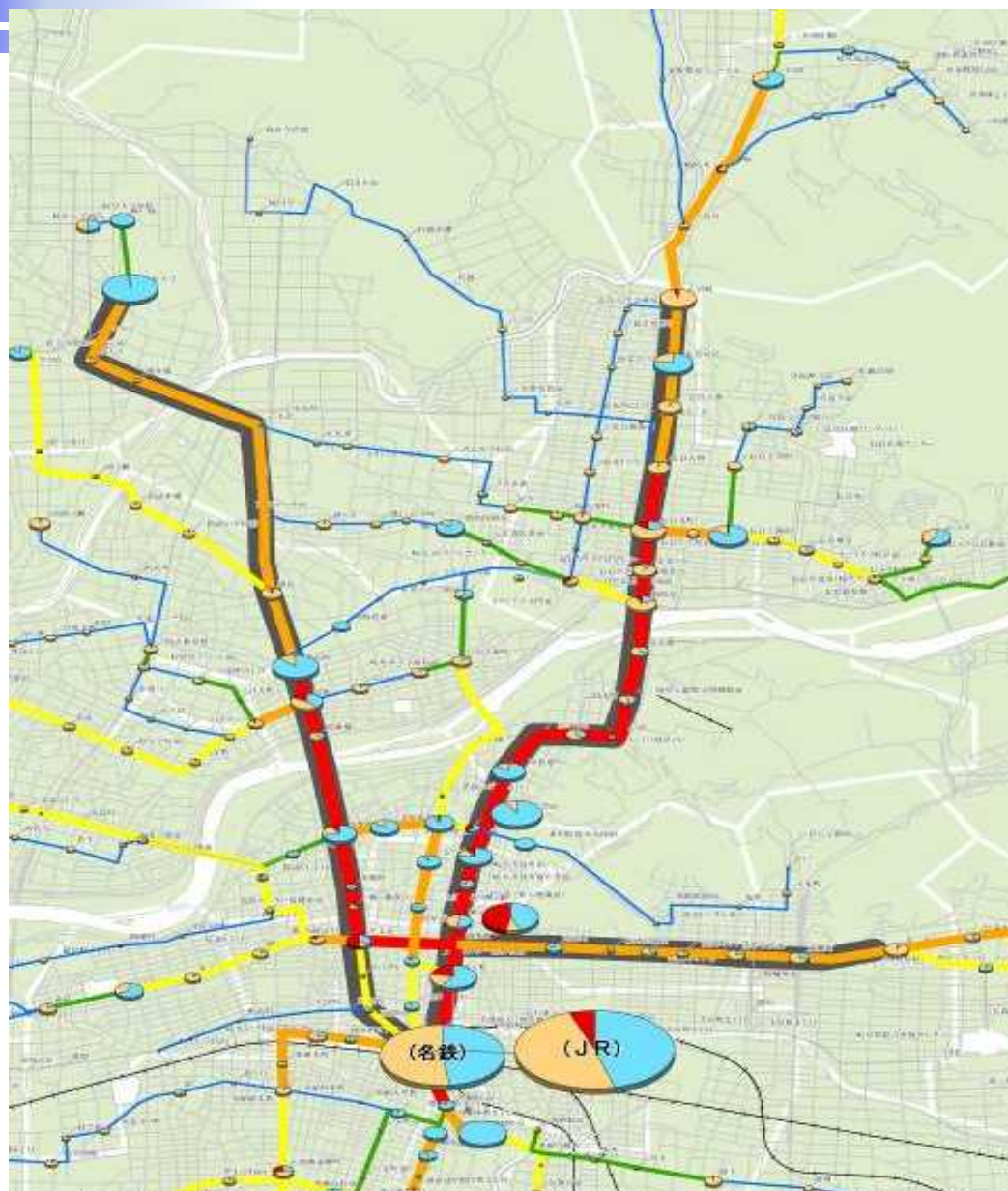
- ・都心部の一部の路線に利用者が集中している状況をICカードデータで再現



CITY



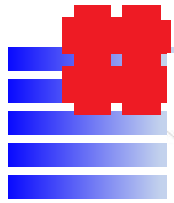
幹線バス停毎のバス乗継利用者の把握 (ICカード活用)



- ・ピーク時間帯バス停での利用
実態を把握
特に乗継実態をバス再編に活用

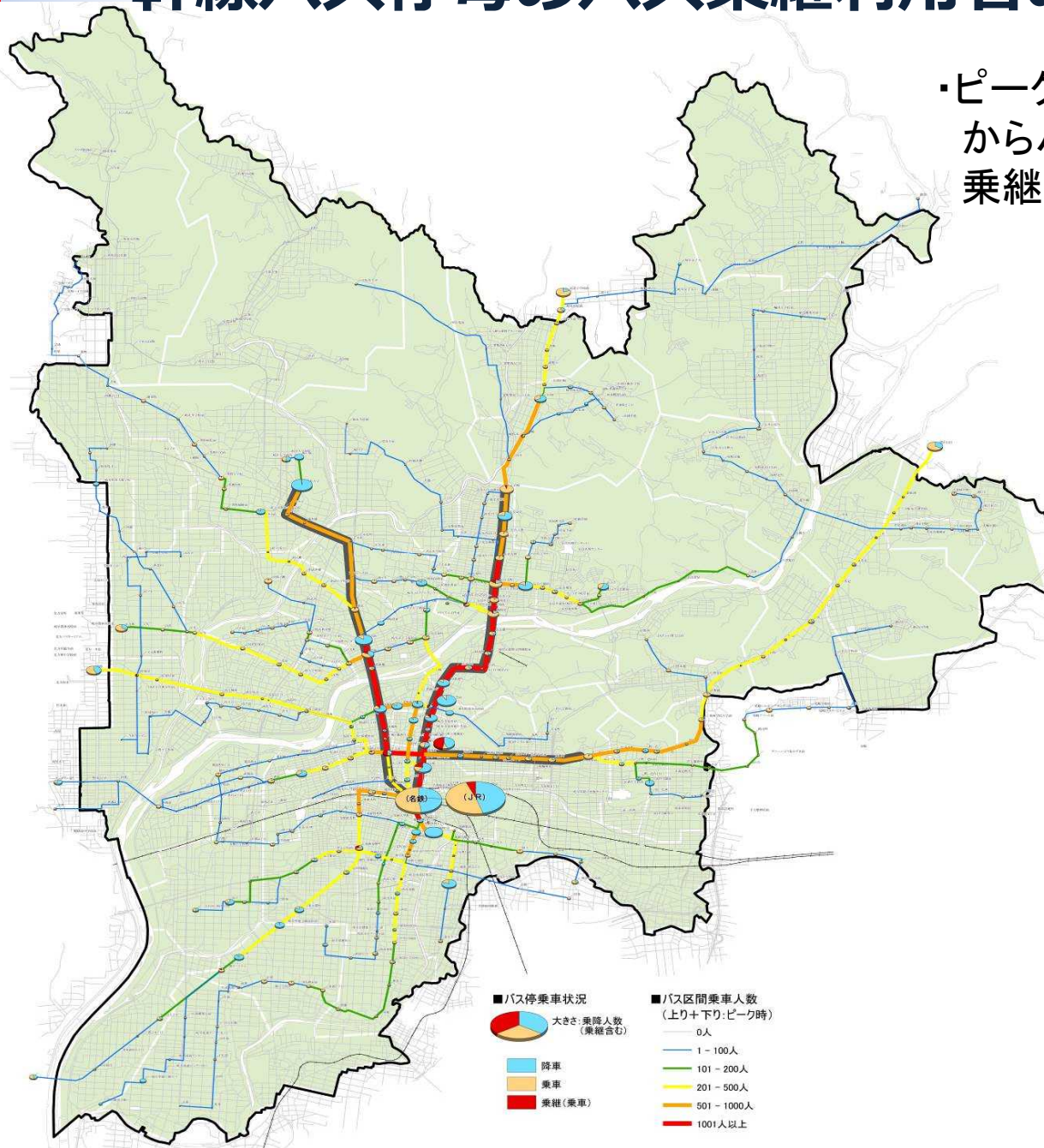


GIFU CITY



幹線バス停毎のバス乗継利用者の把握 (ICカード活用)

- ・ピーク時バス停の利用実態からバス再編に活用
- 乗継の可否の基礎資料



GIFU CITY



トランジットセンター位置の検討

■現況のバス停乗車実績



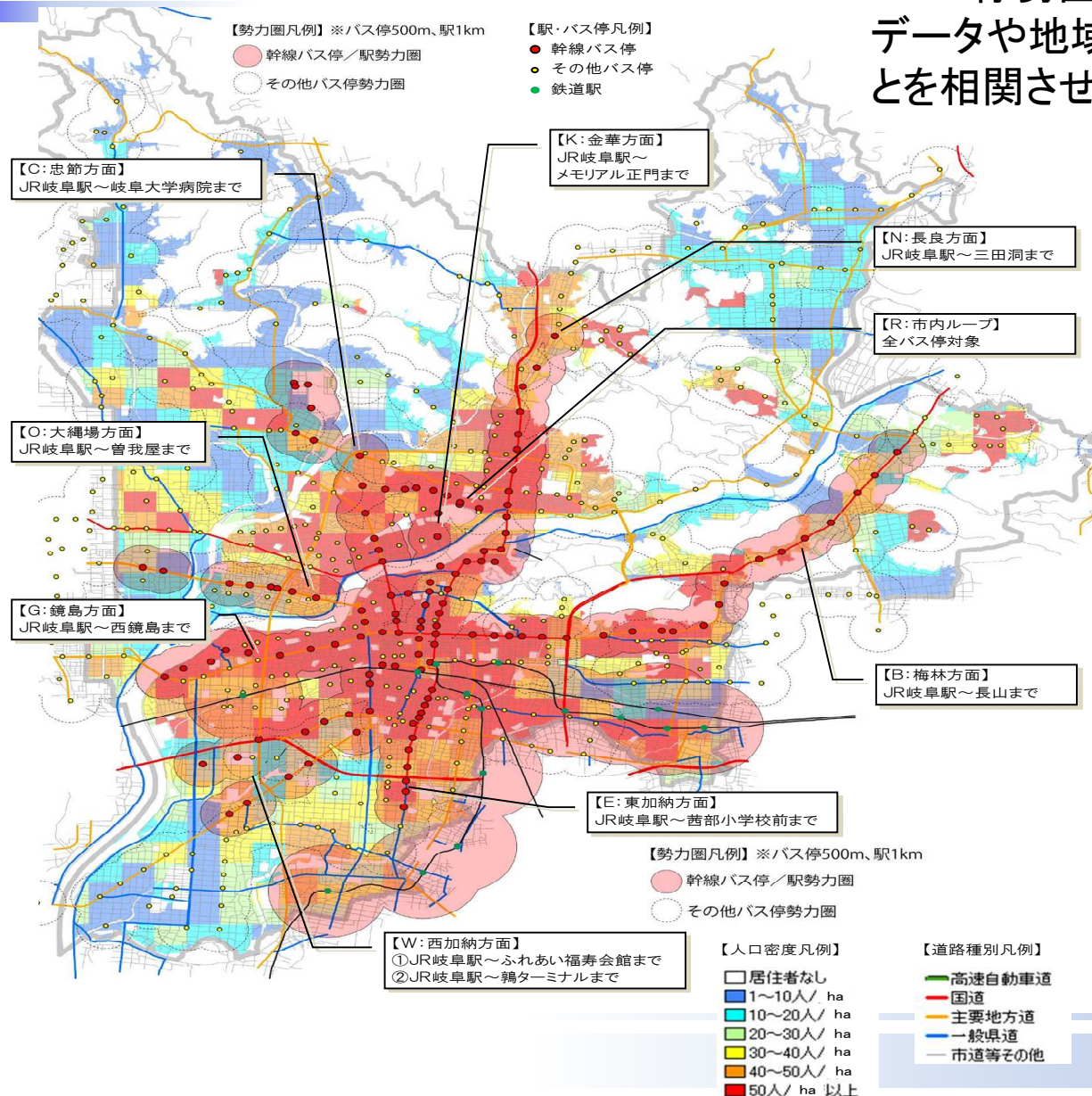
■将来のバスネットワークの区間乗車人員と拠点バス停図





バス停勢力圏の人口密度の把握

■ 幹線バス8路線及び市内ループ線沿線の人口集積状況



・バス停勢力圏の人口密度と、ICカードデータや地域別公共交通アンケートなどを相関させバス幹線軸を検討

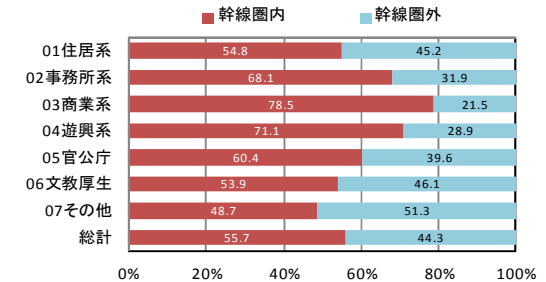
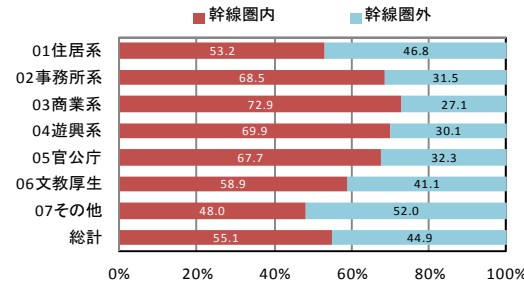
GIFU CITY



バス停勢圏の土地利用、人口密度

■人口の集積状況 資料:国勢調査(平成 22 年)

	人口(人)	対象面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
全域	410,831	206	1,993
うち幹線圏内	236,134	58	4,042
うち幹線圏外	174,697	148	1,182
圏内比率	57.5		

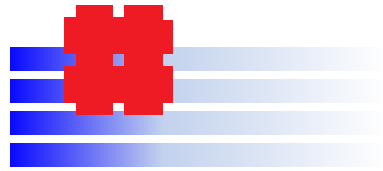


■用途別の建物集積状況(上表:建物面積(m²)、下表:建物戸数(戸)) 資料:都市計画基礎調査(平成 19 年)

(単位: m ²)	01 住居系	02 事務所系	03 商業系	04 遊興系	05 官公庁	06 文教厚生 施設	07 倉庫工場 その他	総計
全域	15,323,957	801,179	1,474,341	272,358	163,484	1,739,334	2,861,675	22,636,327
うち幹線圏内	8,159,751	548,860	1,075,306	190,506	110,689	1,023,686	1,374,988	12,483,787
うち幹線圏外	7,164,206	252,319	399,034	81,852	52,794	715,648	1,486,686	10,152,540
圏内比率(%)	53.2	68.5	72.9	69.9	67.7	58.9	48.0	55.1

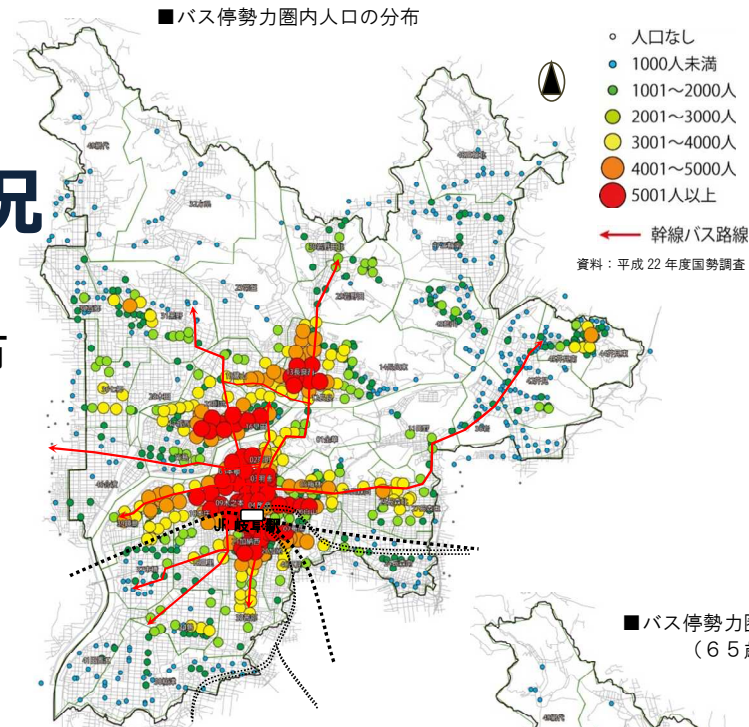
(単位: 戸)	01 住居系	02 事務所系	03 商業系	04 遊興系	05 官公庁	06 文教厚生 施設	07 倉庫工場 その他	総計
全域	165,978	4,805	8,108	818	540	7,772	14,477	202,498
うち幹線圏内	91,021	3,274	6,366	582	326	4,192	7,056	112,817
うち幹線圏外	74,957	1,531	1,742	236	214	3,580	7,421	89,681
圏内比率(%)	54.8	68.1	78.5	71.1	60.4	53.9	48.7	55.7

GIFU CITY

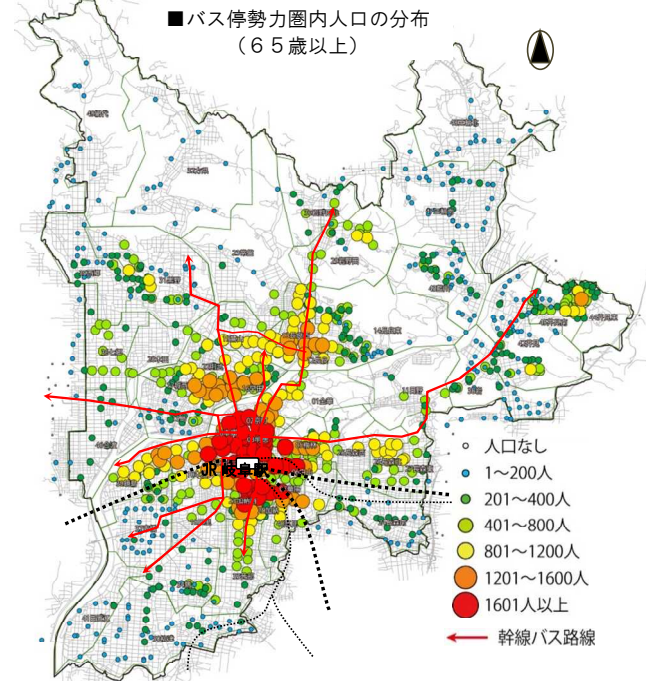


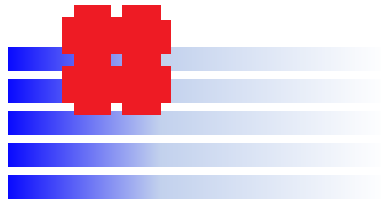
バス路線と人口分布状況

- ・バス停勢力圏の人口密度、高齢者分布
都市の集約状況の把握など



【集計方法】
路線バスのバス停勢力圏(半径 500m)
に含まれる人口(総人口、65 歳以上人口)
を、バス停ごとに集計

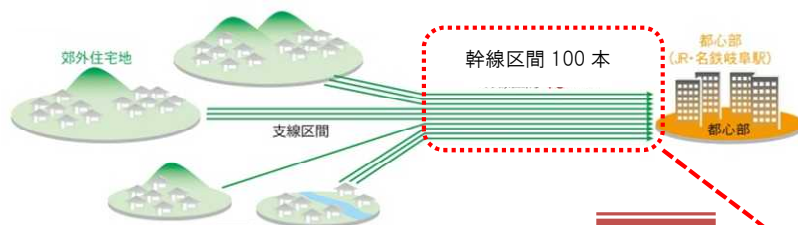




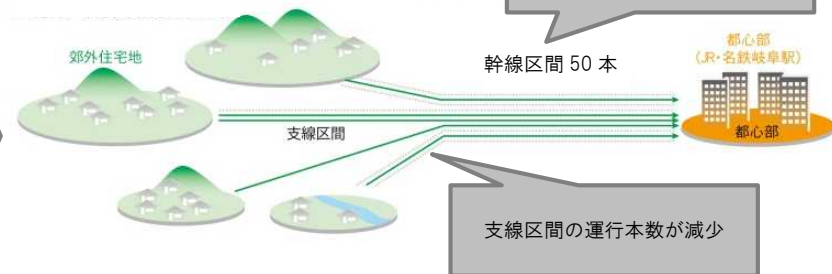
バス路線再編のイメージ

イメージ図

■現在の路線

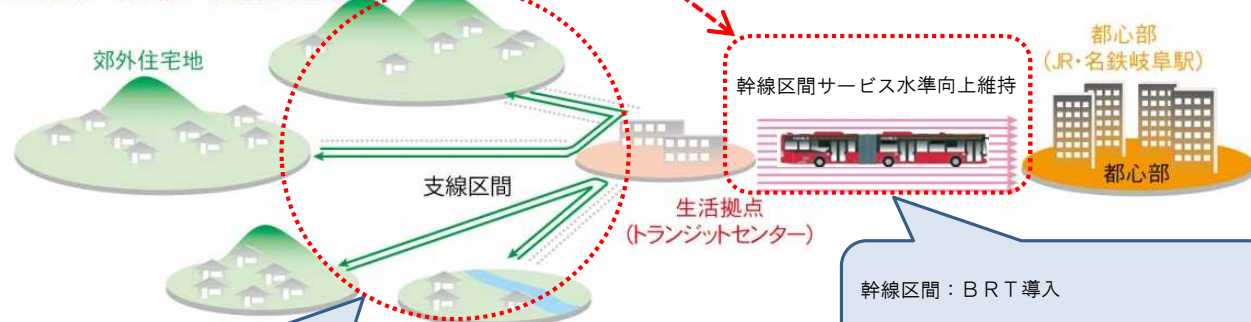


■将来（現状路線のまま）



再編により

■将来（幹線／支線分離）



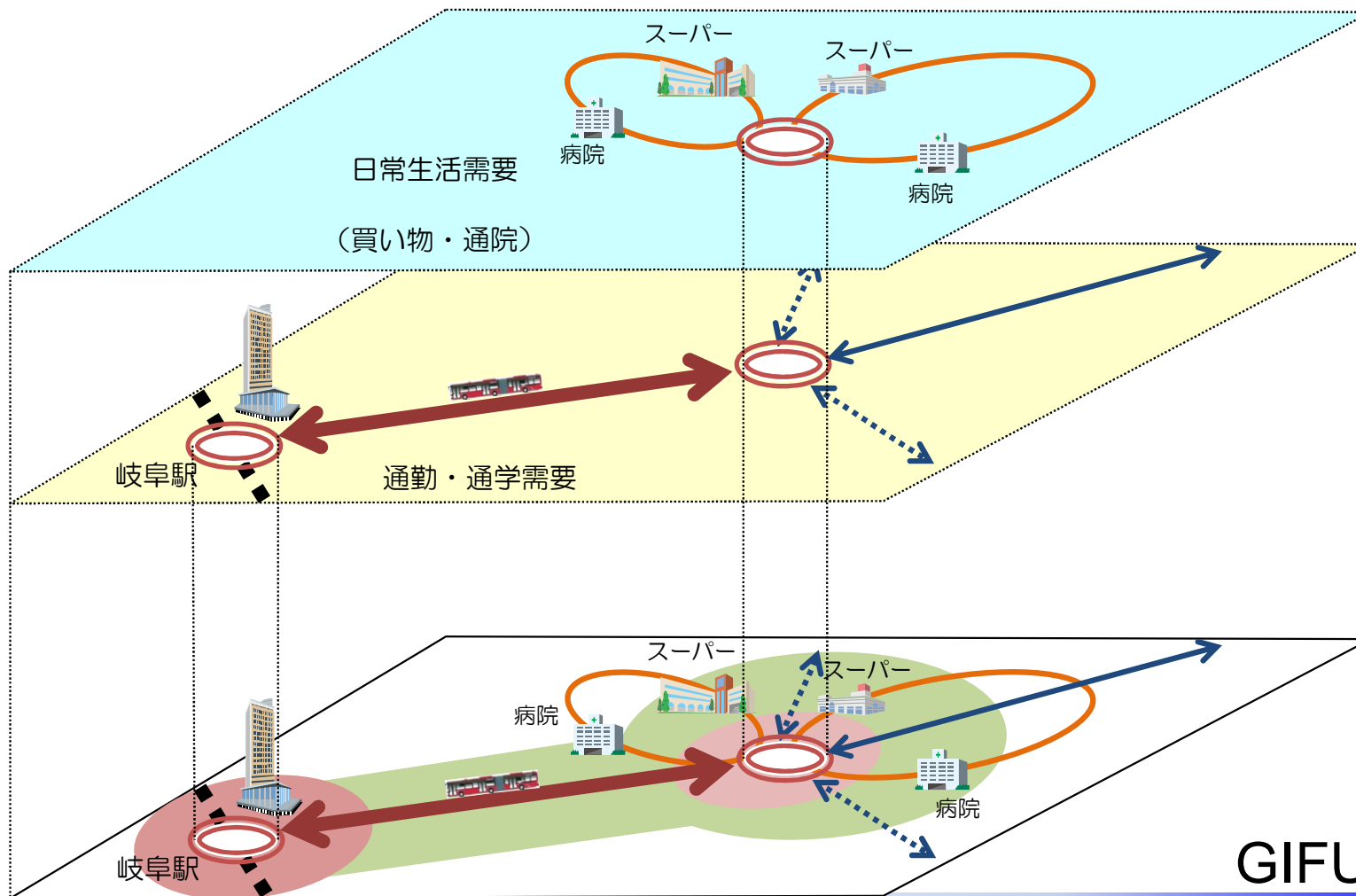
市民と行政との協働により
地域に必要な支線サービス水準を維持

GIFU CITY



階層需要（通勤・通学需要と日常生活需要） に対応したネットワーク

■階層需要に対応したバスネットワーク化のイメージ図





これから目指すまちのイメージ

公共交通を軸に都市機能が集約した歩いて出かけられるまち

「コンパクトなまちづくり」と
「自然と歩いてしまう・歩かされてしまうまちづくり」は
軌を一にする

岐阜市総合計画基本構想（平成15年12月）

「多様な地域核のある都市」実現

都市機能拠点(核)と地域生活拠点(核)が適切に配置
コンパクトな市街地が互いに公共交通ネットワーク
で有機的に連携した都市の形成を目指す

コンパクト

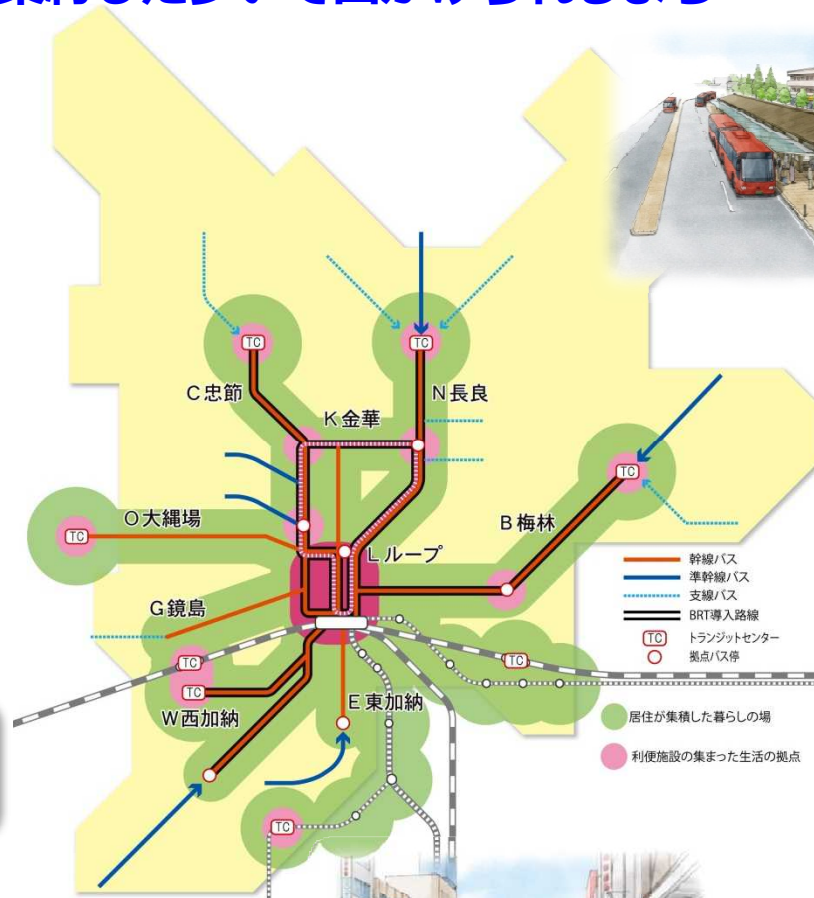
+

ネット
ワーク

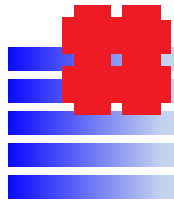
公共交通を軸に都市機能が集約した
歩いて出かけられるまち

公共交通の基本方針

幹線・支線・コミュニティバスが
連携したバスネットワークを構築

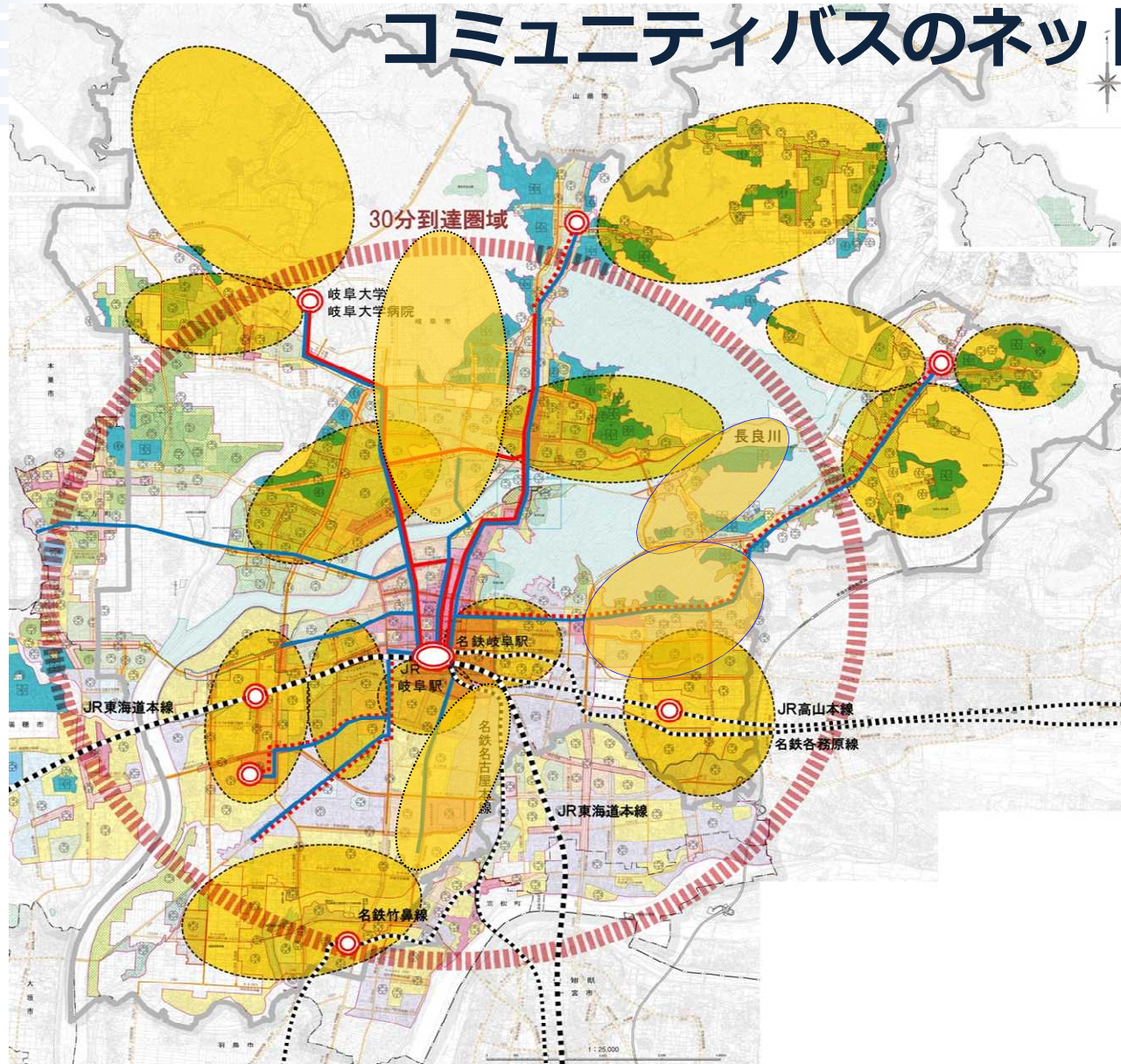


GIFU CITY



■岐阜市における公共交通ネットワーク

幹線・支線バスと コミュニティバスのネットワーク



【バス路線等凡例】

- 幹線バス路線
- BRT導入路線
- BRT導入検討路線



○ トランジットセンター

● コミュニティバス導入地区

(平成27年1月現在)

GIFU CITY



地域公共交通網形成計画の概要

■実施施策の方針

1. 少子高齢化、人口減少など地域の環境変化に対応した持続可能な公共交通の確保

- ①少子高齢化、人口減少など地域の環境変化に対応した地域公共交通の確保
- ②市民が使いやすい、利便性の高い地域公共交通の確保
- ③将来にわたり維持することができる持続可能な地域公共交通の確保

2. 市民のニーズに合った効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- ①都心部、周辺部、郊外部のニーズに適した地域公共交通の確保
- ②効率的で、適切な利用環境が確保できる利便性の高い公共交通ネットワークの確立
- ③全市民が歩いて公共交通に乗ることができるよう公共交通の人口カバー率の維持

3. 需要の変化に対応できるフレキシブルで効率的なバス運行システムの確立

- ①混雑時にも適切な環境で利用できる運行サービスの確保
- ②閑散時の運行効率の改善
- ③ネットワークの利便性向上のための路線計画と運行ダイヤシステムの導入

4. まちづくりと公共交通との一体性の確保

- ①将来の都市像の実現に向けた取り組みと連携した公共交通施策の推進
- ②中心市街地活性化に寄与する公共交通施策の推進
- ③観光振興に寄与する公共交通施策の推進

5. 多様な関係者の連携と適切な役割分担

- ①公共交通に関係する多様な関係者による総合的に連携した取り組みと適切な役割分担
- ②公共交通に関する市民意識の向上

5つの主要施策

- 「公共交通を軸に都市機能が集積した 歩いて 出かけられるまち」の実現を図るため、地域公共交通再編実施計画を策定し、施策の推進を図る。

施策1 路線再編

幹線・支線バスへの再編による公共交通ネットワークの構築

- ・バス路線を幹線バスと支線バスとに再編し、需要にあったわかり易く利便性の高い効率的なバスネットワークを構築する。

施策2 BRT導入

幹線の強化としてBRT化を推進

- ・幹線を都市交通の軸とするため、定時性、速達性、視認性に優れ、導入コストが安価で、路線選定の柔軟性が優れ、段階的導入が可能なBRT化を推進する。

施策3 乗継拠点

トランジットセンターの整備によるネットワークの構築

- ・幹線、支線バスとコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークを構築するとともに、乗継のシームレス化を図る総合的な取り組みを行う。

施策4 コミュニティバス

まちの活力、暮らしを支える地域の移動手段の確保

- ・まちの振興に寄与し、地域生活の移動を支えるコミュニティバスの導入を推進する。

施策5 関係者の連携

多様な関係者の連携と市民の意識啓発

- ・公共交通に関係する市民、バス事業者、行政機関が連携し、総合的な取り組みを行う。

■実施施策

【ネットワークの構築】

幹線

JR 岐阜駅をハブターミナルとするバス路線の再編

- JR 岐阜駅を中心とした幹線バス路線の再編により定時性向上、需要に合った運行
- 幹線の運行の平準化

BRTの導入推進

- 走行環境の向上により、定時性、速達性を確保
- 都市内の基幹公共交通としてBRTの導入と連節バスの導入により大量輸送を実現

乗継拠点

トランジットセンター整備検討

- 幹線バス・鉄道と、支線バス・コミュニティバス間のスムーズな乗り継ぎを実現する結節機能の充実

支線

支線バス

- 地域に合った支線バスへの再編
- 再編を推進する行政支援

コミュニティバス

市民協働のコミュニティバスの導入

- 市民が経営感覚を持ち協働により運行するコミュニティバスの維持拡充

【ネットワークの強化】

都心部のバス路線の再編、拠点的バス停の整備、ダイヤシステムの構築

- 目的地の選択の自由度を向上させる拠点の整備
- ネットワークの利便性を高める路線計画と運行ダイヤシステムの構築

【公共交通への意識の向上】

多様な関係機関との連携による地域公共交通網の確保

- モビリティ・マネジメント活動の実施
- (仮称)地域公共交通政策基本条例を制定し公共交通に関わる市民を含めた関係者の役割を明示



評価指標の設定

評価指標については、直接的な効果が検証できるアウトプット指標と複合的な効果として得られるアウトカム指標とで評価するものとし、総合交通戦略で設定した指標と統一しバスの活性化により副次的な効果として考えられるまちづくりに関する指標についても評価する。

自動車からの交通行動転換(アウトカム)

自動車交通量

バスの利用促進(アウトカム)

路線バス・コミュニティバス利用者数

バスの信頼性(アウトプット)

バスの定時性／バスの速達性

バス利用環境(アウトカム)

バス停・鉄道駅の人口カバー率

バス利便性向上(アウトカム)

幹線バス 30 分到達圏域人口

都市機能の集約(アウトカム)

中心市街地の住宅着工件数／幹線バス路線沿線の住宅着工件数

中心市街地のリノベーション(アウトカム)

新規出店店舗数

まちなかの賑わい(アウトカム)

中心市街地のバス降車人数

持続可能性(行財政)(アウトカム)

中心市街地の地価公示価格／幹線バス路線沿線の地価公示価格

交通に対する意識(アウトカム)

市民アンケートでの満足度・充足度

安全・安心な交通環境(アウトカム)

交通事故死傷者数

環境・低炭素(アウトカム)

二酸化炭素の削減量

GIFU CITY