

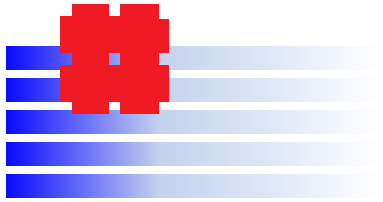
岐阜市の地域公共交通の取組みについて



平成27年12月11日岐阜市企画部
交通総合政策審議監兼交通総合政策課長 青木保親

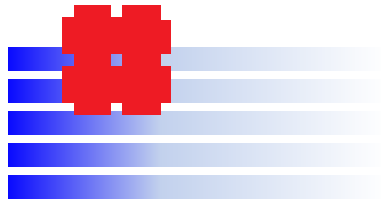
目 次

1. 岐阜市の紹介
2. 現状と公共交通政策
3. 地域公共交通網形成計画の概要
地域公共交通再編実施計画の概要
4. 計画策定のための
ICカードデーター等の活用
5. バスネットワーク構築のための主要施策
 - ・ 岐阜市型 B R T
 - ・ 市民協働型コミュニティバス
6. バスネットワークを支える仕組み
7. 市民意識の醸成
8. 地域公共交通条例



1. 岐阜市の紹介

GIFU CITY



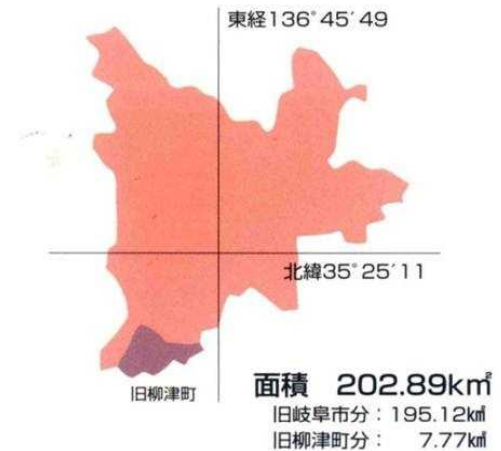
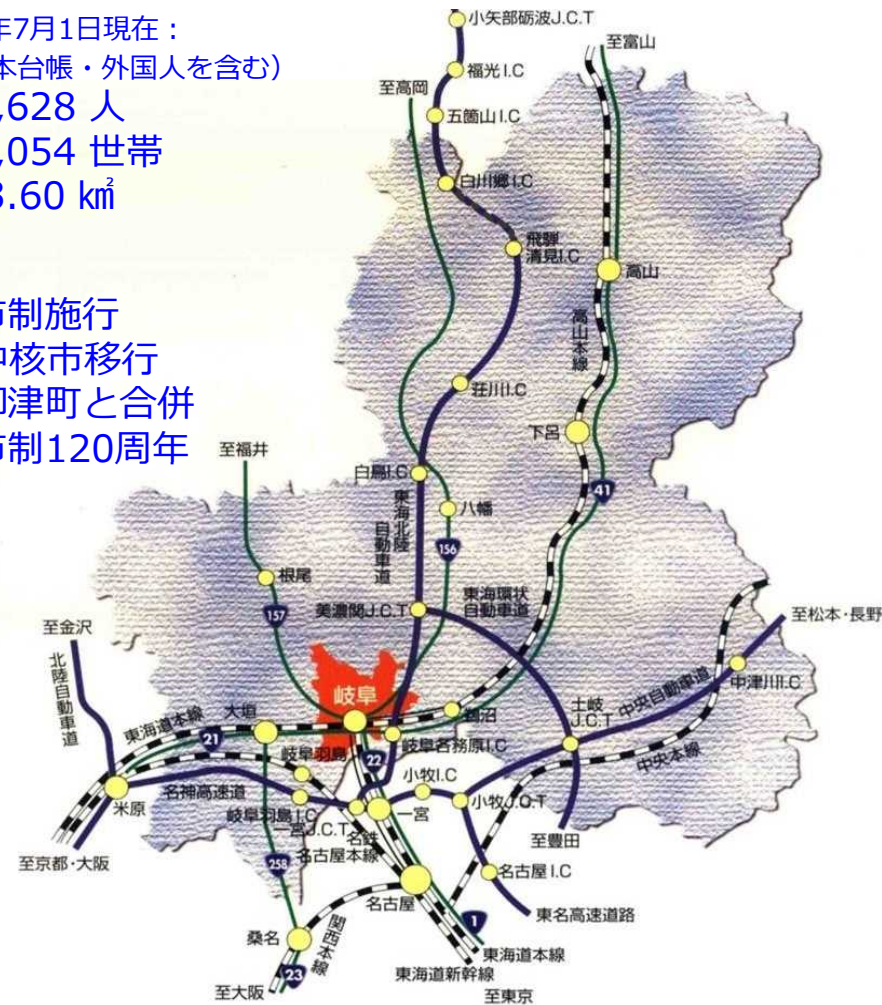
市の概要

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

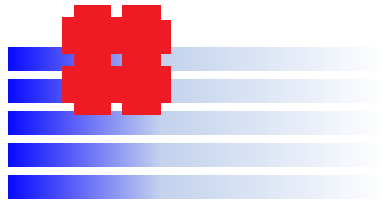
沿革

- ・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

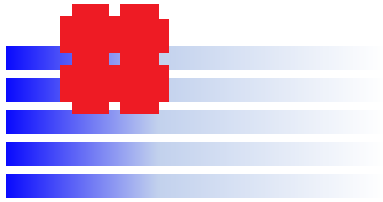
ユネスコ無形文化遺産を目指す！



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



2. 現状と公共交通政策

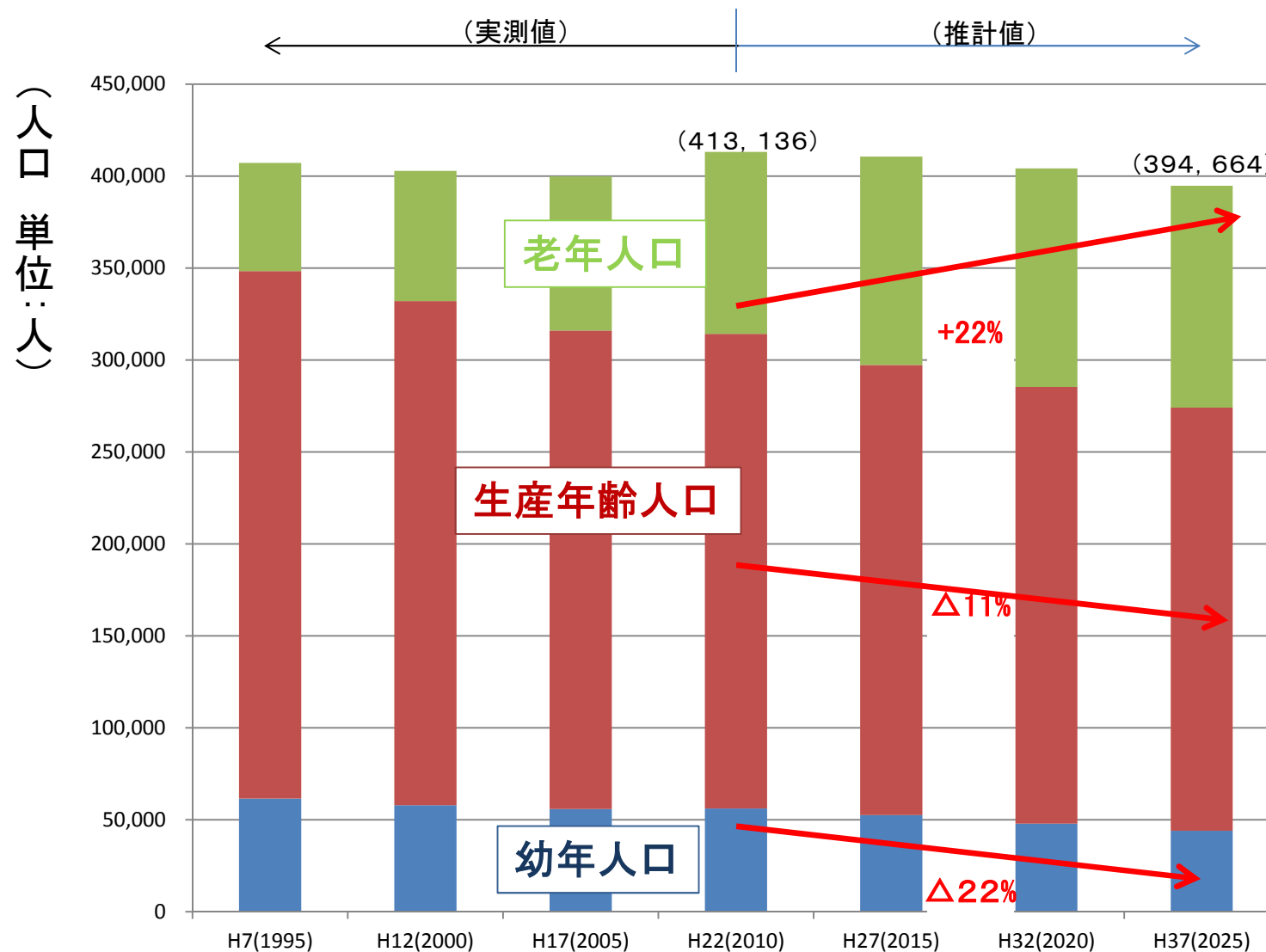
交通網の概要

- ・市域南に鉄道が位置し、市内移動に鉄道が活用しにくい
- ・環状道路 H15に完成し、市中心部への通過交通が排除(R256で約40%減少)
- ・環状道路内の道路空間に余裕が出て、バスレーンの導入が可能となる



人口動態

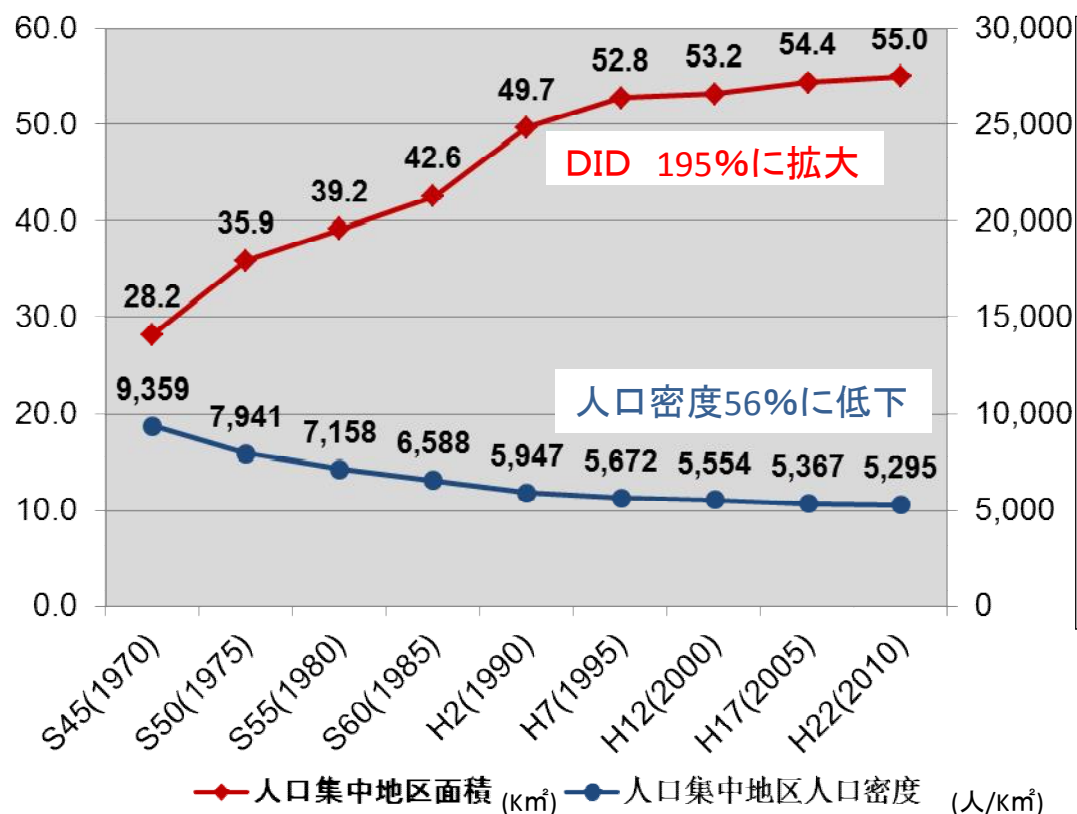
・人口は減少し、老年人口の大幅な増加、生産年齢人口、幼年人口は急激に減少



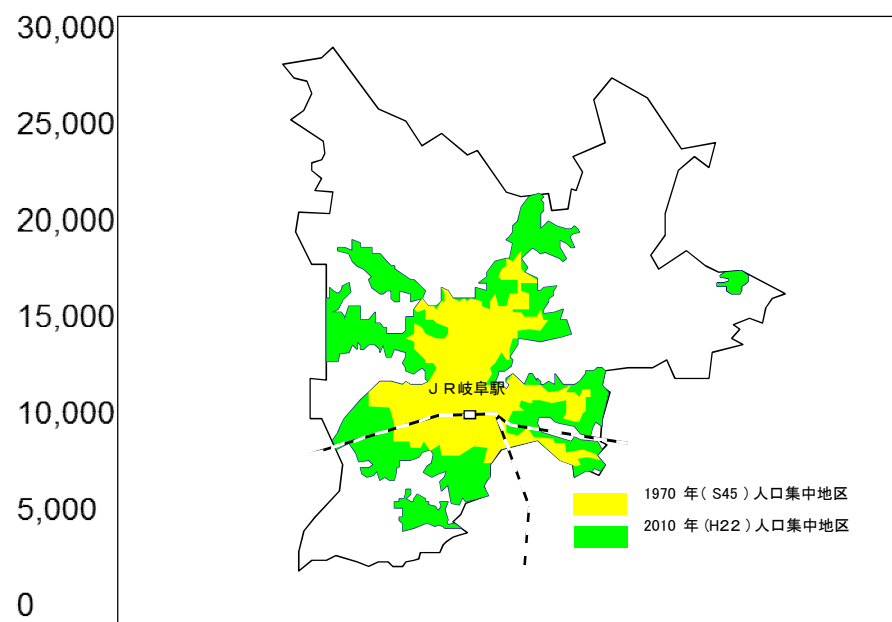
人口集中地区（DID）と人口密度の推移

・DID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

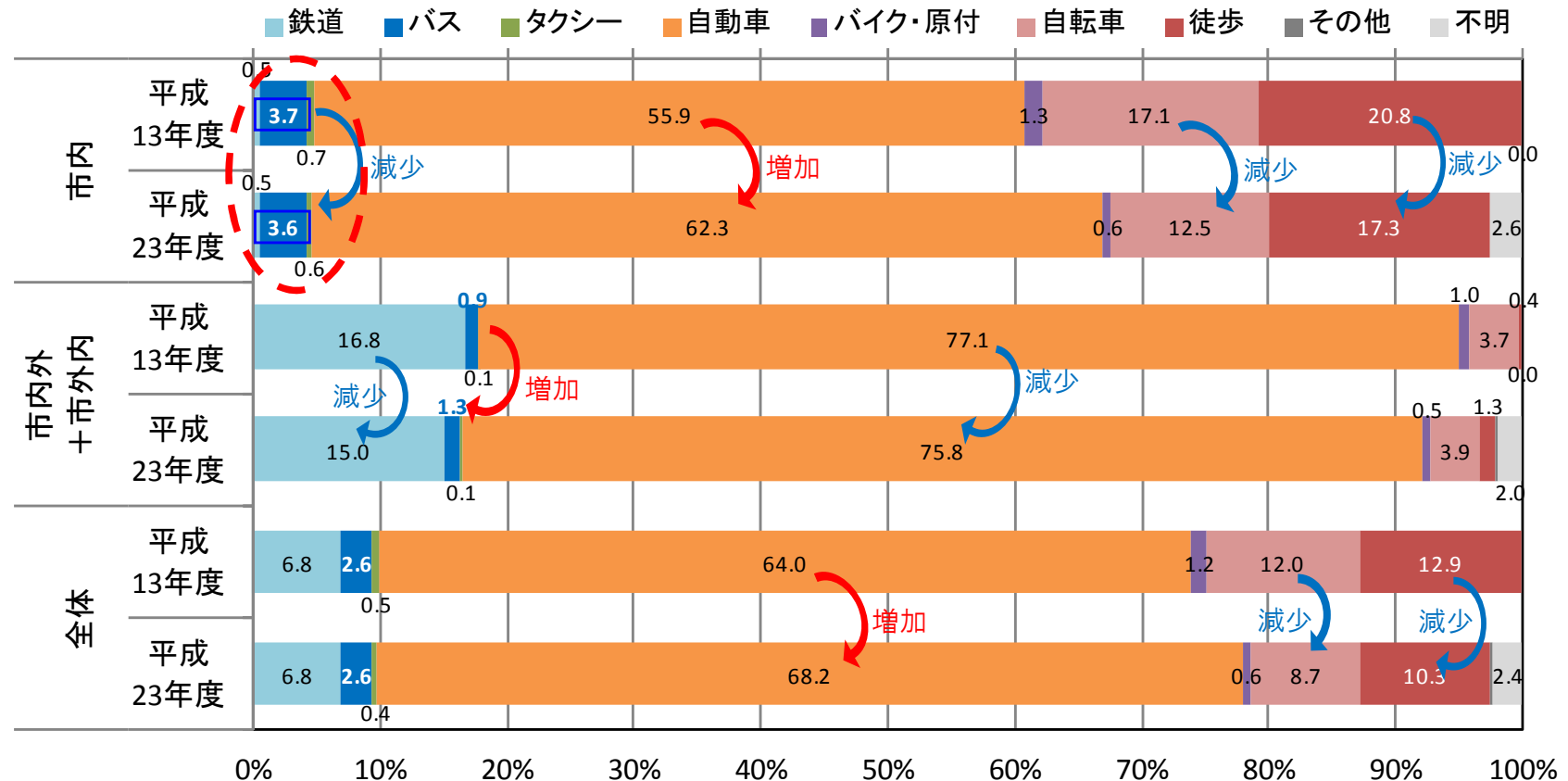
- ・市街地は郊外に拡大
- ・中心部の空洞化と併せ人口密度は低下
25年間で DID面積は 約2.1倍(28.2km²→55.0km²)に拡大
人口密度は 約56%(9,359人/ km² →5,295人/ km²)に低下

公共交通の現状

- ・ H 1 6 度末の路面電車の廃止、市営バスの民営化の後も、バスの分担率は維持
- ・ 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

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

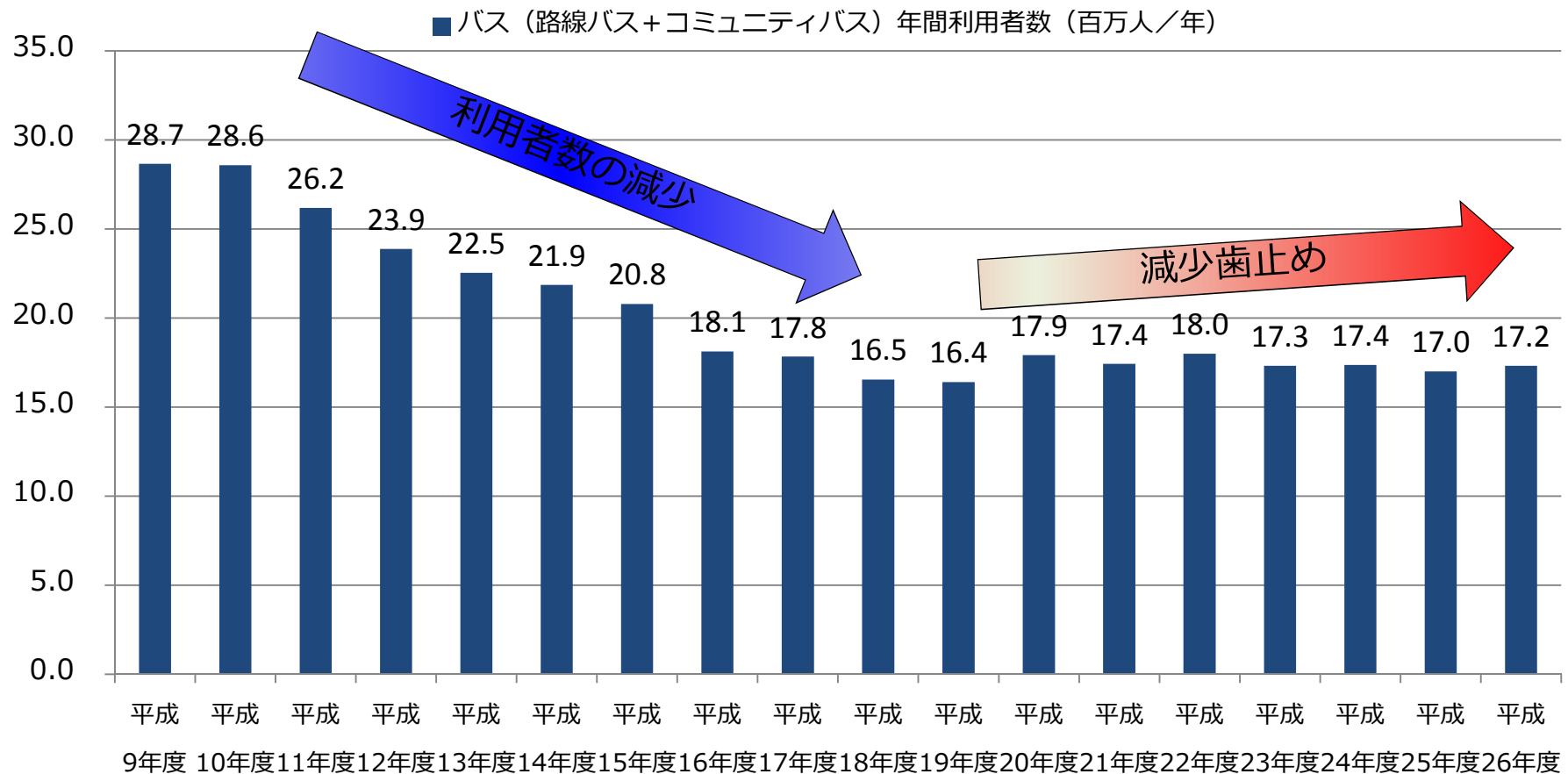


※BRT…Bus Rapid Transitの略
走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムのこと

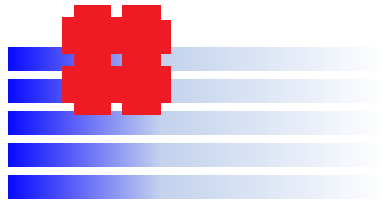
負のスパイラルからの脱却

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



路面電車の廃止
市営バスの民間譲渡



3. 地域公共交通網形成計画の概要 地域公共交通再編実施計画の概要

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

幹線 【ネットワークの構築】

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

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

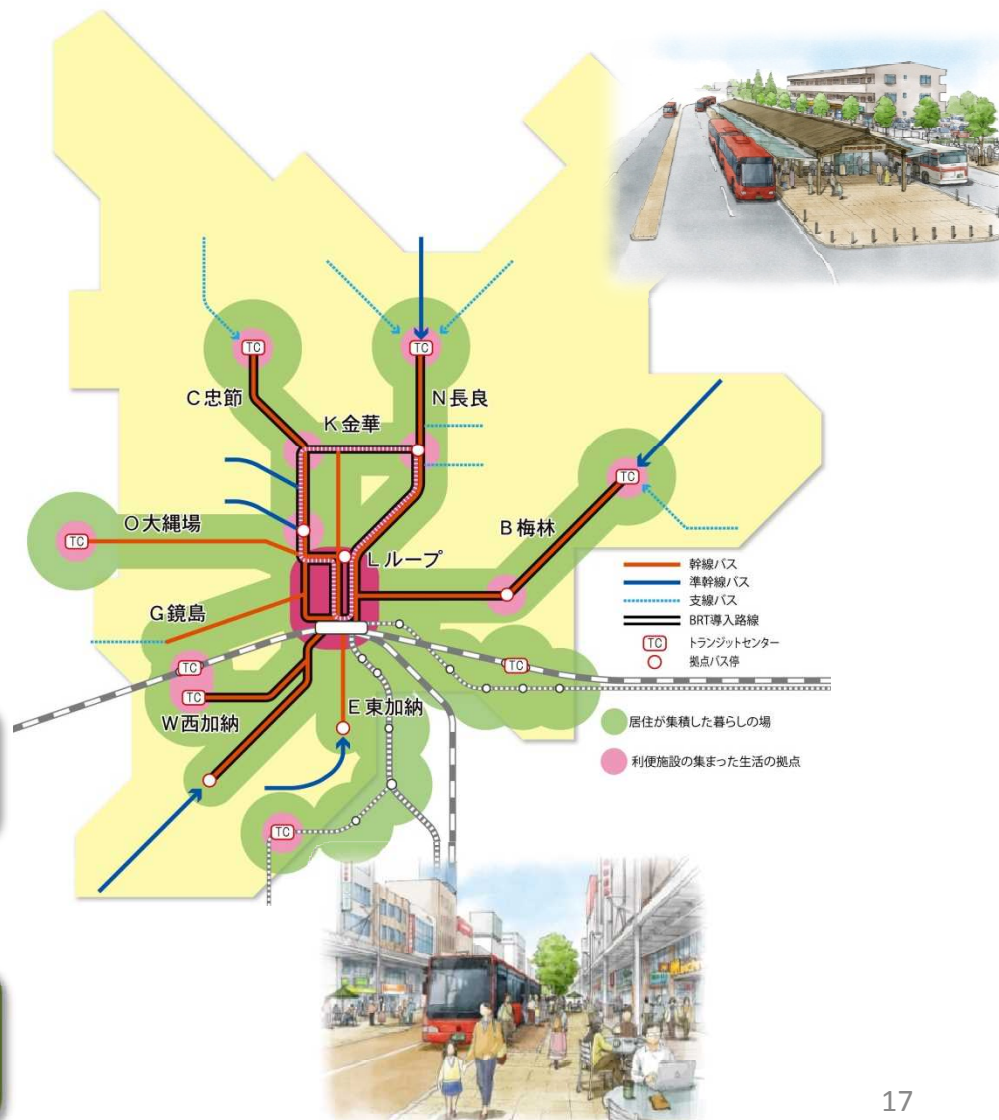
+

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

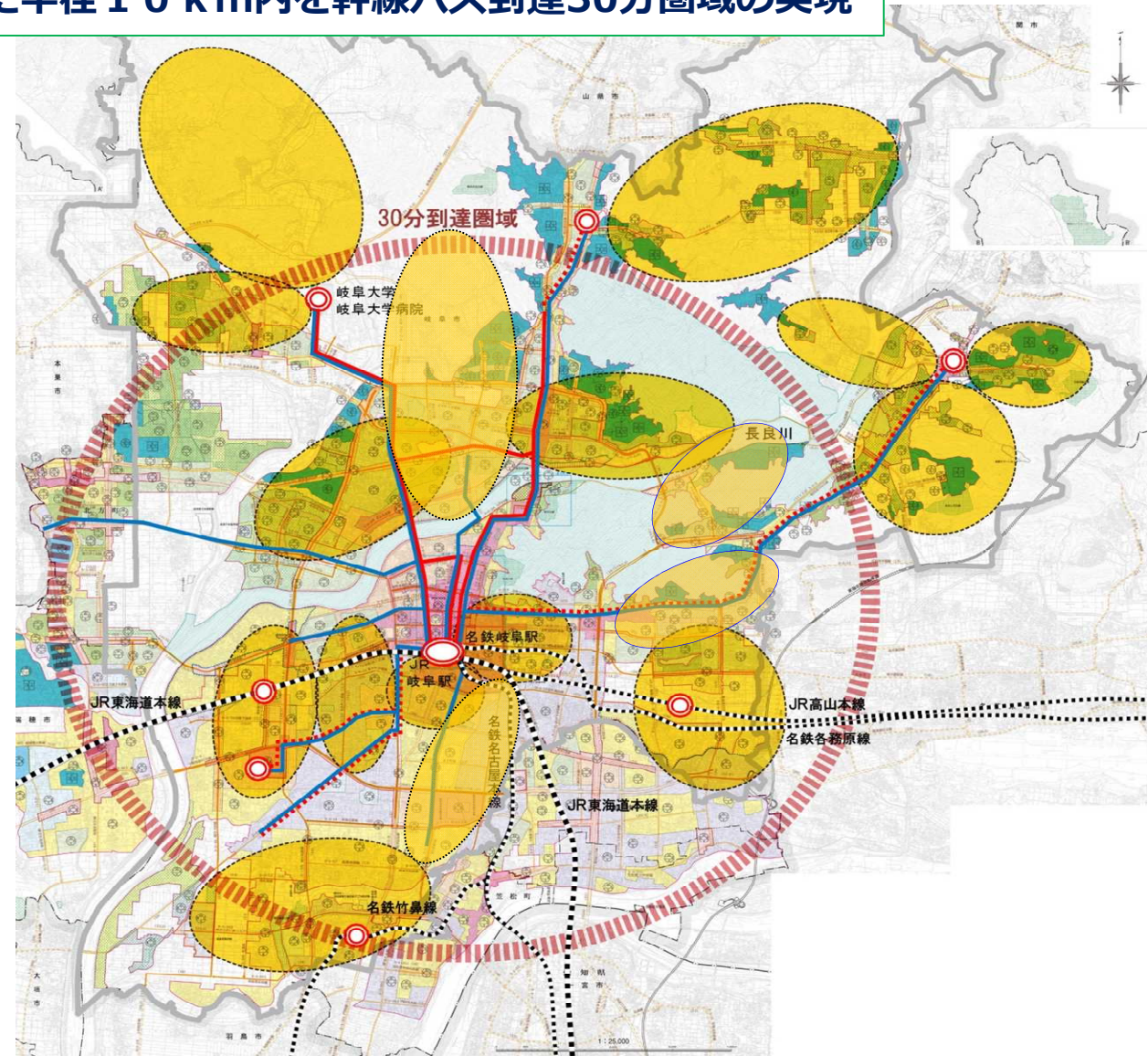
公共交通の基本方針

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



幹線・支線バスとコミュニティバスのネットワーク

・ 岐阜駅を中心とした半径 10 km 内を幹線バス到達30分圏域の実現



【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

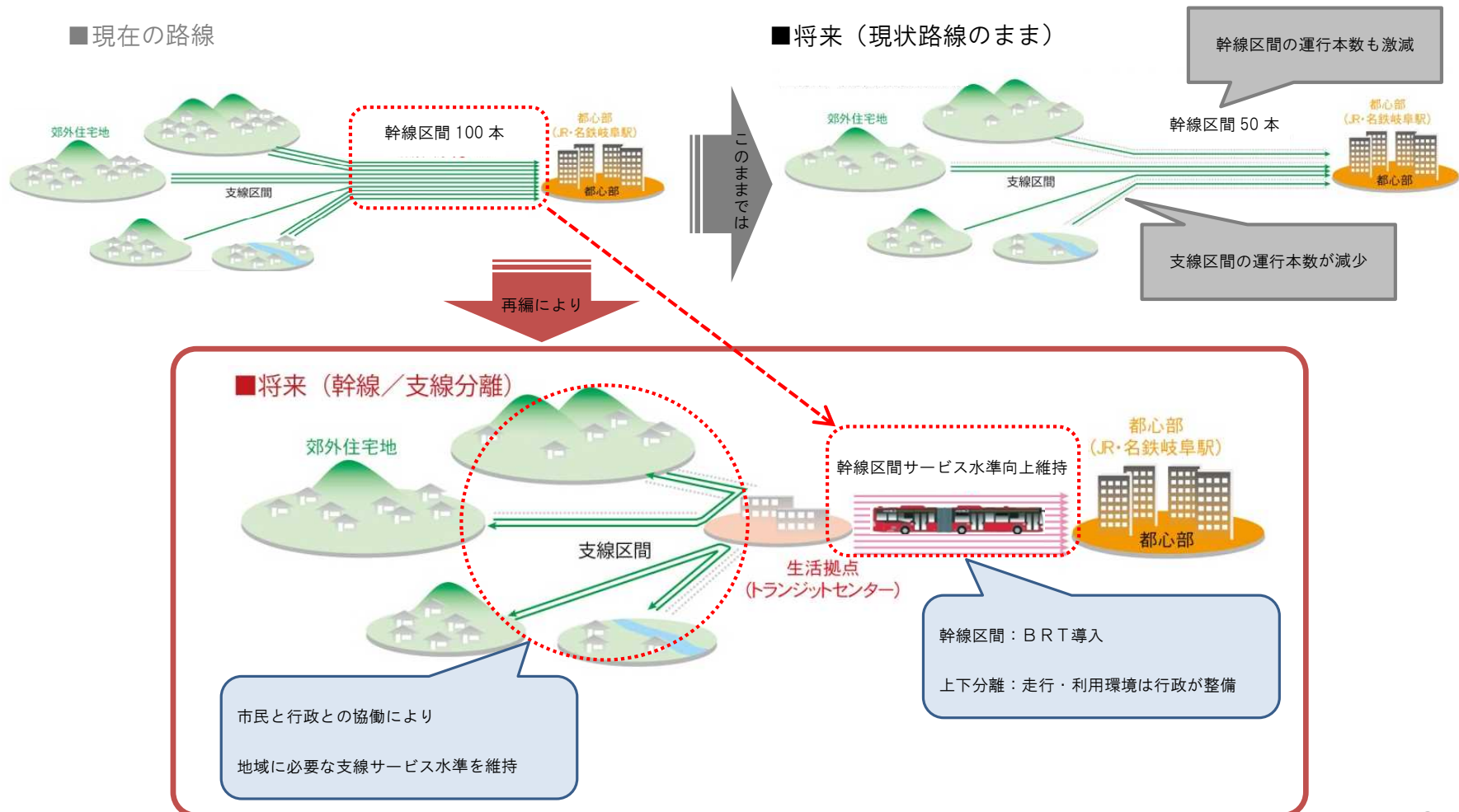
● コミュニティバス導入地区¹⁸

(平成27年1月現在)

バス路線再編のイメージ

- ・郊外部の高齢化、人口減少により、支線区間とともに幹線区間の路線バス運行も減少
- ・再編により、支線のバス路線の維持と幹線区間のサービス水準向上によりコンパクトシティへ誘導

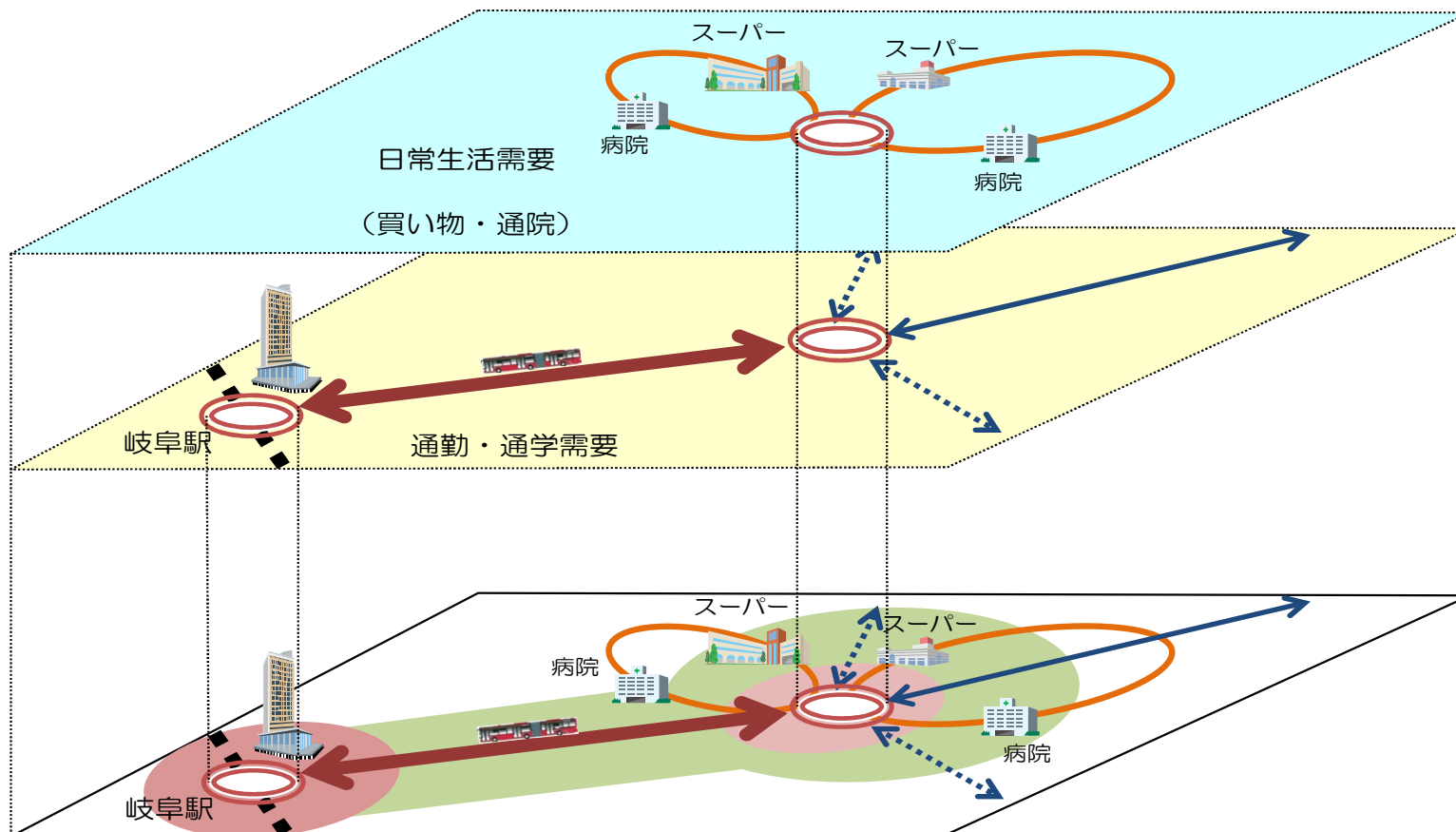
イメージ図



異なる需要（通勤・通学需要と日常生活需要） に対応したバスネットワーク

- ・公共交通を中心としたまちづくりのための需要に合ったバスネットワーク構築
- ・通勤・通学需要に対応した路線バスと高齢者を中心とした日常生活需要に対応したコミュニティバスとの有機的ネットワーク化による公共交通全体の利便性を向上

■階層需要に対応したバスネットワーク化のイメージ図



評価指標の設定

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

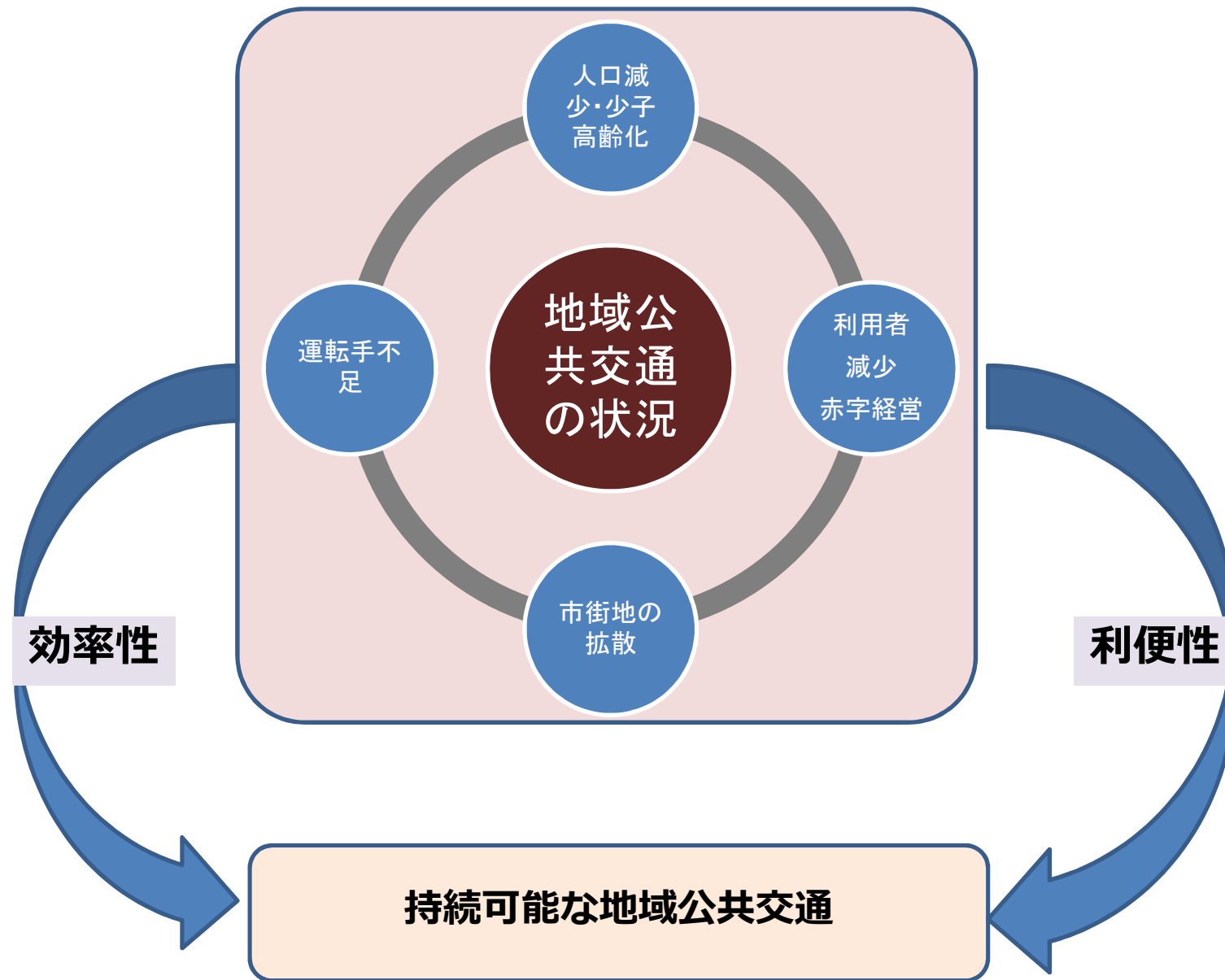
安全・安心な交通環境(アウトカム)

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

地域公共交通再編実施計画の策定



再編実施計画路線の例

再編前

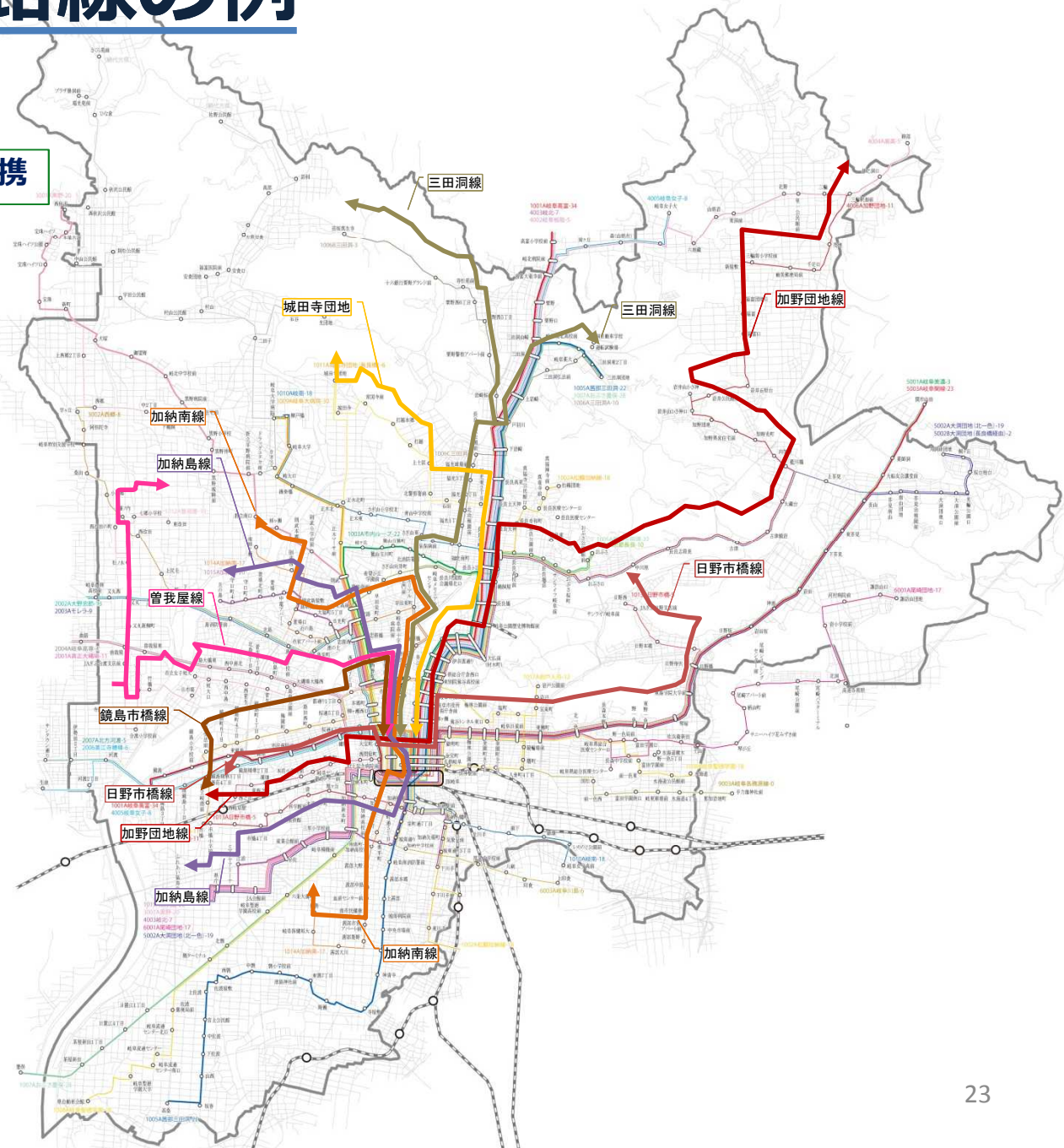
交通事業者との問題意識の共有・連携

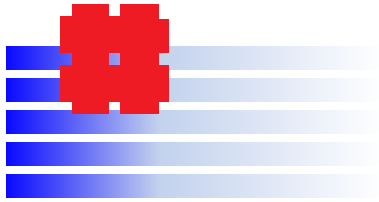
バス路線の再編

PDCAによる効果の検証

効率性、利便性の向上
効果を数値化し検証

持続性の確保

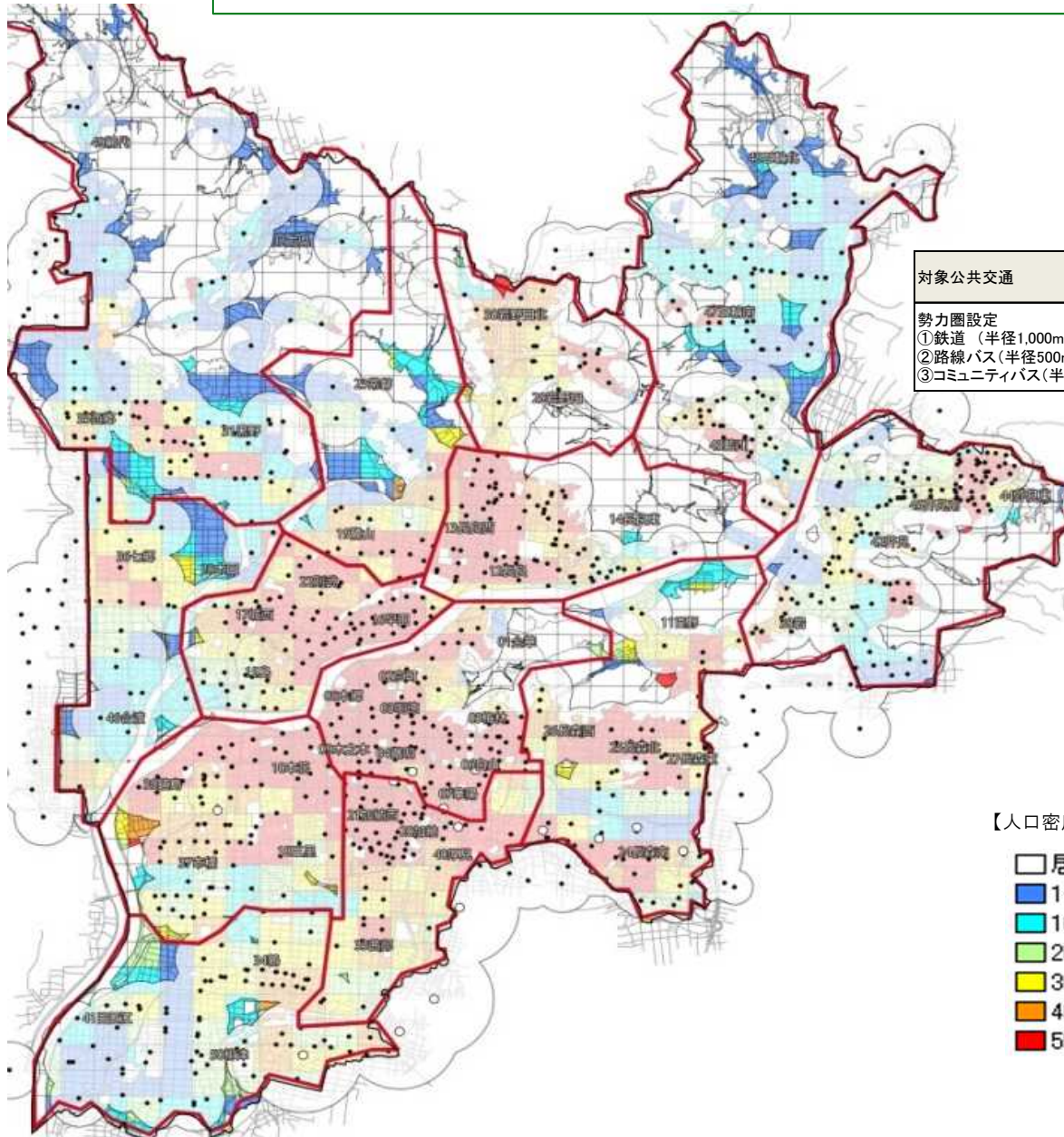




4. 計画策定のための ICカードデータ等の活用

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



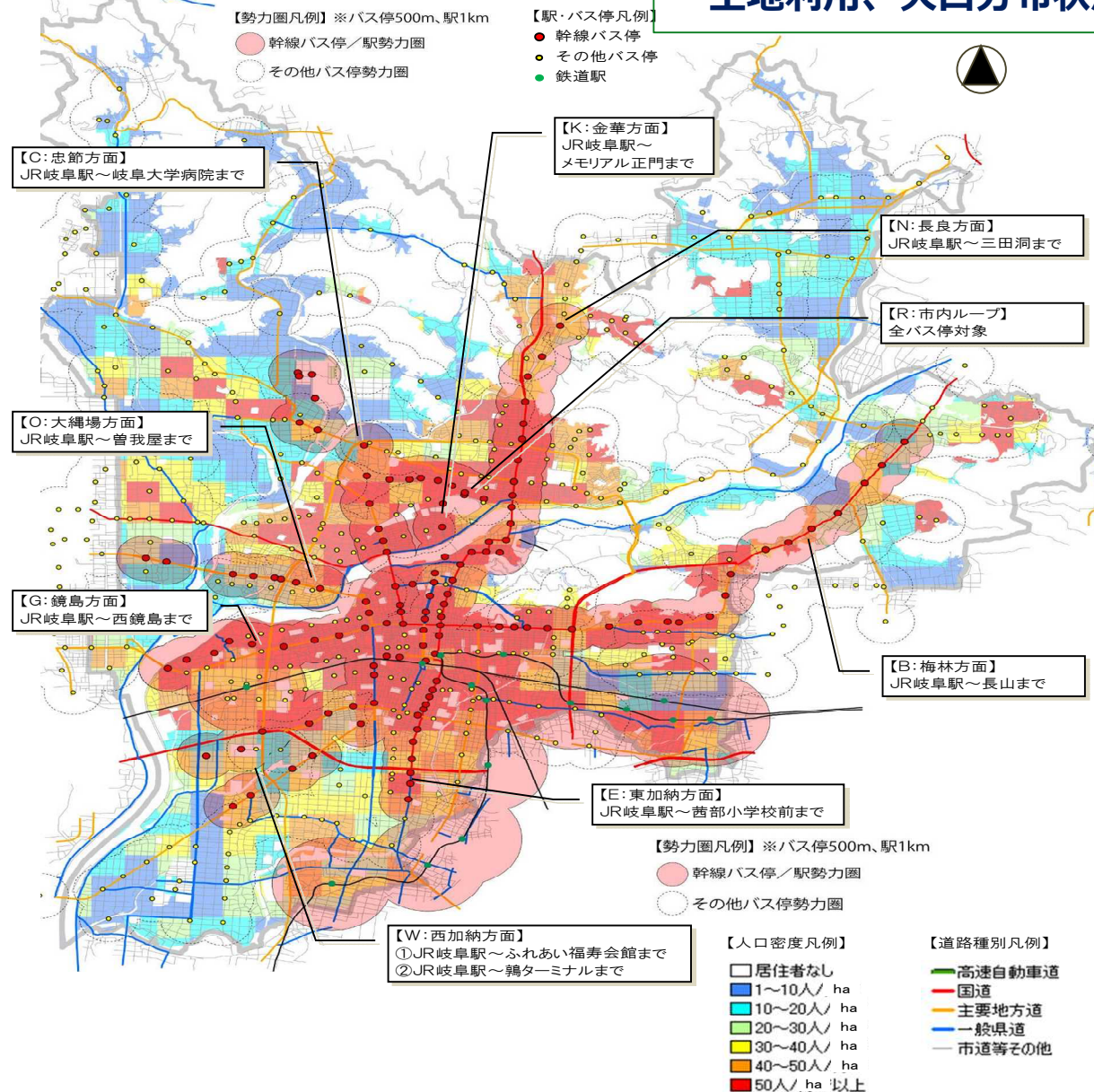
対象公共交通	勢力圏内 人口(人)	勢力圏外 人口(人)	総人口 (人)	人口カバー 率(%)
勢力圏設定 ①鉄道(半径1,000m) ②路線バス(半径500m) ③コミュニティバス(半径300m)	395,492	15,338	410,830	96.3

【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

幹線・支線バス停勢圏の土地利用・人口密度との把握

■ 幹線バス8路線及び市内ループ線沿線の人口集積状況



・ 幹線、支線のバス停勢圏内
土地利用、人口分布状況

・ 幹線・支線への再編検討

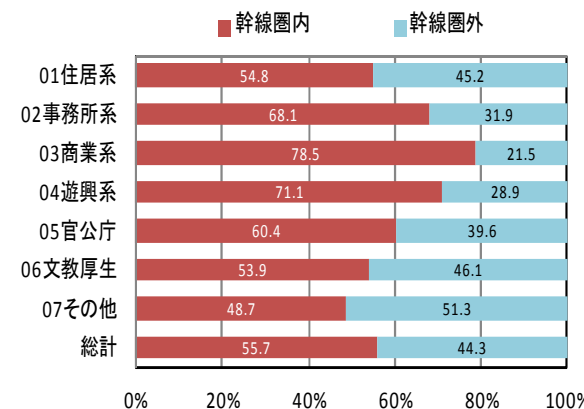
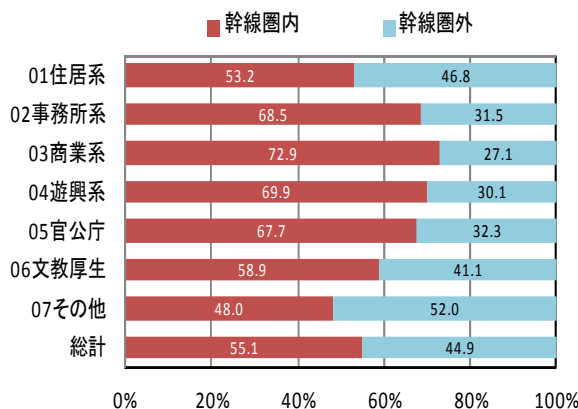
コンパクト+ネット再編検討

幹線・支線バス停勢圏の土地利用、人口密度

- ・バス幹線区間沿線に総人口の57.5%が集住。商業系はじめ施設立地集積が高い
- ・バス幹線のサービス水準の維持・向上⇒コンパクトシティ実現のインセンティブ

■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)

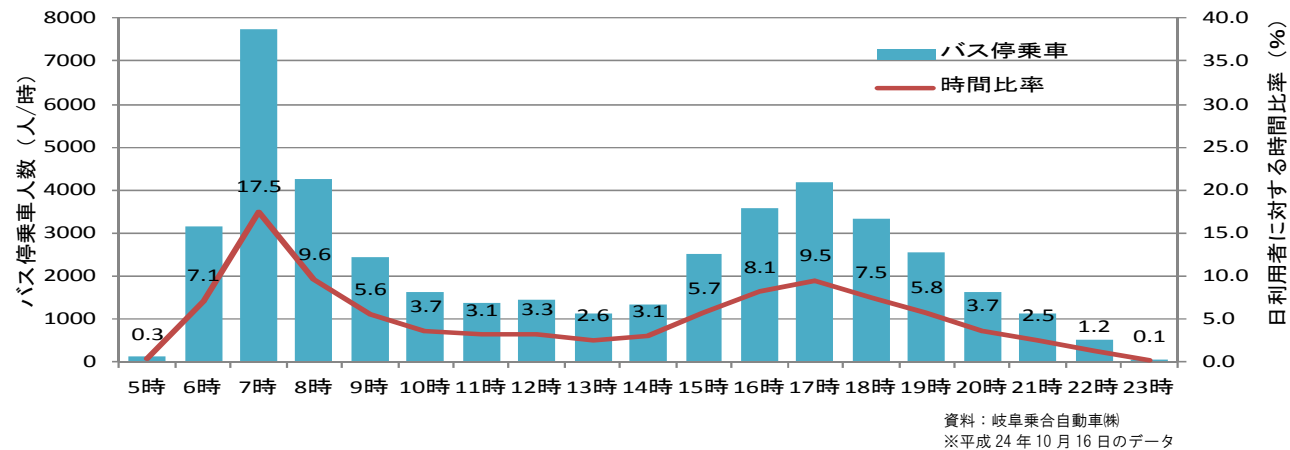
(単位:m ²)	01 住居系	02 事務所系	03 商業系	04 遊興系	05 官公庁	06 文教厚生 施設	07 倉庫工場 その他	総計
全域	15,323,957	801,179	1,474,341	272,358	163,484	1,739,334	2,861,675	22,636,327
うち幹線圏内	8,159,751	548,860	1,075,306	190,506	110,689	1,023,686	1,374,988	12,483,787
うち幹線圏外	7,164,206	252,319	399,034	81,852	52,794	715,648	1,486,686	10,152,540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

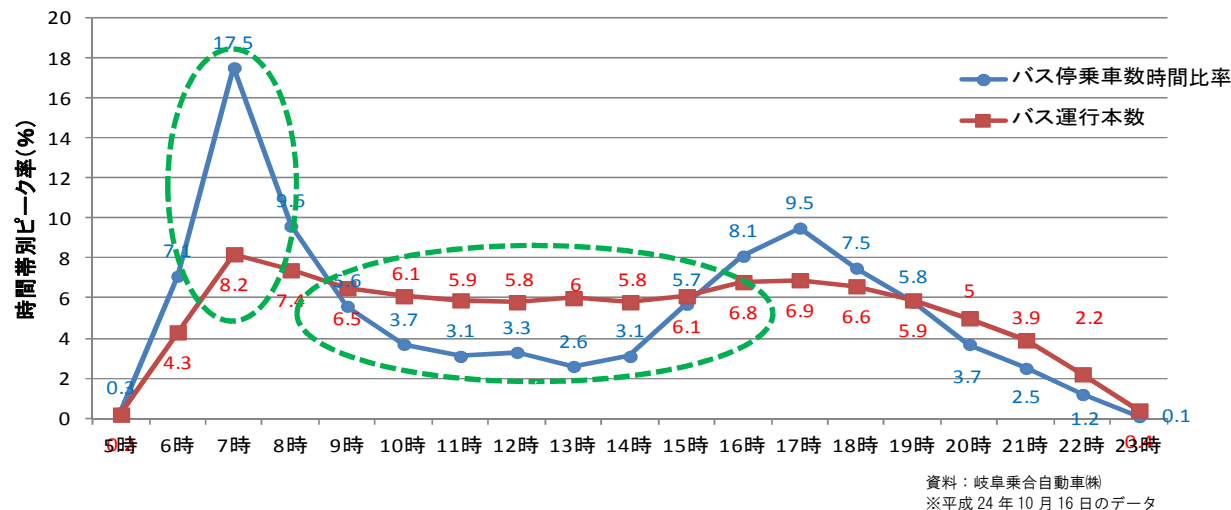
I Cカード、バスロケーションシステムデータによる 利用者数（需要）と運行サービス（供給）との分析

- ・全バス路線の全時間帯需要と運行頻度をI Cカードとバスロケーション情報で分析
- ・朝ピーク時の過度な利用者の集中と昼間帯の供給過多が利用促進、持続性の課題

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

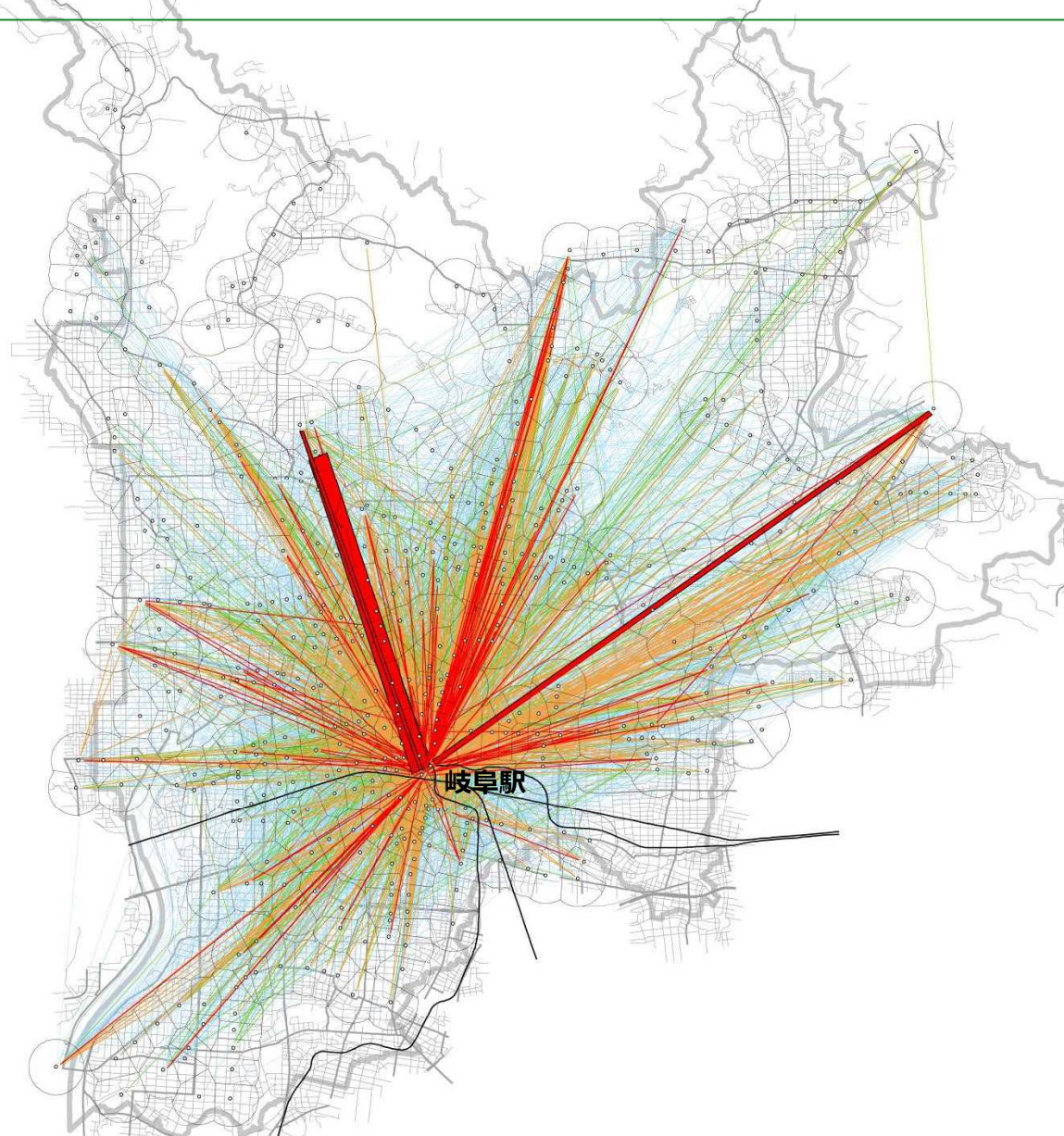


■利用者数、運行本数のピーク率



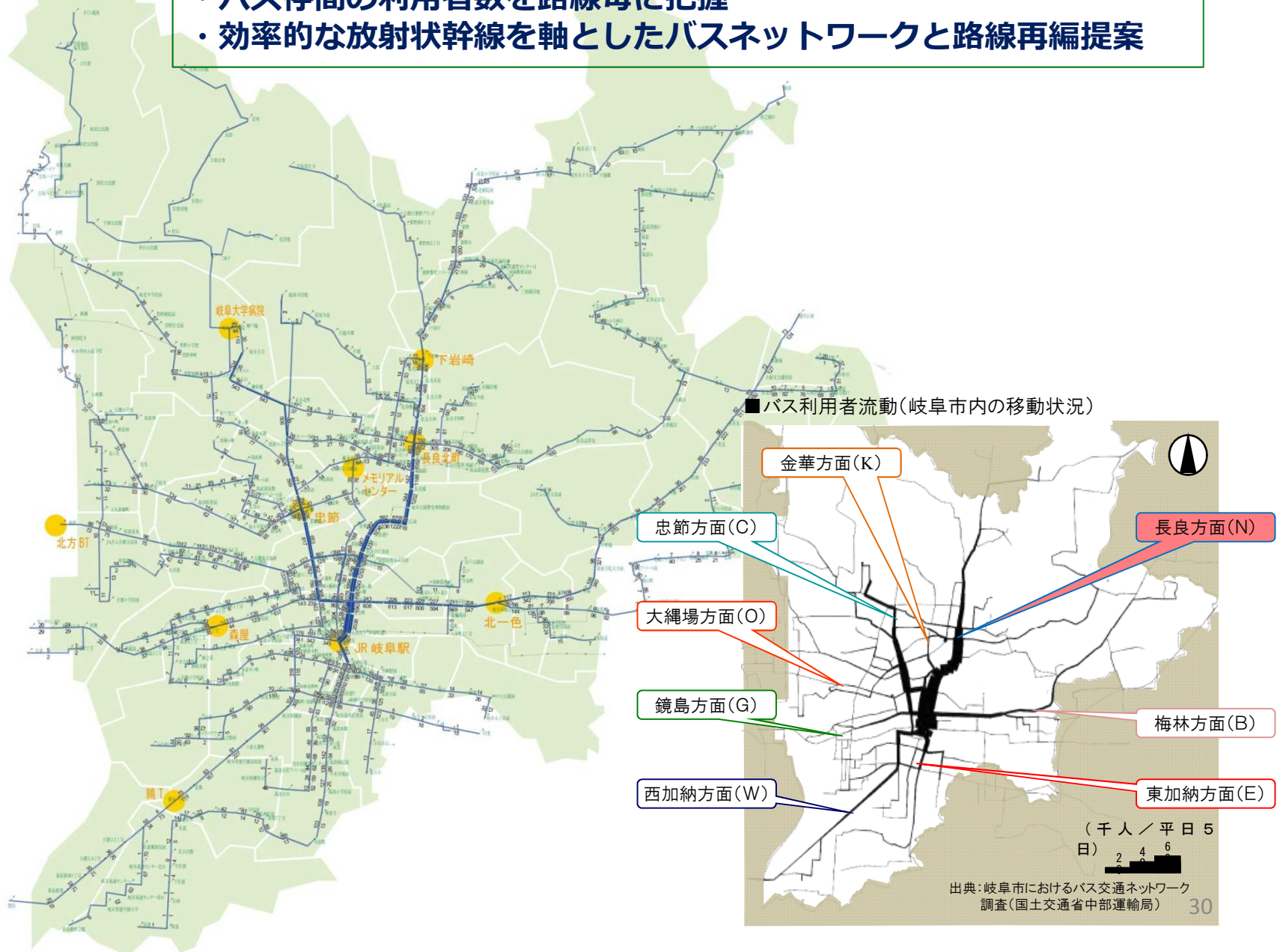
利用実態の把握（ＩＣカードによるバス停間ＯＤ）

- ・ 全バス路線の全バス停間の利用状況をＩＣカードデータから把握
- ・ 岐阜駅に需要が集中している⇒岐阜駅をハブ（拠点）としたバス再編を提案



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
- ・効率的な放射状幹線を軸としたバスネットワークと路線再編提案



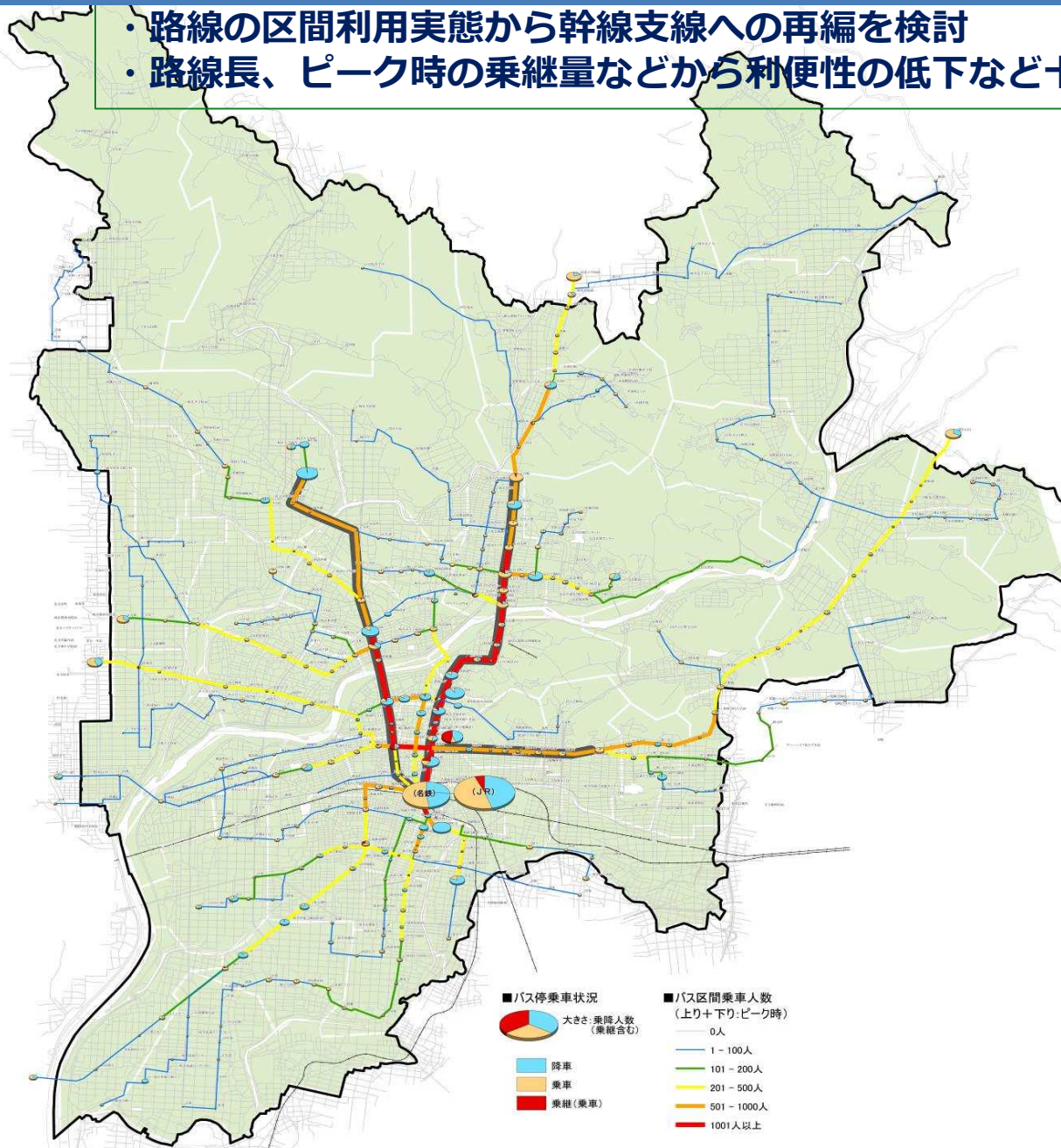
中心部バス停間利用者数の把握

- ・公共交通利用実態から公共交通軸を提案
- ・大量輸送が必要とされる幹線路線
⇒BRT導入・拡充
- ・利用者ODとあわせ幹線道路のバス運行の平準化⇒定時性を向上



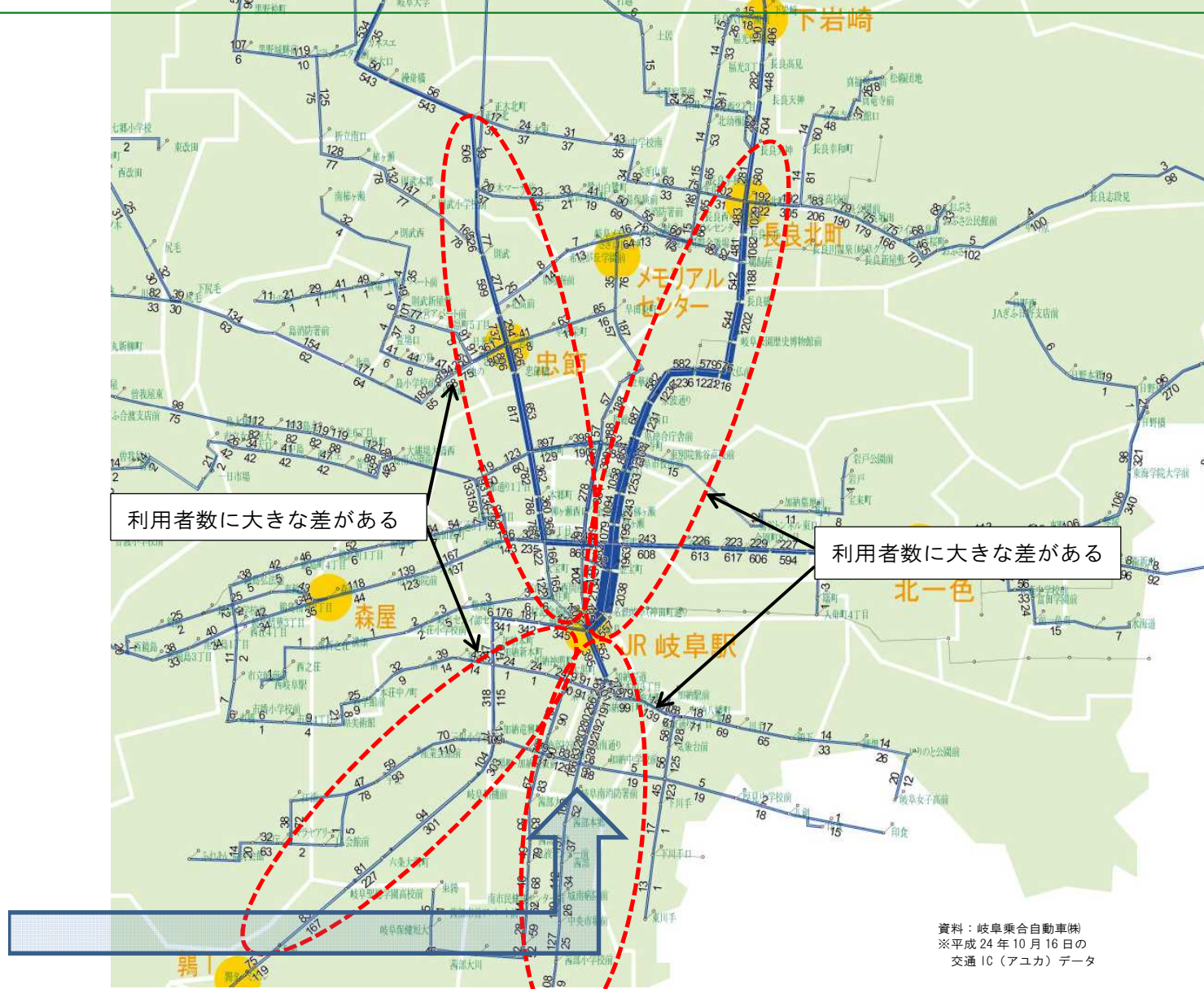
幹線バス停毎のバス乗継利用者の把握（ICカード活用）

- ・路線の区間利用実態から幹線支線への再編を検討
- ・路線長、ピーク時の乗継量などから利便性の低下など十分に配慮することが重要



岐阜駅をハブとする再編検討の事例

- ・ 現在は岐阜駅を南北に通過する路線が多い⇒駅を挿み利用者の大きな差
- ・ 持続性を高める⇒駅を起終点（ハブ）とした路線再編⇒需要に見合った運行頻度設定が可能



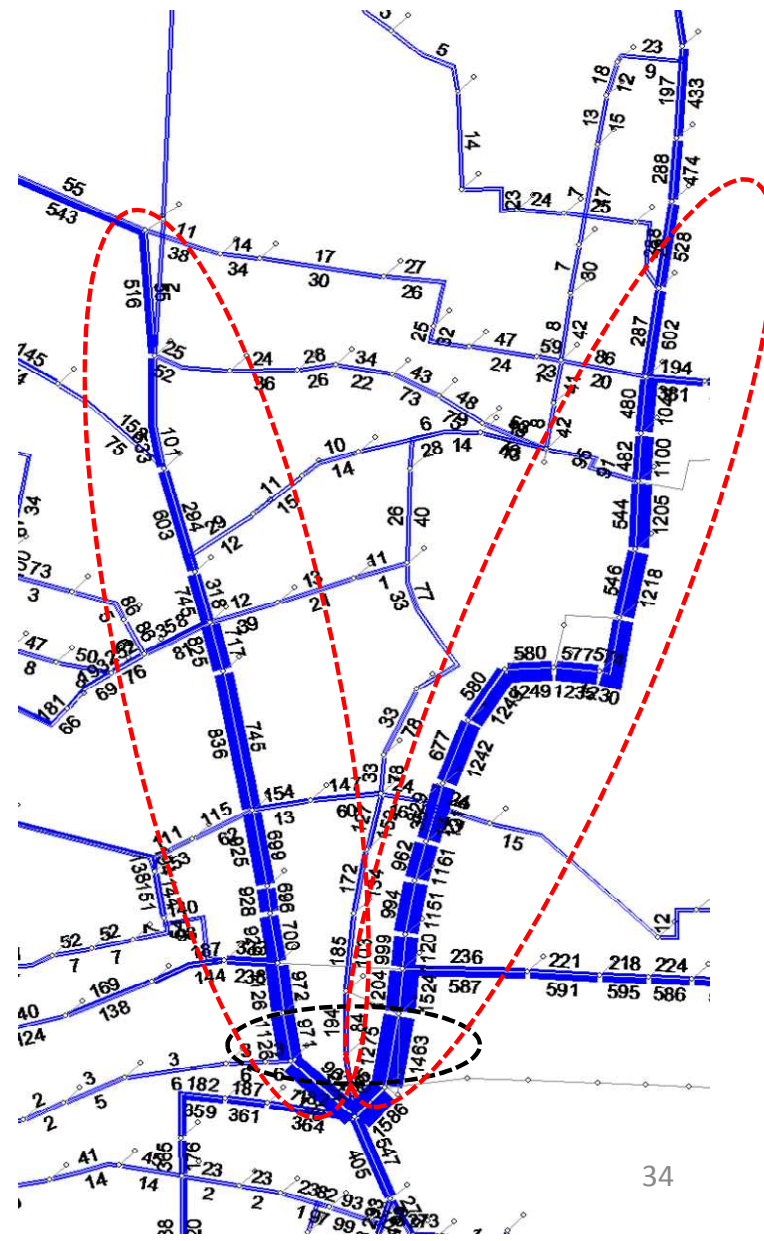
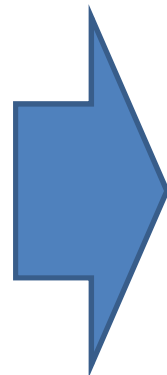
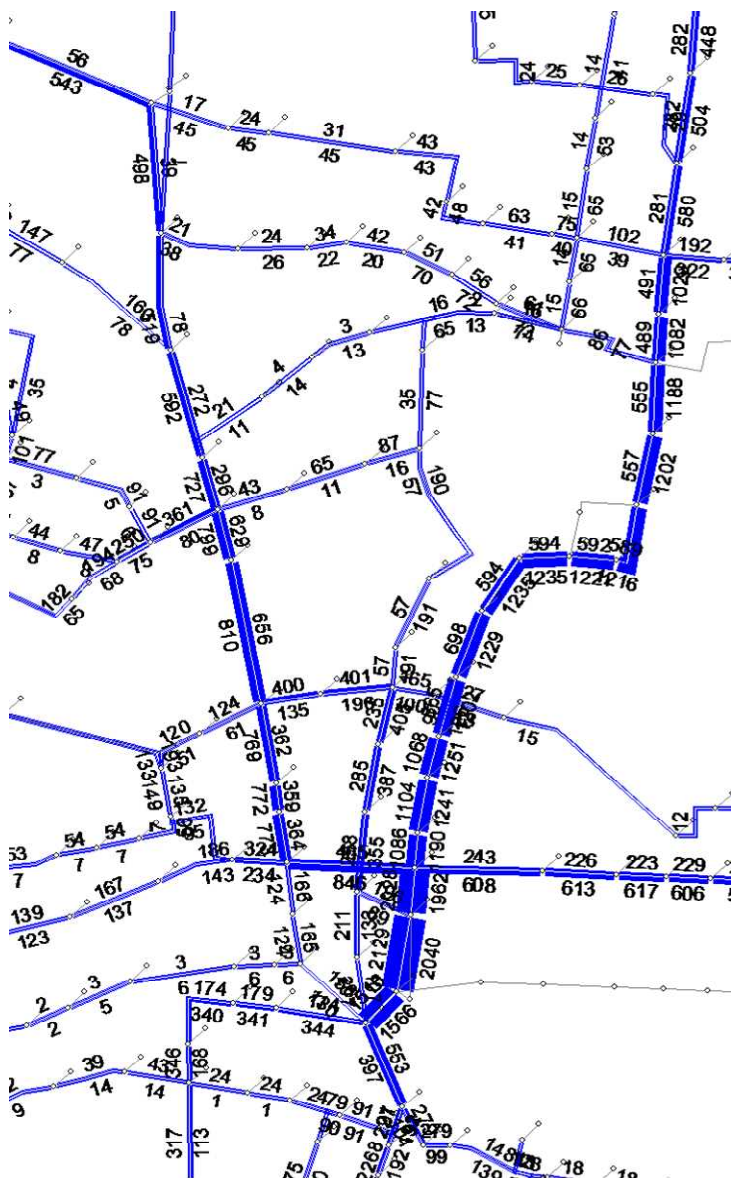
資料：岐阜乗合自動車㈱
※平成 24 年 10 月 16 日の
交通 IC (アユカ) データ

BRTの導入による幹線需要予測

- ・ BRT導入効果試算⇒定時性、速達性、利用環境の向上により2幹線の利用者数が増加

**) 道路運送高度化事業

■現在の上下り別バス停間別利用者人員（7時）（単位：人/時）



路線再編、トランジットセンター位置、乗継影響の検討

・路線再編後の乗継影響を時間ごとに分析し、乗継拠点の規模、シームレス化を検討

■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

