



# 岐阜市総合交通戦略



平成21年3月  
岐阜市



# 【 目 次 】

<b>序章. 岐阜市総合交通戦略について</b> . . . . .	<b>1</b>
1. 戦略の位置づけ . . . . .	1
2. 基本理念 . . . . .	1
3. 基本目標 . . . . .	2
4. 戦略策定までの流れ . . . . .	2
<b>第1章. 現状と課題</b> . . . . .	<b>3</b>
1. 社会的背景や都市の現状 . . . . .	3
(1) 人口減少・高齢化 . . . . .	3
(2) 低密度な市街地が拡散した都市構造 . . . . .	4
(3) 公共交通利用者の減少 . . . . .	5
(4) 地球温暖化対策など地球環境問題への対応 . . . . .	5
2. 都市の課題とその対応 . . . . .	6
(1) 都市経営の非効率化／集約型都市へ . . . . .	6
(2) 公共交通サービスの低下／公共交通の利用促進と確保へ . . . . .	7
(3) 市中心部の活力・求心力の低下／中心市街地活性化へ . . . . .	7
3. 道路交通の現状 . . . . .	8
(1) 増加する自動車交通 . . . . .	8
(2) 幹線道路の渋滞発生と住区内への通過交通の侵入 . . . . .	9
4. 道路交通の課題とその対応 . . . . .	11
(1) 交通渋滞や混雑の発生／総合的な取り組みによる混雑の解消へ . . . . .	11
(2) 自動車交通を重視したみちづくりからの転換 . . . . .	11
(3) 安全・安心なみちづくりへ . . . . .	11
<b>第2章. 将来都市像</b> . . . . .	<b>12</b>
1. 上位計画 . . . . .	12
(1) 岐阜市総合計画『ぎふ躍動プラン21』における将来都市像 . . . . .	12
(2) 岐阜市都市計画マスタープランにおける将来都市像 . . . . .	13
2. 総合交通戦略で目指す将来都市像（交通分野） . . . . .	15
<b>第3章. 都市交通施策の基本方針</b> . . . . .	<b>16</b>
1. 都市交通施策の基本的な考え方 . . . . .	16
(1) 岐阜市における都市交通施策の取り組みの方向 . . . . .	16
(2) 取り組みのスタンス . . . . .	16
(3) 体系別の基本的な考え方 . . . . .	17
(4) 地域別の基本的な考え方 . . . . .	19
2. 総合交通戦略の組み立て（5つの戦略） . . . . .	20

# 【 目 次 】

## 第4章. 5つの戦略毎の基本方針と計画 . . . . . 22

1. <b>戦略1</b> 公共交通を中心とした交通体系づくり . . . . .	22
(1) 基本目標 . . . . .	22
(2) 公共交通のサービス目標 . . . . .	22
(3) 目標実現のための基本方針 . . . . .	22
(4) 目標実現のための計画内容・施策イメージ . . . . .	24
【①バス路線の再編と乗り継ぎ拠点整備】 . . . . .	24
【②バス走行環境の改善】 . . . . .	37
【③バス利用環境の改善】 . . . . .	39
【④コミュニティバス等の計画・導入】 . . . . .	46
☆戦略1総括図 . . . . .	49
2. <b>戦略2</b> 歩いて楽しく、漕いでも楽しいみちづくり . . . . .	50
(1) 課題等の整理と目標 . . . . .	50
(2) 目標実現のための基本方針 . . . . .	51
(3) 目標実現のための計画内容・施策イメージ . . . . .	52
【①まちなか歩きルートの整備】 . . . . .	52
【②まちなか歩き支援ソフト事業の展開】 . . . . .	53
【③安全・安心なゾーンの整備】 . . . . .	55
【④自転車走行ルートの整備】 . . . . .	56
【⑤鉄道駅の駐輪スペースの整備】 . . . . .	60
【⑥バス停留所の駐輪スペースの整備】 . . . . .	61
【⑦まちなかの駐輪スペースの整備】 . . . . .	64
☆戦略2総括図 . . . . .	66
3. <b>戦略3</b> まちなか（市中心部）を大切にした交通環境づくり . . . . .	67
(1) 課題等の整理と目標 . . . . .	67
(2) 目標実現のための基本方針 . . . . .	68
(3) 目標実現のための計画内容・施策イメージ . . . . .	68
【①歩行者・自転車及びバス利用者のための環境整備】 . . . . .	68
【②中心部のバス路線再編】 . . . . .	69
【③岐阜駅周辺の交通施策の検討・整備】 . . . . .	70
【④中心部の都心型コミュニティバス等の推進】 . . . . .	72
☆戦略3総括図 . . . . .	75



## 【 目 次 】

4. <b>戦略4</b> 集約型都市構造を支える骨格となる道路づくり	76
(1) 課題等の整理と目標	76
(2) 目標実現のための基本方針	76
(3) 目標実現のための計画内容・施策イメージ	77
【①幹線道路等の整備】	77
5. <b>戦略5</b> 交通手段の転換を促すための活動	79
(1) 課題等の整理と目標	79
(2) 目標実現のための基本方針	79
(3) 目標実現のための計画内容・施策イメージ	82
【①自動車からの転換促進活動】	82
【②公共交通利用促進活動】	84
【③自転車安全利用促進活動】	87
☆戦略5 総括図	89

### 第5章. 5カ年で取り組む施策

1. 5カ年で取り組む施策一覧	90
2. 各施策の取り組み内容	91

### 第6章. 事業プログラムと評価指標

1. 事業プログラム	133
2. 評価指標の設定	137
3. PDCAサイクルによる施策の推進	144

### ■ 資料編

『岐阜市総合交通戦略』の策定までの経緯	145
岐阜市総合交通協議会 委員名簿	147
岐阜市総合交通協議会幹事会 委員名簿	148
【用語説明】	149



## 序章. 岐阜市総合交通戦略について

### 1. 戦略の位置づけ

- 市民や交通事業者等と連携しつつ、既存施設を活かし、ハード・ソフトの交通施策を総合的・重点的に推進するために、総合交通戦略を策定します。
- 目標年次は、平成25年度とします。

- ・ 総合交通戦略は、総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフト施策及びそれらの実施プログラム等を内容とし、都市や地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通などのモード間連携や交通結節点の整備などの施策を総合的・重点的に推進することを目的とするものです。
- ・ 本市では、過度に自動車に依存した交通体系を見直し、誰もが自由に移動できる交通環境社会を実現するための取り組みとして、平成18年3月に『岐阜市総合交通政策』を策定しました。
- ・ この理念を実現するためには、既存施設を活かしつつ、道路などの交通基盤の整備に加え、これらを有効に活用するためのソフト施策を包括的に整理し、具体的な行動計画を策定する必要があると考え、岐阜市総合交通戦略を策定することとしました。この戦略では、市民、交通事業者、行政など交通施策に係る全ての関係者が連携・連動し、総合的かつ戦略的に取り組むことを目指したものです。
- ・ 目標年次は、短期間で、重点的に取り組むことが重要であることから、平成25年度とします。そのため、平成21年度から25年度までの事業プログラムを作成することになりますが、この中には25年度までに完了しない事業も含まれます。
- ・ また、将来を見据えた取り組みとする必要があることから、本戦略の中に『5つの戦略毎の基本方針と計画』の章を設け、目標年次に縛られない個別戦略を盛り込むこととします。

### 2. 基本理念

- 集約型の市街地が形成されたまちづくりを目指し、歩行者や自転車を重視し、公共交通が便利で使いやすく、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換を図り、誰もが自由に移動できる交通環境社会を実現します。

### 3. 基本目標

#### 【『自動車』から『公共交通』・『徒歩・自転車』への転換】

- 公共交通が便利で使いやすい交通体系とし、徒歩や自転車利用の環境を整えることより、自動車からの転換を促進します。

#### 【バス利用の促進】

- バス利用に関する総合的な施策により、現状以上の利用を目指します。

#### 【歩行者・自転車利用の促進と安全性の向上】

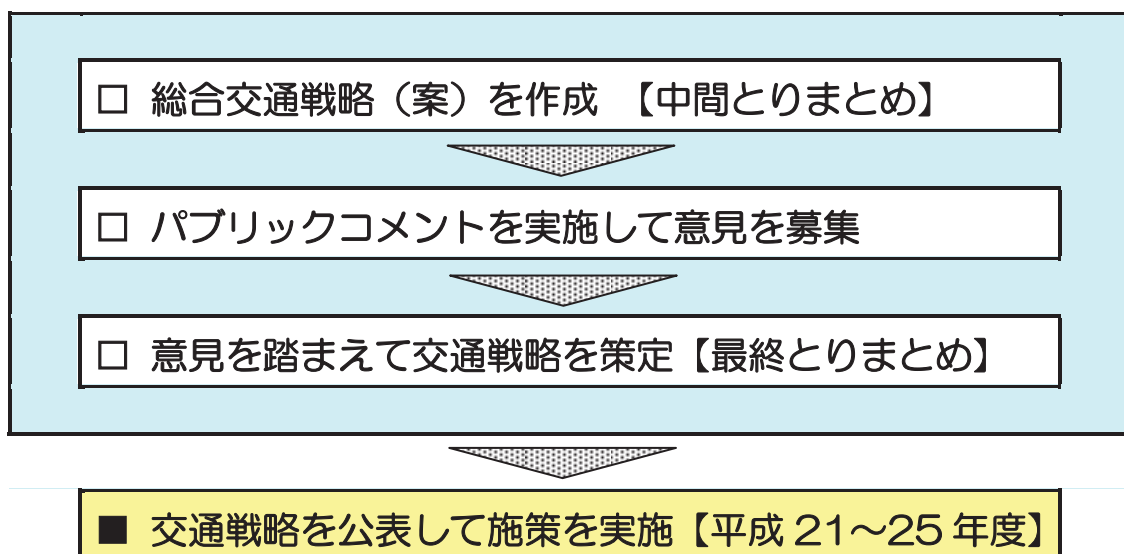
- 中心市街地活性化と連携しながら、歩行者・自転車を増やし、通行空間の整備により安全性を高めます。

#### 【市民の交通に対する満足度の向上】

- 交通施策に係る全ての関係者が連携・連動し、ハード・ソフトの交通施策を総合的・重点的に推進することにより、市民の交通に対する満足度を高めます。

### 4. 戦略策定までの流れ

- 学識経験者、市民、交通事業者、行政、その他関係者で組織する『岐阜市総合交通協議会』において作成した戦略（案）について、パブリックコメントにより広く意見を募集し、意見を踏まえて交通戦略を策定しました。
- 平成21年度から25年度の間で施策を実施していきます。





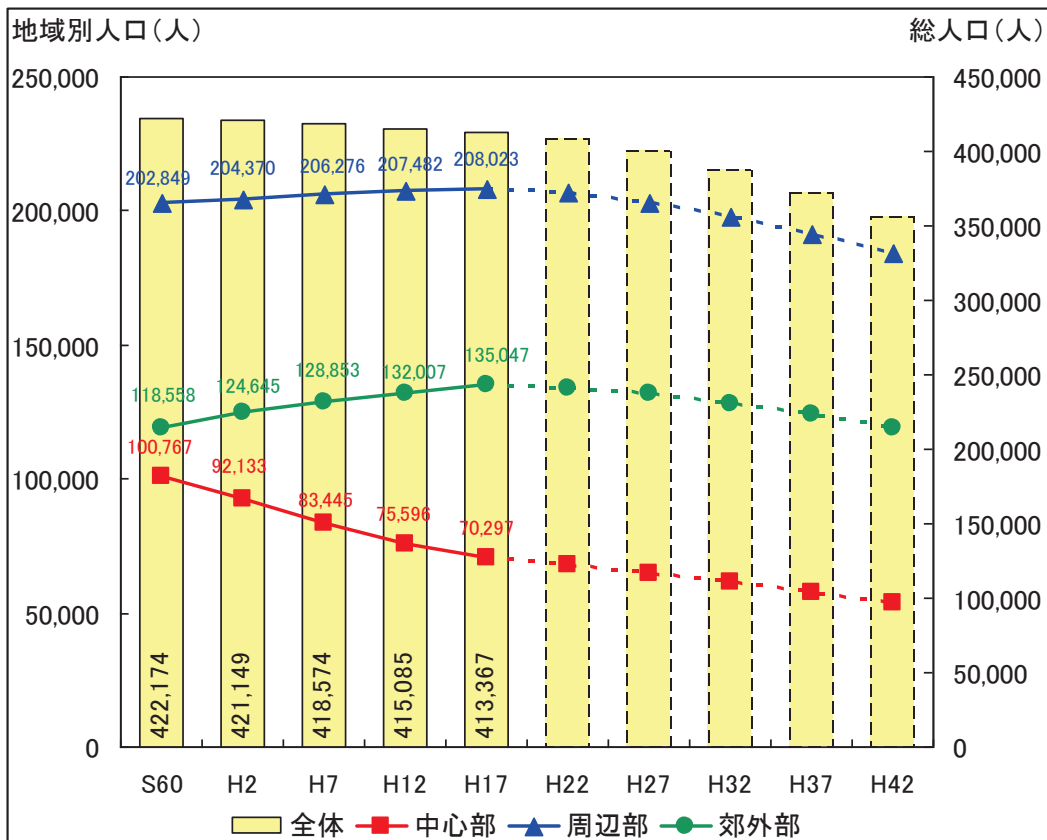
# 第1章. 現況と課題

## 1. 社会的背景や都市の現状

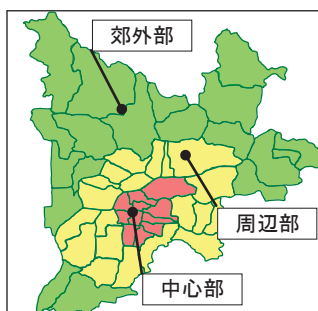
### (1) 人口減少・高齢化

- 中心部の人口減少が顕著で、市全体の人口は減少傾向にあり、将来的には、周辺部や郊外部でも人口減少が予想されます。
- 中心部を中心に高齢化が進んでおり、将来は郊外部をはじめ全域で進展が予想されます。

【人口の推移】

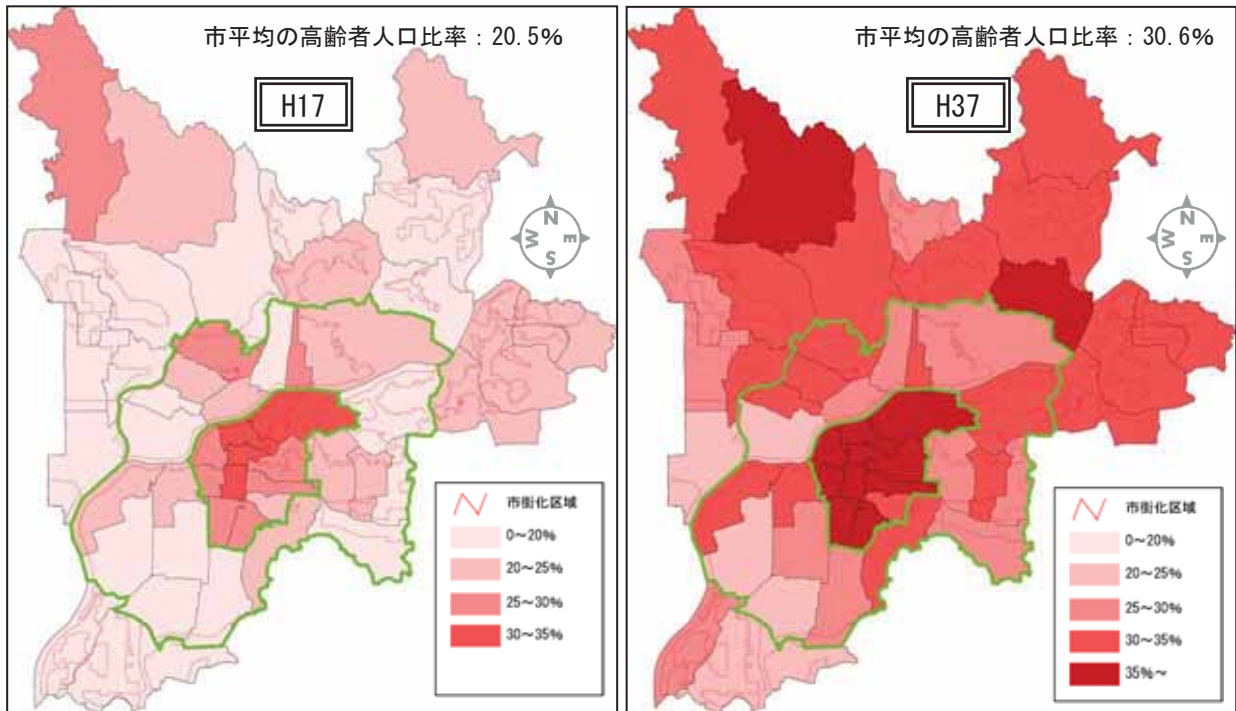


資料：国勢調査（柳津町も含む、H22以降はコーホート要因法による推計）



区分	概ねの範囲
中心部	「中心市街地活性化基本計画」に基づく中心市街地を含んだ地理的・機能的中心地
周辺部	中心部の周辺に位置し、環状線沿線を中心とした地域
郊外部	中心部および周辺部を除く地域

【地区別の高齢者人口比率】



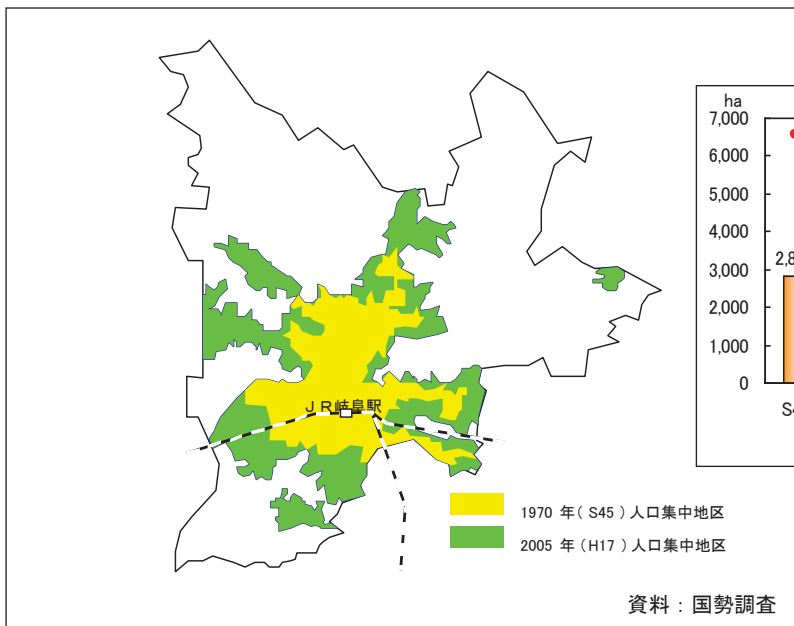
資料：国勢調査

※コーホート要因法による推計

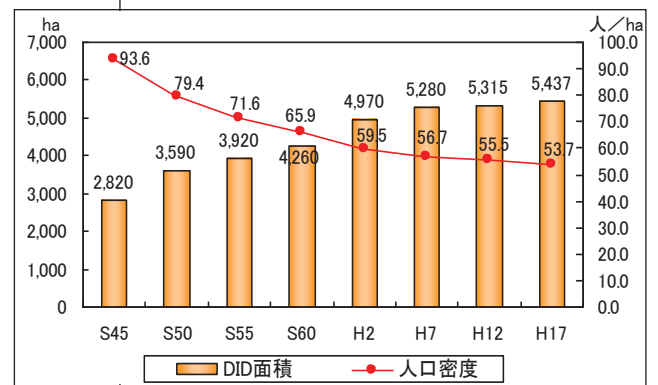
(2) 低密度な市街地が拡散した都市構造

■ 全国的なモータリゼーションを背景として、市街地の拡大と低密度化が進んでいます。

【人口集中地区(DID)の拡大状況】



【DID 面積と人口密度の推移】



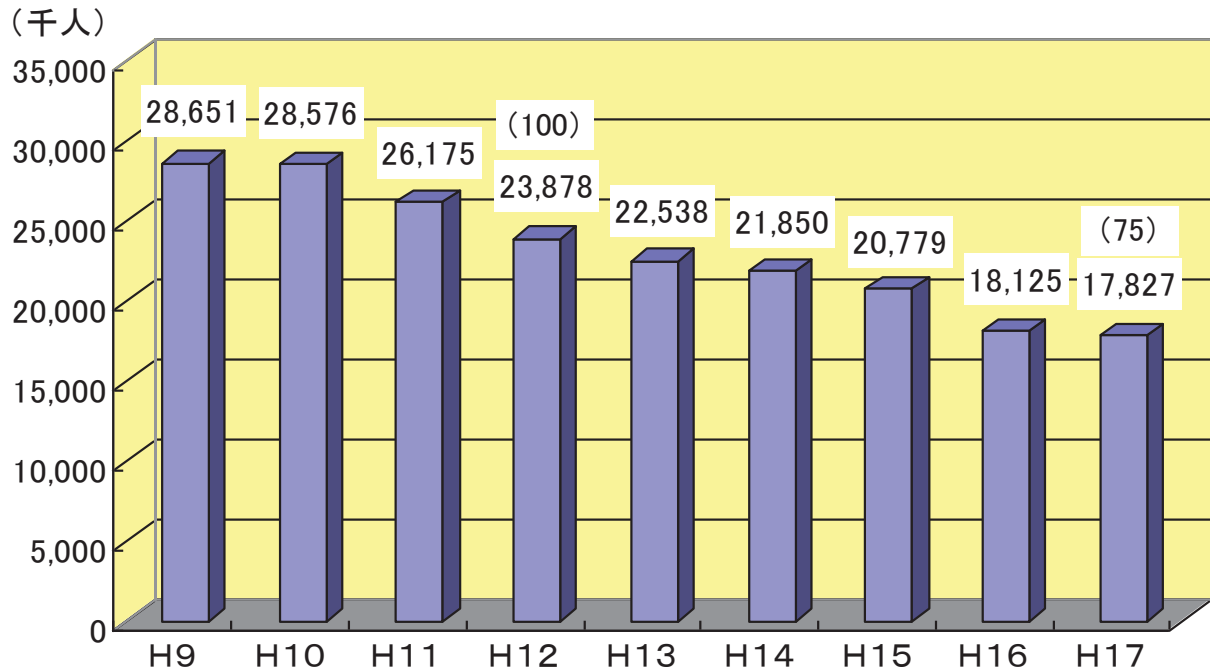
資料：国勢調査

### (3) 公共交通利用者の減少

■ 市内の路線バスの利用者数は、減少傾向にあります。

- 市内の路線バスの利用者数は、平成12年度を100とした場合、5年後の平成17年度では75となり、実数で6,051千人が減少しています。

バスの年間利用者数の推移



資料：岐阜バス・岐阜市資料

### (4) 地球温暖化対策など地球環境問題への対応

■ 地球規模の温暖化対策のために、温室効果ガスの削減が求められています。

■ 環境問題が顕在化し、循環型社会への転換が望まれています。

- 自動車利用が増加し、公共交通利用が減少する傾向が続けば、地球温暖化などの環境問題への大きな影響が懸念されます。

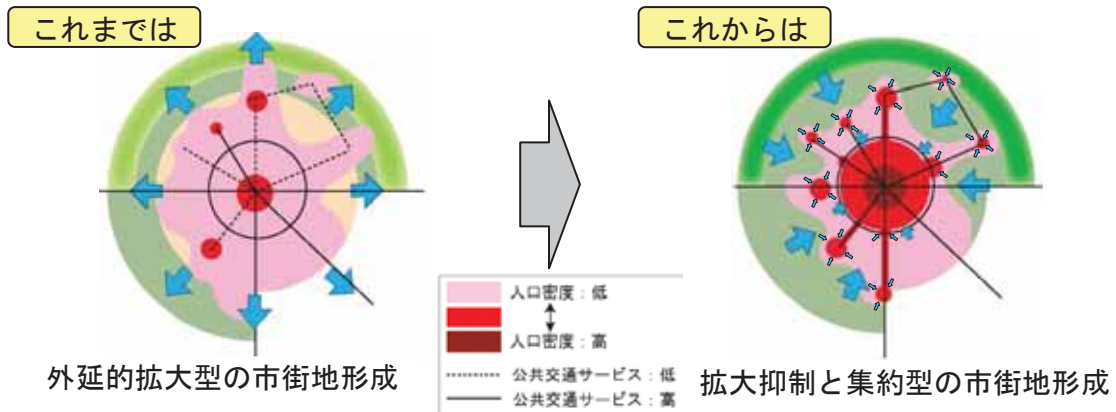
## 2. 都市の課題とその対応

### (1) 都市経営の非効率化／集約型都市へ

- 低密度な市街地が拡散した都市構造が進めば、公共サービスの効率性がさらに低下し、財政負担が増加します。郊外部の高齢者等の移動手手段の確保も困難となります。
- 郊外への市街地拡大を抑制し、集約型の市街地形成が求められます。

#### 【都市構造構築イメージ①】

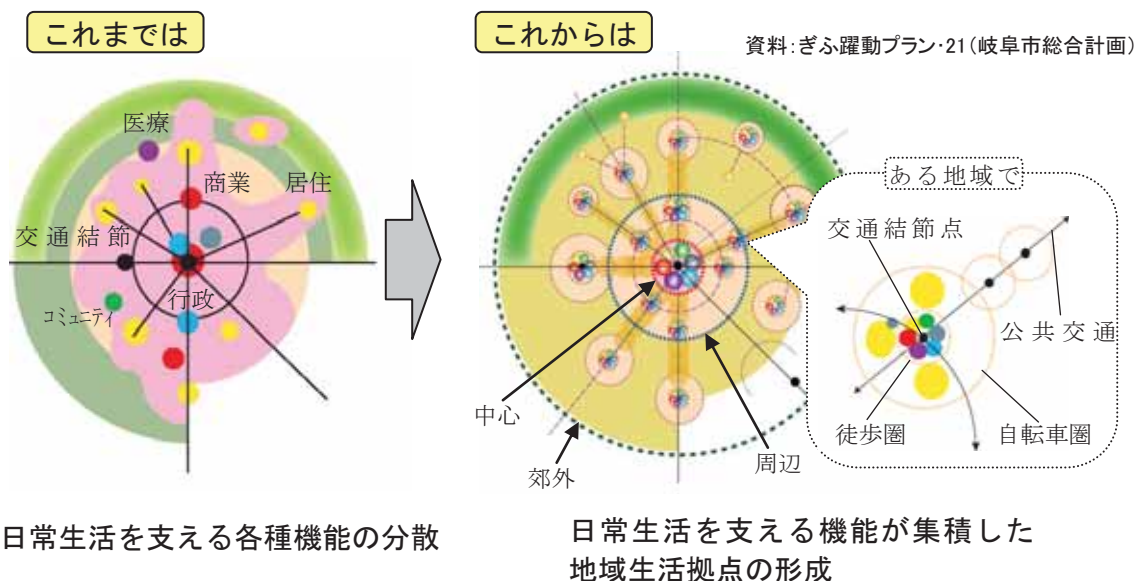
- ・「郊外への市街地拡大、自動車依存」から「市街地拡大抑制、公共交通・既存ストックの有効活用」へ



資料：ぎふ躍動プラン・21(岐阜市総合計画)

#### 【都市構造構築イメージ②】

- ・「日常生活を支える各種機能の分散」から「身近な範囲での日常生活を支える各種機能の集積化」へ



資料：ぎふ躍動プラン・21(岐阜市総合計画)

## (2) 公共交通サービスの低下／公共交通の利用促進と確保へ

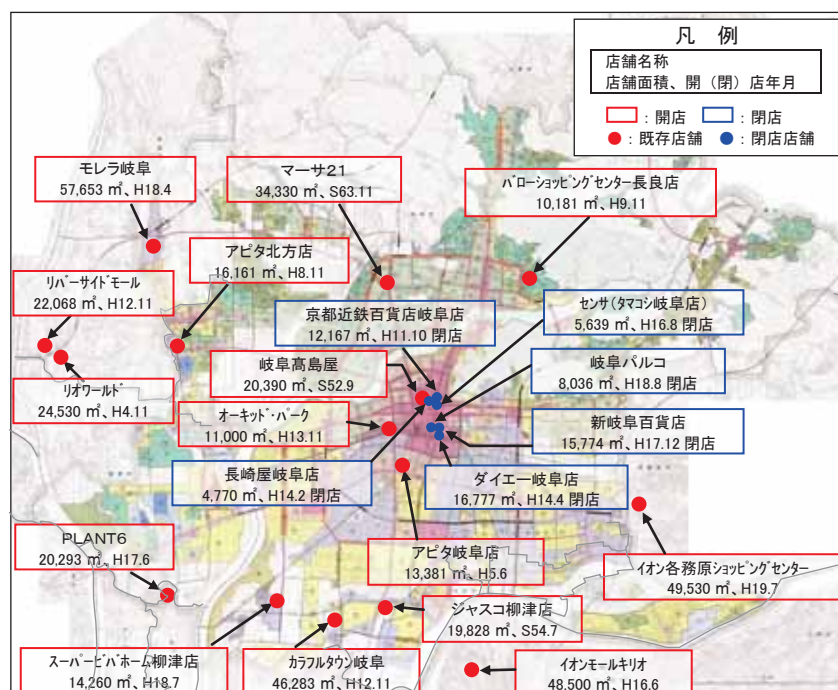
- 公共交通利用者の減少が続くと、事業採算性が悪化し、交通サービスが低下することになります。交通サービス水準を維持するには、大きな行政負担が必要となります。
- 公共交通利用者を増やす取り組みを多方面から行う必要があります。

- ・バスの減便や廃止などサービスレベルが低下すると、日常生活の移動に不自由な高齢者等が増加することになります。
- ・バスの走行環境や利用環境を高めて、魅力的なバス交通とし、利用促進を図ることが必要です。

## (3) 市中心部の活力・求心力の低下／中心市街地活性化へ

- 公共公益施設や大規模店舗などの都市機能が拡散し、中心部の利便性が低下しています。
- 居住人口が減少し、買物や就業の場も減少するなど衰退し、中心部の空洞化が進んでいます。
- まちの賑わいを創出し、都心への居住促進や商業振興を図る中心市街地の活性化に総力をあげて取り組む必要があります。

## 【大規模小売店舗の立地・閉店状況】



資料：岐阜市都市計画マスタープラン

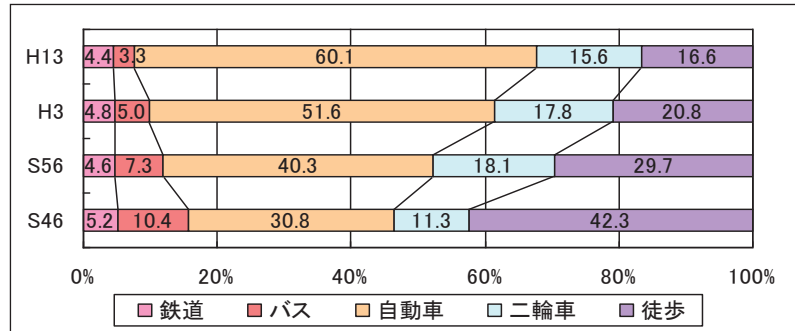


### 3. 道路交通の現状

#### (1) 増加する自動車交通

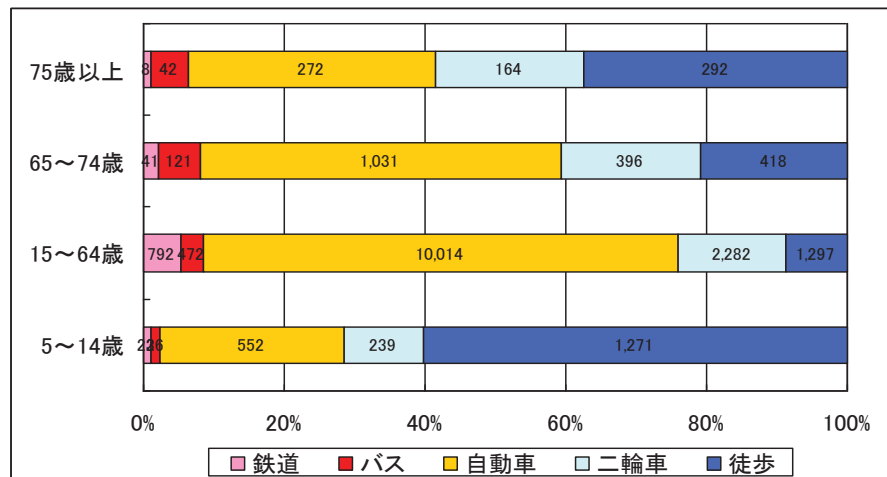
- 自動車交通は、増加傾向、その他の交通は全て減少傾向です。
- 自動車交通は、高齢者と女性の増加が顕著です。
- 高齢者の自由目的トリップの増加が顕著です。

【岐阜市の代表交通手段別  
構成比の推移】



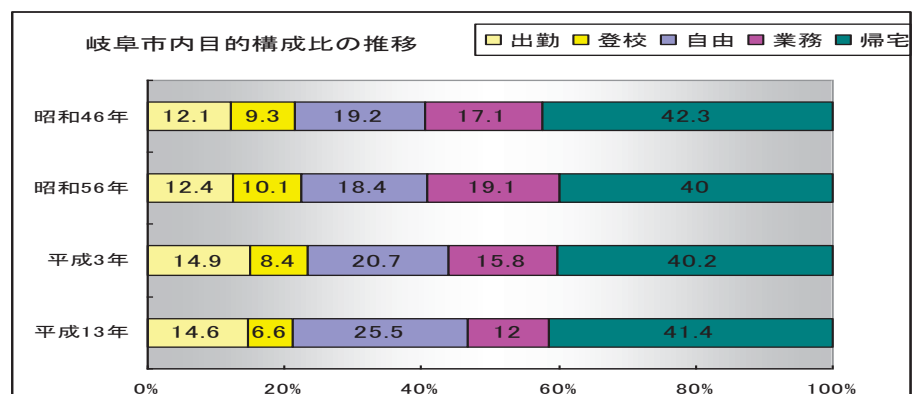
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査

【岐阜市の年齢階層別  
交通手段別構成比】



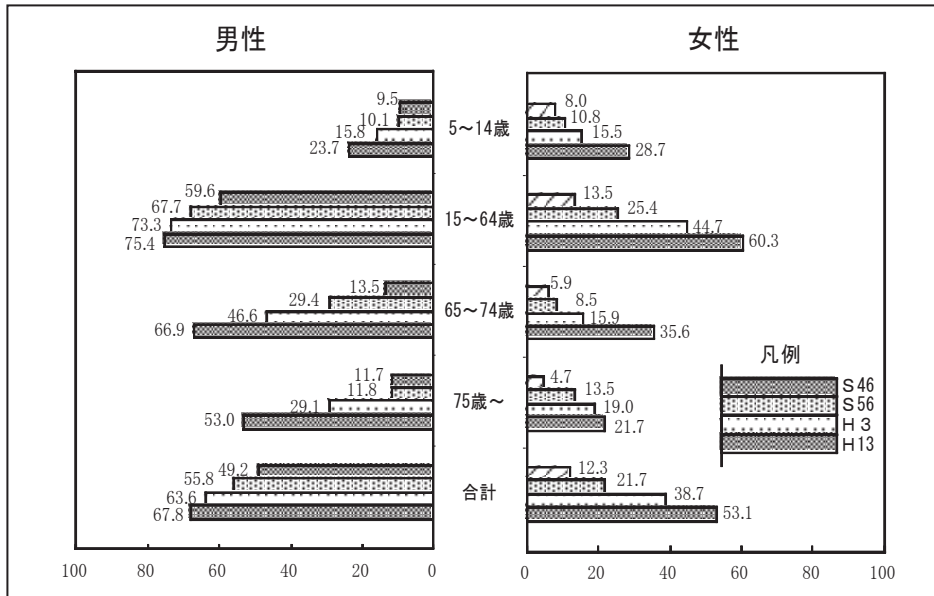
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査

【岐阜市の目的別  
構成比の推移】



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査

【岐阜市の自動車利用構成比の推移】



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査

(2) 幹線道路の渋滞発生と住区内への通過交通の侵入

- 通勤需要が都心地区に集中し、環状線内側の道路を中心に渋滞が発生しています。バス交通も遅延が発生しています。
- 住区内の細街路等に通過交通が侵入し、安全が脅かされている地域があります。
- 中心部では、渋滞は見られるものの、自動車交通量としては減少傾向にあります。

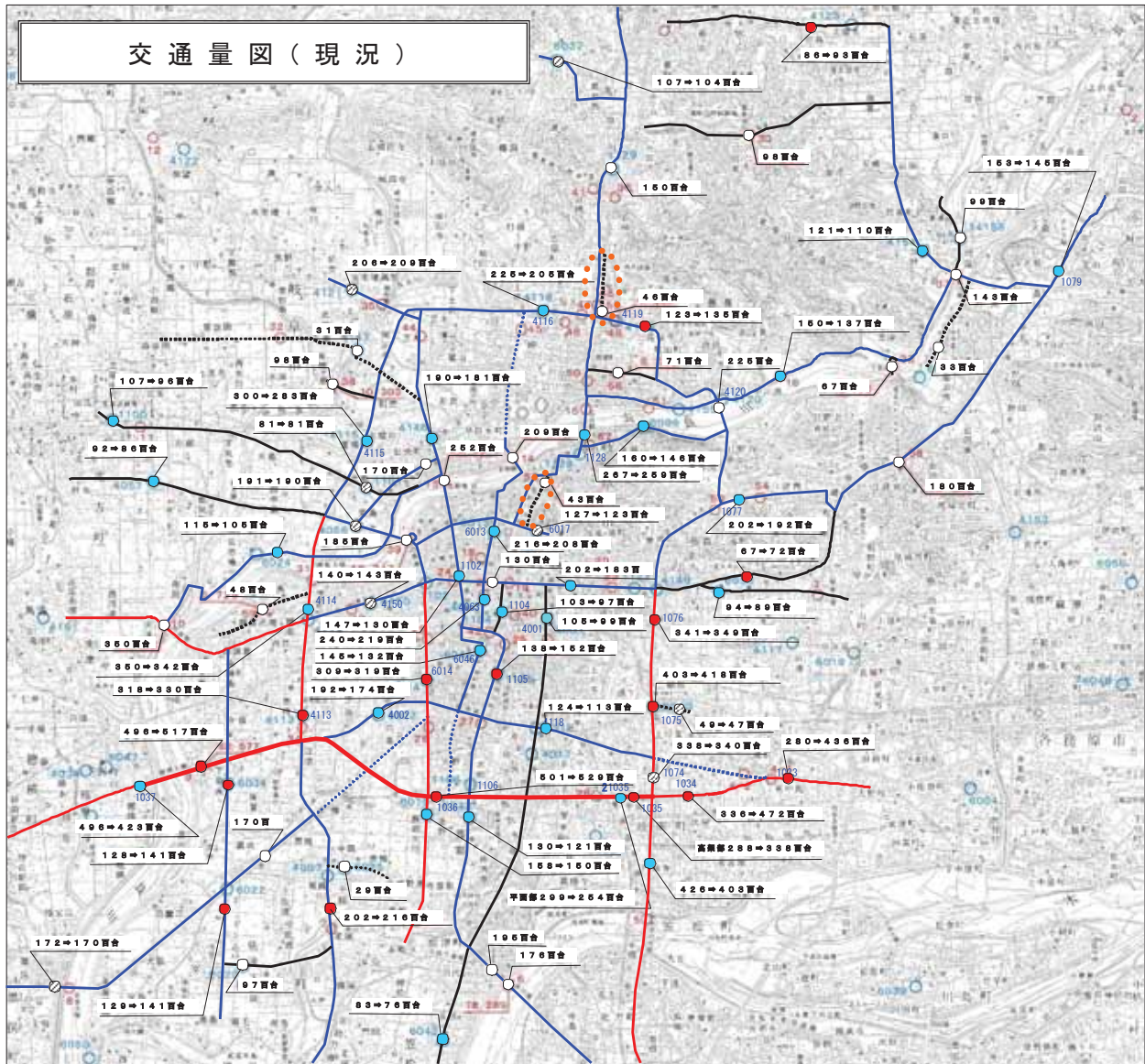
・岐阜県内の主要渋滞区間50区間のうち、23区間が環状線内側に集中し、渋滞損失時間は、約6割を占めています。

【岐阜市内の渋滞の状況】

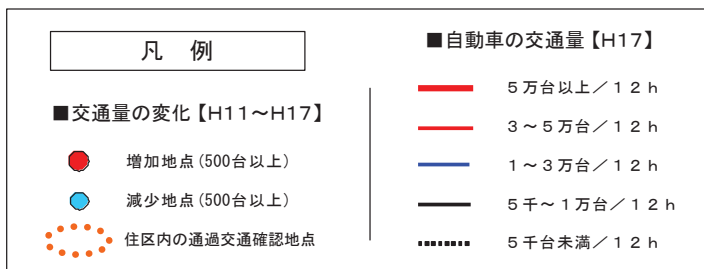


資料：第4次渋滞対策プログラム

【岐阜市内の自動車交通量の推移】



資料：道路交通センサス、岐阜市調査資料



## 4. 道路交通の課題とその対応

### (1) 交通渋滞や混雑の発生／総合的な取り組みによる混雑の解消へ

- 交通渋滞や混雑を解消するために、幹線道路網の整備や自動車から他の交通手段への転換促進策が必要です。

### (2) 自動車交通を重視したみちづくりからの転換

- モータリゼーション後の急激な交通需要に対応するため、自動車中心の道路づくりを行ってきましたが、他の交通モードを含め、総合的に計画・整備することが社会的な要請になっています。
- 環状線をはじめとした幹線道路の供用等により、中心部の自動車交通量は、減少傾向にあることから、公共交通や歩行者、自転車に配慮した道路断面の再構築を検討することができるようになりました。

### (3) 安全・安心なみちづくりへ

- 歩行者や自転車の安全を確保するためには、住区内に侵入する自動車を減らしたり、歩行者や自転車の環境を整えるなど、総合的な取り組みが必要です。
- スローライフの考え方や観光面などまちづくり面からも、歩行者や自転車の利用環境を高めることが求められています。

## 第2章. 将来都市像

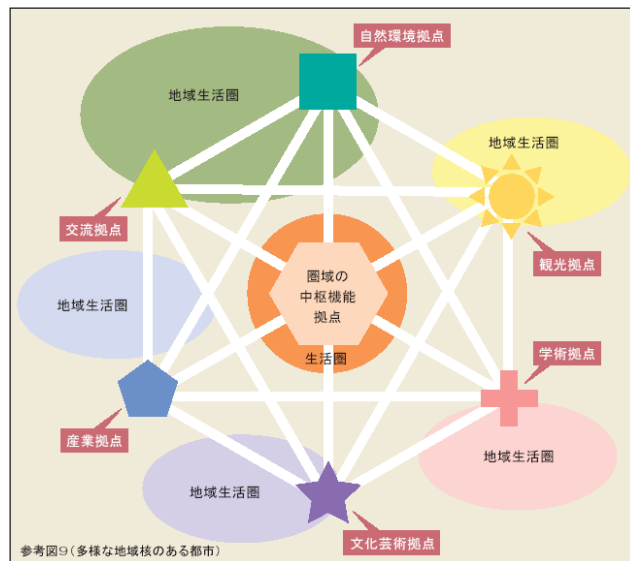
### 1. 上位計画

#### (1) 岐阜市総合計画『ぎふ躍動プラン21』における将来都市像

- ①安心して暮らせる都市
- ②便利で快適な都市
- ③活力のあふれる都市
- ④人生を楽しむ都市
- ⑤多様な地域核のある都市**

の5つを将来都市像として描いています。

#### 【多様な地域核のある都市の概念図】



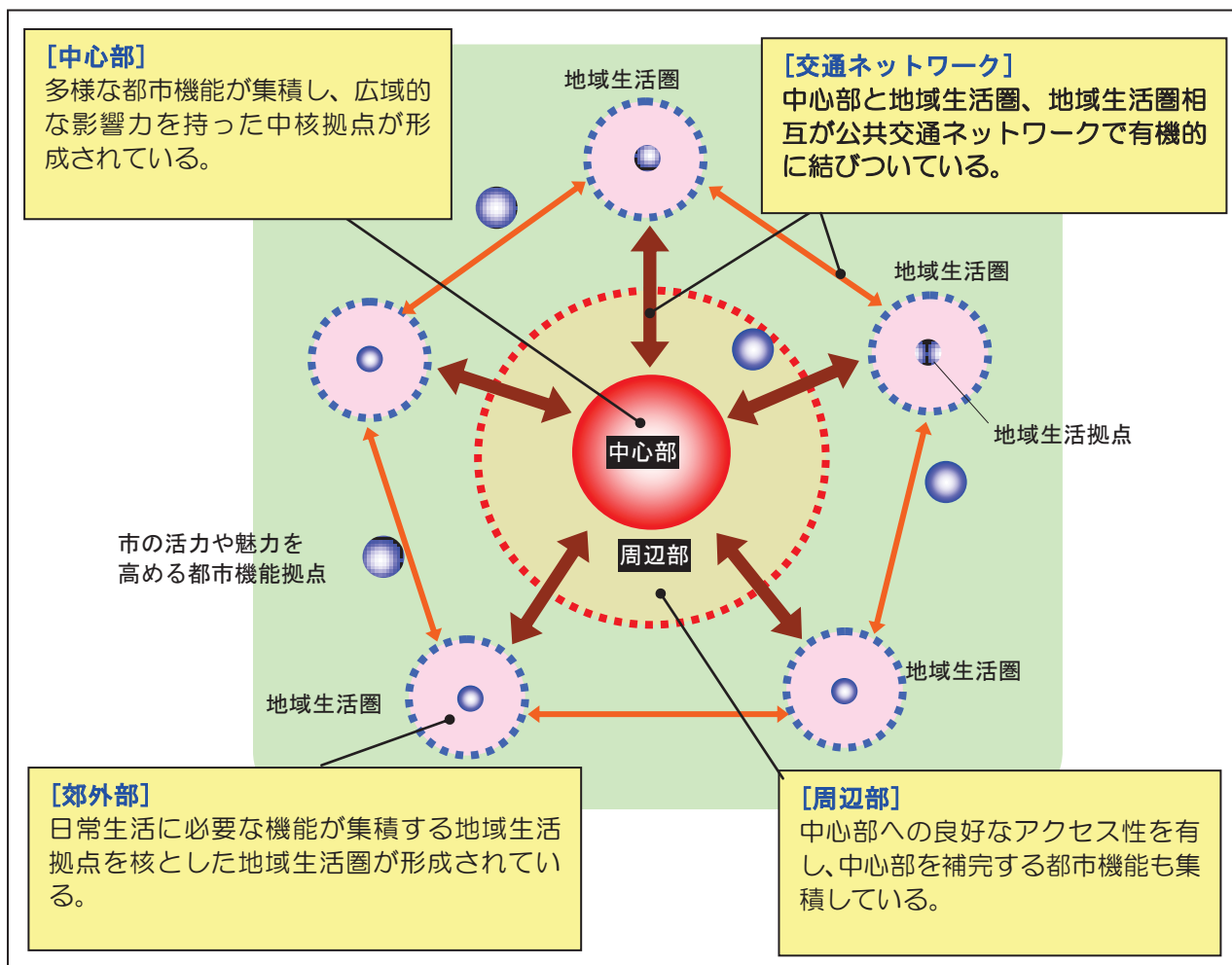
資料:ぎふ躍動プラン・21(岐阜市総合計画)



(2) 岐阜市都市計画マスタープランにおける将来都市像

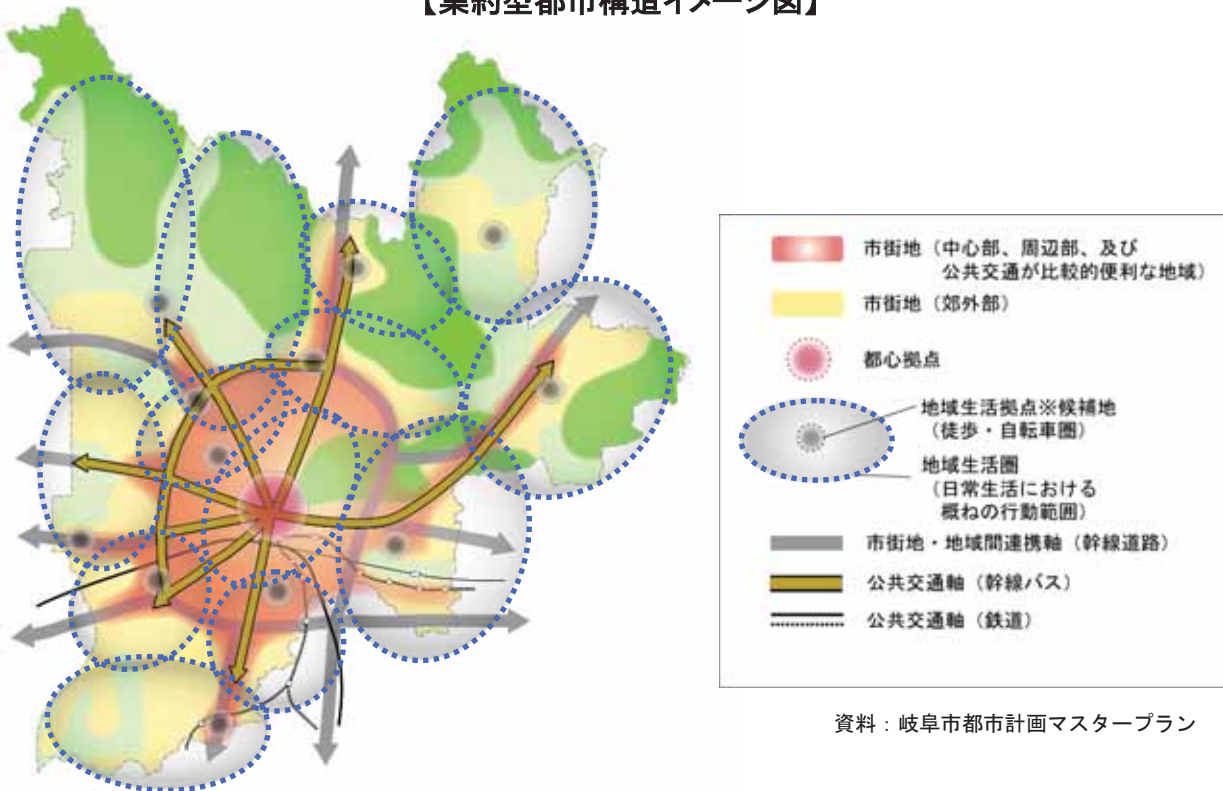
- 高度で多様な都市機能が集積した中心市街地と、身近な生活拠点が適切に配置された日常生活圏とが、公共交通など総合的な交通体系により効率的に連絡しあう、多様な地域核のある集約型の都市
  - 新たな産業立地や多様な生活ニーズを支える広域交通網が配置された都市
  - 豊かな自然や歴史資産が融合する都市
- の3つを将来都市像として描いています。

【集約型都市構造と交通ネットワークの概念図】



資料：岐阜市都市計画マスタープラン

【集約型都市構造イメージ図】



資料：岐阜市都市計画マスタープラン

【将来都市構造図】



中心部：市域全体の中心となる地域で、多様な都市機能が集積している区域（中心市街地活性化基本計画区域を含む）  
 周辺部：中心部の周辺で概ね環状線の内側及び沿線の区域で、交通の利便性を活かして比較的アクセス性が高い中心部でのサービスが享受できる区域  
 郊外部：周辺部の外側で、いくつかの地域生活圏に分けられる区域

資料：岐阜市都市計画マスタープラン

## 2. 総合交通戦略で目指す将来都市像（交通分野）

基幹公共交通軸を中心に、支線バス、コミュニティバス等の連携による

### 『公共交通ネットワークが確立した都市』



～ 公共交通が利用しやすいまち ～

### 『歩行者・自転車にやさしい都市』

～ 歩きやすく、自転車で移動しやすいまち ～

### 『にぎやかな中心市街地のある都市』

～ 人が集い、安全に快適に回遊できるまち ～



### 『集約型都市構造を支える交通体系が整った都市』

～ 誰もが自由に、安心して移動できるまち ～

## 第3章. 都市交通施策の基本方針

### 1. 都市交通施策の基本的な考え方

#### (1) 岐阜市における都市交通施策の取り組みの方向

- 集約型の市街地が形成されたまちづくりを目指し、誰もが自由に移動できる交通環境の実現を目指します。

そのためには・・・

- 公共交通、自動車、自転車、歩行者、それぞれの交通手段が連携しつつ、過度に自動車に依存しないバランスのとれた交通体系を構築していきます。
- 集約型都市構造を支える骨格となる幹線道路の整備を進めると共に、まちづくりと連携しながら、積極的に公共交通が利用しやすい環境整備を推進します。
- 歩行者、自転車等に配慮した安全な道づくり、まちづくりを進めます。

#### (2) 取り組みのスタンス

- 市民、交通事業者、行政など交通施策に係る全ての関係者が連携・連動して、戦略的に取り組みます。
- 公共交通、自転車、自動車、歩行者などの交通モードについて、施設整備のハード面からソフト面までを含めて、総合的・重点的に取り組みます。
- 市域のそれぞれの特性に応じ、地域別に方針を定め、取り組みます。

(3) 体系別の基本的な考え方

- 施設整備のハード施策と共に、公共交通等の利用促進や自動車からの転換促進のソフト施策を展開します。

【自動車交通・バス交通】

- 東海環状自動車道の整備などに対応する放射系幹線道路の整備を進めつつ、トランジットセンターを整備し、バス路線再編を進めます。
- トランジットセンターでは、自転車等との乗り継ぎ機能も充実させ、中心部を結ぶ幹線バス軸では定時性・速達性を向上させます。

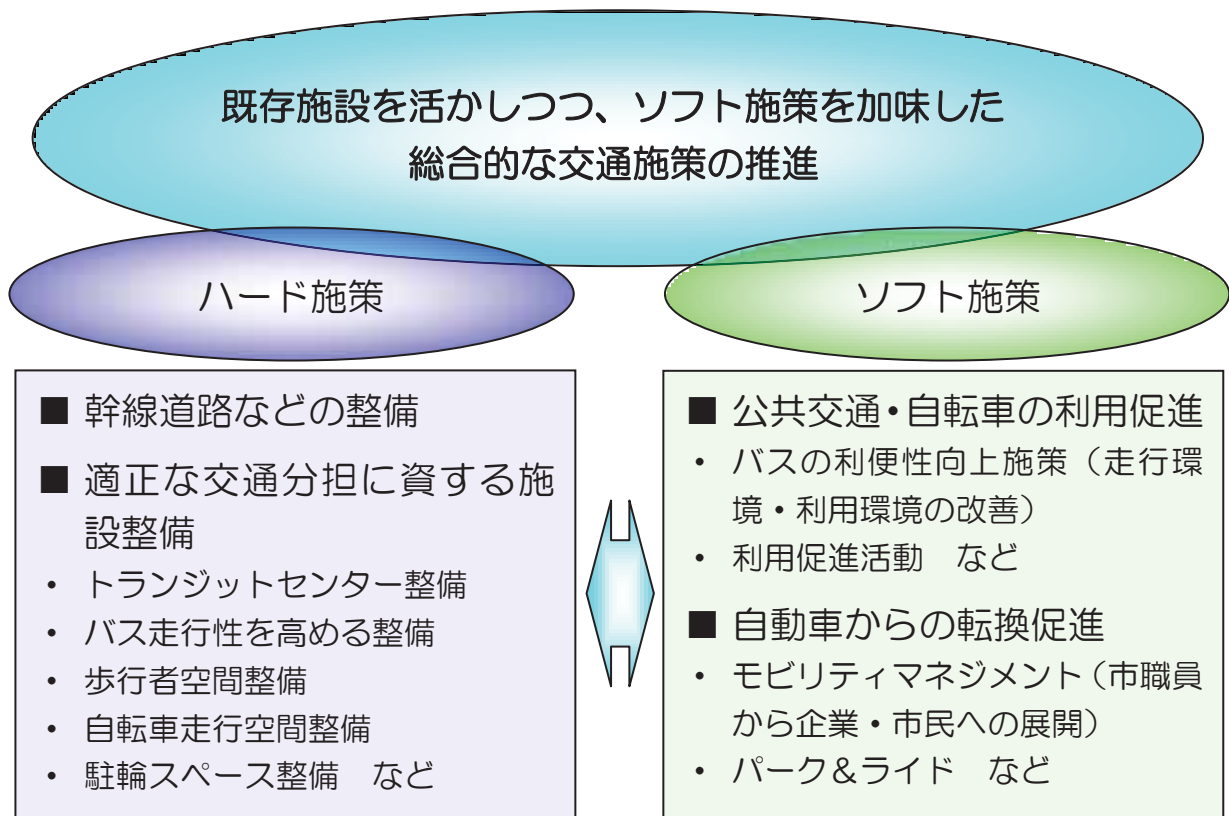
【自転車交通】

- バス交通に対応した、サイクル&バスライドを積極的に推進します。
- 安全性・快適性を高めるために、自転車走行空間の整備を図り、駐輪スペースも拡充します。

【徒歩交通】

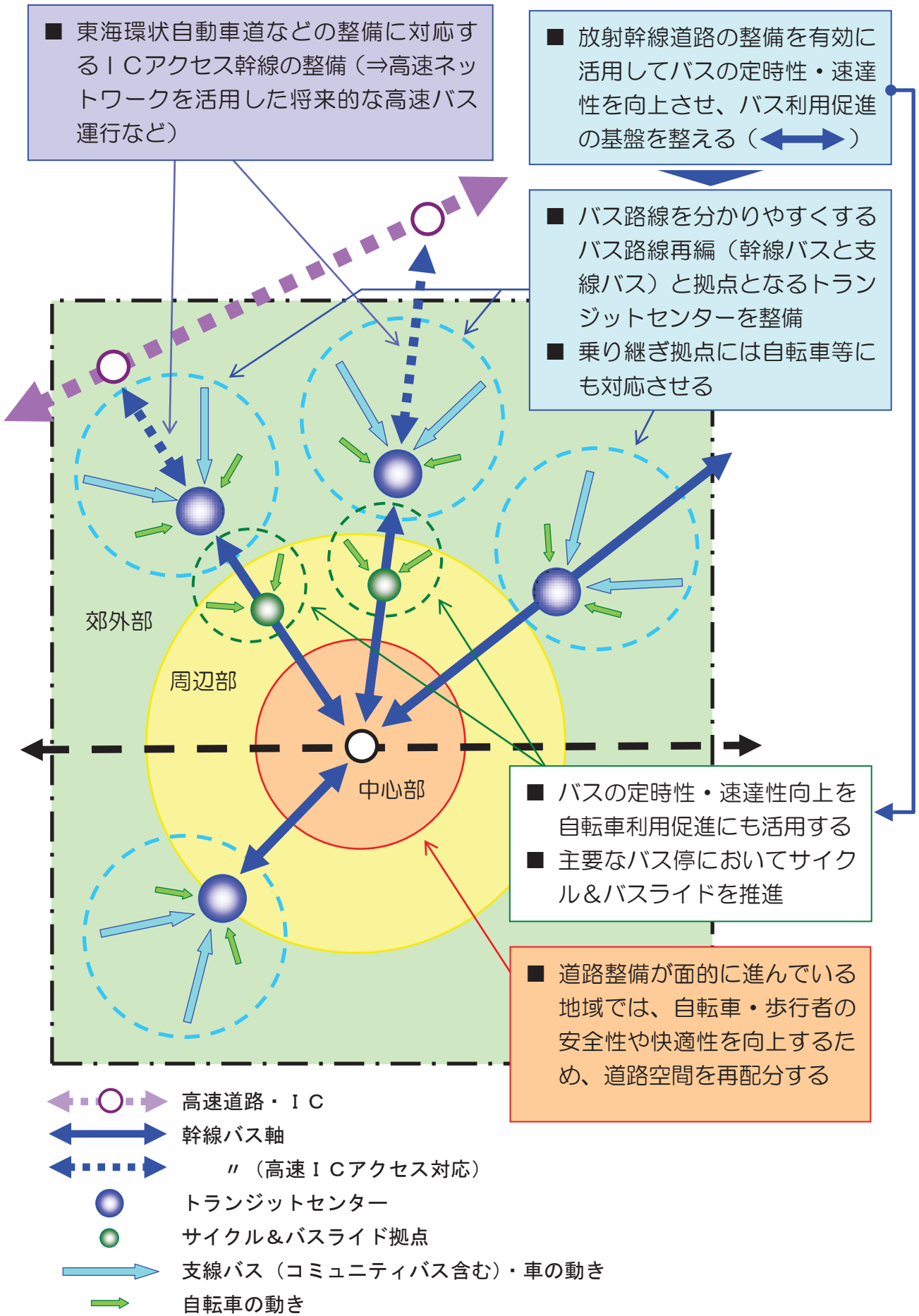
- 安全性・快適性を高めるために、歩行者空間の整備を図ります。

基本的な考え方①【施策組み立て方針】





基本的な考え方②【施策パターン図】



(4) 地域別の基本的な考え方

- 地域別の交通需要や交通施設の整備状況などを考慮した交通施策を推進することで、適正な交通分担へ誘導し、自動車から公共交通や自転車への転換を推進します。

【① 中心部】

- 公共交通、徒歩、自転車のみで移動できる交通環境を実現します。

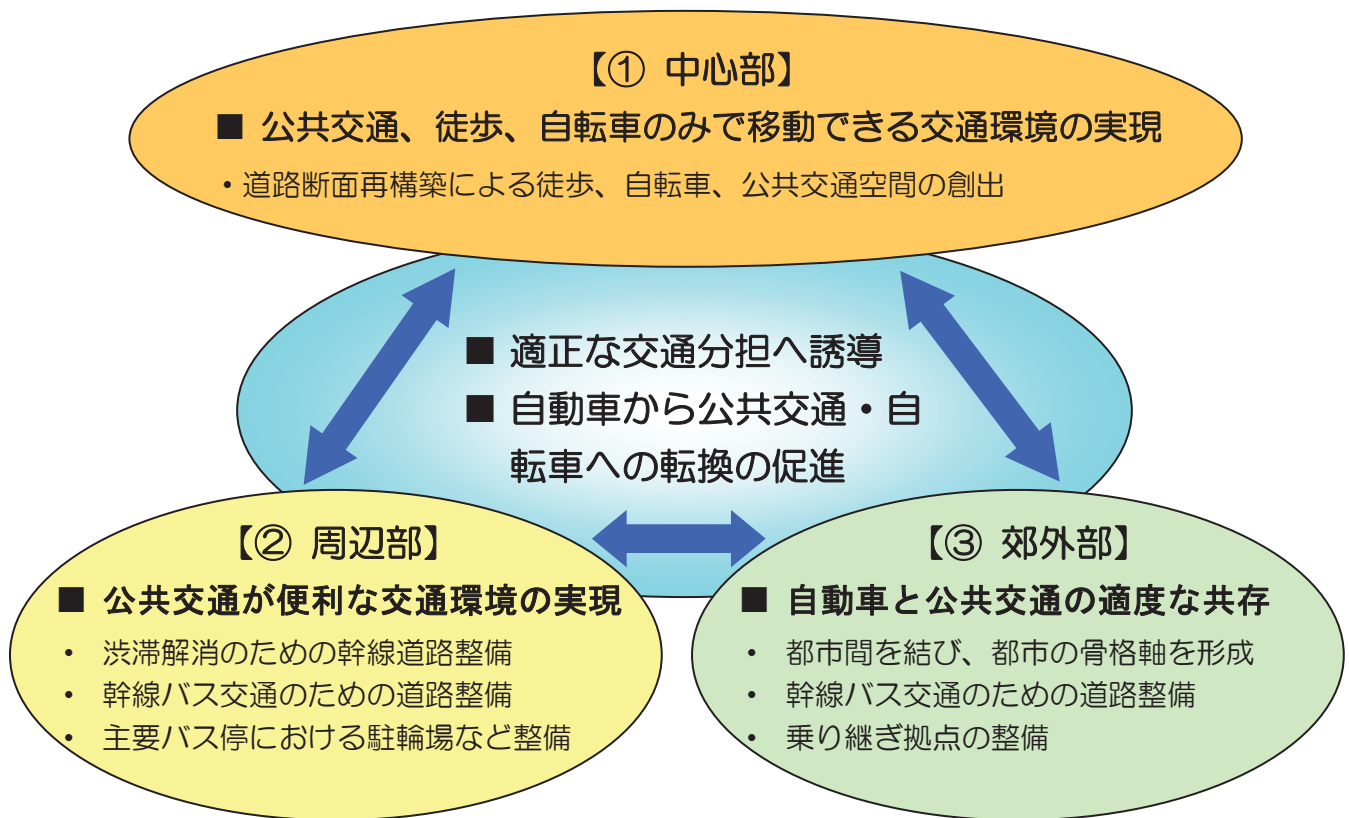
【② 周辺部】

- 公共交通が便利な交通環境を実現します。

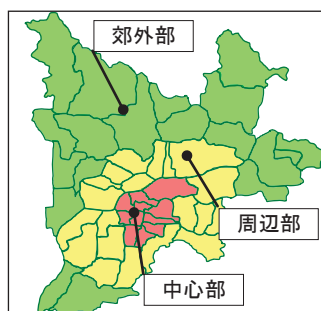
【③ 郊外部】

- 自動車と公共交通が適度に共存する交通環境を実現します。

地域別の基本的な考え方



(地域区分)



区分	概ねの範囲
中心部	「中心市街地活性化基本計画」に基づく中心市街地を含んだ地理的・機能的中心地
周辺部	中心部の周辺に位置し、環状線沿線を中心とした地域
郊外部	中心部および周辺部を除く地域

## 2. 総合交通戦略の組み立て（5つの戦略）

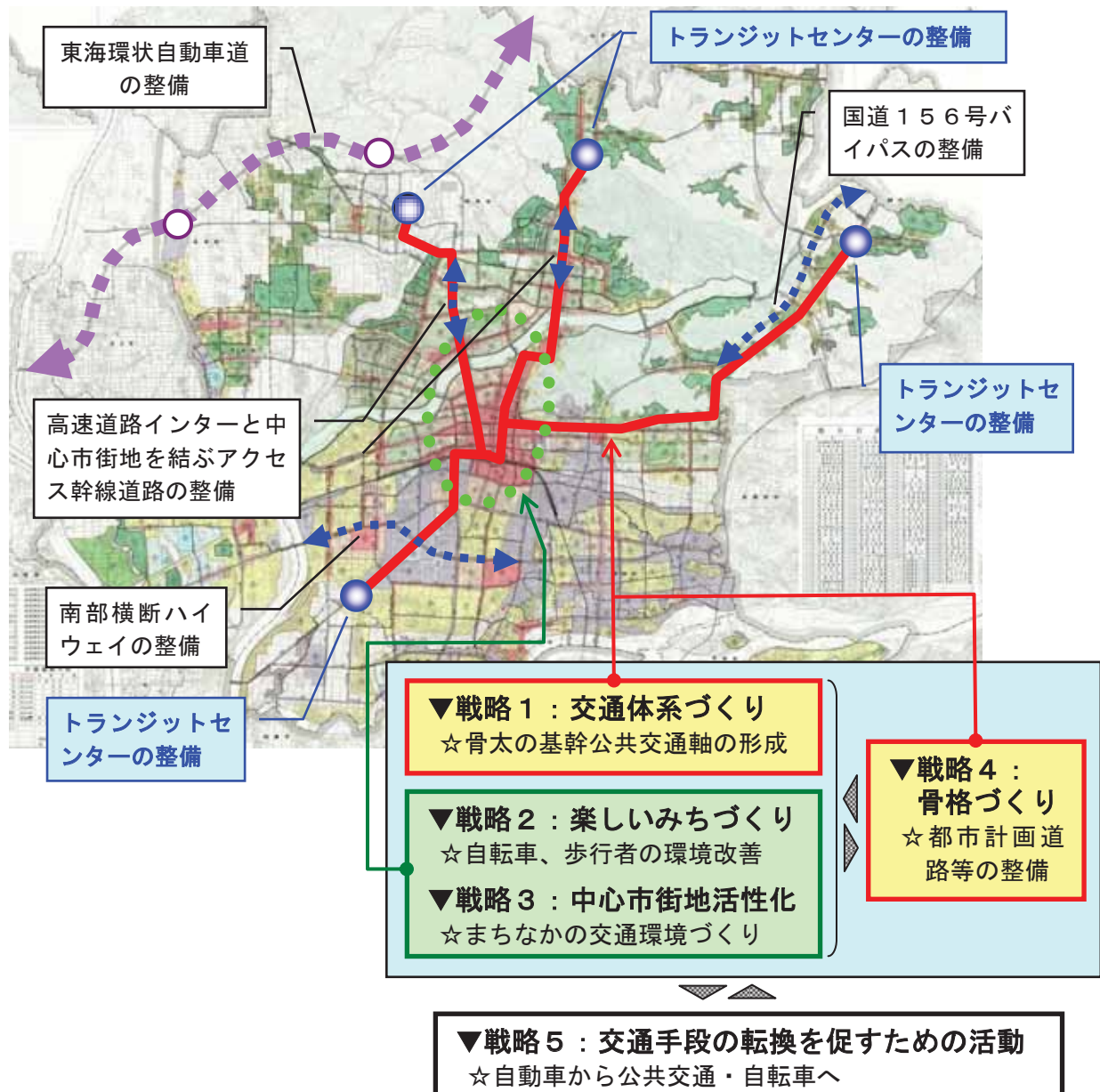
■ 岐阜市の将来都市像の実現に向け、都市交通施策の基本的な考え方を踏まえて『5つの戦略』を組み立てます。

■ 戦略1～3：『公共交通を中心とした交通体系づくり』、『歩いて楽しく、漕いでも楽しいみちづくり』、『まちなか（中心部）を大切にした交通環境づくり』を進めます。

■ 戦略4：集約型都市構造を支える骨格となる道路づくりを進めます。

■ 戦略5：上記のハード施策と連携し、『誰もが自由に移動できる交通環境社会』を目指して交通手段の転換を促すための活動を行います。

### 将来都市像を実現するための5つの戦略①【戦略のパターン図】



将来都市像を実現するための5つの戦略②【戦略の組み立て】

戦略1

公共交通を中心とした交通体系づくりを進めます。



- ・鉄道、幹線バスによる骨太の基幹公共交通軸の形成
- ・支線バスによるフィーダー線の確保とコミュニティバス等による地域生活圏内の移動支援

- ◆バス路線再編(ネットワークと交通拠点の明確化)
- ◆トランジットセンター計画・整備(円滑な乗り継ぎの拠点)
- ◆バス走行環境改善(バスレーン、PTPS)
- ◆バス利用環境改善(新型バス導入他)
- ◆コミュニティバス等の計画・導入

戦略2

歩いて楽しく、漕いでも楽しいまちづくりを進めます。



- ・安全で魅力ある道づくり・まちづくり
- ・中心市街地の南北軸を中心とした自転車走行環境整備
- ・さらなる駐輪スペースの拡充

- ◆自転車走行ルート設定・整備
- ◆まちなか歩きルート設定・整備
- ◆安全・安心なゾーン整備
- ◆駐輪スペース整備(駅、主要バス停、まちなか)
- ◆まちなか歩き支援(レンタサイクル他)

戦略3

まちなか(中心部)を大切にした交通環境づくりを進めます。



- ・まちなかの交通環境整備

- ◆歩行者・自転車のための環境整備【※戦略2と重複】
- ◆中心部のバス路線再編 ◆岐阜駅周辺の交通関連施策
- ◆中心部の都心型コミュニティバス等の推進

【行政・事業者が主体となった取り組み】

戦略4



集約型都市構造を支える骨格となる道路づくりを進めます。

- ・高規格幹線道路や中心市街地へのアクセス道路の整備
- ・公共交通軸を形成する道路整備

- ◆都市計画道路等の整備

【行政・市民協働の取り組み】

戦略5

『誰もが自由に移動できる交通環境社会』を実現するために、交通手段の転換を促すための活動を行います。



- ◆自動車からの転換促進活動(ノーカーデーの市民展開、パーク&ライド)
- ◆公共交通利用促進活動(地域別バス利用マップ作成、モビリティマネジメント)
- ◆自転車安全利用促進活動(自転車利用マップ作成、安全利用啓発講習実施)





## 第4章. 5つの戦略毎の基本方針と計画

### 1. 戦略1 公共交通を中心とした交通体系づくり

#### (1) 基本目標

##### ■ 『公共交通ネットワークが確立した都市』

～公共交通が利用しやすいまち～



##### ■ 基幹公共交通軸を中心とし、支線バス・コミュニティバス等が連携

◇ 鉄道・幹線バス路線による骨太の基幹公共交通軸の形成

◇ 支線バスによるフィーダー線の確保とコミュニティバス等による地域生活圏内の移動支援

#### (2) 公共交通のサービス目標

◇ わかりやすい基幹公共交通軸(幹線バス路線)の実現

→ 都市間・都市内における基幹公共交通軸の形成とバス路線の再編

◇ 基幹公共交通軸(幹線バス路線)での速達性、定時性の向上

→ 岐阜駅からバス路線延長約10km圏を30分で到達

◇ 公共交通の円滑な乗り継ぎ環境の実現(鉄道とバス、バス相互)

◇ 利用しやすいバス環境の実現

◇ 公共交通空白地の解消

→ 路線バスを補完するコミュニティバスの導入

#### (3) 目標実現のための基本方針

■ 市内のバス路線について、将来にわたり基幹公共交通軸を形成する幹線バス路線を明確にしつつ、バス路線の再編を進めます。

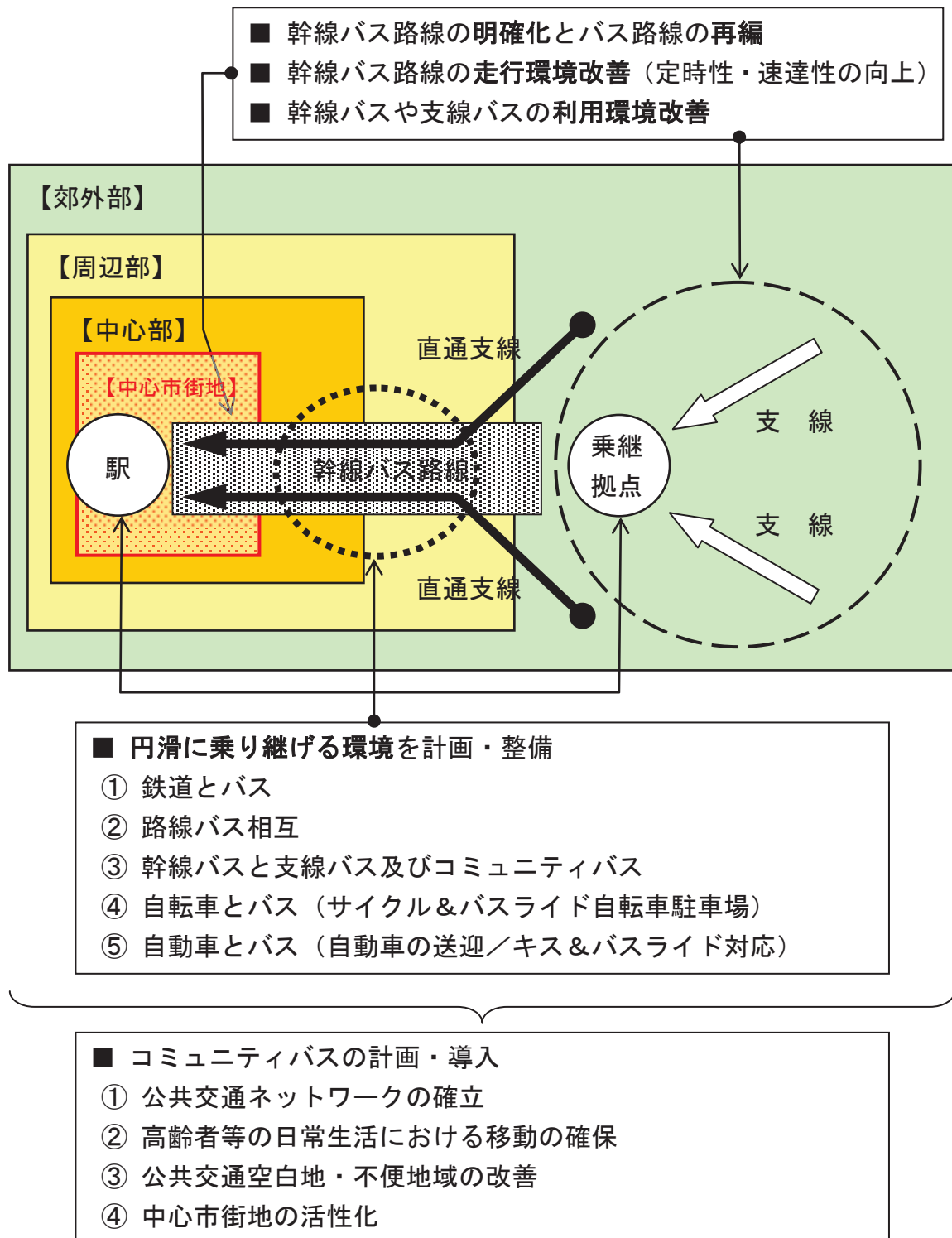
■ 鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎが生じる場所について、乗り継ぎ拠点に位置づけ、円滑に乗り継げる環境を実現します。

■ 幹線バス路線を中心に走行環境の改善を図ります。

■ 幹線バスや支線バスの利用環境の改善を図ります。

■ 市域の中心部、周辺部、郊外部を対象に、コミュニティバスの計画・導入を進めます。

### 目標実現のための基本方針図



(4) 目標実現のための計画内容・施策イメージ

【①バス路線の再編と乗り継ぎ拠点整備】

- 8つの幹線バス路線を設定し、バス路線の再編を進めます。
- 5つの鉄道駅、4つの乗り継ぎ拠点（幹線バス路線と支線バス）において、乗継施設を整備します。

《①—1 幹線バス路線の設定》

- バス路線を、幹線バスと支線バスに区分します。路線バスを補完する形でコミュニティバスを導入します。
- 周辺都市との連絡を図ったり、利用者が多いバス路線を、将来の岐阜市を支えるための幹線バス路線とし、8つの路線を位置づけます。

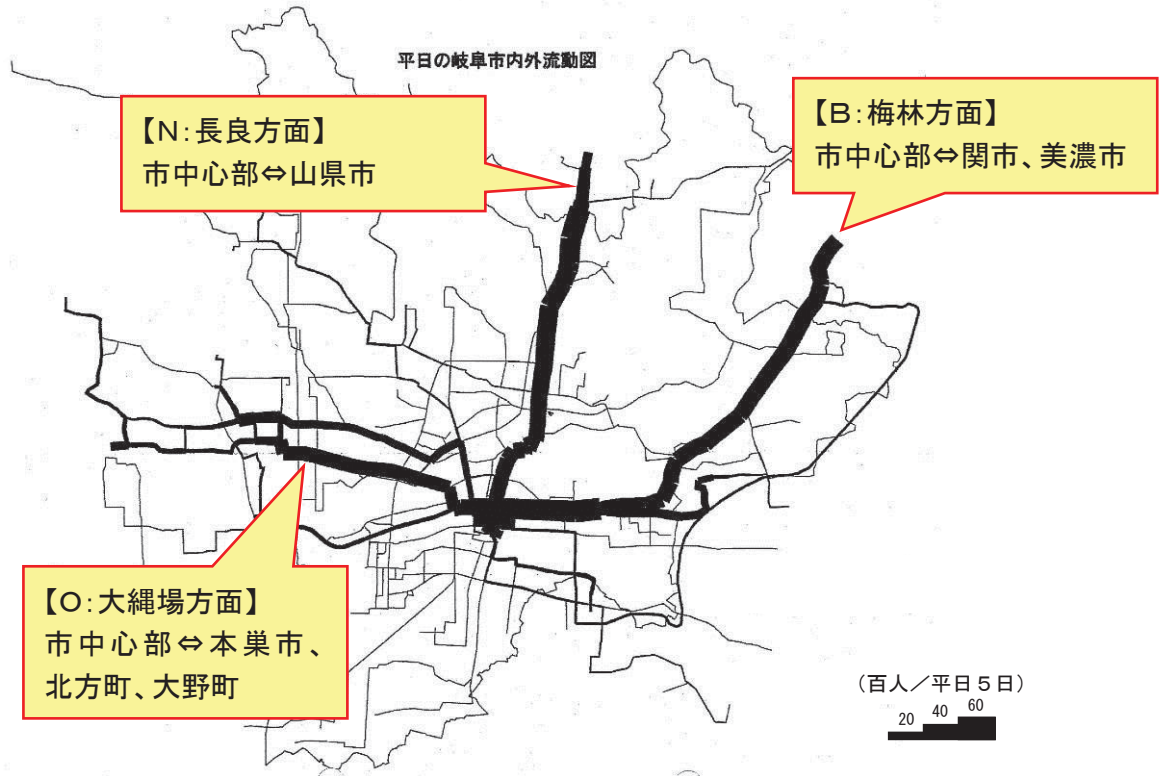
バス路線の分類と幹線バス路線

路線分類	路線の役割	幹線バス路線
幹線バス	<p>【将来都市像との関連】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岐阜市の将来都市像の骨格を形成する“根幹的なバス路線”</li> </ul> <p>【バス路線としての機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岐阜市と周辺都市を連絡する“広域的なバス路線”</li> <li>・ 岐阜市内の主要なバス路線</li> </ul>	B：梅林方面 N：長良方面 K：金華方面 C：忠節方面 O：大縄場方面 G：鏡島方面 W：西加納方面 E：東加納方面
支線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線バスのフィーダー的な役割のバス路線（駅への直通支線を含む）</li> </ul>	
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスを補完し、地域内の移動を確保</li> </ul>	

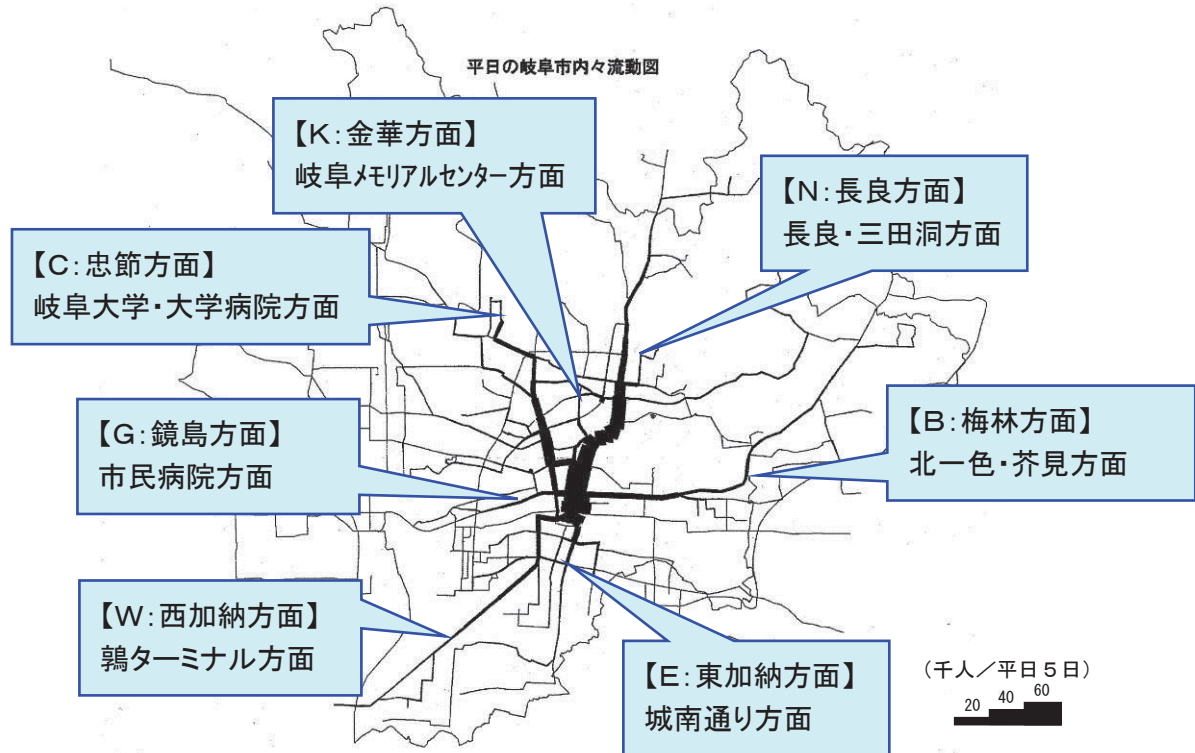
幹線バス路線（8幹線）



## バス交通流動①（周辺都市との連絡状況）



## バス交通流動②（岐阜市内の移動状況）



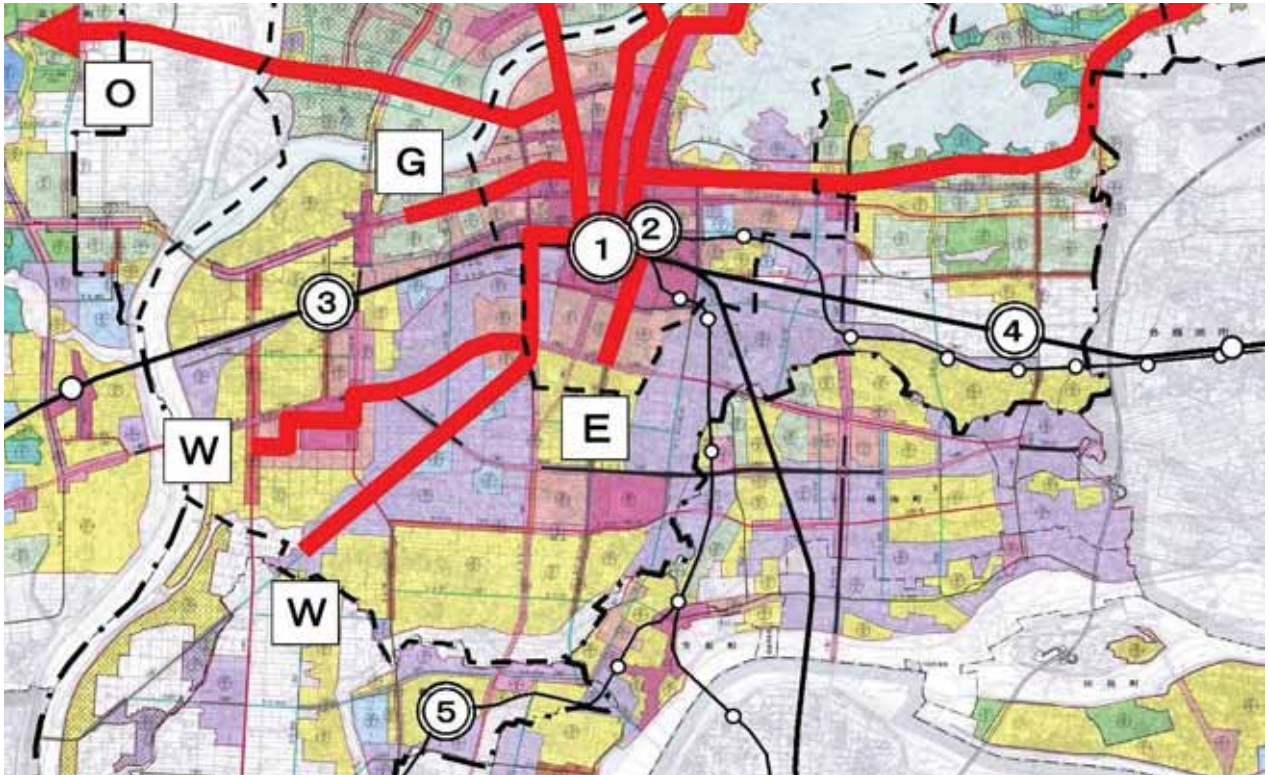
出典：「岐阜市におけるバス交通ネットワーク調査」（平成20年3月 国土交通省中部運輸局）



## 《①—2 鉄道駅における乗り継ぎ拠点の整備》

- 基幹公共交通である鉄道及び市内各駅については、利便性の向上を進めると共に、特に他の交通機関との円滑な乗り継ぎを図るために、5つの鉄道駅（JR岐阜駅、名鉄岐阜駅、JR西岐阜駅、JR長森駅、名鉄柳津駅）について、乗り継ぎ施設の整備を進めます。

## 5つの鉄道駅での乗継施設整備





### 鉄道駅での乗継施設整備①（JR岐阜駅）

区分	内容
乗継施設の現状	<p>【北口駅前広場：現在整備中】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■バス 乗降車 15 バース、待機 8 バース</li> <li>■タクシー 降車 2 バース、乗車 2 バース、プール 38 台</li> <li>■一般車 乗降車 6 バース、身体障がい者乗降 1 バース</li> <li>■バス情報案内 案内板 4 箇所、バスロケーション表示機 12 基</li> </ul> <p>【南口駅前広場：整備済み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■バス 乗降車 1 バース</li> <li>■タクシー 降車 4 バース(一般車と兼用)、乗車 2 バース、プール 10 台</li> <li>■一般車 降車 4 バース(タクシーと兼用)、乗車 2 バース</li> <li>■レンタサイクルポート</li> </ul> <p>【駅全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車駐車場 3 箇所 (BP1,2,3)、合計 3,537 台</li> </ul>
整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車駐車場の増設</li> </ul>
備考	<p>都市計画決定駅前広場面積：約 33,800 m<sup>2</sup></p> <p>平成 18 年度駅乗客数：約 28,700 人/日</p>

### 鉄道駅での乗継施設整備②（名鉄岐阜駅）

区分	内容
乗継施設の現状	<p>【長良橋通り】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■バス乗降場 6 バース (南方向 3 バース、北方向 3 バース)</li> </ul> <p>【駅舎北口】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■タクシー 降車 2 バース、乗車 1 バース、プール 9 台</li> </ul> <p>【駅全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■自転車駐車場 5 箇所 (BP4~8)、合計 2,864 台</li> </ul>
整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■名鉄岐阜バスターミナル整備 (平成 21 年度完成予定)</li> <li>■自転車駐車場の移設 (増設)</li> <li>■駅周辺地区の歩行者デッキ整備</li> </ul>
備考	<p>平成 18 年度駅乗客数：約 18,660 人/日</p>

(JR岐阜駅・名鉄岐阜駅)



### 鉄道駅での乗継施設整備③（JR西岐阜駅）

区分	内容
乗継施設の現状	【北口駅前広場】 ■バス 乗降車1バース ■タクシー 【南口駅前広場】 ■バス 乗降車2バース 【駅全体】 ■駐車場6台（北口3台、南口3台） ■自転車駐車場 2箇所（北口、南口）、合計 1,100 台
整備方針	■駅舎と周辺施設を結び特定経路のバリアフリー整備 ■自転車駐車場の増設
備考	平成 15 年5月 バリアフリー基本構想策定 平成 18 年9月 エレベーター供用開始（北口、南口／ラッチ外） 平成 18 年度駅乗降客数：約 9,750 人/日

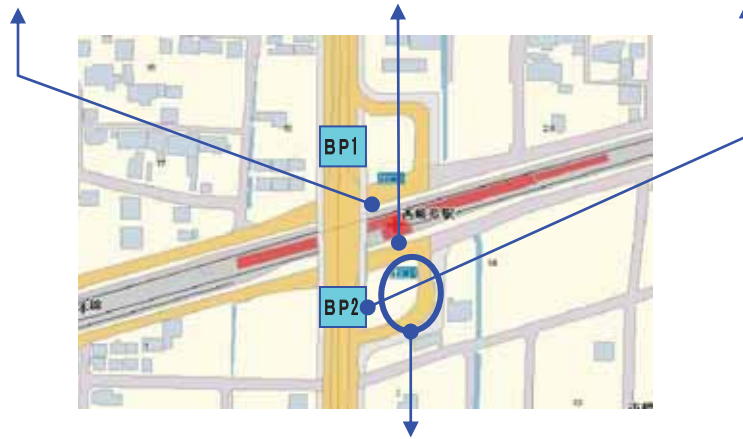
駅前広場～駅舎へのエレベーターの設置  
（北口）



（南口）



自転車駐車場の整備  
（南口）



バスのりばと視覚障害者誘導用ブロックの整備（南口）



### 鉄道駅での乗継施設整備④（JR長森駅）

区分	内容
乗継施設の現状	【北口】 ■自転車駐車場 1箇所、150台
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和50年より無人駅</li> <li>・長森駅周辺地区でコミュニティバス導入（H21.6予定）</li> <li>・平成17年度 駅乗降客数：約1,400人/日</li> </ul>



自転車駐車場（整備後）

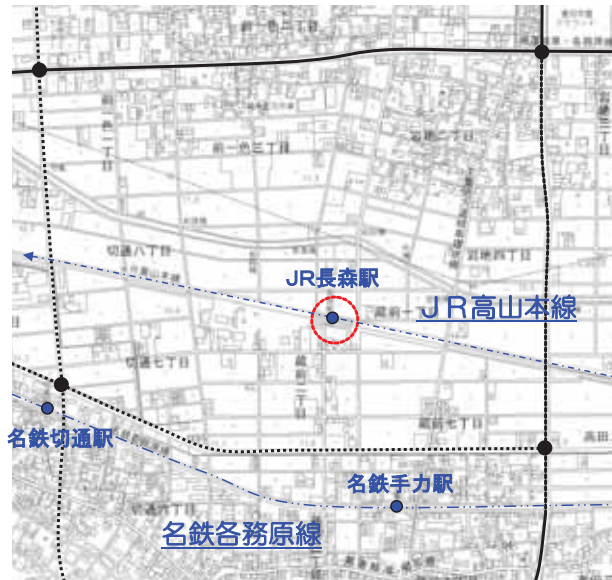


#### 【将来に向けた検討課題】

- ・バスやタクシーの乗降場
- ・一般車の乗降場
- ・自転車駐車場
- ・駅へのアクセス道路

#### 凡例

- 都市計画道路(整備済区間)
- ..... 都市計画道路(未整備区間)





### 鉄道駅での乗継施設整備⑤（名鉄柳津駅）

区分	内容
乗継施設の現状	■自転車駐車場 1箇所、450台
整備内容	【駅前広場】 ■コミバス 乗降車1バース ■タクシー 乗降車1バース ■一般車 乗降車2バース ■身体障がい者 乗降車1バース
備考	無人駅（駅集中管理システム導入） 柳津駅周辺地区でコミュニティバス導入（H21.6予定） 平成18年度駅乗降客数：2,394人/日 平成20年6月に駅舎を東側に約230m移動 ※）従来、曲線部に駅舎があり、ホームからの転落防止の安全対策と利便性向上を図るため。



<名鉄柳津駅 駐輪場>



<名鉄柳津駅 全景>



《①—3 幹線バスと支線バスの乗り継ぎ拠点の計画・整備》

■ 梅林方面（長山周辺）、長良方面（三田洞周辺）、忠節方面（岐阜大学病院）、西加納方面（鶉ターミナル）の4つの乗り継ぎ拠点（トランジットセンター）を計画・整備し、バス相互の乗り継ぎや、自転車などの乗り換えが円滑に行えるようにします。

幹線バスと支線バスの乗り継ぎ拠点の設定

バス相互の乗り継ぎ 拠点抽出の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線の再編による幹線・支線の運行頻度の増加、支線の使用車両の適正化が期待できること</li> <li>・多くの系統が経由しており、異なる方面への乗り継ぎが可能であること（コミュニティバスを含む）</li> <li>・集約型の市街地形成を誘導するまちづくりの拠点となりうること</li> </ul>
-----------------------	--

乗り継ぎ拠点（トランジットセンター）の設定	B：梅林方面（長山周辺） N：長良方面（三田洞周辺） C：忠節方面（岐阜大学病院） W：西加納方面（鶉ターミナル）
-----------------------	--



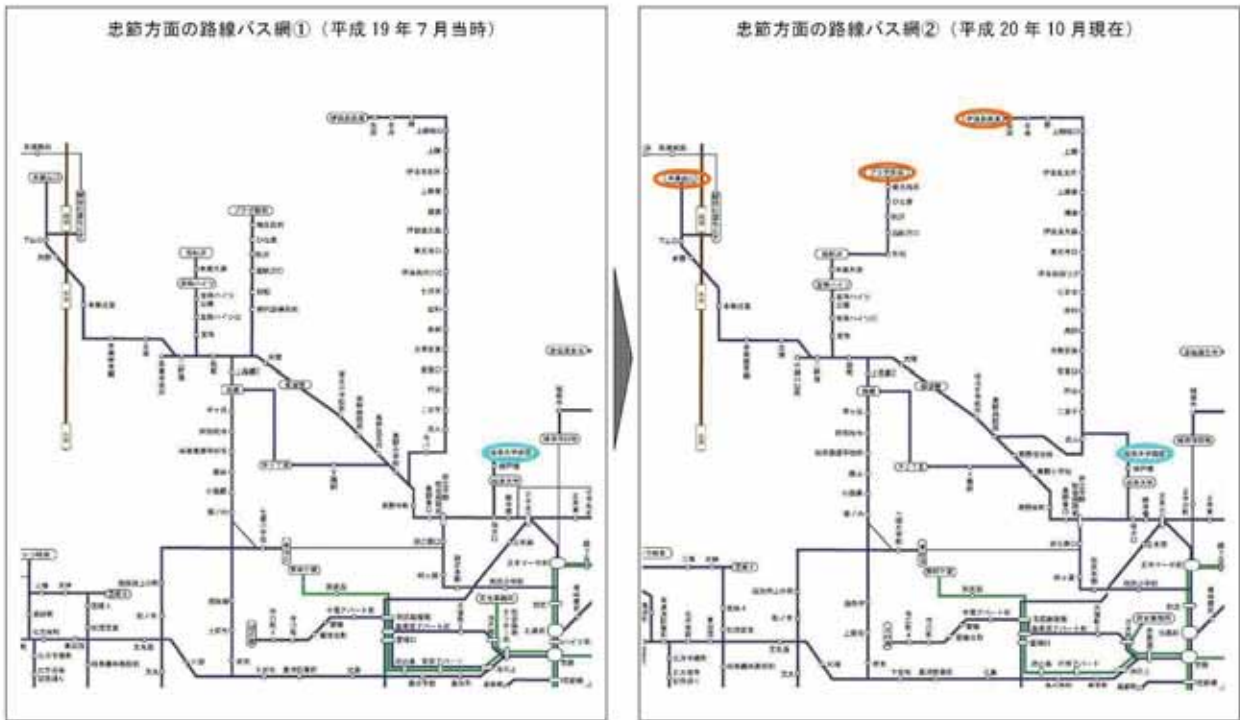
凡 例	幹線バス路線（既往計画） B：梅林方面 N：長良方面 K：金華方面 C：忠節方面 O：大塚方面 G：鏡島方面 W：西加納方面 E：東加納方面	乗り継ぎ拠点【駅ターミナル】 1：JR岐阜駅 2：名鉄岐阜駅 3：JR西岐阜駅 4：JR長森駅 5：名鉄津島駅	トランジットセンター候補地【主に バス再編→支線ネットワーク化】 6：岐阜大学病院（H.20実施） 7：三田洞山崎周辺 8：芥見長山周辺 9：鶉ターミナル	コミュニティバス導入 計画地区 （16地区）
--------	--	--	--	------------------------------



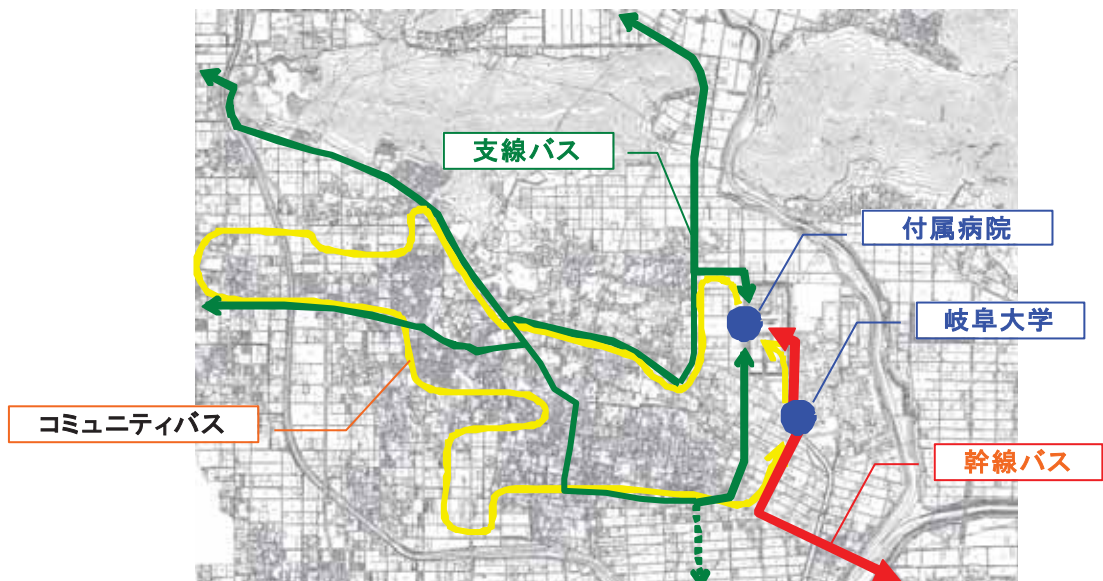
拠点別整備イメージ①【C：忠節方面（岐阜大学病院）】

項目	内容
バスネットワーク再編の現状	■ 岐阜大学病院の背後地からのバス路線を再編、伊自良長滝、プラザ掛洞、本巣山口方面の起終点化、岐阜市コミュニティバス「ほっとバス」との乗り継ぎを含めて平成20年9月より社会実験を実施。
乗継拠点として求める機能	【社会実験後に検討する施設整備の内容】 ■ 大学病院内ロータリーの交通結節機能の強化（修復型整備） ・ バス広場、接続通路、ゲート ・ 自転車駐車場 ・ キス&バスライド対応 など

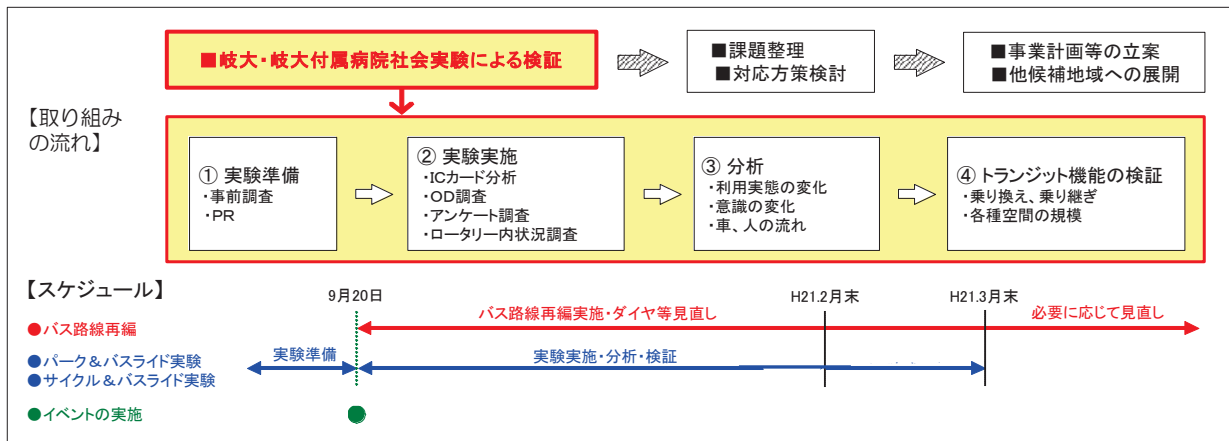
再編前後のバス路線図



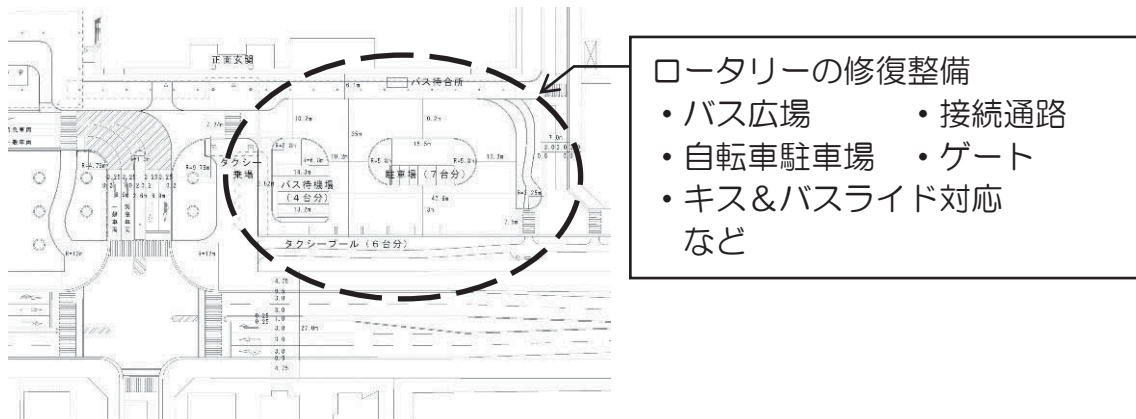
再編後のバスネットワーク図



(岐阜大学・岐阜大学付属病院を核とするバス路線再編社会実験の内容)



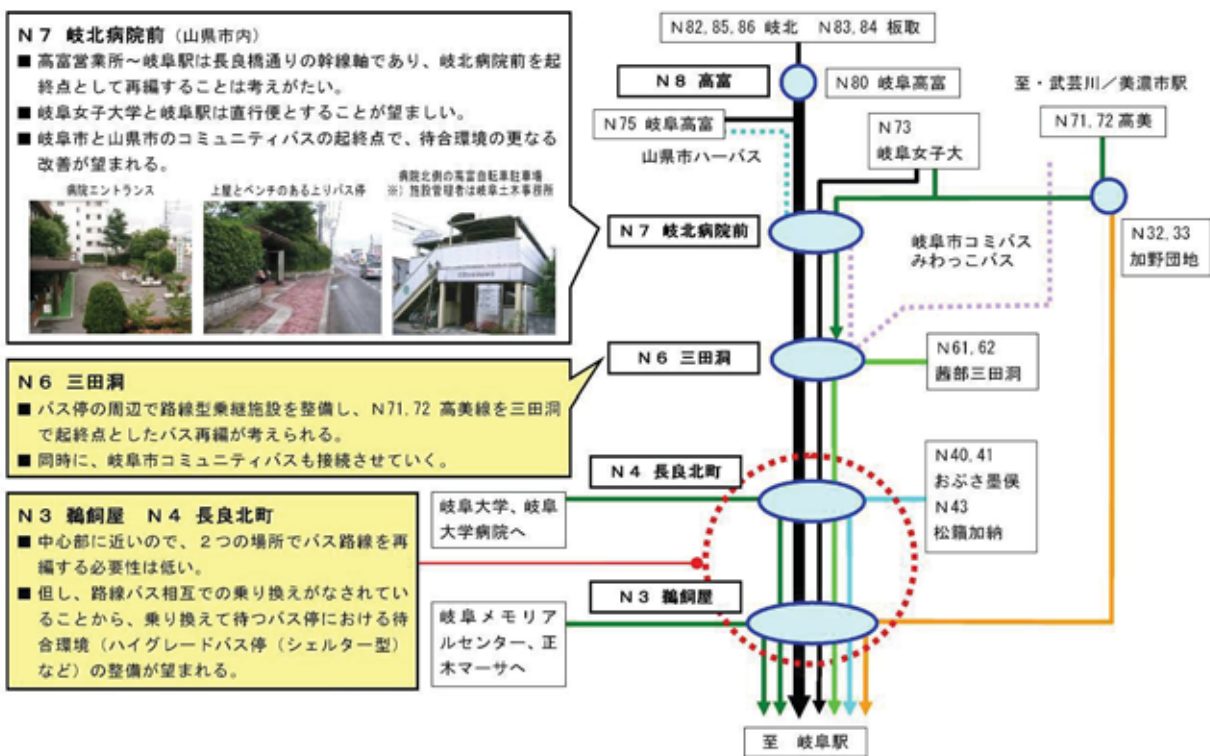
(社会実験後に検討する施設整備の内容)



拠点別整備イメージ②【N：長良方面（三田洞周辺）】

項目	内容
バス路線再編の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 長良橋通りは、高富営業所から岐阜駅のバスルート为主軸として、複数のバス路線が分岐している</li> <li>■ 主要なバス停の岐阜駅からの距離やバスルートの分岐状況より、バス停の周辺で路線型乗継施設を整備し、N71,72 高美線を三田洞で起終点としたバス再編を検討（同時に、岐阜市コミュニティバスも接続）</li> </ul>
乗継拠点として求める機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三田洞バス停周辺での乗継機能の導入                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線型乗継施設</li> <li>・ ハイグレードバス停（シェルター型）</li> <li>・ 自転車駐車場</li> <li>・ 情報提供（バスロケーションシステムなど）</li> </ul> </li> </ul>

(バス路線再編の考え方)



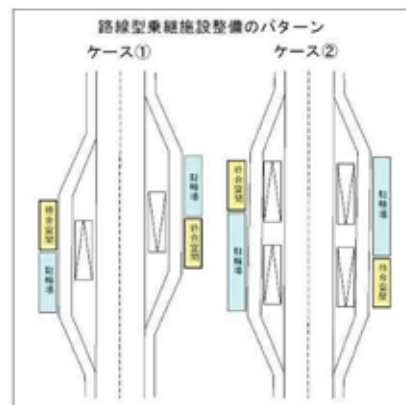
(三田洞バス停周辺における施設整備について)

① 岐阜駅からの方向（下り）のバス停ではバスベイが整備されており、構造的な工夫により待合空間を整備できる可能性がある




② 岐阜駅方向（上り）のバス停周辺ではバスベイや待合空間の整備は困難



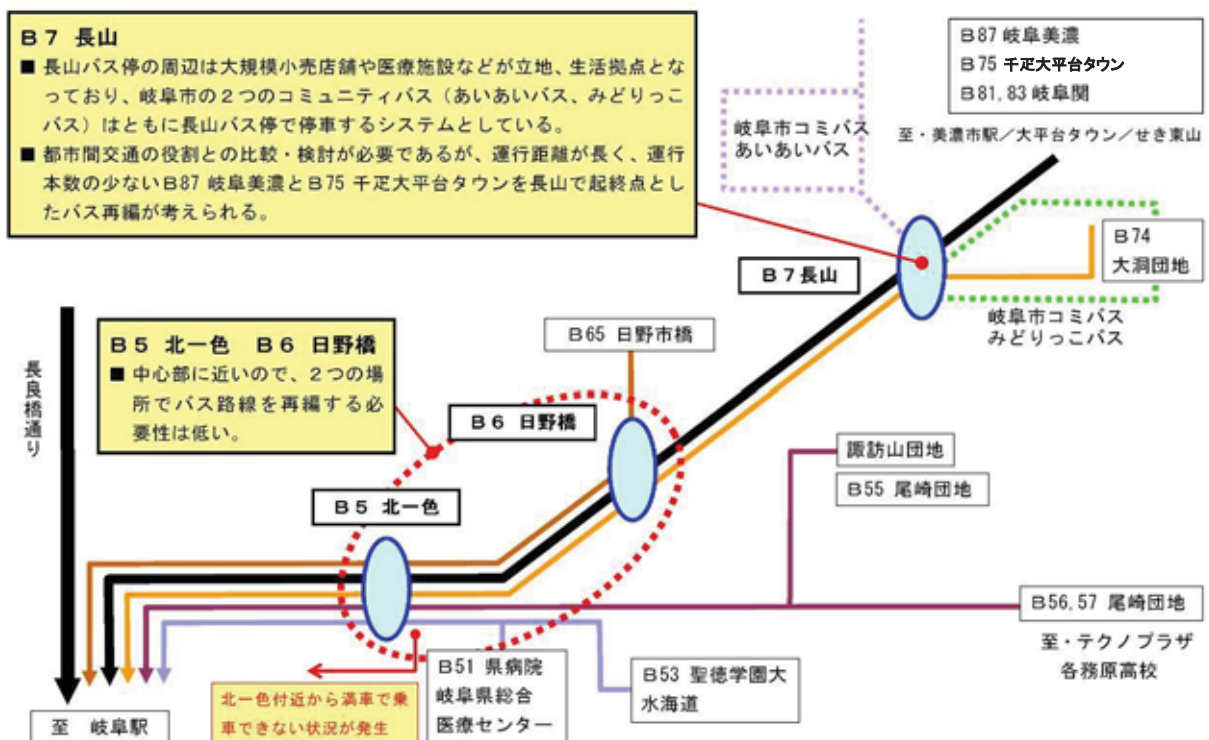





拠点別整備イメージ③【B：梅林方面（長山周辺）】

項目	内容
バス路線再編の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 長山バス停の周辺は大規模小売店舗や医療施設などが立地、生活拠点となっており、岐阜市の2つのコミュニティバスはともに長山バス停で停車するシステムとしている。</li> <li>■ 都市間交通の役割との比較・検討が必要であるが、運行距離が長く、運行本数の少ないB87 岐阜美濃とB75 千疋大平台タウンを長山で起終点としたバス再編が考えられる。</li> </ul>
乗継拠点として求める機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 長山バス停周辺での乗継機能の導入                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗継施設（路線型または広場型）</li> <li>・ ハイグレードバス停（シェルター型）</li> <li>・ 情報提供（バスロケーションシステムなど）</li> <li>・ 自転車駐車場</li> </ul> </li> </ul>

(バス路線再編の考え方)



(長山バス停周辺における施設整備について)

① 関方向の長山バス停でも、路肩を利用したバスベイがあるが、待合空間を整備できる状況にはない。



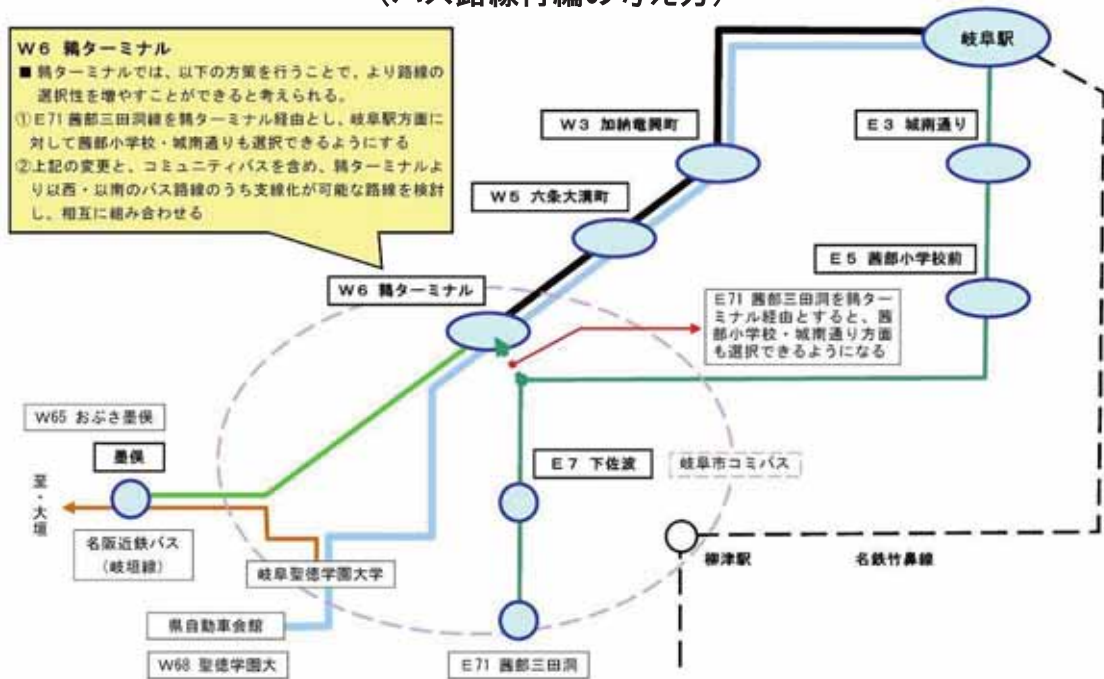
② 岐阜駅方向の長山バス停では、路肩を利用したバスベイがあるが、待合空間を整備できる状況にはない。



**拠点別整備イメージ④【W：西加納方面（鶉ターミナル）】**

項目	内容
バス路線再編の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ E71 茜部三田洞線の鶉ターミナル経由化による岐阜駅方面への選択性の増加（茜部小学校・城南通りへ）や、コミュニティバスを含め、鶉ターミナルより以西・以南のバス路線のうち支線化が可能な路線を検討して相互に組み合わせるなどが考えられる。</li> </ul>
乗継拠点として求める機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 鶉ターミナルでの乗継機能の導入                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広場型乗継施設</li> <li>・ ハイグレードバス停（シェルター型）</li> <li>・ 自転車駐車場</li> <li>・ 情報提供（バスロケーションシステムなど）</li> </ul> </li> </ul>

（バス路線再編の考え方）



（鶉ターミナル周辺における施設整備について）





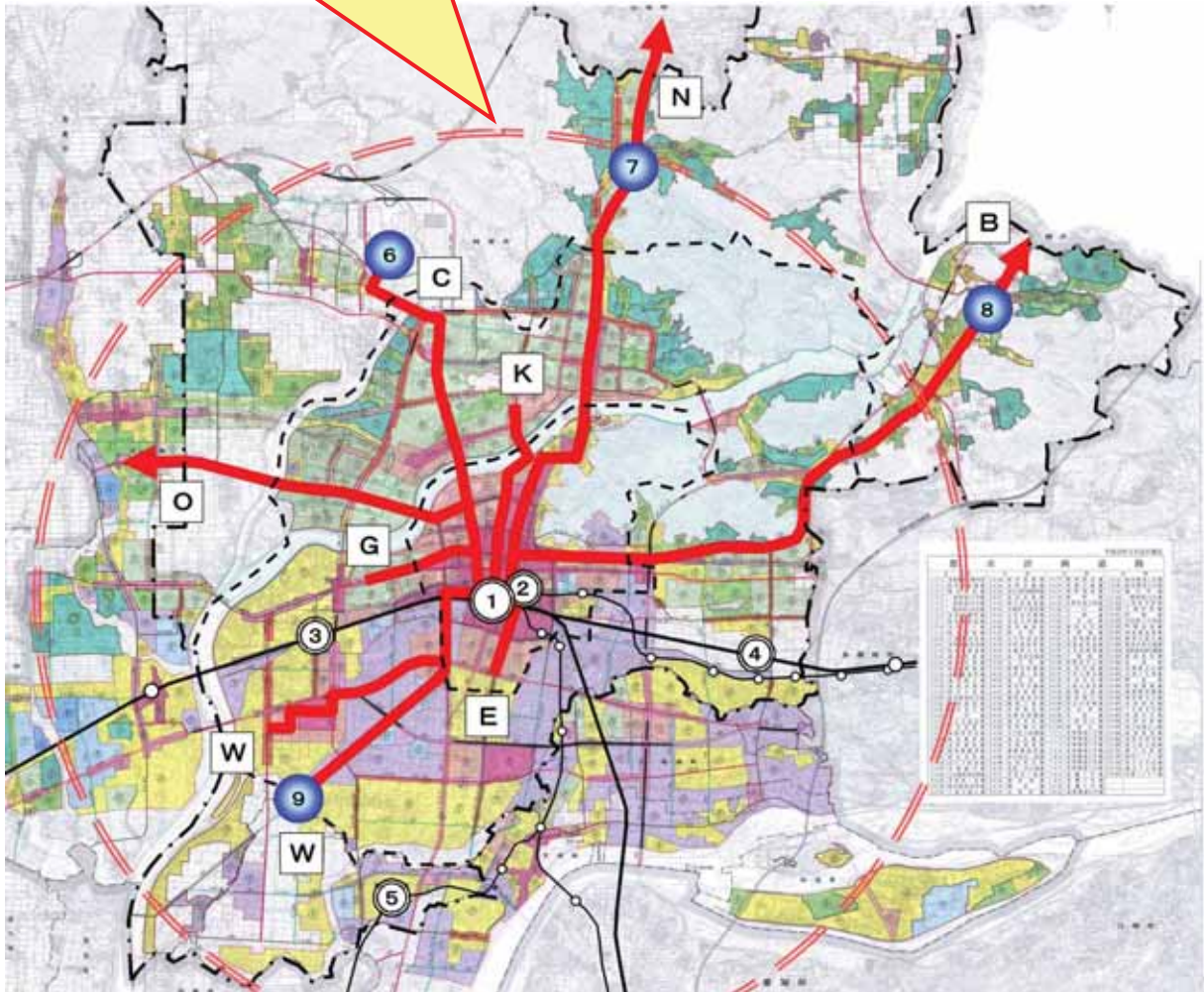
【②バス走行環境の改善】

《②-1 幹線バスのサービス水準》

■ 岐阜駅から路線延長約10km圏をバス30分で到達できる目標圏域とします。

バス30分到達目標圏域（岐阜駅より路線延長約10km圏）

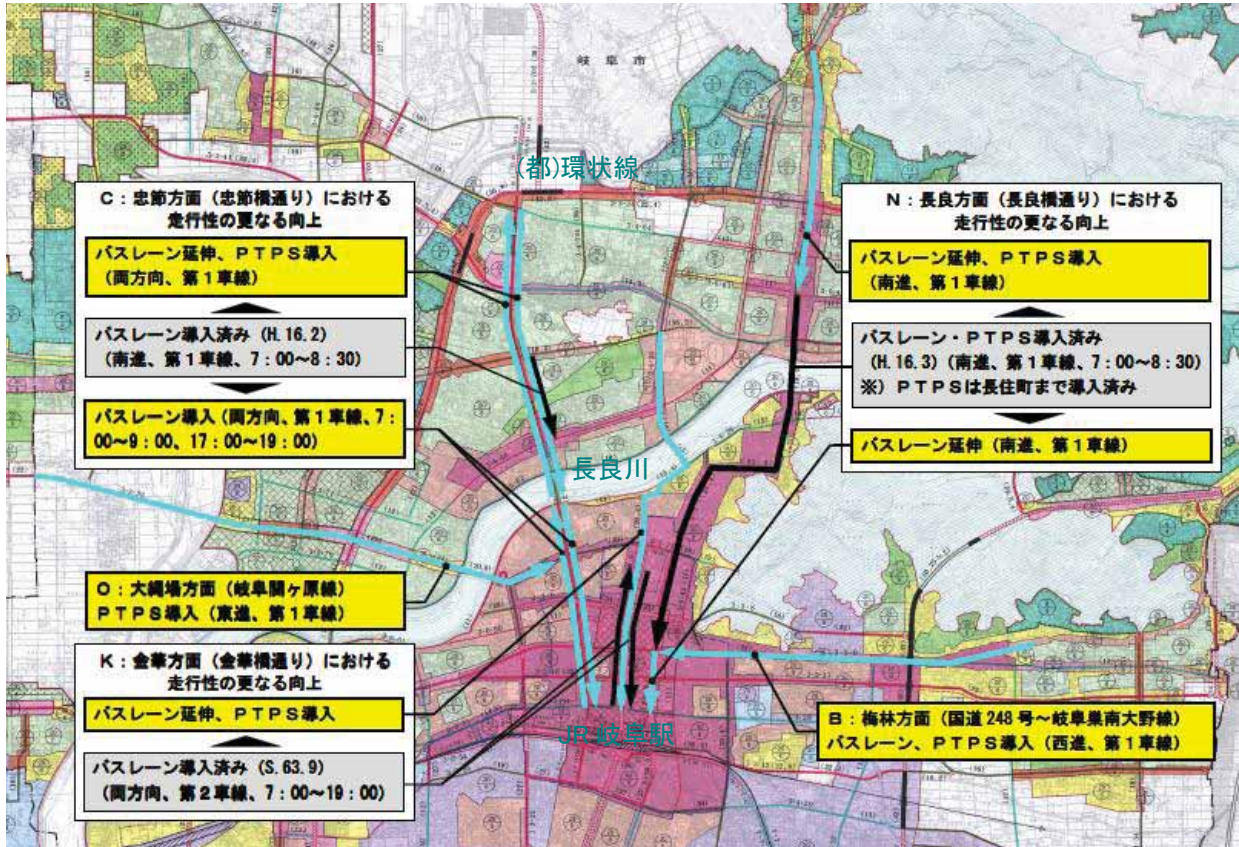
岐阜駅から路線延長約10km圏  
 （バス30分到達の目標圏域）  
 【ピーク時旅行速度20km/h以上】



《②—2 幹線バスの走行性の向上》

■ 8幹線においてバスレーンやPTPSの導入などを進めます。

バス走行環境改善の考え方（バスレーン、PTPSの導入など）



	方面（対象道路）	バス走行環境改善の考え方
南北3軸でのバス走行環境の改善	C；忠節方面（忠節橋通り）	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年2月にバスレーン導入済み（南進、第1車線、7時～8時30分）</li> <li>中心部（真砂町2～西問屋町）でバスレーン導入（両方向、第1車線、7～9時、17～19時）</li> <li>周辺部（忠節橋～正木北町南）でのバスレーン・PTPS導入（両方向、第1車線）</li> </ul>
	K；金華方面（金華橋通り）	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和63年9月にバスレーン・PTPS導入済み（両方向、第2車線、7時～19時）</li> <li>中心部～周辺部（岐阜駅北～メモリアルセンター西）でバスレーン延伸、PTPS導入</li> </ul>
	N；長良方面（長良橋通り）	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年3月にバスレーン導入済み（南進、第1車線、7時～8時30分）</li> <li>周辺部～中心部（岩崎1～神田町10）でバスレーン・PTPS延伸（南進、第1車線）</li> </ul>
東西2軸でのバス走行環境の改善	B；梅林方面（国道248号～岐阜県南大野線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺部～中心部（北一色1～神田町5）でバスレーン・PTPS導入（西進、第1車線）</li> </ul>
	O；大縄場方面（岐阜関ヶ原線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>郊外部～中心部（平成6～真砂町3）でPTPS導入（東進、第1車線）</li> </ul>



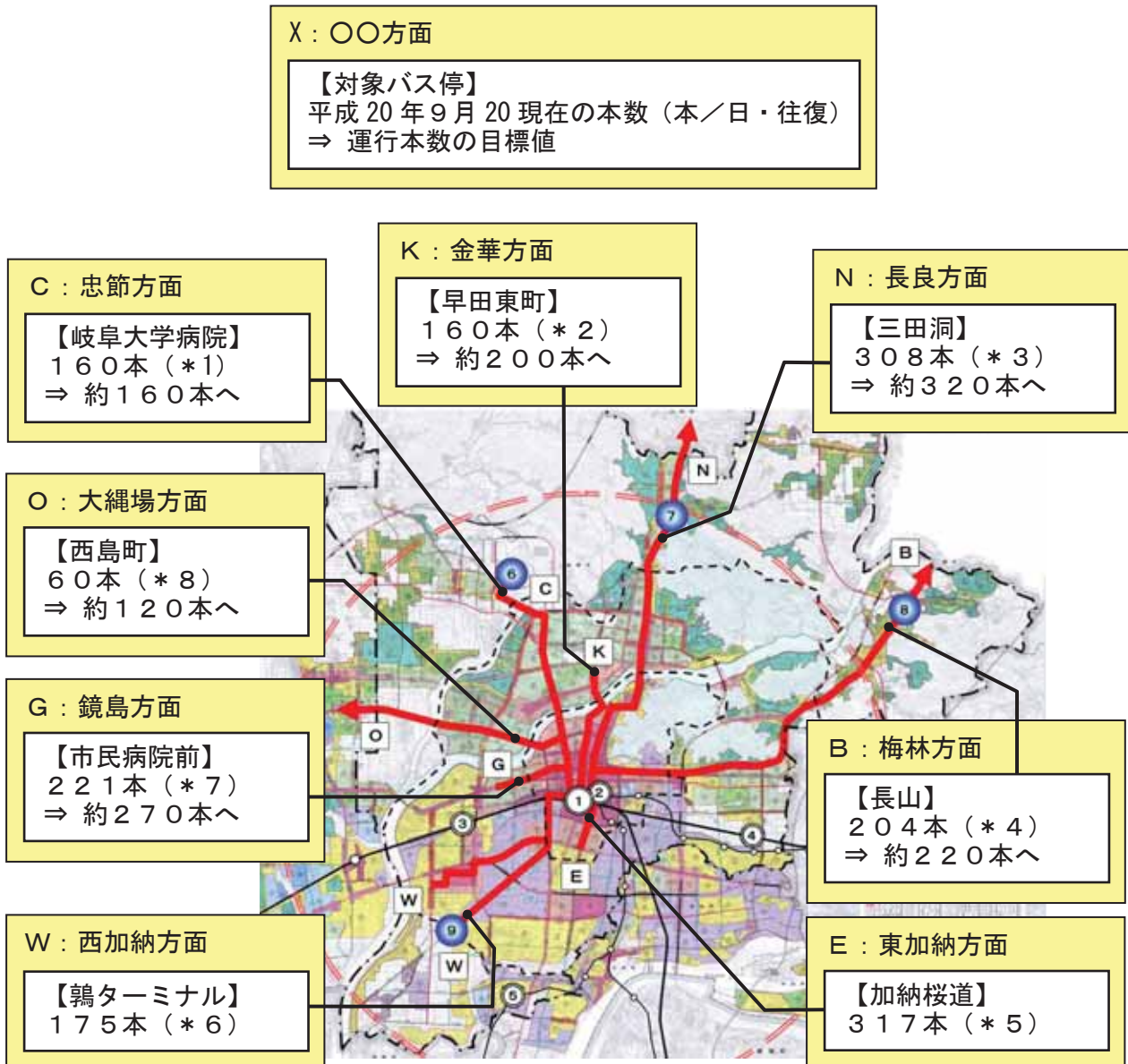
【③バス利用環境の改善】

《③-1 バス運行水準》

- 幹線バスの運行間隔は10分以内（早朝・深夜を除く）とし、ピーク時は需要に応じて輸送力を強化します。（概ね180本<sup>\*</sup>/日・往復以上）
- 支線は、1本/h以上のサービスを目指します。

※）日運行本数＝2×（ピーク本数×4h＋日中本数×9h＋早朝・深夜本数（日中の1/2）×4h）

幹線バス路線での運行本数の現状と目標値



- \*1) 岐阜大学・病院線
- \*2) 三田洞線、加納南線
- \*3) 岐阜高富線、岐北線、板取線、高美線、岐阜女子大線、茜部三田洞線
- \*4) 岐阜関線・関上之保線、千疋大平台タウン線、大洞団地線
- \*5) 加納南線、加納島線、茜部三田洞線、川島前渡線、県病院線、城田寺団地線、岐南町線、松籟加納線
- \*6) おぶさ墨俣線、岐阜聖徳学園大線
- \*7) 岐阜高富線、美江寺穂積線、北方円鏡寺線、岐阜女子大線
- \*8) 大野真正北方線、岐阜高専線

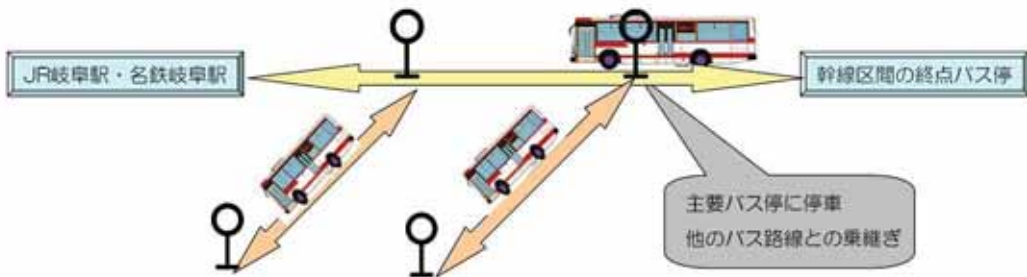
《③—2 BRT化（急行バス・快速バス・連節バスの導入など）の検討》

- 忠節方面は、市内の主要な幹線バス軸となっており、岐阜大学への集中したバス需要により、JR岐阜駅において積み残しが発生しています。急行バス・快速バスの充実と連節バスの導入に向けて検討します。
- また、忠節方面とともに主要な幹線バス軸である長良橋方面や、関市方面の幹線軸である梅林方面の道路（国道248号～岐阜南大野線～国道156号）など、他の幹線バス路線でもBRT化を検討します。

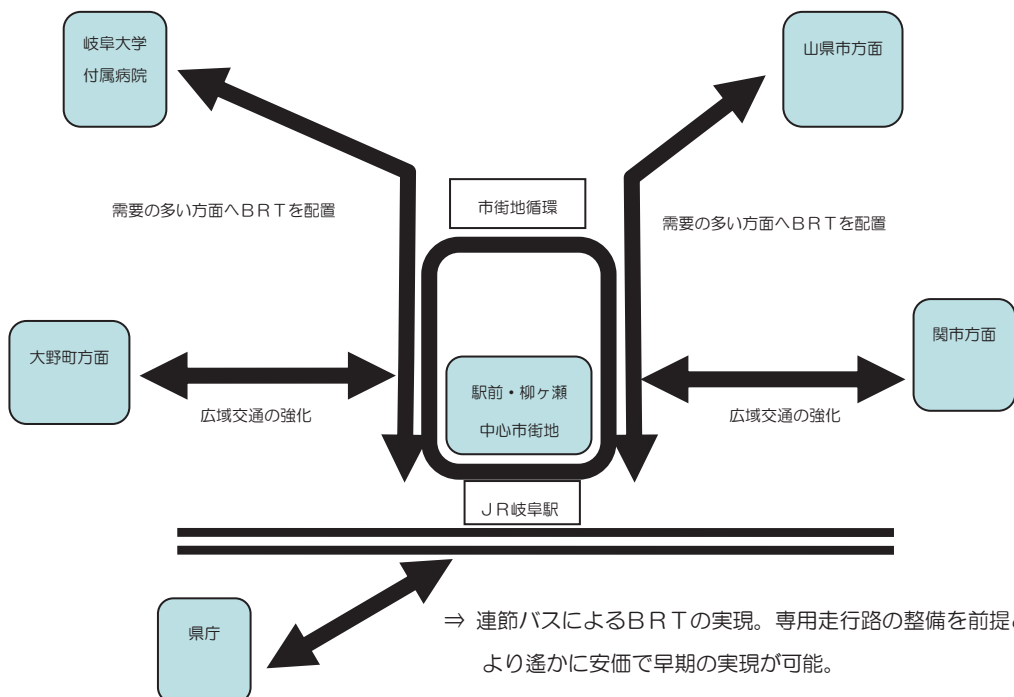
◆急行バス 急行運行により所要時間を短縮  
利用者の目的別にに応じた利用が可能



◆快速バス 主要バス停のみ停車で所要時間を短縮  
他路線との乗継ぎが可能



将来のBRT化の検討イメージ



[ 参 考 資 料 ]

【新たな公共交通システム BRT (Bus Rapid Transit)】(1/2)

- 物理的に隔離された専用走行路を走行し、近代的な駅、ハイテク車両を用いて高頻度・高速サービスを実現する都市公共交通システム

特 徴

- 多くの都市で完全に分離された専用走行路を走行し、バス停も「駅」というものに近い高いレベルのサービスの提供が可能。
- 専用走行路の整備を前提として、バスを用いることで特別な施設は必要なく、安価かつ効率的な整備が可能。
- LRT などの軌道系のプレシステムとして、また、幹線バスの近代化・高度化方策として期待できる。
- 先進事例はブラジルのクリチバにおけるバスシステムで、以後、その変形として、ボゴタ（コロンビア）、ポルトアレグレ、サンパウロ（ブラジル）など中南米で発展してきた。
- 最近では安価でシームレスな輸送環境形成が可能という特性から、先進諸国でも導入がされており、マイアミ、ピッツバーグ（アメリカ）、オタワ（カナダ）、ソウル（韓国）などでも既存バスシステムのリニューアルやLRTネットワークの拡大の一環として導入が進められている。

世界的な事例

【クリチバ（ブラジル）】



チューブ型バス停  
運賃は乗り換えても市内均一料金



物理的に分離された専用レーンを走行する。

【ソウル（韓国）】



自動車交通対策の切り札としてソウル市で導入されたバスシステム



バスの路線区分によって車体色、バス停などを色分けしている



【参考資料】

【新たな公共交通システム BRT (Bus Rapid Transit)】(2/2)

日本での取り組み

- 日本ではBRTほど専用化された走行空間でのシステムの事例はない。
- しかし、BRTと幹線バスの中間的なものとして名古屋市の基幹バスシステム、また車両にノンステップ連節バスを導入した藤沢市（神奈川中央交通）の例がある。

【名古屋市（基幹バス）】



車線のカラー化によるバスレーン  
(物理的な分離はしていない)

【藤沢市（神奈川中央交通）】

～ノンステップ連節バスと支線バスと一体となった新たな公共交通システム～



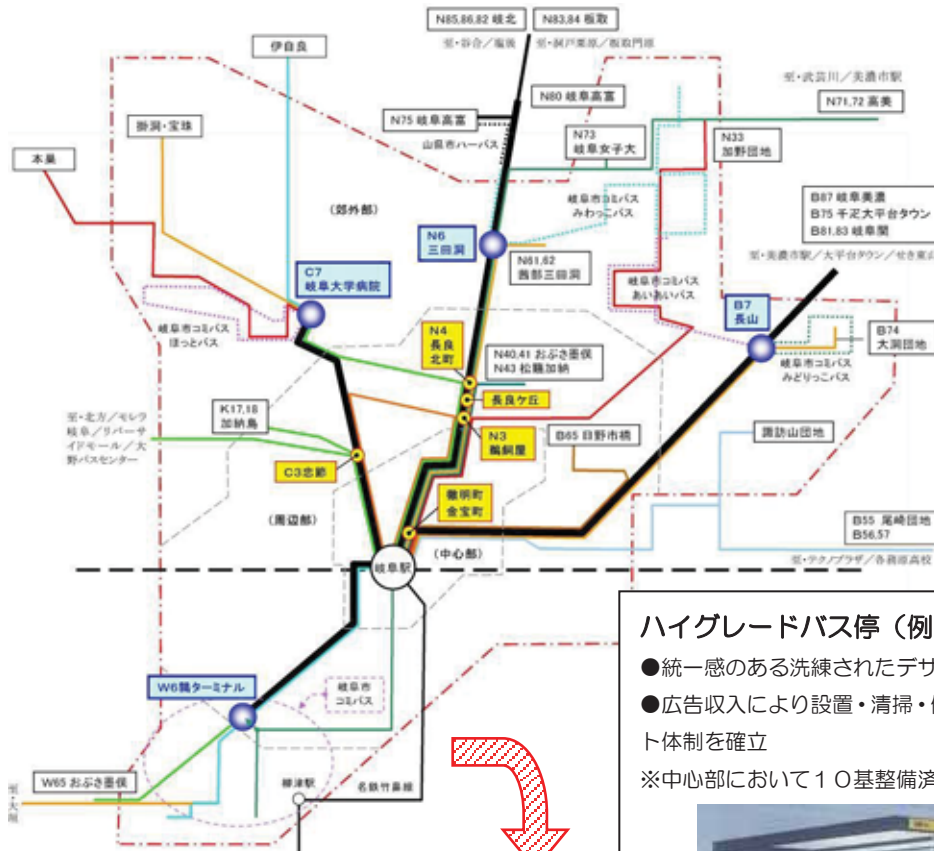
■ 連節バスの特徴

- 現在のバスを越える輸送サービス能力（定員：大型 70 人⇒130 人）
- 既存の道路空間の利用が可能であり、LRTなど軌道系システムに比べ、施設整備、車両価格および維持経費などが安価
- LRTと遜色のないデザイン・シンボル性

### 《③-3 ハイグレードバス停の整備》

■ 路線バス相互の乗り換えがなされているバス停や中心部の主要バス停において、シェルター型バス停などのハイグレードバス停の整備を進めます。

#### バス停整備イメージ



#### ハイグレードバス停（例1）

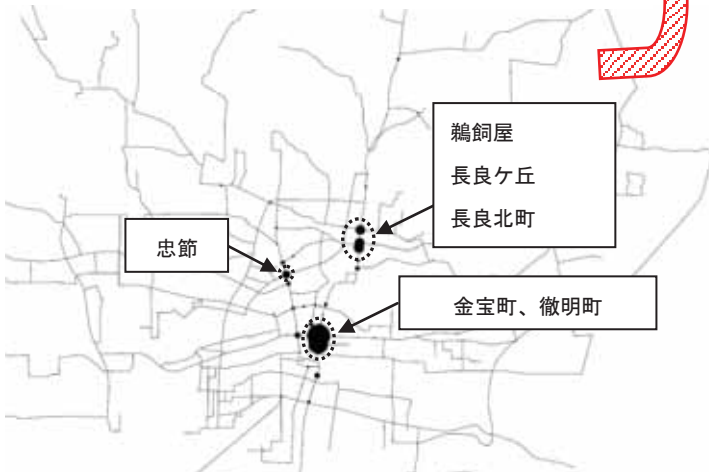
- 統一感のある洗練されたデザイン
  - 広告収入により設置・清掃・修復までのサポート体制を確立
- ※中心部において10基整備済み



#### 乗り換えの多いバス停

- 長良北町～鶺鴒屋
  - 忠節
  - 金宝町、徹明町
- ※バス再編に応じて他のバス停でも今後検討

バス停別乗り換え者分布図（人／5日）



#### ハイグレードバス停（例2）

- ・ 浜松市・弥生橋バス停
- ・ JR浜松駅から遠鉄バス約15分



写真・資料：「I DOStyle バスの高度化」

## 《③—4 情報の提供》

■バス運行情報や乗り場案内などの情報提供を進めます。

項目	内容
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バスロケーションシステム導入               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岐阜駅などでバスロケーション表示機 26基設置済み</li> <li>⇒ 今後、主要バス停に順次新設</li> </ul> </li> <li>■ バス案内板設置               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR岐阜駅で設置済み、名鉄岐阜駅前で設置予定</li> <li>⇒ 今後、乗り継ぎ拠点や人が多く集まる場所（拠点的な公園など）に新設</li> </ul> </li> </ul>

## バスロケーション表示機の設置

・バスロケーションシステムとは、どのバスがあとどのくらいの時間で到着するのか、バス停でわかるようにするシステムです。現在、JR岐阜駅、名鉄岐阜駅、県庁、市役所、市民病院前、岐阜公園、岐阜大学病院、徹明町において整備済みです。今後、乗り継ぎ拠点やハイグレードバス停留所の整備に併せ、順次設置していきます。

## バスロケーション表示機

●ハイグレードバス停や主要バス停へ設置



## バス案内板の設置

・来街者やバスに不慣れな人にも、円滑に鉄道からバスへ、バスからバスへの乗り継ぎができるよう、鉄道駅をはじめとした乗り継ぎ拠点や人が多く集まる主要なバス停留所において、バス案内板の設置を進めます。

## バス案内板

●乗り継ぎ拠点や主要バス停へ設置



《③—5 ICカードの導入・運賃制度の見直し》

■コミュニティバスへのICカードの導入、運賃制度の見直しを進めます。

項目	内容
ICカード	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ICカードシステム「ayuca(アユカ)」導入</li> <li>⇒ 平成18年12月に路線バスを対象として導入済み</li> <li>⇒ 全ての地区のコミュニティバスへ導入</li> </ul>
運賃制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 200円均一料金の範囲の見直し</li> <li>■ 中心部への100円ゾーン運賃の導入</li> <li>■ フリー乗車券の拡充</li> <li>■ 上限価格制</li> </ul>

ICカードの導入

- ICカード「アユカ」とは、岐阜バスのICカード乗車券で、リーダーライター(読み取り装置)にタッチするだけで運賃が精算されるシステムです。乗降車時の負担が軽減され、カードも繰り返し使用できるため、環境にやさしいシステムです。
- 公共交通ネットワークの構築を目指している中、ICカードシステムを導入することにより、岐阜バスと岐阜市コミュニティバスとの連携を図り、利便性を向上させるものです。





## 【④コミュニティバス等の計画・導入】

■路線バスと共に「都市の装置」と位置づけ、路線バスでサービス出来ない、地域内における買い物、通院などの日常生活の移動の確保のため、市内16地区を目途に、コミュニティバスの導入を進めます。

## (1) コミュニティバスの目的

- ・公共交通ネットワークの確立
- ・高齢者等の交通弱者の日常生活における移動の確保
- ・公共交通空白地・不便地域の改善
- ・中心市街地活性化の観点

## (2) コミュニティバスの基本的な考え方

①路線バスとコミュニティバスは、それぞれの役割を明確に分担し、公共交通ネットワークの確立を図ります。

通勤、通学などにも対応した地域間を結ぶ公共交通は、幹線バスおよび支線バスといった路線バスが担う一方で、コミュニティバスは、地域内における買い物・通院などの日常生活の移動の確保や、公共交通空白地・不便地域の改善といった役割を担います。



②「市民協働の手作りコミュニティバス」を基本としており、各地区の地域が主体となった「運営協議会」において、ルート・ダイヤなどの運行計画を作成するとともに、見直し案の検討、利用促進の取り組みなども実施していきます。

③需要や道路状況などといった地域特性を勘案し、需要量が小さく、よりきめ細やかなサービスの提供が必要な地区においては、必要に応じ、コミュニティバスに比べ輸送効率や経費などの経済性に優れたコミュニティタクシーなどの交通システムの導入を検討します。



### (3) 導入検討地区の選定と導入地区について

- 高齢化率、公共交通不便度、沿道の施設数やバス路線などの公共交通の状況、コミュニティバスの必要度などを総合的に評価し、導入検討地区の目安（16地区）を選定しました。
- そのうち、地域が主体となって推進できるところから、試行運行から開始し（試行運行期間：原則2年以内）、一定の条件（補助基準）を達成した場合に、本格運行へ移行します。
- コミュニティバスが市内16地区に運行されると、全市50地区（校区）中、39地区（校区）をカバーすることになります。

### (4) ルート・ダイヤ等の運行計画策定時の基本事項

- 地域内のバス路線との乗り継ぎバス停を設置し、公共交通ネットワークの確立を図ります。
- 高齢者などにわかりやすいルートを中心にしています。
- コミュニティバスとしての役割を十分に踏まえ、路線バスと競合しないようなルートとします。



### (5) 補助基準の考え方（本格運行移行の条件）

- 地区ごとの地域特性（人口密度、高齢化率など）に応じた補助上限額および補助上限率を設定しており、これを満たすような利用者があった場合に本格運行に移行します。

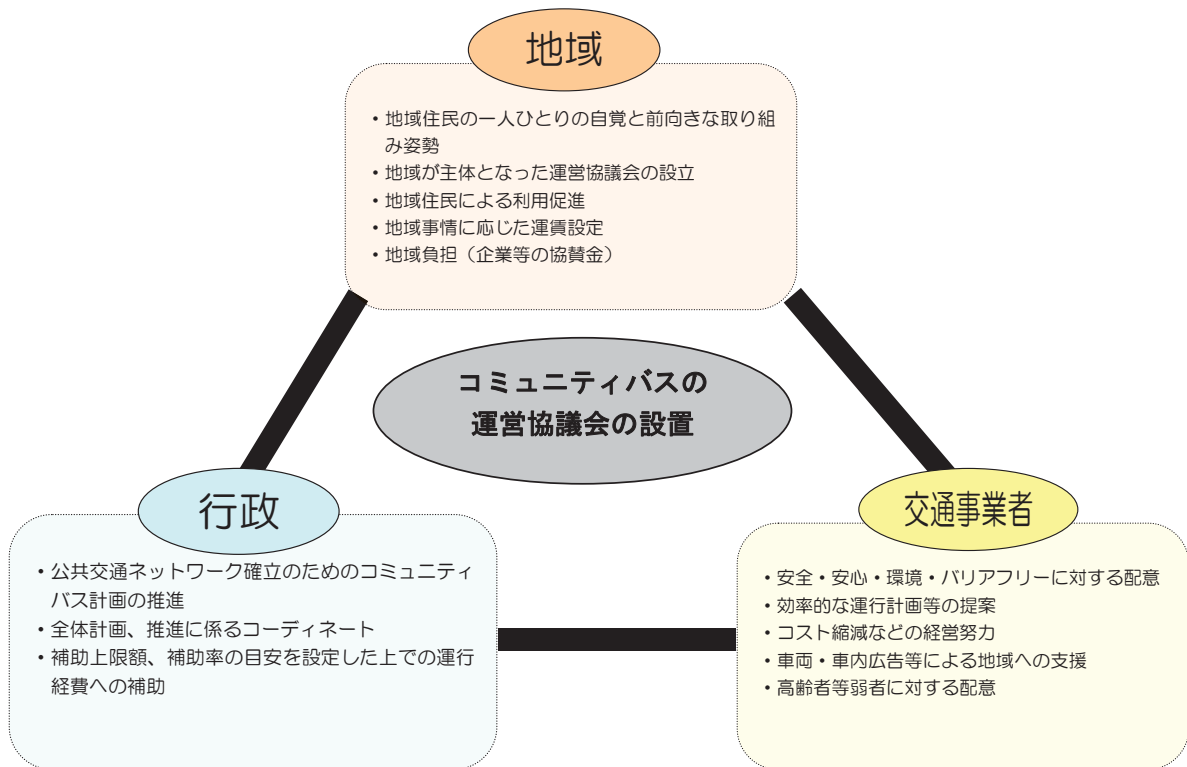
#### ■ 補助基準の考え方

補助上限額 かつ 基準収支率	
地区の高齢者密度（人/km <sup>2</sup> ）に応じ	
補助上限額	基準収支率
800万円～950万円	40%～15%

## (6) コミュニティバスを支える仕組み

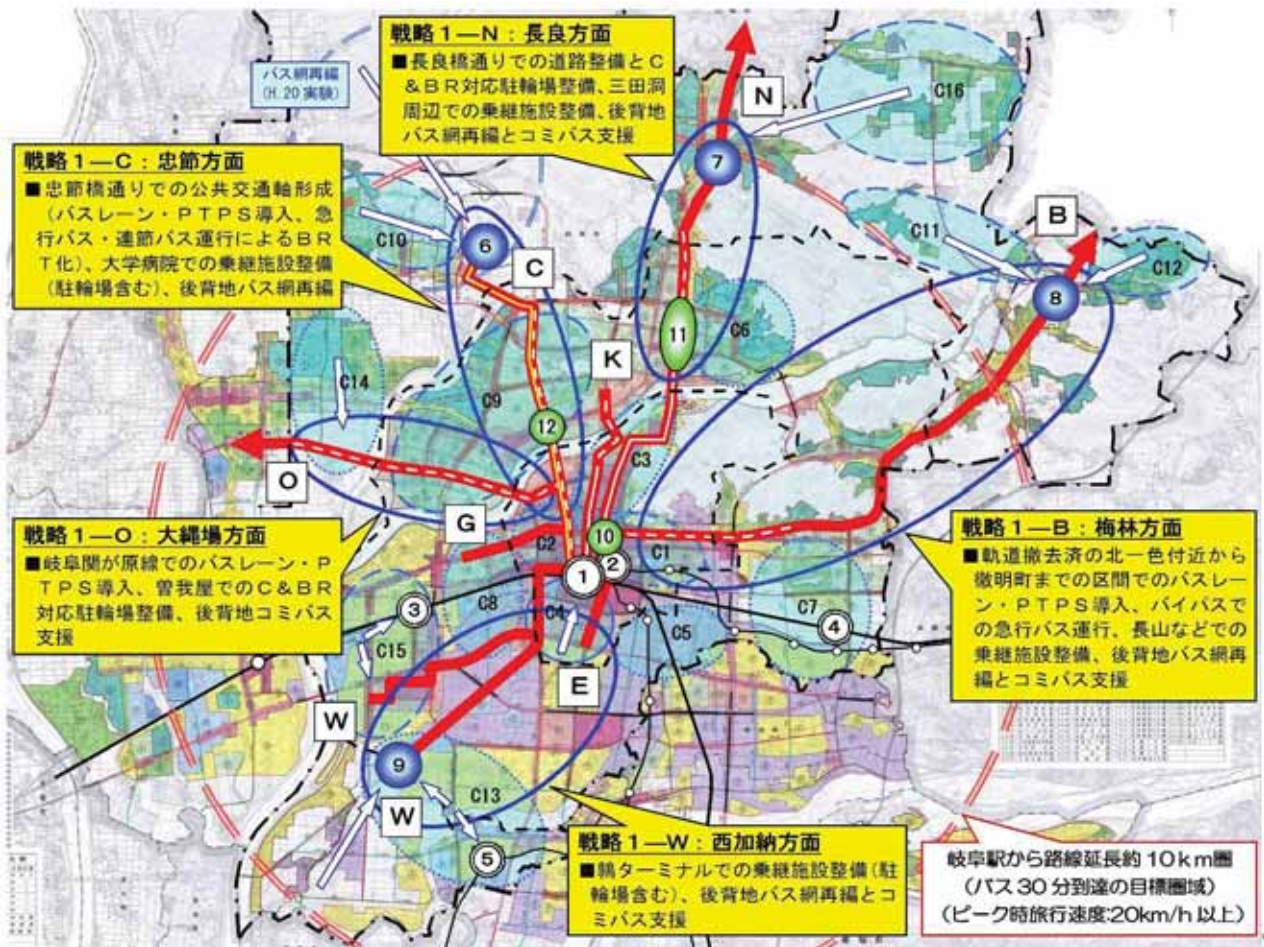
地域、行政、交通事業者の3者が連携し、コミュニティバスを支え、地域に持続的なものとしていきます。

### 岐阜市コミュニティバスを支える仕組み ～地域住民・行政・交通事業者の役割と分担～



【戦略1 総括図】

戦略1 公共交通を中心とした交通体系づくり

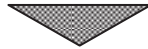


凡	幹線バス路線 (既往計画) B：梅林方面 N：長良方面 K：金華方面 C：忠節方面 O：大縄場方面 G：鏡島方面 W：西加納方面 E：東加納方面	トランジットセンター 候補地【主にバス網再 編⇒支線ネットワー 化、コミュニティバス 組み込み】 6：岐阜大学病院 (H20 実験) 7：三田洞山崎周辺 8：芥見長山周辺 9：鶺鴒ターミナル	支線バス再編及びコ ミバス接続の方向 急行バス等の導入に よるBRT化の推進 バスレーン・PTP S導入済 バスレーン・PTP S導入	コミュニティバス導入 検討地区（16地区） 検討段階 8地区 C2,3,5,6,7,8,13,14 試験運行 7地区 C1,C9,10,11,12, 15,16 本格運行 (H20.4.1～) 1地区 C4
例	乗り継ぎ拠点 【駅ターミナル】 1：JR岐阜駅 2：名鉄岐阜駅 3：JR西岐阜駅 4：JR長森駅 5：名鉄柳津駅	乗り換え拠点【主に路 線バス相互】 10：金宝町、徹明町 11：鶺鴒屋、長良ヶ 丘、長良北町 12：忠節	ハイグレードバス停 整備 情報提供（バス運行 情報や乗場案内）、I Cカードの導入・運 賃制度の見直し	都市計画マスタープ ランの地区区分

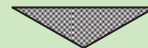
**2. 戦略2 歩いて楽しく、漕いでも楽しいみちづくり**

## (1) 課題等の整理と目標

- まちなか歩き・まちなか観光の推進
- 中心市街地の活性化
- 歩行者・自転車利用者の安全確保
- 公共交通・自転車利用促進

**■ 『歩行者・自転車にやさしい都市』**

～歩きやすく、自転車で移動しやすいまち～



- ◇ まちなかの歩行者や自転車を取り巻く環境の向上
  - 歩きや自転車のルート整備と自転車の駐車空間整備
- ◇ 公共交通の利用に便利な歩行者・自転車の環境整備
  - 鉄道駅や主要バス停への安全なルート整備と駐車空間整備



**(2) 目標実現のための基本方針****□まちなか歩きルートの整備と支援ソフト事業の展開**

- ・スローライフの一環として、岐阜の歴史、文化などを感じながら、ゆったりとまちなかを歩いて巡る、魅力的な回遊路の整備を進めます。
- ・まちなか歩き、まちなか観光を支援するために、魅力拠点等の整備に併せ、各種ソフト事業を進めます。

**□安全・安心なゾーンの整備**

- ・住区内や鉄道駅周辺において、交通の静穏化を図り、歩行者等の安全を確保するための整備を進めます。

**□自転車走行ルートの整備**

- ・自転車利用が多い中心部において、歩行者等の安全性確保や自転車の利用促進を図るため、自転車道等の設定・整備を進めます。

**□鉄道駅の駐輪スペース整備**

- ・鉄道駅とその周辺において、適正な規模の駐輪場の整備を進めます。岐阜駅周辺では路上駐車防止対策にも取り組みます。

**□バス停留所の駐輪スペース整備**

- ・幹線バス路線上の主要なバス停付近において、自転車を活用したバスの利用促進を図るため、漸進的に、小規模駐輪場の整備を進めます。

**□まちなかの駐輪スペース整備**

- ・中心市街地（柳ヶ瀬地区周辺）において、自転車の利便性やまちの景観を改善し、まちの活性化と自転車の利用促進を図るため、道路上や空き地を利用した小規模駐輪場の整備を進めます。

(3) 目標実現のための計画内容・施策イメージ

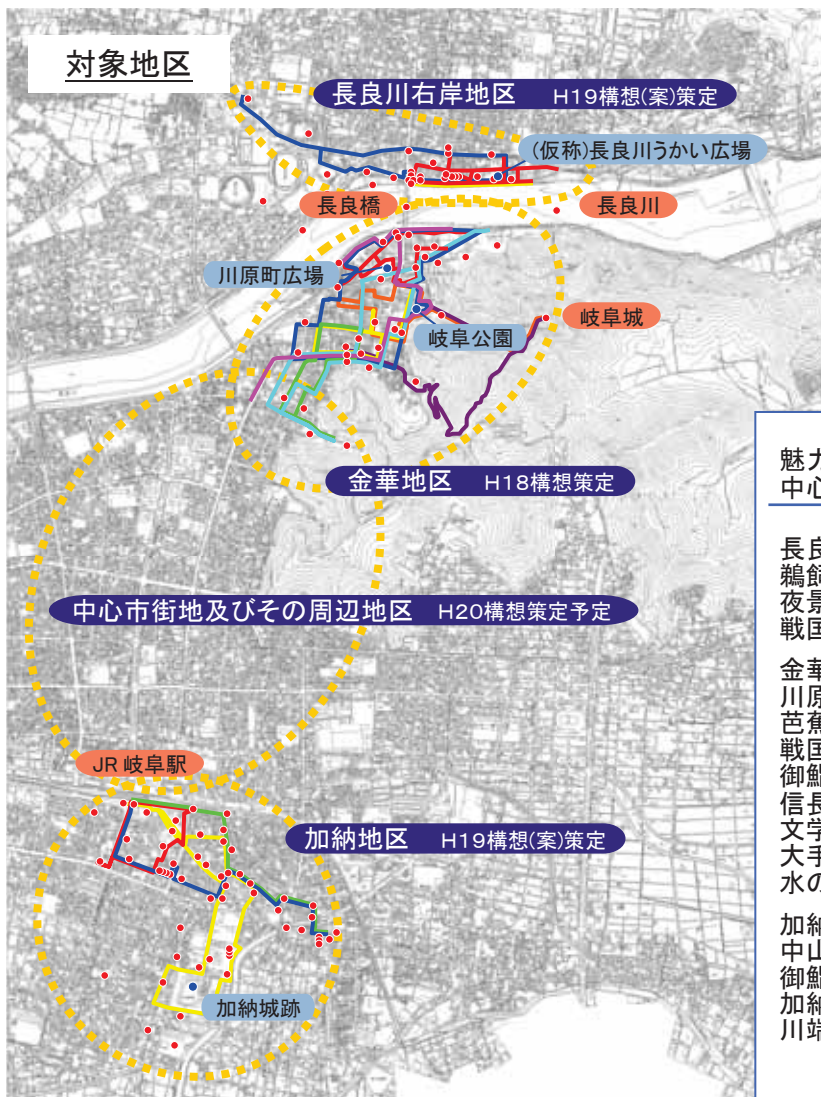
【①まちなか歩きルートの整備】

【施策対象地域】

長良川右岸地区、金華地区、中心市街地及びその周辺地区、加納地区

・岐阜の地に溶け込む歴史や文化などの魅力を活用し、スローライフ・スローツーリズムの一環として、まちなかを歩いて巡り、ゆったりとした時間を過ごせる空間をつくり、多くの人を訪れ、楽しむことができるまちなか歩きルートを設定し、その地域に受け継がれている歴史や文化などの地域性を活かした道路等の整備を推進します。

<整備後(金華地区:戦国の大道)>



凡 例	
魅力箇所	●
中心拠点	●
長良川右岸地区 (3つの周遊ルート)	
鶺鴒屋をゆくみち	—
夜景と幽玄を楽しむみち	—
戦国武将を偲ぶみち	—
金華地区 (8つの周遊ルート)	
川原町通り	—
芭蕉の小道	—
戦国の大道	—
御鯨街道	—
信長天下布武への道	—
文学の道	—
大手道	—
水の道	—
加納地区 (4つの周遊ルート)	
中山道	—
御鯨街道	—
加納城下をゆくみち	—
川端康成、初恋のみち	—

## 【②まちなか歩き支援ソフト事業の展開】

## 【施策対象地域】

長良川右岸地区、金華地区、中心市街地及びその周辺地区、加納地区

- テーマ別周遊ルートマップを作成すると共に、鉄道事業者等と連携した広報活動を行い、まちなか観光を推進します。
- 「岐阜市まちなか博士」認定試験の実施、ボランティア観光ガイド組織「岐阜市まちなか案内人」の活動支援等により、「おもてなしの心」の醸成に取り組めます。

<周遊ルートマップ(金華地区例)>



<ぎふ・いざナビ QRコード>

- まちなか歩きルートの整備と連携し、ケータイサイト「ぎふ・いざナビ」によるQRコードを活用した魅力あるまちの情報発信を行い、まちなか観光を推進します。



- 継続して情報更新やコンテンツの充実に取り組むと共に、まちなか歩きルートを中心にQRコード設置数を増やしていきます。

※ぎふ・いざナビは岐阜市の登録商標です。

※QRコードは㈱デンソーウェーブの登録商標です。

- まちなか交通の手段として、リサイクル自転車の貸し出しにより、市民や来街者の健康増進とまちの賑わい創出、観光の促進、環境負荷の低減を図ります。
- さらなる利用促進を図るため、レンタサイクルポートの増設（現在 JR岐阜駅南口、市役所南庁舎、岐阜公園、鶺鴒観覧船のりばの計4箇所）やポート位置の変更、利用時間の延長、多様な自転車の配備などに取り組みます。

&lt;レンタサイクルポート&gt;



&lt;利用状況&gt;





## 【③安全・安心なゾーンの整備】

## 【施策対象地域】

市中心部(金華地区、京町・明德地区、徹明地区、加納西地区)

市周辺部(長良西地区)

鉄道駅周辺(JR西岐阜駅周辺地区、名鉄柳津駅周辺地区)

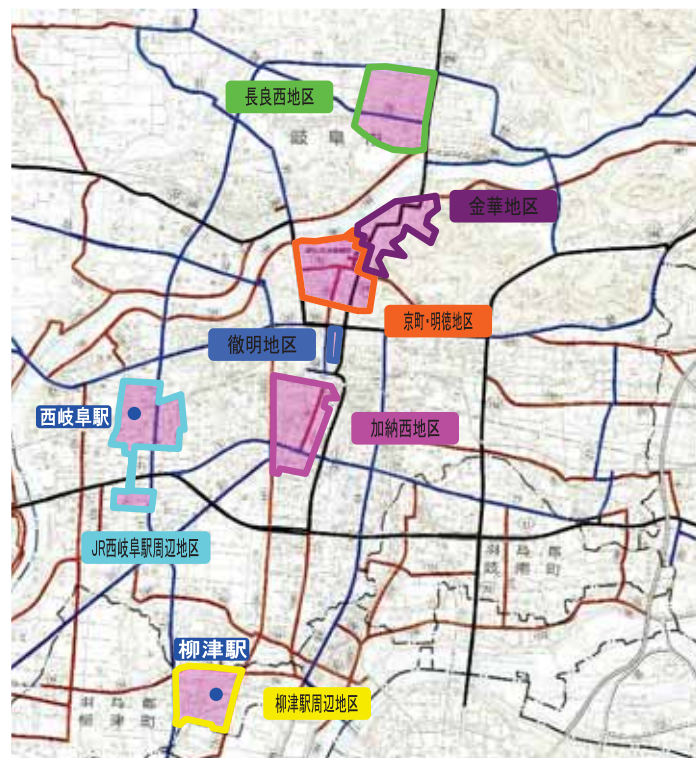
※参考:整備完了→徹明地区

- 身近な生活道路において、これまでの「車」優先から、「ひと」優先のみちへ転換し、歩行者や自転車利用者が安全で安心して通行できるよう面的な道路環境整備を進めます。
- 鉄道駅周辺の地域については、公共交通の利用促進にも繋がることから、駅アクセス道路を中心に取り組みます。

<整備後(加納西地区)>



<整備後(JR西岐阜駅周辺)>



## 【④自転車走行ルート of 整備】

## 【施策対象地域】

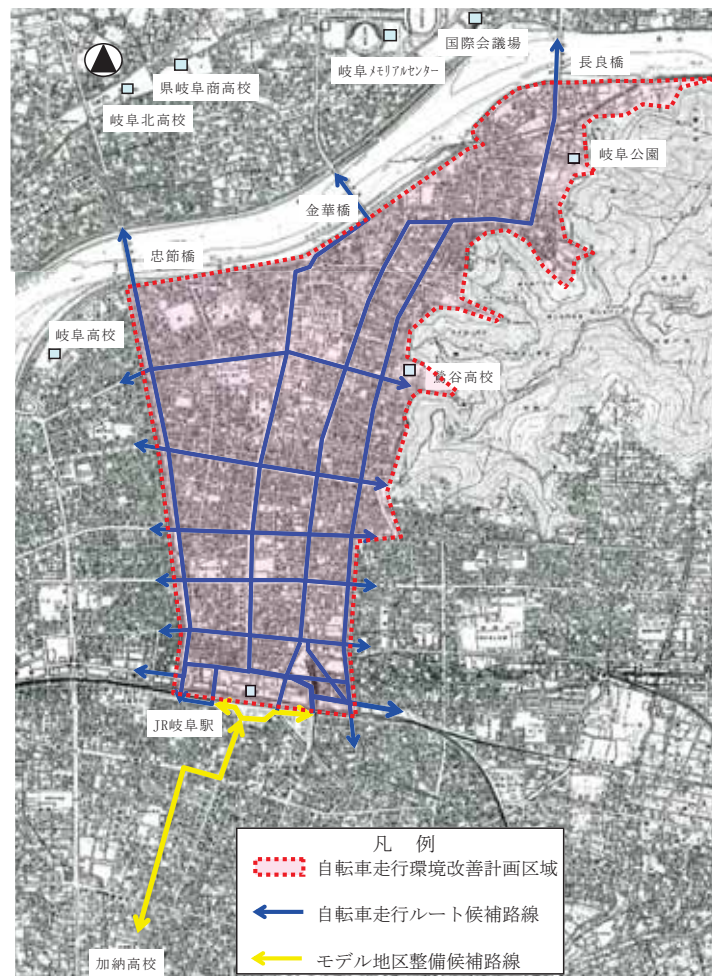
市中心部(長良川周辺から岐阜駅周辺に至る軸状地域)

- 自転車の利用が最も多い中心部において、自転車と歩行者が安全かつ安心して利用できるよう、自転車走行ルートを設定し、段階的に整備します。

## 【走行ルート設定の方針】

- 自転車利用者のニーズが高いルート
- 道路幅員構成の見直しにより物理的に分離できるルート
- サインやカラー舗装により視覚的に分離できるルート
- 歩行者と自転車が共存できるルート

自転車走行ルートの検討図



【現況の自転車利用状況】

自転車現況交通量結果



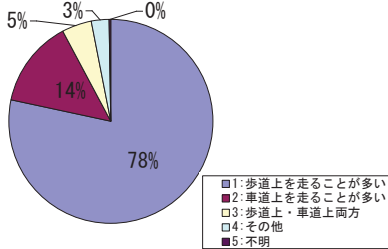
歩行者現況交通量結果



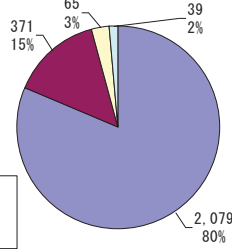
自転車利用者アンケート調査結果

■ 走行位置の遵守状況 (普段、道路のどの位置を走行していますか)

【駐輪場利用者 254サンプル】



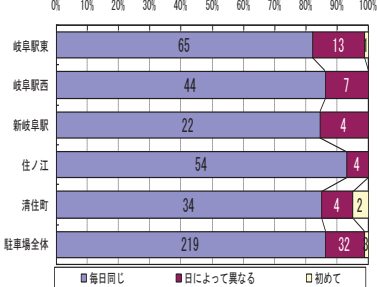
【高校生 2,554サンプル】



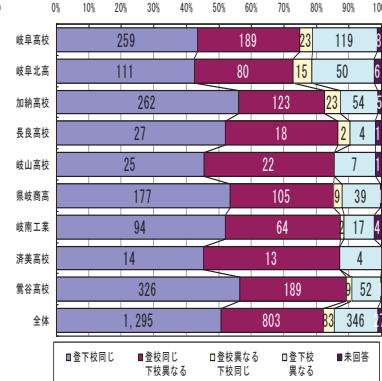
○駐輪場利用者, 高校生  
 ・両調査とも、ほぼ同様の構成比となっており、日常的に歩道上を通行している自転車の割合が80%前後となっている。

■ 自転車の利用経路 (日常的に同じ経路を利用しますか)

【駐輪場利用者 254サンプル】



【高校生 2,554サンプル】



○駐輪場利用者  
 ・駐輪場利用者の約86%が毎日同じルートを利用しており、経路が少なく直行の利用が多いものと考えられる。

○高校生  
 ・時間的な制約の高い登校時においては、利用経路が日常的に決まっている割合が高い。(約82%)  
 ・一方、時間的な制約の少なくなる下校時については、経路変更が多くなり、塾等の経由地によるものと思われる。(約54%)







【走行ルート整備計画の方針】

- 中心部の道路に重点路線と共存路線を設定する
- 重点路線においては、歩行者と自転車の通行部分の分離を基本とする
- 共存路線においては、ゆっくり自転車に走行してもらうため、自転車は車道側走行、歩行者は民地側通行へ誘導するサイン等を整備する
- 整備手法として、縁石や柵等による構造分離、または、カラー舗装や区画線設置等による視覚的分離を行う

【分離方法の事例】

(1)物理的分離

(自転車道)



(2)歩道内分離



(3)自転車歩行者道

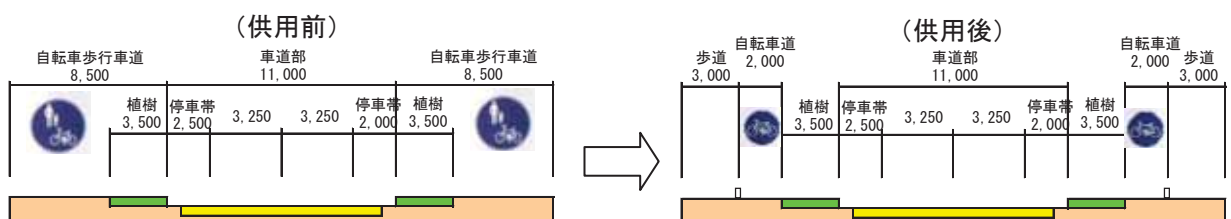
(新設)



(4)視覚的分離



断面イメージ(岐阜駅南側の自転車通行環境整備モデル地区の断面例)



## 【⑤鉄道駅の駐輪スペースの整備】

## 【施策対象地域】

岐阜駅周辺、JR西岐阜駅周辺

※参考:整備完了→JR長森駅、名鉄柳津駅(新駅)

- 主要な交通結節点であるJR岐阜駅及びJR西岐阜駅周辺では、自転車利用者が増加しており、道路上の駐車や放置対策が課題となっています。このため、駐車対策計画を作成し、適正な自転車駐車を確保します。
- 自転車駐車を増設することにより、自転車利用環境を向上し、公共交通や自転車の利用促進を図ることも重要な目的の一つです。

【岐阜駅周辺】 現在の収容台数 6,401台 → 整備目標台数 6,876台

【JR西岐阜駅周辺】 現在の収容台数 1,100台 → 整備目標台数の作成

【JR長森駅】 収容台数 150台(H20整備済み)

【名鉄柳津駅】 収容台数 450台(H20整備済み)

&lt;JR長森駅(整備前)&gt;



&lt;JR長森駅(整備後)&gt;



&lt;名鉄柳津駅(整備後)&gt;



## 【⑥バス停留所の駐輪スペースの整備】

## 【施策対象地域】

- ・周辺部・郊外部にある幹線バス路線(8幹線)のバス停留所付近
- ・モデルとして先行して取り組む地域:長良地区、曾我屋地区(、則武地区)

- ・自動車利用からの転換を促し、自転車施策と連携した公共交通の利用促進、特にバスの利用促進を図るため、周辺部や郊外部にある幹線バス路線の各バス停留所付近において、小規模の駐輪スペースを整備します。
- ・幹線バス路線の沿道に自転車の駐車が見られる地区をモデル地区として位置付け、先行して戦略5の各施策と連携した実証実験的な取り組みを進め、利用状況等を見極めた上で、順次他地域での事業展開を図ります。
- ・特に名鉄美濃町線の廃線敷については、駐輪スペースとしての活用を検討していきます。

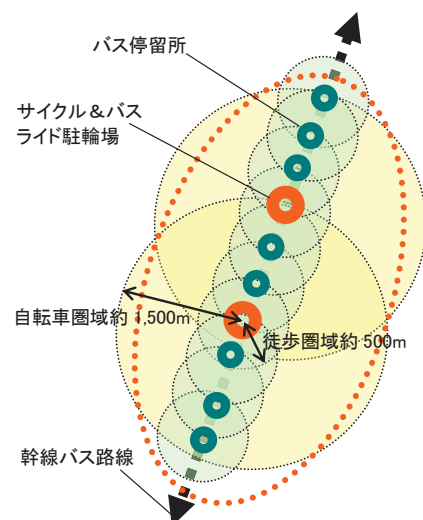
## 【駐輪スペース整備方針】

- ◇収容台数 30台/1バス停 程度
- ◇上屋や駐輪ラックの設置については、利用者意見を踏まえ検討

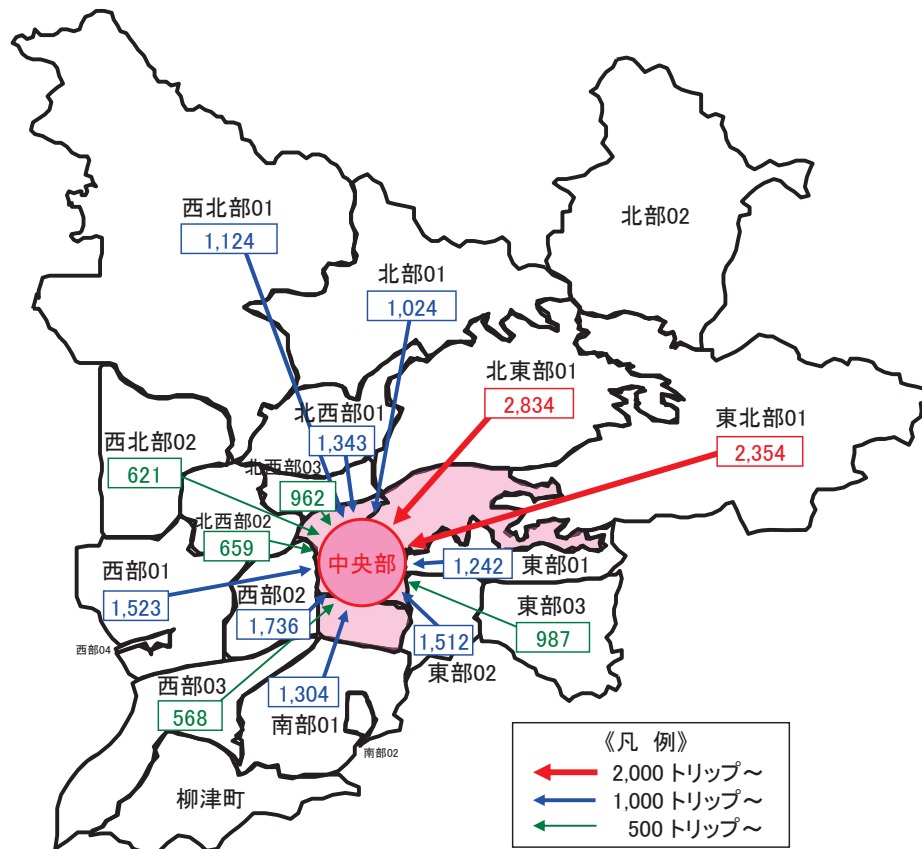
モデル地区の位置図



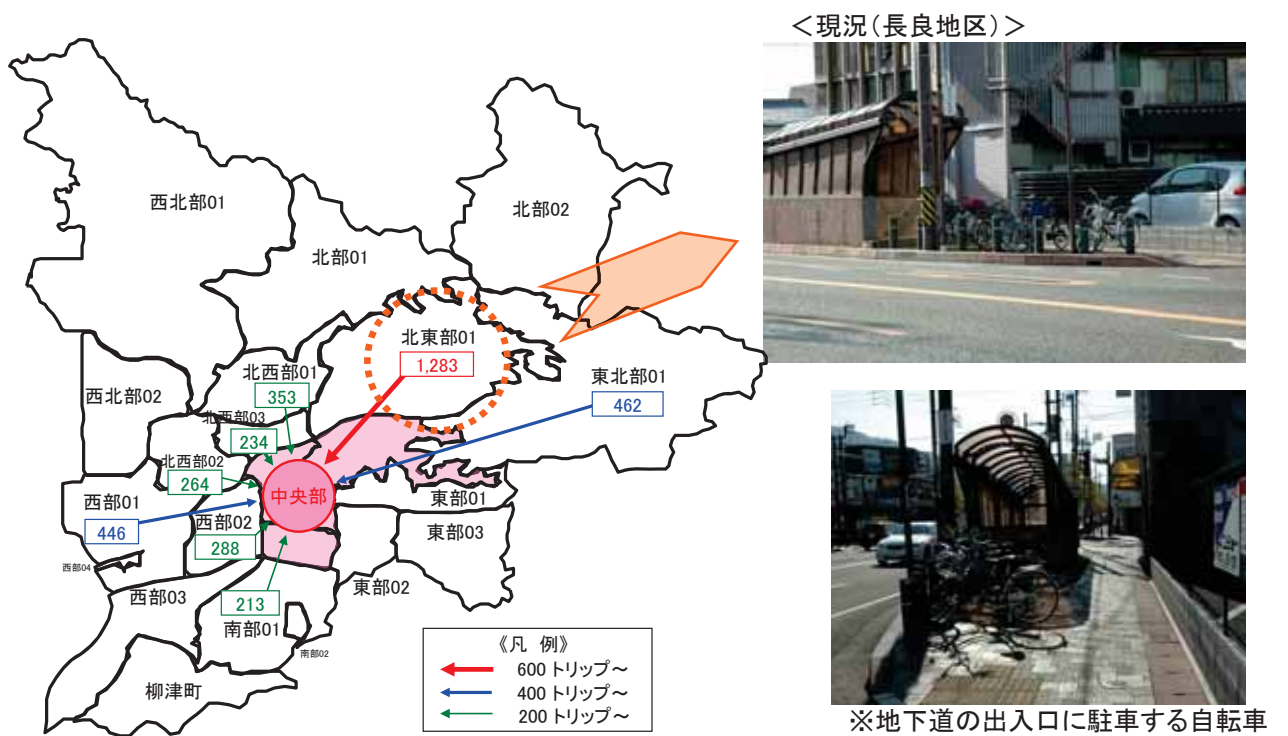
サイクル&amp;バスライドの概念図



岐阜市中央部への出勤トリップ(全手段、基本ゾーン別)

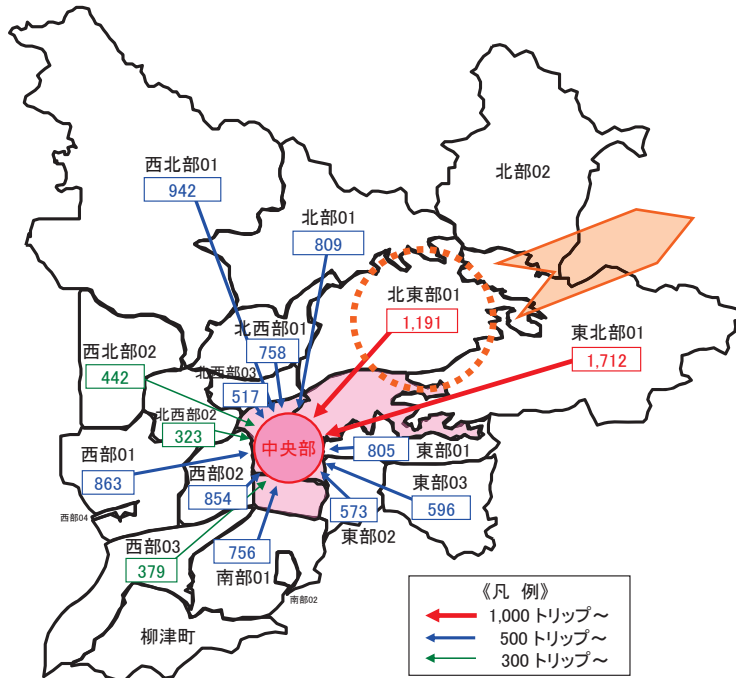


岐阜市中央部への出勤トリップ(バス、基本ゾーン別)





岐阜市中央部への出勤トリップ(自動車、基本ゾーン別)



<モデル候補箇所(長良地区)>



※実証実験が可能な安全地帯(暫定)

## 【⑦まちなかの駐輪スペースの整備】

【施策対象地域】 柳ヶ瀬地区

- 商店街が連なる柳ヶ瀬地区において、自転車の駐車環境を整え、来客者の歩行空間の環境を改善するとともに、自転車による来客者の利便性を向上させることにより、まちの魅力と賑わいを取り戻すことを目標とします。
- 買い物客用の駐輪スペースの整備のため、地区内商業者と行政がそれぞれの役割を認識し、協働して駐輪するための環境づくりを行い、駐輪スペースの整備を目指します。

## 【駐輪スペース整備方針】

- ◇地区内未利用地や空き店舗などでの駐輪場の整備(民間主体)
- ◇路上駐輪場の整備(公共主体)
- ◇将来的には柳ヶ瀬地区への駐輪場附置義務条例の適用

柳ヶ瀬地区の現在の駐輪状況(閉鎖中の店舗前など歩行者通路に並ぶ自転車)



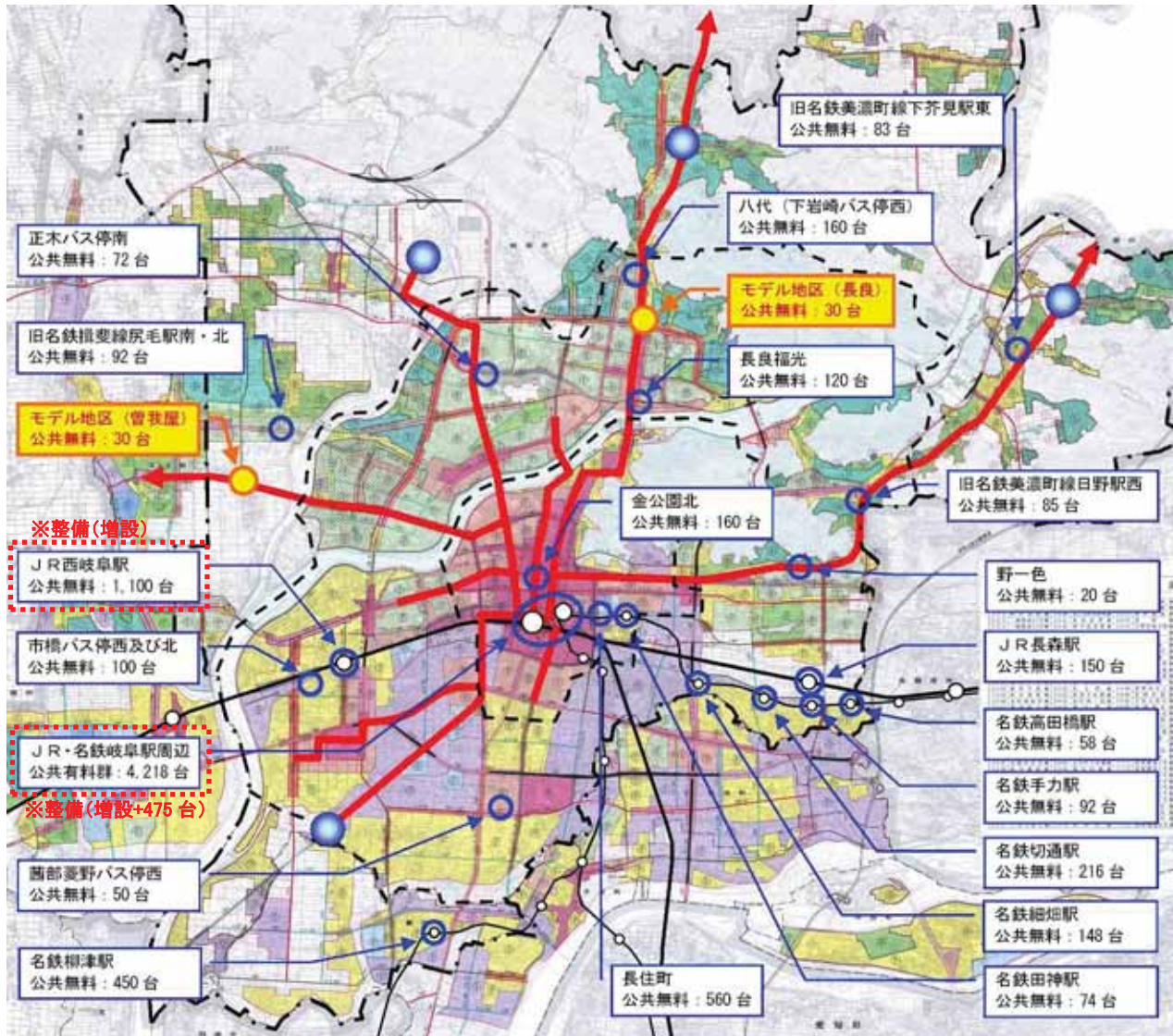
(高島屋北側自転車置き場)



(金町自転車駐車場)

指定された自転車置き場・駐輪場には整然と並ぶ自転車

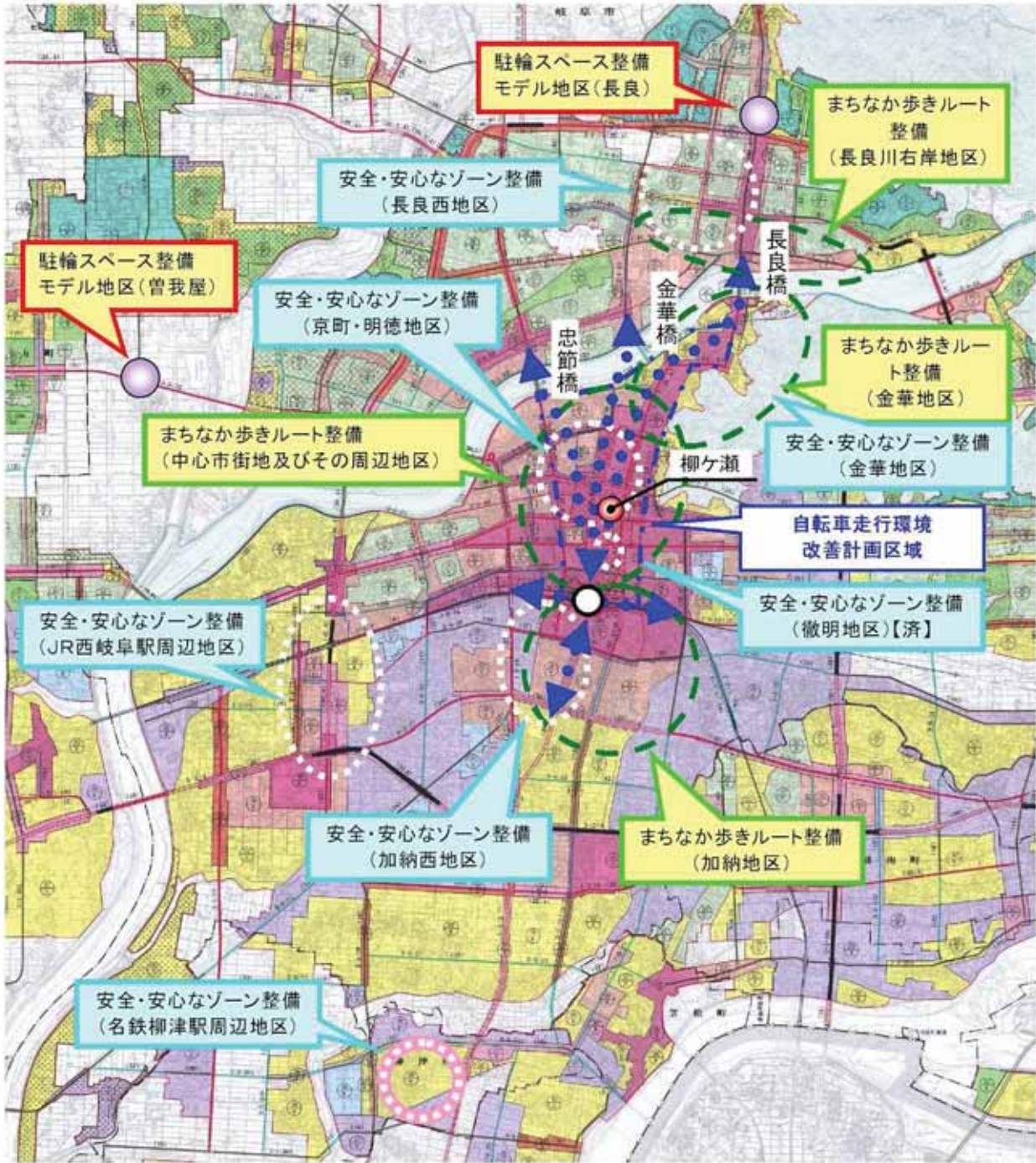
## 自転車駐車場（公共）の整備状況とモデル地区





【戦略2 総括図】

戦略2 歩いて楽しく、漕いでも楽しい道づくり



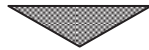
凡 例		まちなか歩きルート整備 + 支援ソフト事業の展開		自転車走行環境 改善計画区域		まちなか駐輪スベ ースの整備(柳ヶ 瀬地区)
		安全・安心なゾーン整備		自転車走行ルー トの設定・整備		バス停留所の駐輪 スペース整備モデ ル地区





**3. 戦略3 まちなか(市中心部)を大切にした交通環境づくり****(1) 課題等の整理と目標****□ 中心市街地の活性化**

- ・H19年5月に『岐阜市中心市街地活性化基本計画』を策定し、市街地の活性化に取り組んでいますが、さらに活性化を促進するためには、基本計画区域及びその周辺において、積極的に交通環境づくりに取り組む必要があります。

**■ 『にぎやかな中心市街地のある都市』**

～人が集い、安全に、快適に回遊できるまち～

**□ 『まちなか居住の推進』**

- ・生活環境が充実し、生活利便性が高く、人のふれあいにあふれた居住環境といった地域性を活かし、まちなか居住が推進される中心市街地を形成します。

**□ 『商業の活性化の増進』**

- ・徒歩、自転車及び公共交通機関でのアクセス優位性を活かし、中心部の居住者の暮らしを支える商業サービスと広域からの買回品、贈答品などの商業サービスを提供することで、商業の活性化が増進される中心市街地を形成します。

**□ 『にぎわいの創出』**

- ・まちなか居住を進めつつ商業の魅力を高めて買物客を集める、こうして集まった人々が回遊する、こうした総合的な取り組みにより、多様な人々が集い、にぎわいが創出される中心市街地を形成します。 ※岐阜市中心市街地活性化基本計画における目標



- ◇まちなかの居住者にとっては安全で住みやすく、訪れる人にとっては交通手段を問わずアクセスしやすく、訪れた人が安心して楽しく快適に回遊できる交通環境を整えます。

**(2) 目標実現のための基本方針****□歩行者・自転車及びバス利用者のための環境整備**

- ・まちの賑わい創出など中心市街地活性化の観点から、まちなか居住者にとっても、来街者にとっても、安全・安心かつ便利で楽しい交通環境を提供します。

**□中心部のバス路線再編**

- ・市域全体で押し進めようとしているバス路線再編について、特に中心部においては、中心市街地活性化の観点も十分考慮し、再編を進めます。

**□岐阜駅周辺の交通施策の検討・整備**

- ・長期的な将来を見据え、中心市街地活性化の観点から、漸進的に岐阜駅周辺の交通基盤の整備を進めます。

**□中心部の都心型コミバス等の推進**

- ・中心市街地内の移動に加え、中心市街地への足を確保するという観点から、中心部内のコミュニティバス等によるサービスの充実を図ります。

**(3) 目標実現のための計画内容・施策イメージ****【①歩行者・自転車及びバス利用者のための環境整備】**

※計画内容や施策イメージは、

**戦略1**

**戦略2**

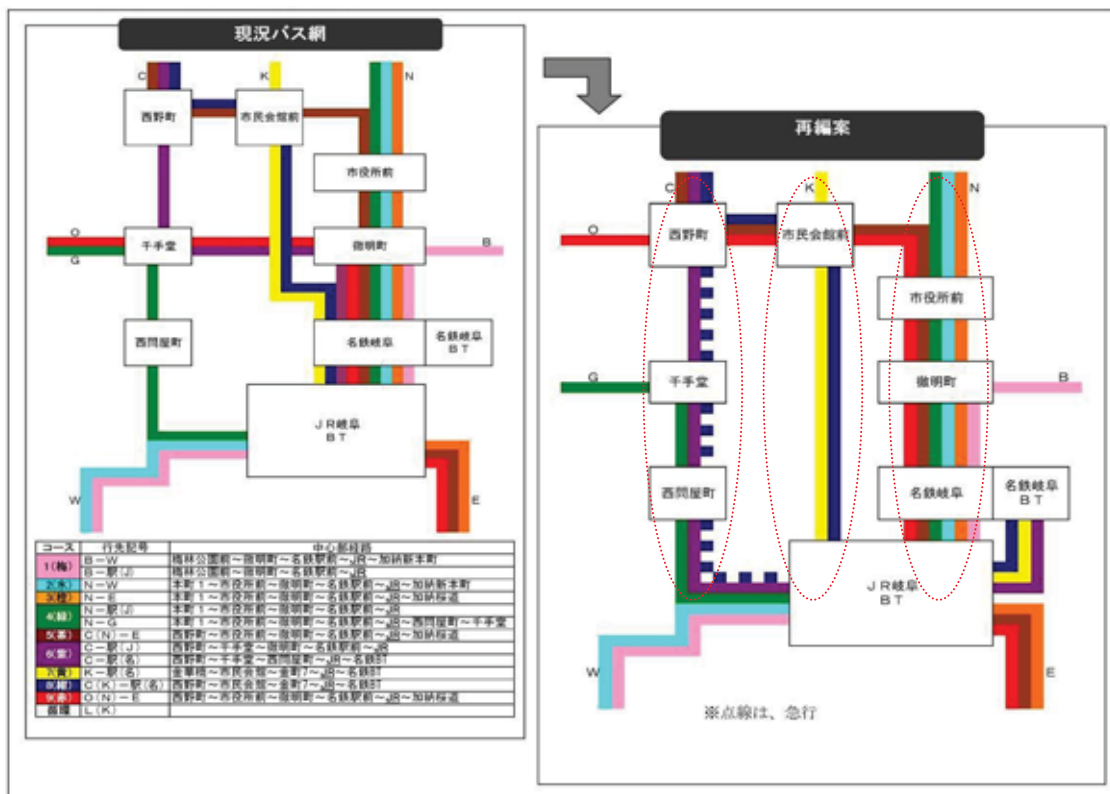
のとおり

## 【②中心部のバス路線再編】

【施策対象地域】 中心部

- 市域全域で推し進めようとしているバス路線再編について、特に中心部においては、中心市街地活性化の観点も十分考慮し、バス路線再編を進めます。
- 長良橋通り、金華橋通り、忠節橋通りの3軸を中心部における最も根幹的なバス幹線軸として位置づけ、この3軸を基本とするバス路線再編を進めます。
- 岐阜駅からの放射路線を基本としつつ、岐阜駅南方面から柳ヶ瀬、岐阜大学医学部等跡地など駅北の都心部へのアクセス需要も考慮して、バス路線再編を進めます。
- 岐阜大学医学部等跡地利用計画にあたっては、こうしたバス路線再編の考え方を踏まえつつ、公共交通が利用しやすい施設となるよう検討します。

### 中心部におけるバス路線再編の考え方



出典：「岐阜市におけるバス交通ネットワーク調査」

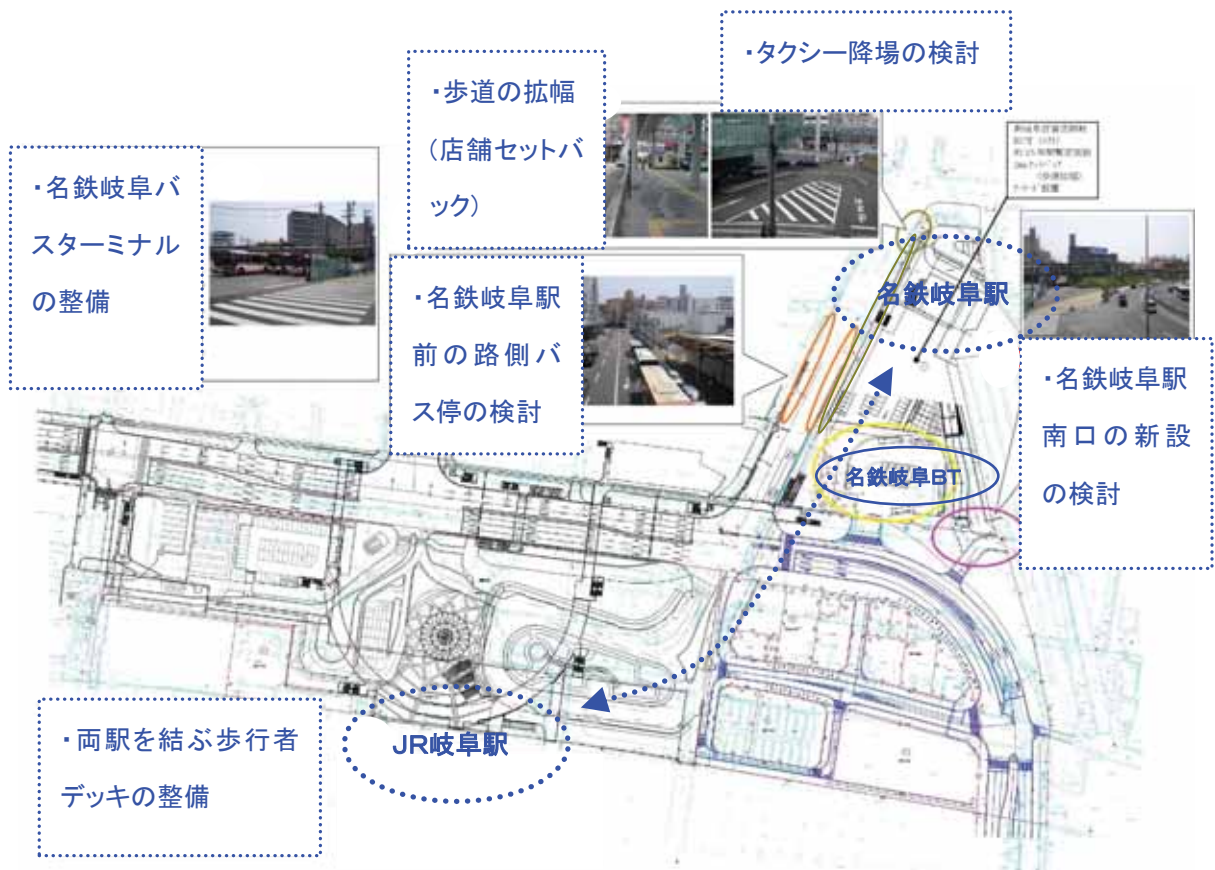
(平成20年3月 国土交通省中部運輸局)



## 【③岐阜駅周辺の交通施策の検討・整備】

【施策対象地域】 JR岐阜駅～名鉄岐阜駅周辺

- 長期的な展望に立ち、中心市街地活性化の観点から、漸進的に駅周辺の交通基盤の整備を進めます。
- 平面的に離隔しているJR岐阜駅と名鉄岐阜駅を一体的に機能させることにより、交通結節機能を強化し、賑わいを生み出すような歩行者等の動線づくりについて検討を進めます。
- 新岐阜百貨店跡地の前面道路の歩道を拡幅すると共に、両駅の改札口や周辺施設をダイレクトに結ぶ2階レベルの歩行者デッキについて、検討を進めます。
- 名鉄岐阜駅は、中部国際空港へアクセスするための主交通機関として重要であり、鉄道とバスとの乗り継ぎ利便性を確保することが必要です。このような観点をよく踏まえ、名鉄岐阜駅に近接して設けられている現在の路側バス停留所等のあり方について検討を進めると共に、名鉄岐阜バスターミナルの整備を進めます。
- 鉄道とバスとの乗り継ぎ利便性を高めるために、名鉄岐阜駅等にバス案内板を整備します。







## 【④中心部の都心型コミュニティバス等の推進】

【施策対象地域】 中心部

- 中心市街地に隣接し、高齢化率、人口密度の高い居住地域における日常生活内の移動の確保に加え、岐阜駅や柳ヶ瀬などへのアクセス性を高め、中心市街地活性化に資する中心部の都心型コミュニティバスの導入を進めます。
- また、岐阜乗合自動車㈱が運行している、駅と柳ヶ瀬間を循環する「柳バス」を、中心市街地における歩行支援として効果的に活用するように努めていきます。



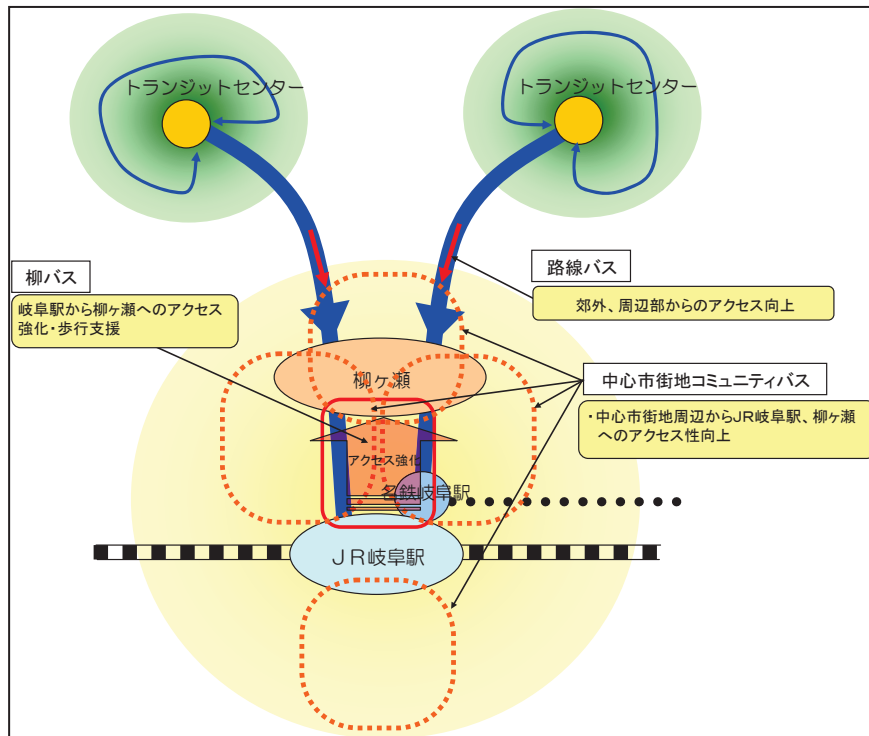
## 中心市街地活性化としての考え方

### (1) 中心市街地活性化のための公共交通役割分担

～路線バス・柳バス・中心市街地コミュニティバスの役割～

- ・郊外や周辺部から中心市街地へのアクセス向上を図るには、「路線バス」の役割であり、路線バスの充実としては、関係機関と協議をしながらバスレーン、PTPS（公共交通優先信号）などによる定時性、速達性向上などを進めていきます。
- ・JR岐阜駅や名鉄岐阜駅から柳ヶ瀬への歩行支援としては、「柳バス」の活用を進めていきます。
- ・また、中心市街地に隣接する居住地からのアクセス強化としては、「中心市街地コミュニティバス」が役割を担います。

～路線バス・柳バス・中心市街地コミュニティバスの役割 イメージ図～



### (2) コミュニティバスのルート、ダイヤ

- ・中心市街地に隣接する居住地域内の生活施設をまわり、JR岐阜駅、名鉄岐阜駅や柳ヶ瀬にアクセスするルートとし、ダイヤについては、通勤・通学以外の昼間帯を中心とするようなダイヤを検討します。

### (3) 商店街とのタイアップ施策の検討

#### ■ 買い物バス券

- ・中心商店街の活性化と、コミュニティバスの利用促進のそれぞれにメリットがあるような仕組み、例えば、コミュニティバスを利用して来店し、一定以上の買い物を



した場合にバス券がもらえる「買い物バス券制度」のような仕組みについて、商店街および交通事業者とともに検討していきます。

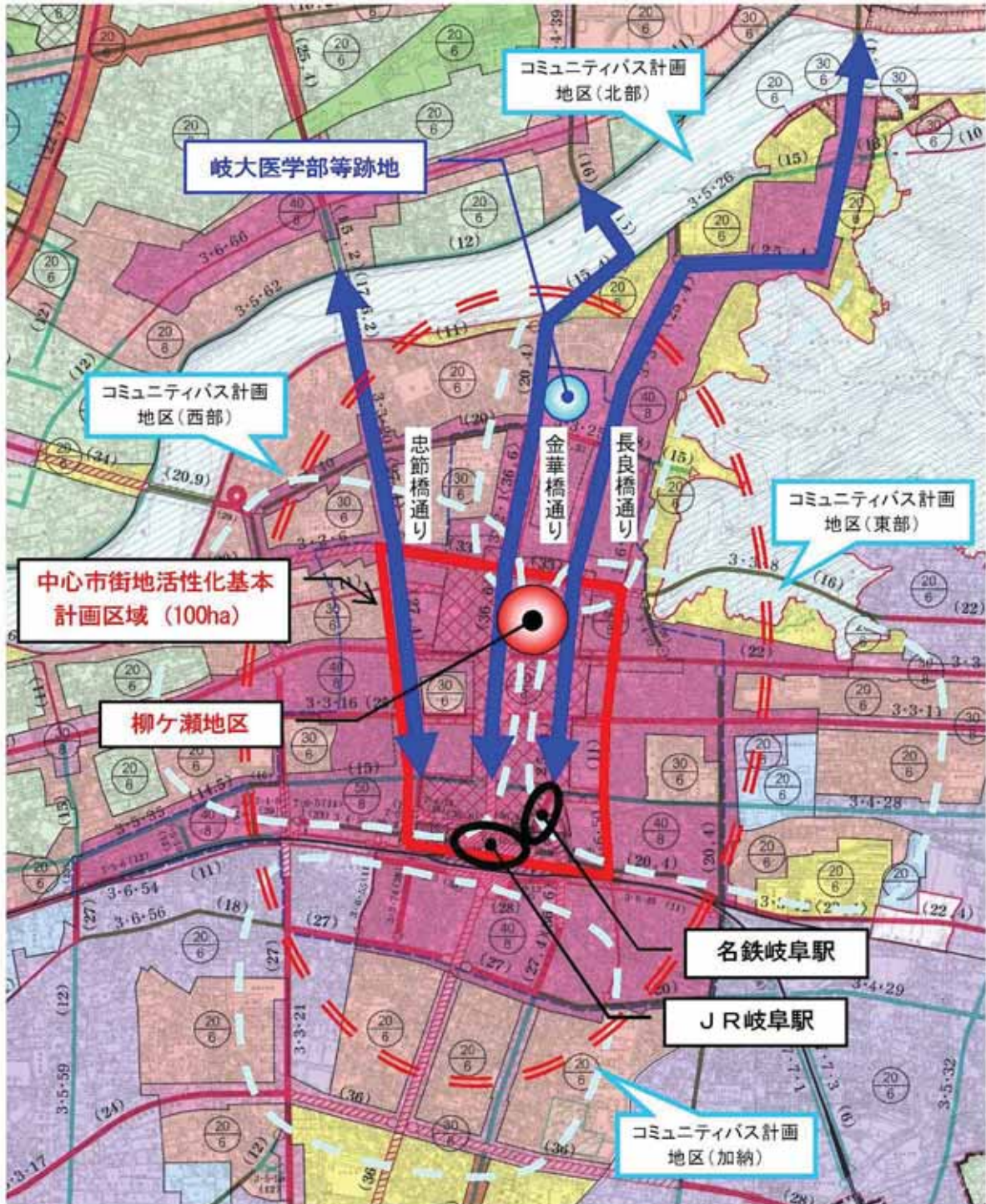
■コミュニティバスの商店街内走行






- 他都市で見られるような柳ヶ瀬商店街内のコミュニティバスの走行についても商店街をはじめ、警察など関係機関と検討します。



【戦略3 総括図】

戦略3 まちなか(市中心部)を大切にした交通環境づくり



凡例		中心市街地活性化基本計画区域		鉄道駅前広場など ・名鉄バスターミナル整備 ・バス案内板整備 ・自転車駐車場整備		3軸を基本とするバス路線網再編
		柳ヶ瀬地区				
		戦略3の主な対象地域				





を促進します。※注3

- 都市内の骨格を形成する幹線道路として、都市間、中心市街地と高規格幹線道路 | C 間、中心市街地と地域生活拠点間、地域生活拠点間相互を有機的なネットワークで結ぶ道路網を形成し、公共交通を支えることができるなど集約型都市構造の骨格となる道路の整備を進めます。

※注1. 2. 3) これらの路線は、市をはじめとする関係者が整備を促すための取り組みを行おうとする、地域の要望路線です。

### (3) 目標実現のための計画内容・施策イメージ

■公共交通支援、高規格幹線アクセス、中心市街地アクセスの観点より、以下のように将来を見据えた計画・施策を組み立てます。

#### 【①幹線道路等の整備】

##### ■公共交通支援

- バス路線網のうち幹線路線と位置付けた区間におけるバスの定時性や速達性を確保することにより、バス交通による公共交通軸の形成を図る道路整備を進めていきます。

##### ■高規格幹線アクセス

- 東海環状自動車道の整備に併せ、都心部からインターチェンジへのアクセス道路となる道路整備を進めていきます。

##### ■中心市街地アクセス

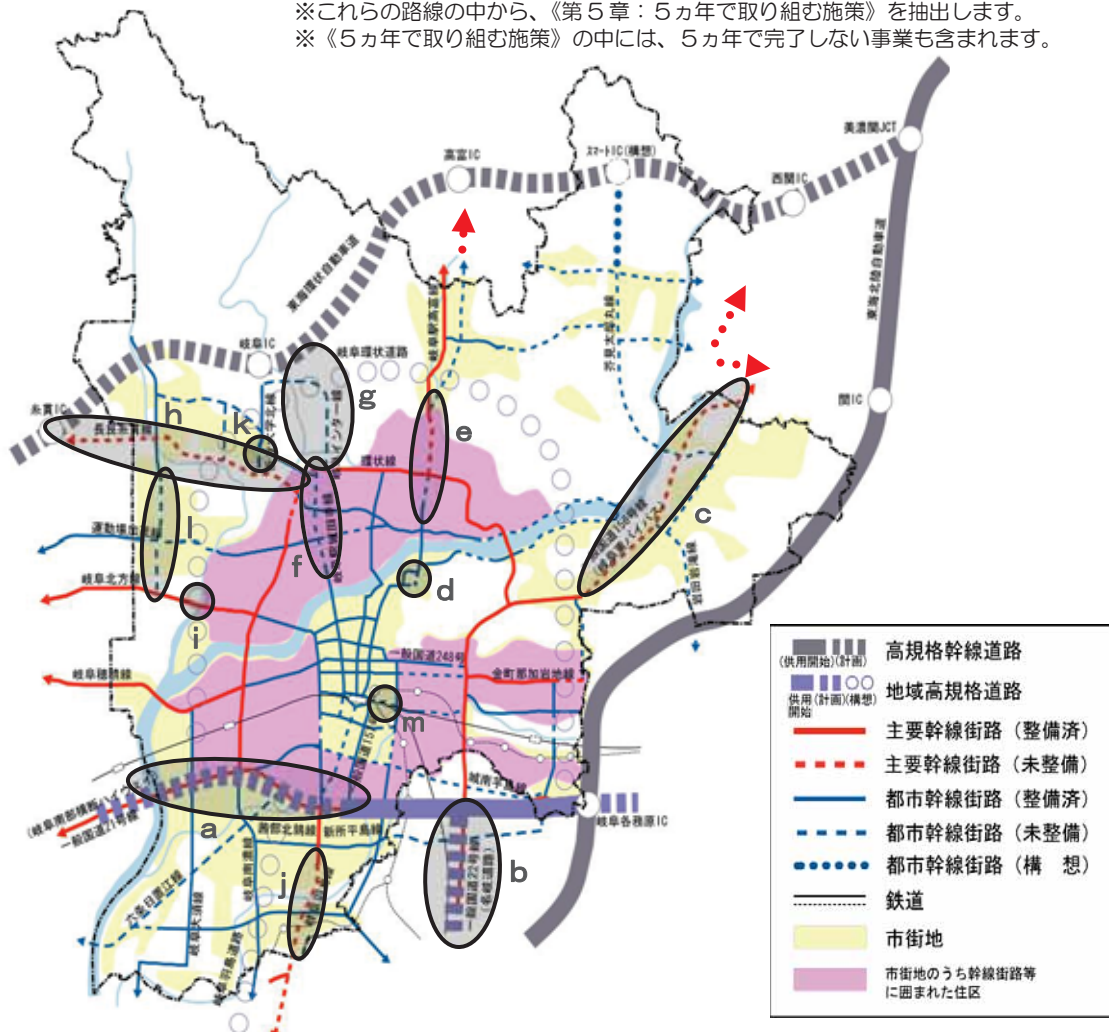
- 中心市街地と地域生活圏を結ぶ、まちづくりの骨格となる道路整備を進めていきます。



【戦略4 総括図】 集約型都市構造を支える骨格となる道路づくり

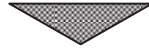
図中表示	路線名	整備概要	期待できる効果		
			公共交通支援	高規格幹線アクセス	中心市街地アクセス
a	岐阜南部横断ハイウェイ	立体化		●	●
b	名岐道路	立体化		●	●
c	(都) 一般国道156号線	新設	●	●	
d	(都) 岐阜駅高富線【金華】	拡幅	●		●
e	(都) 岐阜駅高富線【長良】	拡幅	●	●	●
f	(都) 岐阜駅城田寺線	拡幅	●	●	●
g	(都) 岐阜インター線	新設		●	●
h	(都) 長良系貫線	新設		●	●
i	(都) 岐阜北方線【島大橋】	無料化	●		●
j	(都) 岐阜羽島線	拡幅		●	●
k	(都) 折立大学北線	新設		●	●
l	(都) 西部縦貫道線	新設・拡幅			●
m	(都) 岐阜駅那加線	拡幅			●

※これらの路線の中から、《第5章：5カ年で取り組む施策》を抽出します。  
 ※《5カ年で取り組む施策》の中には、5カ年で完了しない事業も含まれます。

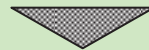


**5. 戦略5 交通手段の転換を促すための活動****(1) 課題等の整理と目標**

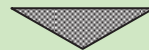
- 自動車の使い過ぎとバス利用の減少
- 全国的に自転車と歩行者が関連した事故が増加



- 集約型の市街地が形成されたまちづくりを標榜しつつ、『誰もが自由に移動できる交通環境の実現』を目指します。



- 公共交通、自動車、自転車、歩行者、それぞれの交通手段が連携しつつ、過度に自動車に依存しないバランスのとれた交通体系を構築していきます。



- ◇ 中心部内で完結する移動（トリップ）について、自動車利用から公共交通、自転車等の利用への転換を促進します。
- ◇ 周辺部・郊外部から中心部への主に通勤目的の移動（トリップ）について、自動車利用から公共交通利用への転換を促進します。
- ◇ 歩行者等へ配慮した自転車の安全な利用を促進します。

**(2) 目標実現のための基本方針****■ 自動車からの転換促進活動**

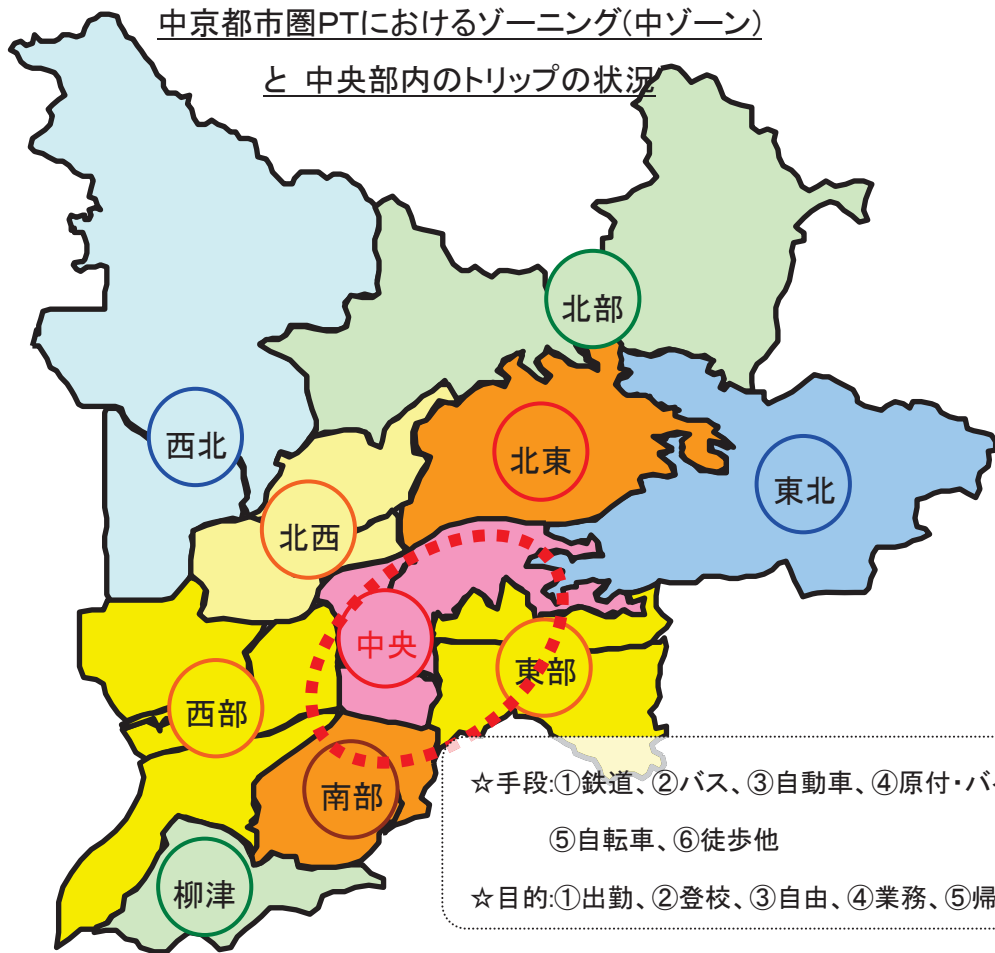
- ・ 市民一人ひとりが、今後の公共交通の姿を考えつつ、自発的に自動車の利用を控え、公共交通や自転車を多く利用したいと考えるよう促し、交通行動を転換させる活動を行います。

**■ 公共交通利用促進活動**

- ・ 路線バス等の利用促進を目的として、地域住民等が参加して、利用しやすくなるようなバスマップを作成するなどの活動を行います。

**■ 自転車安全利用促進活動**

- ・ 自転車の安全な利用の促進を目的として、高校生等が参加し、自転車を安全に利用できるマップの作成、講習会開催などの啓発活動を行います。



中央部 内々交通

手段別トリップ数

- バス 3,078トリップ
- 自動車 21,259トリップ
- 自転車 20,847トリップ
- ◎全手段計 79,062トリップ

手段：自動車のうち、

目的別トリップ数

- 出勤 1,449トリップ
- 自由 7,003トリップ
- 業務 6,779トリップ
- 帰宅 5,931トリップ

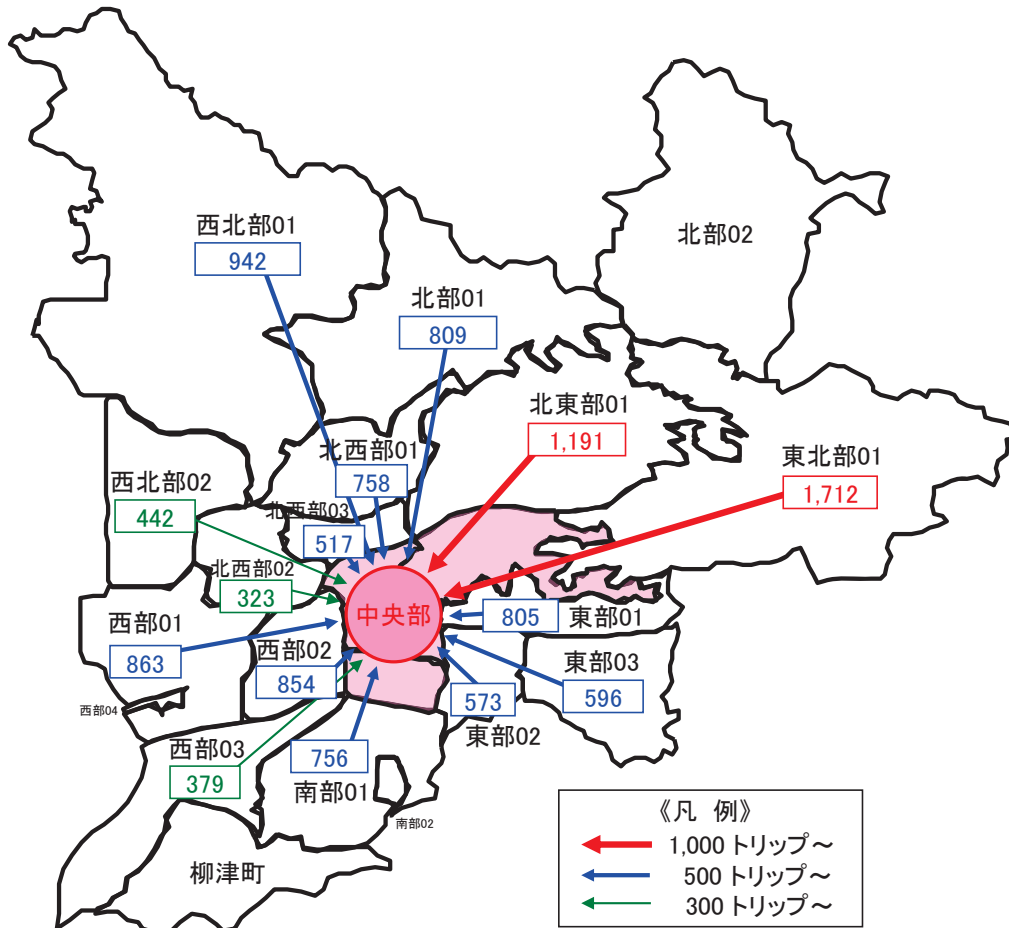
手段：自転車のうち、目的別トリップ数

- 出勤 2,774トリップ
- 自由 7,050トリップ
- 業務 1,634トリップ
- 帰宅 9,040トリップ

手段：バスのうち、目的別トリップ数

- 出勤 470トリップ
- 自由 1,143トリップ
- 業務 305トリップ
- 帰宅 1,032トリップ

岐阜市中央部への出勤トリップ(自動車、基本ゾーン別)



※戦略2「⑥バス停留所の駐輪スペースの整備」の頁(P61～)参照



## (3) 目標実現のための計画内容・施策イメージ

## 【①自動車からの転換促進活動】

## ①-1 ノーカーデー

【施策対象地域】 市内全域

## (既存の取り組み)

- ◆『岐阜市職員ノーカーデー』の実施  
(平成19年6月～、第2・4水曜日)  
◎参加状況：約100人/回(約17%)



## (今後の展開)

## □『ぎふ ノーカーデー2010』の実施

- ・中心市街地の大手企業を中心にノーカーデーの実施を働きかけ、多くの参加企業(事務所)を募り、全市的なノーカーデーを実施します。
- ・企業(事務所)MM\*を同時に行い、公共交通や自転車の便利な使い方紹介、各々が通勤方法を見直してもらいます。
- ・自然共生政策課および健康増進課とのタイアップを図り、環境面および健康面からのノーカーデー推進を図ります。
- ・ノーカーデー当日は、バスの増便やバスレーンの取り締まりなど代替交通機関の利便性の向上を図ります。
- ・ノーカーデーをきっかけとし、恒久的な通勤手段の転換を促進します。

※後述の「企業(事務所)MM」参照

## □『岐阜市職員ノーカーデー[強化]』の実施

- ・参加者(率)が向上しない理由を調査し、それらの対策を立てます。また、必要に応じて駐車場代の減額、自転車手当の増額等通勤手当の見直しを考察します。
- ・人事課とタイアップし市職員が市民の模範となった積極的な取り組みを展開します。

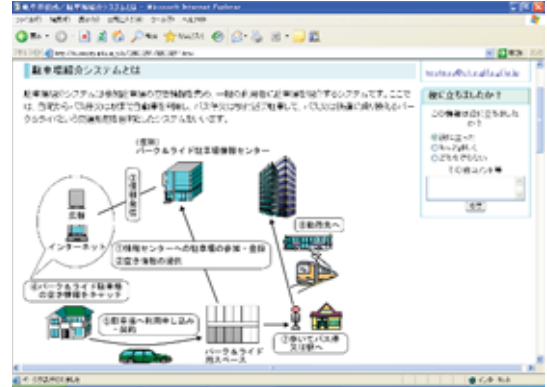
## ①-2 パーク/サイクル&amp;(バス)ライド

【施策対象地域】 周辺部、郊外部

(既存の取り組み)

## ◆『駐車場紹介システム(HP)』の開設

鉄道駅、幹線バス停留所周辺を中心にP & R  
駐車場の情報発信  
(市を介さず、貸主と賃借人が直接契約する)



## ◆『P &amp; BR/C &amp; BR社会実験』の実施

岐阜大学病院周辺にてバス路線再編と併せて実験(H20.9.20~H21.3.31)



(今後の展開)

【社会実験の様子】(岐阜大学病院で実施中の社会実験より)

## □『店舗活用型パーク&amp;ライド』の実施

- ・バスの8幹線沿道、鉄道駅周辺に新たなパーク&ライド用駐車場を設けます。
- ・利用インセンティブを付与するため、駐車場は店舗または店舗周辺に設け、駐車料金(=商品券購入)特約等を考察します。
- ・さらに、岐阜バスの協力によりバス運賃の特約(割引、ポイント付与等)も考察します。

## □『サイクル&amp;バスライドのすすめ』の実施

- ・バスの8幹線の停留所周辺に設置されている駐輪場の位置、規模等について写真を用いながら紹介する「岐阜市C & BR用駐輪場マップ(幹線別)※」を作成します。
- ・HPにおいても同内容を紹介し、C & BRを促進します。

※後述の「岐阜市C &amp; BR用駐輪場マップ(幹線別)」参照

## □『駐車場紹介システム(HP)』の継続

- ・駐車場事業者への利用状況調査を実施し、現状に即したデータに適宜更新します。
- ・PRを積極的に行い、パーク&(バス)ライドを促進します。
- ・『店舗活用型パーク&ライド』との調整を図ります。

## 【②公共交通利用促進活動】

## ②-1 公共交通マップ

【施策対象地域】 市内全域

(既存の取り組み)

## ◆『岐阜市内バスマップ』の発行

- 岐阜市内バス・鉄道路線図を中心に、市内バス系統、JR・名鉄岐阜駅周辺図、JR・名鉄岐阜駅から主要目的地への行き方、岐阜市コミュニティバス「ぎふっこバス」の運行案内などを記載



## ◆『ぎふっこバスチラシ(地区別)』の発行

- 現在運行している8地区の各運営協議会にて、それぞれの地区のルート、ダイヤを整理したチラシ(A3両面)を作成・発行

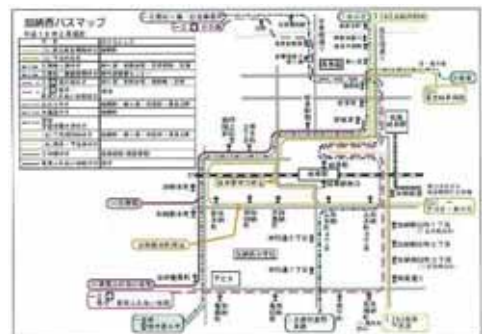


ぎふっこバスチラシ例(加納地区)

(今後の展開)

## □『地域別バス利用マップ』の発行

- コミュニティバス等運営協議会や自治会等の地元組織を母体とし、市民参加によるコミバスと路線バスが一体となった広域の公共交通利用マップを作成します。
- 特に地区外の目的地への行き方(乗継方法)、ダイヤ、所要時間、運賃(乗継割引)などを案内し、コミバス・路線バスともに利用促進を図ります。



地域別バス利用マップ例(加納西地区)

## ②-2 モビリティマネジメント(MM)

【施策対象地域】 市内全域

※モビリティマネジメント：一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

(既存の取り組み)

◆特になし

(今後の展開)

## □『企業(事務所)MM』の実施

- ・ノーカーデーと連携し、職場を対象としたMMを実施します。
- ・公共交通を取り巻く厳しい現状、公共交通の優位性を紹介し、その存続の必要性についてPRします。
- ・実際にどのような交通手段が考えられるのか、バスの路線図、時刻表、P&BRやC&BRに関するマップ等の資料を提供し、自家用車の利用を最小限に抑える通勤方法を各自で考えてもらうためのシートを作成します。
- ・その際、フィードバック情報の提供（自動車利用時間、CO2 排出量、カロリー消費等）を行います。
- ・クルマと環境・健康・事故・経済等を対象とした比較対象情報を提供します。
- ・通勤時や業務時において、環境に配慮した交通手段への転換を積極的に図る企業に対し、企業イメージを向上させる施策(公表、表彰など)を展開します。

## □『特定路線型MM』の実施

- ・まずは、公共交通の利便性の高い地区の住民から率先して公共交通への利用転換を促すことを考えます。(実際、公共交通が不便な地区の人の転換は困難)
- ・鉄道駅、主要8幹線バス路線停留所から概ね250m以内の自治会を対象とします。
- ・お住まいの地域は、公共交通が非常に便利であることをPRします。
- ・公共交通を取り巻く厳しい現状、公共交通の優位性を紹介し、その存続の必要性についてPRします。
- ・クルマと環境・健康・事故・経済等を対象とした比較対象情報を提供します。



## □『学校型MM』の実施

- 自家用車での移動が多く、公共交通に乗ったことのない子ども達に対し、公共交通の良さや具体的な利用方法を教えることで、裾野を広げます。
- 公共交通を取り巻く厳しい現状、公共交通の優位性を紹介し、その存続の必要性についてPRします。
- 総合的な学習の時間などを活用して、出張講習を行います。
- コミュニティバスの運行している地区や公共交通の利便性の高い地区からはじめます。

## □『転入者MM』の実施

- はじめて住む場所にどのような交通手段があるのか、初期に情報を提供することにより、公共交通や自転車交通での移動を促します。
- バスや自転車に関する各種のチラシ・パンフレット(バスマップ、時刻表、自転車マップ等)を配布します。特に転居場所別の配布資料一覧表を作成しておき、必要な情報を中心に提供します。
- 市民課とタイアップを図り進めます。

## 【③自転車安全利用促進活動】

## ③-1 自転車利用マップ

【施策対象地域】 自転車マップ:主に中心部、駐輪場マップ:市内全域

(既存の取り組み)

◆特になし

(今後の展開)

□『まちなか自転車便利マップ』の作成

- 自転車道が整備されている道路、走行空間が確保されている道路など自転車走行推奨ルートや駐輪場の設置場所の情報に加え、安全運転のルールや危険箇所の情報についても紹介します。
- 今後整備が見込まれる道路がある場合、その整備に合わせて作成します。
- 地元の高校生を中心とした、市民参加のマップづくりに取り組みます。
- 観光客などの来訪者に対して、観光施設などを含めたマップを作成し、ぎふまちレンタ「レンタサイクルポート」に設置します。



タウンサイクリング2005(平成17年12月)より

□『岐阜市C&BR用駐輪場マップ(幹線別)』の作成

- バス利用促進に向け、サイクル&バスライドを想定した駐輪場の紹介を行います。
- バスの8幹線の停留所周辺に設置されている駐輪場の位置、規模等について写真を用いながらわかりやすく幹線別で紹介します。
- その際、目的地までの系統、ダイヤ、所要時間、料金等も整理し掲載します。

## ③-2 安全利用啓発講習

【施策対象地域】 市内全域

(既存の取り組み)

◆『交通安全教室』の開催など

- ・生活安全課にて実施中

(今後の展開)

□『安全利用啓発講習』の開催

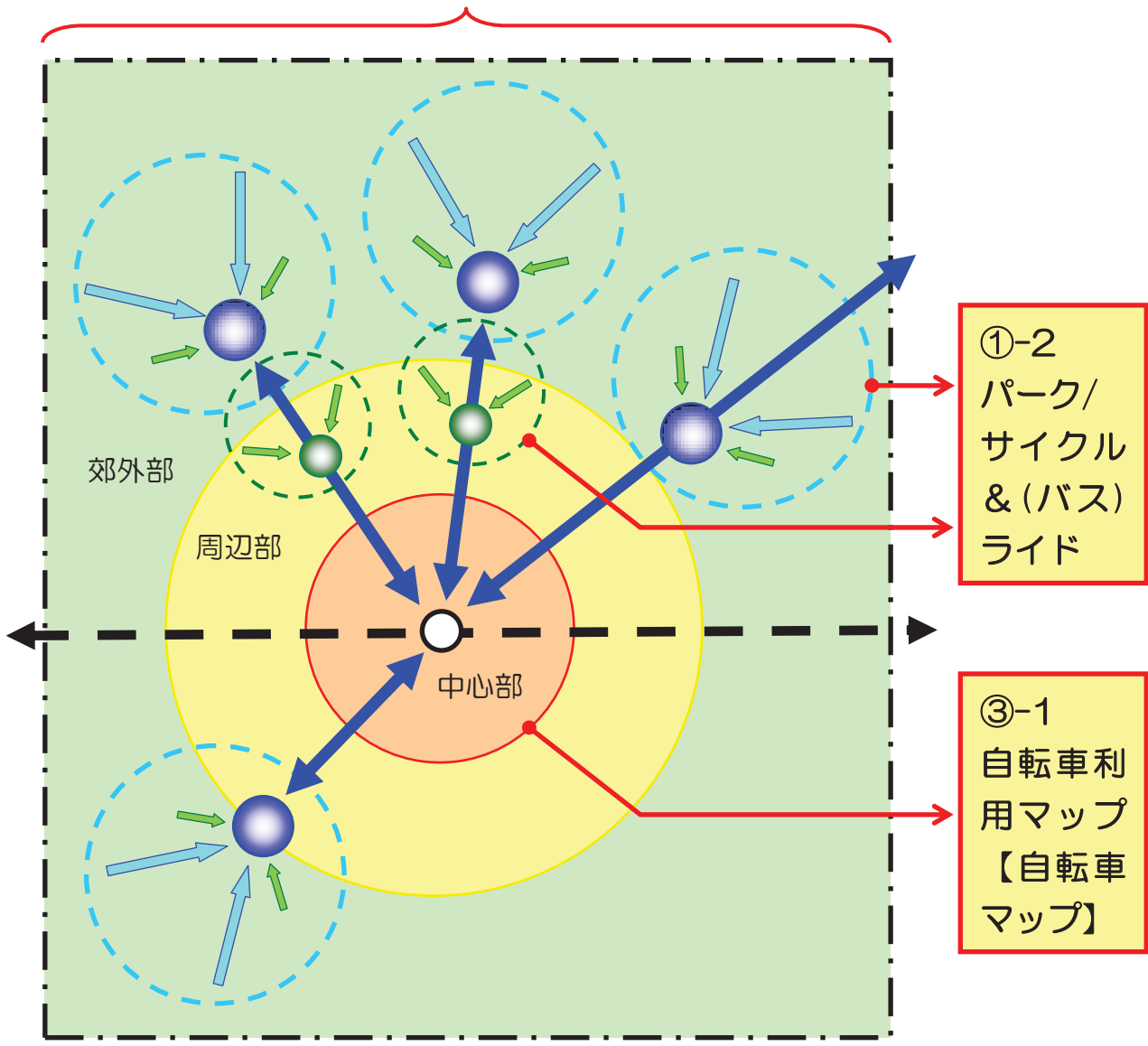
- ・「自転車利用マップ」も活用しながら、生活安全課とタイアップし、自転車の安全利用(交通ルールやマナーなど)について、学生や高齢者などを対象とした講習の充実を図ります。
- ・『まちなか自転車便利マップ』なども活用します。

【戦略5 総括図】

戦略5 交通手段の転換を促すための活動

※) 基本的な考え方②【施策パターン図】との対応

- ①-1 ノーカーデー
- ②-1 公共交通マップ
- ②-2 モビリティマネジメント (MM)
- ③-1 自転車利用マップ【駐輪場マップ】
- ③-2 安全利用啓発講習



- ↔ 幹線バス軸
- 支線バス (コミュニティバス含む)・車の動き
- サイクル&バスライド拠点
- トランジットセンター
- 自転車の動き



