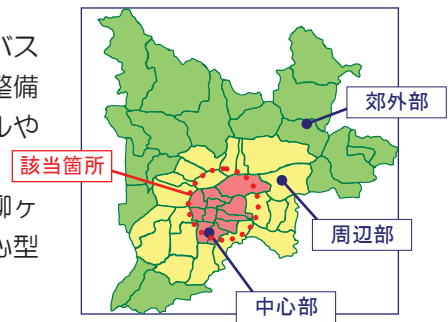


【 戦略3-1~4 中心部の交通環境づくり 】

■ 施策総括

- ・市中心部において、中心市街地活性化の観点から十分考慮したバス路線再編を進めると共に、現在進めている名鉄岐阜駅周辺の整備に併せ、名鉄岐阜駅の南側に隣接する名鉄岐阜バスターミナルやバス案内板の整備を進めます。
- ・中心部における日常生活圏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都心型のコミュニティバスの導入を進めます。 ※戦略1-4 重複

施策位置



《 名鉄岐阜バスターミナル整備 》

現在の仮設待合施設



バスターミナル整備予定地



《 バス案内板整備 》

【名鉄岐阜駅】

- ・鉄道から路線バスへ円滑に乗り継ぎできるよう、バス案内板を整備します。
- ・バスターミナル内にもバス案内板を整備し、利便性の向上を図ります。

現在の仮設案内板



名鉄岐阜駅



路側バス停

名鉄岐阜バスターミナル

【JR岐阜駅】

- ・鉄道から路線バスへ円滑に乗り継ぎできるよう、バス案内板を整備しました。
- ・観光案内所やバス案内所などと連携しつつ、更にわかりやすいバス案内について検討していきます。

完成したバス総合案内板



岐阜バス案内所



《 岐阜大学医学部等跡地整備【戦略3 関連事業】 》

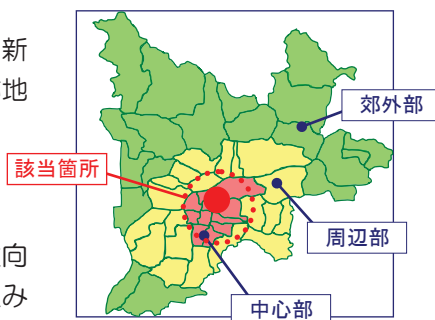
■ 施策総括

- ・市中心部にある岐阜大学医学部及び附属病院の跡地において、新しい岐阜を創り出す「市民協働社会」の拠点形成を目指した跡地整備を行います。

■ 取り組み内容

- ・公共施設が集積する地域特性を活かし、市民生活の利便性向上を図りつつ、賑わい空間を創出するような施設整備に取り組みます。
- ・今後、基本計画を策定していくこととなりますが、図書館を発展させた情報センター、市民活動交流施設、市民会館に代わる文化・芸術機能（ホール）、行政機能などの機能を持った施設整備の内容が考えられます。
- ・中心部における交通施策の取り組みと連携しながら、公共交通が利用しやすい施設となるよう検討を進めます。

施策位置



情報センター（イメージ）



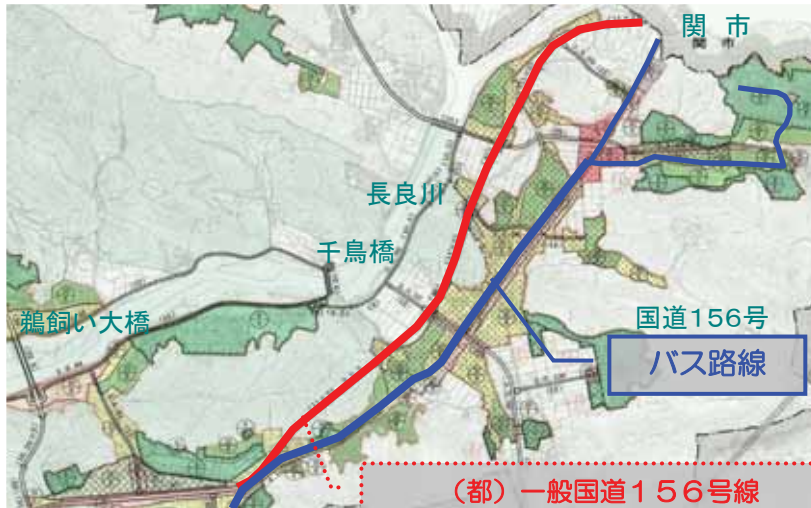
【 戦略4-1 幹線道路等の整備 】

■ 施策総括

- ・ 集約型都市構造の骨格となる幹線道路の整備を進めます。

■ 路線別の取り組み内容

a. (都) 一般国道156号線



< 現道の交通状況 >



(都) 一般国道156号線
岐阜東バイパス【第3工区】※新設

◆ 整備効果

- 公共交通支援
 - ・ バイパス新設に伴う現道の交通量減少によるバス走行環境の向上
- 高規格幹線道路へのアクセス性の向上 (東海北陸自動車道 関ICアクセス)
- 自動車交通の円滑化、自転車・歩行者の安全安心な交通環境

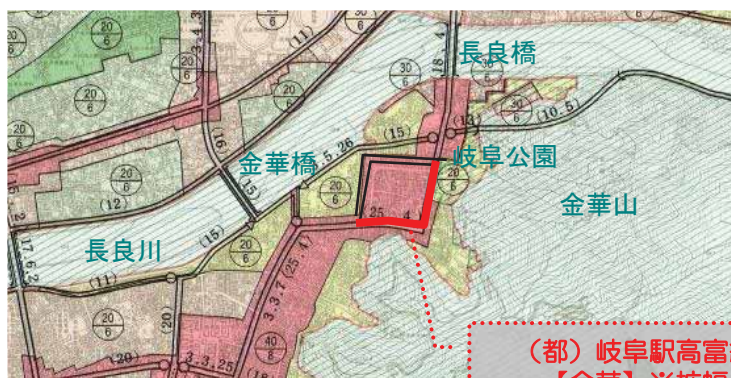
[交通状況]

- ・ 自動車交通量: 14,589 台/12h、混雑度 1.27 (岩田交差点～芥見大船交差点)
- ・ 路線バスのピーク時旅行速度: 16km/h (芥見長山～北一色)
- ・ 路線バスの変動係数: 24.2% (長山～JR岐阜駅)

[計画概要]

- ・ 構造規格: 3種1級、設計速度: 80km/h、延長 L=6,700m、4車線

b. (都) 岐阜駅高富線【金華】



< 交通の状況 >

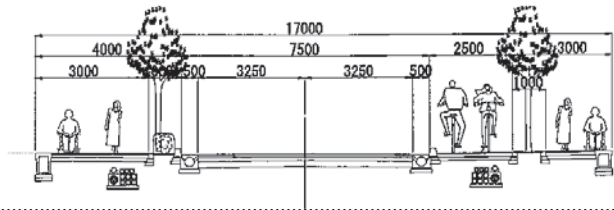


(都) 岐阜駅高富線
【金華】※拡幅

◆期待される効果

- 公共交通支援
 - ・道路線形の改善などによるバス走行環境の向上
- 中心市街地へのアクセス性の向上（各交通モード）
- 魅力的な回遊路の整備によるまちなか歩きの推進
- 自転車走行空間の整備による自転車の安全利用促進
- 自動車交通の円滑化、自転車・歩行者の安全安心な交通環境

◆標準断面図



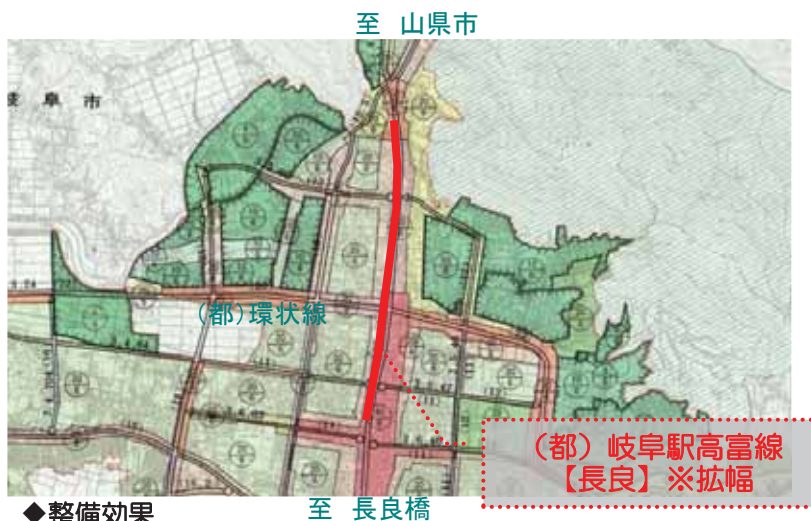
[交通状況]

- ・自動車交通量:25,925 台/12h、混雑度1.63（長良橋南）
- ・路線バスの変動係数:13.7%（長良北町～徹明町）

[計画概要]

- ・構造規格:4種1級、設計速度:40km/h、延長 L=668m、2車線

c. (都) 岐阜駅高富線【長良】



<交通の状況>



◆整備効果

- 公共交通支援
 - ・4車線化、バスレーンやバスベイ設置などによるバス走行環境の向上
 - ・道路拡幅に併せたサイクル&ライド駐輪スペース整備などによるバス利用環境の向上
- 中心市街地へのアクセス性の向上（各交通モード）
- 高規格幹線道路へのアクセス性の向上（東海環状自動車道 高富ICアクセス）
- 自動車交通の円滑化、自転車・歩行者の安全安心な交通環境

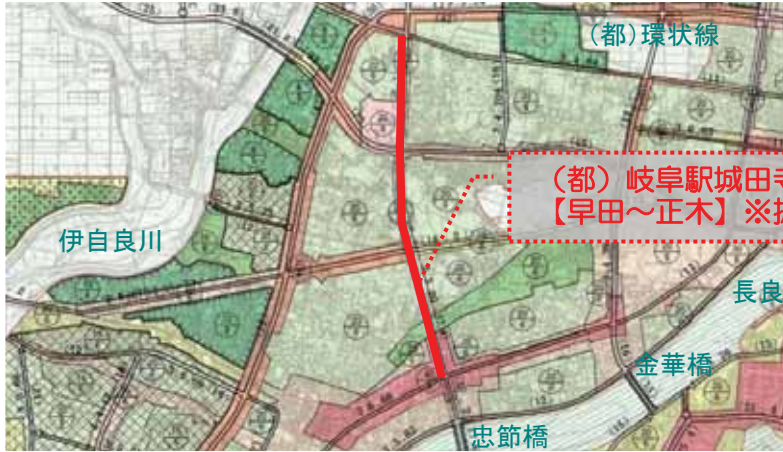
[交通状況]

- ・自動車交通量:25,925 台/12h、混雑度1.63（長良橋断面）
- ・路線バスのピーク時旅行速度:15.9km/h（山県市～長良北町）
- ・路線バスの変動係数:14.2%（山県市～長良北町）

[計画概要]

- ・構造規格:4種1級、設計速度:50km/h、延長 L=1,870m、4車線

d. (都) 岐阜駅城田寺線【早田～正木】



<交通の状況>



◆整備効果

○公共交通支援

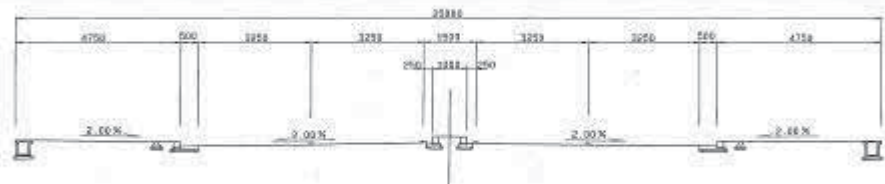
- ・将来のBRT導入を見据えた4車線化、バスレーンやバスベイ設置などによるバス走行環境の向上
- ・道路拡幅に併せたサイクル&ライド駐輪スペース整備などによるバス利用環境の向上

○中心市街地へのアクセス性の向上（各交通モード）

○高規格幹線道路へのアクセス性の向上（東海環状自動車道 岐阜ICアクセス）

○自動車交通の円滑化、自転車・歩行者の安全安心な交通環境

◆標準断面図



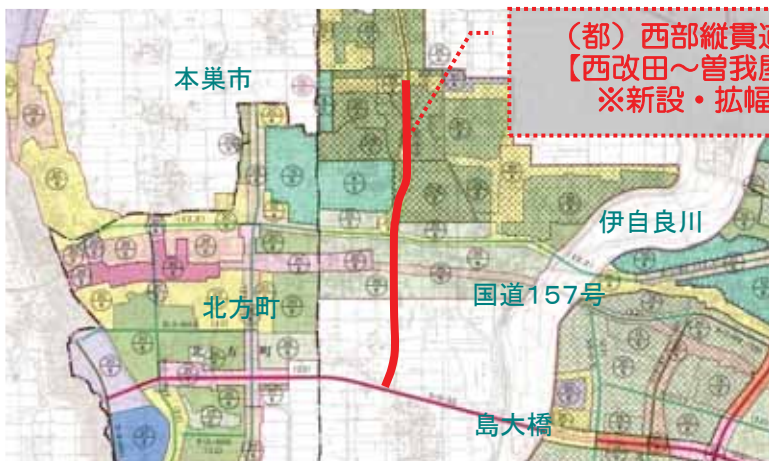
[交通状況]

- ・自動車交通量: 18,167 台/12h、混雑度1.88（則武中1丁目）
- ・路線バスのピーク時旅行速度: 14.6km/h（正木マーサ前～忠節）
- ・路線バスの変動係数: 15.3%（正木マーサ前～JR岐阜駅）

[計画概要]

- ・構造規格: 4種1級、設計速度: 60km/h、延長 L=2,150m、4車線

e. (都) 西部縦貫道線



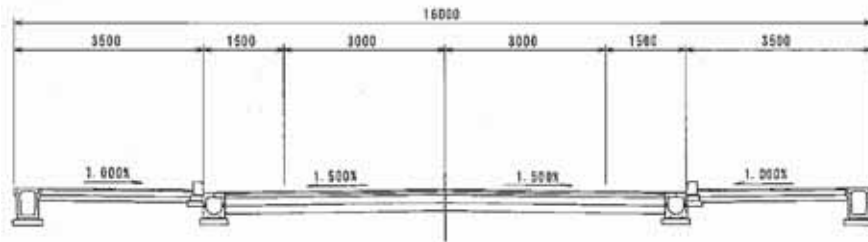
<交通の状況>



◆整備効果

- 中心市街地へのアクセス性の向上（各交通モード）
- 自動車交通の円滑化、自転車・歩行者の安全安心な交通環境

◆標準断面図



[交通状況]

・自動車交通量: 約 10,000 台/12h(又丸町畑)

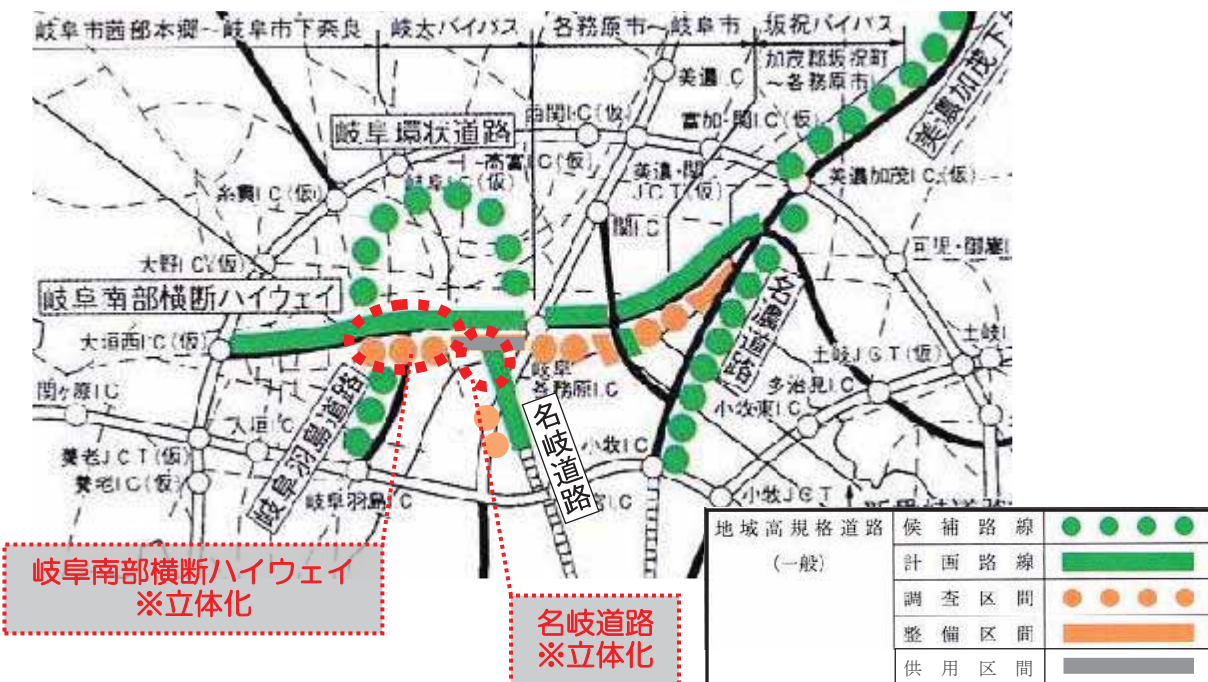
[計画概要]

・構造規格: 4種2級、設計速度: 50km/h、延長 L=2,380m、2車線

f. 岐阜南部横断ハイウェイ

g. 名岐道路

<交通の状況>

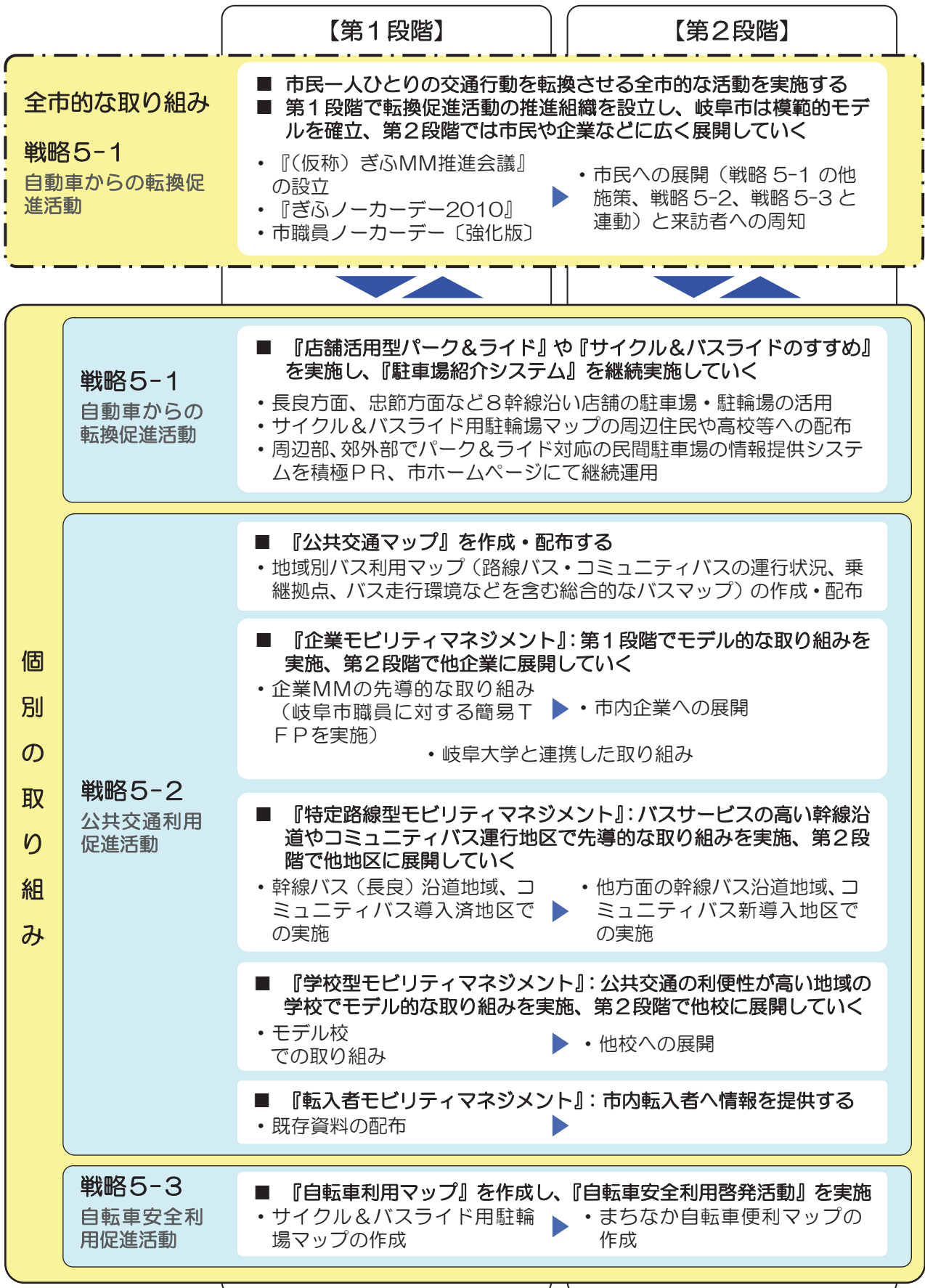


◆整備効果

- 中心市街地へのアクセス性の向上（各交通モード）
- 高規格幹線道路へのアクセス性の向上

【 戦略5 全体的な施策推進の考え方 】

・戦略5の施策推進の考え方を以下に示します。



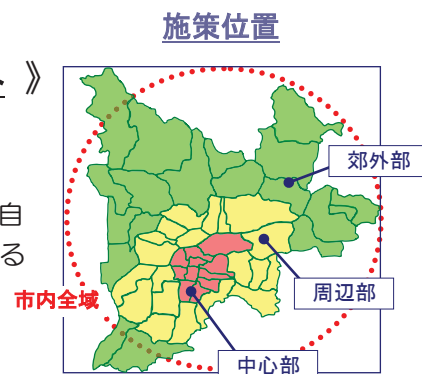
【 戦略5-1 自動車からの転換促進活動 】

《 a ノーカーデーの展開 》

《 b パーク(サイクル) & バスライドの取り組み 》

■ 施策総括

- ・ 市民一人ひとりが、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。



■ 取り組み内容

【推進体制づくりと『ぎふノーカーデー2010』の実施】

- ・ 全市的にノーカーデーを展開するために、自動車からの転換促進活動を推進する推進組織づくりを行います。市内事業者、市民、交通事業者、行政からなる『(仮称)ぎふMM推進会議』を設立します。
- ・ 低炭素型都市実現に向けた地球温暖化対策の取り組みと密接に連携しながら、活動を展開していきます。
- ・ 活動の第一歩として、全市的にノーカーデーを実施するイベントの開催に向けた活動を行います。多くの企業や市民の参加が得られるよう、十分な広報活動を行い、イベントでは市全体に向けた効果的なメッセージの発信を行います。

【岐阜市職員ノーカーデー[強化版]の実施】

- ・ 第1段階では、毎月2回(第2第4水曜日)を毎週水曜日4回に、通勤方法転換率を現状の17%から34%へ増加することを目標に、全市の模範的モデルとなれるよう、強化方策を検討し、モビリティマネジメント手法も活用した具体の取り組みを実践します。

- 通勤方法を転換することによる各職員のCO₂削減量を認識してもらい、環境面の意識を高めることで、公共交通への転換を図っていきます。
- 公共交通に関するきめ細やかで、新しい情報を提供します。
- 毎週水曜日のノーカーデーを強化し、帰宅時に公共交通を利用しやすい環境を整えます。
- 職員の健康増進の観点から、自転車や徒歩通勤への転換を推奨していきます。
- 通勤方法を転換することによるインセンティブなどを検討し、公共交通への転換を図っていきます。



出典：地球温暖化対策ハンドブック

- ・ 第2段階では、「毎日がノーカーデー」のキャッチフレーズのもと、市民への展開を図ります。

＜ノーカーデーの展開について＞

- 第1段階では、市民の交通行動転換のきっかけとすべく、キャンペーンによりメッセージを発信
- 第2段階では、公共交通利用促進活動を中心として、市民へ展開

第1段階 → 交通手段転換のきっかけづくり
[H21～22]

- 転換促進活動の推進組織づくり
- 市職員ノーカーデーの強化(模範的モデルの確立)
- ぎふノーカーデー2010開催

第2段階 → 本格展開

- [H23～] ～毎日がノーカーデーを目指して～
- 市民への展開(企業MM、特定路線別MM、学校MMと連動して展開)

【店舗活用型パーク＆ライドの実施】

- ・長良方面、忠節方面といった8幹線バス路線沿道の店舗等に理解を求め、来客用の駐車場や駐輪場を活用した施策を展開します。
- ・店舗側には商品券収入、利用者側にはバス運賃の特約など双方に多くのメリットがもたらされるよう、交通事業者と市が連携して対応し、一件でも多く実施できるよう地道に取り組みます。

【『サイクル&バスライドのすすめ』の実施】

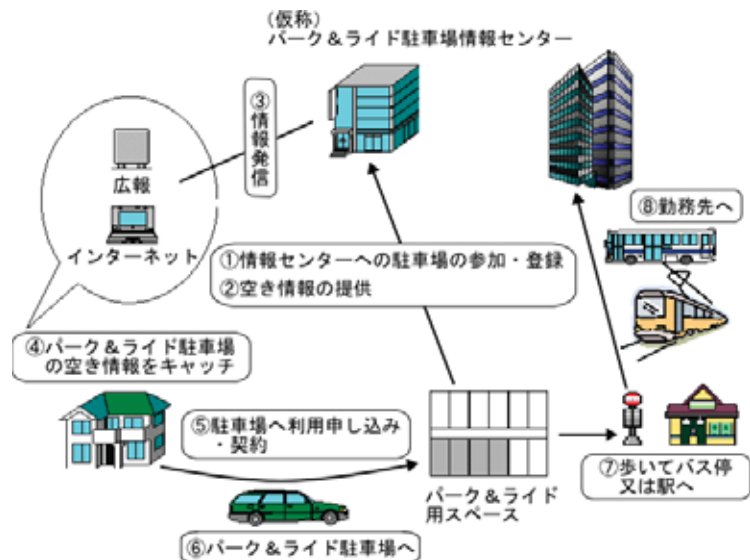
- ・戦略5-3で作成する『C&BR用駐輪場マップ(幹線別作成、公共交通の情報入り)』を積極活用し、周辺住民や高校等に配布します。 ※内容はP128を参照してください。

【『駐車場紹介システム(HP)』の継続実施】

- ・市では、パーク＆ライドの推進を目的として、平成13年2月より、民間駐車場の情報を提供するシステムを構築し、市ホームページにて運用しています。現在の登録数は約100箇所、登録料は無料です。今後もこの取り組みを継続すると共に、積極的なPRに努めつつ、より大きな効果が得られるようなシステムとなるよう改良していきます。

＜紹介する駐車場について＞

- 次の条件全てに該当する駐車場
- 市内で、かつ市中心部(長良川と環状線に囲まれる区域)より外側の地域
 - 最寄りのバス停や鉄道駅から概ね500m以内の駐車場



【参考事例：三郷市におけるエコドライブキャンペーンの開催状況】

- 平成 19 年 11 月 24 日（土）と 25 日（日）、三郷市産業フェスタ 2007 でエコドライブの取り組みや効果をピーアールした事例
- パンフレットを配布し、エコドライブクイズで市民の周知度を把握した。



エコドライブキャンペーン
エコドライブクイズ

1. タイヤの空気圧を適正な空気圧より 0.5 kg/cm² 少ない状態で毎日 10 km、1 年間続けて走ると約 11ℓ (150 円/ℓ) として約 1650 円に相当) のガソリンが無駄になる。
1. ホント 2. ウソ

2. 乗用車で急発進を 1 日 10 回、1 年間繰り返すと約 60ℓ (150 円/ℓ) として約 9000 円に相当) のガソリンが無駄になる。
1. ホント 2. ウソ

3. 自動車の平均車速が時速 40 km から時速 20 km に落ちると、燃費は 40~50% 程度悪化する。
1. ホント 2. ウソ

4. 交通機関が一人の人を 1 km 運ぶ際に排出する二酸化炭素の量は、鉄道を 1 とすると、自家用乗用車は 10 である。
1. ホント 2. ウソ

クイズの答えは裏面にあります。
クイズへのご参加、ありがとうございます。
お時間がある方は、引き続き、以下のアンケートにもご協力をお願いします。

I. 地球温暖化と自動車の問題について、以下の設問にお答えください

問 1 地球温暖化は主に CO₂ (二酸化炭素) の排出が原因となっていることを知っていましたか。
1. 知っていた 2. 知らなかった

問 2 国際条約「京都議定書」により、日本は CO₂ などの温室効果ガスの排出量を、2012 年までに 1990 年よりも 6% 減らさなければならないことを知っていましたか。
1. 知っていた 2. 知らなかった

問 3 日本の運輸部門 (航空、鉄道、自動車など) CO₂ 排出量のうち、自動車からの CO₂ の排出量が全体の約 9 割を占めることを知っていましたか。
1. 知っていた 2. 知らなかった

問 4 高速道路は一般道路よりも安定した速度でスムーズに走れるので、環境にやさしい CO₂ 排出量が少ないことを知っていましたか。
1. 知っていた 2. 知らなかった

裏面に続きです

II. エコドライブについて、以下の設問にお答えください

問 5 以下のものは、自動車の運転に関して環境にやさしいと考えられているものです。この中であなたが環境にやさしいことを知っていたものすべてに○をつけてください。

1. アイドリングストップ
2. エアコンを切る
3. ふんわりアクセル (急発進をしない)
4. タイヤの空気圧の調整
5. 計画的なドライブ (地図やカーナビを活用する)
6. 不要な荷物を積まない
7. エンジンがかけたらすぐに出発 (銀気運転を控える)
8. 過速走行をしない
9. 早めのアクセルオフ (エンジンブレーキを活用)
10. 定速走行の実施

問 6 問 5 の項目のうち、あなたが普段から実施しているものすべてに○をつけてください。

1. アイドリングストップ
2. エアコンを切る
3. ふんわりアクセル (急発進をしない)
4. タイヤの空気圧の調整
5. 計画的なドライブ (地図やカーナビを活用する)
6. 不要な荷物を積まない
7. エンジンがかけたらすぐに出発 (銀気運転を控える)
8. 過速走行をしない
9. 早めのアクセルオフ (エンジンブレーキを活用)
10. 定速走行の実施
11. 11. その他 (具体的に)
12. 特に何もしていない

III. あなたの自身のことについて教えてください

問 7 あなたの年齢は？
1. 10 代 2. 20 代 3. 30 代 4. 40 代 5. 50 代
6. 60 代 7. 70 代以上

問 8 あなたの性別は？
1. 男 2. 女

問 9 あなたの居住地は？
1. 三郷市 2. 八潮市 3. 草加市 4. 吉川市 5. その他埼玉県内 6. 東京都内
7. 千葉県内 8. その他 (西暦県名を具体的に)

問 10 1ヶ月に自動車を運転するおおよその日数は？
1. 運転しない 2. 1~5日 3. 6~10日 4. 11~15日
5. 16~20日 6. 21日以上

問 11 今日は、この会場まで何で来られましたか？
1. 自動車 2. バス 3. 自転車 4. 徒歩

以上、ご協力ありがとうございました
Ecoドライブ推進委員会 事務局

資料：「平成 19 年度 三郷地区交通行動計画検討業務報告書」(平成 20 年 3 月)

【 戦略5-2 公共交通利用促進活動 】

《 a 公共交通マップの作成 》

《 b モビリティマネジメントの取り組み 》

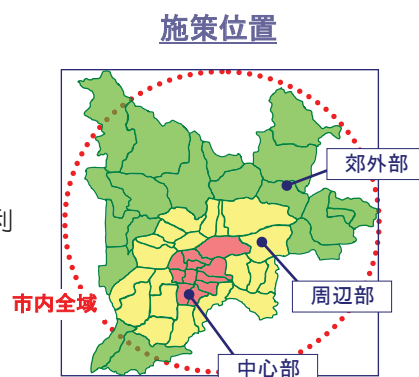
■ 施策総括

- ・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の作成やモビリティマネジメント手法を活用した活動を行います。

■ 取り組み内容

【地域別バス利用マップの発行】

- ・現在、岐阜市内の路線バスや岐阜市コミュニティバス(ぎふっこバス)のマップは作成していますが、地域別の総合的なバスマップはありません。地域において公共交通を積極的に利用してもらうために、利用者の視点から利用者である地域住民と共に地域別のバス利用マップづくりを行います。



<地域別バス利用マップについて>

○8地区(今後16地区まで展開)あるコミュニティバス運営協議会を母体として、マップ作成

地域別バス利用マップ

[H21~] ※初年度はチラシ

■ コミバス運営協議会による作成

■ コミバス新規導入に伴い地域展開

【企業(事務所)MMの実施】

- ・戦略5-1 ノーカーダーの取り組みと一体となって、市内の主要な企業や事務所を対象としたモビリティマネジメントを実施します。
- ・第1段階として、岐阜市職員を対象に、簡易なトラベル・フィードバック・プログラム(以下TFP)手法によりアンケートを実施、公共交通の利用を促す取り組みを開始します。そして第2段階では、モデルで得たノウハウ、実績をもとに、市内企業へと展開していきます。並行して岐阜大学と連携した公共交通に関する取り組みを行います。

<岐阜大学と岐阜市との連携について>

○岐阜大学と岐阜市は、これまでも様々な分野で連携した活動を行ってききましたが、今後も更なる連携関係を構築し、相互の発展を図るために包括協定を締結するものです。

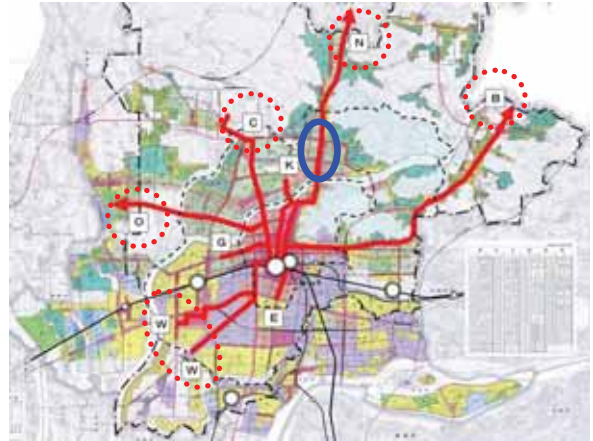
○岐阜大学と岐阜市が多様な分野で包括的に連携・協力し、地域社会の発展と人材育成に寄与することを目的とします。

○連携内容

- ◇健康・福祉に関すること
- ◇産業・まちづくりに関すること
- ◇教育・文化に関すること
- ◇環境に関すること
- ◇人材育成に関すること
- ◇その他

【特定路線型MMの実施】

- 既に公共交通の利便性が高いバス路線の沿線について、効果的なPRチラシによる積極的な啓発活動を展開します。特に長良方面については、サイクル&バスライドの取り組みと併せて進めます。またワンショットTFPの実施を検討します。
- コミュニティバス運行地区については、コミュニティバス等運営協議会を中心とした、コミュニティバスと路線バス双方の利用を促す活動を展開します。活動には、戦略5-1で作成する地域別バス利用マップを積極活用します。
- バスレーン・PTPS新設区間やサイクル&バスライド駐輪場の整備を伝えるチラシやパンフレット等を各戸に配布し、公共交通が使いやすくなったことを周知します。



【学校型MMの実施】

- 小中学生や高校生を対象に、楽しいゲームや地球環境などの身近な話題を織り交ぜながら、公共交通の良さや具体的な利用方法を悟らせることにより、公共交通の裾野を広げる活動を行います。
- 既に公共交通の利便性が高い、例えば加納地区や長良地区等について、モデル校を選び、手作りの教材による、手探り的な取り組みを始めます。

【参考事例：三郷市における学校モビリティマネジメントの実施状況】（1/2）

■ 高校生を対象とした学校モビリティマネジメントの実施事例

■ 平成20年1月27日（日）、三郷市青少年ホームにて開催。18名が参加、3グループで実施。

1. 最初に“交通すごろく”を行い『バスと車との関係』を考える
2. ピアラシティまでバスを乗り継ぐ行動プランを作成（途中、三郷駅または三郷中央駅を経由）
3. 実際に移動した後に、良かった点や困った内容を整理し、グループ発表

① 交通すごろくの説明



② 交通すごろくの実施



③ すごろくが意味することの説明



④ バス利用の行動プラン作成の説明



⑤ 行動プランの作成



⑥ 行動結果を自ら発表



交通すごろくセットについて

- ・ バスカードは常に3コマ進め、自動車カードは出した人数が少なければ沢山のコマ数が進め、人数が多くなるに従い進めなくなる。（バスは専用レーン、車は道路渋滞の影響を受けるイメージ）
- ・ ゲームの過程で、バスと自動車との関係（自動車利用と道路渋滞）を考えるきっかけとする。



三郷すごろく

＜くばるもの＞

- ・ すごろく盤：各グループに1枚
- ・ コマ：グループの人数分
- ・ 自動車カード、バスカードのセット：一人1枚ずつ
- ・ 出したカードの記入用紙：グループに1枚

＜ルール＞

- ・ 早くゴールすると勝ち
- ・ 「せーの！」のかけ声で自動車カードかバスカードをじぶんで選んで出す（相談しない）
- ・ カードは必ず同時に出す

ルール(1)

■ バスカード：いつでも3コマ進める。



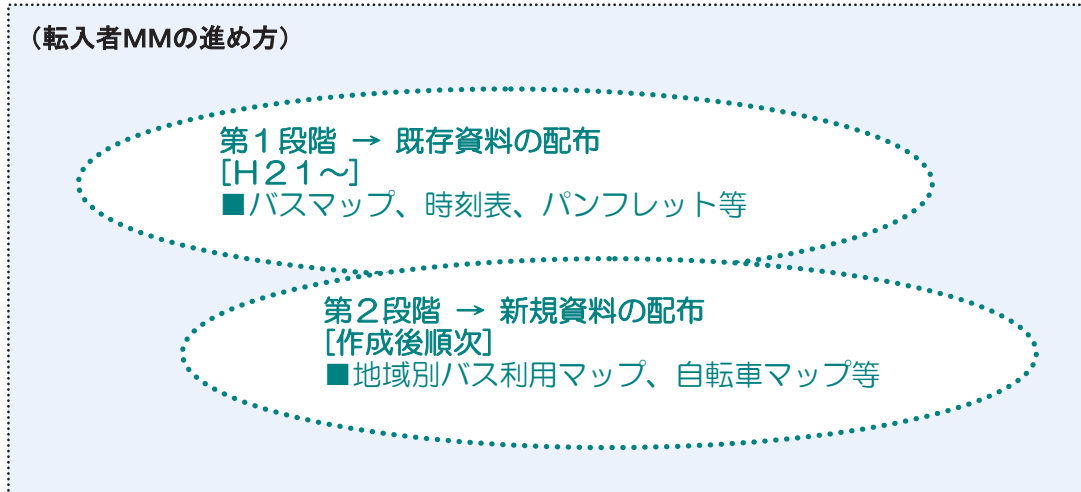
■ 自動車カード：

- (1) 自動車カードを出した人が1人：6コマ進める
- (2) 自動車カードを出した人が2人：5コマ進める
- (3) 自動車カードを出した人が3人：4コマ進める
- (4) 自動車カードを出した人が4人：3コマ進める
- (5) 自動車カードを出した人が5人：2コマ進める
- (6) 自動車カードを出した人が6人：1コマ進める

資料：「平成19年度 三郷地区交通行動計画検討業務報告書」（平成20年3月）

【転入者MMの実施】

- 岐阜市に初めて住むこととなった人に対し、地域の公共交通等に関する有効な情報を提供します。転入届のために来庁された時に、他書類と共に配布します。なお住むこととなる地域に応じた資料を用意し、よりきめ細やかな情報提供に努めます。

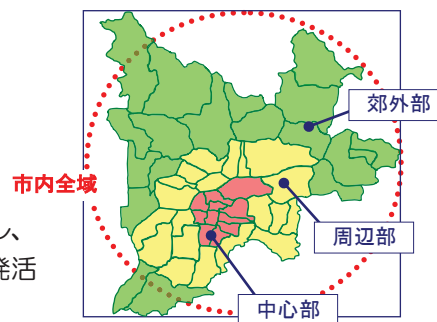


【 戦略5-3 自転車安全利用促進活動 】

《 a 自転車利用マップの作成 》

《 b 自転車安全利用啓発活動 》

施策位置



■ 施策総括

- ・自転車の安全な利用の促進を目的として、地元高校生等が参加し、自転車の安全利用に役立つマップの作成、講習会開催などの啓発活動を行います。

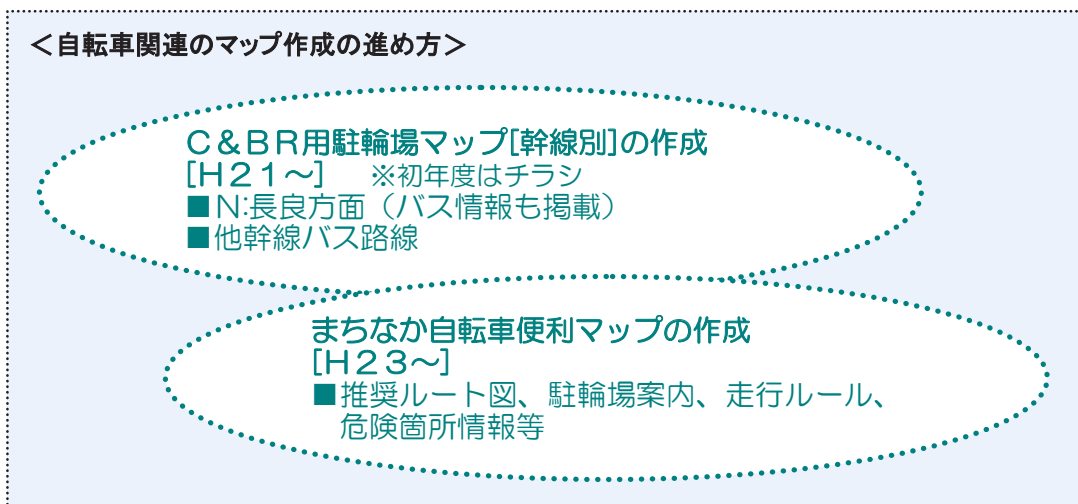
■ 取り組み内容

【C&BR用駐輪場マップの作成】

- ・バス停留所周辺に設置されている駐輪場の情報をバス路線別に紹介します。

【まちなか自転車便利マップの作成】

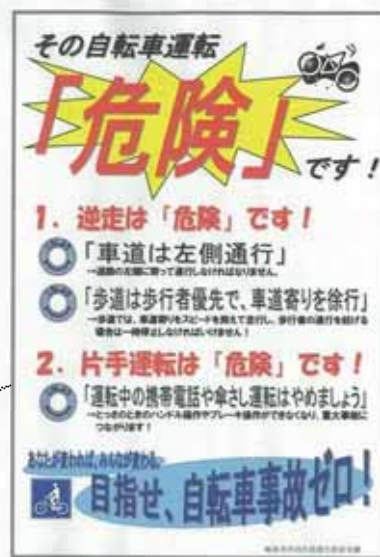
- ・自転車道が整備されている道路など走行推奨ルート情報や駐輪場情報、さらに自転車の走行ルールやマナーなどを盛り込んだ自転車便利マップを地元の高校生等の意見も聞きながら、共に作成します。



【安全利用啓発講習】

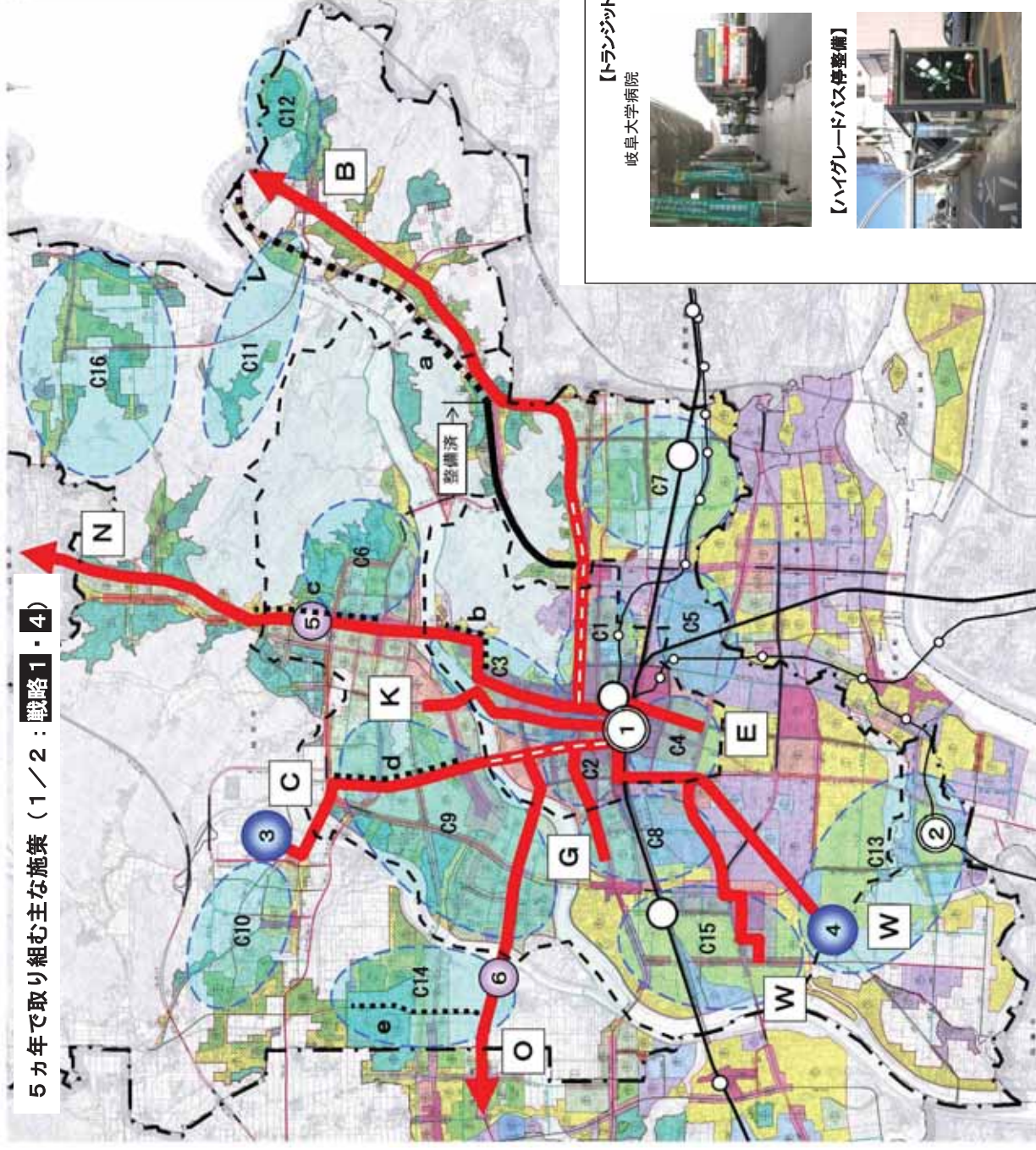
- ・岐阜県警察や市生活安全課と連携し、既に小学生や高齢者を対象に実施している交通安全教室の場で、『まちなか自転車便利マップ』等を用いるなど、安全運転に有効な情報を提供し、講習の充実を図ります。
- ・また中学生や高校生についても、市生活安全課と連携し、自転車のルールとマナーなどの啓発活動を展開していきます。

H20年度に、市内全中学校・高校を対象に配布したチラシの一部 (市生活安全課)



■ 既存ストックを最大限活用した継続的な取り組みにより、早期に施策効果を発揮できる施策を設定します。

5カ年で取り組む主な施策（1/2：戦略1・4）



凡 例

幹線バス路線（運行間隔の目標：10分以内（早朝・深夜除く））

B：梅林方面 N：長良方面 K：金華方面
 C：忠節方面 O：大純場方面 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】（他の交通機関との乗継施設の整備）

1：J/R岐阜駅 2：名鉄柳津駅

トランジットセンター（幹線バスと支線バスの乗継施設、自転車などの乗換施設の整備）

3：岐阜大学病院 4：鷗ターミナル

バス停留所の凝結スペース整備（モデル地区）

5：長良 6：曾我屋

バスレーン・PTPS導入

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、ICカードの導入・運賃制度の見直し）

コミュニティバス導入地区（16地区：C1～C16）

集約型都市構造を支える骨格道路の整備

a.（部）一般国道156号線
 b.（部）岐阜駅高富線【金華】
 c.（部）岐阜駅高富線【長良】
 d.（部）岐阜駅城田寺線
 e.（部）西部縦貫道路

市全域

【トランジットセンター整備】
 岐阜大学病院 鷗ターミナル



【ハイグレードバス停整備】



【バス運行情報・のりば案内】



【バスレーン導入】



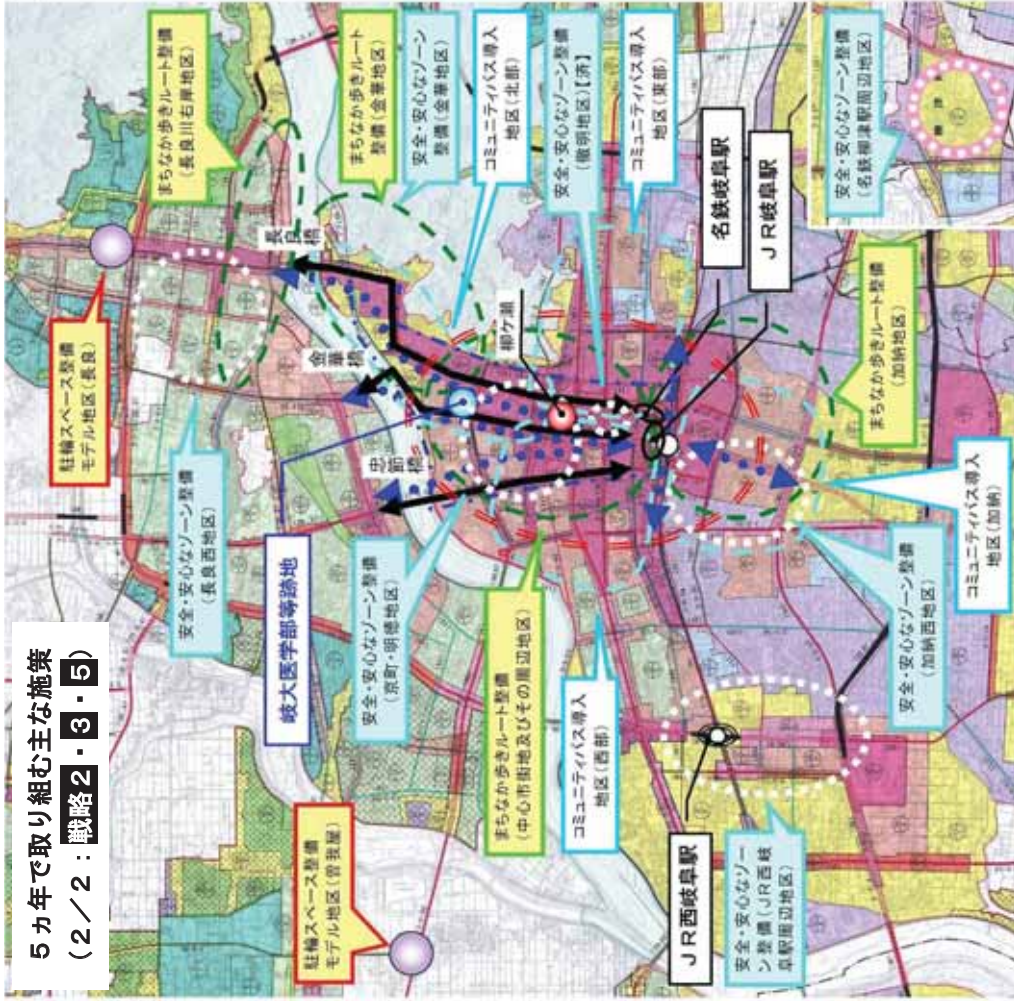
（全て市内事例）
 【バスレーン導入】



【コミュニティバス導入】



5 年間で取り組む主な施策
(2/2 : 戦略2・3・5)



凡 例



- まちなか歩きルート整備 + 支援ソフト事業の展開
- 安全・安心なゾーン整備
- 自転車走行環境改善計画区域
- 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(前頁再掲)
- まちなか駐輪スペースの整備(柳ヶ瀬地区)
- 戦略3の主な対象地域
- JR岐阜駅・名鉄岐阜駅での整備
- ・名鉄バスターミナル整備
- ・バス案内板整備
- ・自転車駐輪場整備
- JR西岐阜駅での整備
- ・自転車駐輪場整備
- 岐大医学部等跡地
- 3軸を基本とするバス路線再編
- コミュニティバス導入地区(前頁再掲)

戦略2・3

(埼玉県三郷市、浜松市、浜松市・遠州鉄道的事例以外は市内事例)



戦略5
(市内事例)



【自動車からの自転車促進活動(ノーカーダーの展開・パークサイクル&ライド推進)】



【公共交通利用促進活動(マップ作成・利用促進PR)】



【自転車安全利用促進活動】



第6章. 事業プログラムと評価指標




1. 事業プログラム

■ 各施策の事業プログラム案を以下に示します。

施策名	施策箇所	実施内容						事業主体	事業名(想定)	特記事項
		H20	H21	H22	H23	H24	H25			
戦略1 公共交通を中心とした交通体系づくり										
1 バス路線再編と乗り継ぎ拠点整備										
岐阜駅北口駅前広場整備	市中心部							岐阜市	土地区画整理事業、街路事業ほか	
柳津駅移転及び駅前広場整備事業	柳津							岐阜市	まちづくり交付金事業	
乗り継ぎ拠点(バス)の計画・整備	黒野、鶯							岐阜市、岐阜バスほか	(都市交通システム整備事業)	
バス路線維持補助事業	市内							岐阜市	市単独事業	
2 バス走行環境の改善										
バスレーン、PTPS(公共車両優先システム)の導入	忠節橋通り、岐阜東西通り							岐阜県警察ほか	県単独事業ほか	
3 バスの利用環境の改善										
ハイブリッドバス、低床バスなどの導入	市内							岐阜バス	地域公共交通活性化・再生総合事業	
バスロケーション表示機の整備、機能の充実	市内							岐阜バス	地域公共交通活性化・再生総合事業	※次期事業計画検討
ハイグレードバス停の整備	市中心部							岐阜バス	広告収入	
ICカードの導入、運賃制度の見直し	市中心部、市内							岐阜バス、岐阜市		※コミバスへのICカード導入
4 コミュニティバスの計画・導入										
コミュニティバス導入事業	市内							岐阜市	国・県補助、市単独事業	
戦略2 歩いて楽しく、漕いでも楽しいまちづくり										
1 まちなか歩きルートの整備										
まちなか歩きルートの整備(金華)	金華							岐阜市	まちづくり交付金事業	※ゆとりやすらぎ道空間事業対応、H18 構想策定
まちなか歩きルートの整備(長良川右岸)	長良、長良西							岐阜市	まちづくり交付金事業	※H19 構想(案)策定
まちなか歩きルートの整備(加納)	加納、加納西							岐阜市	まちづくり交付金事業	※H19 構想(案)策定
まちなか歩きルートの設定・整備(中心市街地及びその周辺)	京町、明徳、徹明、梅林、白山、華陽							岐阜市	(まちづくり交付金事業)	4地区相互における計画の整合性を図る
まちなか歩きルートの設定(4地区)	長良～加納									
2 支援ソフト事業の展開										
まちなか観光推進事業	長良川右岸～加納							岐阜市	市単独事業	
まちなか博士育成事業	長良川右岸～加納							岐阜市	市単独事業	
ITを活用したまちづくり事業(QRコード)	長良川右岸～加納							岐阜市	市単独事業	
レンタサイクル事業	長良川右岸～加納							岐阜市	市単独事業	
3 安全・安心なゾーン整備										
ゆとりやすらぎ道空間事業(金華)	金華							岐阜市	まちづくり交付金事業	
ゆとりやすらぎ道空間事業(京町・明徳)	京町、明徳							岐阜市	交通安全施設等整備事業	
ゆとりやすらぎ道空間事業(加納西)	加納西							岐阜市	交通安全施設等整備事業	
ゆとりやすらぎ道空間事業(長良西)	長良西							岐阜市	交通安全施設等整備事業	
JR西岐阜駅周辺交通バリアフリー事業	市橋							岐阜市	交通安全施設等整備事業	
安全安心みち空間事業(柳津駅周辺)	柳津							岐阜市	まちづくり交付金事業	
4 自転車走行ルートの整備										
自転車通行環境モデル地区整備	岐阜駅周辺(駅南)							岐阜県、岐阜市	地方道路臨時交付金事業ほか	※H20.1 モデル地区指定
自転車走行ルートの設定・整備	市中心部							岐阜県、岐阜市	未定	※自転車走行環境改善計画策定予定
①御館街道の整備	金華							岐阜市	まちづくり交付金事業	※ゆとりやすらぎ道空間事業対応
②断面再構築による自転車道整備(岐阜駅高富線)	金華							岐阜市	地方道路臨時交付金事業	※(都)岐阜駅高富線整備事業対応
5 鉄道の駐輪スペースの整備										
JR岐阜駅周辺の自転車駐輪場整備	JR岐阜駅周辺							岐阜市	特定交通安全施設等整備事業	※H18『JR岐阜駅周辺地区における自転車等の駐輪対策に関する総合計画』見直し
JR西岐阜駅周辺の自転車駐輪場整備	JR西岐阜駅周辺							岐阜市	特定交通安全施設等整備事業	※自転車駐輪対策計画策定予定
6 バス停の駐輪スペースの整備										
バス停の駐輪スペース整備	市周辺部・郊外部							岐阜県、岐阜市	未定	
7 まちなかの駐輪スペースの整備										
柳ヶ瀬の駐輪スペース整備	市中心部							(整備検討)	地区内事業者、岐阜市	未定

施策名	施策箇所	実施内容						事業主体	事業名(想定)	特記事項
		H20	H21	H22	H23	H24	H25			
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 歩行者・自転車のための環境整備										
※戦略2と重複										
2 中心部のバス路線再編										
バス路線再編	市中心部									岐阜大学医学部跡地整備事業と対応
3 岐阜駅周辺の交通関連施策の検討・整備										
名鉄岐阜バスターミナル整備	名鉄岐阜駅							岐阜バス		
バス案内板整備	名鉄岐阜駅ほか							岐阜バス	地域公共交通活性化・再生総合事業	
4 中心部の都心型コミバス等の推進										
都心型コミュニティバスの計画・導入	市中心部							岐阜市		※戦略1と重複
* 戦略3の関連事業										
岐阜大学医学部等跡地整備事業	市中心部							岐阜市	(まちづくり交付金事業)	
岐阜駅東地区第一種市街地再開発事業	市中心部							再開発組合(準備)	市街地再開発事業	
問屋町西部南街区第一種市街地再開発事業	市中心部							再開発組合	市街地再開発事業	
問屋町第一地区第一種市街地再開発事業	市中心部							再開発組合(準備)	市街地再開発事業	
柳ヶ瀬通北地区第一種市街地再開発事業	市中心部							再開発組合	市街地再開発事業	
高島屋南地区第一種市街地再開発事業	市中心部							再開発組合(準備)	市街地再開発事業	
戦略4 集約型都市構造を支える骨格となる道路づくり										
1 幹線道路等の整備										
(都)一般国道156号線の整備	日野、芥見							国	直轄事業	
(都)岐阜駅高富線の整備	金華、長良							岐阜県、岐阜市	地方道路臨時交付金事業ほか	
(都)岐阜駅城田寺線の整備	早田、則武、正木							岐阜県、岐阜市	土地区画整理事業ほか	
(都)西部縦貫道線の整備	合渡、七郷							岐阜市	地方道路臨時交付金事業	
岐阜南部横断ハイウェイの整備	市内							国 ※1	(直轄事業) ※1	
名岐道路の整備	市外							国 ※1	(直轄事業) ※1	
* 戦略4の関連事業										
東海環状自動車道の整備	市郊外部							国	直轄事業	
戦略5 交通手段の転換を促すための活動										
1 自動車からの転換促進活動										
ノーカーデーの展開	市内							岐阜市		
パーク(サイクル)&バスライドの取り組み	市周辺部、郊外部							岐阜市		
2 公共交通利用促進活動										
公共交通マップの作成(地域別バス利用マップ)	市内							岐阜市		
モビリティマネージメントの取り組み	市内							岐阜市		
3 自転車安全利用促進活動										
自転車利用マップ作成	市中心部							岐阜市		
自転車安全利用啓発活動	市内							岐阜市		

※1 事業主体、事業名は想定。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。

凡 例	
	計画レベル
	整備レベル
	ソフト施策等

2. 評価指標の設定

(1) 評価指標の考え方

■ 事業進捗評価により事業進捗状況を把握した上で、設定した目標値に対する達成度で施策効果を評価します。

評価指標の考え方

事業進捗評価（事業進捗状況の把握）											
戦略 1	<table border="1"> <tr> <td>乗継拠点</td> <td>■ 乗継拠点の整備実績</td> </tr> <tr> <td>バス路線網</td> <td>■ バス路線網の再編実績</td> </tr> <tr> <td>バス走行環境</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ バスレーン・PTPSの導入実績 ■ 8幹線バス路線でのバス走行速度の推移 ⇒ ピーク時 20km/h以上となっているか ※) バスロケーションデータより </td> </tr> <tr> <td>バス利用環境</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 8幹線バス路線でのバス運行間隔の推移 ⇒ 運行間隔は 10分以内（早朝・深夜除く）となっているか ※) バス会社データより </td> </tr> <tr> <td>コミュニティバス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ ハイグレートバス停等の整備実績 ■ コミュニティバスの計画と導入の実績 </td> </tr> </table>	乗継拠点	■ 乗継拠点の整備実績	バス路線網	■ バス路線網の再編実績	バス走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ■ バスレーン・PTPSの導入実績 ■ 8幹線バス路線でのバス走行速度の推移 ⇒ ピーク時 20km/h以上となっているか ※) バスロケーションデータより	バス利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ■ 8幹線バス路線でのバス運行間隔の推移 ⇒ 運行間隔は 10分以内（早朝・深夜除く）となっているか ※) バス会社データより	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ■ ハイグレートバス停等の整備実績 ■ コミュニティバスの計画と導入の実績
乗継拠点	■ 乗継拠点の整備実績										
バス路線網	■ バス路線網の再編実績										
バス走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ■ バスレーン・PTPSの導入実績 ■ 8幹線バス路線でのバス走行速度の推移 ⇒ ピーク時 20km/h以上となっているか ※) バスロケーションデータより										
バス利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ■ 8幹線バス路線でのバス運行間隔の推移 ⇒ 運行間隔は 10分以内（早朝・深夜除く）となっているか ※) バス会社データより										
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ■ ハイグレートバス停等の整備実績 ■ コミュニティバスの計画と導入の実績										
戦略 2	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自転車走行空間の整備実績 										
	<table border="1"> <tr> <td>駐輪環境</td> <td>■ 自転車駐車場の整備実績</td> </tr> <tr> <td>徒歩環境</td> <td>■ 道路環境整備の実績</td> </tr> <tr> <td>戦略 3</td> <td>■ 施設整備実績</td> </tr> <tr> <td>戦略 4</td> <td>■ 幹線道路の整備実績、道路混雑度や走行速度等の推移</td> </tr> <tr> <td>戦略 5</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 施策の取り組み実績 ■ 自治体、学校、企業などの参加状況の推移 </td> </tr> </table>	駐輪環境	■ 自転車駐車場の整備実績	徒歩環境	■ 道路環境整備の実績	戦略 3	■ 施設整備実績	戦略 4	■ 幹線道路の整備実績、道路混雑度や走行速度等の推移	戦略 5	<ul style="list-style-type: none"> ■ 施策の取り組み実績 ■ 自治体、学校、企業などの参加状況の推移
駐輪環境	■ 自転車駐車場の整備実績										
徒歩環境	■ 道路環境整備の実績										
戦略 3	■ 施設整備実績										
戦略 4	■ 幹線道路の整備実績、道路混雑度や走行速度等の推移										
戦略 5	<ul style="list-style-type: none"> ■ 施策の取り組み実績 ■ 自治体、学校、企業などの参加状況の推移 										

評価指標（目標値の設定と達成度の確認）

交通手段転換	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通手段に着目した、『自動車利用』から『徒歩・公共交通・自転車利用』への転換状況 ※) 中京都市圏PT調査より
バス利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市内バス路線のバス利用者数の推移 ※) バス会社データより
歩行者・自転車交通量	<ul style="list-style-type: none"> ■ 柳ヶ瀬地区などでの歩行者等交通量の推移 ⇒ 平成 18年～23年で9%UPが目標（中心市街地活性化計画より）
交通の満足度	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通や通行環境などに対する市民評価の変化 ※) 岐阜市総合計画策定のための市民意識調査報告書より
安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> ■ 全市及び中心部での自転車・歩行者が関与した交通事故の発生数の推移 ※) 県警集計データより

(2) 目標設定と確認

①交通手段転換

【中心部の内々交通】

- 平成 13 年時点では、中心部の中だけで移動している全手段の交通（内々交通）は、合計 79,062 トリップ/日、そのうち自動車の移動は 21,259 トリップ/日、26.9%を占めていました。

※帰宅を含めた全目的、全手段の合計

- 戦略の実施により、平成 25 年までに 950 トリップ/日、すなわち 1 日約 1,000 人が 自動車利用からバスや自転車等に転換することを目標とします。

※これにより自動車は 20,309 トリップ/日に、自動車分担率は 1.2 ポイント低下し、25.7%となります。

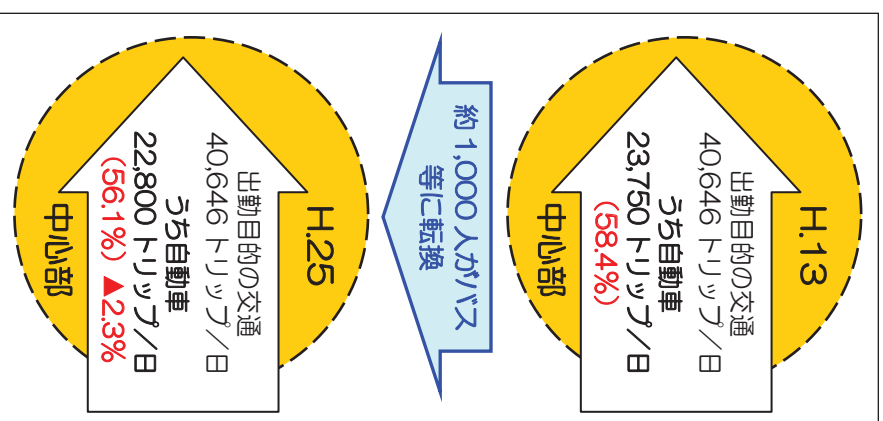
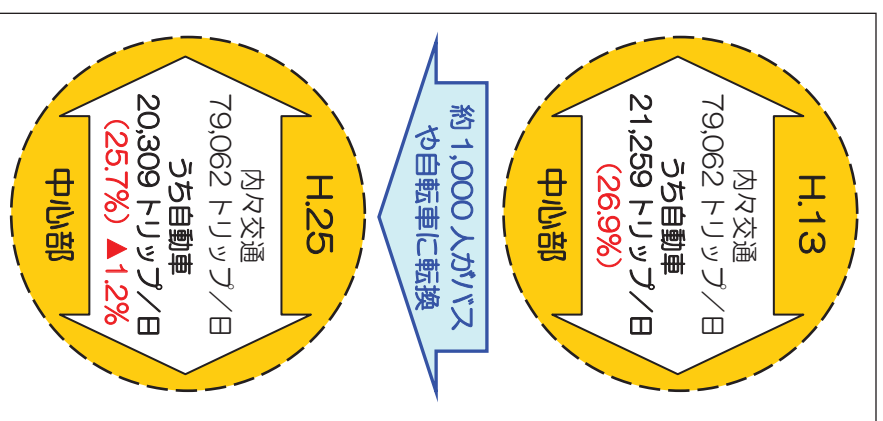
【中心部への出勤目的の交通】

- 平成 13 年時点では、中心部への出勤目的の交通は、合計 40,646 トリップ/日で、そのうち自動車の移動は 23,750 トリップ/日と、58.4%を占めていました。

- 戦略の実施により、平成 25 年までに 950 トリップ/日、すなわち 1 日約 1,000 人が自動車利用からバス等に転換することを目標とします。

※これにより自動車は 22,800 トリップ/日に、自動車分担率は 2.3 ポイント低下し、56.1%となります。

※) 達成度の確認は、中京都市圏パーソントリップ調査結果により行うこととします。



②バス利用者数

□ 平成 18 年 12 月にアユカを導入して以降、バス利用者は増加に転じています。

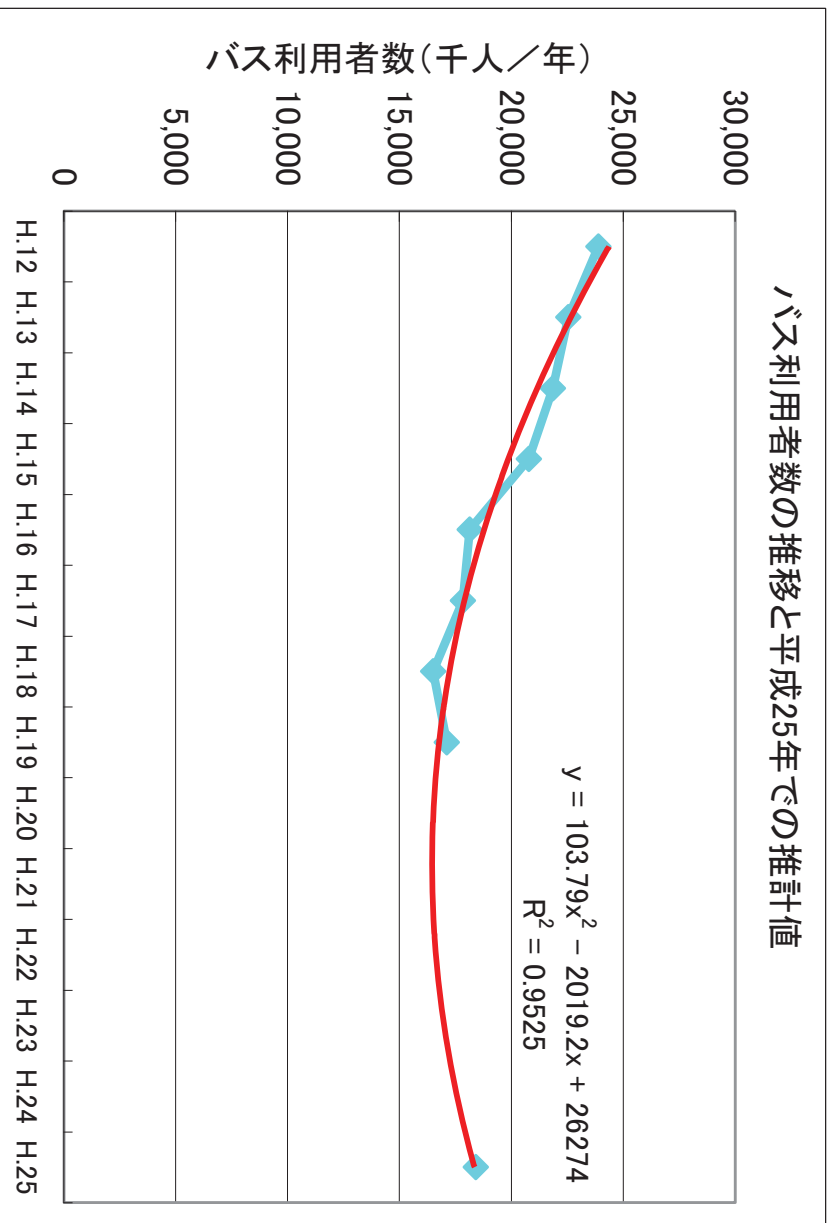


■ 幹線バス・支線バス・コミュニティバス等が連携したネットワークの構築やバスレーン・PTPSの導入、サイクル&バスライドの実施、公共交通の利用促進を図るモビリティマネジメントの実施などに取り組むことにより、自動車利用からバス利用へ転換させたり、新たな利用者を増やし、平成 25 年におけるバス利用者数を約 18,000 千人／年とすることを目標とします。

平成 25 年における岐阜市全体でのバス利用者数の推計結果

バス利用者の推移			平成25年までの増加分 (*)	平成25年 年間バス利用者推計値	対平成19年 の比率
平成17年 (千人／年)	平成18年 (千人／年)	平成19年 (千人／年)	(千人)	(千人／年)	
17827	16,502	17,111	1,296	18,407	108%

*) 総合的な公共交通利用促進策の実施により、平成25年までに1日当り3,550人増え、平成19年から平成25年までの間に合計1,296千人増加すると見込んだ。



③歩行者・自転車交通量

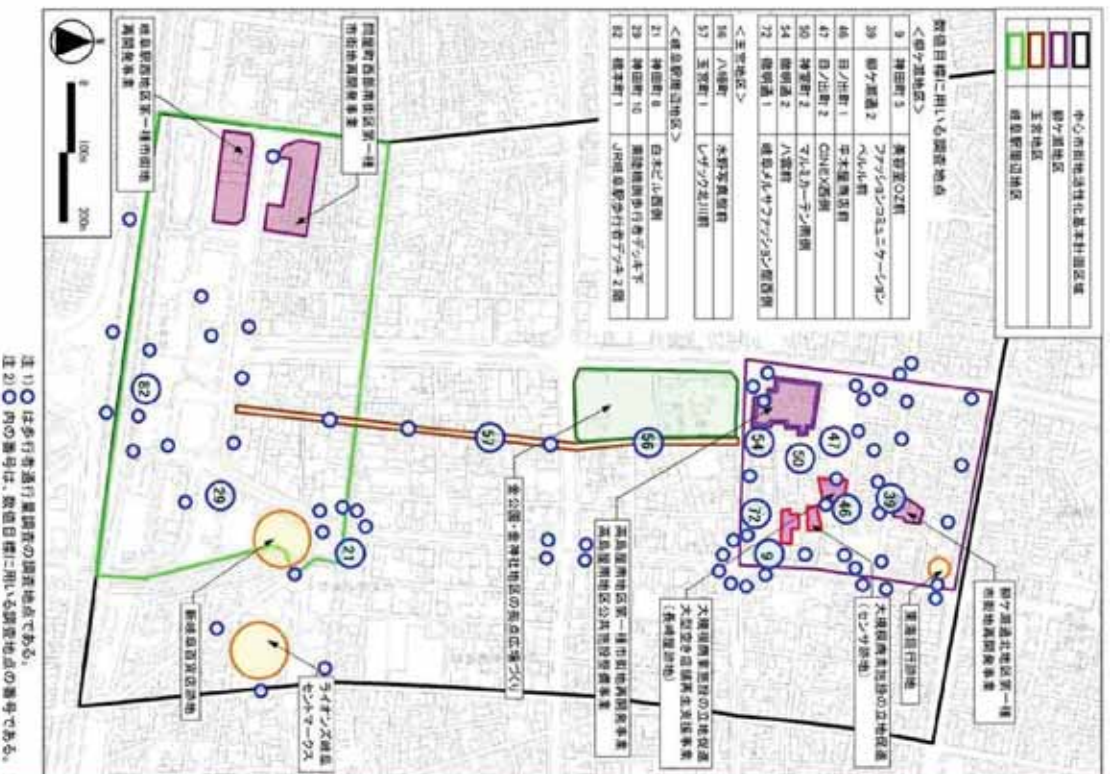
- 岐阜市中心市街地活性化基本計画（平成19年5月）では、柳ヶ瀬地区（7地点）、玉宮地区（2地点）、岐阜駅周辺地区（3地点）における休日の歩行者・自転車交通量について、平成23年度で65,000人を目標としており、平成18年度より約5,600人（約9%）増と見込んでいます。

■ 本計画でも同一の指標・目標とします。

中心市街地活性化基本計画における歩行者・自転車交通量の目標

	現況数値 (平成18年度)	目標数値 (平成23年度)	増減率
中心市街地全体	59,434人	65,000人 〔70,000人〕	約9%増 〔約18%増〕

※)〔 〕内は、平成24年以降数年間の大規模開発事業による通行量増加分を考慮した参考数値。



(注) 岐阜駅周辺地区における対象地点抽出にかける補足
現在、駅前広場歩行者デッキの整備が進められており、デッキの完成により歩行者動線が変化し、現在実施している歩行者通行量調査の対象地点も変化することから、対象地点として抽出してはいない。

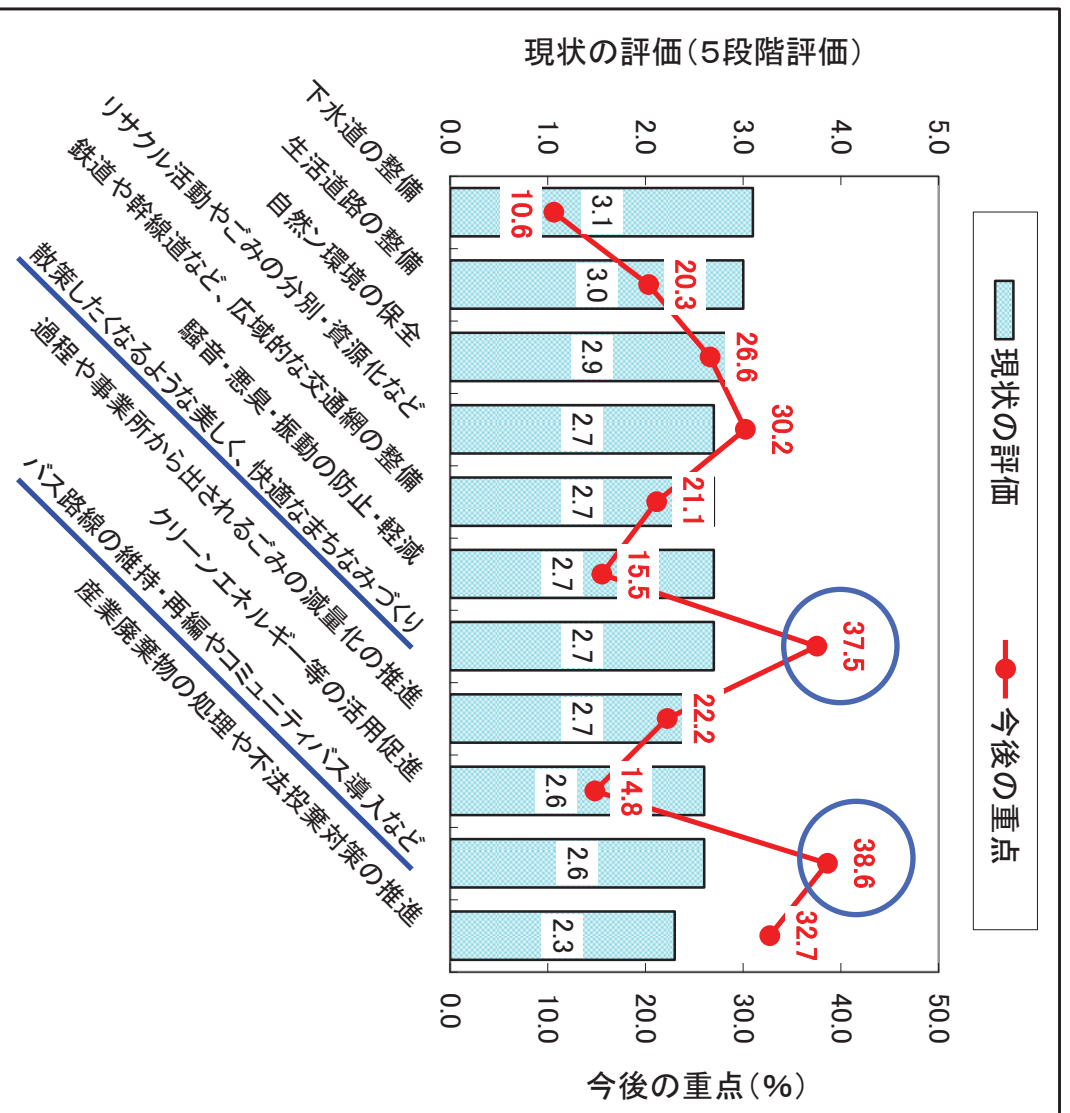
④交通の満足度

- 岐阜市総合計画2008策定のために、平成18年8月に市民意識調査を実施しています。
- 同調査では、『バス路線の維持・再編やコミュニティバス導入など日常生活を支える公共交通の整備』や『生活道路の整備』など、公共交通や通行環境などに対する市民評価が行われています。

■ 次回の市民意識調査において、本計画に関連する項目について、「現状の評価」が高まり、「今後の重点施策」の得点が相対的に低くなることを目標とします。

岐阜市総合計画策定のための市民意識調査報告書[平成18年度]より

【便利で快適な都市づくりについての現状評価と今後の重点施策（3つまで選択）】



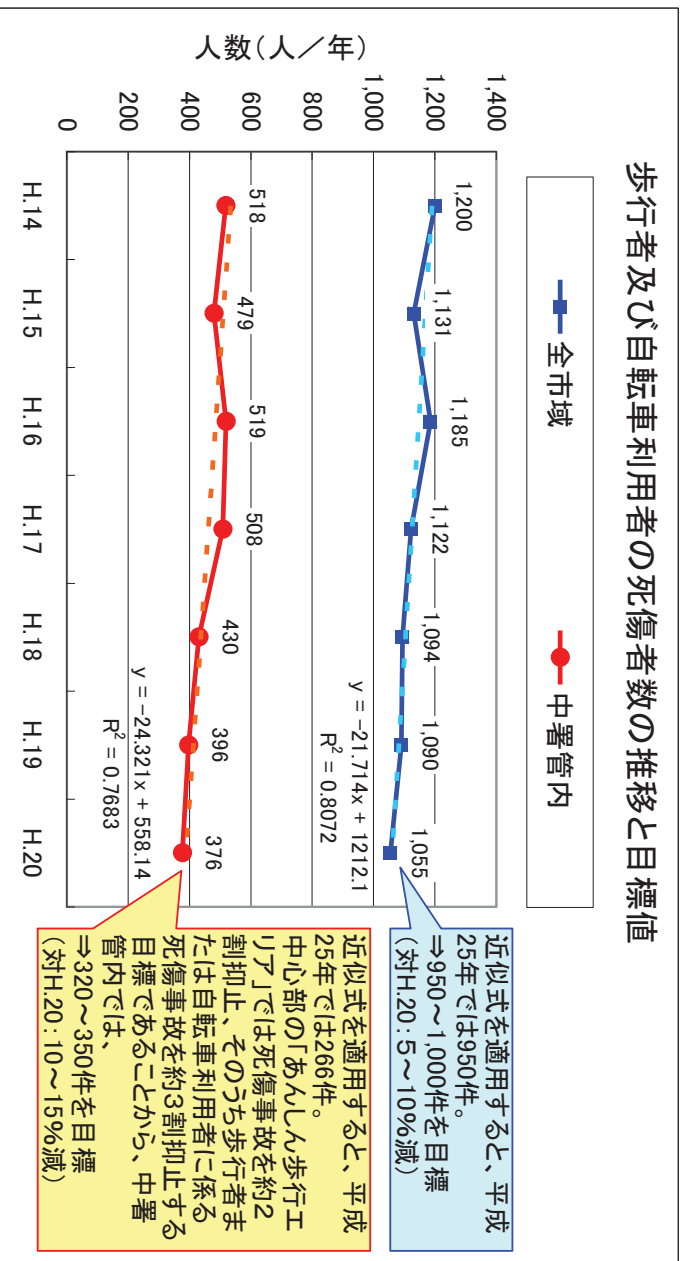
⑤安全性の向上

□ 岐阜市における歩行者及び自転車利用者の死傷者数は、近年、全市域及び中心部ともに減少する傾向にあります。

■ 計画目標年次(平成25年)では、平成20年よりも**全市域で5～10%減少**、中心部において歩行者及び自転車の安全性の向上策を展開する**中署管内では10～15%減少**を目標とします。

歩行者及び自転車利用者の死傷者数の推移と目標値

歩行者及び自転車利用者の死傷者数の推移と目標値



近似式を適用すると、平成25年では950件。
⇒950～1,000件を目標
(対H.20: 5～10%減)

近似式を適用すると、平成25年では266件。
中心部の「あんしん歩行エリア」では死傷事故を約2割抑止、そのうち歩行者または自転車利用者に係る死傷事故を約3割抑止する目標であることから、中署管内では、
⇒320～350件を目標
(対H.20: 10～15%減)

(7) 評価指標のまとめ

- 評価指標と目標を以下のよう設定し、戦略の目標年次である平成25年の数値について評価・検証を行うことを基本とします。
- 中間年次となる平成23年にも中間的な評価・検証を行うこととします。

評価指標と目標値

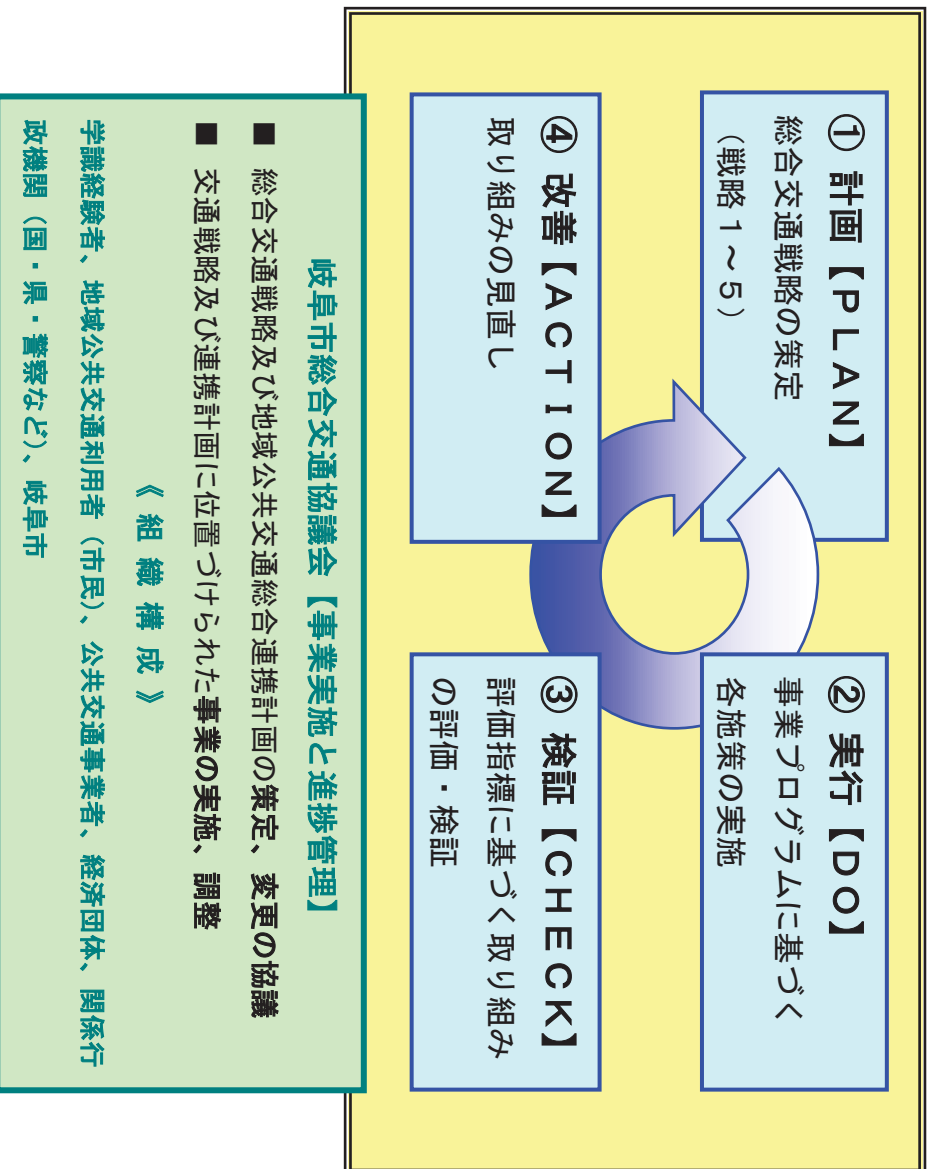
項目	内容	答
① 交通手段 転換	中心 部	<p>【平成23年～】※注1 (中央部の全目的の内々トリック) 自動車からのバス・自転車への転換台数 ⇒約 1000 人を転換</p> <p>【平成23年～】 (中央部への出勤目的の自動車トリック) 自動車からのバス・自転車への転換台数 ⇒約 1000 人を転換</p>
		<p>【平成25年～】 バス利用者数 H.19：17,111 千人/年 ⇒ H.25：18,000 千人/年</p> <p>【平成23年～】 中心市街地での歩行者・自転車交通量 H.18：59,434 人 ⇒ H.23：65,000 人 (+9%) [70,000 人] (+18%)</p> <p>※1) 中心市街地活性化基本計画と同一の指標・目標。 ※2) []内は、平成24年以降数年間の大規模開発事業による通行量増加分を考慮した参考数値。</p>
② バス利用者数		<p>【平成23年～25年】 本計画に関連する項目(※3)の「現状の評価」が向上、「今後の重点」が相対的に低下</p> <p>※3) 『バス路線の維持・再編やコミュニティバス導入など日常生活を支える公共交通の整備』や『生活道路の整備』。</p>
④ 交通の満足度		<p>【平成25年】 全市域の歩行者及び自転車利用者の死傷者数 H.20：1,055 件 ⇒ H.25：950～1,000 件 ▲5%～▲10%減少 中署管内の歩行者及び自転車利用者の死傷者数 H.20：376 件 ⇒ H.25：320～350 件 ▲10%～▲15%減少</p>
⑤ 安全性向上		

※注1：[①交通手段転換]については、大規模なパーソントリップ調査の実施が前提となることから、第5回中京都市圏PTに併せて検証を行うこととする。

3. PDCAサイクルによる施策の推進

- 『計画～実行～検証～改善』により効果を検証しながら、施策を推進していくとともに、必要に応じて戦略を見直していきます。
- 施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有し、施策全体の実現に向けて取り組んでいきます。

PDCAサイクルによる施策の推進



■ 資料 編

『岐阜市総合交通戦略』の策定までの経緯 —岐阜市総合交通協議会(幹事会)等—

第4回 岐阜市総合交通協議会

- 日 時：平成20年10月27日(月)
- 協議項目：骨子(案)について
- 協議内容：
 - ・『総合交通戦略』全体の骨子について協議し、概ね了承が得られた。

第1回 岐阜市総合交通協議会 幹事会

- 日 時：平成20年11月19日(水)
- 協議項目：①中間とりまとめ(素案)について
②公共交通施策について
- 協議内容：
 - ・『総合交通戦略 中間とりまとめ』のうち、現状と課題、将来都市像、都市交通施策の基本的な考え方について、協議した。
 - ・交通施策のうち、バスとバスとの乗り継ぎ拠点の整備を中心に、公共交通施策について、集中的に協議した。

第2回 岐阜市総合交通協議会 幹事会

- 日 時：平成20年12月22日(月)
- 協議項目：中間とりまとめ(素案)について
- 協議内容：
 - ・『総合交通戦略 中間とりまとめ』のうち、5つの戦略毎の基本方針と計画、5ヵ年で取り組む施策候補について、協議した。
 - ・中間とりまとめについて、概ね了承が得られた。

第5回 岐阜市総合交通協議会

- 日 時：平成21年1月26日(月)
- 協議項目：中間とりまとめ(素案)について
- 協議内容：
 - ・最終とりまとめに向け、評価指標や目標設定等について協議した。
 - ・『総合交通戦略 中間とりまとめ』について協議し、概ね了承が得られた。

パブリックコメント

- 日 時：平成21年2月7日～2月22日
- 公表資料：『岐阜市総合交通戦略（案）』ほか
- 意見数：10通
 - ・基本方針等に関する意見 8件
 - ・《戦略1 公共交通》に関する意見 6件
 - ・《戦略2 歩行者・自転車》に関する意見 2件
 - ・《戦略4 公共交通》に関する意見 2件
 - ・事業プログラム／評価指標／推進体制等に関する意見 4件

第3回 岐阜市総合交通協議会 幹事会

- 日 時：平成21年2月24日（火）
- 協議項目：最終とりまとめ(素案)について
- 協議内容：
 - ・最終とりまとめについて、概ね了承が得られた。

第6回 岐阜市総合交通協議会

- 日 時：平成21年3月2日（月）
- 協議項目：最終とりまとめ(案)について
- 協議内容：
 - ・『総合交通戦略 最終とりまとめ』について協議し、承認が得られた。
（第6章の目標設定内容について、字句修正必要）

岐阜市総合交通協議会 委員名簿

分類	所属	役職	委員	備考
学識経験者	岐阜大学地域科学部	教授	竹内 伝史	会長
	関西大学環境都市工学部	教授	秋山 孝正	副会長
	中部大学工学部	教授	磯部 友彦	
公共交通利用者	岐阜市自治会連絡協議会	会長	永田 豎雄	
コミュニティバス 地元代表	岐阜市コミュニティバス試行運行連絡会議	会長		
路線バス事業者	岐阜乗合自動車(株)	取締役社長	川口興二郎	
タクシー関係	岐阜県タクシー協会	会長	山田 久典	
経済団体	岐阜商工会議所	専務理事	山田 洋一	
	岐阜市商店街振興組合連合会	理事長	古川 洋治	
	岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会	理事長	辻 英二	
警察(公安委員会)	岐阜県警察本部交通部	部長	青木 正範	
関係行政機関	中部地方整備局建政部	部長	大竹 亮	
	中部地方整備局岐阜国道事務所	所長	岩崎 信義	
	中部運輸局自動車交通部	部長	藤原威一郎	
	岐阜県都市建築部	部長	藤山 秀章	
	岐阜県県土整備部	部長	棚瀬 直美	
岐阜市	副市長		英 直彦	
事務局(岐阜市)	企画部	部長	藤沢 滋人	
	商工観光部	部長	下野 正俊	
	まちづくり推進部	部長	小林 孝夫	
	都市建設部	部長	河島 和博	
	基盤整備部	部長	後藤 昇	

※ 『岐阜市総合交通協議会』は、総合交通戦略及び地域公共交通総合連携計画の策定、実施に関する協議・調整を行うことを目的として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(H19法律59号)」第6条第1項の規定に基づき設置するものです。

岐阜市総合交通協議会幹事会 委員名簿

分類	所属	役職	幹事	備考
学識経験者	中部大学工学部	教授	磯部 友彦	幹事長
路線バス事業者	岐阜乗合自動車(株)乗合事業本部	取締役交通政策室長	富田 尚之	
公共交通利用者	岐阜市自治会連絡協議会	理事	高木 信男	
コミュニティバス 地元代表	岐阜市コミュニティバス試行運行連絡会議	委員		
タクシー関係	岐阜県タクシー協会	専務理事	岡田 末廣	
経済団体	岐阜商工会議所	総務部次長	河尻 満	
	岐阜市商店街振興組合連合会	理事長	古川 洋治	
	岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会	理事長	辻 英二	
警察(公安委員会)	岐阜県警察本部交通部交通企画課	課長	山田 文夫	
	岐阜県警察本部交通部交通規制課	課長	山本 範彰	
	岐阜中警察署(岐阜市内警察署代表)	交通地域官	三輪 和敏	
関係行政機関	中部地方整備局建政部都市整備課	課長	中西 賢也	
	中部運輸局企画観光部交通企画課	課長	栗原 弥生	
	中部運輸局自動車交通部旅客第一課	課長	佐々木 和久	
	岐阜国道事務所調査課	課長	中岡 毅	
	岐阜国道事務所管理第一課	課長	内田 達也	
	岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官	福田 泰尚	
	岐阜県都市建築部公共交通課	課長	岡田 芳和	
	岐阜県都市建築部街路公園課	課長	古田 正勝	
	岐阜県県土整備部道路建設課	課長	高木 善幸	
	岐阜県県土整備部道路維持課	課長	冠者 信男	
	岐阜土木事務所	副所長兼指導検査監	坂口 義博	
岐阜市	岐阜市基盤整備部	次長	福島 正司	
	岐阜市まちづくり推進部	次長	堀江 明	
	岐阜市都市建設部	次長	村山 三紀夫	
	岐阜市企画部	次長	武藤 正伸	

【用語説明】

（あ行）

LRT

- 「Light Rail Transit（ライト・レール・トランジット）」の略で、軽量軌道交通のこと。
- 従来の路面電車に比較して、低床式の車両（LRV：Light Rail Vehicle）で、軌道や電停の改良により乗降がしやすく、定時性・速達性・快適性などの面で優れており、近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として再評価されている。
- 海外では、ドイツ（シュトゥットガルト、フランクフルト）、フランス（ストラスブール、ボルドー）、イギリス（ロンドン、マンチェスター）などで、国内では富山市で富山ライトレール（2006年4月開業）が導入されている。

（か行）

幹線バス

- 路線バスのうち、基幹公共交通軸を構成する路線バスのこと。
- 幹線バスの走行ルートは、バスレーンやPTPSなどの導入により、定時性・速達性に優れた走行環境を確保することが目標とされる。

基幹公共交通軸

- 鉄道やバスなどの公共交通網のうち、広域的及び都市内において主要なネットワーク軸となる公共交通軸のこと。

キス&バスライド（kiss and bus ride）

- 自宅からバス停まで、家族などに自動車を送り迎えをしてもらって、バスに乗りかえる交通行動のこと。

コーホート要因法

- コーホート（cohort）とは、共通した因子を持ち、観察対象となる集団のこと。
- 時系列の変化より、性別・年齢別生存率、性別・年齢別移動率、母親の年齢階級別出生率、出生者の男女比などを与え、将来の人口予測を計算する方法をコーホート法と言う。

高規格幹線道路

- 自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。
- 高速自動車国道、国土開発幹線自動車道、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、国土交通大臣指定に基づく高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）がある。

交通モード

- モードは方法を意味し、交通手段のこと。

コミュニティバス（community bus）

- 明確な定義付けがなされていないが、一般的に「地方公共団体等がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと（※）」とされている。

※）平成 18 年 10 月の道路運送法改正内容を検討した『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』における定義。

コミュニティタクシー（community taxi）

- 地方公共団体等が、コミュニティバスに準じて地域住民の利便性向上等のために、乗合タクシーを一定地域内で運行するものが「コミュニティ型乗合タクシー（※）」と定義されている。

※）平成 18 年 10 月の道路運送法改正内容を検討した『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』における定義。

混雑度

- 道路の交通量を交通容量で割った値のこと。
- 1.0 未満は「昼間 12 時間を通じて殆ど混雑しない」、1.0～1.25 は「昼間 12 時間のうちピークの 1～2 時間の間混雑する」、1.25～1.75 は「ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する」、1.75 以上は「慢性的に混雑する」などの状況となる。

（さ行）

サイクル&バスライド（cycle and bus ride）

- 自宅からバス停まで自転車で移動して、バスに乗りかえる交通行動のこと。

支線バス

- 路線バスのうち、トランジットセンターなどで幹線バスに乗り継ぐなど、幹線バスの後背地をサービスする支線の役割を受け持つバス。

(た行)

地域高規格道路

- 全国的な幹線道路ネットワークである高規格幹線道路と一般国道のサービスレベルには大きな格差があるため、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結などを目的とした道路のこと。
- 地域高規格道路は、自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し、60～80km/hの高速サービスを提供する。

道路交通センサス (road traffic census)

- 道路交通の現況を把握し、将来の道路整備計画を立案するために、国、地方公共団体、道路関係公団などが、昭和3年以降、3～5年周期で定期的に行っている交通量及び道路現況調査。

トランジットセンター (transit center)

- 交通手段の乗り継ぎを行う拠点（乗継拠点）のこと。
- 「鉄道相互」、「鉄道とバス」、「自動車や自転車などと鉄道やバス」、「幹線バスと支線バス」などの乗継拠点がある。

トリップ (trip)

- 人や自動車の1出発地から1到着地への移動のこと。

(は行)

パーソントリップ調査 (person trip survey)

- 都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備など、将来の交通計画を策定するために実施する調査。
- 人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調べるもの。

パーク&ライド (park and ride)・パーク&バスライド (park and bus ride)

- 都心部などへの道路混雑や、目的地での駐車難を避けるために、鉄道駅まで乗用車で行き、駅周辺に駐車して鉄道に乗り換えて目的地に向かう方式のこと。
- バスに乗り換える場合には、パーク&バスライドと言うことが多い。

ハイグレードバス停

- 比較的高品質のバス停上屋、ベンチなどを整備したもの。バス接近表示機を設ける場合もある。

バスレーン (bus lane)

- バスの定時運行を確保するために、区間や時間帯を限って、バス専用あるいはバス優先に指定された車線のこと。

フィーダー線

- 主要な鉄道や幹線バスに対して、鉄道駅や乗継拠点などの後背地をサービスする公共交通のこと。

PTPS

- 「Public Transportation Priority System」の略。
- 公共車両優先システム～交通管制システムと連携して、バス優先の信号制御を行うもの。

バスロケーションシステム (bus location system)

- 個々のバスの位置、区間速度などをセンターで一元的に把握し、管理することでバスサービスの向上と効率的な運行を図るシステムのこと。
- バスの接近情報をバス停の利用者などに知らせるバス接近表示装置をバスロケーションシステムという場合もある。

バリアフリー (Barrier free)

- 障害者や高齢者などが、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くこと。

(ま行)

モビリティマネジメント (Mobility Management、略称 MM)

- 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。(本文 123 頁参照)

(や行)

ユニバーサルデザイン (Universal Design)

- 全ての人々が人生のある時点で何らかの障害を持つということを発想の原点とし、ロナルド・メイス（米）が1980年代に提唱した。
- できるだけ多くの人々が利用可能であるように、製品、建物、空間をデザインすることを目標とする。

(ら行)

旅行速度 (over-all travel speed)

- 移動の全工程を、交差点の一旦停止などを含めた旅行時間で割った速度のこと。