

平成16年度国土施策創発調査

鉄軌道、中心市街地の活性化による  
公共交通を中心とした地域づくりに関する調査

調 査 報 告 書

平成17年3月

国土交通省中部運輸局

岐 阜 市

# 目次

調査の背景・目的	1
1．鉄軌道と都市活動の関係整理	3
1 - 1 岐阜市の都市活動との関係整理	3
1 - 2 鉄軌道を活かした公共交通を中心としたまちづくりの先進事例整理	10
2．既存計画等における公共交通体系の現状と将来像の整理	21
2 - 1 岐阜市総合計画「ぎふ躍動プラン21」	21
2 - 2 岐阜市総合交通体系策定業務	24
3．まちづくりの観点からの公共交通の需要低迷の要因検討	32
3 - 1 鉄軌道等公共交通利用者の実態整理	32
3 - 2 ヒアリング調査の実施	48
4．鉄軌道を活かした公共交通を中心としたまちづくりの提案	64
4 - 1 利用者・沿線住民からの期待把握	64
4 - 2 まちづくり提案の検討	112

## 資料編

- 資料1 対象地域の鉄軌道と市街地形成
- 資料2 公共交通体系のあり方に関する市民アンケート調査
  - ・沿線住民向け
  - ・利用者向け

## 調査の背景・目的

### (1) 調査の背景

岐阜市は、自家用自動車の分担率が 60.7%と中京都市圏の中でも自動車に依存している割合が高い都市である。自動車は、便利で快適なものである反面、交通渋滞や中心市街地の空洞化など新たな問題を生じさせている。一方、岐阜市は、高齢化の急速な進展や地球環境問題の深刻化など新たな課題に直面しているため、公共交通を中心としたまちづくりを目指している。

岐阜市を中心とする鉄軌道(市内線、美濃町線、揖斐線)は、90年もの歴史をもち、長い間、岐阜都市圏の都市形成に大きく貢献してきただけでなく、自動車を利用できない高齢者等交通弱者の買い物手段や通院手段、ならびに高校生の通学手段としての役割を果たしてきた。さらには、全国的に少なくなった路面電車が、岐阜市街地を走行する姿そのものが、岐阜市のシンボルとして、市民ならびに来訪者に愛され続けてきた。このように、鉄軌道は岐阜都市圏の文化的・社会的インフラとして多大な役割を担ってきた。

一方、近年の自動車依存の高まり、買い物施設の郊外化などを背景に、鉄軌道の利用低迷ならびに経営状態の悪化が進んでおり、運行事業者である名古屋鉄道(株)は、本年3月に撤退を決めており、鉄軌道が廃止されようとしている。

また、岐阜市ではオムニバスタウン事業が平成14年度に指定され平成18年度まで事業を推進し、バス利用の促進を図っている。

鉄道、バス、軌道、タクシーの公共交通はいうまでもなく、高齢者、障害者などに優しい交通手段であると同時に、環境負荷が小さい地球に優しい交通手段である。公共交通をいかした地域づくりは中心市街地の活性化と不可分な関係にある。

本調査は、鉄軌道の活性化方策と中心市街地の活性化方策、公共交通のあり方を検討し、公共交通を中心とした地域づくりのあり方について構築しようとするものである。

### (2) 調査の目的

本調査は、こうした背景を踏まえ、岐阜市が目指すまちづくりの理念である過度に自動車に依存した社会ではなく、高齢者や障害者などあらゆるひとや地球に優しい公共交通を中心とした社会のあり方について検討することとし、そのために、鉄軌道の役割を総括するとともに、鉄軌道がまちづくりにどのような役割を果たすことが可能なのかについて検討を行い、中心市街地の活性化方策、公共交通体系のあり方を検討し、公共交通を中心とした地域づくりの具体化を目的とする。

### (3) 調査の視点

#### 鉄道軌道の役割の総括

鉄軌道が都市活動に果たしてきた役割を、統計資料や先進事例を踏まえて整理する。

#### 鉄軌道をいかした公共交通を中心としたまちづくりの提案

鉄軌道の利用者が低迷している実態・要因を踏まえ、鉄軌道をいかした公共交通を中心としたまちづくりの提案を行う。

### (4) 調査項目

本調査は、下記の通り5章構成としている。

- 1．鉄軌道と都市活動の関係整理
- 2．既存計画等における公共交通体系の現状と将来像の整理
- 3．まちづくりの観点からの需要低迷の要因検討
- 4．鉄軌道を活かした公共交通を中心としたまちづくりの提案

# 1. 鉄軌道と都市活動の関係整理

## 1 - 1 岐阜市の都市活動との関係整理

揖斐線、美濃町線の沿線を対象に、鉄軌道が都市活動やまちづくりにいかなる役割を果たしているかについて分析を行う。

### (1) 本調査の対象地域の考え方

本調査の対象地域を、下記のとおり岐阜市及びその周辺市町（注1）とする。また、本資料における「鉄軌道沿線地域」とは、鉄道駅の半径500mに含まれる町丁目のことをいうものとする（注2）。

調査対象市町：岐阜市、関市、山県市、瑞穂市、本巣市（5市）、羽島郡川島町、同岐南町、同笠松町、同柳津町、本巣郡北方町、揖斐郡大野町（6町）

注1：岐阜市への交通依存度が高い周辺市町。具体的には、名鉄揖斐線及び美濃町線沿線市町、もしくは岐阜市への通勤・通学依存度が概ね20%以上の市町とした。  
注2：概ね鉄道駅からの徒歩圏のエリア。なお、本調査において重要な位置付けとなる岐阜市内の路面電車の平均駅間距離は500mとなっている。



図表 1-1 本調査対象地域

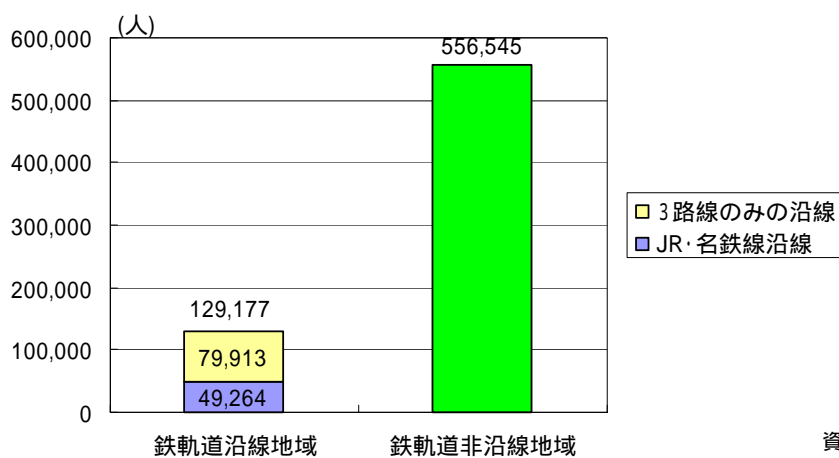
(2) 鉄軌道沿線・非沿線における社会・経済指標の動向にみる鉄軌道の役割

鉄軌道廃止による影響人口の把握

鉄軌道沿線人口は 13 万人（名鉄市内線・揖斐線・美濃町線で約 8 万人）の足として機能。

対象地域における「鉄軌道沿線地域」人口は、約 13 万人である。うち、今後も存続する JR 線、名鉄線の沿線人口は約 5 万人であり、廃止予定の名鉄市内線・揖斐線・美濃町線（以下、「3 路線」という。）の沿線人口は約 8 万人となっている。

割合でいうと、対象地域総人口（685,722 人）のうち、19%の人が鉄軌道沿線地域であるが、3 路線の廃止の影響で 7%まで低下することとなる。



資料：国勢調査（2000）

図表 1-2 鉄軌道沿線地域と非沿線地域の人口比較

3 路線廃止の影響が特に大きいのは 65 歳以上の高齢者。

鉄軌道沿線地域には、全高齢者の 24%にあたる約 2.7 万人が居住している。うち、3 路線の廃止により影響が生じる高齢者は 1.7 万人に及び、これは全高齢者の 15%にあたる。これらの数値は、公共交通の主たる利用者層と想定される高校生や就業者と比べて高い値である。

図表 1-3 属性別 3 路線廃止による影響人口

	総数(A)	鉄軌道沿線人口(B)	A/B	3 路線廃止による影響人口(C)	C/A	3 路線廃止後の鉄軌道沿線人口(D)	D/A
高齢者	114,026	27,038	24%	17,073	15%	9,965	9%
高校在学者	23,126	4,037	17%	2,614	11%	1,423	6%
就業者	353,523	66,209	19%	41,081	12%	25,128	7%
総人口	685,722	129,177	19%	79,913	12%	49,264	7%

単位：人 資料：国勢調査（2000 年）

## 鉄軌道沿線地域の市街地特性

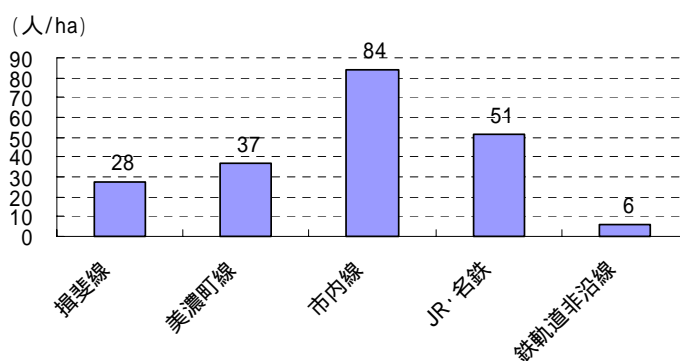
(市街地形成) 鉄軌道は古くからの市街地の形成に寄与してきた。

資料編に示すとおり、20世紀初頭の大正時代より対象地域の人口の集積は、鉄軌道を中心に形成されていた。

現在でも、市内線やJR・名鉄沿線地域においては、人口密度がDID地区基準(人口密度40人/ha以上)よりも高い値を示しており、高密度な市街地が形成されている。

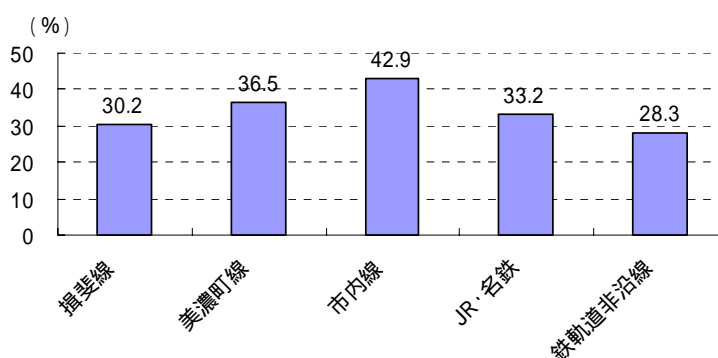
一方で、揖斐線や美濃町線の沿線地域では、非沿線地域と比べると人口密度は高いものの、DID地区の最低基準以下であり、高密度な市街地が形成するまでは至っていない(図表1-4)。

居住期間20年以上の居住者の割合(図表1-5)をみると、市内線や美濃町線沿線などは、4割程度となっており、鉄軌道が古くからの市街地形成に貢献してきたことが確認できる。



資料：国勢調査(2000)

図表 1-4 鉄軌道沿線・非沿線の人口密度

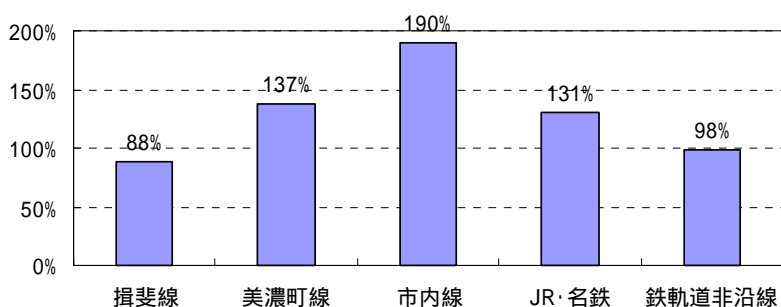


資料：国勢調査(2000)

図表 1-5 居住期間20年以上の居住者の割合

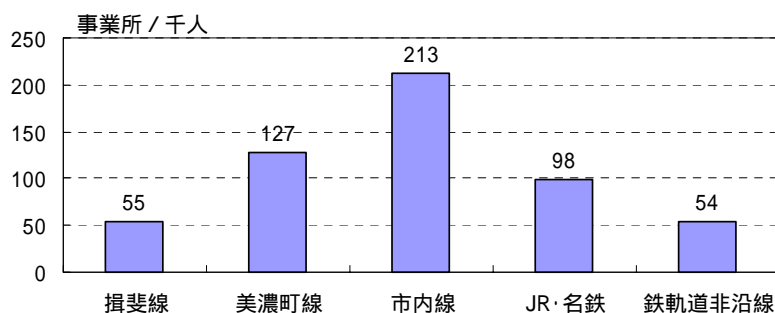
鉄軌道は事業所の集積に寄与してきた。

昼間人口比率(図表 1-6)をみると、鉄軌道沿線は非沿線と比べて昼間人口比率が高い。また、人口千人あたりの事業所数をみると、鉄軌道沿線は非沿線の2倍以上の割合で事業所が立地しており、集積度合いの高さが確認できる(図表 1-7)。なかでも、市内線やJR・名鉄線沿線では、ホワイトカラー層が働く事務所・営業所が多く立地している(図表 1-8)。



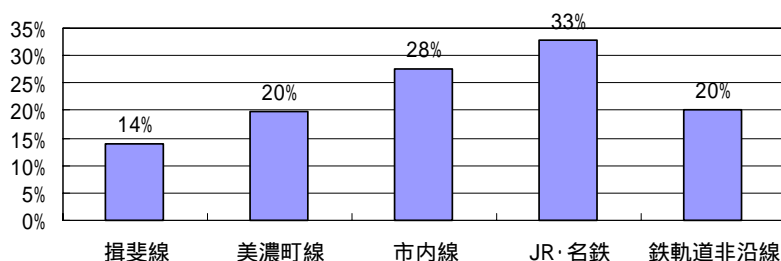
資料：国勢調査(2000)

図表 1-6 昼間人口(昼間人口/人口)比率



資料：国勢調査(00年)、事業所統計調査(01年)

図表 1-7 人口千人あたりの事業所数



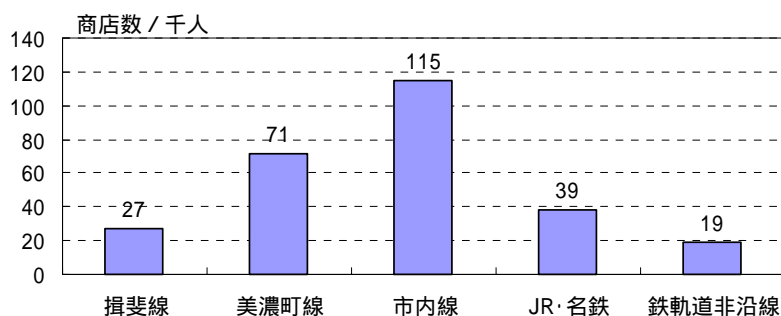
資料：事業所統計調査(2001)

図表 1-8 事業所数に占める事務所・営業所の割合(2001年)



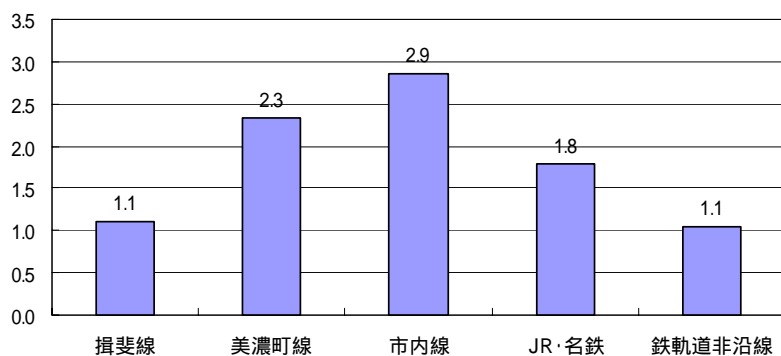
鉄軌道沿線地域は商店街の形成に寄与してきた。

人口千人あたりの小売商店数(店舗・飲食店)は、鉄軌道沿線は非沿線の1.4倍～6.1倍高く、沿線を中心に商店街等の商業集積が形成されていることが確認できる(図表1-9)。また、小売中心地性(商業人口/居住人口)も沿線外の1.1に比べて、揖斐線を除いた鉄軌道沿線は、約2倍程度高く、鉄軌道沿線に商業が集積していることが確認できる(図表1-10)。人口1人あたりの小売販売額については、鉄軌道沿線地域は、沿線外の1.4倍～1.8倍の高さとなっている(図表1-11)。



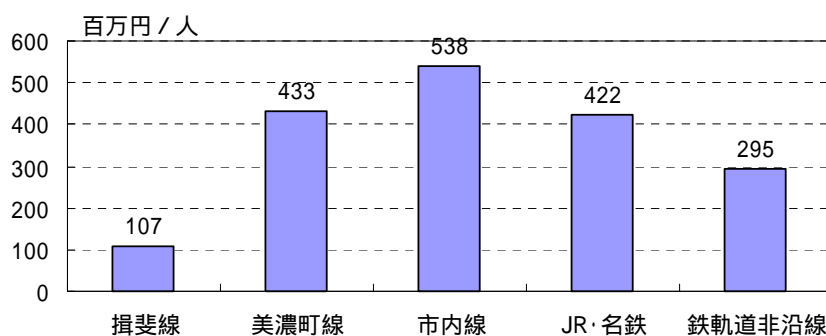
資料：事業所統計(01年)  
国勢調査(00年)

図表 1-9 人口千人あたりの小売商店数



資料：商業統計(02年)  
国勢調査(00年)

図表 1-10 小売中心地性(2002年、商業人口/居住人口)



資料：商業統計(02年)

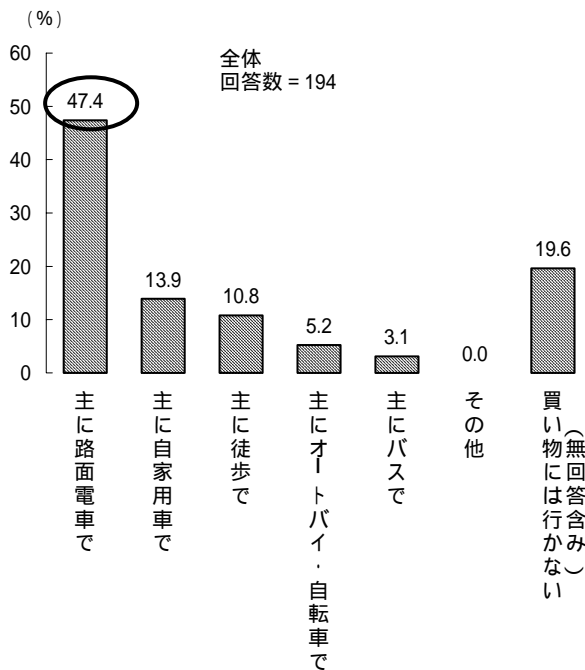
図表 1-11 人口1人あたりの小売販売額(2002年)

鉄軌道は、岐阜市中心市街地への輸送手段として中心市街地活性化に貢献してきた。

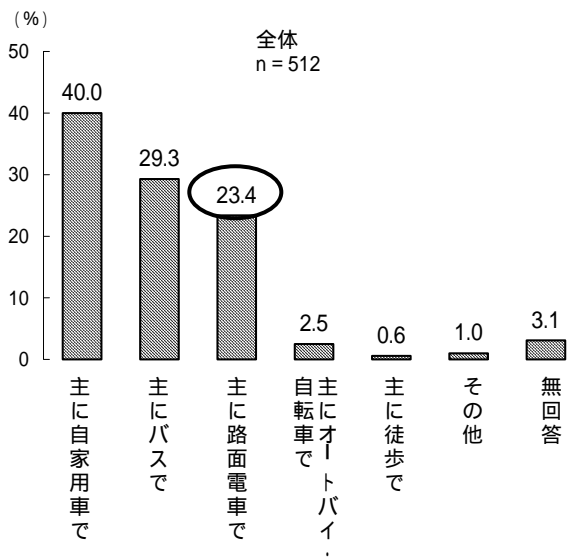
鉄軌道は、柳ヶ瀬地区をはじめとする岐阜市中心市街地への住民の足として機能している。

本調査4章にて実施したアンケート調査によると、鉄軌道利用者では約半数が、鉄軌道沿線住民では約23%が、「柳ヶ瀬地区に買い物に行くとき、路面電車を利用する」と回答している。

鉄軌道利用者アンケート結果



鉄軌道沿線住民アンケート結果



資料：本調査4章で実施のアンケート結果を転載

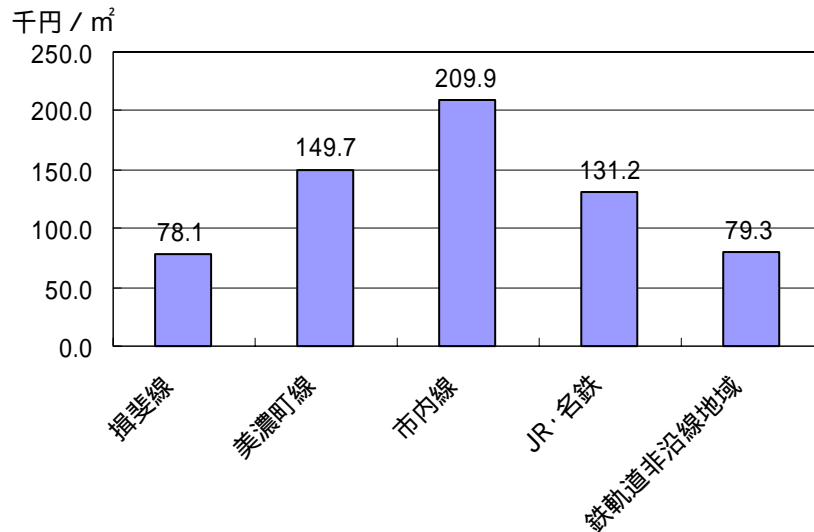
図表 1-12 「柳ヶ瀬地区に買い物に行くときの主な交通手段」

## 鉄軌道沿線地域の地価指標の動向

市街地形成が進んでいるため鉄軌道沿線地域の平均地価は高いが、減少率は大きい。

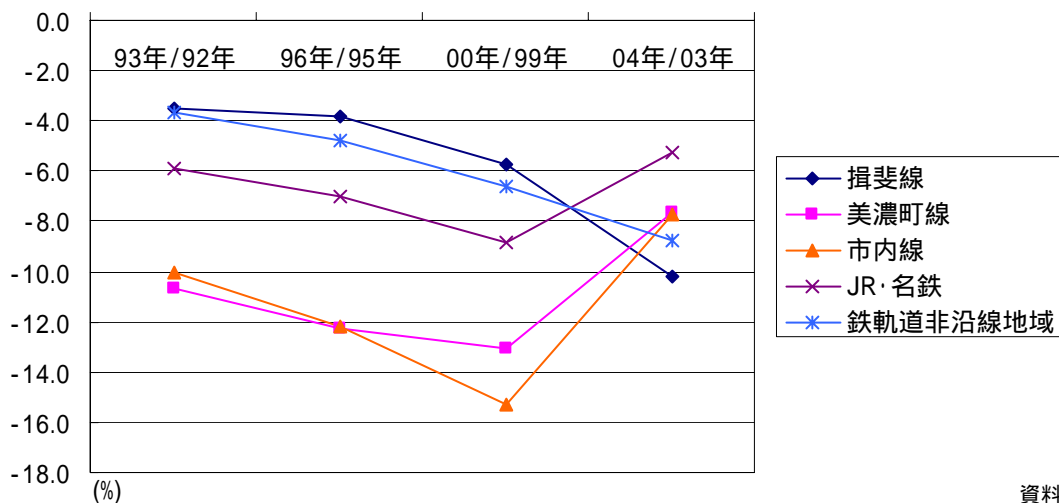
市街地形成が進んでいる鉄軌道沿線地域は、非沿線と比べて平均最高地価が高い(図表 1-13)。

地価の年率変化をみると、近年改善の兆しが見えるものの、鉄軌道沿線地域は、90年代以降、年率 10%もの高率で減少を続けていた状況である(図表 1-14)。



資料：地価公示

図表 1-13 公示地価最高値の平均値 (2004年)



資料：地価公示

図表 1-14 公示地価最高値の年率変化の推移

### (3) 鉄軌道がこれまで果たしてきた役割のまとめ

#### **沿線に住宅地と通勤・通学地を集積させ、市民の生活の場を形成してきた。**

創業間もない大正9年ごろの岐阜市の中心市街地（資料編参照）は南北方向に形成されており、西部には北方町市街地に東部に関市の市街地があるのみであった。昭和22年ごろになると、市内の鉄軌道はかなりネットワーク化されており、駅周辺に市街地の広がりが見られ、鉄軌道の駅を核として市街地が形成されてきている。

現在でも、鉄軌道沿線（特に、市内線、JR・名鉄本線）は、高い人口密度を維持しているとともに、昼間人口比率も100%を上回っており（美濃町線、市内線、JR・名鉄本線）、鉄軌道により市民の通勤・通学の場が形成されている。

#### **岐阜市の拠点となる中心市街地を形成してきた。**

鉄軌道沿線には、多くの商業集積が見られるとともに、商業求心力も高い。また、本調査で実施したアンケート調査では、岐阜市中心市街地（柳ヶ瀬）までの買い物手段で路面電車を利用している人の割合は、鉄軌道利用者アンケートでは47.4%、鉄軌道沿線住民アンケートでは23.4%にも上る。

このように、鉄軌道には、 のような居住地、通勤・通学先だけでなく、多くの商店を集積させるとともに、そこに周辺地域から多くの人を集客させる役割を果たしてきた。

#### **沿線地域の資産形成に貢献してきた。**

鉄軌道は沿線地域の資産形成に貢献してきた面も少なからずあると考える。本調査で実施した鉄軌道沿線住民に対するアンケート調査では、「現在の住まいを選定した理由」のトップに、「駅が近くにあったから」と回答している。

また、鉄軌道沿線地域の平均地価は、非沿線地域と比べて高い。2004年度における公示地価最高値ベースで、非沿線地域と比べ、市内線沿線で約3倍、美濃町沿線で約2倍の高さである。鉄軌道によって、移動の利便性が高まるだけでなく、商店など生活に必要な施設が集積されることで、その地域や土地の魅力が高まっていることが確認できる。

## 1 - 2 鉄軌道を活かした公共交通を中心としたまちづくりの先進事例整理

### (1) 海外事例1 バンクーバー

#### 1. 鉄軌道の概要

バンクーバーの都市圏交通を担う鉄軌道は、新交通システムである「スカイトレイン」、「Bライン(連結運行バス)」(現在は路線運行を行っているが将来的には高架鉄道としたい)、通勤専用鉄道である「ウエスト・コースト・エクスプレス(WCE)」などがある。

これらの鉄軌道を含む、公共交通サービスは、大バンクーバー交通局(The Greater Vancouver Transportation Authority: GVTA、1998年設立、市民には「Translink社」として知られている)によって、計画・資金調達・運営が行われている。

GVTAの主な公共交通サービスは、子会社であるバス会社(Coast Mountain Bus Company Ltd)、新交通システム会社(British Columbia Rapid Transit Company Ltd; Skytrain)、鉄道会社(West Coast Express Ltd)から提供されている他、コミュニティバスなどを提供している複数の契約会社からも提供される。さらにGVTAは、自治体とともに、フェリーを含む主要道路網の管理も行っている。

#### 2. 主な交通機関

##### スカイトレイン

このシステムは、速度、運行頻度等が異なる2つの路線から構成される。(エキスポラインとミレニアムライン)航空機メーカーであるボンバルディア社によって開発された、無人運転のテクノロジー、リニアモーターによる推進システムが採用されている。ほとんどの部分は高架であるが、都心及びニューウエストミンスターの一部では地下鉄となっている。



図表 1-15 スカイトレインの概要

	エキスポライン		ミレニアムライン	
延長	28.6km		21 km	
駅数	20 駅 (地下駅 4、高架駅 16)		13 駅 (すべて高架駅)	
所要時間	39 分		26 分	
車両概要	マーク	型	車両延長	12.3m
			連結車両数	通常 4 両、最大 6 両
			運行車両数	150 両
			定員/車両	80 人/車両
	マーク	型	車両延長	17.3m
			連結車両数	通常 2 両、最大 5 両
			運行車両数	60 両
			定員/車両	110 人/車両

## Bライン

このシステムは、速度、運行頻度等が異なる3つのバスルートから構成されている。これらは連結バスで運行されており、将来的には大量輸送システムの高架鉄道としたいルートに配置している。Bラインは1996年に初のルート（ブロードウェイ線）が開通し、現在では、日60,000人の乗降客がある（全バス乗降客の10%）。ラッシュ時には3分間隔にて運行している。バスは、低床型車両・2両を連結したものであり、自転車用のラックを備えている。



都心発着の2路線の概要は以下のとおり。

図表 1-16 Bラインの概要

	ブロードウェイ線	リッチモンド線
平日の利用者	26,000人	14,000人
午前ピーク時・ピーク方向バス数	15台	15台
同利用者数	1,000人	1,000人
平均速度	22.4km/h	22.4km/h
一般バスに比較した時間短縮	3分から10分	10分
導入コスト	1,300万カナダドル	4,690万カナダドル
バス延長	17.8km	15.7km
停留所数	14	不詳
停留所平均間隔	1.27km	不詳

## ウエスト・コースト・エクスプレス (WCE)

この路線は、ダウンタウンのウォーターフロント駅と郊外のミッション駅を結ぶ、全長68km、駅数8の路線である。68kmを約73分で結んでいる。通勤マーケットに絞った経営を行っており、クリスマスや年末の特別な休日を除き、週末及び休日の営業は行なわない特徴ある運行を行っている。

都心部等の一部の駅を除く、ほとんどの駅はパーク＆ライド用の駐車場が整備されており、1日1ドル、1ヶ月15ドルにて利用できる環境が整備されている。また、1日1ドルを支払うことで自転車を車両に乗せることが可能で、各駅にはロッカーやバイクラックが整備されている。

### 3. 都市圏の経済・社会条件

バンクーバーは、カナダの西、アメリカとの国境にも近いところにある国際港湾都市である。人口は 55 万人（2001 年センサス）。バンクーバーを核とする都市圏は、広域行政連合体である Greater Vancouver Regional District（大バンクーバー地域行政区、以下 GVRD と略す）として、一つの行政区となっており、21 の自治体と 1 つの選挙区から構成されている。GVRD の人口は、199 万人（2001 年センサス）となっている。

### 4. 公共交通サービスの供給体制

前述の公共交通サービス主体である GVTA は、州法である GVTA 法のもと 1999 年に設立された公社である。設立の目的は、もともと州政府が行っていた公共輸送サービスを、地域ニーズにより合致させた形で整備を進めるため、設立にあわせて権限が移譲された。Translink の運営委員会は、GVRD によって任命される 12 名の選挙で選ばれた自治体職員と、州によって任命される同じく選挙で選ばれる 3 名の州職員から構成されている。

GVTA は、9 つの子会社を有し、バス、新交通システム、鉄軌道、フェリー等の輸送サービスを提供している他、コミュニティバス等については、地域の輸送会社と契約を行い、一元的に公共交通サービスを提供している。さらに更に強力な権限として、バンクーバーの主要道路ネットワーク運営権まで与えられており、自転車や道路インフラへの資金供給、さらに ITS、交通需要コントロール等の管理を実施している。

GVTA の収入構造（2004）は、以下のとおり。

項目	収入額 (百万カナダドル)	収入額 (億円)	構成比 (%)	備考
料金収入	\$ 255.3	( 217.0 )	38.8	
燃料税	\$ 248.0	( 210.8 )	37.7	1 戸当たり 11.5 セント
固定資産税	\$ 127.3	( 108.2 )	19.3	平均 91 ドル/世帯
住宅電力消費課税	\$ 16.3	( 13.9 )	2.5	
駐車場税	\$ 11.7	( 10.0 )	1.8	
合計	\$ 658.6	( 559.8 )	( 100.0 )	

GVTA の支出構造（2004）は、以下のとおり。

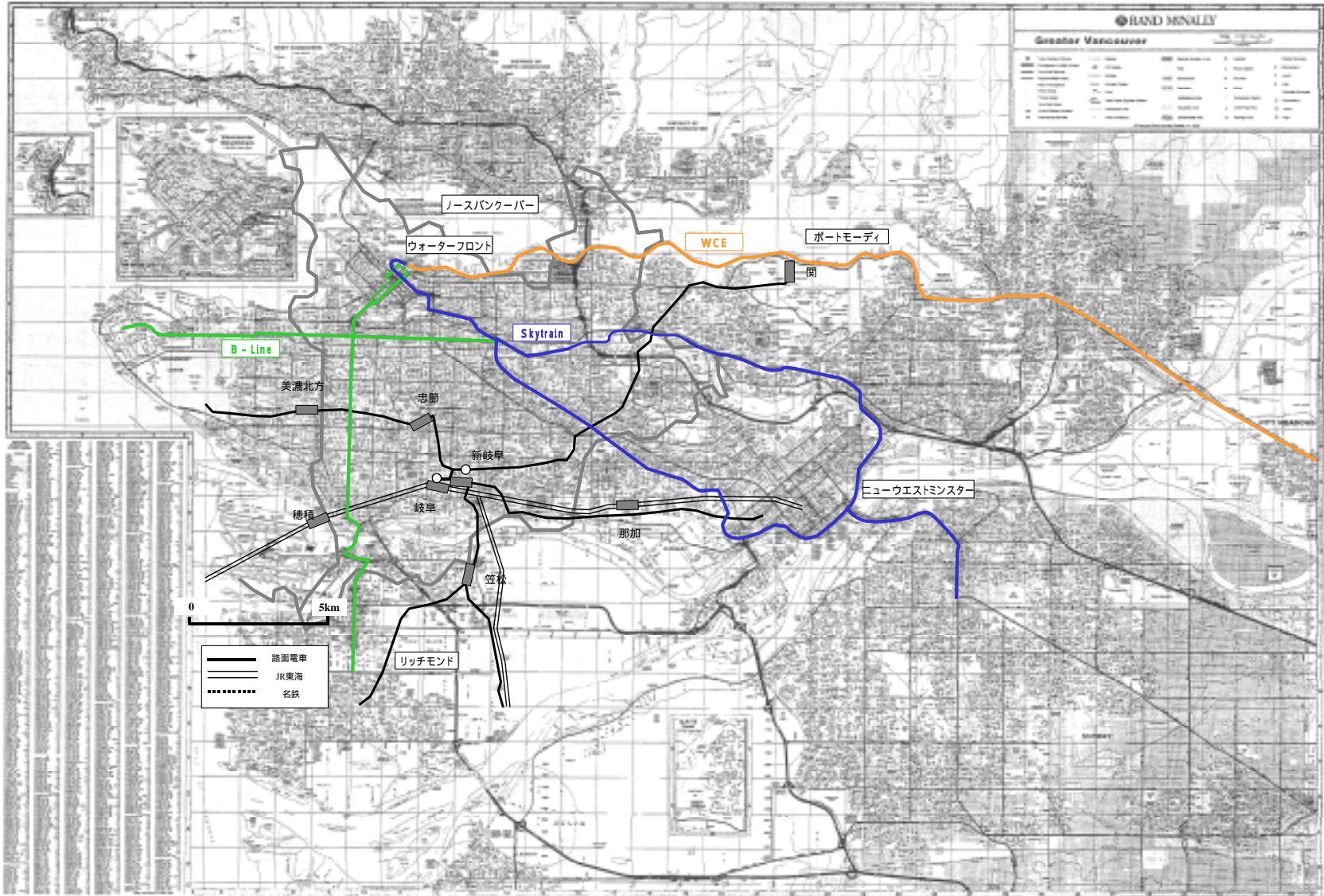
項目	収入額 (百万カナダドル)	収入額 (億円)	構成比 (%)	備考
運行管理	\$ 468.5	( 398.2 )	70.1	
道路・フェリー運行管理	\$ 32.5	( 27.6 )	4.9	
プログラム関連	\$ 24.3	( 20.7 )	3.6	
安全対策	\$ 9.9	( 8.4 )	1.5	
臨時経費	\$ 2.1	( 1.8 )	0.3	
債務利払い	\$ 131.1	( 111.4 )	19.6	
合計	\$ 668.4	( 568.1 )	( 100.0 )	

## 5. その他(料金制度など)

GVTAの子会社が経営しているバス、スカイトレイン、シー・バスの3つの交通機関は、共通のチケットで利用でき、90分以内なら3つの機関を、一つのチケットで乗り継ぎ可能というサービスを行っている。料金は、3機関ともゾーン制である。各機関を乗り継ぐ場合は、トランスファー・チケットが必要で、最初の乗車時に Transfer 券を入手するシステムになっている。

		ゾーン	大人料金
通常料金	平日の始発から午後 6:30 まで	1ゾーン 2ゾーン 3ゾーン	2ドル 3ドル 4ドル
割引料金	平日の午後 6:30 以降 土日・祝日	全ゾーン	2ドル





## 海外事例 2 ポートランド

### 1. 鉄軌道の概要

#### LRT 路線「MAX (Metropolitan Area Express)」の概要

ポートランド都市圏 (METRO) を東西に走行する LRT (ライトレール) として、MAX (Metropolitan Area Express) が運行されている。

1969 年の TRI-MET (都市圏交通公団) 発足以降、総延長約 70km の MAX が整備されてきた。

TRI-MET の発足の経緯としては、1969 年に経営不振に陥った「Rose City Transit」の資産 (バス車両 293 台) を受け継ぐ形で交通サービスを提供するに至っている。



現在、64 の駅により構築されているライトレールシステムは、ポートランド、グレシャム、ビーバートンおよびヒルスバラの各都市およびポートランド国際空港を接続している。なお、MAX はポートランド都市圏における交通輸送量の約 3 割を占めている。

利用者は TRI-MET が所有する 21 箇所の駐車場 (Park & Ride Lots) を無料で利用することができ、ほぼ全ての路線においてパークアンドライドを実現している。現在、約 8,000 台分の駐車容量が確保されており、その 9 割を超える約 7,500 台分の駐車場が、MAX の沿線において準備されている。なお、駐車は 24 時間までに制限されている。

#### 事業内容

MAX には 3 つの路線が設定されており、それぞれ固有の色 (黄・赤・青) が路線名として与えられている。また、Blue Line には東西それぞれの方面別の系統がある。

図表 1-17 MAX の路線の特徴

	Interstate MAX (Yellow Line)	Airport MAX (Red Line)	Westside MAX (Blue Line)	Eastside MAX (Blue Line)
開業年	2004 年 5 月	2001 年 9 月	1998 年	1986 年
距離	5.8 マイル (9.3km)	5.5 マイル (8.8km)	18 マイル (28.8km)	15 マイル (24.0km)
駅数	万博センター - ポートランド都市北部間 (10 駅)	ビーバートン - ポートランド国際空港間 (4 駅)	ポートランド都市部 - ヒルスバラ間 (20 駅)	ポートランド都市部 - グレシャム間 (30 駅)
建設費	350 百万 \$	125 百万 \$	964 百万 \$ 一部高速道路整備費含む	214 百万 \$ 一部高速道路整備費含む
出資比率	連邦政府 : 73.4% 州・地方 : 26.6% 民間 : 0%	連邦政府 : 0% 州・地方 : 77.5% 民間 : 22.5%	連邦政府 : 75% 州・地方 : 25% 民間 : 0%	連邦政府 : 83% 州・地方 : 17% 民間 : 0%
平日平均利用者	37,300 人	23,300 人	7,500 人	14,000 人
車両数	105 両			

図表 1-18 MAXの路線図(駅名)



## 2. 都市圏の経済・社会条件

「ポートランド」の都市圏の特徴として、人口は51.0万人(都市圏全体:180万人)、面積208km<sup>2</sup>の都市規模を有している。産業面では木材や小麦などの農林業に加え、シリコン・フォレスト構想の展開に伴いハイテク産業の集積も目立っている。また、スポーツ用品のナイキ社の本社所在地でもある。

同市は、これまで公共交通を重視した都市計画を進め、中心市街地の再活性化に大きな成果をおさめている。都市圏3郡24市にて自治憲章をもつアメリカ唯一の地域政府「METRO」を構成しており、将来にわたって生活の質と環境の保全を図るため、各自治体の従来の枠組みでは難しかった土地利用と交通計画を連携させた広域都市計画を策定し、ダウンタウンの再生とバスやライトレール等の公共交通の整備、公共交通と連携した土地利用計画や徹底した市民参加と成長管理計画によって、人と環境に優しい都市づくりを進めている。

こうした都市開発を実現できた要因として、都市成長境界(UGB: Urban Growth Boundary)の設定が挙げられる。UGBとは、都市化を進める地域と農村地域を区分する境界線であり、UGBの外側は非都市地域として保全され、下水道などの都市型サービスに関する開発は基本的に実施できない。UGBは、都市開発規模の圧縮とインフラ整備の効率化を達成すると同時に、土地や自然環境などを保全することを狙いとしている。

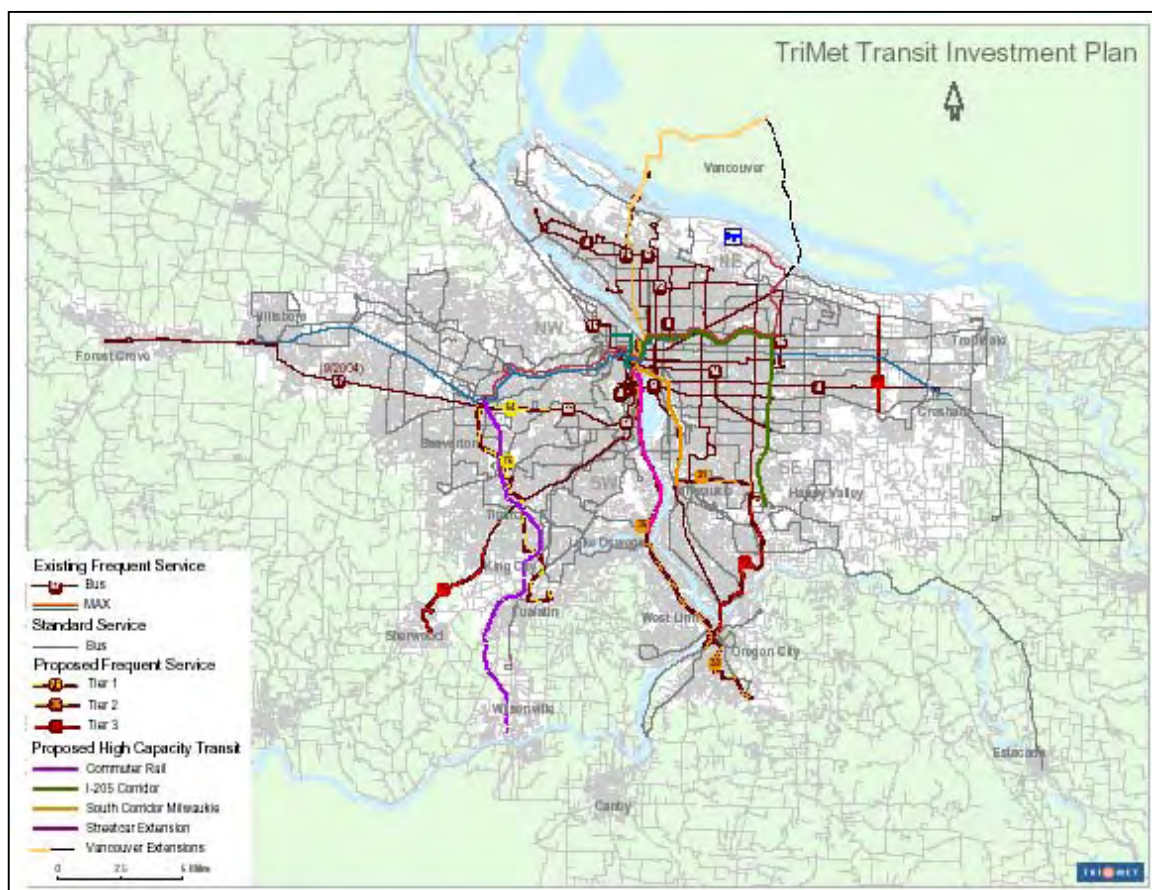
### 3. 公共交通サービスの供給体制および将来計画

ポートランドの公共交通はMETROの下部機関であるTRI-METがMAX(総延長44マイル・64駅)およびバス(総93路線)の2種類の交通機関を運営している。

バス交通については、路線数は93路線あり、1,080箇所のバスシェルターと7,700箇所のバス停があり、そのうち80路線がMAXの路線と結節している。また、MAXと基幹バス路線は18箇所のトランジットセンターにて結節しており、この基幹バスはバス交通全体の半分程度をまかなっており、前会計年度比で19%の増加が見られる。このほか、低床バスの導入(638台中282台)やバスロケーションシステムによる運行情報の案内など、利便性を意識した交通環境の整備が進められている。

ポートランドにおける鉄軌道整備の将来構想として、ポートランド南部およびバンクーバーへのライトレール(High Capacity Transit)や通勤列車(Commuter Rail)、市外電車(Streetcars)の延伸と、都市部周辺からのMAXへの接続利便性を確保するための基幹バス路線(Frequent Service)の整備などを中心とした将来計画が提案されている。

図表 1-19 ポートランド公共交通の将来計画



参考：TRI-MET ホームページ ( <http://www.trimet.org> )

#### 4. その他(料金制度など)

##### ゾーン運賃制の導入

MAX およびバスの利用料金の設定について、ポートランドではゾーン運賃制と乗換制度を導入し、域内を3つのゾーンに区分し、それぞれのゾーン内および複数のゾーンをまたがる利用の際に必要な均一料金を設定している。なお、都市中心部はフェアレス・スクウェア(Fareless Square) と称した運賃無料エリアを設定しており、そのエリア内での MAX やバスを自由に利用できる環境を整備することで、中心部における買い物等での利便性を高め、都市全体の活性化につなげている。

図表 1-20 料金体系(ゾーン運賃制)

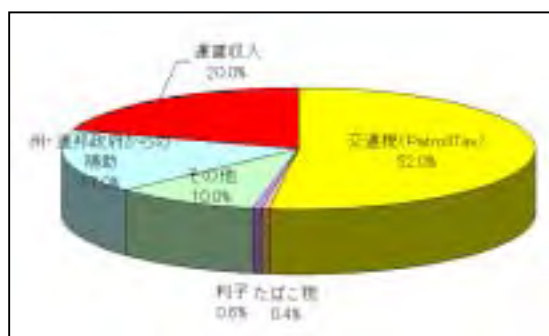
2004年9月～

単位：\$	乗車券(1回分)		定期券	
	1枚	10枚綴り	月間	年間
大人・全域	1.65	16.00	60.00	660.00
大人・2ゾーン	1.35	13.00	49.00	539.00
大人・1ゾーン	1.35	12.50	-	-
特別市民料金	0.65	6.00	17.00	187.00
学生料金・全域	1.05	10.00	17.00	-
1日乗車券	3.50	-	-	-

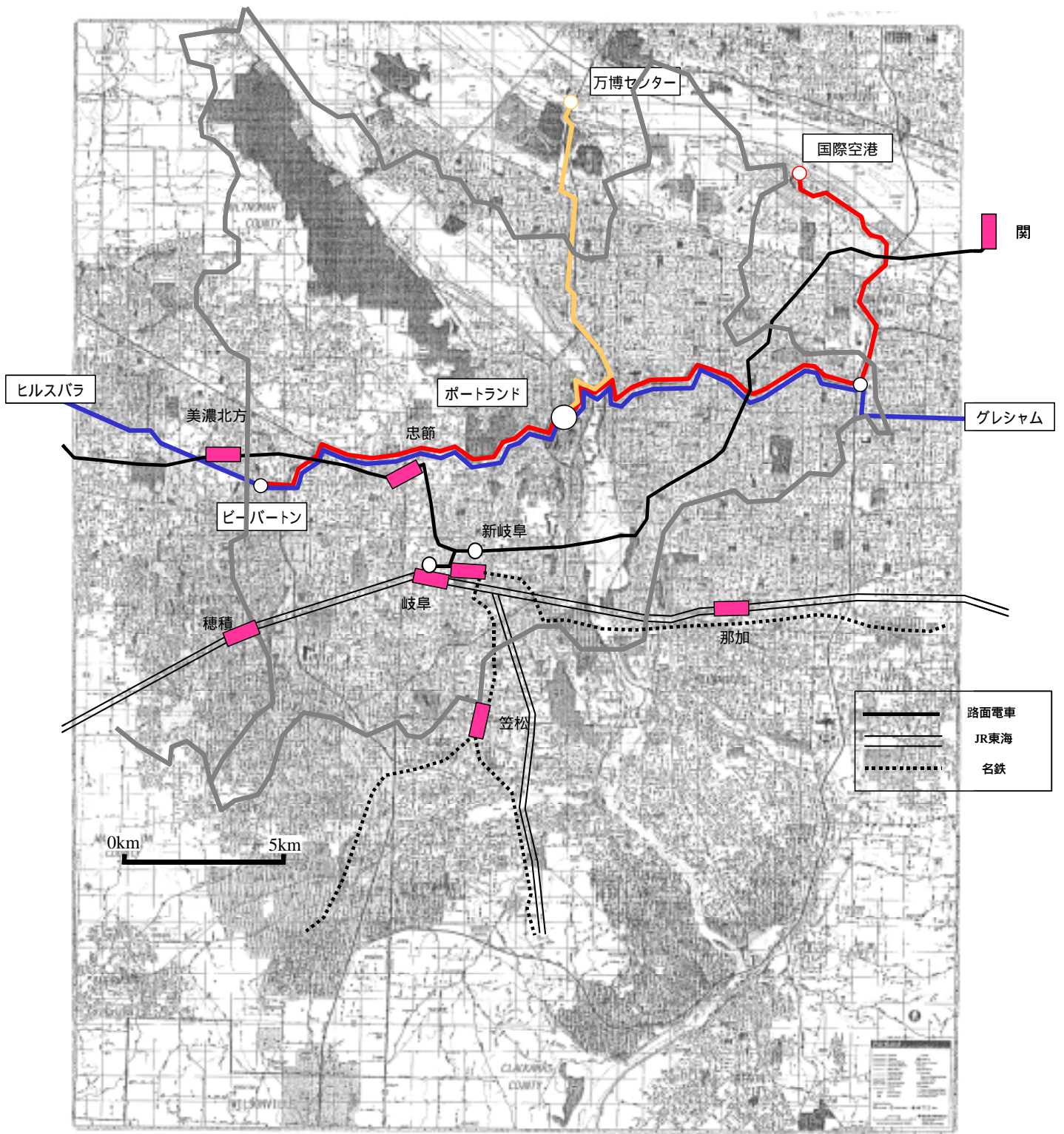
特別市民：65歳以上高齢者

##### 運営における財源面の特徴

TRI-MET(都市圏交通公団)におけるMAXとバスの運営に係る財源としては2004会計年度にて総額280百万\$(294.0億円)となっている。内訳としては、「Payroll Tax」と呼ばれる交通税が全体の半数以上を占めている。この交通税は都市圏内の雇用者に対して均等に負荷される税金であり、2004年では賃金の0.6218%が徴収されている。こうした交通税の導入により、市民における公共交通に対する意識づけが高まったことも利用促進において重要な要因と考えられる。次いで、運賃収入が約20%、州・連邦からの補助として約17%となっている。なお、MAXの建設にあたっては、連邦法の見直しによる道路財源の公共交通整備への活用が認められたことが大きな要因とされている。



図表 1-21 TRI-MET(都市圏交通公団)の財源



## 2. 既存計画等における公共交通体系の現状と将来像の整理

岐阜市総合計画（躍動プラン 21）など岐阜市の既存計画等により、岐阜市の公共交通体系の現状と将来像を整理する。

### 2 - 1 岐阜市総合計画「ぎふ躍動プラン 21」

平成 16 年 3 月に策定された、岐阜市総合計画「ぎふ躍動プラン 21」において、本調査の上位計画としての記述は、以下のとおりである。

---

#### 「総合的な交通施策の展開」

豊かな自然を有する本市の魅力さをさらに高め、にぎわいを維持拡大させていくために、岐阜駅周辺を核とした交通のあり方は、都市全体の存立にかかわる極めて重要な課題です。

また、本市においては、自動車交通に対する依存度が極めて高く、特定の場所・時間・方向における交通渋滞（混雑）を緩和するための効率的・重点的な交通基盤整備も必要です。

そして、これらを踏まえながら、高齢化の進展や地球環境問題への対応を図るためには、自動車交通に過度に依存せず、日常必要な移動の際には、公共交通機関や、徒歩や自転車による移動が選択できるなど、目的地への移動のしやすさの向上が不可欠です。

こうした、より身近なところで日常生活が可能となるコンパクトな市街地の形成を促進する交通体系の確立など、多様な地域核のある都市の実現のために総合的な交通施策の展開を図ります。

#### 1 総合交通体系の確立

これまでの過度に車に依存した交通体系から、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に通行することができ、これらと車とが最も適切に組み合わせられた交通体系への転換を図るため、21世紀の「ぎふ」を支えることができるような総合交通体系の確立を目指します。

#### 歩行者や自転車が主役となる交通体系

歩きを最も基本的な交通手段として位置づけ、バリアフリー化の推進などにより快適・安全な歩行空間ネットワークの形成に努めます。

また、自転車については、通勤・通学等の様々な利用形態や幅広い世代で利用が高まるような環境整備に努めます。

#### 公共交通が便利で使いやすい交通体系

バスや鉄道など公共交通を都市の装置として位置づけ、公共交通の走行・利用環境の整備や公共交通ネットワーク化を推進し、利便性の高い公共交通の実現に努めます。

## 市民との協働で策定する交通体系

交通に関する計画は、多くの市民や利用者、さらには交通事業者の理解と合意なしには実行していきことはできません。交通体系の確立にあたっては、策定段階から市民とともに取り組み、市民の幅広い意見を取り入れながら、これを確立していきます。

## 2 人にやさしく安心な交通体系

### あらゆる人が利用しやすい交通環境の整備

本格的な高齢社会を迎え、日常生活のなかで今まで以上に移動に制約を感じる人が増えることが予想され、[道路や公共交通機関のバリアフリー化](#)は大きな課題です。

だれもが自由に、安全に活動できる空間整備を促進するため、交通バリアフリーの推進や、歩道段差の解消など、交通環境の整備に努めます。

### 交通安全対策の推進

身近なところで交通事故に対する危険意識を持ち、地域全体で交通安全対策運動に取り組めるように、交通安全街頭指導などにより交通安全意識の高揚に努めます。

## 3 環境にやさしい交通体系

### 暮らしやすい生活空間の創出

市民生活において、道路は居住環境と密接に結びついた歩行空間です。あらゆる人が地域で快適に生活できるよう、生活道路の整備を推進します。

### 公共交通の利用の促進

[自動車に過度に依存せず、公共交通など環境負荷の小さな交通手段への転換を促進するため、バスを活用したまちづくり（オムニバスタウン計画）など公共交通の利用を促進](#)します。

## 4 まちの魅力を高め活力を生み出す交通体系

### にぎわいを高める交通環境の整備

本市の魅力とにぎわいを高めるために周辺市町との連携強化を図り、広域的に人・もの・情報を集める交流中枢拠点の整備を推進するとともに、高規格幹線道路や地域高規格道路、幹線道路などの道路整備を促進します。

### 公共交通の利便性の向上


[岐阜駅周辺における交通結節機能の整備を推進](#)し、公共交通の利便性の向上を図ります。

### 魅力ある道路空間の整備

電線地中化事業でわかりやすい案内サインの整備を推進し、歩きたくなる、魅力ある歩行空間を創出し、まちなかでの回遊性の向上に努めます。





 <b>拠点(都市拠点)</b>	
① 都心商業業務拠点	⑤ 複合業務拠点
岐阜駅周辺から柳ヶ瀬に至る区域。岐阜都市圏の中核としての拠点	中央卸売市場を中心とする商業業務地域。地域規模道路である南田横断ハイウェイの整備により、広域性や拠点性の向上が期待されることから、商業に特化しない複合的な業務拠点
② 副都心拠点	⑦ 自然・歴史・景観拠点
県庁周辺。商業・業務と芸術文化機能が融合した拠点	金華山・長良川周辺地域等。本物の自然・歴史・文化遺産や柳ヶ瀬川が瀬遊できる拠点
③ レクリエーション拠点	⑧ 農業ふれあい拠点
岐阜ファミリーパークを中心としたレクリエーション拠点	畜産センターでの家畜との触れ合いや、健康ふれあい農園での農作業体験により農業に親しみ、理解を深める拠点。拠点内にあるアグリパークでは、農業関係イベントも開催。
④ 観光・コンベンション拠点	
様々なコンベンション施設や宿泊施設など一体となって、周辺に点在する歴史的資源や遊園などの観光資源を有効に活用した、スポーツ・観光・コンベンション拠点	
⑥ 学術・研究拠点	
岐阜大学を核とした、東海地方の学術研究機関と有機的に結びつく学術・研究拠点	

図表 2-1 総合的な交通施策の展開 (資料: 2004 岐阜市総合計画)

## 2 - 2 岐阜市総合交通体系策定業務

### (1) 岐阜市の交通の現状

#### 交通機関分担

**自動車分担率が10ポイントずつ増加し、他の手段は軒並み減少している。**(図表2-2)

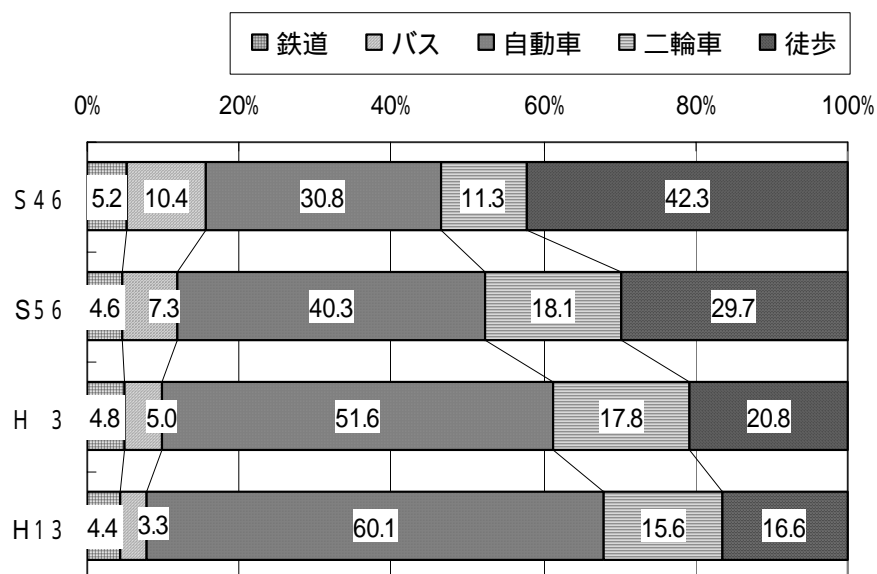
長良川横断部等では通勤時間等に集中する自動車交通で渋滞が発生している。(図表2-3)

目的別にトリップをみると、**自由目的構成比が増加**している。

年齢階層別にトリップをみると、**高齢者の交通が大幅に増加**している。

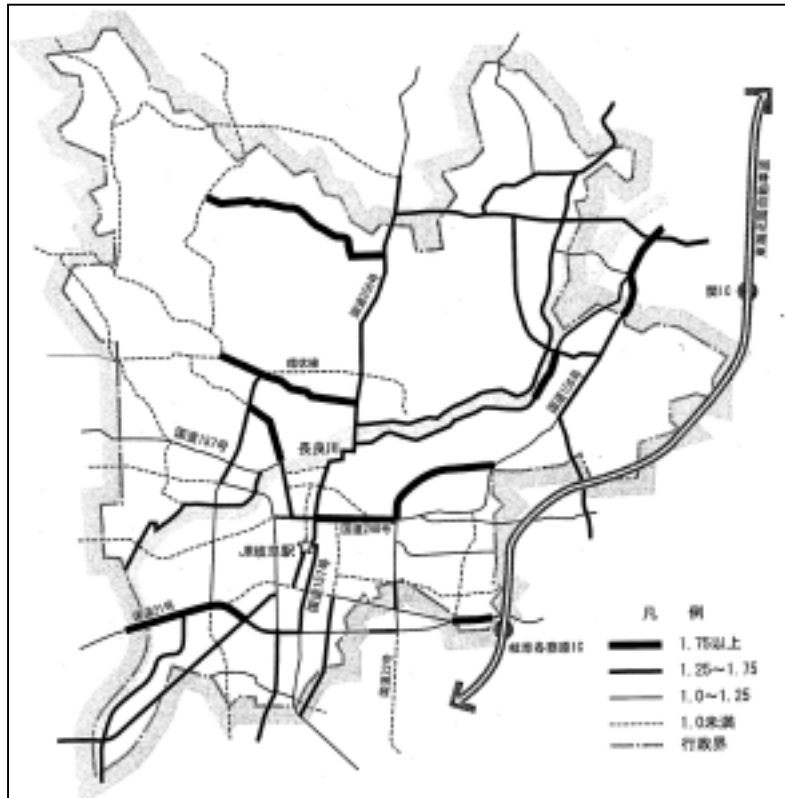
**岐阜市中心部への買物目的の流入交通量はこの10年で半減**しており、平均滞在時間も減少傾向にある(図表2-4、2-5)

市域別の人口の推移をみると、中心部は減少、周辺部はほぼ一定、郊外部は人口増加と、**都心空洞化(人口の郊外化)の傾向**がはっきりと現れている(図表2-6)

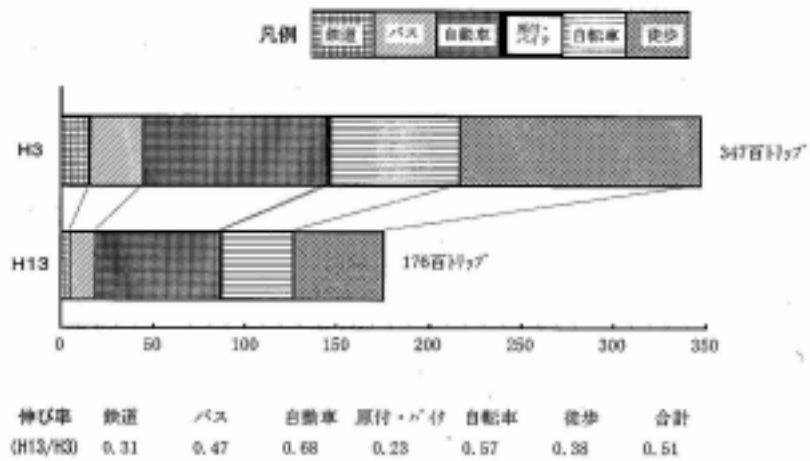


資料：各年中京都市圏パーソントリップ調査

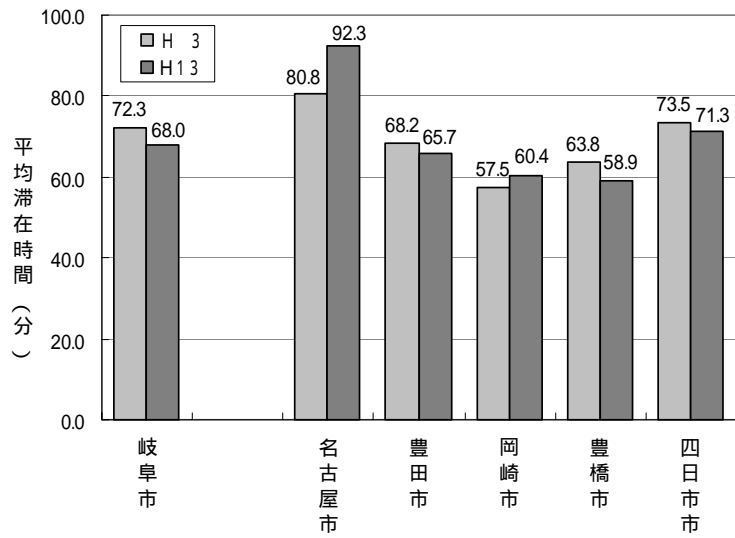
図表 2-2 岐阜市代表交通手段構成比の推移



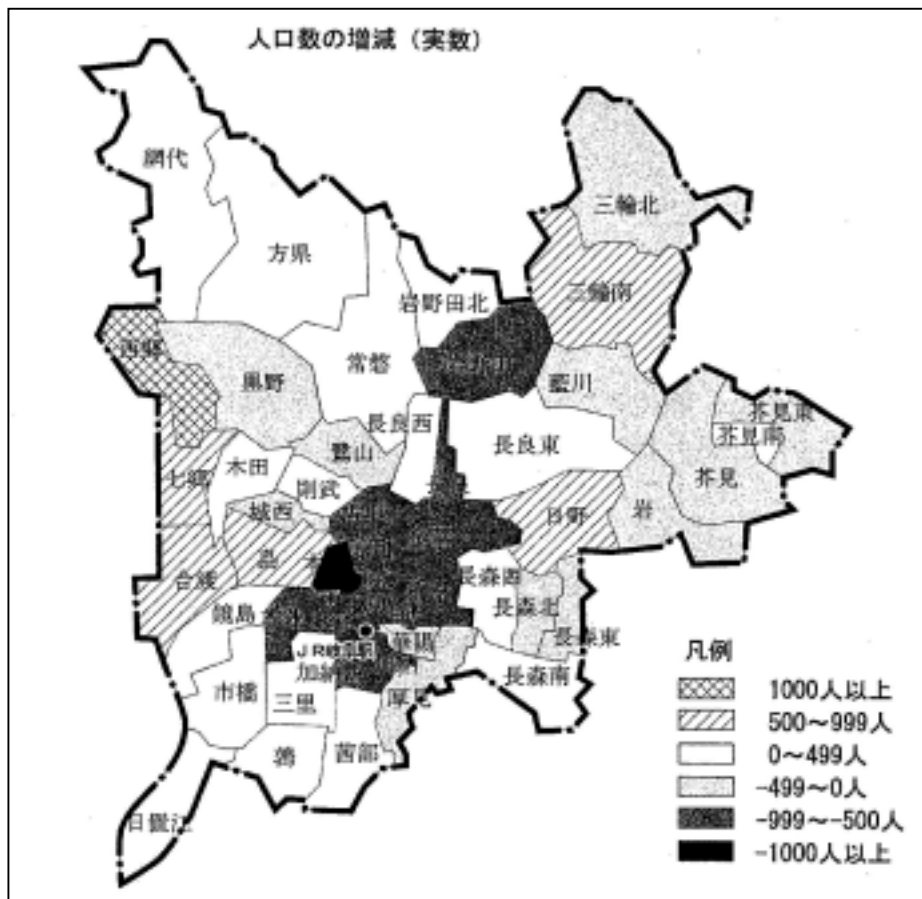
図表 2-3 道路の混雑度（H11 道路交通センサス）



図表 2-4 買い物目的での岐阜市中心部への集中トリップ数の推移（資料：中京PT）



図表 2-5 中心市街地平均滞在時間の推移 (資料: 中京 P T)



図表 2-6 地区別 (小学校区) 人口の変化 (平成 12 年 / 平成 7 年) 資料: 岐阜市統計書

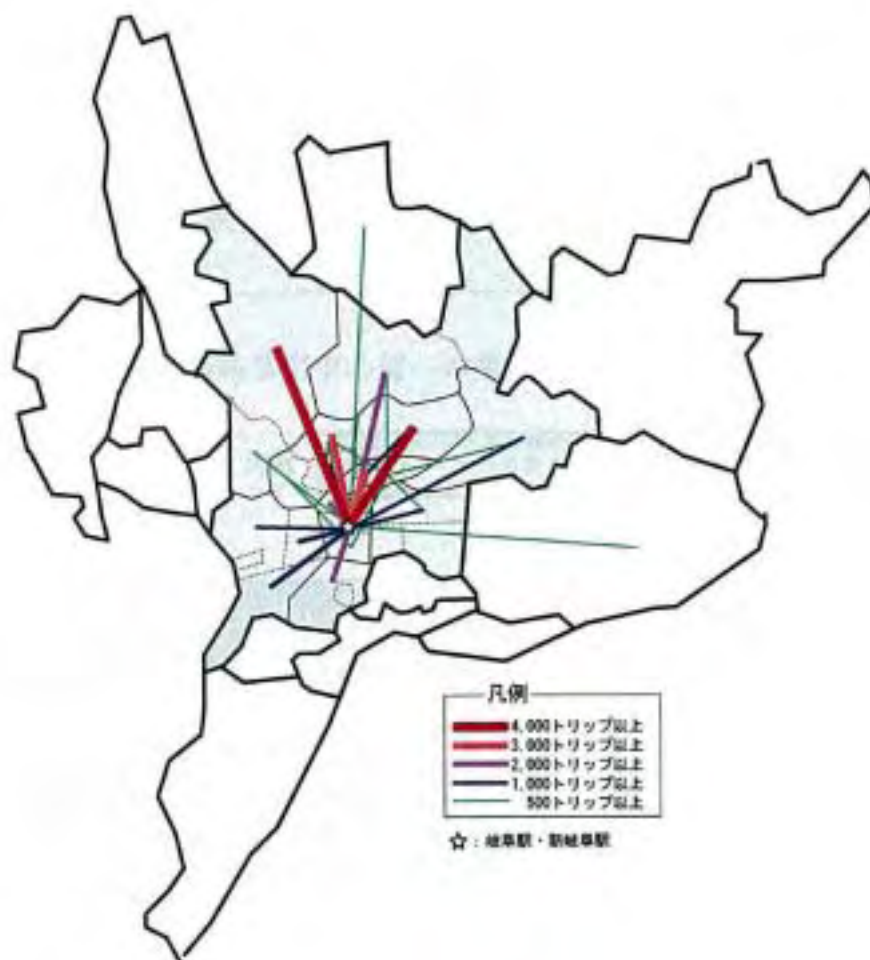
## 公共交通ネットワーク

バス（路面電車含む）利用による地域間流動をみると、市中心部を核とする放射状にのびている。（図表2-7）

岐阜駅、新岐阜駅利用者の端末手段をみると、バス（路面電車含む）利用割合が高い。（図表2-8）

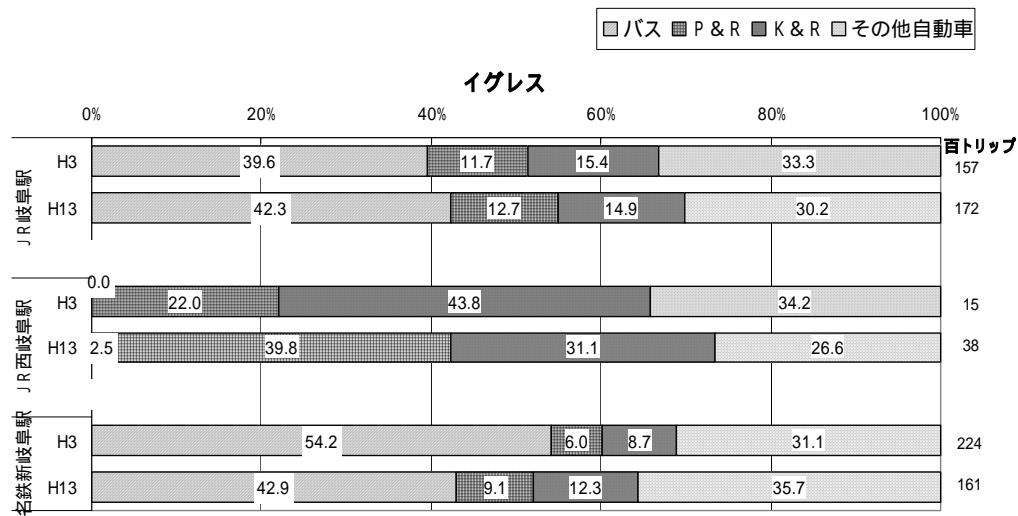
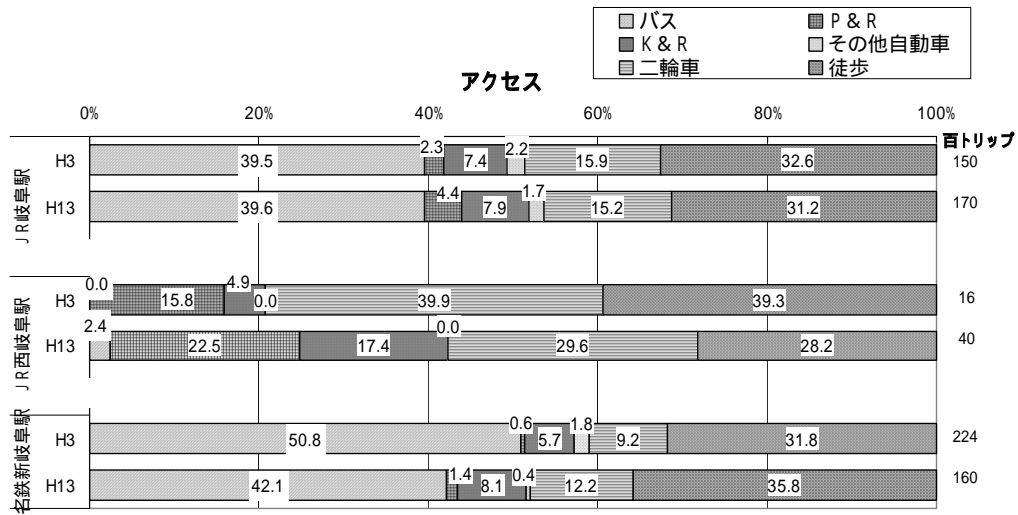
自転車利用による地域間流動をみると、市中心部関連の流動が多い。

岐阜市内の路面電車は年々運行距離が縮小されてきており、平成16年度末で廃止予定。路面電車の輸送人員は年々減少しており、平成14年の路面電車利用者数は、昭和61年と比べて45%まで落ち込んでいる（図表2-9）。輸送密度も年々減少している。平成11年度の輸送密度は各路線とも2,500人/日・キロ程度であり、これは国鉄再建当時、鉄道の廃止計画を前提とした特定地方路線（輸送密度4,000未満）の基準を大きく下回っている。（図表2-9）



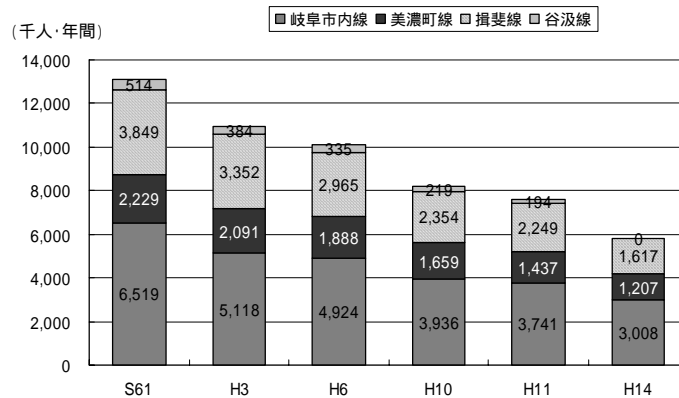
図表 2-7 バス利用による地域間流動の現況（代表+鉄道端末）

（第4回中京PT）



図表 2-8 主要鉄道駅における端末交通手段構成比の推移 (中京PT)

乗車人員



輸送密度

(単位:人/日・キロ)

	H1	H6	H9	H10	H11	H11/H1
岐阜市内線(均一区間)	3,858	3,563	3,047	2,843	2,697	69.9%
美濃町線(日野橋~新関)	3,238	3,139	2,989	2,888	2,582	79.7%
揖斐線(忠節~本揖斐)	4,063	3,452	2,972	2,769	2,576	63.4%
谷汲線(黒野~谷汲)	602	472	423	365	323	53.7%

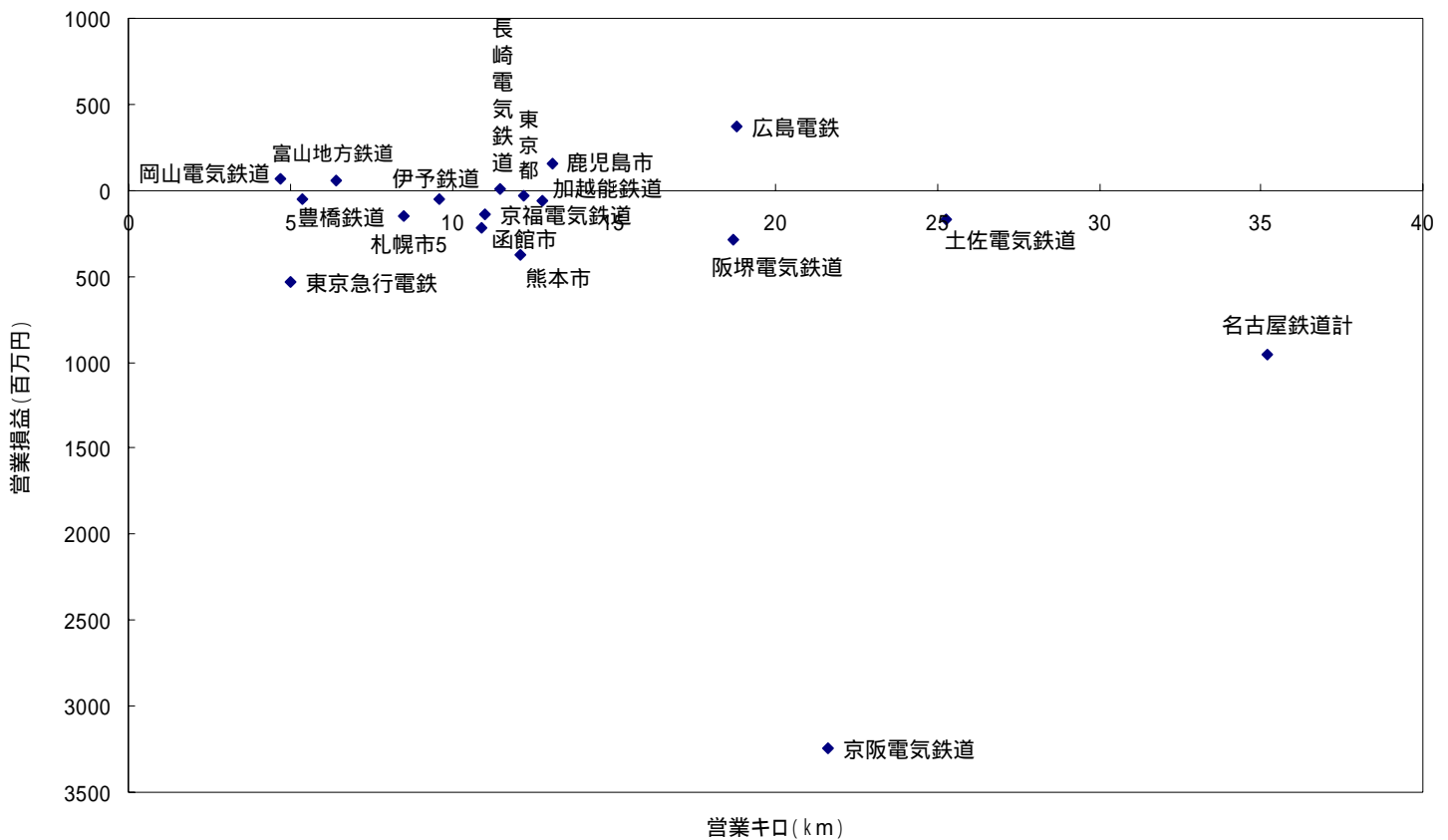
図表 2-9 名鉄3路線の路線別乗車人員、輸送密度の推移 (名鉄資料)

## 交通経営

岐阜市の路面電車は、全国の他の路面電車と比べ、営業キロ数では、最も長い延長をもつ路線の一つであるが、一方で輸送密度に対してコスト費用がかかるため効率が悪く、鉄道事業者の経営悪化の要因ともなっている。(図表2-10)

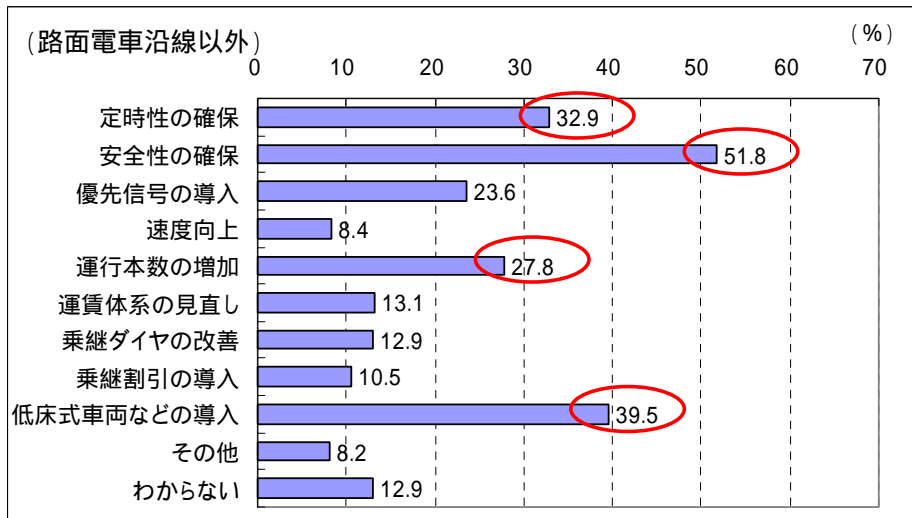
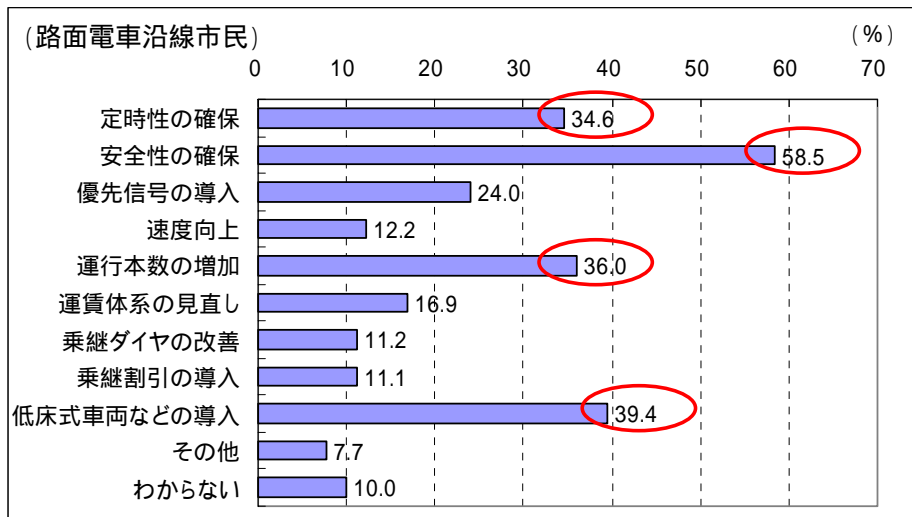
路面電車の対策に対する市民の意向として、「安全性の確保」「低床式車両の導入」について、「定時性の確保」「運行本数の確保」といった意見が多い。(図表2-11)

路線バスについても利用者が減少し、採算性が悪化している状況である。(図表2-12)

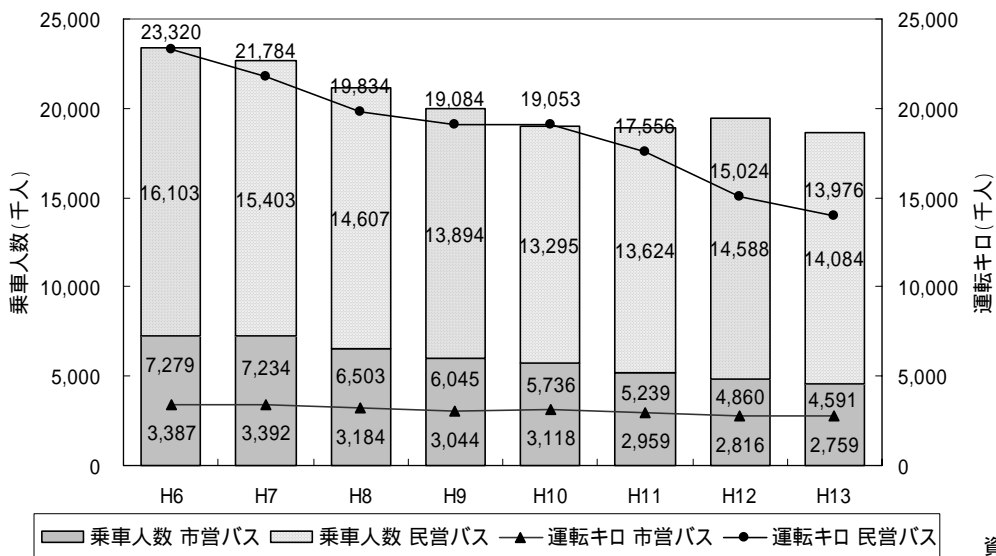


資料：名鉄については名鉄資料（H14）、その他は平成13年度鉄道統計年報の平成13年度の数値

図表 2-10 路線延長（営業キロ）と経営状況（損益）の関係



図表 2-11 路面電車の対策に対する意向 (岐阜市民アンケート調査より)



資料：岐阜市統計書

図表 2-12 市営・民鉄乗り合いバスの乗車人数と運転キロの推移



(2) 岐阜市の交通課題と岐阜市が目指す交通体系

	交通手段分担の適正化	公共交通ネットワークの確保	公共交通経営の改善
視点	ライフステージ 安心・安全 地球温暖化問題	コンパクトシティ	都市経営の合理化 持続可能性
現況	<p>自動車分担率が10ポイントずつ増加し、他の手段は軒並み減少している。</p> <p>長良川渡河部等では通勤時間等に集中する自動車交通で渋滞が発生している。</p> <p>岐阜市はバス利用率が高い地域であり、今後サービス水準の向上で利用率が高まる素地があると考えられる。</p> <p>目的別にトリップをみると、自由目的構成比が増加している。</p> <p>年齢階層別にトリップをみると、高齢者の交通が大幅に増加している。</p> <p>岐阜市中心部への買物目的の流入交通量はこの10年で半減しており、平均滞在時間も減少傾向にある。</p> <p>市域別の人口の推移をみると、中心部は減少、周辺部はほぼ一定、郊外部は人口増加と、人口の郊外化の傾向がはっきりと現れている。</p>	<p>市域別の人口推移をみると、中心部は減少、周辺部はほぼ一定、郊外部は人口増加と、人口の郊外化の傾向がはっきりと現れている。</p> <p>バス利用による地域間流動をみると、市中心部を核とする放射状にのびている。</p> <p>岐阜駅、新岐阜駅利用者の端末手段をみると、バス利用割合が高い。</p> <p>自転車利用による地域間流動をみると、市中心部関連の流動が多い。</p> <p>路面電車の輸送人員は年々減少しており、平成14年の路面電車利用者数は、昭和61年と比べて45%まで落ち込んでいる。</p> <p>路面電車の輸送密度も年々減少している。平成11年度の輸送密度は各路線とも2,500人/日・キロ程度であり、これは国鉄再建当時、鉄道の廃止計画を前提とした特定地方路線の基準を大きく下回っている</p>	<p>岐阜市の路面電車は、全国の他の路面電車と比べ、営業キロ数では、最も長い延長をもつ路線の一つであるが、一方で輸送密度に対してコスト費用がかかるため効率が悪く、鉄道事業者の経営悪化の要因ともなっている。</p> <p>路面電車の対策に対する市民の意向として、「安全性の確保」「低床式車両の導入」について、「定時制の確保」「運行本数の確保」といった意見が多い。</p> <p>路線バスについても、利用者が減少し、採算性が悪化している。</p> <p>行政財源の縮減により、行政による公共交通の経営の困難性が高まっている。</p>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通が増加しているが、今後さらに増加する<b>高齢者から子供まで誰もが使える交通手段である公共交通の確保</b>が必要である。</li> <li>・趨勢型予測では75才以上の後期高齢者のトリップは2.1倍（H37/H13）に増加するため、<b>高齢者に優しい交通体系の構築</b>が必要である。</li> <li>・<b>温室効果ガス排出削減</b>のため、自動車交通の増加を抑制する必要がある。</li> <li>・朝の通勤時間帯等に<b>長良川横断部等でみられる渋滞の緩和</b>が必要である。</li> <li>・公共交通をさらに利用してもらうためには、運行本数の増加、路線の拡充などサービス水準の向上や<b>端末部分となる歩行時の移動支援対策</b>も必要と考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>居住地域の郊外化に対して、公共交通ネットワークが対応できていない。</b>したがって、より効率的な運行を行うため、幹線ならびに支線ネットワークを組み合わせたネットワーク整備が必要である。</li> <li>・岐阜駅と新岐阜駅が離れていることによって、両駅間の移動が容易ではない。また、両駅周辺では、バス停が散在しているため、乗り継ぎの際わかりにくい構造になっている。<b>岐阜駅と新岐阜駅の相互アクセス性を高めることが必要である。</b></li> <li>・市中心部における<b>自転車の走行環境</b>を高める必要がある。</li> <li>・趨勢型予測では<b>中心部の地盤沈下</b>が進行する見通しとなっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的な運行をするためには、施設や居住地が散在し、断面通過者数も少ない郊外部の路線を縮小し、<b>市内中心部において、高密度な運行へ転換</b>することも考えられる。その際郊外部では、<b>トランジットセンターの整備や支線バスの強化</b>などを検討する必要がある。</li> <li>・市民の意向として「安全性の確保」が高いことから、<b>乗降場の確保</b>など必要と考えられる。</li> </ul>
目指す交通体系	<p>公共交通分担率の維持・拡大</p> <p>(郊外部等での)自動車と公共交通の結節強化</p> <p>需要の小さい交通に対応した交通サービスなど多様な選択肢(コミュニティバス、自転車、徒歩)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク＆ライド等によって、中心部へ流入する自動車交通量を削減</li> <li>・軌道(路面電車)の運行本数の増加と中心部での循環路線新設</li> <li>・路線バスの幹線・支線ネットワーク、ならびに乗継拠点の充実</li> <li>・コミュニティバス自主運行等のバス路線の充実</li> <li>・バス・軌道・鉄道等利用者に対する歩行時のサービスを強化</li> </ul>	<p>中心駅(岐阜駅、新岐阜駅)の結節機能強化</p> <p>交通機能強化と中心市街地活性化の連携(中心市街地を公共交通ネットワークで面的にカバー)</p> <p>中心部と郊外を結ぶ幹線の強化(選別)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの幹線・支線ネットワーク、ならびに乗継拠点の充実</li> <li>・コミュニティバス自主運行等のバス路線の充実</li> <li>・美濃町線の徹明町～岐阜駅乗り入れ</li> <li>・交通結節点近傍のバリアフリー化</li> <li>・新岐阜駅・岐阜駅間のシームレス化</li> <li>・両駅前広場での異種交通手段間の結節性の向上</li> <li>・自転車ネットワークの整備やレンタサイクルシステムの充実</li> </ul>	<p>事業者の更なる経営努力を前提とするとしても、地域住民の相当の負担は避けられない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道(路面電車)の運行本数の増加と中心部での循環路線新設</li> <li>・路線バスの幹線・支線ネットワーク、ならびに乗継拠点の充実</li> <li>・コミュニティバス自主運行等のバス路線の充実</li> <li>・トランジットセンターでのパーク＆ライド駐車場の整備</li> <li>・軌道の乗降場の確保(確保のための車道の部分拡幅)</li> </ul>

資料：岐阜市総合交通体系策定業務委託（H16.3）

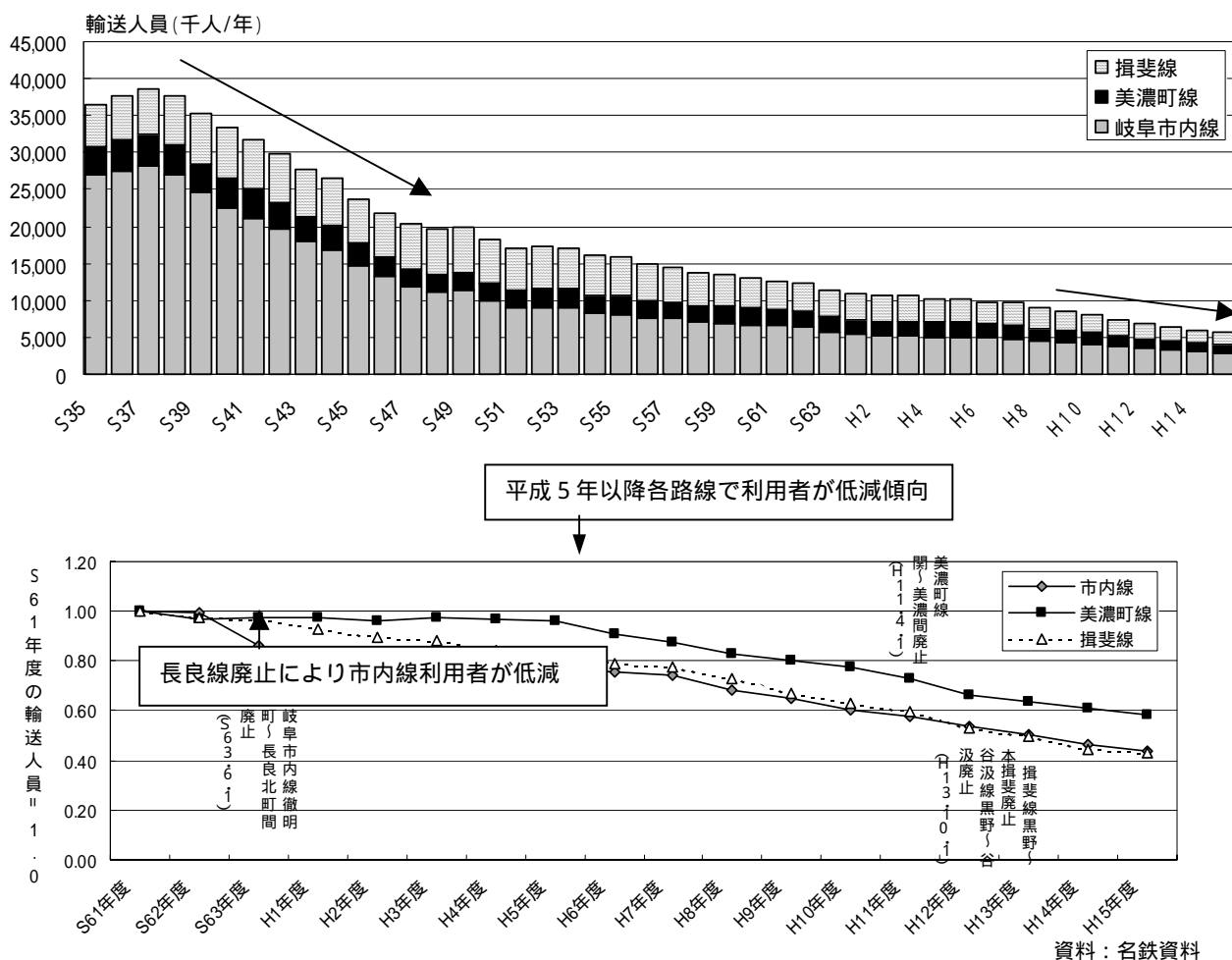
### 3. まちづくりの観点からの公共交通の需要低迷の要因検討

3 - 1 では、各種社会経済指標等の変化を踏まえ、岐阜市における鉄軌道の利用者が減少した実態・要因を把握する。また、3 - 2 では沿線自治体及び学識経験者に対して、鉄軌道の利用者が低迷した要因、及び今後の課題等について聞き取りを行った。

#### 3 - 1 鉄軌道等公共交通利用者の実態整理

##### (1) 名鉄3路線の輸送人員、輸送密度の推移

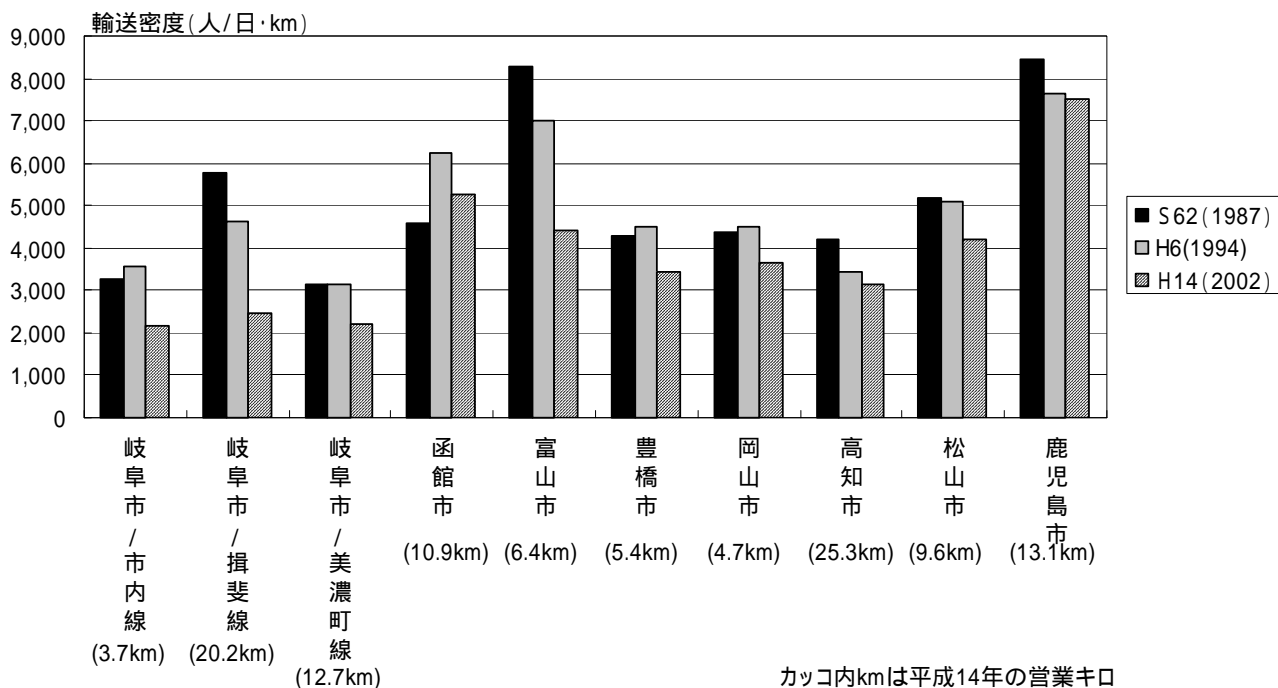
名鉄3路線（市内線、美濃町線、揖斐線）の年間輸送人員は、昭和37年をピークに減少傾向にある。特に、昭和40年代に大きく落ち込んでいるとともに、近年では平成5年以降の落ち込み具合が大きい。



図表 3-1 名鉄3路線の輸送人員の推移

路面電車を運行している主要都市で、輸送密度（人/日・km、1日1kmあたりの平均輸送人員）を比較した。

岐阜市の3路線の輸送密度は、全国的に比較しても低い水準にあり、輸送効率が悪化している。特に1994年以降の輸送密度の落ち込みが大きい。



資料：各年鉄道統計年報

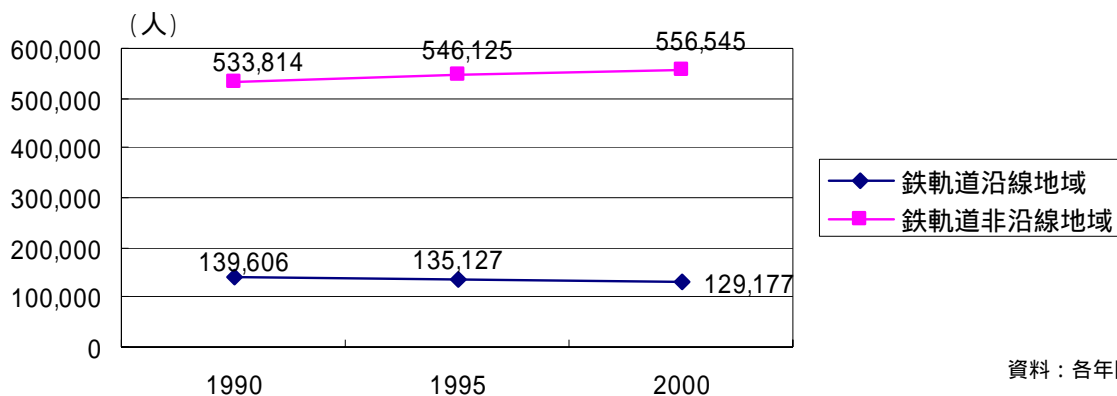
図表 3-2 主要都市の路面電車の輸送密度（人/km・日）の推移

## (2) 鉄軌道利用者数減少の要因整理

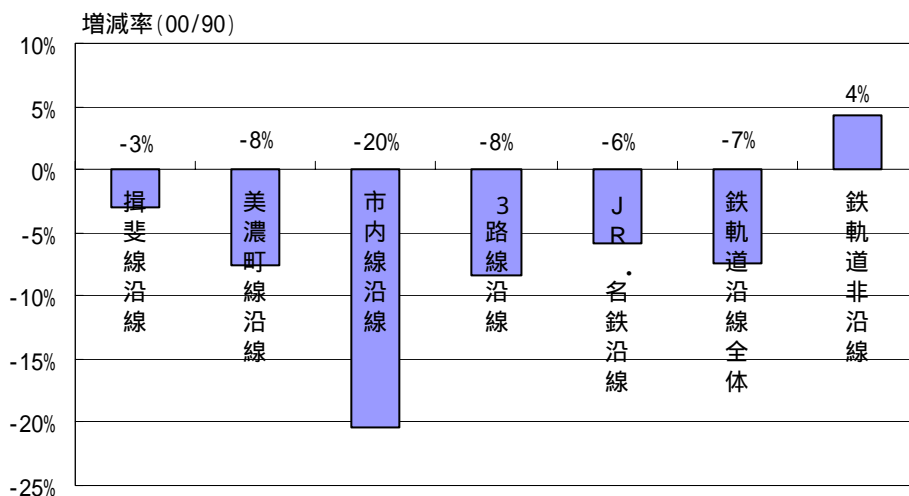
沿線地域の人口減少、高齢化が進行

名鉄3路線沿線地域は総じて人口減少傾向。特に市内線、美濃町線沿線は顕著。

90年～00年の人口推移をみると、鉄軌道沿線地域は総じて減少傾向にある。特に、市内線の沿線地域の人口減少が目立つ。



図表 3-3 鉄軌道沿線人口の推移

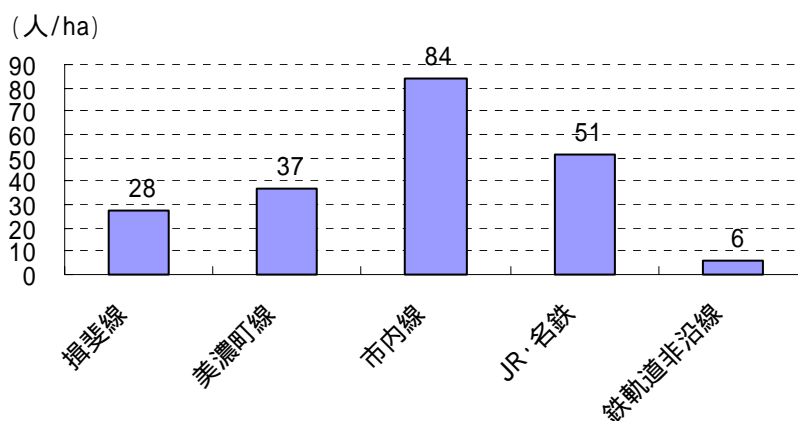


図表 3-4 路線別鉄軌道沿線人口の推移

鉄軌道沿線地域：名鉄3路線（揖斐線、美濃町線、市内線）及びJR・名鉄（JR東海道本線、名鉄本線、名鉄犬山線）の沿線地域（駅半径500mの町丁目）をいう。（以下、同様）

美濃町線、揖斐線では、十分な市街地形成がなされなかった。

市内線や JR・名鉄沿線地域においては、人口密度が DID 地区（人口密度 4,000 人/km<sup>2</sup> 以上）よりも高い値を示している。一方で、揖斐線や美濃町線の沿線地域においては、非沿線地域と比べると人口密度は高いものの、DID 地区の最低基準（40 人/ha）以下であり、高密度な市街地が形成するまでは至っていない状況である。

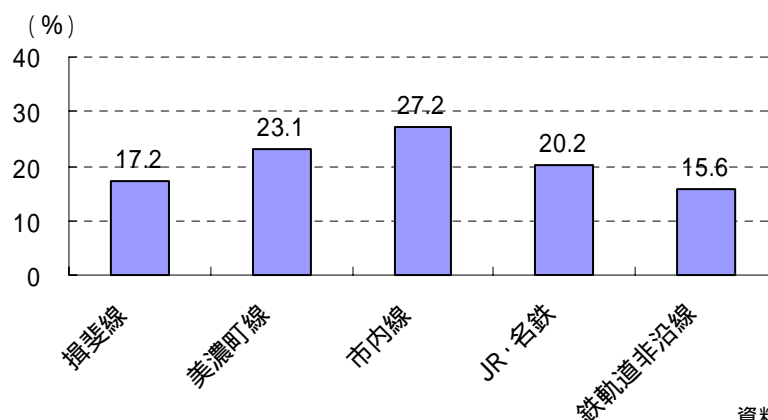


資料：国勢調査（2000）

図表 3-5 鉄軌道沿線・非沿線の人口密度

沿線地域の高齢化がいち早く進行

市内線の 65 歳以上人口比率は、27%、美濃町線は 23%と、非沿線地域と比べて、鉄軌道沿線地域は高齢化の進行が早い。高齢化率が高まった結果、通勤・通学者層の割合が相対的に低下し、利用者の伸び悩みの要因となったものと考えられる。



資料：国勢調査（2000）

図表 3-6 鉄軌道沿線・非沿線地域の 65 歳以上人口比率

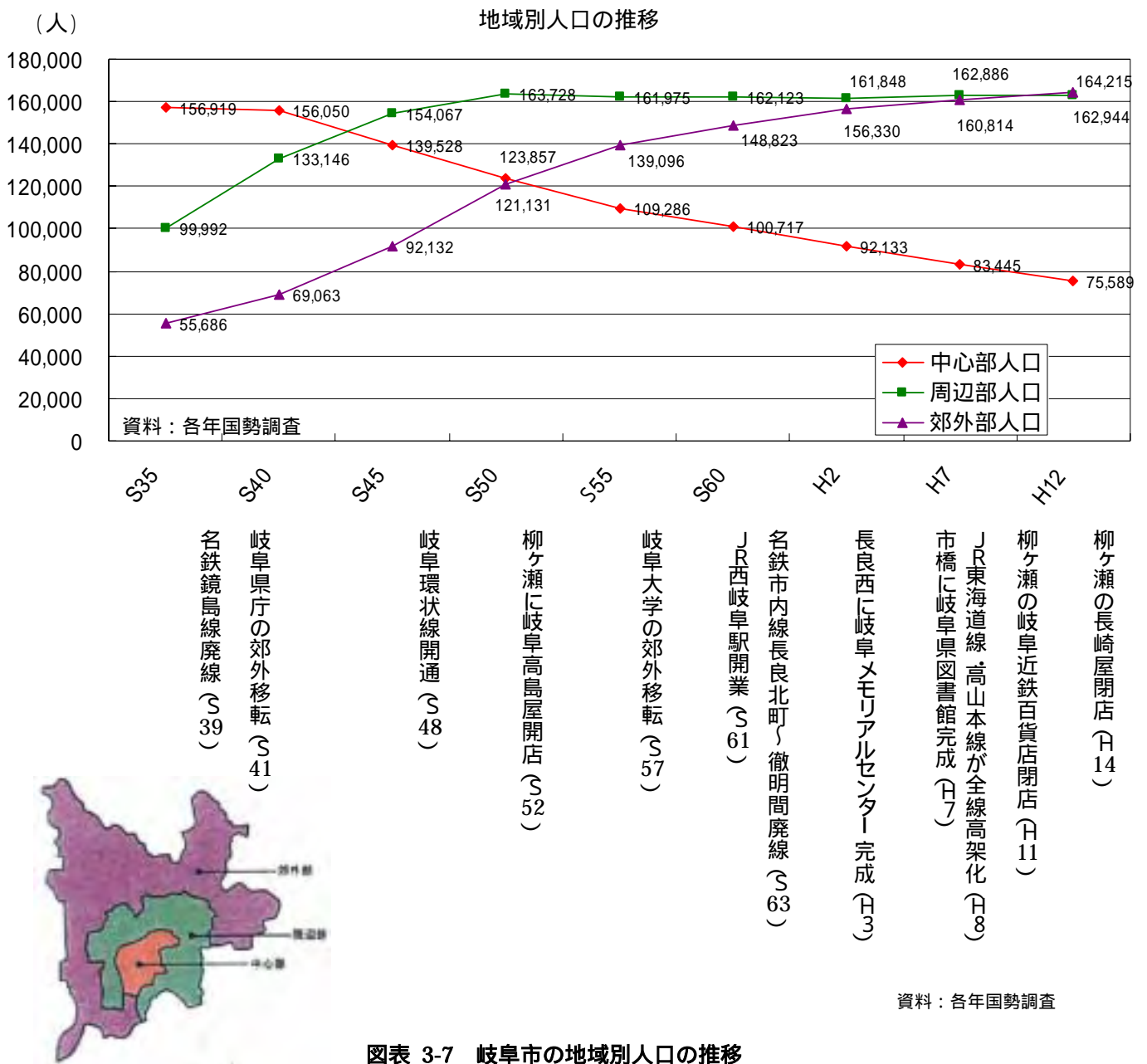
(開発動向) 沿線から外れた郊外地域の開発が進展。

昭和 40 年代より、岐阜市では、中心部人口が減少する一方で、郊外部や市周辺部の人口が急速に増加している。

別紙の市街地変遷地図(大正 9 ~ 平成 6)から確認できるように、昭和 40 年代以降の岐阜市では、北部及び西部において、著しい市街地の拡大が発生している。

一方で、揖斐線や美濃町線の沿線地域の市街地化は十分に進んでいない。市街地化の方向と鉄軌道の方向が一致しなくなっており、岐阜市民の鉄道という位置づけが次第に希薄化していった。

また、昭和 63 年に、市街化が進んでいる地域を運行していた市内線長良北町～徹明町が廃止されたことで、岐阜市民のための鉄道という位置づけが、一層弱まることとなった。



図表 3-7 岐阜市の地域別人口の推移

公共交通のメインターゲットである高校生や就業者の人口が減少

名鉄3路線沿線地域の就業者や高校在学者は大幅に減少。

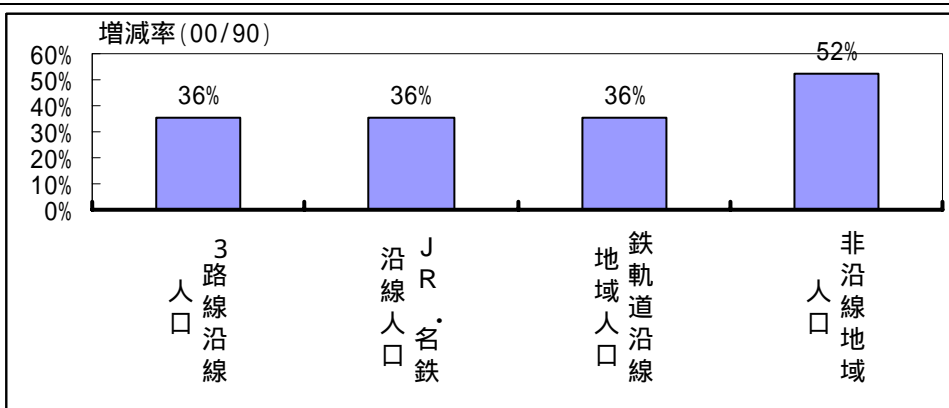
公共交通の主要な利用者層である高齢者、高校在学者、就業者の人口トレンドを、鉄軌道沿線地域（名鉄3路線、JR・名鉄）及び非沿線地域で比較した。

高齢者は、全体的に増加傾向にあるものの、増加率は鉄軌道沿線地域と比べて非沿線地域のほうが高くなっている。

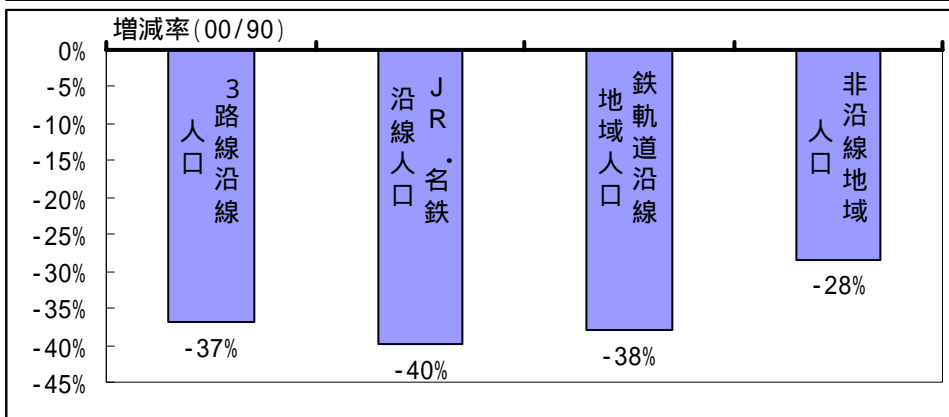
一方、高校在学者は、鉄軌道非沿線地域は3割近い減少率になっているが、鉄軌道沿線地域はさらに減少率が大きく4割程度となっている。

就業者については、非沿線地域で増加傾向にあるにも関わらず、鉄軌道沿線地域では1割程度減少している。

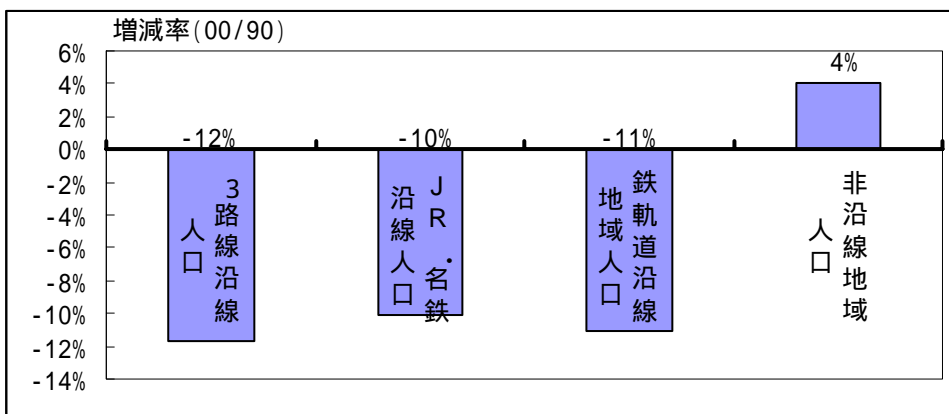
高齢者



高校在学者



就業者



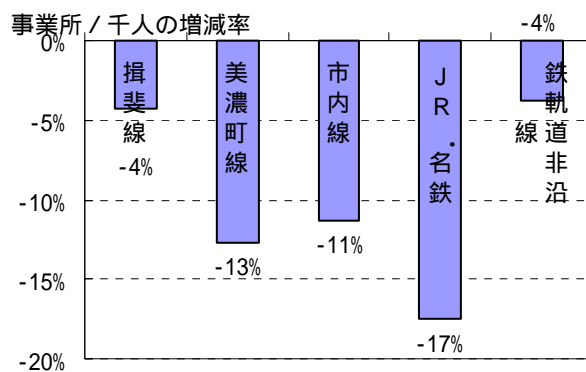
図表 3-9 鉄軌道沿線人口の推移

資料：90年、00年国勢調査

### 3 路線沿線の事業所の集積が低減

鉄軌道沿線では軒並み、事業所の集積が大きく低減し、日々の通勤需要を獲得しづらい状況となっている。

人口千人あたりの事業所数の増減率を91年から01年の10年間でみると、美濃町線、市内線、JR・名鉄沿線において、1割以上減少している。



資料：国勢調査（90年、00年）事業所統計調査（91年、01年）

図表 3-10 人口千人あたりの事業所数の増減率（01/91）

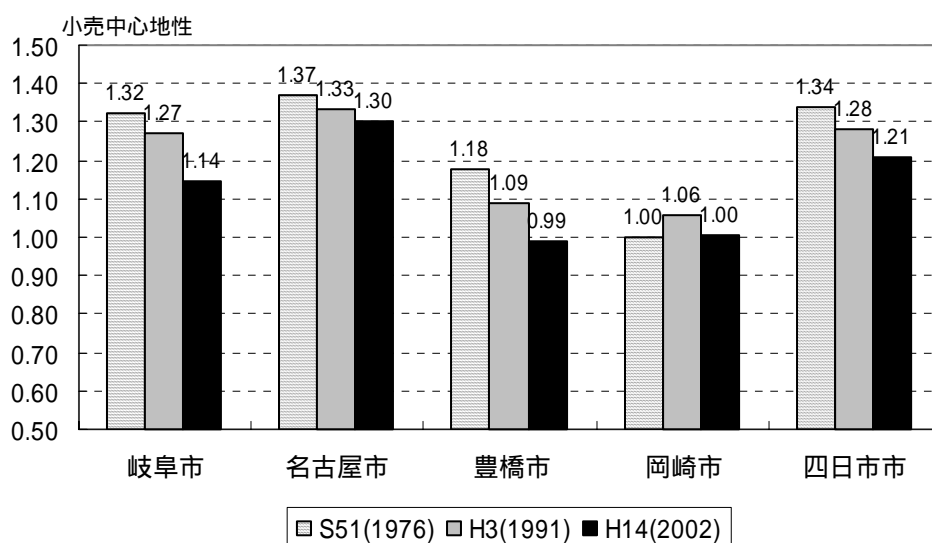


## 岐阜市中心市街地を始めとした沿線商業地の求心力が低下

### 岐阜市の商業求心力そのものが低下

岐阜市、岐阜市と同規模の都市（豊橋市、四日市市、岡崎市）及び名古屋市で、小売中心地性の推移を過去30年で比較したところ、1976年の岐阜市の商業求心力は、名古屋市とほぼ同等であったが、2002年には大きく低下している。特に、90年代以降の落ち込みが大きい。

小売中心地性（＝商業人口／居住人口）：商業求心力を表現する指標。1.0を上回ることで、商業求心力があることを意味する。



資料：各年商業統計、各年住民基本台帳人口

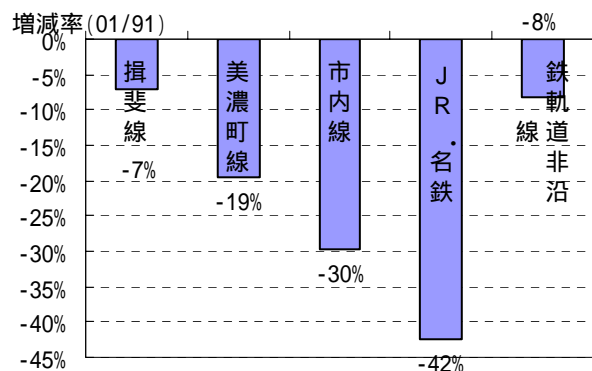
図表 3-11 小売中心地性（商業人口／居住人口）

### 鉄軌道の沿線商業地の求心力が低下

さらに、鉄道沿線地域の商業集積が低下してきている。

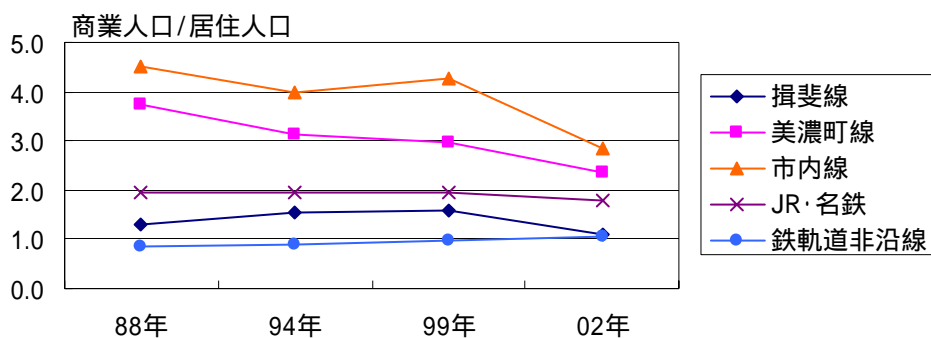
まず、小売商店数の減少幅が大きい。人口千人当たりの小売商店数の変化を91年と01年の10年間でみると、美濃町線で19%減少、市内線で30%減少と大きな減少率となっている。

また、路線別に小売中心地性（商業人口/居住人口）をみると、沿線地域は軒並み低下傾向にある。特に近年、岐阜市中心市街地を運行する市内線沿線の落ち込み具合が大きくなっている。



資料：事業所統計（91年、01年）、国勢調査（90年、00年）

図表 3-12 人口千人あたりの小売商店数の増減率 (01/91)



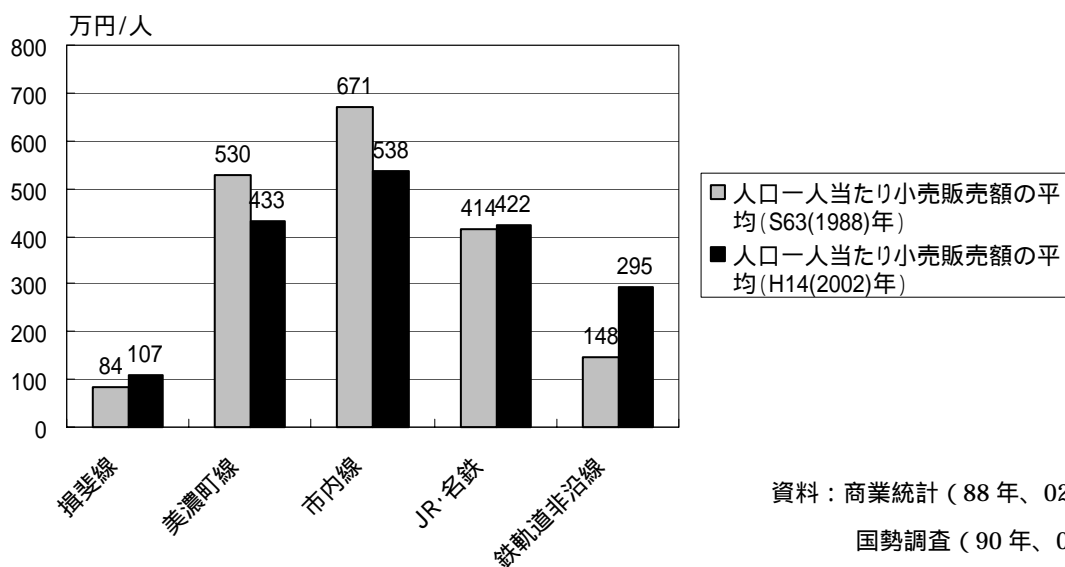
資料：商業統計（88年、94年、99年、02年）、国勢調査（90年、95年、00年）

図表 3-13 路線別小売中心地性の推移

## 大型小売店舗の郊外進出

鉄軌道沿線の小売販売額が低下、一方で非沿線地域では倍増

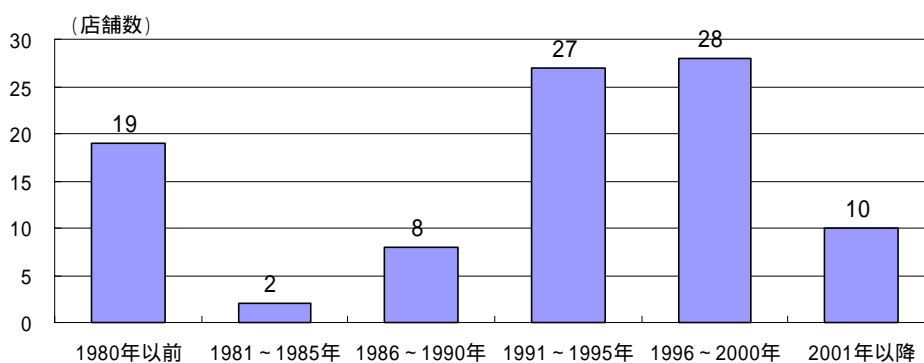
昭和 63 年（1988 年）から平成 14 年（2002 年）にかけて、沿線の小売販売額が低下（市内線、美濃町線沿線では約 2 割減）する一方で、非沿線地域の小売販売額はほぼ倍増している。これは 90 年代において、鉄軌道とは外れた郊外地域で、大規模小売店舗が進出したことが影響している。



図表 3-14 人口 1 人当たりの小売販売額の変化

90 年代以降より郊外型大型店舗の進出

90 年から 2000 年にかけて、対象地域において大規模小売店舗の進出ペースが加速している（現在、対象地域に立地する店舗面積 1,000m<sup>2</sup> 以上の大規模小売店舗 94 のうち、3 分の 2 にあたる 65 店舗が 90 年代以降に立地している）。さらに近年は、店舗面積 10,000m<sup>2</sup> 以上の超大型店の立地も多くなっている。



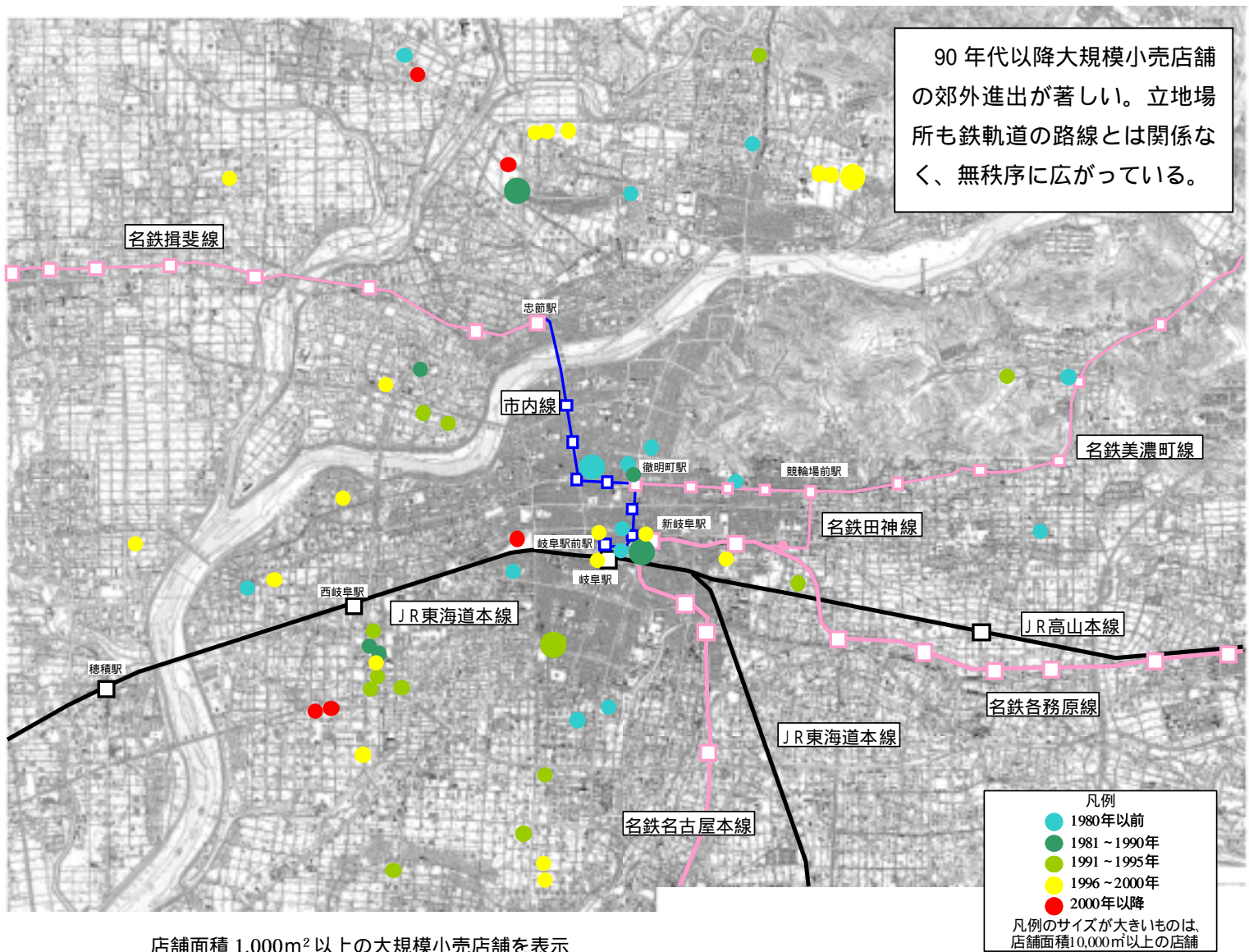
資料：全国大規模小売店総覧 2005

店舗面積 1,000m<sup>2</sup> 以上の小売店舗をカウント

図表 3-15 対象地域における大規模小売店舗の立地年次

図表 3-16 1990 年以降に開設した店舗面積 10,000m<sup>2</sup>以上の大規模小売店

店舗名	店舗面積 (m <sup>2</sup> )	開設年月	住所
カラフルタウン岐阜(イトーヨーカドー柳津店)	46,283	2000.11	羽島郡柳津町丸野 3-3
サンサンシティマーゴ(ジャスコ関店)	22,488	1994.09	関市倉知 516
真正リオワールドSC(イズミヤ真正店)	19,767	1992.11	本巣市政田字上市場 1404-1 外
ザ・ノースモール21(アビタ北方店)	16,179	1996.11	本巣郡北方町平成 2-34 外
岐阜ショッピングプラザ(アビタ岐阜店)	14,352	1993.06	岐阜市加納神明町 6-1
リバーサイドモール1	12,786	2000.03	本巣市国領字川田 236-1 外
オーキッド・パーク	11,000	2001.11	岐阜市香蘭町 2-23
パローパワーセンター芥見	10,899	1996.11	岐阜市芥見南山 2-1-8 外
パローフジヤHC長良店	10,181	1997.11	岐阜市長良東 2-45

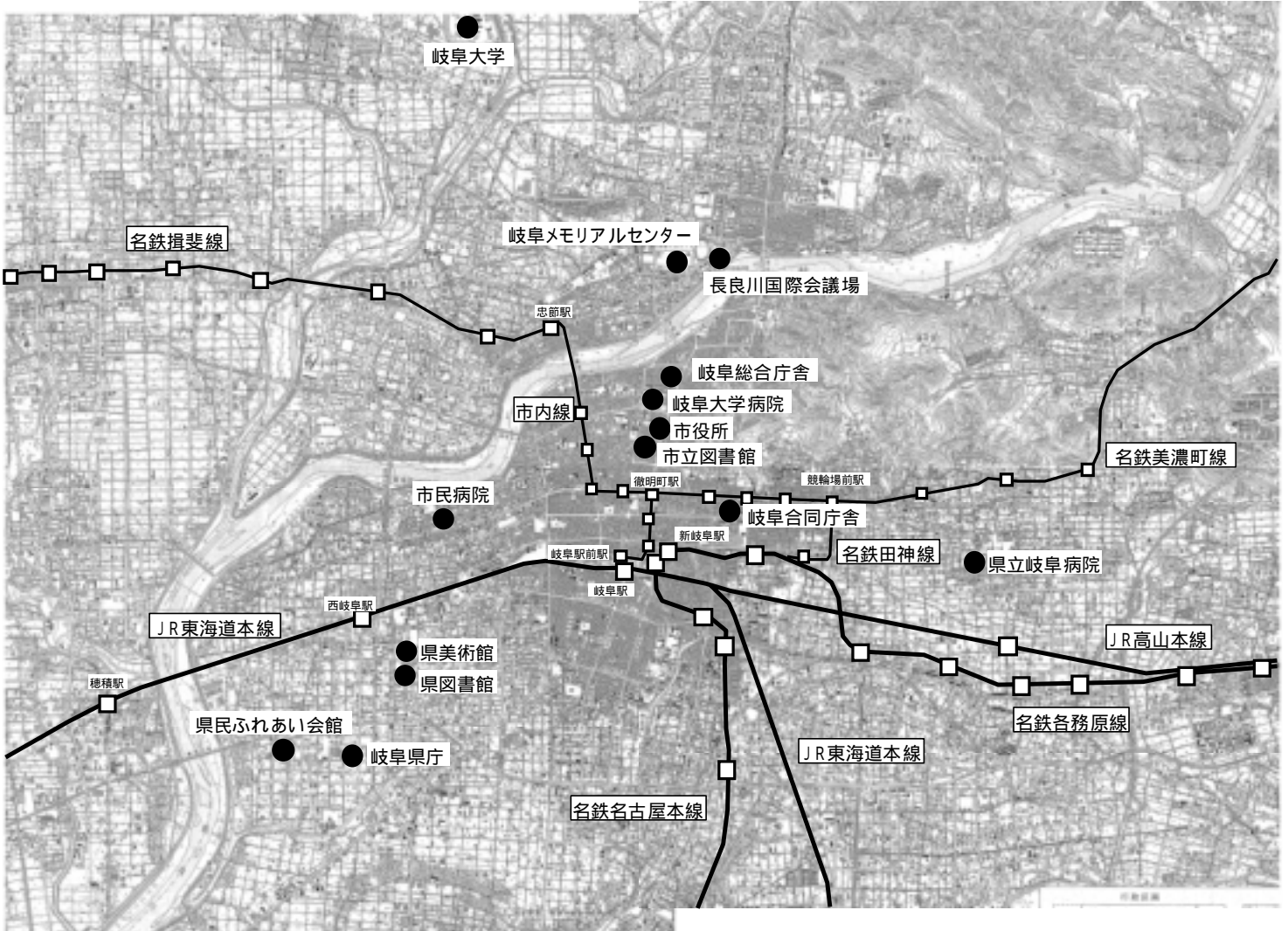


図表 3-17 岐阜市における大規模小売店舗の立地年次

## 公共施設の郊外立地

昭和 41 年の岐阜県庁の郊外移転以降、岐阜大学の郊外移転（昭和 57 年）、岐阜県図書館（平成 7 年）など岐阜市において公共施設の郊外立地が進んだ。

下図に示すとおり、岐阜市内の主要公共施設は、鉄軌道と外れて点在しているものが多く、公共施設にアクセスする場合、鉄軌道を利用しづらい交通環境にある。



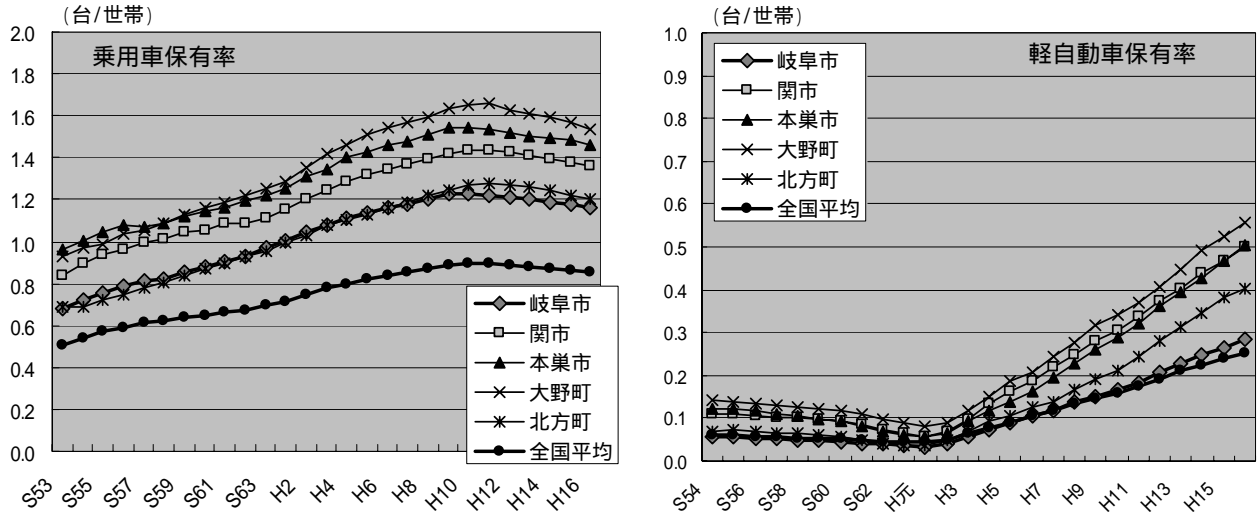
資料：岐阜市ホームページ「岐阜市の公共施設マップ」より一部抜粋

図表 3-18 岐阜市における公共施設の立地状況

## 自動車利用の普及

岐阜都市圏は、全国平均を上回るスピードで自動車利用が進展。

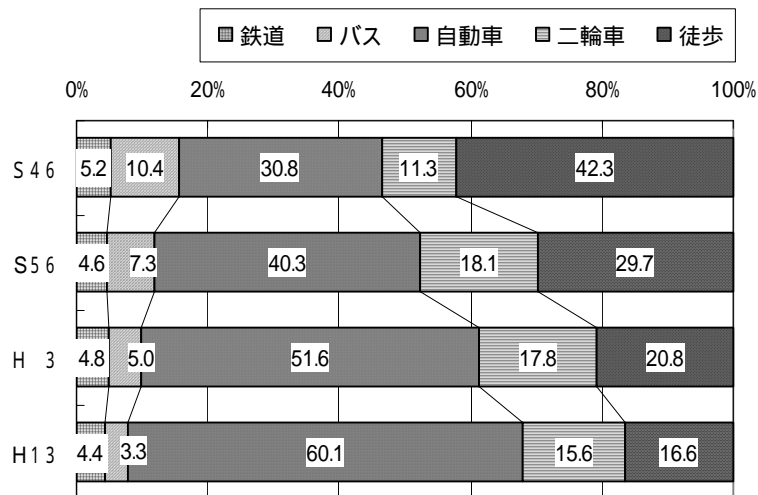
岐阜市の世帯あたりの自動車保有台数は 1.2 台であり、これは全国平均 (0.9/世帯) を大きく上回っている。自動車保有率の伸びは、90 年代後半以降鈍化傾向にあるが、一方で岐阜市周辺市町を中心に軽自動車保有率が急上昇しており、2 台目、3 台目の小回りのきくマイカーとして、自動車が一層身近な乗り物として、世帯に普及していることがうかがえる。



資料：各年乗用車保有台数（国土交通省）、各年輕乗用車保有台数（社団法人全国軽自動車協会連合会）  
各年世帯数（住民基本台帳）

乗用車保有台数には、軽自動車保有台数を含めていない。

図表 3-19 世帯あたりの乗用車保有率（台/世帯）、世帯あたりの軽自動車保有率（台/世帯）の推移



資料：各年中京都市圏パーソントリップ調査

路面電車は、「バス」にカウントされている。

図表 3-20 岐阜市代表交通手段構成比の推移

## 競合路線のJR東海道線のサービス水準向上

昭和 62 年の国鉄民営化に以降、JR 東海道本線のサービス水準（運行本数、運行時間）が大きく改善された。一方で、名鉄 3 線のサービス水準は横ばい傾向にあり、両者のサービス格差が年々大きくなっている。

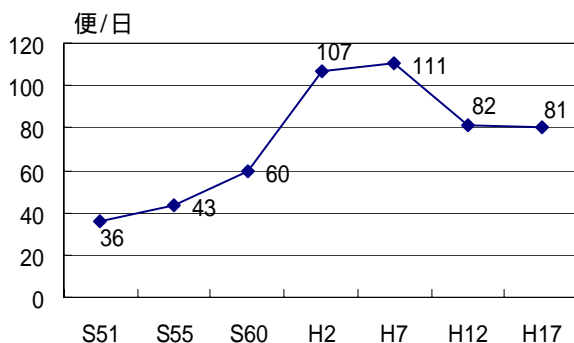
特に、名古屋方面への時間距離が短縮しており、岐阜市街地と名古屋圏との求心力格差の向上もあいまって、JR 各駅（穂積駅、西岐阜駅、岐阜駅）の乗降者数は年々増加している。

穂積駅や西岐阜駅には、揖斐線沿線の北方町、本巣市、大野町の住民も多く利用していることが想定され、従来の揖斐線や市内線利用者が JR に流れたものと想定される。

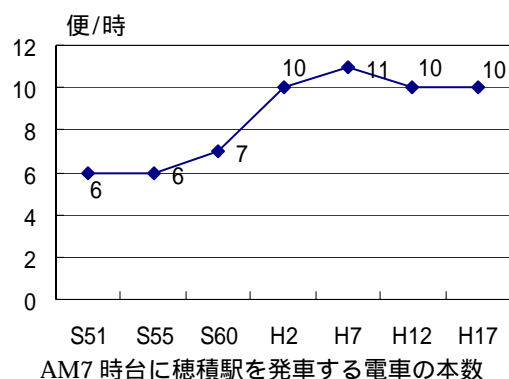
このように、JR 東海道線の利便性が高まった結果、名古屋方面への流動が便利になっただけでなく、岐阜駅へのフィーダー路線としての揖斐線や市内線の役割が弱まることとなった。

また、新岐阜駅と JR 岐阜駅における輸送人員の推移を比較しても、JR の利便性が高まった平成 2 年以降、JR の利用者数は増加しており、地域住民の JR 志向が高まっていることがうかがえる。

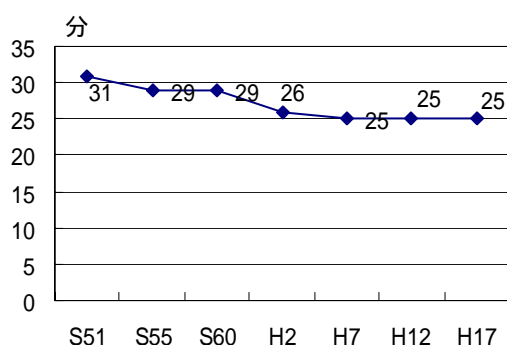
東海道本線の日運行本数の変化



東海道本線のピーク時運行本数の変化



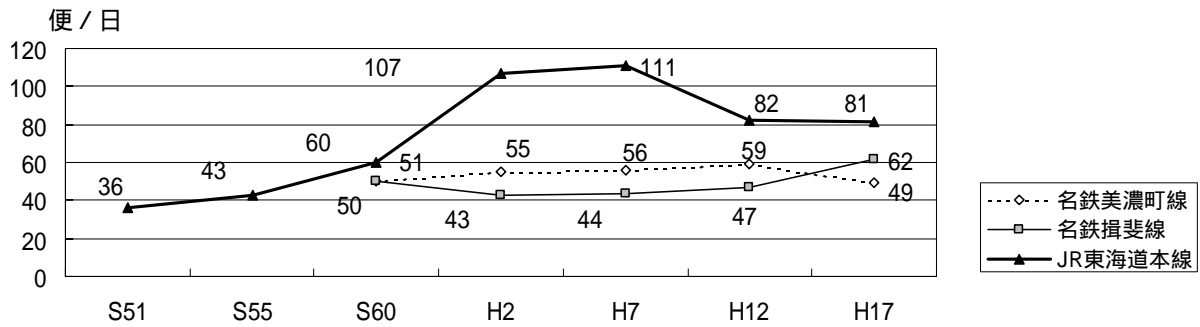
穂積駅～名古屋駅の最短所要時間



資料：各年 JTB 時刻表

図表 3-21 東海道本線（穂積駅～名古屋駅）のサービス水準の推移

## 日運行便数の比較

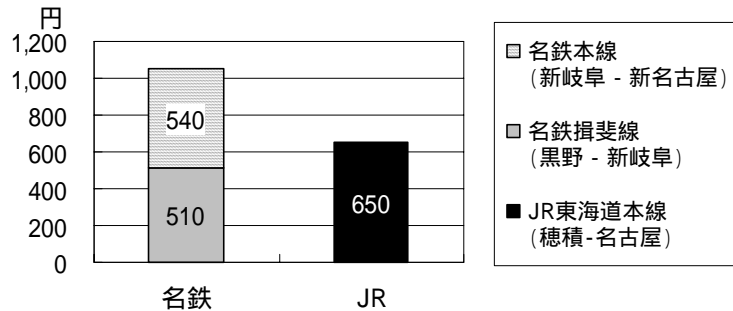


名鉄美濃町線：関又は新関～新岐阜までの運行便数の上下平均

名鉄揖斐線：黒野～忠節又は新岐阜駅前までの運行便数の上下平均

JR 東海道本線：穂積～名古屋までの運行便数の上下平均

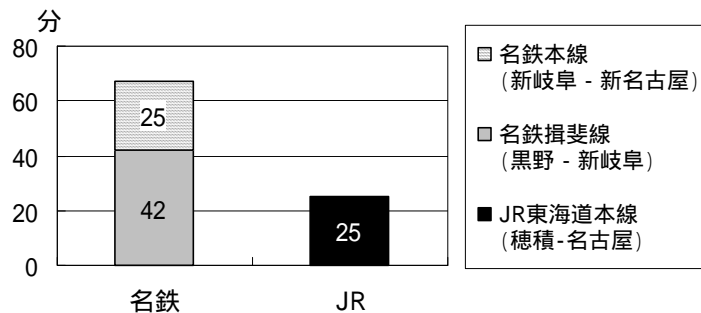
## 名古屋までの片道運賃の比較（揖斐線と JR）



名鉄：揖斐線に乗り新岐阜駅で乗り換える場合

JR：JR 東海道本線で穂積駅から直接名古屋駅まで行く場合

## 名古屋までの片道最短所要時間の比較（揖斐線と JR）



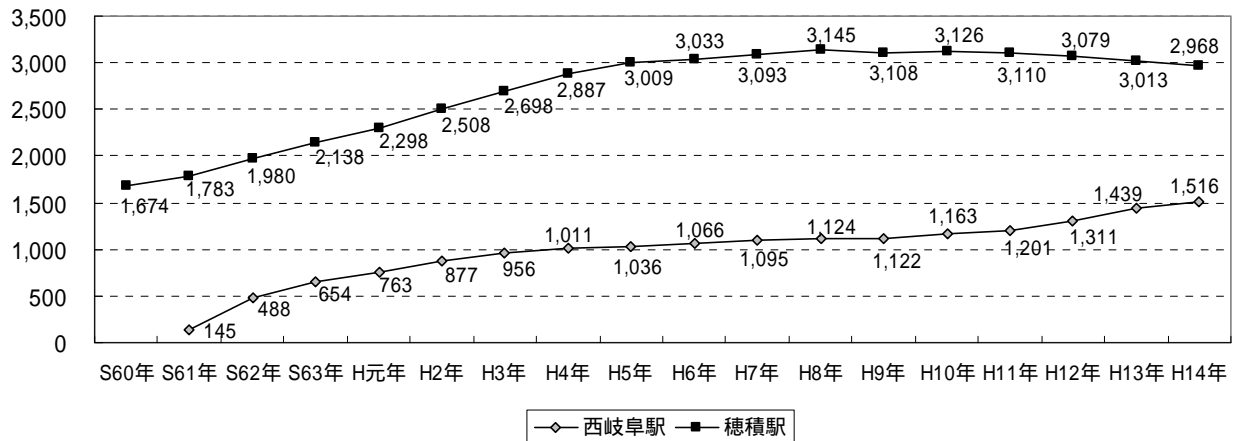
名鉄：揖斐線に乗り新岐阜駅で乗り換える場合

JR：JR 東海道本線で穂積駅から直接名古屋駅まで行く場合

図表 3-22 名鉄 3 路線と JR 線とのサービス水準の比較

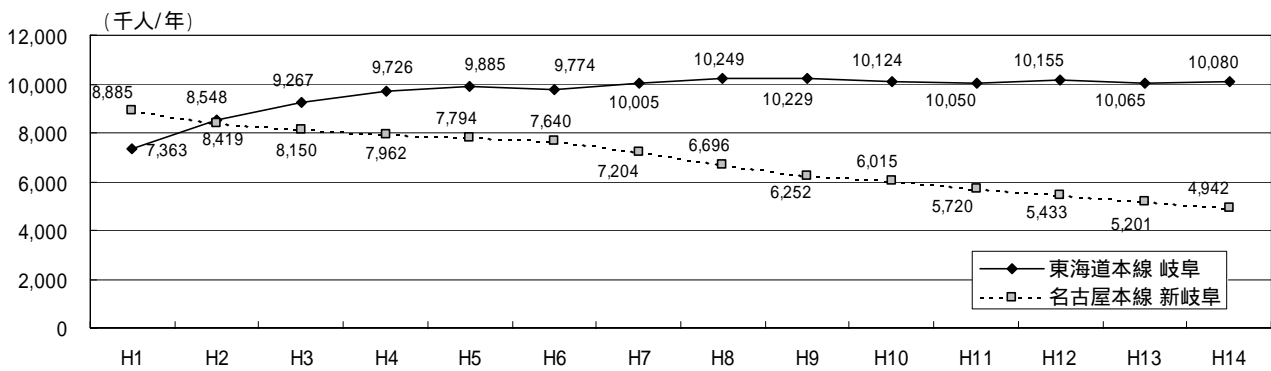


(千人/年)



資料：都市交通統計年報

図表 3-23 JR 西岐阜駅、穂積駅の年間輸送人員の推移



資料：岐阜県統計書

図表 3-24 JR 岐阜駅、名鉄新岐阜駅の年間輸送人員の推移

## 3 - 2 ヒアリング調査の実施

鉄軌道（特に市内線、美濃町線、揖斐線）及び公共交通が都市活動に及ぼした影響、利用者低迷の要因、及び路面電車廃止に伴う岐阜市の都市活動・経済活動への影響などについて整理するため、当該事項に関して有識者及び名鉄3路線沿線自治体に対してヒアリングを行った。

### (1)ヒアリング調査実施の概要

#### ヒアリング実施時期

平成 17 年 1 月～ 3 月

#### ヒアリング先

学識経験者：岐阜大学 竹内伝史教授（専門：都市計画、交通計画）

名古屋大学 林良嗣教授（専門：国土都市計画、交通計画）

鉄軌道沿線自治体：関市、北方町、本巣市、大野町

#### ヒアリング内容

##### 学識経験者

- 鉄軌道がこれまで対象地域のまちづくりにどのような影響を及ぼしてきたのか。
- 公共交通の利用が減少し、路面電車の廃止を引き起こした背景として、岐阜市のまちづくり等の取り組みにおいて、どのような反省点が想定されるか。
- 鉄軌道の廃止を受け、岐阜市としてどのような交通施策、まちづくりが必要か。

##### 鉄軌道沿線自治体

- 鉄軌道によって、当該市町の市街地形成・土地利用にどのような影響があったか。
- 鉄軌道の廃止により、住民生活や当市町のまちづくりにどのような影響を及ぼされると考えるか。（特に、当該市町の地域計画、土地利用計画、住民生活等への影響を聞く。）

## (2)ヒアリング調査実施の概要

### 岐阜県関市

1. 日時：平成 17 年 2 月 16 日（水） 10:30～11:30

2. 場所：関市役所

3. 出席者：浅野 澄生 関市総務部企画課 課長  
加藤源一郎 関市総務部企画課 課長補佐  
酒向 成直 関市建設部都市計画課 主幹兼調整係長  
西川 英文 関市環境経済部商工観光課 主任主査兼商業係長

#### 4. ヒアリング内容

##### (1) 現状における問題点（公共交通事情及び中心市街地について）

- ・関市は名古屋圏 40km 圏内であるが、同圏内の四日市・豊田等の他都市と比較すると公共交通網が貧弱である。鉄軌道としては名鉄美濃町線と長良川鉄道があるが、市民が名古屋へ行く際は手段が限られる。（浅野）
- ・名古屋 - 関間の高速バス（所要時間約 1 時間 10 分）が開業する以前は鵜沼経由で自動車を利用するか、岐阜経由で鉄道を利用していた。なお、わずかであるが美濃町線利用による名古屋への流動は存在する。（浅野）
- ・中心市街地は以前から人口が減少しており、商店街も衰退している。（西川）
- ・テナントとして入居している商業者は閉店するケースが多い。地主が大都市に居住している場合、地域の現状に合わない高い家賃が設定されがちである。（西川）
- ・中心市街地で残るのは土地を所有して商業を営んでいる場合及び商品力の高い店であるが、高齢化に伴い、後継者がおらず閉店してしまう。店舗を貸し出さず、または売却せずに閉店したままにしている場合や宅地化することが多い。現在では 3 店舗が貸し出されているに過ぎず、活用できていない。（西川）

##### (2) 鉄軌道の駅を重視したまちづくりについて（区画整理事業、再開発事業等、駅を軸とした具体的な事業、計画等）

- ・都市計画マスタープランは自動車中心の視点で計画されており、鉄道との関連性は低い。関駅前再開発事業の計画があるが、実現化までは至っていない。（酒向）
- ・美濃町線の高速化（行き違い設備増設による待ち時間短縮、本数増加）の計画が存在した。（浅野）

##### (3) 美濃町線廃止に伴い想定される住民生活・土地利用・地元商店街への影響、住民・商業者の声

- ・名古屋市を目的地とするトリップが増加し、一層岐阜市との関係が希薄になるであろう。

(浅野)

- ・美濃町線利用者の利用目的は主に通学であり、現状では岐阜市まで一日あたり 300 人が通学している。谷汲線の代替バスを例にとると、通学目的利用者の 8 割以上が路線廃止後に逸走し、自転車や親の送迎に転換した。美濃町線に並行する国道 156 号線ではしばしば渋滞が生じるため、美濃町線においてもバスに十分転換するか疑問である。(浅野)
- ・関市と岐阜市とのつながりを維持させていくためには道路整備を行い、自動車やバスの走行環境を高める必要がある。特に、国道 156 号線バイパスの建設には着手されていないことは問題である。岐阜市発展のためには岐阜市周辺地域の道路を整備し、岐阜市街地にアクセスしやすい交通環境を再構築する必要がある。(酒向)
- ・自動車を利用した場合でも、岐阜市内には駐車場が少なく、その上料金が割高であるため、バスの利便性を向上し、パークアンドバスライド等の施策を行わなければ自動車でも行けなくなる。(酒向)
- ・美濃町線の廃線は、関市よりもむしろ岐阜市にとって影響が大きい。なお、美濃町線利用による郡上方面から岐阜市への流動がわずかに存在するが、それも不可能となる。(浅野)

(4) 美濃町線廃止に伴い想定される都市計画・地域交通計画に対する影響、それに対する構想

- ・美濃町線廃止に伴い都市計画や交通計画等の転換、見直しを具体的に行っているわけではない。
- ・合併後の市内の一体化を図る目的でバス路線再編を行ったが、美濃町線廃止に関しては現在考慮していない。(浅野)
- ・現在のバス路線は美濃町線の新関駅をターミナルとしているが、その機能を長良川鉄道の関駅に移転させ、関駅の拠点性を高める構想があり、岐阜乗合自動車と交渉中である。(浅野)

## 岐阜県本巣市

1. 日 時：平成 17 年 2 月 28 日（月） 10：00～11:00

2. 場 所：本巣市役所

3. 出席者：石川博紀本巣市企画部総合企画課主幹

4. ヒアリング内容

### （1）現状における問題点（公共交通事情及び中心市街地について）

- ・ 旧真正町においては、従来から鉄軌道駅周辺に商店街の集積は特になかった（古くからの商店街は、北方町）。したがって、揖斐線が廃止になった場合の地元商店街の影響はほとんどないと考えている。
- ・ 現在の市民の買い物先は、自家用車による北方町のアピタかりバーサイドモールがほとんどである。昔は、揖斐線を利用して岐阜市内に買い物に行っていたが、現在はそのような買い物行動はほとんどないと考える。
- ・ 通勤では、岐阜市への通勤も多い。ただし、通勤手段は自家用車がほとんどである。

### （2）鉄軌道の駅を重視したまちづくりについて（区画整理事業、再開発事業等、駅を軸とした具体的な事業、計画等）

- ・ 旧真正町第3次総合計画（後期：1996-2000）では、揖斐線は地域にとって必要不可欠な公共交通機関として位置づけられている。
- ・ これまで真桑駅と北方真桑駅では、町が住民利用サービス向上に資するため、自転車駐輪場を整備してきた。
- ・ また、揖斐線と樽見線の相互利用を図るために、樽見鉄道北方真桑駅の移設による協働駅化も計画されていたが、種々の問題から計画が進まなかった。結果的に、揖斐線廃止により、当計画も見直されることとなった。
  - 交通事業者間の調整がうまくいかなかったこと、交通事業者の経営事情の悪化により費用の調達が難しくなったこと、等が挙げられる。
- ・ その他、合併後再編成した、市のコミュニティバス路線計画において、政田駅、真桑駅に接続させている。
- ・ これまで駅前の区画整理や再開発を実施したことは、特になし。
- ・ 市の都市計画区域の指定は、揖斐線沿線では実施していない。

### （3）揖斐線廃止に伴い想定される住民生活・土地利用・地元商店街への影響、住民・事業者の声

- ・ 揖斐線廃止により、特に大きな影響が出るとは思えない。買い物は従来より自家用車利用が中心だし、高齢者の通院も自家用車利用が多く鉄道を使用していたわけではない。ゆえに、高齢者の影響も少ない。

- ・ ただし、高校生の利用が多い路線なので、通学への影響が懸念される。現在揖斐線を使用して通学している高校生が全て代替バスに転換しないと思われる。自転車や家族の送迎が増えるのではないかな。
- ・ 代替バスの運行路線のうち、一部道路環境の良くない箇所が見受けられる（車線数少ない、幅員狭い）ため、交通渋滞による定時性悪化の問題が懸念される。

(4) 揖斐線廃止に伴い想定される都市計画・地域交通計画に対する影響、それに対する構  
想

- ・ 揖斐線廃止により市の政策が大きく変化するということはない。（前述した樽見線北方真桑駅の移設計画がなくなった程度くらい）
- ・ 都市計画やコミュニティバスの路線見直しなども想定していない。
- ・ 今後、市としては樽見鉄道を維持していこうという姿勢であり、いくつか鉄軌道の利便性を高めるための事業を計画している。
  - 糸貫分庁舎の近隣に大規模ショッピングモールが出来る計画となっており、鉄道アクセスを高めるため、近隣に新設を建設予定。
  - 市内で最も乗降者数の多い樽見線北方真桑駅において、交通ターミナル機能を整備する予定。2～3年後に完成予定であり、路線バス、コミュニティバス、パーク＆ライド用駐車場などを集約させる計画である。

## 岐阜県本巣郡北方町

1. 日時：平成 17 年 2 月 23 日（水） 13:30～14:30

2. 場所：北方町役場

3. 出席者：廣瀬 政則 北方町 参事

### 4. ヒアリングの様相

#### (1) 現状および問題点（公共交通事情及び中心市街地について）

- ・ 古くより北方町の商店街は円鏡寺の門前町として発展してきた経緯があり、揖斐線の歴史より古い（揖斐線により市街地集積が進んだわけではないと考えている）。
- ・ アピタ、リバーサイドモール等の大型店の進出、自家用車の利用率の向上により、旧来からの商店街が衰退している。揖斐線の利用が低下したことは、商店街の衰退にあまり影響していないように思われる。なお、商店街の店舗は建て替えの際に専用住宅に変わる場合もある。
- ・ 北方町は名古屋市及び岐阜市のベッドタウンと位置づけられるが、住民の多くは通勤やショッピングなどで名古屋まで出向く傾向が高まってきたように思える。他には本巣市方面および、樽見鉄道に近い地域で大垣方面への流動がある。
- ・ 現在では、岐阜市の中心部に鉄道を使って出かけるというトリップはほとんど見られない。これは、岐阜市の中心部に活力・魅力が無くなって来ていることによるところが大きい。かつてのショッピング活動は、岐阜駅前の百貨店を利用していたが、現在は JR 穂積駅から直接名古屋駅方面に向かうようになるなど行動パターンが変化している。このことを考えると、揖斐線は町民の行動パターンに合っていないと思われる。

#### (2) 鉄軌道の駅を重視したまちづくりについて（区画整理事業、再開発事業等、駅を軸とした具体的な事業、計画等）

- ・ かつては公共交通主体であり岐阜市への移動手段として、揖斐線は重要であった。しかし自動車中心となってしまった現在では、揖斐線を主体とした交通流動となっていない。
- ・ 揖斐線沿線は古くからの住宅が密集しており、駅前の再開発は難しい。
- ・ 岐阜市と合併する場合は揖斐線が必要であるという意見も住民の中ではあったが、現在ではあまりそのような声は聞かない。

#### (3) 揖斐線廃止に伴い想定される住民生活・土地利用・地元商店街への影響、住民・事業者の声

- ・ 揖斐線は一部の高齢者や、高校生の通学手段として利用する程度であり、商店街や住民生活にもあまり影響がなく、廃線について住民からの批判は特にない。
- ・ 病院は岐阜市民病院などを利用するが、バスによる病院へのアクセスを改善したため揖

斐線が利用されることはあまりない。

- ・ 買い物は、主に自動車を利用して大型店へ行き、週末にまとめて買う。揖斐線を利用して岐阜市へ行くことはほとんどない。
- ・ 通勤は岐阜市方面、名古屋方面が多い。岐阜市方面は、自家用車で通勤する人がほとんど。名古屋方面の場合は、JR 穂積駅まで自動車を利用し、P&R 又は K&R で向かう。そのため、路面電車の通勤利用はあまりない。
- ・ 揖斐線の利用者の多くは高校生であり、町内では 1,000 人程度の学生が利用している。近隣には 4 つの高校があり町外から通学してくる学生もいる。

#### (4) 揖斐線廃止に伴い想定される都市計画・地域交通計画に対する影響、それに対する構 想

- ・ 現在は採算が取れるかどうかで判断されるが、鉄道は定時性が高く、利用する上で安心である。将来においては高齢化が進み、また、環境のことを考えると鉄道は必要である。廃止の影響は将来的に大きくなるだろう。
- ・ コミュニティバスも検討したが、町域が狭いため必要性が低く、現在は運行していない。
- ・ 代替バスの今後は利用主体である学生次第であるが、普通運賃は名鉄運賃に近い設定になるものの、定期運賃が名鉄は 3 割であるのに対し、バスは 5 割となり、経済的な負担も増加する。岐阜バスとの協議が必要である。
- ・ 現在、代替バスに関する対策は特にない。バス転換後の逸走も予想され、代替バス路線がこの先どのように変化していくか不明確であるため、安定するまで様子見の状態である。



## 岐阜県揖斐郡大野町

1. 日時：平成 17 年 2 月 16 日（水） 13:30～14:30

2. 場所：大野町役場

3. 出席者：今西 和之 大野町総務部企画財政課企画係長  
村橋 昭利 大野町産業建設部建設課都市計画係長

4. ヒアリングの様式

(1) 現状における問題点（公共交通事情及び中心市街地について）

- ・かつては揖斐街道（国道 303 号線の旧道）沿線に商業集積地が存在した。商店街では、大型店進出に伴い多くの店舗が閉店した。商業地の衰退は鉄軌道の利便低下というよりも、モータリゼーションと大型店進出の影響が大きい。なお、閉店後に大型店のテナントに入居した店舗もある。（村橋）
- ・大野町は平成 7 年に町全域が都市計画区域に編入されたが、線引きはせず用途も無指定である。（村橋）

(2) 鉄軌道の駅を重視したまちづくりについて（区画整理事業、再開発事業等、駅を軸とした具体的な事業、計画等）

- ・揖斐線廃止の話が聞かれるようになっていた平成 10 年に町独自で交通調査を実施し、黒野駅周辺及び駅前広場の整備を検討し、駐輪場を 2 箇所整備した。（村橋）
- ・都市マスタープランにおいては、バスによる輸送強化をうたっており、この時点ですでに揖斐線全線廃止を考慮した計画内容であった。（村橋）
- ・バス運行拠点を役場隣接地に設置し、名阪近鉄バスが乗り入れている。揖斐線代替バス及び町内コミュニティバス（現在計画中）もそこから発着する予定である。（今西）
- ・新岐阜駅での乗換抵抗が大きい。直通でなくても楽に乗換ができるようにする必要があったと思われる。（村橋）

(3) 揖斐線廃止に伴い想定される住民生活・土地利用・地元商店街への影響、住民・商業者の声

- ・大野町の町民が岐阜市へ行く目的としては行政機関へ行く場合か通学等に限定される。買い物は日常的なものは大型店に行き、買回品は名古屋まで JR で行く（穂積駅利用）。（村橋）
- ・大野町の通勤者は、揖斐線利用でなく、JR 穂積駅でパークアンドライドを行い名古屋市へ向かうトリップが多い。代替バスも 1 便は穂積駅行きを設定する。（村橋）
- ・大野町の通学者の多くは本巣市もしくは大垣市へ向かう。岐阜市への通学は学区制のために職業高校や私立高校などに限定されるため、揖斐線を利用して岐阜市まで行くトリップは少ない。（村橋）

- ・揖斐線利用者の多くを占める高校生は、本巣市方面では半数が代替バスを利用し、残りは自転車に転換するであろう。岐阜市方面では全員が代替バスを利用すると思われる。(今西)
- ・代替バスについては定時性に不安がある。(今西)
- ・病院は、町内に各種個人病院がありコミュニティバスで通院ができる。また、必要な場合は自動車を利用して揖斐町や大垣市の病院を利用しており、あまり岐阜市方面に揖斐線を利用する通院トリップも想定されない。(今西)

(4) 揖斐線廃止に伴い想定される都市計画・地域交通計画に対する影響、それに対する構  
想

- ・区域マスタープランは、平成15年9月の変更の際に揖斐線の廃止をある程度見込んでいたため、特に変更しない予定。(村橋)
- ・次年度以降、都市再生整備計画によりコミュニティバスの再編を行う予定。(今西)
- ・朝夕の代替バスは通学利用者のために岐阜市忠節まで運行、昼はリバーサイドモールで乗換とする。(今西)
- ・松下電子部品の通勤者を取り込む。(村橋)
- ・揖斐線利用の場合ならば岐阜市まで1時間以下で到達できるが、代替バスでは1時間以上かかると予想されるので、これまで以上に岐阜市とのつながりは低下すると思われる。(村橋)
- ・駅跡地利用は未定である。(今西)

図表 3-25 揖斐線・美濃町線沿線自治体に対するヒアリング結果の要点整理

市町名	関 市	本 巢 市	北 方 町	大 野 町
ヒアリング担当	総務部企画課、建設部都市計画課、 環境経済部商工観光課	企画部総合企画課	総務課	総務部企画財政課 産業建設部建設課
現況の交通問題、 鉄軌道衰退の要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋市 40km 圏の他都市（四日市市、豊田市）と比べて、公共交通網が極めて脆弱。</li> <li><u>中心市街地の商店街が閉店したまま、貸し店舗にすることもできない状態。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北方町にアピタやリバーサイドモールができてから、昔のように揖斐線を利用して<u>岐阜市に買い物に行くことは無くなった。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北方町の商業集積は、円鏡寺の門前町として発展してきたが、揖斐線の歴史より古い。そのような商店街も、郊外型大型店舗が近隣に進出したことで、衰退した。</li> <li>多くの住民が買い物で岐阜市に行かず、<u>郊外型店舗や JR 穂積駅を使って名古屋方面に行くようになった。</u></li> <li><u>現在では、岐阜市中心部に鉄道を使って出かけることはあまり無くなった。</u>これは、岐阜市の中心部の魅力が低下したことが大きい。</li> <li><u>揖斐線の衰退は、路線の方向が町民の行動パターンと一致しなくなってきたことが大きい。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商店街の衰退は、自動車利用の普及と、郊外型大型店舗が進出してきたことが大きい。</li> <li><u>町民が岐阜市に行く場合は、行政機関に行く場合か、通学に限定される。</u></li> <li>買い物については、<u>日用品は大型店に行き、買回り品や高級品は JR 穂積駅を使って名古屋方面に行くことが多くなった。</u></li> <li>高校通学区の変更により、町内の高校生は、本巣市か大垣市の高校に行く。<u>岐阜市まで通学する人は少なくなった。</u></li> </ul>
これまで、鉄軌道を重視したまちづくりを進めてきたか。	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>都市計画マスタープランは、道路交通中心の視点で計画されており、鉄道との関連性は低い。</u></li> <li>関駅前再開発事業の計画はあるものの、実現化までには至っていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市のコミュニティバスが政田駅、真桑駅を経由している。</li> <li>真桑駅、北方真桑駅で駐車場の整備を行った。</li> <li>これまで、<u>駅前区画整理や再開発事業を行ったことはない。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>揖斐線沿線には、古くからの住宅が密集しており、再開発することは難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>黒野駅前の駐輪場整備などを検討してきた。</li> </ul>
揖斐線・美濃町線の廃止による影響（住民生活、土地利用、地元商店街）	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速バス等を利用して、名古屋市を目的とするトリップが増加し、<u>岐阜市との関係が希薄になる</u>であろう。</li> <li>美濃町線利用者のほとんどが通学利用なので、<u>高校生に限り影響が大きい。</u>全ての利用者が代替バスに転換するとは思えず、自転車や親の送迎に流れるだろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来より、旧真正町においては、鉄軌道駅周辺に商店街の集積はなかった。したがって、<u>揖斐線廃止による地元商店街への影響はあまり無い。</u></li> <li>また、<u>高齢者の通院にも大きな影響はない。</u>（従来から自動車利用が中心であり、揖斐線を利用していただけではない。）</li> <li>ただし、<u>高校生の影響は大きい</u>であろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>揖斐線は一部の高齢者や高校生の通学手段として利用する程度であり、<u>商店街や住民生活に対する影響もあまり無い。</u>廃線にあたり、住民からの批判も特になし。</li> <li>病院も岐阜市民病院を利用する場合もあるが、揖斐線を利用するわけではない。</li> <li><u>通勤も自動車通勤がほとんどであり、</u>名古屋方面に向かう場合も穂積駅で P&amp;R、K&amp;R するため揖斐線を使うこともない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>高校生の影響が大きい。</u>代替バスにどれだけ転換するのか分からない。（経験上、半数程度しか代替バスを利用しないと思われる。）</li> <li>揖斐線利用の場合は岐阜市まで 1 時間以下で到達できるが、代替バスでは 1 時間以上かかるので、これまで以上に<u>岐阜市とのつながりが低下する</u>であろう。</li> </ul>
揖斐線・美濃町線廃止による将来の都市計画、交通計画への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>美濃町線廃止により、市の都市計画や交通計画に<u>直接的に大きな影響が及ぼされるとは思われない。</u></li> <li>今後、長良川鉄道関駅の拠点性を高めるため、バスターミナルを整備する構想がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧真正町の総合計画では揖斐線は地域にとって必要不可欠な公共交通機関として位置づけられ、樽見鉄道との相互性を担保するため<u>北方真桑駅を南に移設し揖斐線との協働駅機能が検討</u>されてきた。しかし、揖斐線の廃止によりこの計画も無くなることとなる。</li> <li>その他、都市計画や交通計画の見直しを行うことはない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に影響はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープランに大きな影響は無い。H15 策定のマスタープランでは、鉄道ではなく、バスによる輸送力強化を謳っており、この時点で鉄道がなくなることをある程度考慮していた。</li> <li><u>バスターミナル拠点を、町役場隣地に整備する予定</u>である。揖斐線の廃止代替バスや、次年度以降運行予定のコミュニティバスもそこから発着する予定。</li> </ul>
揖斐線・美濃町線廃止後における課題	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>関市と岐阜市をつなぐ道路を整備し、</u>自動車やバスの走行環境を高めていく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替バスの<u>運行路線となる道路の走行環境</u>を高めて、定時性を担保させることが大切である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>代替バスの運賃が、</u>従来の揖斐線運賃よりも値上げされる公算が高いので、高校生を持つ家庭にとっては負担となる。</li> <li>代替バスに、どれだけ転換するのかを見極めてから、次年度以降対応を検討する。</li> </ul>	

## (2)有識者に対するヒアリング調査

名古屋大学大学院環境学研究科 林良嗣教授

日時：平成 17 年 1 月 25 日（火）15：00～16：00

参加者：名古屋大学大学院環境学研究科 林良嗣教授  
岐阜市、U F J 総合研究所

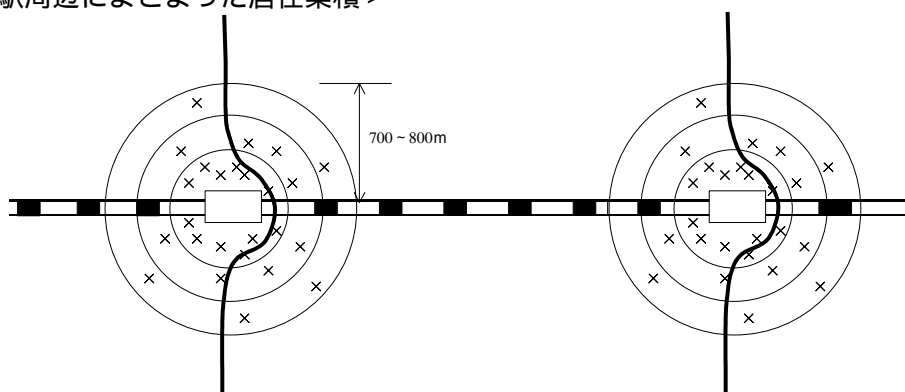
### 論点 1：鉄軌道（路面電車）は土地利用や市民生活に及ぼしてきた影響

- ・ 鉄軌道が都市に及ぼす影響として、以下の 3 点が挙げられる。
  - 1) 土地利用の拡散を防いだこと
  - 2) その結果、必要な公共投資を抑制することができたこと
  - 3) コミュニティを維持してきた

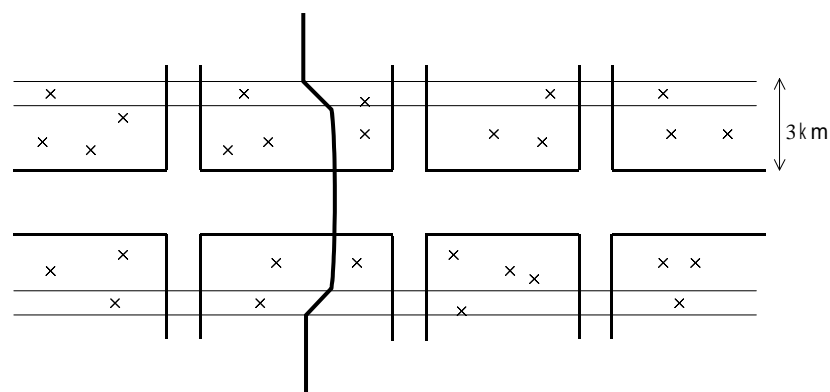
#### 1) 土地利用の拡散を防いだこと

- ・ 鉄軌道の場合は、駅半径 700～800（徒歩圏）程度に市街地（居住地、商業地）が集中する。一方、自動車中心の都市になってしまうと、幹線道路沿いに広く薄く市街地が拡散してしまう。

< 鉄軌道の場合 駅周辺にまとまった居住集積 >



< 自動車交通の場合 幹線道路沿いに広く分散 >



図表 3-26 鉄軌道と自動車による土地利用の比較

## 2) その結果、必要な公共投資を抑制することができたこと

- ・ 市街地が拡散してしまうと、公共投資を集中的かつ効率的に行うことができないので、中長期的な観点に立つと、多大な社会的コストがかかる。鉄軌道は、このような事態を抑制してきた。

## 3) コミュニティを維持してきたこと

- ・ 居住地や商業地がコンパクトに集中し、駅まで歩ける交通体系になっていることで、地域に一体感・親近感が生じる。
- ・ 自動車中心社会になってきてから、地域のコミュニティが希薄になってきた感覚がある。

## 論点2：鉄軌道（路面電車）の利用低迷の要因

- ・ 自動車中心社会の到来が最も大きな要因であることは間違いない。
- ・ 一つは、路面電車は自動車交通の円滑性、速達性の上で阻害要因と考えられるようになった。
  - しかし、オランダでは、交通基本計画において「Slower Transport」を重視しており、速達性だけでなく、実質の移動手段として価値を公共交通や自転車に見出している。デルフト市（人口 10 万人程度）では自転車の分担率が 50%に及んでいるほど、過度に自動車に依存しない交通環境を実現させている。
- ・ 二つ目は、過度に自動車中心の社会に移行したことによって、先述したとおり土地利用が拡散し、駅徒歩圏の人口が減少してしまった。つまり、公共交通のカバー人口が減少してきている。
- ・ 三つ目は、市民の買い物行動の変化である。昔は、1食分又は1日分の食事を買い物するのが主流であった。ところが現在は、大きな冷蔵庫を取得し、大量に1～2週間分の大量の食料品を買い込む購買システムが構築されている。このような購買システムは、大量の荷物を持ち運べる自動車を持っていないと成立しない。

## 論点3：中心市街地の衰退の要因

- ・ 一つは、自動車に過度に依存した社会において、中心市街地は自動車アクセスしづらい環境にあることである。中心市街地に大きな駐車場を確保できない上、中心市街地は郊外型店舗と比べ駐車場が見つげづらい（駐車しづらい）。郊外の大型店舗は、品揃えが豊富な上、広い面積を確保できるため常に簡単に駐車できる。
- ・ 二つ目は、中心市街地が市民にとって魅力的な空間でなくなったことである。
  - 昔の中心市街地は、買い物空間のみならず、暇つぶしにぶらぶらできたり、楽しい空間であった。
  - 現在、自動車社会になったことで、自動車ですぐにアクセスできる位置に、上記のような空間ができあがってしまい、自動車アクセスしづらい中心市街地に来なくなった。

- 都市の顔である中心市街地を誇りに思う感覚が低下した。

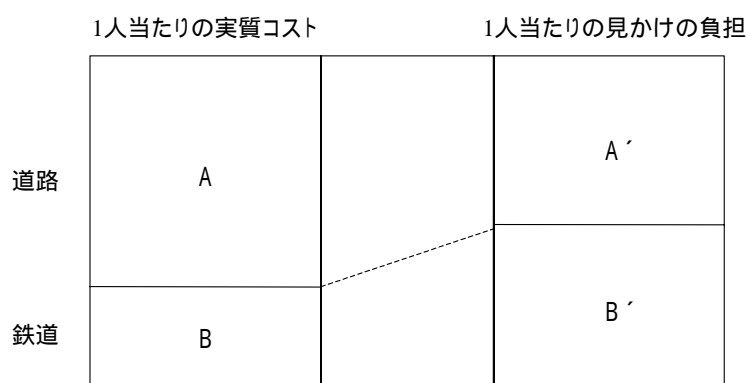
#### 論点4：路面電車の廃止により岐阜市の土地利用や市民生活に及ぼされる影響

- ・ 先述の論点1の内容の事項の裏返しの結果となる。
- ・ まずは、急速に市街地が拡散することになる。
  - 例えば、飯田市では人口は減少傾向にあるにもかかわらず、1970年から30年で市街地面積が3倍に拡大している。その結果、公共投資に負担が高まることとなった。
  - そこで、公共投資負担を下げるために、市は流域下水道の指定地域を狭める政策をとることとした。
  - 市街地が拡大し、公共投資負担が高まることで、市民税にも格差をつける必要がでてくるであろう。つまり、郊外に居住する人と比べてまちなかの市街地に居住する人の税負担の割合を下げるなどの対応が求められる。
- ・ 次いで、駅周辺地域のコミュニティ意識や中心市街地の愛着などの市民意識が、希薄化していくであろう。
- ・ 鉄軌道が廃止になったとしてもバスで対応できるではないか、という意見はあるが、そうではない。鉄軌道とバスでは、サービスの質的保証の度合いが異なる。
  - 鉄軌道の場合（特にLRTなどでは）、郊外から中心市街地までの高速輸送、定時輸送、大量輸送を安定的に実現できる。また、清廉された都市としてのイメージを向上させることも可能である。
  - 上記の対応性がバスでは不十分となる。バスに全てを担わせることで、大量のバスが必要となり、渋滞に巻き込まれ定時性が損なわれることとなるし、バスそのものが渋滞の原因となることも想定される。
  - 鉄軌道は基幹路線、バスは基幹路線へのフィーダー支線として、位置づけていくべきである。

#### 論点5：中心市街地の再生、公共交通の活性化に向けた、岐阜市として今後必要となる交通政策の方向性

- ・ まず、岐阜市の中心市街地は、心理的な親近感・短距離間を高めて人を戻すことが必要である（メンタルマップに影響を与える）。
  - その一つの方法として、中心市街地のシンボルをつくるなどの景観的演出も効果的である。また、快適で美しい乗り物があることが、中心市街地のシンボルとなりうる。
  - 基盤整備を行うとともに、信号制御面などにより、スムーズに公共交通を動かせることも重要である。
  - さらには、中心市街地内での移動が便利にする必要がある。
  - 中心市街地に人が集まることで、中心市街地の土地を有効に活用することができる。
- ・ さらには、JRや名鉄などの都市間鉄道とどうシームレスで接続させるかがポイントとなる。

- JR 岐阜駅の至近距離まで路面電車をアクセスさせるべきである。現在の岐阜駅は自動車が乗り入れるための空間となっており、路面電車で JR 岐阜駅に来る人をもっと優遇すべきである。
- 例えば、北九州駅などでは、モノレールが駅まで乗り入れたことで、利用者が増加した。
- さらには物理的なシームレス化だけでなく、ダイヤの整合性も配慮すべきである。
- ・ また、戦略として何を志向しているのかによって、効果的な政策ツールが異なる。例えば、交通需要の減少（戦略）を志向するのであれば、公共交通指向型の開発、土地税、郊外化規制などの政策ツールが想定されるし、自動車利用の低減を志向するのであれば、コミュニティ道路や駐車規制が想定できる。（運輸政策研究機構「都市交通と環境」を参考にされたい。）
- ・ さらには、自動車の利便性を低下させ、公共交通を促すような仕掛けを講じていく必要がある。
  - 英国オクスフォードでは、中心市街地から 3 ~ 5 km の地点の環状道路沿いにパーク & バスライド駐車場を設け、中心部に向かうバスは無料としている。また、街中はどこでも乗降できるように極めて多くの停留所を設けている。
  - 中心部には駐車場は設けず、中心市街地外縁部に限り駐車場を設置している。
- ・ 市街化を郊外まで拡散することに制限をかけなければならない。
  - 市街地の拡大は、行政コストの肥大化を招く。
  - 市街地を維持させるためのコストを低減させるためには、市街地面積を下げるしかないが、このようなことに貢献している人（従来の中心市街地に居住している人）には税負担を低減することでインセンティブを高めてあげるべきである。
- ・ 今後の岐阜市の交通計画において、自動車でなく公共交通を中心とした交通体系を構築していく必要性を、もっと市民に理解させる努力をすべきである。
  - 市街地拡大に伴い、そのための維持コストが高まり、結果的に財政が圧迫されていることを理解してもらう。
  - 自動車を円滑に走行させるための投資・維持コストと、公共交通への投資・維持コストを比較する。
  - 一人当たりの負担額として、見かけの負担だけでなく、行政コストも加味して考えて、公共交通と自動車が、どちらが負担額が大きいのかを定量的に示すべきである。



図表 3-27 公共交通と自動車における市民の負担額（実支払い額 + 行政コスト）の比較

岐阜大学地域科学部 竹内伝史教授

日時：平成 17 年 3 月 17 日（木）17：00～18：00

参加者：岐阜大学地域科学部 竹内伝史教授

岐阜市、U F J 総合研究所

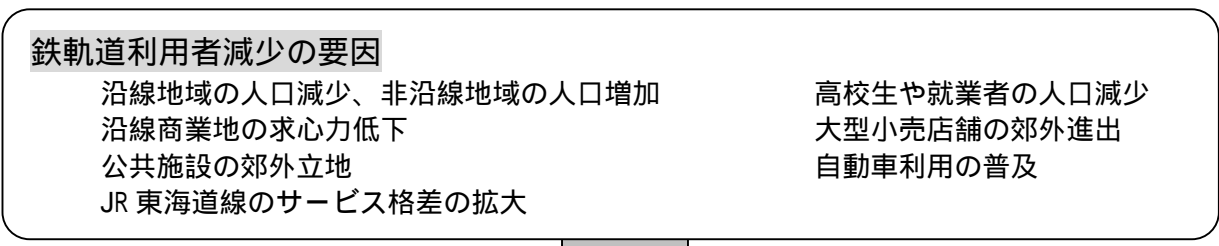
- 今回の揖斐線、美濃町線、市内線の廃線が、岐阜市に多大な影響を及ぼすことが懸念される。新たな鉄軌道のあり方を再検討することは急務と考える。
- 今後の公共交通体系を検討するにあたり、できるだけ現在の既存ストックを活用するという考え方が望ましいが、新たな道路構造令が適用されることもあり、難しい。したがって、一旦ゼロクリアし、新たな鉄軌道を再構築するというスタンスで検討するほうが良い。
- 鉄軌道を廃止した場合、これまでの利用者すべてが、代替バスに転換することは考えづらい。転換率は 4 割程度くらいではないだろうか。
- 新たな鉄軌道における事業方式は、上下分離方式（鉄道事業運営と、インフラ整備・維持管理業務それぞれを行う主体を分離させる方式）が望ましい。鉄道事業収入だけで、インフラ投資費用や維持管理費用をまかなうことは難しい。また、インフラ整備・維持管理に係るコストについては、官側が行うほうが資金調達をしやすい。
- 新たな公共交通体系として、本調査で提案するワンループ型都心循環路線は、現実的に有意と考えられ、基本的に同感である。ただし、当該循環路線にフィーダーさせる路線を設定し、都心に人を誘導する仕掛けが必要。そのような役割を、現行の美濃町線や揖斐線を活用できれば良い。新線を敷くことはコストがかかるため、できるだけ既存のストックを活用していくべきである。また、フィーダー路線は岐阜市郊外だけでなく、周辺市町からも人を再び岐阜市都心部に呼び込むことができることを期待する。
- 岐阜市における鉄軌道を中心とした街づくりのあり方については、市町村だけでなく県との連携をして、考えていかねばならない問題であると考えます。



3 - 3 鉄軌道利用者減少の要因及びまちづくり課題

	揖斐線	市内線	美濃町線
S40年代	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜市郊外部の人口増加が開始。</li> <li>市街地化の方向と鉄道路線の方向に不整合が発生。</li> <li>乗用車の普及が急速に進行。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鏡島線廃線（S39）。</li> <li>岐阜県庁の郊外移転（S41）。</li> <li>岐阜市中心部の人口減少が開始（S40年代半ば以降）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜市郊外部の人口増加が開始。</li> <li>市街地化の方向と鉄道路線の方向に不整合が発生。</li> <li>乗用車の普及が急速に進行。</li> </ul>
S50～60年代	<ul style="list-style-type: none"> <li>西岐阜駅の開業（S61）。</li> <li>国鉄民営化によるJRの発足（S62）に伴い、東海道本線のサービス水準が改善傾向。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜大学の郊外移転（S57）。</li> <li>大型小売店舗が徐々に市郊外に立地されるようになってきた（S60年～）。</li> <li>長良線廃止により都市内輸送手段として位置づけが弱まる（S63）。</li> </ul>	
平成元年～	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道本線のサービス水準が飛躍的に向上、揖斐線とのサービス格差が拡大（運行本数が倍増、高速化による所要時間短縮）。</li> <li>JR西岐阜駅、穂積駅の乗降者数が増加。</li> <li>JR穂積駅前のターミナル、駐車場整備。</li> <li>沿線人口が減少、高齢化が進行。</li> <li>少子化により、通学需要が低下傾向。</li> <li>大規模小売店の郊外出店が加速。</li> <li>軽自動車の普及が加速。自動車がより小回りがきき身近な乗り物に。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜市の商業求心力低下、名古屋との商業求心力格差が加速。</li> <li>岐阜市中心市街地の小売販売額が低下。</li> <li>名鉄新岐阜駅の乗降客数減少が開始。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口が減少、高齢化が進行。</li> <li>少子化により、通学需要が低下傾向。</li> <li>関市や岐阜市東部において、大規模小売店の郊外出店が加速。</li> <li>沿線の小売販売額が低下。</li> <li>軽自動車の普及が加速。自動車がより小回りがきき身近な乗り物に。</li> </ul>
平成5年～	<ul style="list-style-type: none"> <li>揖斐線のサービス水準の低下（路線短縮、運賃値上げ）。JR東海道線との運行便数の格差拡大。</li> <li>揖斐線利用者の減少傾向が加速（H5～）。</li> <li>店舗面積 12,000m<sup>2</sup> のリバーサイドモールが本巣市に開業（H12）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜県図書館、西岐阜駅前に完成（H7）。</li> <li>利用者の減少傾向が加速（H5～）。</li> <li>柳ヶ瀬近鉄百貨店閉店（H11）。</li> <li>名古屋駅前にセントラルタワーズがオープン（H11）。</li> <li>店舗面積 46,000m<sup>2</sup> のカラフルタウン岐阜が柳津町に開業（H12）。</li> <li>柳ヶ瀬長崎屋閉店（H14）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>美濃町線のサービス水準の低下（路線短縮、運賃値上げ）。</li> <li>利用者減少傾向が加速（H5～）。</li> <li>関市の世帯あたりの自動車保有率が約2台までに増加。</li> <li>店舗面積 22,000m<sup>2</sup> のサンサンシティマーゴジャスコ関店が関市に開業（H6）。</li> </ul>

63



**岐阜市における公共交通を中心としたまちづくり課題**

**都市環境:コンパクトな市街地の形成**

- 鉄軌道輸送効率を高めるため、都心居住や公共施設の再配置など、鉄軌道路線網と整合したコンパクトな市街地形成が必要である。

**他の交通手段との関係:JR東海道線や名鉄本線との都市間輸送手段、及び自動車との連携向上**

- 90年代前半以降、大幅に利便性が高まったJR東海道本線と競合するのではなく、地域内における位置づけを差別化する必要がある。
- 都市間輸送手段から、都市内輸送手段、都心部回遊手段及び都市間輸送手段へのフィーダー路線として位置づける必要がある。
- 乗用車、軽自動車あわせ、ほぼ世帯あたり2台まで普及した自動車と共存できるような公共交通体系を志向していく。

**利用特性:低下したサービス水準の改善**

- 平成5年以降、JRと比べ大きく低下したサービス水準を改善し、利用者に対して公共交通の優位性を再認識してもらう。

**中心市街地の魅力:岐阜市中心市街地の魅力度向上**

- 岐阜市中心市街地が、名古屋都心部や郊外の大規模店舗との競争力を高め、公共交通を使って岐阜市に来る必然性を高める必要がある。

## 4. 鉄軌道を活かした公共交通を中心としたまちづくりの提案

### 4 - 1 利用者・沿線住民からの期待把握(アンケート調査結果)

#### (1) アンケート調査の概要

鉄軌道の利用状況及び必要性等について、市民の意見・評価を聞き、岐阜市における鉄軌道を生かしたまちづくりのための基本方向を導出するため、鉄軌道利用者及び鉄軌道沿線住民を対象に、下記の通りアンケート調査を実施した。

##### 利用者アンケート調査実施概要

- |             |                      |
|-------------|----------------------|
| 1) 調査対象     | 鉄軌道利用者(新岐阜駅前電停)      |
| 2) 調査方法     | 直接配布・郵送回収法によるアンケート調査 |
| 3) 調査期間     | 平成17年2月16日(水)        |
| 4) 配布件数と回収数 |                      |
|             | 配布件数 317件            |
|             | 回収数 194件(31.4%)      |

##### 沿線住民アンケート調査実施概要

- |             |                      |   |
|-------------|----------------------|---|
| 1) 調査対象     | 鉄軌道沿線住民              | 市内線(忠節駅周辺)<br>美濃町線(日野橋駅周辺)<br>揖斐線(旦ノ島駅周辺)<br>駅勢圏500m程度を想定 |
| 2) 調査方法     | 戸別配布・郵送回収法によるアンケート調査 |   |
| 3) 調査期間     | 平成17年2月15日(火)~16日(水) |   |
| 4) 配布件数と回収数 |                      |   |
|             | 配布件数 1,000世帯         |   |
|             | 回収数 256世帯(25.6%)     | 512件  |

## (2)利用者に対するアンケート調査結果

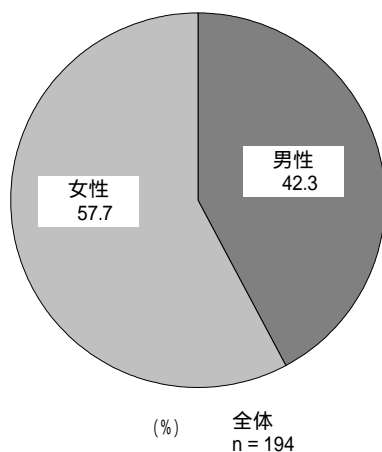
### アンケート対象の属性

利用者アンケート回答者の属性としては、全体の6割程度が女性となっている。また、世代としては学生等の10歳代と主婦等の50～60歳以上からの回答が目立つ。

住まいとしては、岐阜市内が全体の4割を占め最も多い中、「北方町」「本巣市」「大野町」など周辺部からの回答も多い。勤め先または学校としては、岐阜市内が半数近くを占め最も多く、岐阜県内（岐阜市内を除く）が3割程度で続いており、名古屋市など県外への移動は7人に1人程度であった。自動車運転免許の保有状況としては、未保有が多少上回る程度であった。

### 1) 性別

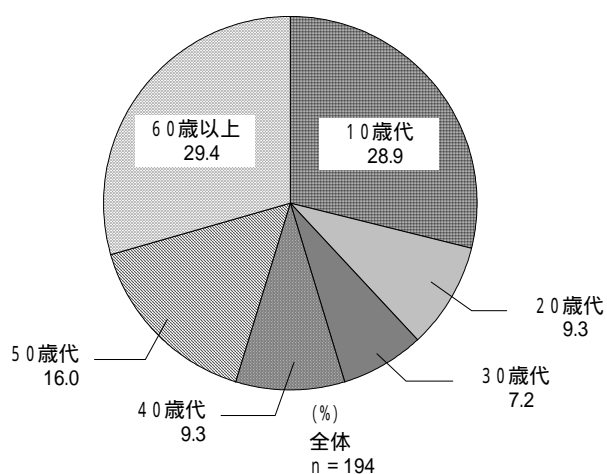
○ 「男性」が42.3%、「女性」が57.7%で女性の割合が高くなっている。



図表 4-1 性別

### 2) 年齢(平成17年2月1日現在)

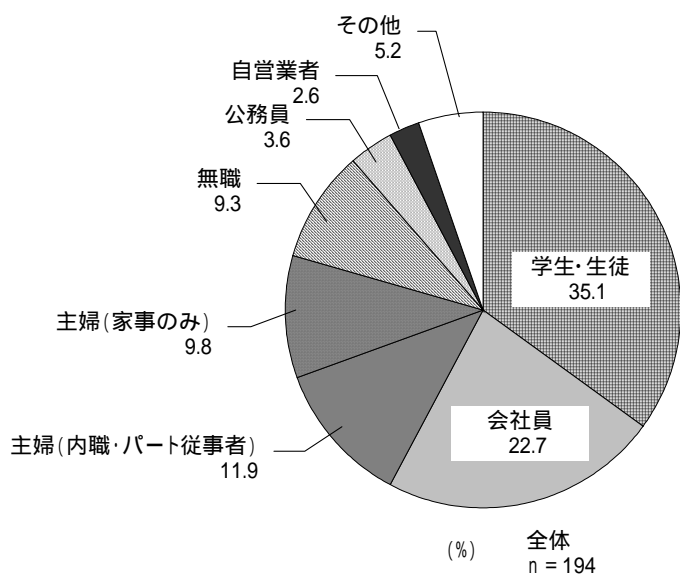
○ 「10歳代」と「50歳代」「60歳以上」の利用が目立つ。



図表 4-2 年齢(平成17年2月1日現在)

### 3) 職業

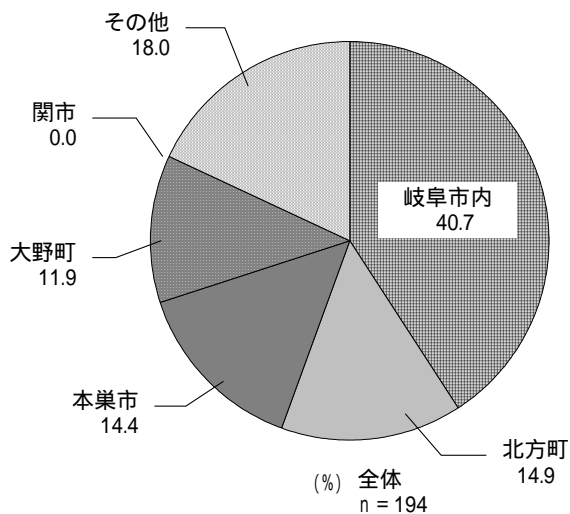
○ 「学生・生徒」が35.1%で最も多く、以下「会社員」「主婦」「無職」の順となっている。



図表 4-3 職業

### 4) 住まい

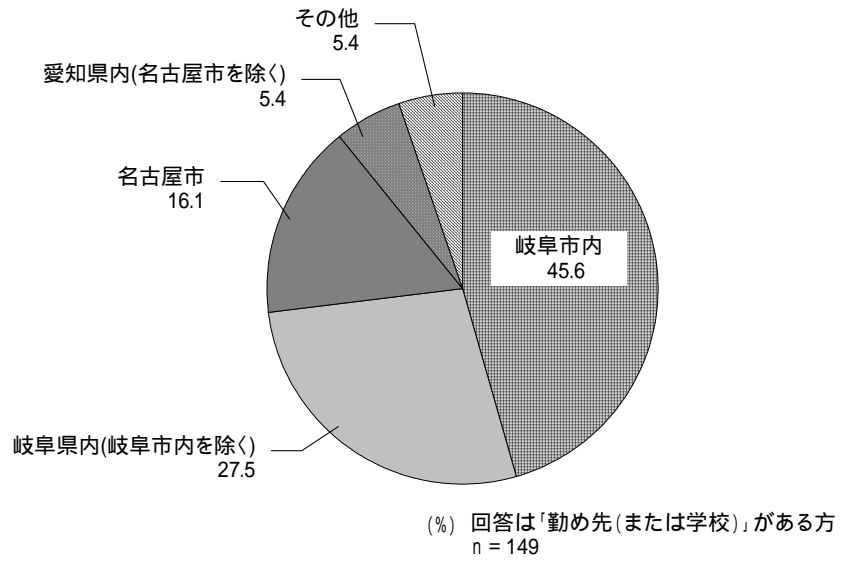
○ 「岐阜市内」が40.7%を占め最も多い中、「北方町」「本巣市」「大野町」など周辺部からの利用度合いが高い。



図表 4-4 住まい

5) 勤め先(または学校)の場所

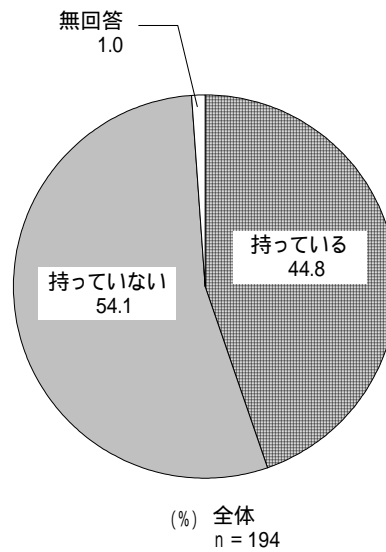
○ 「岐阜市内」が45.6%で最も多く、「岐阜県内(岐阜市内を除く)」が27.5%で続く。



図表 4-5 勤め先(または学校)の場所

6) 自動車免許の保有

○ 保有が44.8%、未保有が54.1%で、自動車免許を持っていない方が多い。



図表 4-6 自動車免許の保有

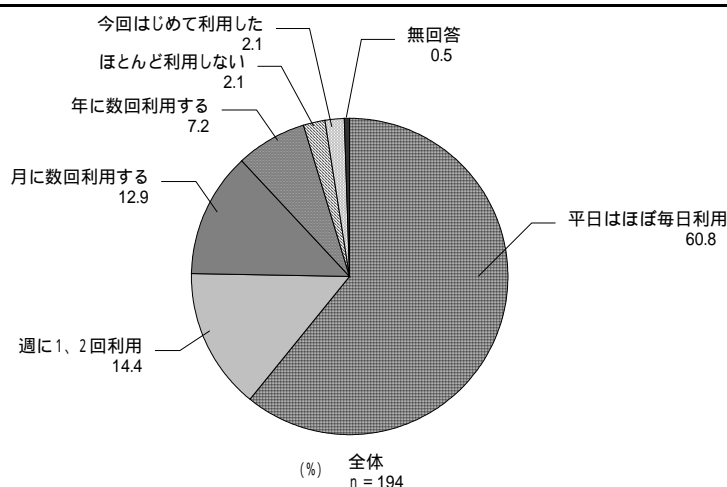
### 路面電車(市内線・揖斐線・美濃町線)の利用について

平日はほぼ毎日利用が6割を占めており、通学と通勤で利用する方が多いことから固定客が中心と見られる。調査実施場所が新岐阜駅前電停であったためか、利用する路線としては「揖斐線」と「市内線」の割合が高く、最寄駅から自宅までは徒歩10分圏内が半数を占める。

名鉄新岐阜駅やJR岐阜駅で他の電車に乗り継ぐ割合は6割を越え、バスなどの公共交通機関への乗継を含めると乗継割合は65.4%と高くなる。

#### 1) 利用頻度

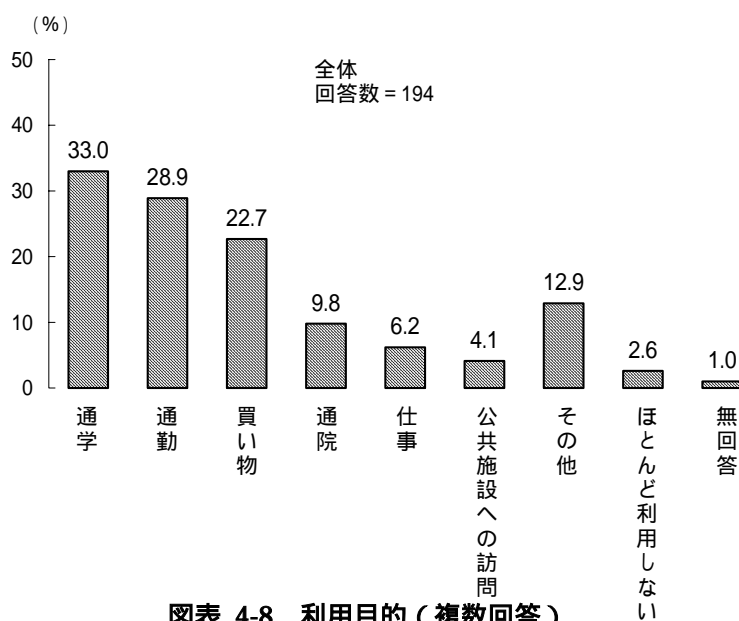
○ 「平日はほぼ毎日利用」が6割を占め、「週に1、2回利用」が1割で、3/4が固定客と見られる。



図表 4-7 利用頻度

#### 2) 利用目的

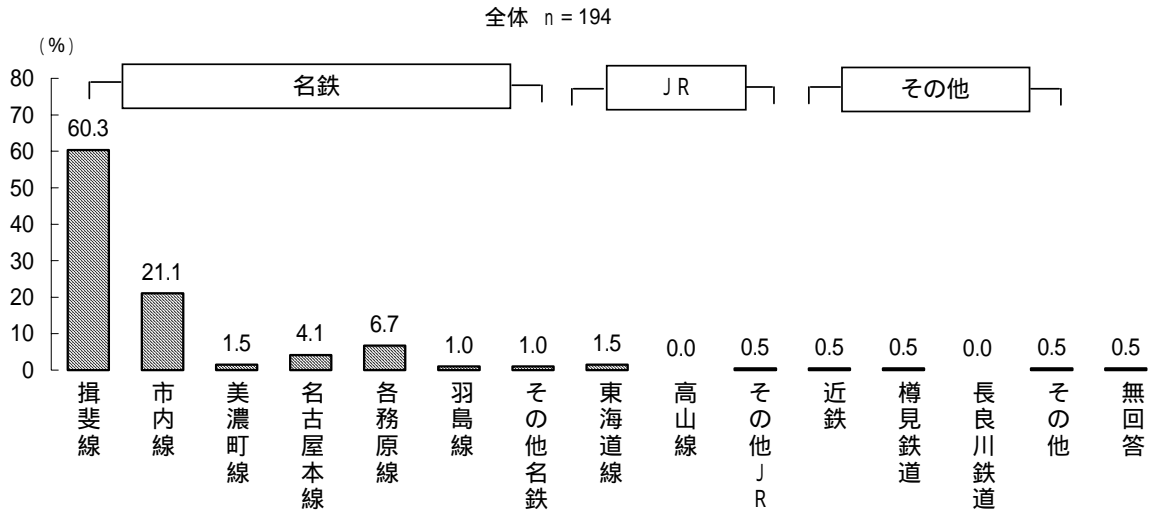
○ 通学と通勤で利用する方が多い。次いで「買い物」での利用が22.7%、「通院」での利用が9.8%となっている。



図表 4-8 利用目的 (複数回答)

### 3) 最寄駅の路線名と駅名

○ 調査実施場所が新岐阜駅前電停ということもあって、最寄駅の路線名としては名鉄「揖斐線」と「市内線」の割合が高い。駅名については、「黒野」「尻尾」「北方東口」「忠節」等が多い。



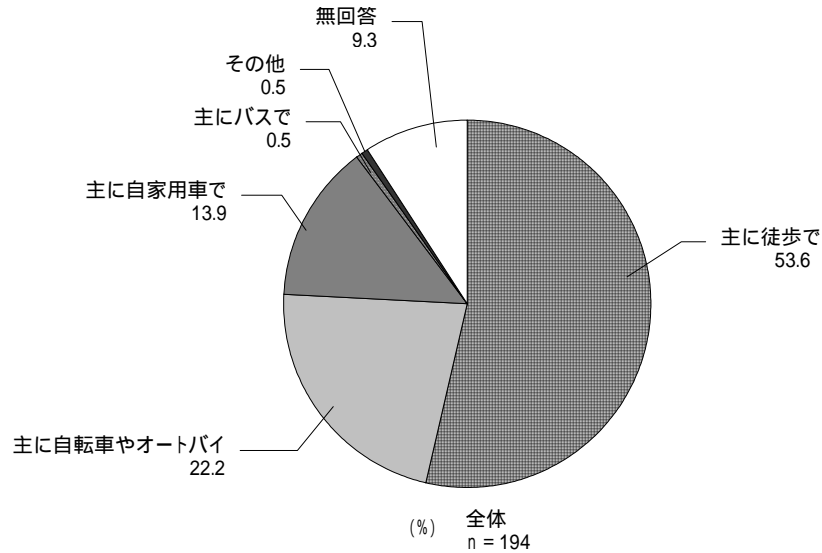
路線名	駅名	件数	構成比率
名鉄・市内線	・ 忠節	16	8.2%
	・ 西野町	11	5.7%
	・ 本郷町	3	1.5%
	・ 千手堂	3	1.5%
	・ 尻毛	1	0.5%
	・ 新岐阜駅前	1	0.5%
	・ 徹明町	1	0.5%
	・ (無回答)	5	2.6%
揖斐線	・ 黒野	22	11.3%
	・ 尻毛	21	10.8%
	・ 北方東口	18	9.3%
	・ 又丸	15	7.7%
	・ 北方千歳町	13	6.7%
	・ 美濃北方	12	6.2%
	・ 政田	6	3.1%
	・ 下方	3	1.5%
	・ 真桑	3	1.5%
	・ 近ノ島	1	0.5%
・ (無回答)	3	1.5%	
美濃町線	・ 梅林	1	0.5%
	・ 金園町九丁目	1	0.5%
名古屋本線	・ 下芥見	1	0.5%
	・ 一宮	2	1.0%
	・ 笠松	1	0.5%
	・ 島氏永	1	0.5%
	・ 新木曾川	1	0.5%
	・ 茶所	1	0.5%
	・ 名古屋駅	1	0.5%
・ 石刀	1	0.5%	

路線名	駅名	件数	構成比率
各務原線	・ 新那加	2	1.0%
	・ 切通	2	1.0%
	・ 各務原市役所前	1	0.5%
	・ 三柿野	1	0.5%
	・ 手力	1	0.5%
	・ 新鷯沼	1	0.5%
	・ 新加納	1	0.5%
	・ 田神	1	0.5%
	・ 羽場	1	0.5%
	・ 細畑	1	0.5%
・ (無回答)	1	0.5%	
羽島線	・ 西笠松	1	0.5%
	・ 笠松	1	0.5%
その他	・ 瓢箪山	1	0.5%
	・ 観音寺	1	0.5%
JR・東海道線	・ 岡崎	1	0.5%
	・ 大垣	1	0.5%
	・ 笠寺	1	0.5%
その他	・ 鎌倉	1	0.5%
近鉄	・ 鈴鹿	1	0.5%
樽見鉄道	・ 本巣	1	0.5%
その他	・ 赤池	1	0.5%
(無回答)	・ (無回答)	1	0.5%
合計		194	100%

図表 4-9 最寄駅の路線名と駅名

#### 4) 最寄駅から自宅までの主な交通手段

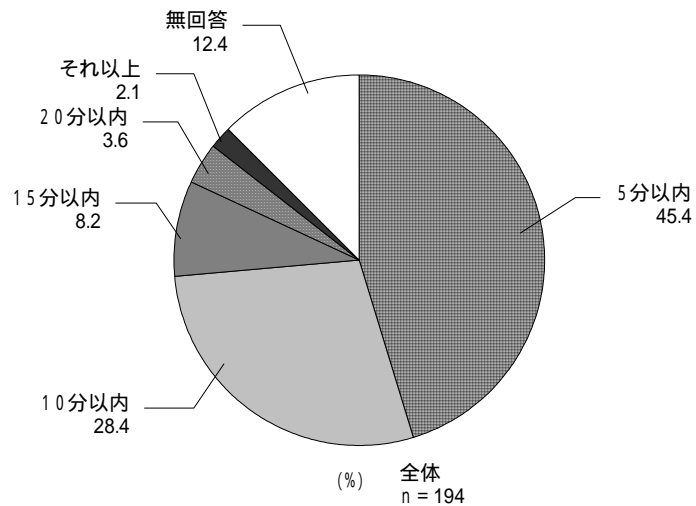
○ 最寄駅から自宅までは「徒歩」が半数を占める。以下「自転車やオートバイ」が 22.2%、「自家用車」が 13.9%となっている。



図表 4-10 最寄駅から自宅までの主な交通手段

#### 5) 所要時間

○ 最寄駅までの時間は「5分以内」が 45.4%、「10分以内」が 28.4%で、所要時間は総じて短い。

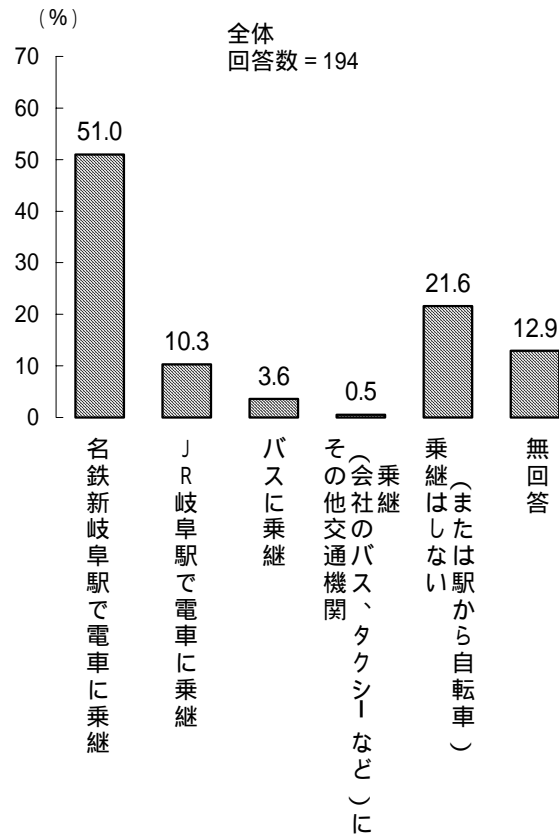


図表 4-11 所要時間



6) 岐阜駅・新岐阜駅での乗継

○ 「名鉄新岐阜駅」「JR 岐阜駅」で電車に乗り継ぐは合わせて 61.3%、「バス」「その他の交通機関」への乗継を含めると乗継割合は 65.4%と高くなっている。「乗継はしない」は 21.6%。



図表 4-12 岐阜駅・新岐阜駅での乗継

### 岐阜駅・新岐阜駅及び柳ヶ瀬商店街の利用について

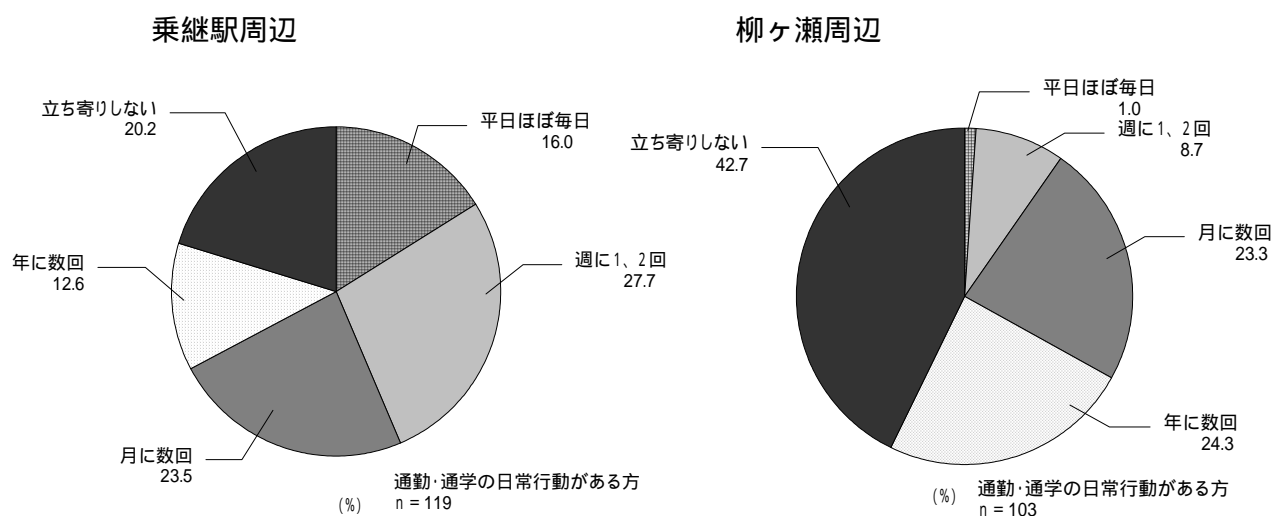
通勤・通学の日常行動がある方で買物の立ち寄りを見ると、乗継駅周辺と柳ヶ瀬周辺との間に立ち寄り頻度に違いがある。柳ヶ瀬周辺まで足を伸ばす方は限られており、立ち寄り先として選択されていない場合も多い。

ふだんの買物で柳ヶ瀬地区へ行く場合の交通手段をみると路面電車の利用が高く、自家用車の利用は相対的に低い。買い物に行く頻度としても年に数回程度の方が見られるが、頻度としては多いとは言えない。

柳ヶ瀬地区で買い物をしない理由として、「買いたいと思える商品が少ない」(32.2%)、「情報が少ないので、どんな店や商品があるのか、よく知らない」(31.0%)、「駐車場が利用しづらい(場所、料金等)」(28.7%)等が挙げられており、立ち寄り先としての魅力の欠如ならびに普段の自家用車での移動利便性が低いことが問題となっている。

#### 1) 通勤・通学途中の買物立ち寄り頻度

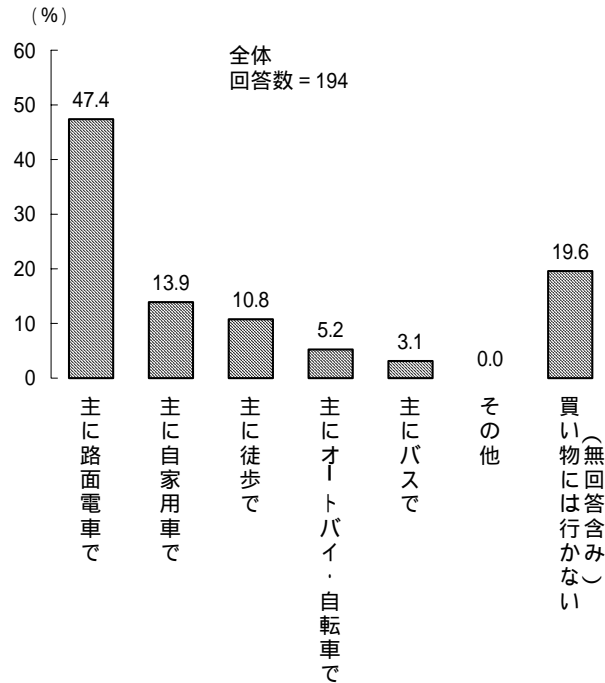
○ 通勤・通学の日常行動がある方で買物の立ち寄りを見ると、乗継駅周辺では「平日ほぼ毎日」が16.0%、「週に1、2回」が27.7%ある。一方、柳ヶ瀬周辺については「月に数回」(23.3%)か「年に数回」(24.3%)が主で、「立ち寄りしない」との回答が4割みられ、立ち寄り頻度が低い。



図表 4-13 通勤・通学途中の買物立ち寄り頻度

2) 柳ヶ瀬地区に買い物に行くときの、主な交通手段

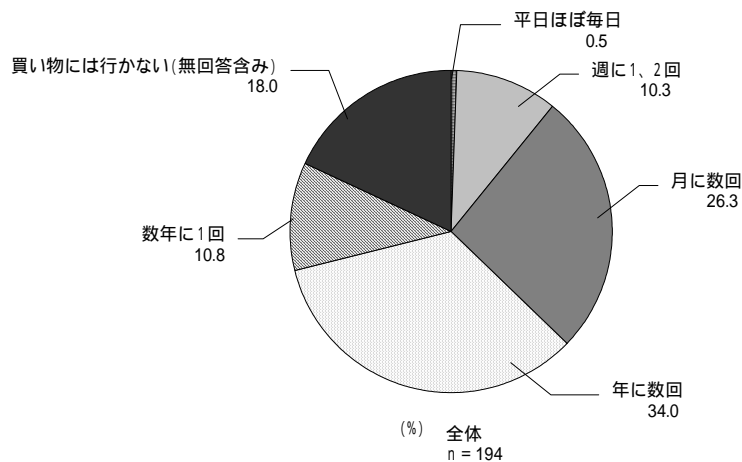
○ ふだんの買物で柳ヶ瀬地区へ行く場合の交通手段をみると「路面電車」(47.7%)の利用が高く、「自家用車」の利用は相対的に低い。



図表 4-14 柳ヶ瀬地区に買い物に行くときの、主な交通手段

3) 買物頻度

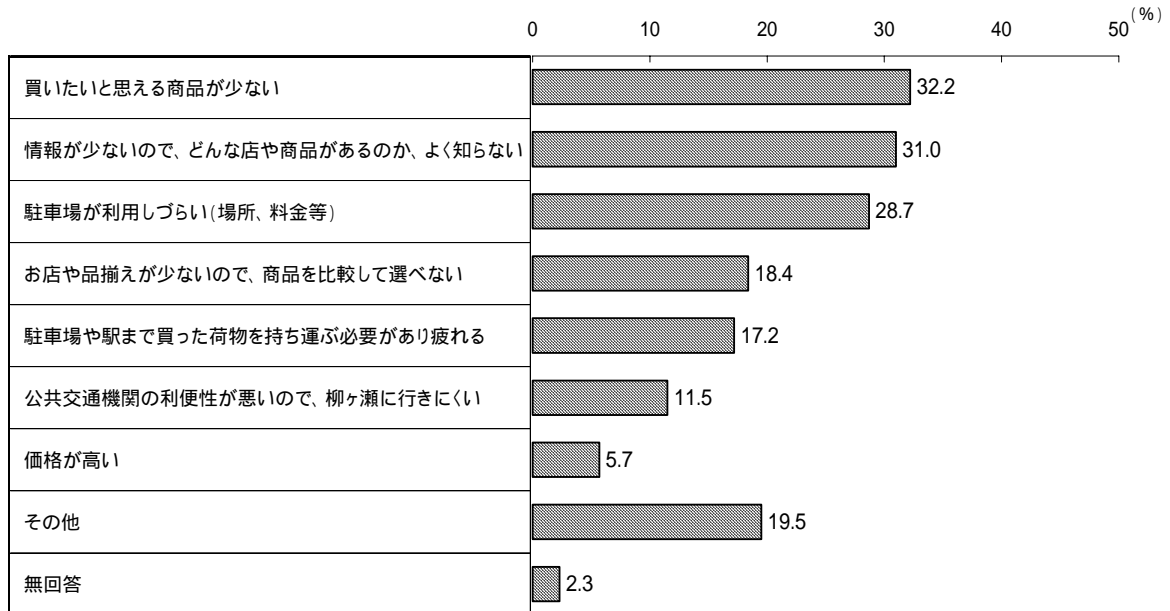
○ 「年に数回」か「数年に1回」や「買い物には行かない」を挙げた方が目立つ。一方、週1回以上で多頻度な方は1割程度である。



図表 4-15 買物頻度

#### 4) 買物をしない理由

○ 柳ヶ瀬地区で買い物をあまりしない理由をみると、「買いたいと思える商品が少ない」(32.2%)、「情報が少ないので、どんな店や商品があるのか、よく知らない」(31.0%)、「駐車場が利用しづらい(場所、料金等)」(28.7%)等が挙げられている。



柳ヶ瀬地区に買い物に行く頻度が「年に数回」「数年に1回」と答えた方  
n = 87

#### その他の理由

- ・ 郊外に大型商業施設がありそちらで間に合う (5票)
- ・ 柳ヶ瀬へ行かなくても、地元で用を足りてしまう (3票)
- ・ 新岐阜駅のデパート等で買物をする (2票) 等

図表 4-16 買物をしない理由

### 路面電車廃止後の利用交通機関及び買物行動について

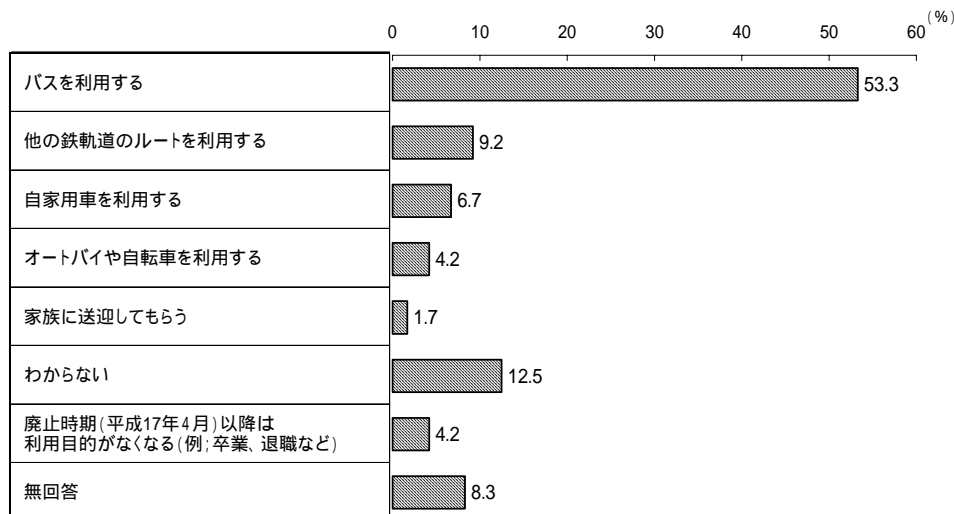
現在、通勤・通学で路面電車を利用されている方に、廃止後の交通手段を尋ねたところ、「バス」(53.3%)に対する回答が圧倒的に多い。次いで、「他の鉄軌道のルートを利用する」となっており、公共交通でもバス交通をを代替手段と見る傾向が強い。また、「今と同じ様に JR 岐阜駅・新岐阜駅を利用する」が過半数を占め、乗継駅の変更を考える方は1割と少ない。

路面電車廃止によって通勤・通学途中の柳ヶ瀬地区への買物立ち寄り変化については、「利用する割合は下がる」(29.2%)と「利用しなくなる」(29.2%)との意見が強く、路面電車廃止の影響は小さくないことが予想に難くないことになる。また、通勤・通学途中以外での買物についても路面電車廃止後では「利用する割合は下がる」(26.8%)と「利用しなくなる」(25.3%)との回答が多く、柳ヶ瀬地区への影響は少なからず及ぼされることが懸念される。

鉄軌道廃止により代替交通を利用した際、「料金負担の増加」(46.4%)を心配する向きが最も多く、次いで目的地までの所要時間の増加(37.1%)や定時性の確保(36.1%)を心配される方が多いことなどから、サービスレベルが低下してしまうことを懸念する声が大いことが分かる。

#### 1) 路面電車廃止後の代替交通手段

- 現在通勤・通学で路面電車を利用されている方に、廃止後の交通手段を尋ねたところ、「バス」(53.3%)と答えた方が圧倒的に多い。次いで、「他の鉄軌道のルートを利用する」となっており、公共交通を代替手段と見る傾向が強い。

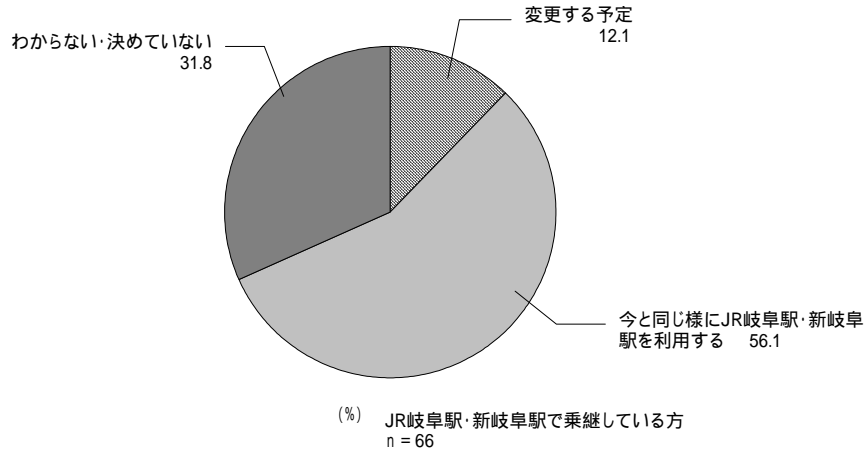


路面電車を利用する主な目的が通勤・通学と答えた方  
n = 120

図表 4-17 路面電車廃止後の代替交通手段

## 2) 乗継駅の変更

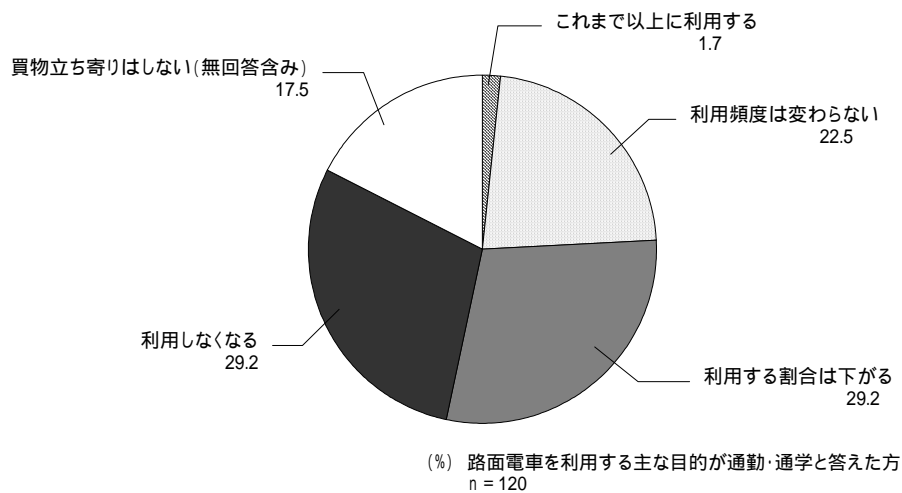
○ 「今と同じ様に JR 岐阜駅・新岐阜駅を利用する」が過半数を占め、乗継駅の変更を考える方は1割と少ない。



図表 4-18 乗継駅の変更

## 3) 通勤・通学途中の柳ヶ瀬地区への買物立ち寄り頻度の変化

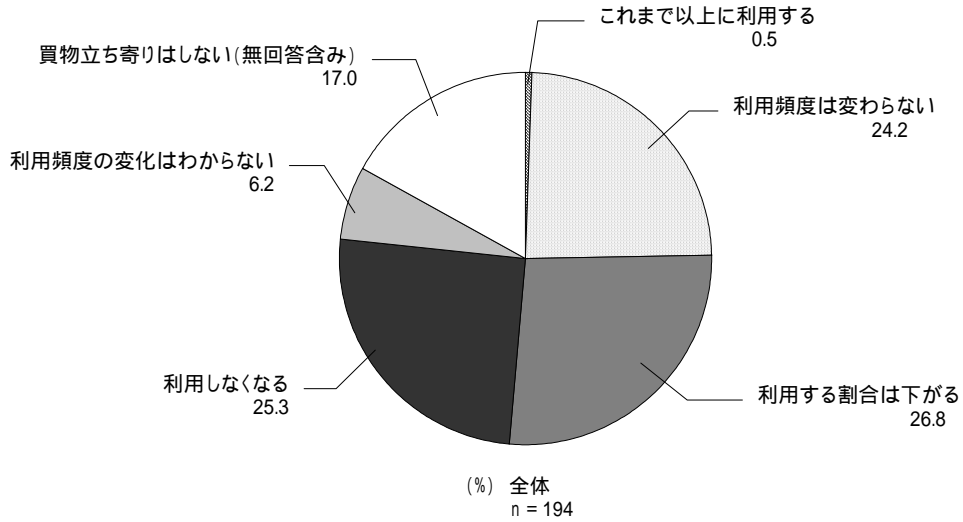
○ 路面電車廃止によって通勤・通学途中の柳ヶ瀬地区への買物立ち寄り変化については、「利用する割合は下がる」(29.2%)と「利用しなくなる」(29.2%)との見方が強い。



図表 4-19 通勤・通学途中の柳ヶ瀬地区への買物立ち寄り頻度の変化

4) 通勤・通学途中以外の柳ヶ瀬地区への通常の買い物行動の変化

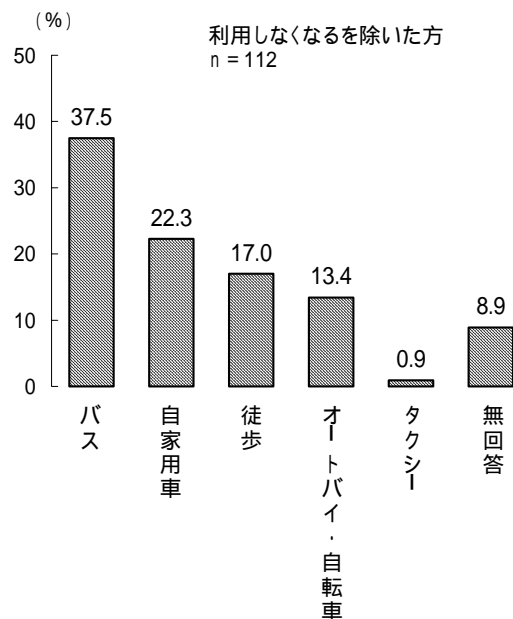
○ ふだんの買い物についても路面電車廃止後では「利用する割合は下がる」(26.8%)と「利用しなくなる」(25.3%)の見方が強い。



図表 4-20 柳ヶ瀬地区への通常の買い物行動の変化

5) 交通手段

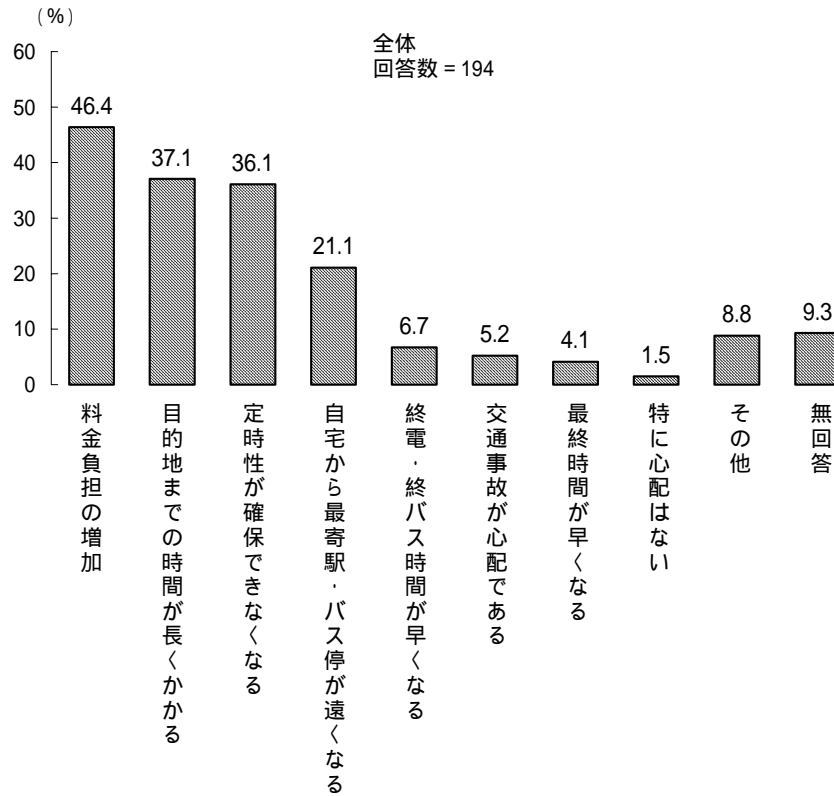
○ 「バス」を利用される方が37.5%、「自動車」を利用される方が22.3%、最寄駅から「徒歩」と考える方が17.0%となっている。



図表 4-21 交通手段

## 6) 鉄軌道廃止で心配されていること

○ 鉄軌道廃止により代替交通を利用した際、「料金負担の増加」(46.4%)を心配する向きが最も多い。次いで目的地までの所要時間の増加(37.1%)や定時性の確保(36.1%)を心配される方が多い。



図表 4-22 鉄軌道廃止で心配されていること

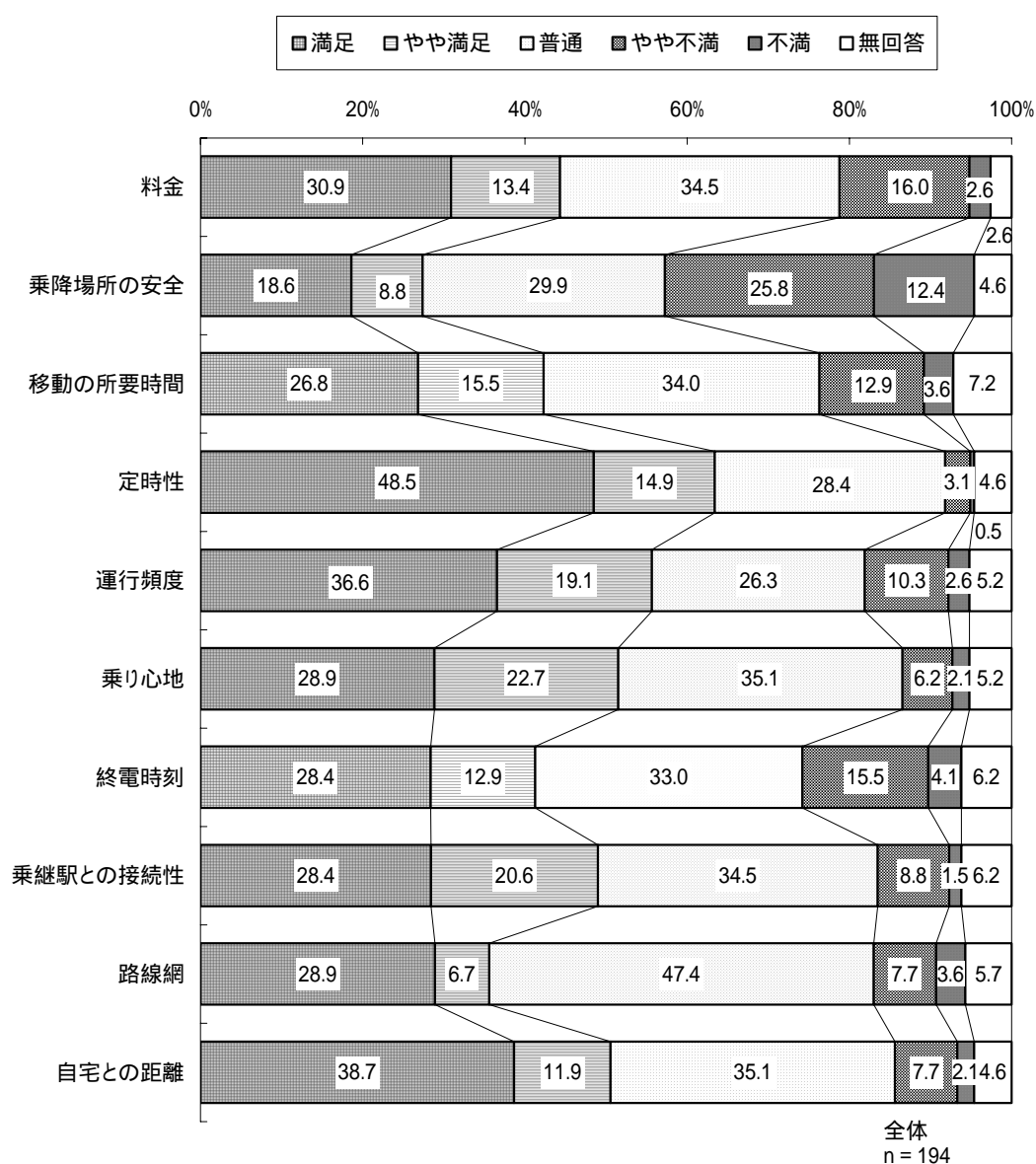


## 現在の路面電車の利用に対する満足度や公共交通のあり方について

現在の路面電車の利用に対する満足度をみると、「定時性」「運行頻度」「乗り心地」「乗継駅との接続性」「自宅との距離」については満足度が高く、不満の割合が低くなる結果がえられた。また、「料金」「移動の所要時間」「終電時刻」については満足度が高い一方、不満を感じる方も少なく、「乗降場所の安全」については満足度が低く、不満の割合が高くなっている。

公共交通機関（バス・鉄道）のあり方についての考え方としては、「公共交通への利用転換を図っていくべき」が8割を占めている。一方、「主要公共機関だけを結ぶ最低限の公共交通だけを守ればよい」「公共交通サービス低下は仕方がない」とする意見は低く、「利便性の高いマイカー中心の施策が望ましい」とする意見は殆んどみられないという結果からも、公共交通に期待するところが大きいことがわかる。

### 1) 現在の路面電車の利用に対する満足度



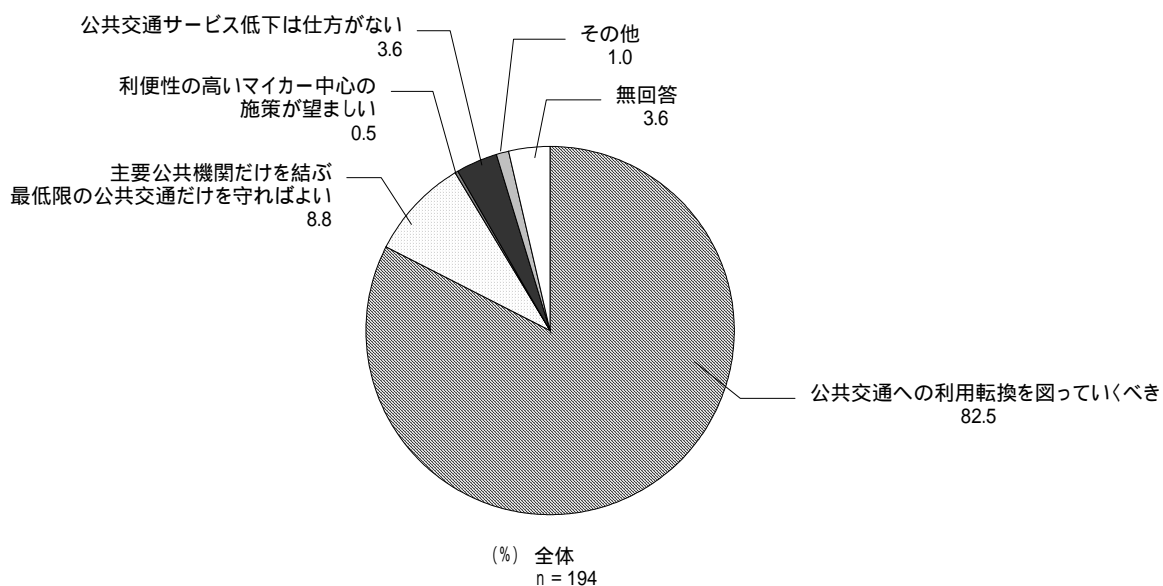
図表 4-23 現在の路面電車の利用に対する満足度

## 現在の路面電車の利用に対する満足度 続き

- 現在の路面電車の利用に対する満足度をみると、「定時性」「運行頻度」「乗り心地」「乗継駅との接続性」「自宅との距離」については満足度が高く、不満の割合が低くなっている。
- 「料金」「移動の所要時間」「終電時刻」については満足度が高い一方、不満を感じる方が少なからずみられる。
- 「乗降場所の安全」については満足度が低く、不満の割合が高くなっている。また、「路線網」については普通と感じる方が最も多い。

## 2) 公共交通機関(バス・鉄道)のあり方に対する考え方

- 公共交通機関(バス・鉄道)のあり方についての考え方をみると、「公共交通への利用転換を図っていくべき」が8割を占めています。一方、「主要公共機関だけを結ぶ最低限の公共交通だけを守ればよい」「公共交通サービス低下は仕方がない」とする意見は低く、「利便性の高いマイカー中心の施策が望ましい」とする意見は殆んどみられません。



図表 4-24 公共交通機関(バス・鉄道)のあり方に対する考え方

## 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

アンケート調査における公共交通機関についての意見・要望を自由回答にて募った。路面電車の廃止にあたっては、いずれかの存続方法模索への期待感が多数みられる。また、代替交通となるバスについては未整備区間では早急な路線決定を求め、既設区間では増便との意見が挙げられている。バス運賃については高いと見ており、市内巡回バス（コミュニティバス等）の運行を要請する意見が挙がっている。

公共交通機関の維持を求める意見に加えてマイカーの乗入規制強化を求める意見が挙げられている。

### 1) 路面電車の存続に関する主な意見

路面電車の存続について、中心市街地活性化や環境問題への対応の観点から存続を希望する声は大きい。また、交通弱者（学生や高齢者）にとっても貴重な移動手段であることを強調する意見も多く見られた。

#### < 主な意見 >

- ・ 中心市街地の活性化など路面電車の果たす役割は大きく、廃止後も軌道は残し数年後の復活を望む
- ・ 環境問題が叫ばれる中、路面電車が廃止されることは時代に逆行しているのではないかと。多少料金が高くても利用したいと思っていたので残念。
- ・ 岐阜四線の廃止は非常に残念。ヨーロッパの路面電車のように地球環境にやさしい町づくりを今後自治体に期待したい。
- ・ マイカーは便利であるが、岐阜駅周辺や柳ヶ瀬付近は駐車場が少なく費用がかかるため、平日の通勤は公共交通機関の利用がかかせません。路面電車の廃止は痛手です。
- ・ 名鉄三線は、高校生、大学生、老人、車の免許を持たない方に必要不可欠な公共交通で、利益が確保できないから廃止するのは無責任な話であると思う。

## 2)バスの便数増加と新規路線開設などサービス改善に関する主な意見

路面電車廃止後の交通手段として、バス交通に期待する意見は多く見られるが、電車と比較して定時性に乏しいことや運賃が高くなってしまふことなど、サービスレベルが低くなることを懸念する意見も多い。また、安価で気軽に利用できるコミュニティバスの運行拡大を求める声も多い。

### <主な意見>

- ・ 路面電車廃止後のバスの本数増加及び正確な運行を望みます。
- ・ 今まで電車を利用していたので最寄のバス停がなかったり、運行頻度が少なくても困らなかったのですが、今後電車がなくなると、新岐阜までの通勤が今まで通りのバス運行のままでは不便で困る。
- ・ 四月からの交通手段が確保できておらず、今後のことが心配です。私は免許もないので、公共交通機関が頼りです。
- ・ 雨の日のみバスや路面電車を利用しているが、かなりバスについては遅延がある。
- ・ バスを利用することが多いが、行き先表示がわかりにくい。終点まではわかるが、どのルートがバスが通るのかがわかりにくい。
- ・ 最近各市町（各務原市、本巣市等）がやっているタウンバス（巡回バス）等を考慮すべきだ（定時発車厳守）。
- ・ 通院に大変困りますので、小型のバスにでもきめ細かく進行して頂けるよう、よろしくお願い申し上げます。

## 3)マイカーの乗り入れ規制等について

公共交通機関の維持させていく上で、マイカーの乗入規制強化を求める意見も少なくない。特に、公共交通の利便性を高める上で、市内中心部への乗入規制に対し肯定的な意見が見られる。

### <主な意見>

- ・ 朝・夕の通学、通勤時間にはマイカーを規制した方がよい。例 バス優先道路を設ける・・・これにより安心して乗物の乗降ができる。
- ・ 朝夕のラッシュ帯だけでも、交差点の右折禁止の交通規則をもうければ公共交通の遅延が少しでも少なくなり、利用度も増すのではないかな。
- ・ 地球温暖化が叫ばれる時に、環境にやさしく環境破壊しない乗り物を廃止するのはいかなものかと思ひます。自動車の市内乗入れを制限するのが妥当ではないでしょうか。
- ・ 警察を始めとした規制についても、駅周辺はもちろん鉄道への車の侵入を時間を区切って規制するなど、ある程度の車輛締出しにより、公共交通機関の定時運行と、利用者増を図る工夫も必要だと思ひます。

4) 公共交通についての意見・要望

図表 4-25 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

路面電車の存続に関する意見	環境中心市街地の活性化など路面電車の果たす役割は大きいと思います。廃止後も軌道は残し数年後の復活を望みます。
	環境問題が叫ばれる中、路面電車が廃止されることは時代に逆行しているように感じます。多少料金が高くても利用したいと思っていたので残念です。
	岐阜市内線電車の拡充：生活電車および観光電車として充実させる。都市圏郊外へは、いくつかの拠点駅から発着させる。
	岐阜市の費用負担なく運行を継承しようという事業者がいると20日のシンポジウムで聞いたが、何故市は彼らを支援しないのか？税負担なく運営可能なら、支援しないことこそが市民および利用者への裏切りではないのか？
	岐阜四線の廃止は非常に残念です。ヨーロッパの路面電車のように地球環境にやさしい町づくりを今後自治体に期待したい。税金の使い道に気をつけてほしいです。
	最低限今の損斐線位は残してほしい。バスは、数少ないし運賃がやや高い。でないと岐阜市内の町も今後ドーナツ型に益々なり、寂しくなる。
	スローライフと市が言っているわりには、電車がなくなれば車が多くなり環境が悪くなるのに、何か矛盾している。電車は便利です。渋滞もないし、なくすのは反対！
	地球環境の問題が叫ばれており、全国各地で路面電車の価値が見直されており、路面電車の廃止は時代に逆行していると考えます。現在の路面電車の設備を新規に造れば、莫大な資金が必要です。これを活用すべきです。
	長良への路線廃止も残念でした。電車を積極的に岐阜市の観光に生かす視点がないようです。黒野や損斐線、谷汲への路線も、80年の歴史が閉じられてしまった。
	通勤において公共交通機関(バス)を考えると、バス停まで遠い、料金が高いと重なると、マイカーを使用せざるを得ない。しかし、車利用のできない子ども、学生、老人の足を奪うことのないよう路面電車、名鉄三線をなくさぬようお願いしたい。
	できれば岐阜駅前から忠節間は廃止しない方がよい。市内線を維持するには関連自治会の協力が必要。廃止の時は、バスルート合理的に設定する。
	電車がなくなると生活に困る。レール保存し再生目指そう。
	電車業界は今までと同じ事をしていては、社会の流れに遅れ、どんどん廃止になると思います。そのためにも、何か早く計画して今の僕達中・高生の気を引き、利用者を増やすべきです。地域と関わりの強い電車が一番良いと思うので頑張ってください。
	電車の本数を減らして走っていただければ良いと思います。あまりマイカー中心は感心しません。
	マイカーは便利であるが、岐阜駅周辺や柳ヶ瀬付近は駐車場が少なく費用がかかるため、平日の通勤は公共交通機関の利用がかかせません。路面電車の廃止は痛手です。昔のようにゆれが大きくなく静かで良いのですが、ステップが高いのももう少しなんとかありませんか…。
	名鉄三線は、高校生、大学生、老人、車の免許を持たない方に必要不可欠な公共交通で、利益が確保できないから廃止するのは無責任な話であると思う。
名鉄電車について、バスより時間通りに来るし、一度に乗れる人数が全然多いし、一定区間の料金がバスより安いなど公共交通機関として残して欲しかった。	
名鉄の損斐線は、朝は四本でいいと思いますが、昼は一両編成で、一時間に二本ぐらいでやった方が良いでしょう。	
路面電車の廃止は、時代に逆行。豊橋や花崎を見習うべきでは？海外のウィーンなど観光都市にマッチしている。	
路面電車は、どの線も存続できる方法を考えてほしい。	

図表 4-25 続き 1 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

路面電車の存続に関する意見	・ 路面電車廃止で困る人は確実にいます。市が引継いで運行してほしいです。
	・ 路面電車は時間に正確だし廃止にしてほしくない。
	・ 路面電車を廃止しないで欲しいと思います。
	・ 市長は一度でも公共交通に乗ったことがあるのかと声を大にして伝えたい。そして感じてほしい。路面電車は決して消してはいけません。
	・ 路面電車等と拠点駅での駐車場整備等は今後考える余地はないのでしょうか。
	・ 路面電車をオシャレにしたらもっと利用が増えると思います。
	・ 路面電車は環境面からも維持されるべきで安易に車に転換すべきではない。
	・ 今後の岐阜市内のことを考えると、フランスの鉄道会社にやってもらった方が絶対に良いと思います(地球環境の面でもバスより鉄道だと思います)。
	・ 今、路面電車のあり方が見直されつつあるので廃止は残念。
	・ 第三セクターなどで全国に様々な電車が運行されているのは何故でしょうか？
	・ 岐阜市としては、あまり路面電車の存続についてのメリットは少ないとこで、早々に中止を決めたのは残念です。岐阜市は中心となり存続をしてほしかった。岐阜の中心部は今よりさらに衰退すると思う。
	・ 公共交通機関の電車がなくなるなんて考えられないと思います。
	・ 電車は時間通り運行されて今更ながら随分助かっていたと感じます。
	・ 現状維持を出来るだけお願いしたい。
	・ 市電等の廃止はあらゆる意味で時代に逆行している。
	・ 市内線等電車が消えてしまう…残念でたまらない！
	・ 市内の駐車場が少ないので市内鉄道は残してほしい。たまに乗りたい時もある。
	・ 全国的にみても市内電車はなくなるのに何故か市営の岐阜は廃止。
	・ 電車が廃止になったら通院に困る。
	・ 電車の利用者なので正直困っています。事業として利潤があがらないので撤退というのに安易さを感じます。
・ バスが出ますが、徹明町を通らないので、わざわざ途中下車してまで柳ヶ瀬には行かないと思う。電車は残して欲しかった。残念でなりません。	
・ 揖斐線が廃止になり、残念です。通学、通勤、レクリエーション等して、幼い頃から利用しており、乗り心地も良く、家族も非常に残念がっています。	
・ 乗場もごちゃごちゃしていてわかりにくいので、一つにまとめるか、さらなる改良を望む。	
バスの便数増加と新規路線開設に関する意見	・ 路面電車廃止後のバスの本数を多くしてほしい。
	・ 運営事業者の撤退にあたって、バスの増発もあるのでしょか？電車は時間が正確に近い。バスは、路上の都合で少し不規則が不安。
	・ 岐阜市東部から長良川沿いのバス路線がない。自転車では大変危険なので、通学に不安を感じる。国道156号線の渋滞がひどいのでバスでは時間通りにいけるか不安です。
	・ 朝バスが混んでいるので、もっと本数を増やしてもらえたら嬉しいです。
	・ 市営バスの本数が(一時間)少なくなった。
	・ 廃止後のバス路線の増加、及び正確な時刻を信頼できるよう望みます。
	・ バスの本数が少なく不便。
	・ 路面電車がなくなってしまうことが、すごく困ります。今より料金も高くなってしまし、時間も長くなるし、本数も少なくなるし、終電もものすごく早くなってしまからです。できれば、バスの本数を増やしたり、終バスを遅くしてほしいと思っています。
	・ バスは本数を増やしたり、運賃を下げるなど利便性を向上させたり、市街地のマイカーを少しでも減らした方が良いでしょう。
	・ 今まで電車を利用していたので最寄のバス停がなかったり、運行頻度が少なくても困らなかったのですが、今後電車がなくなると、新岐阜までの通勤が今まで通りのバス運行のままでは不便で困る。
	・ バス路線になって運賃時間が電車より随分高くなり、かかる時間も多くなります。バスの時間、路線もまだ検討中ということで不安です。
	・ 長い間揖斐線を利用させていただいておりましたが、三月いっばいで廃線となり足がもぎ取られたような思いです。現在ではバスが走ってくれることを祈るばかりです。バス停もまだ決まっておらず、不安な毎日です。
	・ 四月からの交通手段が確保できておらず、今後のことが心配です。私は免許もないので、公共交通機関が頼りです。
	・ 電車がなくなった時、今までのバス路線だけではなく細かく配置して欲しい。
・ 穂積駅から高専、岐阜第一、本単松陽方面へのバスがないのが気に入くない。	
・ 住んでいる加茂町にはバスも走っていないので不便である	

図表 4-25 続き 2 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

<p>バスの 定時性 確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 雨の日のみバスや路面電車を利用しているが、かなりバスについては遅延がある。</li> <li>・ 以前市営バスを利用して何度もありましたが、定時刻にバスがこなくて困りました。</li> <li>・ 電車と比べバスは、どうしても時間が不定時なので、利用しにくい。</li> <li>・ バスのことで、時間が正確ではないので、最低2、3分遅れるくらいにして欲しい。</li> <li>・ バスは時間通りにきません。バスは高いです。近くにマーサ・リオは出来ましたが、車がないと動けません。バスも数がありません。電車だと一時間に四本も有り、とても便利です。</li> <li>・ 路面電車廃止後、バスで通勤を考えているが、バスでは定時刻に着かないので乗り継ぎが悪くなるのが大変心配。</li> <li>・ 揖斐線の廃止に伴い、バスになると北方からは河渡橋の渋滞がひどく、困っている。忠節までは、時間が読めたので、電車の継続を望んでいたのにひどく残念に思う。</li> </ul>
<p>コミュニティ バスの 運賃値下げ や 路線拡充に 関する 意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスが高い。</li> <li>・ バス交通は時間がかかり、料金が高く利用しにくくなる。郊外は特に不便になっている。</li> <li>・ バス代は少し高く思います。</li> <li>・ バスにしても電車にしても他の都市に比べ料金が高く、お年寄りの利用の割合が高すぎる。</li> <li>・ バスの運賃が高すぎる。我々の税金でバス会社に補助金を出して、さらに高い運賃を払っていても、二重取りになっている。</li> <li>・ 現状の鉄軌道でも料金はそれ程安くないのに、バスになればもっと高くなり、ますますマイカーに頼らざるを得ない。</li> <li>・ 定期代が同じ経路にも関わらず、バス利用だと5、6千円上がってしまうのが不思議であり、主に高校生、大学生の利用が多いので、バスになると負担が多くなる。そういう本当に困る人(車に乗れない人)を支援することが大切だと思います。</li> <li>・ 最近各市町(各務原市、本巣市等)がやっているタウンバス(巡回バス)等を考慮するべきだ(定時発車厳守)。</li> <li>・ 今、百円バスがあるが、もっと広い地域を回ると使用する人も増えると思う。</li> <li>・ 主にバスを利用しています。昼はバスの大きいものを休ませて、小型バスで回数を増やしてもらおうと高齢者にとっては有り難いと思います。</li> <li>・ 高齢になると、自家用車の運転はできなくなり、お稽古事等の様な自由な行動を狭められる事となるのでコミュニティバス路線(安運賃)の充実を望んでいます。</li> <li>・ 市営バスにして低賃金で循環バスにするべきである。学生、年寄りの福祉が岐阜市県とも遅れている。また、名鉄も赤字といっても黒字のところが多くあり宅急便の会社を見習うべきだ。</li> <li>・ 通院に大変困りますので、小型のバスにでもきめ細かく進行して頂けるよう、よろしくお願い申し上げます。</li> <li>・ 岐阜市のシンボルであった電車がなくなるのは残念でなりません。自動車が一番と考えているが、駐車場が高かったり、少なかったり。もっと安く公共交通機関が通ればいい。</li> </ul>
<p>バスに関する その他の 要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車に乗らない高校生のために、もっと自宅のそばにバス停などを作ってほしいです。</li> <li>・ 市外の終電、終バスが早い。</li> <li>・ バスの始発時間を早くすべきだ。</li> <li>・ バスの運転手の態度が悪い。運転も荒い。</li> <li>・ バスを利用することが多いが、行き先表示がわかりにくい。終点まではわかるが、どのルートがバスが通るのがわかりにくい。</li> <li>・ 岐阜バスで通路が狭いバスがある。満員時、降りるのが大変でした。</li> <li>・ 車イスの人も楽に乗れるバスがもっとほしい。</li> <li>・ 東京のように、電光掲示で「あと何分」というように表示があれば非常に助かる。</li> <li>・ バスになると、ものすごく遠回りをし、なおかつ本数が減り、車への移行が増え、渋滞がひどくなるように思う。</li> <li>・ 名古屋の様にバス専用のラインを作れば、混雑も少なくなると思う。</li> <li>・ JRと名鉄、岐阜乗合のアクセスが悪い。</li> <li>・ バス路線になった場合、金沢のようにしてほしい。道路が水はねしない構造で作られていたり、雪よけ風よけもある。</li> <li>・ 揖斐線が廃止になってしまい、四月からバスとJRを使うことになり、不便になるのではないかと不安です。</li> </ul>

図表 4-25 続き 3 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

<p>マイカーの乗入規制等に関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通をもっと利用できる岐阜市であってほしい。(例 マイカー規制をするなど)</li> <li>・ 朝・夕の通学、通勤時間にはマイカーを規制した方がよい。例 バス優先道路を設ける…これにより安心して乗物の乗降ができる。</li> <li>・ 朝夕のラッシュ帯だけでも、交差点の右折禁止の交通規則をもうければ公共交通の遅延が少しでも少なくなり、利用度も増すのではないかと。</li> <li>・ 岐阜市内の中心部へのマイカーしめだしバスをたくさん走らせ好きな場所なるべく乗り降りが出来れば年寄りの利用者にはとても便利で柳ヶ瀬などは行く人ともたくさんいると思う。</li> <li>・ 全国の赤字ローカル線を守るには、マイカーを利用させない方法しかないと思う。</li> <li>・ 地球温暖化が叫ばれる時に、環境にやさしく環境破壊しない乗り物を廃止するのはいかなものかと思えます。自動車の市内乗入れを制限するのが妥当ではないでしょうか。</li> <li>・ 地球温暖化といってCO2を出さないよう世界中で取り組んでいる中、岐阜はそれと反対方向をとっている。岐阜市ではマイカー乗入れを規制するなど新聞に載っていたが、言っている事とやっている事が反対。</li> <li>・ 中心部への車の乗り入れを制約する。</li> <li>・ マイカーを止めて電車への利用転換を図るのが世界の風潮だと思う。路面電車の廃止はこの流れに逆行する。</li> <li>・ 警察を始めとした規制についても、駅周辺はもちろん鉄道への車の侵入を時間を区切って規制するなど、ある程度の車輛締出しにより、公共交通機関の定時運行と、利用者増を図る工夫も必要だと思う。</li> </ul>
<p>公共交通機関の維持に関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車に乗れない学生や老人のため是非公共交通機関を残すべきである。</li> <li>・ 公共交通機関が不便となり、そのため自家用車に頼り、渋滞が年々ひどくなっている。</li> <li>・ 公共交通機関は税金を投入しても確保すべきもの。交通弱者である老人や学生、身障者の足を確保することは、行政の責任でもある。</li> <li>・ 公共交通は公営にする。</li> <li>・ 交通弱者(学生、老人、病院通い)に行政は大いに目を向けるべきである。</li> <li>・ 交通弱者(学生、老人、病人等)に対し、行政が積極的に力を入れるべきである。予算が無いと逃げ腰ではダメである。</li> <li>・ 都市から離れている人々の為に私鉄では無理な所をカバーするのが市や県の力ではないのですか。利益のみが優先するのでは、地域の発展もないのでは？</li> <li>・ バスも本数が減る等利用しにくくなっている様に感じる上に電車もなくなるので、免許の無い者は益々行動しにくくなっていくので、公共交通の充実を図って欲しい。</li> <li>・ 利便性の高いマイカー中心では、都市及び町は衰退の一途をたどるでしょう。自然に馴染んだ安い公共交通こそ都市、町の賑いの原点かと思えます。</li> <li>・ 私達のように、車に乗れないものは、交通機関に頼るしかありません。朝・夕の満員の高校生はいくらバスが通るとはいえ、不便を感じるのではないのでしょうか？とても残念です。</li> <li>・ 岐阜市は公共交通機関について無策すぎる。</li> <li>・ 行政では道路整備を進め、車が走りやすくすればするほど鉄道を始めとした公共交通機関は利用されにくくなっているように思う。</li> <li>・ 公共交通機関利用通勤者を推進する企業には、税制優遇など。マイカー通勤者の見直しを公務員・大企業から率先して行うべきです。</li> <li>・ 鉄道事業者には、自社の利益のみではなく、公共機関として十分な自覚を期待したい。</li> <li>・ 長い間市電を使って名古屋へ通ったが、市電で事故に遭ったこともなく便利でした。高齢者も乗っていて安全度が高く、マイカー中心はこれからの高齢者をどうしていくのか？</li> <li>・ 車社会にもっと疑問をもってほしい。</li> <li>・ 老人、高校生は電車がなくなるのは本当に困ります。特に私のような一人暮らしは、車の運転もできないし、乗せてもらう人も居ないので。</li> <li>・ 70才、68才の夫婦二人暮らしです。電車、バス、自転車て家の諸用を足していますが、いずれ近い将来主人も運転できなくなり、公共交通機関に頼らざるを得ないでしょう。このような夫婦家庭は現在増えつつあります。このような現状を踏まえて、公共交通機関の利便性を考えて頂きたいと思っています。</li> <li>・ 環境にやさしい都市づくりを考えて欲しい。</li> </ul>



図表 4-25 続き 4 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

その他の意見	・ 仕事をやめなくてはいけなくなる。
	・ 主要幹線への異常なほどの集中はいかがなものか？
	・ 新岐阜と岐阜駅のバス停がちらばっていて、わかりにくい。
	・ 年寄りには段々出かけるのがむづかしくなるように思っています。辛いことですね。
	・ 毎日通学に利用していますが、特に今のところは不便を感じたことはありません。4月からの廃線にて通学の手段がとても不安であることは事実です。
	・ 名鉄が廃線となり、岐阜へ出る足がなくなり困り、車の免許を取得したがまだ岐阜まで乗れない。
	・ 最寄駅に大規模な駐車場があるといいです。家から駅まではマイカーで、駅から電車で移動できればいいと思っています。
	・ 柳ヶ瀬は追々田舎になると思う。
	・ 路面電車が廃線になると、JRの駅まで遠くなるので辛い。
	・ 揖斐線は、通学に多くの中高生が利用していた。これを廃止するのは、今後彼らにとって大変不便となると感じた。
	・ 運転が荒くて怖い時がある。
	・ 岐阜駅、新岐阜の駐車場が高いので、もう少し安くしてほしい。
	・ 行政の怠慢及び、勝手な車社会のしわよせ。
	・ 地方公体の公共交通運営の撤退(予算の配分は公平性を保っていない)について説明が
	・ 人は誰でも年をとります。後に後悔のないような配慮が欲しいです。
	・ 学生さんはどうされるかと、私自身も不安です。
	・ 市長が民間主導という公約のはずだが、市役職員の役人体質のため、生かされていない
・ 信号が分かりにくい。車線変更の表示を分かりやすくしてほしい。(特に岐阜駅)	
・ 303号線を通して、岐阜市民病院に行けるあり方を教えて欲しいです。	

### (3) 沿線住民に対するアンケート調査結果

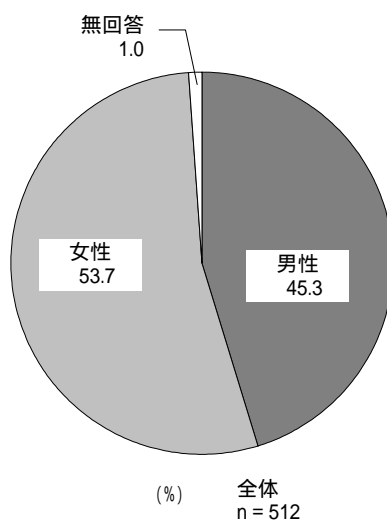
#### アンケート対象の属性

利用者アンケート回答者の属性としては、全体の半数以上が女性となっている。また、世代としては50～60歳以上からの回答が目立つが、若年層からの回答も均等に得ている。

住まいとしては、岐阜市内がほとんどであったが、勤め先または学校としても、岐阜市内が2/3以上を占め最も多く、岐阜県内（岐阜市内を除く）とあわせて8割を超える。自動車運転免許の保有状況としては、保有者が3/4程度であった。

#### 1) 性別

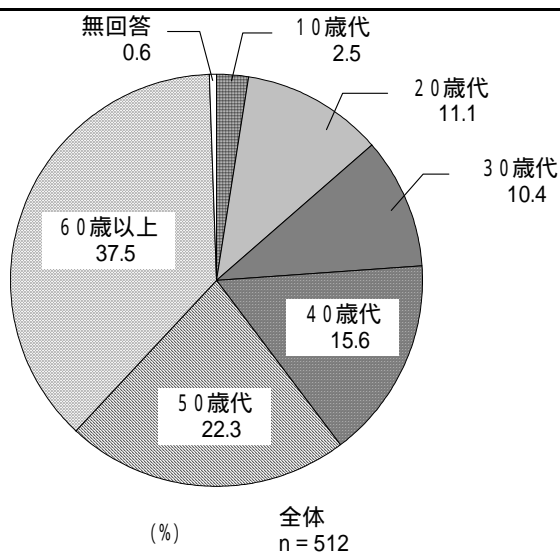
○ 「男性」が45.3%、「女性」が53.7%となっている。



図表 4-26 性別

#### 2) 年齢

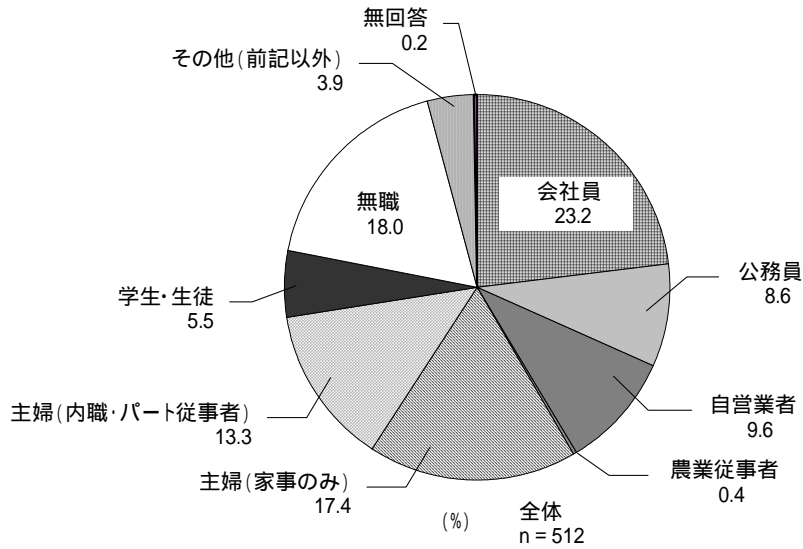
○ 50歳代・60歳以上の割合が高いが、それ以下の年齢層からも幅広く回答が寄せられた。



図表 4-27 年齢

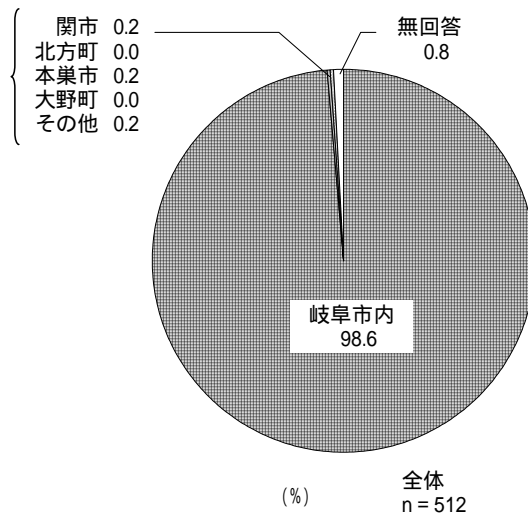
### 3) 職業

○ 「会社員」「公務員」「自営業者」「主婦」「学生・生徒」「無職」「その他」とすべての職業の方から回答があった。



図表 4-28 職業

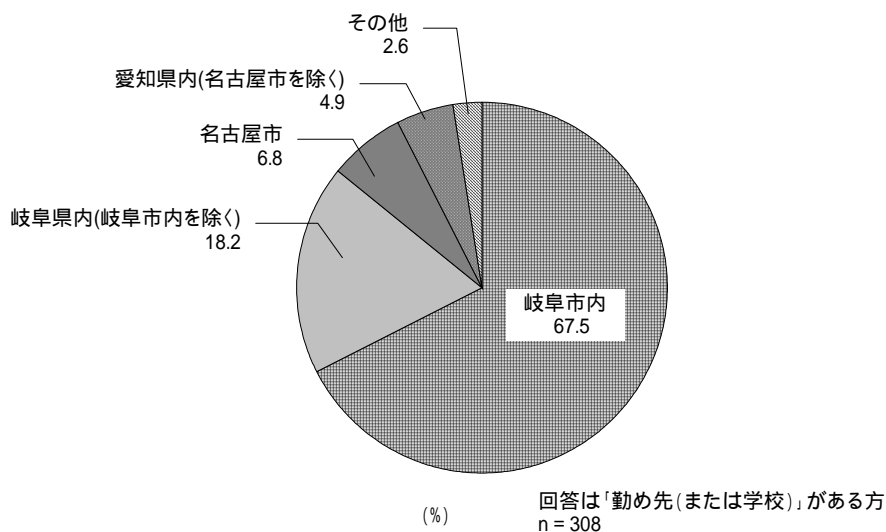
### 4) 住まい



図表 4-29 住まい

5) 勤め先(学校)の場所

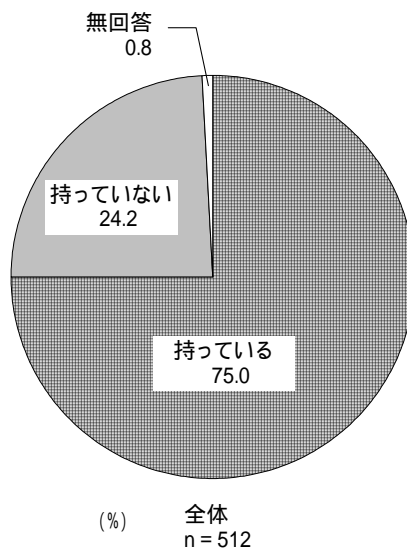
○ 「岐阜市内」が67.5%で最も多く、「岐阜県内(岐阜市を除く)」が18.2%、「名古屋市」が6.8%となっている。



図表 4-30 勤め先(学校)の場所

6) 自動車免許の保有

○ 「持っている」が75.0%を占めている。



図表 4-31 自動車免許の保有

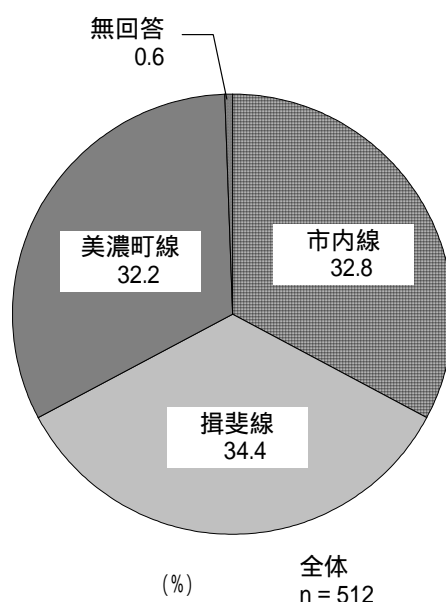
### 路面電車とお住まいの関係について

路面電車の最寄りの路線としては、市内線、揖斐線、美濃町線から均等に回答を得ている。また、最寄り駅までの移動手段としては徒歩が9割を占めており、移動時間も10分以内となっている。現在の住まいを選択した理由としては、鉄軌道沿線であることが大きな条件となっていることが挙げられているが、代々居住していた土地であったことも要因としては強い。

鉄軌道廃止により自動車利用が増加し、周辺道路の渋滞が悪化することを不安視する声が高く、交通事故が増えるなど安全面へ心配も大きくなると見ている。ほか、若年層が離れていくことで高齢化が進むことや、土地の資産価値が下がるなど地域としての魅力が下がってしまう事への不安を訴える声も小さくない。

#### 1) 最寄駅の路線名

○ 「市内線」32.8%、「揖斐線」34.4%、「美濃町線」32.2%で相半ばしている。

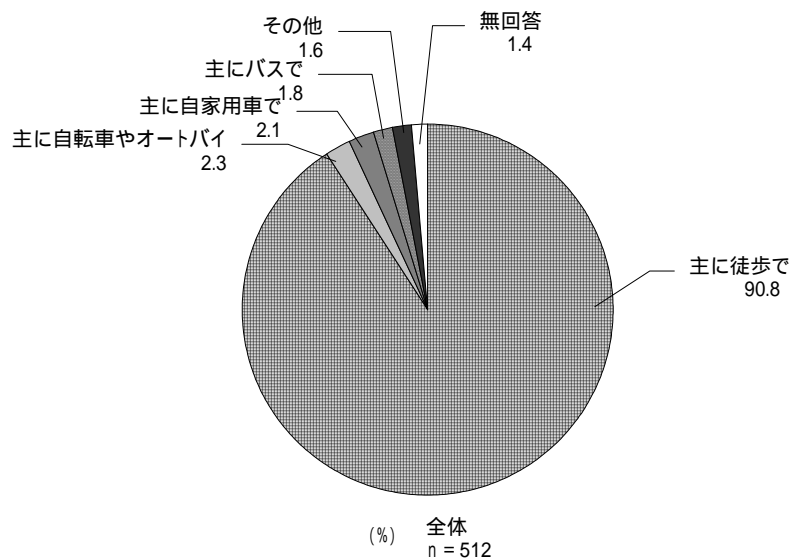


路線名	駅名	件数	構成比率
名鉄・市内線	・ 新岐阜駅前	2	0.4%
	・ 忠節	149	29.1%
	・ (無回答)	17	3.3%
揖斐線	・ 旦ノ島	148	28.9%
	・ 近ノ島	23	4.5%
	・ 尻毛	2	0.4%
	・ (無回答)	3	0.6%
美濃町線	・ 北一色	1	0.2%
	・ 日野橋	162	31.6%
	・ (無回答)	2	0.4%
(無回答)	・ (無回答)	3	0.6%
合計		512	100%

図表 4-32 最寄駅の路線名

2) 最寄駅から自宅までの主な交通手段

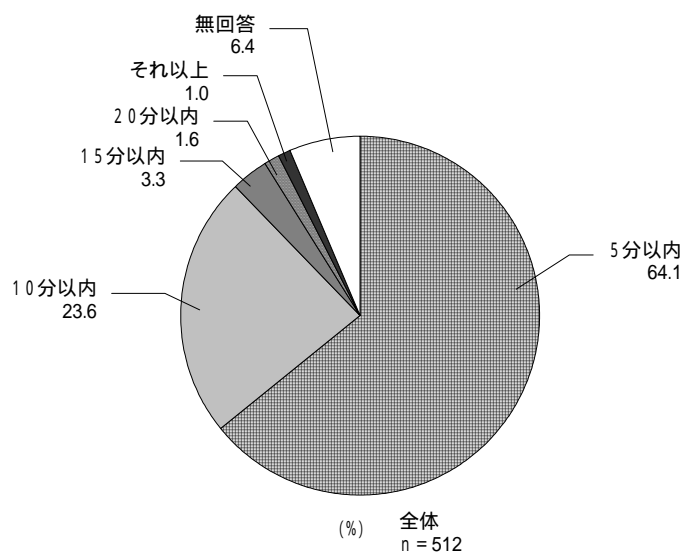
○ 「徒歩」が9割を占めている。



図表 4-33 最寄駅から自宅までの主な交通手段

3) 所要時間

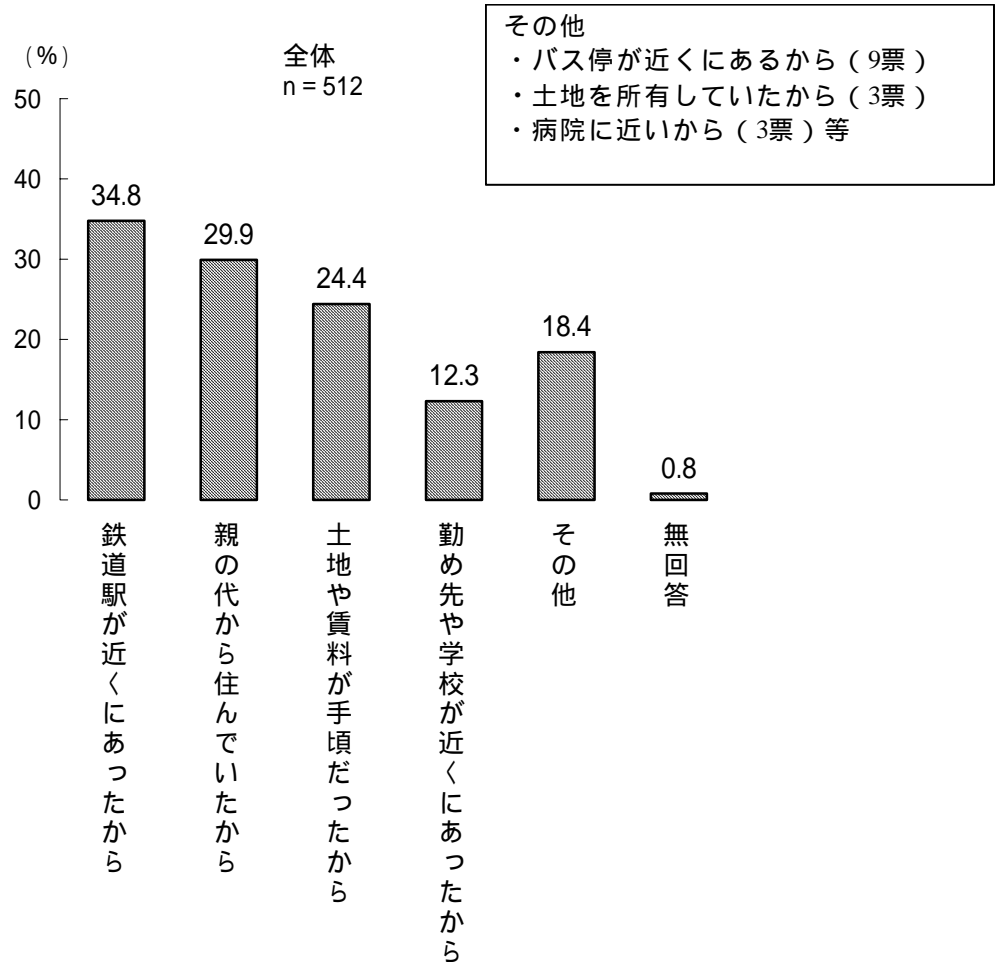
○ 「5分以内」が64.1%、「10分以内」が23.6%で、所要時間は短い。



図表 4-34 所要時間

#### 4) 現在の住まいを選んだ理由

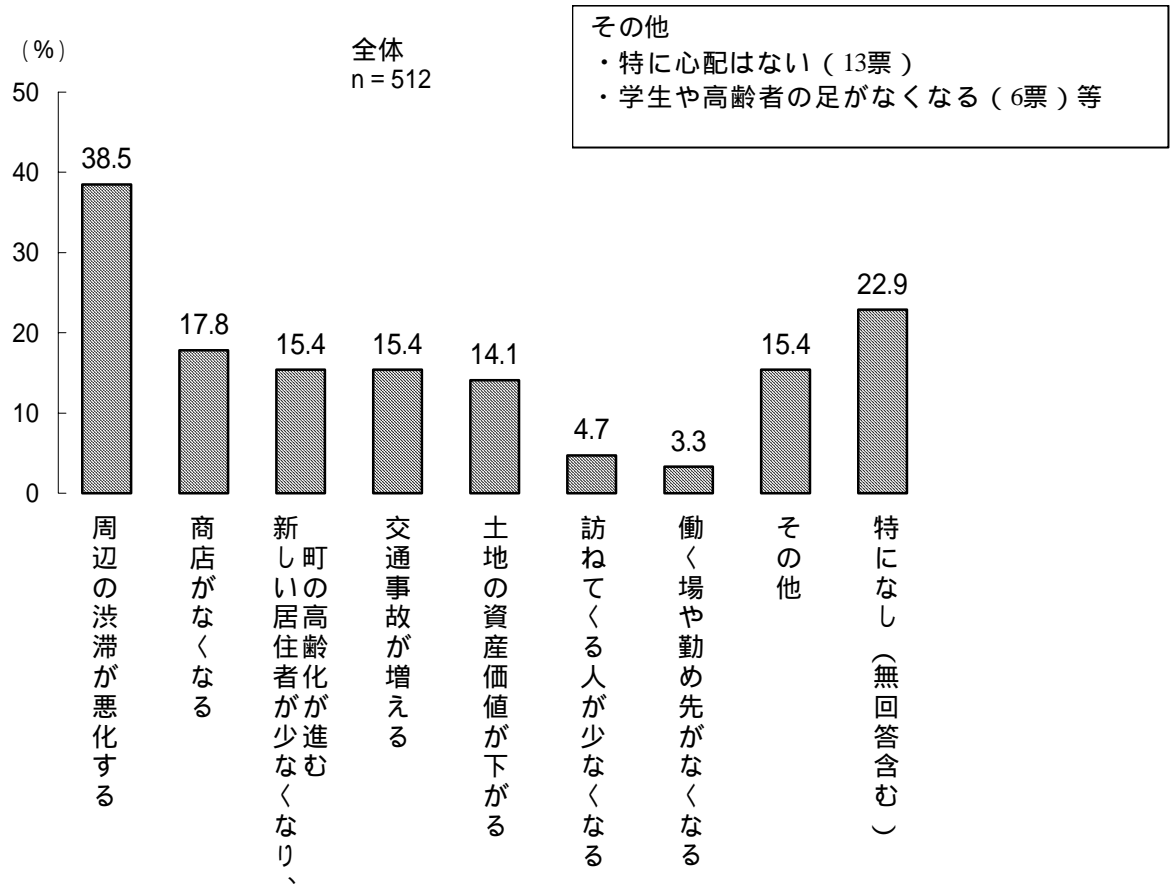
○ 「鉄道駅が近くにあったから」が 34.8%と高く、住まいを購入する際に鉄軌道の存在が大きな条件となっていた。次いで「親の代から住んでいたから」が 29.9%、「土地や賃料が手頃だったから」が 24.4%で続く。



図表 4-35 現在の住まいを選んだ理由

5) 鉄軌道廃止により周辺環境やまちづくりの面で心配なこと

○ 鉄軌道廃止により自動車利用が増加し「周辺の渋滞が悪化する」が38.5%で最も高く、「交通事故が増える」ことも心配している。ほか「商店がなくなる」(17.8%)、「新しい居住者が少なくなり、町の高齢化が進む」(15.4%)、「土地の資産価値が下がる」(14.1%)が挙がっている。



図表 4-36 鉄軌道廃止により周辺環境やまちづくりの面で心配なこと



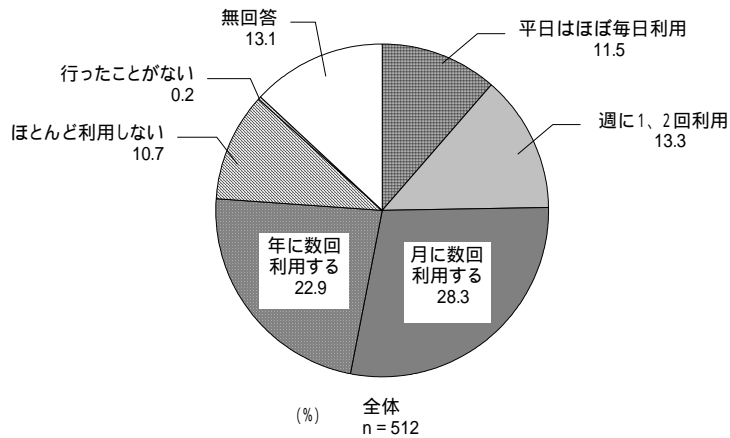
中心市街地(岐阜駅・新岐阜駅周辺、柳ヶ瀬周辺)の来訪・利用について

中心市街地への来訪頻度としては少なくとも月に数回は出かけている方が多く見られ、その目的としては、買い物が5割で最も高い。次いで「公共施設への訪問」が9.2%、「通勤」が8.8%となっているが、買い物以外で出掛ける機会はそれほど多くないことがわかる。なお、移動手段としては、自家用車が最も多く、バス、路面電車」の順となっている。

路面電車を利用しない理由としては、運行頻度が少ない・時間があわないことなど満足できるサービスレベルに至っていないことが主な理由となっている。

1) 中心市街地への来訪頻度

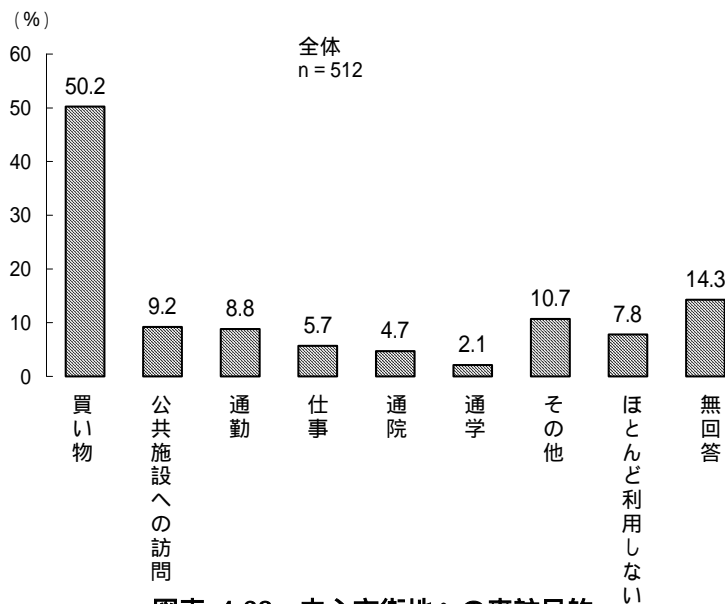
○ 「週に1回以上」が24.8%、「月に数回」が28.3%、「年に数回」が22.9%、「ほとんど利用しない」が10.7%となっている。



図表 4-37 中心市街地への来訪頻度

2) 中心市街地への来訪目的

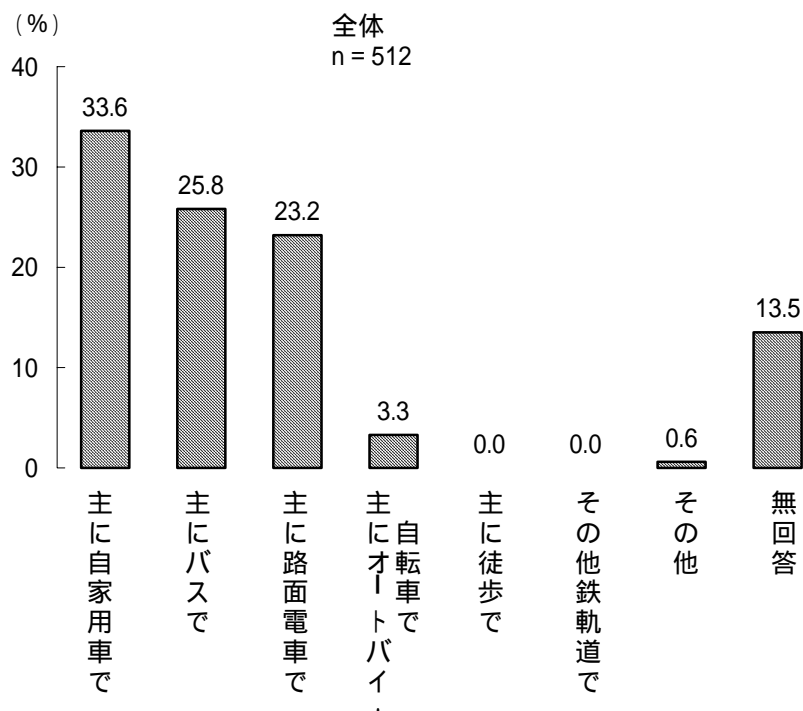
○ 「買い物」が5割で最も高い。次いで「公共施設への訪問」が9.2%、「通勤」が8.8%。



図表 4-38 中心市街地への来訪目的

### 3) 中心市街地の来訪に利用する交通手段

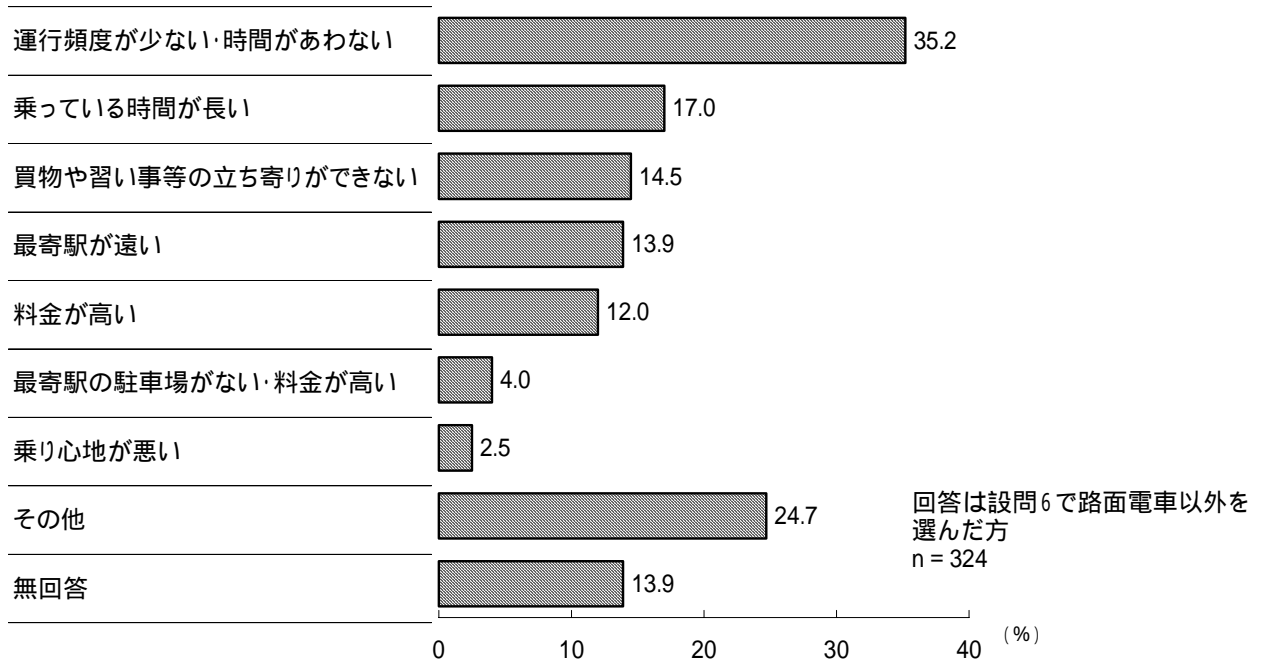
○ 「自家用車」の利用が33.6%で最も多く、「バス」(25.8%)、「路面電車」(23.2%)の順となっている。



図表 4-39 中心市街地の来訪に利用する交通手段

#### 4) 路面電車を利用しない理由

○ 「運行頻度が少ない・時間があわない」(35.2%)ことが主な理由となっている。次いで「乗っている時間が長い」(17.0%)が続いている。



その他  
・自家用車の方が便利 (28票)  
・バス停が近くにあるから (5票)  
・電停で乗降するのが危ない (7票) 等

図表 4-40 路面電車を利用しない理由

### 路面電車廃止後の利用交通機関及び買物行動等について

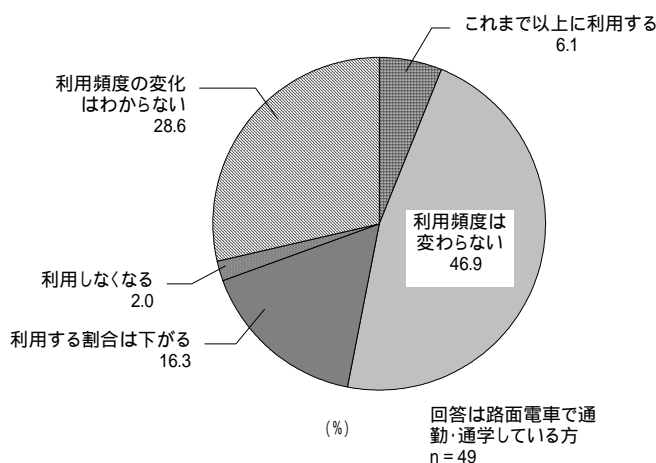
路面電車で通勤・通学を行なっている方においては、廃止後においても「利用頻度は変わらない」が約5割を占めている。一方、「利用する割合は下がる」が16.3%となっている。「バス」が72.9%を占めている。次いで「自家用車」が18.8%、「オートバイ・自転車」が8.3%となっている。

路面電車で中心市街地に買物によく来られる方においては、廃止後「利用頻度は変わらない」とする方が34.6%、一方「利用する割合は下がる」が33.1%、「利用しなくなる」が11.3%となっている。来訪頻度の低下傾向が予想される。「バス」が71.2%を占めている。次いで「自家用車」が18.6%、「オートバイ・自転車」が4.2%となっている。

鉄軌道廃止により代替交通を利用した際、「料金負担の増加」(27.9%)を心配する向きが多い。以下、定時性の確保(15.6%)、目的地までの所要時間の増加(11.5%)が挙がる中、「特に心配はない」が18.6%、「無回答」が24.4%みられる。

#### 1) 路面電車廃止後の岐阜駅・新岐阜駅周辺の通勤・通学、乗継利用の変化

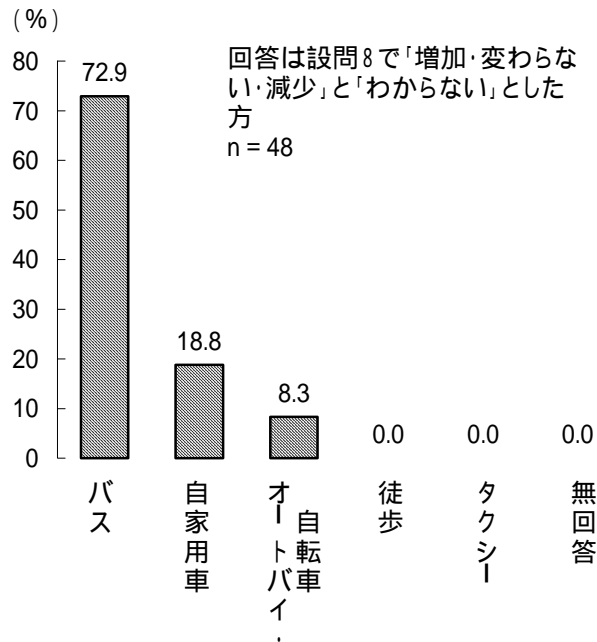
○ 路面電車で通勤・通学を行なっている方においては、廃止後においても「利用頻度は変わらない」が約5割を占めている。一方、「利用する割合は下がる」が16.3%となっている。



図表 4-41 路面電車廃止後の岐阜駅・新岐阜駅周辺の通勤・通学、乗継利用の変化

## 2) 代替交通手段

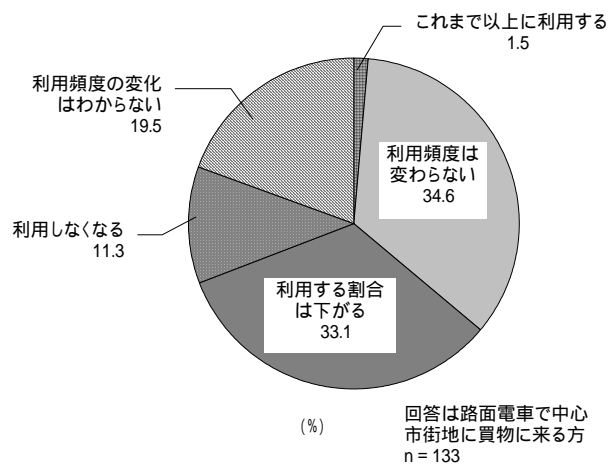
○ 「バス」が72.9%を占めている。次いで「自家用車」が18.8%、「オートバイ・自転車」が8.3%となっている。



図表 4-42 代替交通手段

## 3) 路面電車廃止後の中心市街地への来訪頻度の変化

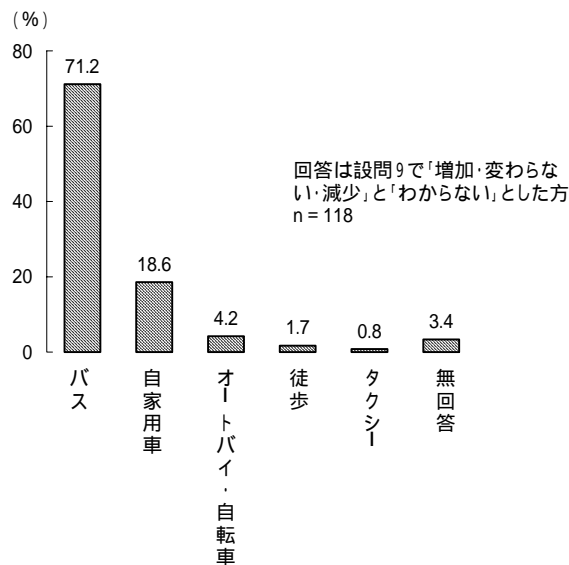
○ 路面電車で中心市街地に買物によく来られる方においては、廃止後「利用頻度は変わらない」とする方が34.6%、一方「利用する割合は下がる」が33.1%、「利用しなくなる」が11.3%となっている。来訪頻度の低下傾向が予想される。



図表 4-43 路面電車廃止後の中心市街地への来訪頻度の変化

#### 4) 代替交通手段

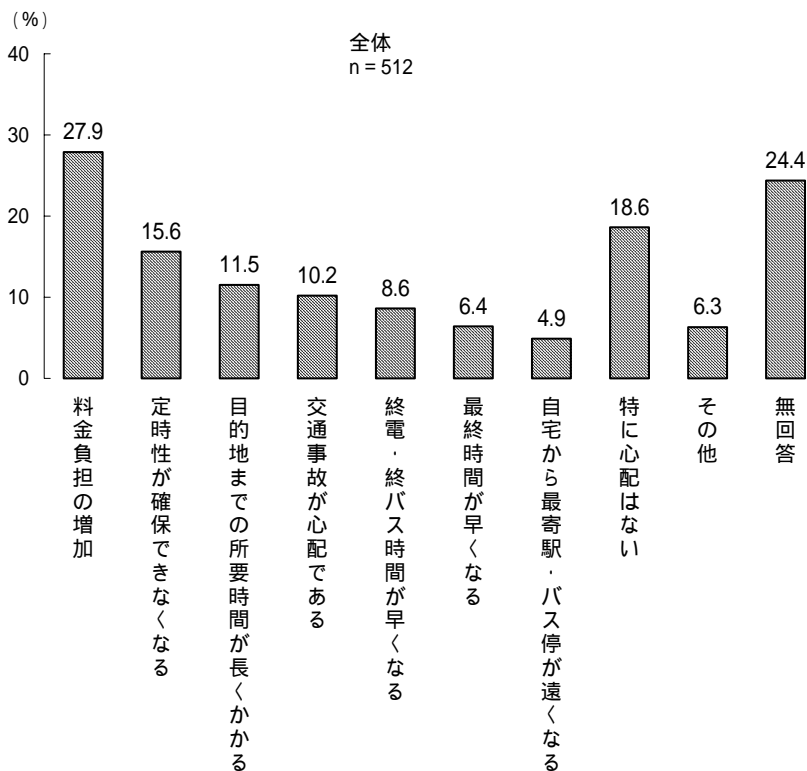
○ 「バス」が71.2%を占めている。次いで「自家用車」が18.6%、「オートバイ・自転車」が4.2%となっている。



図表 4-44 代替交通手段

#### 5) 鉄軌道の廃止で通勤・通学、買い物、その他外出面で心配なこと

○ 鉄軌道廃止により代替交通を利用した際、「料金負担の増加」(27.9%)を心配する向きが多い。以下、定時性の確保(15.6%)、目的地までの所要時間の増加(11.5%)が挙がる中、「特に心配はない」が18.6%、「無回答」が24.4%みられる。



図表 4-45 鉄軌道の廃止で通勤・通学、買い物、その他外出面で心配なこと

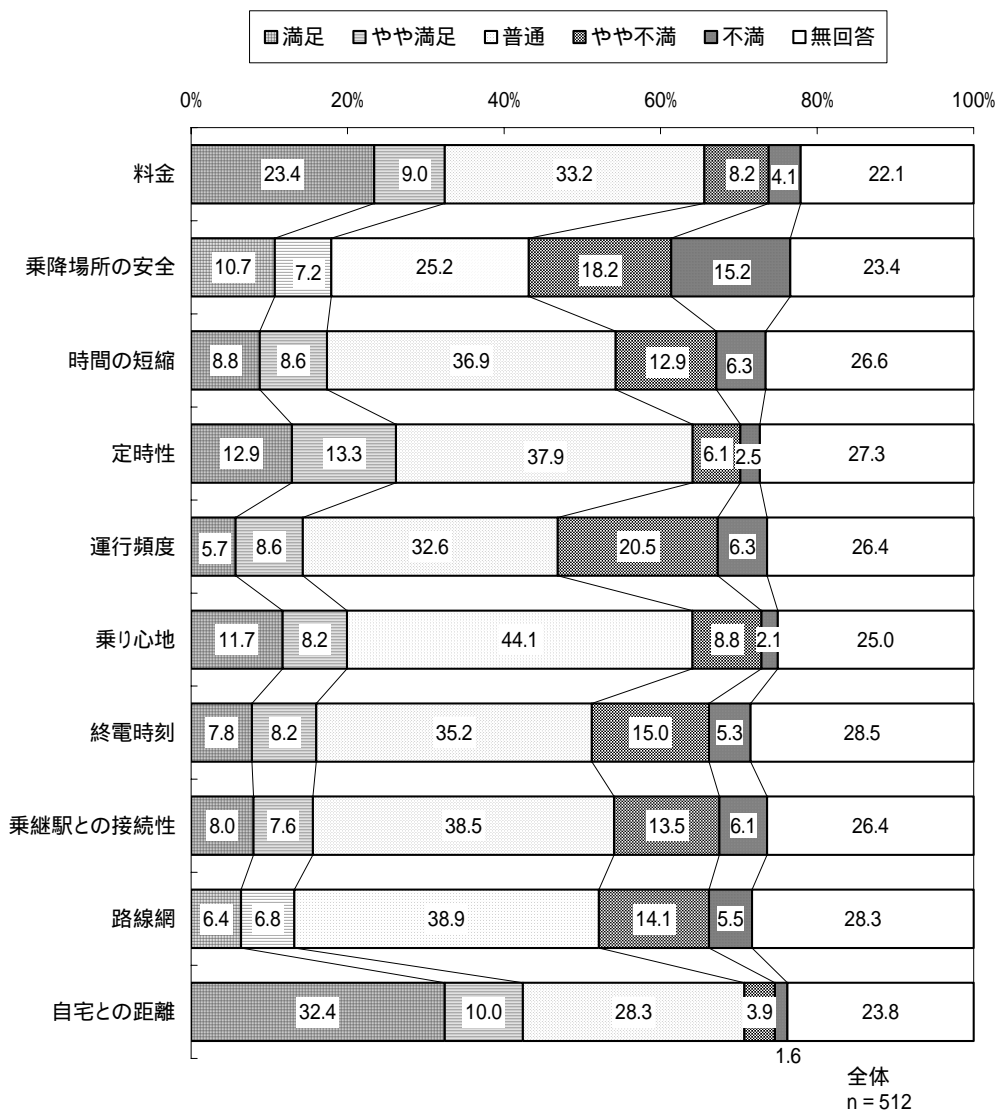
現在の路面電車の利用に対する満足度や公共交通のあり方について

現在の路面電車の利用に対する満足度をみると、料金や定時性などサービス面については満足度が高く、不満の割合が低くなっている。一方、安全面については満足度が低く、不満の割合が高くなっている。

公共交通機関（バス・鉄道）のあり方についての考え方としては、公共交通への利用転換を図っていくべきとの意見が過半数を占めており、岐阜市の公共交通への期待感が強いことが分かる。

1) 現在の路面電車の利用に対する満足度

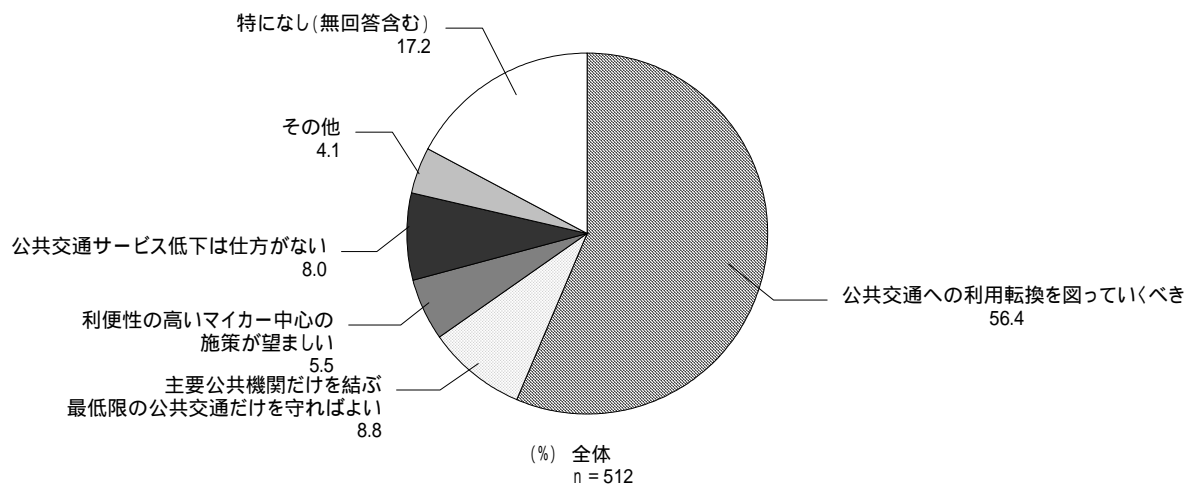
- 現在の路面電車の利用に対する満足度をみると、「料金」「定時性」「乗り心地」「自宅との距離」については満足度が高く、不満の割合が低くなっている。一方、「乗降場所の安全」「運行頻度」については満足度が低く、不満の割合が高くなっている。
- 「時間の短縮」「終電時刻」「乗継駅との接続性」「路線網」については不満の割合が若干高くなっている。



図表 4-46 現在の路面電車の利用に対する満足度

## 2) 公共交通機関(バス・鉄道)のあり方

○ 公共交通機関(バス・鉄道)のあり方についての考え方をみると、「公共交通への利用転換を図っていくべき」が過半数を占めています。一方、「主要交通機関だけを守ればよい」が8.8%、「公共交通サービス低下は仕方がない」が8.0%、「利便性の高いマイカー中心の施策が望ましい」については5.5%で低くなっています。



図表 4-47 公共交通機関(バス・鉄道)のあり方

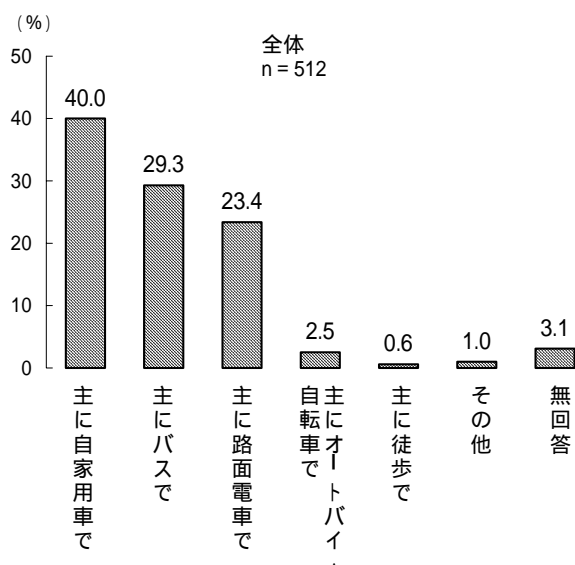


### 柳ヶ瀬地区への買い物行動について

主な交通手段としては自家用車が中心となっているが、バスや路面電車を利用する方も少なくない。柳ヶ瀬地区での買い物については、頻度が少ない方が多少上回っているが出掛ける方も見られる。柳ヶ瀬地区で買い物をあまりしない理由として、駐車場が利用しづらい(場所、料金等)ことや買いたいものがないなど、来訪者の消費行動に合致していないことが挙げられる。

#### 1) 柳ヶ瀬地区に買い物に行くときの、主な交通手段

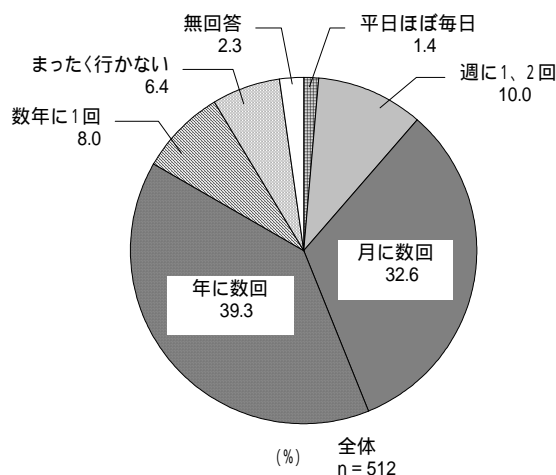
○ 主な交通手段としては「自家用車」(40.0%)の利用が高く、以下「バス」(29.3%)、「路面電車」(23.4%)の順となっている。



図表 4-48 柳ヶ瀬地区に買い物に行くときの、主な交通手段

#### 2) 柳ヶ瀬地区に買物に行く頻度

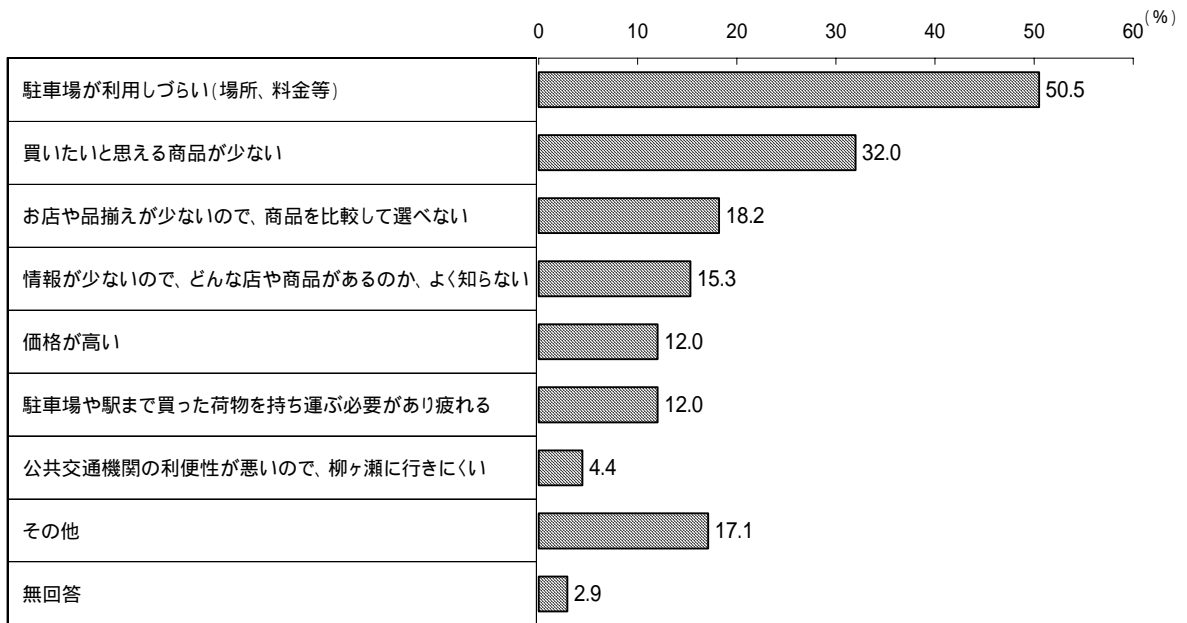
○ 「年に数回」「数年に1回」「まったく行かない」を合わせると53.7%を占めている。一方、「月に数回」が32.6%、「週に1、2回利用」が10.0%となっている。



図表 4-49 柳ヶ瀬地区に買物に行く頻度

### 3) 柳ヶ瀬地区で買い物をあまりしない理由

○ 柳ヶ瀬地区で買い物をあまりしない理由をみると、「駐車場が利用しづらい(場所、料金等)」が5割で特に高い。次いで、「買いたいと思える商品が少ない」が3割、「お店や品揃えが少ないので、商品と比較して選べない」が約2割となっている。



柳ヶ瀬地区に買い物に行く頻度が「年に数回」「数年に1回」「まったく行かない」と答えた方  
n = 275

#### その他

- ・ 郊外によいお店が増加したから (11票)
- ・ 柳ヶ瀬に魅力を感じない (5票) 等

図表 4-50 柳ヶ瀬地区で買い物をあまりしない理由

## 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

路面電車の廃止に賛成する意見がある一方で、存続を強く望む意見が多数見られた。バスに関して、便数増加や運賃値下げ等の意見が挙がり、バスの小型化や循環バスの導入などの要望もあった。

### 1) 路面電車の存続に関する主な意見

路面電車の存続について、環境面や高齢化対策の観点から、存続を求める声が多くあがっている。特に、交通弱者に対する気軽に利用できる公共交通としての役割を期待する意見が多い。

一方、路面電車の廃止に対して肯定的な意見も見られ、市民等における交通行動の相違から認識等に差違があることがわかる。

#### <主な意見>

##### 存続を求める声

- ・ 通学や通勤に路面電車を利用されている人にとってはなくなると大変困ると思います。出来る事なら残して欲しいと思います。
- ・ 岐阜は路面電車がなくなると個性のない街になると思います。ヨーロッパでは、電車は環境にやさしい交通としてすすめられています。自動車を使わず、電車に変えることが一番良いのではないかと考えています。
- ・ 高齢化や環境問題が課題にもかかわらず、路面電車を廃止することは、岐阜市の環境を悪化させることになり、高校生、大学生、老人などの足がなくなり、時代に逆行している。利用が少ないなら、増やす努力をし、工夫をする必要がある。
- ・ 電車は地球環境に優しい乗物です。学生や老人など、車に乗れない弱者が少しでも安い料金で利用できる電車を存続して頂けるよう、望みます。

##### 廃止に賛成する声

- ・ 鉄軌道が無くなれば車の流れも良く、事故が少なくなると思います。
- ・ 路面電車は不要。不採算間違いなし、文化性乏しい、街づくり活用等に効果が薄い。
- ・ 車は路面電車の特性が十分に理解できていないため、よく電車に警笛を鳴らされている。その事が車にとって不快であるため、路面の廃止になったと思うことがある。
- ・ 市内路面電車は、車社会になる前の状況で設計されていると思う。今の状態では、車との共存（特に停留所、もちろん線路も）が危険がありすぎると思う。
- ・ 電車は、時代の流れで不必要だと思います。自動車の運行に非常に邪魔になると思う。電車のかわりバスがあるから、不便ではないと思います。
- ・ 新岐阜、柳ヶ瀬方面へは電車を利用しており、安価な料金で満足していたが、廃止されると誠に残念である。しかし、赤字続きの経営面のことを考えたら、時代の流れも合わせて致し方がないことかも。

## 2)バスの便数増加と新規路線開設などサービス改善に関する主な意見

路面電車廃止後の交通手段として、バス交通に期待する意見は多く見られるが、定時性に乏しいことや運賃が高くなってしまふことのほか、夜遅くまでの運行を希望するなど、サービスレベルの改善に対する意見が多い。また、安価で気軽に利用できるコミュニティバスの運行拡大や循環バス路線の設置など新たな取り組みを求める声もある。

### <主な意見>

- ・ 昼日運行バスが少ない。大学病院移転に伴い、便利になると思ったら、大学止まりで病院まで走行せず、おまけに終バス時間も早く、付添人にとっても不便さを感じた。
- ・ 22 時台、23 時台のバスが少なすぎる。名鉄線がなくなるので、これからは心配。
- ・ バスの最終時間が早すぎるので、せめて午後 11 時台の時間帯に 1、2 本本数を増やして欲しい(宴会等で、バス通勤する時、帰りはタクシーになり、かなり料金がかかるため)。
- ・ 柳ヶ瀬まで行くのにバス代が高いので、出来るだけ電車を利用していましたが、これからは益々郊外の大型ショッピングセンターへ行く機会が多くなると思います。
- ・ ワンコインバスなど、乗り継いでも良いので、もっと安い費用で便利に利用できれば、高齢化の進む中、公共の交通を利用する人も多くなると思う。
- ・ バスが多すぎる。もっと本数を減らすとか、乗り継ぎを良くするなど、重複している路線を減らして欲しい。
- ・ 道路網が整備され、循環可能な地域があるのに、それをしない。例えば、山手線のようにバスの循環を考えたらどうですか。

### 3)その他公共交通全般について

公共交通機関の維持させていく上で、いかに公共性と利便性を確保できるかが重要とする意見がある。マイカーの乗入規制と公共交通の充実をあわせて実施することで、多様な交通体系を確保できるような取り組みに対し、長期的な視点で取り組むべきといった意見が見られる。

#### <主な意見>

- ・ 数年ぶりにバスに乗りました。行きの運転手さんは、とても親切でした。しかし、帰りの運転手さんは無愛想でした。運転もざつでした。両名とも名前は覚えていませんが、社員教育というより人格第一と思います。
- ・ バスが市営から名鉄になって、運転手さんが車内の携帯電話の使用をきちんと注意してくれるのでうれしい。
- ・ 公共交通への利用転換を図っていくべきだが、所要時間がかかりすぎる。幹線の公共交通機関を優先した道路交通規制を強化すべきである。
- ・ 公共交通機関は朝夕のラッシュ時と、遅い夜に運行してこそ公共性を持つのではないか。
- ・ 環状線を通る公共交通機関が欲しい。
- ・ 交通機関の選択の多様性が必要。普段は不便性を感じないが、何かの時に必要。又、エネルギー環境問題等、長期的にみるならば、多様性を残すことが必要。
- ・ 路面電車では速度性や定時性が確保できない上、道路交通に対しても渋滞により負荷をかけてしまいます。これらの負荷を低減し、市民が安全に移動できる新交通システム(HSSTが良い)を道路交通と立体的に設備する事が、岐阜都市圏の経済、観光、中心市街地の活性化に最も適した交通機関であると考えます。
- ・ 地球温暖化を考え、電気自動車の導入も検討したらどうでしょうか。

4) 公共交通についての意見・要望

図表 4-51 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

路面電車存続に関する意見
通学や通勤に路面電車を利用されている人にとってはなくなると大変困ると思います。出来る事なら残して欲しいと思います。
岐阜は路面電車がなくなると個性のない街になると思います。ヨーロッパでは、電車は環境にやさしい交通としてすすめられています。自動車を使わず、電車に変えることが一番良いのではないかと考えています。
路面電車は、市内になくってはならない顔になっていると思います。やはり継続してほしいと思いましたが…。
もし路面電車を存続するならば、全停留所の乗降が足の弱い者でも負担の少ない構造にされたい。
もし市電を残すとすれば、「観光」に絞って運営すると良いと思う。
大気汚染を防止し、地球環境の保護のため、路面電車の存続を強く望む者の一人です。ただ、名鉄の運営には不満が多く、例えば不採算路線といいながら、忠節駅には多すぎると思える駅員が、駅舎の中でよく無駄話しており、構内を掃除する姿を見かけることはありません。もっと前向きな企業であれば、きっと交通量があると思います。
路面電車の存続が言われていますが、全国的にみてもこういう交通手段を持っている都市は少ない。無くすのは簡単だけど、再び施設しようとしてもそれはきっと不可能。名鉄が無理なら市、特に観光課でどうにか利用する方法がみつけれませんか？電車自体にも付加価値をつけて、ノスタルジックな色あいを強めて良いのでは。「市民の足」としてだけの生き残りは、今の時代無理だと思います。
便利な路面電車を廃止にする事に疑問。バスは、複雑でわかりにくい。
高齢化や環境問題が課題にもかかわらず、路面電車を廃止することは、岐阜市の環境を悪化させることになり、高校生、大学生、老人などの足がなくなり、時代に逆行している。利用が少ないなら、増やす努力をし、工夫をする必要がある。
永い年月、名鉄電車にお世話になり、廃止とは残念です。環境にやさしい路面電車こそ残すべきと考えます。現在のままであってほしい。
名鉄美濃町線が廃止になると聞き、残念に思います。バス等に比べて料金も安く、柳ヶ瀬などに行く時など助かります。又、新岐阜乗入の為、名古屋方面に行く場合など、又電車は時間に正確だから大変便利だと思い利用してきました。名鉄本線へ乗入のだけでも続けていただきたいと思います。
岐阜市内線は、車やバスに比べ環境を汚染する事も少なくよい交通手段と思います。又、同様の理由で通勤、通学にとって欠く事のできない揖斐線や美濃町線も大切だと考えております。ぜひ、存続させてほしいと思います。
せっかくのインフラなくすのは簡単。もっと乗りやすいように改良すれば(岐阜駅と忠節駅)。
市電は排気ガスが出ないので、今問題になっている環境汚染にも対処できると思います。問題は利用者が少ないので、その点を改善して行けば、岐阜市も他の市にはないきれいな街としてアピールできると思います。
市内電車が廃止されるが残念である。これからスローライフ時代、公害もなく、ある部分利便性もあり、存続を望みます。
地球温暖化対策と交通利便性から未来の岐阜都市圏を考えると、電車の存続は必要不可欠と考えます。ヨーロッパの都市政策から見ても、電車廃止は大きな失策と思います。
電車は地球環境に優しい乗物です。学生や老人など、車に乗れない弱者が少しでも安い料金で利用できる電車を存続して頂けるよう、望みます。

図表 4-51 続き 1 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

<b>路面電車廃止に賛成の意見</b>
・ 鉄軌道が無くなれば車の流れも良く、事故が少なくなると思います。
・ 路面電車は不必要で、バスの運行を重視したほうが良い。
・ 路面電車は不要。不採算間違いなし、文化性乏しい、街づくり活用等に効果が薄い。
路面電車と車(公共交通のバスを除く)の仲の悪さ。相互に理解がはかれていないように ・ 思う。車は路面電車の特性が十分に理解できていないため、よく電車に警笛を鳴らされて いる。その事が車にとって不快であるため、路面の廃止になったと思うことがある。
市内路面電車は、車社会になる前の状況で設計されていると思う。今の状態では、車との ・ 共存(特に停留所、もちろん線路も)が危険がありすぎると思う。
路面電車は危ない。停車場が道路の真ん中であって、電車がなくなれば車の流れもス ・ ムーズになる。日野地区で暮らしていた頃、電車は便利だったが、バスと同等の値段の市 内電車は本当に必要なのか？
・ 狭い道路にバス、電車等が混在し交通渋滞の原因です。路面電車は不要だ！
電車は、時代の流れで不必要だと思います。自動車の運行に非常に邪魔になると思う。電 ・ 車のかわりバスがあるから、不便ではないと思います。
・ 電車がなくなるのは、とってもよいことです。うるさい警笛が廃止されるのは賛成です。
・ 市内線、揖斐線がなくなるのは寂しいが、毎日あまり通りもしない電車のために何百台も の車が一旦停止をしなくて良くなるのが嬉しい。
・ 年に数回しかないが、飲み会の場合のみ、新岐阜、柳ヶ瀬方面へは電車を利用しており、 安価な料金で満足していたが、廃止されると誠に残念である。しかし、赤字続きの経営面 のことを考えたら、時代の流れも合わせて致し方がないことも。
<b>バスの便数増加に関する意見</b>
・ バスの本数を増やして欲しい(いつも乗る時混んでいて座れない)。
・ 昼日運行バスが少ない。大学病院移転に伴い、便利になると思ったら、大学止まりで病院 まで走行せず、おまけに終バス時間も早く、付添人にとっても不便さを感じた。
・ 柳ヶ瀬地区方面のバスの運行を、もう少し増やして欲しい。
・ 22時台、23時台のバスが少なすぎる。名鉄線がなくなるので、これからは心配。
・ バスの本数が少ない。終バスが早く、残業するとタクシーになってしまう。
・ 神田町通りを走るバスは本数が多いのに、他が少ない様に思う。
・ 終バスが早すぎる。夜7時～9時台の本数を増やしてほしい。
・ バスの最終時間が早すぎるので、せめて午後11時台の時間帯に1、2本本数を増やして 欲しい(宴会等で、バス通勤する時、帰りはタクシーになり、かなり料金がかかるため)。
<b>バスの運賃値下げや定時性確保に関する意見</b>
・ 岐阜バスは料金が安い。
・ 柳ヶ瀬まで行くのにバス代が高いので、出来るだけ電車を利用していましたが、これから は益々郊外の大型ショッピングセンターへ行く機会が多くなると思います。
・ バス代が高すぎる(長良線に比べて)。日野橋までは市内料金であるべき。
・ バス料金が高すぎる。片道300円以上かかると乗りたくなくなる。
・ 日中は、バス100円にて利用できるようにする。
・ ワンコインバスなど、乗り継いでも良いので、もっと安い費用で便利に利用できれば、高齢 化の進む中、公共の交通を利用する人も多くなると思う。
・ バスは定時性がないのと、朝の満員時は3台連続通過されたこともあり、信頼性がない。
・ いろいろな都合で若干遅れるのはわかりますが、10分ほど遅かったり、5分ほど早かった り、できる限り定時を守って欲しい。

図表 4-51 続き 2 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

<b>バスに関するその他の要望</b>	
岐阜バスの数が多すぎる。次から次へと来るのは良いが、一人や二人の客のためにもつ たいたない気がする。	
バスが多すぎる。もっと本数を減らすとか、乗り継ぎを良くするなど、重複している路線を減 らして欲しい。	
バスを小さくしたらいい(マイクロ位に)。	
バス内で販売のバスカードは5千円のみだったので、2、3千円もあつたらと思います。	
道路網が整備され、循環可能な地域があるのに、それをしない。例えば、山手線のように バスの循環を考えたらどうですか。	
バスの車内温度調節に留意してほしい。冬期はコート等を着用しており、脱ぐと席を専用し てしまうので、着たままでいるが、暑くなり汗をかいて風邪を引くことがある。	
岐阜駅バスターミナル化がなされておらず、とても「都市の駅」に見えない。せまい歩道が、 バス待ちのお客様と通行者に支障となっている。	
市内はバス交通があるので、鉄軌道はなくてもよいが、市外は名鉄に替わるバス路線を企 画して欲しい。	
「岐阜バス」の一社化の向かっているが、路線系統が解りづらいので、早期に改善が望ま しい(一社化による系統の整備)。	
料金均一区間外のバス料金が高い。バス利用アップを望むなら、市内全区均一料金にす るとか、バスカード利用枚数でサービスありとかしていただけると嬉しい。	
JRにバスセンターの建設を是非お願いしたいです。JR岐阜駅でバスを待っている時、吹き さらしで、すごく寒いです。どうかバスセンターを作って頂きたいです。名鉄のように、屋内 で待つ事が出来ますよう。	
休日ダイヤで時間調整する時、何も案内なしで2、3分停車あり。せめて、案内した上で調 整して欲しい(バス)。	
<b>公共交通機関の利便性向上や運転手のマナーに関する意見</b>	
公共交通機関を中心とした利用法を十分検討すべきです。	
公共交通機関の利便性を図るため、社員の再教育や、サービスの向上に努めて欲しい。	
中心部への車の乗入を大幅に規制し、周辺部から公共交通機関を利用する方式とする。 但し、路線網、本数は充実させる。公的資金で補充も構わない。	
数年ぶりにバスに乗りました。行きの運転手さんは、とても親切でした。しかし、帰りの運転 手さんは無愛想でした。運転もざつでした。両名とも名前は覚えていませんが、社員教育と いうより人格第一と思います。	
バス、電車共に冷たい(対応)ことが多いので、もう少し親切にすべき。	
バスが市営から名鉄になって、運転手さんが車内の携帯電話の使用をきちんと注意してく れるのでうれしい。	
<b>その他の意見</b>	
道路の整備ばかりでなく、電車やバスのサービスの向上に力を入れるべきである。	
バス停まで2分ほどで行け、1時間に4～5本バスが出ており、岐阜駅、柳ヶ瀬に出掛ける のが便利なので、とても快適に暮らすことができ満足です。	
環境問題、交通渋滞、高齢化社会等の諸問題を考慮すると、公共交通機関の存在は必要 不可欠だと思う。	
公共交通への利用転換を図っていくべきだが、所要時間がかかりすぎる。	
幹線の公共交通機関を優先した道路交通規制を強化すべきである。	
公共交通機関は朝夕のラッシュ時と、遅い夜に運行してこそ公共性を持つのではないか。	
名鉄岐阜駅とJR岐阜駅が離れているので不便。	
新岐阜から徹明町間の渋滞を改善すべき。	



図表 4-51 続き 3 岐阜都市圏の公共交通機関についての意見・要望

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環状線を通る公共交通機関が欲しい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ たまに出掛ける時は、待ち時間の少ないバスにしています。単線だから仕方ないと思うけど、イライラするから。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市電が走る線路があるので、車で走るのがこわいです。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路面電車のレールが自動車の運転に支障。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通機関の選択の多様性が必要。普段は不便を感じないが、何かの時に必要。又、エネルギー環境問題等、長期的にみるならば、多様性を残すことが必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 柳ヶ瀬で買物するより、名古屋まで行った方が欲しい物を買えるので、名古屋に行ってしまう、どうしても公共交通機関(岐阜市内)を使用しなくなってしまう。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他の街では、路面電車をうまく活用し活性化に繋げているところもある。自家用車の普及を原因に挙げているが、それは問題の取り違えだと思う。撤廃が決定してからアンケートを実施するなど、本当にこの問題に真剣に取り組んでいたのか疑いたくなる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ どこにでも自分の思う所に自由に行けるマイカー時代であるために、どんな方法を考えても、公共交通機関の減少は仕方がない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路面電車では速度性や定時性が確保できない上、道路交通に対しても渋滞により負荷をかけてしまいます。これらの負荷を低減し、市民が安全に移動できる新交通システム(HSSTが良い)を道路交通と立体的に設備する事が、岐阜都市圏の経済、観光、中心市街地の活性化に最も適した交通機関であると考えます。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地球温暖化を考え、電気自動車の導入も検討したらどうでしょうか。</li> </ul>

## 4 - 2 まちづくり提案の検討

### (1) 鉄軌道を活かしたまちづくりに向けた課題整理

ここでは、アンケート調査を含め、これまでの調査結果を踏まえ、都市環境面、他の交通機関との関係面、利用特性面、中心市街地の魅力、公共交通の意識の各視点から、鉄軌道を活かしたまちづくりに向けた課題整理を行った。

#### 都市環境面

##### 都心居住の回帰を促す都心利便性の確保

再開発により人口の都心回帰の動きが顕在化しつつあるが、一方で大型店の郊外化の動きも進んでおり、都心の利便性は低下している。これまで、沿線住民は、鉄道駅の近接性を居住場所選択のトップの理由にしていることから、都心居住と利便性は一定の関係があるものと判断される。このため、路面電車の存続、新設にあたっては、都心居住に資する路線設定のあり方が問われている。

##### 乗降場所の安全性確保

アンケート調査では、路面電車利用者、沿線住民ともに、路面電車利用の不満要因として、「乗降場所の安全性」が欠如していることをトップに上げており、路面電車の存続、乗降客の確保のためには、安全な乗降場所を確保することが求められる。

##### 交通渋滞への対応

沿線住民のうち、鉄軌道の廃止後、通勤・通学、買物の代替交通手段は、バス、自家用車をあげる回答が多くなっており、鉄軌道の廃止により周辺の交通渋滞を懸念する沿線住民の割合は、約4割程度となっている。このため、鉄軌道の廃止に伴い、都心側の道路対策の強化が求められる。

#### 他の交通機関との関係面

##### 都市間輸送手段から都市内輸送・都心部回遊手段へ

市内線沿線、美濃町線沿線の人口が大きく減少するとともに、沿線の人口減少が比較的緩やかであった揖斐線についても、並行してサービスを提供している JR 東海道線・穂積駅の利用増加に伴い、その輸送密度は急激に低下している状況が明らかになった。

こうした状況から、関市や北方町と岐阜市内をつなぐ都市間輸送手段として、既存路線の乗降客数の増加させることは、路線沿線の大規模住宅地開発などの外的要因が必要となるが、今後の都市開発の動向から、こうした要因変化は想定しづらい。このため、鉄軌道のあり方としては都市間輸送手段から、都市内輸送・都心部回遊手段としての役割を重視した方向性が求められる。また、美濃町線、揖斐線においては、岐阜市都心部を行動目的の対象となりうるべく魅力を高める中で、利用増加を図っていく必要がある。

##### 乗継の改善

現在、路面電車利用者のうち、約10%程度の利用者しか、JR 岐阜駅での乗継を行っていないことがアンケート調査から明らかになった。現在の路面電車利用者は名鉄・新岐阜駅の利用者が中心となっていることが、今後、乗降客数の大きい JR 岐阜駅の利用者を取り込んでいく方策が

必要である。

### **自動車との共存**

自動車普及率は、すでに、世帯あたりほぼ2台程度の水準となっている。とりわけ軽自動車の普及により、性別、世代を超えた自動車利用が進み、もはや、公共交通は自家用車との共存関係を踏まえた対応が求められる状況になっている。このため、自家用車での都心アクセス性を確保する一方で、都心回遊部については公共交通の利便性の高めるようなバランスのとれた施策展開が求められている。

### **利用特性面**

#### **柳ヶ瀬を支えるアクセス手段の確保**

路面電車利用者の47%、沿線住民23.4%が路面電車を利用して柳ヶ瀬を利用しており、路面電車と柳ヶ瀬地区の関係が深いことが分かる。こうしたなか、路面電車廃止後、路面電車利用者の62%、沿線住民の44%が、柳ヶ瀬での買い物利用頻度の低下すると回答している。

また、通勤・通学の立寄り利用についても58%の利用者が、利用頻度が低下すると回答している。このため、柳ヶ瀬地区の活性化を図っていくためには、運行頻度、路線の面で、柳ヶ瀬との関係強化を図っていく必要がある。また一方で、柳ヶ瀬地区の存在が、路面電車利用者の増加を促すよう相互関係の構築が必要である。

#### **柳ヶ瀬の買物に路面電車利用を促す「運行頻度」への対応**

中心市街地の来訪に路面電車を使わない沿線住民は、利用しない理由を、運行頻度が少ないことをトップの要因としている。このため、中心市街地の来訪に際する路面電車の利用拡大にあたって、運行頻度の増加を図っていくことが求められる。

### **中心市街地の魅力**

#### **魅力的な商店街づくりへの対応**

路面電車利用者が、柳ヶ瀬地区で買物をしないトップの要因は「買いたいと思える商品がない」としている。このため、路面電車の整備にあたっては、この整備が、商店街の自信とやる気、施設への再投資を促すようなきっかけを作り出す、路線配置、運行機材の投入が求められる。

#### **駐車場の問題への対応**

沿線利用者が、柳ヶ瀬地区で買物をしないトップの要因は「駐車場が利用しづらい」となっている。このため、路面電車と都心アクセスルートの結節点での駐車場整備、また、場所によっては、路面電車のワンループ化による余剰幅員を活用した路肩駐車帯の整備をあわせて進めていく必要がある。

### **公共交通に対する意識**

#### **高い公共交通への意識への対応**

公共交通の今後のあり方について、路面電車利用者の83%、沿線住民の56%が、公共交通への利用転換を図っていく将来方向を支持している。

#### **料金負担の増加への対応**

鉄軌道廃止に伴い、最も心配していることは、路面電車利用者、沿線住民ともに「料金負担の増加への対応」をあげている。

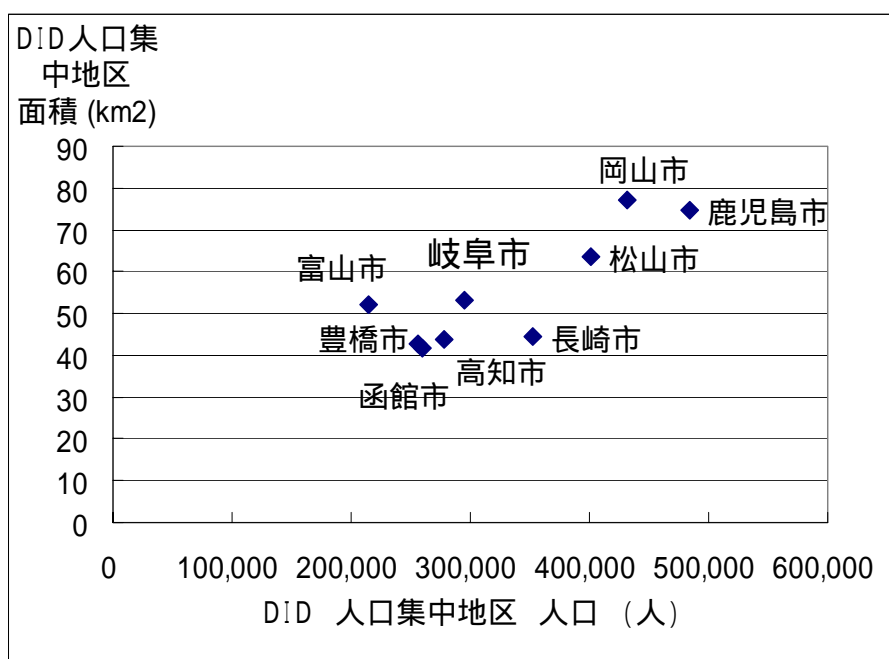
## (2)まちづくり提案の検討

鉄軌道を活用したまちづくり提案の前提条件について

ここでは、鉄軌道を活かしたまちづくり提案を行うものであるが、岐阜市においては路面電車の廃止が決定していることから、ここでは、新たな路線整備を想定したうえでのまちづくり提案を検討するものとする。

また、新たな路線整備において、バス等の他の交通手段を採用するケースも想定されるが、本報告書では、図表 4-52 に示したように、DID 人口及び DID 面積が、他の路面電車の運行している都市と比較して、いずれの水準も一定の規模あることから、鉄軌道を前提とする。

また現在、岐阜市都心部にて、住宅機能を持った大規模再開発が進んでいるが、これら再開発の資産価値の向上、柳ヶ瀬地区への買物行動への利便性の点から、鉄軌道が有利な面も多いと考えられる。



図表 4-52 路面電車のある都市の DID 人口及び DID 面積

鉄軌道を活用したまちづくり提案について(ポイント)

### 新たな都心循環路線の確保

都心の再開発地区と柳ヶ瀬地区を結ぶ、循環型の路線を確保することで、再開発の促進、都心居住世帯の利便性向上を図っていくことが必要である。

### 単線化による乗降場所の確保(歩行者空間・路肩駐車帯の拡幅含む)

複線の路線敷を単線化することで、余裕ができた空間を利用して安全島を配置することが可能

となる。また道路断面についても余裕ができることから、歩行者空間、路肩駐車帯、右折帯等を地区や商店街の要望にそって対応することも可能である。

#### **J R 岐阜駅との接続**

利用者の規模が大きい JR 岐阜駅との乗継を確保することで、乗降客の拡大を図ることが必要である。

#### **運行頻度アップと運賃低減化**

単線ループ部分は、運行頻度を高め、柳ヶ瀬地区へのアクセス手段としても魅力を高める。また、運行頻度の高いループ部分は、運賃の引き下げを進めることで利用者が手軽に乗れる環境づくりを行うことが必要である。

#### **街の魅力と一体となった鉄軌道の運行**

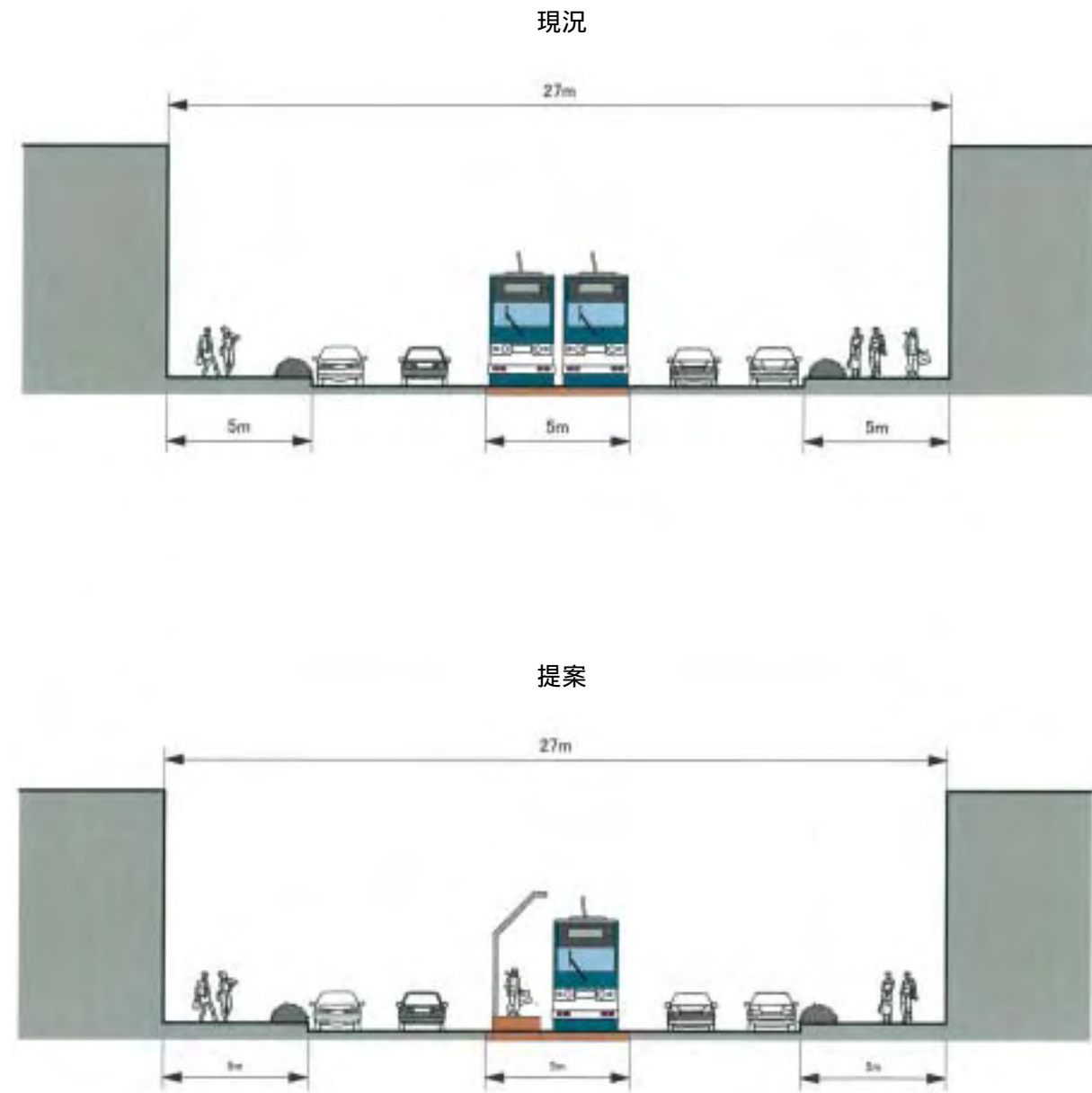
路面電車の投入が、新たな街の活気につながり、若い店主が集まりビジネスを行えるような空間づくりが必要である。また、こうした活気を誘発するルート設定が重要である。

#### **展開案の例**

まちづくり提案について（ポイント）を踏まえ、具体的なルート等を次頁のように想定した。



道路幅員27m(歩道5m)の場合



1:200

図表 4-53 提案ルート図及び断面図

鉄軌道を活かしたまちづくりに向けた課題整理と提案の方向

