

( 2 ) 岐阜市

### 鉄軌道、中心市街地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(岐阜市)

中部運輸局  
岐阜市

### 調査の背景

- 岐阜市は鉄軌道網の要衝
- しかし、利用低迷により、90年もの歴史をもつ鉄軌道(市内線、揖斐線、美濃町線)が廃線予定

岐阜市人口：402,751人  
広域圏人口：685,722人  
(国勢調査H12)



### 本調査の目的・内容

- 鉄軌道がこれまで果たしてきた役割整理
  - 鉄軌道沿線地域と非沿線地域での社会経済指標を比較し、鉄軌道沿線地域の特性を把握。  
鉄軌道は、岐阜市の都市活動に対して、どのように貢献してきたのか？
- 鉄軌道需要低迷の要因検討
  - 各種データ分析から、鉄軌道の利用が低迷したことの要因を検討。  
岐阜市では、なぜ鉄軌道の利用低迷に陥ってしまったのか？
- 鉄軌道を生かしたまちづくりの提案
  - 住民や利用者に対するアンケート、沿線市町や有識者ヒアリング等により、岐阜市における鉄軌道・公共交通の課題を抽出。
  - 公共交通を生かしたまちづくりの提案。  
鉄軌道廃止により、どのような影響が懸念されるか？  
新たな鉄軌道を中心とした地域づくりの方向性とは？

### 1. 鉄軌道がこれまで果たしてきた役割整理

### 鉄軌道が果たしてきた役割の整理

鉄軌道沿線には住宅地と通勤・通学地が集積し、岐阜市民の生活の場を形成。

- とくに、創業時～昭和30年代は、鉄軌道駅を中心に市街地が形成。

岐阜市の拠点となる中心市街地を形成。中心市街地までのアクセス手段。

- 路面電車を使得って、中心市街地に買い物に来ている人が依然少なからず見られる。

鉄軌道があることで、沿線地域の価値が増大。

- 駅の近接性が、住宅選びの理由のトップ。

### 鉄軌道沿線には住宅地と通勤・通学地が集積し、岐阜市民の生活の場を形成。

大正9年(1920)の岐阜市と鉄軌道網



当地域の市街地は鉄軌道を中心に形成されてきた。

### 鉄軌道沿線には住宅地と通勤・通学地が集積し、岐阜市民の生活の場を形成。

昭和22年(1947)の岐阜市と鉄軌道網



当地域の市街地は鉄軌道を中心に形成されてきた。

### 鉄軌道沿線には住宅地と通勤・通学地が集積し、岐阜市民の生活の場を形成。

- 鉄軌道沿線は、人口集積が高い。

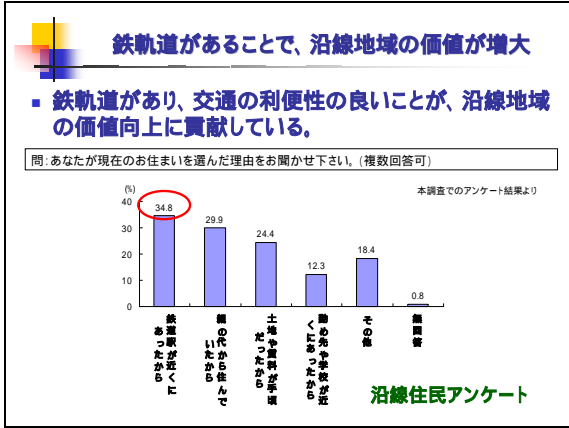
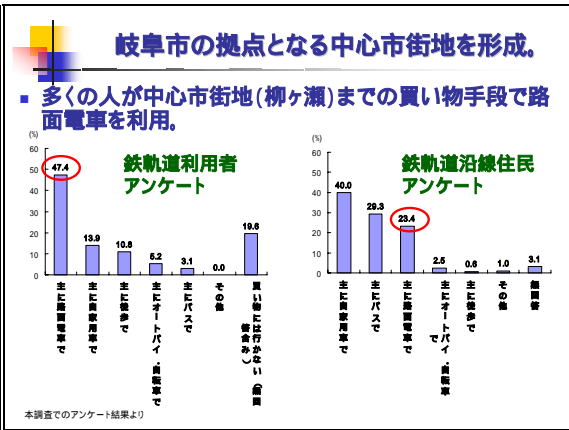
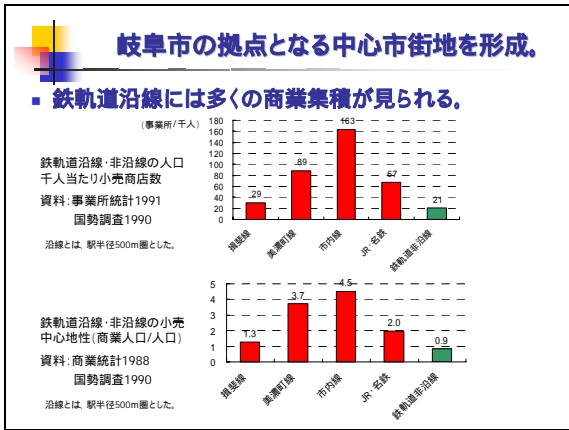
| 路線     | 人口密度 (人/ha) |
|--------|-------------|
| 揖斐線    | 29          |
| 美濃町線   | 40          |
| 市内線    | 106         |
| JR・名鉄  | 65          |
| 鉄軌道非沿線 | 6           |

資料：国勢調査(1990) 沿線とは、駅半径500m圏とした。

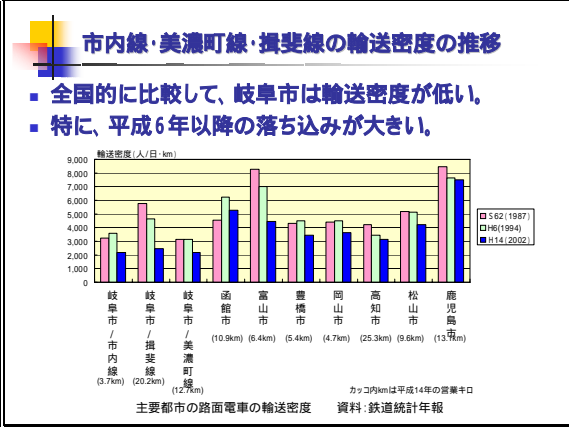
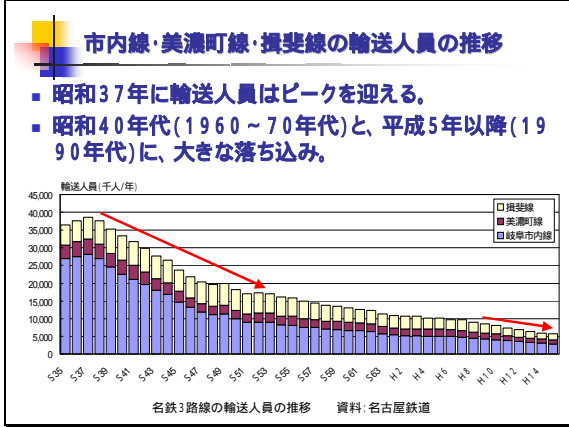
- 鉄軌道沿線には、多くの人が通勤・通学してきている。

| 路線     | 昼間人口比率 (%) |
|--------|------------|
| 揖斐線    | 82.1       |
| 美濃町線   | 136.5      |
| 市内線    | 190.8      |
| JR・名鉄  | 132.7      |
| 鉄軌道非沿線 | 87.6       |

資料：国勢調査(1990) 沿線とは、駅半径500m圏とした。

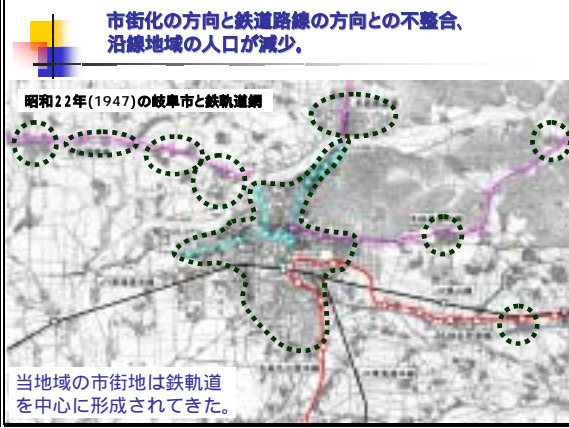


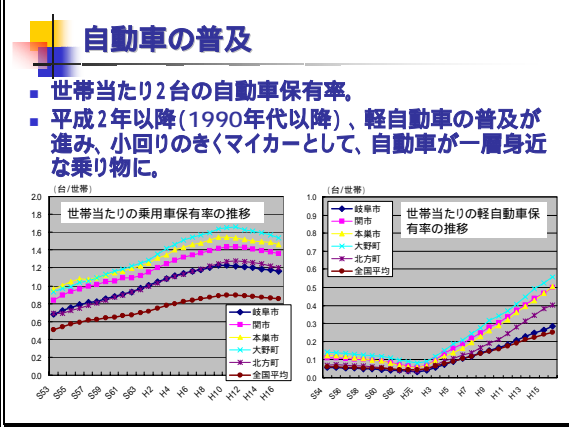
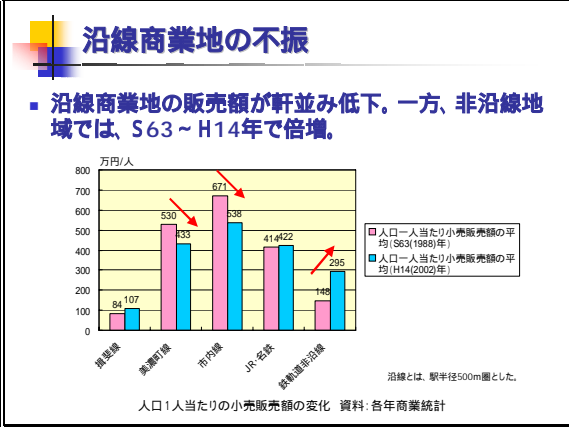
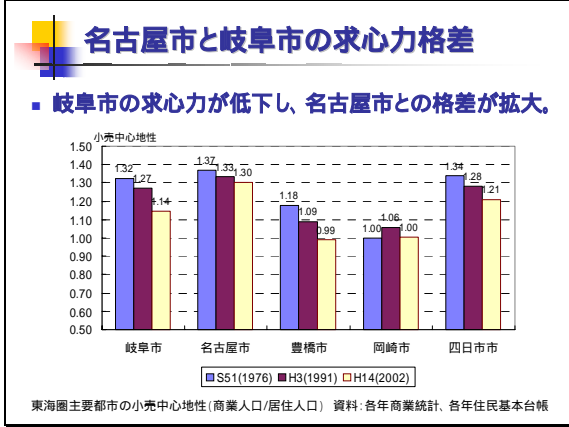
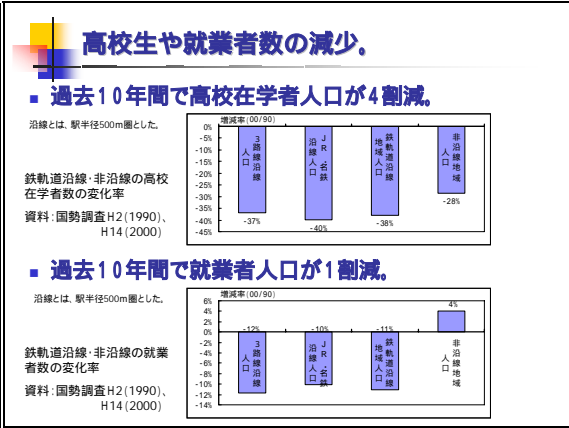
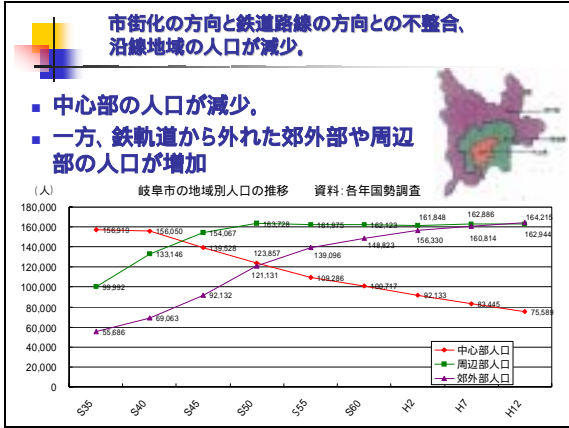
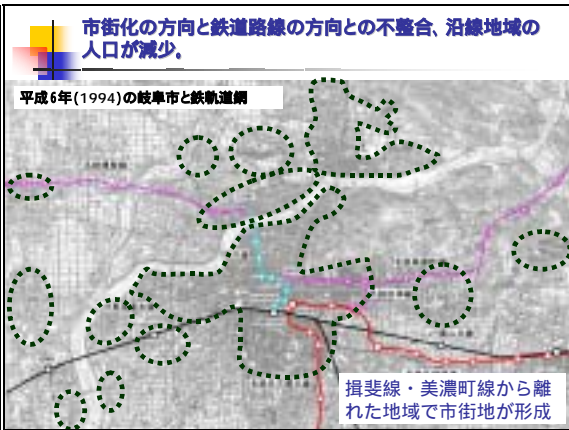
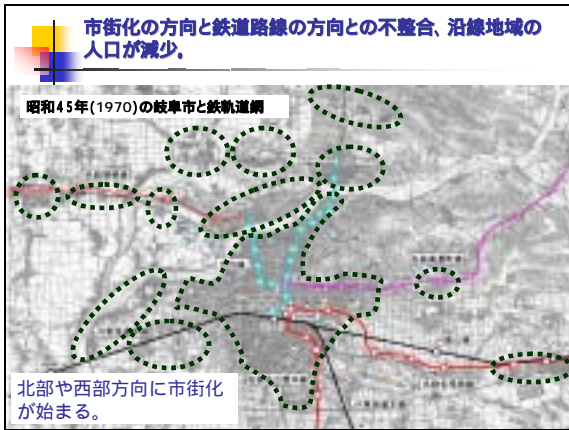
## 2. 鉄軌道需要低迷の要因検討



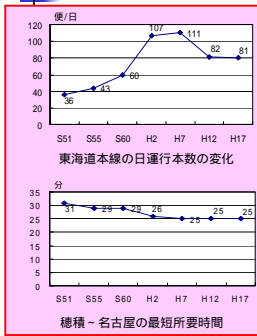
### 岐阜市における鉄軌道需要低迷の要因

- 市街化の方向と鉄道路線の方向との不整合、沿線地域の人口が減少。
- 高校生や就業者の人口減少。
- 大型小売店舗の郊外進出、沿線商業地の求心力低下。
- 公共施設の郊外立地。
- 自動車利用の普及。
- JR東海道線のサービス水準の向上。





## JR東海道線のサービス水準向上



平成2年以降(1990年代以降)、JR東海道線のサービス向上により、横須線や市内線における岐阜駅へのフィーダー路線としての位置づけが弱まる。



## 鉄軌道需要低迷の背景

|          |   |
|----------|---|
| S40年代    | 市郊外部の人口増加が開始。市街地化の方向と鉄軌道路線の方向の不整合。乗用車の普及が急速に進行  |
| S50~60年代 | 大型小売店舗が徐々に郊外に立地。国鉄民営化(S62)によりサービス改善傾向。  |
| H元~      | 岐阜市の商業求心力低下、名古屋との求心力格差が加速。JR東海道線のサービス水準が飛躍的に向上。鉄軌道沿線の人口減少、少子化、高齢化が進行。大規模小売店舗の郊外出店が加速、中心部の求心力低下。軽自動車の普及が加速、世帯当たり2台の自動車保有率。 |
| H5~      | 横須線、美濃町線のサービス水準低下。市中心部の百貨店閉鎖。(H11, H14) 店舗面積10,000平米以上の超大型店舗の出店加速。名古屋駅前セントラルタワーズオープン(H11)                                 |

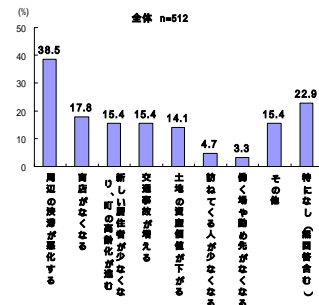
## 3. 鉄軌道利用者、沿線住民に対するアンケート調査の実施

## アンケート調査実施概要

- 鉄軌道利用者アンケート**
  - 調査対象: 新岐阜駅前電停における利用者
  - 調査方法: 直接配布・郵送回収
  - 調査日: 平成17年2月16日(水)
  - 配布数と回収数: 617票配布、194票回収(31%)
- 沿線住民アンケート**
  - 調査対象: 主要駅周辺住民(忠節、日野橋、旦ノ島)
  - 調査方法: 戸別配布・郵送回収
  - 調査日: 平成17年2月15日(火)~16日(水)
  - 配布数と回収数: 1,000世帯配布、256世帯回収(26%)

## 鉄軌道廃止により心配なこと

- 「交通渋滞」を懸念する人が4割。
- 「商店が無くなる」が2割。

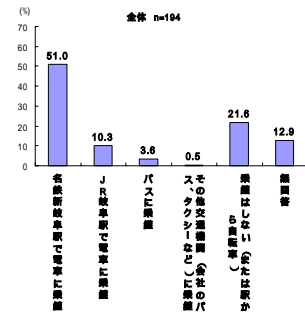


### 沿線住民アンケート

問: 鉄軌道が廃止されることで周辺環境やまちづくりの面で心配されていることはどのようなことですか。

## 路面電車とJR線・名鉄線の乗継

- 名鉄新岐阜駅との乗継は多いものの、JRとの乗継は1割と少ない。



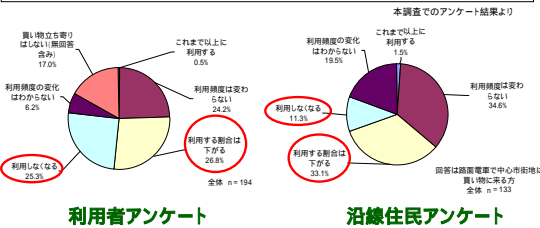
### 利用者アンケート

問: 岐阜駅・新岐阜駅での乗継について教えてください。

## 廃止後の柳ヶ瀬地区への買い物

- 利用者の52%、沿線住民の44%が鉄軌道の廃止により「中心市街地(柳ヶ瀬)の利用は低下する」と回答。

問: 路面電車で中心市街地に良くこれらの方(月に数回以上)のみ回答下さい。路面電車廃止後は中心市街地への来訪頻度は、どのように変化しますか。

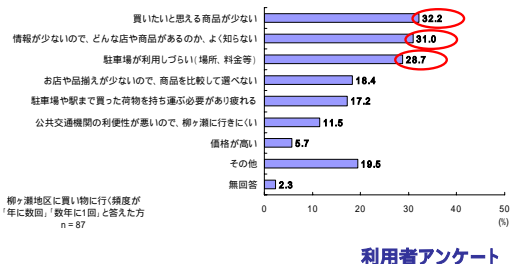


### 利用者アンケート

### 沿線住民アンケート

## 柳ヶ瀬地区であまり買い物しない理由

- 「買いたい商品が少ない」「情報が少ない」「駐車場が少ない」の3つが多い。

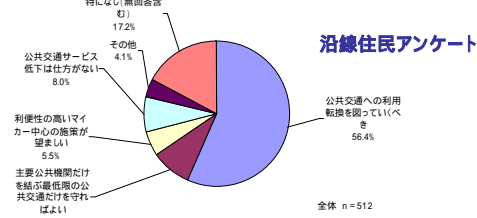


### 利用者アンケート

## 公共交通重視の交通体系への考え

- 沿線住民の56%が「公共交通への利用転換を図っていくべき」と回答。

問：公共交通機関（バス・鉄道）のあり方について、あなたのお考えに近い項目を選んでください。



## 4. 鉄軌道を生かしたまちづくりの提案

### 予想される鉄軌道廃止による影響・懸念事項

- 岐阜市中心市街地の衰退**
  - 鉄軌道利用者や沿線住民の多くが、「鉄軌道廃止により中心市街地での買い物頻度は減る。」と回答。
- 自動車への過度な依存**
  - 鉄軌道廃止により、周辺の渋滞悪化を懸念している人が多い。
  - 鉄軌道の代替交通手段として、「自家用車」とする人が2割。
- 市街地のさらなる拡散**
  - 鉄道駅の近接性が、居住場所選定のトップの理由であった。
  - 市街地形成の軸を失うことで、市街地拡散に歯止めがかけづらくなる。
  - 市街地化の拡散による公共投資の非効率化、移動に係る環境負荷等を懸念。
- 都心部大規模再開発の効果低減**
  - 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行中。
  - 鉄軌道のもつ資産価値向上効果、市街地形成効果、中心市街地への誘導効果等の点から、市街地再開発への影響が懸念。

都心居住を志向する岐阜市において、鉄軌道を中心とした新たな公共交通体系を目指す必要がある。

### 鉄軌道を生かしたまちづくりに向けた課題整理

| 課題          |   |  |
|-------------|---|--|
| 都市環境面       | 快適な都心居住に資する都市環境構築のため、都心回遊性を高める路線設定、及び交通渋滞を緩和させる必要がある。また、乗降環境を高める設備投資を促進する。        | 都心居住の回遊を促す都心利便性の確保<br>乗降場所の安全性確保<br>交通渋滞への対応         |
| 他の交通手段との関係面 | 都市間輸送手段として利便性を高めたJR線、名鉄本線との連携性を高める必要がある。さらに、住民の主たる輸送手段となった自動車との共存性を高めるための仕掛けを講ずる。 | 都市間輸送手段から都市内輸送・都心部回遊手段へ<br>路線の改編<br>自動車との共存（P&R、K&R） |
| 利用特性面       | 岐阜市の「顔」である柳ヶ瀬地区の活性化を支援する機能を有した鉄軌道ネットワークを再構築する。                                    | 柳ヶ瀬を支えるアクセス手続の確保<br>柳ヶ瀬の新しい顔に路面電車利用を促す「運行頻度」への対応     |
| 中心市街地の魅力    | 岐阜市中心市街地が名古屋都心部や郊外複店舗との競争力を高め、公共交通を使っで岐阜市に来る必然性を高める。                              | 魅力的な商店街づくりへの対応<br>駐車場の問題への対応                         |
| 公共交通に対する意識  | 公共交通に対する住民の意識に対応したサービス設定を志向する。  | 高い公共交通への意識への対応<br>料金負担の増加への対応                        |

### 鉄軌道を生かした地域づくりの方向性

- 新たな都心居住路線の確保**
  - 都心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る。
- 単線化による乗降場所の確保**
  - 複数の路線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。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、路肩駐輪帯、右折帯等を地区や商店街の要望に沿って対応する。
- JR岐阜駅との接続**
  - 利用者の規模が大きいため、JR岐阜駅との接続性を高め、乗継客を確保することで、乗降客の拡大を図る。
- 運行頻度アップと運賃低減化**
  - 単線ループ状とすることで、運行頻度を高め、柳ヶ瀬地区へのアクセス手段として魅力が高める。また、運行頻度の高いループ部分は、運賃の引き下げを行うことで利用者が気軽の乗れる環境をつくる。
- まち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が行えるような空間づくりが必要であり、こうした活気を誘発するルート設定が必要。

### 提案ルート

