

岐阜市の公共交通政策の取組みについて

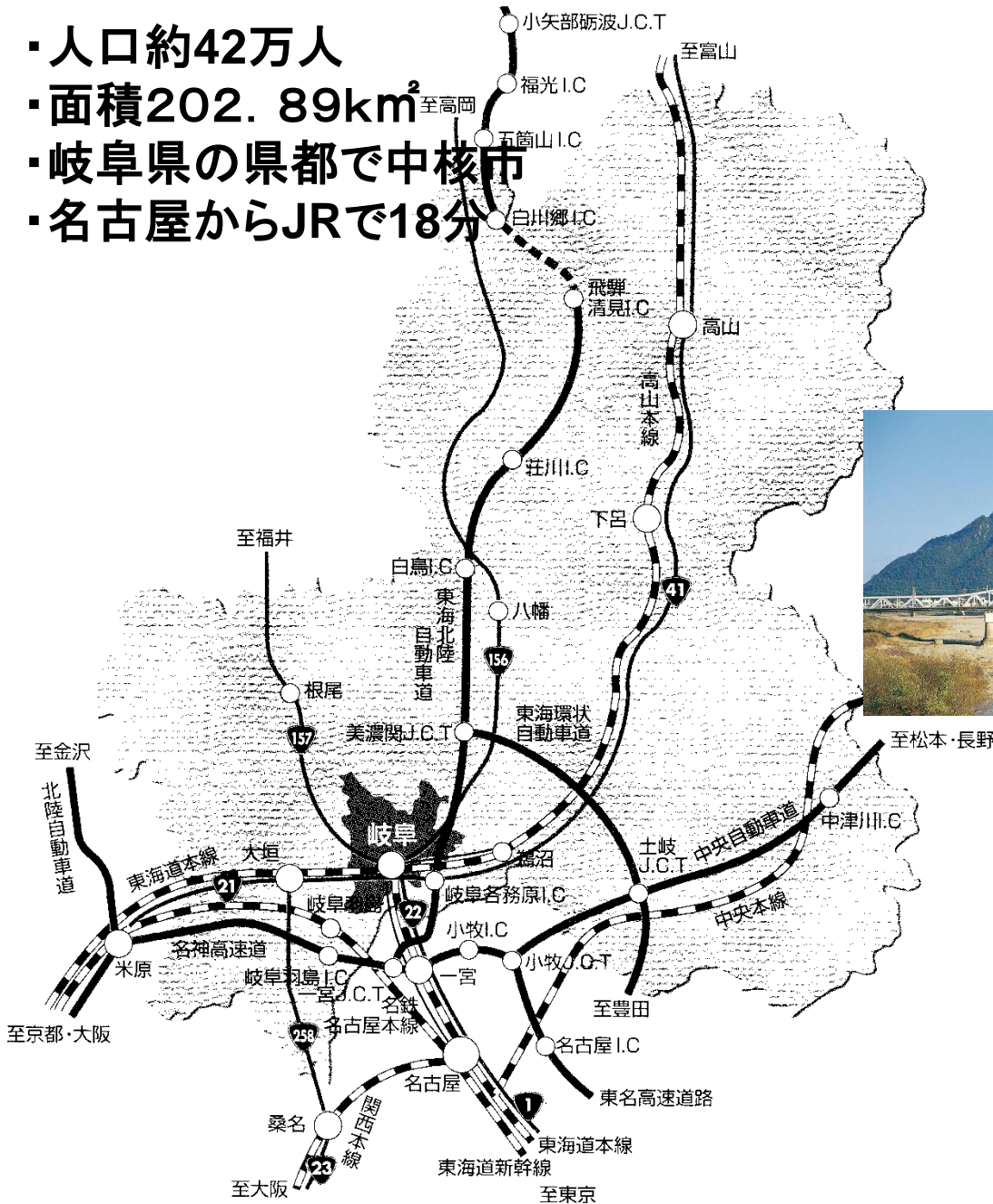
岐阜市企画部交通総合政策課
青木 保親

～目次～

1. 岐阜市の概要
2. 交通の現状
3. E S Tの実現に向けた施策の展開
4. 計画策定と具体施策の取り組み

1. 岐阜市の概要

- ・人口約42万人
- ・面積202.89km²
- ・岐阜県の県都で中核市
- ・名古屋からJRで18分



長良川の鶺鴒



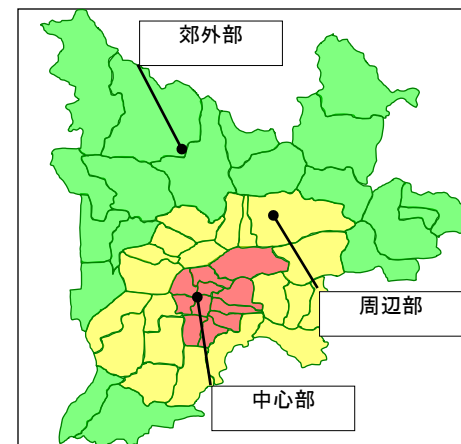
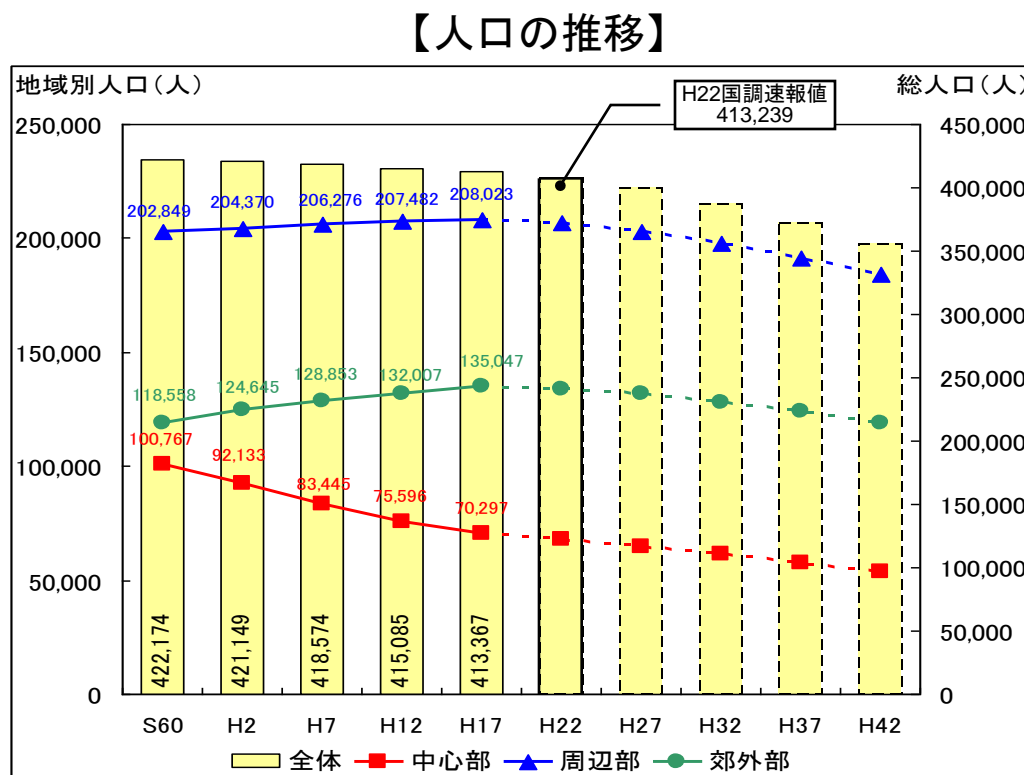
長良川

面積 202.89km²
旧岐阜市分：195.12km²
旧柳津町分：7.77km²



2. 岐阜市の現状

人口の推移（減少する人口）

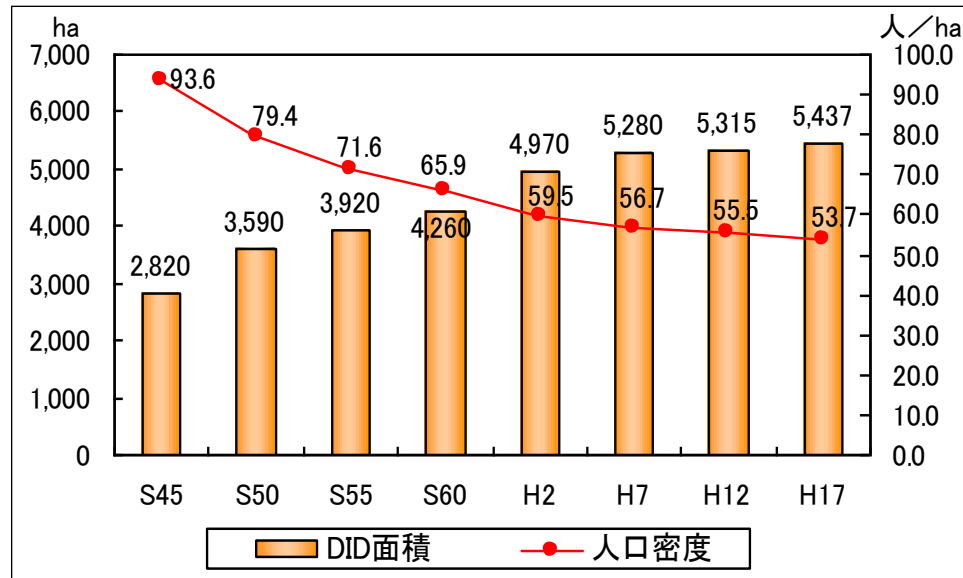


資料：国勢調査
(柳津町も含む、
H22以降はコーホート
要因法による推計)

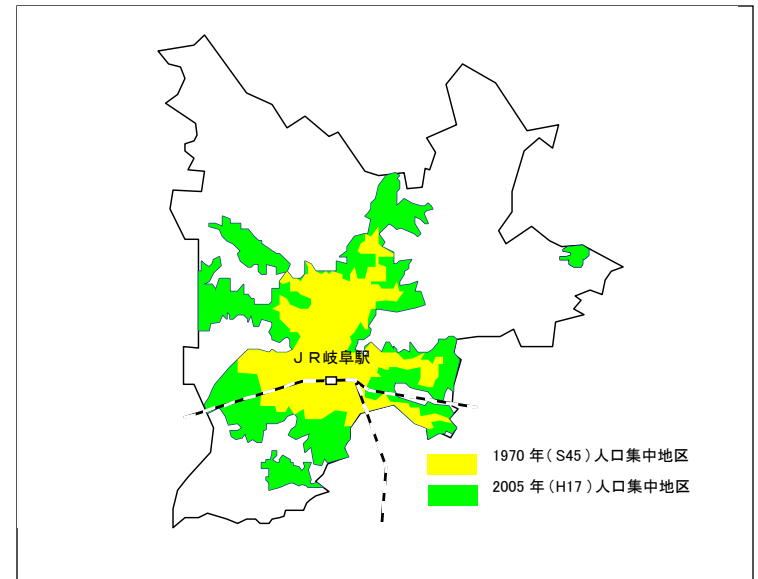
- S60年以降、旧岐阜市域は減少傾向
- 中心部は減少、周辺部、郊外部は微増
- H17年の合併以降も減少が続き、H42年には約36万人に減少すると予測

低密度の市街地が拡大（土地利用の変遷）

【DID面積と人口密度の推移】



【人口集中地区(DID)の拡大状況】



資料：市都市計画MP

- 市街地は郊外に拡大
- 中心部の空洞化と併せ、人口密度は低下
35年間で DID面積は 約2倍 2,820→5,437ha
人口密度は 93.6人/ha→53.7人/ha

市域をカバーする鉄道網が無い

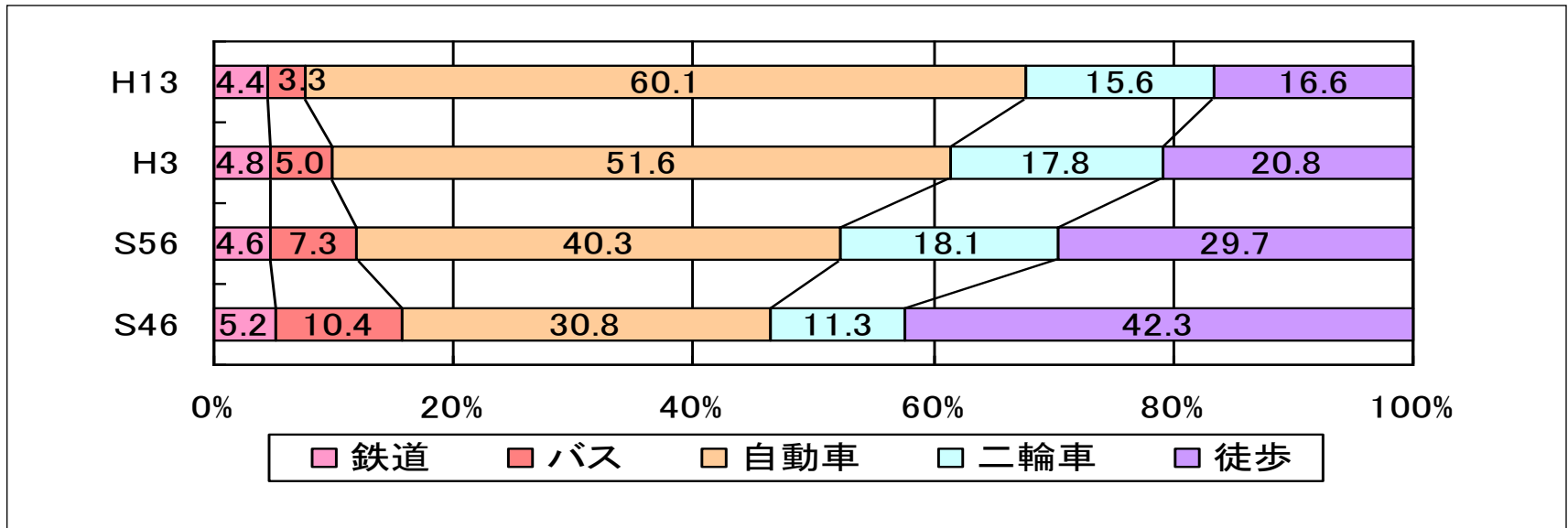
- ・市域南に鉄道が位置
- ・環状道路はH15に完成



自動車に依存した交通体系の進展

■交通手段の現況（増え続ける自動車利用と減り続けるバス利用）

【岐阜市の代表交通手段別構成比の推移】



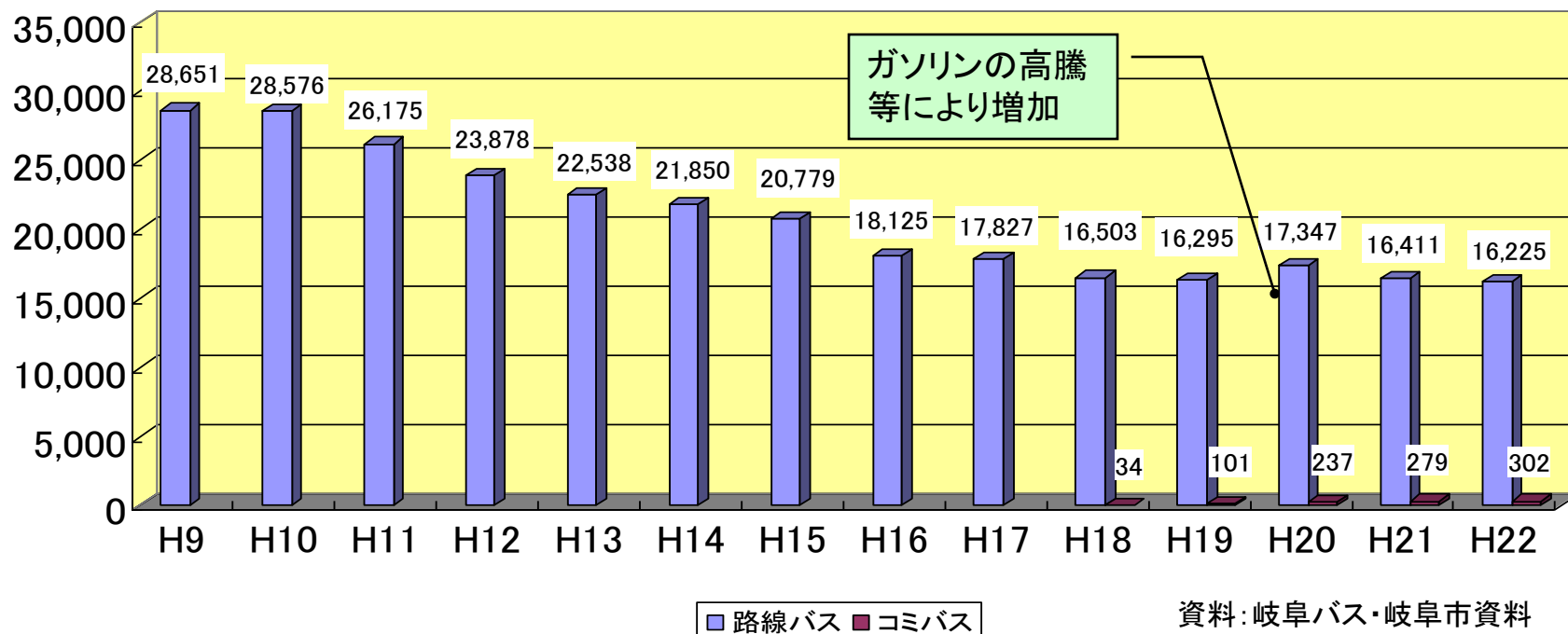
(※H13は路面電車廃線前の路面電車を含む値)

資料: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査

- **自動車利用は、S46からH13の30年間で倍増し、60.1%**
- **公共交通(バス)は、S46からH13の30年間で3.3%と1/3の割合に**
- **調査時(H13)から、さらに自動車利用が増加し、公共交通の分担率が低下すると推計される**

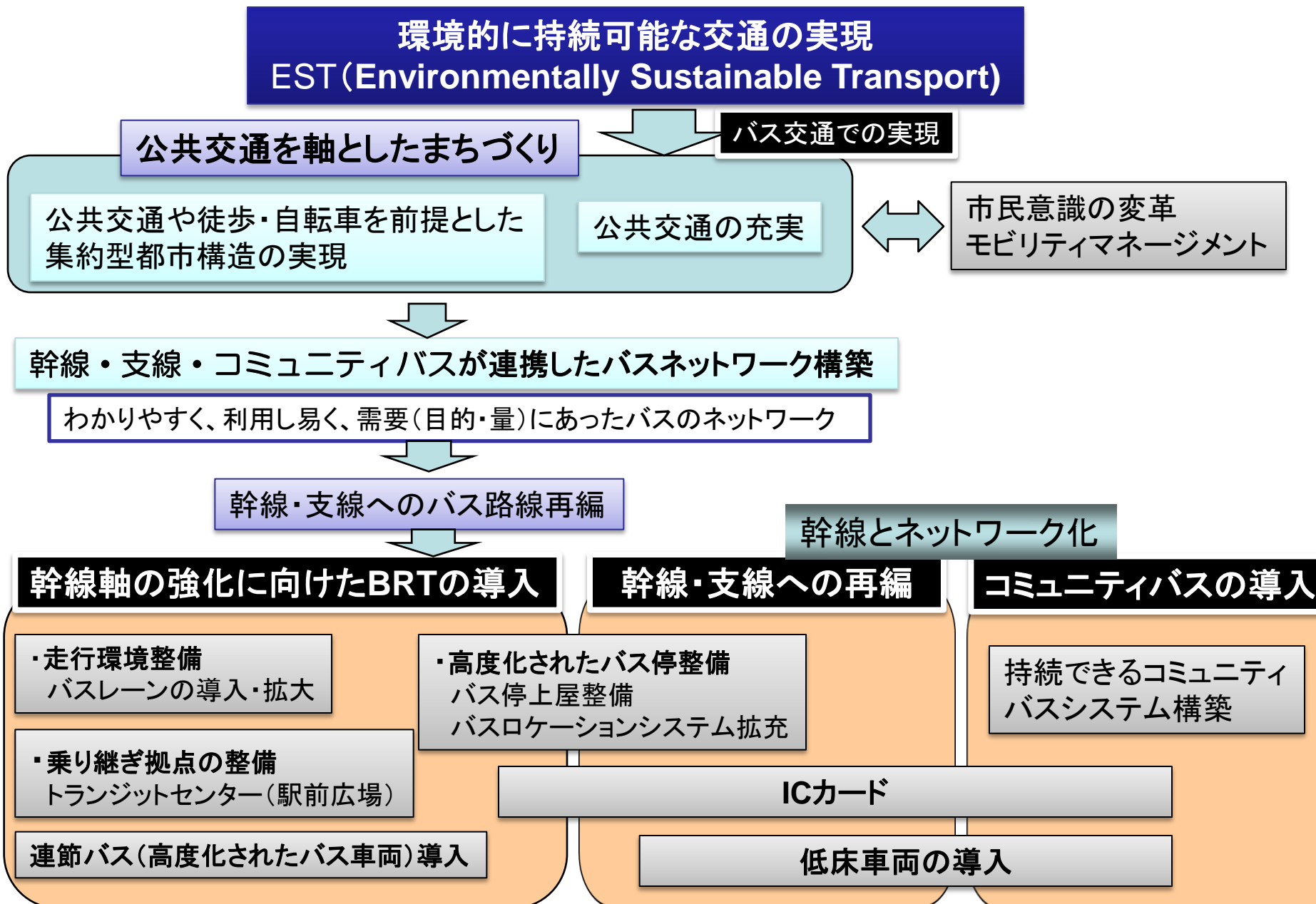
減り続けるバス利用者と公共交通の経営環境の悪化

■路線バス利用者数（減少し続けるバス利用者）



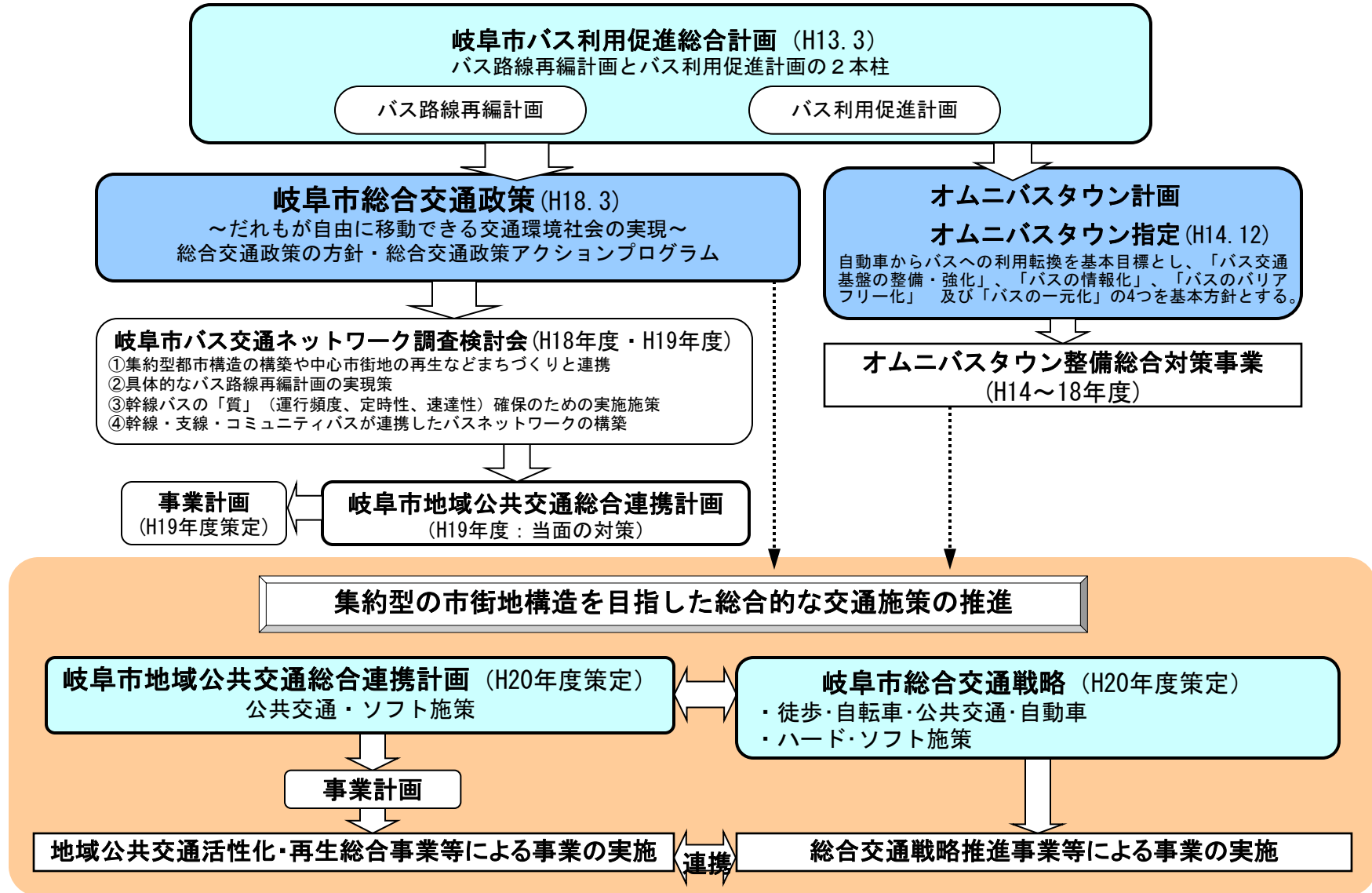
- 市内のバス路線の利用者**減少**(直近14年間約1243万人(約43%)減少)
- H20年はガソリン等の高騰により増加しているが、その後は減少傾向
- バス事業者は、運賃収入の減少に伴い**経営環境が悪化**
- 市内関連50路線のうち、**37路線が赤字**(約74%)
- 交通事業者の内部補填(黒字路線の収入を赤字路線へ)や国・県・市の補助金により、**かろうじてバスネットワークを維持**
- 原油高、震災等により赤字の拡大が続く

3. EST の実現に向けた施策の展開



4. 計画策定と具体的施策の取組み

計画的かつ持続的な取組み



バスを中心とした公共交通網の確立

～幹線・支線・コミュニティバスの連携～

実現

幹線・支線バスの充実

コミュニティバスの導入

バス事業者と協働

地域住民と協働

■ 民営化による路線維持の効率化

わかり易いバス路線網の構築

■ オムニバスタウン計画

総合バスターミナル(JR岐阜駅前広場整備)の整備
行き先方向幕の統一と国際化に対応した路線の番号化
バスロケーションシステムの導入

■ 地域公共交通活性化再生総合事業

■ 地域協働型のコミュニティバス

平成18年10月1日より試行運行開始
平成23年4月現在は11地区で運行中

公共交通の利用促進

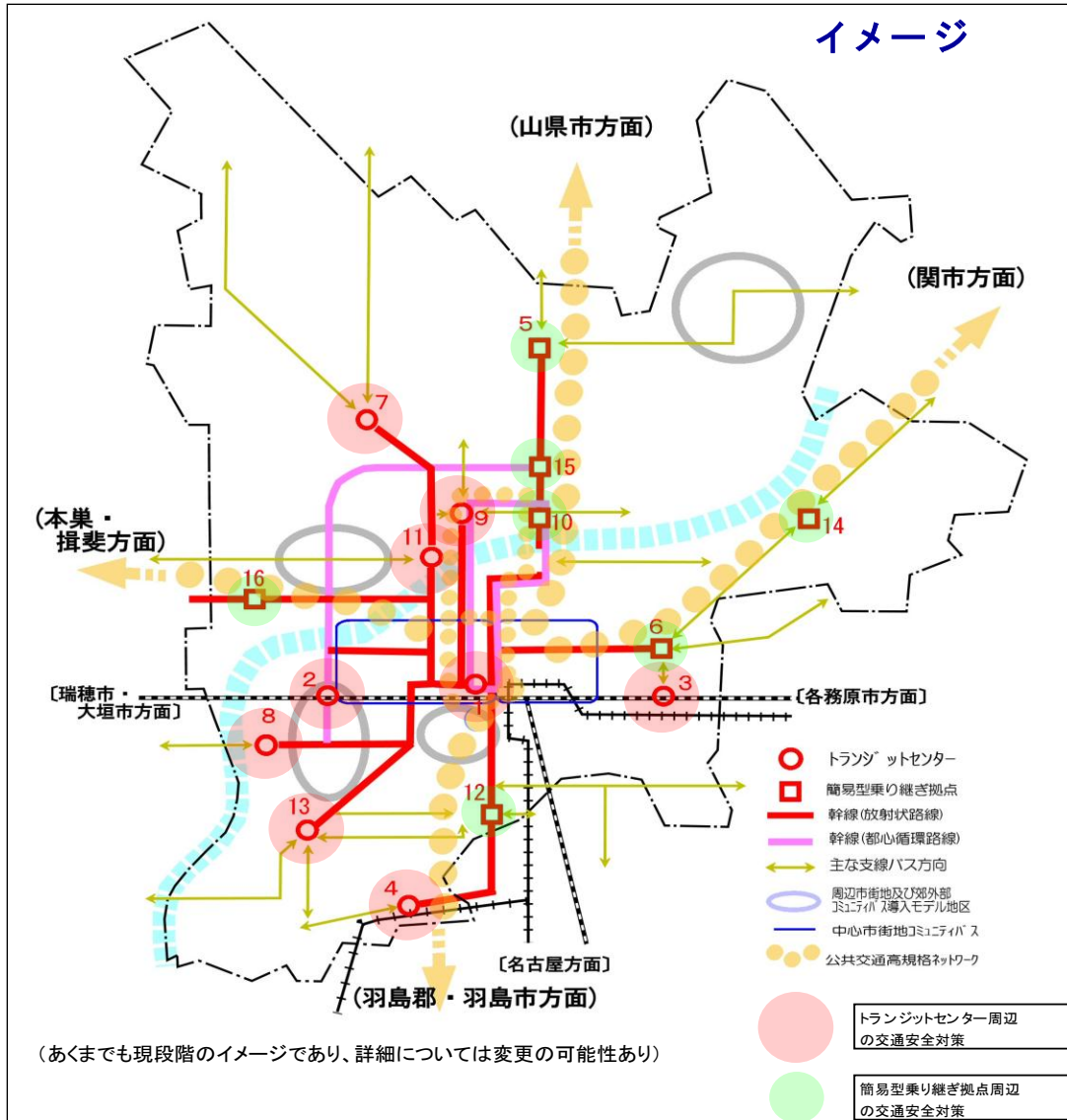
■ 情報提供によるP&R

駐車場紹介システム

■ モビリティマネジメント

路線図マップ、総合案内板との連携、ノーカーデー
地域別バスマップ

幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワーク構築



公共交通ネットワーク

① 基幹公共交通軸 (幹線)

1) 放射状路線

基幹公共交通軸として位置付

2) 都心循環路線

都心から北部公共施設を循環

② 支線

1) 準環線

幹線から支線に乗り入れる路線

2) 支線

地域の需要にあった運行

③ コミュニティバス

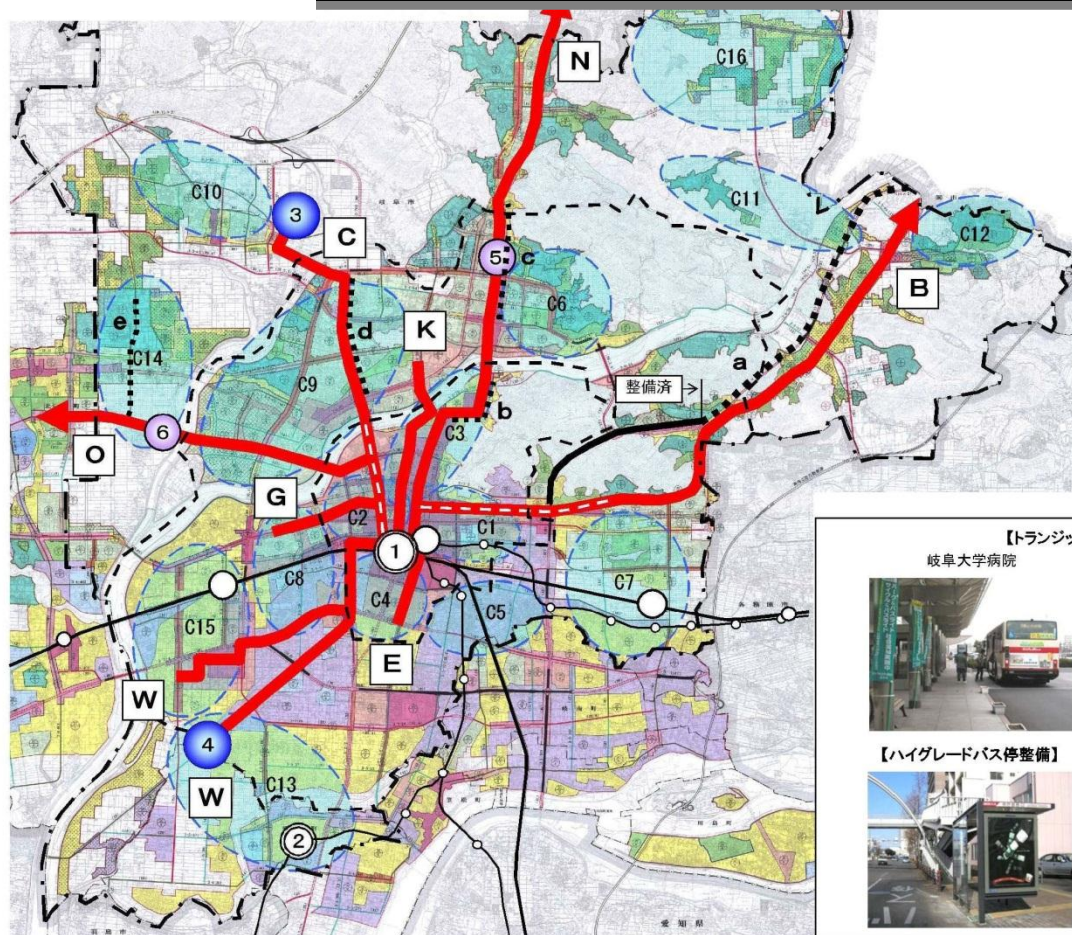
1) 中心市街地コミュニティバス

2) 周辺市街地及び郊外部コミュニティバス

バス路線の再編と幹線軸の強化

8つの幹線バス路線を設定し、バス路線の再編を進めるとともに、走行環境の改善と利用環境の改善を図る。

- 乗り継ぎ拠点整備
- バス走行環境の改善
 - 岐阜駅から路線延長約10km圏をバス30分到達圏域に。
 - 幹線についてはバスレーンやPTPSの導入
- バス利用環境の改善
 - 運行間隔は10分以内、ピーク時は需要に応じて輸送力を強化
 - ハイグレードバス停の整備、運行情報や乗り場案内、コミュニティバス導入
- BRTの導入



例

幹線バス路線（運行間隔の目標：10分以内（早朝・深夜除く））

■ B：梅林方面 N：長良方面 K：金華方面
■ C：忠節方面 O：大縄場方面 G：鏡島方面
■ W：西加納方面 E：東加納方面

乗り継ぎ拠点【駅ターミナル】（他の交通機関との乗継施設の整備）

○ 1：JR岐阜駅 2：名鉄柳津駅
● 3：岐阜大学病院 4：鶺鴒ターミナル

● バス停留所の駐輪スペース整備（モデル地区）
 5：長良 6：曾我屋

バスレーン・PTPS導入

市全域 ハイグレードバス停整備、情報提供（バス運行情報や乗場案内）、ICカードの導入・運賃制度の見直し

● コミュニティバス導入地区（16地区：C1～C16）
 集約型都市構造を支える骨格道路の整備
 a.（都）一般国道156号線
 b.（都）岐阜駅高富線【金華】
 c.（都）岐阜駅高富線【長良】
 d.（都）岐阜駅城田寺線
 e.（都）西部縦貫道線



岐阜市型BRT計画

■岐阜市のめざすべき都市像

集約型都市構造を目指した…
「だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現」

■目標

1. 幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの確立
2. 幹線バスサービスの向上により、岐阜駅から路線延長約10km圏を30分到達圏域とする。

■BRTの導入方針

バス路線再編を推進するための
BRT化によるバス幹線の強化



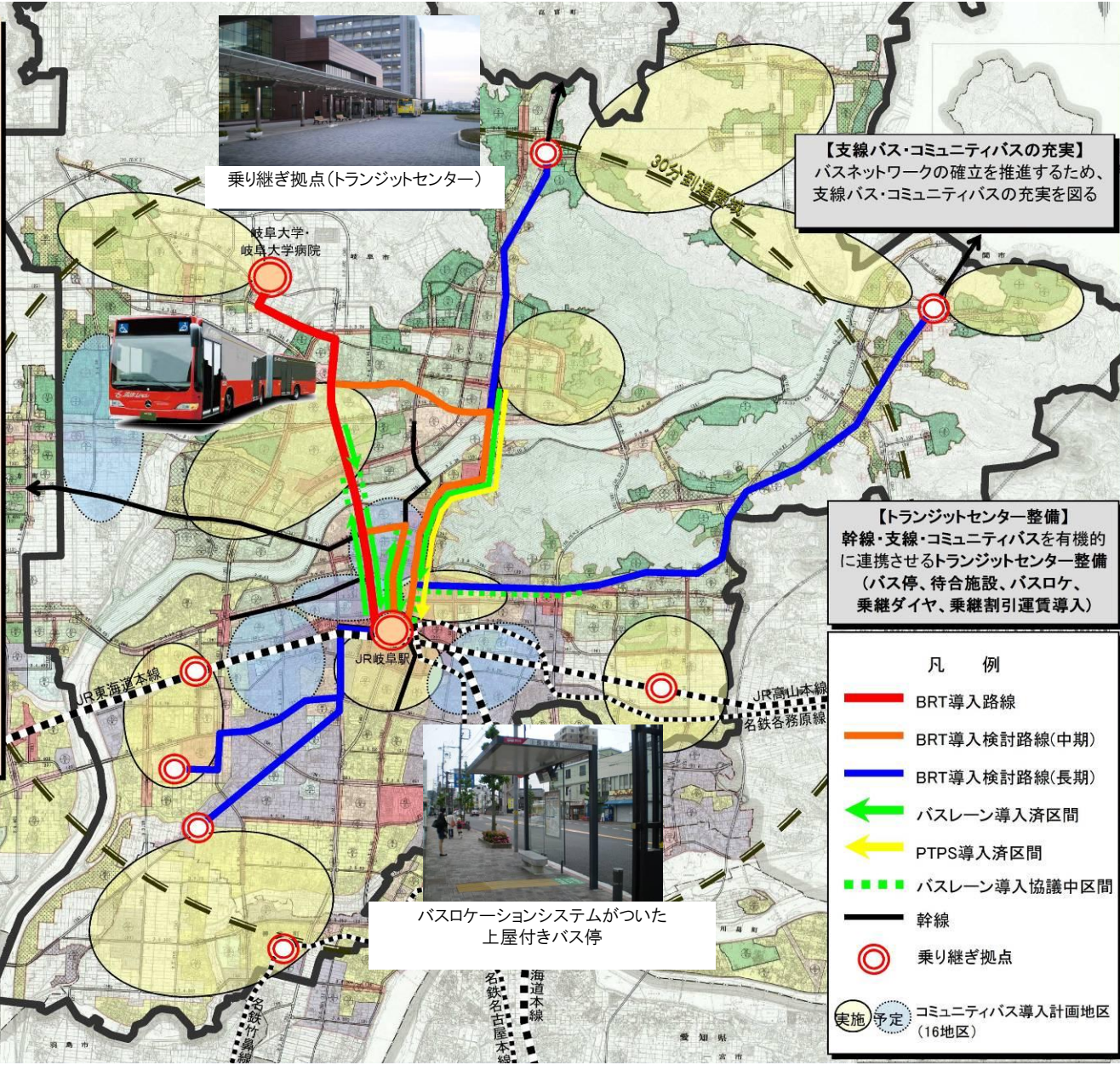
- 信頼性(定時性・速達性)の高い幹線バス路線確立
- 快適な乗車環境、乗降環境の確保も必要



段階的整備に合わせた
柔軟な導入が可能なBRTシステムを目指す



「トランジットセンター」・「バスレーン」
・「連節バス」・「ハイグレードバス停」
等を段階的に整備



連節バス 清流ライナー



降車口

乗車口
車いす乗降口

乗車口



- 全長 約18m
 - 全幅 2.55m
 - 定員 130名
 - 席数 46席
- メルセデスベンツ製

【参考】

通常のバス

- 全長 約11m
- 全幅 2.5m
- 定員 75~80名

※連節バスの導入は、首都圏以外では初、全国4番目
(ほか3都市神奈川県藤沢市・厚木市、千葉県千葉市)

※低床で床全面が平坦な高齢者や車椅子の人に優しい車両

天井には長良川で泳ぐ鮎をイメージ

JR岐阜駅北口駅前広場バス乗降場整備（総合バスターミナル）



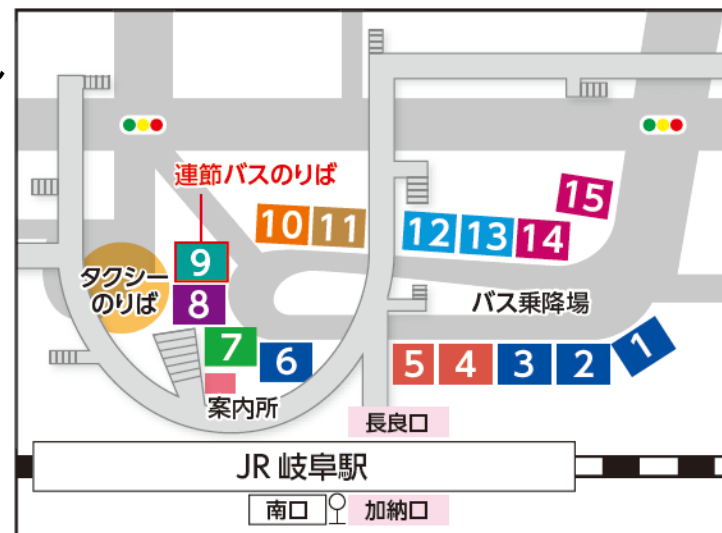
【岐阜駅北口駅前広場】

乗り入れ本数

■ 2,216本（50路線）

方向別のわかりやすい乗場の整理

- 全バス路線が乗入れ
- バス停を色分け化
- 幹線方向を基本とし乗り場を配置



のりば	主な行き先	のりば	主な行き先
1		9	岐阜大学、岐阜大学病院 連節バスのりば
2	降車専用	10	巨の島、南柿ヶ瀬、岩戸公園、三田洞団地(金華橋)
3		11	市内ループ、柳バス
4	東鶯、下佐波、川島松倉、長平	12	高富、岐阜女子大学、美濃市駅、三田洞団地(長良橋)
5	岐南町三宅、下川手、県庁(新本町経由、城南通り経由)	13	おぶさ(長良橋)、松籟団地、三輪釈迦
6	墨俣、聖徳学園大学、西岐阜、市橋	14	大洞団地、せき東山、郡上八幡、日野西
7	西鏡島、芝原6丁目、海龍リバーサイドモール(大縄場)	15	水海道、諏訪山団地、テクノプラザ
8	御望野、おぶさ(忠節)、城田寺団地、海龍リバーサイドモール(忠節)、市立女子短大、東改田		

わかりやすい方向幕への統一、バス路線の番号化

行き先方向幕の統一と番号化

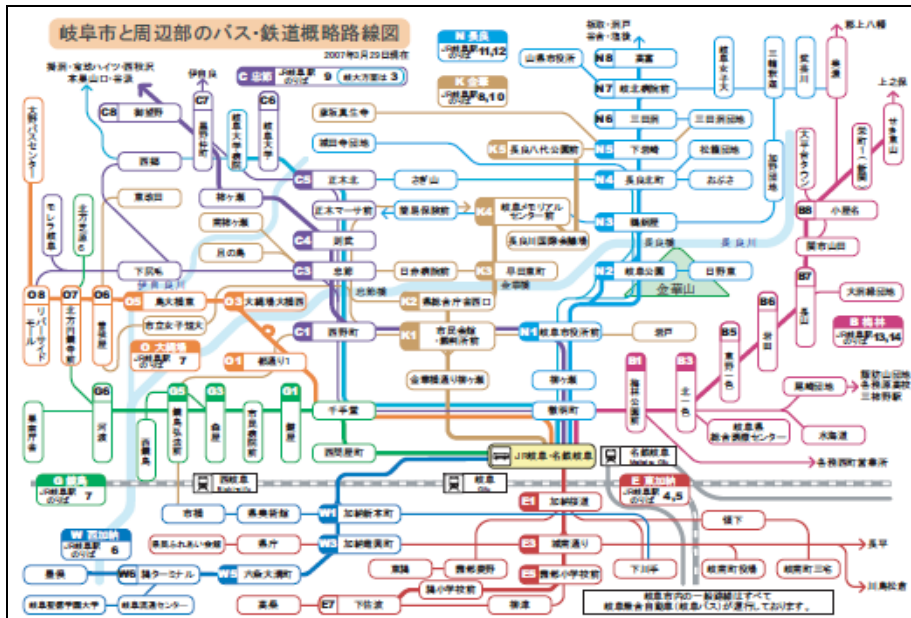
バスの行先表示に「見やすく、わかりやすい番号制」を導入した。

番号の付け方

各系統を「英字+2桁の数字」の行き先番号で案内

■英字: JR岐阜・名鉄岐阜を通る路線を8つの幹線に分け、それぞれに英字を付ける。

■2桁の数字: 8方向の幹線部分の主要停留所に番号を付け、各停留所から分かれる(あるいは終点となる)系統にはその停留所番号を10の位にそれぞれ付ける。



【路線の概略図】



【行き先方向幕の例】

番号制のメリット

- ・番号により乗りたいバスがすぐにわかります。
- ・アルファベットと2桁の数字で路線名が覚えやすくなります。
- ・観光で訪れる外国の方々にもわかります。

バスロケーションシステム導入（バスの情報化）

- ・バス接近情報、到着情報、通過情報するバスロケーションシステムを全車に導入
- ・利用者の多いバス停にはバス情報板を設置
- ・スマートフォンにも対応したQRコード、コンテンツの更新

バスロケーションシステム（バス接近情報案内システム）

県庁行き およそ10分遅れで到着します。
長良線（忠節まわり）まもなく到着します。

前のバス停の発車情報をもとに、バスがいつ頃到着するのかを表示します。

この乗場で乗車できるバス路線の時刻表です。

この乗場で乗車できるバス路線図です。

これらの情報が携帯電話・パソコンからも見ることができます。

バス停のバーコードを読み取るだけ
 このバス停を発車するバスの時刻と接近情報を見ることができます。バス停の名前を入力する必要はありません。

バスはいつくる？ ケータイで簡単チェック!

●QRコードを読み取ってアクセスして下さい。

※バス停に貼ってあるシール見本

対象路線

- 岐阜バス一般路線全路線
(岐阜バスコミュニティの路線を除きます)
- 高速バスは高速名古屋線のみ対象
(岐阜バス運行)

※ご利用上の注意… 通信状況などにより、正確に表示されない場合があります。あくまでも目安の情報としてご利用ください。他社運行便、臨時バスは表示されません。

※近況情報イメージ ※系統・運行情報イメージ

お待ちのバス停で **QRコードを** **携帯電話で読み取って** **今すぐアクセス!**

新バス運行情報提供サービス実施中!!

▼QRコードを読み取るだけ
バスはいつくる？ ケータイで簡単チェック!

各バス停に掲出のQRコードを携帯電話で読み取りアクセス!

■オムニバスタウン整備総合対策事業（利用者の多いバス停を優先的に22基設置）

JR岐阜：12基、名鉄岐阜：6基、岐阜県庁：1基、岐阜市役所前：1基、岐阜公園歴史博物館前：1基
 市民病院前（病院内）：1基

■地域公共交通活性化・再生総合事業（3年間で11基設置）

平成20年度 4基 平成21年度 6基 平成22年度 1基

○平成23年3月末現在、合計33基設置

ICカードの導入（運賃支払いの時間短縮・負担軽減）

乗降時間の短縮による定時性の確保

利用者の負担軽減など(H18年度全車一斉導入)

コミュニティバスにも導入(H20～)

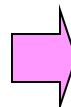


発行枚数(H23.4)

Ayuca	122,000枚
お出かけバスカード	58,000枚
合計	180,000枚

<利用状況>

導入前:磁気式カード(42%)、定期券(12%)、現金(46%)



◆特色

乗り継ぎ割り引き

45分以内の乗り継いだバスの運賃から40円を割り引きます。
(※障害者カードは半額)

高齢者おでかけバスカード

70歳以上の方を対象に市が交付します。

このカードを使うと運賃が2割引きになります。

ポイント還元率

利用に応じてポイントを付与

導入後:ICカード(74%)、現金(26%)

低床車両の導入（車両のバリアフリー化）

ノンステップバスの導入

安心・安全に人が乗降ができる
ノンステップバスの導入

■導入車両数 74両



ハイブリッドバス導入

環境対策として地球環境にやさしい
ハイブリッドバスを導入

■導入車両数 12両



連節バスの導入

車両設備の高度化として、
一度に大量の人の輸送が可能な「連節バス」を導入

■導入車両数 2両



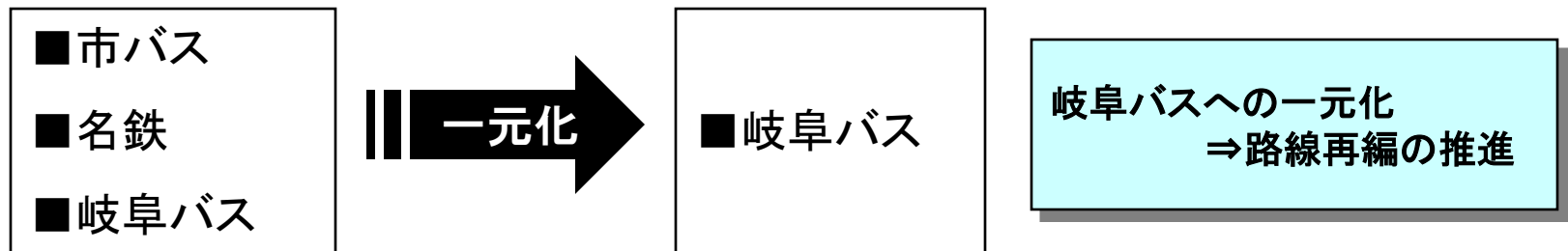
【仕様】 ■定員 130人(座席数46) ■全幅 2.55m
■全長 約18m
メルセデス・ベンツ社製

※平成23年3月末のデータ
<参考>

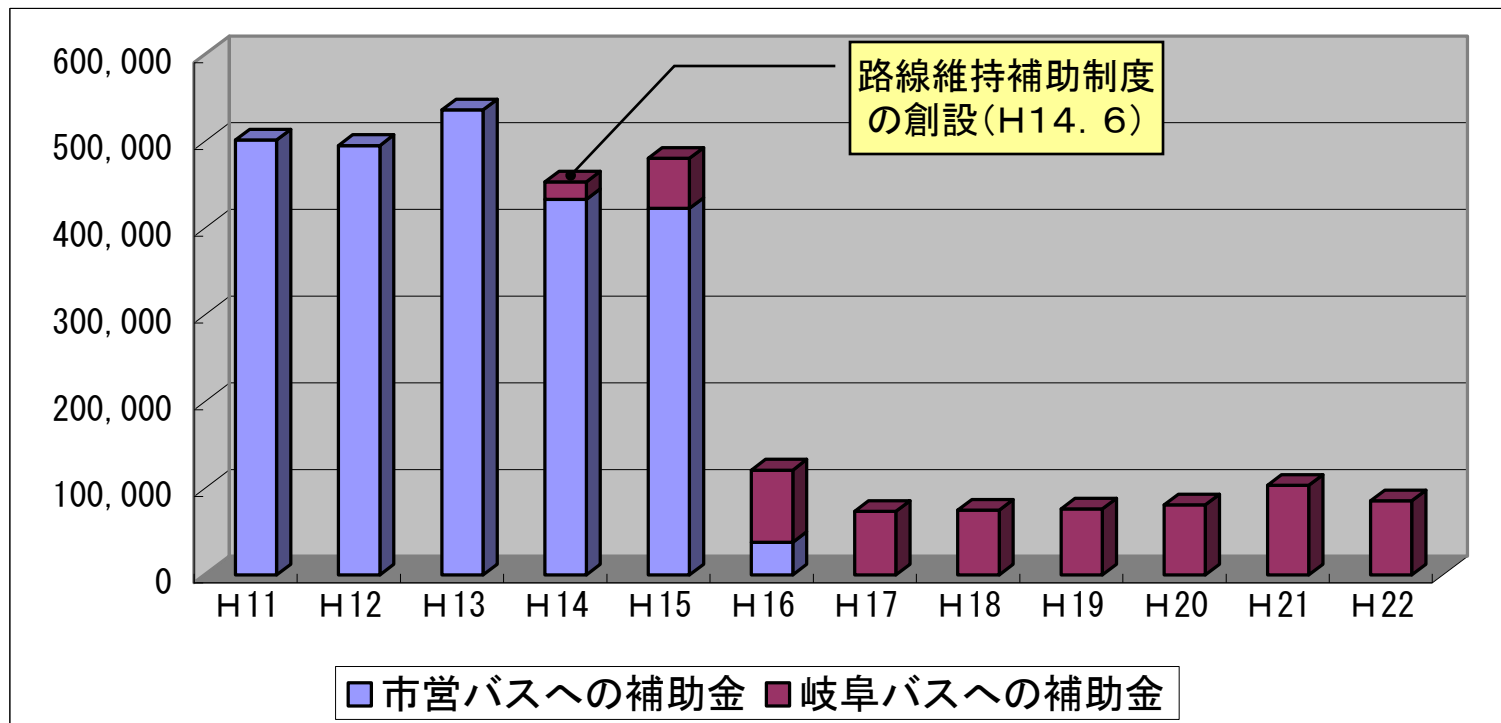
■全車両数 325両
(高速車両除く)

民営化による路線維持の効率化、補助金の低減

わかりやすいバス路線網のためのシステムの整理



バス路線(維持)補助



地域協働型のコミュニティバスの成功

目的

- ①公共交通ネットワークの確立
- ②高齢者の日常生活における移動の確保
- ③公共交通空白地・不便地域の改善
- ④中心市街地活性化の観点

【運賃(1乗車あたり)】

大人:100円

小人:50円

未就学児童無料

【一日乗車券】

大人:200円

小人:100円

【回数券】

大人(11枚つづり):1,000円

小人(11枚つづり):500円

※一部地域および一部区間を除く

※障がい者割引あり



運行計画の基本方針

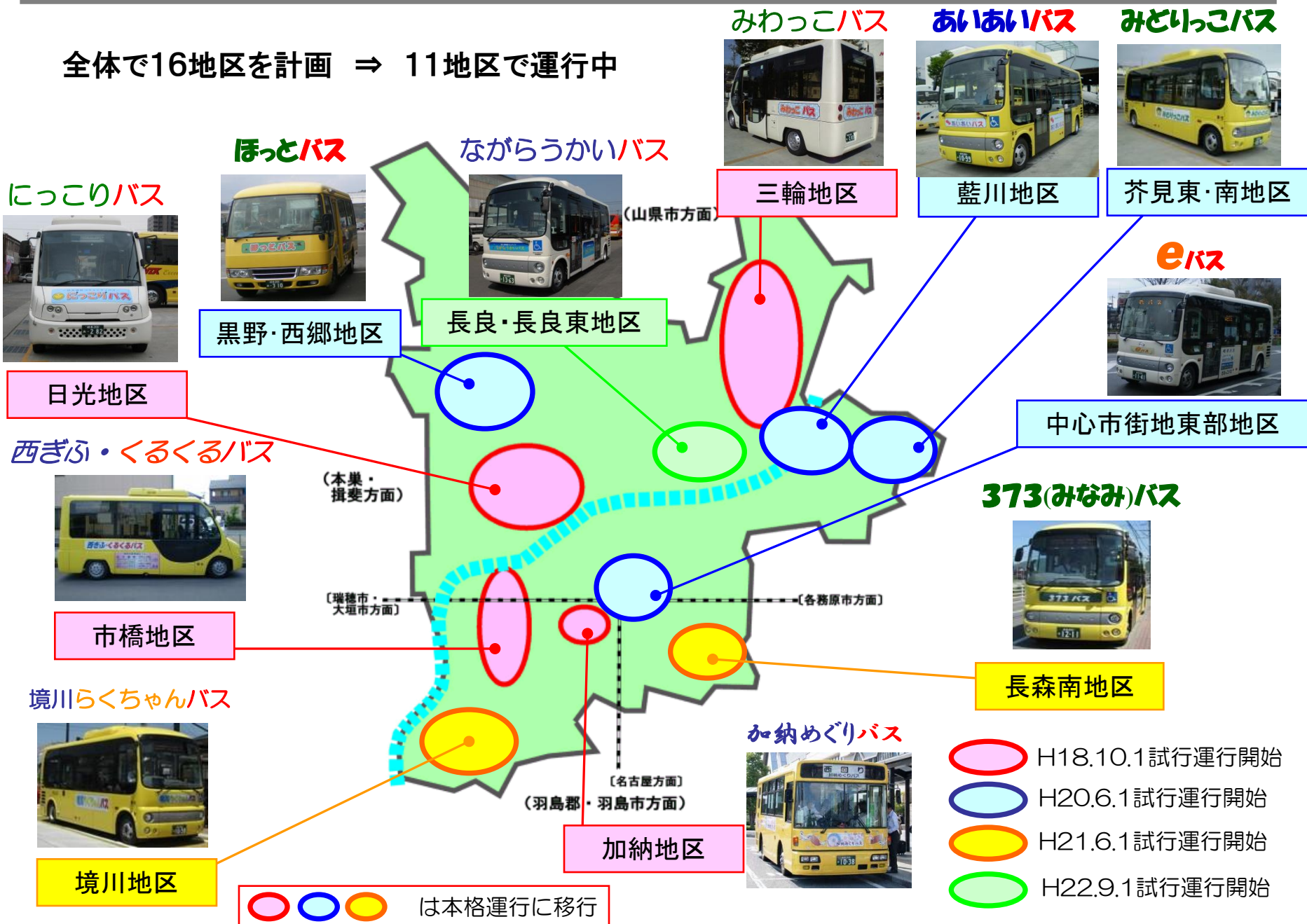
ルートやバス停の位置などの計画を地域の方々と一緒に策定

- 病院、スーパー、鉄道駅、公共施設などをまわる
- 高齢者の方も歩けるような距離(約200m)を目安としてバス停を設置
- コミュニティバス同士や路線バスとの乗り継ぎができるバス停も設置



コミュニティバス導入全体計画に基づく導入の推進

全体で16地区を計画 ⇒ 11地区で運行中



日光地区

黒野・西郷地区

長良・長良東地区

三輪地区

藍川地区

芥見東・南地区

西ぎふ・くるくるバス



市橋地区

(本巣・揖斐方面)

(瑞穂市・大垣市方面)

(各務原市方面)

373(みなみ)バス



長森南地区

境川らくちゃんバス



境川地区

(名古屋方面) (羽島郡・羽島市方面)

加納地区

加納めぐりバス



- H18.10.1 試行運行開始
- H20.6.1 試行運行開始
- H21.6.1 試行運行開始
- H22.9.1 試行運行開始

○ ○ ○ は本格運行に移行

コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

岐阜市コミュニティバスを支える仕組み

～地域住民・行政・交通事業者の役割と分担～



地域

- ・ 地域住民の一人ひとりの自覚と前向きな取り組み姿勢
- ・ 運営協議会の母体となる地域組織（勉強会）の確立
- ・ 地域住民による利用促進
- ・ 地域事情に応じた運賃設定
- ・ 地域負担（企業等の協賛金）

コミュニティバスの 運営協議会の設置

行政

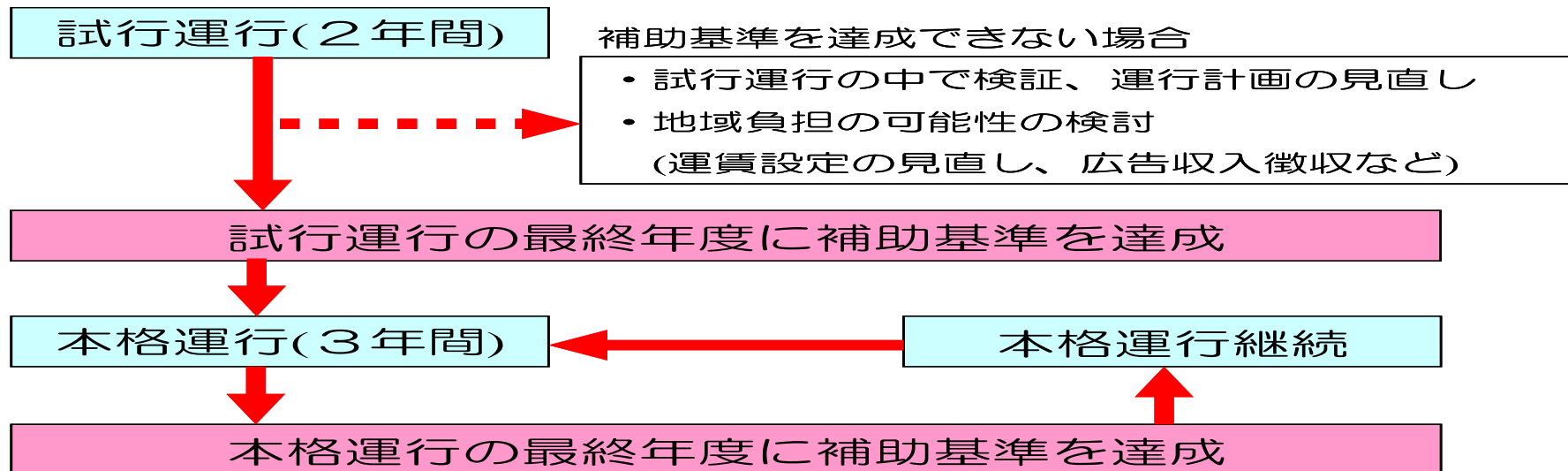
- ・ 公共交通ネットワーク確立のためのコミュニティバス計画の推進
- ・ 全体計画、推進に係るコーディネート
- ・ 補助上限額、補助率の目安を設定した上での運行経費への補助
- ・ バス停設置、管理
- ・ 広報活動

交通事業者

- ・ 安全・安心・環境・バリアフリーに対する配慮
- ・ 効率的な運行計画等の提案
- ・ コスト縮減などの経営努力
- ・ 車両・車内広告等による地域への支援
- ・ 高齢者等弱者に対する配慮

持続できるコミュニティバスシステムとするための制度設計

システムチックな本格運行までの基準

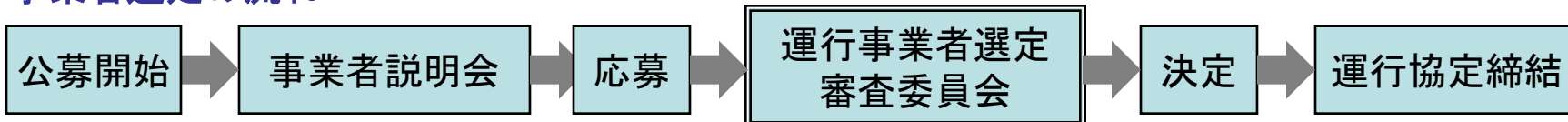


※高齢者密度に対応した補助基準

運行地区の高齢者密度 (人/km ²)	年間補助上限額	基準収支率
500未満	950万円	15%
500以上～1,000未満	850万円	25%
1,000以上～1,500未満	800万円	35%
1,500以上		40%

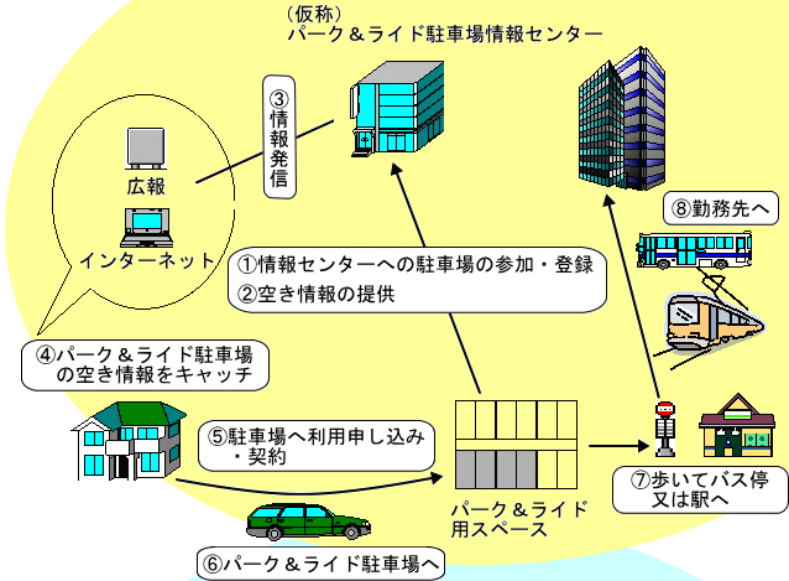
透明性の高い事業者公募制度

事業者選定の流れ



MMによる意識転換

駐車場情報の提供システムによるP&R推進



岐阜市交通行動転換推進協議会
企業・大学・行政機関
モデル的な取組みを検討

バスマップを活用したMMの取組み

2008年10月14日版

- 岐阜大学病院から半鐘・伊自良・宝珠ハイパス方面に向かって突如バス運行開始。沢穂～岐阜大学病院間の快速車も増便され、ayusaでの乗り継ぎが便利で快適。
- 県庁方面に行く路線は、一部を置き加納新寺町経由にしようと考えました。

実行：岐阜市公共交通協議会
制作：公共交通利用促進ネットワーク
協力：国土交通省中部運輸局・岐阜市役所・岐阜県総合振興局（岐阜バス）
名古屋大学大学院環境学研究科

■「岐阜市内バスマップ」は、下記URLでもご覧いただけます。
<http://www.citygifu.jp/abuse/>

