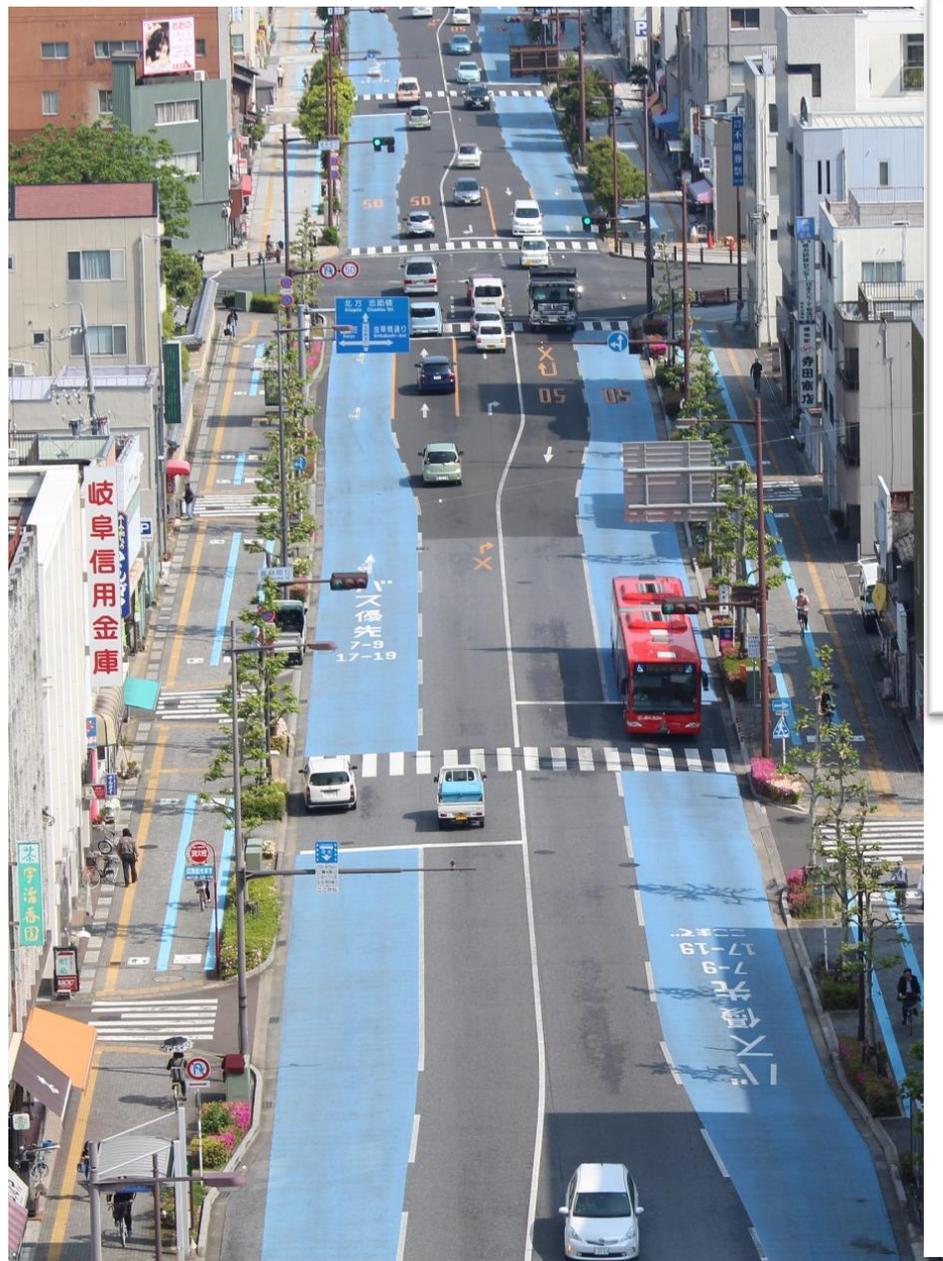


持続性の高いバスネットワークを軸としたまちづくり



平成30年2月17日
岐阜市 青木 保親

地域公共交通について考えると

地域公共交通は誰が維持すべきなの？

道路運送法

⇒

一般乗合

⇒

バス

例えば

岐阜市を走っているバス会社の名前は

岐阜**乗合**自動車株式会社

ラテン語
「omnibus
(オムニバス)

全国に3社

一つの乗り物に不特定多数の人が一緒に乗ること

ビルのエレベータとどこが違うの？

百貨店などの商業施設や業務施設は、ビルの賃料などで、エレベーターの稼働費用を負担

人口減少、超高齢社会により難しいことだらけ

交通事業者

利用者の減少、運転手不足、経営環境の悪化

行政

財政に余裕は無く税収は今後減少

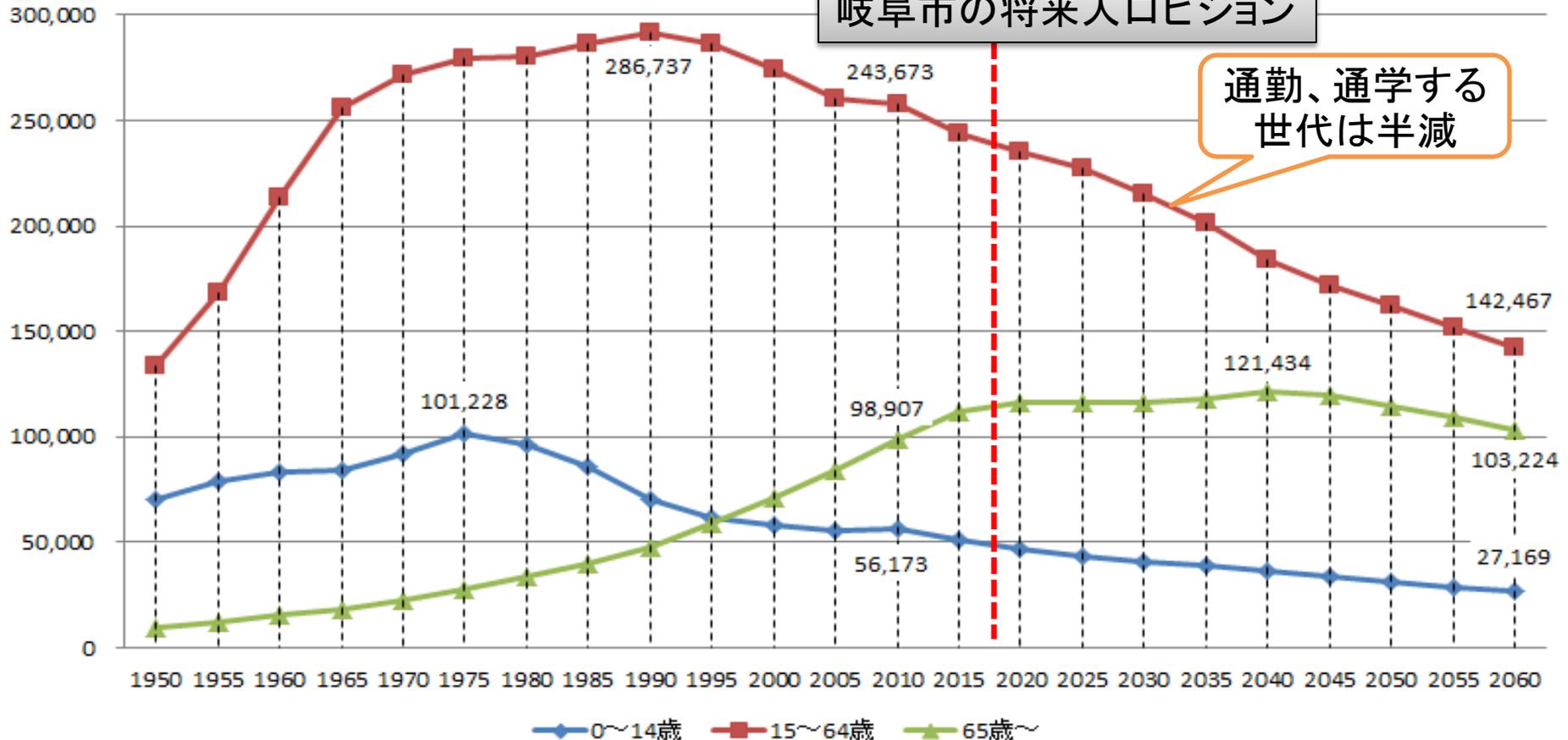
高齢者

運転できなくなって生活できない

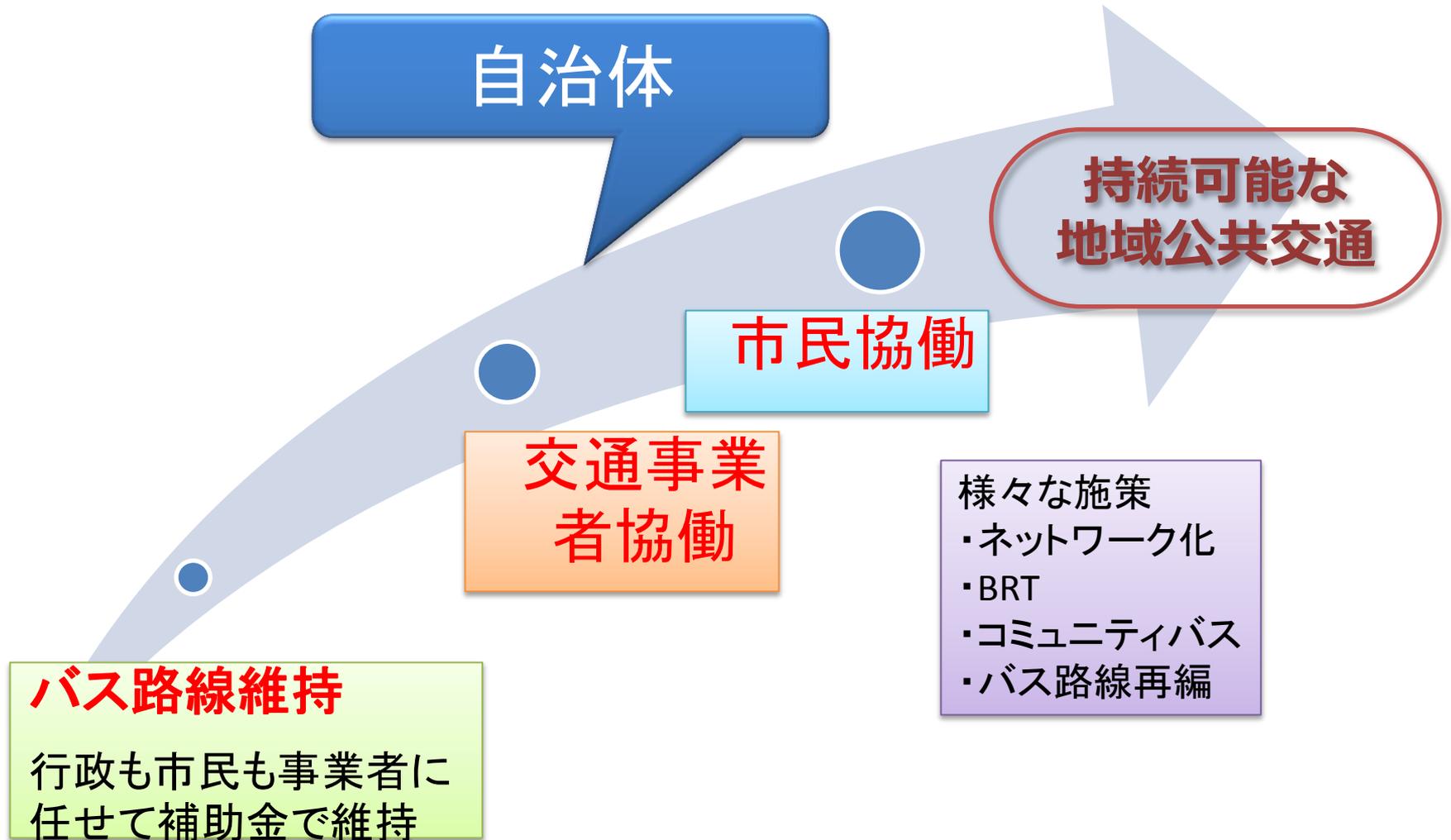
市民

車利用が多く公共交通への税投入に疑問

岐阜市の将来人口ビジョン



人口減少、超高齢社会に対応できる公共交通



みんなの地域公共交通条例

持続可能な地域公共交通をみんなで創り守り育てるための条例

地域公共交通を持続可能なものに！

実現するには…

地域公共交通は地域社会全体の財産

ととらえ、

①市民の意識醸成

②多様な主体の連携・協働（市、市民、交通事業者等）

③長期的視野に立った総合的かつ計画的な取り組み

を目的に

公共交通に関する条例 1 県、6 市で策定
国では交通政策基本法が平成 2 5 年 1 2 公布施行

海外ではフランスの交通権の例

岐阜市みんなで創り守り育てる地域公共交通条例を制定

- ・地域公共交通に関する基本理念
- ・市の責務や市民・事業者・公共交通事業者の役割
- ・地域公共交通に関する基本施策を明確化

公共交通条例をバックボーンとした市民協働型の再編を目指す

国の法改正と連動させる公共交通の取り組み(地方自治体の責務)

国の動き

道路運送法改正 (H14.2)

都市再生特別措置法 (H14.4)

規制緩和: 需給調整
規制の撤廃

道路運送法改正 (H18.9)

地域公共交通の活性化及び再生に
関する法律 (H19.5)

地方自治体の
責務を明記

交通政策基本法 (H25.12)

地域公共交通の活性化及び再生に
関する法律の改正 (H26.5)

都市再生特別措置法の改正 (H26.6)

公共交通施策

TDMから公共交通活性化を検討 (~H9)

バス路線網再編計画策定 (H12)バスネットワーク化計画

オムニバスタウン計画 (H14~H18)

路面電車・市営バス廃止 (H17.3)

岐阜市総合交通政策 (H18.3)

コンパクトな市街地形成を目指し、
だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現を目指す

コミュニティバスの導入 (H18.10)

岐阜市地域公共交通総合連携計画 (H20.3)



岐阜市総合交通戦略
(H21.3)



BRTの導入 (H23.3)

岐阜市地域公共交通総合連携計画
(2013-20) H25.8)

BRTの拡充 (H26.3)

岐阜市総合交通戦略 改訂 (H26.3)

岐阜市地域公共交通網形成計画
(H27.3)

岐阜市地域公共交通再編実施計 (H27年8月
27日認定第1号)

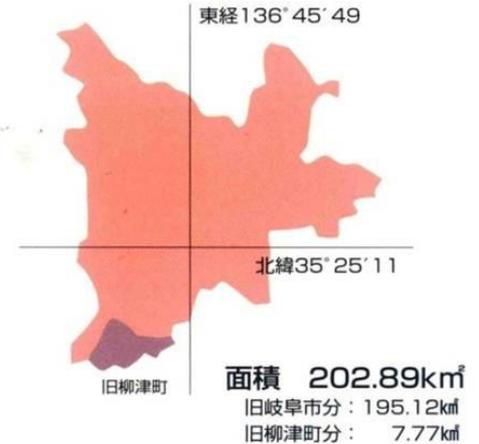
岐阜市の概要

人口 (平成29年1月1日現在：
住民基本台帳・外国人を含む)

- ・総人口 413,111 人
- ・世帯数 176,762 世帯
- ・面積 203.60 km²

沿革

- ・明治22年 市制施行
- ・平成 8年 中核市移行
- ・平成18年 柳津町と合併
- ・平成21年 市制120周年



名古屋から約 30 km ・ JRの快速で約 20 分

(※中部国際空港から名鉄で 56 分)

路面電車、市営バスの廃止を契機としたバスネットワークの構築

公共交通の変化を契機にバスを中心とした公共交通ネットワークの構築へ

路面電車の廃止 (平成17年3月末)

廃止の要因

- ・モータリゼーションの進展による都市構造の変化に対応できる柔軟性が無い
- ・道路が狭く、定時性、安全確保のための環境整備が困難



年間最大約20億円の赤字

市営バスの民間譲渡 (平成14~16年度)

行政でなくとも民間企業でできることは、経営に秀でている民間に積極的に任せ



年間約5億円の赤字

市民交通会議 (平成16年度)

バスを中心とした公共交通ネットワークにより41万人都市を支える

多様な地域核を結ぶ

岐阜市型BRTの導入



新たな交通政策

高齢化社会に対応

市民協働の手づくりコミュニティバス



※BRT…Bus Rapid Transitの略
走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムのこと

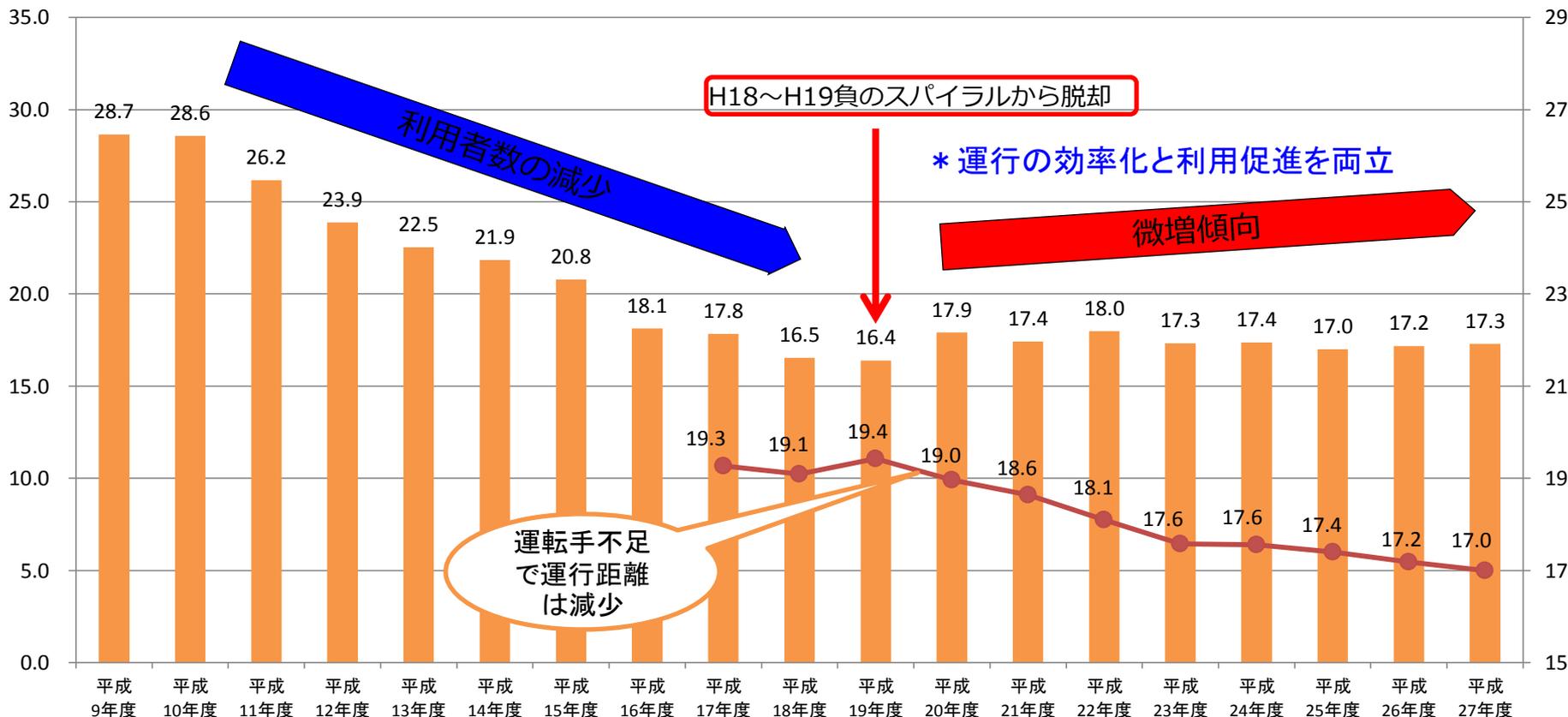
負のスパイラルからの脱却

10年以上前

負のスパイラル脱却に向けた継続した計画と継続的な取り組み

①データに基づいた戦略的計画②計画に基づく継続的な事業推進③交通事業者との連携④市民意識の熟成

■ バス(路線バス+コミュニティバス)年間利用者数(百万人/年) ● 運転キロ(百万km/年)



計画事業

道路計画と連携したバスネットワーク計画提案

オムニバスタウン
バスネットワーク化に必要なツール整備

BRTによる幹線強化
コミバス、バスネットワーク化推進

事業者連携

将来バス交通に向けた協議
市営バス路線譲渡

事業効果を示すことにより
連携構築、コミュニティバスとの役割分担

BRTにより再編を加速
コミバスとのネットワーク化

市民協働

コミュニティバス社会実験 ⇒ 試行運行 ⇒ 持続可能な市民協働型コミュニティバスシステム構築

都市軸となる持続性のある公共交通軸の形成

公共交通を軸としたまちづくりの推進 ～バスを中心にその実現を目指す～

コンパクト
立地適正
化計画



ネットワーク
地域公共交通
網形成計画

既にH12バス路線再編計画で8幹線と支線とネットワーク化を提案

都市計画マスタープラン・総合交通戦略・地域公共交通網形成計画
に反映

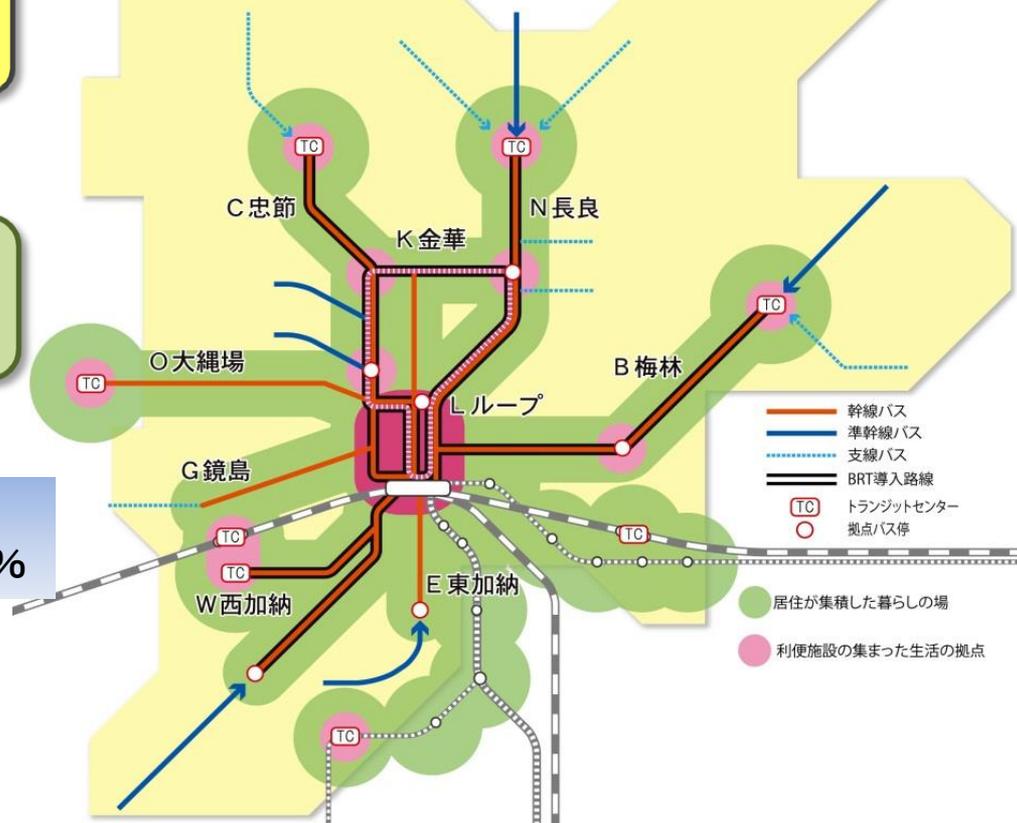
公共交通を軸に都市機能が集約した
歩いて出かけられるまち

公共交通の基本方針

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を構築

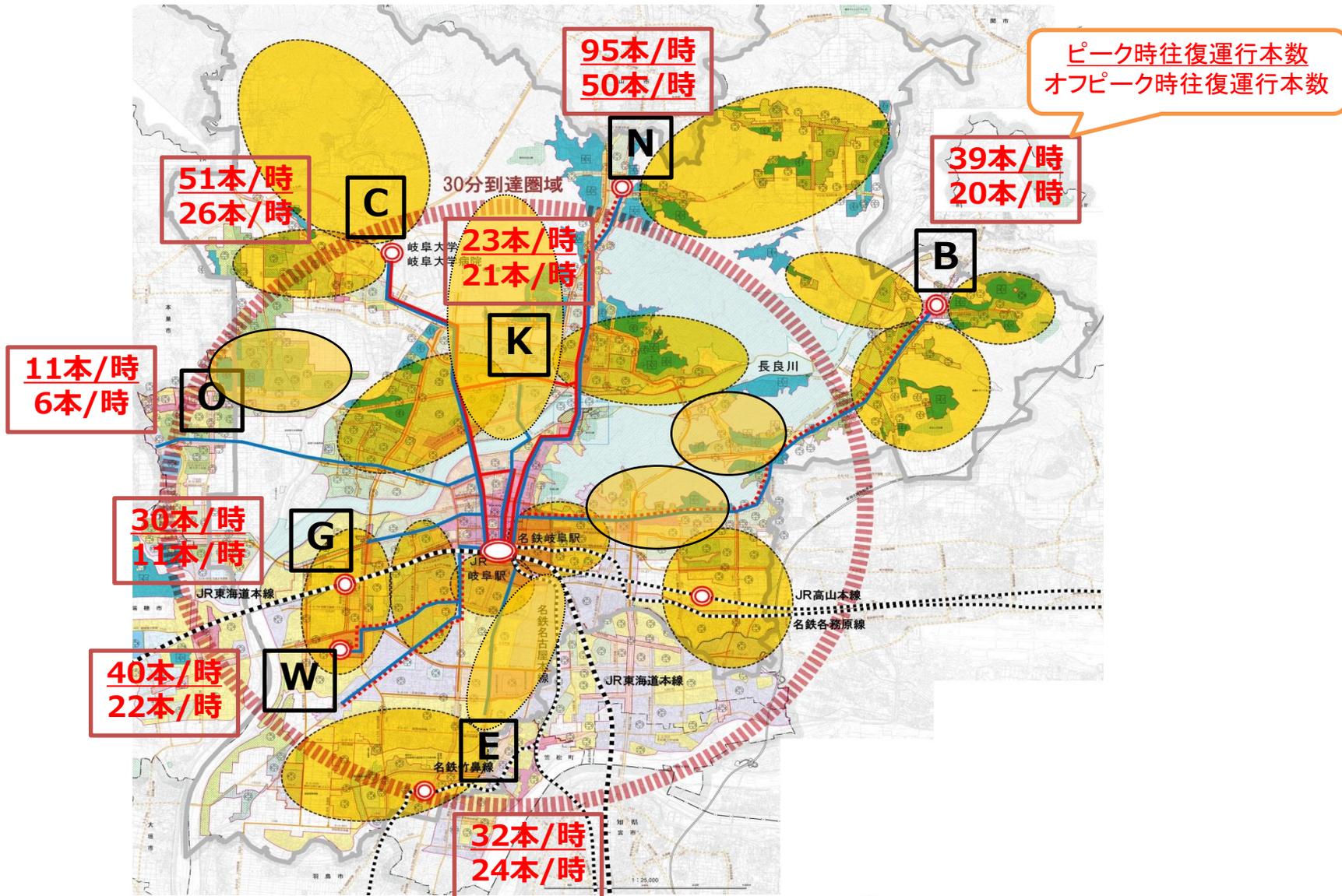
・公共交通人口カバー率 約97%
内 幹線バス+鉄道沿線人口比率 57.5%

立地適正化計画の基礎に



幹線のサービス水準

■岐阜市における公共交通ネットワーク



【バス路線等凡例】

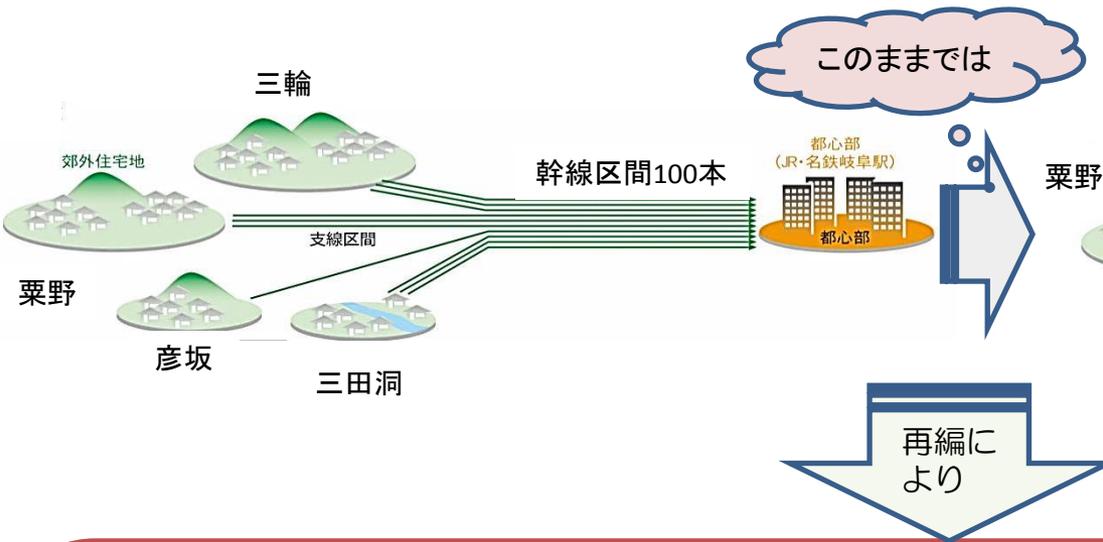
- 幹線バス路線
- BRT導入路線
- ⋯ BRT導入検討路線

- ◎ トランジットセンター
 - コミュニティバス導入地区
- (平成27年1月現在)

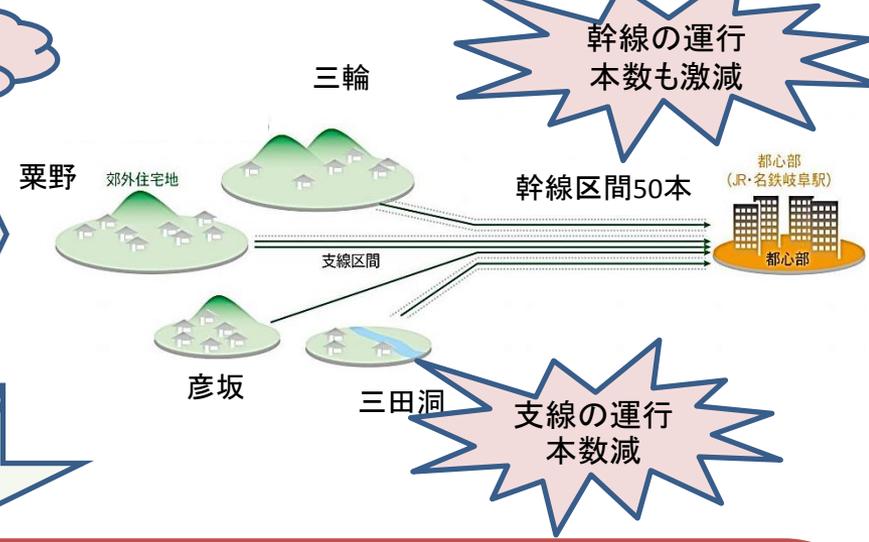
公共交通の基幹軸とネットワークの形成のイメージ

- ・公共交通軸が都市軸となるための幹線・支線バスへの再編による幹線軸の強化
- ・幹線バスのBRT化による持続性の担保と居住誘導のインセンティブ確保

■現在の路線

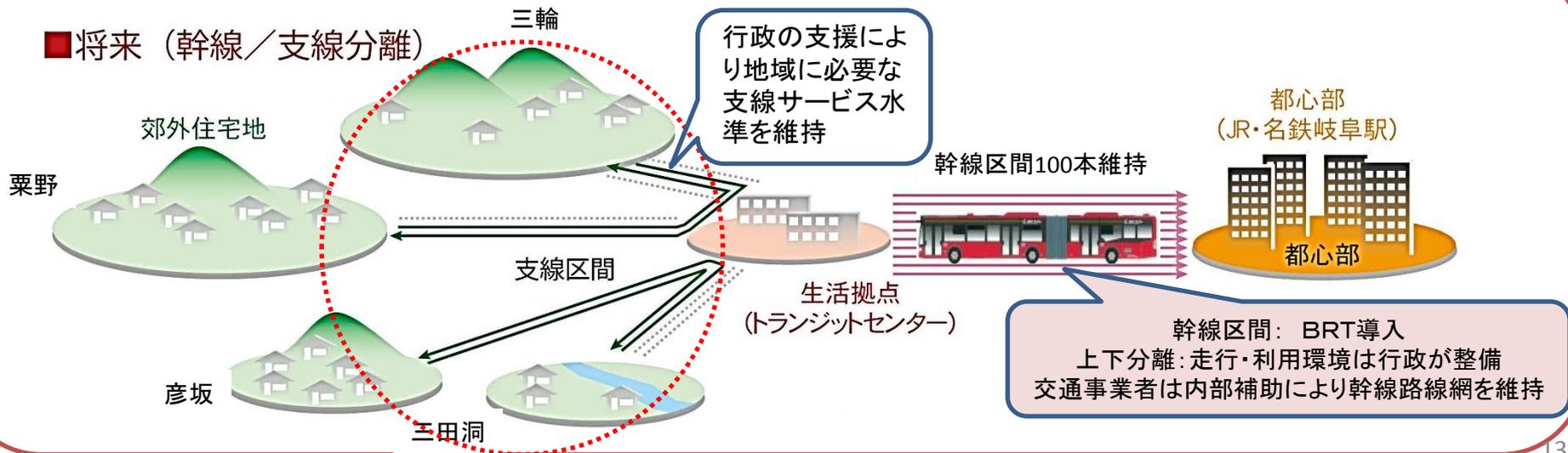


■地域の人口減少が進む将来



再編により

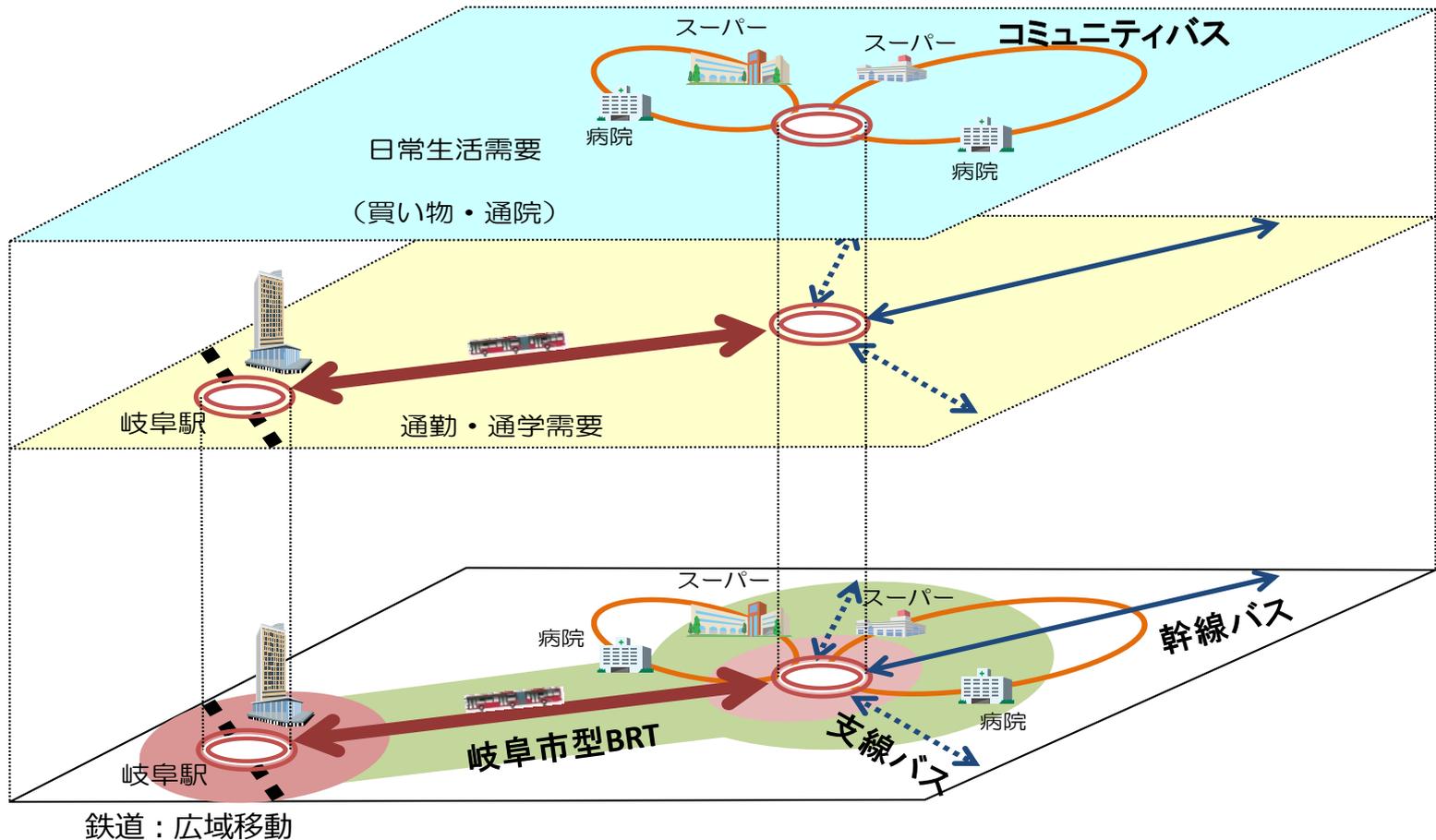
■将来 (幹線/支線分離)



岐阜市型BRT、幹線、支線バス、コミュニティバスのバスネットワーク化のイメージ

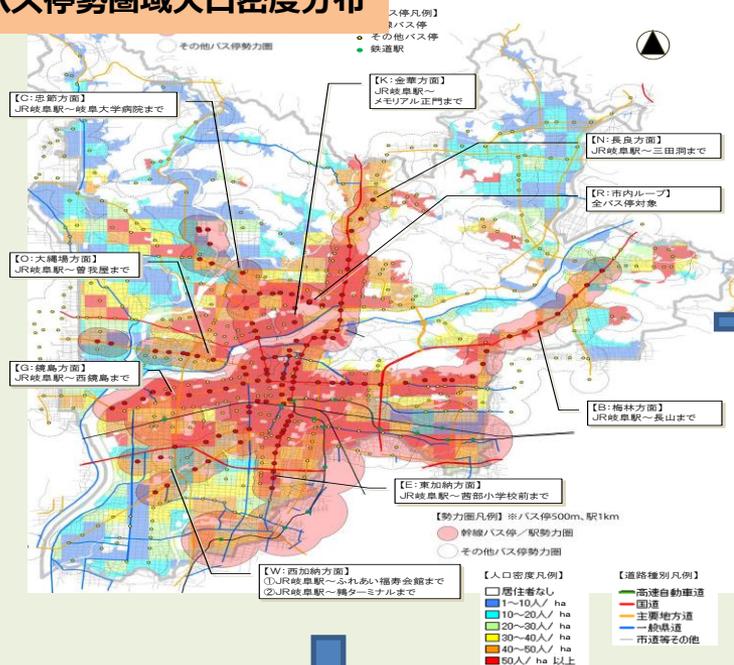
- ・公共交通を中心としたまちづくりのための需要に合ったバスネットワーク構築
- ・通勤・通学需要に対応した路線バスと高齢者を中心とした日常生活需要に対応したコミュニティバスとの有機的ネットワーク化による公共交通全体の利便性を向上

■階層需要に対応したバスネットワーク化のイメージ図

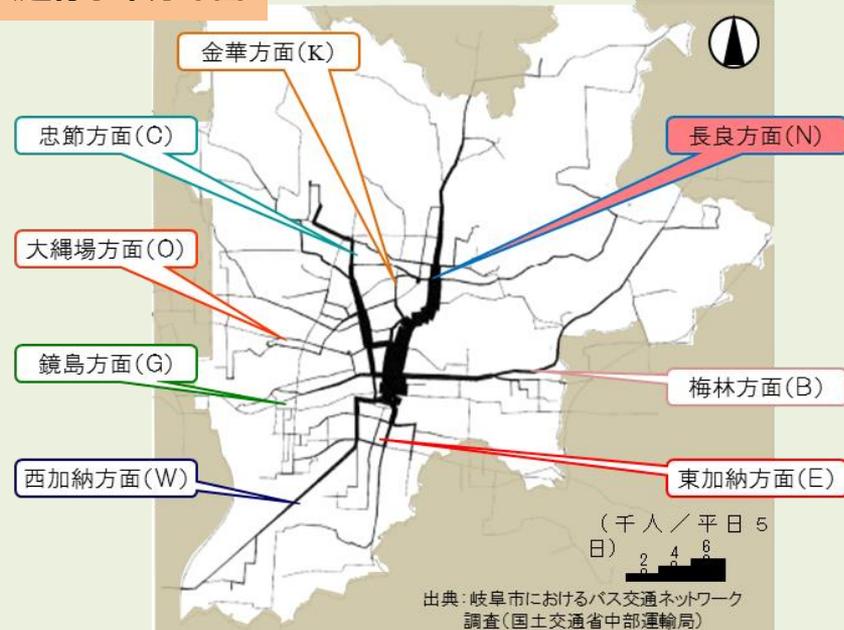


ビッグデータの分析に基づくネットワーク計画の策定

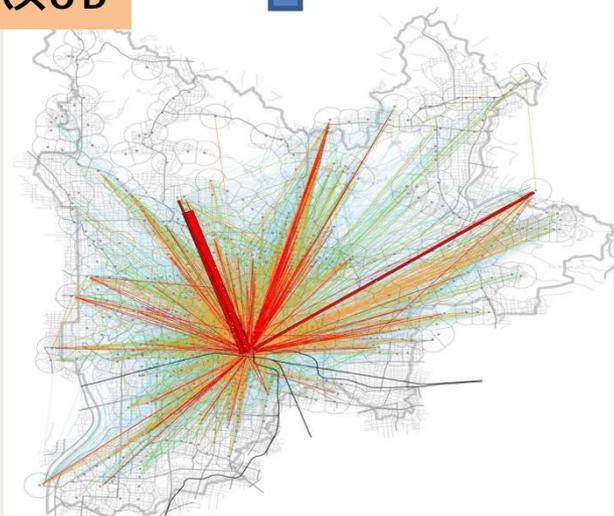
バス停勢圏域人口密度分布



バス運行水準分布図 月者流動(岐阜市内の移動状況)



バスOD

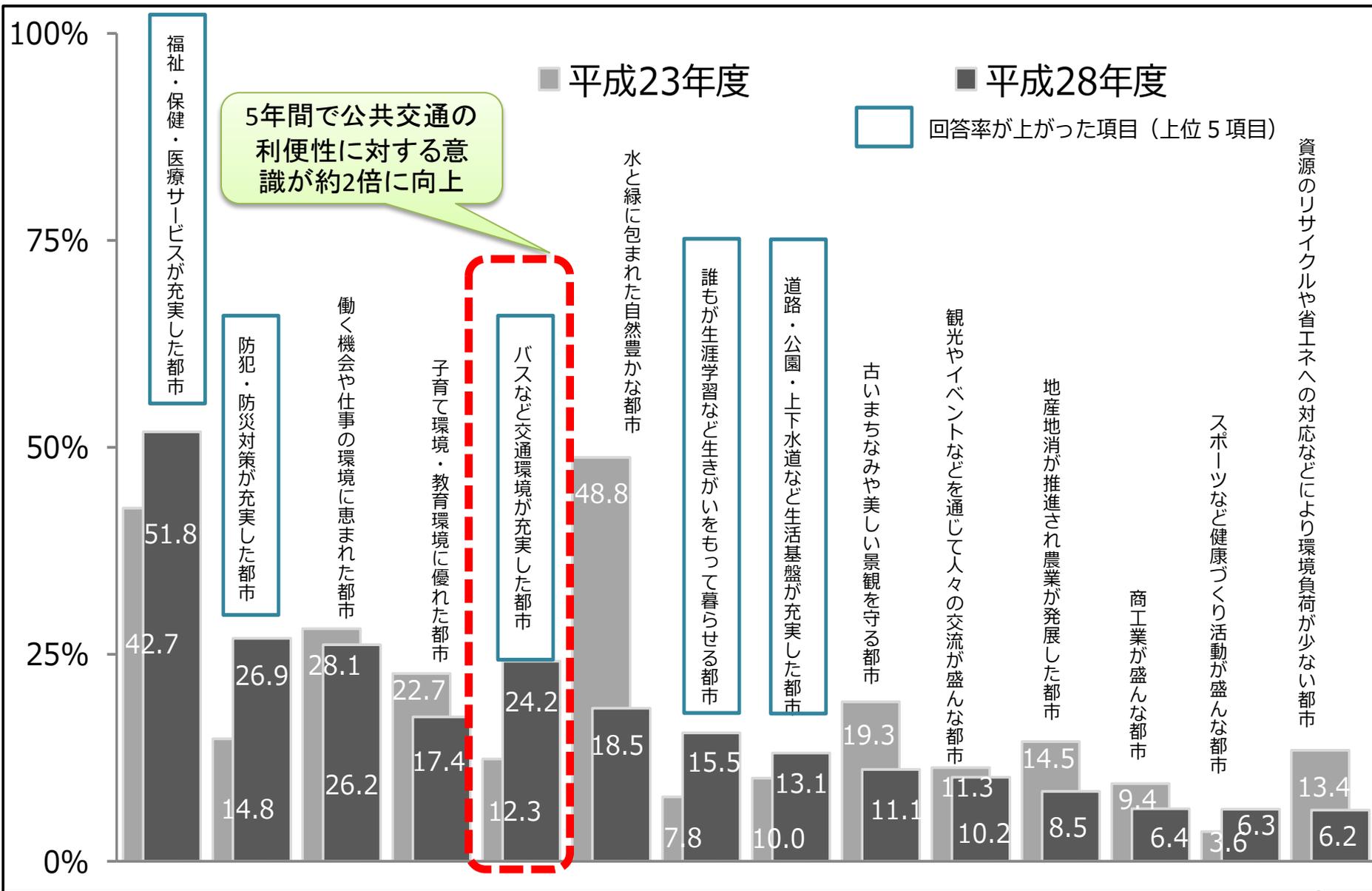


人口・土地利用、ビッグデータ (ICカード、バスロケーション) のデータに基づくコンパクト+ネットワークの将来都市像を提案

将来都市像



公共交通利便性意識の向上



地域公共交通再編実施施策 幹線の段階的な岐阜市型BRT化

■ BRTの特徴を最大限に活かした岐阜市型BRT導入により、路線全体で利用者増加

BRTの特徴

1. 初期投資が安価⇒鉄軌道と比較して
2. 高い柔軟性⇒
 - ・施設の段階整備が可能
 - ・需要、都市構造の変化に応じたルート設定可能
3. 視認性⇒バスレーンのカラー化、連節バスで確保
4. 輸送力⇒連節バスはLRTに匹敵
5. 定時性の確保⇒バスレーン・PTPS

BRTの特徴を最大限に活かす

公共交通の魅力・情報発信力の向上

路線全体の利用者数増加

岐阜大学・病院線路線全体で

平日1日の利用者数が約 **30%増加**

(H22年6月とH27年6月比較)



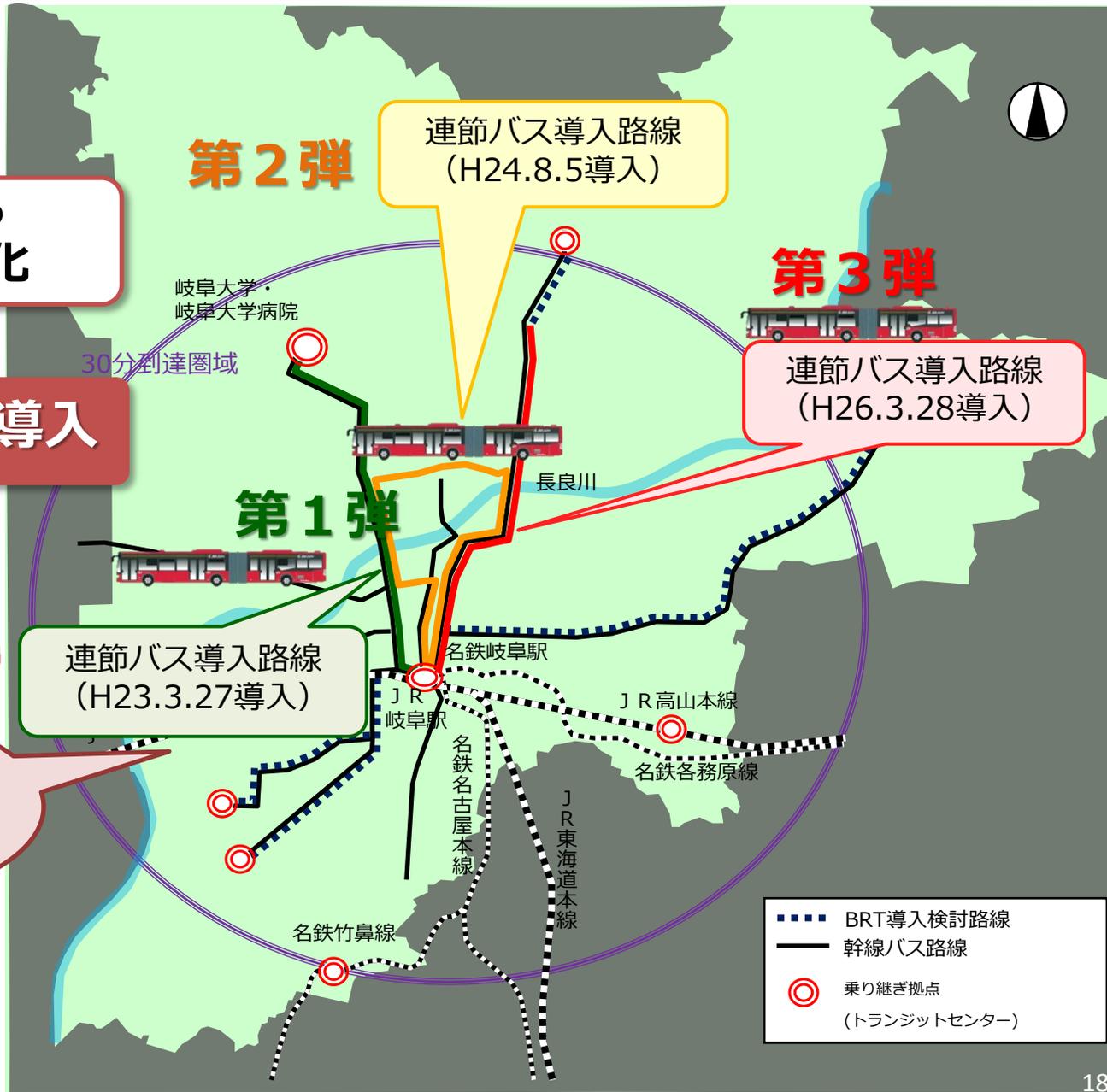
岐阜市型BRTの段階的な導入

公共交通軸となる
幹線バス路線の強化

岐阜市型BRTの導入



連節バス4台
3路線に導入



岐阜市型BRTの円滑な導入に向けた官民の役割分担

- ・ バスの走行環境、利用環境の整備は自治体が担う。
- ・ 交通事業者はバス車両の購入負担、整備工場整備と安全・安心の確保



連節バス用のバスベイの整備



バスレーンの整備



バス停近傍のC&R整備 ハイグレードバス停整備

総合バスターミナル化、乗継拠点、バス停利用環境の整備

利便性の向上

総合案内板



運行状況情報を提供!



バスロケ表示機

雨に濡れない!



ハイグレードバス停整備



乗り継ぎ拠点整備



ソーラー照明付きバス時刻表

乗継が便利!



駐輪スペース整備

BRTの導入効果

BRTの導入によりバス待ち時間の短縮

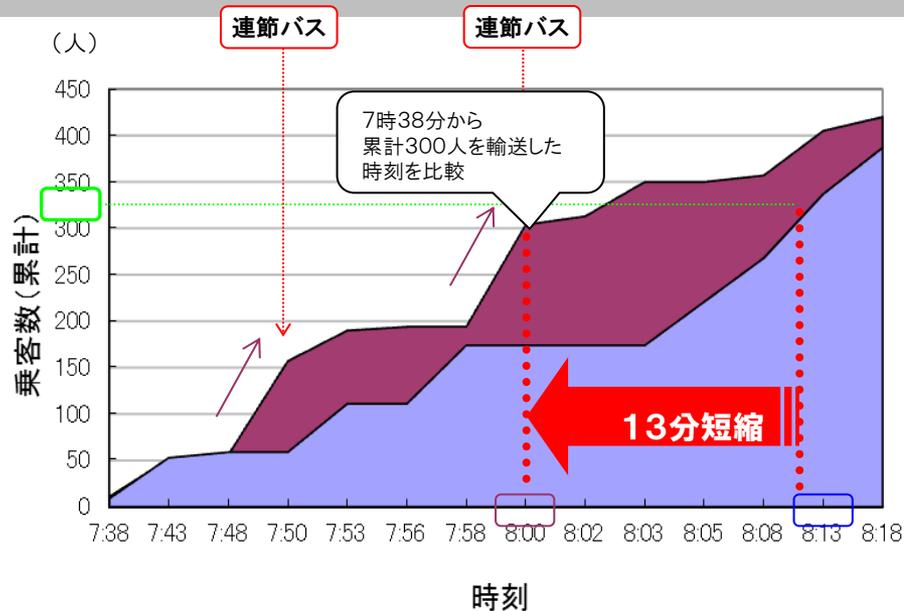
効果

連節バス乗車前



大量輸送能力によるバス待ち時間の短縮

連節バス乗車後



13分短縮

調査
日

■平成22年4月21日(水)
■平成23年4月20日(水)

バス待ち滞留
が一気に解消!

バスのネットワーク化構築に向けたICT技術の活用

ICカード



アユカ

70歳以上の方対象
2割引で乗車可能

免許返納した人にアユカ交付又は高齢者おでかけバスカード3000円チャージ（利用額2,500円分）



高齢者おでかけバスカード

ICカード
約23万枚発行
(市民1/2が所有)



路線バスでも
コミュニティバスでも
乗車可能

バスを乗り継ぐと
割引あり



バスロケーションシステム

バスの接近や到着予測
時刻情報を利用者に提供



各バス停のQRコードを
携帯電話で読み取るだけ
で運行情報がわかる



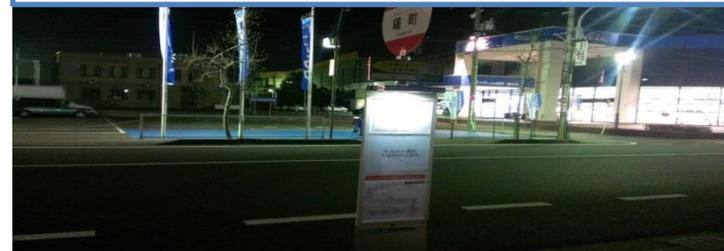
大塚橋本橋	経由	8:05	065	岐阜高専	当バス 停始発
For Gifu National College of Technology					
市役所前	経由	8:08	G51	西鏡島	当バス 停始発
For Mishi Kagashima					
市役所前	経由	8:18	G51	西鏡島	当バス 停始発
For Mishi Kagashima					
大塚橋本橋	経由	8:25	061	リバーサイドモール(東側)	当バス 停始発
For RIVERSIDE MALL Via Saka					
市役所前	経由	8:28	G51	西鏡島	当バス 停始発
For Mishi Kagashima					
市役所前	経由	8:33	G30	森屋	当バス 停始発
For Molya					

ヤンニュース◆国交省・パイロット年齢制限 67歳以下



総合病院内バスロケ表示機

夜でも時刻表、QRコードが見えるバス停のソーラー照明

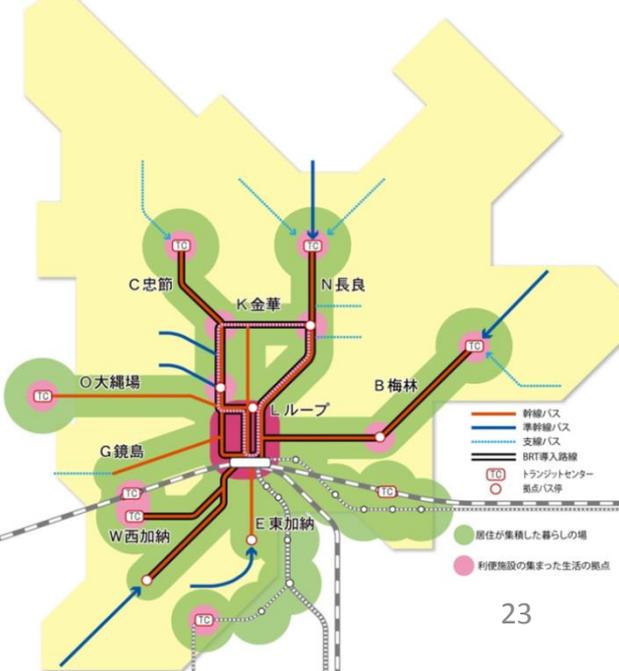
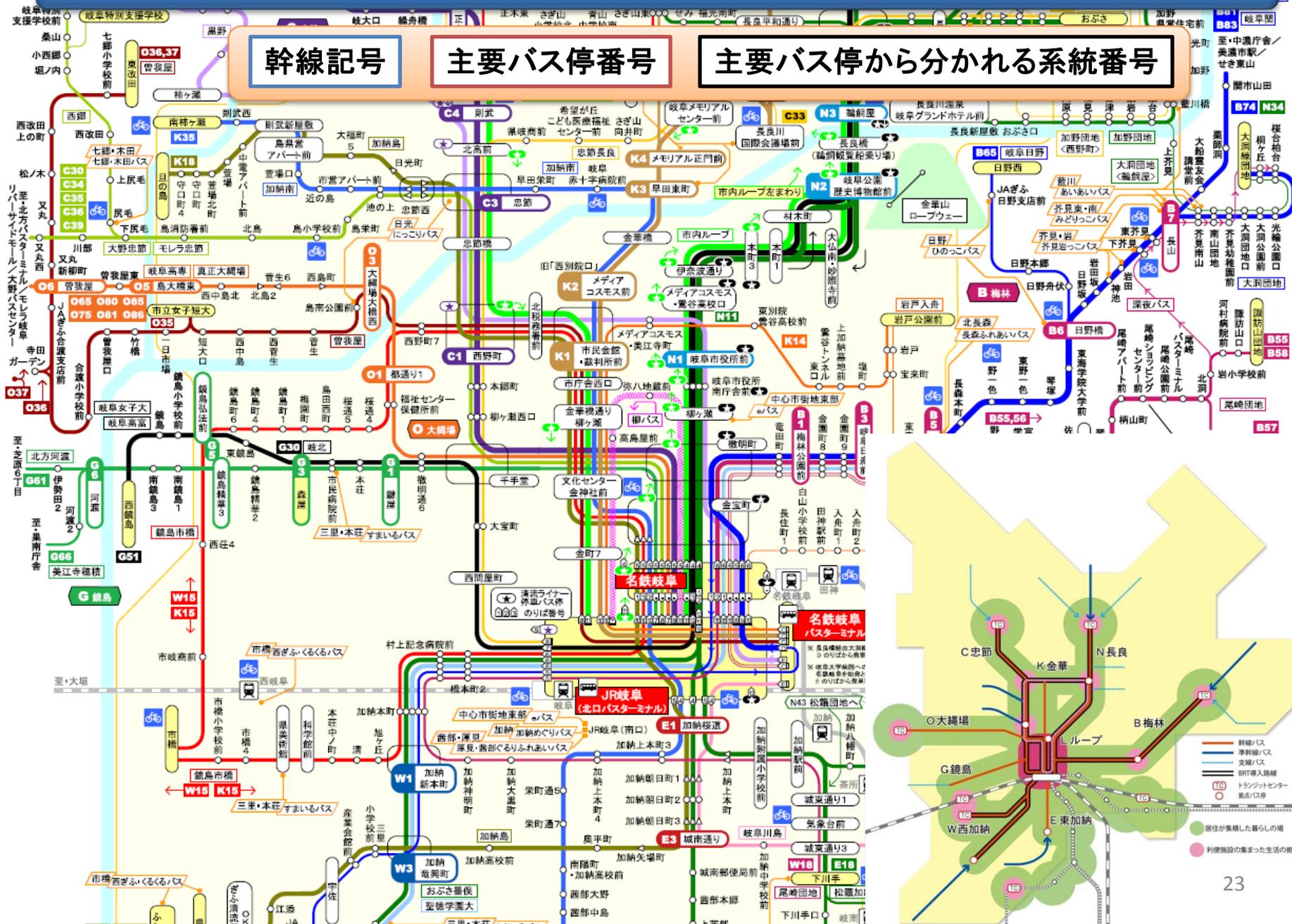


バス幹線の記号化と連動した3段階示のわかり易いバスマップ

幹線記号

主要バス停番号

主要バス停から分かれる系統番号



市民協働型コミュニティバス

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステム
- 地域が当事者意識を持ち、効率性・利便性を確保する。（運賃、ルートすべて決定）

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

地域住民が主役となる
**市民協働の手づくり
コミュニティバス**

**運行の継続は
地域の努力次第**

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域は最大限努力
(明確な収入目標)

地域負担 (運賃・広告)
地域に応じて

15~40%

行政が
地域の努力を支える

行政負担 (補助金)
地域に応じて

60~85%

行政 (市)

運営の支援

地域住民

地域が経営感覚を持った運営
(地域住民が計画・運営)

ルート
ダイヤ
運賃も
地域が決定

交通事業者

バスの運行

運営協議会の様子



記念式典の風景



地域の人のバスガイド

バス停の組み立て



全市的に広がるコミュニティバス

市民協働の手づくりコミュニティバスの導入地区が増加

18地区

今年度

現在

19地区

今後

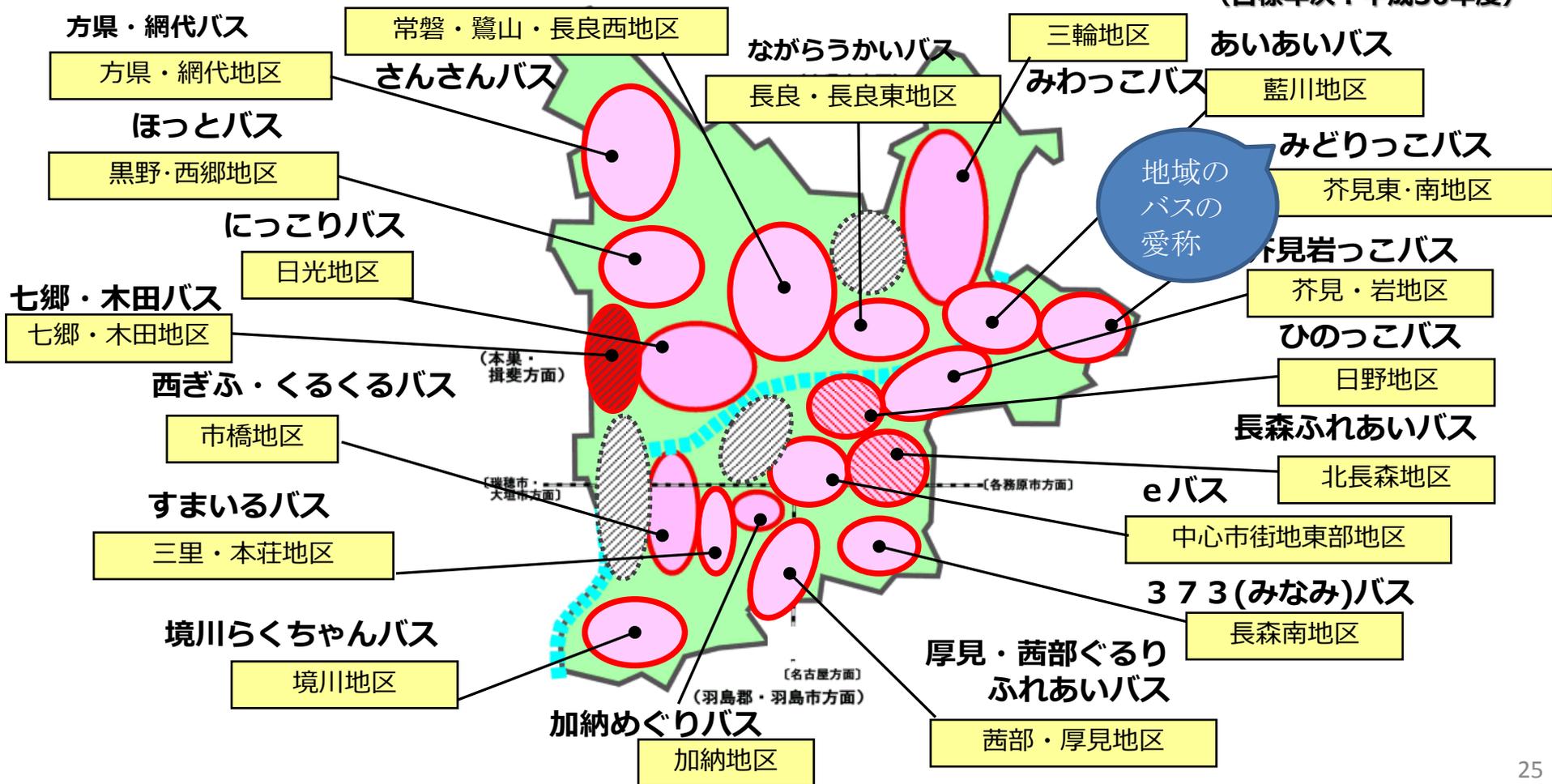
22地区へ

(受益人口比率81%)

(受益人口比率84%)

(受益人口比率100%)

(目標年次：平成30年度)



PDCAサイクルの実施により地域努力を地域に還元

- 地域の努力によって利用者が増え続ける持続可能なコミュニティバスシステムを構築
- 地域に運行継続基準を明確に示し⇒基準を達成（達成化、地域・自分たちの力に自信を持つ）
この成功体験が地域の絆づくりに繋がり、さまざまな活動を展開



- ①地域住民が当事者
- ②試行錯誤ができる
- ③明確な廃止基準

試行運行

2年間

効率性・補助額チェック

地域住民による

- ・運行計画の見直し
- ・収支改善策の検討
運賃の見直し
広告収入の検討 等

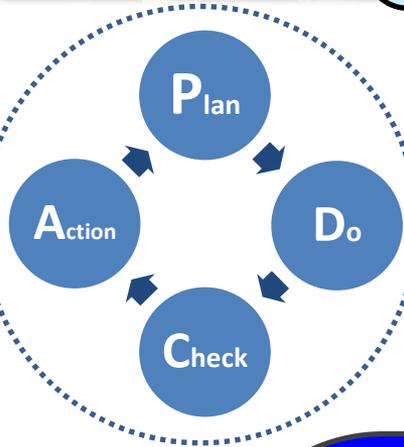
本格運行

効率性・補助額チェック

- 地域の努力がサービス向上につながった代表的な事例
- ・本格運行移行のため自発的に
運賃100円→200円へ値上げの後、
地域努力で利用を増やし、
運賃200円→100円に値下げを実現
→値下げにより利用者がさらに増加する好循環

3年毎に
チェック

運行継続



交通事業者と連携したイベントを契機とした啓発活動

事業者等との連携や事業者独自での各種啓発イベントを実施

各種イベント

バスまつりinGifu (H27.3.28)



濃姫バスと岐阜いちご
「濃姫・美濃娘」
コラボ企画



ちびっこ運転士体験



こども写生大会

シンポジウム

「地域公共交通は誰のための誰のものか」
(H27.3.28)



清流ライナー綱引 (H26.10.11)



交通事業者と連携したイベントを契機とした啓発活動

BRTの推進のためのバスレーンの遵守啓発、子どもの頃から公共交通の意識づけ

バス優先レーン遵守啓発活動

バス優先レーンの認知度を高めるため、
一般ドライバーに遵守啓発を実施



小中学校での交通環境学習

かしこいクルマの使い方と公共交通について
子どもの頃から学ぶ
⇒自発的に考えて行動できる「将来の岐阜市民」の育成



トランジットモールの実現に向けた取り組み

平成28年11月19日、20日

BRTを活用し商店街の活性化に向けたトランジットモール交通社会実験に挑戦！

賑わい効果

歩行者交通量

約4倍、10万人増加



魅力ある公共交通とするための取り組み

■ 利用しやすい運賃サービスの例



土日祝日限定で利用できる『1日乗車券』



信長公450プロジェクト協賛！
均一運賃区間限定1日乗車
(通常550円 → 450円)



魅力あるバスの商品化の取り組み



21便で約2000人を輸送

ご清聴ありがとうございました。