

公共交通を軸に都市機能が集積した 歩いて出かけられるまち

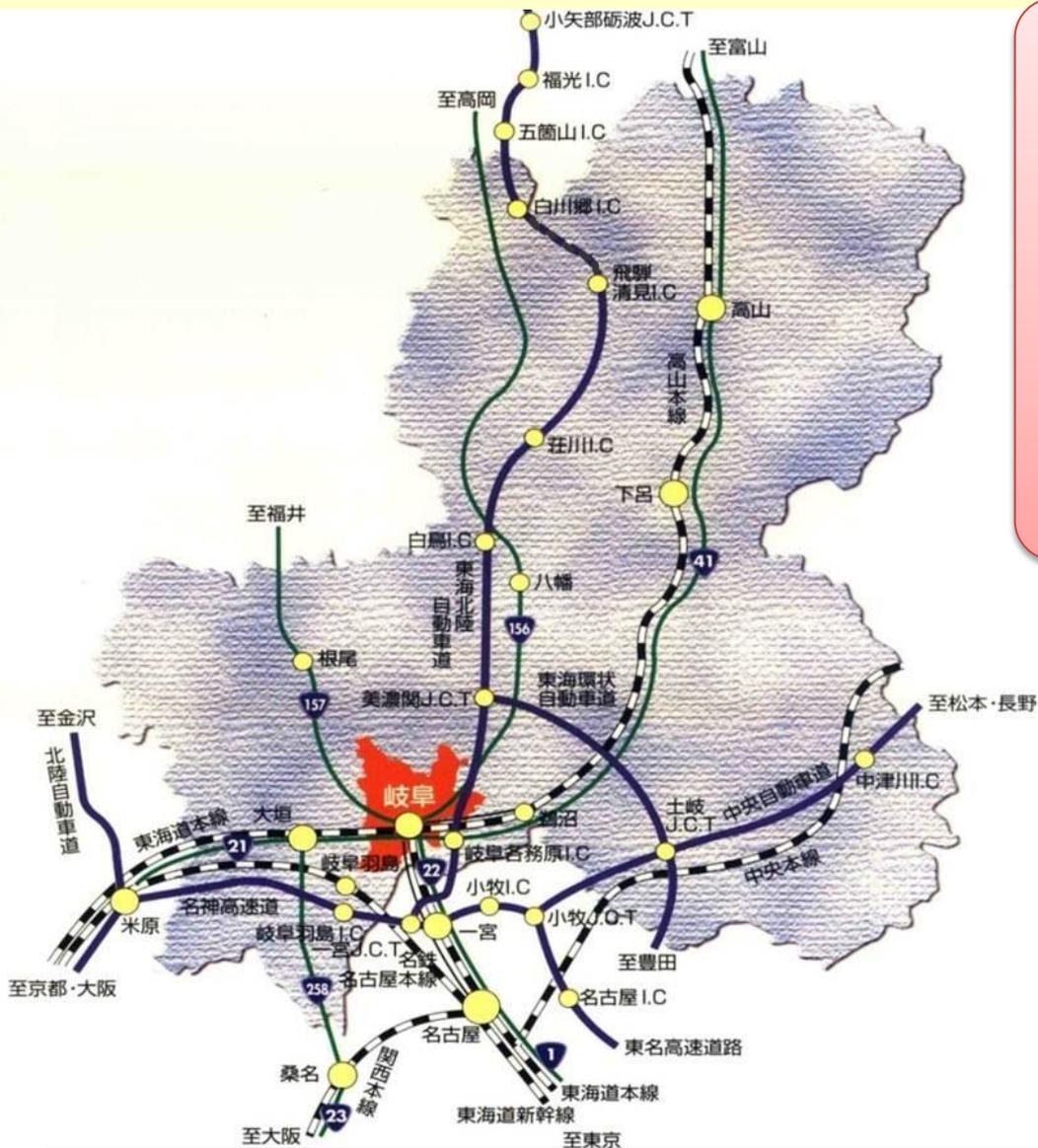


岐阜市 企画部交通総合政策課

目 次

1. 岐阜市の現状
2. バス交通を中心とした公共交通施策への転換
3. BRTの導入
4. バスネットワークの構築に向けた取り組み
5. 市民協働型のコミュニティバスの導入
6. バス交通活性化の取り組み

1. 岐阜市の概要



○人口 415,113人(H26.4.1現在)

○面積 202.89 km²(H18.1.1現在)

○市の歴史

- ・明治22年：市制施行(7月1日)
- ・平成 8年：中核市へ移行(4月1日)
- ・平成18年：柳津町と合併(1月1日)
- ・平成21年：市制120周年

日本の中心
「岐阜県」



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)

2. 岐阜市の魅どころ

伝統



- 1,300年以上の伝統を持つ
「ぎふ長良川鶺鴒」

- 鶺鴒の魅力を
護り、伝え、広げる
通年型観光拠点



長良川うかいミュージアム
(岐阜市長良川鶺鴒伝承館)

岐阜城下町イメージ図(16世紀後半)



イラスト:加藤由朗

- 「岐阜城跡(209ha)」
⇒国史跡(H23.2.7)

信長公

- 織田信長公のまち
岐阜市



黄金の信長公像
(岐阜駅前広場内)

文化

- 落語の祖「安楽庵策伝」
ゆかりの地
(岐阜市三輪「浄音寺」にて出家)



美濃薬膳料理



全日本学生落語選手権
策伝大賞

- 製薬業発祥の地
(「日本書紀」に記載あり)

- 岐阜駅周辺の再開発



- ◎ 『駅力』中部圏「第2位」
(週刊東洋経済2011.3.5号)
- ◎ 面積日本一の駅前広場

- つかさのまち
夢プロジェクト



- ◎ 知・文化・絆の拠点

まちの力

- 市民病院の改築

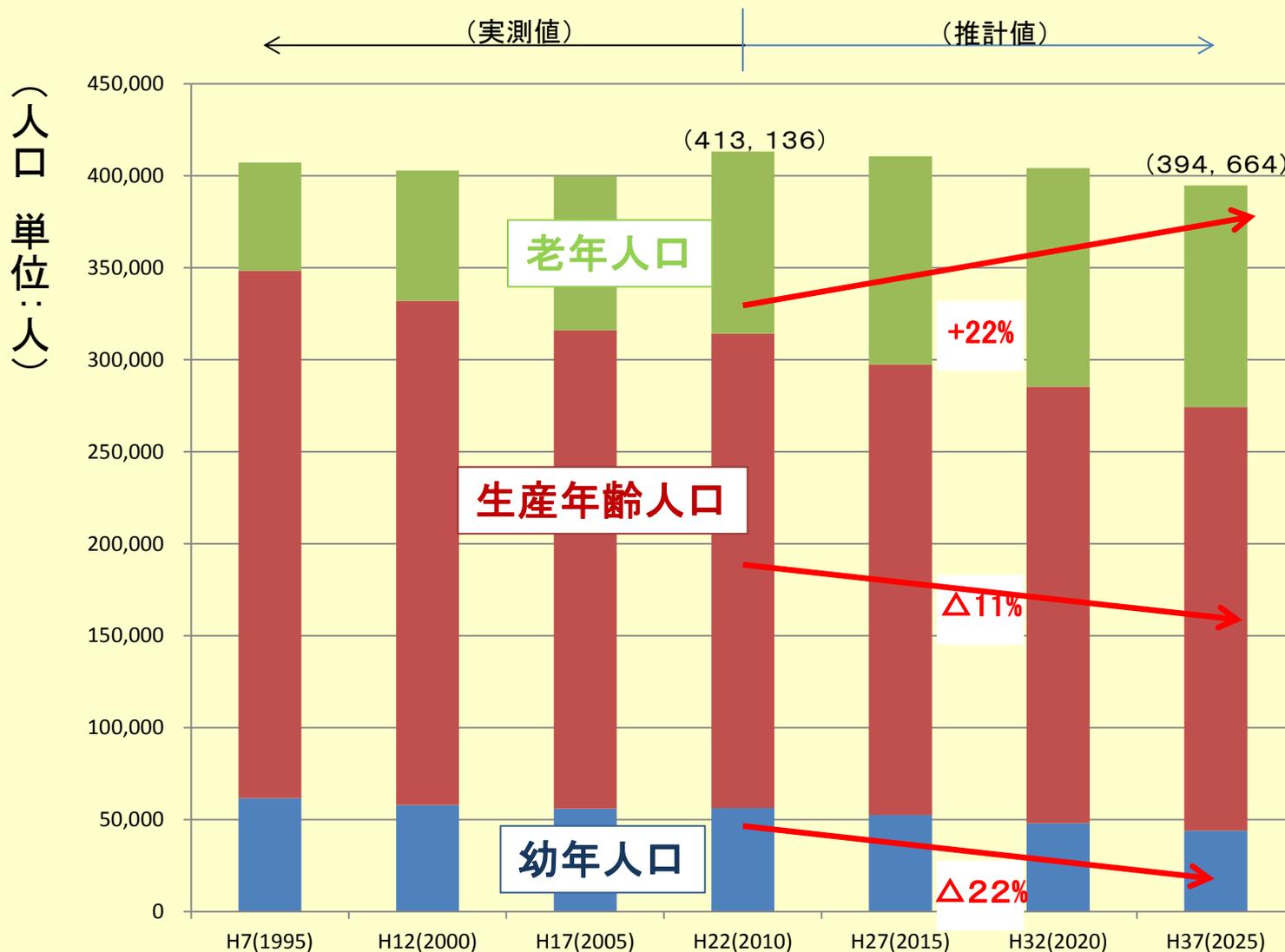


- ◎ 医療環境
東海地区NO.1
(東京23区より上)

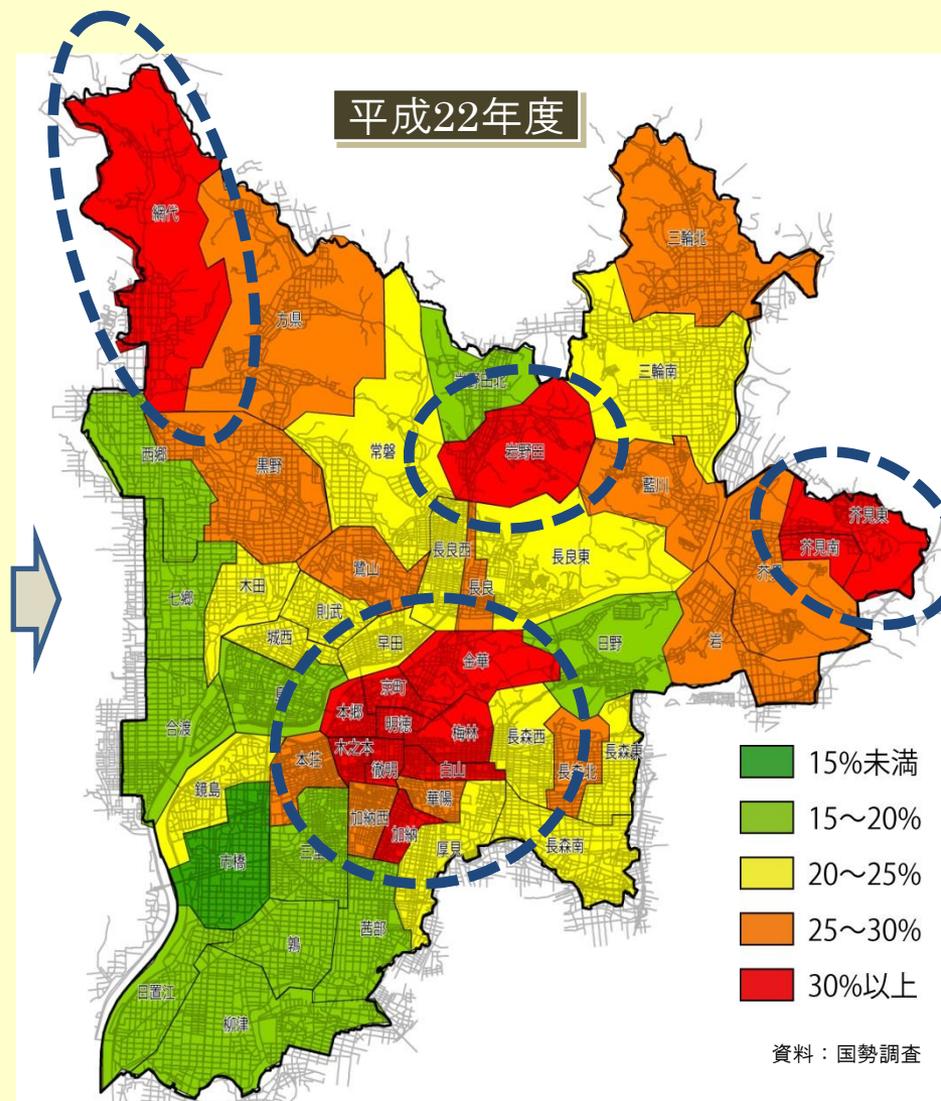
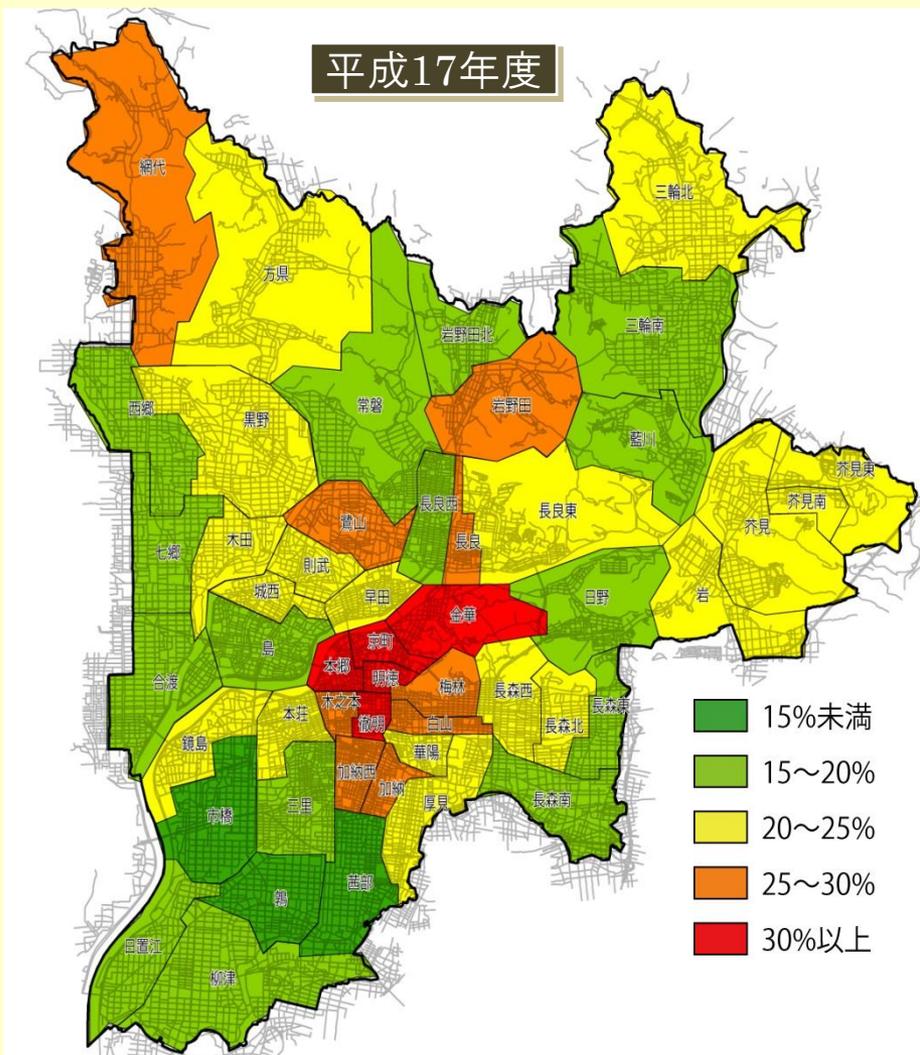
1. 岐阜市の現状

3. 人口減少と高齢化

○人口は減少し、老年人口の大幅な増加、生産年齢人口、幼年人口は急激に減少



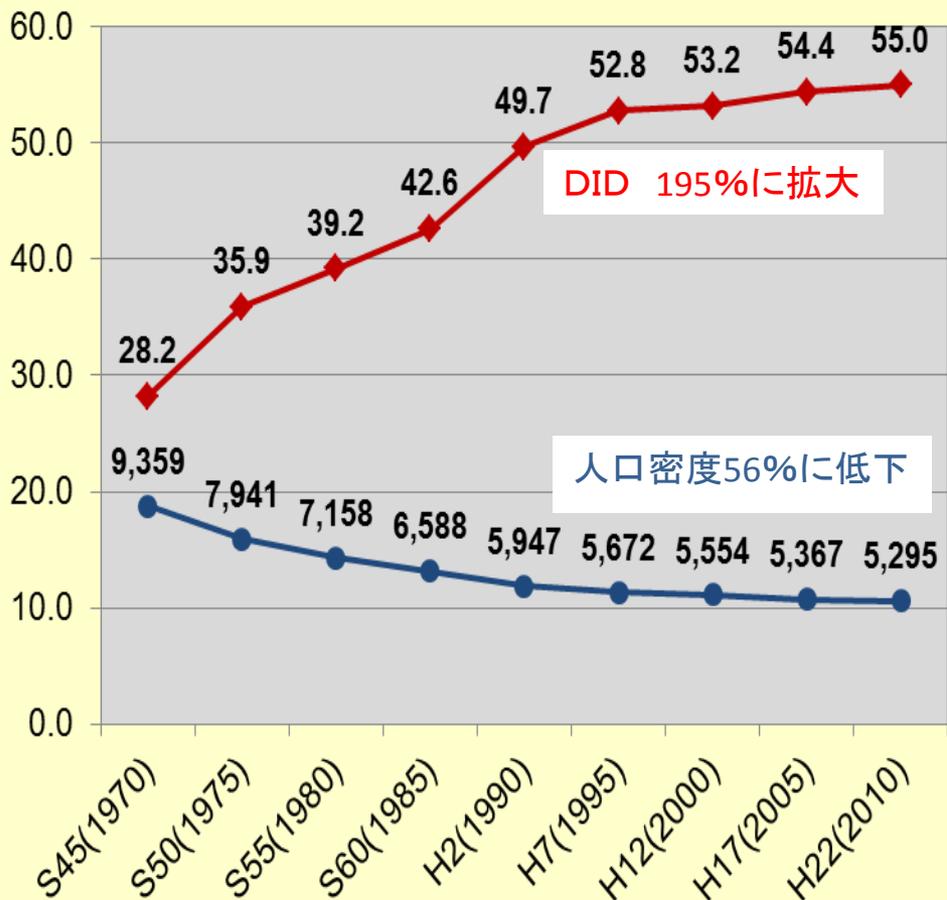
4. 急速に進む中心部及び郊外の開発団地の高齢化



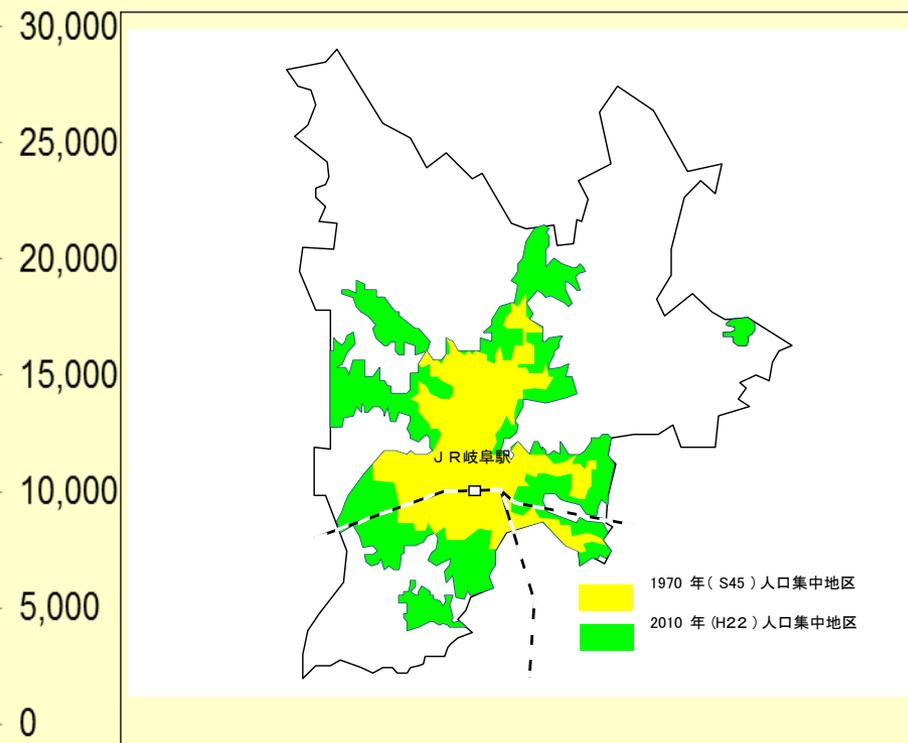
5. 人口集中地区(DID)と人口密度の推移

ODIDは拡大し、中心部のスプロール化が進行し、低密度な市街地の外延化が進む

【DID面積と人口密度の推移】



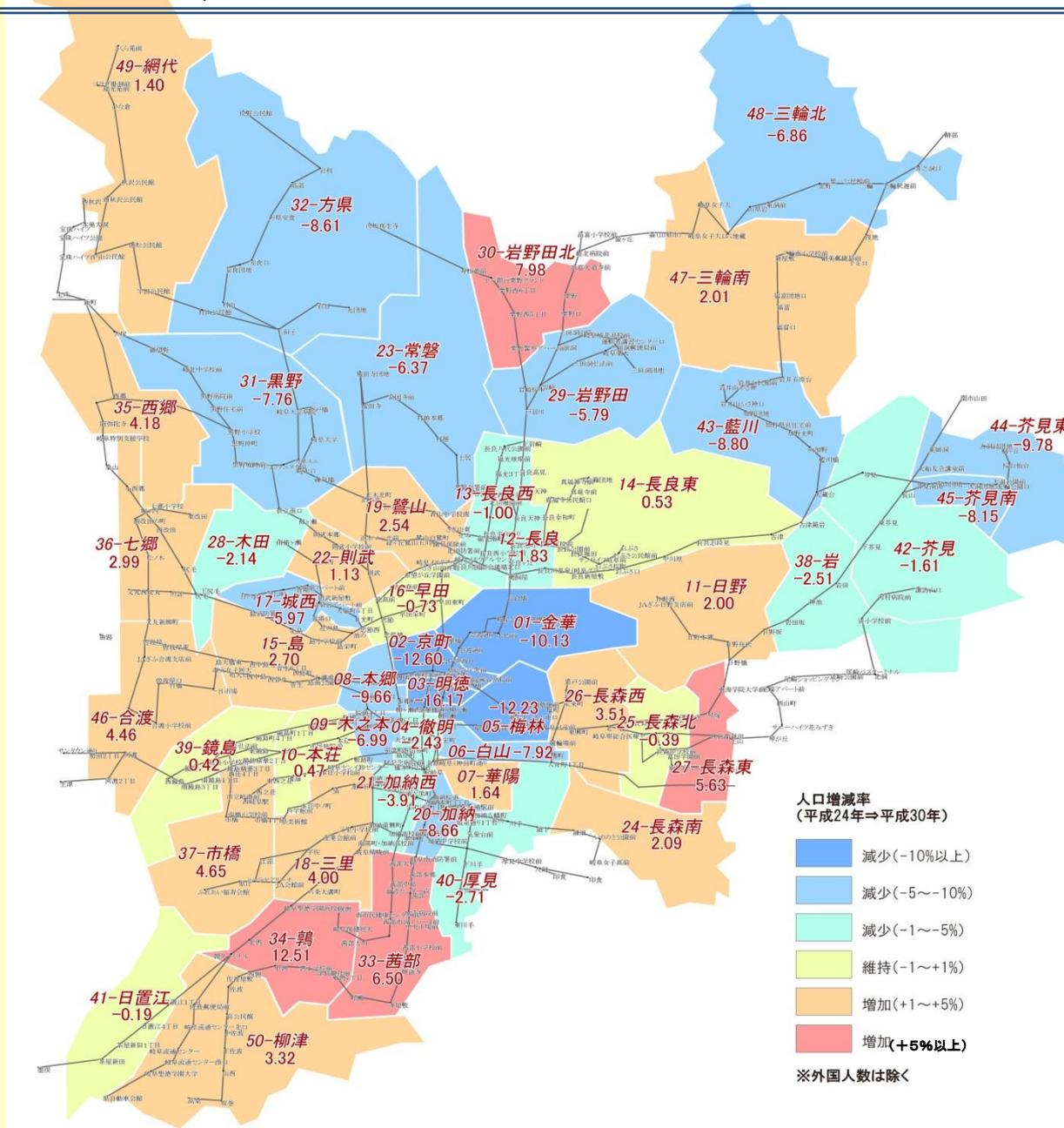
【人口集中地区(DID)の拡大状況】



資料:市都市計画MP

◆人口集中地区面積 (km²) ●人口集中地区人口密度 (人/km²)

6. 地域別人口動態



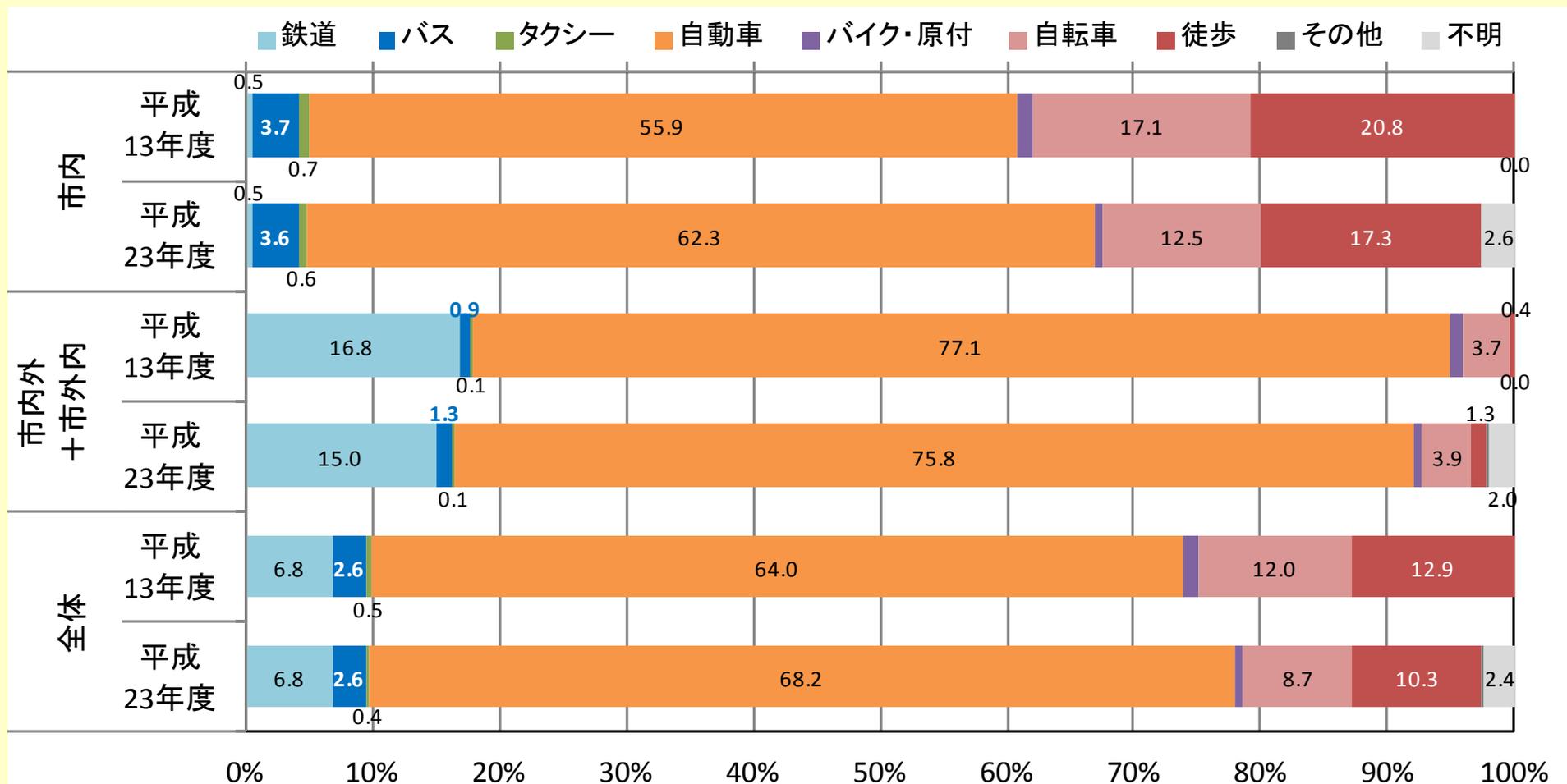
7. 交通網の概要

- ・市域南鉄道が位置 市内移動に鉄道が活用しにくい
- ・環状道路 H15に完成



8. 公共交通の現状

交通手段の状況



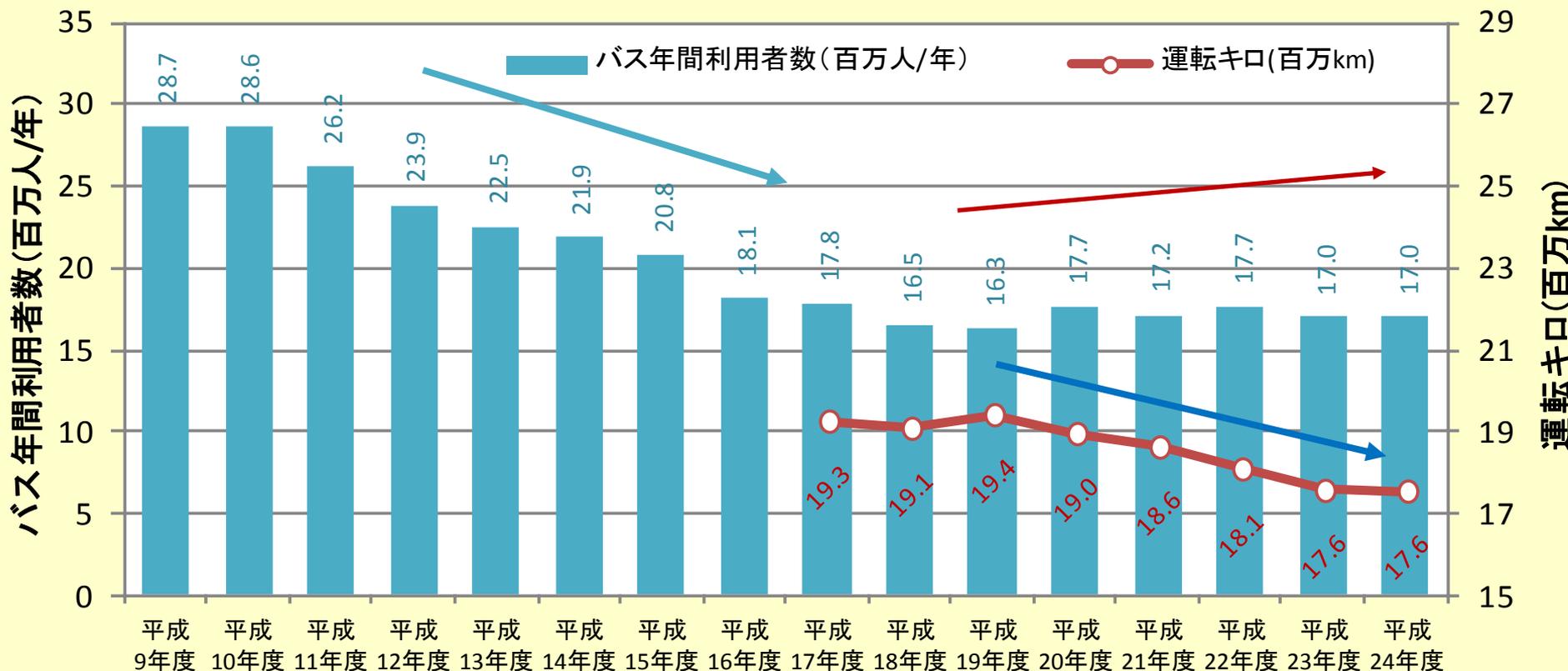
資料：第4回、第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

※市内：出発地、到着地ともに“市内”のトリップ

※市内外：出発地が“市内”で、到着地が“市外”のトリップ

※市内外：出発地が“市外”で、到着地が“市内”のトリップ

9. バス利用者数の推移



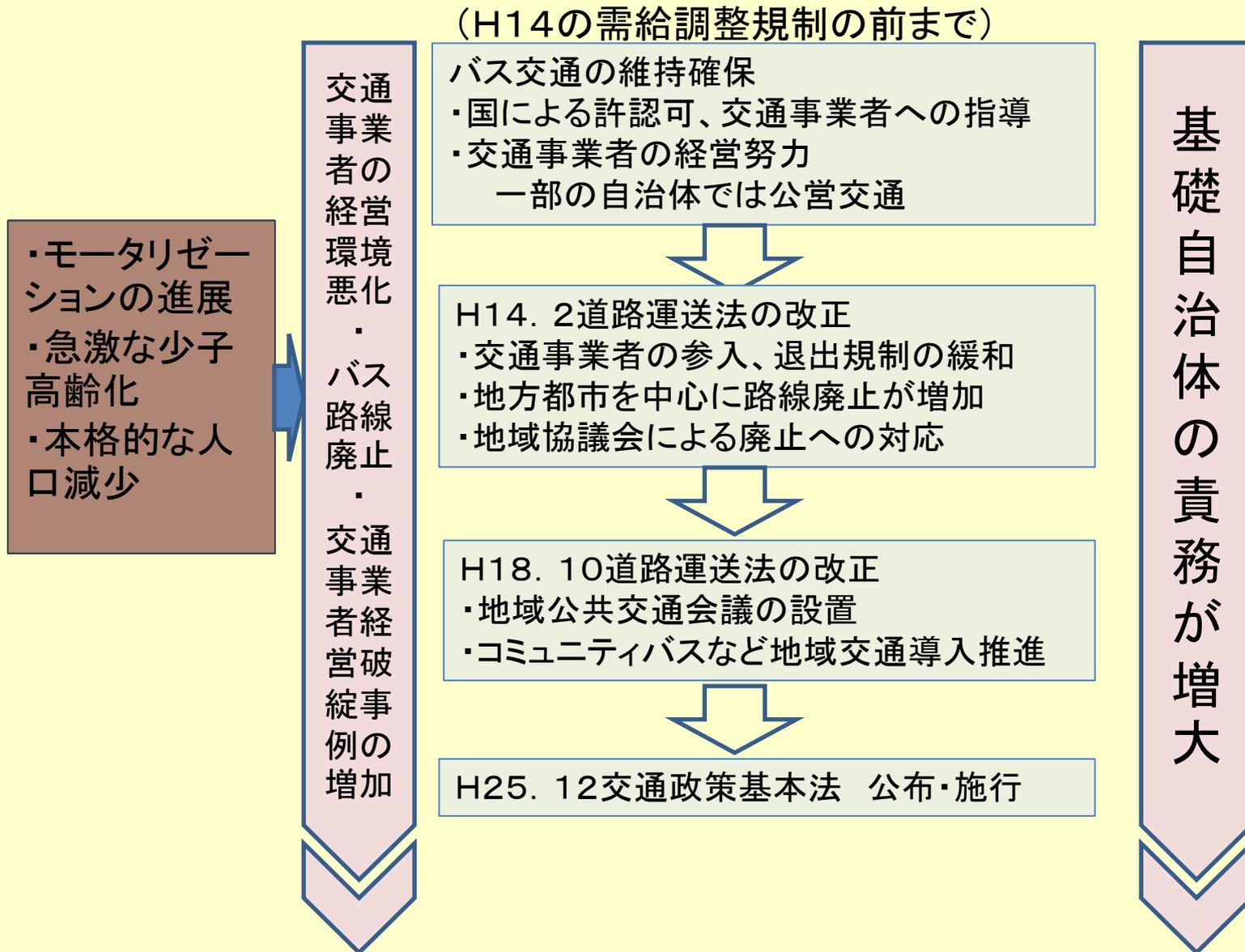
オムニバスタウン事業 H14~H18

地域公共交通活性化・再生総合事業 H20~H22

資料：岐阜乗合自動車(株)、岐阜市

2. バス交通を中心とした公共交通施策への転換

10. 公共交通を取り巻く環境の変化と基礎自治体の役割



11. バスを中心とした交通政策への転換

路面電車

10～20億円の赤字

- 都市構造と路面電車のルートが乖離
→利用者の減少
- 道路空間が狭い
→一定時性や速達性の確保が困難
利用環境の安全性の確保も困難



鉄道事業者が廃止
平成17年3月末

市営バス

- 民ができることは民で
(官から民へ)



民営化(民間譲渡)
平成14～16年度

市民交通会議 平成16年度

幹線・支線バスとコミュニティバスが連携した公共交通ネットワークの確立

42万都市を**バスで支える**

実現のための新たな
交通政策

岐阜市型BRTの導入



平成23年3月27日～ 連節バス導入

◇路線バス(約50路線)利用者数1700万人/年(H24年度)

市民協働の手づくりコミュニティバス



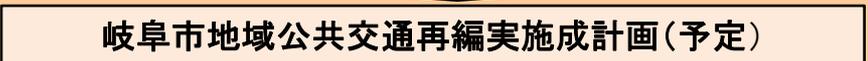
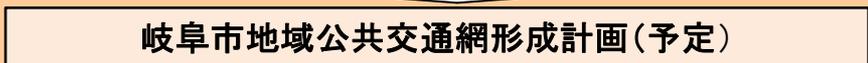
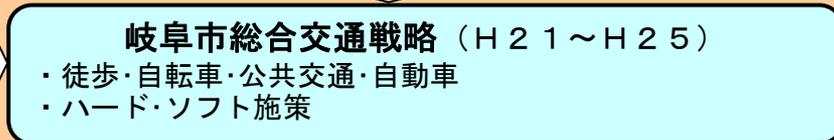
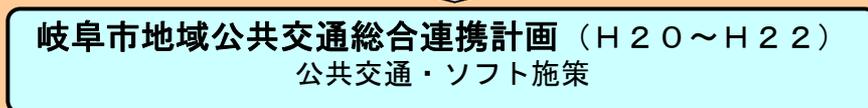
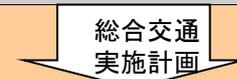
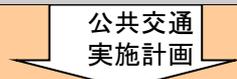
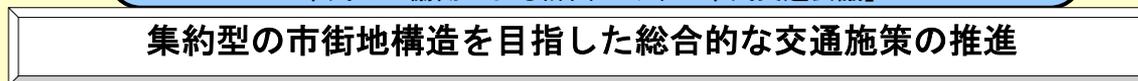
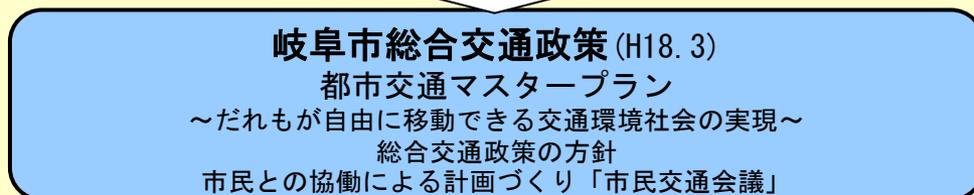
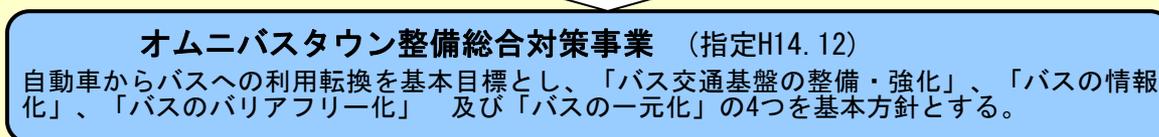
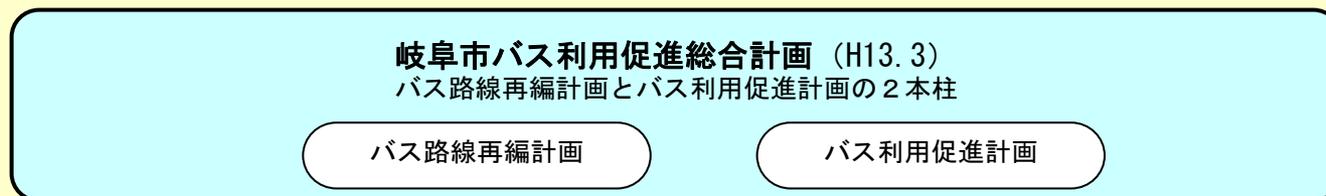
平成18年10月1日～ コミュニティバス導入

◇コミュニティバス(14地区)利用者数約37万人/年(H24年度)

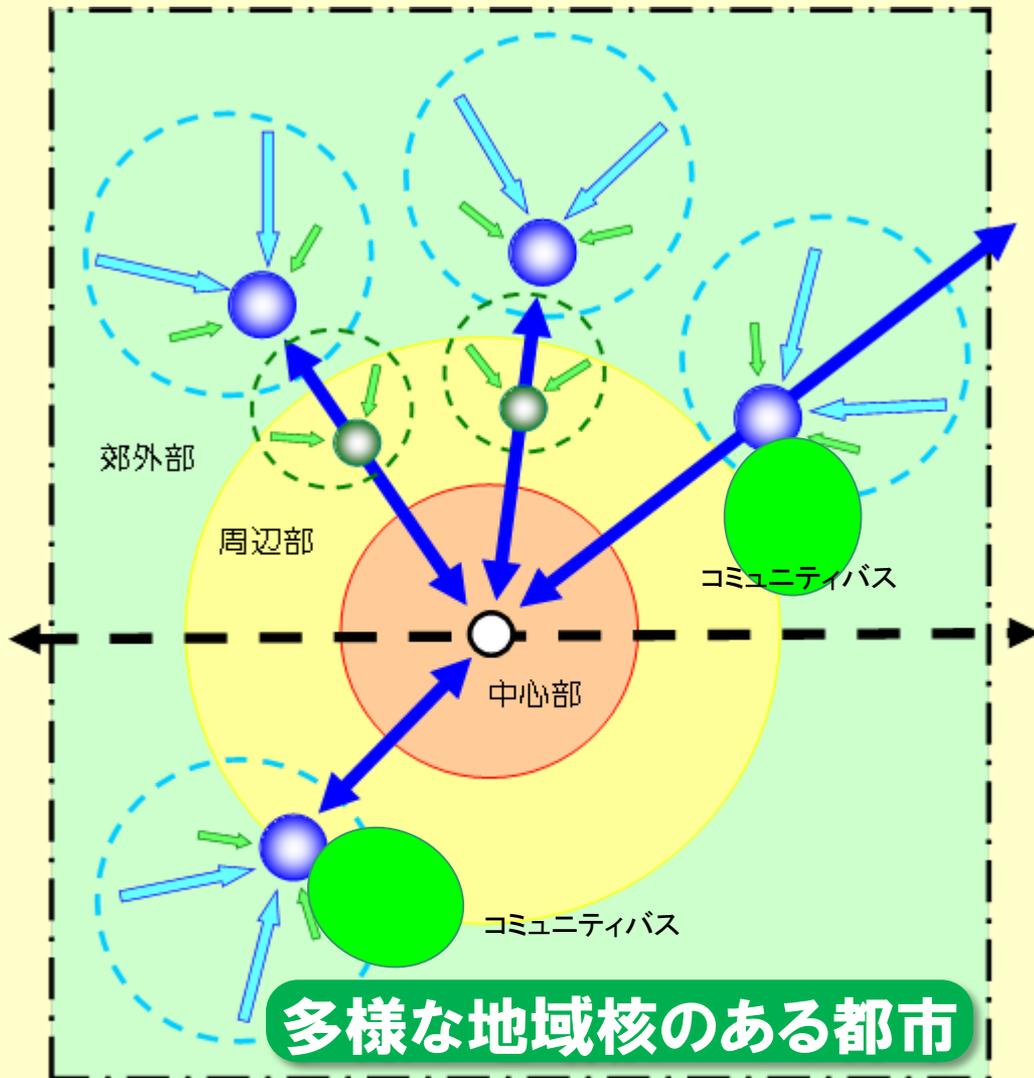
多様な地域核を結ぶ
地域を活性化
高齢社会に対応

1,737万人/年
が利用(H24年度)

12. 公共交通活性化の継続的な取り組み



13. 集約型都市構造を支える公共交通のネットワーク



多様な地域核のある都市

- 幹線バス
- 支線バス
- 地域核
- 自転車

交通政策の理念
 だれもが自由に移動できる
 交通環境社会の実現

バス路線の再編と公共交通のネットワーク化

幹線バス
支線バス

コミュニティバス

**幹線軸の強化
幹線のBRT化**

- ・バスレーン
- ・PTPS
- ・バス停上屋
- ・バスロケーション
- ・ICカード
- ・トランジットセンター整備

市民協働のコミュニティバス

- ・全体計画 (22地区)
- ・運営協議会
- ・路線バス乗継のためのICカード

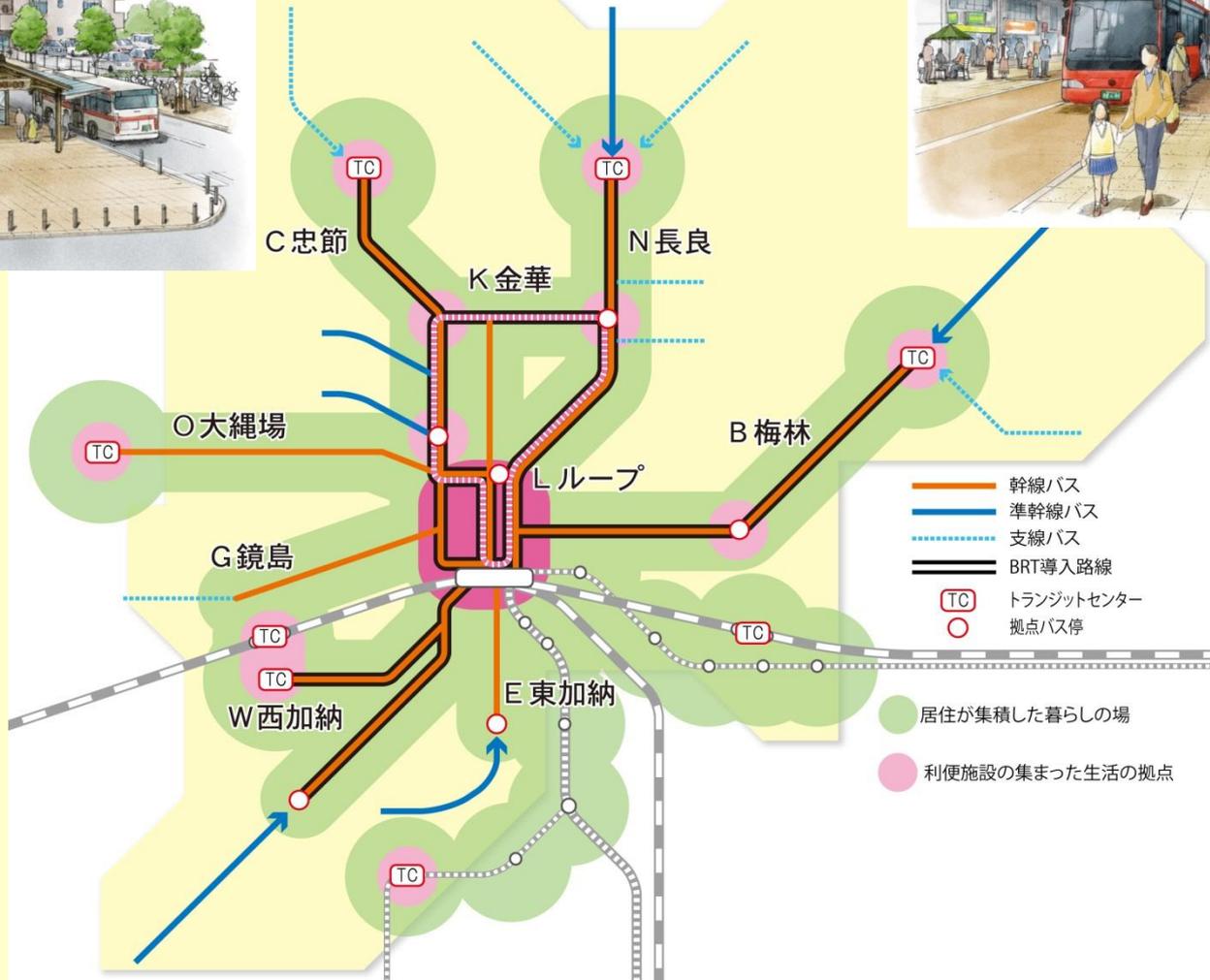
14. 岐阜市総合交通戦略(2014~2018)

- BRTを都市交通の軸として、鉄道、支線バス、コミュニティバスとの有機的な連携による
利便性の高い公共交通の確立

トランジットセンターイメージ図

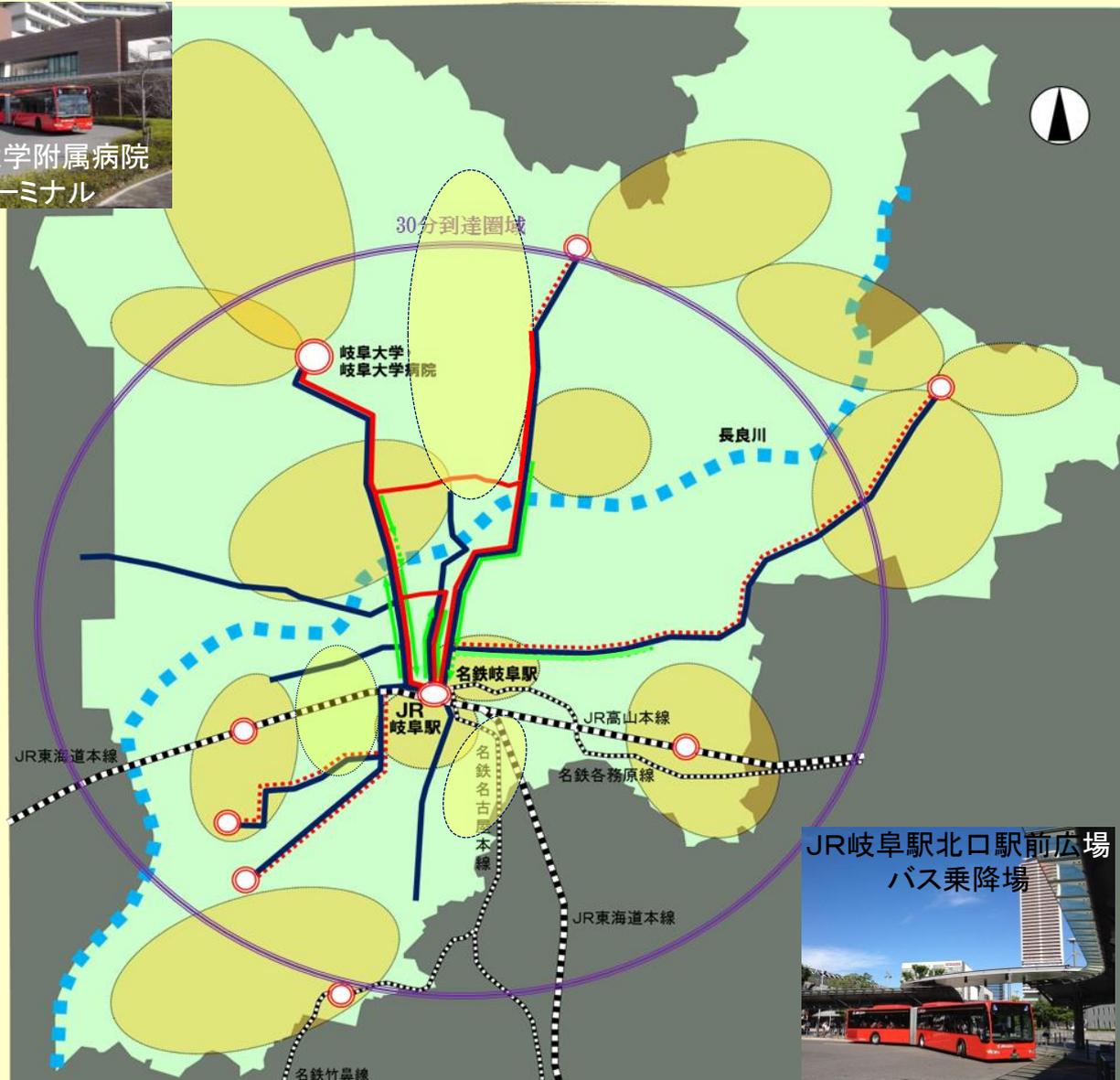


トランジットモールイメージ図



3. BRTの導入

15. 幹線(BRT)を軸としたバスネットワークの構築



幹線バス路線

BRT導入路線

BRT導入検討路線

バスレーン導入区間

バスレーン協議区間

鉄 道

乗り継ぎ拠点

コミュニティバス
導入地区

岐阜駅から10km圏をバス30分到達圏域に

16. BRTの推進①

～BRTの特徴を生かして～

【BRTの特徴】

1. LRTと比べ初期投資が安価
2. 高い柔軟性
 - ・段階整備が可能
 - ・都市構造の変化に応じて対応が可能
3. 視認性が高く、LRTに匹敵する能力を持つ

BRTの特徴を最大限に活かした

BRTの導入の推進

公共交通の
魅力・情報発信力の向上

バスの利用促進

BRTをまちの新たなシンボル

■バス車両の高度化



全長:約18m 全幅:2.55m 定員:130名 席数:46席



バスの快適性向上

17. BRTの推進② ～定時性・速達性及び利便性の向上～

■バス走行環境の整備

- ・バス優先レーン、PTPSの導入推進
※PTPS:Public Transportation Priority System
(公共交通優先信号システム)



バスの定時性、速達性の向上

■乗り継ぎ拠点の整備

- ・交通結節点機能の強化
- ・公共交通ネットワークの強化



■バス利用環境の整備

- ・バス停上屋の整備
- ・バスロケ表示機の整備
- ・駐輪スペースの整備



バスの利便性の向上

18. BRTの導入戦略① ～上下分離と民間交通事業者との連携～

- 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

19. BRTの導入戦略② ～段階的、戦略的導入～

BRT導入に向けた合意形成のための戦略

BRTの段階的整備

H20 バス路線の再編

H21 走行環境の整備バスレーン導入

H21 バスレーンのカラー化

H22 車両の高度化(連節バス導入)

H26 PTPS導入に向けた協議

BRTの戦略的導入

I 導入効果の早期発現を期待できる路線から導入(H22年度)

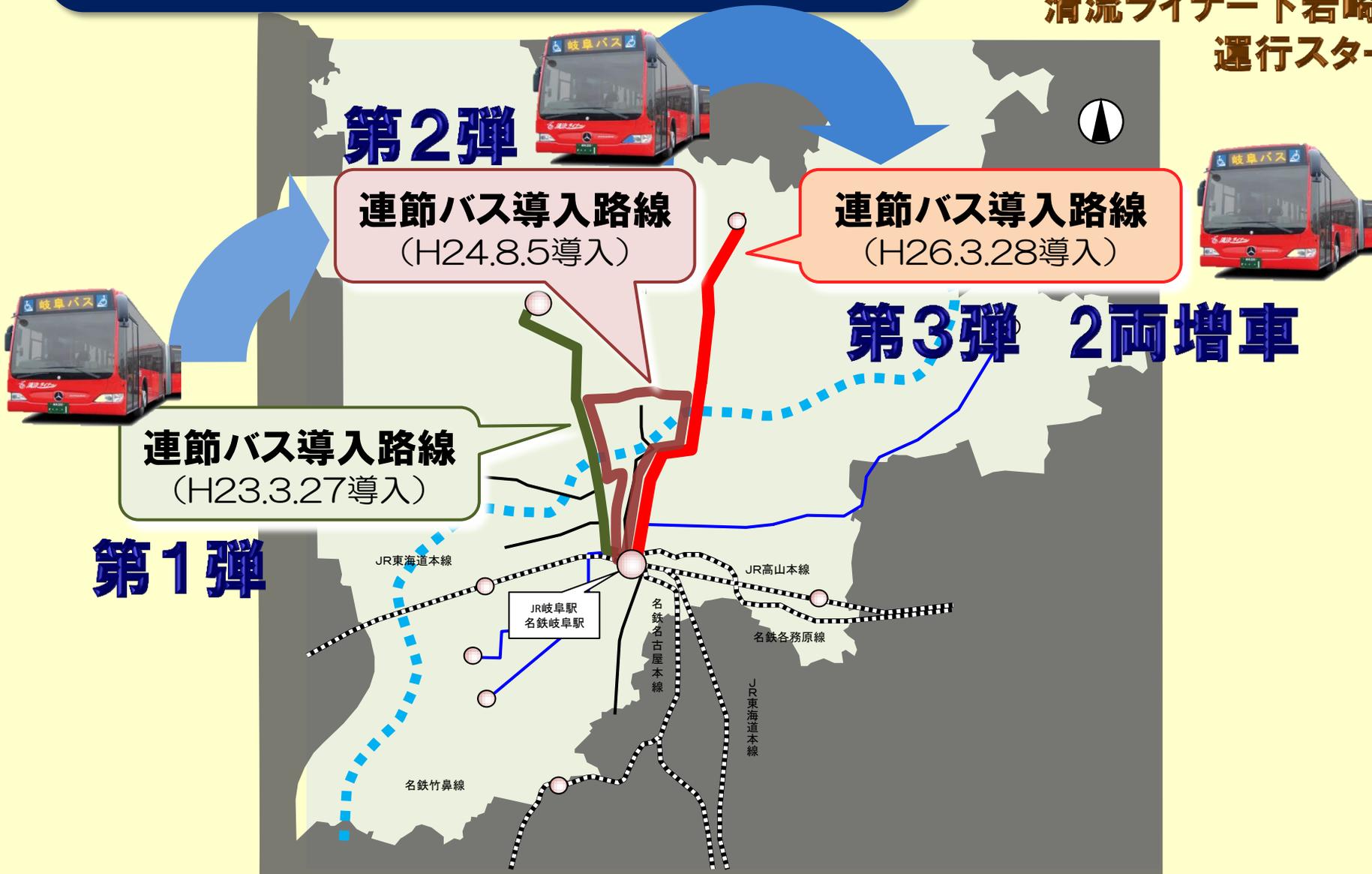
II 連節バスの魅力の活用(H24年度)
市内循環線へのルート拡大
観光振興、中心市街地活性化

III 導入効果の発現に時間がかかるが
公共交通軸として最も重要な路線に
導入(H25年度)

20. BRTの戦略的な導入③

立ち止まることのない積極的な展開

③平成26年3月28日
清流ライナー下岩崎線
運行スタート



21. 岐阜市型BRTの導入と早期効果の発現～ I 戦略的な導入～

岐阜市が踏み出した『はじめての一步！』

①平成23年3月27日
岐阜大学病院線運行スタート

■ 岐阜大学・病院 ■ 乗り継ぎ拠点



■ バス停上屋
・バスロケーションシステム



■ バスレーン



約25%
増加

効果

- ・路線全体の利用者増加
- ・駅前広場の混雑解消
- ・輸送力・輸送効率の向上
- ・途中バス停の安全・円滑性向上

■ 乗り継ぎ拠点

JR岐阜



22. 連節バスの魅力の活用 ～Ⅱ 戦略的導入～

『新たなバス利用者の創出』と『観光振興』

②平成24年8月5日 市内ループ線運行スタート

GIFU CITY 土日祝・運転

連節バスでぎふを周遊。

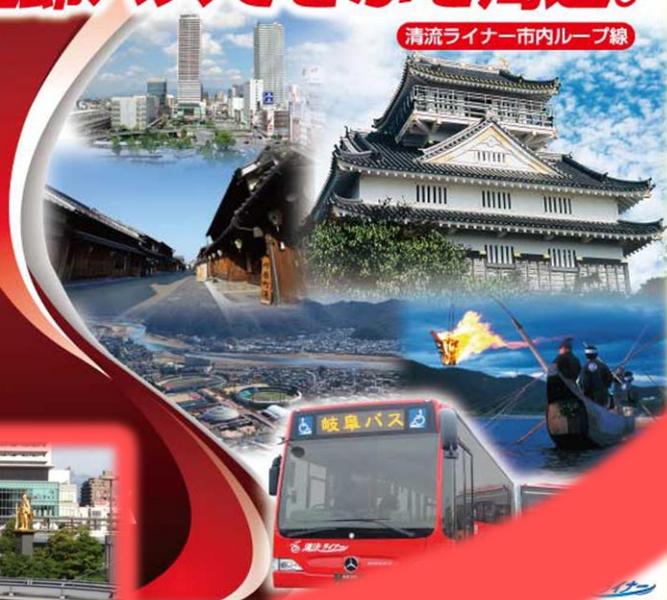
清流ライナー市内ループ線



■中心市街地を走る連節バス



■駅から出発する連節バス



■FC岐阜の応援に
かけつけるサポーター



■金華山(岐阜城)を背に
長良川を渡る連節バス

効果

- ・観光利用者が増加
- ・利用者に好印象

23. まちづくり、観光の軸となる幹線への導入～Ⅲ戦略的導入～

長良橋のバスレーンを走行する連節バス



市役所のバスレーンと連節バス



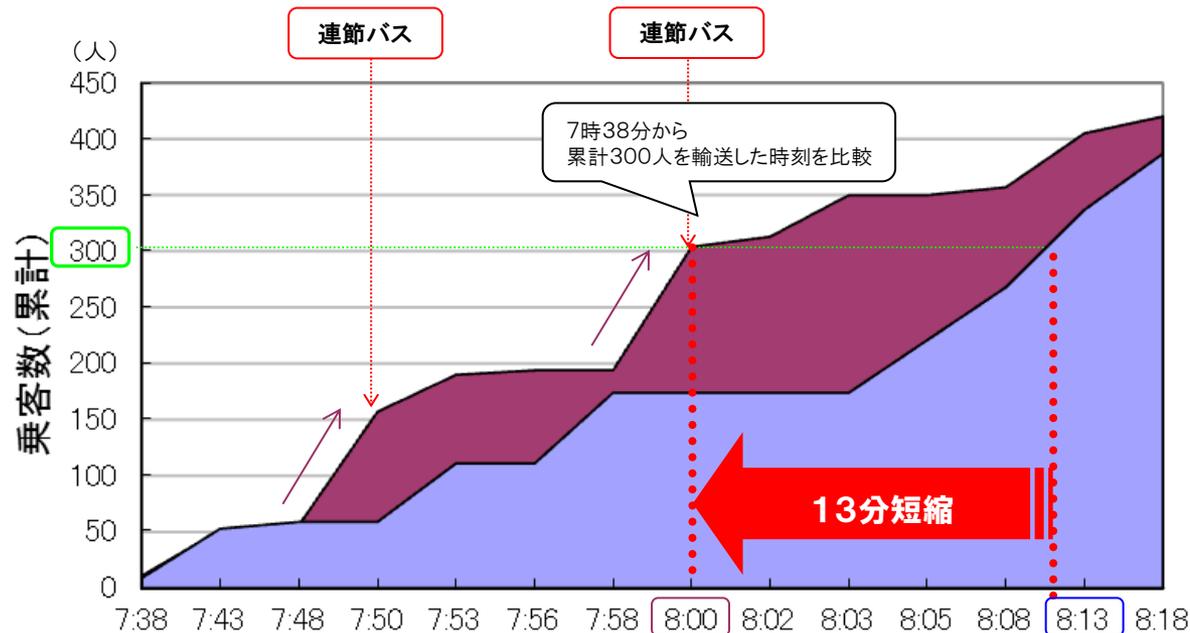
BRTによるトランジットモールのイメージ図



24. BRT導入効果の検証

岐阜大学病院線

■朝ピーク時間帯(7時38分～8時18分間)での岐阜大学・病院線のJR岐阜での乗客数(累計)



岐阜駅北口駅前広場における滞留時間の減少

待ち時間が減少

調査日

- 平成22年4月21日(水)
- 平成23年4月20日(水)

連節バス乗車前

時刻

連節バス乗車後



■連節バス乗車前後での待ち行列の減少

25. BRTが路線全体に及ぼす利用促進効果

■岐阜大学病院線の日利用者数(全日)の推移

(人/日)

全日



岐阜大学病院線路線全体の**日利用者数25%増**(全日)
30%増(平日)

公共交通への転換

岐阜大学病院線路線全体の**運行本数 12%減**(平日)

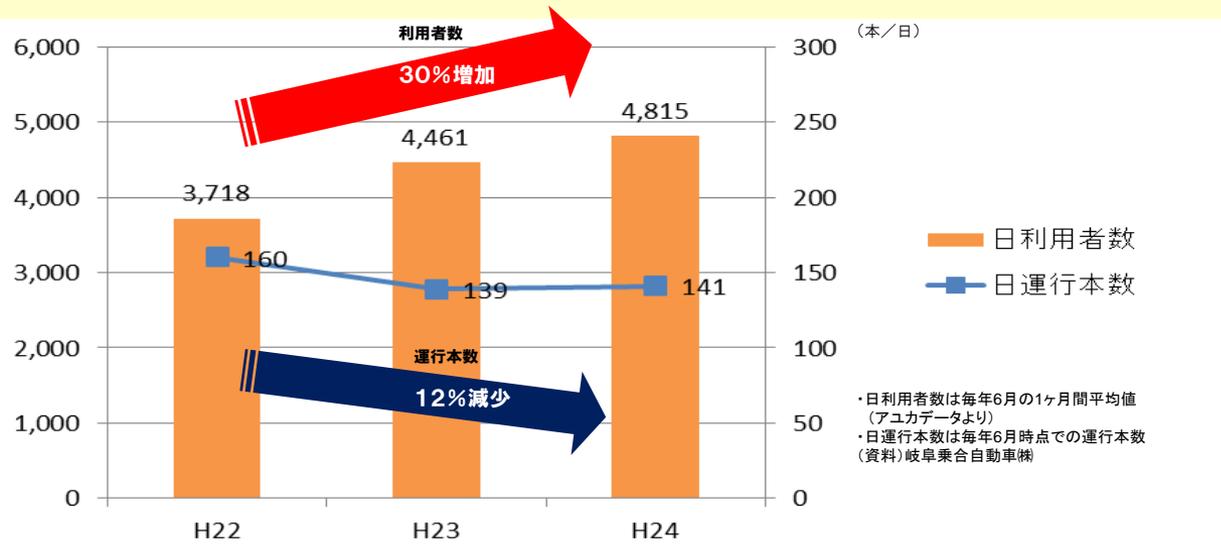
運行の効率化

・日利用者数は毎年6月の1ヶ月間平均値
(アユカデータより)
(資料)岐阜乗合自動車㈱

■岐阜大学病院線の平日の日利用者数と日運行本数の推移

(人/日)

平日



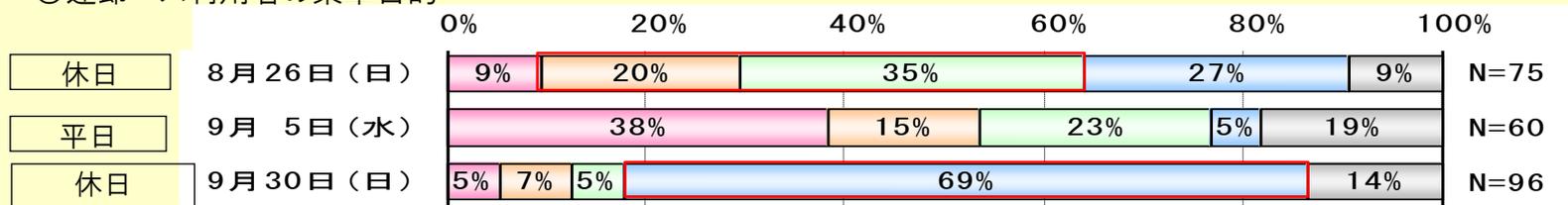
・日利用者数は毎年6月の1ヶ月間平均値
(アユカデータより)
・日運行本数は毎年6月時点での運行本数
(資料)岐阜乗合自動車㈱

26. 公共交通の新たな可能性 ～観光振興への効果～

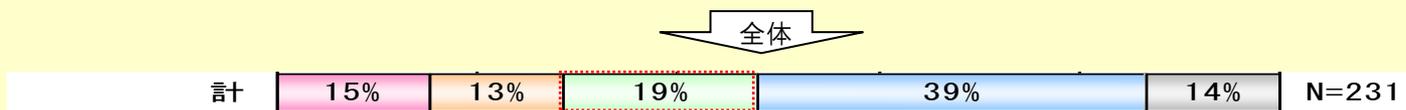
※連節バスの市内循環ルート運行交通社会実験時のアンケート結果

連節バスについて

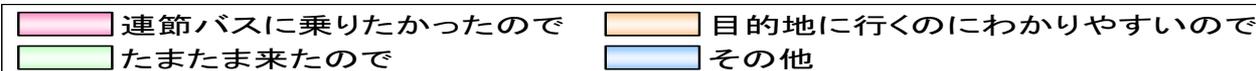
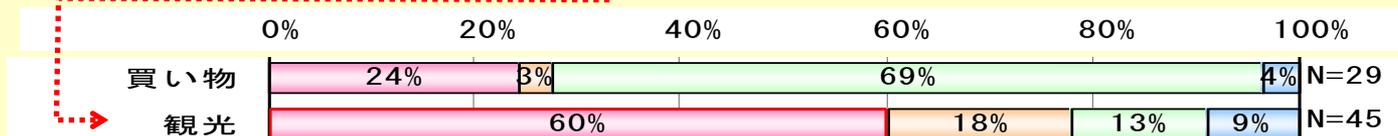
○連節バス利用者の乗車目的



休日は、観光及び買い物目的の乗車が多い。
国体期間中は、国体目的の乗車が多い。



○連節バスに乗車した理由



観光客で連節バスに乗った人の6割が連節バスの乗車が目的の一つであった。

➡ 連節バスは観光資源となっていると考えられる。

■連節バス利用者アンケート

調査日 : 平成24年8月26日(日)
平成24年9月5日(水)
平成24年9月30日(日)
調査箇所: 連節バス車内

■バス利用者アンケート

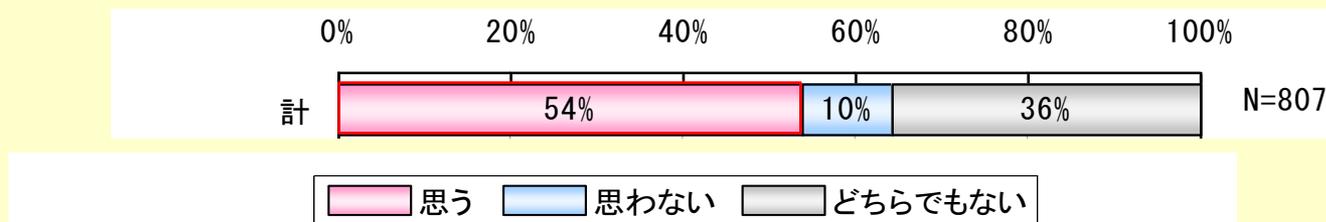
調査日 : 平成24年8月26日(日)
調査箇所: JR岐阜、名鉄岐阜、柳ヶ瀬バス停付近

■沿線施設利用者アンケート

調査日 : 平成24年9月21日(金)
平成24年9月5日(水)
平成24年9月30日(日)
調査箇所: 岐阜公園、鶯飼観覧船のりば、川原町界限柳ヶ瀬あい愛ステーション、岐阜高島屋前、岐阜メモリアルセンター

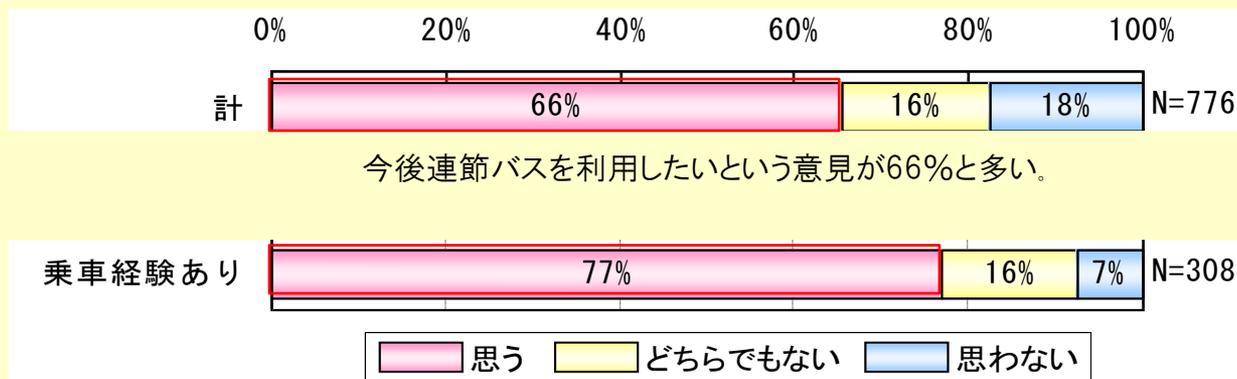
27. 公共交通の新たな可能性 ～観光振興への効果～

○連節バスは岐阜市のシンボルの一つとなると思うか



連節バスは岐阜市のシンボルの一つとなるという意見が54%。

○今後、沿線施設を訪れるときは、連節バスに乗って行きたいかと思うか



今後連節バスを利用したいという意見が66%と多い。

特に乗車経験がある人では同意見が77%と多い。

➡ 連節バスは再度乗りたくなるような魅力ある車両である

28. BRTの評価の向上に向けた取り組み

- 公共交通の転換とバス車両運用効率化による環境負荷の低減について試算
- 道路交通の円滑化やコンパクトシティ化などの効果指標を取り入れ更なる検証が必要

BRT(連節バス2両)導入時のCO₂削減効果の検証事例

岐阜大学・病院線へのBRT導入によるCO ₂ 削減効果 (平成22年度-平成24年度比較)	t-CO ₂ ／年
公共交通利用促進効果+運行効率化	93
公共交通利用促進効果	84
運行効率向上効果	9

4. バスネットワークの構築に向けた取り組み

29. ネットワークの構築に向けた総合交通戦略の推進

岐阜市総合交通戦略（平成21年3月） 社会資本整備総合交付金等と地域公共交通活性化・再生総合事業等との連携

【幹線・支線・コミュニティバスが連携した公共交通ネットワークの確立】

【幹線軸のBRT化を中心に据えた
集約型都市構造の実現に向けたまちづくりの推進】

- ・路面電車廃止後の岐阜市の総合交通体系の確立
- ・効率的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの確立
- ・放射状バス幹線の強化を図るため、岐阜市型BRTを導入
- ・支線バスとコミュニティバスも含めてネットワーク化し、利便性を高める

【バス利用環境の改善】

- ・ハイグレードバス停の整備
2つの事業を組合せ整備
バス停上屋
(社会資本整備総合交付金)
バスロケーションシステム
(地域公共交通活性化・再生総合事業)



【岐阜大学・附属病院を核としたバス路線再編】
トランジットセンターを核とした幹線・支線への再編とコミバスとのネットワーク化



【BRT導入の推進】
(幹線軸の強化を図るためBRT導入を推進)



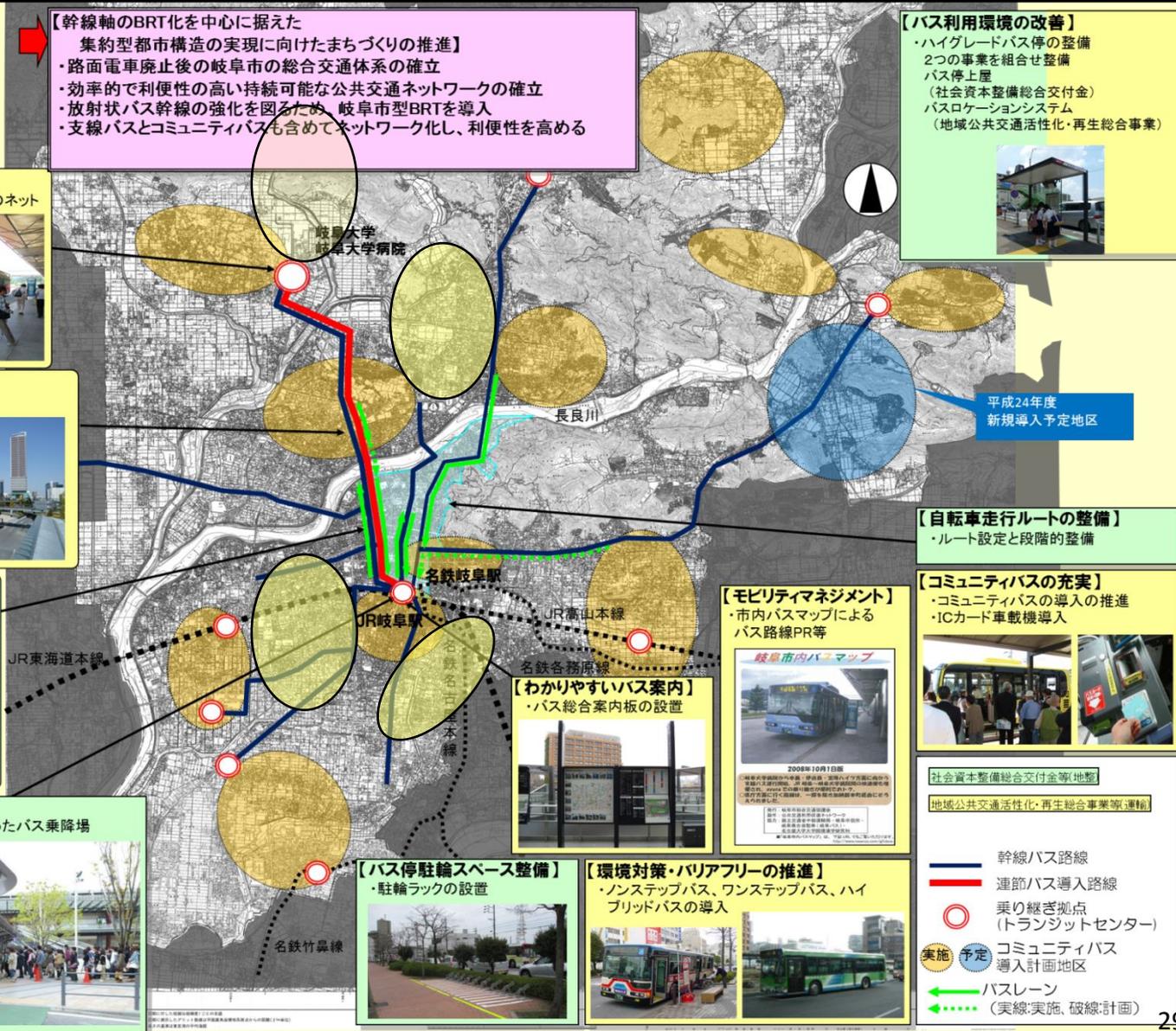
【バス走行・利用環境の改善】
(バス優先レーン・PTPSの導入)



【バス路線の情報提供】
・バスロケーションシステム



【岐阜駅北口駅前広場】
・総合バスターミナル機能を持ったバス乗降場



平成24年度
新規導入予定地区

【自転車走行ルートの整備】
・ルート設定と段階的整備

【コミュニティバスの充実】
・コミュニティバスの導入の推進
・ICカード車載機導入



【モビリティマネジメント】
・市内バスマップによる
バス路線PR等



【わかりやすいバス案内】
・バス総合案内板の設置



【バス停駐輪スペース整備】
・駐輪ラックの設置



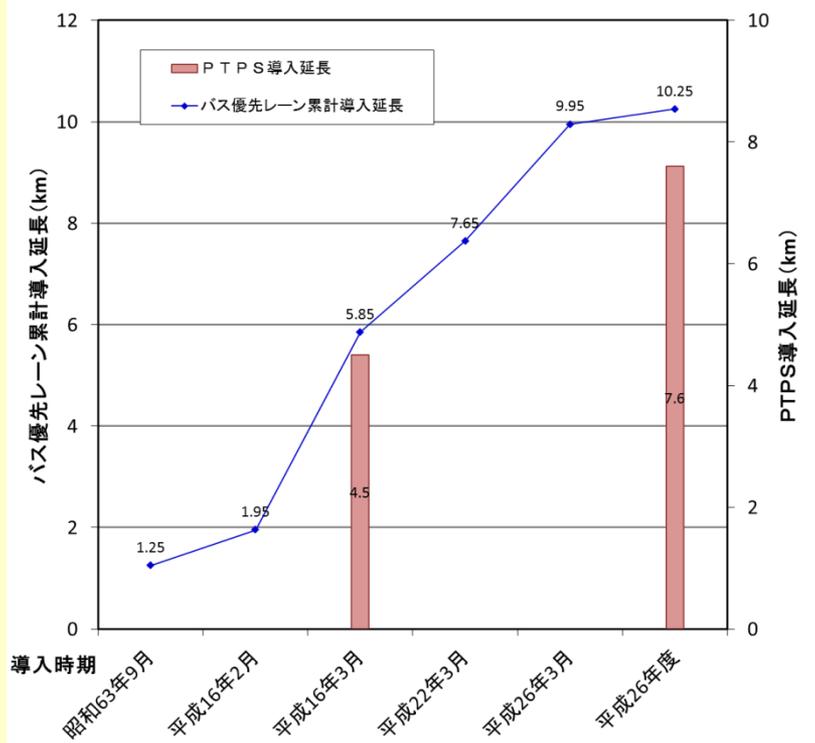
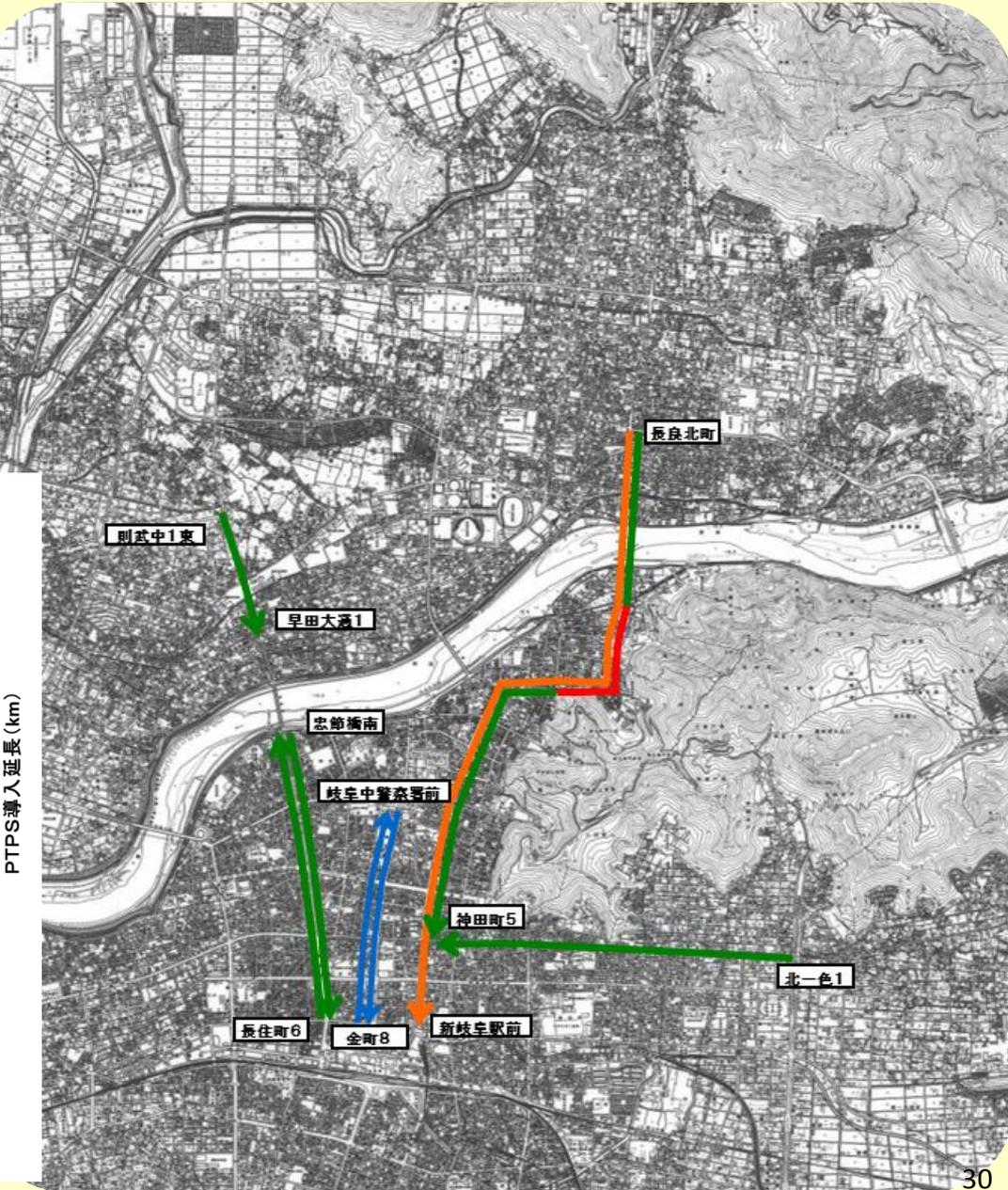
【環境対策・バリアフリーの推進】
・ノンステップバス、ワンステップバス、ハイブリッドバスの導入



社会資本整備総合交付金(国庫)

地域公共交通活性化・再生総合事業(国庫)

30. 走行環境向上のためのバスレーン・PTPSの導入



3.1. バスレーンカラー化の効果

○バスレーン優先レーンをカラー化すると、速達性が向上

○信号の影響があり、定時性については変動が大きい⇒PTPSの必要性が確認できる

効果検証(バスロケ運行データより)

	朝(7時-9時)		夕(17時-19時)	
	短縮時間	変動係数	短縮時間	変動係数
上り (岐阜駅着方向)	20秒短縮	5%増加	44秒短縮	10%増加
下り (岐阜駅発方向)	31秒短縮	8%減少	28秒短縮	4%減少



3 2. 乗継拠点整備（岐阜駅北口駅前広場）

■最大の乗り継ぎ拠点

- ・バス乗降場、一般車・タクシー乗降場を機能的に配置、駅と街をつなぐU字型の歩行者デッキを整備
- ・面積26,500㎡と全国一の規模
- 1日平均乗車人員 30, 101人(平成22年度)資料:東海旅客鉄道株



岐阜駅北口駅前広場



名鉄岐阜駅

岐阜駅北口駅前広場

JR岐阜駅



3 3. 岐阜駅北口駅前広場バス乗降場



【岐阜駅北口駅前広場】

■ 乗り入れ本数

約3,259本(41路線) 平成26年4月1日現在

方向別のわかりやすい乗り場の整理

■ 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	旦の島、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、三輪積迦
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		

34. 乗継拠点（トランジットセンター）整備事例



連節バスの導入



病院内ロビーバス近接情報



幹線バスとコミュニティバスの連携



大学附属病院に整備されたバスターミナル

35. ハイグレードバス停

■ハイグレードバス停(バスロケーションシステム併設)



■ハイグレードバス停(広告付)



* 広告会社が整備、清掃、メンテナンスを行う。

36. バス路線網構築のためのツール～情報化の推進～

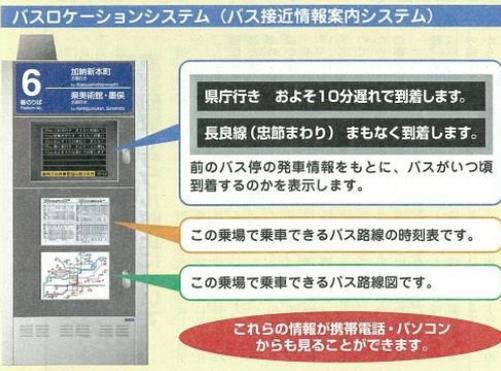
① バス運行情報提供サービス

* 携帯アクセス件数
100万件以上/月



携帯でバス停のバーコードを読み取り、バスの接近や到着予測時刻情報を利用者に提供

② バスロケーションシステム



* 市内33基設置

バスとバス停に備え付けられたアンテナを介して通過情報を取得し、バスの接近や到着予測時刻情報を利用者に提供

③ ICカード

* 約20万枚発行
(市民2人に1人が所有)



アユカ



高齢者おでかけバスカード

70歳以上の方対象
2割引で乗車可能



ICカード74%、現金26%

乗降車時、読取機に情報を読み取らせるだけで運賃の支払いが可能なカード

37. 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

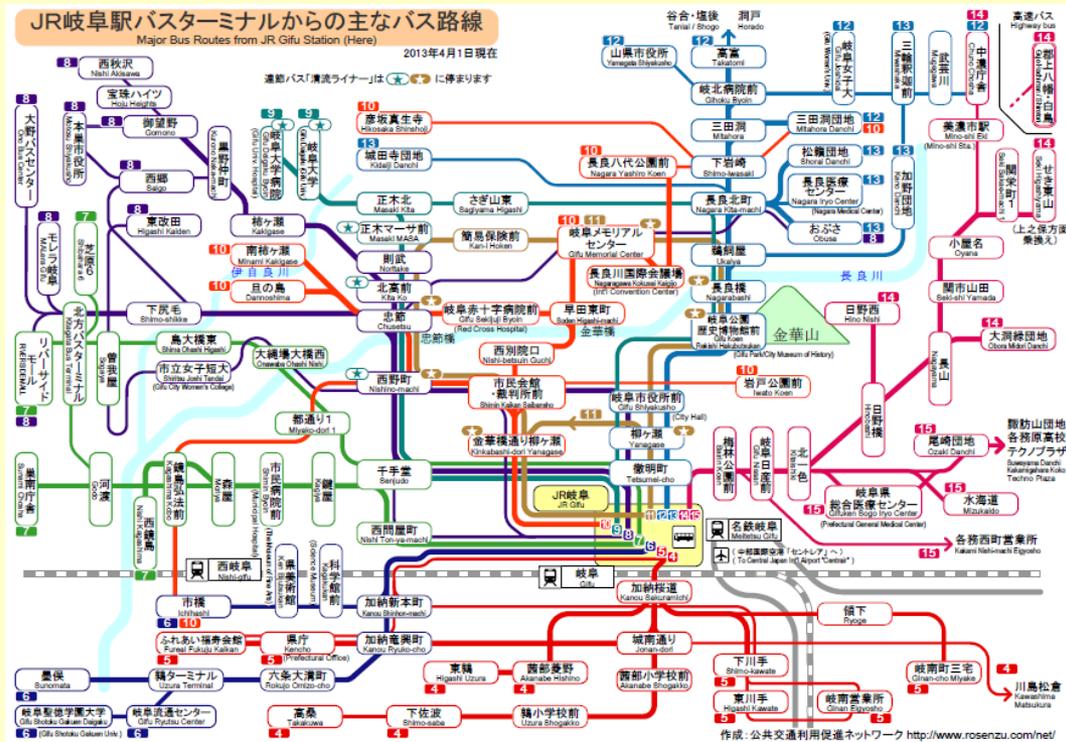
バスの行先表示に「見やすく、わかりやすい番号制」を導入した。

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。



【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。

【路線の概略図】

5. 市民協働型のコミュニティバスの導入

38. 市民協働のコミュニティバスの概要

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民・行政・交通事業者の3者が連携

地域住民が主役



地域住民

地域が経営感覚を持った運営

- ・計画段階から住民が参画
 - ・ルートやバス停の位置の検討
 - ・ダイヤの運行計画の立案・運賃の決定
 - ・コミュニティバスの愛称も募集
- ・運行段階での運営
 - ・地域で広告を募集
 - ・利用者をサポートするヘルパーボランティア

行政(市)

運営の支援

- ・運行事業者の選定(公募)
- ・法的手続き
- ・利用促進の助言
- ・補助金

交通事業者

バスの運行

- ・安全安心な運行の徹底
- ・運行経費の縮減

39. コミュニティバスの導入状況②

14地区⇒16地区に拡大、22地区で全市カバー

みわっこバス

あいあいバス

みどりっこバス

方県・網代バス

ながらうかいバス

ほっとバス



方県・網代地区

長良・長良東地区

三輪地区

藍川地区

芥見東・南地区

黒野・西郷地区

※廃止代替
コミュニティバス

にっこりバス



日光地区

(本巣・
揖斐方面)

芥見岩っこバス



芥見・岩地区

eバス

西ぎふ・くるくるバス



市橋地区

(瑞穂市・
大垣市方面)

(各務原市方面)

中心市街地東部地区



境川らくちゃんバス



境川地区

すまいるバス

加納地区

長森南地区

三里・本荘地区



加納めぐりバス

373(みなみ)バス



40. 市民協働のコミュニティバスの仕組み

コミュニティバスの運行から地域再生へ

●達成記念式典



●社会学習に利用



●広告費による収入



●スタンプラリー開催



●中・高校生バスガイド



●ヘルパーボランティア



●ギャラリーバスの運行



■地域住民による様々な活動

- ・利用促進活動
 - ・運行計画の見直し
 - ・広報活動
 - ・収支改善策の検討 等
- (運賃の見直し、広告収入の検討 等)

地域の努力が継続した運行へつながっていく！



補助基準

	高	↔	低
高齢者密度	高	↔	低
収支率	40%	↔	15%
補助上限額	800万円	↔	950万円

持続可能なコミュニティバスシステムの構築

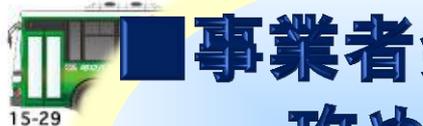
行政による効率性・補助金額のチェックと地域住民による継続的な利用促進活動や運行計画の見直し

6. バス交通活性化の取り組み

4.1. 公共交通利用促進に向けた取り組み例～事業者の取組～

■信長バスの運行とスタンプラリーの開催

市内ループ線・LINE UP



車内・装飾一覧

■専用天井装飾・シート地

■専用・吊り革



■事業者発 攻めの戦略

- ・休日のバス利用促進
- ・観光政策との連携
- ・環境対策

■エコ家族割の導入

岐阜バスからのお知らせ

エコ家族を応援します!

エコ家族割 10月1日(木)よりはじまります。

土・日・祝日のお出かけで、普通通勤定期券があれば、同伴の家族の方は…

大人 100円※ 小人 50円※

※ただし、現金によるお支払いに限ります。



42. 市民の交通行動転換に向けた取り組み

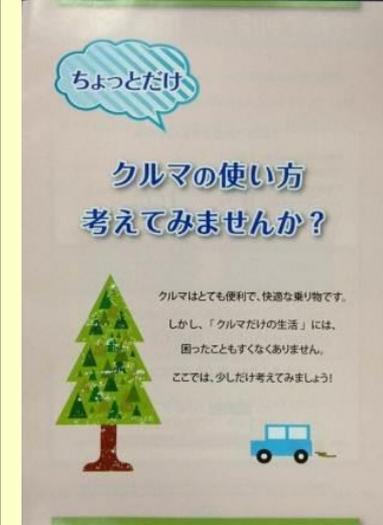
バスの乗り方ガイド



おでかけバスマップ



交通行動転換 動機付け冊子



モビリティマネジメントの結果

- ・交通行動を見なおすきっかけになった…約6割
- ・クルマの利用が減った…2～3割
- ・その内、継続が可能…約75%

43. モビリティ・マネジメント推進協議会 ノーカーデー

■ぎふ交通行動転換推進協議会の開催

- 企業・大学・行政機関によるモデル的な取組みの推進
(平成21年11月設置)
- ◎研修会の開催(平成24年2月23日)
 - ・藤井聡教授講演(協議会委員等31名+市職員43名)

■岐阜市職員ノーカーデーの実施

- 月2回の職員ノーカーデーの実施(平成19年6月～)
《平成24年度》
- ◎CO2削減量:約4,300kg/年(約180kg/回)
⇒50年杉307本分のCO2吸収量

○モビリティ・マネジメントとは？

1人ひとりの移動や、まちや地域の在り方を、工夫を重ねながらよりよいものに改善していく取り組み。



研修会の様子



職員が率先して公共交通機関を利用することで、環境に配慮したまちづくりをしていきましょう。

担当課 企画部交通総合政策課
内線 2610

44. インターネットを活用したパーク＆ライドの推進

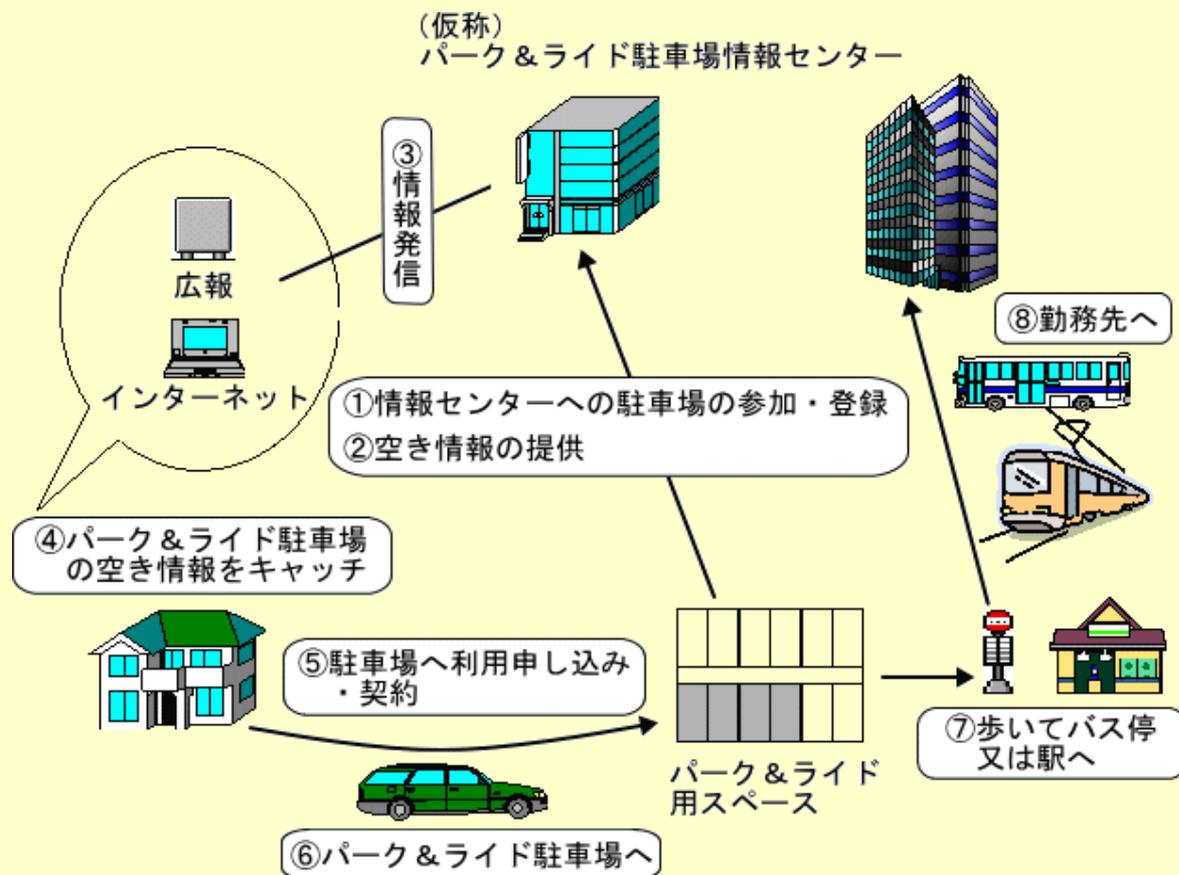
■パーク＆ライド推進のための駐車場紹介システム

■ 自宅からバス停まで自動車を利用し、バス停周辺に駐車してバスに乗り換えるパーク＆ライドを推進

■ バス停周辺の空き駐車場の情報を発信し、パーク＆ライド駐車場として有効活用

◎ 登録駐車場数: 約90箇所(平成24年7月現在)

※ 提供箇所: 長良川以北、国道21号以南、岐阜環状線の外側かつバス停から約500m以内の駐車場



45. 地域公共交通の維持発展のための連携

■市民

地域交通の確保
地域住民が主体

■交通事業者

利用者視点に立った
安全・安心の運行

■行政

関係機関が連携し
総合的かつ戦略的に
交通政策の推進

協働

協働は簡単ではないけれど

公共交通会議
地域公共交通活性化再生法の協議会
有効に活用

持続可能な交通まちづくりの推進