

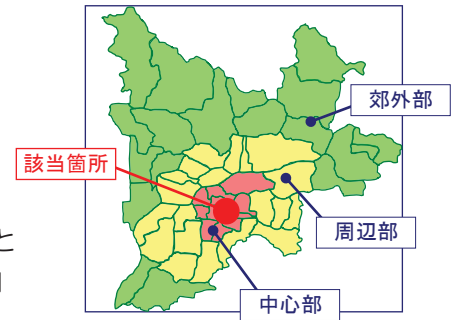
【 戦略1-1 バス路線再編と乗り継ぎ拠点整備 】

施策位置

《 a. 岐阜駅北口駅前広場整備 》

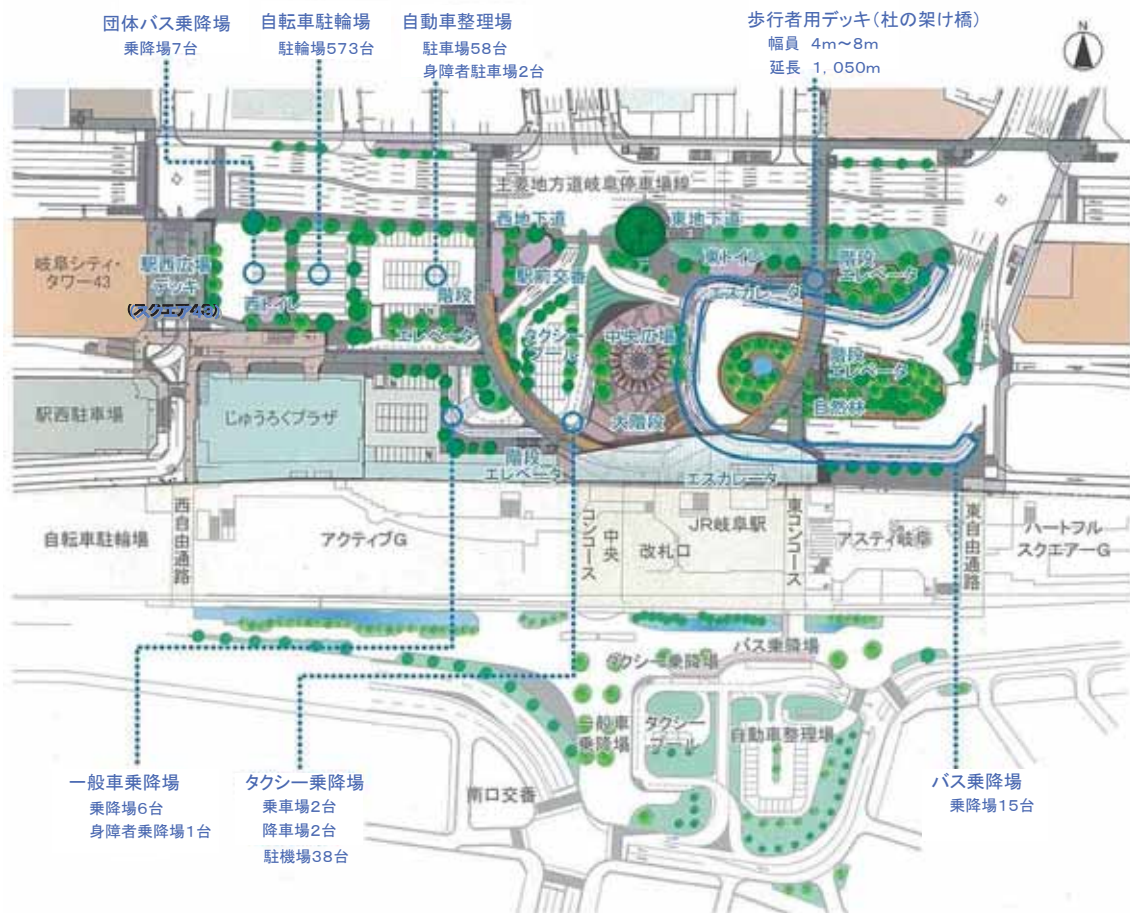
■ 施策総括

- 100万人都市圏の地方中核都市にふさわしい都市の構築を図り、県都の玄関口としての利便性を向上させるため、「交通結節点」としての機能の充実を図るとともに、「にぎわい機能」、「環境機能」を兼ね備えた駅前広場の整備を進めます。



■ 取り組み内容

- 計画面積が26,500㎡と全国有数の面積を誇り、各方面へのバスが発着する北口駅前広場は、本市における最も重要な交通結節点です。周辺地区を含めた「交通混雑の解消」、「公共交通機関の利便性向上」、「交通結節点での乗り継ぎの強化」及び「人にやさしい、安全で快適な移動性の向上」を目指し、原則として全ての方面へのバスが入るバス乗降場をはじめとして、タクシー乗降場、一般車乗降場、駐輪場、歩行者用デッキなどを適正に配置した駅前広場整備を推進します。



《 c. 乗り継ぎ拠点(バス)の計画・整備 》

■ 施策総括

- バス相互の乗り換えや、自転車などの乗り換えが円滑に行えるよう、乗り継ぎ拠点(トランジットセンター)を計画、整備します。

■ 取り組み内容

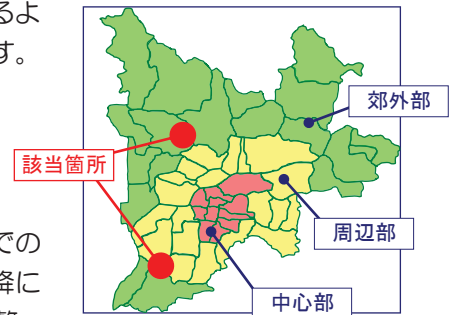
【岐阜大学病院】

- バス路線再編社会実験(平成20年9月～平成21年3月)での乗り継ぎ状況や利用者評価などを踏まえて、平成21年度以降に具体的な修復整備内容を計画し、岐阜大学・大学病院との調整・連携を図りながら修復整備を進めていきます。

【鶉ターミナル】

- 柳津駅～鶉ターミナル間のコミュニティバスとの連携を含めて、具体的な整備内容を計画し、整備を進めていきます。

施策位置



検討を進める計画内容

項目	岐阜大学病院《黒野》	鶉ターミナル《鶉》
接続道路	—	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜垂井線等からの出入り動線と接続部分の計画・検討 ⇒ 岐阜垂井線での右折レーン設置などを含む交通計画の検討
ロータリー	<ul style="list-style-type: none"> バス及びタクシーの発着・待機、送迎車とバスとのキス&ライド対応など、全体的な形状の見直し検討 接続通路、ゲートの検討(連節バス導入に関する計画調整) 	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜垂井線からの出入り動線と対応したバスの発着・待機など、ロータリー内の交通動線と基本的な施設配置の検討
待合施設	<ul style="list-style-type: none"> 病院利用、バス乗継(コミュニティバスを含む)、大学からの利用などにより待合規模を検討 待合規模に応じて現在の待合施設を充実・強化 	<ul style="list-style-type: none"> バス乗継(コミュニティバスを含む)により待合規模を検討 待合施設を整備
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーの待合施設におけるバス情報案内施設検討【バスロケは整備完了】 病院内のロビーでのバス情報案内施設検討【バスロケは整備完了】 	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーの待合施設におけるバス情報案内施設検討
自転車駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎに必要な規模を検証し、現在の駐輪場の有効活用を含めて検討 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎに必要な規模を検討・整備
備考	<ul style="list-style-type: none"> バス車内での接続バス情報提供 ⇒ 幹線バスでの支線バス(伊自良長滝、プラザ掛洞、本巣山口方面)、コミュニティバスの接続状況 ⇒ 支線バス、コミュニティバスでの幹線バスの接続状況 	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜垂井線の南北を結ぶ歩行者横断施設の充実を検討 柳津駅～鶉ターミナル間のコミュニティバスを含めたバス車内での接続バス情報提供

岐阜大学病院ロータリーの全景（上：南西側より、下：北東側より）



現在の待合施設（施設規模、バス案内板などを検討）

実験時の自転車駐車場（既存施設の活用などを検討）

幹線バスでの情報案内（接続バスの発車情報提供などを検討）



鶉ターミナルの全景（上：岐阜垂井線南側用地、下：北側用地）

岐阜垂井線南側用地が主要な乗継拠点となる。岐阜垂井線からの動線や引き込みレーンのあり方、岐阜垂井線での歩行者横断施設、待合施設や自転車駐車場を含むロータリー内施設配置を計画・検討。



岐阜駅方面に向かう岐阜垂井線北側用地。南側との役割分担を検討して施設配置を計画・検討。（北側は岐阜駅に向かう方向なので、自転車駐輪は南側よりも多くなっている。）



《 d. バス路線維持補助 》

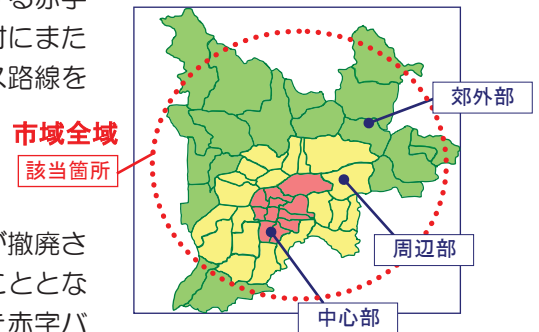
■ 施策総括

- 生活路線の確保のため、国、県では複数の市町村にまたがる赤字路線について、路線維持補助を行っています。他の市町村にまたがらない赤字バス路線については、市が補助を行い、バス路線を維持します。

■ 取り組み内容

- 平成14年2月の道路運送法改正により、需給調整規制が撤廃され、事業者による赤字バス路線からの退出が懸念されることとなったため、平成14年度より、退出の申し出が提出された赤字バス路線等に対し、路線維持のための補助金交付を行っています。今後も生活路線の確保の観点から、継続して取り組みます。

施策位置



< 補助対象路線 >

・原則他の市町村にまたがらない路線であって、経常収益の額が経常経費に満たない路線で、次のいずれかに該当するもの。

- ◇平均乗車密度が5人/km 以上、15人/km 未満の路線であって、維持する必要があると認められるもの。
- ◇平均乗車密度が5人/km 未満の路線であって、存続を検討する必要があると認められるもの。

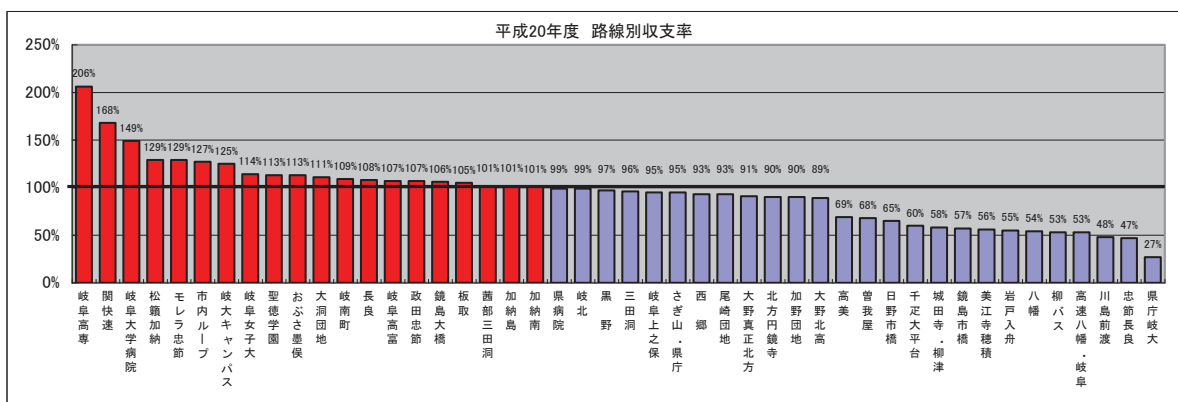
< 補助金の額 >

・経常費用と経常収益の額との差額。

< H20年度の補助実績 >

- ◇城田寺岐南町線 ◇日野市橋線 ◇曾我屋線 ◇岩戸入舟線
- ◇鏡島市橋線 ◇三田洞線 以上 6路線

路線バスの路線別収支率



※岐阜バス資料

【 戦略 1-2 バス走行環境の改善 】

《 バスレーン・PTPSの導入 》

※PTPS (Public Transportation Priority Systems) : 公共車両優先システム
～交通管制システムと連携し、バス優先の信号制御を行うものです。

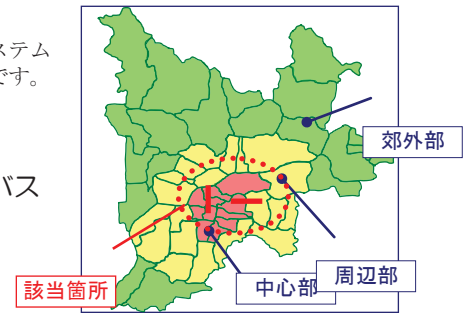
■ 施策総括

- ・ 幹線バスの走行環境を高めるために、幹線バス路線においてバスレーンやPTPSの導入を進めるものです。

■ 取り組み内容

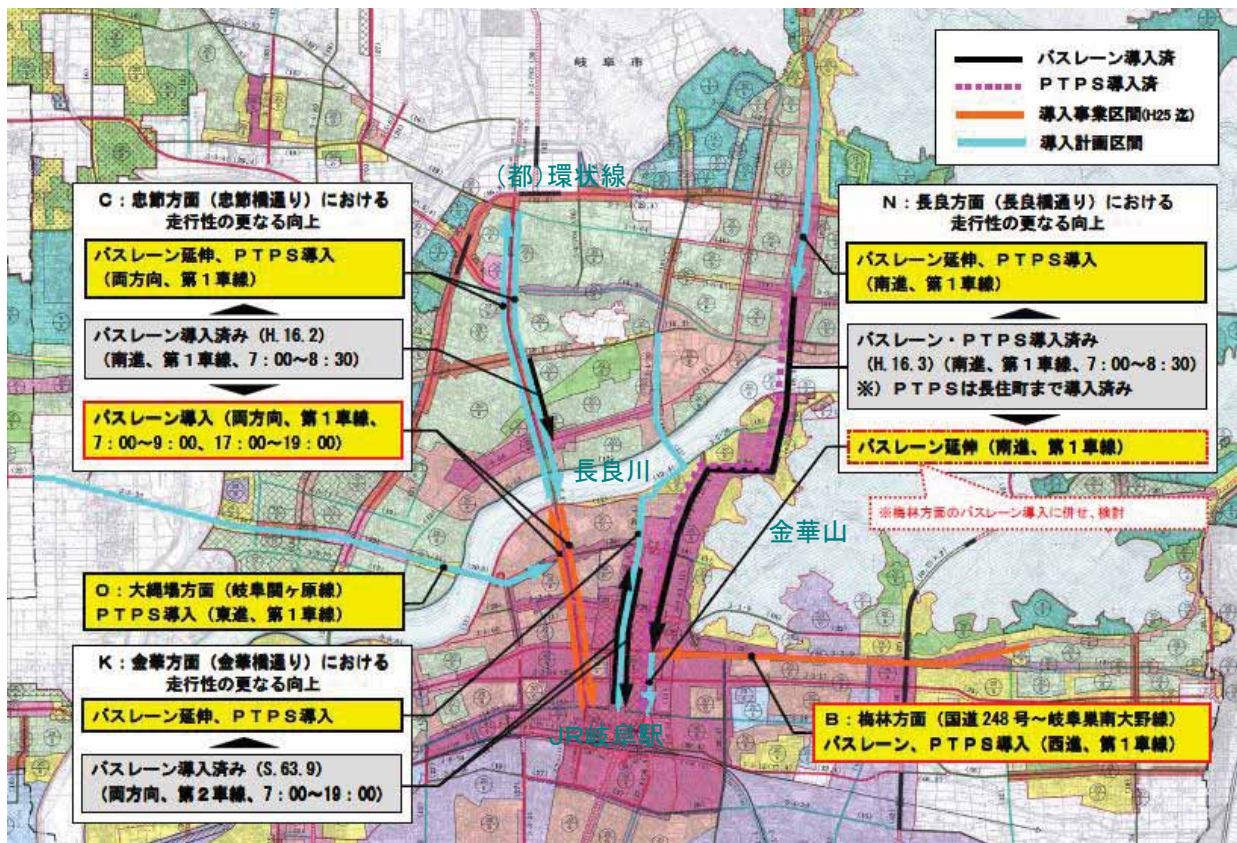
- ・ 幹線バス路線のうち、早急に定時性・速達性の向上が望まれる路線について、バスレーン等の導入を進めます。

施策位置



取り組み内容

- 忠節方面 (C) : 南進北進両方向のバスレーン等の導入
- 梅林方面 (B) : 西進方向のバスレーン等の導入
- 長良方面 (N) : 梅林方面の導入にあわせ、徹明町以南のバスレーン検討 (PTPS導入済区間)



【 戦略 1 - 3 バス利用環境の改善 】

《 a. ハイブリッドバス等の導入 》

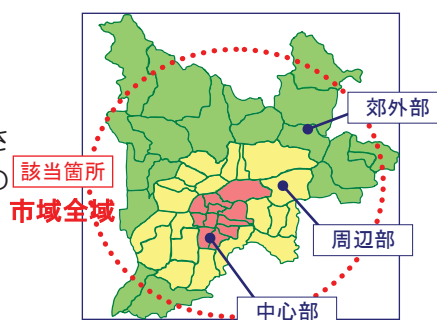
■ 施策総括

- 地球にやさしい低公害車両であるハイブリッドバスや人にやさしい低床バスについて、幹線バス路線をはじめとする利用者の多い路線に優先的に導入を進めます。

■ 取り組み内容

- ハイブリッドバスは、クリーンディーゼルエンジンと電動機を組み合わせたもので、低公害・低燃費・高出力を特徴とするバスです。岐阜バスでは、これまでに9台を導入（H21.3末）しています。今後も2台/年程度を目処に導入を検討していきます。
- 低床バスは、床の高さを65cm以内とし、人が安全・安心・快適に乗降できるものです。岐阜バスでは、これまでにノンステップバス、ワンステップバス合せて170台を導入（H21.3末）しています。平成22年度末には、低床バス導入率57%（計200台）、平成32年度末には、市内路線の低床バス導入率100%を目標に取り組みます。

施策位置



《 b. バスロケーション表示機の整備・機能充実 》

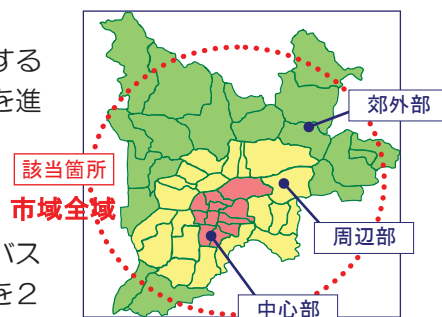
■ 施策総括

- バスの利用環境を高めるために、どの路線バスが、いつ到着するのかバス停留所でわかるようにするために、運行情報の提供を進めます。

■ 取り組み内容

- これまでに、バス運行情報を提供するためのシステム整備やバス停留所において運行情報を提供するバスロケーション表示機を26基（H21.3末現在）設置しました。これからも4基/年程度を目処に導入を進めます。

施策位置



【バスロケーション表示機】



これまでの設置箇所(バス停留所名称)

- ◇JR 岐阜 12基 ◇名鉄岐阜 6基 ◇岐阜市役所前 1基
- ◇岐阜公園歴史博物館前 1基 ◇岐阜県庁 1基
- ◇市民病院前(病院内) 1基 ◇岐阜大学 1基
- ◇岐阜大学病院(病院内・外) 2基 ◇徹明町 1基

設置箇所選定の方針

- ◇利用実績 ◇交通の結節点 ◇パブリック性(公共施設) ◇中心部

設置検討箇所

- ◇長良橋通り(柳ヶ瀬、長良橋、長良北町等)
- ◇金華橋通り(柳ヶ瀬、市民会館等) ◇忠節橋通り(西野町、千手堂等)
- ◇乗り継ぎ拠点他

《 c. ハイグレードバス停の整備 》

■ 施策総括

- バス停に上屋やベンチを設置することにより、利用者の快適なバス待ち空間を提供し、バス利用環境の向上を図ります。

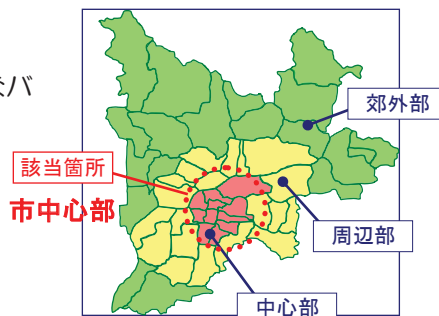
■ 取り組み内容

- 路線バス相互の乗り換えがなされているバス停や中心部の主要バス停において、統一感のある洗練されたデザインのハイグレードバス停の整備を進めます。
- 平成19年度より広告収入により設置、清掃、修復を行うシステムにより、10基整備しました。今後も継続的に整備を進め、合計20～30基の整備を目指します。



●平成19年度整備箇所
●平成20年度整備箇所

施策位置



《 d. ICカードの導入・運賃制度の見直し 》

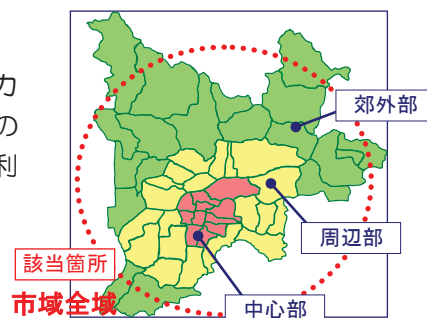
■ 施策総括

- バスの利便性を高めるため、平成18年12月に導入したICカードシステム『アユカ』について、コミュニティバスにも共通のシステムを導入して、さらなる利便性の向上を図ります。また利用者の観点から利用しやすくなるような運賃制度の見直しを進めます。

■ 取り組み内容

- ICカードシステムは、利用者にとっては、カードでタッチするだけでよく、精算の手間が省けます。一方バス事業者にとっても乗降時間の短縮が図れることから、スピーディーにバスを運行することができます。さらに利用状況等を把握し、交通政策に活かすこともできます。そのため、新たに導入するコミュニティバスについても、ICカードの導入を進め、乗り継ぎ割引の実施など路線バスとの一層の連携を図ります。さらに鉄道との連携についても検討していきます。またカードシステムを買い物に活用するなどさらなる活用方策の検討を進めます。
- 運賃制度の見直しについては、環境定期券により、休日の利用促進を図ります。その他、中心部への100円ゾーン運賃の導入など多方面から運賃制度の見直しを検討していきます。

施策位置



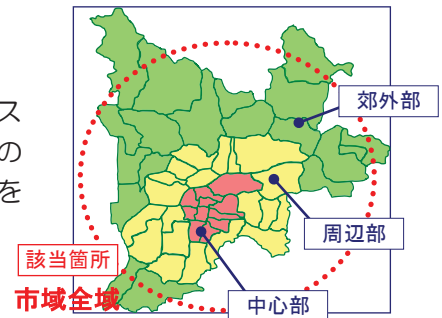
取り組み内容

- コミュニティバスへのICカード導入
- ICカードの鉄道との連携検討
- カードシステム活用検討
- 環境定期券制度の実施
- 運賃制度見直し検討

※環境定期券とは？：休日に、定期券所持者の同伴家族の運賃を割引く制度です。

【 戦略 1-4 コミュニティバスの計画・導入 】

施策位置

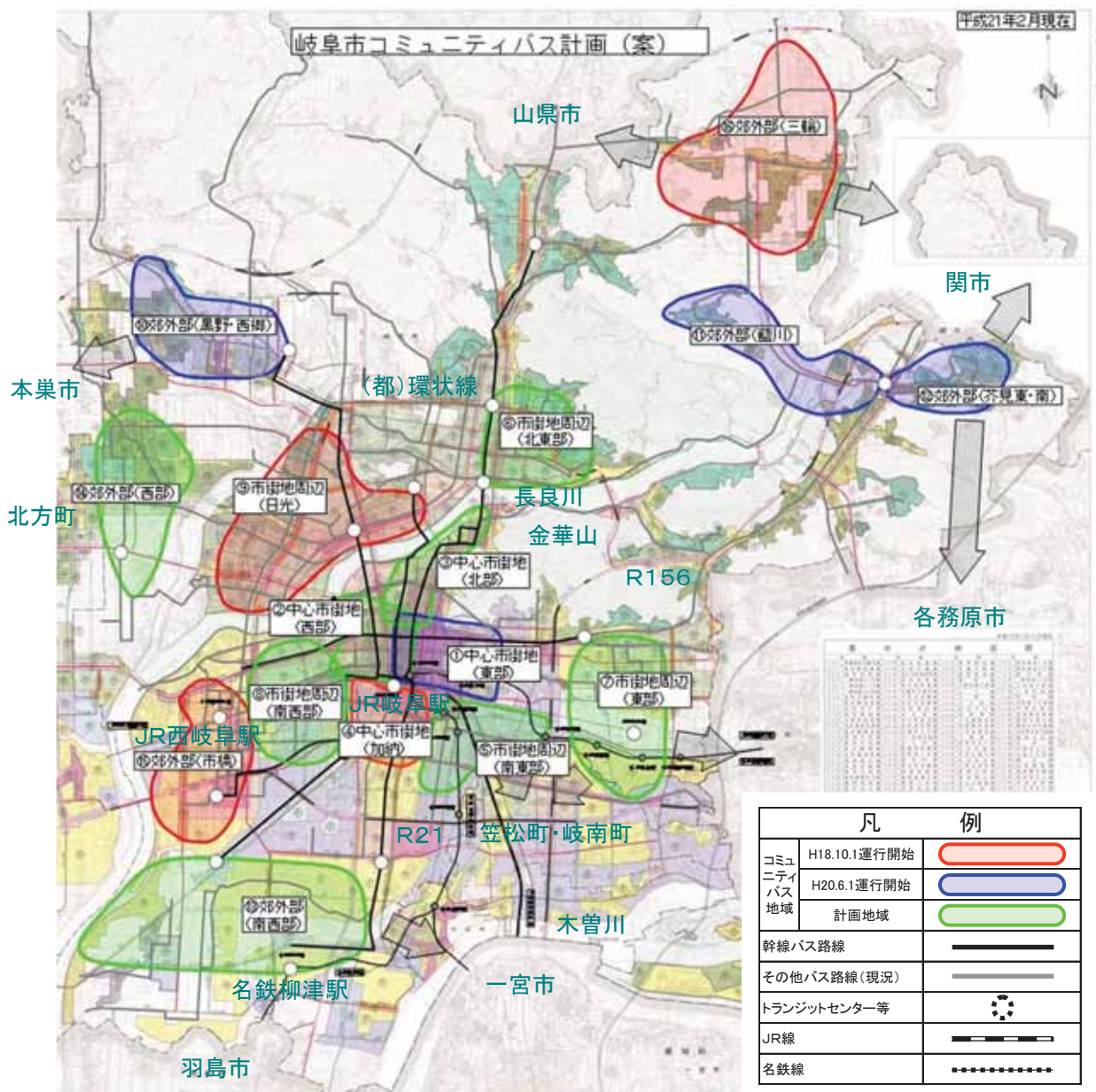


■ 施策総括

- 路線バスと共に「都市の装置」と位置づけ、路線バスでサービス出来ない、地域内における買い物、通院などの日常生活の移動の確保のため、市内16地区を目途に、コミュニティバスの導入を進めます。

■ 取り組み内容

- だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現に向け、バスを中心とした「幹線バス・支線バス・コミュニティバス等が連携した公共交通ネットワーク」を確立していきます。
- その実現に向け、路線バスを充実させるとともに、地域内の買い物や通院など日常生活における移動の確保など、路線バスでは対応できないきめ細やかな需要に対応するため、平成18年10月よりコミュニティバスの試行運行を開始し、現在市内8地区で運行しています。



平成18年10月1日

- ・「加納」「市橋」「日光」「三輪」の4地区で試行運行開始

平成20年 4月1日

- ・「加納」地区が本格運行へ移行

平成20年 6月1日

- ・「中心市街地東部」「芥見東・南」「黒野・西郷」「藍川」の4地区で試行運行開始

平成21年 4月1日

- ・「市橋」地区が本格運行へ移行予定

●本格運行地区

- ・試行運行を開始した地区では、地域が中心となり、ルート、ダイヤの見直しや利用促進に向けた様々な取り組みを実施し利用者増を図るとともに、より便利なものとするため努力を重ねてきました。
- ・その結果、平成20年4月1日からは「加納」地区が本格運行に移行し、また、平成21年4月1日からは「市橋」地区も移行する見込みであり、これらの地区では、引き続き、地域に定着したコミュニティバスを目指していきます。

●試行運行地区

- ・試行運行を実施している地区においては、本格運行への移行を目指し、地域・行政・交通事業者が一体となって利用者増に向けた取り組みを進めていきます。



●全市的な展開

- ・さらには、平成24年度までに計16地区への拡大を進め、路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を確立し、「だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現」を図っていきます。
- ・なお、事業の推進にあたっては、路線バスとコミュニティバスの路線やダイヤ等の整合が、十分に図られるよう、調整を図っていきます。

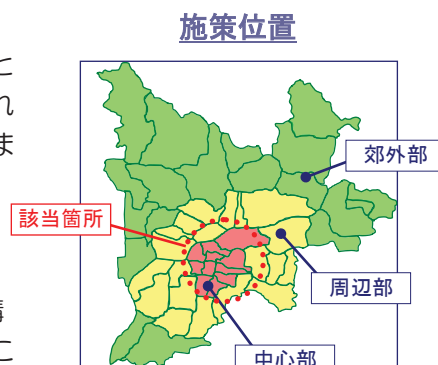
【 戦略 2-1 まちなか歩きルートの整備 】

■ 施策総括

- 歴史や文化などの魅力を活用し、多くの人を訪れ、楽しむことができるまちなか歩きルートを設定し、その地域に受け継がれている歴史・文化などの地域性を活かした道路整備を推進します。

■ 取り組み内容

- 金華地区では、H18.10、「ぎふ町発祥の地・まちなか歩き構想」について、パブリックコメントを実施し策定しました。この中で設定した8ルートの整備を順次進めています。
- 長良川右岸地区および加納地区では、H19年度にまちなか歩き構想（案）を市民の皆様と共に作成し、順次整備を進めます。
- 中心市街地及びその周辺地区では、H20年度にまちなか歩き構想を市民の皆様と共に作成していきます。22年度以降、順次整備を進めます。
- 平成21年度からは、金華地区、長良川右岸地区、中心市街地及びその周辺地区、加納地区を繋ぐ、まちなか歩きルートを市民の皆様と共に策定します。



※ルートについては、第4章 P52を参照してください

【 戦略 2-2 まちなか歩き支援ソフト事業の展開 】

■ 施策総括

《 a. まちなか観光推進・まちなか博士育成 》

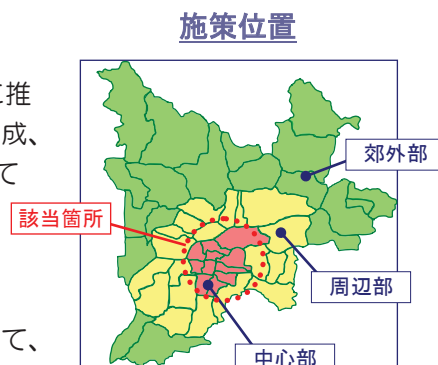
- 岐阜市らしい都市型観光として、“まちなか観光”を積極的に推進するため、岐阜公園周辺のテーマ別周遊ルートマップを作成、まちなか案内人による観光ボランティアや広報活動を実施していきます。

《 b. ITを活用したまちづくり(QRコード) 》

- ケータイサイト「ぎふ・いざナビ」により携帯電話を活用して、まちの情報を手軽に入手できる環境の整備を行い、観光客や地域の人の「まちなか歩き・まちなか回遊」を促進し、中心市街地の活性化、観光振興など賑わいの創出を図ります。

《 c. レンタサイクル 》

- まちなか交通の手段としてリサイクル自転車の貸し出しにより、市民および本市来訪者の健康と街のにぎわいの増進、環境にやさしいまちづくりおよび観光の促進を図ります。



■取り組み内容

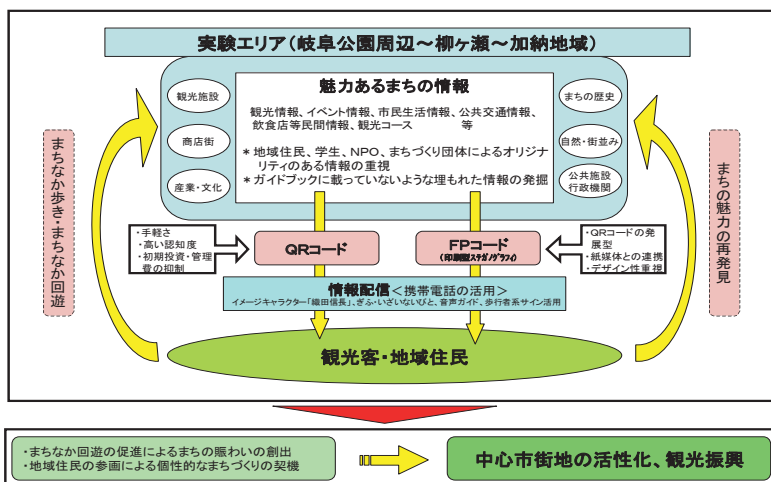
《 a. まちなか観光推進・まちなか博士育成 》

- これまでに、周遊ルートマップ（5コース）を作成すると共に、まちなか博士上級認定者有志によるボランティアガイドの実証実験や名鉄とのタイアップ事業、観光ボランティア組織「岐阜市まちなか案内人」を立ち上げました。今後は、名鉄とのタイアップ事業の拡充、「岐阜市まちなか案内人」の活動拡大に向けた支援を行います。

《 b. ITを活用したまちづくり(QRコード) 》

- 平成18年度「ITを活用したまちづくり実証実験」により、長良川右岸地区及び岐阜公園周辺から加納地区を対象として、携帯電話（QRコード）を活用し、ぎふの魅力ある情報を提供する岐阜市ケータイサイト「ぎふ・いざナビ」を開設しました。実証実験終了後も引き続き掲載情報の更新とコンテンツの充実に努め、「まちなか歩きの支援」を行っています。

- ケータイサイト「ぎふ・いざナビ」の利用促進を図るためには、常に情報更新やコンテンツの充実に努めることが不可欠であるため、継続して取り組んでいく必要があります。まちなか歩き促進に繋げていくために、まちなか歩き構想で設定した周遊ルート沿いを重点にQRコードの設置数を増やし、現地でのケータイサイトへのアクセスを容易にするとともに、認知度向上のために市民や観光客に向けて効果的なPR（イベント・広報等）を継続して行なっていきます。



《 c. レンタサイクル 》

- 「レンタサイクル社会実験」(H15.10.20～11.3)を経て、H17.10.1よりレンタサイクル事業を開始しました。これまでに、ポートの新設（鵜飼観覧船事務所）、返却ポートの自由化、2日間までの連続利用などの改善に取り組んできましたが、今後も利用者のニーズを考慮した取り組みを行い、さらなる利用促進を目指します。

<現在の運営状況>

- JR岐阜駅・・・40台、市役所南庁舎・・・20台、岐阜公園・・・25台、鵜飼観覧船事務所・・・5台
- 利用時間 午前9時～午後9時(JR岐阜駅は午後7時まで)
- 利用料金 1日1回 100円
- ・2日間まで連続利用可、任意のポートに返却可、廃棄自転車を再利用、スポンサー広告による事業費軽減、ノーパンクタイヤの試験的採用(一部)

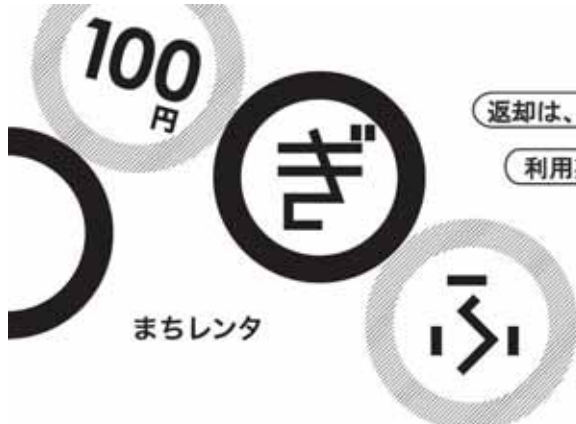
<利用実績>

- H17年度 1,663台 (H17.10～H18.3)
- H18年度 5,597台
- H19年度 8,588台

<今後の取り組みについて>

- レンタサイクルポート整備(増設、無人化による人件費の削減)
- 運営環境の整備(利用時間延長、全ポートの祝祭日運営、子供用自転車・子供を乗せられる自転車・電動自転車など多様な自転車の配備)
- 周辺環境の整備(安心して走れる道の確保、駐輪スペースの確保)

ご利用の手引き



まちレンタ

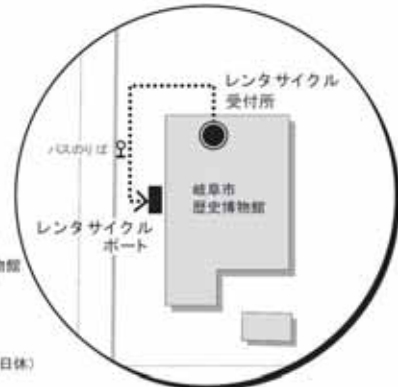
返却は、各レンタサイクルポートへ

利用期間は、2日間まで

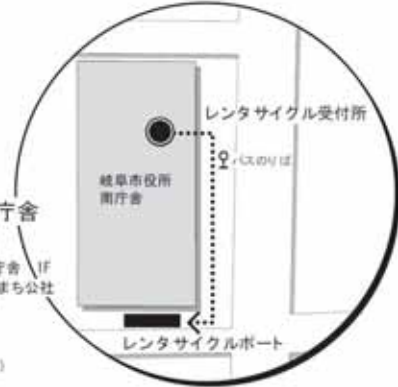
Let's Go to Town!



4
鵜飼観覧船のりば
 レンタサイクルポート
 受付: 鵜飼観覧船事務所
 Tel: 058-262-0104
 9:00~17:00
 市役所休庁日 休
 (5/11~10/15の鵜飼シーズンは、休日なし)



3
岐阜公園
 レンタサイクルポート
 受付: 岐阜市歴史博物館
 Tel: 058-265-0010
 9:00~17:00
 歴史博物館休館日
 月曜日休
 (月曜が祝日の場合翌日休)



2
岐阜市役所南庁舎
 レンタサイクルポート
 受付: 岐阜市役所南庁舎 JF (財) 岐阜市にぎわいまち会社
 Tel: 058-266-1377
 9:00~17:00
 市役所休庁日 休
 (土、日曜日及び祝日)



1
JR岐阜駅南口
 レンタサイクルポート
 受付: JR岐阜駅南口駐車場棟
 Tel: 090-5875-3196
 9:00~19:00
 休日なし
 (12~2月の期間は18:00まで)

【 戦略 2-3 安全・安心なゾーン整備 】

■ 施策総括

- ・身近な生活道路において、これまでの「車」優先から、「ひと」優先の道へ転換し、歩行者・自転車利用者が安全で安心して通行できるような道路整備を進めます。

■ 取り組み内容

ゆとり・やすらぎ道空間事業

- ◇加納西地区(歩車共存道路整備等) L=2,880m整備済み、1,840m 整備予定
- ◇京町明德地区(歩車共存道路整備等) L=2,888m整備済み、1,360m 整備予定
- ◇長良西地区(歩車共存道路整備等) L=800m整備済み、3,060m 整備予定
- ◇徹明地区(歩車共存道路整備等) L=1,351m整備済み、完了
- ◇金華地区(歩道設置等) L=1,235m整備済み、1,350m 整備予定

JR西岐阜駅周辺地区交通バリアフリー事業

- ◇エレベーター設置等 N=2 基整備済み、完了
- ◇歩道設置等 L=1,780m整備済み、385m 整備予定

安全安心みち空間事業(柳津地区みちづくり計画) ※戦略1-1 bの内容を含む

- ◇柳津地区(市民協働による計画策定) N=1 式
- ◇柳津地区(歩車共存道路整備等) L=3,200m整備予定



長良西地区



柳津地区

【 戦略 2-4 自転車走行ルートへの整備 】

《 a. 自転車通行環境モデル地区整備 》

■ 施策総括

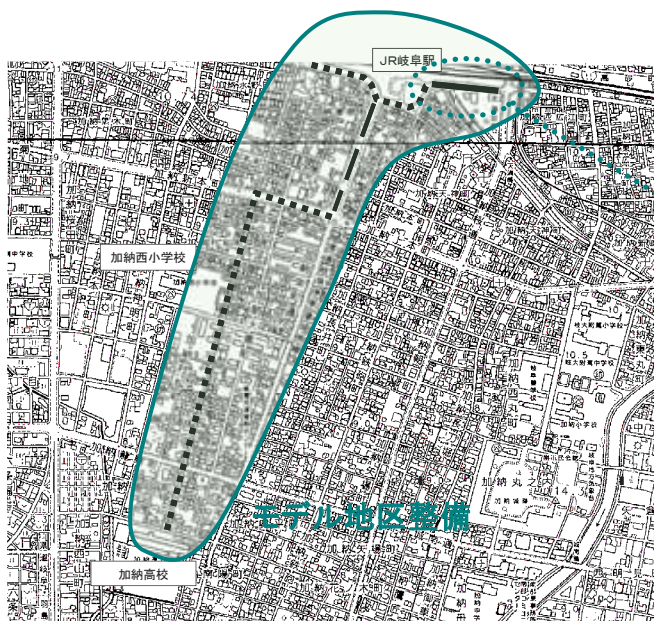
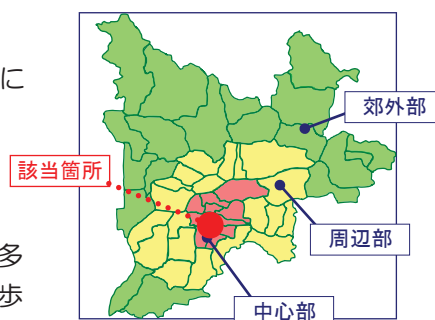
- ・国土交通省と警察庁によりモデル地区に指定された岐阜駅周辺において、自転車が安全に通行できる整備を行います。

■ 取り組み内容

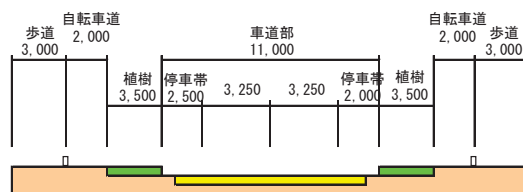
- ・JR岐阜駅周辺では、駅を利用する歩行者、自転車の交通量が多く、特に朝夕の時間帯は通勤通学の自転車が集中し、自転車と歩行者が混在しています。このことから、駅、自転車駐車場、高校を結ぶ路線において、自転車・歩行者の分離等を行うことにより、通行の安全を確保します。

◇自転車通行環境整備 L=2,000m（県道含む）

施策位置



整備後の断面構成イメージ



《 b. 自転車走行ルートの設定・整備 》

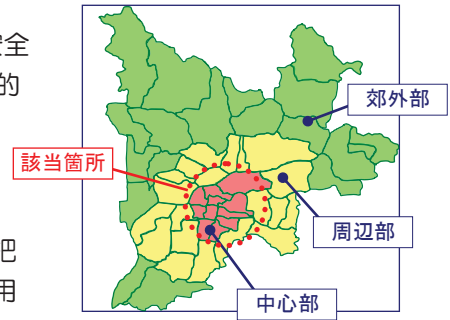
■ 施策総括

- 自転車の利用が最も多い中心部において、自転車と歩行者が安全に安心して利用できるよう、自転車走行ルートを設定し、段階的に整備します。

■ 取り組み内容

- 自転車走行環境については、自転車の利用実態と利用ニーズの把握、また、自動車等の交通状況から車線数見直しや道路空間活用の可能性等を検討し、自転車走行環境改善計画を策定します。
- 自転車走行ルートの候補路線については、自転車と歩行者を構造的、視覚的に分離する『分離型』と、自転車と歩行者が共存する『共存型』に区別し、整備方法を検討します。
- 自転車走行環境の整備にあたっては、岐阜市総合交通協議会の自転車走行環境部会における方向性の確認、道路管理者や警察等の連携体制を構築して、段階的な整備展開を検討します。

施策位置



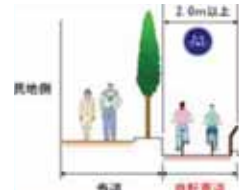
自転車走行ルート(案)の設定



■ (Blue line)	物理的分離の候補路線	} 『分離型』
■ (Orange line)	歩道内分離の候補路線	
■ (Green line)	視覚的分離の候補路線	} 『共存型』
■ (Dotted green line)	自転車歩行者道候補路線(新設)	
■ (Red dashed line)	歩行者と自転車の共存が必要な路線	

分離方法の事例

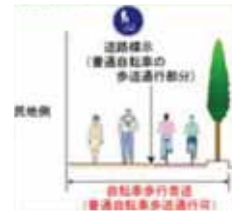
■ 物理的分離(自転車道)



(例：山口市周南市)



■ 歩道内分離



(例：茨城県水戸市)



■ 視覚的分離



(例：東京都渋谷区)



■ 自転車歩行者道(新設)



(例：大阪市東成区)



[b①. 御鯰街道の整備]

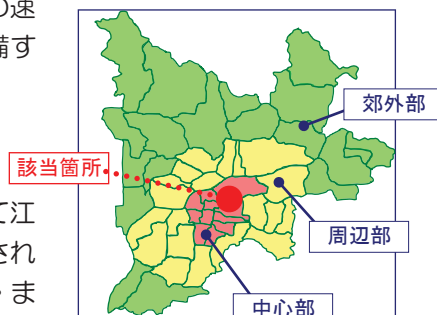
■施策総括

- 自転車と歩行者が安全かつ安心して利用できるよう、自動車の速度抑制施策を実施しつつ、自転車や歩行者のための空間を整備するものです。

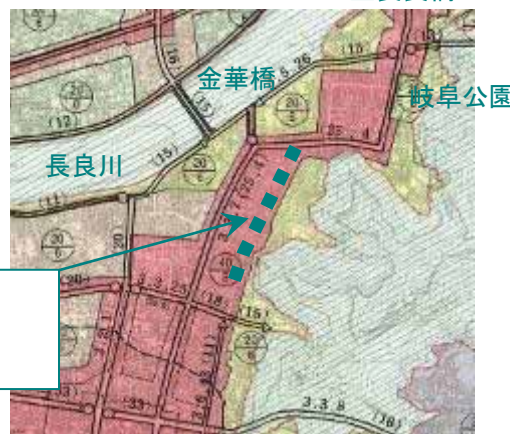
■取り組み内容

- 本路線は、江戸時代、長良川の鵜飼でとれた鮎をなれ鮎にして江戸の將軍家へ献上するために搬送した街道で、御鯰街道と称されています。平成18年10月に策定された「岐阜町発祥の地・まちなか歩き構想」の周遊ルート「御鯰街道」として整備を進めており、平成20年4月から地元の理解と協力を得るため、意見交換会や説明会を随時開催し、沿線の地元自治会と整備内容等について協議を進めてきました。
- 整備内容としては、交通安全の観点から自転車歩行者道・歩道を設置し、車の速度抑制を図るため、部分的にクランクの設置をします。また、歩道と車道の段差は4cmとし、歩行者・自転車利用者の安全を確保するため設置可能な箇所（乗り入れ箇所以外）に植栽やボラードを設けます。

施策位置



至長良橋



現況



整備イメージ

[b②. 断面再構築による自転車道整備（岐阜駅高富線）]

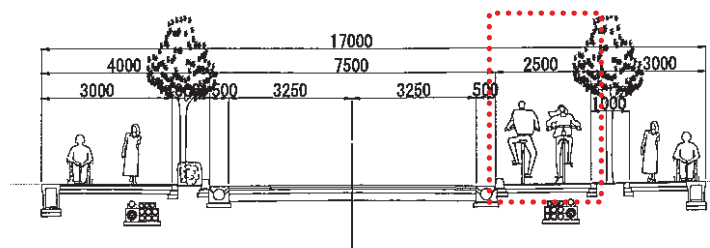
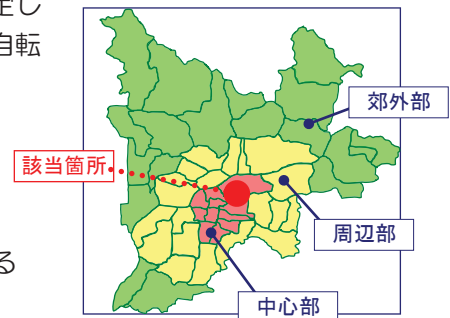
■施策総括

- 中心市街地と長良方面とを結ぶ自転車走行ルートの設定を予定しており、自転車、歩行者が安全、安心に通行できるように、自転車走行環境の確保と歩道を分離する整備を行います。

■取り組み内容

- 平成 20 年 11 月に地元自治会や関係者に対して、理解を得るため事業の説明会を開催しました。
この路線は、「まちなか歩き構想」の周遊ルートにもなっており今後、歩行者が多く見込まれ、自転車利用者と輻輳することが予想されることから、自転車道を整備するものです。
- 整備内容としては、道路拡幅と併せて歩行空間確保のための無電柱化、自転車歩行者道、自転車道、歩道等を整備します。

施策位置



現況



整備イメージ

【 戦略 2 - 5 鉄道駅の駐輪スペースの整備 】

■ 施策総括

- 主要な交通結節点であるJR岐阜駅及びJR西岐阜駅周辺において、適正な量の自転車駐車を確保し、自転車利用環境の向上を図ります。

■ 取り組み内容

JR岐阜駅周辺

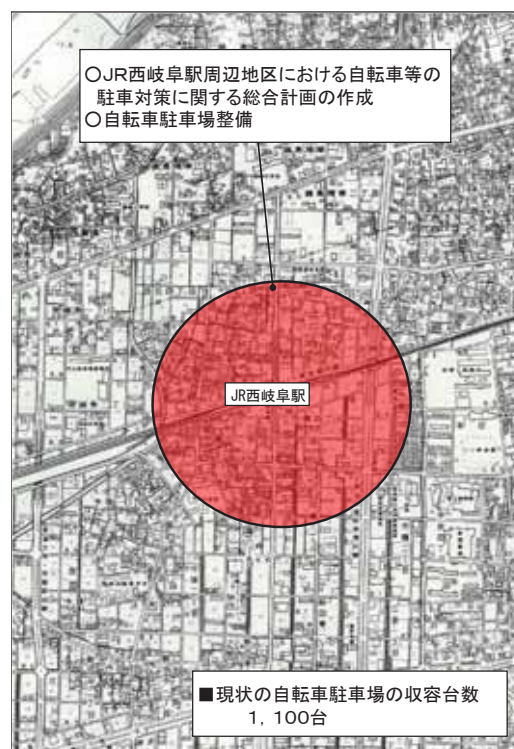
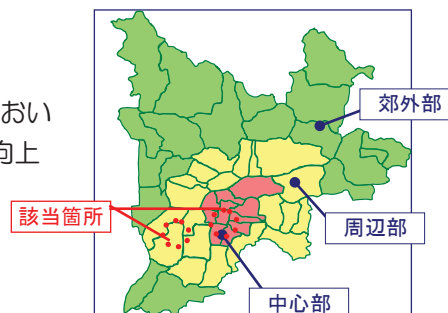
- JR岐阜駅周辺駐輪実態調査（H17）
- 「JR岐阜駅周辺地区における自転車等の駐車対策に関する総合計画」の見直し（H18）
- 岐阜駅東自転車駐車場完成（H19）
- ◎自転車駐車場整備（整備済み 6,401 台、整備目標台数 6,876 台（+475 台））

- ◇ 485台増設予定(H21) → 整備予定台数6,886台
 - ・岐阜駅西自転車駐車場の増設（+350 台）
 - ・住ノ江町自転車駐車場の老朽化に伴い、名鉄岐阜駅東自転車駐車場へ移設（+135 台）

JR西岐阜駅周辺

- JR西岐阜駅周辺駐輪実態調査（H19）
- ◎JR西岐阜駅周辺地区における自転車等の駐車対策に関する総合計画の作成
 - ・自転車駐車場の有料化や放置禁止・規制区域の指定などについて検討
- ◎自転車駐車場整備

施策位置



【 戦略 2-6 バス停の駐輪スペースの整備 】

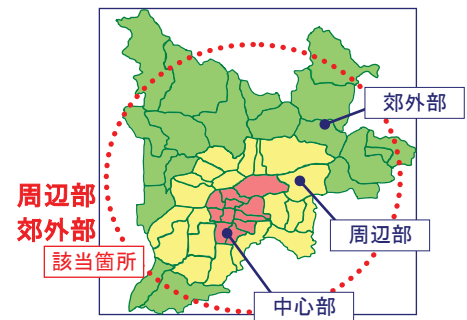
■ 施策総括

- ・自動車利用からの転換を促し、路線バスの利用促進を図るため、周辺部や郊外部にある幹線バス路線等のバス停留所において、自転車を駐車させるためのスペースを整備します。

■ 取り組み内容

- ・幹線バス路線の沿道に自転車の駐車が見られる地区の中から、長良地区と曾我屋地区をモデル地区とし、先行して実証実験的な取り組みを進めます。

施策位置



<モデル地区について>

○長良地区

- ・長良橋通りの幹線バス路線と環状線との交差点付近に位置。(長良上天神バス停付近)
- ・長良橋通りの各バス停付近には、放置自転車が見られ、顕在的な駐車需要がある。
- ・バス料金の200円均一区間内の端部に近い。
- ・バス停利用者の97%が徒歩によるもの、また7割が通勤通学目的だった。(実態調査結果、上天神BS)

○曾我屋地区

- ・主要地方道岐阜関ヶ原線と市道との交差点付近に位置。(曾我屋バス停付近)
- ・曾我屋バス停付近の空き地には、駐車している自転車が見られ、顕在的な駐車需要がある。
- ・バス停利用者の9割が徒歩によるもの、また7割が通勤通学目的だった。(実態調査結果、曾我屋BS)

<取り組みの基本方針>

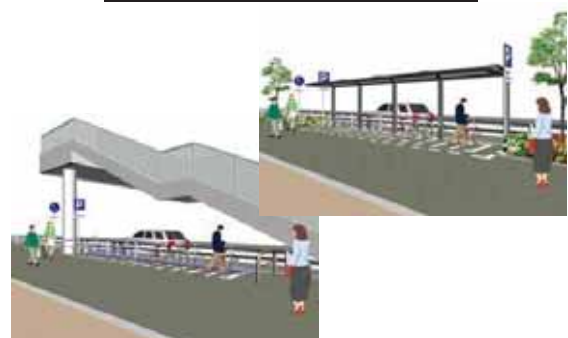
- ・利用者の利便性を考慮すれば、大規模な駐輪場を集中して配置するのではなく、多くのバス停に小規模な駐輪スペースを分散して配置することを基本とします。
《収容台数 30台/1バス停程度、上屋やラックの設置は、利用者意見を踏まえ検討》
- ・道路施行令の改正(H17.4)により、道路上に駐輪施設を設けることが可能となったことから、路上の空きスペースや付近の公共用地を活用することを基本とします。
- ・対象とする利用者は、通勤、通学を目的とする人を主対象と考えます。(買物や通院等を目的とする人の利用も考えます。) **特に周辺部・郊外部から中心部へ自動車通勤している人の利用促進を考えます。**

<今後の展開方針>

- ・モデル地区における利用状況等を見極めた上で、順次他のバス停での事業展開を図ります。
- ・事業展開にあたっては、市内主要バス停付近の状況を調査し、合計10~12箇所程度を目安に選定するものとします。
- ・名鉄美濃町線廃線敷の一部については、駐輪スペースとしての活用を検討していきます。



路上の駐輪スペースのイメージ



【 戦略 2-7 まちなか(柳ヶ瀬)の駐輪スペースの整備 】

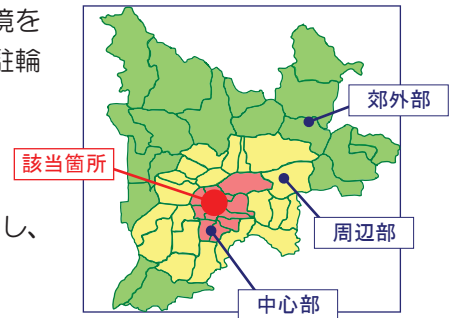
■ 施策総括

- ・柳ヶ瀬地区において、自転車の利便性の向上と歩行空間の環境を改善し、まちの魅力と賑わいを取り戻すため、特に自転車の駐輪スペースを整備するための取り組みを行います。

■ 取り組み内容

- ・柳ヶ瀬地区における、自転車等の利用実態と駐輪状況を把握し、地区内における駐輪需要を明らかにします。
- ・地区内での未利用地や空き店舗などを活用した、駐輪スペースの整備に向けた環境づくりを、地区内事業者と行政が協働して取り組みます。
- ・道路空間を活用した路上駐輪スペースの整備に向け、整備条件を整理し、柳ヶ瀬地区の地域特性に適應した、路上駐輪スペースの整備を検討します。

施策位置



来客用の駐輪スペースの整備例



歩道の一部に整備された路上駐輪場の整備例（名古屋市内）

