



岐阜市 総合交通戦略 (2014-2018)

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



平成 26 年 3 月
岐阜市

Contents

序. 岐阜市総合交通戦略について

1. 岐阜市総合交通戦略の目的.....	2
①岐阜市総合交通戦略の背景と目的.....	2
②岐阜市総合交通戦略の策定経緯と位置づけ.....	2
③岐阜市総合交通戦略の基本理念.....	3
④目標年次.....	3
2. 岐阜市のまちづくりの方針.....	4
①多様な地域核のある都市.....	4
②まちの姿 -将来都市構造-	5

I. 交通を取り巻く現状と課題

1. 人口の推移、土地利用の変遷.....	8
①人口減少と高齢化の進行.....	8
②郊外での著しい高齢化の進行.....	8
③低密度な市街地の外延化.....	9
2. 交通の現状.....	10
①移動量の傾向.....	10
②交通手段分担率の傾向.....	11
3. バス利用の現状.....	12
①バス利用者数の推移.....	12
②バス路線網のサービス提供状況.....	13
③バス停勢力圏内人口の分布.....	14
4. 課題の整理.....	15

II. 総合交通戦略の基本方針

1. 総合交通戦略の目指す将来の姿と方向性.....	18
①総合交通戦略の目指す将来都市イメージ.....	18
②交通政策の方向性.....	19
③将来の公共交通ネットワークと集約型都市構造の形成イメージ.....	20
④「まちの形」と「みちのイメージ」.....	21
2. 現在の都市機能集積状況.....	22
3. 将来の都市機能集積のイメージ.....	24
①現在の公共交通軸と都市機能集積イメージ.....	24
②将来の公共交通軸と都市機能集積イメージ.....	25
③都市機能集積を促進する公共交通の役割と取り組み.....	26

Ⅲ. 実現に向けた 5つの戦略と施策展開

1. 将来都市イメージの実現に向けた5つの戦略と施策展開.....	30
戦略1 公共交通：BRTを軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築	
①戦略の基本目標.....	32
②主な5カ年施策一覧.....	32
③各施策の概要.....	33
戦略2 中心市街地：中心市街地活性化と都市の再構築に向けた交通体系の確立	
①戦略の基本目標.....	39
②主な5カ年施策一覧.....	39
③各施策の概要.....	40
戦略3 健康・低炭素：健康(幸)・環境負荷の少ない質の高い交通環境の創出	
①戦略の基本目標.....	43
②主な5カ年施策一覧.....	43
③各施策の概要.....	44
戦略4 道路：まちの活力、暮らしを支える道路整備と道路空間の活用	
①戦略の基本目標.....	47
②主な5カ年施策一覧.....	47
③各施策の概要.....	48
戦略5 意識：自動車を前提としない交通手段の選択が定着する活動の推進	
①戦略の基本目標.....	50
②主な5カ年施策一覧と各施策の概要.....	50
2. 事業スケジュール.....	53

Ⅳ. 総合交通戦略の評価指標

1. 評価指標の設定.....	60
2. 現状評価と将来目標.....	61
視点A コンパクトシティの実現.....	61
視点B 市民生活の質の向上.....	67
視点C 誰もが自由に移動できる交通環境.....	70
3. PDCAサイクルによる施策の推進.....	75

参考資料

①前総合交通戦略の評価.....	77
②策定の経緯.....	87
③用語説明.....	91

序. 岐阜市総合交通戦略について

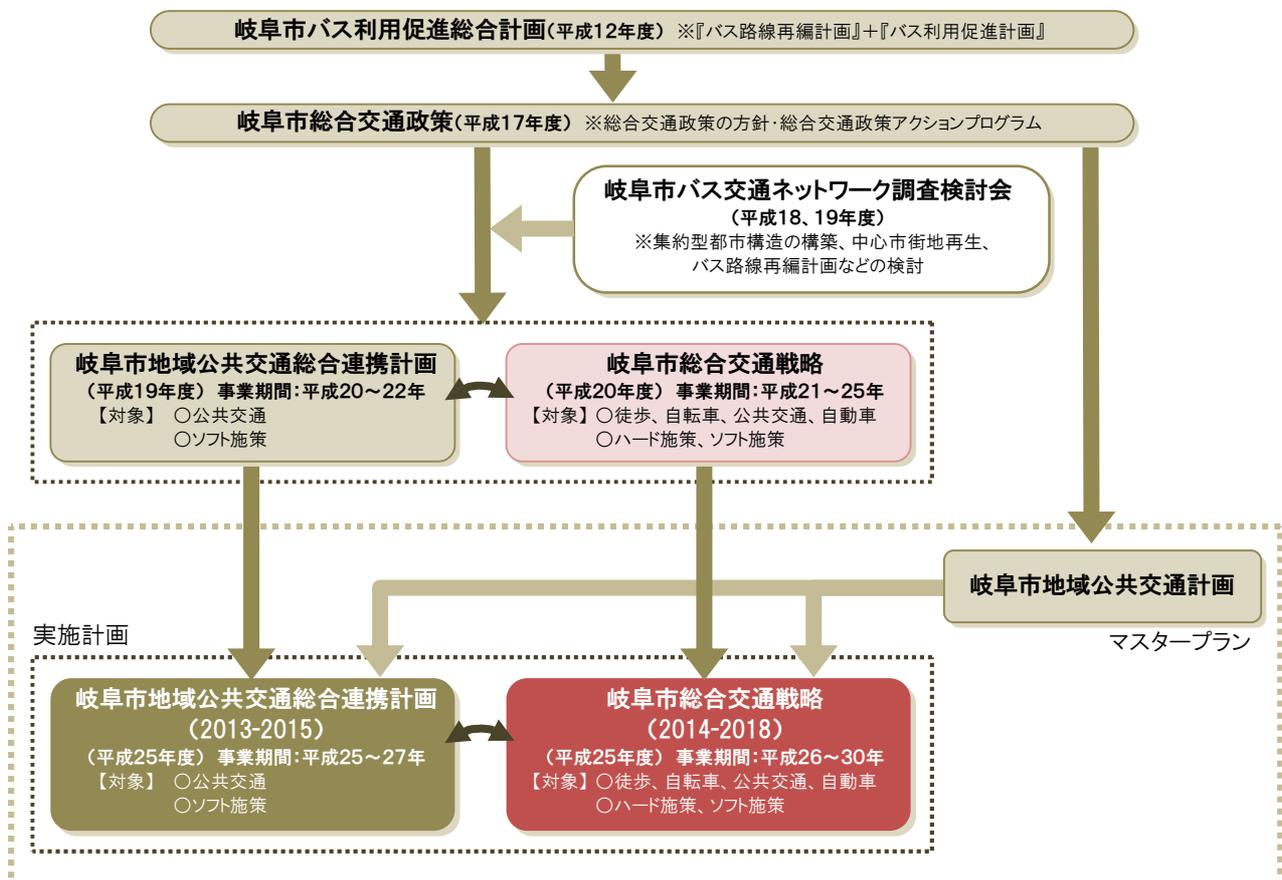
1. 岐阜市総合交通戦略の目的

①岐阜市総合交通戦略の背景と目的

- ・高齢化や人口減少の進行、地球温暖化など環境問題が顕在化する中で、環境的にも持続可能な活力のあるまちづくりを推進していくことが求められています。
- ・本市は、持続可能なまちづくりを推進するために、これまでの自動車を中心とした交通体系を見直し、公共交通や徒歩、自転車を重視し、各地域核と中心部が公共交通で結ばれた集約型都市構造に転換することを目指します。
- ・本市ではこれまでも、幹線バス、支線バスとコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークの構築に向け、BRT 及び市民協働の手づくりコミュニティバスの導入を推進するとともに、安全かつ安心な歩行空間整備などの取り組みを進めてきました。本総合交通戦略は、これまでの取り組みを踏まえながら、「生活の質の維持」と「まちの活力向上」の視点から再整理し、個別の施策を連携することで、『歩いて出かけられるまち』を、戦略的に実現していくことを目的とします。

②岐阜市総合交通戦略の策定経緯と位置づけ

- ・本総合交通戦略は、公共交通に徒歩、自転車、自動車などを含め、総合的かつ戦略的に実施する計画と位置づけ、平成25年度に策定した岐阜市地域公共交通総合連携計画との連携を図りながら進めます。



③岐阜市総合交通戦略の基本理念

● 基本理念

持続的発展を可能とする「集約型都市構造の実現」を目指し、歩行者や自転車を重視し、公共交通が便利で使いやすく、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換を図り、誰もが自由に移動できる交通環境社会を実現します。

- 本総合交通戦略は、持続的発展を可能とする「集約型都市構造の実現」を目指し、公共交通軸の構築や乗り継ぎ拠点施設の整備などにより、都市の再構築（リノベーション）を戦略的かつ総合的に推進します。
- そのため、本総合交通戦略の策定に当たっては、上記の「基本理念」を念頭に、将来の人口動態や現在の交通実態、幹線バス路線沿線への都市機能の集積状況などに基づき現状課題を整理するとともに、公共交通、徒歩、自転車、自動車などあらゆる交通モードを対象に、ハード・ソフト両面での施策を総合的にとりまとめています。

④目標年次

● 目標年次：2018年度（計画適用期間：2014～2018年度）

- 目標年次は、短期間に重点的に取り組むことが重要であることから、2018年度と設定し、今後5年間で取り組むべき施策を中心に、本総合交通戦略を策定、事業推進を図るものとしします。



2. 岐阜市のまちづくりの方針

①多様な地域核のある都市

- 本市の目指す将来像を示し、まちづくりの総合的な指針となる『岐阜市総合計画（2013-2017）』では、歩いたり、公共交通や自転車での移動によって完結できる、適度な大きさの地域核を形成し、核と核を公共交通や自動車で結ぶことで都市全体を形成する、「多様な地域核のある都市」を将来都市像として位置づけています。

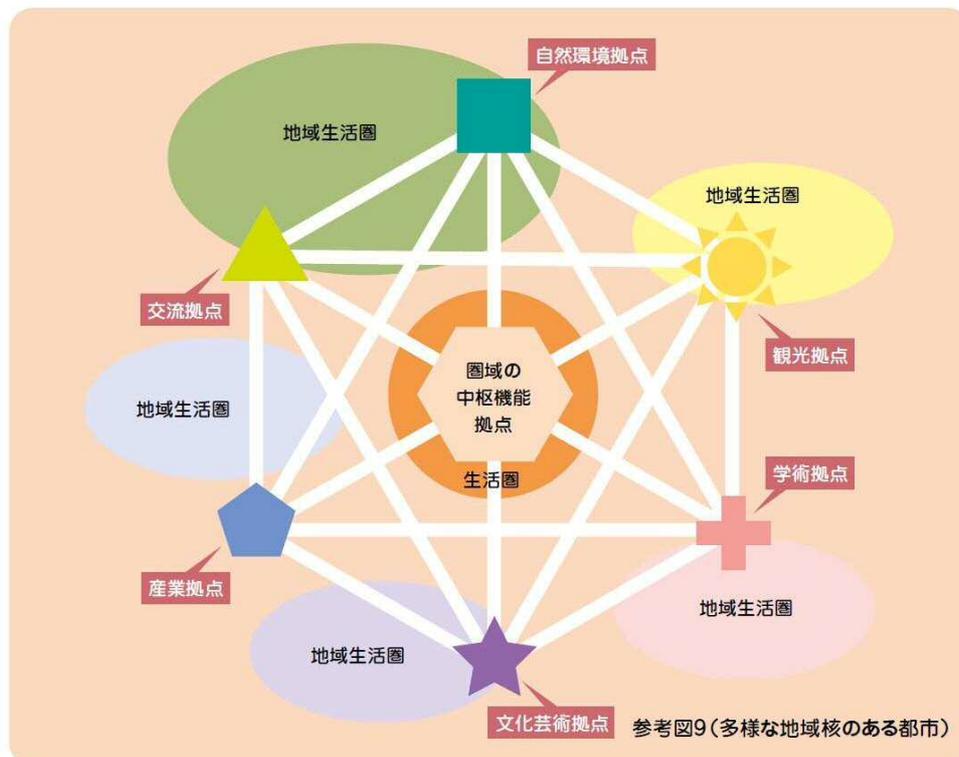
■多様な地域核のある都市

※岐阜市総合計画(2013-2017) p21(基本構想)より抜粋

人口が急増したこれまでの成長期の過程において、私たちは、多くの農地を、宅地として開発してきました。しかし、明確な人口の減少に直面している現在、今までのような開発を継続すれば、密度のない市街地が拡散し、生活基盤に対する非効率的な投資をしなければならなくなると考えられます。また、既存の市街地がうまく次世代に利用されなければ、人の住んでいない荒廃した市街地となりかねません。これからは、市街地の拡充については、土地の実際の需要に対応しながら慎重に行い、既存の市街地については、有効な活用を図っていかねばなりません。

普段の日常生活での買い物等については、特に車に依存しなくても、歩いたり、公共交通や自転車での移動によって事足りるような適度な大きさの地域の中で、日常的なサービスが充足されるような地域核を形成します。そして、特別な買い物や、美術館へ行くといったことについては、これらの核と核を車や公共交通によるネットワークを形成して移動の手段とします。また同時に、移動しなくても多くの用を済ませることができるように、情報基盤や地域間の情報網の強化を図ります。

さらにこれらの地域核においては、そこに生活する人たちが、自ら地域の個性と特色を形づくり、市域全体としての多様性を実現することによって、時代の変遷や世界情勢の変化に対する適応性に優れた、都市の形態としては、多様な地域核のある都市を目指します。



②まちの姿 -将来都市構造-

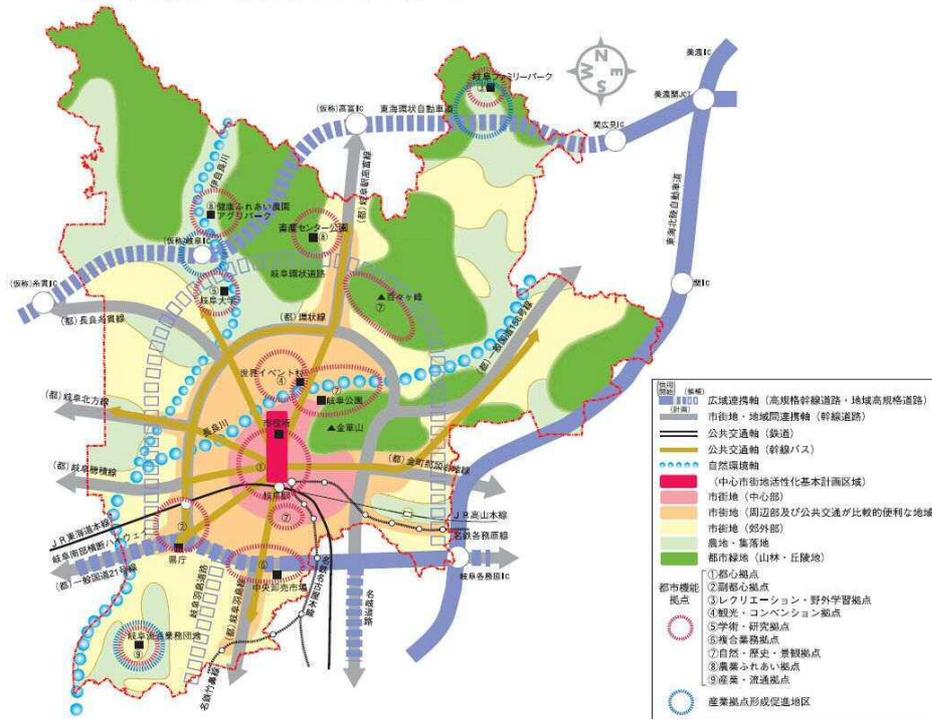
- 将来都市像と位置づけられる「多様な地域核のある都市」の実現に向けて、鉄道や幹線バスにより形成される「公共交通軸」を位置づけ、公共交通サービス水準の高い沿線地域に市街地の集約を図る方向性が示されています。

■まちの姿(将来都市構造)のイメージ

※岐阜市総合計画(2013-2017) p59(基本計画)より抜粋

- 将来都市像の「多様な地域核のある都市」の実現のため、都市の活力を高める多様な都市機能拠点(核) (図3-3-1)と市民の日常生活を支える地域生活拠点(核) (第6章の各地域生活拠点の候補地を参照。)が適切に配置され、活力あふれるコンパクトな市街地が互いに連携した都市の形成をめざします。

図3-3-1 将来都市構造図 参考資料：岐阜市都市計画マスタープラン



将来都市構造の前提となる考え方

- 将来の人口減少や高齢化に対応した、集約型の市街地の形成をめざします。(図3-3-2)

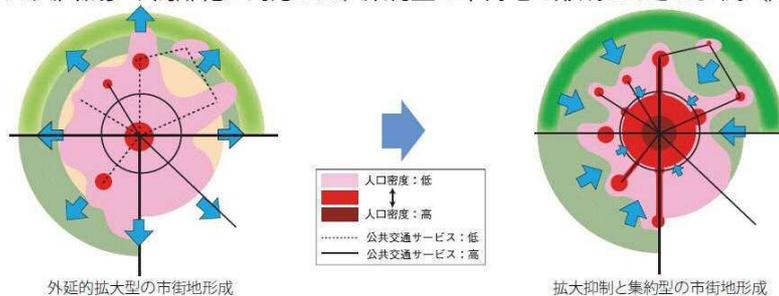


図3-3-2 集約型都市構造の構築イメージ

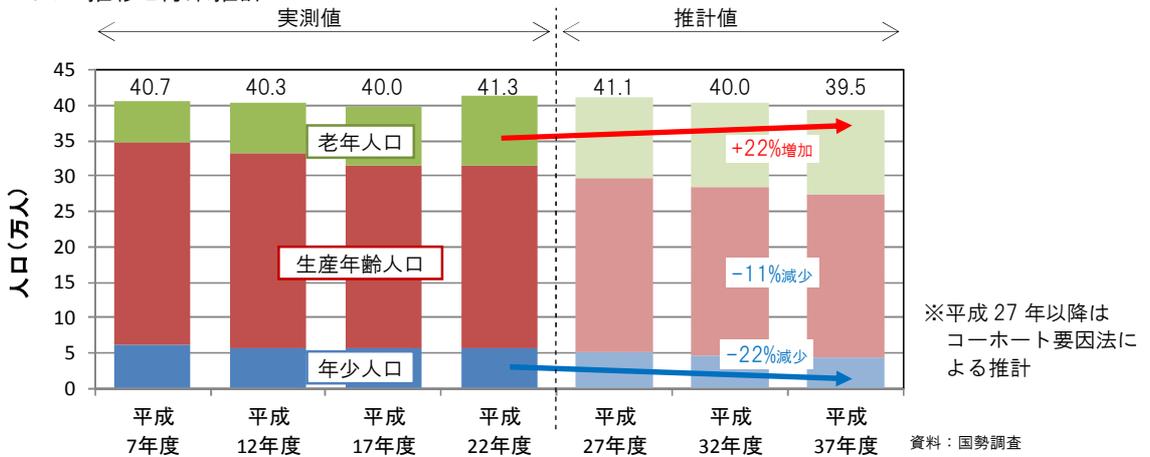
I. 交通を取り巻く現状と課題

1. 人口の推移、土地利用の変遷

①人口減少と高齢化の進行

- 本市の人口は減少傾向にあったものの、平成 18 年度の柳津町との合併により平成 22 年調査では人口 41.3 万人となり、その後、ほぼ同規模で推移しています。本市が行った推計では、おおよそ 10 年後の平成 37 年で人口 39.5 万人と推計され、人口の減少が進むと予測されています。
- 年齢別では、老年人口(65 歳以上)は増加し続ける一方で、生産年齢人口(15～64 歳)、年少人口(15 歳未満)は減少し、今後、少子高齢化の傾向はさらに進むものと推定されています。

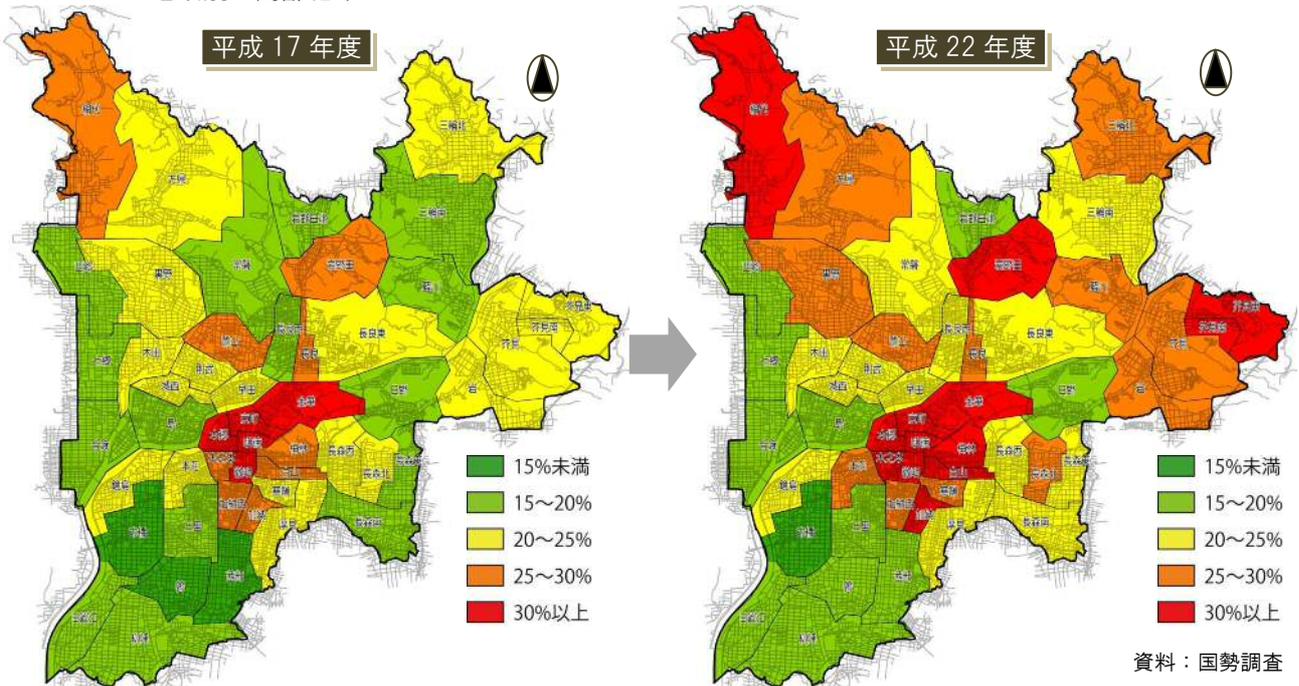
■人口推移と将来推計



②郊外部での著しい高齢化の進行

- 中心部では、高齢化率 30%以上の地域が多く、ゆるやかに高齢化が進行しています。
- 郊外部でも高齢化が進んでおり、特に昭和 40 年代前半に開発された大規模開発団地を抱える地域で、高齢化が急速に進行しています。

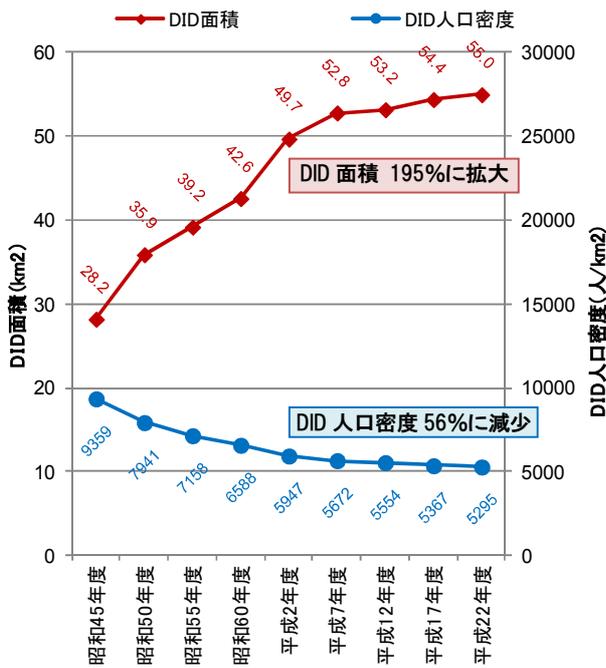
■地域別の高齢化率



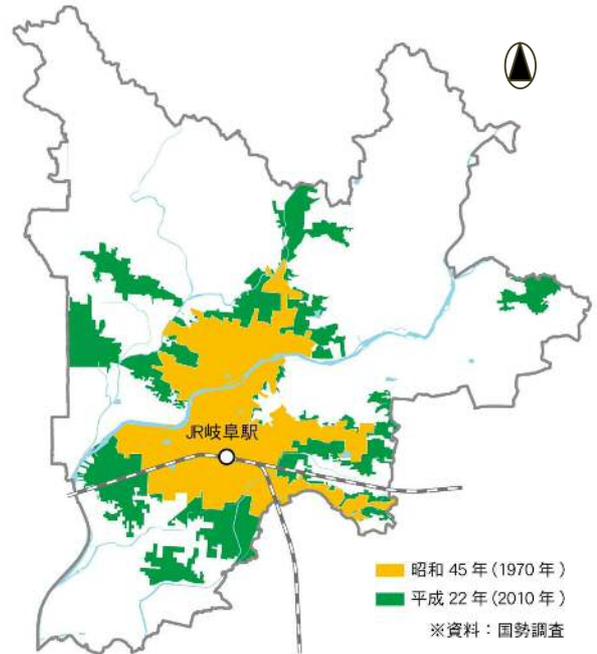
③低密度な市街地の外延化

- 昭和 45 年から平成 22 年の 40 年間に人口集中地区(DID)の面積は 1.9 倍に拡大しましたが、DID の人口密度は 56%に低下しています。居住地の外延化が進行し、低密度な市街地が拡大したことを示しています。
- 地域別の人口増減では、周辺部で微増傾向が続いていますが、中心部では減少する傾向が見られます。

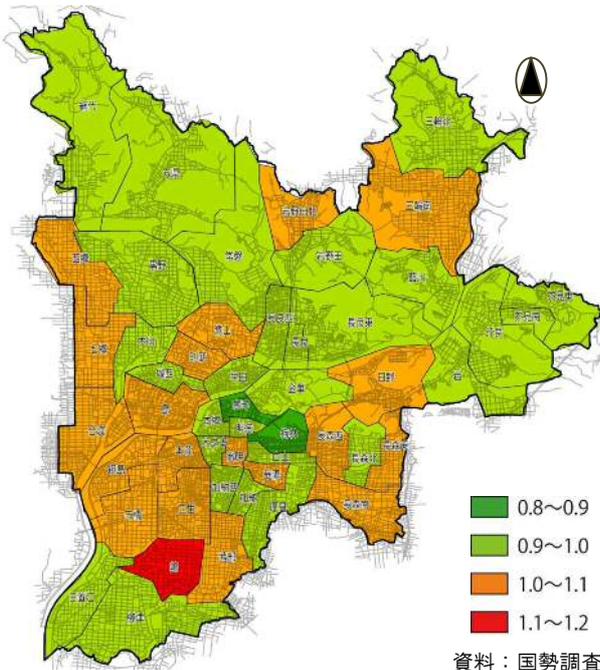
■ DID面積と人口密度の推移



■ DIDの拡大状況



■ 平成 17 年⇒平成 22 年人口増減率



■ 地区区分



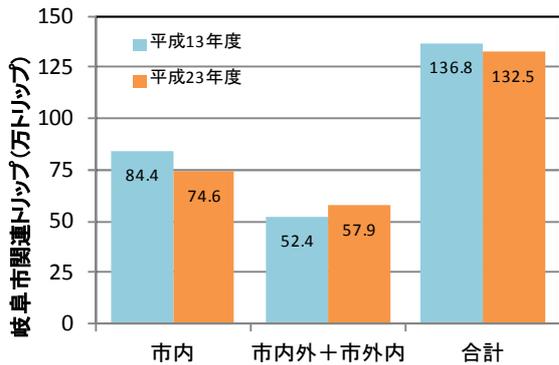
区分	概ねの範囲
中心部	「中心市街地活性化基本計画」に基づく中心市街地を含んだ地理的・機能的中心地
周辺部	中心部の周辺に位置し、環状線沿線を中心とした地域
郊外部	中心部および周辺部を除く地域

2. 交通の現状

①移動量の傾向

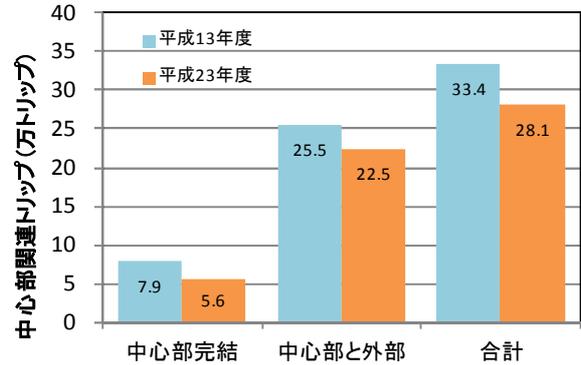
- 岐阜市関連のトリップ数は全体では4.3万トリップ減少し、その内、市内トリップが9.8万トリップ減少した反面、市域を跨ぐトリップは5.5万トリップ増加しています。
- 中心市街地を含む中心部では、中心部のみで完結するトリップが2.3万トリップ減少し、中心部と外部の往来トリップも3.0万トリップ減少しており、中心部関連の総トリップ数は5.3万トリップ減少しています。

■ 岐阜市関連トリップのトリップ数

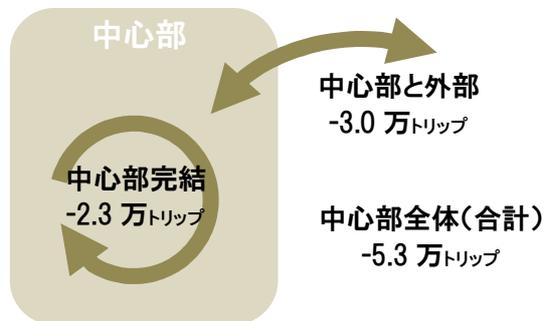
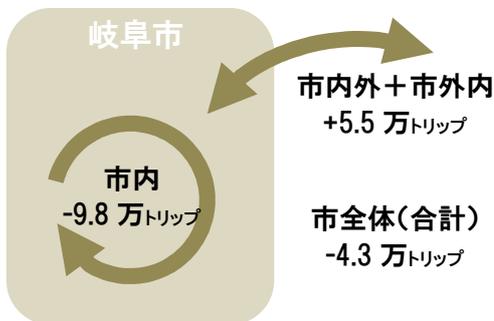


資料：第4回、第5回中京都市圏パーソントリップ調査
(中京都市圏総合都市交通計画協議会)

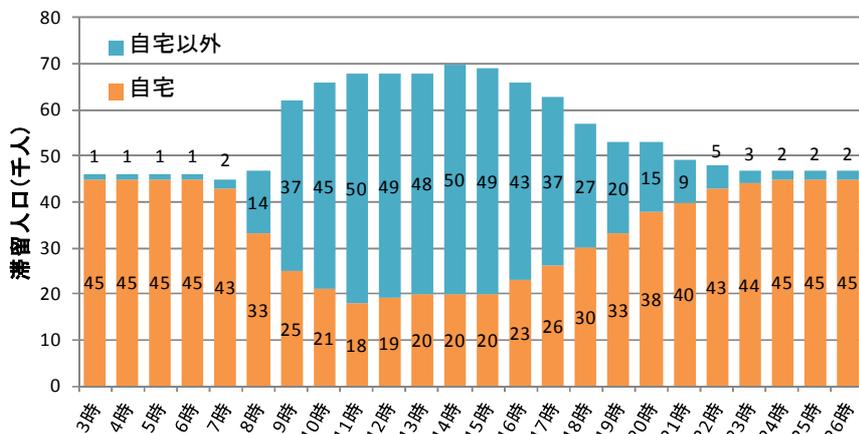
■ 中心部[※]関連トリップのトリップ数



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)



■ 時刻帯別滞留人口の状況(中心部[※])



出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

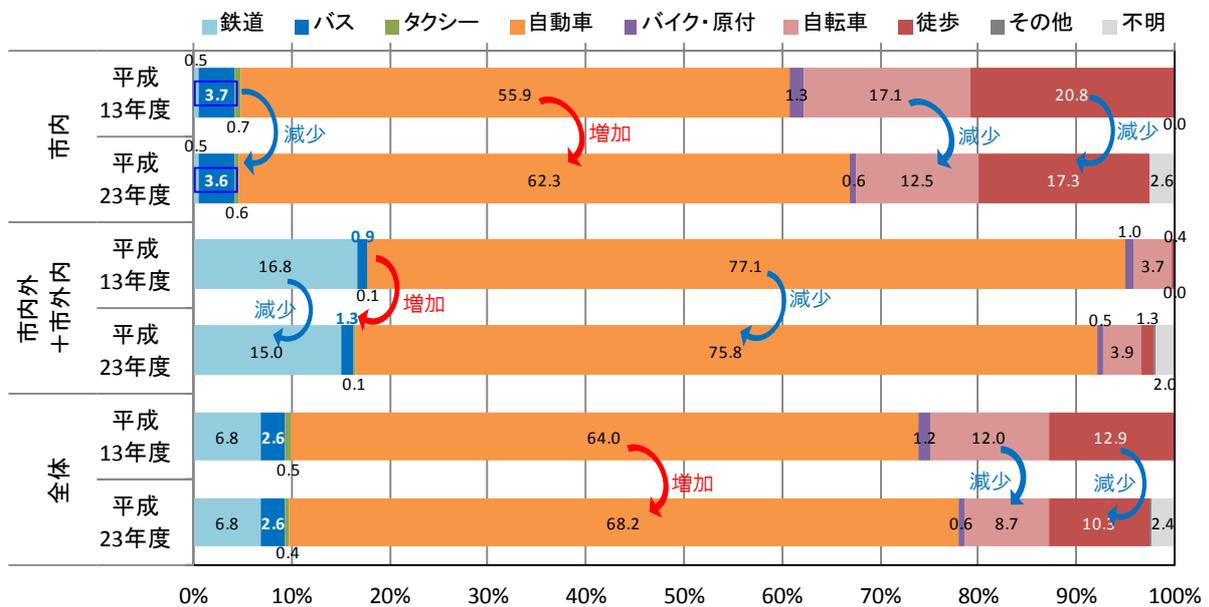
※中心部：
中京都市圏パーソントリップ調査における
中ゾーン番号201(岐阜市中央部)JR岐阜駅
周辺から岐阜大学医学部跡地周辺までの中
心市街地を含むエリア

②交通手段分担率の傾向

- 市全体の代表交通手段分担率は鉄道、バスの分担率は変わらないものの、自動車の分担率が増加し、自転車、徒歩の分担率が減少しています。
- バスは、市内で微減、市内外+市外内で増加しています。
- 自動車は、市内で増加、市内外+市外内で減少しており、特に市内においては、市縁辺部において増加しています。またその内、自家用自動車は、トリップ数、分担率とも市内、市内外+市外内の全てで増加していますが、自家用小型及び大型貨物自動車は、トリップ数、分担率とも減少しています。
- 徒歩、自転車については、ともに市内で減少しており、市全体での徒歩、自転車分担率の減少につながっています。

■ 岐阜市関連トリップの代表交通手段分担率

※岐阜市内を出発、到着するトリップの代表交通手段を集計



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

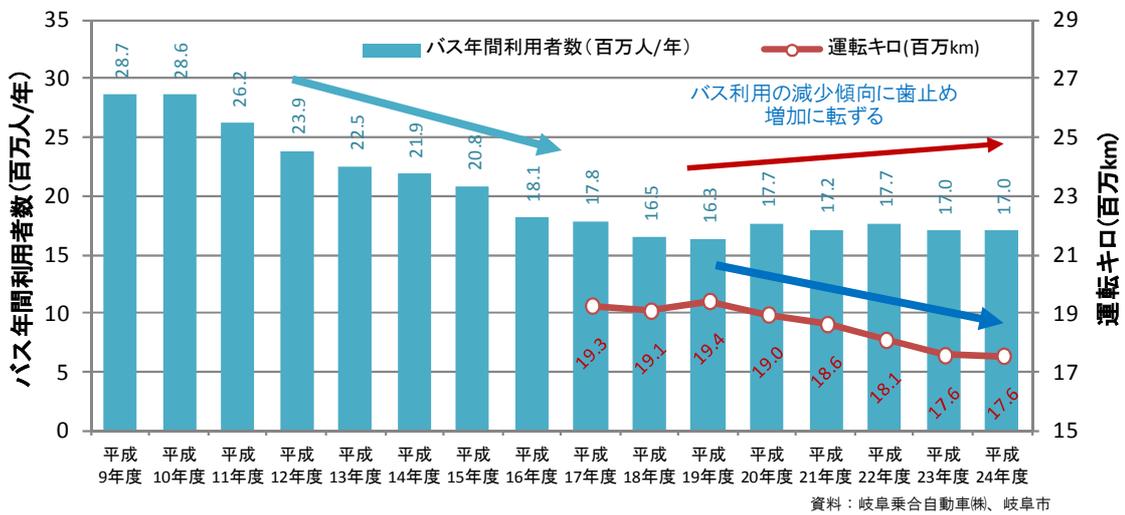
※市外内：出発地が“市外”で、到着地が“市内”のトリップ

3. バス利用の現状

①バス利用者数の推移

- 路線バスの利用者数は平成9年度以降減少が続いていましたが、平成19年度以降は微増に転じています。
- 長大路線などの見直しを進め、運転キロの効率化を進めており、利用者数の増加と併せて、経営環境の改善を図っています。
- コミュニティバスは、導入地区数の増加と利用者の増加により、地域交通としての役割を果たしつつあります。
- 地域住民を主体としたコミュニティバスの構築により、全ての地区で継続的に利用者が増加する持続可能なコミュニティバスが確立されています。

■ バスの年間利用者数及び運転キロの推移(民間路線バス)



■ コミュニティバスの利用者数及び路線数の推移

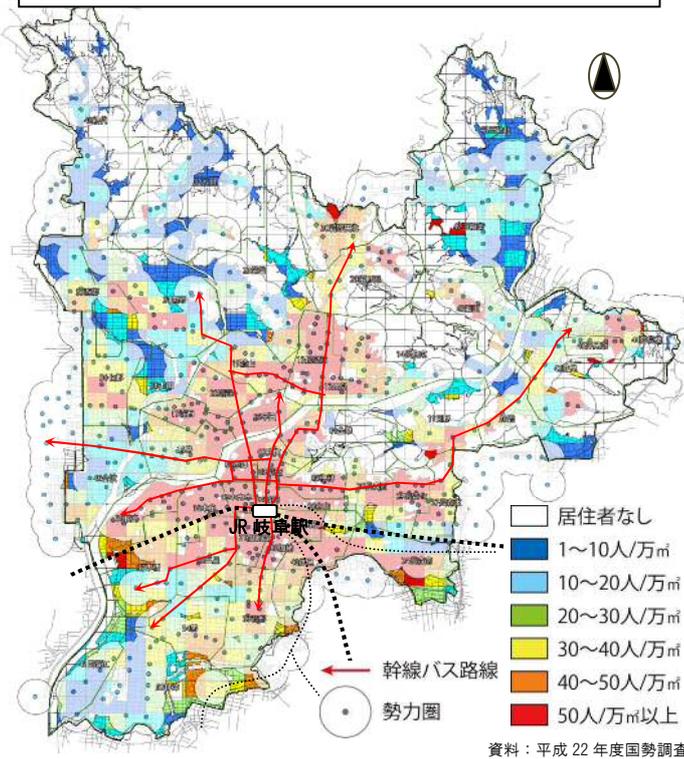


②バス路線網のサービス提供状況

- 市内の路線バスは、運行本数や運賃などサービス水準に差はありますが、鉄道と合わせると、人口の91.4%をカバーしています。
- 日常生活の移動を想定した人口カバー率は、路線バス及びコミュニティバスで84.7%となっています。

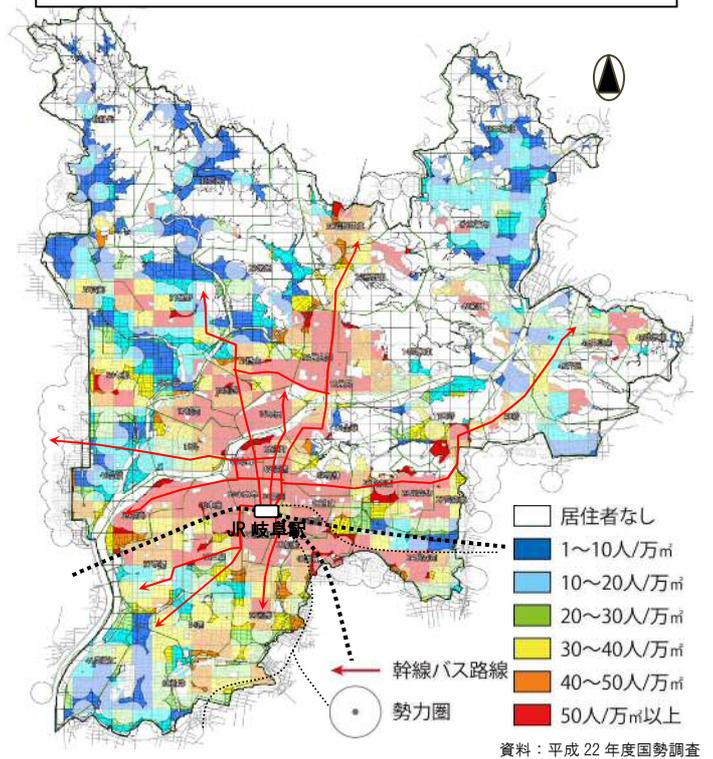
■ 路線バス+鉄道による人口カバー率 91.4%

(勢力圏：路線バスバス停半径500m、鉄道駅半径500m)
※通勤・通学による移動を想定

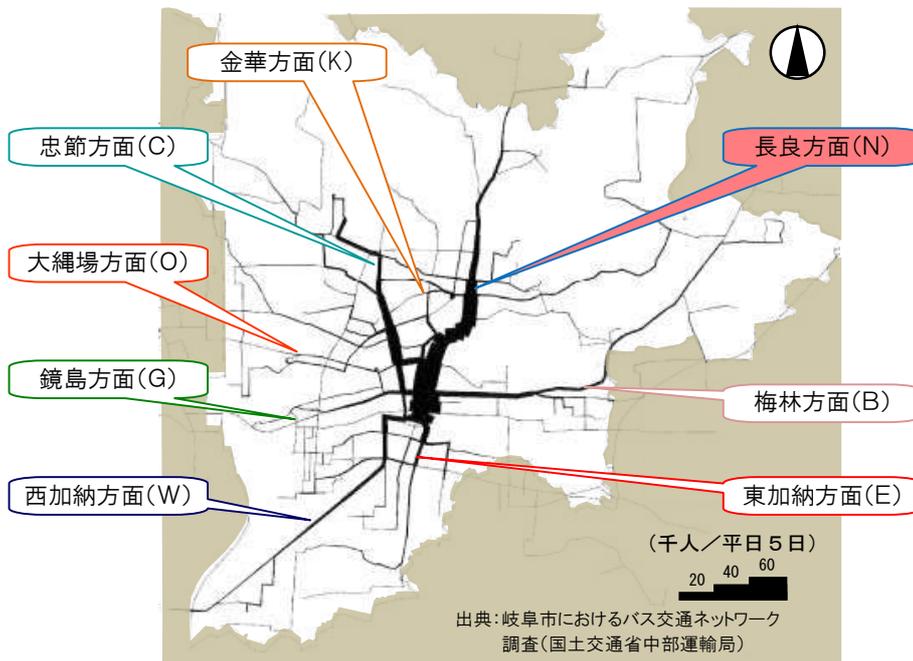


■ 路線バス+コミュニティバスによる人口カバー率 84.7%

(勢力圏：路線バス+コミュニティバスバス停半径300m)
※日常生活(買い物・通院など)による移動を想定

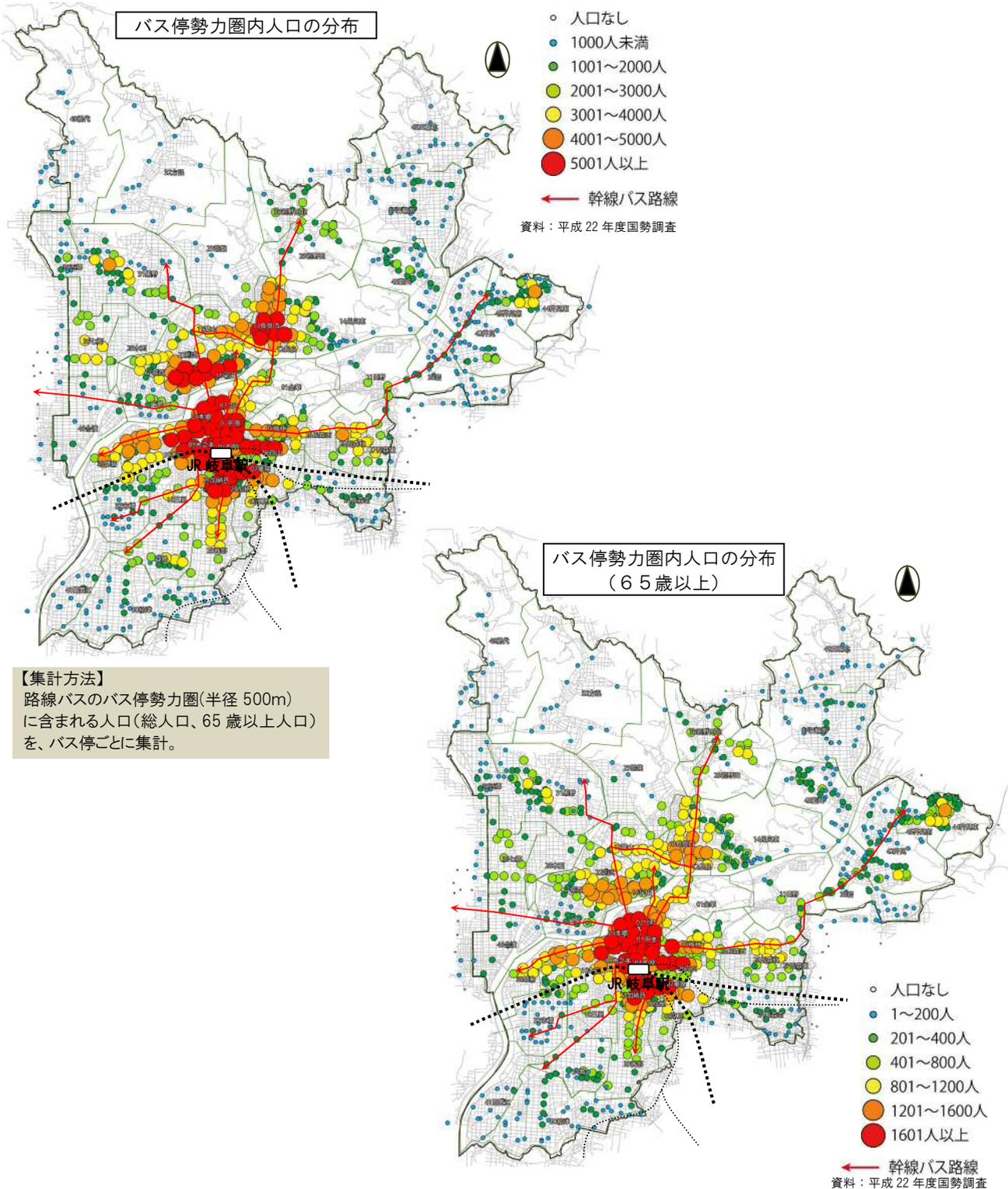


■ バス交通流動(岐阜市内の移動状況)



③バス停勢力圏内人口の分布

- 鉄道駅周辺、幹線バス路線沿線の人口集積が高く、幹線バスはまちの軸となっています。
- 長良川以南と鉄道に囲まれた中心市街地のバス停勢力圏内の高齢人口は郊外部に比べて多く、バス交通の充実により高齢化への対応が可能な都市構造となっています。



4. 課題の整理

課題① 低密度な市街地の外延化と急速な高齢化への対応

- 自動車を前提としたライフスタイルが定着し、市街地の外延化や商業施設の郊外化が進む中、高齢化に伴う医療福祉費の増加など義務的経費の増加や高度成長期に整備された社会資本の維持コストの増加などにより、本市の財政余力は今後も低下していくと考えられます。
- また、過度に自動車に依存した交通体系により地球温暖化などの環境問題を始め、中心市街地の活力の低下など様々な問題が顕在化しており、その対応が求められています。
- 高齢化により自ら自動車を運転できなくなる人が増えるなど、日常生活のための移動手段としてバスなどの公共交通の必要性は高まっていますが、人口減少に伴う利用者の減少も予想され、バスなど公共交通の維持が困難となってきます。
- 特に、高度成長期に丘陵地を造成して開発された大規模な団地においては急速に高齢化が進んでおり、喫緊の課題となっています。

課題② 過度に自動車に依存した交通体系からの転換

- 依然として自動車交通への依存が進み、自転車、徒歩の分担率が低下しています。自動車利用流動では、市域外の本巣市、各務原市及び本市縁辺部が増加の傾向にあります。
- 平成 16 年度に路面電車の廃止や市営バスが民営化されるなど、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しましたが、バスの交通手段分担率は維持されており、これまでに本市が進めてきた総合的なバス利用促進施策や BRT、市民協働手づくりコミュニティバスなどの導入効果が出てきていると推察されます。
- 過度に自動車に依存した交通体系から、バスなどの公共交通、徒歩、自転車への転換を進め、各交通手段が適切な役割分担をしたベストミックスな交通体系への転換が求められています。

課題③ 中心市街地の活力の低下

- 市中心部のトリップ数が大きく減少しており、中心市街地の活力の低下が進んでいます。
- 市中心部での人口減少、高齢化の進行、商業機能の郊外化など様々な課題に対し、中心市街地の活性化に取り組んでおり、岐阜駅北口駅前広場整備、JR 岐阜駅周辺の再開発など中心市街地活性化施策による効果も見られます。

Ⅱ. 総合交通戦略の基本方針

1. 総合交通戦略の目指す将来の姿と方向性

①総合交通戦略の目指す将来都市イメージ

- 低密度な市街地の外延化や急速な高齢化、依然として高い自動車分担率など、本市における様々な課題に対応していくために、自動車に依存しなくても、歩いて出かけられるコンパクトなまちを創り上げていくため、本総合交通戦略の基本方針を以下のように設定します。

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

- 安全で円滑な公共交通を軸とし、徒歩、自転車及び自動車を含めた総合的な都市交通施策の推進により、都市の再構築（リノベーション）がされた魅力のあるまちづくりを推進します。
- 高度に都市機能の集積した中心市街地と、身近な生活拠点を核とした地域生活圏が密接に結びついた、多様な地域核が有機的に連携した、環境負荷の少ない持続的発展が可能な集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現を目指します。



②交通政策の方向性

- ・「公共交通を軸とした都市機能の集積」を図るためには、公共交通施策の方向性を明確にして計画に位置づけ、公共交通ネットワークの利便性を高めていくことが必要になります。
- ・また、安心して気軽に「歩いて出かけられるまち」を創るためには、歩行者や自転車、自動車、バスなど、道路を共有するそれぞれの状況を踏まえ、道路空間を有効に活用していくことが求められます。
- ・そのため、以下の交通政策の方向性を設定します。

方向性 1

都市の基軸となる公共交通軸の形成により 利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

- 本市のまちづくりの基本となる、「集約型都市構造」を実現する上では、都市機能の集積を促すことのできる、明確で利便性の高い「公共交通ネットワーク」の構築が必要です。
- BRT 導入による定時性、速達性の確保されたバスサービスを提供するとともに、トランジットセンターなどでの乗り継ぎ機能の充実により、自動車に依存しなくても移動できる交通体系を構築します。

方向性 2

徒歩、自転車を基本的な交通手段とし、 歩行・自転車走行環境の向上を図ります。

- バスを中心とした公共交通ネットワークの充実に合わせ、安全・安心な歩行空間、自転車走行空間の整備などを通じ、自らの力で健康的に活動できる交通環境の実現を目指します。
- とくに中心市街地では、まちなかでの移動を支援する交通手段の充実を図ります。

方向性 3

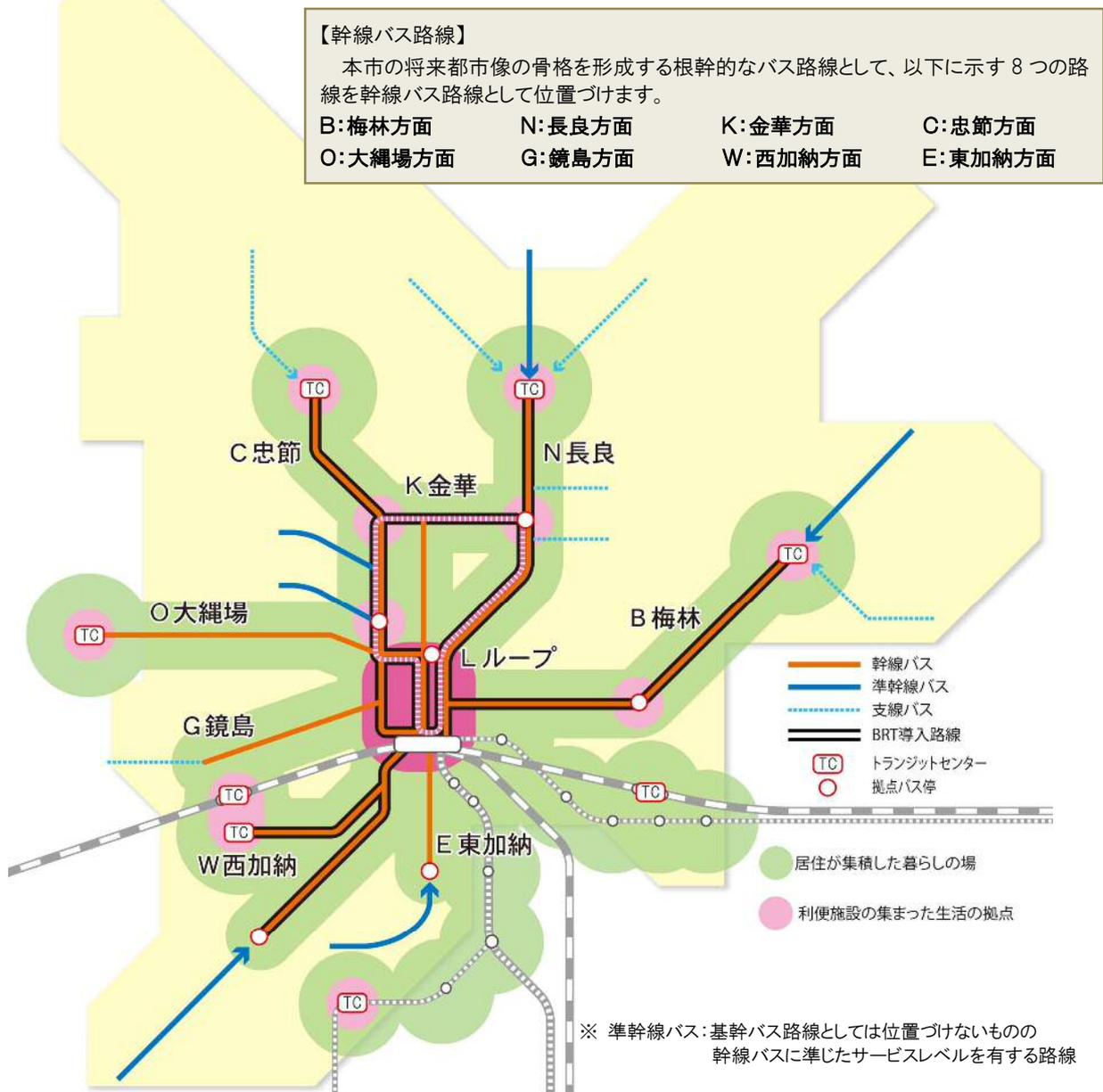
まちづくりと連携した、 道路空間の活用を重視した道路整備を目指します。

- これまで自動車交通の処理を中心に整備を進めてきた道路空間については、中心市街地や地域生活圏など、それぞれの地域のまちづくりを実現するための空間として、「まちづくりとの連携」を前提とした道路整備を目指します。
- 道路空間は、自動車だけでなく、バス、歩行者、自転車が共有していることを踏まえ、バスレーンや歩行空間、自転車走行空間の整備などを含めて、まちの交通を支える交通基盤として整備を目指します。

③将来の公共交通ネットワークと集約型都市構造の形成イメージ

- ・ 定時性、速達性が確保された、利便性の高い公共交通軸（幹線バス及び鉄道）の構築を図ります。
- ・ 幹線バスの起終点となるトランジットセンターを位置づけ、支線バス、コミュニティバスとのネットワーク化を図るとともに、パーク&ライド、サイクル&ライド機能を配置するなど、マルチモーダルな施策の推進を図ります。
- ・ 幹線バス路線上に拠点バス停を設け、支線バス、コミュニティバスとのネットワーク化を図るとともに、幹線バス相互の乗り継ぎの利便性を確保します。
- ・ 公共交通軸沿線、トランジットセンター・拠点バス停近傍及び中心市街地への集住を促すことにより、自動車に依存しない交通体系への転換を促します。
- ・ 中心市街地へは、公共交通でアクセスできる環境を整備し、中心市街地内は歩きを基本とし、バスや自転車などで回遊できるにぎわいのあるまちづくりを推進します。

■ 総合交通戦略での集約型都市構造の形成イメージ



④ 「まちの形」と「みちのイメージ」

- 総合交通戦略の目指す将来都市のイメージ「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」をイメージし、「まちの形」と「みちのイメージ」を整理しました。

■ 中心市街地

- まちの形：様々な都市機能が集積し、利便性の高い公共交通により人々が集まり、まちなかは歩いて回遊できる空間が確保され、歩行者支援交通として、バスや自転車などが気軽に利用できる環境が整ったまち。
- みちのイメージ：幹線道路にはBRTが導入され、歩行者や自転車が安全で快適に移動できるみち。

■ 中心市街地のトランジットモール ■



■ トランジットセンター・拠点バス停近傍の地域生活拠点

- まちの形：幹線バスと支線バス及びコミュニティバスがネットワーク化されたトランジットセンターの近傍に商業施設や医療施設、公共施設などが集まり、日常生活における移動の利便性が確保されたまち。
- みちのイメージ：幹線道路から細街路まで段階的にネットワーク化されたみち。

■ トランジットセンター ■



■ 公共交通軸沿線(居住が集積した暮らしの場)

- まちの形：BRTにより公共交通サービス水準が高く、公共交通を前提として利便性が高い生活ができる環境が整ったまち。
- みちのイメージ：バス、自動車共存し、歩行者、自転車が安全に移動できる環境が整い、居住エリアにおいては道路の静穏化が図られたみち。

■ 学校近くの生活道路 ■



2. 現在の都市機能の集積状況

- 「公共交通を軸とした都市機能の集積状況」を把握するため、幹線バスのバス停及び鉄道駅周辺での人口や建物の集積状況を整理しました。なお、対象としたバス停は、市内主要幹線8路線及び市内ループ線のうち右図に示すバス停を設定し、鉄道駅に関しては、市内の全鉄道駅を対象としています。

※勢力圏の範囲については、バス停半径500m圏域、鉄道駅半径1km圏域と設定

- 幹線バス路線及び鉄道駅周辺では、現時点で人口ベース57.5%、建物面積ベースの住居系53.2%、商業系72.9%と、現在でも一定量の集約がみられます。
- 今後、公共交通の利便性を向上させることにより、一層の集積を目指します。

■ 人口の集積状況 資料:国勢調査(平成22年)

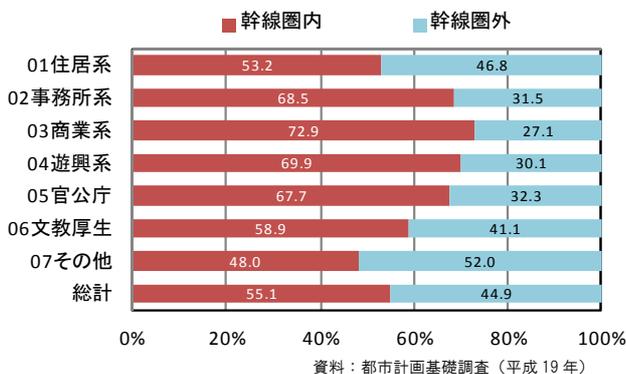
	人口(人)	対象面積(km ²)	人口密度(人/km ²)
全域	410,831	206	1,993
うち幹線圏内	236,134	58	4,042
うち幹線圏外	174,697	148	1,182
圏内比率	57.5		

■ 用途別の建物集積状況(上表:建物面積(m²)、下表:建物戸数(戸)) 資料:都市計画基礎調査(平成19年)

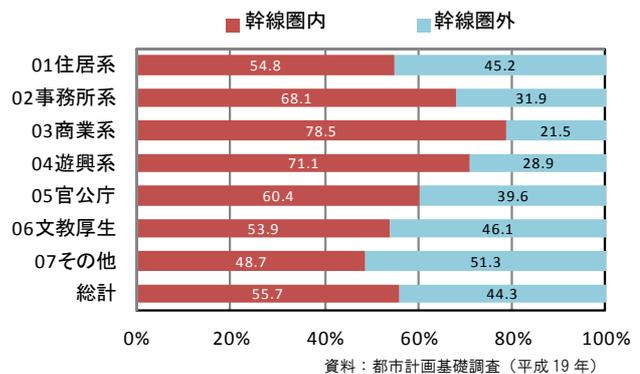
(単位:m ²)	01 住居系	02 事務所系	03 商業系	04 遊興系	05 官公庁	06 文教厚生施設	07 倉庫工場その他	総計
全域	15,323,957	801,179	1,474,341	272,358	163,484	1,739,334	2,861,675	22,636,327
うち幹線圏内	8,159,751	548,860	1,075,306	190,506	110,689	1,023,686	1,374,988	12,483,787
うち幹線圏外	7,164,206	252,319	399,034	81,852	52,794	715,648	1,486,686	10,152,540
圏内比率(%)	53.2	68.5	72.9	69.9	67.7	58.9	48.0	55.1

(単位:戸)	01 住居系	02 事務所系	03 商業系	04 遊興系	05 官公庁	06 文教厚生施設	07 倉庫工場その他	総計
全域	165,978	4,805	8,108	818	540	7,772	14,477	202,498
うち幹線圏内	91,021	3,274	6,366	582	326	4,192	7,056	112,817
うち幹線圏外	74,957	1,531	1,742	236	214	3,580	7,421	89,681
圏内比率(%)	54.8	68.1	78.5	71.1	60.4	53.9	48.7	55.7

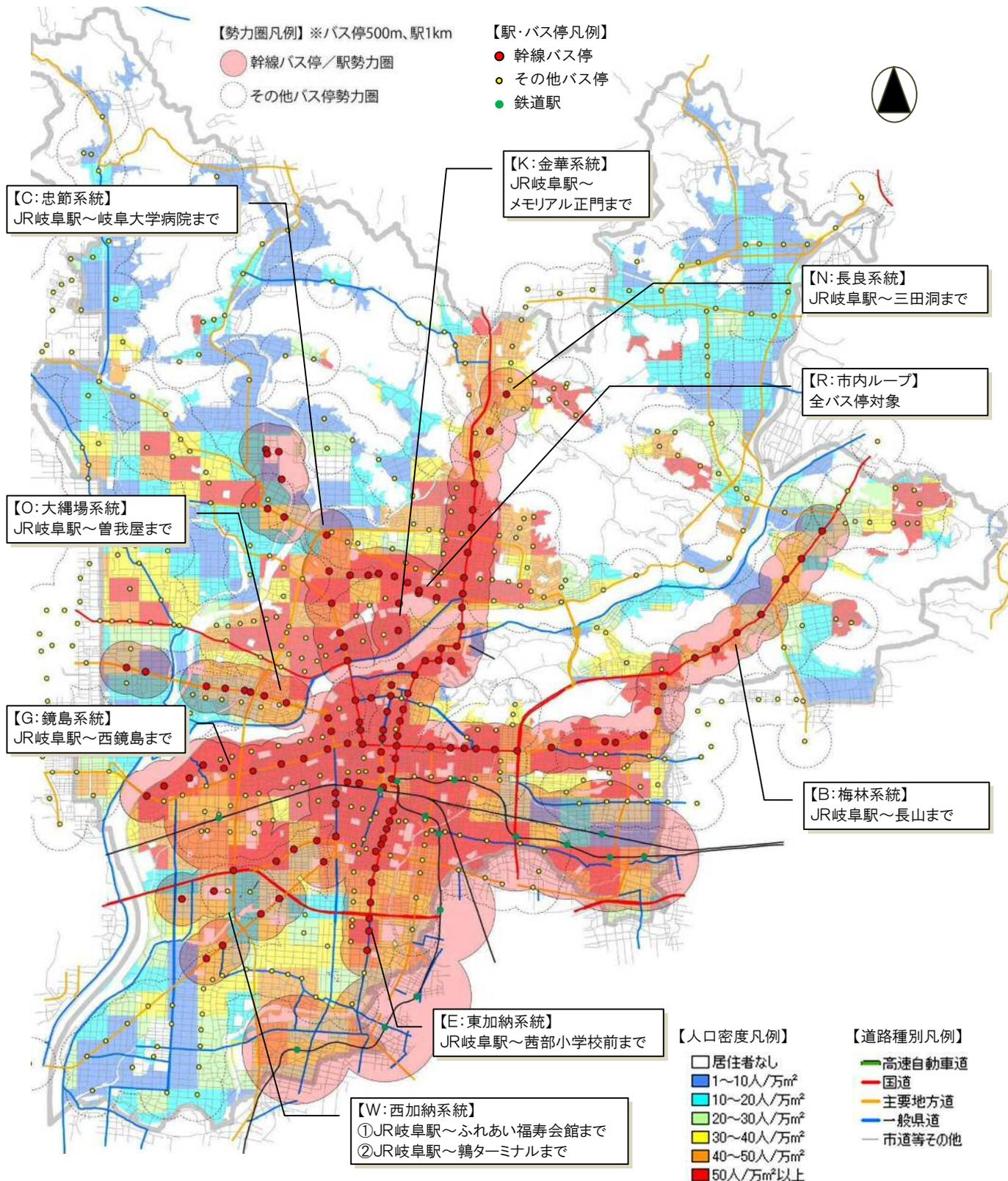
■ 建物面積の比率



■ 建物戸数の比率



■ 幹線バス8路線及び市内ループ線沿線の人口集積状況



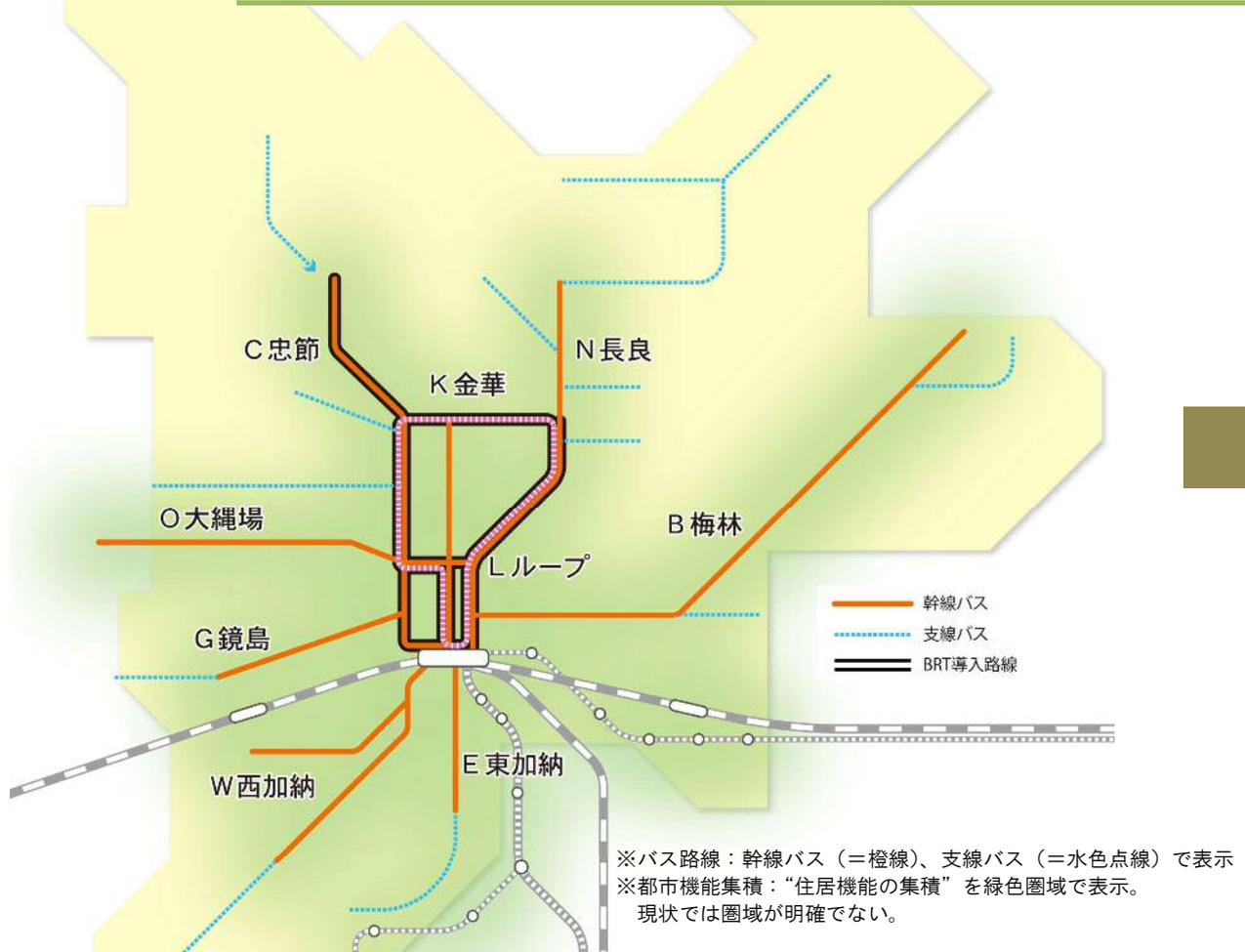
3. 将来の都市機能集積のイメージ

①現在の公共交通軸と都市機能集積イメージ

- ・現在の公共交通軸（幹線バス及び鉄道）周辺への都市機能集積は、人口ベースで約6割、建物面積ベースの商業系・事務所系で約7割と、一定の集積がみられます。
- ・また、公共交通軸から離れた地域では、自動車を前提とした住居や施設などが低密度に拡散しているため、通勤通学などの需要に対応する支線バスや高齢者などの通院・買い物需要に対応するコミュニティバスにより交通弱者の日常生活の移動を支えている状況にあります。

■現在の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

- 幹線・支線バスのバス路線再編がされておらず、バス路線が複雑でわかりにくい路線網となっている。
- 多くの系統が流入する幹線バス路線では団子運行がみられる。また、バス路線のネットワーク化が進んでいないためバスによって到達できる目的地が限定されている。
- 中心部では人口が減少し、周辺部では人口の微増傾向が続くなど低密度な市街地の外延化がなお進んでいる。



■バス路線の状況

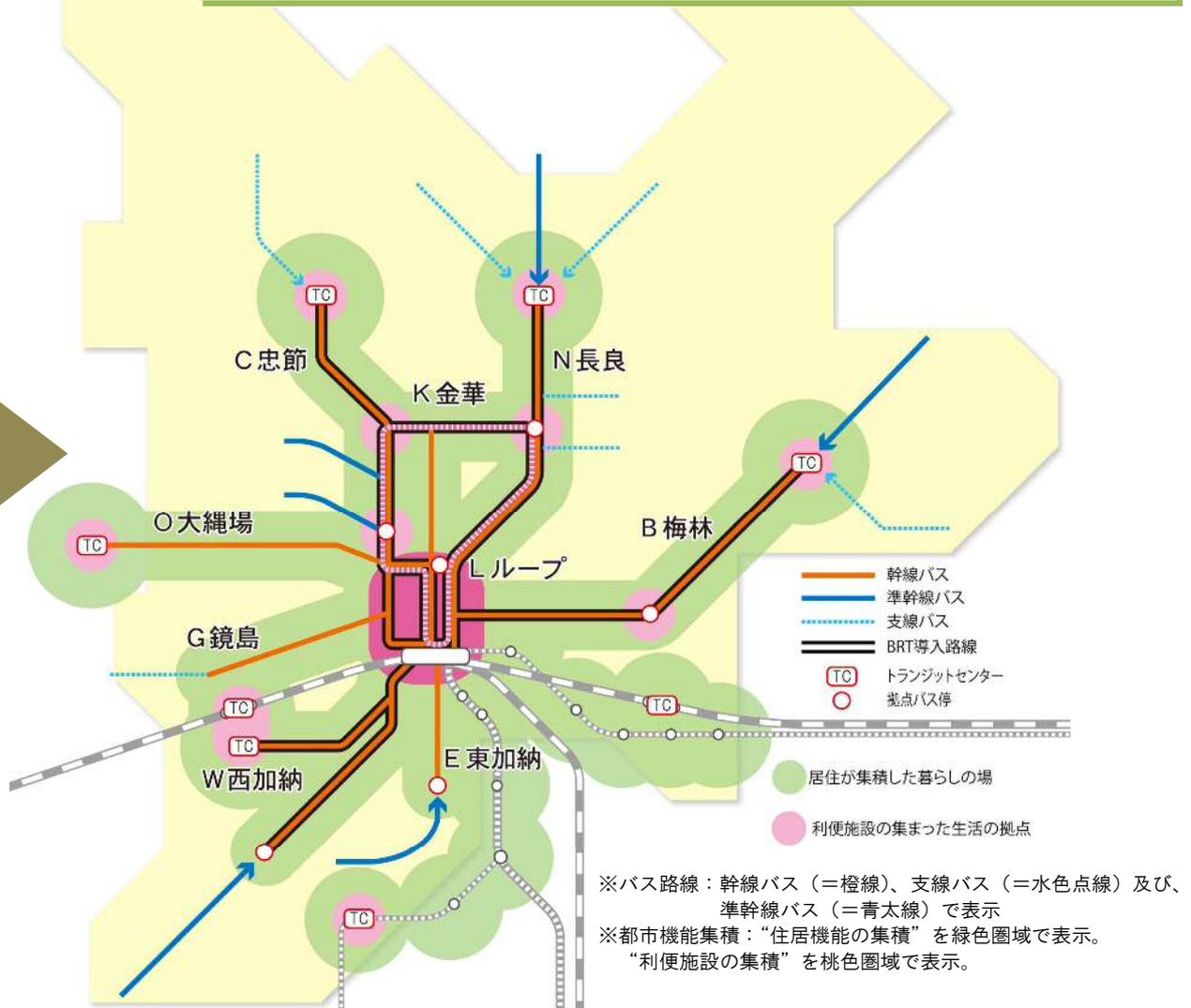
- **幹線バス路線**：一部区間にバスレーンなどが整備されているものの、多くの道路でバス走行環境の確保が十分ではない。（定時性、速達性の確保が困難）
- **支線バス路線**：大半が2車線道路を運行し、ピーク時には自動車交通による渋滞により定時性、速達性が低下している。

②将来の公共交通軸と都市機能集積イメージ

- 幹線バス路線への BRT 導入など、公共交通軸の強化を進め、定時性、速達性を高めた幹線バス路線を軸に沿線への居住を促進します。

■ 将来の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

- 幹線・支線バスのバス路線再編を推進し、幹線バス路線への BRT 導入などにより利便性の高い公共交通軸の構築を目指す。
- 支線バスは、より地域に適したサービスを提供することにより効率的なバスサービスを提供する。
- 公共交通軸沿線へ居住機能などの集積を促し、公共交通の維持の観点からも持続性の高いまちづくりを進め、BRT 導入など公共交通軸の強化により都市の再構築（リノベーション）を促進する。
- 地域核となるトランジットセンター周辺や拠点バス停周辺に生活利便施設が立地し集住の誘導が図られる。

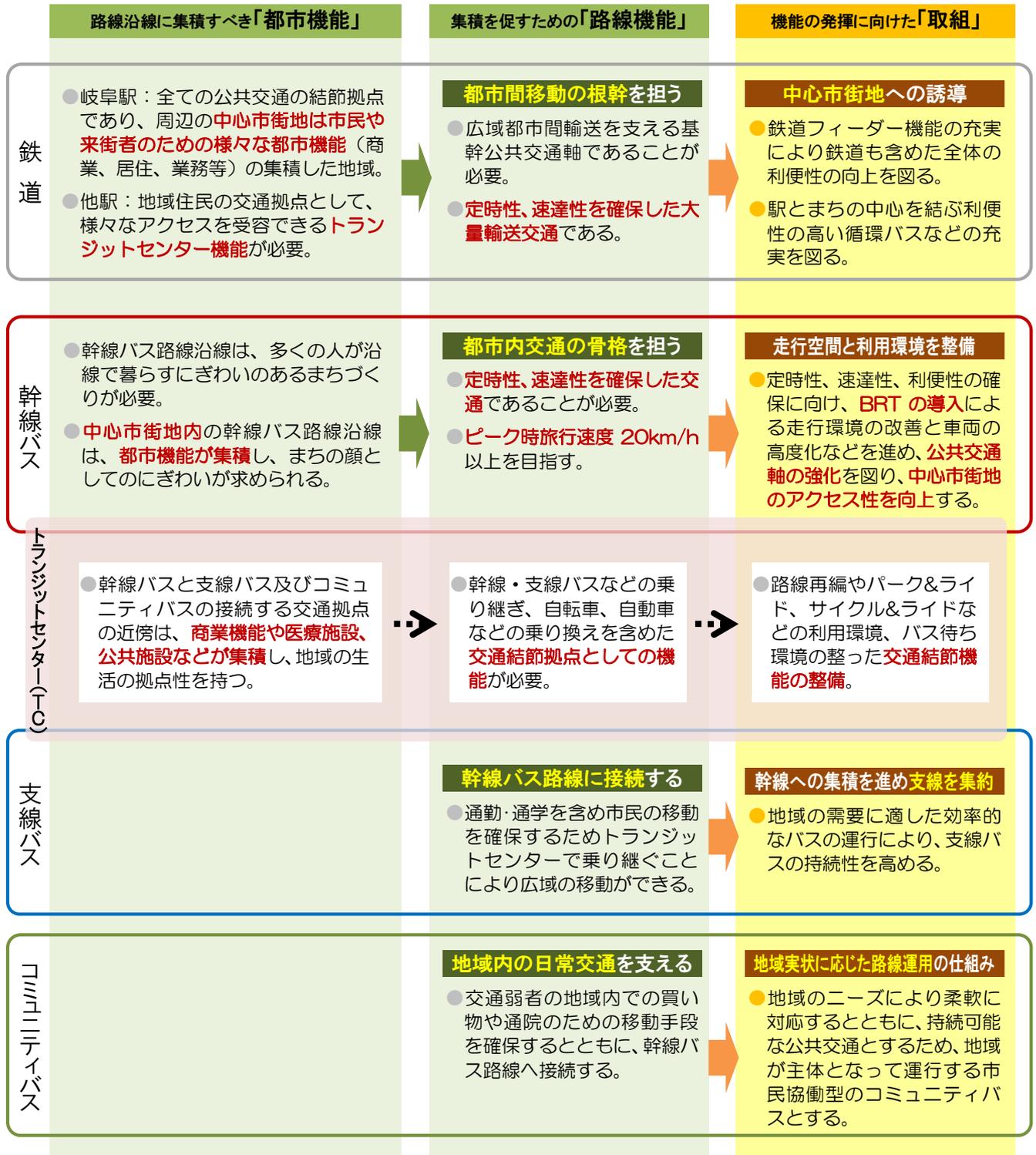


■ バス路線の状況

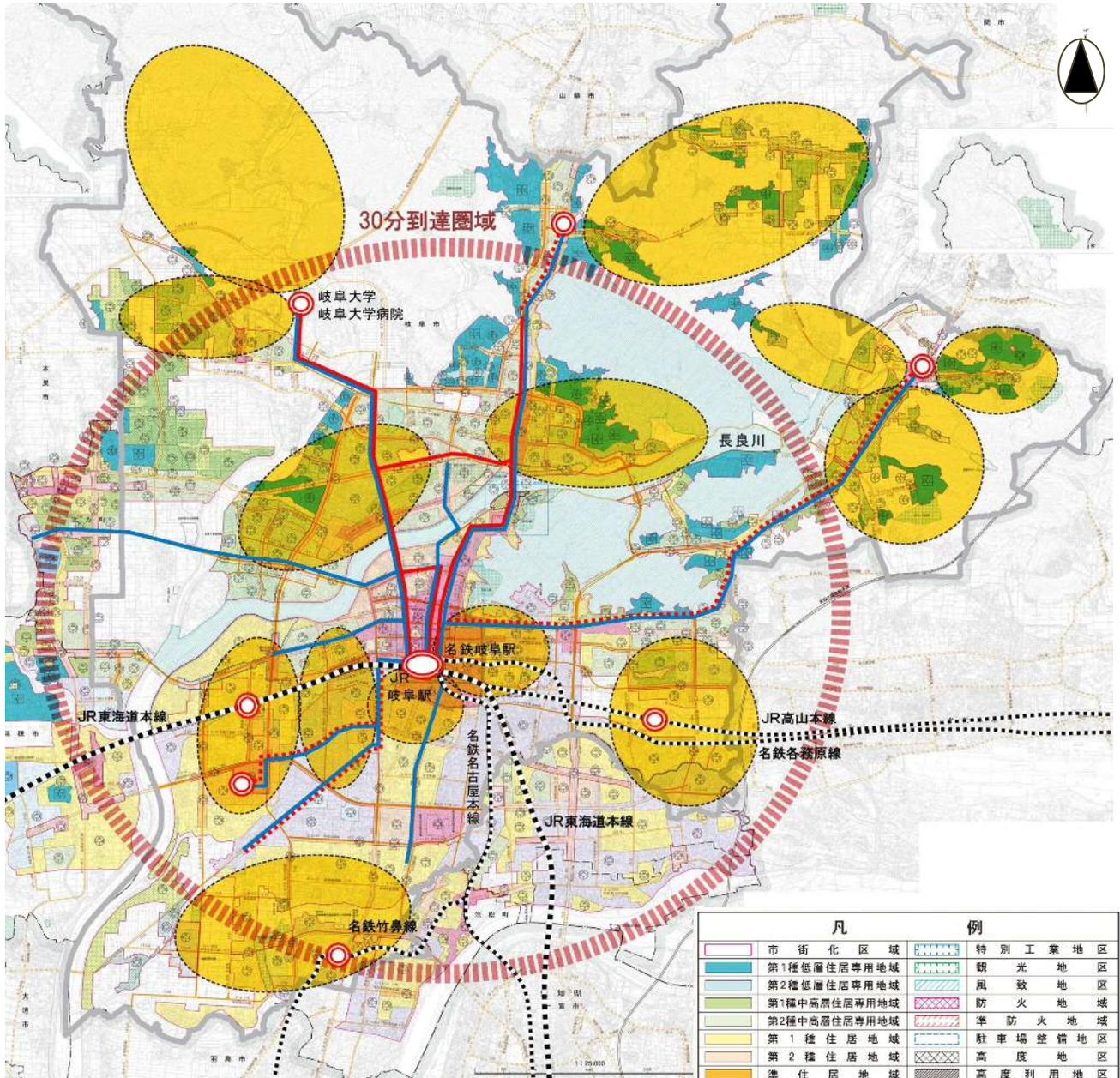
- BRT が導入され、定時性、速達性が確保された幹線バスと支線バス及びコミュニティバスが有機的にネットワークされた公共交通ネットワークの構築を目指す。

③都市機能集積を促進する公共交通の役割と取り組み

- 公共交通軸沿線への都市機能の集積を図る上で、鉄道や幹線バス、支線バスなどの公共交通ネットワーク上の位置づけや、求められる機能などについて整理します。
- 幹線バスについては、JR 岐阜駅を中心に放射状に「8幹線」を設定し、幹線バス、支線バスとコミュニティバスのバスネットワークの構築を目指します。
- 通院・買い物などの日常生活を支える地域交通は、市民協働の手づくりコミュニティバスにより、地域内での日常生活の移動手段を確保します。



■ 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25年度末時点)

凡	例
市街化区域	特別工業地区
第1種低層住居専用地域	観光地区
第2種低層住居専用地域	風致地区
第1種中高層住居専用地域	防火地域
第2種中高層住居専用地域	準防火地域
第1種住居地域	駐車場整備地区
第2種住居地域	高度地区
準住居地域	高度利用地区
近隣商業地域	都市再生特別地区
商業地域	地区整備計画区域(地区施設)
準工業地域	地区整備計画区域(建築物等)
工業地域	市町村界
工業専用地域	流通業務地区
都市計画道路	駅前広場・交通広場
予定区間(参考)	用途地域界
標準幅員、車線数	その他市町村編制
幅員、車線数	公園、緑地、公園 その他公共空地 (計画面積10%以上)
都市高速鉄道	外線の幅員(0m)

■ 30分到達圏域
ピーク時の旅行速度 20km/h 以上を目指すことにより、岐阜駅から路線延長約 10km 付近までを「30分到達圏域」として設定

