

1 調査名称：岐阜市総合交通戦略策定調査

2 調査主体：岐阜市

3 調査圏域：岐阜市内

4 調査期間：平成25年度

5 調査費：3,118千円  
(都市・地域総合交通戦略策定調査)

6 調査概要：

本市では、平成21年3月に「岐阜市総合交通戦略」を策定し、集約型都市構造の構築を目指し「誰もが自由に移動できる交通環境社会」の実現を進めており、全ての交通モードを対象として総合的かつ重点的に交通施策を推進している。

総合交通戦略の目標年次が平成25年度であり、これまで着実に施策を進めてきているが、この間社会情勢や交通を取り巻く環境は変化してきている。また、上位計画である「岐阜市総合計画」や交通施策に関する各種計画の策定・改定も進められてきている状況にある。

そこで目標年次を迎える平成25年度に、これらの関連要因などを加味するとともに、これまでの成果について総合的に評価し「岐阜市総合交通戦略」のグレードアップ化（新規施策の追加・既存施策の深化）を図り、「誰もが自由に移動できる交通環境社会」の実現に邁進するため、「岐阜市総合交通戦略（2014－2018）」の策定を行う。

## I 調査概要

### 1 調査名：岐阜市総合交通戦略策定業務

### 2 調査書目次

#### 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. 岐阜市のまちづくりの方針

#### 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
2. 交通の現状
3. バス利用の現状
4. 課題の整理

#### 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
2. 現在の都市機能の集積状況
3. 将来の都市機能集積のイメージ

#### 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

##### **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

##### **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

##### **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

##### **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

##### **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

2. 事業スケジュール

IV. 総合交通戦略の評価指標

1. 評価指標の設定
2. 現状評価と将来目標
3. P D C Aサイクルによる施策の推進

参考資料

- ①前総合交通戦略の評価
- ②策定の経緯
- ③用語解説

3 調査体制



## 4 協議会名簿：

## 岐阜市総合交通協議会 委員名簿

分類	所属	委員	備考
学識経験者	岐阜大学名誉教授	竹内 伝史	
	関西大学環境都市工学部教授	秋山 孝正	副会長
	中部大学工学部教授	磯部 友彦	
	岐阜大学工学部教授	倉内 文孝	
公共交通利用者	岐阜市自治会連絡協議会会長	松井 逸朗	
経済団体	岐阜商工会議所専務理事	山田 英治	
	岐阜市商店街振興組合連合会理事長	古川 洋治	
	岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会理事長	市川 博一	
路線バス事業者	岐阜乗合自動車㈱代表取締役社長	岸野 吉晃	
タクシー関係	岐阜県タクシー協会会長	山田 久典	
警察(公安委員会)	岐阜県警察本部交通部長	松原 義明	
関係行政機関	国土交通省中部地方整備局建政部長	大澤 一夫	
	国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所長	石井 克尚	
	国土交通省中部運輸局自動車交通部長	谷川 仁彦	
	岐阜県都市建築部長	高木 善幸	
	岐阜県県土整備部長	山本 馨	
岐阜市	副市長	佐藤 哲也	会長

※岐阜市総合交通協議会は、総合交通戦略及び地域公共交通総合連携計画を策定、実施に関する協議・調整を行うことを目的とし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき設置するものです。

## 岐阜市総合交通協議会幹事会 委員名簿

分類	所属	役職	幹事	備考
学識経験者	中部大学工学部	教授	磯部 友彦	幹事長
	岐阜大学工学部	教授	倉内 文孝	
公共交通利用者	岐阜市自治会連絡協議会	副会長	多田 喜代則	
コミュニティバス 地元代表	芥見東・南コミュニティバス等運営協議会	会長		
経済団体	岐阜商工会議所	総務部長	河尻 満	
	岐阜市商店街振興組合連合会	理事長	古川 洋治	
	岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会	理事長	市川 博一	
路線バス事業者	岐阜乗合自動車株	取締役グループ管理部長	武藤 行儀	
タクシー関係	岐阜県タクシー協会	専務理事	岡田 末廣	
警察 (公安委員会)	岐阜県警察本部交通部交通規制課	課長	早川 勝実	
	岐阜中警察署(岐阜市内警察署代表)	交通地域官	井上 行欣	
関係行政機関	中部地方整備局建政部都市整備課	課長	福田 光祐	
	中部運輸局企画観光部交通企画課	課長	三島 梨加	
	中部運輸局自動車交通部旅客第一課	課長	小林 裕之	
	岐阜国道事務所調査課	課長	片岡 広一	
	岐阜国道事務所管理第一課	課長	春日井 元	
	岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官	木村 治史	
	岐阜県都市建築部公共交通課	課長	松田 勲	
	岐阜県都市建築部街路公園課	課長	奥原 寿隆	
	岐阜県県土整備部道路建設課	課長	宮島 雅広	
	岐阜県県土整備部道路維持課	課長	船坂 徳彦	
岐阜土木事務所	副所長兼指導検査監	川田 宏		
岐阜市	岐阜市商工観光部	次長	松井 重雄	
	岐阜市まちづくり推進部	次長兼まちづくり推進政策課長	安藤 高之	
	岐阜市都市建設部	次長兼都市建設政策課長	後藤 和弘	
	岐阜市基盤整備部	次長兼技術審議監兼基盤整備政策課長	浅野 昌彦	
	岐阜市企画部	次長兼政策調整課長	高橋 良喜	

## II 調査成果

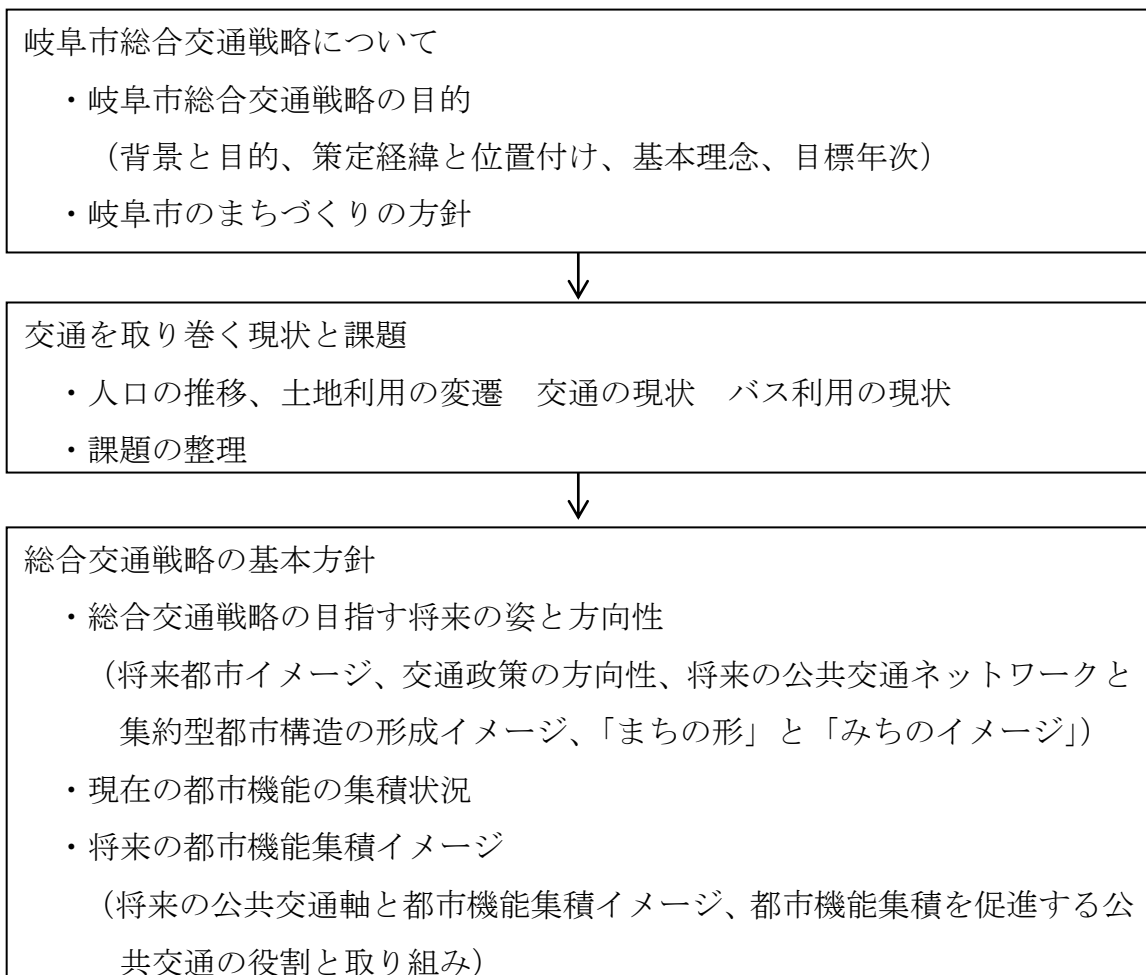
### 1 調査目的

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る。

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ている。

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た。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、岐阜市総合交通戦略（2014－2018）を策定する。

### 2 調査フロー





実現に向けた5つの戦略と施策展開

- ・ 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

**戦略1** 公共交通

**戦略2** 中心市街地

**戦略3** 健康・低炭素

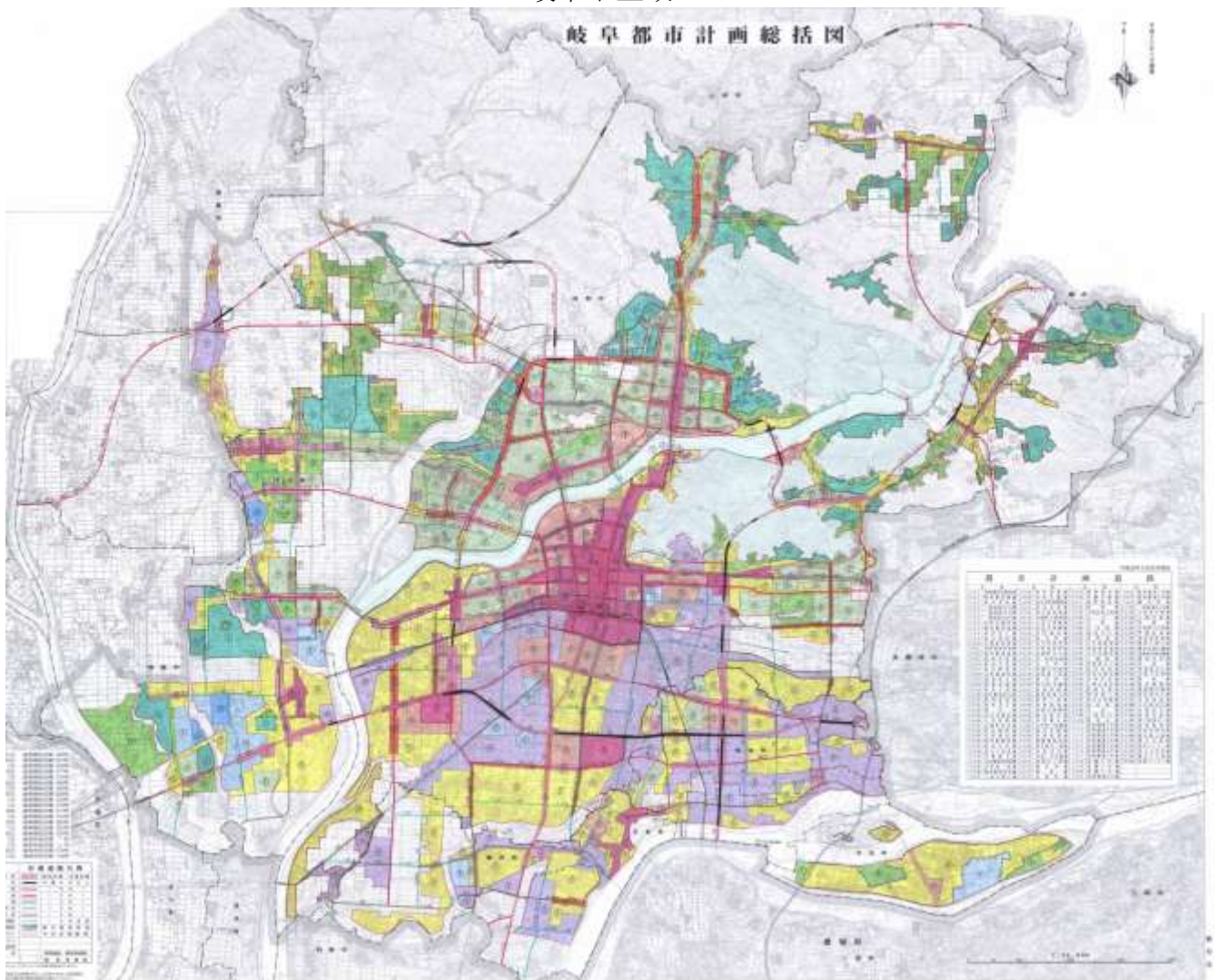
**戦略4** 道路

**戦略5** 意識

- ・ 事業スケジュール

3 調査圏域図

<岐阜市全域>





4 調査成果

# 序 岐阜市総合交通戦略について

- 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。
- 本総合交通戦略は、これまで行ってきたBRT、市民協働の手づくりコミュニティバスの導入、安全かつ安心な歩行空間整備など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。

## ■BRT(バス ラピッド トランジット)とは

○「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入など走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車道の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステム。



連節バスの導入  
(清流ライナー)



乗り継ぎ拠点の整備  
(トランジットセンター)

## ①岐阜市総合交通戦略の基本理念

- 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。

## ②目標年次

- 目標年次：2018年度（計画適用期間：2014～2018年度）

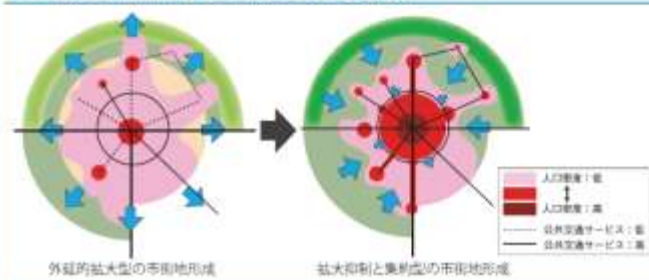
## ③岐阜市のまちづくり方針

- 総合計画では徒歩や自転車、公共交通で完結できる適度な大きさの地域核を形成し、核と核を公共交通などで結び、都市全体を形成する「多様な地域核のある都市」を将来都市像に位置づけています。
- 「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。

### ■多様な地域核のある都市のイメージ



### ■将来の都市構造の前提となる考え方



出典：岐阜市総合計画(2013-2017)

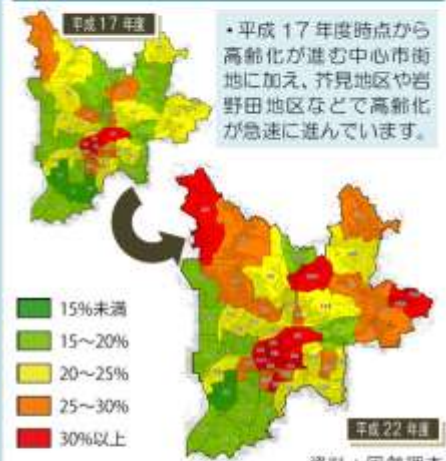
## I

## 交通を取り巻く現状と課題

## 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

- 本市の財政余力が今後も低下していくと考えられる中において、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や、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、日常生活を支える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。

## 地域別の高齢化率



## 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。
- 平成16年度に路面電車の廃止や市営バスの民営化など、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。

## 岐阜市関連トリップの交通手段分担率



- 平成13年度及び平成23年度の市関連トリップは自動車の分担率が最も多く、増加傾向にあります。
- 歩行者や自転車の分担率が減少した一方で、バスの分担率は変化していません。

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）

## 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、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。

## 中心部関連トリップの変化



- 平成13年度から平成23年度にかけて中心部関連トリップ数は内部移動、外部との移動とも大きく減少。



## Ⅱ 総合交通戦略の基本方針

- 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の創出をめざし、本総合交通戦略の基本方針を以下のように設定します。

### ①総合交通戦略の目指す将来都市イメージ

#### 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

- 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。

#### 交通政策の方向性

- 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。
- 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。
- 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。

### ②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。
- 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、自転車などで回遊できるよう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

将来の公共交通ネットワークは、岐阜駅を中心とする現在の幹線バスのBRT化など、定時性、速達性の一層の機能強化を図ります。

連節バス導入やバスレーン整備などにより、『公共交通軸の見える化』を進め、公共交通軸沿線への都市機能集積を促進します。



### ③ 「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まち。



#### トランジットセンター・拠点バス停近傍の地域生活拠点

##### ■ トランジットセンター ■



##### ● 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まち。

#### 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、自動車が共存し、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まち。





### Ⅲ 実現に向けた5つの戦略と施策展開

- 持続可能なまちづくりの推進と、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目指し、公共交通、歩行者、自転車及び自動車が安全かつ安心して、便利に利用できる環境、公共交通サービスを提供するため、「新たな5つの戦略」を柱とした計画とします。

#### 【戦略1 公共交通】

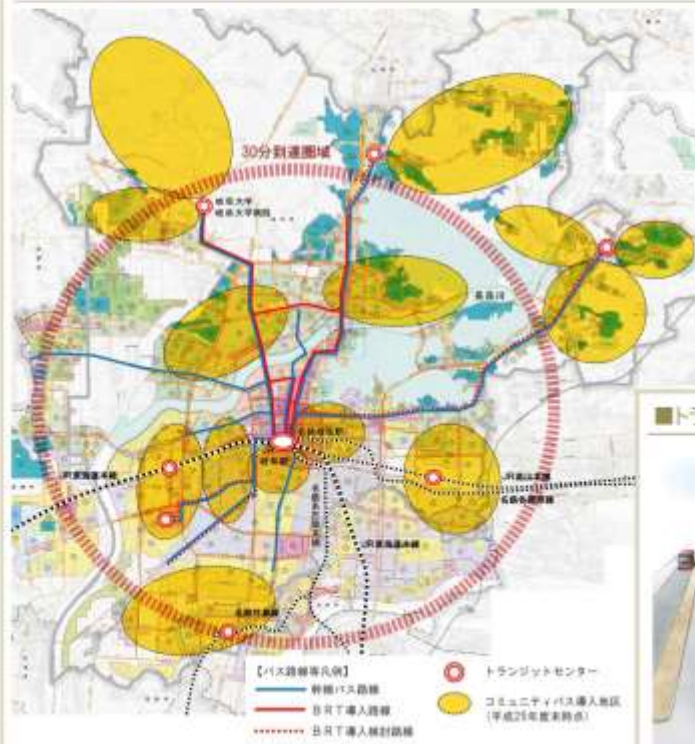
#### BRTを軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- まちの中心である「岐阜駅」を起点として、まちの骨格にふさわしい「公共交通軸」を形成します。
- 中心市街地及び公共交通軸沿線にひとが暮らし、賑わいのあるまちづくりを進めます。
- 公共交通軸への都市機能の集積を進め、地域実態にあった支線バスやコミュニティバスの導入を推進し、さらにまちのコンパクト化を進めることで公共交通の持続性を高めます。

#### ■ 今後5カ年で取り組む主な施策

- ① バス路線再編とランジットセンターの整備検討
- ② バスレーン、PTPS などバス走行環境の整備
- ③ 連節バスの導入と運行効率化に向けた取り組み
- ④ バス待ち環境改善に向けた取り組み
- ⑤ パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進
- ⑥ バスネットワークの維持に向けた補助事業
- ⑦ コミュニティバス(導入推進、ICカード導入など)
- ⑧ 低床バス・ハイブリッドバスの導入
- ⑨ 最終バスの運行時間延長(深夜バスの運行)
- ⑩ 公共交通へのICT技術の活用(利便性の高い運賃支払い制度の確立)
- ⑪ トータルナビの活用(民間事業者との連携、情報提供など)

#### ■ 岐阜市における公共交通ネットワーク



#### ■ バスレーンの整備



#### ■ トランジットセンターのイメージ図



## 【戦略2 中心市街地】

### 中心市街地活性化と都市の再構築(リノベーション)に向けた交通体系の確立

- 中心市街地活性化と都市の再構築(リノベーション)を図るため、中心市街地へのアクセス交通及び循環交通の充実を目指します。
- トランジットモールの導入検討や公共交通サービス拡充などにより、安全で賑わいのある中心市街地を形成します。
- まちなかのバスや、まちを巡る歩行者、自転車、道路空間を安全、円滑に使えるよう、道路の利用環境の向上を目指します。

■トランジットモールのイメージ図



#### ■今後5カ年で取り組む主な施策

- ① 中心市街地へのアクセス補助制度の取り組み
- ② レンタサイクル事業
- ③ トランジットモール導入検討
- ④ 都心型コミュニティバス、中心市街地循環バスの運行
- ⑤ 岐阜大学医学部等跡地周辺道路整備事業
- ⑥ 岐阜駅周辺整備事業
- ⑦ まちなか歩キルートの整備
- ⑧ スマートウェルネスシティ総合特区推進事業(ベンチ整備、スムーズ歩道整備など)
- ⑨ ゆとり・やすらぎ道空間整備事業(徹明地区)

#### 【関連施策】 中心市街地活性化を進める取り組み

- ・ まちなか居住支援事業
- ・ 市街地再開発事業
- ・ つかさのまち夢プロジェクト整備事業
- ・ まちあるきマップ、自転車利用マップの提供

## 【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

- 市民が日常の暮らしの中で、健康的で、地球環境にもやさしい交通を自然に選択できる交通環境をつくります。
- 自動車に過度に依存することなく、徒歩を基本として、自転車や公共交通を使いながら気軽に出かけられる安全に配慮した歩道などの整備を進めます。
- 市民の暮らしに身近な生活道路では、自動車の速度を抑制し、歩行者や自転車が優先された道路整備を図ります。

■道路改良イメージ:(都)岐阜駅高富線整備事業(金華)



#### ■今後5カ年で取り組む主な施策

- ① スマートウェルネスシティ総合特区推進事業(ベンチ整備、スムーズ歩道整備など)
- ② スマートウェルネスシティ総合特区推進事業(ウォーキング環境整備事業)
- ③ ゆとり・やすらぎ道空間整備事業
- ④ 御筋街道整備事業
- ⑤ (都)岐阜駅那加線の整備
- ⑥ (都)岐阜駅高富線整備事業(金華)
- ⑦ 自転車走行環境整備事業
- ⑧ 廃線敷の歩行者・自転車の通行空間活用に向けた検討
- ⑨ みんなでまもロード整備事業
- ⑩ゾーン 30
- ⑪ サイクル&ライドの推進
- ⑫ レンタサイクル事業
- ⑬ 岐阜駅周辺連続立体交差事業



## 【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

- 市の産業振興や、周辺都市との交流などに向け、広域幹線道路などの整備及び整備に向けた検討を関係機関と連携しながら進めていきます。
- 地域のまちづくりの実現に向け、都市内及び都市間幹線道路ネットワークの強化を、関係機関と連携しながら進めていきます。
- 道路を利用するバスや歩行者、自転車、自動車などが互いに安全で円滑に利用できる道路空間の再配分を検討していきます。

#### ■今後5カ年で取り組む主な施策

- ①広域幹線道路の整備・連携
- ②幹線道路の整備・連携  
(東海環状自動車道へのアクセス強化)
- ③幹線道路の整備・連携  
(都市内、都市間ネットワークの強化)
- ④岐阜駅周辺連続立体交差事業  
(名鉄名古屋本線連続立体交差事業)
- ⑤道路空間の再配分

## 【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

- 日常の暮らしや活動をする中で、過度に自動車に依存せず、人にも、まちにも、地球にもやさしい移動手段を選択する意識を醸成します。
- 公共交通を日常の暮らしや活動の中で当たり前のよう使えるように、様々なイベントや広報を通じて情報を提供していきます。
- まちの移動手段の一つとしての自転車を、自分も、周りの人も、安全にかつ安心して利用できるよう、ルールやマナーの向上に努めます。

#### ■モビリティ・マネジメントとは

- ・一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

#### ■今後5カ年で取り組む主な施策

- ①モビリティ・マネジメントの実施
- ②徒歩、自転車、公共交通の利用促進に向けた意識啓発イベント
- ③公共交通マップの作成
- ④自転車安全利用の啓発
- ⑤「(仮称)公共交通利用促進条例」の検討

#### ■これまでのモビリティ・マネジメントの取り組み



◀ 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント



▶ 小学生を対象とした学校モビリティ・マネジメント