

1 調査名称：乗り継ぎ拠点概略検討

2 調査主体：岐阜市

3 調査圏域：岐阜市内

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

本市では、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」の実現により、「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指している。

これらの取り組みを実現するため、幹線・支線バスとコミュニティバスが有機的に連携した公共交通ネットワークを構築し、公共交通が利用しやすいまちをつくりあげる必要がある。

こうした中、平成26年3月に市内で最もバス運行本数が多い長良（N）方面に連節バスを導入し、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を目指し「岐阜市型BRT」を推進しているところである。

本業務では、さらなる「岐阜市型BRT」の拡充のため、今後の路線再編を見据えた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乗り継ぎ拠点等の整備を検討する。

I 調査概要

1 調査名：乗り継ぎ拠点概略検討

2 報告書目次

序 はじめに

1. 調査の目的
2. 調査の流れ

I 岐阜市の現状

1. 市の現状
2. バス交通の現状

II 関連計画の概要

1. 岐阜市総合計画での位置付け
2. 岐阜市交通関連計画での位置付け

III 岐阜市が目指す将来都市像

1. 将来のまちの姿と方向性
2. トランジットセンターのイメージ

IV バスネットワークの構築におけるトランジットセンターの役割

1. バス路線再編におけるトランジットセンターの役割
2. 地域公共交通ネットワーク構築と求められる機能
3. トランジットセンター整備の優先性の検討

V 長良橋通り乗継拠点整備の検討

- 1 幹線N長良系統の「軸」としての特徴
- 2 地区の現状

VI トランジットセンターの機能面からの規模の検討

1. 機能リスト
2. トランジットセンター周辺での施設立地イメージ
3. 交通結節機能の規模検討
4. サービス機能の規模検討

5. 商業機能の規模検討
6. 医療機能の規模検討

VII 乗継拠点の位置検討

1. トランジットセンターの設置に適した土地の条件
2. トランジットセンターの標準的面積

VIII 整備手法及び事業費の検討

1. 事業手法の整理
2. 整備資金の確保方法の整理
3. 事業費の検討

IX 残る課題と実現化に向けた社会実験の必要性の検討

1. 利用者利便の向上に資するBRT化の必要性の検証
2. 乗継拠点整備に向けた課題の整理
3. 社会実験の必要性の検討

参考 幹線N系統幹線軸沿線地域の交通状況（長良・長良西・長良東）

3 調査体制

本調査は委員会、幹事会、事務局等の設置なし

4 委員会名簿等：

該当なし

II 調査成果

1 調査目的

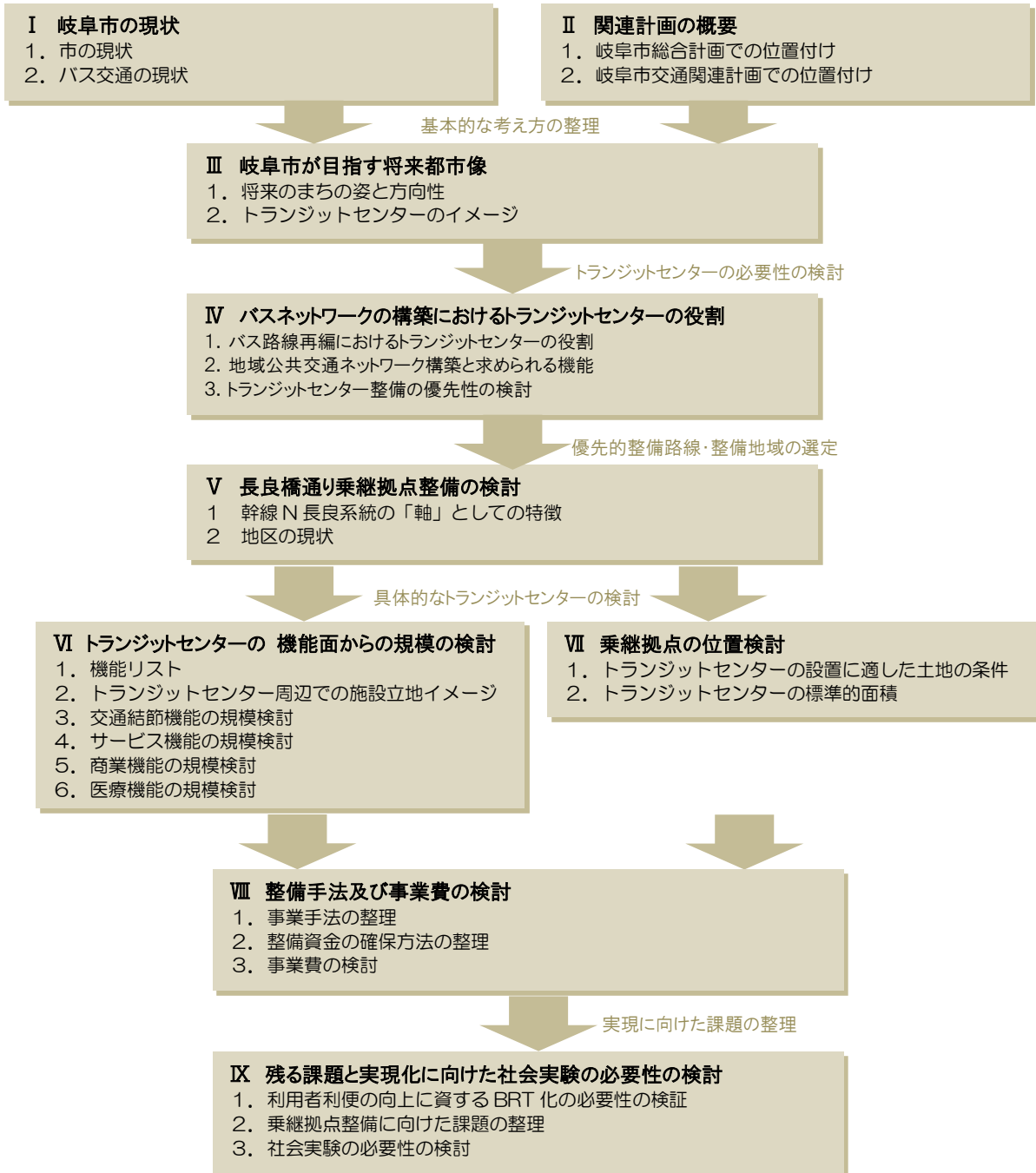
本市では、持続可能なまちづくりを推進するために、これまでの自動車を中心とした交通体系を見直し、公共交通や徒歩、自転車を重視し各地域核と中心部が公共交通で結ばれた「集約型都市構造」の実現により、「歩いて出かけられるまち」を戦略的に実現していくことを目指している。

これらの取り組みを実現するため、幹線・支線バスとコミュニティバスが有機的に連携した公共交通ネットワークを構築し、公共交通が利用しやすいまちをつくりあげる必要がある。

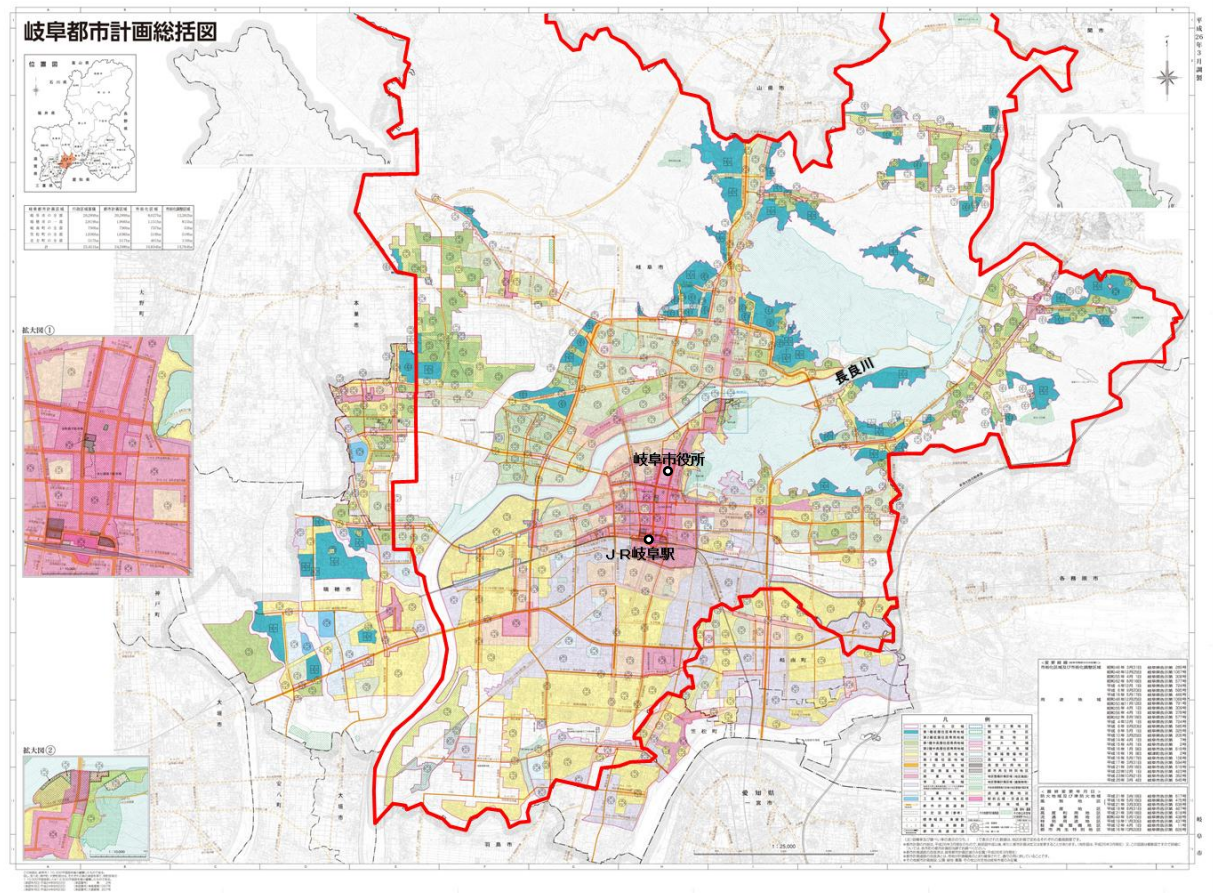
こうした中、平成26年3月に市内で最もバス運行本数が多い長良（N）方面に連節バスを導入し、BRTを軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指し「岐阜市型BRT」を推進しているところである。

本業務では、さらなる「岐阜市型BRT」の拡充のため、今後の路線再編を見据えた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乗り継ぎ拠点等の整備を検討する。

2 調査フロー



3 調査圏域図



<岐阜市全域>

4 調査成果

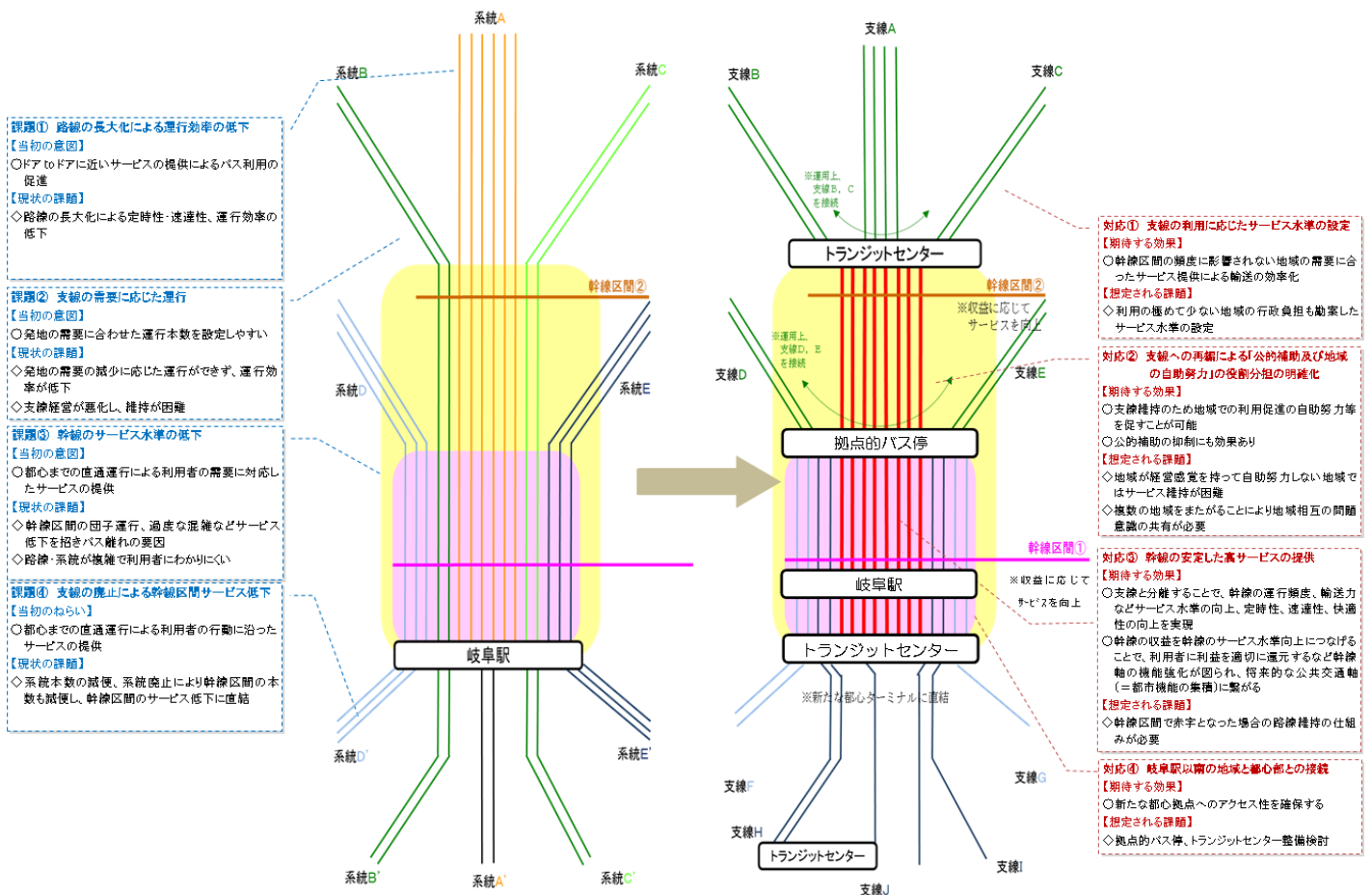
1. バスネットワークの構築におけるトランジットセンターの役割

○バス路線再編におけるトランジットセンターの役割

- ・現況のバス路線では、郊外部を運行する全ての路線がJR岐阜駅まで直接乗り入れる路線形態となっており、路線の長大化による運行効率の低下などの課題が発生している。
- ・トランジットセンターの整備により、幹線バス、支線バスを明確に分割することで、運行効率の向上を図ることが可能となる。

■現況ネットワーク

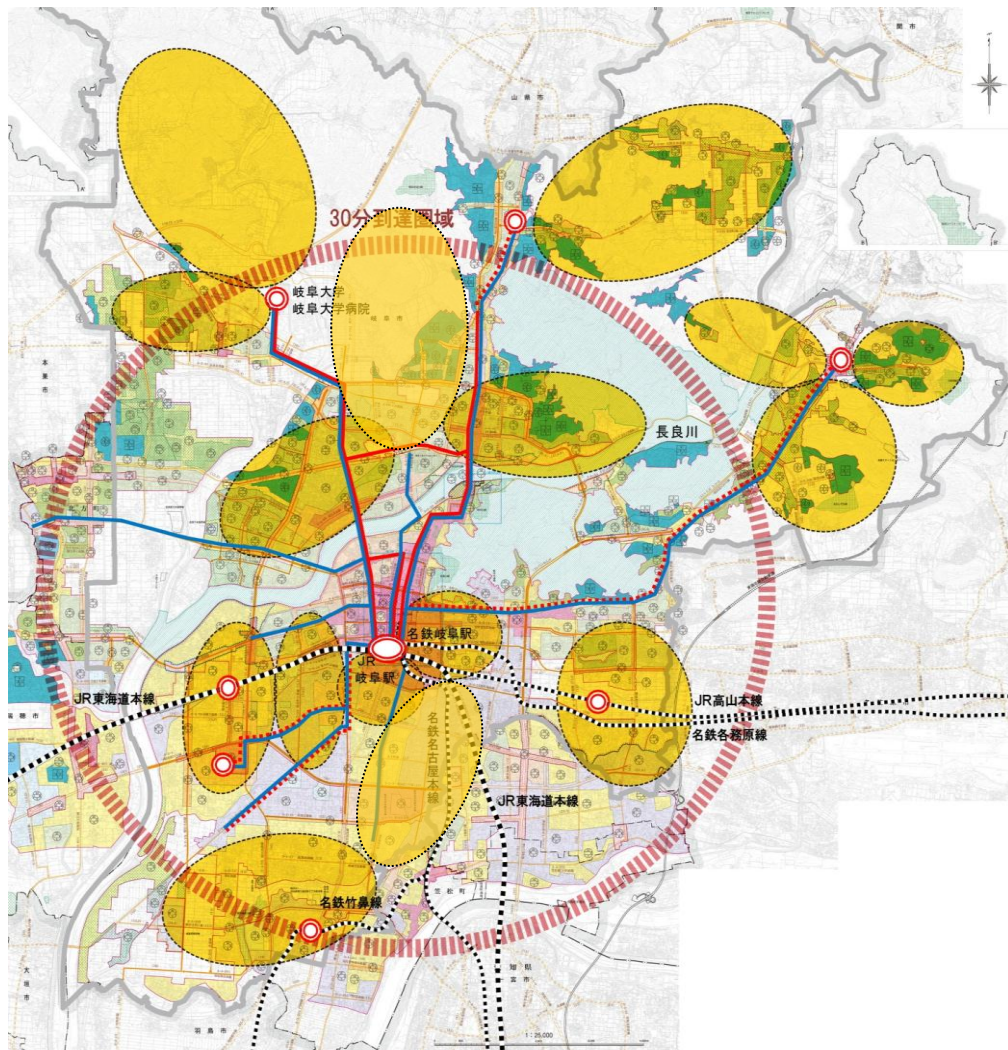
■将来ネットワークのイメージ



○トランジットセンター整備の優先順位の検討

- 岐阜市総合交通戦略では、市内8幹線について、幹線／支線の分割を想定したトランジットセンター、拠点バス停の整備の方向性が示されている。このうち、トランジットセンター整備の方針が示される路線は、幹線N、幹線C、幹線O、幹線B、幹線Wの5系統となっている。
- これら幹線路線の中で、幹線N長良系統、幹線B梅林系統については、幹線／支線の分割対象となる路線が多く、該当する路線の周辺部の勢力圏人口が多く、高齢化率も高い状況となっている。
- このうち幹線N長良系統は、三田洞団地、三輪地区や長良地区の集落等、多方面からの接続が発生しており、複数の路線の集中により過密なダイヤとなっている状況にある。
- そのため、幹線N長良系統が運行する長良橋通りについて、優先的にトランジットセンター等乗継拠点の検討を進めることが必要と考える。

■岐阜市における公共交通ネットワーク



3. 整備手法及び事業費の検討

○事業手法の整理

トランジットセンターの整備・運用について、民間事業者の活力の活用も視野に事業手法を整理する。

■トランジットセンター事業スキームの検討

事業化方式	整備運営区分					事業イメージ ※図形線の色；整備主体を示す。 ※図形の中の色；運営主体を示す。	
	区分	交通結節機能	バス乗継拠点機能	サービス機能	商業機能 医療機能		
公設公営	整備	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	<p>・補助金等を活用し、行政（岐阜市）が整備を行う。 ・運営は、業務委託方式が一般的である。バス乗継拠点はバス会社への委託が前提となり、その他機能の運営は別発注となる。</p>	
	運営	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市		
公設民営	整備	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	<p>・補助金等の活用、もしくはBOT方式で施設整備を行う。 ・運営は、指定管理方式で行う。バス乗継拠点は交通事業者、その他機能は民間事業者の公募を通じて実施する。</p>	
	運営	事業者B	事業者A (岐阜バス)	事業者B	事業者B		
民設民営	バス事業者	整備	事業者A (岐阜バス)	事業者A (岐阜バス)	事業者A (岐阜バス)	<p>・バス事業者が自らの資金で対象施設を建設し(Build)、維持管理・運営を行い(Operate)、所有権も維持する(Own)。BOT方式。 ・その他機能部は、専門領域ではないため他に運営を委託する。</p>	
		運営	事業者B	事業者A (岐阜バス)	事業者B		事業者B
	民間事業者 基盤所有 バス事業者	整備	事業者B (土地所有は岐阜バス)	事業者A (岐阜バス)	事業者B (土地所有は岐阜バス)	事業者B (土地所有は岐阜バス)	<p>・民間事業者がそれぞれの資金で対象施設を建設し、維持管理・運営を行い、所有権も維持する。BOT方式。 ・基盤のみはバス事業者が所有する。</p>
		運営	事業者B	事業者A (岐阜バス)	事業者B	事業者B	
バス事業者 民間事業者	整備	事業者B	事業者A (岐阜バス)	事業者B	事業者B	<p>・民間事業者がそれぞれの資金で対象施設を建設し、維持管理・運営を行い、所有権も維持する。BOT方式。 ・基盤もそれぞれが所有する。</p>	
	運営	事業者B	事業者A (岐阜バス)	事業者B	事業者B		

○事業費算定にあたってのモデルケースの検討

モデルケースの設定にあたっては、設置予定地区の道路網の配置状況や土地利用状況を考慮し、以下の5タイプを設定する。

モデルケース	ケース設定の概要
角地活用ケース	幹線道路と街路との角地を活用してトランジットセンターを設置する。連節バスの出入りは幹線道路、一般路線バスの出入りは街路を活用し、必要面積を抑制する。
並走道路活用ケース	幹線道路と街路で挟まれる土地を活用してトランジットセンターを設置する。連節バス・一般路線バスの出入りは幹線道路と街路の双方から行い、センター内でのバスの転回をなくすことで必要面積を最小化する。
沿道土地活用ケース	幹線道路の沿道の土地を活用してトランジットセンターを設置する。連節バスの出入りは幹線道路、一般路線バスの出入りは幹線道路・街路を活用して行う。
道路沿い設置ケース-1	幹線道路の沿道の土地を活用し、道路に沿うようにトランジットセンターを設置する。連節バスを上方から、一般路線バスを下方から取りまわす。
道路沿い設置ケース-2	幹線道路の沿道の土地を活用し、道路に沿うようにトランジットセンターを設置する。連節バスを下方から、一般路線バスを上方から取りまわす。
複合型	
並走道路活用ケース	並走道路活用ケースに商業機能・サービス機能を併設する。
道路沿い設置ケース-1	道路沿い設置ケース-1に商業機能・サービス機能を併設する。

