

1 調査名称：乗り継ぎ拠点等の整備に向けた詳細検討

2 調査主体：岐阜市

3 調査圏域：岐阜市内

4 調査期間：平成28年度

5 調査概要：

「コンパクト＋ネットワーク」の実現に向け、岐阜市は、ネットワークの中心にバスを据え、全市的な幹線支線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を進めるとともに、利便性と効率性を高め、持続性の高いバス交通システムとするため、地域公共交通網形成計画に基づく地域公共交通再編実施計画を推進している。

特に、昨今の労働人口の減少に伴う運転手不足など課題に対しても有効と考えられるBRTの導入を推進していく上で、トランジットセンターの整備が急務となっている。

これまでに、郊外部のトランジットの機能、規模、及び整備手法とあわせ、名鉄岐阜駅バスターミナル、新庁舎拠点バス停について協議調整を行ってきた。

その上で、JR岐阜駅バスターミナル、名鉄岐阜駅バスターミナル、新庁舎拠点バス停に加え、各郊外部のトランジットセンターの機能、規模について、全体の運用を加味した検討を加えることにより実現性の高いものとするための検討を行う。

更に、付加機能としての商業機能の整備手法について、最近の民間活力の活用や国の補助制度などを含め、早期実現に向けた検討を行う。

I 調査概要

1 調査名称：乗り継ぎ拠点等の整備に向けた詳細検討

2 報告書目次

- ① 業務概要
- ② 岐阜市の現状
- ③ BRT導入の可能性が高い幹線に必要な連節バスの規模の検討
- ④ 運用及び整備可能な規模からの幹線の連節バス導入台数の検討
- ⑤ 上位計画の整理
- ⑥ 郊外部のトランジットセンターの規模の再検討
- ⑦ 郊外部トランジットセンターの待合空間整備のための商業機能導入の検討
- ⑧ トランジットセンター、バスターミナル、拠点バス停の総合的な検討
- ⑨ 今後の課題

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

「コンパクト＋ネットワーク」の実現に向け、岐阜市は、ネットワークの中心にバスを据え、全市的な幹線支線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を進めるとともに、利便性と効率性を高め、持続性の高いバス交通システムとするため、地域公共交通網形成計画に基づく地域公共交通再編実施計画を推進している。

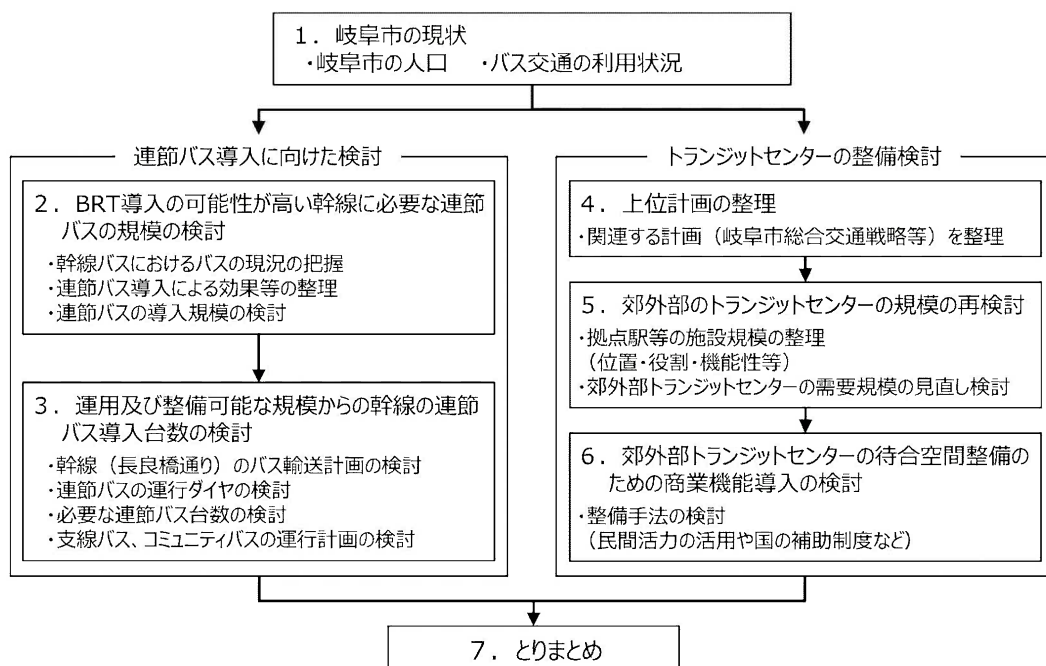
特に、昨今の労働人口の減少に伴う運転手不足など課題に対しても有効と考えられるBRTの導入を推進していく上で、トランジットセンターの整備が急務となっている。

これまでに、郊外部のトランジットの機能、規模、及び整備手法とあわせ、名鉄岐阜駅バスターミナル、新庁舎拠点バス停について協議調整を行ってきた。

その上で、JR岐阜駅バスターミナル、名鉄岐阜駅バスターミナル、新庁舎拠点バス停に加え、各郊外部のトランジットセンターの機能、規模について、全体の運用を加味した検討を加えることにより実現性の高いものとするための検討を行う。

更に、付加機能としての商業機能の整備手法について、最近の民間活力の活用や国の補助制度などを含め、早期実現に向けた検討を行う。

2 調査フロー



4 調査成果

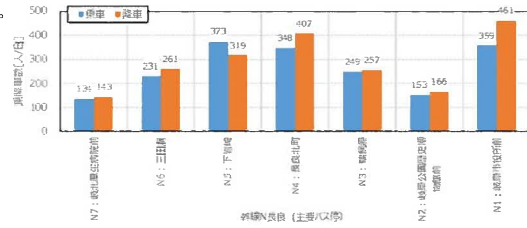
別添「乗り継ぎ拠点等の整備に向けた詳細検討【概要版】」

■ BRT導入推進のための乗継拠点等の活用検討業務委託【概要版】

1. 現状の利用状況

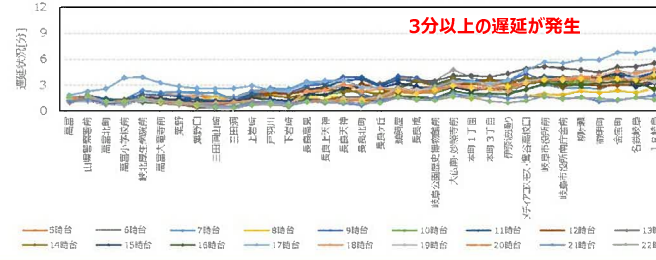
・幹線N長良：主要バス停の乗降者数

郊外部においては、N5：下岩崎、N4：長良北町における乗降者数が700[人/日]程度となっており、利用者が多い。また、多くの路線が集中するN1：岐阜市役所前バス停も利用者が多い(800[人/日]程度)。



・幹線N長良：バス遅延状況

幹線N長良：岐阜高富線（上り方向）におけるバスの遅延状況を時間帯別に整理。
※H28年10月24日～28日データ
（時間帯別の最大遅延時間）



JR岐阜駅の市街地に近づくにつれて、遅延時間が増加しており、鶴飼屋バス停以南においては、3分以上の遅延が発生している。

2. 断面輸送力を考慮した連節バス導入検討

・断面輸送力を考慮した必要な連節バス台数

バス利用者数：ピーク時間帯（7時台）



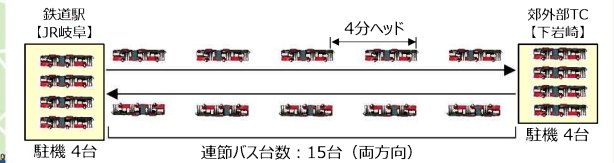
・幹線N長良：下岩崎～徹明町における最大断面利用者数
⇒上り：1,589人、下り：1,283人

・連節バスの乗車人員について、安全率：0.9を想定し、以下に設定
119人/台（座席数：52席）…107人/台[安全率：0.9]

・最大断面利用者数（上り：1,589人）を連節バスで輸送するために必要な運行台数を算出

運行間隔：4分ヘッド 連節バス台数：15台/時（片方向）
輸送力：1,605人/時（>1,589人[最大断面利用者数]）

・JR岐阜～下岩崎（郊外部トランジットセンター）の所要時間は約30分（距離：7[km]、速度：15[km/h]）であるため、必要な連節バス台数は23台（運行台数：15[台]（両方向）、駐機：4台[各施設] ※約15分待機を想定）



・連節バス導入による効果・影響

・運行バス台数の削減（運転手の削減、バス台数減少による回子運転の解消）
⇒岐阜市役所前[上り]では、現況：49台/時⇒15台/時にバス台数が減少

・運行ヘッドの増加によるサービス水準の低下
⇒岐阜市役所前[上り]では、現況：75[s]ヘッド⇒4分ヘッドに運行間隔が増加

3. 運用及び整備可能な規模における連節バス導入検討

・運用及び整備可能な規模における連節バス台数

バス利用者数：ピーク時間帯（7時台）



・徹明町～JR岐阜における最大断面利用者数
⇒上り：2,705人、下り：2,563人

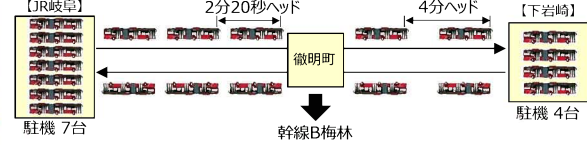
・連節バスの乗車人員について、安全率：0.9を想定し、以下に設定
119人/台（座席数：52席）…107人/台[安全率：0.9]

・最大断面利用者数（上り：2,705人）を連節バスで輸送するために必要な運行台数を算出

運行間隔：2分20秒ヘッド 連節バス台数：26台/時（片方向）
輸送力：2,782人/時（>2,705人[最大断面利用者数]）

・JR岐阜～下岩崎（郊外部トランジットセンター）の所要時間は約30分（距離：7[km]、速度：15[km/h]）であるため、必要な連節バス台数は40台（運行台数：26[台]（両方向）、駐機：7台[各施設] ※約15分待機を想定）

※鉄道駅～徹明町：2分ヘッド運行、幹線N長良と幹線B梅林に2分ヘッドで交互に運行



・連節バス導入による効果・影響

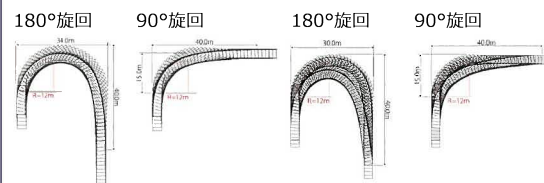
・運行バス台数の削減（運転手の削減、バス台数減少による回子運転の解消）
⇒金宝町[上り]では、現況：82台/時⇒26台/時にバス台数が減少

・運行ヘッドの増加によるサービス水準の低下
⇒金宝町[上り]では、現況：45[s]ヘッド⇒2分20秒ヘッドに運行間隔が増加

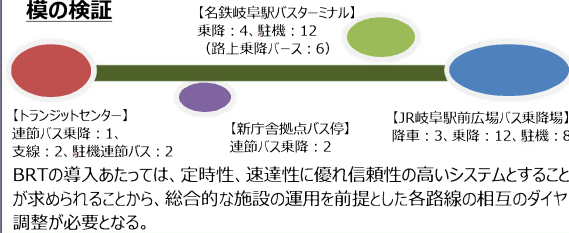
4. トランジットセンターの規模検討

・連節バスに必要な転回面積

●一般路線バス（道路構造令による） ●連節バス
車両長：12.0m 車両長：18.175m
車両幅員：2.0m 車両幅員：2.55m
最小回転半径：12m 最小回転半径：11.78m



・JR岐阜駅前広場内バス乗降場、名鉄岐阜駅バスターミナル、新庁舎拠点バス停を含めた総合的な検討による施設規模の検証



・トランジットセンターの施設規模

トランジットセンターの施設規模の算出に当たり、諸元を整理
※連節バス台数：15台（4分ヘッド）での運行を想定

		原単位	面積[m ²]
■連節バス			
乗降バス数	1バス	140m ² /台	140
駐機バス数	2バス	60m ² /台	120
バス待ち滞留人員	70人	1.0m ² /人	70
小計			330
■フィーダーバス			
乗降バス数	2バス	70m ² /台	140
バス待ち滞留人員	70人	1.0m ² /人	70
小計			210
■自家用車、駐輪場			
乗降：2バス、駐輪：100台			260
■トイレ			
男子+女子+多目的トイレ			40
待合室 等			40
■その他面積			
			1,320
合計			2,200