

岐阜市の地域公共交通の取り組みについて



平成28年9月28日

公共交通政策の転換

新たなバスを中心とした公共交通ネットワークの構築へ

路面電車の廃止 (平成17年3月末)

廃止の要因

- ・モータリゼーションの進展による都市構造の変化に対応できる柔軟性が無い
- ・道路が狭く、定時性、安全確保のための環境整備が困難



年間最大約20億円の赤字

市営バスの民間譲渡 (平成14～16年度)

行政でなくとも民間企業でできることは、経営に秀でている民間に積極的に任せる



年間約5億円の赤字

市民交通会議 (平成16年度)

バスを中心とした公共交通ネットワークにより41万人都市を支える

多様な地域核を結ぶ

岐阜市型BRTの導入



新たな交通政策



高齢化社会に対応

市民協働の手づくりコミュニティバス



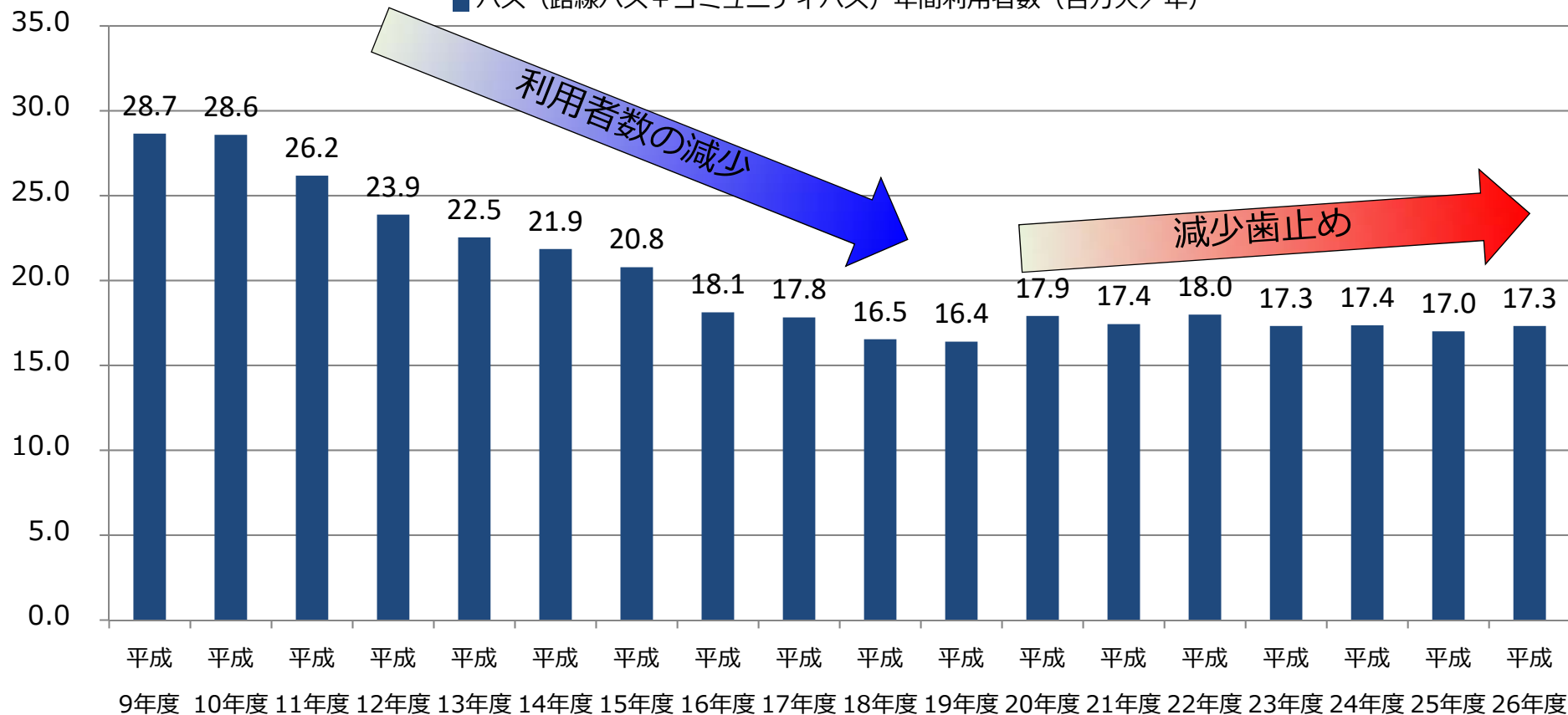
※BRT…Bus Rapid Transitの略
走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムのこと

負のスパイラルからの脱却

岐阜市の約20年の地域公共への取り組み

データに基づいた計画、継続的・戦略的な事業推進、市民意識の熟成、交通事業者との連携

■ バス（路線バス+コミュニティバス）年間利用者数（百万人／年）



計画
事業

バスネットワーク
計画提案

オムニバスタウン
ネットワーク化に必要なツール整備

BRTによる幹線強化
コミバス、ネットワーク

事業者
連携

将来バス交通に向けた
協議市営バス路線譲渡

事業効果を示すことにより
連携構築、コミュニティバスとの役割分担

BRTにより再編を加速
コミバスとのネットワーク化

バス再編に交通事業者反対

バス再編の推進にむけBRT合意

市民

社会実験⇒試行運行⇒地域・持続可能な市民協働型コミュニティバスモデル構築

これから目指すまちのイメージ

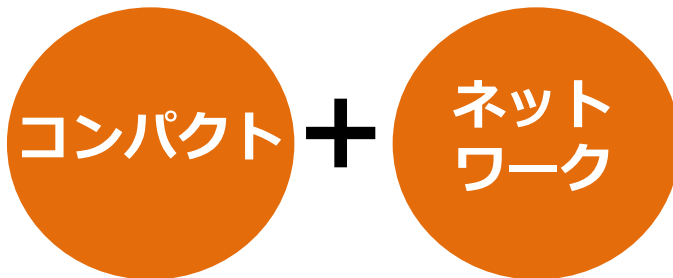
公共交通を軸に都市機能が集約した歩いて出かけられるまち

「コンパクトなまちづくり」と
「自然と歩いてしまう・歩かされてしまうまちづくり」は
軌を一にする

岐阜市総合計画基本構想（平成15年12月）

「多様な地域核のある都市」実現

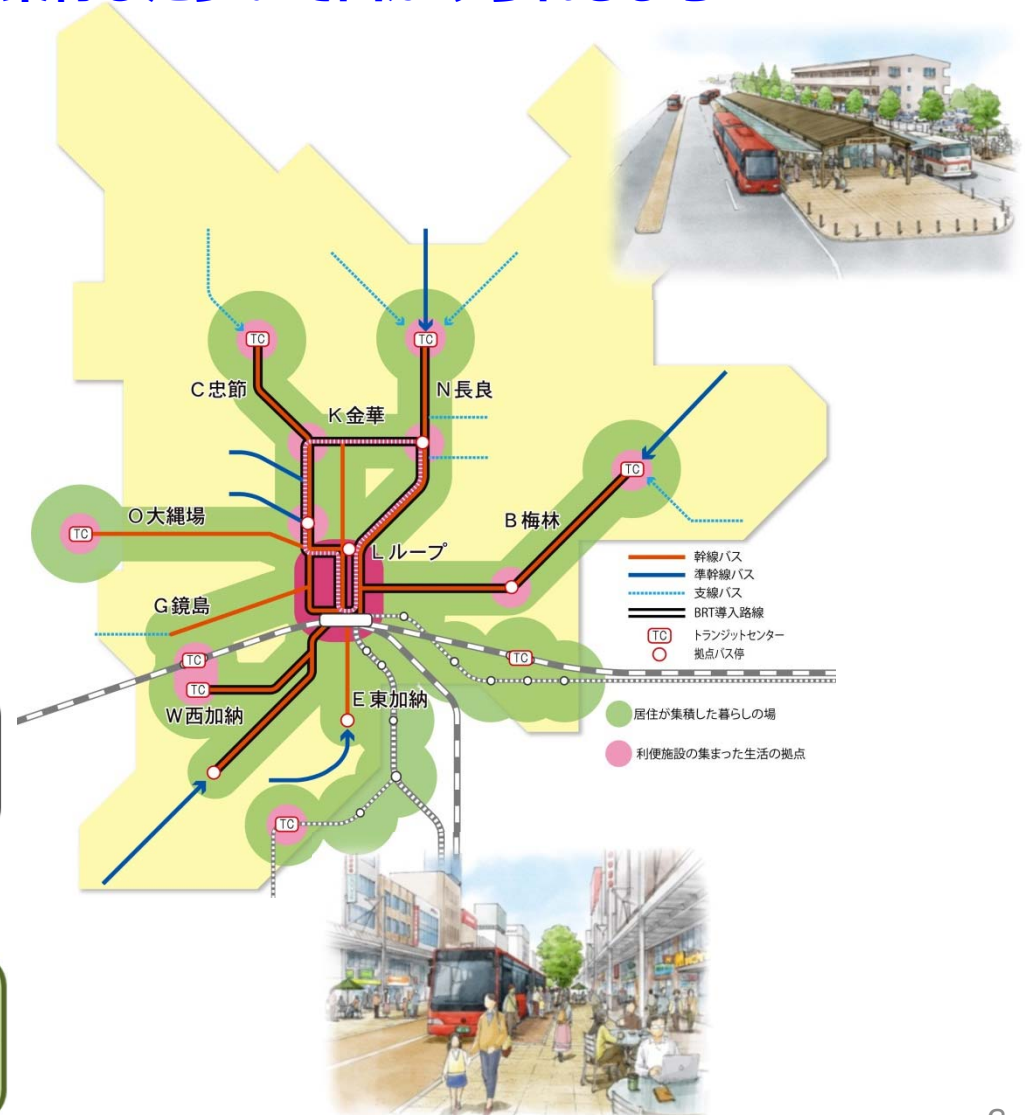
都市機能拠点(核)と地域生活拠点(核)が適切に配置
コンパクトな市街地が互いに公共交通ネットワーク
で有機的に連携した都市の形成を目指す



公共交通を軸に都市機能が集約した
歩いて出かけられるまち

公共交通の基本方針

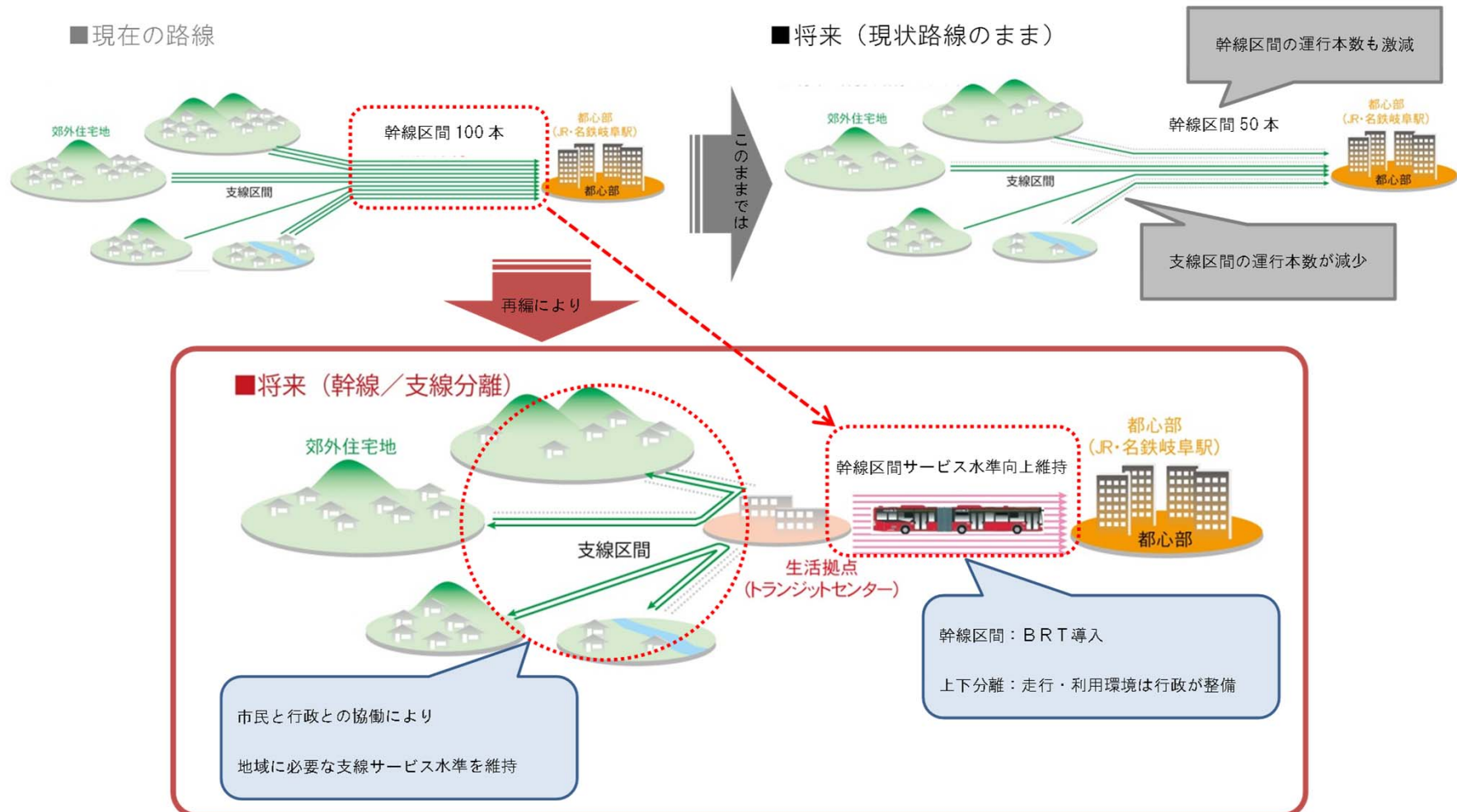
幹線・支線・コミュニティバスが
連携したバスネットワークを構築



バス路線再編のイメージ

- ・郊外部の高齢化、人口減少により、支線区間とともに幹線区間の路線バス運行も減少
- ・再編により、支線のバス路線の維持と幹線区間のサービス水準向上によりコンパクトシティへ誘導

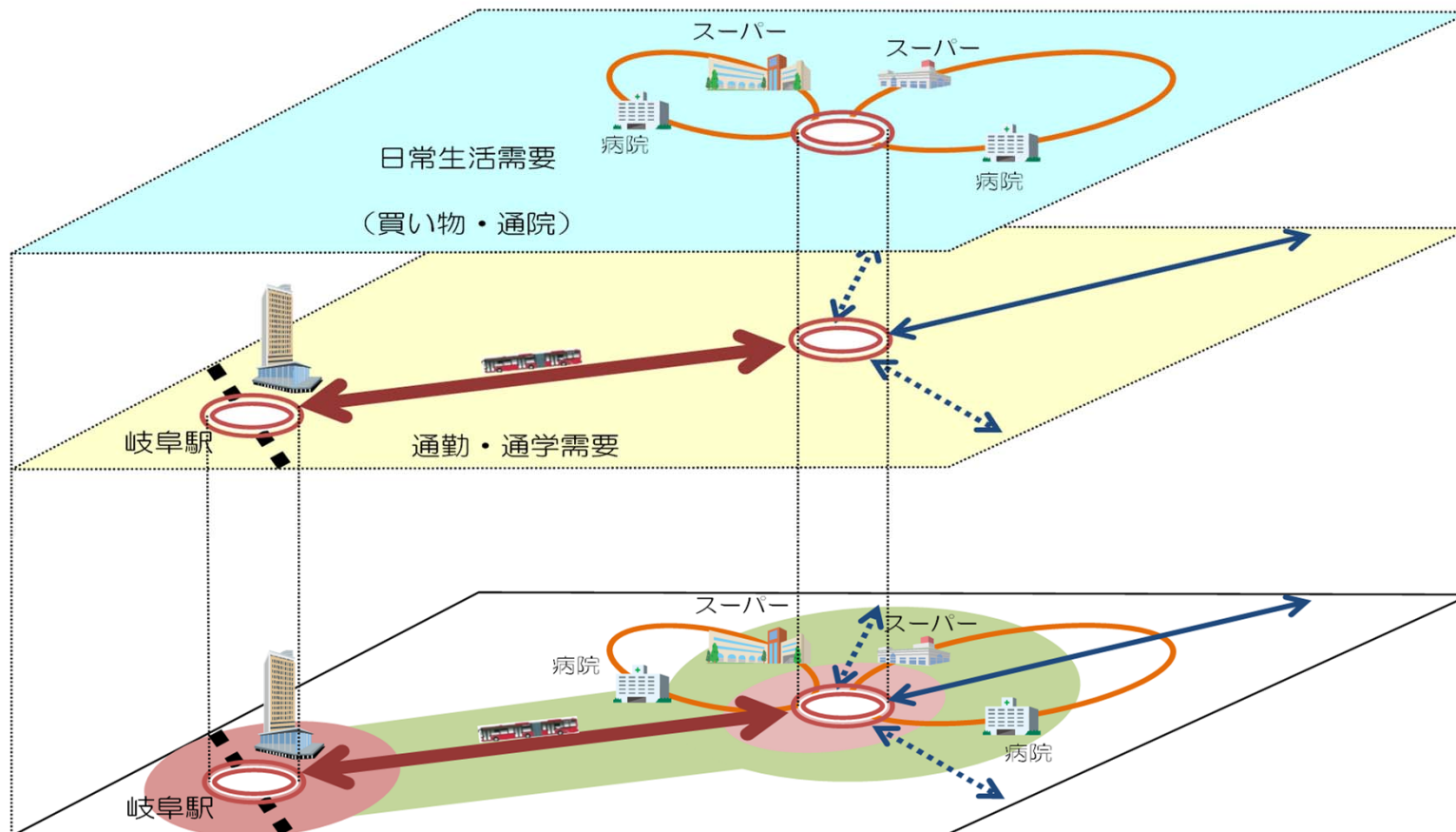
イメージ図



異なる需要（通勤・通学需要と日常生活需要） に対応したバスネットワーク

- ・公共交通を中心としたまちづくりのための需要に合ったバスネットワーク構築
- ・通勤・通学需要に対応した路線バスと高齢者を中心とした日常生活需要に対応したコミュニティバスとの有機的ネットワーク化による公共交通全体の利便性を向上

■階層需要に対応したバスネットワーク化のイメージ図



BRTの導入戦略② ～段階的、戦略的導入～

BRT導入に向けた合意形成のための戦略

BRTの段階的整備

H20 バス路線の再編



H21 走行環境の整備バスレーン導入

H21 バスレーンのカラー化



H22 車両の高度化(連節バス導入)



H26 PTPS導入に向けた協議

BRTの戦略的導入

I 導入効果の早期発現を期待できる路線から導入(H22年度)



II 連節バスの魅力の活用(H24年度)
市内循環線へのルート拡大
観光振興、中心市街地活性化



III 導入効果の発現に時間がかかるが
公共交通軸として最も重要な路線に
導入(H25年度)

BRTの導入戦略① ～上下分離と民間交通事業者との連携～

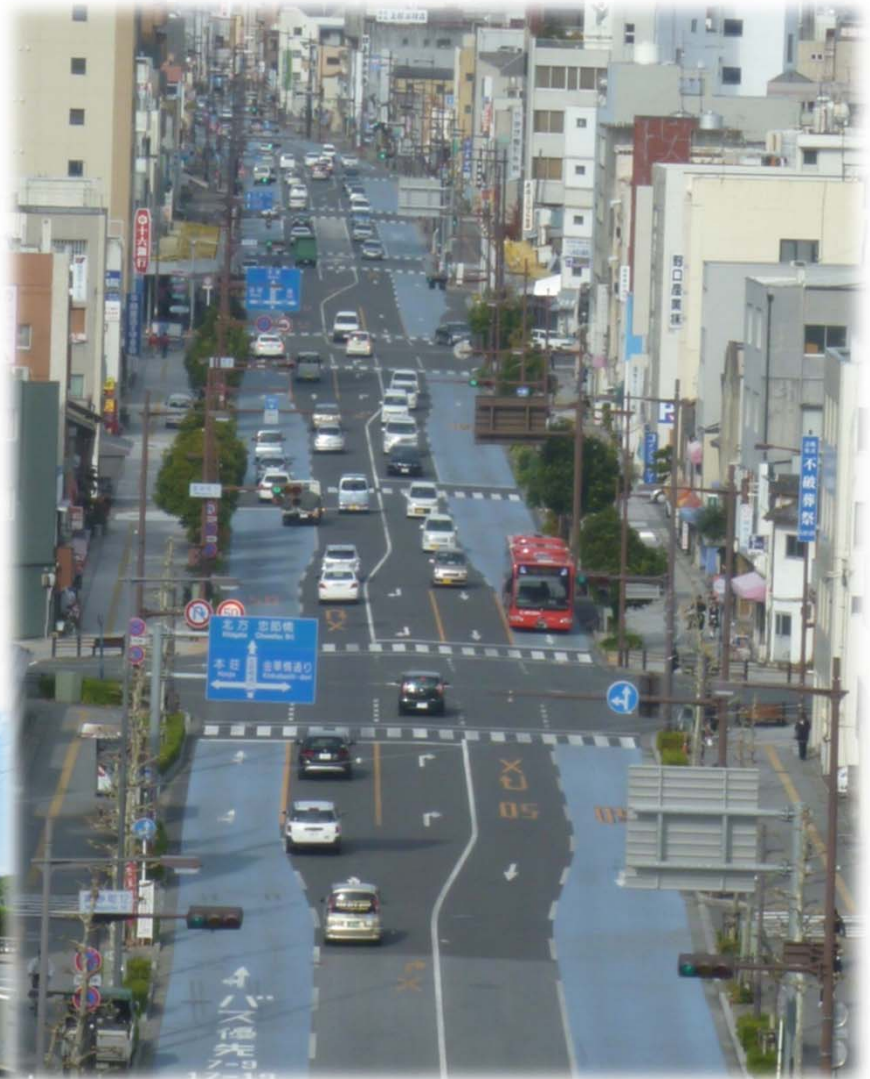
- バスの走行環境、利用環境の整備は自治体が担う。
- 交通事業者はバス車両の購入負担、整備工場整備と安全・安心の確保



連節バス用のバスベイの整備



バス停近傍のC&R整備 ハイグレードバス停整備



バスレーンの整備

岐阜市型BRTの導入

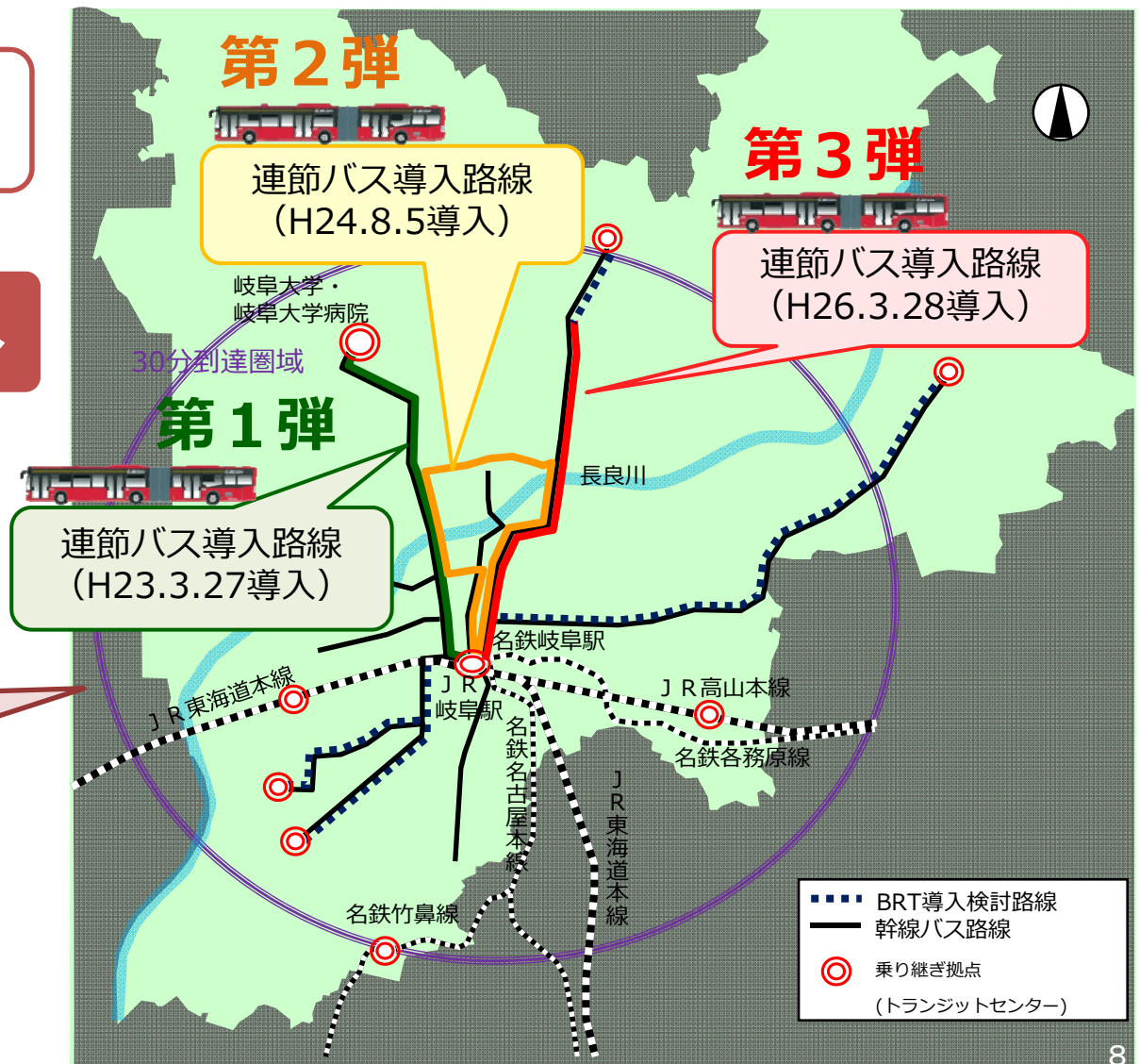
公共交通軸を強化する、岐阜市型BRTを導入

公共交通軸となる
幹線バス路線の強化

岐阜市型BRTの導入



連節バス4台
3路線に導入



岐阜市型BRTの導入効果

BRTの導入によりバス待ち時間の短縮

効果

連節バス乗車前



3列滞留
最後尾

大量輸送能力によるバス待ち時間の短縮

朝の駅前広場でのバス待ち時間が

13分短縮

連節バス乗車後



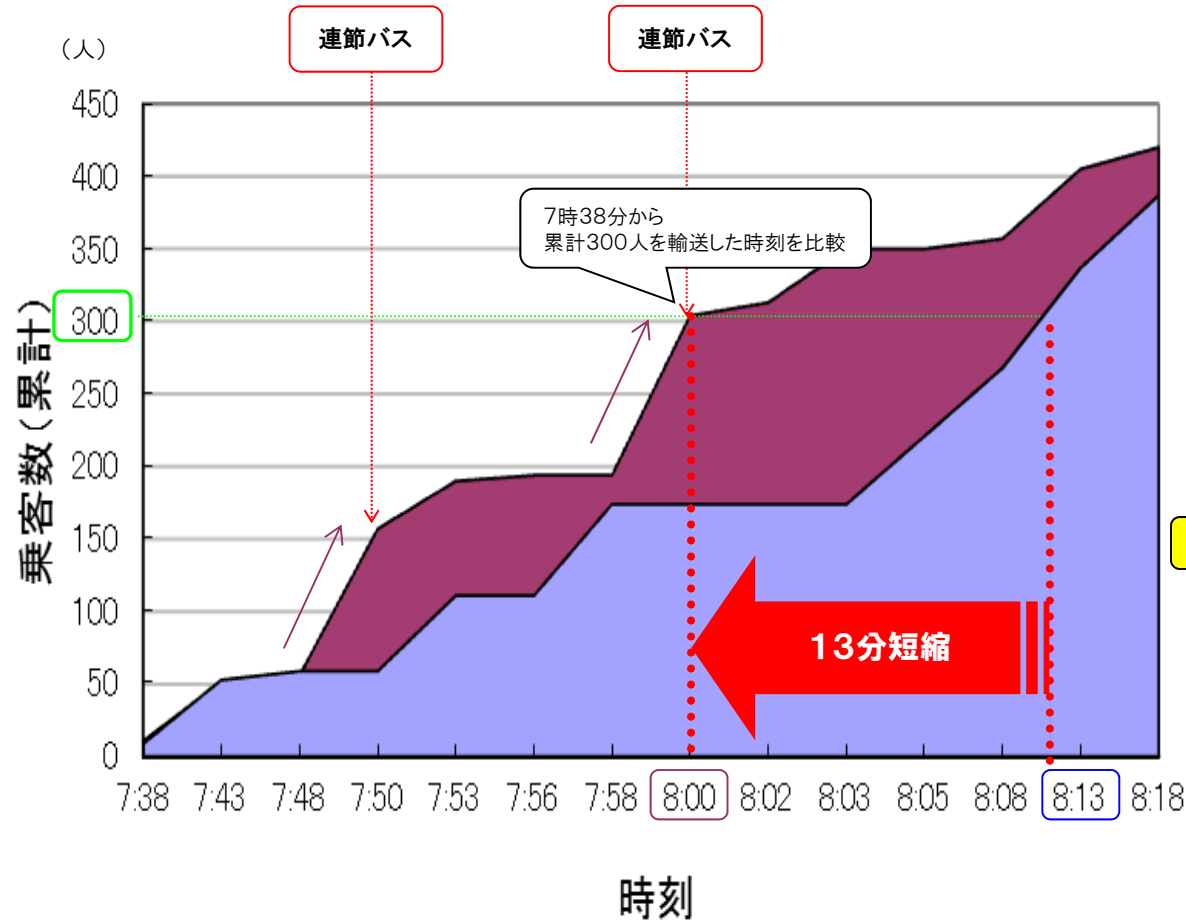
最後尾

**バス待ち滞留
が一気に解消！**

BRT導入効果の検証

岐阜大学病院線

■朝ピーク時間帯(7時38分～8時18分間)での岐阜大学・病院線のJR岐阜での乗客数(累計)

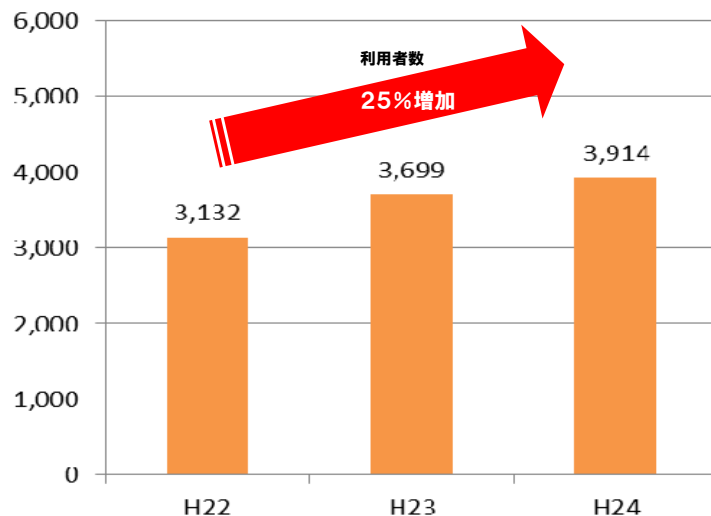


BRTが路線全体に及ぼす利用促進効果

■岐阜大学病院線の日利用者数(全日)の推移

(人/日)

全日



岐阜大学病院線路線全体の**日利用者数25%増**(全日)
30%増(平日)

公共交通への転換

岐阜大学病院線路線全体の**運行本数 12%減**(平日)

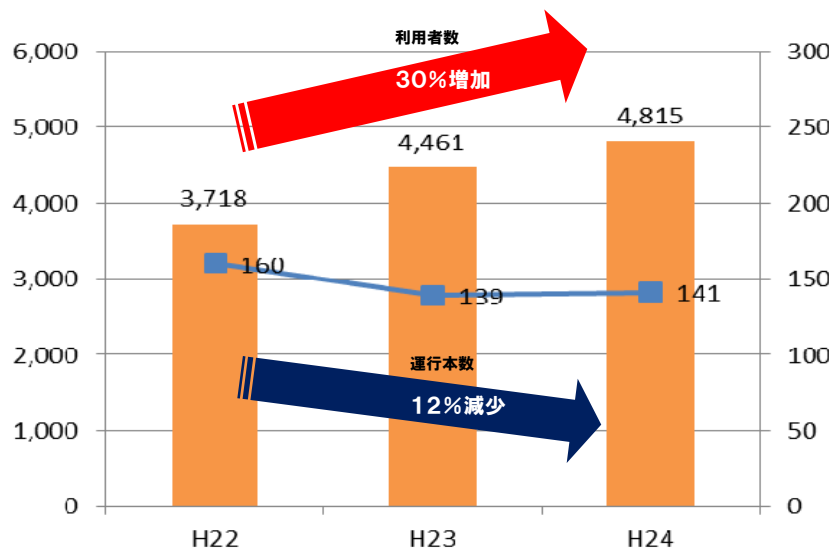
運行の効率化

・日利用者数は毎年6月の1ヶ月間平均値
(アユカデータより)
(資料)岐阜乗合自動車㈱

■岐阜大学病院線の平日の日利用者数と日運行本数の推移

平日

(人/日)



(本/日)

■ 日利用者数
■ 日運行本数

・日利用者数は毎年6月の1ヶ月間平均値
(アユカデータより)
・日運行本数は毎年6月時点での運行本数
(資料)岐阜乗合自動車㈱

市民協働型コミュニティバス

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステム
- 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する。（運賃、ルートすべて決定）

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

地域住民が主役となる
**市民協働の手づくり
コミュニティバス**

**運行の継続は
地域の努力次第**

地域は最大限努力
(明確な収入目標)

地域負担(運賃・広告)
地域に応じて

15~40%

行政が
地域の努力を支える

行政負担(補助金)
地域に応じて

60~85%

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民

地域が経営感覚を持った運営
(地域住民が計画・運営)

ルート
ダイヤ
運賃も
地域が決定

行政(市)

運営の支援

交通事業者

バスの運行

運営協議会の様子



記念式典の風景



地域の人のバスガイド



バス停の組み立て

地域が広げるコミュニティバス

○地域が導入を決定し、作り上げるコミュニティバスは連鎖的に拡大する。

⇒地域に成功体験⇒地域の自信、絆づくりに貢献⇒移動手段を超える可能性（地域の活動の拡大、意識の変革）

市民協働の手づくりコミュニティバスの導入地区が増加

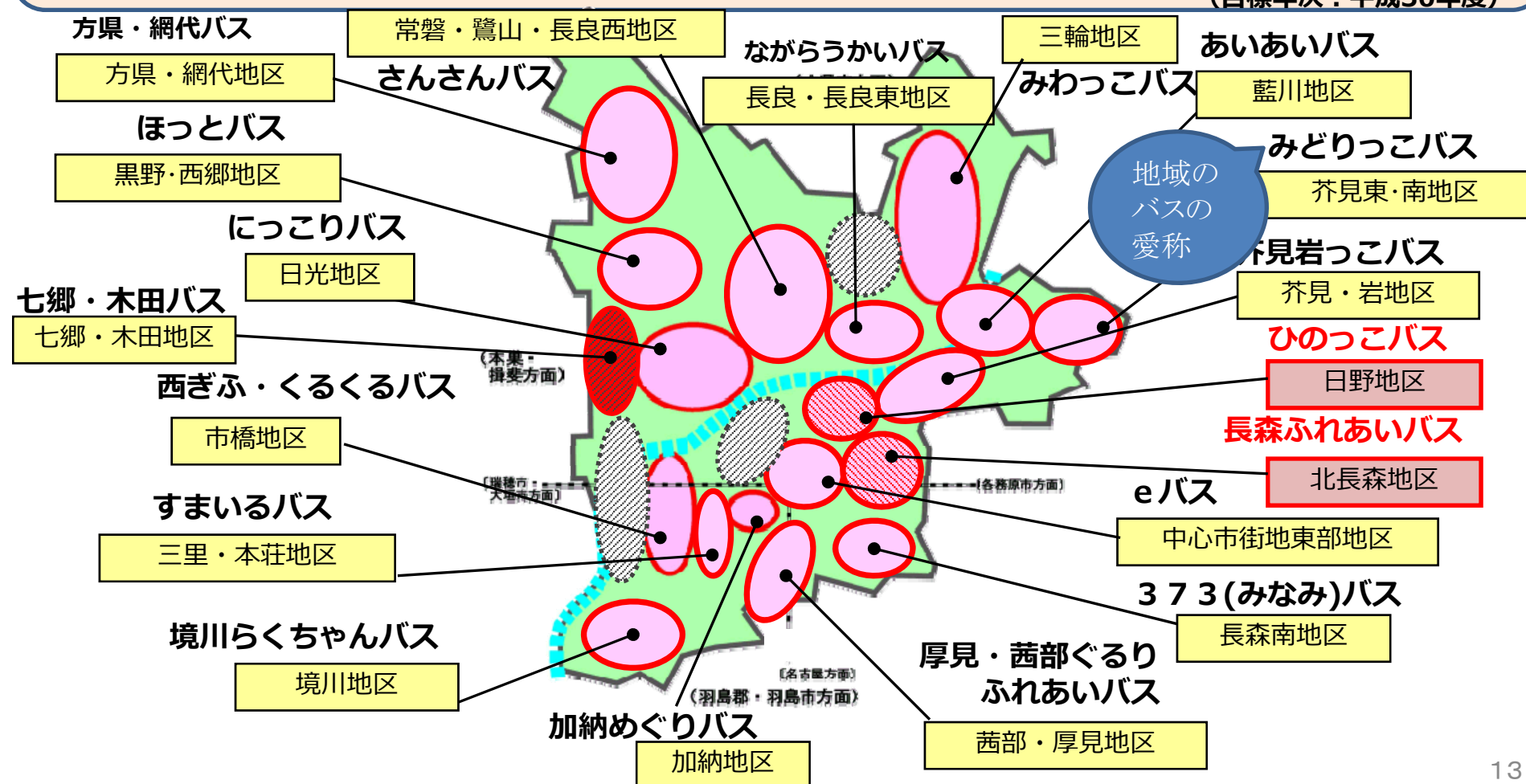
現在 **18地区**
(受益人口比率81%)

今年度

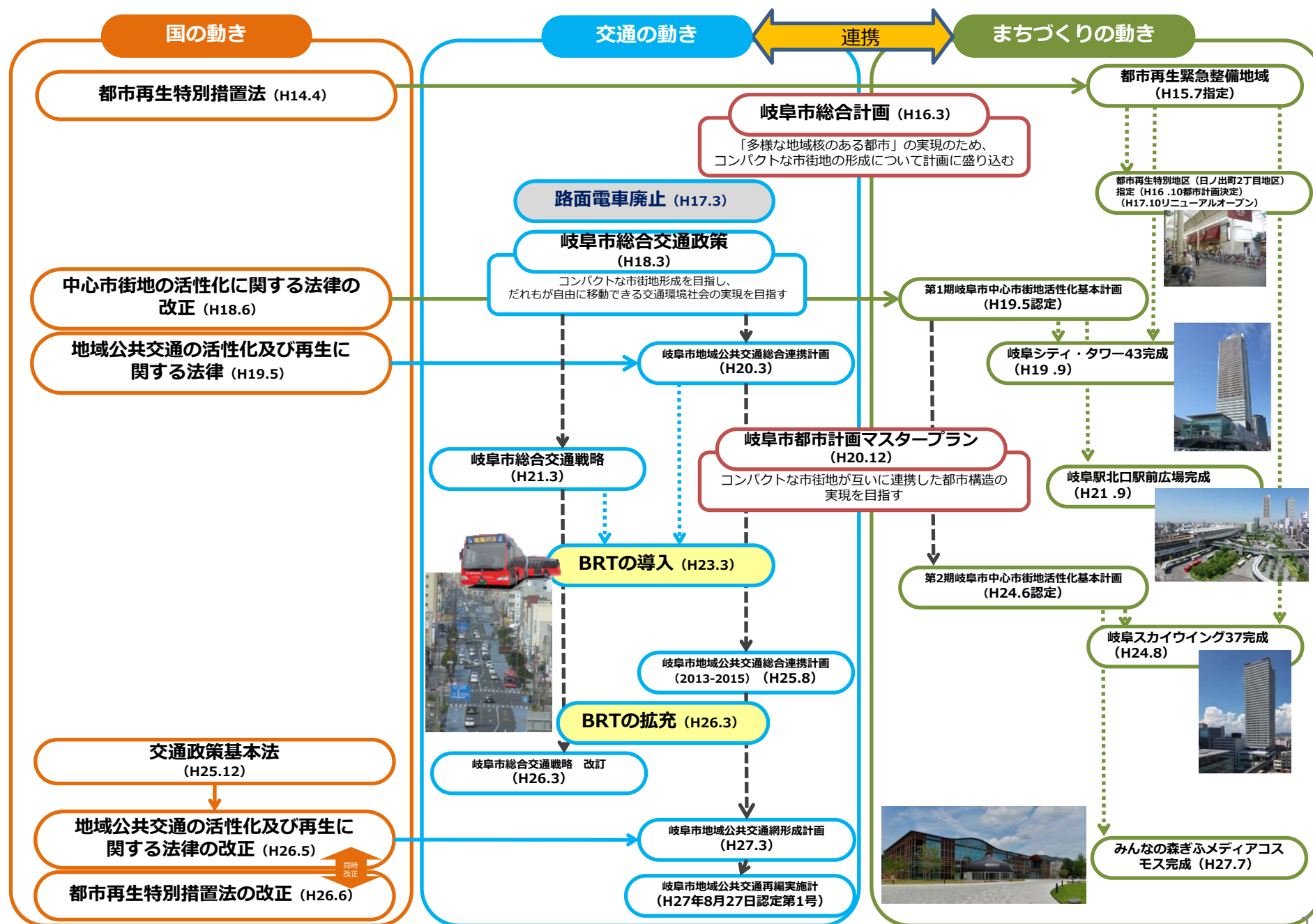
1地区導入 **19地区に**
(受益人口比率84%)

今後

22地区へ
(受益人口比率100%)
(目標年次：平成30年度)



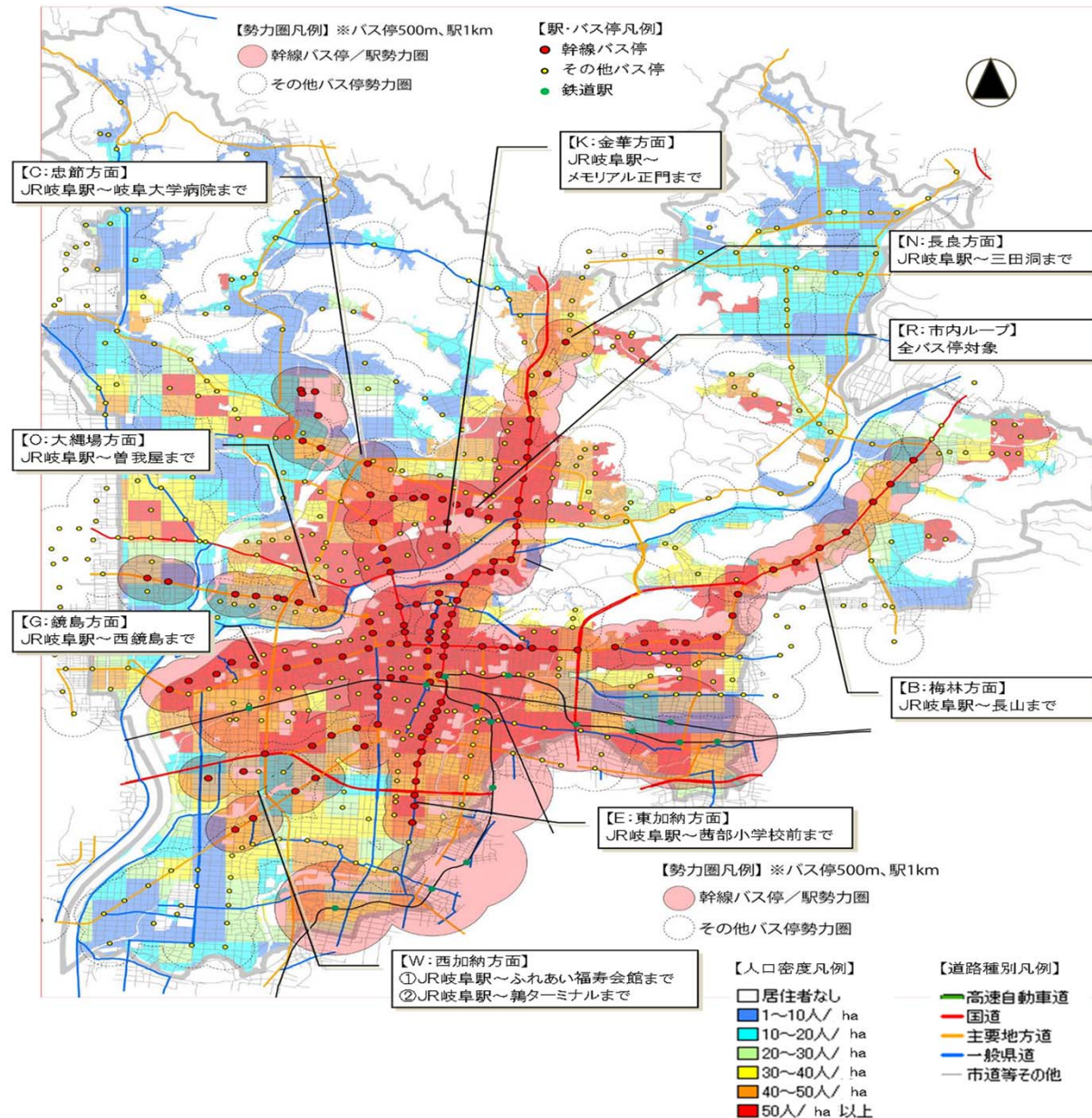
国の法制度の動向、まちづくりと連携した地域公共交通施策



地域公共交通の現状を分析し、将来都市像を提案

○幹線バスのポテンシャルを土地利用・人口密度から分析⇒公共交通を軸としたコンパクトシティ

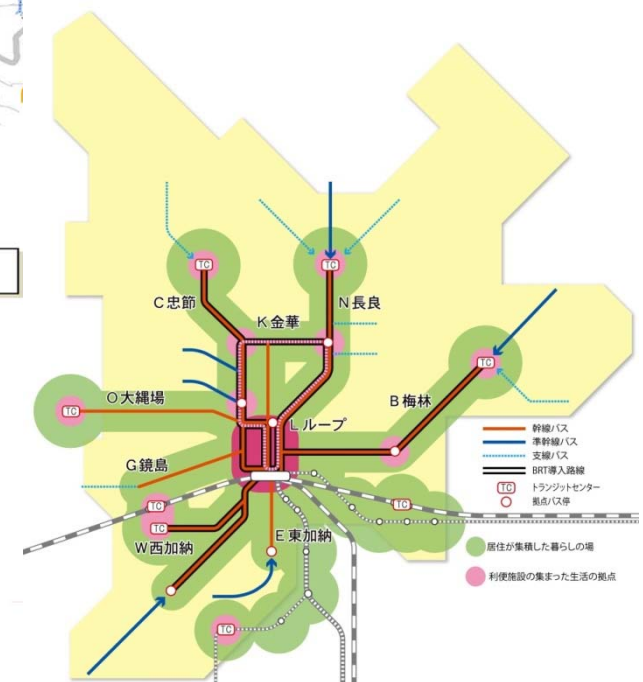
■幹線バス8路線及び市内ループ線沿線の人口集積状況



・ 幹線、支線のバス停勢力圏内
土地利用、人口分布状況

コンパクト+ネット再編検討

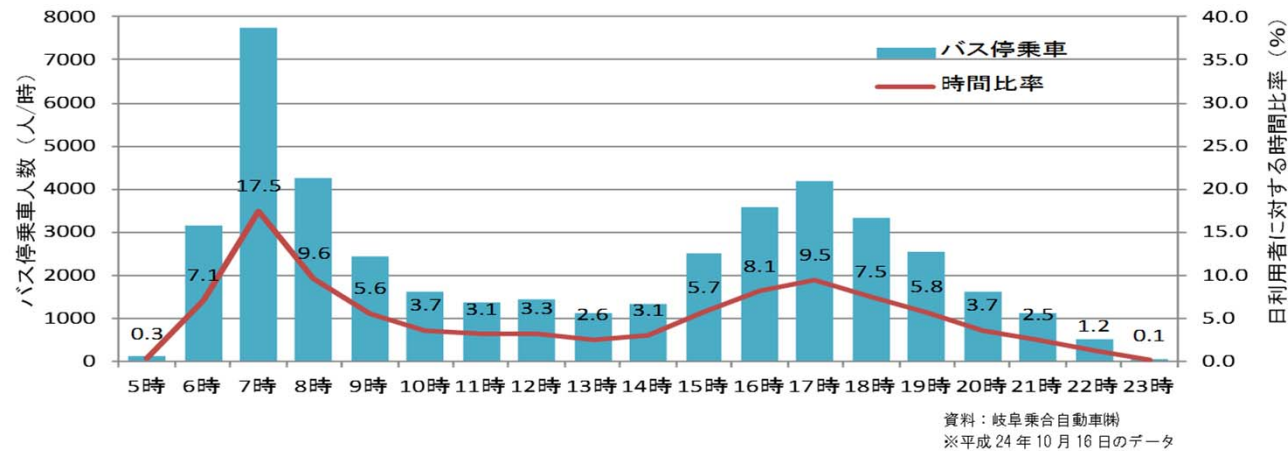
将来都市像



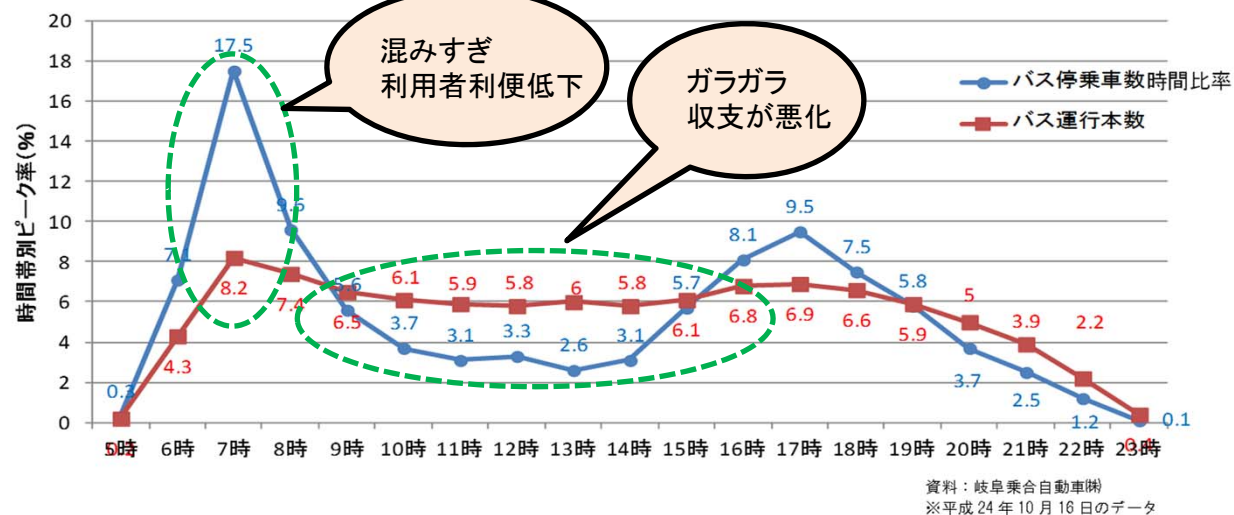
ICカードデータの活用の可能性

- ・ 全バス路線の全時間帯需要と運行頻度をICカードとバスロケーション情報で分析
- ・ 現場のデータを可視化、データに基づく利便性、効率性を確保した再編を可能とする。
- ・ 路線毎に分析、ダイヤシステムや車両の輸送力など総合的なソフトの検討も必要

■ 交通ICカード（アユカ）利用者のバス停乗車数 ※全利用者数 44,152 人

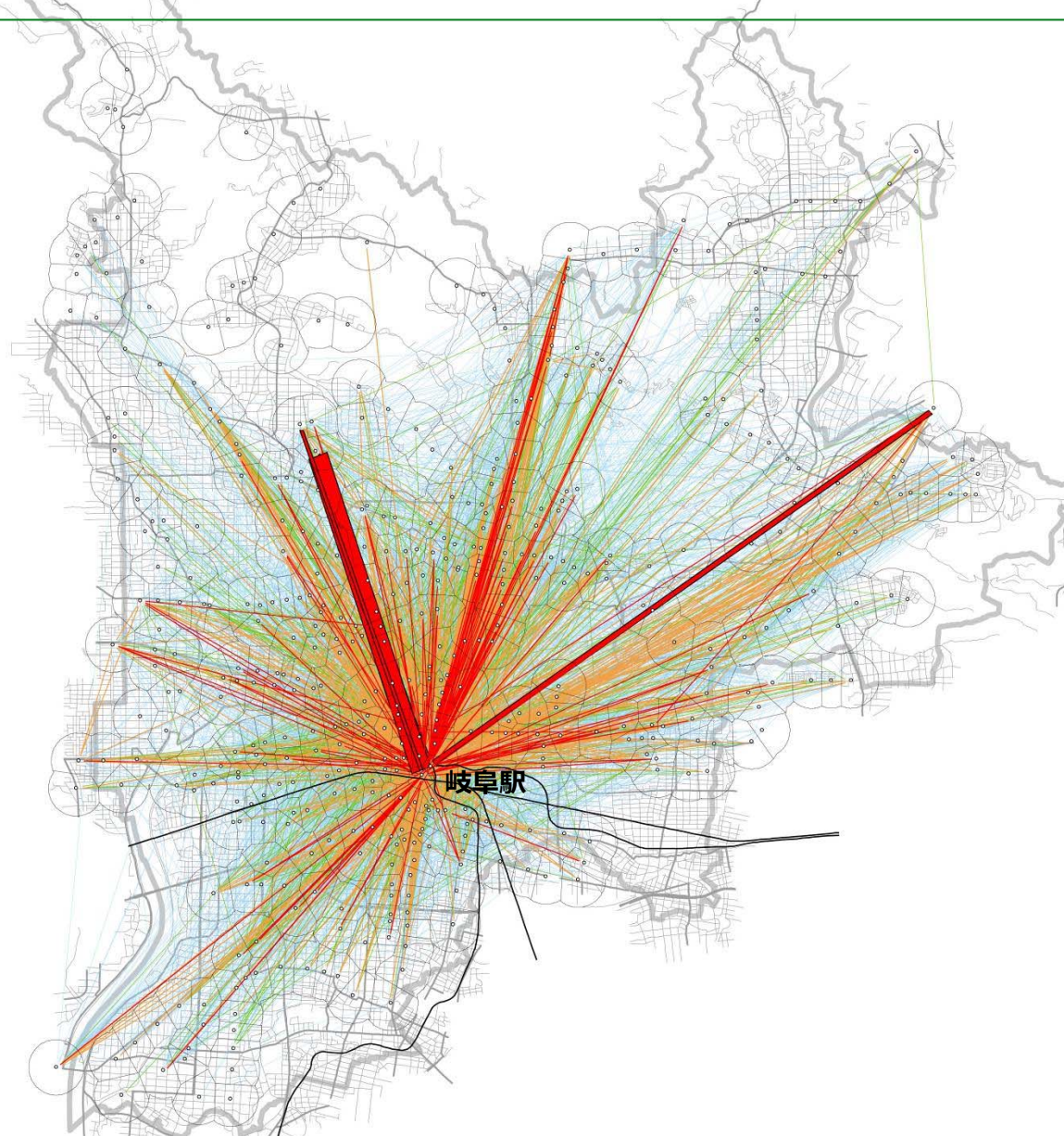


■ 利用者数、運行本数のピーク率



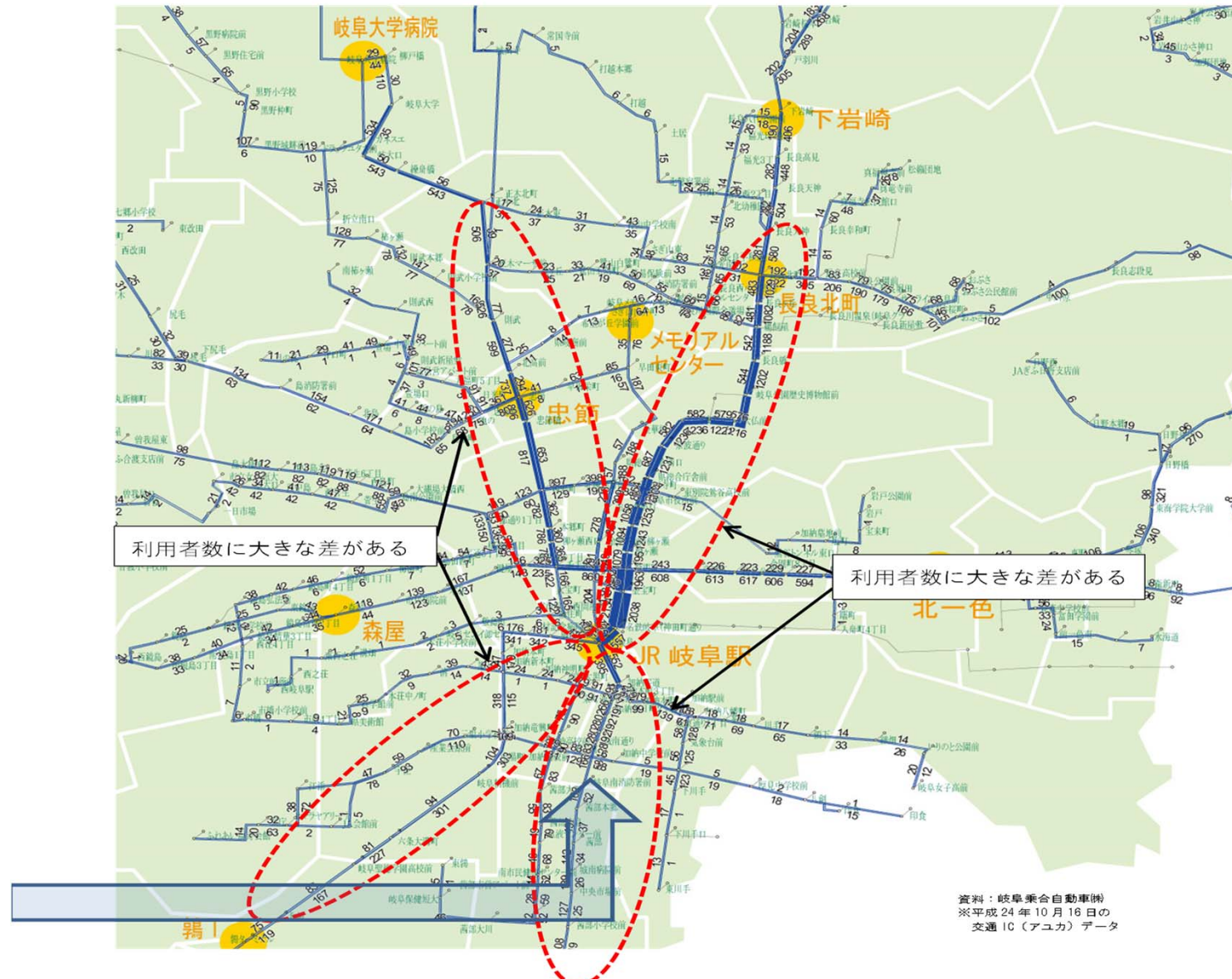
利用実態の把握（ＩＣカードによるバス停間ＯＤ）

- ・ 全バス路線の全バス停間の利用状況をＩＣカードデータから把握
- ・ 実際のＯＤの方向、利用者数を勘案した効率的な岐阜駅をハブ（拠点）としたバス再編を提案



岐阜駅をハブとする再編検討の事例

- ・ 現在は岐阜駅を南北に通過する路線が多い⇒駅を挿み利用者の大きな差
- ・ 持続性を高める⇒駅を起終点（ハブ）とした路線再編⇒需要に見合った運行頻度設定が可能

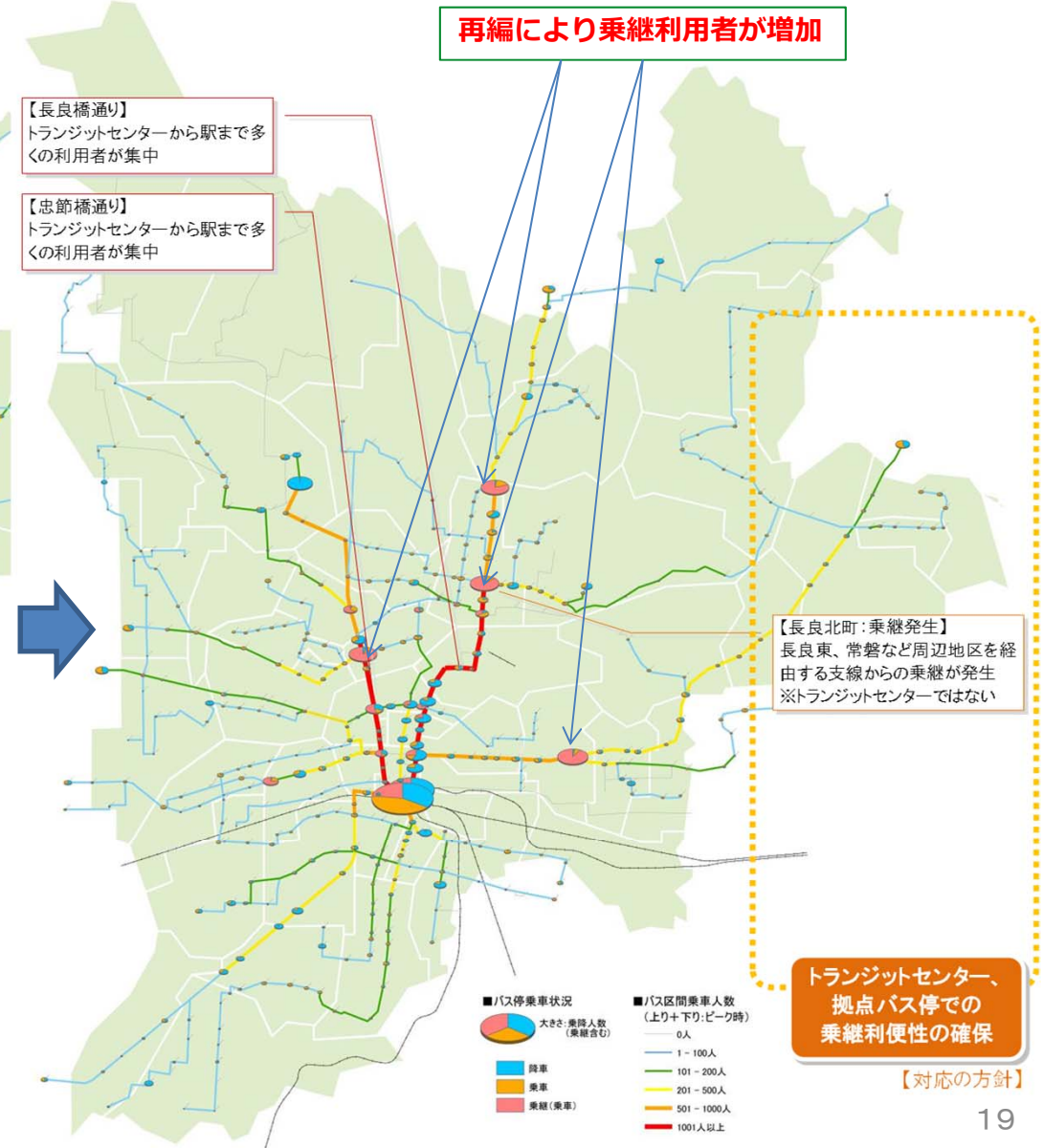
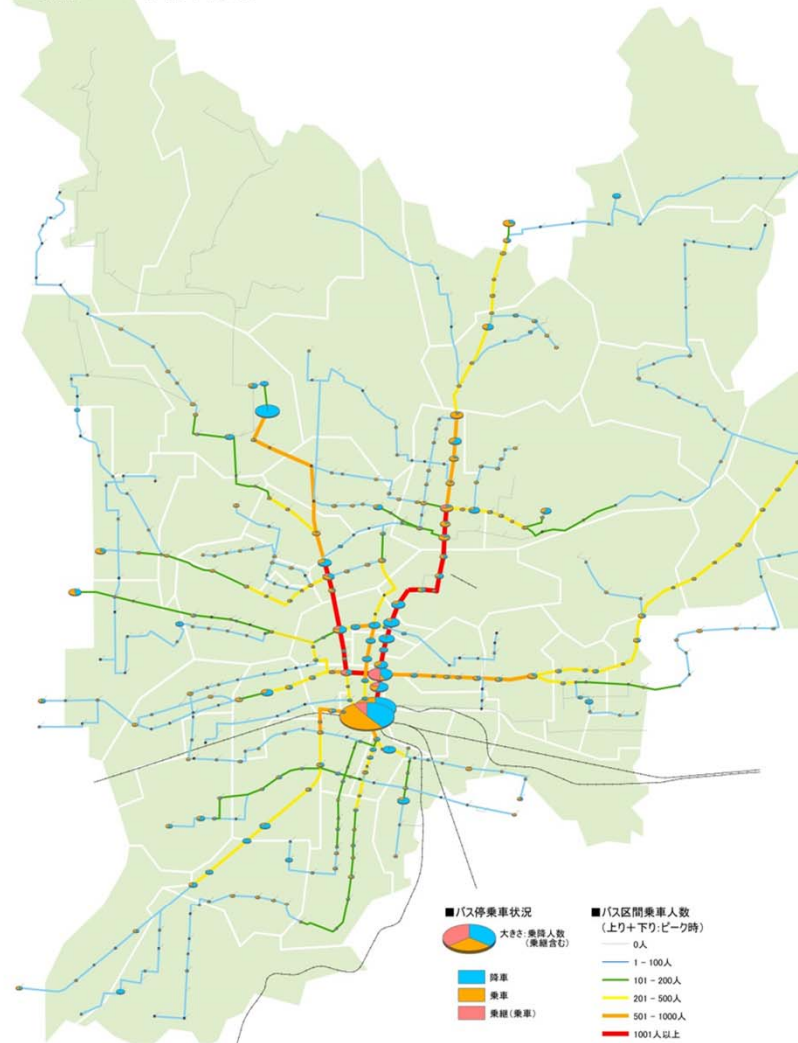


路線再編、トランジットセンター位置、乗継影響の検討

・路線再編後の乗継影響を時間ごとに分析し、乗継拠点の規模、シームレス化を検討

■現況のバス停乗車実績

■将来のバスネットワークの区間乗車人員と拠点バス停図

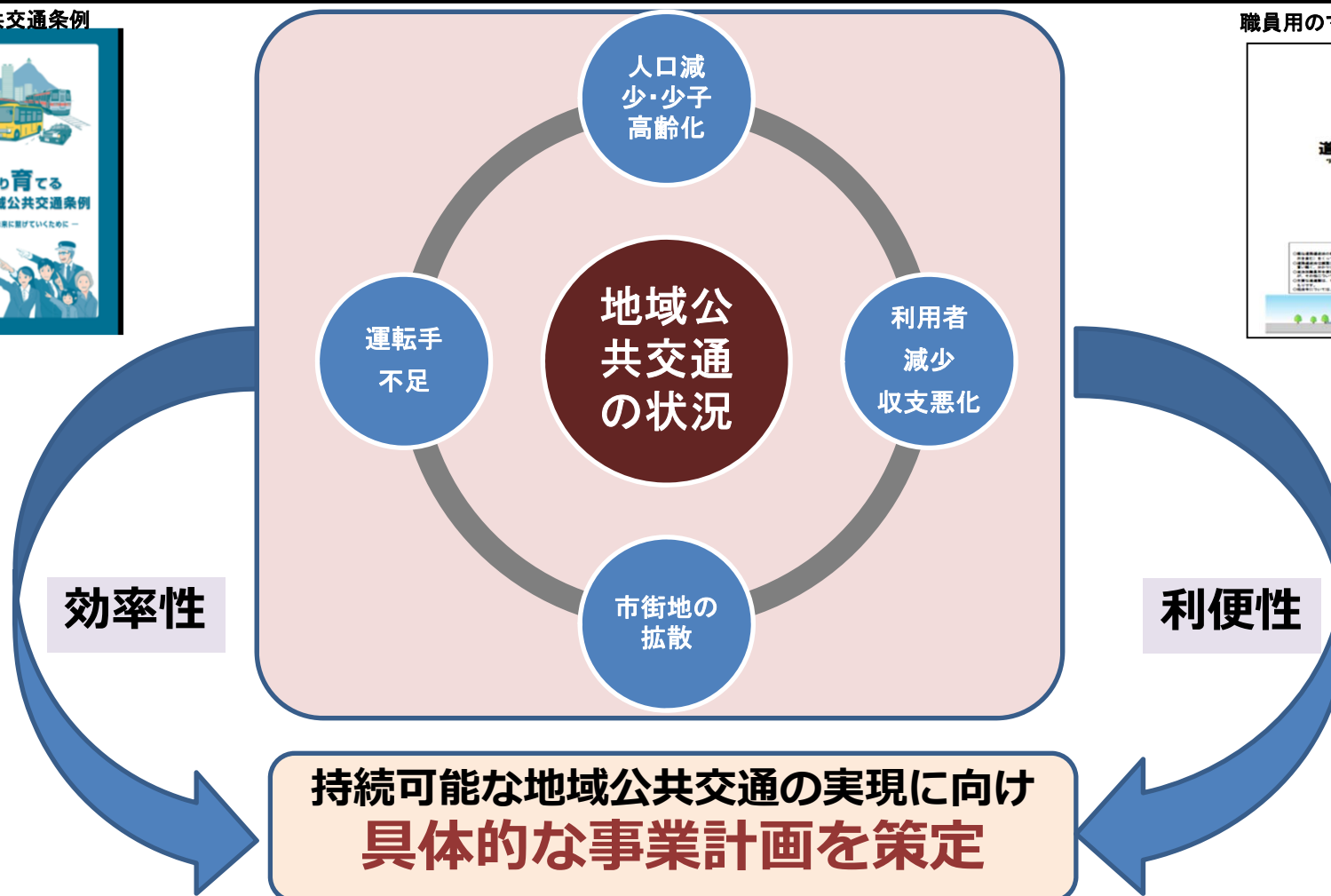
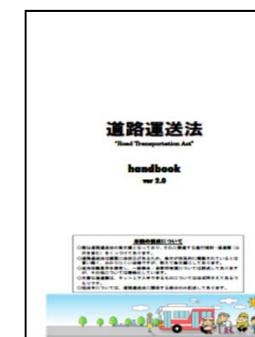


地域公共交通再編実施計画に不可欠なこと

- 地域公共交通網形成計画から再編実施計画につなげるための不可欠な事項
 - ①再編実施計画の認定を受ける自治体の覚悟⇒地域公共交通の責務の全てを負うことに
 - ②交通事業者、市民との連携は不可欠⇒H27.11地域公共交通条例制定
 - ③道路運送法をはじめとした法の運用を熟知、地域、事業に与える影響も総合的に検討
- 持続性に繋がる利便性と効率性の両立の難しさ
 - ・利用者の動きをとらえるICデータの活用が不可欠（当たらないシミュレーション）



職員用のマニュアル作成



地域公共交通再編実施を積極的に取り組む理由

地域公共交通は新たな段階に⇒運転手不足でも持続性を高められる再編実施

○これまでの危機感

負のスパイラル⇒地域公共交通が衰退⇒地方都市から公共交通が消滅してしまう



○地域公共交通再編実施計画などの取り組み

負のスパイラル脱却⇒交通事業者の赤字路線比率は大きく減少(7割⇒3割)



○新たな危機感

運転手不足による路線の維持が困難⇒回避できない問題

人口減少⇒生産年齢人口減少⇒全産業で労働者不足

⇒雇用条件悪い輸送業では急激に(国のレポートではH35に3割以上減少を予測)

⇒岐阜市内では黒字路線で利用者が伸びている路線を減便余儀なくされている

⇒地域公共交通維持のためには、利便性を損なわない輸送の効率化が急務

(自治体の危機意識の共有化が早期に必要)



○バスネットワークの構築による利便性・効率性の維持

⇒地域公共交通の存続の可能性を高める(延命措置)



○新たな展開に期待