

岐阜市 地域公共交通 視察報告書

もともと岐阜市には路面電車が走っていた。段階的に廃線となっていたが、平成 17 年 3 月末路面電車廃止。年間最大 20 億円の赤字であった。廃止の要因としては車社会がある。また、路面電車の軌道敷き内を車が自由に走る危険な状況もあった。

併せて、平成 14 年度から 16 年度にかけて、市営バスの民間譲渡。市営バスは 5 億円の赤字であった。行政は赤字の補てんを行う。

平成 16 年度に公共交通の衰退を心配して、市民と考える、市民交通会議を開催。

平成 18 年度に岐阜市総合交通政策を策定して、バス中心とした公共交通ネットワークを構築していくこととした。バスを中心とした公共交通ネットワークにより 41 万市民を支える。まず、路線バスをしっかりと幹線、支線の路線を民間にやっていただくこと。また細かいところはコミュニティバスにより、路線バスとコミュニティバスの両輪で公共交通を支えていくことを決めたことが大きな転機となった。

交通の現状では、平成 13 年と 23 年で比較すると、市内では、路面電車廃止後、バスの利用率はほとんど変化がない（路面電車はバスにカウントされる）路面電車利用の方がバスへ転換したという事。

岐阜市の公共交通は、鉄道が南端に位置しており、市内移動には利用しづらい。名古屋などへの広域の移動は鉄道。市内移動はバスと、役割を分担。また、自動車の依存率が高く、中心市街地では自動車に過度には依存せず、バランスのとれた交通体系を目指す。あわせて、中心部の通過交通を排除するため、環状線道路の整備（平成 15 年整備）によって中心部の通過交通は約半減。この取組みにより余裕のできた道路空間にバス優先レーンを導入した。

バス利用者の推移は利用者の減少が続いていたが、バス利用促進の取り組みにより、平成 19 年度以降は微増に転じている。

岐阜市総合交通政策を策定後、まちづくりと一体となった交通総合戦略を策定し、地域公共交通網形成計画を 27 年 3 月に策定した。公共交通を軸としたまちづくりを推進し、コンパクトプラスネットワークの実現より都市の活力を維持し、持続可能なまちづくりに寄与する、地域公共交通の形成に向けて策定された。

公共交通軸を形成により沿線に都市機能を集約していく、歩いて暮らせるまちづくりを目指している。それには、総合交通戦略、地域公共交通網形成計画、立地適正化計画それぞれに一貫して共通の考え方としている。

バスはしっかりとした幹線路線を構築。幹線バスの起終点にはトランジットセンターを設置して、支線バス、コミュニティバスへ乗り継ぐ。

幹線の強化として、幹線を都市交通の軸とするため定時制、速達性に優れ、導入コストが安価で路線選定の柔軟性が優れ、段階的導入が可能な BRT 化を推進。

幹線バス路線の BRT 化

平成 23 年 BRT 導入。大学生が岐阜駅で大量にバス待ちをしていた状況からこの解消を図るため、大量輸送ができる連節バスを導入した。

全長 18m、全幅 2.55m、定員 130 名、118 名、席数 46 席、52 席。

BRT の特徴は、鉄道との比較で、初期投資が安価。高い柔軟性。バスレーンのカラー化による視認性。輸送力は連節により LRT に匹敵。

以上の特徴を最大限に活かして、特殊車両による公共交通の魅力にもつながる。利用者数の増加。

バス優先レーンほぼ整備済み。整備は市が負担。優先レーンは一般車も入るがカラー化により視認性が高まる。バス待ち空間整備として、待合場所となるバス停は屋根付き、広告事業と市で整備の 2 種類。バスロケーションシステムの設置。

現在連節バス 4 台、3 路線に導入。

上下し分離方式で運行。専用の整備工場が必要。

導入に際して、特殊車両許可は道路法の許可、車両に関しては運輸局など関係機関との協議を行った。

走行空間はほとんど現状での利用であったが、一部幅員の見直しで区画線の整備。バス停の部分に専用バス停車帯の設置。工夫をしながらバス停の整備。

公共交通優先信号（PTPS）も合わせて協議をおこなった。

BRT 導入効果として、バス待ち時間の短縮の効果が出た。

昨年 11 月 19 日、20 日 BRT トランジットモールの社会実験を行った。中心市街地のなかを一般車両を排除した公共交通と歩行者空間を作り商店街の活性化にむけた実験。

歩行者通行量が約 4 倍、約 10 万人と、賑わい効果。

コミュニティバス事業は、地元中心の協議会でルート、運賃を決定し運航。運航事業者を市が公募し市と協定。赤字分は市が補てん。現在 19 地区で運行。タクシー事業者による運行。赤字補てんの基準となる、上限額補助額は高齢者密度に応じて基準額を決定対応している。広告事業での収入を得ている地区がある。

それぞれの地域に経営感覚をもって運行していただき取り組んでいる。

所感

現在、本市では次世代公共交通など公共交通に対しての施策への対応等が課題となっている。以前から BRT について関心があり、岐阜市での取り組みは参考になった。

特に、BRT の特徴について鉄道との比較では参考となった。

また、まちの活力、暮らしを支える公共交通の確保は本市での課題であり、幹線と視線の繋がり、多様な関係者との連携はもちろん、市民の意識啓発に 1 ついても今後の課題であると感じた。今回の調査より、関係することを一層調査し今後の活動に反映していきたい。