

本市の公共交通の課題

第3次岐阜市総合交通戦略より

課題① 急速な人口減少と高齢化への対応

- 人口減少により、特に生産年齢人口の減少が進めば、通勤通学者が減少し、路線バスにおいて、**採算性の悪化から運行回数の減少や路線の維持が困難になる**ことが予想されます。
- 自動車に過度に依存した社会となっていますが、高齢化の進展に伴い、**自動車を運転できない高齢者等の移動手段として公共交通の重要性が増しており、地域公共交通が衰退した場合の地域の生活に与える影響は大きくなっています。**
- 高齢化が進展するなかで、誰もが健康でいきいきと暮らす社会を実現するために、**自立した生活ができる交通環境づくり**が求められています。
- 人口減少、少子高齢化が進展する状況において、**まちをコンパクトにし、ネットワーク化**することにより、活力を維持するまちづくりが求められています。

課題② 地球環境にやさしく持続可能な地域公共交通の構築

- 過度に自動車に依存した交通体系から、CO2排出量の少ない徒歩、自転車を基本的な交通手段とし、**公共交通と組み合わせた便利で使いやすい交通体系への転換**が求められています。
- 全国的にバス運転手不足が深刻化しており、本市でも黒字にも関わらず運転手が確保できないことによる減便が生じています。
- 地域公共交通の持続性を高めるために、地域の担い手である**市民が主体となった取り組み**が、今後より一層重要になります。

課題③ 定住・交流を促進するまちづくり

- 広域連携の中心都市として、また、岐阜県の県都として、**ひとが集い、にぎわいのある中心市街地の形成**が一層求められています。
- 交流人口の増加に向け、訪日外国人旅行者をはじめとする**来訪者への公共交通の利便性を高めることが課題**となっています。

対応方針

利便性と持続性の高い公共交通ネットワークの構築

中心市街地の賑わい創出

岐阜市の公共交通における対応施策

第3次岐阜市総合交通戦略より

路線バス

- 持続性の高い、利用者のニーズに合った、分かりやすく効率性の高い路線となるバス路線再編
- 幹線軸の強化策として段階的に整備が可能なBRTの導入推進

コミュニティバス

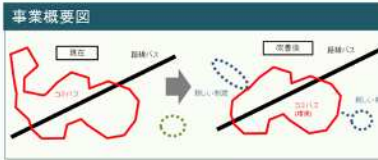
地域内の日常生活の移動の確保を目指した、地域住民主体の手作りコミュニティバス

- 新規地区の導入
 - ・未導入地区について、地域でのコミュニティバスの熟度が上がるように支援
- 継続地区の持続可能性の向上
 - ・地域住民と協働で利便性の向上に取り組む
 - ・財政面にも考慮しつつ、利便性が高く、効率性の高いコミバスの運行

- ・コミバスの走れなかった狭路への対応
- ・既存のコミュニティバス路線を効率化し、補完する仕組み
- ・超高齢社会に対応するきめ細やかな交通手段
- ・運行効率の低い地域での、運行効率を高める運行形態の検討

ラストマイル

- コミュニティバスサポート便
 - ・タクシー車両等、より小型な車両を活用した「コミュニティバスサポート便」の地域と協働の仕組みづくり、および運行

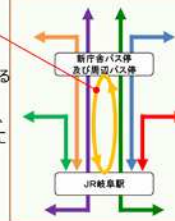


- オンデマンドタイプの運行形態
 - ・運行効率の低い地域での、地域特性やニーズに合わせたオンデマンドタイプ等の運行形態の検討

中心部循環バス

- 中心部循環バス（柳バス）
■新庁舎⇨JR岐阜駅のバス路線イメージ
の新庁舎までの延伸

- ・2021年度の新庁舎開設に向けて、新庁舎へのバスによるアクセスの確保
- ・中心市街地の移動を支援し、回遊性を高め、賑わい創出に寄与



抜本的な対応として自動運転技術の活用が期待

自動運転技術の活用可能性について

■公共交通への自動運転技術導入により期待される効果

- 【レベル2以上】 ○運転手の運転支援
 - ⇒ 運転手の負担軽減 ⇒ 運転士のなり手不足解消寄与
 - ・安全な運行の補助
 - ・車内のサービス向上
- 【レベル4以上】 ○運転手の削減
 - ⇒ 新たな輸送サービス(きめ細やかな)輸送サービスの提供
 - ・将来的には運行コストの低減の可能性



技術の進歩に合わせた段階的な導入を目指す

■地域ごとに異なる自動運転技術導入に向けた課題

- ・障害物（自動車交通、自転車・歩行者交通量・信号）などの周辺環境への対応
 - ⇒ 割り込み運転、路上駐車、前方のトラックなどによる信号認識の阻害、横断歩行者
- ・道路環境（道路線形、幅員、高低差、自然環境）への対応
 - ⇒ 複雑な道路線形や狭小幅員の場合には難易度高まる。
 - センサーの認識を阻害する積雪、激しい降雨など
 - 高低差が大きい場合には道路を障害物と認識したり、車間距離のキープの難易度が高まる。
- ・専用空間 ⇒ 専用レーンなどの限定された空間は、早期導入の可能性は高まる。
- ・通信状況
 - ⇒ 路面に覆いかぶさる樹木は通信の支障。

現状では、あらゆる場所に対応した自動運転は困難
⇒ 限定した地域や、短距離、巡回といった単純なルートとするなど条件を限定すれば導入可能性は高まる

自動運転技術は、地域ごとに異なる導入への課題を解消しながら、つくりこみ、成長させていく必要がある

中心部循環バス

- 中心市街地の回遊性を高め、賑わい創出を図るため中心部循環バスを運行している。新庁舎開設に合わせ延伸することで、市民だけでなく来街者も含め誰もが分かりやすくアクセスできるシャトル便の運行とする。
- ⇒ 交通量も多く、路上駐車など、自動運転技術の導入への課題が多いが、**本市のシンボリックな運行路線**であることから、**自動運転技術に対する市民の理解を深めるなど社会受容性の向上や、導入への機運の高まりが期待**できることなどから、期間や区間を限定して、**早期に実証実験**を行なう。

コミュニティバス

- 住民主体のコミュニティバスの仕組みを継続していくとともに、財政面にも考慮しつつ、利便性が高く、効率性の高いコミュニティバスの運行に取り組む
- ⇒ 技術開発の動向などを注視して、導入のタイミングを検討していく。

ラストマイル

- きめ細やかな交通サービスを提供するため、コミュニティバスを補完する「コミュニティバスサポート便」を運行する。
- 運行効率の低い地域については、地域特性やニーズに合わせたオンデマンドタイプ等の運行形態の検討を行う。
- ⇒ 運行効率の低い**モデル地区を選定し、限定された地域内でのオンデマンドタイプの実証実験**を行なう。

路線バス

- 広範囲に及び、複数の路線を運行するため、自動運転技術の導入には時間を要することが想定されるため、長期的な観点で自動運転技術導入を見据えつつ、当面は、路線再編などにより持続性を高める。
- ⇒ 技術開発の動向などを注視して、導入のタイミングを検討していく。

深刻な運転手不足への対応、安全性の向上、将来的な運行コストの縮減などにより、公共交通の持続可能性を高める