

## 8. 4から7までに掲げる事業及び措置と一体的に推進する公共交通の利用者の利便の増進を図るための事業及び特定事業に関する事項

### 【1】公共交通機関の利便性の増進及び特定事業の推進の必要性

#### (1) 現状分析

岐阜市では、昭和40年以降の急激なモータリゼーションの進展に伴い、自動車需要の増加に対応する道路整備や大規模住宅団地・土地区画整理事業などの開発を進めてきた。その結果、自動車利用を前提とした低密度に拡大した市街地が形成された都市構造となり、このことがより一層自動車利用に拍車をかけた。

そこでこれまでの計画では、公共交通網(バス路線)について利用者ニーズにあった、わかりやすいバス路線の再編を実施するとともに、バスレーンやPTPSの導入、バスロケーション表示機やバス停上屋の整備を実施するなど、効率的なバス運行、サービス水準の高い利用環境の構築を推進してきた。また、交通結節点であるJR岐阜駅において、平成19年3月、岐阜駅北口駅前広場にバス乗降場を整備し、中心市街地と周辺・郊外地域とのアクセス性が強化され、公共交通利用者の利便性は飛躍的に高まることとなった。さらに、JR岐阜駅から市庁舎を循環する中心部ループ線の設置、コミュニティバスの運行など、中心市街地内及びその周辺との回遊性の向上を図ってきた。

#### (2) 公共交通機関の利便性の増進の必要性

こうした現状を踏まえ、中心市街地の活性化を図るためには、これまでの取り組みをさらに発展させ、日常的に訪れたいくなるようなまちにしていけることが必要。そのためには、中心市街地活性化の取り組みと連携して、公共交通の利用促進を図ることが必要であることから、次頁以降の事業を基本計画に位置づける。

#### 【8章に新たな事業等がない理由】

これまでの取り組みにより、中心市街地への公共交通利用者の利便性は高まっている。

また、令和4年4月に「ぎふ・まちなかレンタサイクル事業」から「シェアサイクル事業」に生まれ変わるなど、継続事業であってもより利便性が高まるよう努めている。

#### (3) フォローアップの考え方

事業について毎年度進捗調査を行い、状況に応じて事業の促進等の目標達成に向けた改善措置を講じる。更に、計画期間終了後、数値目標の達成状況を確認するとともに、中心市街地活性化への効果を検証する。

**[2] 具体的事業の内容**

**(1) 法に定める特別の措置に関連する事業**

該当なし

**(2) ①認定と連携した支援措置のうち、認定と連携した特例措置に関連する事業**

該当なし

**(2) ②認定と連携した支援措置のうち、認定と連携した重点的な支援措置に関連する事業**

該当なし

**(3) 中心市街地の活性化に資するその他の支援措置に関連する事業**

【事業名】 シェアサイクル事業

|                      |  |            |
|----------------------|--|------------|
| 【事業実施時期】             | 令和4年度～   |            |
| 【実施主体】               | 岐阜市  |            |
| 【事業内容】               | 無人管理によるサイクルポート間で自由に貸出・返却が可能なシェアサイクル（自転車）の導入。   |            |
| 活性化を実現するための位置付け及び必要性 |  |            |
| 【目標】                 | 滞在時間の向上<br>来街者数の増加   |            |
| 【目標指標】               | 金公園地下駐車場の総利用時間<br>歩行者・自転車通行量 [休日と平日の平均] (中心市街地の21地点)   |            |
| 【活性化に資する理由】          | 中心市街地にシェアサイクルポートを設置することで、公共交通機能の補完が期待されるとともに、来街者の行動範囲が広がり、徒歩では行けなかった場所に行くことができるようになり、滞在時間の向上や来街者数の増加につながるため。 |            |
| 【支援措置名】              | 地方創生推進交付金  |            |
| 【支援措置実施時期】           | 令和5年度  | 【支援主体】 内閣府 |
| 【その他特記事項】            |  |            |

**(4) 国の支援がないその他の事業**

該当なし