

概要版

GIFU CITY COMPREHENSIVE
TRANSPORTATION PLAN

岐阜市総合交通計画

岐阜市総合交通戦略
岐阜市地域公共交通計画

【案】



令和 年 月

岐阜市

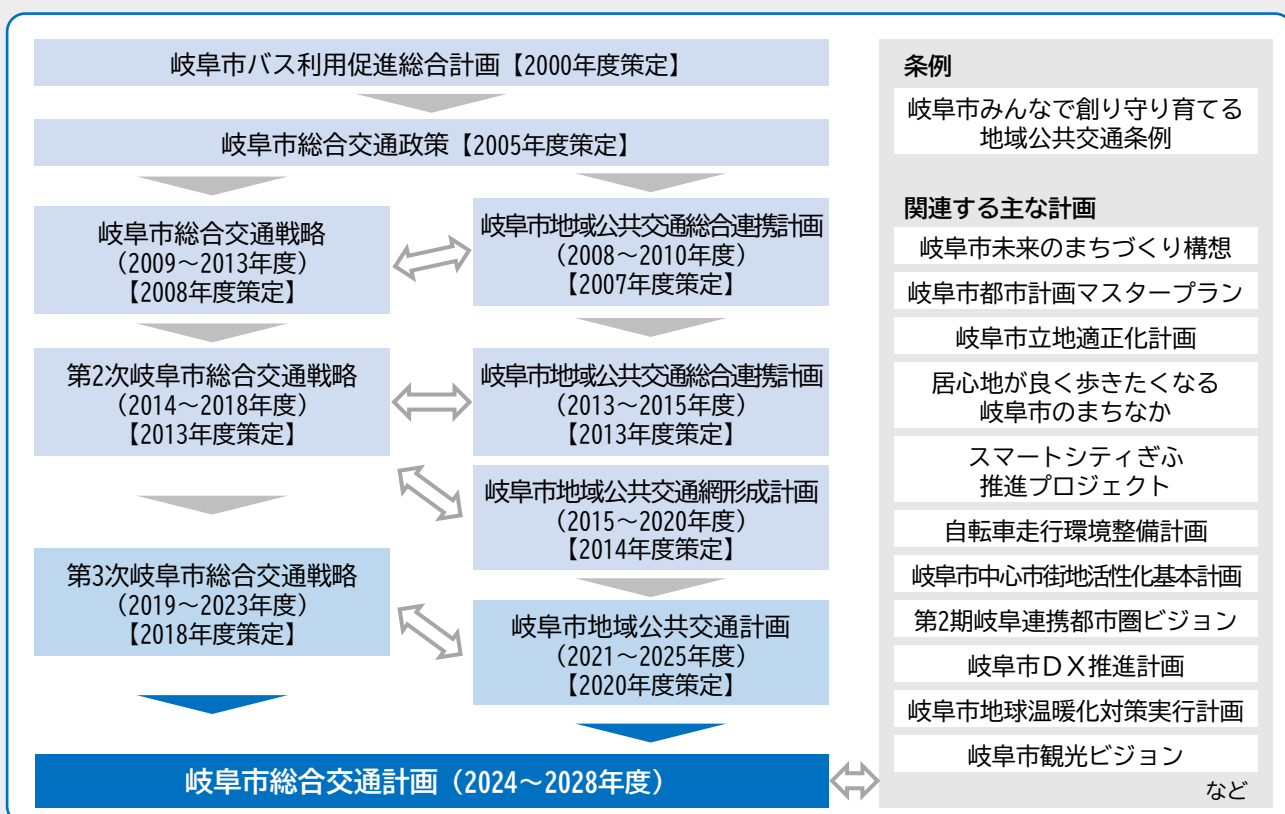
第1章 岐阜市総合交通計画について

1 計画の目的

- 岐阜市は、「岐阜市みんなで創り守り育てる地域公共交通条例」（2015年制定）において、市、市民、事業者、公共交通事業者が、一体となって地域公共交通を創り守り育てていかなければならないことを基本理念とし、市の責務として「総合的かつ計画的な施策の策定・実施を行う」などを掲げています。
- これまで、本市では「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、公共交通とまちづくりが連携した集約型都市構造の実現に向け、2019年3月に第3次岐阜市総合交通戦略、2021年3月に岐阜市地域公共交通計画を策定しました。
- 本計画は、これらの「岐阜市総合交通戦略」と「岐阜市地域公共交通計画」を統合した、交通に関する総合計画であり、まちづくりとの連携を図り、社会情勢の変化や交通課題への対応とともに、公共交通をはじめ自転車や新型モビリティなどを含めた総合的な交通施策を推進することを目的としています。

2 計画の位置づけ

- 本計画は、「岐阜市未来のまちづくり構想」、「岐阜市都市計画マスタープラン」、「岐阜市立地適正化計画」など、関連計画等と連携した交通計画として策定するものです。
- なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通計画」の役割を担うとともに「都市・地域総合交通戦略（都市地域総合交通戦略要綱）」に位置づけられます。



(1) 計画期間

- 本計画の期間は、2024年度～2028年度までの5年間とします。

(2) 計画区域

- 本計画の区域は、岐阜市全域とします。

岐阜市みんなで創り守り育てる地域公共交通条例

<p>市民の役割</p> 	<ul style="list-style-type: none">● 地域公共交通の担い手であることを自覚し、地域公共交通への理解を深めるよう努める。● クルマの過度な利用を控え、地域公共交通を積極的に利用するよう努める。● 地域公共交通に関する活動に主体的に参加するよう努める。
<p>事業者の役割</p> 	<ul style="list-style-type: none">● 従業員に対し、地域公共交通を積極的に利用するよう意識啓発を行う。● 事業活動、従業員の通勤などにおいて、クルマの過度な利用を控え、地域公共交通を利用するように配慮する。
<p>公共交通事業者の役割</p> 	<ul style="list-style-type: none">● 利用状況を把握し、市民の意見を十分に聴き、その運営に反映させるよう努める。● 地域公共交通の利便性を向上させるよう努める。● 市、市民、事業者に対し、利用に関する情報の積極的な提供などにより、地域公共交通の利用を促進するよう努める。
<p>市の責務</p> 	<ul style="list-style-type: none">● 総合的かつ計画的な施策の策定・実施を行う。● 市民、事業者への地域公共交通に関する意識啓発を行う。● 地域公共交通に関する情報の提供やその他活動を通じて地域公共交通に対する市民、事業者の関心、理解を深める。

第2章 交通を取り巻く現状と課題

「法改正・関連計画の策定・改定」、「社会情勢の変化と本市の現状」及び「第3次岐阜市総合交通戦略等の評価」の視点から、対応すべき課題を整理しました。

1 法改正・関連計画の策定・改定

課題1 国の動向や関係する法改正の主旨を踏まえた、持続可能な交通サービスの構築

・地域公共交通に関する法改正にフレキシブルに対応し、市内移動ニーズに適応していくことが必要です。

関連する関係法令等

- SDGs (持続可能な開発目標)
- デジタル田園都市国家構想基本方針
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

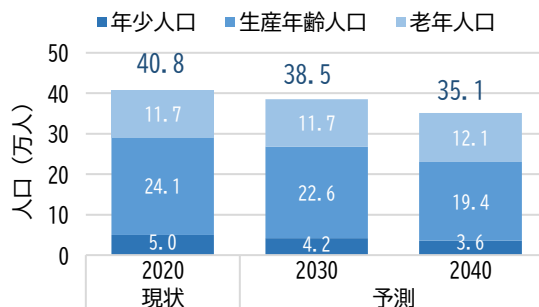


SDGsの更なる「啓発」と「行動」を図るための本市のSDGs未来都市推進のシンボルマーク

2 社会情勢の変化と本市の現状

課題3 幅広い世代がわかりやすく、使いやすい、生活の質の向上をもたらす交通サービスの構築

・本市の人口は年々減少すると予想され、幅広い世代が居住地から様々な生活サービス施設にアクセスできるなど、わかりやすく、使いやすい公共交通の構築が求められます。



出典 (現状値) 岐阜市住民基本台帳、(将来推計値) 岐阜市未来のまちづくり構想

課題2 関係計画の策定や見直しを踏まえた、まちづくり政策と交通政策の一体的な推進

・市民の健康的で安心、快適な暮らしや、市の産業、観光等の発展を支える様々な関連計画と連携しながら、まちづくり政策と交通政策を一体的に推進していくための交通計画が求められます。

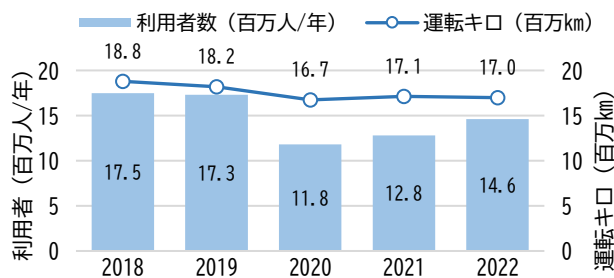
関連計画等

- 岐阜市未来のまちづくり構想 (R4. 2)
- 岐阜市都市計画マスタープラン (R4. 3)
- 岐阜市立地適正化計画 (H29. 3)
- 居心地が良く歩きたくなる岐阜市のまちなか (R5. 4)
- スマートシティぎふ推進プロジェクト (R4. 5)
- その他関連計画

課題4 生活様式の変化などのポストコロナを見据えた新しいライフスタイルへの対応

・公共交通の利用者数は、コロナ前の状況まで回復していない状況であり、新しい生活様式に対応した交通環境の確保が求められます。

■路線バス利用者数、運転キロ数推移 (岐阜乗合自動車㈱全系統)



出典 岐阜市統計書 (～令和4年版) ※2022年は、岐阜乗合自動車㈱資料

3 第3次岐阜市総合交通戦略等の評価

課題9 広域交通を含む、公共交通ネットワークの強化及び再構築

・コロナ禍を受けて、公共交通の利用者数はコロナ禍前の約7～8割に減少しており、岐阜駅を中心とする広域的な交通圏を支える公共交通ネットワークの強化と、社会情勢の変化に適応できる仕組みの再構築が求められます。

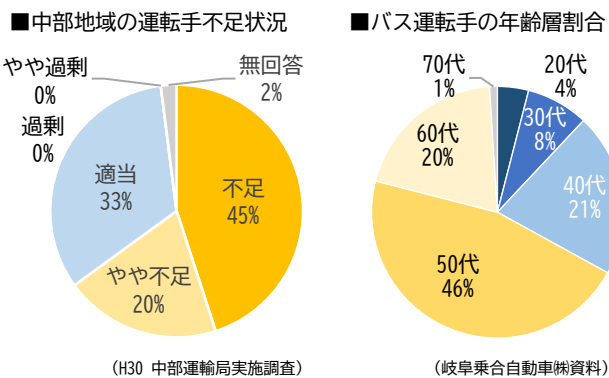
課題10 まちなかの魅力向上と併せた交通環境づくりや歩いて楽しい道路空間の形成など、外出を促す取組みの推進

・本市では、人中心の新たなまちづくりの取組みとして、長良橋通りや金華橋通りにおいて、トランジットモール交通社会実験を実施してきました。
・今後も、様々な主体と連携し、人中心の道路空間や交通環境の形成を進めていくことが求められます。

課題 5

持続的な公共交通の実現に向けた、運転手不足の解消や若い世代の担い手確保

・今後、高齢化に伴う運転手の退職や少子化に伴う若い人材確保の困難さなどから、バス・タクシーの運転手不足の進行が懸念されます。



課題 7

新技術等を活用した新たな交通の利用スタイルの提案

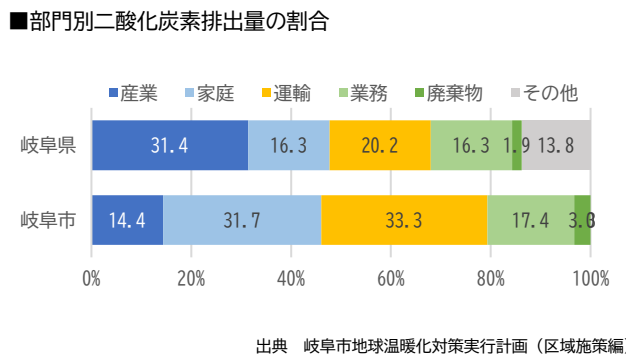
・本市では、これまで自動運転技術の実証実験等を進めてきており、今後も交通事業者や関係者との協議・調整を行いながら、取組みを推進し、地域に合った交通サービスを提供していく必要があります。



課題 6

ゼロカーボンシティの実現に向けた環境意識の高まり

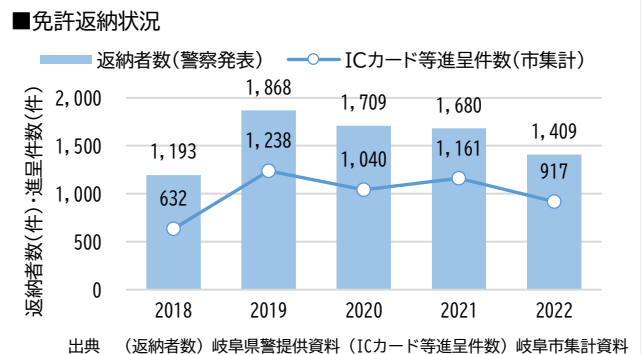
・本市の二酸化炭素排出量は「運輸部門」から排出される割合が高く、自動車に過度に依存しない環境にやさしい交通体系への転換が求められます。



課題 8

高齢者等が安全に移動できる環境づくりに向けた健康、福祉などと連動した交通サービスの提供

・市内の交通事故死傷者数は、高齢者の被害が多く、交通分野のみならず、健康、福祉、観光など、各分野との連携を強化することで、より効率的で持続可能な公共交通の確保を目指す必要があります。



課題 11

積極的な公共交通の利用に向けた市民等への継続的な利用促進の実施

・公共交通は、移動手段としての役割だけでなく、外出機会の創出、健康増進や環境負荷の低減など、人々や社会に対しウェルビーイングの向上をもたらす役割を担っており、公共交通の持続可能性を確保するため、継続的な利用促進策を講じる必要があります。

課題 12

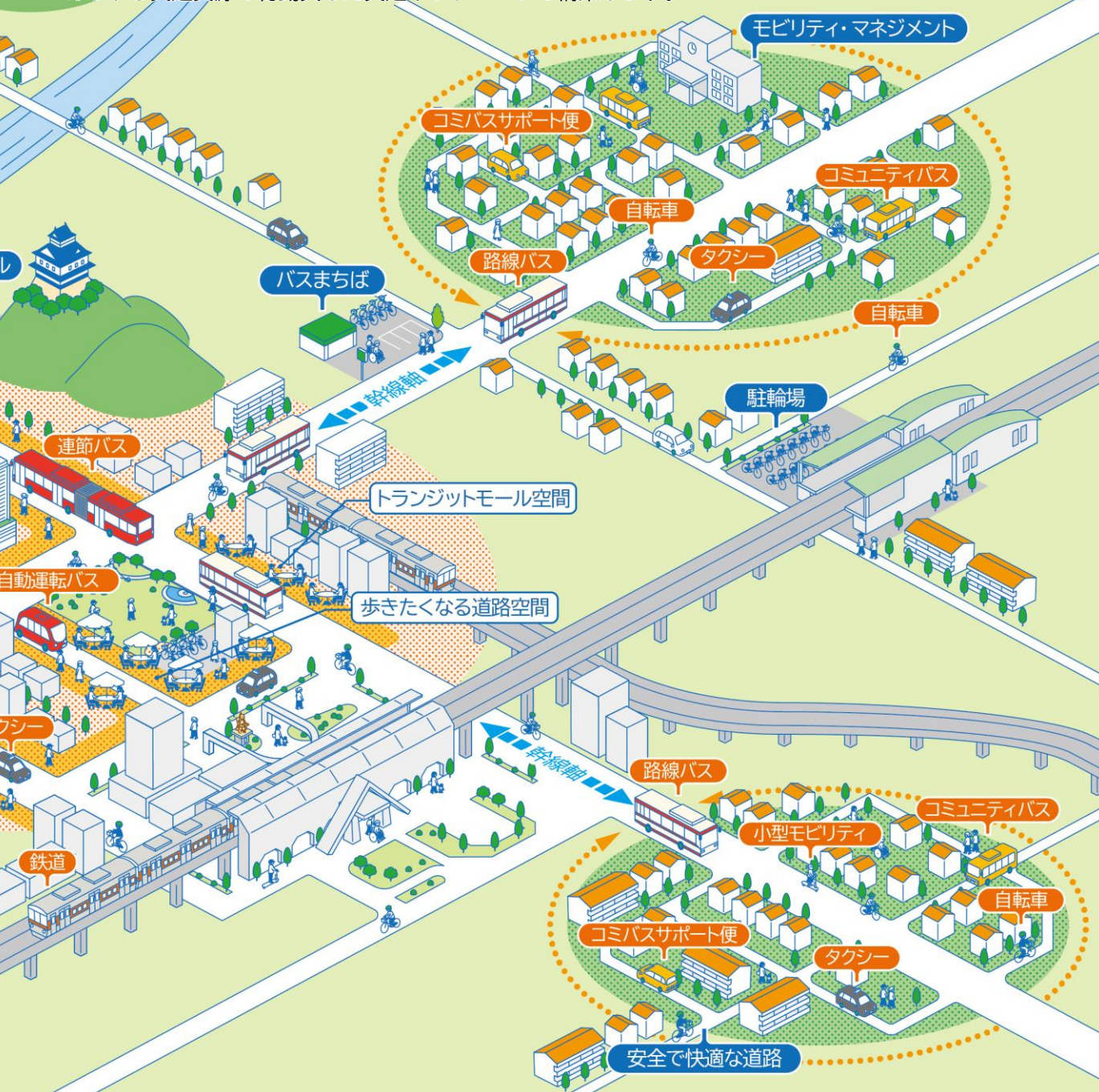
新たな需要の掘り起こしにつながる施策の展開

・本市の交通手段は、自家用車利用が多い状況です。より多くの方に公共交通を利用してもらうためには、交通サービスの充実のほか、モビリティ・マネジメントを推進し、公共交通等への利用転換を図る必要があります。

ライフスタイルを実現できるまち・岐阜市

- 市民、事業者、公共交通事業者、市が連携し、オール岐阜で、交通の充実とまちの魅力向上を図り、移動そのものが楽しく、人々の生活の質が高まる社会を目指します。

多様なライフスタイルの実現のためには、いつでも、どこへでも、どんな人でも、お出かけしたいと思ったときに、多様な移動手段を選択できる環境が求められます。既存の鉄道やバス、タクシーなどの公共交通サービスに加え、自動運転や自転車、小型モビリティなど、あらゆる交通資源を総動員した交通ネットワークを構築します。



第3章 目指す将来像

2 基本方針

- 都市将来像の実現と対応すべき課題の改善に向けて、4つの基本方針と基本施策を以下に示します。

基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築

基本
施策

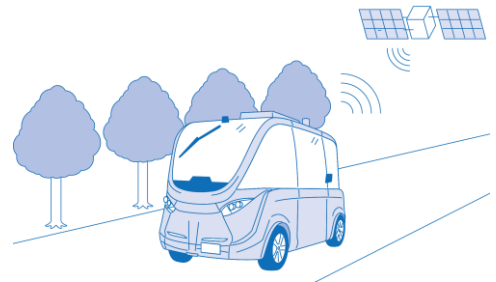
- 1 公共交通ネットワークの維持・再編
- 2 幹線軸（8幹線・2環状）の強化
- 3 持続可能なコミュニティ交通の推進
- 4 トランジットセンター・
拠点バス停の検討
- 5 公共交通の担い手の確保



基本方針3 交通・まちの未来に向けた挑戦

基本
施策

- 1 新技術等の本格導入の推進
- 2 DX・GXの交通分野での展開



3 課題に対応する基本方針

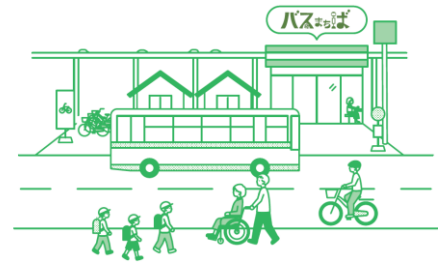
- 対応すべき課題に対して、設定した4つの基本方針に基づく施策を推進することで解消を図ります。

対応すべき課題		基本方針			
		1	2	3	4
交通を取り巻く環境の変化	①国の動向や関係する法改正の主旨を踏まえた、持続可能な交通サービスの構築	●		●	
	②関係計画の策定や見直しを踏まえた、まちづくり政策と交通政策の一体的な推進	●	●	●	
	③幅広い世代がわかりやすく、使いやすい、生活の質の向上をもたらす交通サービスの構築	●	●	●	●
	④生活様式の変化などのポストコロナを見据えた新しいライフスタイルへの対応	●	●	●	
	⑤持続的な公共交通の実現に向けた運転手不足の解消や若い世代の担い手確保	●		●	
	⑥ゼロカーボンシティの実現に向けた環境意識の高まり	●	●	●	●
	⑦新技術等を活用した新たな交通の利用スタイルの提案			●	
	⑧高齢者等が安全に移動できる環境づくりに向けた健康、福祉などと連動した交通サービスの提供	●	●		●
第3次戦略等の進捗・目標	⑨広域交通を含む公共交通ネットワークの強化及び再構築	●			
	⑩まちなかの魅力向上と併せた、交通環境づくりや歩いて楽しい道路空間の形成など外出を促す取組みの推進		●		●
	⑪積極的な公共交通の利用に向けた市民等への継続的な利用促進の実施		●		●
	⑫新たな需要の掘り起こしにつながる施策の展開			●	●

基本方針2 人とまちをつなぐ道路空間・交通環境の充実

基本施策

- 1 安全で快適な道路基盤等の整備
- 2 中心市街地の交通のあり方検討
- 3 官民連携による交通施設の整備
- 4 多様なニーズに対応する交通サービスの充実



基本方針4 みんなではぐくむ これからの交通

基本施策

- 1 公共交通の利用促進
- 2 多様な交通手段を使いこなす意識の醸成
- 3 公共交通の他分野との連携



4 各施策の実施エリア

- 各具体施策を実施するエリアを中心市街地である「センターゾーン」、地域の核をつなぐバスの「幹線軸沿線エリア」、その他の居住地である「郊外居住地エリア」に分け、明示します。



第4章 将来像の実現に向けて

1 基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築

新型コロナウイルス感染症の影響など、地域公共交通が厳しい環境に置かれている中、誰もが安全で快適に移動できるよう、公共交通ネットワークの機能強化など、持続可能な公共交通の確保に向けた取組みを推進します。

基本施策	施策	センターゾーン	幹線軸沿線	郊外居住地
1-1 公共交通ネットワークの維持・再編	施策1 バス路線の再編	●	●	●
	施策2 バス路線の維持・支援	●	●	●
1-2 幹線軸(8幹線・2環状)の強化	施策1 定時性・速達性・輸送力の確保に向けた幹線軸の強化		●	
	施策2 広域公共交通ネットワークの確保		●	
	施策3 連節バスの運用の効率化		●	
	施策4 連節バス車両の更新		●	
	施策5 中心部ループバス・市内ループバスの推進	●	●	
1-3 持続可能なコミュニティ交通の推進	施策1 持続可能な地域主体のコミュニティバス事業の推進	●		●
	施策2 郊外部での自動運転導入検討			●
	施策3 運行計画の見直し・サポート			●
	施策4 地域の状況に応じた交通手段の提供			●
1-4 トランジットセンター・拠点バス停の検討	施策1 交通結節機能の強化		●	●
	施策2 拠点バス停の利便性向上	●	●	●
1-5 公共交通の担い手の確保	施策1 バス、タクシー運転手の雇用支援	●	●	●



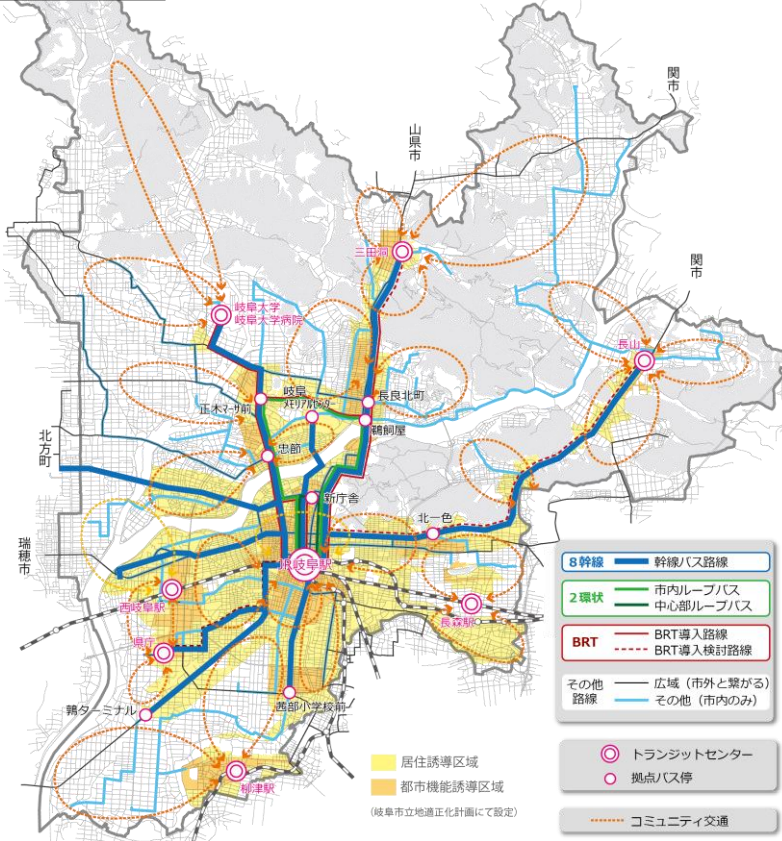
忠節橋通りを走行する連節バス



【基本施策1-1】公共交通ネットワークの維持・再編

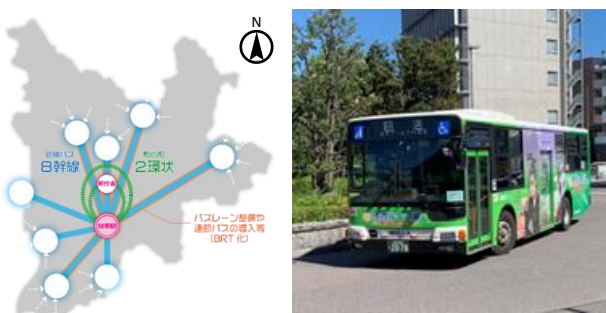
▶本市の移動を支える公共交通について、国、県等の補助制度を活用するとともに、交通事業者との連携を図りながら、利便性と持続性の高い公共交通ネットワークの構築に向け、施策を展開します。

公共交通ネットワークのイメージ



【基本施策1-2】幹線軸(8幹線・2環状)の強化

▶地域公共交通の骨格となる岐阜駅と各地域を結ぶ8本の幹線と市内を巡回する2本の環状線の強化を図ります。



【基本施策1-3】持続可能なコミュニティ交通の推進

▶市民協働によるコミュニティ交通のさらなる展開を図るとともに運行計画の見直し等を含めた検討を進めます。



【基本施策1-4】トランジットセンター・拠点バス停の検討

▶幹線軸とコミュニティ交通等をつなぐ交通拠点となるトランジットセンターや拠点バス停の検討を進めます。



【基本施策1-5】公共交通の担い手確保

▶公共交通事業者と連携した雇用支援や自動運転技術を活用した運転手の負担軽減に関する取組みを進めます。



第4章 将来像の実現に向けて

2 基本方針2 人とまちをつなぐ道路空間・交通環境の充実

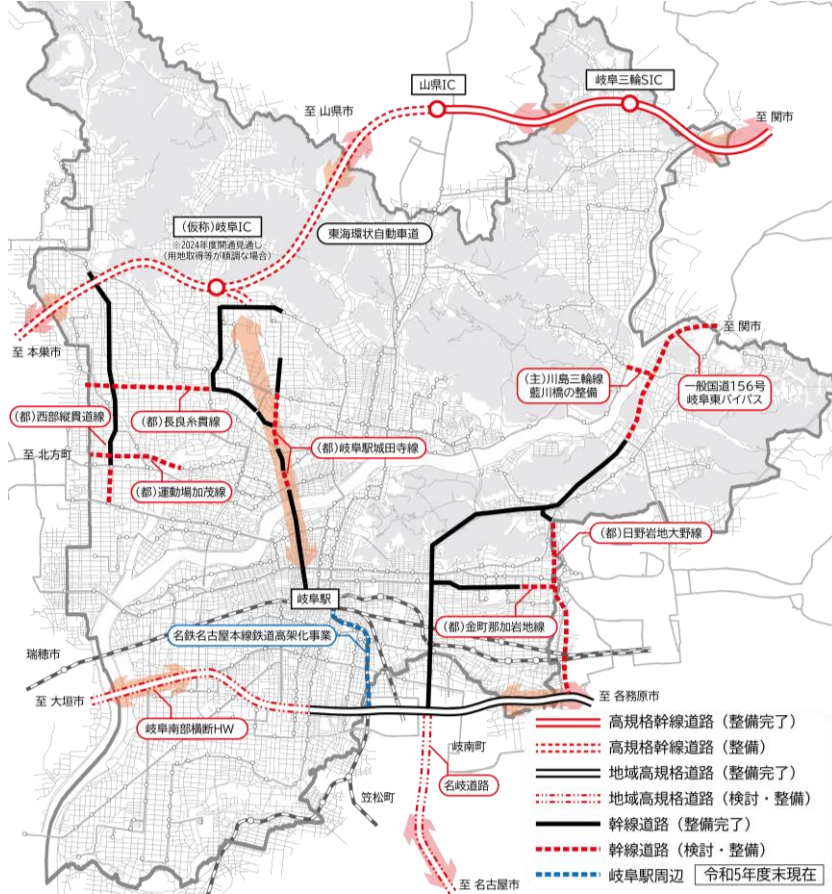
まちの魅力向上と併せ、良好な歩行環境や自転車通行環境の整備、バス待ち環境の改善など、人とまちをつなぐ道路空間・交通環境の充実を図ります。

基本施策	施策	センターゾーン	幹線軸沿線	郊外居住地
2-1 安全で快適な道路基盤等の整備	施策1 都市計画道路、幹線道路等の整備	●	●	●
	施策2 名鉄名古屋本線鉄道高架化事業の推進		●	●
	施策3 自転車通行空間の整備、自転車駐車場の適正配置	●	●	●
	施策4 道路や施設のバリアフリー化	●	●	●
	施策5 無電柱化の推進	●	●	●
	施策6 危険バス停の改善等の安全対策の推進	●	●	●
	施策7 ゾーン30プラスの推進	●	●	●
	施策8 通学路の安全対策の推進	●	●	●
2-2 中心市街地の交通のあり方検討	施策1 居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成	●		
	施策2 多様な交通に対応した道路空間の再構築	●		
	施策3 名鉄岐阜駅前のトランジットモール化の推進	●		
	施策4 中心市街地の魅力向上を図る交通環境整備	●		
2-3 官民連携による交通施設の整備	施策1 「バスまちば」の拡充・機能強化	●	●	●
	施策2 シェアサイクル「Gifu-ride」の推進	●	●	●
2-4 多様なニーズに対応する交通サービスの充実	施策1 公共交通のサービス向上の取組み	●	●	●
	施策2 施設と連携した公共交通の利用施策	●	●	●
	施策3 イベント時の臨時バス運行などの交通の充実	●	●	●
	施策4 深夜バスの再開、運行時間の延長	●	●	●
	施策5 災害時の公共交通の活用に向けた官民連携の強化	●	●	●
	施策6 タクシーによる個別輸送事業	●	●	●
	施策7 パーソナルモビリティを活用した移動支援	●	●	●



【基本施策2-1】安全で快適な道路基盤等の整備

▶公共交通ネットワークの骨格となる路線バスをはじめ、コミュニティバス、タクシー、デマンド交通のほか、歩行者や自転車、自動車などが、安全、快適に共存できる道路基盤等の整備を進めていきます。



■ 都市計画道路、幹線道路等の整備

- ・ 東海環状自動車道
- ・ 岐阜南部横断ハイウェイ
- ・ 名岐道路
- ・ 一般国道156号岐阜東バイパス
- ・ (主)川島三輪線 藍川橋 (4車線化)
- ・ (都)岐阜駅城田寺線
- ・ (都)長良糸貫線
- ・ (都)運動場加茂線
- ・ (都)日野岩地大野線
- ・ (都)西部縦貫道線
- ・ (都)金町那加岩地線

【基本施策2-2】中心市街地の交通のあり方検討

▶自動車交通量が減少する中、中心市街地における魅力的な空間のあり方とともに公共交通をはじめ、歩行者や自転車、さらには新型モビリティなど多様な交通のあり方について検討します。



令和5年度 道路空間活用社会実験(金華橋通り)



長良橋通りの将来イメージ(トランジットモール空間)

【基本施策2-3】官民連携による交通施設の整備

▶バス待ち環境の向上やバス停等からの二次交通の確保に向けて、官民連携による交通施設の整備を推進します。



バスまちばの利用状況

【基本施策2-4】多様なニーズに対応する交通サービスの充実

▶誰もが移動しやすい交通環境を構築するため、ニーズに応じた多様な交通サービスの充実を図ります。



岐阜ファミリーパークとの連携 (iDayFreeパスポート等のプレゼント)

第4章 将来像の実現に向けて

3 基本方針3 交通・まちの未来に向けた挑戦

誰もが安心して便利に移動できるよう、AIや自動運転技術など、先進技術を活用した交通サービスを充実させ、様々な課題の解消を図るとともに、新たな時代の交通体系の構築を図ります。

基本施策	施策	センターゾーン	幹線軸沿線	郊外居住地
3-1 新技術等の 本格導入の推進	施策1 自動運転バスの継続運行とレベル4自動運転の実現	●	●	●
	施策2 交通事業者による自動運転バスの運行	●	●	
	施策3 利便性の高い交通系ICカードの導入	●	●	●
3-2 DX・GXの 交通分野での展開	施策1 路線バス等のリアルタイム運行情報	●	●	●
	施策2 公共交通へのビックデータの活用	●	●	●
	施策3 GXに対応するバス・タクシー車両の導入推進	●	●	●
	施策4 MaaS事業	●	●	●
	施策5 企画乗車券等のモバイルチケットの継続販売	●	●	●

【基本施策3-1】新技術等の本格導入の推進

- ▶ 「自動運転バスがいつも走っているまち」の実現に向け、運行を継続する中で、段階的に走行環境を整備し、「技術の検証」を行うとともに「社会受容性の向上」を図り、無人自動運転、いわゆるレベル4自動運転の実現を目指します。

■ 自動運転バス 運行状況





自動運転バスの継続運行について

2023年11月25日より、自動運転バスの5年間の継続運行が開始しました。長期間かつ交通量が多い中心市街地の幹線道路での自動運転は挑戦的な取り組みであり、自動運転のトップランナーとしてレベル4自動運転の実現を目指します。

運行概要

◆運行内容

①中心部ルート

- ・毎日（30分間隔 1日12便）
- ・JR岐阜→柳ヶ瀬→岐阜市役所・メディアコスモス→高島屋前→JR岐阜

②岐阜公園ルート

- ・土日祝日（2時間間隔 1日3便）
- ・JR岐阜→柳ヶ瀬→市役所・鶯谷高校口→川原町→岐阜公園歴史博物館前→御船街道→市民会館・裁判所前→高島屋前→JR岐阜

◆乗車定員

- ・10人

◆乗車方法

- ・原則予約制（LINEシステムまたは電話）
※空席がある場合は、予約なしで乗車可能
- ・運賃無料



【基本施策3-1】新技術等の本格導入の推進

▶路線バスのほか、コミュニティバスへの全国交通系ICカードの導入検討など、新技術の活用に向けた取り組みを進めます。

■全国交通系ICカード



【基本施策3-2】DX・GXの交通分野での展開

▶健康づくりや観光振興など多様な場面で、公共交通利用促進につながるスマートフォンなどを活用した決済処理の効率化等について検討を進めます。

■企画乗車券等のモバイルチケット

昼得きっぷ

平日10～16時の時間帯に利用が可能な企画きっぷ



ホリデーパス

土日祝日限定の1日乗車券



第4章 将来像の実現に向けて

4 基本方針4 みんなではぐくむ これからの交通

学校や交通事業者等と連携したモビリティ・マネジメントを実施するなど交通に対する意識づくりを推進し、公共交通の利用を促進します。また、幅広い世代が、過度な車の利用に頼らない多様な交通手段を使いこなす意識の醸成を図ります。

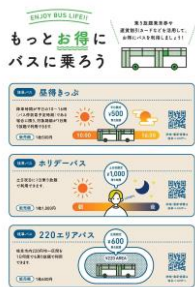
基本施策	施策	センターゾーン	幹線軸沿線	郊外居住地
4-1 公共交通の利用促進	施策1 利用しやすいバス運賃・割引サービスの継続・拡充	●	●	●
	施策2 利用しやすいタクシー運賃の導入検討	●	●	●
	施策3 公共交通マップ、啓発冊子の作成・配布	●	●	●
4-2 多様な交通手段を使いこなす意識の醸成	施策1 モビリティ・マネジメントの実施	●	●	●
	施策2 公共交通利用促進イベントの開催	●	●	●
	施策3 自動車利用の適正化の推進	●	●	●
	施策4 出前講座の実施	●	●	●
4-3 公共交通の他分野との連携	施策1 環境施策との連携	●	●	●
	施策2 健康施策との連携	●	●	●
	施策3 福祉施策との連携	●	●	●
	施策4 観光施策との連携	●	●	●
	施策5 その他の分野との連携	●	●	●

【基本施策4-1】公共交通の利用促進

▶自動車から公共交通への転換を促すため、利用しやすい運賃体系の導入や公共交通マップ及び啓発冊子の作成等の取組みを進めます。



啓発冊子「岐阜市の公共交通はじめてBOOK」



【基本施策4-2】多様な交通手段を使いこなす意識の醸成

▶市内で利用できる多様な移動手段の特徴を理解し、移動目的や行き先に応じて適切な移動手段を選択する、市民等の意識の醸成を図ります。



公共交通の利用啓発活動（岐阜駅北口駅前広場）



【基本施策4-2】 多様な交通手段を使いこなす意識の醸成

- ▶ 地域など各方面におけるモビリティ・マネジメントを実施し、過度に自動車に依存することなく、公共交通や徒歩、自転車などを含めた多様な交通手段への自発的な転換を促す取り組みを進めます。

■ モビリティ・マネジメントの実施



自動運転バスを用いたモビリティ・マネジメント



路線バスを用いたモビリティ・マネジメント

- ▶ イベントを通して市民等に公共交通に親しんでもらい、楽しみながら理解を深めていただくことで、暮らしの中で過度に自動車に依存しない意識の醸成を図ります。

■ 公共交通利用促進イベントの開催（公共交通フェスタ2023）



開催状況



公共交通フェスタ
連節バスとGIFU HEART BUS



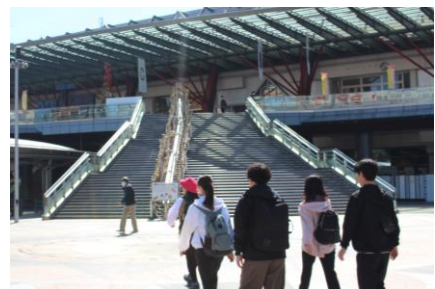
コミュニティバス



UDタクシー

【基本施策4-3】 公共交通の他分野との連携

- ▶ 公共交通は、市民が生活する上で、欠かすことのできない移動手段であるとともに、交通事故の減少や外出機会の創出、子育て支援、定住促進など多面的な効果があることから、今後も環境、健康、福祉、観光などの他分野と連携を図り、市民や来街者の移動ニーズに適應する交通環境の充実等を進めます。



中心市街地を利用したクアオルト@健康ウォーキング

第5章 計画の推進に向けて

1 計画の評価の考え方

- 本計画では、市内の各エリアの交通のすがたを想定し、4つの基本方針と、14の基本施策を設定しています。これらの施策の着実な推進を図るモニタリング指標と、施策の実施により実現する評価指標を、以下のように設定しました。

(1) モニタリング指標

- 各取組みの実施状況の確認に加え、施策の着実な遂行に向けて、毎年モニタリングを行う指標を下記に設定します。
- モニタリング指標による評価結果は、岐阜市総合交通協議会等において報告します。

項目	現状	目指す方向性
1 幹線軸（8幹線・2環状）の運行便数	2,604本/日 (2023年)	前年度以上
2 コミュニティバス等運営協議会等の開催数	***回/年 (2023年)	前年度以上
3 運転手雇用支援の実施件数	2件/年 (2023年)	前年度以上
4 バスマちばの開設数	12箇所 (2023年)	前年度以上
5 シェアサイクルのポート整備数	24箇所 (2023年)	前年度以上
6 自動運転バスの乗車人数	***人/年 (2023年)	前年度以上
7 モビリティ・マネジメントの実施件数	***件/年 (2023年)	前年度以上

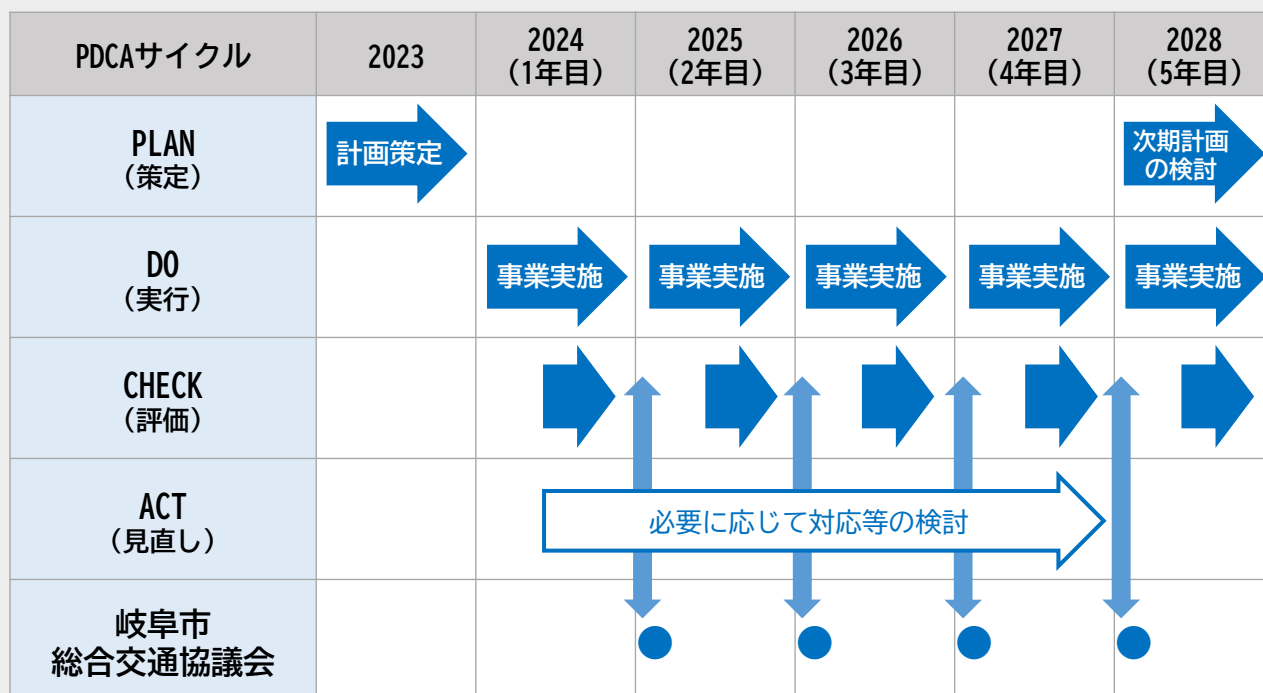
(2) 評価指標

- 計画期間の最終年での、本計画の取組みの効果を検証するための評価指標を下記に設定します。
- 他計画、他調査との連動を視野に、5年後の変化を検証します。

項目	現状	目標値
1 居住誘導区域における人口の社会増減	+2,906人 (2016-2022年)	現状より増加 (2016-2027年)
参考指標 1-1 幹線軸（幹線バス停・鉄道駅）の人口カバー率	55.3% (2020年)	現状より増加 (2025年)
2 走行キロ当たりバス利用者数	0.86人/km (2022年)	0.95人/km (2027年)
参考指標 2-1 年間バス総走行キロ	17,003,882km/年 (2022年)	現状維持 (2027年)
3 バス・タクシー運転手の採用者数	122人/年 (2022年)	現状より増加 (2027年)
4 中心市街地の歩行者・自転車通行量	39,759人/日 (2022年)	45,700人/日 (2027年)
参考指標 4-1 中心市街地のバス降車人数	10,524人/日 (2023年)	現状より増加 (2027年)
5 自動運転バスの社会受容性	77% (2022年)	現状より増加 (2027年)
6 市民アンケート満足度	41.6% (2023年)	現状より増加 (2028年)

2 PDCAサイクルによる計画進捗管理

- 岐阜市総合交通計画は、2024年度～2028年度までの5年間の計画期間とします。
- 計画期間5年間で、PDCAサイクルに基づき計画を推進します。各取組みの着実な事業進捗を図るため、モニタリング指標をもとに毎年評価を行うとともに、評価指標において、計画全体の評価を行います。
- 本計画の計画期間の、計画全体のサイクルをスケジュールとしてまとめると、下記の通りです。



3 計画の進捗管理体制

- 本計画に位置づけた取組みは、交通事業者を始め、都市計画や環境、健康、福祉、観光など多様な部局に関連します。
- そのため、事業の実施にあたり、庁内各部局との相互連携による推進体制の強化を図るとともに、「岐阜市総合交通協議会」において、定期的に進捗状況の確認を行います。

■ 岐阜市総合交通協議会

【事業実施と進捗管理】

- 総合交通計画の策定に関する協議
- 総合交通計画に位置づけられた事業の実施、調整

【組織構成】

- 学識経験者、地域公共交通利用者（市民）、公共交通事業者、経済団体、関係行政機関（国・岐阜県・警察など）、岐阜市

