



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



令和6年3月

岐阜市

岐阜市総合交通計画

GIFU CITY COMPREHENSIVE TRANSPORTATION PLAN

第1章 岐阜市総合交通計画について	p1
1 計画の目的と位置づけ	p2
2 計画の枠組み	p3
第2章 交通を取り巻く現状と課題	p5
1 法改正・関連計画の策定・改定	p6
2 社会情勢の変化と本市の現状	p10
3 第3次岐阜市総合交通戦略等の評価	p26
4 課題の整理	p30
第3章 目指す将来像	p35
1 都市将来像	p36
2 基本方針と施策体系	p38
第4章 将来像の実現に向けて	p41
1 基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築	p42
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	p54
3 基本方針3 交通・まちの未来に向けた挑戦	p70
4 基本方針4 みんなではぐくむ これからの交通	p76
5 各施策の取組みスケジュール	p82
第5章 計画の推進に向けて	p91
1 モニタリング指標・評価指標	p92
2 進捗管理体制	p95
第6章 資料編	p97
1 第3次岐阜市総合交通戦略のフォローアップ	p98
2 評価指標の設定根拠	p108
3 策定の経緯	P112
4 用語解説	P114

岐阜市総合交通計画

GIFU CITY COMPREHENSIVE TRANSPORTATION PLAN



第1章

岐阜市総合交通計画について

- 1 計画の目的と位置づけ
- 2 計画の枠組み

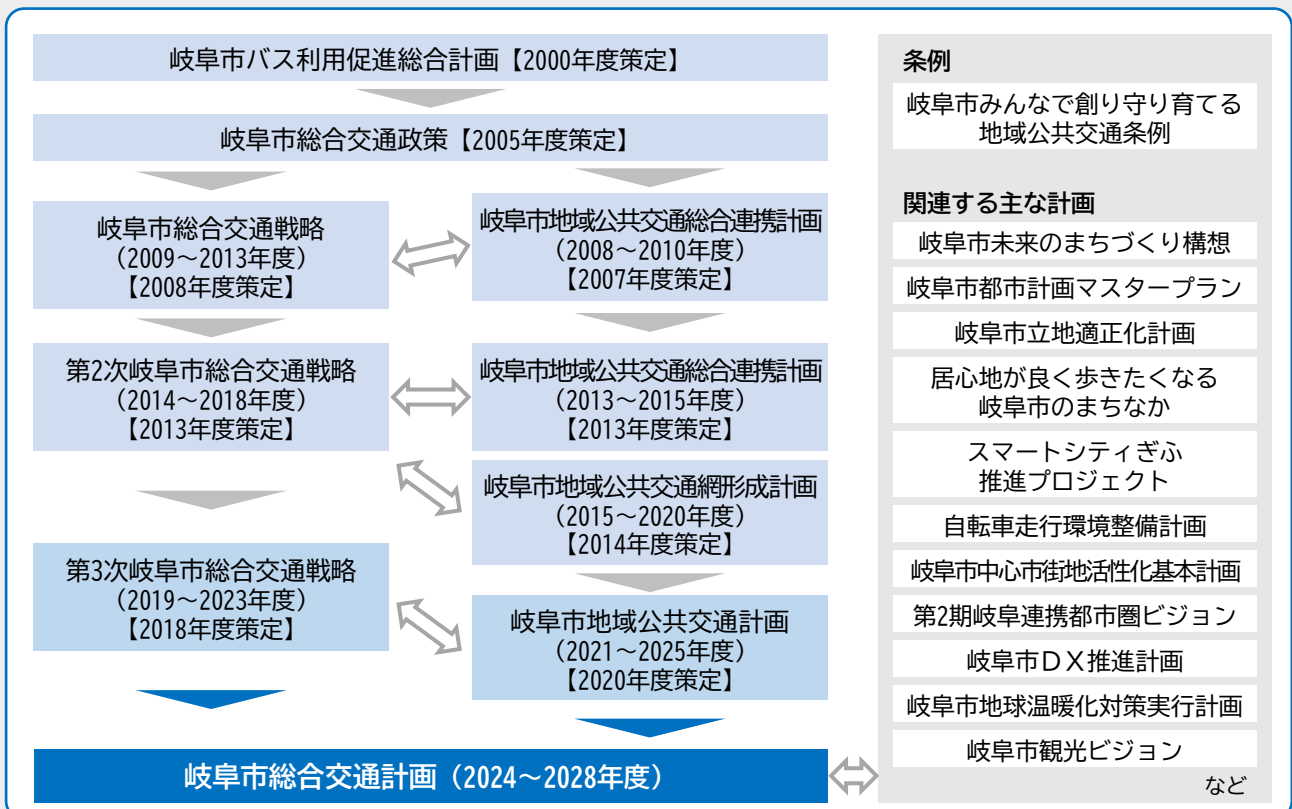
1 計画の目的と位置づけ

(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）」に位置づけます。



2 計画の枠組み

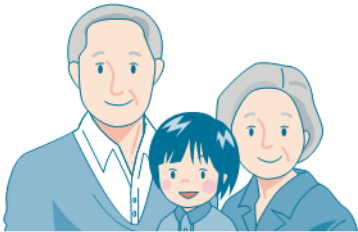


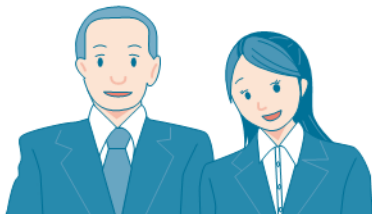
(1) 計画期間

- 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。

岐阜市総合交通計画

GIFU CITY COMPREHENSIVE TRANSPORTATION PLAN



第2章

交通を取り巻く現状と課題

- 1 法改正・関連計画の策定・改定
- 2 社会情勢の変化と本市の現状
- 3 第3次岐阜市総合交通戦略等の評価
- 4 課題の整理

1 法改正・関連計画の策定・改定

(1) 国・県等の動き

01 SDGs（持続可能な開発目標）

- 2015年9月の国連サミットにおいて採択された2030年までの国際目標で、持続可能な世界を目指すための17の目標と169のターゲットから構成されます。
- 本計画の施策を展開することで、SDGsの推進を図るものと考え、特に下表の目標との関係性を踏まえながら、取り組んで行く必要があります。

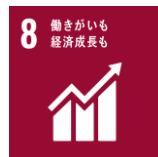
SDGsの17の目標



本計画が関連する目標及び本市のオリジナルロゴマーク



目標3(保健)
あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



目標8(経済成長と雇用)
包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する



目標9(インフラ、産業化、イノベーション)
強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る



目標11(持続可能な都市)
包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する



目標13(気候変動)
気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる



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

02 デジタル田園都市国家構想基本方針（令和4年6月閣議決定）

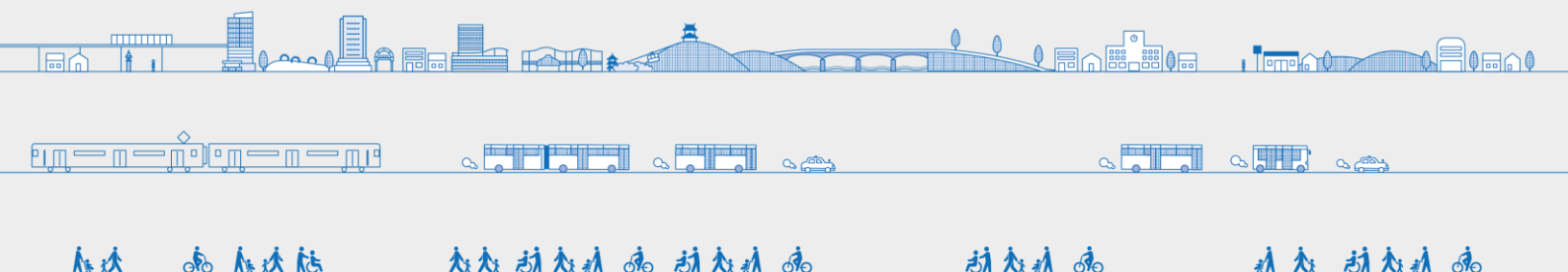
- デジタル技術の活用を推進し「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指すことを示した基本構想です。公共交通等の分野において、MaaSや自動運転の活用、官民共創での地域交通のり・デザインの方向性が示されています。

03 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 （平成19年策定、令和2年改正、令和5年改正）

- 本計画の根拠法である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」について、令和2年の改正により、地域公共交通計画作成の努力義務化や、計画制度と補助制度の連動化等の改正が行われました。
- 令和5年の改正では、地域の関係者の連携・協働の促進や交通DX・交通GXの推進に関する方向性が示されています。

04 岐阜県地域公共交通計画（令和4年7月策定）

- 岐阜県が策定した「岐阜県地域公共交通計画」では、県民・来訪者、交通事業者、沿線施設、県協議会とともに行政の役割が示されています。
- このうち、市町村については、「行政」の立場としての交通計画の策定・実施、市民等への利用促進、交通事業者支援などの役割が示される一方で、「事業者」の立場として、自主運行バス等の交通サービスの提供などの役割も示されています。



1

法改正・関連計画の策定・改定

(2) 市の動き（関連計画等）

01 岐阜市未来のまちづくり構想（令和4年2月策定）

- 岐阜市未来のまちづくり構想は、2040年頃を見据えた、まちづくりの総合的な方針で、本市が目指す2040年頃の「将来像」と、それを実現するための「まちづくりの方向性」で構成しています。
- 交通に関する「まちづくりの方向性」として、公共交通と連携したまちづくりの推進、デジタル技術を活用した交通分野等の課題解決などを掲げています。

02 岐阜市都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）

- 本市の都市計画マスタープランでは、「コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市」を将来都市像に掲げ、都市づくりの方針として、土地利用をはじめ、道路、公園、下水道等の都市施設、都市環境・景観といった都市を構成する様々な要素に関して、本市が目指すべき取組みの方向性を明確にしています。

03 岐阜市立地適正化計画（平成29年3月策定）

- 将来都市像を「高度で多様な都市機能が集積した中心市街地と、身近な生活拠点が適切に配置された日常生活圏とが、公共交通など総合的な交通体系により効率的に連絡しあう、多様な地域核のある集約型都市」とし、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、住宅と生活サービスに関連する利便施設がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行います。

04 居心地が良く歩きたくなる岐阜市のまちなか（令和5年4月作成）

- 自動車交通量の減少や、国が進める「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出などを背景に、道路の使い方を車中心から人中心に見直し、中心市街地の道路空間をまちづくりに活用することが重要であると考え、学識経験者をはじめ、道路・交通管理者、地域や商店街の皆様などからなる懇談会や市民アンケートでの意見を踏まえ、中心市街地の道路空間について将来の方向性をとりまとめています。

05 スマートシティぎふ推進プロジェクト（令和4年4月改定）

- さまざまなシーンでの運動を、本市に「住む」ことや「訪れる」ことで自然と実践できるよう、意識せずとも「出かけたくなるまちの創出」を進めるとともに、「一人ひとりの健康意識の向上」に取り組むことで、誰もが心も体も健康で幸せになれる「健幸都市ぎふ」出かけて健康になるまちの実現を目指し、取り組んでいます。
- プロジェクトの4つの柱のうち、交通分野では、健康的に歩くことができる、歩きたくなる「都市空間の形成」や誰もが気軽に出かけられる「移動手段の確保」が位置づけています。

06 自転車走行環境整備計画（平成29年6月策定）

- 自転車事故や自転車交通量の多い中心市街地を基本として、自転車がより便利に走行でき、歩行者を含めて安全に通行できる環境をつくるため、自転車ネットワーク路線を設定し、車道通行を基本とした自転車走行環境の整備を進めていきます。

07 岐阜市中心市街地活性化基本計画（令和5年3月認定）

- 中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、中心市街地の活性化を図るための基本方針及び実現するための事業などを定めた計画です。
- その中で新交通システムの導入やバスの走行環境の改善などに寄与する事業を位置づけています。

08 第2期岐阜連携都市圏ビジョン（令和5年3月策定）

- 人口減少・少子高齢社会でも一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するため、岐阜市、羽島市、山県市、瑞穂市、本巣市、岐南町、笠松町、北方町の5市3町で岐阜連携都市圏を形成しています。
- 第2期岐阜連携都市圏ビジョンは、岐阜連携都市圏の経済成長のけん引、高次の都市機能の集積・強化、生活関連機能サービスの向上に向けた様々な施策・事業を掲げています。

09 岐阜市DX推進計画（令和4年2月策定）

- 急速に進むデジタル化に追従していくため、「市役所」と「地域」を対象に、本市として取り組むべき内容を示しています。
- 本計画において、交通分野では、自動運転やAIデマンド交通、ビッグデータの活用などの取組みを進めていきます。

10 岐阜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（令和5年3月改定）

- 2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにすることを目指し、行政・市民・事業者が一体となって「オール岐阜」の体制で、地球温暖化対策を進めていきます。
- 温室効果ガスの排出削減を図る緩和策として、ライフスタイルの脱炭素化を進めるため、徒歩や自転車、公共交通の利用など環境に優しい交通への転換を図るとともに、モビリティマネジメントなどの出前講座と連携し、脱炭素化を進める人材を育成する環境教育を推進します。

11 岐阜市観光ビジョン（令和2年3月策定）

- 本市の魅力的な観光資源を活かし、シビックプライドの醸成につながる、観光振興に取り組む中長期的な指針として策定したものです。
- 観光客が迷うことなく、わかりやすく観光できる受入環境を整備するとともに、二次交通においても利用しやすい環境づくりを進めていきます。

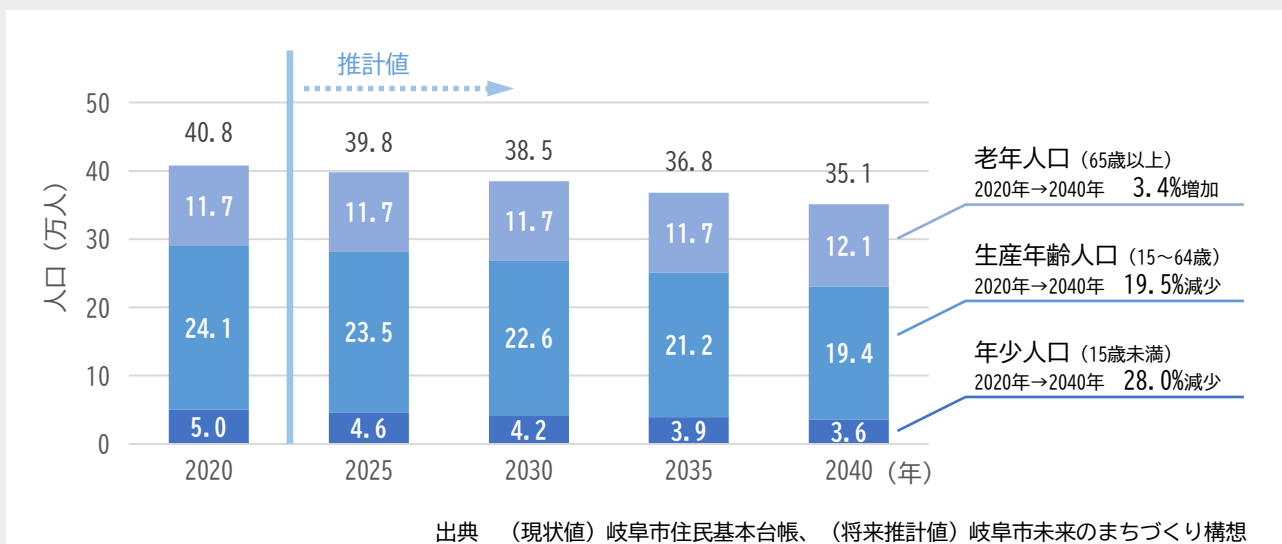
2 社会情勢の変化と本市の現状

(1) 人の動き

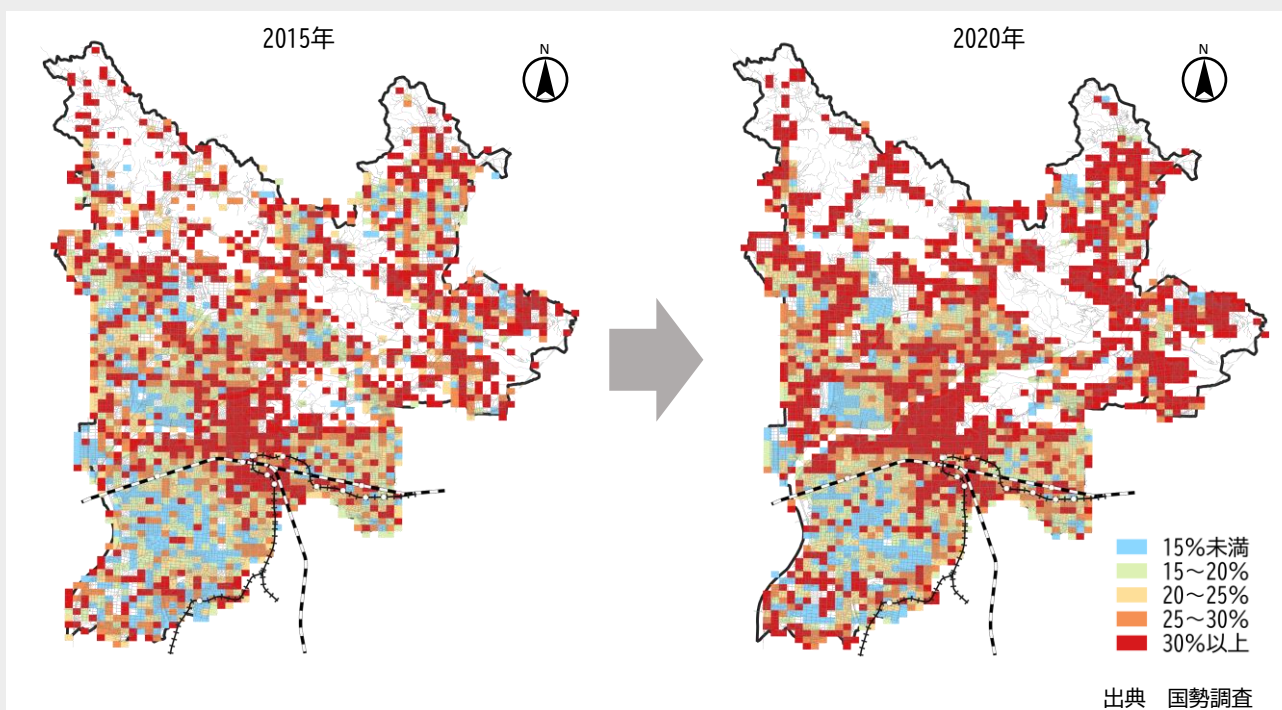
01 人口減少と高齢化の進行

- 本市の人口は減少傾向であり、2020年は40.8万人ですが、2040年には35.1万人まで減少すると予測されています。
- 年齢別では、老年人口(65歳以上)は増加する一方、生産年齢人口(15～64歳)、年少人口(15歳未満)は減少し、少子高齢化の傾向はさらに進むものと予測されています。

本市の人口推移



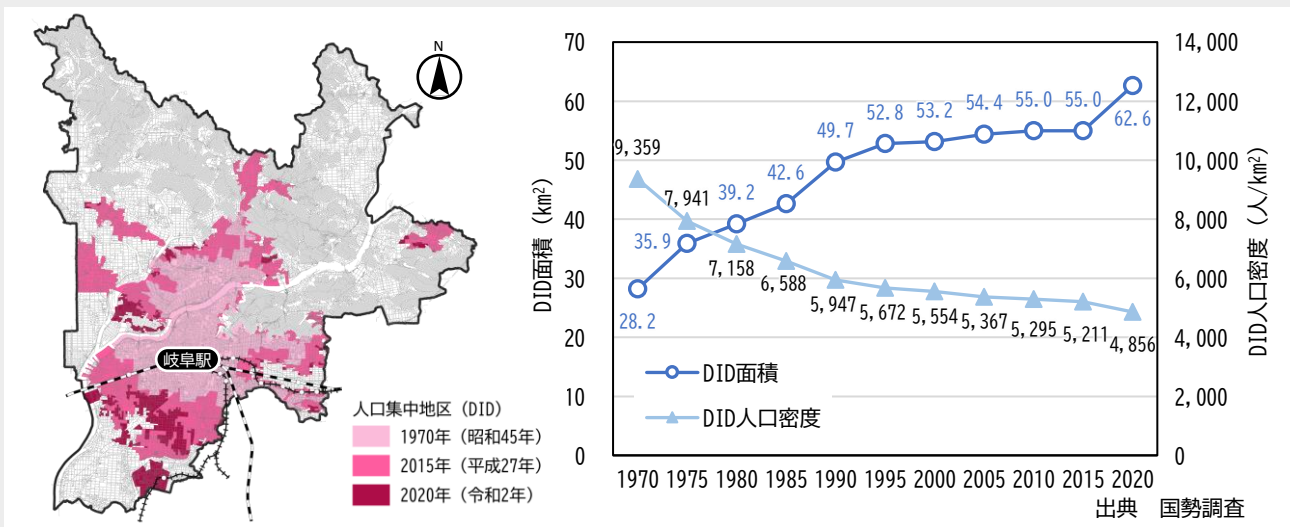
高齢化率の変化



02 人口密度

- 人口集中地区（DID）の面積は、1995年以降ほぼ横ばいで推移していましたが、2015年から2020年には、市南西部を中心に大きく増加しています。
- また、DIDの人口密度は減少傾向で、人口密度は50年間で約5割にまで減少しており、低密度な市街地が拡大しています。

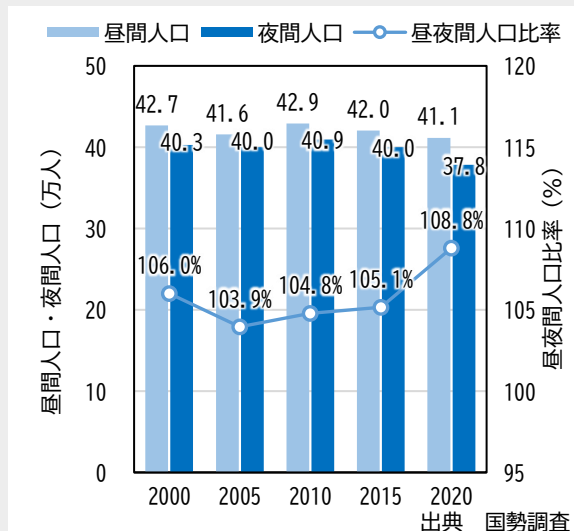
人口集中地区（DID）面積と人口密度の推移



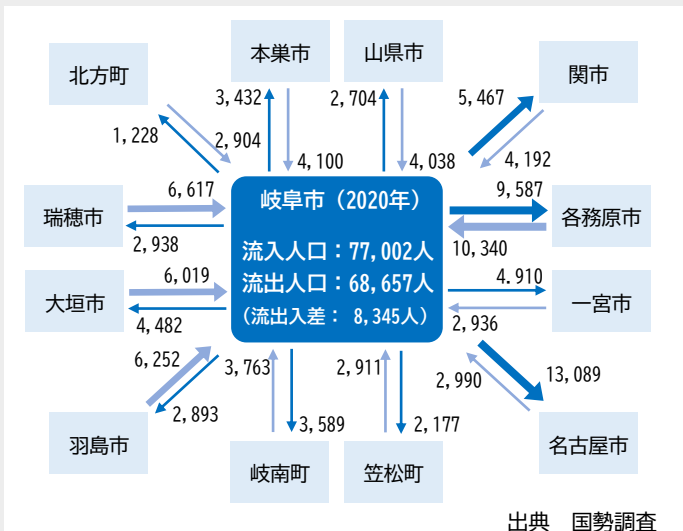
03 昼間・夜間人口と通勤・通学動向

- 昼間人口、夜間人口ともに減少傾向です。
- 昼間人口が夜間人口に比べて多く、隣接市町からの通勤や通学などの流入が多くなっています。
- 通勤・通学の流入は、各務原市、瑞穂市が多く、流出は名古屋市、各務原市が多くなっています。

昼夜間人口比率推移



通勤・通学流動（15歳以上）



2 社会情勢の変化と本市の現状

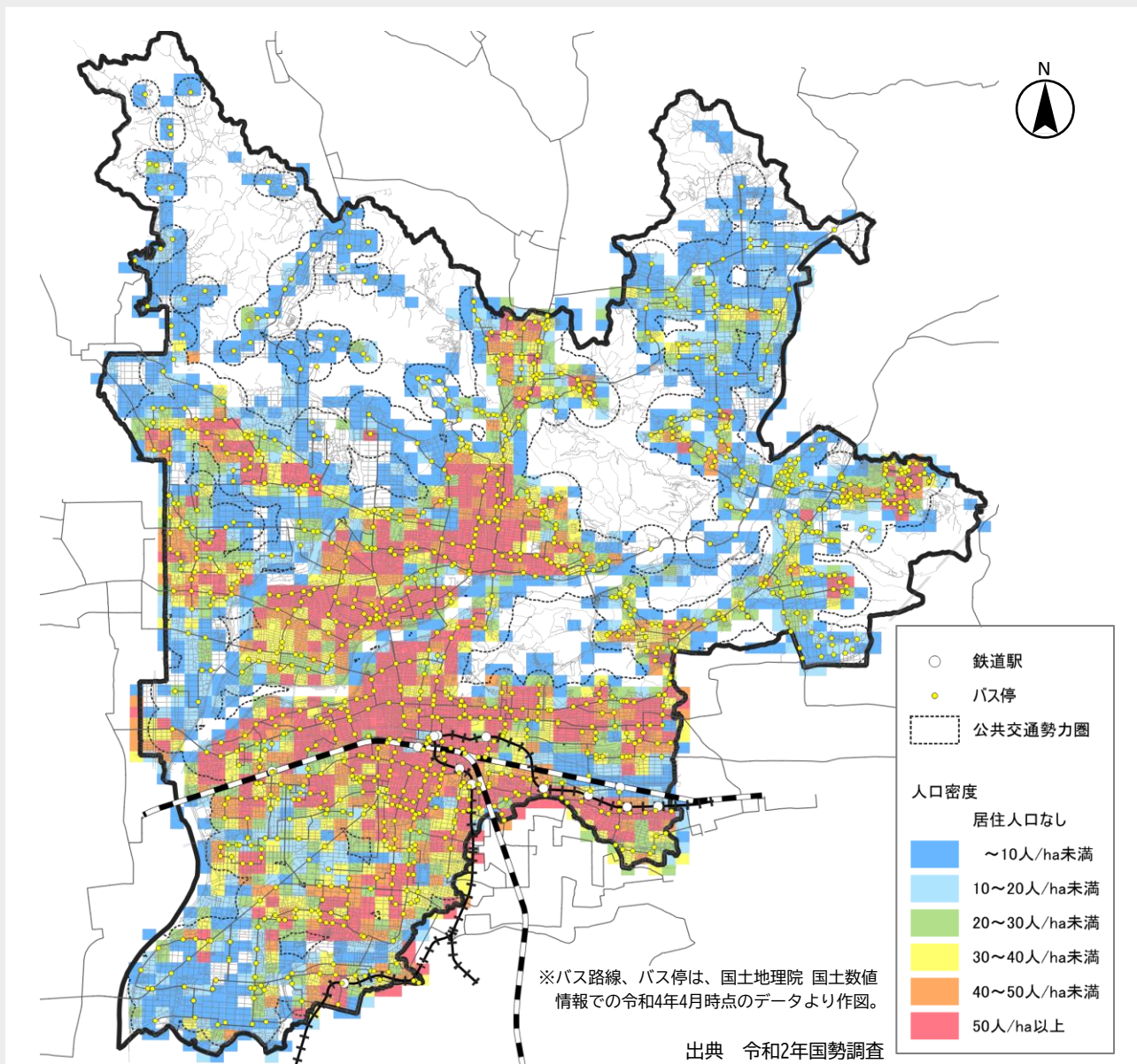
(2) 交通の現状

01 公共交通ネットワークと人口カバー率

- 鉄道と路線バス、コミュニティバス（デマンド型乗合タクシー、コミュニティバスサポート便含む）の人口カバー率は96.6%となり、本市の交通空白・不便地域は3.4%となっています。

公共交通による人口カバー率

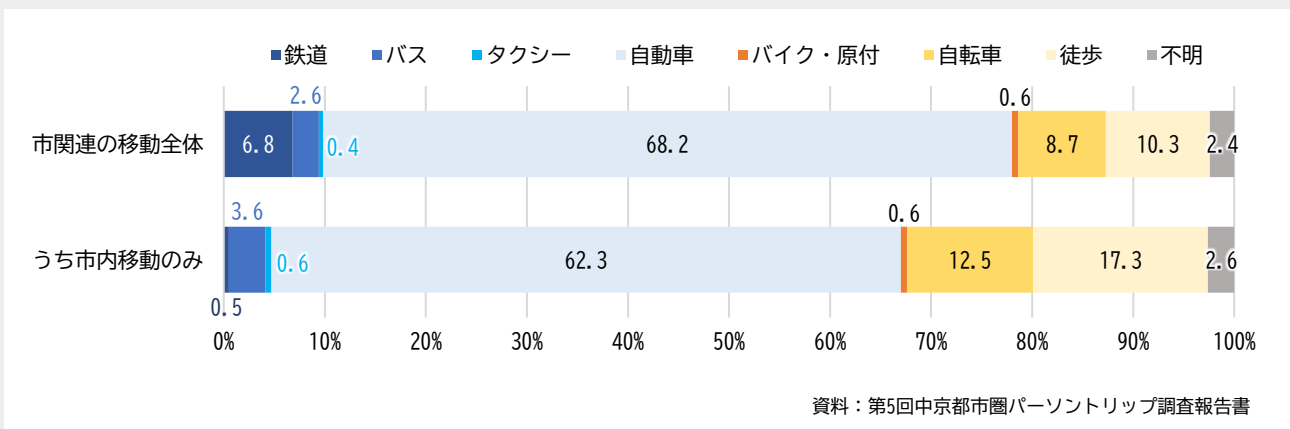
対象公共交通（勢力圏設定）	年度	総人口（人）	勢圏内人口（人）	勢圏外人口（人）	人口カバー率（%）
・鉄道駅勢力圏（半径1,000m） ・路線バス停勢力圏（半径500m） ・コミュニティバス停勢力圏（半径300m） （デマンド・サポート便含む）	2010	410,830	395,492	15,338	96.3
	2015	404,219	390,009	14,210	96.5
	2020	402,557	389,034	13,523	96.6



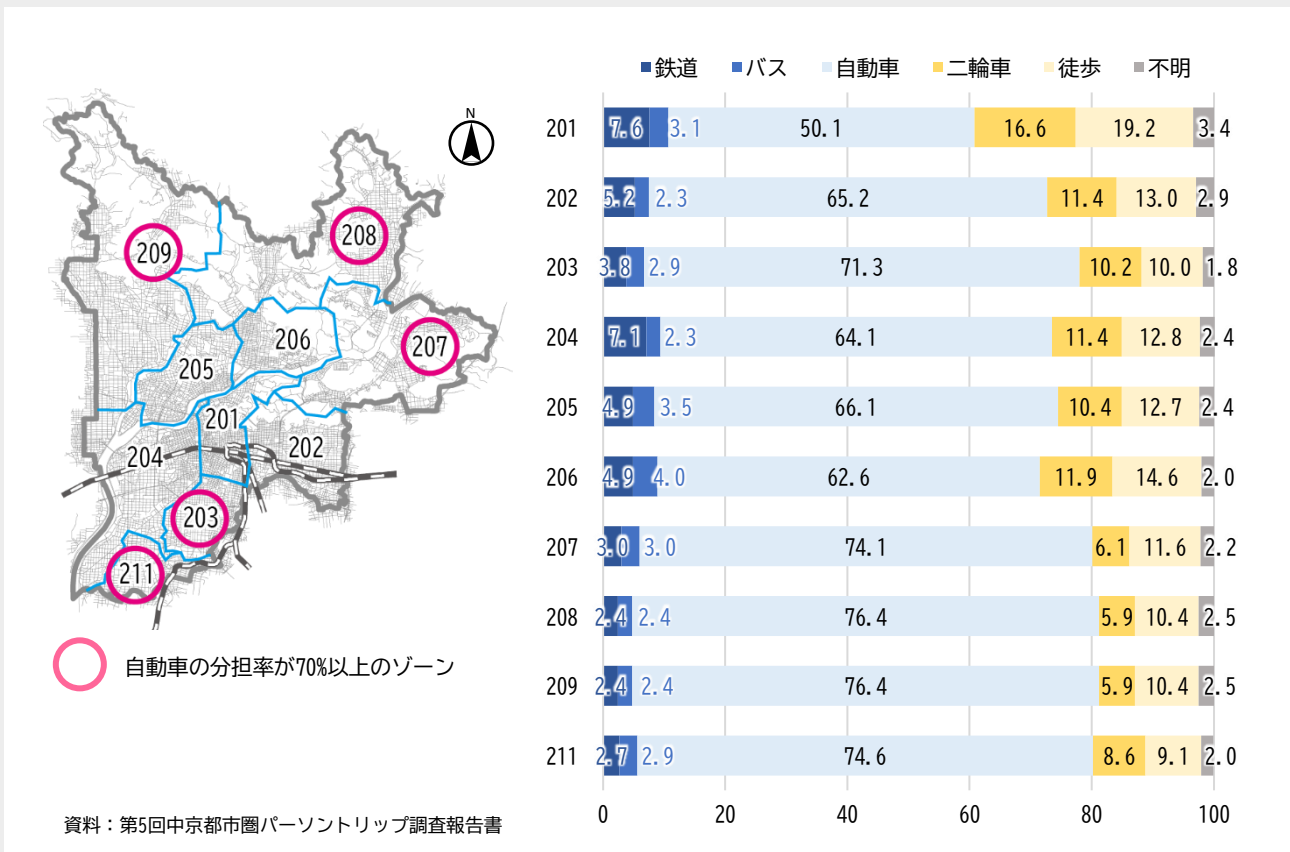
02 交通手段分担率

- 本市における市民の交通分担率の実態をみると、自動車の利用が全体の68.2%を占め、自動車の普及とともに、その依存度が高くなっています。
- 特に、郊外部では、自動車の依存度が高い傾向となっています。

本市の交通手段別トリップ数



居住地域別の交通手段分担率



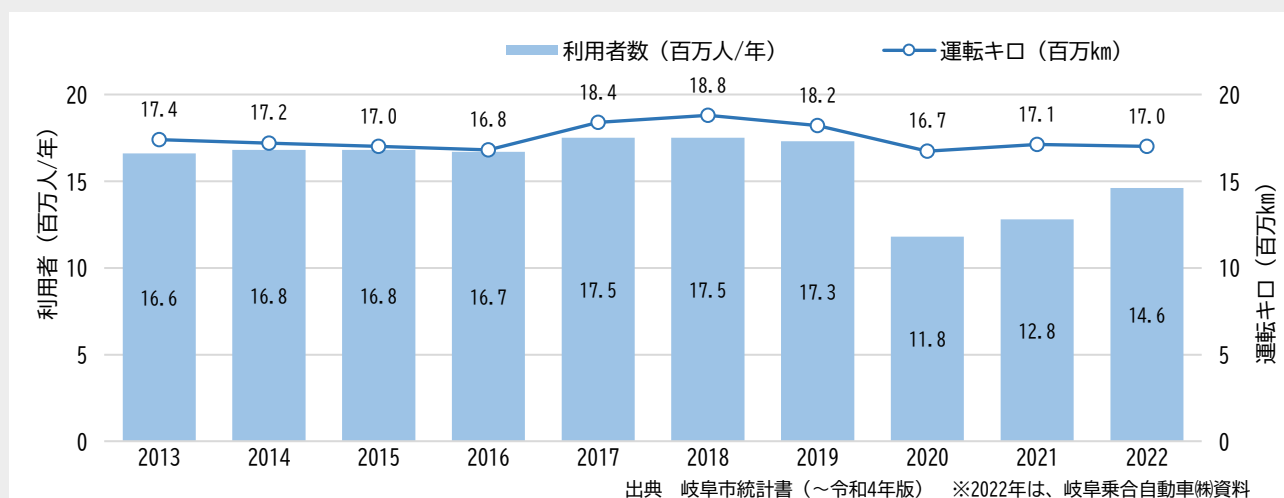
2 社会情勢の変化と本市の現状

03 バス

① 路線バス

- 路線バスの利用者数は、コロナ禍の影響を受けた2020年では、対前年比で約7割に利用が減少しましたが、その後、回復傾向にあります。
- しかし、コロナ禍に伴う公共交通からの転換や、テレワーク等の生活様式の変化から、依然としてコロナ禍前の水準には戻っていない状況です。

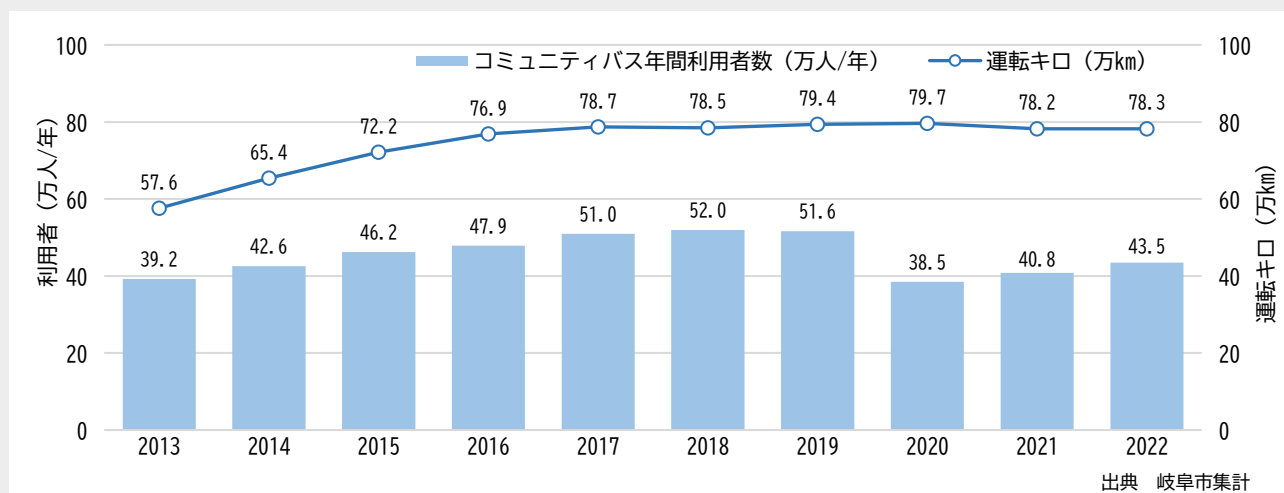
路線バス利用者数、運転キロ数推移（岐阜乗合自動車(株)全系統）



② コミュニティバス

- 本市のコミュニティバスの利用者数は、運行地区の拡大に伴う年間の運転キロの増大とともに増加し、コロナ禍前の2019年では、年間約52万人の利用がありました。
- コロナ禍の影響を受けた2020年では、対前年比で約7割に利用が減少し、その後、回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準には戻っていない状況です。

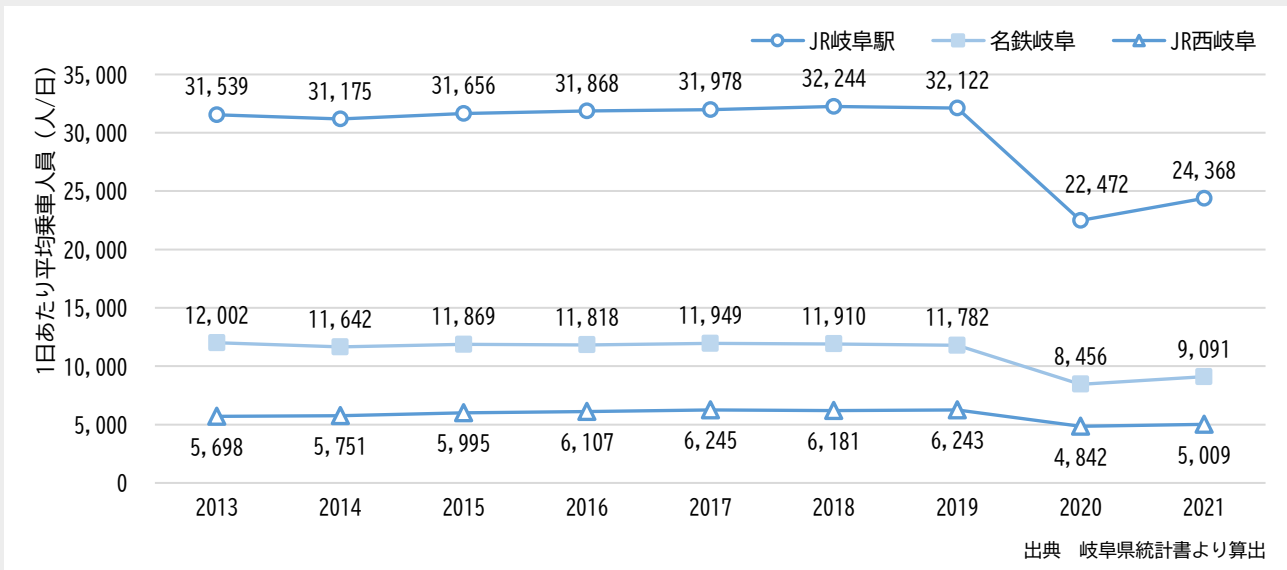
コミュニティバス利用者数、運転キロ数推移



04 鉄道

- 市内主要3駅（JR岐阜駅、名鉄岐阜駅、JR西岐阜駅）での鉄道駅別乗車人員（1日あたり平均）を見ると、コロナ禍での外出抑制等の影響から、コロナ禍前の2019年に比べ、約7～8割に減少しています。

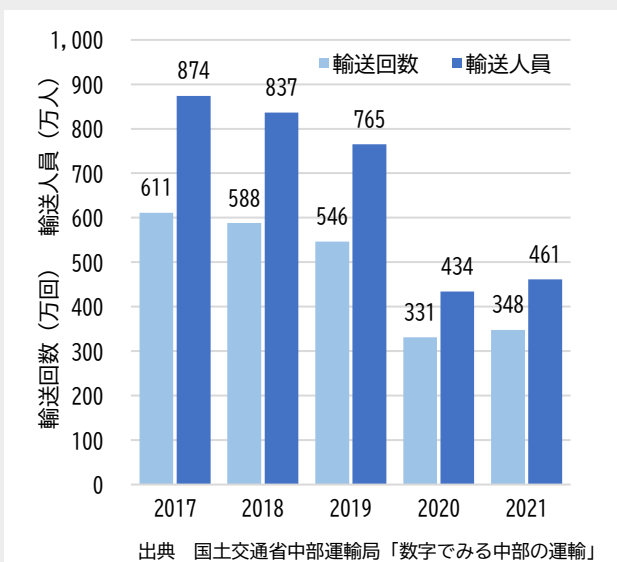
市内主要駅の1日あたり乗車人員の推移



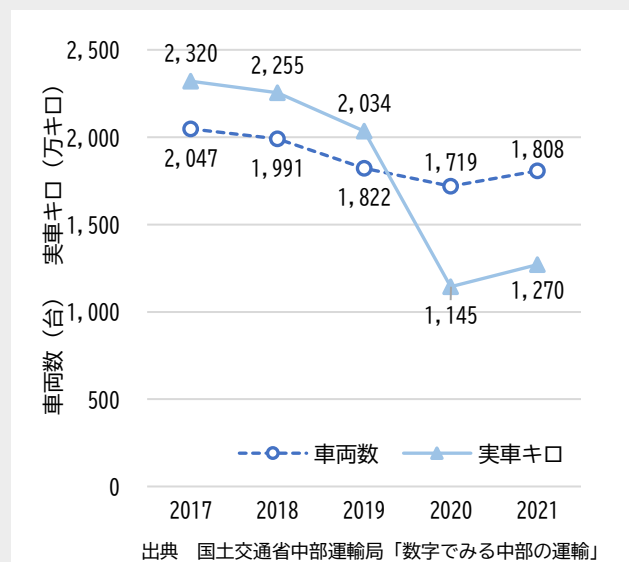
05 タクシー

- 岐阜県全体のタクシー利用実績について、輸送人員、輸送回数ともに減少傾向でしたが、コロナ禍の影響を受けた2020年では、対前年比で約6割に減少しました。
- 車両数・実車キロの推移では、コロナ禍前後で車両数は大きく変わりませんが、実車キロは大幅に減少しています。

県内のタクシー輸送回数・輸送人員の推移



県内のタクシー車両数・実車キロの推移



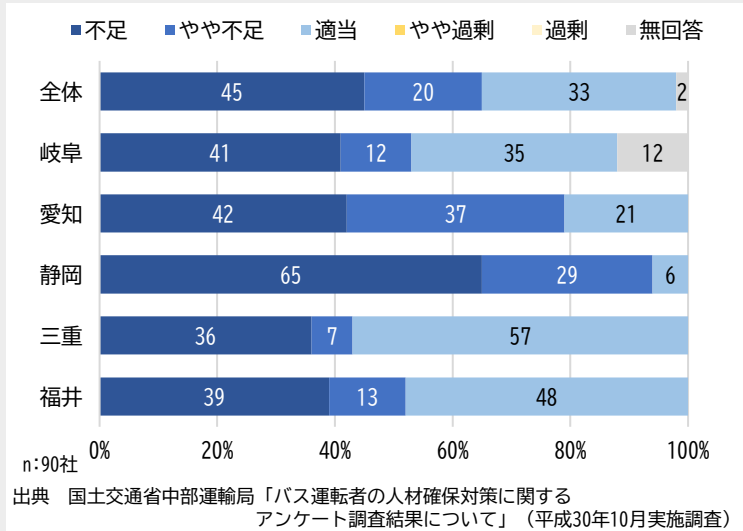
2 社会情勢の変化と本市の現状

06 公共交通の担い手

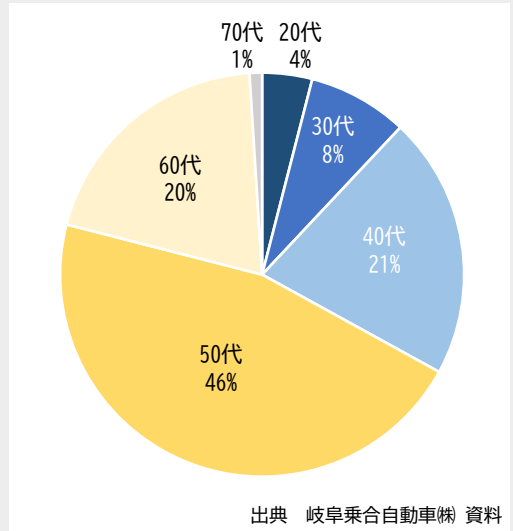
① バス運転手

- 全国的に路線バスの運転手不足が進んでおり、国土交通省の調査では、中部圏でバス事業を展開する事業者の多くが「運転手が不足している」と回答しており、岐阜県においても、全体の53%の事業者が「運転手が不足している」と回答しています。運転手の時間外労働が規制される「2024年問題」に向け、これまで以上に運転手の確保が求められています。
- さらに路線バス運転手の高齢化が進行しており、市内を運行する岐阜乗合自動車㈱においても、同様の傾向がみられます。

中部地域の乗合事業における運転手不足状況 (平成30年実施調査)



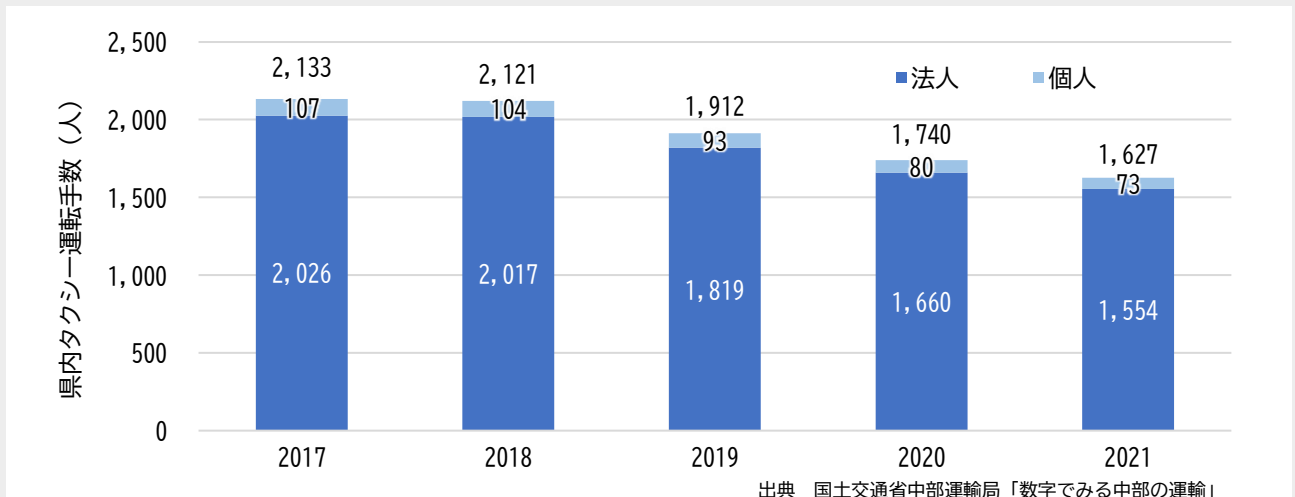
バス運転手の年齢層割合 (令和5年3月時点)



② タクシー運転手

- 岐阜県全体のタクシー運転手数は、年々、減少傾向にあります。
- コロナ禍の影響により、コロナ禍前の2019年に比べ、約2割近く減少しています。

タクシー運転手の推移 (岐阜県)

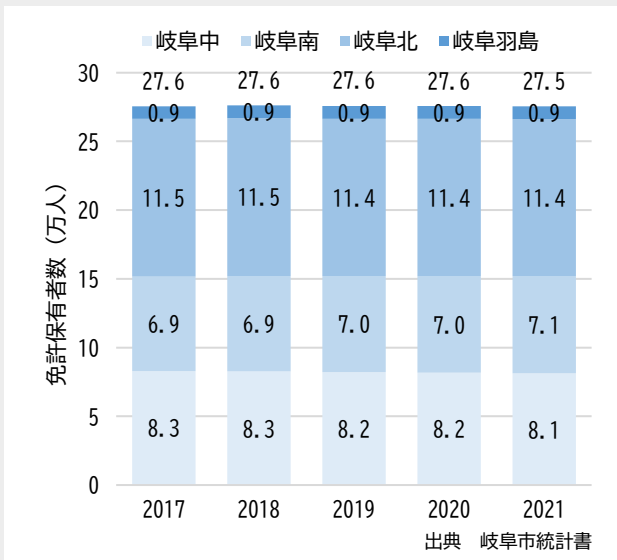


07 自動車

① 運転免許保有者数と保有率

- 本市の運転免許保有者数は2021年12月末時点で27.5万人であり、18歳以上の人口34.4万人の約8割が免許を保有しています。

市内の運転免許保有者数の推移（警察署別）



市内の運転免許保有者数の内訳

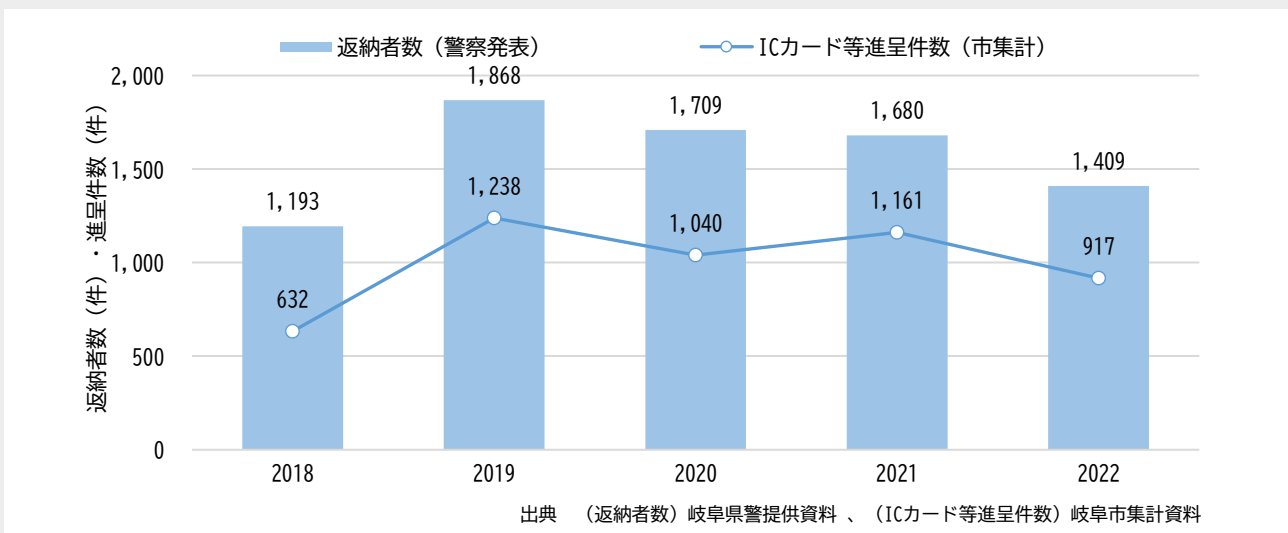
第一種免許		第二種免許	
種類	保有者数	種類	保有者数
大型	77,900	大型	12,463
中型	1,021,954	中型	6,900
準中型	159,697	普通	739
普通	107,893	大型特殊	32
大型特殊	7	牽引	6
大型二輪	74	小計	20,140
普通二輪	518		
小型特殊	127		
原付	5,611		
小計	1,373,781	合計	1,393,921

出典 警察庁「運転免許統計（令和4年版）」

② 運転免許の返納者数

- 運転免許返納者数は、2019年に発生した重大な死傷事故の影響により、増加しました。
- 本市で実施している、65歳以上の免許返納者に対するICカード乗車券（アユカ、マナカ）の交付や高齢者おでかけバスカードへチャージを行う支援事業についても、同様の傾向を示しています。

運転免許返納者数の推移

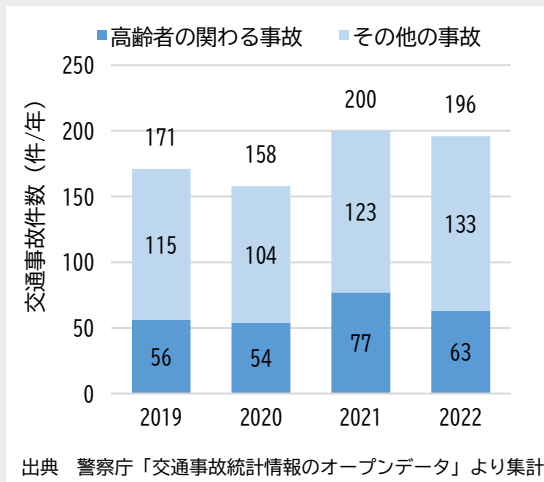


2 社会情勢の変化と本市の現状

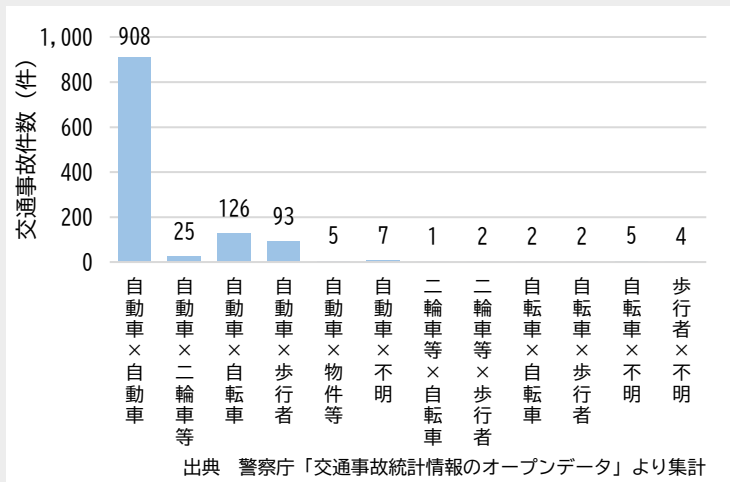
③ 交通事故の発生状況

- 市内の交通事故件数はコロナ禍での外出規制等を受け減少しましたが、2021年に増加に転じ、年間約200件となっています。
- 事故件数のうち高齢者の関わる事故が3割以上を占めています。
- 市内の交通事故の多くは、自動車同士が占めています。次いで、自動車と自転車の事故が多く、全体の約1割を占めています。

市内の交通事故件数の推移



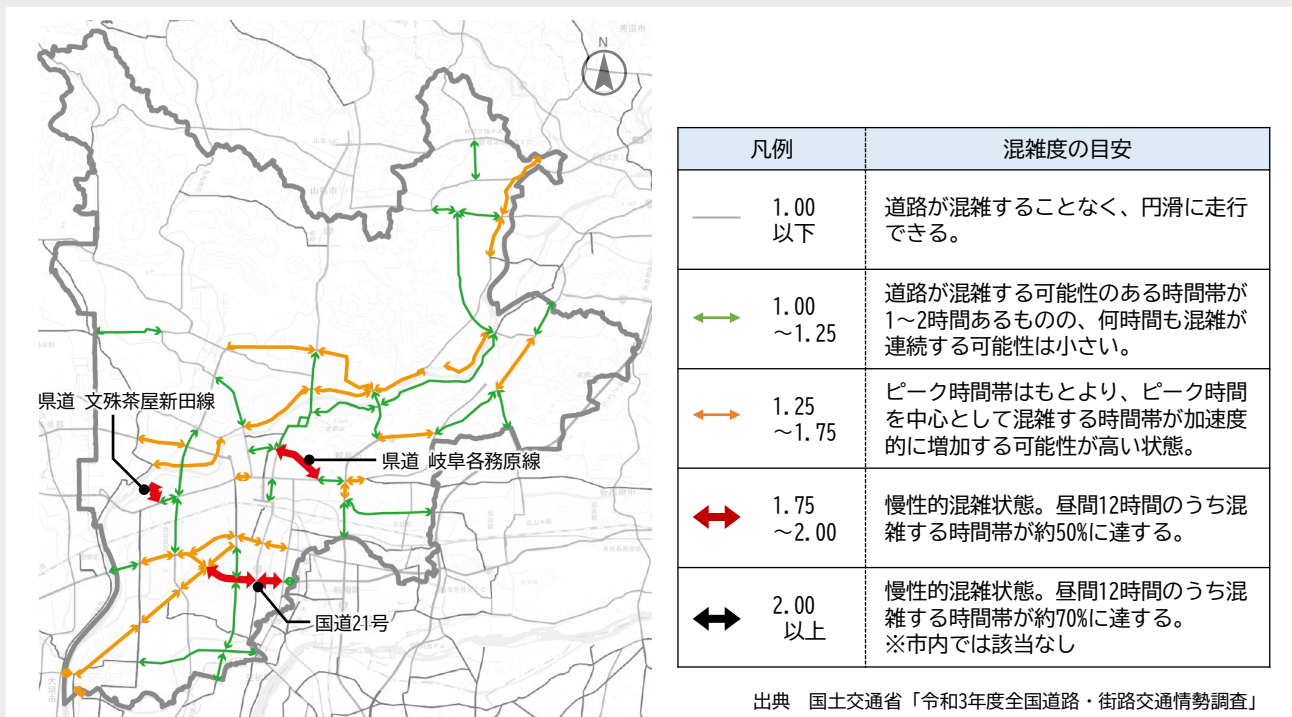
市内の相手別交通事故件数（令和元年～令和4年）



④ 市内主要道路の混雑度

- 市内の主要道路の混雑度（交通量÷交通容量）を見ると、混雑度1.75以上の「慢性的な混雑状態」が見られる路線として、国道21号等が挙げられています。

市内主要道路の混雑度

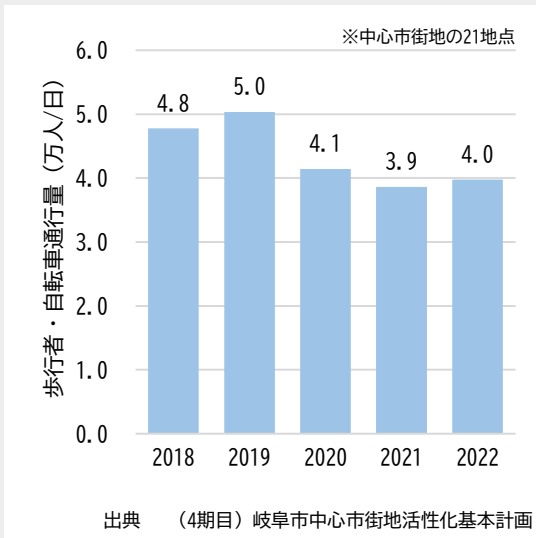


08 歩行者・自転車

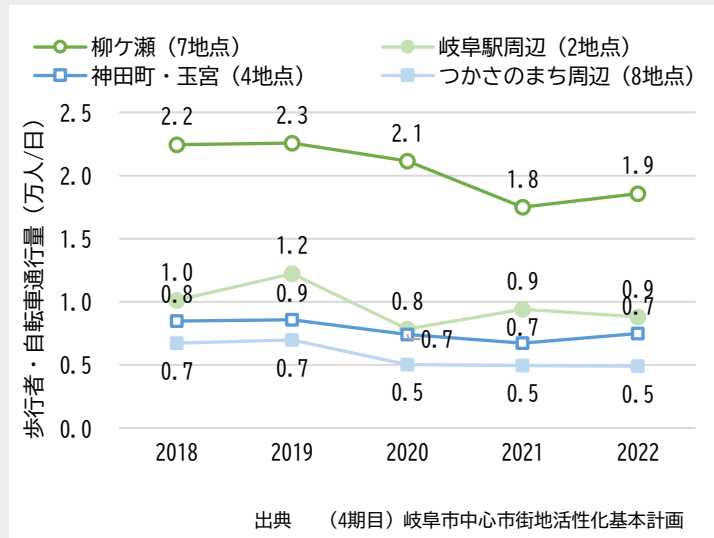
① 歩行者・自転車通行量

- 中心市街地の歩行者・自転車通行量の推移を見ると、2020年度以降は、柳ヶ瀬エリアを除いては、増加あるいは横ばいとなり、2022年度には、柳ヶ瀬や神田町・玉宮といった商店街や飲食店が多いエリアでは、時短営業の解除などにより若干回復しました。

歩行者・自転車通行量（休日と平日の平均）



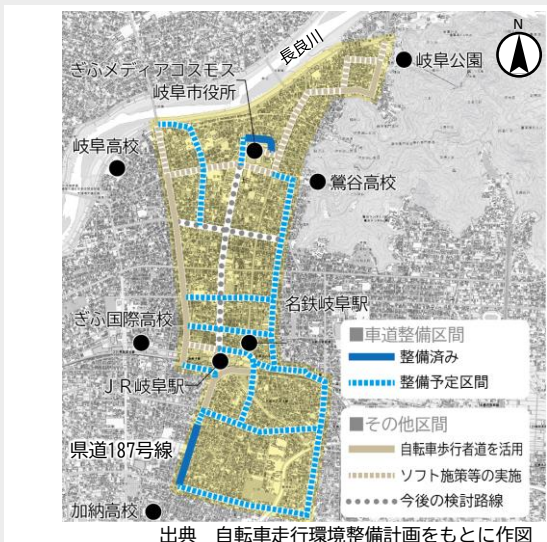
エリア別の通行量（休日と平日の平均）



② 自転車走行環境の整備

- 2017年に策定した「自転車走行環境整備計画」において、岐阜駅周辺の中心市街地を中心とした自転車走行環境の整備方針を示しています。
- 2023年10月現在、ぎふメディアコスモス周辺の市道や、県道187号線の一部区間において、自転車走行環境の整備が進んでいます。また、忠節橋通り（国道157号）等では歩道部を活用した自転車走行環境が確保されています。

自転車走行環境の整備対象路線と整備形態

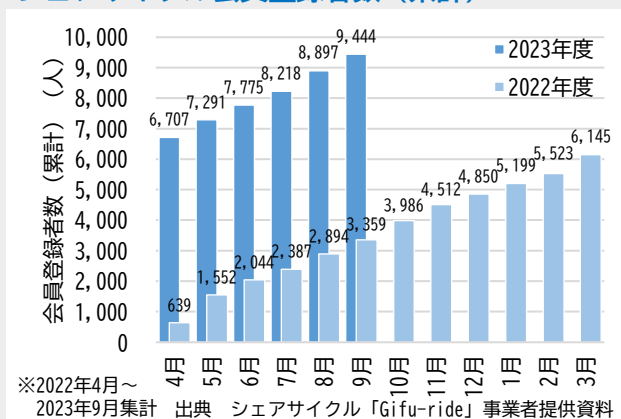


2 社会情勢の変化と本市の現状

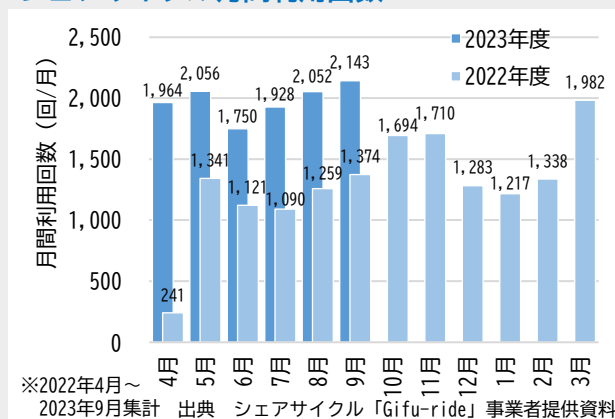
③ シェアサイクル「Gifu-ride」の利用実績

- 無人のサイクルポートで、24時間いつでも自転車をレンタルしてまちなかを周遊できるシェアサイクル「Gifu-ride」の運用を2022年4月22日に開始しました。
- 堅調に会員登録者数が伸びており、2023年9月末時点で9,444人となっています。
- 月間利用回数は、月により変動はあるものの1,000~2,000回の利用があります。
- シェアサイクルポートは、主要な観光施設等を中心に24ポート（2023年10月末時点）を整備しています。

シェアサイクル会員登録者数（累計）



シェアサイクル月間利用回数



シェアサイクルポート（2023年10月末時点）

1	JR岐阜駅南口	9	旧南庁舎	17	長良川うかいミュージアム
2	JR岐阜駅北口	10	ぎふメディアコスモス	18	長良川防災・健康ステーション
3	中山道加納宿まちづくり交流センター	11	岐阜公園南	19	長良川国際会議場北
4	清水緑地	12	岐阜公園北	20	長良公園
5	岐阜キャッスルイン（民間）	13	ホテルパーク（民間）	21	長良川清流ホテル（民間）
6	溝旗公園	14	十八楼（民間）	22	ホテルグランヴェール岐山（民間）
7	梅林公園	15	石金（民間）	23	柳ヶ瀬通・東
8	粕森公園	16	鶴匠の家 すぎ山（民間）	24	岐阜善光寺（民間）

出典 シェアサイクル「Gifu-ride」ホームページより集計

④ 駅周辺での自転車駐車場の整備状況

- JR岐阜駅及び西岐阜駅の周辺では、有料自転車駐車場を整備しています。
- また、鉄道沿線やバス停付近等において、無料自転車駐車場を整備しています。
- 一方、一部の鉄道駅では、需要に見合った自転車駐車場が確保できていない状況です。



09 先進技術の進展

① 自動運転実証実験

- 本市では、2019年4月に「岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会」を発足し、公共交通への自動運転技術の導入に向けて、令和元年度から毎年実証実験を行いながら、段階的に取り組みを進めてきました。
- これまでの実証実験において、技術を検証するとともに自動運転の体験乗車により社会受容性が高まる結果が得られており、今後も継続した実証実験や本格導入に向けた検討を続けていきます。

これまでの取り組み

令和元年度	<p>4月22日 岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会 設立</p> <p>11月17日 自動運転実証実験（体験乗車：約60人） 金公園内での走行実験</p>	
令和2年度	<p>11月12日 ~ 11月15日 自動運転実証実験（体験乗車：約200人） 県内で初めて、公道を自動運転バスが走行</p>	
令和3年度	<p>10月23日 ~ 10月31日 自動運転実証実験（体験乗車：約500人） 県内で初めてハンドルやアクセル、ブレーキペダルがない自動運転バスが走行</p>	
令和4年度	<p>10月22日 ~ 11月20日 自動運転実証実験（体験乗車：約1,500人） 歩行者と車両が分離されていない川原町を通る 岐阜公園ルートを追加し、約1ヶ月間の実証実験</p>	

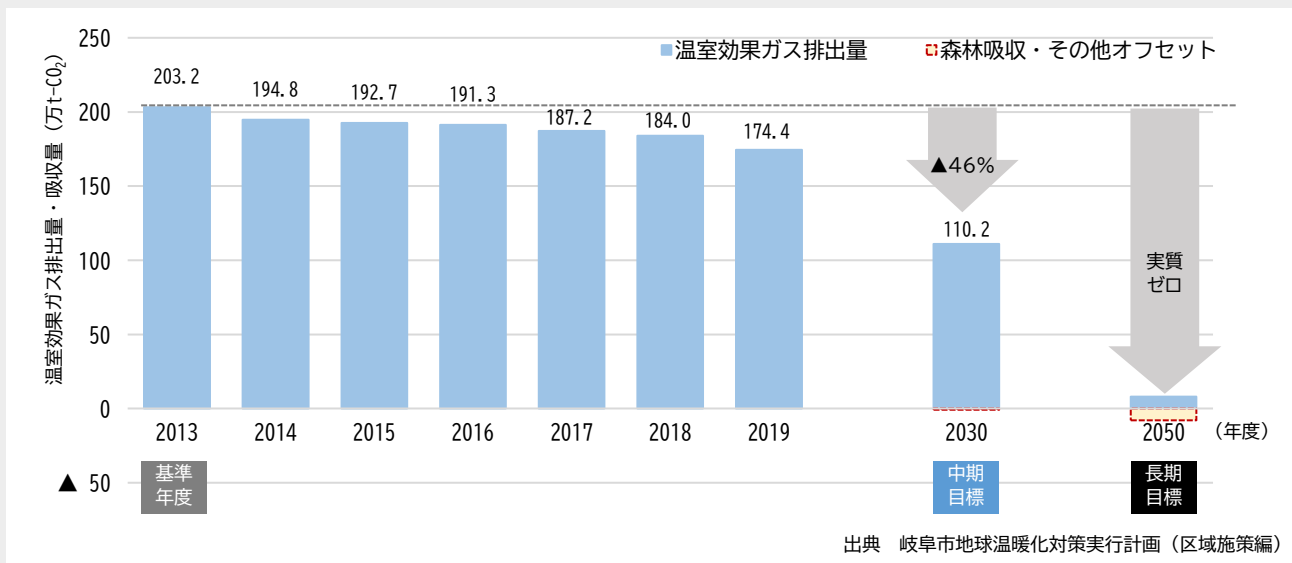
2 社会情勢の変化と本市の現状

(3) 環境

① 本市の温室効果ガス排出量の推移と将来目標

- 本市の温室効果ガス排出量は、2013年度以降減少傾向にあり、2019年度の排出量は174.4万t-CO₂となり、基準年度の2013年度比で14.2%減少しています。
- 中期目標として、2030年度における温室効果ガス排出量を、基準年度（2013年度）比で46%削減することを目指し、長期目標として、2050年度における温室効果ガス排出量を実質ゼロにします。

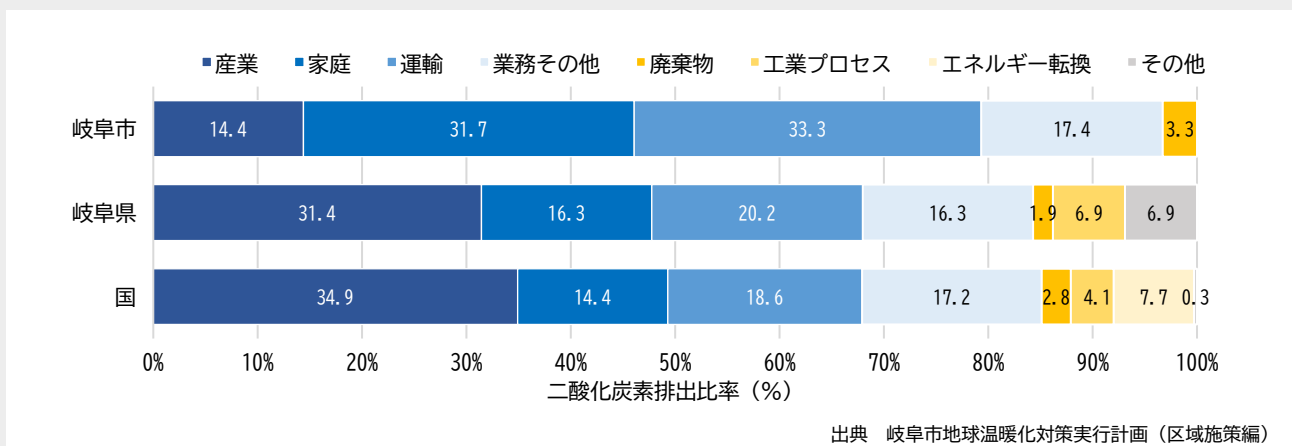
本市の温室効果ガス排出量の推移と将来目標



② 二酸化炭素排出量の内訳

- 本市の温室効果ガス排出量のうち、9割以上を二酸化炭素が占めています。
- 二酸化炭素排出量の内訳としては、国や県に比べて、大規模な工場の立地が少ないことから、産業部門の割合が低く、一方で民生家庭部門、運輸部門の占める割合が高くなっています。

部門別二酸化炭素排出量の割合（2019年度）

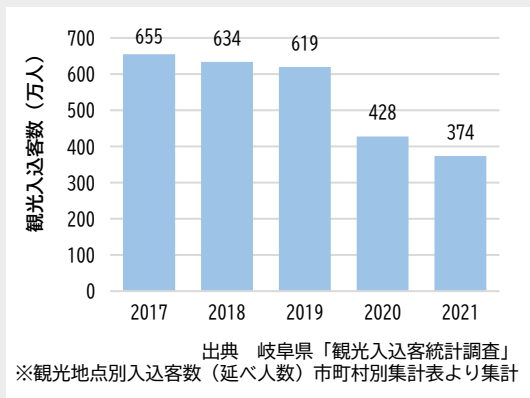


(4) 観光

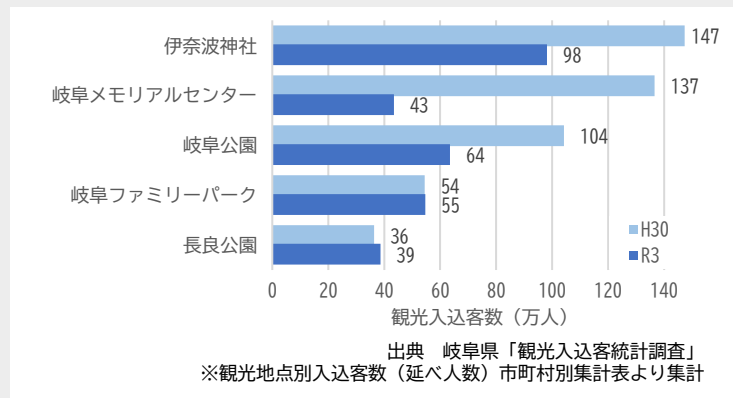
① 観光入込客数

- 市内観光施設の観光客入込客数は、コロナ禍前の2019年に比べ、約7割程度に減少しています。
- コロナ禍により、「岐阜メモリアルセンター」では、イベントの減少に伴う影響が大きく、市外からの利用者の多い岐阜公園においても観光客が減少しました。

市内観光施設の観光入込客数



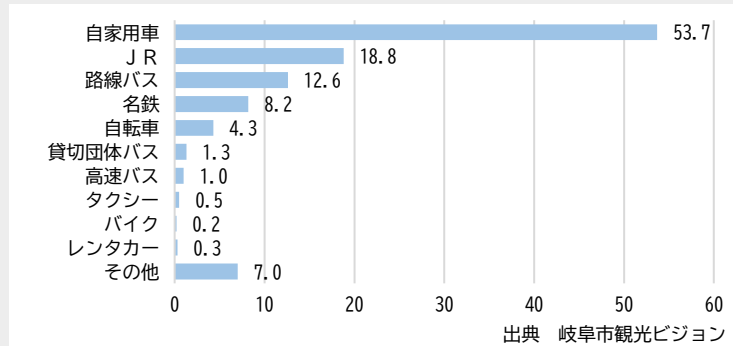
観光施設別入込客数



② 来訪時の交通手段

- 本市の観光客の来訪時の交通手段は、半数以上が自家用車となっています。

市観光施設の来訪時の移動手段

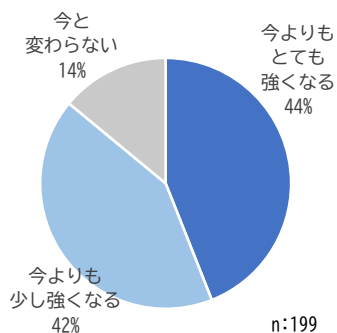


コラム

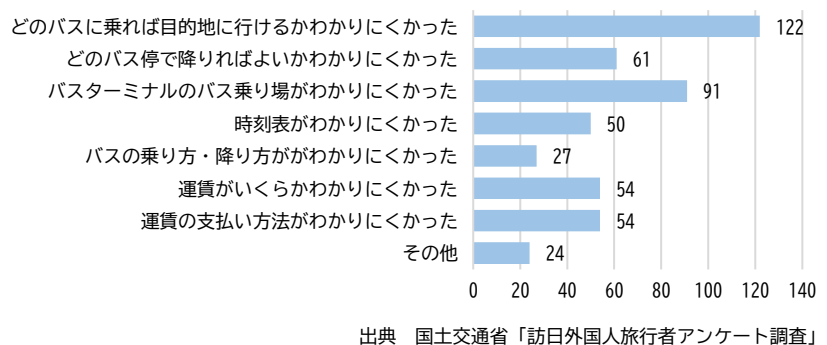
観光における公共交通利用意向

国土交通省による訪日外国人旅行者に対するアンケート調査では、路線バスのわかりやすさが改善された場合、利用意向が強くなることが示されています。

改善された場合の利用意向



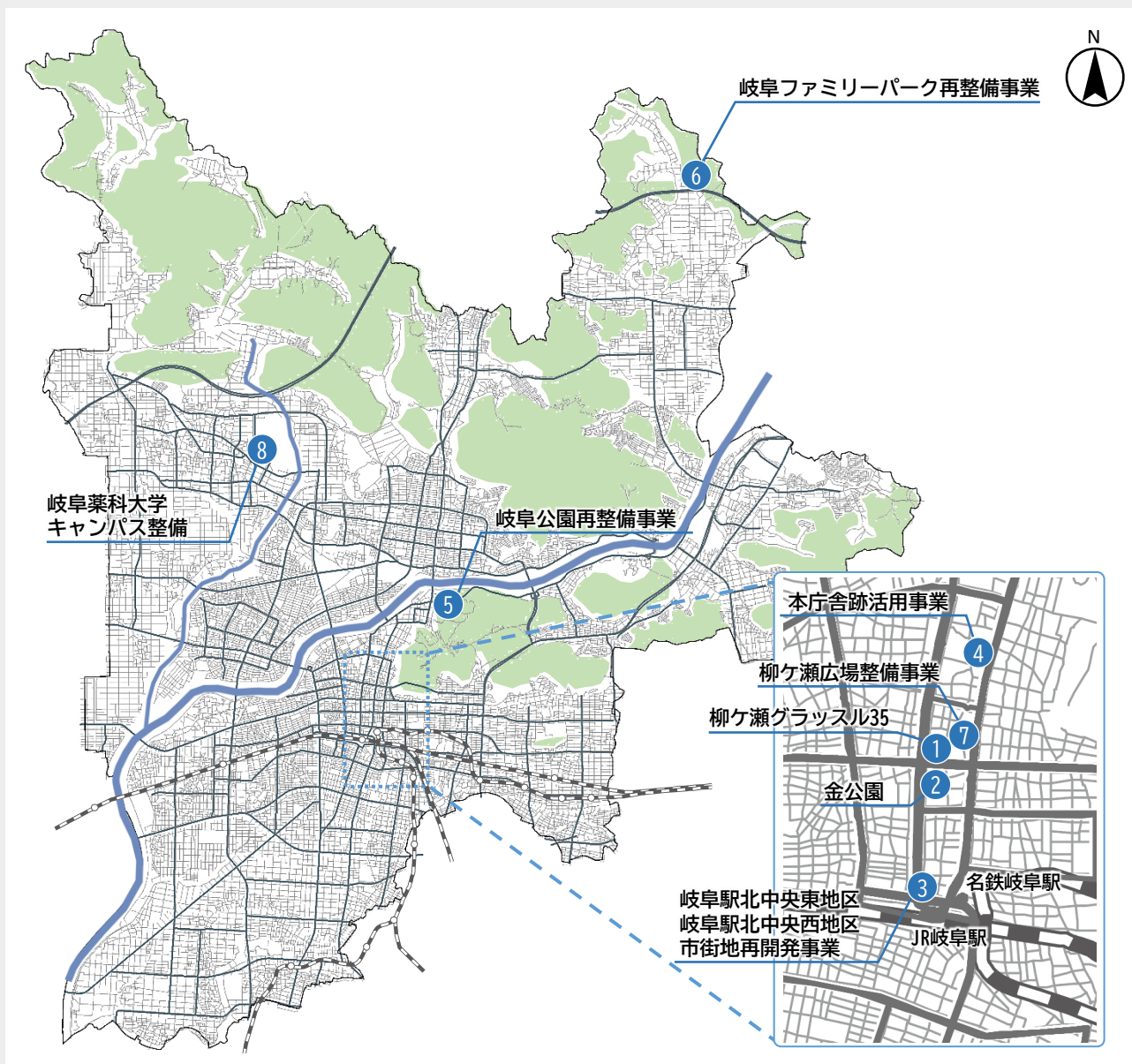
訪日外国人が路線バスを利用して困ったこと



2 社会情勢の変化と本市の現状

(5) 新たな拠点等の整備

- 本市の中心市街地は、本市及び圏域全体が持続的に発展するためのエンジンであり、市街地再開発事業とリノベーションまちづくりを両輪とし、官民が連携した様々なまちづくりの取組みを行っています。2023年3月には、柳ヶ瀬の新たなランドマーク「柳ヶ瀬ガラスル35」とセントラルパーク「金公園」が完成したほか、駅周辺では新たに岐阜駅北中央東地区・中央西地区の市街地再開発事業が進められています。加えて、柳ヶ瀬広場整備事業、本庁舎跡活用事業、岐阜公園再整備事業を推進するなど、本市の中心市街地が大きく動き出しています。
- 郊外部では、レクリエーション・野外学習拠点である岐阜ファミリーパーク再整備事業や学術・研究拠点となる岐阜薬科大学キャンパスの整備などが進められています。
- これらの新たな集客・交流の拠点整備と一体となって、周辺の交通環境整備、道路整備などを検討し、回遊性やアクセス性の向上を図ります。



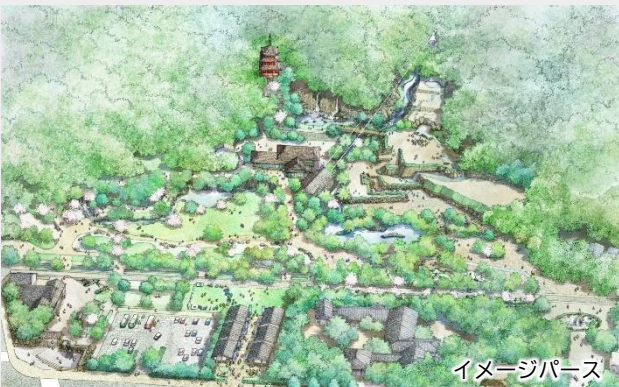
① 柳ヶ瀬ガラスル35 (2023年3月完成) ② セントラルパーク「金公園」 (2023年3月完成)



③ 岐阜駅北中央東地区・中央西地区市街地再開発事業 ④ 本庁舎跡活用事業



⑤ 岐阜公園再整備事業



⑥ 岐阜ファミリーパーク再整備事業



3

第3次岐阜市総合交通戦略等の評価

(1) 施策の進捗状況

- 第3次岐阜市総合交通戦略の施策の多くが実施済みであり、交通施策の推進が図られています。
- 未実施の施策については、必要に応じて見直し等を行い、本計画の施策に位置づけます。

戦略1～戦略2の実施状況

戦略	施策名	実施状況
戦略1 公共交通	1 バス路線再編	◎
	2 乗継拠点の整備検討	○
	3 拠点バス停等の整備	◎
	4 BRTの導入推進	○
	5 パーク&ライド、サイクル&ライドの推進	◎
	6 バス路線の維持に向けた補助	◎
	7 市民協働のコミュニティバスの推進	◎
	8 公共交通のバリアフリー	◎
	9 福祉政策との連携	◎
	10 幹線バスの見える化	◎
	11 最終バスの運行時間延長の検討	×
	12 公共交通へのICT技術の活用	○
	13 運賃制度の検討	○
	14 運転者不足への対応	◎
戦略2 中心市街地	1 中心部におけるコミュニティバス、中心市街地循環バスの運行	○
	2 トランジットモールの推進	◎
	3 レンタサイクルの推進	◎
	4 中心市街地へのアクセス利便性の向上	◎
	5 新庁舎の建設に関連する整備	◎
	6 歩行者用デッキの整備	◎
	7 駐車場整備計画の見直し	◎
	8 自転車走行環境の整備	△

■ 戦略1-1 バス路線再編

市庁舎の開設にあわせ、市庁舎へのバスによるアクセスを確保するとともに、庁舎バス停を活用した路線再編を実施しました。



■ 戦略1-7 市民協働のコミュニティバスの推進

コミュニティバスのほか、デマンド型乗合タクシーやサポート便といった地域特性や実情に応じた交通手段を導入しました。



■ 戦略2-2 トランジットモールの推進

平成28年度から平成30年度及び令和5年度に長良橋通りにおいて、トランジットモール交通社会実験を行いました。

また、令和元年度と令和2年度及び令和5年度に金華橋通りにおいて、道路空間におけるオープンスペースの活用についての社会実験を行いました。



【実施状況】 ◎ 全施策を実施 ○ 施策の半数以上を実施 △ 一部施策を実施 × 施策を未実施

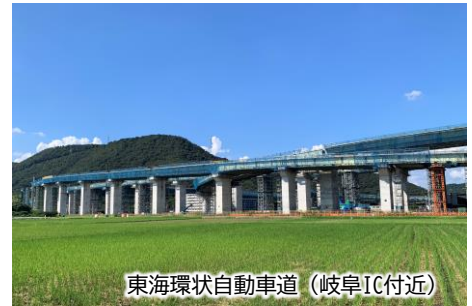
※詳細は参考資料に掲載

戦略3～戦略7の実施状況

戦略	施策名	実施状況
戦略3 徒歩・自転車	1 通学路等整備の推進	◎
	2 (都) 岐阜駅那加線の整備	◎
	3 ゾーン30の推進	◎
	4 自転車走行環境の整備	△
	5 パーク&ライド、サイクル&ライドの推進	◎
	6 レンタサイクルの推進	◎
	7 自転車安全利用の啓発	◎
	8 ぎふ健幸ポイント事業の推進	◎
	9 みんなで健幸・みんなで行こう推進	◎
戦略4 広域・交流	1 岐阜連携都市圏公共交通分野連携会議の取組み	◎
	2 広域公共交通ネットワークの確保	◎
	3 バス路線の維持に向けた補助	◎
	4 広域幹線道路の整備・連携	◎
	5 都市間ネットワークの強化	◎
	6 レンタサイクルの推進	◎
	7 多言語バスマップの作成	×
	8 幹線バスの見える化	◎
	9 公共交通へのICT技術の活用	○
戦略5 道路	1 広域幹線道路の整備・連携	◎
	2 東海環状自動車道へのアクセス強化	◎
	3 都市間ネットワークの強化	◎
	4 都市内ネットワークの強化	◎
	5 岐阜駅周辺連続立体交差事業の推進	◎
	6 都市計画道路の見直し	◎
	7 通学路等整備の推進	◎
	8 自転車走行環境の整備	△
新技術 戦略6	1 自動車に関する新技術(自動運転技術など)の活用	◎
	2 公共交通へのICT技術の活用	○
	3 経路検索サービスなどICT技術の活用	◎
戦略7 自発的意識の向上	1 モビリティ・マネジメントの実施	○
	2 徒歩、自転車、公共交通の利用促進に向けた意識啓発イベントの実施	◎
	3 高齢者等運転免許証自主返納支援	◎
	4 公共交通マップの作成	◎
	5 バス優先レーン遵守の啓発活動	◎
	6 公共的なイベントなどにおける公共交通利用の啓発	◎
	7 拠点バス停等の整備	◎
	8 市民協働のコミュニティバスの推進	◎
	9 多言語バスマップの作成	×
	10 ぎふ健幸ポイント事業の推進	◎
	11 みんなで健幸・みんなで行こう推進	◎

■ 戦略4-4、戦略5-1
広域幹線道路の整備・連携

地域の連携や産業振興など地域活性化、さらには災害時の緊急輸送道路の確保につながる広域幹線道路について、関係機関との連携を図りながら、整備を進めています。



東海環状自動車道(岐阜IC付近)

■ 戦略5-2
東海環状自動車道へのアクセス強化

東海環状自動車道と中心市街地などを結ぶアクセスルートの確保に向けて、関係機関との連携を図りながら、整備を進めています。



市道城田寺15号線

■ 戦略7-1
モビリティ・マネジメントの実施

交通事業者と協働で、小中学生のほか、高校生や大学生を対象に、モビリティ・マネジメントを実施しています。



モビリティ・マネジメントの様子

【実施状況】 ◎ 全施策を実施 ○ 施策の半数以上を実施 △ 一部施策を実施 × 施策を未実施

3

第3次岐阜市総合交通戦略等の評価

(2) 第3次岐阜市総合交通戦略等の達成状況

- 第3次岐阜市総合交通戦略及び岐阜市地域公共交通計画の評価指標の達成状況は、下表のとおりです。コロナ禍の影響を受け、バス利用者数や通行量など、人の外出行動に起因する評価指標の達成が困難な中で、ポストコロナに適応した計画づくりが求められます。

評価指標1 コンパクト+ネットワークの実現

	計画策定 当初現況値	計画目標		実績値 (各最新データ)
		第3次岐阜市 総合交通戦略	岐阜市 地域公共交通計画	
指標1-1 バスネットワークの持続性 走行キロ当たり 路線バス利用者数	0.99人/km (平成28(2016)年)	1.05人/km以上 (令和5(2023)年)	1.07人/km以上 (令和7(2025)年)	0.86人/km (令和4(2022)年)
	→ 計画策定当初から横ばいで推移していたが、コロナ禍の影響を受けて大きく減少。コロナによる生活様式の変化に伴い、利用者ニーズや移動手段が多様化しているものと考え。			
指標1-2 まちなかのにぎわい 中心市街地のバス降車人数	11,059人/日 (平成30(2018)年)	現状より増加 (令和5(2023)年)	現状より増加 (令和7(2025)年)	10,524人/日 (令和5(2023)年)
	→ コロナ禍の影響を受けて鉄道やバスの利用自体が減少しており、中心市街地においても、利用者が減少したものと考え。			
参考指標1-1 まちなかのにぎわい 歩行者・自転車通行量	52,173人/日 (平成28(2016)年)	53,600人/日 (令和4(2022)年)	—	39,759人/日 (令和4(2022)年)
	→ コロナ禍の影響を受けて鉄道やバスの利用自体が減少しており、中心市街地においても、利用者が減少したものと考え。			
参考指標1-2 都市間連携の促進 岐阜市への通勤・通学割合	19.4% (平成27(2015)年)	現状より増加 (令和2(2020)年)	—	21.0% (令和2(2020)年)
	→ 隣接自治体から本市への通勤・通学は若干増加しており、産業・商業や教育等の分野での求心力が高まっているものと考え。			

※詳細は参考資料に掲載

評価指標2 市民生活の質の向上

	計画策定 当初現況値	計画目標		実績値 (各最新データ)
		第3次岐阜市 総合交通戦略	岐阜市 地域公共交通計画	
指標2 交通に関する意識	48.0% (平成29(2017)年)	現状より上昇 (令和5(2023)年)	現状より増加 (令和7(2025)年)	41.6% (令和5(2023)年)
市民アンケートでの満足度	→ コロナ禍の影響による減便等により、満足度が低下した可能性があると考ええる。			
参考指標2-1 安心・安全・快適な交通環境	1.2人/月 (平成29(2017)年)	現状より減少 (令和5(2023)年)	—	1.1人/月 (令和4(2022)年)
1ヶ月あたりの交通事故死者数	→ 事故死傷者数は平成29年に比べ、若干減少した。直近では急増しており、コロナ禍での外出規制の緩和などの影響が想定される。			

評価指標3 誰もが自由に移動できる交通環境

	計画策定 当初現況値	計画目標		実績値 (各最新データ)
		第3次岐阜市 総合交通戦略	岐阜市 地域公共交通計画	
指標3-1 幹線公共交通の利便性向上	57.3% (平成27(2015)年)	57.9% (令和2(2020)年)	59.0% (令和7(2025)年)	55.3% (令和2(2020)年)
幹線バス停・鉄道駅の人口カバー率	→ 鉄道駅、バス停の勢力圏に大きな変化はないが、幹線バス停・鉄道駅周辺の人口減少、郊外人口の増加により、カバー率が減少した。			
指標3-2 自動車からの交通行動転換	68.2% (平成23(2011)年)	現状より減少 (令和3(2021)年)	—	※第6回 中京都市圏PT調査 結果公表後に集計
交通手段分担率	※第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果の公表が令和6年度以降の予定であるため、公表後評価する。			
参考指標3-1 公共交通の利便性向上	96.5% (平成27(2015)年)	現状を維持 (令和2(2020)年)	—	96.6% (令和2(2020)年)
バス停・鉄道駅の人口カバー率	→ バス停勢力圏に大きな影響を与える路線変化はないが、デマンド交通の導入等によりわずかにカバー率が増加した。			

4 課題の整理

これまでの「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」を踏まえ、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

- 本計画の根拠法「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を受けて、関係者の連携と協働を促進しながら、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することが求められます。
- また、既存の公共交通サービスの改善に向けて、利用者目線による路線、ダイヤの設定や、Maasの普及促進等が求められます。
- 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。

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

- 本市では、第3次岐阜市総合交通戦略（2019年3月策定）及び岐阜市地域公共交通計画（2021年3月策定）の策定以降、本市の将来像とその実現に向けたまちづくりの方向性を示す総合的な方針である「岐阜市未来のまちづくり構想」の策定をはじめ、関連計画の策定、改定が行われました。
- 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。



公共交通に関するイメージ
(出典：岐阜市未来のまちづくり構想)

(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し、2040年には2020年からの20年間で約5万人減少する一方、高齢者は増加すると予測されており、高齢者をはじめ、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、自家用車に頼らず移動ができ、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。
- 子ども世代、働き盛り世代の減少は、公共交通の安定的な収益源である通勤・通学の定期利用の減少につながるため、公共交通サービスの持続性の確保も重要となります。

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

- 新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、外出頻度の低下や自動車利用への転換、観光客やビジネスなどの来訪者の減少などにより、本市の鉄道、路線バス、コミュニティバスの利用者数は、コロナ禍前の約7~8割まで減少し、依然としてコロナ禍前の状況までは回復していない状況です。
- 市民の暮らし、市内の産業活動や観光振興を支える交通環境を維持するため、公共交通や自転車、徒歩など、個人のライフスタイルなどにより多様化する市内の移動ニーズを把握し、新しい生活様式にも対応した交通環境を確保し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

- 本市のバス、タクシー事業を支えてきた運転手数は年々減少傾向にあり、岐阜乗合自動車(株)を例に見ると、年齢構成は50代が46%と最も多く、40代以上が88%と大半を占めています。
- 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が困難な状況であり、バス・タクシーの運転手不足の進行が懸念されます。
- 持続的な公共交通を維持するため、バス事業者、タクシー事業者等と連携し、運転手不足の解消や若い世代の担い手の確保を図ることが求められます。

4 課題の整理

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

- 本市では、2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ宣言」を、2023年5月に表明しました。
- 本市の二酸化炭素排出量は、国や県に比べて「運輸部門」から排出される割合が高くなっており、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 7

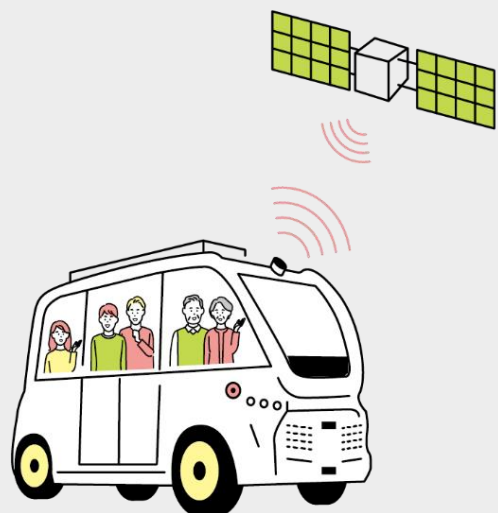
新技術等を活用した新たな交通の利用スタイルの提案

- 国の「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」において、交通DX、交通GXの実装の重要性が示されるなど、交通分野でのデジタル技術等の導入が期待されています。
- 本市では、これまで運転手不足などの諸課題に対応する1つの手段として、自動運転技術の実証実験等を進めてきました。今後も、交通事業者をはじめ、関係者との協議・調整を行いながら、取組みを推進するとともに、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 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コロナ禍での外出規制等を受けて大きく減少しましたが、2021年には増加に転じており、特に高齢者の被害が多い状況です。
- 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。



公共交通に関するイメージ
(出典：岐阜市未来のまちづくり構想)

(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、鉄道や路線バス、コミュニティバスの利用者数はコロナ禍前の約7～8割に減少しており、前計画の目標の一つであった利用者の増加は難しい状況にあります。
- 中心市街地や郊外部、隣接自治体を含めて、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應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、これまで中心市街地の道路空間を人と公共交通に開放し、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、まちなかの回遊性や郊外からのアクセス性向上等、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 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、通勤・通学・通院・買い物などの日常的な活動、旅行・娯楽などの活動を支える単なる移動手段としての役割のほか、外出機会の創出、コミュニティの形成、健康増進、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います。
- コロナ禍で減少した公共交通の利用を回復し、公共交通の持続可能性を確保するため、鉄道やバス、タクシー等の公共交通の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・自転車・徒歩への利用転換を図る必要があります。
- また、他分野との連携による新たな需要の掘り起こしにつながる施策の展開が求められます。

岐阜市総合交通計画

GIFU CITY COMPREHENSIVE TRANSPORTATION PLAN



第3章

目指す将来像

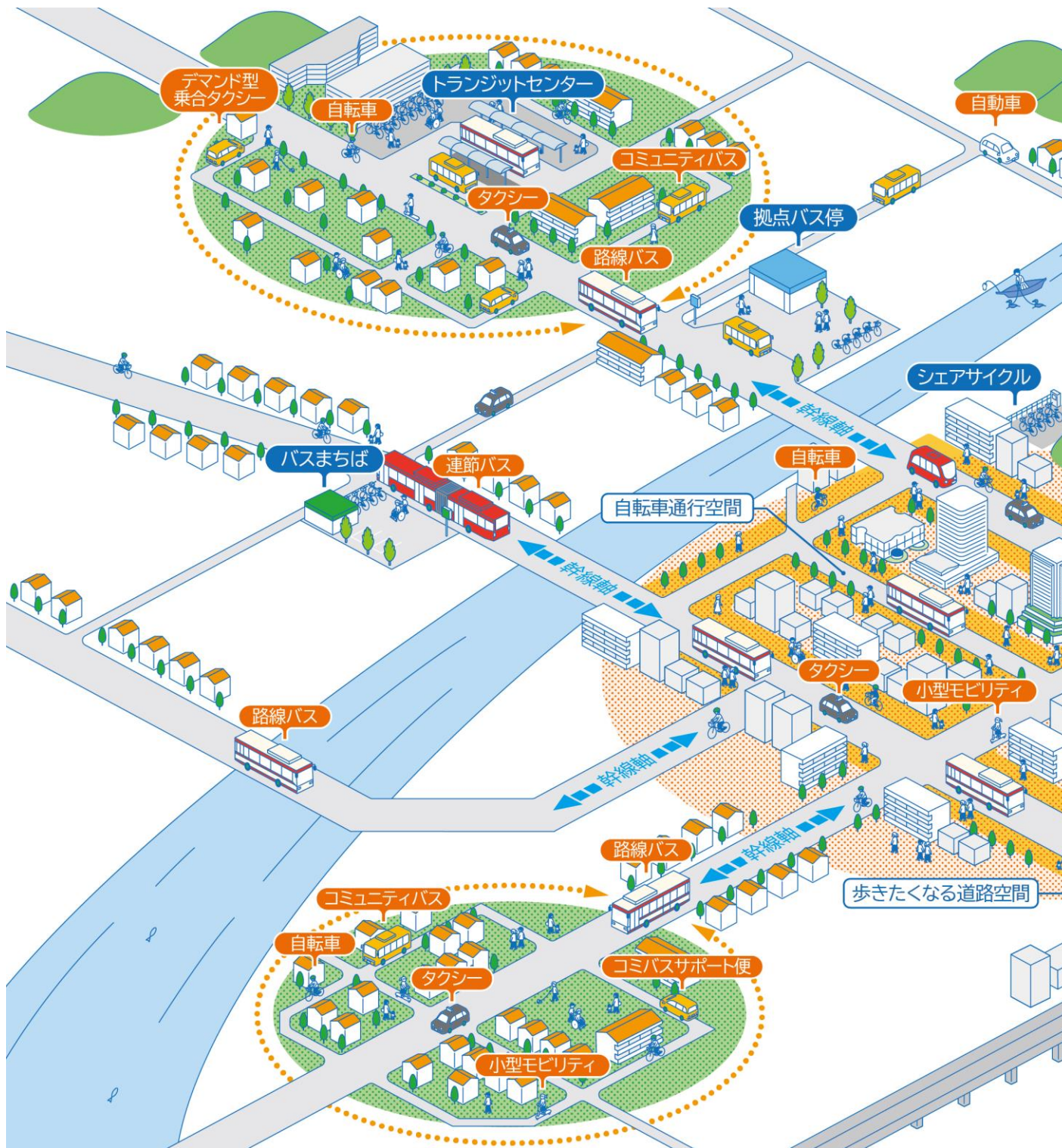
- 1 都市将来像
- 2 基本方針と施策体系

1 都市将来像

みんなの交通を みんなでつむぐ 誰もが多様な

- 地域社会全体の財産である公共交通をはじめ、自転車、新型モビリティなど、みんなの交通を自分ごととして捉え、みんなで守り育て、未来につなげていくことが重要です。

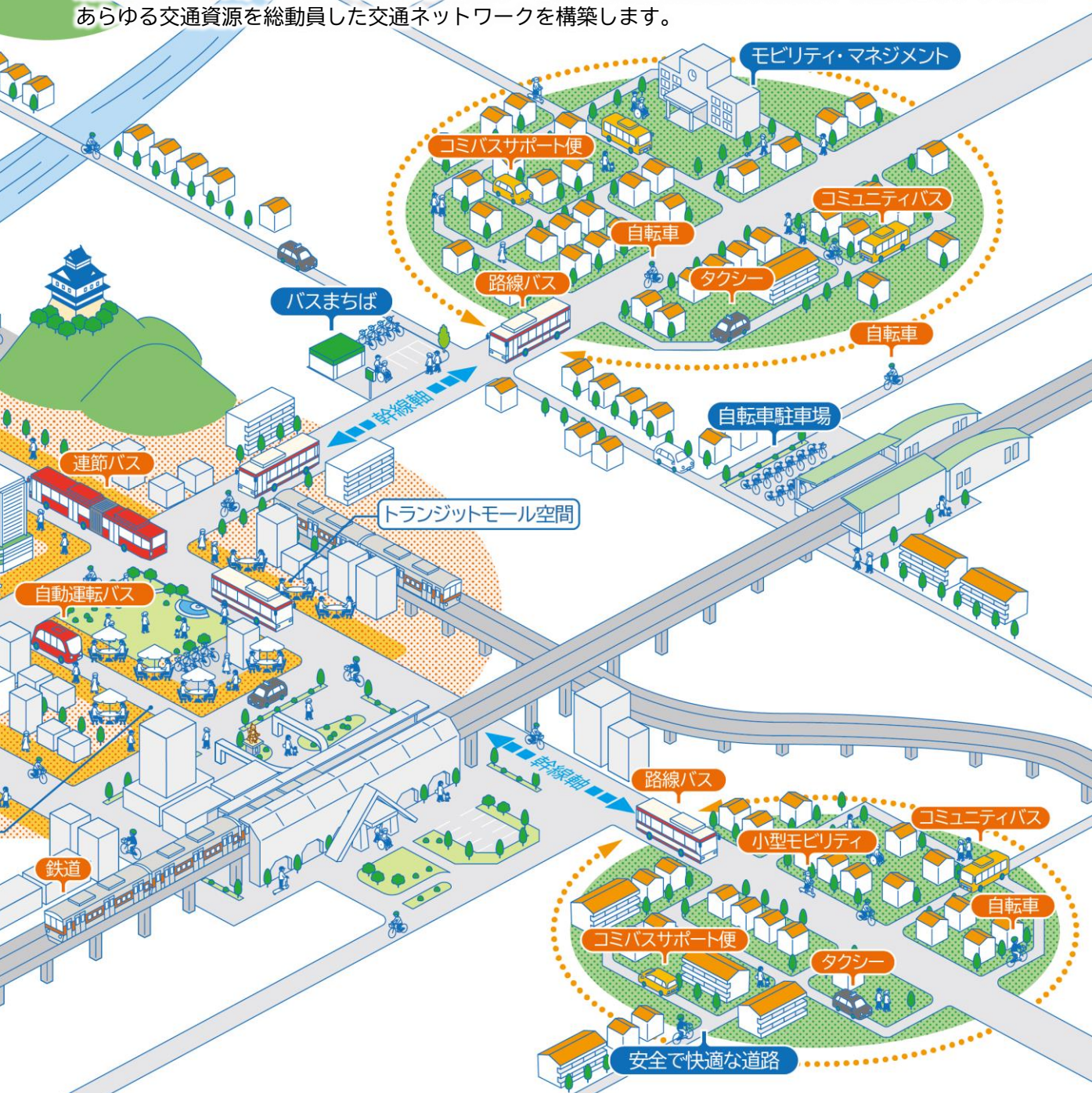
目指すべき姿 ～市内の交通資源の総動員～



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。



2 基本方針と施策体系

(1) 基本方針と施策体系

- 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。

対応すべき課題

1 法改正・関連計画の策定・改定

- 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

2 社会情勢の変化と本市の現状

- 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

基本方針1

つなぐ

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



- 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。

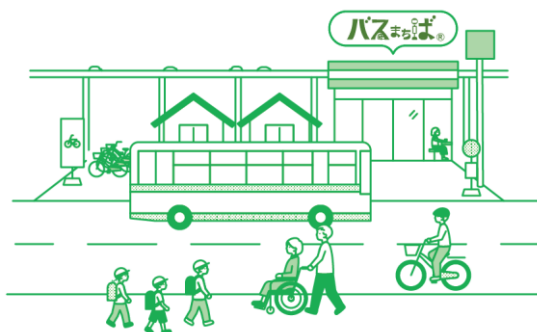
基本方針2

支える

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



- 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。

- 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

3 第3次岐阜市総合交通戦略等の評価

- 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

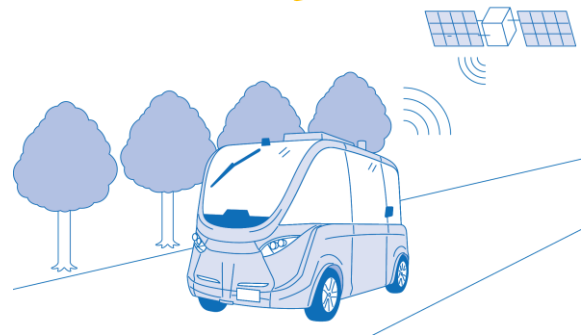
基本方針3

切り拓く

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



- 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。

基本方針4

育てる

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



- 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、過度な自動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。

2 基本方針と施策体系

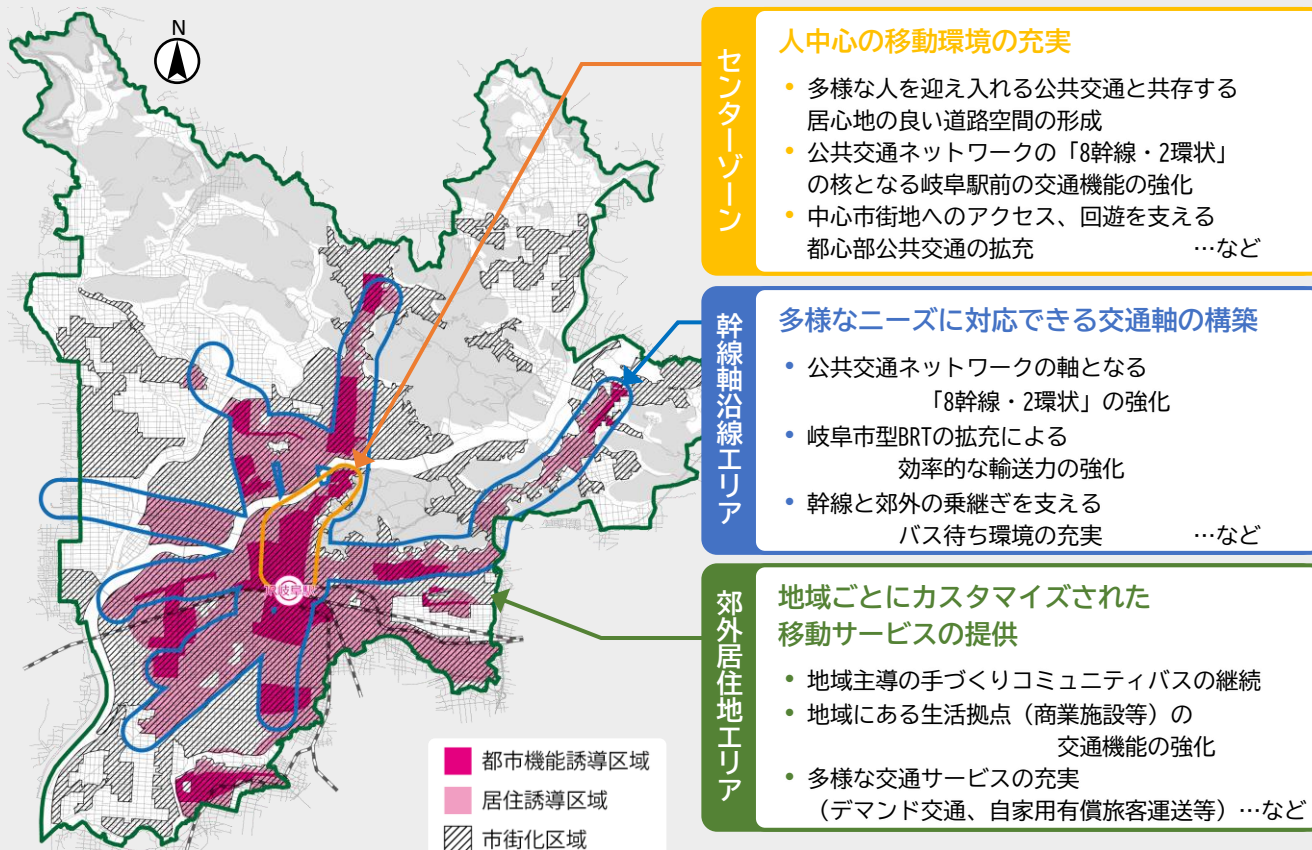
(2) 課題に対応する基本方針

- 対応すべき課題に対応する基本施策を以下に示します。

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次戦略等の達成状況・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			●	●

(3) 各施策の実施エリア

- 本市では、高度で多様な都市機能が集積した中心市街地と、身近な生活拠点が適切に配置された日常生活圏とが、公共交通など総合的な交通体系により効率的に連絡しあう、多様な地域核のある集約型都市（コンパクトシティ）の実現を目指しております。本計画では、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。



岐阜市総合交通計画

GIFU CITY COMPREHENSIVE TRANSPORTATION PLAN



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
- 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
- 3 基本方針3 交通・まちの未来に向けた挑戦
- 4 基本方針4 みんなではぐくむ これからの交通
- 5 各施策の取組みスケジュール

1

基本方針1

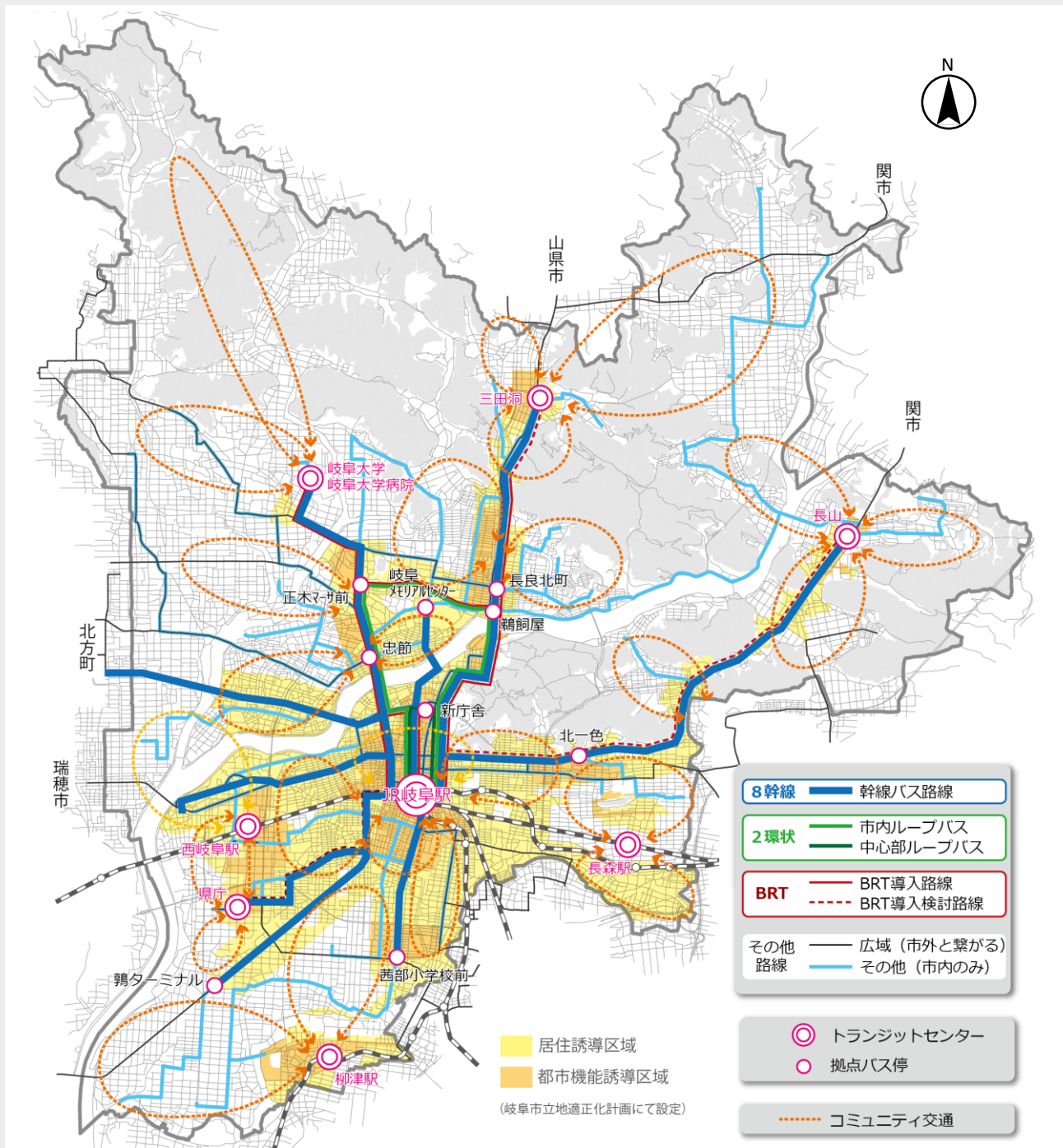
持続可能な公共交通ネットワークの構築

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。

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



施策1

バス路線の再編

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 8幹線+2環状を骨格とした地域全体の公共交通網の効率化と利便性の確保を前提に見直します。
- コロナ禍での生活様式の変化等を踏まえ、バス停間ODデータなどを活用しながら、JR岐阜駅をハブターミナルとした長大バス路線の分割などを検討します。

具体的な取組み

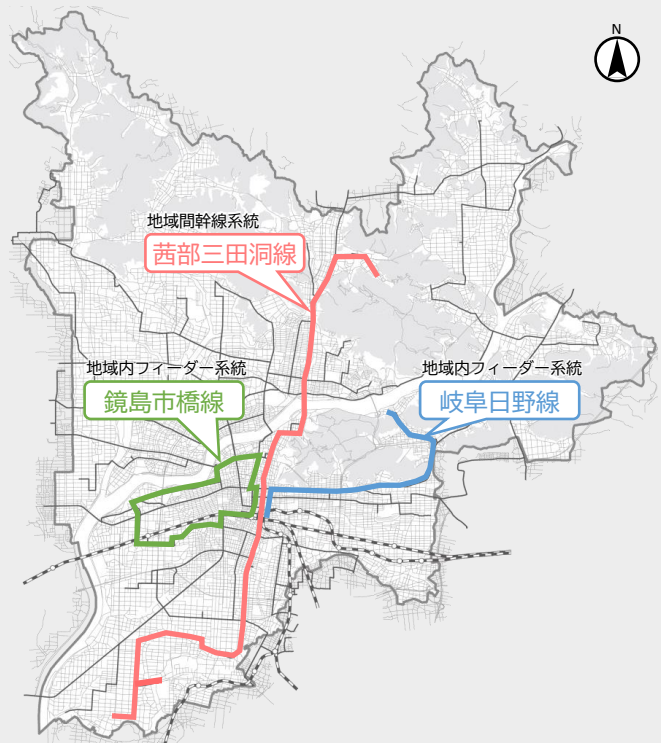
- ✓ 公共交通網の効率化と利便性の確保に向けた路線再編
- ✓ JR岐阜駅をハブターミナルとした長大路線の分割検討
- ✓ トランジットセンターでの路線分割の検討

施策2

バス路線の維持・支援

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 公共交通を将来にわたり確保していくため、交通事業者と行政が連携し、公共交通の維持に向けた取組みを推進するとともに、岐阜市バス路線（維持）補助や岐阜市コミュニティバス運行補助など、適切な行政支援を行っていきます。
- 地域間幹線系統と接続する地域内フィーダー系統については、国の補助事業（地域公共交通確保維持事業）を活用し、自主運行バス（コミュニティバス）については、県補助制度（市町村バス交通総合化対策費補助金）を活用するなど、地域の移動手段の確保を図ります。



具体的な取組み

- ✓ バス路線の運行支援
 - ・岐阜市バス路線（維持）補助
 - ・岐阜市コミュニティバス運行補助

国の補助系統（地域内フィーダー系統）の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業区分	運行態様	事業者名	役割
鏡島市橋線	市橋	(左回り)	市橋	4条乗合	路線 定期運行	岐阜乗合自動車(株)	岐阜市鏡島地区、市橋地区から、JR岐阜駅で地域間幹線系統西部三田洞線等と接続する路線で、市内の各拠点を連絡し、通院、通学、買物などの目的に対応した生活を支える路線
鏡島市橋線	市橋	(右回り)	市橋	4条乗合	路線 定期運行	岐阜乗合自動車(株)	
岐阜日野線	名鉄岐阜	北一色	日野西	4条乗合	路線 定期運行	岐阜乗合自動車(株)	岐阜市日野地区から、JR岐阜駅で地域間幹線系統西部三田洞線等と接続する路線で、市内の各拠点を連絡し、通院、通学、買物などの目的に対応した生活を支える路線
岐阜日野線	JR岐阜	北一色	日野西	4条乗合	路線 定期運行	岐阜乗合自動車(株)	

1

基本方針1

持続可能な公共交通ネットワークの構築

1-2 幹線軸（8幹線・2環状）の強化

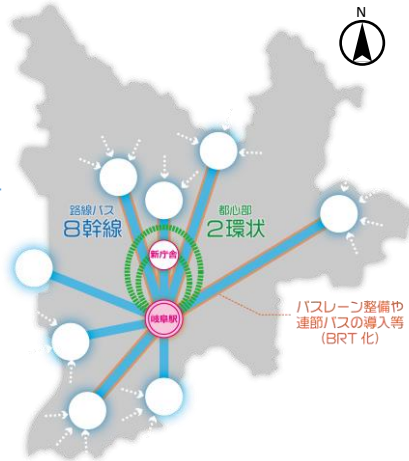
地域公共交通の骨格となるJR岐阜駅と各地域を結ぶ8本の幹線と、市内を巡回する2本の環状線の強化を図ります。

8幹線・2環状

8幹線

岐阜駅と各地域を結ぶ
地域公共交通の骨格を形成する路線

- ① 岐阜駅～岐阜大学病院
- ② 岐阜駅～岐阜メモリアルセンター
- ③ 岐阜駅～三田洞
- ④ 岐阜駅～長山
- ⑤ 岐阜駅～茜部小学校前
- ⑥ 岐阜駅～県庁、鶯ターミナル
- ⑦ 岐阜駅～西鏡島
- ⑧ 岐阜駅～曾我屋



2環状

市内を巡回し
まちなかの回遊を支える2つの路線

- ① 中心部ループバス
- ② 市内ループバス



8幹線及びBRT導入路線

■BRTの導入イメージ
 車道にバス専用レーン（下図の青色）を整備
 ※下図は忠節橋通り

- 幹線バス路線
- BRT導入路線
- ⋯⋯ BRT導入検討路線
- トランジットセンター
- バス優先レーン (主に朝夕を規制)

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

センターゾーン

幹線軸沿線

郊外居住地

- 幹線、環状、コミュニティバス、その他バス路線が連携したバスネットワークの構築に向け、バス優先レーンによる走行環境の改善や連節バスの導入による車両の高度化などを行うBRTの導入を推進します。
- 都心部内の混雑解消のため、忠節橋通り、金華橋通り、長良橋通りの3路線での運行経路の分散を検討します。

具体的な取組み

- ✓ 岐阜市型BRTの導入推進（連節バス、バス優先レーンの導入、バス停上屋整備等）
- ✓ 都心部3路線（忠節橋通り、金華橋通り、長良橋通り）での運行経路分散の検討

岐阜市型BRT

BRTとは…

- 「Bus Rapid Transit」の略で、バス優先レーンの導入など走行環境の改善によりバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めたバスシステムです。

岐阜市型BRTの導入の方針

- 1 幹線バス路線のBRT化により、バス路線の再編を推進します。
- 2 導入にあたっては、需要や道路整備の状況にあわせた柔軟なルート選定を行います。
- 3 BRTの特徴を最大限に活かし、バス優先レーンの導入やバス停留所、乗継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進めます。

快適性・利便性を高める

- ・コミュニティバス等との乗継ぎ
- ・待合施設の整備 等



- ・バス停上屋の整備
- ・バスロケ表示機の設置
- ・ベンチの設置 等



定時性・速達性を確保する

- ・バス優先レーンの導入
- ・カラー舗装化の推進
- ・PTPSの導入 等



バス車両を高度化する

- ・連節バス車両
- ・ノンステップ車両
- ・全国交通系ICカード
- ・デジタルサイネージ（電子看板） 等



1

基本方針1

持続可能な公共交通ネットワークの構築

施策2

広域公共交通ネットワークの確保

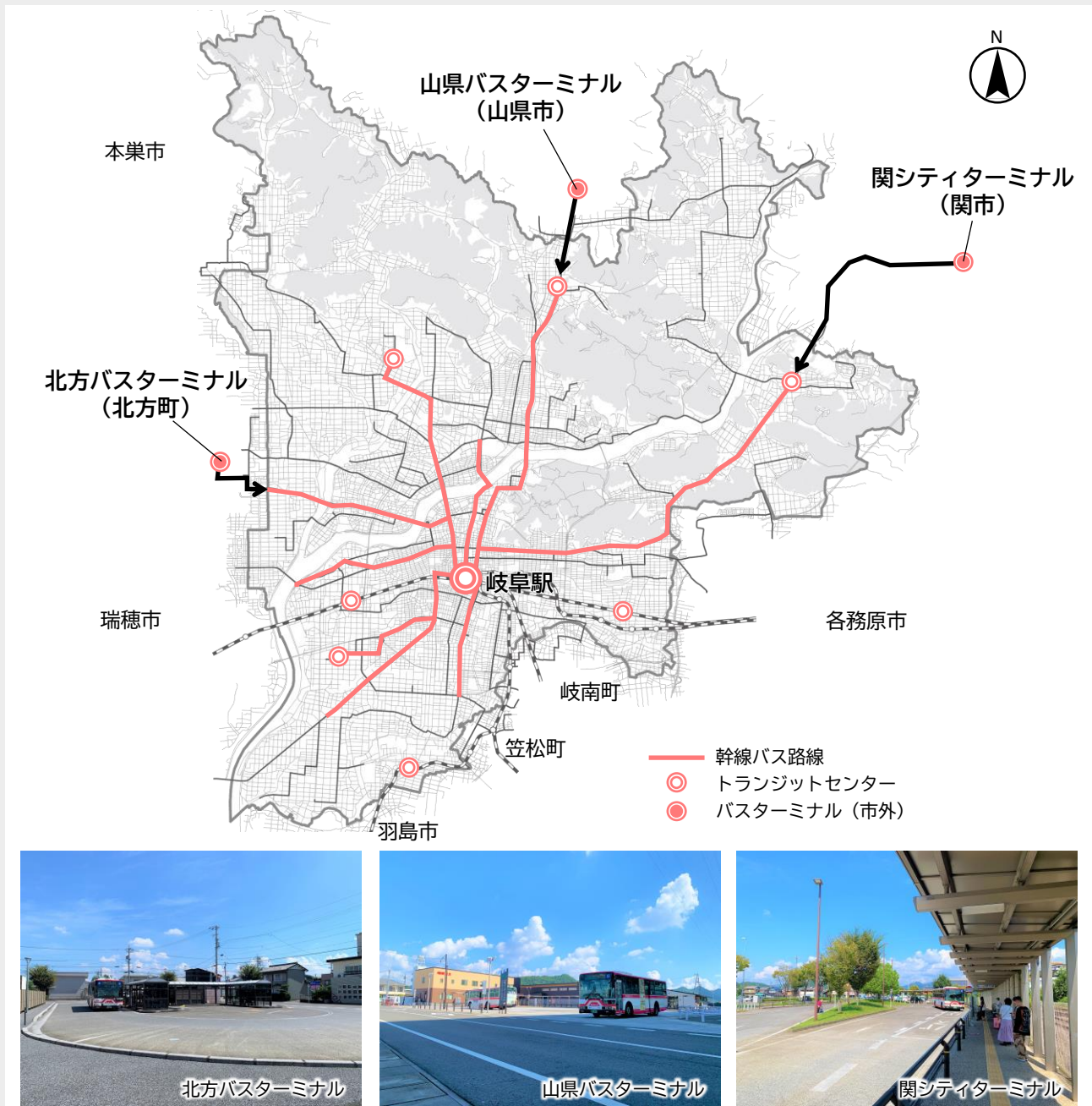
センター 幹線軸沿線 郊外居住地

- 公共交通の利用圏域は市域にとどまらないため、周辺市町と適宜調整を図り、都市間の移動を支える広域公共交通ネットワークの確保を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 周辺市町の交通環境整備との連動（連節バスの延伸等の検討）
- ✓ 路線維持に関する周辺自治体との連携
- ✓ 岐阜圏域の交流を活性化する公共交通の利用促進策の検討
- ✓ 岐阜連携都市圏公共交通分野連携会議の取組み

8幹線及び主要な広域路線



施策3

連節バスの運用の効率化

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 連節バスの効率的な車両運用に向け、路線バスとの乗継ぎダイヤの最適化や連節バスに乗降可能なバス停を新たに設置するなどの取組みを進めます。

具体的な取組み

- ✓ 連節バスの乗継ぎダイヤの最適化等



忠節橋通りを走行する連節バス

施策4

連節バス車両の更新

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 本市では、地方都市で初めて、連節バスを2011年に2台、2014年にさらに2台導入し、現在4台体制で運用していますが、車両導入より10年以上が経過しています。そのため、安定的な連節バスの運用に向け、交通事業者や関係機関などと連携し、環境性能や安全性能の高い新たな連節バス車両の導入を進めます。

具体的な取組み

- ✓ 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

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 中心市街地において、自動運転バスの運行を行い、自動運転技術の社会受容性を高め、将来的な公共交通への導入を目指します。
- 市内の主要地を巡回する既存の「市内ループバス」は、中心市街地の再整備、都心部の道路整備等に合わせ、運行ダイヤの見直し等により、効率化を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 中心市街地における公共交通への自動運転技術の導入
- ✓ 市内ループバスの運行の効率化

1

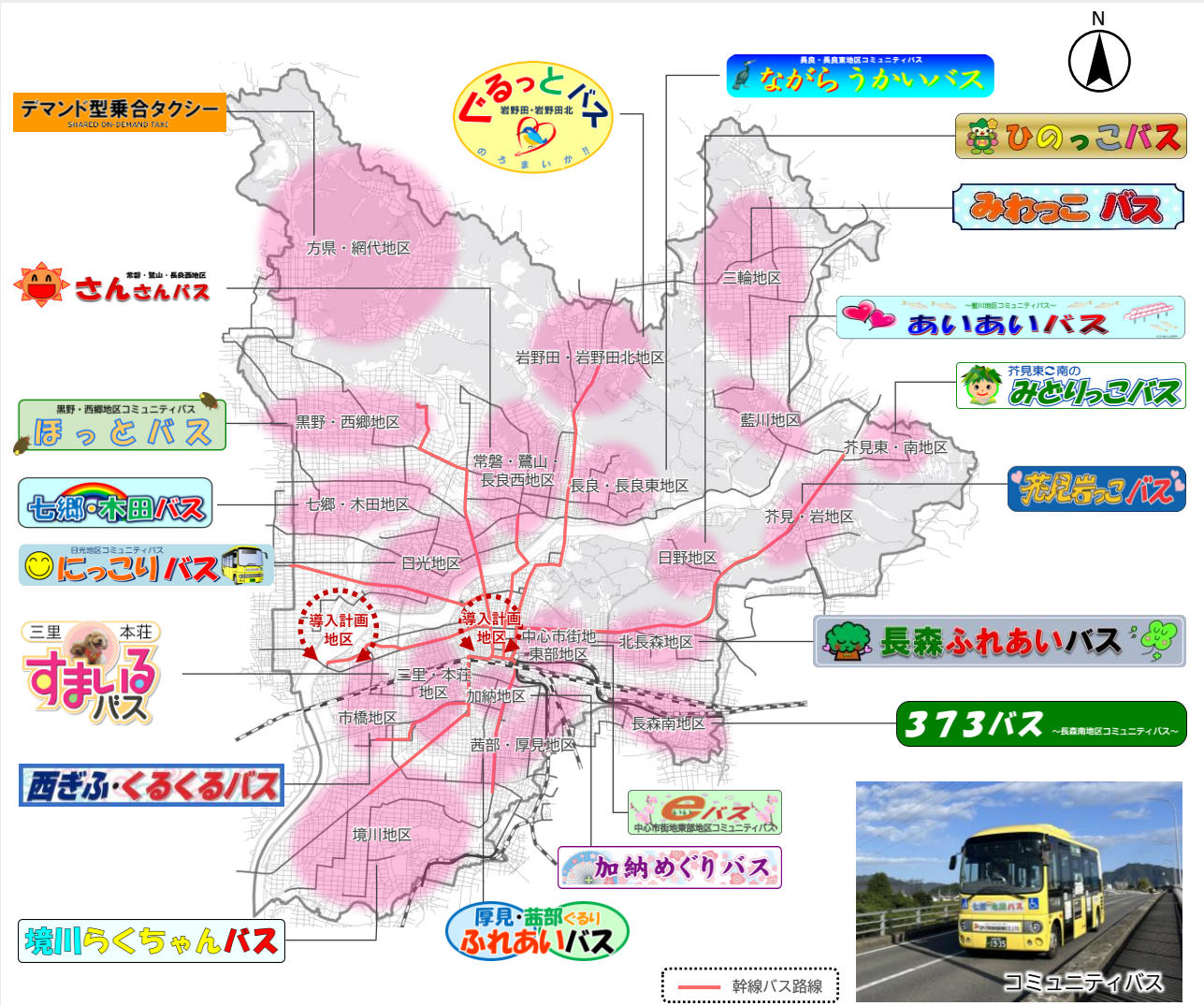
基本方針1

持続可能な公共交通ネットワークの構築

1-3 持続可能なコミュニティ交通の推進

本市の市民協働によるコミュニティ交通の仕組みは、地域が主体となった運営で適切に機能しています。さらなる展開を図るとともに、運行計画の見直し、新技術等の導入を含めた検討を進めます。

コミュニティバス導入地域



路線バスを補完し、地域内における日常生活の移動の確保を目指し、地域住民・行政・交通事業者が一体となった『市民協働の手づくりコミュニティバス』を運行しています。

導入の目的

- 1 公共交通ネットワークの確立
- 2 高齢者など交通弱者の日常生活における移動の確保
- 3 公共交通空白地・不便地域の改善
- 4 中心市街地の活性化

運行計画の基本方針

- 1 運行計画は地域住民が主体的に策定する
- 2 路線バス、鉄道及びコミュニティバス間の乗継ぎバス停を設置し、公共交通ネットワークを確立する
- 3 交通弱者に配慮したバス停間距離、わかりやすいルートの基本とする
- 4 路線バスと競合しないルートとする

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

センターゾーン

幹線軸沿線

郊外居住地

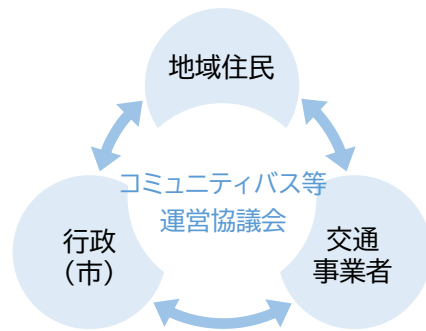
- 市民協働に基づく仕組みは継続しながら、地域からの要請に応じた新たな地区への導入を促進するとともに、新たな枠組みについて検討します。
- 狭路のためバスが通行できない地域や、主要道路から離れた位置にあるためバスルートに適さない団地など、コミュニティバスではカバーしきれない地区について、ラストマイルの移動手段として、コミュニティバスサポート便、デマンド型乗合タクシー等の導入を検討します。

具体的な取組み

- ✓ 市民協働の手づくりコミュニティバスの導入促進等
- ✓ コミュニティバスサポート便、デマンド型乗合タクシーの効果検証及び展開
- ✓ 多くの市民等が運行計画などの検討に参加・協議できる場の提供

コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

- 1 地域住民が主体となった運営協議会を設置し、3者が連携する
- 2 地域住民が計画段階から参画し、自らが経営感覚を持って運営する
- 3 地域自らが利用促進に取組み、収入と経費のバランスを考え運賃等も設定する



コミュニティバスを補う交通サービス

■ デマンド型乗合タクシー

- コミュニティバス「方県・網代バス」に代わり、令和2年6月1日から「デマンド型乗合タクシー」の運行を開始しました。
- 事前予約を受けて、予約のある停留所を巡回する方式です。

■ コミュニティバスサポート便

- 道が狭いなどの理由によりコミュニティバスの運行が困難な集落や団地、利用が少なくコミュニティバスルートを縮小した地区において、コミュニティバスを補完する交通手段。
- 芥見・岩地区、岩野田・岩野田北地区で運行しています。(令和6年3月時点)



施策2

郊外部での自動運転導入検討

センターゾーン

幹線軸沿線

郊外居住地

- 郊外部における自動運転技術活用の検討を進めます。

具体的な取組み

- ✓ ラストマイルに対する自動運転技術活用の検討
- ✓ 郊外部での自動運転導入の検討

1

基本方針1

持続可能な公共交通ネットワークの構築

施策3

運行計画の見直し・サポート

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 令和5年度に見直した運行実施基準における収支率・補助額のチェックを行い、持続可能なコミュニティバス事業の構築に向けた、運行計画の見直しなど、地域へのサポートを実施します。



コミュニティバス等運営協議会の様子

具体的な取組み

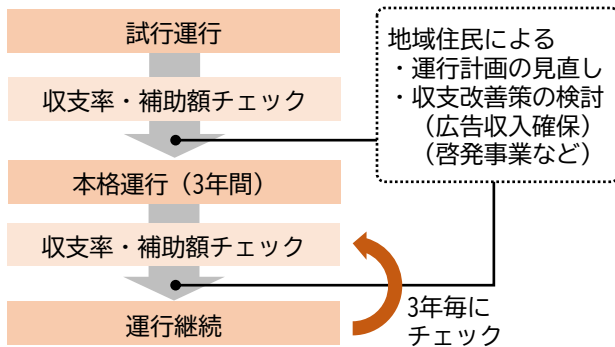
- ✓ コミュニティバス運行計画の見直し・サポート

コミュニティバス事業 運行実施基準

地域主体のコミュニティバス事業は、試行運行により収支率・補助額のチェックをした上で、本格運行に移行し、3年毎のチェックを通じて運行継続、改善を図っています。

- 1 地域が、継続的に運行計画等の改善に取り組む → 最も効率的な運行となり、利用が増える
- 2 行政が、効率性・補助額のチェックをする → 財政的に持続可能なバスシステムを構築

事業の流れ



運行実施基準

地区の高齢者密度 (人/km ²) 70歳以上	年間 補助上限額	基準 収支率
250未満	1,320万円	9%
250以上500未満	1,260万円	13%
500以上750未満	1,200万円	17%
750以上1,000未満	1,140万円	21%
1,000以上	1,080万円	25%

施策4

地域の状況に応じた交通手段の提供

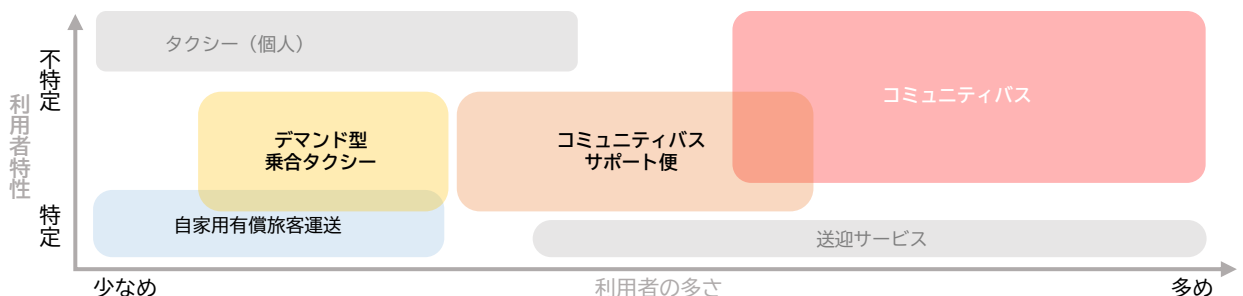
センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 既存の公共交通の形態にこだわらない地域のコミュニティ交通支援メニューの多様化の可能性について検討を進めます。

具体的な取組み

- ✓ 地域のコミュニティ交通支援メニューの多様化の検討

■ 地域のコミュニティ交通のイメージ



1-4 トランジットセンター・拠点バス停の検討

幹線軸（8幹線・2環状）と、地域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。また、鉄道駅や既存商業施設と連携した拠点形成などを想定した施設の検討を進めます。

施策1

交通結節機能の強化

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 運行の効率化や利便性の向上のため、鉄道、バス、タクシー、自転車、シェアリングサービス等の様々な交通サービスとの円滑な乗継ぎを図るトランジットセンターの検討を進めます。
- コミュニティバスの乗降場や自転車駐車場などを備えたJR長森駅の交通広場を活用し、鉄道ダイヤに合わせたコミュニティバス等の接続ダイヤの調整など、交通結節機能の充実を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 鉄道やバス、自転車などの乗継ぎを想定したトランジットセンターの検討
- ✓ トランジットセンターでの乗継ぎの利便性を高める路線再編の検討

JR長森駅北口交通広場

JR長森駅は、岐阜駅まで電車で約4分の距離に位置する利便性の高い駅です。一般車やコミュニティバスの乗降場、自転車駐車場などを備えた交通広場を整備し、混雑の解消や駅への安全なアクセスを確保します。



JR長森駅北口交通広場イメージ図

1

基本方針1

持続可能な公共交通ネットワークの構築

施策2

拠点バス停の利便性向上

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 幹線バスと路線バス、コミュニティバス等が接続する主なバス停を拠点バス停として位置づけ、ダイヤ編成や様々な交通サービスの接続などにより、乗継ぎの利便性向上を図ります。
- 市民協働によるバス停のベンチ設置等、地域の実情に応じた施設の検討を進めます。

具体的な取組み

- ✓ 路線再編による拠点バス停での乗継ぎの利便性向上
- ✓ 市民協働によるバス停のベンチ設置等の促進

商業施設と連携した拠点バス停

商業施設等の協力の中で、敷地内のバス停の設置や、バス待ち環境を整備しています。



マーサ南口バス停
敷地内のバス停設置



パロー芥見店前バス停
市民協働によるベンチの設置

コラム

トランジットセンターについて

商業施設等と連携したトランジットセンター（イメージ）

地域の生活拠点となっている商業施設等と連携して、バス路線等が集まる交通結節機能を強化することで、交通面での拠点を形成します。



1-5 公共交通の担い手の確保

バス、タクシー運転手不足や高齢化が深刻化する中、持続可能な公共交通の確保のため、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。

施策1

バス、タクシー運転手の雇用支援

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 公共交通事業者が行う、運転手雇用施策や女性など誰でも働きやすい職場環境整備を支援します。
- バスやタクシーの公共交通事業者と連携し、人材確保に向けた雇用支援施策を展開します。
- 公共交通への自動運転技術の活用の検討をさらに進め、運転手の負担軽減に関する取組みを進めます。

具体的な取組み

- ✓ 運転手雇用施策、働きやすい職場環境整備の支援
- ✓ 事業者と連携した雇用支援の実施
- ✓ 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の推進



高校での実施状況



大学での実施状況



公共交通フェスタでの実施状況

交通事業者と連携した運転手雇用支援

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。

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。

施策1

都市計画道路、幹線道路等の整備

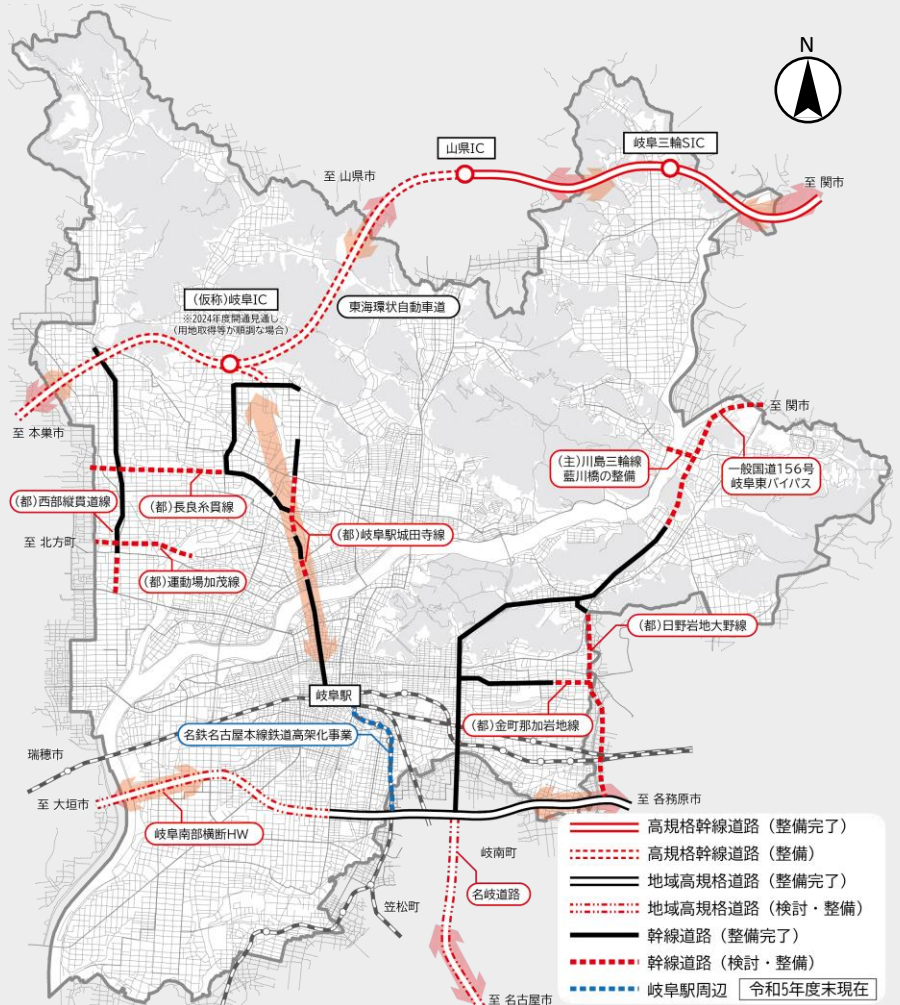
センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 都市計画道路については、その必要性や役割、規模など様々な視点で検討し、人口減少や高齢社会などの社会情勢の変化に対応した道路網の再構築を推進します。
- その他の幹線道路等については、地域の連携や産業振興など地域活性化、災害時の緊急輸送道路の確保につながる広域幹線道路の整備を関係機関との連携を図りながら進めます。また、本市と周辺都市をネットワークで結び、広域連携を支える道路網の形成を目指します。加えて、中心市街地、地域生活拠点などをネットワークで結び、集約型都市構造の骨格となる道路網の形成を目指します。
- これらの道路基盤の整備に合わせて、バスの定時性の確保や、自動車からの温室効果ガス排出量の抑制を推進します。

具体的な取組み

✓ 道路整備

- ・ 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)長良系貫線
- ・ (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



施策2

名鉄名古屋本線鉄道高架化事業の推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 【名鉄名古屋本線鉄道高架化事業】
名鉄名古屋本線の名鉄岐阜駅から岐南駅の鉄道高架化により13箇所の踏切を除却し、踏切事故や慢性的な交通渋滞を解消するなど、都市交通の円滑化を図ります。
- 【加納・茶所統合駅周辺土地区画整理事業】
加納駅と茶所駅を統合した新しい駅を中心とし、駅前広場整備による交通結節機能の強化や、都市計画道路の整備など交通の円滑化、街区の再編による宅地の有効利用を図り、安全・安心で利便性が向上した快適なまちづくりを推進します。

具体的な取組み

- ✓ 名鉄名古屋本線鉄道高架化事業：
名鉄岐阜駅から岐南駅間の約2.8km区間の鉄道高架化の推進、関連する都市計画道路の整備推進
- ✓ 加納・茶所統合駅周辺土地区画整理事業：
統合駅を中心とした施行区域約2.0haにおける土地区画整理事業の推進

コラム 踏切のボトルネック箇所と将来イメージ



施策3

自転車通行空間の整備、自転車駐車場の適正配置

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 「自転車走行環境整備計画」に基づき、自転車通行空間の整備を推進します。
- 交通事業者等と連携し、駐輪需要に応じた適切な自転車駐車場の整備や放置自転車の抑止に向けた取組みを進めます。

具体的な取組み

- ✓ 自転車通行空間の整備
- ✓ 自転車駐車場の適正配置
(金公園、名鉄各務原線鉄道駅など)



市営自転車駐車場（名鉄岐阜駅南2）

施策4

道路や施設のバリアフリー化

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 駅周辺のまちづくりとあわせ、現在のバリアフリー基準に適合させるため、バリアフリー設備の整備を推進します。
- すべての人が安全で快適な移動ができるよう、バス停付近における歩道のバリアフリー化を推進します。
- 誰もが快適に公共交通を利用することができる環境整備のため、ユニバーサルデザインタクシーの導入、バス事業者による低床バスの導入など、公共交通のバリアフリー化を推進します。

具体的な取組み

- ✓ 駅周辺の面的・一体的なバリアフリー対策の推進
- ✓ バス停付近の歩道のバリアフリー化の推進
- ✓ 公共交通のバリアフリー化の推進
(ユニバーサルデザインタクシー、低床バス等)



ユニバーサルデザインタクシー

施策5

無電柱化の推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 道路での無電柱化により、防災機能強化や安全で快適な歩行空間の確保及び景観の質の向上を図ります。
- 無電柱化事業に合わせ、自転車や歩行者が通行しやすい道路空間の再構築を検討します。

具体的な取組み

- ✓ 無電柱化による公共交通、自転車、歩行者などの通行環境の改善



無電柱化（玉宮町）

施策6

危険バス停の改善等の安全対策の推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 国が進める「バス停留所安全性確保対策」に対応するため、横断歩道や交差点に近接したバス停について、交通事業者や関係機関等と連携し、バス停の安全確保に向けた取組みを推進します。
- 公共交通の安全な運行を支援するため、市が所管する通学路や事故危険箇所、工事情報などを、交通事業者と情報共有するなど連携を図ります。

具体的な取組み

- ✓ バス停の安全性確保対策の推進
- ✓ 公共交通の安全な運行に向けた交通事業者との情報共有

施策7

ゾーン30プラスの推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 人優先の安全・安心な通行空間の確保をさらに推進するため、小学校周辺など特に歩行者の安全確保が求められる区域（ゾーン）を定めて、最高速度30km/hで区域規制する「ゾーン30」に加え、交通実態に応じて区域内における一方通行等の各種交通規制の実施や、ランプやスムーズ横断歩道などの物理的デバイスを適切に組み合わせ、「ゾーン30プラス」とすることで、交通安全の向上を図ります。



ゾーン30プラス（草潤中学校付近）

具体的な取組み

- ✓ ゾーン30プラスの推進

施策8

通学路の安全対策の推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- さらなる通学路の安全性向上に向けて、岐阜市通学路交通安全プログラムを発展させ、ビッグデータやAI技術等の活用により、危険箇所を見える化した地図をもとにして、地域住民等によるワークショップで安全対策や優先順位などを検討し、ハード・ソフト一体による通学路の安全対策を推進します。

具体的な取組み

- ✓ 通学路の安全対策の推進



ワークショップ

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。

施策1

居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 駅周辺や柳ヶ瀬、市役所周辺のつかさのまちなどのエリア間を結ぶ道路を貴重な公共空間と捉え、「車中心から人中心」の空間へと見直し、人が主役となるよう道路空間をまちづくりに活用する取組みを始めています。今後も、社会実験などを通して、活用方法や整備による影響、効果等を検証しながら、市民や関係者の皆様と連携して取組みを進めます。

具体的な取組み

- ✓ 「居心地が良く歩きたくなる岐阜市のまちなか」の形成

岐阜市センターゾーンにおけるこれまでの取組みについて

センターゾーンは、岐阜駅周辺から岐阜公園までの個性に満ちた4つのエリア「駅周辺エリア」「柳ヶ瀬エリア」「つかさのまちエリア」「岐阜公園エリア」と、エリア間をつなぐ2つの連携軸（ふれあいを支える連携軸、にぎわいづくりを支える連携軸）で構成されています。商業や居住、教育、文化、観光など多様な機能を有するセンターゾーンは、「都市の顔」であり、市全体が持続発展するためのエンジンとなる重要なゾーンです。

このセンターゾーンにおけるエリア間を結ぶ道路を、中心市街地における貴重な公共空間と捉え、自動車交通量の減少を背景に、自動車を中心とした道路の使い方を見直し、道路空間をまちづくりに活用する取組みを始めています。

■ 岐阜市センターゾーン



■ これまでの取組み

2016～2018	・トランジットモール交通社会実験（長良橋通り）
2019	・ウォーカブル推進都市として施策を展開
2019～2020	・トランジットモール交通社会実験（金華橋通り）
2021.12	・第1回 懇談会*
2022.4	・第2回 懇談会* ・沿線住民を対象としたアンケート調査
2022.10	・第3回 懇談会* ・広く市民を対象としたアンケート調査
2022.12	・第4回 懇談会*
2023.3	・第5回 懇談会*
2023.4	・「居心地が良く歩きたくなる岐阜市のまちなか」のとりまとめ
2023.11	・中心市街地道路空間活用社会実験（金華橋通り）
2024.1	・トランジットモール交通社会実験（長良橋通り）

※岐阜市中心市街地道路空間活用懇談会【構成員】

学識経験者 地域関係者 まちづくり関係団体
交通関係団体 経済関係団体 関係行政機関 岐阜市

中心市街地の道路空間の将来イメージ（令和5年4月公表）

【金華橋通り】

まちづくりの核となる

多様性のある道路空間

- 緑豊かなテニテオと連続的につながり、誰もが思わず歩きたくなる空間
- 人々の交流の場、イベントの場
- 誰もが主役になれる、その場、その時で顔の変わる空間
- 公共交通や新型モビリティの共存



日常の風景

【長良橋通り】多様な人を迎え入れる 公共交通と共存する道路空間



現道利活用の様子

- まちに開かれた1階のある空間
- アーケードの下、買い物や飲食などを楽しめる現道を活用した空間



トランジットモール空間

- 人と公共交通中心の空間
- 植栽やベンチなどによる心地よい滞留空間

【柳ヶ瀬エリアの通り】多様なニーズに応える 公園のような道路空間

どんな天気でも楽しめるエリアと開放的なエリアの共存



開放的なエリア

- オーニングテントに彩られた、陽が差し込む空間



アーケードのあるエリア

- 滞留施設があり、家族(多世代)が1日楽しめる空間

【駅～玉宮～柳ヶ瀬の通り】

駅～柳ヶ瀬をつなぐ

多彩な表情を味わえる道路空間

- 無電柱化とセットバックによるすっきりとした空間
- 緑豊かで、くつろげ、歩きやすい空間



夕方の風景

施策2

多様な交通に対応した道路空間の再構築

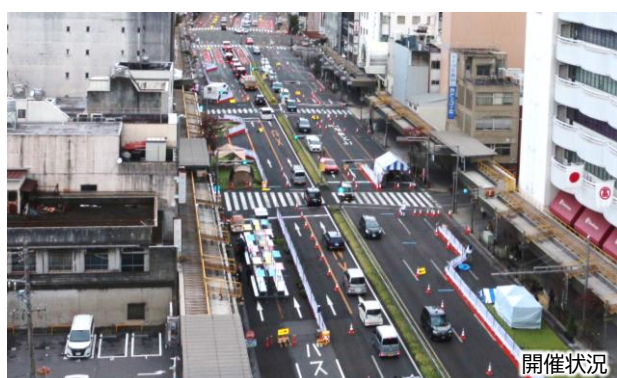
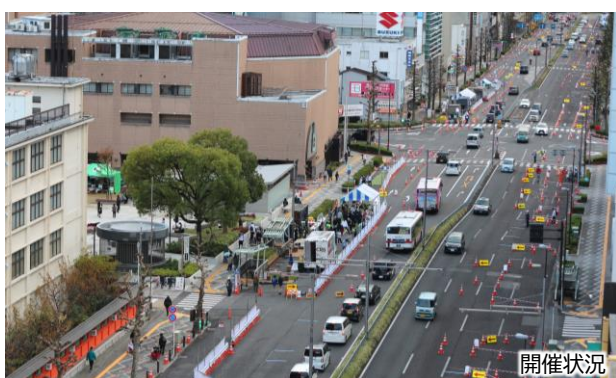
センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」による集約型都市構造の実現を目指し、中心市街地における交通とまちづくりの理想的な姿の実現に向けて、公共交通の利用環境の向上や駅とゾーン内の拠点を結ぶ交通サービスの充実を図ります。
- 自動運転技術の導入をはじめ、センターゾーンで展開されるまちづくり事業と連動しながら、公共交通や自転車、パーソナルモビリティなど、多様な交通に対応した道路空間の再構築を行います。また、沿道状況に応じて、柔軟な路肩の運用などを図ります。

具体的な取組み

- ✓ 多様な交通に対応した道路空間の再構築
- ✓ 道路空間の再構築と連動した公共交通の利用環境の向上
- ✓ 駐車場・荷捌きスペース等の検討

令和5年度 道路空間利活用 社会実験（金華橋通り）



施策3

名鉄岐阜駅前のトランジットモール化の推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 「居心地が良く歩きたくなる岐阜市のまちなか」に示した名鉄岐阜駅前のトランジットモール化について、社会実験での効果や影響の検証を踏まえ、推進します。
- 植栽やベンチなどによる心地よい滞留空間を創出し、「人と公共交通中心」の空間を目指します。

具体的な取組み

- ✓ 中長期的な視点からのトランジットモール導入の検討

令和5年度 トランジットモール交通社会実験（長良橋通り）



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

施策4

中心市街地の魅力向上を図る交通環境整備

センターゾーン

幹線軸沿線

郊外居住地

- 岐阜駅北中央東地区・中央西地区市街地再開発事業などの市街地整備にあわせ、駅とまちをつなぐ、歩行者用デッキを整備し、歩行者空間の安全性・快適性を確保するとともに、公共交通のアクセス性の向上を図ります。
- さらに、民間事業者等と連携し、市街地再開発事業などの拠点と道路が一体となった連続的な歩行者空間を確保し、駅周辺街区における回遊性を向上させ、にぎわいの向上を図ります。



歩行者用デッキ（岐阜駅北口駅前広場）

具体的な取組み

- ✓ 周辺市街地整備等に合わせた、歩行者用デッキの整備

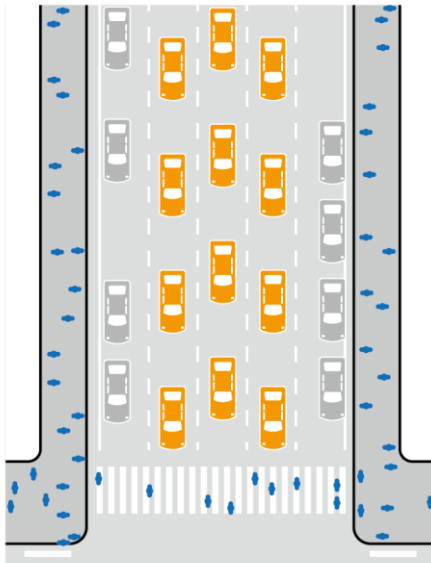


完成イメージパース（岐阜駅北中央東地区・中央西地区市街地再開発事業、歩行者用デッキ）

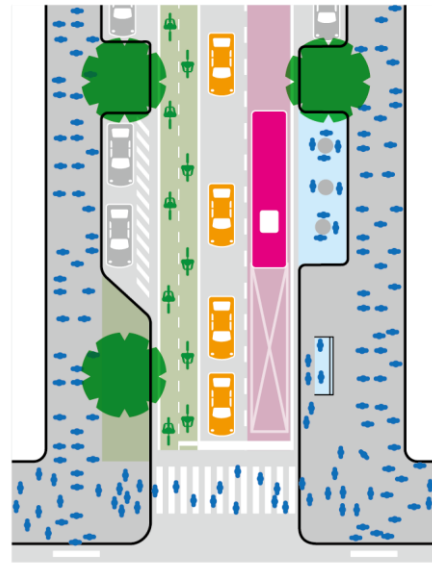
コラム 自家用車主体の道路（左）と多様な交通機能が含まれる道路（右）の通行者許容量の違い

国土交通省では「ストリートデザインガイドライン」の中で、道路空間の再構築による通行者許容量の違いを示しています。

同じ面積を有する道路空間であっても、通行を許容できる人の数はその形態により大きく異なり、自家用車主体の道路より、多様な交通機能等を織り込んだ道路の方が、時間あたりに通行できる人数が多くなるとしています。



歩行者	: 9,000 人/時	総許容量 12,300 人/時
自家用車	: 3,300 人/時	
駐車車両	: 0 人/時	



歩行者	: 16,000 人/時	総許容量 30,100 人/時
自転車	: 7,000 人/時	
バス	: 6,000 人/時	
自家用車	: 1,100 人/時	
駐車車両	: 0 人/時	

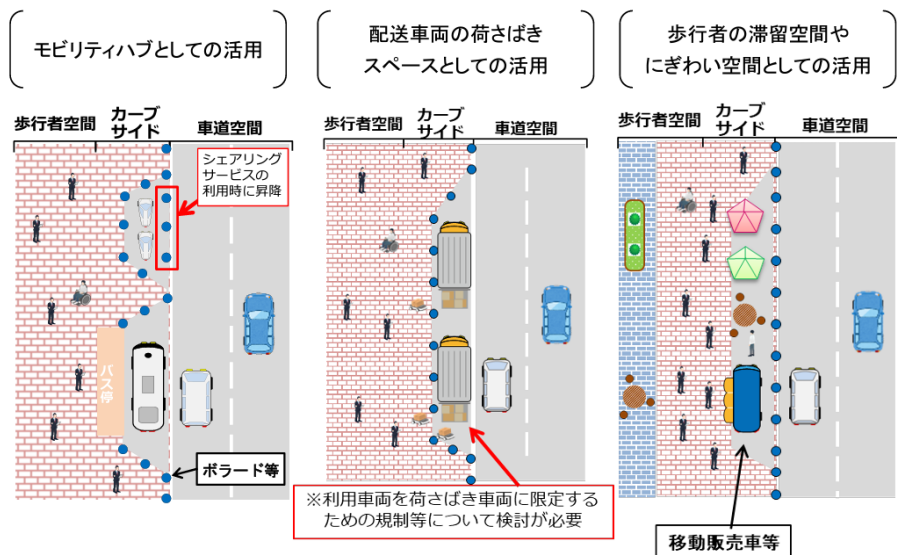
※Global Street Design Guide(NACTO)に一部加筆

出典 国土交通省都市局「ストリートデザインガイドライン」より引用

コラム 路肩等の柔軟な利活用のイメージ（カーブサイドマネジメント）

国土交通省では、道路利活用の方向性として、路肩（カーブサイド）を柔軟に活用する、カーブサイドマネジメントの考え方が示されています。

東京都ではカーブサイドの具体的な利活用の検討に向けたイメージを示しています。



出典 東京都都市整備局「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（令和4年）」
 ※出典資料のうち、カーブサイドの利活用方針に係る整備に向けた検討（例）より引用

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、駅やバス停からの二次交通の確保に向けて、民間企業、市民、行政にとってもメリットとなる官民連携による交通施設の整備を推進します。

施策1

「バスまちぼ」の拡充・機能強化

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 2022年12月より本市で開始した、中部地方初の取組みであるバス停近くのコンビニエンスストアやドラッグストアなどの民間施設をバスの待合スペースとして活用する「バスまちぼ」事業について、市内の商業施設、業務施設等と連携し、設置箇所の拡大を図ります。
- バスマちぼに合わせたバス停の移設や民間施設内への自転車駐車場の設置など、利便性の向上を図ります。
- 周辺市町を含めた広域的な展開を検討し、隣接市町とバス事業者等との調整等について、支援を行います。

具体的な取組み

- ✓ 設置箇所の拡大
- ✓ 自転車駐車場の併設
- ✓ 他市町への広域的な展開
(隣接市町との調整支援)

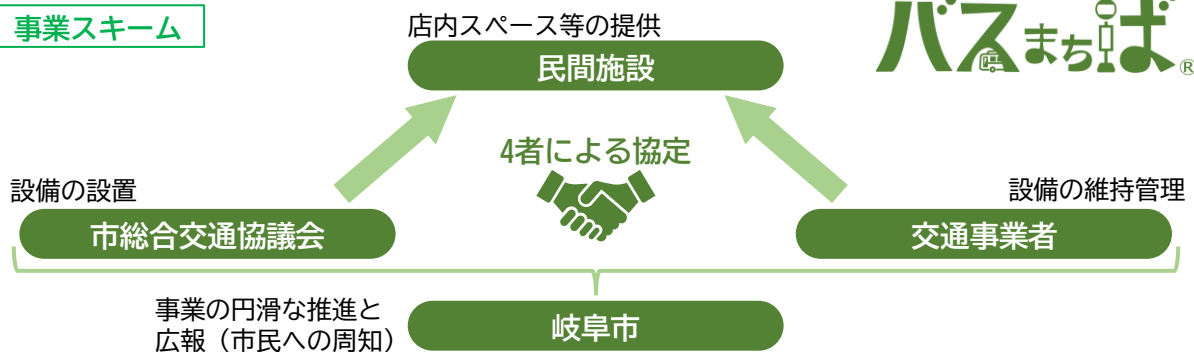


バスマちぼについて

POINT

雨や風などの影響を受けることなく、バス接近情報を表示するモニターを見ながら、お店の中で快適にバスを待つことができます。

事業スキーム



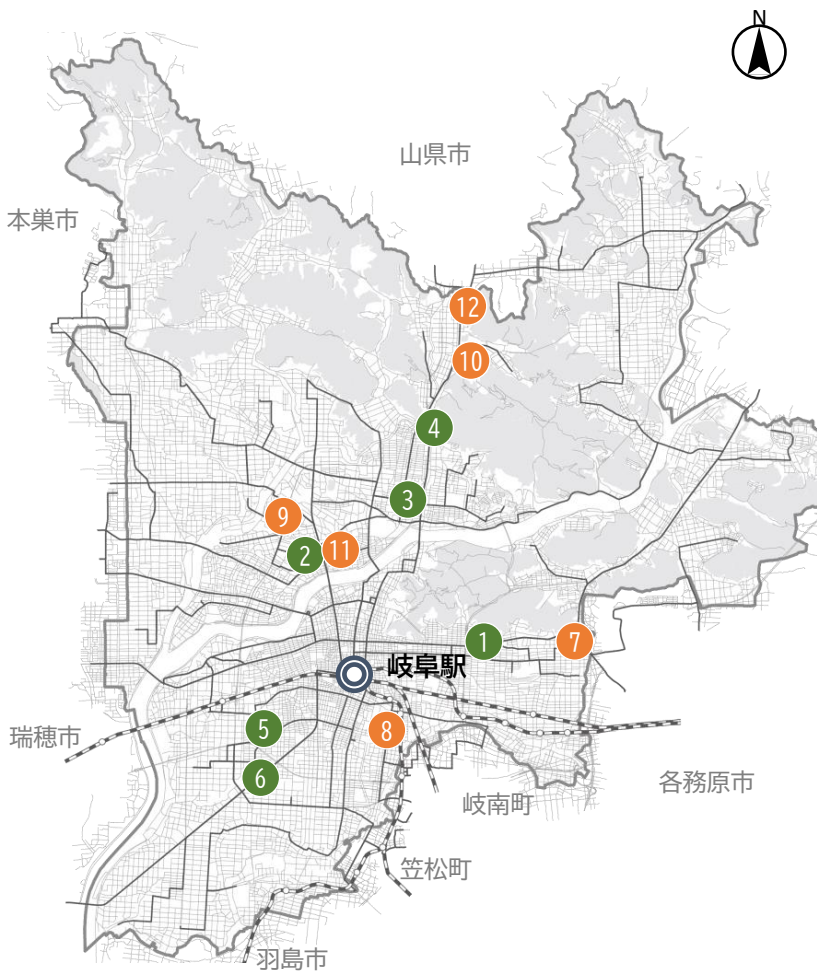
設置条件

- (1) バス停留所（路線バス及びコミュニティバス）から概ね100m以内に立地している施設であること
- (2) バス利用者が利用可能なスペース（店内、軒下等）があること



設置箇所

2023年12月現在、市内のコンビニエンスストア、ドラッグストアの12店舗と連携しています。



令和4年度（2022年度）	
連携店舗	バス停
① セブンイレブン 岐阜北一色店	東興町
② セブンイレブン 岐阜早田大通1丁目店	忠節1・2番
③ セブンイレブン 岐阜福光南町店	長良平和通り
④ ローソン 長良高見町店	長良高美
⑤ ローソン 岐阜宇佐東町店	宇佐
⑥ ローソン 岐阜六条大溝店	六条大溝町
令和5年度（2023年度）	
連携店舗	バス停
⑦ セブンイレブン 岐阜琴塚3丁目店※	佐兵衛新田
⑧ ローソン 岐阜城東通店	気象台前
⑨ ローソン 岐阜大福町店	則武新屋敷
⑩ ファミリーマート 岐阜三田洞店	岐阜城北高校前
⑪ ファミリーマート 早田栄町店	岐阜赤十字病院前
⑫ スギ薬局 粟野東店	高富大竜寺前

※バスまちば開設に合わせ、バス停移設実施

施策2

シェアサイクル「Gifu-ride」の推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 駅やバス停から離れた場所に向けた二次交通を担う手段として、公園・道路などの公共用地や観光施設の民間用地等を活用したシェアサイクルポートの拡充を図ります。
- 観光客等の利用を促すため、積極的な広報・PRの展開、利用形態に合った事業体制の検討を行います。

具体的な取組み

- ✓ 公共用地及び民間用地でのシェアサイクルポートの拡充



シェアサイクルポート

2-4 多様なニーズに対応する交通サービスの充実

高齢者や障がい者を含む市民や観光客、ビジネス来訪者など、誰もが移動しやすい交通環境を構築するため、それぞれのニーズに応じた多様な交通サービスの充実を図ります。

施策1

公共交通のサービス向上の取組み

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 岐阜乗合自動車株式会社において、利用者が安心して路線バスを利用できるよう、よりきめ細やかな案内サービスとして、「おもてなしコンシェルジュ」をJR岐阜駅前バスターミナルで実施しており、引き続き、案内の充実を図ります。
- 運転手のマナー向上に関するモニタリング調査など、交通事業者が実施する調査等に対し、市も積極的に協力します。
- バス停等におけるWi-Fi環境の整備など、来街者も含めたバス利用者の利便性の向上を図ります。

具体的な取組み

- ✓ おもてなしコンシェルジュの活動継続
- ✓ 交通事業者の調査等への連携・協力の推進（モニタリング調査への協力、情報発信支援など）
- ✓ 主要バス停及びバス路線でのWi-Fi環境の整備
- ✓ バス車両の方向幕カラーLED化の検討



施策2

施設と連携した公共交通の利用施策

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 岐阜ファミリーパークや岐阜公園周辺施設の利用者の積極的な公共交通利用を促進するため、対象施設の利用料金の割引など、公共交通利用のインセンティブにつながる取組みを継続して実施します。
- 新たな施設との連携を検討します。

具体的な取組み

- ✓ 各施設と連携した公共交通利用施策の継続実施
- ✓ 新たな連携先の検討



施策3

イベント時の臨時バス運行などの交通の充実

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 多くの来街者が集まる市のイベント等において、交通事業者等と連携し、臨時バスを運行するなど、過度に自動車に頼ることなく移動できる環境づくりを推進します。

具体的な取組み

- ✓ イベント等と連携した公共交通の運行

施策4

深夜バスの再開、運行時間の延長

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- コロナ禍以前に運行していた「深夜バス」について、交通事業者と連携し再開及び増便を検討します。
- 午前0時以降にも鉄道が運行している状況を踏まえ、駅から市内各地への最終バスについて、幹線軸を中心に運行時間の延長を検討します。



具体的な取組み

- ✓ 深夜バスの運行・拡大検討
- ✓ 最終バスの運行時間延長の検討

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

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 近年の気候変動に伴う風水害被害の激甚化や、鉄道の運行等に支障のある災害の発生に対応するため、大規模災害時の被災者やボランティアの輸送に対する協定を、市内交通事業者と締結しています。万が一の災害の発生に備え、防災視点での交通事業者との官民連携の維持・強化を図ります。
- 災害時における安全な施設等への避難にあたり、「高齢者等避難」の発令から「避難指示」の発令までの間、コミュニティバスの運賃無料化を実施するとともに、これらの利用に関する情報発信を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 災害時のバス輸送に関する交通事業者との連携
- ✓ 災害時におけるコミュニティバスの無料運行

コラム

自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスです。

本市では、NPO法人等により、公共交通による移動が困難な高齢者、障がい者の通院、通所、レジャー等を目的とした移動に対して、福祉有償運送を行っています。

■主体となって実施できる団体等

- 市町村
- NPO法人
- 一般社団法人又は一般財団法人
(地方自治法に規定する)認可地縁団体
- 農業協同組合
- 消費生活協同組合
- 医療法人
- 社会福祉法人
- 商工会議所
- 商工会
- 営利を目的としない法人格を有しない社団

■自家用有償旅客運送の種類

交通空白地有償運送

市町村やNPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの

福祉有償運送

市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

出典 国土交通省自動車局「自家用有償旅客運送ハンドブック」

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

施策6

タクシーによる個別輸送事業

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 鉄道駅やトランジットセンター、拠点バス停等の整備に合わせたタクシー乗降場・待機場の確保などを通じて、タクシー事業の支援を行います。
- 交通事業者が取り組む「子育てタクシー」などの様々なサービスについて、情報発信などの支援を検討します。

具体的な取組み

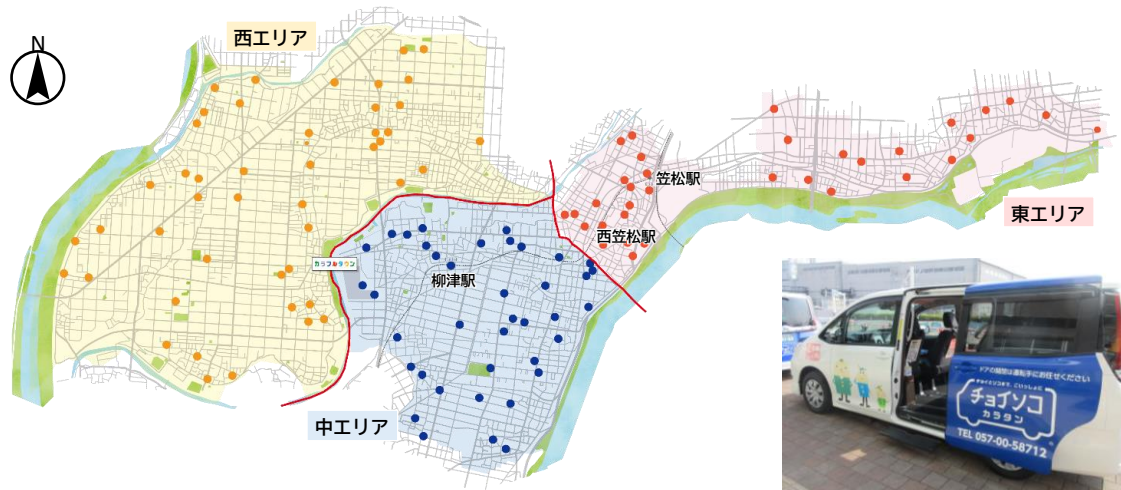
- ✓ 交通結節点でのタクシー乗降場の設置検討
- ✓ 子育てタクシーなどの情報発信

コラム チョイスココラタン

会員登録された利用者から電話やインターネットで予約を受け付け、最適な乗り合わせと経路を割り出し、それぞれの目的地に向かう、民間事業者が実施するデマンド型乗合サービスです。

- <事業主体> ㈱アイシン
- <実験区域> 境川地区（鞆地区、日置江地区、柳津地区）、笠松町
- <対象者> 市内に在住又は通学する者
- <基本運賃> 西エリア⇄中エリア⇄東エリア（1乗車250円）、西エリア⇄東エリア（1乗車500円）
- <運行時刻> 8時30分～17時30分 毎週土曜日・日曜日運休
非固定ダイヤ型（運行時間内で予約に応じて随時運行）
- <運行形態> 区域運行方式
- <運行事業者> 交通事業者
- <運行車両> ミニバンタイプ1台
- <予約方法> 電話又はインターネットによる予約（事前登録制）

チョイスココラタンのりば（令和5年11月時点）



施策7

パーソナルモビリティを活用した移動支援

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 本市の魅力的な観光資源、集客施設については、鉄道やバスでのアクセスが難しい場所にある場合も多いことから、交通シェアリングサービスなど、電動キックボードや自転車等、適材適所な二次交通の確保が求められます。

そこで、観光施設や交通事業者、交通結節点周辺の商業施設等との連携を視野に、シェアリングサービスを想定した新たな移動支援策を検討します。



具体的な取組み

- ✓ 民間シェアリングサービスと連携した小型モビリティ活用策の検討

コラム 超小型モビリティとは

超小型モビリティには、①「ミニカー」と呼ばれる原動機付自転車（三輪又は四輪）、②型式指定車、③基準緩和認定制度に基づく認定車両があります。

	①原動機付自転車	②型式指定車	③基準緩和認定制度に基づく認定車両
運行地域	制限なし（高速道路等は走行できない）	制限なし（高速道路等は走行できない）	定められた運行地域のみ走行可能（高速自動車国道等は走行できない）
定員	1人	1人～4人	1人～2人
積載量	90kg	貨物自動車の構造要件を満たす必要がある	貨物自動車の構造要件を満たす必要がある
車両例	 <p>トヨタ i-ROAD トヨタ車体 コムス (1人乗り)</p>	 <p>トヨタ C*pod</p>	 <p>ホンダ MC-β 日産 ニューモビリティコンセプト NTN インホイールモーターEV ノイエス フリーブ トヨタ車体 コムス(2人乗り)</p>
適している導入目的・事業内容等	<p>小口で軽い荷物を扱う配送業務など</p> <p>90kg以下の荷物を扱う配送業務など</p>	<p>送迎など</p> <p>通学や通院に伴う送迎など</p> <p>グループでの来訪が多い観光地利用など</p> <p>2人乗車が多いと見込まれる観光客向けの事業</p> <p>日常利用、専用利用など</p> <p>近距離の日常的な交通手段、巡回事業、在宅医療介護など</p>	<p>限定エリアでの低速域の移動</p>

出典 国土交通省自動車局「地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック」

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。

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、日本で初めて、中心市街地における自動運転バスの5年間の継続運行を開始しました。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。さらには、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組みを進めます。

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

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

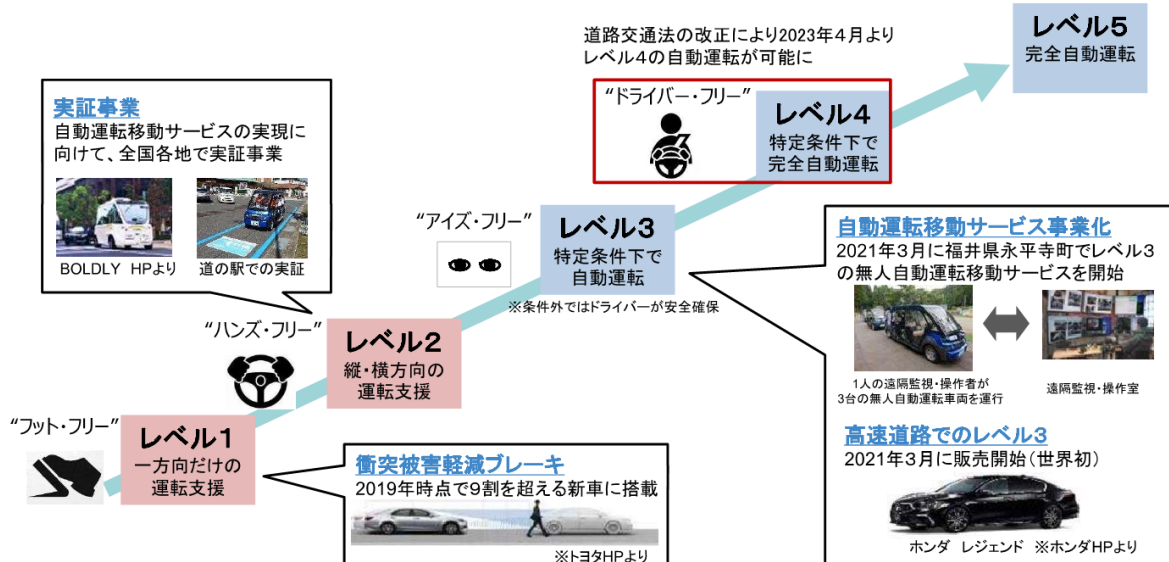
- 公共交通への自動運転技術の導入に向けた取組みを実施しています。
- 中心部の循環バスや、将来的には郊外部のコミュニティ交通など、地域の特徴に合わせた導入の実現を目指します。
- 新技術を活用した公共交通サービスのあり方を検討します。

具体的な取組み

- ✓ 自動運転バスの実装に向けた実証実験及び検証
- ✓ 自動運転技術に関する産学官の連携強化
(岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会、スマートシティぎふ推進コンソーシアム、名古屋大学COI-NEXTマイモビリティ共創拠点)
- ✓ 顔認証等の新技術を活用した新たな公共交通サービスの検討

コラム 自動運転技術について

【政府目標】 2022年目途：レベル4移動サービスの実現 → 2025年目途 全国50か所に拡大
→ 2025年目途 高速道路レベル4の実現



出典：第7回国土交通省自動運転戦略本部資料

施策2

交通事業者による自動運転バスの運行

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 自動運転バスの継続運行により、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、交通事業者による営業運行の実現に向けた検討を進めます。

具体的な取組み

- ✓ 自動運転バスの営業運行に向けたビジネスモデルの検討



施策3

利便性の高い交通系ICカードの導入

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 民間事業者と連携した公共交通の利便性向上に資する取組みとして、路線バスのほか、コミュニティバスへの全国交通系ICカードの導入を進めます。
- さらには、全国交通系ICカードへの企画乗車券機能の付与など、より利便性の高い全国交通系ICカードの導入を検討します。

具体的な取組み

- ✓ コミュニティバスへの全国交通系ICカードの導入
- ✓ 全国交通系ICカードの機能強化の検討

全国交通系ICカード



3

基本方針3

交通・まちの未来に向けた挑戦

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→御鯨街道→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予約システムまたは電話） 運賃無料
※空席がある場合は、予約なしで乗車可能





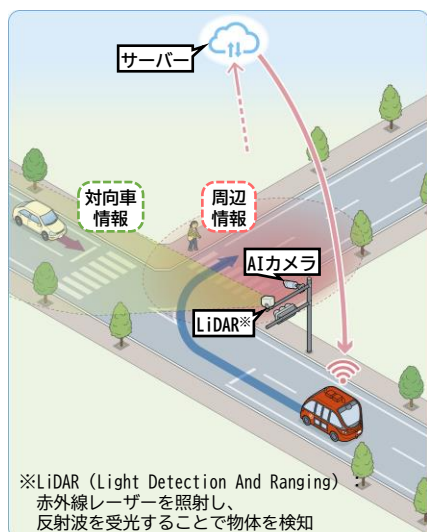
運行状況



走行環境の整備（インフラ整備等）

▶ 完全自動右折の実現

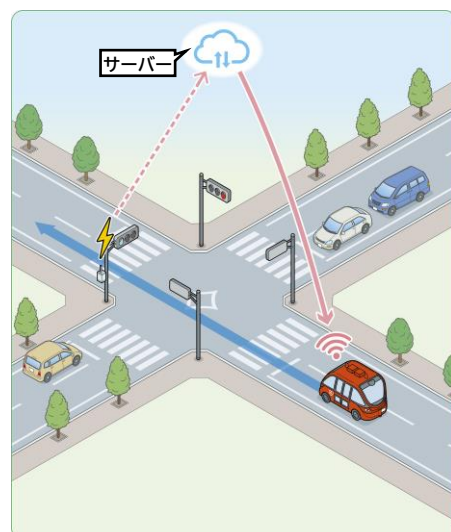
路車協調システム



AIカメラ、LiDARで検知した交通状況を自動運転バスへ情報提供。路車協調システムと信号協調、2つの技術を活用し、自動右折を実現。

▶ 信号協調の整備

信号協調



信号情報提供装置が自動運転バスに信号情報（現在の信号色、変化までの時間）を提供。自動運転バスは自動で信号交差点を通過。

3-2 DX・GXの交通分野での展開

交通分野におけるDX（Digital Transformation）、GX（Green Transformation）は、国が示す「地域交通のリ・デザイン」の中でも重要な事項と位置づけられており、情報技術の発展による利用者サービスの向上や、電気自動車などの次世代車両と再生可能エネルギーの活用による脱炭素化に対応していくことが求められます。そのため、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MaaS事業や、スマートフォンなど個人情報端末を活用した情報発信、決済処理の効率化について、検討を進めます。

施策1

路線バス等のリアルタイム運行情報

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 路線バスやコミュニティバスにおいて、バス利用者にリアルタイムで運行情報を届けるバスロケーションシステムの導入について、バス事業者と連携して推進します。
- また、路線バス、コミュニティバス、さらには自動運転バスが連動した総合的なバスロケーションシステムの構築を検討します。

具体的な取組み

- ✓ 路線バス及びコミュニティバスのリアルタイム運行情報の発信
- ✓ 路線バス、コミュニティバス、自動運転バスが連動したバスロケーションシステムの検討

施策2

公共交通へのビッグデータの活用

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- バスなどの公共交通の効率的な運行やサービス向上に向け、スマートフォンや交通系ICカード等の利用実績、ETC2.0等のビッグデータの活用を検討します。

具体的な取組み

- ✓ 公共交通の運行最適化に向けたビッグデータの活用検討

施策3

GXに対応するバス・タクシー車両の導入推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 環境性能の高いバス車両、タクシー車両の導入に向けて、燃料電池自動車や電気自動車など、次世代自動車の導入を推進します。

具体的な取組み

- ✓ バス・タクシーへの電気車両の導入推進

施策4

MaaS事業

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 国の「日本版MaaSの推進」や、民間主導で進むトータルナビ等、新技術を活用した新たな交通サービスについて、市民の日常生活や、来街者の様々な活動における交通利便性を高めるための本市に適したMaaSの研究を進め、導入を推進します。
- トランジットセンター等での様々な交通サービスへの乗換や、交通以外のサービスとの連携等、利便性の高い交通システムの構築を検討します。

具体的な取組み

- ✓ MaaSの導入、トータルナビ等の導入に向けた民間連携の強化

コラム

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは

MaaSとは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

出典：先進モビリティサービス（MaaS・AIオンデマンド交通）の導入に係る事例集（令和4年3月、国土交通省）



施策5

企画乗車券等のモバイルチケットの継続販売

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 岐阜乗合自動車株式会社が販売する平日昼間バス1日乗り放題乗車券「昼得きっぷ」などの企画乗車券について、紙乗車券のほか、利便性の高い、モバイルチケットでの販売を行うなど、キャッシュレス決済の積極的な導入が進められています。今後も、将来的なキャッシュレス決済の普及を見据えながら、継続的なモバイルチケットの販売と普及促進を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 「昼得きっぷ」など利用促進に資するモバイルチケットの継続販売

昼得きっぷ 平日10～16時の時間帯に利用可能な企画きっぷ



ホリデーパス 土日祝日限定の1日乗車券



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、過度な自動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。

4-1 公共交通の利用促進

本市では自動車の交通分担率が高く、交通事故の発生など、自動車に起因する交通問題が顕在化しています。そこで、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などの取組みを進めます。

施策1

利用しやすいバス運賃・割引サービスの継続・拡充

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- モバイルチケット等を活用した新たな料金サービスの導入を推進し、公共交通の利用を促します。また、全国交通系ICカード、QRコード決済など、現金以外での新たな決済方法の導入を進めます。
- バスと鉄道等を組み合わせた乗継ぎ割引や平日昼間など特定条件で利用できる企画乗車券など、利用促進につながる運賃や新たなサービスの検討を行います。

具体的な取組み

- ✓ 企画乗車券、モバイルチケット等を活用した利用促進の実施
- ✓ 乗継ぎ割引運賃拡充の検討

施策2

利用しやすいタクシー運賃の導入検討

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- タクシー事業について、デマンド型乗合タクシーを運行するなど、利用しやすい運賃の交通サービスの提供をはじめ、各地域の特長に合わせた利用しやすい運賃の導入に向けて、他都市の事例等を研究するなど、検討を行います。

具体的な取組み

- ✓ 多様なサービスに対応した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

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 市内バスマップ・コミュニティバスマップや市内の公共交通に関する啓発冊子を作成し、配布します。
- 外国人居住者、外国人観光客に向けて、公共交通マップの多言語化を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 公共交通マップ、啓発冊子の作成・配布
- ✓ 多言語公共交通マップの作成・配布



啓発冊子「岐阜市の公共交通はじめてBOOK」

4-2 多様な交通手段を使いこなす意識の醸成

環境問題への対応や、コロナ禍で大きな影響を受けた観光・商業・産業等の回復など、様々な課題の対応に向けて、地域公共交通だけでなく、自転車や徒歩、昨今の小型モビリティの活用等を視野に、多様な交通手段を適材適所で使いこなす意識の醸成が求められています。そこで、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、意識の醸成を図ります。

施策1

モビリティ・マネジメントの実施

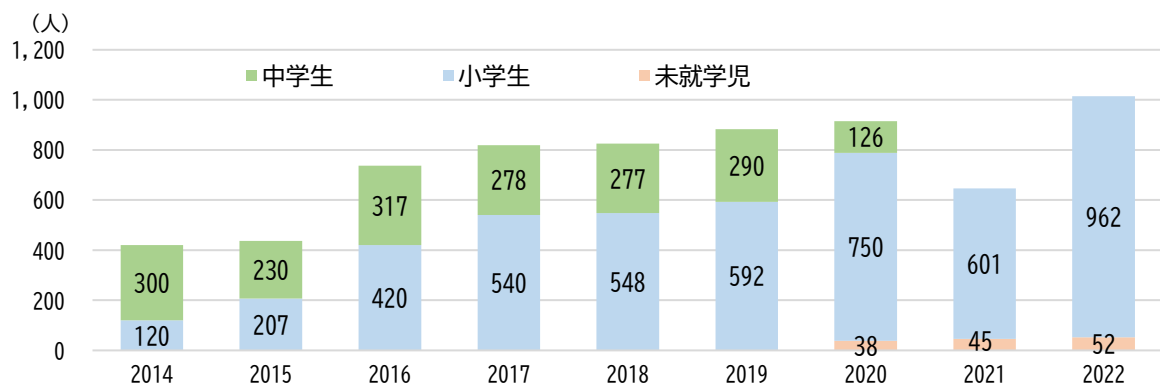
センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 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、交通手段の選択肢を広げ、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組みを進めます。
- 交通事業者とともに市内の小中学校、高校及び大学と連携し、学校モビリティ・マネジメントを推進します。
- 学校モビリティ・マネジメントをきっかけに、家族を含めて公共交通への関心を高めることを目的とした新たなモビリティ・マネジメントを推進します。

具体的な取組み

- ✓ モビリティ・マネジメント事業の継続実施
- ✓ 自動運転バス車両を用いたモビリティ・マネジメントの実施
- ✓ 小学生などを対象としたはじめてのバス利用機会の創出

コラム モビリティ・マネジメントの実施状況



4 基本方針4 みんなではぐくむ これからの交通

施策2

公共交通利用促進イベントの開催

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- イベントを通して公共交通に親しんでもらい、楽しみながら理解を深めることで、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。また、本市が主催するイベントには、公共交通を利用し、参加するよう促します。

具体的な取組み

- ✓ 公共交通フェスタの継続実施
- ✓ イベントと連携した公共交通利用促進の実施

公共交通フェスタ2023の開催状況



イベントと連携した公共交通利用促進



施策3

自動車利用の適正化の推進

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 移動時には、自動車以外の移動手段の選択を意識するとともに、自動車を利用する場面では、環境に配慮したエコドライブに心がけるなど、適切な自動車利用の意識啓発を図ります。
- 通勤手段を環境負荷の少ない公共交通や自転車などに自発的に転換する取組みである「スマートエコ通勤」を市民や地元企業の規範となるよう本市職員が率先して行います。
- 高齢運転者の交通事故防止などに向け、運転免許証の自主返納を進めることを目的として、市や交通事業者等が支援を行い、公共交通機関の利用促進などを行います。
- 関係機関等と連携し、安全な自転車利用の啓発を行い、自転車の交通事故の減少を目指します。
- 市内企業の通勤や業務等で発生する移動に対して、自動車以外の交通手段の選択を促すため、国土交通省の進めるTDM施策と連携し、企業向けモビリティ・マネジメントを推進します。

具体的な取組み

- ✓ 岐阜市職員スマートエコ通勤の継続実施
- ✓ 高齢者等運転免許証自主返納支援
- ✓ 自転車安全利用の啓発（交通安全教室、自転車の交通ルール・マナー講習会の開催等）
- ✓ 国のTDM事業と連動した企業向けモビリティ・マネジメントの推進

コラム

国土交通省 岐阜県TDMプロジェクト

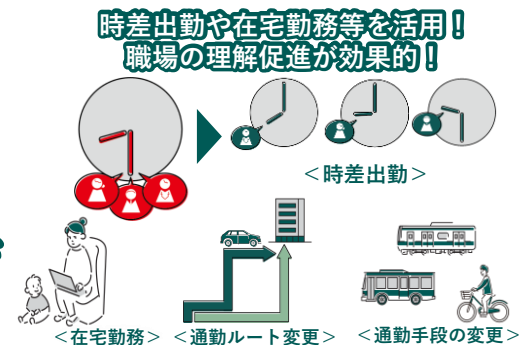
岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会では、県内市街地の通勤時間帯の交通集中緩和や多様な働き方の実現等に向けて、TDMの取組みの習慣化を目指した『岐阜県TDMプロジェクト』に取り組んでいます。

■岐阜県TDMプロジェクトでの具体的な取組み

企業では……



個人では……



資料：国土交通省「岐阜県TDMプロジェクト」リーフレットより一部引用

施策4

出前講座の実施

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 本市が実施している、まちづくりや市民生活、環境、産業、防災、健康、福祉、教育・文化などに関する出前講座において、「交通政策」をテーマとした出前講座を実施しています。今後も、交通政策に関する出前講座を継続して実施するとともに、必要に応じて内容の拡充を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 「岐阜市の交通政策」に関する出前講座の継続的な実施

4

基本方針4

みんなではぐくむ これからの交通

4-3 公共交通の他分野との連携

国の「アフターコロナに向けた地域公共交通の「リ・デザイン」に関する提言（R4.8）」の中で、3つの共創が位置づけられています。そのうち、地域の暮らしのための交通プロジェクトや人材育成に対する支援の観点として他分野を含めた共創が重要と提言されました。本市では、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応する交通環境の充実等を進めます。

施策1

環境施策との連携

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 市民の省エネ行動を促進し、二酸化炭素排出量の削減を図る「ぎふ減CO2（げんこつ）ポイント制度」では、公共交通の利用におけるポイント付与を継続し、公共交通の利用促進を図ります。
- 自家用車の代わりに公共交通を利用する意識の醸成のため、環境教育と連携し、モビリティ・マネジメントの充実を図ります。

具体的な取り組み

- ✓ ぎふ減CO2ポイント制度との連携
- ✓ 環境教育とモビリティ・マネジメントの連携

施策2

健康施策との連携

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 岐阜県が実施する「清流の国ぎふ健康・スポーツポイント事業」と協働し、ポイント付与の対象となる様々な健康講座やイベントを提供することで、より多くの市民が健康づくりに取り組むことを推進します。また、これらの講座やイベントに参加する際に、公共交通機関を利用することで更にポイントが付与されることをPRし、公共交通機関の利用促進につなげていきます。
- クアオルト®健康ウォーキングのまちなかコースであるクアの道®・シティを定期講座として開講することで、参加者に健康について見直すきっかけや自家用車に頼らない外出のきっかけづくり、また、自然や景観等を楽しんで歩くことにより、環境について考えるきっかけなど、様々なきっかけを提供することで、歩くことプラス公共交通機関の利用等の促進に寄与していきます。

具体的な取り組み

- ✓ 清流の国ぎふ健康・スポーツポイント事業岐阜市版における公共交通利用へのポイント付与、情報の周知
- ✓ クアオルト®健康ウォーキングによる市民の健康づくりの推進



中心市街地を利用したクアオルト®健康ウォーキング

施策3

福祉施策との連携

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 外出する機会が少なくなりがちな70歳以上の高齢者に対し、バスを割引運賃で利用できるICカード乗車券を交付することで、外出するきっかけを提供し、生きがいづくり、健康増進を図ります。
- 重度の障がいがある人に対し、タクシーの利用料金の一部を助成するなど、社会生活の範囲を広め、福祉の増進を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 高齢者おでかけバスカードの交付と運賃割引
- ✓ 障害者タクシー利用料金助成

施策4

観光施策との連携

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 観光客が迷うことなく、わかりやすく観光できるよう、本市の玄関口である岐阜駅と周辺観光資源を結ぶ交通サービスや二次交通の充実を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 観光需要に対応した施設アクセス、観光周遊に使いやすい交通サービスの充実
- ✓ 二次交通の充実（シェアサイクルなど）

施策5

その他の分野との連携

センターゾーン 幹線軸沿線 郊外居住地

- 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、今後も多様な分野との連携を図ります。さらに、行政と市民が連携し、交通課題の解決に向けた市民の主体的な取組みを推進することで、交通環境の充実を図ります。

具体的な取組み

- ✓ 公共交通の確保に向けた多様な分野との連携

■公共交通と関連する様々な分野



出典：国土交通省 近畿運輸局「地域公共交通 赤字=廃止でいいの？」（平成30年3月）

5 各施策の取組みスケジュール

基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築

1-1 公共交通ネットワークの維持・再編



施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028
施策1※ バス路線の再編	公共交通網の効率化と利便性の確保に向けた路線再編	市、交通事業者(バス)	→				
	JR岐阜駅をハブターミナルとした長大路線の分割検討	市、交通事業者(バス)	検討・実施(実施時期未定)				
	トランジットセンターでの路線分割の検討	市、交通事業者(バス)	検討・実施(実施時期未定)				
施策2 バス路線の維持・支援	岐阜市バス路線(維持)補助	市	→				
	岐阜市コミュニティバス運行補助	市	→				

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

1-2 幹線軸(8幹線・2環状)の強化

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028
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	岐阜市型BRTの導入推進	市、交通事業者(バス)、 県警	検討・実施(実施時期未定)				
	都心部3路線での運行経路分散の検討	市、交通事業者(バス)	検討・実施(実施時期未定)				
施策2※ 広域公共交通ネットワークの確保	周辺市町の交通環境整備との連動	市、隣接自治体、 交通事業者(バス)	→				
	路線維持に関する周辺自治体との連携	市、隣接自治体	→				
	岐阜圏域の交流を活性化する公共交通の利用促進策の検討	市、隣接自治体、 交通事業者(バス)	→				
	岐阜連携都市圏公共交通分野連携会議の取組み	岐阜連携都市圏	→				
施策3 連節バスの運用の効率化	連節バスの乗継ぎダイヤの最適化等	市、交通事業者(バス)	→				
施策4 連節バス車両の更新	連節バス車両の更新	市、交通事業者(バス)	→				
施策5※ 中心部ループバス・市内ループバスの推進	中心市街地における公共交通への自動運転技術の導入	市、交通事業者(バス) 民間事業者	2023~2027年 実証運行				
	市内ループバスの運行の効率化	市、交通事業者(バス)	検討・実施(実施時期未定)				

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

1-3 持続可能なコミュニティ交通の推進

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
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	市民協働の手づくり コミュニティバスの導入促進等	市、コミュニティ バス等運営協議会	→					
	コミュニティバスサポート便、 デマンド型乗合タクシーの 効果検証及び展開	市、コミュニティ バス等運営協議会	→					
	多くの市民等が 運行計画などの検討に 参加・協議できる場の提供	市	→					
施策2※ 郊外部での自動運転導入検討	ラストマイルに対する 自動運転技術活用の検討	市、交通事業者(バス)	→					
	郊外部での 自動運転導入の検討	市、交通事業者(バス)	→					
施策3 運行計画の見直し・サポート	コミュニティバス運行計画の 見直し・サポート	市、コミュニティ バス等運営協議会、 交通事業者	→					
施策4 地域の状況に応じた 交通手段の提供	地域のコミュニティ交通支援 メニューの多様化の検討	市、コミュニティ バス等運営協議会	→					

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

1-4 トランジットセンター・拠点バス停の検討

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
施策1 交通結節機能の強化	鉄道やバス、自転車などの 乗継ぎを想定した トランジットセンターの検討	市、交通事業者(鉄道、 バス)	→					
	トランジットセンターでの 乗継ぎの利便性を高める 路線再編の検討	市、交通事業者(バス)、 コミュニティバス等 運営協議会	→					
施策2※ 拠点バス停の利便性向上	路線再編による拠点バス停 での乗継ぎの利便性向上	市、交通事業者(バス)、 コミュニティバス等 運営協議会	→					
	市民協働によるバス停の ベンチ設置等の促進	市、民間施設、 コミュニティバス等 運営協議会	→					

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

1-5 公共交通の担い手の確保

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
施策1※ バス、タクシー運転手の 雇用支援	運転手雇用施策、働きやすい 職場環境整備の支援	市、交通事業者(バス、 タクシー)	→					
	事業者と連携した 雇用支援の実施	市、交通事業者(バス、 タクシー)	→					
	自動運転技術を活用した 運転手の負担軽減に関する 取組みの推進	市	→					

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

5

各施策の取組みスケジュール

基本方針2 人とまちをつなぐ道路空間・交通環境の充実

2-1 安全で快適な道路基盤等の整備



施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
施策1 都市計画道路、 幹線道路等の整備	東海環状自動車道	国、中日本高速道路(株)	→				県内開通	
	岐阜南部横断ハイウェイ	国	→					→
	名岐道路	未定	→					→
	一般国道156号岐阜東バイパス	国	→					→
	(主)川島三輪線 藍川橋(4車線化)	県	→					→
	(都)岐阜駅城田寺線	県	→					
	(都)長良系貫線	県、市	→					→
	(都)運動場加茂線	県・市	→					→
	(都)日野岩地大野線	未定	→					→
	(都)西部縦貫道線	市	→					→
(都)金町那加岩地線	市	→				→		
施策2 名鉄名古屋本線 鉄道高架化事業の推進	名鉄名古屋本線 鉄道高架化事業	県、市、 交通事業者(鉄道)	→					→
	加納・茶所統合駅周辺 土地区画整理事業	市	→					→
施策3 自転車通行空間の整備、 自転車駐車場の適正配置	自転車通行空間の整備	市	→					→
	自転車駐車場の適正配置 (金公園、名鉄各務原線鉄道 駅など)	市、交通事業者等	→					→
施策4 道路や施設のバリアフリー化	駅周辺の面的・一体的な バリアフリー対策の推進	市、交通事業者(鉄道)	→					→
	バス停付近の歩道の バリアフリー化の推進	市	→					→
	公共交通の バリアフリー化の推進	市、交通事業者(バス、 タクシー)	→					→
施策5 無電柱化の推進	無電柱化による公共交通、 自転車、歩行者などの 通行環境の改善	市	→					→
施策6 危険バス停の改善等の 安全対策の推進	バス停の 安全性確保対策の推進	市、交通事業者(バス)	→					→
	公共交通の安全な運行に向け た交通事業者との情報共有	市	→					→
施策7 ゾーン30プラスの推進	ゾーン30プラスの推進	市、県警	→					→
施策8 通学路の安全対策の推進	通学路の安全対策の推進	国、県、市、県警	→					→

2-2 中心市街地の交通のあり方検討

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028
施策1 居心地が良く歩きたくなる まちなかの形成	「居心地が良く歩きたくなる 岐阜市のまちなか」の形成	市	→				
	多様な交通に対応した 道路空間の再構築	市	→				
施策2 多様な交通に対応した 道路空間の再構築	道路空間の再構築と連動した 公共交通の利用環境の向上	市	→				
	駐車場・荷捌きスペース等の 検討	市、民間施設	→				
施策3 名鉄岐阜駅前の トランジットモール化の推進	中長期的な視点からの トランジットモール導入 の検討	市	→				
施策4 中心市街地の魅力向上を図る 交通環境整備	周辺市街地整備等に合わせた、 歩行者用デッキの整備	市	→				

2-3 官民連携による交通施設の整備

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028
施策1 「バスまちば」の 拡充・機能強化	設置箇所の拡大	市、 交通事業者(バス)、 民間施設	→				
	自転車駐車場の併設	市、 交通事業者(バス)、 民間施設	→				
	他市町への広域的な展開 (隣接市町との調整支援)	市、隣接自治体、 交通事業者(バス)、 民間施設	→				
施策2 シェアサイクル 「Gifu-ride」の推進	公共用地及び民間用地での シェアサイクルポートの拡充	市、運営委託業者	→				

5 各施策の取組みスケジュール

2-4 多様なニーズに対応する交通サービスの充実

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
施策1 公共交通のサービス向上の取組み	おもてなしコンシェルジュの活動継続	交通事業者(バス)	→					
	交通事業者の調査等への連携・協力の推進	市	→					
	主要バス停及びバス路線でのWi-Fi環境の整備	市、交通事業者(バス)	→					検討・実施(実施時期未定)
	バス車両の方向幕カラーLED化の検討	交通事業者(バス)	→					検討・実施(実施時期未定)
施策2 施設と連携した公共交通の利用施策	各施設と連携した公共交通利用施策の継続実施	市、交通事業者(バス)	→					
	新たな連携先の検討	市、交通事業者(バス)	→					
施策3 イベント時の臨時バス運行などの交通の充実	イベント等と連携した公共交通の運行	市、交通事業者(バス、タクシー)	→					
施策4 深夜バスの再開、運行時間の延長	深夜バスの運行・拡大検討	市、交通事業者(バス)	→					検討・実施(実施時期未定)
	最終バスの運行時間延長の検討	市、交通事業者(バス)	→					検討・実施(実施時期未定)
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	災害時のバス輸送に関する交通事業者との連携	市、交通事業者(バス)	→					
	災害時におけるコミュニティバスの無料運行	市、コミュニティバス等運営協議会、交通事業者(バス)	→					
施策6 タクシーによる個別輸送事業	交通結節点でのタクシー乗降場の設置検討	市、交通事業者(タクシー)	→					
	子育てタクシーなどの情報発信	市、交通事業者(タクシー)	→					
施策7 パーソナルモビリティを活用した移動支援	民間シェアリングサービスと連携した小型モビリティ活用策の検討	市	→					検討・実施(実施時期未定)

基本方針3 交通・まちの未来に向けた挑戦

3-1 新技術等の本格導入の推進



施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
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	自動運転バスの実装に向けた 実証実験及び検証	市、交通事業者(バス)	→					
	自動運転技術に関する 産学官の連携強化	市、大学、 交通事業者(バス)、 民間事業者	→					
	顔認証等の新技術を活用した 新たな公共交通サービスの検討	市、交通事業者(バス)、 民間事業者	→					検討・実施(実施時期未定)
施策2※ 交通事業者による 自動運転バスの運行	自動運転バスの営業運行に 向けたビジネスモデルの検討	市、交通事業者(バス)	→				→	
施策3※ 利便性の高い 交通系ICカードの導入	コミュニティバスへの 全国交通系ICカードの導入	市、交通事業者(バス)	→					
	全国交通系ICカードの 機能強化の検討	市、交通事業者(バス)	→					検討・実施(実施時期未定)

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

3-2 DX・GXの交通分野での展開

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
施策1 路線バス等の リアルタイム運行情報	路線バス及びコミュニティバス のリアルタイム運行情報の 発信	市、交通事業者(バス)	→	→				
	路線バス、コミュニティバス、 自動運転バスが連動したバス ロケーションシステムの検討	市、交通事業者(バス)	→					検討・実施(実施時期未定)
施策2 公共交通への ビッグデータの活用	公共交通の運行最適化に 向けたビッグデータの活用 検討	市	→				→	
施策3 GXに対応するバス・ タクシー車両の導入推進	バス・タクシーへの 電気車両の導入推進	市、交通事業者(バス、 タクシー)	→					検討・実施(実施時期未定)
施策4 MaaS事業	MaaSの導入、トータルナビ等 の導入に向けた民間連携の 強化	市	→					検討・実施(実施時期未定)
施策5※ 企画乗車券等の モバイルチケットの継続販売	「昼得きっぷ」など利用促進 に資するモバイルチケットの 継続販売	市、交通事業者(バス)	→					

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

5 各施策の取組みスケジュール

基本方針4 みんなではぐくむ これからの交通

4-1 公共交通の利用促進

施策名	取組み内容	実施主体	スケジュール				
			2024	2025	2026	2027	2028
施策1※ 利用しやすいバス運賃・割引サービスの継続・拡充	企画乗車券、モバイルチケット等を活用した利用促進の実施	市、交通事業者(バス)	→				
	乗継ぎ割引運賃拡充の検討	市、交通事業者(バス)	→ (検討・実施(実施時期未定))				
施策2 利用しやすいタクシー運賃の導入検討	多様なサービスに対応したタクシー運賃の導入検討	市、交通事業者(タクシー)	→ (検討・実施(実施時期未定))				
施策3※ 公共交通マップ、啓発冊子の作成・配布	公共交通マップ、啓発冊子の作成・配布	市、総合交通協議会	→				
	多言語公共交通マップの作成・配布	市、総合交通協議会	→				

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

4-2 多様な交通手段を使いこなす意識の醸成

施策名	取組み内容	実施主体	スケジュール				
			2024	2025	2026	2027	2028
施策1※ モビリティ・マネジメントの実施	モビリティ・マネジメント事業の継続実施	市、総合交通協議会、交通事業者(バス)	→				
	自動運転バス車両を用いたモビリティ・マネジメントの実施	市、総合交通協議会	→				
	小学生などを対象としたはじめてのバス利用機会の創出	市、総合交通協議会、交通事業者(バス)	→				
施策2 公共交通利用促進イベントの開催	公共交通フェスタの継続実施	市、総合交通協議会、交通事業者(バス)	→				
	イベントと連携した公共交通利用促進の実施	市、総合交通協議会、交通事業者(バス)	→				

※印は「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」に位置づける施策を示している。

4-2 多様な交通手段を使いこなす意識の醸成（つづき）

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
施策3 自動車利用の適正化の推進	岐阜市職員スマートエコ通勤の継続実施	市	→					
	高齢者等運転免許証自主返納支援	市、県、県警	→					
	自転車安全利用の啓発（交通安全教室、自転車の交通ルール・マナー講習会の開催等）	市、県警	→					
施策4 出前講座の実施	国のTDM事業と連動した企業向けモビリティ・マネジメントの推進	国、市	→					
	「岐阜市の交通政策」に関する出前講座の継続的な実施	市	→					

4-3 公共交通の他分野との連携

施策名	取組み内容	実施主体	2024	2025	2026	2027	2028	
施策1 環境施策との連携	ぎふ減CO2ポイント制度との連携	市	→					
	環境教育とモビリティ・マネジメントの連携	市	→					
施策2 健康施策との連携	清流の国ぎふ健康・スポーツポイント事業岐阜市版における公共交通利用へのポイント付与、情報の周知	市	→					
	クアオルト®健康ウォーキングによる市民の健康づくりの推進	市	→					
施策3 福祉施策との連携	高齢者おでかけバスカードの交付と運賃割引	市	→					
	障害者タクシー利用料金助成	市	→					
施策4 観光施策との連携	観光需要に対応した施設アクセス、観光周遊に使いやすい交通サービスの充実	市	→					
	二次交通の充実（シェアサイクルなど）	市	→					
施策5 その他の分野との連携	公共交通の確保に向けた多様な分野との連携	市	→					

岐阜市総合交通計画

GIFU CITY COMPREHENSIVE TRANSPORTATION PLAN



第5章

計画の推進に向けて

- 1 モニタリング指標・評価指標
- 2 進捗管理体制

1 モニタリング指標・評価指標

(1) 計画の評価に関する考え方

- 本計画では、市内の各エリアの交通の姿を想定し、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。

基本方針1

持続可能な公共交通ネットワークの構築

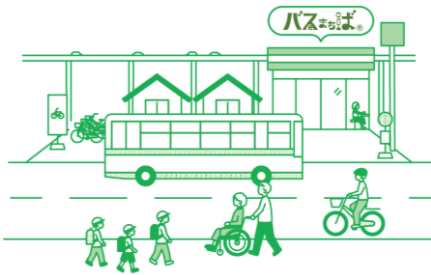


基本施策

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

基本方針2

人とまちをつなぐ
道路空間・交通環境の充実

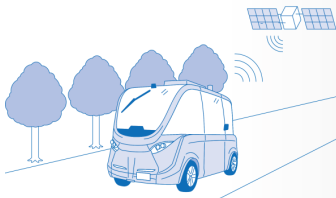


基本施策

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

基本方針3

交通・まちの
未来に向けた
挑戦



基本施策

- 3-1 新技術等の本格導入の推進
- 3-2 DX・GXの交通分野での展開

基本方針4

みんなではぐくむ これからの交通



基本施策

- 4-1 公共交通の利用促進
- 4-2 多様な交通手段を使いこなす意識の醸成
- 4-3 公共交通の他分野との連携

各施策のモニタリング指標

指標1 幹線軸（8幹線・2環状）の運行便数

公共交通の持続可能性を確保するため、将来においても、岐阜駅と各地を結ぶ8幹線と、市内を巡回する2環状の幹線軸の運行便数を維持していくことが重要である

指標2 コミュニティバス等運営協議会等の開催数

持続可能なコミュニティ事業の構築に向け、今後も継続して、地元運営協議会等と協働で取り組むことが重要である

指標3 運転手雇用支援の実施件数

地域公共交通サービスを維持していく上で、運転手の確保が不可欠であり、交通事業者と連携した支援を行うことが重要である

指標4 バスマちばの開設数

公共交通の利便性向上のため、バス間の乗換え、他手段からバスへの乗継ぎに対応したバス待ち環境の充実が重要である

指標5 シェアサイクルのポート整備数

鉄道やバスを降りた後の目的地までのラストマイルとしての自転車利用促進のため、シェアサイクルポートの整備が重要である

指標6 自動運転バスの乗車人数

自動運転技術の実装に向けて、自動運転に対する「社会受容性」を高める必要があり、自動運転バスの継続運行により、体験者を増やしていくことが重要である

指標7 モビリティ・マネジメントの実施件数

過度に自動車に頼ることなく、多様な交通手段を選択できるよう、市民等の意識の醸成を図ることが重要である

各施策による評価指標

評価指標1 居住誘導区域における人口の社会増減

公共交通幹線軸の形成により、幹線軸沿線及びセンターゾーンに位置づけた「居住誘導区域」への定住が促進されたか評価する

【参考指標1-1】 幹線軸の人口カバー率

評価指標2 走行キロ当たりバス利用者数

地域の移動ニーズに合わせた適切なバス運行により、バス事業が持続可能な事業となっているか評価する

【参考指標2-1】 年間バス総走行キロ

評価指標3 バス・タクシー運転手の採用者数

公共交通の運転手不足の課題に対して、官民連携により、雇用支援などの取組みを進めることで、新たな運転手の採用が促進されたか評価する

評価指標4 中心市街地の歩行者・自転車通行量

8幹線・2環状の充実や、居心地の良いまちなかの形成を通じて、まちなかのにぎわいが創出されているか評価する

【参考指標4-1】 中心市街地のバス降車人数

評価指標5 自動運転バスの社会受容性

長期的な運転手不足への対応や、公共交通の効率化に向けた自動運転バスの実装に向け、社会受容性が高まったか評価する

評価指標6 市民アンケート満足度

センターゾーン、幹線軸沿線、郊外居住地の各エリアに適した公共交通サービスを提供することで、市民の交通への満足度が高まったかどうか評価する

1 モニタリング指標・評価指標

(2) 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年度)	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	25回/年 (2023年度)	前年度以上
3	運転手雇用支援の実施件数	2件/年 (2023年度)	前年度以上
4	バスまちばの開設数	12箇所 (2023年度)	前年度以上
5	シェアサイクルのポート整備数	24箇所 (2023年度)	前年度以上
6	自動運転バスの乗車人数	40,000人/年 (2023年度)	前年度以上
7	モビリティ・マネジメントの実施件数	7件/年 (2023年度)	前年度以上

(3) 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年度)	現状より増加 (2016-2027年度)
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年度)	現状より増加 (2025年度)
2	走行キロ当たりバス利用者数	0.86人/km (2022年度)	0.95人/km (2027年度)
参考指標 2-1	年間バス総走行キロ	17,003,882km/年 (2022年度)	現状維持 (2027年度)
3	バス・タクシー運転手の採用者数	122人/年 (2022年度)	現状より増加 (2027年度)
4	中心市街地の歩行者・自転車通行量	39,759人/日 (2022年度)	45,700人/日 (2027年度)
参考指標 4-1	中心市街地のバス降車人数	10,524人/日 (2023年度)	現状より増加 (2027年度)
5	自動運転バスの社会受容性	77% (2022年度)	現状より増加 (2027年度)
6	市民アンケート満足度	41.6% (2023年度)	現状より増加 (2028年度)

2 進捗管理体制

(1) 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、下記のとおりです。

PDCAサイクル	2023	2024 (1年目)	2025 (2年目)	2026 (3年目)	2027 (4年目)	2028 (5年目)	
PLAN (策定)	計画策定					次期計画の検討	
DO (実行)		事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	
CHECK (評価)							
ACT (見直し)		必要に応じて対応等の検討					
岐阜市 総合交通協議会							

(2) 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

岐阜市総合交通計画

GIFU CITY COMPREHENSIVE TRANSPORTATION PLAN



第6章

資料編

- 1 第3次岐阜市総合交通戦略のフォローアップ
- 2 評価指標の設定根拠
- 3 策定の経緯
- 4 用語解説

1

第3次岐阜市総合交通戦略のフォローアップ

(1) 施策の取組み状況

戦略1 公共交通					
連番	施策	具体的な施策	達成	未達成	主な実施主体
1-1	バス路線再編	岐阜市地域公共交通再編実施計画に基づくバス路線の再編	○		岐阜バス・市
		岐阜市地域公共交通網形成計画に基づくバスネットワークの構築	○		岐阜バス・市
		新庁舎バス停を活用した中心部のバス路線再編	○		岐阜バス・市
		新庁舎へのバスアクセスの確保（中心市街地循環バス、連節バスの乗り入れ等）	○		岐阜バス・市
1-2	乗継拠点の整備検討	長良方面でのトランジットセンターの整備		○	市
		トランジットセンターにおける交通結節機能の向上と周辺土地利用のあり方などの検討	○		市
1-3	拠点バス停等の整備	拠点バス停における乗り場やダイヤ案内の充実	○		岐阜バス
		中心部のバス路線再編への活用（新庁舎バス停）	○		岐阜バス・市
		市民協働によるバス停の緑化やベンチの設置（一般バス停含む）	○		岐阜バス・市
1-4	BRTの導入推進	バス走行環境の整備（バスレーン）	○		県警・市
		バス走行環境の整備（PTPS）		○	県警・岐阜バス
		バス待ち環境改善にむけた取組み	○		岐阜バス・市
		BRT導入路線の拡大、連節バスの増強	○		岐阜バス・市
1-5	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進	バス停駐輪スペースの整備	○		市
		駐車場紹介システム、サイクル＆ライド案内の充実	○		市
1-6	バス路線の維持に向けた補助	バス路線（維持）補助事業	○		市
1-7	市民協働のコミュニティバスの推進	コミュニティバス事業（継続）	○		コミュニティバス等運営協議会
		コミュニティバス事業（新規導入地区）	○		コミュニティバス等運営協議会
		コミュニティバスを補完する新たな交通手段	○		コミュニティバス等運営協議会・市
		コミュニティバス本格運行実施基準の改定	○		市
		コミュニティバス全地区共通1日乗車券の発行	○		コミュニティバス等運営協議会・市
1-8	公共交通のバリアフリー	JR岐阜駅の改札内エレベーター整備などに対し、費用の一部を補助	○		市
		UDタクシーを導入するタクシー事業者等に対し、費用の一部を補助	○		市
		バス事業者による低床バスの導入	○		バス事業者
1-9	福祉政策との連携	高齢者おでかけバスカードの交付と運賃割引	○		市
		重度障害者タクシー利用料金助成	○		市
		障がい者理解啓発推進事業（啓発イベント等）の実施	○		市
		バス車内等での「障がい者マーク」の啓発	○		バス事業者・市
		健康増進施設へのコミュニティバス路線の接続	○		コミュニティバス等運営協議会
1-10	幹線バスの見える化	JR岐阜駅前の総合案内の高度化（デジタル化）	○		岐阜バス・市
		バス停・バス停上屋のカラー化、幹線名の明示	○		岐阜バス・市
		バス車両の方向幕のカラーLED化	○		岐阜バス
1-11	最終バスの運行時間延長の検討	最終バスの運行時間延長		○	岐阜バス
		深夜バスの運行・拡大		○	岐阜バス
1-12	公共交通へのICT技術の活用	交通系ICカードの共通化（10カードの導入）	○		岐阜バス・市
		主要バス停及び高速バス路線でのWi-Fi環境の整備		○	岐阜バス・市
1-13	運賃制度の検討	運賃制度の見直し	○		岐阜バス
		乗り継ぎ割引運賃拡充		○	岐阜バス
1-14	運転者不足への対応	交通事業者による大型二種免許取得費用の支援	○		岐阜バス
		女性運転者の増加に向けた採用活動	○		岐阜バス
		広報紙を利用した採用情報の提供	○		市

戦略2 中心市街地

連番	施策	具体的な施策	達成	未達成	主な実施主体
2-1	中心部におけるコミュニティバス、中心市街地循環バスの運行	中心市街地でのコミュニティバス事業（継続）	○		コミュニティバス等運営協議会
		中心市街地でのコミュニティバス事業（新規地区導入）		○	コミュニティバス等運営協議会
		中心市街地循環バスの運行	○		岐阜バス
2-2	トランジットモールの推進	中長期的な視点からのトランジットモール導入	○		市
2-3	レンタサイクルの推進（ぎふ・まちなかサイクル）	レンタサイクル事業の継続実施	○		市
		広報、PR活動の実施	○		市
		利用形態に合った事業体制の検討	○		市
2-4	中心市街地へのアクセス利便性の向上	中心市街地へのアクセス向上制度の利用促進（買物バス券、バス1日乗車券）	○		商店街バス乗車券運営委員会・岐阜バス
2-5	新庁舎の建設に関連する整備	拠点バス停の整備	○		市
		新庁舎バス停を活用した中心部のバス路線再編	○		市
		（市）司町1号線ほか1路線整備事業	○		市
		立体駐車場の整備	○		市
		エントランス・ロビーでのバス情報の提供	○		岐阜バス・市
2-6	歩行者用デッキの整備	周辺再開発事業等に合わせた、歩行者用デッキの整備	○		市
2-7	駐車場整備計画の見直し	駐車場整備計画の見直し	○		市
2-8	自転車走行環境の整備	自転車走行環境の整備		○	市

戦略3 徒歩・自転車

連番	施策	具体的な施策	達成	未達成	主な実施主体
3-1	通学路等整備の推進	市橋地区の整備（ゆとり・やすらぎ道空間整備事業）	○		市
3-2	（都）岐阜駅那加線の整備	名鉄高架事業と同調し、整備計画を作成	○		市
3-3	ゾーン30の推進	ゾーン30の推進	○		県警
3-4	自転車走行環境の整備	自転車走行環境の整備		○	市
3-5	パーク&ライド、サイクル&ライドの推進	バス停駐輪スペースの整備	○		市
		駐車場紹介システム、サイクル&ライド案内の充実	○		市
3-6	レンタサイクルの推進（ぎふ・まちなかサイクル）	レンタサイクル事業の継続実施	○		市
		広報、PR活動の実施	○		市
		利用形態に合った事業体制の検討	○		市
3-7	自転車安全利用の啓発	自転車の交通ルール・マナー講習会（講義・実技）、交通安全教室の開催	○		市
		「自転車安全運転者証」の交付	○		市
3-8	ぎふ健幸ポイント事業の推進	ぎふ健幸ポイント事業	○		市
3-9	みんなで健幸・みんなで歩こう推進	ウォーキングマップの改訂	○		市
		ウォーキングイベントの開催	○		市

1

第3次岐阜市総合交通戦略のフォローアップ

戦略4 広域・交流					
連番	施策	具体的な施策	達成	未達成	主な実施主体
4-1	岐阜連携都市圏公共交通分野連携会議の取組み	市（町）民協働により地域公共交通を維持する仕組みづくり	○		岐阜連携都市圏
4-2	広域公共交通ネットワークの確保	関係市町と交通事業者の共同による広域公共交通の利用啓発活動 連携都市圏に基づく連携事業の活用	○ ○		岐阜連携都市圏 岐阜連携都市圏
4-3	バス路線の維持に向けた補助	バス路線（維持）補助事業	○		市
4-4	広域幹線道路の整備・連携	東海環状自動車道 岐阜南部横断ハイウェイ 名岐道路	○ ○ ○		国・中日本高速道路(株) 国 国
4-5	都市間ネットワークの強化（幹線道路の整備・連携）	一般国道156号岐阜東バイパス (都)運動場加茂線 (都)長良糸貫線((都)折立大学北線交差点以西) (都)日野岩地大野線	○ ○ ○ ○		国 県・市 県 —
4-6	レンタサイクルの推進（ぎふ・まちなかサイクル）	レンタサイクル事業の継続実施 広報、PR活動の実施 利用形態に合った事業体制の検討	○ ○ ○		市 市 市
4-7	多言語バスマップの作成	多言語バスマップの作成（ホームページへの掲載）		○	市
4-8	幹線バスの見える化	JR岐阜駅前の総合案内板の高度化（デジタル化） バス停・バス停上屋のカラー化、幹線名の明示 バス車両の方向幕のカラーLED化	○ ○ ○		岐阜バス・市 岐阜バス・市 岐阜バス
4-9	公共交通へのICT技術の活用	交通系ICカードの共通化（10カードの導入） 主要バス停及び高速バス路線でのWi-Fi環境の整備	○ ○		岐阜バス・市 岐阜バス・市

戦略5 道路					
連番	施策	具体的な施策	達成	未達成	主な実施主体
5-1	広域幹線道路の整備・連携	東海環状自動車道 岐阜南部横断ハイウェイ 名岐道路	○ ○ ○		国・中日本高速道路(株) 国 国
5-2	東海環状自動車道へのアクセス強化	(都)岐阜駅城田寺線 (都)折立大学北線 (市)城田寺15号線 (都)長良糸貫線 ((都)折立大学北線交差点以東) (主)岐阜美山線 (市)北野北線	○ ○ ○ ○ ○ ○		県・市 市 市 県 県 市
5-3	都市間ネットワークの強化	一般国道156号岐阜東バイパス (都)運動場加茂線 (都)長良糸貫線((都)折立大学北線交差点以西) (都)日野岩地大野線	○ ○ ○ ○		国 県・市 県 —
5-4	都市内ネットワークの強化	(都)西部縦貫道線 (都)金町那加岩地線 藍川橋（4車線化）	○ ○ ○		市 市 県
5-5	岐阜駅周辺連続立体交差事業の推進	名鉄名古屋本線鉄道高架事業（連続立体交差事業区間） 加納・茶所統合駅周辺土地区画整理事業	○ ○		県 市
5-6	都市計画道路の見直し	都市計画道路の見直し	○		市
5-7	通学路等整備の推進	市橋地区の整備（ゆとり・やすらぎ道空間整備事業）	○		市
5-8	自転車走行環境の整備	自転車走行環境の整備		○	市

戦略6 新技術					
連番	施策	具体的な施策	達成	未達成	主な実施主体
6-1	自動車に関する新技術（自動運転技術など）の活用	研究者・交通事業者・関係機関等による研究、コンソーシアム（共同事業体）の発足	○		市
		実証実験の実施や実装を検討	○		市
6-2	公共交通へのICT技術の活用	交通系ICカードの共通化（10カードの導入）	○		岐阜バス・市
		主要バス停及び高速バス路線でのWi-Fi環境の整備		○	岐阜バス・市
6-3	経路検索サービスなどICT技術の活用	経路検索サービス事業者と連携し、インターネットでの経路検索サービスを提供	○		岐阜バス・市
		GTFSデータを活用した経路検索及び新たなサービスの提供	○		岐阜バス・市
		マースの実現に向けた取組みの情報収集を行い、岐阜市における利用方法を検討	○		市

戦略7 自発的意識の向上					
連番	施策	具体的な施策	達成	未達成	主な実施主体
7-1	モビリティ・マネジメントの実施	学校モビリティ・マネジメント（小中学校）	○		総合交通協議会・市
		地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント	○		総合交通協議会・市
		転入者モビリティ・マネジメント	○		総合交通協議会・市
		免許返納者モビリティ・マネジメント		○	総合交通協議会・市
		高齢者おでかけバスカード配布者モビリティ・マネジメント		○	総合交通協議会・市
7-2	徒歩、自転車、公共交通の利用促進に向けた意識啓発イベントの実施	岐阜市職員スマートエコ通勤の継続実施（岐阜市職員の率先した通勤交通の手段転換の実施）	○		市
		公共交通フェスタの継続実施（望ましい都市交通のあり方を考える啓発イベントの実施）	○		総合交通協議会・市
		イベントと連携したバス利用促進の実施（ぎふ信長まつり、道三まつりなど）	○		市
7-3	高齢者等運転免許証自主返納支援	①バスICカードの交付 ②高齢者おでかけバスカードのチャージ	○		市
		運賃を半額割引	○		岐阜バス
		運賃を1割引	○		タクシー事業者
7-4	公共交通マップの作成	岐阜市内バスマップ	○		総合交通協議会
		コミュニティバスマップ	○		市
		コミュニティバス等運営協議会オリジナルマップ・チラシ	○		コミュニティバス等運営協議会
		QRマップ	○		岐阜バス
7-5	バス優先レーン遵守の啓発活動	優先レーン設置箇所におけるのぼり旗等を用いた啓発活動	○		県警・岐阜バス・市
7-6	公共的なイベントなどにおける公共交通利用の啓発	公共施設案内やイベントのパンフレットやチラシに公共交通を利用して参加することをPR	○		市
7-7	拠点バス停等の整備	拠点バス停における乗り場やダイヤ案内の充実	○		岐阜バス
		中心部のバス路線再編への活用（新庁舎バス停）	○		岐阜バス・市
		市民協働によるバス停の緑化やベンチの設置（一般バス停含む）	○		岐阜バス・市
7-8	市民協働のコミュニティバスの推進	コミュニティバス事業（継続）	○		コミュニティバス等運営協議会
		コミュニティバス事業（新規導入地区）	○		コミュニティバス等運営協議会
		コミュニティバスを補完する新たな交通手段	○		コミュニティバス等運営協議会・市
		コミュニティバス本格運行実施基準の改定	○		市
		コミュニティバス全地区共通1日乗車券の発行	○		コミュニティバス等運営協議会・市
7-9	多言語バスマップの作成	多言語バスマップの作成（ホームページへの掲載）		○	市
7-10	ぎふ健幸ポイント事業の推進	ぎふ健幸ポイント事業	○		市
7-11	みんなで健幸・みんなで歩こう推進	ウォーキングマップの改訂	○		市
		ウォーキングイベントの開催	○		市

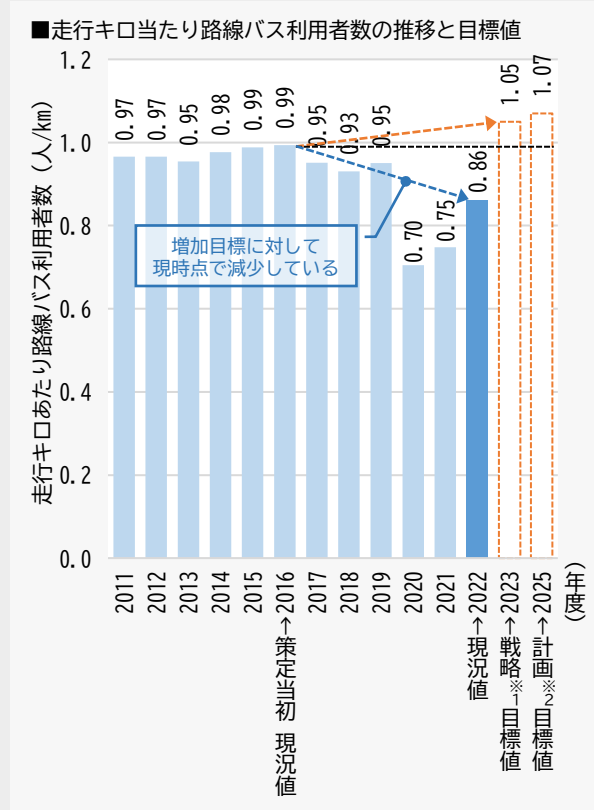
1

第3次岐阜市総合交通戦略のフォローアップ

(2) 指標の評価

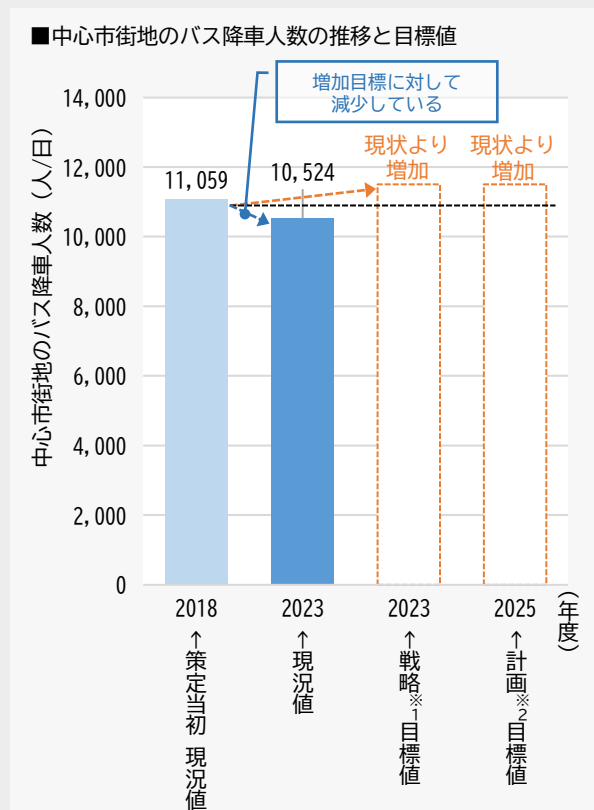
評価指標1 コンパクト+ネットワークの実現

指標1-1 バスネットワークの持続性		
評価指標	走行キロ当たり路線バス利用者数	
指標の算定方法	路線バスの年間利用者数÷路線バスの年間走行距離で算出	
将来目標値の設定方法	計画策定当時の走行キロ当たり利用者数の推移が続くと想定した場合の、計画期間終了時の水準を設定した	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	0.99人/km (平成28(2016)年)	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	1.05人/km以上 (令和5(2023)年)
	岐阜市地域公共交通計画	1.07人/km以上 (令和7(2025)年)
実績値	0.86人/km (令和4(2022)年)	
<p>→ 計画策定当初から横ばいで推移していたが、コロナ禍の影響を受けて大きく減少。コロナによる生活様式の変化に伴い、利用者ニーズや移動手段が多様化しているものとする。</p>		



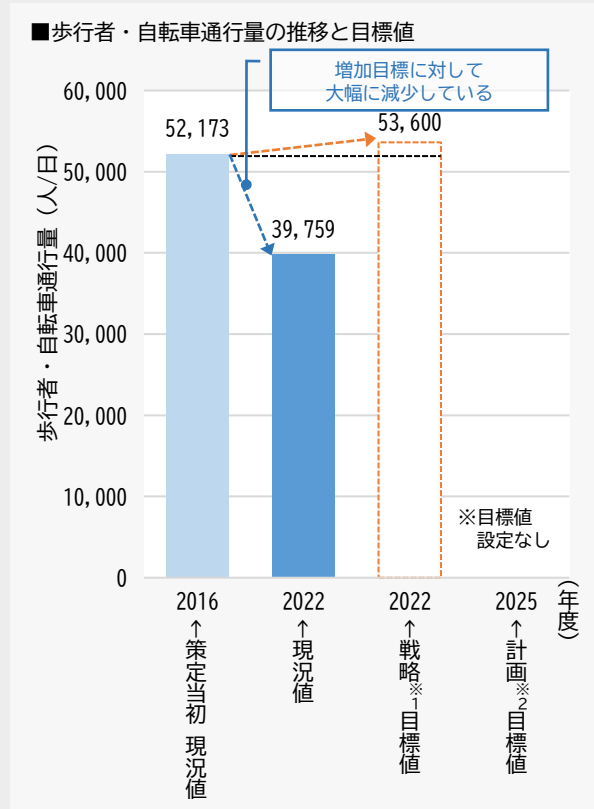
※1 戦略：第3次岐阜市総合交通戦略 ※2 計画：岐阜市地域公共交通計画

指標1-2 まちなかのにぎわい		
評価指標	中心市街地のバス降車人数	
指標の算定方法	中心市街地内の全バス停の10時～20時までの降車人数	
将来目標値の設定方法	計画策定当時よりもバス降車人数が増加することを目標とした	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	11,059人/日 (平成30(2018)年)	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	現状より増加 (令和5(2023)年)
	岐阜市地域公共交通計画	現状より増加 (令和7(2025)年)
実績値	10,524人/日 (令和5(2023)年)	
<p>→ コロナ禍の影響を受けて鉄道やバスの利用自体が減少しており、中心市街地においても、利用者が減少したものとする。</p>		

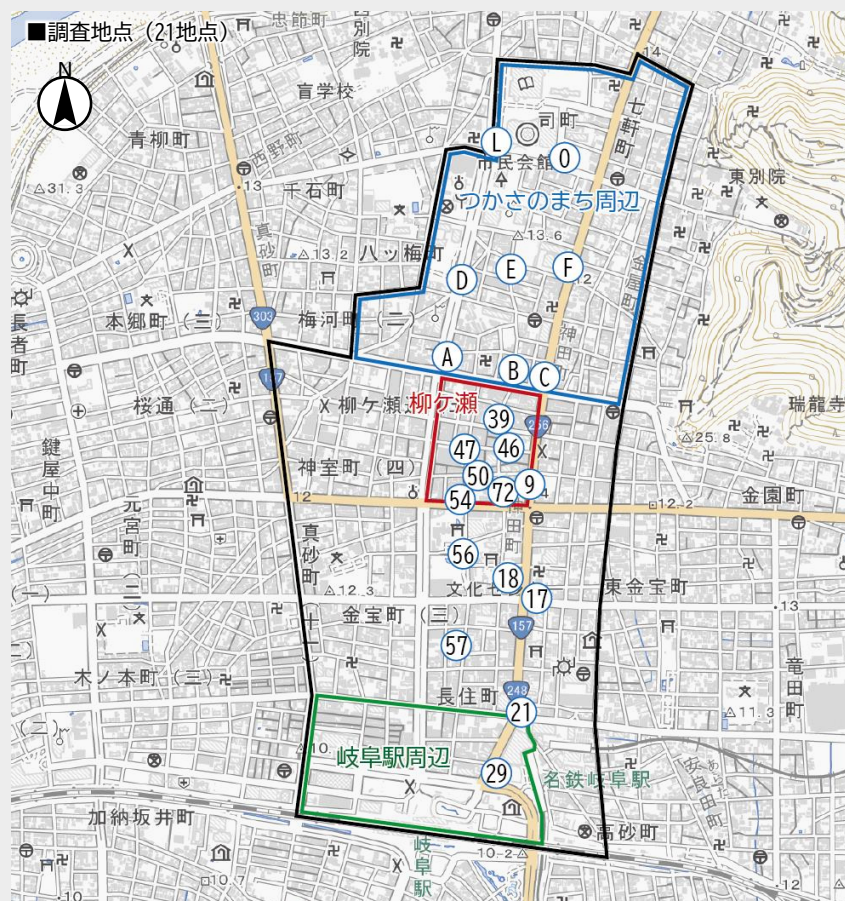


※1 戦略：第3次岐阜市総合交通戦略 ※2 計画：岐阜市地域公共交通計画

参考指標1-1 まちなかのにぎわい		
評価指標	歩行者・自転車通行量	
指標の算定方法	岐阜駅周辺又はつかさのまち周辺と柳ヶ瀬の歩行者・自転車通行量〔休日と平日の平均〕(中心市街地の21地点)	
将来目標値の設定方法	岐阜市中心市街地活性化基本計画(3期目)における歩行者・自転車通行量に関する目標値を将来目標として設定した	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	52,173人/日(平成28(2016)年)	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	53,600人/日(令和4(2022)年)
	岐阜市地域公共交通計画	—
実績値	39,759人/日(令和4(2022)年)	
<p>➔ コロナ禍の影響を受けて鉄道やバスの利用自体が減少しており、中心市街地においても、利用者が減少したものと考える。</p>		



※1 戦略：第3次岐阜市総合交通戦略 ※2 計画：岐阜市地域公共交通計画

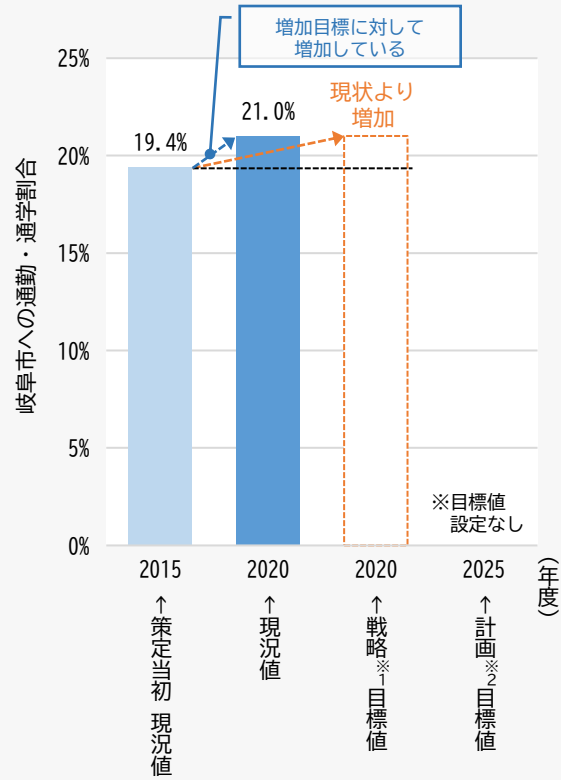


1

第3次岐阜市総合交通戦略のフォローアップ

参考指標1-2 都市間連携の促進		
評価指標	岐阜市への通勤・通学割合	
指標の算定方法	岐阜市への通勤・通学割合が10%以上の市町の平均 (自宅就業するものを除く) (年齢層：15歳以上)	
将来目標値の設定方法	2020年(次回国勢調査実施年)までに、現状よりも岐阜市への通勤・通学割合が増加することを目標とした	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	19.4% (平成27(2015)年)	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	現状より増加 (令和2(2020)年)
	岐阜市地域公共交通計画	—
実績値	21.0% (令和2(2020)年)	
<p>→ 隣接自治体から本市への通勤・通学は若干増加しており、産業・商業や教育等の分野での求心力が高まっているものとする。</p>		

■岐阜市への通勤・通学割合の推移と目標値



※1 戦略：第3次岐阜市総合交通戦略 ※2 計画：岐阜市地域公共交通計画

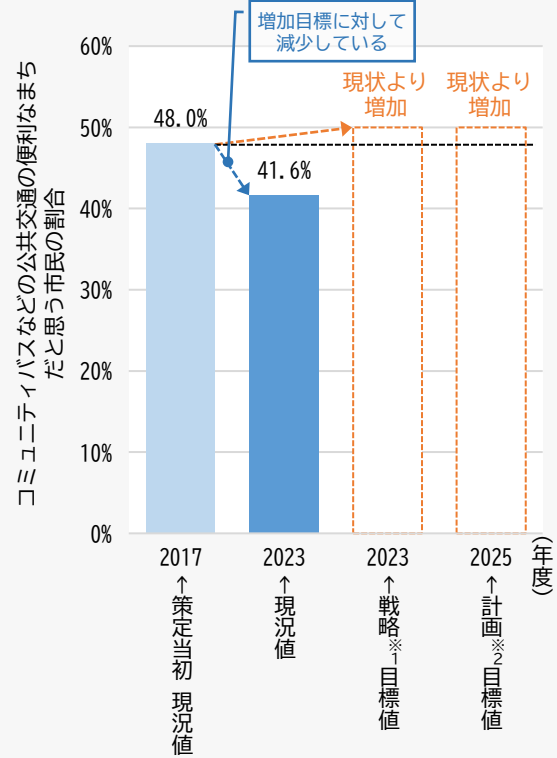
■岐阜市への通勤・通学割合が10%以上の市町(令和2年度国勢調査、15歳以上)

	各市町に常住する通勤・通学者(人)	岐阜市への通勤・通学者(人)	岐阜市への通勤・通学割合(%)
羽島市	31,445	6,252	19.9%
各務原市	68,541	10,340	15.1%
山県市	12,424	4,038	32.5%
瑞穂市	28,435	6,617	23.3%
本巣市	16,058	4,100	25.5%
岐南町	12,485	3,763	30.1%
笠松町	10,334	2,911	28.2%
安八町	7,222	942	13.0%
大野町	11,179	1,678	15.0%
北方町	8,779	2,904	33.1%
合計	206,902	43,545	21.0%

評価指標2 市民生活の質の向上

指標2 交通に関する意識		
評価指標	市民アンケートでの満足度	
指標の算定方法	総合計画などでの市民意識調査における、コミュニティバスなどの公共交通の便利なまちだと思う市民（「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計）の割合	
将来目標値の設定方法	計画策定当時よりも満足度を上昇させることを目標とした	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	48.0%（平成29(2017)年）	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	現状より上昇（令和5(2023)年）
	岐阜市地域公共交通計画	現状より増加（令和7(2025)年）
実績値	41.6%（令和5(2023)年）	
<p>➡ コロナ禍の影響による減便等により、満足度が低下した可能性があると考ええる。</p>		

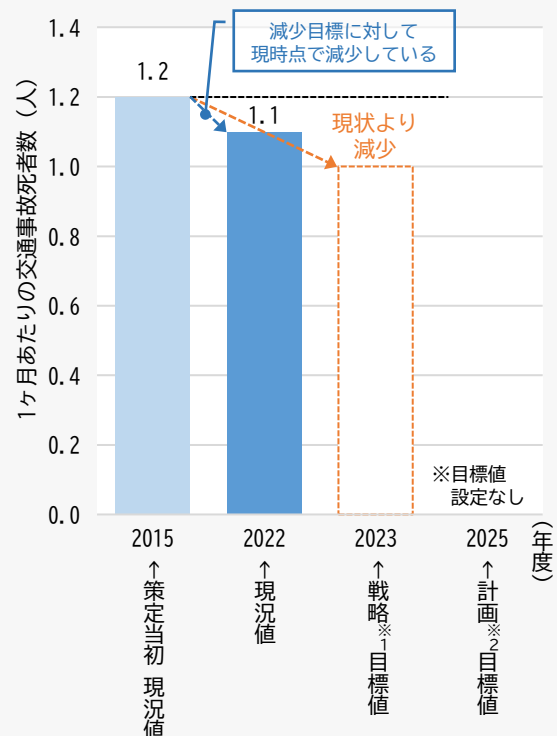
■「コミュニティバスなどの公共交通の便利なまち」だと思う市民の割合の推移と目標値



※1 戦略：第3次岐阜市総合交通戦略 ※2 計画：岐阜市地域公共交通計画

参考指標2-1 安心・安全・快適な交通環境		
評価指標	1ヶ月あたりの交通事故死者数	
指標の算定方法	市全域での1ヶ月あたり交通事故死者数	
将来目標値の設定方法	ぎふし未来地図における安全な暮らしにつながる防犯や交通安全などの充実の重要業績評価指標の基準値より減少することを目標とした	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	1.2人/月（平成29(2017)年）	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	現状より減少（令和5(2023)年）
	岐阜市地域公共交通計画	-
実績値	1.1人/月（令和4(2022)年）	
<p>➡ 事故死傷者数は平成29年に比べ若干減少した。直近では急増しており、コロナ禍での外出規制の緩和などの影響が想定される。</p>		

■1ヶ月あたりの交通事故死者数の推移と目標値



※1 戦略：第3次岐阜市総合交通戦略 ※2 計画：岐阜市地域公共交通計画

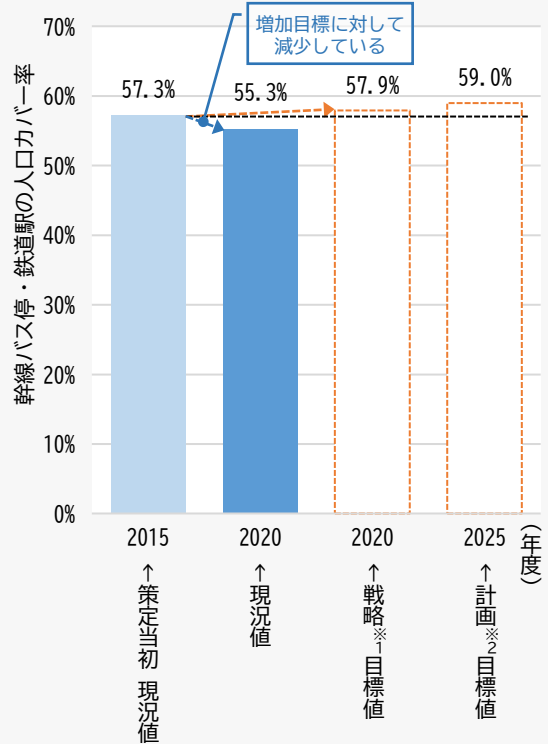
1

第3次岐阜市総合交通戦略のフォローアップ

評価指標3 誰もが自由に移動できる交通環境

指標3-1 幹線公共交通の利便性向上		
評価指標	幹線バス停・鉄道駅の人口カバー率	
指標の算定方法	市全人口に対する幹線バス路線のバス停（主要幹線8路線及び市内ループ線の特定のバス停）勢力圏と鉄道駅勢力圏内（鉄道駅：半径1,000m、路線バス：半径500m）人口の割合	
将来目標値の設定方法	人口減少が進む中においても、幹線バス路線のバス停勢力圏・鉄道駅勢力圏内人口は計画策定当時の水準を維持するものとして設定した	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	57.3%（平成27(2015)年）	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	57.9%（令和2(2020)年）
	岐阜市地域公共交通計画	59.0%（令和7(2025)年）
実績値	55.3%（令和2(2020)年）	
<p>➔ 鉄道駅、バス停の勢力圏に大きな変化はないが、幹線バス停・鉄道駅周辺の人口減少、郊外人口の増加により、カバー率が減少した。</p>		

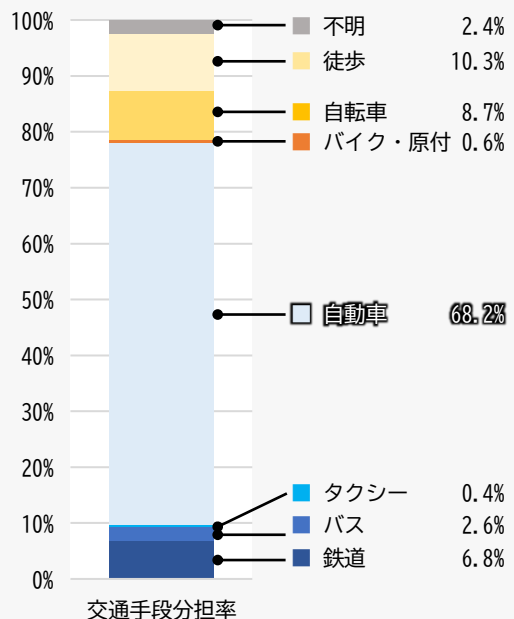
■ 幹線バス停・鉄道駅の人口カバー率の推移と目標値



※1 戦略：第3次岐阜市総合交通戦略 ※2 計画：岐阜市地域公共交通計画

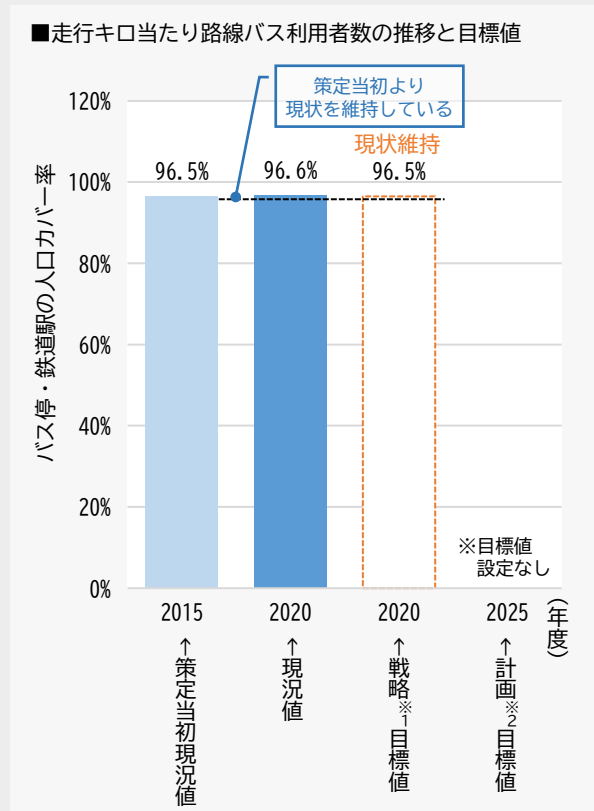
指標3-2 自動車からの交通行動転換		
評価指標	交通手段分担率	
指標の算定方法	岐阜市全体の関連トリップの代表交通手段分担率	
将来目標値の設定方法	2021年（第6回中京都市圏パーソントリップ調査実施年）までに、自動車の分担率を計画策定当時の値より減少させることを目標とした	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	68.2%（平成23(2011)年）	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	現状より減少（令和3(2021)年）
	岐阜市地域公共交通計画	—
実績値	※第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果公表後に集計	
<p>※第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果の公表が令和6年度以降の予定であるため、公表後評価する。</p>		

(参考) 第5回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

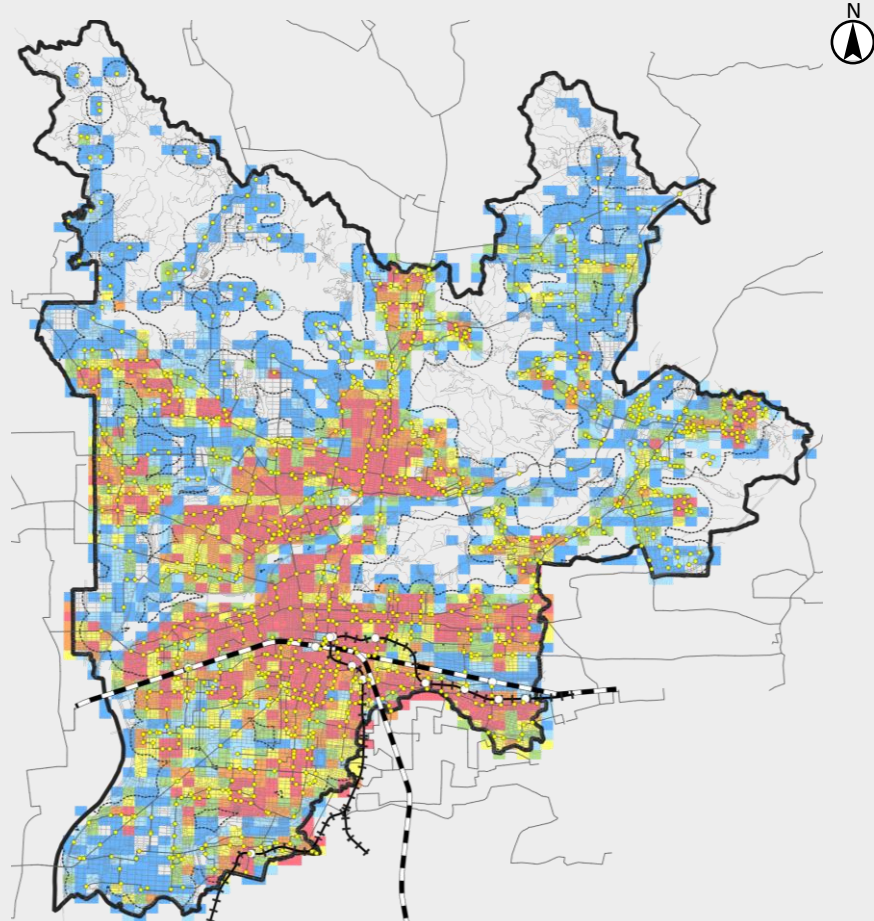
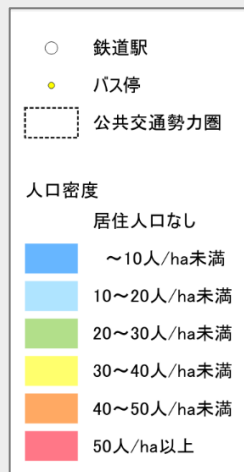


※1 戦略：第3次岐阜市総合交通戦略 ※2 計画：岐阜市地域公共交通計画

参考指標3-1 公共交通の利便性向上		
評価指標	バス停・鉄道駅の人口カバー率	
指標の算定方法	市全人口に対するコミュニティバス及びバス路線のバス停勢力圏、鉄道駅勢力圏内（鉄道駅：半径1,000m、路線バス：半径500m、コミュニティバス：半径300m）人口の割合	
将来目標値の設定方法	2020年（次回国勢調査実施年）まで人口カバー率を計画策定当時の水準に維持することを目標とした	
指標の現況値・目標値・実績値		
当初現況値	96.5%（平成27(2015)年）	
目標値	第3次岐阜市総合交通戦略	現状を維持（令和2(2020)年）
	岐阜市地域公共交通計画	—
実績値	96.6%（令和2(2020)年）	
<p>➔ バス停勢力圏に大きな影響を与える路線変化はないが、デマンド交通の導入等によりわずかにカバー率が増加した。</p>		



■バス停・鉄道駅の勢力圏と人口分布（再掲）



2 評価指標の設定根拠

(1) モニタリング指標

指標 1 幹線軸（8幹線・2環状）の運行便数

指標の算定方法

- 8幹線・2環状の運行便数を指標とする。
- 8幹線：各幹線が経由する特定のバス停（下表）での平日1日の総運行便数
- 2環状：平日1日の総運行便数

将来目標の設定理由

- 公共交通を取り巻く環境が厳しい中、持続可能な公共交通サービスを維持・確保するため、現状からの増加を目指す。

※R5.10月1日時点

路線	観測バス停	運行便数	路線	観測バス停	運行便数
N:長良	鵜飼屋	753本/日	O:大縄場	大縄場大橋西	85本/日
K:金華	早田東町	122本/日	G:鏡島	森屋	175本/日
C:忠節	北高前	371本/日	W:西加納	加納竜興町	273本/日
B:梅林	北一色	248本/日	E:東加納	加納桜道	447本/日
8幹線 総運行便数 2,474本/日					

路線	観測方向	運行便数
中心部ループ	左回りのみ	25本/日
市内ループ	右回り・左回り	105本/日
2環状 総運行便数 130本/日		

現状値 [2023年度] 2,604本/日

方向性 前年度以上

指標 2 コミュニティバス等運営協議会等の開催数

指標の算定方法

- 1年間に開催された全コミュニティバス等運営協議会や役員会の開催回数を指標とする。

指標 3 運転手雇用支援の実施件数

指標の算定方法

- 運転手雇用に関し、本市が主催、共催、後援するイベントの開催や情報発信等の実施件数を指標とする。

将来目標の設定理由

- 1団体につき年1回以上の開催を基本として、コミュニティバス等運営協議会等において、継続的に会議が開催されることを目指す。

将来目標の設定理由

- 運転手不足への対応として、毎年一定の雇用が確保されるよう、交通事業者との連携を強化しながら、実施件数の増加を目指す。

現状値 [2023年度] 25回/年

方向性 前年度以上

現状値 [2023年度] 2件/年

方向性 前年度以上

指標
4

バスまちばの開設数

指標の算定方法

- 商業施設等と連携した「バスまちば」の開設数を指標とする。
- 今後、隣接自治体での展開も想定し、市外の場合は、本市との連携により整備したものを対象に加えるものとする。

将来目標の設定理由

- 民間施設や交通事業者と連携して、さらなる利便性の向上を図るため、開設箇所の増加を目指す。

現状値
[2023年度] 12箇所

方向性 前年度以上

指標
5

シェアサイクルのポート整備数

指標の算定方法

- シェアサイクル「Gifu-ride」におけるポートの整備数を指標とする。

将来目標の設定理由

- 現状では観光施設、宿泊施設、公共施設等を中心に設置しており、さらなる連携を図るため、設置箇所の増加を目指す。

現状値
[2023年度] 24箇所

方向性 前年度以上

指標
6

自動運転バスの乗車人数

指標の算定方法

- 令和5年11月より5年間の継続運行を開始した自動運転バスの乗車人数を指標とする。
- 2023年度は、令和6年1月から令和6年2月までの2か月間の乗車人数を年間換算する。

将来目標の設定理由

- 自動運転バスの社会受容性の向上を図るため、乗車人数の増加を目指す。

現状値
[2023年度] 40,000人/年

方向性 前年度以上

指標
7

モビリティ・マネジメントの実施件数

指標の算定方法

- 交通事業者等と連携して行うモビリティ・マネジメントの実施件数を指標とする。

将来目標の設定理由

- 各モビリティ・マネジメントの実施や国と連携した企業への取組みの支援など、多様な主体へ行い、市民等の意識の醸成を図るため、実施件数の増加を目指す。

現状値
[2023年度] 7件/年

方向性 前年度以上

2 評価指標の設定根拠

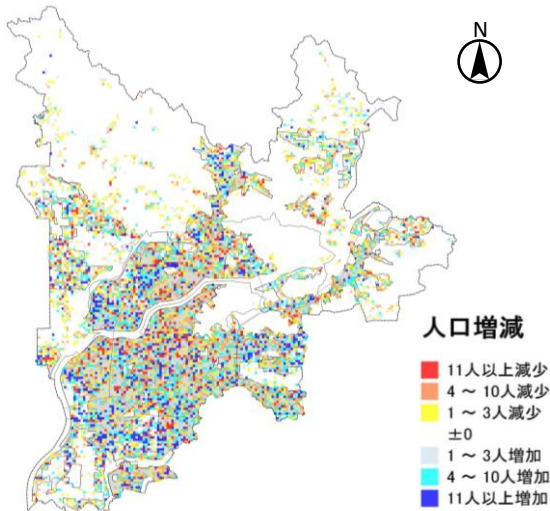
(2) 評価指標

指標 1 居住誘導区域における人口の社会増減

指標の算定方法

- 国勢調査の人口メッシュデータに基づく、居住誘導区域内の社会増減（転入・転出による人口増減）をもとに計測する。

■人口社会増減（2016-2022）



将来目標の設定方法

- 岐阜市立地適正化計画では「居住に関する目標」として、居住誘導区域内の人口密度を2035年まで維持するものとしている。
- 幹線軸の利便性向上を図り、駅や幹線バス停周辺の便利な場所への人口の集約を目指し、本計画では、居住誘導区域内の社会増減に着目し、社会増減数をプラス方向に増加することを目標値として設定する。

【参考指標1-1】幹線軸の人口カバー率
幹線バス停勢圏及び鉄道駅勢圏内(路線バス:半径500m、鉄道駅:半径1km)の人口割合について、現状からの増加を目指す

現状値 +2,906人
[2016-2022年度]

【参考指標1-1】
幹線軸の人口カバー率
55.3%[2020年度]

目標値 現状より増加
[2016-2027年度]

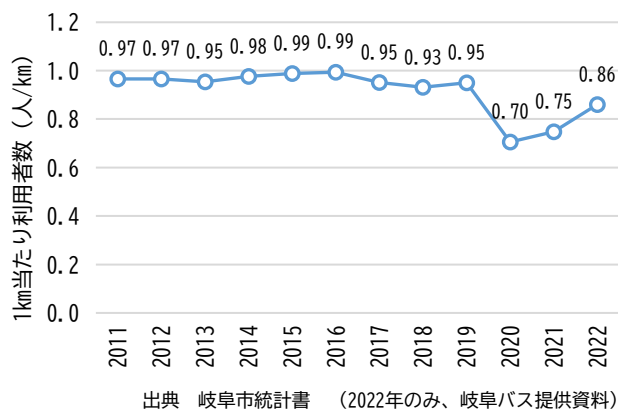
【参考指標1-1】
幹線軸の人口カバー率
現状より増加[2025年度]

指標 2 走行キロ当たりバス利用者数

指標の算定方法

- 毎年の路線バスの年間利用者数を、年間バス総走行キロで除すことで、走行キロ1km当たりの年間平均利用者数を算定する。

■路線バスの走行キロ1km当たり年間利用者数



将来目標の設定方法

- コロナ禍の影響により、2019年以前の水準を大きく下回る状況であったが、回復傾向にある。
- 公共交通を取り巻く環境が厳しい状況にある中、各取組みの実施により、現在の回復傾向を継続し、「2019年時点の水準」まで増加することを目標値として設定する。

【参考指標2-1】年間バス総走行キロ
年間バス総走行キロについて、現状維持を目指す

現状値 0.86人/km
[2022年度]

【参考指標2-1】
年間バス総走行キロ
17,003,882km[2022年度]

目標値 0.95人/km
[2027年度]

【参考指標2-1】
年間バス総走行キロ
現状維持[2027年度]

指標3 バス・タクシー運転手の採用者数

指標の算定方法

- 市内で営業する岐阜バス及びタクシー各社へのヒアリングにより、運転手の新規及び中途での採用者数を把握し、指標とする。

将来目標の設定方法

- 交通事業者の取組みや、本市の運転手雇用支援を通じて、運転手雇用を推進する。運転手不足の解消に向け、各交通事業者における採用者数の「増加」を目指すものとする。

現状値 122人/年
[2022年度]

目標値 現状より増加
[2027年度]

指標4 中心市街地の歩行者・自転車通行量

指標の算定方法

- 「岐阜市中心市街地活性化基本計画」の評価指標の一つとして観測される歩行者・自転車通行量（休日と平日の平均値）を引用。

将来目標の設定方法

- 中心市街地活性化に資するアクセス向上施策など、公共交通の充実を図り、まちなかのにぎわいが創出されているかを評価する。

【参考指標4-1】中心市街地のバス降車人数
中心市街地内の全バス停の10時～20時までの降車人数について、現状より増加することを目指す
※現状値：10,524人/日（2023年10月17日(火)）

現状値 39,759人/日
[2022年度]

【参考指標4-1】
中心市街地のバス降車人数
10,524人/日[2023年度]

目標値 45,700人/日
[2027年度]

【参考指標4-1】
中心市街地のバス降車人数
現状より増加[2027年度]

指標5 自動運転バスの社会受容性

指標の算定方法

- 5年間の自動運転バス継続運行において、利用者に対する「自動運転バスを利用したいと思うか」の設問より、自動運転バスの利用意向を把握し、指標とする。

将来目標の設定方法

- 毎年の調査結果に基づき、開始当初より段階的に「社会受容性」が高まることを評価する。

現状値 77%
[2022年度]

目標値 現状より増加
[2027年度]

指標6 市民アンケート満足度

指標の算定方法

- 市民意識調査での「コミュニティバスなどの公共交通の便利なまちと思うか」の設問に対して、「そう思う」「どちらかといえばそう思う」と回答した割合を指標とする。

将来目標の設定方法

- コロナ禍以前は「便利なまちと思う」割合は半数程度であったが、コロナ禍のライフスタイルの変化に追従できない状況から減少した。
- これに対し、新たなライフスタイルへの適応を図ることで増加を目指すものとした。

現状値 41.6%
[2023年度]

目標値 現状より増加
[2028年度]

3 策定の経緯

(1) 策定の経緯

- 『岐阜市総合交通計画』は、学識経験者、公共交通利用者、経済団体、交通事業者、関係行政機関などで構成する「岐阜市総合交通協議会」において、ご意見を伺いながら策定しました。

■ 総合交通協議会の流れ

第49回岐阜市総合交通協議会

日 時：令和5年5月25日

協議項目：岐阜市総合交通計画の策定について

協議内容：岐阜市総合交通計画の策定方針について協議し、了承が得られた。

第50回岐阜市総合交通協議会

日 時：令和5年10月4日

協議項目：岐阜市総合交通計画骨子案について

協議内容：岐阜市総合交通計画骨子案について協議し、了承が得られた。

※第51回は、令和5年度事業計画に関する協議会を開催

第52回岐阜市総合交通協議会

日 時：令和5年12月19日

協議項目：岐阜市総合交通計画素案について

協議内容：岐阜市総合交通計画素案について協議し、了承が得られた。

パブリックコメント（令和6年1月9日～令和6年2月8日）

第53回岐阜市総合交通協議会

日 時：令和6年2月28日

協議項目：岐阜市総合交通計画案について

協議内容：岐阜市総合交通計画案について協議し、了承が得られた。

(2) 岐阜市総合交通協議会 委員名簿

分類	所属	委員 (敬省略)	備考
学識経験者	岐阜大学工学部教授	倉内 文孝	副会長・議長
	中部大学工学部教授	磯部 友彦	
	名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所特任教授	金森 亮	
公共交通利用者	岐阜市自治会連絡協議会会長	後藤 東洋士	
経済団体	岐阜商工会議所専務理事	森 健二	
	岐阜市商店街振興組合連合会理事長	北川 均	
	岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会理事長	林 亨一	
路線バス事業者	岐阜乗合自動車株式会社代表取締役社長	瀧 修一	
タクシー関係	岐阜県タクシー協会副会長	山田 健太郎	
警察（公安委員会）	岐阜県警察本部交通部長	田代 成樹	
関係行政機関	国土交通省中部地方整備局建政部長	越智 健吾	
	国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所長	松實 崇博	
	国土交通省中部運輸局自動車交通部長	白木 広治	
	国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局長	田中 秀一	
	岐阜県県土整備部長	野崎 眞司	
	岐阜県都市建築部都市公園・交通局長	舟久保 敏	
	岐阜県岐阜土木事務所長	奥田 雅之	
岐阜市	副市長	谷山 拓也	会長

4 用語解説

■ あ行

ICT (アイシーティー)	<ul style="list-style-type: none"> 「Information and Communication Technology」の略称であり、情報通信技術と訳されるもの。デジタル化された情報の通信技術全般を言い、インターネット等を経由して人と人を結ぶ役割を果たす。
ウェルビーイング	<ul style="list-style-type: none"> 身体的・精神的・社会的に良好な状態のこと。
AI (エーアイ)	<ul style="list-style-type: none"> 「Artificial Intelligence」の略称であり、人工知能と訳されるもの。人の言葉の理解や認識、考え方などの知的行動をコンピュータに行わせる技術のこと。
エコドライブ	<ul style="list-style-type: none"> 燃料消費量やCO2排出量を減らし、地球温暖化防止につなげる運転技術や心がけによる運転のこと。
ODデータ (オーディーデータ)	<ul style="list-style-type: none"> 出発地点 (origin) から、目的地 (destination) まで、いつ、どのように、何の目的で、どのくらいの人が移動したのかを把握するためのデータのこと。

■ か行

カーボンニュートラル	<ul style="list-style-type: none"> 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。 政府は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言した。
幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> 本市の地域公共交通の骨格となる、JR岐阜駅から郊外居住地に向けて放射状に広がる「8幹線」と、市内を巡回する「2環状」により形成される幹線バスのこと。
幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> 地域の幹線道路を運行するバス路線で運行本数が多く、バス交通の軸となる路線のこと。 幹線バスの走行ルートは、バスレーンやPTPSなどの導入により、定時性・速達性に優れた走行環境を確保することが望ましい。
居住誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画で定める区域で、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導する区域のこと。
拠点バス停	<ul style="list-style-type: none"> 幹線バス路線にある利用者の多いバス停のこと。
岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転の実用化に向けた技術が著しく進展する中、本市の公共交通における課題の解消を目指した自動運転技術の導入について共通認識を醸成するとともに、その活用方策の研究を行うための組織。
クアオルト@健康ウォーキング	<ul style="list-style-type: none"> ドイツのクアオルト（健康保養地）で心筋梗塞、狭心症のリハビリ、高血圧症、骨粗しょう症等のための運動療法として行われているウォーキングを基に、考察された健康づくりのためのウォーキング法のこと。
交通DX	<ul style="list-style-type: none"> DX（デジタル・トランスフォーメーション）は、デジタル化により、これまでのサービスや仕事の仕方を変革し、新たな価値を創出する考え方のこと。 交通分野では、自動運転技術や運行管理システム、AIオンデマンド交通、MaaS等が代表的なもの。
交通GX	<ul style="list-style-type: none"> GX（グリーン・トランスフォーメーション）は、化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革や、実現に向けた活動のこと。 交通分野では、電気自動車や燃料電池車への転換等が代表的なもの。
小型モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1～2人乗り程度の車両のこと。他に、パーソナルモビリティ、マイクロモビリティ、超小型モビリティなどの言葉として表現されることがある。
子育てタクシー	<ul style="list-style-type: none"> 保育園や学校、塾などに保護者の代わりに迎えに行ったり、緊急時の夜間救急病院への送迎や、荷物の多い乳幼児を連れた外出のサポートなどを行うタクシーサービスのこと。
高規格幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 「地方公共団体などがまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者などの外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化などを目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと（※）」とされている。 ※平成18年10月の道路運送法改正内容を検討した『コミュニティバスなど地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』における定義
コミュニティバスサポート便	<ul style="list-style-type: none"> 道が狭いなどの理由によりコミュニティバスが運行することが困難な集落や団地、利用が少なくコミュニティバスのルートをカットした地区において、コミュニティバスを補完するものとして地区住民等の日常生活に利用される交通手段のこと。

■ さ行

サイクル&ライド	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から鉄道駅やバス停まで自転車で移動し、自転車駐車場に自転車を停めて、鉄道やバスに乗りかえる交通行動のこと。
シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 市内に設置するサイクルポートで、一部を除き24時間自由に借りて、自由に返却できる自転車貸出サービスのこと。
GTFS (ジーティーエフエス)	<ul style="list-style-type: none"> 「General Transit Feed Specification」の略で、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用されるデータ形式。
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> 自動車等の運転手が運転中に行う認知、判断、操作などを、運転手に代わり、システムが自動的に行う技術のこと。
シビックプライド	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりの当事者意識を伴う、市民のまちに対する誇りのこと。
社会受容性	<ul style="list-style-type: none"> 新しい技術や新しい取組み等が、地域社会や市民等の理解・賛同を得て受け入れられること。 本市では、公共交通への自動運転技術導入の取組みを進めており、実証実験等を通じて自動運転の社会受容性の向上を図っている。
人口の社会増減・自然増減	<ul style="list-style-type: none"> 「社会増減」は、住民の転入数と転出数の差による人口の増減をいう。 「自然増減」は、出生数と死亡数による人口の増減をいう。
スマートシティぎふ推進コンソーシアム	<ul style="list-style-type: none"> 本市のスマートシティの実現のため、行政（岐阜市）、有識者、企業で構成する組織。
スマートエコ通勤	<ul style="list-style-type: none"> 本市職員が率先して実施する通勤交通の手段転換のこと。
スムーズ横断歩道	<ul style="list-style-type: none"> 車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ランプと横断歩道を組み合わせた構造物のこと。
3D (スリーディー) 都市モデル	<ul style="list-style-type: none"> 実際の都市に存在する建物や道路などをデジタル空間上に再現し、空間上に情報を重ね合わせることができるモデル及びシステムのこと。
ゼロカーボンシティ	<ul style="list-style-type: none"> 2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにすることを旨とするまちのこと。 本市は、2023年5月に市民・事業者・行政の「オール岐阜」の力を結集し、その実現を目指す「岐阜市ゼロカーボンシティ宣言」を表明している。
ゾーン30 ゾーン30プラス	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン30は、一定の区域内の最高速度を30km/hに規制する安全対策のこと。 ゾーン30プラスは、ゾーン30の安全対策に加えて、車の減速を促す物理的なランプなどのデバイスを設置することで、より安全対策を進める取組みのこと。

■ た行

代表交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 1回の移動で複数の交通手段を使用した場合、その中の主な交通手段を代表交通手段といい、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。分担率は、全ての移動数に対する割合のこと。
地域間幹線系統	<ul style="list-style-type: none"> 複数の市町村をまたがる広域的なバス路線のこと。一定の基準を満たす路線について、確保・維持のための国の補助事業の対象に認められる。
地域内フィーダー系統	<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線系統に接続して、周辺地域から幹線まで人を運ぶ役割を持った、主にバスにより提供される系統のこと。 国では、地域間幹線系統に接続する「地域内フィーダー系統」に対する補助事業が設定されている。
DID (人口集中地区)	<ul style="list-style-type: none"> 「Densely Inhabited Districts」の略で、国勢調査の基本単位区のうち、①人口密度が4,000人/km²以上であり、②隣接する基本単位区との人口合計が5,000人以上となる地区のこと。
TDM (ティーディーエム)	<ul style="list-style-type: none"> 「Transportation Demand Management」の略で、自動車の効率の利用や公共交通の利用転換など、交通行動の変化を促して、需要を平準化する取組みのこと。
デジタルサイネージ	<ul style="list-style-type: none"> ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアのこと。

4 用語解説

■ た行（つづき）

テレワーク	<ul style="list-style-type: none">・ オフィス等から離れた場所で、ICTを使って仕事をする、場所に捉われない新しい働き方のスタイルのこと。
デマンド型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none">・ 電話などでの事前に予約を受けて運行する、乗合を基本としたタクシーサービスのこと。・ 本市では、コミュニティバスに代わり運行しており、乗車・降車バス停や乗車する便等を指定することで乗車できる。
トータルナビ	<ul style="list-style-type: none">・ 徒歩、電車、バス、飛行機、車など、様々な移動手段から最適なルートを案内する、ドアtoドアのルート検索サービスのこと。
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none">・ 立地適正化計画で定める区域で、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に維持・誘導することにより、これらの各種サービスを持続的に提供する区域のこと。
トランジットセンター	<ul style="list-style-type: none">・ 交通手段の乗継ぎを行う拠点（乗継ぎ拠点）のこと。・ 「鉄道相互」、「鉄道とバス」、「自動車や自転車などと鉄道やバス」、「幹線バスと支線バス」などの乗継ぎ拠点がある。
トランジットモール	<ul style="list-style-type: none">・ 中心市街地やメインストリートなど商店街の歩行空間を整備するとともに、自動車の通行を制限し、バスなどの公共交通と歩行者や自転車だけを通行させる安全な歩行空間のこと。
トリップ	<ul style="list-style-type: none">・ ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。

■ な行

名古屋大学COI-NEXTマイモビリティ共創拠点	<ul style="list-style-type: none">・ 地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点の略称で、2022年、文部科学省「共創の場形成支援」/国立研究開発法人科学技術振興機構「共創の場形成支援プログラム」の採択を受け、10年後の未来社会を見通した研究開発を産業界・大学・自治体・市民と連携して推進している。
二次交通	<ul style="list-style-type: none">・ 拠点となる鉄道駅などから、観光地などの目的地まで行くための交通手段のこと。
2024年問題	<ul style="list-style-type: none">・ 2024年4月から働き方改革関連法施行により、ドライバーの時間外労働の上限規制等が適用されることに伴い発生する諸問題のこと。
ノンステップ車両	<ul style="list-style-type: none">・ 床面を低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者の方などにも乗り降りが容易なバスのこと。

■ は行

パーク&ライド	<ul style="list-style-type: none">・ 自宅から鉄道駅やバス停まで自動車移動し、駐車場に自動車を停めて、鉄道やバスに乗りかえる交通行動のこと。
パーソナルモビリティ	(小型モビリティの項目を参照)
パーソントリップ調査	<ul style="list-style-type: none">・ 都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備など、将来の交通計画を策定するために実施する調査のこと。・ 人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調べる。
バスまちば	<ul style="list-style-type: none">・ バス路線沿線のコンビニエンスストア等の商業施設と連携し、店内にバス接近情報等を表示するシステムを設置することで、店内で快適にバスを待つことのできる取組みのこと。

■ は行

バスレーン	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスなどの円滑な通行を目的とした、バスなどが走行する車線のこと。 ・道路交通法で定められ、基本的に路線バスと緊急車両のみが走行できる「バス専用レーン」と、路線バスが後方から接近した場合に速やかに道を譲らなければならない「バス優先レーン」の2種類があり、本市では「バス優先レーン」を導入している。
バスロケーションシステム	<ul style="list-style-type: none"> ・GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停やスマートフォン、パソコンなどに情報提供するシステムのこと。 ・渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちの不満を解消できる。
ハブターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・各種交通機関の結節点となる主要駅等のこと。
ハンブ	<ul style="list-style-type: none"> ・通行する自動車の速度を抑制するために道路上に設けられた凸型の構造物のこと。
PTPS（ピーティーピーエス）	<ul style="list-style-type: none"> ・「Public Transportation Priority System」の略で、公共車両優先システムのこと。 ・交通管制システムと連携して、バス優先の信号制御を行うシステムのこと。
昼得きっぷ	<ul style="list-style-type: none"> ・岐阜乗合自動車㈱が販売する、平日昼間時間帯（10時～16時）に利用可能な企画乗車券のこと。
ボトルネック	<ul style="list-style-type: none"> ・道路網もしくは道路区間において、交通容量が小さく、そこを流れる交通のさまたげとなっている地点、もしくは区間。

■ ま行

MaaS（マース）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと。
モバイルチケット	<ul style="list-style-type: none"> ・インターネットを通じて販売される、スマートフォン等で予約、決済等ができるチケットサービスのこと。 ・交通分野では、スマートフォン1つで購入、利用ができるモバイル乗車券等とされ、本市でも、平日昼間限定の乗り放題の企画きっぷ等を販売している。
モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ・一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

■ や行

UD	<ul style="list-style-type: none"> ・「ユニバーサルデザイン（Universal Design）」の略で、デザインの変更や特殊なデザインを必要とせず、できる限りすべての人が利用できるよう製品や環境をデザインすること。
ユニバーサルデザインタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザインを前提とした、健康な人も、体の不自由な人も利用できる車両を使ったタクシーサービスのこと。

■ ら行

ラストマイル	<ul style="list-style-type: none"> ・交通分野では、最寄りの鉄道駅やバス停から、目的地（自宅、店舗、通勤先、観光地など）までつなげるための、最後の交通手段のこと。
リ・デザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・完成された状況を、再設計すること。 ・地域公共交通の視点では、デジタルを活用しながら、地域の多様な関係者の共創により、地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性を高めるために「再構築」する考え方をいう。



GIFU CITY COMPREHENSIVE
TRANSPORTATION PLAN

岐阜市総合交通計画

令和6年3月発行

発行：岐阜市

編集：岐阜市都市建設部交通政策課

〒500-8701

岐阜市司町40番地1

TEL：058-265-4141（代表）

<https://www.city.gifu.lg.jp>

