

第4 企 画

- 1 企 画
- 2 総 合 交 通 政 策

1 企 画

(1) 総合政策

持続可能で成長し続ける都市の実現に向けては、ぎふし未来地図で示した都市づくりの方向性を踏まえ、社会情勢の変化に的確に対応した施策や事業の展開が必要である。

新たに取り組むべき政策や施策、重要な取り組みなどを政策のベクトルとして示し、その実現に向けた施策や事業を展開している。

(2) ぎふし未来地図

ア 策定経緯

ぎふし未来地図は、市民と岐阜市の方向性を共有する、都市づくりの総合的な方針である。

岐阜市は、1971年度（昭和46年度）の基本構想の議決、73年度（昭和48年度）の基本計画の決定により行政運営の最上位計画として、最初の総合計画を策定し、時代の変化に合わせてながら順次策定、計画的な都市づくりを進めてきた。

時代とともに行政課題が多様化・複雑化する中で、中長期の市全般にわたる行政運営の本旨は、各計画同士の連携により市全体の行政サービスの充実にあることから、行政としての普遍的な考えを踏まえつつ、的確な時代認識のもと、選択と集中を重視する経営意識に立った未来の都市づくりの総合的な方針を新たに策定した。

イ 特徴

ぎふし未来地図は、10年から15年先を展望し、岐阜市の未来の姿、市政運営の理念、都市づくりの方向性を示す「未来都市像」と、未来都市像に掲げた都市づくりの方向性を実現するため、

今後5年間で進める政策・施策の推進の考え方を示す「推進方針」の二層構造から成っており、政策間の連携を重視し、岐阜市全体の方向性を考慮しながら、複数の分野別計画の考え方や方針を踏まえつつ、これらをバランス良く束ねる役割を担う。

ウ 未来都市像の主な構成

(ア) 岐阜市の未来の姿

- ・10年から15年先の岐阜市の未来の姿
「ひととまち、集い交わる活力と笑顔あふれる成長都市ぎふ」

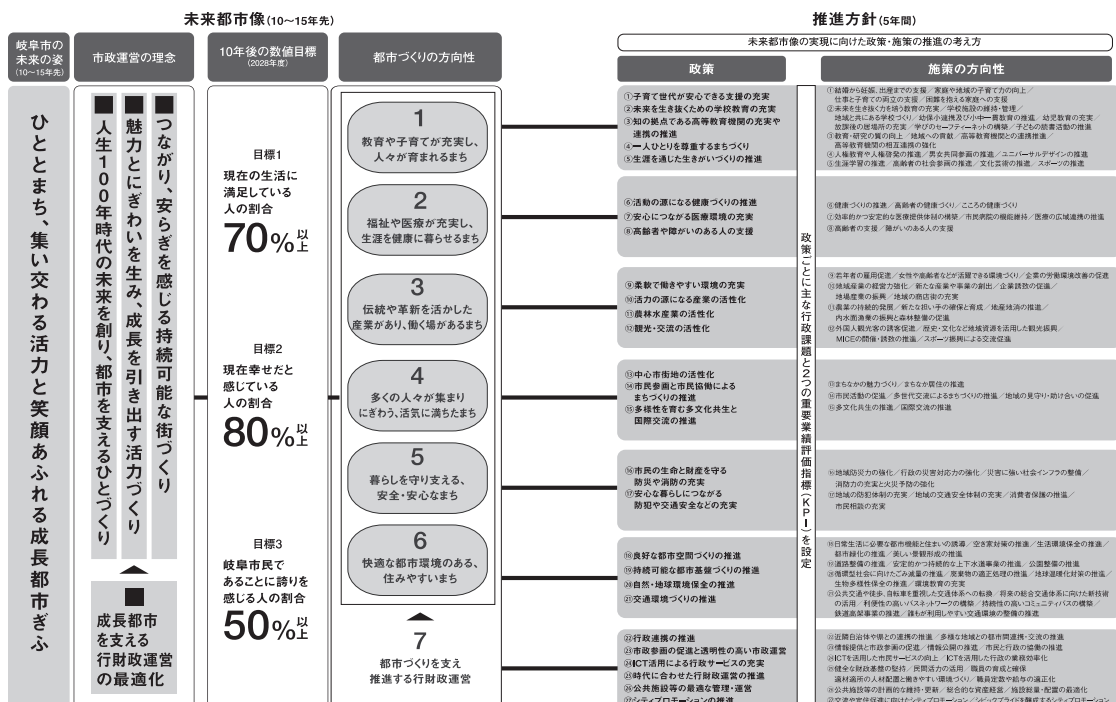
(イ) 市政運営の理念

- ・岐阜市の未来の姿を実現していくにあたっての基本的な考え方
 1. 人生100年時代の未来を創り、都市を支えるひとづくり
 2. 魅力とにぎわいを生み、成長を引き出す活力づくり
 3. つながり、安らぎを感じる持続可能な街づくり
 4. 成長都市を支える行財政運営の最適化

(ウ) 10年後の数値目標

- ・岐阜市の未来の姿を目に見える形で測定するため、10年後の3つの数値目標を設定し、市民意識調査によりその進捗を把握していく。
 - 目標1 現在の生活に満足している人の割合・・・70%以上
 - 目標2 現在幸せだと感じている人の割合・・・80%以上
 - 目標3 岐阜市民であることに誇りを感じる人の割合・・・50%以上

「ぎふし未来地図の体系図」



(エ) 都市づくりの方向性

- ・ 市政運営の理念を基に、岐阜市の未来の実現に向けた7つの方向性
 1. 教育や子育てが充実し、人々が育まれるまち
 2. 福祉や医療が充実し、生涯を健康に暮らせるまち
 3. 伝統や革新を活かした産業があり、働く場があるまち
 4. 多くの人々が集まりにぎわう、活気に満ちたまち
 5. 暮らしを守り支える、安全・安心なまち
 6. 快適な都市環境のある、住みやすいまち
 7. 都市づくりを支え推進する行財政運営

エ 政策・施策の方向性

7つの都市づくりの方向性に沿い、政策・施策を分類し、政策ごとに、市民の意見や客観的な各種データに基づいた主な行政課題と、これらを解決していくための各種施策を束ね、方向性を示す。

(3) 構造改革特区

平成14年12月、地域経済の活性化を図り、全国的な経済活性化につなげることを目的に、構造改革特別区域法（特区法）が施行された。これにより、地方公共団体や民間事業者等の自発的な立案により、地域の特性に応じた規制の特例措置を導入する特定の区域（特区）を設け、自らの意志に基づいて構造改革を進める、構造改革特区制度が始まった。

本市においては、特区基本方針に掲げられている「自助と自立の精神」、「知恵と工夫の競争」を踏まえ、地方分権時代に都市間競争に勝ち抜くため、また、職員の意識改革・政策立案能力向上を図るためのツールとして、積極的に特区制度を活用してきた。

ア 規制の特例措置の提案（特区提案）

特区提案とは、地方公共団体、民間事業者及び個人が「この規制がなければこんなことができる」という規制の特例措置に関するアイデアを国へ提案するものである。

平成14年7月の第1次提案募集からこれまで、本市は合計37件の提案を行い、うち特区として3件（のちにすべて全国展開）、全国的な規制改革として7件、計10件の提案が認められた。

提案時期	認められた特例措置
平成14年11月 第2次	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人員及び設備要件を緩和した単独型児童短期入所事業（特区） ・ 屋外広告物条例に違反した屋外広告物の除却による美観風致維持事業（特区） ・ 道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手続きの容易化事業（特区） ・ イベント等における道路占用の許可の可能な範囲の明確化（全国） ・ 旅客不定期航路事業の許可申請に当たっての運用の明確化（全国）
平成15年 6月 第3次	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定優良賃貸住宅制度の運用の適正化（全国） ※第3次提案募集として1件、全国規模での規制改革要望として1件
平成16年 6月 第5次	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者に係る小規模通所授産施設を経営することを目的として設立された社会福祉法人による短期入所事業の実施（全国）
平成17年10月 第8次	<ul style="list-style-type: none"> ・ 擁壁の築造に係る確認申請等の手続きの緩和（全国）
平成18年10月 第10次	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者支援施設等との役務提供にかかる随意契約の可能化（全国）
平成20年10月 第14次	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療法人による日中一時支援事業の実施（全国）

イ 特区計画の認定申請

認定申請とは、各地方公共団体及び民間事業者等が特区提案を行った結果、特区として認められた規制の特例措置を活用して規制の緩和が受けられるように、地方公共団体が申請を行うものである。

平成15年4月の第1回認定申請からこれまで、本市は合計8件の特区計画を申請（うち1件は変更申請）し、全件認定を受け実施している。

（全ての特区計画について、規制の特例措置が全国展開されたことにより認定そのものは取消し済み。）

申請時期	認定された特区計画
平成15年 4月 第1回	・福祉サービスの向上特区
平成15年10月 第3回	・福祉サービスの向上特区（変更申請） ・岐阜市きれい・すっきり簡易除却モデル特区 ・岐阜市駐車場運営特区 ・岐阜発「英語でふるさと自慢」特区 ・不登校生徒を対象とした「ぎふ・学びの部屋」特区 ・岐阜市中心商店街再生特区（岐阜県との共同申請）
平成17年1月 第7回	・岐阜市 人と地球にやさしい公共交通利用促進特区

2 総合交通政策

（1）総合交通体系の確立

本市の交通体系は、市街地の拡大やモータリゼーションの進展に伴い、過度に自動車に依存した交通体系となっており、少子高齢化の進展や環境問題など社会状況の変化に対応できる交通体系への転換が求められている。

そこで、平成18年3月に「誰もが自由に移動できる交通環境社会の実現」を理念とする『岐阜市総合交通政策』を策定、また、平成21年3月に『岐阜市総合交通戦略』、平成26年3月に同戦略の第2期計画を、平成31年3月に第3期計画を策定した。これらに基づき、都市や地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通に関する施策やモード間連携、交通結節点の整備などの施策を総合的かつ重点的に進めている。

（2）公共交通ネットワークの確立

公共交通施策では、バスを中心とした幹線・支線バスとコミュニティバス等が連携した利便性の高い公共交通ネットワークの確立に向けた取り組みを進めている。

平成13年3月にバス路線再編計画とバス利用促進計画の2本柱から成る「岐阜市バス利用促進総合計画」を策定し、平成14年度には「オムニバスタウン」の指定を受け、バスを中心とした公共交通活性化の取り組みを始めた。その後も、平成19年度には「岐阜市地域公共交通総合連携計画」を策定、また、平成27年3月に「岐阜市地域公共交通網形成計画」を策定するとともに、平成27年8月にその実施計画である「岐阜市地域公共交通再編実施計画」の国土交通省認定を全国で第1号に受け、公共交通の活性化・再生に向け取組を継続的に進めてきている。

（3）岐阜市型BRT導入の推進

バス路線の再編を推進するため、幹線バス路線の強化策として次世代のバスシステムとして注目されているBRTの特徴を最大限に活かした「岐阜市型BRT」の導入を推進している。

その第一歩として、平成23年3月からは岐阜駅と岐阜大学・岐阜大学病院間をノンストップで結ぶ連節バスを導入し、8月からは途中バス停での停車も開始した。また、平成24年8月からは、岐阜駅から柳ヶ瀬、岐阜公園、メモリアルセンターなど市内を巡回するルートでの連節バスの運行を開始した。さらに、平成26年3月から長良橋通りへ新たに連節バスを導入し運行を開始した。

また、バス車両のバリアフリー化を進めるとともに、バス優先レーンとPTPS（公共車両優先システム）の導入によりバスの走行環境の改善を図るとともに、バスロケーションシステム（バスの接近情報システム）、ICカードの導入及びバス停上屋の整備などバスの総合的な利用環境の改善を進めている。

（4）コミュニティバスの運行

高齢者等交通弱者の移動手段の確保や、交通不便地域の改善、中心市街地の活性化などの課題に対応するため地域内の交通手段としてコミュニティバスを導入することとし、平成18年10月から4地区をモデル地区として試行運行を開始し、現在市内19地区で運行している。

本市のコミュニティバスは「市民協働の手づくりコミュニティバス」を基本とし、地域住民を中心とする運営協議会が計画段階から活動して運行計画を策定するとともに、運行開始後も利用促進のための継続的な取り組みを実施するなど、地域住民自らがコミュニティバスを地域の交通手段として定着させるよう努力している。

今後は更なる運行地区の拡大を図るとともに、持続性のあるコミュニティバスシステムを構築し、全学的な展開を図っていく。