



# 先進地視察

～旭川地域公共交通網形成計画に向けた、先進地の取り組み視察報告～



# 岐阜市公共交通網形成計画

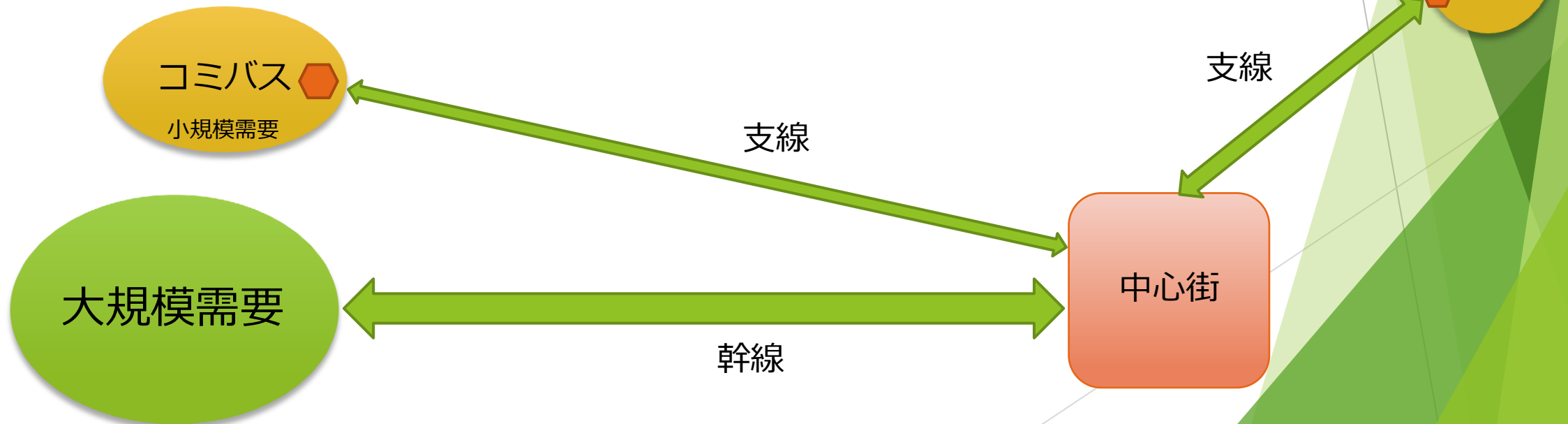
## 5つの主要施策

- ▶ 1.路線再編
  - ▶ 幹線・支線バスへの再編による公共交通ネットワークの構築
- ▶ 2.BRTの導入（バスレーンの導入など走行環境の改善）
  - ▶ 幹線の強化としてBRT化を推進
- ▶ 3.乗継拠点
  - ▶ トランジェットセンターの整備によるネットワークの構築
- ▶ 4.コミュニティバス
  - ▶ まちの活力、暮らしを支える地域の移動手段の確保
- ▶ 5.関係者の連携
  - ▶ 多様な関係者の連携と市民の意識啓発

# 1. 路線再編

## 幹線・支線バスへの再編による公共交通ネットワークの構築

- ▶ 地域の需要に対応し、わかりやすいバス路線にするため、幹線、支線バスの再編を推進するとともに、コミュニティバスと連携した利便性の高いバスネットワークを構築。
- ▶ 1.主となる幹線は、BRTを導入し、支線にコミュニティバス。結節点にトランジエツトセンターを設置し、計画的な路線網を岐阜市が主導し提案。



## 2. B R T の導入 (バスレーンの導入など走行環境の改善)

### 幹線の強化として B R T 化を推進

- ▶ バスレーンの導入
  - ▶ ・道路に色を付け、バス専用（優先）道路として周知する。
- ▶ P T P S
  - ▶ ・車輻に発信機を搭載し、連動して信号機を微調整する
- ▶ ハイグレードバス停
  - ▶ ・見やすい時刻表と路線図、運行状況がわかるモニター
- ▶ バスロケーションシステム
  - ▶ ・バスの位置や運行状況がわかるシステム
- ▶ 接続バス
  - ▶ ・全長約18m定員118・130名のバスを



### 3.乗継拠点（中心部）

トランジェットセンターの整備によるネットワークの構築



平成  
平成  
平成  
平成  
平成

## 3-2.乗継拠点（郊外）

トランジェットセンターの整備によるネットワークの構築



大学病院のトランジェットセンター



商業施設と連携したトランジェットセンター

# 4. コミュニティバス視察

カバー人口が1万人の超高齢化団地



## ▶ コミュニティバス協議会ヒアリング・コミュニティバス（みどりっこバス）試乗

- ▶ ・芥見東自治会役員へのヒアリングで、特記すべき点は以下のとおり。
- ▶ 当該地区は昭和50年代に山を切り開きながら宅地開発された地域であるが、高齢化が進み、地域のつながりも稀薄になっていた。
- ▶ そうしたとき、岐阜市の施策でコミュニティバスを運行することになり、住民が主体となって利用促進（マスコットキャラの自主制作、ボランティアヘルパーの搭乗）などを行っていきうちに、様々な地域活動が派生していった、地域の結束が強くなった。
- ▶ ・旭川市永山のコミュニティバスについて、住民の要望を取り入れすぎた結果、経路が複雑になりすぎた事例について話したところ、「芥見東では、地域住民が自分達のバスとして経営的な視点も持つようにしている」との答えであった。
- ▶ JRのOBの住民がダイヤ検討に関わるなど、地域の人的資源を活用しているとの話であった。
- ▶ ・コミュニティバスの試乗については、夕方の時間帯であったが、高齢の女性を中心に常に5名以上は乗車していた。
- ▶ ・車内では、搭乗者同士の雑談も生まれ、「コミュニティバス」としての役割を果たしているようであった。また、信頼関係の醸成という意味から、なるべく同じ乗務員が乗務するように配慮しているとの話であった。（こうした配慮は、本市米飯地区の「のりタク」でも行われている）
- ▶ ・ブレーキの整備不良などの問題点も見受けられた。

一台の小型バスで運行。ルート及び時間については、住民が考える！

上手くいった唯一の例として考えても良い！  
ほとんどが、上手くいっていないのが現状。



## 5.関係者の連携

### 多様な関係者の連携と市民の意識啓発

#### ▶ 公共交通に対する考えを条例化



▶ 行政・事業者・市民が一体となつての取組



▶ 市民の意識を変えるための取組み



▶ \*動機付け冊子



▶ \*小中学校での交通環境学習



▶ \*バスのイベントの実施





# 岐阜市役所ヒアリング



- ▶ ・岐阜市は公共交通に対し、年間3億の予算（コミュニティバス関連2億，その他1億）で，12名の課員（コミュニティバス6名，交通計画6名）が業務を行っている。課員は運行データの解析なども自前で行い，コンサルに頼らずに計画を策定している。
- ▶ ・岐阜市では，運行は事業者，利用環境の整備は市というように明確に役割分担を分けて考えている。
- ▶ ・岐阜市では最も集中している時間帯で，50秒に1便の割合で団子運行をしていたため，接続バスの導入に踏み切った。
- ▶ ・コミュニティバスの運行事業者選定について，プロポーザル形式をとっているが，結果的に1社以外に応募者がいない状況であるため（小型バス車両の初期投資が必要で，かつ3年間毎にプロポーザルがあるため新規参入が難しい），事業者の不都合な面があっても，結局はそこに委託せざるを得ない状況になっているなど，問題もある。
- ▶ ・再編実施計画は市が事業者に代わって運行計画の策定の主体になるということであり，当然，財政的な負担もセットとなる。概念としては計画期間中の市営交通化してしまうようなものである。
- ▶ ・岐阜市が現在，公共交通施策で最も重要な視点だと思っているのは，運転手不足の問題である。再編実施計画も，いかに制約された人員で公共交通を維持するかという点が主眼にある。

# 岐阜自動車グループ本社訪問

- ・ 高齢者おでかけバスカード（旭川市の寿パスに相当）  
全てICカード化している。市がカードを購入して市民に貸与。発行手続きはバス会社が行っている。
- ・ BRTについては黒字運行である。  
そもそも大量輸送の需要があるところで導入しているので、採算性は確保できる。
- ・ PTPSの導入効果については  
あまりはっきりとした効果は実感できていない。
- ・ 運転手について  
運転手不足は深刻であり、女性専用説明会などを開催し、女性運転手の採用拡大などに取り組んでいる。しかし、数名しか採用となっていない。



# 名古屋市内の交通施策事例

## ▶ 1. 究極のBRTゆとりーとライン

- ▶ ・ガイドウェイバス（ガイドウェイに沿って高架の専用道を走行し，途中から一般道に降りて路線バスとして運行）である。
- ▶ ・高架の専用道を走行するため，極めてスムーズな運行であり，地下鉄などにも匹敵する利便性を感じた。



## 2. 高機能のトランジットセンター

- ▶ ・栄，名古屋駅のトランジットセンターでは，発着に合わせて自動で開閉するドアが設置されており，大都市らしい充実した待合環境が確保されていた。
- ▶ ・名古屋駅の待合にはドトールコーヒーなども併設されており，本市の低炭素都市モデル事業（H25～26）で検討を行ったバスカフェ（待合施設での喫茶店併設）も見受けられた。



## ～ まとめ ～

# 岐阜市・名古屋市を見て

- ▶ 1.乗降客数等のデータを岐阜市に開示し、路線再編計画を岐阜市が提案し、リスクについても岐阜市が負っている。
- ▶ 2.公設民営が、強い信頼関係のもと実施され、乗務員不足や人口減少などお互いを理解し実施にいたっている。
- ▶ 3.目指すものは、公共交通を軸に都市機能を集約し、歩いて出かけられるまちに！

公共交通の役割 → あり続ける事

利用環境の整備

利用者の為の路線網作り

リスクの分担

利用者の意識改革

各分野の連携