

次の世代につなげる県都岐阜市を中心とした交通システムの在り方検討会
中間報告

令和8年8月

目 次

1	概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	P1
	（１）設置目的	
	（２）検討事項	
	（３）開催状況	
2	検討内容（第１～第４回検討会）・・・・・・・・・・・・・・・・・・	P2
	（１）岐阜のまちの成り立ちと公共交通の変遷	
	（２）２０年、３０年後のまちに求められる公共交通の姿	
	（３）階層性のある交通網	
	（４）交通網の中心となる幹線軸の在り方について	
	（５）基幹交通（幹線軸）が適した路線	
	（６）基幹交通（幹線軸）を担う理想的な交通システム	
3	これまでの検討会で出された意見（第１～４回検討会）・・・・・・・・	P25
	（１）岐阜のまちの成り立ちと公共交通の変遷	
	（２）２０年、３０年後のまちに求められる公共交通の姿	
	（３）階層性のある交通網	
	（４）基幹交通（幹線軸）が適した路線	
	（５）基幹交通（幹線軸）を担う理想的な交通システム	
	（６）その他	
4	意見のとりまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	P34
	（１）幹線軸候補の検討	
	（２）幹線軸候補①・②	
	（３）幹線軸候補③・④	
	（４）新交通システムの必要性・比較	
5	これまでの検討内容を踏まえた幹線軸候補と今後の検討の進め方（第１～４回検討会）・・・・	P38
	（１）幹線軸候補・適した交通システムの検討状況	
	（２）今後の検討方針（作業部会の設置）	

1 概要

(1) 設置目的

本検討会は、人口減少や高齢化が進む中、県都岐阜市を中心とした岐阜圏域の目指すまちづくりの5本柱※を実現する上で、ひとつのツールとなる交通システムの在り方について検討することを目的に設置したものです。

＜※目指すまちづくりの5本柱＞

1. こどもやお年寄り、すべての人が輝くまち
2. クリーンで環境に優しい洗練されたまち
3. 巡って楽しい便利で快適なまち
4. 人やモノを呼び込む魅力豊かなまち
5. 災害に強く安全で安心なまち

(2) 検討事項

県都岐阜市を中心とした岐阜圏域における交通システムの現状と見通しについて分析を行い、これに基づき、各種交通システムに求められる役割を踏まえた次の世代につなげる交通システムの在り方について検討を行います。

(3) 開催状況

- | | |
|--------|---|
| 第1回検討会 | 開催日：令和8年3月23日
出席者：委員9名／オブザーバー2名
検討事項：県都岐阜市を中心とした公共交通の経緯・現状について
20年、30年後のまちに求められる公共交通の姿について |
| 第2回検討会 | 開催日：令和8年4月24日
出席者：委員9名（うち1名代理）／オブザーバー2名
検討事項：階層性のある交通網について
交通網の中心となる幹線軸の在り方について |
| 第3回検討会 | 開催日：令和8年5月26日
出席者：委員9名／オブザーバー2名
検討事項：基幹交通（幹線軸）が適した路線について
基幹交通（幹線軸）を担う理想的な交通システムについて |
| 第4回検討会 | 開催日：令和8年6月23日
出席者：委員9名（うち1名代理）／オブザーバー2名
検討事項：基幹交通が適した路線と交通システムについて
中間報告（案）について |

2 検討内容（第1～4回検討会）

（1）岐阜のまちの成り立ちと公共交通の変遷

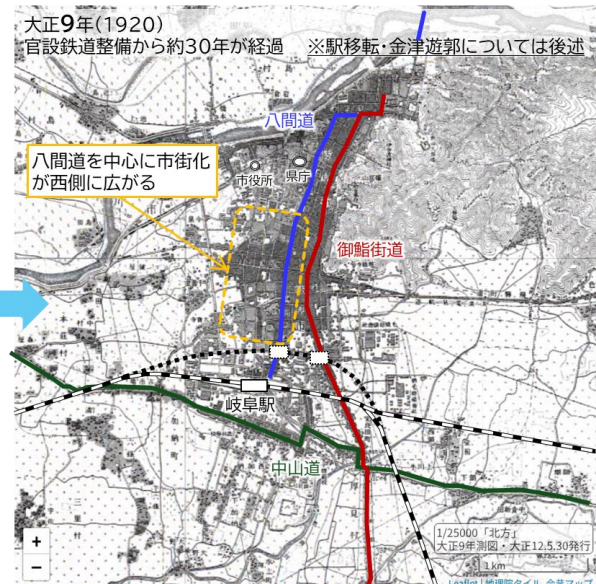
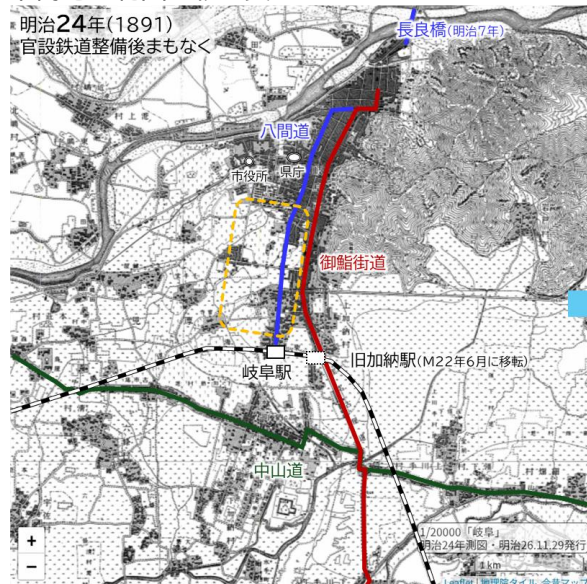
県都岐阜市を中心とした地域の交通について、水運や街道の発達、鉄道、自動車と交通手段が変化してきた過去の経緯を振り返り、まちづくりの中で交通が果たしてきた役割について議論を行いました。

○岐阜のまちの成り立ちと公共交通の変遷

（検討会事務局説明要旨）

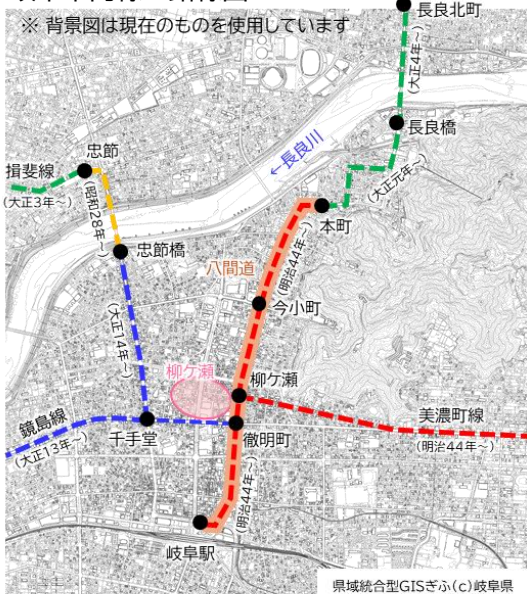
県都岐阜市を中心とした岐阜圏域は、中山道など、街道の沿線を中心に発展しました。明治・大正時代には官設鉄道の開通に伴い駅周辺の市街化が進み、さらに、郊外と市街地を結ぶ軽便鉄道や岐阜市内を運行する路面電車の開通により、まちの発展は加速しました。大正時代以降は、路面電車を補完する路線バスが発展しました。

市街地の範囲の移り変わり



これらの地図は、時系列地形図閲覧サイト「今昔マップ on the web」(C)谷謙二)により作成

岐阜市内線の路線図



[岐阜市内線の開通経緯]	
明治44年	岐阜駅～今小町
今小町～本町	
大正元年	本町～長良橋
大正4年	長良橋～長良北町
大正14年	徹明町～千手堂
大正14年	千手堂～忠節橋
昭和28年	忠節橋～忠節

[接続路線の開通経緯]	
明治44年	美濃町線
大正2年	高富線
大正3年	揖斐線
大正13年	鏡島線



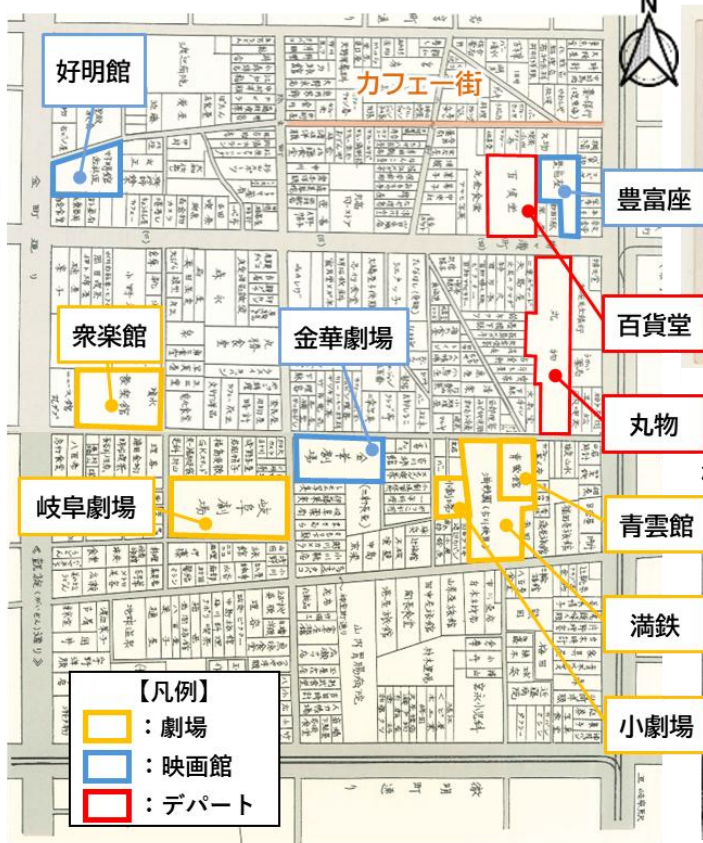
本町で電車の開通を喜ぶ人々(明治44年)
出典: 駅に着目した岐阜市中心部の都市構造に関する史的考察、伊藤宏匡 田中尚人 秋山孝正



大正末期の八間道の様子 出典: 岐阜市歴史資料館HP

昭和に入ると、柳ヶ瀬は路面電車によるアクセスが良く、百貨店や劇場が多数立地しました。戦後は、繊維産業が発展し岐阜駅北側に繊維問屋街が形成され、全国からの買付け客が集まり、柳ヶ瀬は娯楽の場として活況を呈しました。

柳ヶ瀬における劇場・映画館の位置(昭和18年頃)



出典:岐阜市柳ヶ瀬商店街振興組合連合会、柳ヶ瀬百年誌、1988

神田町通りと丸物百貨店(昭和初期)

(右手の大きなビルは昭和5年にできたデパートの「丸物」)



出典:岐阜市歴史資料館HP

柳ヶ瀬通りの雑踏(昭和初期)

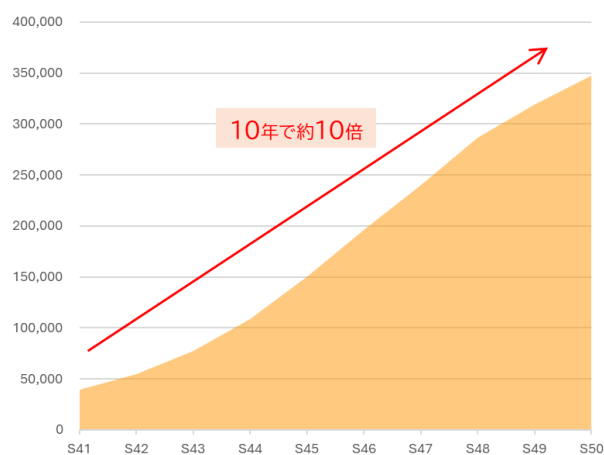


出典:岐阜市歴史資料館HP

しかし、昭和後期になると、モータリゼーションの進展に伴い、路面電車は順次廃止されました。また、平成初期には、繊維産業の衰退や郊外への大型商業施設(ショッピングモール)の出店、中心市街地に立地する商業施設の閉店が進みました。

岐阜県内の自動車数

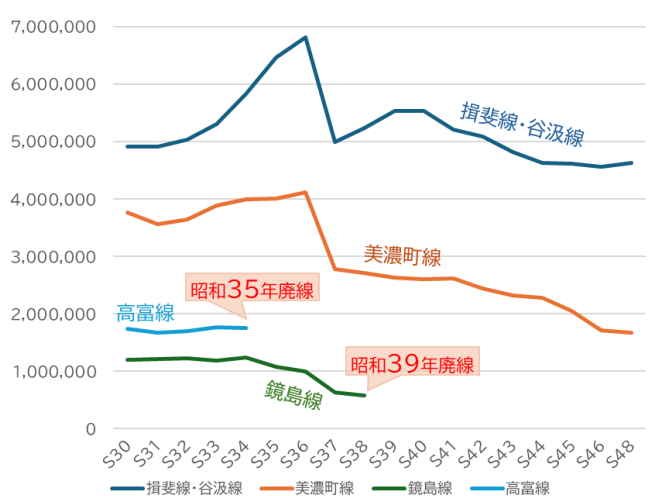
(台)



(一社)自動車検査登録協会HPより作成

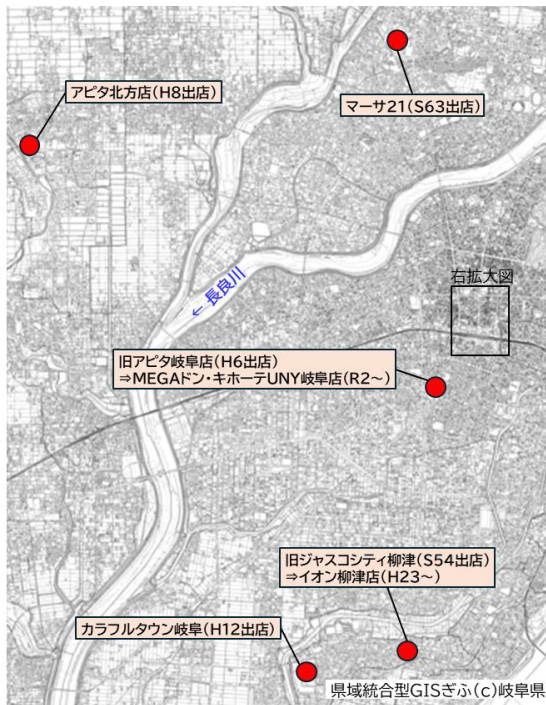
路面電車乗車人員の推移

(人)

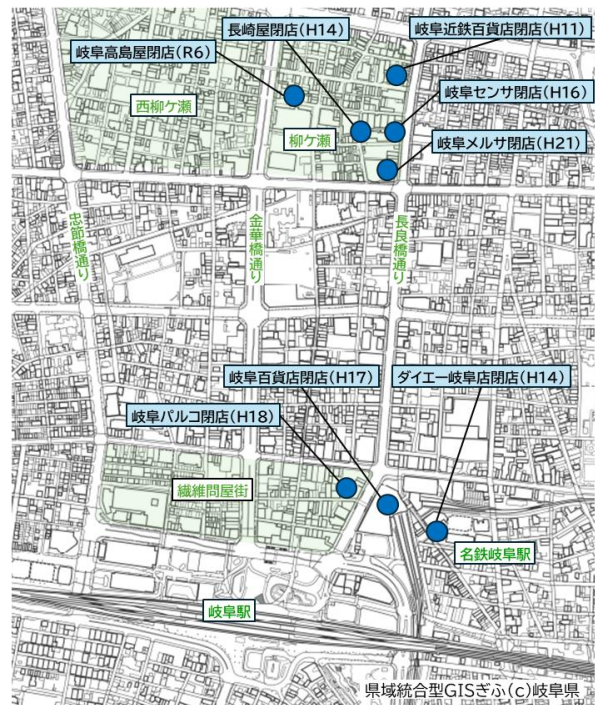


岐阜県統計書より作成

大型商業施設の出店状況(広域)

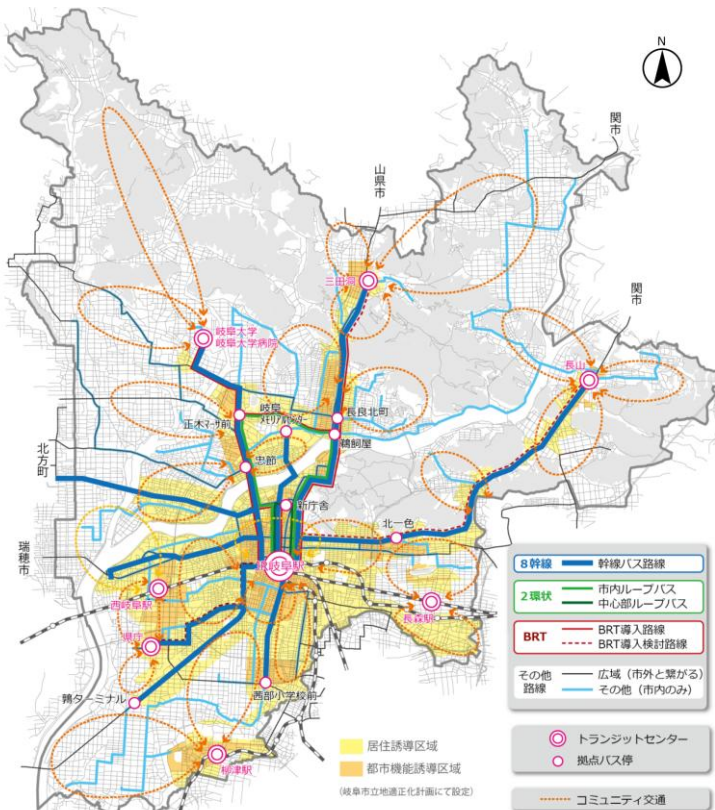


大型商業施設の閉店状況(柳ヶ瀬・新岐阜周辺拡大)



路面電車の廃線後、路線バスが代替交通となった岐阜市では、幹線軸として8幹線2環状を位置づけ、さらに幹線バス路線の強化を目的として「岐阜市型BRT」を導入するなど、様々な取組が進められています。

公共交通ネットワークのイメージ



出典:岐阜市総合交通計画

<基本施策>

- ・8幹線2環状の強化
- ・持続可能なコミュニティ交通の推進
- ・トランジットセンター・拠点バス停の検討 等



出典:岐阜市HP



出典:岐阜市総合交通計画



出典:岐阜市HP

（２）２０年、３０年後のまちに求められる公共交通の姿

高齢化に伴う運転免許返納者数の増加や労働力の減少に伴う運転手の不足など、今後の社会経済情勢の変化に伴う課題を踏まえた上で、２０年、３０年後のまちに求められる公共交通の姿について議論を行いました。

○２０年、３０年後のまちに求められる公共交通の姿

（検討会事務局説明要旨）

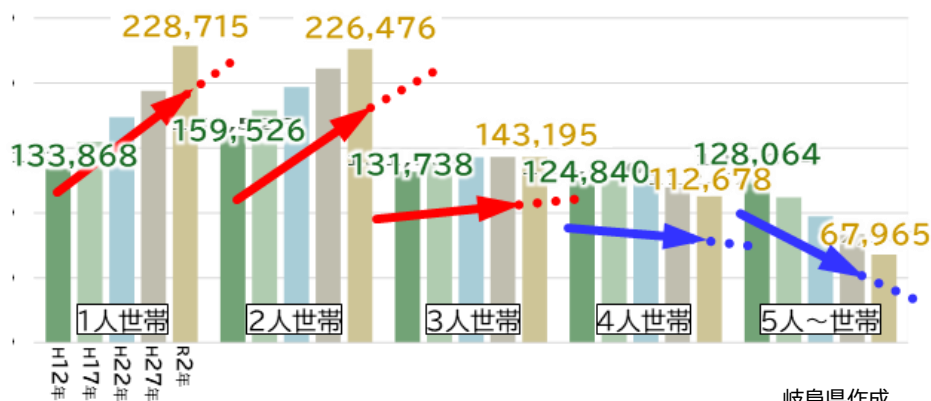
２０年、３０年後のまちに求められる公共交通の姿について考えると、高齢化の進行による運転免許返納者数の増加や核家族化、共働き世帯の増加により、交通弱者の移動に対する家族の支えが難しくなっていくことが予想されます。また、運転免許証を持たない若者や障がいを持つ方への配慮も必要であり、公共交通の果たす役割は大きくなると考えられます。

累計運転免許返納者数(岐阜県)



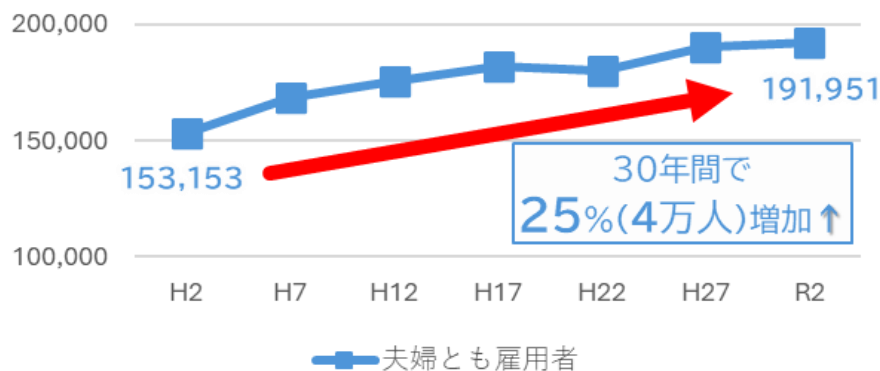
出典：警察庁運転免許統計より岐阜県が作成

世帯人数別世帯数推移(岐阜県)



岐阜県作成

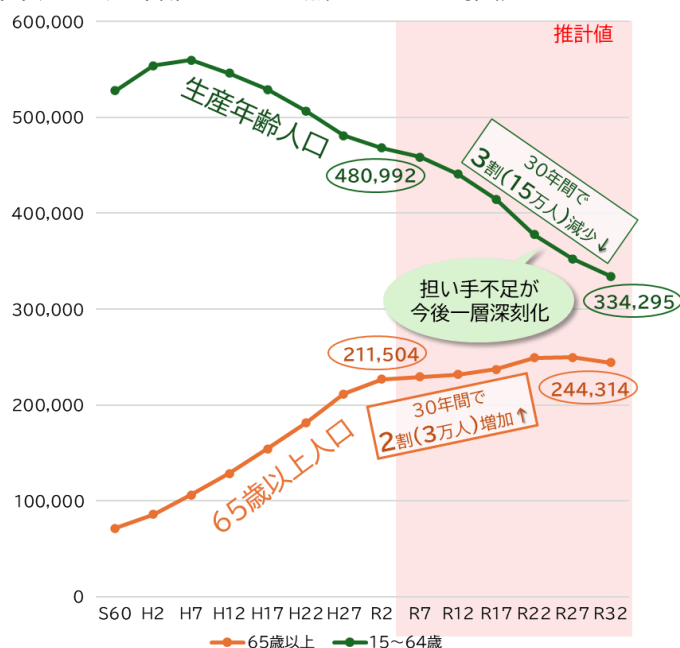
夫婦とも雇用者数の推移(岐阜県)



出典：国勢調査

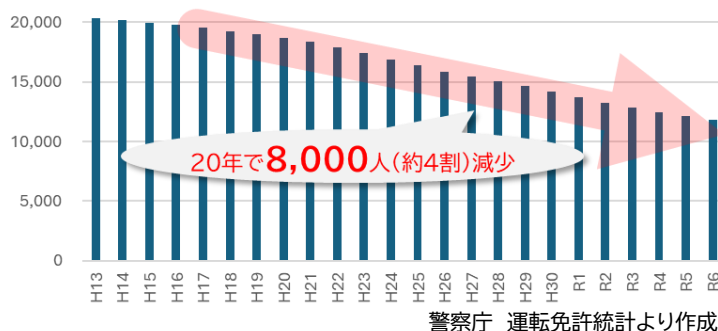
さらに、生産年齢人口の減少による担い手不足や運転手の時間外労働規制などといった供給面での課題の深刻化も懸念されます。

岐阜圏域の生産年齢人口と65歳以上人口の推移



県統計課資料、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」より作成

岐阜県内の大型2種免許保有者数推移



警察庁 運転免許統計より作成

市街地の拡散や人口構造の変化から生じる課題を解決し、快適な都市環境の実現を図るため、国は、中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を推進しています。



(3) 階層性のある交通網

他都市や海外の事例を踏まえながら、需要や目的に応じ、幹線軸としての「基幹交通」、「支線交通」、「生活交通」を設ける階層性のある交通網の必要性について議論を行いました。

○階層性のある交通網

(検討会事務局説明要旨)

「階層性のある交通網」とは、幹(基幹交通)、枝(支線交通)、葉(生活交通)をそれぞれの需要や目的に応じて交通手段を階層的に設けることで、効率性を向上させ、将来の持続可能性を考慮した移動体系です。これらの組み合わせにより、重複する路線を集約し、生まれた余力を支線の新設や増便に充てるといった好事例も見られます。

基幹交通(幹線軸)

中心部や都市機能の集積地など需要が高いエリアを結ぶ主要交通

支線交通

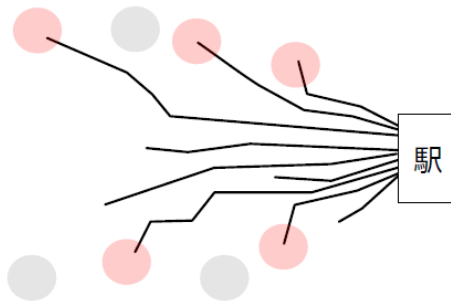
乗換拠点等において基幹交通と住宅団地など生活エリアを結ぶ2次的交通

生活交通

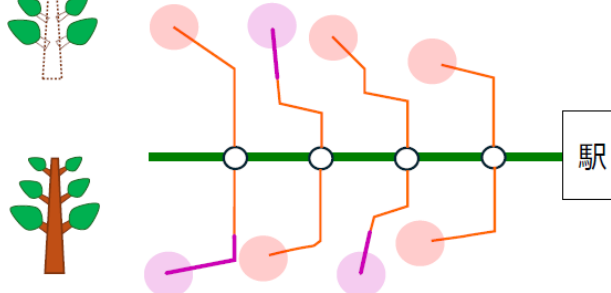
住宅団地内など地域住民の多様なニーズにきめ細やかに対応する交通

需要や目的に応じ、階層的に交通を設け、**効率的かつ持続可能な公共交通網を構築**

階層性のない公共交通ネットワーク



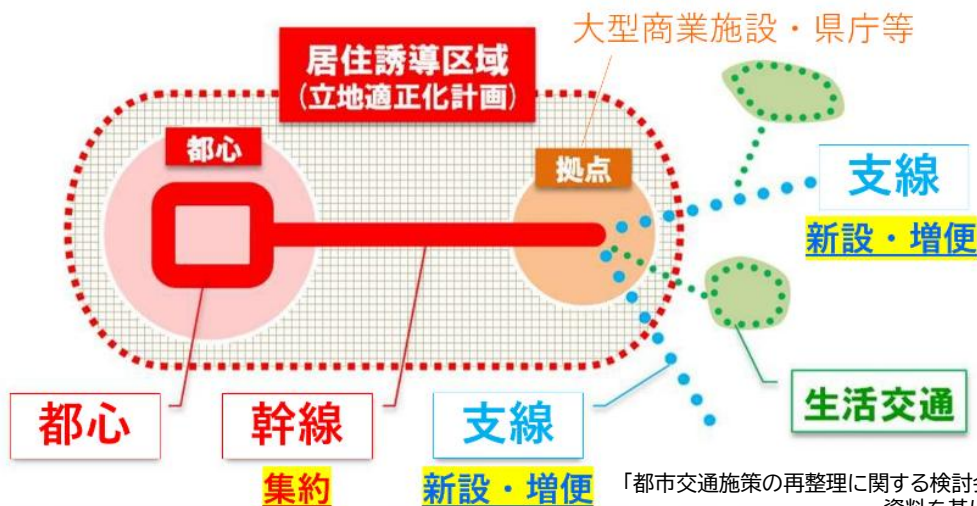
理想的な交通ネットワーク



1. 他都市の事例

(1) 岡山市の事例

効率的で安定的な運行サービスを提供するために路線を階層化し、限られた供給力(車両・運転手)を適切に配分することや、階層ごとに維持すべきサービス水準と官民の役割分担を明示することで、路線の再編を推進しています。



「都市交通施策の再整理に関する検討会」(R8.2.17)
資料を基に岐阜県が作成

公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを推進しています。

(4) 交通網の中心となる幹線軸の在り方について

階層性のある交通網の中心となる幹線軸を把握するために、各種データを分析し、岐阜圏域における将来の主な移動軸について議論を行いました。

○交通網の中心となる幹線軸の在り方について 岐阜圏域における人の移動軸の抽出

(検討会事務局説明要旨)

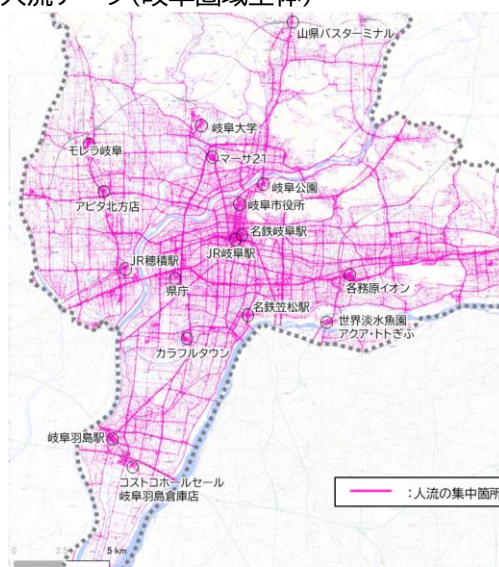
将来の主な移動軸を抽出するために、携帯電話の位置情報を基にした人流データや現況交通量・将来交通量予測、鉄道・バスの利用状況、将来人口推計の分布などを分析しました。

1. 各種データからみた「移動ニーズ」

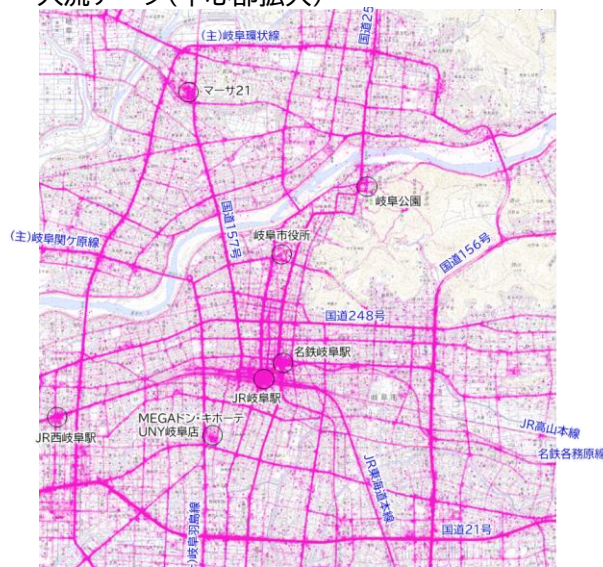
(1) 人流データ

現在の人流は駅や市役所、商業店舗、大学などの施設に集中しており、その移動には、鉄道のほか、国道、県道などの主要道路が多く利用されています。

人流データ(岐阜圏域全体)



人流データ(中心部拡大)



携帯電話の位置情報をプロットし人流を可視化した図
(R7.10.1~R7.10.30)

(2) 自動車動車交通量

自動車交通は、国道21号と国道156号、県道岐阜環状線の利用が多く、2つの国道は圏域間の広域移動を担う移動軸として、岐阜環状線は圏域内移動の際に中心部を迂回する移動軸として利用されています。

24時間交通量
(R3道路交通センサス)



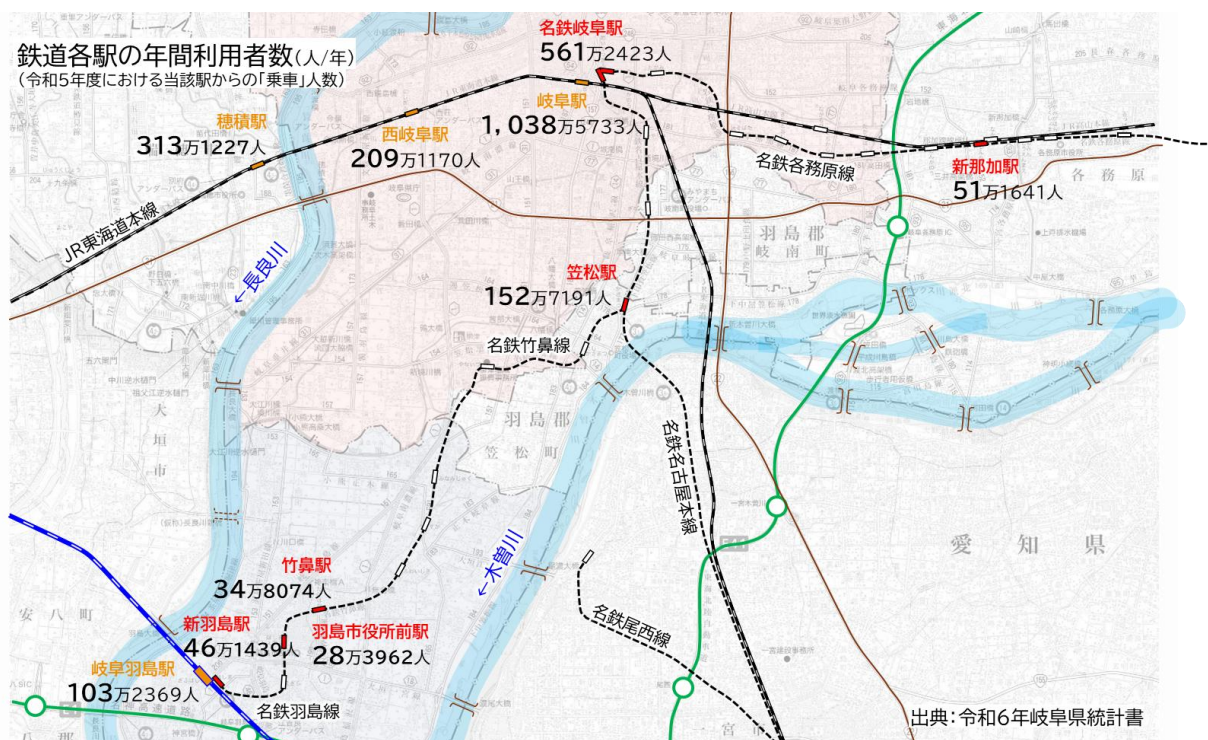
24時間交通量
(R22将来交通量)



R3年度の現況交通量とR22年度の将来交通量(推計)を可視化した図

(3) 公共交通(鉄道)の利用状況

JR東海道本線や名鉄名古屋本線、各務原線、竹鼻線・羽島線は多くの利用があり、地域の移動軸として重要な役割を果たしています。特に、岐阜駅と名鉄岐阜駅は利用が多く、ハブ的な機能を担っています。



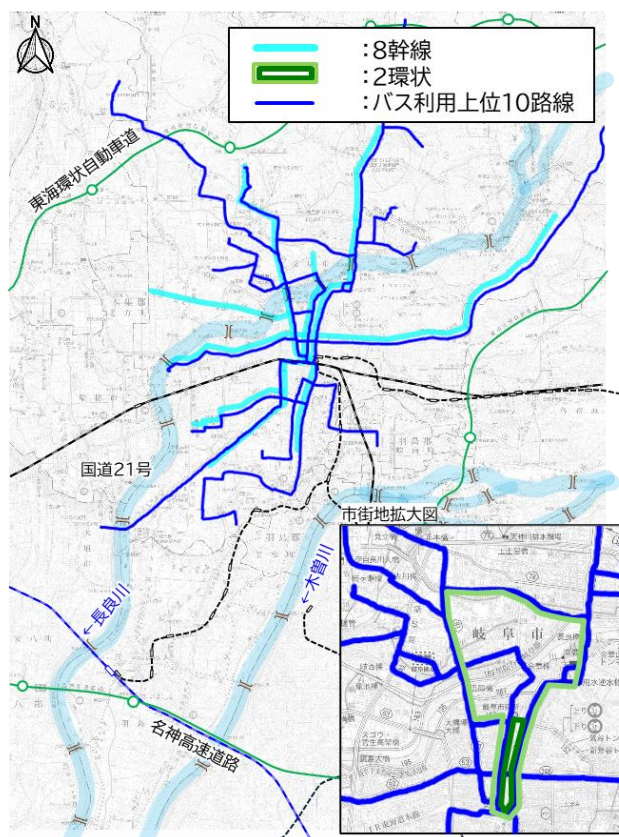
(4) 公共交通(バス)の利用状況

バス利用客数は、岐阜高富線や岐阜大学・病院線など、上位10路線で全体の過半数を超え、主な移動軸として重要な役割を果たしています。岐阜市総合交通計画においても、これらの路線はバス路線の骨格(8幹線2環状)として位置付けられています。

岐阜バスの県内一般乗合路線
(R6年度利用客数上位10路線)

No.	路線名	利用客数
1	岐阜高富線	160 万人
2	岐阜大学・病院線	114 万人
3	おぶさ墨俣線	90 万人
4	茜部三田洞線	85 万人
5	市内ループ線	81 万人
6	加納島線	72 万人
7	岐阜関線	68 万人
8	加納南線	61 万人
9	黒野線	60 万人
10	松籙加納線	60 万人
小計	(岐阜バスの上位10路線利用客数)	851 万人
全体	(岐阜バスの県内一般乗合路線の利用客数 ※全42路線)	1,436 万人

出典: 運行系統別輸送実績報告書(R6年度)を基に岐阜県が作成

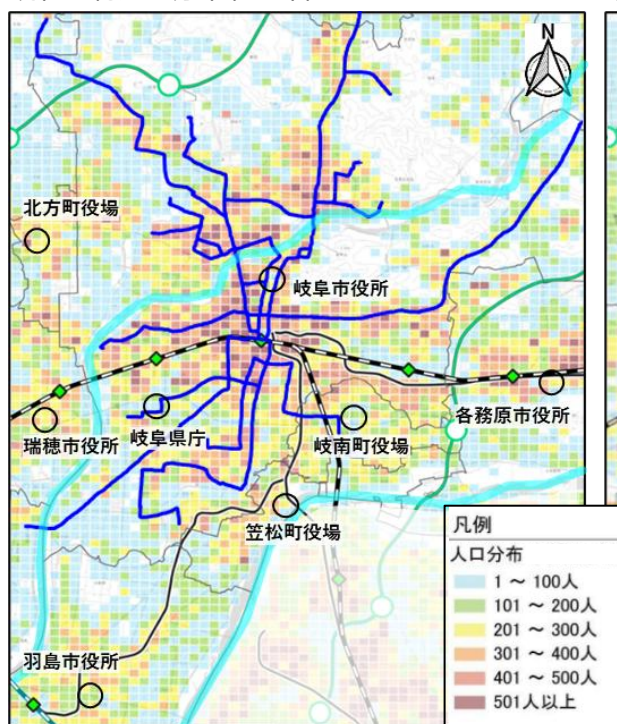


2. 将来推計等

(1) 人口(全年齢)の現状と見込み

将来人口は市街地での減少が顕著となっていますが、一部郊外では増加がみられます。将来の公共交通ニーズに対応するため、現在の公共交通網の維持と再構築に向けた検討が必要と考えられます。

現在の総人口分布(R2年)



出典：R2国勢調査 250mメッシュ人口

将来の総人口分布(R32年)



出典：国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データ(R6国政局推計)

(2) 人口(高齢者)の現状と見込み

将来の老年(65歳以上)人口は、郊外部においては増加が見込まれます。運転免許を持たない高齢者の移動手段を確保するため、現在の公共交通網の維持と再構築に向けた検討が必要と考えられます。

現在の老年(65歳以上)人口分布(R2年)



出典：R2国勢調査 250mメッシュ人口

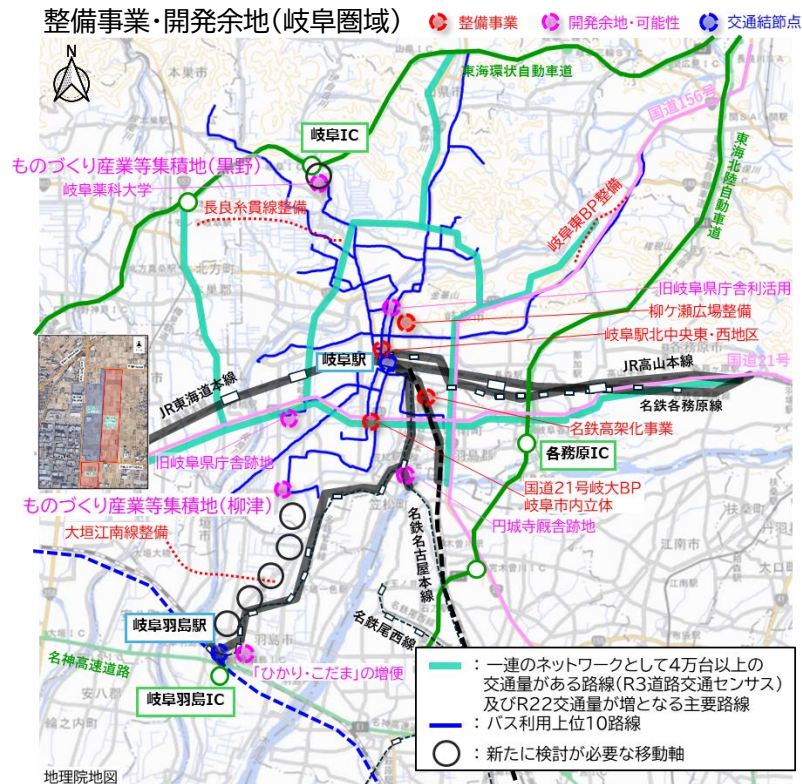
将来の老年(65歳以上)人口分布(R32年)



出典：R2国勢調査250mメッシュ人口
国土数値情報250mメッシュ別
将来推計人口データ(R6国政局推計)

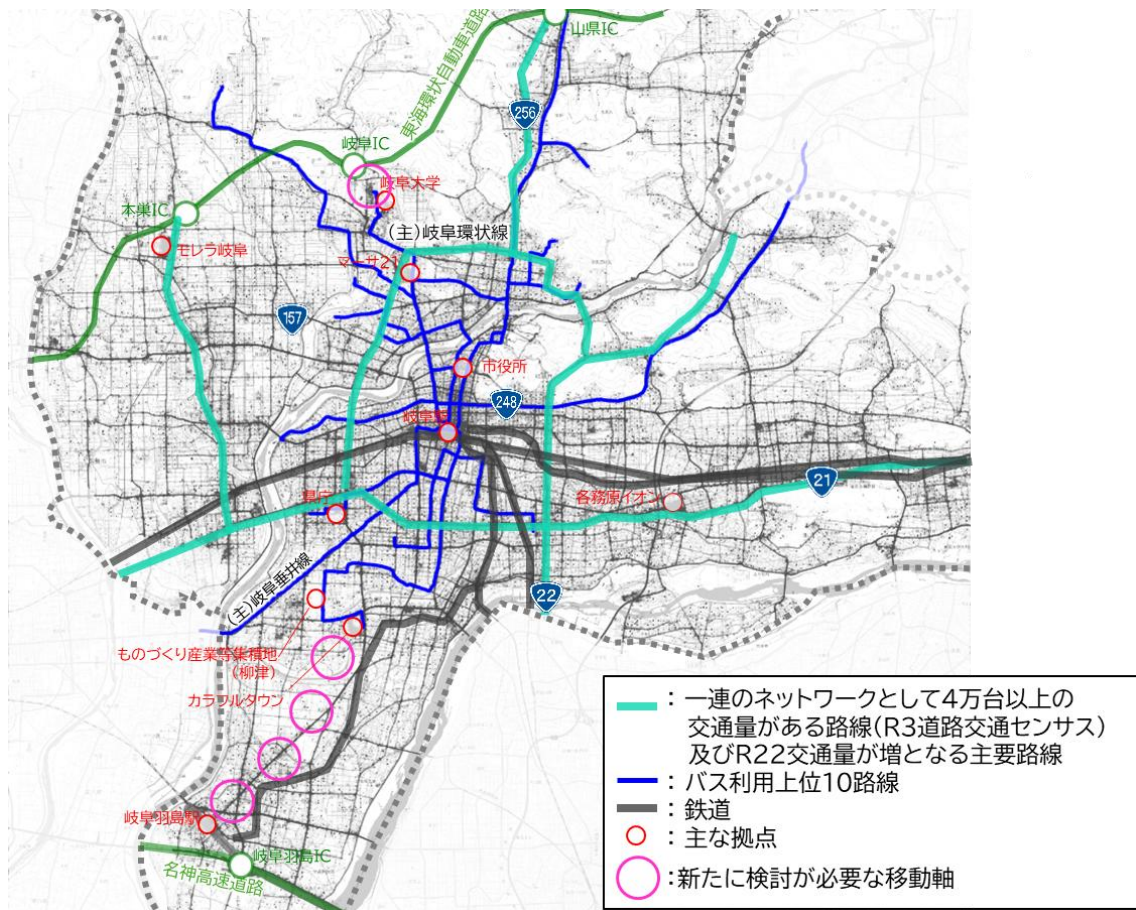
(3) 利便性が求められる施設

今後、開発が進む黒野地域や柳津地域では多くの企業進出が見込まれるほか、岐阜羽島駅でも、リニア開通により、発着する列車本数の増加が見込まれ、県の玄関口として重要度が増すため、公共交通でのアクセスが求められます。



3. 総合的に考えられる主な移動軸

これらの結果を総合的に勘案すると20～30年後には、現状の主な公共交通網の維持に加え、郊外部を視野に入れた再構築、岐阜羽島駅や開発予定地を結ぶ移動軸の検討が必要と考えられます。



（５）基幹交通（幹線軸）が適した路線

路線バスの詳細な利用状況や、人の動き、将来需要が見込まれる開発予定箇所などのデータも考慮して、基幹交通が適した路線について、議論を行いました。（検討継続中）

※ 検討会事務局説明要旨で掲載している路線バスデータは事務局による推計値

○基幹交通（幹線軸）が適した路線

（検討会事務局説明要旨）

交通網の中心となる幹線軸の在り方

幹線軸は都市の軸としてネットワークを形成する上で最も重要な役割を担い、効率的に様々な移動ニーズに応える機能が必要となります。

そして、その交通手段である基幹交通については、将来の運転手不足や環境問題といった課題を見据え、大量輸送が可能な交通システムにより集約化・効率化を図ることで、持続可能で利便性の高い公共交通網とすることが可能となります。

岐阜圏域における基幹交通（幹線軸）が適した路線

岐阜圏域において、交通網の中心となる幹線軸の在り方を検討するため、公共交通の利用状況による現在の移動ニーズや公共交通を必要とする施設・拠点の立地状況、人口推計を踏まえた将来の見込み、開発の可能性などについて分析しました。

1. 公共交通の利用状況や沿線の施設

路線バスの利用者数は、①岐阜駅から高富方面（岐阜高富線）、②岐阜駅から岐阜大学方面（岐阜大学・病院線）の2ルートが多く、主要な移動軸であるといえます。ピーク時には1時間に2,000人超もの多数の利用が見られます。

①岐阜駅から高富方面（岐阜高富線）沿線には岐阜市役所や高校、岐阜公園などが、②岐阜駅から岐阜大学方面（岐阜大学・病院線）沿線には岐阜大学などを中心とした医療・教育研究拠点や集客施設、高校などが立地しており、通勤・通学、通院などの多様なニーズを担っています。

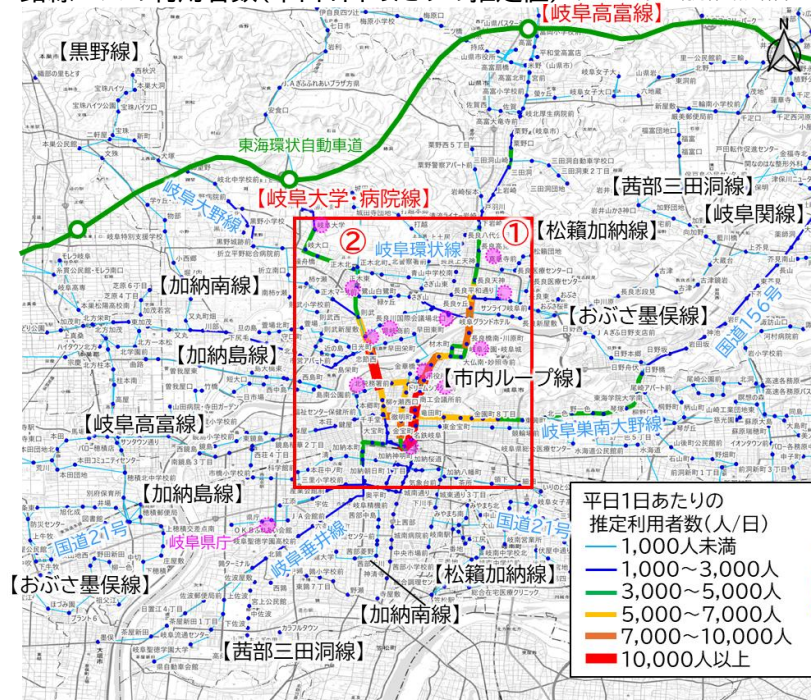
将来の人口分布の分析により、同ルート沿線は、将来も人口が多いエリアと予測されます。

[P11参照]

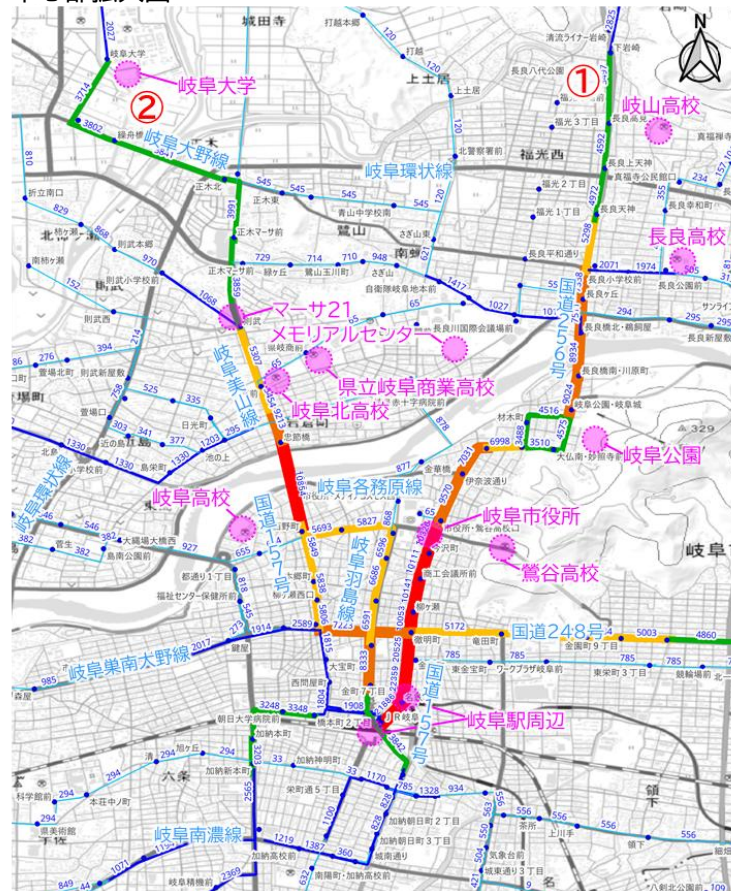
(1) 路線バスの利用状況

バス停間の利用者数は①岐阜駅から高富方面(岐阜高富線)、②岐阜駅から岐阜大学方面(岐阜大学・病院線)の2ルートが多く、主要な移動軸であるといえます。

路線バスの利用者数(平日1日あたりの推定値)



中心部拡大図



各バス停を通過する岐阜バスの利用者を、平日1日あたりで集計したもの

<利用データ>

2025.10.1~2025.10.7のayuca利用履歴

<推計方法>

・上位10路線

各区間の利用者数=(ayuca利用者数)÷(ayuca利用率)

・それ以外の路線

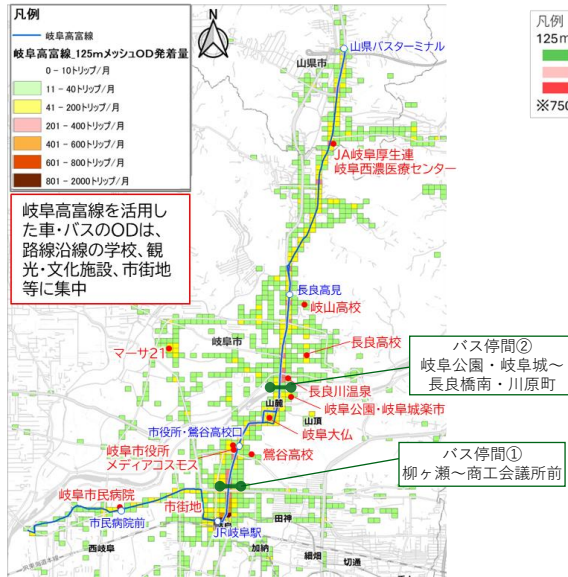
各区間の利用者数=(当該区間のバス本数)×(1本あたり推定利用者数※1)

※1 上位10路線の(利用者数)÷(バス本数)

【岐阜駅～高富方面の分析】

バス路線の岐阜高富線を利用する人流の出発・目的地は、沿線沿いに集中しており、特に乗降者が多いバス停付近の拠点に集中しています。また、人流の滞在分布が高い区間を路線が通過しています。

人流データを活用したOD分布(125mメッシュ)



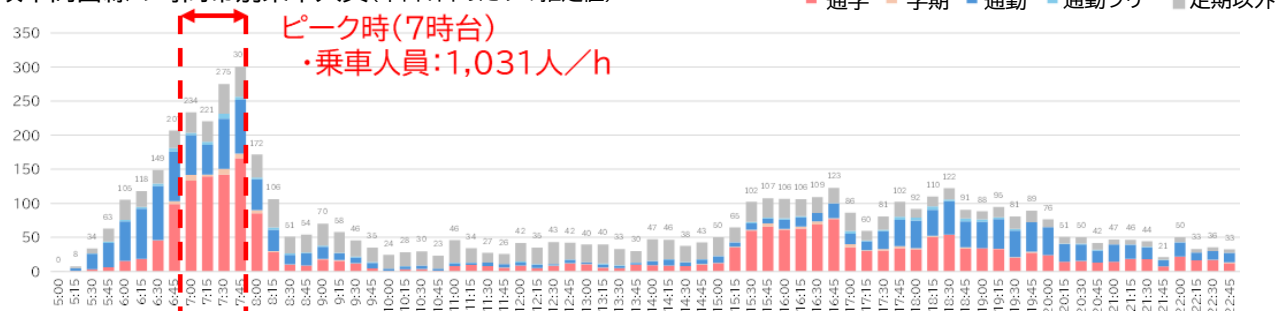
人流データを活用した滞在分布



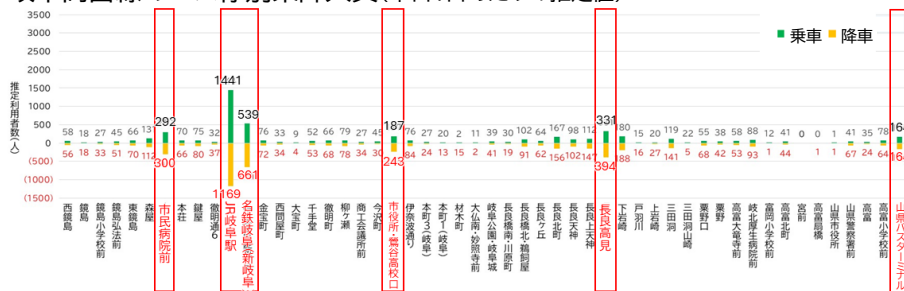
- ・左図は岐阜高富線のルート上を通った車(バスを含む)のトリップのOD分布 (OD:出発地(Origin)と目的地(Destination)の頭文字)
- ・右図は15分間同一メッシュから移動がない人流データの分布
- ・R7.10.1～10.30に取得されたデータを使用

岐阜高富線では、朝ピーク時(7時台)には1,000人以上の利用があります。乗降人員については、岐阜駅のほか、山県BT、長良高見、市役所・鶯谷高校、市民病院で多くなっています。

岐阜高富線の時間帯別乗車人員(平日1日あたりの推定値)



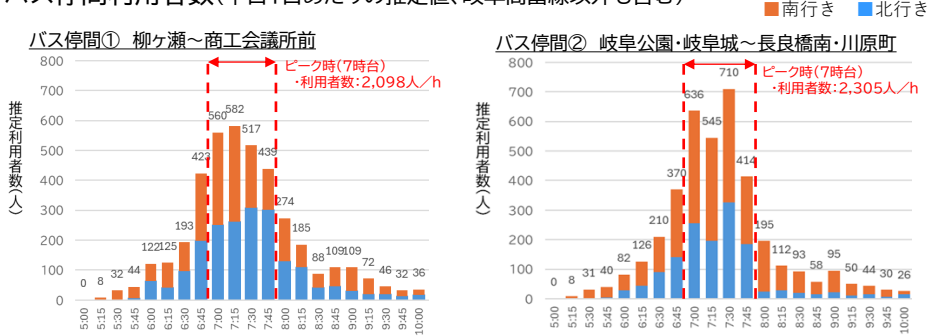
岐阜高富線のバス停別乗降人員(平日1日あたりの推定値)



・「岐阜高富線の時間帯別乗車人員」は、各時間帯の岐阜高富線における全バス停の乗車人数の合計値

・「岐阜高富線のバス停別乗降人員」は、平日1日あたりの岐阜高富線各バス停で乗り降りした人数の合計値

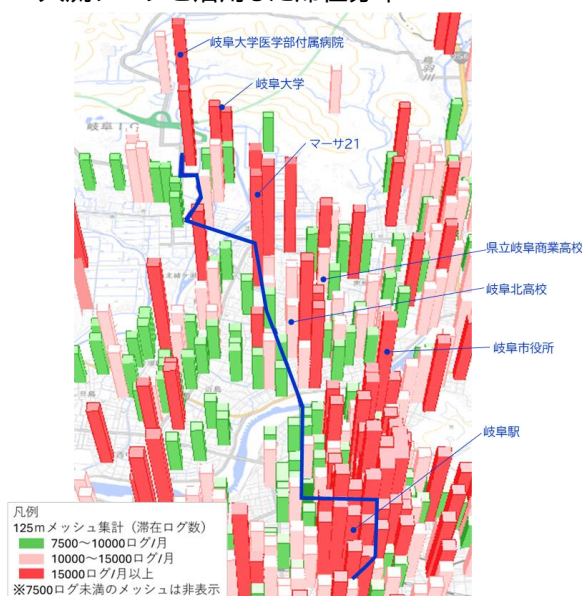
バス停間利用者数(平日1日あたりの推定値、岐阜高富線以外も含む)



・「バス停間利用者数」は、バス停間①、②において、岐阜高富線だけでなく他の路線バスも含めた各時間帯にバスに乗っている人数の合計値

バス路線の岐阜大学・病院線を利用する人流の出発・目的地は、駅周辺市街地のほか、大学病院・岐阜大学・マース21・高校など、沿線に集中しています。また、人流の滞在分布が高い区間を路線が通過しています。

人流データを活用した滞在分布

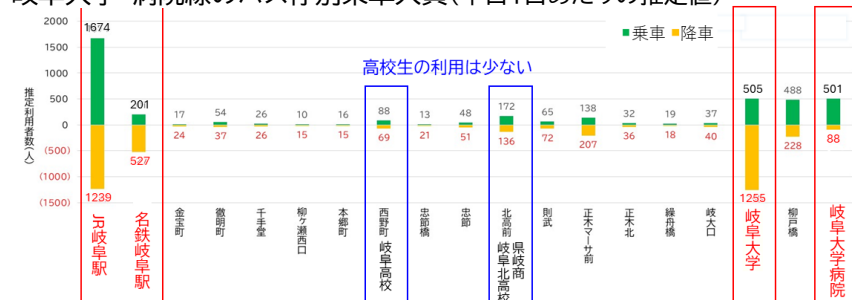


- ・左図は岐阜大学・病院線のルート上を通った車(バスを含む)のトリップのOD分布
- ・右図は15分間同一メッシュから移動がない人流データの分布
- ・R7.10.1~10.30に取得されたデータを使用

岐阜大学・病院線の時間帯別乗車人員(平日1日あたりの推定値)

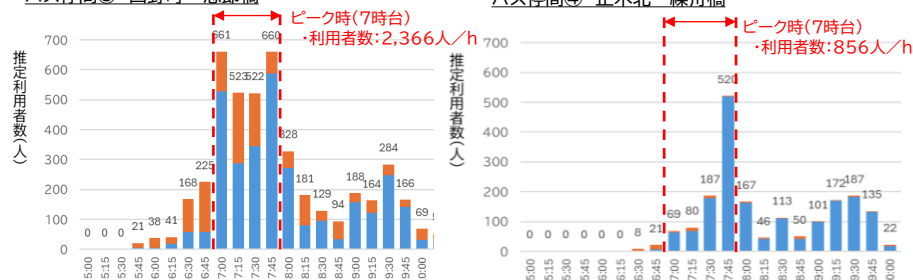


・「岐阜大学・病院線の時間帯別乗車人員」は、各時間帯の岐阜大学・病院線における全バス停の乗車人数の合計値



・「岐阜大学・病院線のバス停別乗降人員」は、平日1日あたりの岐阜大学・病院線各バス停で乗り降りした人数の合計値

バス停間④ 正木北～緋舟橋



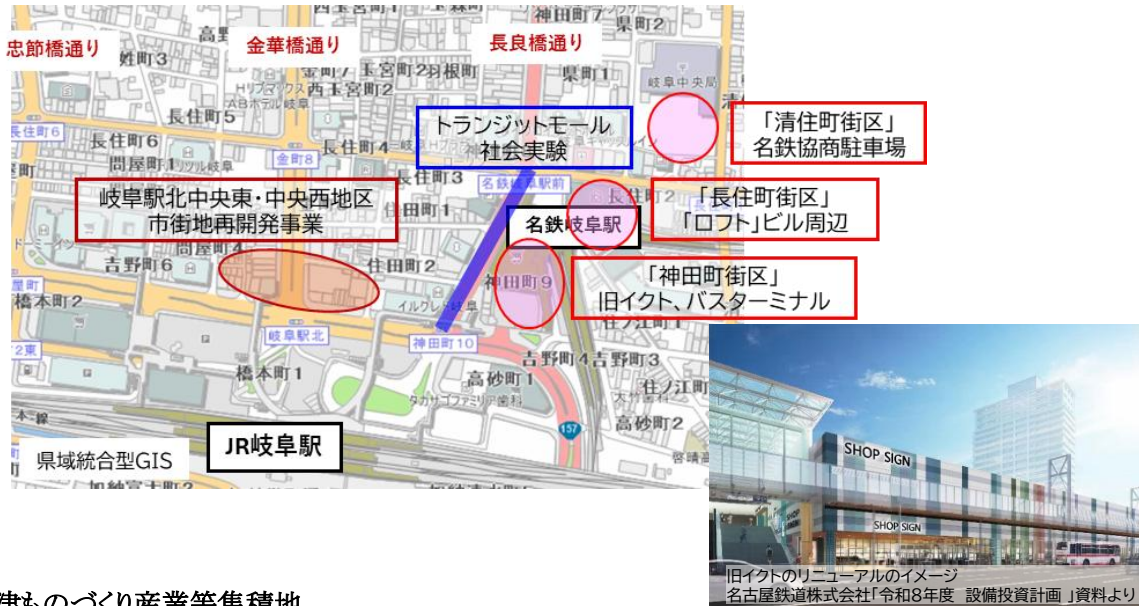
・「バス停間利用者数」は、バス停間③、④において、岐阜大学・病院線だけでなく他の路線バスも含めた各時間帯にバスに乗っている人数の合計値

2. 将来の移動需要の分析

新たな移動需要の発生など、将来の需要への影響が見込まれる事業やプロジェクトの概要をまとめました。

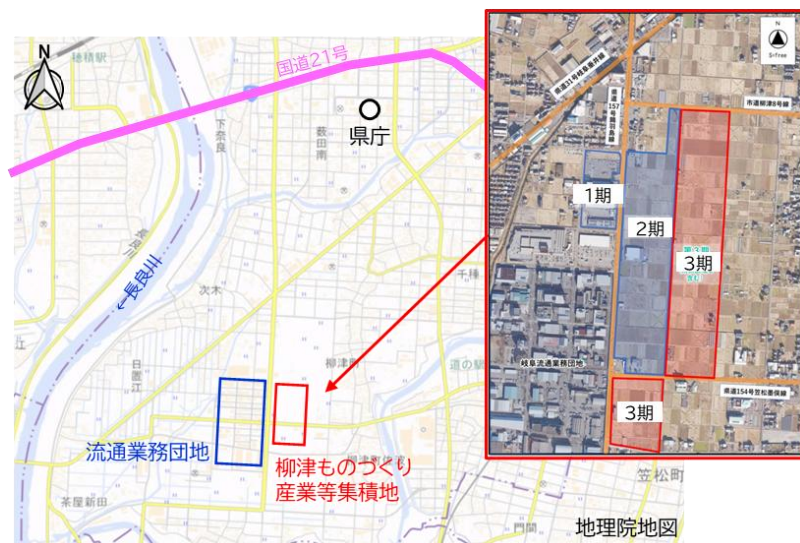
(1) 駅周辺の再開発計画

名鉄岐阜駅の再開発(暫定的に既存建物利活用)や岐阜駅北中央東・中央西地区市街地再開発事業、長良橋通りのトランジットモール社会実験など、交通結節点機能を活かしたまちづくりが進められています。



(2) 柳津ものづくり産業等集積地

柳津地域において、ものづくり産業等の集積により産業拠点を形成することを進めています。令和12年までに集積地内で新たに2,000人程度の雇用者数を見込んでいます。



(3) 岐阜羽島駅のひかり・こだま増便

リニア中央新幹線開業に伴い、東海道新幹線の輸送能力に余力が生じる見込みがあり、岐阜羽島駅のひかり・こだまの停車回数が増加する可能性があるため、需要の創出や利便性を向上させる取組が求められます。

(参考)国土交通省による静岡県内での効果分析

【列車停車回数の増加(イメージ)】

静岡駅 53本/日 → 概ね80本/日
掛川駅 33本/日 → 概ね50本/日

【停車頻度の増加(イメージ)】

静岡駅 概ね20分に1本 → 概ね12分に1本
掛川駅 概ね30分に1本 → 概ね20分に1本

【地域にもたらす経済波及効果(見込み)】

県外からの来訪者数 年間67万人(1日あたり1,830人増)
来訪者増に伴う観光消費額 年間93.5億円増加



(参考)R5.10国土交通省鉄道局作成「リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上等のポテンシャルについて」

歴史的・文化的な観光拠点が集積する長良橋通り、スポーツ・コンベンション施設などが立地する長良川右岸エリアの需要拡大が見込まれます。

Line graph showing the number of visitors (人) to various tourist spots in Gifu Prefecture from H30 to R6. The graph includes data for Gifu Castle, Gifu Park, Gifu Memorial Center, Inuyama Shrine, Gifu Museum of Modern Art, and Gifu Museum of Nature. A shaded blue area indicates the 'Coronavirus' period from R1 to R3. Visitor numbers generally decreased during this period and then recovered by R6.

Spot	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
岐阜城	227,954	223,304	186,706	186,706	291,480	291,480	291,480
岐阜公園	1,022,345	1,022,345	800,000	630,000	980,000	1,219,146	1,219,146
岐阜メモリアルセンター(世界イベント村ぎふ)	1,421,400	1,421,400	320,000	430,000	820,000	1,206,947	1,206,947
伊奈波神社	1,475,300	1,475,300	1,380,000	980,000	1,300,000	1,390,000	1,795,000
ぎふ長良川の鵜飼	91,178	91,178	20,351	20,351	83,768	83,768	83,768
ぎふ木遊館	227,954	223,304	186,706	186,706	291,480	291,480	291,480

出典：岐阜県観光統計(H30～R6)

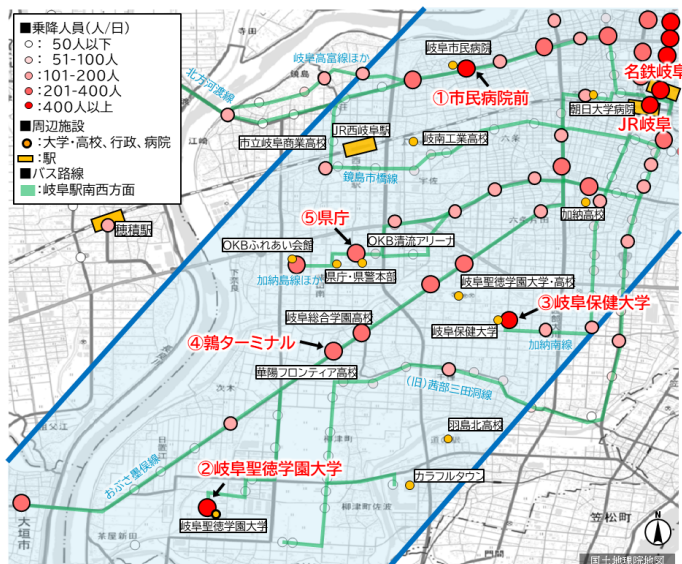
出典：岐阜県観光統計(H30～R6)

(5)バスの利用状況や潜在的需要

【岐阜市南西部の分析】

岐阜駅から南西方面のバス路線は岐阜駅北部と比べるとバス本数が少なく利用は限定的ですが、岐阜市民病院や県庁、岐阜聖徳学園大学、商業施設など沿線の主要施設の利用者数をみると、潜在的な需要は多くあります。

バス停別乗降人員(1日計)



岐阜駅から南西方面の乗降人員が多いバス停(平日1日)

No.	バス停	路線名	乗降人員	本数(上下)
1	市民病院前	岐阜高富線 ほか	840人	188本
2	岐阜聖徳学園大学	岐阜聖徳学園大線 ほか	481人	66本
3	岐阜保健大学	加納南線	455人	58本
4	鶉ターミナル	おぶさ墨俣線 ほか	381人	143本
5	県庁	加納島線 ほか	376人	71本

(参考)平日1日の駅北部の主要なバス停の乗降人員とバス本数(上下)
・長良高見 : 1,500人 [320本]

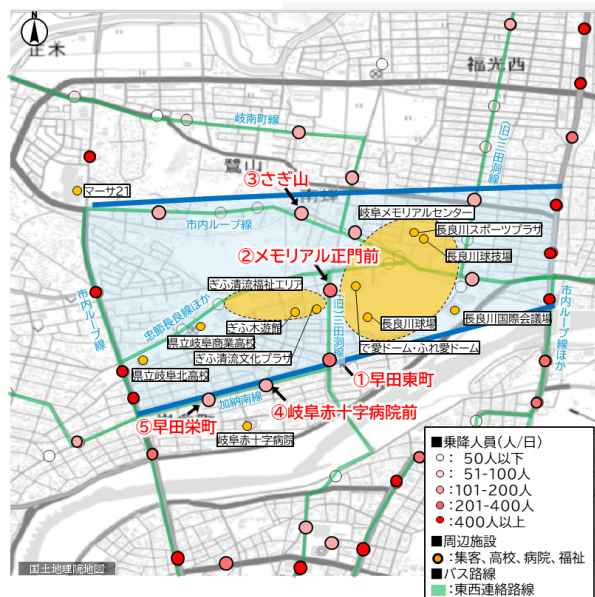
主な施設の利用者数と大学・高校の学生数(概数)

施設名	利用者数	大学・高校名	学生数
岐阜市民病院	1,300人/日	岐阜聖徳学園大学	2,900人
JR西岐阜駅	11,400人/日	岐阜保健大学	500人
県庁/県警本部	3,000人/日	岐阜総合学園高校	870人
OKBふれあい会館	61万人/年	岐南工業高校	820人
OKB岐阜清流アリーナ	34万人/年	華陽F高校(定)	630人
カラフルタウン	872万人/年	市立岐阜商業高校	450人

【長良川北部の分析】

長良川北部の長良橋通りと忠節橋通りを連絡する東西バス路線は、バス本数が少ないため利用者は限定的ですが、岐阜メモリアルセンターやぎふ清流福祉エリアなど沿線施設の利用者数をみると、潜在的な需要は多くあります。

バス停別乗降人員(1日計)



長良川北部(軸①～②間)の乗降人員が多いバス停(平日1日)

No.	バス停	路線名	乗降人員	本数(上下)
1	早田東町	加納南線ほか	413人	129本
2	メモリアル正門前	(旧)三田洞線	212人	70本
3	さぎ山	市内ループ線	154人	87本
4	岐阜赤十字病院前	加納南線	153人	59本
5	早田栄町	加納南線	150人	59本

(参考)平日1日の駅北部の主要なバス停の乗降人員とバス本数(上下)
・長良高見 : 1,500人 [320本]

主な施設(高校)の利用者(学生)数とぎふ清流福祉エリアの施設

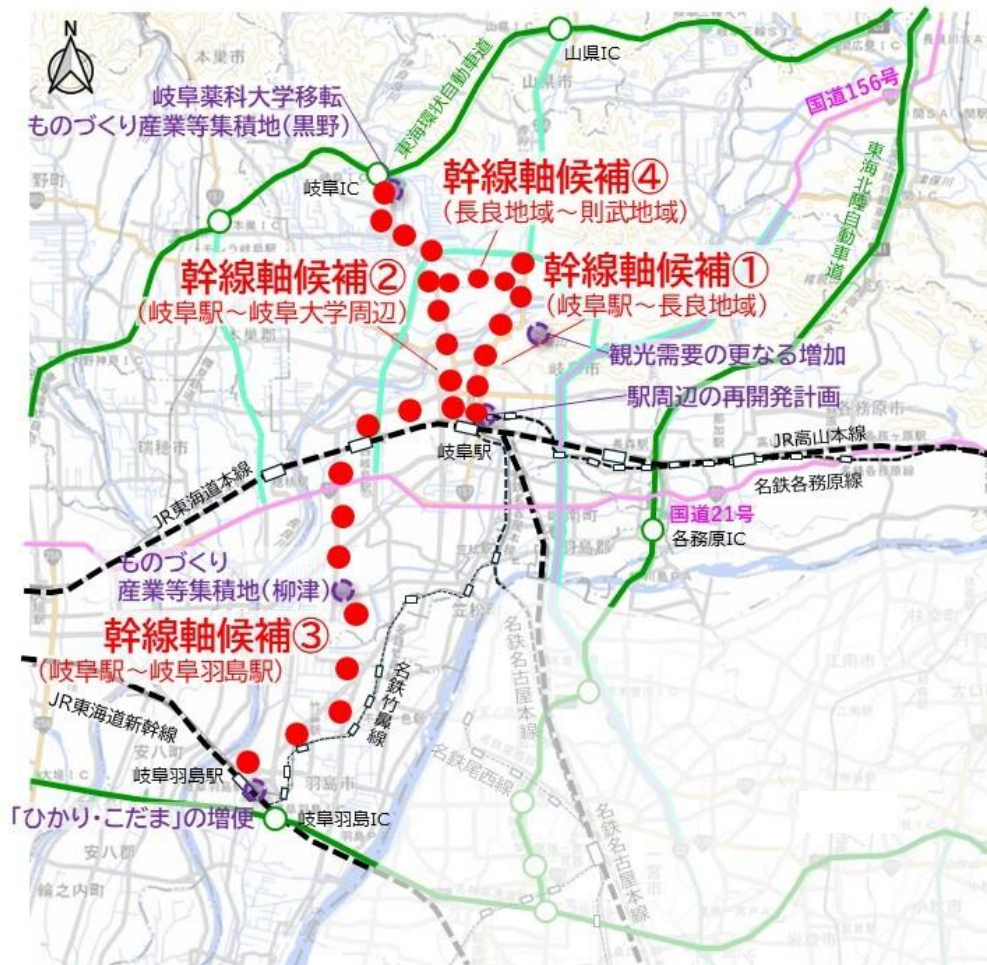
施設/高校名	利用者(学生)数	ぎふ清流福祉エリアの施設
岐阜メモリアルセンター	94万人/年	ぎふ清流文化プラザ
ぎふ清流福祉エリア	45万人/年	ぎふ木遊館
長良川国際会議場	19万人/年	希望が丘こども医療福祉センター
岐阜赤十字病院	550人/日	岐阜希望が丘特別支援学校
県立岐阜商業高校	1,000人	岐阜県福祉友愛アリーナ/プール
県立岐阜北高校	1,000人	障害者総合相談センター
		中央子ども相談センター
		清流園(障がい者就労支援事業)
		障害者総合就労支援センター

3. 基幹交通(幹線軸)に適した路線

これらの分析を基に、岐阜圏域における基幹交通(幹線軸)に適した路線・区間を検討し、以下の4路線を候補として挙げました。

- 【岐阜駅～長良地域】…………… 幹線軸候補①
- 【岐阜駅～岐阜大学周辺】……… 幹線軸候補②
- 【岐阜駅～岐阜羽島駅】……… 幹線軸候補③
- 【長良地域～則武地域】…………… 幹線軸候補④

幹線軸候補を示した広域図



地理院地図

(6) 基幹交通（幹線軸）を担う理想的な交通システム

モノレールやLRT、BRTなどの交通システムの特徴の整理や比較を行い、基幹交通を担う交通システムの有力な候補について、議論を行いました。

○基幹交通（幹線軸）を担う理想的な交通システム

(検討会事務局説明要旨)

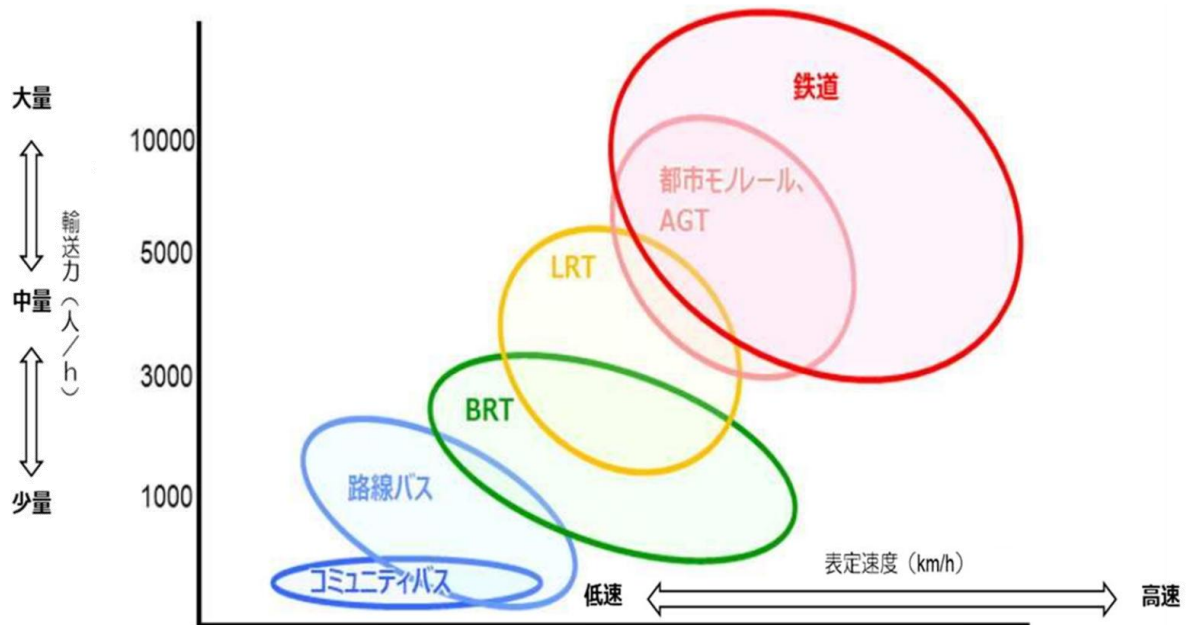
基幹交通を担う交通システムは、需要やまちづくりの観点などを踏まえて適切に選択する必要があるため、以下の5つの交通システムについて、定時性や輸送定員、沿線への影響(投資誘引)などの特徴を比較しました。

各種交通システムの特徴

	軌道系			無軌道系	
	AGT (モノレールなど)	LRT	BRT (専用レーン)	BRT (優先レーン)	中～大型バス (8～11m級)
概要					
	専用走行路にガイドされた走行システム	道路上の併用軌道や専用軌道を走行するシステム	道路上の専用走行空間を走行するバスシステム	道路上の優先レーンを走行するバスシステム	一般道を主体に路線を設定したバス

画像出典 AGT:国土交通省HP、LRT:国土交通省資料、
BRT(専用レーン、専用レーン)、中～大型バス:国土技術政策総合研究所資料

都市交通における交通手段の適応範囲



出典:「新たなモビリティ(BRT)に対する今後の展開(国土交通省)」

(3) 幹線軸候補③

岐阜駅から岐阜羽島駅への路線は、バス本数が少なく公共交通の移動ニーズは限定的ですが、産業拠点や賑わい拠点を繋ぐことにより新たなニーズが期待できるため、需要の分析と既存交通への影響を踏まえ、最適な交通システムの導入の必要性について検討を進めます。

沿線の特徴と交通システムに求められる機能

	沿線の特徴
①	・リニア中央新幹線開業に伴い、東海道新幹線の輸送能力に余力が生じ、岐阜羽島駅への停車回数が増加することで、利便性が向上する見込み
②	・幹線軸となる路線には環境負荷の視点が重視される
③	・柳津地域で形成される産業拠点に工場や、物流施設の集積が進められ、将来の開発余地が大きい (R12年までに2,000人の雇用を目指している)

- ・既存のニーズに加えて、新たな開発による将来需要が見込まれ、将来の幹線軸として検討が必要
- ・将来の開発ポテンシャルを活かすために、投資を誘引するような交通システムが求められる



開発に伴う移動需要拡大の可能性や既存交通への影響などについて詳しく分析し、最適な交通システムの導入の必要性について検討を実施

(4) 幹線軸候補④

長良地域から則武地域への路線は、バス本数が少なく公共交通の移動ニーズは限定的ですが、医療・福祉施設や高校などの教育施設があり、イベントの集客効果による将来的な需要や、幹線軸候補①及び②を繋ぐことによる環状機能効果などを踏まえ、最適な交通システムの導入の必要性について検討を進めます。

沿線の特徴と交通システムに求められる機能

	沿線の特徴
①	幹線軸候補①と②を連絡し、幹線軸の環状機能を形成する
②	沿線の施設では、国内外の主要な会合が開催されるほか、サッカー・野球などのプロスポーツの試合や花火大会など集客力の高い大規模イベントが開催される
③	「希望が丘こども医療福祉センター」や「岐阜県福祉友愛アリーナ・プール」などが集まる「ぎふ清流福祉エリア」に通う障がいを持つ方の利用が見込まれる

- ・多数の来場者が参加するイベントの開催が見込まれるエリアのため、将来の幹線軸として検討が必要
- ・障がいを持つ方の利用も考え、バリアフリーにも配慮した交通システムが求められる



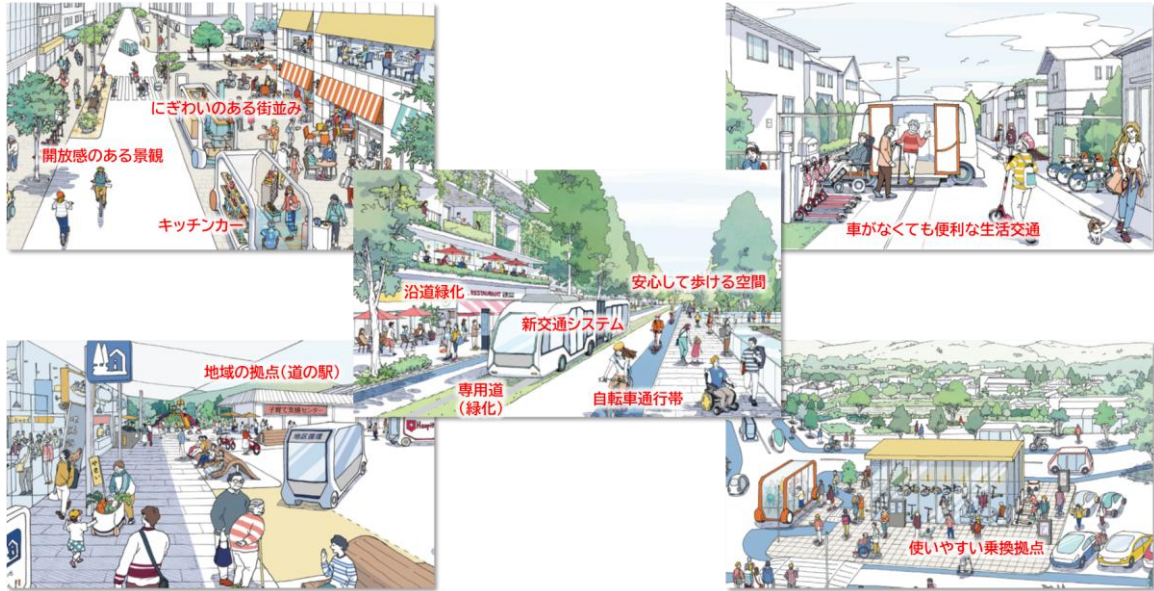
幹線軸候補①及び②を繋ぐことによる環状機能効果が期待できることから、これらの検討状況を踏まえ、将来移動需要拡大の可能性や効果について詳しく分析し、最適な交通システムの導入の必要性について検討を実施

(参考) 目指すべき将来像

○国、県、岐阜市が掲げる将来のまちづくりのイメージ

(検討会事務局説明要旨)

以下は、社会資本整備審議会(国土交通省)が概ね20年後の日本社会を念頭に、目指す社会像とその実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案したものです。



2020年6月社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言「2040年 道路の景色が変わる」を基に岐阜県が作成

以下は、岐阜市が中心市街地の道路空間をより活きた空間、魅力的な空間として利活用できるよう市民からの意見などをもとに検討を進め、金華橋通りや長良橋通りなどの道路空間のあり方について、将来イメージをとりまとめたものです。



出典:2023年4月居心地が良く歩きたくなる岐阜市のまちなか

県は「安心」と「ワクワク」にあふれ、人やモノが集まる岐阜県を目指すため、少子高齢化、環境、観光、経済、強靱化など、様々な政策分野の方向性を整理し、『岐阜圏域のまちづくり5本柱』として取りまとめました。

岐阜圏域のまちづくりの5本柱

- 第1の柱 こどもやお年寄り、すべての人が輝くまち
- 第2の柱 クリーンで環境に優しい洗練されたまち
- 第3の柱 巡って楽しい便利で快適なまち
- 第4の柱 人やモノを呼び込む魅力豊かなまち
- 第5の柱 災害に強く安全で安心なまち

- 市町・関係団体と連携し、まちづくりの進め方について検討中
- 目指すまちづくりの実現に向けたひとつの手段として「新たな交通システム」の導入の可能性を検討

3 これまでの検討会で出された意見（第1～4回検討会）

第1回から第4回の検討会で出された主な意見は以下のとおりです。

※事務局の説明と意見に対する事務局の補足説明も併せて記載しています。

（1）岐阜のまちの成り立ちと公共交通の変遷（第1回）

<事務局説明>

- ・ 県都岐阜市を中心とした岐阜圏域は、中山道など街道の沿線を中心に発展した。明治・大正時代には官設鉄道の開通に伴い駅周辺の市街化が進み、路面電車の開通により、まちの発展は加速した。 [P2参照]
- ・ 昭和に入ると、路面電車のアクセスが良い柳ヶ瀬には、百貨店や劇場が多数立地した。戦後には、問屋街で繊維産業が発展し、柳ヶ瀬は買付け客の娯楽の場として活況を呈した。 [P3参照]
- ・ モータリゼーションが進展すると、路面電車は順次廃止されていった。平成初期には、繊維産業が衰退し、中心市街地の商業施設が閉店していく一方で、郊外型大規模商業施設の出店が進んだ。 [P3、4参照]
- ・ 路線バスが代替交通となった岐阜市では、幹線軸として8幹線2環状を位置づけ、「岐阜市型BRT」を導入するなど、様々な取組が進められている。 [P4参照]

<各委員の意見>

- ・ 昭和40年代をピークにモータリゼーションの進展とともにバス利用者が減少し、バス路線の再編・縮小を余儀なくされてきた。
- ・ 岐阜市内は現在、車で便利に移動できるが、言い換えれば、車がないと移動しにくいまちとも言える。
- ・ 廃線になった路面電車の歴史を繰り返すということはしてはいけないと思う。
- ・ 歴史的な巷（結節点）の概念は都市をつくるときの核となる。岐阜にはその巷がたくさんある。
- ・ 岐阜市では、平成17年3月に路面電車が廃止となり、同時期に市営バス路線を民間へ譲渡するという市の公共交通にとっての大きな変化があり、「市民交通会議」で多くの市民の皆様からご意見をいただきながら検討を重ねた結果、バスを中心とした公共交通体系への転換を決定した。
- ・ 岐阜市内を運行する路線バスのうち、特に利用者の多い公共交通の骨格をなす幹線軸において、バス優先レーンなどによる走行環境改善や連節バスを導入するなど、道路整備状況にあわせた柔軟なルート選定が可能な「岐阜市型BRT」を導入し、幹線軸の強化を図っている。
- ・ 岐阜市では、路線バスを補完し、地域内の移動を確保することを目的に、平成18年より「地域主体の手作りコミュニティバス」の導入を推進し、昨年9月には運行地区が市内全域の21地区となり、地域内での買い物や通院など地域の皆様の生活に欠かせない交通手段として多くの方々にご利用いただいている。

(2) 20年、30年後のまちに求められる公共交通の姿（第1回）

<事務局説明>

- ・20年、30年後の将来には、高齢化の進行による運転免許返納者数の増加や核家族化、共働き世帯の増加により、交通弱者の移動を支えることが難しくなることが予想され、公共交通の果たす役割は大きくなると考えられる。[P5参照]
- ・さらに、生産年齢人口の減少による担い手不足や運転手の時間外労働規制などといった供給面での課題の深刻化も懸念される。[P6参照]
- ・快適な都市環境の実現を図るため、国は、中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を推進している。[P6参照]

<各委員の意見>

[20年、30年後のまちの将来像]

- ・岐阜圏域が持つ地理的優位性と文化的拠点を活かした新たな交通や人・物の流れを生み出すまちづくりを検討する時にきているのではないかと。
- ・都市ができる過程には世の中の課題を絡めるべきで、それは「環境」だと思う。
- ・都市を蘇らせるには公共交通が必要だが、そこに魅力があるのか、興味があるかに尽きるのではないかと。新しい「環境」は人を魅了することができる。
- ・岐阜市では、人口減少・高齢化社会のなかで、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方にに基づき、公共交通とまちづくりを連携させた集約型都市構造の実現を目指している。
- ・羽島市では、JRの在来線がないため、新幹線駅の乗降客数が増えず、現在でも発展しきれていない現状がある。そのため、公共交通の周辺に人を集め、都市経営の循環を良くしていく必要がある。リニアの開通により、ひかりやこだまの岐阜羽島駅での停車が増えると、在来線的な利用が可能となり、活性化に資すると期待している。
- ・20年、30年後を見据えた場合、本格的な自動運転社会が到来するものと考えられ、将来の社会変化に柔軟に対応できるよう、自動運転技術を活用した自由度が高く身の丈に合った交通システムを、公共交通ネットワークにおいて適材適所に導入し、強くしなやかな公共交通としていく必要がある。

[環境・安心安全]

- ・人間本位から環境本位の社会になっていかなければ、我々の住む社会がなくなってしまうため、海外では環境負荷を抑える様々な取組がなされている。
- ・新たな交通システムの整備により、自家用車から公共交通へシフトすることで、渋滞緩和や交通事故の減少、高齢者の免許返納の促進が期待される。一方、基幹交通の検討には他の交通手段との交錯による危険性を考慮する必要がある。

[公共交通の採算性・事業スキーム]

- ・公共交通は公共的事業でありながら収益性も求められる難しい事業であるため、地域ニーズを的確に捉えることが採算性の分岐点になると思う。
- ・路線バスについて、利用人員・収入の大きな割合を岐阜大学方面と高富方面の幹線が占めているため、経営基盤を見据えた議論をお願いしたい。

- ・シドニーのLRTのように、沿線開発によって利益を得るデベロッパー（開発事業者）から資金を拠出させる仕組みもある。
- ・収支率の高い日本の民間主導型モデルと行政が責任を持ってサポートする海外モデルとを組み合わせ、継続的な経営ができる形を模索できればと思う。

[行動変容・マインドチェンジ]

- ・公共交通の利用は長年の習慣やマインドに深く根ざしており、簡単にそういった習慣は変えられない。
- ・個人の心に訴えるだけでなく、制限や誘導といった行動を変化させる方策とセットで推進する必要がある、地域全体が自分事として交通を考えるべきである。
- ・路線バスについて、現状は朝夕のピークに利用が偏っており、昼間帯はほとんど利用されていない状況である。ここの需要をいかに増やすかが課題で、行動変容を促す工夫が必要である。

(3) 階層性のある交通網（第2回）

<事務局説明>

- ・「階層性のある交通網」とは、幹（基幹交通）、枝（支線交通）、葉（生活交通）をそれぞれの需要や目的に応じて交通手段を階層的に設けることで、効率性を向上させ、将来の持続可能性を考慮した移動体系となり、これらを組み合わせることで、重複する路線を集約し、生まれた余力を支線の新設や増便に充てるといった好事例も見られる。[P7参照]
- ・階層性のある交通ネットワークでは、都市の軸となる多様なニーズに応えられる幹線軸が重要となる。[P8参照]
- ・幹線軸の区間設定にあたっては、交通結節点として機能するトランジットセンターやパーク＆ライド拠点の整備が重要となる。[P8参照]

<各委員の意見>

[交通システムの役割分担・交通結節点の機能]

- ・利便性と持続可能性が高い公共交通ネットワークを構築するにあたっては、「人の移動」に関する分析が重要であり、人の移動は生産年齢人口による「通勤、通学」、高齢者を中心とした「買い物、通院」、娯楽や観光といった「おでかけ」の大きく3つに分類でき、それぞれ性質が異なる。
- ・結節点は必然的にストレスが起こる場所に違いないが、それを逆手にとって、商業や出会いの場など、みんなが欲しがっている機能を設けるチャンスでもある。
- ・結節点に備えるべき機能は、路線・時間・料金・情報の連続性の4つで、これらをネットワークとしていかに接続させるかがポイントになる。

[景観形成・土地利用]

- ・郊外から都心へのアプローチにおいて、全域を市街化するのではなく、空間の特性に応じた風景の在り方を検討する必要がある。
- ・自動車依存からの転換という都市構造の大きなことをやろうとしているので、公共交通網の検討のみではなく、都市計画制度を活用した土地利用の規制や誘導も考えていく必要があると思う。
- ・道路空間の断面設計にとどまらず、沿道の建物や公園まで含めて一体的に考えると魅力的な空間となる。

(4) 基幹交通（幹線軸）が適した路線（第2、3、4回）

<事務局説明>

- ・ 幹線軸の在り方を検討するため、人流データ・自動車交通・鉄道・バスによる移動ニーズや将来の開発プロジェクト・教育施設・医療福祉施設・観光文化施設の立地状況、現在及び将来の総人口・老年人口、人口推計を踏まえた将来の自動車交通の見込み、利便性が求められる施設を提示した。[P9～14、17、18参照]
- ・ 岐阜駅～高富方面及び岐阜駅～岐阜大学方面については、バスの乗客数が突出して多いルートであることが分かる。[P14参照]
- ・ 岐阜駅～高富方面については、人流の出発・目的地は沿線沿いに集中しており、人流の滞在分布が高い区間を通過している。[P15参照]
- ・ 岐阜駅～岐阜大学方面については、人流の出発・目的地は駅周辺の市街地や大学病院・岐阜大学などに集中しており、人流の滞在分布が高い区間を通過している。[P16参照]
- ・ 岐阜市南西部方面については、岐阜市北部と比べるとバス本数は少なく限定的であるが、岐阜市民病院や県庁、岐阜聖徳学園大学、商業施設などの利用者数をみると潜在的な需要が多くある。[P19参照]
- ・ 長良川の北部については、長良橋通りと忠節橋通りを連絡する東西バス路線の本数は少ないため利用者は限定的であるが、岐阜メモリアルセンターや岐阜清流エリアなどの沿線施設の利用者をみると、潜在的な需要は多くある。[P19参照]
- ・ 岐阜圏域における幹線軸に適した路線・区間の候補は以下のとおり。
 - 岐阜駅～長良地域 . . . 幹線軸候補①
 - 岐阜駅～岐阜大学周辺 . . . 幹線軸候補②
 - 岐阜駅周辺～岐阜羽島駅 . . . 幹線軸候補③
 - 長良地域～則武地域 . . . 幹線軸候補④ [P20参照]
- ・ 65歳以上の将来人口分布では、岐阜市中心部で減少傾向にあるが、鉄道やバス路線といった主な移動軸の沿線では高齢者が多いことが分かる。[P11参照]
- ・ 将来の移動需要として、黒野地域や柳津地区の「ものづくり産業等集積地」、岐阜薬科大学のキャンパス移転やリニア開業に伴う間接的な効果のひとつとして、岐阜羽島駅の列車増便の可能性が挙げられる。[P17参照]
- ・ 岐阜市内の主な観光拠点は、コロナ渦以降、回復どころか大きく上回っている箇所もあり、長良橋通りから長良川北側のエリアを中心に更なる需要が見込まれる。[P18参照]

<各委員の意見>

[幹線軸候補の検討]

- ・ これまで岐阜市民の皆様と合意形成を図りながら策定した「岐阜市都市計画マスタープラン」や「岐阜市総合交通計画」において、JR岐阜駅と各地域を結ぶ8本の幹線バス路線と市内を巡回する2本の環状バス路線を公共交通の骨格となる幹線軸として明確に位置付けている。

＜事務局回答＞

- ・幹線軸の設定については、岐阜市において築き上げてきた8幹線2環状を否定するものではなく、将来を見据えて更に効率化できるか議論していただきたいと考えている。
- ・「人の移動」のうち多くを占めるのは社会経済活動の主軸となる「通勤、通学」であり、この移動を支えるのが幹線軸である。人口減少が進む中「通勤、通学」という移動を行う生産年齢人口の割合も2050年には約50%と今から約10%減少することから、こうした大きな社会構造の変化に柔軟に対応するため、新しい技術を含め自由度が高く身の丈に合った交通システムを幹線軸にいかにか落とし込めるかが重要であり、ODデータ^{※1}や将来分析などのエビデンスに基づき、公共交通を適正に配置していく必要がある。
- ・岐阜市が各計画で幹線軸として位置付けている8幹線2環状のバス路線について、区間別の利用者数や運行頻度、時間帯別利用者数、ODデータといった公共交通データなどにより、既存の公共交通をしっかりと現状分析し、フラットに評価する必要がある。その上で、将来人口推計やパーソントリップ調査などによる「人の移動」に関するデータ、潜在需要を示すデータを基に将来需要の分析を行うことが必要で、こうしたエビデンスがないまま、幹線軸候補として位置付けてよい判断できない。
- ・事務局説明にあった、全ての路線のデータを見た結果、幹線軸候補①・②が浮かび上がってきたという方法で問題ないと思われる。
- ・フラットな評価が必要と意見があったが、事務局の資料は、全ての路線バスのデータを推計し、その中で最も多いところが抽出されている。
- ・幹線軸候補①～④のうち、③・④については、少し先の話という議論をしていたけれども、①・②を第一に検討を進めていくのは合意していたという認識であり、後戻りするような意見では、これまでの議論は何だったのかとなる。
- ・エビデンスが不足しており、定量的なデータで評価すべきであることから、実務レベルでの作業部会で詳細の検証を行うべき。

＜事務局回答＞

- ・事務局資料は、全ての路線バスの利用状況データについて評価した上で、利用者の特に多い2つの軸を幹線軸候補①・②として抽出したものである。その2路線について路線バスの時間帯別・バス停別利用状況や携帯電話の位置情報から取得した人流の出発・目的地、滞在分布等のビッグデータ、将来人口推計等、精度の高い各種データを分析した。これらのエビデンスに基づいたデータの中で、どこが主要な幹線かご議論いただきたい。
- ・何人ぐらい運びたいか、どのくらいの速度で走ってほしいか、何分で行ってほしいかなど、自家用車より魅力的に映るサービス目標を各軸ごとに決めたほうがよいと思う。
- ・サービス水準によって、利用者数が変わるため、理想的な交通システムを決める前に検討することが必要。

＜事務局回答＞

- ・サービス水準については、まだ議論するところまでに至っていないという認識で提示していないが、事業費や採算性などに影響を与えるものであり、新交通システムの必要性を考える際には、議論になるものと思っている。
- ・サービス水準を具体化するためにも、まずは事務局から提示したエビデンスに基づく現状のバスデータ等により、どこが幹線軸になるのか議論いただきたい。

※1 移動の出発地(Origin)と到着地(Destination)を把握できるデータ

- ・サービス水準を具体化するためには、とりあえず仮置きでも幹線軸を決めておかないとデータを比較できず、また、分析する対象もわからないので、まずは幹線軸を抽出することが必要である。その後、妥当性を検討するなかで、幹線軸が適切でないという議論になれば軸を再度選定するといった手順で進めればよいと考える。
- ・将来のニーズを捉える点では、いつ、どれくらいの需要が発生して、それに対してどういう対応が必要なのかを考える必要がある。
- ・議論の前提となる路線バスデータの分析結果について、その数字の妥当性を確認する必要がある。今後、作業部会で具体的に検討する際は、今一度前提となる数字について共通認識を持つ必要がある。

<事務局回答>

- ・資料作成にあたりバス事業者よりayucaデータを提供いただき、バス事業者に換算方法を相談の上、事務局にて全体利用数を推計した。より詳細な路線バスデータを提供いただけるなら、それらを用いて分析は可能である。

[幹線軸候補①・②]

- ・幹線軸候補①について、長良北町が端部となっているが、「岐阜市都市計画マスタープラン」や「岐阜市総合交通計画」において、地域生活拠点である三田洞を交通結節点となるトランジットセンターとして位置付けて、そこまでを幹線軸としている。

<事務局回答>

- ・幹線軸候補①について、トランジットセンターの設置位置を含めて、今後、どこまでを幹線軸として考えるかを提示した分析結果に基づき議論いただきたい。
- ・幹線軸候補①は、軸が終わる鵜飼屋付近に乗換拠点がなくてはならない。軸の先にも多くの人に住んでいて需要がある。路線を決めるときにこの先の交通の連続性をどう確保するのかというアイデアがないといけない。

<事務局回答>

- ・需要を踏まえたうえで、乗り継ぎ方法やその先の交通システムの在り方、階層性を検討していく。
- ・幹線軸候補①・②については、歴史的経緯や中心市街地を挟むことから、幹線軸として妥当と考える。
- ・幹線軸候補①・②については、岐阜駅への接続や金華橋通りから分かれるルートなど色々なパターンをまちづくりと関連させて議論されるとよい。
- ・幹線軸候補①・②以外の軸もそれなりの軸（利用者需要）が見えてきているので、妥当性を検証する必要がある。
- ・幹線軸候補①・②以外で詳細なデータの分析が必要であれば、その箇所を提示していただきたい。

＜事務局回答＞

- ・まちづくりについてしっかり考えた上で進めていかななくてはならない。
- ・既存のバスデータから、全てのバス路線の利用状況についてどの路線・区間で多く利用されているかを分析したうえで、幹線軸候補①・②が突出して多かったため軸として提示している。
- ・幹線軸候補①・②以外でも利用者数等の詳細な分析が必要なら、教えていただきたい。データは分析しているので、対応は可能である。

〔幹線軸候補③・④〕

- ・幹線軸候補③はいろいろな潜在的需要があるとのことだが、それが顕在化していない理由をしっかりと分析すべき。
- ・潜在的需要は交通システムを変えただけでは利用につながらないため、交通ではない企業・商業施設の誘致や土地利用を考えていくことが重要となる。
- ・ODデータなどをしっかり見て、公共交通の現状分析を捉えた検討が必要だと思う。その上で、将来人口推計などを活用し、将来需要を分析することが大事だと思う。

＜事務局回答＞

- ・現在、公共交通の本数が少ないため需要は限定的であるが、潜在的な需要は見込まれると考えている。今後の需要見込みを踏まえたさらなる分析が必要と考えている。
- ・将来人口推計等を提示したが、今後の需要見込みや既存公共交通への影響を踏まえ、ODデータ等のさらなる詳しい分析が必要と考えている。その上で、新たな交通システムが必要かを見ていくこととなると考える。
- ・ウォーカブルというシナリオで考えた時に、車を排除する部分はどこなのかを考えると、多くの先進国では環状の中となっている。今、バスが環状に走っているが、大きすぎる。幹線軸候補④は、周辺の多くの施設を目的とする場合は良いが、ウォーカブルという考え方からすると、長良川の南くらいが良いと思う。

＜事務局回答＞

- ・幹線軸候補④は、幹線軸候補①・②と連絡し環状機能を形成できる。まちづくりの観点もしっかり考えた上で進めていく必要があると考えている。

（５）基幹交通（幹線軸）を担う理想的な交通システム（第３、４回）

＜事務局説明＞

- ・主要な移動軸となる幹線軸候補を決め、需要やまちづくりの観点を踏まえて適した交通システムの在り方を議論していきたい。 [P21参照]
- ・各交通システムの特徴として、軌道系と無軌道系に分類し、費用や定時性、速達性、輸送定員などの定量的な評価のほか、分かりやすさや環境負荷、バリアフリー、乗り心地、乗り継ぎの利便性、沿線への影響、シンボル性などの定性的な評価を説明した。 [P21参照]
- ・幹線軸候補①については、乗客数が突出して多いことから運行本数を多くする必要があり、輸送力に基づく交通手段の適応範囲は、BRTもしくはLRTが選択肢となる。また、通勤通学などの日常利用のほか、観光客などの非日常利用も多く想定される。そして、駅から柳ヶ瀬、市役所をつなぐ、まちの顔となるルートでもある。こうしたことから、輸送能力が大きく、定時性、速達性も高いBRTもしくはLRTなど、「定時性や輸送力が確保できる交通システムの導入の検討が必要」として、さらに詳しい利用実態や需要予測などの分析を進めたいと考えている。 [P22参照]

- ・幹線軸候補②については、大学への通学需要が圧倒的に多いという特徴がある。適応範囲は、BRTもしくはLRTが選択肢となることから、BRTもしくはLRTなど、「定時性や輸送力が確保できる交通システムの導入の検討が必要」として、さらに詳しい利用実態や需要予測などの分析を進めたいと考えている。[P22参照]
- ・幹線軸候補③は、現状のバス本数が少なく公共交通の移動ニーズは大きくないものの、将来の開発余地が大きく、産業拠点や賑わい拠点を繋ぐことによって、新たなニーズが期待できる。このことから、「開発に伴う移動需要拡大の可能性や既存交通への影響などについて詳しく分析し、最適な交通システムの導入の必要性について検討を進める」こととしたいと考えている。[P23参照]
- ・幹線軸候補④については、現状のバス本数が少なく公共交通の移動ニーズは大きくないものの、沿線に医療・福祉施設や高校などの教育施設があるほか、メモリアルセンターなどのイベントによる集客効果の高い施設が集積している。こうした将来的な需要や幹線軸候補①と②をつなぐことによる「環状線としての機能」も期待されるため、幹線軸候補①、②の検討状況を踏まえ、「将来移動需要拡大の可能性や効果について詳しく分析し、最適な交通システムの導入の必要性について検討を進める」こととしたいと考えている。[P23参照]

＜各委員の意見＞

〔新交通システムの必要性・比較〕

- ・現状、路線バスで運べていないのかというと、決してそんなことはなく、十分運行を担っており、そこに何の問題があるのか、高度化が必要かを考えていくべき。整備には当然コストがかかるので、フラットに現状の課題を押さえた上で克服する方法はないかを考える必要がある。一足飛びに交通システムを導入しようとするのではなく、なぜそれが必要かをしっかり押さえ、路線バスで補えないような事例があるのかなのか、どこに課題があるのかを設定して、既存バスの拡充も含めた輸送モードの議論が必要だと思う。
- ・公共交通の需要としては、既存のサービスレベルに見合った需要しか乗らない。バスを増便、減便したとしても、それに見合った利用者数になってしまう。そうした視点を持ち、現状のままでよいのかどうかは議論が必要。サービスレベルを上げたら乗ってもらえるのかどうかを、根拠を持って説明できるよう今後詰めていく必要がある。
- ・幹線軸候補③は仮に需要があった場合でも、岐阜駅から県庁及び鶉ターミナルまでの路線や岐阜駅と市民病院を結ぶ路線について岐阜市の計画に位置付けている幹線軸と重複しているとともに、岐阜羽島駅から岐阜駅までは名鉄竹鼻線・羽島線が既に運行しているため、新たな交通システムの導入だけでなく、既存の公共交通の輸送力増強といった選択肢も検証すべき。

＜事務局回答＞

- ・交通事業者が認識している課題（運転士不足など）への対策については、今後さらに議論していきたいと考えており、既存の路線バスの拡充の可能性を否定するものではない。
- ・課題を解決するために新しいものを入れることと、今ないところにプラスの価値をつくって新しい需要がどれだけできるのかを考えないといけない。「もっとこうしたい、こういうまちにしたい」というフィロソフィー（理念）のようなものを掲げ、その実現のためには新しい交通システムが必要で、今の状況では難しいという理由が必要である。

- ・交通を交通で解決しようとするところから抜け切れておらず、交通需要の多い幹線軸候補①・②、潜在的需要のある幹線軸候補③・④は、交通システムを作るに耐えられる数があるがバスでもなんとかなる量で新しい交通システムを導入するという納得感がない。現在の交通需要だけでなく、まちづくりを含めて今後、どうあるべきかを総合的に議論すべき。
- ・事務局の資料は大変色々な分析がされており敬意を表したいが、「環境負荷が低い」とか「バリアフリー対策ができる」など、あまり一般的な優等生な回答ではなく、まずは、岐阜で「このようなことをしたいから」、「このような特徴が本当に必要だ」という議論をすべき。
- ・この議論の出発点はまちづくりであり、地域の活性化、発展の手段の一つとして交通がある。現在、県庁内の関係部局で構成するプロジェクトチームにて、福祉・教育・観光施策など様々なまちづくりを進めている。20年30年後を見据えた、まちづくりを議論することが重要。

<事務局回答>

- ・本検討会で議論した内容を県民の皆様にも発信して、まちづくりに関する機運を高めていきたい。
- ・まちづくりについては、しっかり考慮した上で進めていかなければならないと考えている。今後、どのようなまちにしていきたいか、関係市町等とも協力し、一緒に考えていきたい。
- ・人口減少を考慮しながら、新たな交通システムの導入の有無による周辺道路の自動車交通量の変化や渋滞予測、既存公共交通利用者の需要予測、環境負荷低減等のデータが必要だと思う。
- ・定性的な評価に留まっていることから、事業費や事業採算性、交通渋滞や既存の公共交通への影響などエビデンスに基づく比較検証をフラットに行う必要がある。
- ・朝のピーク時のみではなく、利用者の少ない昼間帯も踏まえ、しっかり採算性を検討した上で評価すべき。
- ・エビデンスが不足しており、定量的なデータで評価すべきであることから、実務レベルでの作業部会で詳細の検証を行うべき。

<事務局回答>

- ・事業費や事業採算性等については、当然、新交通システムの在り方を考える上で必要な議論になるものと考えているため、今後、作業部会を設置し、エビデンスを示しながら検討していきたい。
- ・そのため、まずは現状のバスデータ等のエビデンスに基づき、どこが幹線軸候補になるか判断いただきたい。

(6) その他

<各委員の意見>

[合意形成・費用便益]

- ・まちづくりについては、我々関係者だけでなく多くの県民・市民が一緒になって考えるような機運を高めることが大事である。
- ・新たな交通システムを導入するには、県民の理解が得られる理由とその根拠を分かりやすく見せていく必要がある。費用対効果の算出の際は、将来の移動需要を確実なもの以外は考えず、厳しめに予測してもいいのではないかなと思う。
- ・道路整備における費用便益分析のような効果の算出は公共交通ではできていないのが現状である。オーストラリアでは環境、雇用、地価、人の移動の変化も予測して評価しており、そういった点も加味しながら検討してはどうか。

4 意見のとりまとめ

各委員の主な意見は以下のとおり。

(1) 幹線軸候補の検討

各委員の意見	
・岐阜市が公共交通の骨格として明確に位置付けている8幹線2環状について、現状分析し、フラットな評価が必要。その上で「人の移動」や「潜在需要」を示すデータを基にした将来需要の分析が必要。 ・エビデンスが不足しており、幹線軸候補として位置付けてよいか判断できない。定量的なデータで評価すべき。 ・人口減少が進む中、大きな社会構造の変化に柔軟に対応するため、新しい技術も含め自由度が高く身の丈に合った交通システムをいかに幹線軸に落とし込めるかが重要。 ・サービス水準によって利用者数が変わるため交通システムを決める前に検討が必要。 ・路線バスデータの分析結果について、数字の妥当性の確認が必要。	・事務局説明にあった、全ての路線のデータを見た結果、幹線軸候補①・②が浮かび上がってきたという方法で問題ないと思われる。 ・フラットな評価が必要と意見があったが、事務局の資料は、全ての路線バスのデータを推計し、その中で最も多いところが抽出されている。 ・これまでの議論で幹線軸候補①・②は合意したという認識。後戻りするような意見に聞こえる。 ・サービス水準を具体化するためには、とりあえず仮置きでも幹線軸を決めておかないと分析する対象もわからない。まずは幹線軸を抽出することが必要。その後、妥当性を検討するなかで、幹線軸が適切でないという議論になれば軸を再度選定するといった手順で進めればよいと考える。

<事務局>

- ・岐阜市が築き上げてきた8幹線2環状を否定するものではなく、将来を見据えて更に効率化できるか議論いただきたい。
- ・全てのバス路線の利用状況を評価した上で、利用者の特に多い2つの軸を幹線軸候補①・②として抽出した。それらについて路線バスの時間帯別・バス停別の利用状況や携帯電話の位置情報から取得した人流の出発・目的地、滞在分布等のビッグデータ、将来人口推計等を用いて分析した。
- ・サービス水準は事業費や採算性に影響を与えるものだが、まずは現状のバスデータ等によりどこが幹線軸になるのか議論いただきたい。サービス水準は新交通システムの必要性を考える際の議論になる。
- ・資料作成にあたりバス事業者よりayucaデータを提供いただき、バス事業者に換算方法を相談の上、事務局にて全体利用数を推計した。より詳細なバスデータを提供いただけるなら、それらを用いて分析は可能である。

作業部会での検討事項

- ・運行形態・運行本数等サービス水準の検討
(既存の公共交通の分析、将来需要見込み、事業スキーム、採算性)
- ・提供されたバスデータを活用し、更なる詳細な分析を実施
(既存の公共交通の分析、将来需要見込み)



(2) 幹線軸候補①・②

(幹線軸候補①：岐阜駅～長良地域、幹線軸候補②：岐阜駅～岐阜大学周辺 P20参照)

各委員の意見	
・ 幹線軸候補①について、長良北町が端部となっているが、岐阜市の各種計画では地域生活拠点である三田洞を交通結節点となるトランジットセンターとして位置付けて、そこまでを幹線軸としている。	・ 軸の先にも多くの人が住んでいて需要がある。交通の連続性をどう確保するかアイデアがないといけない。

<事務局>

- ・ トランジットセンターの設置位置を含めて、どこまでを幹線軸と考えるかを提示した分析結果に基づき議論いただきたい。
- ・ 需要を踏まえ、乗り継ぎ方法やその先の交通システムの在り方、階層性の検討が必要。



作業部会での検討事項

- ・ 将来の公共交通需要を踏まえた乗り継ぎ方法や乗り継ぎ場所の検討
(交通結節点機能の検討)

各委員の意見	
・ 幹線軸候補①・②以外の軸もそれなりの軸（利用者需要）が見えてきているので、妥当性を検証する必要がある。	・ 幹線軸候補①・②以外で詳細なデータの分析が必要であれば、その箇所を提示すべき。 ・ 幹線軸候補①・②については、歴史的経緯や中心市街地を挟むことから、幹線軸として妥当と考える。岐阜駅への接続や金華橋通りから分かれるルートなど色々なパターンをまちづくりと関連させて議論されるとよい。

<事務局>

- ・ 既存のバスデータから、全てのバス路線の利用状況について、どの路線・区間で多く利用されているかを分析し、突出して多かった幹線軸候補①・②を提示した。
- ・ 幹線軸候補①・②以外でも詳細な分析が必要なら対応は可能。
- ・ まちづくりについてしっかり考えた上で進めていかななくてはならない。



作業部会での検討事項

- ・ 8 幹線 2 環状におけるバスの利用状況の分析
(既存の公共交通の分析、将来需要見込み)
- ・ まちづくりを踏まえた公共交通の在り方の検討
(まちづくりとの調和（ウォークアブル、賑わいの創出等）)

(3) 幹線軸候補③・④

(幹線軸候補③：岐阜駅～岐阜羽島駅、幹線軸候補④：長良地域～則武地域 P20参照)

各委員の意見	
- 潜在的需要が顕在化していない理由をしっかりと分析すべき。 - 交通システムを変えただけでは利用につながらないため、企業・商業施設の誘致や土地利用を考えていくことが重要。 - ODデータ※1などをしっかり見て、公共交通の現状分析を捉えた検討が必要である。その上で、将来人口推計などを活用し、将来需要を分析することが大事。	環状として考えた時には、現在のバスの環状は大きすぎる。幹線軸候補④は、周辺の多くの施設を目的とする場合は良いが、ウォークアブルのシナリオを考えた時、長良川の南くらいが良いと思う。

<事務局>

- 現在、公共交通の本数が少ないため需要は限定的であるが、潜在的な需要の見込みを踏まえた分析が必要。
- 将来人口推計等を提示したが、今後の需要見込みや既存公共交通への影響を踏まえ、ODデータ等のさらなる詳しい分析が必要。その上で、新たな交通システムが必要かを見ていくこととなる。
- 幹線軸候補④は、幹線軸候補①・②と連絡し環状機能を形成できる。まちづくりの観点もしっかり考えた上で進めていく必要がある。

作業部会での検討事項



- 潜在的な需要も含めた将来需要分析や詳細なODデータの分析
(既存の公共交通の分析、将来需要見込み)
- まちづくりとの調和
(ウォークアブル、賑わいの創出、企業誘致、社会経済の持続性 など)

(4) 新交通システムの必要性・比較

各委員の意見	
- 現状、路線バスで十分運行を担っており、そこに何の問題があるのか、高度化が必要か既存バスの拡充も含めた議論が必要。 - 幹線軸候補③は、県庁や市民病院など岐阜市の計画に位置付けている幹線軸と重複し、岐阜羽島駅へは名鉄竹鼻線・羽島線が運行しているため、既存公共交通の輸送力増強といった選択肢も検証すべき。	公共交通の需要は、既存のサービスレベルに見合ったものとなる。バスを増便、減便したとしても、それに見合った利用者数になる。そうした視点を持ち、現状のままで良いのか議論が必要。

<事務局>

- 交通事業者が認識している課題（運転士不足など）への対策については、さらに議論していきたいと考えており、既存の路線バスの拡充の可能性を否定するものではない。



作業部会での検討事項

- 既存の公共交通の拡充も含めた交通システムの検討
(既存の公共交通の分析、将来需要見込み)

※1 移動の出発地(Origin)と到着地(Destination)を把握できるデータ

各委員の意見

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・事業費や事業採算性、交通渋滞や既存の公共交通への影響などエビデンスに基づきフラットに検証を行う必要がある。 ・交通を交通で解決しようとするところから抜け切れていない。現在の交通需要だけでなく、まちづくりを含めて今後どうあるべきかを総合的に議論するべき。 ・公共交通の利用は長年の習慣やマインドに深く根ざしており、簡単に習慣は変えられないため、制限や誘導といった方策が必要であり、地域全体が自分事として交通を考えるべき。 | <ul style="list-style-type: none"> ・事務局の資料は大変色々な分析がされているが、「環境負荷が低い」とか「バリアフリー対策ができる」など、優等生な回答ではなく、まずは、岐阜で「このようなことをしたいから」、「このような特徴が本当に必要だ」という議論をすべき。 ・この議論の出発点はまちづくりであり、地域の活性化、発展の手段の一つとして交通がある。現在、県庁内の関係部局で構成するプロジェクトチームにて、福祉・教育・観光施策など様々なまちづくりを進めている。20年30年後を見据えた、まちづくりを議論することが重要。 ・「もっとこうしたい、こういうまちにしたい」というフィロソフィー（理念）のようなものを掲げ、その実現のためには新しい交通システムが必要で、今の状況では難しいという理由が必要。 ・道路整備における費用便益分析のような効果の算出は公共交通ではできていないのが現状である。オーストラリアでは環境、雇用、地価、人の移動の変化も予測して評価しており、そういった点も加味しながら検討してはどうか。 |
|--|---|

<事務局>

- ・事業費や採算性等は、交通システムの在り方を考える上で必要な議論で、今後、作業部会を設置し検討する。まずは現状のバスデータ等のエビデンスに基づき、どこが幹線軸候補になるか判断いただきたい。
- ・本検討会で議論した内容を県民の皆様にも発信して、まちづくりに関する機運を高めたい。
- ・まちづくりについて、しっかり考慮した上で進めていかなければならないと考えている。今後、どのようなまちにしていきたいか、関係市町等とも協力し、一緒に考えていきたい。



作業部会での検討事項

- ・渋滞のシミュレーション及び将来需要を踏まえた既存公共交通への影響（自動車交通、鉄道、バスなどの公共交通への影響）
- ・関係市町の将来のまちづくりについて（まちづくりとの調和）

5 これまでの検討内容を踏まえた幹線軸候補と今後の検討の進め方（第1～4回検討会）

20年、30年先を見据え、効率的で持続可能な、階層性を持った公共交通網の構築を検討するため、基幹交通（幹線軸）について、以下のとおり、これまでの検討内容を踏まえた幹線軸候補と今後の議論の方向性をまとめました。

基幹交通（幹線軸）の検討を進めるには、都市計画や環境、福祉、商業など様々な観点も踏まえた更なる検討が必要で、これらについても作業部会を設置し並行して進めます。

なお、各幹線軸候補は現時点のものであり、今後の検討状況によっては、必要に応じてルートの再設定を行います。

（1）幹線軸候補・適した交通システムの検討状況

ア 幹線軸候補①【岐阜駅～長良地域】・幹線軸候補②【岐阜駅～岐阜大学周辺】

- ・幹線軸候補①・②については、路線バスのピーク時利用者数が多く、また、沿線に医療・教育拠点などが立地する主要な移動軸として、現状においても一定の輸送サービスが提供されています。今後、さらに定時性や輸送力の確保等が求められる場合や、環境課題等へ対応していくにあたって、それらに適した交通システムが必要となる可能性もあります。そのため、引き続き「BRT」や「LRT」、「路線バスの拡充」など最適な交通システムについて検討を進めます。

イ 幹線軸候補③【岐阜駅～岐阜羽島駅】

- ・幹線軸候補③については、既存の路線バスは少なく、とりわけ県庁周辺から岐阜羽島駅の間は直結の公共交通はないことから、現状では、公共交通の移動ニーズは限定的ですが、名神高速道路や東海道新幹線、岐阜駅といった交通ネットワークと柳津ものづくり産業拠点や賑わい拠点などをつなぐことにより、新たなニーズが期待できると考えられます。そのため、開発に伴う移動需要拡大の可能性や既存交通への影響などについて十分に配慮したうえで、最適な交通システムの導入の必要性について検討を進めます。

ウ 幹線軸候補④【長良～則武】

- ・幹線軸候補④について、現状では公共交通の移動ニーズは限定的ですが、医療・福祉施設、高校などの教育施設があり、岐阜メモリアルセンターで開催される大規模イベントによる集客などの需要や、幹線軸候補①及び②を繋ぐことによる環状機能効果などが考えられます。そのため、幹線軸候補①及び②の検討状況を踏まえて、将来移動需要拡大の可能性や効果について詳しく分析を行い、最適な交通システムの導入の必要性について検討を進めます。

幹線軸については、以上の①～④を候補として検討を進めますが、まちづくりとの連携や新たな移動ニーズなどの状況により、その他の箇所についても必要に応じて検討する可能性があります。

（２）今後の検討方針（作業部会の設置）

第４回検討会までの議論で、「基幹交通（幹線軸）が適した路線」や「基幹交通（幹線軸）を担う理想的な交通システム」については、既存の公共交通の分析、将来需要など十分なエビデンスに基づく検証が必要であることから、本検討会の下部組織として、実務者レベルをメンバーとする作業部会を設け、具体的な調査・検討を進めます。

この作業部会での検討にあたっては、２０年、３０年先、そして更にその先を見据え、効率的で持続可能な、階層性を持った公共交通網を構築するため、単なる現状を追認するだけではなく、目指すべき都市の将来像を描きながら、まちづくりと連動した基幹交通（幹線軸）を検討する必要があることから、都市計画や環境、福祉、商業など様々な観点を含め包括的な検討を進めます。

作業部会における「基幹交通（幹線軸）が適した路線」の検討にあたっては、既存の公共交通の分析、将来需要見込みを確認し、幹線軸候補①・②については、「ＢＲＴ」や「ＬＲＴ」、「路線バスの拡充」など最適な交通システムの検討、幹線軸候補③・④については、将来の開発等に伴う新規需要及び最適な交通システムの導入の必要性の検討を行うとともに、まちづくりとの連携や新たな移動ニーズなどの状況により、その他の路線についても必要に応じて検討していきます。

現時点で想定している主な調査・検討項目は以下のとおりです。

- ・ 既存の公共交通の分析
 - ・ 将来需要見込み
 - ・ 事業費
 - ・ 事業スキーム、採算性
 - ・ 自動車交通、鉄道・バスなど公共交通への影響
 - ・ 既存インフラ設備への影響
 - ・ 交通結節点機能の検討
 - ・ 人を魅了する都市景観
 - ・ 都市防災対策
 - ・ 交通安全対策
 - ・ まちづくりとの調和（ウォークアブル、賑わいの創出、企業誘致、環境・福祉・社会・経済の持続性）
 - ・ 関係市町・団体等との連携
- など

- ・なお、上記項目の検討にあたっては、幹線軸候補として妥当性が確認できない場合には必要に応じて各幹線軸候補の再設定を行うなど慎重かつ丁寧に議論を進めます。

【検討フロー図】

