

構造改革特別区域計画

- 1 構造改革特別区域計画の策定主体の名称
岐阜市
- 2 構造改革特別区域の名称
岐阜市 人と地球にやさしい公共交通利用促進特区
- 3 構造改革特別区域の範囲
岐阜市の区域の一部（一般国道21号、156号及び主要地方道岐阜環状線に囲まれた市街地と岐阜大学周辺を結ぶ地区）
- 4 構造改革特別区域の特性
 - (1) 自家用自動車の分担率が60.1パーセント（平成13年）と中京都市圏の中でも自動車依存度の高い区域
 - ・ モータリゼーションの進展や市街地の外延的拡大等による都市構造の変化により自動車への依存が進み、中心市街地の空洞化とともに路面電車、バス等の公共交通機関の衰退が続いている。最近の5年間で、年間の市内電車利用者は約110万人、バスの利用者については約170万人減少するなど公共交通の利用低下を招き、路線の存続問題などが顕在化している地域である。

なかでも、90年もの長い間市民の足として親しまれ、通勤、通学、通院等の役割を果たしてきた路面電車は、利用低迷と経営悪化により平成17年3月をもって廃止されることとなった。
 - ・ 岐阜市の玄関口である岐阜駅周辺から都心商業核としての柳ヶ瀬地区、市庁舎等が集積しているシビックセンター地区は、交通結節点機能のみならず、賑わい機能、商業業務機能、交流機能、文化機能等が集中している。また、JR西岐阜駅周辺及び県庁周辺地区は、行政機能、商業業務機能、芸術文化機能等が融合した副都心地区である。

これらの地区は、基幹道路が走行し朝夕の通勤交通のほかに業務活動の交通も加わり渋滞が生じている地域である。
 - ・ 国立岐阜大学周辺地区は、市内北西部に位置し東海環状自動車道岐阜I.Cが近接して計画されている。当該地区は、総合計画及び都市計画マスタープランで岐阜大学の拡充に合わせ、学術・研究拠点として学術・研究施設の集積や関連施設の立地を計画的に図るべきとしている。平成16年6月には岐阜大学医学部及び同付属病院が移転し、今

後病院に関連する施設立地の必要性が高まることが予想される。これらの整備に合わせ、通勤、通学、通院、貨物輸送等の交通量の増加が見込まれ、中心市街地と同様の交通渋滞が予測される地域である。

(2) 高齢社会の進展が著しい区域

- ・ 岐阜市の人口動向は、昭和60年の約41万2千人をピークに減少に転じ、平成12年には約40万3千人となっている。平成12年の人口構成は、15歳未満の年少人口は14.4パーセント、65歳以上の老年人口は17.6パーセントを占めているが、少子・高齢化が進行し、平成22年には15歳未満の年少人口は14.1パーセント、65歳以上の老年人口は24.1パーセントとなり4人に1人が高齢者という超高齢社会に突入すると推計されている地域である。

(3) オムニバスタウン計画の推進や総合型交通社会実験の実施など公共交通重視の交通体系への転換を目指している区域。

- ・ 岐阜市では、公共交通を中心とした人・まち・環境にやさしいまちづくりに向けて平成14年度からオムニバスタウン計画（平成14年12月指定）を推進し、バス利用の促進を図っている（平成18年度まで）。また、平成15年度には公共交通を重視した環境を実験的に作り出し、効果・影響を把握し、市民の意識改革を図るため「バスレーン実験」「路面電車実験」「トランジットモール実験」「まちなか歩き実験」「レンタサイクル実験」の5項目の総合型交通社会実験を実施した。

しかし、公共交通の利用状況は回復する兆しはなく、減少に歯止めがかからない状況が続いている。また、中心市街地の朝夕の慢性的な交通渋滞も解消されてない。

高齢者、障害者などに優しく、また、環境負荷が小さく地球に優しい交通手段である公共交通のあり方を検討し、公共交通を中心としたまちづくりのための打開策が急務となっている地域である。

5 構造改革特別区域計画の意義

- (1) 「地域参加型協議会」が策定した公共交通利用促進計画に基づき、警察が道路における交通規制を実施することで、地域住民のニーズが的確かつ迅速に反映できるようになり、渋滞、事故などの根本的で慢性的な交通問題の解決に向けて、より高い効果が期待できる。
- (2) 中心市街地の交通渋滞が緩和されることで、バスの定時性の確保といった公共交通の利便性が向上し、存在価値が高まって自動車利用から公共交通等適切な交通手段への転換が期待される。また、高齢社会に対

応すべく魅力ある公共交通の実現に向けて、市民の関心の高まりが期待できる。

- (3) 公共交通への依存度が上昇し、自動車総量が減少することで中心市街地に人が集まりやすくなり、まちの賑わいの回復など中心市街地活性化への寄与が期待できる。
- (4) 違法駐車や交通事故、排気ガスによる環境汚染等の解消が期待される。
- (5) 岐阜市では「岐阜市総合計画(ぎふ躍動プラン21)」(平成15年度策定)に基づいて、これまでの過度に自動車に依存した交通体系から公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に通行でき、自動車と適切に組み合わせられた交通体系への転換を図り、安心して暮らせる都市を目指して平成16年度「岐阜市総合交通政策」を策定することとしている。

市街地の交通体系を自動車中心から公共交通中心に転換し、来訪者や市民に公共交通の魅力の先例を示すことにより、岐阜市のモデル的な取り組みを全国に発信する。

6 構造改革特別区域計画の目標

バスやタクシーなど公共交通を都市の装置として位置づけ、公共交通の走行・利用環境整備や公共交通ネットワーク化を推進し、利便性・経済性の高い公共交通の実現を図る。

例えば、公共交通専用レーン・優先レーンの導入、公共交通を優先する信号制御の導入、バスロケーションシステムの導入、歩行者用道路・自転車用道路の指定、自動車の走行速度の減速化、中心市街地への自動車の流入抑制、歩道の一部にコミュニティバス乗降の「乗合エリア」の設置、タクシーベイの設置など公共交通を優先する施設の整備を検討する。

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

(1) 主たる効果

特区計画の実施は、市民の公共交通に対する意識の高まりの契機となる。また、地域全体で公共交通について考える環境が創出されることで、結果として公共交通利用促進効果がもたらされる。

市民の公共交通に対する意識の高まり

公共交通利用促進のために最も大切なのは、市民が、公共交通は社会全体の財産であり、自分たちこそが公共交通の担い手であるといった意識を持つことである。

「地域参加型協議会」が策定した公共交通利用促進計画に基づき、警察が道路における交通規制を実施することで、当協議会は実効性ある組織となる。そのなかに地域住民が含まれることにより、地域住民のニーズが的確に計画に反映されるだけでなく、市民の公共交通に対する意識の高まりが期待される。

地域全体で公共交通について考える環境の創出

「地域参加型協議会」で、その構成メンバーである地方公共団体や所轄警察署、また、地域住民、バス・タクシー事業者等が同じテーブルに着き、公共交通利用促進のための計画を策定することにより、地域全体で公共交通を考える環境が創出される。

(2) 副次的効果

公共交通利用が促進され、自家用車から公共交通への転換が図られることにより、公共交通所要時間の短縮、環境負荷の低減、交通弱者の移動抵抗の減少などの効果がある。

例えば、「地域参加型協議会」で策定した公共交通利用促進のための計画に、10 kmにわたり「公共交通専用レーン」(バスのほか実車、空車に関わらずタクシーも走行できる車両通行帯)の設置が盛り込まれた場合、バスの走行速度が仮に30 km/hから40 km/hに上昇すると仮定すると、所要時間は20分から15分へと設置前よりも約5分間短縮される。それに伴い、観測地点により異なるが、NOx、CO2の排出量も相応に減少されることが予想される。また、当該専用レーンによる時間短縮効果によるマインド面の変化から、自動車を運転できない高齢者などの交通弱者の移動抵抗の減少などの効果も考えられる。

8 特定事業の名称

104 公共交通利用促進事業

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

(1) 総合交通政策の策定

総合交通体系の確立

- ・ 高齢者等の人にやさしく安全・安心な交通体系
- ・ 二酸化炭素の排出削減等の環境にやさしい交通体系
- ・ 市民と協働で策定する交通体系

- ・ まちの魅力を高め活力を生み出す交通体系
オムニバスタウン計画の推進
 - ・ バス交通基盤の整備、強化
 - ・ バスの情報化
 - ・ バスのバリアフリー化
 - ・ バスの一元化
- (2) まちなか回遊路整備事業
- ・ サイン整備計画
車両系・歩行者系の現在地確認サイン及び施設誘導サイン等を整備し、全ての人々がスムーズに移動、活動できるまちづくりを支援する。
 - ・ ベンチ設置計画
公園や歩道のある幹線道路を中心にベンチを設置し歩いて楽しいまちづくりを目指す。
 - ・ レンタサイクル事業
廃棄自転車を再利用し、中心市街地のステーションでレンタルし、都心部の回遊性を高める。
- (3) 岐阜駅北口土地区画整理事業
- 県都岐阜の玄関口に相応しい駅前広場整備として、交通結節機能、環境機能、賑わい機能を重視した「杜の中の駅」を目指した整備を行う。

別 紙

1 特定事業の名称

104 公共交通利用促進事業

2 当該規制の特別措置の適用を受けようとするもの

岐阜市

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定の日

4 特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

岐阜市

(2) 事業が行われる区域

岐阜市の区域の一部（一般国道21号、156号及び主要地方道岐阜環状線に囲まれた市街地と岐阜大学周辺を結ぶ地区）

(3) 事業の実施期間

特区計画の認定の日から

(4) 事業により実現される行為

国の運輸行政職員、岐阜県警察の職員、構造改革特別区域計画を提案した民間事業者、構造改革特別区域計画の認定を受けた地方公共団体の職員、道路の管理者その他関係行政機関の職員、対象地域の住民や事業者の代表、医療・福祉・教育関係者、対象地域を通行する道路利用者の代表、交通工学等に関する学識経験者、その他公共交通利用促進を図るため参画を得る必要のある者により構成される「地域参加型協議会」において、公共交通利用促進のための計画を策定し、警察がその計画に基づき交通規制を実施する。

想定される具体例

- ・ 公共交通専用レーン・優先レーンの導入、公共交通を優先する信号制御の導入、バスロケーションシステムの導入、歩行者用道路・自転車用道路の指定、自動車の走行速度の減速化、中心市街地への自動車の流入抑制、歩道の一部にコミュニティーバス乗降の「乗合エリア」の設置、タクシーベイの設置など公共交通を優先する施設の整備。

5 当該規制の特例措置の内容

豊かな自然を有する岐阜市の魅力をさらに高め、賑わいを維持拡大させていくために、岐阜駅周辺を核とするなかで市街地及びその外縁地域の交通のあり方は、持続可能な都市全体の存立に関わる極めて重要な課題である。

岐阜市は自動車依存度が極めて高い都市であることの実情を踏まえ、高齢社会の進展や都心の空洞化、環境問題への対応を図るためには、自動車に過度に依存することなく、日常生活に必要な移動の際には、公共交通や、徒歩や自転車による移動が選択できるなど、目的地への移動のしやすさの向上が不可欠である。

そのためには、バスやタクシーなど公共交通を都市の装置として位置づけ、公共交通の走行・利用環境整備、公共交通ネットワーク化を推進し、利便性の高い公共交通の実現を図っていく必要がある。