岐阜市の未来技術社会実装事業の概要

1　岐阜市の概要

岐阜市の概要

名古屋から約３０ｋｍ、ＪＲで約２０分

■気 候	(R2)	)
平 均 気 温	17.0℃	
最 高 気 温	39.2℃	
最 低 気 温	-2.9℃	
年間降水量	2088.5㎜	

（岐阜地方気象台）

■人 口	
総人口	405,193人
男	193,733人
女	211,460人
世帯数	183,461世帯

（R3.10.1現在　住民基本台帳世帯人口）

2　公共交通をとりまく背景

市の人口の現状と将来予測

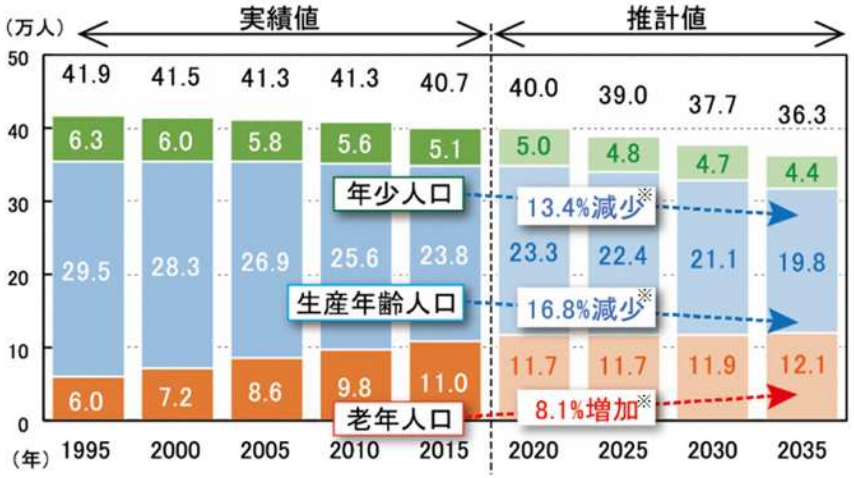
人口減少と高齢化の進展

2035年には

36.3万人まで減少（10.8%減※）

年少、生産年齢人口は減

老年人口は増

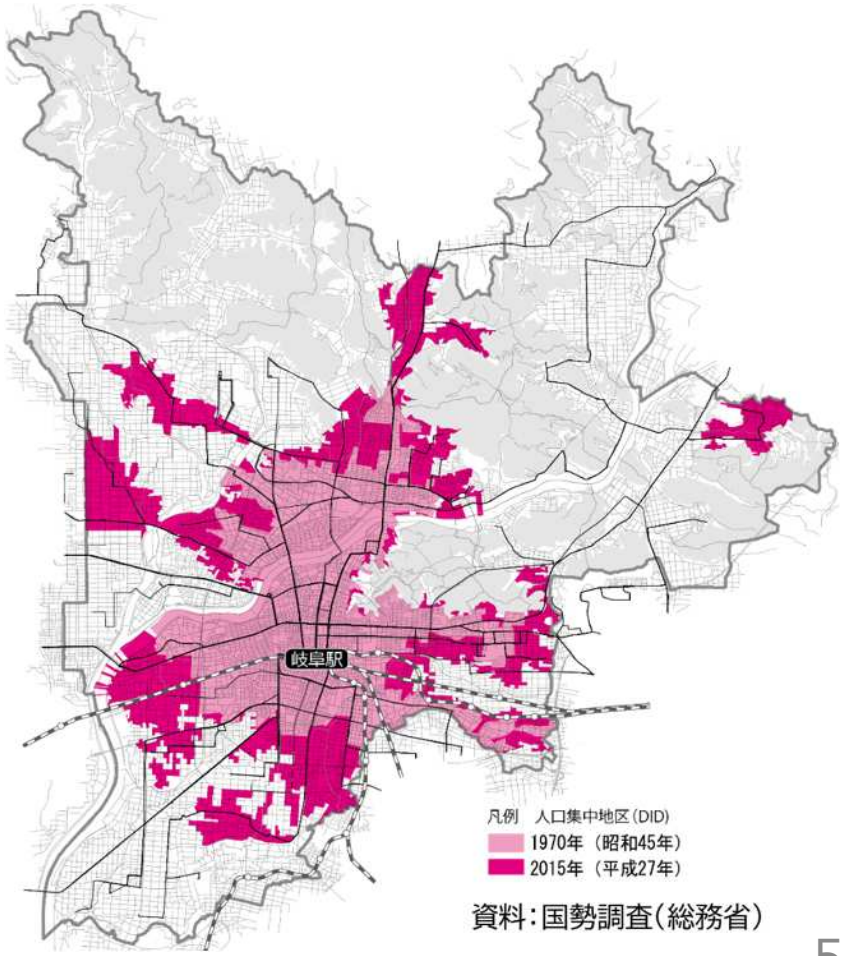


※2015年実績値と比較

資料：国勢調査（総務省）、岐阜市推計

人口集中地区（DID）の拡大状況

低密度な市街地が拡大

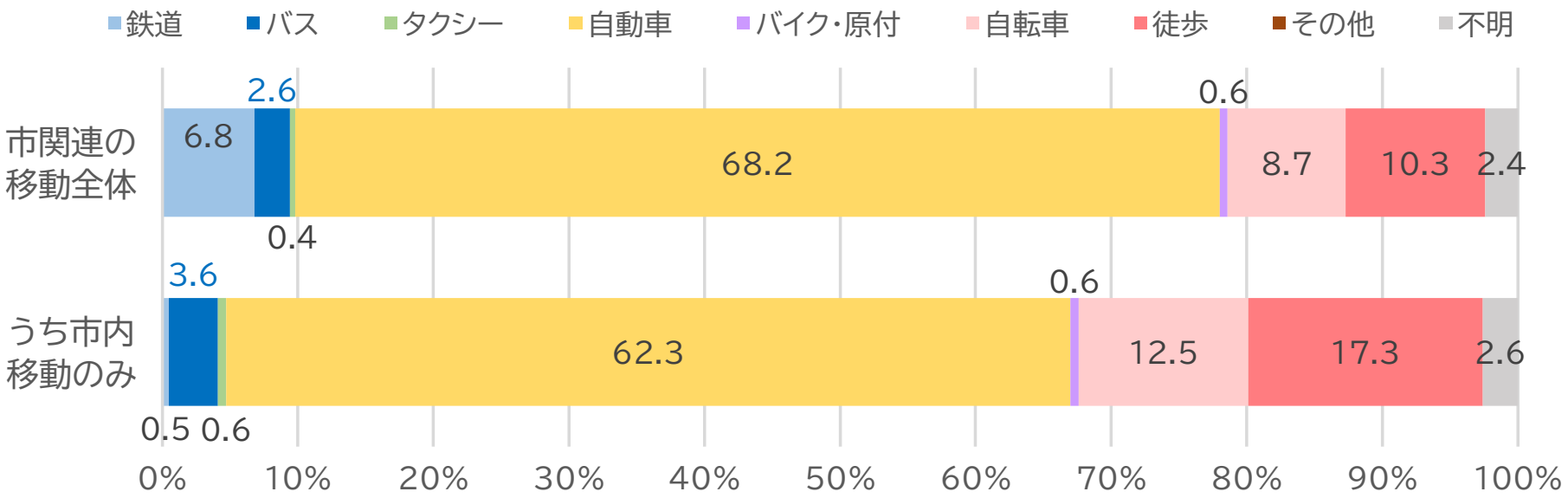


資料：国勢調査（総務省）

公共交通の現状

交通手段分担率の現況

自動車　約70%



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査報告書（2011(H23)年度実施）

代表交通手段分担率：
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。

3　市の交通施策について

公共交通政策の転換

バスを中心とした公共交通ネットワークの構築へ

路面電車の廃止
(H17年３月末)

廃止の要因
・モータリゼーションの進展
・道路が狭く、定時性、安全確保のための環境整備が困難

年間最大約20億円の赤字

市営バスの民間譲渡
(H14～H16年度)

民間企業でできることは、経営に秀でている民間に積極的に任せる

年間約5億円の赤字

市民交通会議 (平成16年)

バスを中心とした公共交通ネットワークにより４０万人都市を支える

新たな交通政策

多様な地域核を結ぶ

公共交通幹線軸の強化

高齢化社会に対応

市民協働の手づくりコミュニティバス

岐阜市地域公共交通計画　2021年度(R3) ～ 2025年度(R7)

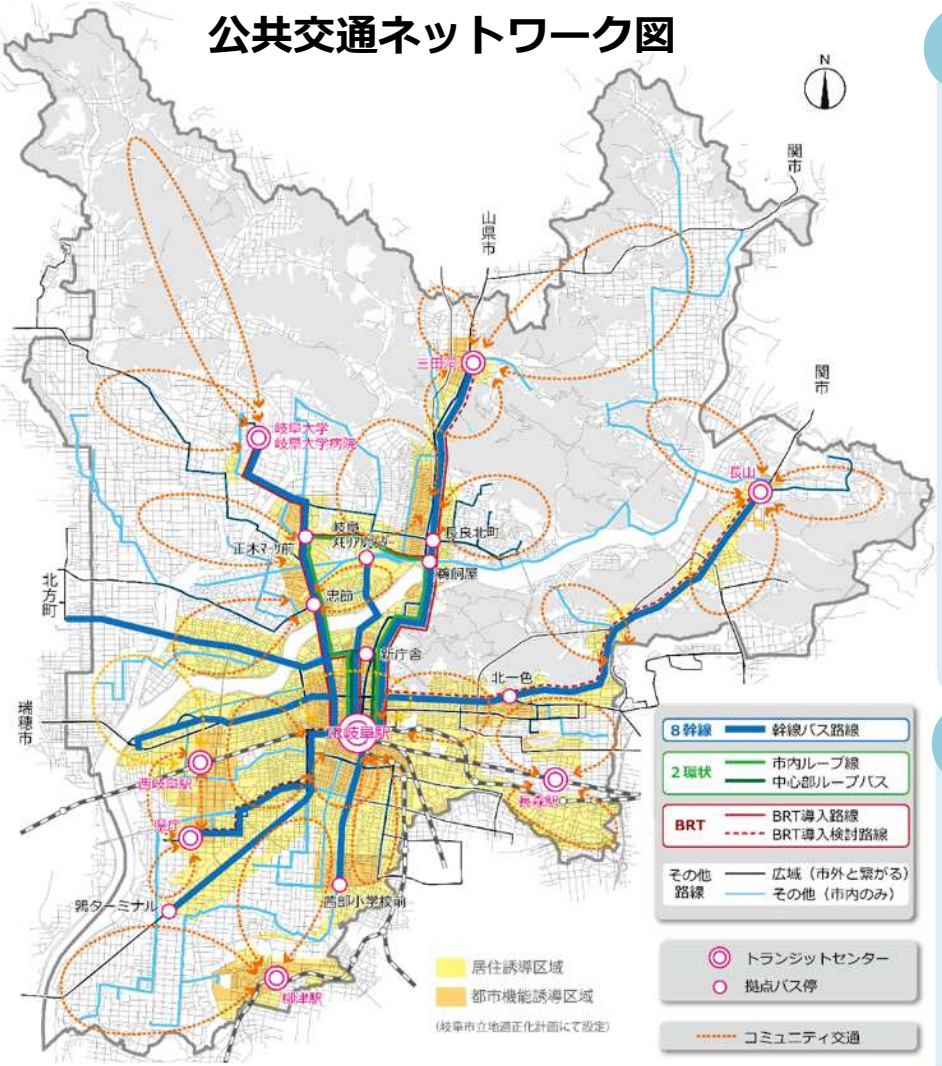
基本方針　公共交通とまちづくりが連携した持続可能な地域公共交通を構築

1 幹線軸の強化・路線再編（８幹線・２環状）

2 トランジットセンター・拠点バス停検討

3 持続可能なコミュニティ交通の推進

公共交通ネットワーク図



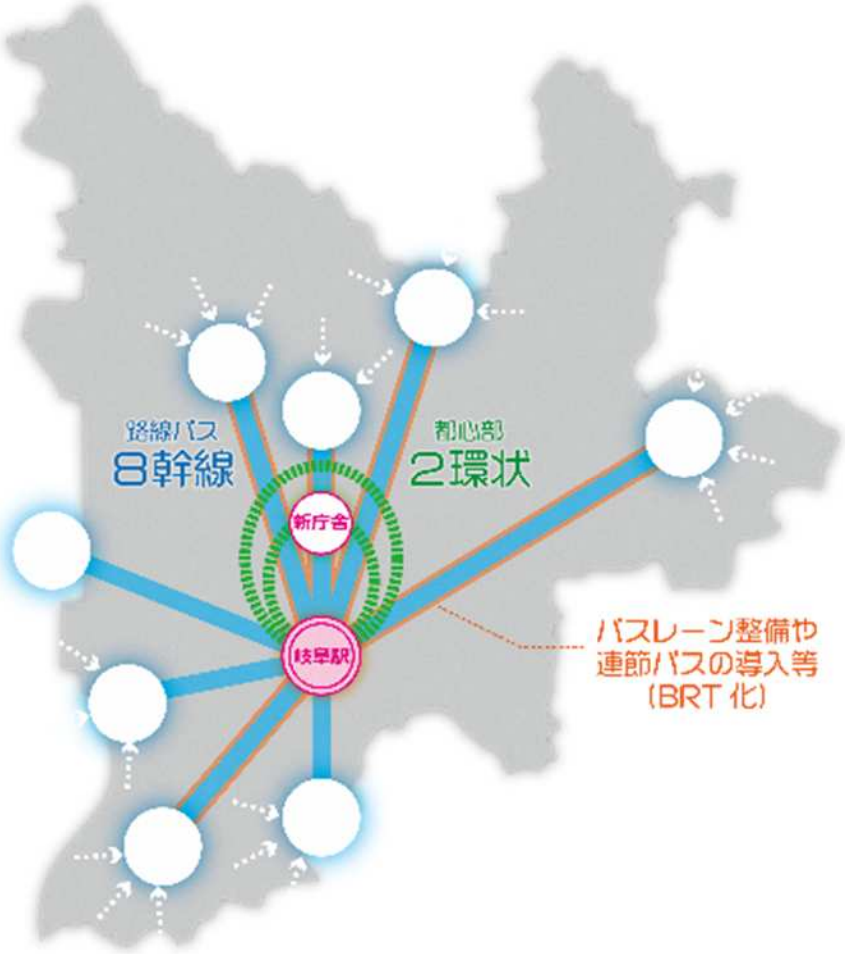
4 積極的に活用したくなる利用者サービスの向上

昼得きっぷの販売

5 新技術の活用

幹線軸(８幹線・２環状)の強化・路線再編

域公共交通の骨格となる８幹線・２環状の強化を図るとともに、
地域公共交通網全体の路線再編を進める



８幹線

岐阜駅とトランジットセンターを結ぶ地域公共交通の骨格を形成する路線

２環状

JR岐阜駅と新庁舎を結ぶ内側のループと、岐阜メモリアルセンターを結ぶ外側のループにより構成するまちなかの回遊を支える路線

幹線軸(８幹線・２環状)の強化・路線再編

岐阜市型BRT　公共交通軸を強化する、岐阜市型ＢＲＴを導入

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る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

公共交通軸となる幹線バス路線の強化

↓

岐阜市型ＢＲＴの導入

連節バス4台
3路線に導入

連節バスの導入は、首都圏以外では初(全国４番目)

持続可能なコミュニティ交通の推進

市民協働の手づくりコミュニティバスの導入地区が増加

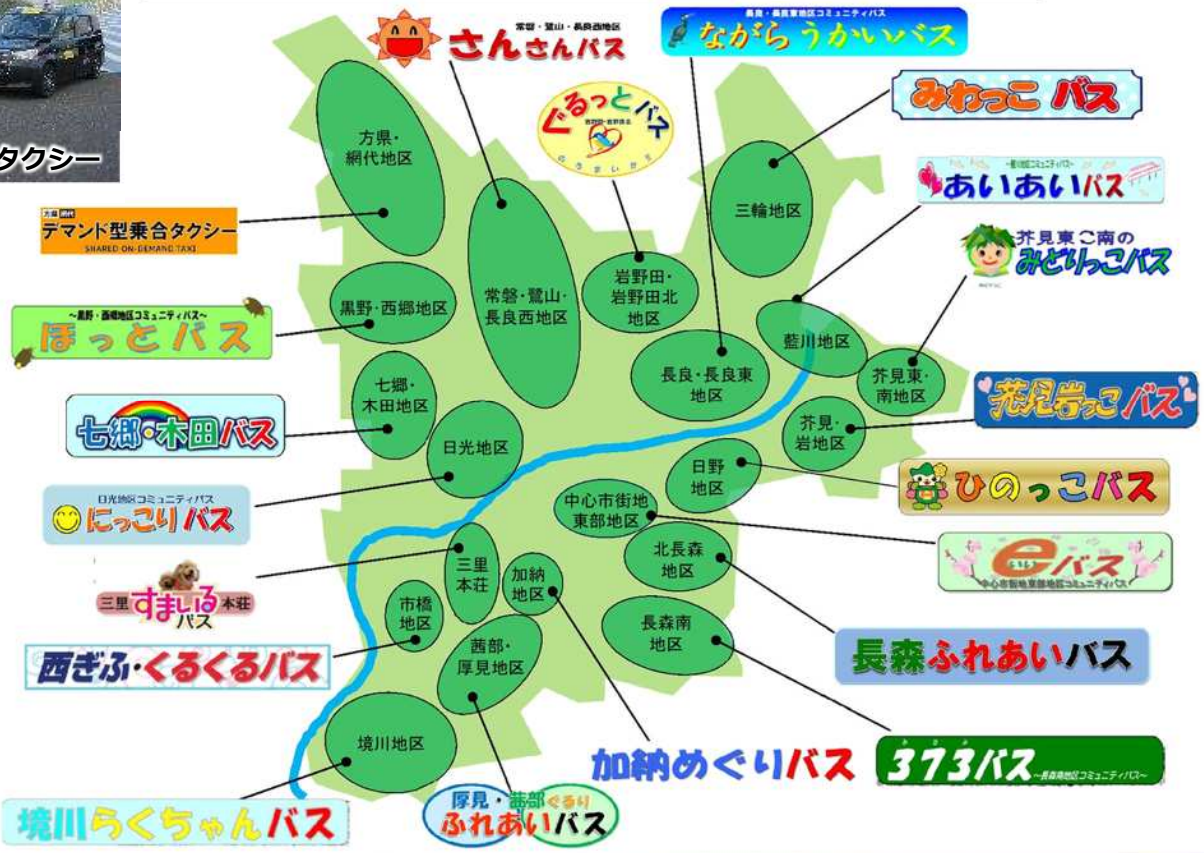
Ｒ３年度9月現在　コミバス　１９地区
デマンド　１地区
（受益人口比率８８%）

今後

２２地区へ
（受益人口比率１００%）

デマンド型乗合タクシー

コミュニティバス・デマンド型乗合タクシー　運行地区



コミュニティバス

持続可能なコミュニティ交通の推進

○地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステム

○地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する。（運賃、ルートすべて決定）

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

地域住民が主役となる
市民協働の手づくり
コミュニティバス

運行の継続は地域の努力次第

運営協議会の様子

地域の人のバスガイド

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域は最大限努力（明確な収入目標）
地域負担（運賃・広告）地域に応じて
１５～40%

地域住民
地域が経営感覚を持った運営
（地域住民が計画・運営）

ルートダイヤ
運賃も地域が決定

行政が
地域の努力を支える
行政負担（補助金）地域に応じて
60～85%

行政（市）
運営の支援

交通事業者
バスの運行

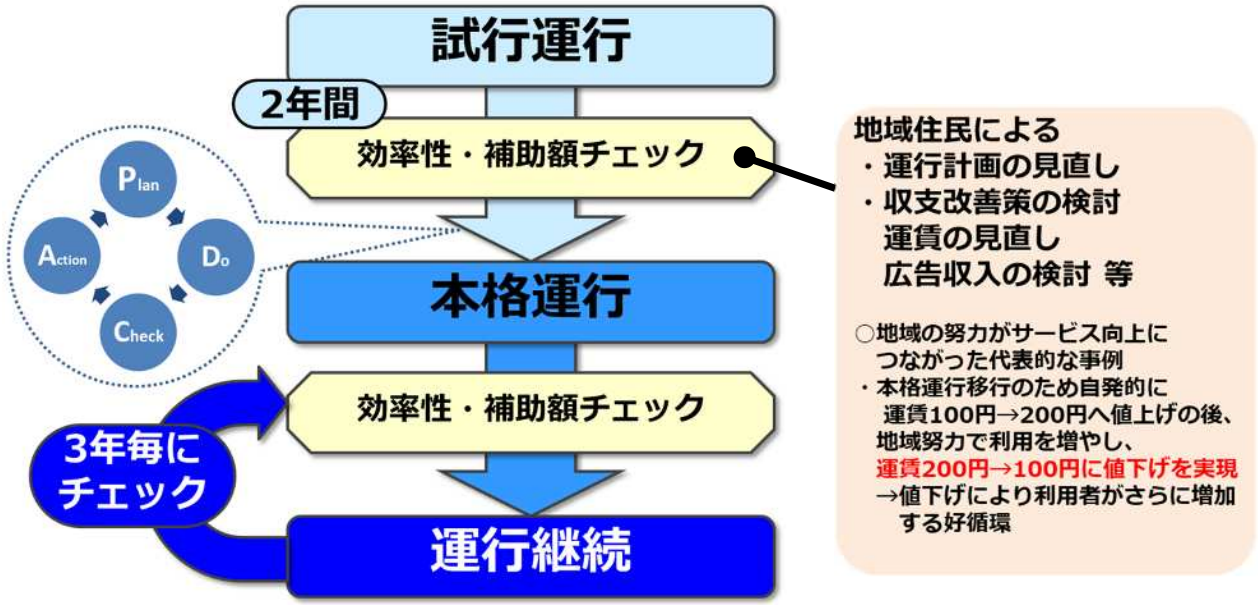
持続可能なコミュニティ交通の推進

○地域の努力によって利用者が増え続ける持続可能なコミュニティバスシステムを構築

○地域に運行継続基準を明確に示し⇒基準を達成（達成化、地域・自分たちの力に自信を持つ）

この成功体験が地域の絆づくりに繋がり、さまざまな活動を展開（絆づくりに繋がっている）

■持続可能な補助の仕組み



【運行継続基準】

高齢者密度（人/km²）	補助上限額	基準収支率	地区
500未満	1,050万円	15%	三輪、黒野・西郷、藍川、境川、芥見・岩、日野
500以上750未満	1,000万円	20%	市橋、長良・長良東、常磐・鷺山・長良西、茜部・厚見
750以上1,000未満	950万円	25%	芥見東・南、長森南、北長森
1,000以上1,250未満	900万円	30%	日光、三里・本荘
1,250以上1,500未満	850万円	35%	－
1,500以上	800万円	40%	加納、中心市街地東部

４　市の未来技術社会実装事業について

岐阜市未来技術社会実装事業

階層構造の公共交通ネットワークへの自動運転の展開により地域先進モビリティシステムを構築する地域活性化事業

課題

○**運転免許を保持しない高齢者**、バス停までの短距離の**移動が困難な交通弱者の増加**

○**バス運転手不足**が深刻化し、**地域交通の持続が困難**

○**中心市街地の活力低下**は、中枢中核都市としての求心力低下を招く恐れ

コミュニティバス

課題解決に向けた取組

コンパクト＋ネットワークの都市づくり

人口減少と少子高齢化を迎える中、活力ある**中心市街地と各地域を利便性の高い公共交通などのネットワークで結ぶコンパクト＋ネットワークの都市づくり**を目指す。

➢ **ラストマイルのオンデマンド化・自動運転社会実装**

- コミュニティバスの走行が困難な狭隘道路などを対象とした、きめ細やかな移動サービスを提供する**コミバスサポート便（オンデマンド）を導入**するとともに、**自動運転の実証実験を実施**
- 郊外部の非効率な運行となっているコミュニティバスにおいて、**オンデマンド運行形態を導入**するとともに、自動運転化を検討

➢ **中心部循環バス路線の自動運転社会実装**

- 中心部のシンボル的な路線である循環バス路線での、**バスタイプの自動運転車両による実証実験を実施**

ラストマイルの自動運転化（イメージ）

サポート便車両

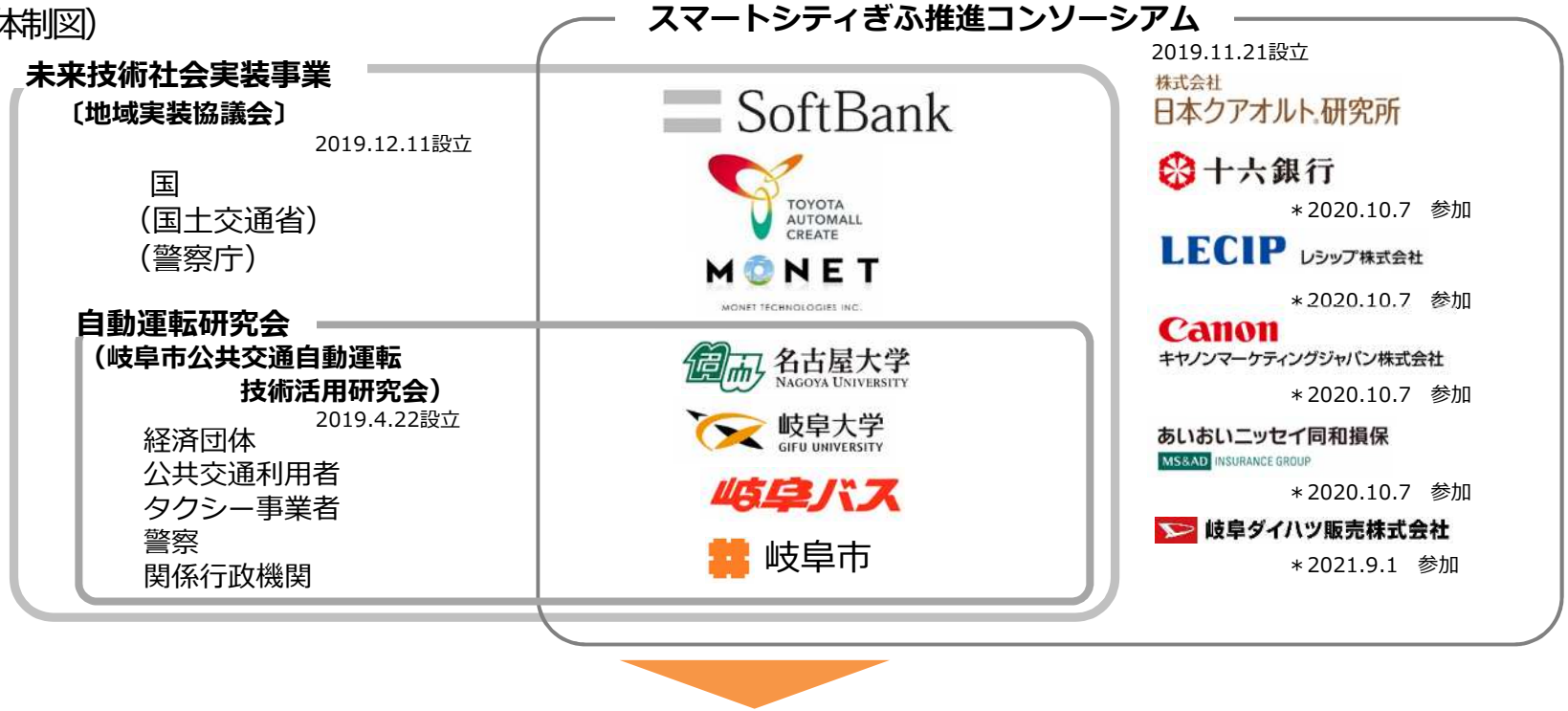
岐阜市未来技術社会実装事業

公共交通への自動運転技術の活用に向けた取組みの実施

目　的

公共交通の持続性を高めるため、自動運転技術の活用等について検討を進め、運行の円滑化、安全性、快適性、利便性及び輸送効率の向上を目指す。

（体制図）



実証実験内容及び実験結果の検証について協議

オンデマンドモビリティサービス

■デマンド型乗合タクシーの実施例

●方県・網代地区においてR2年6月から運行

導入メリット

・予約があった停留所のみを**最短経路で運行する**ため、**早く目的地に到着**できる。

・タクシー車両を使用するため、道が狭くこれまで**方県・網代バスでは行けなかった集落にも停留所を設ける**ことがでる。

運行方式

・前日の夕方までに、**電話又はスマートフォン等による予約**

※１便につき１人でも予約があれば運行予約がない便は運行しない。

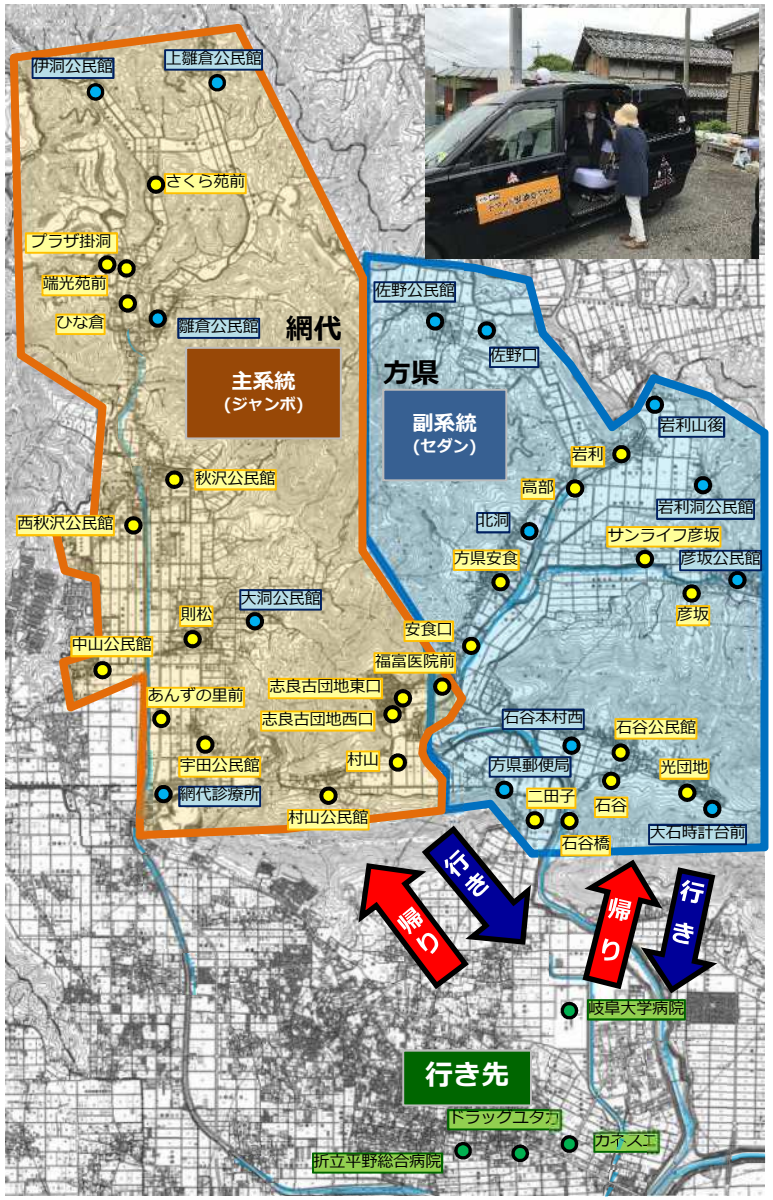
※誰でも利用可能とし、事前の会員登録は不要。

・**便ごとの運行方向及び運行予定時間を決定**

利用実績

のべ約5,100人が利用　**（令和３年9月末現在）**

月平均約300人以上が利用

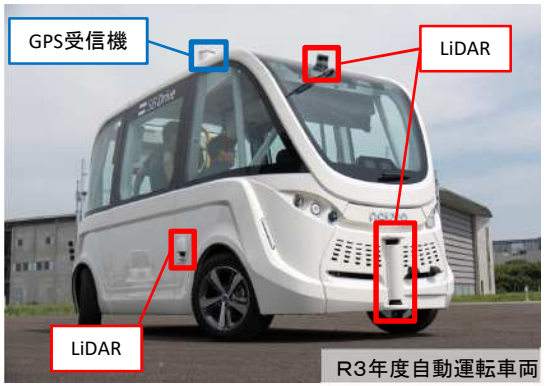


自動運転実証実験

令和３年度自動運転実証実験　概要

昨年度の実験における課題を踏まえ、**県内で初**となる**ハンドルやアクセル、ブレーキペダルがない車両**による自動運転実証実験を行う。

●期　間
令和3年10月23日（土）～31日（日）9日間
●乗車人数
約400人（市民、関係者）
●実験協力
BOLDLY㈱、岐阜乗合自動車㈱、岐阜ダイハツ販売㈱、
キャノンマーケティングジャパン㈱、
あいおいニッセイ同和損害保険㈱
●実験車両
ナビヤ社 アルマ



R3年度自動運転車両

R2年度自動運転実証実験

走行ルート図

自動運転実証実験

令和３年度自動運転実証実験の主な検証内容

車両が信号機との通信により、信号を自動で判断して走行

横断者を自動で検知して走行

将来、「乗務員がいないバス」を想定して

車内の様子を遠隔で監視

未来のキャッシュレス決済を見据えた顔認証による決済

自動運転に対する**社会受容性をさらに高める**とともに、
自動運転の実用化に向け必要となる、**新たな技術の検証**を進める。

ご清聴
ありがとうございました。