

平成 28 年 12 月 22 日提出

大船渡市議会議長 様

会派名 新政同友会

## 会派視察報告書

### 視察先/視察項目

(1) 平成 28 年 11 月 15 日 (火) 岐阜市 企画部交通総合政策課

岐阜市型 BRT の導入について

(2) 平成 28 年 11 月 16 日 (水) 飛騨市 企画商工観光部企画課

飛騨市先端科学都市構想

視察参加者 市議会議員

三浦隆、東堅市、畑中孝博、熊谷昭浩、今野善信 計 5 名



# 報 告

## 1 岐阜市型 BRT の導入について（岐阜市）

### （1）岐阜市の概要

・市制施行年月日	明治 22 年 7 月 1 日
・合併	平成 18 年 1 月 1 日 柳津町と編入合併
・人口	412,589 人（平成 28.4.1 現在 含外国人）
・世帯数	175,371 世帯（平成 28.4.1 現在）
・面積	203.60 km <sup>2</sup>

「信長公のおもてなし」が息づく戦国城下町・岐阜が日本遺産に認定。

長良川の鵜飼漁の技術が国重要無形民俗文化財に指定、国重要無形民俗文化財の中で、農林水産業に関わる技術の指定は日本初。ユネスコ無形文化遺産を目指す。

信長公ゆかりのまち岐阜市として、各種イベント、プロモーション実施により全国に発信し、観光振興、地域活性化につなげる。

### （2）公共交通政策の転換

#### ① 路面電車の廃止（平成 17 年 3 月）

- ・モータリゼーションの進展による都市構造の変化に対応できる柔軟性がない
- ・道路が狭く、定時制、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

#### ② 市営バスの民間譲渡

- ・行政でなくとも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

### （3）バスを中心とした公共交通ネットワークの構築へ

平成 16 年度市民交通会議により

- ・岐阜市型 BRT の導入・・・多様な地域核を結ぶ
- ・市民協働の手づくりコミュニティバス・・・高齢化社会に対応

#### ※BRT・・・(Bus Rapid Transit)

走行環境の改善によるバスの定時制や速達性を確保し、車両の高度化とあわせ  
利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムのこと

### （4）目指すまちのイメージ

公共交通を軸に都市機能が集約した歩いて出かけられるまち  
コンパクト + ネットワーク

## 【 公共交通の基本方針 】

幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークを構築

- ① 異なる需要（通勤・通学と日常生活）に対応したバスネットワーク
  - ・公共交通を中心としたまちづくりのためのバスネットワーク
  - ・通勤・通学需要に対応した路線バスと、高齢者を中心とした日常生活需要に対応したコミュニティバスとのネットワーク化による公共交通全体の利便性向上
- ② ICカードデータを活用
  - ・全バス路線の全時間帯需要と運航頻度を IC カードとバスロケーション情報で分析
  - ・現場のデータを可視化、データに基づく利便性、効率性を確保した再編
  - ・路線ごとに分析、ダイヤシステムや車両の輸送力など総合的なソフトの検討
  - ・利用実態の把握・・・駅に需要が集中⇒駅をハブ（拠点）としたバス再編
  - ・バス停間利用者数の把握・・・効率的な放射線状幹線を軸としたバスネットワークと路線再編

### （5）岐阜市型 BRT の特徴

- ① 初期投資が安価 ⇔ 鉄軌道と比較して
- ② 高い柔軟性 ⇒ ・施設の段階整備が可能
  - ・需要、都市構造の変化に応じたルート設定可能
- ③ 視認性 ⇒ バスレーンのカラー化、連節バス
- ④ 輸送力 ⇒ 連節バスは LRT（次世代型路面電車システム）に匹敵
- ⑤ 定時制の確保 ⇒ バスレーン導入、PTPS（公共車両優先システム）

BRT の特徴を最大限に活かす ⇒公共交通の魅力・情報発信力の向上

路線全体の利用者数増加・・・平日 1 日の利用者数が**約 30%増加**

- ⑥ バスの欠点を克服する BRT・・・バス走行環境の改善による定時制・速達性の向上 “速い！遅れない！”
  - ・バス優先レーンをカラー化・・・一般車を排除し速達性が向上
  - ・PTPS（公共交通優先信号システム）の導入・・・定時制が向上
- ⑦ バスネットワークを支えるシステム
  - ・ICカード
  - ・バスロケーションシステム
  - ・行先番号

(6) BRT の導入戦略

①上下分離と民間交通事業者との連携

- ・バスの走行環境、利用環境の整備は自治体が担う
- ・交通事業者はバス車両の購入負担、整備工場整備と安全・安心の確保

②段階的、戦略的導入

- ・BRT 導入に向けた合意形成のための戦略

<BRT の段階的整備>

H20 バス路線の再編 ⇒ H20 走行環境の整備バスレーン導入・カラー化  
⇒ H22 車両の高度化 (連節バス導入) ⇒ H26PTPS 導入に向けた協議

<BRT の戦略的導入>

I 導入効果の早期発現を期待できる路線から導入 (H22 年度)

↓

II 連節バスの魅力の活用 (H24 年度)

市内循環線へのルート拡大、観光振興、中心市街地活性化

↓

III 導入効果の発現に時間はかかるが公共交通軸として最も重要な路線に導入  
(H25 年度)

(7) 岐阜市型 BRT の導入

車両の購入

[H22 年度] 2 台 7 1 0 0 万円/台 (国 1/2、市 1/4、事業者 1/4)

[H25 年度] 2 台 7 2 0 0 万円/台 (国 1/3、市 1/4、事業者 5/12)

3 路線に導入

連節バス・・・全長約 18m、全幅 2.55m、定員 130 名、座席 46 席

乗車口 2 か所 (1 か所は車いす乗降口)、降車口

(8) 導入効果

- ① 駅前全体の利用者増加・・・約 25% 増加
- ② 駅前広場の混雑解消
- ③ 輸送力・輸送効率の向上・・・大量輸送能力によるバス待ち時間の短縮  
朝の駅前広場でバス待ち時間 13 分短縮
- ④ 途中バス停の安全・円滑性向上

(9) BRT の新たな可能性 ～観光振興への効果～

連節バスの魅力の活用

○平成 24 年 8 月 5 日 市内ループ線運航スタート (土日祝・運転)

連節バスで“ぎふ”を周遊 <清流ライナー市内ループ線>

- ・観光利用者が増加
  - ・利用者に好印象
- 連節バスは再度乗りたくなるような魅力ある車両

## 2 市民協働の手づくりコミュニティバス

路線バスを補完し、地域内における日常生活の移動の確保を目指し、地域住民・行政・交通事業者が一体となった『市民協働の手づくりコミュニティバス』を運行

### (1) 導入の目的

- ・公共交通ネットワークの確立
- ・高齢者等交通弱者の日常生活における移動の確保
- ・公共交通空白地・不便地域の改善
- ・中心市街地の活性化

### (2) 運行計画の基本方針

- ・運行計画は地域住民が主体的に策定する
- ・路線バス、鉄道及びコミュニティバス間の乗継バス停を設置し、公共交通ネットワークを確立する
- ・交通弱者に配慮したバス停間距離、わかりやすいルートの基本とする
- ・路線バスと競合しないルートとする

### (3) 運行の状況

- ・平成28年度19地区で運行（計画22地区）

### (4) 持続できるコミュニティバスの構築

- ・地域が継続的に運航計画等の改善に取り組む
- ・行政が、効率性・補助額のチェックをする  
⇒財政的に持続可能なバスシステムを構築

※<効率性・補助額チェック基準（高齢者密度に対応）>・・・3年ごとにチェック

（地区の高齢者密度（人/km <sup>2</sup> ））	（年間補助上限額）	（基準収支率）
500 未満	1050 万円	15%
500 以上 750 未満	1000 万円	20%
}	}	}

### (5) コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

- ・地域住民が主体となった運営協議会を設置し、3者が連携する  
⇒ 地域住民 ⇒ 行政 ⇒ 交通事業者 ⇒
- ・地域住民が計画段階から参画し、自らが経営感覚を持って運営する
- ・地域自らが利用促進に取り組み、収入と経費のバランスを考え運賃等も設定

する

・地域住民による

運行計画の見直し、収支改善策の検討、運賃の見直し、広告収入の検討等  
運賃 100 円→200 円に値上げのあと、地域努力で利用を増やし 200 円→  
100 円に値下げ実現

- ・路線バスが対応できない高齢者等の買い物、通院需要
- ・地域（受益者）の適切な負担（マイバス意識）
- ・地域再生（中心市街地、高齢化が進むコミュニティ）

(6) 透明性の高い事業者公募制度

- ・競争原理を導入するとともに、安全、信頼および運行の質にも重点を置いた事業者を選定している
- ・評価項目  
安全（運行・整備管理体制）、信頼（緊急時の体制、実績・法令遵守）  
環境（環境・バリアフリー）、提案（特定テーマに対する提案及びその他の提案）
- ・選定の流れ  
公募開始 ⇒ 事業者説明会 ⇒ 応募 ⇒ 運航事業者選定（審査委員会）  
⇒ 決定 ⇒ 運行協定締結

(7) コミュニティバスの利用者数の推移

利用者増加      H27 年度は H22 年度の 1.5 倍

## 質疑

Q：BRT バスは日本製ですか？

A：ベンツ社製です。

Q：IC カードはどのように活用されていますか？

A：路線バスでもコミュニティバスでも利用が可能です。

70 歳以上の方は 2 割引で乗車可能です。

高齢者お出かけパスカードとしても活用しています。

Q：バスレーンの距離はどれくらいですか？

A：現在 11 k m まで伸ばしています。

Q：コミュニティバス運営協議会のメンバーはどのような人たちですか？

A：自治会長、自治副会長、地域住民 10 人、事業者、行政で組織されています。



### 3 飛騨市先端科学都市構想

- ・市制施行年月日 平成16年2月1日
- ・合併 平成16年2月1日 古川町、河合村、宮川町、神岡町が合併
- ・人口 25,183人 (平成28.11.1現在)
- ・世帯数 8,908世帯 (平成28.4.1現在)
- ・面積 792.53km<sup>2</sup>

岐阜県の最北端に位置し、北は富山県、南は高山市、西は白川村に接しており、県庁所在地の岐阜市から約150km、高山市の北約15kmに位置している。

周囲は3000mを越える北アルプスや飛騨山脈などの山々に囲まれ、総面積の約92%を森林が占めている。年間を通しては、平均気温11度で四季の移り変わりを肌で感じることができ、とても自然に恵まれた地域。

岐阜市からJR高山線で2時間15分、富山市から1時間10分。

#### [ コンセプト・基本目標・基本方針 ]

- ① 100年先も世界をリードし続ける研究都市
  - 研究者の住環境の整備
    - ・住宅の確保
    - ・日用品の購買環境確保
    - ・公共交通による移動環境の確保
- ② 環境負荷を最小限に抑えたサステナブル（持続できる）な環境都市
  - 再生可能エネルギーの創出、新たな環境技術の導入
    - ・再生可能エネルギーの導入推進
    - ・環境新技術の導入
    - ・環境に配慮した研究棟等の施設整備、移動システムの構築
- ③ 世界トップの研究者と地域住民が健康に共存し続ける都市
  - 研究施設と地域の交流の推進
    - ・地元との交流の場を確保
- ④ 超高齢化・長寿命社会の課題を解決し続ける都市
  - 地域のシルバー世代が活躍できる場の確保
    - ・雇用、ボランティア活動の場の確保

#### (1) 中核施設整備の方向性

- ① 体験型学習施設
  - ・学習機能
  - ・体験機能
  - ・娯楽（楽しむ）機能
  - ・その他（見学・研修会等の窓口業務等）
- ② セミナーハウス
  - ・宿泊関連機能
  - ・会議・研修機能
  - ・管理スタッフ等の雇用の場

## (2) 生活環境整備の方向性

- ① 行政と民間が協働して賃貸住宅の拡大に取り組む
- ② スマートハウスの供給による国の補助制度の活用等について検討が必要

## (3) 実現に向けた基本的な考え方

- ① 受け入れ態勢の整備
  - ・ 研究者の居住・交通等の整備
  - ・ 国内外の研究者等による会議や視察等のニーズに対応できる受け入れ態勢整備
- ② 関係機関への働きかけ
  - ・ 本構想の実現に向けて関係機関への働きかけを進め、国等による整備を推進
- ③ 道路インフラの整備
  - ・ スーパーカミオカンデをはじめとする研究施設群への道路インフラの整備は必要不可欠

## 質疑

Q：スーパーカミオカンデ等の研究施設群の職員は、何人くらいいるのですか？

A：常時は50～60人くらい。短期（2週間くらい）で10～20人の出入りがあります。

Q：研究者等と地域との交流はあるのですか？

A：先生や大学院生による学習サポート、英会話教室などで交流があります。

Q：研究者は神岡町に住んでいるのですか？

A：本学に近いことや、居住環境などの便利さから富山に住んでいる先生もいます。

Q：中核施設は国で整備しないのですか？

A：国に要望していますが、使用目的をどうとらえるかで意見の相違があります。



スーパーカミオカンデの展示スペース（神岡町）

