

岐阜市におけるバス中心の交通改革

藤平 和俊

岐阜市では、自動車交通の隆盛に伴い、1980年代から公共交通の利用が減少した。路面電車の路線は廃止され、バス乗客数も減少し、中心部の商店街も衰退した。これに対して岐阜市は、2000年頃から「歩きやすく健康的な街」を目指して、バスを中心とした交通改革を推進している。市は、バス路線網を強化し、主要路線には連節バスを導入した。その結果、バス乗客数の減少には歯止めがかかった。しかし、2010年代から、バス運転手不足という新たな難題が深刻化してきた。そこで岐阜市は、対応策の1つとして、自動運転バスを活用した試験運行を開始した。一方で岐阜県は、LRT（Light Rail Transit）を導入して岐阜市内を中心に路線を設ける計画を2025年に公表した。本稿では、社会的課題への対応を図る岐阜市の公共交通改革の動向をたどる。



JR 岐阜駅前バスロータリーの接続バス（車両デザインは水戸岡鋭治氏）

藤平和俊. 岐阜市におけるバス中心の交通改革. 環境学研究所. 2026年9月

<https://www.kankyogaku.com/docs/gifu-transit-reform-japanese.pdf>

環境学研究所: <https://www.kankyogaku.com/>

岐阜市について

岐阜市は、岐阜県の県庁所在地として、同県の行政および商業の中心的な役割を果たしている。一方で岐阜市は、大都市・名古屋に近接していることから、名古屋の衛星都市という性質ももつ。岐阜市の人口は、1980年代の約42万人をピークに、その後徐々に減少傾向にある。2026年8月現在の人口は、約39万6千人である。

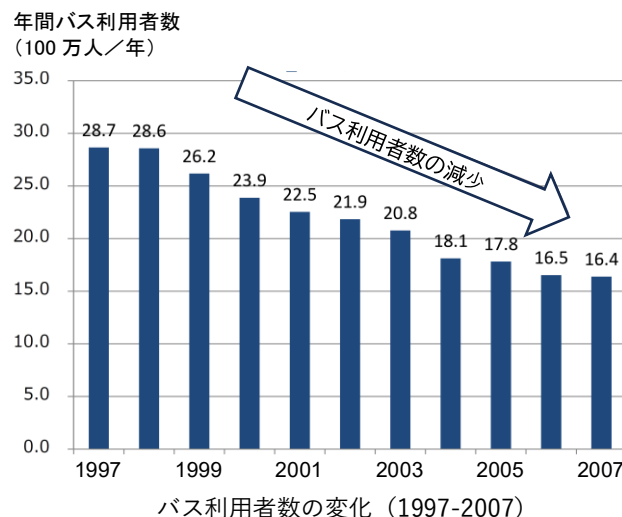
クルマ依存と公共交通の衰退

岐阜市では、20世紀後半以降、自動車への依存度が高まるにつれて、公共交通機関の利用が減少した。民営の路面電車路線は1980年代に撤去が始まり、2005年までにすべて廃止された。バスの利用者も、下のグラフが示すように急激に減少した。歩行者数も減少し、中心部の商店街である柳ヶ瀬は衰退の一途をたどった。

自動車への依存と公共交通機関の利用減少により、人々が歩く機会は減った。さらに、高齢化を背景に、「医療福祉費の増加」や「移動に困難を抱える高齢者の増加」といった懸念も高まっていった。加えて、自動車依存に起因するCO₂排出量の増加も、重大な問題として認識されるようになった。



民営の路面電車は、2005年までにすべて廃止された。

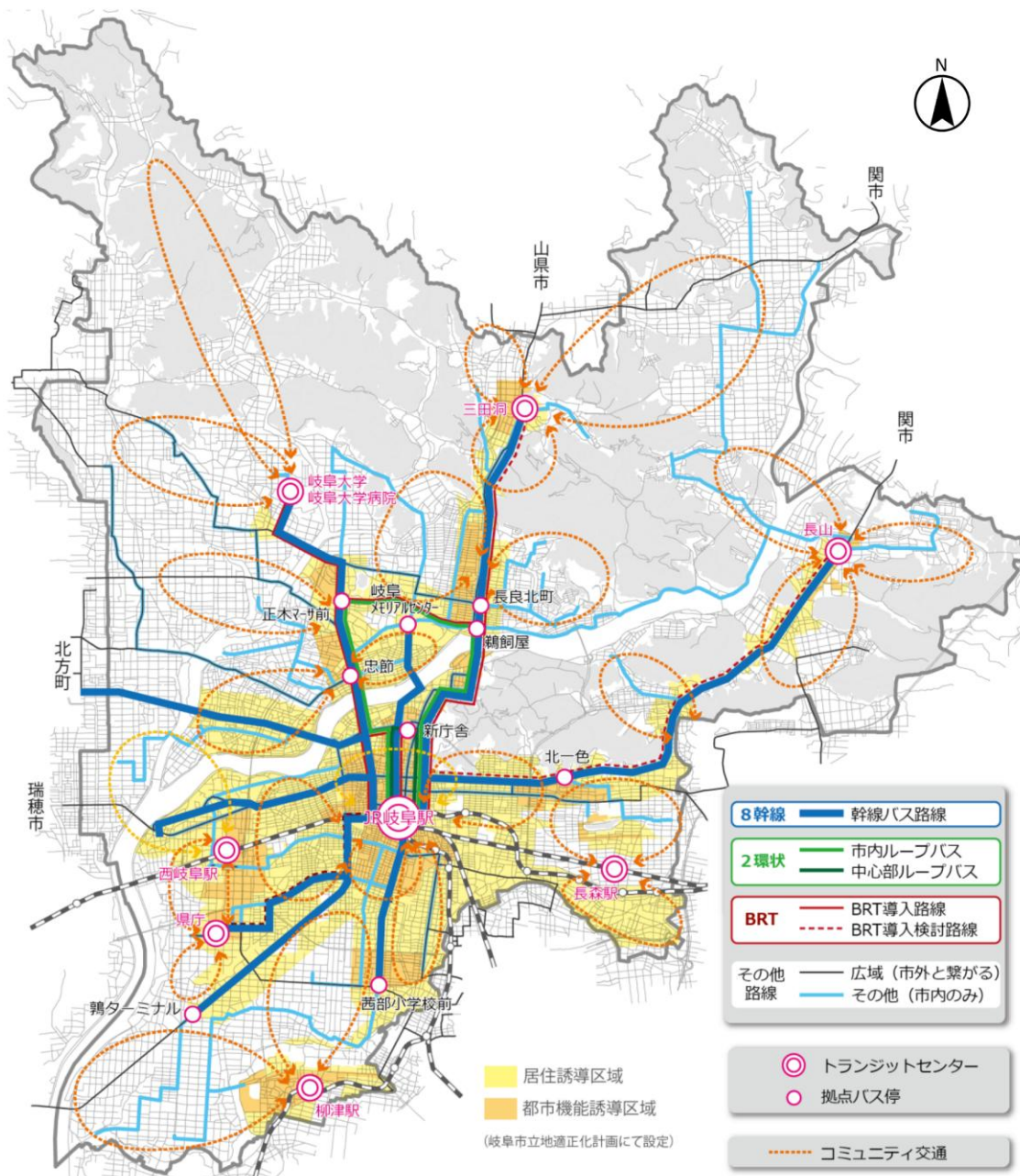


モータリゼーションの進行で衰退した岐阜市の公共交通

バス中心の交通改革

今世紀初頭、岐阜市は「歩きやすく健康的な街」の実現を目指し、公共交通改革に着手した。この交通改革において、同市は「バス」を中核に据えた。バスが選択された主な理由は、インフラコストが低く、路線設定の柔軟性が高いことにある。

「岐阜市の公共交通ネットワーク」図は、同市の交通改革に伴うバス路線再編の概要を示している。ネットワークの中核をなす主要バス路線は、JR岐阜駅を中心とする8つの幹線路線と2つの環状路線である。一方、主要バス路線でカバーできない地域については、地域住民主体型のコミュニティバス交通が計画された。さらに、主要バス路線とコミュニティバスを結合させるため、トランジットセンターや拠点バス停の設置も計画された。



岐阜市の公共交通ネットワーク

[出典] 岐阜市総合交通計画（岐阜市、2024 年）

(1) 主要バス路線

主要ネットワークは、JR 岐阜駅を中心に運行される幹線バス路線（青色の太線）と環状路線で構成される。特に利用客の多い幹線路線では連節バスも運行される。これらの路線は BRT（バス高速輸送システム）路線に指定され、図中では赤色の線で表示されている。

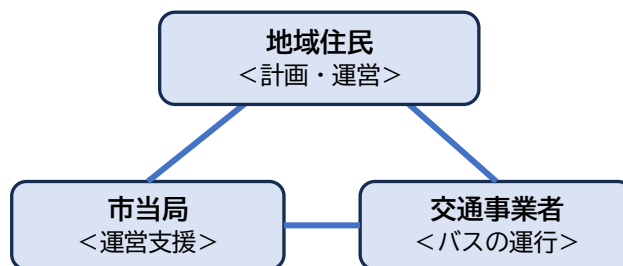
(2) コミュニティバス

主要バス路線周辺以外に居住する高齢者などの日常的な移動を支えるため、岐阜市は、地域住民主動型コミュニティバス事業制度を整備した。各地区では、地域住民・市当局・交通事業者の 3 者によって運営協議会が組織される。運営協議会では、地域住民が中心に

なって運行計画を策定し、路線・時刻表・運賃を決定している。一方、市当局は運営を支援し、交通事業者がバスの運行を担当している。2026 年 4 月現在、岐阜市の 21 地区でコミュニティバスが運行されている。



岐阜大学病院前のトランジットセンター



地域住民主働型コミュニティバス運営協議会

岐阜市の公共交通改革は、ある程度の成果を上げた。バスの利用客数の減少には歯止めがなかった。しかし、同市が自動車中心の交通システムから脱却したとは言い難い。

バス運転手不足と自動運転バス

2010 年代、バス中心の交通政策を推進する岐阜市にとって重大な問題が浮上した。バス運転手の不足である。近年の日本では、少子高齢化を背景に、多くの職種で人手不足が深刻化している。路線バス運転は不人気の職種の一つであり、バス運転手不足は全国的に喫緊の課題となっている。

2019 年、バス運転手不足の対応策として、岐阜市は自動運転バスの導入に向けた準備を始めた。2023 年 11 月、「自動運転バスが常に走っている街」を目指して、同市は自動運転バスの 5 年間連続運行を開始した。自動運転バスが街の中心部で長期間運行されるのは、全国で初の試みである。この連続運行は、JR 岐阜駅や市役所などに停車する「中心部ルート」と、中心部に加えて川原町や岐阜城楽市などの観光スポットも巡回する「岐阜公園ルート」で行われている。



2023 年に導入された車両



2026 年に導入された車両

岐阜市の自動運転バス（車両デザインは水戸岡鋭治氏）

筆者がこのバスに乗車した 2025 年 6 月時点では、SAE インターナショナルの自動運転分類で「レベル 2（部分自動化）」であった。レベル 2 の運転では、運転手が同乗し、「道路上に駐車または停止している車両を避ける」、「対向車を避ける」、「車線変更を行う」など、必要に応じて手動で車両を制御する。

2026 年、レベル 2 から「レベル 4（高度自動化）」への移行に向け、岐阜市は新しい自動運転バスを導入した。この新型車両は、人工知能（AI）を用いて予測や判断を行うことで、自動での障害物回避や車線変更が可能になる。

LRT 導入計画

岐阜市がバス中心の交通改革を推進する一方で、2025 年の秋、岐阜県は **LRT**（Light Rail Transit）の導入計画を発表した。LRT とは、比較的簡便な軌道上で低床車両を運行する都市交通システムである。一般的な鉄道に比べ、LRT はインフラ建設コストを低く抑えられ、路線計画の柔軟性も高い。

岐阜への LRT 導入構想に大きく影響したのが「宇都宮 LRT」の成功である。2023 年に運行を開始した宇都宮 LRT は、交通アクセスの改善、地域経済の活性化、環境負荷の低減、住民生活の質向上など、すでに多面的な効果をもたらしている。栃木県庁所在地で人口約 51 万人の宇都宮市における交通改革は、地方中核都市再生のモデルケースとしても注目を集める。

岐阜県が提示した LRT 導入計画によると、「JR 岐阜駅と東海道新幹線の岐阜羽島駅を結ぶルート」と「岐阜市内ルート」が検討されている。後者のルートは、JR 岐阜駅と市中心部、主要施設、観光名所を結ぶ現行の BRT 路線と類似している。また、景観への配慮やインフラコストの抑制という観点から、架線不要のバッテリー駆動型車両の採用も検討している。



宇都宮 LRT

宇都宮 LRT は、地域経済の活性化、交通渋滞の緩和、CO₂排出量の削減など、さまざまな恩恵をもたらしている。



架線のない高雄 LRT（台湾・高雄市）

車両への電力供給は、駅に停車中の短い間に行われる。駅上部の剛体架線から昇降式パンタグラフを介して急速充電される。

岐阜市は「歩きやすい街」を目指して、バスを中心とした公共交通改革を推進している。この改革は、ある程度の成果を上げたものの、バス運転手不足という逆風もあって順調とは言い難い。こうした状況を受け、岐阜県は LRT 導入計画を発表した。LRT が実際に導入されれば、交通利便性の向上、地域経済の活性化、CO₂ 排出量の削減など、さまざまな好影響が生じるであろう。LRT 導入をめぐっては、インフラ建設費の負担や市民合意の形成などが課題になると予測される。しかし、これらの課題を克服して、バスと LRT が相互に補完し合う先進的な交通システムの実現が期待される。

関連著作

藤平和俊. 宇都宮ライトレール：新設の背景と特色. 環境学研究所. 2024 年 3 月
<https://www.kankyogaku.com/docs/ustunomiya-light-rail-japanese.pdf>