

豊橋市都市交通計画 2016-2025

(都市・地域総合交通戦略、地域公共交通網形成計画)

～「市電が育むまち」豊橋の交通まちづくり～

平成 28 年 3 月 策定

令和 3 年 3 月 見直し

令和 5 年 12 月 見直し

豊 橋 市

【 目 次 】

第1章. 豊橋市都市交通計画 2016-2025 について.....	3
(1) はじめに.....	4
(2) 計画の位置付け.....	6
(3) 国の動向.....	7
第2章. 基本計画（都市交通マスタープラン）.....	9
(1) 目的.....	10
(2) 計画区域.....	10
(3) 計画期間.....	10
(4) 上位計画の整理.....	10
(5) 本市の交通の概況.....	14
(6) 本市の交通課題.....	17
(7) 基本理念.....	18
(8) 将来における都市交通体系.....	19
(9) 基本方針.....	23
(10) 目標.....	24
(11) 目標の評価指標と指標値.....	25
(12) 取組みの基本的な考え方.....	32
第3章. 実施計画（交通戦略）.....	39
(1) 目的.....	40
(2) 戦略の設定.....	41
(3) 戦略の方針及び区域並びに取組み・事業.....	43
(4) 実施プログラム.....	61
(5) 進行管理・推進体制等.....	70
(6) 補助系統等の位置づけと必要性.....	73

第1章. 豊橋市都市交通計画 2016-2025 について

(1) はじめに

ア. 都市交通計画の策定の経緯

少子高齢化の進展や深刻化する地球環境問題、さらには、社会経済のグローバル化など、社会全体が大きな転換期を迎えている中で、社会経済情勢の変化に対応できるまちづくりに向けて、より実効性のある交通施策を進めることが求められています。

本市では、平成 16 年 3 月に豊橋市都市交通ビジョン、平成 18 年 3 月に豊橋市都市交通マスタープランを策定し、「過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」を基本理念として掲げ、これまで公共交通の維持・活性化の取組みや幹線道路の整備などに力を入れて進めてきました。平成 23 年 3 月に策定した第 5 次豊橋市総合計画では、拠点を中心にまとまりのある市街地を形成する「集約型都市構造」を目指すとしており、歩行空間の確保や自転車を利用しやすい環境づくり、幹線道路網の整備を推進するとともに、都市拠点と地域拠点及び主要な公共公益施設を結ぶ公共交通ネットワークの形成を進めることとしています。

一方、平成 25 年 12 月に、国民生活や経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため「交通政策基本法」が施行されました。

そこで、社会情勢の変化を踏まえ、本市が目指す集約型都市構造の実現に必要な今後 10 年の新たな都市交通のあり方を示す基本計画（都市交通マスタープラン）と、その具体的な取組みを示す実施計画（交通戦略）を「豊橋市都市交通計画 2016－2025」としてまとめました。

また、本市のシンボルとして長年市民から「市電」の愛称で親しまれている路面電車を今後も守り、育て、まちづくりに活かしていくという考えから、本計画の副題として『「市電が育むまち」豊橋の交通まちづくり』と表しました。

イ. 中間見直しにあたって

令和2年度は、実施計画前期の最終年度にあたります。

平成28年の本計画策定以降の国の動向として、令和元年12月に持続可能な開発目標（SDGs）を推進するため「SDGs推進本部」が設置され、SDGsアクションプラン2020が策定されました。その実施方針として、持続可能で強靱なまちづくりを進めるとしており、人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確認し、高齢者をはじめとする住民が安心して暮らせるまちの実現を目指す必要があります。このため、まちなかや公共交通沿線に都市機能や居住を誘導し、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ることにより、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するとしています。また、令和2年11月には「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行されました。

本市の交通環境については、交通事故は減少傾向にあるものの、人身事故の発生は依然として県内で最多です。ほかにも、近年では公共交通の利用は少しずつ増加していましたが、令和2年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通の利用低迷や、地域公共交通を担うバス等の運転士不足の深刻化などが問題となっています。また、社会全体に目を向けると、ICTやAIといった科学技術が急速に進展し、新たなモビリティサービスや自動運転技術など、交通分野への技術展開も進んでおり、都市交通を取り巻く環境は劇的に変わろうとしています。

本市の動向として、平成29年度に市民の大切な移動手段である公共交通を維持し活性化することを目的とした、「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」を制定しました。また、平成30年度に豊橋市立地適正化計画が策定され、令和2年度に上位計画である第6次豊橋市総合計画の策定及び豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030の改定が行われたため、これら計画との整合を図る必要があります。

こうした社会情勢の変化や上位計画を踏まえるとともにこれまで計画に基づいて実施してきた事業の状況や目標の達成状況を評価し、本計画の中間見直しを行うこととします。

(2) 計画の位置付け

本計画は、第6次豊橋市総合計画、豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030、豊橋市立地適正化計画等の上位計画を踏まえるとともに、交通施策に関連するその他計画と整合を図り、下図のとおり位置付けられます。

(図1)

また、本計画は、本市が目指すまちの姿とその実現に必要なハード・ソフト一体となった交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通計画「都市・地域総合交通戦略」に位置付けるとともに、平成26年5月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成に向けた望ましい公共交通網の姿を明らかにする「地域公共交通網形成計画」に位置付けることとします。

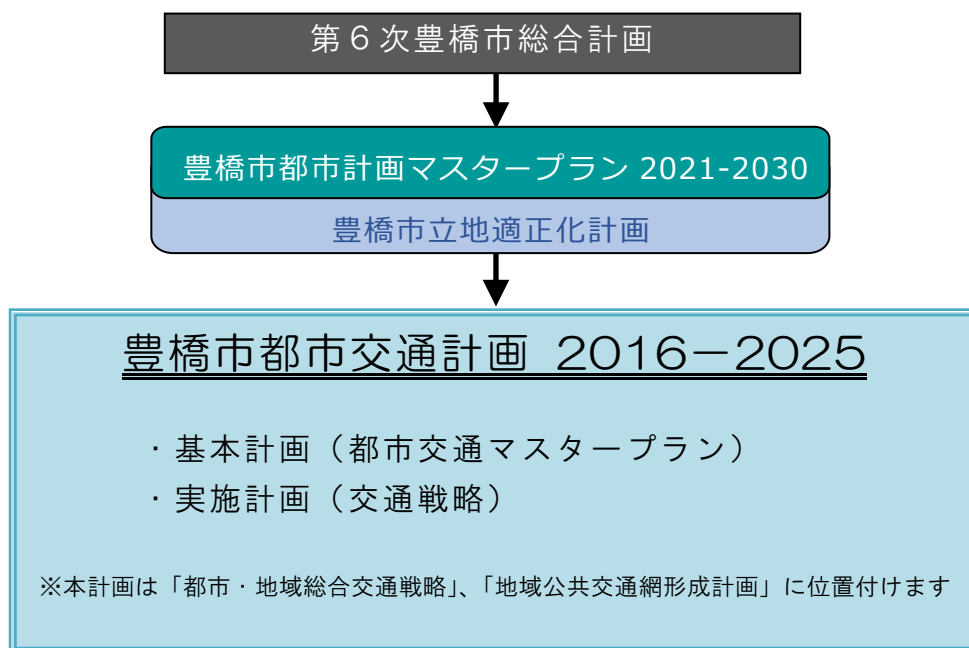


図1 本計画の位置付け

(3) 国の動向

本格的な人口減少社会の到来と、急速な高齢化を背景として、交通政策の基本理念を定め、関係者の一体的な協力の下に、交通施策を策定・実行していく体制を構築するため、平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が制定されました。(表 1)

「交通政策基本法」の制定の後、上述の社会的な背景を踏まえて、コンパクトなまちづくりを進めるために、公共交通計画とまちづくりの連携を後押しする「都市再生特別措置法」や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われました。また、令和 2 年 11 月には「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行されました。(表 2)

表 1 主な法制度の要旨(1/2)

法制度	概要
交通政策基本法 (H25.12制定)	<p>【基本理念等】</p> <ul style="list-style-type: none">■ 交通の果たす地域間交流などの機能を将来に渡って発揮し、国民等の交通需要を充足■ 交通の機能の確保及び向上■ 交通による環境への負荷の低減■ 適切な役割分担、有機的・効率的な連携■ 連携等による施策の推進■ 交通の安全の確保 <p>【関係者の責務等】</p> <ul style="list-style-type: none">■ 国の責務:交通に関する施策を総合的に策定・実施、情報の提供等■ 地方公共団体の責務:国との適切な役割分担を踏まえて施策を策定・実施、情報の提供等■ 交通関連事業者の責務:業務を適切に行い、国等の施策に協力、情報の提供等■ 国民等の役割:基本理念の理解と実現に向けた主体的な取組み、国等の施策に協力

表 2 主な法制度の要旨（2／2）

法制度	概要
<p>都市再生特別措置法 (H26.5 一部改正)</p>	<p>【改正のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■人口の急激な減少と高齢化を背景として、安心・健康・快適な生活環境の実現と、持続可能な都市経営を可能にするため、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを推進 ■都市全体の観点から、都市機能の立地、公共交通の充実に関する「立地適正化計画」を作成して取組みを推進
<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (H26.5 一部改正)</p>	<p>【改正のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標として、交通政策基本法の基本理念に則り、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークの再構築を後押し ■上記のポイントを踏まえた地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにする「地域公共交通網形成計画」を作成して取組みを推進
<p>都市再生特別措置法 (R2.9 一部改正)</p>	<p>【改正のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■魅力的なまちづくり ・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出 都市再生整備計画に「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域を設定し、取組みを推進
<p>持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律 (R2.11 施行)</p>	<p>【改正のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■地域が自らデザインする地域の交通 ・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成 ・地域における協議の促進 ■地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 ・輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 ■交通インフラに対する支援の充実

第 2 章. 基本計画（都市交通マスタープラン）

(1) 目的

基本計画（都市交通マスタープラン）は、豊橋市の目指すべき都市の将来像や都市交通ビジョンを実現するため、概ね10年後の将来交通体系として目指すべき姿を明らかにし、交通に関わる基本的なあり方（基本方針）と取組みの基本的な考え方を示すものです。

(2) 計画区域

計画の対象区域は、豊橋市全域とします。

(3) 計画期間

基本計画（都市交通マスタープラン）の計画期間は、平成28年度から令和7年度までの10年間とします。

(4) 上位計画の整理

第6次豊橋市総合計画、豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030、豊橋市立地適正化計画では、集約型都市構造を目指すため、都市拠点や地域拠点の形成と公共交通を軸としたネットワーク形成を主な方針としています。

第6次豊橋市総合計画は「私たちがつくる 未来をつくる」を基本理念として、目指すまちの姿に「暮らしの基盤が整った、便利で快適なまち」を掲げています。豊橋市都市計画マスタープランでは都市の目標像として「快適に暮らせるやさしいまち」を掲げ、豊橋市立地適正化計画では、「拠点や主要な都市施設を結ぶ高度なサービス水準が確保された公共交通幹線軸の形成」を方針の一つとして、まとまりのある都市づくりと、公共交通ネットワークの形成を今後の方向性としています。

第6次豊橋市総合計画

策定年次：令和2年度

目標年次：令和12年度（基本構想）

【基本理念】

「私たちがつくる 未来をつくる」

【目指すまちの姿】

「未来を担う 人を育むまち・豊橋」

- 1 豊かな人間性を備え、未来を創る人が育つまち
- 2 活力みなぎり、はつらつと働けるまち
- 3 命の安全、心の安心が確保されたまち
- 4 みんなで支え合い、笑顔で健やかに暮らせるまち
- 5 互いを尊重し合い、心豊かに暮らせるまち
- 6 魅力にあふれ、いきいきとにぎわいあるまち
- 7 自然と共生し、地球環境を大切にすまち
- 8 暮らしの基盤が整った、便利で快適なまち

【都市空間形成の考え方】

目指すまちの姿にふさわしい都市構造として、「拠点」「軸」「ゾーン」の3つの要素から構成される都市空間の形成を進めることとしている。

<拠点>

- 都市拠点
- 地域拠点（市街化区域）
- 地域拠点（市街化調整区域）
- 産業拠点
- 広域交流拠点

<軸>

- 公共交通幹線軸
- 産業促進幹線軸
- 浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）

<ゾーン>

- 住居系地域
- 商業系地域
- 工業系地域
- 農業地域
- 自然地域
- 主な集落地域



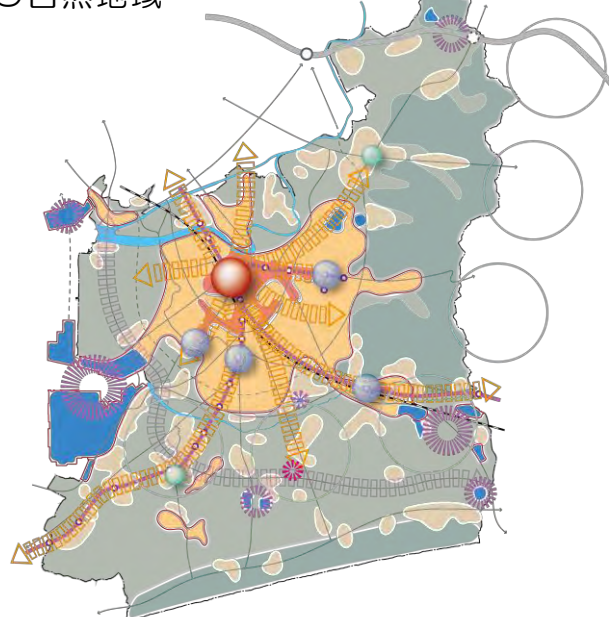
【分野別計画】

「暮らしの基盤が整った、便利で快適なまち」

政策2「交通環境の充実」

<取り組みの基本方針>

- 1 公共交通の維持と活性化
- 2 幹線道路の整備
- 3 交通環境の保全
- 4 交通安全施設の整備
- 5 自転車活用の推進



豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030

策定年次：令和2年度

目標年次：令和12年度

【基本理念】

「私たちが未来へつなぐ 住みよく活力あるまち豊橋を」

【都市の目標像】

目標像1：快適に暮らせるやさしいまち

＜基本方針＞

- ①まとまりのある都市づくり
- ②拠点づくりと生活圏の形成
- ③多様な選択ができる公共交通ネットワークの形成

目標像2：活気あふれる元気なまち

＜基本方針＞

- ①にぎわいと交流の拠点づくり
- ②さらなる産業の活性化に向けたヒトとモノの流れを支える基盤整備
- ③交通基盤を活かした産業基盤の整備

目標像3：自然豊かな美しいまち

＜基本方針＞

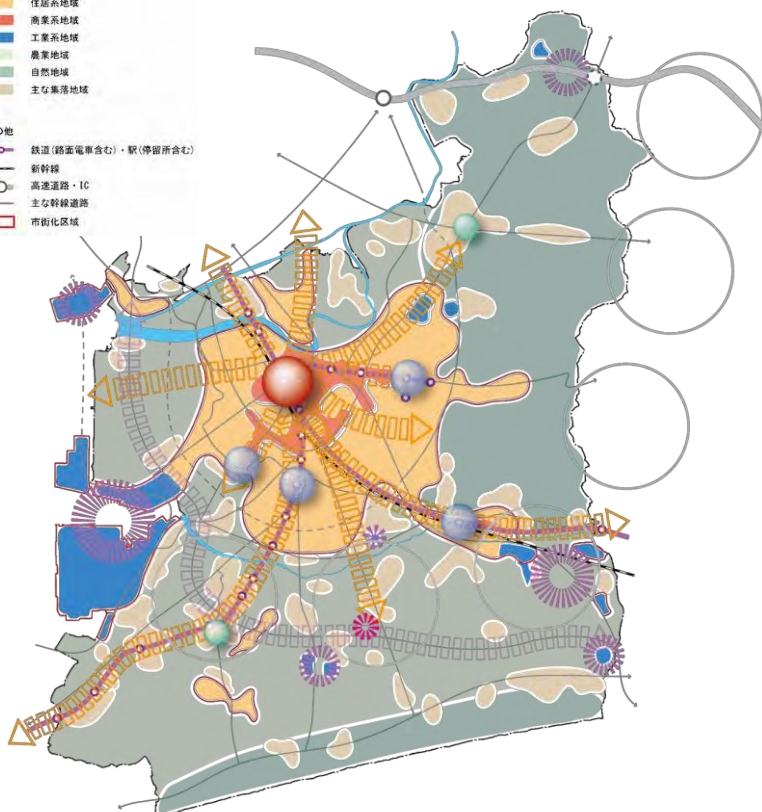
- ①自然と調和する美しい都市づくり
- ②人と環境にやさしい都市づくり

目標像4：安全・安心がつづくまち

＜基本方針＞

- ①大規模自然災害等に備えた安全で安心な暮らしの確保
- ②持続可能な都市経営を見据えた都市施設の配置

凡 例	
図 点	ゾーン
● 都市拠点	住居系地域
● 地域拠点(市街化区域)	商業系地域
● 地域拠点(市街化調整区域)	工業系地域
● 産業拠点	農業地域
● 広域交流拠点	自然地域
○ 公共交通幹線軸	主な集落地域
○ 産業促進幹線軸	その他
○ 浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)	鉄道(踏切電車含む)・駅(停留所含む)
	新幹線
	高速道路・IC
	主な幹線道路
	市街化区域



豊橋市立地適正化計画

策定年次：平成30年度

目標年次：令和22年度

【まちづくりの方針】



【目指すべき都市構造】

■拠点形成

○都市拠点

高度な都市機能が集積した豊橋駅周辺

○地域拠点

市街化区域の生活圏の中心となる南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺、藤沢町周辺

○地域拠点

市街化調整区域の生活圏の中心となる大清水駅周辺、和田辻周辺

■公共交通幹線軸

○JR 東海道本線・飯田線、名鉄名古屋本線、豊橋鉄道渥美線

高度なサービス水準と速達性、定時制を持つ利便性の高い広域幹線軸

○路面電車、主要なバス路線

市内の都市拠点と地域拠点の移動に対応

【歩いて暮らせるまち区域（市独自）】

都市機能誘導区域、各拠点へのアクセス性に優れる公共交通幹線軸沿線に含まれる区域に、居住を積極的に誘導する「歩いて暮らせるまち区域」を豊橋市で独自に設定

豊橋市都市交通ビジョン

策定年次：平成15年度

目標年次：令和6年度

【基本理念】

多様な交通手段を誰もが使い、過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築

【目指すべき将来像】

「人・地域・環境をつなぐ みんなにやさしい交通のまち・とよはし」

- ・誰もが安全で快適に移動できる交通のまち
- ・地域の発展に寄与する交通のまち
- ・環境に配慮した交通のまち

【基本目標】

- ・人にやさしく安全・安心な交通づくり
- ・生活に魅力を感じる交通づくり
- ・地域の活力を高める交通づくり
- ・環境に配慮した交通づくり

【交通手段別の方針（公共交通）】

<中心部>

- ・公共交通基盤を活かした交通環境の構築
- ・路面電車については、利用しやすい環境構築
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

<近郊部>

- ・既存の公共交通機関の維持存続
- ・交通結節機能の強化など利用しやすい環境構築
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

<郊外部>

- ・既存の公共交通機関の維持存続
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

<広域>

- ・高速鉄道の利便性向上

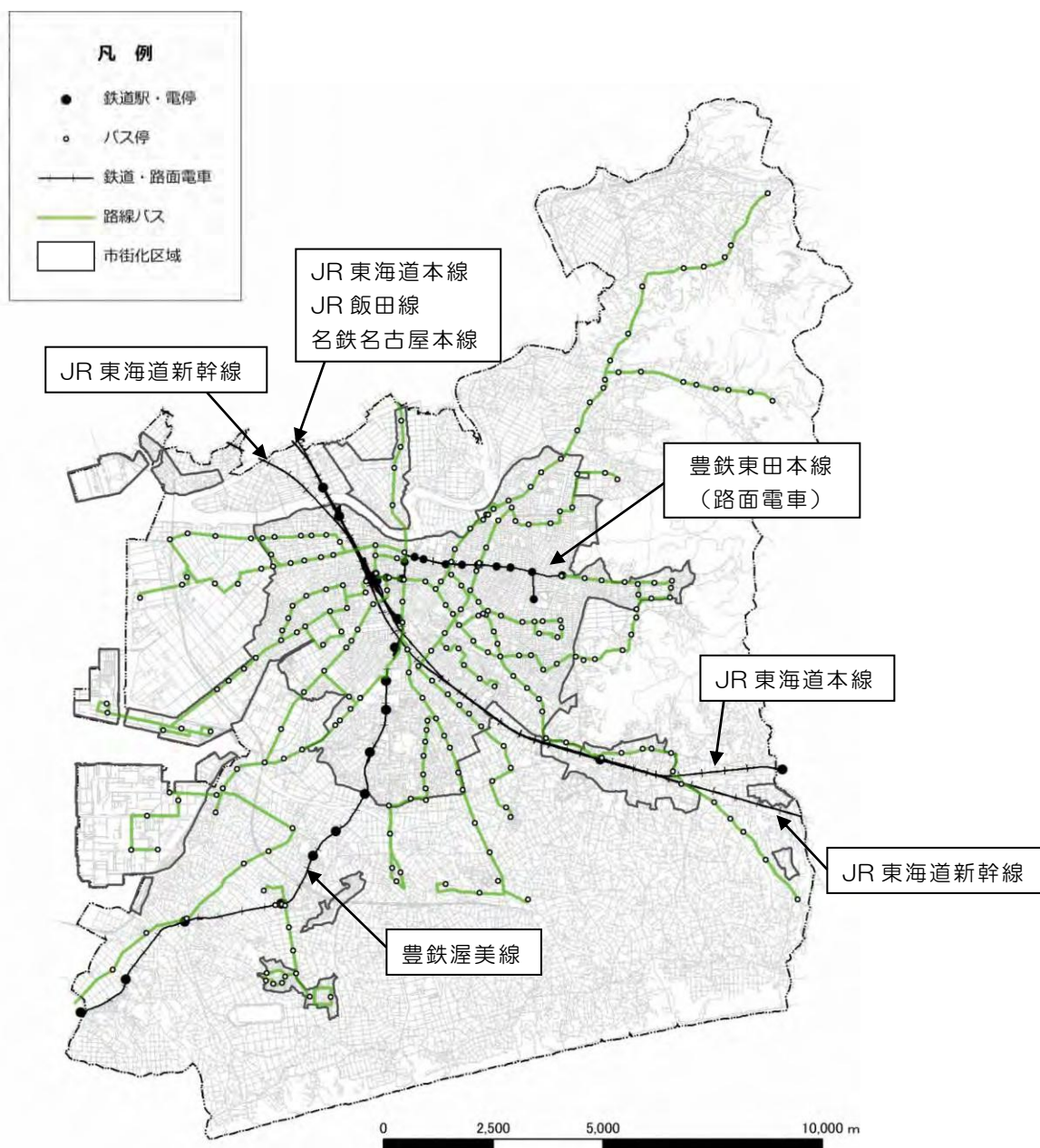
(5) 本市の交通の概況

ア. 公共交通路線網

(ア) 鉄道、路面電車、路線バス

鉄道や路面電車は、東海旅客鉄道、名古屋鉄道、豊橋鉄道の3事業者の路線が整備されています。豊橋駅には各事業者が乗り入れており、市内及び東三河地域の中心的な駅となっています。

バス路線は、民間の豊鉄バスの路線網が豊橋駅を中心に放射状に整備されています。(図2)

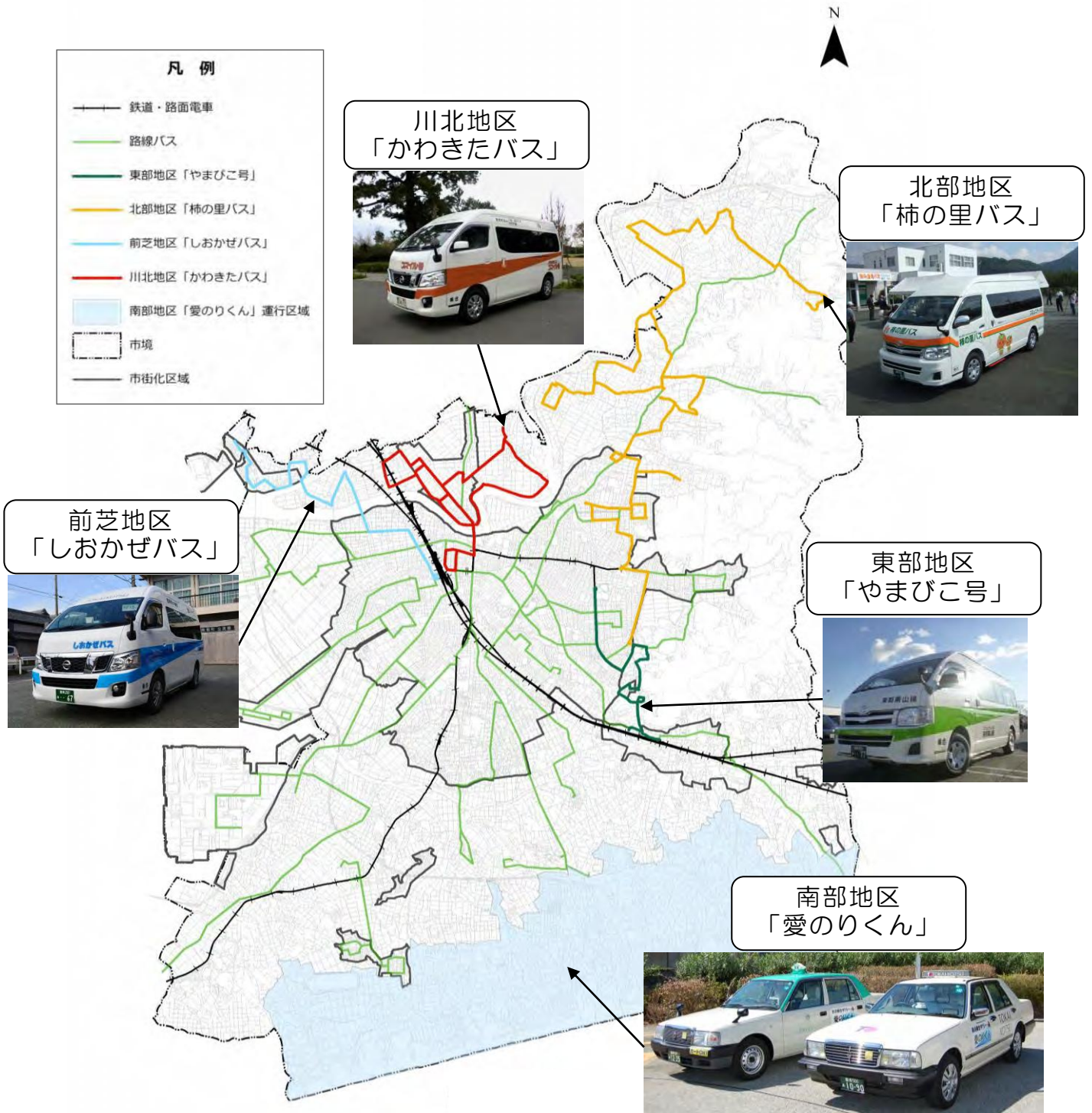


資料：豊橋市

図2 市内の公共交通路線網（令和2年10月時点）

(イ) コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）

路線バスが廃止された地域など、交通事業者による従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域では、日常の移動手段を確保するために地域住民が主体となって運営するコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）が、市の東部・北部・南部・前芝・川北の各地区で運行しています。（図 3）



資料：豊橋市

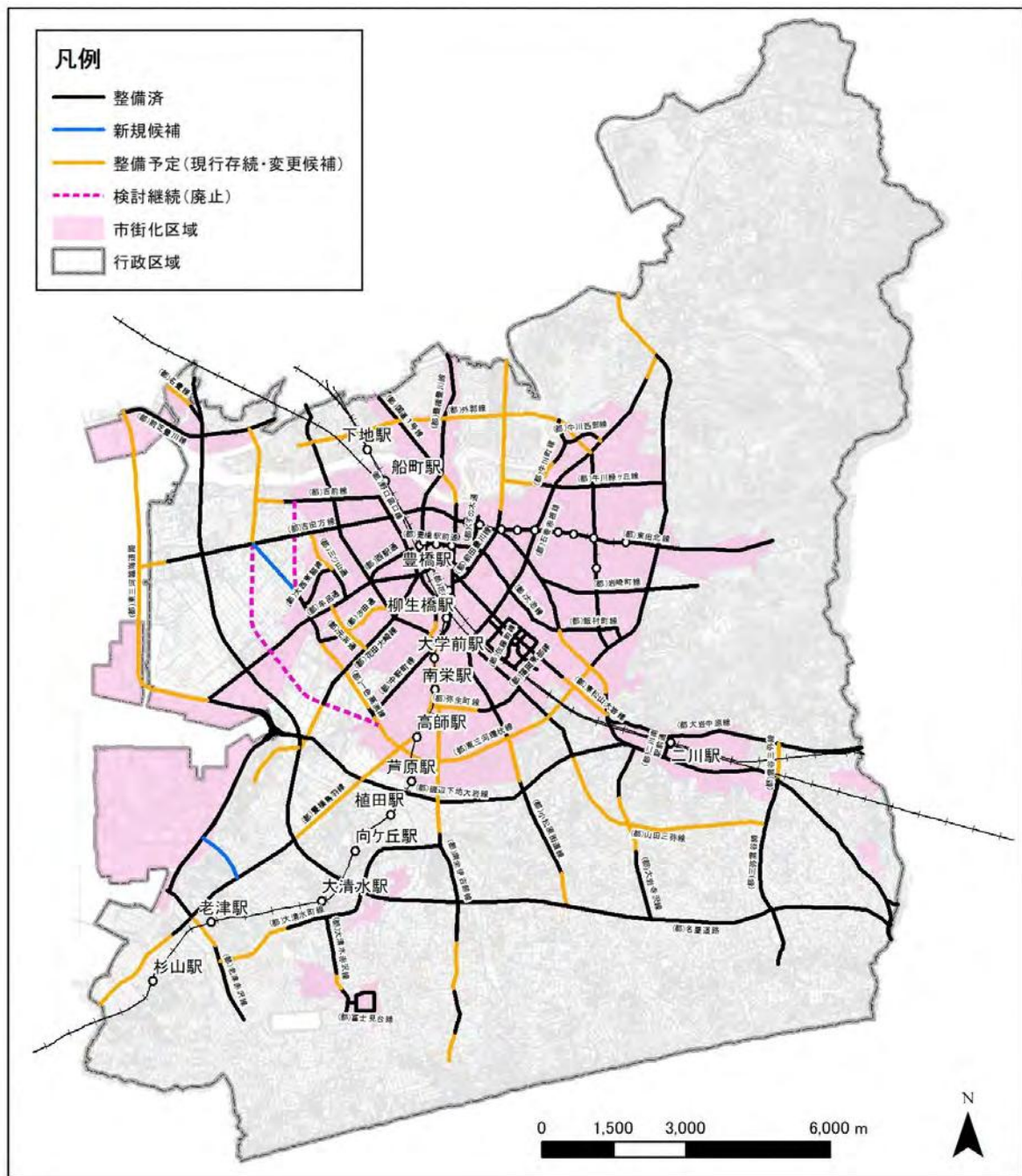
図 3 コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の路線網（令和2年10月時点）

イ. 都市計画道路網

本市の都市計画道路網は、主要な幹線道路を骨格として、放射環状型に計画されています。

都市計画道路の整備率（概成済含む）は令和2年9月末現在約73%となっており、愛知県の平均約72%（名古屋市を除く平成28年3月現在）と同程度の整備水準にあります。

都市計画道路の未整備区間において、計画の見直しを進めています。（図4）



資料：豊橋市

図4 都市計画道路の整備状況（令和2年9月末時点）

(6) 本市の交通課題

今後の都市交通のあり方などを検討する上では、将来の都市像や目指す交通体系に対して現状がどのような状況にあるか、また、顕在化している交通課題が何であるかを把握することが重要と考えます。

そこで、「集約型都市構造の実現のための課題」と「市民生活の質の向上のための課題」、及び「取組みを進める上での課題」の視点から具体的な課題を下表のとおり抽出しました。

表 3 本市の主な交通課題の一覧

ア.	集約型都市構造の実現のための課題
	課題1：公共交通ネットワークの形成
	1-1 公共交通幹線軸の形成
	1-2 拠点や地域の特性にあった交通結節点の整備
	1-3 公共交通空白地域への対応
	課題2：過度な自家用車利用からの転換
	2-1 交通施策に対する認知度の向上
	2-2 環境に配慮した交通行動に対する市民意識の醸成
	2-3 徒歩・自転車・公共交通の利便性向上
	課題3：中心市街地へのアクセス性・回遊性の向上
	3-1 まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備
	3-2 来訪頻度の増加や回遊性を高める更なる取組み
	3-3 まちなかの駐輪環境の向上
	課題4：交流の促進
	4-1 外出機会の創出
	4-2 広域流動を支える鉄道を中心としたサービス向上
4-3 隣接都市間との連携を考慮した道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成	
イ.	市民生活の質の向上のための課題
	課題5：移動の円滑化への対応
	5-1 高齢者や子ども、障がい者等に配慮した交通施設の整備
	5-2 安全性や利便性を高めるための交通施設の更新
	課題6：公共交通の利用しやすさの向上
	課題7：交通事故の削減
	7-1 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保
	7-2 交通ルール遵守とマナー向上の更なる取組み
	7-3 安全・安心して歩ける生活道路の確保
	課題8：市民の健康増進
	8-1 歩く機会の創出
8-2 自転車活用の推進	
課題9：道路交通の円滑化	
課題10：災害への対応	
課題11：公共交通分野で進展する技術の活用	
ウ.	取組みを進める上での課題
	課題12：市民ニーズを踏まえた円滑で効率的な交通施策の推進
	課題13：公共交通の維持・活性化に対する行政の関与
	課題14：公共交通を支える人材の確保
	課題15：新しい生活様式への対応

(7) 基本理念

本計画では、以下のとおり基本理念を定めています。

【基本理念】

多様な交通手段を誰もが使い、
過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の構築

～基本理念の考え方～

豊橋市では、人が豊かで快適に生活し、誰でも自由に交流できるとともに、環境への負荷が小さく持続的な発展が可能な集約型都市構造を実現するため、自動車優先から人優先の社会への転換を促す、多様な交通手段を誰もが使い、過度に自家用車に頼らない都市交通体系を構築していきます。

(8) 将来における都市交通体系

ア. 都市交通体系のイメージ

将来（令和7年度頃）における都市交通体系は、集約型都市構造を実現するため、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸の形成や拠点における交通結節機能の向上など、公共交通ネットワークを中心に構築します。

(図5)

また、自動車交通の円滑化のための幹線道路ネットワークや、自転車の安全・快適利用のためのネットワークも形成します。

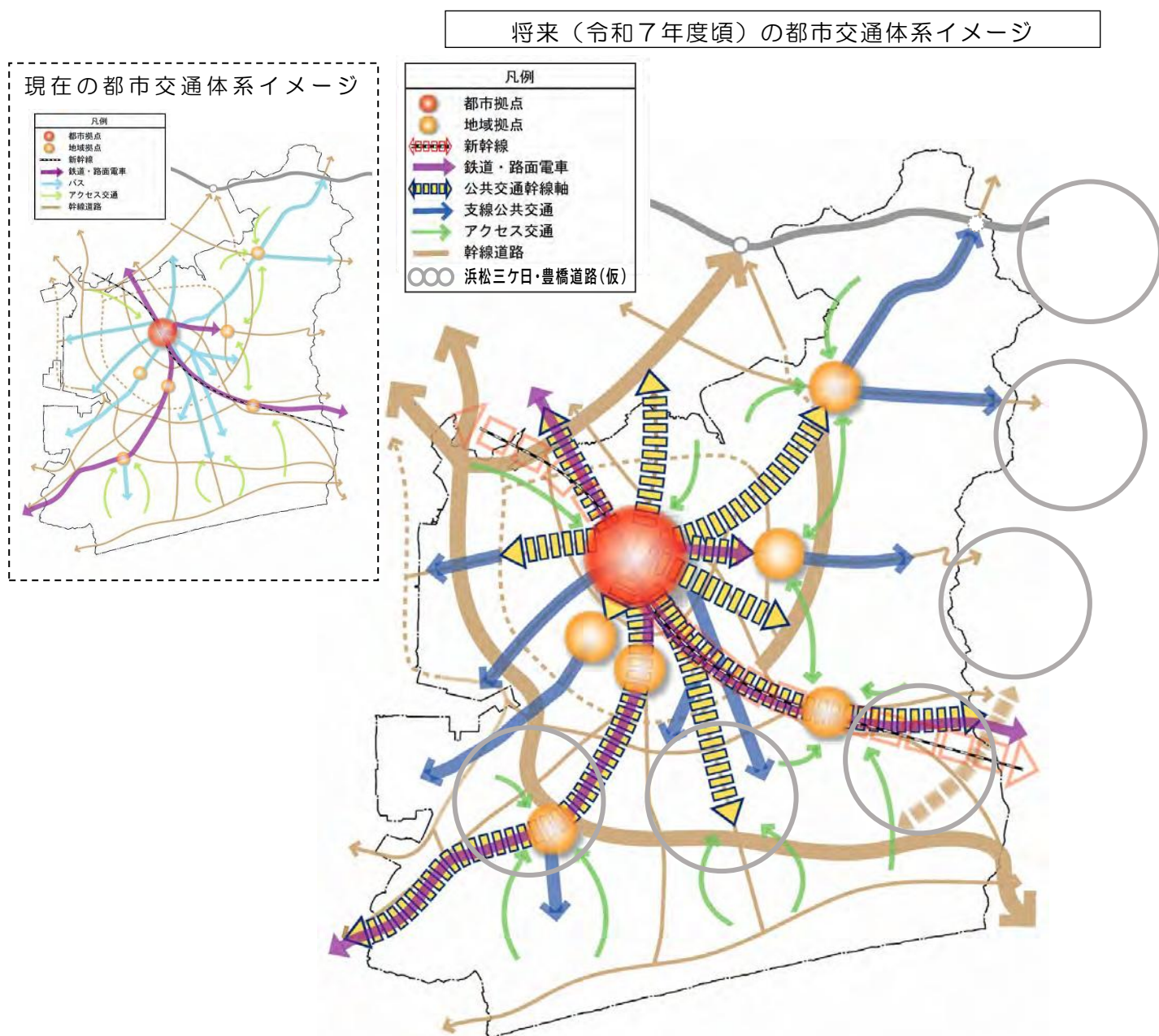


図5 現在（左上）と将来（令和7年度頃）（右）の都市交通体系のイメージ図

Ⅰ. 交通軸と交通結節点の考え方

都市計画マスタープランの目標像の1つに掲げられている「快適に暮らせるやさしいまち」の姿は、自家用車に過度に頼らなくても、拠点や生活圏に応じた過ごし方、暮らし方ができるまちを目指すこととしています。

「快適に暮らせるやさしいまち」は、高度な都市機能が集積した都市拠点と、生活圏ごとに日常生活機能がバランスよく配置された地域拠点を中心とした、集約化されたまとまりのある市街地を形成するものです。

それとともに、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸や拠点周辺地域から各拠点への支線公共交通・アクセス交通の形成、及び交通結節機能を高めることで実現していきます。

ここでは、交通軸と交通結節点の考え方を整理しています。

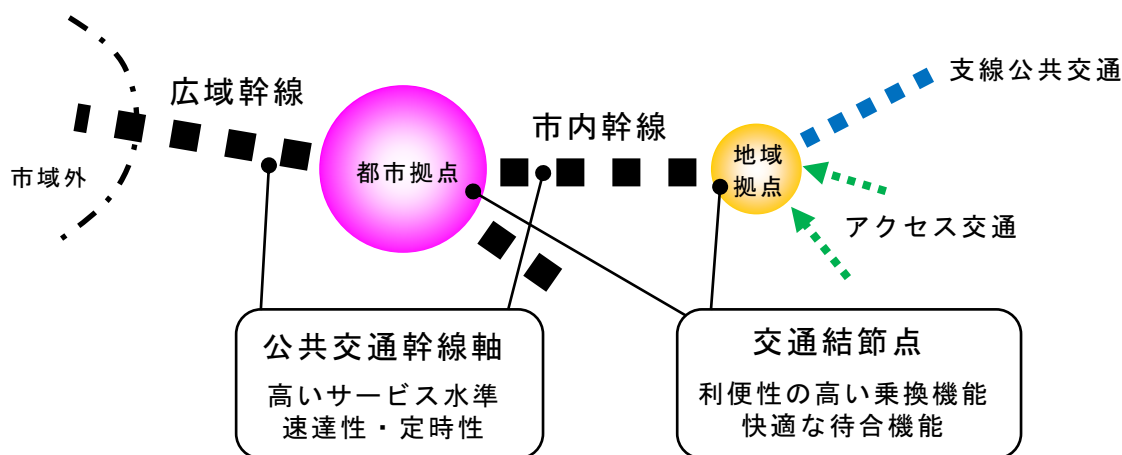


図 6 公共交通幹線軸・交通結節点等の体系イメージ

(ア) 交通軸

① 公共交通幹線軸

公共交通幹線軸は、バスや鉄道など、高いサービス水準と速達性、定時性を持つ利便性の高い幹線的な公共交通で、市内から市域外への流動と市域外からの来訪者の需要に対応する広域幹線や、市内の都市拠点と地域拠点の移動に対応する市内幹線で構築します。(図 6)

また、地域拠点間において交通需要が見込まれる場合には、多様な交通手段を活用しつつ、公共交通幹線軸に準ずる路線の構築を検討します。

② 支線公共交通・アクセス交通

支線公共交通は、公共交通幹線軸を補完し、一団の住宅地や主要施設などと交通結節点とを結び、日常生活に対応できるサービス水準を確保した路線として構築します。

アクセス交通は、従来の乗合型公共交通サービスの確保が難しい地域において、鉄道駅といった最寄りの交通結節点などにアクセスしやすくするため、需要や地域特性に応じたサービス水準の確保や施設整備など、徒歩や自転車（C&R^{※1}）、コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）、タクシー、自家用車（P&R^{※2}、K&R^{※3}）の利便性を高めます。

③ コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）

コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）は、路線バスが廃止された地域など、交通事業者による従来の乗合型公共交通サービスの確保が難しい地域において、通勤や通学、通院、買い物など日常の移動手段として、地域の特性に合わせて支線公共交通やアクセス交通の機能を有する路線を構築します。

④ 幹線道路・その他道路

自動車交通については、通過交通や地域間交通などの比較的長い移動の交通を分担する主要幹線道路、効果的に主要幹線道路に誘導するなどの都市幹線道路、市街地の幹線的機能を果たす地区幹線道路により、広域交通と市内交通とを円滑に処理します。

特に徒歩、自転車交通については、安全で快適に移動できる通行空間を設け、良好な交通環境を構築します。

道路は、これまでは自動車交通の処理が中心の整備でしたが、徒歩、自転車、公共交通と共存できる道路空間の再配分などを進めるとともに、「交流」の促進が図られる空間となるよう、「楽しく通行できる」道づくりを進めます。

※1 C&R：「Cycle and Ride（サイクル アンド ライド）」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車でいき、近くの駐輪場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通を利用して目的地まで移動すること。

※2 P&R：「Park and Ride（パーク アンド ライド）」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで自家用車でいき、近くの駐車場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通を利用して目的地まで移動すること。

※3 K&R：「Kiss and Ride（キス アンド ライド）」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで、自家用車等で家族等に送り迎えしてもらい、そこから鉄道やバスなどの公共交通を利用して目的地まで移動すること。

(イ) 交通結節点

交通結節点は、公共交通幹線軸と支線公共交通などの公共交通相互や、公共交通と徒歩、自転車、自家用車との円滑で利便性の高い乗換機能、快適な待ちやすい環境をつくり、様々な交通が結節する場所として整備します。

都市拠点や地域拠点内における交通結節点の機能確保または機能向上を図るほか、拠点以外の交通結節点においてもそれぞれの必要な機能に応じ整備します。



図7 交通結節点のイメージ

【拠点について】

■都市拠点とは

鉄道や路面電車、路線バスなどの利便性の高い公共交通が集中している豊橋駅周辺における、商業施設、医療施設、福祉施設といった高次で多様な都市サービスを享受できる広域的な都市機能の集積及び多様な世代やライフスタイルに応じた居住と雇用の場を確保する、にぎわいと活気のある東三河の中心拠点。

■地域拠点とは

(市街化区域)

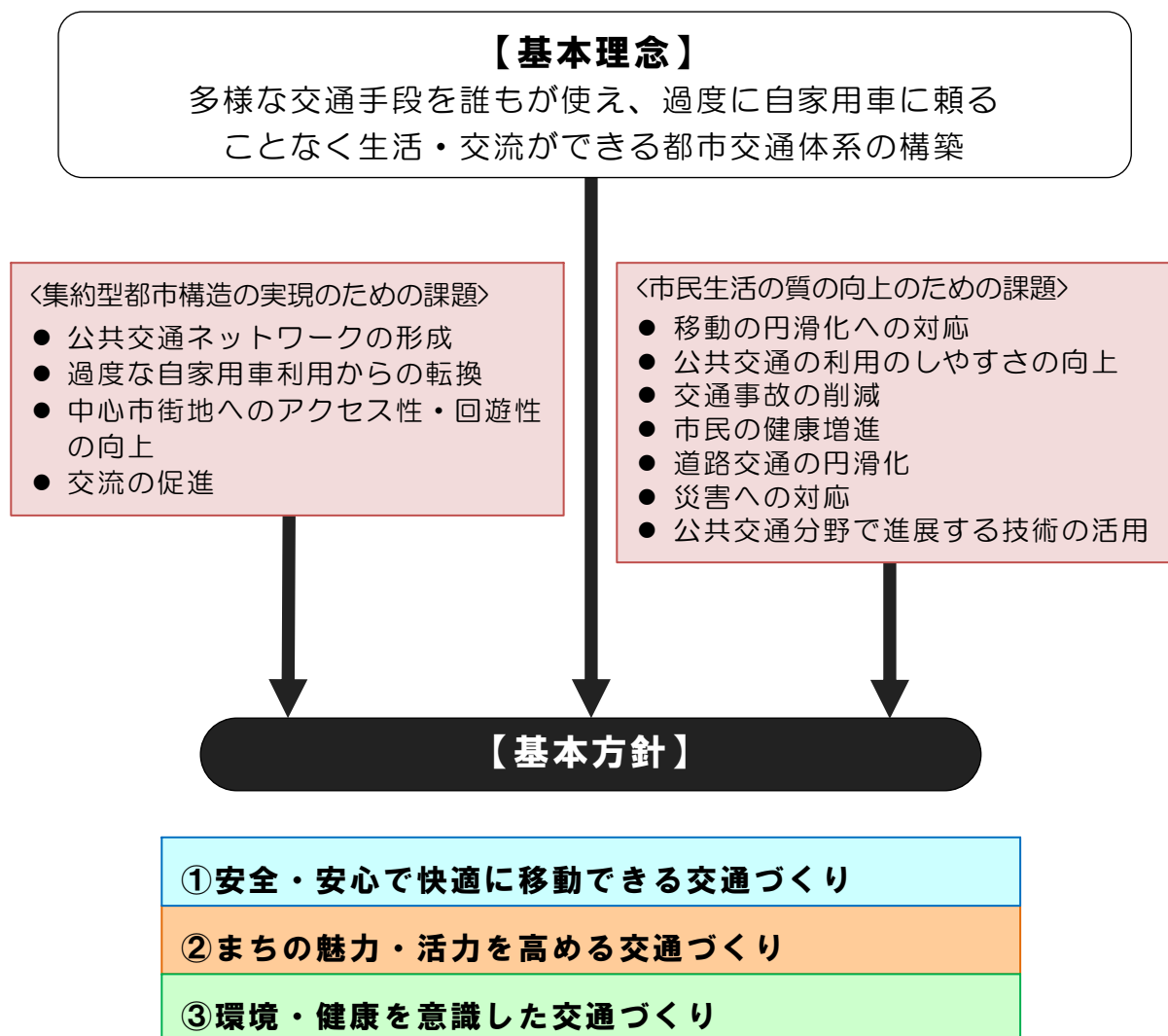
南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺及び藤沢町周辺における、店舗や病院、銀行など日常生活に必要な都市機能の集積を高め、市街地内の生活圏の中心となる拠点。

(市街化調整区域)

大清水駅周辺、和田辻停留所周辺における、既存の交通結節機能や施設を活かし、日用品を扱う店舗や病院など身近な都市機能の維持を図り、市街化調整区域の生活圏の中心となる拠点。

(9) 基本方針

交通施策の基本方針は以下のとおりです。



(10) 目標

計画の策定（Plan）において、基本方針に基づく様々な取組み（Do）により、本計画の基本理念や基本方針が実現できたかを検証（Check）し、必要に応じてさらに改善（Action）を図るプロセス（PDCA）が重要となります。

そのため本計画では、基本方針で掲げた3つの“交通づくり”を進めるため、次の4つの目標を掲げます。

基本方針1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1 人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

基本方針2 まちの魅力・活力を高める交通づくり

目標2-1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

目標2-2 まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

基本方針3 環境・健康を意識した交通づくり

目標3 環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す

(1 1) 目標の評価指標と指標値

目標の達成状況を計るため、評価指標と指標値を設定しました。

中間見直しにあたり、これまでの評価指標の目標値を見直し、計画後期での達成を目指します。

基本方針 1

安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標 1

人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

評価指標 1-1

- 自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合

指標値

	H26実績	R1実績	R7目標
自転車	37.7%	29.9%	40%
公共交通	42.7%	38.4%	45%

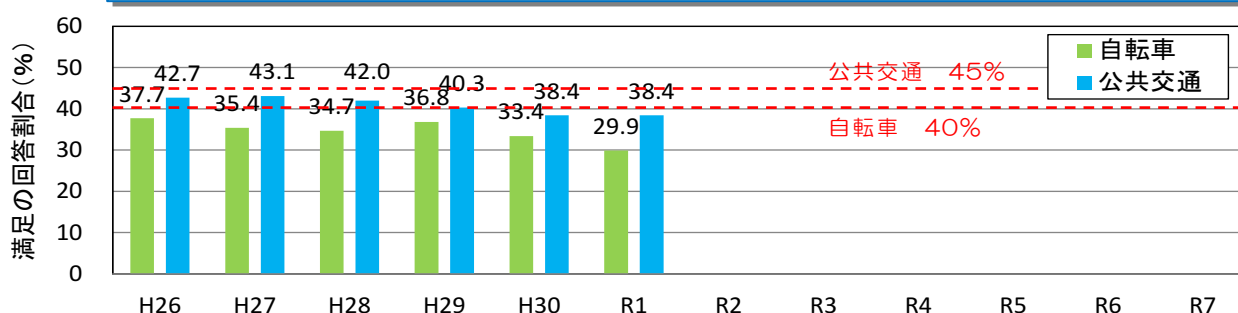


図8 自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合の推移と指標値

【評価指標設定の狙い】

- ・人にやさしく移動しやすい交通環境とするには、自家用車だけに頼らずに、近距離移動に適した自転車や、市民の日常生活に無くてはならない公共交通を安全・安心に利用できるようにすることが重要です。
- ・自転車と公共交通それぞれの利用のしやすさを計る指標として、「**自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合**」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・本市が毎年実施している市民意識調査の結果を活用します。
- ・活用する値は「自転車の利用のしやすさ」と「公共交通の利用のしやすさ」のそれぞれの設問ごとで、「十分満足である」「まあ満足である」の回答者数の合計を、総回答者数で割った値とします。

【中間評価】

- ・自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合は減少傾向にあります。令和2年度実施のアンケート調査より、自転車では「道路における自転車の走りやすさ」、「駅や停留場付近の駐輪場の整備について」の満足度が低く、公共交通においては「分かりやすい交通情報の提供」、「バス停施設の改善」などが必要との意見があったことから、これらの交通環境の充実や、利便性の向上が必要と考えられます。

【評価指標の目標設定の考え方】

- ・将来の都市交通体系の形成を目指した利便性の高い公共交通ネットワークの構築等によって、満足とを感じる人の割合を過半数とすることを目標として設定しましたが、平成27年度から減少傾向にあり、今後交通環境のさらなる充実や利便性の向上を図っても大幅な増加は難しいため、それぞれ自転車を40%、公共交通を45%に修正して設定します。

基本方針 1**安全・安心で快適に移動できる交通づくり****目標 1****人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する****評価指標 1 - 2**

- 歩行者・自転車に関わる交通事故件数

指標値

H26実績	R1実績	R7目標
769件/年	592件/年	R1実績からの減少

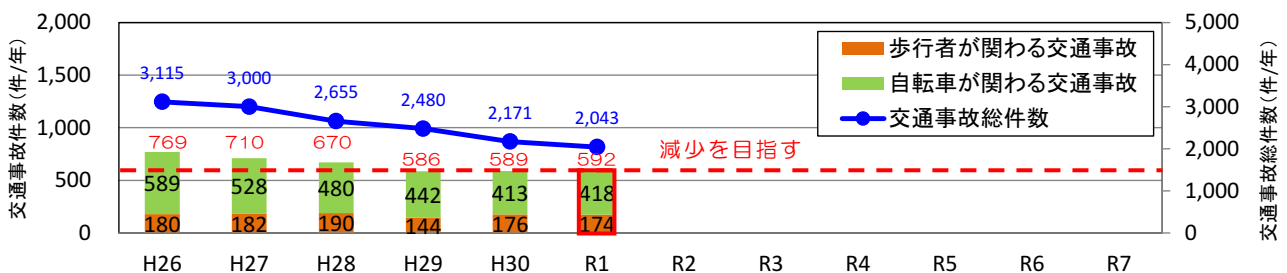


図9 歩行者・自転車に関わる交通事故件数の推移と指標値

【評価指標設定の狙い】

- ・安全・安心で快適に移動できる交通環境をつくるには、自動車を中心とした道路整備から、歩行者・自転車が安全に共存できる道路整備へ視点を変える必要があります。
- ・歩行者・自転車の安全性の向上を計る指標として、市内の「歩行者・自転車に関わる交通事故件数」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・本市の統計書において毎年公表される交通事故の統計データを活用します。
- ・活用する値は「人対車両（自転車含む）」と「自転車対車両（自転車含む）」の交通事故の合計値とします。

【中間評価】

- ・歩道設置や自転車通行空間の整備など生活道路の交通安全対策や、自転車の安全教室の実施、自動車の安全性能の向上などにより交通事故件数は減少しております。今後さらなる交通事故件数の減少を目指し、交通環境の充実と、ルール遵守やマナー向上のための取組みが必要と考えられます。

【評価指標の目標設定の考え方】

- ・歩行者・自転車の交通環境の充実と、ルール遵守やマナー向上のための取組みをさらに展開することによって、歩行者・自転車に関わる交通事故件数を平成26年度実績より減少させることを目標として設定しましたが、さらなる交通事故件数の減少を目指し、令和元年度実績からの減少に修正します。

評価指標 2-1

- 公共交通の1日当たり利用者数

指標値

	H26実績	R1実績	R7目標
主要鉄道駅	56.1千人/日平均	58.5千人/日平均	R1実績の維持
路面電車 路線バス	22.7千人/日平均	23.6千人/日平均	R1実績の維持

※1：主要鉄道駅の利用者数は乗客数とし、対象はJR豊橋駅、名鉄豊橋駅、渥美線新豊橋駅、JR二川駅とします。

※2：路面電車・路線バスの利用者数は路線全体の輸送人員とします。路線バスにはコミュニティバスの利用者数を含みます。

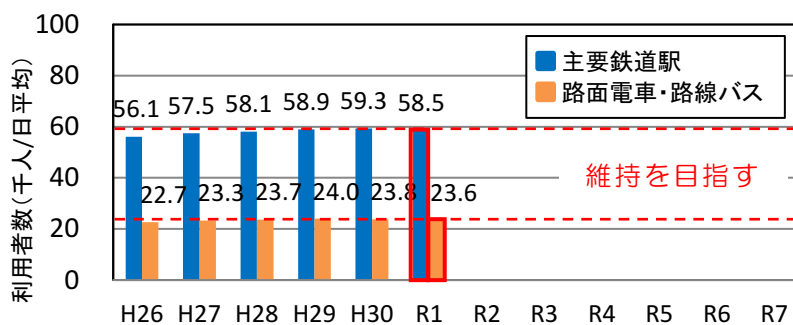


図10 公共交通の1日当たり利用者数の推移と指標値

R1実績値の内訳
(単位：千人/日平均)

計測対象	乗客数
豊橋駅 (JR+名鉄)	46.4
新豊橋駅	8.9
二川駅	3.2
合計	58.5

計測対象	輸送人員
路面電車	8.4
路線バス	15.2
合計	23.6

【評価指標設定の狙い】

- ・まちづくり施策と連携してまちの魅力・活力を高める交通環境をつくるには、都市機能が集積する都市拠点や日常生活に必要な機能が集積する地域拠点に行きやすくする公共交通ネットワークの形成が重要です。
- ・公共交通による来訪者の増加を計る指標として、主要鉄道駅と路面電車・路線バスを対象とした「公共交通の1日当たり利用者数」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・本市の統計書において毎年公表される乗客数と輸送人員の統計データ（コミュニティバスについては運行事業者の実績報告）を活用します。
- ・活用する値は、JR豊橋駅、名鉄豊橋駅、渥美線新豊橋駅、JR二川駅の主要鉄道駅の乗客数と、路面電車、路線バス全体の輸送人員とします。

【中間評価】

- ・路線バス運行時間帯の拡大やコミュニティバスの運行、イベント開催などの利用促進により、公共交通の1日当たり利用者数は増加しています。今後も増加した利用者数の維持を目指して公共交通の利便性向上と利用促進の取組みを継続することが必要と考えられます。

【評価指標の目標設定の考え方】

- ・本格的な人口減少社会が到来する中、公共交通の利便性向上と利用促進の取組みを展開することによって、公共交通の1日当たり利用者数は平成26年度実績を維持することを目標として設定し近年は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少していることから、利用者数の回復を目指し、令和元年度実績を維持する目標に修正します。

基本方針 2**まちの魅力・活力を高める交通づくり****目標 2-2****まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する****評価指標 2-2**

- 中心市街地内の休日歩行者通行量

指標値

H26実績	R1実績	R7目標
57,455 人/日	57,639 人/日	63,000 人/日

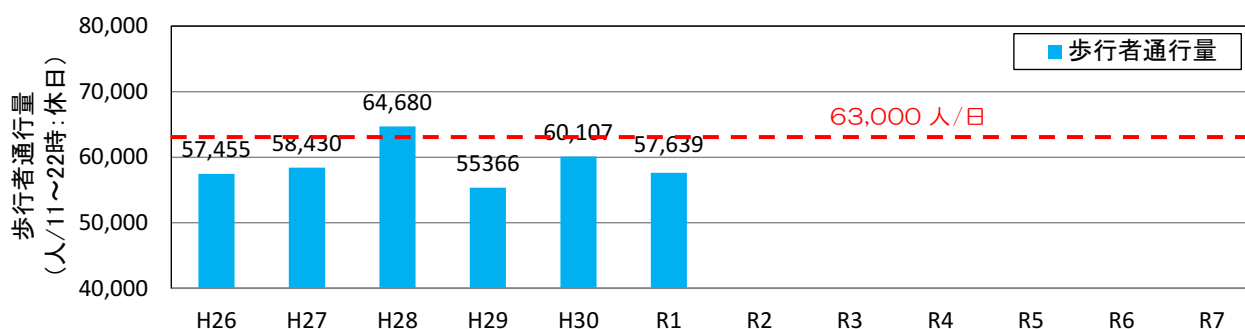


図11 中心市街地内の休日歩行者通行量の推移と指標値

【評価指標設定の狙い】

- ・まちなかの賑わいを創出する交通環境をつくるには、来訪者が快適に回遊し、滞留できるような魅力ある道路空間の整備が重要です。
- ・まちなかの賑わいの増加につながる交通環境の整備効果を計る指標として、「**中心市街地内の休日歩行者通行量**」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・豊橋市中心市街地活性化基本計画 2021-2025 の評価指標である歩行者通行量調査データを活用します。
- ・活用する値は、中心市街地内の7地点の休日午前11時～午後10時の通行量とします。(調査地点は図13参照)

【中間評価】

- ・中心市街地内の休日歩行者通行量については、ストリートデザイン事業の推進やイベントの充実などにより、平成26年度から55,000人～64,000人と一定の水準で推移しています。今後もストリートデザイン事業など魅力ある道路空間の整備や、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携を進めることが必要と考えられます。

【評価指標の目標設定の考え方】

- ・まちづくり施策と連携しながら、徒歩や自転車、公共交通の利便性向上などの取組みを実施することで、まちなかの賑わいをさらに増やすことを目指し、中心市街地内の休日歩行者通行量を60,000人/日以上とすることを目標として設定しましたが、令和2年度に策定している豊橋市中心市街地活性化基本計画 2021-2025 において、中心市街地内の休日歩行者通行量を令和7年度で63,000人/日に設定したことから、本計画においても目標を修正します。

基本方針 3

環境・健康を意識した交通づくり

目標 3

環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す

評価指標 3

- 市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

指標値

H26実績	R1実績	R7目標
9.9%	11.3%	R1実績からの増加

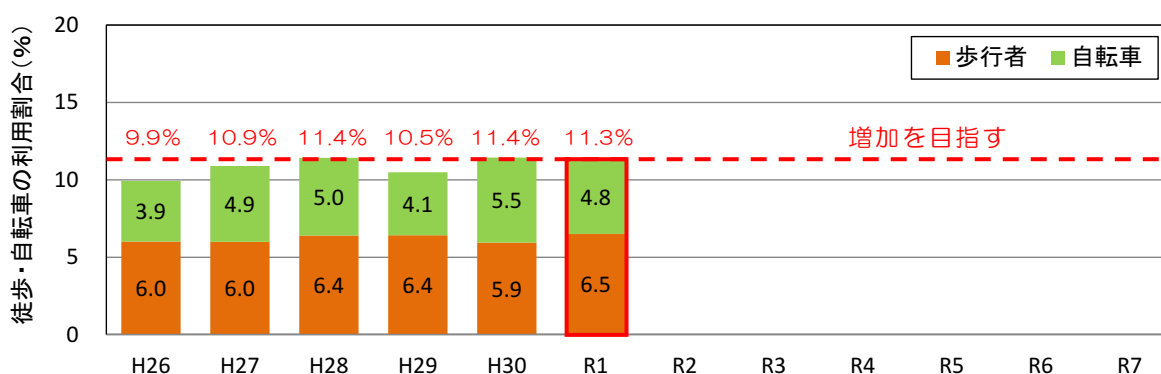


図12 市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合の推移と指標値

【評価指標設定の狙い】

- ・過度に自家用車に頼ることなく、環境負荷軽減や健康増進に配慮した交通行動を進めるためにも、歩く機会の増加や自転車利用の促進が重要です。
- ・徒歩や自転車利用の実態、自家用車からの転換を計る指標として、「市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・県立豊橋商業高校で毎年実施される交通量調査データを活用します。
- ・活用する値は、市街化区域内の32地点の歩行者と自転車の交通量の合計を総交通量で割った値とします。(調査地点は図14参照)

【中間評価】

- ・歩道や自転車通行空間の整備、幼児同乗用自転車の貸付、電動アシスト自転車の購入補助などにより市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合は増加しております。今後もこの割合の増加を目指し、歩く機会の増加や自転車活用の推進が必要と考えられます。

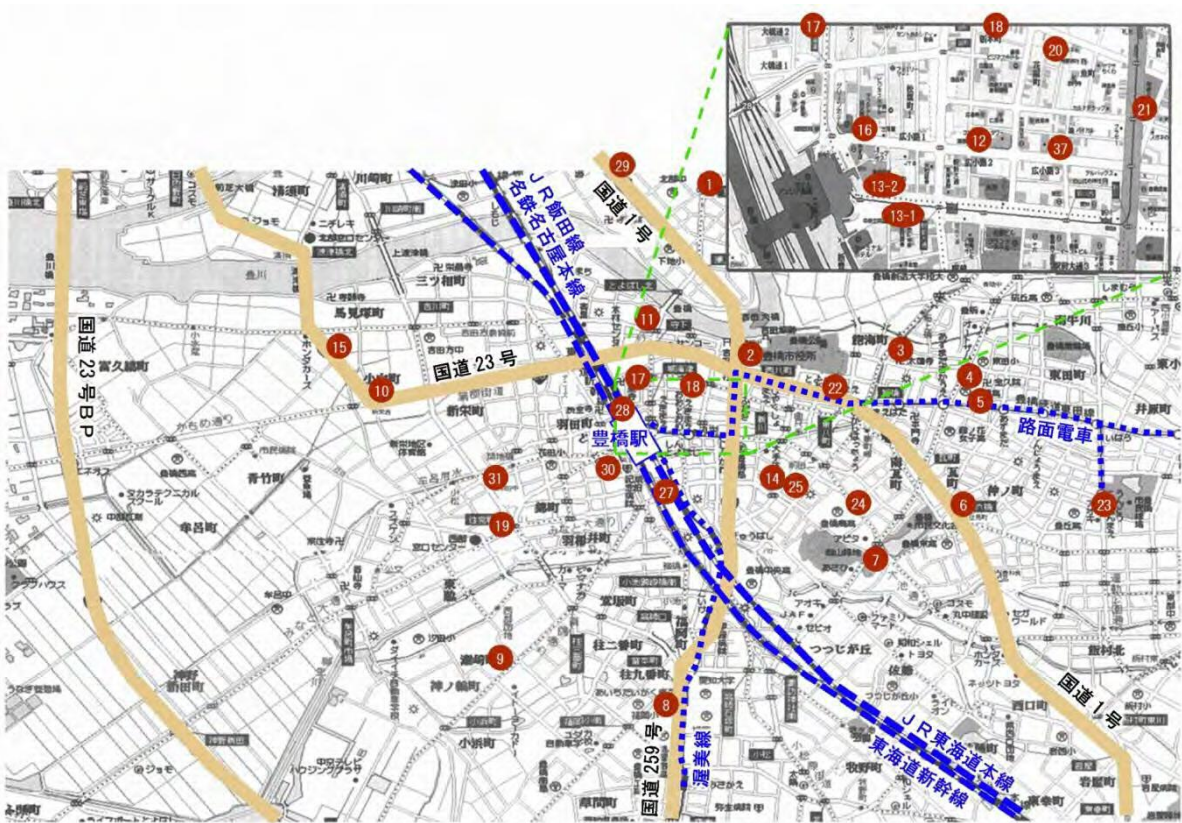
【評価指標の目標設定の考え方】

- ・環境や健康に配慮した意識変革の実施によって、徒歩、自転車での外出を促進することを目指し、市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合は平成26年度実績から増加させることを目標として設定しましたが、さらなる利用割合の向上を目指し、令和元年度実績からの増加に修正します。



資料：豊橋市中心市街地活性化基本計画 2021-2025

図13 「中心市街地内の休日歩行者通行量」の調査地点



資料：愛知県立豊橋商業高等学校 交通量調査を加工

図14 交通量調査地点図

(12) 取組みの基本的な考え方

ここでは、基本方針別と交通手段別の視点で、集約型都市構造の実現と市民生活の質の向上、交通課題の解決に向けた取組みの基本的な考え方について示します。

ア. 基本方針別の考え方

(ア) 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

本市では、人口の減少と少子高齢化が本格的に進展しており、これまでとは異なる交通行動や需要の変化が現れてきています。

交通は、安全で、安心して誰もが移動できる状況にすることが重要となります。高齢者や子ども、障がい者を含めたすべての人が利用できる移動手段を確保し、社会参加・活動を促進するためには、自家用車だけに頼らず移動できる都市交通体系を構築するとともに、安全・安心に加え、災害に強く、快適に移動できる「質」の高い交通づくりが求められます。そのためにも、都市拠点や地域拠点に行きやすい公共交通ネットワークの形成や、様々な交通手段との乗換え機能が確保された交通結節点の整備を市民や利用者の視点に立ち、交通事業者と関係する行政機関が一体となって進めていく必要があります。

道路については、これまでの自動車を中心とした整備から歩行者や自転車、公共交通と共存できる道路空間の整備へと視点を変えていく必要があります。道路空間の再配分や滞留・交流空間の確保などの取組みが重要となります。

また、交通施設の整備と併せて、市民の交通ルール遵守やマナーをさらに向上させる取組み、新しい生活様式にも対応した公共交通の利用方法といった各種情報提供なども重要となります。一方で、地域住民が主体的に移動手段の確保や維持などに関わっていくことも必要となります。



(イ) まちの魅力・活力を高める交通づくり

インターネットの普及など情報社会が進んでいる状況もあり、市民の外出機会が減少している中で、今後、さらなる人口減少の進展が想定されており、まちの賑わいや活力が衰退することが危惧されます。

そのため、拠点を中心とした人々の交流を促進することで、まちの賑わいの創出や拠点の魅力と活力を高めることが重要であり、徒歩や自転車、公共交通の利便性向上とともに、公共交通幹線軸や交通結節点の機能を高めることを拠点におけるまちづくりと連携して行うことが求められます。



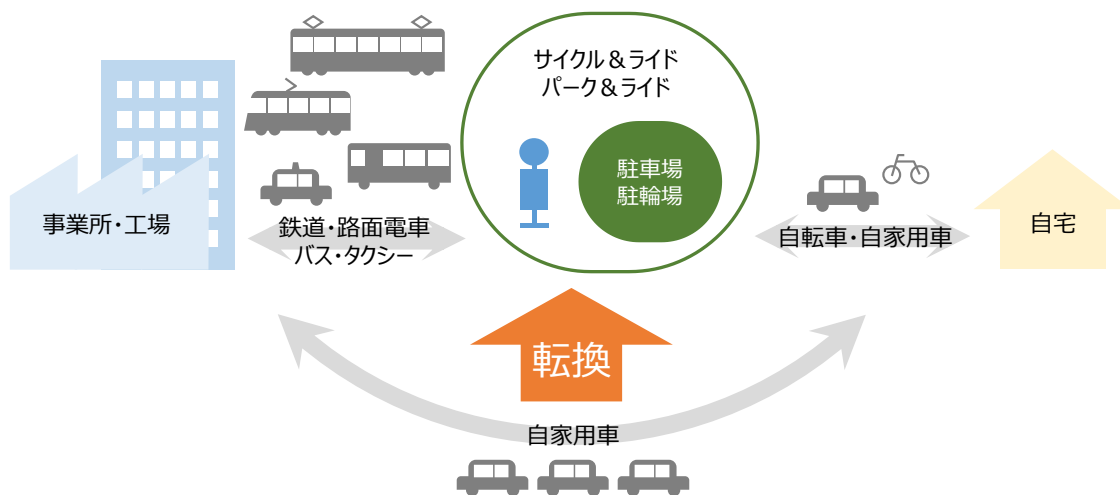
(ウ) 環境・健康を意識した交通づくり

地球環境問題の深刻化は、引き続き重要な課題となっています。環境性能に優れた自動車の普及が進んできましたが、全体的な自家用車の利用割合は増加傾向にあり、引き続き二酸化炭素排出量の減少に努める必要があります。

また、自家用車を運転できる高齢者の増加に伴い、環境負荷や交通事故の増大が懸念されることに加え、歩く機会が減少することによる、健康面への影響も考えられます。

このように過度な自家用車の利用が進めば、交通事故や環境対策のための費用、さらに医療費の増加が懸念され、財政的な側面からもこれらを改善していく必要があります。

そのため、環境と健康の双方の側面から、適正な自家用車の利用と公共交通や徒歩・自転車利用を促す取組みが重要となります。併せて、自動車の環境対策を推進していくことも必要です。



イ. 交通手段別の考え方

(ア) 徒歩

徒歩（障がい者の車いす利用などを含む）は、自分の意志で自由に移動ができ、まちの風景や季節を肌で感じるができる環境に最もやさしく、健康にもよい交通手段です。

公共交通や自家用車との組み合わせによって、日常的な生活や観光・余暇活動を行う上での徒歩の移動は大きく広がります。

外出機会の創出や交流の促進に向け、まちなかや住宅地における安全性が高く、安心して歩きやすい歩行環境の整備が必要となります。

特に、まちなかでの歩行者が増加することは、まちの賑わいや活力の向上につながることから、ストリートデザイン事業など歩行者が優先され回遊性が高まる歩行空間の整備が必要となります。

(イ) 自転車

自転車は、手軽に利用できる交通手段であるとともに、その利用を日常の生活や余暇などに取り入れることにより、健康、経済、環境等の面で自身や社会へのメリットがあることから、過度な自家用車利用からの転換を推進するための有効な交通手段となります。

本市では、高校生の通学利用をはじめ、日常的な買い物などでは高齢者にも多く利用されています。

しかしながら、自転車の安全な利用環境やネットワークは十分整備されておらず、公共交通へのアクセス交通として利用を促すサイクル&ライド駐輪場や、まちなかの回遊性を高めるための駐輪環境が不十分な状況です。

また、自転車が当事者となる交通事故を減少させることや、自転車を安全に安心して利用してもらうための取組みが求められています。

そこで、本市では平成31年4月に「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」の施行、令和2年度に「豊橋市自転車活用推進計画2021-2030」を改定し、様々な取組みを総合的に進めていく体制を整えています。

本計画では、自転車を都市交通体系において「近距離（概ね5km以内）の移動における最も重要な交通手段」として位置付け、活用を推進しています。そのため、自転車活用推進計画で基本方針として定める「自転車で行ける範囲では気軽に自転車に乗れる環境づくり」、「いつもの通勤・買い物、余暇での移動を運動時間にする自転車健幸ライフの環境づくり」、「自転車×とよはしの魅力を活かした自転車で楽しめる環境づくり」に沿った取組みを進めることが重要です。

(ウ) 公共交通

① 公共交通全体

本市の公共交通は、豊橋駅を中心にＪＲ線、名鉄線、豊鉄渥美線といった鉄道と、路面電車、路線バス、タクシーが運行されています。

上位計画で示されている集約型都市構造の実現に向け、幹線・支線の役割を明確にした公共交通ネットワークを形成する必要があります。

そのためには、具体的な路線を配置・選定し、公共交通ネットワークの骨格をなす公共交通幹線軸について、居住や都市施設の集積状況などを踏まえ、路線ごとのサービス水準や必要となる機能を具体的に検討する必要があります。同時に、公共交通幹線軸を補完し、面的に公共交通でカバーするために、支線公共交通や交通結節点へのアクセス交通を需要に応じたサービス水準で展開するとともに、高齢者運転免許証の自主返納の対応や新型コロナウイルス感染症により減少した利用者を回復する取組みを併せて実施していく必要があります。

また、急速に進展するＩＣＴなどを活用して、利用者の利便性向上につながる新たなモビリティサービスを導入することや、市民の移動支援や運転士不足の改善などの課題の解決に役立つ自動運転技術を公共交通に取り入れていくことは重要です。

MaaSといった新たなサービスの推進を図るうえでは、既存の公共交通だけでなく地域の多様なサービスとの連携が必要であり、自動運転による移動サービスの実現にはコストや安全性など様々な課題があるなか交通事業者、行政などが連携して取り組むことが求められています。

【ＩＣＴを活用した新たなモビリティサービスについて】

■MaaS (Mobility as a Service) とは

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や買い物等の目的地における交通以外サービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する手段となるもの。



② 鉄道

鉄道は、大量輸送性、速達性、定時性に優れ、長距離の移動では効率的な交通手段です。本市では、主にＪＲ線、名鉄線が都市間や隣接市への広域的な移動、豊鉄渥美線は田原市との移動や市南西部地域の市内移動の役割を担っています。広域及び市内の都市拠点と地域拠点をつなぐ公共交通幹線軸の一部を形成し、現状でも、比較的高いサービス水準が確保され、主要駅のバリアフリー化やＩＣカードの導入など、様々な取組みが行われてきました。

今後も集約型都市構造の実現や、過度な自家用車利用からの転換を進めるため、路線やサービスを維持し、さらなる利便性を向上するとともに、駅の魅力を高めることが重要です。

豊鉄渥美線は、路線沿線の地域特性や人口減少・少子化の進展により、今後大幅な利用者増が期待できません。そのため、鉄道施設の更新などに関わる費用増が続く状況下では、現状のサービス維持が困難となることが懸念されます。しかし、豊鉄渥美線は広域的な移動や通勤、通学など市民の日常生活に無くてはならない公共交通であることから、施設の更新などに対して行政の適切な関与が必要と考えられます。

また、2027年（令和9年）に、東京～名古屋間で開業が予定されている中央新幹線の開業を見据え、広域移動の利便性向上に向けた検討も必要と考えられます。

③ 路面電車

路面電車はバスと比べ、運行頻度が高く大量輸送と定時性に優れるほか、鉄道よりも乗り降りの際の上下移動が少なく利便性に優れた移動手段です。

本市の路面電車は、豊橋駅東口駅前広場に直接乗り入れており、中心市街地の道路を走ることからも、まちの賑わい創出にも寄与する市東部の幹線的な公共交通となっています。

しかしながら、競輪場前停留場より終点側が単線であることや、井原交差点の急曲線の存在、道路の交通信号の制約等により、輸送力や速達性向上には限界があり、ピーク時の車内混雑が激しくなっています。

また、道路幅員が十分でないため、バリアフリー化されていない狭小な停留場が残存し、安全性、快適性が損なわれている状況にもあります。

さらに、東八町停留場より終点側では、軌道の損傷が激しい区間が多く、車両の乗り心地や歩行者等の交差点横断が不便な状況にあります。

このような状況の中、施設や車両の老朽化などに伴う施設更新費用が増加することに加え、利用者の伸び悩みに相まって、今後、交通事業者だけでは現状のサービス維持が困難となることが懸念されています。

本市の路面電車は、東部方面の幹線的な公共交通という役割だけでなく、東海地方で唯一の路面電車であり、すでに市内外での認知度が高く、その存在自体が魅力を感じる公共交通として市のシンボルとなっていることから、効果的にプロモーションを行うとともに、行政の適切な関与により維持し、活性化していくことが必要です。

また、市民の日常生活の移動手段として守り、まちの賑わいと活力を創出する、魅力ある施設とするためには、行政や沿線地域などが連携し、沿線まちづくりの検討も踏まえた取組みも重要となります。

④ バス

バスは比較的自由に路線を設定でき、多くの利用者を効率的に輸送できる交通手段ですが、道路の混雑や渋滞の影響で定時性が損なわれるといった側面もあります。

本市においては、通勤や通学とともに、自家用車を運転できない高齢者などの日常の移動手段として利用されていますが、利用者の減少により、路線の廃止やサービス水準の低下が進んできました。

今後、更なる少子高齢化の進展や自家用車を利用する高齢者の増加、運転手の不足などにより、現在の路線の維持やサービス水準を確保していくことが難しい状況になることが考えられます。

バスは本市の公共交通ネットワークの形成に欠かすことのできない交通手段です。特に都市拠点と地域拠点を結ぶ路線は、鉄道や路面電車とともに公共交通幹線軸としての重要な役割が期待されることから、幹線としての運行頻度や時間帯などを確保し、利便性の高い交通としていくことが求められます。加えて、面的な公共交通ネットワークを展開していくため、需要と地域特性に応じた支線公共交通となるバスを維持、確保していくことも必要です。そのためには、公共交通ネットワークの形成に資する行政による支援の仕組みを改めて構築する必要があります。

また、コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）については、高齢者など自家用車を利用できない住民の日常の移動手段や地域拠点等を結ぶアクセス交通等として確保する必要があります。

バスの利用促進にあたっては、行政、交通事業者、地域住民が連携して、地域の特性に合わせた取組みを進めていくことが重要となります。

⑤ タクシー

タクシーは、移動距離に応じた運賃を支払うことで、個人のニーズに応じ、利用したい時間にドア・ツー・ドアで面的な輸送ができる交通手段で

す。

市民や来訪者の多様なニーズに対応でき、特に鉄道やバスが運行していない早朝や深夜の時間帯や、利用したい時間に運行していない場合、高齢者や障がい者といった徒歩などによる移動の制約が大きい人々にとって、必要不可欠な移動手段としての役割を担っています。

豊橋駅や二川駅などの主要駅のほか、主要施設においてタクシーベイが確保され、年間約 156 万人の利用がありますが、利用者は減少傾向となっています。一方で、新型コロナウイルスの感染拡大に伴いデリバリーや出前を活用するといった新しい生活様式が普及し、タクシー事業者の飲料・食料の運送が恒久化されました。

今後も多様な移動ニーズや社会ニーズに対応していくため、行政などとの連携により、誰もが乗車しやすい車両の導入や利用需要に合わせたサービスの提供を図るなど、さらに利便性の高い環境づくりが求められています。

(エ) 自動車

自動車は、利用者にとって、ドア・ツー・ドアの移動が可能で、その範囲や時間帯が自由で、雨天や暑さ、寒さもあまり気にならない快適性に優れた交通手段です。

本市における自動車利用の割合は約 70%を占めており、中でも自家用車は、車両の安全性能向上や運転免許を保有する高齢者の増加、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、利用の増加が予想されます。近年では、自動運転技術による運転支援車両の普及や機能の高度化が進み、またサブスクリプションと呼ばれる定額利用サービスが登場するなど、より便利なものとなってきています。

しかし、過度な自家用車利用は、交通渋滞や環境負荷、交通事故の増大、公共交通の利用者の減少などにつながるとともに、歩く機会が減少することにより健康面でも問題になることが懸念されています。

このようなことから、過度な自家用車利用からの転換を図りつつ、市街地への通過交通の削減や道路交通の円滑化のための道路整備を行うとともに、交通安全対策などを計画的に進めていくことが求められます。また、カーシェアリングが豊橋駅を中心に展開され、自動車の新しい使い方の1つとして利用されており、公共交通への影響を踏まえ新たなモビリティサービスでの連携について検討していくことが重要です。

第3章. 実施計画（交通戦略）

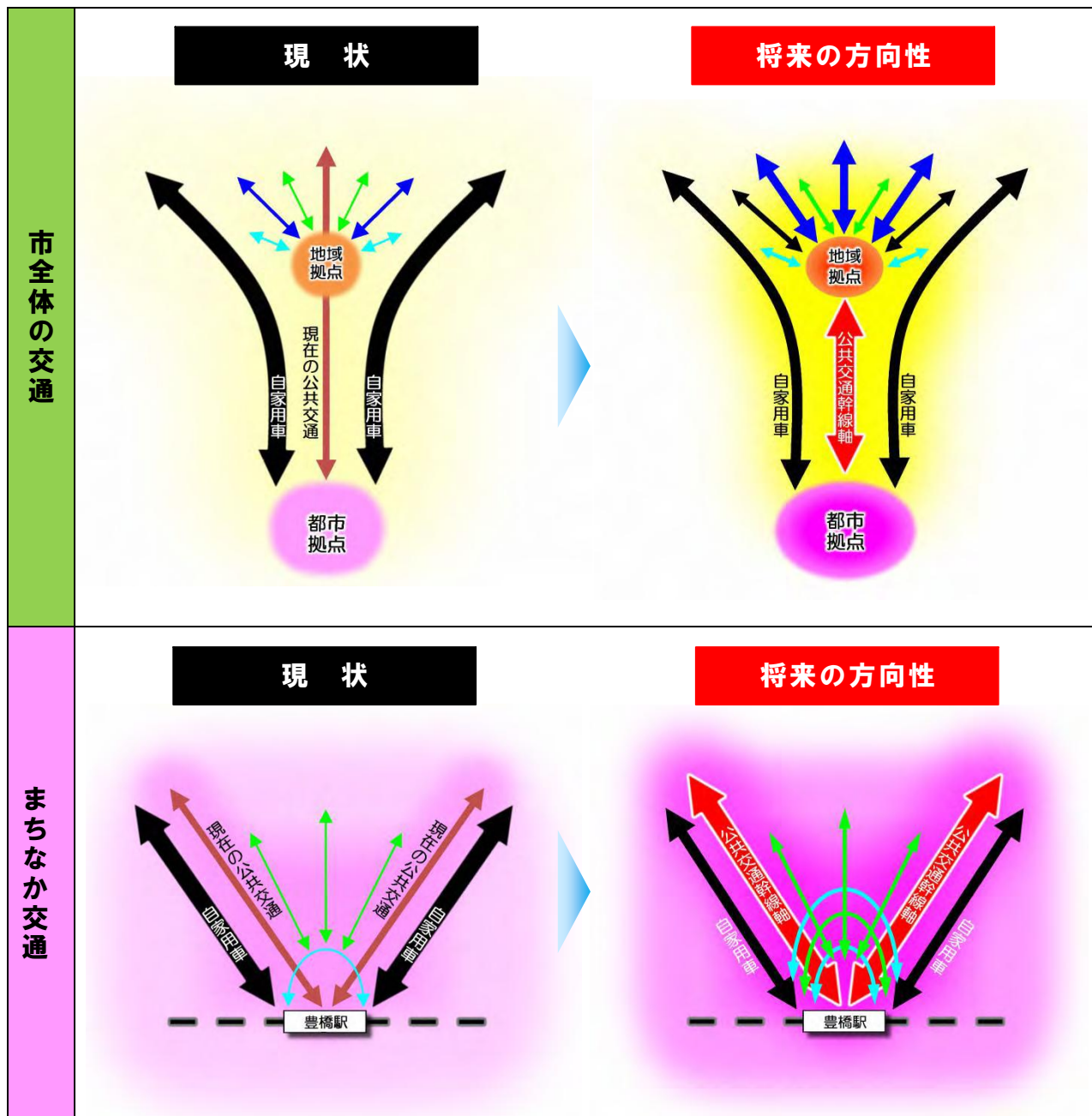
(1) 目的

実施計画（交通戦略）は、集約型都市構造の実現と市民生活の質の向上、交通課題の解決に向けて、様々な事業をより重点かつ戦略的に展開を図るため、基本計画（都市交通マスタープラン）の計画期間である平成28～令和7年度の10年間の、前期（平成28～令和2年度）と後期（令和3～7年度）に区分して具体的な事業展開を示すものです。

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
基本計画 (都市交通 マスタープラン)	← 10年間 →									
実施計画 (交通戦略)	← 前期：5年間 →					← 後期：5年間 →				

(2) 戦略の設定

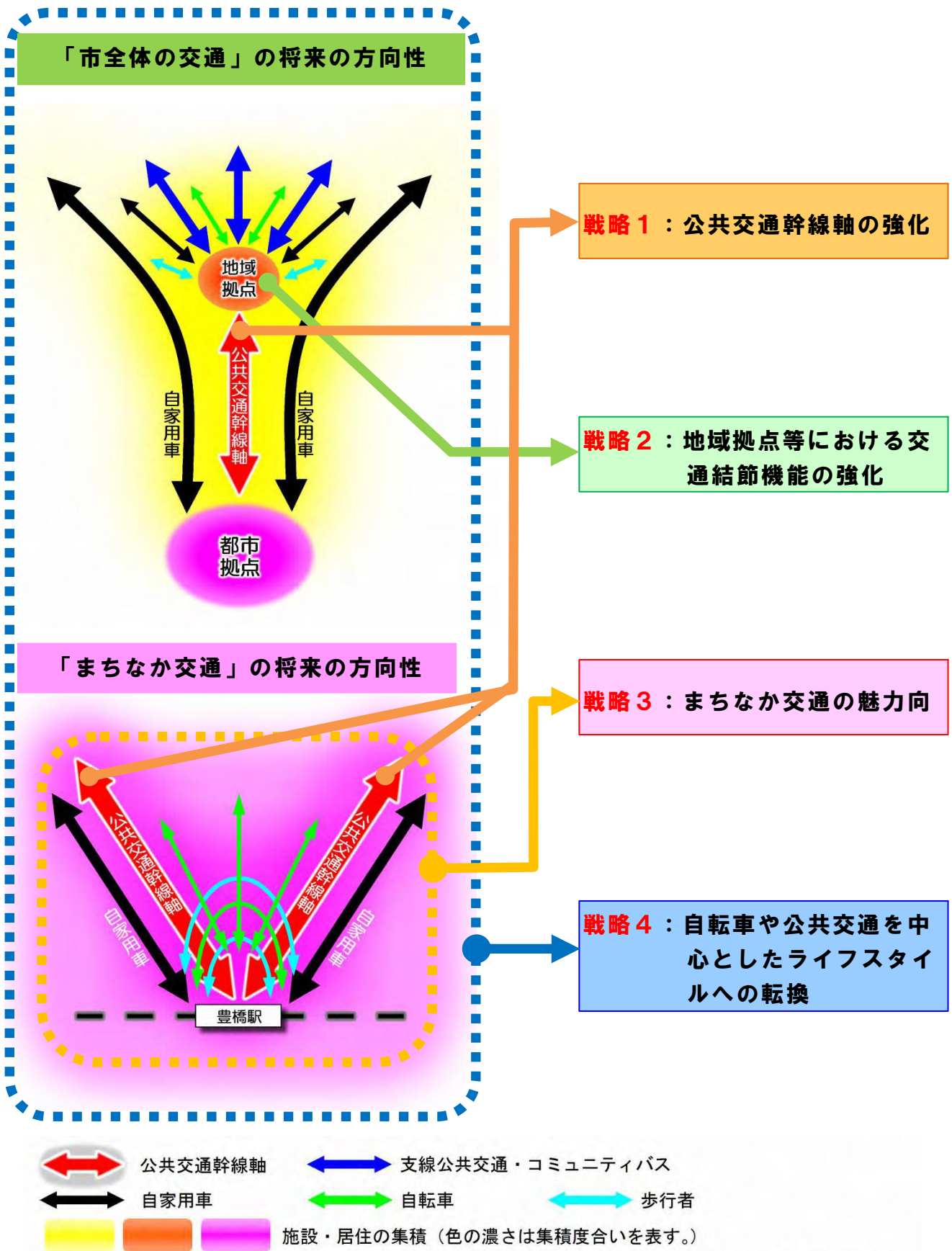
将来の都市交通体系構築の方向性として、市全体においては、交通面からの集約型都市構造の実現に向け、徒歩・自転車・公共交通による移動を中心とした、公共交通ネットワーク及び拠点の形成に資する取組みを実施していきます。特に、まちなかについては、都市拠点の求心力をより一層高め、来訪者の増加による賑わいの創出につながる取組みを実施していきます。



- 現在の公共交通
- 公共交通幹線軸
- 支線公共交通・コミュニティバス
- 自家用車
- 自転車
- 歩行者
- 施設・居住の集積（色の濃さは集積度合いを表す。）

※線の太さは量的なイメージを表す。

基本計画（都市交通マスタープラン）に掲げる交通づくりと目標の達成に向けて、必要な取組みを重点かつ戦略的に展開するため、以下の4つの戦略を設定しました。



※線の太さは量的なイメージを表す。

(3) 戦略の方針及び区域並びに取組み・事業

戦略1：公共交通幹線軸の強化

【戦略の方針】

- 沿線に住みたくなる魅力ある公共交通とするため、バス路線を利便性の高い公共交通幹線軸として強化します。
- 公共交通ネットワークは、公共交通幹線軸を中心に支線公共交通が補完する形とし、施設の配置や居住状況等を踏まえ集約型都市構造への転換に向けた都市づくりと連携して構築していきます。
- 公共交通が利用しやすくなる環境整備と、公共交通を守り・育てるという利用意識を醸成し、運行の継続性を確保します。

※公共交通幹線軸は、ピーク時間帯を中心に3～4本/時の運行本数と6～22時台の運行を確保し、定時性と速達性に優れた機能を有する路線です。

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、公共交通幹線軸とします。

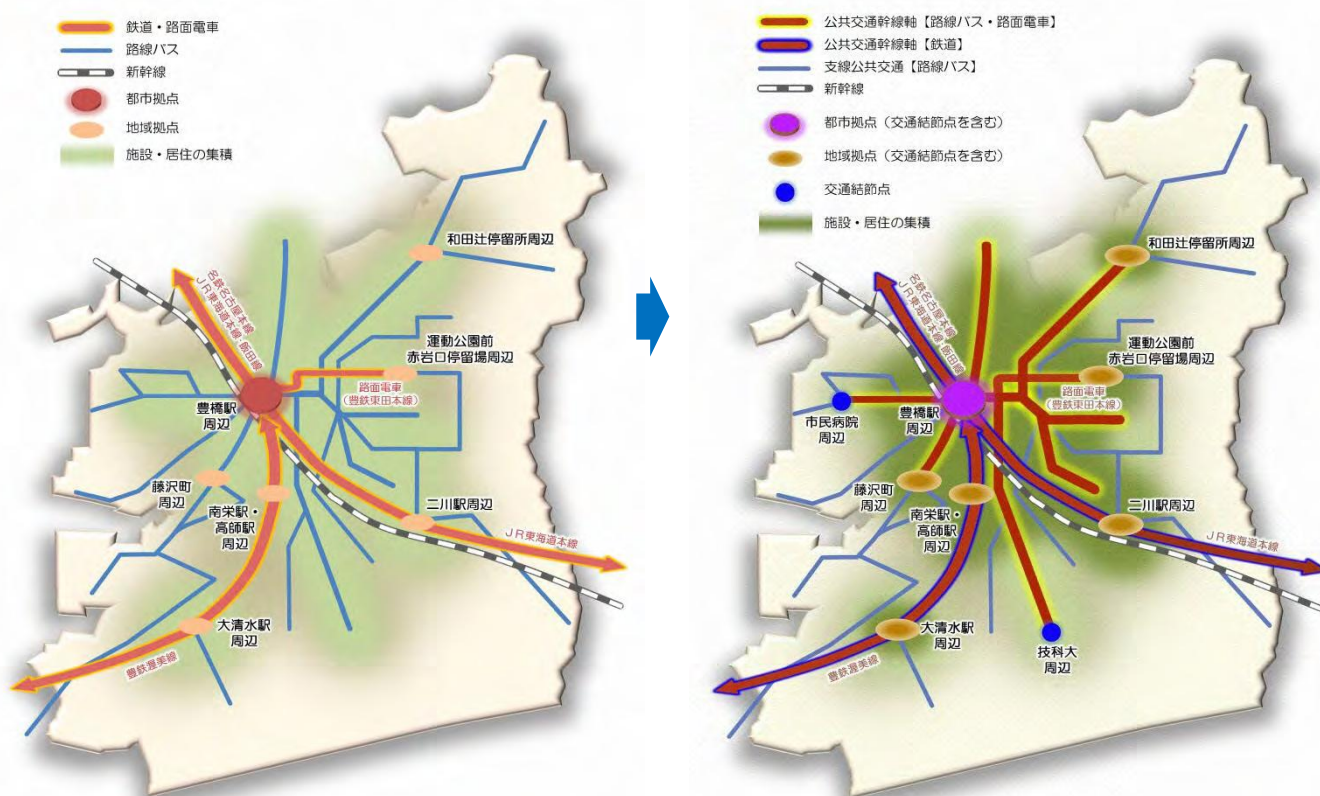


図15 公共交通幹線軸の強化イメージ

取組み1-1：幹線バスの高規格化



【取組み内容】

バス路線の維持、再編・見直しを行うとともに、幹線バスとしての強化に向けて、増便や運行時間帯の拡大、定時性や速達性を確保する走行環境の改善や待ちやすい環境整備など、利便性の向上につながる事業を展開します。

また、公共交通幹線軸の適切な維持と更なる活性化に向け、乗って支えるという市民への利用意識の働きかけを今後も継続していくとともに、不足する運転士確保に向けた取組みや、公共交通ネットワークの形成に資するような行政支援制度の見直し、将来を見据えた交通システムの高度化の検討を行います。

【実施事業】

■ 幹線バスの強化

- バス路線の維持、再編・見直し
- 運行時間帯の拡大
- 運行本数の増便
- バス専用・優先レーンの拡充
- 公共交通優先システムの導入（信号制御など）
- 路線バス遅延箇所の対策
- バス停施設の改善
- バリアフリー車両の導入促進

■ 幹線バスの維持と高度化

- 市民の利用意識の醸成
- 運転士確保に向けた取組みの推進
- 路線バスに対する公共補助、見直し
- 交通システムの高度化の検討



※ 各戦略の取組みについては、持続可能な開発目標（SDGs）のゴールやターゲットと関連付けを行い、SDGsのアイコンを表記しています。

※ 下線部は中間見直しで追加した実施事業です。

取組み1-2：路面電車・渥美線の機能の維持・強化



【取組み内容】

路面電車・渥美線を誰もが安心して利用できるように、駅、停留場、車両のバリアフリー化などの環境改善を推進するとともに、安全・安心な運行が継続できるようにするため、老朽施設や損傷が目立つ施設の更新を行います。

また、一層の機能強化に向けて、走行環境の改善や施設増強の検討、事業展開の持続性を確保するために乗って支えるという市民への利用意識の働きかけと行政の適切な関与の検討を行います。

【実施事業】

■ 路面電車・渥美線の機能維持

- 駅・停留場のバリアフリー化の促進
- バリアフリー車両の導入促進【再掲】
- 駅・停留場施設の改善
- 軌道敷の改修
- 路面電車施設の更新
- 渥美線施設の更新
- 渥美線橋梁の耐震化の促進

■ 路面電車・渥美線の機能強化

- 公共交通優先システムの導入（信号制御など）【再掲】
- 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討
- 市民の利用意識の醸成【再掲】
- 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討



取組み1-3：公共交通の利便性向上



【取組み内容】

公共交通が利用しやすい環境をつくるため、利用者への支援や運賃の低廉化などに取り組むとともに、路線バスへのICカードの導入など、利便性を高めます。

また、誰もが分かりやすく公共交通を利用できるようにするため、公共交通の運行情報や乗換案内、沿線施設情報の提供など、ICTを活用して新たなモビリティサービスを推進します。

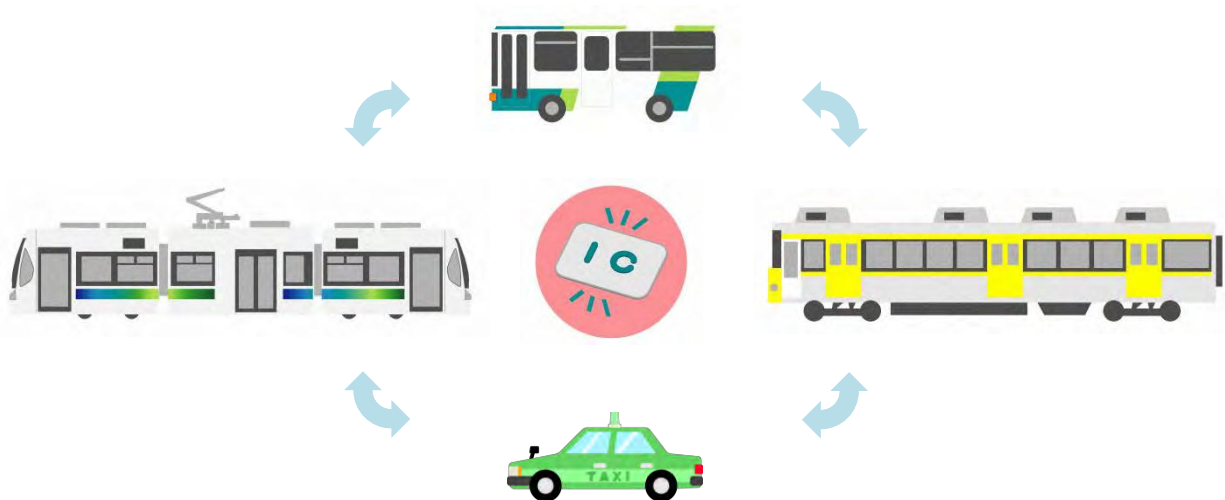
【実施事業】

■ 運賃面の利用しやすさの向上

- 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）
- 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）
- 路線バスへのICカードの導入

■ 情報提供の充実

- リアルタイム運行情報システムの導入
- 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知
- 交通施設や情報等のトータルデザイン化
- Ma a Sなど新たなモビリティサービスの推進



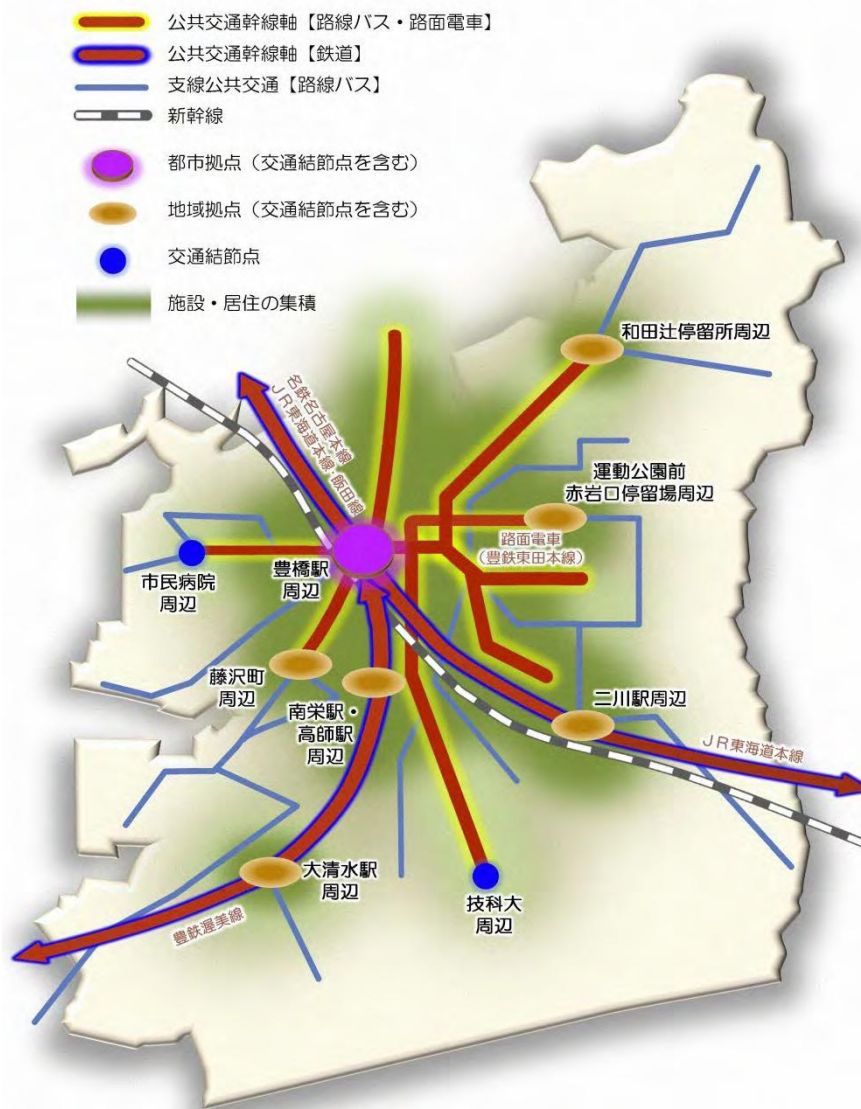
戦略 2：地域拠点等における交通結節機能の強化

【戦略の方針】

- 各公共交通機関が連携した公共交通ネットワークを構築するため、交通結節点では公共交通相互や公共交通と徒歩・自転車・自家用車との円滑で利便性の高い乗換機能と待ちやすい環境をつくり、様々な交通が結節する場所として整備を推進します。
- 交流を促進し、地域の拠点形成につなげるため、まちづくりと連携して地域特性に応じた交通結節機能の確保を推進します。

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、異なる交通手段の乗換拠点となる各地域拠点及び交通結節点とします。



取組み2-1：交通結節点へのアクセス性の向上

【取組み内容】

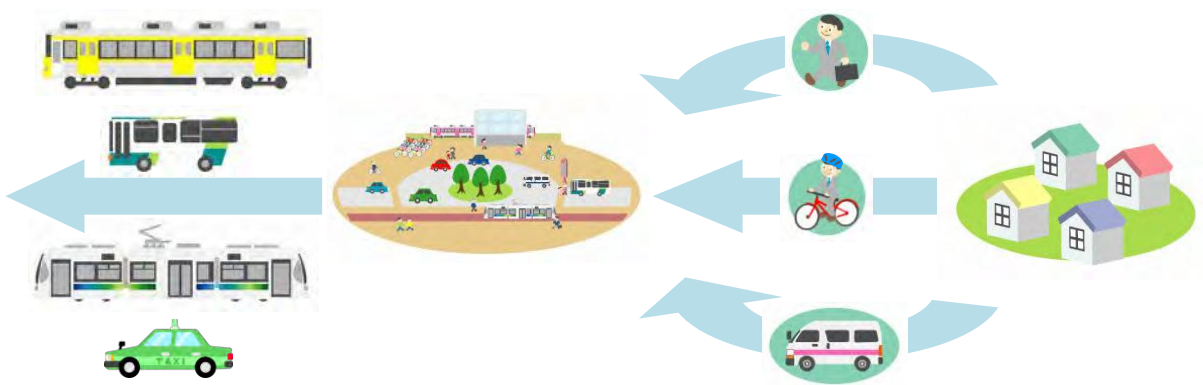


多様な交通手段で交通結節点へアクセスできるように、バス路線の維持及び再編・見直しを行うとともに、自転車ネットワークの整備を推進します。

運行中のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）については、地域住民の日常の移動手段や地域拠点（交通結節点を含む）を結ぶアクセス交通等として確保するため、路線の見直しなどを行いながら運行の継続を図るとともに、需要や地域の特性に合わせた新規の運行を支援します。

【実施事業】

- バス路線の維持、再編・見直し【再掲】
- 自転車ネットワークの整備推進
- 地域主体のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行



取組み2-2：乗換機能の強化

【取組み内容】

地域拠点等における交通結節点において、公共交通幹線軸と支線公共交通やアクセス交通とが円滑で快適に乗り換えられる施設や待ちやすい環境などの整備を行います。

また、主要な駅・停留場・バス停においても施設の改善など、待ちやすい環境の整備を行うとともに、誰もが分かりやすく公共交通を利用できるようにするため、公共交通の運行情報や乗換案内、沿線施設情報の提供など、ICTを活用して新たなモビリティサービスを推進します。

【実施事業】

- 円滑な乗換施設の整備（赤岩口停留場、競輪場前停留場など）
- P & R駐車場の整備推進
- C & R駐輪場の整備推進
- バス停施設の改善【再掲】
- 駅・停留場施設の改善【再掲】
- 分かりやすい交通情報の提供
- Ma a Sなど新たなモビリティサービスの推進【再掲】



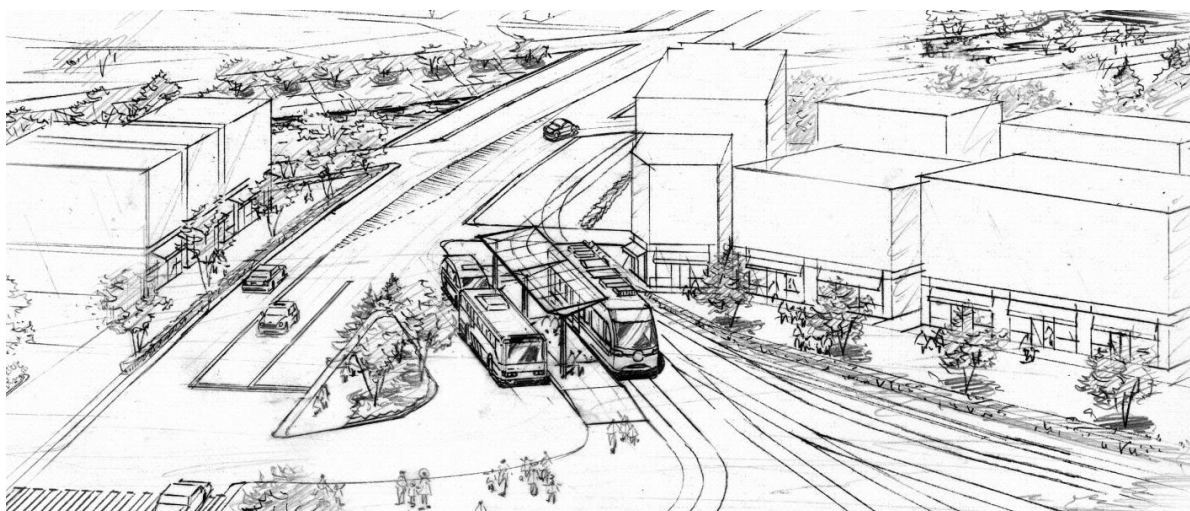
取組み2-3：交通結節点周辺のまちづくりとの連携

【取組み内容】

地域拠点の形成や、新たな交流拠点となる道の駅の整備など、まちづくりと連携した交通施策の展開を図ります。

【実施事業】

- 地域拠点整備と連携した交通施策の実施（南栄駅、高師駅周辺など）
- 乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口停留場周辺など）
- 道の駅整備と連携した交通施策の実施



戦略3：まちなか交通の魅力向上

【戦略の方針】

- まちなかにアクセスしやすくするための自転車や公共交通の利用環境の向上と、まちなかの賑わいを創出するため居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携して回遊性向上を図ります。
- 本市の東部方面の公共交通幹線軸である路面電車が、本市のシンボルとしてまちなかとともに輝き続けることができるよう、まちづくりと一体となって魅力向上を図ります。

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、豊橋市中心市街地活性化基本計画 2021-2025 の区域内と路面電車沿線とします。



図17 豊橋市中心市街地活性化基本計画2021-2025の計画区域と路面電車

取組み3-1：路面電車の魅力向上



【取組み内容】

東海地方で唯一の路面電車を市のシンボルとして更なる魅力の向上を目指すし、軌道緑化や石畳といった軌道敷の特色を活かすなど、路面電車が活きるまちづくりを進めます。

また、路面電車を活用したシティプロモーション活動の更なる推進を図るため、来訪者の増加に資するような魅力を高める取組みを実施します。

【実施事業】

■空間的な魅力向上

- 軌道緑化の整備
- グレードの高い停留場の整備
- 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討【再掲】
- 交通施設や情報等のトータルデザイン化【再掲】

■利用面での魅力向上

- 企画電車の運行（おでんしゃ、納涼ビール電車など）
- レトロ電車など観光資源の開発
- 「豊橋市ふるさと寄附金」を活用した体験型返礼品の実施



取組み3-2：回遊性・アクセス性の向上



【取組み内容】

歩行者や自転車利用者が快適に回遊できる空間を確保するため、魅力的な道路空間を整備するとともに、まちなかでの回遊を促す分かりやすい情報の提供を行います。

また、公共交通や近距離移動に適した自転車での来訪のしやすさを確保するため、公共交通幹線軸を中心とした利便性の向上と、まちなかでの駐輪環境の向上を図ります。

さらに、より一層まちなかに来訪しやすくするため、鉄道、バス、自転車でのアクセス利便性の向上を図ります。特に公共交通で来訪しやすい環境をつくるため、利用者への支援や運賃の低廉化などに取り組むとともに、新たなモビリティサービスを活用して居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携することで、公共交通でまちなかへアクセスし、まちなかで滞在しやすい環境を整えていきます。

【実施事業】

■ 回遊性の向上

- 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備
- 分かりやすい交通情報の提供【再掲】
- 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携した施策の実施

■ アクセス性の向上

- 運行時間帯の拡大【再掲】
- 運行本数の増便【再掲】
- 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の確保、地下駐輪場の改修など）
- 自転車ネットワークの整備推進【再掲】
- サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充
- 都市間鉄道の利便性向上
- 豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上

■ 運賃面の来訪しやすさの向上

- 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）【再掲】
- 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）【再掲】

取組み3-3：まちなかのまちづくりとの連携

【取組み内容】



豊橋駅周辺では交流の促進や賑わい創出の効果をより高めるため、居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出と連携した交通施策の展開を図ります。

駅前大通二丁目地区では、商業・業務施設、「まちなか図書館（仮称）」、「まちなか広場（仮称）」などの新たな賑わい拠点が形成されるため、公共交通や自転車で来訪しやすい交通環境の整備や、歩行者や自転車利用者が回遊しやすい道路空間の整備に取り組みます。

【実施事業】

- 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施
- 豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討
- 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携した施策の実施【再掲】



戦略4：自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換

【戦略の方針】

- 日常生活の中で環境負荷の軽減や健康増進を意識し、自転車や公共交通等の利用が選択されるような意識変革を促す取組みを展開するとともに、実際の交通行動へつながるような環境整備を推進します。
- 新型コロナウイルスに対応した新しい生活様式のもと、安心して公共交通を利用できることを周知し、乗ることで公共交通を守り、残していくことを推進します。
- 通学や通勤、買物の日常的な場面だけでなく、レクリエーションや観光、災害時などを含むあらゆる場面でも市民や来街者の積極的な自転車活用を目指します。

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、市民の交通行動の意識変革の取組みのため、豊橋市全域とします。

取組み4-1：交通手段を賢く使い分ける意識変革

【取組み内容】



環境や健康に配慮した交通行動への変革や、利用することで公共交通を支えるという意識変革に取り組みます。

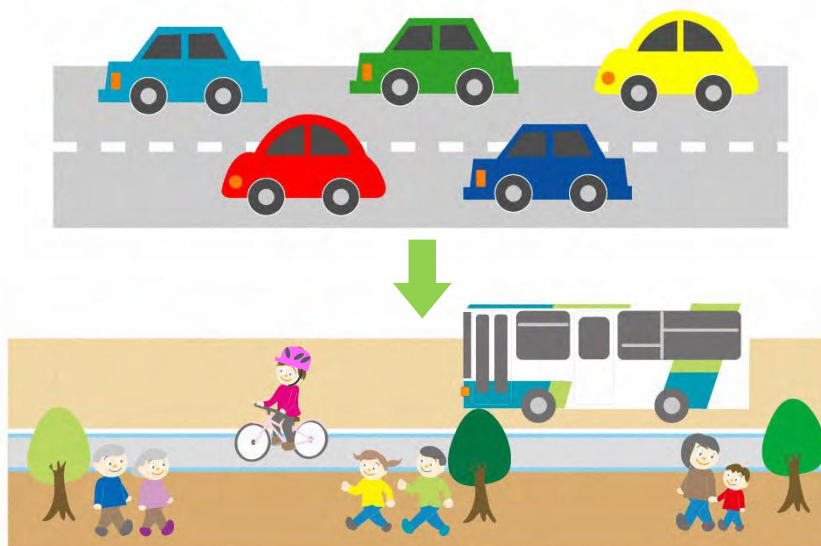
平成29年度に市、市民、事業者及び交通事業者がともに連携・協働して公共交通の維持・活性化を図ることを目的として制定した「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の周知を進めます。

また、意識変革については、本計画を分かりやすく市民へ周知するとともに、健康増進や観光振興、交通安全、エコ通勤、外出促進など、様々な視点から事業展開を図ります。

それらに加え、利用時間の工夫や咳エチケットなど新しい生活様式での公共交通の利用方法を、関係者と連携して周知していくとともに、公共交通に乗る機会を提供するなど利用者の確保維持を推進します。

【実施事業】

- 「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の制定・周知
- 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）
- エコ通勤の推進
- 健康マイレージ事業の実施
- 公共交通を活用した観光の推進
- 運転免許自主返納者への支援（運転経歴証明書の交付など）
- 新しい生活様式に対応した公共交通の利用啓発の推進



取組み4-2：多様な交通手段が共存できる道路空間の整備



【取組み内容】

歩行者、自転車、自動車交通が相互に安全で円滑に道路を利用できるように、市街地の渋滞解消につながる幹線道路整備を推進します。

渋滞解消と併せて、歩行者、自転車、公共交通と自動車交通が共存できるような道路空間の再配分を行います。

【実施事業】

■ 道路の整備

- 市街地の渋滞解消につながる幹線道路の整備（国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など）

■ 道路空間の再配分等

- 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）
- 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備【再掲】
- 自転車ネットワークの整備推進【再掲】



取組み4-3：自転車活用の推進



【取組み内容】

自転車が「スマート」に走るまちとよはしを目指し、安全・安心な通行環境や利便性の高い駐輪環境の整備を推進します。

また、自転車の利用普及が一層進むよう、幼児同乗用自転車の貸付や電動アシスト自転車やヘルメットの購入補助に取組み、幅広い世代が長く自転車に乗り続けられる環境づくりを推進します。

さらに、健康面や新しい生活様式への対応、災害への備えといった新たな視点での自転車活用についても意識啓発を行います。

【実施事業】

■ 自転車の利用環境の整備

- 自転車ネットワークの整備推進【再掲】
- 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の確保、地下駐輪場の改修など）【再掲】
- C & R駐輪場の整備推進【再掲】
- 道の駅整備と連携した交通施策の実施【再掲】

■ 自転車利用の普及

- 自転車等の貸付及び購入補助
- 自転車利用のメリットの教育
- 対象・課題に応じた安全教育の実施
- 自転車情報の収集・提供
- 健康を切り口とした自転車活用の推進
- 新しい生活様式に対応した自転車活用の推進
- 災害に備えた自転車活用の推進



各戦略の事業一覧

表 4 事業一覧（戦略1・戦略2）

戦 略	取組み	事 業	
【戦略1】 公共交通幹線軸の強化	【取組み1-1】 幹線バスの高規格化	1 バス路線の維持、再編・見直し	
		2 運行時間帯の拡大	
		3 運行本数の増便	
		4 バス専用・優先レーンの拡充	
		5 公共交通優先システムの導入（信号制御など）	
		6 路線バス遅延箇所の対策	
		7 バス停施設の改善	
		8 バリアフリー車両の導入促進	
		9 市民の利用意識の醸成	
		1001 運転士確保に向けた取組みの推進	
		10 路線バスに対する公共補助、見直し	
	11 交通システムの高度化の検討		
	【取組み1-2】 路面電車・渥美線の機能の維持・強化	12 駅・停留場のバリアフリー化の促進	
		— バリアフリー車両の導入促進【No.8再掲】	
		13 駅・停留場施設の改善	
		14 軌道敷の改修	
		15 路面電車施設の更新	
		16 渥美線施設の更新	
		17 渥美線橋梁の耐震化の促進	
		— 公共交通優先システムの導入（信号制御など）【No.5再掲】	
		18 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討	
		— 市民の利用意識の醸成【No.9再掲】	
	19 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討		
	【取組み1-3】 公共交通の利便性向上	20 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）	
		21 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）	
		22 路線バスへのICカードの導入	
		23 リアルタイム運行情報システムの導入	
		24 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知	
		25 交通施設や情報等のトータルデザイン化	
		1002 MaaSなど新たなモビリティサービスの推進	
	【戦略2】 地域拠点等における交通結節機能の強化	【取組み2-1】 交通結節点へのアクセシビリティの向上	— バス路線の維持、再編・見直し【No.1再掲】
			26 自転車ネットワークの整備推進
			27 地域主体のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行
【取組み2-2】 乗換機能の強化		28 円滑な乗換施設の整備（赤岩口停留場、競輪場前停留場など）	
		29 P&R駐車場の整備推進	
		30 C&R駐輪場の整備推進	
		— バス停施設の改善【No.7再掲】	
		— 駅・停留場施設の改善【No.13再掲】	
		31 分かりやすい交通情報の提供	
		— MaaSなど新たなモビリティサービスの推進【No.1002再掲】	
		32 地域拠点整備と連携した交通施策の実施（南栄駅、高師駅周辺など）	
【取組み2-3】 交通結節点周辺のまちづくりとの連携		33 乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口停留場周辺など）	
		34 道の駅整備と連携した交通施策の実施	

※ 4桁の事業番号は、中間見直しで追加した実施事業です。

凡例

1 0 0 1
 戦略番号 通し番号

各戦略の事業一覧

表 5 事業一覧（戦略3・戦略4）

【戦略3】 まちなか交通の魅力向上	【取組み3-1】 路面電車の魅力向上	35	軌道緑化の整備
		36	グレードの高い停留場の整備
		-	適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討【No.18再掲】
		-	交通施設や情報等のトータルデザイン化【No.25再掲】
		37	企画電車の運行（おでんしゃ、納涼ビール電車など）
		38	レトロ電車など観光資源の開発
		3001	「豊橋市ふるさと寄附金」を活用した体験型返礼品の実施
	【取組み3-2】 回遊性・アクセシビリティの向上	39	歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備
		-	分かりやすい交通情報の提供【No.31再掲】
		3002	居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携した施策の実施
		-	運行時間帯の拡大【No.2再掲】
		-	運行本数の増便【No.3再掲】
		40	駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の確保、地下駐輪場の改修など）
		-	自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】
		41	サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充
		42	都市間鉄道の利便性向上
		43	豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上
	-	公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）【No.20再掲】	
	-	利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）【No.21再掲】	
【取組み3-3】 まちなかのまちづくりとの連携	44	駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施	
	45	豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討	
	-	居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携した施策の実施【No.3002再掲】	
【戦略4】 自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換	【取組み4-1】 交通手段を賢く使い分ける意識変革	46	「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の制定・周知
		47	徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）
		48	エコ通勤の推進
		49	健康マイレージ事業の実施
		50	公共交通を活用した観光の推進
		51	運転免許自主返納者への支援（運転経歴証明書の交付など）
		4001	新しい生活様式に対応した公共交通の利用啓発の推進
	【取組み4-2】 多様な交通手段が共存できる道路空間の整備	52	市街地の渋滞解消につながる幹線道路の整備（国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など）
		53	生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）
		-	歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備【No.39再掲】
		-	自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】
	【取組み4-3】 自転車活用の推進	-	自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】
		-	駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の確保、地下駐輪場の改修など）【No.40再掲】
		-	C&R駐輪場の整備推進【No.30再掲】
		-	道の駅整備と連携した交通施策の実施【No.34再掲】
		54	自転車・ヘルメットの貸付及び購入補助
		55	自転車利用のメリットの教育
		56	対象・課題に応じた安全教育の実施
		4002	自転車情報の収集・提供
		4003	健康を切り口とした自転車活用の推進
		4004	新しい生活様式に対応した自転車活用の推進
		4005	災害に備えた自転車活用の推進

(4) 実施プログラム

実施プログラムは、各戦略で位置付けた事業を「いつ、誰が、なにをやるのか」を明確にするもので、実施時期や内容（検討期間や実施期間等）、実施主体や関係者などを整理します。

ア. 実施期間の区分

各事業の実施時期については、前期（H28～R 2）、後期（R 3～7）に分けることを基本とするが、事業によっては長期を見据えながら調査・検討することとします。

イ. 事業区分と実施プログラム

各戦略に位置付けた事業の実施効果をより高めるため、一体的・複合的に実施することにより相乗効果が高まる事業を「パッケージ事業」とし、パッケージ事業に含まれない事業は「個別推進事業」（表 8、表 9）としてまとめ、事業展開を図ります。

パッケージ事業は、集約型都市構造の実現を目指して展開されているまちなかにおけるまちづくり施策と連携したプラン「まちなか交流促進プラン」（表 6）と、本市のシンボルでシティプロモーションのコンテンツの1つである路面電車に関するプラン「路面電車のブランド力向上プラン」（表 7）の2つをパッケージ事業として設定し、事業を展開します。

パッケージ事業1：まちなか交流促進プラン

平成30年度に策定した豊橋市立地適正化計画※（都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定）、令和6年度にオープン予定（令和3年度中に東棟、まちなか図書館（仮称）、まちなか広場（仮称）オープン予定）の駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と合わせて事業展開するもので、公共交通や自転車でまちなかに来訪しやすい交通環境の整備や、快適に回遊できる魅力的な道路空間の整備を一体的に行うプランです。



表6 パッケージ事業1「まちなか交流促進プラン」の実施プログラム

事業区分の概要	事業	実施スケジュール		実施主体					
		前期	後期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等	
		H28~R2	R3~R7						
① 賑わいの創出につながるソフト面での働きかけの実施	9	市民の利用意識の醸成	→		○	△		○	
	47	徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）	→		○	○		○	
② 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業に合わせて、公共交通での来訪しやすさと案内等を強化	8	バリアフリー車両の導入促進	→			△	○		
	2	運行時間帯の拡大	→			△	○		
	3	運行本数の増便	→			△	○		
	20	公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）	→			○	○		
	21	利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）	→			○	○		
	31	分かりやすい交通情報の提供	→			○	△	△	
	25	交通施設や情報等のトータルデザイン化	→			○	○	△	△
	3002	居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携した施策の実施	→			○	○		△
③ まちなか図書館（仮称）等のオープンに合わせて、公共交通の運賃支払い利便性の強化	44	駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施	→			○	△		
	22	路線バスへのICカードの導入	→			△	○		
④ まちなかの回遊性と魅力の向上につながるハード的な整備の推進	26	自転車ネットワークの整備推進	→			△	○	△	
	7	バス停施設の改善	→			△	○		
	40	駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の確保、地下駐輪場の改修など）	→			○	○	○	
	39	歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備	→			○	○	△	
	36	グレードの高い停留場の整備	→			△	○		
⑤ 長期的視点での来訪しやすさの強化に向けた検討	45	豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討	→			○	△	△	
	11	交通システムの高度化の検討	→			○	○	△	

- - - - -> 調査・検討
 → 整備・導入・実施
 実施主体の凡例
 ○：主体的に取り組む関係者
 △：補助的に関わる関係者

※ 立地適正化計画：「都市再生特別措置法」の一部改正（平成26年8月施行）により、市町村が策定できることとなった計画。居住を誘導し人口密度を維持するエリアの設定や、さらに、生活サービスを誘導するエリアと、そのエリアに誘導する施設についても設定を行う。

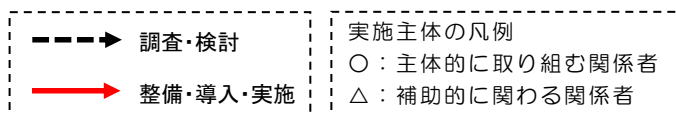
パッケージ事業2：路面電車のブランド力向上プラン

路面電車を本市のシンボルとして今後のまちづくりにより一層活かすため、安定した運行の継続に必要な施設の更新や改良を喫緊の課題として最優先で進めながら、定時性や速達性の向上、交通結節機能の強化などの取組みと、将来を見据えた沿線まちづくりや交通システムの高度化などの検討を行うもので、路面電車の信頼性や価値を高めるプランです。



表 7 パッケージ事業2「路面電車のブランド力向上プラン」の実施プログラム

事業区分の概要	事業	実施スケジュール		実施主体				
		前期	後期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等
		H28~R2	R3~R7					
① 利用促進につながるソフト面での働きかけの実施	9 市民の利用意識の醸成	→	→	○	△		○	
	47 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）	→	→	○	○		○	
② 早期の対応が必要な施設の更新や改善を、トータルデザインし意識しながら強化	30 C & R 駐輪場の整備推進	→	→	○	○		△	
	14 軌道敷の改修	→	→	△	○	△		
	12 駅・電停のバリアフリー化の促進	→	→	△	○			
	13 駅・電停施設の改善	→	→	△	○			
	25 交通施設や情報等のトータルデザイン化	→	→	○	○	△	△	
③ 赤岩口停留場の交通結節点整備と合わせて、定時性と速達性を改善併せて魅力を支え、持続させるための検討	28 円滑な乗換施設の整備（赤岩口停留場、競輪場前停留場など）	→	→	○	○	△	△	
	33 乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口停留場周辺など）	→	→	○	△	△	△	
	5 公共交通優先システムの導入（信号制御など）	→	→	○	○	△	○	
	38 レトロ電車など観光資源の開発	→	→	○	○		○	
	19 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討	→	→	○	△			
④ 施設改修の進捗を見据えながら、更なる魅力向上のための施設整備・増強の促進・検討	3001 「豊橋市ふるさと寄附金」を活用した体験型返礼品の実施	→	→	○	○		△	
	8 バリアフリー車両の導入促進	→	→	△	○			
⑤ 長期的視点での路線の利便性強化に向けた検討	18 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討	→	→	○	△	○	△	
	11 交通システムの高度化の検討	→	→	○	○		△	



個別推進事業

パッケージ事業に含まれない事業を「個別推進事業」とし、それぞれの事業の実施プログラムを以下のとおり整理し、事業展開を図ります。(表 8、表 9)

特に、駅、停留場、車両のバリアフリー化や施設更新の事業、自転車や公共交通等の利用を促すための意識変革に関わる事業を中心に取組みます。

表 8 「個別推進事業」の実施プログラム (1/2)

戦略	取組み	事業名称	前期	後期	実施主体			
			H28 ~R2	R3~R7	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者
【戦略1】 公共交通幹線軸の強化	【取組み1-1】 幹線バスの高規格化	1 バス路線の維持、再編・見直し	→	→	△	○		△
		4 バス専用・優先レーンの拡充	→	→	○	○	△	○
		5 公共交通優先システムの導入(信号制御など)	→	→	○	○	△	○
		6 路線バス遅延箇所の対策	→	→	△	△	○	
		7 バス停施設の改善	→	→	△	○		
		1001 運転士確保に向けた取組みの推進	→	→	△	○		△
		10 路線バスに対する公共補助、見直し	→	→	○	△		○
	【取組み1-2】 路面電車・滙美線の機能の維持・強化	12 駅・停留場のバリアフリー化の促進	→	→	△	○		
		13 駅・停留場施設の改善	→	→	△	○		
		16 滙美線施設の更新	→	→	△	○		
17 滙美線橋梁の耐震化の促進		→	→	△	○			
— 公共交通優先システムの導入(信号制御など)【No.5再掲】		→	→	○	○	△	○	
【取組み1-3】 公共交通の利便性向上	23 リアルタイム運行情報システムの導入	→	→	△	○			
	24 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知	→	→	△	○		△	
【戦略2】 地域拠点等における交通結節機能の強化	【取組み2-1】 交通結節結節点へのアクセシビリティの向上	— バス路線の維持、再編・見直し【No.1再掲】	→	→	△	○		△
		26 自転車ネットワークの整備推進	→	→	△		○	△
		27 地域主体のコミュニティバス(「地域生活」バス・タクシー)の運行	→	→	○	○		○
	【取組み2-2】 乗換機能の強化	28 円滑な乗換施設の整備(赤岩口停留場、競輪場前停留場など)	→	→				
		29 P&R駐車場の整備推進	→	→	○	○		△
		30 C&R駐輪場の整備推進	→	→	○	○		△
		— バス停施設の改善【No.7再掲】	→	→	△	○		
		— 駅・停留場施設の改善【No.13再掲】	→	→	△	○		
	【取組み2-3】 交通結節点周辺のまちづくりとの連携	32 地域拠点整備と連携した交通施策の実施(南栄駅、高師駅周辺など)	→	→	○	△	○	
		34 道の駅整備と連携した交通施策の実施	→	→	○	△	△	

<p>---▶ 調査・検討</p> <p>→▶ 整備・導入・実施</p>	<p>実施主体の凡例</p> <p>○：主体的に取り組む関係者</p> <p>△：補助的に関わる関係者</p>
--------------------------------------	---

表 9 「個別推進事業」の実施プログラム（2/2）

戦略	取組み	事業名称	実施時期		実施主体			
			前期	後期	行政	道路管理者 交通事業者	交通管理者	市民・企業等
			H28 ~R2	R3~R7				
【戦略3】 まちなか交通の魅力向上	【取組み3-1】 路面電車の魅力向上	35 軌道緑化の整備	→		○	△		
		37 企画電車の運行（おでんしゃ、納涼ビール電車など）	→	→	△	○		
	【取組み3-2】 回遊性・アクセス性の向上	— 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】	→	→	△		○	△
		41 サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充	→	→	△	○		
		42 都市間鉄道の利便性向上	→	→	○	○		
		43 豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上	→	→	△		○	
【戦略4】 自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換	【取組み4-1】 交通手段を賢く使い分ける意識変革	46 「豊橋市の公共交通をともに支え育てる条例」の制定・周知	→	→	○	△		△
		47 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）	→	→	○	○		○
		48 エコ通勤の推進	→	→	○			○
		49 健康マイレージ事業の実施	→	→	○			△
		50 公共交通を活用した観光の推進	→	→	○	△		○
		51 運転免許自主返納者への支援（運転経歴証明書の交付など）	→	→	○			○
	【取組み4-2】 多様な交通手段が共存できる道路空間の整備	4001 新しい生活様式に対応した公共交通の利用啓発の推進	→	→	○	○		△
		52 市街地の渋滞解消につながる幹線道路の整備（国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など）	→	→	○		○	
	【取組み4-3】 自転車活用の推進	53 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）	→	→	○		○	○
		— 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】	→	→	△		○	△
		— C&R駐輪場の整備推進【No.30再掲】	→	→	○	○		△
		— 道の駅整備と連携した交通施策の実施【No.34再掲】	→	→	○	△	△	
		54 自転車等の貸付及び購入補助	→	→	○			
		55 自転車利用のメリットの教育	→	→	○			
		56 対象・課題に応じた安全教育の実施	→	→	○			○
		4002 自転車情報の収集・提供	→	→	○	△	△	
		4003 健康を切り口とした自転車活用の推進	→	→	○			
		4004 新しい生活様式に対応した自転車活用の推進	→	→	○			
		4005 災害に備えた自転車活用の推進	→	→	○			

→ 調査・検討
→ 整備・導入・実施

実施主体の凡例
 ○：主体的に取り組む関係者
 △：補助的に関わる関係者

【事業の総括】

各事業の対象交通手段とパッケージ事業・個別推進事業の位置付けを、以下のとおり整理しました。(表 10、表 11、表 12)

表 10 戦略1の事業の対象交通手段とパッケージ事業及び個別推進事業一覧

戦略	取組み	事業名称	対象交通手段							パッケージ事業		個別推進事業			
			徒歩	自転車	鉄道	路面電車	バス	タクシー	自動車(道路)	まちなか	路面電車				
【戦略1】 公共交通幹線軸の強化	【取組み1-1】 幹線バスの高規格化	1	バス路線の維持、再編・見直し					○						●	
		2	運行時間帯の拡大					○			★				
		3	運行本数の増便					○			★				
		4	バス専用・優先レーンの拡充					○							●
		5	公共交通優先システムの導入(信号制御など)				○	○					☆		●
		6	路線バス遅延箇所の対策					○							●
		7	バス停施設の改善					○			★				●
		8	バリアフリー車両の導入促進				○	○			★	☆			
		9	市民の利用意識の醸成				○	○			★	☆			
		1001	運転士確保に向けた取組みの推進					○	○						●
		10	路線バスに対する公共補助、見直し					○							●
	11	交通システムの高度化の検討			○	○	○			★	☆				
	【取組み1-2】 路面電車・渥美線の機能の維持・強化	12	駅・停留場のバリアフリー化の促進			○	○					☆		●	
		—	バリアフリー車両の導入促進【No.8再掲】				○	○			★	☆			
		13	駅・停留場施設の改善			○	○					☆		●	
		14	軌道敷の改修				○			○		☆			
		15	路面電車施設の更新				○					☆			
		16	渥美線施設の更新			○									●
		17	渥美線橋梁の耐震化の促進			○									●
		—	公共交通優先システムの導入(信号制御など)【No.5再掲】				○	○					☆		●
	【取組み1-3】 公共交通の利便性向上	18	適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討				○			○		☆			
		—	市民の利用意識の醸成【No.9再掲】				○	○			★	☆			
		19	路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討				○					☆			
		20	公共交通利用者への支援(通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など)			○	○	○	○		★				
		21	利用しやすい運賃体系の導入(ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など)					○				★			
22		路線バスへのICカードの導入					○				★				
23		リアルタイム運行情報システムの導入				○	○	○						●	
24		利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知			○	○	○	○						●	
25	交通施設や情報等のトータルデザイン化			○	○	○				★	☆				
1002	MaaSなど新たなモビリティサービスの推進	○	○	○	○	○	○	○	○	★					

表 11 戦略 2・3 の事業の対象交通手段とパッケージ事業及び個別推進事業一覧

戦略	取組み	事業名称	対象交通手段							パッケージ事業		個別推進事業		
			徒歩	自転車	鉄道	路面電車	バス	タクシー	自動車(道路)	まちなか	路面電車			
【戦略2】 地域拠点等における交通結節機能の強化	【取組み2-1】 交通結節点へのアクセシビリティの向上	-	バス路線の維持、再編・見直し【No.1再掲】					○					●	
		26	自転車ネットワークの整備推進		○						○	★		●
		27	地域主体のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行						○	○	○			●
	【取組み2-2】 乗換機能の強化	28	円滑な乗換施設の整備（赤岩口停留場、競輪場前停留場など）		○	○	○	○	○	○		☆		
		29	P&R駐車場の整備推進			○	○				○			●
		30	C&R駐車場の整備推進		○	○	○	○					☆	●
		-	バス停留所の改善【No.7再掲】									★		●
		-	駅・停留場施設の改善【No.13再掲】			○	○						☆	●
		31	分かりやすい交通情報の提供	○	○	○	○	○	○	○	○	★		
		-	MaaSなど新たなモビリティサービスの推進【No.1002再掲】	○	○	○	○	○	○	○	○	★		
	【取組み2-3】 交通結節点周辺のまちづくりとの連携	32	地域拠点整備と連携した交通施策の実施（南栄駅、高師駅周辺など）		○	○		○	○	○				●
		33	乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口停留場周辺など）		○		○	○	○	○		☆		
		34	道の駅整備と連携した交通施策の実施		○			○	○	○				●
	【戦略3】 まちなか交通の魅力向上	【取組み3-1】 路面電車の魅力向上	35	軌道緑化の整備				○						●
36			グレードの高い停留場の整備				○				★			
-			適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討【No.18再掲】				○			○		☆		
-			交通施設や情報等のトータルデザイン化【No.25再掲】			○	○	○				★	☆	
37			企画電車の運行（おでんしゃ、納涼ビール電車など）				○							●
38			レトロ電車など観光資源の開発				○						☆	
3001			「豊橋市ふるさと寄附金」を活用した体験型返礼品の実施				○						☆	
【取組み3-2】 回遊性・アクセシビリティの向上		39	歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備	○	○		○			○	★			
		-	分かりやすい交通情報の提供【No.31再掲】	○	○	○	○	○	○	○	○	★		
		3002	居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携した施策の実施	○	○	○	○	○	○	○	○	★		
		-	運行時間帯の拡大【No.2再掲】							○		★		
		-	運行本数の増便【No.3再掲】							○		★		
		40	駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の確保、地下駐輪場の改修など）		○							★		
		-	自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】		○						○	★		●
		41	サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充			○		○						●
		42	都市間鉄道の利便性向上			○								●
		43	豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上	○	○						○			●
【取組み3-3】 まちなかのまちづくりとの連携		-	公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）【No.20再掲】			○	○	○	○	○		★		
		-	利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）【No.21再掲】							○		★		
	44	駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施	○	○		○	○	○	○		★			
	45	豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討							○	○	○	★		
	-	居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりと連携した施策の実施【No.3002再掲】	○	○	○	○	○	○	○	○	★			

表 12 戦略4の事業の対象交通手段とパッケージ事業及び個別推進事業一覧

戦略	取組み	事業名称	対象交通手段							パッケージ事業		個別推進事業	
			徒歩	自転車	鉄道	路面電車	バス	タクシー	自動車(道路)	まちなか	路面電車		
【戦略4】 自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換	【取組み4-1】 交通手段を賢く使い分ける意識変革	46 「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の制定・周知			○	○	○	○					●
		47 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）	○	○	○	○	○	○		★	☆		●
		48 エコ通勤の推進	○	○	○	○	○						●
		49 健康マイレージ事業の実施	○	○	○	○	○						●
		50 公共交通を活用した観光の推進				○	○	○	○				●
		51 運転免許自主返納者への支援（運転経歴証明書の交付など）							○				●
		4001 新しい生活様式に対応した公共交通の利用啓発の推進				○	○	○	○				●
	【取組み4-2】 多様な交通手段が共存できる道路空間の整備	52 市街地の渋滞解消につながる幹線道路の整備（国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など）								○			●
		53 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）	○	○					○				●
		— 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備【No.39再掲】	○	○		○			○	★			
		— 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】		○					○	★			●
	【取組み4-3】 自転車活用の推進	— 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】		○					○	★			●
		— 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の確保、地下駐輪場の改修など）【No.40再掲】		○							★		
		— C&R駐輪場の整備推進【No.30再掲】		○	○	○	○					☆	●
		— 道の駅整備と連携した交通施策の実施【No.34再掲】		○				○	○	○			●
		54 自転車・ヘルメットの貸付及び購入補助		○									●
		55 自転車利用のメリットの教育		○									●
		56 対象・課題に応じた安全教育の実施		○									●
		4002 自転車情報の収集・提供		○	○	○	○						●
		4003 健康意識を高める自転車活用の推進		○									●
		4004 新しい生活様式に対応した自転車活用の推進		○									●
		4005 災害に備えた自転車活用の推進		○									●

【各戦略の取組みと交通課題との関係】

各戦略の取組みで実施する事業は、基本計画（都市交通マスタープラン）で整理した15の交通課題（表13）に以下のとおり対応しています。

特に、公共交通、自転車に関する課題や、交流の促進に関する課題を中心に対応していることが分かります。

表 13 交通課題の解決に関連する取組みの対応一覧

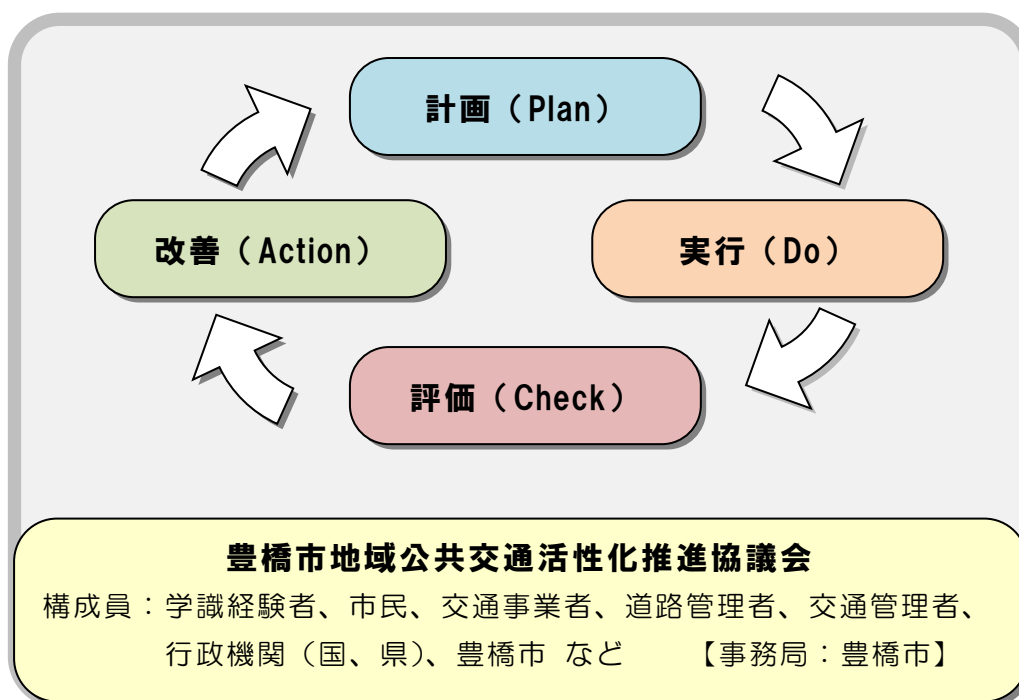
戦 略		【戦略1】 公共交通幹線軸 の強化			【戦略2】 地域拠点等 における交通結節 機能の強化			【戦略3】 まちなか交通の 魅力向上			【戦略4】 自転車や公共交通 を中心とした ライフスタイル への転換			
		1-1	1-2	1-3	2-1	2-2	2-3	3-1	3-2	3-3	4-1	4-2	4-3	
取組み		1-1	1-2	1-3	2-1	2-2	2-3	3-1	3-2	3-3	4-1	4-2	4-3	
交通課題		幹線バスの高規格化	路面電車・漚美線の維持・強化	公共交通の利便性向上	交通結節点への向上	乗換機能の強化	まちづくりとの連携	路面電車の魅力向上	向回遊性・アクセシビリティの向上	まちなかとの連携	使い分けの意識変革	多様な道路空間の整備	自転車活用の推進	
ア 集約型都市構造の実現のための課題	課題1 公共交通ネットワークの形成	1-1 公共交通幹線軸の形成	○	○					○					
		1-2 拠点や地域の特性にあった交通結節点の整備				○	○	○			○		○	
		1-3 公共交通空白地域への対応				○								
	課題2 過度な自家用車利用からの転換	2-1 交通施策に対する認知度の向上										○		
		2-2 環境に配慮した交通行動に対する市民意識の醸成										○		
		2-3 徒歩・自転車・公共交通の利便性向上	○	○	○	○	○	○		○			○	○
	課題3 中心市街地へのアクセシビリティ・回遊性の向上	3-1 まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備								○	○		○	
		3-2 来訪頻度の増加や回遊性を高める更なる取組み							○	○	○			
		3-3 まちなかの駐輪環境の向上								○	○			○
	課題4 交流の促進	4-1 外出機会の創出	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4-2 広域流動を支える鉄道を中心としたサービス向上									○					
4-3 隣接都市間との連携を考慮した道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成		○		○	○				○			○		
イ 市民生活の質の向上のための課題	課題5 移動の円滑化への対応	5-1 高齢者や子ども、障がい者等に配慮した交通施設の整備	○	○	○		○				○	○	○	
		5-2 安全性や利便性を高めるための交通施設の更新		○								○	○	
	課題6	公共交通の利用しやすさの向上	○	○	○	○	○	○		○	○			
	課題7 交通事故の削減	7-1 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保								○	○		○	○
		7-2 交通ルール遵守とマナー向上の更なる取組み										○		○
		7-3 安全・安心して歩ける生活道路の確保											○	
	課題8 市民の健康増進	8-1 歩く機会の創出	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
		8-2 自転車活用の推進				○				○	○	○	○	○
	課題9	道路交通の円滑化	○					○				○	○	
	課題10	災害への対応		○								○	○	
課題11	公共交通分野で進展する技術の活用	○	○	○	○	○		○		○				
ウ 取組みを進める上での課題	課題12	市民ニーズを踏まえた円滑で効率的な交通施策の推進	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	課題13	公共交通の維持・活性化に対する行政の関与	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	課題14	公共交通を支える人材の確保	○	○										
	課題15	公共交通の新しい生活様式への対応									○		○	

(5) 進行管理・推進体制等

ア. 進行管理

本計画に位置付けた事業の着実な実行と目標の達成に向け、「豊橋市地域公共交通活性化推進協議会」がPDC Aサイクルによって以下のとおり進行管理を行います。(表 14)

- ・事業の進捗状況は毎年把握します。
- ・前期最終年の令和2年度と計画最終年の令和7年度に、目標の評価指標に基づいて指標値に対する達成状況を評価します。(表 15)
- ・前期最終年の令和2年度には、事業の実施状況と目標の達成状況等を踏まえ、必要に応じて計画の中間見直しを行います。



計画 (Plan)

- 集約型都市構造の実現に向けた都市交通体系を構築するため、豊橋市都市交通計画を策定します。

実行 (Do)

- 計画した事業の実施主体が関係者と連携して、事業を実施します。

評価 (Check)

- 事業の実施状況を把握し、目標の評価指標により事業の実施効果を検証し、計画の評価を行います。

改善 (Action)

- 評価の結果を踏まえて、計画の見直しを行います。

表 14 評価スケジュール

	前 期					後 期				
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
事業の実施	←—————→									
事業の進捗管理	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
計画の評価					○					○
計画の中間見直し					○					

注：計画の評価は国のガイドラインを勘案して行う

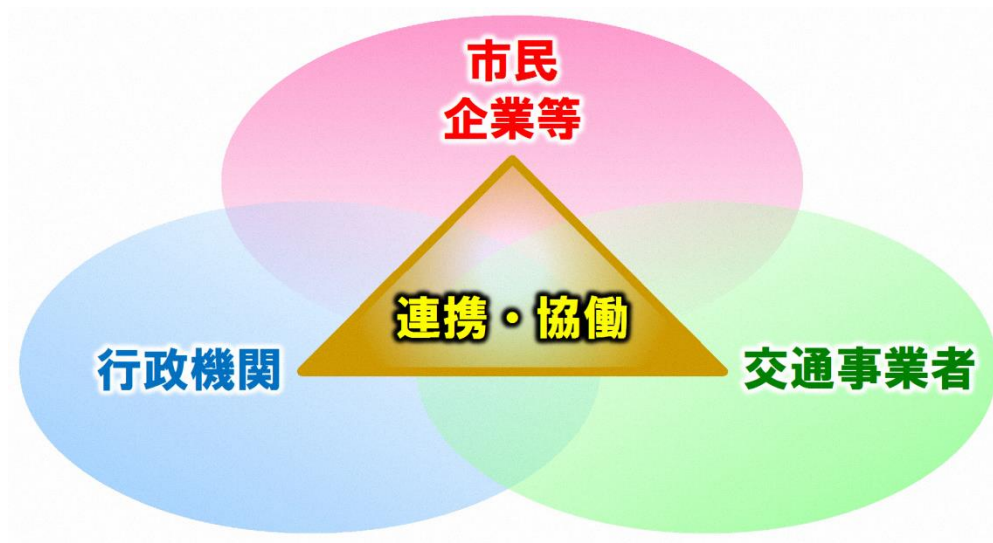
表 15 目標の評価指標と指標値

目標	評価指標	H26 実績	R1 実績 (中間評価)	R7 目標
目標 1	自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合	【自転車】 37.7% 【公共交通】 42.7%	【自転車】 29.9% 【公共交通】 38.4%	【自転車】 40.0% 【公共交通】 45.0%
	歩行者・自転車 が関わる 交通事故件数	769 件/年	592 件/年	R1実績からの減少
目標 2-1	公共交通の 1日当たり 利用者数	【主要鉄道駅】 56.1千人/日平均 【路面電車・路線バス】 22.7千人/日平均	【主要鉄道駅】 58.5千人/日平均 【路面電車・路線バス】 23.6千人/日平均	【主要鉄道駅】 R1実績の維持 【路面電車・路線バス】 R1実績の維持
目標 2-2	中心市街地内の 休日歩行者 通行量	57,455 人/日	57,639 人/日	63,000 人/日
目標 3	市街化区域内の 歩行者・自転車 の利用割合	9.9%	11.3%	R1実績からの増加

イ. 推進体制（関係者の連携・協働）

本計画の推進は、「豊橋市地域公共交通活性化推進協議会」において行うこととしますが、円滑に事業を進めるためには、行政機関（国、愛知県、道路管理者、交通管理者、豊橋市）や交通事業者による主導だけでなく、市民や企業等もその意識を高め、関係者全てが認識を共有する必要があります。

そのためにも、行政機関、交通事業者、市民・企業等がそれぞれ主体性を持ち、相互に連携・協働しながら取り組んでいきます。



(6) 補助系統の位置付けと必要性

ア. 地域公共交通の補助系統の位置付け

本市のコミュニティバス及び路線バスは、持続可能な地域公共交通ネットワークを維持するために、国や県、市の補助を受けながら運行しております。本計画で補助系統を位置付け、その役割を明確にすることで効果的、効率的な支援をします。

表 16-1 地域内フィーダー系統補助

位置付け	名称	実施主体	運行系統名等	運行系統			事業許可区分	運行形態	役割	フィーダー系統補助	確保・維持策		
				起点	経由地	終点							
コミュニティバス	北部地区「柿の里バス」 (運行は交通事業者)	・北部石巻西川・賀茂線運営協議会 ・北部下条・森岡線運営協議会 ・豊橋市	石巻西川・賀茂線／下条・森岡線(下) (第2便)	豊橋医療センター	和田辻東・天王公会堂	石巻中山	4条乗合	路線定期運行	市内のアクセス交通※1	●	地域公共交通確保維持事業により運行を確保		
			石巻西川・賀茂線／下条・森岡線(下) (第4便)	豊橋医療センター	和田辻東	JA豊橋石巻支店	4条乗合	路線定期運行		●			
			石巻西川・賀茂線／下条・森岡線(下) (第6便)	豊橋医療センター	和田辻東・金田住宅前	JA豊橋石巻支店	4条乗合	路線定期運行		●			
			石巻西川・賀茂線／下条・森岡線(下) (第4便、第6便)	豊橋医療センター	和田辻東・天王公会堂	石巻中山	4条乗合	路線定期運行		●			
			石巻西川・賀茂線／下条・森岡線(上) (第7便)	石巻中山	天王公会堂・和田辻東	豊橋医療センター	4条乗合	路線定期運行		●			
			石巻西川・賀茂線(上) (第3便)	石巻中山	和田辻東	豊橋医療センター	4条乗合	路線定期運行		●			
			下条・森岡線(上) (第5便)	こびき	天王公会堂・和田辻東・金田住宅前	豊橋医療センター	4条乗合	路線定期運行		●			
			石巻西川・賀茂線／下条・森岡線(上) (石老福通過)(第1便)	石巻中山	天王公会堂・和田辻東	豊橋医療センター	4条乗合	路線定期運行		●			
			石巻西川・賀茂線／下条・森岡線(上) (赤岩口)(第9便)	石巻中山	北部地区	赤岩口	4条乗合	路線定期運行		●			
	南部地区「愛のりくん」 (運行は交通事業者)	・表浜地域公共交通推進委員会 ・豊橋市	高根・芦原	高根校区	高根校区	芦原駅	4条乗合	区域運行		●		●	利用促進により現状の収益を維持
			豊南・大清水	豊南校区	豊南校区	大清水まなび交流館	4条乗合	区域運行		●			
	前芝地区「しおかぜバス」 (運行は交通事業者)	・しおかぜバス運営協議会 ・豊橋市	梅敷前芝線	西駅前	前芝	梅敷	4条乗合	路線定期運行		●		●	
	川北地区「かわきたバス」 (運行は交通事業者)	・かわきたバス運営委員会 ・豊橋市	下地・津田～豊橋駅前系統	JA津田支店	奎野医院	豊橋駅前	4条乗合	路線定期運行				●	地域公共交通確保維持事業により運行を確保
			下地・津田～大村系統	JA津田支店	豊橋駅前(大村行)	ファミリーマート	4条乗合	路線定期運行				●	
			大村～下地・津田系統	ファミリーマート	豊橋駅前(下地・津田行)	セブンイレブン豊橋	4条乗合	路線定期運行				●	
	南部地区「愛のりくん」 (運行は交通事業者)	・表浜地域公共交通推進委員会 ・豊橋市	細谷・二川	細谷校区	細谷校区	ヤマナカ二川店	4条乗合	区域運行		●		●	
			小沢・二川	小沢校区	小沢校区	ヤマナカ二川店	4条乗合	区域運行		●		●	
	東部地区「やまびこ号」 (運行は交通事業者)	・東山バス運営協議会 ・豊橋市	東部東山線	運動公園前	-	二川駅	4条乗合	路線定期運行				●	利用促進により現状の収益を維持
	路線バス	野依地区「三本木線」 ・豊鉄バス(株)	三本木線 (くすのき特別支援学校)	豊橋駅前	北山	くすのき特別支援学校	4条乗合	路線定期運行		市内運行路線※2		●	地域公共交通確保維持事業により運行を確保
三本木線(野依)			豊橋駅前	北山	野依	4条乗合	路線定期運行	●					

令和5年4月時点

- ※1. 市内のアクセス交通とは従来の乗合型公共交通サービスの確保が難しい地域において、鉄道駅といった最寄りの交通結節点にアクセスしやすくする路線
- ※2. 市内運行路線とは市内から市域外への流動と市外からの来訪者の需要及び市内の地域拠点の移動に対応した路線

表 16-2 地域間幹線系統補助、豊橋市バス運行対策補助

位置付け	実施主体	路線名	運行区間	事業許可区分	運行形態	役割	地域間幹線系統補助	豊橋市バス運行対策補助	確保・維持策	
路線バス	豊鉄バス株式会社	伊良湖本線	豊橋駅前－保美	4条乗合	路線定期運行	広域的な路線 ※1	●	●	地域公共交通確保維持事業及び豊橋市バス運行対策事業により運行を確保	
		豊川線	豊橋駅前－豊川駅前	4条乗合	路線定期運行		●	●		
		新豊線	豊橋駅前－新城富永	4条乗合	路線定期運行		●	●		
			豊橋駅前－本宮の湯				●			
		三本木線	豊橋駅前－西高師	4条乗合	路線定期運行	市内運行路線 ※2		●	豊橋市バス運行対策事業により運行を確保	
		豊橋技科大線	豊橋駅前－福祉村	4条乗合	路線定期運行			●		
		飯村岩崎線	豊橋駅前－赤岩口	4条乗合	路線定期運行			●		
		天伯団地線	豊橋駅前－天伯団地	4条乗合	路線定期運行			●		
		二川線	豊橋駅前－一里山	4条乗合	路線定期運行			●		
		豊橋和田辻線	豊橋駅前－嵩山	4条乗合	路線定期運行			●		
			豊橋駅前－四ツ谷					●		
		中浜大崎線	豊橋駅前－デンソー前	4条乗合	路線定期運行			●		
		卸団地線	豊橋駅前－総合スポーツ公園	4条乗合	路線定期運行			●		
		神野ふ頭線	豊橋駅西口－西ふ頭北	4条乗合	路線定期運行			●		
		レイクタウン線	豊橋南プラザ－豊橋南プラザ (経由地 小学校西－レイクヒルズ)	4条乗合	路線定期運行			●		
		牛川金田線	豊橋駅前－金田住宅前	4条乗合	路線定期運行					利用促進により現状の収益を維持
		西口線	豊橋駅前－西口	4条乗合	路線定期運行					
		岩田団地線	豊橋駅前－中岩田三丁目	4条乗合	路線定期運行					
		小浜大崎線	豊橋駅前－大崎	4条乗合	路線定期運行					
		豊橋市民病院線	豊橋駅前－総合スポーツ公園	4条乗合	路線定期運行					
牟呂線	西駅前－築地橋－西駅(左まわり)	4条乗合	路線定期運行							
	西駅前－往完町－西駅前(右まわり)									

令和5年4月時点

※1. 広域的な路線とは市内から市域外への流動と市外からの来訪者の需要及び市内の都市拠点と地域拠点の移動に対応した路線

※2. 市内運行路線とは広域路線を補完し、一団の住宅地や主要施設など交通結節点を結び、日常生活に対応できるサービス水準を確保した路線

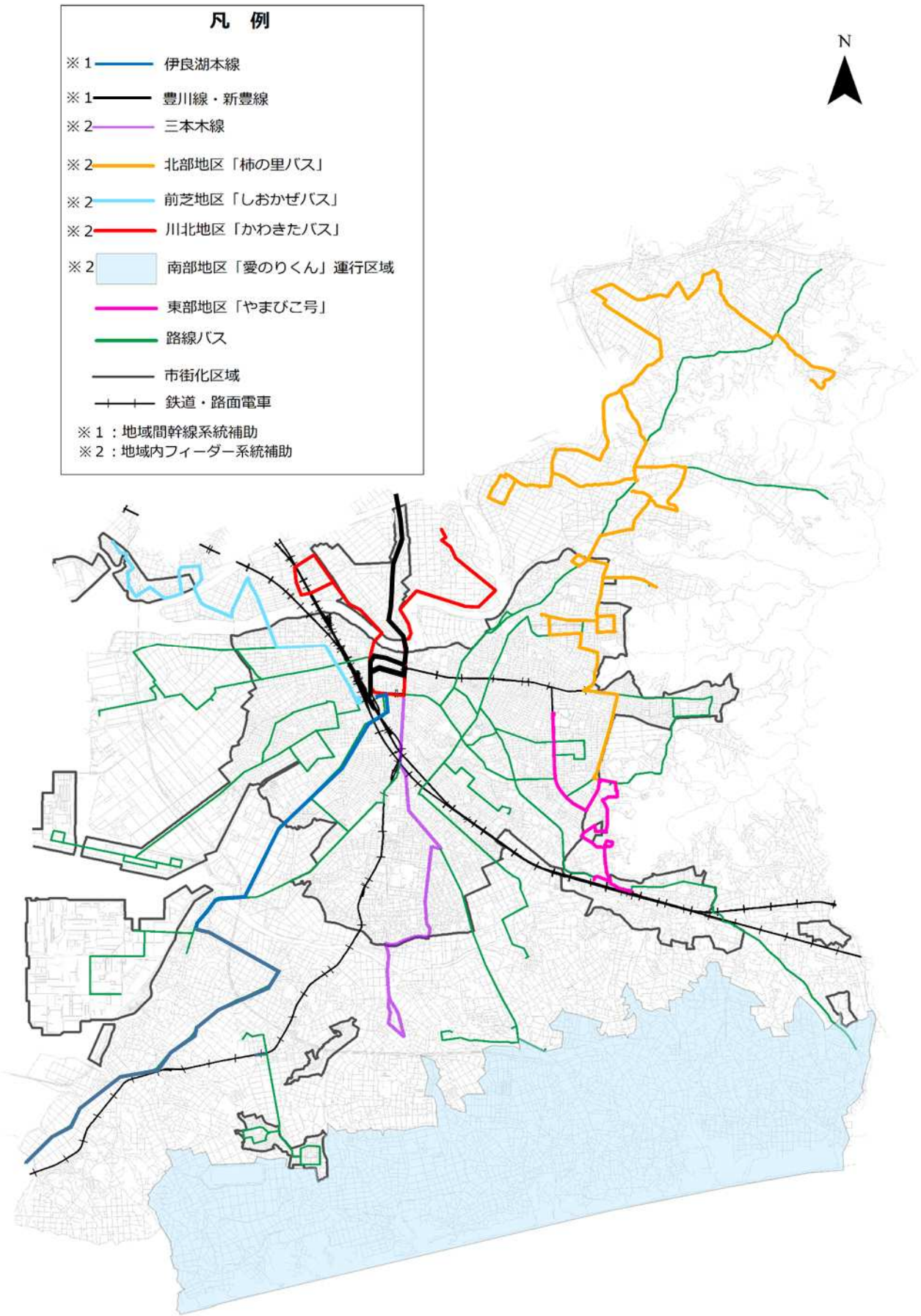


図 18 公共交通路線網

Ⅰ. 地域公共交通確保維持事業の必要性

(ア) 地域内フィーダー系統

地域内フィーダー系統は、高齢化が進む北部地区、南部地区、前芝地区、川北地区及び野依地区では、沿線住民の買い物など日常生活を営むうえで必要な交通手段としての役割を担っている。

- ①柿の里バスは北部地区において、地域内の通院や買い物での利用に加え、赤岩口で路面電車への乗り換えを行い、中心市街地へアクセスするための交通として必要な路線である。
- ②愛のりくんは南部地区において、豊橋鉄道渥美線、JR東海道本線への乗り換えのアクセス交通として必要な路線である。
- ③しおかぜバスは前芝地区、かわきたバスは川北地区において、成田記念病院や豊橋市民病院への通院及び、豊橋駅へアクセスしその後の広範囲での移動に必要な路線である。
- ④三本木線は野依地区において、豊橋市立くすのき特別支援学校への交通手段や、成田記念病院や豊橋市民病院への通院及び、豊橋駅へアクセスしその後の広範囲での移動に必要な路線である。

①から④のコミュニティバスや路線バスは、必要不可欠な移動を確保し、豊かで快適に生活するためにはなくてはならないものであるが、自治体や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(イ) 地域間幹線系統

地域間幹線系統は、市域を跨いでの利用者が多くを占め、通勤、通学、通院や買い物など利用者の生活の足として広域的な路線の役割を担っている。

- ①伊良湖本線は、通院や豊橋駅、田原駅への鉄道利用、沿線高校への通学利用のほか、日中は高齢者の田原市街地での買い物で利用される広域的な移動に必要な路線である。
- ②豊川線は、豊橋市、豊川市の相互間の通勤、通院や大型商業施設への買い物で利用される広域的な移動に必要な路線である。
- ③新豊線は、豊橋市、豊川市の相互間の通勤、通院や大型商業施設への買い物で利用される広域的な移動に必要な路線である。

①から③の路線バスは、必要不可欠な広域的な移動を確保し、豊かで快適に生活するためにはなくてはならないものであるが、事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

ウ. 豊橋市バス運行対策事業の必要性

路線バスは、市内の都市拠点と地域拠点の移動や、一団の住宅地や主要施設などと交通結節点とを結び、日常生活に対応できるサービス水準を確保する必要がある。そのため、輸送人員の減少等により運行の継続が困難な路線については、豊橋市バス運行対策事業により地域住民の生活上必要なバス路線の運行を確保・維持する必要がある。

エ. 地域公共交通全体の目標

まちづくり施策と連携してまちの魅力・活力を高める交通環境をつくるには、都市機能が集積する都市拠点や日常生活に必要な機能が集積する地域拠点に行きやすくする公共交通ネットワークの形成が重要である。人口減少社会や新型コロナウイルス感染症等の影響で利用者数が減少していることから利用者数の回復を目指し、令和元年度実績を維持することを目標とする。

表 17 目標及び指標値

目 標	評価指標	データ取得方法	R1実績	R7目標
まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの形成	主要鉄道駅の1日当たり利用者数	本市統計書より毎年、乗客数を確認	58.5千人/日平均	R1実績の維持
	路面電車、路線バス、コミュニティバスの1日当たり利用者数	本市統計書より毎年、輸送人員を確認 コミュニティバスは毎年、運行事業者の実績報告で確認	23.6千人/日平均	R1実績の維持

