
豊橋市 都市交通マスタープラン

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

平成 18 年 3 月 豊橋市

豊橋市都市交通マスタープラン

目 次

1. はじめに

1-1 都市交通マスタープラン策定の趣旨	1-1 頁
1-2 都市交通マスタープランの位置付け	1-2 頁
1-3 上位計画	1-3 頁

2. 豊橋市の現状

2-1 豊橋市の概況	2-1 頁
2-2 豊橋市の交通概況	2-20 頁
2-3 豊橋市の交通の課題	2-39 頁

3. 都市交通ビジョン

3-1 基本理念	3-1 頁
3-2 目指すべき将来像	3-2 頁
3-3 将来の都市交通体系	3-3 頁
3-4 基本目標及び方針	3-4 頁
3-5 区域及び交通手段別の方針	3-8 頁

4. 交通施策の計画立案

4-1 交通施策の基本的な考え方	4-1 頁
4-2 基本方針の重点化	4-3 頁
4-3 交通施策の内容（基本目標別）	4-4 頁
4-4 交通施策の内容（地域別）	4-34 頁
4-5 交通施策の内容（交通手段別）	4-51 頁

5. 計画の進め方

5-1 進行管理の視点	5-1 頁
5-2 指標の設定	5-3 頁

参考

施策指標の解説	参-1 頁
用語解説	参-3 頁
委員会等の開催記録	参-5 頁
委員会等名簿	参-6 頁
委員会規約等	参-9 頁

1. はじめに

1-1. 都市交通マスタープラン策定の趣旨

都市交通は、都市間及び都市内における人や物資の移動であり、社会経済活動や生活行動において非常に重要な部分を担い、我々の生活にとって欠かせないものとなっています。また、交通は都市と密接な関係にあることから、土地の利用や施設の立地と交通体系とが一体となった都市を形成するために、これからのまちづくりにおいては、交通基盤として道路整備を進めるだけでなく交通全体を考慮していかなければなりません。

豊橋市のまちづくりを見ると豊橋駅を中心として、JR東海道本線を始めとする鉄道や東部の住宅地を結ぶ路面電車、放射状に路線が形成されたバス、機動性の高いタクシーにより公共交通網が整備され、それにあわせて都市も発展してきました。しかし、近年のモータリゼーションの進展により人々の主な交通手段が自動車へ移行し、多くの民間施設や公共施設などが近郊・郊外へ進出及び移転をしたため、都市構造は大きく変わりました。

これまでの豊橋市の交通における取り組みでは、道路交通、特に自動車交通を円滑にする自動車優先の社会への対応が主となっていました。その結果、渋滞や交通事故のような交通問題、騒音や大気汚染などのような環境問題といった自動車に起因する問題が出てきています。

また、社会情勢の変化としては、近い将来5人に1人が高齢者と想定されるような高齢社会の進展、言語や生活習慣の異なる外国人の増加などの国際化、情報通信技術の発達による高度情報化への対応、地球規模の課題である地球温暖化、資源の枯渇などのエネルギー問題、将来に想定されている東海地震や東南海地震などの大規模災害への対応要請などがあり、これらも交通の課題として捉えていく必要があります。

このような豊橋市の交通に関する様々な課題を解決し、都市交通政策を効率良く有効に進めていくためには、行政、事業者、そして市民を包括する交通の目標を定めることが必要であることから、平成16年3月に「豊橋市都市交通ビジョン」を策定しました。

本マスタープランは、都市交通ビジョンを実現するための交通施策を計画立案し、計画の進め方を示すために策定するものです。

1-2. 都市交通マスタープランの位置付け

豊橋市都市交通マスタープランは、豊橋市の計画の中において下記の通り位置付けられます。

上位計画で定められた都市交通に関する基本目標・基本方針を受け継ぎつつ、今後実施していく施策を具体化していく計画となります。

豊橋市総合計画

市民と行政のまちづくりに対する共通の指針となるもので、将来展望のもとに着実な行財政運営を計画的かつ総合的に進めるため、長期的な目標から短期的な戦略までを明らかにしたものです。

豊橋市都市計画マスタープラン

都市計画の基本的な方針を示し、豊橋市における都市の将来像や土地利用を明らかにするとともに、各地域のまちづくりの方針を定めるものです。

豊橋市都市交通ビジョン

豊橋市の将来交通体系として目指すべき姿を明らかにし、それを達成するための基本目標及び方針を示すものです。

平成36年（2024年）を見据えたものです。

豊橋市都市交通マスタープラン

都市交通ビジョンを実現するための交通施策を計画立案し、計画の進め方を示すものです。

本マスタープランの計画期間は、平成18年度から平成27年度までの10年間とします。

なお、社会情勢の大きな変化があった場合などにおいては、必要に応じた見直しを行います。

1-3. 上位計画

1) 豊橋市総合計画<抜粋>

総合交通体系

(1) 道路

第二東海自動車道（第二東名）、三遠南信自動車道や三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）など、新たな国土軸や地域連携軸となる高規格道路等の整備・計画を促進します。また、国道23号豊橋・豊橋東バイパス、東三河環状線、東三河縦貫道路など、市街地や臨海部から広域高速ネットワークへの道路整備を進めアクセスの強化を図ることにより、東三河地域の一体性を高め周辺地域との交流・連携を推進します。

市域内については、これらの幹線道路などを骨格として、放射道路と環状道路からなる計画的な道路網の整備を図るとともに、生活道路については歩行者や自転車が安全、快適に通行できる道路の整備に努めます。

(2) 公共交通

公共交通機関については、市民の通勤、通学や生活の足としてだけでなく、高齢福祉社会を支える移動手段、あるいは環境社会に対応した移動手段として重要性が高まっており、一層の利用促進に向けた環境改善や整備に努めます。

鉄道については、豊橋鉄道渥美線の豊橋駅への接続をはじめとした交通結節機能の強化などによるサービスの向上を図ります。豊橋鉄道東田本線（路面電車）については、人や環境にやさしい乗り物として利用促進を図ります。路線バスについては、市民の日常生活に必要な公共交通機関として、より利用しやすい環境づくりに努めます。また、多様な交通需要にこたえるため、地域の状況の違いや利用する人のニーズに応じた移動手段の確保についても検討していきます。

(3) 港湾

経済の国際化の進展に伴い国際貿易が着実な成長を遂げつつあるなかで、国際物流における三河港の拠点性を高めるためコンテナ定期航路の積極的な誘致を図るとともに、港湾施設の充実が必要であると考えます。また、港湾機能を十分に発揮させるため広域的な幹線道路のアクセス強化を促進するとともに、貴重な親水空間として市民に親しまれる港づくりを進めることが必要と考えます。

2) 豊橋市都市計画マスタープラン〈抜粋〉

交通施設整備の方針

本市は東西大都市圏の中間に位置し、主要交通の結節点として、東三河地域の中核を担ってきました。今後も地域間交流や産業経済活動の活性化、広域化が進むと考えられ、これに配慮した施設整備が必要です。一方では、高齢社会の進展など社会状況の変化に伴い交通に対するニーズの多様化が進むとともに、エネルギーの効率的な使用や排気ガスの削減など地球環境問題への対応も重要視されており、過度に自動車交通に依存しない社会づくりが求められています。そのため、幹線道路の整備とともに、公共交通機関や自転車など多様な交通手段を快適に利用できる交通環境づくりを進めます。

基本的な方針

(1) 人にやさしく誰もが安全で安心して移動できる交通環境をつくる

良好な歩行環境や自転車を利用しやすい環境、公共交通の利便性の高い環境など、人にやさしい交通環境の構築に向けた整備を行います。また、交通事故を減らすため、交通安全に向けた施設整備を進めるとともに、大規模災害にも対応できる交通基盤の整備を進めます。

(2) 生活に魅力を感じる交通環境をつくる

地域における生活環境を守るための交通基盤整備を行うとともに、暮らしやすさに寄与する交通空間の創出を行います。また、中心市街地の活性化のため、公共交通の利便性やまちなかの回遊性を向上させる交通基盤の整備を進めます。

(3) 地域の活力を高め発展に寄与する交通基盤を構築する

社会経済活動の活発化や広域交流の促進に向けて、道路の機能を十分に発揮させ道路交通を円滑にするために、必要な幹線道路や環状道路の整備を行います。また、効率のよい道路利用のために、交通手段の連携を進める交通施設整備を行います。

(4) 環境に配慮した交通のまちをめざす

環境負荷の小さい都市構造の実現に向けて、環境にやさしい交通手段への転換を促す交通基盤の整備を進めます。交通基盤整備に際しては、リサイクル材の使用など循環型社会の形成に向けて環境への配慮をします。

2. 豊橋市の現状

2-1. 豊橋市の概況

1) 位置

本市は、東は東京から約300km、西は大阪から約260km、名古屋から約70kmの距離にあり、日本のほぼ中央に位置しています。

本市は、JR 東海道新幹線、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線、東名高速道路、国道1号など、東西方向の主要な交通が集結する要衝の地にあります。また、北は南信方面、南は渥美半島方面への分岐点でもあります。

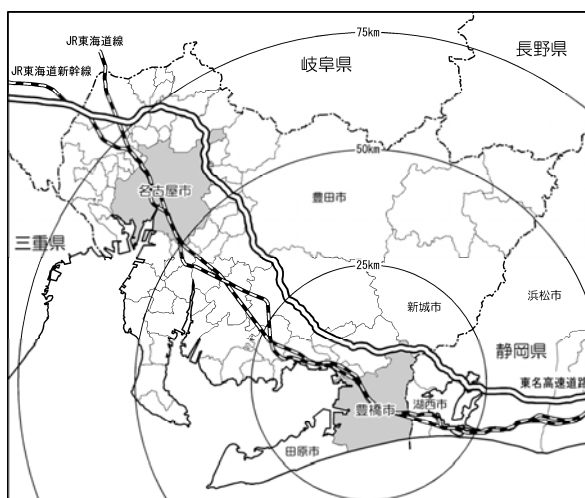


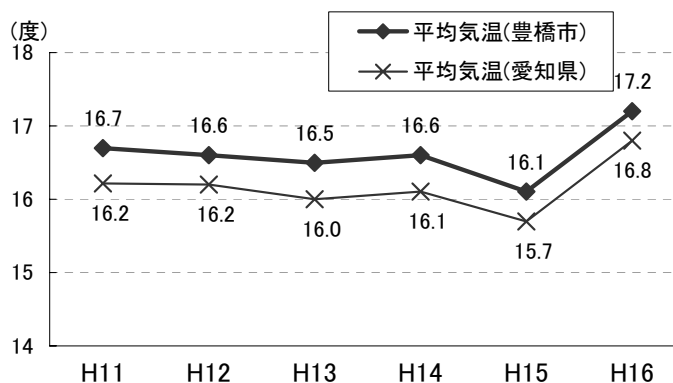
図2-1-1 豊橋市位置図（平成18年3月現在）

2) 地形

本市の地形は概ね平坦であり、東部の山地（弓張山地）から西部の低地（三河湾）へと、ゆるやかに傾斜しています。北部から中央部は豊川沿いに豊橋平野が広がり、南部一帯は天伯台地と呼ばれる台地を形成し、太平洋岸は急な崖となっています。

3) 気象

本市の年間平均気温は16°C前後、年間の雨天日数は30~40日程度（平成11年~16年）であり、年間を通じて雨天が少なく温暖な気候です。



資料：豊橋市統計書、愛知県統計年鑑
図2-1-2 平均気温の推移

4) 人口の動向

(1) 人口・世帯数

- 豊橋市の人口は、平成2年に33万8千人であったものが年々増加し、14年後の平成16年には推計で1.11倍の37万3千人に達しています。
- 世帯数も人口と同様に増加しており、平成2年に10万4千戸であったものが年々増加し、平成16年には推計で1.32倍の13万3千戸に達していますが、1世帯当りの平均世帯人員は3.3人から2.8人と減少しており、核家族化の進行が確認できます。
- 中心市街地の人口密度は依然として高くなっていますが、中心市街地の人口は減少傾向にあり、近郊部への分散傾向にあることが確認できます。

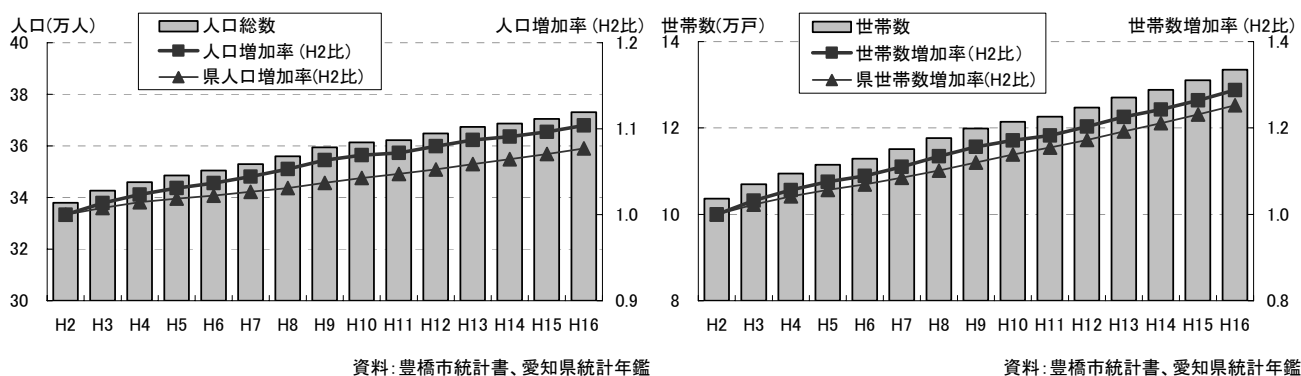


図2-1-3 人口と世帯数

表2-1-1 人口と世帯数

区分	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9
人口総数(人)	337,982	342,609	345,920	348,502	350,391	352,982	355,965	359,411
人口増加率(H2比)	1.00	1.01	1.02	1.03	1.04	1.04	1.05	1.06
世帯数(戸)	103,668	106,987	109,481	111,459	112,881	115,075	117,612	119,862
世帯数増加率(H2比)	1.00	1.03	1.06	1.08	1.09	1.11	1.13	1.16
平均世帯人員(人/戸)	3.26	3.20	3.16	3.13	3.10	3.07	3.03	3.00

区分	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
人口総数(人)	359,411	361,376	362,234	364,856	367,343	368,646	370,490	373,045
人口増加率(H2比)	1.06	1.07	1.07	1.08	1.09	1.09	1.10	1.10
世帯数(戸)	119,862	121,408	122,618	124,724	127,076	128,839	131,028	133,464
世帯数増加率(H2比)	1.16	1.17	1.18	1.20	1.23	1.24	1.26	1.29
平均世帯人員(人/戸)	3.00	2.98	2.95	2.93	2.89	2.86	2.83	2.80

資料：豊橋市統計書

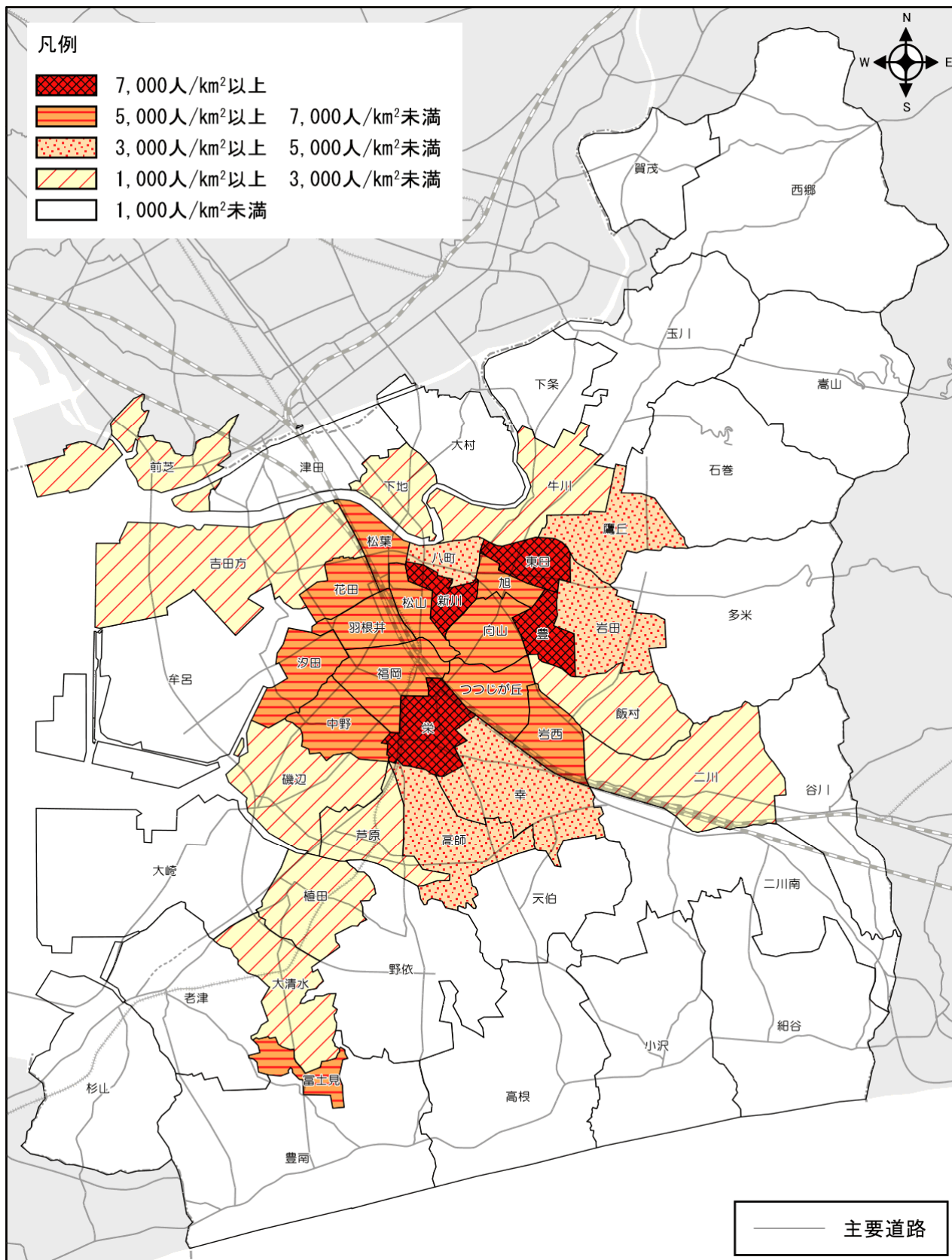


図2-1-4 小学校区別人口密度

資料：H12 国勢調査

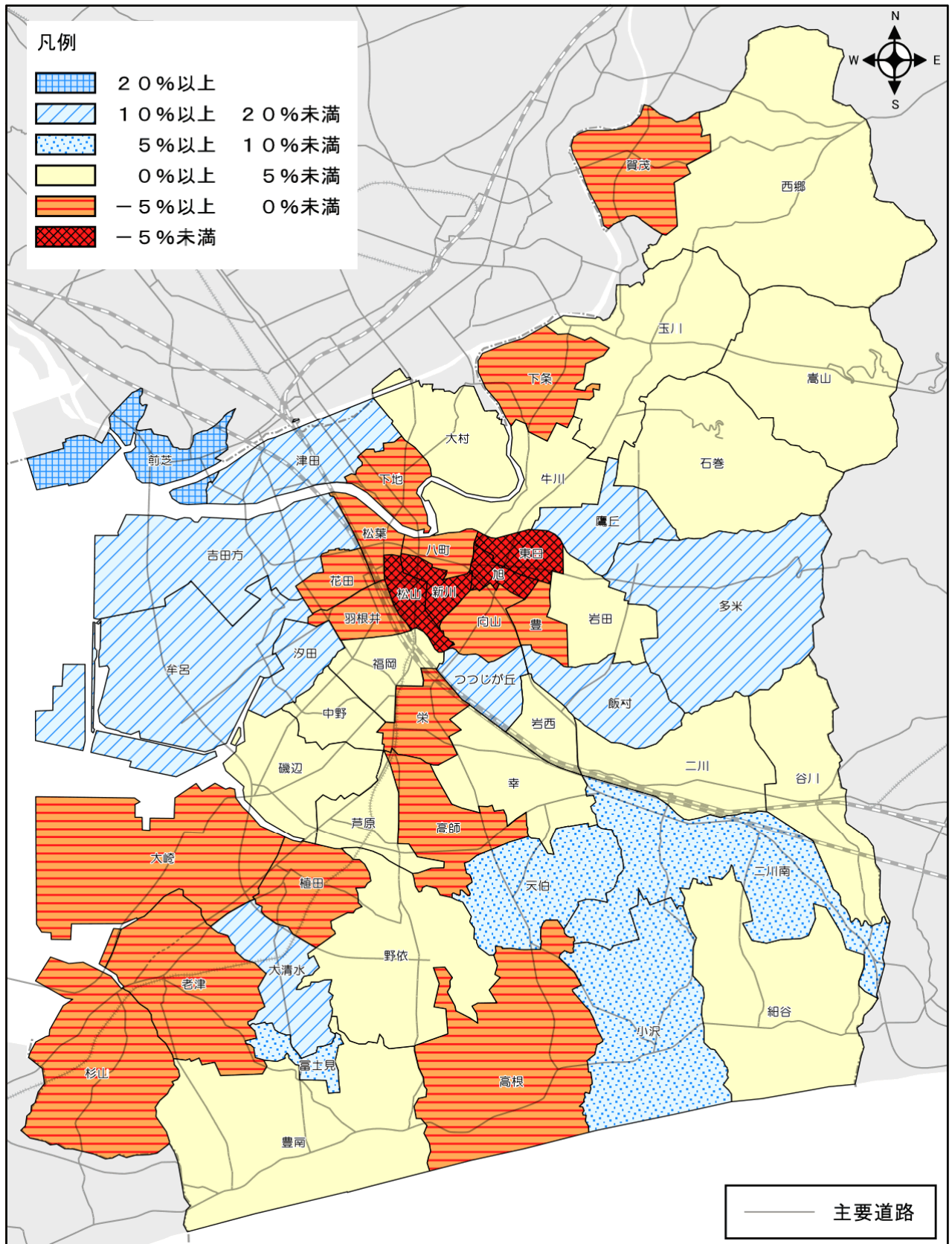
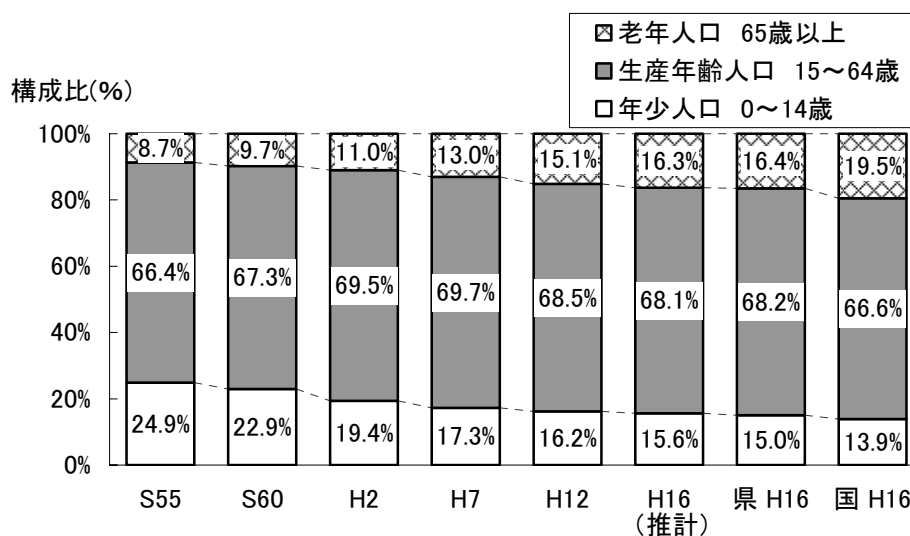


図2-1-5 小学校区別人口増減率（平成12年／平成7年）

資料：H12 国勢調査

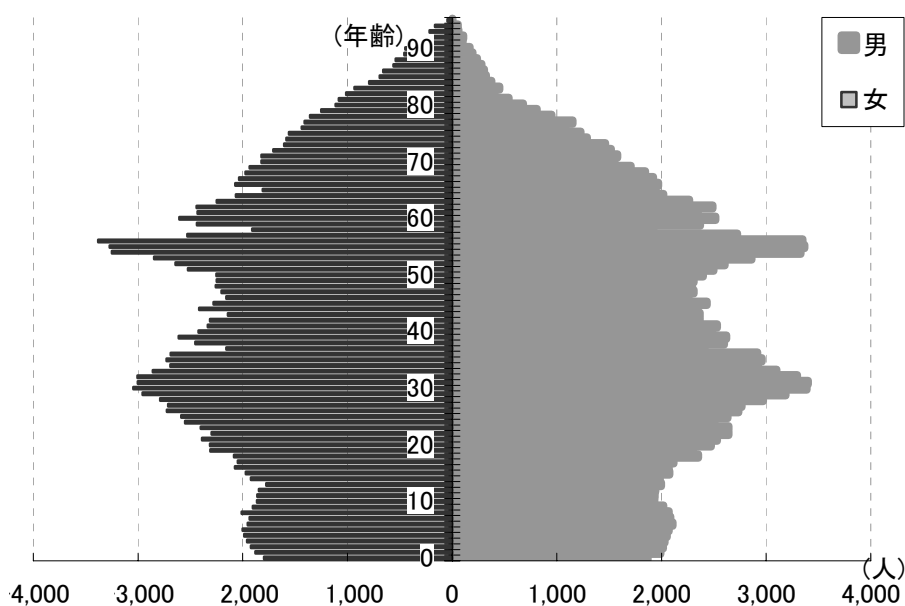
(2) 年齢階層別人口

- 年少人口比率は昭和 55 年の 24.9%から平成 16 年には 9.3 ポイント下がり、15.6%にまで低下しています。
- 生産年齢人口比率は平成 7 年の 69.7%をピークに平成 16 年には 1.6 ポイント下がり、68.1%に低下しています。
- 老年人口比率は年少人口比率とは反対に昭和 55 年の 8.7%から平成 16 年には 7.6 ポイント上がり、16.3%にまで上昇しており年少人口比率を上回っています。また、老年人口の比率は、中心部と郊外部において高くなっています。



資料: 豊橋市統計書、愛知県統計年鑑、統計局人口推計

図2-1-6 人口構成の推移



資料: 豊橋市統計書

図2-1-7 年齢・男女別人口 (平成 16 年 4 月 1 日)

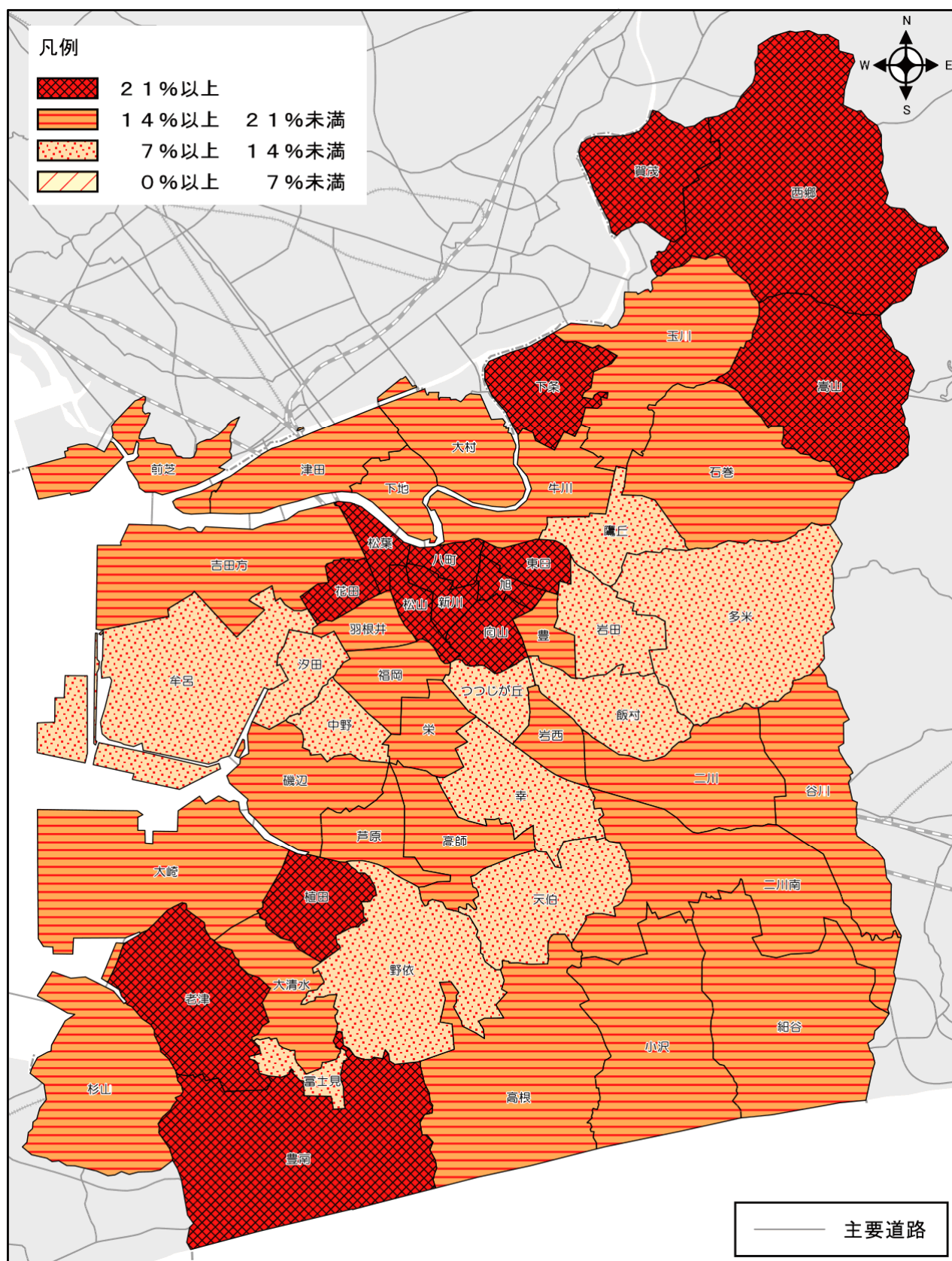


図2-1-8 小学校区別 老年人口比率（平成17年4月1日）

資料：行政課

(3) 人口動態

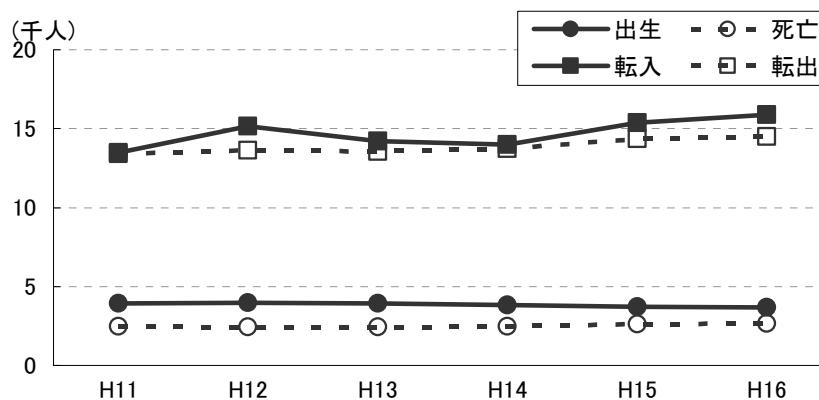
- 自然動態は増加していますが、出生数減少と死亡数増加（少子高齢化）に伴い、その増加数は低下傾向にあります。
- 社会動態は、変動が大きいものの、概ね増加傾向にあります。

表2-1-2 人口動態の推移

単位：人

区分			H11	H12	H13	H14	H15	H16
自然動態	増加数	総数	1,472	1,536	1,500	1,354	1,073	1,024
		男	700	695	709	614	485	498
		女	772	841	791	740	588	526
	出生	総数	3,944	3,985	3,930	3,815	3,712	3,674
		男	2,024	2,018	2,017	1,953	1,895	1,925
		女	1,920	1,967	1,913	1,862	1,817	1,749
	死亡	総数	2,472	2,449	2,430	2,461	2,639	2,650
		男	1,324	1,323	1,308	1,339	1,410	1,427
		女	1,148	1,126	1,122	1,122	1,229	1,223
社会動態	増加数	総数	90	1,593	630	281	869	1,372
		男	102	889	343	161	333	887
		女	△12	704	287	120	536	485
	転入	総数	13,491	15,151	14,208	13,982	15,389	15,900
		男	7,368	8,158	7,472	7,377	7,888	8,297
		女	6,123	6,993	6,736	6,605	7,501	7,603
	転出	総数	13,401	13,621	13,567	13,720	14,360	14,505
		男	7,245	7,301	7,109	7,205	7,430	7,425
		女	6,156	6,320	6,458	6,515	6,930	7,080
	その他		-	63	△11	19	△160	△23

資料：豊橋市統計書

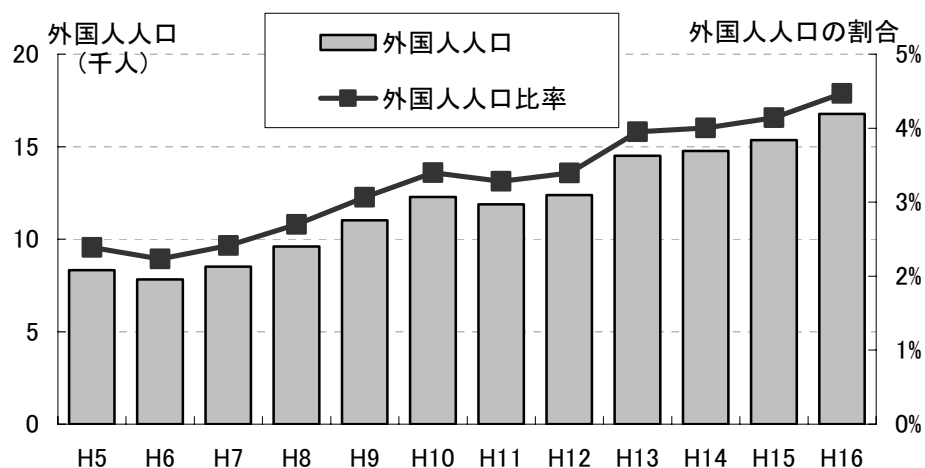


資料：豊橋市統計書

図2-1-9 人口動態の推移

(4) 外国人比率

- 豊橋市在住の外国人は約 15,000 人を超え、人口における外国人の比率は約 4.5% と多く、年々増加傾向にあります。
- 外国人へのアンケート結果から、公共交通機関を利用している人が多いことが確認できます。



資料: 豊橋市統計書

図2-1-10 外国人人口の推移

平成 13 年の外国人へのアンケート (回答数=34) 結果の概要

- ・ 道路や交通安全等のサインについては、約半数からわかりやすいと回答があった。
- ・ 自動車の渋滞発生に対しては、
「公共交通機関や自転車を利用すべき」 (回答数=10)
「道路をもっと広くすべき」 (回答数=11)
という回答が多かった。
- ・ 豊橋の歩道については、
「歩きにくい」 「歩きやすい」 が各 4 割。
- ・ 公共交通機関に対しては、利用している人は約 88%
「料金が高い」 「運行本数が少ない」といった回答が多くあった。

5) 産業の動向

(1) 就業人口

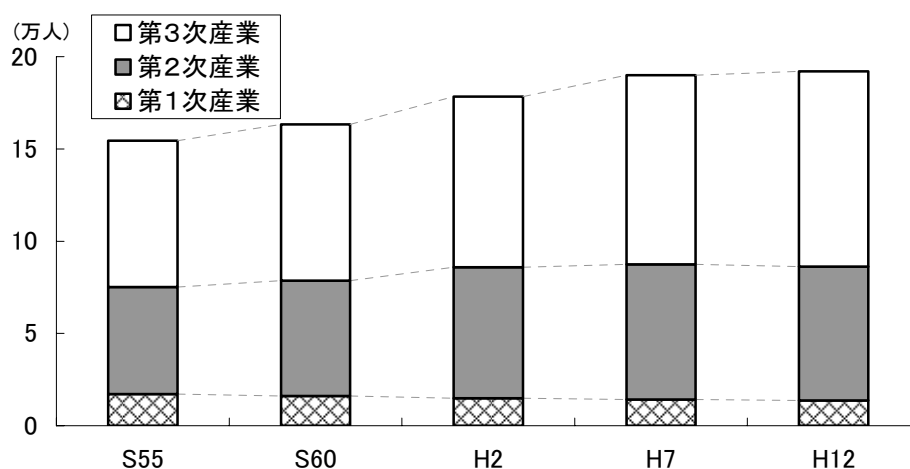
- 第1次産業就業人口は減少傾向にあり、平成12年には就業人口全体の7%に減少しています。
- 第2次産業就業人口はおおむね横ばい傾向にあり、就業人口全体の38%~40%で推移しています。
- 第3次産業就業人口は増加傾向にあり、平成12年には就業人口全体の55%に増加しています。
- 就業人口全体は、平成12年には昭和55年の1.24倍に増加しています。

表2-1-3 15歳以上就業人口の推移

単位:人

区分	S55	S60	H2	H7	H12
合計	154,379 (100%)	163,292 (100%)	178,361 (100%)	189,936 (100%)	192,053 (100%)
第1次産業	17,170 (11%)	16,094 (10%)	14,840 (8%)	14,217 (7%)	13,616 (7%)
第2次産業	58,043 (38%)	62,579 (38%)	71,014 (40%)	73,280 (39%)	72,574 (38%)
第3次産業	79,166 (51%)	84,619 (52%)	92,507 (52%)	102,439 (54%)	105,863 (55%)

資料: H12国勢調査



資料: H12 国勢調査

図2-1-11 15歳以上就業人口の推移

(2) 農業

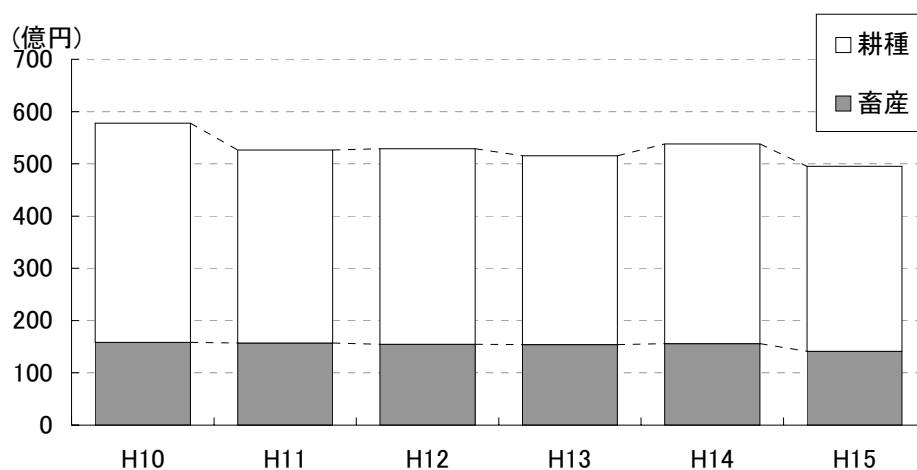
- 豊橋市の農業産出額は全国でも上位に位置しています。
- 近年の農業産出額は、おおむね 500 億円程度を維持しています。

表2-1-4 市町村別の農業産出額

(全国上位10市町村) 単位：億円

順位	都道府県	市町村	産出額
1	愛知県	豊橋市	496
2	北海道	別海町	443
3	愛知県	渥美町	387
4	愛知県	田原市	335
5	宮崎県	都城市	329
6	熊本県	熊本市	287
7	北海道	帯広市	276
8	静岡県	浜松市	266
9	静岡県	静岡市	249
10	北海道	音更町	240

資料：H15農林水産省統計



資料：東海農政局「愛知農林水産統計年報」

図2-1-12 農業産出額の推移

(3) 工業

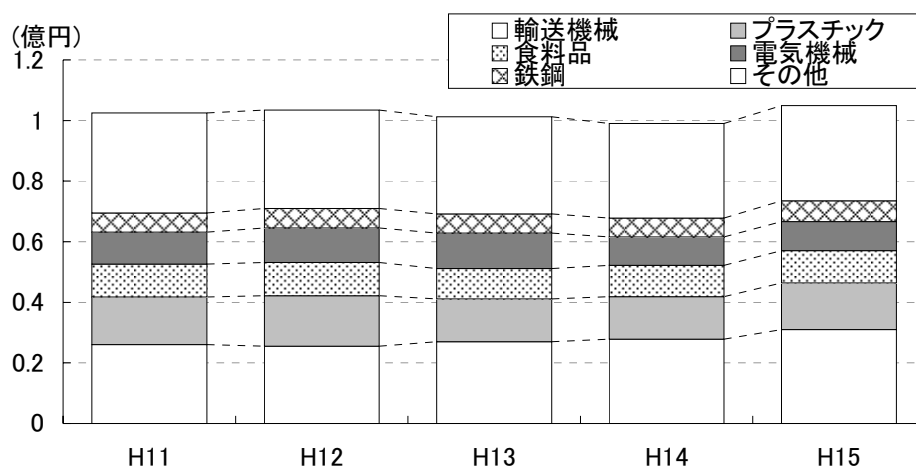
- 製造品出荷額等の内訳では、輸送機械が多くなっています。
- 平成 11 年から 14 年にかけて、製造品出荷額等、事業所数、および従業者数は減少傾向にありましたが、平成 15 年は増加に転じています。
- 従業者 100 人以上の大規模事業所および従業者数は、中心市街地周辺、三河港豊橋エリア周辺および二川方面などに多く分布しています。

表2-1-5 製造品出荷額等の推移

単位:万円

区分	H11	H12	H13	H14	H15
輸送機械	26,063,769	25,467,098	26,962,642	27,852,973	31,051,680
プラスチック	15,661,311	16,750,184	14,120,559	14,011,903	15,362,033
食料品	10,920,146	10,900,430	10,087,732	10,351,558	10,612,378
電気機械	10,517,002	11,394,461	11,685,768	9,324,061	9,572,525
鉄鋼	6,347,405	6,497,205	6,324,097	6,313,423	6,893,024
その他	32,984,656	32,410,891	32,077,852	31,167,599	31,440,566
総数	102,494,289	103,420,269	101,258,650	99,021,517	104,932,206

資料: 豊橋市統計書



資料: 豊橋市統計書

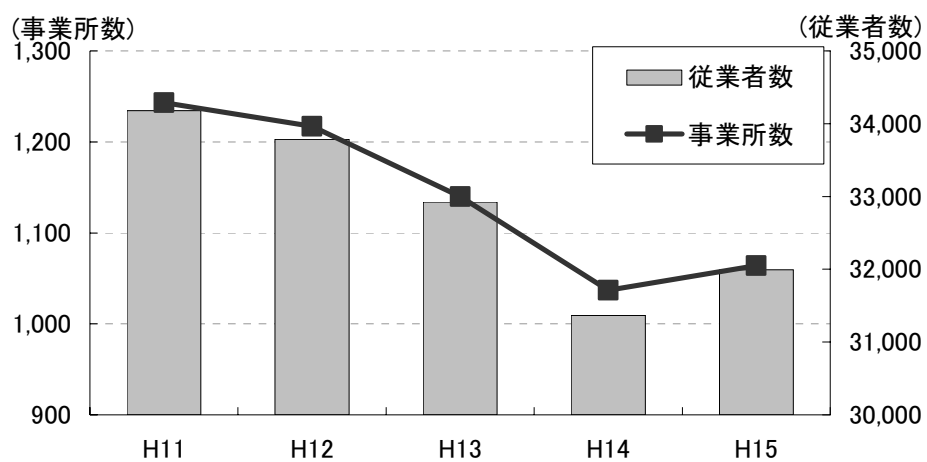
図2-1-13 製造品出荷額等の推移

表2-1-6 事業所数および従業者数の推移

単位:万円

区 分	H11	H12	H13	H14	H15
事業所数 (事業所)	1,243	1,217	1,140	1,037	1,064
従業者数 (人)	34,178	33,782	32,925	31,367	31,995

資料:豊橋市統計書



資料:豊橋市統計書

図2-1-14 事業所数および従業者数の推移

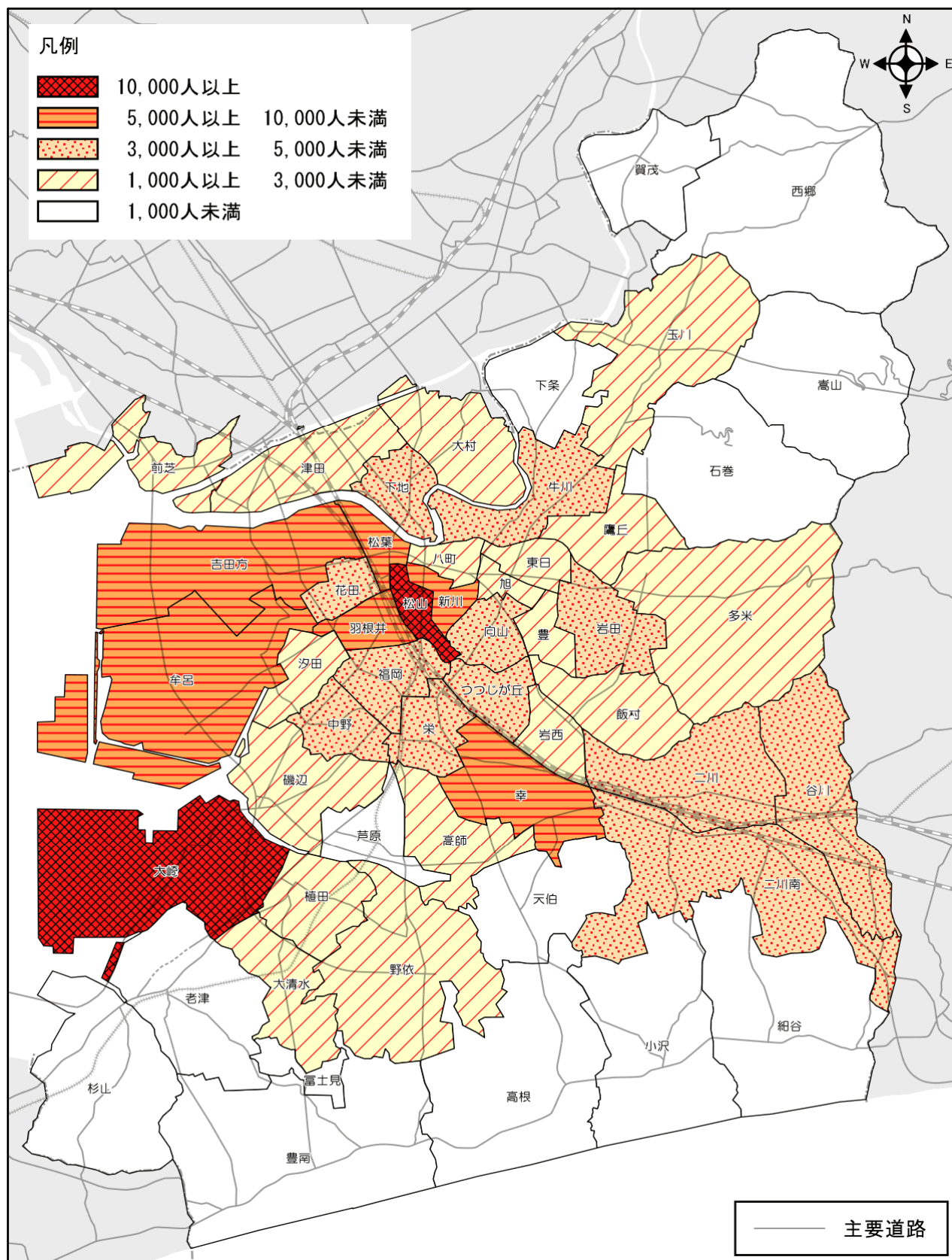


図2-1-16 小学校区別従業員数

資料：H13 豊橋市事業所・企業統計調査

(4) 商業など

- 全就業者における第3次産業就業人口の比率は増加傾向にありますが、近年の商品販売額はおおむね減少傾向にあります。
- 商店数は、中心市街地及び吉田方小学校区で多くなっています。
- 三河港（豊橋エリア）の海上出入貨物量は増加傾向にあります。
- 観光交流客数は、平成3年の392万人をピークに減少傾向にあり、平成15年は283万人（約3割減少）です。

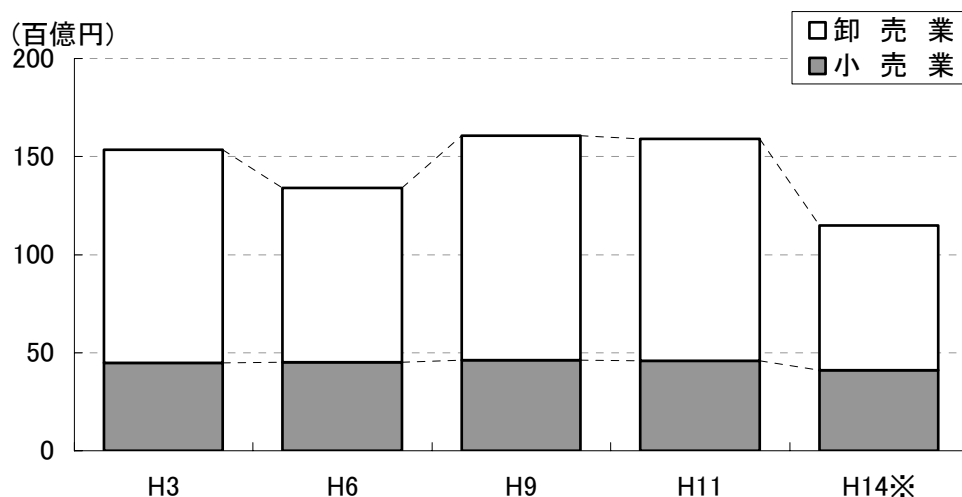
① 卸売業・小売業

表2-1-7 商品販売額の推移

単位:万円

区分	総数	卸売業	小売業
	年間商品販売額	年間商品販売額	年間商品販売額
H3	153,579,503	108,761,052	44,818,451
H6	133,872,912	88,914,489	44,958,423
H9	160,615,367	114,395,529	46,219,838
H11	158,990,826	113,089,267	45,901,559
H14	114,755,146	73,897,763	40,857,383

資料:豊橋市統計書



資料:豊橋市統計書

図2-1-17 商品販売額の推移

※ 平成14年から、産業分類の格付けが変更

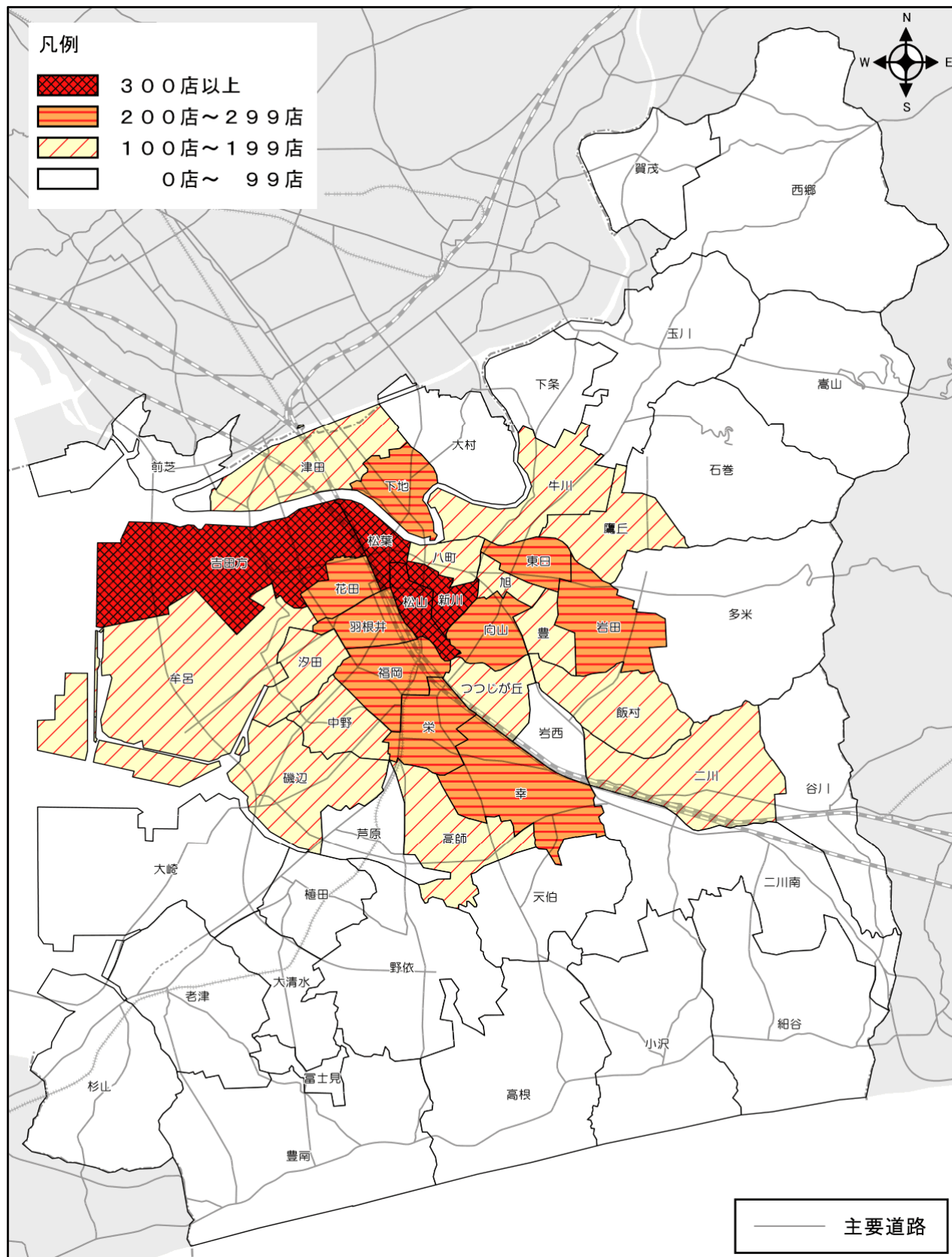


図2-1-18 小学校区別の商店数（卸売・小売業）の立地状況

資料：H13 豊橋市事業所・企業統計調査

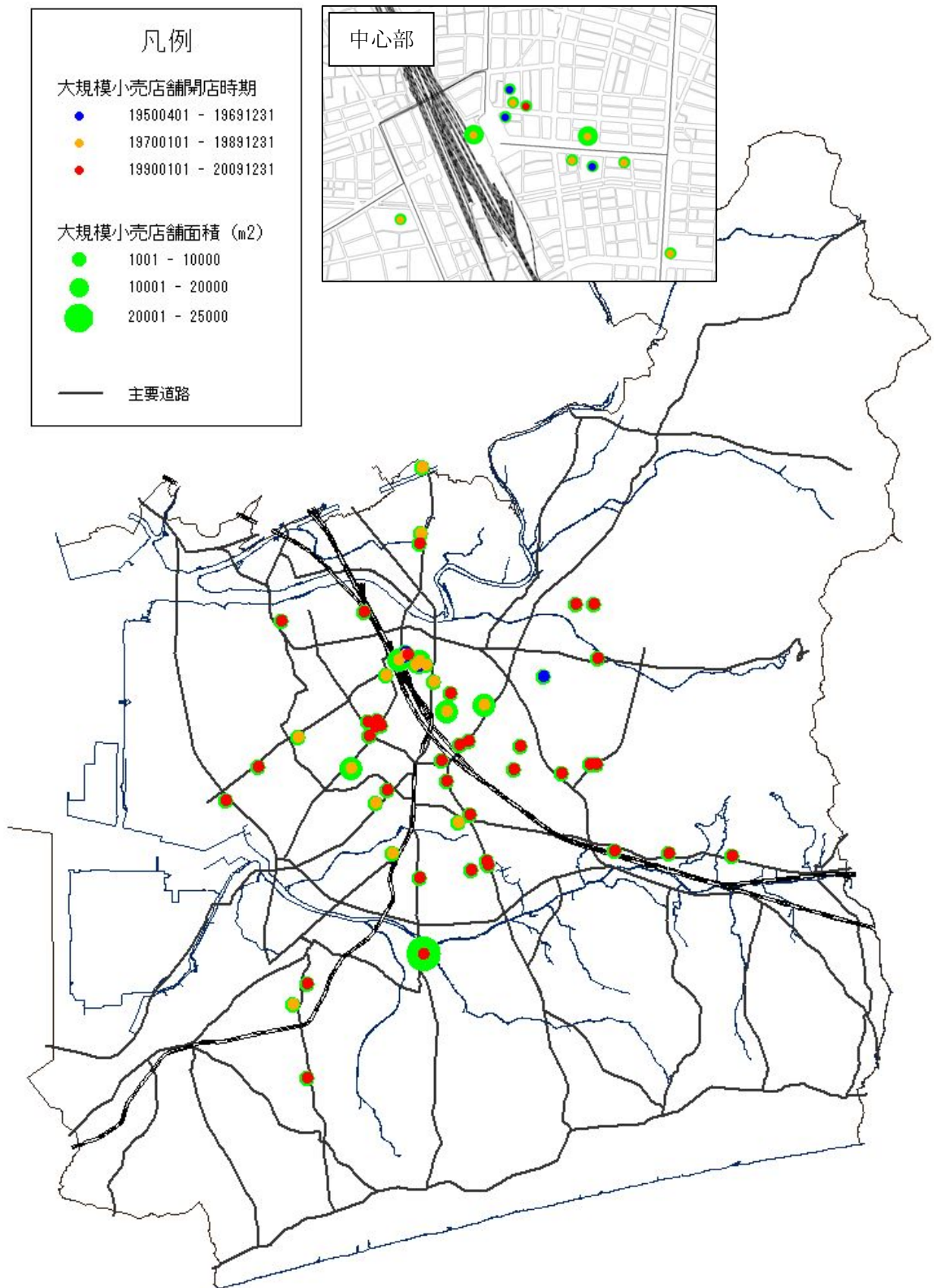
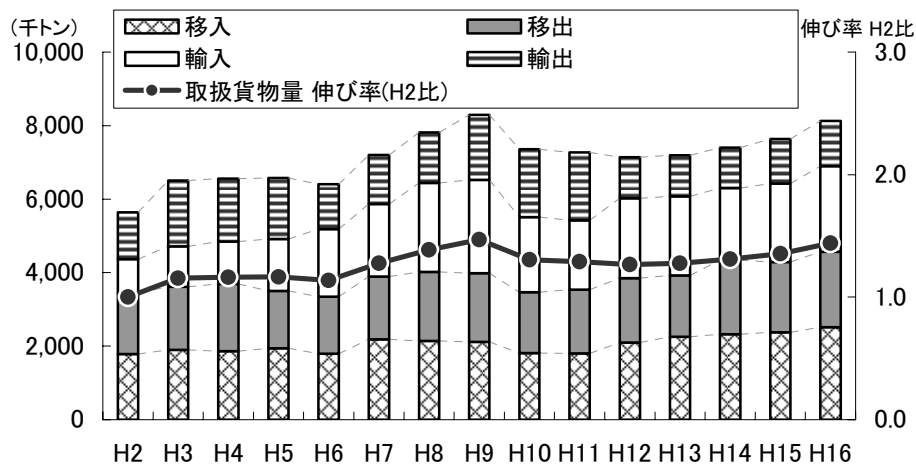


図2-1-19 大規模小売店舗の立地状況

資料：豊橋の商工業 2005

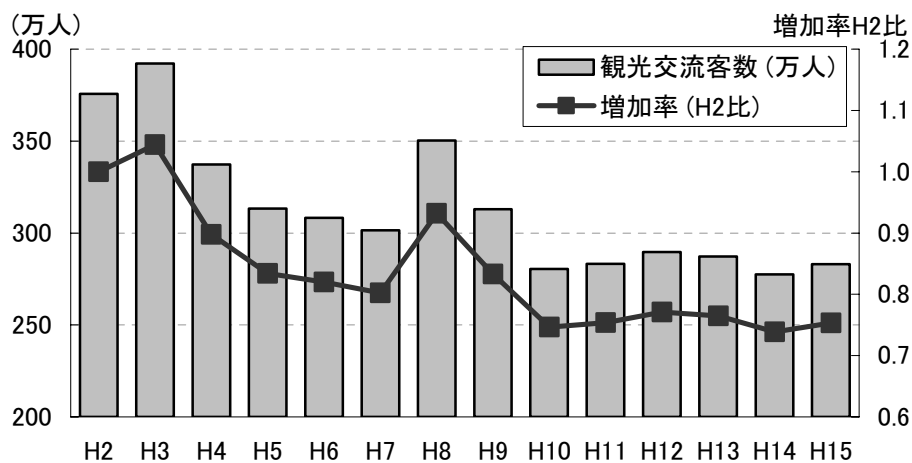
② 港湾物流



資料:豊橋市統計書

図2-1-20 三河港（豊橋エリア）における海上出入貨物量の推移

③ 観光



資料:愛知県観光レクリエーション利用者統計

図2-1-21 豊橋市における観光交流客数の推移

6) 土地利用

- 鉄道駅（豊橋駅、JR 二川駅）を中心に、市街地が形成されています。
- 市街地の中心部は商業系、近郊部は主に住居系、そして郊外部のうち三河港（豊橋エリア）及び鉄道沿いは工業系の土地利用となっています。
- 郊外は主に農地や自然地となっています。

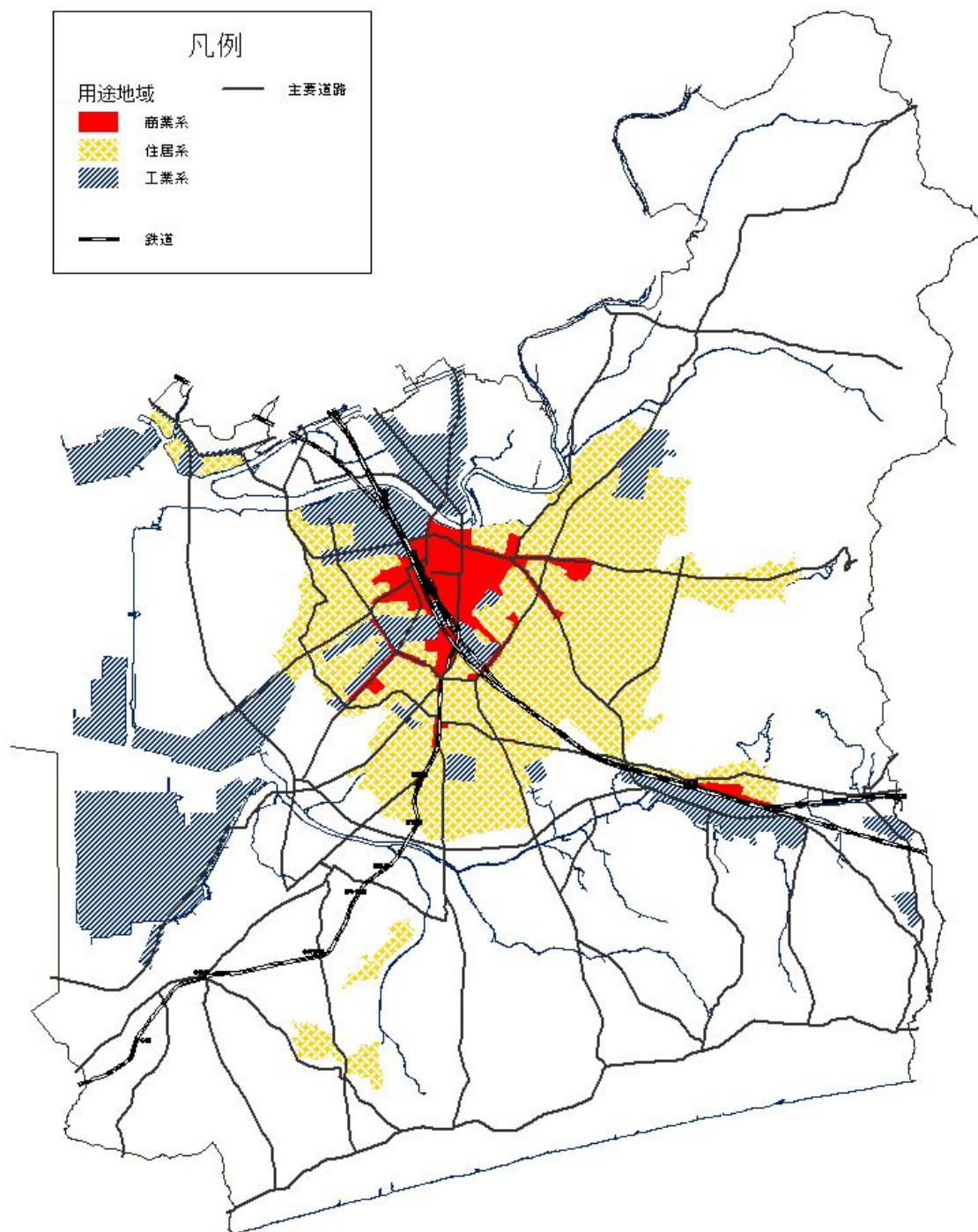
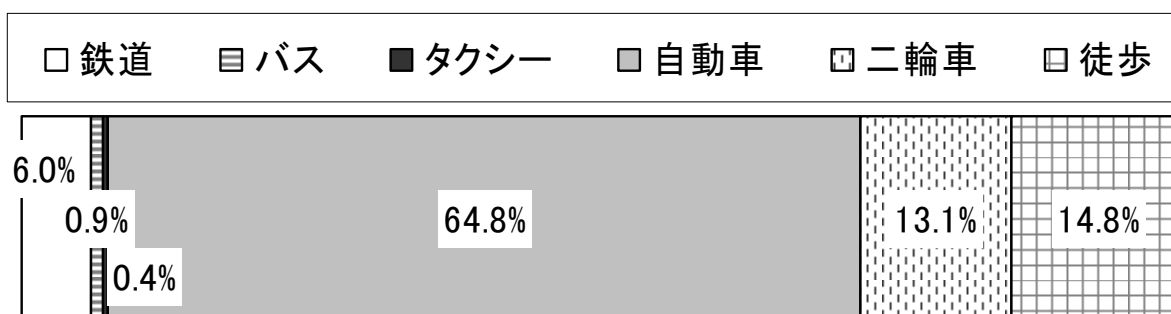


図2-1-22 土地利用図

2-2. 豊橋市の交通概況

1) 豊橋市における代表交通手段

- 代表交通手段の分担率（主な交通手段の構成割合）をみると、自動車が約 65%、公共交通機関（鉄道、バス、タクシー）が約 7%、徒歩・二輪車が約 28%となっています。
- 代表交通手段の約 2/3 が自動車であることから、豊橋市の交通は自動車に依存していることがうかがえます。



資料：H13 中京都市圏パーソントリップ調査

図2-2-1 豊橋市における代表交通手段の分担率

2) 自動車交通の現況

(1) 現況道路網

- 主要な幹線道路としては、市中心部から放射状に走っている国道 1 号や国道 23 号、国道 259 号があります。また、市北部を横断する東名高速道路や国道 362 号、市西部から南部に走る国道 23 号バイパス、市南部を横断する国道 42 号があります。
- 道路網としては、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るものの、国道 23 号豊橋・豊橋東バイパス及び(主)東三河環状線の区間が未整備となっています。
- 国道 1 号などの主要な幹線道路の交差点が渋滞箇所となっています。

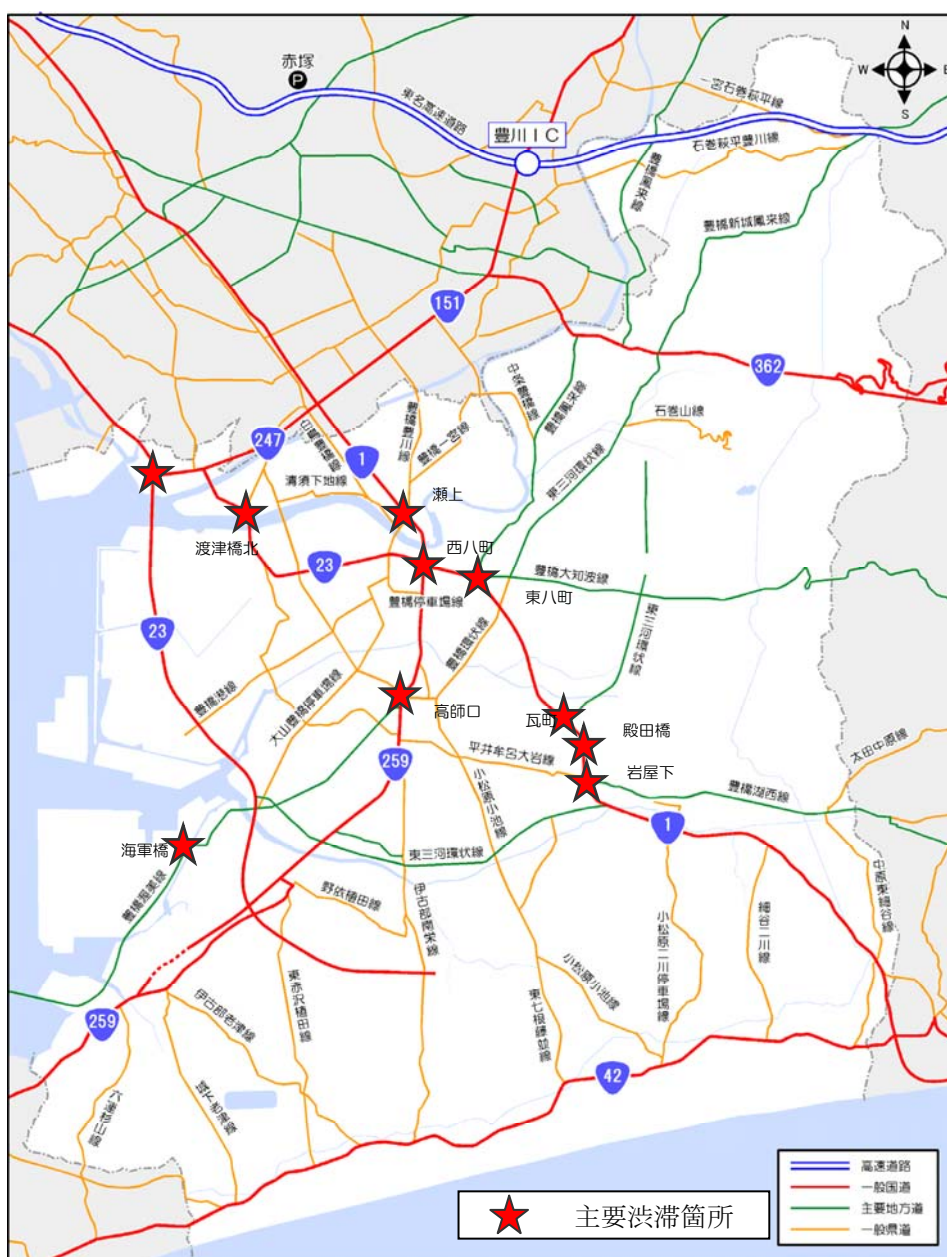


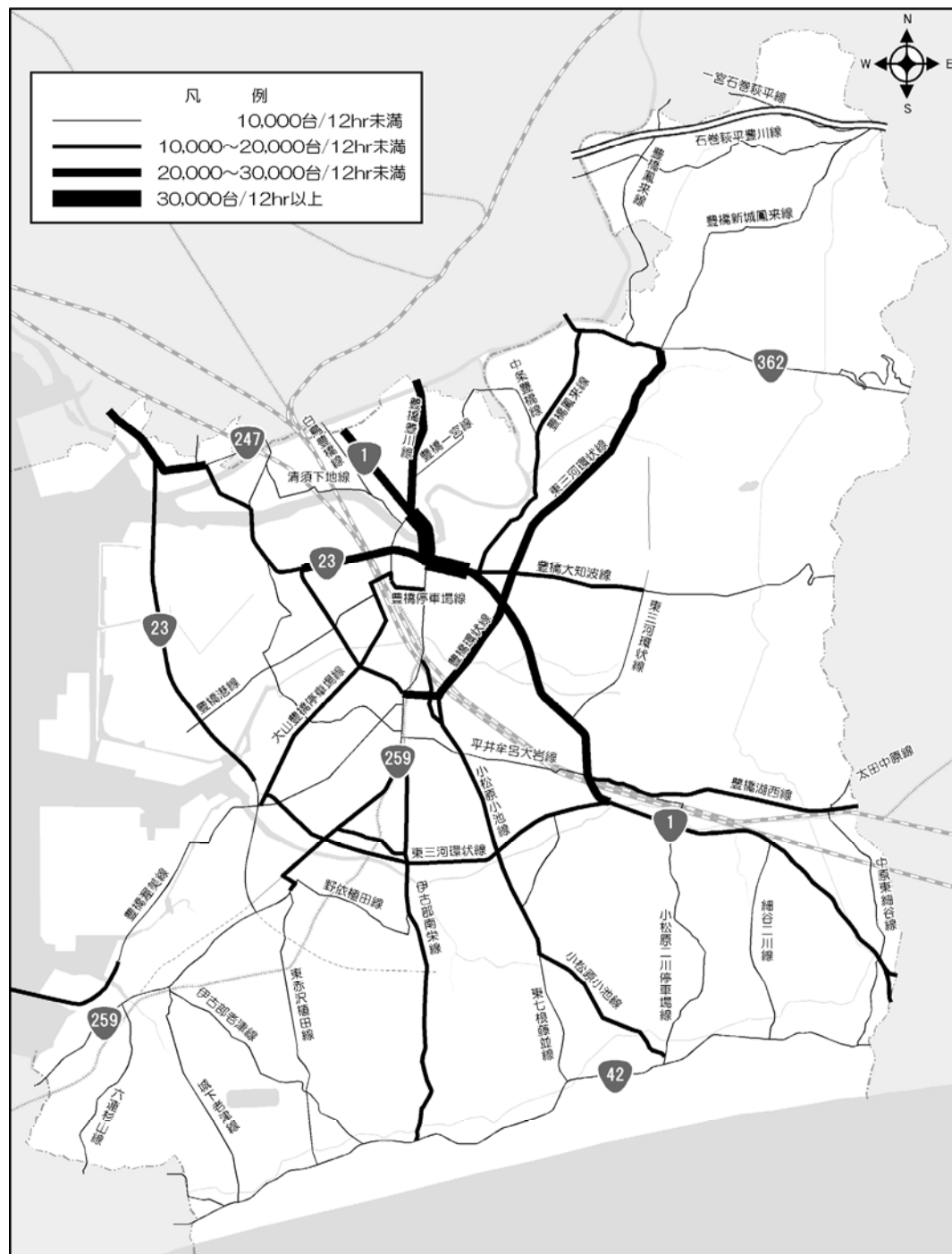
図2-2-2 現況道路網図

表2-2-1 道路の主要渋滞箇所

主要渋滞ポイント名	道路名	交差道路名
★ 岩屋下交差点	国道1号	(主)豊橋湖西線、(県)平井牟呂大岩線
★ 殿田橋交差点	国道1号	市道
★ 瓦町交差点	国道1号	(県)豊橋環状線
★ 東八町交差点	国道1号	(主)豊橋大知波線、市道
★ 西八町交差点	国道1号	国道23号、国道259号
★ 瀬上交差点	国道1号	(県)豊橋豊川線
★ 渡津橋北交差点	国道23号	(県)平井牟呂大岩線
★ 高師口交差点	国道259号	(県)豊橋環状線
★ 海軍橋交差点	(主)豊橋渥美線	臨海道路

(2) 現況交通量

- 豊橋市内で最も交通量の多い道路（東名高速除く）は国道1号であり、交通量は2万台以上/12hとなっています。特に、豊川の架橋部（吉田大橋）付近から東八町の区間では、約3万台/12hの交通集中が生じています。次いで(県)豊橋環状線、(主)東三河環状線の市東部から北部にかけての区間の交通量が連続的に多くなっています。

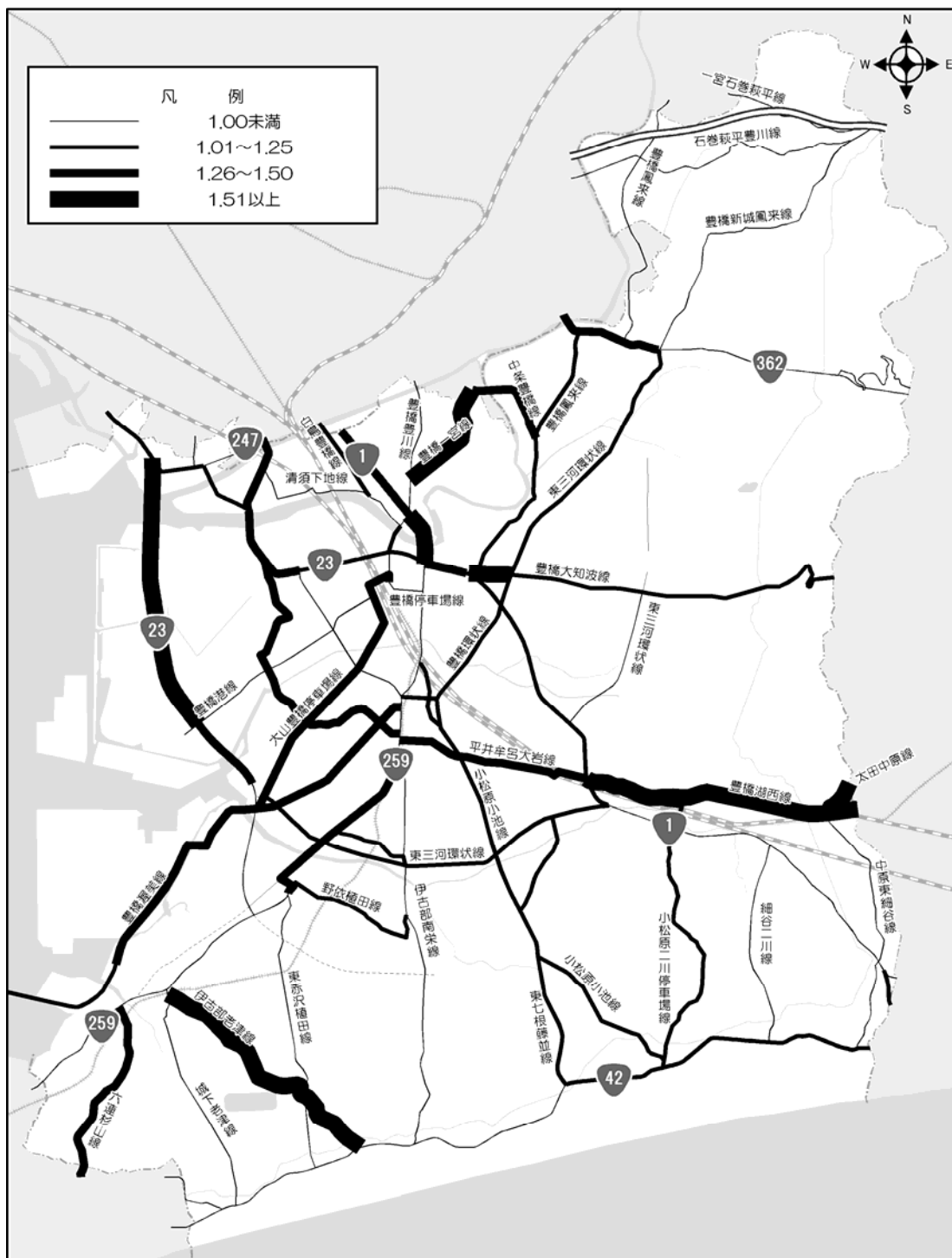


資料：H11 道路交通センサス

図2-2-3 交通量図

(3) 現況混雑度

●現況の混雑度が 1.51 以上の路線は、国道 1 号の豊川架橋部、国道 23 号の豊川架橋部、(主)豊橋湖西線などがあります。

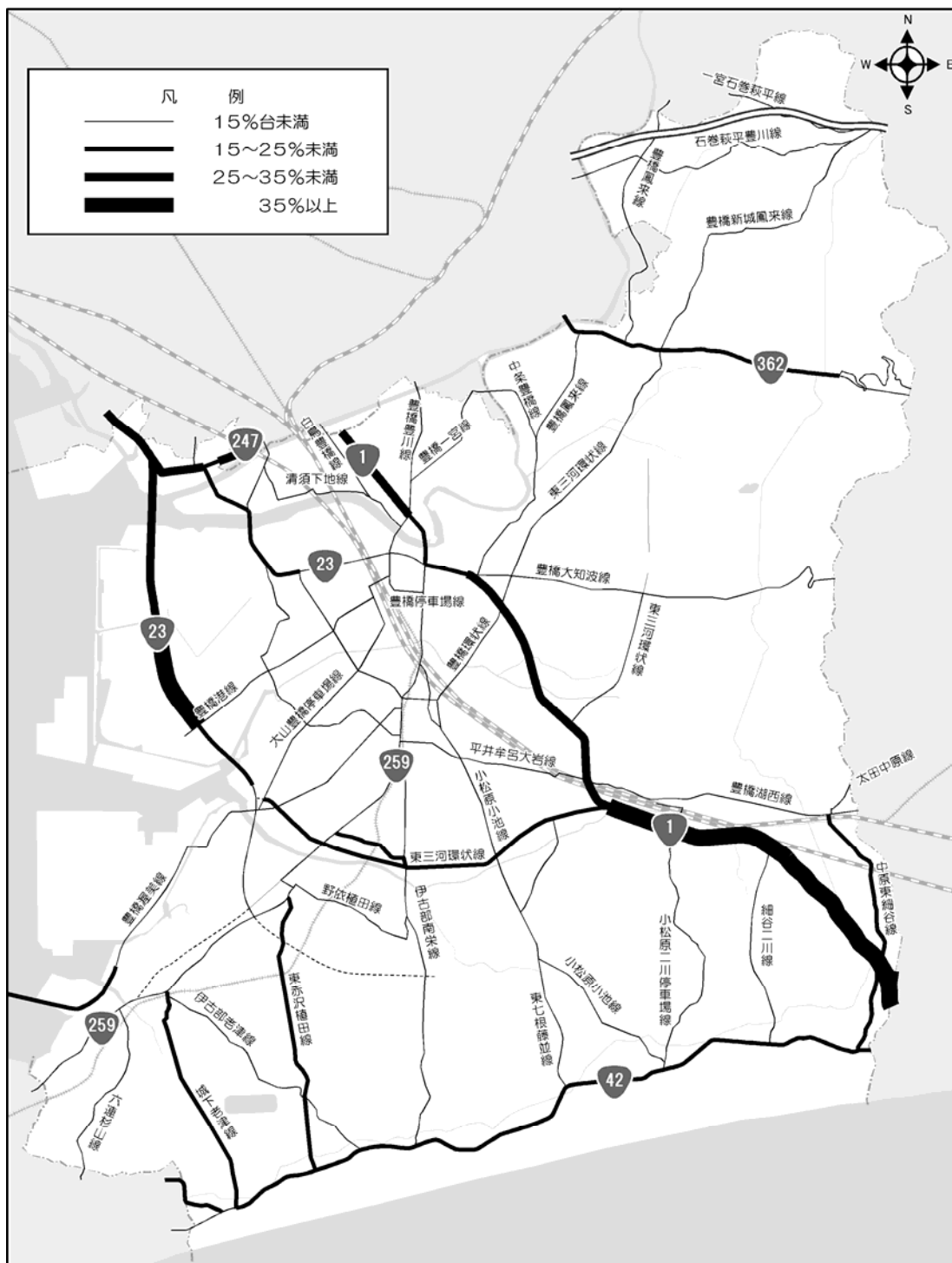


資料：H11 道路交通センサス

図2-2-4 混雑度図

(4) 現況大型車混入率

●主要な幹線道路である国道1号と国道23号に大型車が集中しており、特に国道1号では大型車混入率が35%以上と高くなっています。



資料：H11 道路交通センサス

図2-2-5 大型車混入率図

(5) 自動車保有台数

- 自動車台数はほぼ横ばいであり、平成12年から16年の間で約0.4%増加しています。
- 1人あたりの自動車保有台数は、公共交通機関の少ない郊外部ほど多い傾向にあり、これらの地域での自動車交通への依存度の高さがうかがえます。

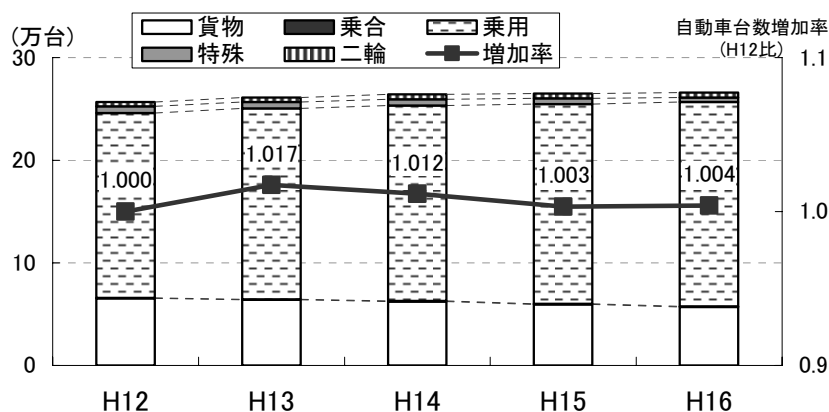
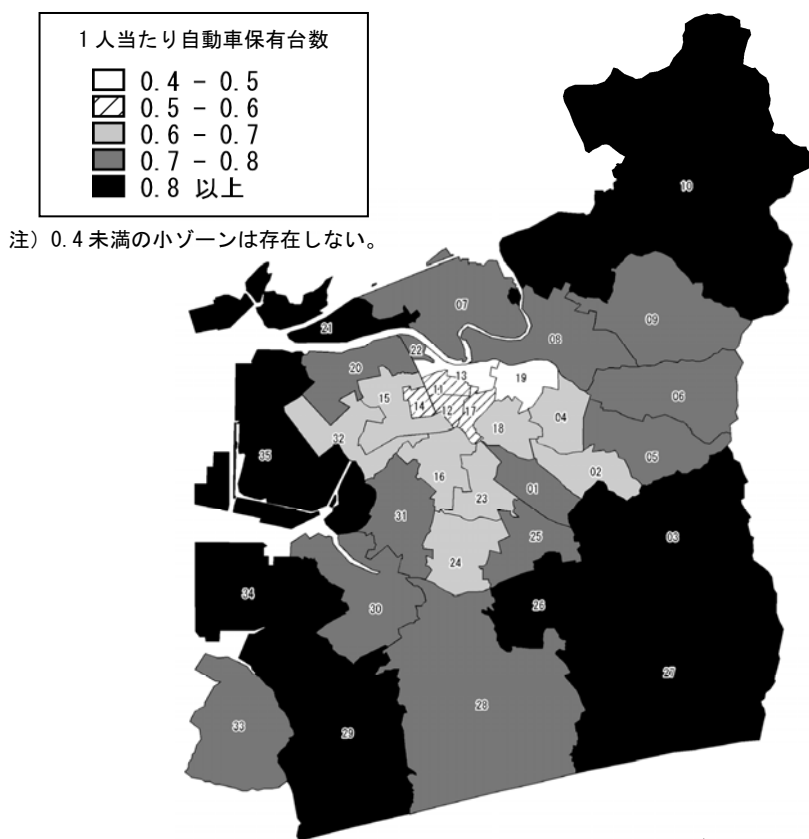


図2-2-6 自動車台数の推移 資料:豊橋市統計書



資料: H13 パーソントリップ調査

図2-2-7 地域別の自動車保有台数

(6) 交通事故

- 交通事故の発生件数は、増加傾向にあります。
- 人身事故は、幹線道路で多く発生しています。

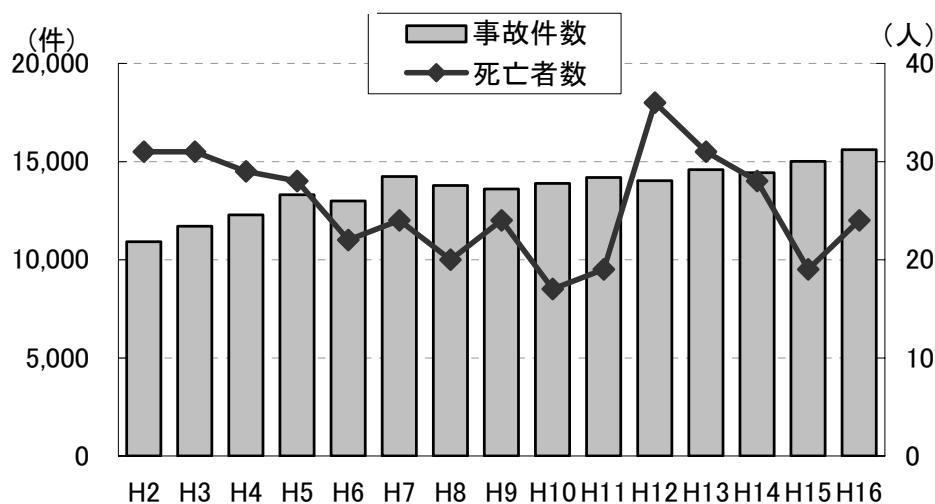


図2-2-8 交通事故件数の推移

資料:豊橋市統計書

表2-2-2 人身交通事故の路線別件数

単位:件

区分		死亡	重傷	軽傷	計
合計		24	69	3,995	4,088
国	1号	5	11	292	308
	23号	1	3	167	171
	259号	2	0	202	204
	その他	1	0	50	51
主要地方道	豊橋湖西線	0	2	70	72
	豊橋大知波線	0	4	72	76
	東三河環状線	1	0	133	134
	豊橋鳳来線	0	0	25	25
	豊橋渥美線	0	1	63	64
	その他	0	0	4	4
県道	大山豊橋停車場線	1	0	84	85
	豊橋港線	1	0	60	61
	豊橋豊川線	0	1	68	69
	小松原小池線	0	0	83	83
	豊橋環状線	0	2	175	177
	その他	2	2	154	158
市道・その他		10	43	2,293	2,346

資料:H16豊橋警察署資料

3) 公共交通の現況

(1) 鉄道

- 豊橋駅は、複数の鉄道が乗り入れる交通結節点となっています。
- 平成15年の鉄道利用者数は平成2年と同程度となっています。
- 駅別の乗車人員を見ると、豊橋駅や新豊橋駅に集中していますが、JR二川駅、豊鉄渥美線愛知大学前駅などでも比較的乗客数が多くなっています。

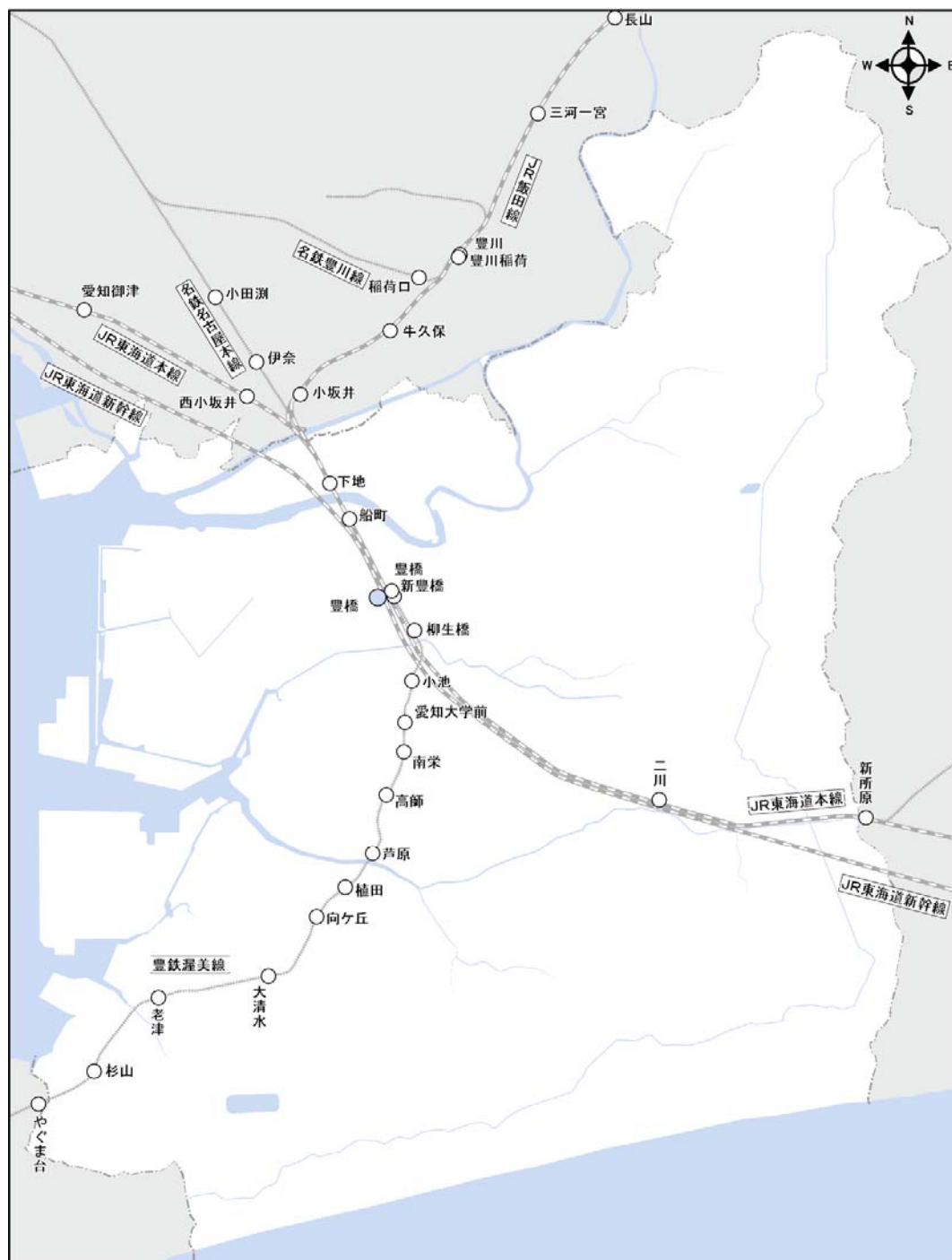
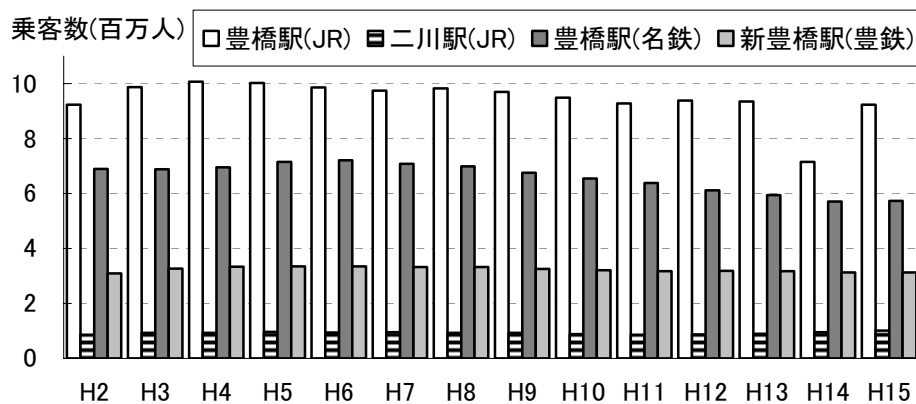


図2-2-9 鉄道網図

表 2-2-3 鉄道駅別乗車人員の推移

		(千人/年)													
路線名	駅名	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
JR東海道本線	豊橋	9,234	9,872	10,073	10,019	9,865	9,748	9,822	9,700	9,486	9,280	9,383	9,348	7,148	9,230
	二川	859	932	932	961	944	957	933	925	887	863	872	900	955	1,010
名鉄名古屋本線	豊橋	6,897	6,880	6,952	7,154	7,211	7,080	6,989	6,759	6,550	6,388	6,122	5,941	5,715	5,737
豊鉄渥美線	新豊橋	3,096	3,272	3,339	3,348	3,354	3,320	3,331	3,260	3,205	3,169	3,184	3,175	3,124	3,125
	柳生橋	195	175	185	178	185	181	176	185	191	175	158	161	167	168
	小池	171	179	175	178	168	149	147	159	147	138	139	129	133	133
	大学前	661	721	733	764	739	730	717	862	933	932	992	1,007	1,008	1,027
	南栄	671	1,018	1,004	1,039	1,037	1,024	988	833	783	727	719	711	684	654
	高師	422	450	498	478	482	480	492	478	458	445	429	419	415	423
	芦原	86	89	91	93	93	92	90	103	102	98	98	98	101	101
	植田	82	85	91	87	87	85	82	80	81	76	79	88	89	97
	向ヶ丘	175	175	145	151	146	148	164	152	147	146	143	139	143	120
	大清水	658	688	698	687	685	674	675	640	614	607	601	584	560	564
	老津	164	145	146	148	148	146	143	138	139	137	135	139	135	133
	杉山	97	98	98	99	91	85	80	78	81	77	72	75	70	71

資料：愛知県統計年鑑



資料：豊橋市統計書

図2-2-10 豊橋駅等の乗客数の推移

(2) 路面電車

- 豊鉄東田本線は、路線延長約 5.4km の全国でも数少ない路面電車です。
- 利用者数は以前に比べて減少しましたが、平成 16 年は利用者が増加しました。
- 利用者が不満に思う項目のワースト 3 は、次のとおりです。
 - ① 電停の安全性 ② 乗降のしやすさ ③ 各電停の駐輪施設

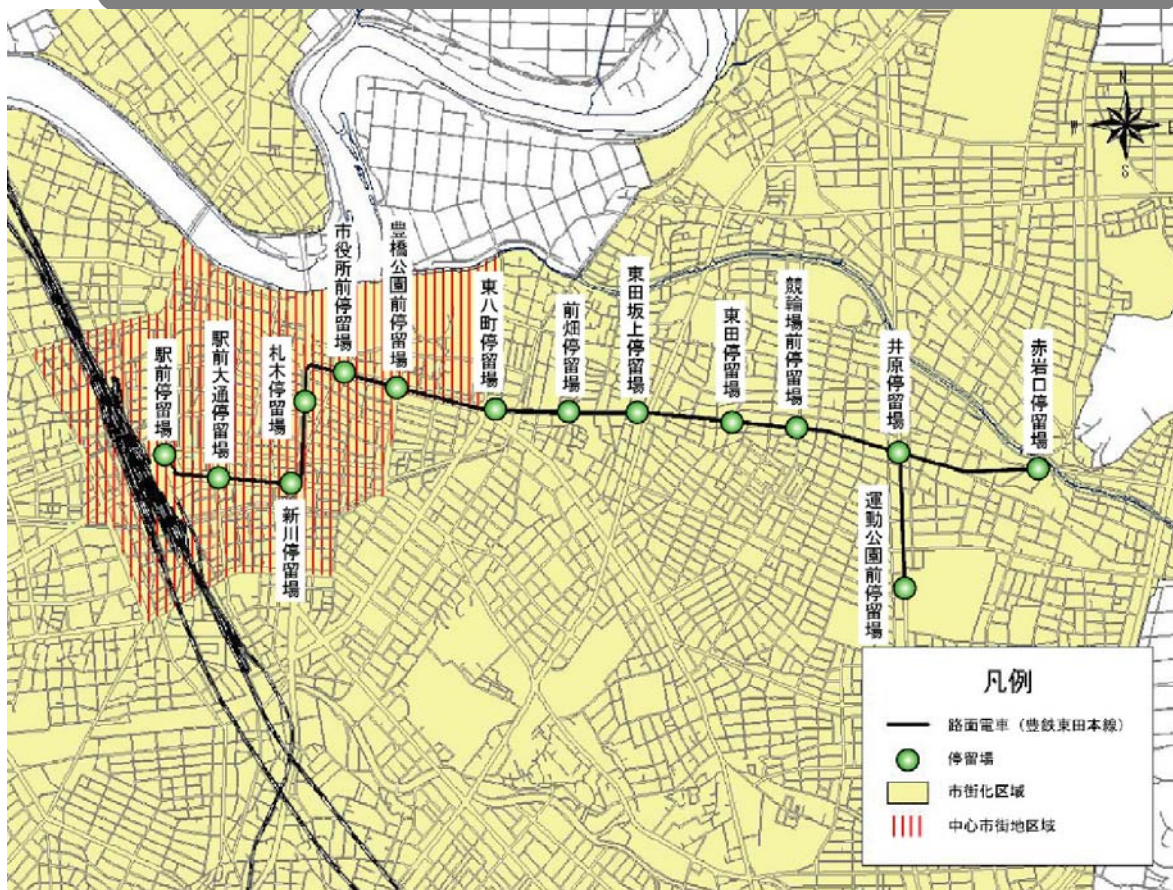
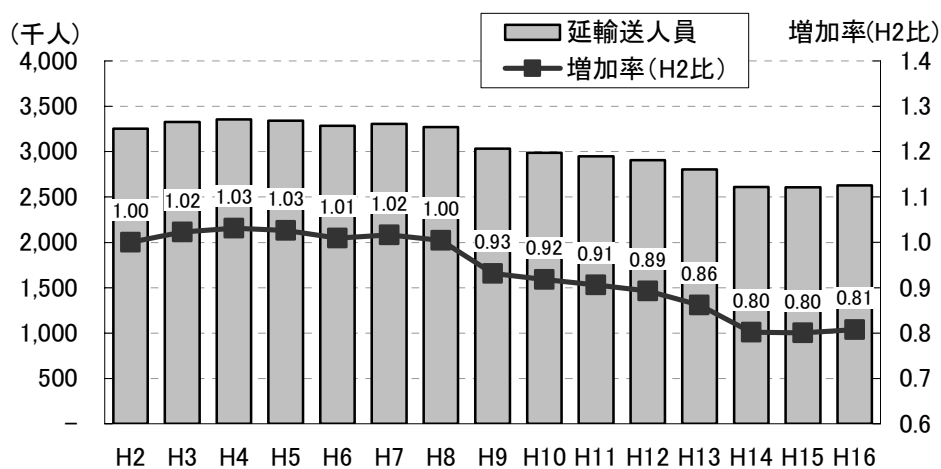
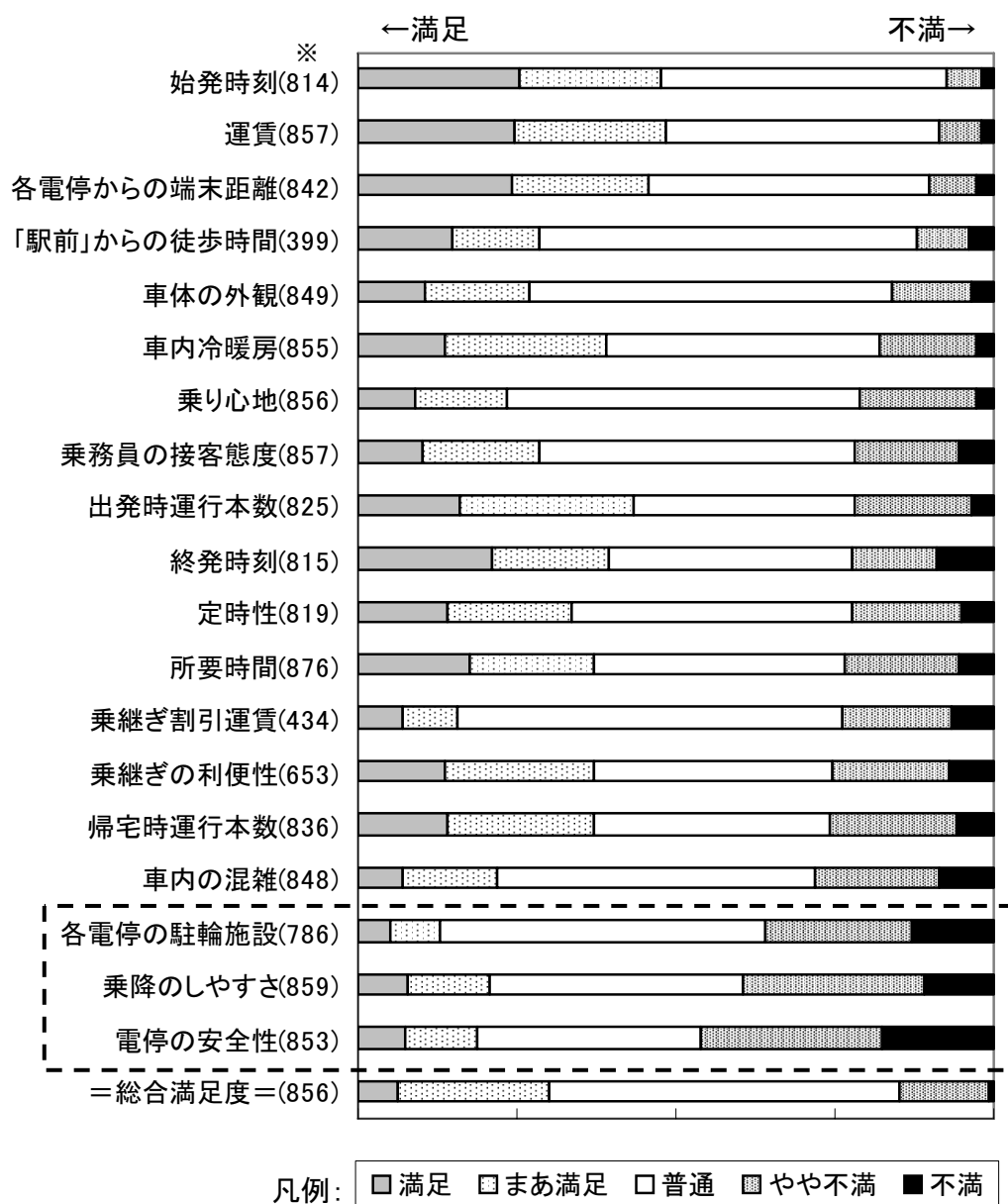


図2-2-11 路面電車の路線図



資料: 豊橋市統計書

図2-2-12 路面電車の利用者数の推移



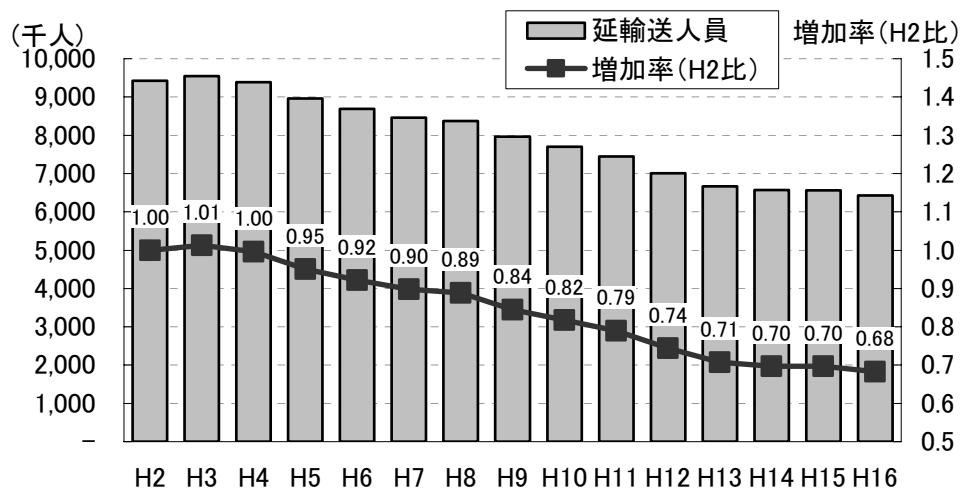
※()は回答数を示す

資料：H13年 豊橋技術科学大学調査

図2-2-13 路面電車に対する利用者の満足度

(3) 路線バス

- バス路線網は、豊橋駅を中心として放射状に形成されており、豊橋駅以外の駅では、鉄軌道と路線バスとの結節性がほとんどありません。
- 乗車人数は豊橋駅周辺の区間では多く、郊外部の区間では少なくなっています。
- 利用者数は、年々減少傾向にあります。このため、郊外部ではバス路線の廃止が進んでおり、公共交通空白地域が広がる傾向にあります。
- 市民が路線バスについて不満に思う項目のワースト3は、次のとおりです。
 - ①帰宅時のバスの運行本数
 - ②出発時のバスの運行本数
 - ③バス等の運賃



資料：豊橋市統計書

図2-2-14 路線バスの利用者数の推移

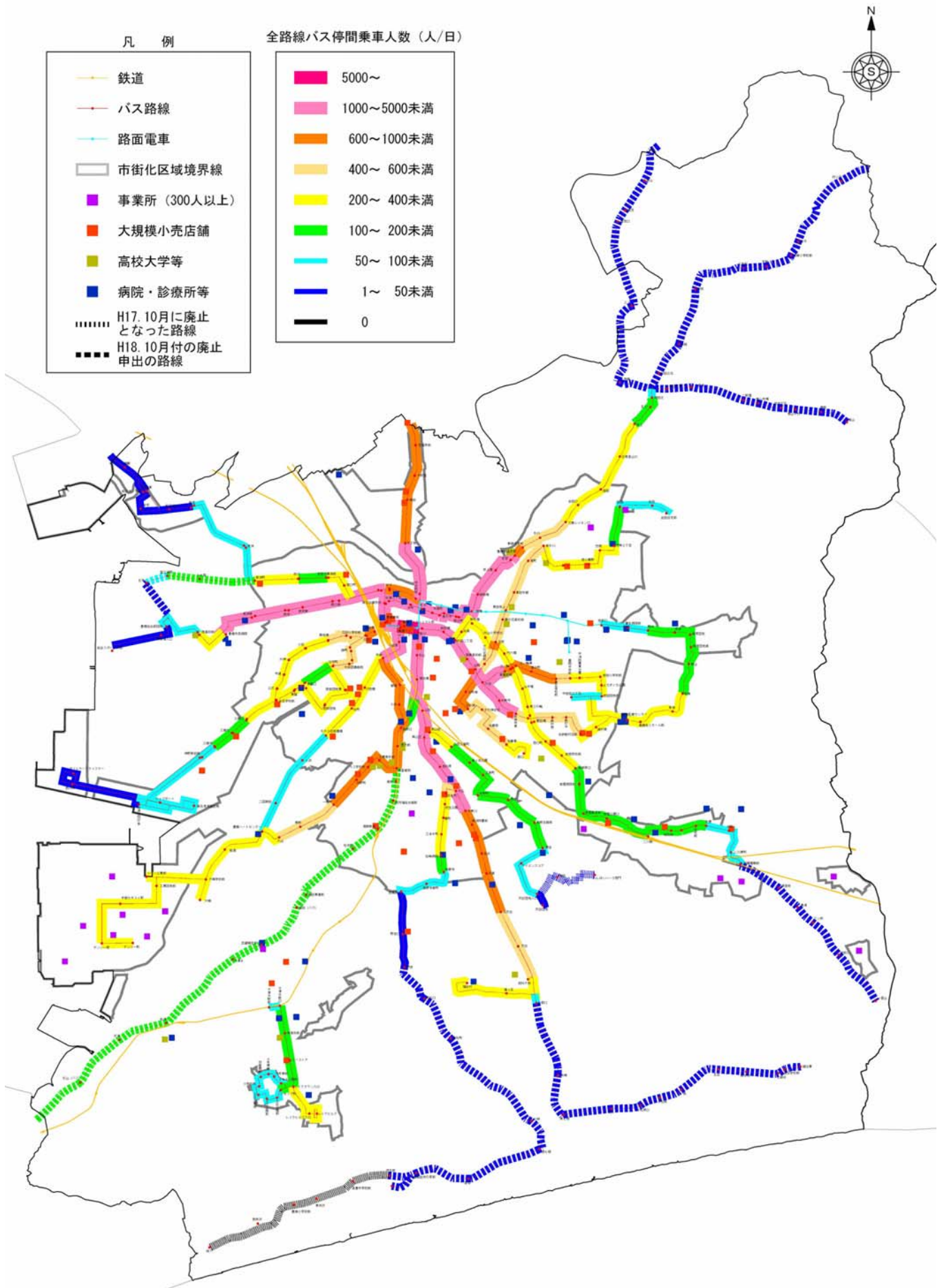
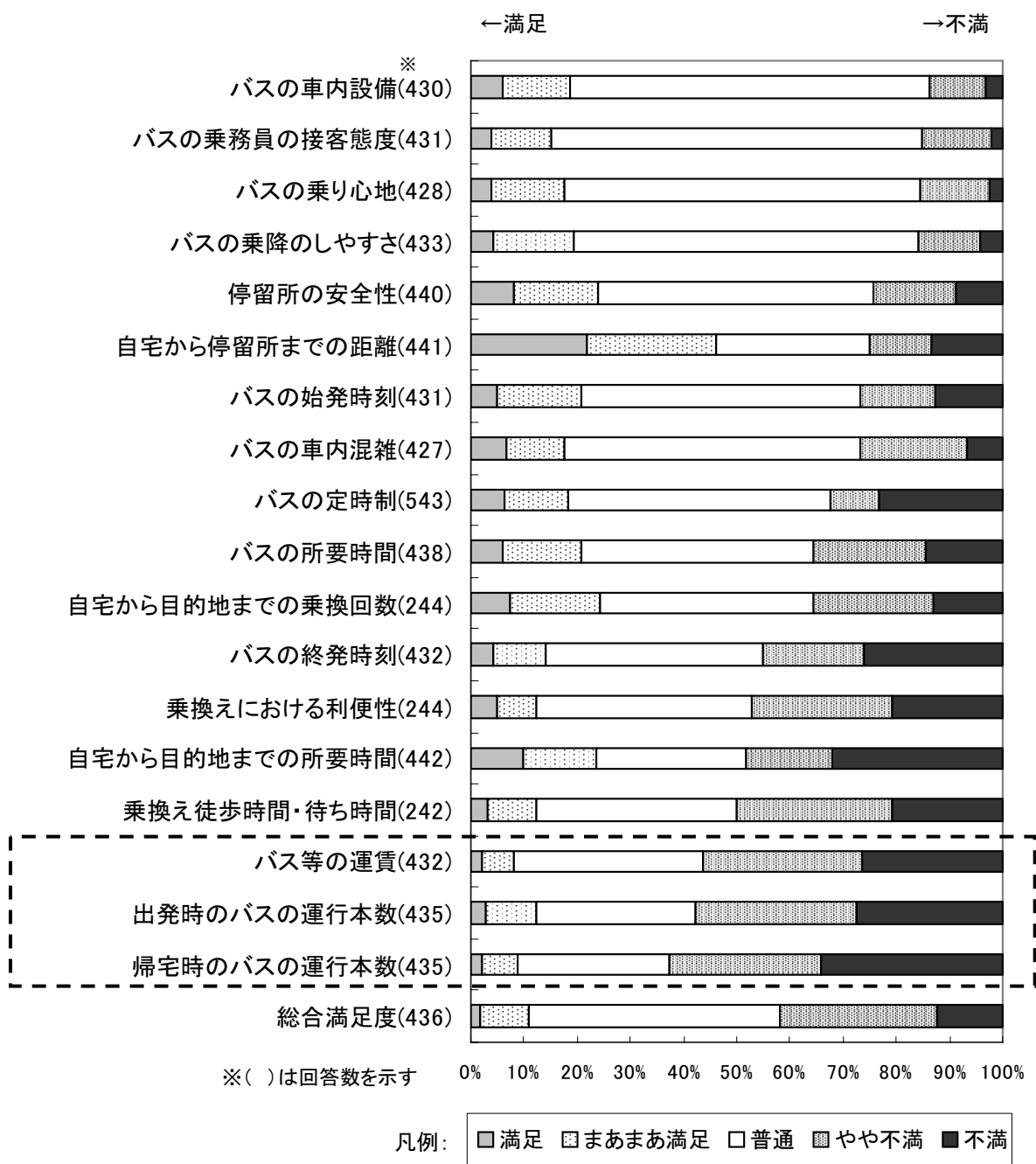


図2-2-15 バス路線網図

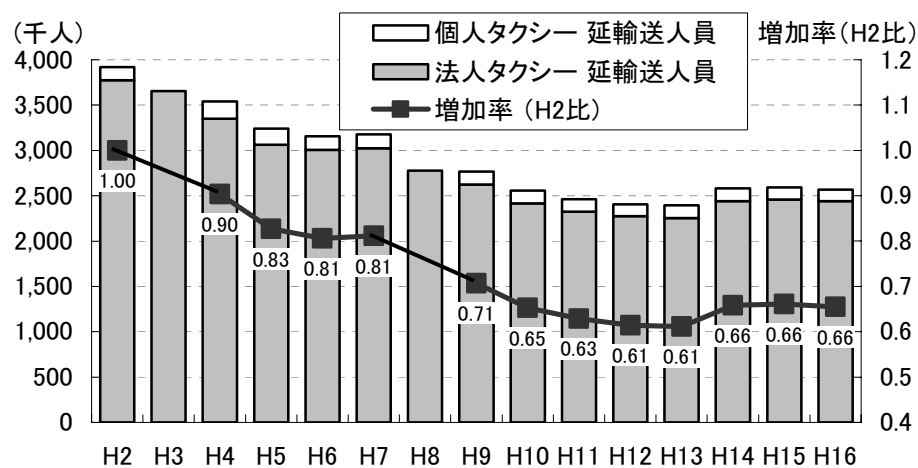


資料：H13年 豊橋技術科学大学調査

図2-2-16 路線バスに対する市民の満足度

(4) タクシー

●豊橋市内のタクシーの利用者数は、平成13年までは減少傾向にありましたが、平成14年に増加し、その後はおおむね横ばいとなっています。



資料:愛知運輸支局

※H3とH8の個人タクシー延輸送人員は不明。

図2-2-17 タクシー利用者数の推移

4) 通勤・通学流動の動向

(1) 通勤・通学の流動数

- 豊橋市の通勤通学流動（自宅外）の総量では、従業・従学者数は 181,028 人、就業・就学者数は 182,489 人となっており、豊橋からの流出が若干多くなっている状況です。豊橋市内々の就業・就学者数（従業・従学者数）は 141,672 人で、豊橋市における就業就学者総数の約 78%を占めています。
- 従業・従学地及び就業・就学地（豊橋市を除く）で最も多いのは豊川市で、次いで田原町（現田原市）、湖西市、名古屋市（但し、従業・従学は8番目）、蒲郡市、岡崎市の順となっています。

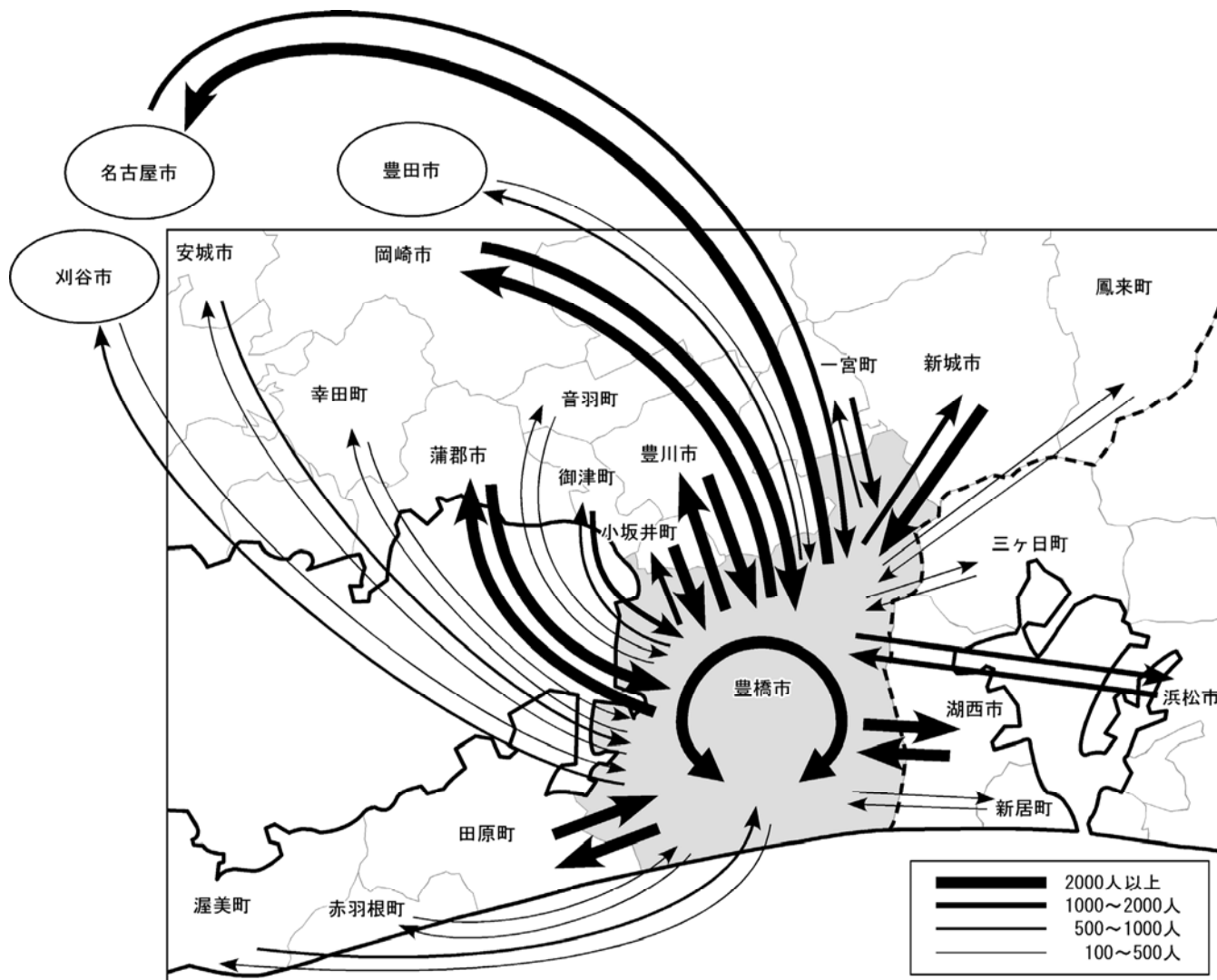
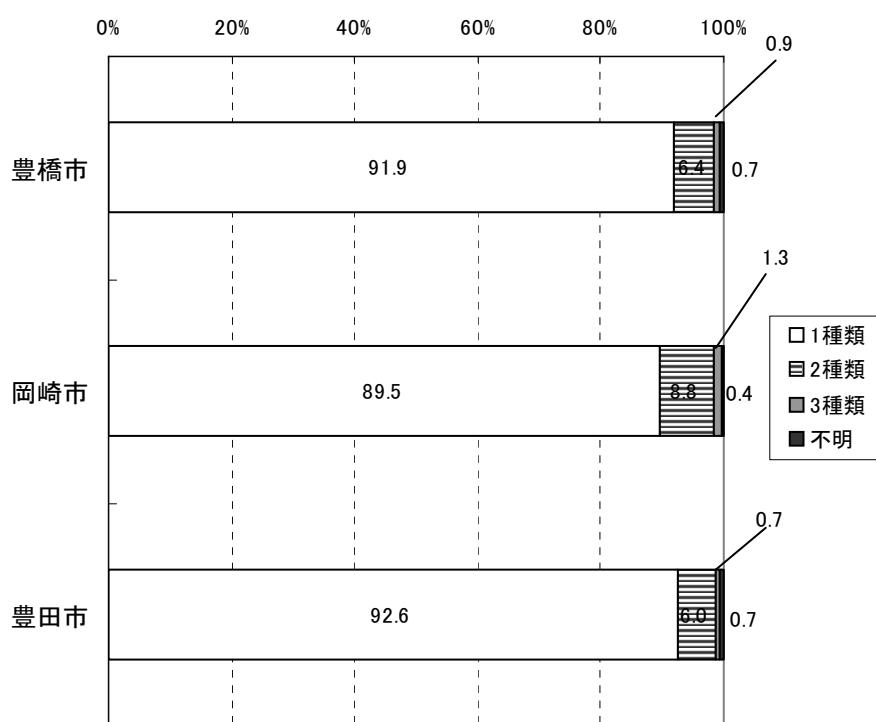


図2-2-18 通勤・通学流動図

資料：H12 国勢調査

(2) 通勤・通学の交通手段

- 常住地における通勤・通学者が何種類の交通手段を利用しているかの分析を行い、豊橋市と同様に県内の中核市である岡崎市、豊田市と比較しました。
- 豊橋市と豊田市は交通手段の利用が1種類のみがともに92%程度であり、2種類は6%程度で非常に類似しています。岡崎市は他の2市と若干異なり、2種類以上の交通手段利用が2市に比べ僅かに高くなっています。



資料：H12 国勢調査

図2-2-19 通勤通学における交通手段の利用種類

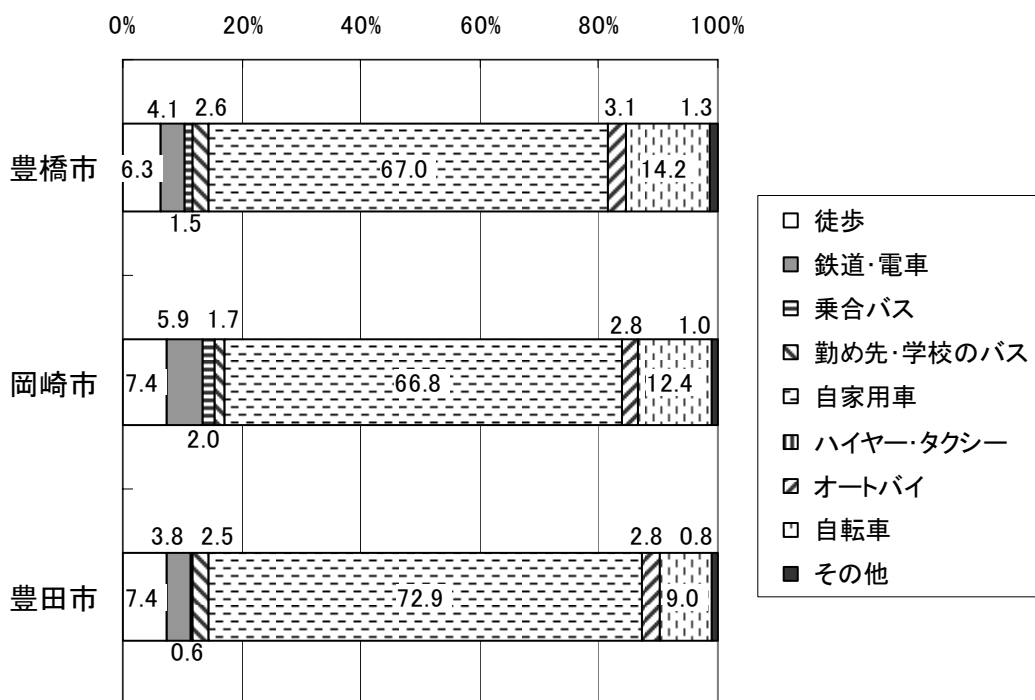
表2-2-4 通勤通学における交通手段の利用種類

区分	総人口	1種類	2種類	3種類	不明	計
豊橋市	364,856	167,732	11,681	1,709	1,367	182,489
岡崎市	336,583	159,498	15,720	2,405	664	178,287
豊田市	351,101	182,709	11,850	1,459	1,302	197,320

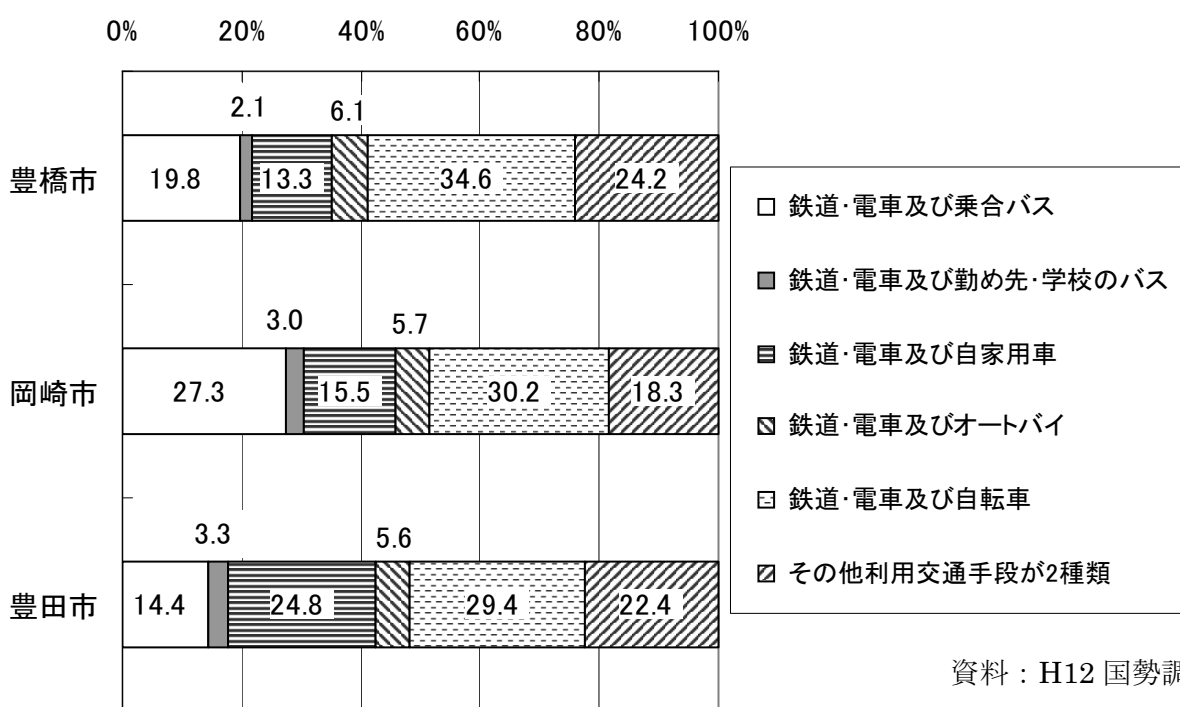
資料：H12国勢調査

- 1種類の利用交通手段をみると、3市とも7割程度を自動車が占めています。特に豊橋市は他の2市に比べ自転車利用が14.2%と高くなっています。
- 2種類の利用交通手段をみると、豊橋市は鉄道+自転車の利用が34.6%と3市の中で最も高く、反対に鉄道+自家用車の利用は13.3%と3市の中で最も低くなっています。

交通手段（1種類）



交通手段（2種類）



資料：H12 国勢調査

図2-2-20 豊橋市・岡崎市・豊田市の利用交通手段

2-3. 豊橋市の交通の課題

豊橋市の現状からわかる交通に関する課題を整理します。



中心部の課題

- ・ 中心市街地の活性化
- ・ 人口の高齢化の進展によるユニバーサルデザイン化

近郊部の課題

- ・ 交通事故の削減
- ・ 慢性的な交通渋滞の改善
- ・ 分散化する交通需要への対応



郊外部の課題

- ・ 交通事故の削減
- ・ 公共交通空白地拡大への対策

市全域の課題

- ・ 市内での移動に合わせた交通体系づくり
- ・ 交通手段の偏りの是正
- ・ 環境問題への対応
- ・ 災害に強い交通基盤づくり

図2-3-1 豊橋市の主な交通課題

3. 都市交通ビジョン

3-1. 基本理念

豊橋市は人口や産業などの地域特性、交通特性、取り巻く社会情勢などに関して、都市としての様々な課題を抱えています。

これらの課題を解決するためには、これまでのような人口や市街地を拡大していくことを目標とする都市づくりから、土地利用や都市施設の配置において、都市の持続可能性を危うくするような拡大をしないという「コンパクトシティ」の概念を将来都市構造に反映させ、土地の利用や施設の立地と交通体系とが一体となった都市の形成を図る必要があります。

また、これまでの生活において自動車交通は非常に重要な役割を果たしてきたものの、このことにより交通渋滞や交通事故などの様々な課題が顕在化しています。そこで、今後は自動車交通が生活に果たしている重要な役割に配慮しつつも、これまでのような過度に自動車交通に依存した都市づくりから転換していかなければなりません。

豊橋市では都市交通の将来像の実現に向けて、今後豊橋市が取り組むべき都市交通ビジョンを平成16年3月に策定したところであり、その中で基本理念を以下のとおりに掲げています。

基本理念

豊橋市では、人が豊かで快適に生活し、社会活動を営むことができるとともに、環境への負荷が小さく持続的な発展が可能な都市を形成するために、自動車優先の社会からの転換を促し、人優先の社会に向けた取り組みを進めることにより、多様な交通手段を誰もが使え、過度に自動車交通に依存しない都市交通体系を構築していきます。

3-2. 目指すべき将来像

豊橋市の現状における地域特性と交通特性の課題、および豊橋市を取り巻く社会情勢を踏まえ、豊橋市の都市交通の将来像を以下の通りに掲げています。

「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

高齢者や子供、障害者を含むすべての人が安全に安心して移動できるとともに、快適に交通手段を利用できるような人にやさしい交通を目指します。

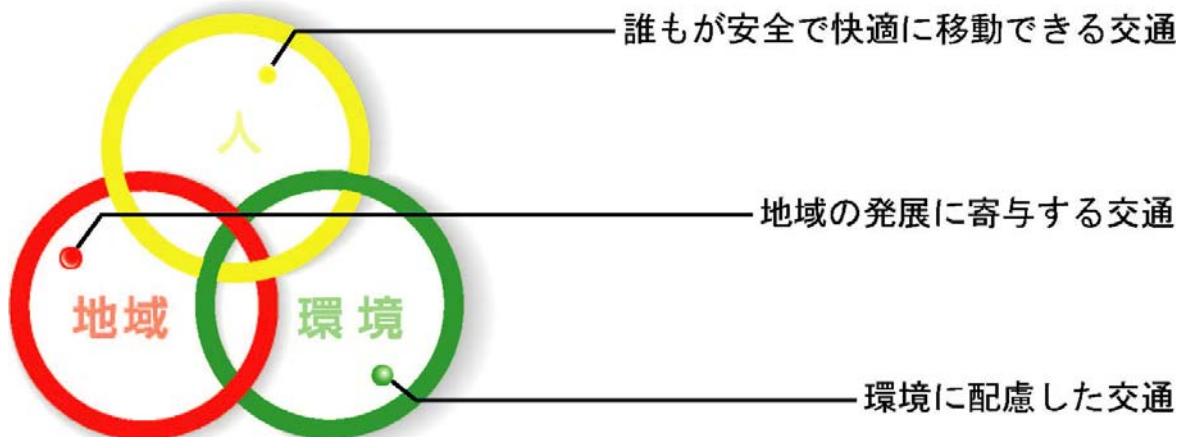
○ 地域の発展に寄与する交通のまち

中心市街地の活性化や三河港を中心としたまちづくりが進むなど、豊橋市に持続的な活力と発展をもたらす交通を目指します。

○ 環境に配慮した交通のまち

地球温暖化や大気汚染、資源枯渇といった環境への課題に対して交通面から取り組むことにより、環境にやさしいまちづくりを進める交通を目指します。

将来像のイメージ



3-3. 将来の都市交通体系

豊橋市の特徴である同心円状の都市構造を踏まえ、将来の都市交通体系を以下のとおりに掲げています。

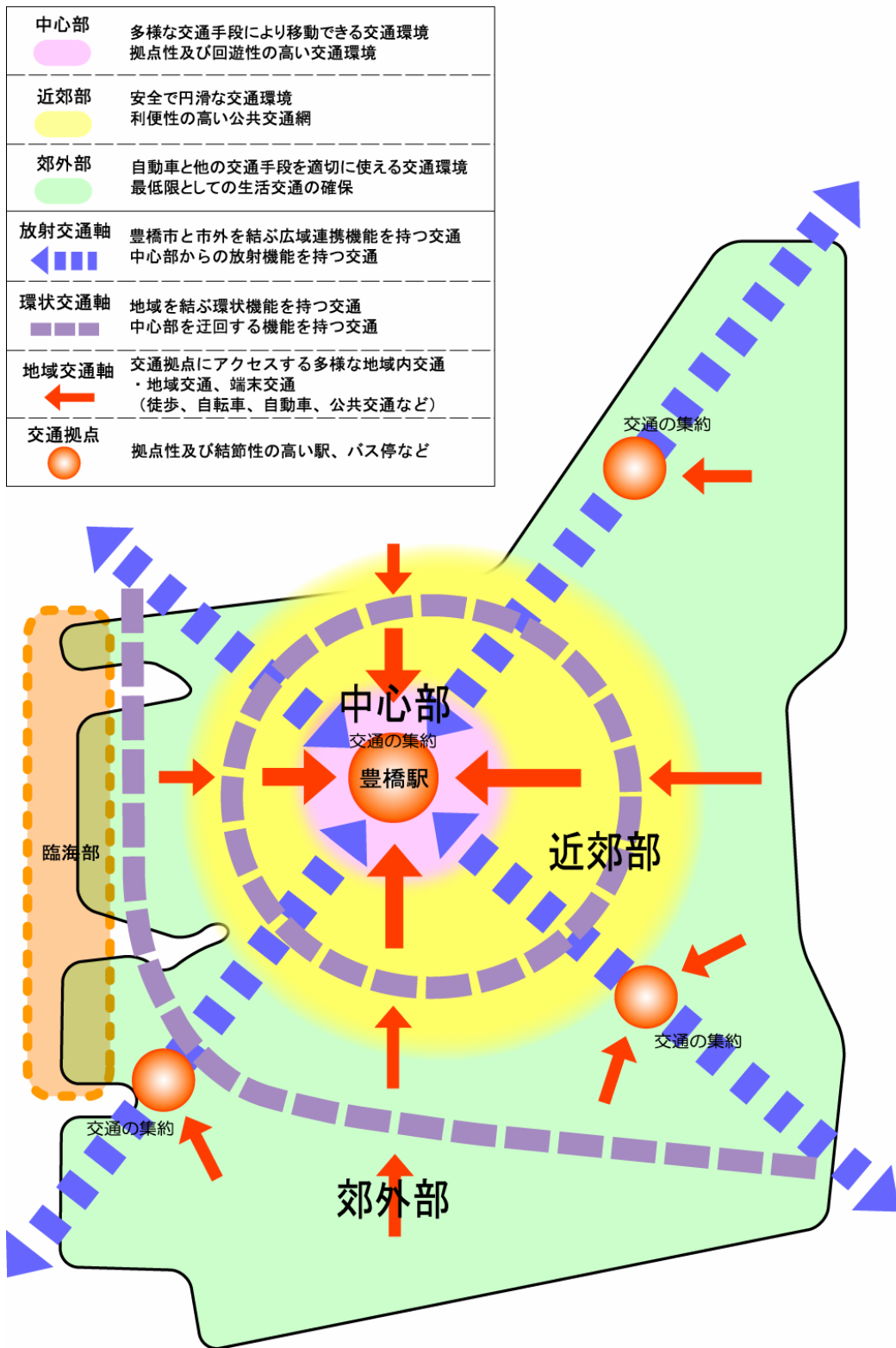


図3-3-1 将来の都市交通体系イメージ

3-4. 基本目標及び方針

目指すべき将来像を実現させるために長期的な基本目標を定めて、それに向けて推進していく方針を設定しています。

基本目標1 人にやさしく、安全・安心な交通づくり【1】

豊橋市でも高齢化が進行し、近い将来には、5人に1人が高齢者になると予測されます。そこで、誰でもいっしょに暮らせる社会の実現のために、高齢者や子供、障害者を含むすべての人が快適に移動できるような交通環境が求められています。

また、豊橋市では交通事故が多くなっていることから、これを減らさなければなりません。交通事故から大切な人命を守り、市民が安全に安心して生活できるような社会が望まれています。

さらに、将来に東海地震や東南海地震が想定されることから、災害に強いまちづくりを交通面から支えて進めていく必要があります。

基本方針1 誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること【1-1】

良好な歩行環境や利用しやすい自転車環境、そして利便性や快適性の高い公共交通は、豊橋市民の要望として大きいものです。そこで、これまでの自動車優先社会を反省し、人優先となる社会を構築するために、様々な交通手段により誰もが快適に移動できるような交通環境づくりをさらに進めます。

基本方針2 交通事故を減らす交通安全対策を進めること【1-2】

交通安全施設の整備や交通安全指導などは、これまでも行政や警察、市民などにより取り組まれてきました。これによって一定の成果を上げつつも、交通事故件数の増加傾向は変わっていません。そこで、人命は大切であるという認識から交通事故を減らすために、引き続いて交通安全対策を進めます。

基本方針3 災害に強い交通基盤の整備を進めること【1-3】

豊橋市は平成14年4月に東海地震に係る地震防災対策強化地域^{*1}に、また、平成15年12月に東南海・南海地震防災対策推進地域^{*2}に指定されました。災害発生時に甚大な被害が予想される中、防災や被災時の復旧対策を交通面から支援するために、交通基盤の整備を進めます。

基本目標2 生活に魅力を感じる交通づくり【2】

現在、市民のライフスタイルや価値観は多様化していることから、毎日の暮らしの中で、市民一人一人が豊かな生活を実感し、社会参加ができるような交通環境が求められています。そして、市民自らが積極的にその環境づくりに関わっていくことが望まれています。

また、中心市街地は、様々な社会的要因により都市構造が変化し、中心市街地の人口減少や諸機能の相対的な低下が進んでいます。今後は、まちなか文化の創造や都心居住、回遊型まちづくりといった中心市街地の整備方針に合わせて、多機能な交流拠点を支えるための交通環境を構築する必要があります。

さらに、近年は心の豊かさやゆとりある生活、美しい景観への要求が高まっており、緑化や良好な交通施設などによる潤いと安らぎのある交通空間の創出が求められています。

基本方針1 生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること【2-1】

日常生活に密着した交通に対する市民の要望も多いことから、生活環境の維持・向上のために必要に応じた交通基盤の整備や改修などを行います。そして、交通弱者にとって公共交通は欠かせないものであることから、地域の交通環境を維持するために、生活拠点となる地域には必要に応じて生活を支える交通を確保し、市民活動を促進させます。

基本方針2 中心市街地活性化のための交通改善を進めること【2-2】

平成12年3月に豊橋市中心市街地活性化基本計画が策定され、交流や生活などの側面からにぎわいを高めていくことを目指し、交通機能の向上を図ることが求められています。豊橋駅を拠点として他の地域とを結ぶ多様な交通手段が整備されていますが、中心市街地の活性化のために、都市の装置としての公共交通機関や回遊性を向上させるような交通基盤の整備を進めます。

基本方針3 潤い・安らぎのある交通空間の創出を進めること【2-3】

アメニティ^{※3}豊かな環境をつくるために、街路樹や草花などにより交通空間にも緑を創出し、緑のネットワークの形成を図ります。また、交通施設の整備に際しても、市民が気軽に休める空間や公共交通機関の待ち時間を快適に過ごせるような空間、景観にも配慮した空間などにより憩いの空間の創出を進めます。

基本目標3 地域の活力を高める交通づくり【3】

豊橋市は東三河の政治、経済、文化、交通の中心都市として栄えてきており、平成 11 年に中核市に指定され、その役割はますます大きなものとなっています。その中で、道路は重要な社会基盤であり、社会経済活動にとって必要不可欠なものとなっています。そこで、道路の機能を十分に発揮するため、道路交通の円滑化を進める必要があります。

交通網の整備などにより市民の生活行動や情報は広域化し、東三河地域や三遠南信地域などとの繋がりも強まっているため、広域交通に対する期待はいっそう高まっています。

また、交通は物流の中で大きな役割を持っており、社会経済活動をより活発にして豊橋市の産業競争力を強化するためにも、より良い物流交通が望まれています。

基本方針1 道路交通の円滑化を進めること【3-1】

道路は市民の生活を支え産業を発展させる基盤であるだけでなく、災害時のライフラインとしても重要な役割を担っています。市民生活を快適にし、社会経済活動を活発にするために必要な道路を整備して、さらに情報技術を活用して高度道路交通システム（ITS）^{※4}等を進めます。また、道路を効率良く利用するために、交通機関の連携（マルチモーダル^{※5}）施策や交通需要マネジメント（TDM）^{※6}施策を推進します。

基本方針2 広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること【3-2】

人や物資の移動が広域化している中で、社会経済活動をさらに活発化させ、市民の生活行動を広げるために、幹線道路や高速鉄道などの広域交通網の利便性を向上させます。

また、国際流通拠点となっている三河港を活かし、さらに発展させるために、交通基盤の整備を進めます。

基本方針3 物流交通の適正・効率化を進めること【3-3】

豊橋が活力ある都市として発展していくために、また、物流の中でも自動車による割合が近年非常に高まり、小口・多頻度輸送が交通渋滞や大気汚染などの一因にもなっていることから都市環境悪化の対応策として、物流交通の適正・効率化を進めます。

基本目標4 環境に配慮した交通づくり【4】

近年の急速な自動車の普及などは市民生活を便利にする一方で、排気ガスの放出、資源やエネルギーの大量消費などにより、環境に大きな影響を与えるようになっていきます。今日の環境問題は、市民にとって身近な問題であるだけでなく、地球規模の問題でもあります。

このような問題を改善・解消するために、環境面で評価されている公共交通機関を活用するなどにより交通基盤を環境にやさしいものへと組み替え、このような交通機関の利用を促進する必要があります。

さらに、このことを推し進めるにあたっては企業や市民への啓発を行い、行政・企業・市民と一体となった取り組みをしていかなければなりません。

基本方針1 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること【4-1】

現在の環境問題の多くは、資源やエネルギーの大量消費などによる環境負荷の増大が原因となっています。そこで、持続的発展が可能な社会を構築するために、人の移動や物流など交通面において低公害でエネルギー効率の高い交通手段へのシフトを進めます。

基本方針2 環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること【4-2】

地球温暖化や大気汚染、資源の枯渇など多くの環境問題を改善・解消するために、環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めます。

また、道路などの交通基盤の整備に際しては、循環型社会を将来にわたり形成していくように環境への配慮をします。

基本方針3 環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること【4-3】

環境問題は、社会経済活動や市民の生活行動と深く関連しており、誰もが関わりを持っています。そこで、環境に対する取り組みを豊橋市全体で行うために、市民参加を進め、行政だけでなく企業や市民の一人一人に至るまで浸透させ、交通への積極的な行動を促進させます。

3-5. 区域及び交通手段別の方針

交通は人の移動や物流など都市の様々な活動によって発生することから、あらかじめ土地利用や施設立地と交通を一体的に考えることが必要です。

豊橋市の土地利用を見ると、豊橋駅周辺の中心市街地には都市機能やサービス機能が集積し、東三河地域の経済・産業の拠点となっています。その周りの市街化区域^{*7}には多くの人々が住んでおり、さらに外は市街化調整区域^{*8}として、優良な農地や自然環境が残されるとともに、点在する集落は生活の場となっています。そこで、豊橋市におけるこのような土地利用の特性とまちづくりの計画に合わせて、区域別の都市交通の方針を設定しています。

豊橋市では自動車や鉄道、路面電車、バス、タクシー、そして自転車や徒歩といった多様な交通手段が使える環境にあることから、それぞれの特性に合わせて、交通手段別の都市交通の方針を設定しています。

1) 区域別の方針

① 中心部

中心市街地を活性化するために、自動車、鉄道、路面電車、バス、タクシー、自転車、徒歩等の多様な交通手段が利用できる既存の交通基盤を活かしつつ、拠点性及び回遊性を向上させるような交通環境の構築を進めます。



② 近郊区

住民の生活環境を維持・向上させるために、交通安全対策及び交通手段の利用転換を進めるとともに、社会経済活動を活発にするために、道路交通の円滑化を進めます。



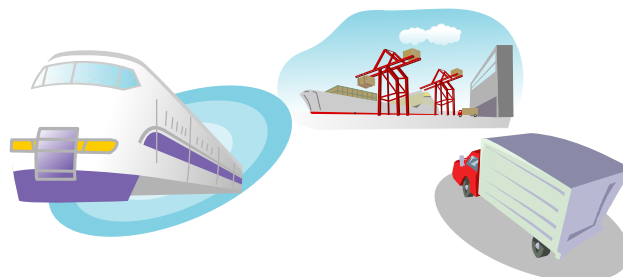
③ 郊外部

自然環境を保全し、住民の生活を支えるために、自動車と他の交通手段を適切に使える交通環境の構築を進め、市民の最低限としての生活交通を確保していきます。



④ 広域

広域交流・連携を推進するために、幹線道路や高速鉄道などの広域交通網の利便性を向上させます。また、三河港を活かし、さらに発展させるために、交通基盤の整備を進めます。



2) 交通手段別の方針

① 徒歩・自転車

徒歩は交通の基本であることから、良好で安全な歩行空間など交通環境の構築を進め、中心部では中心市街地の回遊性を高めるためにも人優先とします。

自転車は通学や端末交通として身近で環境にやさしい交通手段であることから、走行・駐輪などの利用環境の構築を進めるとともに、普及啓発を進めます。



② 自動車

社会経済活動や市民の生活に欠かせないものですが、渋滞や交通事故の発生、環境負荷の増大などの問題もあるため、適正で効率的な利用を図るとともに、過度の依存を避けるために、他の交通手段への利用転換を進めます。



③ 公共交通機関

環境負荷の低減や都市の装置といったまちづくりの観点などから、自動車からの利用転換を進めます。

鉄軌道やバスで市域のほとんどを網羅していることから、この維持存続のために利用啓発を行うとともに、誰もが快適に移動できるように利用環境の構築を進めます。

特に、路面電車は豊橋のシンボルとして市民に親しまれており、特色あるまちづくりの面からも、活性化に向けたより利用しやすい環境の構築を進めて利用啓発を行います。

タクシーは、個別の利用需要に応じた機動性の高い交通手段であるため、この特色を活かした利用啓発を行います。



区域別と交通手段別の方針を一覧表に整理します。

一覧表

	中心部	近郊区	郊外部	広域
徒歩・自転車	中心市街地の活性化のために、拠点性及び回遊性の向上を目指し、既存の交通基盤を活かすつ、人優先となる交通環境の構築を進めます。身近で環境にやさしい交通手段である自転車の利用環境の構築を進めるとともに、普及啓発を行います。	住民の生活環境を維持・向上させるために、良好で安全な歩行空間など交通環境の構築を進めます。身近で環境にやさしい交通手段である自転車の利用環境の構築を進めるとともに、普及啓発を行います。	自然環境を保全し、住民の生活環境を支えるために、良好で安全な歩行空間など交通環境の構築を必要に応じて進めます。身近で環境にやさしい交通手段である自転車の利用環境の構築を必要に応じて進めるとともに、普及啓発を行います。	
自動車	中心市街地活性化のために、人優先となる環境の向上を目指し、既存の交通基盤を活かすつ、過度の自動車利用抑制に向けた交通環境の構築を進めます。	住民の生活環境を維持・向上させるために、適正で効率的な利用を図り、交通安全対策を進めます。過度の自動車依存を避けるために、交通手段の利用転換に向けた取り組みを進めます。社会経済を活発にするために、道路交通の円滑化を進めます。	自然環境を保全し、住民の生活環境を支えるために、適正で効率的な利用を図り、他の交通手段を組み合わせて使える交通環境の構築を進めます。	広域交流・連携を推進するために、幹線道路の整備を進めます。国際流通拠点である三河港を活かし発展させるために、アクセス性の強化に向けた交通基盤の整備を進めます。
公共交通機関	中心市街地の活性化のために、拠点性及び回遊性の向上を目指し、既存の公共交通基盤を活かした交通環境の構築を進め、利用啓発を行います。特に路面電車については、特色あるまちづくりを進めるためにも、より利用しやすい環境の構築を進め、利用啓発を行います。個別の利用需要にも対応できる中・大量輸送を補完する交通環境の構築を進め、利用啓発を行います。	住民の生活環境を維持・向上させるために、既存の公共交通機関の維持存続を図るとともに、交通結節機能の強化など利用しやすい環境の構築を進め、利用啓発を行います。個別の利用需要にも対応できる中・大量輸送を補完する交通環境の構築を進め、利用啓発を行います。	自然環境を保全し、住民の生活環境を支えるために、既存の公共交通機関の維持存続を図り、市民の最低限としての生活交通を確保していただきます。個別の利用需要も考慮した中・大量輸送を補完する交通環境の構築を進め、利用啓発を行います。	広域交流・連携を推進するために、高速鉄道の利便性向上を図ります。

4. 交通施策の計画立案

4-1. 交通施策の基本的な考え方

都市交通ビジョンの基本理念では「人が豊かで快適に生活し、社会活動を営むことができるとともに、環境への負荷が小さく持続的な発展が可能な都市を形成する」ことを目的として、「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」を掲げています。

そこで、交通施策の計画立案にあたっては以下の3つの考え方を基本とします。

①自動車優先となる施策からの転換

将来においても自動車交通需要の増加が想定されることから、自動車交通が生活に果たす重要な役割に配慮しつつ、自動車交通需要の削減または分散も含めた適正な自動車利用を促す施策の実施を目指していきます。

豊橋市では、人々の主な交通手段が自動車へ移行しており、代表交通手段の分担率において、自動車は約65%で平成3年に比べて約5ポイント上がっている一方で、その他の交通手段はすべて減少しており、自動車の分担率は今後さらに高くなると予測されています。このような自動車交通の増加は、市民生活の利便性を向上させる一方で、交通渋滞や交通事故、環境の悪化など様々な都市問題の一因となっています。

豊橋市では、これまで自動車交通の需要の増加に合わせた道路整備による交通容量の拡大を図ってきましたが、財政的な制約が大きくなる中では自動車交通量の伸びに合わせて単純に道路を整備することは困難になってきました。そこで今後は、交通手段の変更を促すことによる自動車交通量の削減や、時間帯及び経路の変更を促すことによる自動車交通量の分散を図るとともに、既存ストックとなる交通基盤を有効活用することを考えていく必要があります。

②地域の状況に応じた施策の実施

従来の市内一律的な交通施策ではなく、地域によって異なる土地利用の状況や様々な交通ニーズに応じて、その地域の交通課題の解決に必要な施策の実施を目指します。

豊橋市の土地利用状況は豊橋駅を中心としたほぼ同心円状の構成となっています。中心部である豊橋駅周辺を中心市街地には都市機能やサービス機能が集積して交通基盤もかなり整備されていますが、近年は人口減少と高齢化が進行し、各種機能の移転・外部進出により、求心力が低下しています。近郊部となるその周りの市街化区域には多くの人々が住んでおり、人口が増加するとともに商業施設などの立地も進んでいますが、交通基盤・サービスが需要に見合っていない。郊外部は主に市街化調整区域となっており、生活の場である集落が点在しています。

このように、地域によって状況などが異なり、抱える交通の課題は様々であるため、これに対応していくことが必要です。

③連携・協働による施策の推進

従来の行政や交通事業者などによる個別の交通施策の実施ではなく、行政・交通事業者・市民が同じ目的に向かって連携・協働することにより効果的な施策の実施を目指します。

豊橋市では、JR 東海・名古屋鉄道・豊橋鉄道・各タクシー会社などの交通事業者が市民に対して公共交通サービスを提供しており、行政は交通基盤の整備や一部不採算となっているバス路線へ補助を実施しています。しかし、交通に対する市民のニーズが多様化している中では、要望のすべてに応えられない状況であり、必ずしも利用ニーズに合ったものになっていません。一方では、市民参加によるまちづくりの機運が高まっており、交通の分野でもその機運を育てて支えていくことが求められています。

そこで、交通に対する市民のニーズを的確に把握するとともに交通に対する関心を高め、行政と交通事業者、NPO（民間非営利組織）・市民が各役割を認識した上でそれぞれの長所を活かしながら、都市交通ビジョン実現に向けて効率良く有効な交通政策を進めていく必要があります。

4-2. 基本方針の重点化

都市交通ビジョンでは様々な分野にわたる基本目標及び方針を掲げていますが、目指すべき都市交通の将来像を実現していくためには効果的な施策を計画し、限られた財源の中で効率的に取り組むことが大切です。

そこで、都市交通ビジョンに定めた基本方針のうち、重点的かつ優先的な取り組みを進めていく方針を、「重点方針」として明らかにします。

なお、重点化にあたっては、長期的かつ総合的な視点として上位計画である豊橋市総合計画や、市民ニーズとして平成16年度に行った市民アンケートの結果を考慮したうえで、交通の現状と課題を総合的に勘案しています。

重点方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること【1-1】

生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること【2-1】

道路交通の円滑化を進めること【3-1】

低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること【4-1】

4-3. 交通施策の内容（基本目標別）

豊橋市の都市交通ビジョンにおいて掲げている基本目標・方針別に、具体的な交通施策を抽出し、体系化して整理します。

注：交通施策の内容における道路の名称については一般的な名称を表記することとし、主要地方道の場合は「(主)」、県道の場合は「(県)」としてそれぞれの名称を標記します。また、都市計画道路である場合は、「㊦」として都市計画道路名も併せて表記します。

交通施策体系

基本理念	基本目標	基本方針	施策	主な取り組み	
多様な交通手段を誰もが 使え、過度に自動車交通に 依存しない都市交通体系 を構築	人にやさしく、安全・ 安心な交通づくり【1】	誰もが移動しやすい交通環境の構 築を進めること【1-1】	良好な徒歩・自転車環境をつくる【1-1-1】 公共交通のサービスを改善する【1-1-2】 公共交通のバリアフリー化を進める【1-1-3】	徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】 運行サービスの見直し【1-1-2-①】 車両のバリアフリー化【1-1-3-①】 駅・停留場のバリアフリー化【1-1-3-②】	
		交通事故を減らす交通安全対策を 進めること【1-2】	交通安全に向けた施設の整備を進める【1-2-1】 交通安全に対する市民の意識を高める【1-2-2】	路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】 交通ルールの周知徹底【1-2-2-①】	
	生活に魅力を感じる交 通づくり【2】	災害に強い交通基盤の整備を進め ること【1-3】	地震防災対策を進める【1-3-1】	地震防災対策を進める【1-3-1-①】 緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】	道路空間の地震防災対策【1-3-1-①】 緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】
		生活環境を維持・向上させる交通環 境の構築を進めること【2-1】	生活を支える交通を確保する【2-1-1】 快適な生活道路にする【2-1-2】	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】 生活道路の改善【2-1-2-①】 生活道路の再編【2-1-2-②】	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】 生活道路の改善【2-1-2-①】 生活道路の再編【2-1-2-②】
		中心市街地活性化のための交通改 善を進めること【2-2】	活性化に寄与する交通システムを整備・活用する【2-2-1】 中心市街地の回遊性を向上させる【2-2-2】	生活道路の確保【2-2-1-①】 歩行者優先ゾーンの導入【2-2-2-①】	新型路面電車の導入【2-2-1-①】 歩行者優先ゾーンの導入【2-2-2-①】
	地域の活力を高める交 通づくり【3】	潤い、安らぎのある交通空間の創出 を進めること【2-3】	道路空間の緑化を進める【2-3-1】 ゆとりある交通空間をつくる【2-3-2】	街路樹の充実【2-3-1-①】 滞留空間や休憩場所の設置【2-3-2-①】	街路樹の充実【2-3-1-①】 滞留空間や休憩場所の設置【2-3-2-①】
		道路交通の円滑化を進めること 【3-1】	市街地の渋滞を解消する【3-1-1】	市街地の渋滞を解消する【3-1-1】	ハイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】
	環境に配慮した交通づ くり【4】	広域交流を促進する交通基盤の整 備を進めること【3-2】	鉄道等の利便性を向上させる【3-2-1】 隣接自治体との連携を進める【3-2-2】	鉄道等の利便性を向上させる【3-2-1】 隣接自治体との連携を進める【3-2-2】	鉄道の速達性向上【3-2-1-①】 隣接市町と連携した公共交通の確保【3-2-2-①】
		物流交通の適正・効率化を進めるこ と【3-3】	物流交通の適正・効率化を進めるこ と【3-3-1】 貨物輸送手段を転換させる【3-3-2】	三河港の整備を促進する【3-3-1】 貨物輸送手段を転換させる【3-3-2】	物流基盤の高度化・整備【3-3-1-①】 トラックから船舶や鉄道への転換【3-3-2-①】
	環境に配慮した交通づ くり【4】	低公害・省エネルギーの交通手段へ の利用転換を進めること【4-1】	公共交通機関・自転車へ利用を転換させる【4-1-1】 自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する【4-1-2】	公共交通機関・自転車へ利用を転換させる【4-1-1】 自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する【4-1-2】	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 パーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進【4-1-1-②】 エコカーの普及【4-1-2-①】
環境負荷の小さい交通基盤の整備 を進めること【4-2】		利用しやすい公共交通網をつくる【4-2-1】 通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める【4-3-1】 市民意識の変革を促進させる【4-3-2】	利用しやすい公共交通網をつくる【4-2-1】 通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める【4-3-1】 市民意識の変革を促進させる【4-3-2】	バス路線の幹線化【4-2-1-①】 住民ニーズに応える路線の設定【4-2-1-②】 ノーカーナーの普及【4-3-1-①】 時差出勤やフレックスタイム制の奨励【4-3-1-②】 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施【4-3-2-①】 環境行動に対する特典制度の導入【4-3-2-②】	

基本方針の中でも重点的に取り組むもの（重点方針）

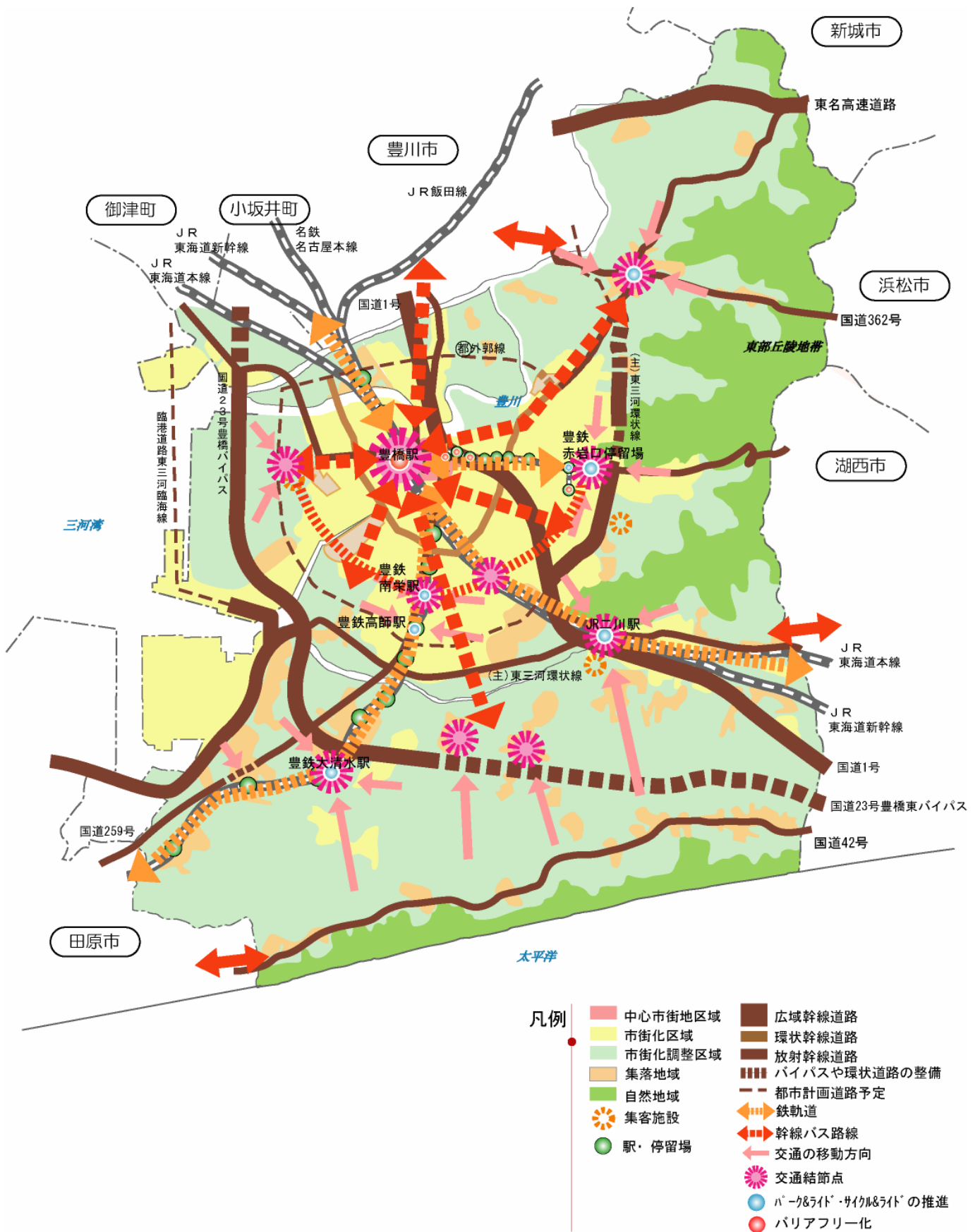


図 4-3-1 将来交通体系イメージ図

基本目標 1：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

基本方針 1：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること

施策 1. 良好な徒歩・自転車環境をつくる【1-1-1】

▼誰もが移動しやすい交通環境をつくるために、市民にとって最も身近な交通手段である徒歩や自転車での移動における良好な環境づくりに取り組みます。

- ・豊橋市はおおむね平坦な地形で温暖な気候であることから、徒歩や自転車を利用した移動に適しています。
- ・徒歩は最も基本的な交通手段であり、自転車は通勤・通学や公共交通機関の端末交通などでの利用が多くなっています。

主な取り組み

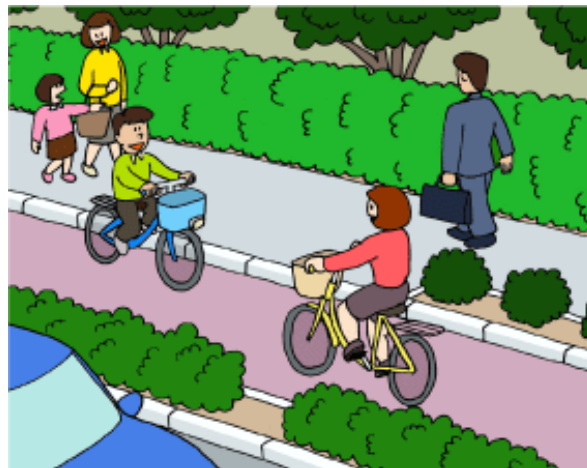
①徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】

▼中心部や近郊部では、現在の自転車歩行者道を快適に移動できるように段差の修正や路面の整備といった道路のバリアフリー化に努め、新たな道路整備を行う場合にも自転車歩行者道の整備を進めます。

▼郊外部では、児童・生徒が安全に安心して通行できるような通学路を確保するために、地域の状況に応じて歩道設置などの整備を進めます。

▼土地区画整理などの新たな都市基盤を整備するにあたり、住民が快適かつ安心して生活できる環境を整えるために、自動車交通と分離された質の高い歩行者専用道路を確保します。

- ・豊橋市では、交通量の多い主要な道路で既に自転車歩行者道が整備されていますが、今後は、歩行者と自転車利用者がより快適かつ安心して道路空間を通行するために地域の状況に合わせていくことが求められています。



施策指標	平成 16 年度実績	平成 22 年度目標
歩道・自転車道等の整備済延長	235.7km	246km

基本目標 1：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

基本方針 1：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること

施策 2. 公共交通のサービスを改善する【1-1-2】

▼公共交通の利用を促進するために、サービスの改善に取り組みます。

- ・市民にとって、公共交通の運賃や運行本数、始発・終発時刻など運行サービスは利用の重要な要素といえます。
- ・路線バス利用者の満足度をみると、出発・帰宅時の運行本数や運賃、終発時刻に対して不満度が高くなっています。

主な取り組み

①運行サービスの見直し【1-1-2-①】

▼公共交通の利便性をさらに高めるためにも、接続する電車・路線バスとの乗り換えを考慮して始発時刻や終発時刻を変更するといった運行時間帯の見直しなどに努めます。

▼近年、全国各地で採用が進む IC カードの導入を促進することにより、運賃収受の効率を高めるとともに、これを機に運賃体系の見直しに努めます。

▼TMO[※]の㈱豊橋まちなか活性化センターで実施している「市内電車おかえりキップサービス」の拡大に努めます。

- ・豊橋駅を經由した名古屋などへの通勤者から、特に帰宅時におけるバス終発時刻の延長が望まれています。このことへの対応として、豊橋鉄道が細谷線、岩田団地線、牟呂線で終発時刻の遅い路線バスを運行しています。
- ・交通事業者では、利用に合わせて通勤や通学の定期券、各種回数券、1日券など多様な運賃制度を設定しています。しかし、運賃に対する不満度は高く、特にバスの運賃に対する市民の不満は大きいものとなっています。



施策指標	平成 16 年度実績	平成 22 年度目標
IC カード導入	—	5 年以内の導入

基本目標 1：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

基本方針 1：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること

施策 3. 公共交通のバリアフリー化を進める【1-1-3】

▼誰もが移動しやすい交通環境をつくるために、公共交通のバリアフリー化に取り組みます。

- ・今後、豊橋市でも高齢者や身体障害者などの移動制約者のさらなる増加が見込まれます。
- ・交通バリアフリー法の施行に伴い、駅などの旅客施設を新たに建設する場合や路面電車・路線バスなどの車両を新たに導入する場合に、バリアフリー基準（移動円滑化基準）への適合が義務付けられています。

主な取り組み

①車両のバリアフリー化【1-1-3-①】

- ▼バス車両のバリアフリー化を進めるために、車両の更新などに合わせて、高齢者や身体障害者だけでなくすべての人が乗り降りしやすいノンステップバスやワンステップバスといった低床式車両の導入を促進します。
- ▼路面電車においても、バリアフリー化とともに路面電車の活性化を図るために、LRV（低床式路面電車車両）の導入を促進します。



施策指標	平成 16 年度実績	平成 22 年度目標
バリアフリー基準に適合したバス車両の割合	全車両の 30%	全車両の 61%

基本目標 1：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

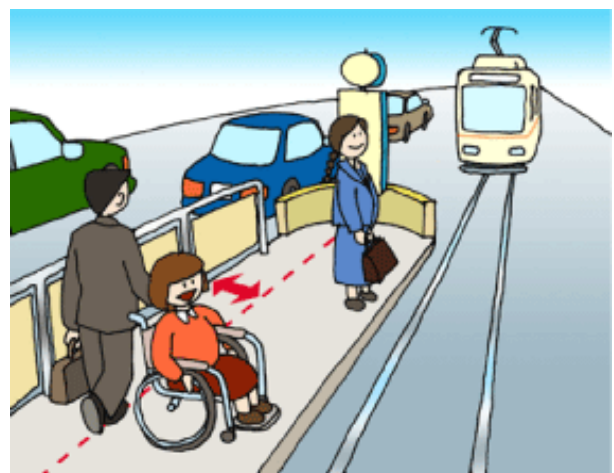
基本方針 1：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること

②駅・停留場のバリアフリー化【1-1-3-②】

▼豊橋駅の利便性をさらに高めるために行われる新豊橋駅の移設において、バリアフリーに配慮した施設の整備を進めます。

▼高齢者や身体障害者などの移動制約者が公共交通を利用しやすくするために、車両だけでなく、有効幅員の確保やスロープの設置など駅や停留場のバリアフリー化を促進します。

- ・豊鉄新豊橋駅は、平成5年から10年に行った豊橋駅総合開発事業の中で、貨物ヤード等と共に整備されなかったため、豊橋駅と離れていることから乗り換えの利便性が課題となっています。
- ・平成16年度に事業が開始された豊橋東口駅南土地区画整理事業によって、これから都市基盤が整備されるとともに、鉄道事業者により豊橋駅と隣接した新駅舎が整備されます。
- ・駅や停留場は、子どもから高齢者まで様々な人が利用する施設であり、多様な利用条件に配慮することが求められています。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
バリアフリー化された停留場数	2か所	7か所

基本目標 1：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

基本方針 2：交通事故を減らす交通安全対策を進めること

施策 1. 交通安全に向けた施設の整備を進める【1-2-1】

▼自動車に対して交通弱者である歩行者や自転車利用者、公共交通利用者の安全確保のために、交通安全施設の整備に取り組みます。

- ・愛知県は全国でも交通事故が多く、さらに豊橋市は県内でも交通事故が多い都市となっています。
- ・交通事故は毎年増加の傾向にあり、自動車の普及に伴って自動車が当事者となる人身交通事故が増加しています。

主な取り組み

①路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】

▼歩行者や自転車利用者の安全を確保するために、防護柵の設置や舗装のカラー表示、照明灯の設置などを進めます。

▼中心部や近郊部では人口密度が高く交通量も多いことから、人身交通事故が多く発生しており、その防止のために既存の道路の改良や新たな道路の整備に合わせて、防護柵の設置などの交通安全対策を進めます。

▼郊外部では、児童・生徒の通学路などの危険な箇所については、その改善のために地域の状況に応じて交通安全対策を進めます。

▼路面電車の利用者の安全性を高めるために、豊鉄競輪場前停留場に交通島の設置を進めます。

- ・道路では徒歩や自転車、自動車など様々な交通が輻輳しており、交通弱者である歩行者や自転車利用者にとって交通安全上危険な箇所があります。
- ・市内には 14 か所の路面電車の停留場がありますが、豊鉄東田停留場と豊鉄競輪場前停留場の 2 か所には交通島が無く、その改善に対する市民の要望も高くなっています。



施策指標	平成 16 年度実績	平成 22 年度目標
交通島が設置された停留場数	12 か所	13 か所

基本目標 1：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

基本方針 2：交通事故を減らす交通安全対策を進めること

施策 2. 交通安全に対する市民の意識を高める【1-2-2】

▼交通事故を減らすために、交通安全教育や市民の意識啓発を実施するとともに、引き続き取締りの促進に取り組みます。

- ・交通事故防止のためには、市民一人一人が交通ルールを守り、交通安全意識を高めることは不可欠です。

主な取り組み

①交通ルールの周知徹底【1-2-2-①】

▼交通安全に対する市民意識を高めるために、交通ルールについて子どもから高齢者、外国人など様々な人に対して、学校や職場、地域と協力しながら交通安全教育などを通じて周知徹底を進めます。

▼交通安全に対する市民意識を高めるために、違法駐車防止のパトロールなど対策を進めるとともに、飲酒運転の防止に向けてさらに啓発運動を進めます。

- ・生徒の通学における自転車マナーの改善が求められています。
- ・高齢者が交通事故の当事者となる傾向が高まっています。
- ・特に、豊橋市では外国人の居住人口が多いことから、外国語による案内など適切な方法により交通ルールを伝える必要があります。
- ・駐車違反はドライバーにとって死角ができるため危険であるとともに、歩行者の安全性を阻害する要因となっています。
- ・飲酒運転は重大事故を引き起こす危険性が高いことから大きな社会問題となり、平成 14 年 6 月の道路交通法の改正により飲酒運転に対する罰則などが強化されました。



施策指標	平成 16 年度実績	平成 22 年度目標
市民一人当たりの各種交通安全活動参加回数	0.74 回	0.77 回

基本目標 1：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

基本方針 3：災害に強い交通基盤の整備を進めること

施策 1. 地震防災対策を進める【1-3-1】

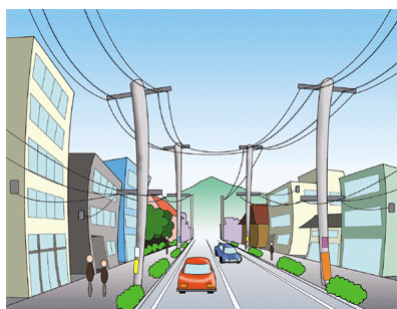
▼耐震性の強化など被害軽減の措置を講じて都市防災の機能を高めることが重要であることから、災害に強い交通基盤の整備を進めるために、地震防災対策に取り組みます。

- ・地震により道路、橋梁が大きく被災することは、震災時における市民の避難行動を困難にし、二次的な災害の危険性をもたらします。
- ・災害時において、道路は消火・救助・医療の活動、消防、復旧における人員・物資の輸送などの重要な役割を担っています。

主な取り組み

①道路空間の地震防災対策【1-3-1-①】



- ▼鉄道や高速道路などの広域的な輸送路、緊急輸送道路及び避難路の確保のために、跨線橋・跨道橋を含めた橋梁の耐震補強等を進めます。
- ▼被災時の避難行動等に支障となる電柱の倒壊を無くし、震災時における電気や電話などの信頼性を高めるとともに円滑な復旧を図るために、電線類の地中化を進めます。
- ・被災時の避難や被災後の緊急物資の輸送にあたり、鉄道や道路、河川に架かる橋梁の被害を軽減し、その機能を確保することは重要です。




基本目標 1：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

基本方針 3：災害に強い交通基盤の整備を進めること

②緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】

▼緊急輸送道路としての機能を確保するために、国道 23 号豊橋・豊橋東バイパス（名豊道路）や国道 259 号植田バイパス（豊橋鳥羽線）については、さらに整備を促進します。

- ・被災後の緊急輸送を円滑かつ確実にを行うため、必要な道路が緊急輸送道路として体系化されており、現在、豊橋市では、主に国道 1 号（国道 1 号線）を始めとする主要な国道や県道などが指定されています。
- ・市内の緊急輸送道路のほとんどは既に整備が済んでいますが、まだ、未整備となっている区間があるため、整備を進める必要があります。



施策指標	平成 16 年度実績	平成 22 年度目標
緊急輸送道路の追加整備延長	—	8.05km

基本目標2：生活に魅力を感じる交通づくり

基本方針1：生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること

施策1. 生活を支える交通を確保する【2-1-1】

▼地域住民、特に移動制約者などの生活の足が無くなるのが懸念されることから、地域の生活環境を維持・向上させるために、地域の状況に応じた公共交通の確保に取り組みます。

- ・豊橋駅を中心にしてバス路線網が放射状に形成されていますが、地域によって運行本数などのサービス水準の格差は大きく、特に採算性の低い郊外部では利用者の減少とさらなるサービス水準の低下といった悪循環に陥っています。
- ・平成14年の道路運送法改正によるバス事業に対する需給調整規制の撤廃に伴い、豊橋市でも郊外部の不採算路線においてバス路線の廃止が進行しており、その結果、公共交通空白地域の拡大が進んでいます。

主な取り組み**①公共交通の確保【2-1-1-①】**

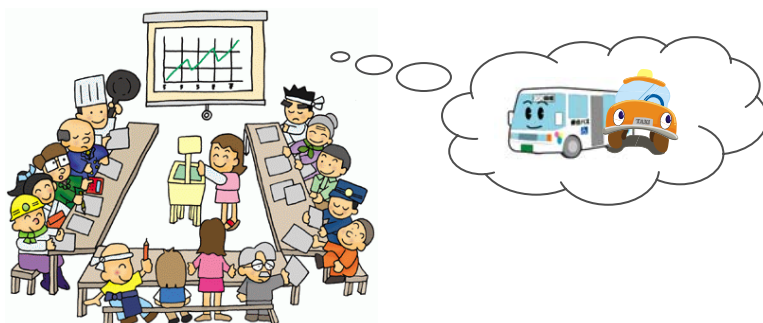
▼生活を支える交通を確保するために、民間の経営が成り立たない公共交通空白地域において、バスの補助制度の見直しやバス・タクシーなどを活用した地域が主体となった新たな公共交通サービスなどを検討します。

- ・生活の足として路線バスなどの公共交通機関の果たしてきた役割は大きなものです。
- ・郊外部の路線バスは利用者が少ないことから赤字となっており、これまではその維持のために一定の利用がある路線に対して行政が損失補てんの運行補助をしてきました。
- ・全国では地域が主体となって、バスやタクシーを利用して公共交通を確保する事例が増えており、住民の生活の足として利用されています。

②公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】

▼公共交通空白地域の解消など地域の課題を解決するために、地域住民の参加機運を高めて、その活動に対して支援をしていきます。

- ・公共交通空白地域が拡大していることから、地域の公共交通確保が課題となっています。
- ・近年、地域住民が応分の負担をしながら自ら参加し、行政がこれを支援することにより公共交通の確保の実現を果たす事例が増えています。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
地域が主体となった公共交通確保のための協議・調整	—	5年以内の実施

基本目標2：生活に魅力を感じる交通づくり

基本方針1：生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること

施策2. 快適な生活道路にする【2-1-2】

▼中心部や近郊部を中心に、徒歩や自転車の利用をさらに増加させるため、快適な道路づくりに取り組みます。

- ・生活道路は、徒歩や自転車、自動車などにより、通勤や通学、買い物、散歩といった日常生活で身近に利用される道路です。
- ・生活道路は市内全域にわたりほぼ整備されていますが、歩行者や自転車利用者にとって利用しづらい箇所があるため、道路の改修が求められています。

主な取り組み**①生活道路の改善【2-1-2-①】**

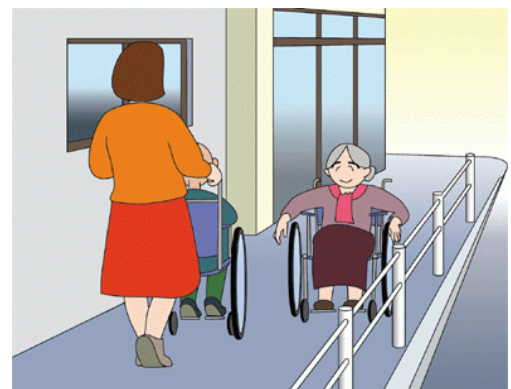
▼日常生活の中で、近距離での移動について徒歩や自転車が通行しやすくするために、センターラインを消去して路肩を広げたり、側溝の蓋掛けなどを行うことにより、徒歩や自転車のための利用空間の確保を進めます。

- ・狭い生活道路では徒歩や自転車、自動車などの様々な交通が輻輳し、利用しづらい箇所があります。

②生活道路の再編【2-1-2-②】

▼行き止まり道路や狭小な道路を一掃し、良好な交通環境を構築するために、土地区画整理事業を進めて道路を計画的に配置することで、生活道路の再編を進めます。

- ・市街地整備が行われていない地域では、無秩序な宅地化の結果として行き止まりとなっている道路や狭小な道路が多く残されており、交通安全面や防災面などで問題を抱えています。
- ・現在、牛川西部地区、柳生川南部地区及び牟呂坂津地区で土地区画整理事業が進められています。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
生活道路の整備済延長※	240.1km	540km

※ここでは、舗装の新設工事、舗装の改良工事、路面排水工事の整備延長を示しています。

基本目標 2：生活に魅力を感じる交通づくり

基本方針 2：中心市街地活性化のための交通改善を進めること

施策 1. 活性化に寄与する交通システムを整備・活用する【2-2-1】

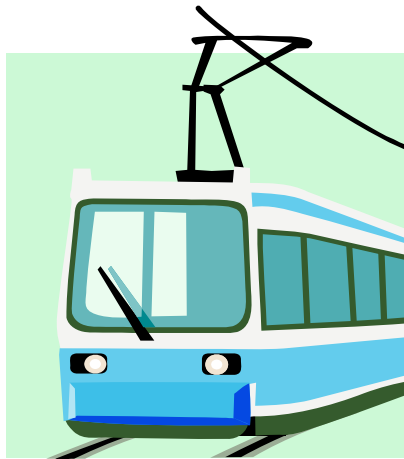
▼中心市街地を活性化させるため、まちの魅力を高める交通システムを整備し、その活用に取り組みます。

- ・中心市街地を活性化させるためには、アクセス性を向上させるとともにまちの魅力を高める交通機関が必要です。

主な取り組み**①新型路面電車の導入【2-2-1-①】**

▼まちの魅力を高めるとともに、その利用を促進するため、豊橋のシンボルのひとつである路面電車のイメージを一新するようなLRV（低床式路面電車車両）の導入を進めます。

- ・豊橋市には全国でも数少ない路面電車が走っており、豊橋の顔としての文化的な要素を持つとともに、身近で人や環境に優しい乗り物として、市民の心情や生活に欠かせないものとなっています。
- ・路面電車の利用者は、昭和 40 年頃をピークに大きく減少しています。
- ・路面電車を活用して中心市街地の活性化に寄与するためには、市民にとって魅力的で便利かつ快適な乗り物にする必要があります。



施策指標	平成 16 年度実績	平成 22 年度目標
新型路面電車導入数	0 両	1 両

基本目標 2：生活に魅力を感じる交通づくり

基本方針 2：中心市街地活性化のための交通改善を進めること

施策 2. 中心市街地の回遊性を向上させる【2-2-2】

▼中心市街地を活性化させるために、歩行者にとって障害が少なく、まち並みを楽しんで歩けるような交通環境づくりに取り組みます。

- ・豊橋市の中心市街地の活性化を図るために、歩行者が中心となる回遊型のにぎわい商業空間の整備を進めています。

主な取り組み

①歩行者優先ゾーンの導入【2-2-2-①】

▼駅前大通り（Ⓜ豊橋駅前通）や国道 259 号（Ⓜ豊橋鳥羽線）、札木通り、大橋通り（Ⓜ豊橋豊川線）といった外周道路と、中心市街地内の松葉通り、萱町通り、花園通りを自動車でのアクセス道路として、車両の誘導を図ります。

▼歩行者が回遊しやすいルートとして、広小路通り、魚町通り、花園商店街、ときわ通りなどを歩行者専用道路にするなどの検討を進めます。

- ・中心市街地の回遊性を向上させるために、自動車と徒歩・自転車の輻輳を避け、自動車の通過及び駐車場への誘導のルートと歩行者が回遊しやすいルートに区分することが必要です。



基本目標2：生活に魅力を感じる交通づくり

基本方針3：潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること

施策1. 道路空間の緑化を進める【2-3-1】

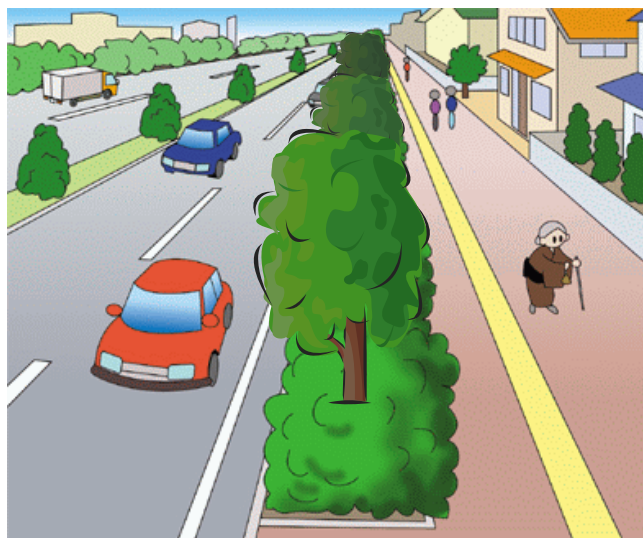
▼木々や草花などがある緑豊かなまちは景観に彩りを添え、市民生活に潤いや安らぎをもたらすことから、道路空間の緑化に取り組みます。

- ・豊橋市では、「植え」「育て」「親しむ」緑化を進めており、木がもっている特徴を活かした自然樹形仕立てにより、緑のボリュームアップを図っています。

主な取り組み**①街路樹の充実【2-3-1-①】**

▼緑あふれる道路空間とするために、歩きやすさや自転車の通行のしやすさに配慮しながら、中心部や近郊部の幹線道路を中心に街路樹を引き続き充実させます。

- ・豊橋市は、緑化行政の先進都市として緑のネットワークを形成する街路樹の整備を行っており、街路樹の本数は全国でも上位の水準にあります。
- ・街路樹の並木は、運転手の視線誘導の役割を果たし、美しい花や鮮やかな紅葉などにより四季の移り変わりを感じさせ、暑い夏の日差しを避ける緑陰を生みます。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
街路樹本数	24,997本	25,135本

基本目標2：生活に魅力を感じる交通づくり

基本方針3：潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること

施策2. ゆとりある交通空間をつくる【2-3-2】

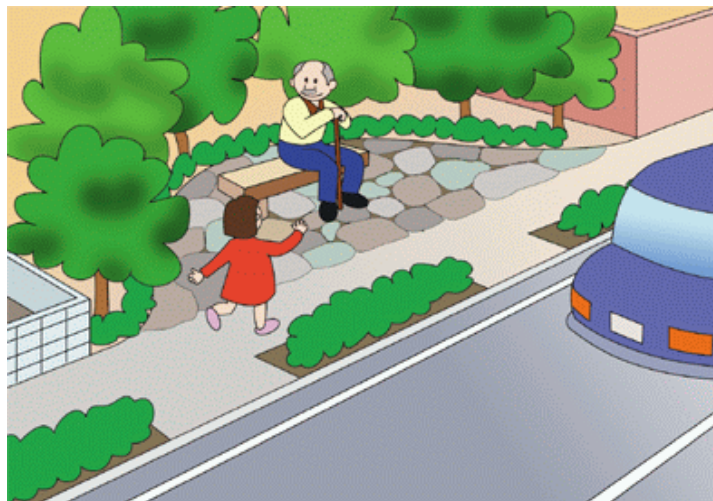
▼市民生活に潤いや安らぎをもたらすために、市民が快適に安心して過ごせるようなゆとりある交通空間づくりに取り組みます。

- ・買い物や散歩などをする中でゆったりとした時を過ごすことは、心豊かな生活をもたらします。
- ・電車や路線バスが来るまでの待ち時間を快適に安心して過ごすことができる空間を整備することが、公共交通の利用促進にもつながります。

主な取り組み

①滞留空間や休憩場所の設置【2-3-2-①】

- ▼中心部では、徒歩や自転車の利用をさらに快適にするために、滞留空間や休憩場所の設置に努めます。
- ▼路面電車の停留場や路線バスの停留所などで風雨をしのぎ快適に時間を過ごすために、利用者の多いところから順次、上屋やベンチなどの設置に努めます。



基本目標3：地域の活力を高める交通づくり

基本方針1：道路交通の円滑化を進めること

施策1. 市街地の渋滞を解消する【3-1-1】**▼道路交通の円滑化を進めるために、市街地の渋滞の解消に取り組みます。**

- ・豊橋市では、自動車交通の増加に合わせて道路整備を進めてきました。しかし、近年の自動車交通の増加や環状道路の整備の遅れにより、国道1号など主要な道路に自動車が集まって、朝夕の通勤・帰宅ラッシュ時を中心にして道路の渋滞や混雑を引き起こしています。
- ・渋滞や混雑は、交通事故の危険性の増大や大気汚染の進行、二酸化炭素の排出増加、公共交通機関の定時性低下、経済的損失の増大など様々な問題に大きく影響しています。

主な取り組み**①バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】****▼市街地内における交通の円滑化や交通事故の低減を図るために、バイパス機能や環状機能となる国道23号豊橋・豊橋東バイパス（名豊道路）、(主)東三河環状線（東三河環状線）などの整備を促進します。**

- ・広域的な幹線道路である国道1号（国道1号線）や国道23号（吉田方線）、国道259号（豊橋鳥羽線）などが市街地を通過しています。
- ・特に、国道1号（国道1号線）は我が国の大動脈となっていることから、豊橋市を通過する車両も含め自動車交通量が非常に多くなっています。
- ・バイパス道路や環状道路の整備により、市街地内の交通事故の減少、自動車からの二酸化炭素等の排出量の抑制、公共交通機関の定時性向上、渋滞による経済的損失の減少など、様々な効果が期待されます。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
幹線道路供用開始済延長	36.0 km	50.5 km

基本目標3：地域の活力を高める交通づくり

基本方針2：広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること

施策1. 鉄道等の利便性を向上させる【3-2-1】

▼広域的な人の動きをさらに促進するために、鉄道等の利便性向上に取り組みます。

- ・長距離の移動には、自動車よりも高速で定時性が高く、二酸化炭素の排出も少ない鉄道の利用が適しています。

主な取り組み

①鉄道の速達性向上【3-2-1-①】

▼利用者のさらなる利便性向上のために、鉄道の速度向上や運行本数の増加などにより速達性の向上に努めます。

- ・JR 東海道新幹線や JR 東海道本線、名鉄名古屋本線が乗り入れていることから、大都市や近隣都市への移動に適した環境となっています。



基本目標3：地域の活力を高める交通づくり

基本方針2：広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること

施策2. 隣接自治体との連携を進める【3-2-2】

▼広域的な移動を支えるために、住民の移動ニーズを把握するなかで、行政界を超える交通への対応について隣接自治体と連携して取り組みます。

- ・買い物など住民の生活行動は広域化しており、その生活圏は行政界にとらわれなくなっています。
- ・公共交通は、その広域的な動きを担う交通手段のひとつとして整備が期待されています。

主な取り組み

①隣接市町と連携した公共交通の確保【3-2-2-①】

▼行政界を超える住民の多様な生活行動を支えるために、住民のニーズの把握を行うとともに、豊川市や湖西市、田原市といった隣接自治体との情報交換を行い、広域的な公共交通の確保について検討します。

- ・豊橋北部地域は豊川市へ、豊橋東部地域は湖西市へ、豊橋南西部地域は田原市へといった日常生活における交通需要が見受けられますが、それに見合ったバス路線がありません。
- ・隣接する自治体を含む地域全体をひとつの交通圏としてとらえ、共通の課題に向けて連携した交通施策を実施するには、情報交換を進める必要があります。



基本目標3：地域の活力を高める交通づくり

基本方針3：物流交通の適正・効率化を進めること



施策1. 三河港の整備を促進する【3-3-1】

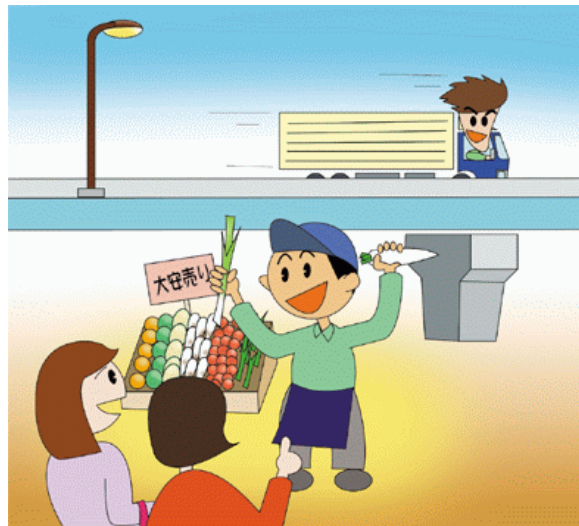
▼地域の活力を高め、物流交通の適正化に資するために、三河港の整備促進に取り組みます。

- ・三河港は国の重要港湾に指定されており、国際貿易港として航路やコンテナ埠頭、道路に対して積極的な整備が進められてきました。
- ・その結果、貨物の取扱量も増加傾向にあり、国際定期航路も開設され、国際流通の拠点となっています。

主な取り組み**①物流基盤の高度化・整備【3-3-1-①】**

▼国や県との連携により、物流を効率化するためコンテナ埠頭の整備などにより港湾機能をさらに強化するとともに、物流交通の市街地通過を避けるために東名高速道路などへのアクセス道路の整備を促進します。

- ・これまでに臨港道路東三河臨海線（東三河臨海道路）や国道23号豊橋・豊橋東バイパス（名豊道路）、三河港インターチェンジ、六条潟大橋など道路整備が行われ、豊橋コンテナターミナルや中山水道航路などの港湾機能も高められてきました。
- ・今後も、豊橋市の活力を高めるために、三河港のさらなる発展が不可欠です。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
年間コンテナ取扱量	28,412TEU*	44,000TEU

※「Twenty-foot Equivalent Unit」の略で、20フィート（長さ約6m）コンテナに換算したコンテナ個数の単位です。

基本目標3：地域の活力を高める交通づくり

基本方針3：物流交通の適正・効率化を進めること


施策2. 貨物輸送手段を転換させる【3-3-2】

▼物流交通の適正・効率化を進めるために、トラックなどの自動車から大量輸送が可能な輸送手段への転換に取り組みます。

- ・幹線道路ではトラックなどによる物流交通の割合が高くなっています。
- ・物流の効率化は、企業にとってのコスト削減だけでなく、最近ではトラックなどにより排出されるCO₂（二酸化炭素）やNO_x（窒素酸化物）、PM（粒子状物質）などの削減を図るなど地球環境にとっても重要な課題です。

主な取り組み**①トラックから船舶や鉄道への転換【3-3-2-①】**

▼物流交通は長距離輸送の場合が多く、豊橋市だけではその取り組みの効果は限られていることから、貨物輸送手段を転換させるために、内航海運や鉄道輸送の活用など国の政策に併せてトラックから船舶や鉄道への転換を促進します。

- ・豊橋市では、国道1号（国道1号線）などの幹線道路が市街地を通過していることから、自動車による物流交通の増大が、道路渋滞の大きな原因のひとつとなっています。
- ・物流における環境負荷の削減の重要性が高まっているとともに、渋滞の改善といった地域社会の課題への対応が求められています。



基本目標4：環境に配慮した交通づくり

基本方針1：低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること

施策1. 公共交通機関・自転車へ利用を転換させる【4-1-1】

▼環境への負荷を減らすために、自動車から低公害・省エネルギーの交通手段である公共交通機関・自転車への利用転換に取り組みます。

- ・自動車は車両自体の改善により環境負荷は小さくなっていますが、車両台数や走行距離の増加などにより自動車全体からのCO₂などの排出ガスは増加しています。
- ・利用手段における1人当たりのCO₂の排出量を見ても、公共交通機関に比べて自動車による排出は大きくなっていることから、できる限り自動車交通を減らすことが必要です。

主な取り組み

①近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】

▼中心部や近郊部への自動車流入を抑えるとともに、公共交通機関の利用を高めるため、和田辻バス停留所付近や赤岩口停留場、JR二川駅、豊鉄渥美線大清水駅などで、公共交通機関同士の連携やパーク&ライド^{*10}、キス&ライド^{*11}、サイクル&ライド^{*12}といった自動車・自転車との相互連携のできる広場整備など交通結節機能を高める検討を進め、併せて交通サービスの充実に努めます。

▼JR東海道本線の新駅の整備について、引き続き検討を行います。

▼それ以外の駅・停留場、バス停留所及びタクシー待機所でも公共交通機関の利用を高めるために、周辺道路の拡幅などアクセスの改善を進めることにより、公共交通機関を利用しやすくして自動車からの転換を図ります。

- ・豊橋駅は複数の公共交通機関や自動車・自転車との乗り換えが可能となる高い交通結節機能を持っていますが、近郊部や郊外部の駅等における交通結節機能はまだ不十分な状況です。

基本目標4：環境に配慮した交通づくり

基本方針1：低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること

②パーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進【4-1-1-②】

▼公共交通の利用を高めるために、先導的に渥美線では高師駅、南栄駅、大清水駅で、JR 東海道本線では二川駅で、路面電車では赤岩口停留場などにおいてパーク＆ライド用の駐車場やサイクル＆ライド用の駐輪場の充実や整備に努めます。

▼併せて、ポイントサービスなど特典の付加などを行うことにより、市民に向けた利用促進を図るとともに、撤去や利用者のモラル向上など自動車や自転車の放置への対応に努めます。

- ・自動車から公共交通機関へ乗り換えるパーク＆ライド、自転車から乗り換えるサイクル＆ライドは、自動車から公共交通機関への利用転換の施策として大きな効果が期待されています。
- ・特に、定時性や運行時間帯から考えて鉄軌道での運用が効果的です。



施策指標	平成 16 年度実績	平成 22 年度目標
パーク＆ライド駐車場の確保台数	435 台	480 台
サイクル＆ライド駐輪場の確保数	3 か所	4 か所

基本目標4：環境に配慮した交通づくり

基本方針1：低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること

施策2. 自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する【4-1-2】

▼自動車利用の面でも環境への負荷を減らすために、自動車の低公害化・省エネルギー化に取り組みます。

- ・環境負荷の小さな交通基盤をつくっていくためには、できる限り徒歩・自転車や公共交通機関などの利用を進めるべきですが、公共交通機関が整備されていない地域などでは自動車に頼らざるを得ません。そのため、個々の自動車の環境対策を進めることは大切なことです。

主な取り組み**①エコカー^{※13}の普及【4-1-2-①】**

▼自動車の低公害化・省エネルギー化を図るために、ハイブリッド自動車などのエコカーの普及を促進します。

- ・自動車の環境対策はメーカー主導で主体的に開発されており、1台当たりのCO₂やNO_xの排出量の削減、燃費の向上など改善はかなり進んでいます。
- ・豊橋市は、自動車NO_x・PM法^{※14}の対策地域に指定されています。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
事業者への啓発累計件数	286件	586件

基本目標 4：環境に配慮した交通づくり

基本方針 2：環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること

施策 1. 利用しやすい公共交通網をつくる【4-2-1】

▼環境にやさしい市民のライフスタイルを促進するために、利用者の視線に立ち、都市の装置となるようなバス路線網の再編の検討に取り組みます。

- ・現在のバス路線は豊橋駅を中心にしてほぼ放射状であり、以前のような豊橋駅に向かう人の動きには適していましたが、近年の近郊部同士や近郊部と郊外部を結ぶような移動形態には合っておらず、需要に見合った路線配置が必要です。
- ・利用者の見込める中心部や近郊部においては、公共交通の利便性や快適性をさらに一層向上させて、公共交通の利用を促進していく必要があります。

主な取り組み**①バス路線の幹線化【4-2-1-①】**

▼路線バスの利用を促進するために、主要なバス路線の運行区間を幹線バス路線として位置付け、運行時間帯の拡大や運行本数の増加などの検討を進めます。

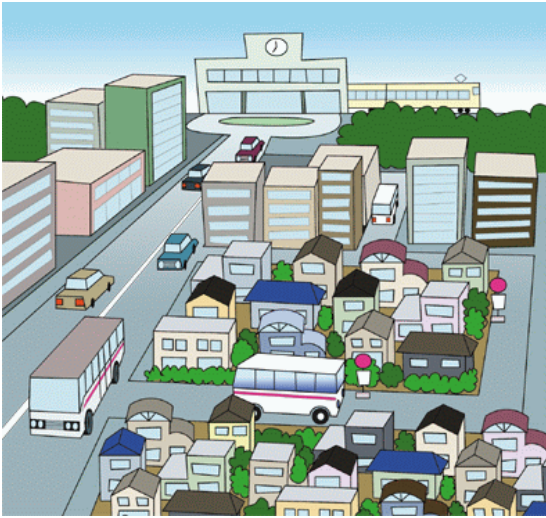
▼幹線的なバス路線区間においては、バスの定時性を確保するために、自動車交通量や道路幅員などの道路状況に応じて、バスレーンの確保やカラー舗装化などを検討します。

▼公共交通機関の定時性及び速達性を向上させることによって利用者の利便性を高めるために、路面電車とともに公共車両優先システム（PTPS）^{*15}導入に向けた検討を進めます。

- ・ライフスタイルの多様化などにより、移動時間の短縮や運行間隔の短縮など市民の要求もますます高くなってきています。
- ・公共交通の利用者は特に出勤時などにおいて定時性を重視していますが、道路の渋滞や混雑が路線バスの定時運行を阻害しており、問題点の1つとなっています。
- ・現在、豊橋市内のバスレーンとしては、瀬上レーン（(県)豊橋豊川線（(市)豊橋豊川線）の一部）と新川レーン（駅前大通り、大池通り（(市)豊橋駅前通））があります。
- ・道路上を走る公共交通において、情報技術を活用し信号の制御等により公共交通機関を優先的に通行させることが定時性および速達性の向上に対して有効です。公共車両優先システムは、全国でも多くの都市で導入が進められており、所要時間短縮に効果を上げています。
- ・豊橋市でも路面電車の所要時間のうち、信号待ちなどの停車時間が約 3 割という調査結果もあり、公共車両優先システム（PTPS）の導入による時間短縮効果は大きいといえます。

基本目標4：環境に配慮した交通づくり

基本方針2：環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること



②住民ニーズに応える路線の設定【4-2-1-②】

▼移動時間の短縮などを図るために、交通需要を考慮してバスの環状路線などの検討を進めます。

- ・近郊部へ商業施設や病院などの集客施設が多数進出したことにより、交通の需要も中心部へ向かうのではなく、近郊部同士や近郊部と郊外部を結ぶ動きが現れてきています。
- ・現在のバス路線網では一度駅まで行かなければならない場合もあり、時間がかかり料金も高くなるといった問題があります。

施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
バス路線の幹線化の実施	—	5年以内の実施

基本目標4：環境に配慮した交通づくり

基本方針3：環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること

施策1. 通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める【4-3-1】

▼環境に配慮した交通行動を進めるために、交通手段や利用の時間帯、経路などの見直しを促すことにより、通勤における自動車利用の抑制・平準化に取り組みます。

- ・企業でも環境に配慮した社会活動が評価される時代となっていることから、各企業でも環境マネジメントシステム規格を取得するなど、積極的に環境対策が進められています。
- ・環境対策の面では企業における製品製造やサービス提供における環境負荷の低減だけでなく、特に通勤などにおいても環境負荷を減らすような仕組みを取り入れていく必要があります。

主な取り組み**①ノーカーデー^{*16}の普及【4-3-1-①】**

▼自動車の利用を控えて公共交通機関・自転車の利用促進を図るために、社会的な取り組みとして行政が率先して行うとともに企業や市民にも働きかけることにより、ノーカーデーの普及・啓発を全市的に進めます。

- ・自動車利用の自粛を呼びかけるノーカーデーは、国内の多くの自治体で実施されています。
- ・世界的にも、欧州を中心に非常に多くの都市で「カーフリーデー」^{*17}が実施されており、都市の中心部では自動車を使う代わりに徒歩・自転車・公共交通機関で移動しています。



基本目標4：環境に配慮した交通づくり

基本方針3：環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること

②時差出勤^{※18}やフレックスタイム制^{※19}の奨励【4-3-1-②】

▼通勤による交通の渋滞や混雑を緩和するよう自動車利用の平準化を進めるために、企業における環境対策の1つの方法として、時差出勤やフレックスタイム制の奨励に努めます。

- ・企業の従業員の自動車による通勤では、時間帯、経路などが一定の箇所集中することが多く、道路の渋滞や混雑などを招く大きな原因となっています。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
時差出勤やフレックスタイム制の奨励実施	—	5年以内の実施

基本目標4：環境に配慮した交通づくり

基本方針3：環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること

施策2. 市民意識の変革を促進させる【4-3-2】

▼環境に配慮した交通行動を進めるために、市民一人一人が不要不急な自動車利用を控えるなどの自動車の適正な利用について考え、実行するといった交通に対する意識の変革に取り組みます。

- ・自動車は他の交通手段に比べて、利便性や快適性など多くの面で利点がありますが、過度な自動車利用は社会や環境などにおける様々な問題の原因の一つになっていることを考え、交通に対する意識を変えて行動していかなければなりません。

主な取り組み**①交通意識の変革促進プログラムの作成・実施【4-3-2-①】**

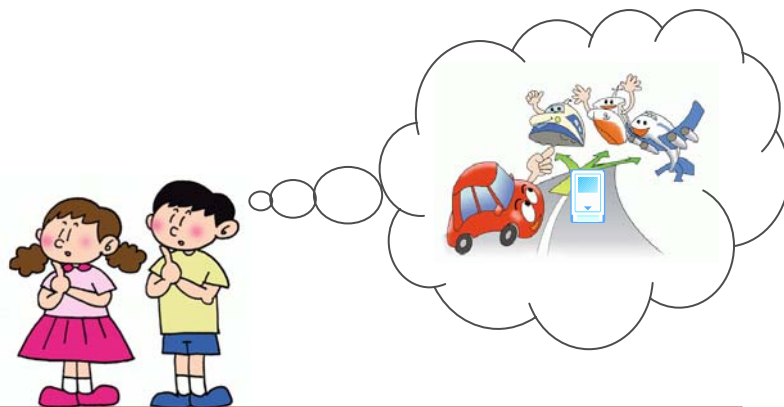
▼市民一人一人が自らのライフスタイルを見直して、自発的に社会や環境などへの影響も考慮した交通行動へ変更を促すよう、コミュニケーションを活用した交通意識の変革促進プログラムの作成や実施を進めます。

- ・環境に配慮した生活があらゆる場面で要求される時代となっており、それは交通においても不可欠ですが、市民にとっては具体的に何をすればよいのか理解が進んでいない状況もあります。
- ・市民意識の変革を進めるためには、交通問題の認識やその改善方法などについて、市民へ周知啓発や助言を行うことが有効です。

②環境行動に対する特典制度の導入【4-3-2-②】

▼環境にやさしい行動への市民参加を促すため、特典制度の導入検討を進めます。

- ・航空会社や小売業などによるポイントサービスが市民に広がっていますが、これにはちょっとしたお得感を得ながら、楽しんで取り組めるといった効果があります。
- ・このような効果を持つ特典制度は、市民の環境意識を啓発する有効な手段であると考えられます。



施策指標	平成16年度実績	平成22年度目標
交通意識の変革促進プログラムの実施	—	5年以内の実施

4-4. 交通施策の内容（地域別）

基本目標別にまとめた交通施策の内容を、地域別の施策として7地域と広域の8区分で整理します。

地域の設定にあたっては、コミュニティのつながりや交通の特性などを考慮したうえで、同じような交通の課題を持つ地域で分けています。

地域番号	地域名
1	石巻・青陵・東陵地域
2	北部・前芝・吉田方・牟呂地域
3	中部・豊城・羽田地域
4	豊岡・東陽・東部・二川地域
5	南部・南陽・本郷・高師台地域
6	南陵・章南地域
7	五並・高豊地域
8	広域

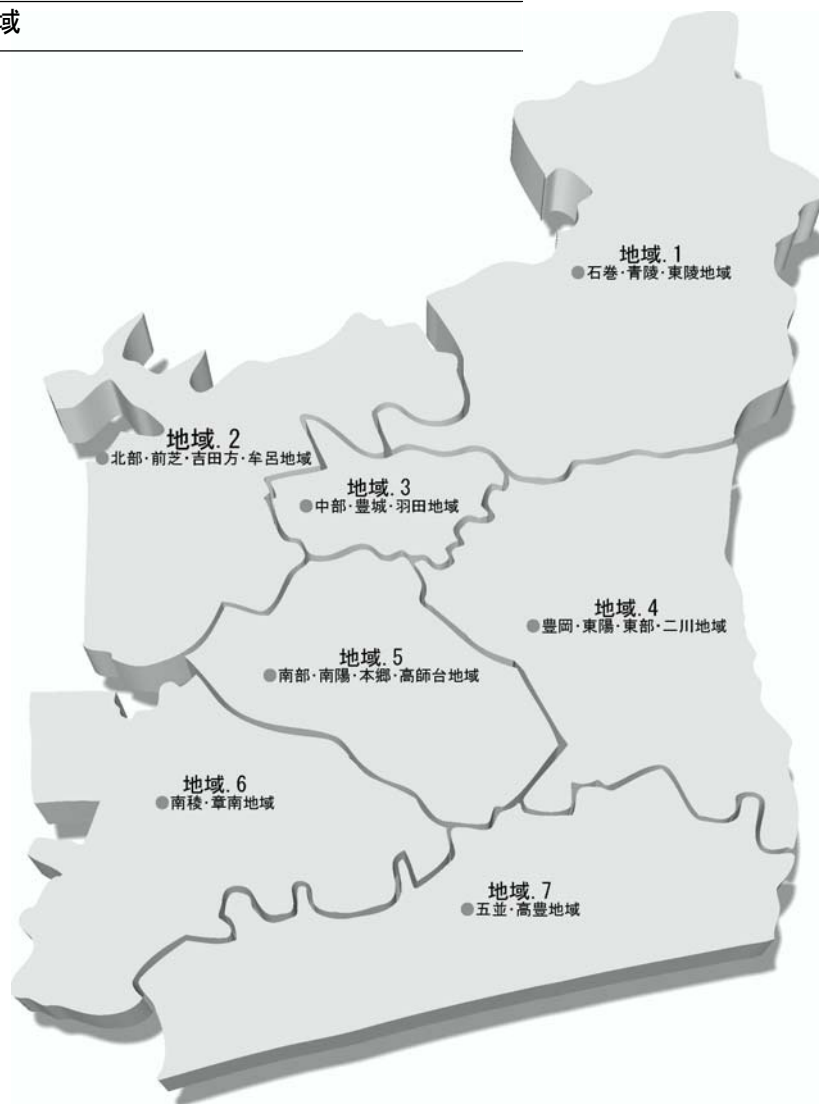


図 4-4-1 地域区分図（市内7地域）

地域 1（石巻・青陵・東陵地域）

地域の特性

- ・豊橋市の北東部に位置し、北は新城市に、東は静岡県浜松市に、西は豊川市に接しています。
- ・豊川や朝倉川といった河川、そして石巻山・吉祥山に代表される山地に囲まれた自然豊かな地域です。
- ・果樹栽培を中心とした農地と緑の多い自然地となっています。
- ・地域北の石巻地域は市街化調整区域となっており、玉川などの集落で落ち着いた住環境が保たれ、地域南の青陵・東陵地域は市街化区域であり、土地区画整理事業などにより整備された住宅地が広がっています。
- ・地域北では人口はほとんど増加しておらず、高齢化率は高くなっています。
- ・放射幹線道路である国道 362 号、環状幹線道路である(主)東三河環状線 (Ⓔ東三河環状線) や(主)豊橋環状線、Ⓕ外郭線が通っています。
- ・隣接する豊川市と生活での関連性が高くなっています。

地域の交通問題

- ①環状道路の(主)東三河環状線 (Ⓔ東三河環状線) やⒻ外郭線の整備が遅れており、市街地の渋滞や混雑の原因となっています。
- ②幹線道路でも自転車歩行者道が整備されていないところが多く、交通弱者である歩行者や自転車利用者にとって危険な箇所があります。
- ③市街化区域の一部では、生活道路が狭小であるなど交通基盤の整備が不十分なところがあります。
- ④郊外部の石巻地域はバス路線の廃止が進んでおり、公共交通空白地域が拡大しています。
- ⑤地域への基幹的な公共交通機関や拠点となる交通結節点が無いため、公共交通の利便性が低くなっています。
- ⑥豊川市への交通需要が見られますが、それに対応する公共交通機関がありません。

主な取り組み

①	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】
②	徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】 路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】
③	生活道路の再編【2-1-2-②】
④	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】
⑤	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 パーク&ライド・サイクル&ライドの推進【4-1-1-②】 バス路線の幹線化【4-2-1-①】
⑥	隣接市町と連携した公共交通の確保【3-2-2-①】

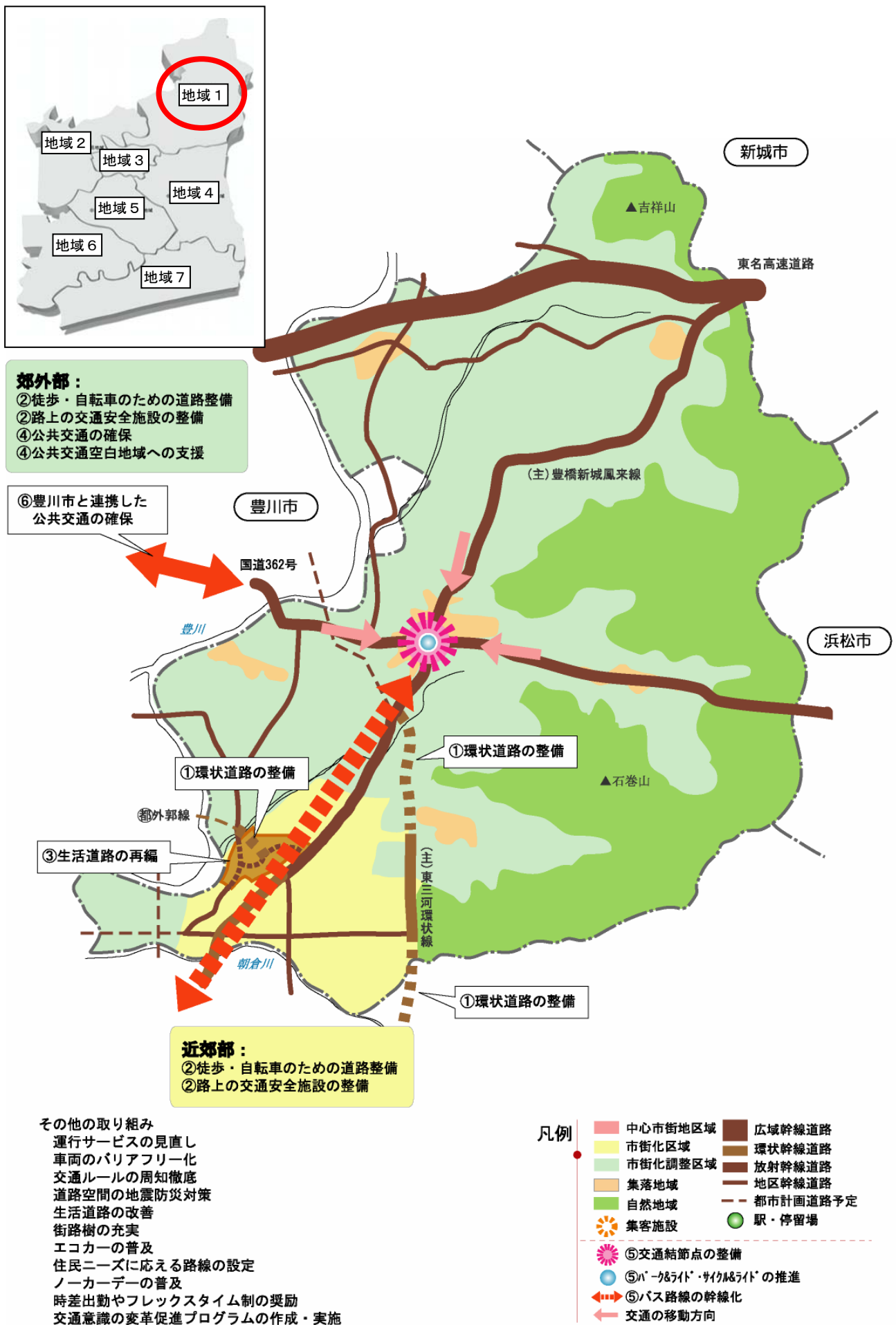


図 4-4-2 交通施策の取り組み内容 (地域 1)

地域 2（北部・前芝・吉田方・牟呂地域）

地域の特性

- ・豊橋市の北西部に位置し、北は豊川市や小坂井町、御津町と接しています。
- ・西は三河湾に面し、豊川や柳生川が流れる水辺豊かな地域です。
- ・幹線道路や柳生川の沿線は住宅や工場が混在した市街化区域となっており、それ以外は市街化調整区域で優良な水田が広がっています。
- ・三河港神野地区を中心とした臨海部は国際的な物流・交流の拠点であり、豊橋市の発展に向けた活力の源となっています。
- ・市街化区域では、柳生川南部地区と牟呂坂津地区において土地区画整理事業が進められています。
- ・地域の中央部に市民病院が立地しています。
- ・人口は増加傾向にあり、高齢化率はそれほど高くはありません。
- ・JR 飯田線や広域幹線道路である国道 1 号（㊦国道 1 号線）、国道 23 号豊橋バイパス（㊦名豊道路）が通っています。

地域の交通問題

- ①国道 1 号（㊦国道 1 号線）や国道 23 号豊橋バイパス（㊦名豊道路）、国道 23 号などにおける豊川の架橋部、三河港周辺では、通勤交通や物流交通によって道路が渋滞・混雑しています。
- ②コンテナ埠頭の機能強化や物流に対応する道路の整備などが不足しています。
- ③近郊部の一部には、狭小な道路や安全施設の未整備など交通基盤が不十分なところがあります。
- ④公共交通機関による市民病院へのアクセス性の向上が求められています。
- ⑤郊外部はバス路線の廃止が進んでおり、公共交通空白地域が拡大しています。

主な取り組み

①	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】 時差出勤やフレックスタイム制の奨励【4-3-1-②】 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施【4-3-2-①】
②	物流基盤の高度化・整備【3-3-1-①】
③	徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】 路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】 生活道路の再編【2-1-2-②】
④	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 バス路線の幹線化【4-2-1-①】
⑤	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】



図 4-4-3 交通施策の取り組み内容 (地域 2)

地域3（中部・豊城・羽田地域）

地域の特性

- ・豊橋市のほぼ中心に位置しています。
- ・豊川、柳生川に囲まれたなだらかな地形で東三河地域の経済・産業の拠点となっています。
- ・道路や公園などの都市基盤が整うとともに、商業施設や業務施設、文化施設といった都市機能やサービス機能が最も充実しています。
- ・人口密度が高く、高齢化率も非常に高くなっています。
- ・広域幹線道路である国道1号（㊦国道1号線）、放射幹線道路である国道23号（㊦吉田方線）や国道259号（㊦豊橋鳥羽線）、環状幹線道路である㊦石巻赤根線が通っています。
- ・豊橋市の公共交通の拠点となる豊橋駅があり、JR東海や名古屋鉄道、豊橋鉄道などの鉄軌道やバス、タクシーが乗り入れていることから公共交通の利便性は高くなっています。

地域の交通問題

- ①国道1号（㊦国道1号線）や国道23号（㊦吉田方線）、国道259号（㊦豊橋鳥羽線）は、通勤交通や物流交通によって道路が渋滞・混雑しています。
- ②中心市街地の活力が低下していることから、活性化に寄与する交通基盤や交通システムの整備が求められています。
- ③中心部の商業地域では違法駐車が多く、ドライバーにとって死角となり危険であるとともに、歩行者の安全性を阻害する要因となっています。
- ④公共交通機関は子どもから高齢者まで様々な人が多数利用することから、車両や駅、停留場において多様な利用条件に配慮することが求められています。
- ⑤路面電車の豊鉄東田停留場と豊鉄競輪場前停留場の2か所には交通島が無く、その改善に対する市民の要望も高くなっています。
- ⑥公共交通の利用者は特に出勤時などにおいて定時性を重視していることから、道路の渋滞や混雑が路線バスの定時運行を阻害していることが、問題点の1つとなっています。
- ⑦人口や都市機能が集積していることから、地震により道路、橋梁が大きく被災することは、二次的な災害の危険性をもたらします。

主な取り組み

①	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】 時差出勤やフレックスタイム制の奨励【4-3-1-②】 環境行動に対する特典制度の導入【4-3-2-②】
②	運行サービスの見直し【1-1-2-①】 新型路面電車の導入【2-2-1-①】 歩行者優先ゾーンの導入【2-2-2-①】 滞留空間や休憩場所の設置【2-3-2-①】
③	交通ルールの周知徹底【1-2-2-①】
④	車両のバリアフリー化【1-1-3-①】 駅・停留場のバリアフリー化【1-1-3-②】
⑤	路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】
⑥	バス路線の幹線化【4-2-1-①】
⑦	道路空間の地震防災対策【1-3-1-①】 緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】

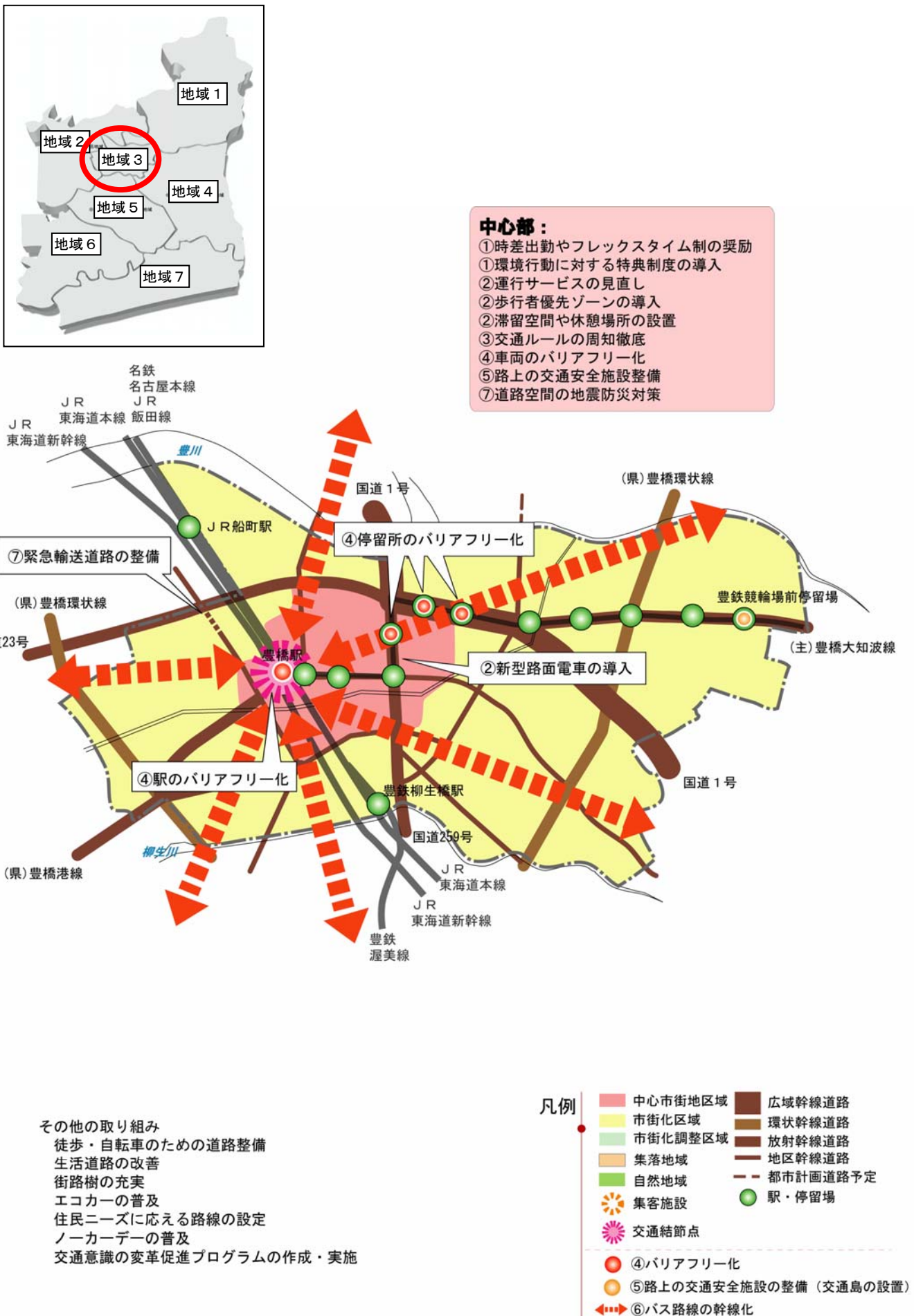


図 4-4-4 交通施策の取り組み内容（地域 3）

地域 4（豊岡・東陽・東部・二川地域）

地域の特性

- ・豊橋市の東部に位置し、東は湖西市と接しています。
- ・葦毛湿原や東部丘陵地帯、朝倉川などの豊かな自然環境と東海道五十三次宿場町の名残を感じる歴史が調和した地域です。
- ・市街化区域では地域北のほとんどは土地区画整理事業により整備された住宅地となっていますが、二川など旧東海道沿線は住宅が密集しています。
- ・地域東部には大規模な工場が多数立地しています。
- ・豊橋医療センターや豊橋総合動植物公園といった施設があります。
- ・人口は増加傾向にあり、高齢化率はそれほど高くはありません。
- ・広域幹線道路の国道1号（㊤国道1号線）、環状幹線道路の(主)東三河環状線が通っています。
- ・路面電車やJR東海道本線が走っており、豊鉄赤岩口停留場やJR二川駅は交通結節機能を持っています。特に、JR二川駅は本地域の交通拠点となっています。
- ・隣接する湖西市と生活面での関連性が高くなっています。

地域の交通問題

- ①国道1号（㊤国道1号線）や(主)豊橋湖西線（㊤大岩中原線）は、豊橋市を通過する車両も含め自動車交通量が非常に多くなっており、通勤交通や物流交通によって道路が渋滞・混雑しています。
- ②幹線道路でも自転車歩行者道が整備されていないところが多く、交通弱者である歩行者や自転車利用者にとって交通安全上危険な箇所があります。
- ③公共交通機関は子どもから高齢者まで様々な人が多数利用することから、車両や駅、停留場においてそれぞれの利用条件に配慮することが求められています。
- ④近年に再整備されたJR二川駅のさらなる活用や、豊鉄赤岩口停留場・豊鉄運動公園前停留場の交通結節機能の向上が求められています。
- ⑤郊外部はバス路線の廃止が進んでおり、公共交通空白地域が拡大しています。
- ⑥隣接する湖西市との地域交流がありますが、バス路線がありません。

主な取り組み

①	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】 新型路面電車の導入【2-2-1-①】 バス路線の幹線化【4-2-1-①】 時差出勤やフレックスタイム制の奨励【4-3-1-②】 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施【4-3-2-①】
②	徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】 路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】
③	駅・停留場のバリアフリー化【1-1-3-②】
④	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 パーク&ライド・サイクル&ライドの推進【4-1-1-②】
⑤	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】
⑥	隣接市町と連携した公共交通の確保【3-2-2-①】

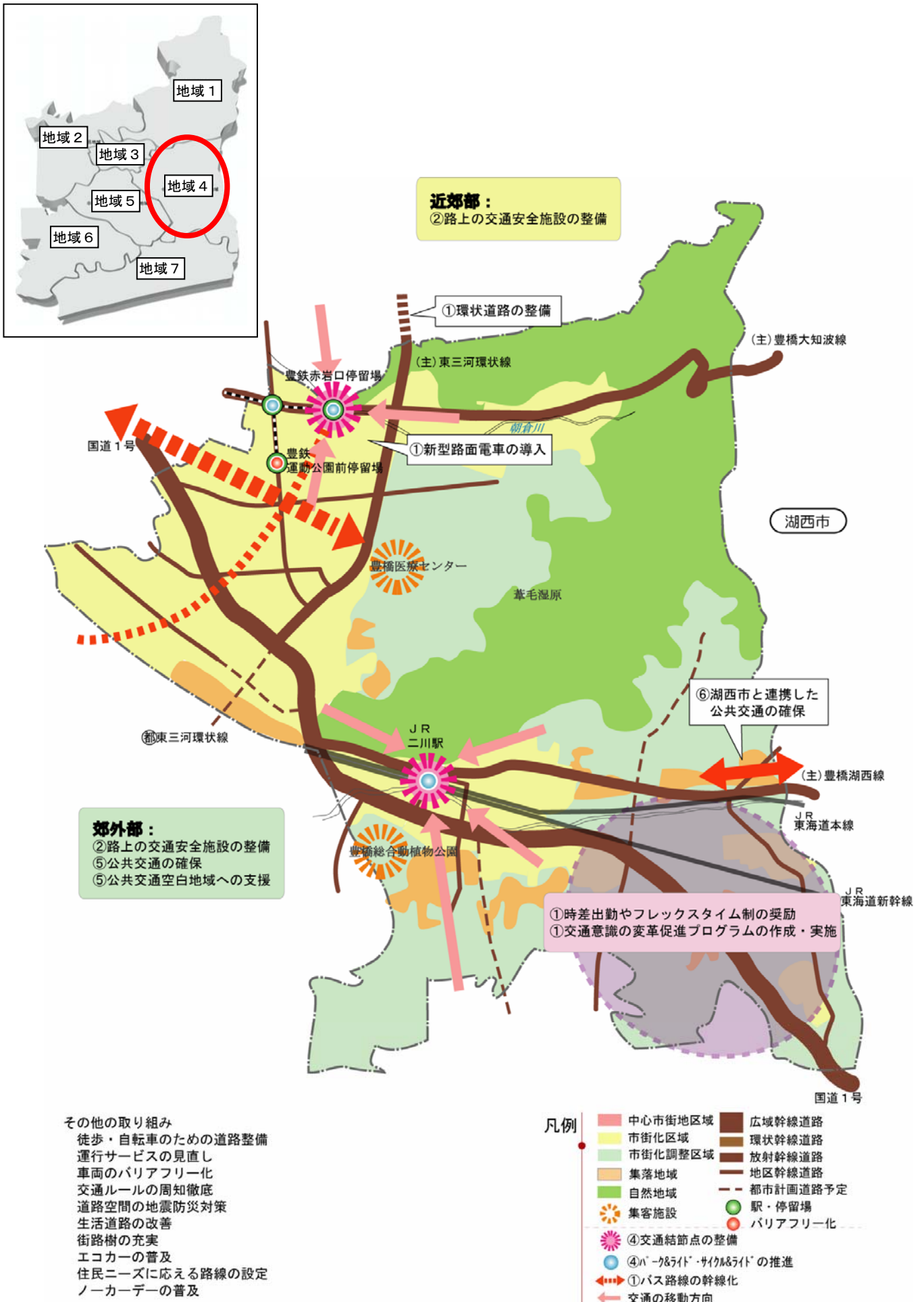


図 4-4-5 交通施策の取り組み内容（地域4）

地域5（南部・南陽・本郷・高師台地域）

地域の特性

- ・豊橋市の中心より南に位置しています。
- ・高師原が広がり、戦前は軍隊の駐屯地や演習場として利用されていましたが、現在は幼稚園から大学まで多くの学校が立地した文教の薫りあふれる地域です。
- ・市街化区域の中では豊鉄渥美線沿線の南栄や大規模商業施設のある藤沢は商業地域となっており、その周りには住宅地が広がっています。
- ・研究拠点である豊橋リサーチパークが立地しています。
- ・人口規模が大きいです、高齢化率はそれほど高くはありません。
- ・放射道路である国道259号（**㊦**豊橋鳥羽線）や(県)小松原小池線（**㊦**小松原街道線）、環状道路である(県)豊橋環状線（**㊦**石巻赤根線）が通っています。
- ・豊鉄渥美線が走っており、沿線の住民の生活や学生の通学の足となっています。

地域の交通問題

- ①国道259号（**㊦**豊橋鳥羽線）や(県)小松原小池線（**㊦**小松原街道線）などの主要な道路は通勤交通などにより渋滞・混雑しています。
- ②住宅地を通過する自動車交通が多く、生活環境の保全が必要となっています。
- ③豊鉄渥美線は多くの駅の整備が遅れているため、駅施設の利便性やアクセス性の向上が望まれています。
- ④公共交通の利用者は特に出勤時などにおいて定時性を重視していることから、道路の渋滞や混雑による路線バスの定時運行に対する阻害が問題点の1つとなっています。
- ⑤郊外部はバス路線の廃止が進んでおり、公共交通空白地域が拡大しています。

主な取り組み

①	時差出勤やフレックスタイム制の奨励【4-3-1-②】
②	生活道路の改善【2-1-2-①】
③	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 パーク&ライド・サイクル&ライドの推進【4-1-1-②】
④	バス路線の幹線化【4-2-1-①】
⑤	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】



図 4-4-6 交通施策の取り組み内容 (地域5)

地域 6（南陵・章南地域）

地域の特性

- ・豊橋市の南西に位置し、西は田原市と接しています。
- ・三河湾に面し、優良な農地で営まれる農業と製造業などの工業が盛んな地域です。
- ・植田や野依などの旧町村の集落が点在しているとともに、野依台や杉山町などに新たな住宅地が供給されています。
- ・三河港明海地区は計画的に開発された工業地区であり、多くの企業が進出して活発な生産活動が行われています。
- ・人口規模は小さく、高齢化率は高くなっています。
- ・広域幹線道路である臨港道路東三河臨海線（㊦東三河臨海道路）や国道 23 号豊橋・豊橋東バイパス（㊦名豊道路）、放射幹線道路である国道 259 号（㊦豊橋鳥羽線）が通っています。豊鉄渥美線が走っており、沿線住民の生活の足となっています。

地域の交通問題

- ①臨港道路東三河臨海線（㊦東三河臨海道路）や国道 259 号（㊦豊橋鳥羽線）は、通勤交通や物流交通によって道路が混雑しています。
- ②国道 23 号豊橋・豊橋東バイパス（㊦名豊道路）に整備されていない区間があり、バイパスとしての機能が果たせていません。
- ③緊急輸送道路として指定されている国道 23 号豊橋・豊橋東バイパス（㊦名豊道路）、国道 259 号植田バイパス（㊦豊橋鳥羽線）が未整備となっています。
- ④幹線道路でも自転車歩行者道が整備されていないところが多く、交通弱者である歩行者や自転車利用者にとって交通安全上危険な箇所があります。
- ⑤豊鉄渥美線は、多くの駅で駅施設の利便性やアクセス性の向上が必要となっています。
- ⑥郊外部はバス路線の廃止が進んでおり、公共交通空白地域が拡大しています。

主な取り組み

①	時差出勤やフレックスタイム制の奨励【4-3-1-②】 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施【4-3-2-①】 物流基盤の高度化・整備【3-3-1-①】 バス路線の幹線化【4-2-1-①】
②	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】
③	緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】
④	徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】 路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】
⑤	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 パーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進【4-1-1-②】
⑥	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】

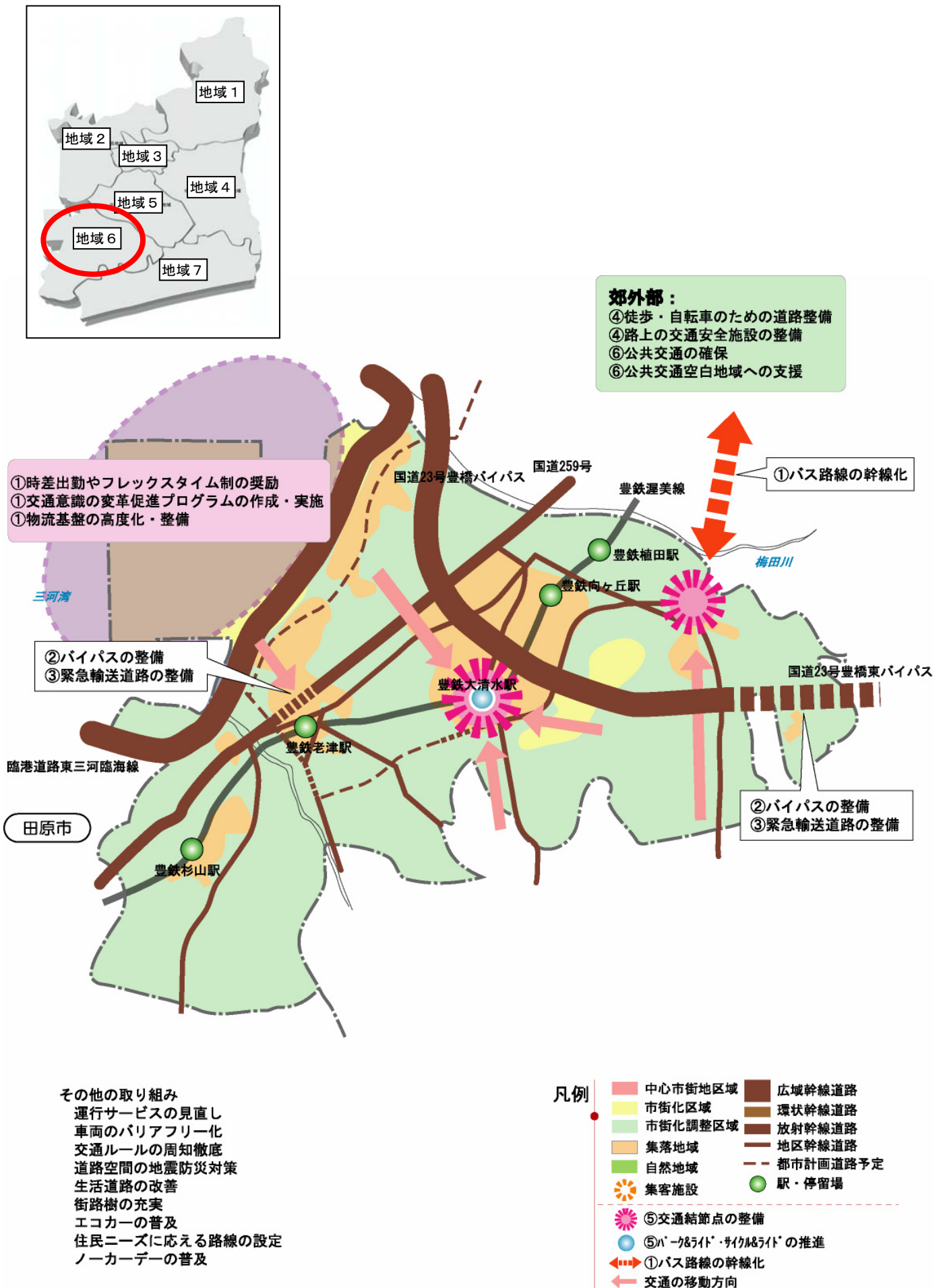


図 4-4-7 交通施策の取り組み内容（地域6）

地域 7（五並・高豊地域）

地域の特性

- ・豊橋市の南に位置し、東は湖西市、西は田原市と接しています。
- ・太平洋に面しており、遠州灘と背後地の丘陵地を含む雄大な自然が広がるとともに、優良な畑作地帯となっています。
- ・大部分は市街化調整区域で細谷や伊古部などの旧町村の集落が点在しており、市街化区域である富士見台は比較的新しい住宅地となっています。
- ・人口規模は小さく、高齢化率は高くなっています。
- ・広域幹線道路である国道 23 号豊橋・豊橋東バイパス（㊦名豊道路）や放射幹線道路である国道 42 号が通っています。
- ・隣接する田原市と生活面での関連性が高くなっています。

地域の交通問題

- ①国道 23 号豊橋・豊橋東バイパス（㊦名豊道路）に整備されていない部分があり、バイパスとしての機能が果たせていません。
- ②緊急輸送道路として指定されている国道 23 号豊橋・豊橋東バイパス（㊦名豊道路）が整備されていません。
- ③幹線道路でも自転車歩行者道が整備されていないところが多く、特に児童・生徒の通学で交通安全対策が求められています。
- ④バス路線の廃止が進んでおり、公共交通空白地域が拡大しています。
- ⑤隣接する田原市との地域交流がありますが、バス路線がありません。

主な取り組み

①	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】
②	緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】
③	徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】 路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】
④	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】
⑤	隣接市町と連携した公共交通の確保【3-2-2-①】

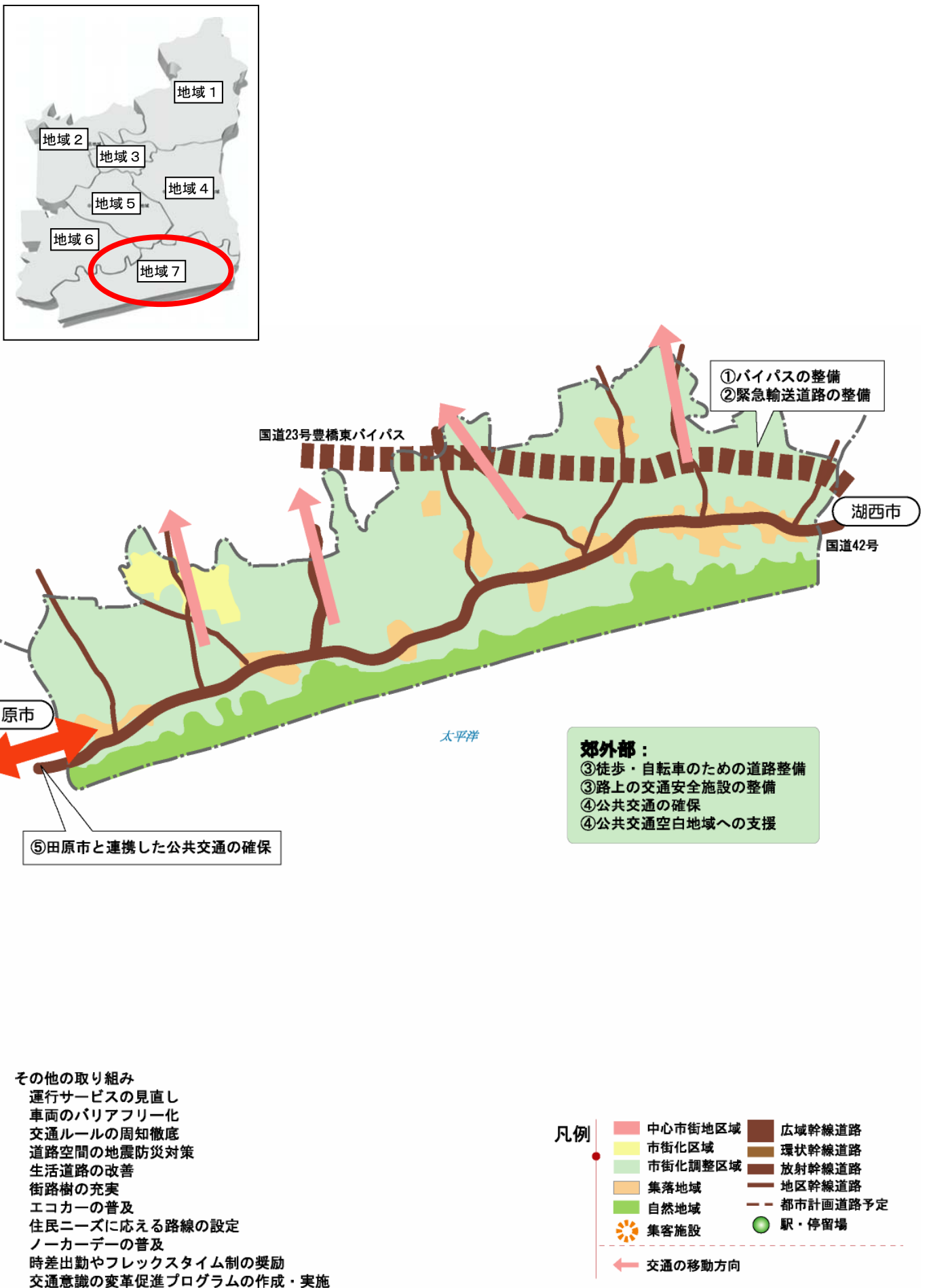


図 4-4-8 交通施策の取り組み内容（地域 7）

8 (広域)

地域の特性

- ・日本のほぼ中心に位置しています。
- ・豊橋駅周辺を中心市街地には都市機能やサービス機能が集積し、東三河地域の経済・産業の拠点となっています。
- ・その周りの市街化区域には多くの方が住んでおり、さらに外は市街化調整区域として、優良な農地や自然環境が残されるとともに、点在する集落は生活の場となっています。
- ・豊橋駅を中心として、JR東海道本線を始めとする鉄道や東部の住宅地を結ぶ路面電車、放射状に路線が形成されたバス、機動性の高いタクシーにより公共交通網が形成されています。

地域の交通問題

- ①豊橋市には高速道路のインターチェンジが無く、高速道路へのアクセスが便利ではありません。
- ②緊急輸送道路として指定されている国道23号豊橋・豊橋東バイパス（名豊道路）、国道259号植田バイパス（豊橋鳥羽線）が整備されていません。
- ③国道1号（国道1号線）は我が国の大動脈となっていることから、豊橋市を通過するだけの車両も含め自動車交通量が非常に多くなっています。
- ④JR東海道新幹線やJR東海道本線、名鉄名古屋本線といった鉄道が運行されており比較的充実していますが、さらなる利便性向上が求められています。
- ⑤豊橋北部は豊川市へ、豊橋東部は湖西市へ、豊橋南西部は田原市へといった日常生活における交通需要が見受けられますが、それに見合ったバス路線がありません。

主な取り組み

①	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】
②	緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】
③	トラックから船舶や鉄道への転換【3-3-2-①】
④	鉄道の速達性向上【3-2-1-①】
⑤	隣接市町と連携した公共交通の確保【3-2-2-①】

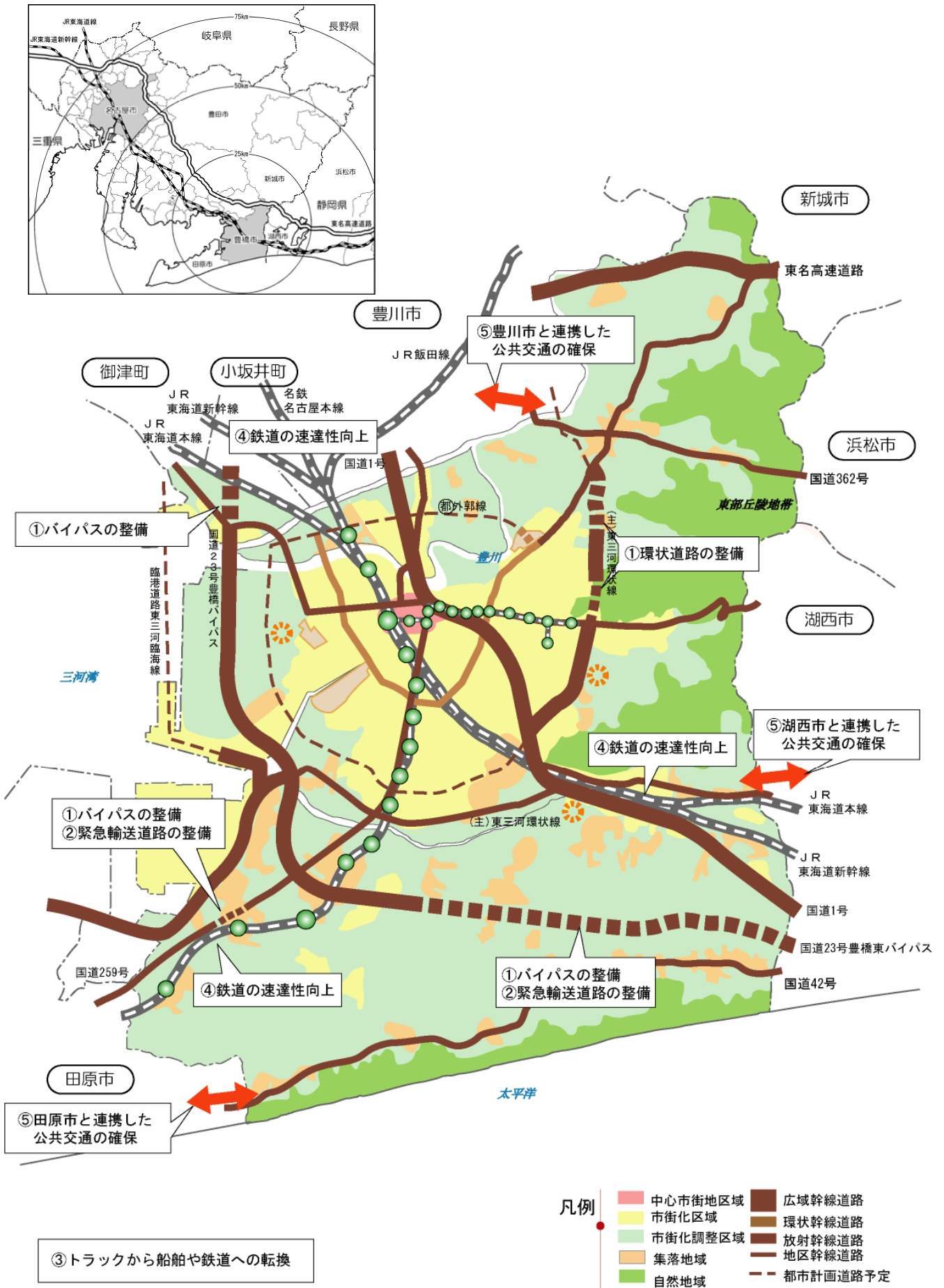


図 4-4-9 交通施策の取り組み内容（広域）

4-5. 交通施策の内容（交通手段別）

基本目標別にまとめた交通施策の内容を、交通手段別の施策として、徒歩・自転車、自動車、公共交通機関の3区分で整理します。

徒歩・自転車

徒歩・自転車に関わる特性

- ・徒歩は最も基本的な交通手段であり、健康づくりにも効果があります。
- ・自転車は環境負荷が小さい乗り物であり、通勤・通学や公共交通機関の末端交通などでの利用が多くなっているほか、健康づくりにも効果的です。

徒歩・自転車に関わる交通問題

- ①幹線道路でも自転車歩行者道が整備されていないところがあり、交通弱者である歩行者や自転車利用者にとって交通安全上危険な場所となっています。
- ②狭い生活道路では、徒歩や自転車、自動車など様々な交通が輻輳しています。
- ③市街化区域の一部では、生活道路が狭小であるなど交通基盤が不十分なところがあります。
- ④中心市街地の活力が低下していることから、中心市街地の回遊性を向上するために、自動車と徒歩・自転車の輻輳を避け、歩行者が回遊しやすい道路が必要です。
- ⑤生徒の通学における自転車マナーの改善が求められています。
- ⑥今後の高齢者や身体障害者の増加を考慮すると、歩行者や自転車利用者にとってゆとりある交通空間が必要となっています。
- ⑦自転車利用の増加のために、公共交通機関と連携しながらサイクル&ライドを進める必要があります。また、駅や停留場周辺の駐輪場には放置自転車が多くあり、問題となっています。
- ⑧地震により道路、橋梁が大きく被災することは、震災時における市民の避難行動を困難にし、二次的な災害の危険性をもたらします。

基本的な考え方

- ・歩行、走行環境を改善すること
- ・駐輪環境を整えること
- ・利用環境を充実させること
- ・利用の普及・啓発を図ること

主な取り組み

①	徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】 路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】
②	生活道路の改善【2-1-2-①】
③	生活道路の再編【2-1-2-②】
④	歩行者優先ゾーンの導入【2-2-2-①】
⑤	交通ルールの周知徹底【1-2-2-①】
⑥	滞留空間や休憩場所の設置【2-3-2-①】
⑦	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 サイクル&ライドの推進【4-1-1-②】
⑧	道路空間の地震防災対策【1-3-1-①】

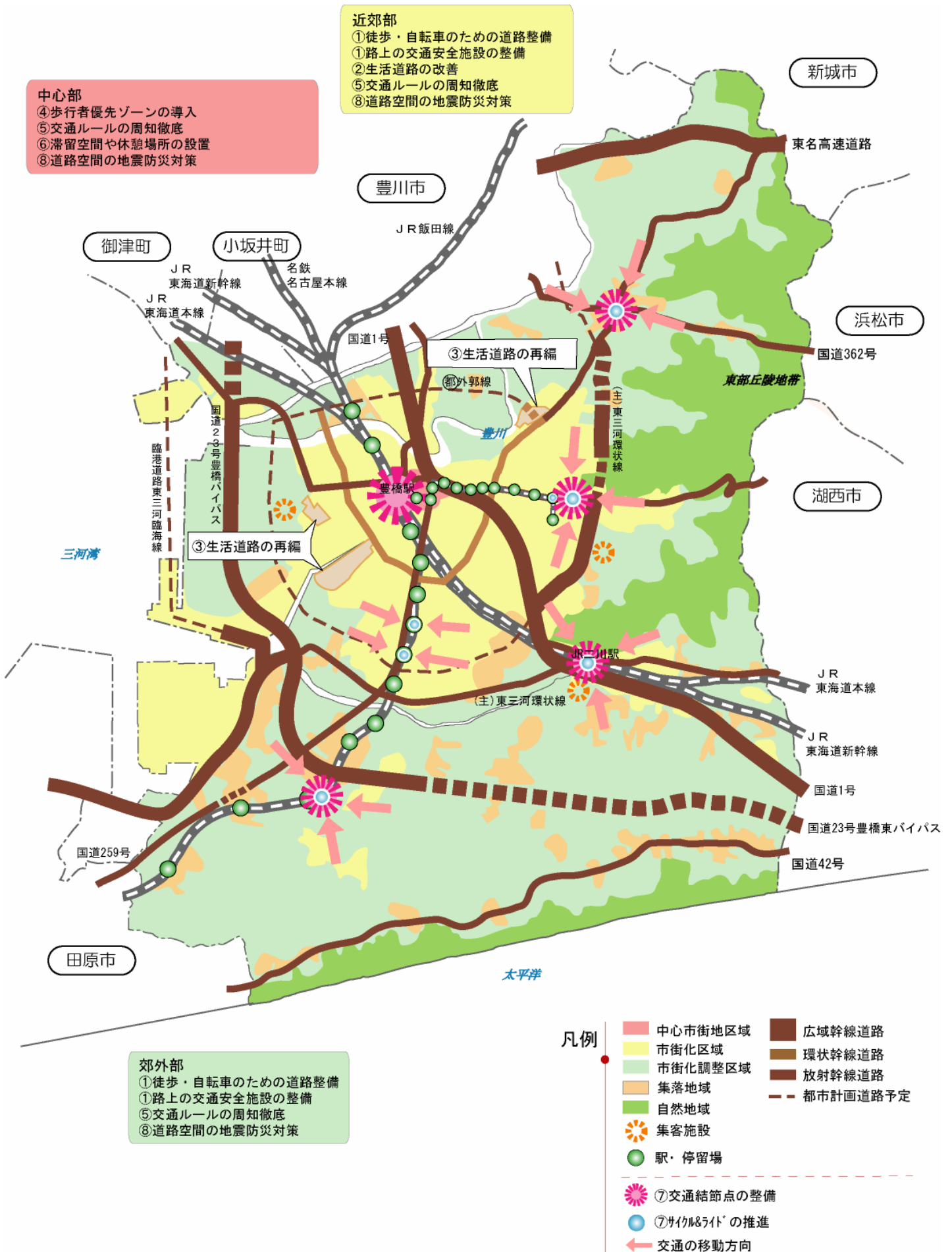


図 4-5-1 交通施策の取り組み内容（徒歩・自転車）

自動車

自動車に関わる特性

- ・自由度が高く、複数の乗車や多くの荷物を載せることができ利便性が高いことから、市民の生活や社会経済活動に欠かせない乗り物といえます。

自動車に関わる問題点

- ①豊橋市は、愛知県内でも交通事故が多い都市であり、特に人身交通事故が増加しています。
- ②豊橋市は、自動車交通の増加に合わせて道路整備を進めてきましたが、環状道路の整備が遅れているとともに、近年の自動車交通の増加によって、国道1号（㊦国道1号線）など主要な道路に自動車が集積し、朝夕の通勤・帰宅ラッシュ時を中心にして道路の渋滞や混雑を引き起こしています。
- ③緊急輸送道路として指定されている国道23号豊橋・豊橋東バイパス（㊦名豊道路）、国道259号植田バイパス（㊦豊橋鳥羽線）が未整備となっています。
- ④被災時の非難や被災後の緊急物資の輸送にあたり、鉄道や道路、河川に架かる橋梁の被害を軽減し、その機能を確保することは重要です。
- ⑤環境に配慮した交通のまちをつくっていくために、個々の自動車の環境対策を進める必要があります。

基本的な考え方

- ・地域に合わせた賢い利用を促すこと
- ・通過交通を市街地から迂回させること
- ・安全・安心面に配慮すること
- ・環境対策を進めること

主な取り組み

①	路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】 交通ルールの周知徹底【1-2-2-①】
②	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】 時差出勤やフレックスタイム制の奨励【4-3-1-②】 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施【4-3-2-①】 ノーカーデーの普及【4-3-1-①】
③	緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】
④	道路空間の地震防災対策【1-3-1-①】
⑤	エコカーの普及【4-1-2-①】

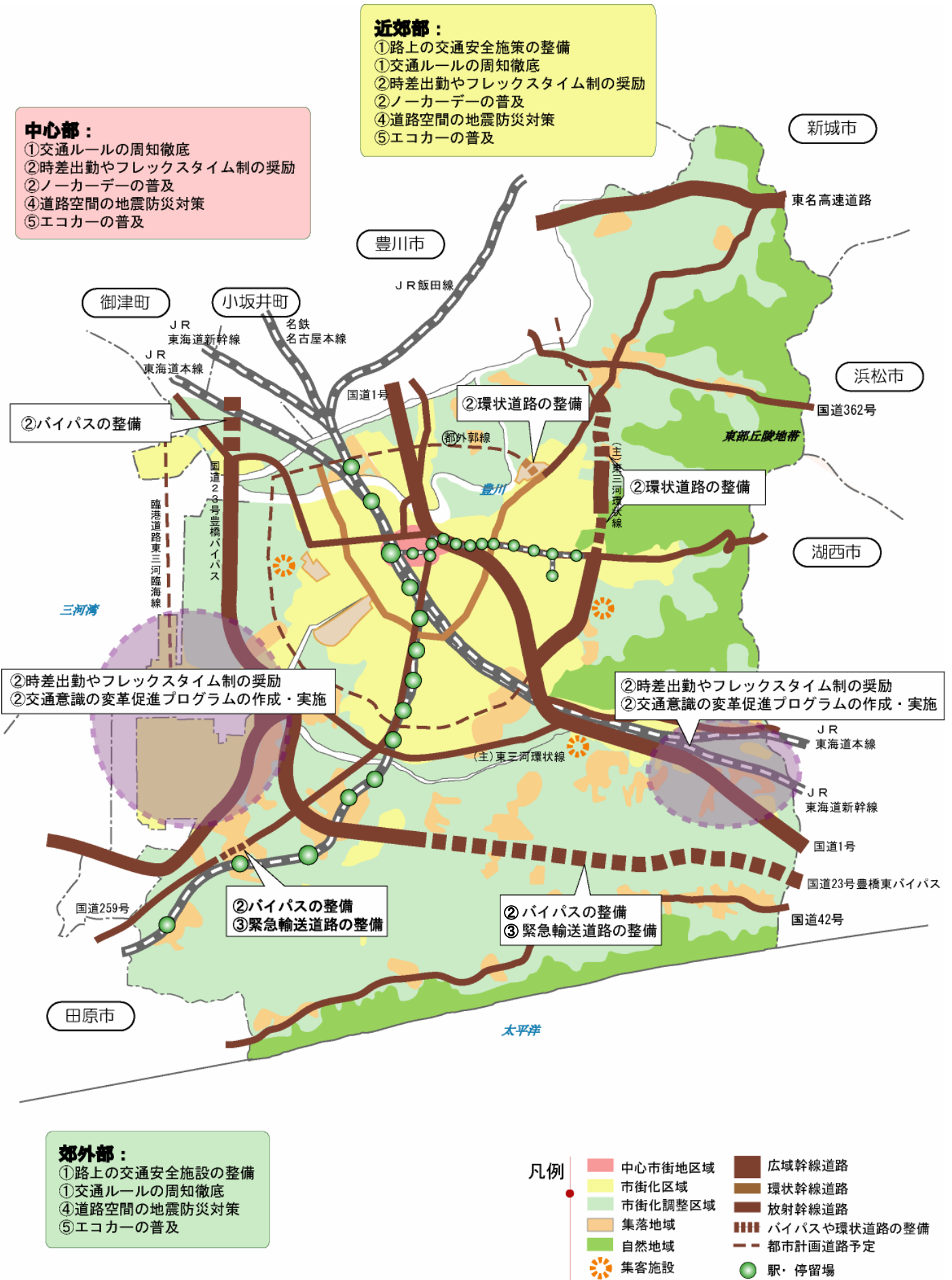


図 4-5-2 交通施策の取り組み内容（自動車）

公共交通機関

公共交通機関に関わる特性

- ・子どもやお年寄りなど自動車を運転できない人にとって大切な移動手段です。
- ・鉄道や路面電車は、渋滞の影響などを受けず、定時性、高速性、輸送力に優れています。
- ・バスは、輸送力に優れているとともに、比較的容易に需要に応じた路線の新設や変更ができます。
- ・タクシーは、戸口から戸口まで移動できるといった利点があるため、夜間の移動や福祉の移送などでも利用されています。
- ・環境負荷の低減や都市の装置といったまちづくりの観点などから、公共交通の役割が見直されています。特に、路面電車は豊橋のシンボルとして市民に親しまれており、特色あるまちづくりの面からも活用が期待されています。

公共交通機関に関わる問題点

- ①バス利用者の満足度をみると、出発・帰宅時の運行本数や運賃に対して不満度が高くなっています。
- ②今後、高齢者や身体障害者などの移動制約者のさらなる増加が見込まれていることから、バリアフリーに配慮しなければなりません。
- ③豊鉄東田停留場と豊鉄競輪場前停留場の2か所には交通島が無く、その改善に対する市民の要望も高くなっています。
- ④郊外部の不採算路線においてバス路線の廃止が進行しており、その結果、公共交通空白地域の拡大が進んでいます。また、買い物などの住民の生活行動は行政界を超えた広域的な動きとなっていますが、これに対応する公共交通機関が無い地域があります。
- ⑤豊橋市には全国でも数少ない路面電車が走っていますが、中心市街地の活性化のためにも魅力ある公共交通機関となることが求められています。
- ⑥公共交通の利用促進のためには、電車やバスが来るまでの待ち時間を快適に安心して待つことができる空間を整備することが必要です。
- ⑦広域移動においては、高速で定時性が高く、二酸化炭素の排出も少ない鉄道の利用を促進する必要があります。
- ⑧トラックなどによる物流交通の割合が非常に高くなっていることから、道路の渋滞や混雑に大きな影響を与えています。
- ⑨近郊区や郊外部の駅や停留場、路線バスの停留所の交通結節機能はまだ不十分な状況です。
- ⑩公共交通の利用者は特に出勤時などにおいて定時性を重視していることから、道路の渋滞や混雑が路線バスの定時運行を阻害していることが問題点の1つとなっています。
- ⑪近郊区へ商業施設や病院などの集客施設が多数進出したことにより、交通の需要も中心部へ向かうのではなく、近郊区同士や近郊区と郊外部を結ぶ動きが現れてきています。
- ⑫過度な自動車利用が社会や環境などにおける問題の原因の一つになっていることを考え、交通に対する意識を変えて行動していかなければなりません。

基本的な考え方

- ・地域の状況に合わせること
- ・利用者が使いたくなるシステムとすること
- ・まちの活力や魅力を高めること
- ・連携や協働により確保すること

主な取り組み

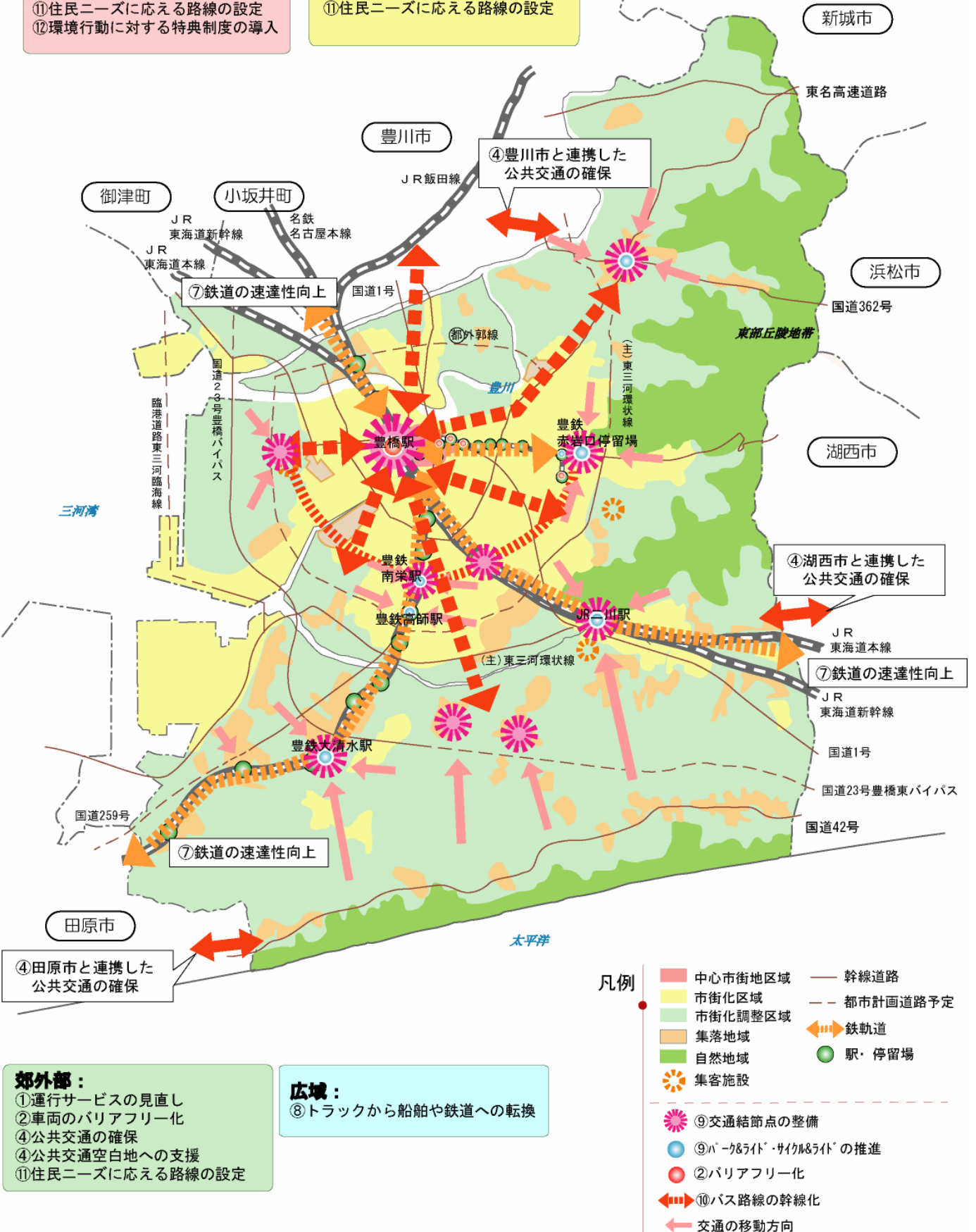
①	運行サービスの見直し【1-1-2-①】
②	車両のバリアフリー化【1-1-3-①】 駅・停留場のバリアフリー化【1-1-3-②】
③	路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】
④	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】 隣接市町と連携した公共交通の確保【3-2-2-①】
⑤	新型路面電車の導入【2-2-1-①】
⑥	滞留空間や休憩場所の設置【2-3-2-①】
⑦	鉄道の速達性向上【3-2-1-①】
⑧	トラックから船舶や鉄道への転換【3-3-2-①】
⑨	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 パーク&ライド・サイクル&ライドの推進【4-1-1-②】
⑩	バス路線の幹線化【4-2-1-①】
⑪	住民ニーズに応える路線の設定【4-2-1-②】
⑫	環境行動に対する特典制度の導入【4-3-2-②】

中心部：

- ①運行サービスの見直し
- ②車両のバリアフリー化
- ⑤新型路面電車の導入
- ⑥滞留空間や休憩場所の設置
- ⑪住民ニーズに応える路線の設定
- ⑫環境行動に対する特典制度の導入

近郊区：

- ①運行サービスの見直し
- ②車両のバリアフリー化
- ③路上の交通安全施設の整備
(交通島の設置)
- ⑪住民ニーズに応える路線の設定



郊外部：

- ①運行サービスの見直し
- ②車両のバリアフリー化
- ④公共交通の確保
- ④公共交通空白地への支援
- ⑪住民ニーズに応える路線の設定

広域：

- ⑧トラックから船舶や鉄道への転換

図 4-5-3 交通施策の取り組み内容（公共交通機関）

地域別・交通手段別の整理

【交通手段の凡例】 ▲：徒歩・自転車 ■：自動車 ●：公共交通機関

施策	主な取り組み	地域区分								
		地域1	地域2	地域3	地域4	地域5	地域6	地域7	広域	
良好な徒歩・自転車環境をつくる【1-1-1】 公共交通のサービスを改善する【1-1-2】	徒歩・自転車のための道路整備【1-1-1-①】 運行サービスの見直し【1-1-2-①】	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●
公共交通のバリアフリー化を進める【1-1-3】	車面のバリアフリー化【1-1-3-①】 駅・停留場のバリアフリー化【1-1-3-②】	●	●	●	●	●	●	●	●	●
交通安全に向けた施設の整備を進める【1-2-1】 交通安全に対する市民の意識を高める【1-2-2】	路上の交通安全施設の整備【1-2-1-①】 交通ルールの周知徹底【1-2-2-①】	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●
地震防災対策を進める【1-3-1】	道路空間の地震防災対策【1-3-1-①】 緊急輸送道路の整備【1-3-1-②】	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■
生活を支える交通を確保する【2-1-1】	公共交通の確保【2-1-1-①】 公共交通空白地域への支援【2-1-1-②】	●	●	●	●	●	●	●	●	●
快適な生活道路にする【2-1-2】	生活道路の改善【2-1-2-①】 生活道路の再編【2-1-2-②】	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■
活性化に寄与する交通システムを整備・活用する【2-2-1】 中心市街地の回遊性を向上させる【2-2-2】	新型路面電車の導入【2-2-1-①】 歩行者優先ゾーンの導入【2-2-2-①】	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■
道路空間の緑化を進める【2-3-1】 ゆとりある交通空間をつくる【2-3-2】	街路樹の充実【2-3-1-①】 滞留空間や休憩場所の設置【2-3-2-①】	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■	▲■
市街地の渋滞を解消する【3-1-1】 鉄道等の利便性を向上させる【3-2-1】 隣接自治体との連携を進める【3-2-2】	バイパスや環状道路などの整備【3-1-1-①】 鉄道の速達性向上【3-2-1-①】 隣接市町と連携した公共交通の確保【3-2-2-①】	■	■	■	■	■	■	■	■	■
三河港の整備を促進する【3-3-1】 貨物輸送手段を転換させる【3-3-2】	物流基盤の高度化・整備【3-3-1-①】 トラックから船舶や鉄道への転換【3-3-2-①】	●	●	●	●	●	●	●	●	●
公共交通機関・自転車へ利用を転換させる【4-1-1】 自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する【4-1-2】	近郊・郊外部の交通結節点の整備【4-1-1-①】 パーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進【4-1-1-②】 エコカーの普及【4-1-2-①】	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●	▲●
利用しやすい公共交通網をつくる【4-2-1】	バス路線の幹線化【4-2-1-①】 住民ニーズに応える路線の設定【4-2-1-②】	●	●	●	●	●	●	●	●	●
通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める【4-3-1】	ノーカーデーの普及【4-3-1-①】 時差出勤やフレックスタイム制の奨励【4-3-1-②】	■	■	■	■	■	■	■	■	■
市民意識の変革を促進させる【4-3-2】	交通意識の変革促進プログラムの作成・実施【4-3-2-①】 環境行動に対する特典制度の導入【4-3-2-②】	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●	▲■●

5. 計画の進め方

5-1. 進行管理の視点

本市における都市交通の将来像の実現に向けて本計画を着実に進めていくためには、施策の効果を把握し、適正に評価することが必要です。

そこで、以下の視点に基づいて計画を進めていきます。

1) 効率的な執行

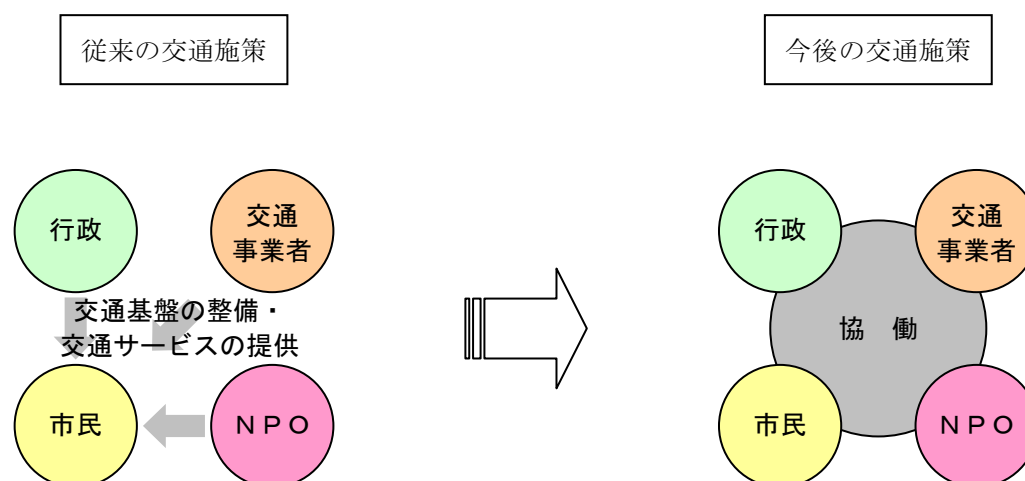
▼限られた財源の中で成果を上げるために、既存のストックを有効活用するとともに、選択と集中による重点的な投資を行うことにより、効率的に施策を進めていきます。

- ・目指す都市交通体系の実現のためには、多大な投資が必要であることから、財源の確保が最大の課題となります。
- ・そのため、実効性の高い事業手法の検討に加えて、投資効果についての十分な検討を行い、基盤整備などのハード整備と意識啓発などのソフト施策を連携して実施することにより相乗効果を高めていく必要があります。

2) 関係者の連携・協働

▼共通の目標を達成するために、行政（国、愛知県、豊橋市）、交通事業者（鉄軌道、バス、タクシー）、交通に関わる NPO（民間非営利組織）、そして市民が役割分担を認識した上で連携・協働し、互いの長所を活かして取り組みを実施していきます。

- ・これまででは行政や交通事業者が市民に対して交通基盤の整備や交通サービスの提供を行っていましたが、市民の求める交通基盤やサービスが多様化している中では、要望のすべてに応えられない状況となっています。
- ・現在では、市民自らが考えてまちづくりに参加したいという市民主体のまちづくりの機運が高まっています。



3) 推進体制の確立

▼計画の進行状況を把握するために、行政と交通事業者が一体となり、定期的に会議（例えば「豊橋市都市交通環境整備委員会」）を開催して取り組みの進行状況や目標の達成状況を確認するとともに、互いの情報交換を行っていきます。

▼今後、市民参加を進める上で、市民やNPOの会議への参加も考慮していく必要があります。

- ・目指すべき交通体系を構築するには、様々な行政、交通事業者、市民団体が関係することから、具体的な事業の推進にあたり、十分な調整が必要となります。

4) PDCA サイクルによる見直し

▼市民の視点にたった目的・成果志向型の施策執行、わかりやすく透明性の高い交通政策の運営・管理を進めるために、P（Plan=計画）、D（Do=執行）、C（Check=評価）、A（Action=改善）という一連の流れで有効性や効率性を評価・検討し、必要に応じて計画を見直していきます。

**計画（Plan）**

- ・目指すべき都市交通体系を構築するための都市交通マスタープランを策定します。

執行（Do）

- ・計画された取り組みを各実施主体が積極的に実施します。

評価（Check）

- ・政策や施策について適切な指標を設定し、計画の進行状況を把握して評価していきます。

改善（Action）

- ・評価の結果、取り組み内容やその実施時期などの計画について見直しを行います。

5-2. 指標の設定

1) 指標設定の考え方

P D C Aサイクルに基づき、本計画の進行状況を評価していくための指標を設けることが大切です。

指標は、下図の「指標設定の概念図」のように基本理念の達成の目安となる「政策指標」、そして個別の施策の実施状況を表す「施策指標」を設定します。

なお、指標については、上位計画や関連計画との整合に留意するものとし、進行状況の把握を継続的に行うことが可能となるものを設定することを基本とします。

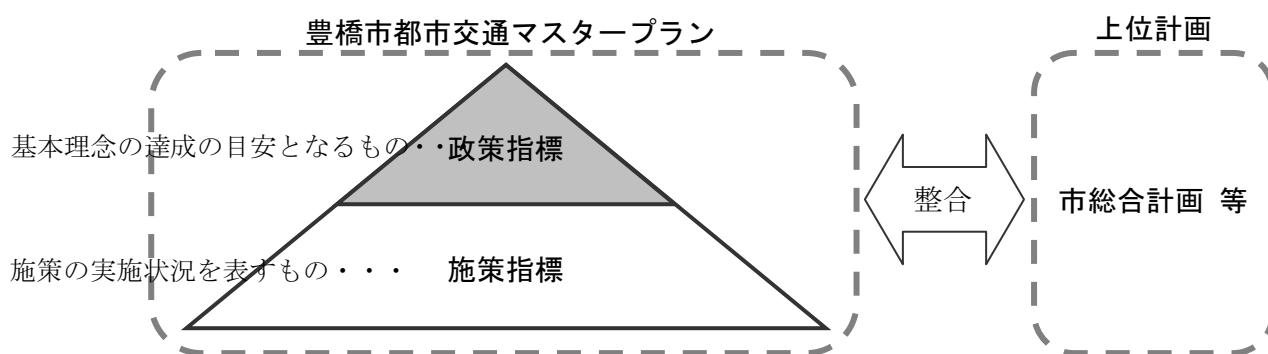


図5-2-1 指標設定の概念図

2) 政策指標の設定

政策指標は、「多様な交通手段を誰もが使え、過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」の達成の目安となるよう、人の動きにおける代表交通手段の分担率（市民の移動において用いられる、自動車や鉄道等の主な交通手段の構成割合）を設定します。

その指標には、進行状況を評価できるように現状値を示すとともに、計画期間である 10 年後の効果を検証する目安となる数値を示すこととします。

政策指標

過度な自動車依存からの転換		
指標	人の動きにおける代表交通手段の分担率（自動車：その他の交通手段）	
根拠等	各交通手段における人の動きの数／人の動きの総数	
年度	平成 13 年度（実績）	平成 27 年度（将来）
指標値	自動車：その他の交通手段=65%：35%	自動車：その他の交通手段=62%：38%
指標値設定の考え方 ・平成 13 年度に行われた中京都市圏パーソントリップ調査での代表交通手段における自動車分担率は 64.8%であり、今後の自動車交通の伸びにより将来は約 67%になると予測されていることから、自動車利用を抑える目安として将来予測から 5 ポイント下げることとします。		
数値引用 ・「中京都市圏パーソントリップ調査」		

3) 施策指標の設定

施策指標は、施策の実施状況を把握するため、どれだけのことをしたのか結果を表すものとして、施策に関する代表的な指標を設定します。

その指標には、進行状況を評価できるように現状値を示すとともに、計画期間の中間である5年後までに実施することを目指す数値をできる限り示すこととします。（次頁参照）

【実施主体の凡例】 国：国土交通省ほか、県：愛知県、市：豊橋市、交：交通事業者、民：市民または一般企業

施策の進捗管理	施策	主な取り組み	着手時期	実施主体			施策指標		
				国	県	市	指標	指標値 (H16年度/H22年度)	
良好な徒歩・自転車環境をつくる 【1-1-1】 公共交通のサービスを改善する 【1-1-2】 公共交通のバリアフリー化を進める 【1-1-3】	公共交通機関・自転車へ利用を転換させる 【4-1-1】 自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する 【4-1-2】	徒歩・自転車のための道路整備 【1-1-1-①】	継続				歩道・自転車道等の整備済延長	235.7km/246km	
		運行サービスの見直し 【1-1-2-①】	前期		交		ICカード導入	5年以内の導入	
		車両のバリアフリー化 【1-1-3-①】	継続		交		バリアフリー基準に適合したバス車両の割合	バス車両：30%/61%	
		駅・停留場のバリアフリー化 【1-1-3-②】	前期		交		バリアフリー化された停留場数	停留場：2か所/7か所	
		路上の交通安全施設の整備 【1-2-1-①】	継続	国	県	市	交	交差点が設置された停留場数	停留場12か所/13か所
		交通ルールへの周知徹底 【1-2-2-①】	継続	国	県	市	民	市民一人当たりの各種交通安全活動参加回数	0.74回/0.77回
		道路空間の地震防災対策 【1-3-1-①】	継続	国	県	市		緊急輸送道路の追加整備延長	0/8.05km
		緊急輸送道路の整備 【1-3-1-②】	継続	国	県	市			
		公共交通の確保 【2-1-1-①】	前期			市	交	地域が主体となった公共交通確保のための協議・調整	5年以内の実施
		公共交通空白地域への支援 【2-1-1-②】	前期			市	交		
快適な生活道路にする 【2-1-2】 活性化に寄与する交通システムを整備・活用する 【2-2-1】 中心市街地の回遊性を向上させる 【2-2-2】 道路空間の緑化を進める 【2-3-1】 ゆとりある交通空間をつくる 【2-3-2】	市街地の渋滞を解消する 【3-1-1】 鉄道等の利便性を向上させる 【3-2-1】 隣接自治体との連携を進める 【3-2-2】 三河港の整備を促進する 【3-3-1】 貨物輸送手段を転換させる 【3-3-2】	生活道路の改善 【2-1-2-①】	継続		市		生活道路の整備済延長	240.1km/540km	
		生活道路の再編 【2-1-2-②】	継続		市				
		新製路面電車の導入 【2-2-1-①】	前期			市	交	新製路面電車導入数	0両/1両
		歩行者優先ゾーンの導入 【2-2-2-①】	後期			市			
		街路樹の充実 【2-3-1-①】	継続	国	県	市		街路樹本数	24,997本/25,135本
		滞留空間や休憩場所の設置 【2-3-2-①】	後期			市	交		
		ハイパスや環状道路などの整備 【3-1-1-①】	継続	国	県	市		幹線道路供用開始済延長	36.0 km/50.5 km
		鉄道の速達性向上 【3-2-1-①】	後期			市	交		
		隣接市町と連携した公共交通の確保 【3-2-2-①】	後期			市	交		
		物流基盤の高度化・整備 【3-3-1-①】	継続	国	県	市		年間コンテナ取扱量	28,412TEU*/44,000TEU
公共交通機関・自転車へ利用を転換させる 【4-1-1】 自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する 【4-1-2】	利用しやすい公共交通網をつくる 【4-2-1】 通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める 【4-3-1】 市民意識の変革を促進させる 【4-3-2】	トラックから船舶や鉄道への転換 【3-3-2-①】	後期	国	県	市	民		
		近郊・郊外部の交通結節点の整備 【4-1-1-①】	前期			市	交	パーク&ライド駐車場の確保台数	435台/480台
		パーク&ライド・サイクル&ライドの推進 【4-1-1-②】	前期			市	交	サイクル&ライド駐車場の確保数	3か所/4か所
		エコカーの普及 【4-1-2-①】	継続	国	県	市	交	事業者への啓発累計件数	286件/586件
		バス路線の幹線化 【4-2-1-①】	前期			市	交	バス路線の幹線化の実施	5年以内の実施
		住民ニーズに応える路線の設定 【4-2-1-②】	後期			市	交		
		ノーカーブの普及 【4-3-1-①】	後期			市	民	時差出勤やフレックスタイム制の奨励実施	5年以内の実施
		時差出勤やフレックスタイム制の奨励 【4-3-1-②】	前期			市	民		
		交通意識の変革促進プログラムの作成・実施 【4-3-2-①】	前期			市		交通意識の変革促進プログラムの実施	5年以内の実施
		環境行動に対する特典制度の導入 【4-3-2-②】	後期			市	民		

*「Twenty-foot Equivalent Unit」の略で、20フィート（長さ約6m）コンテナに換算したコンテナ個数の単位です。

：重点方針の施策

参 考

施策指標の解説

歩道・自転車道等の整備済延長（4-7 頁）

歩道・自転車道等の整備により歩行者や自転車利用者が快適かつ安心して移動できるようになることから、施策「良好な徒歩・自転車環境をつくる」の進行状況を評価する指標とします。

幹線市道を除いた市道における歩道・自転車道等の整備済延長について、平成 16 年度までの 235.7km に対して平成 22 年度までに 246km の整備を目指します。

ICカード導入（4-8 頁）

路面電車等の運賃収受に IC カードを導入することにより利用者の利便性と運行車両の定時性が高まることから、施策「公共交通のサービスを改善する」の進行状況を評価する指標とします。

ICカードを5年以内に導入することを目指します。

バリアフリー基準に適合したバス車両の割合、バリアフリー化された停留場数（4-9、-10 頁）

低床式バス車両の導入、路面電車停留場の段差解消及び拡幅等により高齢者や身体障害者などの利便性が高まることから、施策「公共交通のバリアフリー化を進める」の進行状況を評価する指標とします。

豊橋鉄道の低床式バス車両の割合について、平成 16 年度実績の 30%に対して平成 22 年度に 61%へ、バリアフリー化された路面電車停留場について、平成 16 年度実績の 2 か所に対して平成 22 年度に 7 か所へ増加させることを目指します。

交通島が設置された停留場数（4-11 頁）

交通島の無い停留場に交通島を設置することにより路面電車の利用者の安全性が高まることから、施策「交通安全に向けた施設の整備を進める」の進行状況を評価する指標とします。

交通島の設置について、平成 16 年度実績の 12 か所に対して平成 22 年度に 13 か所へ増加させることを目指します。

市民一人当たりの各種交通安全活動参加回数（4-12 頁）

交通安全活動に参加することにより交通安全に対する市民の意識が向上することから、施策「交通安全に対する市民の意識を高める」の進行状況を評価

する指標とします。

幼児から高齢者までの市民一人当たりの各種交通安全活動参加回数について、平成 16 年度実績の 0.74 回に対して平成 22 年度に 0.77 回へ増加させることを目指します。

緊急輸送道路の追加整備延長（4-14 頁）

緊急輸送道路の整備により地震などによる被災後の緊急輸送を円滑かつ確実にする効果が見込まれることから、施策「地震防災対策を進める」の進行状況を評価する指標とします。

平成 22 年度までに緊急輸送道路の中で未整備となっている 8.05km の区間の整備を目指します。

地域が主体となった公共交通確保のための協議・調整（4-15 頁）

公共交通空白地域の住民などと協議・調整することにより地域の公共交通確保に向けた機運が高まることから、施策「生活を支える交通を確保する」の進行状況を評価する指標とします。

地域が主体となった公共交通確保のための協議・調整を5年以内に実施することを目指します。

生活道路の整備済延長（4-16 頁）

徒歩や自転車のための利用空間の確保に向けて、生活道路を整備することにより、徒歩や自転車の利用が促進されることから、施策「快適な生活道路にする」の進行状況を評価する指標とします。

平成 13 年度からの市道の舗装新設・改良と路面排水の整備済み延長の合計値について、平成 16 年度実績の 240.1km に対して平成 22 年度までに 540km とすることを目指します。

新型路面電車導入数（4-17 頁）

新型路面電車を導入することにより公共交通の利用が促進されるとともに中心市街地の活性化が期待されることから、施策「活性化に寄与する交通システムを整備・活用する」の進行状況を評価する指標とします。

5年以内に新型路面電車を1両導入することを目指します。

街路樹本数（4-19 頁）

街路樹を充実させることにより市民生活に潤いや安らぎをもたらす効果が見込まれることから、施策「道路空間の緑化を進める」の進行状況を評価する

指標とします。

街路樹本数について、平成 16 年度実績の 24,997 本に対して平成 22 年度までに 25,135 本へ増加させることを目指します。

幹線道路供用開始済延長（4-21 頁）

幹線道路を整備することにより道路交通の円滑化が図られることから、施策「市街地の渋滞を解消する」の進行状況を評価する指標とします。

平成 13 年度からの国道・県道・市道の供用開始済延長について、平成 16 年度までの実績 36.0km に対して平成 22 年度までに 50.5km の整備を目指します。

年間コンテナ取扱量（4-24 頁）

三河港の物流基盤が高度化・整備されることにより地域の活力が高まるとともに物流交通の適正化が進むと考えられることから、施策「三河港の整備を促進する」の進行状況を評価する指標とします。

三河港の年間コンテナ取扱量について、平成 16 年度実績の 28,412TEU に対して平成 22 年度までに 44,000TEU へ増加させることを目指します。

パーク＆ライド駐車場の確保台数、サイクル＆ライド駐輪場の確保数（4-27 頁）

パーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場を確保することにより公共交通の利用が促進されることから、施策「公共交通機関・自転車へ利用を転換させる」の進行状況を評価する指標とします。

豊鉄渥美線沿線におけるパーク＆ライド駐車場の確保について、平成 16 年度実績の 435 台に対して平成 22 年度に約 1 割増の 480 台へ増加させることを目指します。また、豊鉄東田本線沿線におけるサイクル＆ライド駐輪場の確保について、平成 16 年度実績の 3 か所に対して平成 22 年度に 4 か所へ増加させることを目指します。

事業者への啓発累計件数（4-28 頁）

大気汚染防止法にかかる事業者へエコカー導入の啓発を行うことによりエコカーの普及・促進が見込まれることから、施策「自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する」の進行状況を評価する指標とします。

平成 13 年度からの大気汚染防止法にかかる事業者への啓発累計件数を、平成 16 年度までの実績 286 件に対して平成 22 年度までに 586 件へ増加させることを目指します。

バス路線の幹線化の実施（4-30 頁）

バス路線の幹線化の実施により公共交通の利用が促進されることから、施策「利用しやすい公共交通網をつくる」の進行状況を評価する指標とします。

バス路線の幹線化の 5 年以内の実施を目指します。

時差出勤やフレックスタイム制の奨励実施（4-32 頁）

時差出勤やフレックスタイム制の実施により通勤による交通の渋滞や混雑の緩和が見込まれることから、施策「通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める」の進行状況を評価する指標とします。

時差出勤やフレックスタイム制の奨励を 5 年以内を実施することを目指します。

交通意識の変革促進プログラムの実施（4-33 頁）

交通意識の変革促進プログラムの作成・実施により交通に対する市民の意識改革が期待されることから、施策「市民意識の変革を促進させる」の進行状況を評価する指標とします。

交通意識の変革促進プログラムを 5 年以内に実施することを目指します。

用語解説

〔3-4 頁〕

1. 地震防災対策強化地域

国が「大規模地震対策特別措置法」に基づき、東海地震で著しい被害を受ける恐れがあり、地震防災対策を強化する必要があるとして指定した地域のこと。

2. 東南海・南海地震防災対策推進地域

国が「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」に基づき、東南海・南海地震で著しい被害を受ける恐れがあり、地震災害を防ぐ必要があるとして指定した地域のこと。

〔3-5 頁〕

3. アメニティ

住むことの快適さや心地よさ、景観等を含め、人々の心をなごませる快適さのこと。

〔3-6 頁〕

4. 高度道路交通システム（ITS = Intelligent Transport Systems）

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムのこと。

5. マルチモーダル

複数の交通機関の連携による交通施策を推進し、利便性を向上することにより、都市全体の交通を円滑にする方法のこと。

6. 交通需要マネジメント（TDM = Transportation Demand Management）

自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域レベルの交通渋滞を緩和する手法の体系のこと。

〔3-8 頁〕

7. 市街化区域

すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。

8. 市街化調整区域

市街化を抑制すべき区域のこと。

〔4-8 頁〕

9. TMO

街づくりを実践する行政、各種団体、企業、住民等の様々な主体が参加し、まちを総合的に経営するという考え方にに基づき、街づくり事業を主体的に推進する組織のこと。Town Management Organization の略。

〔4-26 頁〕

10. パーク&ライド

最寄り駅等まで自動車を使い、駅等に近接した駐車場に駐車（＝パーク）し、鉄道等の公共交通機関に乗り換えて（＝ライド）、目的地まで行く方法のこと。

11. キス&ライド

最寄り駅等まで自動車等で送迎してもらい（＝キス）、鉄道等の公共交通機関に乗り換えて（＝ライド）、目的地まで行く方法のこと。

12. サイクル&ライド

最寄り駅等まで自転車を使い（＝サイクル）、駅等に近接した駐輪場に駐輪し、鉄道等の公共交通機関に乗り換えて（＝ライド）、目的地まで行く方法のこと。

〔4-28 頁〕

13. エコカー

電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、LPG 貨物自動車、低排出ガス認定車かつ低燃費車、燃料電池車のこと。

14. 自動車 NOx・PM 法

平成 13 年 6 月成立の自動車 NOx 法の改正法を指す。この法律は、一定の自動車に関して、より窒素酸化物や粒子状物質の排出の少ない車の使用を促すよう「車種規制」という規制が盛り込まれている。この規制によって、大都市圏で（首都圏、大阪・兵庫圏、愛知・三重圏）使用できる車が制限される。

〔4-29 頁〕

15. 公共車両優先システム（PTPS = Public Transportation Priority Systems）

信号の制御などにより、公共交通車両の優先通行を可能にするシステムのこと。

【4-31 頁】**16. ノーカーデー**

日を決めて、不要不急の自動車利用を自粛する呼びかけのこと。

17. カーフリーデー

毎年9月22日に、街の中心部ではマイカーを使う代わりに公共交通機関・徒歩・自転車などによって人々が移動する社会イベントのこと。当日には都市の交通・環境問題に関するシンポジウムや展示会等が行われ、市民が交通や環境について考える一日となっている。このイベントはヨーロッパを中心に普及し、世界全体で1,000以上の都市が参加している。

【4-32 頁】**18. 時差出勤**

出勤時刻をずらすことにより、交通渋滞の緩和を促す方法のこと。朝・夕のラッシュ時に集中している交通量をその前後の時間帯へ分散させ、交通量のピークを低くする効果がある。

19. フレックスタイム制

企業等において所定の労働時間内で出退勤時刻を従業員が自由に選べる制度のこと。出勤交通が一時に集中して混雑や渋滞を引き起こすことを緩和するのに役立つ。

委員会等の開催記録

開催日	会議名称
平成 17 年 6 月 24 日	第 1 回 豊橋市交通環境整備委員会
平成 17 年 7 月 20 日	第 1 回 都市交通マスタープラン策定検討部会
平成 17 年 8 月 25 日	第 2 回 都市交通マスタープラン策定検討部会
平成 17 年 10 月 31 日	第 3 回 都市交通マスタープラン策定検討部会
平成 17 年 12 月 1 日	第 4 回 都市交通マスタープラン策定検討部会
平成 17 年 12 月 22 日	豊橋市交通環境整備委員会 幹事会
平成 18 年 1 月 20 日	第 2 回 豊橋市交通環境整備委員会

委員会等名簿

平成17年度 豊橋市都市交通環境整備委員会構成員

委員

機 関	所 属	氏 名	備 考
豊橋技術科学大学	建設工学系教授	廣 嶋 康 裕	
国土交通省	名古屋国道事務所長	服 部 亮 二	
中部地方整備局	東海幹線道路調査事務所長	長 田 真 一	前任:山口 一美
中部運輸局	企画振興部 企画課長	江 口 大 暁	前任:多田 浩人
愛知県	企画振興部 交通対策課長 建設部 都市計画課長 建設部 都市整備課長 建設部 道路維持課長 建設部 道路建設課長 東三河建設事務所 事業調整監 愛知県警察本部 交通規制課調査官 豊橋警察署 交通課長	水 谷 哲 士 鵜 飼 増 由 稲 垣 茂 男 大 内 博 男 市 川 孝 牧 原 一 茂 登 井 戸 清 花 井 一 成	
民間関係団体	東海旅客鉄道株式会社 豊橋駅長 名古屋鉄道株式会社 経営企画部長 豊橋鉄道株式会社 取締役 豊橋タクシー協会 会長	竹 内 高 志 伊 藤 秀 生 田 中 敏 和 青 木 徳 生	前任:荻野 義明
豊橋市	助役 財務部長 企画部長 文化市民部長 福祉保健部長 環境部長 建設部長 都市計画部長	細 川 泰 廣 安 形 一 廣 石 原 康 次 宇 野 厚 生 近 藤 洋 二 尾 川 克 也 藤 城 長 僊 松 野 政 春	委員長

平成17年度 豊橋市都市交通環境整備委員会幹事会構成員

幹事

機 関	所 属	氏 名	備 考
国土交通省	名古屋国道事務所 工務課長	福本 充	
中部地方整備局	東海幹線道路調査事務所 調査課長	藤井 芳廣	
中部運輸局	愛知運輸支局 総務企画課長	高橋 博幸	
愛知県	企画振興部 交通対策課 課長補佐 建設部 都市計画課 課長補佐 建設部 都市整備課 課長補佐 建設部 道路維持課 課長補佐 建設部 道路建設課 課長補佐 東三河建設事務所 建設第一課長 愛知県警察本部 交通規制課 課長補佐 豊橋警察署 交通課 規制係長	河隅 彰二 堀田 信寿 加藤 千一 渡辺 哲郎 都築 道和 小方 昭義 堤 秀人 野末 公彦	
民間関係団体	東海旅客鉄道株式会社 豊橋駅首席助役 名古屋鉄道株式会社 経営企画部 課長 名古屋鉄道株式会社 東部支配人室 営業課長 豊橋鉄道株式会社 鉄軌道支配人室 運輸営業課長 豊橋鉄道株式会社 自動車支配人室 自動車営業課長 豊橋タクシー協会	鈴木 孝弘 中村 賀英 山田 光雄 戸田 昌裕 富安 隆徳 杉田 堯	
豊橋市	財政課長 企画課長 都心活性課長 安全生活課長 福祉保健課長 環境保全課長 道路維持課長 道路建設課長 都市計画課長	成田 静夫 浅野 鉄也 鈴木 光男 繁原 章悟 小林 道孝 古瀬 達夫 大竹 進 菅沼 秀吉 村松 喜八	幹事長

平成17年度 都市交通マスタープラン策定検討部会構成員

部会

機 関	所 属	氏 名	備 考
豊橋技術科学大学	建設工学系 教授	廣 嶋 康 裕	
国土交通省	名古屋国道事務所 工務課 調査係長	毛 利 勇	
中部地方整備局	東海幹線道路調査事務所 調査課 調査第二係長	横 井 兼 行	
愛知県	東三河建設事務所 建設第一課 課長補佐	池 田 守	
	豊橋警察署 交通課 規制係長	野 末 公 彦	
民間関係団体	豊橋鉄道株式会社 鉄軌道支配人室 運輸営業課長	戸 田 昌 裕	
	豊橋鉄道株式会社 自動車支配人室 自動車営業課長	富 安 隆 徳	
	豊橋タクシー協会	竹 村 浩 一	
豊橋市	財務部 財政課 課長補佐	杉 浦 康 夫	
	企画部 企画課 課長補佐	広 田 哲 明	
	企画部 都心活性課 課長補佐	金 田 好 正	
	文化市民部 安全生活課 課長補佐	西 郷 賢 谷	
	福祉保健部 福祉保健課 課長補佐	井 口 健 二	
	環境部 環境保全課 課長補佐	寺 田 賢 一	
	建設部 道路維持課 課長補佐	彦 坂 道 之 助	
	建設部 道路建設課 課長補佐	吉 田 只 男	
	都市計画部 都市計画課 課長	村 松 喜 八	(事務局)
	都市計画部 都市計画課 課長補佐	牧 野 正 俊	(事務局)
	都市計画部 都市計画課 計画・交通グループ主査	斎 藤 誠 一	(事務局)
	都市計画部 都市計画課 計画・交通グループ	山 口 雅 己	(事務局)
	都市計画部 都市計画課 計画・交通グループ	佐 藤 靖 浩	(事務局)

設立趣意書

豊橋市都市交通環境整備委員会

豊橋市は、愛知県の東南部に位置し、豊橋駅を中心にJR、名鉄、豊鉄が鉄道網を形成し、東名高速道路、国道1号といった国土幹線、さらには重要港湾三河港を有する国土軸の交通の要衝となっている。

さらには、第二東名自動車道、三遠南信自動車道、伊勢湾口道路などの広域幹線道路の計画や構想も推進されつつあり、東三河地域の中心である豊橋市は、国土幹線軸の地方拠点として新たな時代を迎えつつある。

このような背景の中で、公共交通離れと自動車交通への依存の進行を抑え、自動車交通の増加に対応するため、道路整備とともに、既設交通資産を有効に活用する必要が生じてきている。

このため、公共交通の利用促進、効果的な道路整備、交通需要マネジメントの推進をもって、豊橋市の良好な交通環境を確保することを目的として、行政機関、公安委員会、交通事業者による豊橋市都市交通環境整備委員会を設置するものである。

豊橋市都市交通環境整備委員会規約

(名 称)

第1条 本会は、「豊橋市都市交通環境整備委員会」（以下「委員会」という。）と称する

(目 的)

第2条 委員会は、豊橋市全体の良好な都市交通環境を創造することを目的とする。

(所管事務)

第3条 委員会は、前条の目的を達成するため、次の事項の推進のための調査、調整、検討、協議をおこなう。

- (1) 総合的な交通体系に関する施策
- (2) 交通需要マネジメントに関する施策
- (3) 歩行環境、自転車走行環境の向上に関する施策
- (4) その他都市交通環境に関する施策

(組 織)

第4条 委員会は豊橋市の都市交通環境整備に関連する学識経験者、行政機関、公安委員会、交通事業者をもって組織する。

- 2 委員長および委員は別表第1に掲げるものをもって充てる。
- 3 委員会は、委員長が必要に応じて招集する。
- 4 委員長は委員会を総理する。

(幹事会・検討部会)

第5条 委員長は、委員会の下に幹事会を設置する。

2 幹事長および幹事は、別表第2に掲げるものをもって充て、第3条に規定する事項についての個々の実施項目について検討・協議をおこなう。

- 3 検討部会は、幹事のうち必要と認めるものをもって組織する。
- 4 幹事会、検討部会は、幹事長が必要に応じて召集する。

(庶務等)

第6条 委員会、幹事会および検討部会の庶務は、豊橋市都市計画部都市計画課において処理する。

(その他の事項)

第7条 この規約に定めるもののほか、委員会の運営に必要な事項は、委員長が定める。

附 則

この規約は平成8年12月25日から施行する。

附 則

この規約は平成15年2月12日から施行する。

委員

別表第 1

機 関	所 属	備 考
豊橋技術科学大学	建設工学系教授	
国土交通省	名古屋国道事務所長	
中部地方整備局	東海幹線道路調査事務所長	
中部運輸局	企画振興部 企画課長	
愛知県	企画振興部 交通対策課長 建設部 都市計画課長 建設部 都市整備課長 建設部 道路維持課長 建設部 道路建設課長 東三河建設事務所 事業調整監 愛知県警察本部 交通規制課調査官 豊橋警察署 交通課長	
民間関係団体	東海旅客鉄道株式会社 豊橋駅長 名古屋鉄道株式会社 経営企画部長 豊橋鉄道株式会社 取締役 豊橋タクシー協会 会長	
豊橋市	助役 財務部長 企画部長 文化市民部長 福祉保健部長 環境部長 建設部長 都市計画部長	委員長

幹事

別表第2

機 関	所 属	備 考
国土交通省	名古屋国道事務所 工務課長	
中部地方整備局	東海幹線道路調査事務所 調査課長	
中部運輸局	愛知運輸支局 総務企画課長	
愛知県	企画振興部 交通対策課 課長補佐 建設部 都市計画課 課長補佐 建設部 都市整備課 課長補佐 建設部 道路維持課 課長補佐 建設部 道路建設課 課長補佐 東三河建設事務所 建設第一課長 愛知県警察本部 交通規制課 課長補佐 豊橋警察署 交通課 規制係長	
民間関係団体	東海旅客鉄道株式会社 豊橋駅首席助役 名古屋鉄道株式会社 経営企画部 課長 名古屋鉄道株式会社 東部支配人室 営業課長 豊橋鉄道株式会社 鉄軌道支配人室 運輸営業課長 豊橋鉄道株式会社 自動車支配人室 自動車営業課長 豊橋タクシー協会	
豊橋市	財政課長 企画課長 都心活性課長 安全生活課長 福祉保健課長 環境保全課長 道路維持課長 道路建設課長 都市計画課長	幹事長

豊橋市都市交通マスタープラン

平成 18 年 3 月



2006年
市制 100 周年
100th Anniversary Toyohashi City
つながり ひろがる 未来 豊橋

企画・編集・発行

豊橋市役所 都市計画部 都市計画課
〒440-8501 豊橋市今橋町 1 番地

TEL. 0532-51-2620

FAX. 0532-56-5108

E-mail toshikeikaku@city-toyohashi.jp

この冊子は、再生紙を使用しています。(古紙配合率 100%)