

豊橋市地域公共交通活性化方策
(豊橋市地域公共交通総合連携計画)

平成24年3月

豊橋市

【目次】

1. はじめに	1
2. 地域公共交通の現状	3
3. これまでの取り組み状況	4
4. 地域公共交通に関わる課題と活性化に取り組む上での配慮すべき視点	5
5. 地域公共交通活性化の基本方針と目標	6
6. 地域公共交通活性化のための施策	8
7. 計画推進のために	10

【参考資料】

1. 地域公共交通の現状	参考- 1
2. 策定経緯	参考- 12

1. はじめに

(1) 背景

本市では、「公共交通のサービスを改善する」「生活を支える交通を確保する」「公共交通機関・自転車へ利用を転換させる」等の施策を掲げた「豊橋市都市交通マスタープラン（平成18～27年度）」を平成18年3月に策定し、その公共交通に関する実行計画として平成18年9月に「豊橋市地域公共交通活性化方策」を策定しました。また、平成19年10月に制定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく制度を活用し、事業を効果的に進めていくため、平成20年3月に本方策を「地域公共交通総合連携計画」として位置付け、地域にあわせた地域公共交通などの4つの基本方針のもとに、これまでに多くの施策を進めてきました。

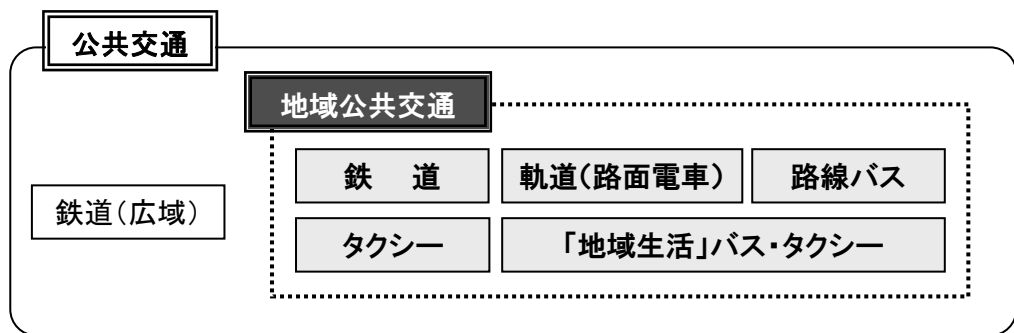
この間、少子高齢化の更なる進行や深刻化する地球環境問題など、都市を取り巻く状況が刻々と変化する中で、本市では平成23年3月に「第5次豊橋市総合計画」を策定し、新たな時代のまちづくりの方針を示しました。また、これにあわせて新しく「豊橋市都市計画マスタープラン」を策定し、“目指すまち（都市）の姿”として「歩いて暮らせるまち」を掲げ、拠点を中心に、さまざまな都市機能が使いやすく配置された、自家用車に頼らなくても誰もが自由に移動でき、快適に過ごせるまちを目指すことを明確にしました。

そこで、今回、地域公共交通の活性化に向けたこれまでの取り組みを踏まえ、課題及び配慮すべき視点を整理した上で今後取り組むべき施策をまとめ、新たな豊橋市地域公共交通活性化方策として策定し、これを豊橋市地域公共交通総合連携計画に位置付けました。

(2) 地域公共交通の定義

本方策では、通勤や通学、通院、買い物など、主に市内間の移動において、市民の日常生活で利用される公共交通を「地域公共交通」とします。具体的には、比較的近距离の移動を対象とする鉄道、軌道（路面電車）、路線バス、タクシー、「地域生活」バス・タクシーをいいます。

今回は、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができるタクシーについても「地域公共交通」に含めることとします。



※「地域生活」バス・タクシーとは、運行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において、その地域住民が主体となって日常の移動手段として確保する乗合型の公共交通

(3) 取り組みの区域及び期間

取り組みの区域は豊橋市全域を対象とし、期間は平成27年度までとします。

2. 地域公共交通の現状

項目	現状
人口	<ul style="list-style-type: none"> ●将来的に人口は減少傾向。 ●高齢化率(65歳以上)は平成22年に20%を超え、今後も65歳以上の人口と高齢化率は増加傾向。
交通の概況	<ul style="list-style-type: none"> ●乗用車の市内保有台数は近年増加していないものの、自動車への依存度が高く、主要道路では混雑が続いている。
地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄軌道は、JR東海道本線・飯田線、名鉄名古屋本線、豊鉄渥美線および豊鉄東田本線（路面電車）が運行。 ●路線バスは、豊鉄バス(株)と名鉄バス東部(株)の2社により23路線68系統を運行。 ●「地域生活」バス・タクシーは3路線運行。 ●タクシーは、4社312台の法人事業者と48台の個人事業者が営業。 ●利用者は、全体的に減少傾向にあり、平成22年度は全体で17,419千人。鉄道、路面電車はほぼ横ばい、路線バスは20年前の約半分程度まで減少。 ●地域公共交通（乗合型に限る）利用圏内の人口割合は約81%。郊外部において公共交通空白地域が多い。
地域公共交通に関する市民意見	<ul style="list-style-type: none"> ●市民意識調査による「公共交通の利用のしやすさ」の満足度は改善傾向。 ●各種調査における公共交通に関わる施策の必要性や重要性は、他施策に対して比較的高い状況。

3. これまでの取り組み状況

平成22年度末時点で22施策に着手しました。基本方針ごとの施策の着手状況については下表のとおりです。

表-1 これまでの取り組み状況

施策	これまでの主な取り組み
基本方針：地域にあわせた地域公共交通	
1 生活バス路線の維持	豊橋市バス運行対策費補助金交付要綱を改正
2 「地域生活」バス・タクシーの運行・支援	事業制度の制定、東山地区や北部地区の実証運行開始等
3 地域公共交通確保に向けた組織づくり	東山バス運営協議会を設立等
基本方針：使いたくなる地域公共交通	
4 多様な運賃制度	未着手
5 運行時間帯の見直し	天伯団地線の増便、牛川金田線の最終バスの時間延長等
6 ICカード化	渥美線・路面電車へのICカード導入
7 路線マップや沿線の地域情報の提供	公共交通マップの作成・配布等
8 バリアフリー情報の提供	豊鉄ホームページで路面電車のバリアフリー化情報を提供
9 路線図や時刻表など分かりやすい情報提供	わかりやすい路線図、時刻表の配布(富士見校区)等
10 玄関先への停留所の設置	りすば豊橋バス停新設(りすば豊橋)等
11 フリー乗降制度の導入	レイクタウン線で導入
基本方針：まちの活力や魅力を高める地域公共交通	
12 バス路線ネットワークの見直し	西口豊橋市民病院線(市民病院直通路線)の新設等
13 幹線バス路線の設定	未着手
14 パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進	高師駅(P&R)、アピタ向山店(店舗型P&R)等
15 駅・停留所(場)のバリアフリー化	札木電停改修等
16 交通結節点の整備	未着手
17 駅・停留所(場)のグレードアップ	競輪場前電停の改修、市役所前広告付バス停上屋設置等
18 低床車両の導入	東田本線LRV車両導入等
19 地域公共交通専用・優先レーン	未着手
20 地域公共交通車両優先システム	未着手
21 バスロケーションシステムの高度化	未着手
基本方針：連携・協働による地域公共交通	
22 交通意識の変革の促進	特定路線、学校教育、転入者MMを実施等
23 環境行動に対する特典制度	豊橋市役所で環境にやさしい交通手段による通勤を奨励(とよはしエコ通勤運動)
24 地域公共交通の活性化に向けた組織づくり	富士見台モビリティ検討会議の設置等
25 地域公共交通の活性化につながる支援制度	豊橋市地域公共交通活性化基金の設置
26 利用啓発イベントの実施	とよはし「バスの日」2007を開催等
27 近隣市との連携	地域公共交通活性化・再生に関する法律に基づき設置された法定協議会への相互参画(田原市)等
28 公共交通機関相互(交通事業者間)の連携	渥美線・レイクタウン線の運行ダイヤの見直し等

4. 地域公共交通に関わる課題と活性化に取り組む上での配慮すべき視点

(1) 課題

地域公共交通の課題		課題への対応
地域公共交通全体	①地域公共交通の利用促進	・さらなる地域公共交通の利用促進
	②公共交通空白地域への対応	・地域住民とともに移動手段を確保
	③機能的なネットワークの形成	・既存の交通インフラの相互連携 ・誰もが利便性の高い移動ができる機能的なネットワークの形成
	④利用しやすい施設の整備	・快適で利用しやすい施設の整備
	⑤超高齢社会等への対応	・駅や電停、車両等の一層のバリアフリー化等、利用環境の向上
	⑥市民等の交通意識の変革	・さらなる意識変革の促進に向けた取り組み
鉄軌道	⑦利用しやすいサービス水準の確保	・さらに利用しやすいサービス水準の向上
	⑧アクセス交通の確保・向上	・郊外の住宅地等から駅や電停までのアクセスの確保・向上
バス・タクシー	⑨バスネットワークの維持・向上	・路線やサービス水準等の維持・向上 ・新たな需要喚起のため、ニーズに対応した運行時間帯等のサービス改善
	⑩わかりやすく、利用したくなる情報の提供	・誰もがわかりやすく、利用したくなる情報提供の実践

(2) 配慮すべき視点

配慮すべき視点	視点への対応
①集約型都市構造の実現	・集約型都市構造を目指し、市街地内外の拠点を機能的な地域公共交通で結ぶ
②地球環境にやさしい生活への転換	・地域公共交通等をかきこく使う地球環境にやさしい生活への転換を市民等へ促す
③市民等との連携・協働	・地域公共交通の主たる利用者である市民の参画を促し、交通事業者、行政と連携・協働して取り組む
④バリアフリー化の推進	・子どもからお年寄り、障害者を含む誰もが移動しやすい環境づくりにハード・ソフトの両面から取り組む
⑤シティプロモーション活動の展開	・路面電車を地域資源として活用を図る
⑥広域連携の強化	・隣接市と十分に調整・連携を図る

5. 地域公共交通活性化の基本方針と目標

(1) 基本方針

豊橋市が目指すまちの姿の実現に向け、過度に自動車交通に依存せず、誰もが安心して地域公共交通を利用できる環境をつくることが重要です。

そのため、「使いたくなる地域公共交通」や「まちの活力や魅力を高める地域公共交通」等のこれまでの基本方針を踏襲し、さらなる地域公共交通の活性化を目指します。

地域公共交通活性化の基本方針

○地域にあわせた地域公共交通

地域の状況の違いや利用する人のニーズに応じた地域公共交通を確保する

○使いたくなる地域公共交通

すべての人にやさしく、快適で安心して利用できる地域公共交通をつくる

○まちの活力や魅力を高める地域公共交通

中心市街地やそれぞれの地域の活性化に寄与できる地域公共交通をつくる

○連携・協働による地域公共交通

市民・交通事業者・行政が共通の認識を持ち、一体となって地域公共交通の活性化に取り組む

(2) 数値目標

地域公共交通活性化の基本方針の実現に向けて、具体的な数値目標を以下のように設定します。目標とする指標は、継続的に指標データを計測できるもので、市民にとっても分かりやすく、地域公共交通の活性化の状況が表せることなどを勘案し設定します。

目標とする指標	H22 年度	H27 年度	
	現状	目標	〔参考〕
地域公共交通の利用者数	17,419 千人	17,419 千人 【現状維持】	16,200 千人 (※予測)

※地域公共交通利用者数の推移(H17⇒H22)による予測

■指標:地域公共交通の利用者数

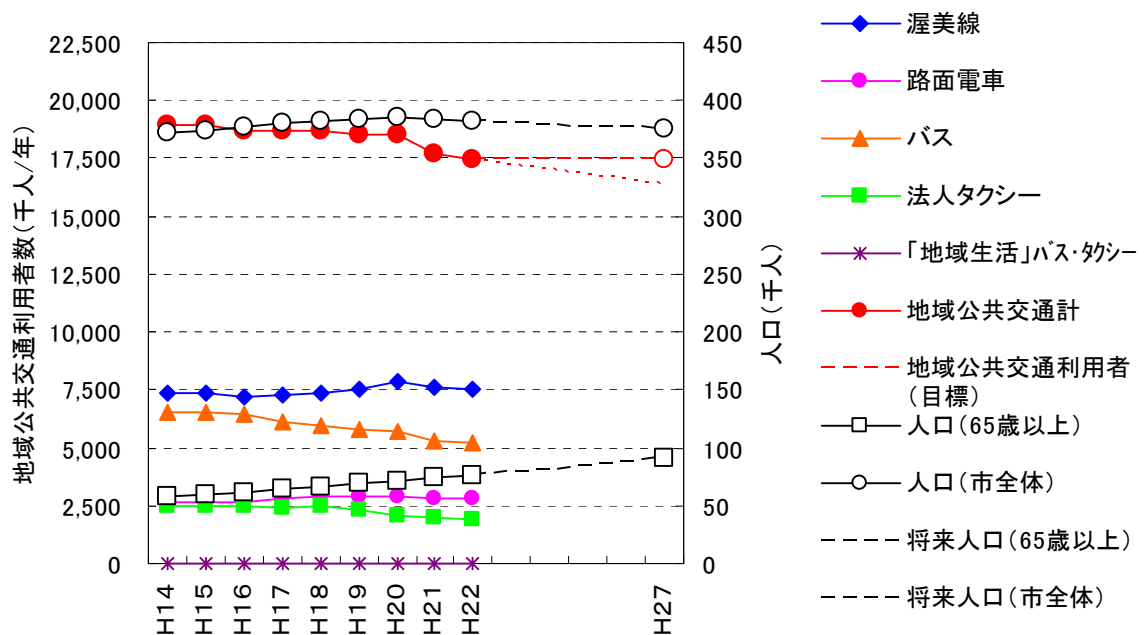
各事業者実績に基づく市内の地域公共交通全体の年間利用者数。

(地域公共交通利用者：渥美線、路面電車、バス(豊鉄バス)、法人タクシー、「地域生活」バス・タクシー)

■目標値の考え方

全体的に地域公共交通の利用者数が減少し人口の伸びも鈍化している現状において、当面は様々な取り組みを実施することで、利用者数の減少に歯止めをかけることを目指します。

図-1 地域公共交通利用者と人口の推移・予測



6. 地域公共交通活性化のための施策

(1) 今後の施策展開方針

現時点においても、地域公共交通利用者の減少傾向が続いているため、市民の公共交通に対する不満をできるだけ解消し、利用促進に繋がる施策を実施していく必要があります。

そのため、運賃制度や運行時間帯の改善、新たなネットワークの形成など、着実な実施を目指します。また、交通結節点の整備やアクセス交通の利便性向上、待合環境改善に資する施策は、関係機関と連携・調整を図り、まちづくりや道路整備などと合わせて進めていくものとし、バスの定時性確保など実施にあたって課題が多いものは、導入効果や周辺への影響を調査し、関係者と協議を進め将来的な導入の方向性を検討していきます。

これらに加え、市民一人ひとりが自らのライフスタイルを見直し、自発的に社会や環境などへの影響を考慮した交通行動へ変化することを促すモビリティマネジメントを中心としたソフト的な利用促進策を継続、拡大していきます。

(2) 施策の抽出と展開スケジュール

地域公共交通の課題や配慮すべき視点を踏まえ、地域公共交通の活性化に向け、今後取り組むべき施策を基本方針別にまとめました。それぞれの施策については、今後実施に向けた検討を行い、順次着手を目指していきます。

表-2 施策の展開スケジュール

施策		実施主体					施策の区分			展開スケジュール		
		市民 民間	交通 事業者	行政	ハード	ソフト	これまでの 取り組み (平成18年度から)	今後の 取り組み (平成27年度まで)	将来的な対応			
基本方針：地域にあわせた地域公共交通												
1	生活バス路線の維持	○	◎	◎		レ						
2	「地域生活」バス・タクシーの運行	◎	◎	◎		レ						
3	「地域生活」バス・タクシーの支援制度の改善			◎		レ						
4	路面電車の安定的な運営	○	◎	○		レ						
5	地域公共交通確保に向けた組織づくり	◎		○		レ						
基本方針：使いたくなる地域公共交通												
6	運賃制度の改善		◎	○		レ						
7	運行時間帯の改善		◎	○		レ						
8	ICカードの利活用の促進	◎	◎	○		レ						
9	わかりやすい公共交通情報等の提供		◎	◎		レ						
10	目的に応じた運行サービスの提供		◎			レ						
11	施設玄関先へのバス停設置	○	◎	○		レ						
12	フリー乗降の導入	○	◎	○		レ						
基本方針：まちの活力や魅力を高める地域公共交通												
13	地域公共交通ネットワークの形成		◎	○		レ						
14	幹線公共交通の整備		◎	◎		レ						
15	路面電車の走行環境の改善		◎	○		レ						
16	パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進	○	◎	○		レ						
17	交通施設のバリアフリー化		◎	○		レ						
18	交通結節点及びその周辺の整備		◎	○		レ						
19	駅・電停・バス停のグレードアップ		◎	○		レ						
20	タクシー乗降場の整備、改善		◎	○		レ						
21	低床車両の導入		◎	○		レ						
22	環境にやさしい車両の導入		◎	○		レ						
23	地域公共交通専用・優先レーン		○	◎		レ						
24	地域公共交通車両優先システムの導入		○	◎		レ						
25	バスロケーションシステムの導入		◎	○		レ						
26	路線バスへのICカード導入		◎	○		レ						
基本方針：連携・協働による地域公共交通												
27	モビリティマネジメントの推進	○	○	◎		レ						
28	地域公共交通の活性化に向けた組織づくり	◎	◎	◎		レ						
29	地域公共交通の活性化につながる支援制度			◎		レ						
30	利用啓発イベントの実施	◎	◎	◎		レ						
31	近隣市との連携			◎		レ						
32	公共交通機関相互(交通事業者間)の連携		◎			レ						
※ 着色の施策は、新たに追加したもの		◎…当該施策を主体的に取り組む者										
※ 朱書きの施策は、これまで未着手であったもの		○…補助的に取り組む者		…着手、取組継続 …取組拡大								

7. 計画推進のために

(1) 進行管理

基本方針ならびに各施策の進捗状況を把握・評価するため、施策別の目標を掲げ、目標年次までの進行管理を行います。

表-3 施策別目標一覧

施策	目 標【平成27年度末】
基本方針：地域にあわせた地域公共交通	
1 生活バス路線の維持	バス利用圏域内人口比率58%
2 「地域生活」バス・タクシーの運行	新規2路線運行
3 「地域生活」バス・タクシーの支援制度の改善	支援制度の改善の実施
4 路面電車の安定的な運営	検討組織の設置
5 地域公共交通確保に向けた組織づくり	新規2団体設置
基本方針：使いたくなる地域公共交通	
6 運賃制度の改善	バス運賃の改善実施
7 運行時間帯の改善	毎年見直しを検討
8 ICカードの利活用の促進	他のICカードとの連携強化
9 わかりやすい公共交通情報等の提供	新たな手法の実施
10 目的に応じた運行サービスの提供	企画バスの運行開始
11 施設玄関先へのバス停設置	設置箇所の拡大
12 フリー乗降の導入	導入箇所の拡大
基本方針：まちの活力や魅力を高める地域公共交通	
13 地域公共交通ネットワークの形成	路線の新設および変更の実施
14 幹線公共交通の整備	整備に向けた検討
15 路面電車の走行環境の改善	整備に向けた検討
16 パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進	設置箇所の拡大
17 交通施設のバリアフリー化	市内の渥美線駅・路面電車電停のバリアフリー化率40%
18 交通結節点及びその周辺の整備	整備に向けた検討
19 駅・電停・バス停のグレードアップ	新規5箇所整備
20 タクシー乗降場等の整備、改善	整備に向けた検討
21 低床車両の導入	路面電車・バス車両のバリアフリー化率60%
22 環境にやさしい車両の導入	環境にやさしい車両10台導入
23 地域公共交通専用・優先レーン	取組準備
24 地域公共交通車両優先システムの導入	取組準備
25 バスロケーションシステムの導入	取組準備
26 路線バスへのICカード導入	取組準備
基本方針：連携・協働による地域公共交通	
27 モビリティマネジメントの推進	取組拡大
28 地域公共交通の活性化に向けた組織づくり	継続的な協議
29 地域公共交通の活性化につながる支援制度	基金の活用
30 利用啓発イベントの実施	毎年実施
31 近隣市との連携	連携の強化・拡大
32 公共交通機関相互(交通事業者間)の連携	連携した取組の継続

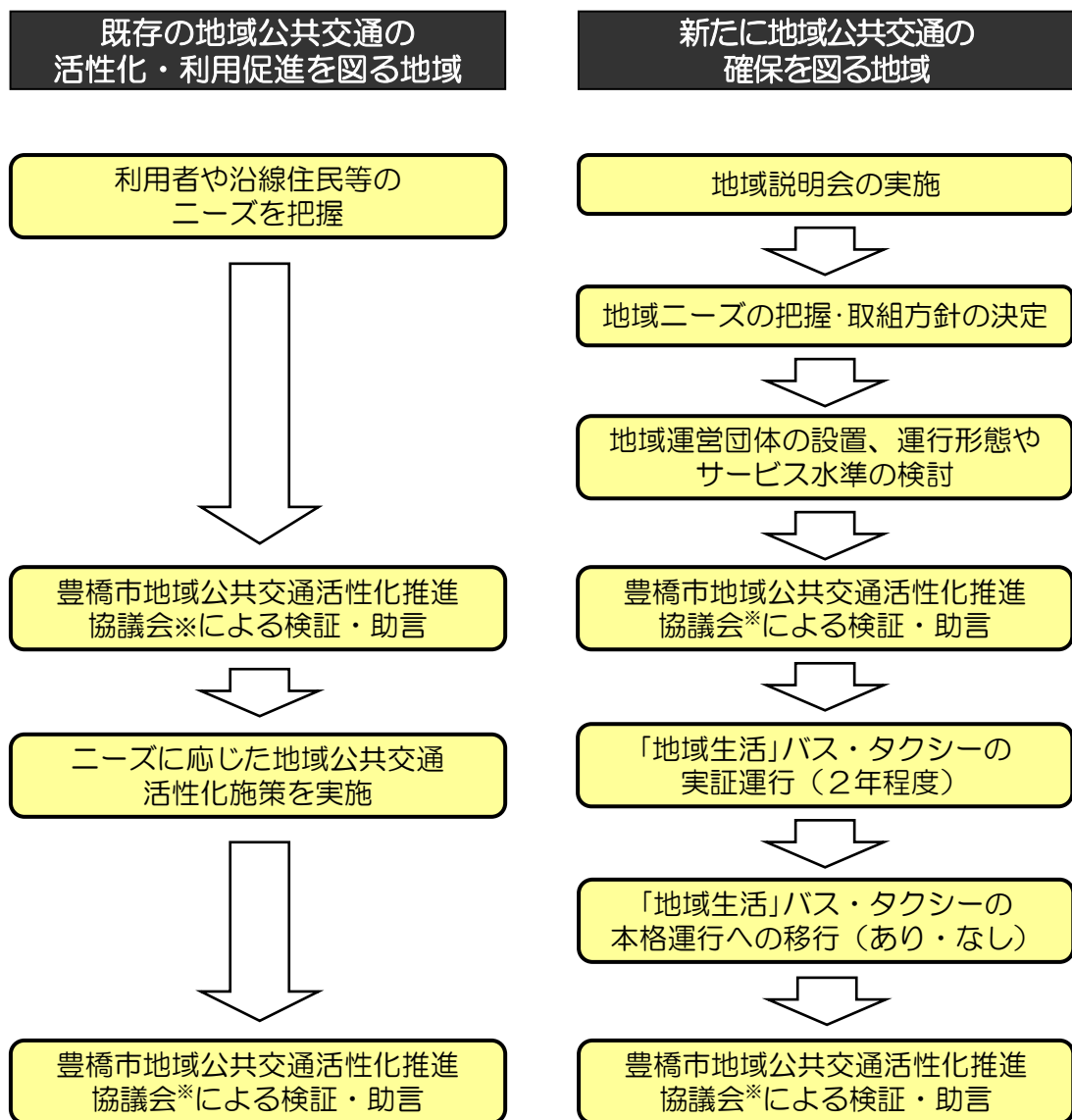
(2) 戦略的展開

① 施策の進め方

地域公共交通活性化に資する施策の進め方を、既存の地域公共交通の活性化・利用促進を図る地域と、新たな地域公共交通の確保を図る地域の2地域で整理します。

下図については、それぞれの段階で関係者と協議がまとまった場合の流れを示しています。

図-2 地域公共交通活性化施策の基本的な進め方（流れ）



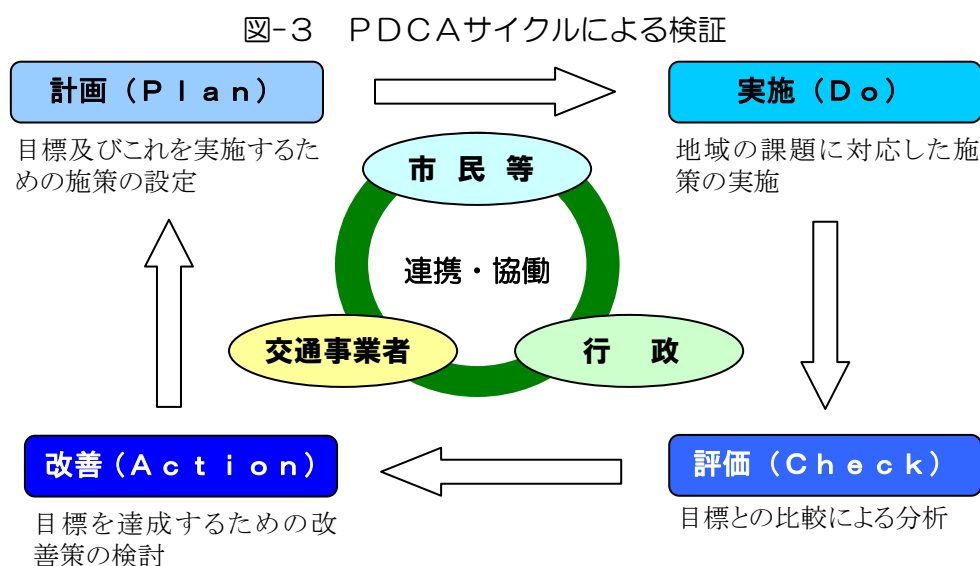
※豊橋市地域公共交通活性化推進協議会とは、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要なとなる事項等の協議を行うための組織。

②役割分担の明確化

地域公共交通活性化方策の目標を達成し、地域公共交通を使いやすいものにしていくためには、交通事業者や行政だけでなく、市民・利用者、企業など、多様な主体が協働して支えていくことが重要です。そのため、市民等、交通事業者、行政がそれぞれ担う役割を明確化し、地域公共交通の活性化に取り組んでいきます。

③PDCAサイクルの標準化

目標の達成状況や進捗状況を定期的に評価・検証（Check）し、豊橋市地域公共交通活性化推進協議会等と協議しながら、事業継続の方向性（拡大、維持、縮小・休止・中止など）の判断やニーズに応じた改善（Action）を行い、関係機関の共通理解のもとで、実施主体が中心となって計画（Plan）、実施（Do）へと、PDCAサイクルを行いながら推進していきます。



④各種支援策の活用

地域公共交通の活性化につなげるための施策は、多種多様です。また、施策の実施主体となる交通事業者の経営状況や市の財政状況が厳しい中で、目標達成のためには、効率的かつ着実に進めていく必要があります。

そこで、これらの施策を進めるために活用可能な国等の各種支援制度を把握し、それらを活用しながら順次進めていきます。

【参考資料】

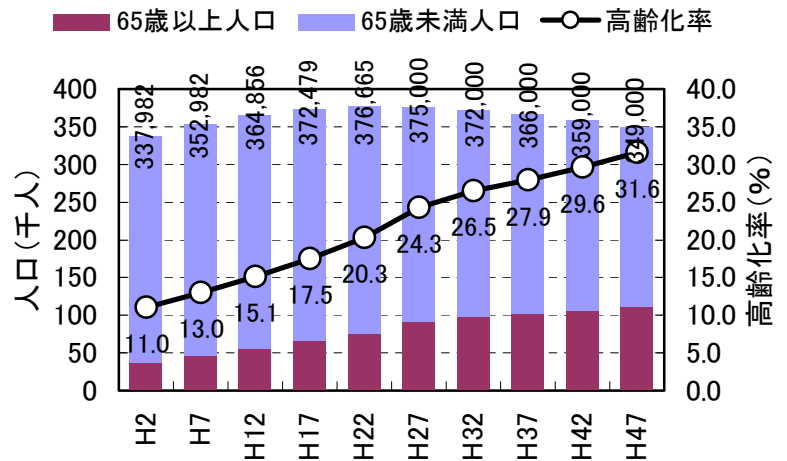
1. 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通を取り巻く社会情勢の変化

① 人口の推移

人口は、これまでは増加傾向で推移してきましたが、将来的には減少傾向で推移する見込みとなっています。また、65歳以上の人口は増加を続けており、高齢化率は平成22年に20%を超えています。今後も65歳以上の人口と高齢化率は増加を続けることが見込まれています。

図 参-1 人口の推移



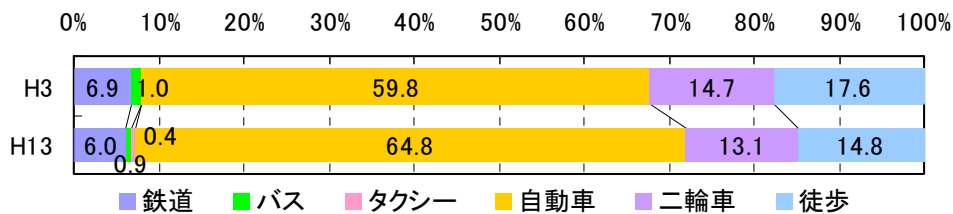
資料) 国勢調査、第5次豊橋市総合計画基礎調査による推計値

② 交通の概況

本市に関連する移動において、代表交通手段で自動車の占める割合が最も多く、公共交通は7%程度となっています。平成3年から平成13年の代表交通手段の推移を見ると、自動車の比率が5%程度増加し、自動車への依存度が高まっている状況にあります。

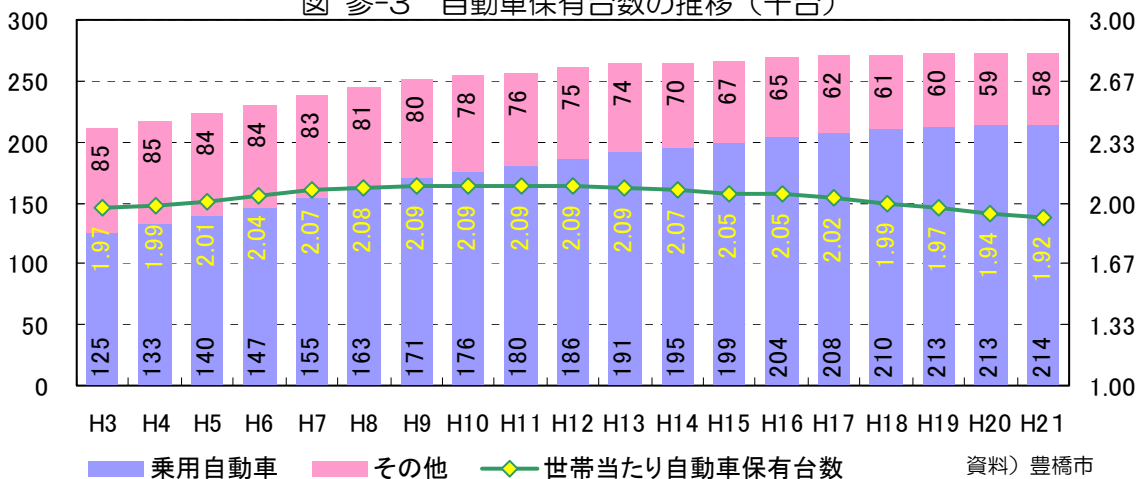
また、自動車保有台数の総数は横ばいの状況にあり、そのうち約7~8割を示す乗用車については、近年は増加傾向が緩やかになっています。道路交通量は、国道1号、国道23号、国道259号、豊橋環状線、豊橋渥美線で交通量が多く、主要道路は混雑度が1.0を超えている区間も多く、旅行速度の低下ならびにバス等の定時性確保が難しい状況にあります。

図 参-2 代表交通手段割合



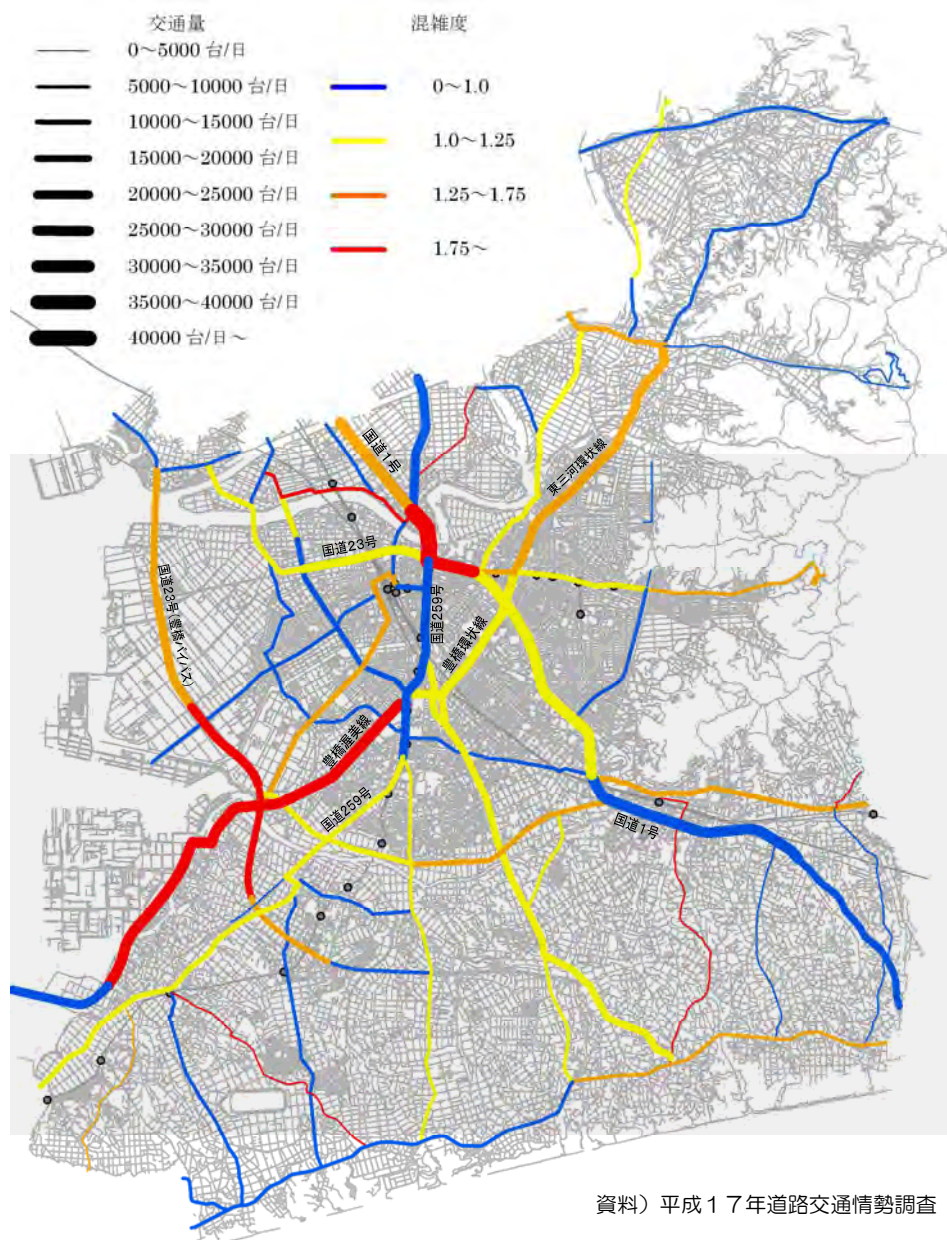
注) H3のタクシーは自動車に含む。 資料) 第3・4回中京都市圏パーソントリップ調査

図 参-3 自動車保有台数の推移 (千台)



資料) 豊橋市

図 参-4 主要道路の交通量と混雑度



(2) 市内の地域公共交通体系

豊橋市の地域公共交通は、豊橋駅を中心とした放射状に路線網が形成されており、JR東海道新幹線・東海道本線・飯田線、名鉄名古屋本線、豊鉄渥美線及び豊鉄東田本線（路面電車）の鉄軌道と、豊鉄バス㈱と名鉄バス東部㈱の2社により23路線68系統の路線バス（平成23年4月時点）が運行されています。

路線バスは、利用の低迷とともに廃止が進んできましたが、特に平成14年の道路運送法の改正以降、郊外部で多くの路線が廃止されました。

そのような中、「豊橋市地域公共交通活性化方策」策定以降、従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域において、その地域住民が主体となり、日常の移動手段を確保するための乗合型公共交通である「地域生活」バス・タクシーの実証運行が、「東部東山線（平成20年7月）」と「北部石巻西川・賀茂線、北部下条・森岡線（平成22年10月）」で始まり（東部東山線は平成23年4月より本格運行へ移行）。

図 参-5 市内の地域公共交通体系と
平成 14 年以降に廃止された
バス路線図

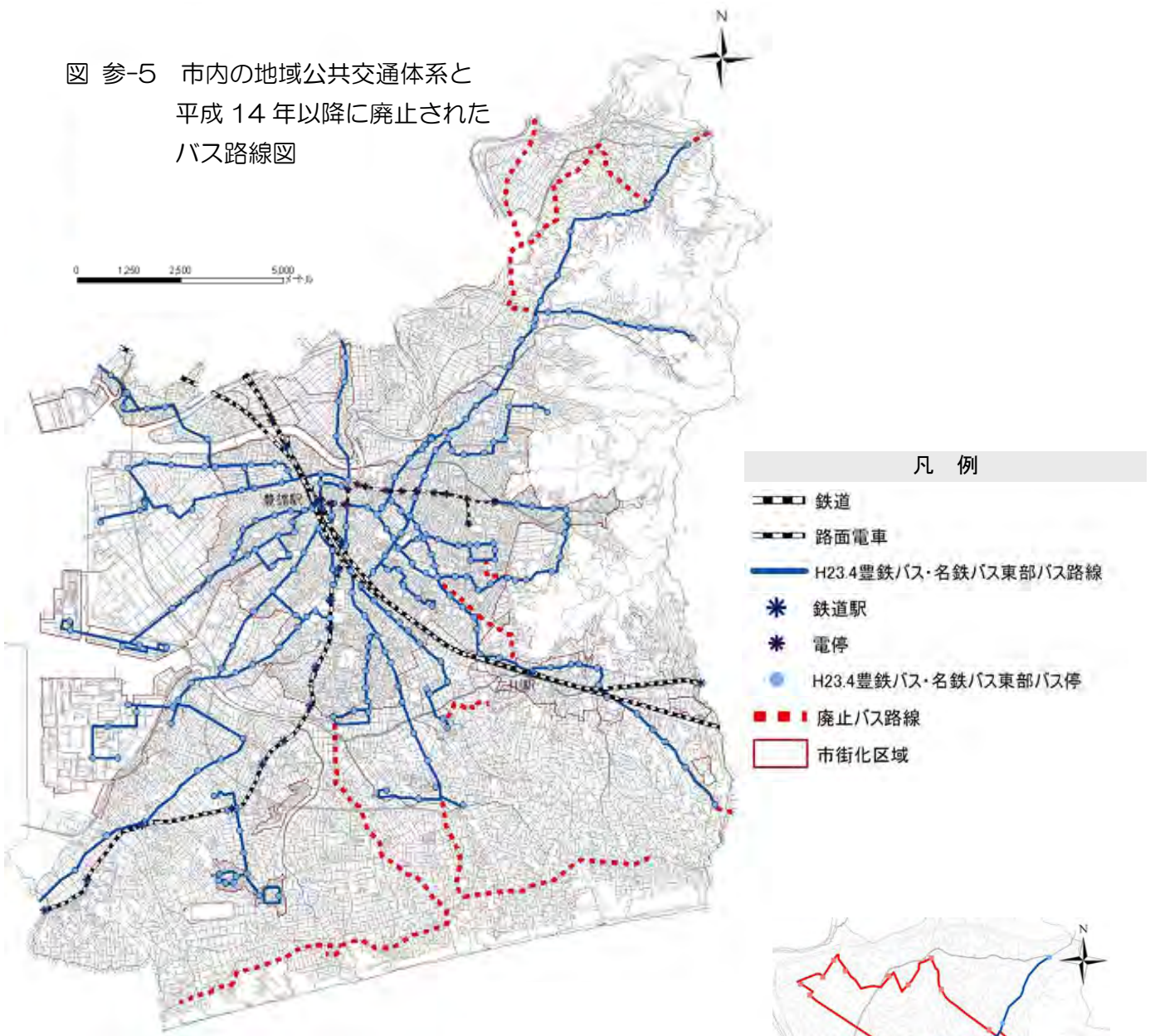


図 参-6 「地域生活」バス・タクシー
路線図（平成23年4月）



表 参-1 鉄軌道（新豊橋駅・駅前電停発）の運行状況（平成23年4月）

路線名	方面	運行状況(平日)			
		運行本数			運行時間帯 (始発～終発)
		1日当り	ピーク時間帯 1時間当り	昼間帯(10-16時) 1時間当り	
豊鉄渥美線	高師・田原	70	4	4	5:56～23:45
豊鉄東田本線	赤岩口・運動公園前	145	10	8～9	5:52～23:45

表 参-2 路線バスの駅前バス停発の運行状況（平成23年4月）

路線名	豊橋駅前発の運行状況(平日)			
	運行本数			運行時間帯 (始発～終発)
	1日当り	ピーク時間帯 1時間当り	昼間帯(10-16時) 1時間当り	
伊良湖本線・中浜大崎線・小浜大崎線・大崎線	92	3	3	6:28～21:52
三本木線	21	3	1	7:40～20:48
豊橋技科大線	99	4	3	6:56～22:15
牛川金田線	65	3	2	6:55～21:18
飯村岩崎線	33	3	2	7:12～21:30
天伯団地線	28	1	1	7:00～20:20
西口線	73	4	2	7:06～21:45
岩田団地線	68	5	4	6:13～22:15
二川線	42	2	1	6:40～21:10
豊橋和田辻線	60	3	2	7:11～21:20
豊川線・新豊線	77	3	2	6:40～21:40
豊橋市民病院線・卸団地線	103	5	3	6:38～19:55
西浜循環線・西浦豊橋線	13	1	0～1	7:00～20:10
牟呂線(※西駅前発)	76	3	2	6:10～22:15
神野ふ頭線(※西駅前発)	20	1	0～1	8:05～20:40
レイクタウン線(※大清水駅前発)	25	2	1～2	6:04～21:04

○豊橋市民病院線直通は各路線に含む

表 参-3 「地域生活」バス・タクシーの運行状況（平成23年4月）

路線名	運行状況(平日)						
	運行日	運行本数	バス停数	路線距離	運賃	車両	運行時間帯
東部東山線	月～金曜日	6往復12便	20箇所	8.9km	200円	ジャンボタクシー	8～16時台
北部石巻西川・賀茂線	月～金曜日	4往復8便※1	30箇所	28.5km	200～500円	ジャンボタクシー	8～18時台
北部下条・森岡線	月～金曜日	4往復8便※2	23箇所	18.3km	200～500円	ジャンボタクシー	7～17時台

※1：月・水・金は1～4便のみ運行

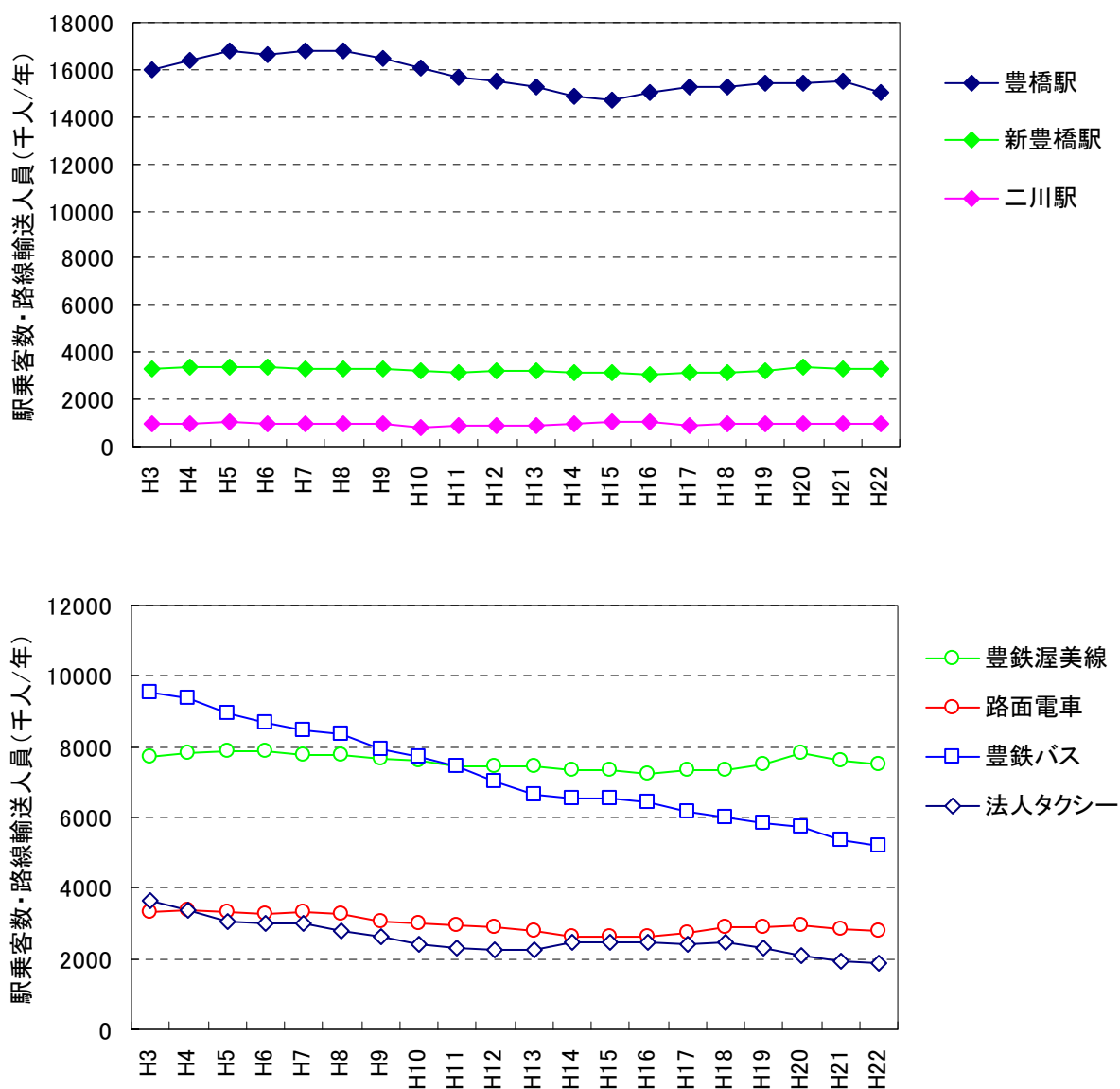
※2：火・木曜日は1～4便のみ運行

一方、タクシーについては、平成23年3月末時点で4社312台の法人事業者と、48台の個人事業者が営業しています。なお、平成22年4月に東三河地域が「一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適正化・活性化法）」に規定される特定地域に指定されたことから、タクシーの適正化・活性化に向けて地域計画が策定され、取り組みが進められています。

(3) 地域公共交通の利用状況

地域公共交通の利用者については、全体的に減少傾向にあり、鉄道、路面電車はほぼ横ばいの状況であるものの、路線バスについては20年前の約半分程度まで減少しています。

図 参-7 主要な駅・公共交通機関の利用状況推移



(4) 地域公共交通の利用圏域

路線バスの廃止が進んだことなどにより、地域公共交通の利用圏域*（鉄道：半径 700m、路面電車・路線バス等：半径 400m）内の人口の割合は、昭和 45 年の 86.9%から平成 17 年は 80.4%に減少しました。

その後、平成 20 年 7 月の東部東山線、平成 22 年 10 月の北部石巻西川・賀茂線、北部下条・森岡線の実証運行開始等により、平成 23 年 4 月には 80.9%となり、利用圏域内の人口の割合が増加しました。

しかしながら、主に郊外部において公共交通を利用できない地域が多く存在し、特に南部方面の広い範囲が公共交通空白地域となっています。

表 参-4 公共交通利用圏域内人口割合の推移

時点	勢 圏					適 用
	鉄道駅	路面電車 電停	路線バス バス停	コミバス バス停	計	
	範囲:半径 700m	範囲:半径 400m	範囲:半径 400m	範囲:半径 400m		
昭和 45 年	18.5%	6.4%	62.0%	—	86.9%	公共交通根拠 S45 人口根拠:H12 国調
平成 17 年 (9 月)	18.5%	6.4%	55.5%	—	80.4%	公共交通根拠 H17.9 人口根拠:H12 国調
平成 23 年 (4 月)	18.7%	5.9%	53.2%	3.1%	80.9%	公共交通根拠 H23.4 人口根拠:H17 国調

※市全体の人口（H12 国勢調査：364,778 人、H17 国勢調査：372,285 人）

※ 豊橋市の地域公共交通利用圏域とは？

地域公共交通利用圏域とは、市民の日常生活に利用される乗合型の公共交通（鉄道、路面電車、バス等）を無理なく利用できる範囲です。豊橋市では、その範囲を把握するために鉄道駅勢圏は半径 700m、バス停勢圏（路面電車電停勢圏含む）は半径 400m の円として設定します。

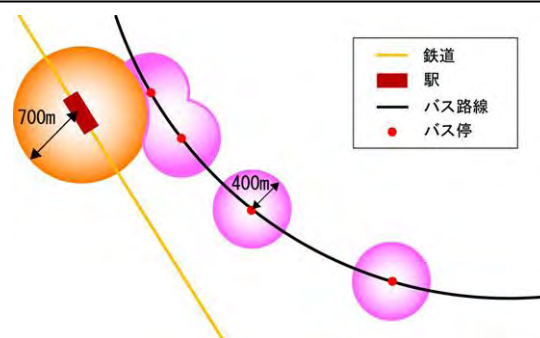
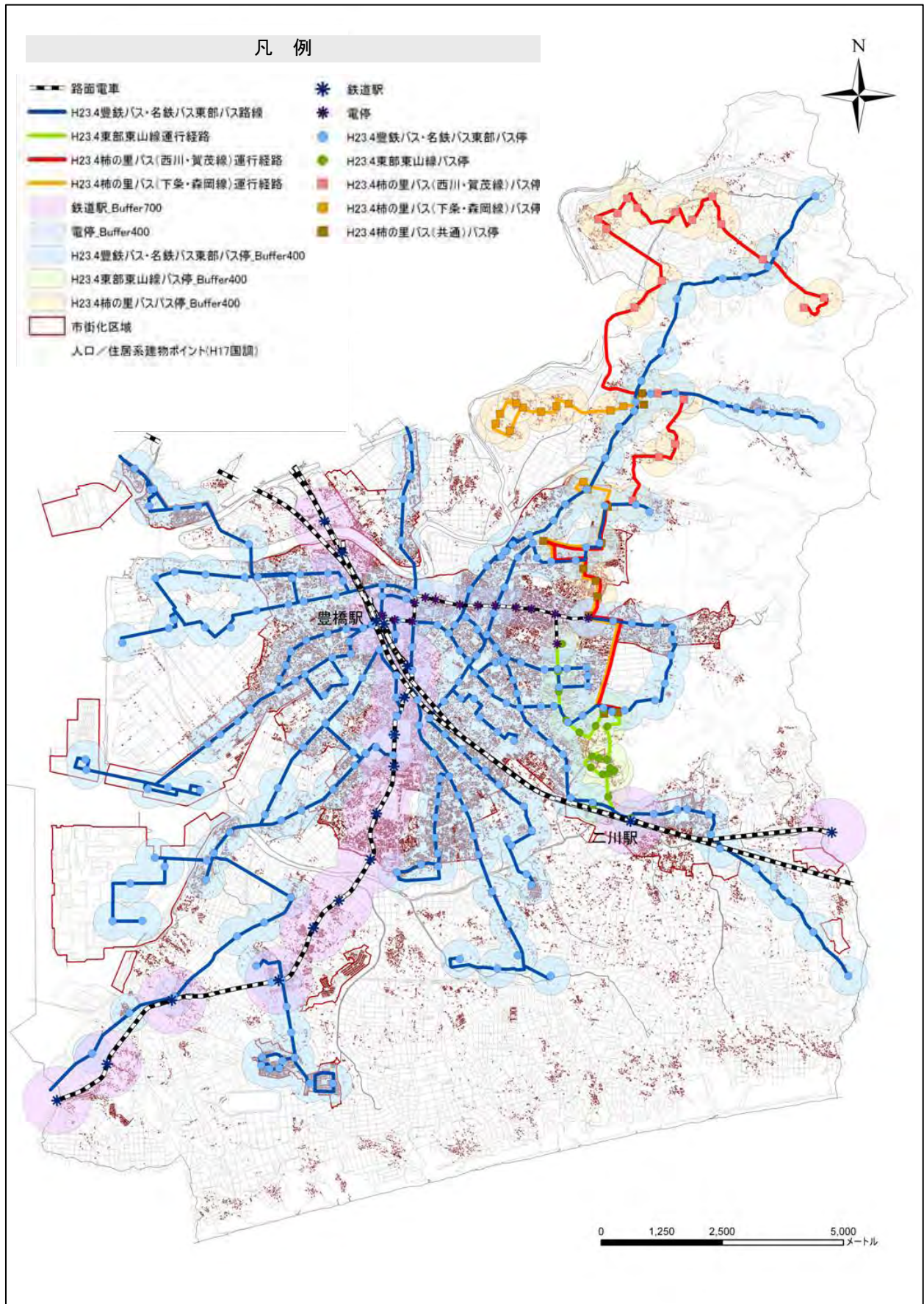


図 参-8 地域公共交通利用圏域図（平成23年4月）



(5) 地域公共交通の運賃体系と施設整備の状況

表 参-5 地域公共交通の運賃体系と施設整備の状況 (H23.4 現在)

項目		豊鉄渥美線 (市内のみ)	豊鉄東田本線 (路面電車)	バス (豊鉄・名鉄バス東部)	タクシー
運賃	運賃体系	対キロ区間制	均一制	対キロ区間制 (一部均一制)	距離/時間併用制
	豊橋駅 ～市内	130～380 円	150 円	100～640 円	初乗り 650 円(小型)
	IC カード	manaca:H23.2	manaca:H23.2	—	—
乗降場	施設数	12 駅	14 電停	257 バス停	公共のり場 17 箇所
	バリアフリー 対応(※)	1 駅	7 電停	—	—
車両	車両数	30 両	17 両	116 台	360 台
	バリアフリー 対応(※)	0 両	1 両	71 台	0 台
付帯施設	P&R 駐車場	10 駅	2 電停	—	—
	C&R 駐輪場	11 駅	3 電停	—	—
	その他	—	—	・LED 照明付バス停 ・広告付バス停	—
特記事項		・新豊橋駅移転・駅舎新設(H20 年度)	—	・台町～豊橋駅間バス専用レーン (7～9 時)	—

※バリアフリー対応の数値は、公共交通移動等円滑化基準に合った施設数を記載。

新豊橋駅駅舎



ほつらム



広告パネルバス停



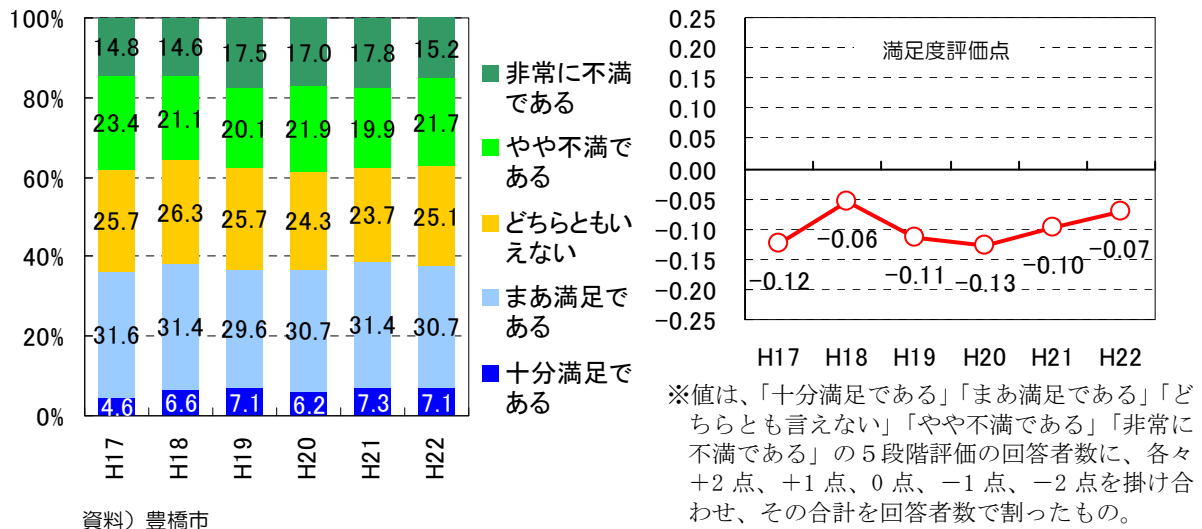
- ◆鉄道の駅は、豊橋駅や二川駅、新豊橋駅以外、全体として施設が老朽化しており、バリアフリーにも対応していないなど整備が遅れています。また、交通結節機能が弱く、駅前広場や駅へのアクセス道路の整備がされていない駅もあります。
- ◆競輪場前電停の安全島設置、札木や市役所前電停等のバリアフリー化が進められたものの、半数の電停はバリアフリー対応になっておらず、特に東田電停は道路幅員の制約から安全島がありません。
- ◆バス停上屋は、主要バス停の主に上り（豊橋駅前行き）側に整備されていますが、全体として待合環境（上屋・ベンチ・幅員）が不十分なバス停が多くあります。

(6) 地域公共交通に関する市民意見

① 公共交通の利用のしやすさ(市民意識調査:H17～毎年実施)

- ◆平成 22 年度の「公共交通の利用のしやすさ」に対する満足度は、平均で-0.07 となっており、平成 20 年度の-0.13 から徐々に改善しています。しかし評価は「やや低い」状態となっています。
- ◆校区別の評価は、中心市街地及びその周辺の校区、渥美線や路面電車沿線の校区で比較的満足度が高くなっています。反対に郊外の細谷や高豊といった表浜方面、前芝や下条といった北部方面で満足度が低くなっています。

図 参-9 市民意識調査「公共交通の利用のしやすさ」の満足度の推移 (H17～)



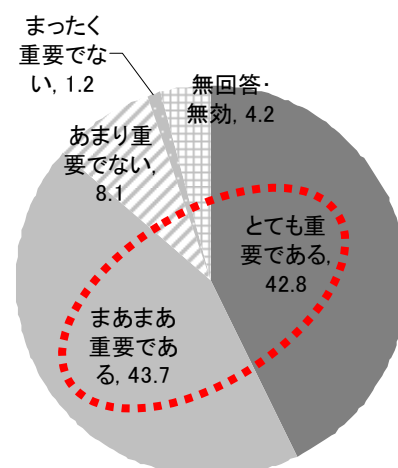
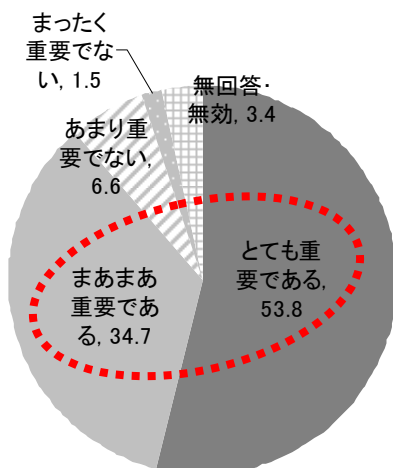
② 公共交通施策の重要性に対する認識

- ◆コンパクトなまちづくりに向けて、公共交通などで移動しやすい自動車に過度に依存しないまちづくりが重要と答えた割合は **9 割近く** になっています。同じく、公共交通沿線に都市機能を配置することが重要と答えた割合も **8 割を超えています**。

図 参-10 第5次総合計画策定のための市民意識調査 (H21.7 実施) -その1

徒歩や自転車、公共交通で移動しやすく、身近な生活圏に生活利便施設などが集積した自動車に過度に依存しないまちづくり

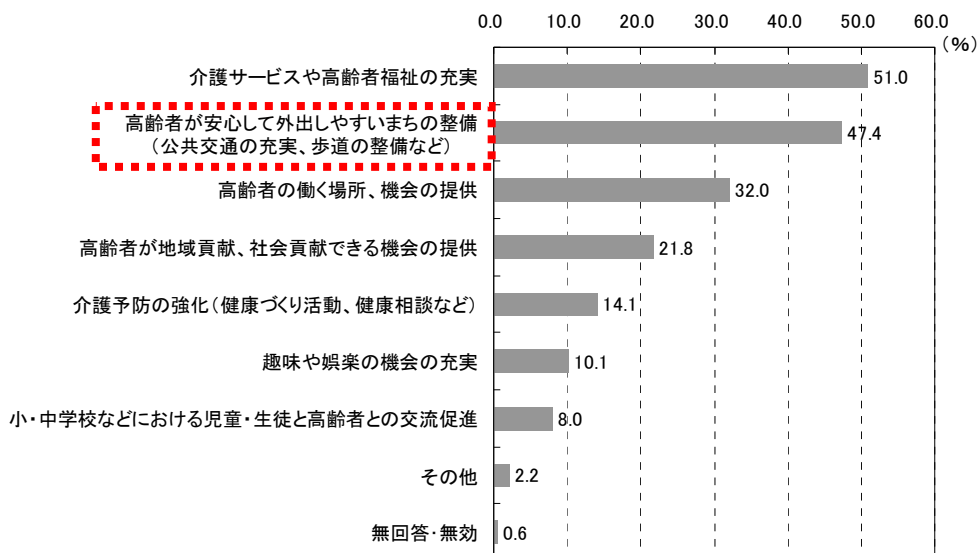
公共交通沿線に都市機能を適正配置するなど効率的で利用しやすいまちづくり



- ◆本格的な高齢社会の到来に向けて、**約 5 割**が公共交通の充実など高齢者が安心して外出しやすいまちの整備を行うべきと答えています。

図 参-11 第5次総合計画策定のための市民意識調査（H21.7 実施）-その2

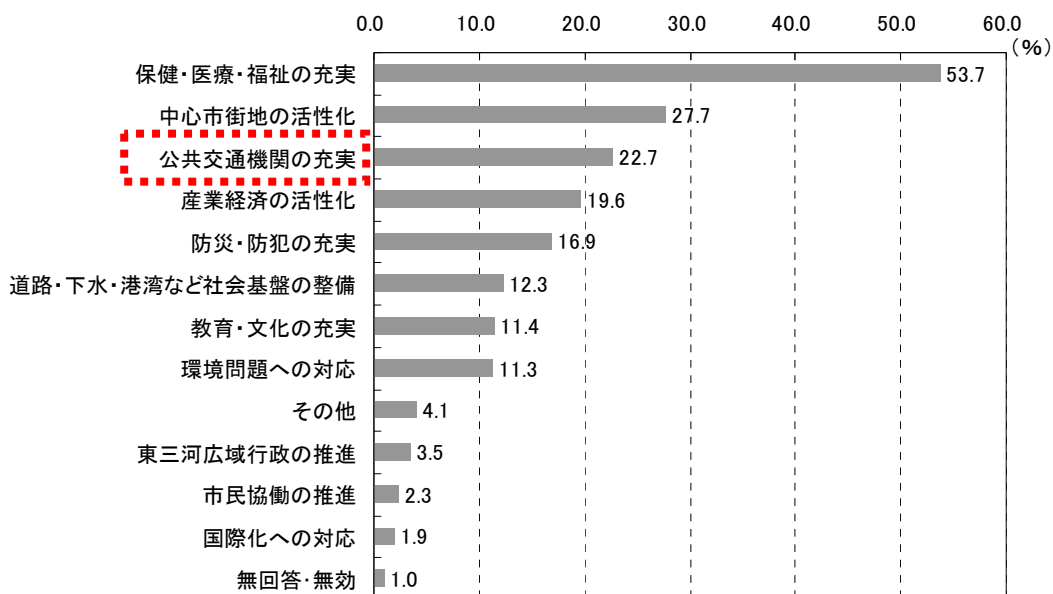
本格的な高齢社会の到来に向けて、豊橋市が優先して行うべきこと



- ◆本市をより住みやすいまちにするため、「公共交通機関の充実」を重点的に取り組むべき施策と答えている割合は、**11 項目中 3 番目に多く、2 割を超えています。**

図 参-12 第5次総合計画策定のための市民意識調査（H21.7 実施）-その3

豊橋市をより住みやすいまちとするため、今後のまちづくりにおいて重点的に取り組むべき政策

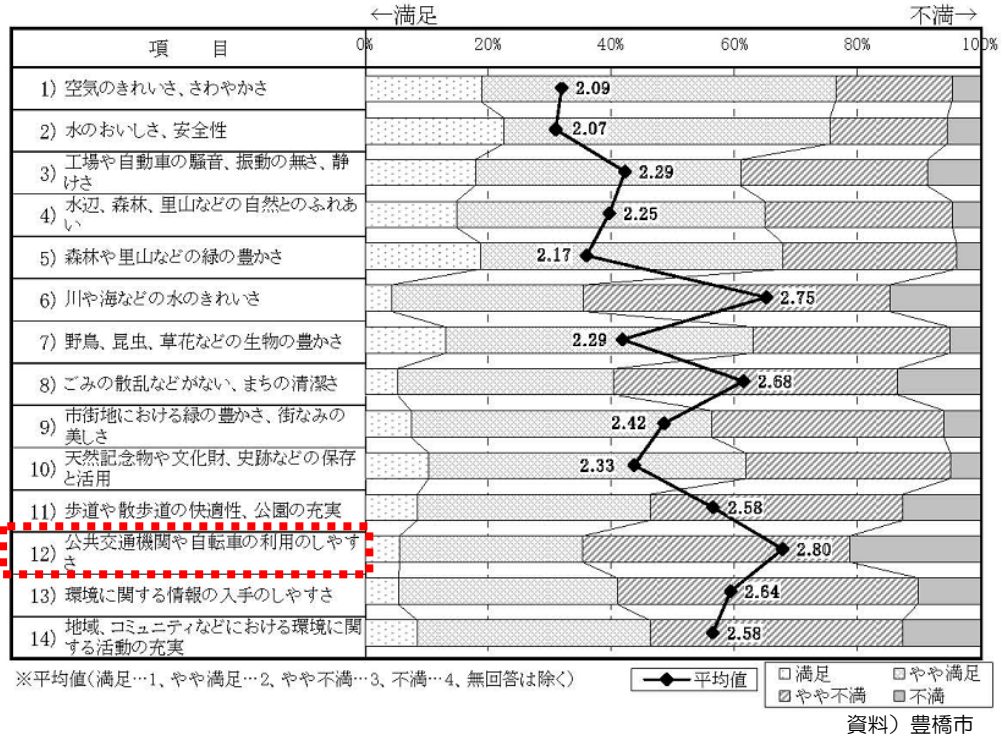


資料) 豊橋市

③ 身近な環境の満足度等

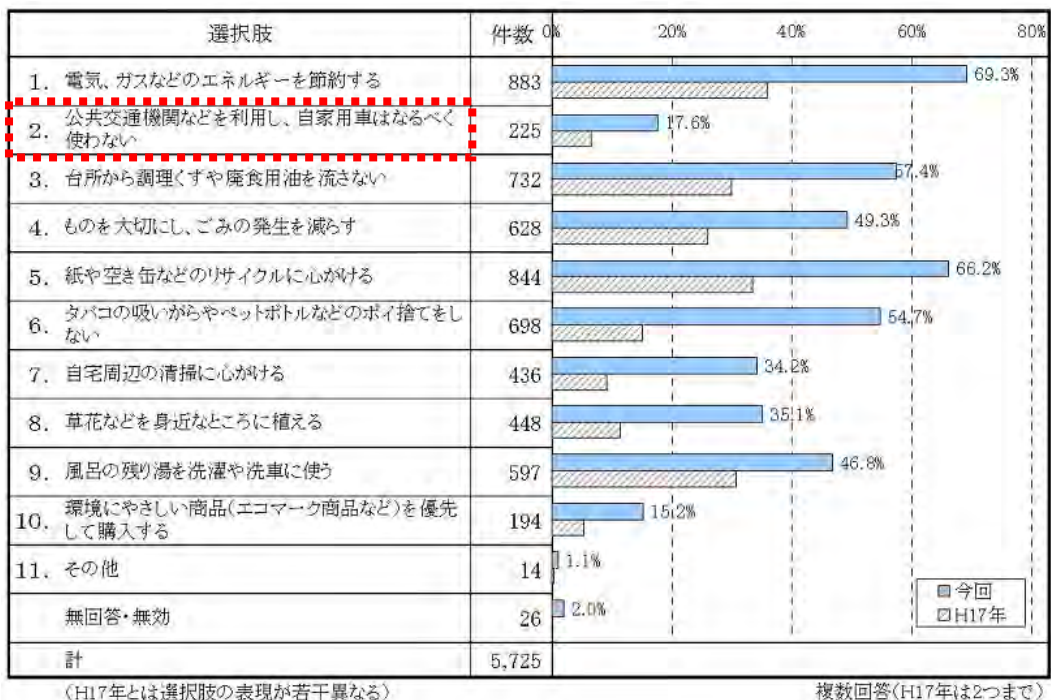
◆身近な環境についての満足度は、「公共交通機関や自転車の利用のしやすさ」が14項目中、最も不満の高い項目となっています。

図 参-13 環境基本計画市民アンケート（H21.11）実施-その1
身近な環境についての満足度



◆より良い環境をつくるために、日常生活の中で特に気をつけていることは、「公共交通機関などを利用し、自家用車はなるべく使わない」が10項目中、2番目の低さとなっていますが、平成17年度の調査時より回答に占める件数の割合は少し改善しています。

図 参-14 環境基本計画市民アンケート（H21.11）実施-その2



2. 策定経緯

		内 容
平成 22 年度	H23.1.24	平成22年度第2回豊橋市地域公共交通活性化・再生協議会 ・基本的な考え方について
平成 23 年度	H23.5	・学識者及び交通事業者に対し、公共交通施策に関する意見 聴取
	H23.6.28	平成23年度第1回豊橋市地域公共交通活性化推進協議会 ・ワーキンググループの設置について
	H23.7.26	ワーキンググループ第1回ミーティング ・構成イメージ等について
	H23.8.8	平成23年度第2回豊橋市地域公共交通活性化推進協議会 ・構成イメージ等について
	H23.8.31	ワーキンググループ第2回ミーティング ・素案について
	H23.9.21	ワーキンググループ委員へ素案に関する意見照会
	H23.9.30	ワーキンググループ第3回ミーティング ・素案について
	H23.10.11	平成23年度第3回豊橋市地域公共交通活性化推進協議会 ・素案について
	H23.11.22	市議会建設消防委員会 ・素案の報告
	H23.12.9	ワーキンググループ委員へ案に関する意見照会
	H24.2.8	平成23年度第4回豊橋市地域公共交通活性化推進協議会 ・案について
	H24.3	決定

豊橋市地域公共交通活性化推進協議会委員名簿

氏 名	職 名 等	備 考
廣 畠 康裕	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系教授	【会長】
有 安 敬	豊橋市副市長	【副会長】
藤 田 佳久	愛知大学名誉教授	【副会長】
長 崎 三千男	社団法人愛知県バス協会専務理事	【監事】
河 合 秀矩	豊橋商工会議所常議員	【監事】
西 尾 和晴	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送担当)	
戸 田 智雄	愛知県地域振興部交通対策課主幹	
田 中 敏和	豊橋鉄道株式会社取締役鉄道部長	
村 松 哲二	豊鉄バス株式会社代表取締役社長	
藤 田 信彰	名鉄バス東部株式会社取締役	
青 木 良浩	愛知県タクシー協会副会長	
清 水 康朗	豊鉄タクシー株式会社取締役社長	
長 坂 和俊	愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事	
鈴 木 佳和	豊橋市自治連合会副会長	
中 野 夏子	豊橋市老人クラブ連合会	
岩 瀬 和子	とよはし男女共同参画推進ネットワーク代表	
稲 垣 光正	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所計画課長	
村 田 裕昭	愛知県東三河建設事務所企画調整監	
奥 村 敏彦	愛知県豊橋警察署交通課長	
長 谷 義之	豊橋市建設部長	
中 村 眞琴	豊橋市都市計画部長	

平成24年3月

発行：豊橋市

編集：豊橋市都市計画部都市計画課

〒440-8501 愛知県豊橋市今橋町1番地

電話 0532-51-2621
