

「豊橋市都市交通計画 2026-2035(素案)」についての意見募集結果

1. パブリックコメントの概要

- (1) 意見募集期間：令和8年2月2日(月)～令和8年3月4日(水)
- (2) 意見提出者数：4人
- (3) 意見件数：21件

2. 意見の概要と市の考え方

寄せられた意見の概要及び意見に対する市の考え方は次のとおりです。

	意見の内容	意見に対する市の見解
1	<p>p14「課題③ 渋滞の緩和と安全・円滑な移動環境」では「豊橋駅を中心とした市の中心部とその周辺に渋滞箇所・渋滞区間が集中しており」とされています。</p> <p>しかし例えば、県道小松原小池線や県道伊古部南栄線では、平日夕方を中心に、浜田川の南側エリアから北向きにひどい渋滞が慢性化しています（おおよそ県道平井牟呂大岩線との交差点あたりまで）。</p> <p>また、県道豊橋環状線や県道平井牟呂大岩線でも、通勤の行き帰りの時間帯を中心に、豊橋鉄道渥美線の東側エリアで西向きのひどい渋滞が慢性化しています。</p> <p>とりわけ、このうち県道豊橋環状線・県道平井牟呂大岩線の渋滞については、今後、浜松湖西豊橋道路の豊橋 IC（仮称）が整備されるなどして、さらに交通量が増える蓋然性が高いと言えます。</p> <p>豊橋駅周辺に限らないエリアも含めた渋滞課題の認識を要望します。</p>	参考意見として受け止めさせていただきます。
2	<p>上述した中でも、県道平井牟呂大岩線の豊橋鉄道渥美線の東側エリアは、市立南部中学校や市立栄小学校の通学路になっていますが、歩道が狭隘かつ電柱も多く立っており、児童・生徒にとって危険な状況となっています。</p> <p>県との連携も含めて、児童・生徒の通学を安全にするための道路整備を要望します。</p>	今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。

3	<p>p33「施策 1-2-3 安全で円滑な交通環境の構築」の「(2) 渋滞緩和につながる幹線道路の整備」では「公共交通による移動の定時性を確保するほか、市内の交通渋滞の解消に向け、未整備の都市計画道路の整備を推進します」とされています。</p> <p>しかしながら、p9「図 2-3 都市計画道路の整備状況」を参照すれば、「未整備の都市計画道路の整備」を主とした施策では、豊橋駅を中心とした市の中心部や、上述の道路の渋滞の解消には大きくつながらないと予想されます。</p> <p>「都市計画道路の整備」にとどまらない、市内の交通渋滞の解消に向けた多角的な施策を推進していただくことを要望します。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
4	<p>p34「施策 2-1-1 まちづくり施策との連携」の「(4) 豊橋駅西口駅前広場の再整備」では「豊橋駅西口駅前地区において、安全性の確保や交通結節点としての利便性を向上するため、駅前広場の再整備の検討を進めます」とされています。</p> <p>この点について、特に東京方面の東海道新幹線ひかり号(上り・下り)が停車する前後の時間帯において、豊橋駅西口駅前広場には送迎の自動車が密集し、自動車と自動車、自動車と歩行者間の接触事故が起こる可能性が高い状況が慢性化しています。</p> <p>「再整備の検討を進めます」といった弱い表現にとどまらない、段階的な改善策も含め、スピード感をもった実効的な施策の推進を要望します。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
5	<p>市内全域にわたって、片側 2 車線の道路の信号のない箇所(および右折専用レーンのない交差点)において、右車線に一時停止した上で(対向 2 車線を一気に横切る形で)右折する自動車が多く見られます。</p> <p>道路交通法には違反しないとはいえ、片側 2 車線の道路は交通量も多くスピードも出ているため、追突事故や右直事故の発生の可能性が高い状況になっています。</p> <p>公安委員会・警察との連携も含め、中央分離帯の設置や横断禁止標識の設置など、より安全な状況に改善するための施策を行うことを要望します。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>

6	<p>市内全域の交通量の多い道路にわたって、路面標示が薄れてしまっている箇所があります。</p> <p>とりわけ、路面表示が薄くなっているために、いま自分が走っている車線が次の信号で右折・左折専用レーンになることに気が付かないまま交差点に接近した自動車が急な車線変更を行うことがあり、交通事故の危険が高くなっています。</p> <p>公安委員会・警察との連携も含め、十分な頻度で定期的に路面表示の点検を行う仕組みへの改善を要望します。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
7	<p>豊橋バイパスの慢性的な渋滞解消のため、現在進められている野依 IC～大崎 IC 間の 4 車線化をすみやかに実現できるよう、国や県との連携を強めることを要望します。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
8	<p>公共交通の現況からバス等の充足が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊橋市始点だけでなく二川駅から豊橋港+p21 主要地区へのバスネットワークの再度見直しを、人口減少、少子化、高齢化と外国労働者増を考えて充足をお願いしたい 	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
9	<ul style="list-style-type: none"> ・駅からのタクシーもスマホ連けいで使えるように運用を見直ししてはどうか(コミュニティバスのオンデマンド運用も良いのでは) 	<p>「施策 1-2-1 利用しやすい環境の構築」の「(3)タクシーの利便性向上」において取り組みます。</p>
10	<ul style="list-style-type: none"> ・二川駅周辺の渋滞と三ヶ日道路に向けた交通網再編をして備えて欲しい、湖西からの JR+バス利用を増やし、負荷の低減を 	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
11	<p>貸客混載による公共交通の再編を</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスネットワーク見直しにあわせ、バス網タクシー利用の貸客混載の新しい試みを。技科大等といっしょにタクシー、コミュニティバス等による混載できるシステム開発し、新しい事業者の参入を進めては。同時に、道路を自転車利用も考え整備をお願いしたい。交通ルールにあわせて整備を 	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>

12	<p>・豊橋市の交通体系について</p> <p>豊橋市市内の交通網は豊橋駅を中心に放射状に延びている。市中心部に移動するには便利であるが、その反面、放射状上の地域から他の地域への移動には乗り換えが必要、時間が掛かる、運賃が掛かる等の不便があります。例えば「柿の里バス」のように金田住宅から豊橋医療センターの様に、郊外から郊外を結ぶ交通があると便利と思う。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
13	<p>・豊橋市の公共交通について</p> <p>今後、人口減少等で現在の公共交通を維持するのは大変困難だとは思いますが、公共交通の維持は将来への投資と考え、豊橋市が住みたい街へとなることをお願いしたい。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
14	<p>・素案 P31 施策 1-1-2</p> <p>(1) 円滑な乗換施設の整備</p> <p>特に赤岩口電停の整備は早急に進めて欲しいです。現状の狭い電停は不便で危ないです。市内線とバスの乗換が安心して行えるようにして欲しいです。</p> <p>(2) パーク&ライド駐輪場、サイクル&ライド駐輪場の整備</p> <p>郊外で進めて欲しいです。高齢者は自宅周辺での運転は大丈夫でも市中心部までは運転は困難というお話を伺います。そのために駐車場や駐輪場の整備は重要です。施策にあるように地域の生涯学習センターや地区市民館と連携を図り、この場所が交通結節点となると利便性が向上するし、施設の利用にもつながると考えます。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>

15	<p>・素案 P32 施策 1-2-1</p> <p>(1) 待合環境の向上 安心してバスが待てるように整備して欲しい。バス停にもよるが横をダンプカー等大型車が走っていると怖いです。周辺土地の問題もあるがスペースがあると良い。</p> <p>(2) 利用しやすい運賃制度の拡充 交通系 IC カード導入により、豊橋鉄道の電車と豊鉄バスとの乗継割引ができたが、豊鉄バス同士の乗継割引を設定して欲しい。豊橋市のバス路線は放射上に延びているため、市中心部の乗り換えが必要となるため。また、豊鉄バスとコミュニティバスとの乗継にも割引制度を導入して欲しい。例えば、心部に路線がないため和田辻東等で豊鉄バスに乗り換えると合計運賃が高額になる。利用してもらうには運賃は大変重要な条件である。周辺自治体に比べ豊橋市は市内移動が高額である。交通系 IC カードを活用した割引制度に期待したいです。</p> <p>また、市中心部の店舗では駐車場の割引サービスや市内線のお帰りきっぷがあるが、バスの場合はサービスがない。自動車を使用控えるためバスで出かけても経済的負担がある。ただ「お出かけには公共交通機関で」は利用しない（特に郊外から）。市民の意識向上だけに訴えるのではなく、公共交通機関を利用したことの特典等がないと、まずは利用してもらえない。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
16	<p>・素案 P34 施策 2-1-1</p> <p>(1) 居住誘導施策との連携 歩いて暮らせるまち区域への居住の誘導は理想的であるが、疑問点もある。郊外の人が交通の便利な市中心部に移住し郊外の人口が減少して公共交通の利用者が減ったら廃止とならないか心配である。</p> <p>(3) 公共施設等へ行きやすい環境の整備 各公共施設を結ぶ「市内周遊バス」があると便利と思う。</p> <p>(5) 多目的屋内施設の開業に伴う交通環境の向上 路面電車での輸送を考えられているが、現状の車両数や乗務員不足等からスムーズな輸送ができるのか疑問である。しっかり対応を検討いただきたい。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>

17	<p>・素案 P34 施策 2-1-2 (2) コミュニティバスの維持・確保</p> <p>そもそもコミュニティバスは民間事業者が採算に合わない ので撤退した地域を運行しているため、採算性をあまり重 視して欲しくありません。採算性だけでなく地域住民の大 切な足として維持をお願いしたい。</p>	<p>今後、計画を推進していく 上での参考にさせていただきます。</p>
18	<p>・素案 P37 施策 3-1-1</p> <p>公共交通を支え育もうと思う人の割合が増加 (P29) したと のことですが、思うだけで利用しないと思います。これま で公共交通を利用したことが無い人 (例えば運転免許返納 者等) には公共交通の利用はハードルが高い。まず、利用 方法が分からない。高齢者が集まる会合での利用方法等の 説明会を開催し教えてあげることも大事と思います。</p>	<p>今後、計画を推進していく 上での参考にさせていただきます。</p>
19	<p>・素案 P38 施策 3-1-3 (1) 地域住民等と連携した移動手段の運営</p> <p>市内のコミュニティバスは地域の運営団体が主体となり利 用促進等に取り組んでいるが、負担が重くならないよう市 の支援をお願いしたい。特に利用者低迷を地域運営団体の 責任に負わせるようなことが無いようにして欲しい。</p>	<p>今後、計画を推進していく 上での参考にさせていただきます。</p>
20	<p>・素案 P39 施策 3-2-1 (1) 公共交通を活用した外出促進</p> <p>市内中心部で休日に開催しているイベントに公共交通で参 加しようと思っても、郊外のコミュニティバスは運休であ る。また、家族で利用した場合の合計運賃を考えると車で 出掛けることになる。子供の時から公共交通を利用する経 験があると大人になってからも公共交通を利用してもらえ る。家族が便利に利用できるようにして欲しい。</p>	<p>今後、計画を推進していく 上での参考にさせていただきます。</p>

21	<p>のんほいパークの人気上昇に伴い、周辺道路の渋滞が激しくなっているようです。</p> <p>市電の運動公園前、赤岩口電停などから二川駅やのんほいパークを結ぶ公共交通機関を充実させる事で、通勤通学者や、のんほいパークに遊びに行く人たちの市電利用を促進できると思います。</p> <p>利用者の多い時間帯や曜日に、市電の到着時間に合わせて離発着するようにすれば、乗り換えのストレスが軽減され、公共交通機関利用者の増加が見込めるでしょう。</p> <p>動物や星座、恐竜などをラッピングした車両を用いれば、乗り物自体も観光資源になります。</p> <p>新アリーナにバスケ観戦に来る際、のんほいパークから豊橋公園前を結ぶ路線が充実していれば、朝から1日豊橋でたっぷり遊んで行ってもらえる事もできます。</p> <p>温暖化防止のためにも、ぜひご検討ください。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
----	--	-------------------------------------