

豊橋市 都市交通計画 2026-2035 －概要版－



1 計画の趣旨

国内を取り巻く状況は、人口減少や少子化・高齢化の進行、環境問題の深刻化だけでなく、コロナ禍による生活様式の変化などにより、社会経済情勢が大きな転換を迎えています。このような変化に対応できるまちづくりに向けて、より実効性のある交通施策を進めることが求められています。

本市では、これまで「豊橋市都市交通計画2016-2025」に基づき「多様な交通手段を誰もが使い、過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の構築」を基本理念として、都市交通施策の推進を図ってきました。また、「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の制定により、市、市民、事業者及び公共交通事業者の皆が連携して公共交通を支え、育む意識の醸成を図ってきました。

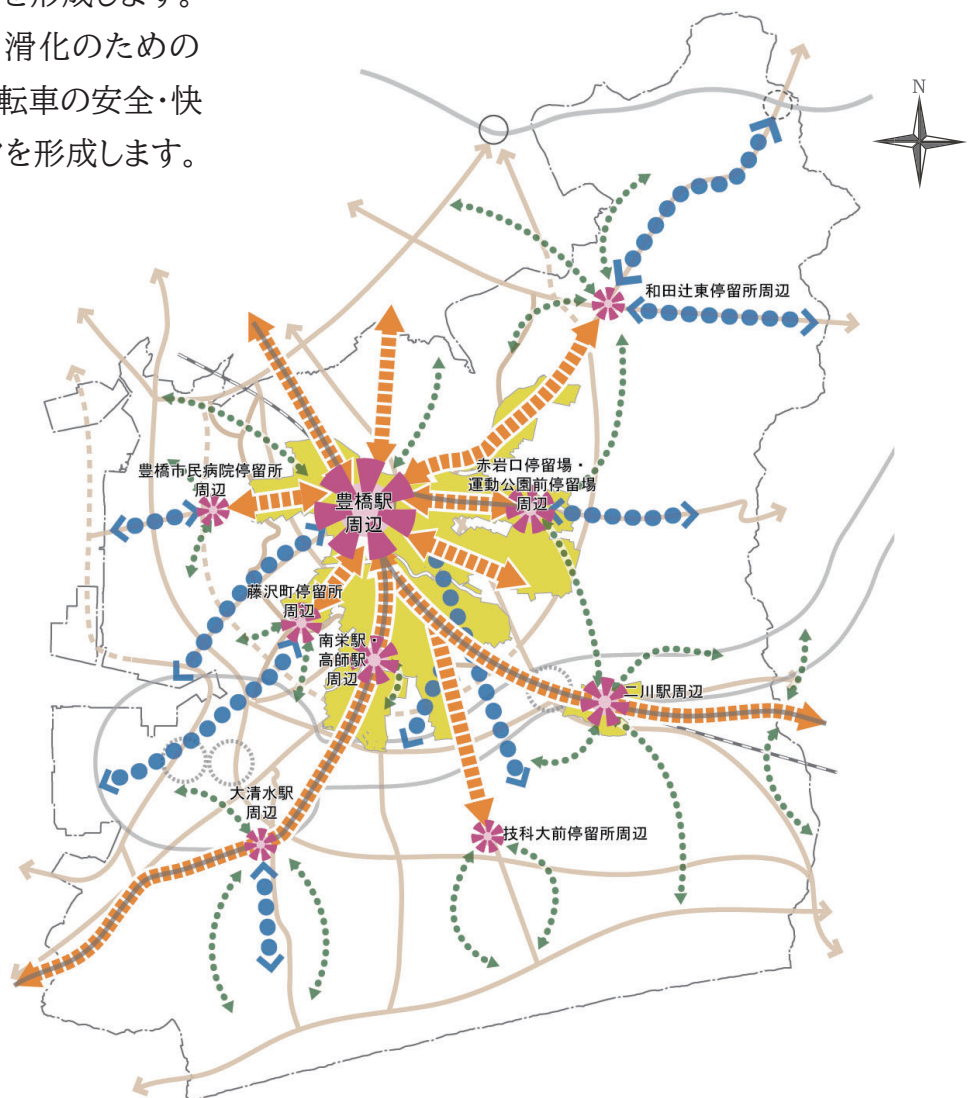
豊橋市都市交通計画2016-2025」が計画期間満了を迎える中、引き続き本市の都市交通のあり方を示し、今後の社会情勢に即した取組を推進するために、本計画を策定します。

2 将来における都市交通体系

集約型都市構造への転換を進めるため、拠点や主要な都市施設を結ぶ高度なサービス水準が確保された公共交通幹線軸の維持・充実を図り、まとまりのある都市づくりを進めます。また、交通結節点への支線公共交通やアクセス交通を維持・確保することで、誰もが安全・安心に利用できる公共交通ネットワークを形成します。

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

凡例	
	公共交通幹線軸
	支線公共交通
	アクセス交通
	交通結節点
	歩いて暮らせるまち区域
	新幹線
	鉄道・路面電車
	幹線道路
	高速道路・IC
	浜松湖西豊橋道路
	新設インターチェンジ(IC)ジャンクション(JCT)のおおむねの設置位置案



3 基本理念

多様な交通手段によって人とまちがつながり、
過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の構築

～基本理念の考え方～

豊橋市では、持続可能な集約型都市構造を実現するため、過度に自家用車に頼らない社会への転換を促すこととあわせて、多様な交通手段を誰もが使えることで、人とまちがつながり、豊かで快適に生活し自由に交流できる都市交通体系を構築していきます。

4 基本方針と目標

都市交通課題

- 課題① 自家用車によらない移動環境の維持・向上
- 課題② まちなかのにぎわいや回遊性の向上
- 課題③ 渋滞の緩和と安全・円滑な移動環境
- 課題④ 拠点とのつながりの強化
- 課題⑤ 移動を通じた健康づくり
- 課題⑥ 都市交通の担い手確保
- 課題⑦ 環境負荷の軽減
- 課題⑧ 災害に強い交通環境

基本理念

多様な交通手段によって人とまちがつながり、
過度に自家用車に頼ることなく生活・交流が
できる都市交通体系の構築

基本方針

1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1-1 公共交通幹線軸の維持及び交通結節機能を充実する

目標1-2 利便性の高い交通環境を実現する

基本方針

2 まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり

目標2-1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

目標2-2 まちなかや地域拠点に行きやすい交通環境を実現する

基本方針

3 みんなで支え育む持続可能な交通づくり

目標3-1 行政、市民、事業者及び交通事業者の相互協力により自家用車に頼らない意識の転換を図り公共交通を維持する

目標3-2 交通安全、環境負荷軽減、健康増進等に寄与する交通行動を促し持続可能な交通環境を実現する

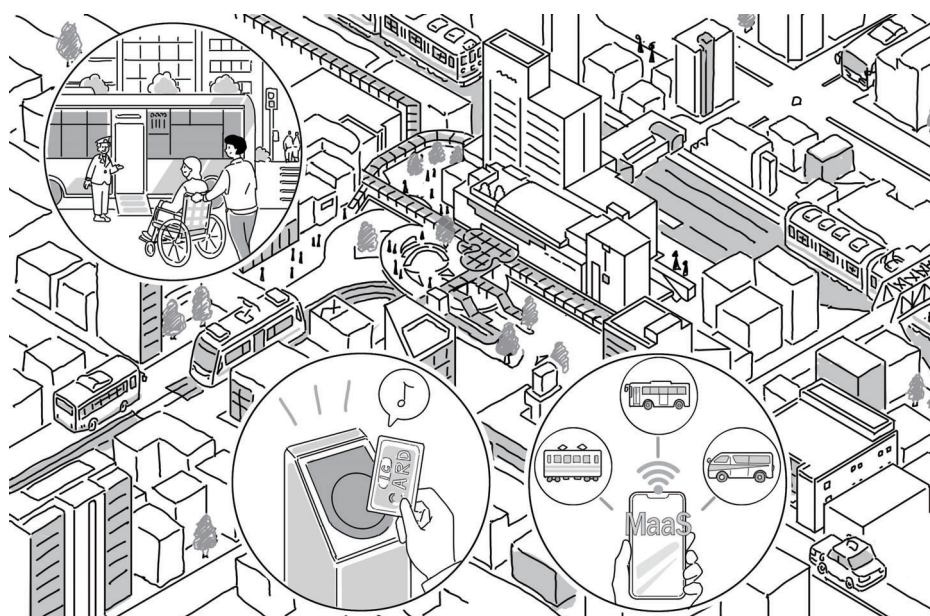
5 目標を達成するための施策

基本方針1

安全・安心で
快適に移動
できる
交通づくり

公共交通ネットワークの形成や交通結節機能の充実により、自家用車だけに頼らず移動できる交通体系を構築するとともに、安全・安心で災害に強く、快適に移動できる交通づくりを進めていく必要があります。

公共交通幹線軸の速達性や定時性を維持し、交通結節機能の充実を図ることで、安全で安心して移動できる交通環境を整えます。また、自動運転技術やMaaSなどの新技術、ビッグデータの活用などにより、利便性の高い交通環境の実現を目指します。



目標
1-1

公共交通幹線軸の維持及び
交通結節機能を充実する

施策1-1-1 公共交通幹線軸の維持

- (1) 公共交通幹線軸の交通サービス水準の維持・充実
- (2) 路面電車軌道敷の維持・改修
- (3) 路面電車・渥美線施設の更新
- (4) 渥美線施設の耐震化

施策1-1-2 交通結節機能の強化

- (1) 円滑な乗換施設の整備
- (2) パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場の整備



事例：全面低床電車「ほつトラム」
(施策1-2-3(1))

目標
1-2

利便性の高い交通環境を実現する

施策1-2-1 利用しやすい環境の構築

- (1) 待合環境の向上
- (2) 利用しやすい運賃制度の拡充
- (3) タクシーの利便性向上

施策1-2-2 交通DXの推進

- (1) MaaSの推進
- (2) 自動運転技術の活用
- (3) ビッグデータの活用
- (4) キャッシュレス決済の普及促進
- (5) 公共交通に関する分かりやすい情報提供

施策1-2-3 安全で円滑な交通環境の構築

- (1) 駅・停留場などのバリアフリー化
- (2) 渋滞緩和につながる幹線道路の整備
- (3) 公共交通優先システムの導入(信号制御など)
- (4) 生活道路の安全対策
- (5) 自転車ネットワークの整備推進

基本方針2

まちの魅力・ にぎわいを 創出する 交通づくり

ライフスタイルや価値観の多様化による外出機会の減少などにより、まちのにぎわいや活力の衰退が懸念されるため、公共交通ネットワークの形成や拠点への多様なアクセス性の向上により、誰もがまちなかや地域拠点に行きやすい交通環境を実現し、まちのにぎわい創出や魅力向上を目指します。

また、多目的屋内施設への多くの来場者を見据え、多様な交通手段によるまちなかの交通環境向上をはじめ、過度に自家用車に頼らない交通行動を促すことで、まちなかの回遊性向上やにぎわいを創出します。



目標 2-1

まちづくり施策と連携した
公共交通ネットワークを形成する

施策2-1-1 まちづくり施策との連携

- (1) 居住誘導施策との連携
- (2) ウォーカブルなまちづくりとの連携
- (3) 公共施設等へ行きやすい環境の整備
- (4) 豊橋駅西口駅前広場の再整備
- (5) 多目的屋内施設の開業に伴う交通環境の向上

施策2-1-2 公共交通ネットワークの形成

- (1) 路線バスの維持
- (2) コミュニティバスの維持・確保
- (3) 公共交通ネットワークの再編

目標 2-2

まちなかや地域拠点に行きやすい
交通環境を実現する

施策2-2-1 多様なアクセス性の向上

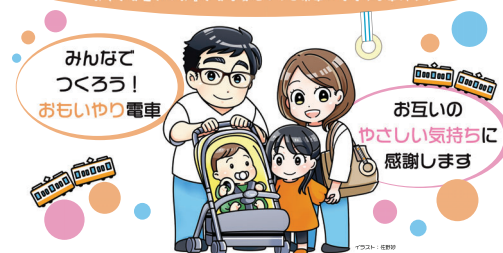
- (1) シェアモビリティサービスとの連携
- (2) 公共交通の自転車持込みサービスの充実

施策2-2-2 交通環境の魅力向上

- (1) 路面電車・渥美線の魅力向上
- (2) 公共交通の付加価値の向上
- (3) 子育て世帯が利用したくなる環境整備

とよはし子育て応援電車

お子さま連れのお客さまを安心してご乗車いただける車両です



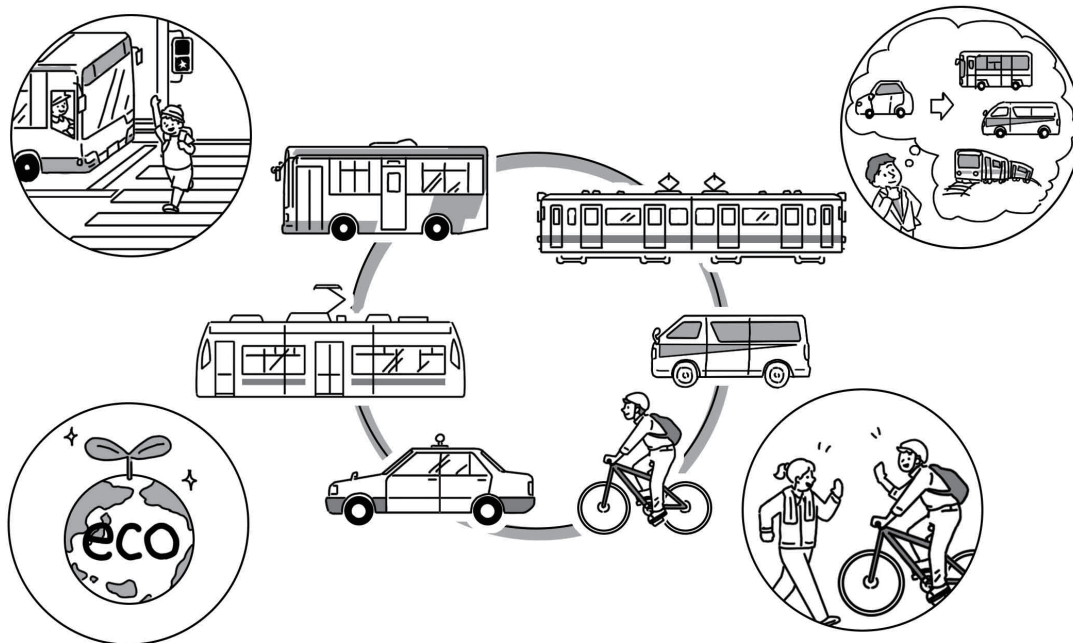
☒ 豊橋市 × ☉ 豊橋鉄道
事例：とよはし子育て応援バス
(施策2-2-2(3))

基本方針3

みんなで 支え育む 持続可能な 交通づくり

人口減少の進行、交通行動や需要の変化などにより、公共交通を取り巻く状況はこれまで以上に厳しくなっているため、公共交通の利用環境を整えるだけでなく、過度に自家用車に頼らない意識の転換により、行政、市民、事業者及び交通事業者が公共交通とともに支え育むことが必要です。

また、公共交通、自転車及び徒歩の利用促進を通じて、環境負荷の軽減とともに、交通安全や健康増進等に寄与する持続可能な交通環境を実現します。



目標 3-1

行政、市民、事業者及び交通事業者の相互協力により自家用車に頼らない意識の転換を図り公共交通を維持する

施策3-1-1 市民の公共交通利用意識の醸成

- (1) 「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の周知
- (2) 多様な交通をかしこく使い分ける意識の醸成

施策3-1-2 官民連携による公共交通への支援

- (1) 運転士確保に向けた取組
- (2) 新たな財源確保に向けた取組
- (3) 交通事業者による個別事業への支援
- (4) 路面電車の持続性の確保

施策3-1-3 地域住民等との連携による移動手段の維持・確保

- (1) 地域住民等と連携した移動手段の運営
- (2) 共創による交通体系の構築
- (3) 災害に強い連携体制の構築

目標 3-2

交通安全、環境負荷軽減、健康増進等に寄与する交通行動を促し持続可能な交通環境を実現する

施策3-2-1 交通安全や健康に配慮したライフスタイルの推進

- (1) 交通安全教育の取組
- (2) 公共交通を活用した外出促進

施策3-2-2 脱炭素に向けた取組推進

- (1) 交通GXの推進
- (2) エコ通勤の推進



事例：とよはし公共交通フェスタ
(施策3-1-1(2))

6 計画の評価指標

基本理念に基づく計画全体の評価指標、基本方針及び目標を適切に評価するための個別評価指標を設定します。

■ 計画全体の評価指標

基準値^{※2}

目標値^{※3}

公共交通・自転車・徒歩の分担率^{※1}

31.0%



34%

- ※1 中京都市圏パーソントリップ調査の分析結果における豊橋市の代表交通手段の分担率
- ※2 第6回中京都市圏パーソントリップ調査（R4）の分析結果
- ※3 第7回中京都市圏パーソントリップ調査の分析結果

■ 個別評価指標

基準値（令和6年）

目標値

評価指標 **A** 【毎年評価】

地域公共交通の1日当たりの利用者数[※]

44千人/日平均



44千人/日平均

※渥美線、路面電車、路線バス、コミュニティバス及びタクシーの1日当たりの利用者数の合計

評価指標 **B** 【5年に1度評価】

公共交通による人口カバー率[※]

85.6%



90%

※渥美線、路面電車、路線バス及びコミュニティバスの公共交通利用圏域内に住む人口割合

評価指標 **C** 【毎年評価】

歩いて暮らせるまち区域の人口[※]

162,977人



165,200人

※豊橋市立地適正化計画の評価指標

評価指標 **D** 【5年に1度評価】

まちなかへお出かけする際の公共交通・自転車・徒歩の選択率[※]

53.6%



58%

※市民アンケートによるまちなかへお出かけする際の公共交通・自転車・徒歩の選択率

評価指標 **E** 【5年に1度評価】

公共交通を支え育もうと思う人の割合[※]

51.3%



60%

※市民アンケートによる公共交通を支え育もうと思う人の割合

評価指標 **F** 【毎年評価】

市内交通事故における人身事故件数[※]

1,143件



800件

※豊橋市統計書における交通事故類型（人身）の総数

7 計画の進行管理

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

■ 進行管理方法

毎年、事業の進捗状況を把握し、各々の個別評価指標を確認します。中間年に当たる2030(令和12)年には、計画の評価指標の達成状況を評価します。また、必要に応じて中間見直しを行います。

■ 豊橋市地域公共交通活性化推進協議会

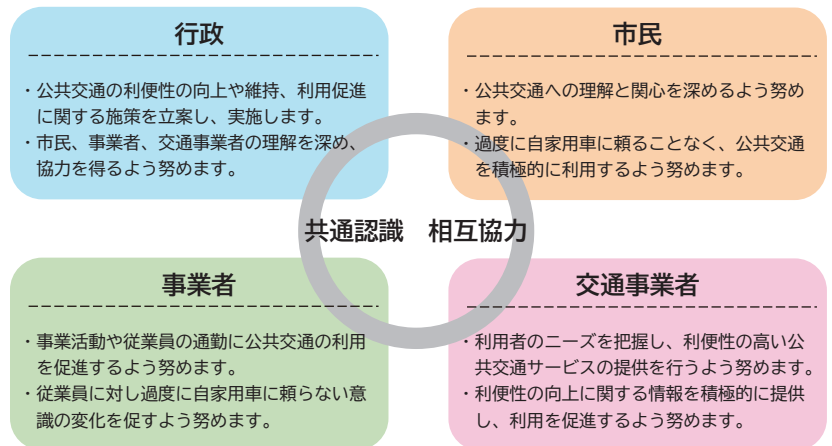
豊橋市を事務局とし、学識経験者、市民、交通事業者、道路管理者、行政機関(国・県)などによって構成され、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、本計画の実施に関する連絡調整等を行います。

■ 評価指標の確認

計画全体の評価指標である「公共交通・自転車・徒歩の分担率」を計画の最終年度に評価します。また、計画の進行を管理するため、計画全体の評価指標に紐づく6つの評価指標を設定し、達成状況を必要な時期に確認・評価していきます。なお、評価に当たり、定期的に調査する既存統計などを活用するほか、公共交通への公的資金投入額及び公共交通の収支率についても確認していきます。

8 推進体制

本計画の推進に当たっては、行政が主体となる取組だけでなく、交通手段を選択・利用する市民・事業者や、様々な交通サービスを提供する交通事業者が主体となる取組も多く、関係主体の協力が不可欠です。各主体が現状の課題と果たすべき役割について共通認識を持ち、目標を達成するために協力体制を構築して取り組んでいきます。



9 他分野との連携

人材や資源に限りある状況の中で、より効率的で持続可能な公共交通を実現するに当たっては、関連する分野も含めた公共交通の役割や社会的価値を認識した上で、地域を支えるために必要な公共交通を把握し、関連する分野と連携し、適切な役割分担の下、取組を推進していきます。