第２章　豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括

1.　評価方法

豊橋市都市交通計画 2016-2025 では、基本理念を定め、３つの基本方針及び基本方針に基づく４つの目標を掲げ、これまでに様々な取組を行ってきました。基本方針毎に指標の達成状況やこれまでの取組を整理し評価の総括をします。

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

～基本理念の考え方～

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

基本方針１　安全・安心で快適に移動できる交通づくり

- **目標１**　人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する
  - 評価指標１－１　自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足と感じる人の割合
  - 評価指標１－２　歩行者・自転車が関わる交通事故件数

基本方針２　まちの魅力・活力を高める交通づくり

- **目標２－１**　まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する
  - 評価指標２－１　公共交通の１日当たり利用者数
- **目標２－２**　まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する
  - 評価指標２－２　中心市街地内の休日歩行者通行量

基本方針３　環境・健康を意識した交通づくり

- **目標３**　環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す
  - **評価指標３**　市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

2. 基本方針ごとの評価

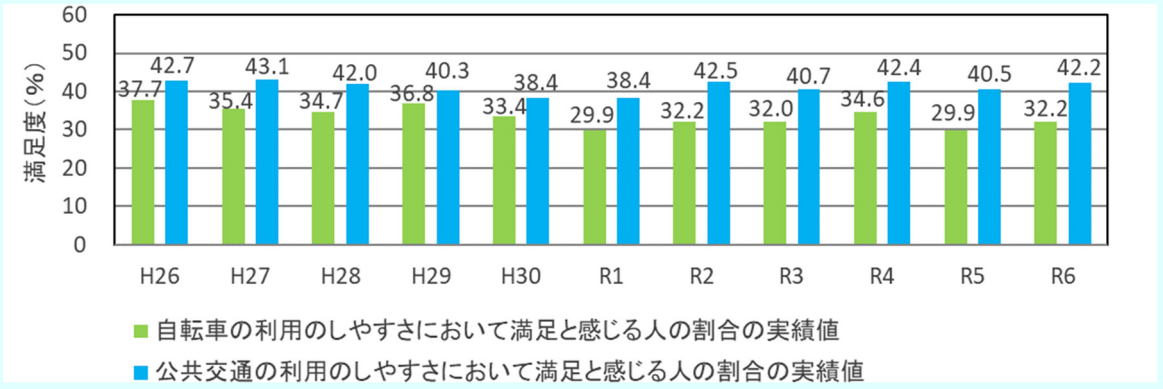
2.1 「基本方針１：安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

目標１：人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

評価指標１－１：自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足と感じる人の割合

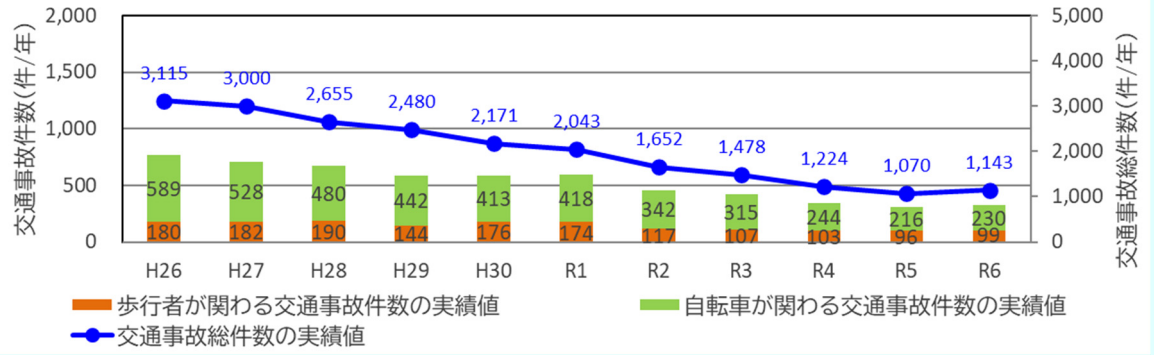
	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
自転車	37.7%	29.9%	32.2%	40%	未達成
公共交通	42.7%	38.4%	42.2%	45%	未達成



・自転車の利用のしやすさは、概ね 30%台で推移しており、現行計画期間のいずれの年も目標の達成に至りませんでした。公共交通の利用のしやすさにおいても、概ね 40%台で推移しており、現行計画期間のいずれの年も目標の達成に至りませんでした。
・市民意識調査では、自転車や公共交通の利用者以外も対象となるため、調査年度により結果にばらつきがでていると考えられます。

評価指標１－２：歩行者・自転車が関わる交通事故件数

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
歩行者・自転車が関わる交通事故件数	769件/年	592件/年	329件/年	R1実績からの減少	達成



・事故件数は 2024(令和６)年では前年より上昇したものの、2014(平成 26)年以降減少傾向にあり、目標を達成することができました。
・自転車通行空間の整備や交通安全教室による啓発、また、道路交通法の罰則強化等により年々、交通事故が減少していると考えられます。

②　取組

市民が安心して利用できる交通手段としてサービス水準を維持・確保できるよう、バス運行に係る経費の一部を支援しました。
鉄軌道事業者は、安全・安心な運行を維持するために老朽化施設等の改修を行っており、その経費の一部を支援しました。
新型コロナウイルス感染症のまん延や燃料・物価高騰の影響を受ける中でも、市民生活を支える社会基盤として運行を継続する交通事業者に対して、支援しました。
路線バスやタクシーの運転士が不足していることから、キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習、運転体験などを通して、運転士になるための就職支援を実施しました。
障害者や高齢者、子育て世帯をはじめ誰もが安全・安心で快適に移動できる環境を整えるため、ユニバーサルデザインタクシーの導入に係る経費の一部を支援しました。
鉄道、路面電車、路線バスの車両に子育て応援のステッカーを貼り、子連れ利用者が気軽に安心して利用できる公共交通環境を整備するとともに、周囲の利用者の意識醸成を図りました。
タクシー事業者は、高齢者等の付き添いサポート「そいタク」、子育て家庭の送迎サポート「子育てタクシー」など独自の取組を行いました。
利用環境の向上のため、鉄軌道事業者により渥美線の南栄駅、路面電車の前畑停留場のバリアフリー化を行っており、その経費の一部を支援しました。
コミュニティバスの運行維持や利便性向上のため、利用促進イベントの実施をはじめ、地域のニーズに合わせて豊川市への乗り入れなど、運行経路やダイヤを見直しました。また、湖西市や企業と連携し、企業シャトルバスを活用した移動手段を確保する社会実験を実施しました。
コミュニティバスにクレジットカード、電子マネーなどキャッシュレス決済を利用できる機器を導入し利用者の利便性向上を図りました。また、2025(令和７)年春ごろまでにバス事業者への交通系ＩＣカードシステム導入を目指し支援しました。
バスのリアルタイムな運行情報の提供による利便性と信頼性の向上を図るため、豊鉄バスによりバスロケーションシステム「バス Navi」が導入され、その経費の一部を支援しました。
高齢運転者による交通事故の防止と日常生活の移動手段の確保のために、市内在住 70 歳以上の運転免許自主返納者に交通助成券を交付しました。
自転車の活用を推進するため、自転車ネットワーク路線において安全で快適な自転車通行空間整備をこれまでに 55.6km の整備を行いました。
小学校から高齢者の各世代を対象とした交通安全教育指導者・指導員による安全教室や自転車活用促進リーフレットにより自転車利用のルール等について周知を行いました。

③　評価の総括

公共交通において、厳しい経営状況の中でも安全・安心な運行サービスを行う交通事業者に対し、各種支援を行いながら運行サービスの維持・確保を行うことができました。また、駅や停留場のバリアフリー化やバスへのキャッシュレス決済機器の導入などの利便性の向上を図ることができました。一方、アンケート調査では、鉄軌道は「車両内の混雑」、「運行に関する情報の分かりやすさ」、バスでは「終発時間」、「運行間隔」などの満足度が低かったことから、これらの交通環境の充実や、利便性の向上が必要と考えられます。

自転車通行の環境や交通事故への対応として、自転車通行空間整備や安全教室を行うことができ、道路交通法の罰則強化や自動車の安全性能の向上などにより交通事故件数は減少傾向を続けており、2023(令和５)年に過去最も少ない件数となりました。しかし、2024(令和６)年については増加に転じており、この増加傾向が、今後も続くことが懸念されます。また、アンケート調査により、「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面の取組」の重要度が高く、不満度の割合も高くなっていることから、引き続き道路空間の整備が必要と考えられます。

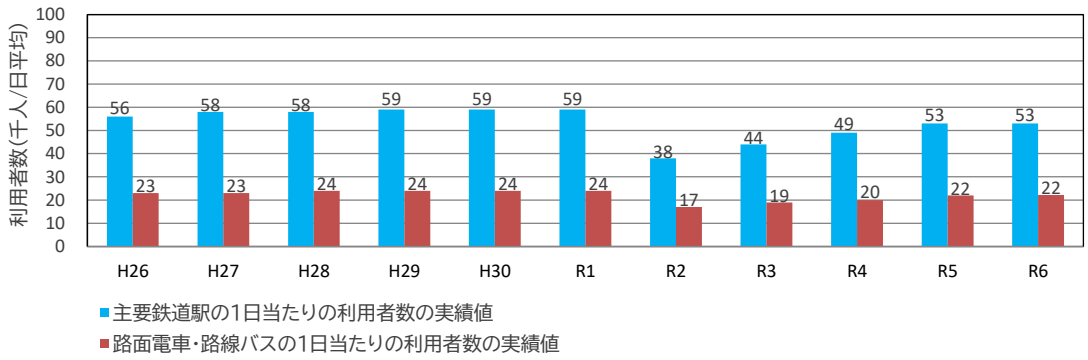
2.2 「基本方針２：まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

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

評価指標２－１：公共交通の１日当たり利用者数

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
主要鉄道駅	56.1千人/日平均	58.5千人/日平均	53.4千人/日平均	R1実績の維持	未達成
路面電車･路線バス	22.7千人/日平均	23.6千人/日平均	22.1千人/日平均	R1実績の維持	未達成

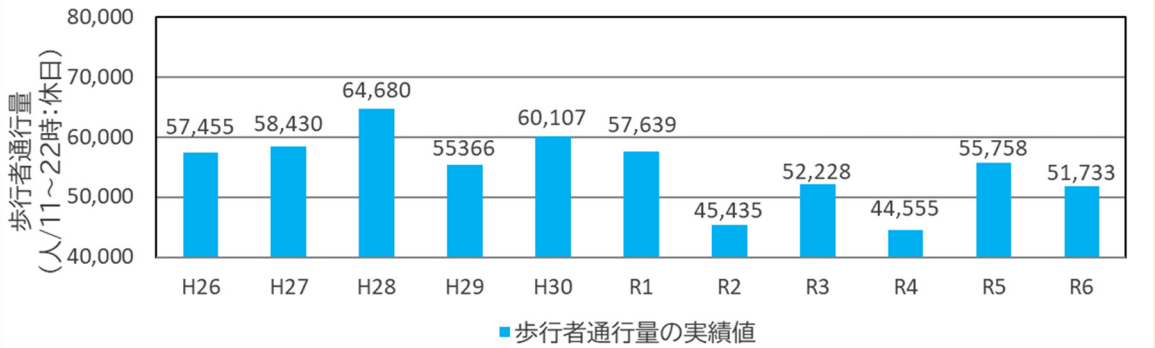


・2014(平成 26)年度以降は微増していたものの、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、公共交通利用者が減少し、2019(令和元)年度実績まで回復しておらず、目標の達成に至りませんでした。
・コロナ禍を経て人々の生活様式が変化してきていることが考えられます。

目標２－２：まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

評価指標２－２：中心市街地内の休日歩行者通行量

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
歩行者通行量	57,455人/日	57,639人/日	51,733人/日	63,000人/日	未達成



・2016(平成 28)年度までは増加傾向であったものの、以降減少しています。特に、新型コロナウイルスの感染拡大以降は、まちなか図書館等のオープンや集客力の高いイベントの開催により、一時的な増加につながったと考えられますが、2019(令和元)年度実績まで回復しておらず、目標の達成に至りませんでした。

②　取組

まちなかのにぎわいの創出のため、路線バスのうち、西口線、豊橋技科大線、中浜大崎線において、2016(平成 28)年度から 2020(令和２)年度まで毎週金曜と土曜に豊橋駅発の最終便の後に１本増発し、利用者の利便性向上を図りました。
鉄軌道利用者の利便性の向上のため、鉄軌道事業者は駅・停留場の周辺にパーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場の整備を行っており、その経費の一部を支援しました。
鉄軌道事業者は利用促進やまちなかのにぎわいの創出のため、納涼ビール電車（夏季）、豊橋まつり花電車（秋季）、おでんしゃ（冬季）など企画電車を運行しました。
中心市街地の回遊性向上や歩行者に配慮した道路構造への転換のため、萱町通りと水上ビル北側を対象としたストリートデザイン事業により道路整備を実施しました。また、沿道店舗や住民とともに公共空間の利活用に向けた取組を実施しました。
図書館で実施している読み聞かせ会「おはなしのへや」と路面電車が初めてコラボした「おはなしでん」を開催しました。子どもの頃から公共交通に親しんでもらい、普段、公共交通を利用しない方もまちなかへの移動に使ってみたくなるようなきっかけを創出しました。
飲食店や娯楽施設を掲載した公共交通沿線エリアのマップを作成し、公共交通を利用するきっかけを創出しました。
渥美線、路面電車、路線バスでの「まちなかおでかけきっぷ」や「１日フリー乗車券」の利用による乗車料金の割引を実施する他、ＭａａＳアプリでのモバイル乗車券にも対応しました。

③　評価の総括

駅･停留場周辺への駐車場･駐輪場の整備による利便性向上や、企画電車やイベント開催により、公共交通利用者や中心市街地内の歩行者交通量の増加に寄与しました。また、ストリートデザイン事業により魅力ある道路空間の整備を行うことができました。コロナ禍を経て公共交通利用者数や中心市街地の歩行者交通量は回復傾向にありますが、引き続き、まちなかで開催するイベントとの連携や歩行空間、駐輪環境等の交通環境の向上を図っていく必要があると考えられます。

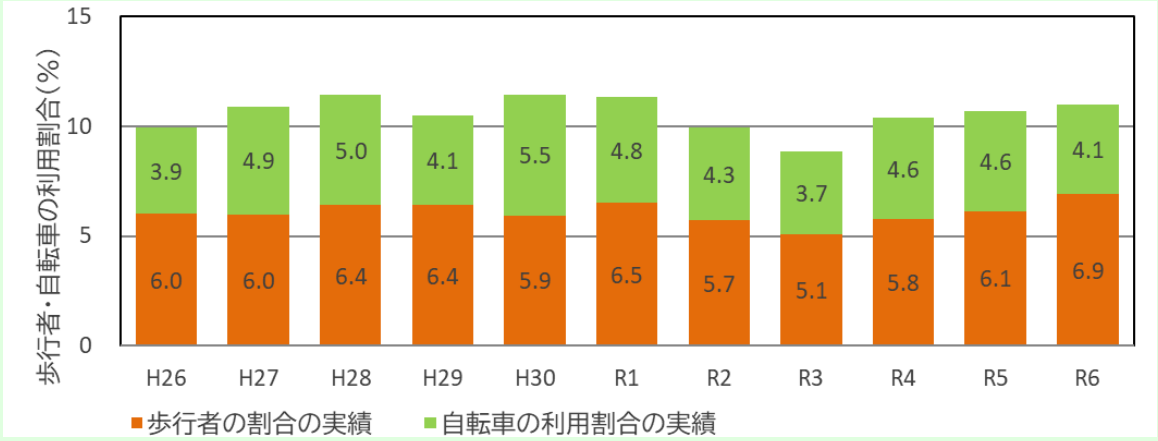
2.3　「基本方針３：環境・健康を意識した交通づくり」の評価

①　指標の達成状況

目標３：環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す

評価指標３：市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
歩行者･自転車の利用割合	9.9%	11.3%	11.0%	R1実績からの増加	未達成



・2014(平成 26)年度以降増減を繰り返しており 2020(令和２)年度、2021(令和３)年度で減少し 2022(令和４)年度以降は増加傾向にありますがいずれの年も 2019(令和元)年度実績を上回っておらず、目標の達成に至りませんでした。徒歩や自転車利用が多い若年層の外出が減少傾向にあることが影響していると考えられます。

②　取組

公共交通に関わる市、市民、事業者、公共交通事業者がそれぞれの責務や役割を担い公共交通を維持・活性化及び意識改革するために「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」を制定しました。
自転車や徒歩について、エコ通勤の推奨や健康マイレージ事業を実施しました。
持続可能な都市交通や移動方法について市民が考える機会となる「とよはしカーフリーデー」を開催しました。
渥美線のサイクルトレインについて、自転車利用者の利用促進を図るため、車両の側面や乗降口の床面にステッカーを貼り、経費の一部を支援しました。
徒歩、自転車、公共交通利用の利用啓発において、デジタルスタンプラリーなどの公共交通を利用したウォーキングイベントや沿線マップの作成、また、サイクルトレインを利用した自転車イベントなどを実施しました。
通勤時間帯において渋滞が激しい県境地域（豊橋市東部から静岡県湖西市にわたる事業所が集積する地域）における交通環境の改善を目指し、エコ通勤実施の意識啓発を行いました。
高齢運転者の日常生活の移動手段の確保のため、運転免許証を自主返納した方に電動アシスト自転車購入補助を行いました。

③　評価の総括

イベント等により環境や健康に対する意識醸成を促してきました。また、自転車通行空間整備や電動アシスト自転車の購入補助などにより自転車利用の増加に寄与したと考えられます。一方で「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の認知度が低いことから更なる周知とともに、過度に自家用車に頼らない意識改革を促し、環境負荷軽減や健康増進に寄与する交通行動につなげる必要があると考えられます。