第５章

豊橋市の都市交通戦略

1. 基本方針と目標
2. 基本方針・目標の基本的な考え方
3. 将来における都市交通体系
4. 交通モードの基本的な考え方

第５章　豊橋市の都市交通戦略

1 基本方針と目標

基本理念に基づき、基本方針と目標を定め都市交通課題に対応します。

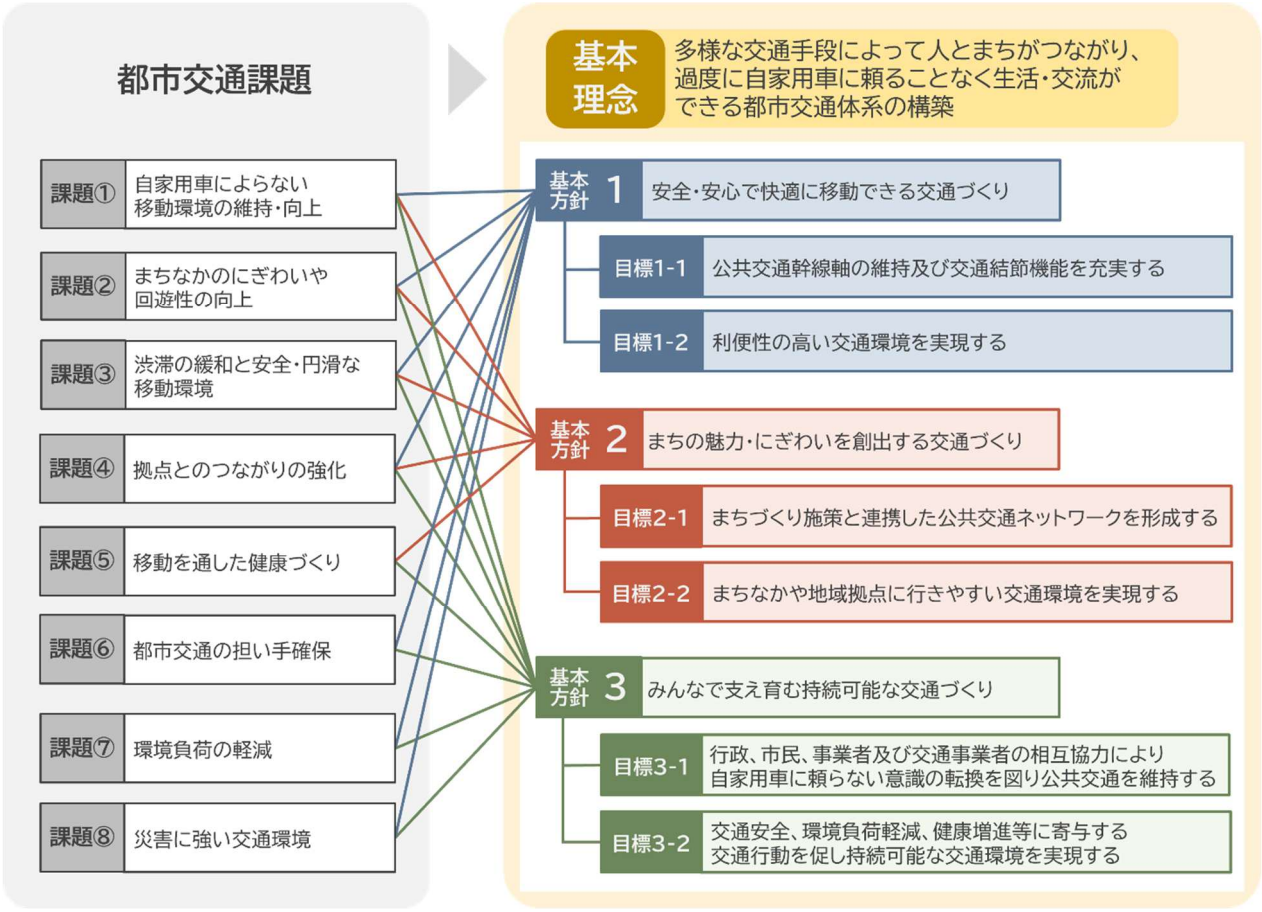


図5-1　課題に対応した基本方針と目標

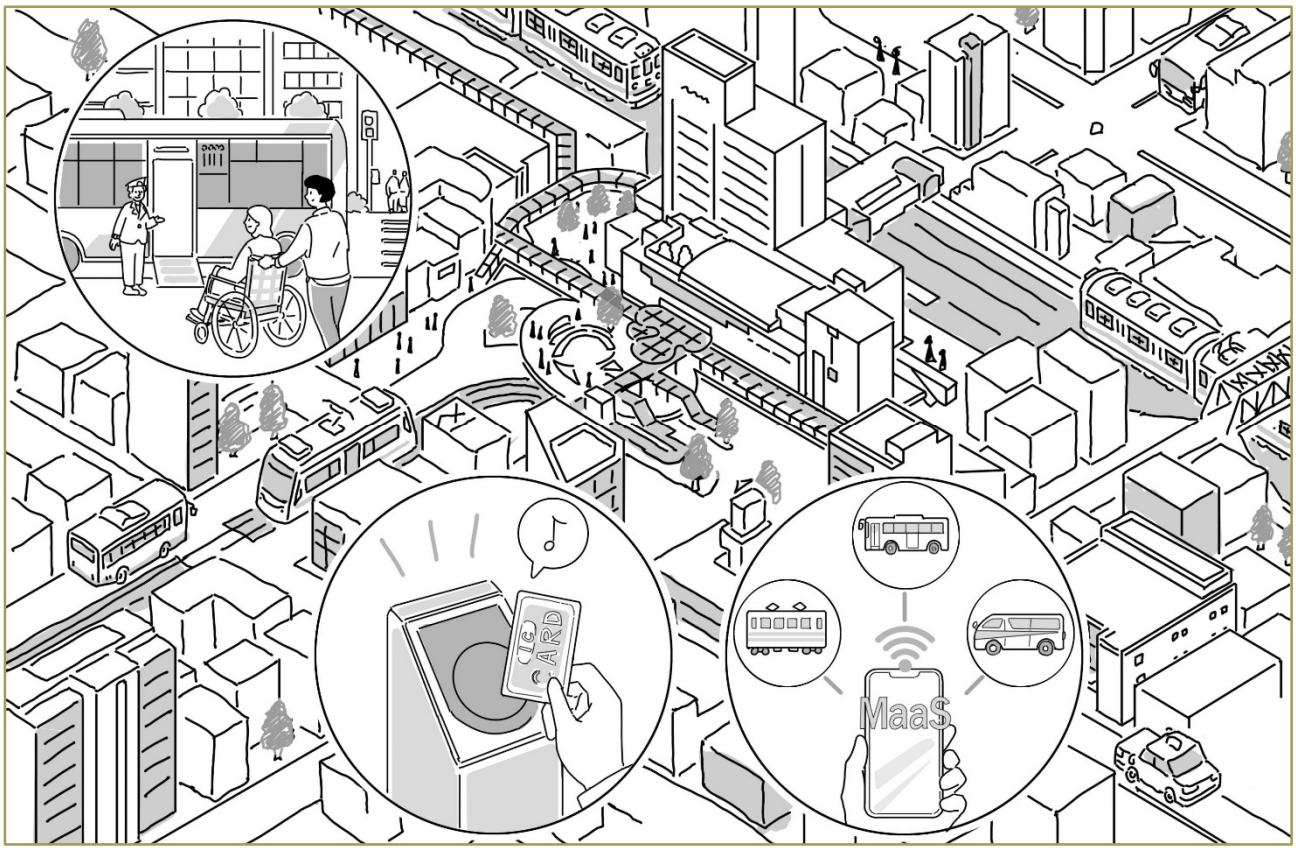
2 基本方針・目標の基本的な考え方

ここでは、基本理念の実現と本市の抱える都市交通課題の解決に向け設定した基本方針と目標の基本的な考え方について示します。

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

交通は、安全で、安心して誰もが移動できる状況にすることが重要となります。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・安心に加え、災害に耐え得る、快適に移動できる質の高い交通づくりを、交通事業者と関係する行政機関が一体となって進めていく必要があります。

集約型都市構造への転換を図るため、公共交通幹線軸の速達性や定時性などを維持するとともに、交通結節機能の充実を図ることにより、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などの新技術を活用しながら、情報提供を充実させるとともに、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。



2.2【基本方針2】まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり

インターネット通信販売市場の拡大やテレワークの普及など人々のライフスタイルや価値観が多様化する中、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ます。都市拠点や地域拠点を中心とした人々の交流を促進するため、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することで、まちのにぎわい創出や魅力向上を目指します。

また、多目的屋内施設は、市民利用から興行利用まで幅広い利用形態を想定しており、多数の来場者が見込まれていることから、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。



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

人口減少の進行やコロナ禍を契機とする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ます。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をともに支え育むことが必要です。

また、環境問題の深刻化は、引き続き重要な課題であり、二酸化炭素排出量の削減に努める必要があります。過度な自家用車利用は、交通渋滞の発生や交通事故の増加が懸念されることに加え、歩く機会の減少による健康面への影響も考えられます。これらの課題に対応するため、公共交通や自転車・徒歩といった環境負荷の少ない移動手段の利用促進を通じて、環境負荷軽減だけでなく、交通安全や健康増進等に寄与する交通行動を促すことで、持続可能な交通環境を実現します。



3 将来における都市交通体系

3.1 目指すべき都市交通体系の姿

本市では、人口減少や少子化・高齢化の進行等の社会情勢の変化に対応し、持続可能な都市経営を行うため、集約型都市構造への転換を進めています。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・充実を図ることで、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、近距離(おおむね５km以内)の移動における重要な交通手段である自転車の安全・快適利用のためのネットワークも形成します。

都市交通体系の実現に向けて、市内外での人の流れもあることから、関係自治体や交通事業者等とも連携を図っていきます。

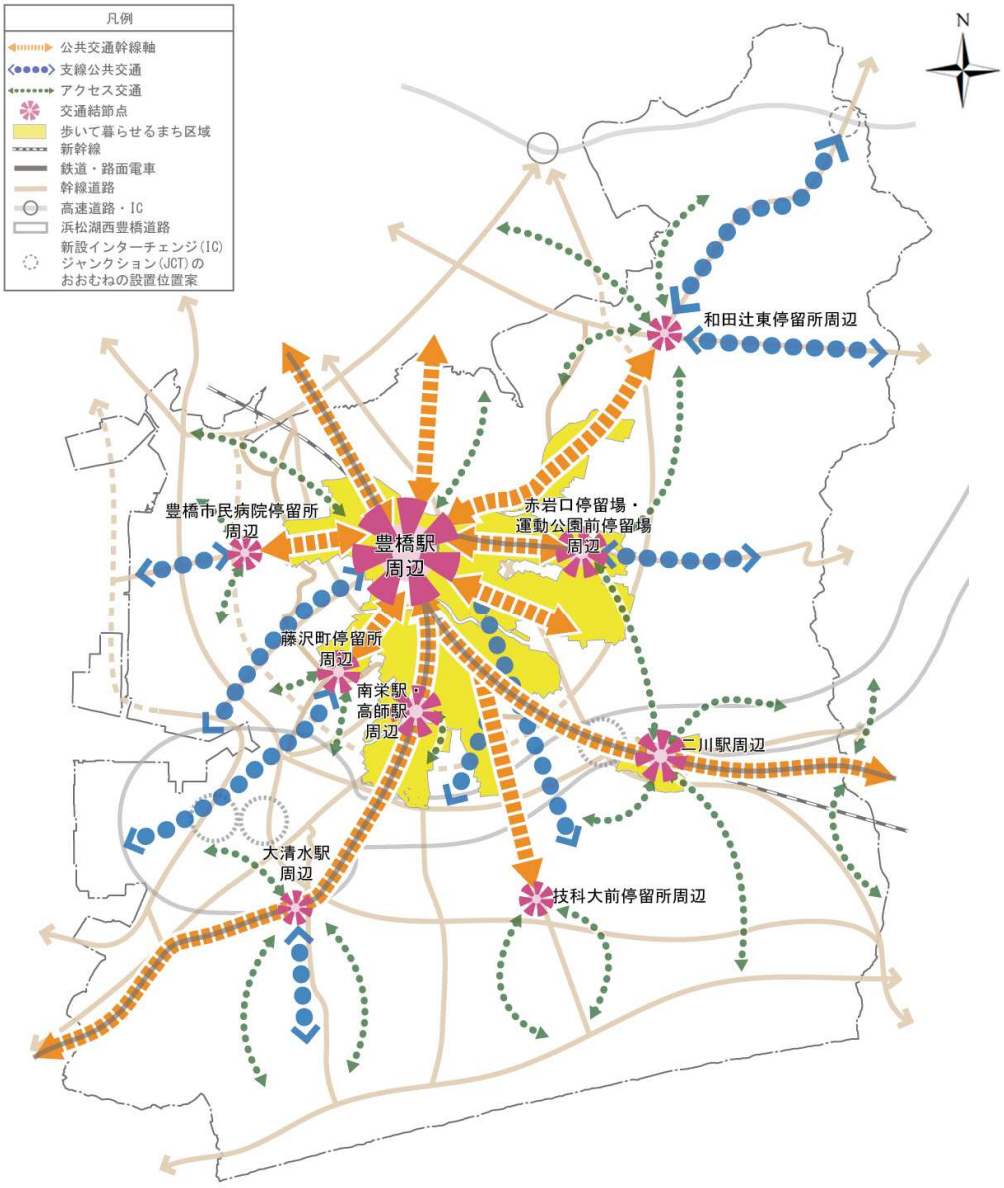


図5-2　将来都市交通体系

3.2 交通軸と交通結節点の考え方

都市計画マスタープランの目標像の１つに掲げている「快適に暮らせるやさしいまち」の姿は、自家用車に過度に頼らなくても、拠点や生活圏に応じた過ごし方、暮らし方ができるまちを目指すこととしています。高度な都市機能が集積した都市拠点と、生活圏ごとに日常生活機能がバランスよく配置された地域拠点を中心とした、集約化されたまとまりのある市街地を形成するものです。

まとまりのある都市づくりの実現には、都市拠点と地域拠点などを結ぶ公共交通幹線軸や拠点周辺地域から各拠点への支線公共交通・アクセス交通の形成及び交通結節機能を高めることで実現していきます。

ここでは、交通軸と交通結節点の考え方を整理しています。

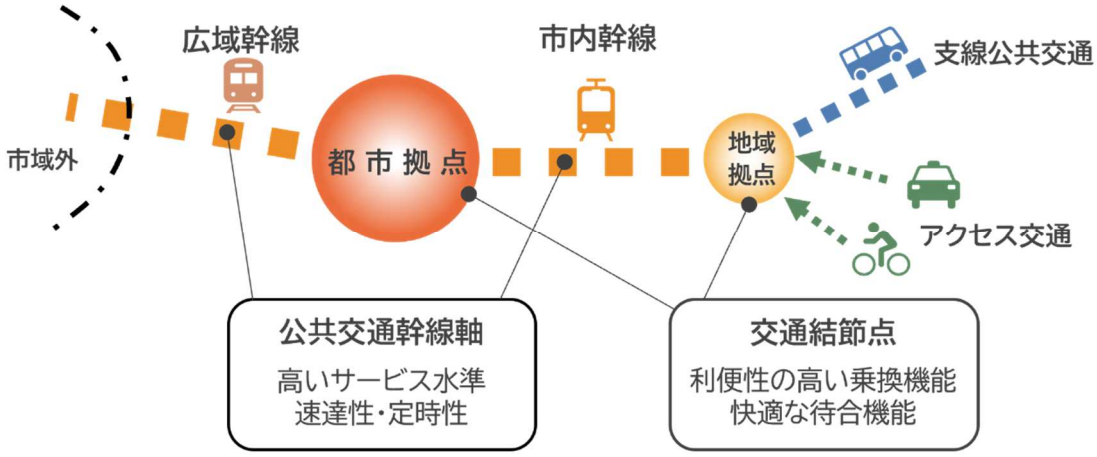


図5-3　公共交通幹線軸と交通結節点のイメージ

(1)交通軸の考え方

①公共交通

公共交通幹線軸は、バスや鉄道など、高いサービス水準と速達性、定時性を持つ利便性の高い幹線的な公共交通で、市外との往来に対応する広域幹線と都市拠点と地域拠点などを結ぶ市内幹線で構築します。公共交通幹線軸として、ピーク時間帯を中心に３本/時以上の運行本数と午前６時から午後10時台までの運行の確保を目指します。

支線公共交通は、公共交通幹線軸を補完し、一団の住宅地や主要施設などと交通結節点とを結び、日常生活に対応できるサービス水準を確保した路線として構築します。

アクセス交通は、鉄道駅といった最寄りの交通結節点などにアクセスするための日常的な移動手段になります。

②幹線道路・その他道路

自動車交通については、通過交通や地域間交通などの比較的長い移動の交通を分担する主要幹線道路、効果的に主要幹線道路に誘導するなどの役割を担う都市幹線道路、市街地の幹線的機能を果たす地区幹線道路により、広域交通と市内交通を円滑に処理します。

自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用ニーズは、近年、人中心の道路利活用ニーズに加え、自動運転やパーソナルモビリティなどの出現により、従来にも増して多様化しています。自転車交通、徒歩については、安全でより快適に移動できる通行空間を設け、良好な交通環境を構築するとともに、まちなかにおいては、居心地がよく歩きたくなる空間の形成を進めていく必要があります。

(2)交通結節点の考え方

交通結節点とは、異なる交通手段又は同じ交通手段を相互に連絡する乗換えを行うことができる場所です。公共交通と自転車、徒歩、自家用車やシェアモビリティなどとの円滑で利便性の高い乗換機能を有し、快適で待ちやすい環境を創出する必要があります。

都市拠点や地域拠点における交通結節点の機能の充実を図るほか、拠点以外の交通結節点においてもそれぞれの必要な機能に応じた整備により、シェアモビリティ、サイクル＆ライド、パーク＆ライドなどの多様なアクセス手段による利用しやすい環境が望まれます。

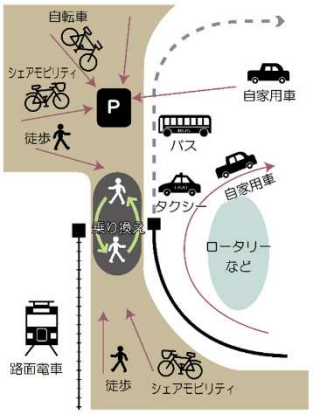


図5-4　交通結節点のイメージ

拠点について

(1)都市拠点とは

鉄道や路面電車、路線バスなどの利便性の高い公共交通が集中している豊橋駅周辺における、商業施設、医療施設、福祉施設、金融施設、行政施設といった高度で多様な都市サービスを享受できる広域的な都市機能の集積及び多様な世代やライフスタイルに応じた居住と雇用の場を確保する、にぎわいと活気のある東三河の中心拠点。

(2)地域拠点とは

（市街化区域）

南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺及び藤沢町周辺における、店舗や病院、銀行など日常生活に必要な都市機能の集積を高め、市街地内の生活圏の中心となる拠点。

（市街化調整区域）

大清水駅周辺、和田辻停留所周辺における、交通結節機能や施設を活かし、日用品を扱う店舗や病院など身近な都市機能の維持を図り、市街化調整区域の生活圏の中心となる拠点。

4 交通モードの基本的な考え方

4.1 交通モード等の果たすべき役割

将来における都市交通体系を実現するためには、交通モード等の役割を明確化することが重要です。交通モード等が果たすべき役割を木になぞらえ、以下に示します。

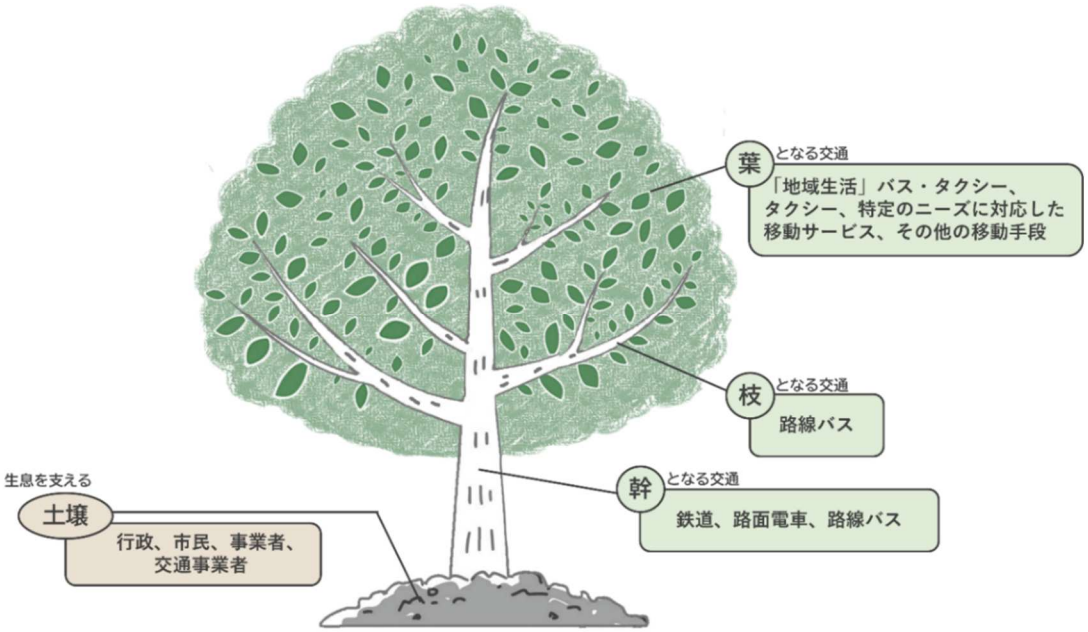


図5-5　交通モード等の役割イメージ

表5-1　交通モード等の役割概要

“幹” となる交通 （公共交通幹線軸）	鉄道	大量輸送性、速達性、定時性に優れ、長距離の移動において効率的な交通手段として、広域及び市内の都市拠点と地域拠点をつなぐ公共交通幹線軸です。
	路面電車	路線バスと比較し、運行頻度や輸送力が高く、定時性に優れており、市民の日常的な移動を支える交通手段です。本市東部方面の公共交通幹線軸であり、本市の地域資源にもなっています。
“枝” となる交通 （支線公共交通）	路線バス	比較的自由に路線を設定でき、多くの利用者を効率的に輸送できる交通手段です。拠点を結ぶ公共交通幹線軸や面的な公共交通ネットワークとなる支線公共交通の役割を担います。
“葉” となる交通 （アクセス交通）	「地域生活」バス ・タクシー （コミュニティバス）	交通事業者による従来の乗合型公共交通サービスの運行が難しい地域において、地域住民が主体となり、交通事業者、行政が連携して日常の移動手段として確保する公共交通です。
	タクシー	利用者のニーズに合わせて希望する時間にドア・ツー・ドアで移動ができる交通手段です。
	特定のニーズに対応した移動サービス	特定の移動ニーズに対して、事業者や地域住民等が主体となって運営する交通手段です。
	その他の移動手段	自転車、徒歩、パーソナルモビリティなどの多様な移動手段です。
生息を支える “土壌”	行政・市民・事業者 ・交通事業者	みんなで連携して交通面からまちづくりを推進し、公共交通をともに支え育みます。

4.2 交通モードにおける取組の基本的な考え方

(1)鉄道

鉄道は、大量輸送性、速達性及び定時性に優れ、長距離の移動において効率的な交通手段です。本市では、東海道新幹線、東海道本線、飯田線及び名古屋本線が都市間や隣接市など、主に広域的な移動を担い、渥美線は田原市との移動や市南西部地域の市内間移動を支える役割を担っています。これらは、広域及び市内の都市拠点と地域拠点をつなぐ公共交通幹線軸の一部を形成しており、高いサービス水準が確保され、主要駅のバリアフリー化や交通系ＩＣカードの導入など、利便性向上に向けた様々な取組が行われてきました。

今後も集約型都市構造の実現や、過度な自家用車利用からの転換を促進するため、路線やサービスを維持し、更なる利便性を向上するとともに、誰もが安心して利用できる環境を構築することが重要です。

一方で、渥美線は、人口減少・少子化の進行などから、今後大幅な利用者の増加が見込みにくい状況です。しかし、通勤、通学などにより多くの市民の日常生活に無くてはならない公共交通であることから、サービス水準の維持を図る必要があります。

また、現在工事が進められているリニア中央新幹線の開業を見据え、広域的な移動の需要に応じた利便性向上に向けた取組を進める必要があります。

(2)路面電車

路面電車は、路線バスと比較し、運行頻度や輸送力が高く、定時性に優れており、市民の日常的な移動を支える交通手段です。

路面電車は、豊橋駅東口駅前広場に直接乗り入れるほか、中心市街地の道路を走ることからも、まちのにぎわい創出や回遊性向上に寄与する本市東部方面の公共交通幹線軸となっています。

一方で、競輪場前停留場より終点側が単線であることや、交通信号の制約を受けることから、輸送力や速達性が十分に発揮できておらず、ピーク時では車内混雑につながっています。また、道路幅員が十分でないため、バリアフリー化されていない狭小な停留場が残っており、安全で快適な待合環境が確保できていない状況にもあります。

さらに、東田坂上停留場より終点側では、損傷が目立つ軌道敷が多く、乗り心地や歩行者等の交差点横断に不便な状況となっていることや、井原交差点の軌道の急曲線により、通行できない車両があることから、今後の軌道や車両の更新も見据えた対応が求められています。

このような状況の中、施設や車両などの老朽化による施設更新費用の増加に加え、利用者の減少が見込まれることから、今後、交通事業者だけでは現行のサービスを維持することが難しくなる懸念があります。

本市の路面電車は、市東部方面の幹線的な公共交通という役割があるだけでなく、東海地方で唯一の路面電車として、市民や来訪者に魅力を感じてもらえる公共交通として市の地域資源となっていることから、行政が適切に関与し、維持・活性化を図っていくことが必要です。

また、市民の日常生活の移動手段として守り、まちのにぎわいと活力を創出する、魅力ある施設とするためには、行政や沿線地域などが連携し、沿線まちづくりを踏まえた取組を進めることが重要となります。

(3)路線バス

路線バスは比較的自由に路線を設定でき、多くの利用者を効率的に輸送できる交通手段ですが、道路の混雑や渋滞の影響を受けやすいため、定時性が損なわれるといった側面もあります。本市では、通勤・通学や、自家用車を運転できない高齢者などの日常の移動手段として利用されていますが、利用者の減少や運転士不足により、路線の廃止やサービス水準の低下が進んできました。

路線バスは本市の公共交通ネットワークの形成に欠かすことのできない交通手段であるため、利便性の維持・向上を図ることが求められます。

拠点を結ぶ路線は、鉄道や路面電車とともに公共交通幹線軸としての重要な役割が期待されることから、幹線として必要な運行頻度や時間帯などを確保し、利便性の高い交通とすることが求められます。また、面的な公共交通ネットワークを展開していくため、需要と地域特性に応じた支線公共交通となる路線バスを維持していく必要があります。

路線バスの利用者の減少が予測されることから、現在の路線やサービス水準の維持が難しくなることが懸念されており、自動運転技術やＩＣＴなどの新技術を活用した取組を進めるとともに、利用促進を行う必要があります。

また、2025(令和７)年から交通系ＩＣカードの利用が可能となり、利便性が向上した一方で、更なる利用者の増加に向け、行政、交通事業者、地域住民が連携し、地域の特性に合わせた利用促進を進める必要があります。

(4)「地域生活」バス・タクシー(コミュニティバス)

コミュニティバスは、交通事業者による従来の乗合型公共交通サービスの運行が難しい地域において、地域住民が主体となり、交通事業者及び行政が連携して日常の移動手段として確保する公共交通であり、鉄道駅などの交通結節点や買い物、通院、通勤、通学などの移動をサポートしています。

持続的な運行に向けて、利用者や地域住民のニーズに合わせた運行を行い、地域の運営団体と交通事業者及び行政が連携して利用の促進に取り組んでいくことが重要となります。

(5)タクシー

タクシーは、移動距離に応じた運賃を支払うことで、利用者のニーズに合わせて希望する時間にドア・ツー・ドアで移動ができる交通手段です。

市民や来訪者の多様なニーズに対応でき、特に鉄道やバスが運行していない早朝や深夜の時間帯や、高齢者や障害者といった歩行に制約がある方にとって、欠かすことができない移動手段となっています。

今後も幅広い目的の移動に対応していくためには、行政などとの連携によって、より利用しやすい環境を整えていくことが求められています。

(6)特定のニーズに対応した移動サービス

福祉タクシーやスクールバス、企業バス、地域住民による移動サービス等は、公共交通とは異なり、特定の移動ニーズに対して、事業者や地域住民等が主体となって運営する交通手段です。

高齢者や障害者など、移動にサポートを必要とする方や、事業者、地域住民など、特定の細かなニーズに対して、運営主体が自ら移動を支えることで、幅広いニーズに対応していくことが可能となります。

(7)その他の移動手段

自転車や徒歩、パーソナルモビリティなど多様な移動手段を選ぶことができ、誰もが気軽に移動できる環境を整えることが重要です。

サイクル＆ライドやパーク＆ライドなどにより公共交通との結節機能を強化することで、便利で快適な移動環境の実現につながります。また、公共交通と共存し、安全で快適に移動できる道路空間を整備することで、ウォーカブルなまちづくりを目指します。

4.3 行政・市民・事業者・交通事業者における取組の基本的な考え方

(1)行政

市民、事業者及び交通事業者の参画及び協働の下、公共交通の維持及び活性化を可能とするまちづくりの推進を図るため、公共交通の利便性の向上、維持及び利用促進に関する施策を立案し、実施します。また、市民、事業者、交通事業者、周辺市町村及び交通事業者が組織する団体その他の関係機関の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めるものとします。

(2)市民

公共交通への理解及び関心を深めるとともに、過度に自家用車に頼ることなく、公共交通の積極的な利用や行政、事業者及び交通事業者が実施する公共交通の維持及び利用促進に関する施策に協力するよう努めるものとします。

(3)事業者

事業活動に伴う移動又は従業員の通勤における公共交通の利用を促進するとともに、従業員に対し、過度に自動車に頼らない意識の変化を促し、行政、市民及び交通事業者が実施する公共交通の維持及び利用促進に関する施策に協力するよう努めるものとします。

(4)交通事業者

市民及び事業者の意向を十分に把握し、効率的な事業運営に反映させるとともに、交通事業者としての社会的な役割を認識した上で、公共交通の利便性を向上させ、行政、市民及び事業者に対し、公共交通の利便性の向上に関する情報を積極的に提供し、その利用を促進するよう努めるものとします。また、行政、市民及び事業者が実施する公共交通の維持及び利用促進に関する施策に協力するよう努めるものとします。