

(資料2)

豊橋市都市交通計画（素案）

【目次】

第1章 豊橋市都市交通計画について	4
1. 計画の趣旨	4
2. 計画の位置付け	4
3. 計画対象区域	5
4. 計画期間	5
5. 国の動向	6
5.1 集約型都市構造の形成	6
5.2 地域公共交通計画策定の努力義務化	6
5.3 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）	6
6. 愛知県の動向	6
第2章 豊橋市の交通を取り巻く状況	7
1. 豊橋市の概況	7
1.1 人口動向	7
1.2 環境	9
1.3 健康	9
1.4 災害	10
1.5 観光	10
2. 豊橋市の交通	11
2.1 交通体系	11
2.2 移動実態	15
2.3 公共交通	17
2.4 道路交通	23
2.5 自転車	24
2.6 徒歩	24
第3章 豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括	25
1. 評価方法	25
2. 基本方針ごとの評価	26
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	26
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	28
2.3 「基本方針3：環境・健康を意識した交通づくり」の評価	30
第4章 豊橋市の都市交通課題	31
第5章 目指す将来像	33
第6章 豊橋市の都市交通戦略	34
1. 基本方針と目標	34
2. 基本方針・目標の基本的な考え方	35
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	35

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	35
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	35
3.	将来における都市交通体系	36
3.1	都市交通体系のイメージ	36
3.2	交通軸と交通結節点の考え方	37
4.	交通モード別の役割	39
4.1	交通モードの果たすべき役割	39
4.2	交通の果たす役割	40
4.3	行政・市民・事業者・交通事業者の役割	42
第7章	計画の評価指標	43
1.	評価指標の全体構成	43
2.	個々の評価指標の概要と目標値	44
第8章	将来像の実現に向けて	48
1.	目標を達成するための施策	48
2.	施策に紐づく事業	49
第9章	公共補助等バス路線一覧	58
1.	地域公共交通の補助系統の位置付け	58
2.	地域公共交通確保維持事業の必要性	58
2.1	地域内フィーダー系統	60
2.2	地域間幹線系統	60
2.3	豊橋市バス運行対策事業の必要性	60
第10章	計画の進行管理・推進体制等	61
1.	進行管理	61
2.	推進体制	62
3.	他分野との連携	63

第1章 豊橋市都市交通計画について

1. 計画の趣旨

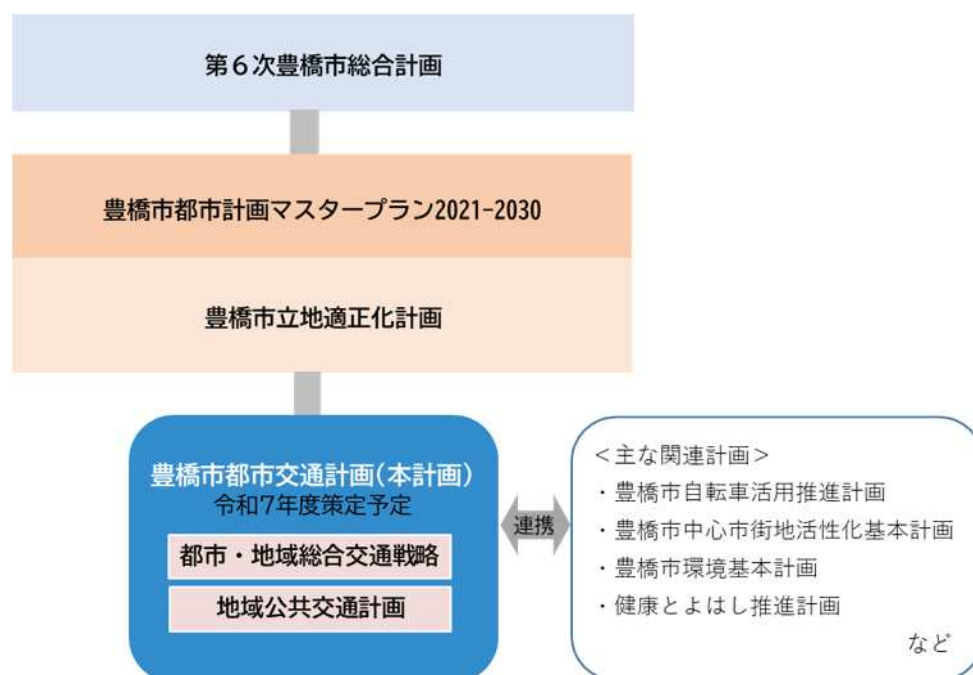
国内を取り巻く状況は、人口減少や少子化・高齢化の進行や、地球温暖化という環境問題だけでなく、コロナ禍による生活様式の変化などにより、社会経済情勢が大きな転換を迎えています。このような変化に対応できるまちづくりに向けて、より実効性のある交通施策を進めることが求められています。

本市では、平成28年3月に豊橋市都市交通計画2016-2025を策定し、「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、公共交通・自家用車・自転車・徒歩という都市交通を網羅した体系的な施策推進を図ってきました。また、行政、市民、事業者、公共交通事業者の皆が連携して公共交通を支え、育む意識を醸成するため、平成29年3月に豊橋市の公共交通を共に支え育む条例を制定しました。

豊橋市都市交通計画2016-2025は令和7年度で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、次期計画を策定することとします。

2. 計画の位置付け

本計画は、豊橋市の目指す集約型都市構造を実現するため、「都市・地域総合交通戦略」と「地域公共交通計画」を統合した交通に関する総合計画として、概ね10年後の目指すべき将来交通体系の姿を明らかにし、交通に関わる基本的なあり方(基本方針)と取組の基本的な考え方を示すものです。また、第6次豊橋市総合計画、豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030、豊橋市立地適正化計画等の上位計画を始め、交通施策に関連するその他の各種関連計画と整合を図ります。



3. 計画対象区域

本計画の対象区域は下記とします。

豊橋市全域

豊橋市都市計画マスタープランにおける集約型都市構造のイメージについて

市街化区域の都市集約

豊橋駅周辺では、市外からの利用も想定する広域機能の立地を維持・誘導するなど、まちににぎわいと活力をもたらし、人々に高度で多様なサービスを提供する都市機能を集積します。

また、公共交通ネットワークが形成されている主要な鉄道駅周辺等においては、広域的な都市機能、日常生活に必要な地域機能を集積し、良好な市街地を形成します。そして、都市拠点と地域拠点を結ぶ主要な鉄道・路面電車・幹線バス路線沿線では、病院、買い物等の暮らしを支える生活便施設等を集積し、歩いて暮らせるまち区域を形成することで、生活利便性の高い市街地を形成します。



- ・まちなかを中心に、買い物や通院などが便利な暮らしやすいまちになる。
- ・公共交通が利用しやすくなり、高齢者をはじめとした多くの人が出かけやすくなる。
- ・行政サービスが集約・再編され、都市経営が効率化する。

市街化調整区域の方針

市街化調整区域内の地域拠点では、日常生活に必要な機能を維持し、周辺地域からのアクセス交通の確保により、生活圏の中心となる拠点の形成を図ります。

4. 計画期間

本計画の計画期間は下記とします。

令和8～17年度

計 画 名	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
豊橋市総合計画															
	第6次（現計画）										次期計画				
豊橋市都市計画 マスタープラン															
	10年(分野別の方針)										20年(都市の姿)				
豊橋市立地適正化計画															
	平成30年度から概ね20年間														
豊橋市都市交通計画															
	前計画					本計画									

5. 国の動向

5.1 集約型都市構造の形成

生活サービス機能や居住の誘導と公共交通ネットワークの形成を連携して取り組む「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進しています。立地適正化計画が制度化され、従来の土地利用の計画に加えて、居住や都市機能を誘導し都市機能再編を図ることとしています。

5.2 地域公共交通計画策定の努力義務化

令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、法という）の改正では、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する観点から、地域公共交通網形成計画に代わる新たな法定計画として、地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。この法改正に合わせ、乗合バス等の補助制度の補助要件として、地域公共交通計画と補助制度との連動化が位置付けられました。

5.3 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）

人口減少・少子化及び高齢化に加えてコロナ禍による公共交通の需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないことから、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高めるため、令和5年の法改正及び補助制度の拡充として以下の3つを柱とした地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を推進することとしています。

①官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」

- ・官民共創：意欲的な地域に対するエリア一括で、複数年化された支援制度の創設
- ・交通事業者間共創：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- ・他分野共創：地域の暮らしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

②自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」

- ・自動運転において、地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業に対する支援
- ・交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進

③車両電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」

- ・車両電動化と効率的な運行管理等の導入を一体的に推進

また、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援として、令和5年度より社会資本整備総合交付金の基幹事業に「地域公共交通再構築事業」が創設されました。

6. 愛知県の動向

愛知県では、令和6年6月に「愛知県地域公共交通計画」を策定し、国・県・市町村・交通事業者・県民等の役割分担と連携のもと、交通分野で取り組むべき施策の方向性を示し、広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実などの方針を掲げています。

また交通DXとして、自動運転やMaaSの実現に向けた取組を進めるとともに、市町村への支援や連携を図っています。

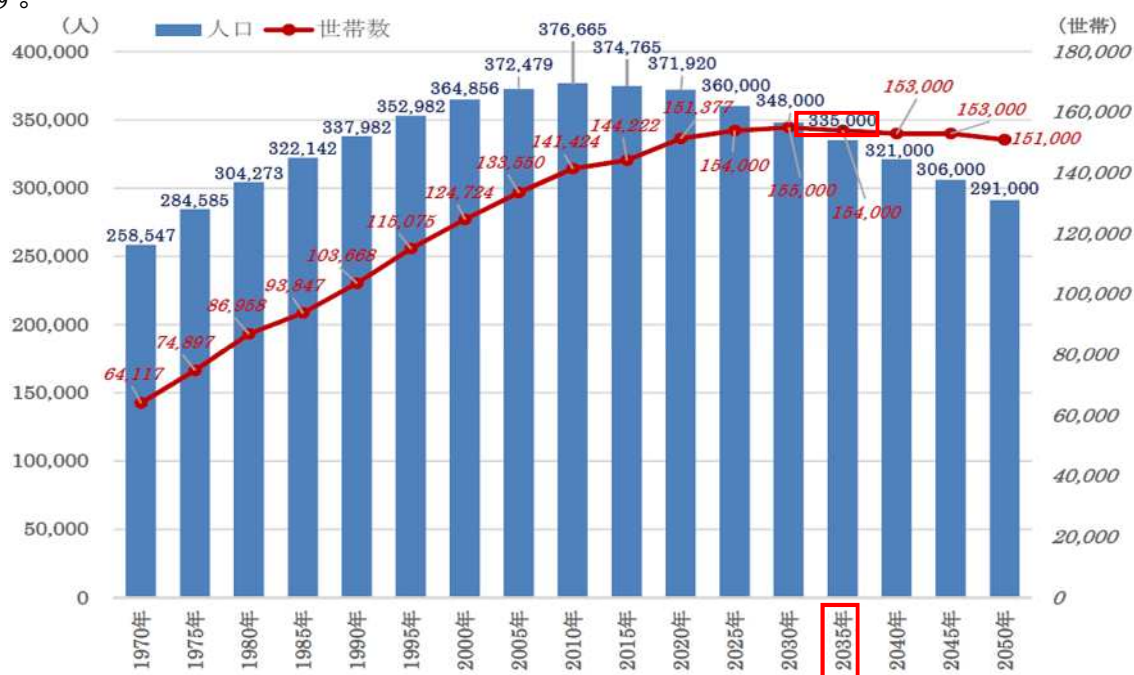
第2章 豊橋市の交通を取り巻く状況

1. 豊橋市の概況

本市の概況について、統計データを基に整理しました。

1.1 人口動向

国勢調査によると、本市の人口は2010（平成22）年に376,665人に達しましたが、それ以降は減少しています。また、本計画の計画期間とする2035（令和17）年には、第6次総合計画によると335,000人まで減少する見込みとなっており、未婚化や晩婚化等に起因する出生数の低迷や、大都市圏への若い世代の流出が見られる昨今の情勢からも、人口の減少は長期化するものと考えられています。

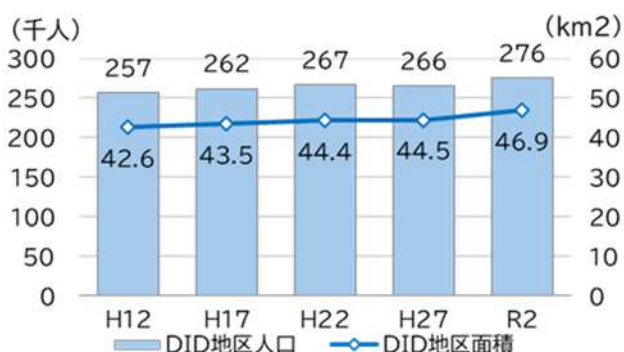


※2020（令和2）年までは国勢調査の実績値。

2025（令和7）年以降は第6次豊橋市総合計画後期基本計画の推計値（コーホート要因法）

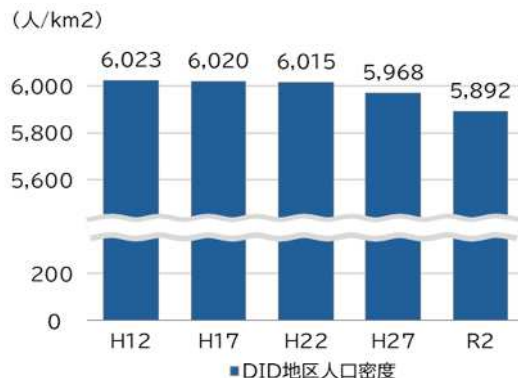
図1 人口・世帯数の推移と推計

本市のD I D地区の面積と人口は微増傾向にありますが、人口密度が減少傾向にあります。市全体人口のうち、市街化区域内の居住人口が約78%、D I D地区内が約74%を占めています。



資料：豊橋市統計書

図2 DID地区人口と面積の推移

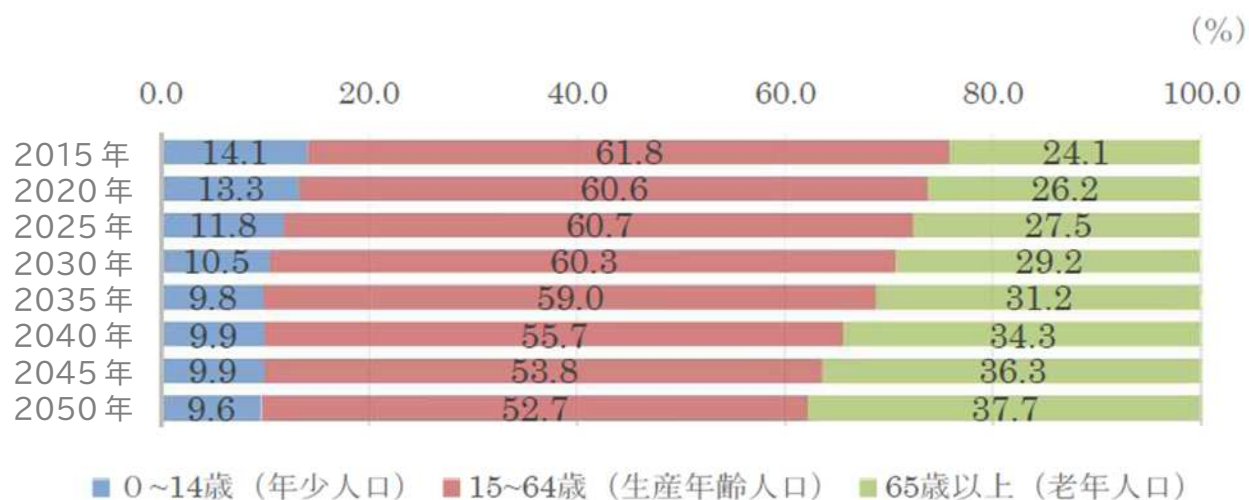


資料：豊橋市統計書

図3 DID地区人口密度の推移

※DID地区：人口集中地区（人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区等が市の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地域）

本市の年齢階層別（3区分）人口構成比の推移と推計を見ると、一貫して年少人口と生産年齢人口の割合は減少し、老年人口は増加しています。また、2030（令和12）年にはおよそ3人に1人までに高齢化が進む見込みです。



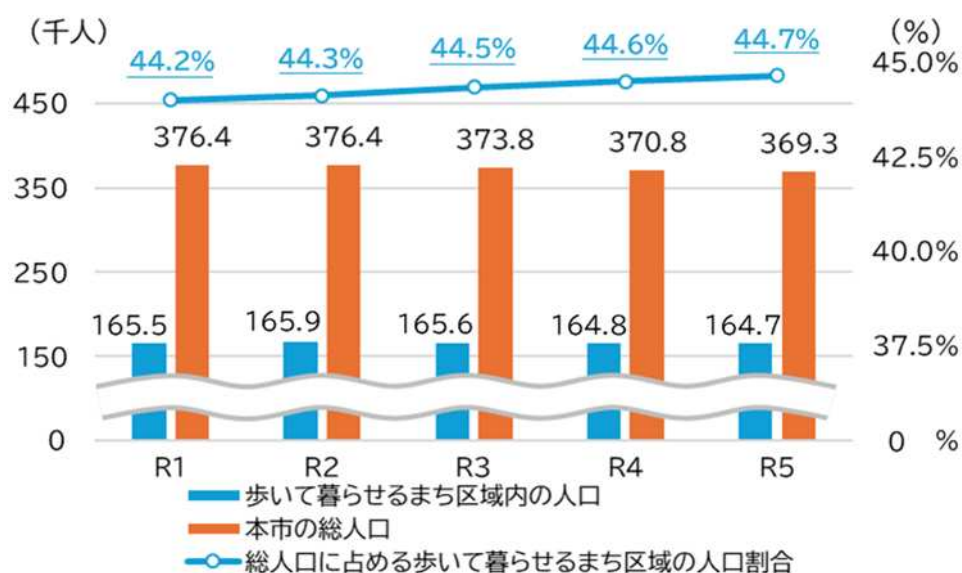
※2020（令和2）年までは国勢調査の実績値。

2025（令和7）年以降は第6次豊橋市総合計画後期基本計画の推計値（コーホート要因法）

※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図4 年齢階層別（3区分）人口構成比の推移と推計

本市の総人口は減少傾向にありますが、立地適正化計画において区域設定された「歩いて暮らせるまち区域」の人口の占める割合は増加しています。



※住民基本台帳を基に算出

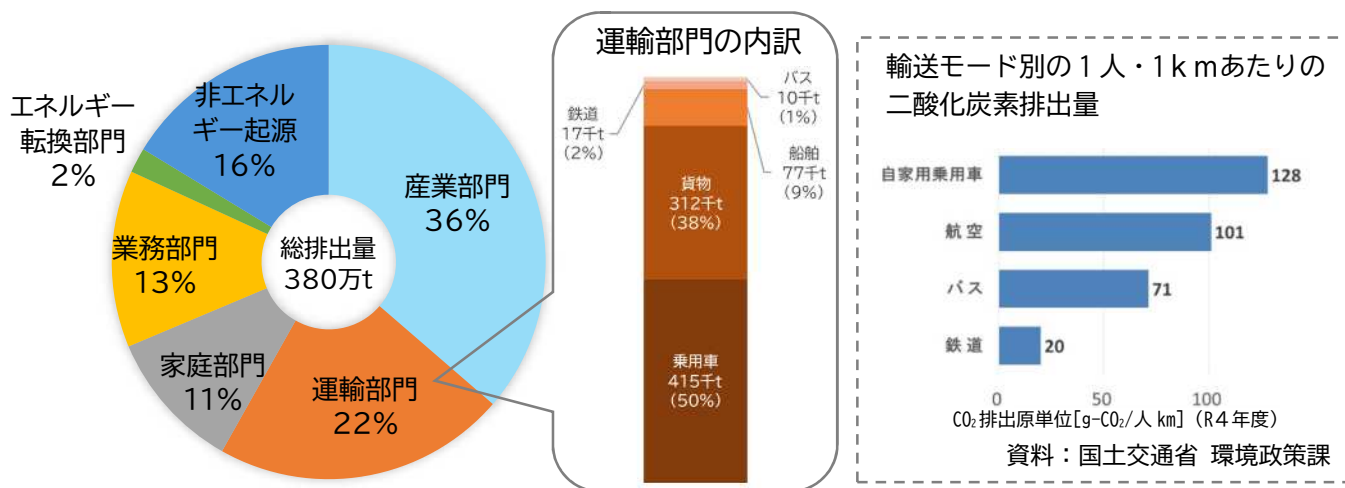
資料：都市計画課

図5 総人口及び歩いて暮らせるまち区域人口

1.2 環境

近年、温室効果ガスによる地球温暖化が、世界的に問題となっており、その中でも二酸化炭素の排出が大きな原因となっています。

本市の二酸化炭素排出量における運輸部門の排出量の割合は、全体の 22%となっており、その内、乗用車が 50%を占めています。

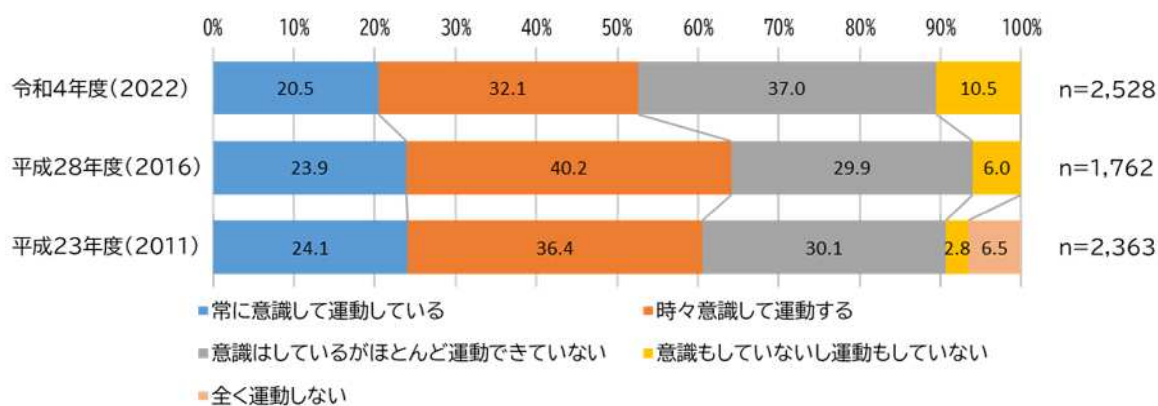


資料：ゼロカーボンシティ推進課

図6 豊橋市の二酸化炭素排出量の部門別割合 (R3)

1.3 健康

本市の健康づくりに関するアンケート結果によると、意識的に運動を心がけている者の割合は「常に意識して運動している」及び「時々意識して運動する」を合わせて令和4年度で52.6%となっています。平成28年度の64.1%から11.5ポイント、平成23年度の60.5%から7.9ポイント減少しています。



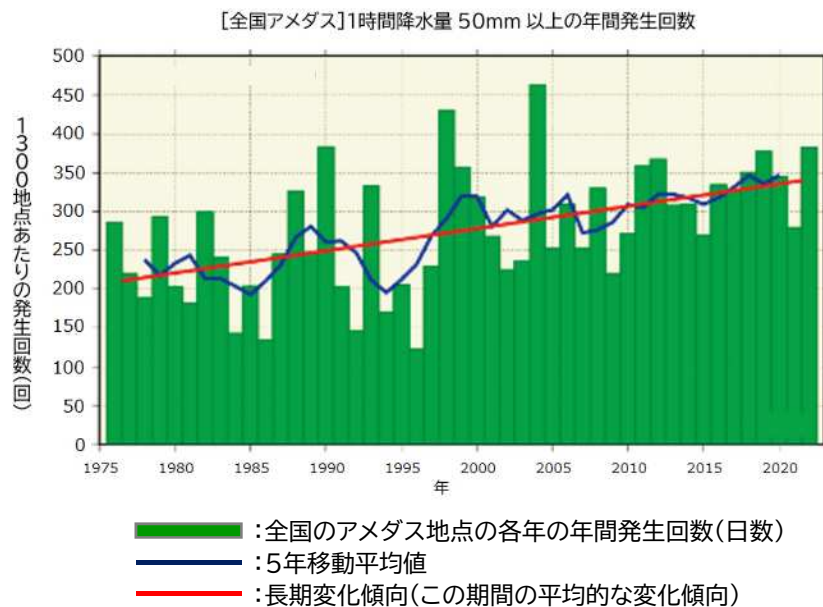
資料：健康とよはし推進計画 (第3次)

図7 意識的に運動を心がけている者の割合

1.4 災害

本市では、近年豪雨被害が発生しており、令和5年6月の大雨では、鉄道施設やタクシー車両が冠水や水没等により被害を受けました。

全国的にも洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数が増加しています。

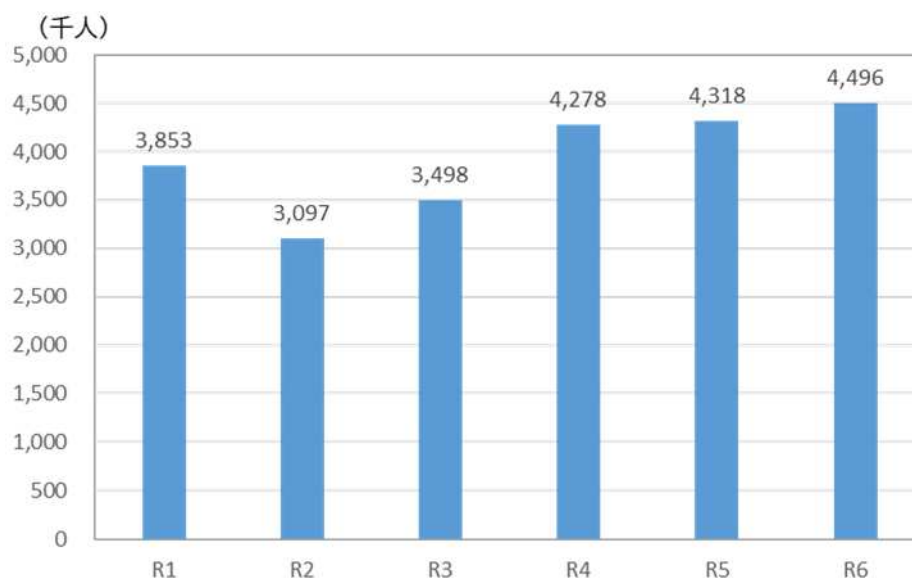


資料：令和5年版防災白書

図8 1時間降水量 50mm 以上の年間発生回数の経年変化

1.5 観光

本市の観光入込客数は令和元年から年間 300 万人を超えており、豊橋総合動植物公園では令和4年度に入園者数が年間 100 万人を超え、また、令和元年5月に開業した道の駅とよはしは年間 200 万人を超える利用者数となっています。



資料：観光プロモーション課

図9 観光入込客数の推移

2. 豊橋市の交通

本市の交通について、公共交通、道路及び自転車の交通体系や統計データ及び市民アンケート調査等を基に移動実態や交通を取り巻く状況について整理しました。

2.1 交通体系

(1) 公共交通路線網(鉄道・路面電車・路線バス)

鉄道や路面電車は、東海旅客鉄道、名古屋鉄道、豊橋鉄道の3事業者の路線が整備されています。市中心部の豊橋駅には各事業者が乗り入れており、市内及び東三河地域の中心的な駅となっています。

路線バスは、民間の豊鉄バスが豊橋駅を中心として放射状に運行しています。

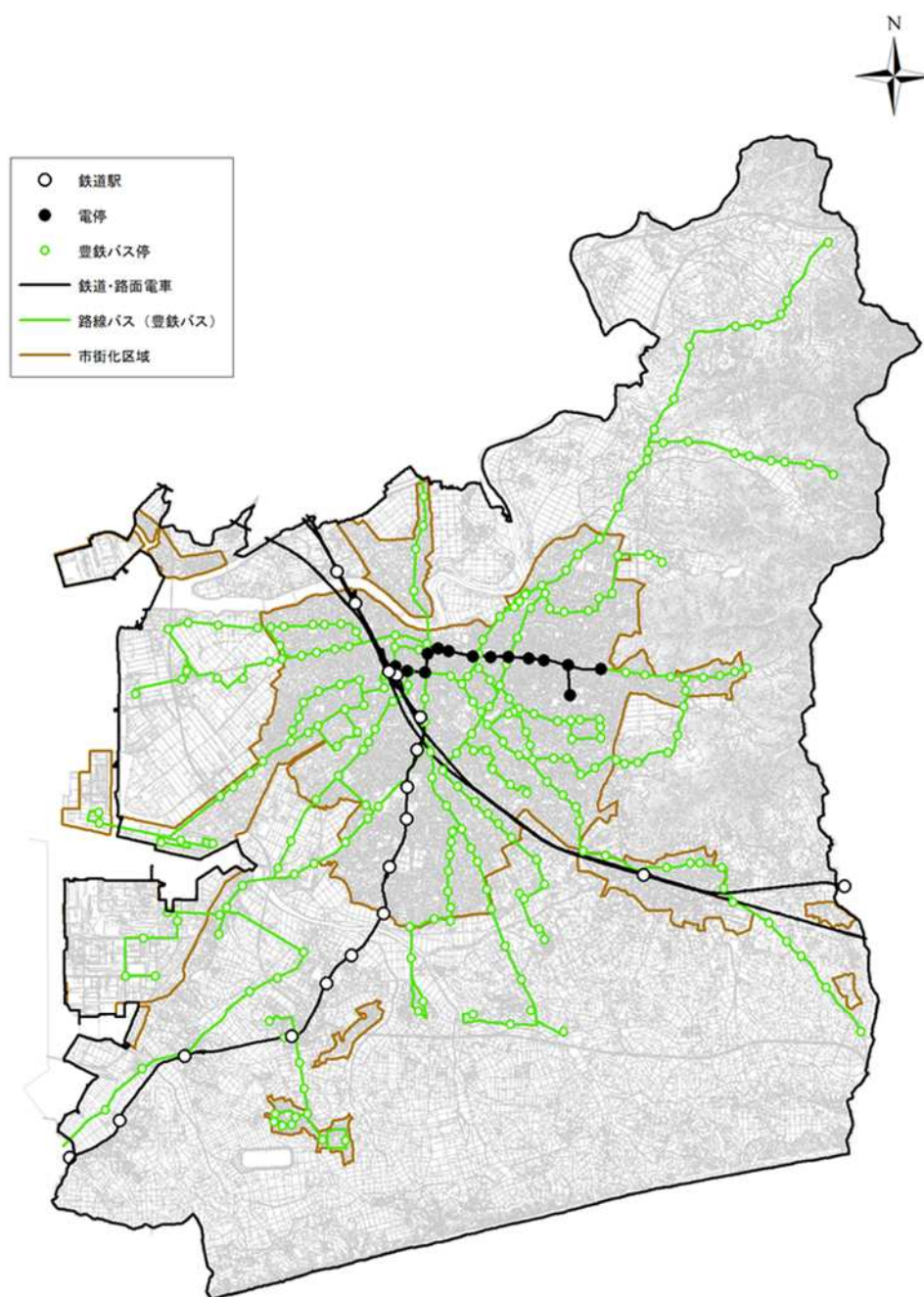


図 10 鉄道・路面電車・路線バスのネットワーク

(2) 公共交通路線網(コミュニティバス)

交通事業者による従来の路線バスの運行が難しい地域では、日常の移動手段を確保するために地域住民が主体となって運営するコミュニティバス(「地域生活」バス・タクシー)を運行しています。

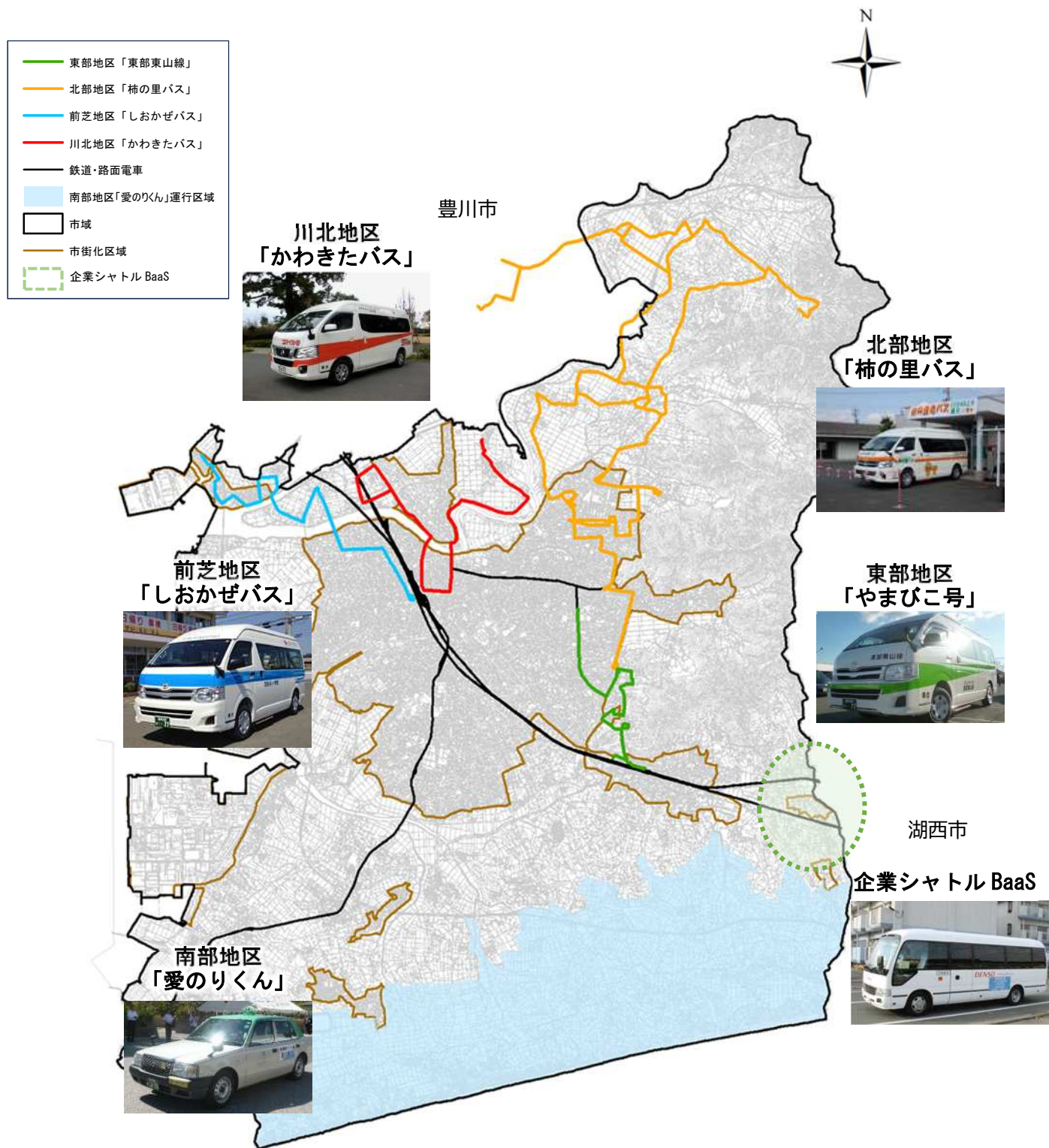
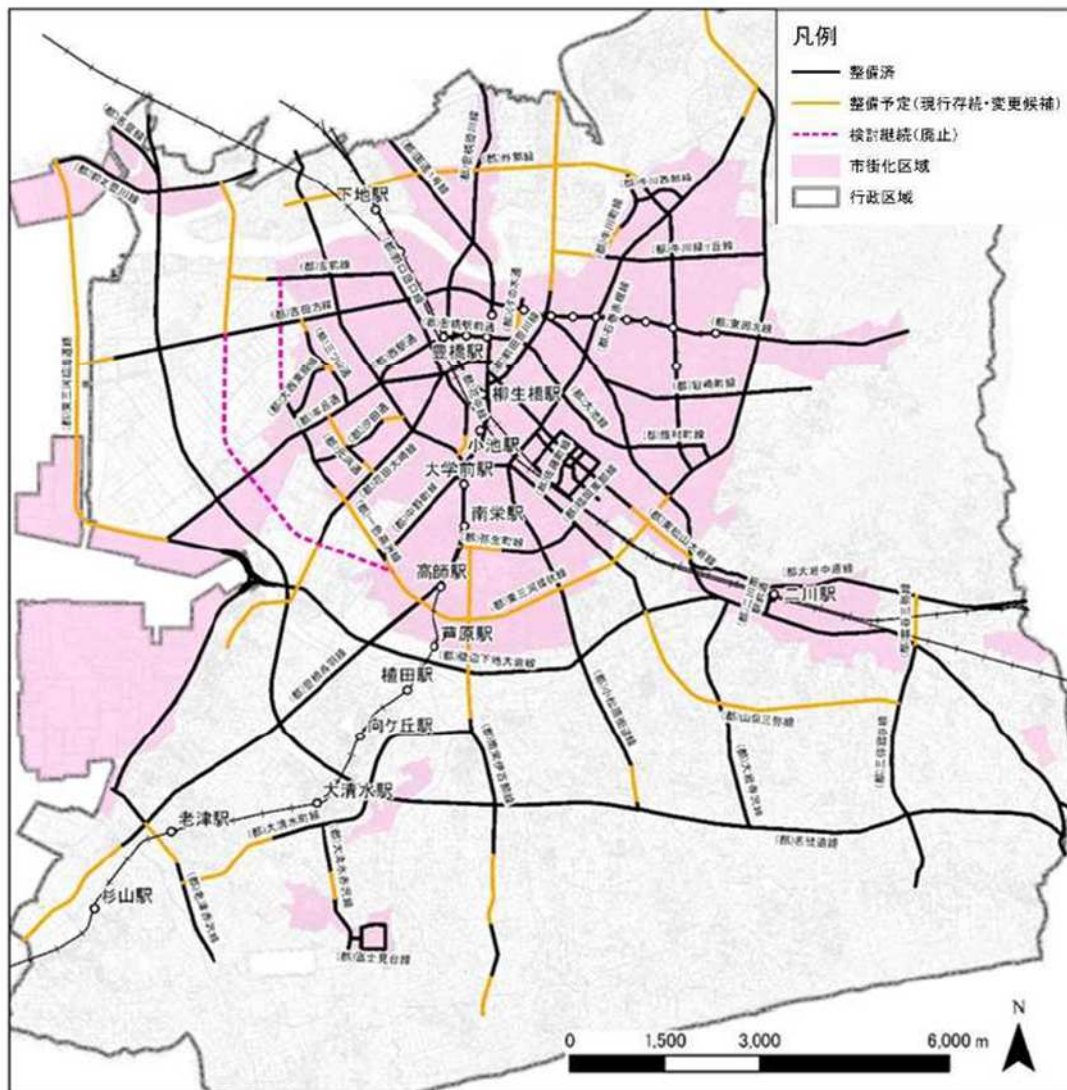


図 11 コミュニティバス(「地域生活」バス・タクシー)のネットワーク

(3)都市計画道路

本市の都市計画道路網は、主要な幹線道路を骨格として放射環状型に計画されており、都市計画道路の整備率(概成済含む)は令和6年3月末現在で約73.7%となっています。



資料：都市計画課

図12 都市計画道路

(4)自転車ネットワーク

本市では、自転車による通学、通勤、買物の日常的な利用や、レクリエーション・観光といった余暇での楽しみを支える自転車通行空間の整備を進めるため、自転車ネットワークを設定しています。自転車通行空間の整備状況をみると、市街地を中心に整備を進め、優先整備路線は計画延長 113.6kmのうち 55.6km整備しており、整備率は約 50%となっています。

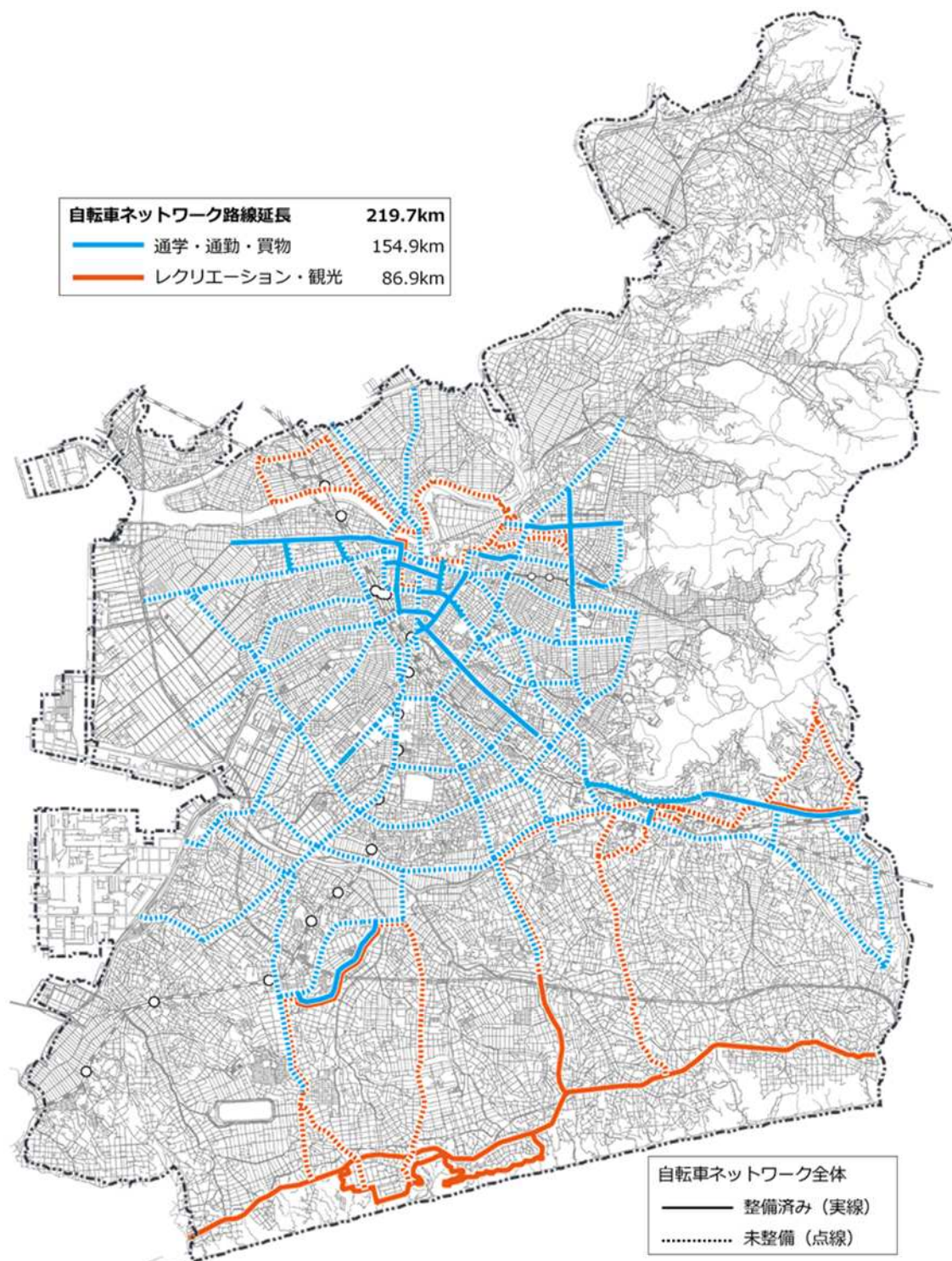


図 13 自転車ネットワーク

2.2 移動実態

第6回中京圏（岐阜県南部、愛知県、三重県北勢地域）パーソントリップ調査速報結果によると、外出率は第5回調査（平成23）年と比べ、81.4%から74.1%に低下しています。また、代表交通手段別のトリップ数の推移をみると、すべての交通手段のトリップ数が減少しており、特に自動車トリップの減少が大きくなっています。年齢階層別外出率は、第5回調査（平成23）年と比べ64歳以下の各年齢階層で減少しており、特に20～24歳で大きく減少しています。



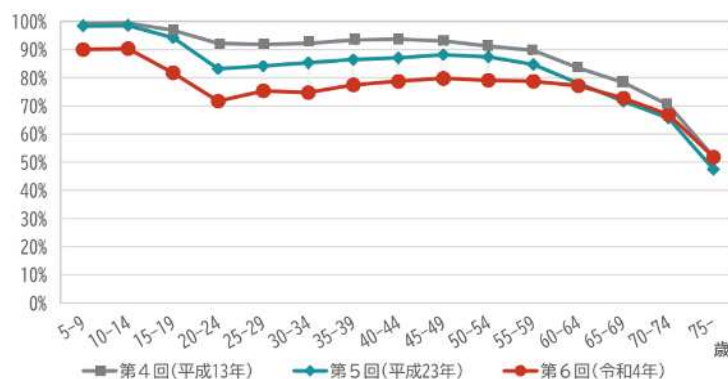
資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査

図14 外出率の推移（平日）



資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査

図15 代表交通手段トリップ数の推移（平日）

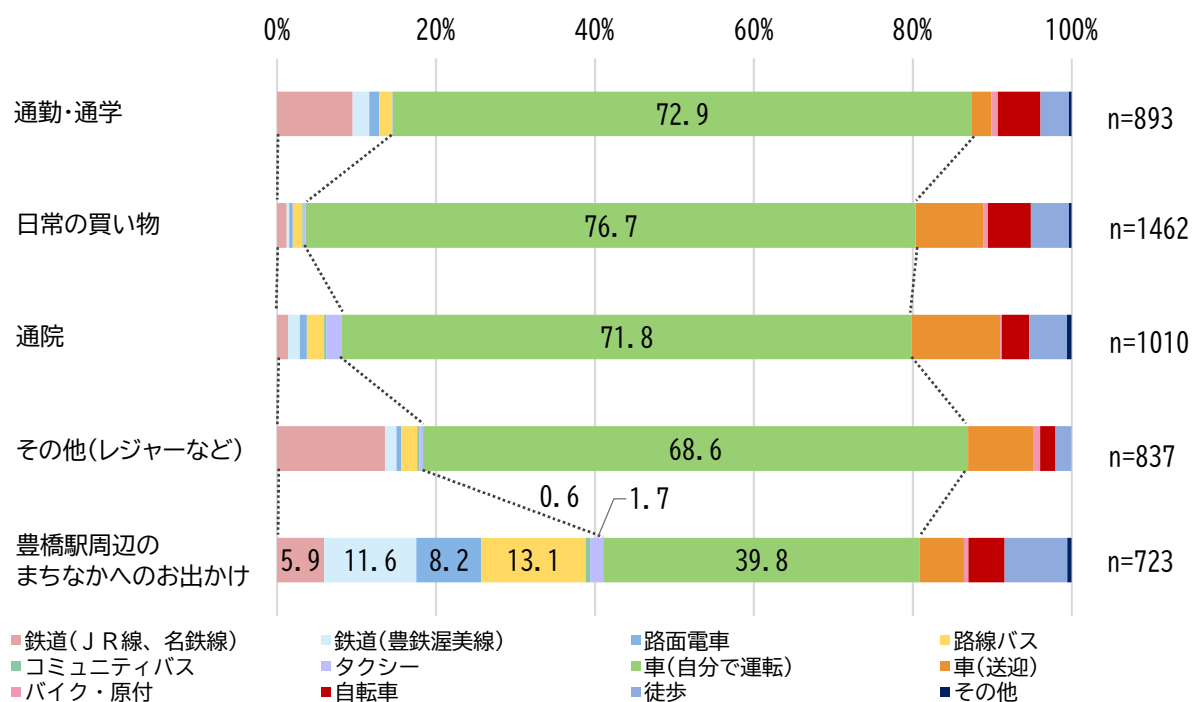


資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査

図16 年齢階層別外出率の推移（平日）

本市の市民アンケートによると、目的別の移動手段について、すべての目的で「車（自分で運転）」が最も多く、特に「通勤・通学」、「日常の買い物」、「通院」では7割を超えています。

「豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ」について、「車（自分で運転）」は約4割となっていますが、「路線バス」や「鉄道（豊鉄渥美線）」、「路面電車」の公共交通の利用割合が他の目的と比べ高く、まちなかへの移動では公共交通が比較的多く利用されています。



資料：市民アンケート（R6）

図 17 目的別の主な移動手段

2.3 公共交通

平成 25 年度以前に路線バスの路線廃止が行われ、そのような運行の難しい地域において、現在、コミュニティバスを運行しています。平成 26 年度以降は路線バスの大きな廃止はなく、必要に応じて、コミュニティバスの運行路線の再編を行っており、本市の公共交通利用圏域内に住む人口割合は、令和 6 年度現在で 85.6% となっています。

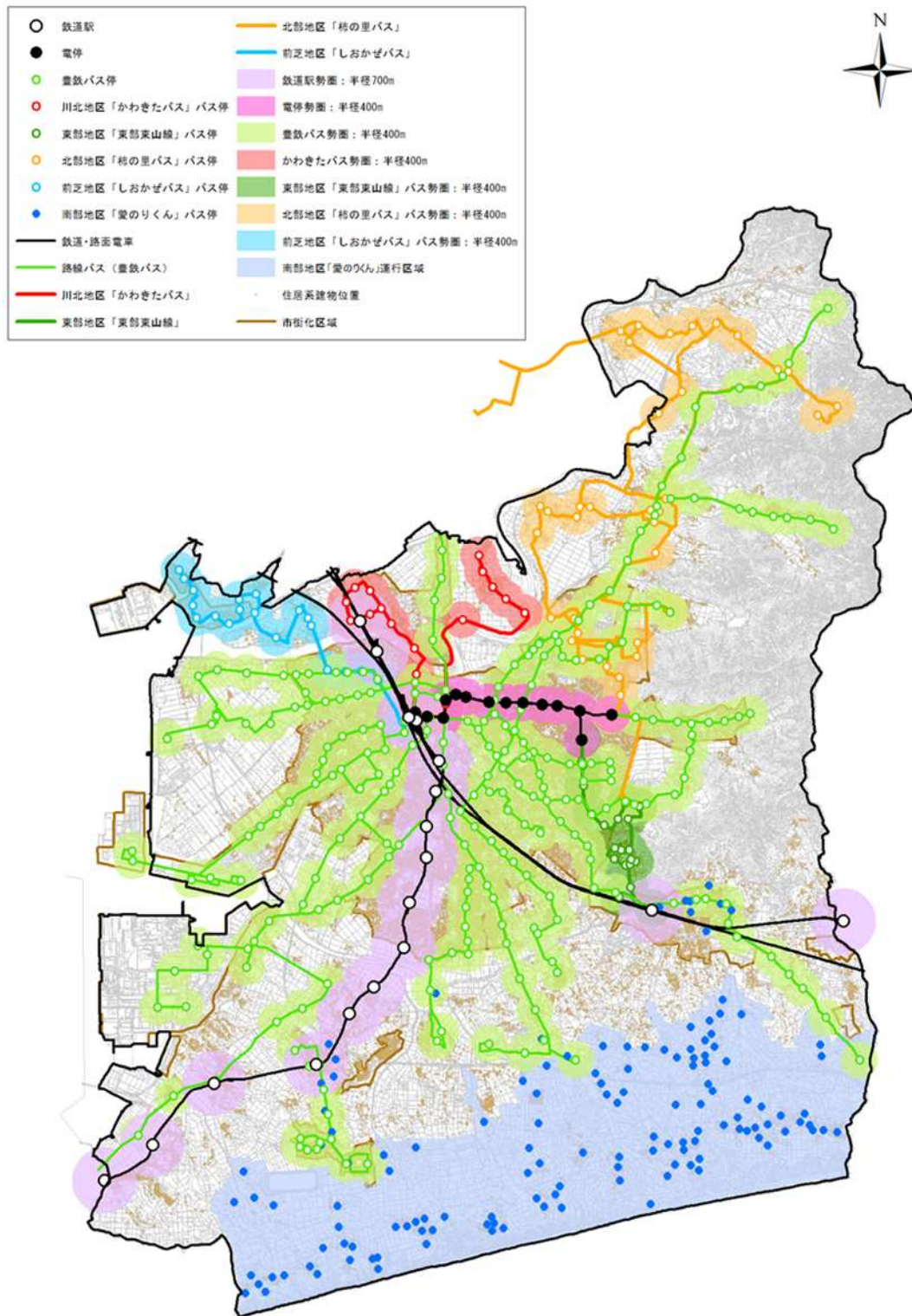
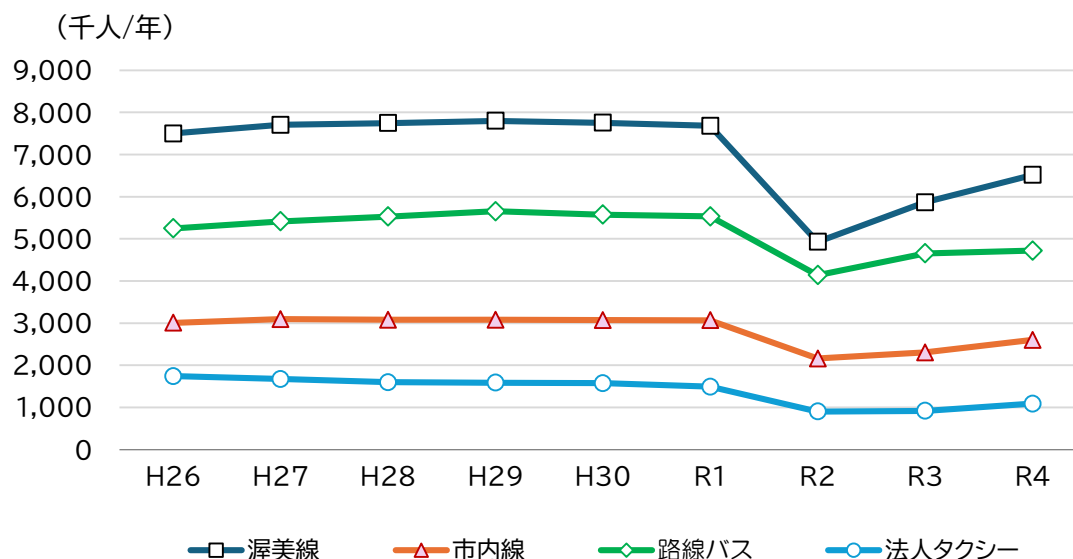


図 18 公共交通の利用圏域

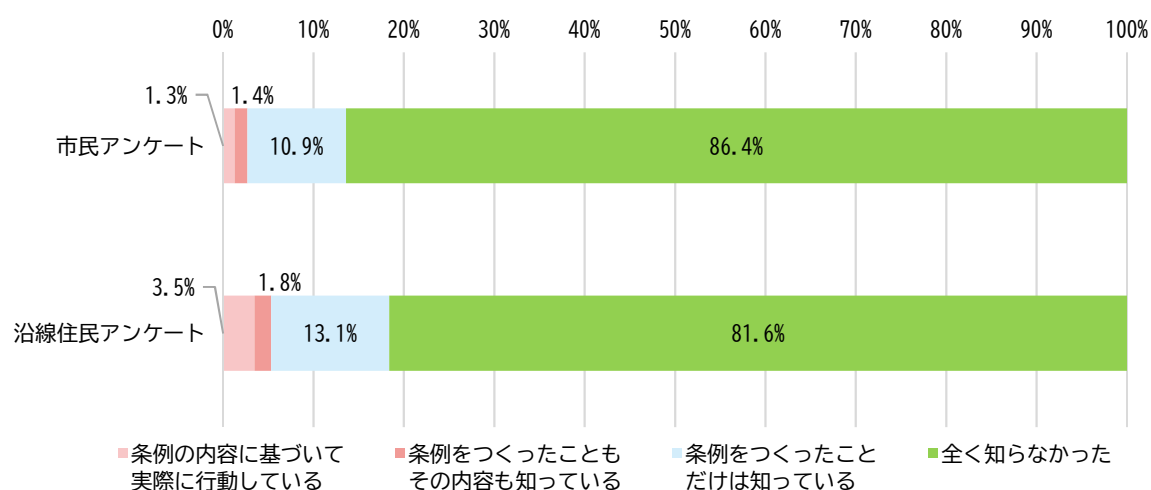
公共交通利用者数の推移を見ると、豊鉄渥美線、豊鉄市内線（路面電車）、路線バス、法人タクシーのいずれも横ばいで推移していましたが、コロナ禍の影響もあり、令和2年に大きく減少しています。令和3年以降、回復傾向にありますが、コロナ禍前には戻っていない状況です。



資料：豊橋市統計書

図 19 豊橋鉄道渥美線・市内線（路面電車）、路線バス、法人タクシーの利用者数の推移

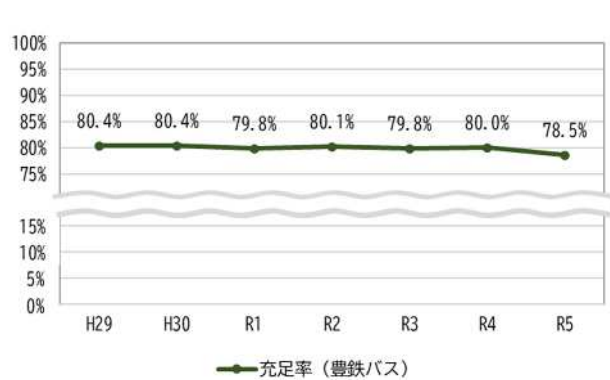
本市の市民アンケート及び市内線沿線の住民アンケートによると、豊橋市の公共交通を共に支え育む条例の認知度について、8割以上の回答者が「全く知らなかった」と回答しています。市のホームページや公共交通イベント等で周知していますが、市民の認知度は低い状況です。



資料：市民アンケート（R6）、市内線沿線住民アンケート（R6）

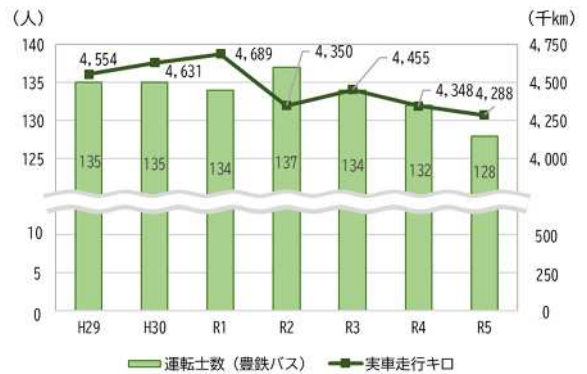
図 20 豊橋市の公共交通を共に支え育む条例の認知度

豊鉄バスの路線バスや豊橋鉄道（鉄軌道）の運転士は、不足している状況ですが、交通事業者は労働基準法を遵守した上で、安全・安心な運行を継続しています。運転士不足により減便するなど、走行キロ（年間の運行距離）は減少し、運行サービス水準が低下しています。



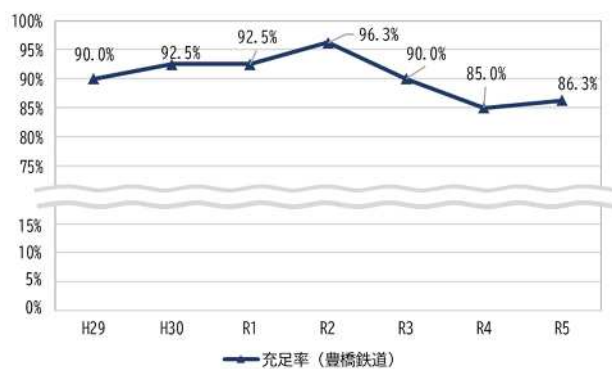
資料：豊鉄バス

図 21 路線バスの運転士数の充足率の推移



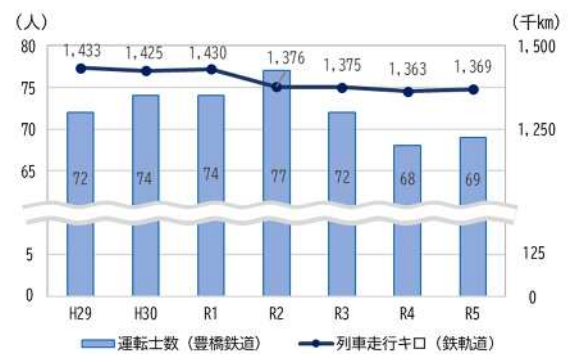
資料：豊鉄バス

図 22 路線バスの運転士数と実車走行キロの推移



資料：豊鉄鉄道

図 23 鉄軌道の運転士数の充足率の推移

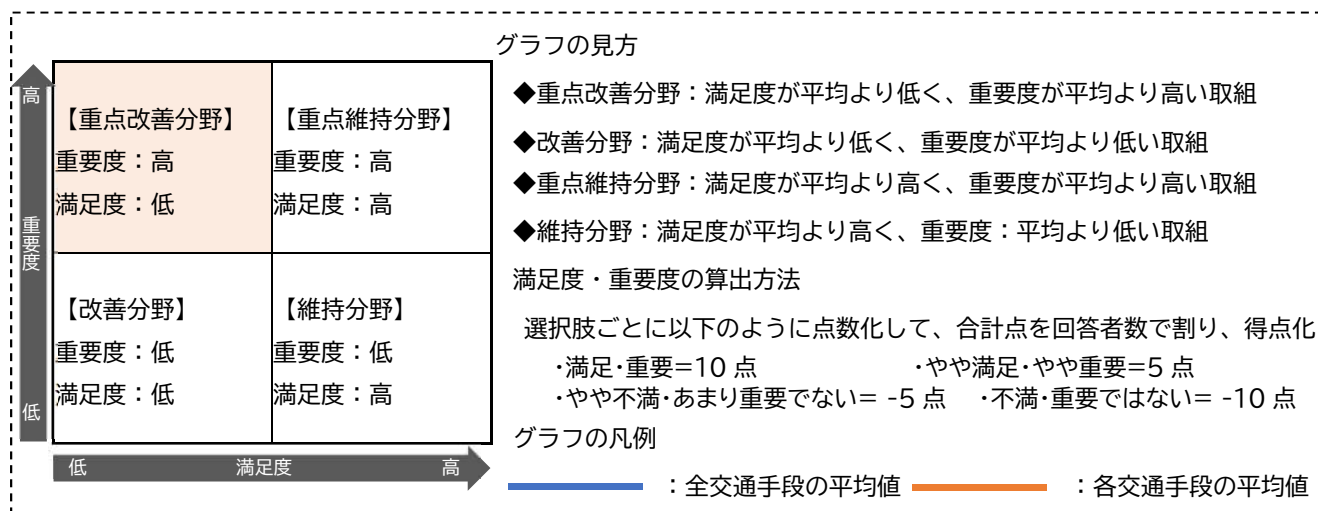


資料：豊鉄鉄道

図 24 鉄軌道の運転士数と列車走行キロの推移

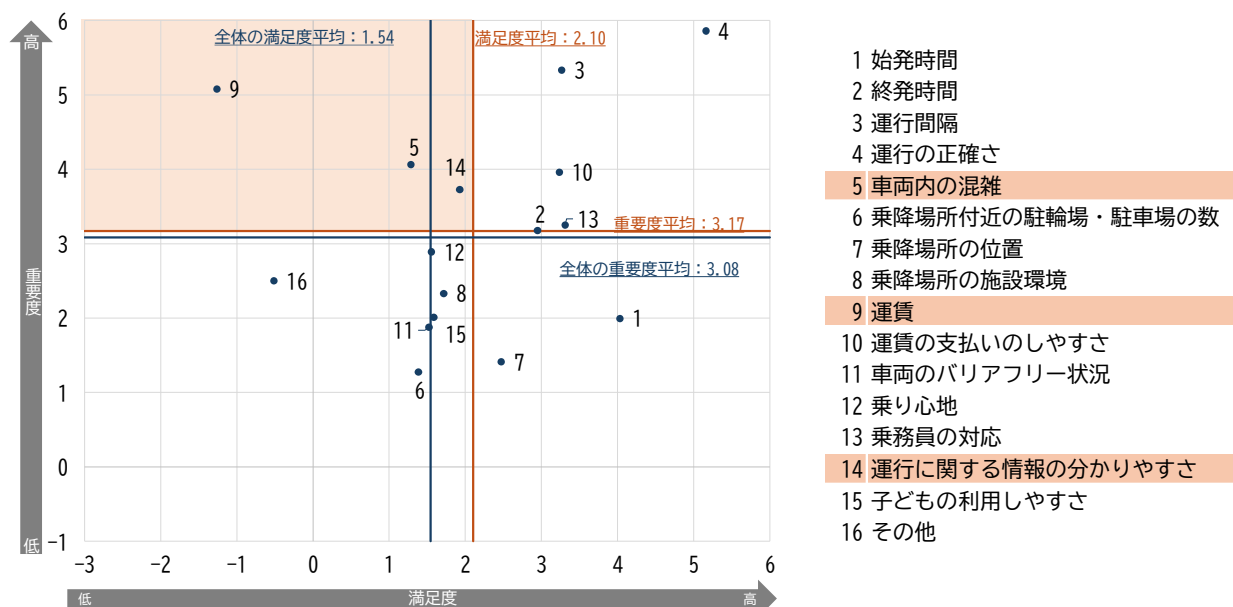
$$\text{※ 充足率} = \frac{\text{運転士数：実働している運転士の人数}}{\text{定員数：週休・年次休暇等を確保した上で運行可能となる運転士の人数}}$$

本市の公共交通利用者アンケート調査について、満足度・重要度をもとに取組を重点改善分野、改善分野、重点維持分野、維持分野に分類しました。重点改善分野は満足度が低く、かつ重要度が高い取組です。コミュニティバス以外の豊鉄渥美線・豊鉄市内線（路面電車）・路線バス・タクシーでは、運賃が共通して重点改善分野となっていますが、運賃は国土交通省へ認可申請または届出により設定しています。



<豊鉄渥美線>

豊鉄渥美線では、満足度平均が2.10、重要度平均が3.17となっています。重点改善分野には、「運賃」の他に「車両内の混雑」や「運行に関する情報の分かりやすさ」が挙げられています。

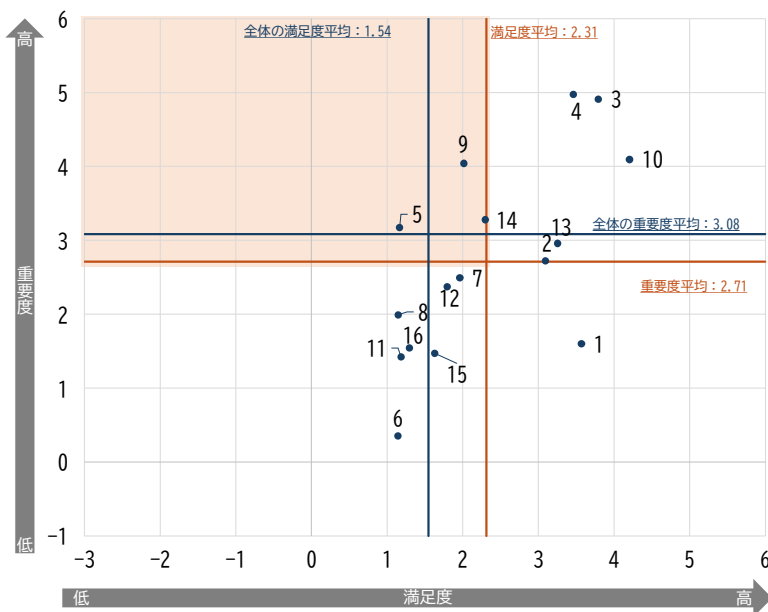


資料：公共交通利用者アンケート（R6）

図 25 満足度と重要度の関係性【豊鉄渥美線】

<豊鉄市内線（路面電車）>

豊鉄市内線(路面電車)では、満足度平均が2.31、重要度平均が2.71となっています。重点改善分野には、「運賃」の他に、「車両内の混雑」、「運行に関する情報の分かりやすさ」が挙げられています。



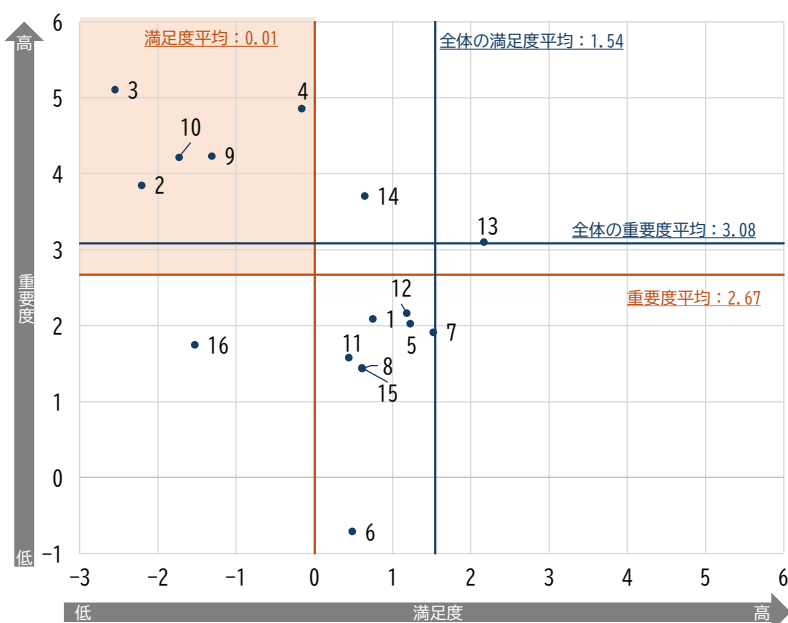
- 1 始発時間
- 2 終発時間
- 3 運行間隔
- 4 運行の正確さ
- 5 車両内の混雑
- 6 乗降場所付近の駐輪場・駐車場の数
- 7 乗降場所の位置
- 8 乗降場所の施設環境
- 9 運賃
- 10 運賃の支払いのしやすさ
- 11 車両のバリアフリー状況
- 12 乗り心地
- 13 乗務員の対応
- 14 運行に関する情報の分かりやすさ
- 15 子どもの利用しやすさ
- 16 その他

資料：公共交通利用者アンケート（R6）

図 26 満足度と重要度の関係性【豊鉄市内線（路面電車）】

<路線バス>

路線バスでは、満足度平均が0.01、重要度平均が2.67となっています。全体平均よりも満足度が低い傾向があります。重点改善分野には、「運賃」の他に、「終発時間」、「運行間隔」、「運行の正確さ」、「運賃の支払いのしやすさ」が挙げられています。



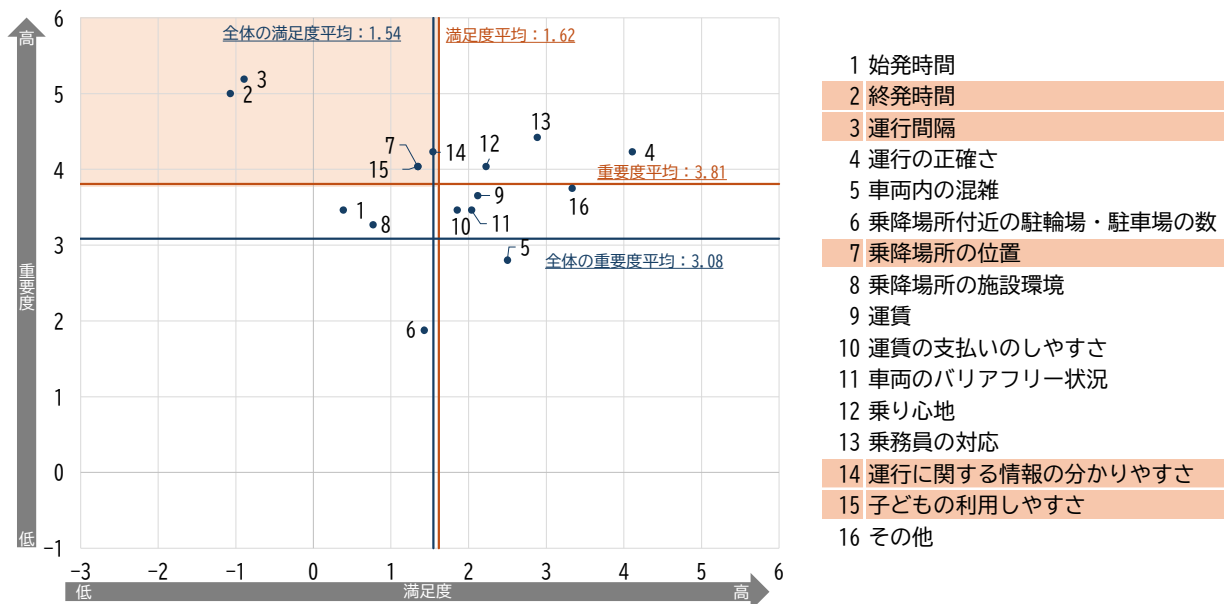
- 1 始発時間
- 2 終発時間
- 3 運行間隔
- 4 運行の正確さ
- 5 車両内の混雑
- 6 乗降場所付近の駐輪場・駐車場の数
- 7 乗降場所の位置
- 8 乗降場所の施設環境
- 9 運賃
- 10 運賃の支払いのしやすさ
- 11 車両のバリアフリー状況
- 12 乗り心地
- 13 乗務員の対応
- 14 運行に関する情報の分かりやすさ
- 15 子どもの利用しやすさ
- 16 その他

資料：公共交通利用者アンケート（R6）

図 27 満足度と重要度の関係性【路線バス】

<コミュニティバス>

コミュニティバスでは、満足度平均が1.62、重要度平均が3.81となっています。全体平均よりも重要度が高い傾向があります。重点改善分野には、「終発時間」、「運行間隔」、「乗降場所の位置」、「運行に関する情報の分かりやすさ」、「子どもの利用しやすさ」が挙げられています。

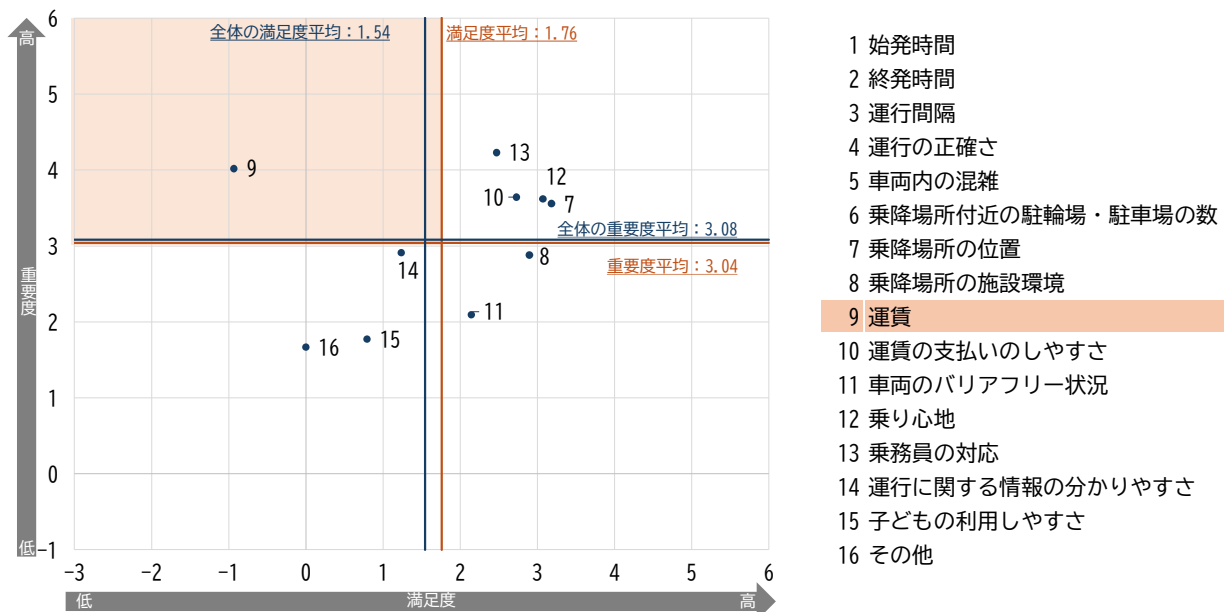


資料：公共交通利用者アンケート（R6）

図 28 満足度と重要度の関係性【コミュニティバス】

<タクシー>

タクシーでは、満足度平均が1.76、重要度平均が3.04となっています。重点改善分野には、「運賃」が挙げられています。

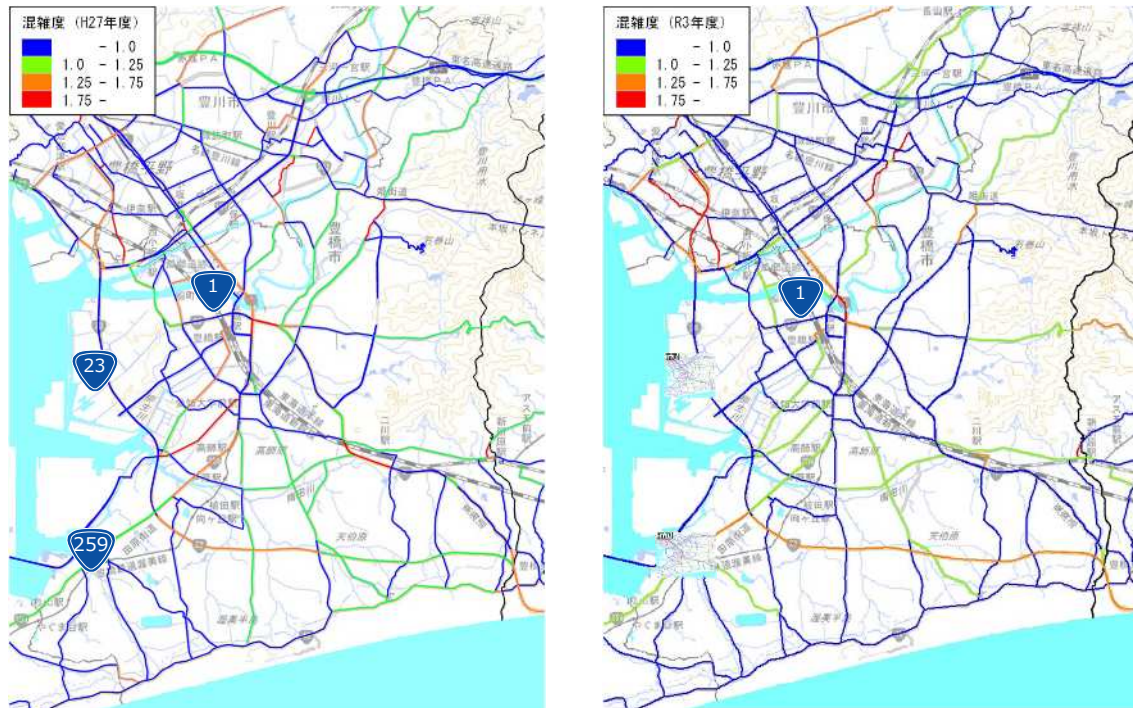


資料：公共交通利用者アンケート（R6）

図 29 満足度と重要度の関係性【タクシー】

2.4 道路交通

本市の自動車交通量の混雑状況は、平成 27 年度と令和 3 年度を比較すると、令和 3 年度に混雑度が 1.0 を下回る路線が多くなっています。主な渋滞箇所と渋滞区間は、臨海部周辺の国道 23 号バイパスや市の中心部などに発生しています。



混雑度：道路の交通混雑の状況を示す指標

～1.0混雑することなく円滑に走行可能

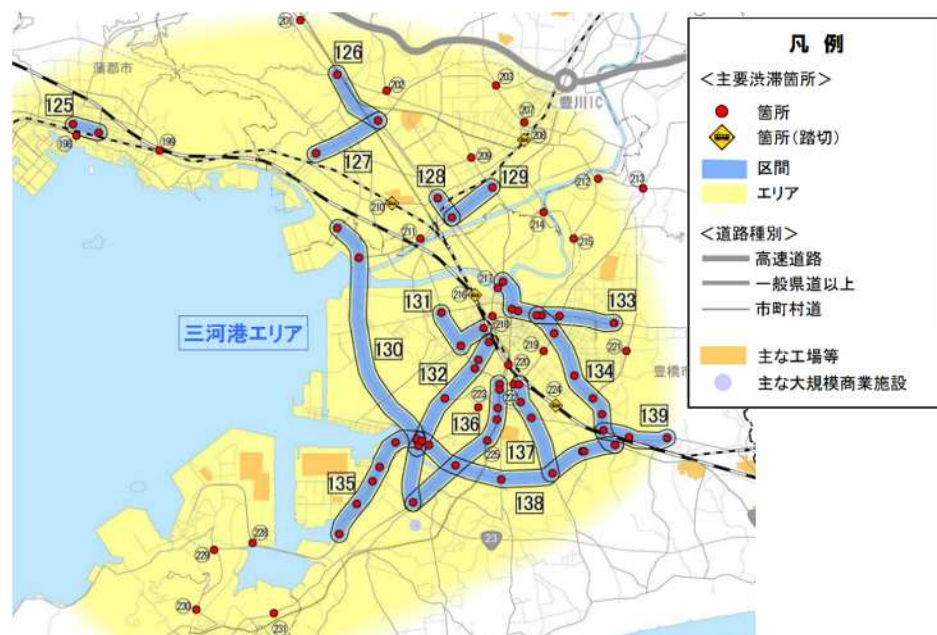
1.25～1.75 混雑する時間帯が加速度的に増加

1.0 ～1.25 混雑する可能性のある時間が 1～2 時間

1.75～ 慢性的な混雑が発生する状況

資料：全国道路・街路交通情勢調査

図 30 自動車交通の混雑度



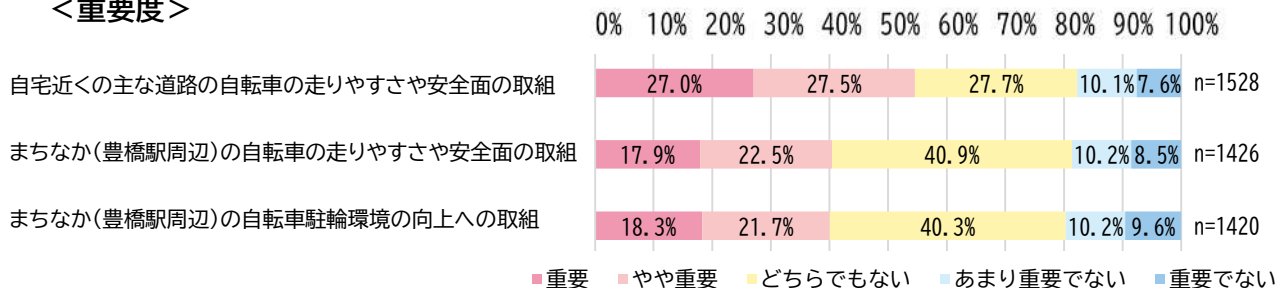
資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会（R 6）

図 31 市内の主要渋滞箇所

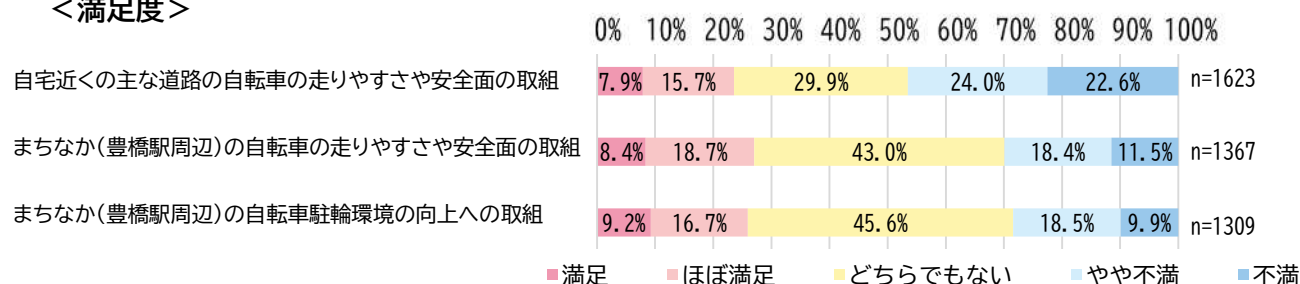
2.5 自転車

市民アンケート調査によると、「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」については、重要度は高いが満足度が低いことから改善の必要性が高い項目となっています。

<重要度>



<満足度>



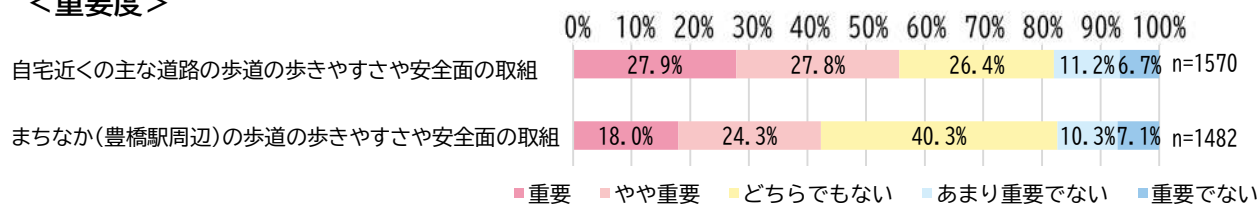
資料：市民アンケート（R6）

図 32 自転車に関する取組の重要度と満足度

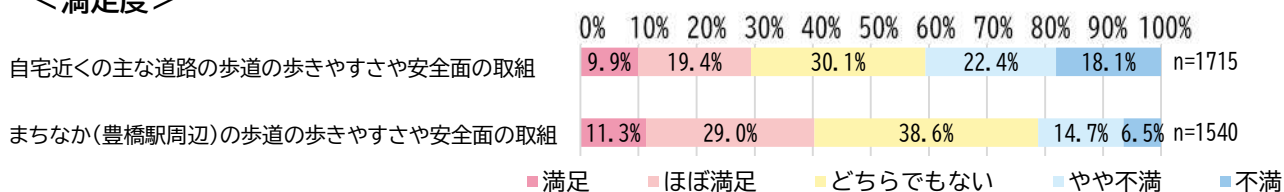
2.6 徒歩

市民アンケート調査によると、「自宅近くの主な道路の歩道の歩きやすさや安全面の取組」については、重要度は高いが満足度が低いことから改善の必要性が高い項目となっています。

<重要度>



<満足度>



資料：市民アンケート（R6）

図 33 徒歩に関する取組の重要度と満足度

第3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

～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い、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を感じる人の割合

評価指標1-2 歩行者・自転車に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・自転車の利用者割合

2. 基本方針ごとの評価

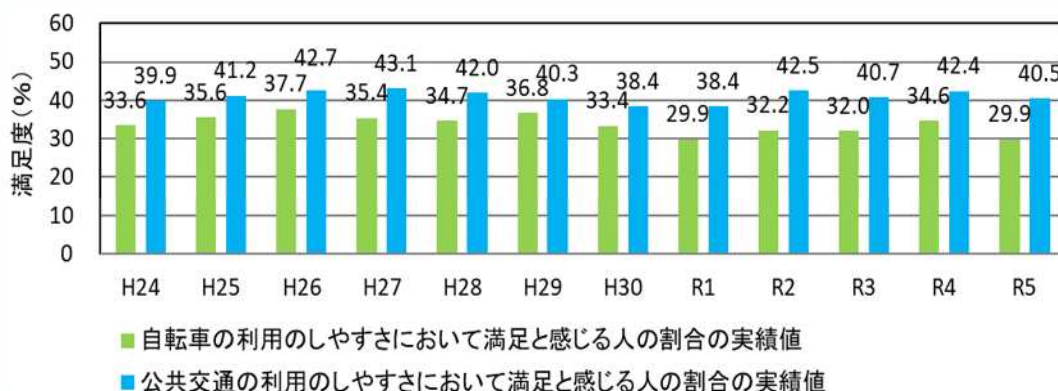
2.1 「基本方針1：安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価

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

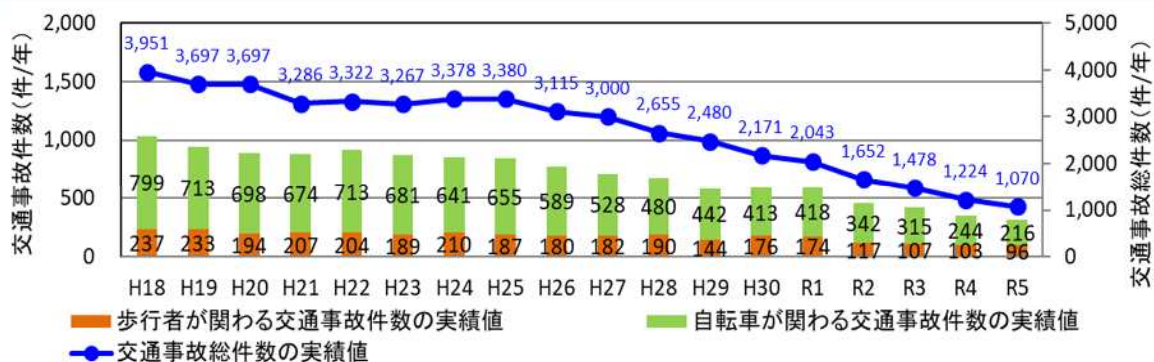
	H26実績	R1実績	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
自転車	37.7%	29.9%	29.9%	40%	未達成
公共交通	42.7%	38.4%	40.5%	45%	未達成



- ・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・自転車に関わる交通事故件数

H26実績	R1実績	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
769件/年	592件/年	312件/年	R1実績からの減少	達成



- ・事故件数は H25 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UD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豊橋鉄道渥美線の南栄駅、市内線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、令和7年春ごろまでに豊鉄バスへの交通系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。

また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しております。一方で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。

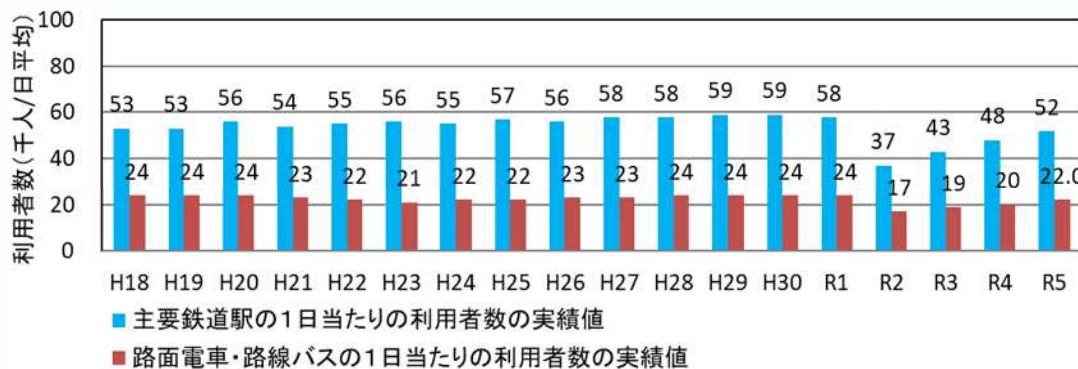
2.2 「基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価

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	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
主要鉄道駅	56.1千人/日平均	58.5千人/日平均	52.6千人/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	22.0千人/日平均	R1実績の維持	未達成



- ・H25以降は微増していたものの、新型コロナ感染拡大の影響により、公共交通利用者が減少し、R1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	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
57,455人/日	57,639人/日	55,758人/日	63,000人/日	未達成



- ・H28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、R1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

まちなかの賑わいの創出のため、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、平成 28 年度～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賑わいの創出のため、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。
豊鉄渥美線、東田本線、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、M a a S 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。

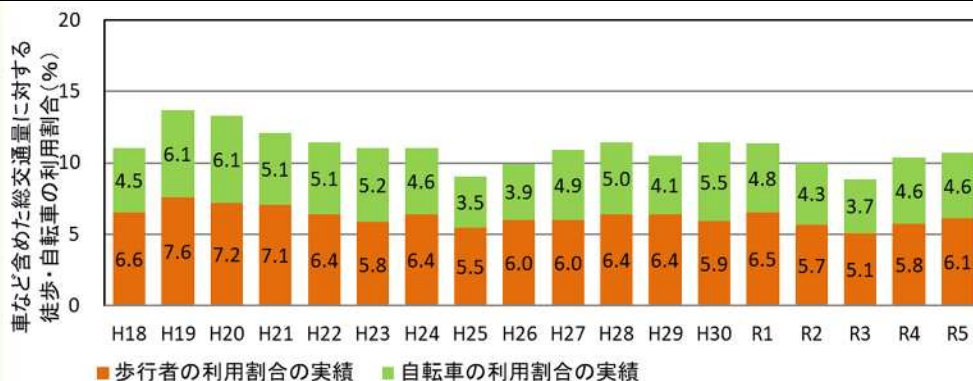
2.3 「基本方針3：環境・健康を意識した交通づくり」の評価

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	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
9.9%	11.3%	10.7%	R1実績からの増加	未達成



・H25以降増減を繰り返しておりR2、R3で減少しR4以降は増加傾向にありますがいずれの年もR1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

公共交通に関わる行政、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」（以下、公共交通条例という）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。

鉄軌道事業者は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、公共交通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。

第4章 豊橋市の都市交通課題

今後の都市交通のあり方などを検討する上では、将来の都市像や目指す交通体系に対して現状がどのような状況にあるか、また、交通課題が何であるかを把握することが重要と考えます。そこで、本市の交通を取り巻く状況を踏まえて、都市の交通課題を下記のように抽出しました。

課題① 自家用車によらない移動環境の維持・向上

- ・市民アンケート調査によると、目的別の移動手段は車（自分で運転）での移動が多い状況であり、自家用車によらない移動を選べる環境の構築が必要となります。
- ・運転免許返納者や子どもなどの免許を保有しない人の移動手段の維持・確保のほか、徒歩や自転車での安全で快適に移動できる環境が求められています。
- ・本市の人口は2010（平成22）年以降減少し続けており、更には、各交通手段のトリップ数の減少などから公共交通の利用者の減少が見込まれるため、路線の維持が困難となることが予想されます。

課題② まちなかの賑わいや回遊性の向上

- ・豊橋駅周辺のまちなかへの移動は比較的に公共交通の占める割合が高い状況となっています。
- ・店舗やイベント等との連携による公共交通の利用促進や、まちなかや地域拠点へ行きやすい交通環境の向上が必要となります。
- ・徒歩や自転車の道路空間の再編などにより、回遊性の向上を図る必要があります。

課題③ 渋滞の緩和と安全・円滑な移動環境

- ・本市の道路交通について、道路交通センサスによると混雑度が低い路線が過去に比べて多くなっていますが、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います。
- ・バスやタクシー等の公共交通の定時性や速達性を確保するうえでも、交通渋滞の緩和が必要となります。
- ・多目的屋内施設は、興行時において5,000人規模の多数の来場者が本施設に訪れることとなります。その際の来場手段としては、豊橋駅を経由して徒歩、路面電車、路線バスで来場することが想定されていることから、多様な交通手段での来場を促すともに、路面電車での輸送サービスの向上や停留場の改善が求められます。

課題④	拠点とのつながりの強化
-----	-------------

- ・都市計画マスタープランでは、集約型都市構造の実現に向け、拠点づくり及び公共交通幹線軸の形成を位置付けています。また、立地適正化計画において、公共交通幹線軸の沿線等で設定された「歩いて暮らせるまち区域」の人口の占める割合は増加していることから、拠点につながる公共交通幹線軸の維持・強化が必要となります。
- ・東三河の中心となる拠点の形成を図るため、通勤、通学、通院や買い物など市民や来訪者が交流できるよう、広域ネットワークの維持・向上が必要となります。

課題⑤	移動を通じた健康づくり
-----	-------------

- ・意識的に運動を心がけている人は減少傾向となっており、健康に関心の薄い人を含む幅広い人に対して、自転車や公共交通等の利用で健康的な行動への転換が必要と考えられます。

課題⑥	都市交通の担い手確保
-----	------------

- ・公共交通の運転士において、高齢化やドライバーの働き方改革により担い手が不足しており、公共交通の路線や本数の維持・確保が困難な状況です。

課題⑦	環境負荷の軽減
-----	---------

- ・本市の二酸化炭素排出量における運輸部門の排出量の割合は、全体の22%となっており、その内、乗用車が50%を占めています。環境負荷の低い交通行動への転換が必要とされます。
- ・SDGsの浸透もあり市民の環境問題への関心は高まっています。

課題⑧	災害に強い交通環境
-----	-----------

- ・本市では、近年豪雨被害が発生しており、令和5年6月の大雨では、鉄道施設やタクシー車両が冠水や水没等により被害を受けております。全国的にも洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数が増加しており激甚化する災害に備えて、災害に強い都市交通インフラの形成が必要となります。

第5章 目指す将来像

次期計画では、以下に示す観点から、基本理念を定めます。

【基本理念の設定方針】

- ・本計画は、上位計画と連携し、持続可能な集約型都市構造への転換を引き続き目指すこととし、現豊橋市都市交通計画2016-2025の基本理念を受け継ぐことを基本とします。
- ・現在、人口減少や高齢化が進行する中で都市構造に応じた公共交通ネットワークの形成を図り多様な交通手段を誰もが使えるということが必要となります。
- ・また、人々の外出が低下する中で、公共交通の利用者の減少や担い手不足の危機に直面しており、都市交通の機能を維持するためには、行政、市民、事業者の相互協力により過度に自家用車に頼らない意識への転換が必要となります。そのためには、都市拠点や地域拠点等へのアクセスを向上させることで、人とまちがつながり賑わいの創出や自由に交流できる都市交通体系を目指すことを前面に出した基本理念とします。



【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

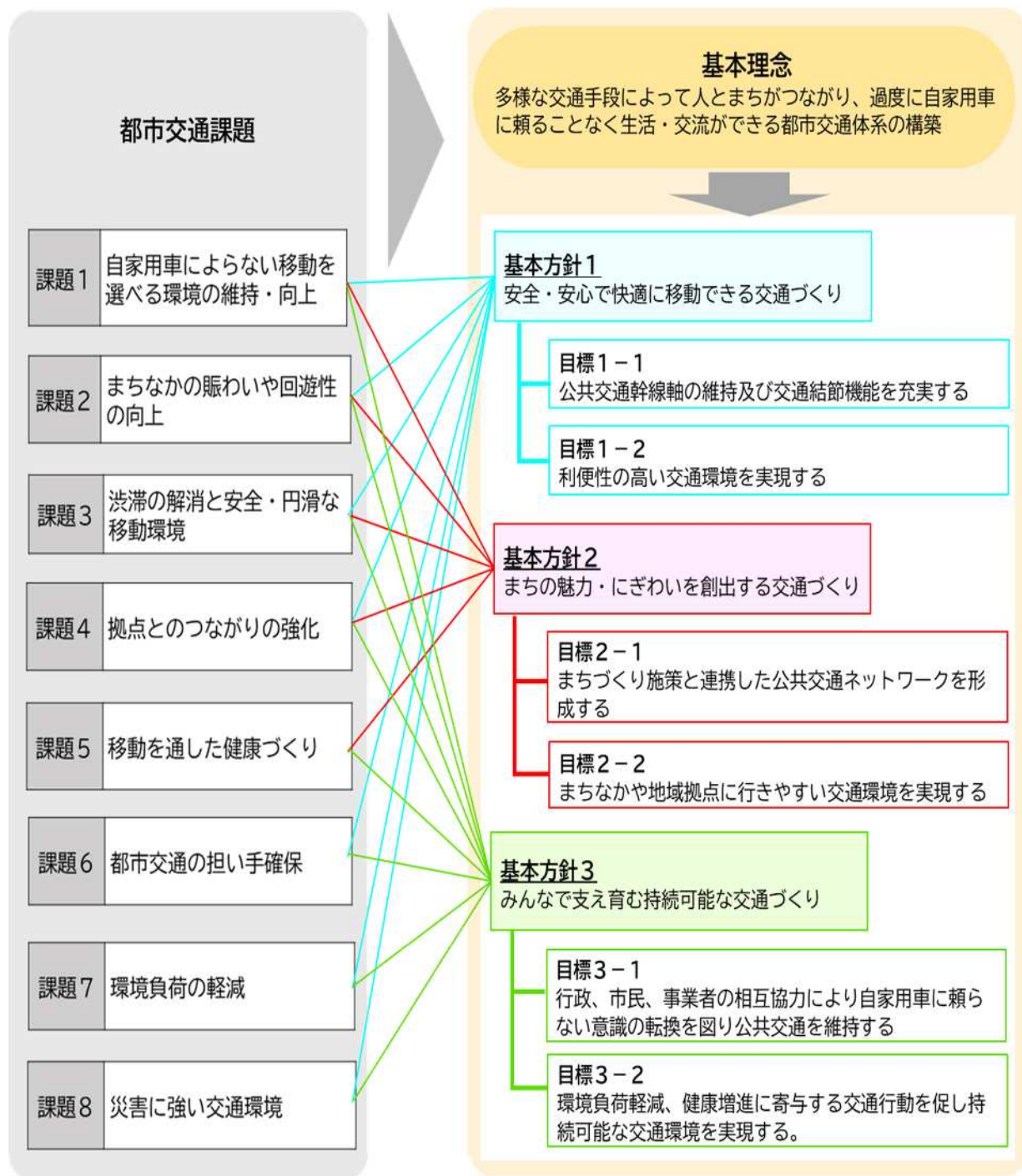
～基本理念の考え方～

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。

第6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、本市の目指すべき都市の将来像や将来交通体系を実現するために基本方針と目標を定め都市交通課題に対応します。



2. 基本方針・目標の基本的な考え方

ここでは、基本理念に掲げる都市交通体系の構築の実現と本市の抱える都市交通課題の解決に向け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

本市では、集約型都市構造の実現を目指すなかで、過度に自家用車に頼らず移動できる持続可能な公共交通を維持・確保するとともに、安全・安心に加え、災害に強く、快適に移動できる「質」の高い交通づくりが求められています。

誰もが安心して移動できる環境を整えるため、公共交通のサービス水準の維持をはじめ、施設の維持・更新や円滑な乗換施設の整備とともに、周辺道路の整備推進等を重ね合わせながら、幹線交通の速達性・定時性・信頼性の向上を図ります。また、新技術の導入や情報提供の充実を図りながら、利用者にとってより利便性の高い交通環境を実現します。

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

インターネットやテレワークの普及など情報社会が進む中、市民の外出機会が減少しており、今後、さらなる人口減少の進展が想定されております。

そのため、拠点を中心とした人々の交流を促進することで、まちのにぎわいの創出や拠点の魅力を高めることが重要であり、公共交通をはじめ、自転車や徒歩などによる拠点へのアクセスや交通環境の向上に向け、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成するとともにまちなかや地域拠点に行きやすい交通環境を実現します。

また、多目的屋内施設は、興行利用から市民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、多様な交通手段におけるまちなかの交通環境の向上をはじめ、過度に自家用車に頼らない交通行動を促すことで、まちの魅力・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

本市では、本格的な人口減少や少子化・高齢化の進展をはじめとし、大規模自然災害の発生やコロナ禍を契機とする交通行動や需要の変化により、公共交通を取り巻く状況は厳しくなっています。さらには、移動手段を自家用車に依存している現状を踏まえ、過度に自家用車に頼らないような意識の改革が必要です。そのためには、単に公共交通の利用環境を整えるだけでなく、今後の社会情勢の変化を踏まえ、行政、市民、事業者、公共交通事業者が一体となって公共交通を維持させることが必要になります。

加えて、地球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減少に努める必要があります。また、自家用車を運転できる高齢者の増加に伴い、環境負荷や交通事故の増大が懸念されることに加え、歩く機会が減少することによる、健康面への影響も考えられます。公共交通や徒歩・自転車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、健康増進に寄与する交通行動を促し、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 都市交通体系のイメージ

本市では、人口減少や高齢化等に対応し、持続可能な都市経営を行うため、集約型都市構造の実現を目指しており、商業、医療、福祉などの都市機能や産業基盤、交流施設といった多様な機能を集積する各地域の中心的な役割を果たす「拠点」を結ぶ公共交通幹線軸の形成や交通結節機能の向上など、公共交通ネットワークを中心に構築します。

また、立地適正化計画において公共交通幹線軸沿線などを「歩いて暮らせるまち区域」として市街化区域内に示し、中心市街地のにぎわい創出や、各拠点における都市機能の集積を支えるために必要な人口密度を将来にわたり維持することを目指していることから、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸の維持を図ります。

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も形成します。

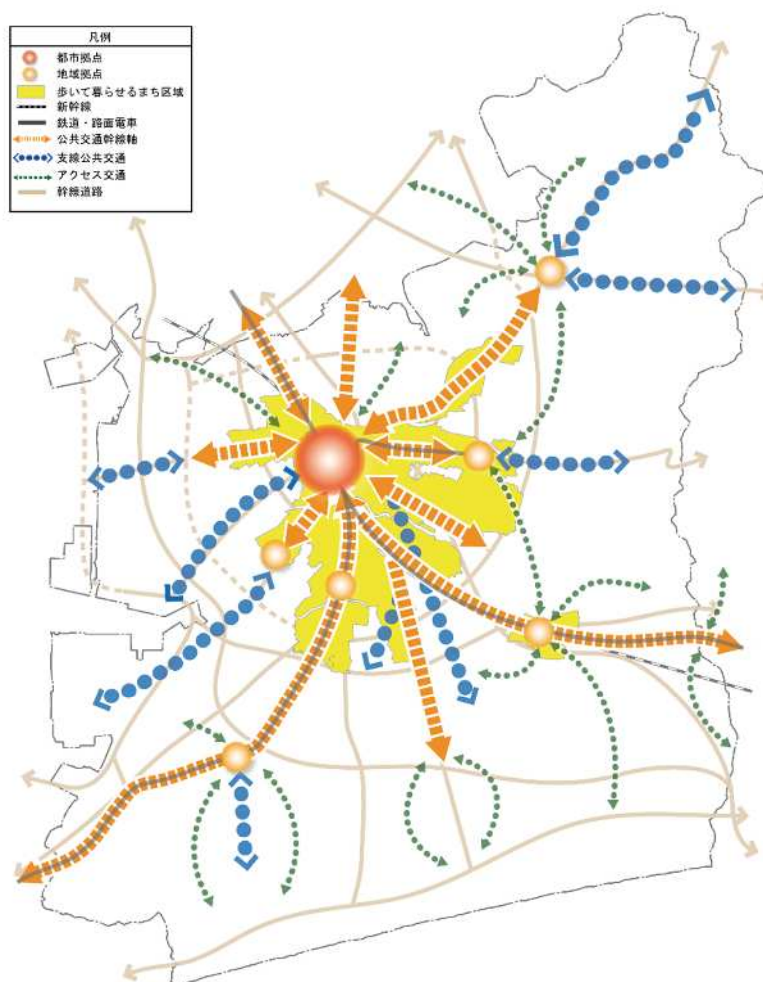


図 34 将来都市交通体系

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つに掲げられている「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。

「快適に暮らせるやさしいまち」は、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。

それとともに、都市拠点と地域拠点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。

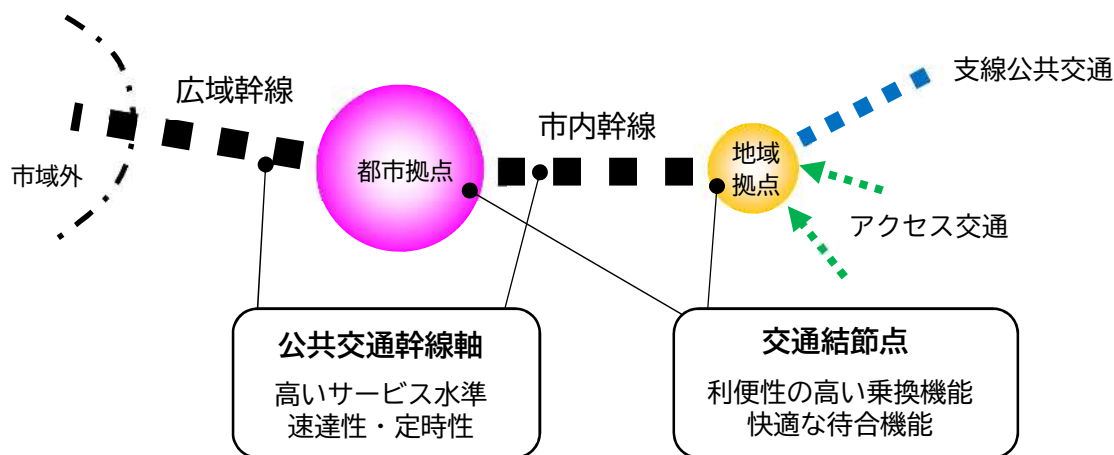


図 35 公共交通幹線軸・交通結節点等の体系イメージ

(1)交通軸の考え方

①公共交通幹線軸

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、市内から市域外への流動と市外からの来訪者の需要に対応する広域幹線や、市内の都市拠点と地域拠点の移動に対応する市内幹線で構築します。

また、地域拠点間において交通需要が見込まれる場合には、多様な交通手段を活用しつつ、公共交通幹線軸に準ずる路線の構築を検討します。

②支線公共交通・アクセス交通

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、従来の乗合型公共交通サービスの確保が難しい地域において、鉄道駅といった最寄りの交通結節点などに徒歩や自転車、コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）、タクシー、自家用車やシェアモビリティなどでアクセスする移動手段になります。需要や地域特性に応じたサービス水準の確保やC&R^{*1}、P&R^{*2}の施設整備など、利便性を高めます。

③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とを円滑に処理します。

道路は、これまでは自動車交通の処理が中心の整備でしたが、徒歩、自転車、公共交通と共存し安全で快適に移動できる道路空間の形成を進めるとともに、まちなかにおいては、居心地が良く歩きたくなる「ウォーカブルなまちなか」の形成を進めます。

※1 C & R : 「Cycle and Ride (サイクル アンド ライド)」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車で行き、近くの駐輪場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通を利用して目的地まで移動すること。

※2 P & R : 「Park and Ride (パーク アンド ライド)」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで自家用車で行き、近くの駐車場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通を利用して目的地まで移動すること。

(2)交通結節点の考え方

交通結節点とは、異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換えや乗り継ぎを行うことができる場所です。公共交通と徒歩、自転車、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整備します。

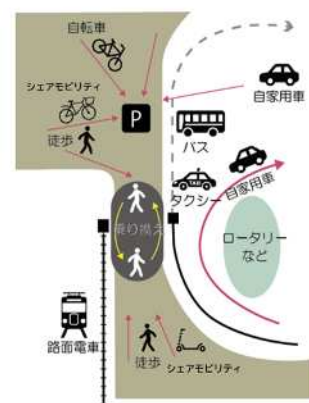


図 36 交通結節点のイメージ

【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、福祉施設といった高次で多様な都市サービスを楽しむことが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、和田辻停留場周辺における、既存の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. 交通モード別の役割

4.1 交通モードの果たすべき役割

3で示した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以下に示します。

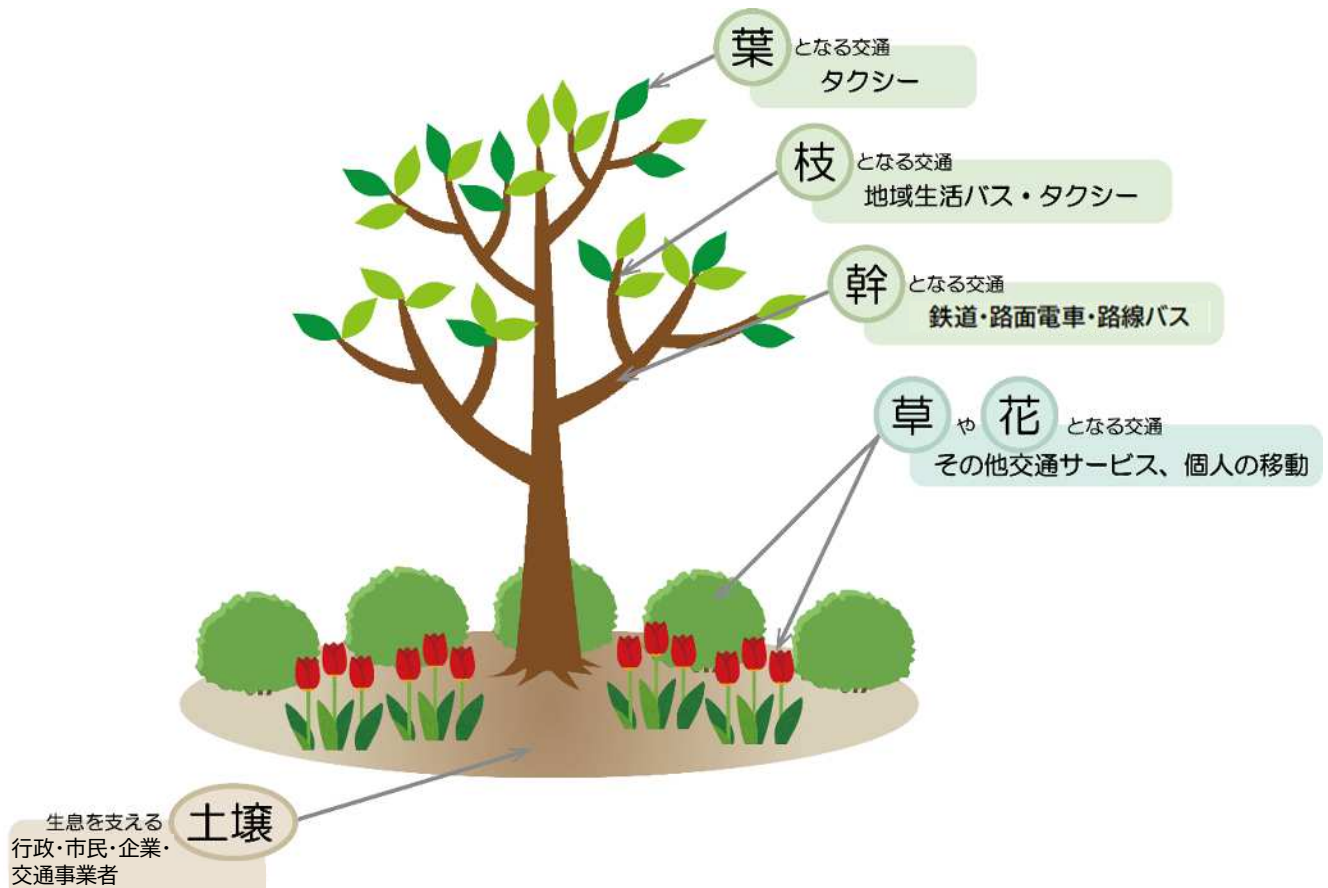


図 37 各モードの役割イメージ

“幹” となる交通	鉄道	広域及び市内の拠点間の円滑な移動を支えます。
	路面電車	本市東部方面の幹線的な公共交通という役割だけでなく、市の地域資源となっている。
	路線バス	多くの利用者を効率的に輸送でき、公共交通幹線軸や需要と地域特性に応じた支線路線の役割を担います
“枝” となる交通	「地域生活」バス・タクシー	公共交通空白地域において、地域住民の日常生活に必要な移動をサポートします。
“葉” となる交通	タクシー	個人のニーズに応じ、利用したい時間にドア・ツー・ドアで面的な輸送ができます。
“草や花” となる交通	特定のニーズに対応した移動サービス	企業や地域団体、地域住民等が主体となって、それぞれのニーズに対応した移動手段です。
	その他の移動サービス	多様な移動手段を組み合わせ、誰もが気軽に移動します。
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 交通の果たす役割

(1) 鉄道

鉄道は、大量輸送性、速達性、定時性に優れ、長距離の移動で効率的な交通手段です。本市では、主にJR線、名鉄線が都市間や隣接市への広域的な移動、豊鉄渥美線は田原市との移動や市南西部地域の市内移動の役割を担っています。広域及び市内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、現状でも、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、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進めるため、路線やサービスを維持し、さらなる利便性を向上するとともに、駅の魅力を高めることが重要です。

豊鉄渥美線は、路線沿線の地域特性や人口減少・少子化の進展により、今後大幅な利用者増が期待できません。そのため、鉄道施設の更新などに関わる費用増が続く状況下では、現状のサービス維持が困難となることが懸念されます。

しかし、豊鉄渥美線は広域的な移動や通勤、通学など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、行政の適切な関与が必要と考えられます。

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、広域移動の利便性向上に向けた検討も必要と考えられます。

(2) 路面電車

路面電車はバスと比べ、運行頻度が高く大量輸送と定時性に優れるほか、鉄道よりも乗り降りの際の上下移動が少なく利便性に優れた移動手段です。

本市の路面電車は、豊橋駅東口駅前広場に直接乗り入れており、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にも寄与する市東部の幹線的な公共交通となっています。

しかしながら、競輪場前停留場より終点側が単線であることや、井原交差点の急曲線の存在、道路の交通信号の制約等により、輸送力や速達性向上には限界があり、ピーク時の車内混雑が激しくなっています。

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存し、待合環境の安全性、快適性が損なわれている状況にもあります。

さらに、東八町停留場より終点側では、軌道の損傷が激しい区間が多く、車両の乗り心地や歩行者等の交差点横断が不便な状況にあります。

このような状況の中、施設や車両の老朽化などに伴う施設更新費用が増加することに加え、利用者の伸び悩みに相まって、今後、交通事業者だけでは現状のサービス維持が困難となることが懸念されています。

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だけでなく、東海地方で唯一の路面電車であり、市民や利用者、そして来訪者にとってその存在自体が魅力を感じる公共交通として市の地域資源となっていることから、行政の適切な関与により維持し、活性化し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、沿線まちづくりの検討も踏まえた取組も重要となります。

(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で定時性が損なわれるといった側面もあります。

本市においては、通勤や通学とともに、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。今後、更なる少子化・高齢化の進展や自家用車を利用する高齢者の増加などにより利用者が減少し、現在の路線の維持やサービス水準を確保していくことが難しい状況になることが考えられます。

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す。このため、ネットワークとサービスの両面から、利便性を維持・向上していくことが求められます。

ネットワークの観点では、特に拠点を結ぶ路線は、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、幹線としての運行頻度や時間帯などを確保し、利便性の高い交通としていくことが求められます。加えて、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路線となる路線バスを維持、確保していく必要があります。

サービスの観点では、近年新たに路線バスでの全国交通系 IC カードの利用が可能になったほか、自動運転の導入に向けた取組も進められており、これらの取組をより一層加速させていくことが必要となります。

また、利用促進にあたっては、行政、交通事業者、地域住民が連携して、地域の特性に合わせた取組を進めていくことが重要となります。

(4)「地域生活」バス・タクシー

地域生活バス・タクシーは、公共交通空白地域における「地域生活」を支える交通手段です。

地域公共交通の利用者数が年々減少する状況の中、路線バスの廃止された地域などにおいて、買い物や通院、通勤、通学などの地域住民の日常生活に必要な移動をサポートしています。

持続的な運行と利用者の利便性の確保に向けては、交通事業者や地域からの意向に柔軟に対応しながら、協働で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、個人のニーズに応じ、利用したい時間にドア・ツー・ドアで面的な輸送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など利用したい時間に運行していない場合や高齢者や障がい者といった徒歩などによる移動の制約が大きい人々にとって、必要不可欠な移動手段としての役割を担っています。

今後も多様な目的の移動に対応していくため、行政などとの連携により、更に利用しやすい環境づくり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、特定の移動ニーズに対して、企業や地域団体、地域住民等が主体となって取り組む交通手段です。

高齢者や障がい者など、移動にサポートが必要な方や、企業、地域住民など、特定の細かなニーズに対しては、行政や交通事業者だけでなく、関係主体が自ら移動を支えることで、より多様なニーズに対応していくことが可能となります。

(7)その他の移動サービス

シェアモビリティや C&R、P&R など多様な移動サービスを組み合わせて、誰もが気軽に移動できる環境を創出することが重要です。

様々な交通手段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創出につながります。また、公共交通と共存した安全で快適に移動できる道路空間の形成によって、居心地が良く歩きたくなる「ウォーカブルなまちなか」の形成を進め、まちのにぎわいと活力の創出に寄与します。

4.3 行政・市民・事業者・交通事業者の役割

(1)行政の役割

多様な移動ニーズや社会ニーズに対応しながら、公共交通の維持・活性化を進めるためには、各交通モードが機能を十分に発揮できるよう支援を行うとともに、市民、事業者、公共交通事業者等の理解を深め、協力し合える体制作りを行うことが重要です。

(2)市民の役割

公共交通を持続的に維持するためには、利用者である市民が、過度に自家用車に頼らず、積極的に公共交通を利用していくことが不可欠です。そのためには、市民 1 人ひとりが公共交通への理解と関心を深め、行政や事業者、公共交通事業者とともに支え育む意識をもつことが重要です。

(3)事業者の役割

事業活動に伴う移動また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、過度に自家用車に頼らない意識の変化を促すよう努めます。また、事業者は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ます。

(4)事業者の役割

交通事業者は利用者等のニーズを把握し、効率的な事業運営や公共交通の利便性を向上させるよう努めるほか、利用促進を行います。

第7章 計画の評価指標

1. 評価指標の全体構成

計画全体、基本方針及び目標を適切に評価するための評価指標として、以下の4項目を設定します。

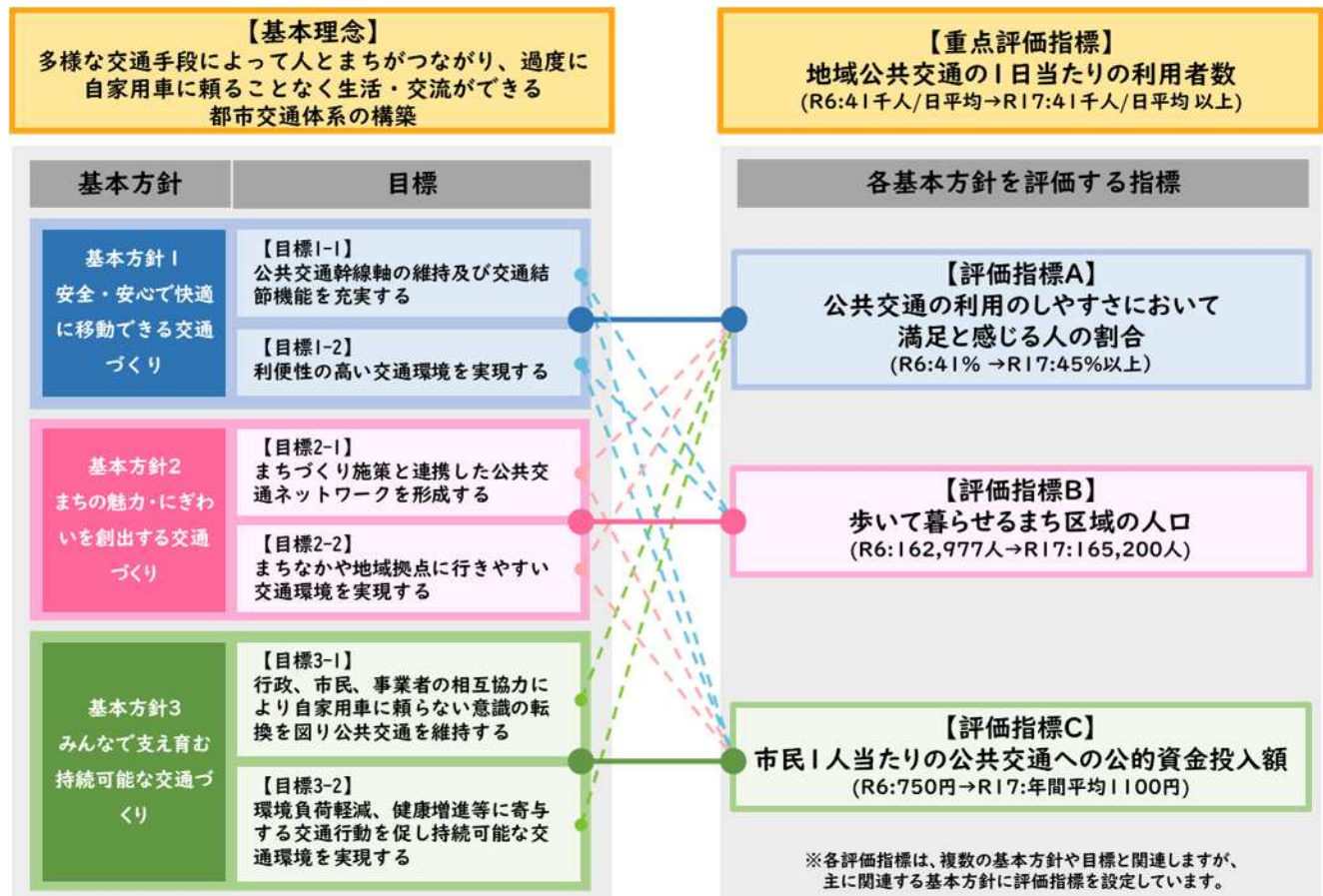


図38 評価指標の全体構成

2. 個々の評価指標の概要と目標値

計画全体、基本方針及び目標の達成状況を定量的に把握するため、評価指標の目標値を設定します。

計画全体の評価指標

重点評価指標 地域公共交通の1日当たりの利用者数

- ＜評価指標設定の狙い＞
- ・過度に自家用車に頼らない社会への転換を促し、多様な交通手段を誰もが利用できる都市交通体系の構築には、基本方針1「安全・安心で快適に移動できる交通づくり」、基本方針2「まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり」、基本方針3「みんなで支え育む持続可能な交通づくり」の方針に基づき、豊橋市の都市交通課題への対応が必要です。
 - ・本市の目指すべき都市の将来像や将来交通体系を実現できたことを計る指標として、地域に根差す地域公共交通を対象とした「公共交通の1日当たり利用者数」を評価指標として設定しました。
- ＜指標値の計測方法＞
- ・指標値は、渥美線、市内線、路線バス及びコミュニティバスの輸送人員の合計値とします。
 - ・本市の統計書において公表される輸送人員の統計データ(コミュニティバスについては運行事業者の実績報告)を活用します。
- ＜評価指標の目標値の考え方＞
- ・今後は、本格的な人口減少社会の影響により、人口の母数が減少することで徐々に公共交通利用者が減っていくことが予想されます。
 - ・また、公共交通の分担率も減少傾向となっており、更なる利用者の減少も考えられます。
 - ・こうした社会情勢の中でも、基本方針1から3の取組を展開することによって、公共交通の分担率を高め、人口減少社会の中でも利用者数を増加させる目標とします。
 - ・経年的に利用者数を把握することで、継続的な施策実施の効果を把握することや、変化の大きな時期に何があったのかを考えることにも役立てます。
- ＜指標値＞

	令和6年度実績	令和17年度目標
地域公共交通の1日当たりの利用者数	41千人/日平均	41千人/日平均 以上

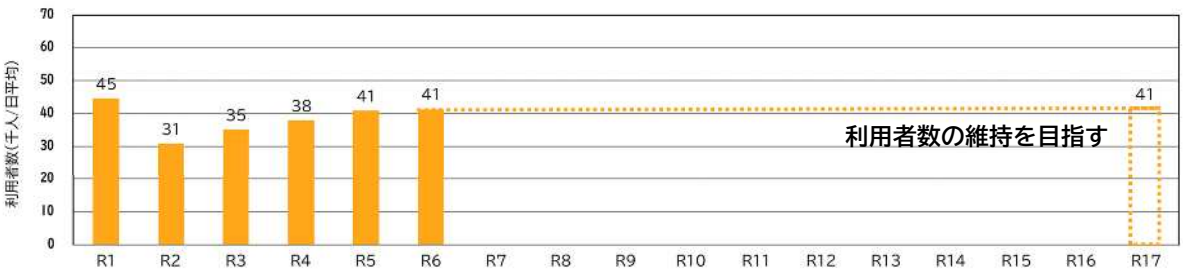


図 39 地域公共交通の1日当たりの利用者数

基本方針1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

評価指標A 公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合

<評価指標設定の狙い>

- ・安全・安心で快適に移動できる交通環境の実現には、交通事業者と行政が一体となってサービス水準を確保し、安定的なサービス提供の基盤を構築することが不可欠です。
- ・安定的なサービス提供の基盤の構築には、公共交通幹線軸の維持や交通結節機能の充実、利便性の向上に向けた取組を行い、多様な交通手段を誰もが利用しやすくすることが必要です。
- ・安全・安心で快適に移動できる交通環境の実現を計る指標として、「公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合」を評価指標として設定しました。

<指標値の計測方法>

- ・本市が毎年実施している市民意識調査の結果を活用します。
- ・指標値は、「公共交通の利用のしやすさ」の設問において、「十分満足である」「まあ満足である」の回答者数の合計を、総回答者数で除した値とします。
- ・公共交通幹線軸の運行本数の状況も確認しながら評価していきます。

<目標設定の考え方>

- ・公共交通の利用のしやすさが満足とを感じる人の割合は、調査年度により上下するもののほぼ横ばいで推移しています。
- ・公共交通幹線軸の維持や利用しやすい環境の構築の取組を実施することで、満足とを感じる人の割合を45%以上とすることを目標として設定しました。

<指標値>

	令和6年度実績(見込み)	令和17年度目標
公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合	42%	45%以上

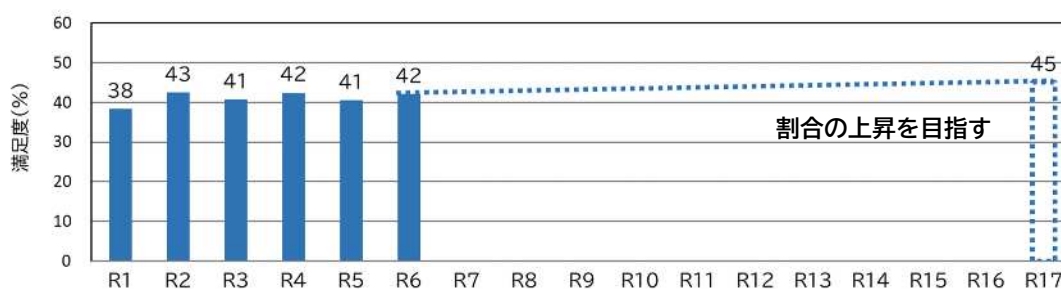


図40 公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合

評価指標B 歩いて暮らせるまち区域内の人口

<評価指標設定の狙い>

- ・まちの魅力・にぎわいを創出する交通環境の実現には、まちづくり施策と連携し、都市機能が集積する都市拠点や日常生活に必要な機能が集積する地域拠点に行きやすくなる公共交通ネットワークの形成が重要です。
- ・まちの魅力・にぎわいの創出につながる公共交通ネットワークの整備効果を計る指標として、「歩いて暮らせるまち区域内の人口」を評価指標としました。

<指標値の計測方法>

- ・豊橋市立地適正化計画の評価指標である歩いて暮らせるまち区域内の人口データを活用します。
- ・令和6年度に行った市民アンケートによるまちなかに出かける場合の公共交通・自転車・徒歩の選択率についても、5年毎に状況を確認し評価していきます。

<評価指標の目標設定の考え方>

- ・豊橋市立地適正化計画では、集約型都市構造の実現に向け、渥美線、市内線及び主要なバス路線を公共交通幹線軸に位置付けています。
- ・また、都市拠点、地域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形成をまちづくりの方針とし、歩いて暮らせるまち区域への誘導の取組として、公共交通幹線軸の維持を図っていくとしています。
- ・まちづくり施策と連携しながら、公共交通の利便性や快適性向上などの取組を実施することで、交通の面からまちづくりに寄与しまちの魅力・にぎわいを創出します。
- ・豊橋市立地適正化計画における令和22年度目標値の166,300人を目指し、本計画満了時の目標は令和5年度実績より増加することを目標とします。

<指標値>

	令和6年度実績(見込み)	令和17年度目標
歩いて暮らせるまち区域内の人口	162,977人	165,200人以上

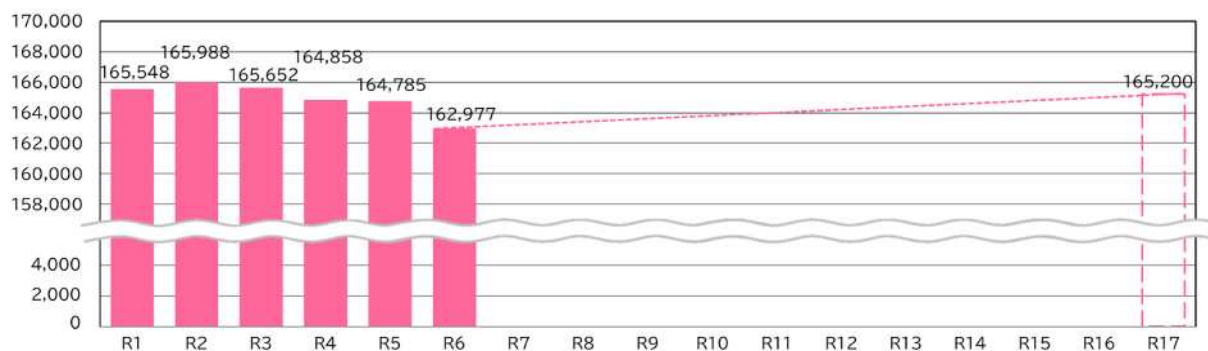


図41 歩いて暮らせるまち区域内の人口

基本方針3 みんなで支え育む持続可能な交通づくり

評価指標C 市民1人当たりの公共交通への公的資金投入額

<評価指標設定の考え方>

- ・住民の生活や経済活動を支える移動手段として不可欠な公共交通を持続していくためには、みんなで公共交通を支える仕組みづくりが重要です。
- ・豊橋市の地域公共交通の中には、採算性が低い路線もありますが、環境負荷軽減、健康増進等に寄与する交通行動を促し、自家用車に頼らない意識の転換を図ることによって、こうした路線を維持する意識の醸成が必要です。
- ・みんなで支え育む持続可能な交通環境が実現できたかを計るための指標として「市民1人当たりの公共交通への公的資金投入額」を設定しました。

<指標値の計測方法>

- ・本市の公共交通維持活性化費の決算額のデータを活用します。
- ・指標値は、公共交通維持活性化事業費のうち、公共交通の維持・更新に係る決算額の合計値を豊橋市の人口で除した値とします。
- ・公的資金を投入している公共交通の収支率の状況も確認しながら評価していきます。

<評価指標の目標設定の考え方>

- ・公共交通を持続していくための費用として、公共交通幹線軸の施設老朽化や慢性的な運転士不足、採算性の低い路線に対応する補助金等があり、現在も公的資金を投入しています。
- ・公共交通幹線軸の施設や設備においては、老朽化したものが多くなっていく中で、今後は、更なる費用を投資し、改修・更新していくことが必要となってきます。
- ・こうした持続可能な交通体系の構築に係ると想定される費用を合計したものの将来の人口推計値で除したものを目標値として設定しました。
- ・公的資金の投入に当たっては、運行、利用、収支状況や物価高騰等を踏まえて毎年度予算審議を踏まえて行っていきます。

<指標値>

	令和6年度実績(見込み)	令和17年度目標
市民1人当たりの公共交通への公的資金投入額	746(円/人)	年間平均1,100(円/人) ※1, ※2

※1 年間平均とは計画期間内の平均とします。

※2 今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映します。

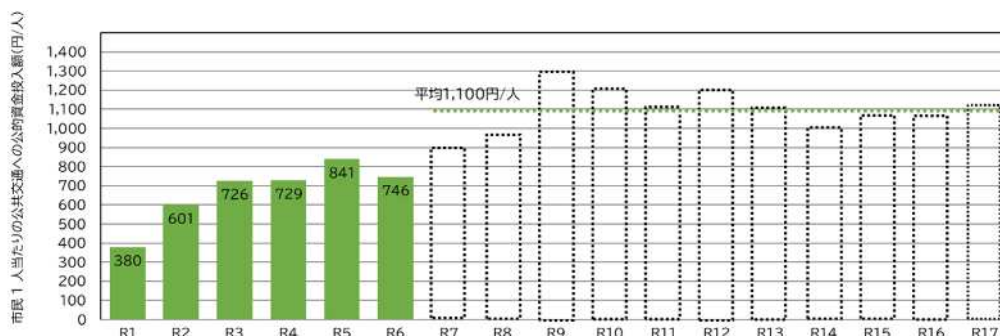


図42 市民1人当たりの公共交通への公的資金投入額

第8章 将来像の実現に向けて

1. 目標を達成するための施策

基本方針に基づいた目標の実現に向け、取り組むべき重点的な施策の方向性を以下のとおりとします。

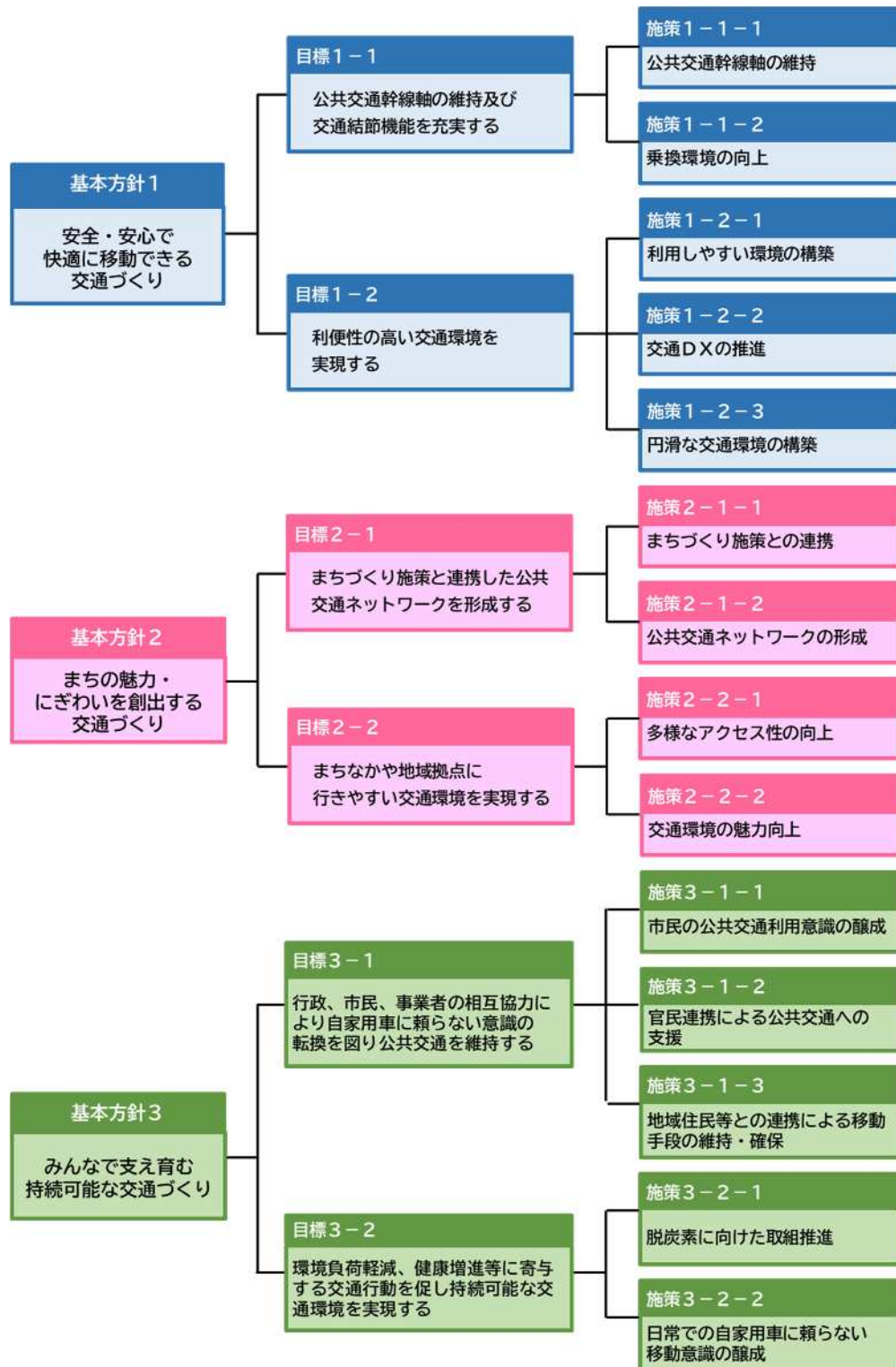


図 43 施策の全体像

2. 施策に紐づく事業

設定した施策に紐づく主な事業を実施していきます。

施策 1-1-1 公共交通幹線軸の維持						
事業概要	(1) 公共交通幹線軸の交通サービス水準の維持 ・ 市民への利用意識の働きかけや利用環境の向上により、公共交通幹線軸の交通サービス水準の維持を図ります。					
	(2) 軌道敷の維持・改修 ・ 安全・安心な運行を維持するため、老朽化する軌道敷の改修を促進します。					
	(3) 路面電車施設・渥美線施設の更新 ・ 路面電車や渥美線の老朽施設や損傷が目立つ施設を更新し、安全対策を促進します。					
	(4) 渥美線施設の耐震化 ・ 災害に強い環境整備のため、渥美線橋梁の耐震化を促進します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○		○		

施策 1-1-2 乗換環境の向上						
事業概要	(1) 円滑な乗換施設の整備 ・ 市内線と路線バス等をつなぐ交通結節点となる赤岩口停留場の乗換環境の整備について、検討を進めます。 ・ 豊橋駅東口駅前広場において、鉄軌道や路線バスの接続や乗降場所への案内表示の改善により、乗り換えの効率化に向けた検討を進めます。					
	(2) P & R 駐車場、C & R 駐輪場の整備 ・ 鉄道、路面電車、路線バスを利用しやすい環境づくりとして、パーク&ライド（P & R）やサイクル&ライド（C & R）のための駐車場や駐輪場の整備を推進します。 ・ 停留場や駅近傍の商業施設、公共施設等と連携した施設駐車場や駐輪場の活用を検討を進めます。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○		○		○

施策 1-2-1 利用しやすい環境の構築						
事業概要	(1) 待合環境の向上 ・ 駅や停留場、バス停の待合施設の利用環境の向上を促進します。 ・ 東田停留場の乗降環境の向上に向けた検討を進めます。					
	(2) 利用しやすい運賃体系の導入 ・ 乗継割引やまちなか来訪者への支援など、利用しやすい運賃体系の構築を促進します。 ・ 公共交通の利便性向上のため、モバイルチケット等を活用した新たな企画券の導入を促進します。 ・ 学生の公共交通利用に対するキャッシュレス決済を活用した割引など、将来的にも利用するきっかけとなる支援制度の検討を進めます。					
	(3) タクシーの利便性向上 ・ 公共交通を利用する在住外国人やインバウンドに対応する多言語対応のサービスやタクシー配車アプリの充実など、多様な人が利用しやすい環境を促進します。 ・ タクシーベイについて、需要に応じた環境整備を促進します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○		

施策 1-2-2 交通 DX の推進						
事業概要	(1) M a a S の推進 ・地域の交通サービスが広域に横断・統合したマルチモーダルかつシームレスな地域交通の実現を目指し、市民の日常生活や、来街者等の移動における交通利便性を高めるためのM a a S (Mobility as a Service) の導入を推進します。 ※交通に関するデジタルサービス タクシー配車アプリ、シェアサイクル、バスロケーションシステム等					
	(2) 自動運転技術の活用 ・慢性的な運手士不足の対応として、自動運転バスの社会実装に向けた実証走行を推進します。					
	(3) 公共交通へのビックデータの活用 ・公共交通の運行最適化や利便性向上に向け、交通系 IC カードやバスロケーションシステム等のデータの活用を推進します。					
	(4) キャッシュレス決済の普及促進 ・交通事業者による交通系 IC カードや「地域生活」バス・タクシーのキャッシュレス決済を導入しています。今後も、将来的なキャッシュレス決済の状況を捉えながら、継続的な普及促進を進めます。					
	(5) 公共交通に関する分かりやすい情報提供 ・公共交通の運行情報や乗換案内、沿線施設情報をサイネージなどへの掲示や、ナンバリング・行先の略称等の統一といったトータルデザインの検討を行います。 ・在住外国人やインバウンドに対応した多言語案内など、案内の充実を推進します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○		○

施策 1-2-3 円滑な交通環境の構築

事業概要	(1) 駅・停留場や車両のバリアフリー化 ・路面電車・渥美線を誰もが安心して利用できるように駅や停留場のバリアフリー化を促進します。（愛知大学前駅、高師駅、大清水駅など） ・路面電車の低床車両やユニバーサルデザインタクシーといったバリアフリー車両の導入を促進します。					
	(2) 渋滞緩和につながる幹線道路の整備 ・路線バスの定時性の確保のため、市内の渋滞解消に向け、未整備の都市計画道路の整備を推進します。					
	(3) 公共交通優先システムの導入(信号制御など) ・公共交通が交通混雑の影響を受けずに運行できるように、公共交通優先の信号制御システムの導入に向けた検討を推進します。 ・公共交通が交通混雑の影響を受けずに運行できるように公共交通優先レーンの維持・拡充を行う。また、既存の路線バス優先レーンを自家用車が走行することによる定時性・速達性の低下に関して、調査・検証し、対応策を検討します。					
	(4) 生活道路の安全対策 ・生活道路における歩行者等の安全を確保するために、住宅地や小学校近傍の道路のゾーン 30 プラス指定等を推進します。 ・第 4 種踏切(踏切警標だけの踏切)の解消に向けた取組を推進します。					
	(5) 自転車ネットワークの整備推進 ・自転車の安全な走行空間の確保のため、自転車ネットワークの整備を推進します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○		

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 ・豊橋市立地適正化計画における居住誘導施策と連携し、「歩いて暮らせるまち区域」への交通サービスの支援等により、交通の面から居住の誘導を推進します。					
	(2) ウォーカブルなまちづくりとの連携 ・ウォーカブルなまちづくり施策等と連携し、公共交通の利用環境の向上を図るため、トランジットモール化の検討を進めます。また、実証実験による滞留空間の創出等を行うとともに、歩行空間を効果的に活用しながらにぎわいの創出を図ります。					
	(3) 公共施設との連携 ・まちなか図書館や美術博物館などに公共交通で訪れた人への割引施策のほか、健康や環境、観光などの他分野での施策と連携した交通施策を促進します。					
	(4) 豊橋駅西口駅前広場の再整備に合わせた交通環境整備 ・豊橋駅西口駅前地区で、歩行者と車両との動線を分離し、安全性を確保するとともに、交通結節点としての利便性を向上するため、駅前広場の整備検討を進めます。					
	(5) 多目的屋内施設の開業に伴う交通環境の向上 ・多目的屋内施設の開業に伴う路面電車で多客輸送の対応として、臨時での増便や施設周辺の停留場の乗降環境の改善を促進します。 ・多目的屋内施設での興行時において、来場者の移動手段の分散化を図るため、公共交通や自転車、徒歩で移動しやすい環境づくりを推進します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○		

施策 2-1-2 公共交通ネットワークの形成						
事業概要	(1) 公共交通ネットワークの維持 ・交通系 IC カードやモニタリング調査などのデータを活用しながら、必要に応じて公共交通網の効率化や利便性の確保に向けた再編・見直しを促進します。					
	(2) コミュニティバス(「地域生活」バス・タクシー)の再編・見直し ・運行中のコミュニティバス(「地域生活」バス・タクシー)については、地域住民の日常の移動手段や地域拠点(交通結節点を含む)を結ぶアクセス交通等として確保するため、運行日時や路線の見直しなどを行いながら運行を継続します。 ・公共交通の利用が困難な地域については、地域特性や移動需要に関する地域からの要望や意見を踏まえ、地域団体と連携しながら、新規地区の運行の調査を進めます。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○		

施策 2-2-1 多様なアクセス性の向上						
事業概要	(1) シェアモビリティのサービスとの連携 ・民間で行っているシェアサイクル事業において、官民連携による公有地を活用したサイクルポートの拡充等により、二次交通を補完する機能向上を図ります。 ・電動キックボードやパーソナルモビリティなど、民間による新たなシェアモビリティの導入状況に応じて、連携の検討を進めます。					
	(2) サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充 ・自転車施策やシェアサイクル事業などと連携し、サイクルトレインの充実やサイクルバス等の導入を促進します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○		○		○

施策 2-2-2 交通環境の魅力向上						
事業概要	(1) 路面電車・渥美線の魅力向上 ・上屋やベンチ整備、景観美化等を図り、停留場の魅力向上を促進します。 ・フォトスポットとなるような空間の創出や軌道緑化による景観の形成等の路面電車が運行していることを活かした景観形成を促進します。					
	(2) 提供サービスの魅力向上 ・地域資源である路面電車に乗るきっかけを創出するため、関係団体等との連携を図り、企画電車の運行を促進します。 ・公共交通を活用した観光コースの提案や路面電車のラッピングによる付加価値向上等の新たな観光商品としての造成を図ります。 ・公共交通の施設や車両ラッピング等のトータルデザイン化を促進します。 ・まちなかや地域拠点となる駅・停留場やバス停において、利用しやすい環境となるように Wi-Fi 機器の設置などの検討を進めます。					
	(3) 子育て世帯が外出しやすい環境整備 ・子育て世帯の公共交通の利用促進を図るため、子育て応援バス・電車等の取組を実施します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○		○

施策 3-1-1 市民の公共交通利用意識の醸成						
事業概要	(1) 「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の周知 ・「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の普及・浸透を図るため、利用促進イベントへの参加や、周遊マップの制作等を通じて周知活動を継続的に実施します。					
	(2) 対象・課題に応じた安全教育の実施 ・交通安全のために、対象や課題に応じた交通安全教育を実施します。 例：子ども向けに自動車の死角等を伝える教育、高齢者向けに事故リスクの増大を伝える教育 等					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○		○

施策 3-1-2 官民連携による公共交通への支援						
事業概要	(1) 運転士確保に向けた取組の推進 ・公共交通の慢性的な運転士不足の解消による、安定的な運行体制の確保に向けて、地域内の人材確保・育成、他地域との連携による人材交流などをはじめとした対策を促進します。 ・各社合同の採用説明会の実施による人材確保の取組の省力化や効率化、第二種免許の取得支援等を促進します。					
	(2) 新たな財源確保に向けた取組 ・ネーミングライツ、クラウドファンディング、広告収入、ふるさと寄付金など新たな財源の確保を推進します。					
	(3) 交通事業者による個別事業への支援 ・交通事業者が取り組む様々なサービスについて、補助や情報発信などの支援を進めます。					
	(4) 路面電車の持続性の確保 ・路面電車の運行サービスの持続性や利便性を確保するため、行政の適切な関与の検討を進めます。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○	○	○

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						
事業概要	(1) 地域住民等と連携した移動手段の運営 ・持続可能な地域公共交通ネットワークの維持に向け、従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域において運行する「地域生活」バス・タクシー事業の支援を継続していきます。 ・地域公共交通活性化推進協議会にて合意されて実施する「地域生活」バス・タクシーの運行を支える交通事業者へ支援を継続していくほか、利用促進等の運営を行う地域運営団体の活動を支援していきます。 ・地域の移動手段の確保のため、企業のシャトルバスに市民が混乗するといった交通資源の活用を進めていきます。					
	(2) 共創による交通体系の構築 ・行政、市民、事業者及び公共交通事業者のそれぞれの責務又は役割を担い、及び相互に連携しながら協力体制を構築し、交通体系の構築を図ります。					
	(3) 災害に強い連携体制の構築 ・大規模な地震や風水害などの災害時において、公共交通ができる限り運行を継続し、早期に復旧できるよう、各事業者の事業継続計画（BCP）の策定及び適正な運用を支援します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○	○	○

施策 3-2-1 脱炭素に向けた取組推進						
事業概要	(1) 交通 GX の推進 ・低炭素型の暮らし・まちづくりを推進していくため、公共交通を活用することで環境に配慮した移動を推進します。 ・電気や燃料電池による車両を交通事業者が購入する際には、国や県の動向を確認し、関係部局との連携により支援に取り組み、購入を促進します。 ・駅舎や営業所等の関連施設では LED 電灯を活用するほか、再生可能エネルギーを導入する等、消費電力の省力化や、エネルギーの地産地消に取り組んでいきます。 ・導入した EV バスは災害時に非常用電源としての活用の検討を推進します。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
	○	○	○	○		

施策 3-2-2 日常での自家用車に頼らない移動意識の醸成

事業概要	(1) 多様な交通をかしこく使い分ける意識の醸成 ・官民連携等を図りながら、モビリティ・マネジメントにより、公共交通をはじめ、徒歩や自転車を利用する意識の醸成を図ります。 ・公共交通の持つ環境、健康、福祉などの多様な役割を踏まえ、自動車から公共交通への転換を促進する情報発信や啓発を行います。 ・運転免許自主返納者が公共交通を活用して移動を支えるきっかけを作るために、公共交通の運賃助成制度を継続します。 ・運転免許証を自主返納した後の移動手段の一つとなる公共交通について、警察と連携し、運行ルートや助成券などの情報提供に努めます。 ・入学の時期等に合わせて、地域の高校に出向いて定期券の販売を行うなどの取組について、沿線学校への情報提供に努めます。					
	(2) 公共交通を活用した外出促進 ・公共交通や徒歩、自転車を活用した外出の促進を図るために、公共交通を使ったイベントの開催により公共交通の利用のきっかけづくりに努めます。 ・「誰でも気軽に参加できる」市民の健康づくりを応援する取組として実施している「とよはし健康マイレージ」と連携して、公共交通の利用へつなげていきます。 ・高齢者や障がい者が公共交通を活用して外出するきっかけを作るために、公共交通の運賃助成制度を継続します。					
	(3) エコ通勤の推進 ・環境や健康への意識の変革を推進するため、通勤の際の移動手段を公共交通や徒歩・自転車に転換するエコ通勤の取組を継続して実施します。 ・エコ通勤を行う事業所の更なる拡大を目指し、本市内の事業所を対象にエコ通勤の啓発活動に努めます。					
実施主体	鉄道	バス	タクシー	行政	市民	関係団体
				○		○

第9章 公共補助等バス路線一覧

1. 地域公共交通の補助系統の位置付け

本市のコミュニティバス及び路線バスは、持続可能な地域公共交通ネットワークを維持するために、国や県、市の補助を受けながら運行しております。本計画で補助系統を位置付け、その役割を明確にすることで効果的、効率的な支援をします。

表 1 地域内フィーダー系統補助

位置付け	名 称	実施主体	運行系統名等	運行系統			事業許可区分	運行形態	役割	フィーダー 系統補助	確保・維 持策
				起点	経由地	終点					
コミュニティ バス	北部地区 「柿の里バス」 (運行は交通事業者)	・北部石巻西川・ 賀茂線運営協議会 ・北部下条・森岡 線運営協議会 ・豊橋市	柿の里萩平・豊川駅東口系統	柿の里萩平	賀茂西	豊川駅東口	4条乗合	路線定期運行	市内のアクセ ス交通 ※1	●	地域公共 交通確保 維持事業に より運行を 確保
			豊川駅東口・豊橋医療センター系統	豊川駅東口	賀茂西 和田辻東 アイセロ北 鷹丘クリニック	豊橋医療セ ンター	4条乗合	路線定期運行		●	
			石巻中山・豊川駅東口系統	石巻中山	賀茂西	豊川駅東口	4条乗合	路線定期運行		●	
			石巻中山・豊橋医療センター系統	石巻中山	賀茂西 和田辻東 アイセロ北 鷹丘クリニック	豊橋医療セ ンター	4条乗合	路線定期運行		●	
			和田辻東・豊橋医療センター系統	和田辻東	アイセロ北 鷹丘クリニック	豊橋医療セ ンター	4条乗合	路線定期運行			
			和田辻東・豊橋医療センター系統	和田辻東	五井 鷹丘クリニック	豊橋医療セ ンター	4条乗合	路線定期運行			
			石巻中山・豊橋医療センター系統	石巻中山	和田辻東 五井 鷹丘クリニック	豊橋医療セ ンター	4条乗合	路線定期運行		●	
			石巻中山・豊川駅東口系統	石巻中山	賀茂西 ハロー豊川店	豊川駅東口	4条乗合	路線定期運行		●	
			石巻中山・豊橋医療センター系統	石巻中山	賀茂西 和田辻東 アイセロ北	豊橋医療セ ンター	4条乗合	路線定期運行		●	
			豊川駅東口・豊橋医療センター系統	豊川駅東口	ハロー豊川店 賀茂西 和田辻東 アイセロ北	豊橋医療セ ンター	4条乗合	路線定期運行		●	
			賀茂西・豊橋医療センター系統	賀茂西	和田辻東 五井 鷹丘クリニック	豊橋医療セ ンター	4条乗合	路線定期運行		●	
	南部地区 「愛のりくん」 (運行は交通事業者)	・表浜地域公共交 通推進委員会 ・豊橋市	高根・芦原	高根校区	高根校区	芦原駅	4条乗合	区域運行		●	地域公共 交通確保 維持事業に より運行を 確保
			豊南・大清水	豊南校区	豊南校区	大清水まな び交流館	4条乗合	区域運行		●	
	前芝地区 「しおかぜバス」 (運行は交通事業者)	・しおかぜバス運 営協議会 ・豊橋市	梅敷前芝線	西駅前	前芝	梅敷	4条乗合	路線定期運行		●	
	川北地区 「かわきたバス」 (運行は交通事業者)	・かわきたバス運 営委員会 ・豊橋市	下地・津田～豊橋駅前系統	JA津田支店	空野医院	豊橋駅前	4条乗合	路線定期運行			
			下地・津田～大村系統	JA津田支店	豊橋駅前(大 村行)	ファミリー マート	4条乗合	路線定期運行		●	
			大村～下地・津田系統	ファミリー マート	豊橋駅前(下 地・津田行)	セブンイレブ ン豊橋	4条乗合	路線定期運行		●	
	南部地区 「愛のりくん」 (運行は交通事業者)	・表浜地域公共交 通推進委員会 ・豊橋市	細谷・二川	細谷校区	細谷校区	ヤマナカ二 川店	4条乗合	区域運行		●	
			小沢・二川	小沢校区	小沢校区	ヤマナカ二 川店	4条乗合	区域運行		●	
	東部地区 「やまびこ号」 (運行は交通事業者)	・東山バス運営協 議会 ・豊橋市	東部東山線	運動公園前	-	二川駅	4条乗合	路線定期運行			利用促進に より現状の 収益を維持
路線バス	野依地区「三本木線」	・豊鉄バス(株)	三本木線 (くすのき特別支援学校)	豊橋駅前	北山	くすのき特別 支援学校	4条乗合	路線定期運行	市内運行 路線※2	●	地域公共 交通確保 維持事業に より運行を 確保
			三本木線(野依)	豊橋駅前	北山	野依	4条乗合	路線定期運行		●	

令和7年4月時点

※1. 市内のアクセス交通とは従来の乗合型公共交通サービスの確保が難しい地域において、鉄道駅と
いった最寄りの交通結節点にアクセスしやすくする路線

※2. 市内運行路線とは市内から市域外への流動と市外からの来訪者の需要及び市内の地域拠点の移動
に対応した路線

表2 地域間幹線系統補助、豊橋市バス運行対策補助

位置付け	実施主体	路線名	運行区間	事業許可区分	運行形態	役割	地域間幹線 系統補助	豊橋市バス 運行対策補助	確保・維持策
路線バス	豊鉄バス株式会社	伊良湖本線	豊橋駅前－保美	4条乗合	路線定期運行	広域的な路線 ※1	●	●	地域公共交通確保維持事業及び 豊橋市バス運行 対策事業により 運行を確保
		豊川線	豊橋駅前－豊川体育館前	4条乗合	路線定期運行		●	●	
			豊橋駅前－豊川駅前				●	●	
			豊橋駅前－イオンモール豊川				●	●	
		新豊線	豊橋駅前－新城富永	4条乗合	路線定期運行		●	●	
		三本木線	豊橋駅前－西高師	4条乗合	路線定期運行	市内運行路線 ※2		●	豊橋市バス運行 対策事業により 運行を確保
		豊橋技科大線	豊橋駅前－福祉村	4条乗合	路線定期運行			●	
		飯村岩崎線	豊橋駅前－赤岩口	4条乗合	路線定期運行			●	
		天伯団地線	豊橋駅前－天伯団地	4条乗合	路線定期運行			●	
		二川線	豊橋駅前－一里山	4条乗合	路線定期運行			●	
		豊橋和田辻線	豊橋駅前－嵩山	4条乗合	路線定期運行			●	
			豊橋駅前－四ツ谷						
		中浜大崎線	豊橋駅前－デンソー前	4条乗合	路線定期運行			●	
		卸団地線	豊橋駅前－総合スポーツ公園	4条乗合	路線定期運行			●	
		神野ふ頭線	豊橋駅西口－西ふ頭北	4条乗合	路線定期運行			●	
		レイクタウン線	豊橋南プラザ－豊橋南プラザ (経由地 小学校西－レイクヒルズ)	4条乗合	路線定期運行			●	
		牛川金田線	豊橋駅前－金田住宅前	4条乗合	路線定期運行				利用促進により 現状の収益を維持
		西口線	豊橋駅前－西口	4条乗合	路線定期運行				
		岩田団地線	豊橋駅前－中岩田三丁目	4条乗合	路線定期運行				
		小浜大崎線	豊橋駅前－大崎	4条乗合	路線定期運行				
		豊橋市民病院線	豊橋駅前－総合スポーツ公園	4条乗合	路線定期運行				
		牟呂線	西駅前－築地橋－西駅(左まわり)	4条乗合	路線定期運行				
			西駅前－住完町－西駅前(右まわり)						

令和6年8月時点

※1. 広域的な路線とは市内から市域外への流動と市外からの来訪者の需要及び市内の都市拠点と地域拠点の移動に対応した路線

※2. 市内運行路線とは広域路線を補完し、一団の住宅地や主要施設など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

2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

2.1 地域内フィーダー系統

地域内フィーダー系統は、高齢化が進む北部地区、南部地区、前芝地区、川北地区及び野依地区では、沿線住民の買い物など日常生活を営むうえで必要な交通手段としての役割を担っている。

- ①柿の里バスは北部地区において、地域内の通院や買い物での利用に加え、豊川駅で路線バスやJR飯田線、赤岩口で路面電車への乗り換えを行い、中心市街地へアクセスするための交通として必要な路線である。
- ②愛のりくんは南部地区において、豊橋鉄道渥美線、JR東海道本線への乗り換えのアクセス交通として必要な路線である。
- ③しおかぜバスは前芝地区、かわきたバスは川北地区において、成田記念病院や豊橋市民病院への通院及び、豊橋駅へアクセスしその後の広範囲での移動に必要な路線である。
- ④三本木線は野依地区において、豊橋市立くすのき特別支援学校への交通手段や、成田記念病院や豊橋市民病院への通院及び、豊橋駅へアクセスしその後の広範囲での移動に必要な路線である。

①から④のコミュニティバスや路線バスは、必要不可欠な移動を確保し、豊かで快適に生活するためにはなくてはならないものであるが、自治体や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

2.2 地域間幹線系統

地域間幹線系統は、市域を跨いでの利用者が多くを占め、通勤、通学、通院や買い物など利用者の生活の足として広域的な路線の役割を担っている。

- ①伊良湖本線は、通院や豊橋駅、田原駅への鉄道利用、沿線高校への通学利用のほか、日中は高齢者の田原市街地での買い物で利用される広域的な移動に必要な路線である。
- ②豊川線は、豊橋市、豊川市の相互間の通勤、通院や大型商業施設への買い物で利用される広域的な移動に必要な路線である。
- ③新豊線は、豊橋市、豊川市の相互間の通勤、通院や大型商業施設への買い物で利用される広域的な移動に必要な路線である。

①から③の路線バスは、必要不可欠な広域的な移動を確保し、豊かで快適に生活するためにはなくてはならないものであるが、事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

2.3 豊橋市バス運行対策事業の必要性

路線バスは、市内の都市拠点と地域拠点の移動や、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する必要がある。そのため、輸送人員の減少等により運行の継続が困難な路線については、豊橋市バス運行対策事業により地域住民の生活上必要なバス路線の運行を確保・維持する必要がある。

第10章 計画の進行管理・推進体制等

1. 進行管理

本計画に位置付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。

■豊橋市地域公共交通計画活性化推進協議会

豊橋市を事務局として、「学識経験者」「市民」「交通事業者」「道路管理者」「交通管理者」「行政機関（国・県）」「豊橋市」などによって構成し、本計画の進行管理を行います。

■進行管理方法

- 「豊橋市地域公共交通活性化推進協議会」において、前年度の事業の進捗状況の把握を行い、必要に応じて改善を行います。
- 前期最終年の令和12年度、計画最終年の令和17年度には、目標の評価指標に基づいて、指標値に対する達成状況を評価します。
- 前期最終年の令和12年度には、事業の実施状況と目標の達成状況等を踏まえ、必要に応じて計画の中間見直しを行います。

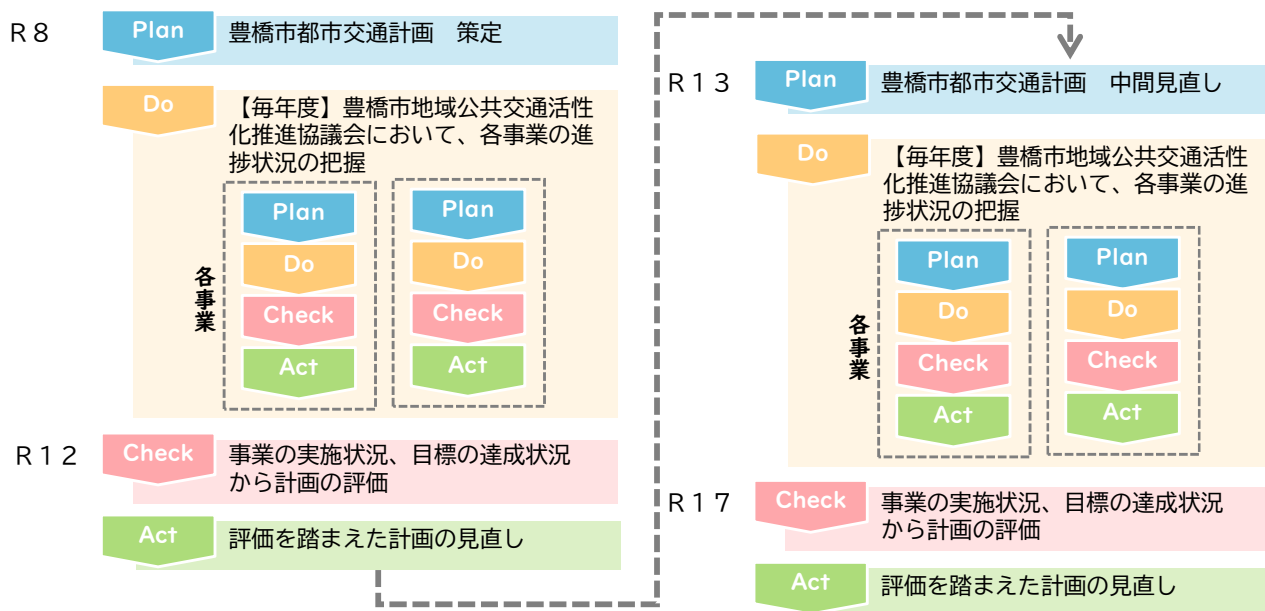


図44 評価スケジュール

2. 推進体制

本計画の推進にあたっては、行政機関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・企業や、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く必要があります。

市民や企業は、生活の足としての公共交通の社会意義を理解して、公共交通を支え育む意識をもって、過度に自家用車に頼らず公共交通の利用促進に協力することが重要です。

行政機関は、交通社会基盤づくりや支援制度などの社会制度を確立し、市民・企業、交通事業者との間で高いリーダーシップを図り、相互に協力して取り組んでいくことが重要です。

交通事業者は、市民や企業、来街者に対して、移動ニーズに応じた利便性の高い公共交通サービスの提供を行うことが重要です。また、利用者の声を真摯に受け止めて、サービスの改善を図っていくことが求められます。

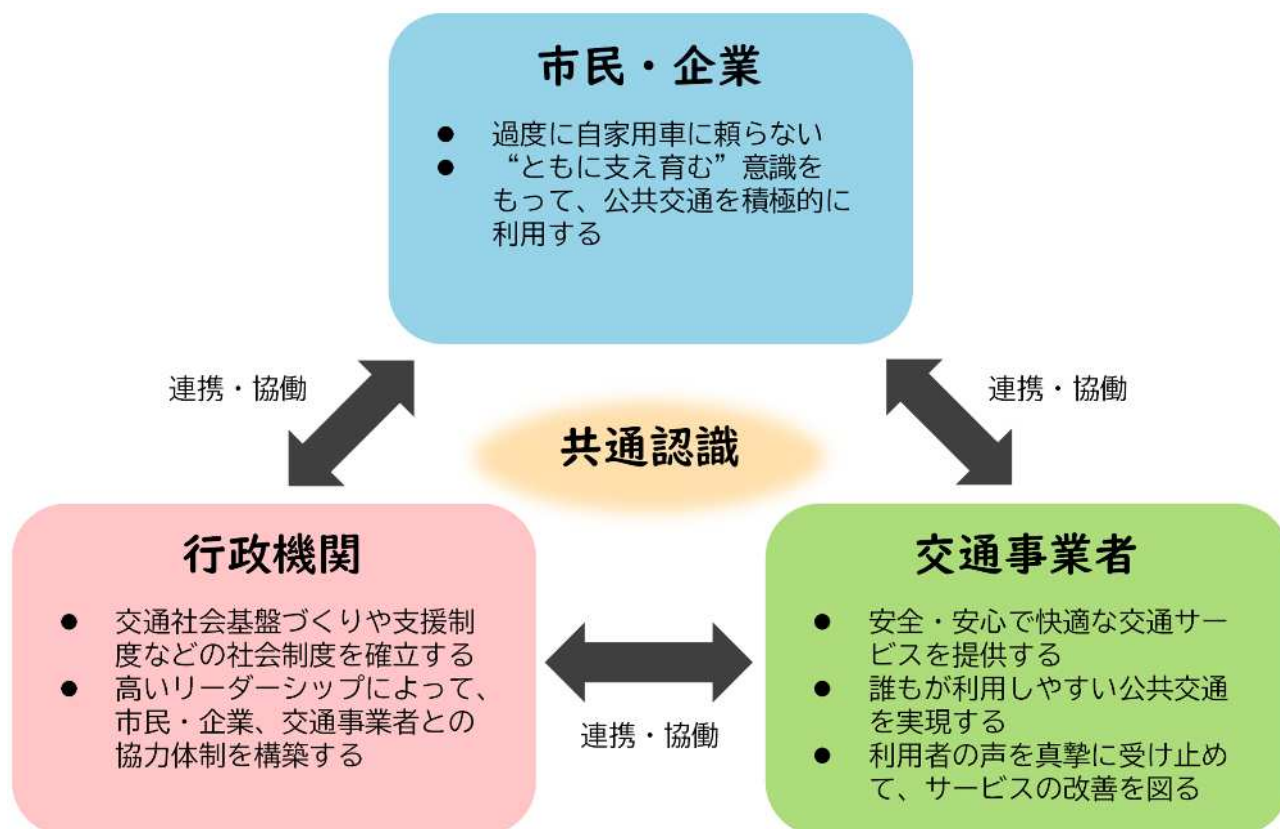


図 45 推進体制

3. 他分野との連携

公共交通は、市民の社会活動や経済活動といった人々の暮らしを支える生活サービスであり、交通分野以外にも医療、福祉、環境、教育、商業、観光など様々な分野と深く関連しています。公共交通を考える上では、これらの関連する分野における役割を明確にし、果たすべき機能を踏まえた検討が不可欠です。

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あたっては、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、取組を推進していきます。