

(資料2)

## 豊橋市都市交通計画 2026-2035（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. 計画の位置づけ .....	4
3. 計画対象区域 .....	5
4. 対象とする公共交通機関 .....	5
5. 計画期間 .....	5
6. 国の動向 .....	6
6.1 集約型都市構造の形成 .....	6
6.2 地域公共交通計画策定の努力義務化 .....	6
6.3 地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築) .....	6
7. 愛知県の動向 .....	6
第2章 豊橋市の交通の概況 .....	7
1. 豊橋市の交通体系 .....	7
1.1 公共交通路線網（鉄道・路面電車・路線バス） .....	7
1.2 公共交通路線網（「地域生活」バス・タクシー） .....	8
1.3 都市計画道路 .....	9
1.4 自転車ネットワーク .....	10
2. 豊橋市の公共交通の現況 .....	11
2.1 公共交通による人口カバー率 .....	11
2.2 豊橋市内の代表交通手段分担率 .....	12
2.3 豊橋市内の公共交通利用者数 .....	13
第3章 豊橋市の都市交通課題 .....	14
第4章 目指す将来像 .....	16
第5章 豊橋市の都市交通戦略 .....	17
1. 基本方針と目標 .....	17
2. 基本方針・目標の基本的な考え方 .....	18
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 .....	18
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 .....	19
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 .....	20
3. 将来における都市交通体系 .....	21
3.1 目指すべき都市交通体系の姿 .....	21
3.2 交通軸と交通結節点の考え方 .....	22
4. 交通モード別の基本的な考え方 .....	24
4.1 交通モード等の果たすべき役割 .....	24
4.2 交通モードにおける取組の基本的な考え方 .....	25
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 .....	27

第6章 計画の評価指標 .....	28
1. 計画全体の評価 .....	28
2. 個別評価指標 .....	29
第7章 将来像の実現に向けて .....	30
1. 目標を達成するための施策 .....	30
2. 施策に紐づく事業 .....	31
3. 各事業の取組スケジュール .....	45
第8章 計画の進行管理・推進体制等 .....	51
1. 進行管理 .....	51
2. 推進体制 .....	52
3. 他分野との連携 .....	52
参考資料1 豊橋市都市交通計画 2026-2035 策定経緯 .....	53
参考資料2 用語集 .....	57
参考資料3 補助系統の位置づけと必要性 .....	62

# 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、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した。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」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、市、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ともに支え育む条例」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、本計画を策定することとします。

## 2. 計画の位置づけ

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、その実現に向けた具体的な取組を示すものです。また、豊橋市総合計画、豊橋市都市計画マスターplan、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連携・整合を図りながら策定するものです。

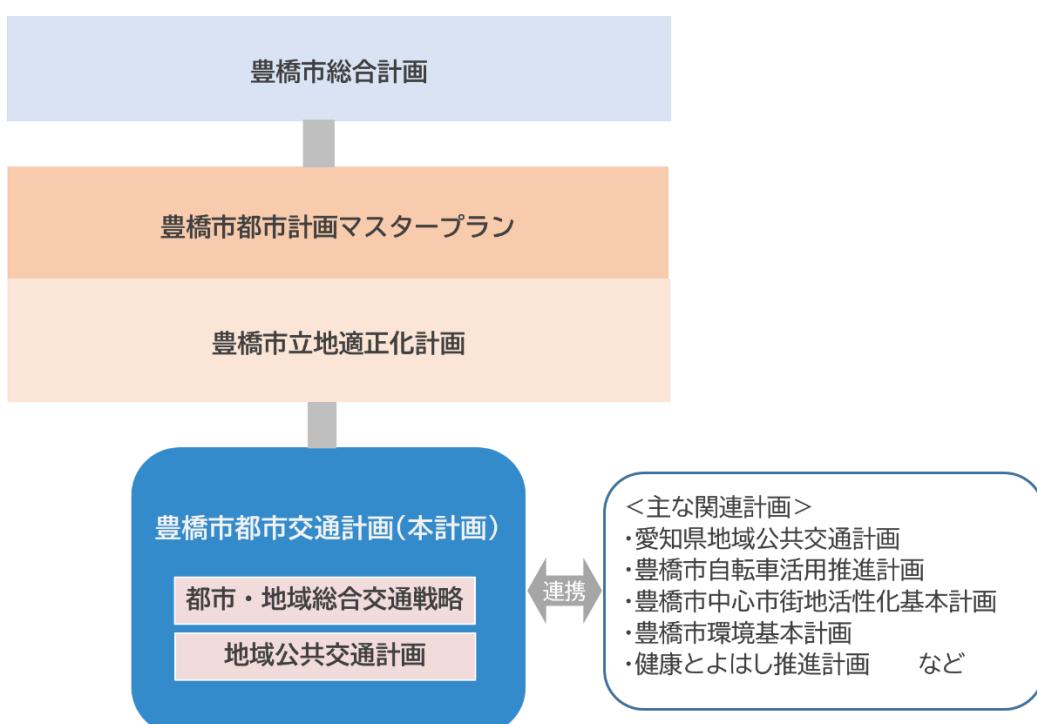


図1-1 計画の位置づけ

### 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



図 1-2 計画対象区域

### 4. 対象とする公共交通機関

本計画で対象とする公共交通機関は、鉄道、路面電車、路線バス、「地域生活」バス・タクシー、タクシーを基本とします。

### 5. 計画期間

本計画の計画期間は下記とします。

計画期間：令和8年度から17年度まで

表 1-1 計画期間

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plan															
	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年度からおおむね20年間														
豊橋市都市交通計画															
	前計画					本計画									

## 6. 国の動向

### 6.1 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。

### 6.2 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。

### 6.3 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）

人口減少や少子化・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。

## 7. 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ています。また、基本方針として、将来の公共交通ネットワークの確保に向けて、広域的な幹線軸とともに市町村内交通も維持し、新技術も活用しながら、個人や組織・団体の積極的な利用を促していくことを位置づけています。

## 第2章 豊橋市の交通の概況

### 1. 豊橋市の交通体系

#### 1.1 公共交通路線網（鉄道・路面電車・路線バス）

鉄道は、東海旅客鉄道株式会社の東海道新幹線・東海道本線・飯田線、名古屋鉄道株式会社の名古屋本線、豊橋鉄道株式会社の渥美線の3事業者による5路線が整備されています。

路面電車は、豊橋鉄道株式会社の東田本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、民間の豊鉄バス株式会社が豊橋駅を中心として放射状に運行しています。

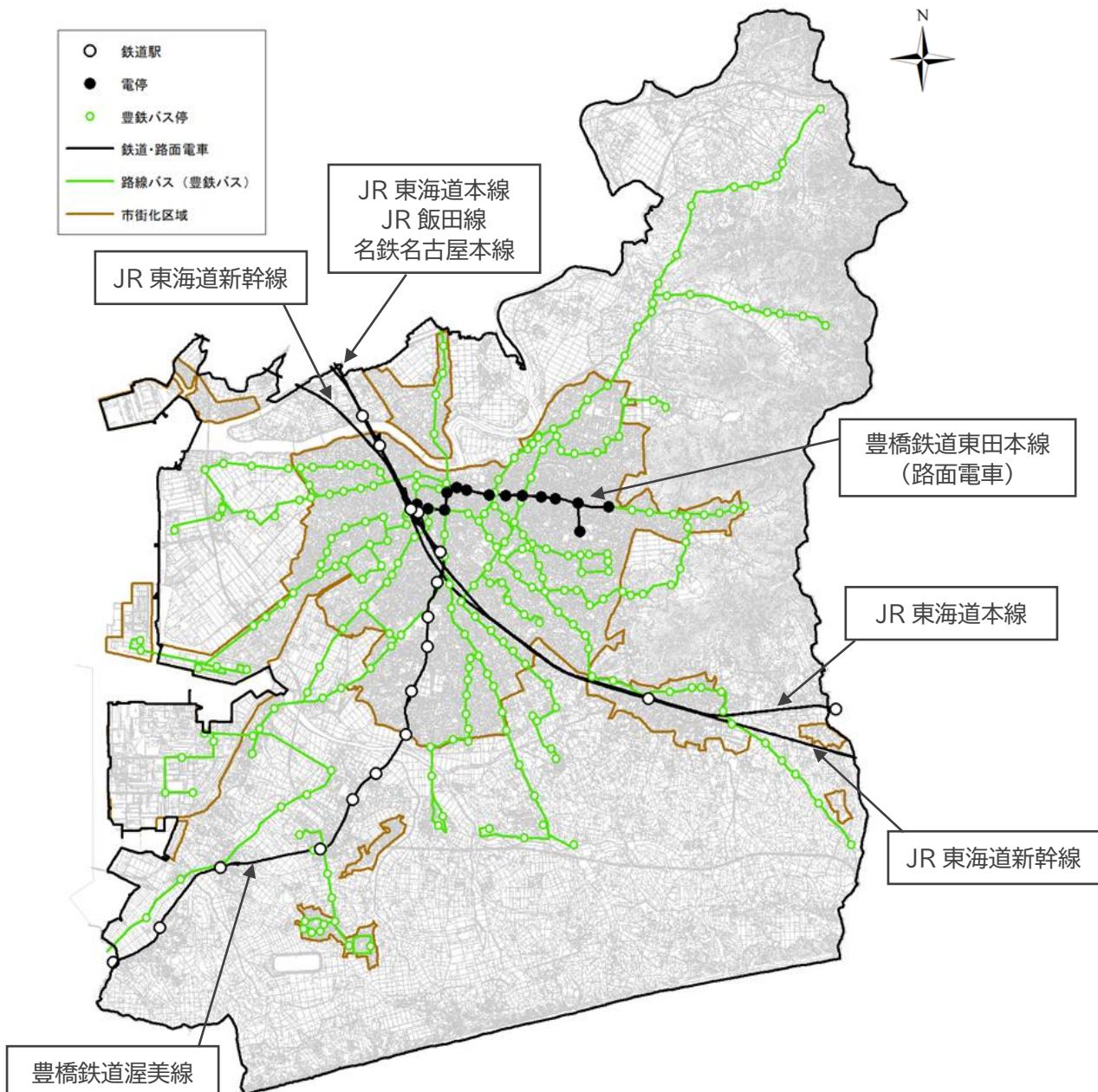
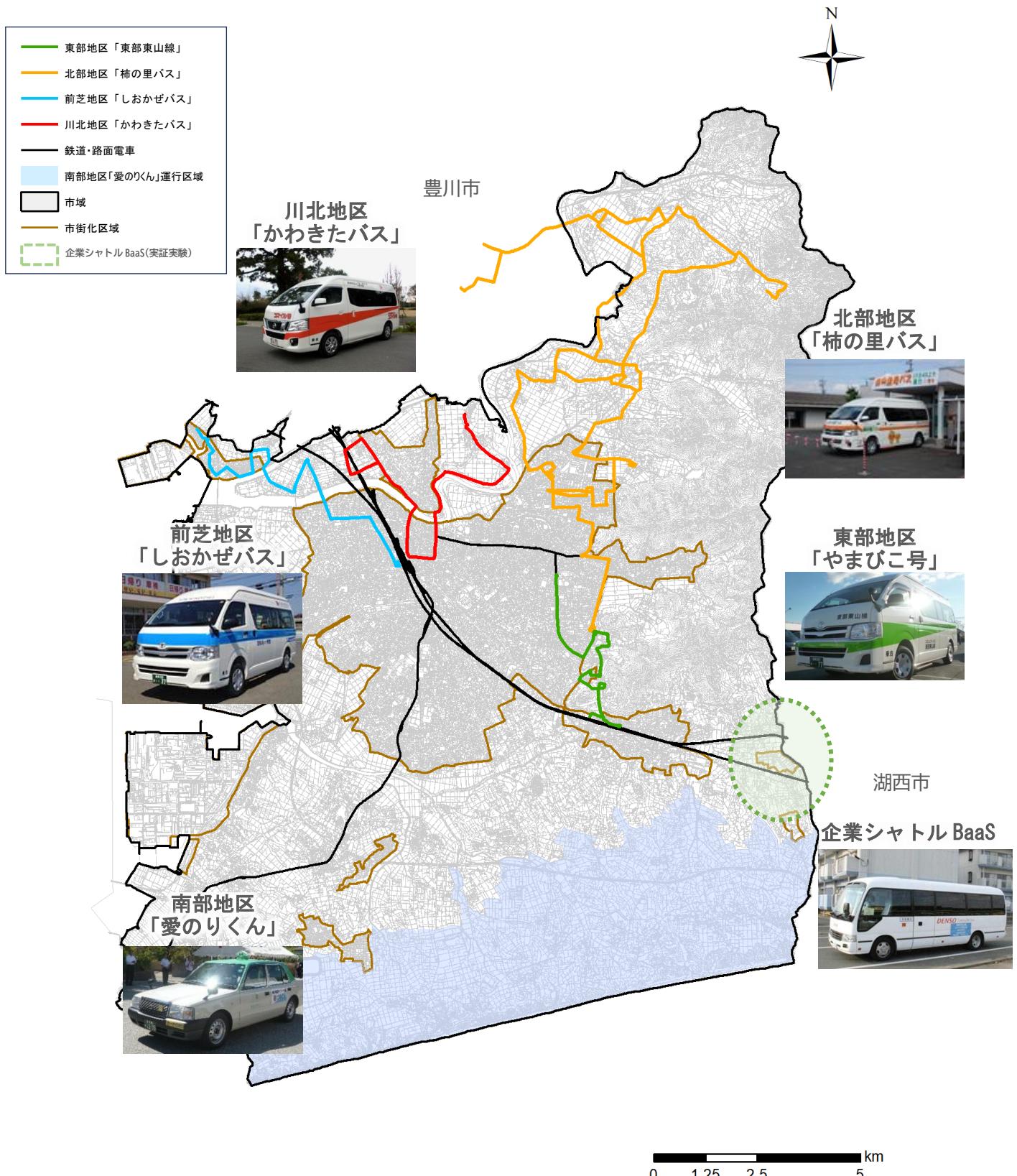


図 2-1 鉄道・路面電車・路線バスのネットワーク(令和7年3月時点)

## 1.2 公共交通路線網（「地域生活」バス・タクシー）

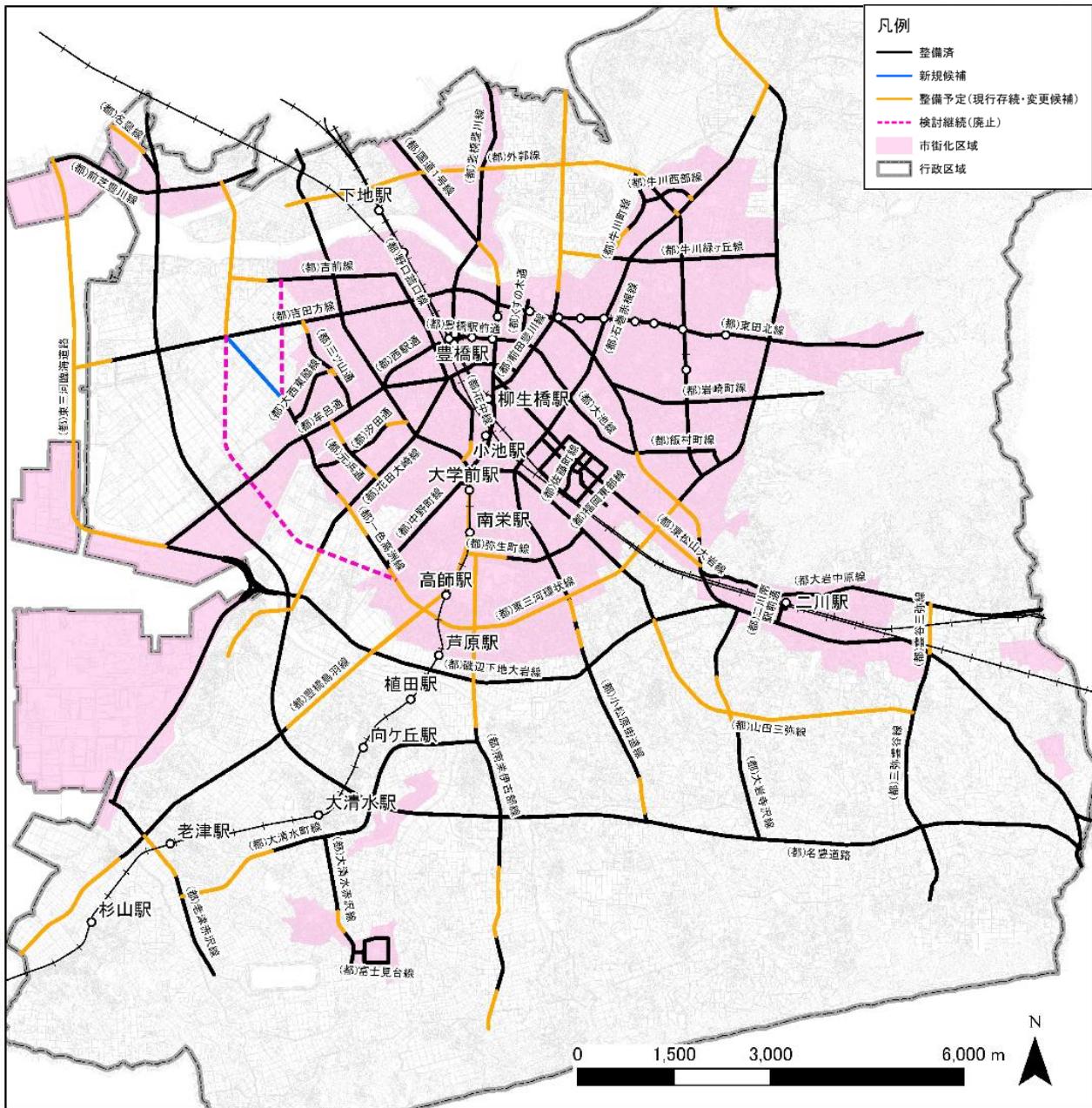
交通事業者による従来の乗合型公共交通サービスの確保が難しい地域では、日常の移動手段を確保するために地域住民が主体となって運営する「地域生活」バス・タクシー（以下、コミュニティバス）を運行しています。



### 1.3 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に計画されています。

都市計画道路の整備率(概成済含む)は約 73.7%となっています。



資料：都市計画課

図 2-3 都市計画道路の整備状況(令和 7 年 3 月時点)

## 1.4 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、日常利用の路線を29.2km、余暇利用の路線を27.2km 整備しています。

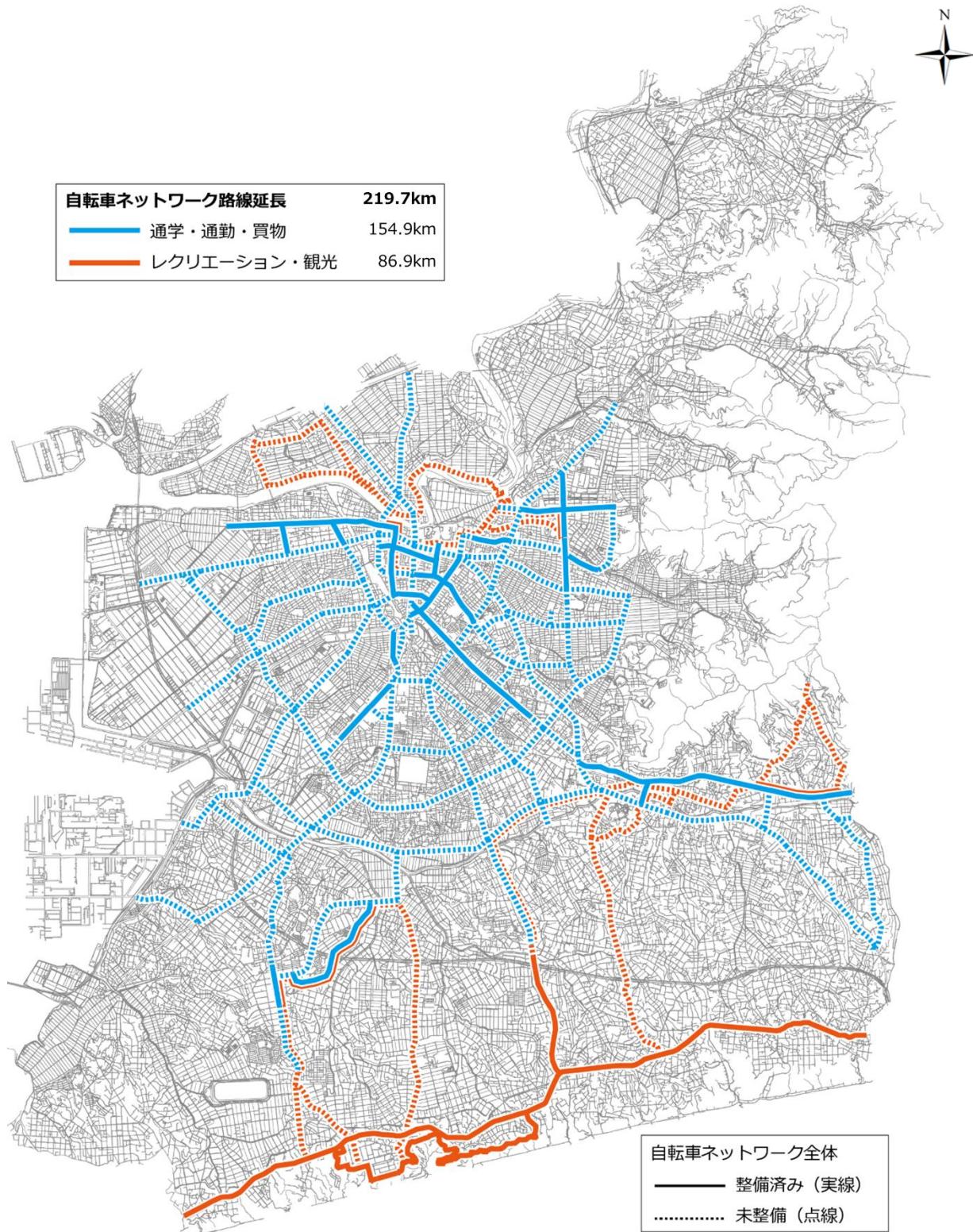


図 2-4 自転車ネットワーク(令和7年3月時点)

## 2. 豊橋市の公共交通の現況

### 2.1 公共交通による人口カバー率

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、本市の乗合型の公共交通による人口カバー率(公共交通利用圏域内に住む人口割合)は、85.6%となっています。

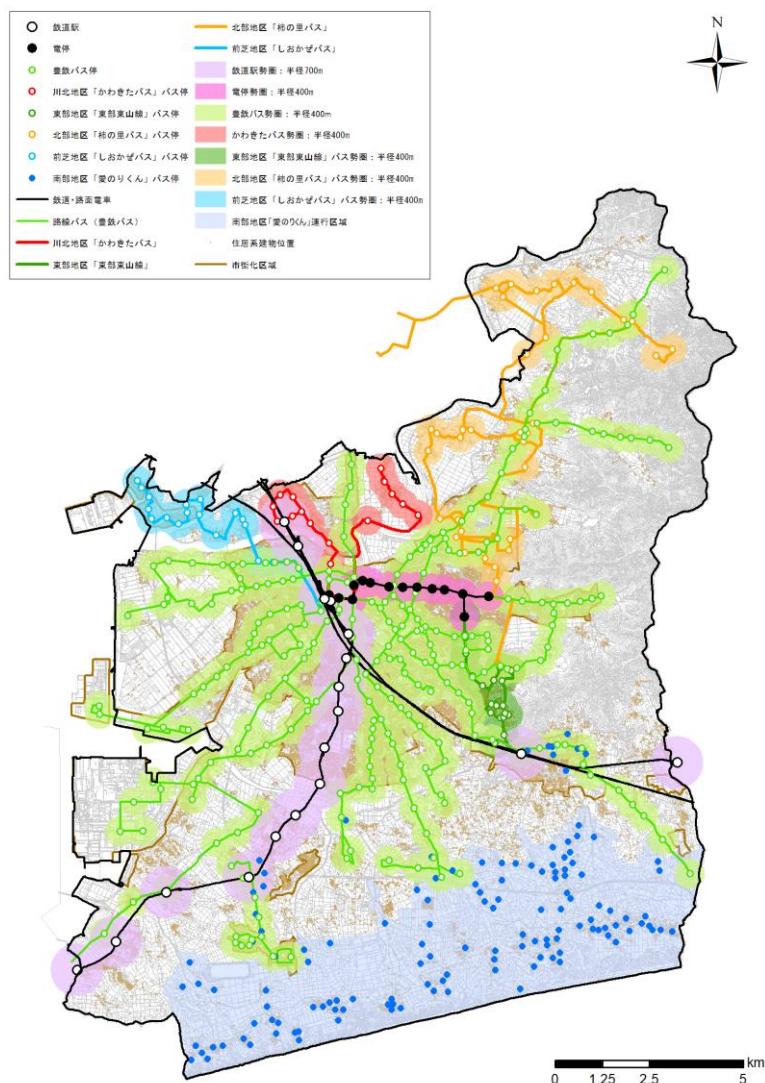
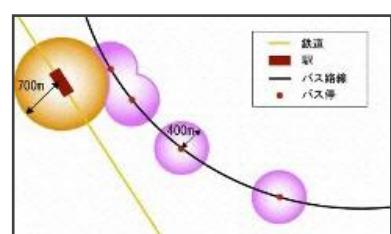


図 2-5 公共交通の利用圏域(令和7年3月時点)

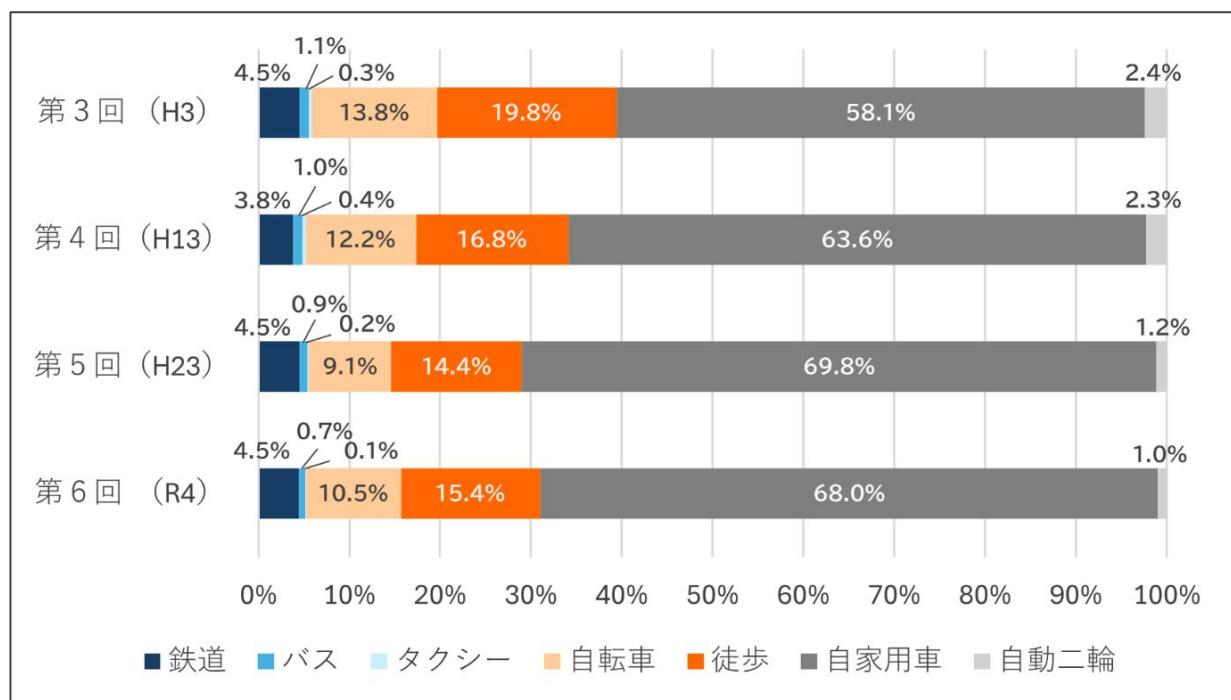
#### ※ 豊橋市の公共交通利用圏域とは？

市民の日常生活に利用される乗合型の公共交通(鉄道、路面電車、バス、コミュニティバス)を日常的に利用できる範囲として、豊橋市では鉄道駅勢圏は半径 700m、バス停勢圏(路面電車電停勢圏含む)は半径 400mの円を公共交通利用圏域として設定しています。



## 2.2 豊橋市内の代表交通手段分担率

市内の平日における代表交通手段の分担率の変化をみると、平成3年から平成23年にかけて、自家用車の割合が上昇していましたが、令和4年には減少へと転じ、自転車・徒歩の割合が上昇しています。公共交通の割合は、おおむね横ばいで推移していますが、直近の第5回と第6回を比較すると減少しています。

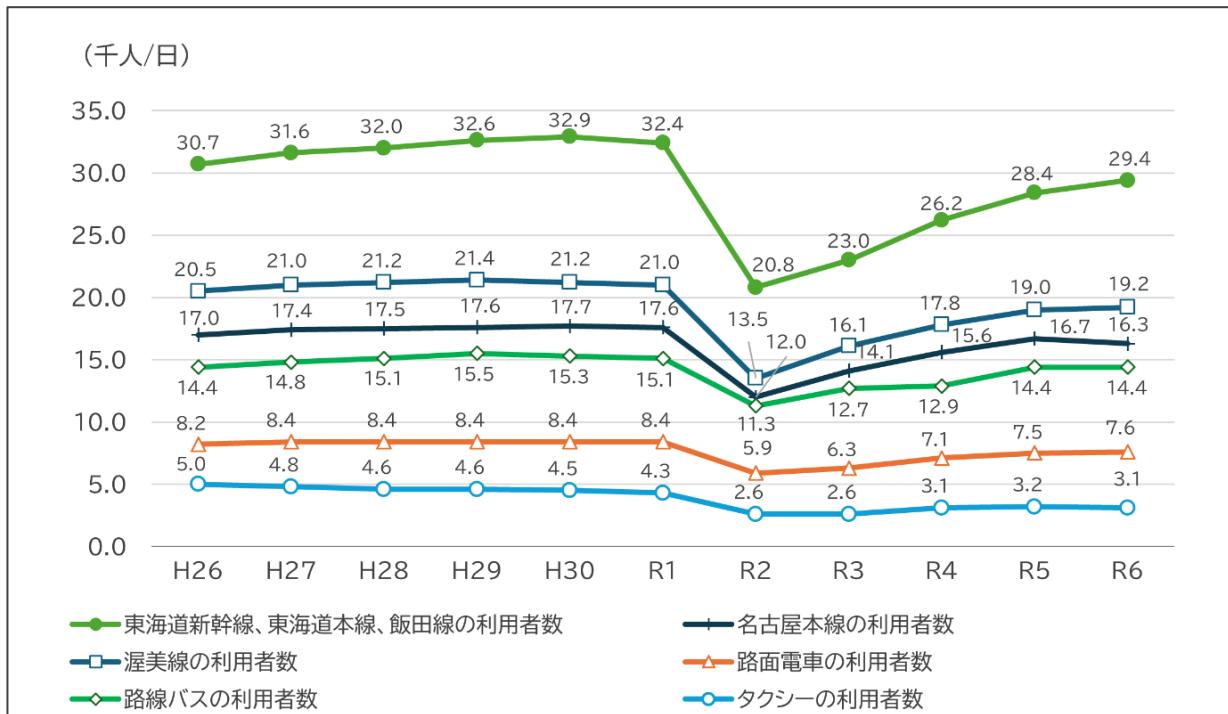


※第3回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域における集計 資料:中京都市圏パーソントリップ調査  
※小数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図 2-6 豊橋市内の代表交通手段分担率の変化（平日）

## 2.3 豊橋市内の公共交通利用者数

公共交通利用者数の推移を見ると、いずれも横ばいで推移していましたが、コロナ禍の影響により、令和2年に大幅に減少しています。令和3年以降、一定の回復が見られますが、コロナ禍前の水準には至っていません。



※東海道新幹線、東海道本線、飯田線、名古屋本線は、市内の各駅の乗車数の合計 資料：豊橋市統計書

※渥美線、路面電車、路線バス、タクシーは輸送人員数

図 2-7 鉄道、路面電車、路線バス、タクシーの利用者数の推移

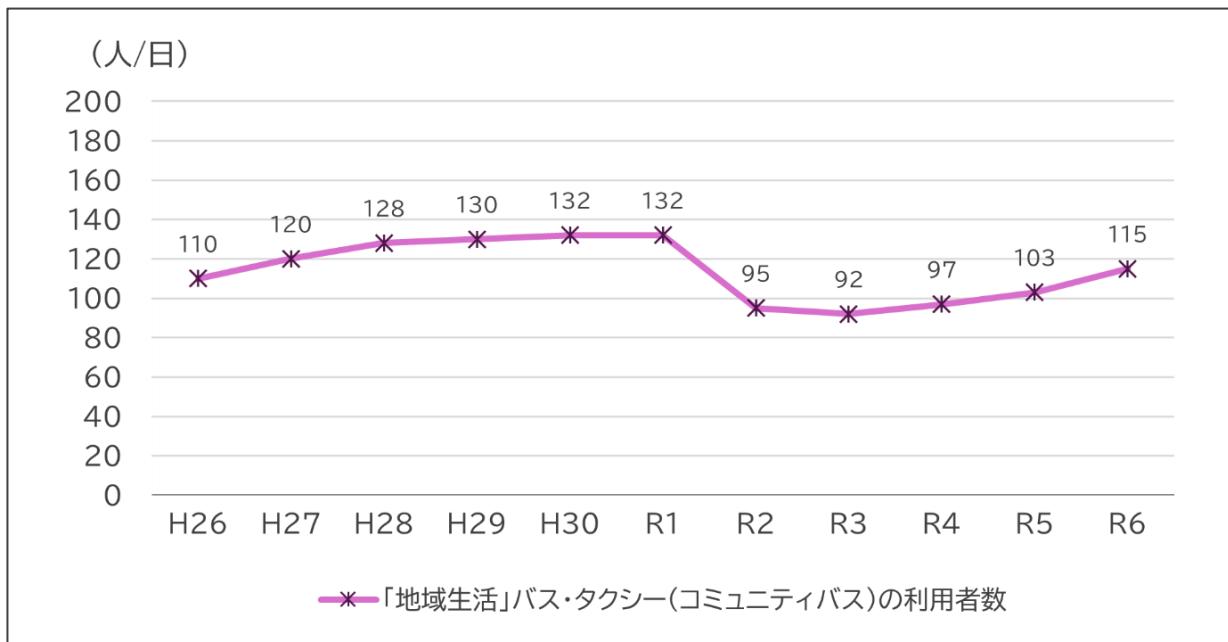


図 2-8 コミュニティバスの利用者数の推移

## 第3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、豊橋市都市交通計画 2016-2025 における将来の都市像や目指す都市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、本市の公共交通の現況などを踏まえて、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

- ・豊橋市の代表交通手段分担率では、自家用車での移動割合が多く、自家用車によらない移動を選択でき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 まちなかのにぎわいや回遊性の向上

- ・豊橋駅周辺のまちなかへの移動手段は、公共交通を利用する割合が高い状況となっており、店舗やイベント等との連携などによる公共交通の利用促進やまちなかへ行きやすい交通環境の更なる向上が求められています。
- ・道路空間の再編など、居心地がよく歩きたくなる空間の形成を図ることにより、にぎわいの創出が求められています。

### 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おり、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。
- ・豊橋公園に建設が計画されている多目的屋内施設には、興行時に 5,000 人規模の来場が見込まれています。興行時などにおける一時的な来場者増加の対応として、安全性や経済効果等を考慮した最適な交通手段別の来場を促していく必要があります。

#### **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」の人口は、総人口に占める割合が増加していることから、公共交通幹線軸のサービス水準の維持・充実が必要となります。
- ・東三河の中心拠点として、広域的に移動できる公共交通の結節点であり、高度で多様な都市サービスを享受できることから、広域的な公共交通ネットワークの維持・向上が必要となります。

#### **課題⑤ 移動を通した健康づくり**

- ・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交通行動への転換が必要と考えられます。
- ・運転に制約のある方への生きがいや健康増進等につながる外出機会を確保するため、お出かけしやすい移動手段の確保が求められています。

#### **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23%となっており、そのうち、乗用車が47%を占めています。環境負荷の低い交通行動への転換が求められています。
- ・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**

- ・近年、全国的に豪雨被害が発生しており、本市でも令和5年6月の大雨により、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います。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4章 目指す将来像

本計画では、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・整合を図りながら、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、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、人口減少や少子化・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。
- ・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、事業者及び交通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。
- ・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にぎ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。

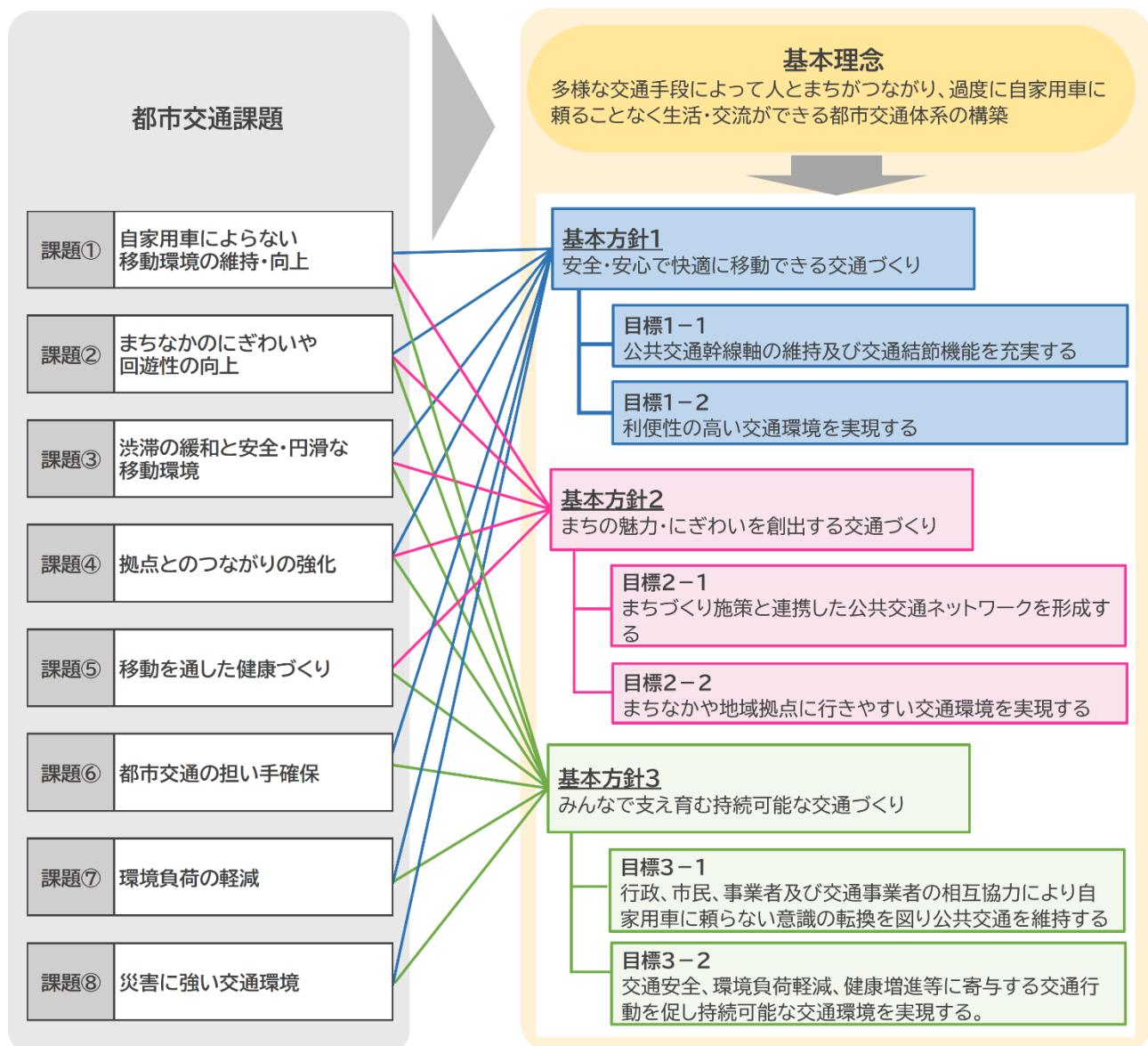


図 5-1 課題に対応した基本方針と目標

## 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交通環境を整えるため、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。

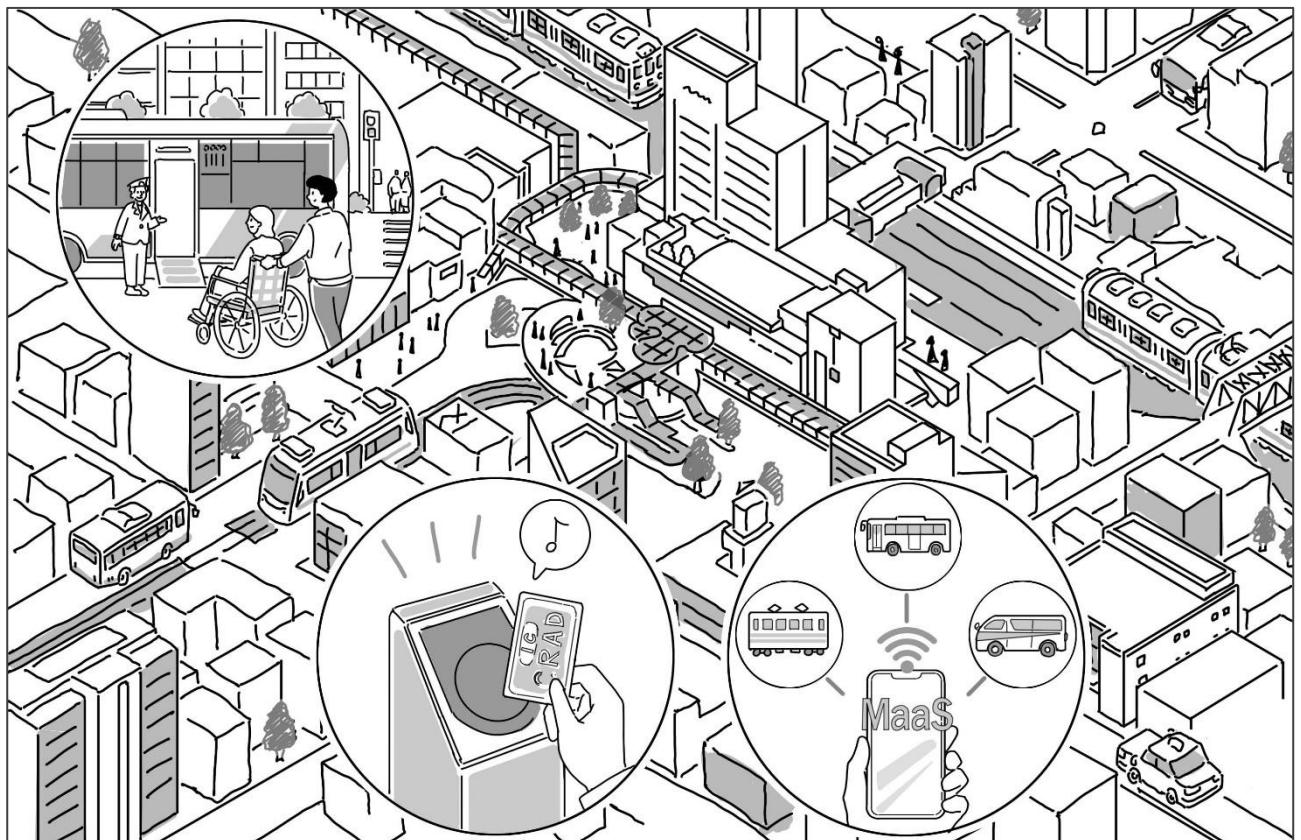


図5-2 基本方針1

## 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いることに加え、今後、さらなる人口減少により公共交通利用者の減少が想定されています。そのため、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ことで、まちのにぎわいの創出や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性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拠点に行きやすい交通環境を実現を目指します。

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、多様な交通手段によ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。



図 5-3 基本方針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

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はなく、行政、市民、事業者、交通事業者が一体となって公共交通をともに支え育む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、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。



図 5-4 基本方針3

### 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います。

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、公共交通幹線軸の維持・充実を図ります。

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することで、誰もが使え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。

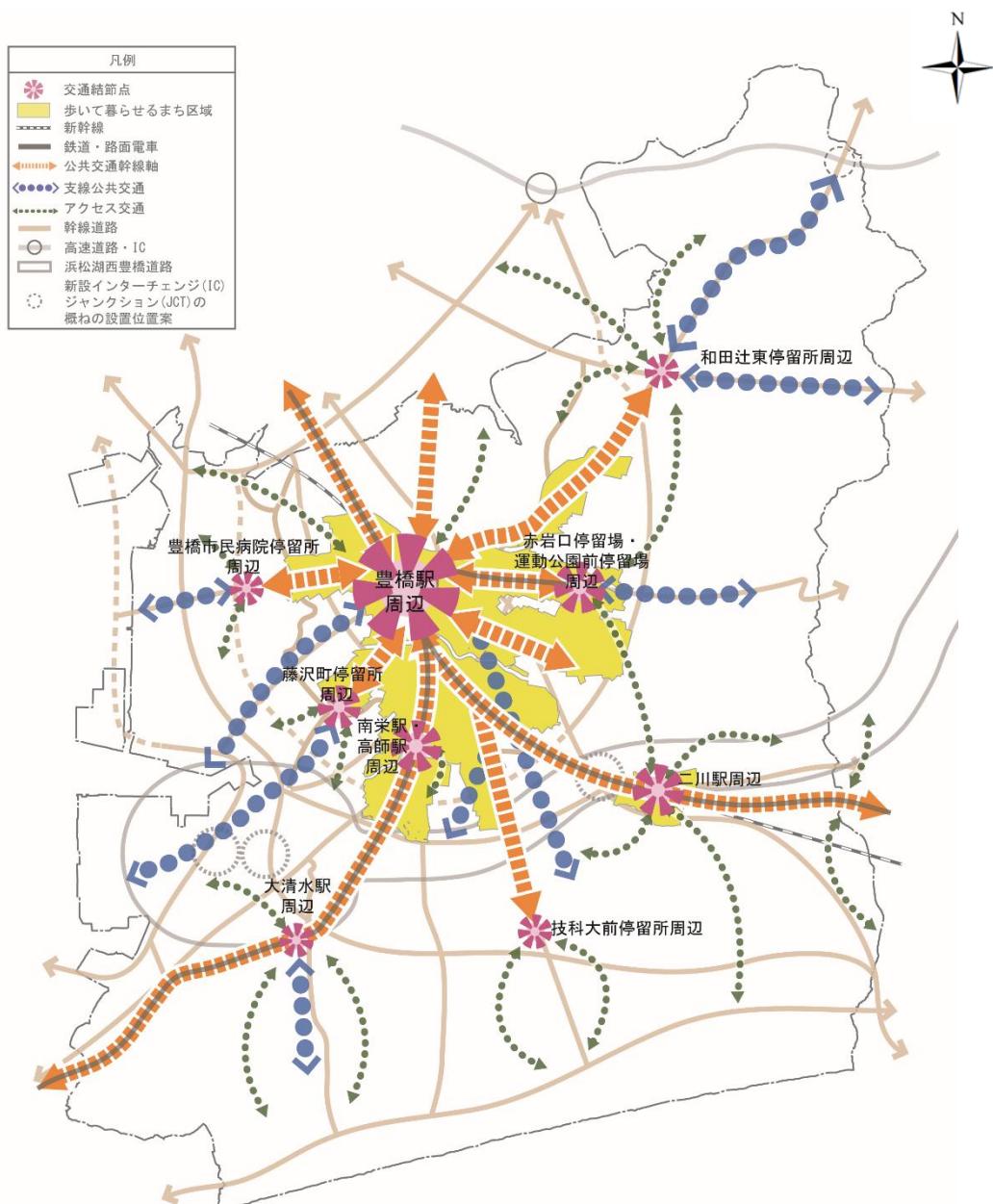


図 5-5 将来都市交通体系

### 3.2 交通軸と交通結節点の考え方

都市計画マスターplan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。

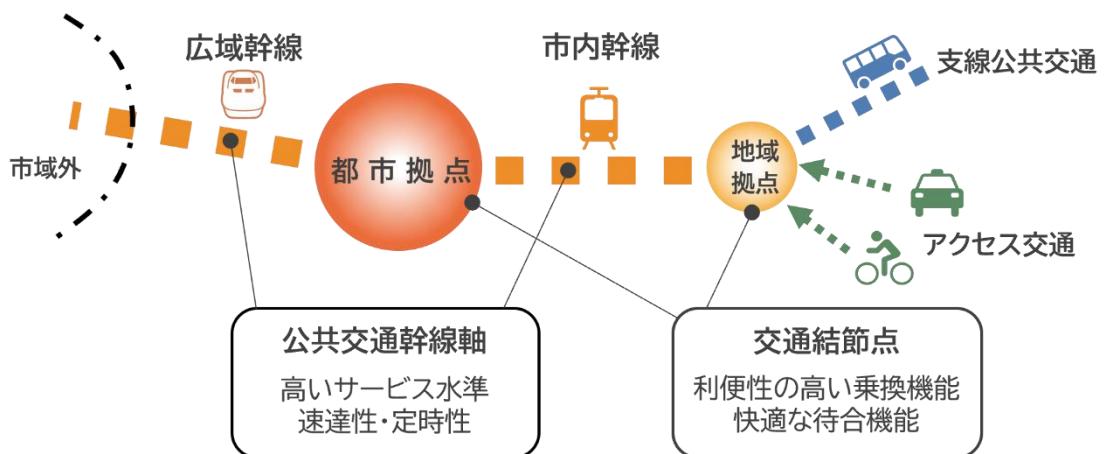


図 5-6 公共交通幹線軸・交通結節点等の体系イメージ

#### (1) 交通軸の考え方

##### ① 公共交通

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や、都市拠点と地域拠点における交通結節点などを結ぶ市内幹線の軸で構築します。公共交通幹線軸として、ピーク時間帯を中心に3本/時又は4本/時の運行本数と午前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、公共交通と共に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た整備により、乗り継ぎやシェアモビリティ、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。

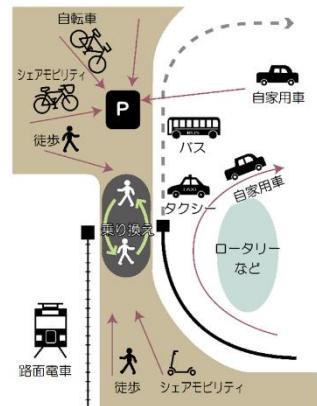


図 5-7 交通結節点のイメージ

### 【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. 交通モード別の基本的な考え方

### 4.1 交通モード等の果たすべき役割

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木になぞらえ、以下に示します。

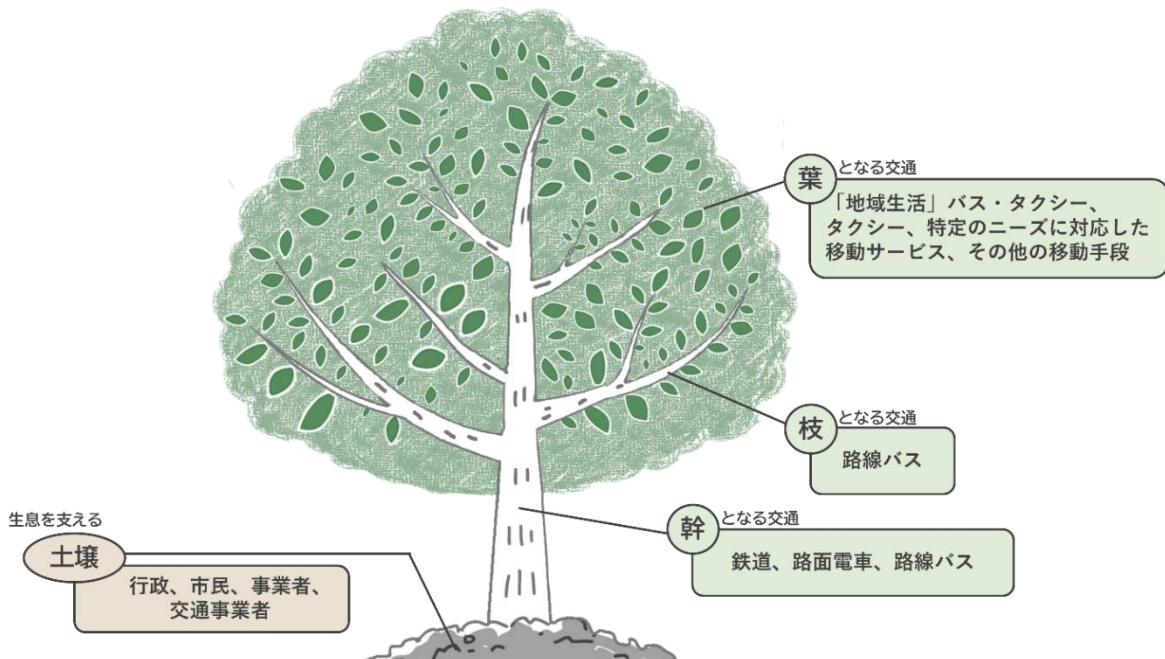


図 5-8 各モード等の役割イメージ

表 5-1 各モード等の役割概要

“幹” となる交通	鉄道	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として、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です。
	路面電車	運行頻度が高く大量輸送と定時性に優れており、市民の日常を支える移動手段として利用されています。本市東部方面の公共交通幹線軸であり、市の地域資源にもなっています。
“枝” となる交通	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公共交通の役割を担います
“葉” となる交通	「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確保が難しい地域において、地域住民の日常生活に必要な移動をサポートします。
	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。
	特定のニーズに対応 した移動サービス	事業者や地域住民等が主体となった、それぞれのニーズに対応した移動手段です。
	その他の移動手段	徒歩や自転車などの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 “土壤”	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、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への広域的な移動、渥美線は田原市との移動や市南西部地域の市内間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。

渥美線は、人口減少・少子化の進行、路線沿線の地域特性などにより、今後大幅な利用者増が期待できません。そのため、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想定されます。

しかし、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

路面電車は路線バスと比べ、運行頻度が高く大量輸送と定時性に優れており、市民の日常を支える移動手段として利用されています。

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、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、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。

加えて、井原交差点の急曲線の存在により、通行できない車両が存在しており、今後の車両の更新計画も考慮し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、利用者の減少が見込まれ、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とが連携し、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・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・高齢化の進行や生産人口の減少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。

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として、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公共交通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、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り、利便性が向上したほか、自動運転の導入に向けた取組なども進められており、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(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確保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、行政が連携して運行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、鉄道駅といった交通結節点や買い物、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、利用者や地域住民のニーズに合わせた運行を行い、地域の運営団体と運行事業者、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、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害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、事業者や地域住民等が主体となって取り組む交通手段です。

高齢者や障害者など、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、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)その他の移動手段

徒歩や自転車、シェアモビリティなど多様な移動手段を組み合わせて、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。

サイクル＆ライドやパーク＆ライドなどをはじめとした多様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、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

行政は、必要な施策を立案し、市民、事業者、交通事業者などと連携して実施することにより、公共交通を維持・活性化することができるまちづくりを進めます。

#### (2)市民

自分たちの移動手段である公共交通を支えるという意識を持ち、過度に自家用車に頼ることなく、公共交通を積極的に利用するよう努めます。

また、行政や事業者、交通事業者が実施する公共交通を維持、利用促進するための施策に対して、協力的に取り組むよう努めます。

#### (3)事業者

事業活動に伴う従業員の移動や通勤は日常的な移動であり、可能な範囲で従業員の方に対して、過度な自動車利用からの転換を促すよう努めます。

事業者は、可能な範囲で従業員の方に対して、過度な自動車利用からの転換を促すとともに、公共交通に関する利用啓発イベントや、エコ通勤の推進など行政や市民、交通事業者が実施する公共交通を維持、利用促進するための施策に対して、協力的に取り組むよう努めます。

#### (4)交通事業者

利用者のニーズを把握し、事業の効率化に努めるとともに、公共交通が市民の日常生活における重要な移動手段であり、社会的に重要な役割を担っていることを認識し、公共交通の利用を促進するために、利便性を向上させ、その情報を積極的に利用者に提供するよう努めます。

また、公共交通に関する利用啓発イベントや、コミュニティバスの運行など、行政や市民、事業者が実施する公共交通を維持、利用促進するための施策に対して、協力的に取り組むよう努めます。

## 第6章 計画の評価指標

### 1. 計画全体の評価

基本理念に基づく基本方針の達成度を計画全体の評価指標として、以下のとおり設定します。

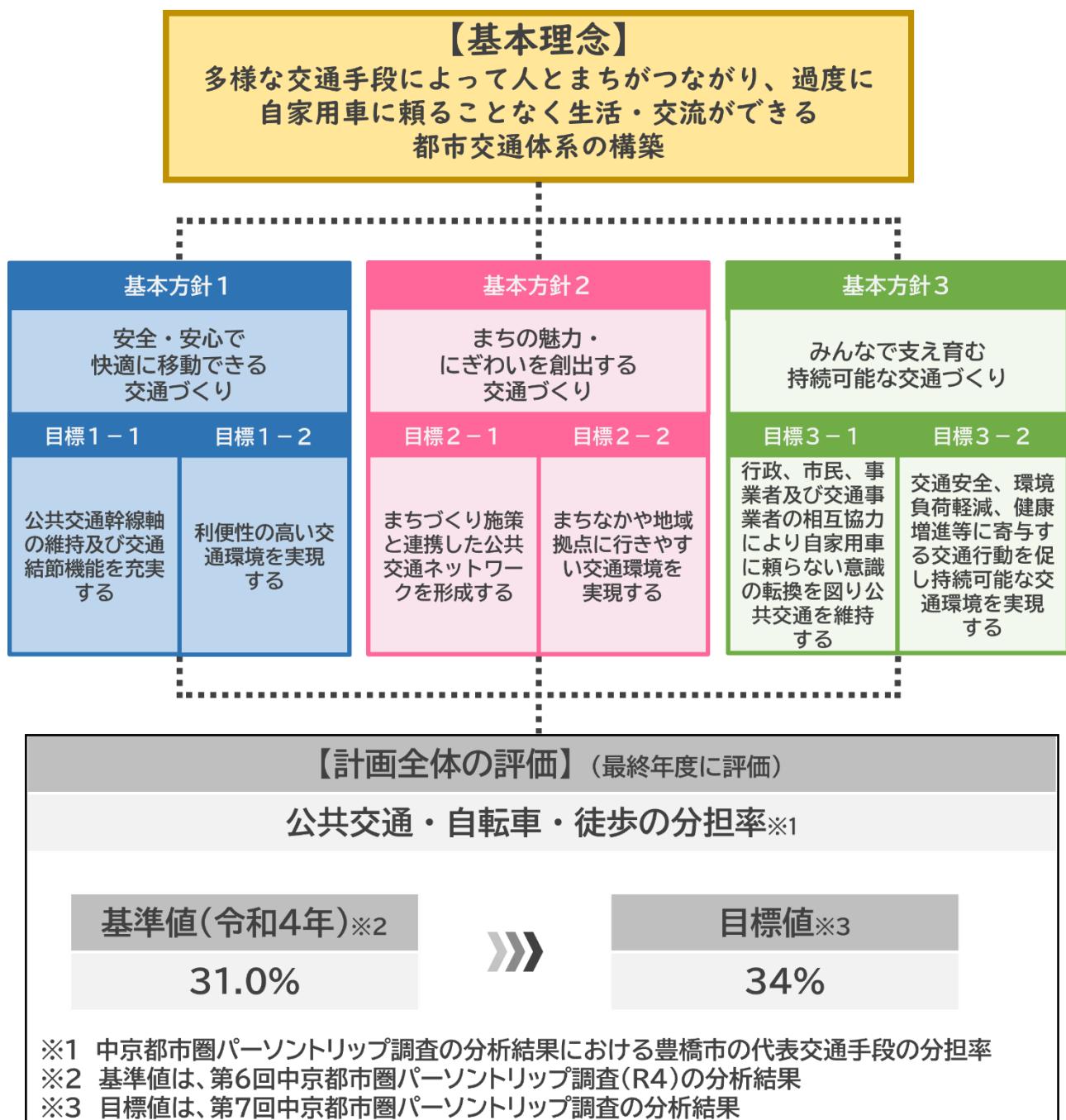


図 6-1 計画全体の評価指標

## 2. 個別評価指標

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として、以下を設定します。

【評価指標A】(毎年評価)	目標1-1	目標1-2	目標2-1	目標2-2	目標3-1	目標3-2
地域公共交通の1日当たりの利用者数※	◎	○	○	○	○	○
基準値(令和6年) 44千人/日平均	»»»	目標値 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)	目標1-1	目標1-2	目標2-1	目標2-2	目標3-1	目標3-2
公共交通による人口カバー率※	○	◎	○	○		
基準値(令和6年) 85.6%	»»»	目標値 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)	目標1-1	目標1-2	目標2-1	目標2-2	目標3-1	目標3-2
歩いて暮らせるまち区域の人口※	○	○	◎	○		
基準値(令和6年) 162,977人	»»»	目標値 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)	目標1-1	目標1-2	目標2-1	目標2-2	目標3-1	目標3-2
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※	○	○	○	◎	○	○
基準値(令和6年) 53.6%	»»»	目標値 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)	目標1-1	目標1-2	目標2-1	目標2-2	目標3-1	目標3-2
公共交通を支え育もうと思う人の割合※					◎	○
基準値(令和6年) 51.3%	»»»	目標値 60%				
※市民アンケートによる市民全体の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)	目標1-1	目標1-2	目標2-1	目標2-2	目標3-1	目標3-2
市内交通事故における人身事故件数※	○	○	○	○	○	◎
基準値(令和6年) 1143件	»»»	目標値 800件				
※豊橋市統計書における交通事故類型(人身)の総数						

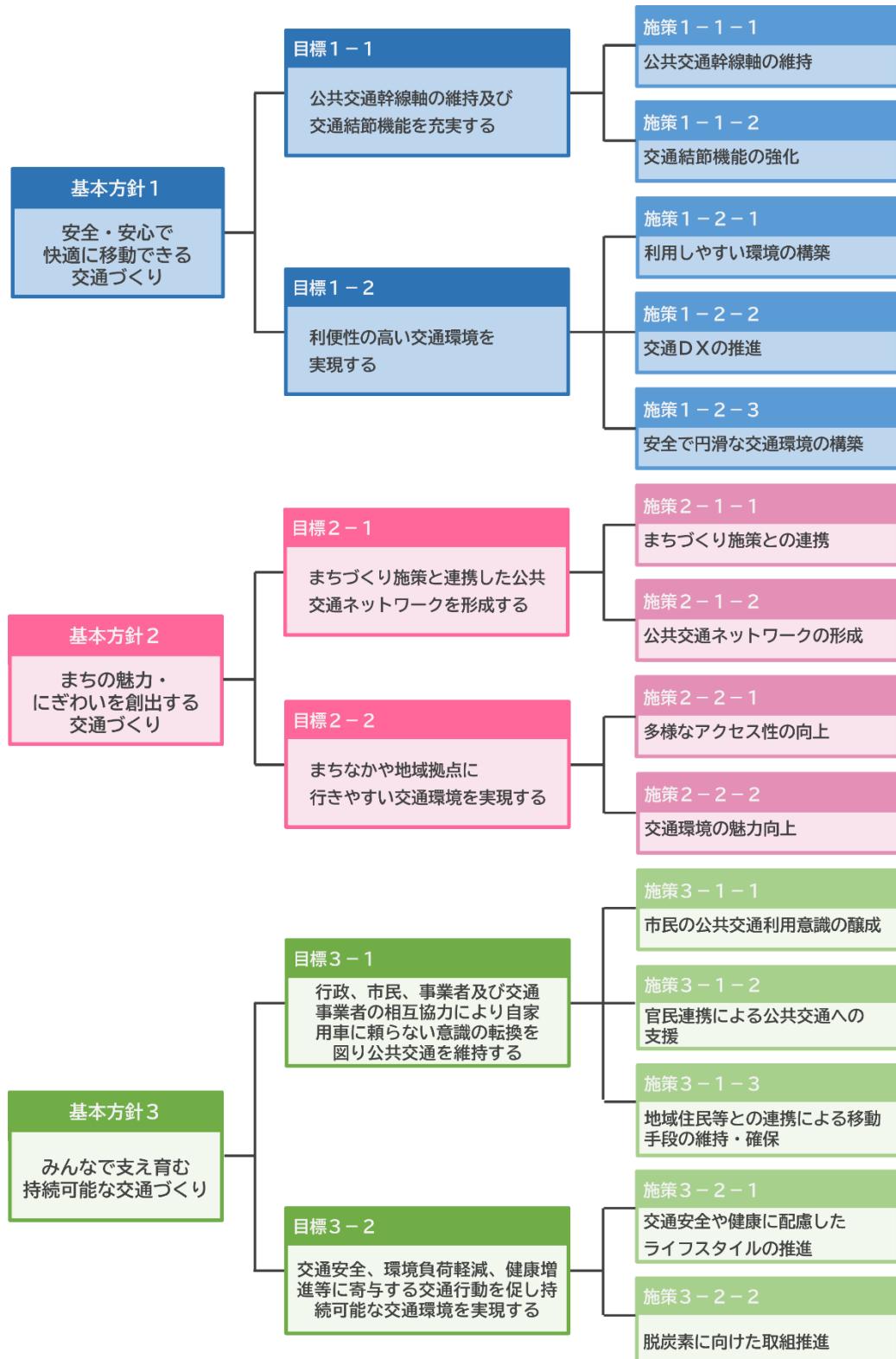
◎:目標と特に関連する ○:目標に関連する

図 6-2 個別評価指標

# 第7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。



## 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。

### 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

#### 施策1-1-1 公共交通幹線軸の維持

課題1 課題2 課題3 課題4 課題7 課題8

事業概要

##### (1) 公共交通幹線軸の交通サービス水準の維持・充実

- ・平時・イベント時における利用実態調査などを踏まえ、移動の需要に応じた適切な運行時間帯や運行本数の再編・見直しの検討を行い、公共交通幹線軸の交通サービス水準の維持・充実を図ります。

##### (2) 路面電車軌道敷の維持・改修

- ・路面電車の安全・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・渥美線施設の更新

- ・路面電車や渥美線の安全・安心な運行を維持するため、車両や電路・信号保安設備等の施設の改修計画を作成し、老朽化した施設の更新を促進します。

##### (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。

軌道敷や電路設備の改修の写真

## 施策 1-1-2 交通結節機能の強化

【課題1】 【課題4】

事業概要	<p>(1) 円滑な乗換施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"><li>路面電車と路線バス等をつなぐ交通結節点となる赤岩口停留場や大清水駅などの乗換環境の整備について検討を進めます。</li><li>豊橋駅東口駅前において、交通結節機能の充実や乗継ぎ時間の短縮など、乗換環境の向上に向けた検討を行います。</li></ul>
	<p>(2) パーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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＆ライドやサイクル＆ライドのための駐車場や駐輪場の整備を推進します。</li><li>停留場や駅周辺の商業施設、公共施設等と連携した施設駐車場の活用の検討を進めます。</li></ul>

交通結節点の概念図  
※現在作成中

## 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

課題1 課題4

事業概要	(1) 待合環境の向上
	<ul style="list-style-type: none"><li>駅や停留場、バス停の待合施設の利用環境の向上として、Wi-Fi機器の設置などについて促進します。</li><li>東田停留場の乗降環境の向上に向けた検討を進めます。</li></ul>
	(2) 利用しやすい運賃制度の拡充
	<ul style="list-style-type: none"><li>乗継割引やまちなか来訪者への支援などの拡充や周知を行い、利用しやすい運賃制度の拡充を目指します。</li><li>公共交通の利用促進のため、モバイルチケット等を活用した新たな企画券等の導入を促進します。</li><li>ゾーン制運賃や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、運転に制約のある方への支援など公共交通を利用しやすくなる運賃制度について検討を進めます。</li></ul>
(3) タクシーの利便性向上	
<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>タクシー乗り場について、需要に応じた環境整備を促進します。</li></ul>	

イメージバス

※現在作成中

事業概要	<p><b>(1) MaaSの推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な交通サービスを「1つのサービス」として利用できるMaaS(Mobility as a Service)について、東三河において展開している東三河 MaaS 「いこまい」 のサービス拡充の促進を図り、シームレスな地域間の移動に取り組みます。</li> <li>・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の交通に関するデジタルサービスの拡充を図るとともに新たなサービスについても、情報の収集に努め、活用について検討を進めます。</li> </ul>
	<p><b>(2) 自動運転技術の活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・慢性的な運転士不足の対応として、自動運転バスの社会実装を目指します。</li> </ul>
	<p><b>(3) ビッグデータの活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の運行最適化や利便性の向上などに向け、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促進します。</li> </ul>
	<p><b>(4) キャッシュレス決済の普及促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性の向上を目的とし、交通事業者による交通系 IC カードやコミュニティバスのキャッシュレス決済を導入してきました。今後も、決済方法の変化を捉えながら、必要に応じて利便性の高いシステムの導入や普及を促進します。</li> </ul>
	<p><b>(5) 公共交通に関する分かりやすい情報提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の運行情報や乗換案内、沿線施設に関する情報をデジタルサイネージなどを活用した一次元的な提供を推進します。</li> <li>・停留場やバス停などのナンバリング・行先の略称等の表示を統一する取組を検討します。</li> <li>・在住外国人やインバウンドに対応した多言語案内など、案内の充実を促進します。</li> </ul>

**交通 DX 推進の図**

**※現在作成中**

事業概要	<p><b>(1) 駅・停留場や車両のバリアフリー化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渥美線・路面電車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。</li> <li>バリアフリー整備を中心とした結節点機能の向上を図る駅：高師駅など</li> <li>バリアフリー化による改修を図る駅：愛知大学前駅など</li> <li>・低床車両の路面電車やバス、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・更新を促進します。</li> </ul>
	<p><b>(2) 渋滞緩和につながる幹線道路の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
	<p><b>(3) 公共交通優先システムの導入(信号制御など)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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・拡充の検討を行います。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。</li> </ul>
	<p><b>(4) 生活道路の安全対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路における歩行者等の安全を確保するために、自動車の速度抑制対策などの交通安全対策を推進します。</li> </ul>
	<p><b>(5) 自転車ネットワークの整備推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

**ほっトラム、ノンステップバス、UDタクシ  
ーの写真**

## 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

### 施策2-1-1 まちづくり施策との連携

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

#### (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」への公共交通の利用サービスの支援策等を検討し、交通の面から居住の誘導を推進します。

#### (2) ウオーカブルなまちづくりとの連携

- ・ウオ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、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) 公共施設等へ行きやすい環境の整備

- ・福祉施設などの公共施設等へ公共交通によって行きやすい環境の創出を促進します。

#### (4) 豊橋駅西口駅前広場の再整備

- ・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の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。
- ・多目的屋内施設での興行時において、企画乗車券や割引クーポン券等による公共交通の利用を促進するとともに、まちなかでの飲食や交流を促すことでまちなかのにぎわいや回遊性の向上を目指します。

## 公共交通フェスタの写真

事業概要	(1) 路線バスの維持・確保
	・地域住民の生活上必要な路線において、輸送人員の減少等により、交通事業者の運営努力だけでは運行の継続が困難であるものについては、運行に係る経費を支援し、路線の維持を図ります。
	(2) コミュニティバスの維持・確保
	・コミュニティバスは、地域住民の日常の移動や地域拠点（交通結節点を含む）を結ぶ重要な移動手段であるため、運行に係る経費について支援し、路線の維持を図ります。また、必要に応じて、運行日時や路線の見直しを行います。 ・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、地域と連携しながら、新規地区の運行の調査を進めます。
	(3) 公共交通ネットワークの再編
	・交通系 IC カード、アンケート調査、統計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、地域公共交通利便増進実施計画の作成を検討します。

コラム:コミバス

※現在作成中

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

課題1 課題2 課題4 課題5

事業概要	(1) シェアモビリティサービスとの連携 ・公共交通の補完や回遊性向上の効果が期待される民間の事業の普及を促進します。 ・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サービスの導入について検討を進めます。
	(2) 公共交通の自転車持込みサービスの充実 ・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拡充やサイクルバス等の導入を検討します。

シェアモビリティ、サイクルトレインのイラスト

※現在作成中

事業概要	<b>(1) 路面電車・渥美線の魅力向上</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・景観の向上につながる上屋やベンチなどの整備により、駅や停留場の魅力向上を促進します。</li><li>・緑化した軌道敷などについて、フォトコンテスト等を通じて、本市の特色ある地域資源の路面電車のイメージアップを図ります。</li></ul>
	<b>(2) 公共交通の付加価値の向上</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・路面電車に乗るきっかけを創出するため、関係団体や沿線企業等との連携を図り、企画電車の運行を促進します。</li><li>・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。</li><li>・公共交通の施設や車両の企業広告について、公共交通ごとのデザインルールを設け、魅力ある景観の創出を促進します。</li></ul>
	<b>(3) 子育て世帯が利用したくなる環境整備</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・子育て世帯の公共交通の利用促進を図るため、とよはし子育て応援バス・電車、絵本の駅等の取組を実施します。</li></ul>

ラッピング電車のイラスト

※現在作成中

### 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

#### 施策 3-1-1 市民の公共交通利用意識の醸成

課題5 課題7

事業概要	<p>(1) 「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の周知</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・「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、利用促進イベント等への参加するほか、市内の学生等と協力して周遊マップなどを制作する周知活動を実施します。</li></ul>
	<p>(2) 多様な交通をかしこく使い分ける意識の醸成</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・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、徒歩や自転車を目的や状況に合わせてかしこく使い分ける意識の醸成を図ります。</li><li>・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、公共交通の助成券により支援します。また、警察と連携し、公共交通の利用案内や助成券などの情報提供に努めます。</li><li>・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。</li></ul>

公共交通マップをもって市電に乗り込む人のイラスト

※現在作成中

事業概要	(1) 運転士確保に向けた取組 <ul style="list-style-type: none"><li>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、高齢者や外国人などの多様な人材の採用、移住者への住居補助、第二種免許の取得支援等による運転士の確保・育成を促進します。</li><li>各社合同の運転体験会や会社説明会を実施することにより、効率的な人材確保を推進します。</li></ul>
	(2) 新たな財源確保に向けた取組 <ul style="list-style-type: none"><li>ネーミングライツ、クラウドファンディング、広告収入、ふるさと寄附金など公共交通の運行を支える新たな財源の確保を推進します。</li></ul>
	(3) 交通事業者による個別事業への支援 <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li></ul>
	(4) 路面電車の持続性の確保 <ul style="list-style-type: none"><li>路面電車の運行サービスの持続性を維持するため、上下分離方式やみなし上下分離方式等の行政の適切な関与の検討を進めます。</li></ul>

### コラム:上下分離(他都市事例)

### 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 課題1 課題6 課題8

事業概要	<b>(1) 地域住民等と連携した移動手段の運営</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・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コミュニティバスについて、利用の促進策を実施する地域運営団体や運行を支える交通事業者へ支援します。</li><li>・地域の移動手段を確保するため、企業のシャトルバスのような移動手段に市民が混乗したり、地域住民の移動へ相乗りりするような輸送資源の活用の検討を進めていきます。</li></ul>
	<b>(2) 共創による交通体系の構築</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・行政、市民、事業者及び交通事業者が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。</li></ul>
	<b>(3) 災害に強い連携体制の構築</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・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早期に復旧できるよう、各事業者の事業継続計画（B C P）の適正な運用を促進します。また、災害時における交通情報等の情報共有体制の整理と強化を目指します。</li></ul>

他分野共創の図

※現在作成中

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公共交通を維持する

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

【課題5】 【課題7】

事業概要	(1) 交通安全教育の取組 <ul style="list-style-type: none"><li>・交通行動の転換を促すため、日常での交通事故リスクを伝える交通安全教育などを実施します。</li></ul>
	(2) 公共交通を活用した外出促進 <ul style="list-style-type: none"><li>・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、公共交通をテーマとしたイベントの開催によりと公共交通の利用のきっかけづくりに努めます。</li><li>・「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の「とよはし健康マイページ」の活用を推進します。</li><li>・高齢者や障害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、公共交通の助成券により支援します。</li></ul>

老若男女が楽しそうにバスで移動している  
イラスト※現在作成中

## 施策 3-2-2 脱炭素に向けた取組推進

【課題3】 【課題7】

事業概要	<b>(1) 交通 GX の推進</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ゼロカーボンシティの実現に向け、交通事業者に対して電気や燃料電池による車両の導入を促進します。</li><li>・導入した EV 車両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。</li></ul>
	<b>(2) エコ通勤の推進</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・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実施します。</li><li>・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。</li></ul>

EV バスから給電しているイラスト

※現在作成中

### 3. 各事業の取組スケジュール

#### 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

施策1-1-1 公共交通幹線軸の維持		課題1	課題2	課題3	課題4	課題7	課題8			
事業概要	実施主体	取組年度(和暦)		検討		実施				
		8	9	10	11	12	13	14	15	16
(1) 公共交通幹線軸の交通サービス水準の維持・充実	行政、交通事業者(鉄軌道、バス)									
(2) 軌道敷の維持・改修	行政、交通事業者(軌道)									
(3) 路面電車施設・渥美線施設の更新	行政、交通事業者(鉄軌道)									
(4) 渥美線施設の耐震化	行政、交通事業者(鉄道)				▶					

#### 施策1-1-2 交通結節機能の強化

課題1 課題4

事業概要	実施主体	取組年度(和暦)		検討		実施				
		8	9	10	11	12	13	14	15	16
(1) 円滑な乗換施設の整備	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体									
(2) パーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場の整備	行政、交通事業者(鉄軌道、バス)			▶						

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

課題1 課題4

事業概要	実施主体	取組年度(和暦)		検討		実施				
		8	9	10	11	12	13	14	15	16
(1) 待合環境の向上	行政、交通事業者(鉄軌道、バス)	▶								
(2) 利用しやすい運賃制度の拡充	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)									
(3) タクシーの利便性向上	行政、交通事業者(タクシー)		▶							

## 施策 1-2-2 交通DXの推進

課題1 課題3 課題4 課題6

事業概要	実施主体	取組年度(和暦)										検討	実施
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
(1) MaaSの推進	行政、周辺自治体、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体												
(2) 自動運転技術の活用	行政、交通事業者(バス)												
(3) ビッグデータの活用	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)												
(4) キャッシュレス決済の普及促進	交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体												
(5) 公共交通に関する分かりやすい情報提供	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体												

## 施策 1-2-3 安全で円滑な交通環境の構築

課題1 課題3 課題4 課題8

事業概要	実施主体	取組年度(和暦)										検討	実施
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
(1) 駅・停留場や車両のバリアフリー化	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)												
(2) 渋滞緩和につながる幹線道路の整備	行政												
(3) 公共交通優先システムの導入(信号制御など)	行政、警察、交通事業者(軌道、バス、タクシー)												
(4) 生活道路の安全対策	行政、警察、交通事業者(鉄道)												
(5) 自転車ネットワークの整備推進	行政、警察												

## 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

### 施策2-1-1 まちづくり施策との連携

課題1 課題2 課題3 課題4 課題5

事業概要	実施主体	取組年度(和暦) 検討 実施									
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
(1) 居住誘導施策との連携	行政										
(2) ウォーカブルなまちづくりとの連携	行政										
(3) 公共施設等へ行きやすい環境の整備	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体										
(4) 豊橋駅西口駅前広場の再整備に向けた検討	行政、関係団体										
(5) 多目的屋内施設の開業に伴う交通環境の向上	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)										

### 施策2-1-2 公共交通ネットワークの形成

課題1 課題4

事業概要	実施主体	取組年度(和暦) 検討 実施									
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
(1) 路線バスの維持・確保	行政、交通事業者(バス)										
(2) コミュニティバスの維持・確保	行政、コミュニティバス等地域運営団体、市民										
(3) 公共交通ネットワークの再編	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体										

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		課題1		課題2		課題4		課題5	
事業概要	実施主体	取組年度(和暦)		検討		実施			
		8	9	10	11	12	13	14	15
(1) シェアモビリティサービスとの連携	行政、民間事業者								
(2) 公共交通の自転車持込みサービスの充実	行政、交通事業者(鉄道、バス)								

施策2-2-2 交通環境の魅力向上		課題1		課題2		課題4			
事業概要	実施主体	取組年度(和暦)		検討		実施			
		8	9	10	11	12	13	14	15
(1) 路面電車・渥美線の魅力向上	行政、交通事業者(鉄軌道)								
(2) 公共交通の付加価値の向上	行政、交通事業者(鉄軌道)、関係団体								
(3) 子育て世帯が利用したくなる環境整備	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)								

### 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

#### 施策 3-1-1 市民の公共交通利用意識の醸成

課題5 課題7

事業概要	実施主体	取組年度(和暦) 検討 実施									
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
(1) 「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の周知	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体、民間企業、関係団体、市民										
(2) 多様な交通をかしこく使い分ける意識の醸成	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体、市民										

#### 施策 3-1-2 官民連携による公共交通への支援

課題1 課題2 課題4 課題6

事業概要	実施主体	取組年度(和暦) 検討 実施									
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
(1) 運転士確保に向けた取組	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体										
(2) 新たな財源確保に向けた取組	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体、市民										
(3) 交通事業者による個別事業への支援	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体										
(4) 路面電車の持続性の確保	行政、交通事業者(軌道)										

**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** 課題1 課題6 課題8

事業概要	実施主体	取組年度(和暦)										検討	実施
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
(1) 地域住民等と連携した移動手段の運営	行政、コミュニティバス等地域運営団体、市民												
(2) 共創による交通体系の構築	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体、民間事業者												
(3) 災害に強い連携体制の構築	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体												

**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公共交通を維持する**

**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** 課題5 課題7

事業概要	実施主体	取組年度(和暦)										検討	実施
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
(1) 交通安全教育の取組	行政、警察												
(2) 公共交通を活用した外出促進	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)、コミュニティバス等地域運営団体、市民												

**施策 3-2-2 脱炭素に向けた取組推進** 課題3 課題7

事業概要	実施主体	取組年度(和暦)										検討	実施
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
(1) 交通GXの推進*	行政、交通事業者(鉄軌道、バス、タクシー)												
(2) エコ通勤の推進	行政、民間事業者、市民												

\*国や県の動向を確認しながら実施していきます。

# 第8章 計画の進行管理・推進体制等

## 1. 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P D C A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。
- コロナ禍のような感染症拡大や大雨や台風、地震等の自然災害をはじめとした急激な社会変化が生じた場合には、迅速に対応するために、OODA ループを用いて柔軟に対策を検討・実施・改善します。

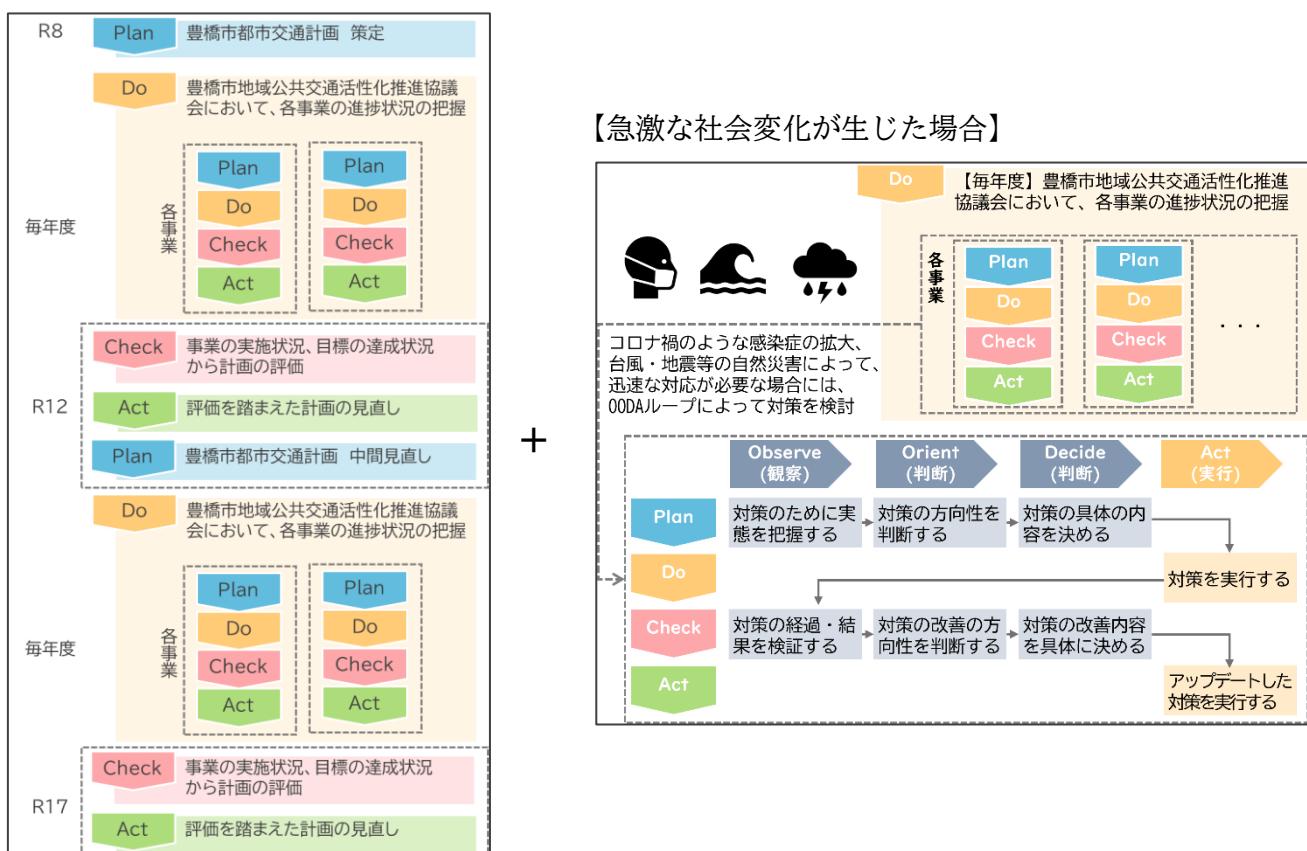


図 8-1 評価スケジュール

## 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く必要があります。

行政は、公共交通の利便性の向上や維持及び利用促進に関する施策などを立案し、市民・事業者、交通事業者の理解を深め、相互に協力して取り組んでいくことが重要です。

市民や事業者は、自分たちの移動手段である公共交通への理解と関心を深め、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。

交通事業者は、利用者のニーズを把握し、利便性の高い公共交通サービスの提供を行うとともに、利便性の向上に関する情報を積極的に提供し、利用を促進することが重要です。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 8-2 推進体制

## 3. 他分野との連携

公共交通は、市民や事業者の社会活動や経済活動といった人々のく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。

# 参考資料1 豊橋市都市交通計画2026-2035策定経緯

## 1. 豊橋市都市交通計画2026-2035策定経緯

表 参3-1 豊橋市都市交通計画策定経緯

開催日		概要
第1回	作業部会：令和6年8月9日 検討委員会：令和6年8月26日	<ul style="list-style-type: none"><li>● 都市交通計画の策定に向けた進め方</li><li>● 豊橋市都市交通計画2016-2025の指標の評価の報告</li></ul>
第2回	作業部会：令和6年10月30日 検討委員会：令和6年11月2日	<ul style="list-style-type: none"><li>● パーソントリップ調査結果の分析結果の報告</li><li>● 市民意識調査等の結果報告と計画書骨子(素案)の検討</li></ul>
第3回	作業部会：令和6年12月5日 検討委員会：令和6年12月24日	<ul style="list-style-type: none"><li>● 計画書骨子(案)の検討</li><li>● 路面電車の評価の概要報告</li></ul>
第4回	作業部会：令和7年7月10日 検討委員会：令和7年8月18日	<ul style="list-style-type: none"><li>● 評価指標の検討</li><li>● 事業概要の検討</li></ul>
第5回	作業部会：令和7年10月7日 検討委員会：令和7年11月19日	<ul style="list-style-type: none"><li>● 計画書(素案)の検討</li><li>● 計画書参考資料(素案)の検討</li></ul>
パブリックコメント 令和8年 月 日から令和8年 月 日		<ul style="list-style-type: none"><li>● 市民意見の募集</li><li>● 市民意見の募集結果と方針について</li></ul>

## 2. 豊橋市都市交通計画検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 この要綱は、豊橋市附属機関設置条例（令和6年度豊橋市条例第3号）第4条の規定に基づき、本市が目指す基本理念（過度に自動車に依存しない都市交通体系の構築）と将来都市構造（集約型都市構造）の実現に向けて取り組むための「都市・地域総合交通戦略」及び本市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするための「地域公共交通計画」を連携させた豊橋市都市交通計画（以下「交通計画」）を策定することを目的とし、豊橋市都市交通計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次の事務を所掌する。

- (1) 交通計画の策定に関する事務
- (2) その他委員会が必要と認める事務

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長、副委員長及び委員には、別表1に掲げる職にある者をもって充てる。
- 3 委員長は、委員会を招集し、会議の議長となり、会務を総理する。
- 4 副委員長は、委員長が不在のとき又は委員長に事故があるときは、その職務を代理する。
- 5 別表1に掲げる委員の変更があったときは、遅滞なく、その旨を委員会に届け出なければならない。

(任期)

第4条 委員の任期は交通計画の策定までとする。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。委員会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

- 2 委員会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

(作業部会)

第6条 委員会に作業部会を設置する。

- 2 部会長、副部会長及び部会員には、別表2に掲げる職にある者をもって充てる。
- 3 部会長は、作業部会を招集し、会議の議長となり、会務を総理する。
- 4 副部会長は、部会長が不在のとき又は部会長に事故があるときは、その職務を代理する。
- 5 作業部会の所掌事務は次のとおりとし、部会長は、委員会に検討結果等必要な資料を提出する。

(1) 都市交通計画の策定に関する調査及び検討

(2) その他委員会又は作業部会が必要と認める事項

- 6 別表2に掲げる部会員の変更があったときは、遅滞なく、その旨を作業部会に届け出なければならない。

(意見の聴取)

第7条 委員会及び、委員長が必要と認めたときは、関係者の出席を求め、意見を聞くことができる。

(事務局)

第8条 委員会及び作業部会の庶務は、事務局において処理する。

- 2 事務局は、豊橋市都市計画部都市交通課職員をもって組織する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会及び作業部会の運営について必要な事項が生じた場合は、別に定めることとする。

## 附 則

この要綱は、令和6年8月9日から施行する。

この要綱は、令和7年3月21日から施行する。

この要綱は、令和7年4月1日から施行する。

この要綱は、令和7年7月1日から施行する。

別表1（第3条関係）

氏名	職名	備考
松本 幸正	名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	委員長
杉木 直	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 教授	副委員長
駒木 伸比古	愛知大学 地域政策学部 教授	
堀 裕樹	国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所 計画課 課長	
原田 光一郎	国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	
青柳 克彦	愛知県 都市・交通局 都市計画課 課長	
森田 勇人	愛知県 都市・交通局 交通対策課 課長	
奥谷 敦史	愛知県 東三河建設事務所 維持管理課 課長	
木村 真司	豊橋警察署 交通課 課長	
井上 雅隆	東海旅客鉄道株式会社 東海鉄道事業本部 管理部 企画課 課長代理	
高井 勇輔	名古屋鉄道株式会社 地域連携部 交通サービス担当 課長	
坂野 慎	豊橋鉄道株式会社 鉄道部 部長	
綿貫 琢也	豊鉄バス株式会社 常務取締役	
鈴木 英司	豊鉄タクシー株式会社 代表取締役社長	
小林 裕之	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事	
青木 良浩	豊橋タクシー協会 会長 東海交通株式会社 代表取締役社長	
松下 裕紀	愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	
富田 佳央	豊橋商工会議所 議員	
川本 恭久	豊橋自治連合会 副会長	
鈴木 佐和子	豊橋障害者(児)団体連合協議会 副会長	
黒野 有一郎	豊橋発展会連盟 会長	

朝倉 規幸	豊橋市老人クラブ連合会 副会長	
鈴木 真理子	豊橋女性団体連絡会 会員	
島村 喜一	豊橋市 副市長	
山本 高敬	豊橋市 建設部 部長	
金子 知永	豊橋市 都市計画部 部長	

別表2(第6条関係)

氏名	職名	備考
松尾 幸二郎	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 准教授	部会長
大竹 宏昌	豊橋市 都市計画部 都市交通課 課長	副部会長
河合 秀文	豊橋鉄道株式会社 総合企画部 次長	
野澤 幸正	豊鉄バス株式会社 営業企画部 営業企画課 課長	
萩本 貴章	東海交通株式会社 営業管理グループ 次長	
岩原 誠	豊鉄タクシー株式会社 営業部 部長	
高橋 一嘉	豊橋警察署 交通課 係長	
林 真也	豊橋市 財務部 財政課 課長	
大林 美依	豊橋市 企画部 政策企画課 課長	
佐藤 靖浩	豊橋市 都市計画部 都市計画課 課長	
中村 紀彦	豊橋市 都市計画部 まちなか活性課 課長	
山下 雅史	豊橋市 建設部 土木管理課 課長	
浅井 清史	豊橋市 建設部 道路建設課 課長	
井上 知之	豊橋市 環境部 環境政策課 課長	
藤江 大光	豊橋市 産業部 観光プロモーション課 課長	
三ツ矢 耕己	豊橋市 福祉部 福祉政策課 課長	
大林 寿彦	豊橋市 福祉部 長寿介護課 課長	
中澤 浩英	豊橋市 福祉部 障害福祉課 課長	
堀江 幸子	豊橋市 こども未来部 子育て支援課 課長	
生駒 雄二	豊橋市 健康部 健康増進課 課長	

## 参考資料2 用語集

### 【あ行】

- I C T

Information and Communication Technologyの略。情報・通信に関する技術の総称。これまで使われてきた「IT(Information Technology)」にコミュニケーションが具体的に表現されている。

- アクセス交通

最寄りの交通結節点などにアクセスするための郊外部での日常的な移動手段のこと。例えば、徒步、自転車、コミュニティバス、タクシーなど。

- 歩いて暮らせるまち区域

都市機能誘導区域または各拠点へのアクセス性に優れた公共交通幹線軸沿線の居住誘導区域内において、居住を積極的に誘導する区域。豊橋市立地適正化計画で定められている。

### 【か行】

- 企業シャトルB a a S

豊橋市に隣接する静岡県湖西市において、市内の企業の従業員送迎用シャトルバスを活用して、市民と従業員が混乗できるサービス。BaaS(バース)とは、「Bus」と、様々な移動手段をシームレスにつなぐ概念「MaaS(Mobility as a Service)」を掛け合わせた造語。

- 居住誘導区域

人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域。豊橋市立地適正化計画で定められている。

- 公共交通幹線軸

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や、都市拠点と地域拠点などを結ぶ市内幹線の軸で構築される。

- 公共交通空白地

公共交通の利用が不便な地域であり、鉄道駅あるいはバス停から一定距離以上離れた地域を示す。豊橋市では、鉄道駅は半径 700m、バス停(路面電車停留場合む)は半径 400mを超える地域を指す。

- 交通結節機能、交通結節点

駅前広場や駐車場、駐輪場などのように、鉄道、バス、自転車などの異種(場合によっては同じ交通手段)の交通手段間の乗り継ぎを円滑に行うための機能。またはその場所、施設。

- コミュニティバス

「「地域生活」バス・タクシー」を参照。

### 【さ行】

- サイクル＆ライド

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。

- サイクルトレイン・サイクルバス

自転車を解体したりすることなく、鉄道やバスの車内にそのまま持ち込むことができるサービス。

- GX

化石燃料中心の経済・社会、産業構造をクリーンエネルギーを中心に移行させ、経済社会システム全体を変革すべく、エネルギーの安定供給・経済成長・排出削減の同時実現を目指すこと。グリーン・トランسفォーメーション(green transformation)の略。

交通GXでは、車両電動化や再生可能エネルギーの地産地消の取組などが代表される。

- シームレス

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすること。

- シェアモビリティ

自転車や電動キックボードなどの移動手段を不特定の利用者が共有して利用できるサービス。公共交通の機能を補完してラストワンマイルの移動を支えるとともに、観光振興や地域の活性化等に寄与する。

- 支線公共交通

公共交通幹線軸を補完し、地域拠点と郊外部の住宅地や集落を結ぶ路線バスのこと。

- 自転車通行空間

自転車が通行するための道路または道路の部分。

- 集約型都市構造

中心市街地や鉄道駅等の主要な交通結節点周辺等に各都市機能が集約され、それらの拠点や生活圏、公共交通沿線に多くの人が居住するとともに、各拠点間のアクセス利便性が高い暮らしやすい都市構造のこと。

- 上下分離方式・みなし上下分離方式

上下分離方式は、公共交通の建設とその後の営業を別の主体が行うこと、若しくは、公共交通の所有と営業を別の主体が行うことを指す。

みなし上下分離方式は、実際には上下分離を行わないものの、公共主体が経費相当分を支援することで交通事業者を支援する取組のこと。

- ゾーン制運賃

都市内をいくつかのゾーンに分類し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式。

## 【た行】

- DX

ICT等が社会や組織、業務に浸透することによってもたらされる変革のこと。デジタルトランسفォーメーション(digital transformation)の略。

交通DXでは、自動運転やMaaSなどデジタル技術の実装が代表される。

- 地域間幹線系統

地域間交通ネットワークを形成する広域的なバス路線のこと。

- 地域拠点(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。

- 地域拠点(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。

- 地域公共交通活性化推進協議会

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、地域公共交通計画の作成に関する協議及び計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的に設置するもの。また、市民の日常生活に必要な移動手段の確保に向け、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項の協議も行う。

- 地域内フィーダー系統

広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線といいのアクセス交通としての役割を持つコミュニティバスのこと。

- 「地域生活」バス・タクシー

交通事業者による従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域において、その地域住民が主体となり、日常の移動手段として確保する乗合型の公共交通。

- 道路交通センサス

道路計画のための基礎資料を得るために、自動車の動きの調査。

- 都市機能

都市において生活を営む上で必要な機能。例えば「居住機能」「工業生産機能」「商業業務機能」「行政機能」「文化機能」「レクリエーション機能」等のほか、「自然機能」や「農業機能」も都市機能に含む。

- 都市機能誘導区域

商業・医療・福祉等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。豊橋市立地適正化計画で定められている。

- 都市拠点

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。

- トランジットモール

中心市街地やメインストリートなどの商店街を、歩行空間(モール)として整備するとともに、バスや路面電車など公共交通(トランジット)だけを通行させ、モール内や外部空間とモールを結ぶ安全で快適な移動手段として活用すること。

### 【な行】

- 乗合バス

法に定める一般乗合旅客自動車運送事業として運行される、路線バス、コミュニティバスの総称。

- ネーミングライツ

行政の新たな財源を確保し、施設の良好な管理運営の維持につなげるとともに、民間事業者等の広告活動の機会を創出し、施設の魅力向上や地域活性化を図ること。

### 【は行】

- パーク＆ライド

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。

- パーソントリップ調査

person(人)の trip(ある目的のため出発地から到着地まで移動すること)に関する調査のこと。 「どのような人が、いつ、どこから、どこへ、どんな目的で、どのような移動手段を使って移動しているか」のデータを把握し、多様な交通手段の利用実態の定量的な把握、将来の交通量の予測、今後の都市交通施設の整備・運用方針の検討などの基礎資料として活用される。

- バスロケーションシステム

バスの現在位置が、パソコンやスマートフォンでリアルタイムに反映されるシステム。バスがいつ来るのか、いまどこを走っているのかといった運行状況を確認できる。

- B C P

Business Continuity Planの略。災害や事故などの緊急事態に遭遇した場合において、損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

### 【ま行】

- マルチモーダル

「Multi(複数の)-modal(情報を伝える手段・方法)」の意。

複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供されること。

- MaaS

Mobility as a Service の略。ICT を活用して交通をクラウド化し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念のこと。2015(平成 27)年の ITS 世界会議で設立された MaaS Alliance では、「MaaS は、いろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合すること」と定義している。

- モビリティ・マネジメント

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組。

### 【や行】

- UDタクシー

ユニバーサルデザインタクシーのこと。健康な方以外にも足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中のの方など誰もが利用しやすいタクシー。

- 優先整備路線

自転車ネットワークのうち、「自転車の活用のしやすさ」、「自転車の安全性」の視点による優先度が高い路線及びこれらの路線との連続性や道路状況による整備可能性を考慮して設定した路線並びに余暇活動での自転車活用として想定した路線。

- 優先レーン

道路交通法第二十条の二(路線バス等優先通行帯)に定められる通行帯で、後方から路線バス等が接近してきたときは、その正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに当該車両通行帯の外に出なければならない。

### 【ら行】

- リニア中央新幹線

東京都から名古屋市を経由し大阪市までの約438kmを、超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線

- 路線バス

予め設定した路線上を、設定した時刻表に合わせて運行する、主に民間の交通事業者が有償で運行するバス。

## 参考資料3 補助系統の位置づけと必要性

### 1. 地域公共交通における補助系統の位置づけ

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います。本計画で補助系統を位置づけ、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 参1-1 地域内フィーダー系統一覧（令和7年6月時点）

位置づけ	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	地域内 フィーダー 系統確保 持費国庫補 助金	豊橋市「地 域生活」バ ス・タク シー運行補 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 通確保持 改善事業に 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	鷹丘クリニック アイゼロ北 和田辻東 賀茂西	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 アイゼロ北 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・豊橋医療センター系統	石巻中山	五井 鷹丘クリニック 和田辻東	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 パロ一豊川店	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 アイゼロ北	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	豊橋医療セ ンター	アイゼロ北 和田辻東 賀茂西 パロ一豊川店	豊川駅東口	4条乗合	路線定期運行		●	●	
			賀茂西・豊橋医療センター系統	豊橋医療セ ンター	鷹丘クリニック 五井 和田辻東	賀茂西	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)	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	利用促進に より現状の 収益を維持	●	●	地域公共交 通確保持 改善事業に 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	梅薺前芝線	西駅前	前芝	梅薺	4条乗合	路線定期運行		●	●	
			下地・津田～豊橋駅前系統	JA津田支店	笙野医院	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		●	●	
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	・かわきたバス運営委 員会 ・豊橋市	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	利用促進に より現状の 収益を維持	●	●	地域公共交 通確保持 改善事業に より運行を 確保
			細谷・二川	細谷校区	細谷校区	ヤマナカニ 川店	4条乗合	区域運行		●	●	
			小沢・二川	小沢校区	小沢校区	ヤマナカニ 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)	東部東山線	運動公園前	-	二川駅	4条乗合	路線定期運行	●	●	
路線バス	野依地区「三木本線」	・豊鉄バス株式会社	三木本線 (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 通確保持 事業改善に より運行を 確保
			三木本線(野依)	豊橋駅前	北山	野依	4条乗合	路線定期運行		●	●	

※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 参1-2 地域間幹線系統及びその他バス路線一覧(令和7年6月時点)

位置づけ	実施主体	路線名	運行区間	事業許可区分	運行形態	役割	地域間幹線系統確保維持費 国庫補助金	豊橋市バス運行対策費補助金	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改善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－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		●	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			●	利用促進により現状の収益を維持	
			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) 西駅前－往完町－西駅前(右まわり)	4条乗合	路線定期運行					

※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改善事業の必要性

### 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ます。

- 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JR飯田線や路線バス、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す。
- ②愛のりくんは南部地区において、渥美線、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す。
- 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す。
- 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す。

①から④のコミュニティバスや路線バスは、地域住民の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なくてはならないものですが、自治体や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

### 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ます。

- 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す。
- 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す。
- 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す。

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なくてはならないものですが、事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

## 3. 豊橋市バス運行対策事業

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ります。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、助成措置を講じ市民の移動手段の確保を図ります。

#### **4. 豊橋市「地域生活」バス・タクシー運行事業**

コミュニティバスは地域住民の福祉の向上のため、従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域において生活上必要な路線を維持する必要があります。そのため本格運行事業を実施する事業者に対して、運行にかかる経費について助成措置を講じ生活上必要な路線の維持を図ります。