

現状の把握及び課題整理について

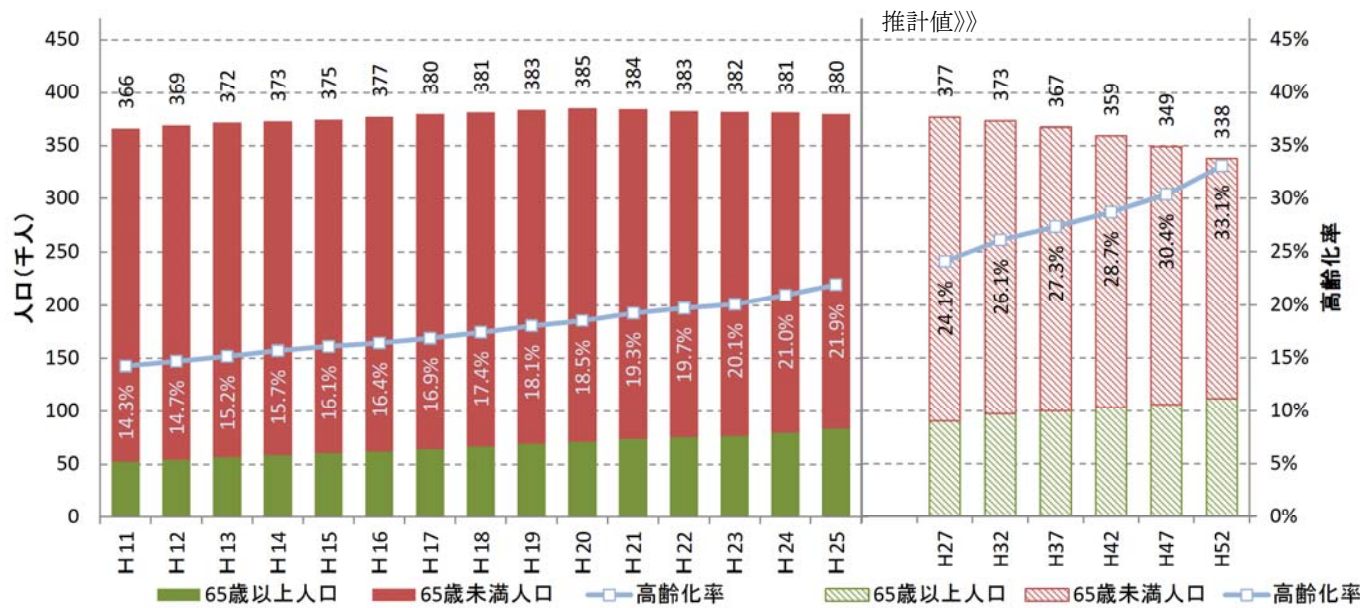
目 次	
1. 豊橋市の現状	1
1.1 人口動向	1
1.2 土地利用	3
1.3 施設立地	4
1.4 産業動向	4
1.5 経済	6
1.6 観光動向	6
1.7 市内の移動実態	7
1.8 道路交通	8
1.9 公共交通	11
1.10 主な交通結節点	17
1.11 自転車・歩行者	20
1.12 市民意識調査による地域の生活環境等の満足度	21
2. 現都市交通マスタープランの検証	22
2.1 現計画の概要	22
2.2 主な施策の実施例	23
2.3 政策指標の達成状況	24
2.4 施策指標の達成状況	24
2.5 計画の進め方に対する検証	24
3. 豊橋市の交通課題の取りまとめ方針	26
3.1 現都市交通マスタープラン策定時の主な課題	26
3.2 課題整理の視点	26

1. 豊橋市の現状

1.1 人口動向

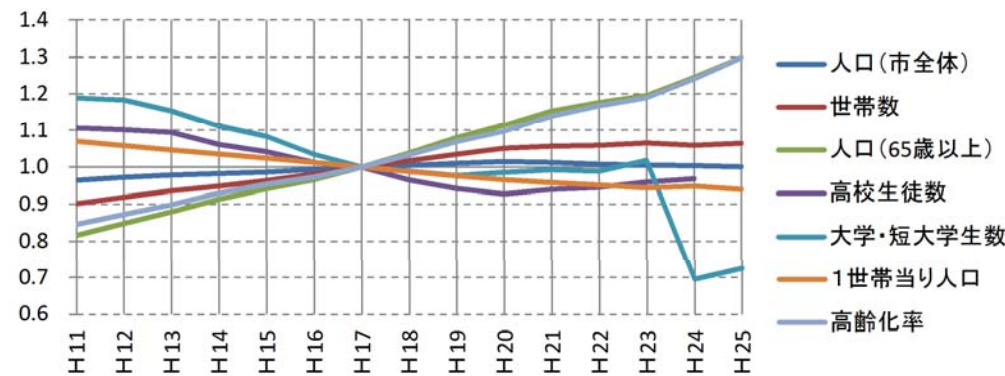
(1) 人口の推移

- 豊橋市の人口は、約 38 万人である。
- 人口の推移は、平成 20 年度をピークとして平成 21 年度には減少に転じている。一方で高齢化が急速に進み、平成 25 年度時点での高齢化率は約 22% である。
- 市の将来人口は、平成 47 年には約 35 万人で現状より 8%（約 3.1 万人）減少するが、高齢者は約 2.2 万人増加し、高齢化率は 30% に達すると予測されている。
- 高校生徒数は若干増加傾向にあるが、大学生等は学部の一部移転もあり、平成 24 年度に大きく減少した。



資料：H11～25 は豊橋市統計調査データより作成（各年 10 月 1 日現在）
H27 以降の推計値：国立社会保障・人口問題研究所（平成 25 年 3 月推計）

図 1-1 豊橋市の人口推移（H27 以降は推計値）

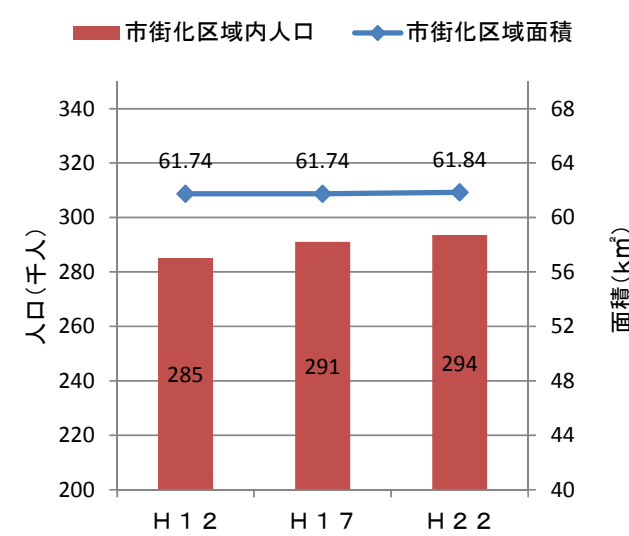


資料：豊橋市統計書より作成

図 1-2 人口等の伸び率（H17=1.0）

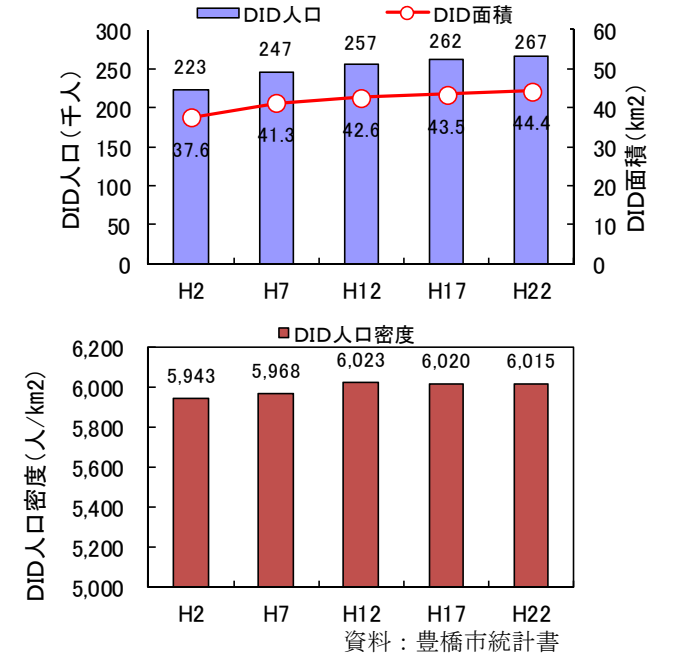
(2) 市街化区域・D I D 地区の変遷

- 市街化区域は 61.84 k m²で、市域全体（261.35 k m²）の約 24% である。
- D I D 地区の面積と人口は微増傾向にあるが、人口密度が減少傾向にある。
- 市全体人口のうち、市街化区域内の居住人口が約 77%、D I D 地区内が約 70% を占めている。



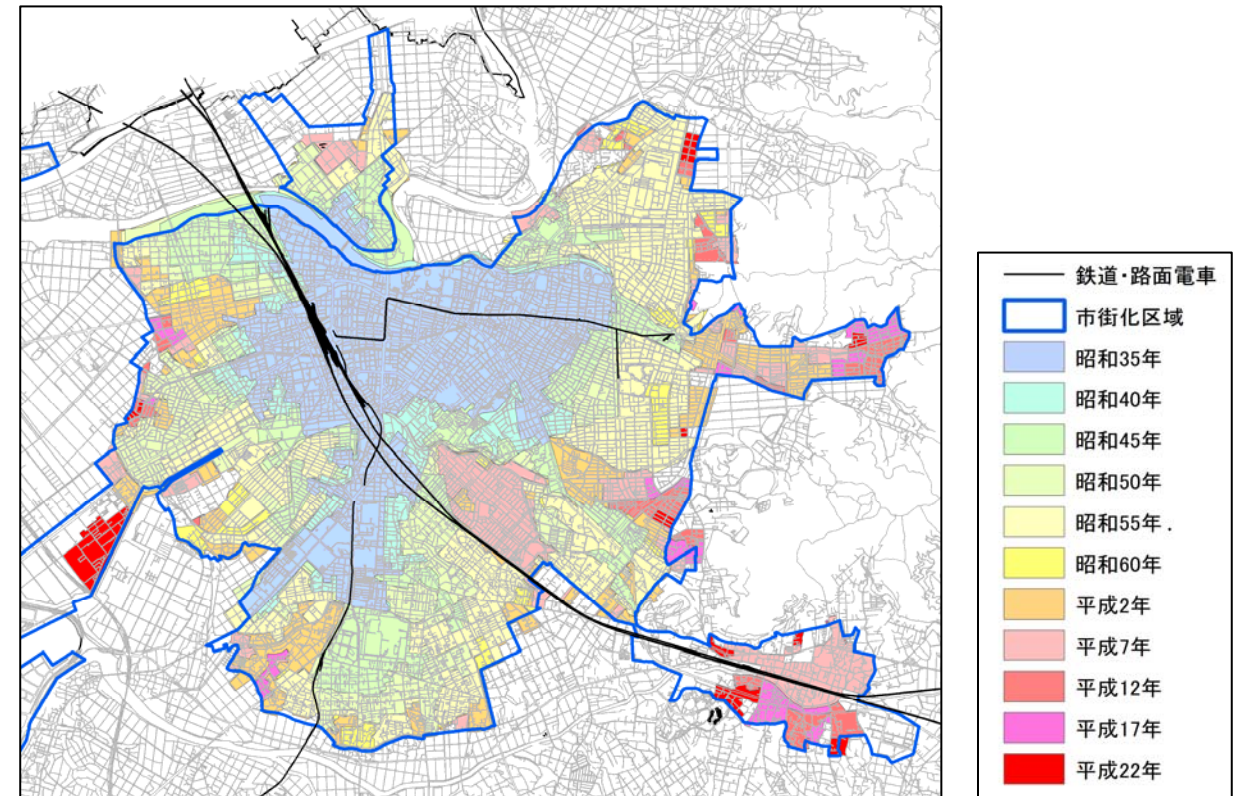
資料：豊橋市統計書、市都市計画課

図 1-3 市街化区域の面積と人口の推移



資料：豊橋市統計書

図 1-4 D I D 人口・面積の推移



※1 D I D：人口密度の高い地域をいい、設定基準は人口密度が 1km²につき 4,000 人以上の国勢調査区で、市区町村内で互いに隣接し、その人口の合計が 5,000 人以上となる地域を構成する場合の調査区の集まり。

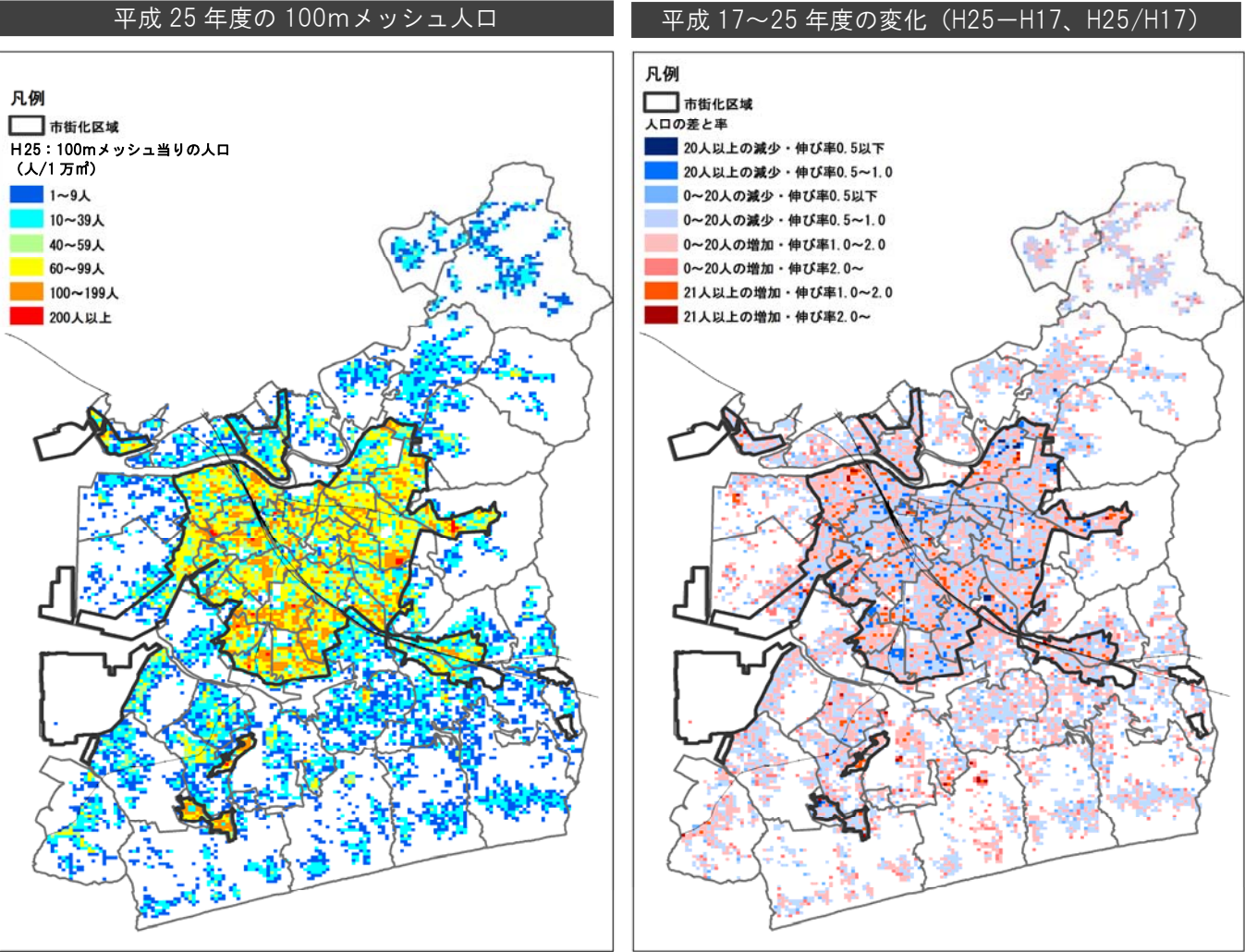
（３）人口分布の変化

- 人口分布は主に市街化区域内に集中している。豊橋駅周辺の中心部では、人口が減少している地区もみられる。
- 市街化区域外の一部では、人口が増加している地区もみられる。

（４）高齢化分布の状況

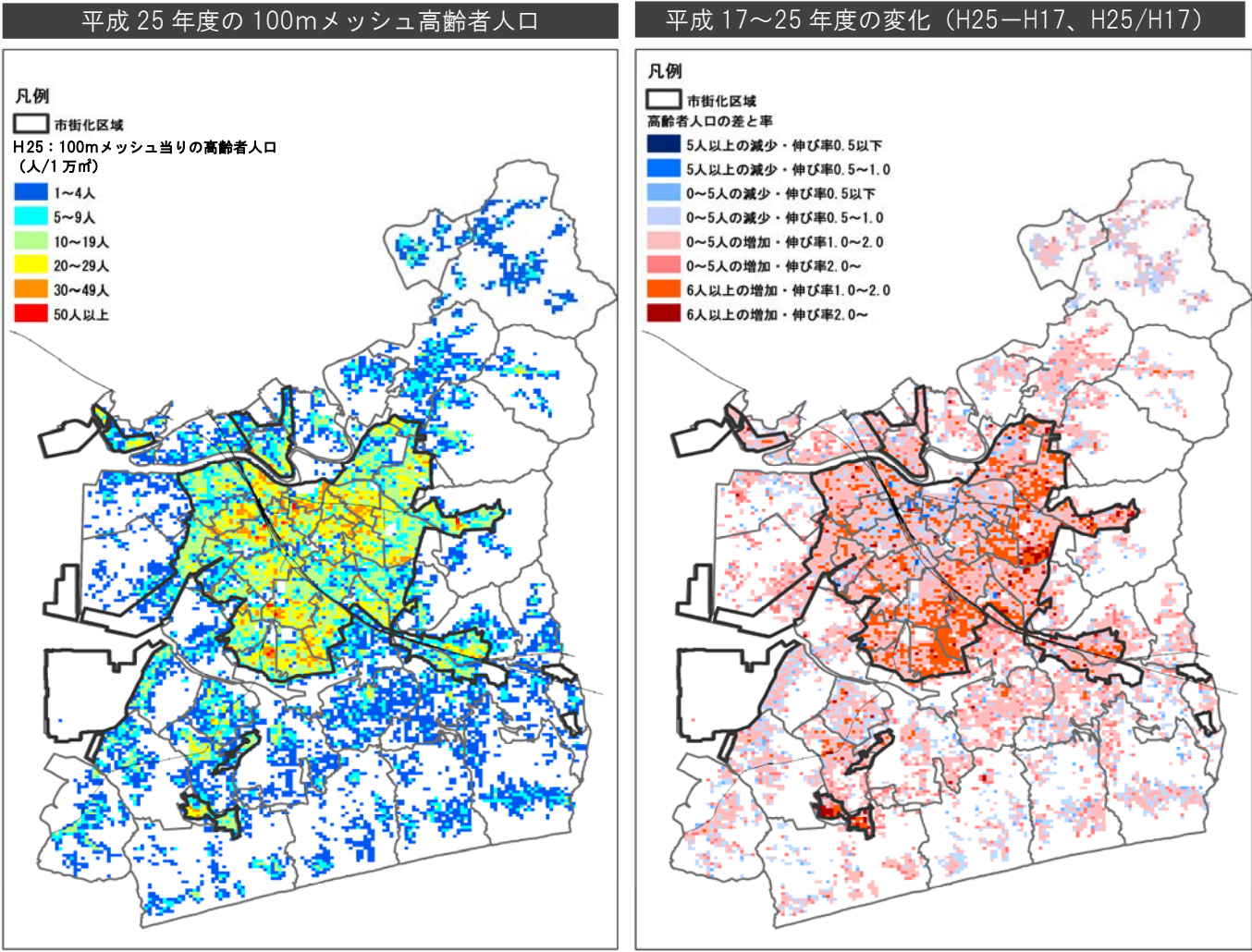
① 高齢者人口

- 高齢者の人口も市街化区域内が多く、特に中心部で多い状況にある。
- 高齢者の増加数・伸び率は、市街化区域内の外延部で大きくなっている。



資料：人口は豊橋市統計調査データより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

図 1-6 人口分布（左）と変化（右）：100mメッシュあたり（変化は平成 25 年度と平成 17 年度の比較）



資料：人口は豊橋市統計調査データより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

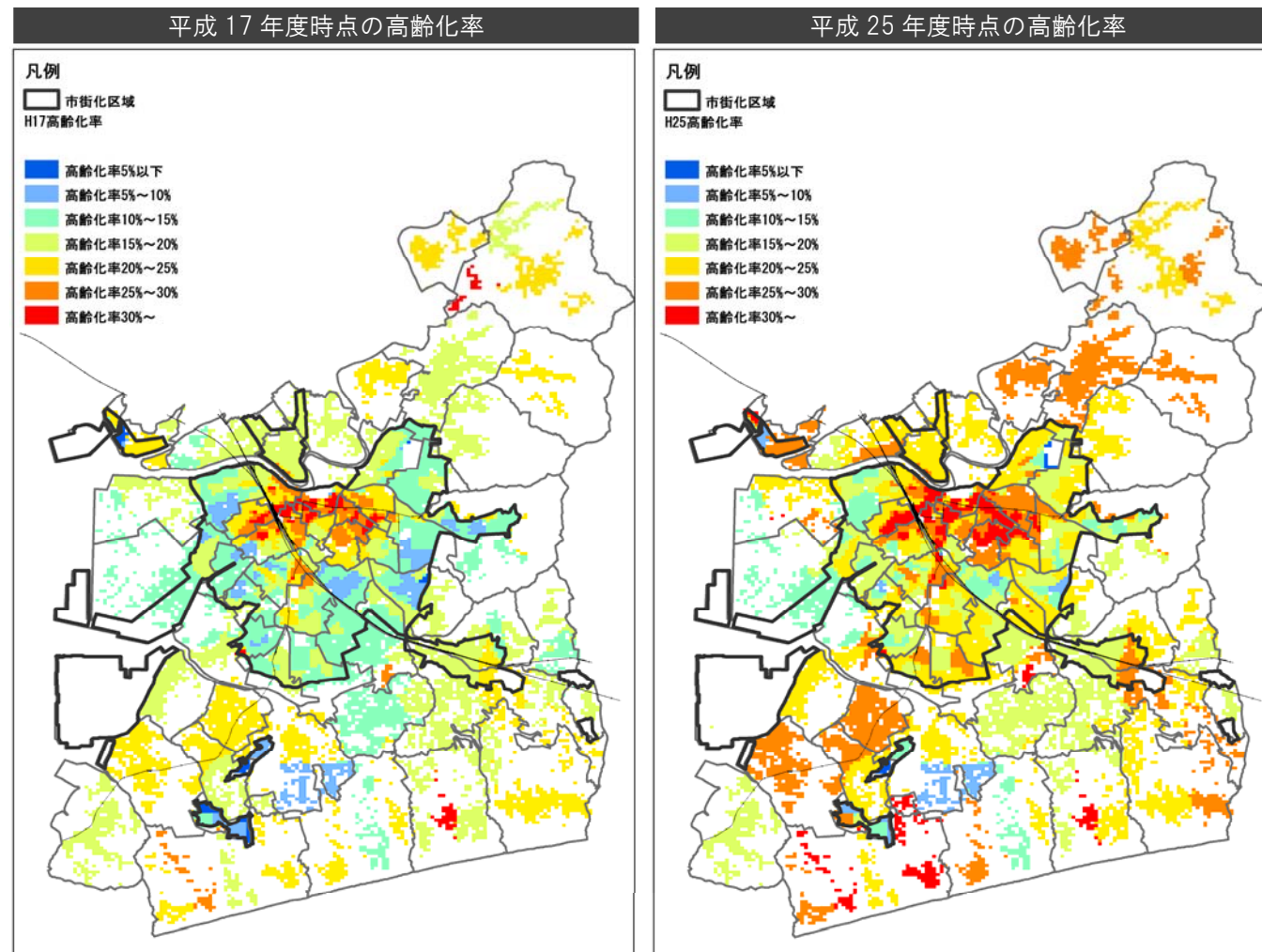
図 1-7 高齢者人口分布（左）と変化（右）：100mメッシュあたり（変化は平成 25 年度と平成 17 年度の比較）

② 高齢化率

- 平成 17 年度では、市の中心部の高齢化率が高くなっており、周辺部で高齢化率が低くなっていた。
- 平成 25 年度では、市の中心部に加えて、周辺部で高齢化が大きく進展した状況にあり、高齢化率が市域全体で高まりつつある。

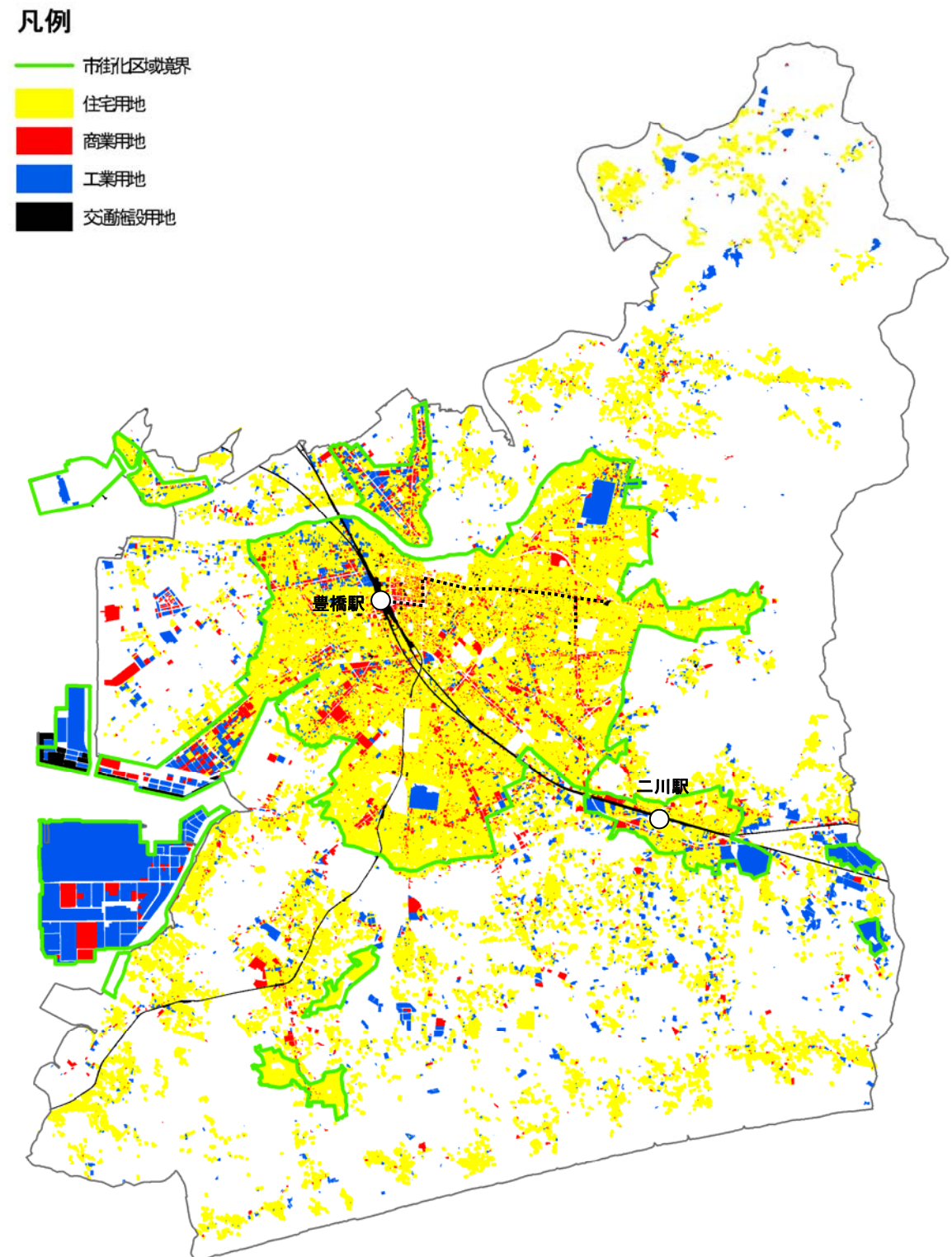
1.2 土地利用

- 住宅や商業系の土地利用は、豊橋駅周辺の市街化区域内に目立っている。工業系の土地利用は、臨海部や静岡県境付近に目立っている。



資料：人口は豊橋市統計調査データより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

図 1-8 高齢化率（左：平成 17 年度、右：平成 25 年度）：100mメッシュあたり

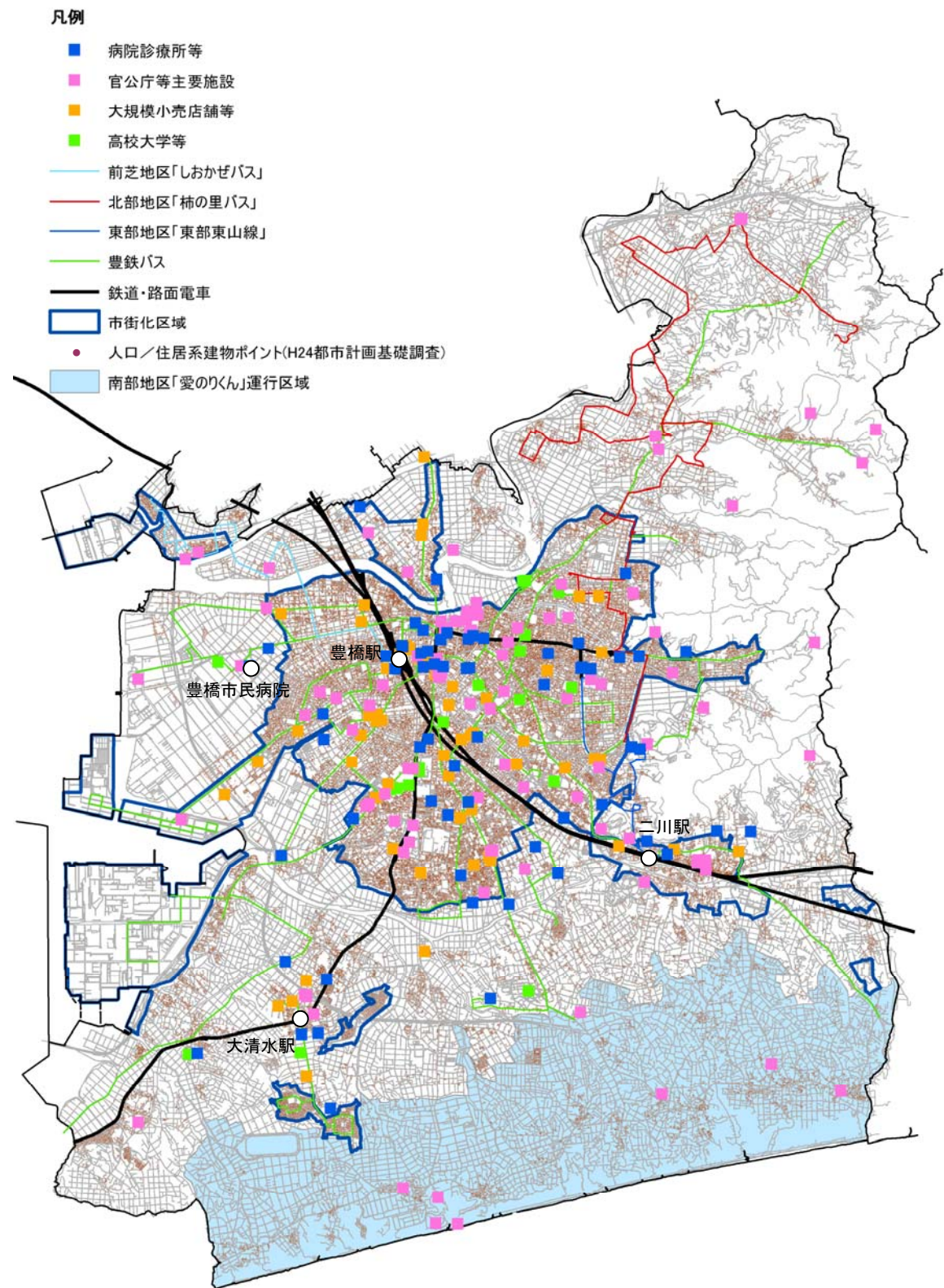


資料：豊橋市都市計画基礎調査

図 1-9 土地利用現況図（平成 25 年度）

1.3 施設立地

- 主要施設の立地は、豊橋駅周辺の市街化区域に集中しており、その他には、J R 二川駅、豊鉄大清水駅、市民病院の周辺での立地が目立っている。



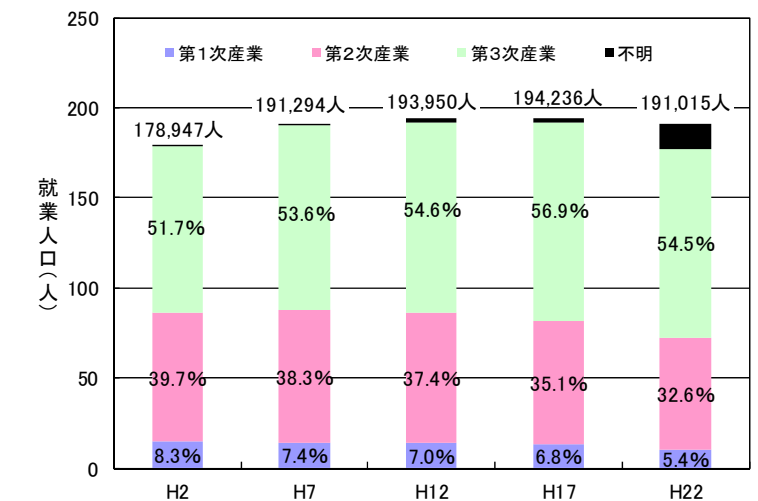
資料：豊橋市

図 1-10 主要施設の立地状況

1.4 産業動向

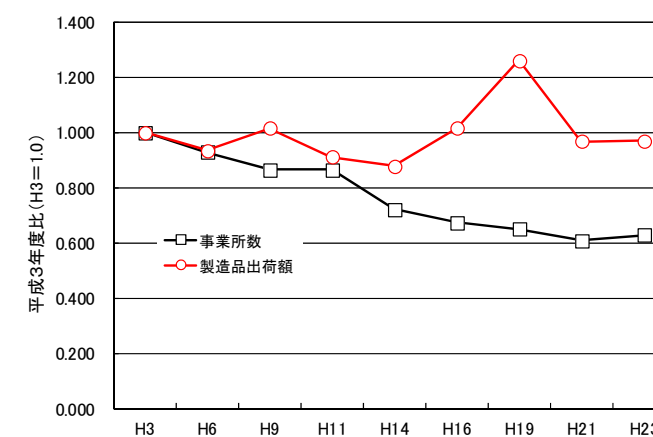
(1) 工業・商業の推移

- 平成 20 年度をピークとした人口の減少とともに、平成 22 年度から市全体の就業人口は減少に転じ、3 区分の各産業の就業人口についても減少傾向にある。
- 構成比率の多い工業と商業の生産活動に関わる状況の推移は、工業、商業ともに製造品出荷額・商品販売額は、平成 14 年度以降で増加傾向となっているが、全体としては減少傾向にある。

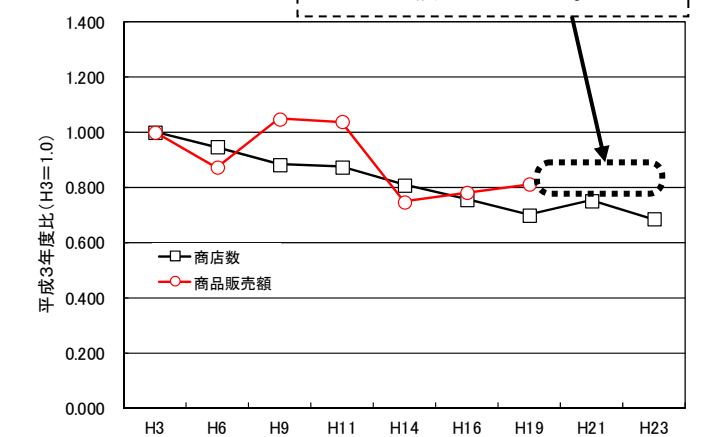


資料：国勢調査

図 1-11 産業別就業人口の推移



資料：工業統計調査



資料：商業統計調査 (H3～H19)

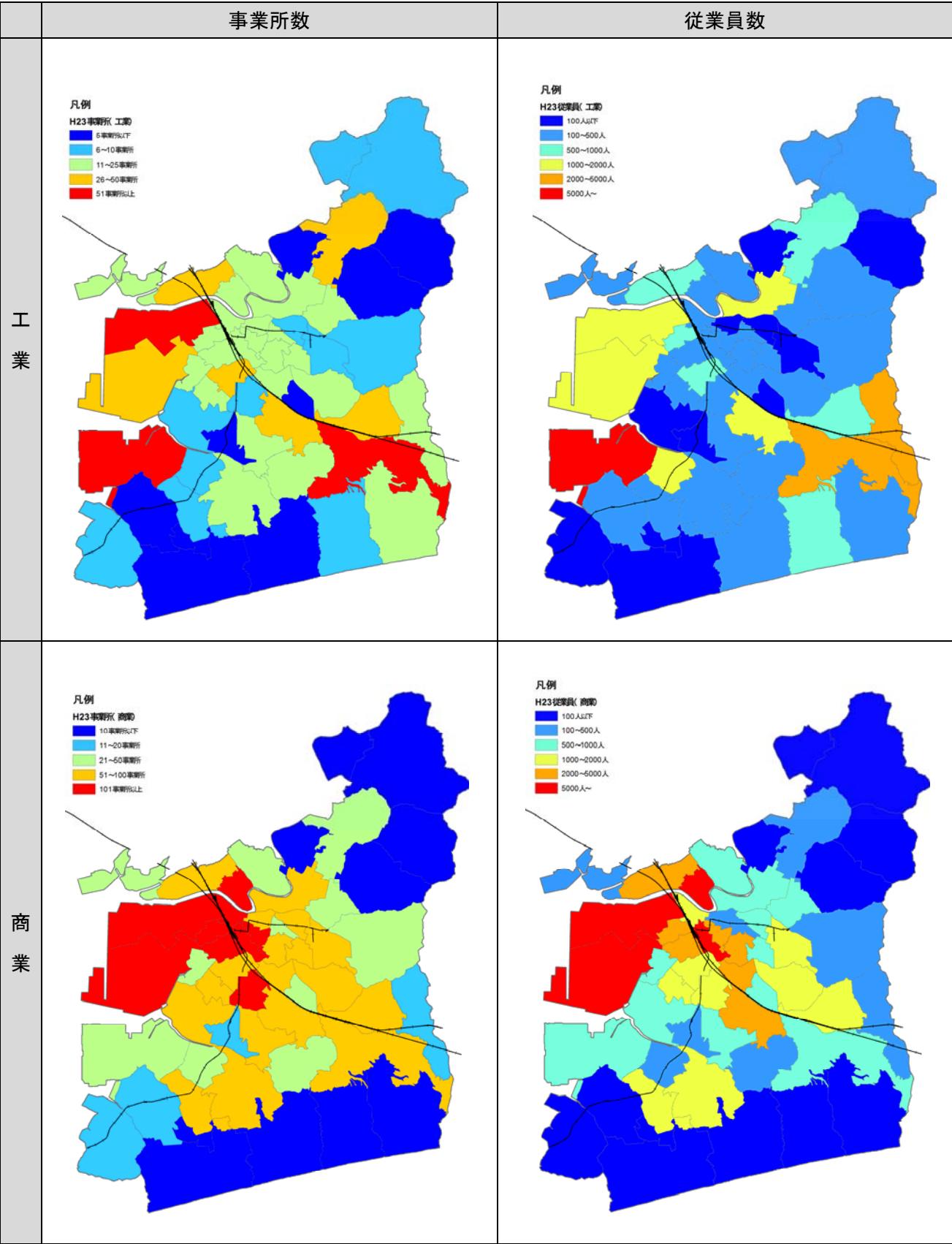
経済センサス基礎調査 (H21)

経済センサス活動調査 (H23)

図 1-12 工業（左図）と商業（右図）の生産活動に関わる状況の推移（H 3 =1.0）

(2) 小学校区別の事業所と従業員の分布

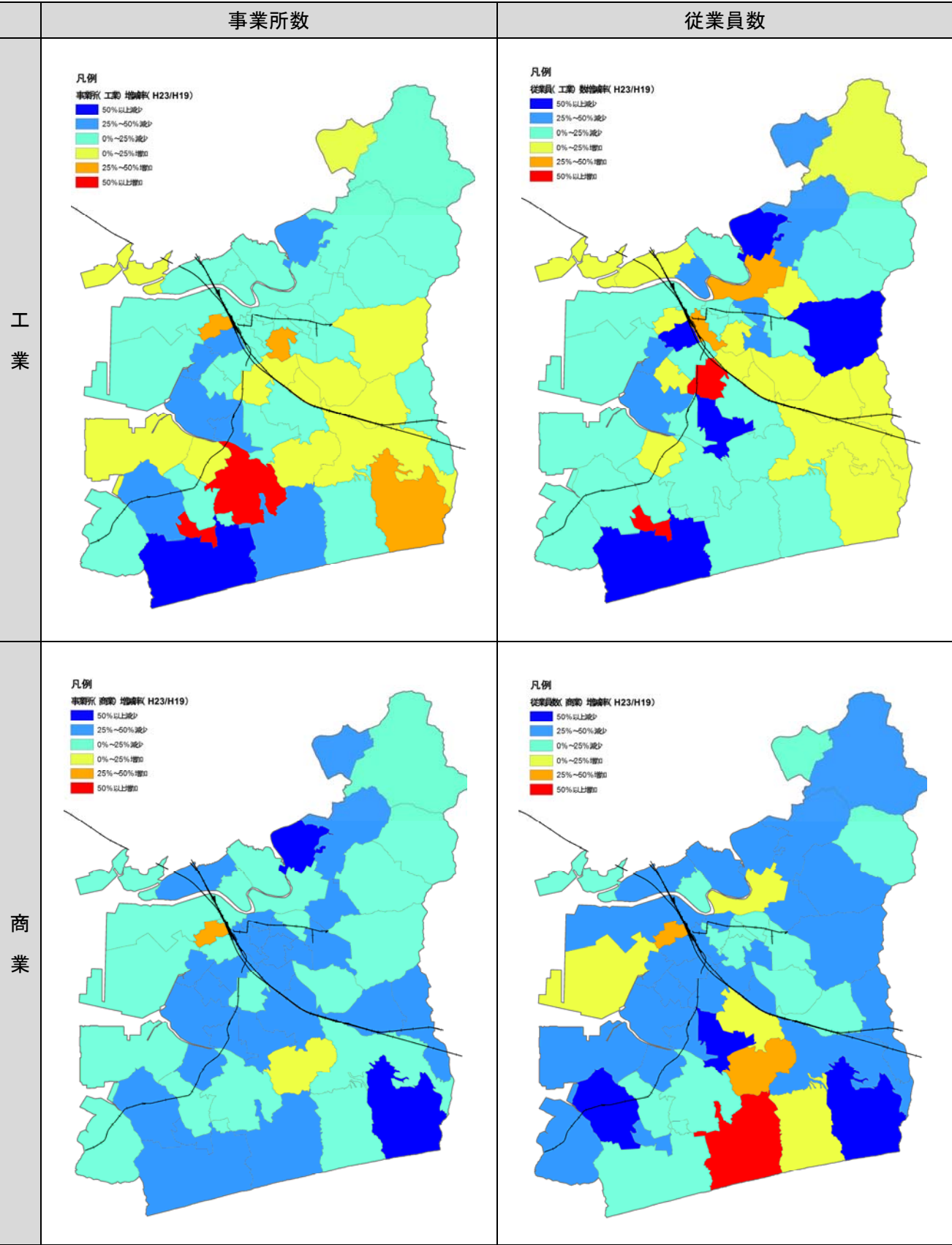
- 事業所と従業員の分布は、工業では臨海部や静岡県境付近で目立ち、商業では豊橋駅周辺やその西部の地区で目立っている。



資料：平成 24 年経済センサス活動調査 調査結果報告書より作成（平成 23 年実績）
図 1-13 工業・商業に関する事業所と従業員の分布（小学校区）

(3) 小学校区別の事業所と従業員の変化

- 事業所と従業員の数の変化は、工業、商業とも平成 19 年度に比べ、平成 23 年度では減少している小学校区が多くなっている。特に商業の事業所数はほとんどの地区で減少している。



注）比較は、工業と商業の比較年度を合わせるため、平成 19 年度と平成 23 年度を比べている。
資料：平成 19 年商業統計調査結果報告書、平成 24 年経済センサス活動調査 調査結果報告書より作成
図 1-14 商業に関する事業所と従業員の割合の変化（平成 23 年／平成 19 年）

1.5 経済

(1) 市内総生産、市民家計所得

- 市内の生産活動を表す市内総生産や、市民の収入を表す市民家計所得は、平成 18～19 年度をピークに減少傾向にあったが、平成 21 年度以降はほぼ横ばいで推移している。

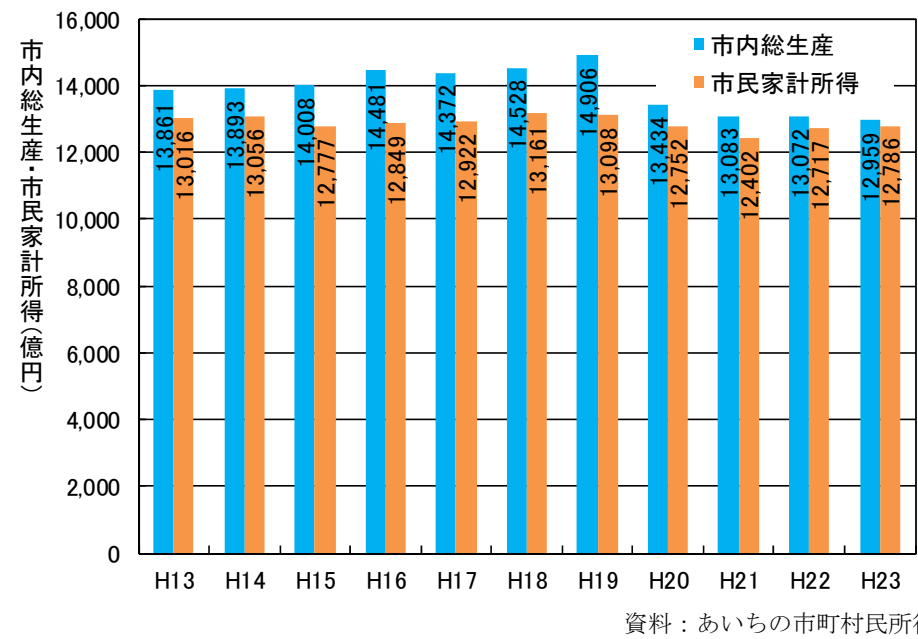


図 1-15 市内総生産と市民家計所得の推移 (H14=1.0)

(2) 財政状況

- 歳入・歳出総額は、ほぼ 1,100～1,200 億円の間で推移している。
- 歳入の約 5 割を占める市税は、平成 19 年度には国から市への税源移譲などにより増加しているが、平成 21 年度以降には景気低迷によって減少している。
- 歳出の人件費は定員等の適正化によって抑制されているが、扶助費は子ども手当創設や生活保護費の増加によって増えている。

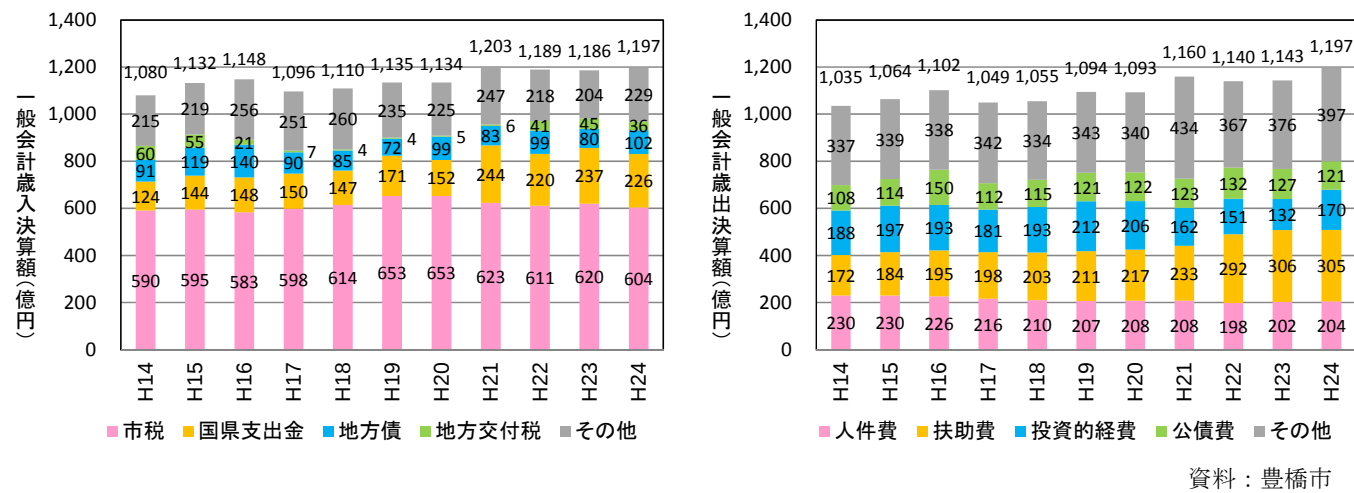


図 1-16 一般会計の歳入（左図）、歳出（右図）の推移

(3) ガソリン価格

- ガソリン価格は、平成 16 年度より増加傾向で推移している。

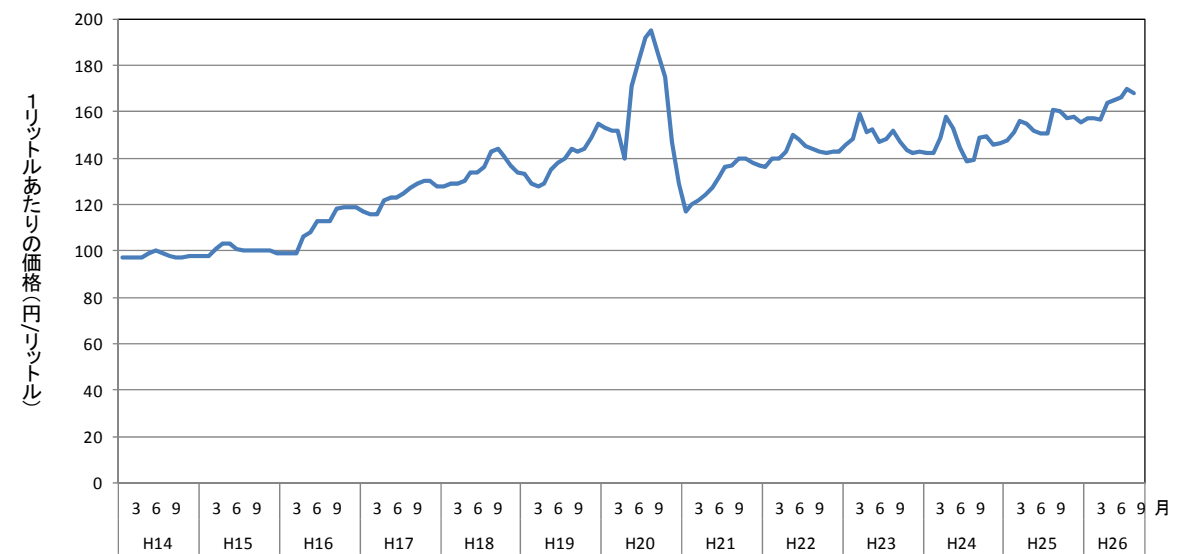


図 1-17 愛知県のレギュラーガソリン価格の推移

1.6 観光動向

- 観光入込客数は、平成 22 年度の 274 万人をピークに減少傾向にある。
- 平成 25 年度の個別施設でみる観光入込客数は、豊橋総合動植物公園が約 69 万人/年と最も多く、豊橋市美術博物館が約 21 万人/年と、次いで多くなっている。

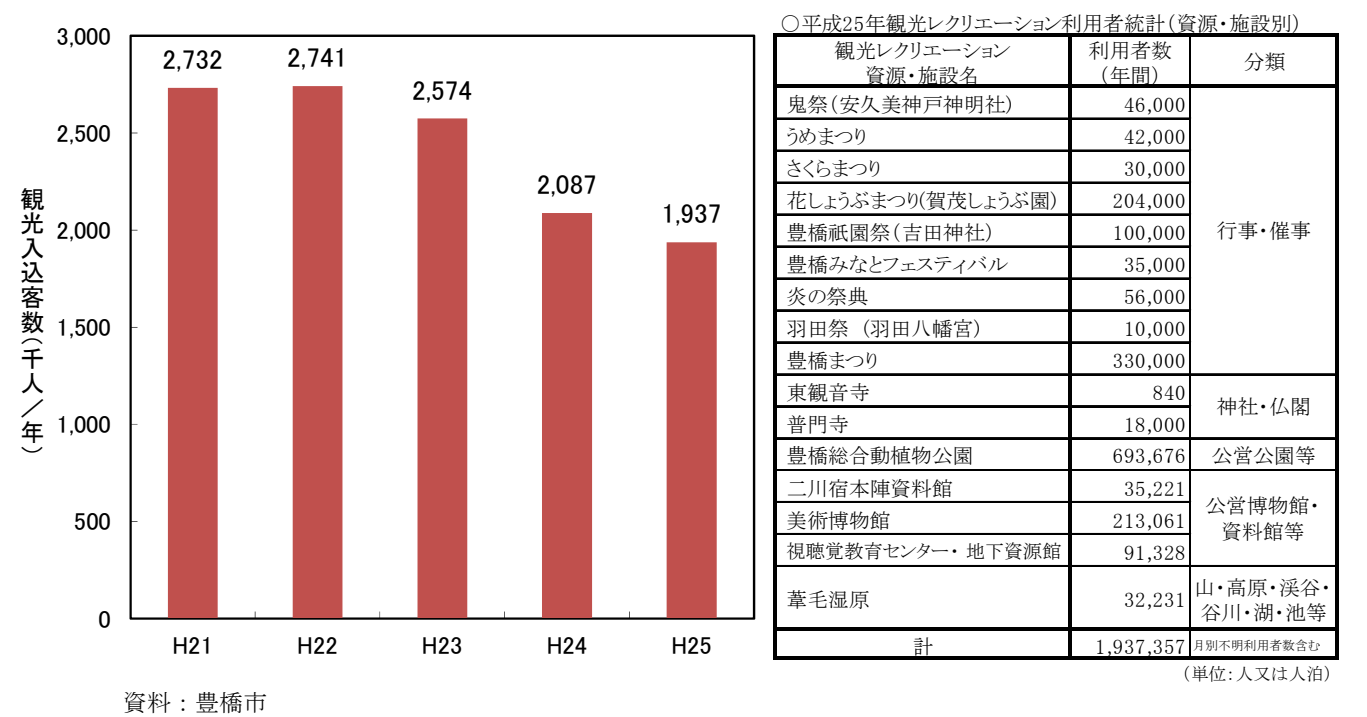
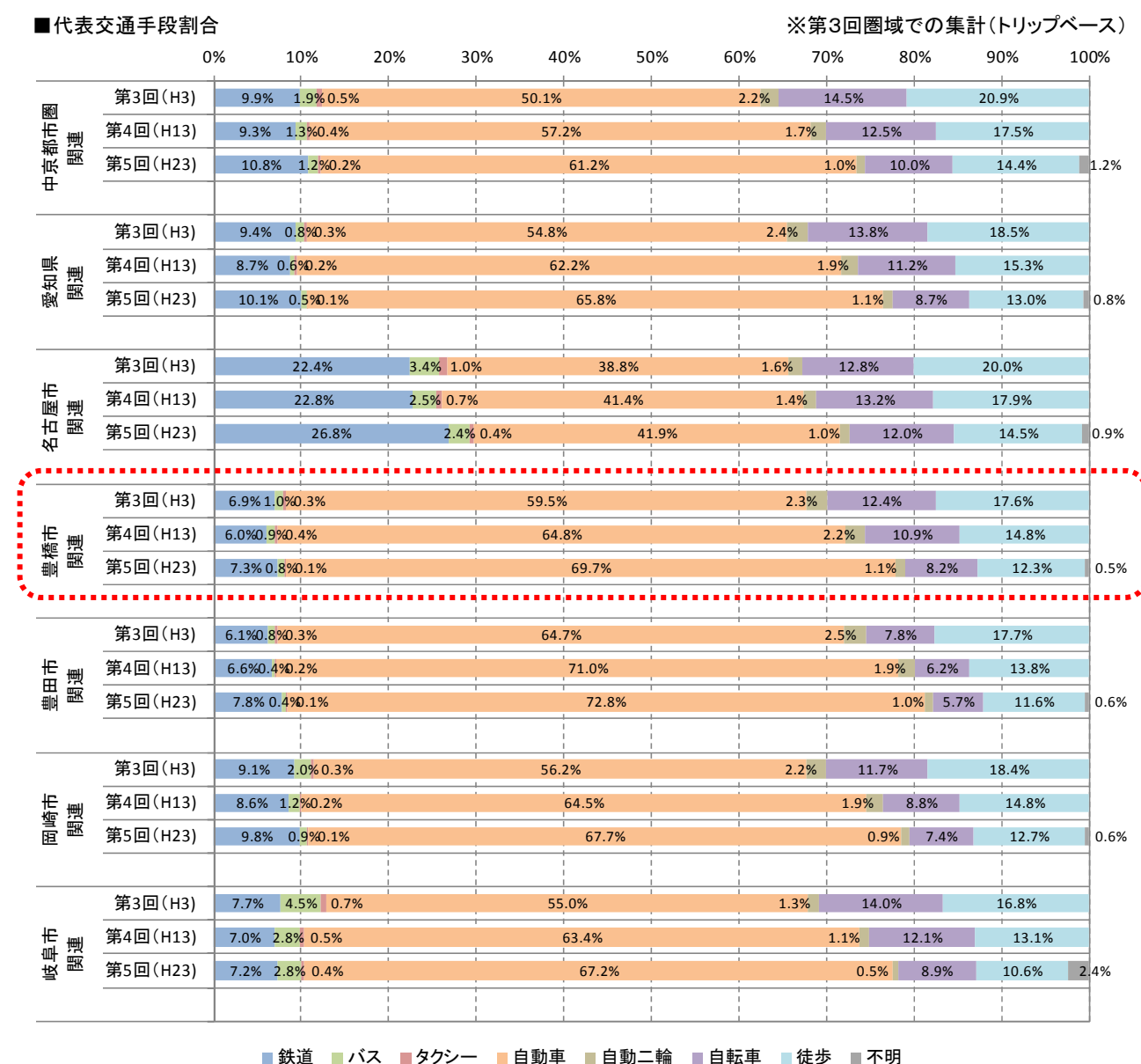


図 1-18 観光入込客数の推移

1.7 市内の移動実態

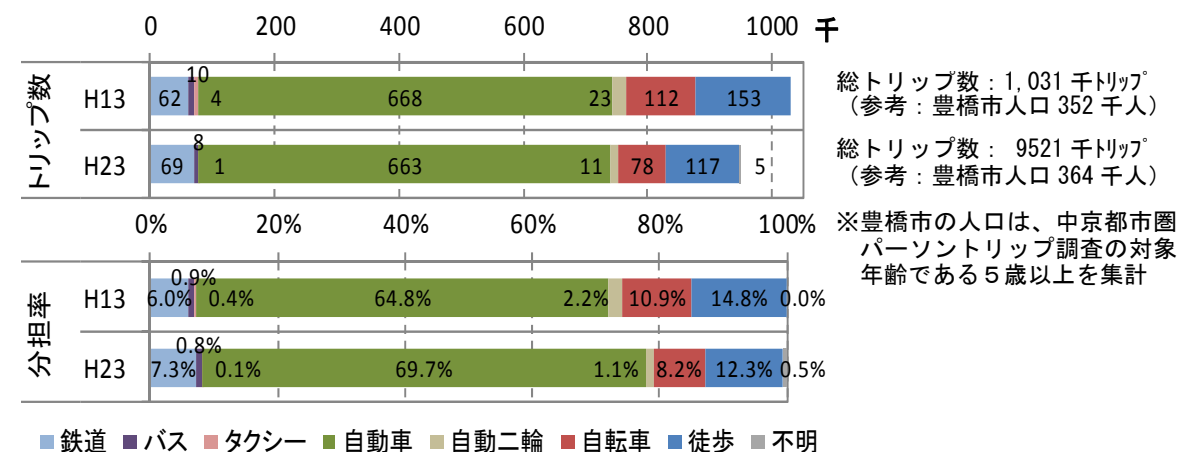
- 代表交通手段※¹のうち、自動車の占める割合が最も多くなっている。第3回(H3)から第5回(H23)の推移をみると、自動車の比率が増加し、自動車への依存度が高まっており、中京都市圏や愛知県内の平均よりも構成比は高くなっている。
- 公共交通の比率のうち、鉄道は第3回(H3)から第4回(H13)にかけて減少しているが、第5回(H23)で増加している。
- 自転車と徒歩の比率は、第3回(H3)から第5回(H23)にかけて減少している。
- 一方、豊橋市の人口は増加(H13：351,625人⇒H23：363,889人 ※調査対象年齢の5歳以上)しているものの、総トリップ※²数は右図に示すように減少しており、自動車についても第4回(H13)に比べて、第5回(H23)はやや減少している。自転車と徒歩のトリップ数の減少が目立っている。



注) 愛知県は名古屋市内々トリップを除く

資料：中京都市圏パートントリップ調査データより作成

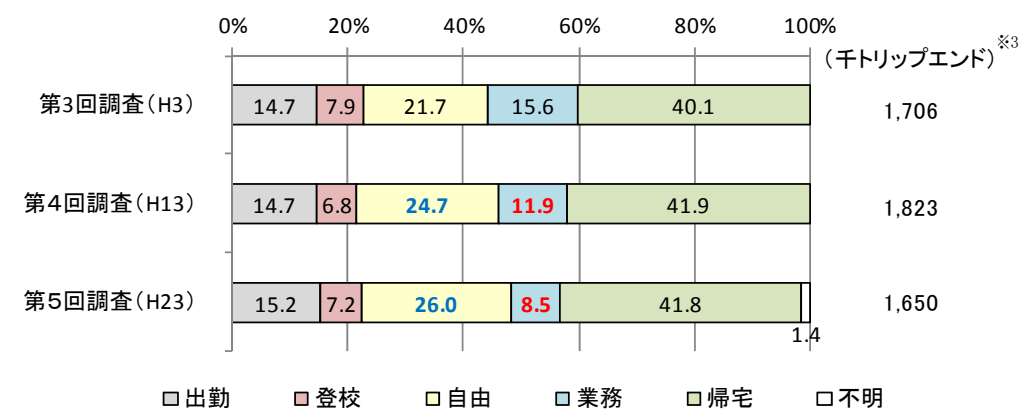
図 1-19 代表交通手段の構成



資料：中京都市圏パートントリップ調査データより作成

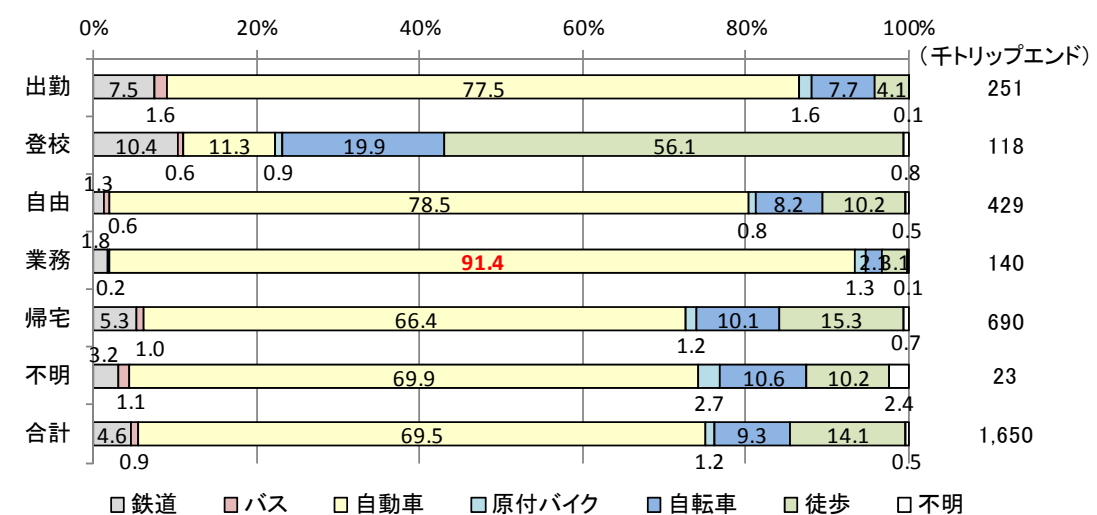
図 1-20 豊橋市関連のトリップ数・代表交通手段分担率の推移

- 目的別の発生集中量の割合は、第4回(H13)と第5回(H23)を比べると、自由目的が増加する一方、業務目的は減少している。
- 目的別代表交通手段別発生集中量は、登校目的を除き、全て自動車利用が第1位を占めている。



資料：中京都市圏パートントリップ調査データより作成

図 1-21 豊橋市関連の目的別発生集中量構成比の推移

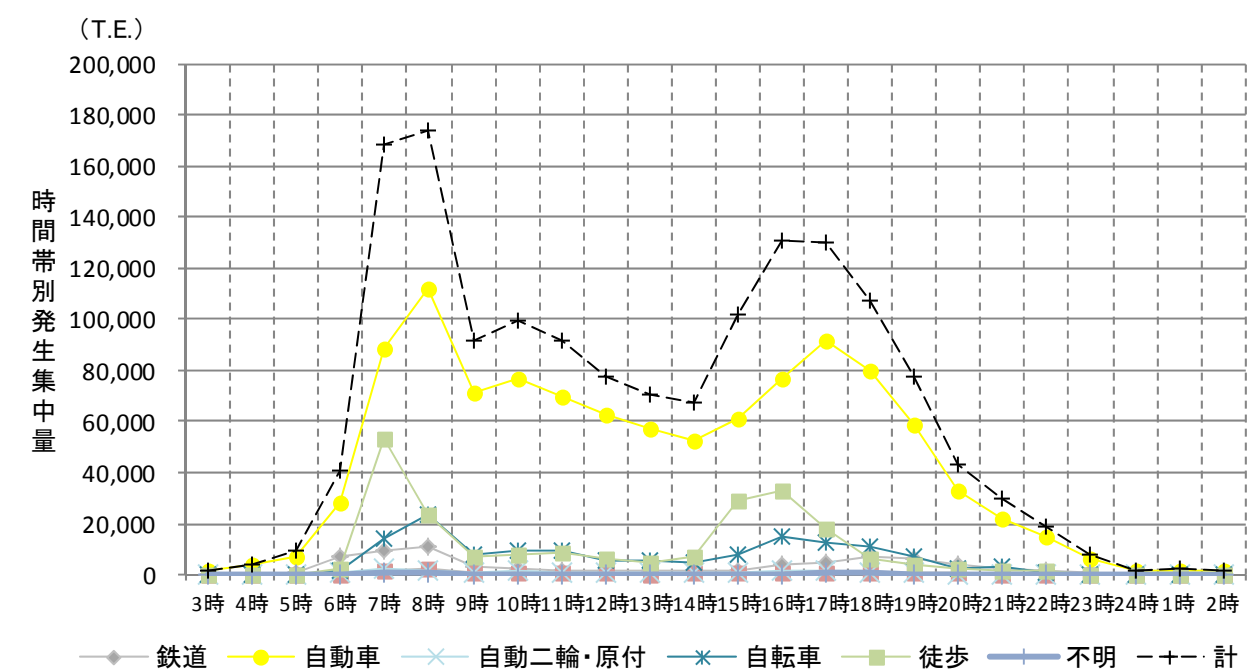


資料：中京都市圏パートトリップ調査データより作成

図 1-22 豊橋市関連の目的別・代表交通手段別発生集中量構成比の推移

※3 トリップエンド：1つのトリップの出発側の発生量と到着側の集中量を加えた発生集中交通量の単位。

- 各交通手段について、朝のピークは 7、8 時台の短時間に集中し、夕方のピークは 15 時～19 時台に分散している。



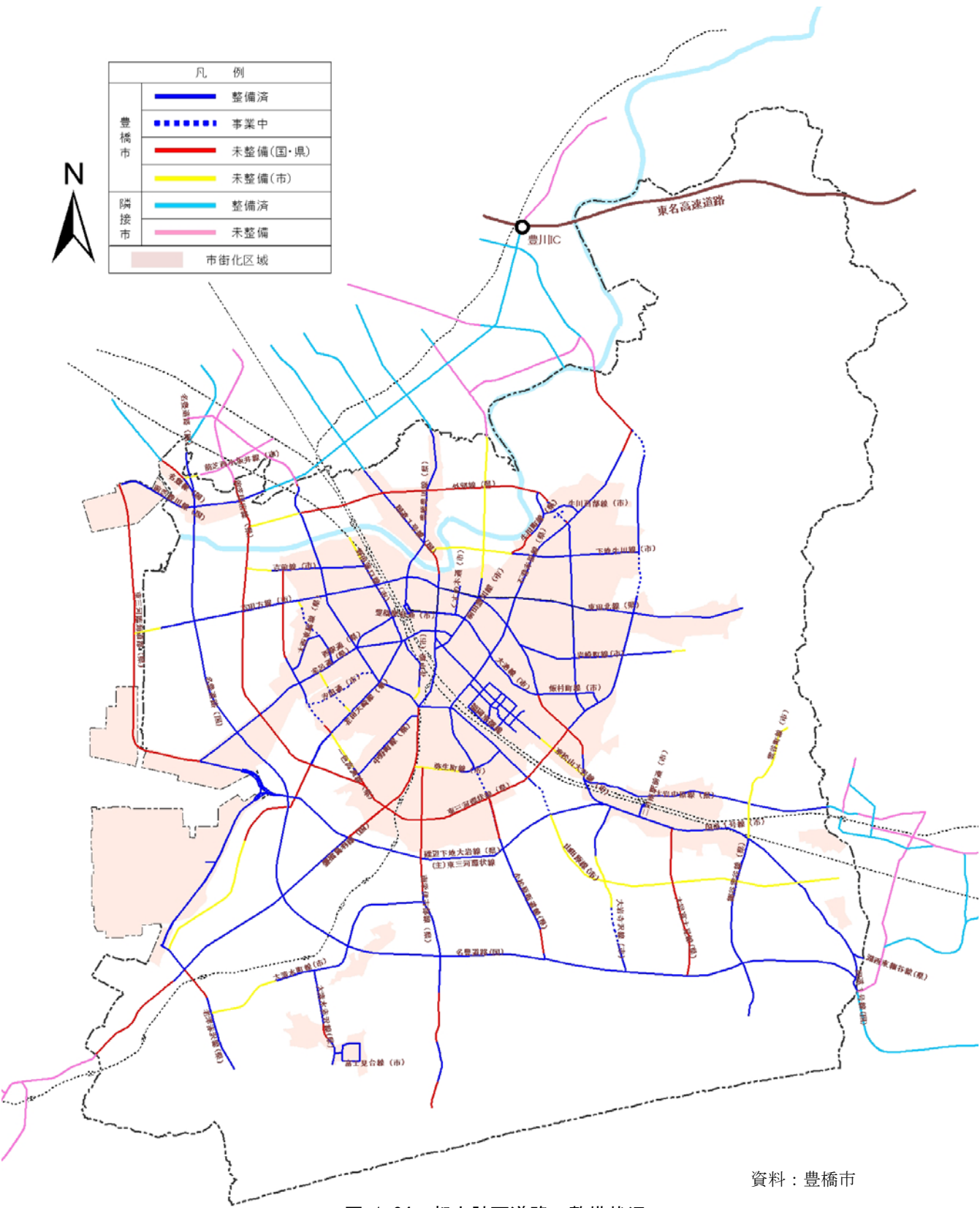
資料：中京都市圏パートントリップ調査データより作成

図 1-23 時間帯別発生集中量の分布

1.8 道路交通

(1) 市内の道路網・都市計画道路整備状況

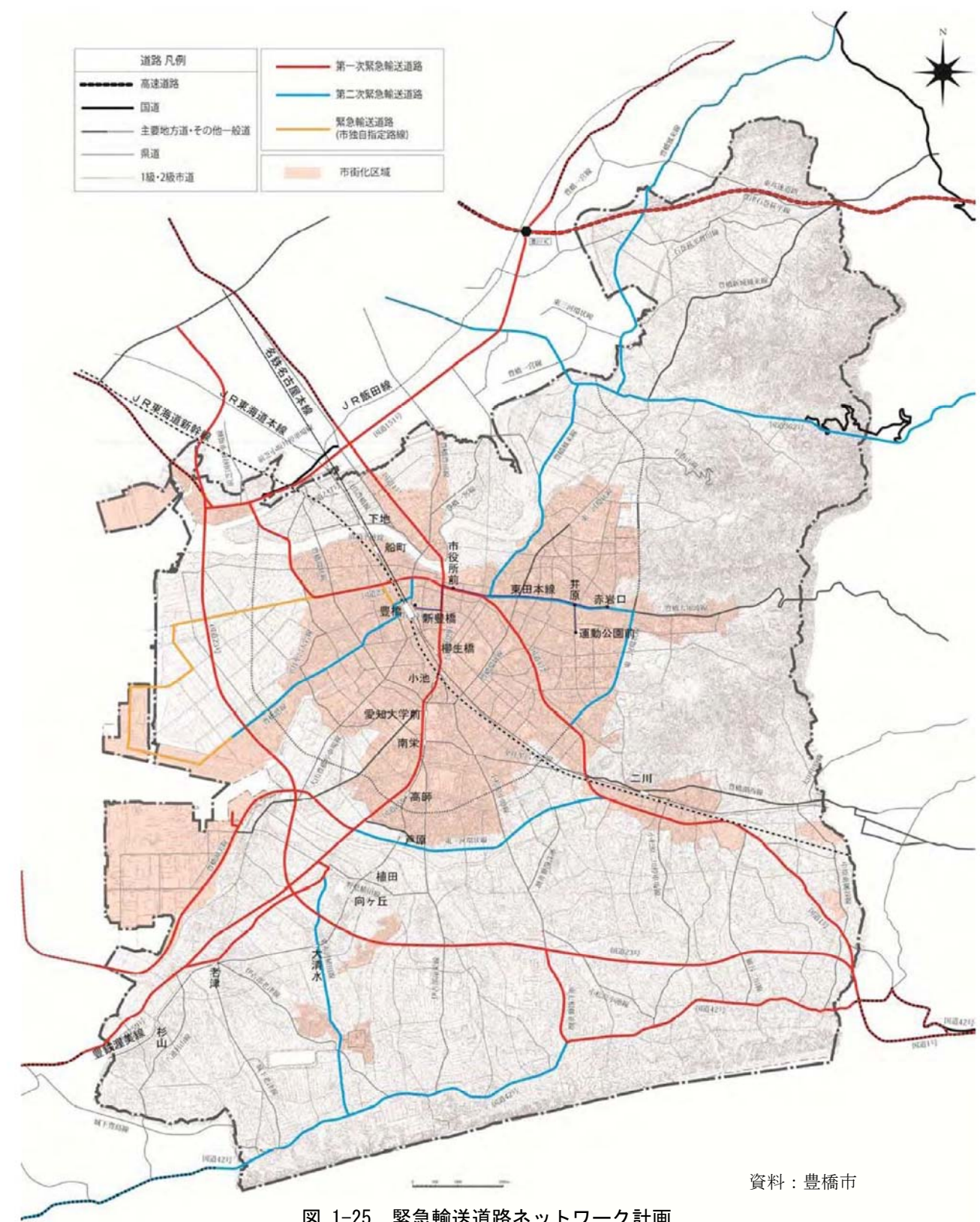
- 都市計画道路の整備率（概成済含む）は平成 25 年 10 月末現在約 67%となっており、愛知県平均 66%（名古屋市を除く平成 24 年 3 月現在）と同程度の整備水準にある。
- 未整備区間の多くは、市街化調整区域に残っている。



資料：豊橋市

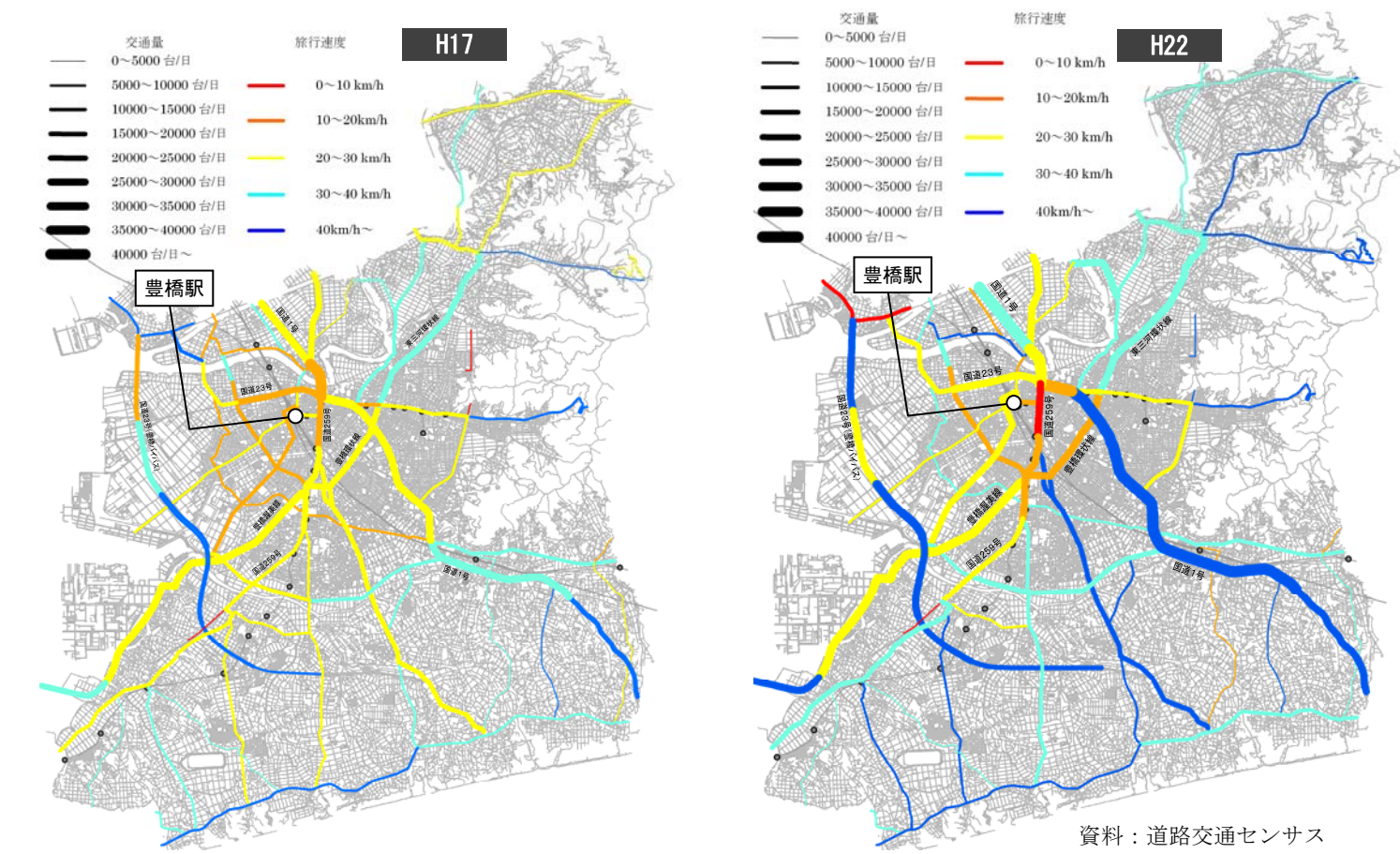
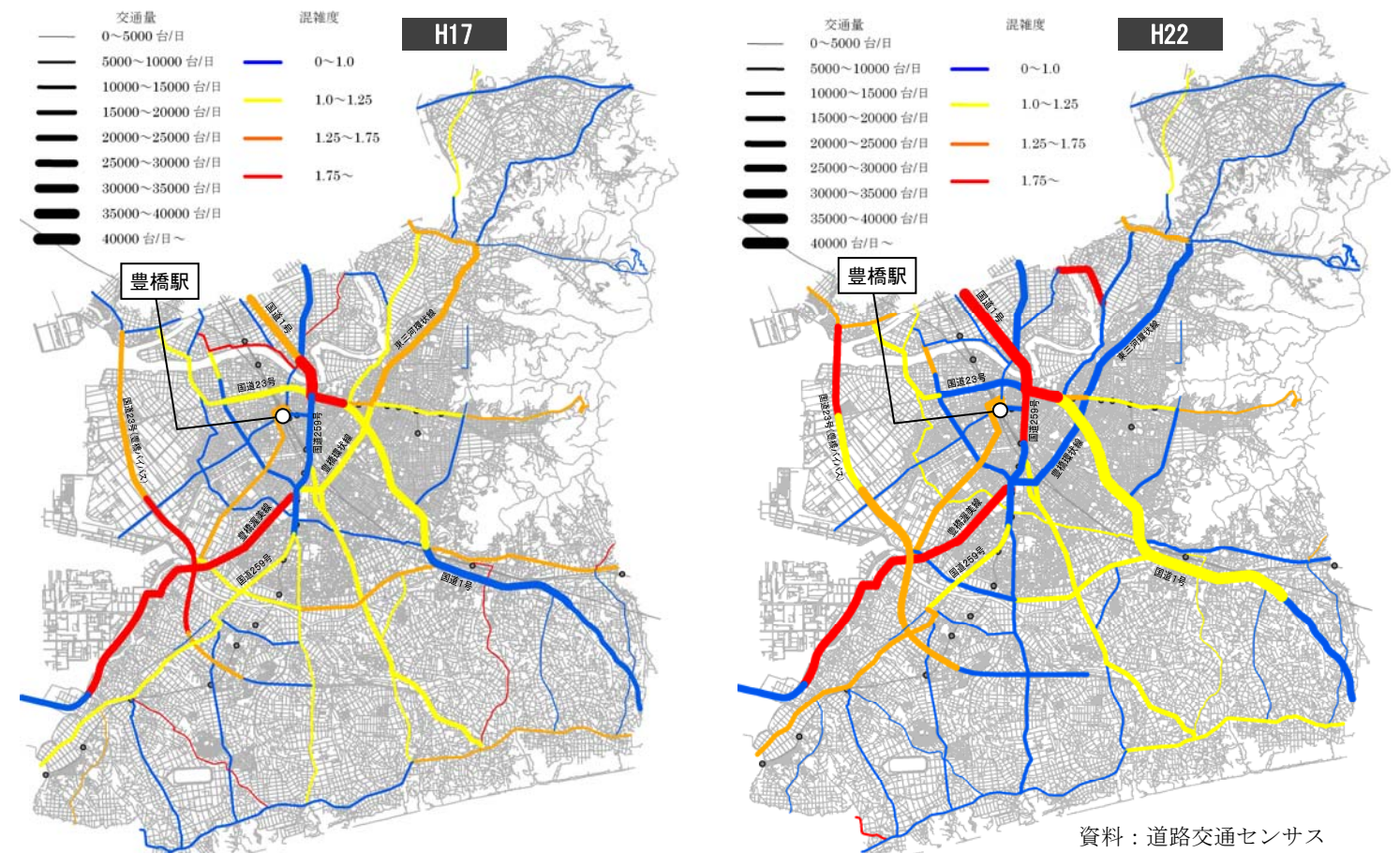
図 1-24 都市計画道路の整備状況

- 主に国道を始めとした主要道路を、地震災害の警戒宣言時及び発災時に緊急車両が優先的に通行する道路を緊急輸送道路として指定している。



(2) 市内の交通量、混雑度、旅行速度の状況

- 道路交通量は、市を北西～南東方向に通る国道1号の交通量が最も多くなっている。混雑度は、豊橋駅周辺や臨海部周辺で高くなっており、旅行速度は豊橋駅周辺で遅くなっている道路が目立つ。



(3) 交通量の変化

- 平成 17 年調査から平成 22 年調査にかけての交通量の変化をみると、南部では国道 23 号バイパスの新たな供用区間やその周辺の道路で増加が目立ち、市の北部では国道 1 号、東三河環状線などの主要道路やその周辺で増加が目立っている。その他の路線の多くは、交通量が減少している。

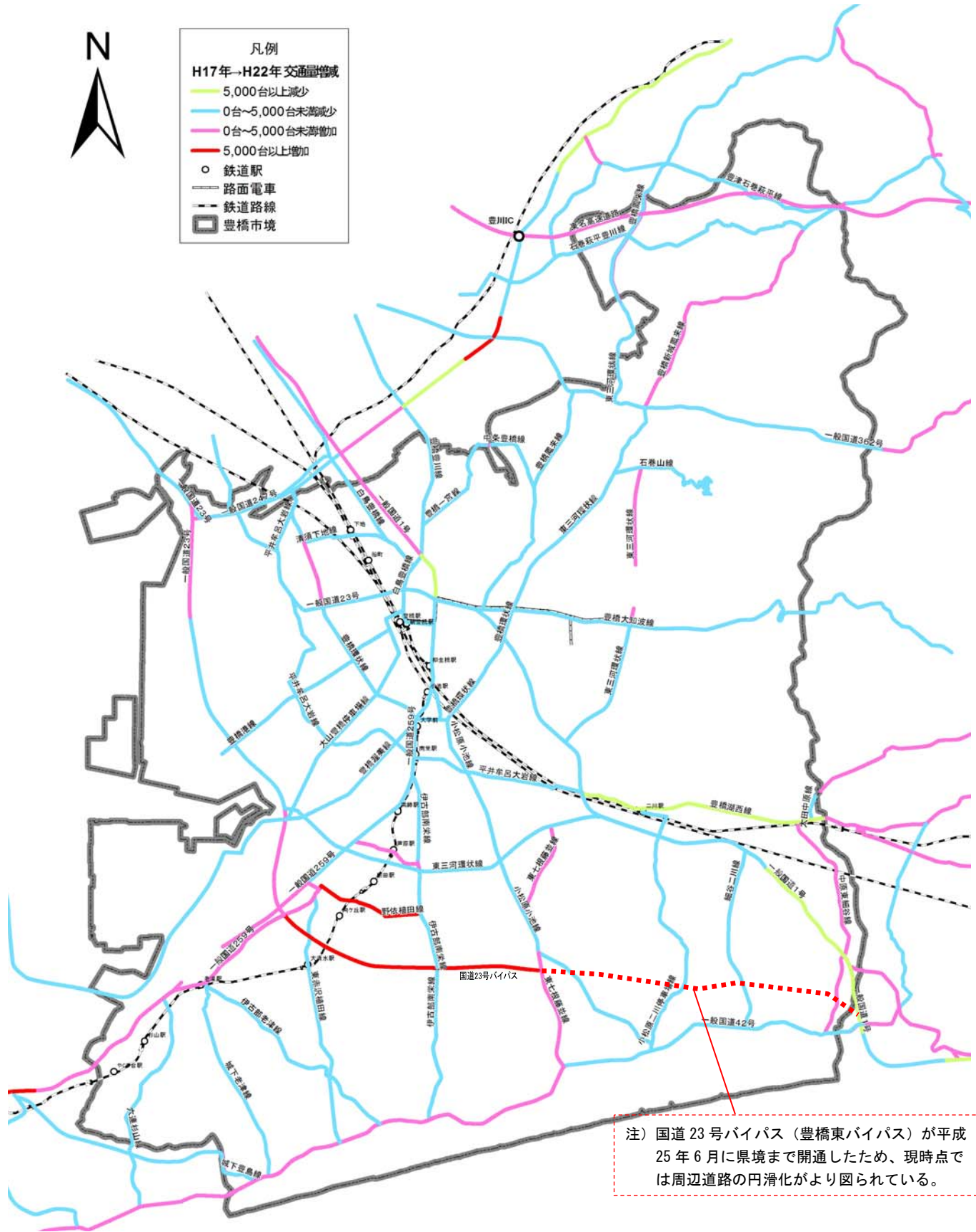


図 1-28 交通量の増減(平成 17 年→平成 22 年)

(4) 渋滞状況

- 市内の主な渋滞箇所と渋滞区間は、豊橋駅を中心とした市の中心部とその周辺に集中している。

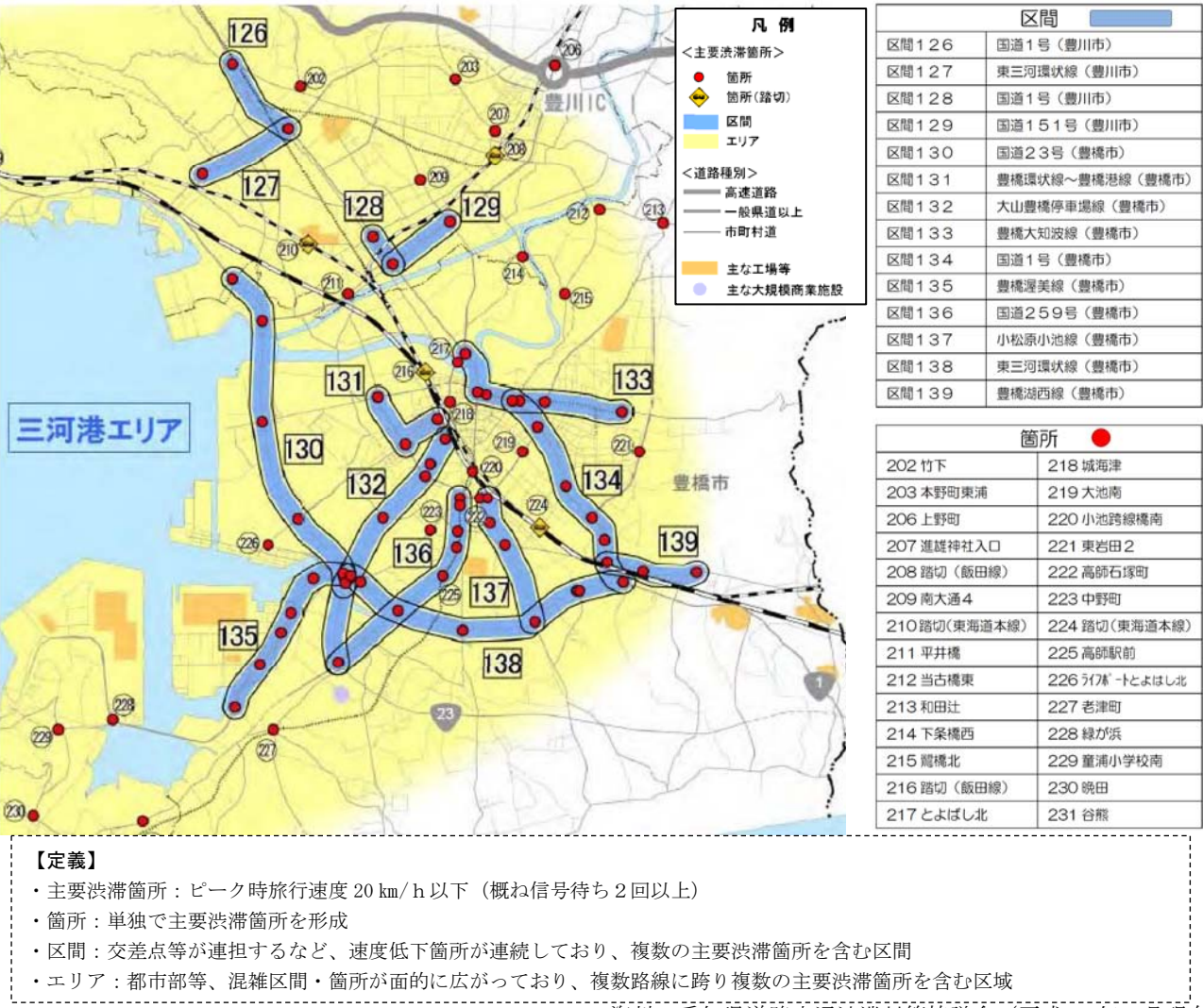


図 1-29 市内の主要渋滞箇所

(5) 自動車保有台数の推移

- 保有台数の総数は横ばいの状況にあり、そのうち約 7～8 割を示す乗用車については増加傾向にあるが、近年は増加傾向が緩やかになっている。

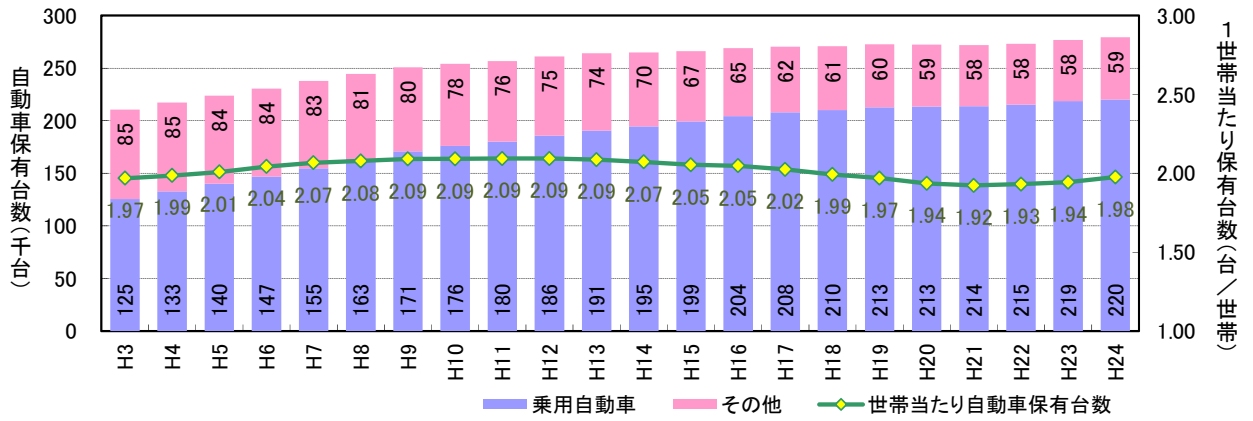


図 1-30 自動車保有台数の推移

資料：豊橋市

（６）免許保有の推移と交通事故の発生状況

- 豊橋市の免許保有者数は年々増加を続ける中で、老年免許保有率（65 歳以上）が高まっている。
- 市内全体の交通事故の発生は減少傾向にあるものの、図 1-33 に示すように、県内においては高齢運転者の交通事故は増加傾向にある。

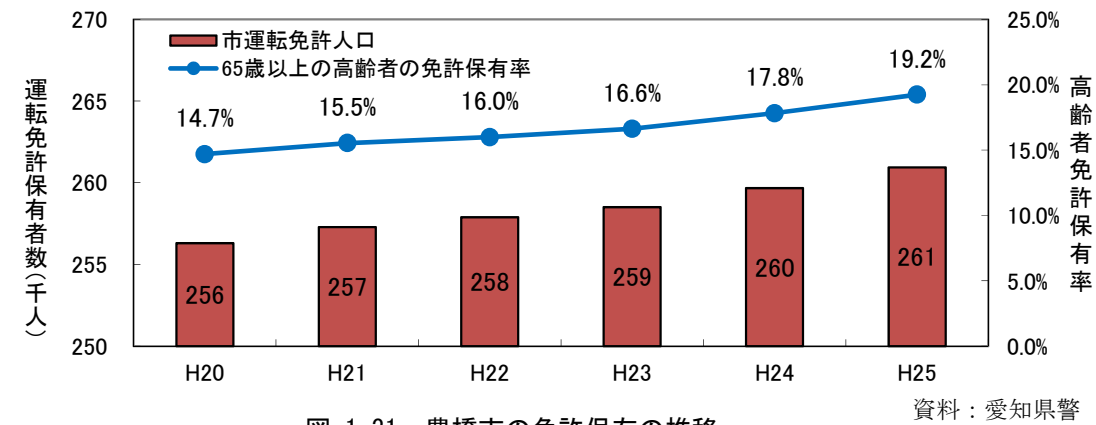


図 1-31 豊橋市の免許保有の推移

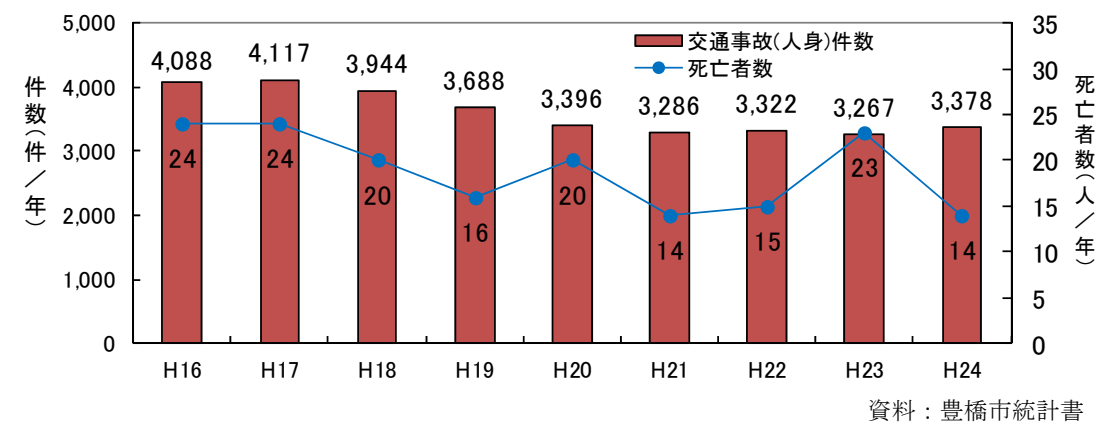


図 1-32 市内の交通事故の発生状況

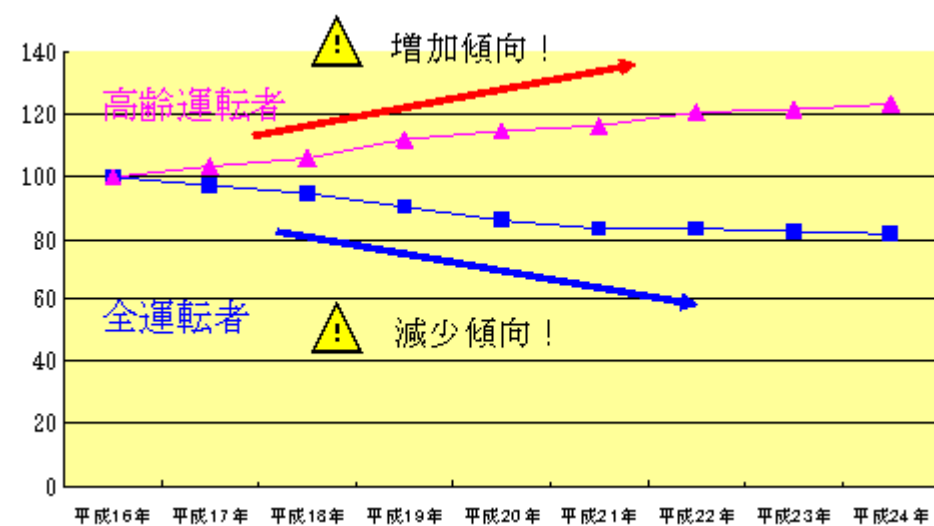


図 1-33 県内の高齢運転者の事故当事者数の推移（平成 16 年を 100 としたグラフ）

1.9 公共交通

（１）公共交通路線網

- 鉄道路線は、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、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る。
- バス路線は民間の豊鉄バスの路線網が、豊橋駅を中心に放射状に整備されているほか、採算面で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行する「地域生活」バス・タクシーが、市の東部・北部・南部・前芝の各地区で運行している。

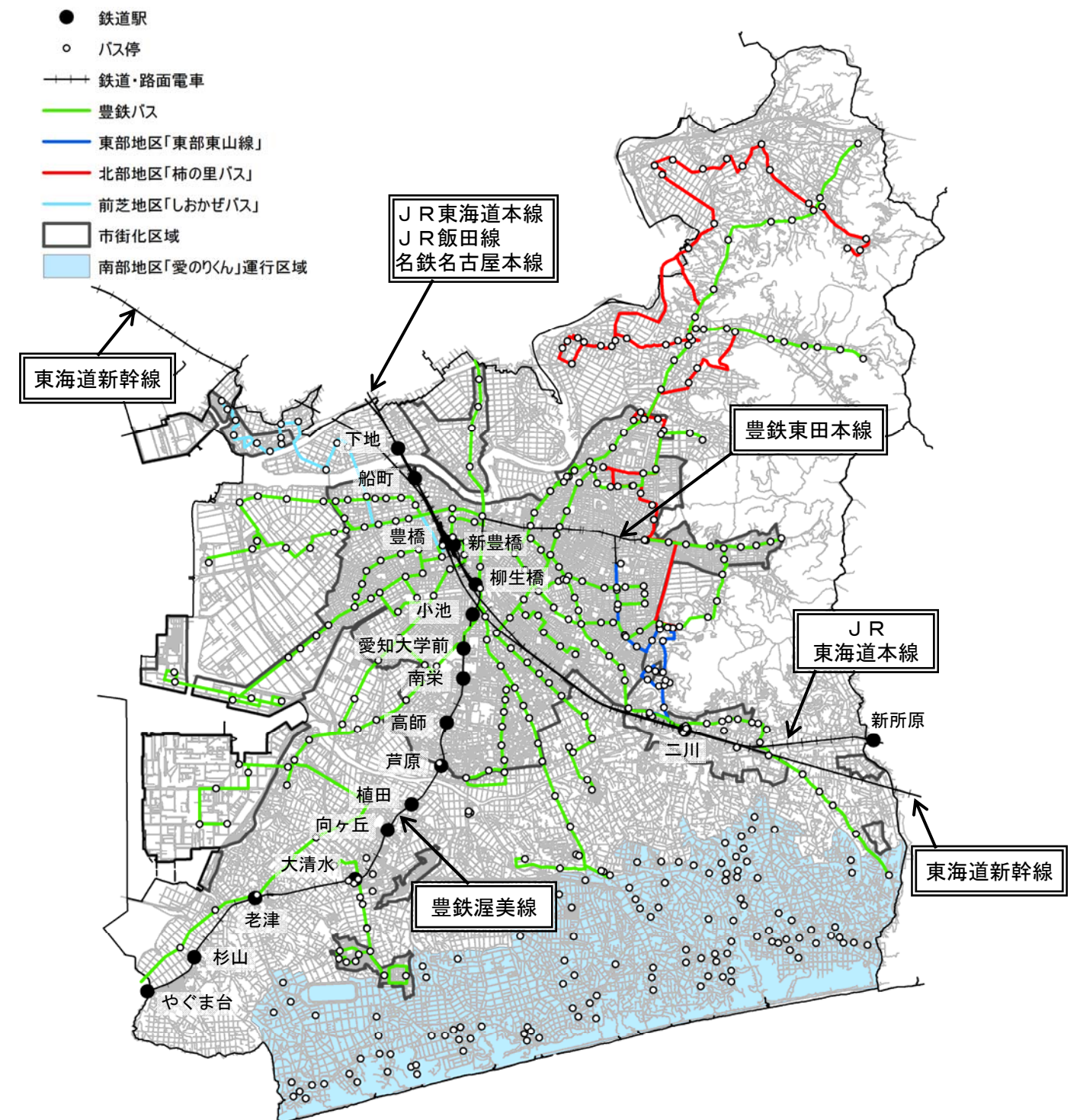


図 1-34 市内の公共交通路線網

資料：豊橋市

(2) 「地域生活」バス・タクシーの概要（平成26年4月現在）

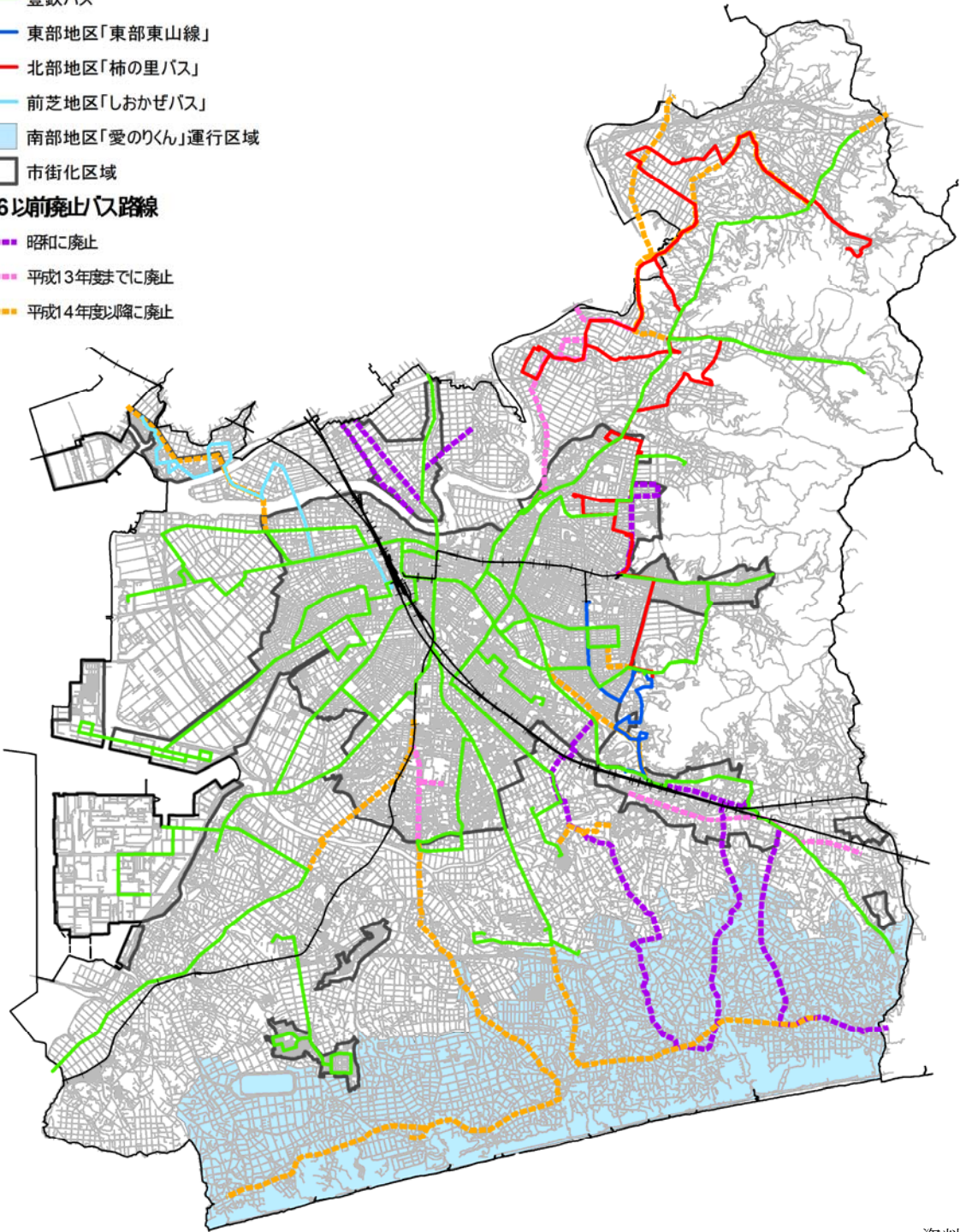
路線名	運行概要	
東部地区	地域運営団体	東山バス運営協議会
	運行事業者	東海交通(株)
	運行開始日	実証運行：平成20年7月 本格運行：平成23年4月
	運行形態	定時定路線型
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	11便
	停留所	20箇所
	車両	ジャンボタクシー（定員9名）
	運賃	大人200円・小学生100円、小学生未満無料、
北部地区	地域運営団体	石巻・下条地域交通推進委員会
	運行事業者	豊鉄タクシー(株)
	運行開始日	実証運行：平成22年10月 本格運行：平成25年4月
	運行形態	定時定路線型
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	7便
	停留所	46箇所
	車両	ジャンボタクシー（定員9名）
	運賃	大人200円～500円（小学生半額）小学生未満無料
前芝地区	地域運営団体	しおかぜバス運営協議会
	運行事業者	東海交通(株)
	運行開始日	実証運行：平成25年10月（実証運行中）
	運行形態	定時定路線型
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	11便
	停留所	18箇所
	車両	ジャンボタクシー（定員9名）
	運賃	大人200円～400円（小学生半額）小学生未満無料
南部地区	地域運営団体	表浜地域公共交通推進委員会
 	運行事業者	東海交通(株)、豊鉄タクシー(株)、
	運行開始日	実証運行：平成25年10月（実証運行中）
	運行形態	デマンド型
	運行日	細谷二川系統：月・水・金曜 細谷イオン系統：火・木曜 小沢二川系統：月・水・金曜 小沢イオン系統：火・木曜 高根芦原系統・豊南大清水系統：月・火・木・金曜
	運行本数	細谷二川系統：6便 細谷イオン系統：4便 小沢二川系統：6便 小沢イオン系統：4便 高根芦原系統：6便 豊南大清水系統：6便
	停留所	細谷二川系統・細谷イオン系統：42箇所 小沢二川系統・小沢イオン系統：36箇所 高根芦原系統：21箇所 豊南大清水系統：38箇所
	車両	中型タクシー（定員4名）
	運賃	大人300円～500円（小学生半額）小学生未満無料

(3) これまでのバス路線の廃止状況

- 市内のバス路線は、利用者の減少や採算性の問題から、主に市の北部や南部の郊外部において、バス路線の廃止が進んでいる。廃止された一部の地区では、「地域生活」バス・タクシーの運行によって、市民の移動の足が確保されている。
- 平成14年以降では、豊鉄バスの一部路線以外にも、J R東海バス、名鉄バス東部の路線も廃止され、現在の路線バス事業者は豊鉄バス1社のみとなっている。

凡例

- +++ 鉄道・路面電車
- 豊鉄バス
- 東部地区「東部東山線」
- 北部地区「柿の里バス」
- 前芝地区「しおかぜバス」
- 南部地区「愛のりくん」運行区域
- 市街化区域
- H26以前廃止バス路線
 - 昭和に廃止
 - 平成13年度までに廃止
 - 平成14年度以降に廃止



資料：豊橋市

図 1-35 バス路線の廃止状況

(4) 公共交通利用圏域

- 地域公共交通の利用圏域※（鉄道：半径 700m、路面電車・路線バス等：半径 400m）内の人口の割合は、路線バスの廃止が進んだことなどにより、昭和 45 年の 86.9%から平成 17 年には 80.4%まで減少した。
- その後、「地域生活」バス・タクシーの東部・北部・南部・前芝の各地区での運行開始等により、平成 25 年 10 月には 84.6%となり、利用圏域内の人口の割合が増加している。

表 1-1 公共交通利用圏域内人口割合の推移

時点	勢 圏					適 用
	鉄道駅 範囲:半径 700m	路面電車 電停 範囲:半径 400m	路線バス バス停 範囲:半径 400m	コミバス バス停 範囲:半径 400m	計	
昭和 45 年	18. 5%	6. 4%	62. 0%	—	86. 9%	公共交通根拠 S45 人口根拠:H12 国調
平成 17 年 (9 月)	18. 5%	6. 4%	55. 5%	—	80. 4%	公共交通根拠 H17.9 人口根拠:H12 国調
平成 23 年 (4 月)	18. 7%	5. 9%	53. 2%	3. 1%	80. 9%	公共交通根拠 H23.4 人口根拠:H17 国調
平成 25 年 (10 月)	19. 2%	5. 6%	52. 8%	7. 0%	84. 6%	公共交通根拠 H25.10 人口根拠:H22 国調

注) 市全体の人口（H12 国勢調査：364,778 人、H17 国勢調査：372,285 人、
H22 国勢調査：376,665 人）

※ 豊橋市の地域公共交通利用圏域とは？

地域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、バス等）を無理なく利用できる範囲として、豊橋市では、その範囲を把握するために鉄道駅勢圏は半径 700m、バス停勢圏（路面電車電停勢圏含む）は半径 400mの円として設定している。

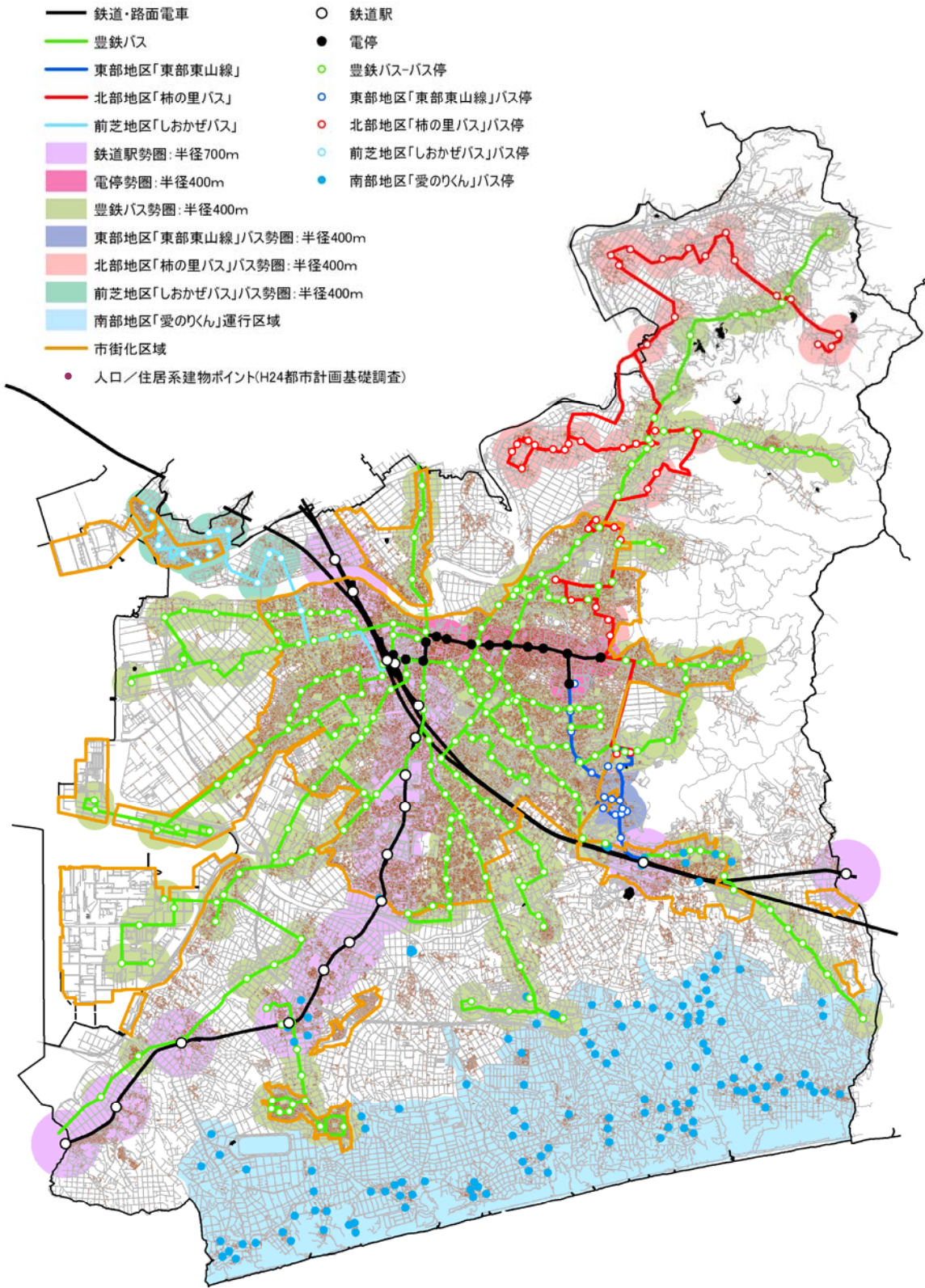
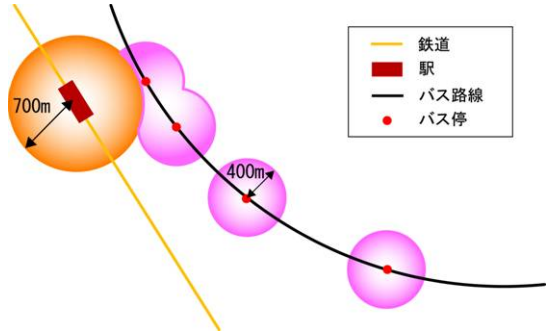


図 1-36 市内公共交通の利用圏域（平成 25 年 10 月時点）

(5) 運行本数

- J R 東海道本線・飯田線、名鉄名古屋本線の3線が並走する豊橋駅から名古屋方面の鉄道路線の運行本数が、最も多い。
- 主に市内の輸送を担う路線では、豊鉄東田本線（路面電車）が単一の路線では最も多く、バス路線は昼間時で1～4本/時の運行が確保され、運行系統が集中する豊橋駅周辺では運行本数が多くなっている。

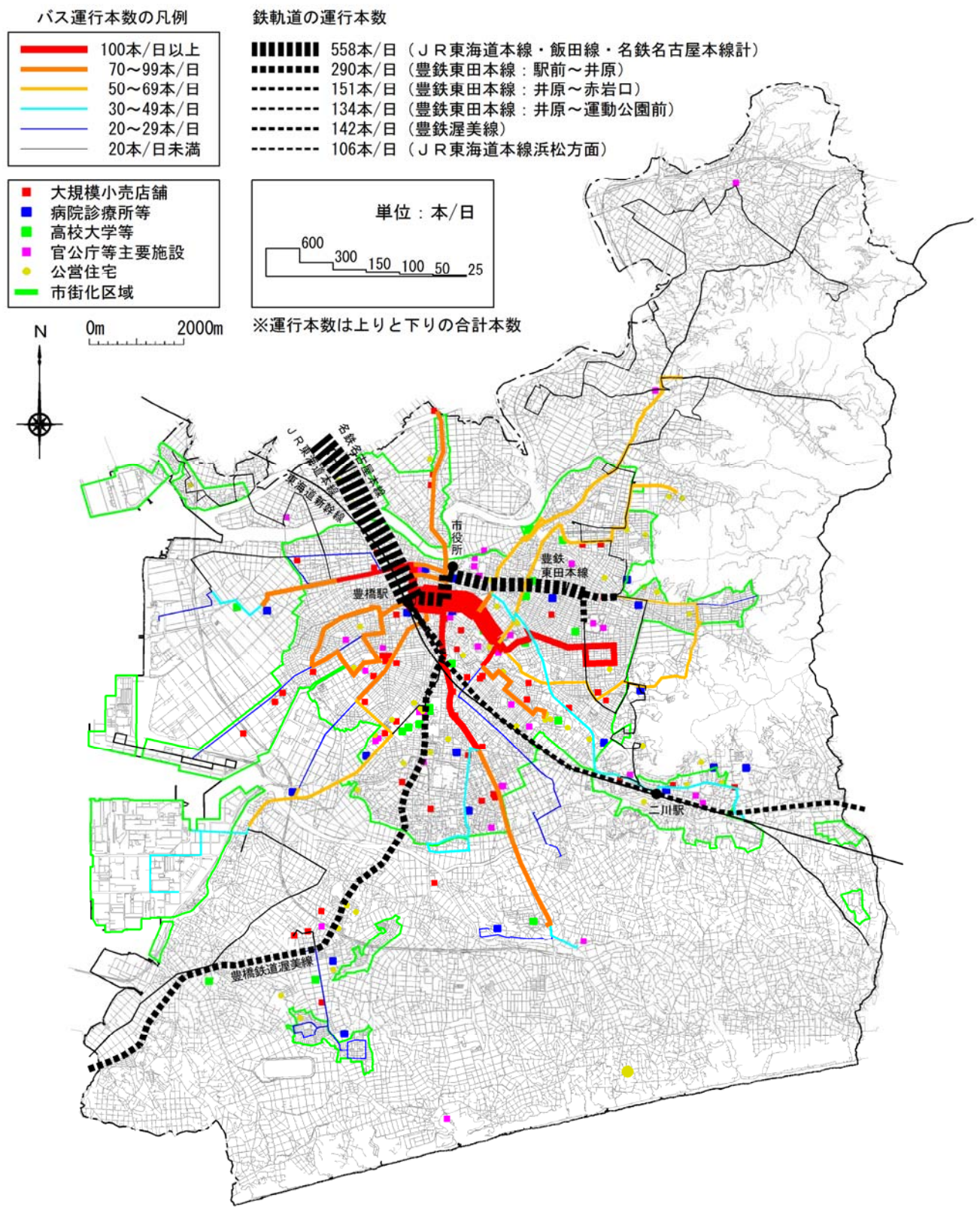
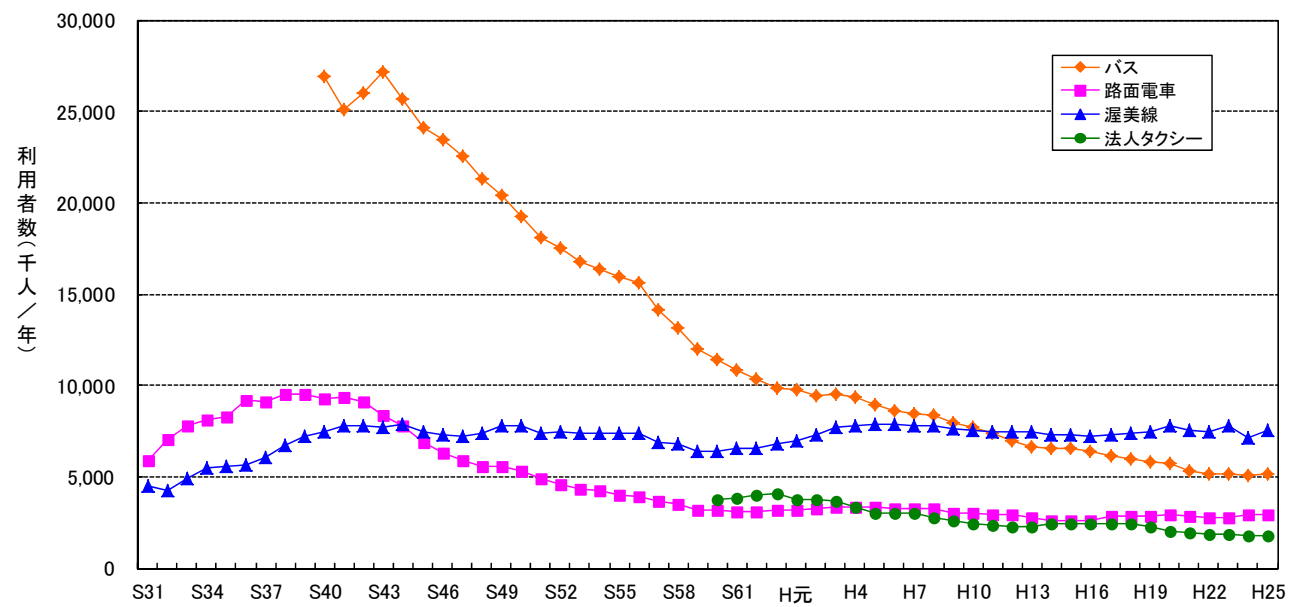


図 1-37 市内公共交通の運行本数（平成 25 年 10 月時点）

(6) 利用者数の推移

1) 豊橋鉄道渥美線・東田本線（路面電車）、路線バス、法人タクシー

- 豊鉄渥美線は昭和 40 年台以降、横ばいで推移している。
- 豊鉄東田本線（路面電車）、昭和 38 年度をピークに昭和 59 年度まで急激に減少したが、それ以降は概ね横ばいで推移している。路線バスは、一貫して減少傾向で推移している。

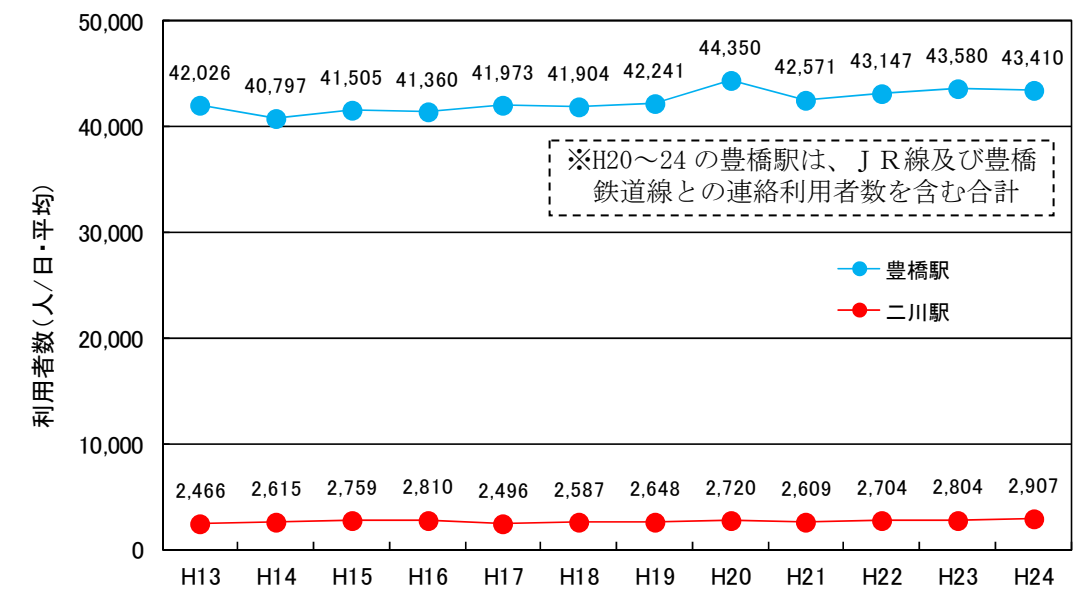


資料：豊橋市

図 1-38 豊橋鉄道渥美線・東田本線（路面電車）、路線バス、法人タクシーの利用者数の推移

2) 鉄道主要駅（豊橋駅、二川駅）

- 豊橋駅（J R と名鉄含む）と二川駅は、平成 13 年度以降ほぼ横ばいであるが、最近では緩やかな増加傾向が見られる。



資料：豊橋市統計書

図 1-39 豊橋駅と二川駅の利用者数の推移

3) 豊橋鉄道渥美線・東田本線（路面電車）の各駅

- 豊鉄渥美線、東田本線（路面電車）とも、起点の豊橋駅に接続する駅（それぞれ新豊橋駅、駅前電停）の利用者が、全体の約 40%を占めて最も多くなっている。その他には、豊鉄渥美線では大学が近接する愛知大学前駅のほか、上位計画で地域拠点に位置づけられる南栄駅、高師駅、大清水駅での利用が目立ち、豊鉄東田本線(路面電車)は終点部に近い電停での利用が目立っている。

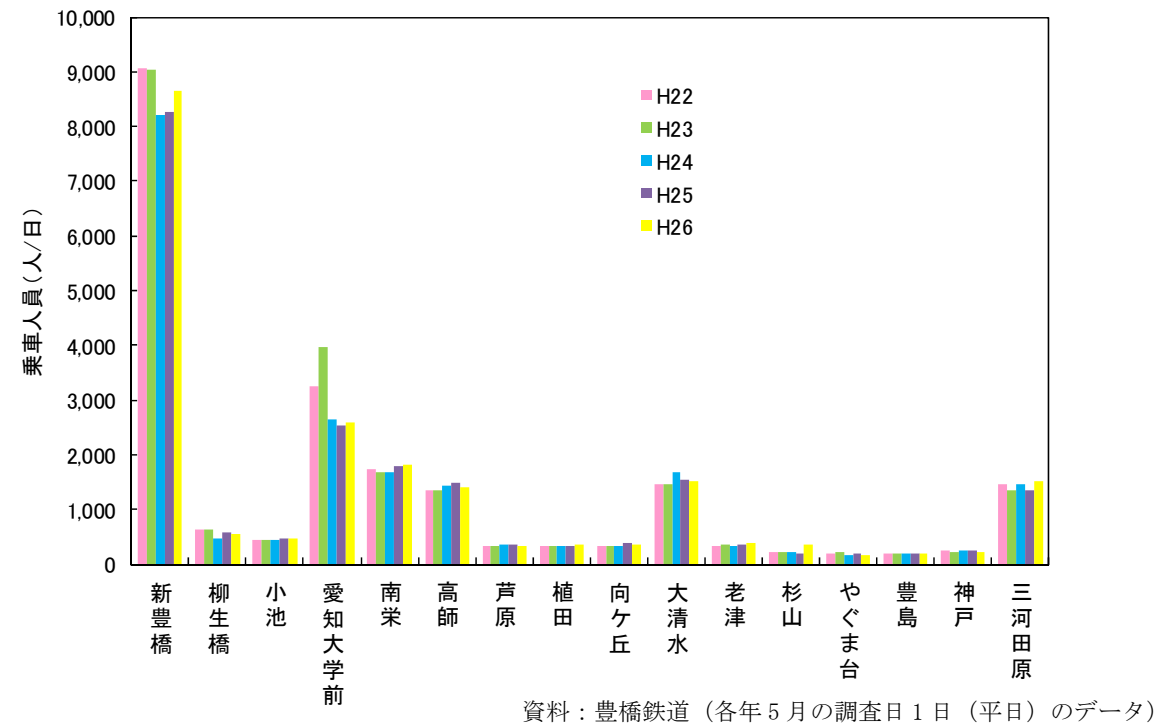


図 1-40 豊鉄渥美線の駅別利用者数の推移

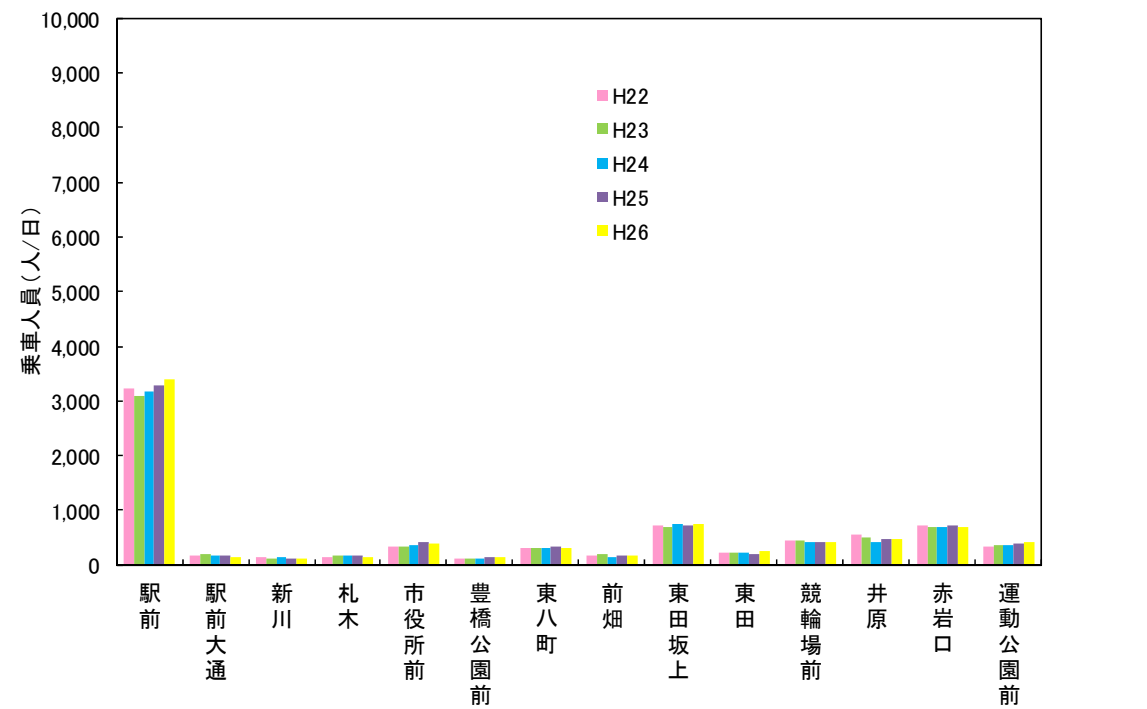


図 1-41 豊鉄東田本線（路面電車）の駅別利用者数の推移

4) 路線バスのバス停別利用者数

- 豊鉄バスのバス停別の利用者数は、豊橋駅を除き、1 日当たりの乗降客数が 200 人を超えるバス停は 16 箇所あり、それらは各路線に分散している。

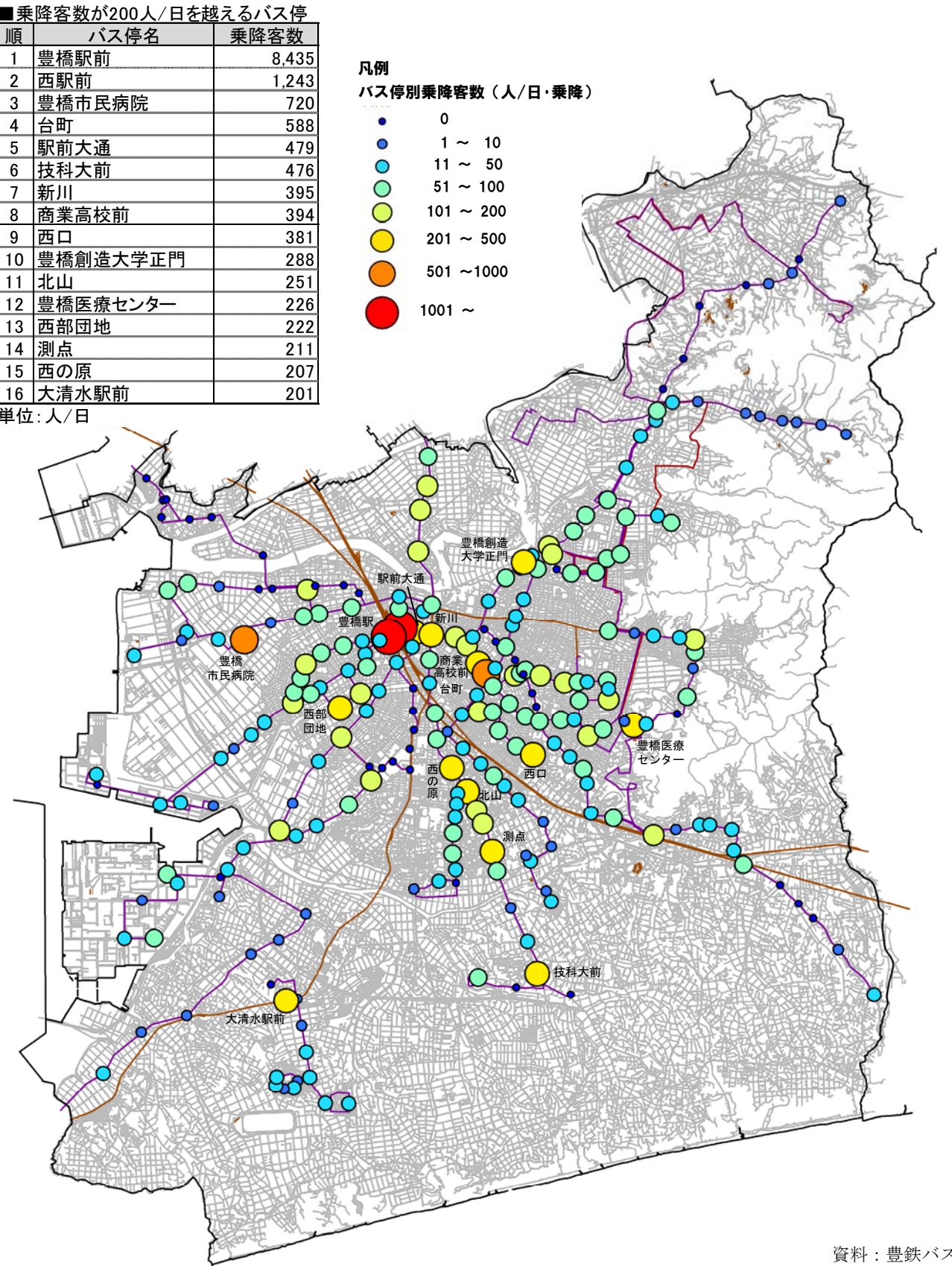
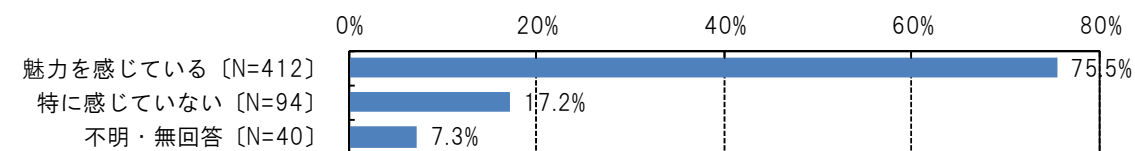
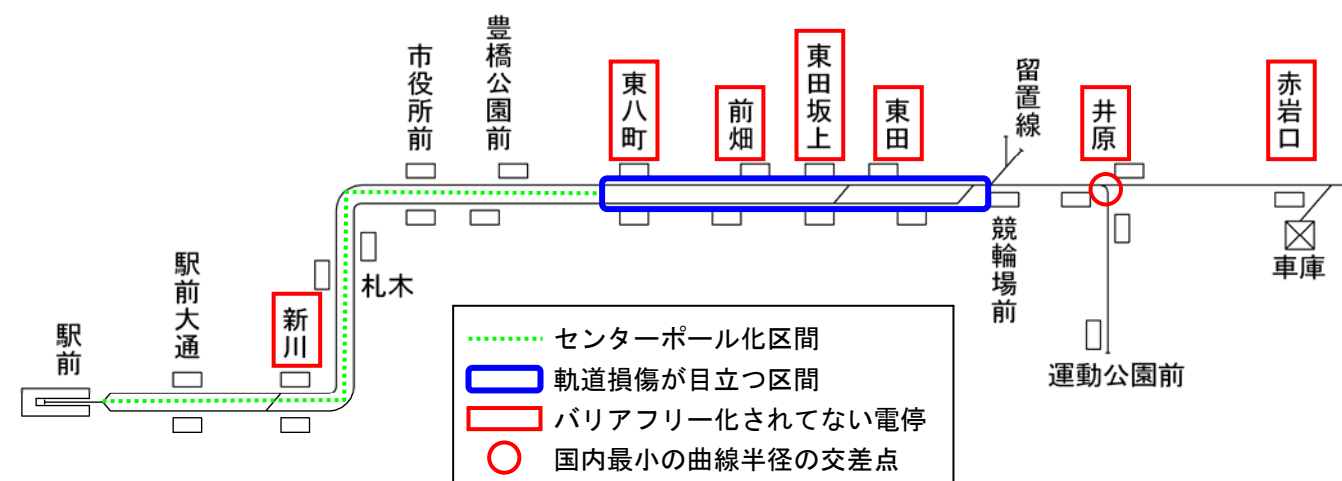


図 1-42 バス停別の乗降客数（平成 22 年度調査時点）

資料：豊鉄バス

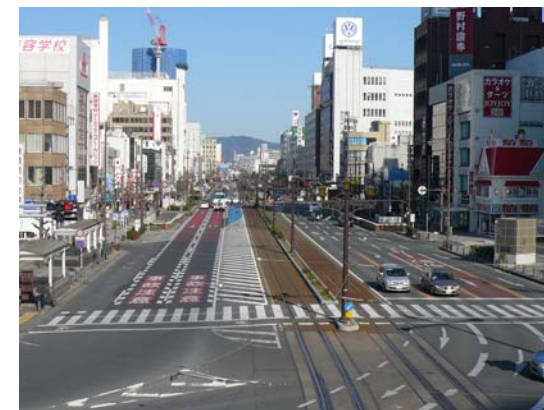
(7) 豊鉄東田本線（路面電車）の現状

- 営業キロ 5.4 kmであり、駅前～競輪場前電停間の 3.6 kmは複線、競輪場前～赤岩口・運動公園前電停の各終点までの 1.8 kmは単線となっている。
- 全線 5.4 kmのうち、駅前～東八町電停の約 2.1 kmは、センターポール化されている。
- 14 箇所の電停を有し、そのうち 7 箇所はバリアフリー化がなされている。東田電停は交通島のない電停となっている。
- 保有車両数は 17 両あり、バリアフリー対応車両は低床車のほつトラム 1 編成のみである。また、製造から 30 年以上を経過している車両は約半数の 8 両に及び、老朽化が進んでいる。
- 井原電停交差点には、国内最小の曲線半径 R=11mがあり、ほつトラムが運行できない状況となっている。
- 軌道敷は、東八町～競輪場前の約 1.2 kmの間で、特に損傷が目立っている。
- その一方で、平成 25 年度に実施した利用者アンケートでは、豊鉄東田本線（路面電車）に対し、75%の利用者が魅力を感じている結果であった。魅力の要素として、「豊橋のシンボル」として捉えられている回答が最も多くなっている。



資料：豊橋市（平成 25 年度実施の利用者アンケート）

図 1-44 豊鉄東田本線（路面電車）に対する魅力の有無のアンケート結果



駅前大通の全景



駅前大通電停で軌道緑化の実証実験



朝ピークの赤岩口電停



通学時間帯の東田坂上電停



交通島のない東田電停



石畳の軌道敷となっている前畑電停付近



損傷が進む軌道敷（東八町電停付近）



損傷が進む軌道敷（東八町～前畑電停間）

1.10 主な交通結節点

- 都市計画マスタープランでは、交通結節点として下図の地点が挙げられている。
- これらのうち、現在交通結節点として機能しているのは、JR・名鉄豊橋駅、JR二川駅、豊鉄大清水駅となっている。（参考に、現状を以降に示した。）
- また、豊鉄東田本線（路面電車）の赤岩口電停では、バス停と隣接している。

参考：隣接する電停とバス停（赤岩口）

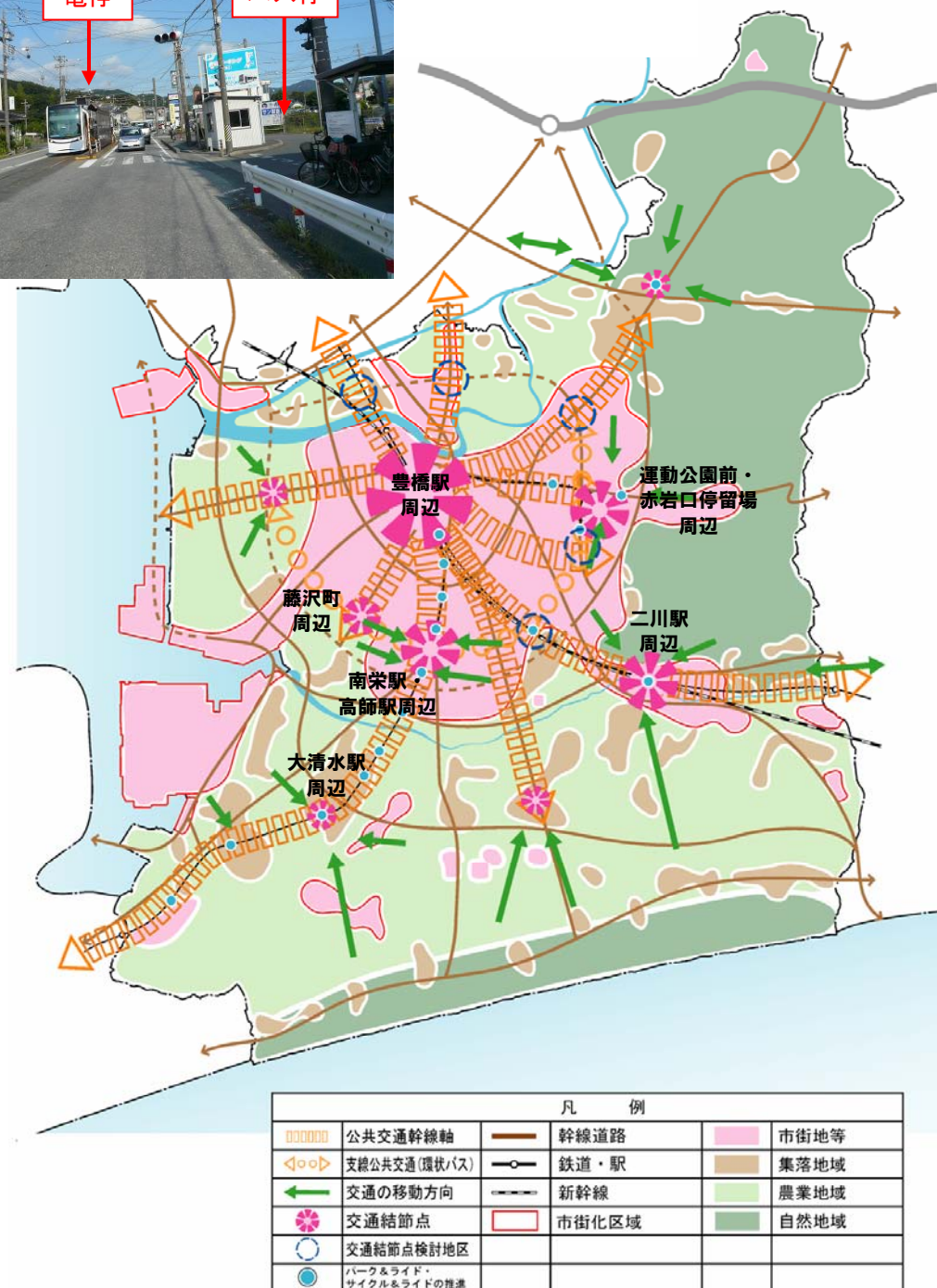
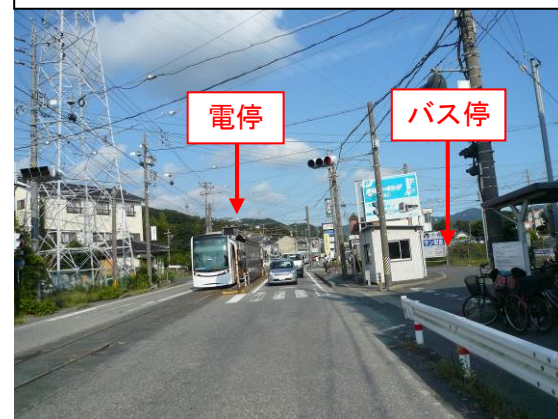
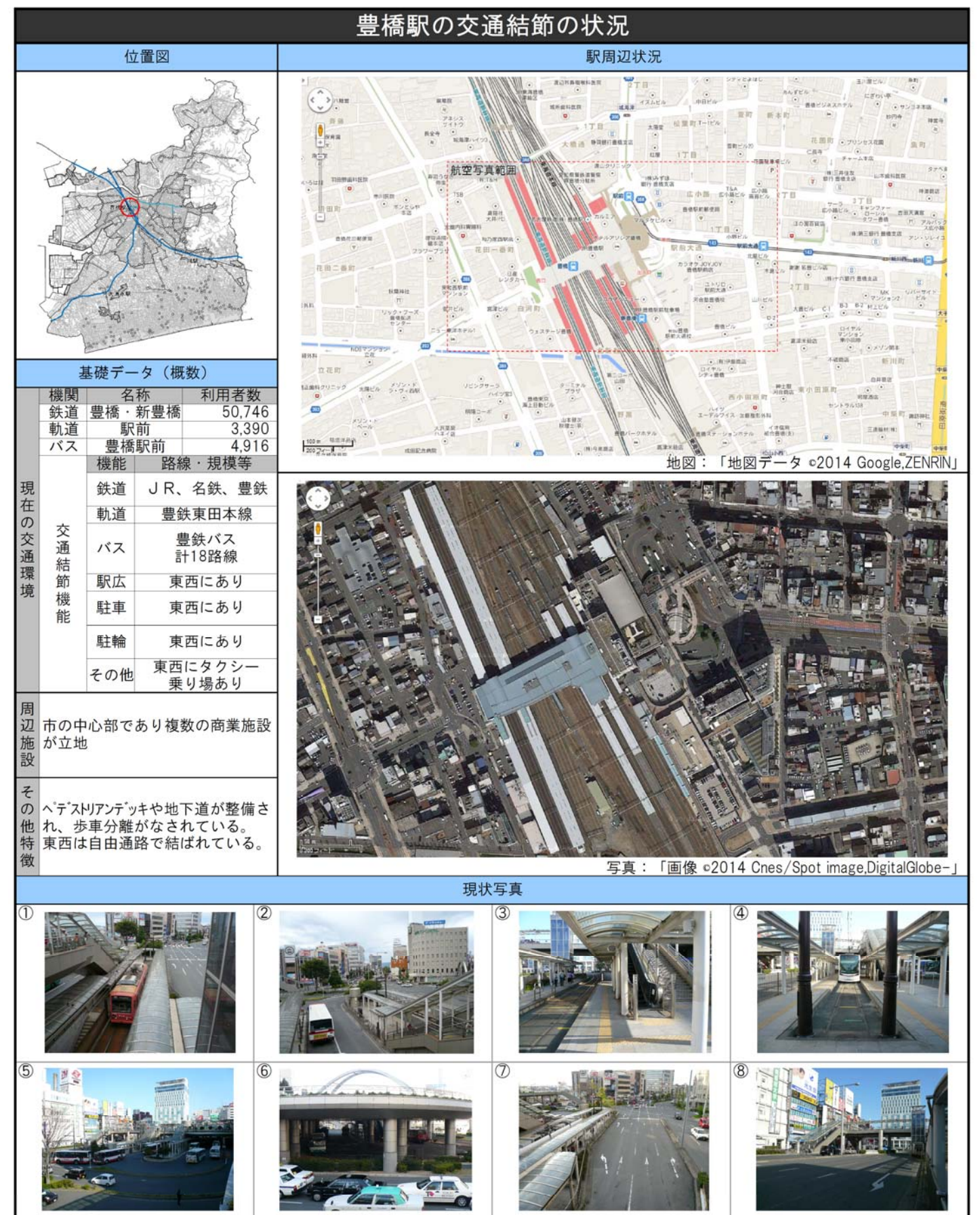


図 1-45 都市計画マスタープランにおける公共交通、交通結節点の機能強化方針図

(1) 主な駅の交通結節機能の状況



利用者数）【鉄道】JR線、名鉄線、渥美線(新豊橋駅)の合計乗車人員(人/日)：平成23年度(豊橋市統計書)
【軌道】駅前電停の乗車人員(人/日)：平成26年度(豊橋鉄道)
【バス】乗車人員(人/日)：平成22年度(豊鉄バス)

二川駅の交通結節の状況

位置図

駅周辺状況

地図：「地図データ ©2014 Google,ZENRIN」

基礎データ (概数)

機関	名称	利用者数
鉄道	二川駅	2,907
バス	二川駅バス停	110

機能

路線・規模等

鉄道	J R 東海道本線
軌道	—
バス	二川線
駅広	南北にあり
駐車	10台
駐輪	289台
その他	月極駐車場 複数箇所あり

現在の交通環境

交通結節機能

周辺施設

橋上駅、南北自由通路

その他特徴

東海道新幹線が在来線と並走
道路の交差箇所は、東京、名古屋
両方面とも駅から約300m離れる

現状写真

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

利用者数

【鉄道】乗車人員 (人/日)：平成24年度 (豊橋市統計書)
【バス】乗車人員 (人/日)：平成22年度 (豊鉄バス)

大清水駅の交通結節の状況

位置図

駅周辺状況

地図：「地図データ ©2014 Google,ZENRIN」

基礎データ (概数)

機関	名称	利用者数
鉄道	大清水駅	1,537
バス	大清水駅前バス停 大清水駅前ロータリーバス停	100

機能

路線・規模等

鉄道	豊鉄渥美線
軌道	—
バス	レイクタウン線
駅広	バス転回場あり
駐車	67台
駐輪	300台
その他	タクシー乗り場あり

現在の交通環境

交通結節機能

周辺施設

小規模な駅前店舗が複数立地

その他特徴

駅前のスペースは狭い。

現状写真

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

利用者数

【鉄道】乗車人員 (人/日)：平成24年度 (豊橋市統計書)
【バス】乗車人員 (人/日)：平成22年度 (豊鉄バス)

- 18 -

(2) 市内のP & R※1 駐車場・C & R※2 駐輪場

- 市内の鉄軌道駅には、一部を除き、行政及び交通事業者がP & R駐車場、C & R駐輪場を整備している。
- P & R駐車場の合計収容台数は計1,415台である。
- C & R駐輪場の合計収容台数は計7,641台+370㎡である。
- C & R駐輪場は、豊橋駅の一部と二川駅を除き、無料となっている。

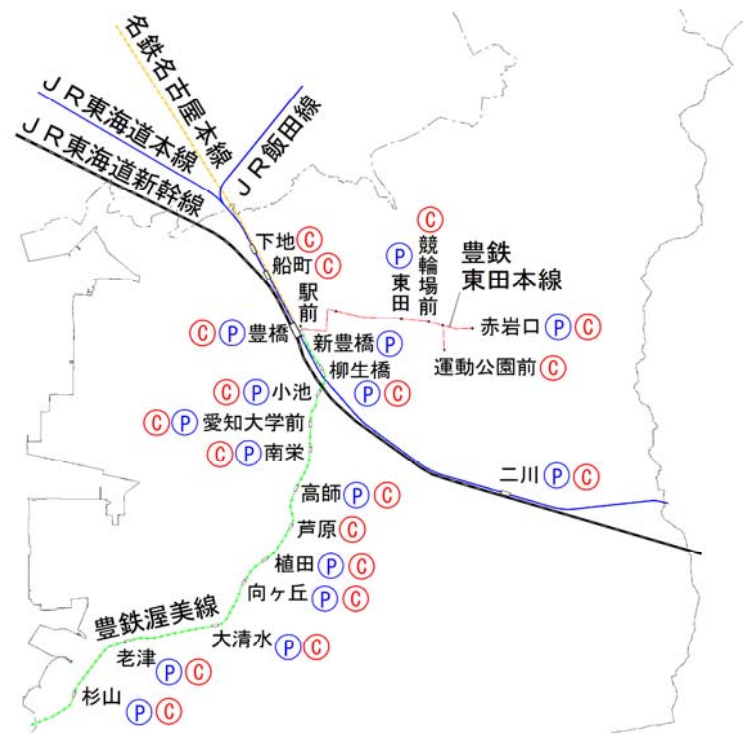


図 1-46 市内のP & R駐車場・C & R駐輪場の整備箇所

表 1-2 市内の行政及び交通事業者のP & R駐車場の所要台数

路線	最寄駅	駐車場名	収容台数			
			月極	日貸	時間貸	合計
J R 線	豊橋(東口)	駅前大通公共駐車場(第1駐車場)			150	150
		駅前大通公共駐車場(第2駐車場)			144	144
		松葉公園地下駐車場			214	214
	豊橋(西口)	もぐらパーク			223	223
	二 川	二川駅南口自転車等駐車場			10	10
豊 鉄 東 田 本 線	東 田	東田パーキング	26			26
	赤 岩 口	赤岩口パーキング第一			11	33
		赤岩口パーキング第二	22			
豊 鉄 渥 美 線	新 豊 橋	豊橋駅前パーキング	21			112
		花田パーキング	91			
	柳 生 橋	鍵田パーキング	21			21
	小 池	南小池パーキング	20			20
	南 栄	南栄パーキング	36		8	44
	高 師	高師パーキング	121		99	220
	植 田	植田パーキング	30			30
	向 ケ 丘	向ヶ丘パーキング(線路沿い)	51			57
		向ヶ丘パーキング(駅)	6			
	大 清 水	大清水パーキング	30		37	67
	老 津	老津パーキング	15			15
	杉 山	杉山パーキング	29			29
計			519	0	896	1,415

表 1-3 市内の行政及び交通事業者のC & R駐車場の所要台数

路線	最寄駅	駐輪場名	収容台数	有料・無料
J R 線	豊橋(東口)	豊橋駅東口自転車等駐車場	3,300台	有料
		花田町路上2号(城海津跨線橋北)	300台	無料
		駅前大通二丁目路上5号(狭間公園南)	150台	無料
	豊橋(西口)	豊橋駅西口自転車等駐車場	1,200台	有料
		白河町自転車等駐車場	268台	有料
		立花町牟呂用水上	150台	無料
	二 川	二川駅南口自転車等駐車場	289台	有料
計			5,657台	

路線	最寄駅	駐輪場名	収容台数 面積	有料・無料
JR線	船 町	—	70㎡	無料
	下 地	—	190㎡	無料
豊鉄 東田本線	競 輪 場 前	—	34台	無料
	運 動 公 園 前	—	80台	無料
	赤 岩 口	—	200台	無料
豊鉄 渥美線	柳 生 橋	—	110㎡	無料
	小 池	—	50台	無料
	南 栄	—	420台	無料
豊鉄 渥美線	高 師	—	350台	無料
	芦 原	—	100台	無料
	植 田	—	100台	無料
	向 ケ 丘	—	150台	無料
	大 清 水	—	300台	無料
	老 津	—	100台	無料
	杉 山	—	100台	無料
計			1,984台 + 370㎡	
総計			7,641台 + 370㎡	

※1 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動車で行き、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機関を利用して目的地まで移動すること。

※2 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機関を利用して目的地まで移動すること。

1.11 自転車・歩行者

(1) 自転車

1) 市民アンケート調査による自転車利用特性

- 年齢別の利用頻度をみると、19 歳以下が最も高く、それ以外では年齢が高くなるにつれ自転車利用頻度は高く、70 歳代では週 1～2 日以上の利用が半数を占める。
- 買物目的・商業施設利用が多い。移動距離は 3km 未満が約 7 割を占める。
- 利用環境ではマナーに関する不満割合が最も高く、安全性、駐輪環境、公共交通との連携の不満割合も半数程度を占める。
- 最も重要と思う施策は、「安全で走りやすい走行空間の形成」の意見が多くなっている。

自転車利用に関する市民アンケート調査の概要

■調査方法：住民基本台帳から、13 歳以上の豊橋市民 3,000 人を無作為に抽出し、アンケート票を郵送回収する方法にて実施。

■実施時期：平成 24 年 8 月

■配布票数：3,000 票

■回収票数：1,008 票

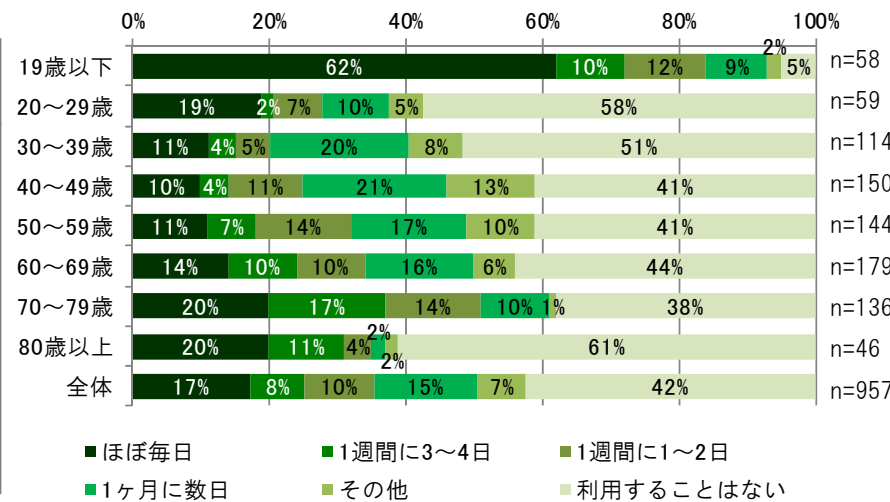
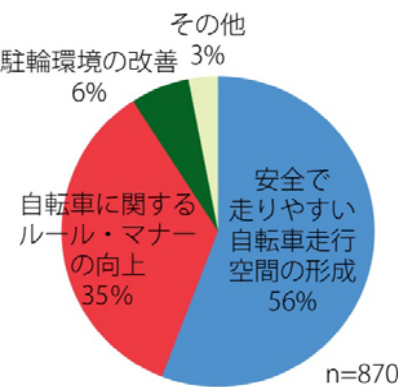
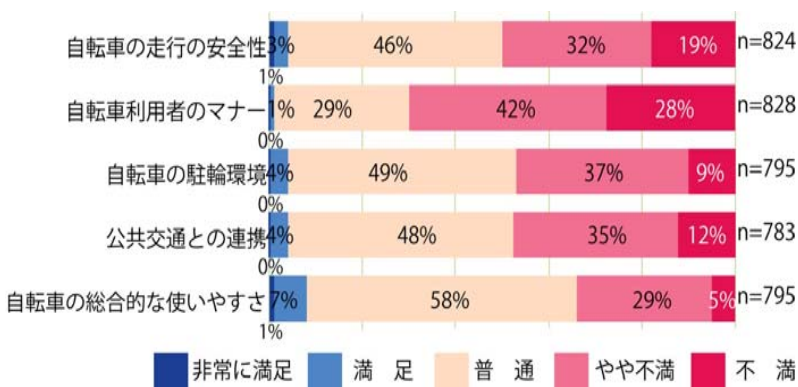
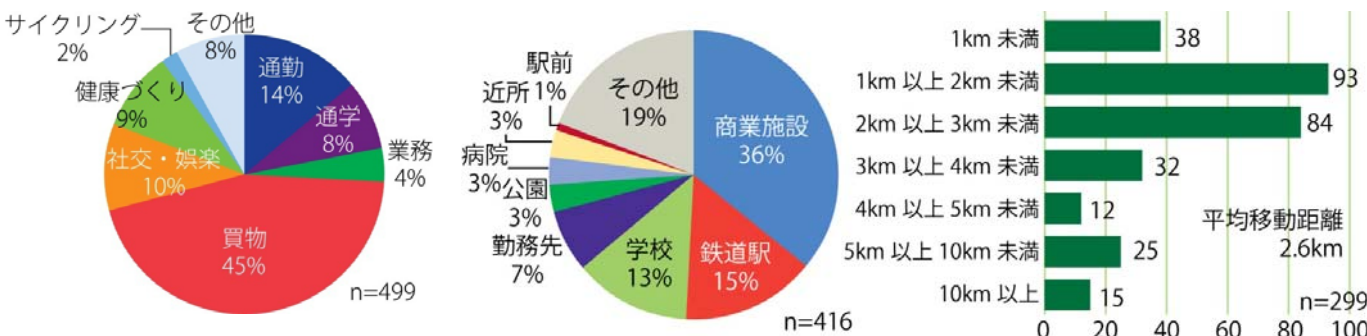


図 1-47 年代別自転車の利用頻度



2) 高校生アンケートによる自転車利用特性

- 通学ではほぼ毎日自転車を利用している割合は 85%ある。移動距離は 1～3km が多くになっているが、平均では約 5km である。雨天時は送迎が約半数を占め、公共交通利用は 3 割程度となっている。
- 走行環境の満足度は、市民アンケートと異なり、比較的不満の割合が低い。
- 豊橋駅の東側は高校が点在し、走行するルートも多く、高校付近を中心に交通量が多い。

自転車利用に関する高校生アンケート調査の概要

■調査方法：豊橋市内の高校 11 校を通じアンケート調査票を直接配布・回収する方法で実施

■調査対象高校：桜丘、時習館、豊橋、豊橋工業、豊橋商業、豊橋中央、豊橋西、豊橋東、豊橋南、藤ノ花女子、豊丘

■調査対象学年：高校 2 年生 ■実施時期：平成 24 年 9 月 ■回収票数：3,161 票

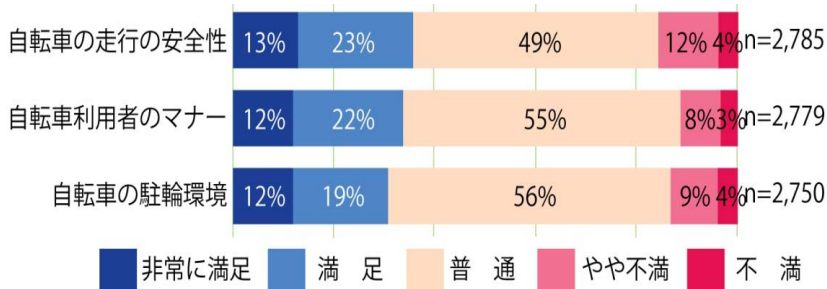
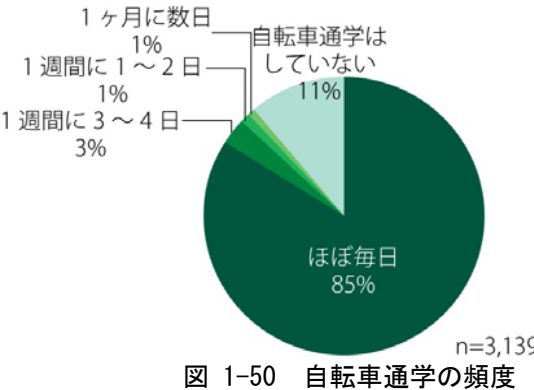
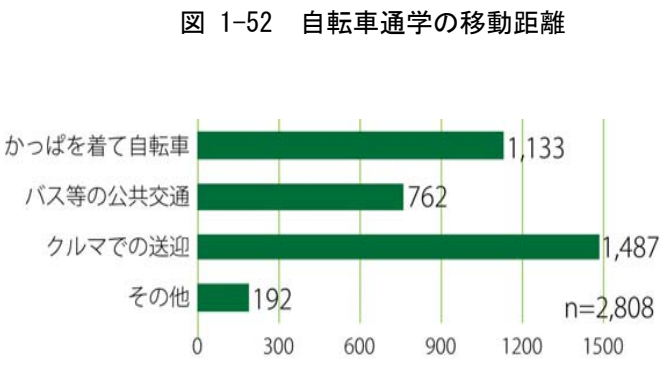
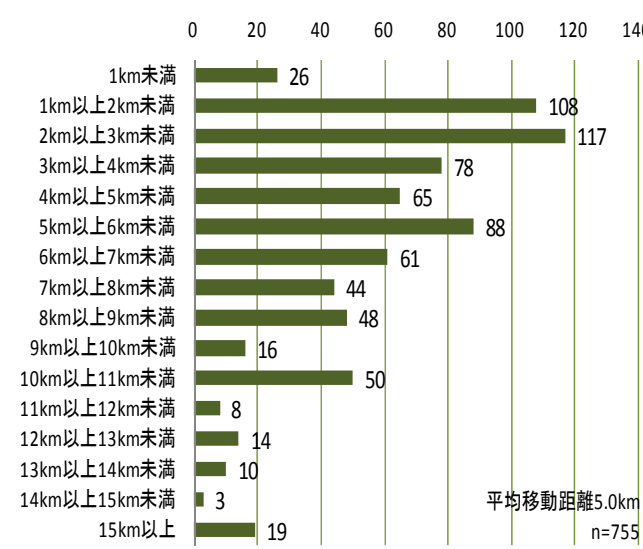


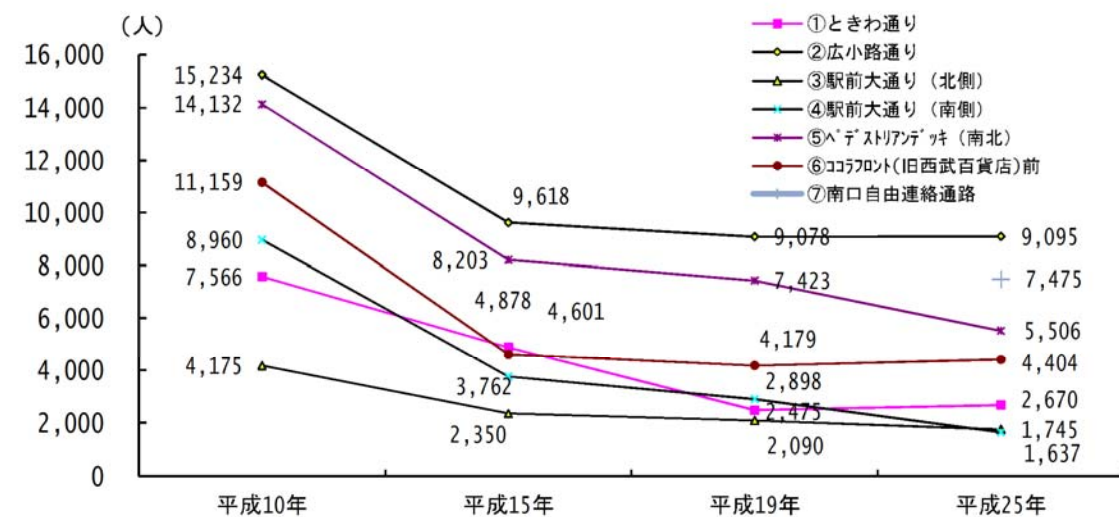
図 1-51 自転車利用環境の満足度



資料：豊橋市自転車活用推進計画

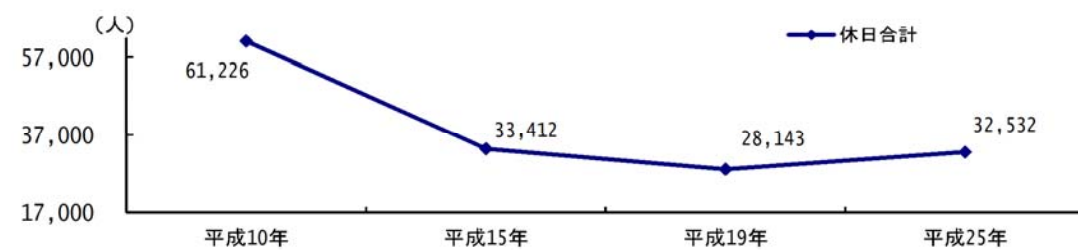
(2) 歩行者

- 駅前の歩行者通行量は、平成 10 年度から平成 15 年度にかけて減少したが、それ以降は横ばいで推移している。



資料：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画

図 1-55 駅前商業ゾーンの休日の歩行者通行量の推移（11～17 時の 6 時間）

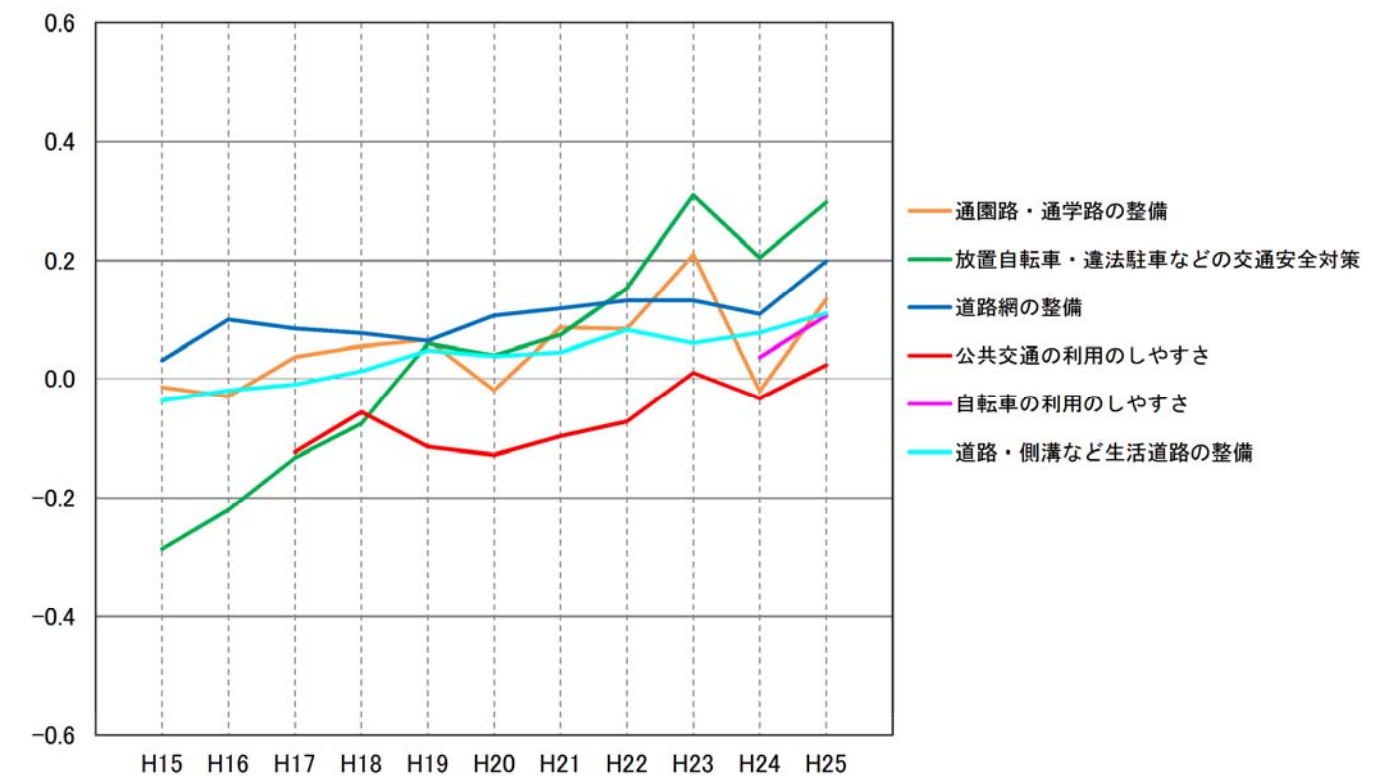


資料：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画

図 1-56 駅前商業ゾーンの各調査地点の合計通行量の推移

1.12 市民意識調査による地域の生活環境等の満足度

- 公共交通に関する満足度が低いですが、経年的には改善傾向にある。「公共交通の利用のしやすさ」に関しては評価点が 0 を下回ることが多かったが、平成 23・25 年度では 0 を上回っている。
- 交通安全対策はこの 10 年間で満足度が大きく向上している。



資料：市民意識調査結果より作成

図 1-57 市民意識調査による交通に関連した項目の満足度評価

ここでは、「十分満足である」「まあ満足である」「どちらとも言えない」「やや不満である」「非常に不満である」の回答者数に、各々+2点、+1点、0点、-1点、-2点を掛け合わせ、その合計を回答者数で割ったもの（平均点）を「満足度評価」として分析

※平均点による満足度の評価（凡例）

-0.3	-0.1	0	0.1	0.2	0.4
非常に低い	低い	やや低い	普通	やや高い	非常に高い

2. 現都市交通マスタープランの検証

2.1 現計画の概要

- 現都市交通マスタープランでは、下記の考え方、方針等に基づき、都市交通ビジョンの4つの基本目標に対して30の主な施策・取り組み掲げ、施策の実施状況を把握するための代表的な施策指標を設定し、これまでに様々な取り組みを行っている。
- 政策指標として、将来の代表交通手段の自動車利用割合を3ポイント（将来予測67%に対し5ポイント）下げることが目標としている。
- 都市交通ビジョンの基本理念、目指すべき将来像から、過度に自動車交通に依存しない、多様な交通手段の促進を主体とした計画内容である。

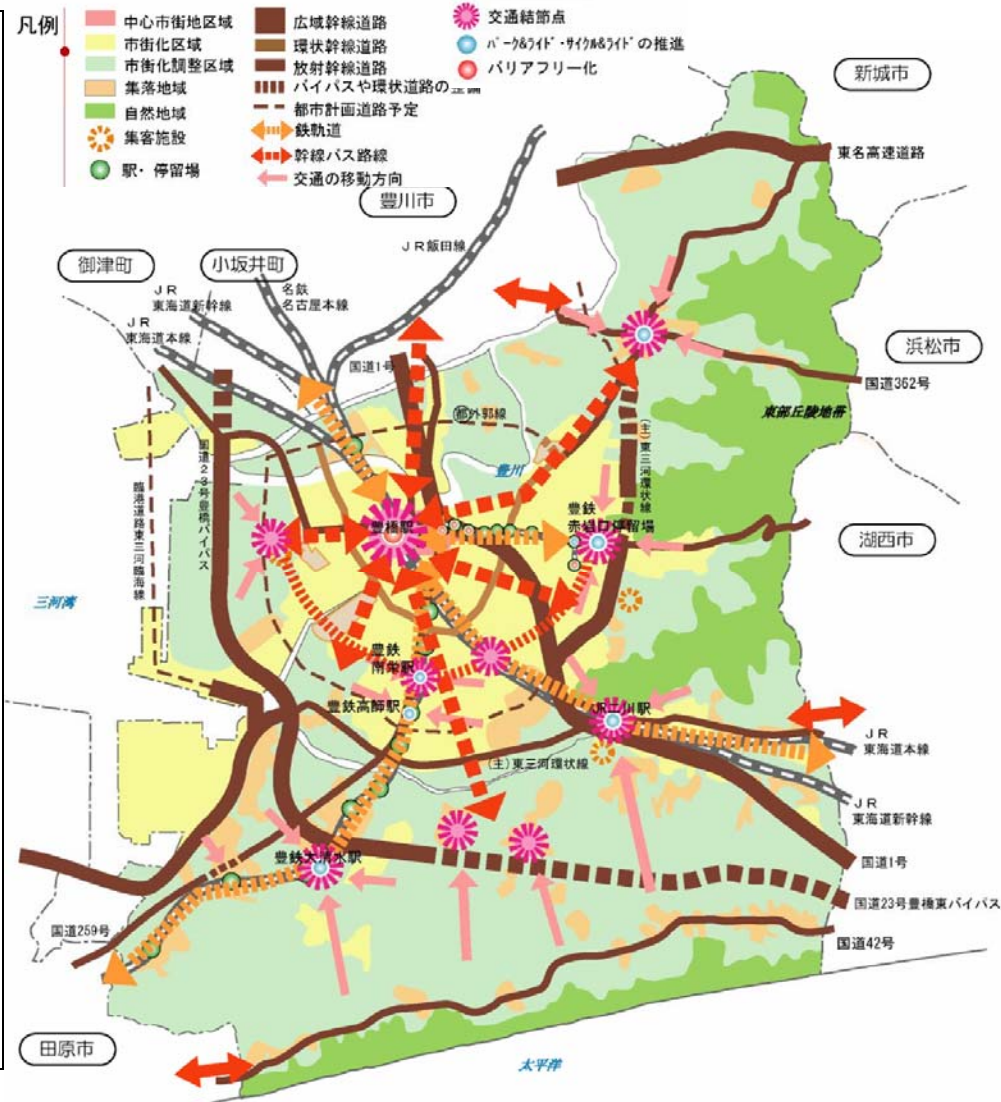


図 2-1 将来交通体系イメージ図

交通施策の基本的な考え方	①自動車優先となる施策からの転換 ②地域の状況に応じた施策の実施 ③連携・協働による施策の推進
基本方針の重点化	● 誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること ● 生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること ● 道路交通の円滑化を進めること ● 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること
交通施策	■ 基本目標別：都市交通ビジョンの基本目標別に区分した整理 ■ 地域別：交通特性などを考慮した7地域と広域に区分した整理 ■ 交通手段別：徒歩・自転車、自動車、公共交通機関に区分した整理
計画の進め方	■ 効率的な執行：既存ストックの有効活用や重点的な投資 ■ 関係者の連携・協働：行政、交通事業者、NPO、市民の連携・協働 ■ 推進体制の確立：取組みの進捗状況や目標の達成状況の確認・情報交換 ■ PDCA サイクルによる見直し：一連の流れでの評価・検証、計画の見直し

政策指標	過度な自動車依存からの転換 指標：人の動きにおける代表交通手段の分担率（自動車：その他交通手段）	
主な取り組み	年度	平成13年度（実績）
	指標値	自動車：その他＝65%：35%
	年度	平成27年度（将来）
	指標値	自動車：その他＝62%：38%
● 基本目標及び基本方針ごとに施策を定め、30の主な取り組みを設定。 ● 取り組みごとに、施策の実施状況を把握するための施策指標を設定（一部除く）。 ● 主な取り組みの項目は下表参照。		

表 2-1 現都市交通マスタープランの施策と主な取り組み

基本目標	基本方針	施策	主な取り組み	連番
1 人にやさしく安全・安心な交通づくり	1 誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること	1 良好な徒歩・自転車環境をつくる	① 徒歩・自転車のための道路整備	1
		2 公共交通のサービスを改善する	① 運行サービスの見直し	2
		3 公共交通のバリアフリー化を進める	① 車両のバリアフリー化 ② 駅・停留場のバリアフリー化	3 4
	2 交通事故を減らす交通安全対策を進めること	1 交通安全に向けた施設の整備を進める	① 路上の交通安全施設の整備	5
		2 交通安全に対する市民の意識を高める	① 交通ルールの周知徹底	6
	3 災害に強い交通基盤の整備を進めること	1 地震防災対策を進める	① 道路空間の地震防災対策 ② 緊急輸送道路の整備	7 8
2 生活に魅力を感じる交通づくり	1 生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること	1 生活を支える交通を確保する	① 公共交通の確保 ② 公共交通空白地域への支援	9 10
		2 快適な生活道路にする	① 生活道路の改善 ② 生活道路の再編	11 12
	2 中心市街地活性化のための交通改善を進めること	1 活性化に寄与する交通システムを整備・活用する	① 新型路面電車の導入	13
		2 中心市街地の回遊性を向上させる	① 歩行者優先ゾーンの導入	14
	3 潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること	1 道路空間の緑化を進める	① 街路樹の充実	15
		2 ゆとりある交通空間をつくる	① 滞留空間や休憩場所の設置	16
3 地域の活力を高める交通づくり	1 道路交通の円滑化を進めること	1 市街地の渋滞を解消する	① バイパスや環状道路などの整備	17
		2 広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること	① 鉄道の速達性向上 ① 隣接市町と連携した公共交通の確保	18 19
	2 物流交通の適正・効率化を進めること	1 鉄道等の利便性を向上させる	① 物流基盤の高度化・整備	20
		2 隣接自治体との連携を進める	① トラックから船舶や鉄道への転換	21
	3 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること	1 公共交通機関・自転車へ利用を転換させる	① 近郊・郊外部の交通結節点の整備 ② パーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進	22 23
		2 自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する	① エコカーの普及	24
4 環境に配慮した交通づくり	2 環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること	1 利用しやすい公共交通網をつくる	① バス路線の幹線化 ② 住民ニーズに応える路線の設定	25 26
		2 通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める	① ノーカーデーの普及 ② 時差出勤やフレックスタイム制の奨励	27 28
	3 環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること	1 通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める	① 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施 ② 環境行動に対する特典制度の導入	29 30
		2 市民意識の変化を促進させる		

重点方針

2.2 主な施策の実施例

人にやさしく安全・安心な交通づくり

●徒歩・自転車のための道路整備



歩道の整備

●運行サービスの見直し



ICカード導入

●車両のバリアフリー化



ノンステップバス車両導入

●駅・駐車場のバリアフリー化



市役所前電停のバリアフリー化



札幌電停のバリアフリー化



待合環境の整備

●路上の交通安全施設の整備



競輪場前電停整備(交通島の設置)



交通安全活動の実施

●交通ルールの周知徹底

●道路空間の地震防災対策、緊急輸送道路の整備



豊橋東バイパスの整備



(都)花田大崎線の整備

地域の活力を高める交通づくり

●バイパスや環状道路などの整備



(都)老津赤沢線の整備



東三河環状道路の整備



(都)大岩寺沢線の整備

生活に魅力を感じる交通づくり

●公共交通の確保、公共交通空白地域への支援



「しおかぜバス」の運行



「柿の里バス」の運行



「東部東山線」の運行

●新型路面電車の導入



L RV (ほつらム) 車両導入

●街路樹の充実



街路樹の整備

環境に配慮した交通づくり

●近郊・郊外部の交通結節点の整備、パーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進



パーク＆ライド駐車場整備
(赤岩口電停付近)



サイクル＆ライド駐輪場整備
(運動公園前電停付近)

●交通意識の変革促進プログラムの作成・実施



学校教育におけるMMの実施



転入者を対象としたMMの実施

2.3 政策指標の達成状況

- 現都市交通マスタープランでは政策指標として、過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築の達成の目安として、人の動きにおける「代表交通手段の分担率」を設定している。

図 2-2 指標設定の概念

- 目標は、将来の代表交通手段の自動車利用割合を3ポイント下げることとしている。（中京都市圏パーソントリップ調査結果を活用）
- 平成23年調査では、同利用割合は約30%であり、目標が達成できていない状況にある。

年 度	平成13年度（実績）	平成27年度（将来）	平成23年度（実績）
指 標 値	自動車：その他＝65%：35%	自動車：その他＝62%：38%	自動車：その他＝70%：30%

- 要因として、自動車利用は概ね横ばいであるが、徒歩・自転車による移動量自体が少なくなっており、相対的に自動車の利用割合が高いことが挙げられる。
- 公共交通では、鉄道の利用割合が微増している。
- 人の活動機会・交流や賑わいの促進、歩いて暮らせるまちの実現のためにも、徒歩や自転車による移動量の増加と、公共交通の利用促進をさらに進めることが今後の課題と考えられる。

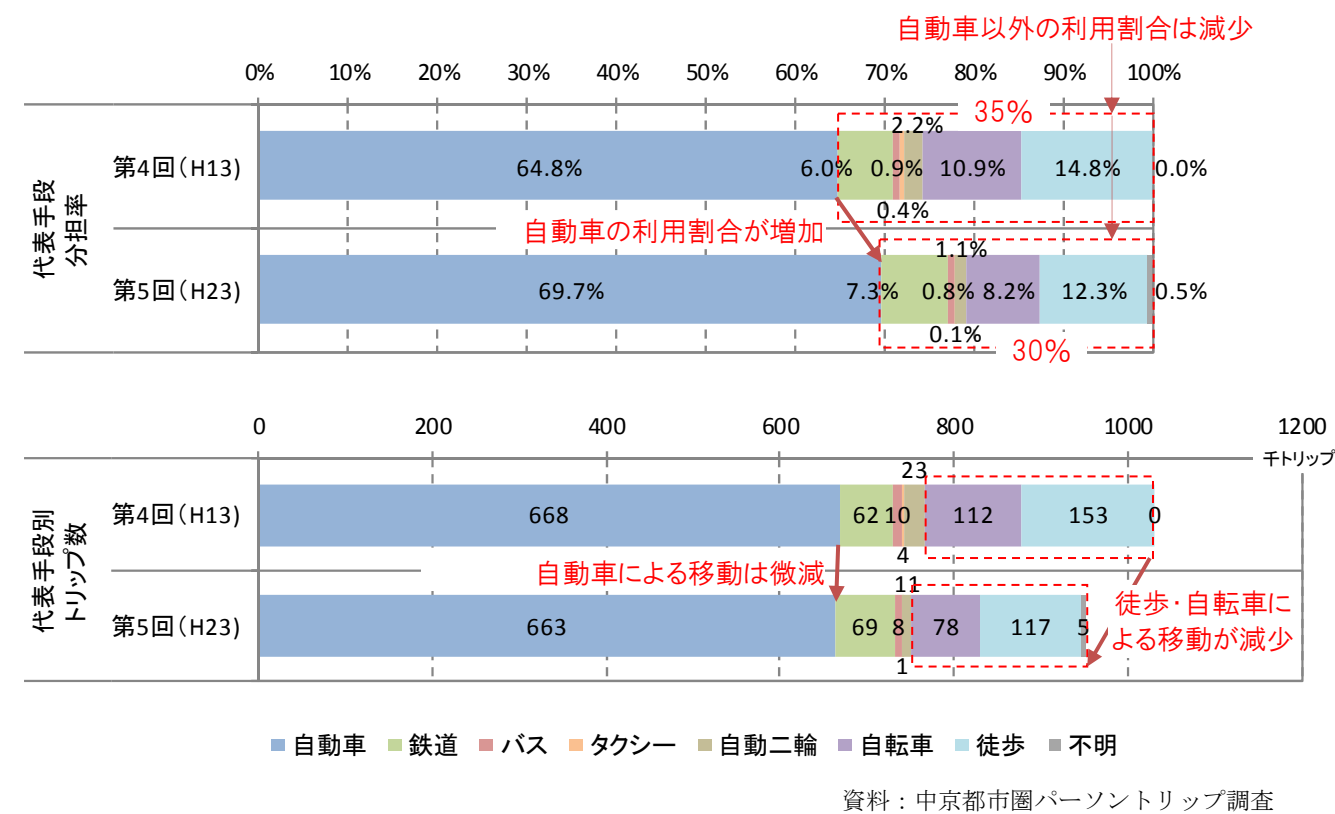


図 2-3 豊橋市関連トリップベース代表交通手段割合（上段）／トリップ数（下段）

※1 P D C A : Plan（立案・計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善・見直し）の頭文字を取ったもの。行政政策や企業の事業評価にあたって計画から見直しまでを一環して行い、さらにそれを次の計画・事業にいかそうという考え方。

2.4 施策指標の達成状況

- 目標値を設定した取組み19のうち、14の取組みは目標値を達成している。（詳細は表 2-2 参照）
- 新たな空間確保や広域的な連携が必要な施策、バスの幹線化など複数の地域・道路交通と一体的実施が必要な施策は、実施に至っていない状況にある。
- 施策による市民の満足度向上等を把握し、交通ビジョンの基本目標・方針に対する達成状況を検証した上で、施策の評価を行う必要がある。【今後検討を実施】

2.5 計画の進め方に対する検証

（1）効率的な執行

《現計画での考え方》限られた財源の中で成果を上げるために、既存ストックを有効活用するとともに、選択と集中による重点的な投資を行うことにより、効率的に施策を進める。

【主な取組み状況】

- 計画で掲げた重点方針に従い、確実に施策の実施に取り組んでいる。
- 道路整備等規模が大きい事業では、実施にあたって費用対効果の側面も考慮して事前に事業評価を行いながら事業展開を図っている。

（2）関係者の連携・協働

《現計画での考え方》共通の目標を達成するために、行政（国、愛知県、豊橋市）、交通事業者（鉄軌道、バス、タクシー）、交通に関わるNPO、そして市民が役割分担を認識した上で連協・協働し、互いの長所を活かして取組みを実施する。

【主な取組み状況】

- 道路の役割に応じ、関係機関と連携して計画的な道路整備を実施している。
- 公共交通のサービス確保、バリアフリー化など、市と交通事業者が協働で取り組んでいる。
- 公共交通のない地域における移動手段を確保するため、地域住民が主体となった運営協議会を設立し、「地域生活」バス・タクシーの運行を実施している。

（3）推進体制の確立

《現計画での考え方》計画の進行状況を把握するため、行政と交通事業者が一体となり、定期的に会議を開催して取組みの進行状況や目標の達成状況を確認するとともに、互いの情報交換を行う。

【主な取組み状況】

- 各施策に関わる関係機関で構成される会議等を設置し、事業の推進を図っている。
地域公共交通活性化推進協議会、自転車活用推進委員会、
県境地域通勤環境改善推進協議会、 など

（4）PDCAサイクルによる見直し

《現計画での考え方》市民の視点にたった目的・成果志向型の施策執行、わかりやすく透明性の高い交通政策の運営・管理を進めるため、PDCA※1という一連の流れで有効性や効率性を評価・検討し、必要に応じて計画を見直す。

【主な取組み状況】

- 公共事業においては、各種事業評価や行政評価により、事業の進捗状況や効果などを公表し、必要に応じて見直し・改善を図っている。
- 地域公共交通は、地域公共交通活性化推進協議会において計画に定めたPDCAサイクルにより、評価、改善・見直しを随時行っている。

表 2-2 現都市交通マスタープランの各施策の目標達成状況（平成 25 年度時点実施状況）

主な取組み		連番	施策指標・実績/目標値・達成状況（○：達成、△：不足、×：未着手）										その他の主な取組み （指標値以外の取組み）
			指標	単位	H16 実績	H22 目標	H22 実績	H25 実績	H22 達成状況	H25 達成状況	指標式	H17～計画期間中実施数 【 】内はH25時点延整備状況	
1-1-1-①	徒歩・自転車のための道路整備	1	歩道・自転車道等の整備延長	km	235. 7	246. 0	238. 02	239. 29	△	△	整備済延長（幹線市道の整備を除く）	歩道設置：2. 48km【延94. 78km】 自転車道等設置1. 11km【延144. 51km】	
1-1-2-①	運行サービスの見直し	2	ＩＣカード導入		-	5年以内 導入	導入	導入	○	○	—	T01CA:H18. 11～、manaca：H23. 2～ 相互利用：H24. 4～、（路線バスは未導入）	・運行時刻の繰り下げ【各路線】（随時） ・増便【各路線】（随時）
1-1-3-①	車両のバリアフリー化	3	バリアフリー基準に適合したバス 車両の割合	%	30	61	61%	80%	○	○	豊鉄バスへ導入される低床式バス車両 （ノンステップバス、ワンステップバス）／全バス車両	49台【82台/102台＝80％】	・路面電車バリアフリー化情報提供【豊鉄HP】（H20～）
1-1-3-②	駅・停留場のバリアフリー化	4	バリアフリー化された停留場数	箇所	2	7	7	7	○	○	バリアフリーに対応した豊橋鉄道東田本線停留場の数	5箇所（札木、市役所前、豊橋公園前、競輪場 前、運動公園前） 【7箇所/14電停】	・豊橋駅バスセンター改装（H18・H22） ・新豊橋駅駅舎整備（H20） ・渥美線柳生橋駅改修（H23） ・停留所設置・移設、バス停下屋、バス案内板、 広告付きバス停等整備（随時）
1-2-1-①	路上の交通安全施設の整備	5	交通島が設置された停車場数	箇所	12	13	13	13	○	○	豊橋鉄道東田本線停留場における交通島の設置箇所数	1箇所（競輪場前） 【13箇所/14電停】	・東田電停安全対策
1-2-2-①	交通ルールの周知徹底	6	市民一人当たりの各種交通安全活 動参加回数	回	0. 74	0. 77	0. 78	0. 86	○	○	交通安全活動参加者数／人口	【H25年度実施＝326, 253回／379, 451人＝0. 86 （H26. 3. 1現在人口）】	
1-3-1-①	道路空間の地震防災対策	7	緊急輸送道路の追加整備延長	km	-	8. 05	2. 75	11. 85	△	○	今後、整備される緊急輸送道路の延長	11. 85km【延11. 85km】（豊橋東BP、（都）花田大 崎線、植田BP	
1-3-1-②	緊急輸送道路の整備	8											
2-1-1-①	公共交通の確保	9	地域が主体となった公共交通確保 のための協議・調整		-	5年以内 実施	実施	実施	○	○	—	H19～東山バス運営協議会 H22～石巻・下条地域交通推進委員会	・豊橋市地域公共交通活性化推進協議会（H19～） ・市内10路線バスへの運行費補助（市） ・豊橋市「地域生活」バス・タクシー実施要綱（H19～） ・東部東山線運行事業（H20～実証、H23～本格） ・柿の里バス運行事業（H22～実証、H23～本格） ・愛のりくん実証運行事業（H25～） ・しおかぜバス実証運行事業（H25～） ・地区別バス時刻表配布（H23～）
2-1-1-②	公共交通空白地域への支援	10											
2-1-2-①	生活道路の改善	11	生活道路の整備済延長	km	240. 1	540. 0	428. 89	487. 48	△	△	舗装新設工事、舗装改良工事、路面排水工事の整備済延 長（H13起算）	247. 38km【延487. 48km】	
2-1-2-②	生活道路の再編	12											
2-2-1-①	新型路面電車の導入	13	新型路面電車導入数	両	0	1	1	1	○	○	—	1両【1両/17両】	
2-2-2-①	歩行者優先ゾーンの導入	14	-		-	-	-	-	-	-	—		
2-3-1-①	街路樹の充実	15	街路樹本数	本	24, 997	25, 135	24, 844	24, 883	△	△	国道、県道、市道の総街路樹本数	【H25年度実施＝24, 883本】	
2-3-2-①	滞留空間や休憩場所の設置	16	-		-	-	-	-	-	-	—		
3-1-1-①	バイパスや環状道路などの整備	17	幹線道路供用開始済延長	km	36. 0	50. 5	43. 78	54. 68	△	○	国道、県道、市道の供用開始済延長（豊橋市内）	18. 68km【延54. 68km】	
3-2-1-①	鉄道の速達性向上	18	-		-	-	-	-	-	-	—		・とよはしバス・電車スタンプラリー実施 【1日フリーきっぷ販売】（H23～） ・おでん車等の企画電車の運行【豊橋鉄道】（H19～）
3-2-2-①	隣接市町と連携した公共交通の確保	19	-		-	-	-	-	-	-	—		・東三河公共交通対策連絡会（H18～） ・地域公共交通に関する協議会等への相互参画 （田原市：H21、豊川市：H23） ・夏休み小学生50円バスの実施【東三河市町村、 豊鉄バス、名鉄バス東部】（H24～）
3-3-1-①	物流基盤の高度化・整備	20	年間コンテナ取扱量	TEU	28, 412	44, 000	39, 788	72, 083	△	○	コンテナ20フィート換算個数	【H25年度実施＝72, 083TEU】	
3-3-2-①	トラックから船舶や鉄道への転換	21	-		-	-	-	-	-	-	—		
4-1-1-①	近郊・郊外部の交通結節点の整備	22	パーク＆ライド駐車場の確保台数	台	435	480	556	519	○	○	豊橋鉄道渥美線及び東田本線沿線のパーク＆ライド駐車 場（月極）の台数	84台【519台】	・大清水駅前の整備 ・豊橋駅東口タクシー乗場タクシー会社選択制の導入（H25～） ・豊橋駅東口タクシー専用降車場整備【バリアフリー化】（H25） ・アビタ向山店【店舗型P&R】（H18）
4-1-1-②	パーク＆ライド・サイクル＆ライドの 推進	23	サイクル＆ライド駐輪場の確保数 の推進	箇所 （台）	3 （264）	4	3 （314）	3 （314）	△	△	豊橋鉄道東田本線沿線のサイクル＆ライド駐輪場の数	0箇所【3箇所】 （50台【314台】）	・サイクルトレインの運行（H22～）
4-0-2-①	エコカーの普及	24	事業者への啓発累計件数	件	286	586	768	954	○	○	大気汚染防止法に係る事業者への啓発件数（H13～累 計）	668件【954件】	・ハイブリット車両2台導入（H23） ・電気自動車2台導入（H23） ・LPGバイフューエル車両2台導入（H25） ・ハイブリット車両5台導入（H25）
4-2-1-①	バス路線の幹線化	25	バス路線の幹線化の実施		-	5年以内 実施	-	-	×	×	—		・幹線公共交通に関し市庁内検討（H23） ・西口市民病院線の新設（H21～） ・岩田団地豊橋市民病院線新設（H22～） ・豊橋和田辻線豊橋市民病院直通系統新設（H23～） ・飯村岩崎線多米峠口系統新設（H24～） ・バス路線、運行ダイヤの見直し【各路線】（随時） ・軌道緑化【駅前大通電停】（H24～） ・豊橋市路面電車走行環境研究会（H21）
4-2-1-②	住民ニーズに応える路線の設定	26											
4-3-1-①	ノーカーデーの普及	27	時差出勤やフレックスタイム制の 奨励実施		-	5年以内 実施	-	実施	×	○	—		・ええじゃないかとよはしカーフリーデー（H25）
4-3-1-②	時差出勤やフレックスタイム制の奨励	28											
4-3-2-①	交通意識の変革促進プログラムの作 成・実施	29	交通意識の変革促進プログラムの 実施		-	5年以内 実施	策定実施	実施	○	○	—	公共交通特定路線MM 学校教育MM 事業者MM 転入者MM	・地域公共交通利用促進ブースの展示（H23～） ・公共交通シンポジウム等の開催（H18～） ・「電気自動車タクシーが走る未来の町」 絵画コンテストの開催（H23） ・地区別路線図、時刻表等配布【各地区】（H18～） ・バス運賃等検索システム（H20～）
4-3-2-②	環境行動に対する特典制度の導入	30											

3. 豊橋市の交通課題の取りまとめ方針

3.1 現都市交通マスタープラン策定時の主な課題

- 現都市交通マスタープラン策定時の課題は、以下のように整理されている。

地域特性からの課題

- 少子高齢化の進展によるユニバーサルデザイン化
- 増加する外国人への対応
- 中心市街地の活性化
- 大規模事業所が集中し、通勤交通・物流交通による慢性的な交通渋滞の改善
- 大規模小売店舗の近郊・郊外部への立地に伴う、分散化する交通需要への対応
- 三河港の発展に向けた環境整備
- ほぼ同心円状の土地利用に合わせた交通体系づくり

交通特性からの課題

- 交通手段の偏りの是正（現在は自動車利用が約 65%）
- 市内での移動に合わせた交通体系づくり（市内交通が約 75%）
- 環状道路の整備促進
- 国道 1 号などの慢性的な交通渋滞の改善
- 自動車交通の増加と公共交通利用の減少への対応
- 交通事故の削減
- 全国でも貴重な交通機関である路面電車の活用
- 郊外部のバス路線の廃止傾向に伴う公共交通空白地域拡大への対策

取り巻く社会情勢からの課題

- 高度情報化における情報技術の利活用
- 地球温暖化や資源枯渇など環境問題への対応
- 東海地震・東南海地震などの災害に強い交通基盤づくり
- 限られた財政を考慮した、効率的な交通体系づくり
- 市民の価値観・ライフスタイルの多様化
- 市民参加、NPO 活動の活性化

3.2 課題整理の視点

- 現状分析をさらに進め、今後実施する市民意識調査等も活用しながら、現都市交通マスタープラン策定時の課題も踏まえつつ、以下の視点から課題整理を進める。

表 3-1 交通課題整理の視点

視 点	主な整理・分析内容
視点 1 目指す将来都市像の実現に向かって、まちづくり・交通基盤整備・人の動きが変化しているか	➤ 課題解決型の施策を導くための整理だけでなく、集約型都市構造実現に向けた交通施策での目標達成に対する課題を整理する。 ➤ 目的別など交通流動の変化が、交通施策の方向性を合っているかを検証する。
視点 2 現都市交通マスタープランにおける取組みが実施できていない要因は何か	➤ 現都市交通マスタープランの掲げた目標・施策のうち、達成・実現できていない要因を分析する。 ➤ 施策の実施環境（物理的な要因や財政上の問題、等）の他、多岐にわたる連携・調整等の推進体制上の問題の有無を整理する。
視点 3 都市交通施策により市民満足度の変化があるか、その要因は何であるか	➤ 実施済み施策に対する市民感覚の満足度、意識について把握し、現都市交通マスタープランの評価・検証を行う。 ➤ H25 年度市民意識調査ではパブリックコメントを理解している人は 10%に満たず、既存計画の存在自体を知らない市民も多いことが予想され、計画に対する意識・認知度を含めた課題を整理する。
視点 4 日常生活や社会活動において引き続き問題となっている交通課題は何であるか	➤ 現状の交通渋滞発生箇所や交通事故の多発箇所を把握し、その要因等を分析する。 ➤ 不足している交通基盤の整備状況と事業計画の状況を整理する。 ➤ 現都市交通マスタープランの課題を、施策の実施状況、交通を取り巻く社会情勢・環境の変化を踏まえ、現時点における状況を再整理する。
視点 5 今後取り組むべき施策を実施しない場合、どのような状況が予想されるか	➤ 交通施策が実施されないことを想定した場合に、豊橋市の都市形成、市民活動、交通体系、行財政等に生じる問題点の観点から課題を整理する。