

都市交通マスタープランについて

【目次】

1. はじめに	1
2. 計画の位置付け	3
3. 国の動向	5
4. 都市交通マスタープラン	8
(1) 計画の目的	8
(2) 上位計画の整理	8
(3) 現都市交通マスタープランの検証	11
(4) 本市の概況	23
(5) 本市の交通の現状と課題	45
(6) 基本理念	87
(7) 将来における都市交通体系	88
(8) 基本方針	92
(9) 目標	93
(10) 取組みの基本的な考え方	94

1. はじめに

本市はこれまで、「輝き支えあう水と緑のまち・豊橋」を目指すまちの姿として定め、水と緑に囲まれた豊かな自然の恵みの中で輝き、互いに高めあい支えあいながら、安心して暮らせるまちづくりを進め、東三河の中心都市として着実に発展してきました。しかし、少子高齢化の進行や深刻化する地球環境問題、さらには、社会経済のグローバル化など、社会全体が大きな転換期を迎えている中で、本市の交通を取り巻く環境も大きく変化しています。

本市では、平成16年3月に豊橋市都市交通ビジョン、平成18年3月には豊橋市都市交通マスタープランを策定し、「過度な自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」を基本理念として掲げ、これまで公共交通の維持・活性化の取り組みや幹線道路の整備などに力を入れて進めてきましたが、依然として公共交通利用者の減少傾向に歯止めが掛からず、また、渋滞や交通事故のような交通問題、大気汚染などのような環境問題といった様々な問題があるのが現状です。

こうした中、平成23年3月に策定した第5次豊橋市総合計画では、拠点を中心にまとまりのある市街地を形成する「集約型都市構造」を目指すとしており、歩行空間の確保や自転車を利用しやすい環境づくり、幹線道路網の整備を推進するとともに、都市拠点と地域拠点及び主要な公共公益施設を結ぶ公共交通ネットワークの形成を進めることとしています。

一方、国においては、国民生活や経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について基本理念を定め、国や地方自治体等の関係者の責務等を規定した「交通政策基本法」が平成25年12月に施行されました。

その後、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存

在する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すための関係法令の改正が行われました。

そこで、本市では、人口減少と高齢化社会が急速に進むことが想定される社会情勢の変化を踏まえ、本市が目指す集約型都市構造の実現に必要な今後10年の新たな都市交通の在り方を「豊橋市都市交通マスタープラン（仮称）」として、その具体的な取組み方策を「豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）」としてまとめていきます。

2. 計画の位置付け

都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略は、第5次総合計画、都市計画マスタープラン、都市交通ビジョン等の上位計画を踏まえるとともに、交通施策に関連するその他計画（予定含む）と整合を図り、計画策定を行います。（図 1）

全体の構成は、大きく都市交通マスタープランと都市・地域総合交通戦略に分け、それぞれの計画期間は、都市交通マスタープランは平成28～37年度の10年間とし、都市・地域総合交通戦略は前期（平成28～32年度）・後期（平成33～37年度）の各5年間に区分し策定します。（図 2）

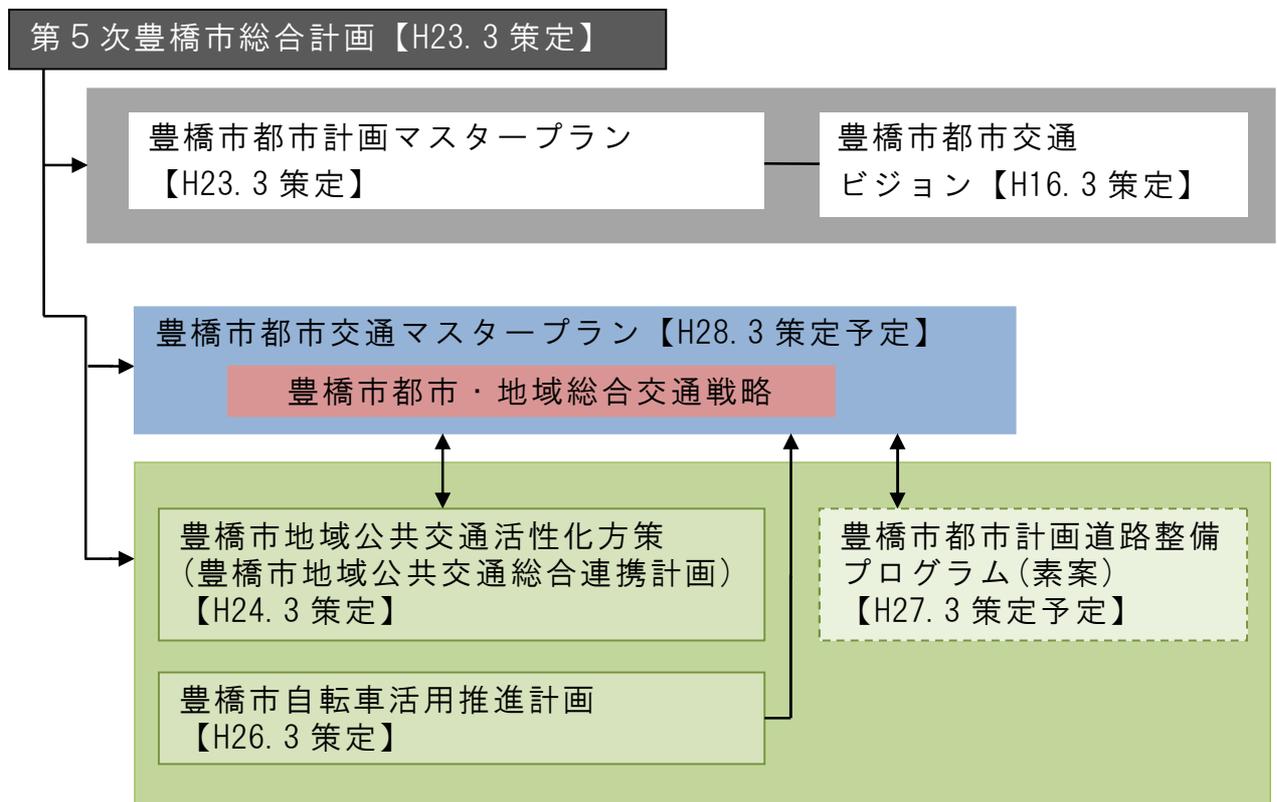


図 1 本計画の位置付け

豊橋市都市交通マスタープラン

計画期間：10年間（H28～H37年度）

- ① 計画の目的
- ② 上位計画の整理
- ③ 現都市交通マスタープランの検証
- ④ 本市の現状と交通課題
- ⑤ 基本理念
- ⑥ 将来における都市交通体系
- ⑦ 基本方針・目標
- ⑧ 取組みの基本的な考え方

- ・基本方針別
- ・交通手段別

戦略的な
取組みの
展開

豊橋市都市・地域総合交通戦略

計画期間：前期5年
(H28～H32年度)

計画期間：後期5年
(H33～H37年度)

- ① 戦略の目的
- ② 戦略の区域、方針、目標
- ③ 目標達成に必要な取組み・事業
- ④ 実施プログラム
・スケジュール、実施主体、役割分担
- ⑤ 進行管理・推進体制 等

図 2 本計画の全体構成

3. 国の動向

国においては、本格的な人口減少社会の到来と、急速な高齢化を背景として、交通政策の基本理念を定め、関係者の一体的な協力の下に、交通施策を策定・実行していく体制を構築するため、平成25年12月に「交通政策基本法」が制定されました。（表 1）

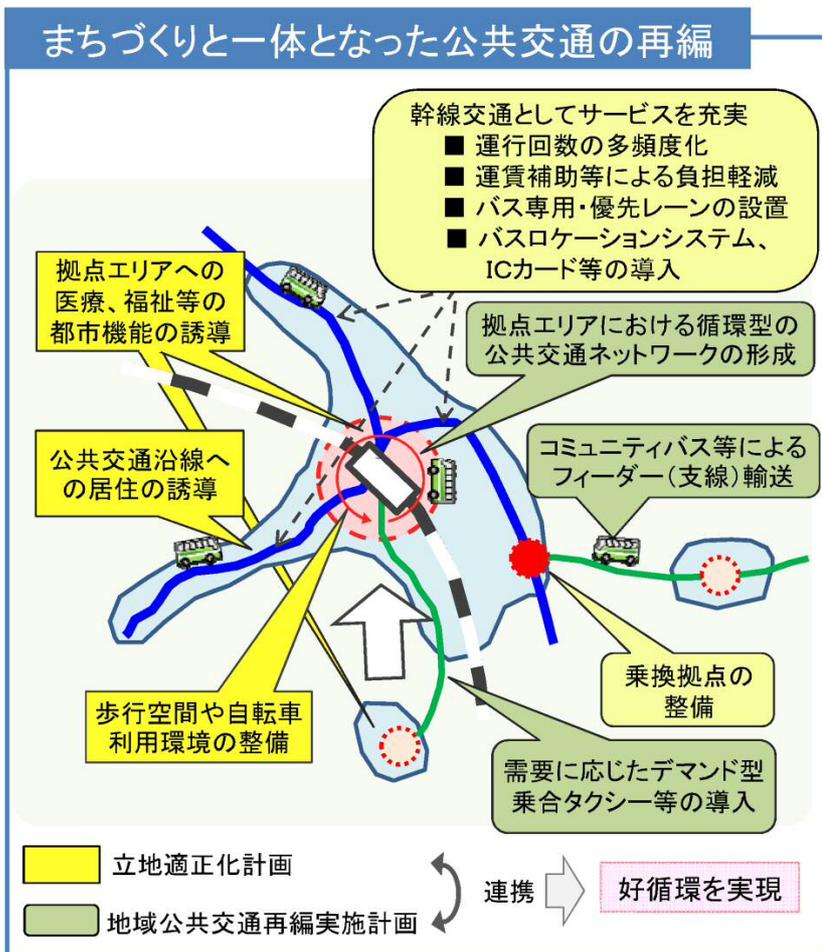
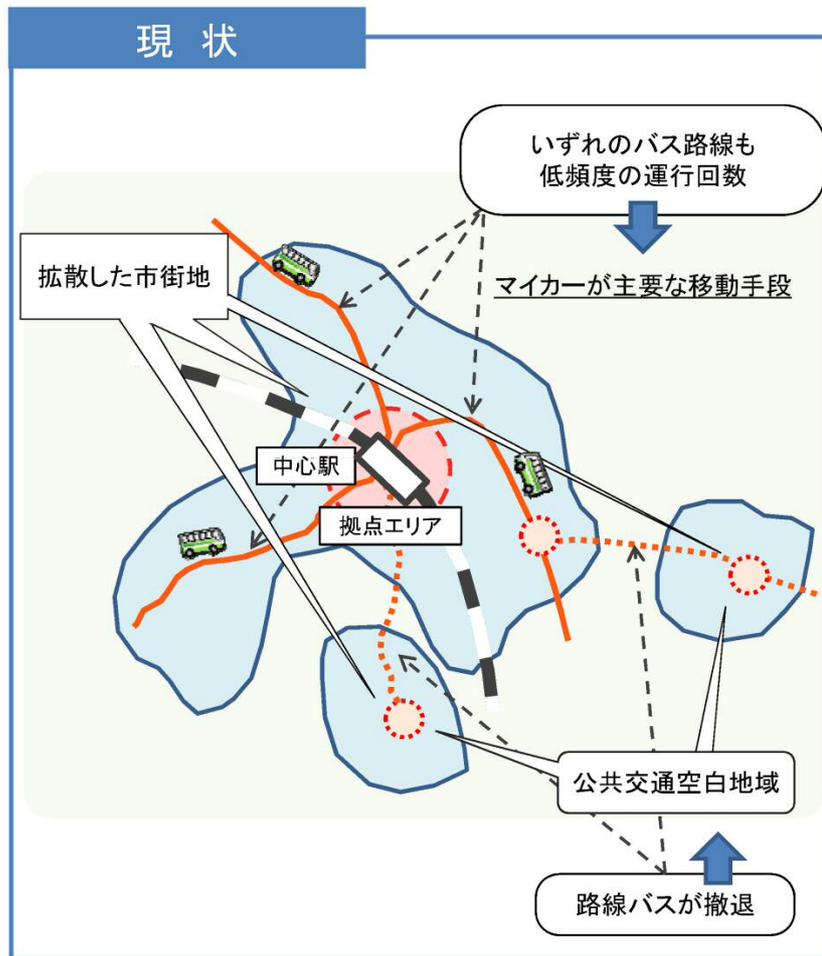
「交通政策基本法」の制定の後、上述の社会的な背景を踏まえて、コンパクトなまちづくりを進めるために、公共交通計画とまちづくりの連携を後押しする「都市再生特別措置法」や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われています。（表 2）

表 1 主な法制度の要旨（1／2）

法制度	概要
交通政策基本法 (H25.12制定)	<p>【基本理念等】</p> <ul style="list-style-type: none">■ 交通の果たす地域間交流などの機能を将来に渡って発揮し、国民等の交通需要を充足■ 交通の機能の確保及び向上■ 交通による環境への負荷の低減■ 適切な役割分担、有機的・効率的な連携■ 連携等にする施策の推進■ 交通の安全の確保 <p>【関係者の責務等】</p> <ul style="list-style-type: none">■ 国の責務：交通に関する施策を総合的に策定・実施、情報の提供等■ 地方公共団体の責務：国との適切な役割分担を踏まえて施策を策定・実施、情報の提供等■ 交通関連事業者の責務：業務を適切に行い、国等の施策に協力、情報の提供等■ 国民等の役割：基本理念の理解と実現に向けた主体的な取り組み、国等の施策に協力

表 2 主な法制度の要旨（2/2）

法制度	概要
<p>都市再生特別措置法 (H26.5 一部改正)</p>	<p>【改正のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■人口の急激な減少と高齢化を背景として、安心・健康・快適な生活環境の実現と、持続可能な都市経営を可能にするため、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを推進 ■都市全体の観点から、都市機能の立地、公共交通の充実に関する「立地適正化計画」を作成して取組みを推進
<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (H26.5 一部改正)</p>	<p>【改正のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標として、交通政策基本法の基本理念に則り、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築の実現を後押し ■上記のポイントを踏まえた地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにする「地域公共交通網形成計画」を作成して取組みを推進



資料：国土交通省

図 3 国におけるコンパクトなまちづくりのイメージ

4. 都市交通マスタープラン

(1) 計画の目的

「都市交通マスタープラン」は、豊橋市の目指すべき都市の将来像や交通ビジョンを実現するために、概ね10年後の将来交通体系として目指すべき姿を明らかにし、交通に関わる基本的なあり方（基本方針）と取組みの基本的な考え方を示すものです。

(2) 上位計画の整理

第5次総合計画、都市計画マスタープランでは、集約型都市構造を目指し、そのために都市拠点、地域拠点の形成と公共交通を軸としたネットワーク形成を主な方針としています。

第5次総合計画のまちづくりの大綱に掲げられる「活力と魅力にあふれるまちづくり」、「快適で利便性の高いまちづくり」や、都市計画マスタープランの目標像の1つに掲げられる「歩いて暮らせるまち」の実現のためには、都市交通ビジョンの基本理念にある「過度に自動車交通に依存しない都市交通体系」の構築が重要と考えます。

第5次豊橋市総合計画

策定年次：平成23年3月

目標年次：平成32年度（基本構想）

【基本理念】

- ・ともに生き、ともにつくる

【目指すまちの姿】

- ・輝き支えあう水と緑のまち・豊橋

【まちづくりの大綱】

- ・活力と魅力にあふれるまちづくり
- ・健やかに暮らせるまちづくり
- ・心豊かな人を育てるまちづくり
- ・環境を大切にするまちづくり
- ・安心して暮らせるまちづくり
- ・快適で利便性の高いまちづくり



図 4 総合計画における将来都市構造図

【拠点の形成】

都市空間形成の考え方は、集約型都市構造を目指して、都市拠点、地域拠点、産業拠点の形成を図ることとしている。

<都市拠点の形成>

豊橋駅周辺において、適正な土地利用と高度な都市機能の集積を促し、東三河の玄関口にふさわしい魅力と賑わいのある「都市拠点」を形成

<地域拠点の形成>

地域の主要な駅、停留所の周辺部において、日常生活に必要な都市機能の配置や交通結節機能の強化を促し、市街地内外の生活拠点となる「地域拠点」を形成

<産業拠点の形成>

三河港周辺や県境部などの産業の集積が高い地区において、生産・流通機能を高め、広域幹線道路網などの整備を促進して生産・流通機能を高めて、拠点性を強化

【総合交通体系】

公共交通については、「歩いて暮らせるまちづくり」を実現するため、都市拠点と地域拠点及び主要な公共施設を結ぶ公共交通（幹線軸）と、地域拠点と郊外部の住宅地や集落を結ぶ公共交通（支線）をつくり、公共交通ネットワークを形成

豊橋市都市計画マスタープラン

策定年次：平成23年3月

目標年次：平成32年度

【都市ビジョン】

目標像1：歩いて暮らせるまち

＜基本方向＞

- ・市街地の集約化
- ・拠点機能の充実と生活圏の形成
- ・公共交通ネットワークの形成

目標像2：水と緑にふれあうまち

＜基本方向＞

- ・水と緑のネットワークづくり
- ・森林・農地の保全・再生
- ・調和のとれた景観の形成

目標像3：元気に輝くまち

＜基本方向＞

- ・賑わいの拠点づくり
- ・産業拠点づくり
- ・交通基盤・物流基盤の整備

【歩いて暮らせるまちの姿】

＜市街地の集約化＞

都市機能の分散立地を抑制し、人口や都市機能の集積が高いまとまりのある市街地を形成

＜拠点機能の充実と生活圏の形成＞

- ・都市拠点：豊橋駅周辺に広域的都市機能の集積を図る。
- ・市街地内の地域拠点：日常生活に必要な機能の集積と交通結節機能の強化により、生活圏の形成を図る。
- ・市街地外の地域拠点：日用品を扱う店舗や医院などの立地を促し、生活圏の形成を図る。

＜拠点機能の充実と生活圏の形成＞

- ・都市拠点と地域拠点を相互に結ぶ公共交通幹線軸の形成
- ・地域拠点を相互に結ぶ環状公共交通を形成
- ・郊外部で日常的な移動手段となるアクセス交通を確保

豊橋市都市交通ビジョン

策定年次：平成16年3月

目標年次：平成36年度

【基本理念】

多様な交通手段を誰もが使い、過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築

【目指すべき将来像】

「人・地域・環境をつなぐ みんなにやさしい交通のまち・とよはし」

- ・誰もが安全で快適に移動できる交通のまち
- ・地域の発展に寄与する交通のまち
- ・環境に配慮した交通のまち

【基本目標】

- ・人にやさしく安全・安心な交通づくり
- ・生活に魅力を感じる交通づくり
- ・地域の活力を高める交通づくり
- ・環境に配慮した交通づくり

【交通手段別の方針（公共交通）】

＜中心部＞

- ・公共交通基盤を活かした交通環境の構築
- ・路面電車については、利用しやすい環境構築
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

＜近郊部＞

- ・既存の公共交通機関の維持存続
- ・交通結節機能の強化など利用しやすい環境構築
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

＜郊外部＞

- ・既存の公共交通機関の維持存続
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

＜広域＞

- ・高速鉄道の利便性向上

(3) 現都市交通マスタープランの検証

ア. 政策指標の達成状況

平成18年3月に策定しました現都市交通マスタープラン（計画期間：平成18年度～平成27年度）では、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」を政策指標に設定しています。

目標は、将来の代表交通手段の自動車利用割合を平成13年度時点の65%から3ポイント（将来予測の67%に対し5ポイント）下げて、平成27年度時点の目標では62%にすることとしましたが、平成23年度時点で約70%に増加しています。（表 3）

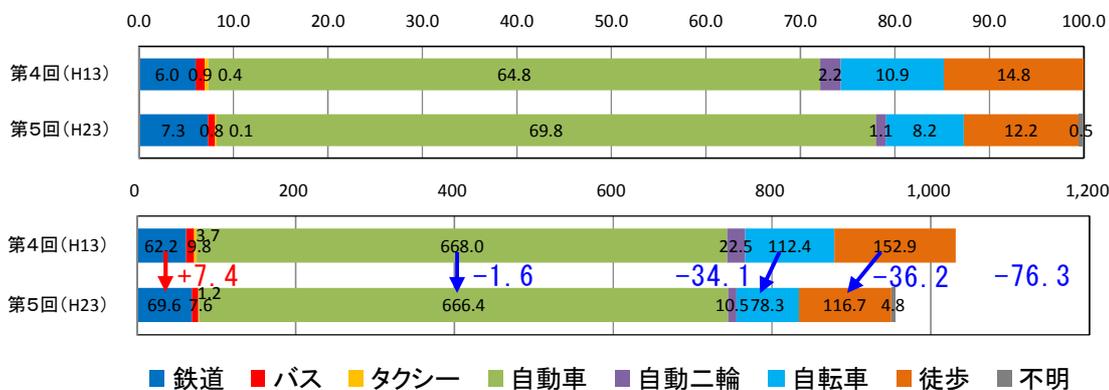
表 3 政策指標の達成状況

年度	指標値(代表交通手段分担率)
	自動車：その他
平成13年度【実績】	65%：35%
平成27年度【将来】	62%：38%
平成23年度【実績】	70%：30%

【要因分析】

(ア) 手段（トリップ数）

自動車分担率の増加は、豊橋市全体のトリップ数が減少した中で、自転車、徒歩など他のトリップ数の減少に比べ、自動車のトリップ数が変わらなかったことが要因と考えられます。（図 5）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 5 豊橋市関連のパーソントリップ調査の代表交通手段別の分担率(上)・トリップ数(下)

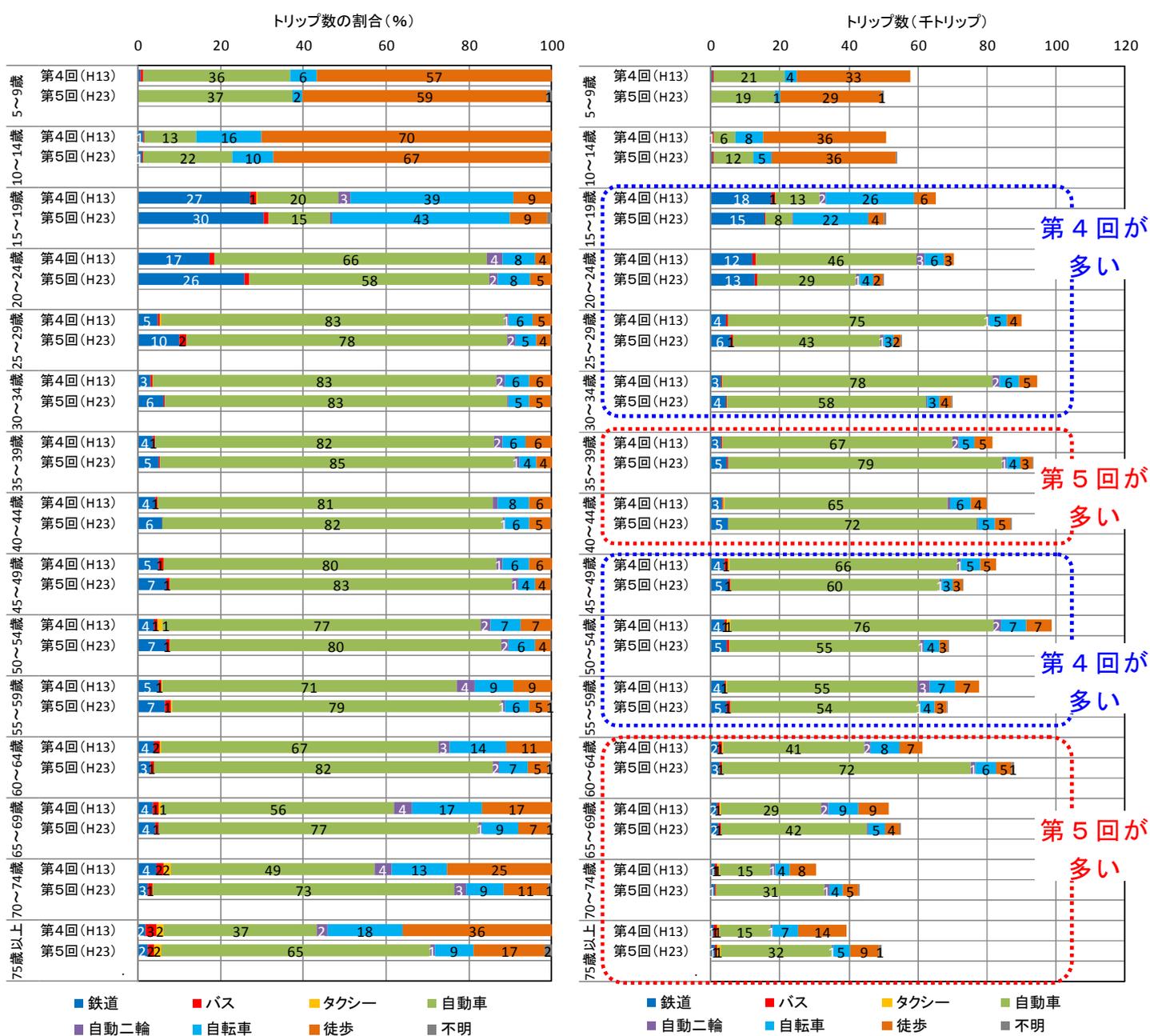
(イ) 年齢（トリップ数、分担率）

自動車の年齢別トリップ数は、35～44歳と60歳以上で増加しており、特に60歳以上の増加数が多くなっています。（図 6：右図）

自動車の分担率は、15～29歳で減少しその他の年齢では増加していますが、特に60歳以上の増加率が高くなっています。（図 6：左図）

自動車のトリップ数が減らず、分担率が増加した理由は、60歳以上の自動車利用が増加したことによるものと言えます。

この理由として、60歳以上の運転免許保有率が大きく増加したことが考えられます。（図 7）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 6 第4回調査と第5回調査の年齢別の代表交通手段割合(左)とトリップ数(右)

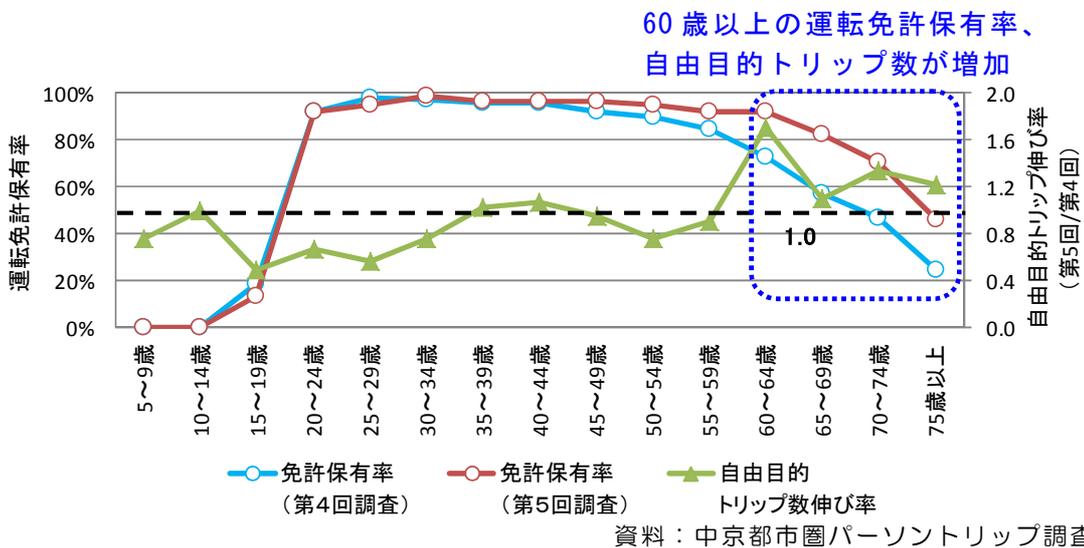


図 7 第4回調査と第5回調査の豊橋市内居住者の年齢別運転免許保有率と自由目的トリップ数の変化

(ウ) 移動目的

目的別のトリップ数において、自動車のトリップ数は自由目的のみで増加しており、出勤、登校、業務目的では減少しています。(図 8)

目的別の代表交通手段分担率についても、自由目的で自動車の分担率の増加が特に大きくなっています。(図 9)

自動車のトリップ数が減らず、分担率が増加した理由は、自由目的における自動車利用が増えたことによるものと言えます。

また、年齢別で移動目的のトリップ数をみると、自由目的においては40～44歳と60歳以上で増加しており、特に60～64歳の自由目的のトリップ数が大きく増加しています。(図 10：右図)

したがって、自由目的の自動車利用の増加は、主に60歳以上の自由目的の自動車利用が増えたことによるものと考えられます。

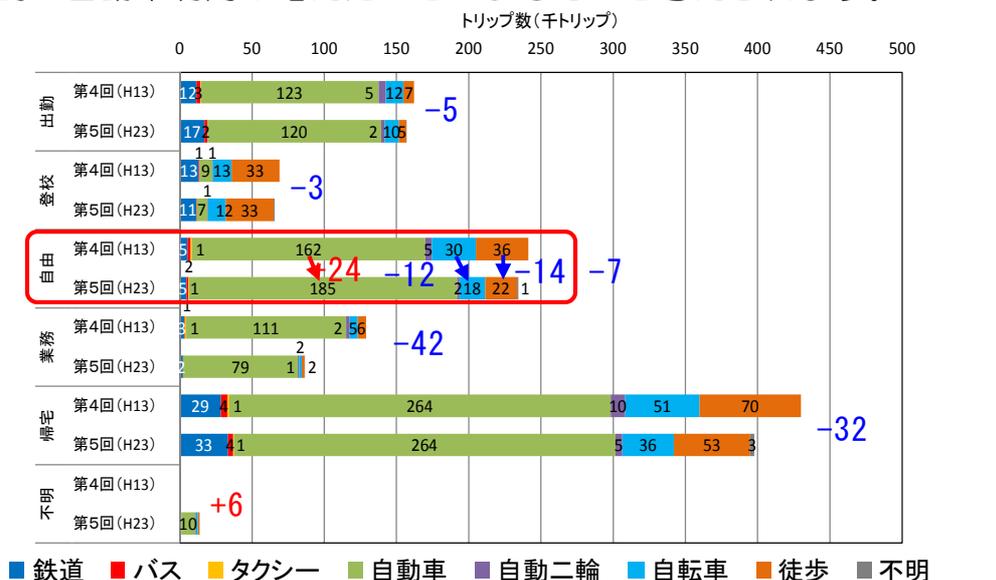


図 8 第4回調査と第5回調査の目的別トリップ数の比較

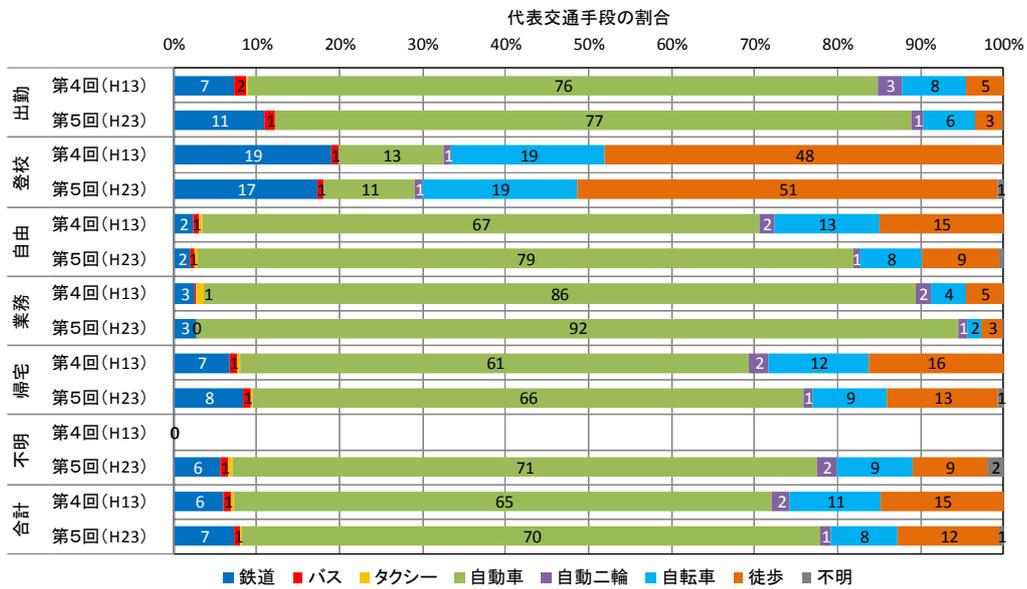


図 9 第4回調査と第5回調査の目的別の代表交通手段の割合

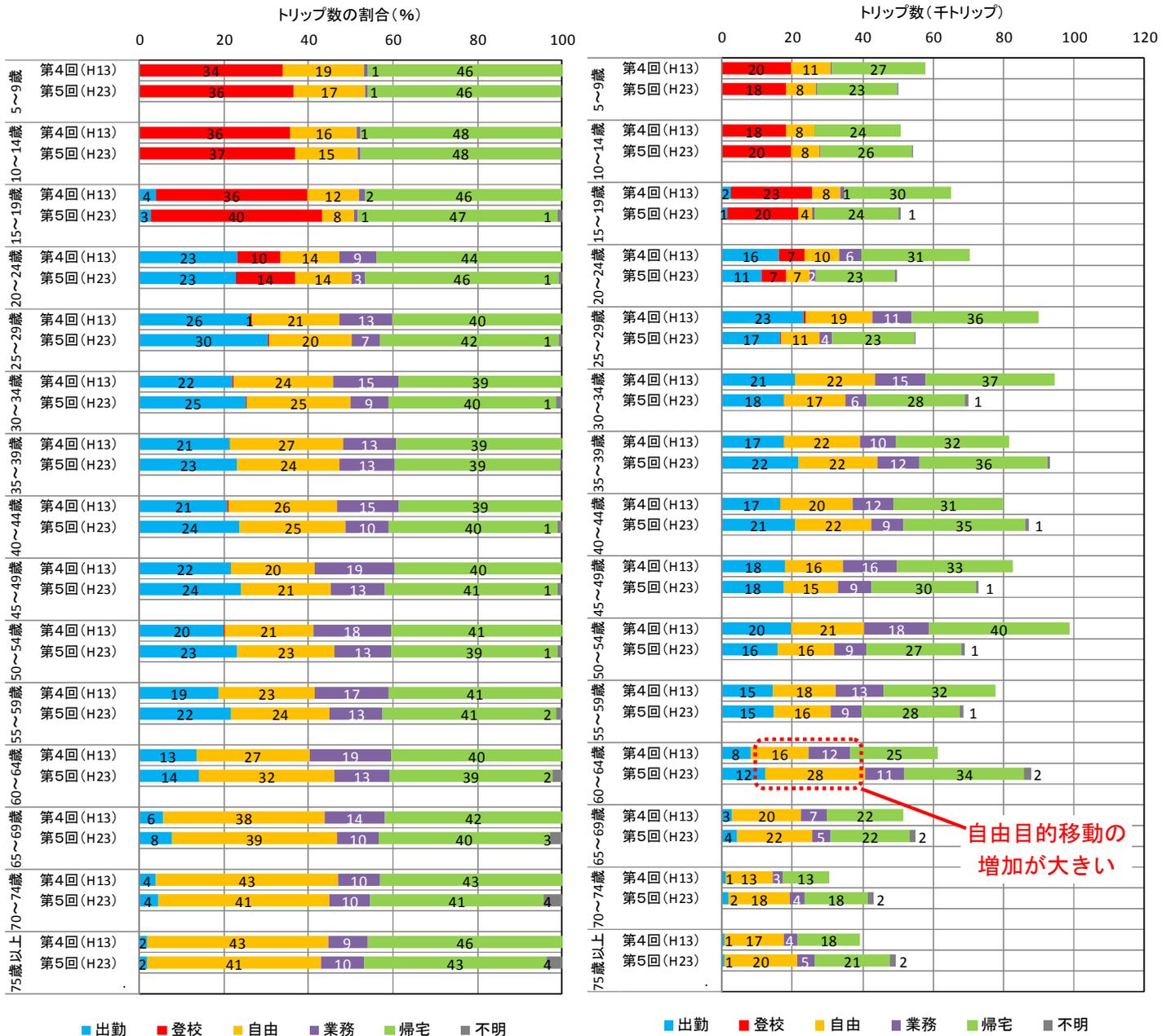


図 10 第4回調査と第5回調査の年齢別の移動目的割合(左)とトリップ数(右)

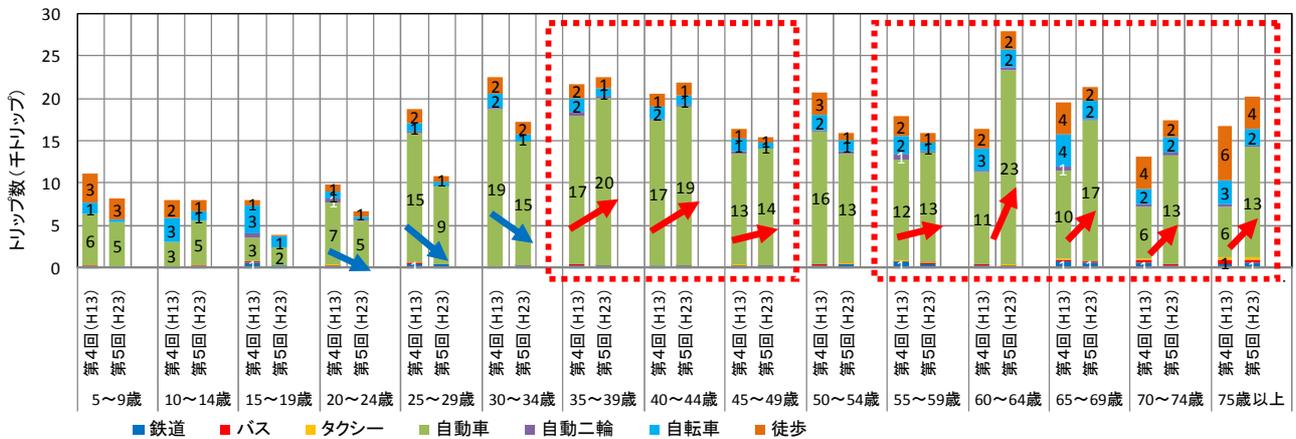
(エ) 到着施設の変化

自由目的の年齢別トリップ数をみると、自動車利用のトリップ数が35～49歳、55歳以上で増加しています。(図 11)

自由目的の自動車利用のトリップの中から、貨物車を除いた自家用車に絞って到着施設別トリップ数をみると、小規模小売店へのトリップ数が大きく増加しています。(図 12)

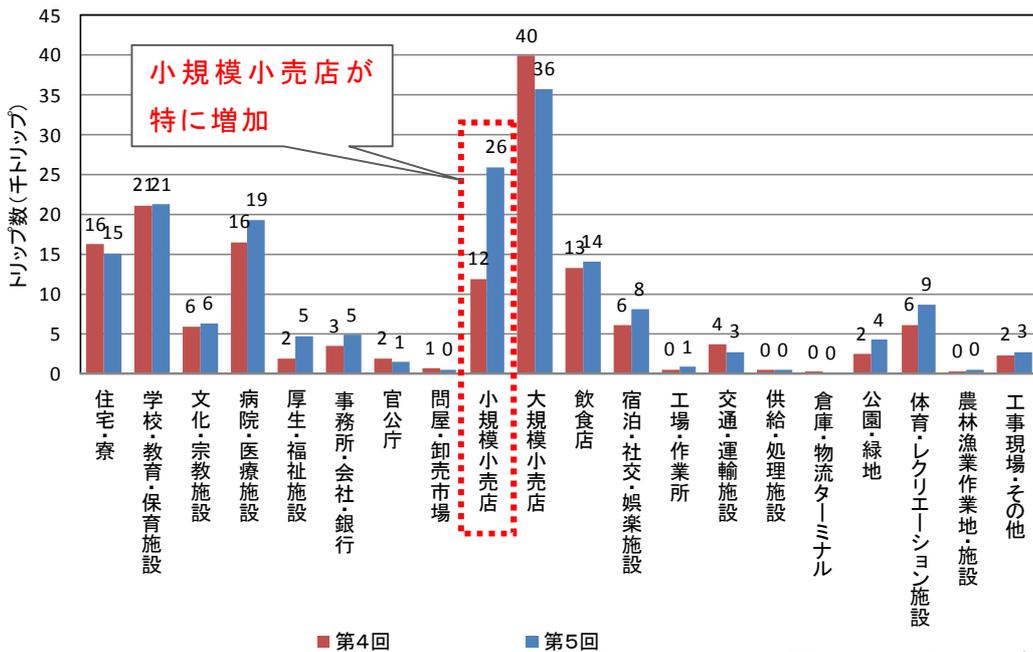
さらに、到着施設別で年齢別の自家用車トリップ数をみると、小規模小売店については30歳以上で増加しています。(図 13)

小規模小売店以外については60歳以上での増加が特に目立つ一方、20～34歳の若年層での減少も目立っています。(図 14)



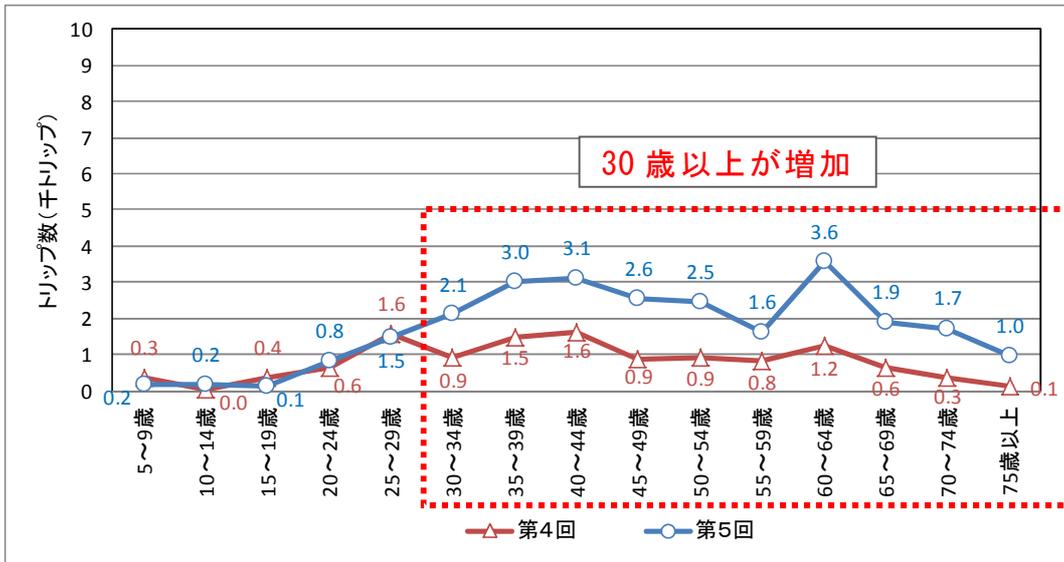
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 11 第4回調査と第5回調査の自由目的の年齢別代表交通手段別トリップ数



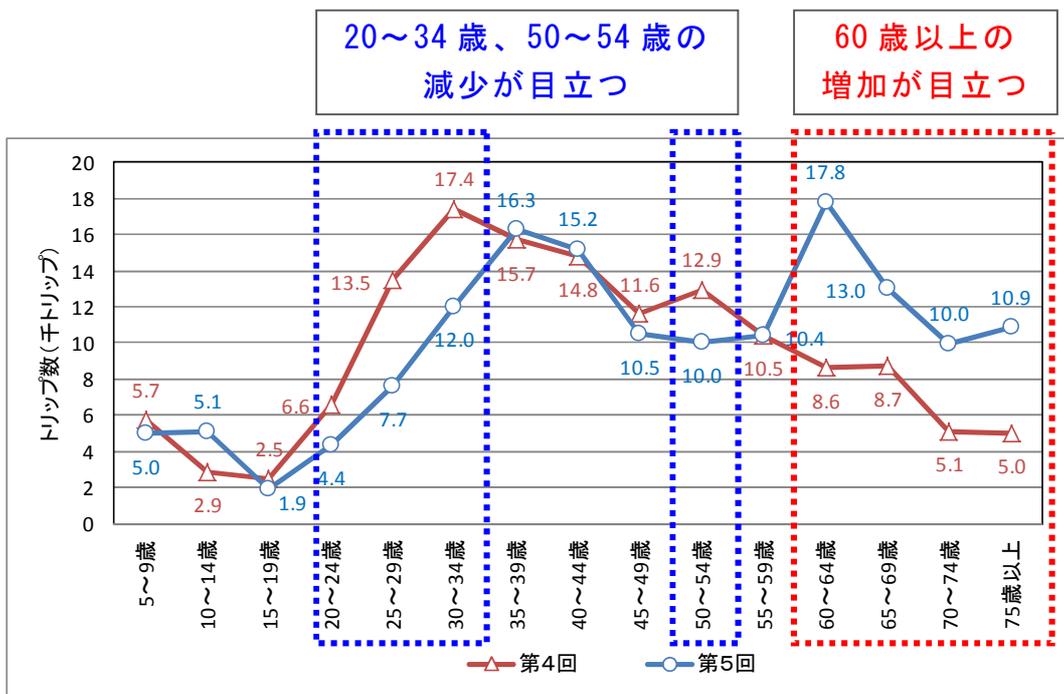
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 12 第4回調査と第5回調査の自由目的の自家用車利用での到着施設別トリップ数



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 13 第4回調査と第5回調査の小規模小売店トリップの年齢別トリップ数
(自由目的の自家用車利用)



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 14 第4回調査と第5回調査の小規模小売店以外トリップの年齢別トリップ数
(自由目的の自家用車利用)

(オ) 総括

自動車の分担率の増加は、自転車、徒歩など他のトリップ数の減少に比べ、自動車のトリップ数が変わらなかったことによるものと言えます。その要因として、60歳以上の運転免許保有率が大きく増加したこと等により60歳以上の自動車利用が増えたこと、特に60～64歳の自由目的の自動車利用が増えたこと等により自由目的における自動車利用が増えたこと等が考えられます。

自由目的での自動車利用の増加は、小規模小売店が大きく増えており、ライフスタイルの変化が影響しているものと考えられます。

また、小規模小売店の30歳以上の年代の増加と、小規模小売店以外の60歳以上での大幅増加によって、全体で見ると、上述のとおり60～64歳の自由目的の自動車利用が増えたことが目立つ結果となっています。

現都市交通マスタープランでは、後述の表 4～表 7の取組みの検証に示すとおり様々な取組みを行ってきましたが、各年代の移動において自動車利用から他の利用交通手段への転換を進めることができなかつたため、政策指標の目標を達成できなかつたものと考えられます。

なお、今回の検証で、自由目的における自家用車トリップは20～34歳の若年層で減少が目立っていることが分かりました。これは情報化社会の進展により、外出率が低下しているものと考えられます。

また、60～64歳の自動車利用の増加が目立つことがわかりましたが、その理由は定年を迎えた団塊世代が、これまでの通勤目的での自動車利用から自由目的での自動車利用に変わったことによるものと考えられます。図 6の60歳以上の自動車利用割合をみると、第4回調査に比べて第5回調査では増加していますので、高齢になっても自動車を手放すことができず、自動車利用を続けているものと見受けられます。

後述の年齢別1人当たりトリップ数（図 66）をみると、本市の総人口当たりでは高齢者ほど1人当たりのトリップ数が少なくなりますが、外出人口当たりでは、高齢者も他の年代と同じ程度のトリップ数で行動しています。

今後、自動車利用割合を少なくするには、本計画期間の10年間で高齢者の自動車利用を公共交通などの利用に誘導できるかが課題となります。

イ. 取組みに関する検証

現都市交通マスタープランでは、下記の交通施策の基本的な考え方等に基づき、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・取組みを掲げ、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組みを行ってきました。

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

取組みの指標値を設定した19項目のうち、16項目達成しています。

達成できていない「徒歩・自転車のための道路整備」「生活道路の改善・再編」「バス路線の幹線化」の3項目については、用地取得を含めた円滑な事業推進、限られた予算内での効率的な整備、公共交通ネットワークの形成に向けて、引き続き取組みを進めていく必要があります。

表 4～表 7では、取組みの検証として、4つの基本目標と12の基本方針における30の主な取組みの実績・効果、課題を整理しました。

表 4 現都市交通マスタープランにおける取組みの検証（1 / 4）

基本目標・基本方針・主な取組み・効果・課題	
基本目標①：人にやさしく安全・安心な交通づくり	
基本方針①-1：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること	
主な取組み	<ol style="list-style-type: none"> 1. 徒歩・自転車のための道路整備 2. 運行サービスの見直し 3. 車両のバリアフリー化 4. 駅・停留場のバリアフリー化
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 徒歩・自転車のための道路整備の取組みでは、歩道、自転車通行空間を 3.59 km 整備し、良好な交通環境の構築が進んだ。 ・ 運行サービスの見直しの取組みでは、豊鉄渥美線、路面電車に IC カード「manaca」が導入され、運賃収受の効率が高まった。また、路線バスの終発時刻見直しが行われ、運行サービスの改善が図られた。 ・ 車両のバリアフリー化の取組みでは、49 台の低床式バス車両が導入され、全バス車両に占める低床式バス車両の比率は 30% (H16) から 80% (H25) に向上した。 ・ 駅・停留場のバリアフリー化の取組みでは、5 箇所の電停のバリアフリー化が実施され、バリアフリー化された電停は全 14 電停の半数の 7 電停となった。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道、自転車通行空間の整備延長は目標に達成しておらず、今後も引き続き整備に取り組む必要がある。 ・ 路線バスには IC カードが導入されておらず、今後も引き続き検討を進める必要がある。 ・ 移動円滑化の目標に未対応の駅・電停があることから、今後も引き続き改善に取り組む必要がある。
基本方針①-2：交通事故を減らす交通安全対策を進めること	
主な取組み	<ol style="list-style-type: none"> 5. 路上の交通安全施設の整備 6. 交通ルールの周知徹底
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路上の交通安全施設の整備の取組みでは、競輪場前電停の交通島の整備や、道路のカラー舗装、照明灯設置などを行い、安全性が向上した。 ・ 交通ルールの周知徹底の取組みでは、各種交通安全活動を実施し、市民 1 人あたりの参加回数目標を達成し、意識啓発が図られ、市内の交通事故発生状況は減少傾向で推移している。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路面電車では、交通島のない電停や幅員の狭い電停が残っていることから、更なる安全対策の推進に取り組む必要がある。 ・ 更なる交通事故の防止に向けて、自動車運転手、歩行者、自転車利用者などすべての人の交通ルールの遵守とマナー意識の向上に取り組む必要がある。
基本方針①-3：災害に強い交通基盤の整備を進めること	
主な取組み	<ol style="list-style-type: none"> 7. 道路空間の地震防災対策 8. 緊急輸送道路の整備
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路空間の地震防災対策の取組みでは、橋りょうの耐震化を実施し、道路空間の地震防災対策が進んだ。 ・ 緊急輸送道路の整備の取組みでは、目標の 8.05 km を越える 11.85 km を新たに整備し、緊急輸送道路体系が強化された。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送道路網及び鉄道網等の連携による複数輸送ルート確保や、災害時に交通ネットワークの迅速な再開に向けた体制の整備を図る必要がある。

表 5 現都市交通マスタープランにおける取組みの検証（2/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・効果・課題	
基本目標②：生活に魅力を感じる交通づくり	
基本方針②-1：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	
主な取組み	<p>9.公共交通の確保</p> <p>10.公共交通空白地域への支援</p> <p>11.生活道路の改善</p> <p>12.生活道路の再編</p>
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の確保の取組みでは、地域が主体となって検討する「地域生活」バス・タクシーの仕組みを導入し、4地区で運行を開始した。 公共交通空白地域への支援の取組みでは、「地域生活」バス・タクシーの運行によって、市内の公共交通利用圏域内の人口割合が、80.4%(H17)から84.6%(H25)に向上し、地域の状況に応じた公共交通の確保に取り組むことが出来た。 生活道路の改善・再編の取組みでは、生活道路を247 km整備し、利用しやすい道路整備が進んだ。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路の改善・再編の整備延長は目標に達成しておらず、今後も引き続き整備に取り組む必要がある。
基本方針②-2：中心市街地活性化のための交通改善を進めること	
主な取組み	<p>13.新型路面電車の導入</p> <p>14.歩行者優先ゾーンの導入</p>
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 新型路面電車の導入の取組みでは、低床車両の「ほつらム」が1編成導入され、利用者の増加に寄与したとともに、まちの魅力を高めることが出来た。 歩行者優先ゾーンの導入の取組みでは、中心市街地の広小路通り等において、イベントと合わせて歩行者天国を実施するなど、中心市街地の活性化のための取組みを継続して行っており、休日の駅前商業ゾーンの歩行者通行量が平成19年から平成25年にかけて増加している。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の更なる活性化に寄与するため、今後も引き続き歩きやすい空間の確保などに取り組む必要がある。
基本方針②-3：潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること	
主な取組み	<p>15.街路樹の充実</p> <p>16.滞留空間や休憩場所の設置</p>
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹の充実の取組みでは、平成24年3月の「とよはし緑の基本計画」の改訂を受け、街路樹本数は平成22年度（24,844本）から現状維持を継続している。 滞留空間や休憩場所の設置の取組みでは、電停でのバリアフリー化に併せた上屋の改善や広告付バス停の整備などが行われ、ゆとりある交通空間がつけられた。
課題	<ul style="list-style-type: none"> バス停や電停のゆとりある交通空間の確保に、引き続き取り組む必要がある。

表 6 現都市交通マスタープランにおける取組みの検証（3/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・効果・課題	
基本目標③：地域の活力を高める交通づくり	
基本方針③-1：道路交通の円滑化を進めること	
取組み	17.バイパスや環状道路などの整備
実績・効果	・バイパスや環状道路などの整備の取組みでは、18.68 kmの幹線道路を新設し、市内道路交通の旅行速度の向上や混雑度の緩和が図られた。
課題	・商業地や業務地を行き来する道路交通や、市内を通過する道路交通などによって、市街地や臨海部などで交通渋滞が発生していることから、緩和に向けて取り組む必要がある。
基本方針③-2：広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること	
取組み	18.鉄道の速達性向上 19.隣接市町と連携した公共交通の確保
実績・効果	・鉄道の速達性向上の整備の取組みでは、JR東海道本線と名鉄名古屋本線における特別快速や快速特急の運行により、名古屋方面の速達性が確保されている。 ・隣接市町と連携した公共交通の確保の取組みでは、「夏休み小学生 50 円バス」などを実施し、隣接自治体との連携が進んだ。
課題	・行政界を越える移動に対応するため、隣接自治体との連携に引き続き取り組む必要がある。 ・2027年（平成39年）に、東京～名古屋間で開業が予定されている超電導リニアによる中央新幹線の開業を見据えた対応に取り組む必要がある。
基本方針③-3：物流交通の適正・効率化を進めること	
取組み	20.物流基盤の高度化・整備 21.トラックから船舶や鉄道への転換
実績・効果	・物流基盤の高度化・整備の取組みでは、三河港の年間コンテナ取扱量が目標の44,000 TEUを越える72,083TEUを取り扱いが行われた。
課題	・臨海部において、通勤交通や物流交通での渋滞が発生していることから、物流基盤周辺の道路交通の円滑化に取り組む必要がある。

表 7 現都市交通マスタープランにおける取組みの検証（4/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・効果・課題	
基本目標④：環境に配慮した交通づくり	
基本方針④-1：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	
主な取組み	22.近郊・郊外部の交通結節点の整備 23.パーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進 24.エコカーの普及
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 近郊・郊外部の交通結節点の整備及びパーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進の取組みでは、豊鉄渥美線及び路面電車沿線にパーク＆ライド駐車場が84台新設され、更に路面電車沿線にサイクル＆ライド駐輪場1箇所が新設され、交通結節機能が高められた。 エコカーの普及の取組みでは、アイドリングストップなどエコドライブへの取組みの事業者啓発を668件数実施し、環境負荷低減への取組みが進んだ。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画で位置付けられた交通結節点については、今後も引き続き交通結節機能を高める検討を進める必要がある。 自動車の利用割合は多くを占めているので、今後も引き続きエコカーの普及に取り組む必要がある。
基本方針④-2：環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること	
主な取組み	25.バス路線の幹線化 26.住民ニーズに応える路線の設定
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 住民ニーズに応える路線の設定の取組みでは、市民病院への直通路線などが設定され、利便性の向上が図られた。
課題	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の幹線化の取組みは、公共交通ネットワークの方針が明確になっておらず、着手することが出来ていないので、今後も引き続き検討を進める必要がある。
基本方針④-3：環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること	
主な取組み	27.ノーカーデーの普及 28.時差出勤やフレックスタイム制の奨励 29.交通意識の変革促進プログラムの作成・実施 30.環境行動に対する特典制度の導入
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> ノーカーデーの普及の取組みでは、平成25年から世界イベントの「カーフリーデー」に参加するとともに、豊橋市役所においてはエコ通勤の取組みを率先して行い、普及・啓発に努めた。 時差出勤やフレックスタイム制の奨励の取組みでは、市内の一部の企業で出勤時間をずらす取組みや、共同通勤バス社会実験の取組みを企業と連携して実施し、交通量減少の効果があつた。 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施及び環境行動に対する特典制度の導入の取組みでは、公共交通利用者、学生、事業者、転入者などを対象に、交通意識を変える取組みを行い、市民意識の変革が促進された。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の運輸部門における二酸化炭素排出量が9割を超えていることから、今後も引き続き交通行動や市民意識の変革に向けて取り組む必要がある。

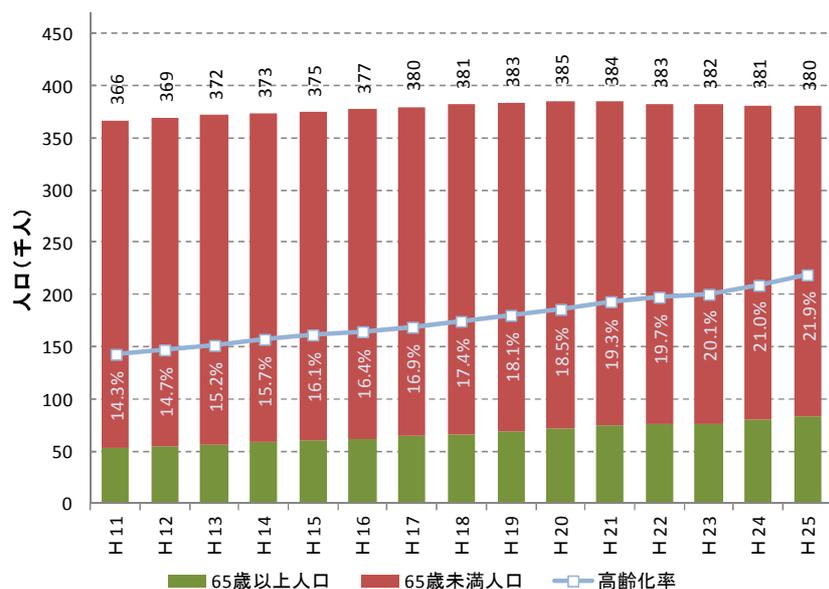
(4) 本市の概況

ア. 人口動向

(ア) 人口の推移

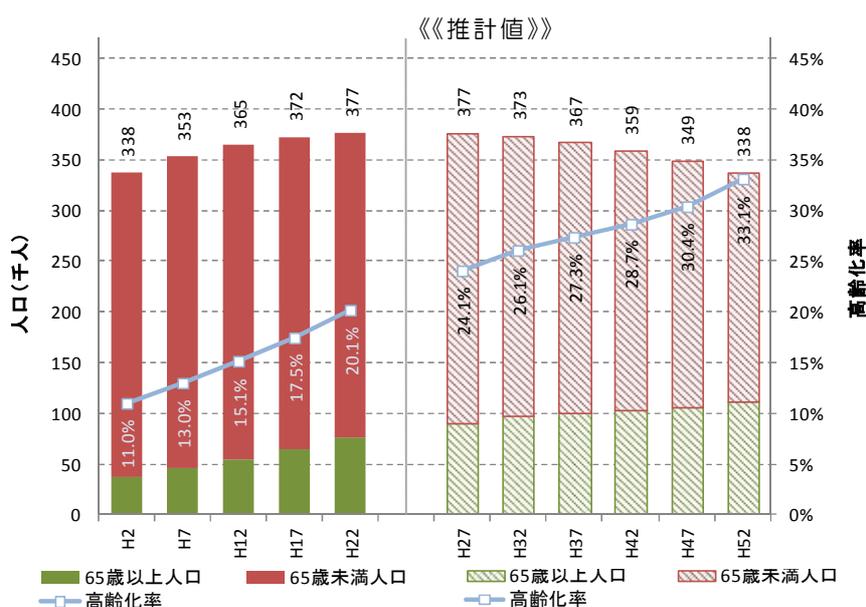
住民基本台帳によると、人口の推移は、平成20年度をピークとして平成21年度には減少に転じています。(図 15)

市の将来人口は、平成47年には約35万人に減少し、高齢化率は30%に達すると予測されています。(図 16)



資料：豊橋市統計調査データより作成（各年10月1日現在）

図 15 住民基本台帳でみる豊橋市の人口推移



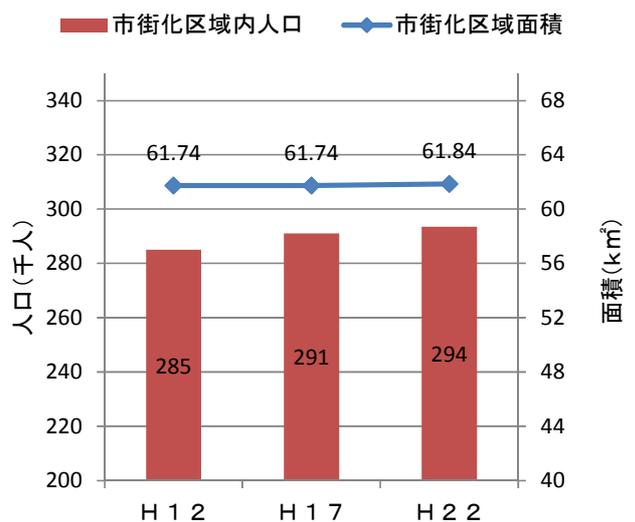
資料：H2～22は国勢調査、H27以降の推計値：国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）

図 16 国勢調査でみる豊橋市の人口推移（H27以降は推計値）

(1) 市街化区域・D I D*地区の変遷

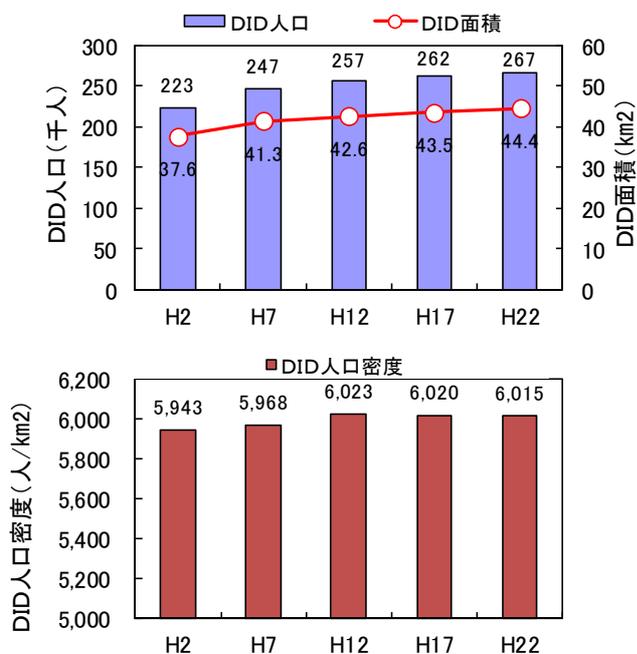
市街化区域は61.84 k m²で、市域全体（261.35 k m²）の約24%を占めています（図 17）。D I D地区の面積と人口は微増傾向にありますが、人口密度が減少傾向にあります（図 18）。

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%を占めています。



資料：豊橋市統計書、市都市計画課

図 17 市街化区域の面積と人口の推移



資料：豊橋市統計書

図 18 D I D人口・面積の推移

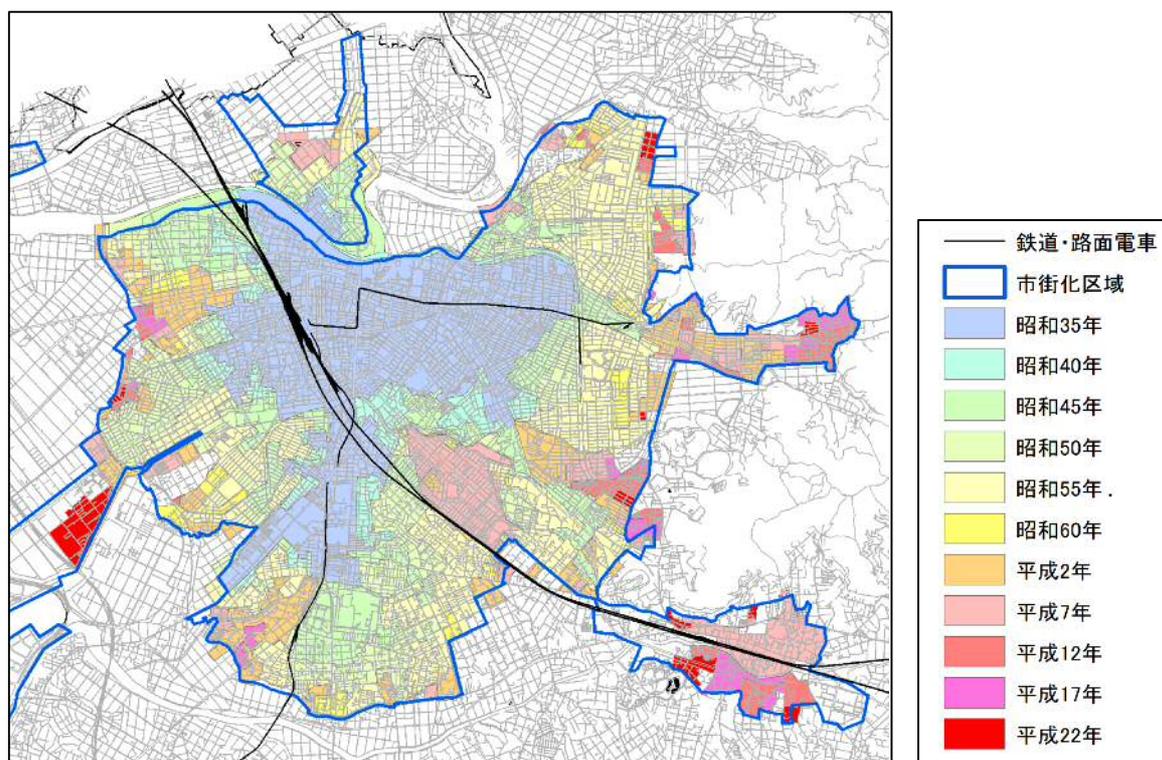


図 19 D I D地区の変遷

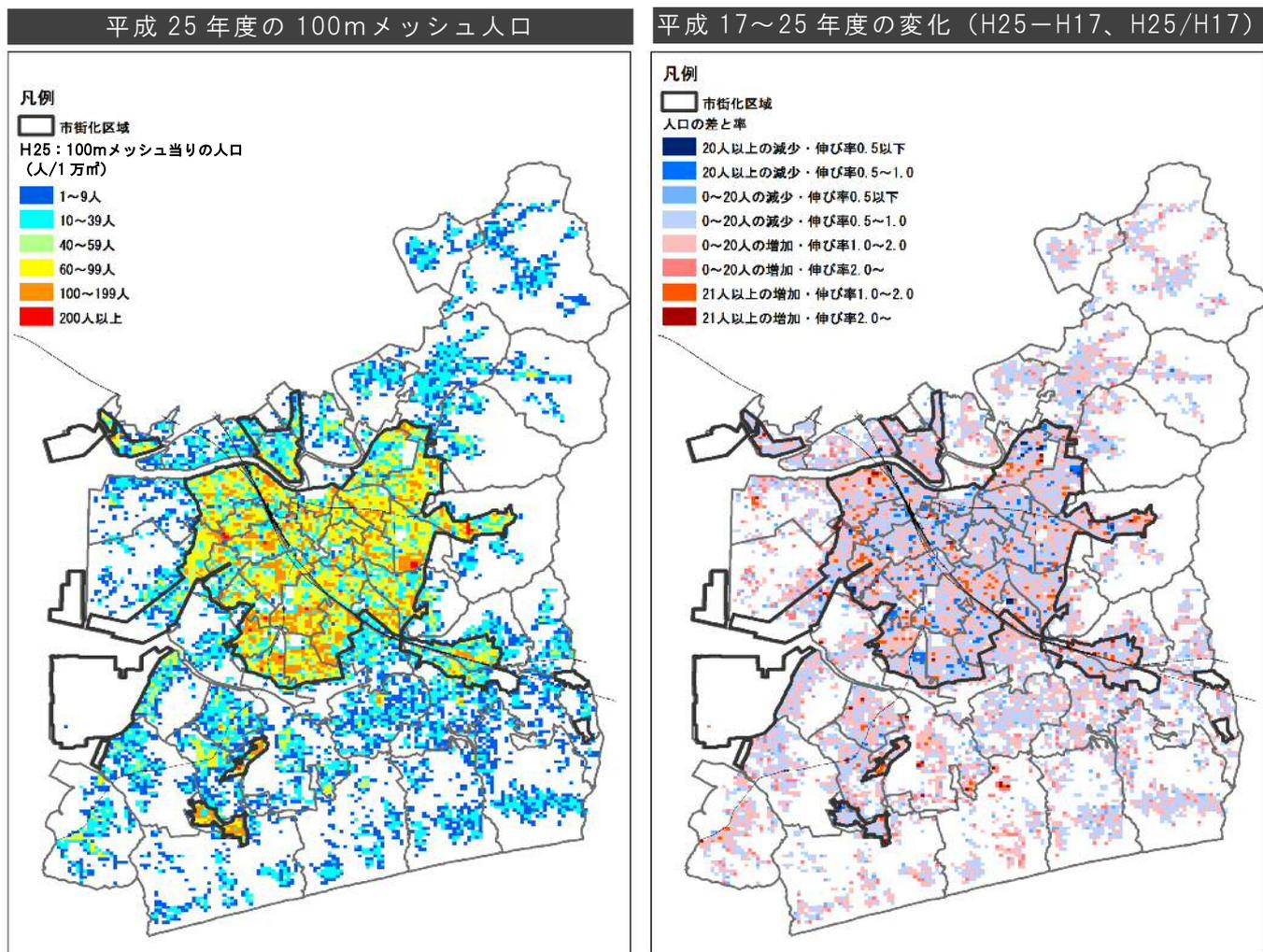
※ D I D：人口密度の高い地域をいい、設定基準は人口密度が1km²につき4,000人以上の国勢調査区で、市区町村内で互いに隣接し、その人口の合計が5,000人以上となる地域を構成する場合の調査区の集まり。

(ウ) 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ます。豊橋駅周辺の中心部では、人口が減少している地区も見られます。

市街化区域外の一部では、人口が増加している地区も見られます。

(図 20)



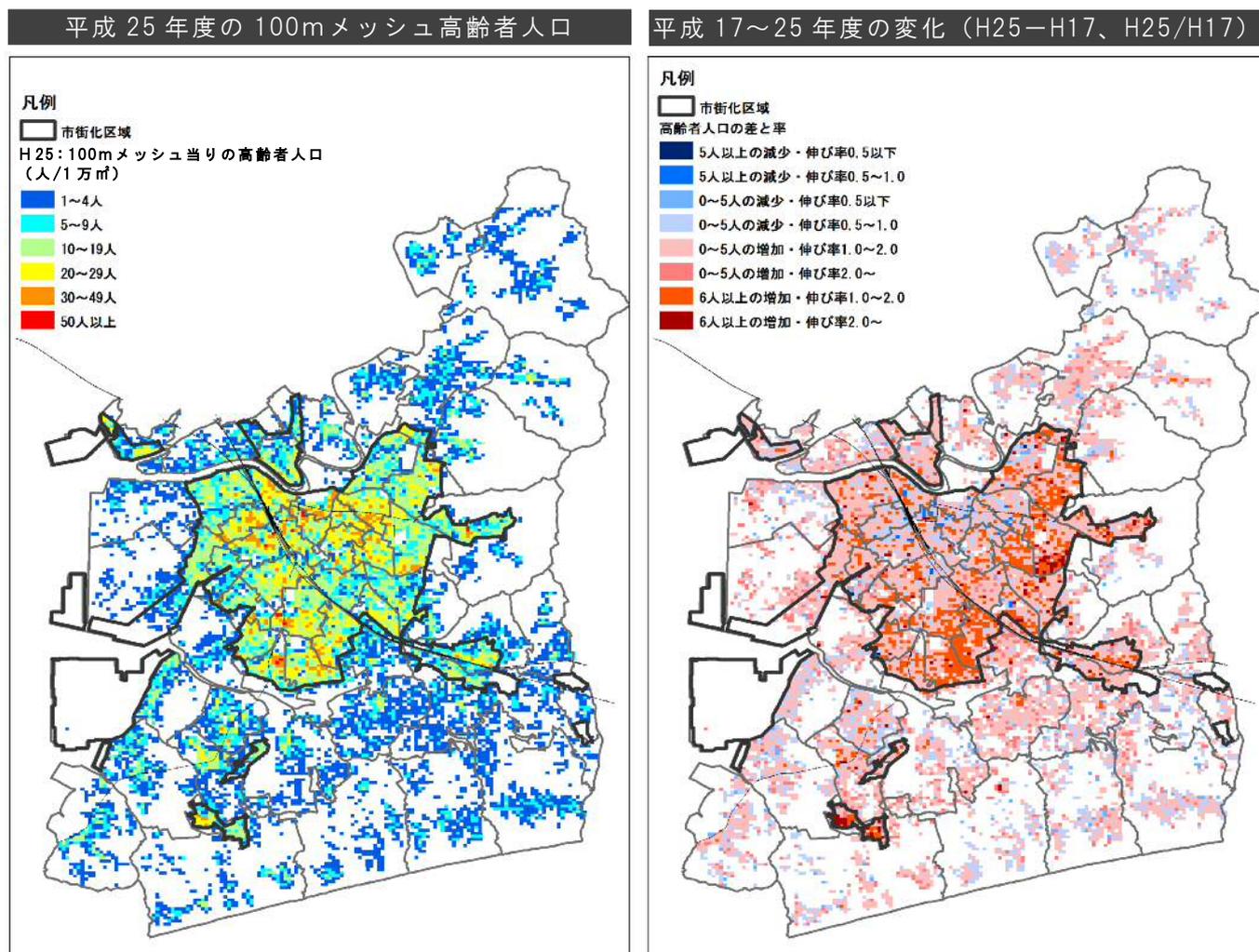
資料：人口は豊橋市統計調査データより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

図 20 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）

(エ) 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ります。高齢者人口の増加数・伸び率は、市街化区域内の外延部で大きくなっています。(図 21)

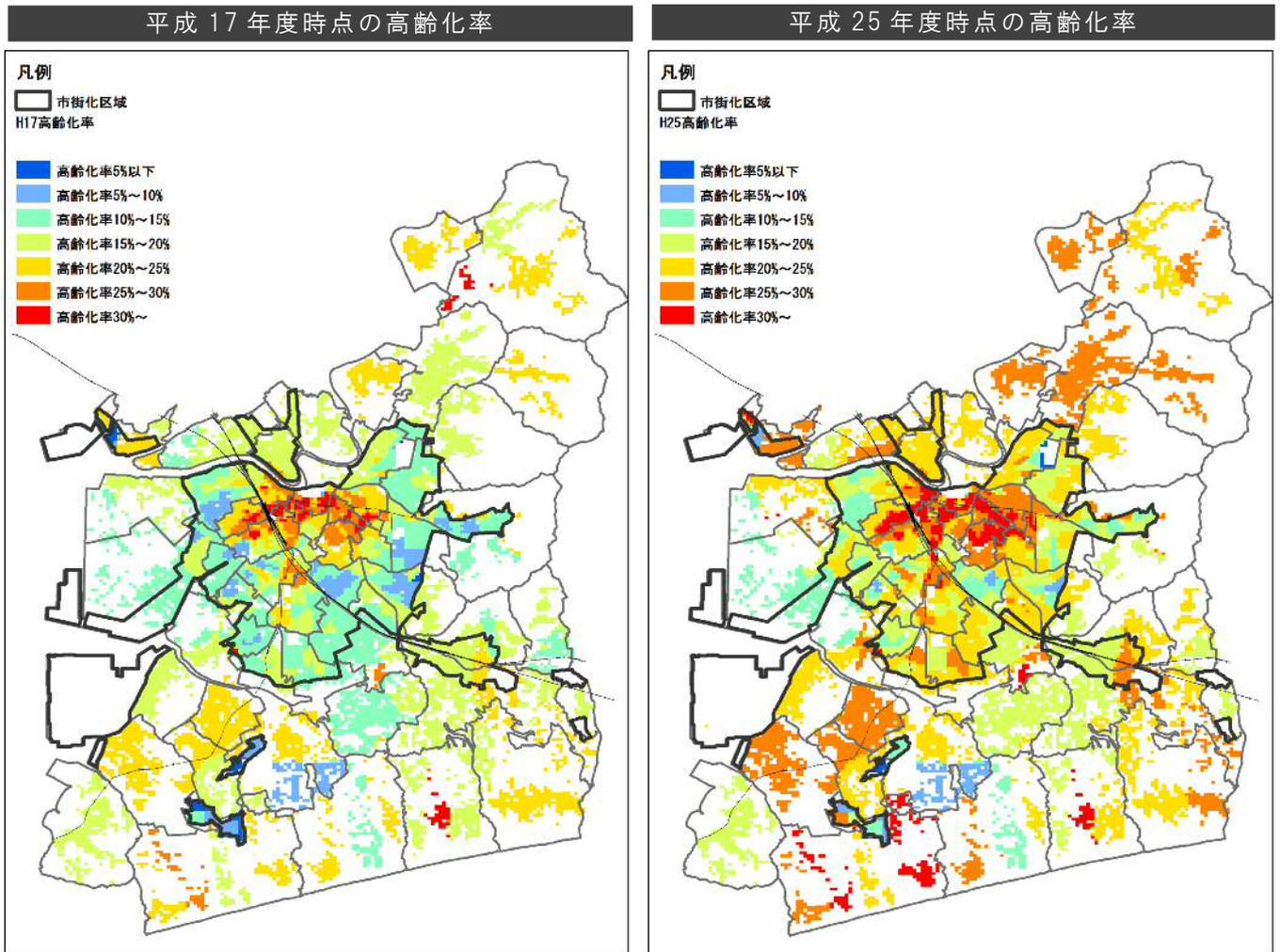


資料：人口は豊橋市統計調査データより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

図 21 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ましたが、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くなりつつあります。(図 22)



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

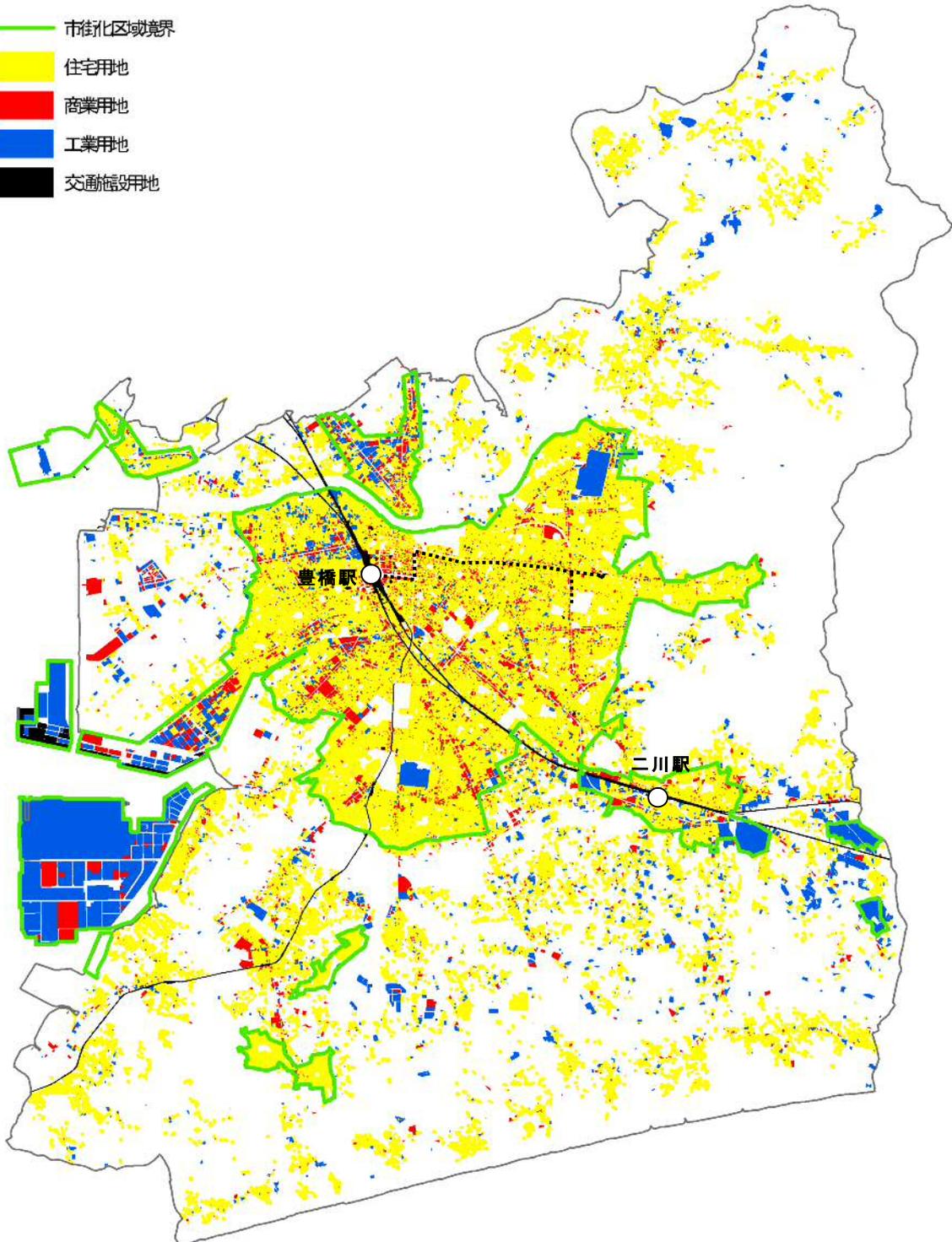
イ. 土地利用

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ます。(図 23)

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ます。

凡例

- 市街化区域境界
- 住宅用地
- 商業用地
- 工業用地
- 交通施設用地



資料：豊橋市都市計画基礎調査

図 23 土地利用現況図（平成 25 年度）

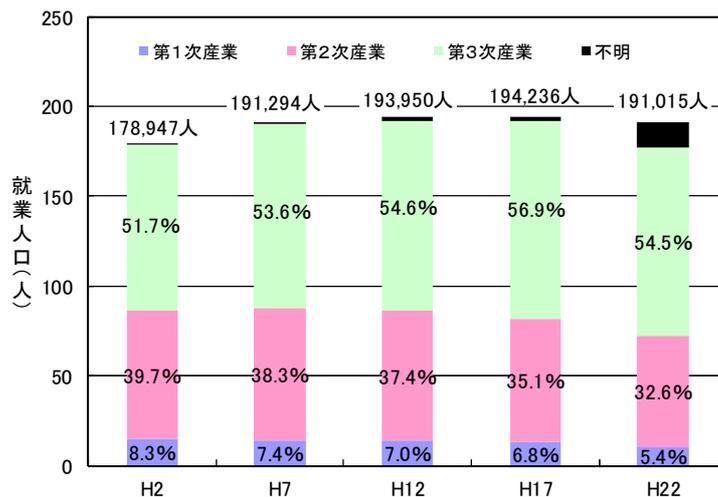
ウ. 産業

平成22年度の市全体の就業人口は、平成17年度に比べて減少しており、3区分の各産業の就業人口についても減少しています。(図 24)

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年度以降で増加していますが、事業所・商店数は減少傾向にあります。(図 25)

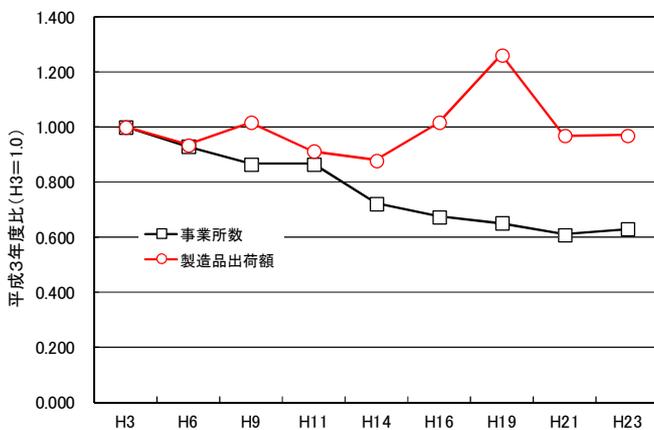
事業所と従業員の分布は、工業では臨海部や静岡県境付近で、商業では豊橋駅周辺やその西部の校区で多くなっています。(図 26)

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校区が多くなっています。特に商業の事業所数はほとんどの校区で減少しています。(図 27)

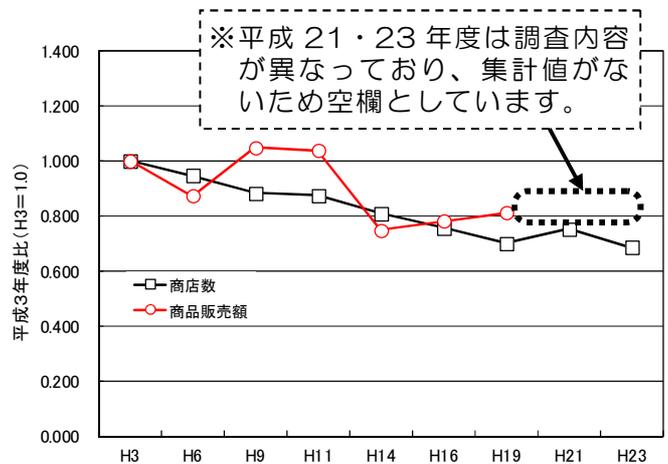


資料：国勢調査

図 24 産業別就業人口の推移



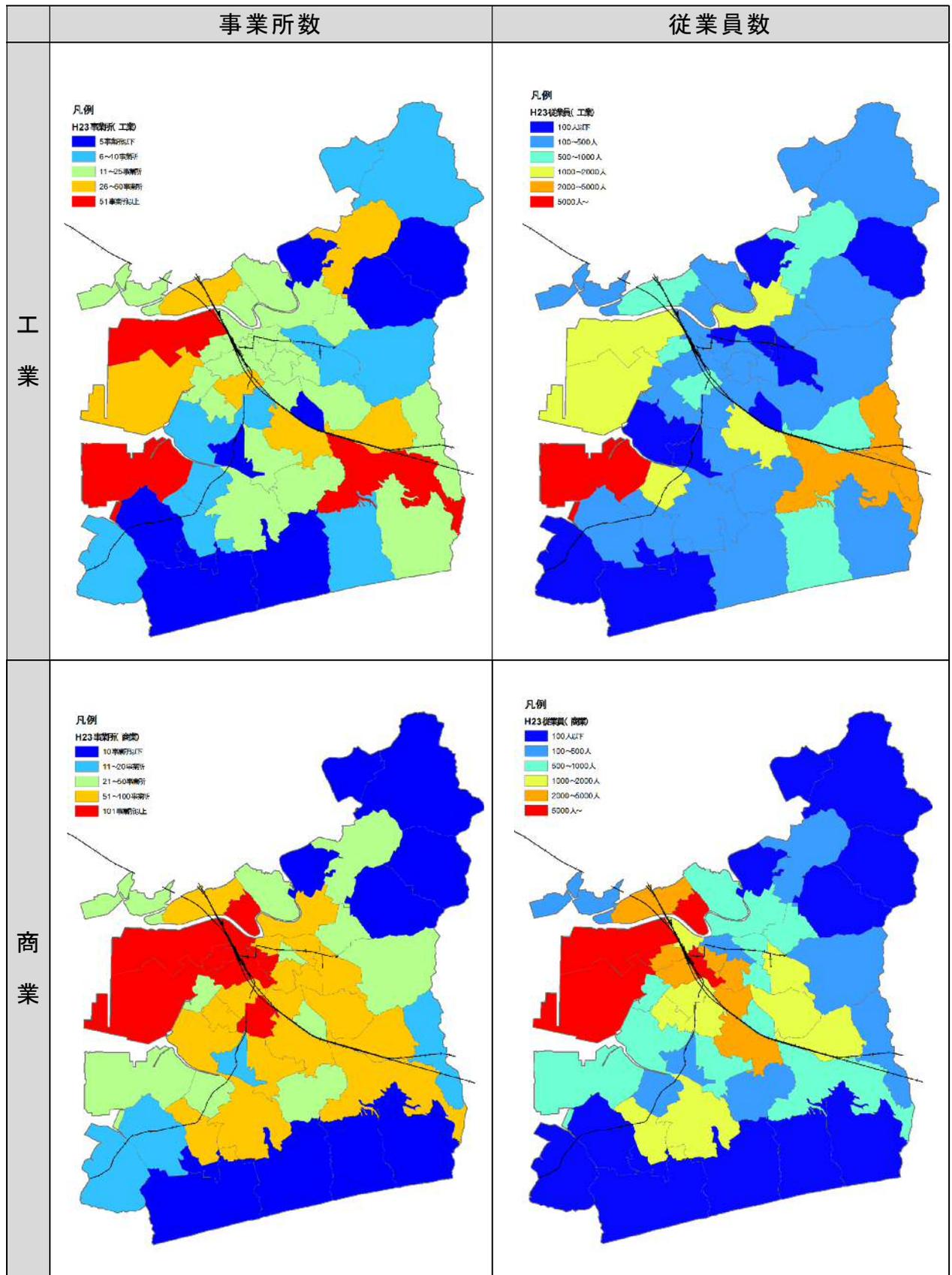
資料：工業統計調査



資料：商業統計調査 (H3~H19)

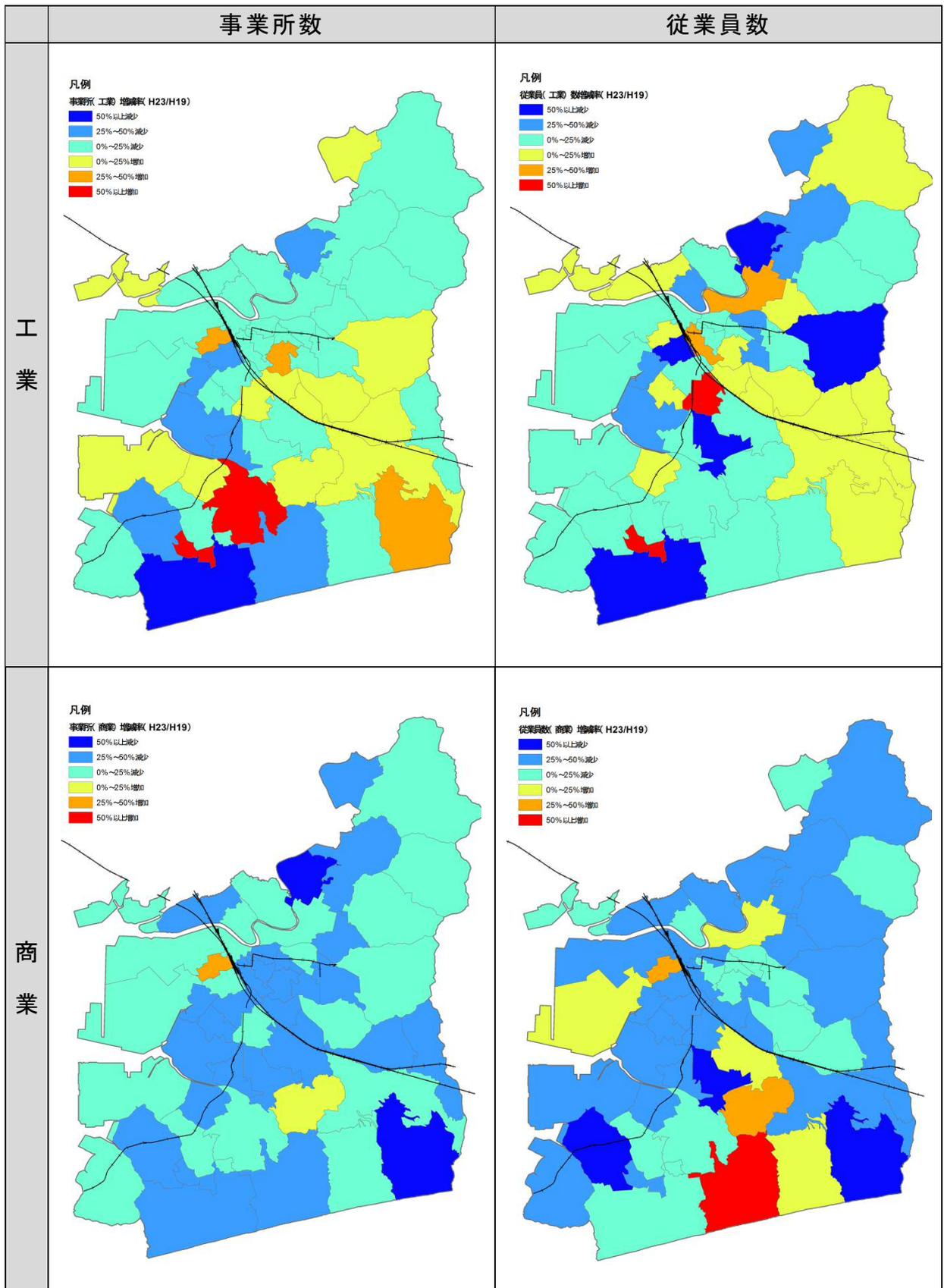
経済センサス基礎調査 (H21)
経済センサス活動調査 (H23)

図 25 工業の生産活動(左図)及び商業の生産活動に関わる状況(右図)の推移 (H3=1.0)



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 26 工業・商業に関する事業所と従業員の分布（小学校区）



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

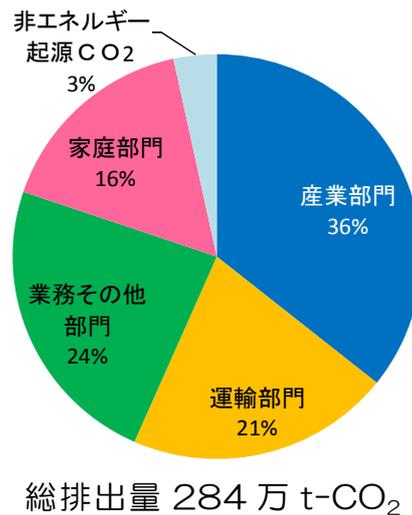
図 27 商業に関する事業所と従業員の割合の変化(平成 23 年/平成 19 年)

エ. 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います。その中でも温室効果ガスの95%を占める二酸化炭素の排出量をみると、日本では運輸部門からの排出量が2億3,200万トンで全体の約2割を占めています。

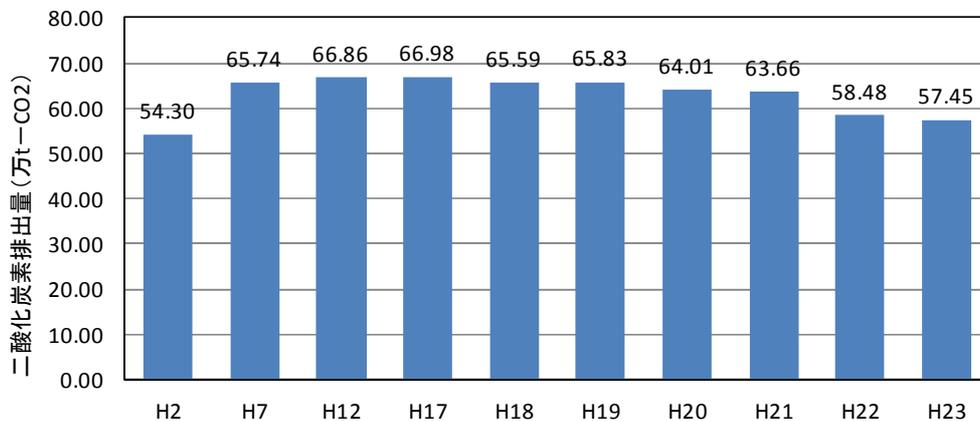
本市における二酸化炭素の排出量をみると、総排出量は平成23年時点で284万トン、そのうち、運輸部門が占める割合は21%になっています。(図 28)

その中でも自動車による二酸化炭素の排出量は、平成17年をピークに減少傾向にあります。平成23年では約57万トン近くにのぼり(図 29)、運輸部門の二酸化炭素総排出量約59万トンの約97%を占めています。



資料：豊橋市地球温暖化対策地域推進計画

図 28 豊橋市における二酸化炭素排出量の部門別割合 (H23)



資料：豊橋市地球温暖化対策地域推進計画

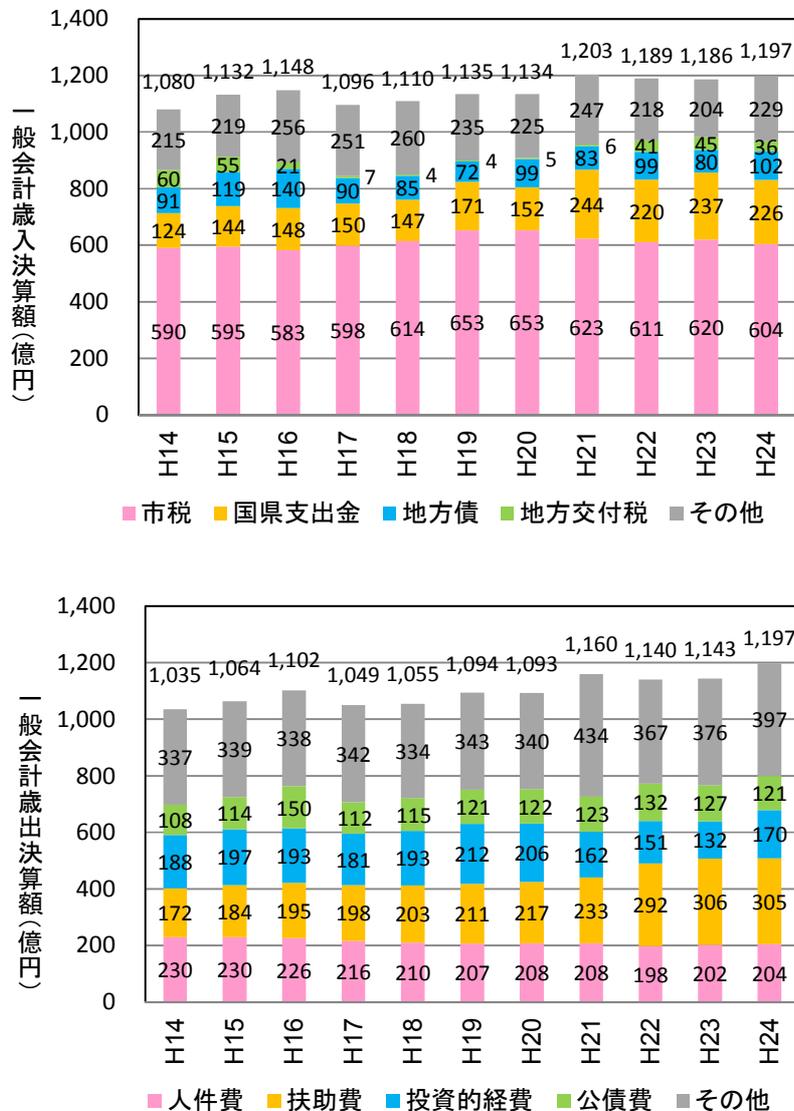
図 29 自動車による二酸化炭素排出量の経年変化

オ. 財政

歳入・歳出総額は、ほぼ1,100～1,200億円の間で推移しています。

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ましたが、平成21年度以降は景気低迷により減少しています。(図 30：上図)

歳出の総額は増加傾向にあり、扶助費は子ども手当創設や生活保護費の増加等により増加していますが、人件費や投資的経費は適正化等によって縮減を図り減少しています。(図 30：下図)



資料：豊橋市

図 30 一般会計の歳入(上図)、歳出(下図)の推移

カ. 交通体系

(ア) 公共交通

① 路線網

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。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。

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営する「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ます。(図 31)

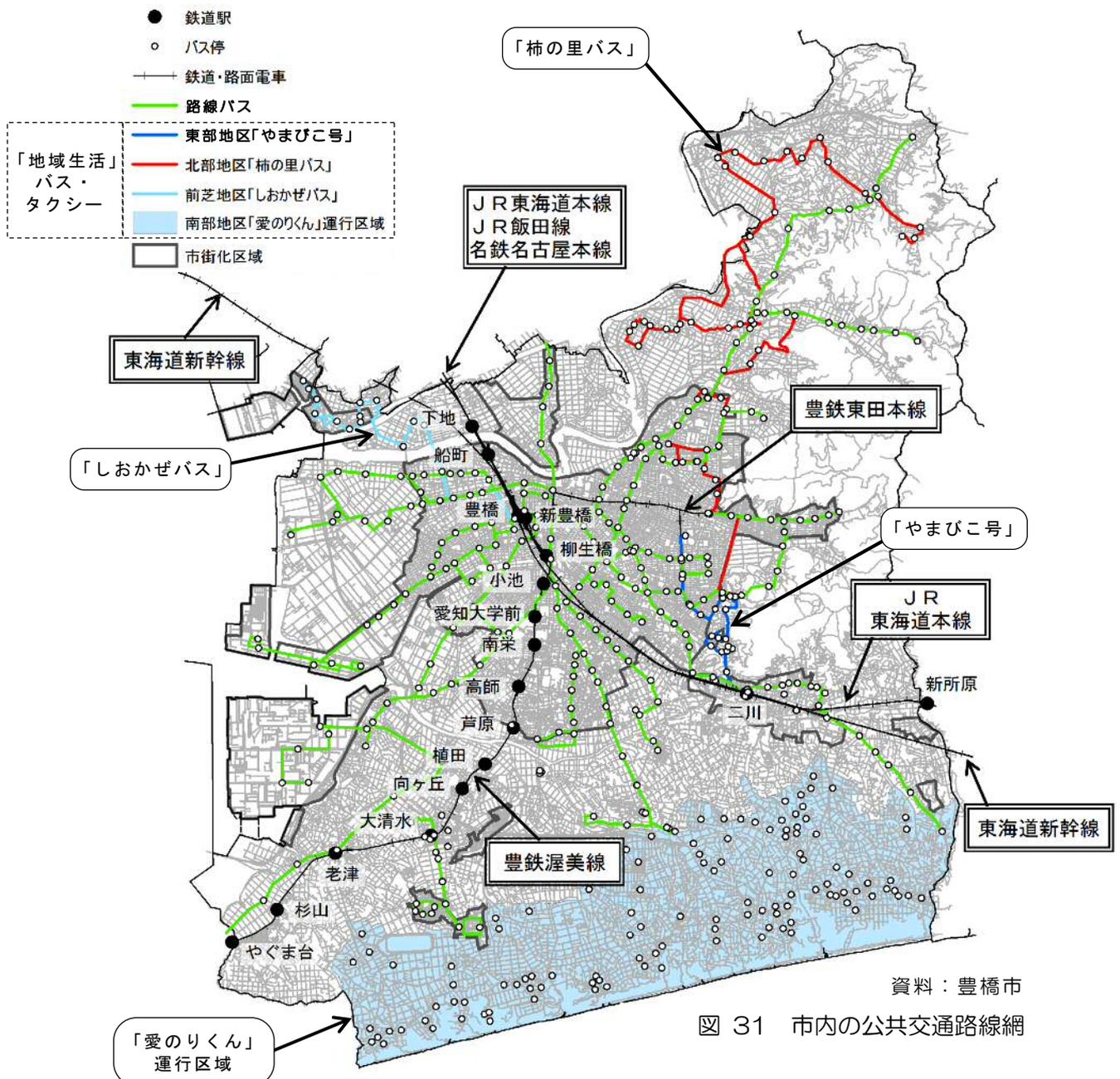


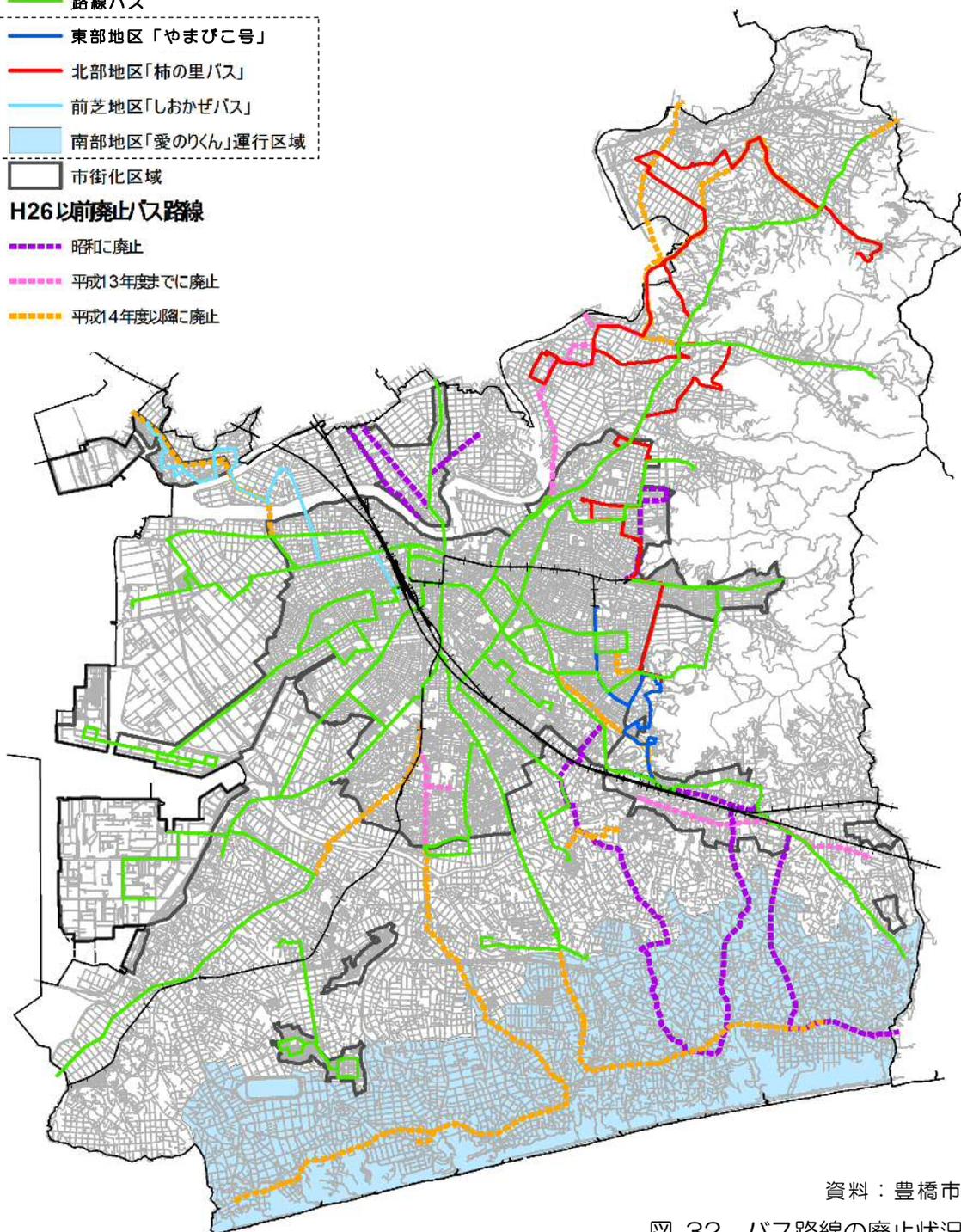
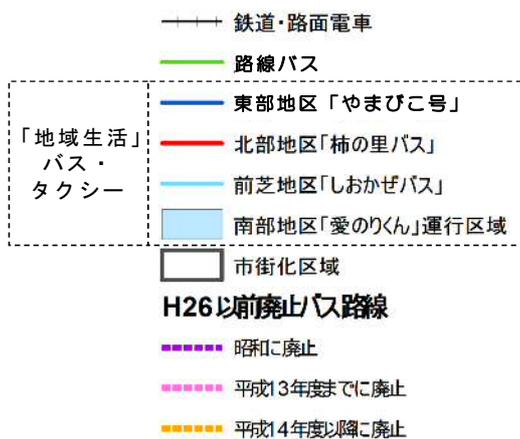
図 31 市内の公共交通路線網

② 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きました。（図32）

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、地域市民の日常の移動手段が確保されています。

凡例



資料：豊橋市

図 32 バス路線の廃止状況

③ 「地域生活」バス・タクシーの概要

「地域生活」バス・タクシーとは、路線バスが廃止された地域などのいわゆる公共交通空白地域において、地域住民が主体となって、通勤や通学、通院、買い物など、日常の移動手段として確保する新しい乗り合い型の公共交通です。

本市で運行されている「地域生活」バス・タクシーの概要は表 8 のとおりです。現在は、東部・北部・前芝・南部の各地区において、図 31 に示す路線で運行されています。

これらは、①主体性(地域が運営に主体的に取り組んでいること)、②利用度(「地域生活」バス・タクシーが適切に利用されていること)、③継続性(適切な費用と内容で運行され、公的負担が過大でないこと)の3つが、運行継続の条件となっています。

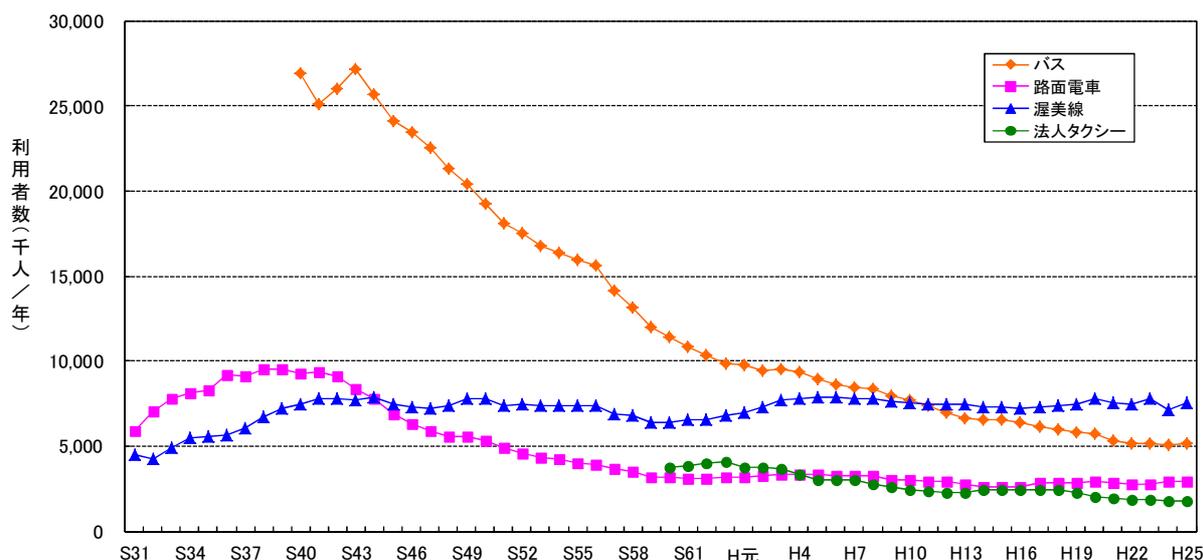
表 8 「地域生活」バス・タクシーの概要（平成 26 年 4 月現在）

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
「東部東山線」 	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
「柿の里バス」 	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
「しおかぜバス」 	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
「愛のりくん」  	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

④ 利用者数

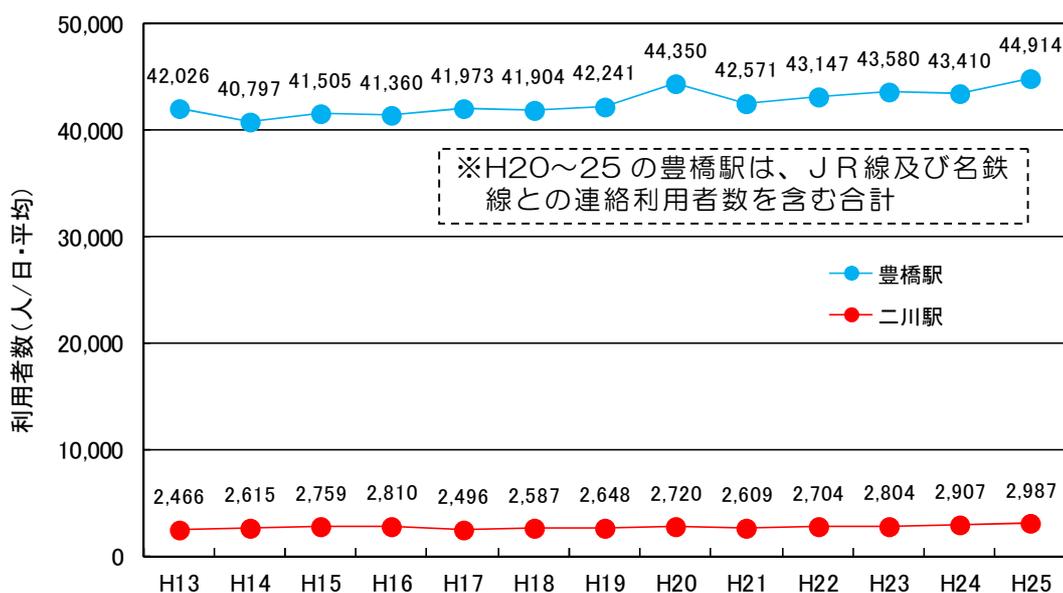
路面電車の利用者は、昭和38年度をピークに昭和59年度まで急激に減少しましたが、それ以降は概ね横ばいで推移しています。路線バスの利用者は、一貫して減少傾向で推移しています。(図 33)

鉄道主要駅の豊橋駅（JRと名鉄含む）と二川駅の利用者は、平成13年度以降ほぼ横ばいとなっていました。最近では緩やかな増加傾向が見られます。(図 34)



資料：豊橋市

図 33 豊鉄渥美線、路面電車、路線バス、法人タクシーの利用者数の推移



資料：豊橋市統計書

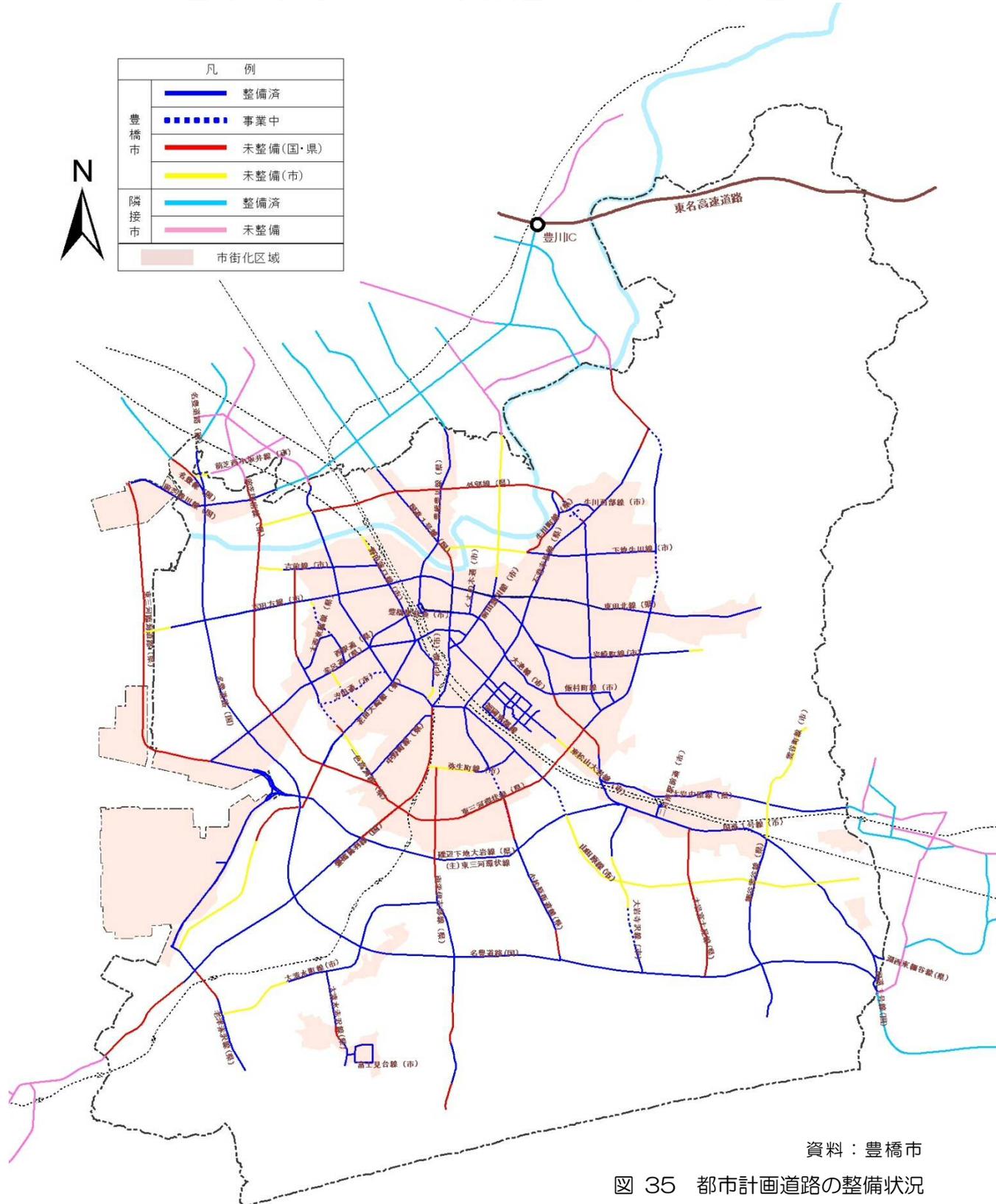
図 34 豊橋駅と二川駅の利用者数の推移

(1) 自動車交通

① 都市計画道路の整備状況

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、愛知県の平均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ります。

未整備区間の多くは、市街化調整区域にあります。（図 35）



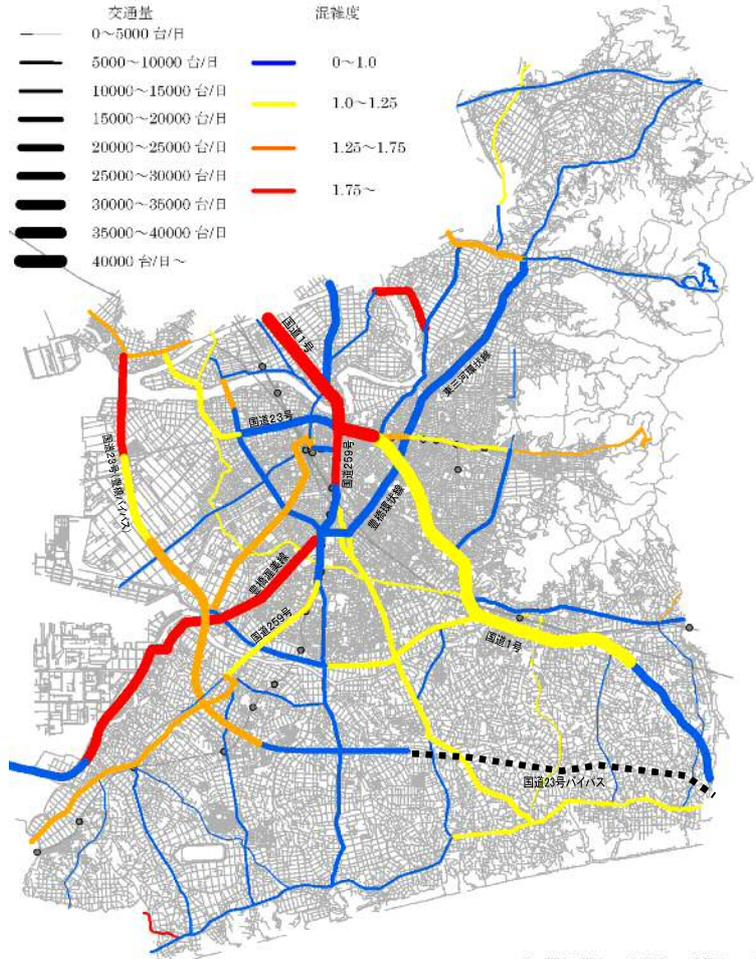
資料：豊橋市

図 35 都市計画道路の整備状況

② 主要道路交通量

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、次いで市西部の臨港地区周辺の国道23号バイパスや豊橋渥美線などが多い状況にあり、豊橋駅周辺や臨海部周辺の道路の混雑度が高くなっています。(図36)

国道23号バイパスが平成25年6月に県境まで開通したため、現時点では周辺道路の円滑化がより図られています。



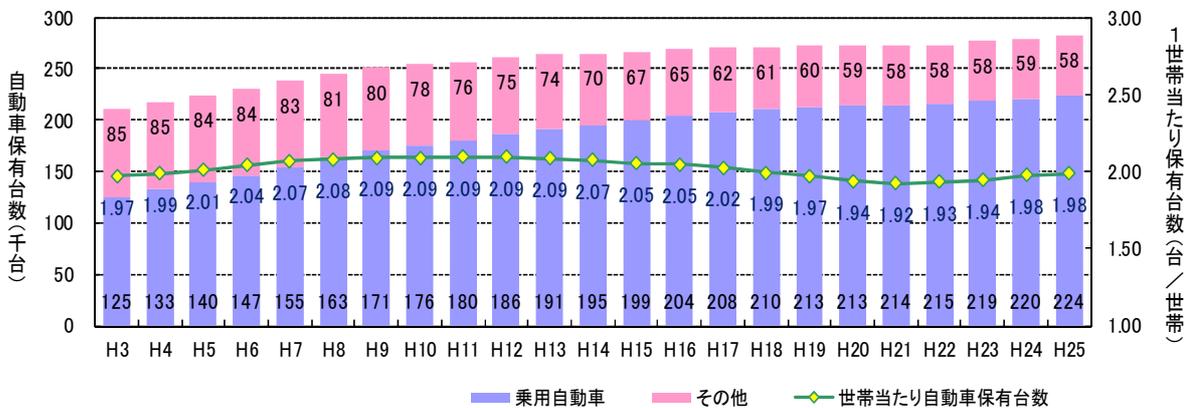
資料：道路交通センサス

図 36 主要道路の交通量と混雑度 (平成 22 年)

③ 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ます。(図 37)

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りますが、近年は増加傾向が緩やかになっています。



資料：豊橋市

図 37 自動車保有台数の推移

キ. 市内の移動実態

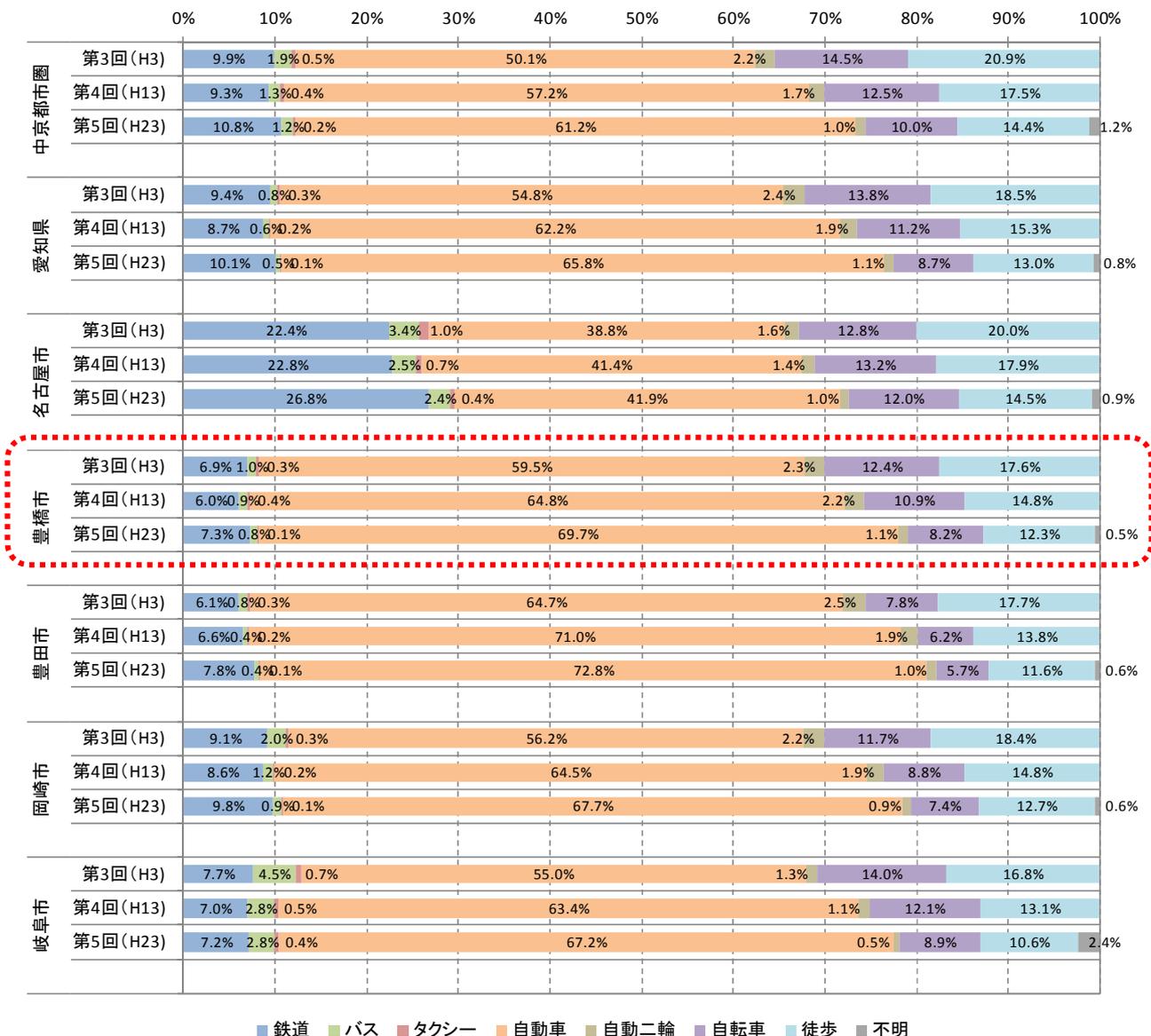
(ア) 代表交通手段の割合

代表交通手段*のうち、自動車の占める割合が最も多くなっています。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、本市は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ます。(図 38)

鉄道の比率は第3回(H3)から第4回(H13)にかけて減少していますが、第5回(H23)で増加しています。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ます。

■代表交通手段割合

※第3回圏域での集計(トリップベース)



注) 愛知県は名古屋市内マトリップを除く。

資料: 中京都市圏パーソントリップ調査

図 38 代表交通手段の構成

※ 代表交通手段: ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。

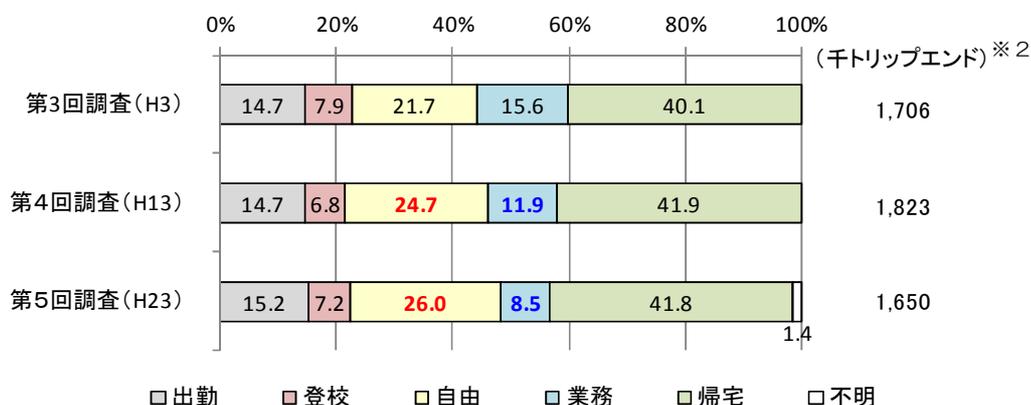
(イ) トリップ数

本市の人口は増加（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※¹数は図 5 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)はやや減少しています。自転車と徒歩のトリップ数は大きく減少しています。

(ウ) 目的別の発生集中量の割合

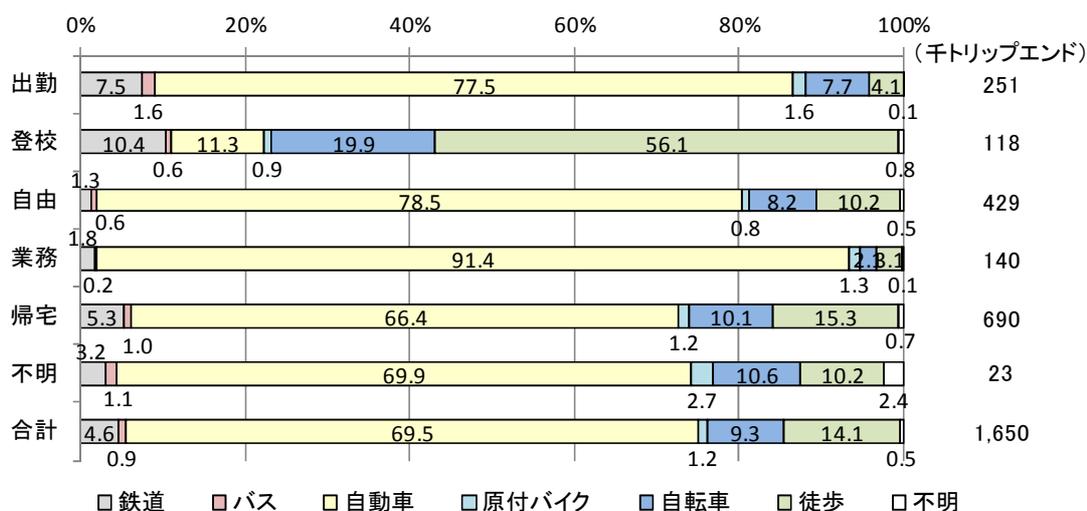
目的別の発生集中量の割合は、第4回(H13)と第5回(H23)を比べると、自由目的が増加する一方、業務目的は減少しています。(図 39)

目的別代表交通手段別発生集中量は、登校目的を除き、全て自動車利用が最も多くなっています。(図 40)



資料：中京都市圏パートトリップ調査

図 39 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

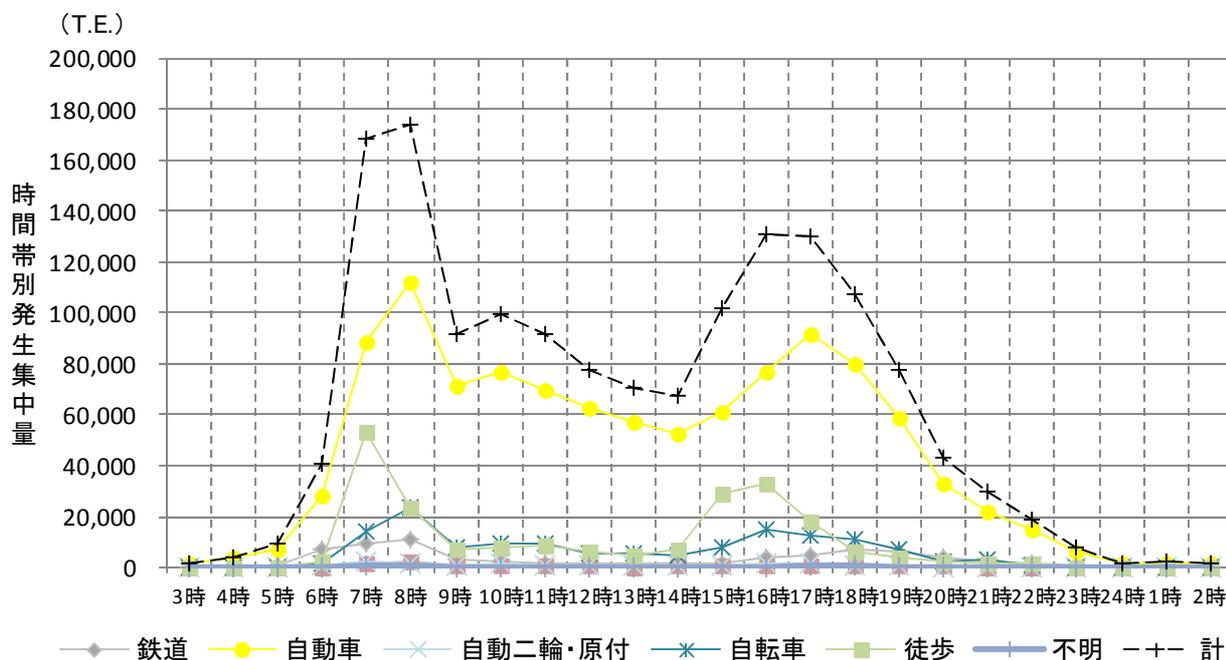
図 40 豊橋市関連の目的別・代表交通手段別発生集中量構成比の推移

※1 トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

※2 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。

(エ) 時間帯別の発生集中量

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 時台に分散しています。(図 41)



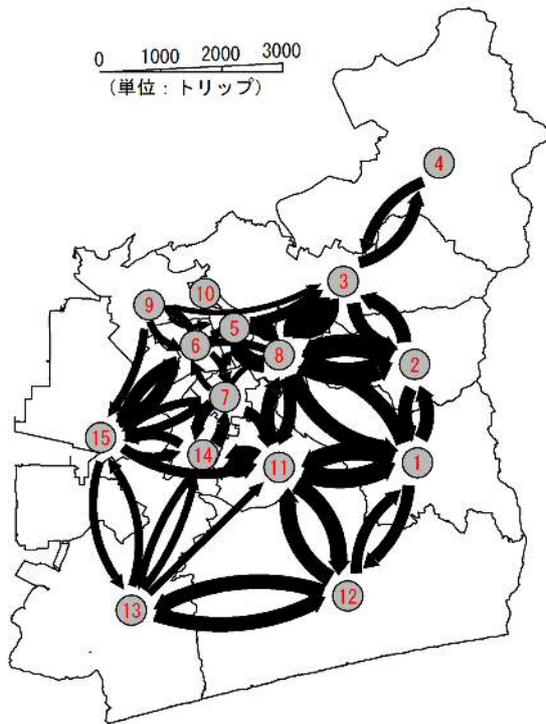
資料：中京都市圏パートトリップ調査

図 41 時間帯別発生集中量の分布

(オ) 市内々、市内外の人動き

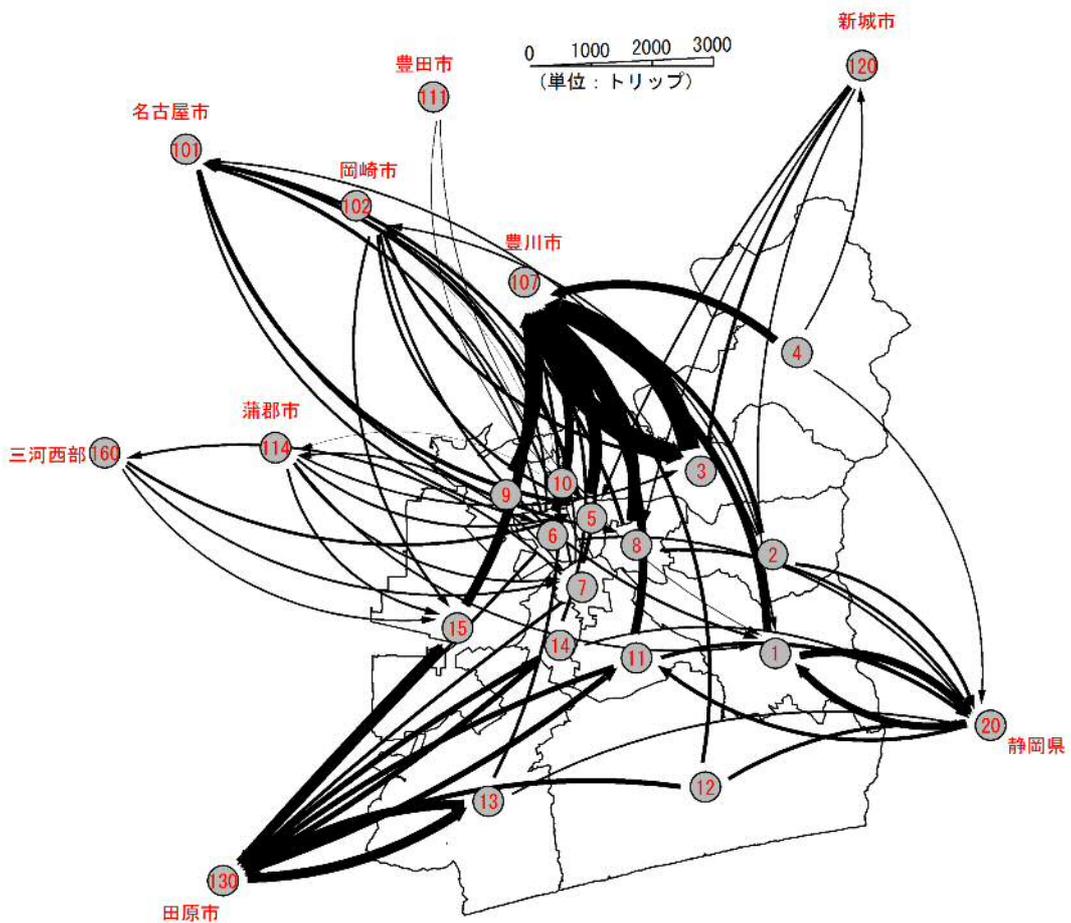
市内々の人動きは、トリップ数の多い移動を抽出すると、隣接するゾーン間のトリップ数が多くなっています。(図 42)

市内外の人動きは、豊川市との間のトリップ数が最も多く、次いで田原市との間のトリップ数が多くなっています。(図 43)



資料：中京都市圏パートントリップ調査

図 42 市内々の人の動き：全目的全交通手段の合計



資料：中京都市圏パートントリップ調査

図 43 市内外の人々の動き：全目的全交通手段の合計

(5) 本市の交通の現状と課題

都市交通を検討する上では、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、現状で顕在化している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、本市の目指す「集約型都市構造の実現のための課題」と「市民生活の質の向上のための課題」、及び「取組みを進める上での課題」の視点から具体的な課題を下表のとおり抽出しました。

以降では、各課題の内容について、交通の現状と合わせて整理します。

表 9 本市の主な交通課題の一覧

ア.	集約型都市構造の実現のための課題
	課題1: 公共交通ネットワークの形成
	1-1 公共交通幹線軸の形成
	1-2 拠点や地域の特性にあった交通結節点の整備
	1-3 公共交通空白地域への対応
	課題2: 過度な自家用車利用からの転換
	2-1 交通施策に対する認知度の向上
	2-2 環境に配慮した交通行動に対する市民意識の醸成
	2-3 徒歩・自転車・公共交通の利便性向上
	課題3: 中心市街地へのアクセス性・回遊性の向上
	3-1 まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備
	3-2 来訪頻度の増加や回遊性を高める更なる取組み
	3-3 まちなかの駐輪環境の向上
イ.	市民生活の質の向上のための課題
	課題5: 移動の円滑化への対応
	5-1 高齢者や子ども、障がい者等に配慮した交通施設の整備
	5-2 安全性や利便性を高めるための施設の更新
	課題6: 公共交通の利用のしやすさの向上
	課題7: 交通事故の削減
	7-1 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保
	7-2 交通ルール遵守とマナー向上の更なる取組み
	7-3 安全・安心して歩ける生活道路の確保
	課題8: 市民の健康増進
	8-1 歩く機会の創出
	8-2 自転車活用の推進
	課題9: 道路交通の円滑化
課題10: 災害への対応	
ウ.	取組みを進める上での課題
	課題11: 市民ニーズを踏まえた円滑で効率的な交通施策の推進
	課題12: 公共交通の維持・活性化に対する行政の関与

ア. 集約型都市構造の実現のための課題

■課題 1：公共交通ネットワークの形成

課題 1-1：公共交通幹線軸の形成

- 公共交通利用圏域や各拠点・交通結節点の周辺への都市機能や居住の集約に寄与する交通施策として、上位計画で示すような、都市拠点と地域拠点及び主要な公共施設を結ぶ公共交通（幹線軸）と、地域拠点と郊外部の住宅地や集落を結ぶ公共交通（支線）をつくり、公共交通ネットワークを形成することが求められます。
- 鉄道や路面電車は比較的高いサービス水準を有し、鉄軌道敷を走行するため視覚的にも幹線軸としての分かりやすさがありますが、路線バスについては現都市交通マスタープランにおいても幹線化の取組みが未着手の状態であり、幹線軸としての在り方の検討が必要となります。
- 拠点の配置を踏まえ、対応する路線の選定と、幹線軸として求められる機能・サービス水準を確立する必要があります。
- 特に道路を走行する路線バスは、道路混雑の影響により定時性が著しく阻害されている路線があるため、道路整備と一体となった走行環境改善を図る必要があります。

① 人口の集約状況

上位計画で示される各拠点や交通結節点の周辺や公共交通利用圏域内の人口集積の経年変化についてみると、公共交通利用圏域内や豊橋駅周辺、南栄・高師駅周辺など各拠点の人口は、減少傾向にあります。（表 10、図 44）

このような状況から、現時点において人口の集積状況の側面からは、集約型都市構造の実現の方向にはあまり進んでいない状況と言えます。

表 10 公共交通利用圏域及び拠点ごとの人口の変化

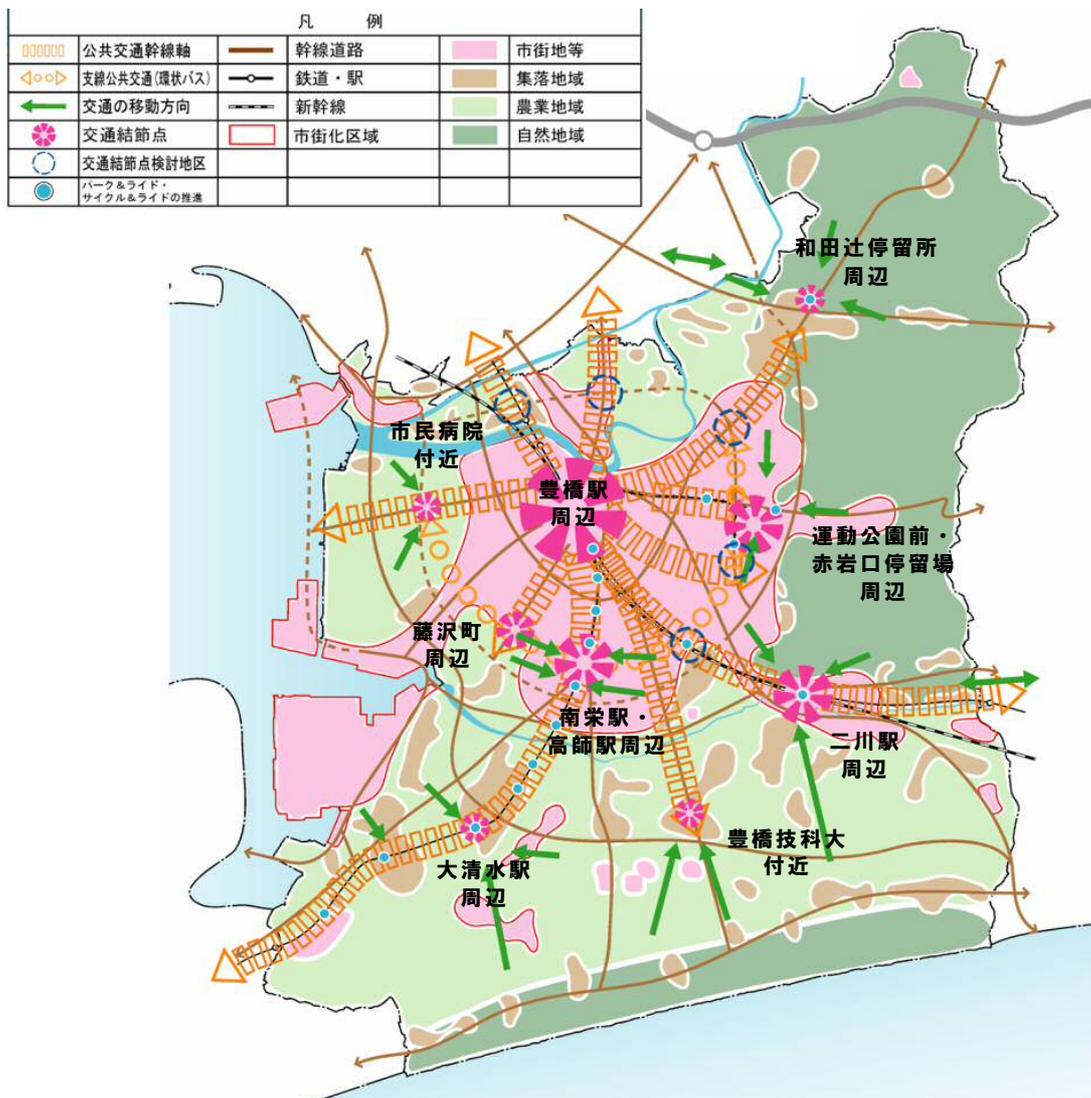
比較項目	平成17年度 人口 (人)	平成25年度 人口 (人)	増減量(人)		増減率	
			平成25年度 -平成17年度	平成25年度 /平成17年度		
公共交通沿線と その他	公共交通利用圏域内	309,373	305,763	-3,610	0.99	
	公共交通利用圏域外	68,466	73,915	5,449	1.08	
都市拠点	豊橋駅周辺	9,166	8,862	-304	0.97	
地域拠点 (交通結節点)	南栄・高師駅周辺	17,320	17,085	-235	0.99	
	藤沢町周辺	2,312	2,442	129	1.06	
	二川駅周辺	4,195	4,524	329	1.08	
	運動公園前・赤岩口停留場周辺	4,601	4,433	-168	0.96	
	大清水駅周辺	3,525	3,523	-2	1.00	
	和田辻停留所周辺	455	461	6	1.01	
交通結節点	市民病院付近	117	113	-4	0.97	
	豊橋技科大付近	320	370	50	1.16	

※1: 公共交通利用圏域は、鉄道駅を半径700m、バス停、電停を半径400mの範囲を計上。

ただし、「地域生活」バス・タクシーは含めていない。

※2: 都市拠点、地域拠点、交通結節点は、鉄道駅が中心の場合は半径700m、バス停、電停が中心の場合は半径400mの範囲を計上。

※3: 都市拠点、地域拠点、交通結節点は、豊橋市第5次総合計画及び都市計画マスタープランでの位置付けに基づくもの。



資料：豊橋市都市計画マスタープラン

図 44 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

② 現在の公共交通ネットワークとサービス水準

■ 運行本数・時間帯

市域全体でみた運行本数は、豊橋駅を境にJR東海道本線・飯田線、名鉄名古屋本線が並走する名古屋方面が最も多くなっています。

路面電車は、ピーク時で概ね6分間隔、オフピーク時でも10～12分間隔と高い頻度で運行されています。

主要バス路線の運行本数は、ピーク時で概ね3本/h以上、オフピーク時で2本/h程度確保されていますが、一部では1本/h程度の路線も見られます。(図 45、図 46)

運行時間帯は、ほとんどの路線が始発は6時台から運行されており、最終は、鉄道や路面電車が23時台まで運行されているのに対し、路線バスは22時台未満の路線が多くなっています。

■ 所要時間・運行状況

市の中心である豊橋駅から、鉄道による市域界まで所要時間は、JR東海道本線で5～10分程度、豊橋鉄道渥美線は、20～25分程度ですが、路線バスでは30分以上を要します。(図 47)

路線バスについては、道路混雑による慢性的な遅延も発生(図 48)しています。路面電車においても、朝ピーク時には電停に利用者が収まらないほど混雑する電停があり、道路交通環境だけでなく、利用者の乗降時間の影響により、晴天時においてもピーク時の列車の遅れ(図 49)が発生しています。

路線バスの表定速度は概ね15～20km/hですが、実態として、ピーク時では道路混雑により10km/h程度まで低下する路線があります。また、路面電車は約13km/hとなっています。

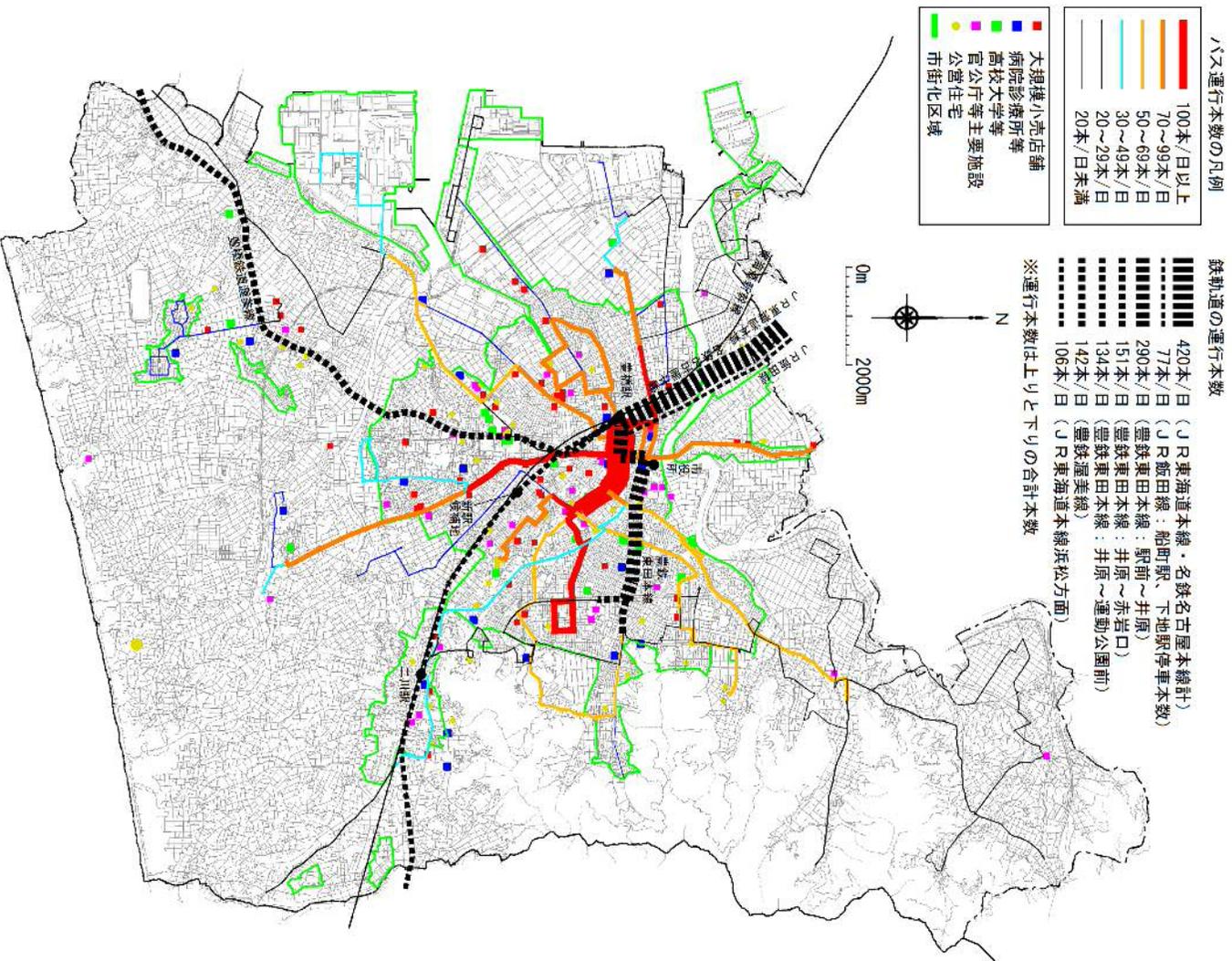


図 45 公共交通の運行本数 (平成 25 年 10 月時点)

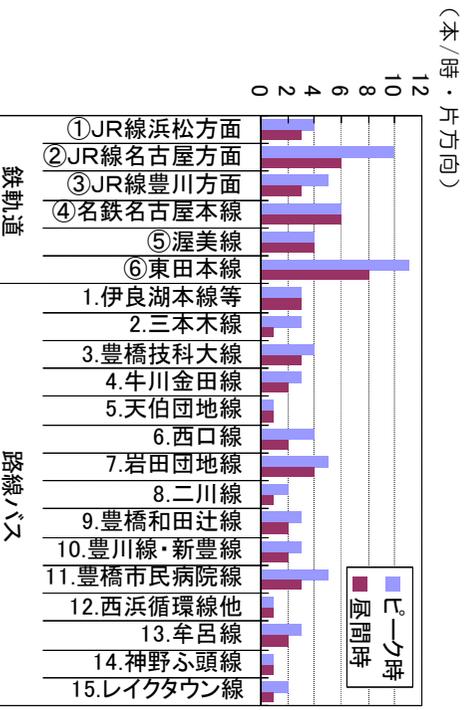


図 46 公共交通路線の1時間当りの運行本数

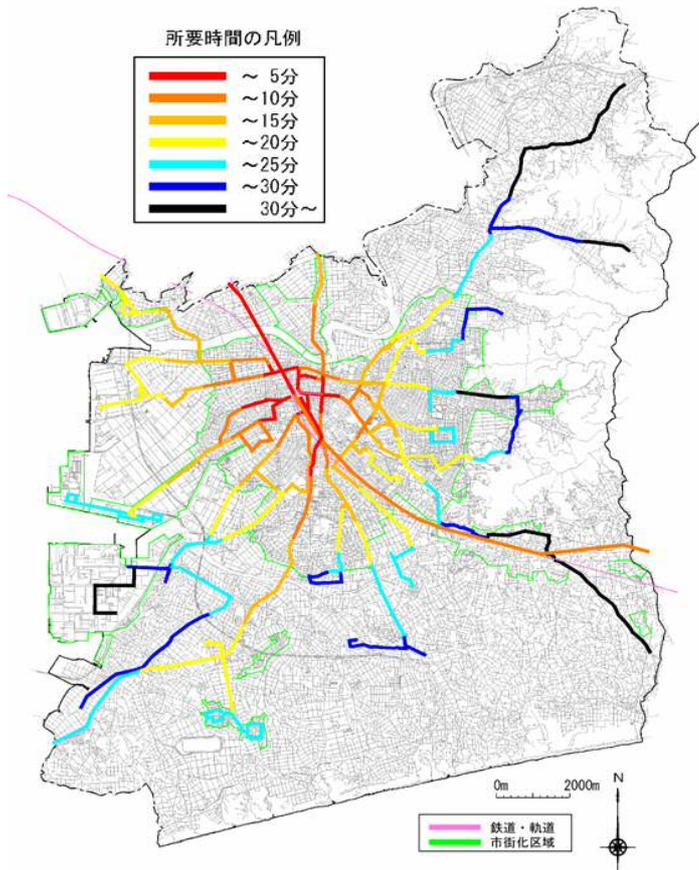


図 47 豊橋駅からの公共交通による所要時間

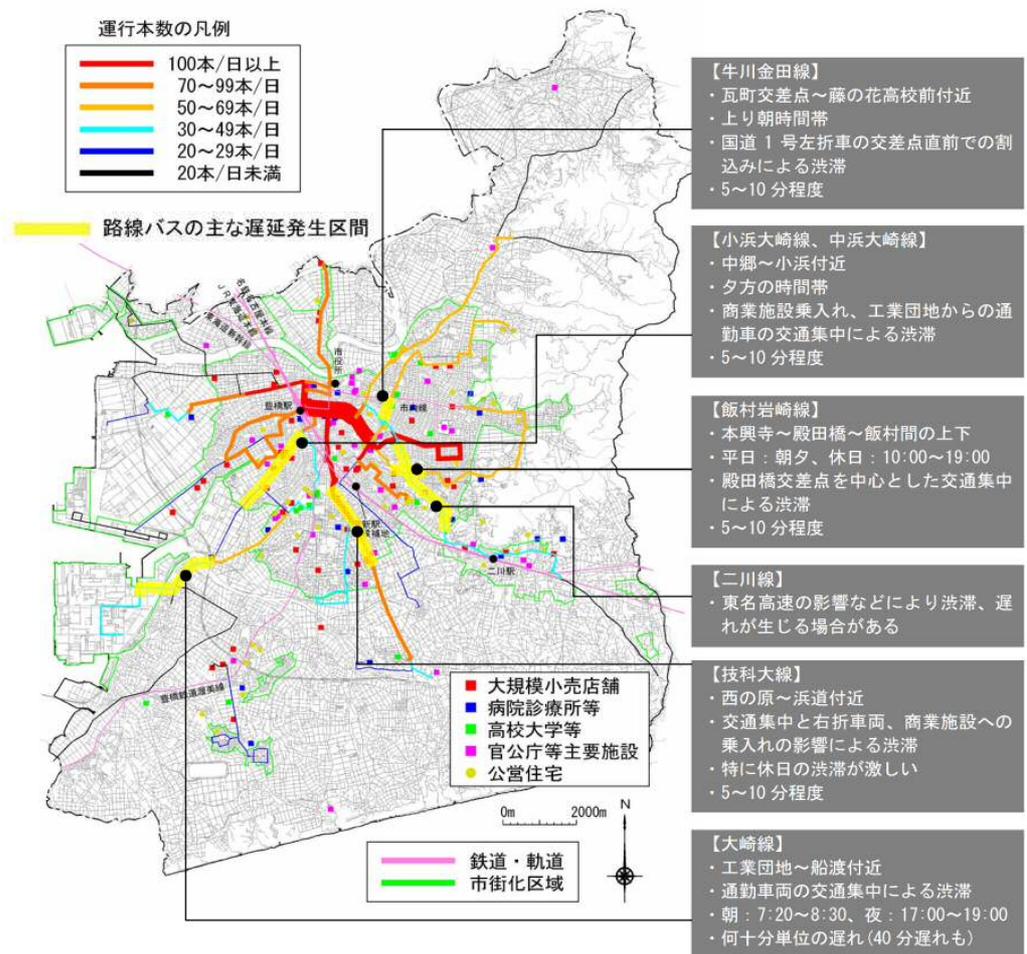
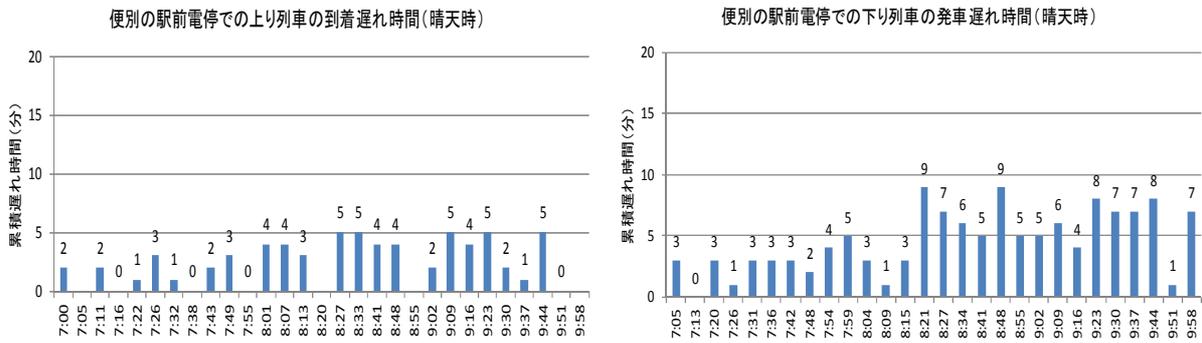


図 48 バス路線の主要遅延発生箇所



調査日：平成 25 年 7 月 9 日(水)

図 49 駅前電停での発着遅れの状況

課題 1-2：拠点や地域の特性にあった交通結節点の整備

- 公共交通幹線軸と合わせ、各拠点に配置する交通結節点の整備も集約型都市構造の実現には重要な要素となります。
- 都市計画マスタープランで位置付けられた拠点において、具体的な交通結節点の場所や必要な機能を明確にするとともに、幹線公共交通相互やアクセス交通からの乗換、待合環境などの、地域特性にあった整備が必要です。
- 特に地域拠点では、地域の生活活動の中心的な場所として、交通機能だけでなく、都市機能と合わせた一体的な結節点としての整備が求められます。

① 現在の交通結節点の状況

都市計画マスタープランでは、交通結節点として図 44に示される地点が挙げられています。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ます。

路面電車の赤岩口電停では、バス停が隣接していますが、道路横断を伴い安全面に問題があります。

豊橋駅を除いて、商業・公共施設などの都市機能と一体的な結節点としての整備が進んでいません。

課題 1-3：公共交通空白地域への対応

- 公共交通幹線軸及び交通結節点によるネットワークを踏まえ、現行の路線バスや「地域生活」バス・タクシーを基本とした運行範囲の拡大、新たな路線の運行などを検討する必要があります。
- 運行経費・採算性も見据えながら継続して取り組むとともに、現在の公共交通空白地域を含め、地域に適した交通サービスの提供方法を検討する必要があります。

① 現在の公共交通空白地域の状況

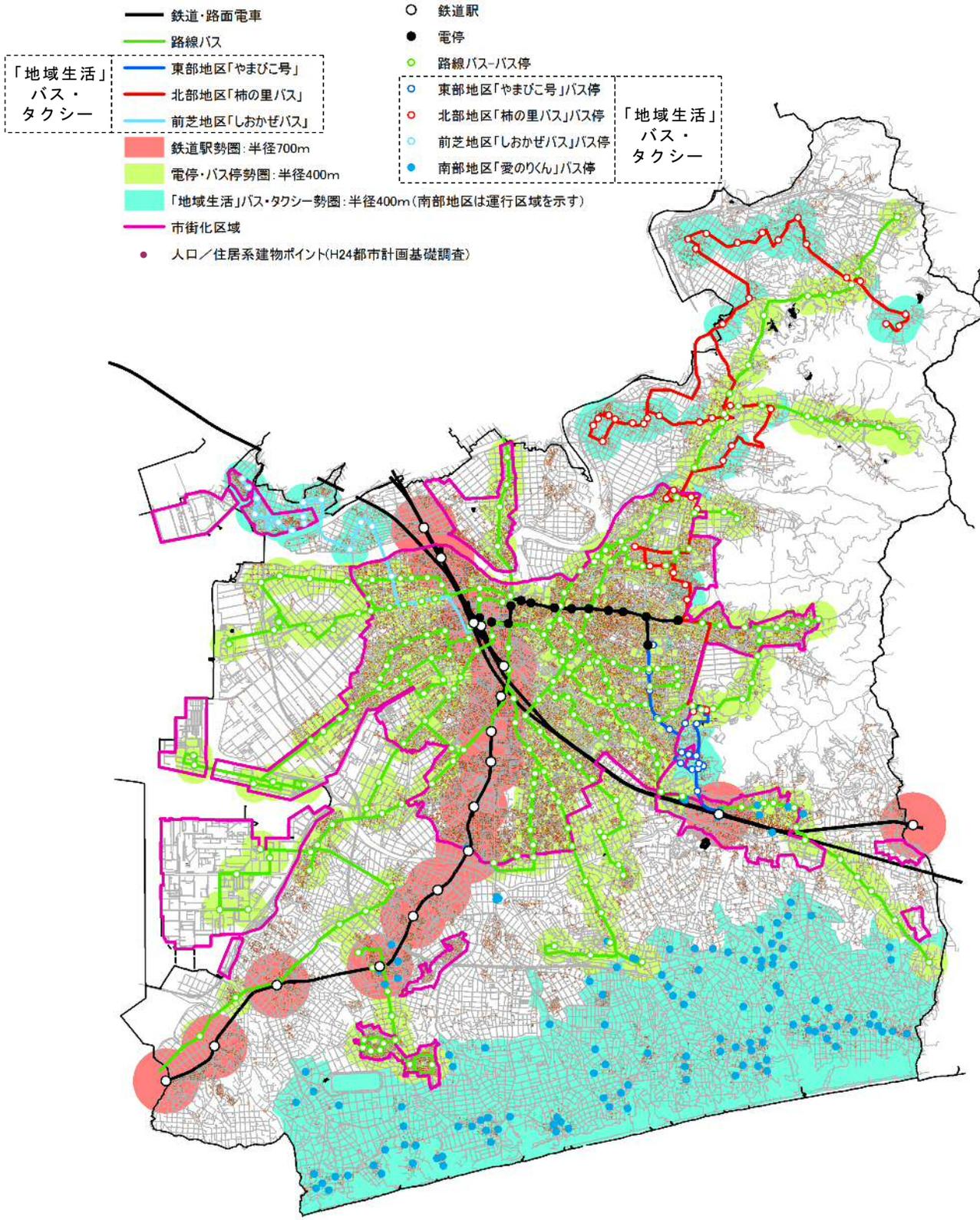
路線バスの廃止が進んだことで、公共交通利用圏域内の人口割合は平成17年度には80.4%まで減少しましたが、その後の「地域生活」バス・タクシーの運行によって、平成25年度には84.6%まで上昇しています。(表 11)

しかしながら、人口の集積が極めて少ない地域や市街化区域内の一部にも空白地域が残っている状況にあります。(図 50)

表 11 公共交通利用圏域内人口割合の推移

時点	勢 圏				計	適 用
	鉄道駅	路面電車 電停	路線バス バス停	コミバス バス停		
	範囲:半径 700m	範囲:半径 400m	範囲:半径 400m	範囲:半径 400m		
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)



※ 豊橋市の公共交通利用圏域とは？

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 50 市内公共交通の利用圏域（平成 25 年 10 月時点）

②「地域生活」バス・タクシーの現状

需要の少ない地域では、「地域生活」バス・タクシーを中心としたサービス提供により、地域と行政が連携した取組みによって様々な運行形態・サービス水準で運行されています。（表 8）

本市では、各路線の運行継続条件を、「豊橋市「地域生活」バス・タクシー実施要綱」で定め、運行・利用状況を評価しながら地域住民などと共に運行の継続に努めています。

「地域生活」バス・タクシーの運行継続条件

- ・ 主体性（地域が運営に主体的に取り組んでいること）
- ・ 利用度（「地域生活」バス・タクシーが適切に利用されていること）
- ・ 継続性（適切な費用と内容で運行され、公的負担が過大でないこと）

地域によって運行日・本数、運賃体系は異なりますが、定時定路線型の路線では、1日当たり概ね30～40人程度の利用があり、1便当たりの利用者数は概ね2～4人（定員9名のジャンボタクシーで運行）、収支率は概ね10～50%程度となっています。1地区当たりの行政による運行支援（欠損額等補助）は、年間500万円程度となっています。

また、市の南部地域で平成25年10月から運行を開始（実証運行）したタクシー車両を使ったデマンド型の「愛のりくん」では、乗合率は概ね1.5人/回となっています。

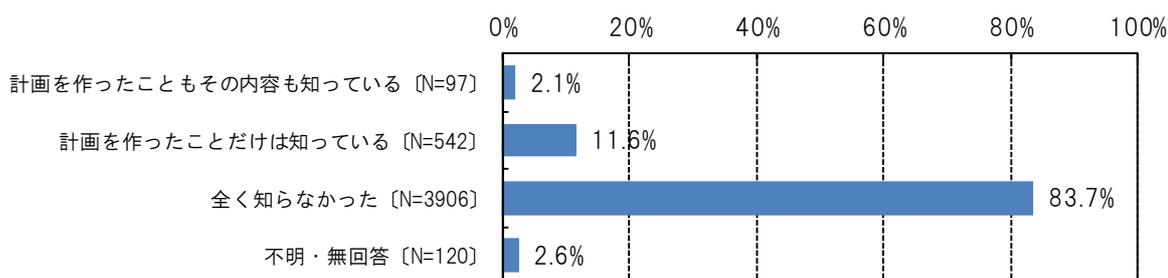
■課題 2：過度な自家用車利用からの転換

課題 2-1：交通施策に対する認知度の向上

- 現都市交通マスタープランでは策定・取組みへの認知度は極めて低く、市民への情報提供が十分でない状況下では、取組みに対する市民の参画や十分な効果の期待できません。
- 現状の交通課題に対する市民ニーズ、施策の重要度は高いものがあり、これに対応する取組みの実施にあたっては、様々な手段で情報提供を行い、交通施策の認知度を向上する必要があります。

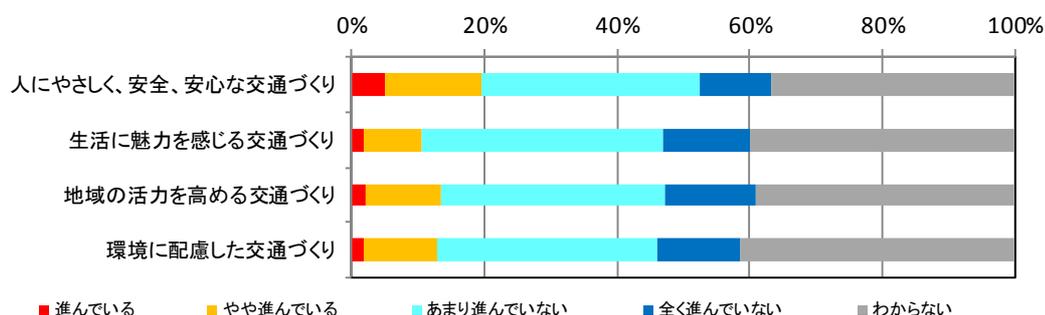
① 現都市交通マスタープランに関する市民の認知度

計画の策定について、「全く知らない」が約84%を占め(図 51)、取組みによる計画の目標の進捗状況についても、「あまり進んでいない」および「わからない」回答が多くなっています。(図 52)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 51 現「都市交通マスタープラン」の認知状況



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 52 現在の豊橋市がそれぞれの目標の方向に進んでいるかの市民意識

課題2-2：環境に配慮した交通行動に対する市民意識の醸成

- 交通安全に対する市民意識を高めることについて、市民の重要度は高くなっています。環境の面からも、市民が自発的に環境にやさしい交通手段へ転換する意識を醸成する取組みによって、適切な自家用車利用を促す必要があります。

① 自動車の利用状況

パーソントリップ調査では、自動車の利用割合は引き続き高い状況にあり、これまでも様々な取組みに行ってきましたが、過度な自家用車利用からの転換は進んでいない状況にあります。(4.(3)参照)

特に、高齢者の自家用車利用の増加などにより、本市の自動車利用分担率は70%に近く、以前より増加しています。

前述の4.(3)で示したように、全体的な自動車のトリップ数は、平成13年に対し平成23年では微減していますが、高齢者の自由目的で自動車利用が大きく増加しています。

また、ピーク時間帯における通勤目的の自動車のトリップ数が大きく減らなかったことから、現都市交通マスタープランにおける通勤時の自動車利用から他手段への転換や時間帯の平準化の取組みの効果は限定的であったと言えます。(図 53)

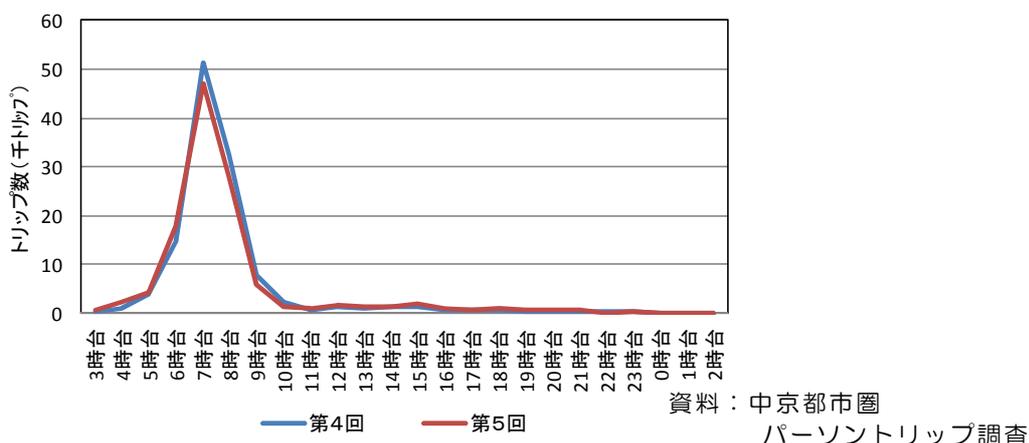
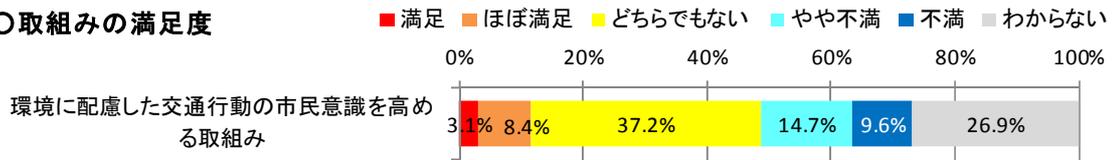


図 53 通勤目的の自動車利用による出発時間の変化

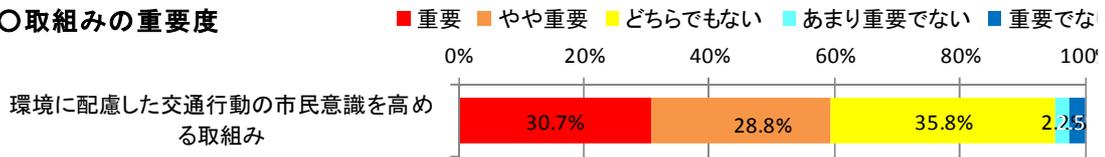
② 環境に配慮した交通行動の取組みに対する市民意識

現状では、自家用車利用から他手段への転換は十分進んでおらず、市民アンケート調査による「環境に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み」に対する満足度は低くなっていますが、今後取組むこととしての重要度は高い結果が得られており、実際の行動へと移すことが課題です。(図 54)

○取組みの満足度



○取組みの重要度

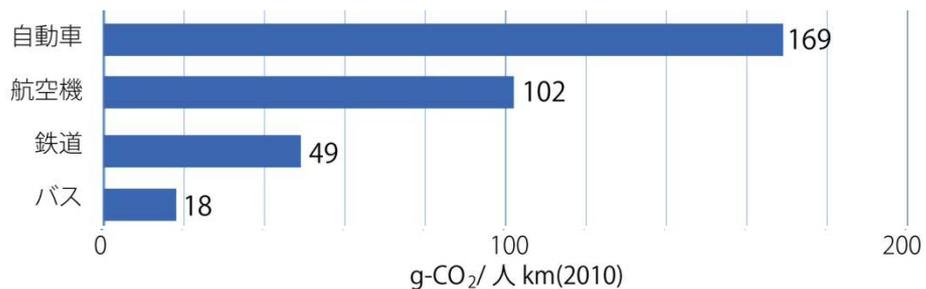


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 54 環境に対する取組みの満足度・重要度

③ 交通機関ごとの環境に関する特徴

輸送量あたりの二酸化炭素排出量は、自動車が多くなっています（図 55）。自動車は 1 台あたりの輸送人数が少ない（図 56）ため、1 人 1 台あたりの排気ガスの量は、大量輸送手段である公共交通に比べて多くなります。



資料：国土交通省総合政策局資料

図 55 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

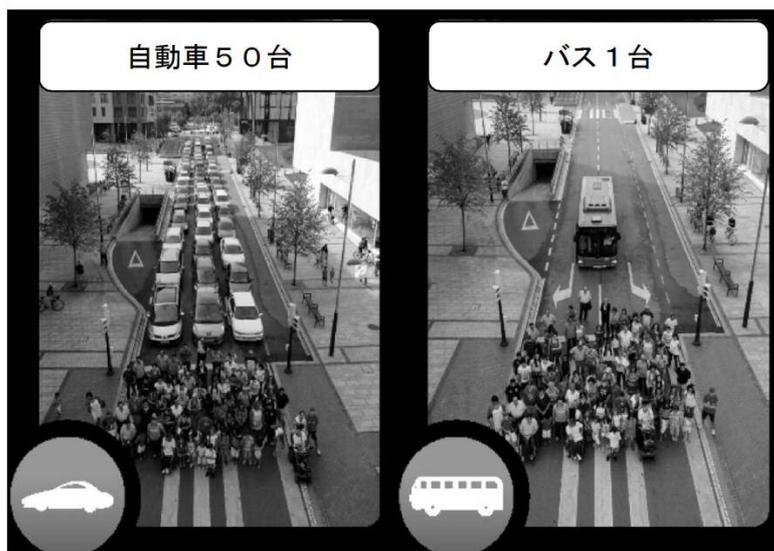


図 56 50 人が利用する場合の自動車とバスの占有台数イメージ

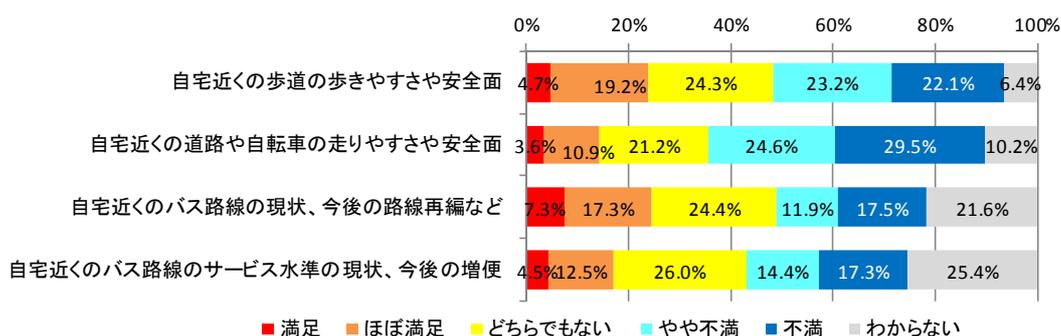
課題 2-3：徒歩・自転車・公共交通の利便性向上

- 自家用車利用からの転換を促すためには、市民意識の変革などソフト的な取組みだけでは効果が限定的であることから、ハード的な取組みと一体で進めることで、より一層の効果が期待できます。
- 高い利便性のある自家用車利用からの転換を促すには、その受け皿となる徒歩・自転車・公共交通などのサービス水準や利用環境を改善し、利便性向上を図る必要があります。

① 徒歩・自転車・バスに関する取組みの市民満足度

市民アンケート調査では、徒歩・自転車・バスに関する取組みの満足度は低い状況にあります。（図 57）

特に、バスに関しては、「わからない」回答も多く、バスの運行・サービス自体を知らない市民も多いものと考えられます。



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 57 徒歩・自転車・バスに関する取組みの満足度

■ 課題 3：中心市街地へのアクセス性・回遊性の向上

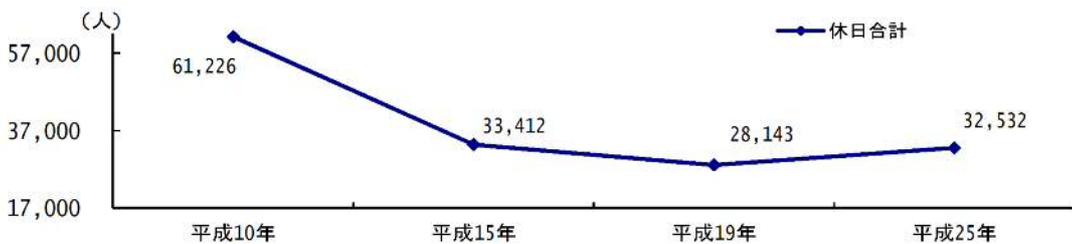
課題 3-1：まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備

- まちなかの歩道整備に対する満足度は比較的高い状況にありますが、中心市街地の活性化を図るため、まち自体の魅力を高めること以外に、賑わいと交流を促進する観点から、さらに歩行者優先の快適な歩行環境整備などが求められます。

① 中心市街地の歩行者通行量

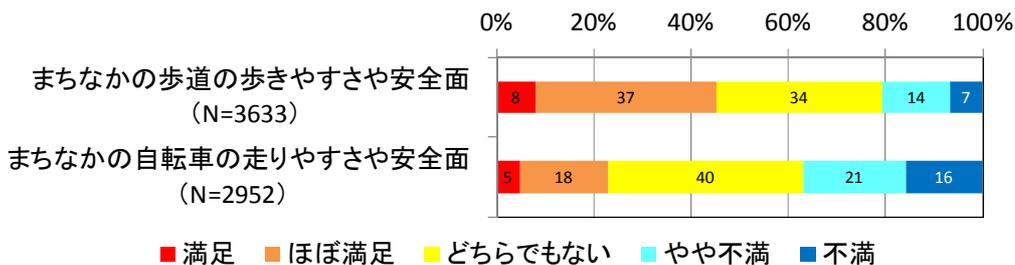
駅前歩行者通行量は、近年、通行量の減少は一定の歯止めがかかっており、増加の傾向にあります。（図 58）

市民アンケート調査による「まちなかの歩道の歩きやすさや安全面」の満足度は、比較的高い結果が得られています。（図 59）



資料：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画

図 58 駅前商業ゾーンの休日 11～17 時の歩行者通行量



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 59 まちなかの徒歩・自転車に関する取組みの満足度

② 市中心部の発生集中交通量の変化

市内々における豊橋駅周辺地域への移動は出勤、自由、業務の目的で減少傾向にあり、特に自由目的の中心部ゾーンの内々トリップ数が大きく減少しています。（表 12、図 60）

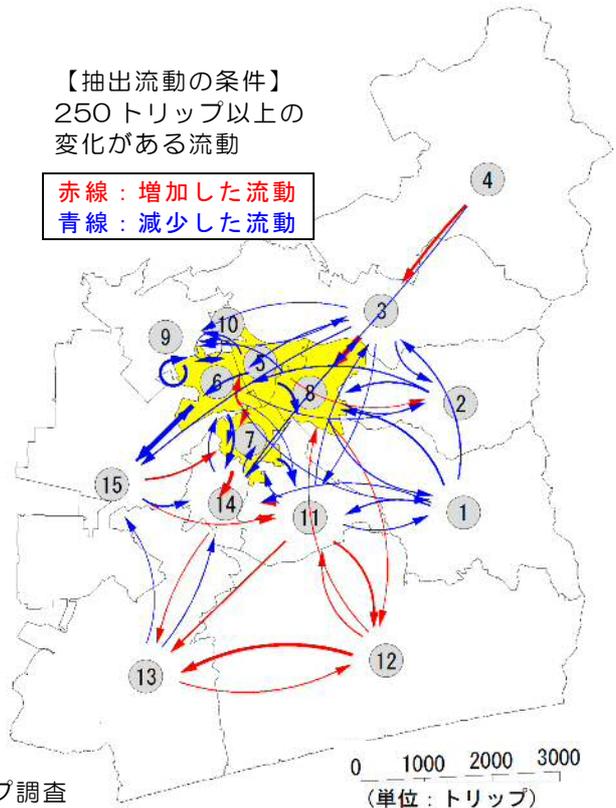
また、交通手段別では、自動車に比べ、徒歩や自転車の減少割合が大きくなっています。（表 13～表 15）

表 12 自由目的の市内々の発生集中トリップ数の変化（第5回調査－第4回調査）

基本ゾーン	内々	発生	集中	集中－発生
1	-3,074	-2,116	-938	1,178
2	-2,945	-1,716	-505	1,211
3	-318	-514	-995	-481
4	-825	1,017	187	-830
5	-3,356	56	-1,316	-1,372
6	-211	-2,999	-3,608	-609
7	-969	-1,104	1,974	3,078
8	-2,820	-1,841	274	2,115
9	-2,380	-1,637	-1,675	-38
10	15	-798	-158	640
11	-4,165	935	-901	-1,836
12	261	1,513	1,281	-232
13	-1,115	-760	1,947	2,707
14	-506	1,254	-2,518	-3,772
15	-2,555	-139	-1,898	-1,759

【抽出流動の条件】
250トリップ以上の
変化がある流動

赤線：増加した流動
青線：減少した流動



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 60 自由目的の市内々トリップの変化（第5回調査－第4回調査）

表 13 基本ゾーン別代表交通手段【徒歩】伸び率

自動車 基本 ゾーン	発生集中量			分担率		
	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13
ゾーン5	18,776	15,441	0.82	18.6%	17.1%	0.92
ゾーン6	13,280	10,538	0.79	16.9%	15.7%	0.93
ゾーン7	13,070	8,361	0.64	18.0%	13.6%	0.75
ゾーン8	18,998	13,740	0.72	17.4%	14.6%	0.84

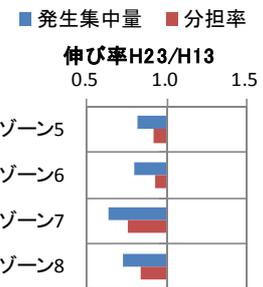


表 14 基本ゾーン別代表交通手段【自転車】伸び率

自動車 基本 ゾーン	発生集中量			分担率		
	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13
ゾーン5	15,404	13,675	0.89	15.2%	15.1%	0.99
ゾーン6	11,943	8,966	0.75	15.2%	13.4%	0.88
ゾーン7	11,505	8,429	0.73	15.9%	13.7%	0.86
ゾーン8	19,160	12,653	0.66	17.6%	13.4%	0.76

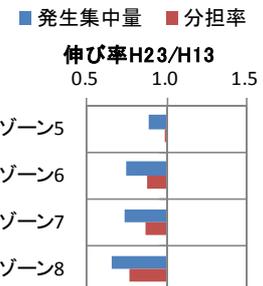
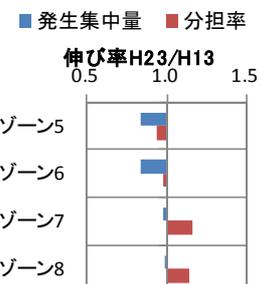


表 15 基本ゾーン別代表交通手段【自動車】伸び率

自動車 基本 ゾーン	発生集中量			分担率		
	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13
ゾーン5	40,994	34,465	0.84	40.5%	38.2%	0.94
ゾーン6	39,777	33,248	0.84	50.7%	49.5%	0.98
ゾーン7	27,350	26,906	0.98	37.8%	43.8%	1.16
ゾーン8	55,049	54,573	0.99	50.6%	57.9%	1.14



課題3-2：来訪頻度の増加や回遊性を高める更なる取組み

- 中心市街地での滞在時間や来訪頻度を高めるため、公共交通などによる中心市街地へのアクセシビリティと地域内の回遊性の向上を図る取組みが必要です。

① 中心市街地活性化社会実験の事例

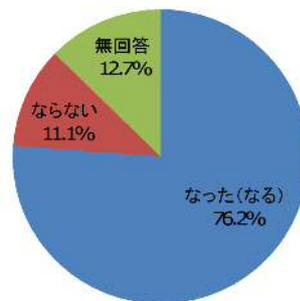
本市では、中心市街地の賑わい創出のために、平成24年度に「中心市街地活性化社会実験」として、歩行者天国や公共駐車場料金見直し等を実施しました。

その際に実施したアンケート調査では、おかえり切符サービスなどの取組みが、中心市街地来訪への誘因性に効果があることが確認されました。（図61）

そのため、中心市街地の活性化に向けて、引き続き取り組んでいます。

おかえり切符による中心市街地来訪への誘因性

●Q6: 中心市街地を訪れるきっかけとなりましたか(なりますか)?
n=63



資料：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画

図61 「中心市街地活性化社会実験（H24）」アンケート調査結果

課題3-3：まちなかの駐輪環境の向上

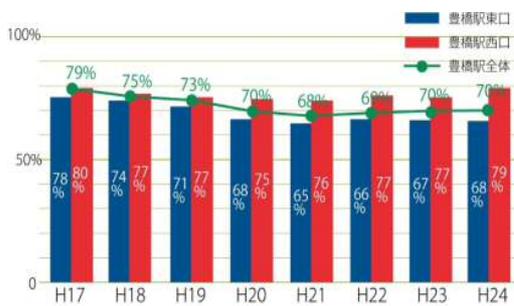
- 中心市街地では、主に駅利用を主体とした駅に近い場所での駐輪場整備が主体となっており、まちなかに直接アクセスでき、まちを回遊する人のための駐輪場は不足しています。
- まちなかへの自転車での来訪を促進するため、駅に近い場所だけでなく、買物など利用目的に応じたまちなかの駐輪環境を向上させ、利便性を高める必要があります。

① 中心部の自転車交通量の変化

歩行者と同様に、市内々における豊橋駅周辺地域への自転車による流動トリップは減少しています。（表 14）

② 駐輪場の利用状況

豊橋駅周辺の地下駐輪場稼働率は70%程度（図 62）であるのに対し、自転車等放置規制区域における警告数は年間約6,000台で増加傾向にあります。（図 63）



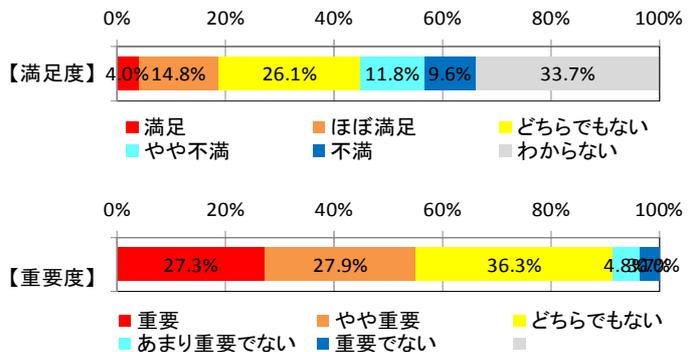
資料：豊橋市
図 62 豊橋駅の地下駐輪場稼働率



資料：豊橋市
図 63 自転車等放置規制区域における警告・撤去数

③ まちなかの自転車駐輪環境の満足度・重要度

市民アンケート調査による「まちなかの駐輪環境」に関する取組みについて、満足度は、満足・ほぼ満足と不満・やや不満とも同程度であります。今後の取組みの重要度としては高くなっています。（図 64）



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）
図 64 まちなかの駐輪環境に関する満足度・重要度

■ 課題 4 : 交流の促進

課題 4-1 : 外出機会の創出

- 本市は人口減少と本格的な少子高齢化が進展しつつあり、市民一人当たりの移動も減少しています。このような状況下で、都市を持続的に維持・発展するためには、人々の交流促進が不可欠です。
- そのために、高齢者の増加にも配慮し、外出機会そのものが創出される取組みが必要となります。

① 市内の流動量

市内の流出入人口は、流出超過となっており、夜間人口よりも昼間人口が少なくなっています。(図 65)

また、市の内々移動のトリップ数は減少傾向にあります。1人当たりのトリップ数は、総人口当たりと、外出人口当たりのいずれも、全年代で第4回調査よりも第5回調査の方が減少しており、減少量は30~34歳が最も多く、その前後の年代の25~44歳が比較的減少量が大きく、若年層で減少が目立っています。(図 66)

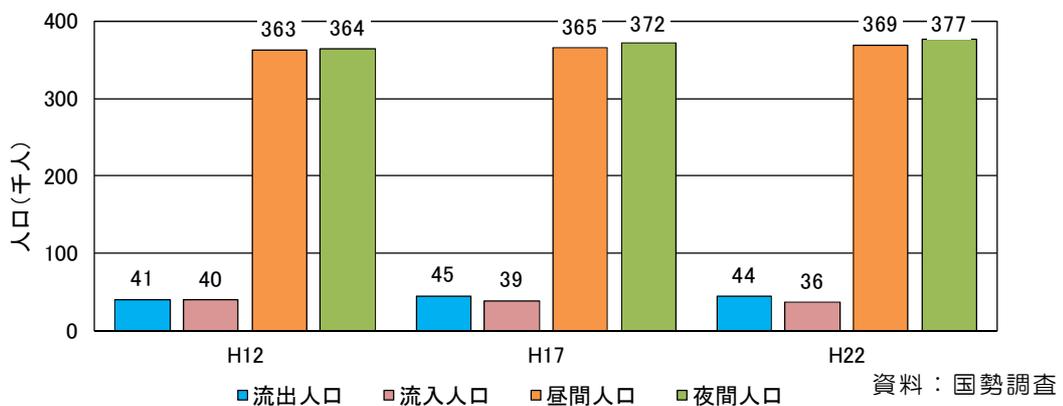


図 65 流出入人口の推移

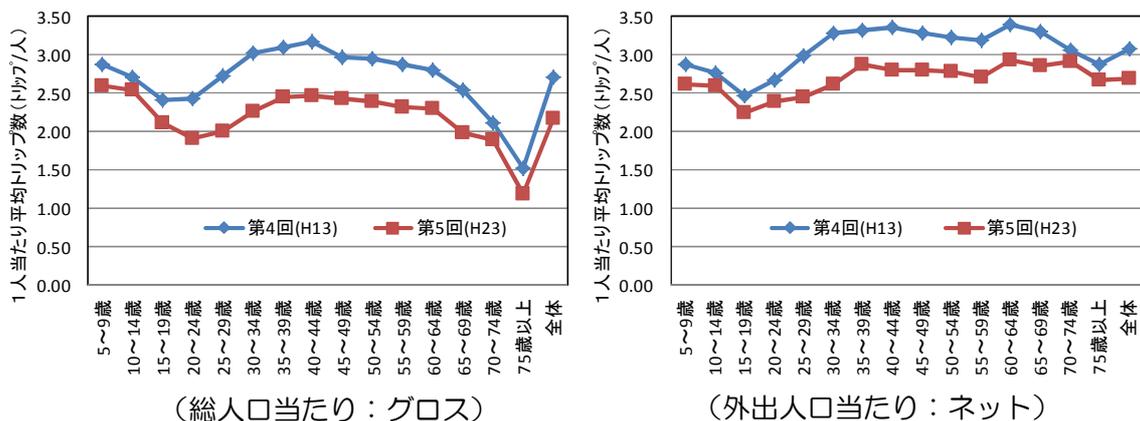


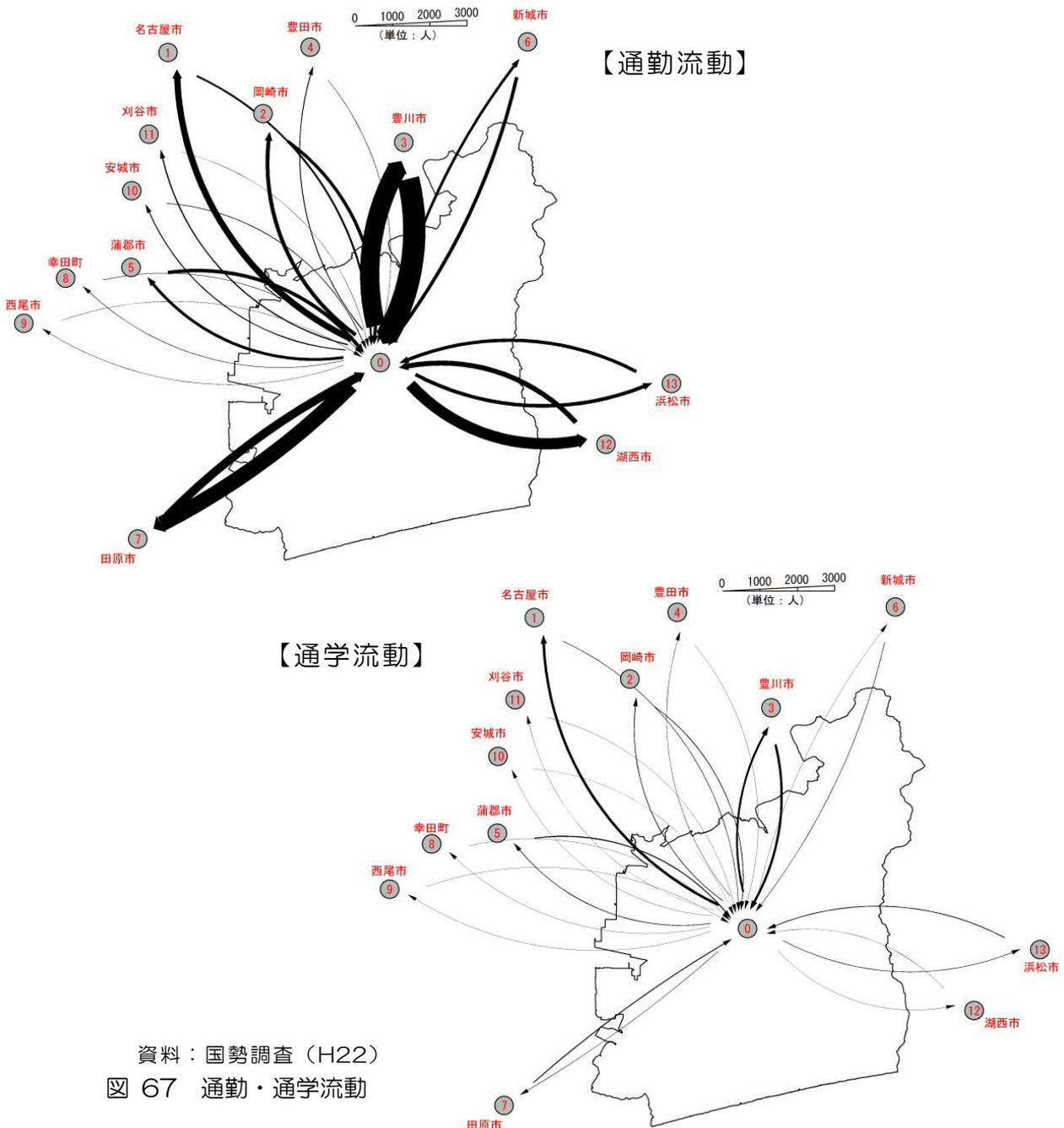
図 66 年齢別1人当たりトリップ数 (資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

課題 4-2：広域流動を支える鉄道を中心としたサービスの向上

- 広域的な市への来訪者を増やすことにより、活力と賑わいを創出することも重要です。そのため広域的な流動に対しては、鉄道を中心とした高度な運行サービス提供を維持していく必要があります。

① 市外流動の状況

市外流動は、本市と隣接する豊川市、田原市、静岡県との移動量が多い傾向にあり、全体的には市外への流出が多くなっています。その他、名古屋市や岡崎市など、鉄道でつながる都市への広域的流動も多くなっています。(図 43、図 67)



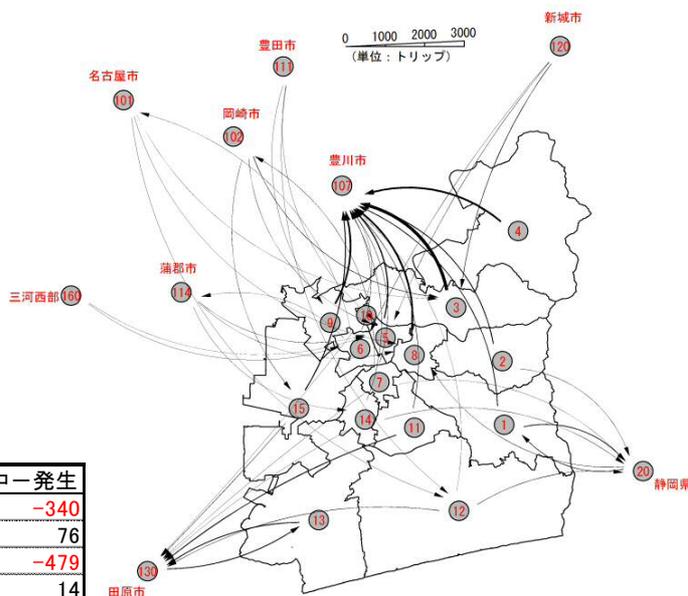
課題 4-3：隣接都市間との連携を考慮した道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成

- 隣接都市との結びつきをさらに強め、交流を促進するため、隣接都市における広域的な計画と連携した道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成を図る取組みが必要です。

① 隣接都市との流動状況

田原市、豊川市、湖西市の隣接都市間は、通勤・通学だけでなく、買い物などの日常の生活交通でも強い結びつきがあります。(図 68)

No	市外	発生	集中	集中-発生
101	名古屋市	660	320	-340
102	岡崎市	784	860	76
107	豊川市	7,368	6,889	-479
111	豊田市	196	210	14
114	蒲都市	584	782	198
120	新城市	541	921	380
130	田原市	2,146	2,750	604
160	三河西部	246	387	141
20	静岡県	1,788	910	-878



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 68 自由目的の市内外の流動状況

② 隣接都市の将来計画に関連する豊橋市の位置付け

■ 豊川市の将来計画

豊川市都市計画マスタープランでは、豊橋市との広域幹線軸は、国道1号、国道23号、国道362号、東三河環状線、(都)豊橋豊川線が位置付けられています。

■ 田原市の将来計画

田原市都市計画マスタープランでは、豊橋市との広域連携軸は、国道259号、国道42号、豊鉄渥美線が位置付けられています。

第2次田原市地域公共交通戦略では、豊橋駅周辺に中枢幹線、藤沢地域に地域連携幹線の公共交通網を形成するものとされています。

■ 湖西市の将来計画

湖西市都市計画マスタープランでは、豊橋市との拠点間連携軸として、JR東海道本線、国道1号が位置付けられています。

イ. 市民生活の質の向上のための課題

■課題5：移動の円滑化への対応

課題5-1：高齢者や子ども、障がい者等に配慮した交通施設の整備

- 今後の高齢化を踏まえれば、交通施設のバリアフリー化が不可欠です。特に公共交通利用を促進するためには、乗り継ぎなども含めた総合的な取り組みが必要です。
- 歩道は、地域や道路特性、施設の立地状況を踏まえ、移動円滑化された経路をネットワークとして整備することが必要です。

① 交通施設のバリアフリー化

交通施設のバリアフリー化は、移動円滑化の目標に対し、一部達成できていない状況です。(表 16)

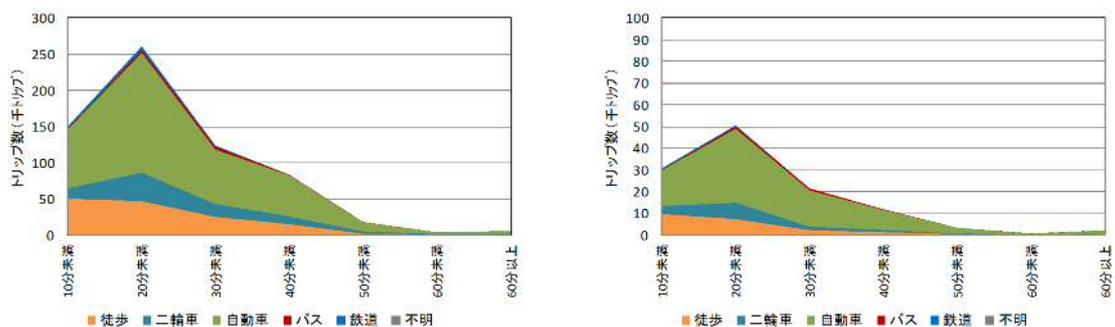
表 16 交通に関わるバリアフリー化状況

バリアフリー化対象		バリアフリー状況		
		平成 32 年度末までの目標※1	実績 (H26年3月末)	達成状況
駅 電停	豊鉄渥美線	利用者3,000人/日以上：100%	5 駅 中 3 駅※2	60%
	豊鉄東田本線		1 電停 中 1 電停	100%
	豊鉄渥美線	利用者3,000人/日未満：可能な限り	1 1 駅 中 1 駅※2	9%
	豊鉄東田本線		1 3 電停 中 6 電停	46%
車両	豊鉄渥美線	鉄軌道車両：70%	全 1 0 編成 中 1 0 編成※2	100%
	豊鉄東田本線		全 1 7 編成 中 1 編成	6%
	豊鉄バス	低床バス：100% ※平成27年度末	全 1 0 2 台 中 7 3 台	72%
		ノンステップバス：70%	全 1 0 2 台 中 3 9 台	38%
	タクシー	福祉タクシー：全国で28,000台導入	11,165台 (H22年3月末) 市内：3 6 4 台 中 7 台	—

※1：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針
 ※2：車いすでの円滑な乗降に対応している実績を示した。

② 歩行時間の特徴

歩行時間別のトリップ数は、20分未満の時間帯が最も多くなっています。高齢者も傾向は同じですが、市全体と比べて歩行時間は短くなっています。(図 69)



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 69 豊橋市の内々移動の所要時間別の利用交通手段ごとのトリップ数(左：市全体、右：高齢者)

課題5-2：安全性や利便性を高めるための施設の更新

- 交通施設の安全性を確保することは最も重要です。しかしながら、駅や電停、軌道敷の再整備などは、多くの費用を要します。
- そのため、交通事業者と行政が連携し、安全性と利便性向上双方の観点から効率的な整備を行うことが必要です。

① 路面電車施設に関わる現状

路面電車は14箇所の電停を有し、そのうち7箇所はバリアフリー化されています。東田電停は交通島のない電停となっています。

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らム1編成のみです。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、老朽化が進んでいます。

軌道敷は、特に東八町～競輪場前の約1.2kmの間で損傷が目立っています。(図 70)

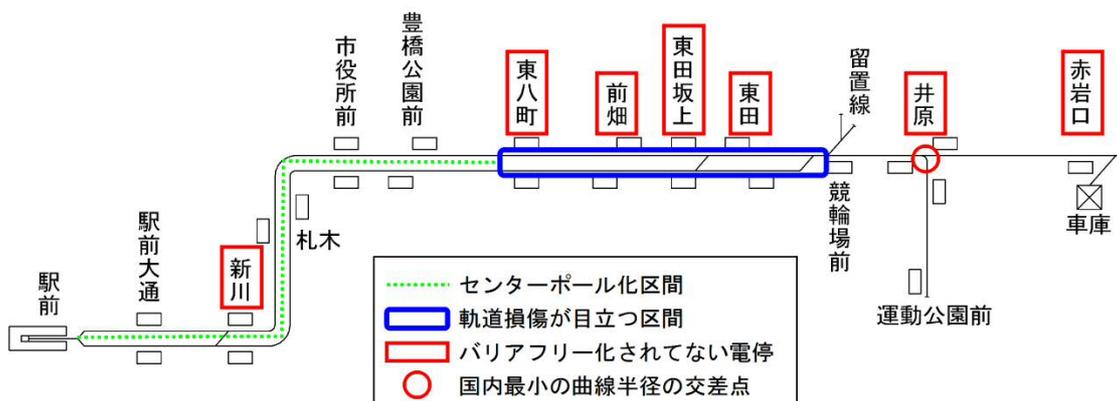


図 70 路面電車の施設・設備の現状

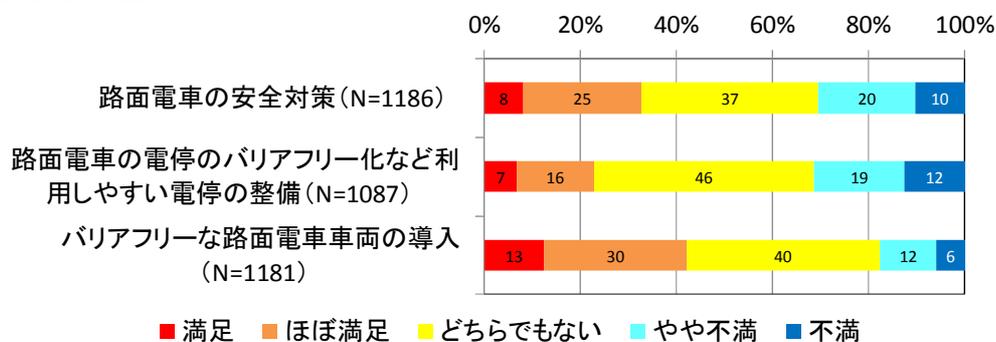


交通島のない東田電停



損傷が進む軌道敷（東八町～前畑電停間）

市民アンケート調査で、「バリアフリーな路面電車車両の導入」については、「満足・やや満足」の割合が高くなっていますが、「路面電車の安全対策」「路面電車の電停のバリアフリー化など利用しやすい電停の整備」については、「やや不満・不満」の割合が高くなっています。（図 71）



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 71 路面電車に関する取組みの満足度

課題 6：公共交通の利用のしやすさの向上

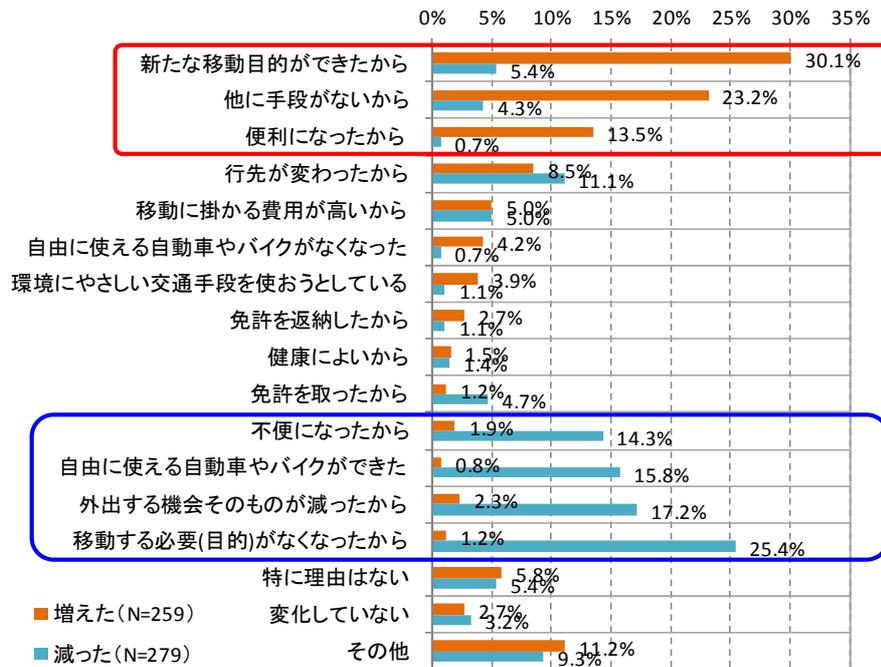
- 鉄道や路面電車のサービス水準に関しては、比較的満足度は高くなっていますが、バスに関しては満足度が低く、市域全体及び公共交通ネットワークの観点からは、バスを始めとする、公共交通全体の満足度を向上するための取組みが重要です。

① バス利用の増減の要因

市民アンケート調査で、バス利用が「増えた」理由は、「新たな移動目的ができたから」に次いで、「他に手段がないから」「便利になったから」が比較的多くなっています。

「減った」理由は、「移動する必要（目的）がなくなったから」「外出する機会そのものが減ったから」「自由に使える自動車やバイクができた」のほか、「不便になったから」も比較的多くなっています。

（図 72）

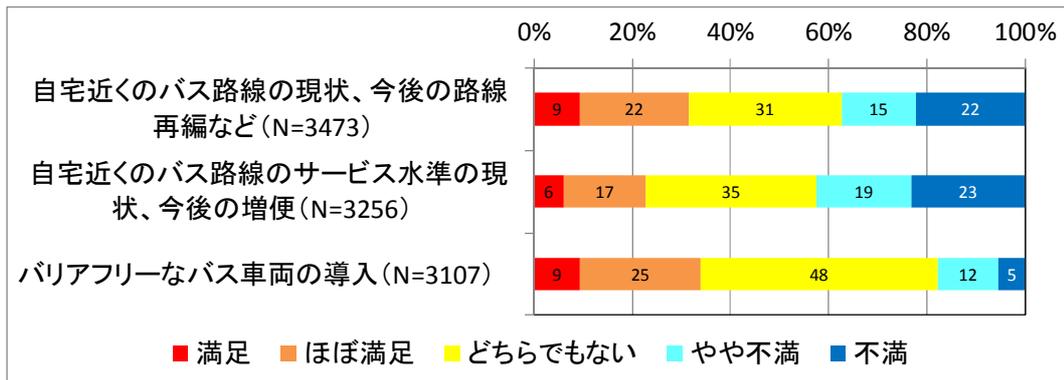


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 72 バス利用の増減の理由

② バスに関する取組みの満足度

市民アンケート調査で、「自宅近くのバス路線(ルート・バス停位置)の現状」「自宅近くのバス路線のサービス水準(運行本数・運行時間帯)の現状」については、「やや不満・不満」の回答割合が高い傾向にあります。(図 73)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 73 バスに関する取組みの満足度

■ 課題 7 : 交通事故の削減

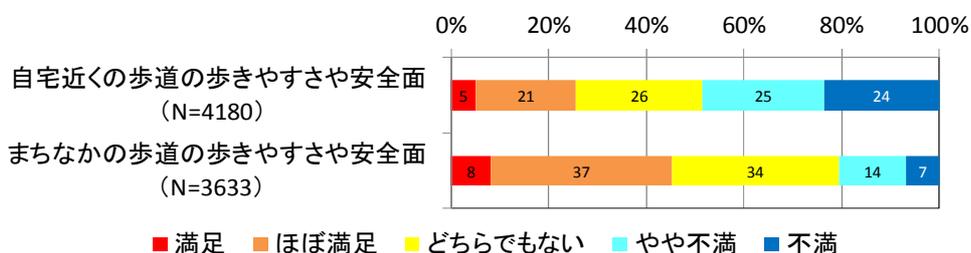
課題 7-1 : 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保

- 地域の状況に応じ、歩行者と自転車の通行環境を改善する必要があります。

① 徒歩に関する取組みの満足度

市民アンケート調査で、「自宅近くの歩道の歩きやすさや安全面」については、満足度が低い傾向にあります。

また、「まちなかの歩道の歩きやすさや安全面」については、「自宅近くの歩道」の回答に比べて満足度は高くなっています。(図 74)

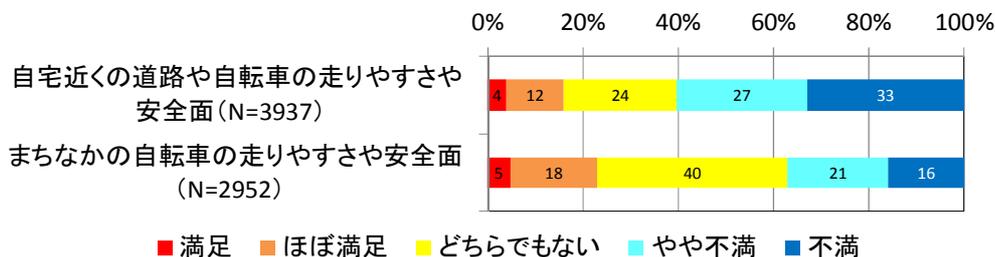


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 74 徒歩に関する取組みの満足度

② 自転車に関する取組みの満足度

徒歩と同様に、「自宅近くの道路や自転車の走りやすさや安全面」については、まちなかと比べ、「満足・やや満足」は低い傾向にあります。(図 75)

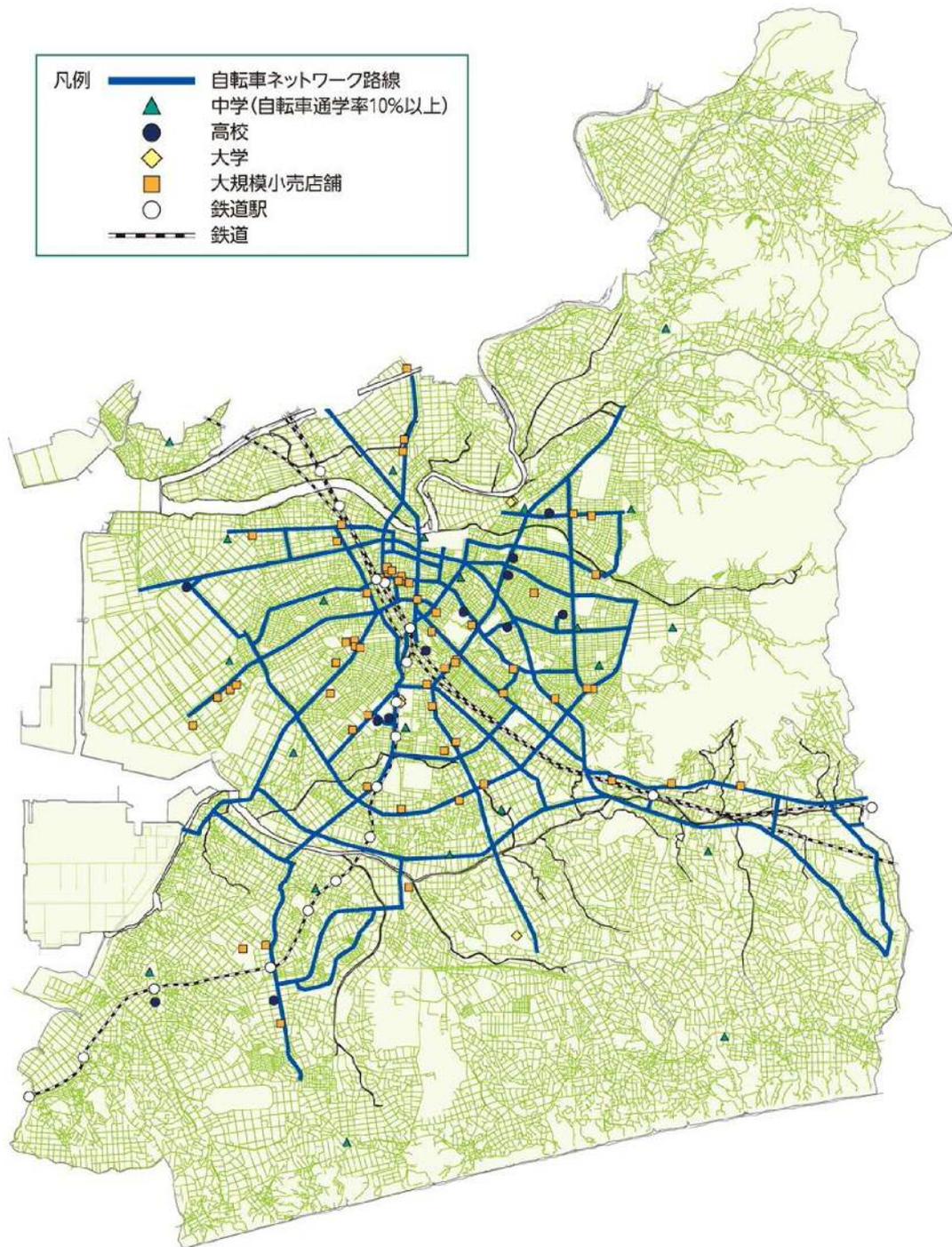


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 75 自転車に関する取組みの満足度

③ 自転車ネットワーク路線

「豊橋市自転車活用推進計画」では149kmの自転車ネットワーク路線を選定し、優先度を踏まえ、様々な手法・形態で整備を推進していくこととしています。(図 76)



資料：豊橋市自転車活用推進計画

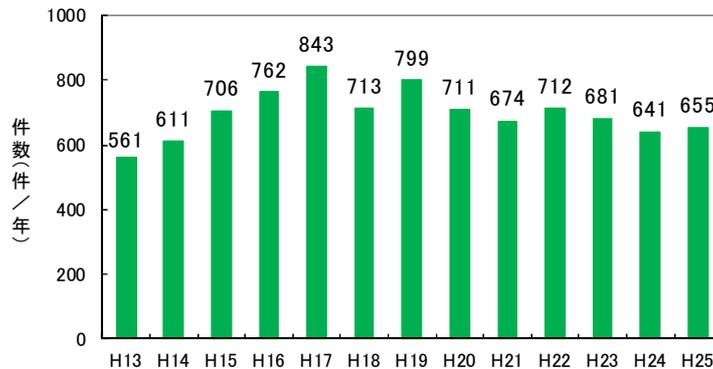
図 76 自転車ネットワーク路線

課題7-2：交通ルール遵守とマナー向上の更なる取組み

- 自転車を安全に安心して利用してもらうため、様々な交通安全に関する取組みを継続していくとともに、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車運転手等全ての人が交通ルールを遵守し、マナーを向上するための更なる取組みが重要となります。

① 自転車に関係する交通事故

自転車が当事者となる交通事故は年間700件程度発生しており、交通事故死傷者数に占める自転車の割合は2割近くを占めます。（図77）



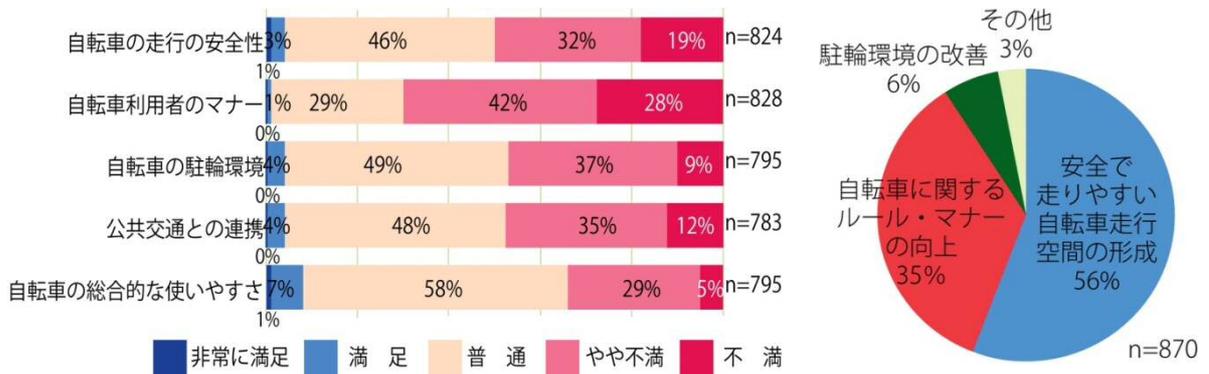
資料：豊橋市の交通事故

図 77 自転車が当事者となる交通事故件数の推移

② 利用環境と重要と思う施策

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ます。（図78：左図）

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ます。（図78：右図）



資料：豊橋市自転車活用推進計画

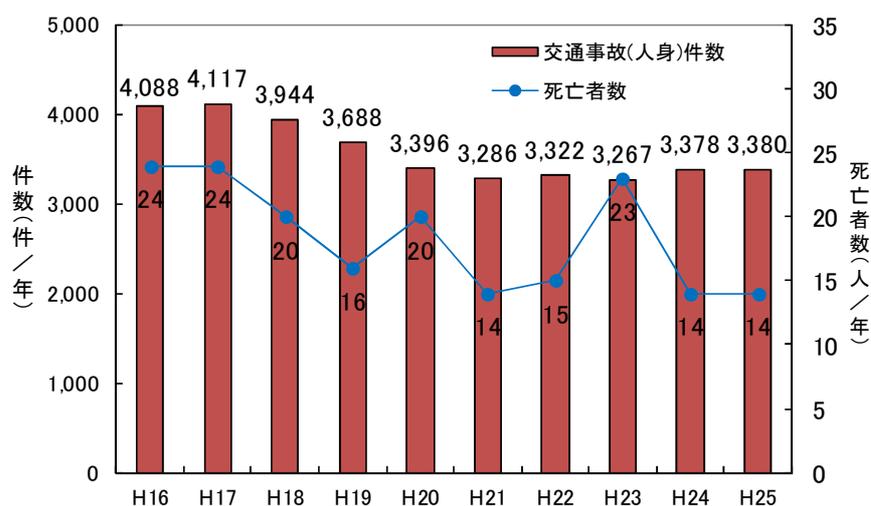
図 78 自転車利用環境の満足度（左）、最も重要と思う自転車に関する施策（右）

課題7-3：安全・安心して歩ける生活道路の確保

- 道路交通全体の交通安全に対する取組みは引き続き重要です。特に、生活道路の交通安全対策によって、通学路などの日常生活における地域内の安全性向上や、地域コミュニティ・交流の場として、楽しく歩くことができるような空間を創出する必要があります。

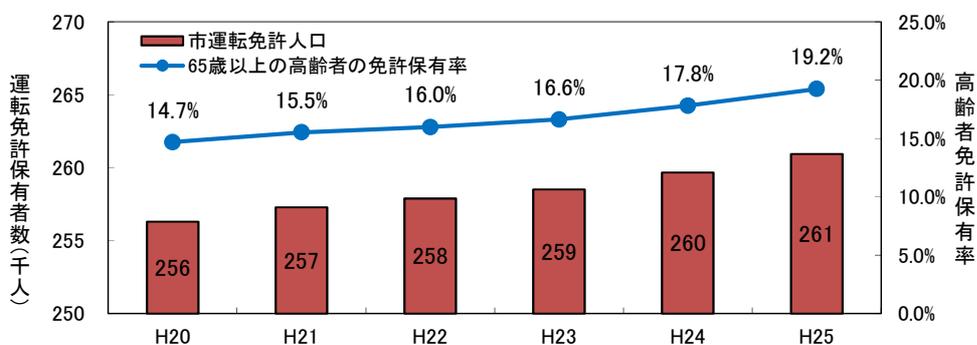
① 交通事故の発生状況

市内の交通事故の発生は減少傾向にあります（図 79）が、高齢者の運転免許保有率は年々高まっており（図 80）、高齢者が関わる交通事故による死者・負傷者数の比率はやや増加傾向にあります。（図 81）



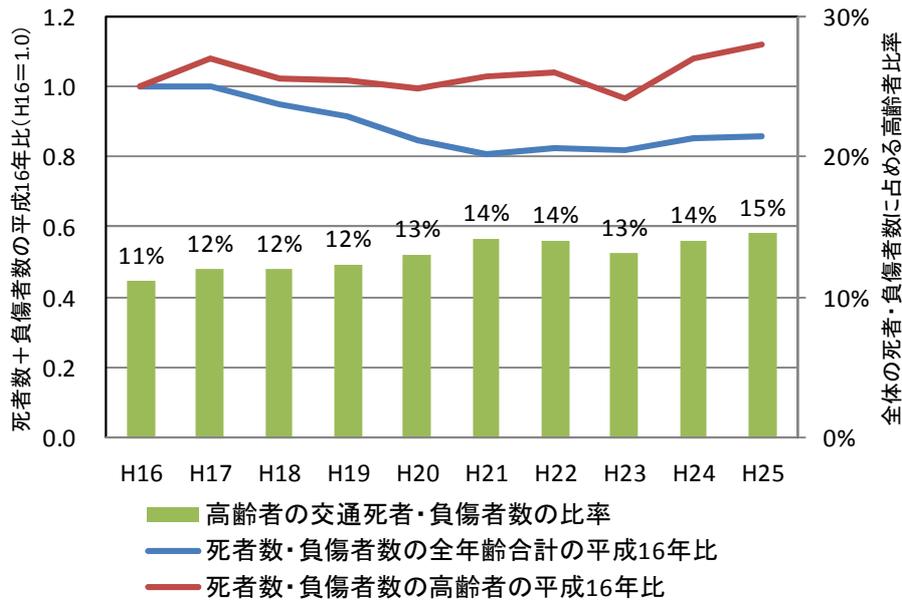
資料：豊橋市統計書

図 79 市内の交通事故の発生状況



資料：愛知県警

図 80 豊橋市の免許保有の推移

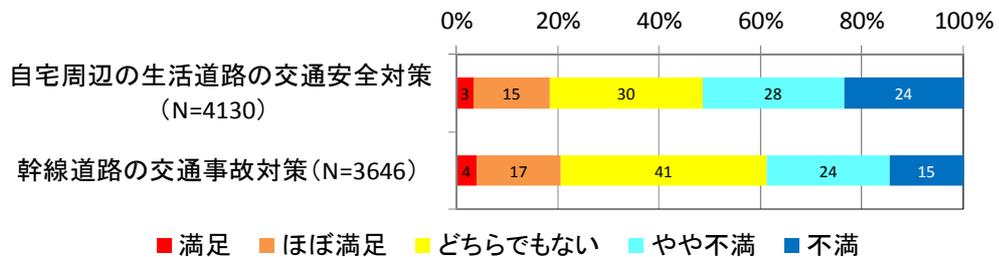


資料：愛知の交通事故

図 81 市内の交通事故の全体に占める高年齢者の交通死者数・負傷者数の比率

② 自動車に関する取組みの満足度

市民アンケート調査で、「自宅周辺の生活道路の交通安全対策」「幹線道路の交通事故対策」については、いずれも「不満」が「満足」を上回っています。(図 82)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 82 自動車に関する取組みの満足度

■ 課題 8：市民の健康増進

課題 8-1：歩く機会の創出

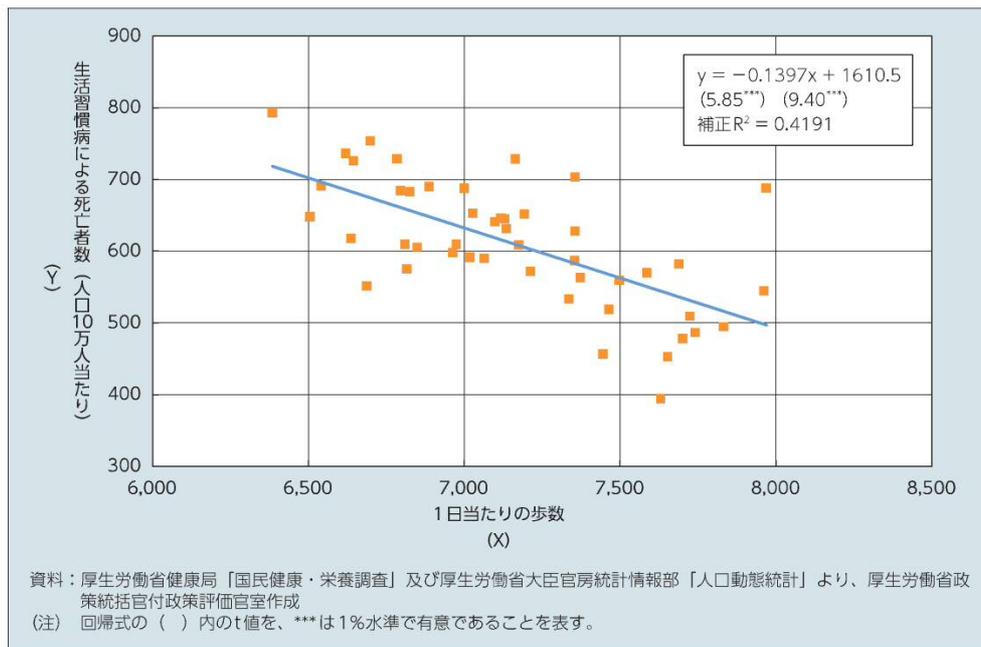
- 健康増進の視点からも歩く機会の創出や安全で歩きやすい歩道整備など、超高齢社会に対応した人にやさしい取り組みが必要です。

① 徒歩トリップ数の変化

パーソントリップ調査では、徒歩のトリップ数は、第4回調査に比べて第5回調査では減少しています。(4.(3)参照)

② 健康との関係

1日当たりの歩数が増えれば増えるほど、生活習慣病による死亡者数が減少するという関係が見られます。(図 83)

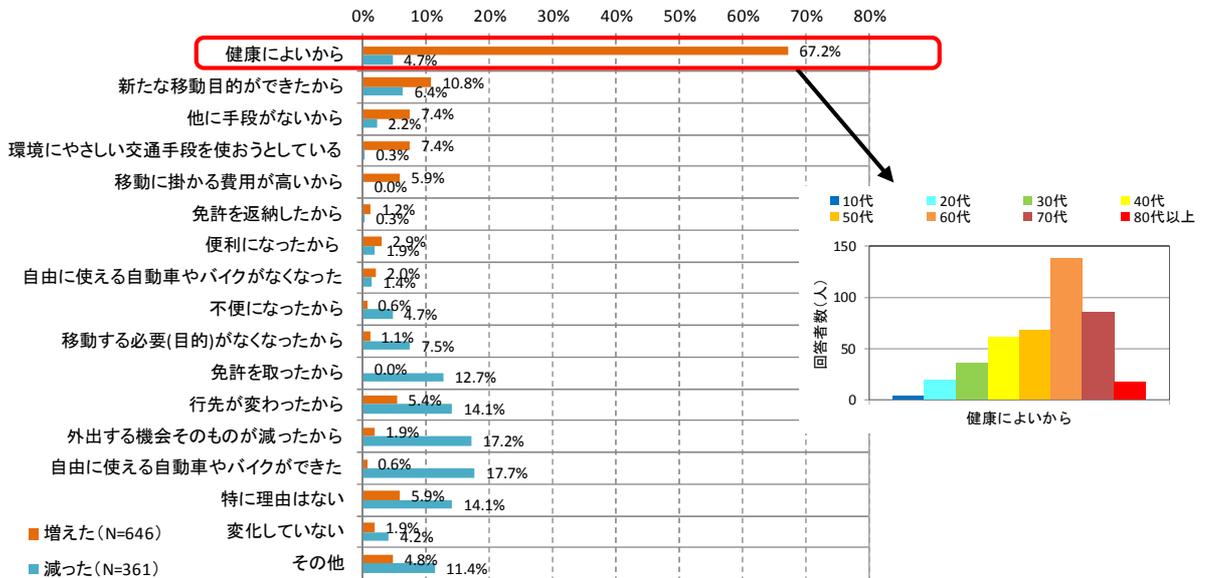


出典：平成 26 年版厚生労働白書

図 83 歩数と生活習慣病による死亡者数（人口 10 万人当たり）の関係

③ 徒歩による移動の増減理由

市民アンケート調査で、徒歩での外出が「増えた」理由は、「健康によいから」が特に目立っており、回答した年齢は60代を筆頭に40～70代で多くなっています。(図 84)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

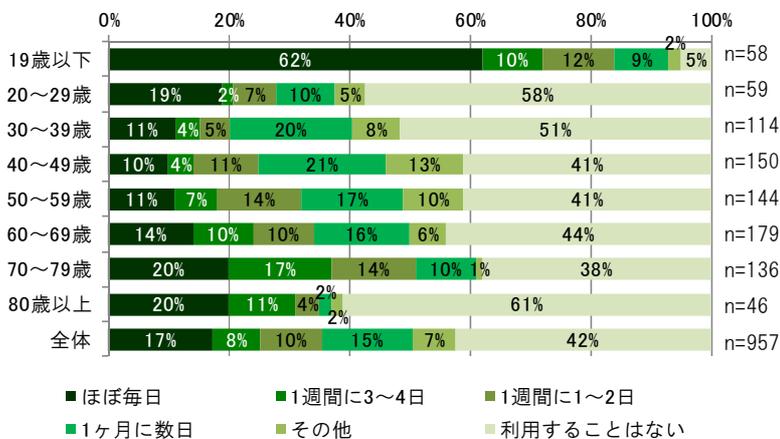
図 84 徒歩利用の増減の理由

課題 8-2：自転車活用の推進

- 5 km 程度までの短距離の移動では、過度に自家用車利用に依存しない交通への転換を推進するための有効な交通手段です。
- 健康増進の観点からも、自転車の活用を推進する取組みを図ることが必要です。

① 自転車の利用特性

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て自転車利用頻度は高くなり、70歳代では週1～2日以上の利用が半数を占めています。（図 85）



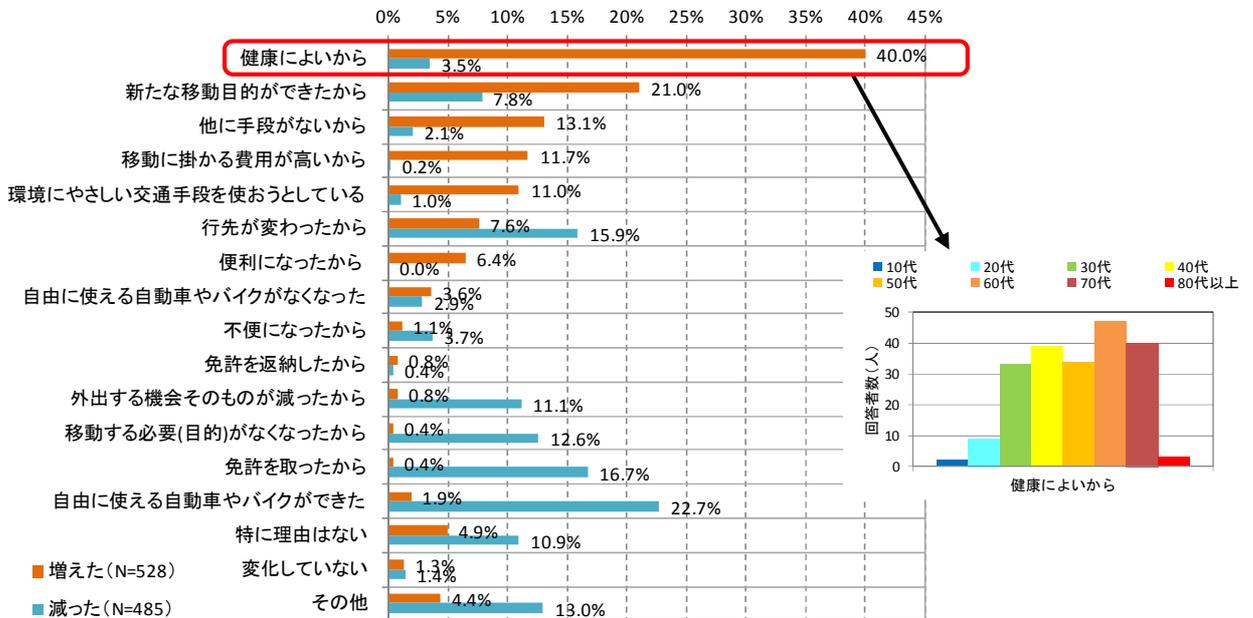
資料：豊橋市自転車活用推進計画

図 85 年代別自転車の利用頻度

② 自転車による移動の増減理由

自転車利用が「増えた」理由は、「健康によいから」が特に目立っており、回答した年齢は30～70代と幅広い年代で多くなっています。

(図 86)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 86 自転車利用の増減の理由

■課題 9：道路交通の円滑化

- 豊橋駅周辺や臨海部周辺などにおける道路混雑・渋滞対策に引き続き取り組むとともに、未整備の都市計画道路の整備を進め、道路交通の円滑化を図る必要があります。

① 市内主要道路の交通量、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、次いで市西部の臨港地区周辺の国道23号バイパスや豊橋渥美線などが多くなっています。(図 88：右図)

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していますが、その他の路線の多くは、交通量が減少しています。(図 87)

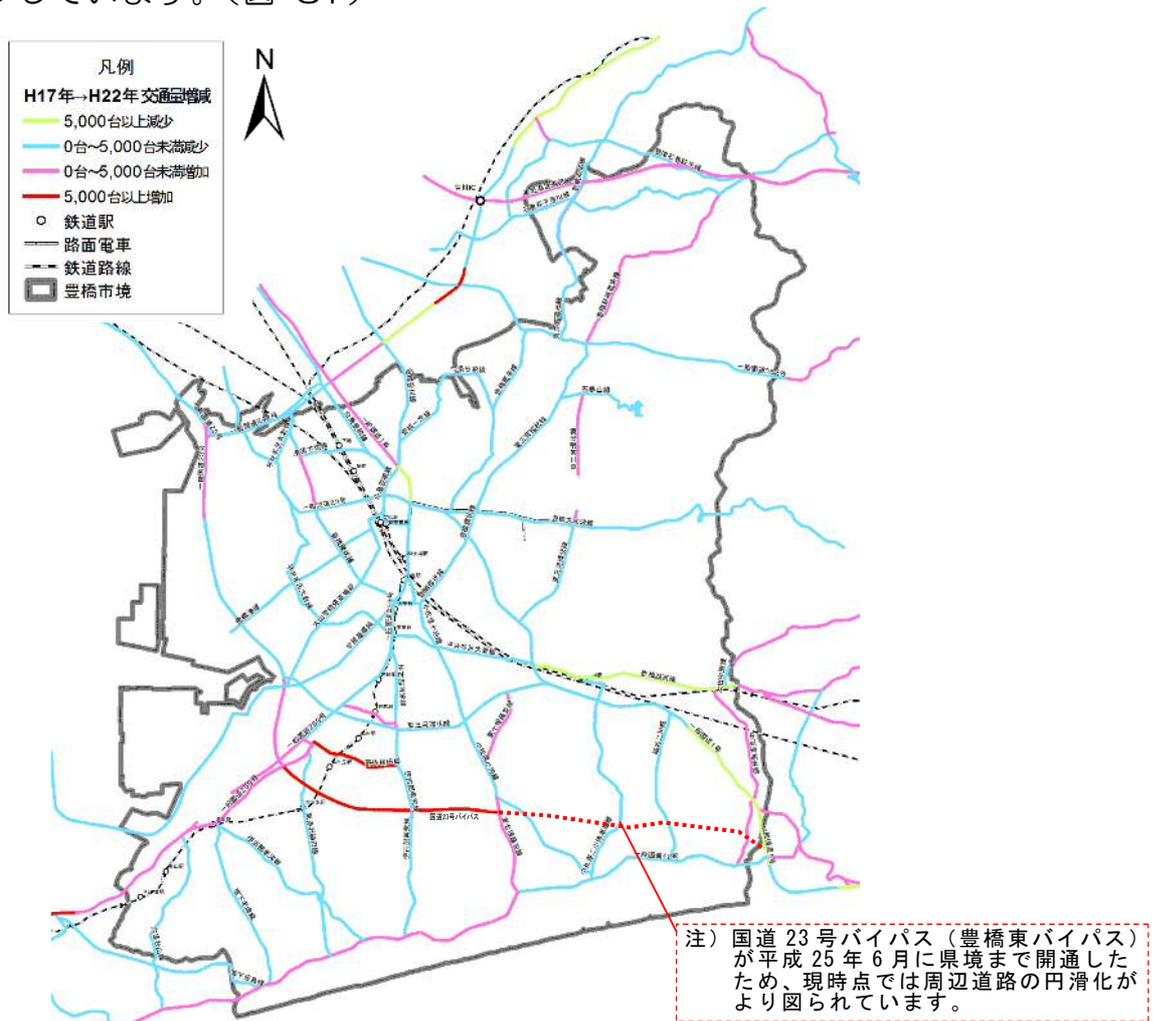


図 87 交通量の増減(平成17年→平成22年) 資料：道路交通センサス

ピーク時の旅行速度（図 89）は、全体的には改善傾向が見られますが、交通量・混雑度（図 88）が増加している豊橋駅周辺や臨海部周辺では、依然として低い状況にあります。

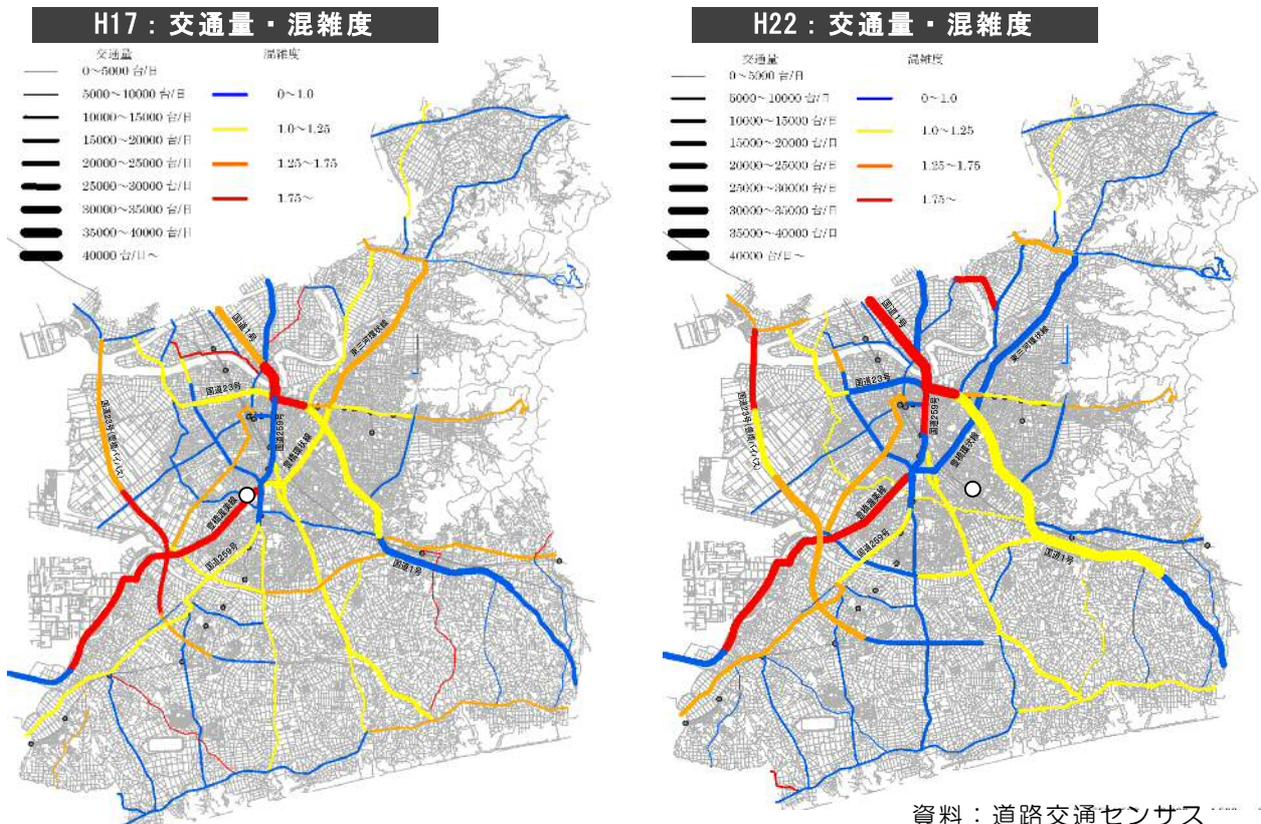


図 88 主要道路の交通量と混雑度（左図：平成 17 年、右図：平成 22 年）

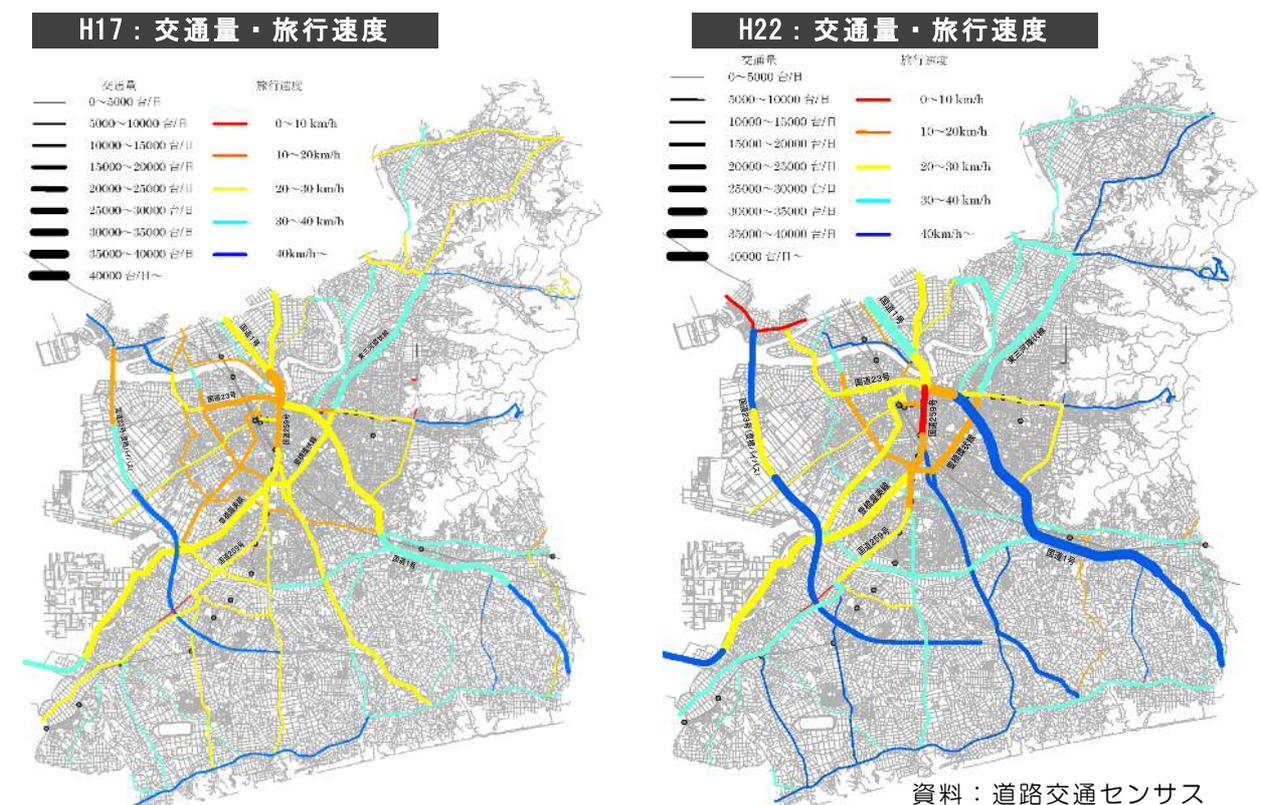
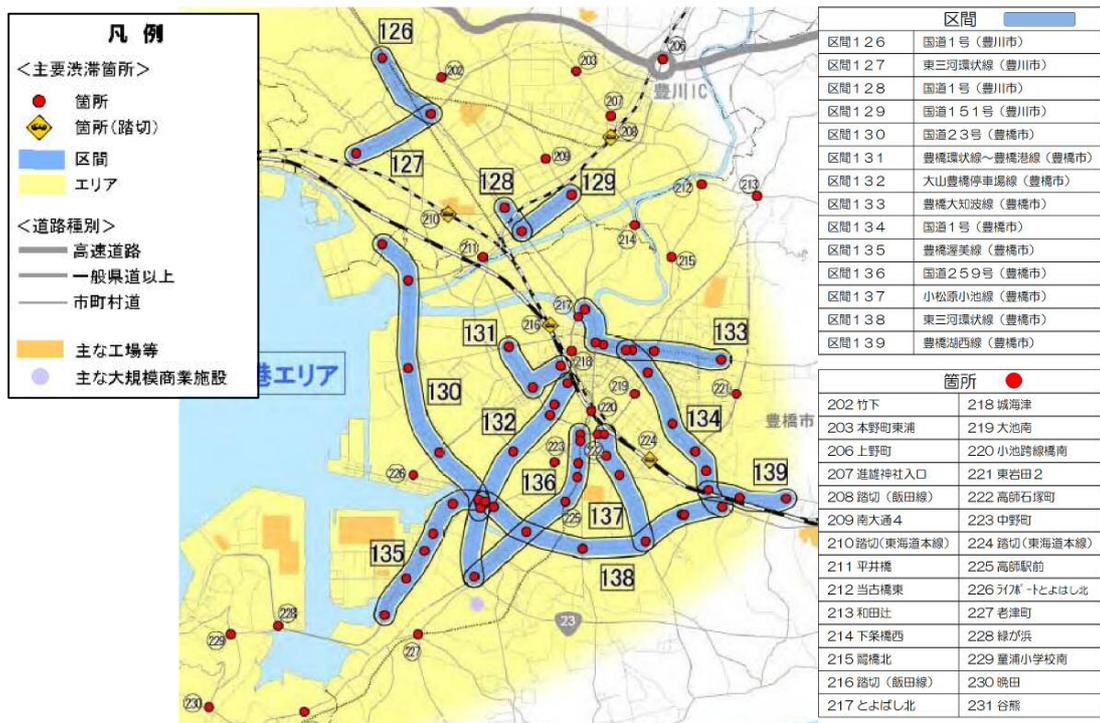


図 89 主要道路の交通量とピーク時旅行速度（左図：平成 17 年、右図：平成 22 年）

② 道路の渋滞状況

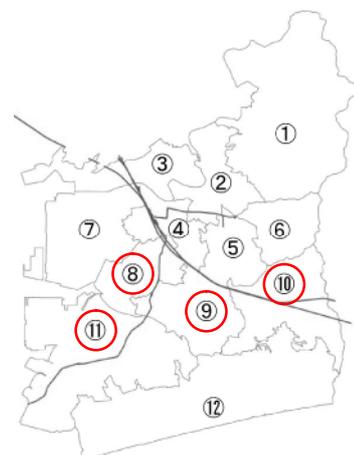
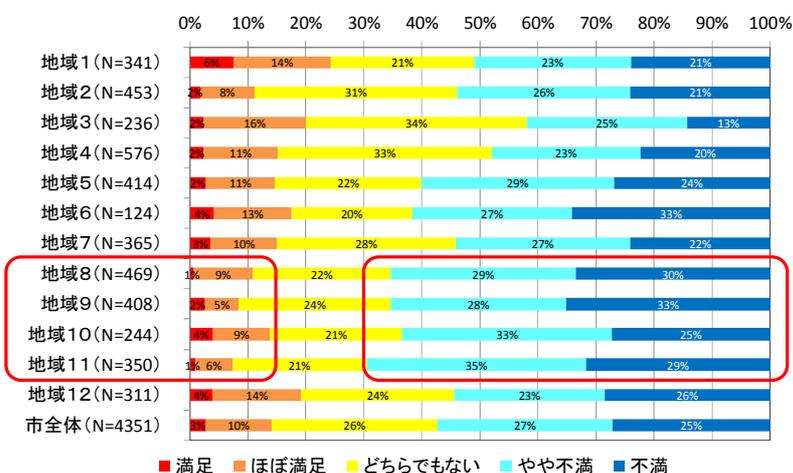
現都市交通マスタープランの主な取組みの一つである「バイパスや環状道路などの整備」の目標は達成していますが、前記の交通量等の状況及び変化と同様、市内の主な渋滞箇所や区間は、豊橋駅を中心とする市街地や臨海部に集中しています。(図 90)

また、市民アンケート調査による「道路の混雑・渋滞対策」の取組みに対する満足度は、市中心部の南側の地域8・9、大規模工場等を有す地域10・11で「やや不満・不満」の割合が他の地域に比べ高い傾向にあります。(図 91)



資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会（平成25年1月現在）

図 90 市内の主要渋滞箇所



資料：市民アンケート調査（平成26年9月実施）

図 91 自動車に関する取組みの満足度（道路の混雑・渋滞対策）

■課題10：災害への対応

- 広域的視点からみた緊急輸送道路の機能に加え、本市市街地の防災性の向上に資するためにも、緊急輸送道路を補完・強化する都市計画道路ネットワークの形成が必要です。
- また、道路以外にも、豊鉄渥美線や路面電車など、公共交通の老朽化した施設の更新、耐震化等が必要です。

① 緊急輸送道路の状況

緊急輸送道路は、地震災害の警戒宣言時及び発災時における救助・救急・医療・消火活動及び物資輸送などの緊急車両が優先的に通行する道路であり、主に国道を始めとした現況道路網をベースに緊急輸送道路が指定されています。（図 92）

これまでの取組みで緊急輸送道路の整備延長は、現都市交通マスタープランにおける目標の8.05kmを越える11.85kmが新たに整備され、緊急輸送道路体系が強化されました。

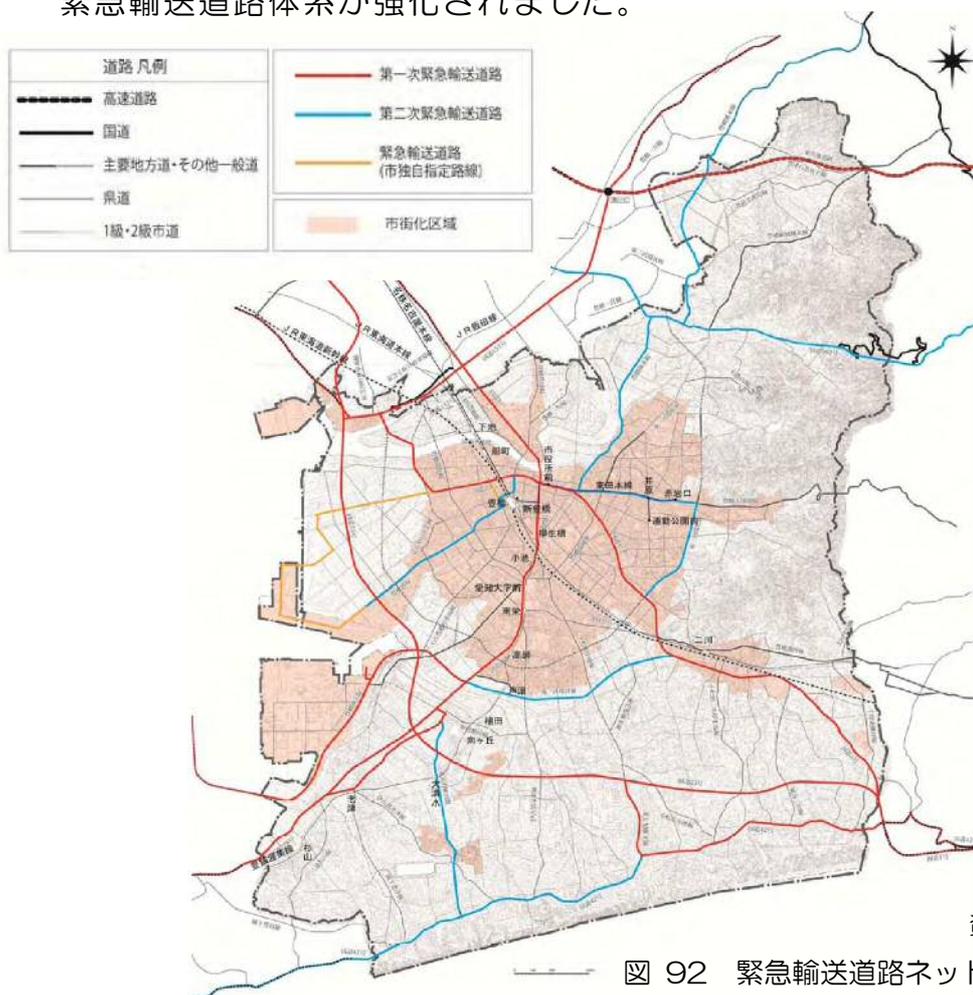


図 92 緊急輸送道路ネットワーク計画

ウ. 取組みを進める上での課題

■課題 1 1 : 市民ニーズを踏まえた円滑で効率的な交通施策の推進

- 市民の交通に対するニーズは多様で、利用の多い自動車交通に関する取組みの重要度は高い傾向にあります。しかしながら、回答者全体に比べ利用者での評価は公共交通に関する施策の重要度が高くなっていることから、引き続き取り組むことが必要です。
- 限られた財源の中で、様々な交通課題を解決するためには、円滑で効率的な施策の推進が必要となります。

① 都市交通施策の満足度と重要度

自宅近くの歩道、自転車の走りやすさや安全面、道路交通に関すること、交通安全に対する市民意識向上などは、現状の満足度が比較的低く、重要度は高くなっています。

バスのサービス水準や鉄道駅や電停への駐車場整備に関する満足度は低いにも関わらず、他と比べ重要度は低い傾向にありますが、これら公共交通に関する重要度の評価は、回答者全体に比べ利用者では高くなっています。(図 93)

—□— 満足度【全回答者】 —◇— 重要度【全回答者】
—□— 満足度《各交通手段の利用者》 —◇— 重要度《各交通手段の利用者》

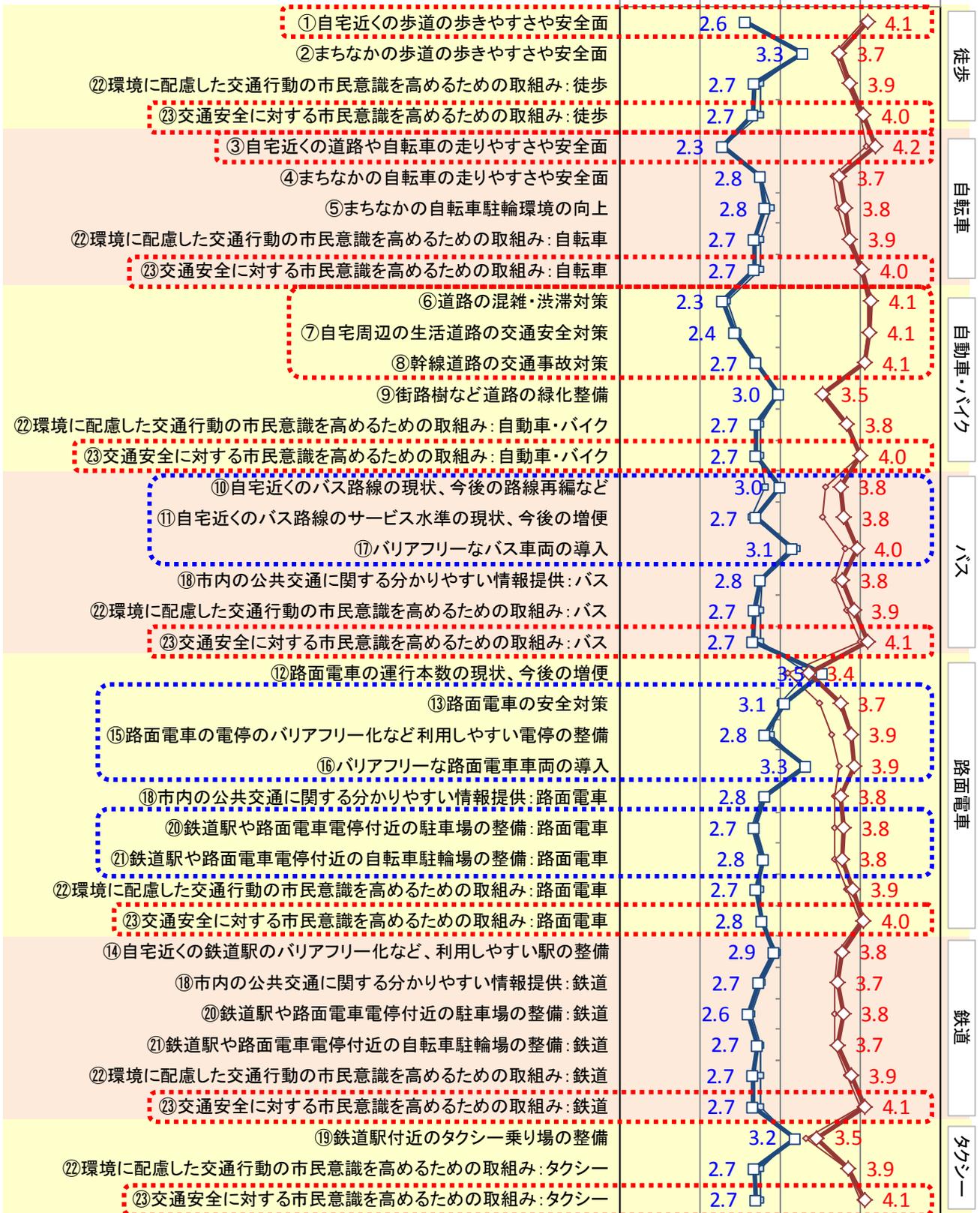


重要度の評価が 4.0 以上の施策

全回答者より利用者の重要度の評価が大きい施策

満足度・重要度の評価点

1.0 2.0 3.0 4.0 5.0



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

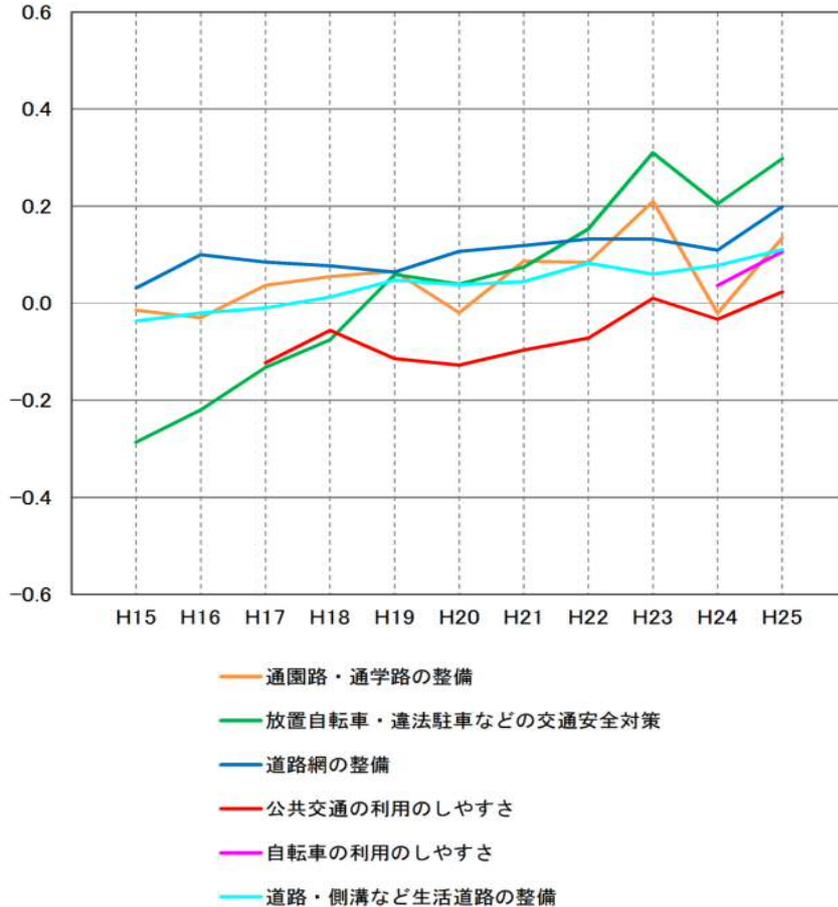
図 93 取組みの満足度と取り組むべき施策の重要度

② 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くなっていますが、評価点は向上しつつあります。

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ます。

(図 94)



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)



資料：市民意識調査結果より作成

図 94 市民意識調査による交通に関連した項目の満足度評価

注) 市民意識調査は、市民と行政が一体となったまちづくりを推進するにあたって、市民の意見や要望を把握し、まちづくりに反映させることを目的として、毎年実施している調査です。市内在住の20歳以上の市民5,000人を無作為に抽出して、設問用紙を郵送で配布し、郵送で回収を受けた結果を集計しています。

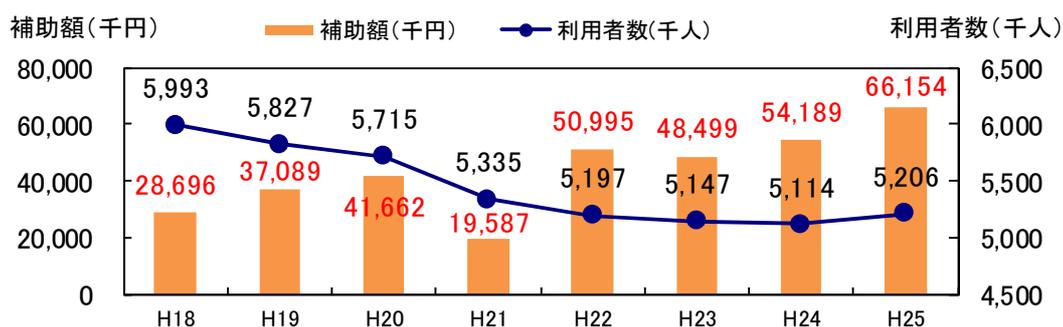
■ 課題 1 2 : 公共交通の維持・活性化に対する行政の関与

- 公共交通を維持・活性化を図るためには、交通事業者だけでは十分な取組みを実施することが困難です。
- 集約型都市構造の実現に向けた公共交通ネットワークを形成するためには、公共交通に対する公的支援の必要性と関係者の役割を明確化する必要があります。
- その上で、市民生活の向上やまちの活性化につながる施策などに対し、行政が適切に関与をしていくことが求められます。

① バス路線維持のための行政関与

市は一部のバス路線に対して補助金を出して維持しています。

近年は、年間5,000万円を超える補助を行っています。(図 95)

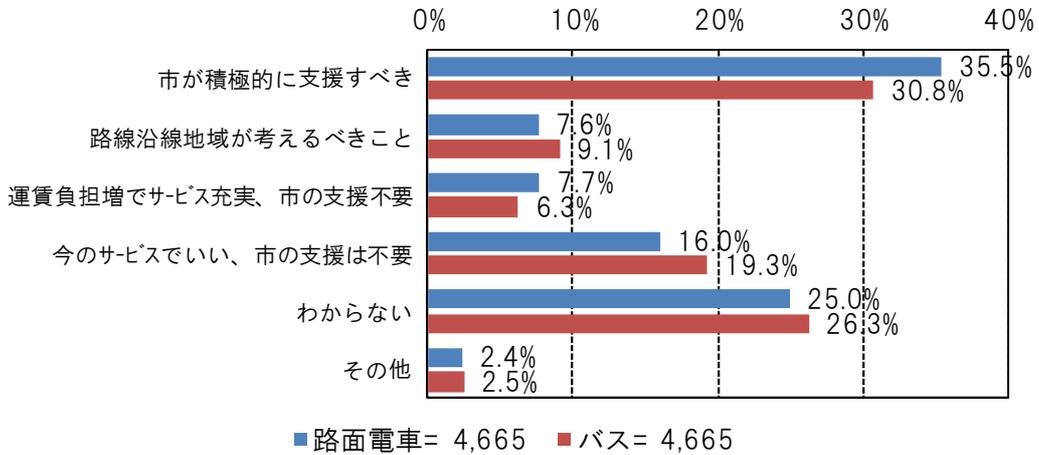


資料：豊橋市

図 95 豊橋市のバスに対する補助金の推移

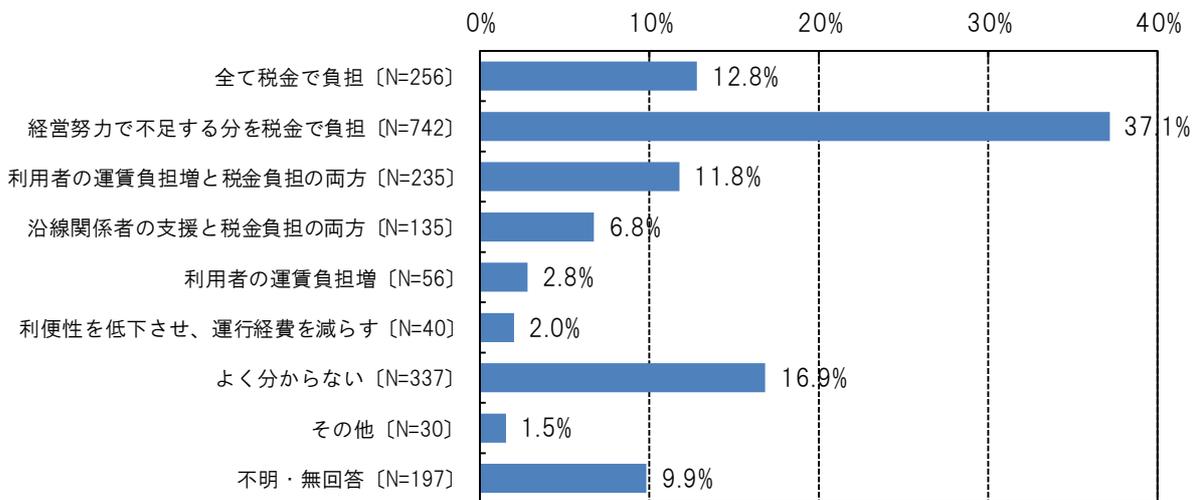
② 公共交通の維持・活性化に関する行政関与の市民意識

市民アンケート調査の結果では、公的支援に対して積極的な意見が多くなっています。(図 96、図 97)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 96 路面電車、バス路線への支援の市民意識



資料：路面電車沿線住民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 97 路面電車への支援の沿線住民意識

(6) 基本理念

新しい都市交通マスタープランでは、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、平成16年3月に平成36年度を目標年次として策定した「豊橋市都市交通ビジョン」の計画期間中にあります。
- 同ビジョンの策定後、平成22年度に「第5次豊橋市総合計画」及び「豊橋市都市計画マスタープラン」が策定され、国でも平成25～26年度に「交通政策基本法」の制定や「都市再生特別措置法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われました。
- これらの上位計画は、「集約型都市構造」や「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すこととしており、都市交通ビジョン及び現都市交通マスタープランの目指すべき方向性とは大きな違いがないことから、現在の基本理念を受け継ぐことを基本といたします。
- 現在、「急速な人口減少と高齢化」という大きな課題に直面しており、都市の活力を維持・成長していくためには、人々の「交流」を増やすことが必要不可欠であると考えられます。
- このことを踏まえ、新たな計画では、市民の「生活」の質の向上とともに「交流」の促進が図られ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、加えて過度に依存している交通手段をより明確にするため「自家用車」の表現に改めるものいたします。



【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。

(7) 将来における都市交通体系

ア. 都市交通体系のイメージ

将来における都市交通体系は、都市計画マスタープランにおける「目標年次における都市の姿（都市構造）」を基本とします。

集約型都市構造を実現するため、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸の形成や適切な交通結節点の配置など、公共交通ネットワークを中心とした都市交通体系を構築します。（図 98）

また、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。

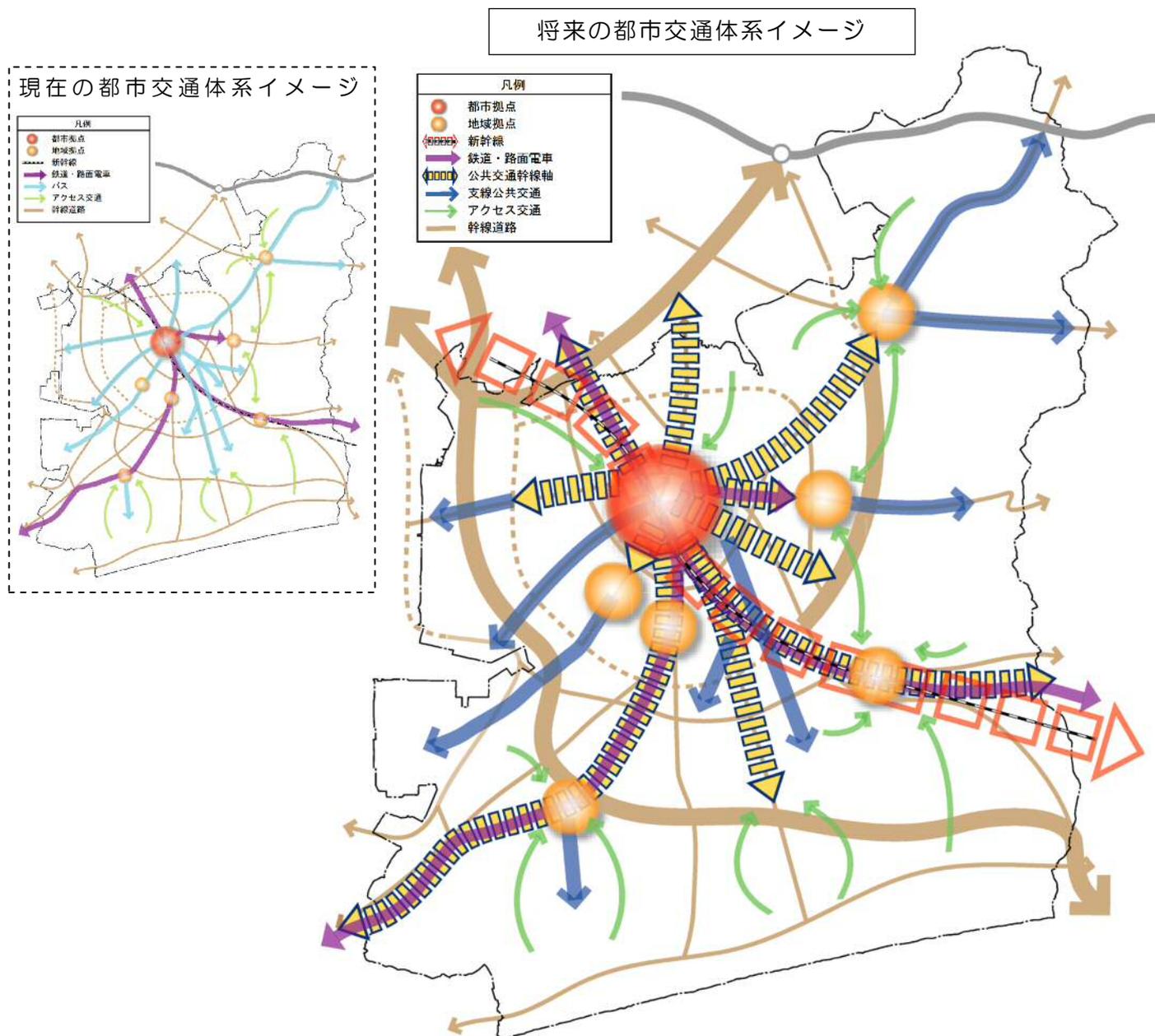


図 98 現在（左上）と将来（右）の都市交通体系のイメージ図

イ. 拠点の機能と交通軸の考え方

(ア) 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する豊橋駅周辺で、商業施設及び行政機関、総合病院、金融機関、文化施設など高度な都市機能を集積させ、多くの用事を一度に済ませることができるようにすることで、市の中心部として、来訪者も含めた多くの人々の交流とまちの賑わいを創出します。



図 99 都市拠点のイメージ（都市計画マスタープランより）

(イ) 市街地内の地域拠点と生活圏

主要な鉄道駅や幹線バスの停留所の周辺は、日常生活に必要な店舗や病院、銀行などの都市機能が集積した地域拠点となり、徒歩や自転車での移動により、身近な都市機能を利用できるとともに、都市拠点やその他の地域拠点へも充実した公共交通で移動でき、利便性の高い生活圏を形成します。

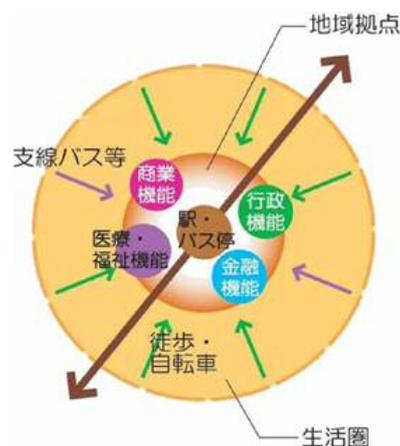


図 100 市街地内の地域拠点と生活圏のイメージ（都市計画マスタープランより）

(ウ) 市街地外の地域拠点と生活圏

主要な鉄道駅や幹線バスの停留所の周辺は、日常の買い物ができる店舗や銀行、医院などが立地する地域拠点となり、集落地や住宅団地から公共交通を利用し、地域拠点に移動することを可能とする生活圏を形成します。



図 101 市街地外の地域拠点と生活圏のイメージ（都市計画マスタープランより）

(エ) 公共交通幹線軸

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と、市内の都市拠点と地域拠点を結ぶ市内幹線により、高いサービス水準と速達性、大量輸送性を持つ利便性の高い幹線的な公共交通軸を構築します。

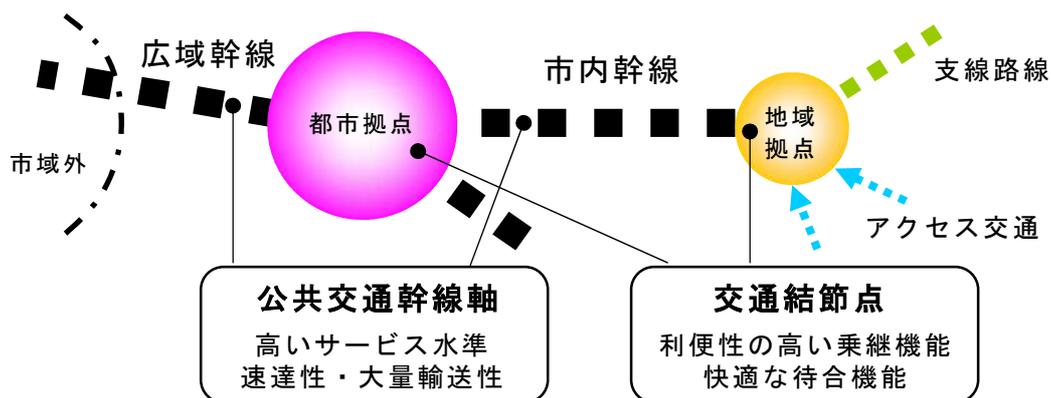


図 102 公共交通幹線軸・交通結節点・アクセス交通の体系イメージ

(オ) 交通結節点

公共交通相互や、公共交通と徒歩、自転車、自家用車との円滑で利便性の高い乗継機能、快適な待合機能を設け、様々な交通が結節する場所として整備します。また、都市機能の誘導により、人が多く集まる地域の拠点としての機能を高めます。

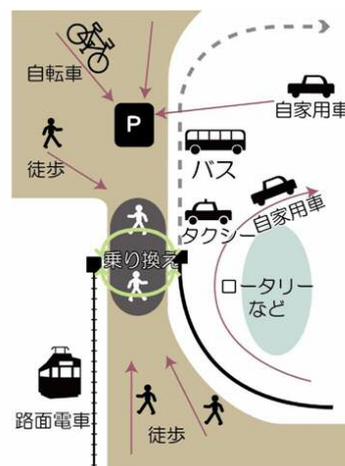


図 103 交通結節点のイメージ
(都市計画マスタープランより)

(カ) 支線公共交通・アクセス交通

支線公共交通については、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を構築します。

アクセス交通については、人口の集積度が低いことなどにより、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、最寄りの交通結節点にアクセスしやすくするため、需要や地域特性に応じたサービス水準の確保や施設整備などにより、徒歩や自転車（C&R^{※1}）、「地域生活」バス・タクシー、タクシー、自家用車（P&R^{※2}、K&R^{※3}）利用の利便性を高めます。

(キ) 幹線道路・その他道路

自動車交通については、地域間交流や物流などの広域的な市内通過交通を含む交通需要へ対応する主要幹線道路、都市計画区域内の主要な交通発生源を相互に結ぶ都市幹線道路、市街地の幹線的機能を果たす地区幹線道路によって、広域交通と市内交通とを円滑に処理します。

特に徒歩、自転車交通については、道路空間に安全で快適に移動できる通行空間を設け、良好な移動環境を構築します。

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、公共交通と共存できる道路空間の再配分などを進めるとともに、「交流」の促進が図られる空間となるよう、「楽しく通行できる」道づくりを進めます。

※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機関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機関を利用して目的地まで移動すること。

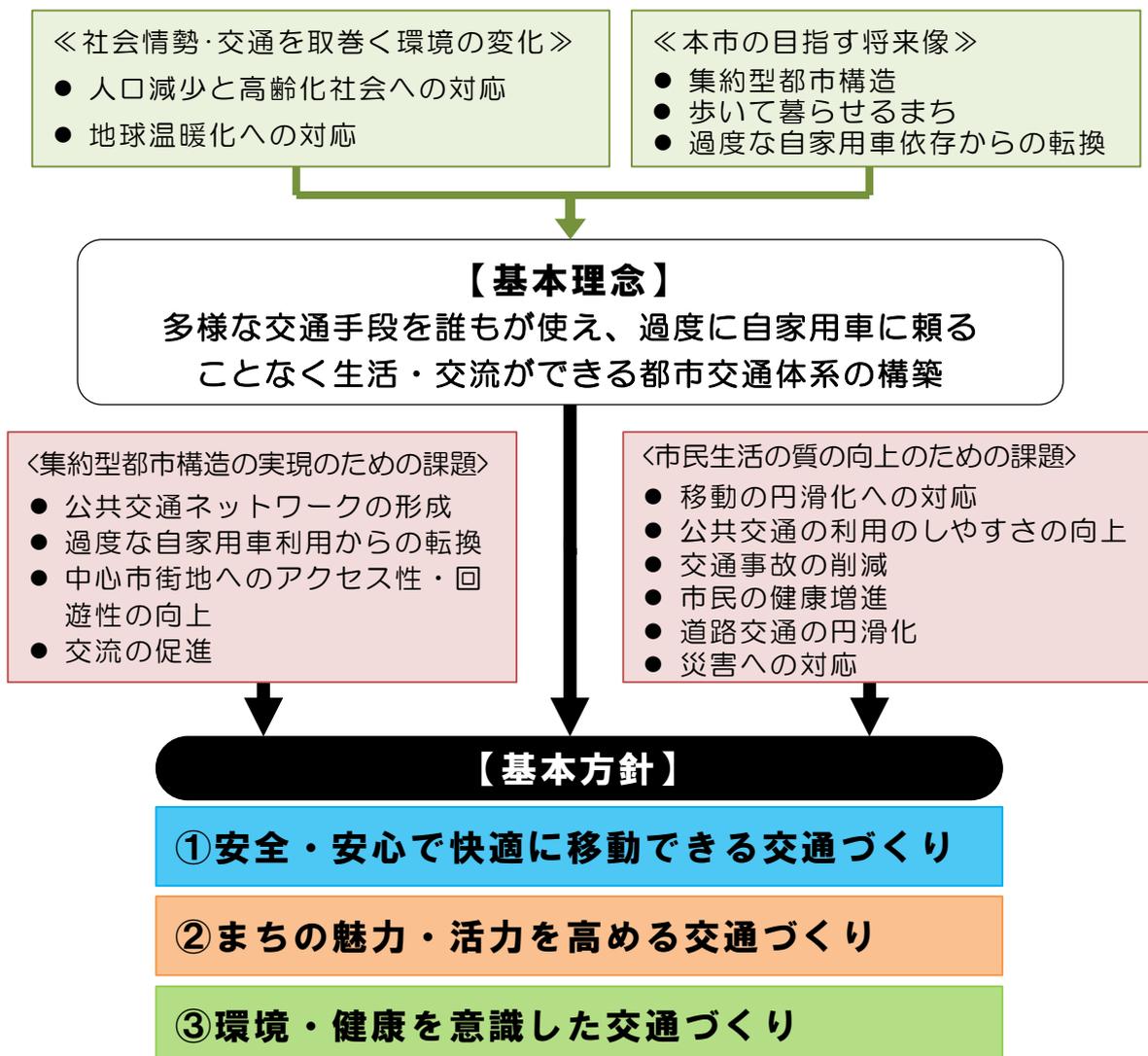
※3 K & R : 「Kiss and Ride (キス アンド ライド)」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで、自家用車等で家族等に送り迎えしてもらい、そこから鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動すること。

(8) 基本方針

現在、急速な人口減少と高齢化や地球温暖化への対応など社会情勢や交通を取り巻く環境の変化に直面しています。本市が目指す将来像の実現には、都市の活力の維持・成長を図り、人々の「交流」を増やすことが必要不可欠であることから、基本理念では市民の「生活」の質の向上と「交流」の促進を図る都市交通体系を目指すことを掲げました。

それを踏まえ、本市が目指す集約型都市構造の実現に向けた都市交通体系の構築と、高齢者や子ども、障がい者を含むすべての人が安全・安心・快適に移動できる交通環境の改善や、環境や健康を意識した交通行動の普及等の交通課題を解決するためには、「安全・安心・快適」に移動でき、まちの「魅力・活力」が高められ、「環境・健康」にも貢献する交通づくりを行う必要があります。

そこで、今後取組む交通施策の基本方針を次のように設定します。



(9) 目標

計画の策定(Plan)において、基本方針に基づく様々な取組み(Do)により、本計画の基本理念や基本方針が実現できたかを検証(Check)し、必要に応じてさらに改善(Act)を図るプロセス(PDCA)が重要となります。

そのため本計画では、基本方針で掲げたそれぞれの“交通づくり”について目指すべき目標と、それらの目標の達成状況を定量的に計るため評価指標をそれぞれ設定します。

※目標の達成状況を定量的に計るための評価指標と指標値は、次年度に本計画での取組みを定めてから設定します。

■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】

- 交通に関する市民満足度

【評価指標①－②】

- 駅・電停・車両のバリアフリー化率

■基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり

【目標②】

- 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】

- 幹線公共交通の利用者数

【評価指標②－②】

- 交通結節点の整備箇所数

■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③－①】

- 市内事業所のエコ通勤率

【評価指標③－②】

- 徒歩及び自転車の利用者数

(10) 取組みの基本的な考え方

集約型都市構造の実現と市民生活の質の向上に向け、また、交通課題を解決するための具体的な取組みについては、次年度に検討します。

ここでは、基本方針別と交通手段別の視点で、具体的な取組みの検討に向けた基本的な考え方について示します。

ア. 基本方針別の考え方

(ア) 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

本市では、人口の減少と少子高齢化が本格的に進展しており、これまでとは異なる交通行動や需要の変化が現れてきています。

交通は、安全で、安心して誰もが移動できる状況にすることが重要となります。高齢者や子ども、障がい者を含めたすべての人が利用できる移動手段を確保し、社会参加・活動を促進するためには、自家用車だけに頼らず移動できる交通体系を構築するとともに、安全・安心に加え、快適に移動できる「質」の高い交通施設が求められます。そのためにも、都市拠点や地域拠点に行きやすい公共交通ネットワークの形成や、様々な交通手段との乗換え機能が確保された交通結節点の整備などが必要です。整備に当たっては、市民や利用者の視点に立ち、交通事業者と関係する行政機関が一体となって進めていく必要があります。

道路については、これまでの自動車を中心とした整備から歩行者や自転車、公共交通と共存できる道路空間の整備へと視点を変えていく必要があります。道路空間の再配分や滞留・交流空間の確保などの取組みが重要となります。

また、施設整備と併せて、市民の交通ルール遵守やマナーを更に向上させる取り組みも重要となります。



【取組み例】

- 交通施設のバリアフリー化
- 公共交通の利便性向上
- 公共交通幹線軸と支線に区分したネットワーク形成
- 歩行者・自転車の安全な通行空間確保
- 交通ルールの遵守やマナー向上
- 道路の混雑・渋滞緩和
- 緊急輸送路などの防災対策 など

(イ) まちの魅力・活力を高める交通づくり

インターネットの普及など情報社会が進んでいる状況もあり、市民の外出機会が減少している中で、今後、さらなる人口減少の進展が想定されており、まちの賑わいや活力が衰退することが危惧されます。

そのため、都市拠点や地域拠点におけるまちづくりと合わせ、拠点を中心とした人々の交流の促進により、まちの賑わいを創出するとともに、都市や地域の魅力と活力を高めていくことが重要であることから、交流の促進に資する交通づくりが求められます。

【取組み例】

- 徒歩、自転車、公共交通の利便性向上
- 幹線的な公共交通のサービス水準向上
- 交通結節点の整備
- 歩行者優先となる道路整備
- 路面電車の維持・活性化 など



(ウ) 環境・健康を意識した交通づくり

地球環境問題の深刻化は、引き続き重要な課題となっています。全体的な自動車の利用割合は増加傾向にあり、依然として自家用車に依存した状況であるため、それによる二酸化炭素排出量の増加が懸念されます。

また、自動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。

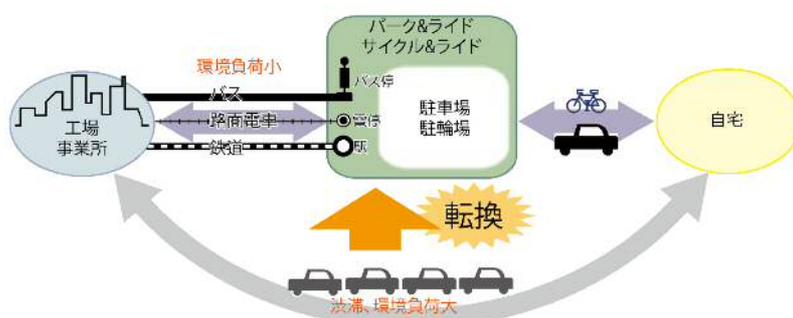
このように自家用車への依存が進めば、交通事故や環境対策のための費用、さらに医療費の増加が懸念され、財政的な側面からもこれらを改善していく必要があります。

そのため、環境と健康の双方の側面から、適正な自家用車の利用と公共交通や徒歩・自転車利用を促す取組みが重要となります。併せて、自動車の環境対策を推進していくことも必要です。

【取組み例】

- 環境や健康の視点から市民意識の醸成
- 通勤交通に関わるドライバー自らの交通行動の変容を促す取組み
- 自転車の安全な走行空間確保
- 過度な自家用車依存からの転換
- 環境にやさしい車両の導入促進 など

自動車以外の交通手段による通勤交通への転換イメージ



イ. 交通手段別の考え方

(ア) 徒歩

徒歩（障がい者の車いす利用などを含む）は、自分の意志で自由に移動ができ、まちの風景や季節を肌で感じることができ、環境に最もやさしく、健康にもよい交通手段です。

公共交通や自家用車利用との組み合わせによって、日常的な生活や観光・余暇活動を行う上での徒歩の移動は大きく広がります。

外出機会の創出や交流の促進に向け、自宅近くでの安全性の高い歩行環境の整備や、まちなかでの歩きやすい歩行環境の整備が必要となります。

特に、まちなかでの歩行者が増加することは、まちの賑わいや活力の向上につながることから、歩行者が優先され回遊性が高まる歩行空間の整備が必要となります。

【取組み例】

- 歩道のバリアフリー化
- 歩くことが楽しくなる歩行環境の整備
- 安全な通学路の確保 など

(1) 自転車

自転車は、手軽に利用できる交通手段であるとともに、その利用を日常生活に取り入れることにより、健康、経済、環境等の面で自身や社会へのメリットがある交通手段です。そのため、過度に自家用車利用に依存しない交通への転換を推進するための有効な交通手段となります。

本市では、高校生の通学利用をはじめ、日常的な買い物などでは高齢者にも多く利用されています。

しかしながら、自転車の安全な走行環境やネットワークは十分整備されておらず、公共交通へのアクセス交通として利用を促すC&R駐輪場や、まちなかの回遊性を高めるための駐輪環境が不十分な状況です。

また、自転車が当事者となる交通事故を減少させることや、自転車を安全に安心して利用してもらうため、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車の運転手等が交通ルールを守り、マナーを向上するための取組みが求められています。

そこで、自転車が安全で快適に移動できる利用環境の整備とともに、自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識の醸成や、自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換により、自転車の活用を進めることが重要です。

【取組み例】

- 目的に応じた自転車ネットワークの整備
- 駐輪環境の整備
- 自転車利用の推進に向けた意識啓発
- 自動車利用のルール遵守の取組み など

(ウ) 公共交通全体

本市の公共交通は、豊橋駅を中心にJR線、名鉄線、豊鉄渥美線の鉄道と、路面電車、路線バス（豊鉄バス）が運行されています。

上位計画で示されている集約型都市構造の実現に向け、幹線・支線の役割を明確にした公共交通ネットワークを形成する必要があります。

そのためには、具体の路線を配置・選定し、公共交通ネットワークの骨格をなす公共交通幹線軸について、居住や都市施設の集積状況などを踏まえ、路線ごとのサービス水準や必要となる機能を具体的に検討する必要があります。

同時に、公共交通幹線軸を補完し、面的に公共交通でカバーするために、支線公共交通の整備や交通結節点へのアクセス交通を需要に応じたサービス水準で展開する必要があります。

【取組み例】

- 公共交通幹線軸の形成
- 支線公共交通やアクセス交通の展開 など

(エ) 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、比較的高いサービス水準が確保され、主要な駅でのバリアフリー化やICカードの導入など、様々な取組みが行われてきました。

そのため、今後も路線・サービスを維持し、さらなる利便性を向上するとともに、駅の魅力向上により、集約型都市構造の実現と過度な自家用車利用からの転換を進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、大学の移転、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ず、鉄道施設更新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。そのため、長期的には渥美線の交通システムを抜本的に見直すことも含め、行政の適切な関わり方の検討が必要と考えられます。

また、2027年（平成39年）に、東京～名古屋間で開業が予定されている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。

【取組み例】

- 交通施設の更新とバリアフリー化
- 交通結節点として駅周辺整備 など

(オ) 路面電車

本市の路面電車は、東海地方で唯一運行されており、利用者や市民だけでなく来訪者にとっても、その存在自体に魅力を感じ、市のシンボルとなっています。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、現状は1乗車150円と利用しやすい運賃となっています。

また、豊橋駅東口駅前広場に直接乗り入れされており、中心市街地の道路を走ることからも、まちの賑わい創出にも寄与し、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、競輪場前電停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電停が残存し、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、東八町電停より終点側では、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に伴う施設更新費用が増加することに加え、低廉な運賃と利用者の伸び悩みに相まって、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ます。

これらの状況を踏まえ、路面電車を維持・活性化するためには、行政の適切な関与が不可欠で、まちの賑わいと活力を創出する、魅力ある交通システムとするためには、行政や沿線地域と連携し、沿線まちづくりの検討も踏まえた取組みも重要となります。

【取組み例】

- 交通施設の更新とバリアフリー化
- 交通結節点として起終点の電停を整備
- 交通施設の快適性・魅力向上
- 軌道敷の改修 など

(カ) バス

バスは誰もが利用でき、多くの利用者を効率的に輸送できる交通手段ですが、決まった路線（ルート）とダイヤによる運行のため利用できる地域や時間帯が制限されること、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。

現在は、利用しやすいバスとしていくため、交通事業者による路線の見直しや施設整備、サービス水準の改善などが行われています。また、行政は補助金により赤字路線の維持を図るとともに、イベントを通じた意識啓発、沿線地域住民と連携した利用促進の取り組みなどを実施していますが、更なる少子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の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。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バスを維持、確保していくとともに、公共交通空白地域における乗合型の公共交通である「地域生活」バス・タクシーにより、高齢者など自家用車を利用できない住民の日常の交通手段を確保することも必要です。

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り組みを進めていくことが重要となります。

【取り組み例】

- バス路線の幹線化
- バス関連施設の利便性向上
- 地域特性や利用目的に応じた路線の運行
- 分かりやすい運賃体系、利用促進 など

(キ) 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や、公共交通がない、または利用したい時間に運行していない場合、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おり、市内の法人タクシーは年間約180万人の利用があります。

利用者は減少傾向にありますが、今後も多様な目的の移動に対応していくため、交通結節点で利用しやすいタクシー乗降場を整備することなど、よりタクシーを利用しやすい環境を整備することなどが求められます。

【取組み例】

- 利用しやすいタクシー乗降場の整備
- 福祉タクシー、環境対応タクシーの導入
- まちなかでタクシーに乗りやすい仕組みの構築 など

(ク) 自動車

自動車は、利用者にとって、ドア・ツー・ドアの移動が可能で、その範囲や時間帯が自由で、雨天や暑さ、寒さもあまり気にならない快適性に優れた交通手段です。

本市における自動車利用の割合は約70%を占めており、車両の安全性能向上や運転免許を保有する高齢者の増加など、今後も自家用車利用の増加が予想されます。

しかし、過度な自家用車利用は、交通渋滞や環境負荷、交通事故の増大、公共交通の利用者の減少などに繋がるとともに、歩く機会が減少することにより健康面でも問題になることが懸念されています。

このようなことから、過度な自家用車利用からの転換を図りつつ、市街地への通過交通の削減や道路交通の円滑化のための道路整備を行うとともに、交通安全対策、緊急輸送道路の確保などを計画的に進めていくことが求められます。

【取組み例】

- 道路交通の円滑化
- 交通安全対策
- 都市計画道路の整備 など

