




第3章. 実施計画（交通戦略）

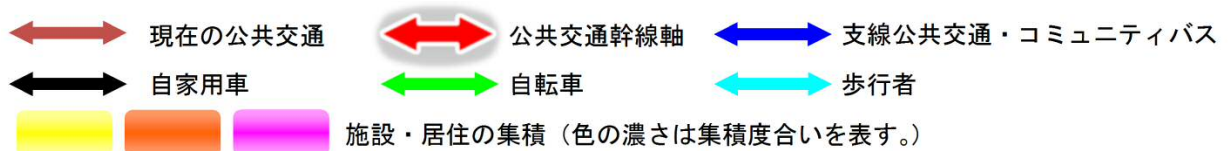
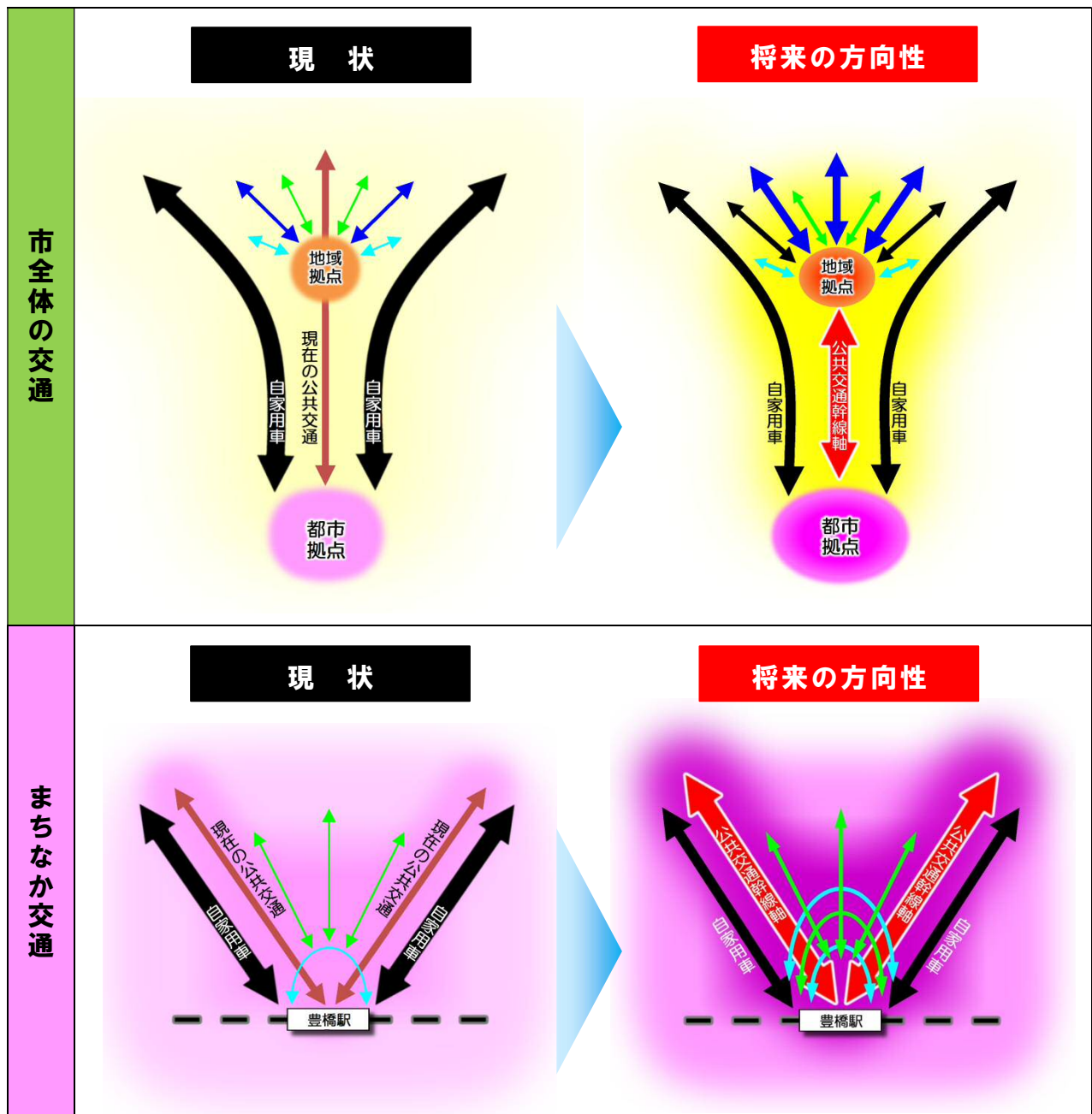
(1) 目的

実施計画（交通戦略）は、集約型都市構造の実現と市民生活の質の向上、交通課題の解決に向けて、様々な事業をより重点かつ戦略的に展開を図るため、基本計画（都市交通マスタープラン）の計画期間である平成28～37年度の10年間に、前期（平成28～32年度）と後期（平成33～37年度）に区分して具体的な事業展開を示す実施計画です。

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
基本計画 (都市交通 マスタープラン)										
実施計画 (交通戦略)										

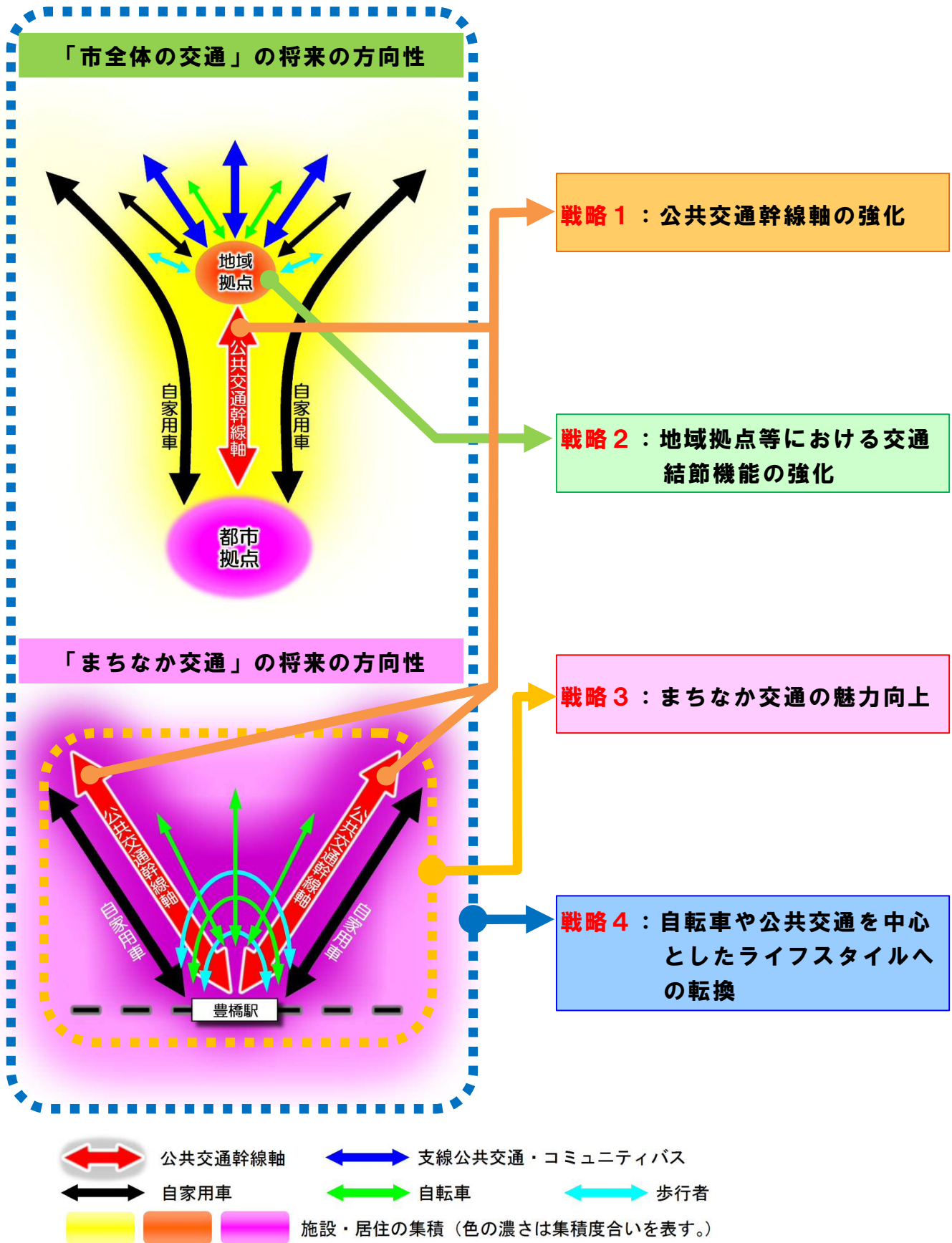
(2) 戦略の設定

将来の都市交通体系構築の方向性として、市全体においては、交通面からの集約型都市構造の実現に向け、徒歩・自転車・公共交通による移動を中心とした、公共交通ネットワーク及び拠点の形成に資する取組みを実施していきます。特に、まちなかについては、都市拠点の求心力をより一層高め、来訪者の増加による賑わいの創出につながる取組みを実施していきます。



※線の太さは量的なイメージを表す。

基本計画（都市交通マスタープラン）に掲げる交通づくりと目標の達成に向けて、必要な取組みを重点かつ戦略的に展開するため、以下の4つの戦略を設定しました。



※線の太さは量的なイメージを表す。

(3) 戦略の方針及び区域並びに取組み・事業

戦略1：公共交通幹線軸の強化

【戦略の方針】

- 沿線に住みたくなる魅力ある公共交通とするため、バス路線を利便性の高い公共交通幹線軸として強化します。
- 公共交通ネットワークは、公共交通幹線軸を中心に支線バスが補完する形とし、施設の配置や居住状況等を踏まえ、まちづくりと連携して構築します。
- 公共交通が利用しやすくなる環境整備と、公共交通を守り・育てるという利用意識を醸成し、運行の継続性を確保します。

※公共交通幹線軸は、ピーク時間帯を中心に3～4本/時の運行本数と6～22時台の運行を確保し、定時性と速達性に優れた機能を有する路線です。

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、公共交通幹線軸とします。

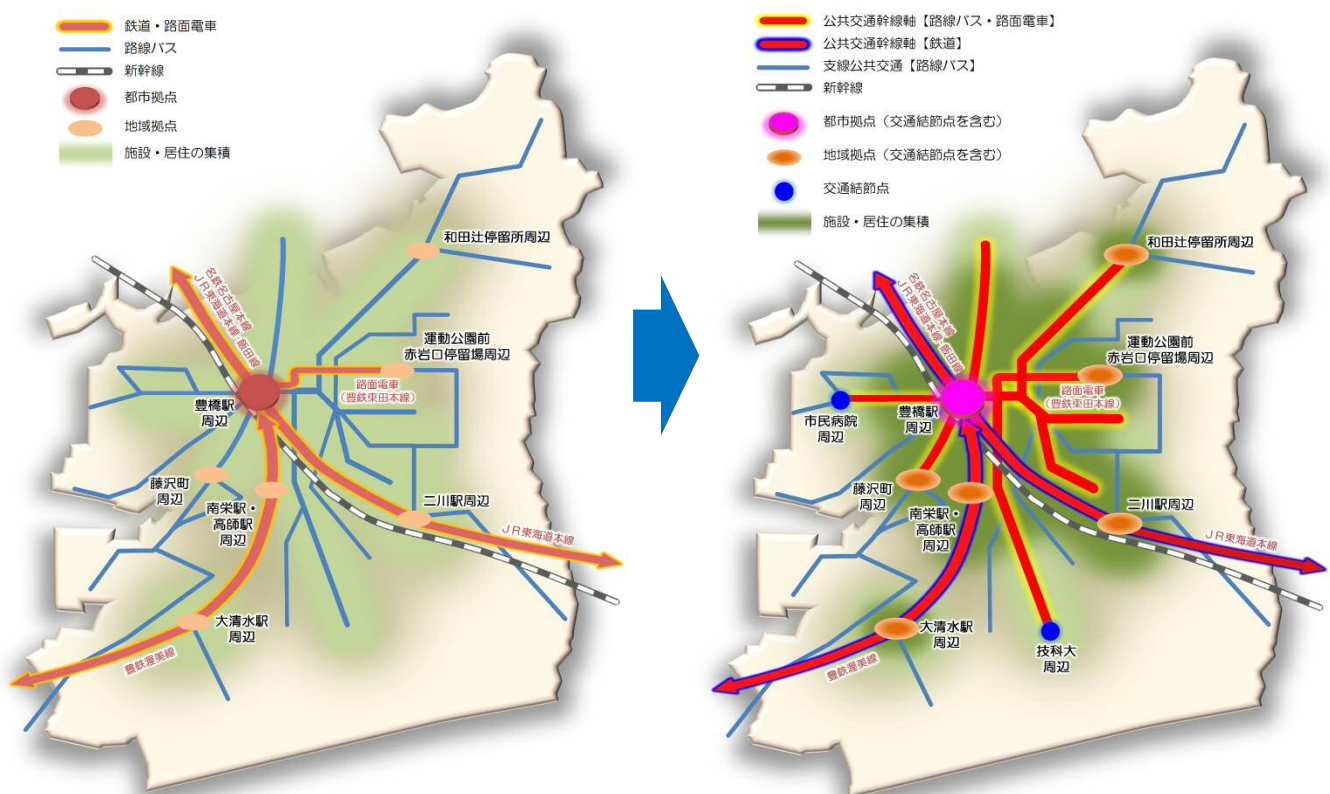


図 20 公共交通幹線軸の強化イメージ

取組み1-1：幹線バスの高規格化

【取組み内容】

バス路線の維持、再編・見直しを行うとともに、幹線バスとしての強化に向けて増便や運行時間帯の拡大、定時性や速達性を確保する走行環境の改善、待ちやすい環境整備や乗降しやすい車両の導入など、利便性の向上につながる事業を展開します。

また、公共交通幹線軸の適切な維持と更なる活性化に向け、乗って支えるという市民への利用意識の働きかけや公共補助を今後も継続していくとともに、将来を見据えた交通システムの高度化の検討を行います。

【実施事業】

■ 幹線バスの強化

- バス路線の維持、再編・見直し
- 運行時間帯の拡大
- 運行本数の増便
- バス専用・優先レーンの拡充
- 公共交通優先システムの導入
- 路線バス遅延箇所の対策
- バス停施設の改善
- バリアフリー車両の導入促進

■ 幹線バスの維持と高度化

- 市民の利用意識の醸成
- 路線バスに対する公共補助
- 交通システムの高度化の検討



戦略1：公共交通幹線軸の強化

取組み1-2：路面電車・渥美線の機能の維持・強化

【取組み内容】

路面電車・渥美線を誰もが安心して利用できるように、駅、電停、車両のバリアフリー化などの環境改善を推進するとともに、安全・安心な運行が継続できるようにするため、老朽施設や損傷が目立つ施設の更新を行います。

また、一層の機能強化に向けて、走行環境の改善や施設増強の検討、事業展開の持続性を確保するために乗って支えるという市民への利用意識の働きかけと行政の適切な関与の検討を行うとともに、将来を見据えた交通システムの高度化の検討を行います。

【実施事業】

■路面電車・渥美線の機能維持

- 駅・電停のバリアフリー化の促進
- バリアフリー車両の導入促進【再掲】
- 駅・電停施設の改善
- 軌道敷の改修
- 路面電車施設の更新
- 渥美線施設の更新
- 渥美線橋梁の耐震化の促進

■路面電車・渥美線の機能強化

- 公共交通優先システムの導入【再掲】
- 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討
- 市民の利用意識の醸成【再掲】
- 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討
- 交通システムの高度化の検討【再掲】



戦略1：公共交通幹線軸の強化

取組み1-3：公共交通の利便性向上

【取組み内容】

公共交通が利用しやすい環境をつくるため、利用者への支援や運賃の低廉化などに取り組むとともに、路線バスへのICカードの導入など、利便性を高めます。

また、誰もが分かりやすく公共交通を利用できるようにするため、公共交通の運行情報や便利情報などの提供を行います。

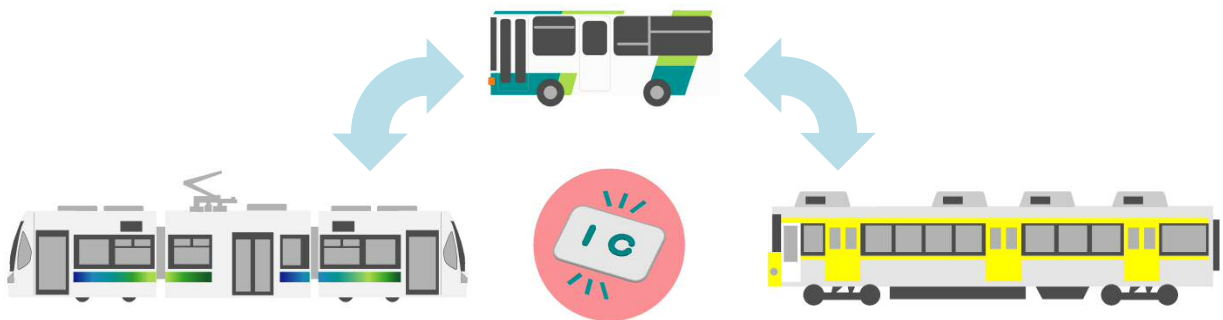
【実施事業】

■ 運賃面の利用しやすさの向上

- 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）
- 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）
- 路線バスへのICカードの導入

■ 情報提供の充実

- リアルタイム運行情報システムの導入
- 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知
- 交通施設や情報等のトータルデザイン化



戦略2：地域拠点等における交通結節機能の強化

【戦略の方針】

- 各公共交通機関が連携した公共交通ネットワークを構築するため、交通結節点では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換機能と待ちやすい環境をつくり、様々な交通が結節する場所として整備を推進します。
- 交流を促進し、地域の拠点形成につなげるため、まちづくりと連携して地域特性に応じた交通結節機能の確保を推進します。

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、異なる交通手段の乗換拠点となる各地域拠点及び交通結節点とします。

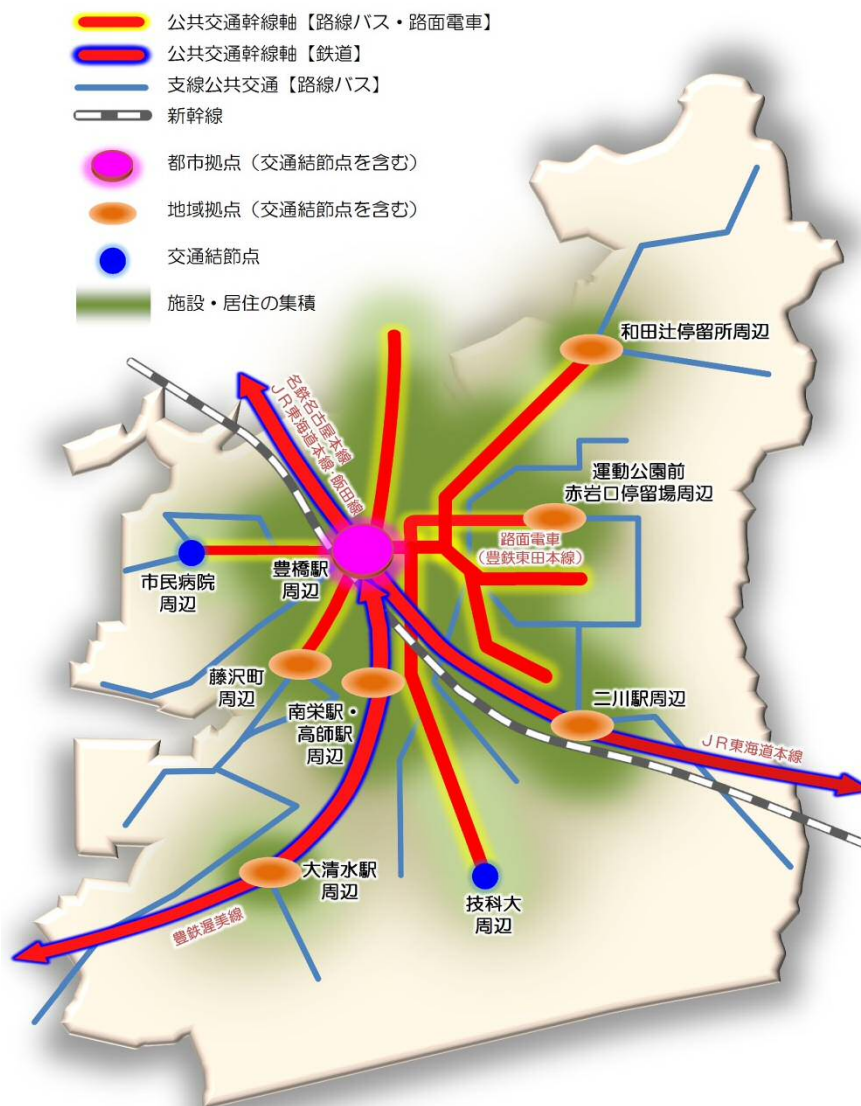


図 21 公共交通幹線軸の強化イメージ【再掲】

取組み2-1：交通結節点へのアクセス性の向上

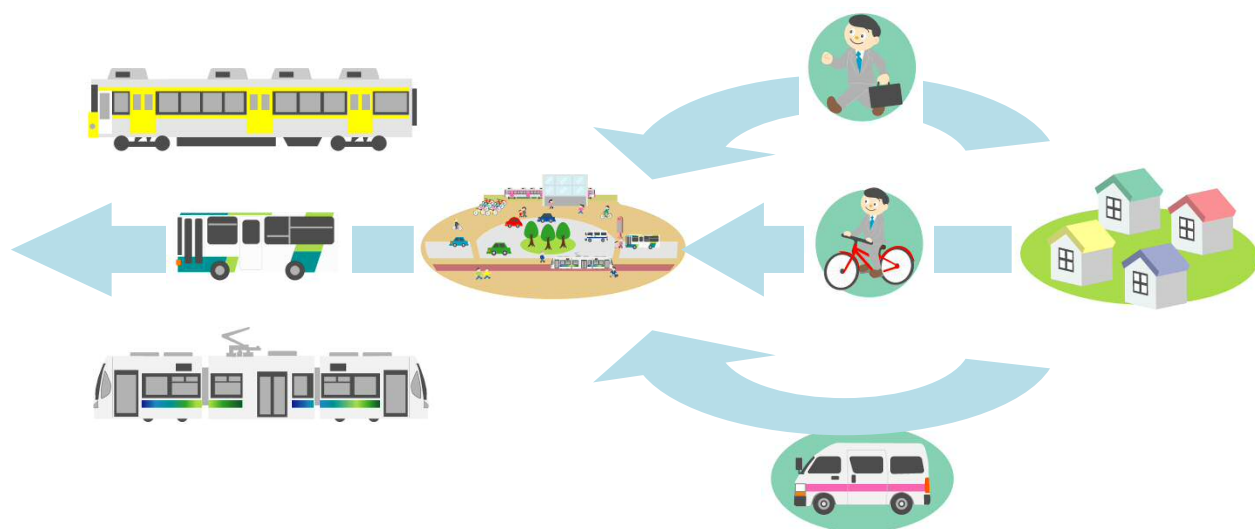
【取組み内容】

多様な交通手段で交通結節点へアクセスできるように、バス路線の維持及び再編・見直しを行うとともに、自転車ネットワークの整備を推進します。

運行中のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）については、地域住民の日常の移動手段を確保するため、路線の見直しなどを行いながら運行の継続を図るとともに、地域の特性に合わせた新規の運行を支援します。

【実施事業】

- バス路線の維持、再編・見直し【再掲】
- 自転車ネットワークの整備推進
- 地域主体のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行



戦略2：地域拠点等における交通結節機能の強化

取組み2-2：乗換機能の強化

【取組み内容】

地域拠点等における交通結節点において、公共交通幹線軸と支線公共交通やアクセス交通とが円滑で快適に乘換ができる施設や待ちやすい環境などの整備を行います。

また、主要な駅・電停・バス停においても施設の改善など、待ちやすい環境の整備を行います。

【実施事業】

- 円滑な乗換施設の整備（赤岩口電停、競輪場前電停など）
- P & R駐車場の整備推進
- C & R駐輪場の整備推進
- バス停施設の改善【再掲】
- 駅・電停施設の改善【再掲】
- 分かりやすい交通情報の提供



戦略2：地域拠点等における交通結節機能の強化

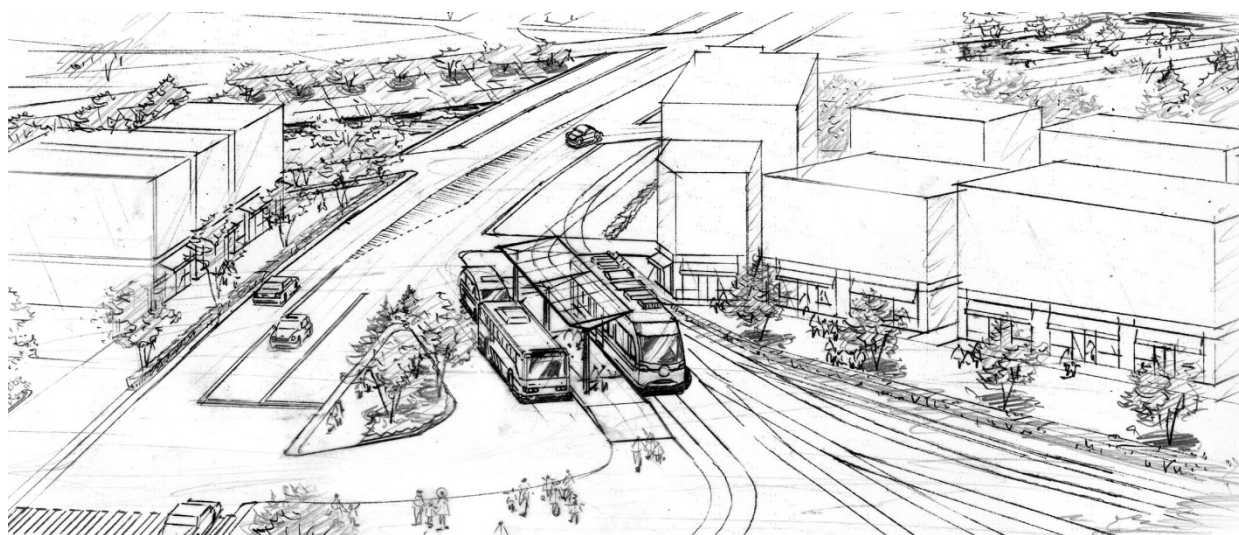
取組み2-3：交通結節点周辺のまちづくりとの連携

【取組み内容】

地域拠点の形成や、新たな交流拠点となる道の駅の整備など、まちづくりと連携した交通施策の展開を図ります。

【実施事業】

- 地域拠点整備と連携した交通施策の実施（南栄駅、高師駅周辺など）
- 乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口電停周辺など）
- 道の駅整備と連携した交通施策の実施



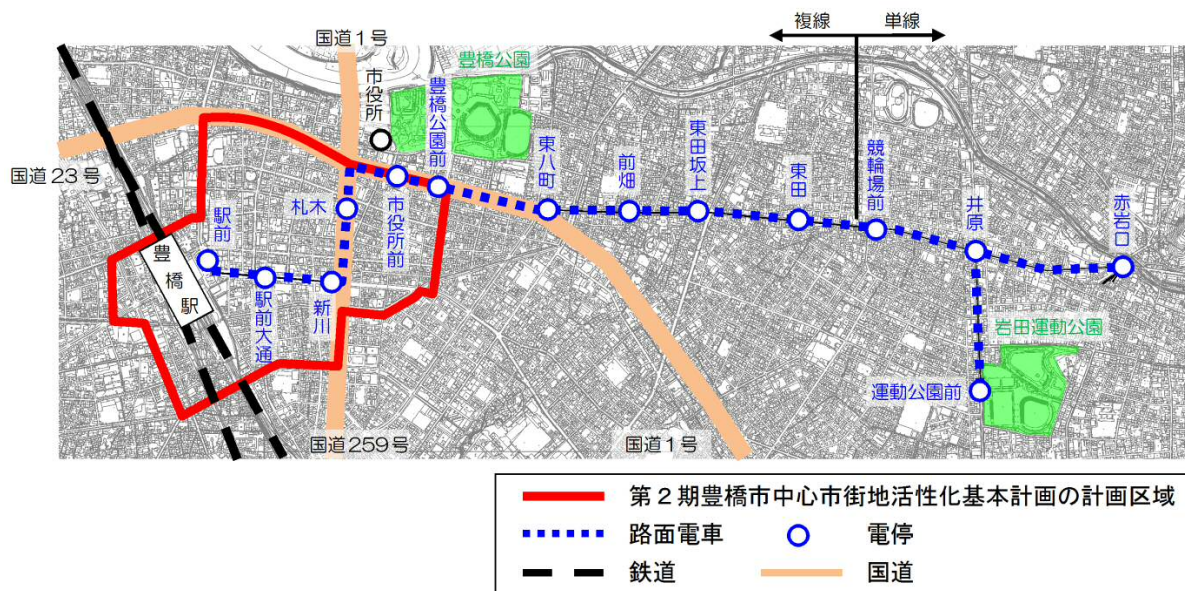
戦略3：まちなか交通の魅力向上

【戦略の方針】

- まちなかにアクセスしやすくするための自転車や公共交通の利用環境の向上と、まちなかの賑わいを創出するための回遊性向上を図ります。
- 本市の東部方面の公共交通幹線軸である路面電車が、本市のシンボルとしてまちなかとともに輝き続けることができるよう、まちづくりと一体となって魅力向上を図ります。

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画の区域内と路面電車沿線とします。



取組み3-1：路面電車の魅力向上

【取組み内容】

東海地方で唯一の路面電車を市のシンボルとして魅力の向上を目指し、軌道緑化や石畳といった軌道敷の特色を活かすなど、路面電車が活きるまちづくりを進めます。

また、路面電車を活用したシティプロモーション活動の更なる推進を図るため、来訪者の増加に資するような魅力を高める取組みを実施します。

【実施事業】

■空間的な魅力向上

- 軌道緑化の整備
- グレードの高い電停の整備
- 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討【再掲】
- 交通施設や情報等のトータルデザイン化【再掲】

■利用面での魅力向上

- 企画電車の運行（おでんしゃ、ビール電車など）
- レトロ電車など観光資源の開発



取組み3-2：回遊性・アクセス性の向上

【取組み内容】

歩行者や自転車利用者が快適に回遊できる空間を確保するため、魅力的な道路空間を整備するとともに、まちなかでの回遊を促す分かりやすい情報提供設備の整備を実施します。

また、公共交通や近距離移動に適した自転車での来訪のしやすさを確保するため、公共交通幹線軸を中心とした利便性の向上と、まちなかでの駐輪環境の向上を図ります。

さらに、より一層まちなかに来訪しやすくするため、鉄道、バス、自転車でのアクセス利便性の向上を図ります。特に公共交通で来訪しやすい環境をつくるため、利用者への支援や運賃の低廉化などに取り組みます。

【実施事業】

■回遊性の向上

- 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備
- 分かりやすい交通情報の提供

■アクセス性の向上

- 運行時間帯の拡大【再掲】
- 運行本数の増便【再掲】
- 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、地下駐輪場の改修など）
- 自転車ネットワークの整備推進【再掲】
- サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充
- 都市間鉄道の利便性向上
- 豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上

■運賃面の来訪しやすさの向上

- 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）【再掲】
- 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）【再掲】

戦略3：まちなか交通の魅力向上



取組み3-3：まちなかのまちづくりとの連携

【取組み内容】

交流の促進や賑わい創出の効果を高めるため、まちづくりと連携して交通施策に取り組みます。

駅前大通二丁目地区では、商業・業務施設、「まちなか図書館（仮称）」、「まちなか広場（仮称）」などの新たな賑わい拠点が形成されるため、公共交通や自転車で来訪しやすい交通環境の整備や、歩行者や自転車利用者が回遊しやすい道路空間の整備に取り組みます。

【実施事業】

- 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施
- 豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討

戦略4：自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換

【戦略の方針】

- 日常生活の中で環境負荷の軽減や健康増進を意識し、自転車や公共交通等の利用が選択されやすいように意識変革を促す取組みを展開するとともに、実際の交通行動へつながるような環境整備を推進します。

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、市民の交通行動の意識変革の取組みのため、豊橋市全域とします。

取組み4-1：交通手段を賢く使い分ける意識変革

【取組み内容】

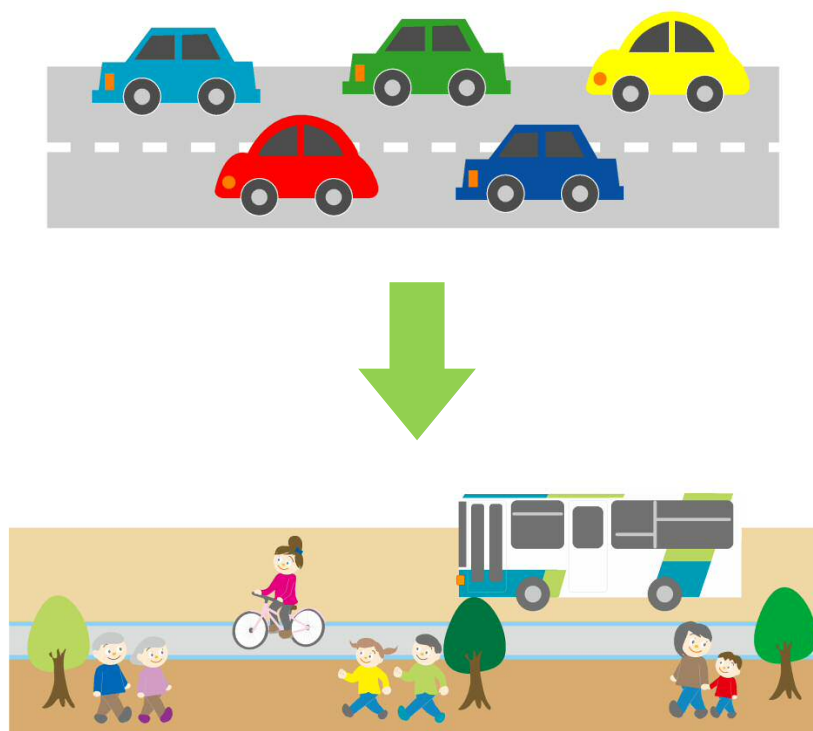
環境や健康に配慮した交通行動への変革や、利用することで公共交通を支えるという意識変革に取り組みます。

特に、公共交通の利用促進などを目的とした条例を制定し、市民、交通事業者など、関係者による連携・協働の交通づくりを推進します。

また、意識変革については、健康増進や観光振興、交通安全、エコ通勤、外出促進など、様々な視点から事業展開を図ります。

【実施事業】

- 公共交通利用促進条例（仮称）の制定
- 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）
- エコ通勤の推進
- 健康マイレージ事業の実施
- 公共交通を活用した観光の推進
- 運転免許自主返納者への支援（運転経歴証明書の交付など）



取組み4-2：多様な交通手段が共存できる道路空間の整備

【取組み内容】

歩行者、自転車、自動車交通が相互に安全で円滑に道路を利用できるように、市街地の渋滞解消につながる幹線道路整備を推進します。

渋滞解消と併せて、歩行者、自転車、公共交通と自動車交通が共存できるような道路空間の再配分を行います。

【実施事業】

■道路の整備

- 市街地への通過交通を減らす幹線道路の整備（国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など）

■道路空間の再配分等

- 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）
- 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備【再掲】
- 自転車ネットワークの整備推進【再掲】
- バス専用・優先レーンの拡充【再掲】



取組み4-3：自転車活用の推進

【取組み内容】

近距離の移動手段として期待される自転車活用を推進するため、自転車ネットワークの整備や交通結節点などにおいて駐輪場の整備を推進します。

また、自転車利用がより一層進むように、便利な自転車等の貸付・購入補助や普及に向けた教育を進めるとともに、安全な自転車利用に向けた教育を進めます。

【実施事業】

■ 自転車の利用環境の整備

- 自転車ネットワークの整備推進【再掲】
- 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、地下駐輪場の改修など）【再掲】
- C & R駐輪場の整備推進【再掲】
- 道の駅整備と連携した交通施策の実施【再掲】

■ 自転車利用の普及

- 自転車等の貸付及び購入補助
- 自転車利用のメリットの教育
- 対象・課題に応じた安全教育の実施



各戦略の事業一覧

表 4 事業一覧（戦略1・戦略2）

戦 略	取組み	事 業
【戦略1】 公共交通幹 線軸の強化	【取組み1-1】 幹線バスの高規格 化	1 バス路線の維持、再編・見直し
		2 運行時間帯の拡大
		3 運行本数の増便
		4 バス専用・優先レーンの拡充
		5 公共交通優先システムの導入
		6 路線バス遅延箇所の対策
		7 バス停施設の改善
		8 バリアフリー車両の導入促進
		9 市民の利用意識の醸成
		10 路線バスに対する公共補助
		11 交通システムの高度化の検討
	【取組み1-2】 路面電車・渥美線 の機能の維持・強 化	12 駅・電停のバリアフリー化の促進
		－ バリアフリー車両の導入促進【No.8再掲】
		13 駅・電停施設の改善
		14 軌道敷の改修
		15 路面電車施設の更新
		16 渥美線施設の更新
		17 渥美線橋梁の耐震化の促進
		－ 公共交通優先システムの導入【No.5再掲】
		18 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討
	－ 市民の利用意識の醸成【No.9再掲】	
	【取組み1-3】 公共交通の利便性 向上	19 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討
		－ 交通システムの高度化の検討【No.11再掲】
		20 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）
		21 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）
22 路線バスへのICカードの導入		
23 リアルタイム運行情報システムの導入		
24 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知		
25 交通施設や情報等のトータルデザイン化		
【戦略2】 地域拠点等 における交 通結節機能 の強化	【取組み2-1】 交通結節点へのア クセス性の向上	－ バス路線の維持、再編・見直し【No.1再掲】
		26 自転車ネットワークの整備推進
	【取組み2-2】 乗換機能の強化	27 地域主体のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行
		28 円滑な乗換施設の整備（赤岩口電停、競輪場前電停など）
		29 P&R駐車場の整備推進
		30 C&R駐輪場の整備推進
		－ バス停施設の改善【No.7再掲】
		－ 駅・電停施設の改善【No.13再掲】
		31 分かりやすい交通情報の提供
		【取組み2-3】 交通結節点周辺 のまちづくりとの連 携
33 乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口電停周辺など）		
34 道の駅整備と連携した交通施策の実施		

各戦略の事業一覧

表 5 事業一覧（戦略3・戦略4）

戦 略	取組み	事 業
【戦略3】 まちなか交通の魅力向上	【取組み3-1】 路面電車の魅力向上	35 軌道緑化の整備
		36 グレードの高い電停の整備
		－ 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討【No.18再掲】
		－ 交通施設や情報等のトータルデザイン化【No.25再掲】
		37 企画電車の運行（おでんしゃ、ビール電車など）
		38 レトロ電車など観光資源の開発
	【取組み3-2】 回遊性・アクセシビリティの向上	39 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備
		－ 分かりやすい交通情報の提供【No.31再掲】
		－ 運行時間帯の拡大【No.2再掲】
		－ 運行本数の増便【No.3再掲】
		40 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、地下駐輪場の改修など）
		－ 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】
		41 サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充
		42 都市間鉄道の利便性向上
	【取組み3-3】 まちなかのまちづくりとの連携	43 豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上
－ 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）【No.20再掲】		
－ 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）【No.21再掲】		
【戦略4】 自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換	【取組み4-1】 交通手段を賢く使い分ける意識変革	44 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施
		45 豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討
		46 公共交通利用促進条例（仮称）の制定
		47 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）
		48 エコ通勤の推進
		49 健康マイレージ事業の実施
	【取組み4-2】 多様な交通手段が共存できる道路空間の整備	50 公共交通を活用した観光の推進
		51 運転免許自主返納者への支援（運転経歴証明書の交付など）
		52 市街地への通過交通を減らす幹線道路の整備（国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など）
	【取組み4-3】 自転車活用の推進	53 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）
		－ 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備【No.39再掲】
		－ 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】
		－ バス専用・優先レーンの拡充【No.4再掲】
		－ 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】
		－ 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、地下駐輪場の改修など）【No.40再掲】
－ C&R駐輪場の整備推進【No.30再掲】		
－ 道の駅整備と連携した交通施策の実施【No.34再掲】		
54 自転車等の貸付及び購入補助		
55 自転車利用のメリットの教育		
56 対象・課題に応じた安全教育の実施		

(4) 実施プログラム

実施プログラムは、各戦略で位置付けた事業を「いつ、誰が、なにをやるのか」を明確にするもので、実施時期や内容（検討期間や実施期間等）、実施主体や関係者などを整理します。

ア. 実施期間の区分

各事業の実施時期については、前期（H28～32）、後期（H33～37）に分け、一部は長期（H38～）も見据えながら、事業ごとに設定します。

(ア) 前期

集約型都市構造の早期実現を目指し、将来都市交通体系の構築やまちなかの賑わいの創出に資する事業を、できるだけ前期に実施します。

(イ) 後期

実施に向け関係者間の調整に時間を要する事業や、事業の実施による収益や事業費負担、用地取得など、現状からの改良規模が大きい事業は、前期に調査・検討などの準備を進め、後期に実施します。

(ウ) 長期

現時点で計画期間中に実施の見通しを立てることが難しい事業は、長期に渡って調査・検討します。

イ. 事業区分と実施プログラム

各戦略に位置付けた事業の実施効果をより高めるため、一体的・複合的に実施することにより相乗効果が高まる事業を「パッケージ事業」とし、パッケージ事業に含まれない事業は「個別推進事業」（表 8、表 9）としてまとめ、事業展開を図ります。

パッケージ事業は、集約型都市構造の実現を目指して展開されているまちなかにおけるまちづくり施策と連携したプラン「まちなか交流促進プラン」（表 6）と、本市のシンボルでシティプロモーションの4つのコンテンツの1つである路面電車に関するプラン「路面電車のブランド力向上プラン」（表 7）の2つのパッケージ事業を設定し、事業を展開します。

パッケージ事業1：まちなか交流促進プラン

平成30年度に策定予定の立地適正化計画※（H28：都市機能誘導区域の設定予定、H30：居住誘導区域の設定予定）、平成35年度にオープン予定（平成31年度中に東棟、まちなか図書館（仮称）、まちなか広場（仮称）オープン予定）の駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と合わせて事業展開するもので、公共交通や自転車でまちなかに来訪しやすい交通環境の整備や、快適に回遊できる魅力的な空間整備を一体的に行うプランです。



表6 パッケージ事業1「まちなか交流促進プラン」の実施プログラム

事業区分の概要	事業	実施スケジュール			実施主体				
		前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等
		H28~32	H33~37	H38~					
① 賑わいの創出につながるソフト面での働きかけの実施	9 市民の利用意識の醸成	→			○	△			○
	47 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）	→			○	○			○
② 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業に合わせた、公共交通での来訪しやすさと案内等を強化	2 運行時間帯の拡大	→			△	○			
	3 運行本数の増便	→	→		△	○			
	8 バリアフリー車両の導入促進	→			△	○			
	20 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）	→	→		○	○			
	21 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）	→	→		○	○			
	31 分かりやすい交通情報の提供	→	→		○	△			△
③ まちなか図書館(仮称)等のオープンに合わせた、公共交通の運賃支払い利便性の強化	22 路線バスへのICカードの導入	→	→		△	○			
	44 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施	→			○	△			
④ まちなかの回遊性と魅力の向上につながるハード的な整備の推進	26 自転車ネットワークの整備推進	→			△	○	△		
	40 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、地下駐輪場の改修など）	→	→		○	○		△	
	7 バス停施設の改善	→	→		△	○			
	36 グレードの高い電停の整備	→	→		△	○			
	39 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備	→	→		○	○			△
	45 豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討	→	→		○	△	△		△
⑤ 長期的視点での来訪しやすさの強化に向けた検討	11 交通システムの高度化の検討	→	→		○	○			△

---> 調査・検討

→ 整備・導入・実施

実施主体の凡例

○：主体的に取り組む関係者

△：補助的に関わる関係者

※ 立地適正化計画：市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープラン。

パッケージ事業2：路面電車のブランド力向上プラン

路面電車を本市のシンボルとして今後のまちづくりにより一層活かすため、安定した運行の継続に必要な施設の更新や改良を喫緊の課題として最優先で進めながら、定時性や速達性の向上、交通結節機能の強化などの取組みと、将来を見据えた沿線まちづくりや交通システムの高度化などの検討を行う路面電車の信頼性や価値を高めるプランです。



表 7 パッケージ事業2「路面電車のブランド力向上プラン」の実施プログラム

事業区分の概要	事業	実施スケジュール			実施主体				
		前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等
		H28～32	H33～37	H38～					
① 利用促進につながるソフト面での働きかけの実施	9 市民の利用意識の醸成	→			○	△			○
	47 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）	→			○	○			○
② 早期の対応が必要な施設の更新や改善を、トータルデザインし意識しながら強化	25 交通施設や情報等のトータルデザイン化	→			○	○	△		△
	12 駅・電停のバリアフリー化の促進	→			△	○			
	13 駅・電停施設の改善	→			△	○			
	15 路面電車施設の更新	→			△	○			
	14 軌道敷の改修	→			△	○	△		
	30 C&R駐輪場の整備推進	→			○	○			△
③ 赤岩口電停の交通結節点整備と合わせて、定時性と速達性を改善併せて魅力を支え、持続させるための検討	5 公共交通優先システムの導入	→			○	○	△	○	
	28 円滑な乗換施設の整備（赤岩口電停、競輪場前電停など）	→			○	○	△	△	
	33 乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口電停周辺など）	→			○	△	△	△	△
	38 レトロ電車など観光資源の開発	→			○	○			○
	19 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討	→			○	△			
④ 施設改修の進捗を見据えながら、更なる魅力向上のための施設整備・増強の促進・検討	8 バリアフリー車両の導入促進	→			△	○			
	18 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討	→			○	△	○		△
⑤ 長期的視点での路線の利便性強化に向けた検討	11 交通システムの高度化の検討	→			○	○			△

- - - - -> 調査・検討
 → 整備・導入・実施

実施主体の凡例
 ○：主体的に取り組む関係者
 △：補助的に関わる関係者

個別推進事業

パッケージ事業に含まれない事業を「個別推進事業」とし、それぞれの事業の実施プログラムを以下のとおり整理し、事業展開を図ります。(表 8、表 9)

表 8 「個別推進事業」の実施プログラム (1/2)

事業区分の概要	事業	実施スケジュール			実施主体				
		前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等
		H28~32	H33~37	H38~					
【戦略1】公共交通幹線軸の強化	【取組み1-1】幹線バスの高規格化	1 バス路線の維持、再編・見直し	→			△	○		△
		4 バス専用・優先レーンの拡充	→			○	○	△	○
		5 公共交通優先システムの導入	→			○	○	△	○
		6 路線バス遅延箇所の対策	→			△	△	○	
		7 バス停施設の改善	→			△	○		
	10 路線バスに対する公共補助	→			○	△		○	
	【取組み1-2】路面電車・渥美線の機能の維持・強化	12 駅・電停のバリアフリー化の促進	→			△	○		
		13 駅・電停施設の改善	→			△	○		
		16 渥美線施設の更新	→			△	○		
		17 渥美線橋梁の耐震化の促進	→			△	○		
【取組み1-3】公共交通の利便性向上	23 リアルタイム運行情報システムの導入	→			△	○			
	24 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知	→			△	○		△	
【戦略2】地域拠点等における交通結節機能の強化	【取組み2-1】交通結節点へのアクセス性の向上	— バス路線の維持、再編・見直し【No.1再掲】	→			△	○		△
		26 自転車ネットワークの整備推進	→			△		○	△
		27 地域主体のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行	→			○	○		○
	【取組み2-2】乗換機能の強化	29 P&R駐車場の整備推進	→			○	○		△
		30 C&R駐車場の整備推進	→			○	○		△
		— バス停施設の改善【No.7再掲】	→			△	○		
	【取組み2-3】交通結節点周辺のまちづくりとの連携	32 地域拠点整備と連携した交通施策の実施（南栄駅、高師駅周辺など）	→			○	△	○	
34 道の駅整備と連携した交通施策の実施		→			○	△	△		
【戦略3】まちなか交通の魅力向上	【取組み3-1】路面電車の魅力向上	35 軌道緑化の整備	→			○	△		
		37 企画電車の運行（おでんしゃ、ビール電車など）	→			△	○		
	【取組み3-2】回遊性・アクセス性の向上	— 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】	→			△		○	△
		41 サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充	→			△	○		
		42 都市間鉄道の利便性向上	→			○	○		
		43 豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上	→			△	○		

---> 調査・検討

→ 整備・導入・実施

実施主体の凡例

○：主体的に取り組む関係者

△：補助的に関わる関係者

表 9 「個別推進事業」の実施プログラム（2/2）

事業区分の概要	事業	実施スケジュール			実施主体				
		前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等
		H28~32	H33~37	H38~					
【戦略4】 自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換	【取組み4-1】 交通手段を賢く使い分ける意識変革	46 公共交通利用促進条例（仮称）の制定	→			○	△		△
		47 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進（イベント開催、マップ作成など）	→	→	→	○	○		○
		48 エコ通勤の推進	→			○			○
		49 健康マイレージ事業の実施	→			○			△
		50 公共交通を活用した観光の推進	→			○	△		○
		51 運転免許自主返納者への支援（運転経歴証明書の交付など）	→			△			○
	【取組み4-2】 多様な交通手段が共存できる道路空間の整備	52 市街地への通過交通を減らす幹線道路の整備（国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など）	→	→	→	○		○	
		53 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）	→	→	→	○		○	○
		－ 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】	→	→	→	△		○	△
		－ バス専用・優先レーンの拡充【No.4再掲】	→	→	→	○	○	△	○
	【取組み4-3】 自転車活用の推進	－ 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】	→	→	→	△		○	△
		－ C&R駐輪場の整備推進【No.30再掲】	→	→	→	○	○		△
		－ 道の駅整備と連携した交通施策の実施【No.34再掲】	→			○	△	△	
		54 自転車等の貸付及び購入補助	→	→	→	○			
		55 自転車利用のメリットの教育	→	→	→	○			
		56 対象・課題に応じた安全教育の実施	→	→	→	○			○

<p>---> 調査・検討</p> <p>→ 整備・導入・実施</p>	<p>実施主体の凡例</p> <p>○：主体的に取り組む関係者</p> <p>△：補助的に関わる関係者</p>
--	---

【事業の総括】

各事業の対象交通手段とパッケージ事業・個別推進事業の位置付けを、以下のとおり整理しました。(表 10、表 11、表 12)

表 10 戦略1の事業の対象交通手段とパッケージ事業及び個別推進事業一覧

戦 略	取組み	事 業	対象交通手段							パッ ケー ジ 事 業		個 別 推 進 事 業	
			徒 歩	自 転 車	鉄 道	路 面 電 車	バ ス	タ ク シ ー	自 動 車 (道 路)	ま ち な か	路 面 電 車		
【戦略1】 公共交通幹 線軸の強化	【取組み1-1】 幹線バスの高規格 化	1 バス路線の維持、再編・見直し						○					●
		2 運行時間帯の拡大						○			★		
		3 運行本数の増便						○			★		
		4 バス専用・優先レーンの拡充						○					●
		5 公共交通優先システムの導入				○	○					☆	●
		6 路線バス遅延箇所の対策						○					●
		7 バス停施設の改善						○			★		●
		8 バリアフリー車両の導入促進				○	○				★	☆	
		9 市民の利用意識の醸成						○					●
		10 路線バスに対する公共補助				○	○				★	☆	
		11 交通システムの高度化の検討			○	○	○				★		
	【取組み1-2】 路面電車・渥美線 の機能の維持・強 化	12 駅・電停のバリアフリー化の促進			○	○						☆	●
		ー バリアフリー車両の導入促進【No.8再掲】				○	○				★	☆	
		13 駅・電停施設の改善			○	○						☆	●
		14 軌道敷の改修				○			○			☆	
		15 路面電車施設の更新				○						☆	
		16 渥美線施設の更新			○								●
		17 渥美線橋梁の耐震化の促進			○								●
		ー 公共交通優先システムの導入【No.5再掲】				○	○					☆	●
		18 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討				○			○			☆	
	ー 市民の利用意識の醸成【No.9再掲】				○	○				★	☆		
	【取組み1-3】 公共交通の利便性 向上	19 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討				○						☆	
		ー 交通システムの高度化の検討【No.11再掲】			○	○	○					☆	
		20 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）			○	○	○	○			★		
		21 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）						○			★		
22 路線バスへのICカードの導入							○			★			
23 リアルタイム運行情報システムの導入					○	○	○					●	
24 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知			○	○	○	○					●		
25 交通施設や情報等のトータルデザイン化			○	○	○				★	☆			

表 11 戦略2・戦略3の事業の対象交通手段とパッケージ事業及び個別推進事業一覧

戦略	取組み	事業	対象交通手段						パッケージ事業		個別推進事業
			徒歩	自転車	鉄道	路面電車	バス	タクシー	自動車(道路)	まちなか	
【戦略2】 地域拠点等における交通結節機能の強化	【取組み2-1】 交通結節点へのアクセス性の向上	— バス路線の維持、再編・見直し【No.1再掲】					○				●
		26 自転車ネットワークの整備推進	○					○	★		●
		27 地域主体のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行					○				●
	【取組み2-2】 乗換機能の強化	28 円滑な乗換施設の整備（赤岩口電停、競輪場前電停など）	○		○	○	○	○		☆	
		29 P&R駐車場の整備推進			○	○					●
		30 C&R駐輪場の整備推進			○	○	○			☆	●
		— バス停施設の改善【No.7再掲】					○			★	●
		— 駅・電停施設の改善【No.13再掲】			○	○					☆
	31 分かりやすい交通情報の提供	○	○	○	○	○	○	○	○	★	
	【取組み2-3】 交通結節点周辺のまちづくりとの連携	32 地域拠点整備と連携した交通施策の実施（南栄駅、高師駅周辺など）			○		○		○		●
33 乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口電停周辺など）		○		○	○	○	○		☆		
34 道の駅整備と連携した交通施策の実施		○				○	○	○		●	
【戦略3】 まちなか交通の魅力向上	【取組み3-1】 路面電車の魅力向上	35 軌道緑化の整備				○					●
		36 グレードの高い電停の整備				○				★	
		— 適切な道路空間の確保に向けた沿線まちづくりの検討【No.18再掲】						○			☆
		— 交通施設や情報等のトータルデザイン化【No.25再掲】			○	○	○			★	☆
		37 企画電車の運行（おでんしゃ、ビール電車など）				○					●
		38 レトロ電車など観光資源の開発				○					☆
	【取組み3-2】 回遊性・アクセス性の向上	39 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備	○	○		○		○		★	
		— 分かりやすい交通情報の提供【No.31再掲】	○	○	○	○	○	○	○	★	
		— 運行時間帯の拡大【No.2再掲】					○			★	
		— 運行本数の増便【No.3再掲】					○			★	
		40 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、地下駐輪場の改修など）	○							★	
		— 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】	○					○		★	●
		41 サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充			○	○					●
		42 都市間鉄道の利便性向上			○						●
		43 豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上	○	○					○		●
【取組み3-3】 まちなかのまちづくりとの連携	— 公共交通利用者への支援（通勤・通学定期、高齢者・子育て世帯など）【No.20再掲】			○	○	○	○		★		
	— 利用しやすい運賃体系の導入（ゾーン制運賃、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）【No.21再掲】					○			★		
	44 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施	○	○		○	○	○		★		
45 豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討					○	○	○	★			

表 12 戦略4の事業の対象交通手段とパッケージ事業及び個別推進事業一覧

戦 略	取組み	事 業	対象交通手段						パッ ケー ジ 事 業		個 別 推 進 事 業	
			徒 歩	自 転 車	鉄 道	路 面 電 車	バ ス	タ ク シ ー	自 動 車 (道 路)	ま ち な か		路 面 電 車
【戦略4】 自転車や公 共交通を中 心としたラ イフスタイル への転換	【取組み4-1】 交通手段を賢く使 い分ける意識変革	46 公共交通利用促進条例（仮称）の制定			○	○	○	○				●
		47 徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進 （イベント開催、マップ作成など）	○	○	○	○	○	○		★	☆	●
		48 エコ通勤の推進	○	○	○	○	○					●
		49 健康マイレージ事業の実施	○	○	○	○	○					●
		50 公共交通を活用した観光の推進			○	○	○					●
		51 運転免許自主返納者への支援（運転経歴証明書の交付など）							○			●
	【取組み4-2】 多様な交通手段が 共存できる道路空 間の整備	52 市街地への通過交通を減らす幹線道路の整備 （国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など）							○			●
		53 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）	○	○					○			●
		－ 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備【No.39再掲】	○	○		○			○	★		
		－ 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】		○					○	★		●
		－ バス専用・優先レーンの拡充【No.4再掲】						○				●
	【取組み4-3】 自転車活用の推進	－ 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】		○					○	★		●
		－ 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、地下駐輪場の改修など）【No.40再掲】		○						★		
		－ C&R駐輪場の整備推進【No.30再掲】			○	○	○				☆	●
		－ 道の駅整備と連携した交通施策の実施【No.34再掲】		○				○	○	○		●
		54 自転車等の貸付及び購入補助		○					○			●
55 自転車利用のメリットの教育			○								●	
56 対象・課題に応じた安全教育の実施		○								●		

【取組みの交通課題への対応の確認】

各戦略の取組みで実施する事業は、基本計画（都市交通マスタープラン）で整理した12の交通課題（表3）に対応しています。

表13 交通課題の解決に関連する取組みの対応一覧

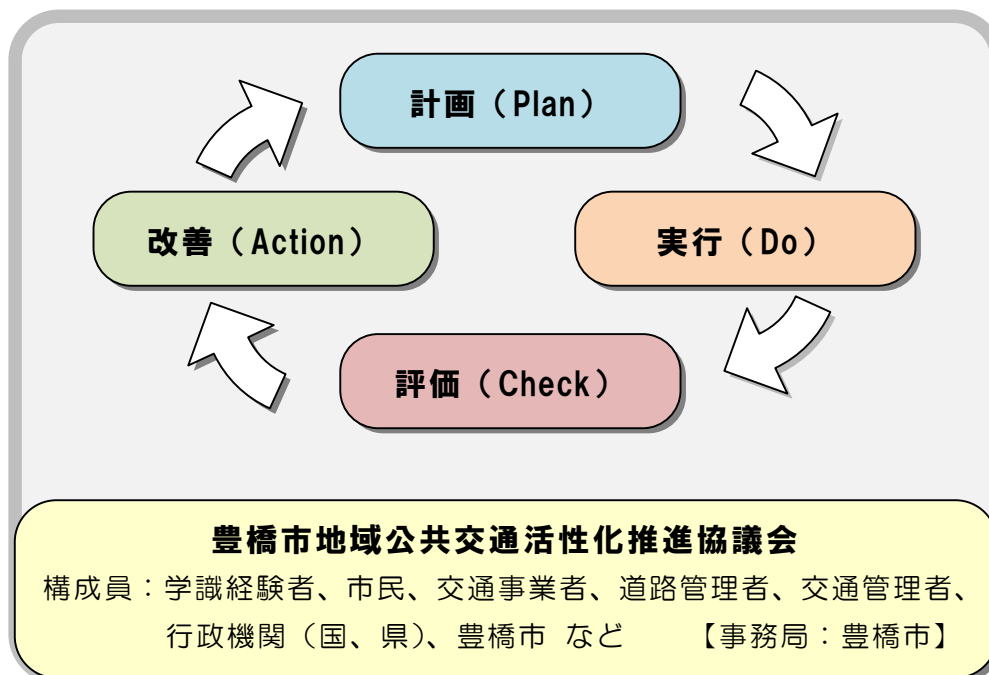
戦 略			【戦略1】 公共交通幹線軸 の強化			【戦略2】 地域拠点等に おける交通結節 機能の強化			【戦略3】 まちなか交通の 魅力向上			【戦略4】 自転車や公共交通 を中心とした ライフスタイル への転換		
			1-1	1-2	1-3	2-1	2-2	2-3	3-1	3-2	3-3	4-1	4-2	4-3
交通課題	取組み		幹線バスの高規格化	機能の維持・渥美線の強化	公共交通の利便性向上	交通結節点への向上	乗換機能の強化	まちづくりとの連携	路面電車の魅力向上	回遊性・アクセス性の向上	まちなかとの連携	使い分けの意識変革	多様な道路空間の整備	自転車活用の推進
ア 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								○				○
	課題4 交流の促進	4-1 外出機会の創出	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○
4-2 広域流動を支える鉄道を中心としたサービス向上									○					
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		○		○	○								○	
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交通施設の更新		○									○	
	課題6	公共交通の利用しやすさの向上	○	○	○	○	○			○		○		
	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	○	○	○	○	○		○	○	○	○		

(5) 進行管理・推進体制等

ア. 進行管理・推進体制

本計画に位置付けた事業の着実な実行と目標の達成に向け、「豊橋市地域公共交通活性化推進協議会」がP D C Aサイクルによって以下のとおり進行管理を行います。(表 14)

- ・事業の進捗状況は毎年把握します。
- ・計画の評価は、前期最終年の平成 32 年度と計画最終年の平成 37 年度に、目標の評価指標に基づいて指標値に対する達成状況の評価します。(表 15)
- ・前期最終年の平成 32 年度には、事業の実施状況と目標の達成状況を踏まえて、必要に応じて計画の中間見直しを行います。



計画 (Plan)

- 目指す交通づくりの実現に向けた都市交通体系を構築するため、豊橋市都市交通計画を策定します。

実行 (Do)

- 計画した事業の実施主体と関係者が連携して、事業を実施します。

評価 (Check)

- 事業の実施状況を把握し、目標の評価指標で事業の実施効果を検証し、計画の評価を行います。

改善 (Action)

- 評価の結果を踏まえて、計画の見直しを行います。

表 14 評価スケジュール

	前 期					後 期				
	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
事業の実施	←—————→									
事業の進捗管理	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
計画の評価					○					○
計画の中間見直し					○					

表 15 目標の評価指標と指標値

目標	評価指標	H26 実績	H37 目標
目標 1	自転車・公共交通の 利用のしやすさにおいて 満足と感じる人の割合	【自転車】 37.7% 【公共交通】 42.7%	過半数
	歩行者・自転車に関わる 交通事故件数	769 件/年	現状値からの 減少
目標 2	公共交通の 1日当たり利用者数	【主要鉄道駅】 56千人/日平均 【路面電車・路線バス】 23千人/日平均	現状値の維持
	中心市街地内の 休日歩行者通行量	57,455 人/日	60,000 人/日 以上
目標 3	市街化区域内の 歩行者・自転車の利用割合	9.9%	現状値からの 増加

イ. 関係者の連携・協働

計画の推進には、行政機関（国、愛知県、道路管理者、交通管理者、豊橋市）や交通事業者による主導だけでなく、市民や企業等もその意識を高め、関係者全てが認識を共有して、円滑に事業を進める必要があります。

そのためにも、行政機関、交通事業者、市民・企業等がそれぞれ主体性を持ち、相互に連携・協働しながら取り組んでいきます。

