

## 豊橋市都市交通計画 2016-2025（素案）の意見募集結果

### 1. パブリックコメントの概要

- (1) 意見募集期間 平成 28 年 2 月 9 日（火）から平成 28 年 3 月 9 日（水）まで
- (2) 意見提出者数 個人 3 人
- (3) 意見件数 25 件

### 2. 意見の概要と市の考え方

番号	意見概要	市の考え方	
1	1	<p>・豊橋市の交通体系について</p> <p>豊橋市の交通体系は豊橋駅を中心に放射状に延びていることより、公共交通機関を利用する場合、一旦、豊橋駅にて乗りかえないといけない不便がある。公共交通幹線軸を強化することと共に、地域拠点を相互に結ぶ環状公共交通の形成も計画の重要な位置づけにしていきたい。交通体系が一極集中では、中心部への公共交通機関(バスなど)や自家用車などの混雑が更に増すことも考えられる。</p>	参考意見として受け止めさせていただきます。
	2	<p>・交通結節点について</p> <p>公共交通幹線軸と支線公共交通との交通結節点の整備が挙げられている。特に市電の「赤岩口」の整備は素案のとおり重要と考える。現状でも、市電とバスとの乗換は便利な方であると考えますが、電停周辺の道路が狭いことや通行量が多いこともあり、安心して乗り換えることができる場所とは認め難い。安心して乗り換えることができる場所への整備をぜひとも実施していただきたい。</p>	「円滑な乗換施設の整備」「乗換施設整備と連携した地域拠点整備」の事業として、今後、交通事業者などととともに検討してまいります。
	3	<p>交通結節点には、乗り換え時に兩位はしのげる程度の待合場所の整備をお願いしたい。また、駐輪場(C&amp;R)、駐車場(P&amp;R、K&amp;R)の整備も必要である。郊外になると交通結節点までの公共交通機関ない場合もある。また、高齢者で日常は車を運転するが、街中での運転を苦手をしているという話を聞く。</p>	「P&R 駐車場、C&R 駐輪場の整備推進」「駅・電停、バス停施設の改善」の事業として、今後、交通事業者などと取組むとともに、事業を推進するうえで参考にさせていただきます。

	<p>この様な人は、バス停まで自家用車で来てもらいバスに乗り換え街中に出かけてもらうことができる。現状を考えると車との共存共栄も一つの選択肢と考える。</p> <p>素案にあるように交通結節点は地域の交流を促進することも目的であれば、特にバスからバスに乗り換えるバス停の場合、例えば地区市民館等の前に設ける。そうすることで、施設の利用者が増える。また、バスの待合場所として使用させていただくことで新たにバス停施設(屋根など)を整備する必要が省けることも考えられる。(トイレがあることも重要)整備計画に是非取り入れていただきたい。</p>	
4	<p>・公共交通利用促進について</p> <p>現状、自由な移動手段の自家用車を利用している人が、環境に配慮し公共交通を利用しようという意識に変化していくことは極めて容易ではないと考える。本来ではないが、公共交通機関を利用したことによるメリット等があると、取り掛かりにはなるのではと考える。</p> <p>例えば、現在、実施している「市電のお帰りきっぷ」を買い物だけではなく、公共機関(市役所、図書館、プラット等)の利用時やまちなかでのイベント開催時にも拡大する。バスについても同様なサービス(市電と同額程度の補填)があると良い。(既に実施済みであった場合は悪しからず)</p> <p>また、通勤に公共交通を利用している社員がいる企業には市から何らか補助や環境に配慮した企業であることの認定や表彰等を行うことで、通勤に公共交通機関の利用を促す。</p> <p>それから、素案の中に、公共交通利用者への支援の一つとして「子育て世帯」への支援がある。ぜひ支援についてはお願いしたい。具体的な内容が示されていないので勝手に支援内容を提案させていただくと、まず、中学生は子供運賃にする。豊橋市の場合、体育館等の競技場が郊外にあり、部活等の大会参加の際に家庭の費用軽減につながると考える。</p> <p>また、これまで実施されてきた「小学生の夏</p>	<p>「公共交通利用者への支援」「徒歩、自転車、公共交通の利用啓発の推進」「エコ通勤の推進」の事業を推進するうえで参考にさせていただきます。</p>

	休みの子供 50 円バス」もぜひ継続していただきたい。次に、携帯電話の料金ではないが、運賃に「家族割」を導入する。例えば、家族でバスを利用した場合、通常の運賃より何割引にする。回数券を使用すれば良いかも知れないが、イベント参加など単発的な利用の際に便利と考える。	
5	・市内の公共交通について 鉄道については、特に以前から計画がある JR 東海道線の豊橋と二川との間に新駅を設置することを計画に盛り込んでいただきたい。新駅の設置で、周辺住民の通勤、通学の利便性向上や周辺地域の発展に寄与すると考える。また、新駅は交通結節点として、市南部への利便性が向上に寄与すると考える。	参考意見として受け止めさせていただきます。
6	バス(路線バス)については、素案にあるように運行時間帯の拡大や運行本数の増便を可能な限り実現して欲しい。また、バス優先や専用レーンの拡充も重要と考える。特に雨の日の朝の時間帯は遅れが生じ易い。	「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」の事業として、今後、交通事業者などとともに取組んでまいります。
7	利用しやすいバスとして、バスの時刻は可能な限りパターン化(何分間隔や毎時 00 分と 30 分等)する。そのことで時刻を覚え易くなる。運賃についても素案にあるように利用し易い運賃だけでなく、分かりやすい運賃とする。素案にあるゾーン運賃のことかもしれないが、現状の 100 円区間だけでなく、更に地域が広がる毎に 150 円、200 円…と分かりやすくなる。これらのことでバスの利用の促進につながることも考える。	「バス路線の維持、再編・見直し」「利用しやすい運賃体系の導入」の事業を推進するうえで参考にさせていただきます。
8	バス路線についてはいくつか提案がある。検討いただきたい。 ・豊橋駅東側に「まちなかループバス」の運行西側の牟呂線のような循環路線を東側にも設定する。車両は小回りが利く小型のバスなどで運行すれば、少々狭い道路でも通行できる。例えば、豊橋駅-ココニコ-市役所-美術館-東愛知県庁-台町-前田町-柳生橋駅-プラット-豊橋駅を周回する。運賃は均一運賃とする他に、フリーきっぷを導入する。市電とバス(ルート内の区間)が利用できるきっぷがあると、まちなかの回遊性・アクセス向上に寄与すると考える。	「バス路線の維持、再編・見直し」の事業を推進するうえで参考にさせていただきます。

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・牟呂線の藤沢町経由 藤沢町周辺は道路の混雑があるが、時間帯（昼間）によっては、藤沢町を経由すること、買い物等に便利と考える。</li> <li>・渥美線芦原駅にバス乗り入れ 芦原駅を交通結節点として整備し、駅前にバスを乗り入れる。例えば、芦原駅-イオン-くすのき支援学校-福祉村-技科大-天伯団地-芦原駅を循環する路線を設定することで、道路状況による遅延や駅周辺へのバスの混雑を解消することで環境へも配慮できる。もう少し欲を言えば、前述の路線を延長し、のんほいパークを経由し二川駅につなげる。渥美線沿線の人が二川方面への利便性が向上すると考える。</li> </ul>	
9		<p>コミュニティーバスのについては、運行地域によって多少違いがあるが、運行本数の増便（せめて1～2時間間隔の運行）や休日の運行をお願いしたい。現状のコミュニティーバスは失礼ではありますが、高齢者方の乗り物となっている感じがします。休日にも運行することで、子供が習い事に利用や、家族でのお出かけに利用できれば、自家用車の利用を少しであるが控えることができる。</p> <p>コミュニティーバスの路線については、色々な制約があることは分かるが、市民の生活実態は行政界では区切れない。地域によっては隣接都市への移動が多いことがある。例えば、私の住む北部の西郷校区では、隣接の豊川市へ買い物に出かける人もいる。また、鉄道を利用する場合、豊橋駅に行くより、豊川駅から飯田線、名鉄線を利用した方が近くて便利である。市民の生活実態に合った路線の設定を行うことで、利用が増えることも考える。隣接する行政との連携をぜひとも検討いただきたい。</p>	「地域主体のコミュニティーバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行」の事業を推進するうえで参考にさせていただきます。
2	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・項目11「交通システムの高度化」について取組み1-1と取組み1-2の両方に出てくるのに、抽象的すぎて何をしようとしているのかが読み取れません。</li> </ul> <p>もう少し中身の分かる表現にする必要があるのではありませんか？</p>	「交通システムの高度化」については、将来のまちづくりや都市交通体系などの方向性を踏まえ、交通事業者などとともに検討していくことになるため、この計画の中で具体的に記述することは難しいと考えておりますが、BRT化やLRT化、路線の延伸など、様々な事業を想定しております。

2	<p>・取組み 1-2 の「渥美線」について 「渥美線車両の置き換え促進」が新たに必要と考えます。</p> <p>元の車両が一番新しくて 1972 年製造であり、改修工事を受けているとは言え、既に製造から 40 年以上経過しています。</p> <p>また、古い車両では運行経費や保守費が増大するため、経営を圧迫する一因となります。そこで、ある程度の補助を出して、新型車両への置き換えを促進してはどうでしょうか？</p> <p>運行経費・保守費の減少による（豊鉄の）経営状態の向上、低騒音化による沿線環境の改善、車両性能向上によるスピードアップ、車内快適性向上に伴う乗客の満足度上昇、など補助するだけのメリットは多いと考えます。</p>	<p>「渥美線施設の更新」の事業を推進するうえで参考にさせていただきます。</p>
3	<p>・バスの運行時間帯について</p> <p>鉄道各線が 23 時台まで列車の運行が確保されているのに対し、バスの最終が遅くて 22 時台と言うのは少し不便なのではないかと考えます。</p> <p>そこで、各路線で 23 時台に 1 本ずつ最終バスを走らせたらどうでしょうか？ (最終バスの前は 1 時間以上間が空いても良いとする)</p> <p>このバスについては、需要を見極めた上で、曜日限定の臨時バスとしても良いでしょう。まず行政主導の社会実験という形で、試しに運行させてみるのが良いと思います。</p>	<p>「運行時間帯の拡大」の事業を推進するうえで参考にさせていただきます。</p>
3	<p>1 JR 東海道本線、豊橋～二川間の新駅設置実現に一層努力すべき。</p> <p>2 豊橋駅、新幹線ホームの安全柵設置。</p> <p>3 路面電車「赤岩口」電停のバリアフリー化、ホーム拡張。 ※ラッシュ時は特に、利用客の列がホームに収まり切らず、非常に危険。 バリアフリー化、ホーム拡張で乗客の安全と利便性向上へ繋げるべき。</p> <p>4 路面電車「東田」電停を自動車停車禁止区域にする。 ※自動車の停止線は電停区域の後ろに示し、乗降客の安全を確保する。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p> <p>安全柵設置については必要と認識しており、関係機関へ情報提供させていただきます。</p> <p>「駅・電停のバリアフリー化の促進」「円滑な乗換施設の整備」の事業として、今後、交通事業者などととも検討してまいります。</p> <p>参考意見として、関係機関へ情報提供させていただきます。</p>

5	ICカード（manaca 等）の導入。	「路線バスへのICカード導入」の事業として、今後、交通事業者とともに取組んでまいります。
6	コミュニティバスの路線図作成、時刻表の改善。 ※現在運行されている全てのコミュニティバスの路線図を作成し、豊橋市HPへの掲載また紙面化をし、解り易くする。 ※各路線共、ダイヤが非常に解り難い。各バス停の発車時刻表等をもっと明確に提示させる必要がある。 ※複数のコミュニティバスや、豊鉄バスとの乗り継ぎの際、回数券や運賃の割引等があれば、利用者には有難いのではないか？	コミュニティバスの路線図については、豊橋市ホームページへの掲載、紙面化がされておりますが、時刻表も含めて、よりわかりやすくなるよう改善に努めてまいります。 乗継については、「利用しやすい運賃体系の導入」の事業を推進するうえで参考にさせていただきます。
7	豊橋駅～中部国際空港間の高速バス復活。 ※中京圏の空の玄関口である「中部国際空港」と愛知県東三河の玄関口である豊橋駅をダイレクトに結ぶ交通手段が現時点で存在せず、豊橋市や東三河方面への観光、企業を誘致して行く上で、大きな痛手となり兼ねない。 空港バスを復活させ、豊橋・東三河への来訪を促せる様になって欲しい。	参考意見として、関係機関へ情報提供させていただきます。
8	豊橋駅～三河港間に「快速バス輸送システム（BRT）」の導入。 ※豊橋駅と三河港（総合スポーツ公園、ライフポートとよはし等）への新しい交通アクセス手段として「BRT」の導入を提案する。	「交通システムの高度化の検討」の具体的な検討を行う際の参考とさせていただきます。
9	浜松三ヶ日豊橋道路の早期実現。	参考意見として受け止めさせていただきます。
10	東名豊川IC～国道23号前芝IC間の立体化。	参考意見として受け止めさせていただきます。
11	主要道路の右折レーン設置、右折（矢印）信号の設置促進。	「路線バス遅延箇所の対策」「市街地への通過交通を減らす幹線道路の整備」の事業として、今後、関係機関とともに取組んでまいります。
12	東名高速、旧豊橋本線料金所跡地の有効活用。	参考意見として受け止めさせていただきます。
13	東名高速、豊橋北BP付近にスマートIC設置。	参考意見として受け止めさせていただきます。