

1. 計画の見直しにあたって

本市では、平成 16 年度に豊橋市都市交通ビジョン、平成 18 年度には豊橋市都市交通マスタープランを策定したが、平成 23 年度の第 5 次豊橋市総合計画の策定や交通政策基本法の施行等の社会情勢を受け、集約型都市構造の実現に必要な都市交通のあり方を示す基本計画（都市交通マスタープラン）と、その具体的な取組を示す実施計画（交通戦略）を、平成 27 年度に「豊橋市都市交通計画 2016-2025」としてまとめた。

令和 2 年度は、実施計画における前期の最終年度にあたり、これまでの事業の実施状況や目標の達成状況に加え、以下のような豊橋市における上位・関連計画や国の動向との整合、社会情勢の変化への対応などを踏まえ、本計画の中間見直しを行うこととする。

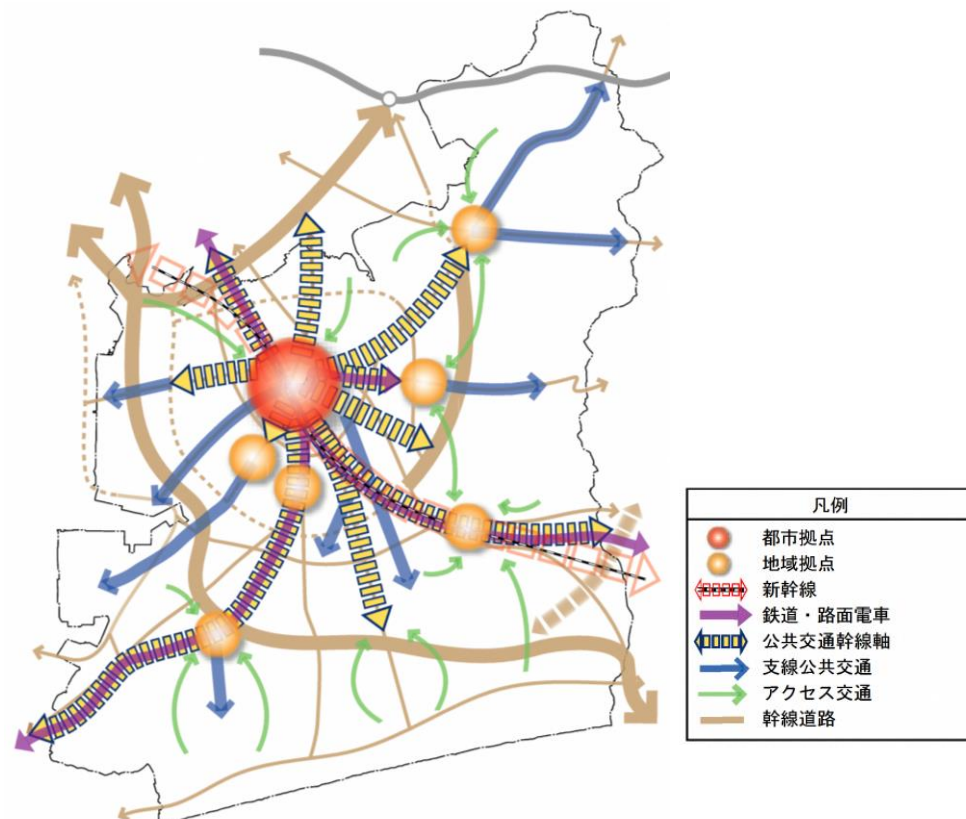
豊橋市における上位・関連計画や国の動向	社会情勢
- 第 6 次豊橋市総合計画の策定 - 豊橋市都市計画マスタープランの改定 - 豊橋市立地適正化計画の策定 - 豊橋市自転車活用推進計画の改定 - 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正	- 高齢化の進展に伴う人口構造の変化 - 新型コロナウイルス感染症拡大による影響 - 持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた機運の高まり - ICT 等の科学技術の進展 - 公共交通の担い手である運転士不足 - 公共交通確保のための公的負担の増加

2. 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

人が豊かで快適に生活し、誰でも自由に交流でき、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に転換を促すような都市交通体系を構築していく。

将来（令和 7 年度頃）の都市交通体系イメージ



3. 基本方針と目標

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

自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合を **過半数** にする。

【平成26年度実績】 自転車：37.7%、公共交通：42.7%

歩行者・自転車に関わる交通事故件数を **減少** させる。

【平成26年度実績】 769件/年

基本方針2 まちの魅力・活力を高める交通づくり

目標2-1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

公共交通の1日当たり利用者数を **維持** する。

【平成26年度実績】 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

目標2-2 まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

中心市街地内の休日歩行者通行量を **60,000人/日以上** にする。

【平成26年度実績】 57,455人/日

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

市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合を **増加** させる。

【平成26年度実績】 9.9%

4. 目標の達成度

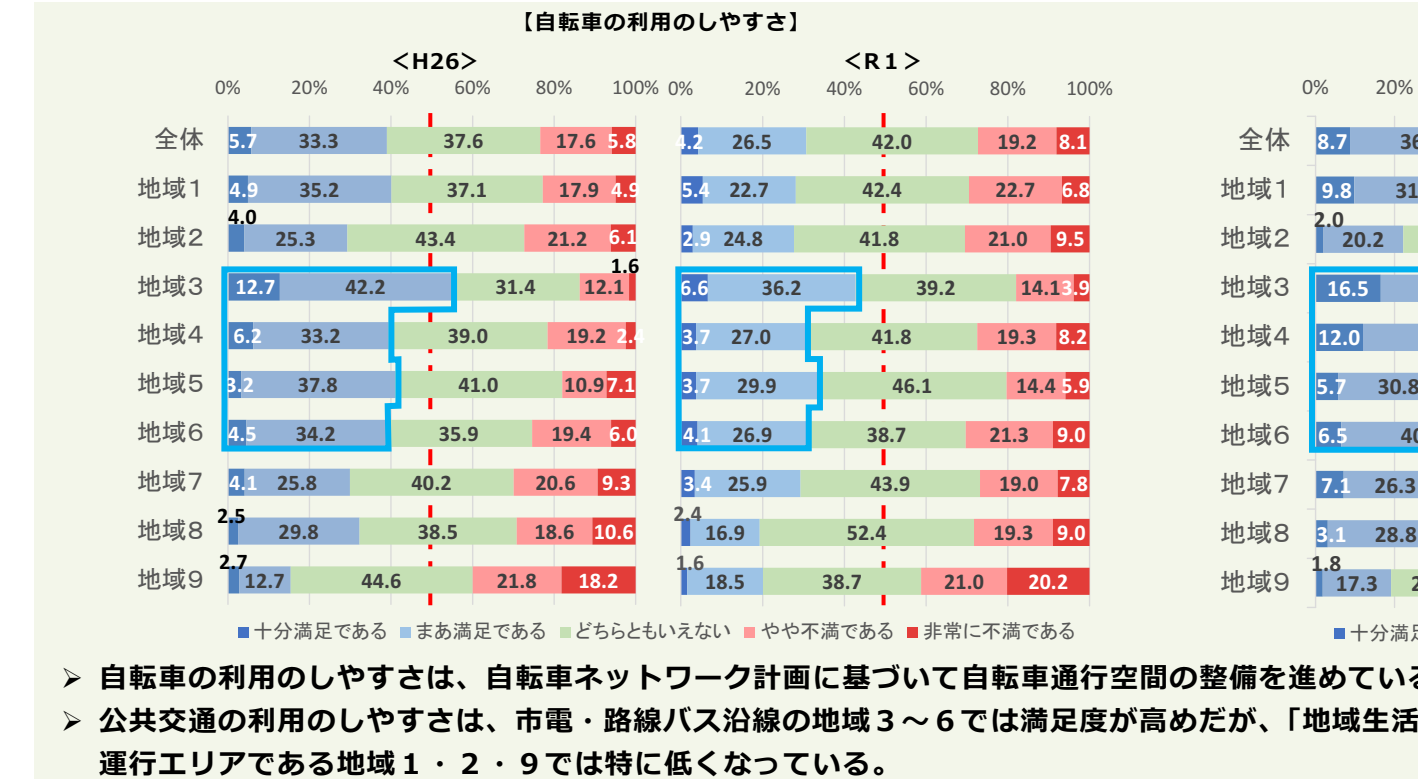
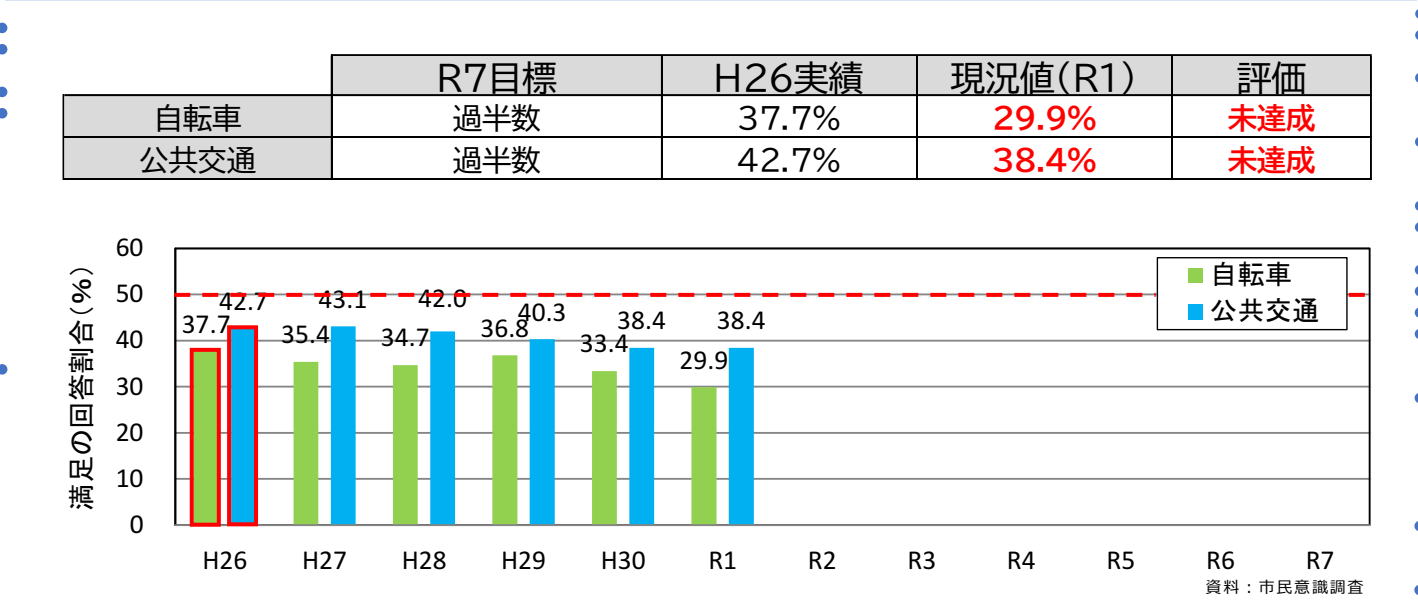
基本方針1

安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1

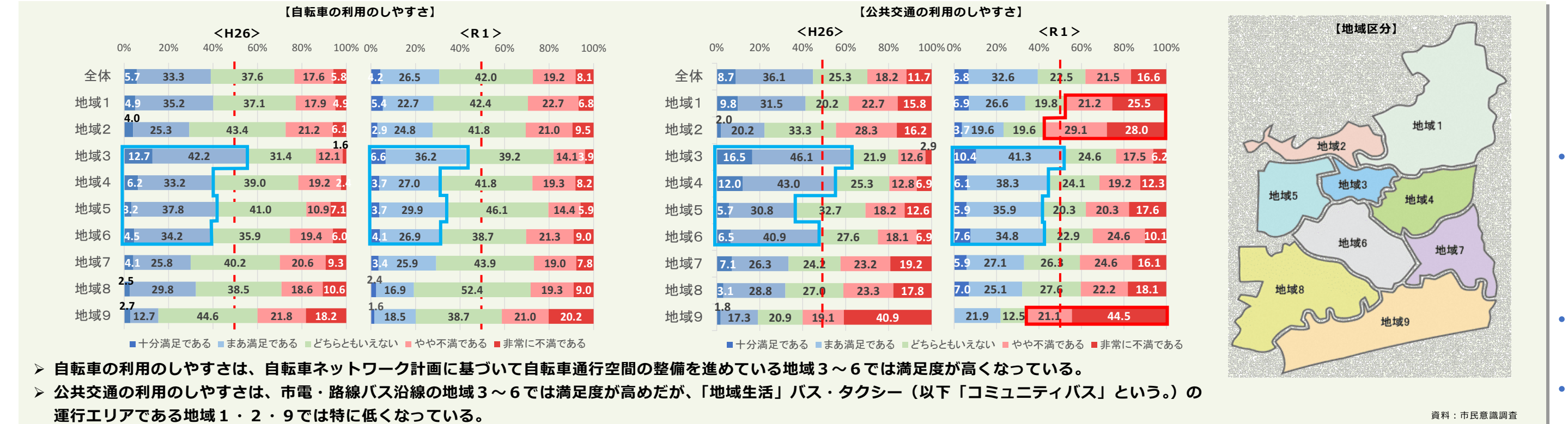
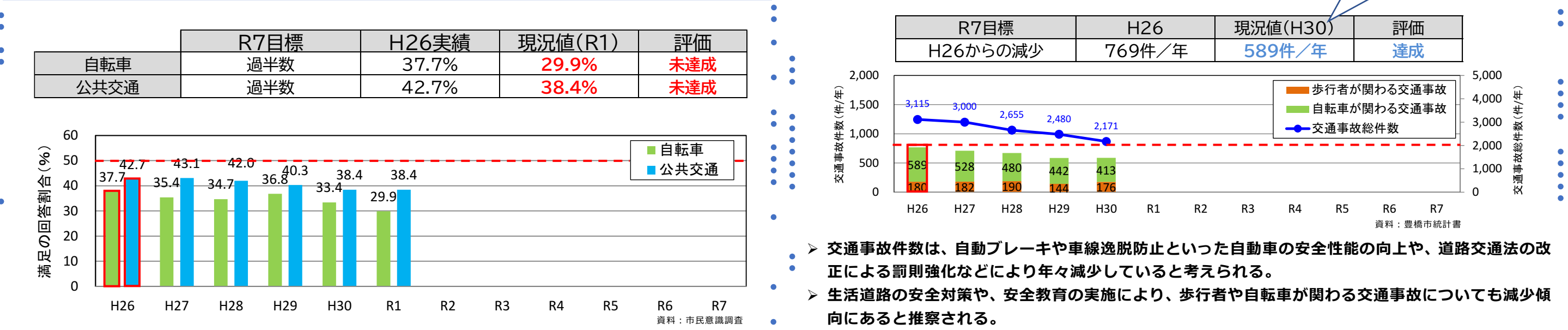
人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

評価指標 1-1
自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合



- 自転車の利用のしやすさは、自転車ネットワーク計画に基づいて自転車通行空間の整備を進めている地域3～6では満足度が高くなっている。
- 公共交通の利用のしやすさは、市電・路線バス沿線の地域3～6では満足度が高めだが、「地域生活」バス・タクシー（以下「コミュニティバス」という。）の運行エリアである地域1・2・9では特に低くなっている。

評価指標 1-2
歩行者・自転車が関わる交通事故件数



基本方針2) まちの魅力・活力を高める交通づくり

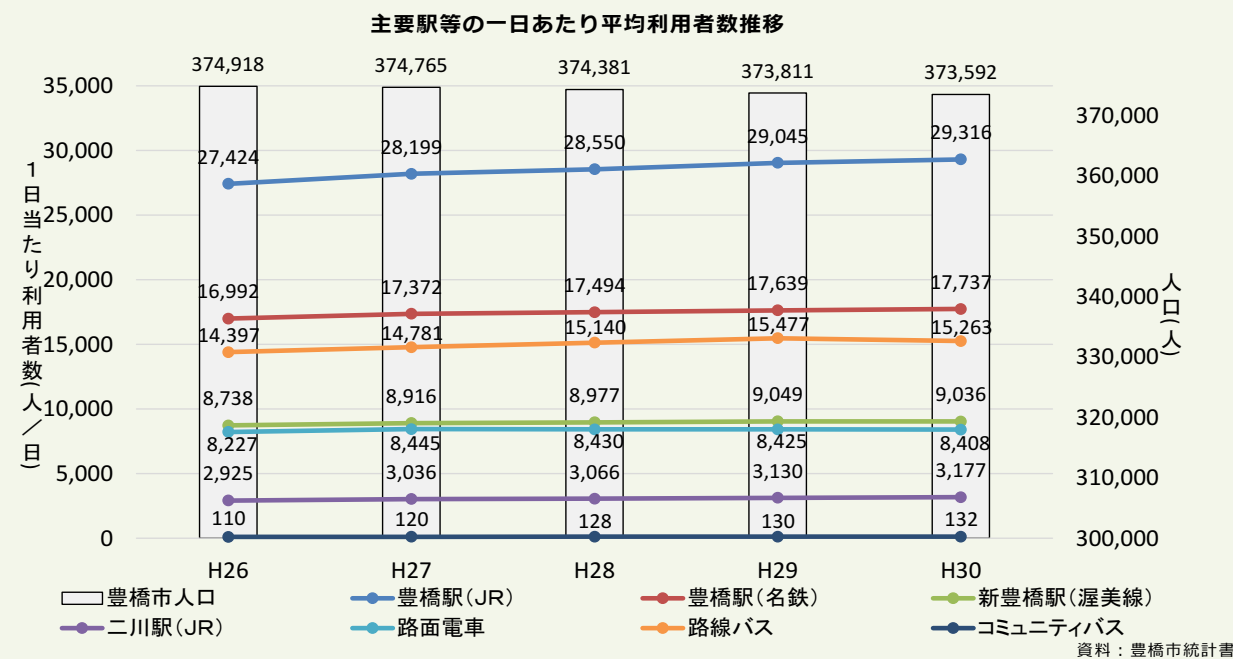
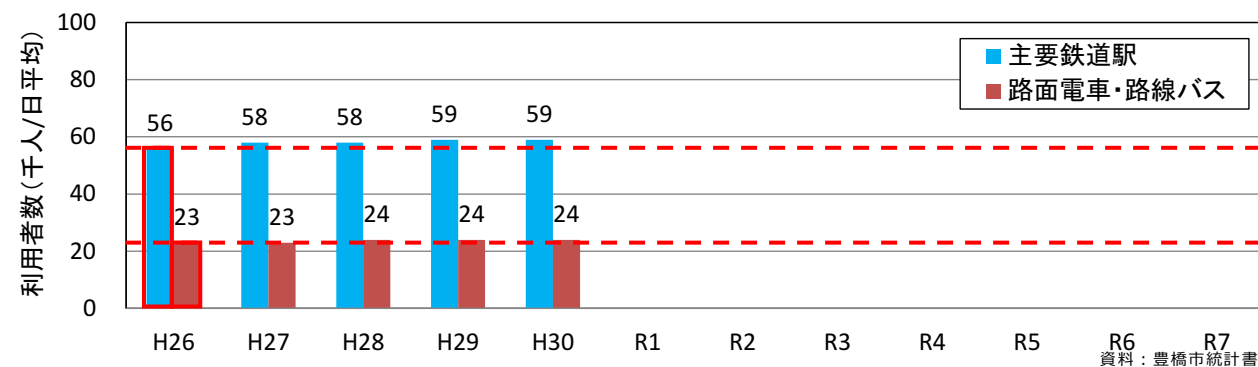
目標2-1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

評価指標 2-1

公共交通の1日当たり利用者数

8月更新予定

	R7目標	H26	現況値(H30)	評価
主要鉄道駅	現状維持	56千人/日平均	59千人/日平均	達成
路面電車・路線バス	現状維持	23千人/日平均	24千人/日平均	達成



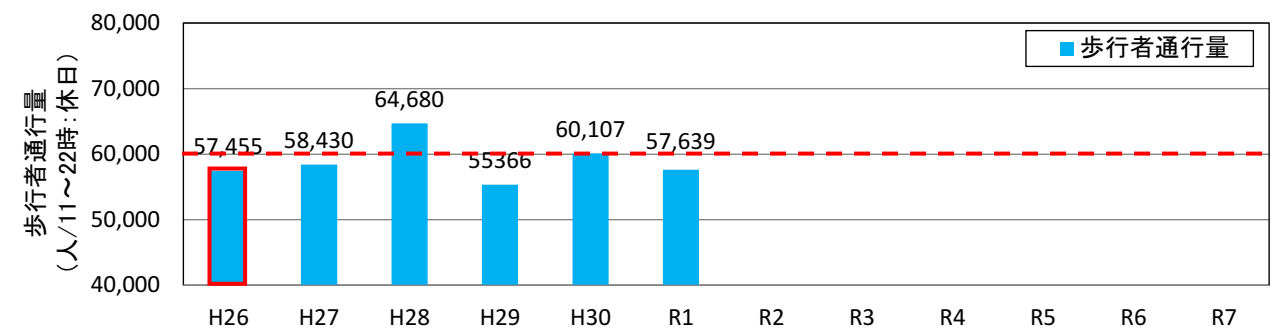
- 公共交通の利用者は微増傾向が見られ、鉄道・路面電車・路線バスともに現状維持できている。
- 主要鉄道駅は微増、路面電車・路線バス・コミュニティバスは横ばい傾向。
- 人口が緩やかに減少する中で、公共交通利用者が維持されており、公共交通の利用割合が増加していると推察される。
- 運行時間帯の拡大、コミュニティバスの運行、高齢者移動支援施策など、各種公共交通に関連した取組みを実施した効果が表れているものと推察される。

目標2-2 まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

評価指標 2-2

中心市街地内の休日歩行者通行量

R7目標	H26	現況値(R1)	評価
60,000人/日以上	57,455人/日	57,639人/日	未達成



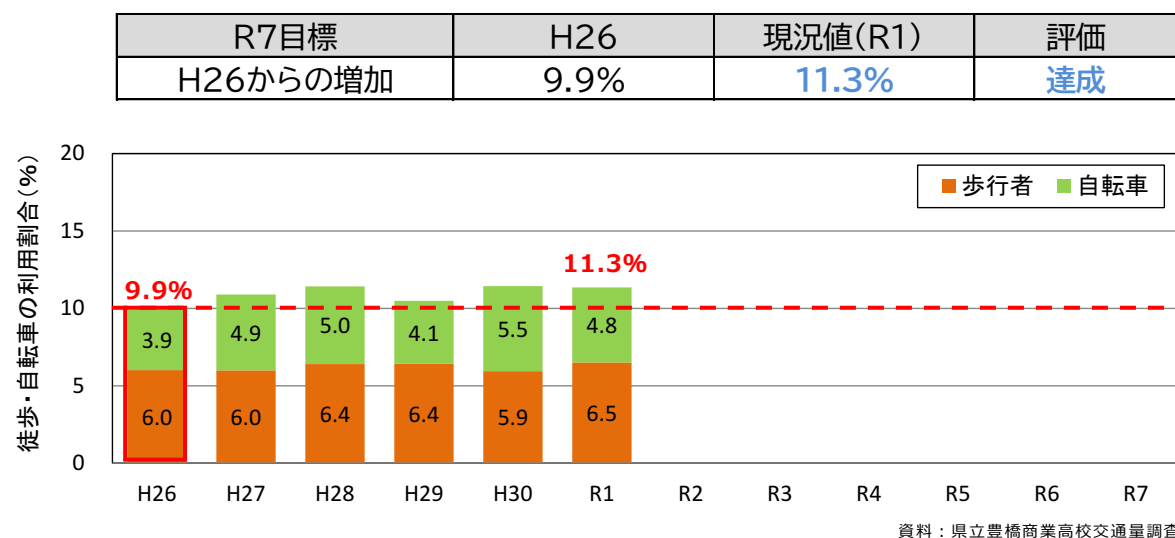
- 中心市街地内の休日歩行者交通量は、平成28年に60,000人を大きく超えたものの、55,000人～60,000人程度で増減を繰り返している。
- 通行量の減少割合が最も大きい④では、平成29年に名豊ビルが閉鎖したことが減少の一因となっていると推察される。
- 公共交通を利用してまちなかにアクセスしたくなる取組みを進める必要があると推察される。

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

市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合



- 歩行者・自転車の利用割合は増加傾向にある。
- 徒歩・自転車等の利用啓発や、エコ通勤の推進及び健康マイレージの実施などに伴う、環境や健康に対する意識の向上が一因と推察される。

5. 戦略と取組み事例

4つの目標の達成に向けて、必要な取り組みを展開するため、以下の4つの戦略を設定した。

戦略1 公共交通幹線軸を強化します

- 取組み1-1 幹線バスの高規格化
- 取組み1-2 路面電車・渥美線の機能の維持・強化
- 取組み1-3 公共交通の利便性向上

戦略2 地域拠点等における交通結節機能を強化します

- 取組み2-1 交通結節点へのアクセス性の向上
- 取組み2-2 乗換機能の強化
- 取組み2-3 交通結節点周辺のまちづくりとの連携

戦略3 まちなか交通の魅力を向上させます

- 取組み3-1 路面電車の魅力向上
- 取組み3-2 回遊性・アクセス性の向上
- 取組み3-3 まちなかのまちづくりとの連携

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を促します

- 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4-3 自転車活用の推進

【まとめ】

- 目標1 評価指標 1-1：自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合 **未達成**
評価指標 1-2：歩行者・自転車が関わる交通事故件数 **達成**
- 目標2 評価指標 2-1：公共交通の1日当たり利用者数 **達成**
評価指標 2-2：中心市街地内の休日歩行者通行量 **未達成**
- 目標3 評価指標 3-1：市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合 **達成**

交通事故件数、公共交通利用者数、徒歩・自転車の利用者数等の利用実態は、目標を概ね達成しているが、公共交通・自転車の利用のしやすさの満足度は、目標に達しておらず、目標達成に向けてはこれら利用環境の改善が必要と考えられる。

取組み事業

2. 運行時間帯の拡大

●幹線バス終バス延長（H28～）

幹線バスとして位置づける路線のうち、西口線、豊橋技科大線、中浜大崎線において、毎週金曜と土曜に豊橋駅前発の下り便を現行の終バス後に1本増発し、まちなかでの飲食やお出かけを促進。



終バス増便パンフレット

12. 駅・電停のバリアフリー化の促進

●南栄駅バリアフリー化工事（R1）

豊橋鉄道渥美線 南栄駅にスロープや多目的トイレを設置しバリアフリー化。

（R1.9 竣工）

●新豊橋駅ホーム転落防止柵設置（R1）

豊橋鉄道渥美線 新豊橋駅のホームに転落防止柵設置。



工事後の南栄駅

23. リアルタイム運行情報システムの導入

●「のってみりん」の導入（H29～）

市内を走る路面電車とコミュニティバスに乗せたGPSの情報をを使って、車両が今どこを走っているか、スマートフォン等でもWEBで確認できるシステムを提供。



「のってみりん」検索画面

【現状と課題】

・公共交通幹線軸を強化するため、運行時間帯の拡大を行い、バスサービス水準の拡充を実施してきた。今後も、このサービス水準を維持するためには、運転士不足の解消や利用者増加への取組みに対するインセンティブの設定等路線バスの補助要綱見直し等を進める必要がある。

・既存のコミュニティバスや路面電車のオープンデータに加え、今年度、路線バスのオープンデータが出来上がる。今後は、これらオープンデータの活用方法について、検討を図っていく必要がある。

---> 調査・検討 -> 整備・導入・実施

戦 略	取組み・事業名称	実施スケジュール			R1実施状況 ◎：完了 ○：着手 －：未着手	
		前期	後期	長期		
		H28～32	H33～H37	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				○
	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（信号制御など）				○
	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（信号制御など）【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】				○
	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】				－
	【取組み1－3】公共交通の利便性向上					
	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				－

取組み事業

27. 地域主体のコミュニティバスの運行

●既存路線の運行継続及び運行経路やダイヤ等の見直し

既存路線（東部東山線「やまびこ号」、柿の里バス、しおかぜバス、愛のりくん、かわきたバス「スマイル号」）の運行継続及び運行経路やダイヤ等の見直し。平成31年4月から、かわきたバス「スマイル号」が本格運行を開始。



かわきたバス「スマイル号」

30. C&R 駐輪場の整備推進

●南栄駅駐輪場再整備（470台）（R1）

●植田駅駐輪場増設（150台）（R1）

●愛知大学前駅駐輪場新設（126台）（R1）

●和田辻東バス停駐輪場新設（4台）（H29）

C&Rの促進のために、鉄道駅や電停、バス停付近に自転車駐輪場を整備。



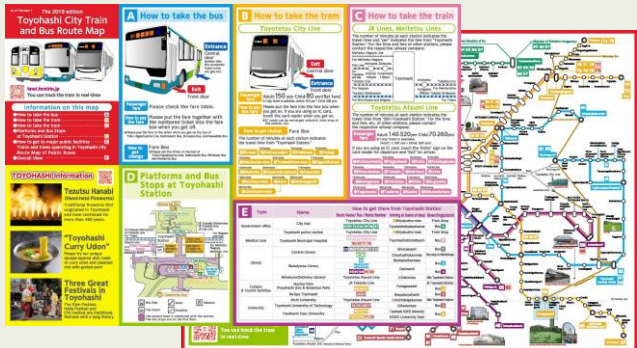
愛知大学前駅の自転車駐輪場

31. 分かりやすい交通情報の提供

●公共交通マップの更新（R1）

●多言語版公共交通マップの作成（R1）

市内の公共交通の利用促進を目指し、路線図マップの他に、バスや路面電車の乗り方、最終便の案内、主な公共施設への行き方等を掲載。令和元年度には英語、ポルトガル語、中国語の公共交通マップを作成。



外国語版豊橋市公共交通マップ

【現状と課題】

・日常の移動手段や地域拠点等を結ぶアクセス交通等として、交通事業者・市民・市が一体となりコミュニティバスの運行継続・確保を行ってきた。今後も、収支率の向上を図るため、路線の見直しなどを行いながら、運行を継続していく必要がある。

・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するため、南栄駅をはじめとするC & R駐輪場の整備を実施してきた。今後も、駐輪場や駐車場の整備に加え、快適な待合環境をつくるためのバス停施設等の改善を図っていく必要がある。

---> 調査・検討 -> 整備・導入・実施

戦 略	取組み・事業名称	実施スケジュール			R1実施状況 ◎：完了 ○：着手 －：未着手	
		前期	後期	長期		
		H28～32	H33～H37	H38～		
【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				○

取組み事業

38. レトロ電車など観光資源の開発

●エール号の運行（R2）

令和2年4月から、路面電車の車両に連続テレビ小説「エール」のラッピングを施し、「駅前～赤岩口」または「駅前～運動公園前」での運行を実施。



ラッピング車両「エール号」

39. 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備

●ストリートデザイン事業

中心市街地の回遊性向上、自動車中心でなく歩行者に配慮した道路構造への転換、「通り」の個性を活かした沿道・活動との一体的な「みち・まちづくり」を掲げて、萱町通と水上ビルを対象に道路整備を実施。



萱町通り

【現状と課題】

・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、おでんしゃや納涼ビール電車等の企画電車の運行を継続して実施してきた。また、連続テレビ小説「エール」のゆかりの地としてのPRを目的に「エール号」を運行している。今後も、レトロ電車等の観光資源の開発を図っていくとともに、駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携し、交通施設等のトータルデザイン化を図っていく必要がある。

・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して、自転車ネットワークの整備や高齢者移動支援事業を実施してきた。今後は、ストリートデザイン事業の継続に加え、ウォークアブルなまちづくりの推進に向け、まちなかへアクセスする公共交通の利用促進を進める必要がある。

---> 調査・検討 --> 整備・導入・実施

戦 略	取組み・事業名称	実施スケジュール			R1実施状況 ◎：完了 ○：着手
		前期	後期	長期	
		H28～32	H33 ～ H37	H38～	
【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	</		

取組み事業

46. 公共交通利用促進条例の制定

●豊橋市の公共交通をともに支え育む条例（H29）

公共交通の利用促進を図るため、関係者の連携・協働を目指した条例を制定。本市の公共交通に関わる市、市民、公共交通事業者がそれぞれの責務や役割を認識し、みんなで連携して交通面からまちづくりを推進することで公共交通を維持・活性化。



豊橋市の公共交通を共に支え育む条例パンフレット

51. 運転免許自主返納者への支援

●運転免許自主返納支援事業（R1～）

高齢運転者による交通事故の防止と日常生活の移動手段の確保のために、市内在住 70 歳以上の運転免許自主返納者に交通助成券を交付。また、電動アシスト自転車の購入補助の支援を実施。



電動アシスト自転車

26. 自転車ネットワークの整備推進

●自転車通行空間確保

自転車の活用を推進するため、安全で快適な通行空間を確保した自転車ネットワーク路線を整備。令和元年度は約 4.5km の自転車通行空間の整備を実施。令和 2 年度は約 5.0km（予定）の整備を実施。



自転車通行空間

【現状と課題】

・環境や健康に配慮した交通行動へ意識変革を行うため、エコ通勤の推進や健康マイレージ事業を実施した。今後も、これらの事業を継続していくことに加え、徒歩・自転車・公共交通の利用啓発の推進を図っていく必要がある。

・自転車利用が進むよう、自転車ネットワークの整備や子どもを乗せて利用できる三人乗りの自転車の貸し出し、電動アシスト自転車の購入補助等を行ってきた。今後も、これら施策の継続を図っていく必要がある。

---> 調査・検討 -> 整備・導入・実施

戦 略	取組み・事業名称	実施スケジュール			R1実施状況 ◎：完了 ○：着手 －：未着手
		前期	後期	長期	
		H28～32	H33～H37	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）	→	→	→	○
	－	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	→	→	→	○

6. 市民アンケート調査結果

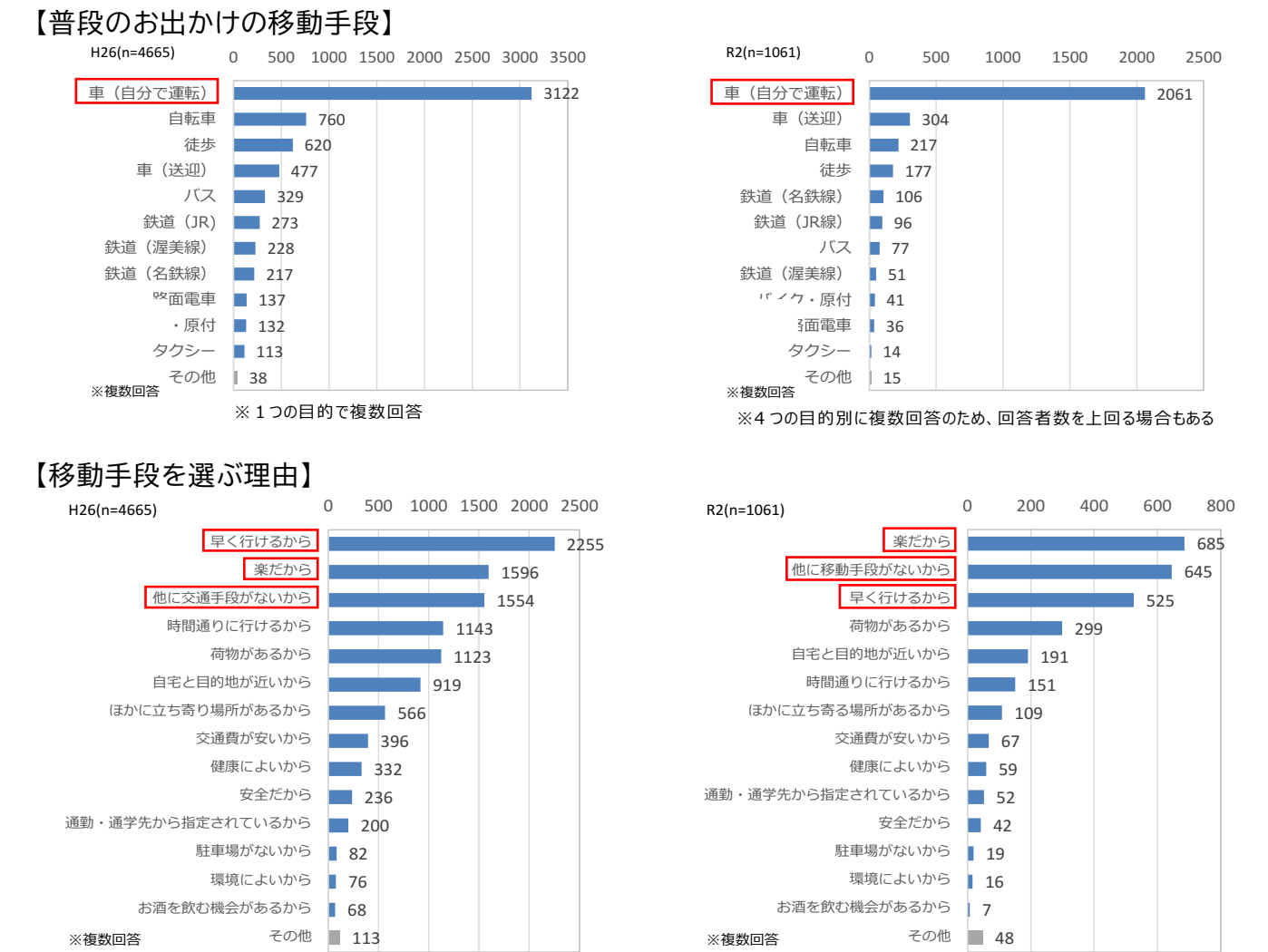
調査概要

H26 調査 調査時期：H26 年 9 月 調査対象：無作為抽出した 7,100 世帯（1 世帯につき 4 人まで回答可） 調査方法：郵送配布・郵送回収 回収結果：2,149 世帯 回収率　：30.3%	R2 調査 調査時期：R2 年 6 月 調査対象：無作為抽出した 1,500 世帯（1 世帯につき 4 人まで回答可） 調査方法：郵送配布・郵送回収 回収結果：496 世帯 回収率　：33.1%
---	---

調査結果(以下は、市民アンケートの結果から課題を示しています。)

① 普段のお出かけの移動手段及び移動手段を選ぶ理由

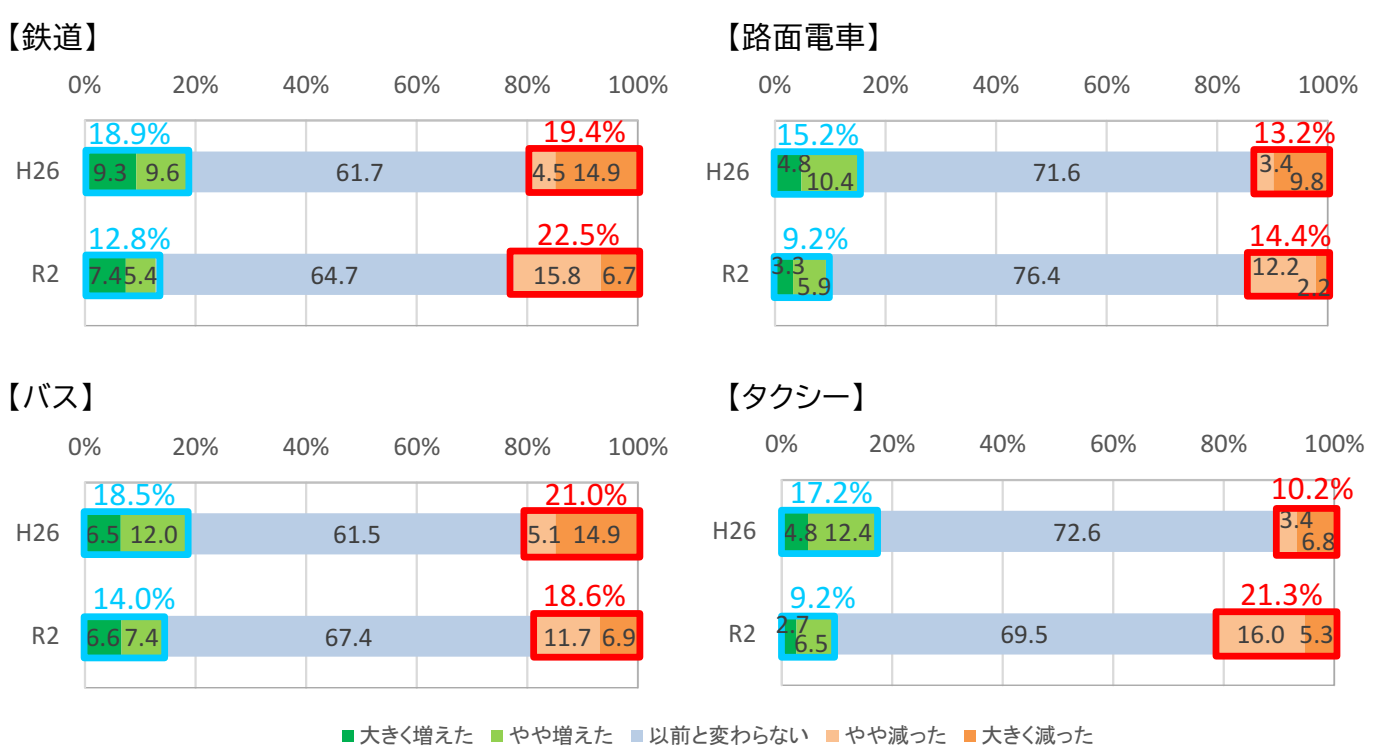
戦略 1	戦略 2	戦略 3	戦略 4
------	------	------	------



➤ 普段のお出かけの移動手段は、依然、自家用車利用が突出して多く、その理由は「楽だから」とする回答が最も多いことから、過度な自家用車利用から公共交通等を適切に利用する交通行動の変容を促す取り組みが必要と考えられる。

② 公共交通の利用頻度

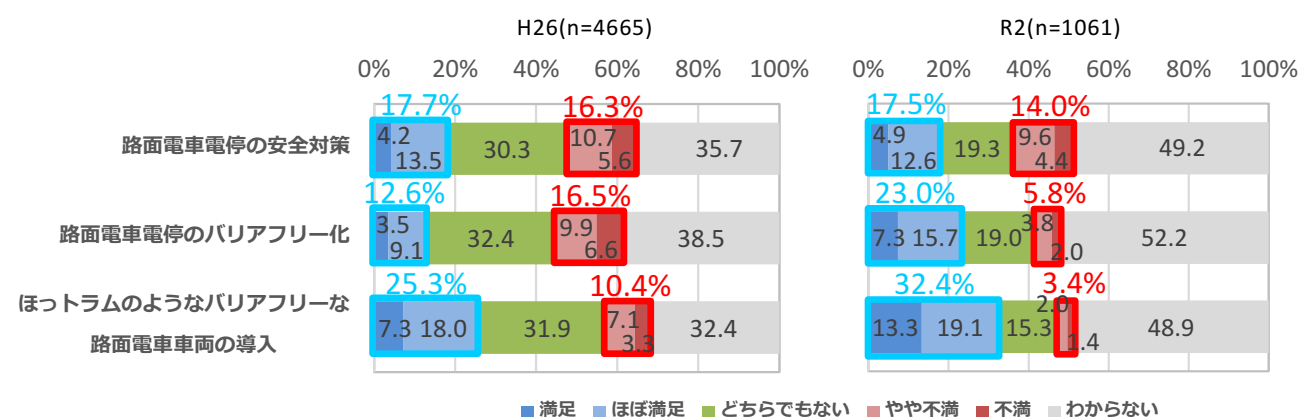
戦略 1	戦略 2	戦略 3	戦略 4
------	------	------	------



➤ 鉄道・路面電車・バス・タクシーの利用者数は、微増傾向にある中、利用頻度は、「増えた」とする回答が減っており、市民等の利用機会を増やす取り組みが必要と考えられる。

③路面電車に関する取組みの満足度

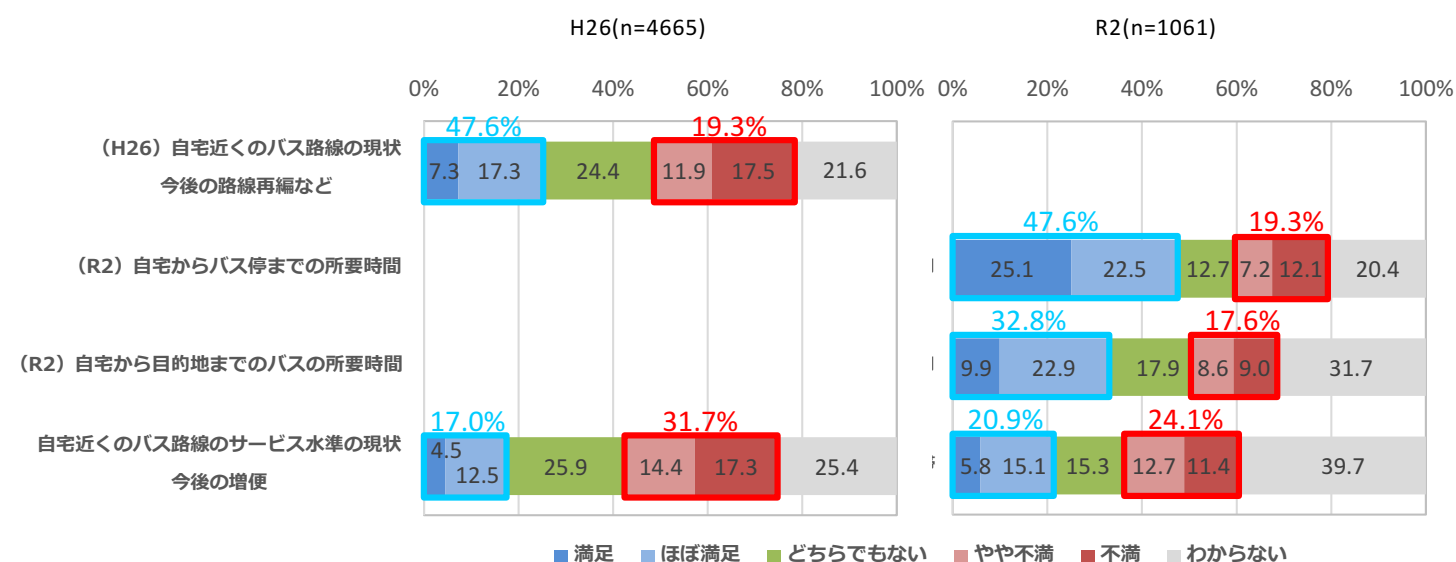
戦略 1	戦略 2	戦略 3	戦略 4
---------	---------	---------	---------



- 車両や電停のバリアフリー化に対する満足度は、微増又は増加傾向にあり、満足割合が不満割合を上回っていることから、これまでの取組みを継続するとともに、実施事業を周知・PR することで、更なる満足度の向上が期待できると考えられる。

④バスに関する取組みの満足度

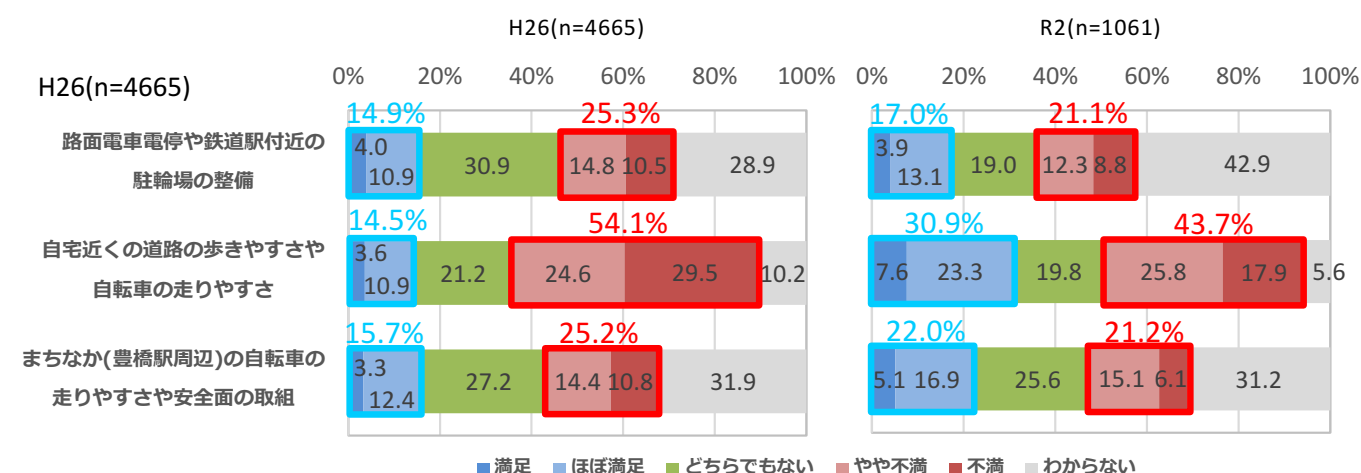
戦略 1	戦略 2	戦略 3	戦略 4
---------	---------	---------	---------



- バスのサービス水準や利便性に対する満足度は増加又は横ばい傾向にあることから、サービス水準の改善を図ることで、新たな利用者の確保や更なる満足度の向上が期待できると考えられる。

⑤鉄道駅や路面電車電停付近の駐輪場整備及び自転車の走りやすさや安全面の満足度

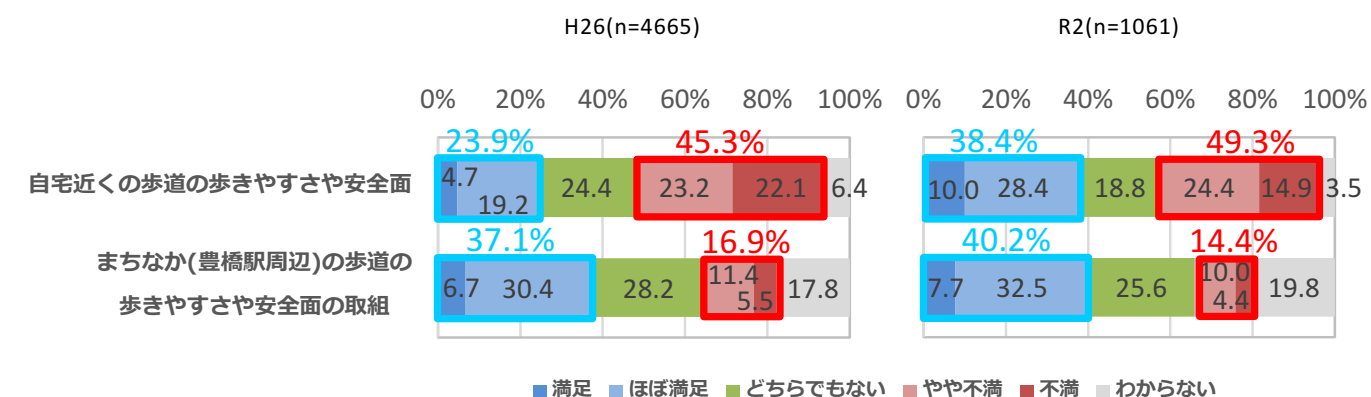
戦略 1	戦略 2	戦略 3	戦略 4
---------	---------	---------	---------



- 駅や電停付近の駐輪場整備や、自転車の走りやすさ・安全面に対する満足度は、横ばい又は増加傾向にあるものの、不満割合が満足割合を上回っていることから、駐輪場を始めとした交通結節機能の充実に資する施設整備や、自転車利用環境の整備・改善等の取組みが必要と考えられる。

⑥徒歩に関する取組みの満足度

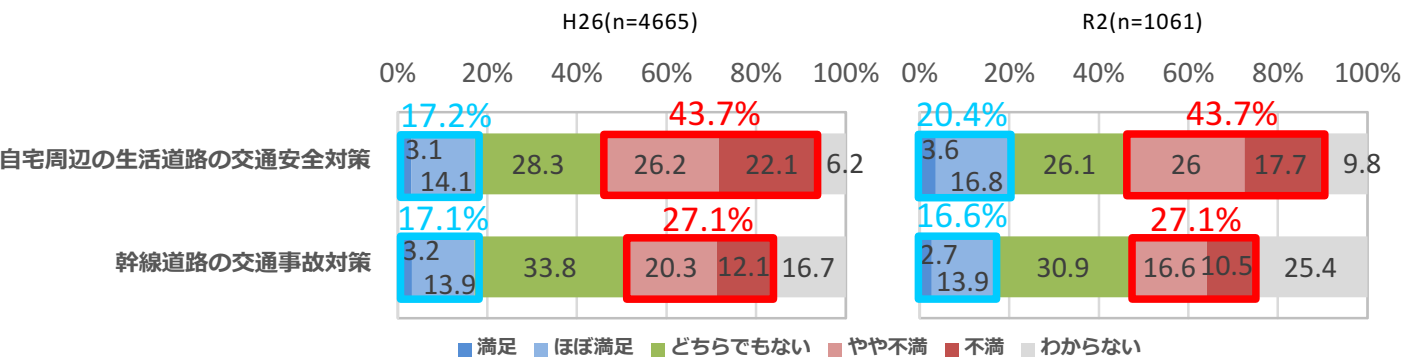
戦略 1	戦略 2	戦略 3	戦略 4
---------	---------	---------	---------



- 自宅近くやまちなか（豊橋駅周辺）における歩道の歩きやすさに対する満足度は増加又は横ばい傾向にあり、まちなかでは満足割合が不満割合を上回っていることから、まちなかの賑わい創出に資する回遊性の向上を図ることで、更なる満足度の向上が期待できると考えられる。ただし、自宅近くでは満足割合が不満割合を下回っていることから、まちなか以外の歩道等道路環境の改善も必要と考えられる。

⑦自家用車に関する取組みの満足度

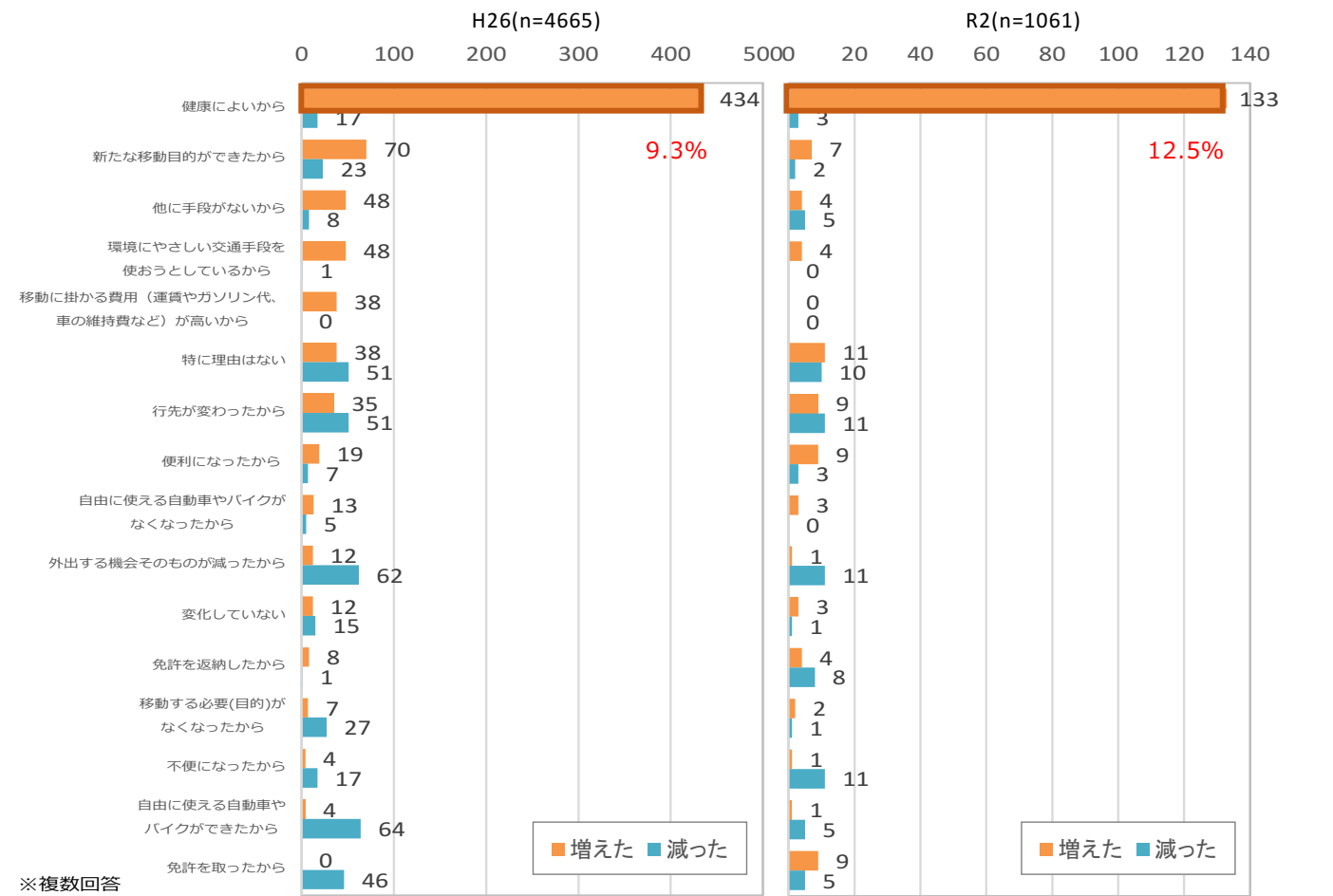
戦略1	戦略2	戦略3	戦略4
-----	-----	-----	-----



➤ 生活道路の交通安全対策や幹線道路の交通事故対策とも、不満割合は依然、満足割合を上回っていることから、生活道路・幹線道路ともに道路交通環境の改善による安全性の向上を図るとともに、過度な自家用車利用からの転換を促す取り組みや安全教育の実施が必要と考えられる。

⑧徒歩機会の増減の理由

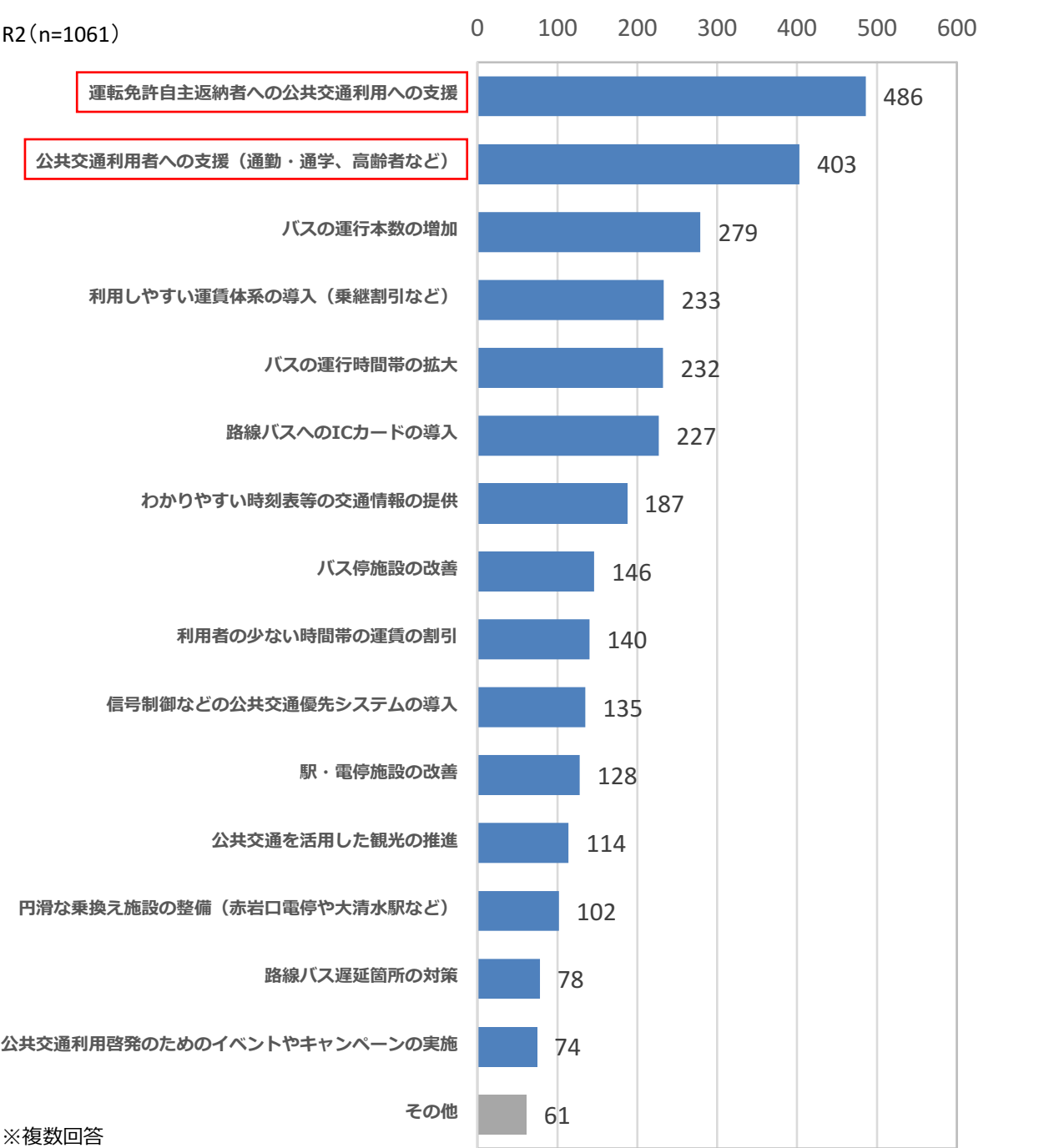
戦略1	戦略2	戦略3	戦略4
-----	-----	-----	-----



➤ 徒歩機会が増加した理由は「健康に良いから」が突出して多く、健康志向の高まりがみられることから、公共交通と徒歩を組み合わせたウォーキングイベントの開催等が効果的な取り組みと考えられる。

⑨公共交通の利用機会を増やすために必要な取組み

戦略1	戦略2	戦略3	戦略4
-----	-----	-----	-----

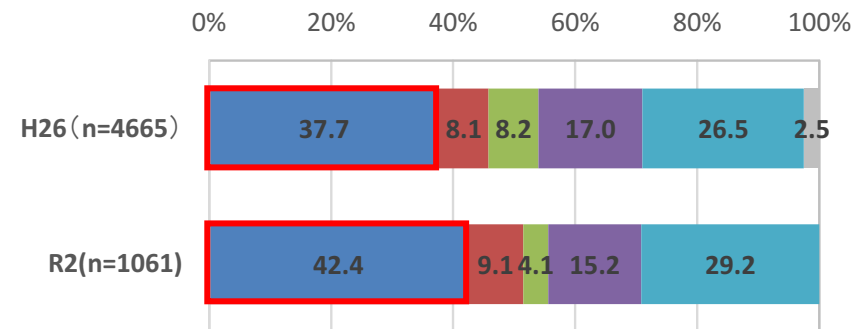


➤ 公共交通の利用を増やすために必要な取り組みとして、「運転免許返納者への公共交通利用への支援」や「公共交通利用者への支援」が上位に挙げられていることから、これまでに実施してきた取組みを周知・PRするとともに、必要に応じて支援策の拡充を図ることで、公共交通の利用機会の増加が期待できると考えられる。

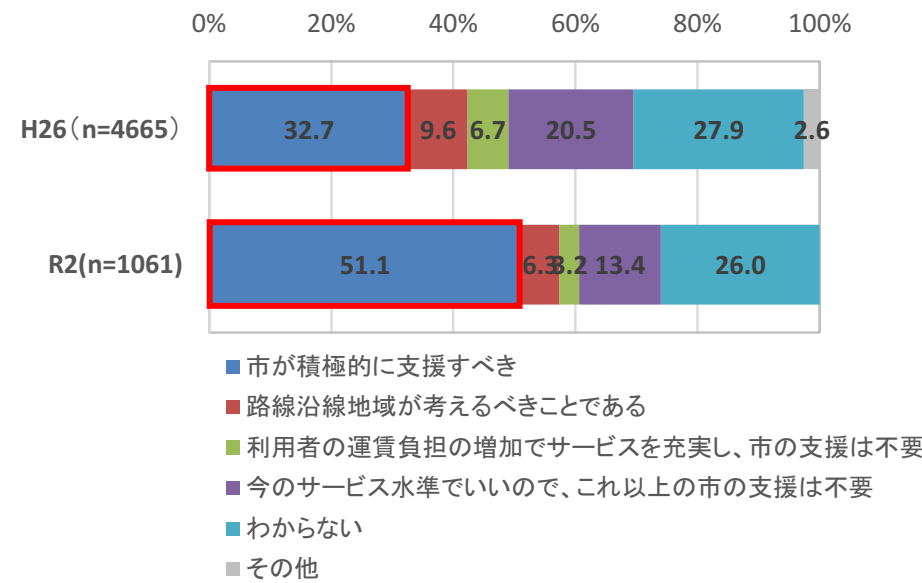
⑩公共交通の維持・活性化に対する行政の関与

戦略1 戦略2 戦略3 戦略4

【路面電車への支援】



【バスへの支援】

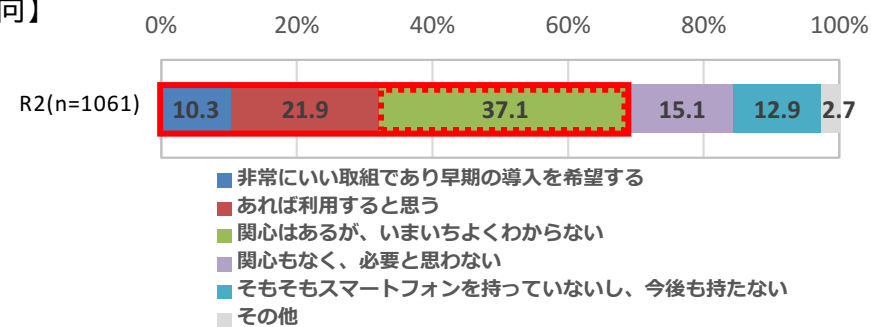


- 公共交通の維持・活性化に対する行政関与について、「市が積極的に関与すべき」との回答が主体を占め、路面電車及びバスへの支援割合は高いことから、路線の維持・活性化に向けた公的支援や利用促進に係る取組みは必要と考えられる。

⑪MaaSの導入意向

戦略1 戦略2 戦略3 戦略4

【MaaSの導入意向】



- MaaSの導入に意欲的又は関心がある人は約7割を占めることから、今後の導入について検討を進めていく必要があると考えられる。

7. 新型コロナウイルスを想定した「働き方の新しいスタイル」の調査結果

調査概要

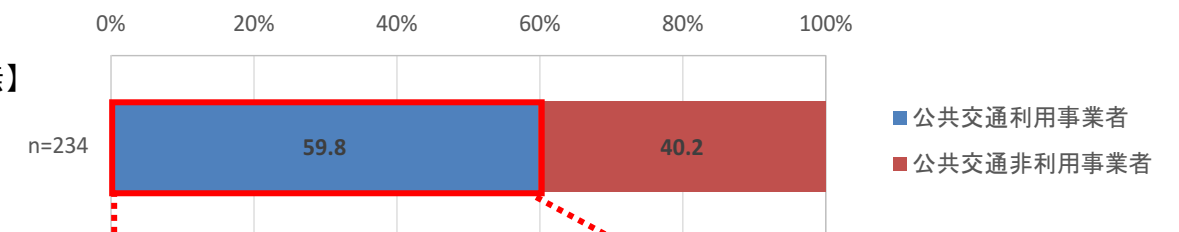
調査時期：R2年6月～7月
調査対象：市内の従業員数50人以上を有する386事業所
調査方法：郵送配布・郵送回収
回収結果：234事業所
回収率：60.6%

調査結果(以下は、アンケートの結果から課題を示しています。)

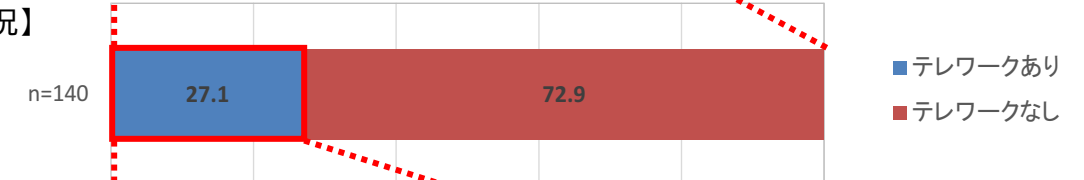
①新型コロナウイルスを想定した働き方の新しいスタイル

戦略1 戦略2 戦略3 戦略4

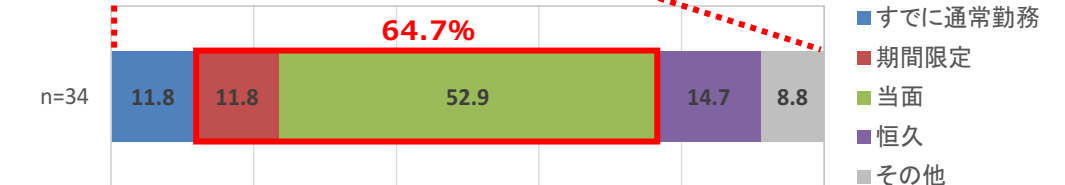
【公共交通の利用有無】



【テレワークの実施状況】



【今後の予定】



- 「公共交通を利用して通勤」する従業員を有する事業所は234事業所中140事業所（約60%）存在している。このうち、38事業所（約27%）は、愛知県緊急事態宣言及び愛知県緊急事態宣言措置の解除後に、新しい生活様式に基づく「テレワーク（在宅等）」による働き方を実施している。
- 「テレワーク（在宅等）」による働き方を実施している38事業所のうち、4事業所（約12%）は「通常勤務」に戻っているものの、22事業所（約65%）は「期間限定又は期間未定（当面）」となっていることから、新型コロナウイルス感染症の第2波を警戒していると推測される。
- また、「テレワーク（在宅等）」による働き方を実施している38事業所のうち、5事業所（約15%）は「恒久（働き方の変更）」となったことから、公共交通の利用が減少したと考えられる。
- これらを踏まえ、今後は、安心して公共交通を利用できる環境の確保や利用促進にかかる取組みが必要と考えられる。

8. 中間見直しの方向性

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

これまでの取り組みから見た方向性

【戦略1】

既存のコミュニティバスや路面電車のオープンデータに加え、今年度できあがる路線バスのオープンデータの活用方法について検討を図っていく必要がある。

【戦略2】

駐輪場や駐車場の整備に加え、快適な待合環境をつくるためのバス停施設等の改善を図っていく必要がある。

【戦略3】

ストリートデザイン事業の継続やウォーカブルなまちづくりの推進に向け、まちなかへアクセスする公共交通の利用促進を図る必要がある。

【戦略4】

エコ通勤の推進や健康マイレージ事業に加え、徒歩・自転車・公共交通の利用啓発の推進を図っていく必要がある。

上位・関連計画や国の動向

・第6次豊橋市総合計画

「私たちがつくる 未来をつくる」を基本理念として、目指すまちの姿に「暮らしの基盤が整った、便利で快適なまち」を掲げ、その中で公共交通等の日常生活を支える生活基盤を充実させると示し策定を進めている。

・豊橋市都市計画マスタープラン

あらたな都市の目標像として「快適に暮らせるやさしいまち」を掲げ、まとまりある都市づくりと、公共交通ネットワークの形成を今後の方向性として改定を進めている。

・豊橋市立地適正化計画

都市機能の集積と居住誘導を促進し、公共交通幹線軸を中心に公共交通の維持を図るとしている。

・豊橋市自転車活用推進計画

「気軽に自転車に乗れる」環境づくりに加え、「自転車健幸ライフ」や「自転車で楽しめる」という基本方針を定めて改定を進めている。

・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

令和2年度の改正に伴う公共交通との関連について、今後国の説明を参考に計画への記載を精査し、対応を検討・調整していく。

市民意識(アンケート結果)から見た課題

- ・ 普段のお出かけの移動手段は、依然、自家用車利用が突出して多いことから、過度な自家用車利用から公共交通等を適切に利用する交通行動の変容を促す取り組みが必要と考えられる。
- ・ バスサービスや利便性に対する満足度は、増加又は横ばい傾向にあることから、サービス水準の改善により、新たな利用者の確保や更なる満足度の向上が期待できると考えられる。
- ・ 駅や電停付近の駐輪場整備や自転車利用に対する満足度は、横ばい又は増加傾向にあるものの、不満割合が多いことから、交通結節機能の充実や利用環境の改善等の取り組みが必要と考えられる。
- ・ 健康志向の高まりにより、徒歩機会が増加していることから、公共交通と徒歩を組み合わせたウォーキングイベントの開催等が効果的な取り組みと考えられる。
- ・ 公共交通の利用を増やすために必要な取り組みとして、「運転免許返納者への公共交通利用への支援」や「公共交通利用者への支援」が多いことから、これらの取り組みを進めていくことが効果的と考えられる。
- ・ 公共交通の維持・活性化に対する行政関与について、路面電車及びバスへの支援割合は高いことから、路線の維持・活性化に向けた公的支援や利用促進に係る取り組みは必要と考えられる。
- ・ MaaSの導入に意欲的又は関心がある人は約7割を占めることから、今後の導入支援について検討を進めていく必要があると考えられる。

社会情勢から見た課題

- ・ 高齢化の進展により、自家用車を利用できない高齢者等への移動支援
- ・ 公共交通における恒常的な運転士不足の改善や公共交通確保維持のための公的負担の増加への対応
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、減少した公共交通の利用回復
- ・ 急速に発展するICT等の科学技術の活用
- ・ 持続可能な開発目標(SDGs)達成に向けての取り組み

中間見直しの方向性（①～④は見直し、⑤ ⑥は新規）

- ① 持続可能な開発目標の達成に向け、上位計画である第6次豊橋市総合計画や豊橋市都市計画マスタープラン等と整合させつつ、国の動向を見据えた公共交通ネットワークの形成を図る。
- ② 持続可能な開発目標の達成に向け、高齢化の進展により自家用車を利用できない高齢者等への公共交通利用の支援を図る。
- ③ 公共交通確保維持のために必要な、運転士確保の取り組みの推進や生産性向上に資する公共交通への行政関与の見直しを図る。
- ④ ウォーカブルなまちづくりの推進に向け、まちなかへアクセスする公共交通の利用促進を図る。
- ⑤ 新型コロナウイルス感染症の影響により減少した公共交通の利用回復に向け、安心して利用できる環境の確保や利用促進を図る。
- ⑥ 急速に進展するICT等科学技術の公共交通分野への活用について検討を進め、利用者の利便性向上を図る。