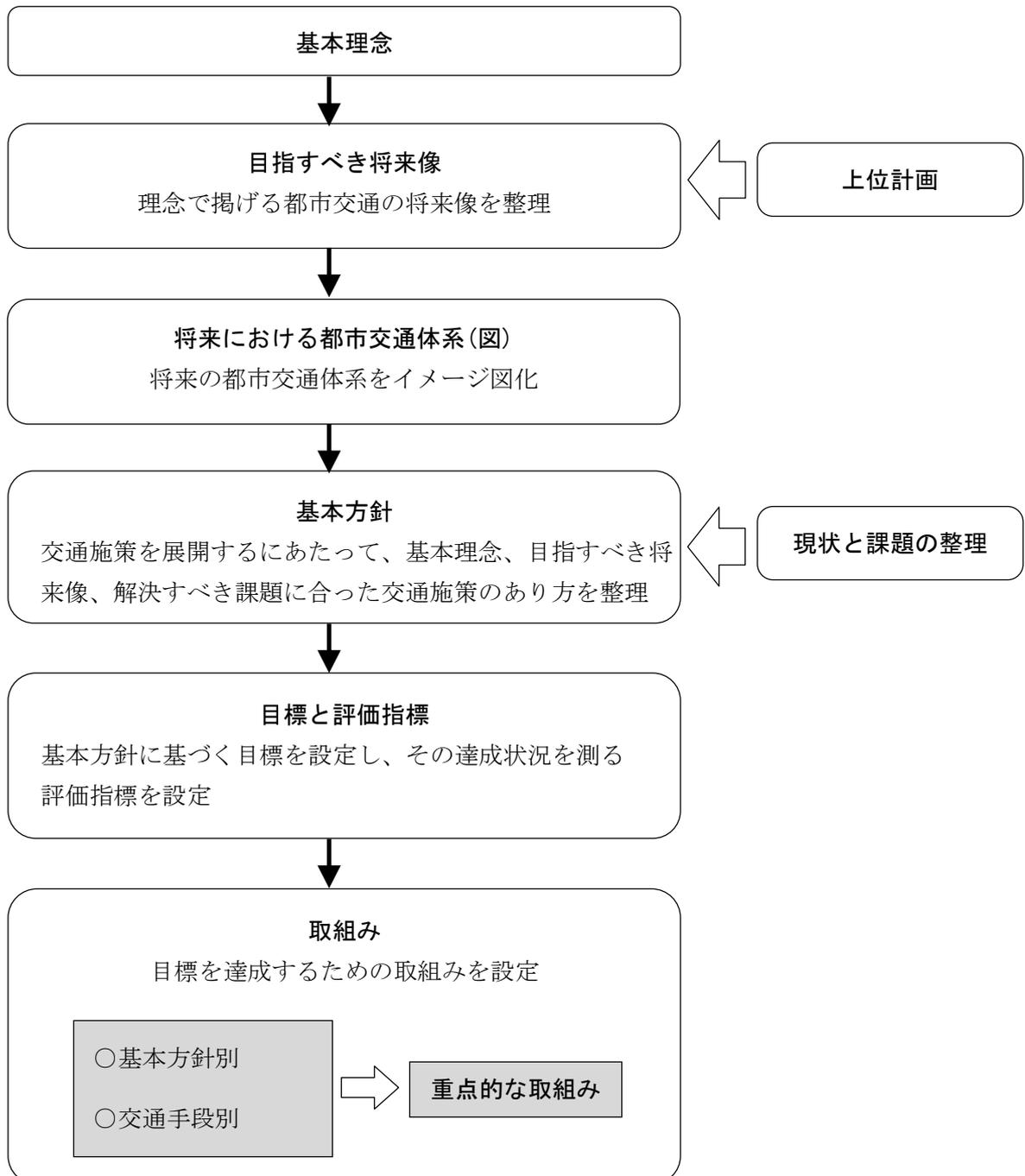


都市交通マスタープランについて

1.1 構成について

- 今年度とりまとめを行う都市交通マスタープランの構成は、以下のとおりとする。



1.2 基本理念について

- 今回策定を目指す都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略は、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」の計画期間中にある。
- 「豊橋市都市交通ビジョン」策定後、平成22年度には「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、「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」の改正が行われた。
- 市の上位計画では「集約型都市構造」を目指すとしており、また国の方向性では、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」を目指すとしている。
- これらのことから、都市交通ビジョン及び現都市交通マスタープランで目指す方向性とは大きな違いがないことから、今回策定する新たな都市交通マスタープランにあたっては、現在の基本理念を受け継ぐことを基本とする。
- 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とする。

【基本理念】（素案）

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都市を形成するため、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。

（現都市交通マスタープランでの基本理念）

豊橋市では、人が豊かで快適に生活し、社会活動を営むことができるとともに、環境への負荷が小さく持続的な発展が可能な都市を形成するために、自動車優先の社会からの転換を促し、人優先の社会に向けた取り組みを進めることにより、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を構築していきます。

1.3 目指すべき将来像について

- 多様な交通手段の選択が可能な都市交通体系をつくることにより、徒歩・自転車、公共交通の利用を促進し、都市の持続的発展と市民の豊かさをもたらすことが、交通の視点から見た目指すべき将来像であると考えられる。
- 高齢者や子ども、障がい者を含むすべての“人”が健康で、安全・安心して快適に移動でき、“地域”に持続的な活力と発展をもたらし、“環境”への負荷を掛けない都市交通を目指すこととする。
- 現在、「豊橋市都市交通ビジョン」の計画期間中であることから、基本的には現計画の目指すべき将来像を踏襲することとし、新たな計画の目指すべき将来像（素案）を「人・地域・環境をつなぐ みんなにやさしい都市交通」とする。

【目指すべき将来像】（素案）

「人・地域・環境をつなぐ みんなにやさしい都市交通」

（現都市交通マスタープランでの目指すべき将来像）

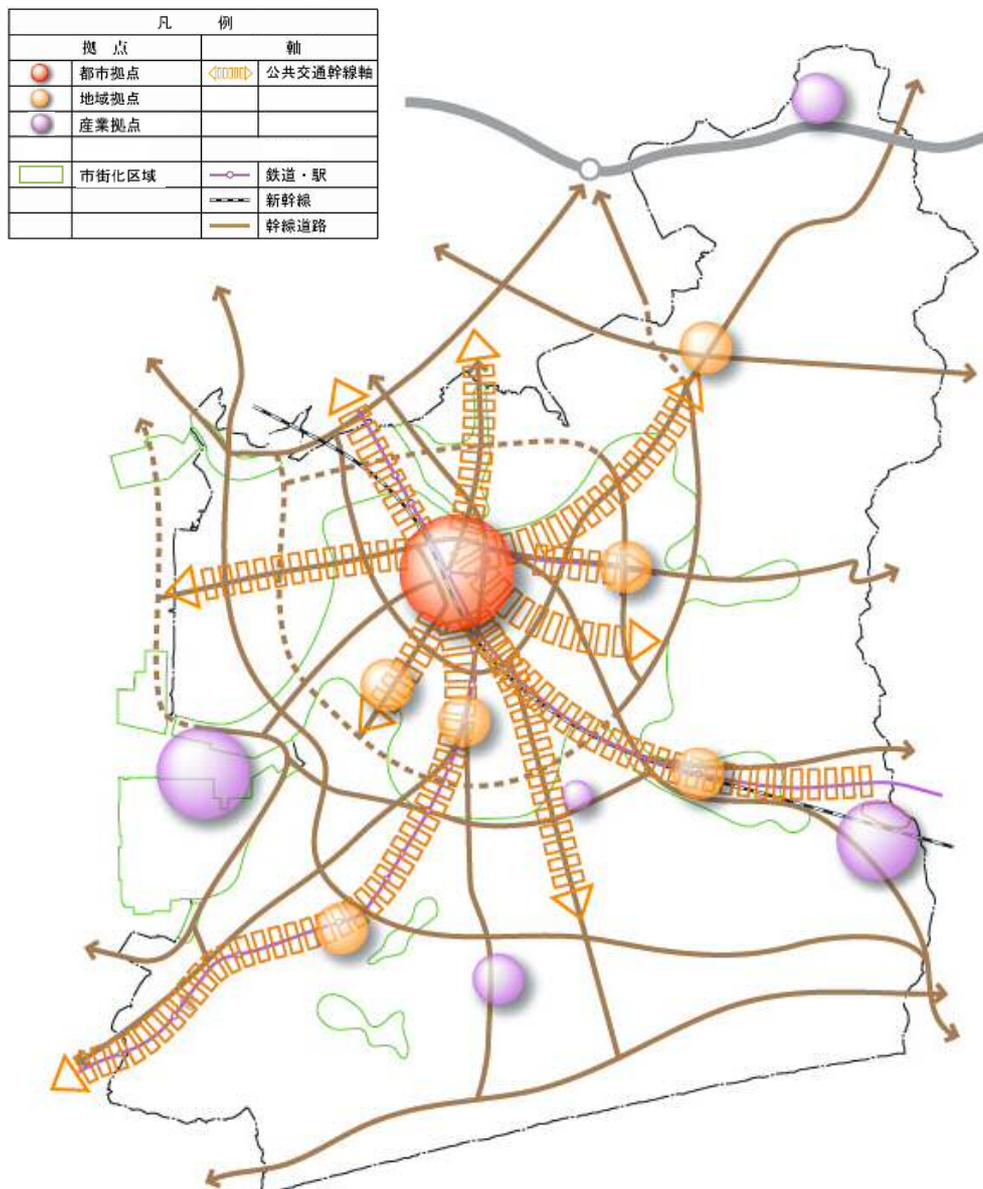
「人・地域・環境をつなぐ みんなにやさしい交通のまち・とよはし」

- ・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

1.4 将来における都市交通体系(図)について

- 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)」を基本とする。
- 集約型都市構造を目指すため、上位計画で示される都市拠点、地域拠点と連携し、交通結節点の適切な配置を行うとともに、これらをつなぐ幹線的な公共交通軸の形成が重要であると考え
- また、隣接都市及び広域的な都市圏の結びつきを考慮した道路や公共交通のネットワークを位置付ける。

【将来(平成37年度頃)における都市交通体系のイメージ(素案)】



1.5 基本方針について

- 現都市交通マスタープランでは、4つの基本目標と12の基本方針を掲げている。
- 今回の新たな計画では、具体の交通施策の方向性をより分かりやすく、明確にする基本方針を掲げることとする。
- 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集約型都市構造実現に向けた公共交通体系の構築、環境や健康を意識した交通行動等の交通課題を解決するとともに、目指すべき将来像を実現するためには、「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る。
- このことから、新たな基本方針は以下の3つとする。

【基本方針】（素案）

- ①安全・安心で快適に移動できる交通づくり
- ②まちの魅力・活力を高める交通づくり
- ③環境・健康を意識した交通づくり

（現都市交通マスタープランでの基本目標・基本方針）

【基本目標】

- ①人にやさしく、安全・安心な交通づくり
- ②生活に魅力を感じる交通づくり
- ③地域の活力を高める交通づくり
- ④環境に配慮した交通づくり

【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
- ①-2：交通事故を減らす交通安全対策を進めること
- ①-3：災害に強い交通基盤の整備を進めること
- 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
- ②-2：中心市街地活性化のための交通改善を進めること
- ②-3：潤い・安らぎのある交通空間の創出を進めること
- ③-1：道路交通の円滑化を進めること
- ③-2：広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること
- ③-3：物流交通の適正・効率化を進めること
- 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
- ④-2：環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること
- 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

1.6 計画の目標と評価指標の考え方

- 現都市交通マスタープランでは、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、「代表交通手段の分担率」を政策目標として具体的な目標値を設定したが、自動車のトリップ数は横ばいである中で、徒歩・自転車トリップ数の減少に伴って、相対的に自動車利用の割合が高くなった。
- 運転免許を持つ高齢者の増加等、社会的環境の変化の影響が大きいことから、代表交通手段の分担率で交通施策の取組み効果を計ることは難しいことがわかった。
- 今回の計画では、できるだけ交通施策の取組み効果を計ることができ、計測しやすく、市民にわかりやすい目標及びその達成状況を確認するための評価指標を基本方針ごとに設定する。

【目標及び評価指標の例】

目標①：地域特性を踏まえた公共交通の維持・活性化を中心とした多様な交通施策を進める。

(評価指標)

- ・ 交通に対する市民満足度
- ・ 交通事故件数 など

目標②：まちづくり施策と連携した公共交通体系の構築を進める。

(評価指標)

- ・ 中心市街地の歩行者や自転車の交通量
- ・ 交通結節点（地域拠点）の利用者数
- ・ 公共交通利用圏域内人口 など

目標③：環境負荷軽減・健康増進に寄与する交通施策を進める。

(評価指標)

- ・ 高齢者の外出状況
- ・ 徒歩、自転車の交通量、公共交通の利用者数
(自動車から他交通手段への転換数) など

1.7 取組みの考え方

- 取組みは、基本方針別、交通手段別（現状、これまでの取組み、課題、基本的な考え方）を整理し、その中から重点的な取組みを抽出し、都市交通マスタープランの取組みとしてまとめる。
- 重点的な取組みについては、都市・地域総合交通戦略として、具体的な実施計画をまとめる。

