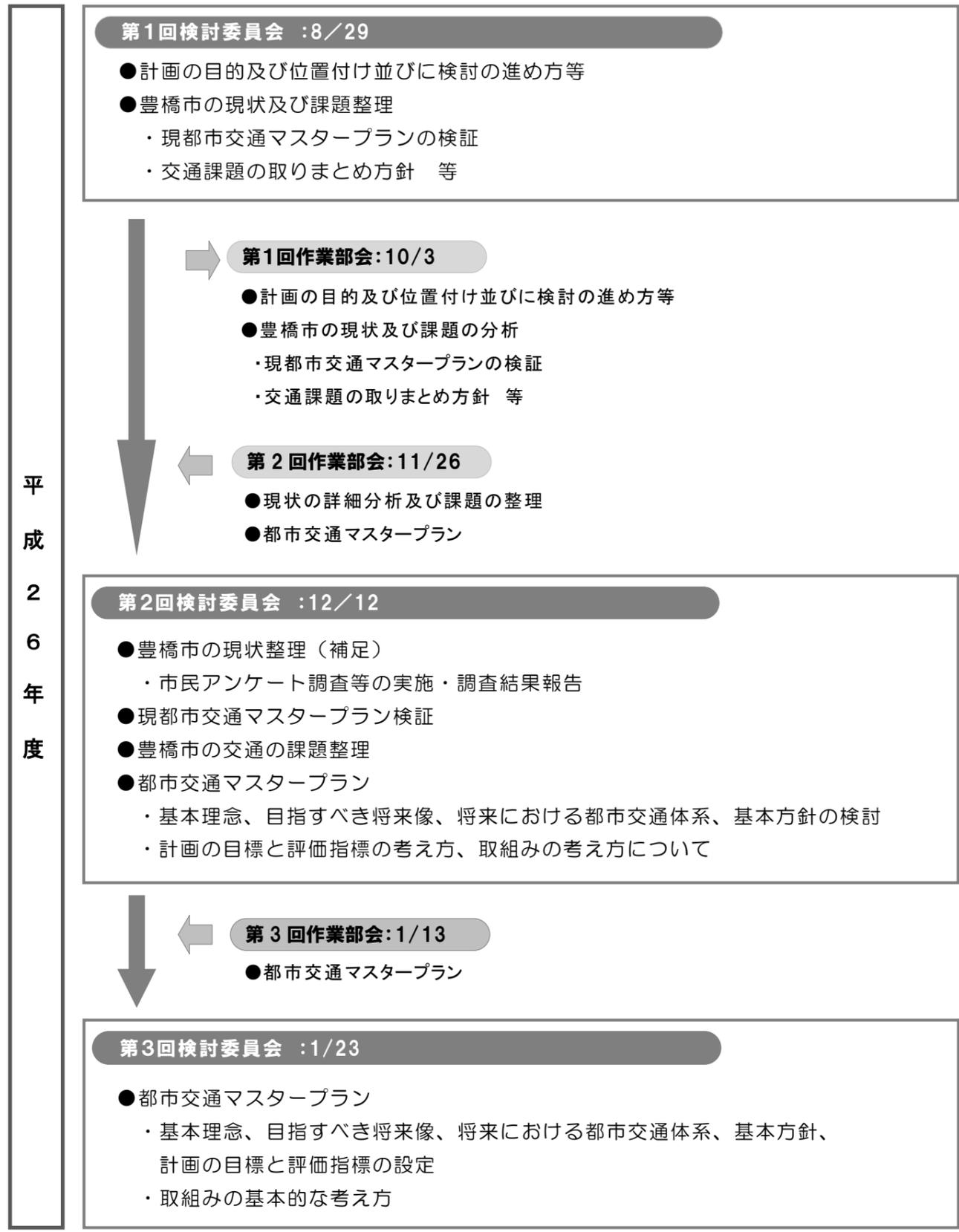
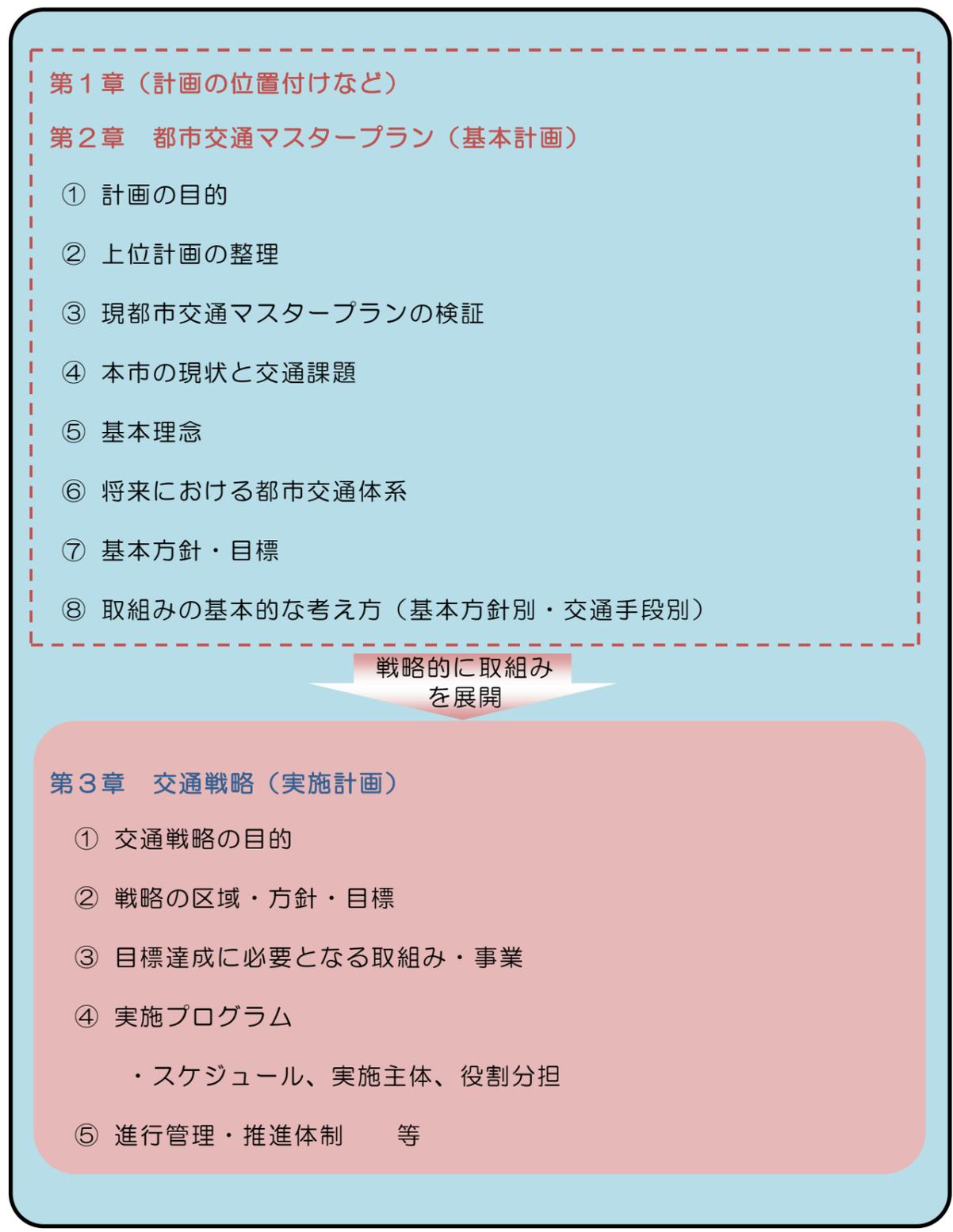


1. 平成26年度の検討成果について

1.1. これまでの検討経緯



1.2. 計画の全体構成



1 背景

少子高齢化の進展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、社会経済情勢の変化に対応できるまちづくりに向けて、より実効性のある交通施策を進めることが求められています。

そこで、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あり方（都市交通マスタープラン）と、その具体的な取組み（交通戦略）を「豊橋市総合交通計画（仮称）」としてまとめていきます。

2 計画の位置付け

豊橋市総合交通計画（仮称）は、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と整合を図り、計画策定を行います。

3 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都市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。

4 上位計画

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。



資料：第5次総合計画
将来都市構造図

5 計画期間

都市交通マスタープランの計画期間は、平成28年度から平成37年度までの10年間とします。

6 現都市交通マスタープランの検証

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%にすることをしましたが、平成23年度時点で約70%に増加しています。

（要因）

- ・人の動きにおける代表交通手段で自動車の利用割合が減少しなかった要因として、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。

7 交通課題

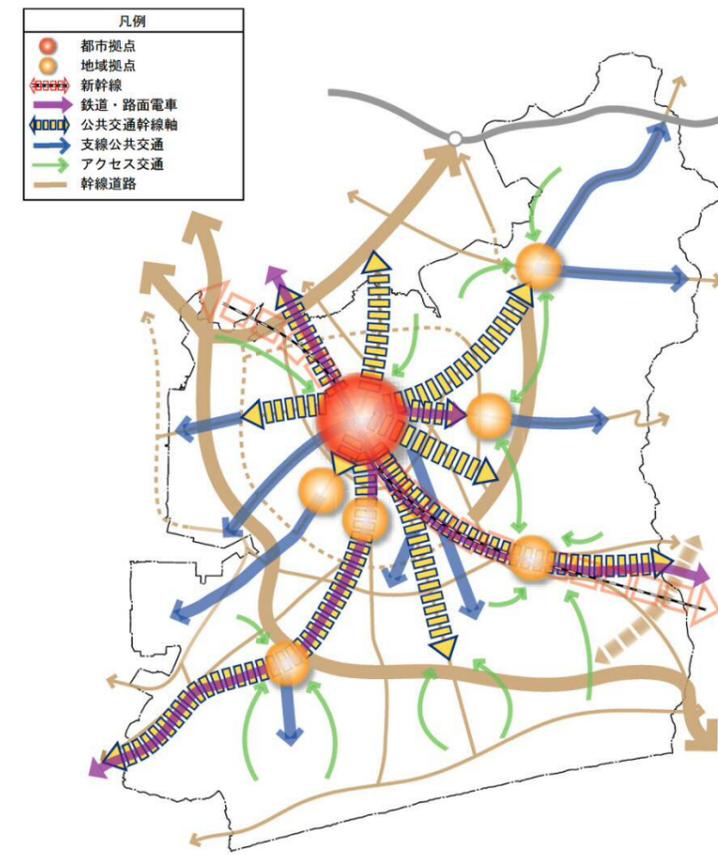
ア. 集約型都市構造の実現のための課題	
課題1: 公共交通ネットワークの形成	
課題2: 過度な自家用車利用からの転換	
課題3: 中心市街地へのアクセス・回遊性の向上	
課題4: 交流の促進	
イ. 市民生活の質の向上のための課題	
課題5: 移動の円滑化への対応	
課題6: 公共交通の利用しやすさの向上	
課題7: 交通事故の削減	
課題8: 市民の健康増進	
課題9: 道路交通の円滑化	
課題10: 災害への対応	
ウ. 取組みを進める上での課題	
課題11: 市民ニーズを踏まえた円滑で効率的な交通施策の推進	
課題12: 公共交通の維持・活性化に対する行政の関与	

8 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

9 将来における都市交通体系

【将来（平成37年度頃）の都市交通体系のイメージ】



10 基本方針と目標

