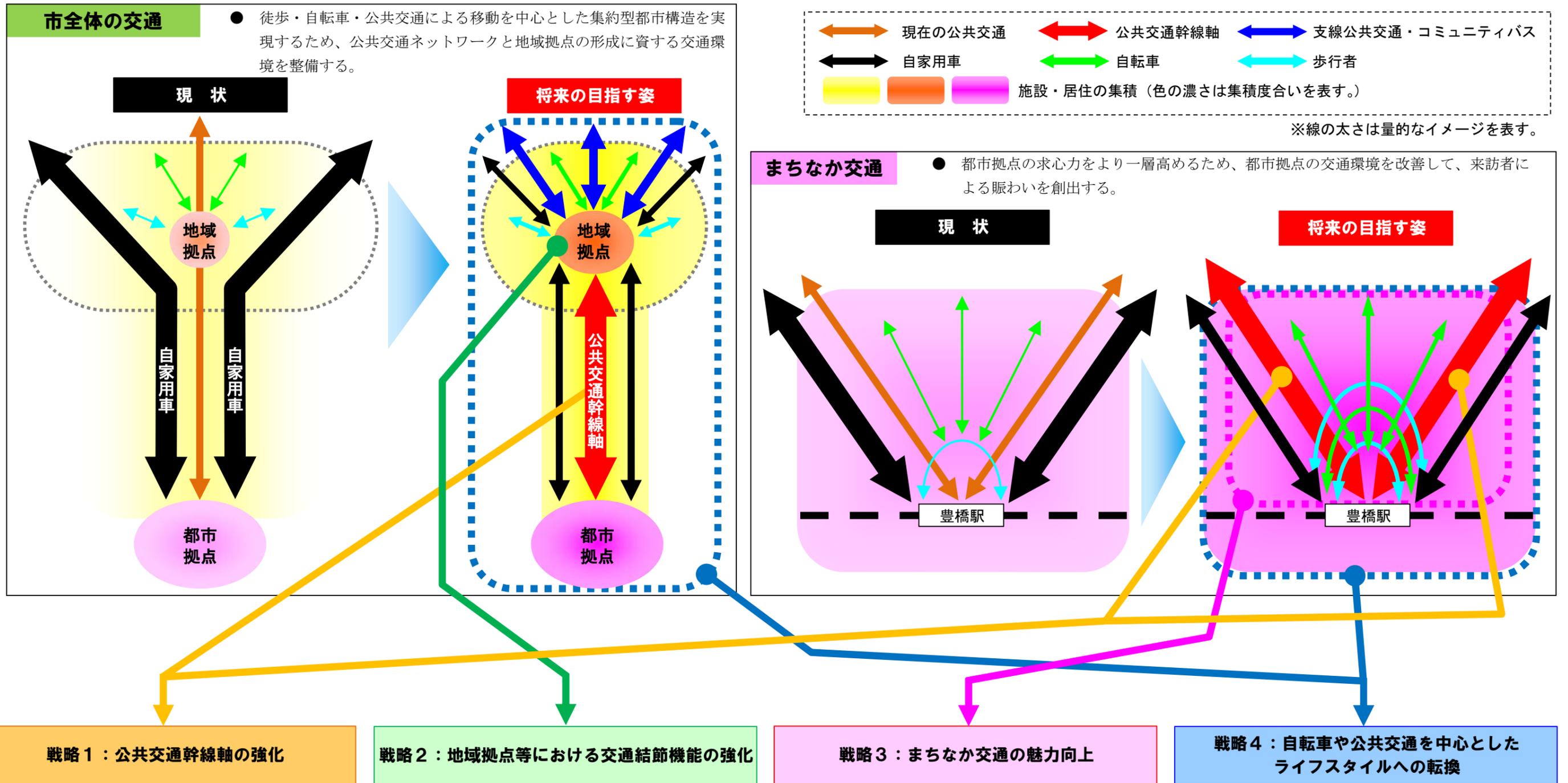


### 3. 目標達成に必要な事業及び実施プログラムについて

#### 3.1 戦略の設定について

##### (1) 将来の目指す姿と戦略

- 都市交通マスタープランの目標を達成するため、集約型都市構造の実現に向け重点的に取り組むべき以下の方向性に基づき、4つの戦略を設定し、ポイントを絞った事業展開を図る。
- 戦略で取り組む事業は、戦略の方針に基づいて、目標の達成に必要な取組み・事業を抽出する。  
(戦略で取り組む事業の詳細は次頁以降参照)



(2) 各戦略の事業展開

戦略1：公共交通幹線軸の強化

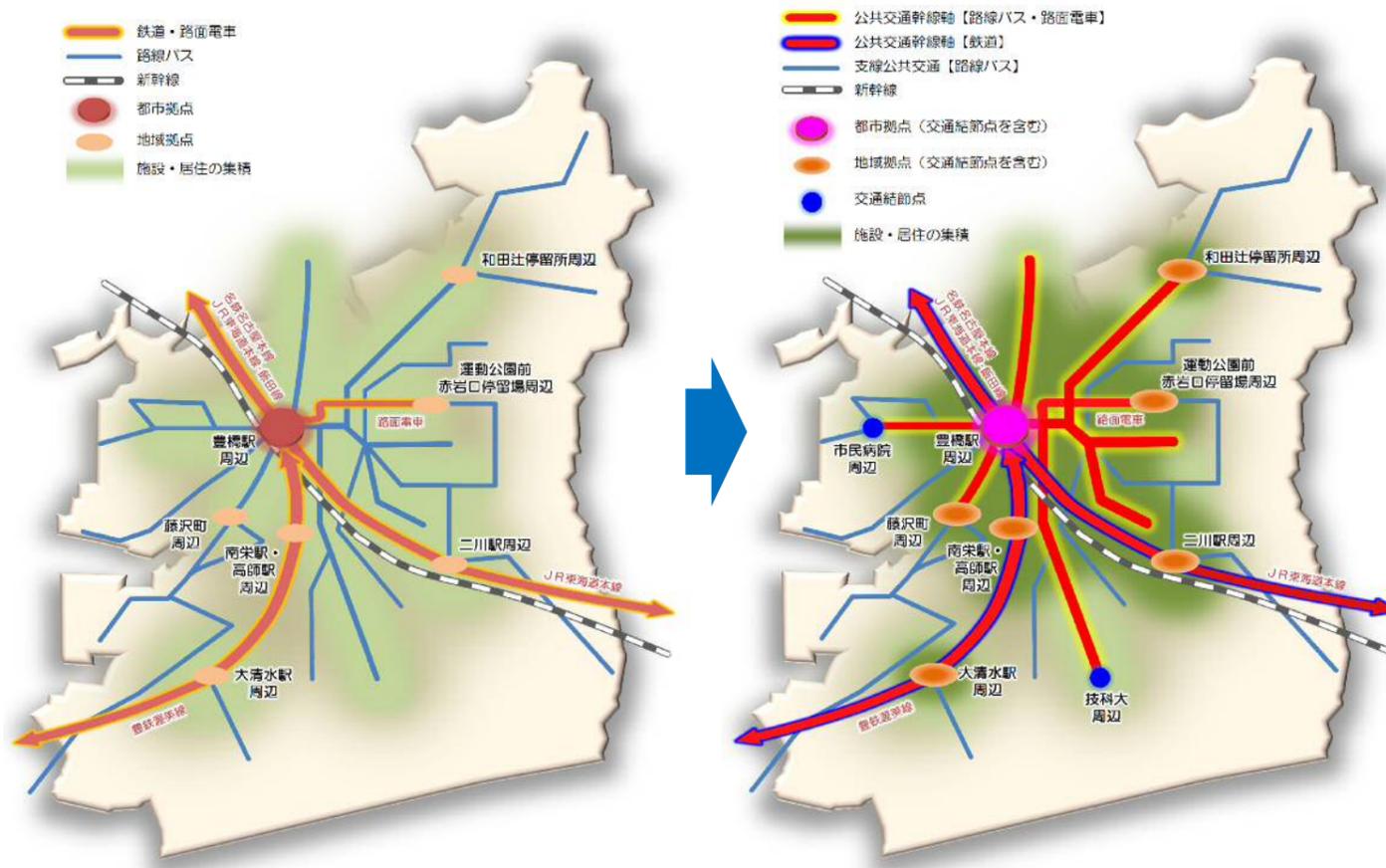
【戦略の方針】

- 公共交通幹線軸とそれを補完する支線バスにより公共交通ネットワークを形成する。
- 施設の配置や居住状況等を踏まえたバス路線の再編を行う。
- 公共交通を、その沿線に住みたくなる魅力ある公共交通幹線軸へ強化する。
- 公共交通が利用しやすい、利用したくなる環境を整備する。
- 公共交通が安全に安心して利用できる環境を整備する。
- 公共交通ネットワークを守り・育てるための仕組みをつくる。

※公共交通幹線軸は、終日3~4本/時の運行本数を有し、6~22時台の運行が確保される路線

【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、市内の公共交通ネットワーク形成を図るため、豊橋市全域の公共交通幹線軸とする。



公共交通幹線軸の強化イメージ

【目標達成に必要な取組み・事業】

取組み1-1：とよはし型BRT※の整備

①取組みの内容

- バス路線の利便性の強化に向けて、バス路線の再編・見直しや増便、利用しやすい施設整備などサービス水準につながる事業を展開し、「とよはし型BRT」として公共交通幹線軸を中心とした公共交通ネットワークを整備する。
- 公共交通幹線軸の適切な維持と更なる活性化に向け、公共補助のあり方や、将来を見据えた交通システム高度化の検討を行う。  
 「とよはし型BRT」は、運行頻度・運行時間帯などで高いサービス水準を有し、輸送性・速達性に優れた機能を確保するバスシステム。

②実施事業

- バス路線の再編・見直し
- バス路線幹線化のためのサービス水準の向上（運行時間帯の拡大、運行本数の増便など）
- バリアフリー車両の導入促進（幹線バス）
- 路線バスへのICカードの導入
- 待合環境の改善（幹線バス）
- 路線バス遅延箇所の対策
- 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（幹線バス）
- バス路線再編につながる道路整備
- 公共交通幹線軸における交通システムの高度化の検討（幹線バス：接続バスの導入などの検討）
- 路線バスに対する公共補助

※ BRT：「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入などの走行空間の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、接続バスなどの車両の高度化とあわせて、利便性と快適性を高めたバスシステム。

## 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

#### ①取組みの内容

- 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や待合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う。
- また、一層の機能強化に向けて、施設増強の検討や、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や行政の適切な関与の検討を行う。

#### ②実施事業

- 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（路面電車）【再掲】
- 待合環境の改善（電停）【再掲】
- 公共交通優先システムの導入（路面電車）【再掲】
- 軌道敷の改修
- 路面電車施設の更新
- 市民の利用意識の醸成
- 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討
- 適切な道路空間の確保に向けた検討（井原交差点R=11m、複線化、東田電停安全島設置）
- 渥美線橋梁の耐震化の促進
- 渥美線施設の更新
- 公共交通幹線軸における交通システムの高度化の検討（渥美線・路面電車：LRT\*化などの検討）【再掲】



資料：広島電鉄

電停・車両のバリアフリー化イメージ（サンプル）

### 取組み1-3：公共交通の利便性向上

#### ①取組みの内容

- 公共交通の利用しやすい環境をつくるため、運賃の低廉化や運行情報の提供など利便性の向上を図る。

#### ②実施事業

- 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、まちなか乗降者優遇など）
- リアルタイム運行情報システムの導入（バスロケーションシステムなど）
- 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

運行情報の提供イメージイラストの挿入

※ LRT：「Light Rail Transit」の略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を持つ軌道系交通システム。

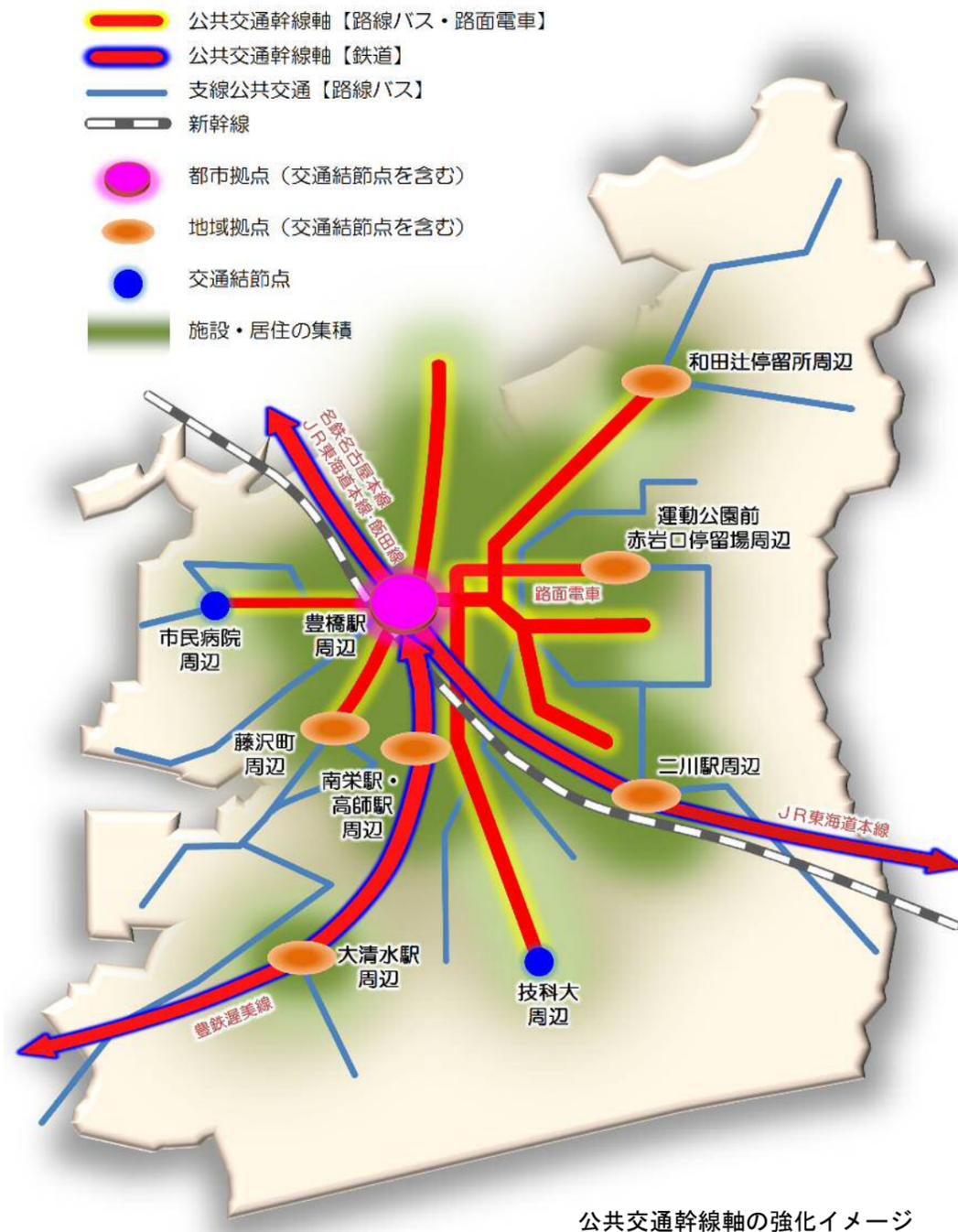
## 戦略2：地域拠点等における交通結節機能の強化

### 【戦略の方針】

- 地域特性に応じた交通結節点を整備する。
- まちづくりと連携した交通結節点を整備する。
- 公共交通空白地域における日常生活に必要な移動手段を地域住民とともに確保する。

### 【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する。



### 【目標達成に必要な取組み・事業】

#### 取組み2-1：交通結節点へのアクセス性の向上

##### ①取組みの内容

- 多様な交通手段で交通結節点へアクセスできるよう、バス路線の見直しや自転車ネットワークの整備を推進する。
- 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の足を確保するため、引き続き運行の継続・確保を図るとともに、地域の生活圏に合わせた新規の運行を支援する。

##### ②実施事業

- バス路線の再編・見直し【再掲】
- 地域主体のコミュニティバスの運行
- 自転車ネットワークの整備推進

交通結節点へのアクセスイメージイラストの挿入

## 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

#### ①取組みの内容

- 地域拠点の1つである赤岩口電停の機能強化を目指し、交通結節点を整備する。
- 乗換えしやすい交通結節点とするため、主要な駅・電停・バス停を中心として、自転車、自家用車などからの乗換機能の確保を図るほか、待合環境整備や情報提供などの乗換え空間の機能強化を図る。

#### ②実施事業

- 赤岩口電停の円滑な乗換施設の整備
- 豊橋駅西口の駅前地区の整備
- P & R<sup>※1</sup>駐車場の整備推進
- C & R<sup>※2</sup>駐輪場の整備推進
- 広場の整備（南栄駅、競輪場前電停など）
- 待合環境の改善（公共交通幹線軸）【再掲】
- 分かりやすい乗換情報の提供



電停付近の駐輪場整備イメージイラスト（サンプル）

### 取組み2-3：交通結節点周辺のまちづくりとの連携

#### ①取組みの内容

- 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る。

#### ②実施事業

- 南栄駅、高師駅周辺の地域拠点整備と連携した交通施策の実施
- 赤岩口電停の乗換施設整備と連携した地域拠点整備
- 道の駅整備と連携した交通結節点整備（サイクルステーションなど）



資料：都市計画マスタープラン  
交通結節点の整備イメージイラスト（サンプル）

※1 P & R：「Park and Ride（パーク アンド ライド）」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで自家用車で行き、近くの駐車場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動すること。

※2 C & R：「Cycle and Ride（サイクル アンド ライド）」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車で行き、近くの駐輪場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動すること。

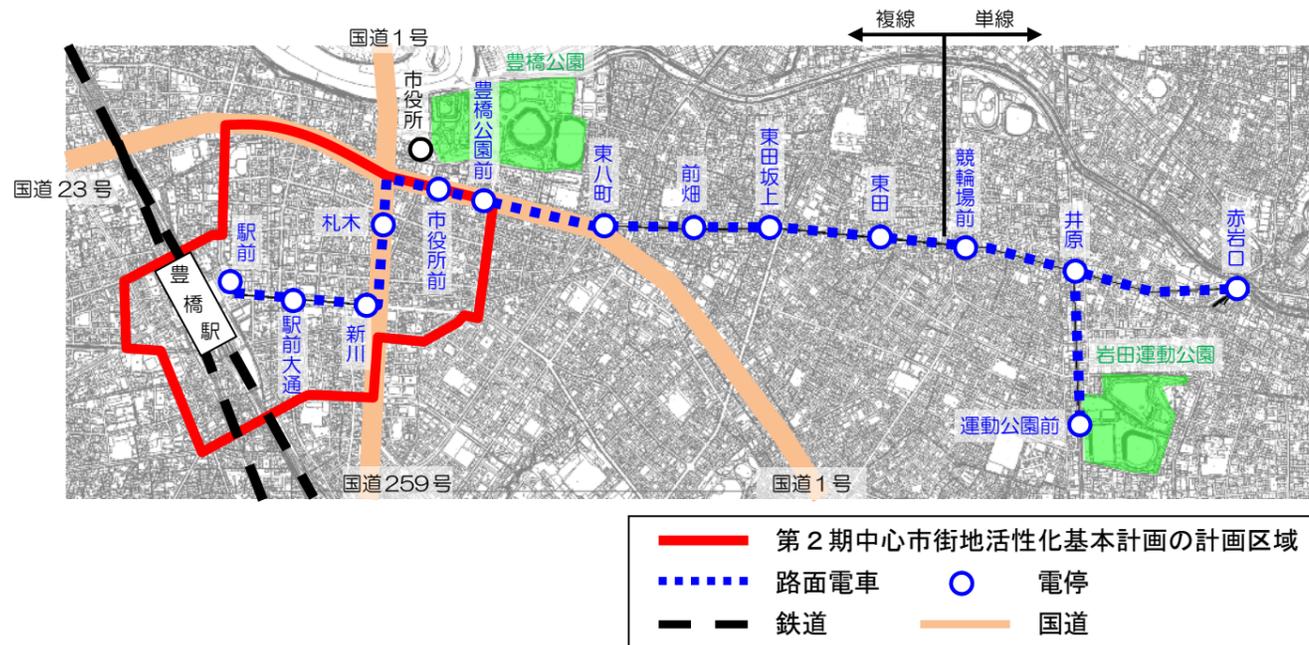
## 戦略3：まちなか交通の魅力向上

### 【戦略の方針】

- 自転車や公共交通でまちなかへ行きやすい、行きたくなる交通環境を整備する。
- 特に、本市の東部方面の公共交通幹線軸である路面電車が、将来もずっと走り続け、本市のシンボルとして輝き続けることができるよう、必要な取組みを実施する。
- まちなかの回遊性向上に資する取組みを実施する。
- 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。
- まちなかのまちづくりと一体となった取組みを実施する。

### 【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する。



参考：第2期中心市街地活性化基本計画の計画区域と路面電車

### 【目標達成に必要な取組み・事業】

#### 取組み3-1：路面電車の魅力向上

##### ①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向上を目指し、駅前大通における軌道緑化やグレードの高い電停整備などを進める。
- 来訪者の増加に資するような路面電車利用の魅力を高める企画の実施や、路面電車を活かしたまちづくりを進める。

##### ②実施事業

- 軌道緑化の整備（駅前大通）
- グレードの高い電停の整備
- 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
- 路面電車を活かしたまちづくり
- 沿線の特徴を活かした道路整備
- 交通施設や情報等のトータルデザイン化【再掲】



路面電車の魅力向上イメージイラスト（サンプル）

## 戦略3：まちなか交通の魅力向上

### 取組み3-2：回遊性・アクセス性の向上

#### ①取組み内容

- 歩行者や自転車利用者が快適に回遊できる魅力のある空間を確保するため、まちなかでの回遊を促す分かりやすい情報提供設備を整備するとともに、魅力的な道路空間を整備する。
- まちなかにつながる公共交通幹線軸や近距離移動に適した自転車での来訪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る。
- 公共交通で来訪しやすい環境をつくるため、運賃の低廉化など利便性の向上を図る。

#### ②実施事業

- 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備
- バス路線幹線化のためのサービス水準の向上（運行時間帯の拡大、運行本数の増便など）【再掲】
- 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、豊橋駅前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】
- 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、まちなか乗降者優遇など）【再掲】
- とよはし情報プラザにおける交通案内の充実
- 分かりやすい交通情報の提供
- 歩行者天国の開催
- 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



デザイン性の高い道路空間の整備イメージ（サンプル）



歩道への駐輪場整備イメージ（サンプル）

### 取組み3-3：まちなかのまちづくりとの連携

#### ①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、まちづくりを連携して交通施策に取り組む。
- 駅前大通2丁目地区では、商業・業務施設、「まちなか図書館」、「まちなか広場」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の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通行空間整備などと連携して取り組む。

#### ②実施事業

- 駅前大通2丁目地区再開発事業と連携した交通施策の実施
- 豊橋駅西口の駅前地区の整備【再掲】



まちづくりとの連携イメージ（サンプル）

## 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】

- 環境、健康を意識した交通行動への変革を促す。
- 自転車や公共交通の利用を促進する。
- 多様な交通手段をかしこい使い分けの意識変革を促す。

### 【戦略の区域】

- 事業展開の対象は、徒歩・自転車・公共交通を中心とした利用意識に関わる戦略であるので、豊橋市全域とする。

### 【目標達成に必要な取組み・事業】

#### 取組み4-1：交通手段のかしこい使い分けを実践するための意識変革

##### ①取組み内容

- 公共交通の利用促進に向けて関係者の連携・協働を目指した条例を制定し、環境や健康に配慮した交通行動への変革や、公共交通を乗って支えるという公共交通に対する意識変革に取り組む。
- 意識変革による徒歩・自転車・公共交通利用の実践を支援するため、利用促進に資する支援やPR活動を実施する。

##### ②実施事業

- 公共交通利用促進条例（仮称）の制定
- 公共交通に対する意識変革
- 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）
- 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）
- 公共交通を活用した観光の推進



公共交通の利用促進イメージ（サンプル）

#### 取組み4-2：安全で円滑な交通を支える道路の整備

##### ①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ようなバイパスなどの幹線道路の整備を推進する。
- 徒歩に対する意識向上が行動につながるように、安全な歩行者空間を確保する。

##### ②実施事業

- 道路整備プログラムに基づく都市計画道路の整備（東三河環状線、弥生町線の整備など）
- 幹線道路の整備（名豊道路、国道259号バイパスの4車線化など）
- 交差点改良の推進
- 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）
- 包括的な安全対策の推進
- 自転車通行空間の確保



歩道空間の安全確保イメージイラスト（サンプル）

#### 取組み4-3：自転車活用の推進

##### ①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ける駐輪場の整備を推進する。
- 自家用車からの転換を促進するとともに、安全な自転車利用に向けた教育を進める。

##### ②実施事業

- 自転車ネットワークの整備推進【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結節点整備（サイクルステーションなど）【再掲】
- 対象・課題に応じた安全教育の実施
- 自家用車からの転換を促進するための支援（3人乗り自転車の貸し出し、電動アシスト自転車購入補助など）



自転車通行空間の整備イメージ（サンプル）

## 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

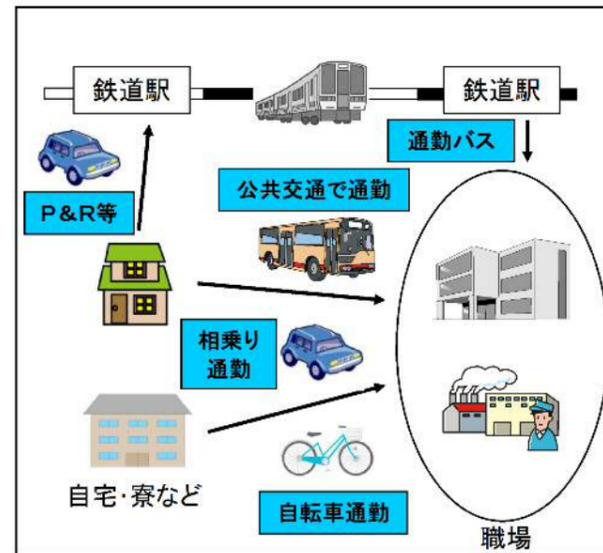
### 取組み4-4：エコ通勤の推進

#### ①取組み内容

- 事業所が集中する地区などにおいて、自家用車通勤に伴う交通渋滞の緩和と環境負荷軽減に向けて、公共交通や自転車などで通勤しやすい交通環境整備を推進する。

#### ②実施事業

- バス路線の再編・見直し【再掲】
- 自転車通勤の推進
- 自転車ネットワークの整備推進【再掲】
- エコ通勤優良事業所認証制度等を活用した支援



エコ通勤への転換イメージイラスト（サンプル）

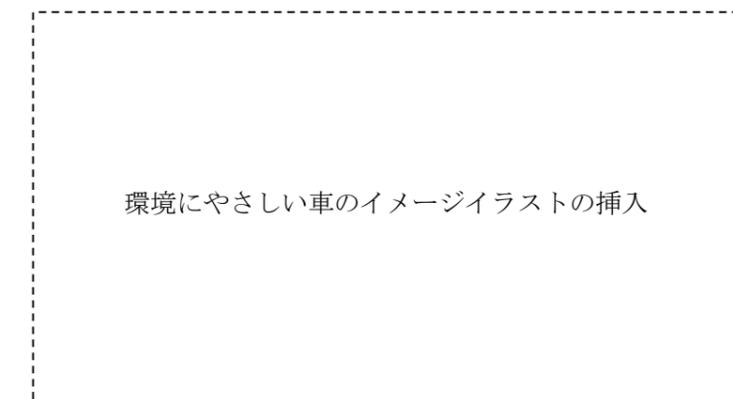
### 取組み4-6：環境対策の推進

#### ①取組み内容

- 適正な自家用車利用と併せて、自家用車の環境対策を進めるため、環境にやさしい車の導入を支援する。

#### ②実施事業

- 次世代自動車の導入支援
- EV・水素ステーションの整備



### 取組み4-5：健康なまちづくりの推進

#### ①取組み内容

- 健康増進を意識した徒歩の増加の浸透を支援するため、イベントによるPRなど徒歩利用を促す活動を実施する。
- 徒歩利用が促進されるように、安全で快適な歩行者空間を確保する。

#### ②実施事業

- 健康マイレージ事業の実施
- ウォーキングイベントの実施
- 健康の道の利用啓発
- 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備【再掲】
- 生活道路の安全対策（ゾーン30の指定、歩道設置など）【再掲】



ウォーキングの促進イメージイラスト（サンプル）

(3) 課題への対応状況

- 各戦略の取組みで実施する事業は、都市交通マスタープランで整理した12の交通課題に対応しており、事業の展開によって交通課題の解決に資することとなる。

戦略	取組み	交通課題																										
		ア. 集約型都市構造の実現のための課題												イ. 市民生活の質の向上のための課題								ウ. 取組みを進める上での課題						
		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性・回遊性の向上			課題4 交流の促進			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	課題11 市民ニーズを踏まえた円滑な交通施策の推進	課題12 公共交通の維持・活性化に対する行政の関与			
		1-1	1-2	1-3	2-1	2-2	2-3	3-1	3-2	3-3	4-1	4-2	4-3	5-1	5-2		7-1	7-2	7-3	8-1	8-2							
【戦略1】 公共交通幹線軸の強化	取組み1-1	とよはし型BRTの整備	○												○											○	○	
	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の強化	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向上	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	取組み4-1	交通手段のかしこい使い分けを 実践するための意識変革				○	○																			○	○	
	取組み4-2	安全で円滑な交通を支える道路の 整備														○			○						○	○	○	
	取組み4-3	自転車活用の推進																○	○							○		
	取組み4-4	エコ通勤の推進				○	○																			○		
	取組み4-5	健康なまちづくりの推進				○	○																			○		
	取組み4-6	環境対策の推進					○																					

## 3.2 実施プログラム

実施プログラムは、戦略の各事業について「いつ、誰が、なにをやるのか」を明確にするものであり、実施時期や実施内容（検討期間や実施期間等）、実施するための関係者の役割分担を示す。

### (1) 実施期間の区分

- 計画期間は前期（H28～32）・後期（H33～37）に分け、事業ごとに設定する。
- また、計画期間内に実施が難しい事業については長期（H38～）として設定する。

### (2) 事業の実施期間設定の基本的な考え方

前期、後期、長期のそれぞれに事業実施時期を設定する際の、基本的な考え方は次のとおりとした。事業ごとの詳細は、次頁以降に示す。

#### 1) 前期

- 集約型都市構造への早期の実現を目指し、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することとした。

#### 2) 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、後期に実施することとした。

#### 3) 長期

- 現時点で計画期間中に実現の見通しを立てることが難しい事業は、長期に実施することとした。

### (3) パッケージ事業及び個別推進事業の実施プログラム

- 抽出した各戦略の事業については、事業の実施効果を高めるため、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ない事業は、「個別推進事業」として展開を図る。
- パッケージ事業は、公共交通の軸となる路線の強化と、拠点や路線沿線の魅力向上に資する取組みとの連携によって、集約型都市構造の実現に向けた実施効果を高めることを目指し、そのターゲットを「まちなか」と「路面電車」として、次の2つのパッケージ事業を設定した。

#### パッケージ事業1：まちなか交流促進プラン

- 立地適正化計画策定（H28：都市機能誘導区域の設定、H30：居住誘導区域の設定）、及び駅前大通2丁目地区再開発事業（H32：1期事業仮オープン）に併せて、公共交通と自転車でのまちなかへの来訪しやすさの強化や運賃面での利用しやすさと、快適に回遊できる魅力的な空間整備とを一体的に事業展開を図り、一層の賑わいや交流の創出を高めるプラン。

#### パッケージ事業2：路面電車のブランド力向上プラン

- 路面電車を市のシンボルとしてまちづくりに活かすことができるように、魅力づくりを支える路面電車の施設更新による交通基盤の強化・再生を進めながら、結節機能、定時性、速達性の向上と、更に将来を見据えた沿線まちづくりとを一体的に事業展開を図り、再生と魅力向上の実施効果を高めるプラン。

目標達成に必要な取組み・事業一覧とパッケージ事業及び個別推進事業の内訳

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)	まちなかパッケージ		路面電車パッケージ
【戦略1】公共交通幹線軸の強化	【取組み1-1】とよはし型BRTの整備	1 バス路線の再編・見直し					○					●
		2 バス路線幹線化のためのサービス水準の向上(運行時間帯の拡大、運行本数の増便など)					○		★			
		3 バリアフリー車両の導入促進(幹線バス)					○		★			
		4 路線バスへのICカードの導入					○		★			
		5 待合環境の改善(幹線バス)					○		★			
		6 路線バス遅延箇所の対策					○					●
		7 バス専用・優先レーンの拡充					○					●
		8 公共交通優先システムの導入(幹線バス)					○					●
		9 バス路線再編につながる道路整備					○					●
		10 公共交通幹線軸における交通システムの高度化の検討(幹線バス: 連絡バスの導入などの検討)					○		★	☆		
		11 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			○	○				☆		●
		バリアフリー車両の導入促進(路面電車)【No.3再掲】				○				☆		
		待合環境の改善(電停)【No.5再掲】				○				☆		
		公共交通優先システムの導入(路面電車)【No.8再掲】				○				☆		
		13 軌道敷の改修				○		○		☆		
		14 路面電車施設の更新				○				☆		
		15 市民の利用意識の醸成				○				☆		
		16 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討				○				☆		
		17 適切な道路空間の確保に向けた検討(井原交差点R=11m、複線化、東田電停安全島設置)				○		○		☆		
		18 渥美線橋梁の耐震化の促進			○							●
	19 渥美線施設の更新			○							●	
	【取組み1-3】公共交通の利便性向上	公共交通幹線軸における交通システムの高度化の検討(渥美線・路面電車・LRT化などの検討)【No.10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、まちなか乗降者優待など)					○			★				
22 リアルタイム運行情報システムの導入(バスロケーションシステムなど)					○	○	○				●	
23 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知				○	○	○	○				●	
24 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シビリティの向上	バス路線の再編・見直し【No.1再掲】					○				●	
		25 地域主体のコミュニティバスの運行					○				●	
		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 赤岩口電停の円滑な乗換施設の整備		○	○	○	○	○		☆		
		28 豊橋駅西口の駅前地区の整備				○	○	○	★			
		29 P&R駐車場の整備推進			○	○						●
		30 C&R駐車場の整備推進			○	○	○			☆		●
		31 広場の整備(南栄駅、競輪場前電停など)			○	○						●
		待合環境の改善(公共交通幹線軸)【No.5再掲】			○	○	○					●
		32 分かりやすい乗換情報の提供			○	○	○	○	★			●
【取組み2-3】交通結節点周辺のまちづくりとの連携	33 南栄駅・高師駅周辺の地域拠点整備と連携した交通施策の実施			○	○	○	○				●	
	34 赤岩口電停の乗換施設整備と連携した地域拠点整備		○	○	○	○	○		☆			
	35 道の駅整備と連携した交通結節点整備(サイクルステーションなど)		○		○	○	○				●	

※パッケージ事業について(詳細は次頁参照)

- ① ★印の事業はパッケージ事業1: まちなか交流促進上プラン
- ② ☆印の事業はパッケージ事業2: 路面電車のブランド力向上プラン

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)	まちなかパッケージ		路面電車パッケージ	
【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	36 軌道緑化の整備(駅前大通)				○						●	
		37 グレードの高い電停の整備				○				★			
		38 企画電車の運行(おでんしゃ、ビール電車など)				○						●	
		39 レトロ電車など観光資源の開発				○					☆		
		40 路面電車を活かしたまちづくり				○					☆		
		41 沿線の特色を活かした道路整備				○		○			☆		
		交通施設や情報等のトータルデザイン化【No.24再掲】								★	☆		
		【取組み3-2】回遊性・アクセシビリティの向上	42 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備		○	○	○		○		★		
			バス路線幹線化のためのサービス水準の向上(運行時間帯の拡大、運行本数の増便など)【No.2再掲】					○			★		
			43 駐輪場の利便性・快適性の向上(短時間駐輪場の整備、豊橋駅前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】			○			○				●
	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、まちなか乗降者優待など)【No.21再掲】						○			★			
	44 とよはし情報プラザにおける交通案内の充実			○	○	○	○	○	○	○	★		
	45 分かりやすい交通情報の提供			○	○	○	○	○	○	○	★		
	【取組み3-3】まちなかのまちづくりとの連携	46 歩行者天国の開催		○				○				●	
		47 サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充				○	○					●	
		48 都市間鉄道の利便性向上				○						●	
		49 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4-1】交通手段の賢い使い分けを実践するための意識変革	50 駅前大通2丁目地区再開発事業と連携した交通施策の実施		○	○	○	○	○		★			
		豊橋駅西口の駅前地区の整備【No.28再掲】					○	○	○	★			
		51 公共交通利用促進条例(仮称)の制定			○	○	○	○				●	
		52 公共交通に対する意識変革			○	○	○	○	○	★	☆	●	
53 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)			○	○	○	○	○	○	★	☆	●		
54 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)								○			●		
55 公共交通を活用した観光の推進				○	○	○					●		
【取組み4-2】安全で円滑な交通を支える道路整備		56 道路整備プログラムに基づく都市計画道路の整備(東三河環状線、弥生町線の整備など)						○				●	
		57 幹線道路の整備(名豊道路、国道259号バイパスの4車線化など)						○				●	
		58 交差点改良の推進					○		○			●	
		59 生活道路の安全対策(ゾーン30の指定、歩道設置など)		○	○				○			●	
		60 包括的な安全対策の推進		○					○			●	
	61 自転車通行空間の確保			○				○			●		
【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駐車場の整備推進【No.30再掲】			○	○	○				☆	●		
	道の駅整備と連携した交通結節点整備(サイクルステーションなど)【No.35再掲】			○			○				●		
	62 対象・課題に応じた安全教育の実施			○							●		
	63 自家用車からの転換を促進するための支援(3人乗り自転車の貸し出し、電動アシスト自転車購入補助など)		○					○			●		
	バス路線の再編・見直し【No.1再掲】					○					●		
【取組み4-4】エコ通勤の推進	64 自転車通勤の促進			○			○				●		
	自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】						○				●		
	65 エコ通勤優良事業所認証制度等を活用した支援		○	○	○	○	○				●		
【取組み4-5】健康なまちづくりの推進	66 健康マイレージ事業の実施		○	○	○	○	○				●		
	67 ウォーキングイベントの実施		○								●		
	68 健康の道の利用啓発		○								●		
	歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備【No.42再掲】		○	○	○		○		★				
【取組み4-6】環境対策の推進	生活道路の安全対策(ゾーン30の指定、歩道設置など)【No.59再掲】		○	○			○				●		
	69 次世代自動車の導入支援						○				●		
	70 EV・水素ステーションの整備						○				●		

**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**

●立地適正化計画策定（H28：都市機能誘導区域の設定、H30：居住誘導区域の設定）、及び駅前大通2丁目地区再開発事業（H32：1期事業仮オープン）に併せて、公共交通と自転車でのまちなかへの来訪しやすさの強化や運賃面での利用しやすさと、快適に回遊できる魅力的な空間整備を一体的に事業展開し、一層の賑わいや交流の創出に向けて実施効果を高める。

実施スケジュールの凡例

□：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

事業区分の概要	事業	対象交通手段							実施スケジュール			実施主体				
		徒歩	自転車	鉄道	路面電車	バス	タクシー	自動車(道路)	前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	その他
									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	52 公共交通に対する意識変革			○	○	○	○	○	■	■		○	○			○
	53 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2丁目地区再開発に合わせて、公共交通での来訪しやすさと案内等を強化	2 バス路線幹線化のためのサービス水準の向上(運行時間帯の拡大、運行本数の増便など)					○			■			△	○			
	3 バリアフリー車両の導入促進(幹線バス)					○			■			△	○			
	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、まちなか乗降者優遇など)					○			■			○	△			
	32 分かりやすい乗換情報の提供			○	○	○	○		■			○	○			
	45 分かりやすい交通情報の提供	○	○	○	○	○	○	○	■			○	○			△
	44 とよはし情報プラザにおける交通案内の充実	○	○	○	○	○	○	○	■			○				○
24 交通施設や情報等のトータルデザイン化			○	○	○			■			○	○	△		△	
③ 駅前大通2丁目地区再開発の仮オープンに合わせて、ICカードを導入し、公共交通での来訪しやすさを一層強化	4 路線バスへのICカードの導入					○			■			△	○			
	50 駅前大通2丁目地区再開発事業と連携した交通施策の実施	○	○		○	○	○		■			○	△	△		
④ まちなかへの駐輪場整備、電停・バス停のグレードアップの施設整備と連携しながら、豊橋駅西口駅前地区の整備とともに、快適に回遊できる魅力ある空間整備を推進	43 駐輪場の利便性・快適性の向上(短時間駐輪場の整備、豊橋駅前地下駐輪場の改修など)		○						■			○		○		△
	5 待合環境の改善(幹線バス)					○			■			△	○			
	42 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備	○	○		○		○		■			○		○		△
	37 グレードの高い電停の整備				○				■			△	○			
⑤ 更なる賑わいや交流の促進を見据え、長期的視点で魅力向上を検討	28 豊橋駅西口の駅前地区の整備					○	○	○	■			○		△		△
	10 公共交通幹線軸における交通システムの高度化の検討(幹線バス・接続バスの導入などの検討)					○			■			○	○	△		△

**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**

●路面電車を市のシンボルとしてまちづくりに活かすことができるように、魅力づくりを支える路面電車の施設更新による交通基盤の強化・再生を進めながら、結節機能、定時性、速達性の向上と、更に将来を見据えた沿線まちづくりと連携して事業を展開し、再生と魅力向上を一体的に進めて実施効果を高める。

実施スケジュールの凡例

□：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

事業区分の概要	事業	対象交通手段							実施スケジュール			実施主体				
		徒歩	自転車	鉄道	路面電車	バス	タクシー	自動車(道路)	前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	その他
									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	52 公共交通に対する意識変革			○	○	○	○	○	■	■		○	○			○
	15 市民の利用意識の醸成				○				■			○	△			○
	53 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 魅力の向上に繋がる施設整備を行いながら、並行して路面電車の安定した運行を確保するための施設を整備し、交通基盤を強化	24 交通施設や情報等のトータルデザイン化			○	○	○			■			○	○	△		△
	5 待合環境の改善(電停)				○				■			△	○			
	14 路面電車施設の更新				○				■			△	○			
	13 軌道敷の改修				○			○	■			△	○	△		
	12 駅・電停のバリアフリー化の促進			○	○				■			△	○			
30 C&R駐輪場の整備推進			○	○	○			■			○	○			△	
③ 終点部の赤岩口電停の交通結節点整備と合わせて、公共交通優先システムの導入し、定時性と速達性を確保 更なる魅力向上を支えるための観光資源開発や、行政の適切な関与について検討	8 公共交通優先システムの導入(路面電車)				○				■			○	○	△	○	
	27 赤岩口電停の円滑な乗換施設の整備		○		○	○	○	○	■			○	○	△	△	
	34 赤岩口電停の乗換施設整備と連携した地域拠点整備		○		○	○	○	○	■			○	△	△	△	△
	39 レトロ電車など観光資源の開発				○				■			○	○			○
16 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 軌道敷改修の進捗に合わせて、バリアフリー車両の導入を促進 更なる魅力向上のための施設整備・増強や沿線まちづくりも視野に入れた検討を推進	3 バリアフリー車両の導入促進(路面電車)				○				■			△	○			
	40 路面電車を活かしたまちづくり				○				■			○	△			○
	41 沿線の特徴を活かした道路整備				○				■			○	△	○		△
⑤ 更なる魅力の向上を見据え、長期的視点で魅力向上を検討	17 適切な道路空間の確保に向けた検討(井原交差点R=11m、複線化、東田電停安全島設置)				○			○	■			○	△	○		△
	10 公共交通幹線軸における交通システムの高度化の検討(渥美線-路面電車:LRT化などの検討)					○			■			○	○	△		△

個別推進事業の実施プログラム

実施スケジュールの凡例

■	：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

戦略	取組み	事業	対象交通手段							実施スケジュール			実施主体						
			徒歩	自転車	鉄道	路面電車	バス	タクシー	自動車(道路)	前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	その他		
										H28~32	H33~37	H38~							
【戦略1】公共交通幹線軸の強化	【取組み1-1】とよはし型BRTの整備	1 バス路線の再編・見直し					○							△	○				△
		6 路線バス遅延箇所の対策					○							△	△	○			
		7 バス専用・優先レーンの拡充					○							○	○	△	○		
		8 公共交通優先システムの導入(幹線バス)					○							○	○	△	○		
		9 バス路線再編につながる道路整備					○							△		○			
	【取組み1-2】路面電車・渥美線の機能の維持・強化	11 路線バスに対する公共補助					○							○	△				○
		12 駅・電停のバリアフリー化の促進				○	○							△	○				
		18 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	19 渥美線施設の更新				○								△	○				
		22 リアルタイム運行情報システムの導入(バスロケーションシステムなど)				○	○	○						△	○				
	【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シビリティの向上	23 利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知				○	○	○	○					△	○			
24 バス路線の再編・見直し【No.1再掲】							○							△	○				△
25 地域主体のコミュニティバスの運行							○	モバス						○	△				○
【取組み2-2】乗換機能の強化		26 自転車ネットワークの整備推進		○										△		○	△		
		29 P&R駐車場の整備推進				○	○							○	○				△
		30 C&R駐輪場の整備推進				○	○	○						○	○				△
		31 広場の整備(南栄駅、競輪場前電停など)				○	○							△	○				
		32 分かりやすい乗換情報の提供				○	○	○	○	○				○	○				
【取組み2-3】交通結節点周辺のまちづくりとの連携		33 南栄駅・高師駅周辺の地域拠点整備と連携した交通施策の実施				○		○	○	○				○		○			
		35 道の駅整備と連携した交通結節点整備(サイクルステーションなど)		○				○	○	○				○	△	○			
【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	36 軌道緑化の整備(駅前大通)					○						○	△				
	38 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・アクセシビリティの向上	46 歩行者天国の開催		○										○		△	△		△
		47 サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充				○		○						△	○				
		48 都市間鉄道の利便性向上				○								○	○				
		49 豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上		○	○									△		○			
【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	【取組み4-1】交通手段をかしこく使い分けるための意識変革	51 公共交通利用促進条例(仮称)の制定				○	○	○	○					○	△				△
		52 公共交通に対する意識変革				○	○	○	○	○				○	○				○
		53 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)		○	○	○	○	○	○	○				○	○				○
		54 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)												○					○
		55 公共交通を活用した観光の推進				○	○	○						○	△				○
	【取組み4-2】安全で円滑な交通を支える道路整備	56 道路整備プログラムに基づく都市計画道路の整備(東三河環状線、弥生町線の整備など)												○		○			
		57 幹線道路の整備(名豊道路、国道259号バイパスの4車線化など)														○			
		58 交差点改良の推進							○	○						○	○		
		59 生活道路の安全対策(ゾーン30の指定、歩道設置など)		○	○									○		○	○		
		60 包括的な安全対策の推進		○												○	○		
		61 自転車通行空間の確保		○										△		○	△		
	【取組み4-3】自転車活用の推進	46 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】		○										△		○	△		
		30 C&R駐輪場の整備推進【No.30再掲】				○	○	○						○	○				△
		35 道の駅整備と連携した交通結節点整備(サイクルステーションなど)【No.35再掲】				○								○	△	○			
		62 対象・課題に応じた安全教育の実施		○										○					○
	【取組み4-4】エコ通勤の推進	63 自家用車からの転換を促進するための支援(3人乗り自転車の貸し出し、電動アシスト自転車購入補助など)		○										○					
		24 バス路線の再編・見直し【No.1再掲】							○					△	○				△
		64 自転車通勤の促進		○										○					○
		26 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】		○										△		○	△		
	【取組み4-5】健康なまちづくりの推進	65 エコ通勤優良事業所認証制度等を活用した支援		○	○	○	○	○						○					△
66 健康マイレージ事業の実施			○	○	○	○	○						○					△	
67 ウォーキングイベントの実施			○										○					△	
68 健康の道の利用啓発			○										○					△	
59 生活道路の安全対策(ゾーン30の指定、歩道設置など)【No.59再掲】			○	○									○		○	○			
【取組み4-6】環境対策の推進	69 次世代自動車の導入支援												○					△	
	70 EV・水素ステーションの整備												○					○	

### 3.3 評価方法

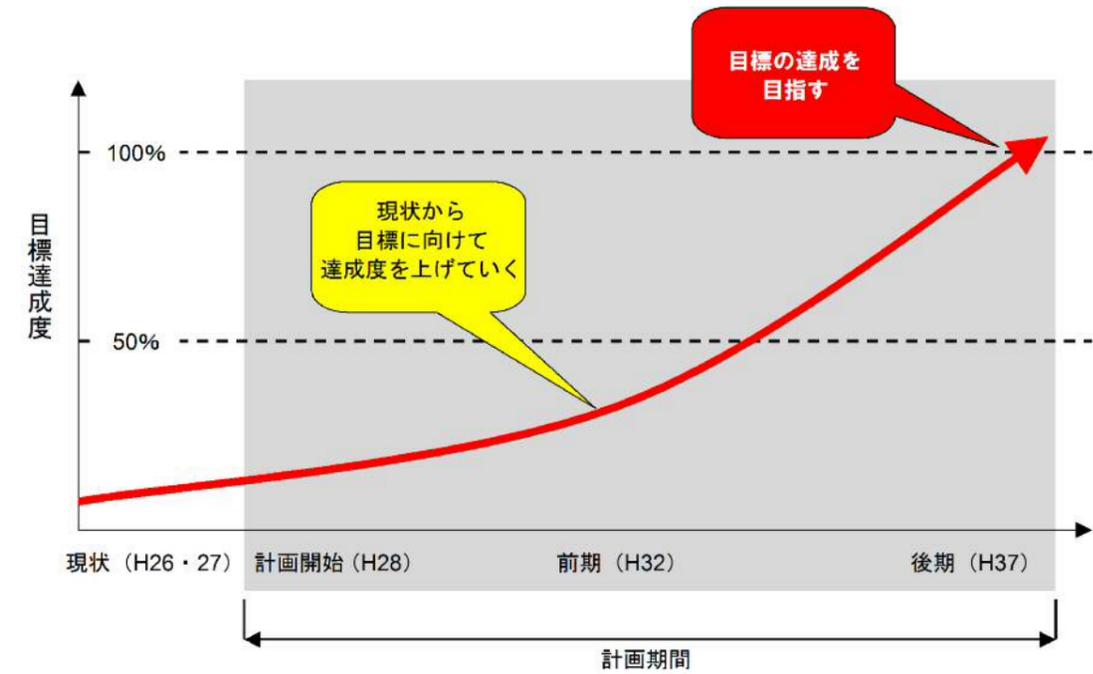
#### (1) アウトカム指標による評価

- 目標の達成度を計る指標として、各戦略で取り組んだ事業の成果は、都市交通マスタープランの評価指標（アウトカム指標）に基づいて評価を行う。

都市交通マスタープランの目標	評価指標	現状値	目標値 (後期：H37)
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	40.2% (H26実績)	過半数
	歩行者・自転車に関わる交通事故件数	842件/年 (H25実績)	現状値からの減少
目標 2	1日当たりの公共交通の利用者数	79千人/日平均 (H26実績)	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 (H26実績)	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% (H26実績)	現状値からの増加

#### (2) 段階的な評価の考え方

- 都市交通マスタープランの目標は、計画期間の10年後となるH37での目標の達成を目指す。
- 計画期間中においては、事業の進捗を図りながら目標の達成度を上げていくものとする。



段階的な目標達成のイメージ

#### (3) 計画期間中の評価実施の時期

- 事業の実施状況は、毎年確認を行う。
- 事業の実施成果に関するアウトカム指標による評価は、前期の最終年のH32と最終年のH37に目標値に対する達成状況の評価を行う。
- 事業の実施状況と目標の達成状況によっては、戦略や実施事業を見直して進めることも必要となるため、前期の最終年のH32に計画の中間見直しを行うこととする。

期間	前期					後期				
	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
事業の実施状況の確認	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
目標達成状況の評価					○					○
計画の中間見直し					○					