

豊橋市都市交通計画 2016-2025(素案)

(都市・地域総合交通戦略、地域公共交通網形成計画)

～「市電が育むまち」豊橋の交通まちづくり～

平成27年12月18日

豊 橋 市

【 目 次 】

第1章. 豊橋市都市交通計画 2016-2025 について.....	1
(1) はじめに	2
(2) 計画の位置付け	3
(3) 国の動向	4
第2章. 基本計画（都市交通マスタープラン）	7
(1) 目的	8
(2) 計画区域	8
(3) 計画期間	8
(4) 上位計画の整理	8
(5) 本市の交通の概況	11
(6) 本市の交通課題	14
(7) 基本理念	15
(8) 将来における都市交通体系	16
(9) 基本方針	21
(10) 目標	22
(11) 目標の評価指標と指標値	23
(12) 取組みの基本的な考え方	30
第3章. 実施計画（交通戦略）	37
(1) 目的	38
(2) 戦略の設定	39
(3) 戦略の方針及び区域並びに取組み・事業	41
(4) 実施プログラム	59
(5) 進行管理・推進体制等	69
参考資料	72
参考資料1. 前都市交通マスタープランの検証	73
参考資料2. 本市の概況	85
参考資料3. 本市の交通の現状と課題	105
参考資料4. 策定の経緯	146

第1章. 豊橋市都市交通計画 2016-2025 について

(1) はじめに

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。

本市では、平成16年3月に豊橋市都市交通ビジョン、平成18年3月には、平成27年度を目標年次とした豊橋市都市交通マスタープランを策定し、「過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」を基本理念として掲げ、これまで公共交通の維持・活性化の取組みや幹線道路の整備などに力を入れて進めてきましたが、依然として公共交通の利用は低迷しており、また、渋滞や交通事故のような交通問題、大気汚染などのような環境問題といった様々な問題があるのが現状です。

こうした中、平成23年3月に策定した第5次豊橋市総合計画では、拠点を中心にまとまりのある市街地を形成する「集約型都市構造」を目指すとおり、歩行空間の確保や自転車を利用しやすい環境づくり、幹線道路網の整備を推進するとともに、都市拠点と地域拠点及び主要な公共公益施設を結ぶ公共交通ネットワークの形成を進めることとしています。

一方、平成25年12月に、国民生活や経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について基本理念を定め、国や地方自治体等の関係者の責務等を規定した「交通政策基本法」が施行されました。

その後、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする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」を目指すための関係法令の改正が行われ、新たな国の事業が展開されることとなっています。

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、その具体的な取組みを示す実施計画（交通戦略）を「豊橋市都市交通計画 2016－2025」としてまとめました。

(2) 計画の位置付け

本計画は、総合計画、都市計画マスタープラ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、下図のとおり位置付けられます。(図 1)

そして、本計画は、本市が目指すまちの姿をその実現に必要なハード・ソフト一体となった交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通計画「都市・地域総合交通戦略」に位置付けるとともに、平成26年5月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成に向けた望ましい公共交通網の姿を明らかにする「地域公共交通網形成計画」に位置付けることとします。

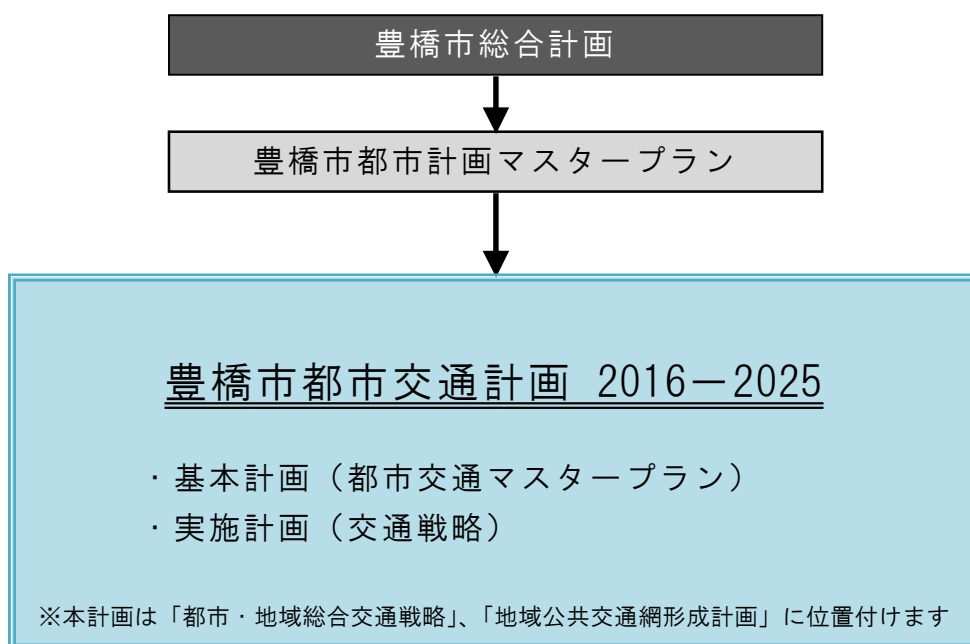


図 1 本計画の位置付け

(3) 国の動向

本格的な人口減少社会の到来と、急速な高齢化を背景として、交通政策の基本理念を定め、関係者の一体的な協力の下に、交通施策を策定・実行していく体制を構築するため、平成25年12月に「交通政策基本法」が制定されました。(表1)

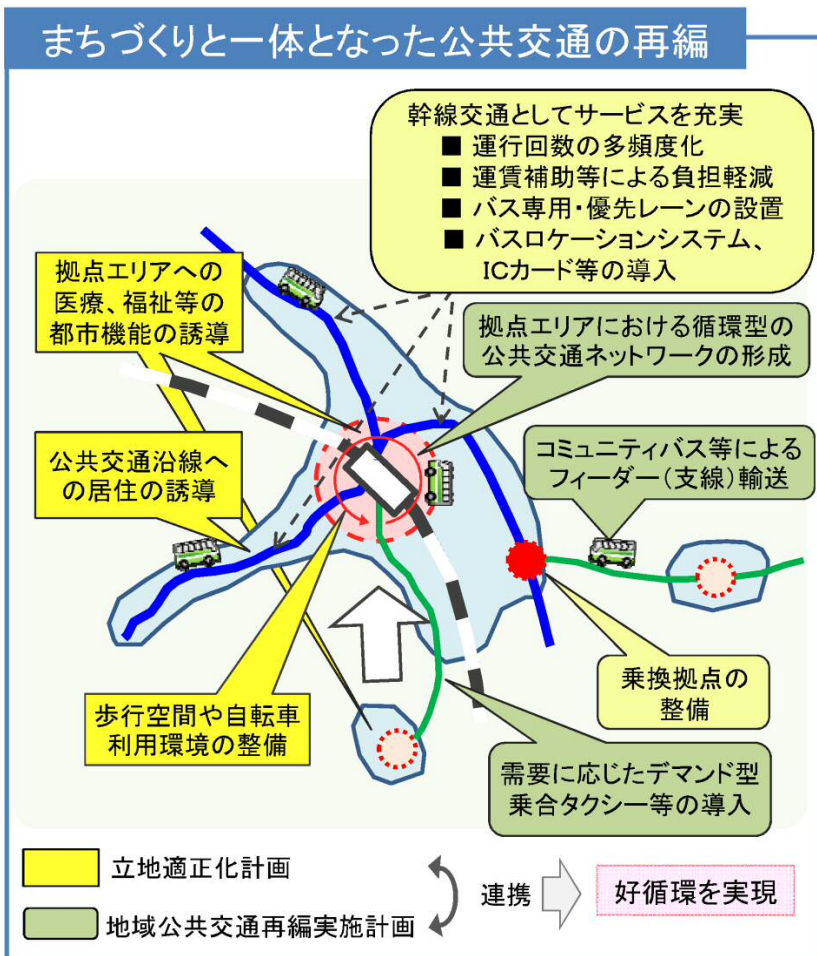
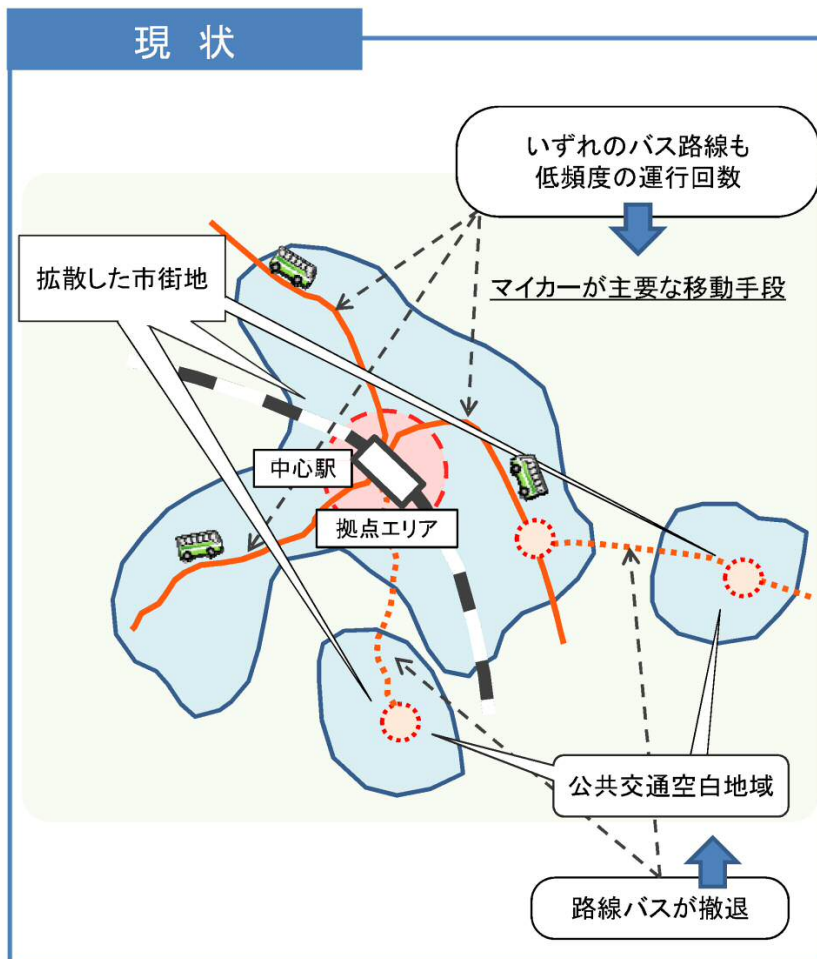
「交通政策基本法」の制定の後、上述の社会的な背景を踏まえて、コンパクトなまちづくりを進めるために、公共交通計画とまちづくりの連携を後押しする「都市再生特別措置法」や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に改正されました。(表2)

表1 主な法制度の要旨(1/2)

法制度	概要
交通政策基本法 (H25.12制定)	<p>【基本理念等】</p> <ul style="list-style-type: none">■ 交通の果たす地域間交流などの機能を将来に渡って発揮し、国民等の交通需要を充足■ 交通の機能の確保及び向上■ 交通による環境への負荷の低減■ 適切な役割分担、有機的・効率的な連携■ 連携等による施策の推進■ 交通の安全の確保 <p>【関係者の責務等】</p> <ul style="list-style-type: none">■ 国の責務：交通に関する施策を総合的に策定・実施、情報の提供等■ 地方公共団体の責務：国との適切な役割分担を踏まえて施策を策定・実施、情報の提供等■ 交通関連事業者の責務：業務を適切に行い、国等の施策に協力、情報の提供等■ 国民等の役割：基本理念の理解と実現に向けた主体的な取り組み、国等の施策に協力

表 2 主な法制度の要旨（2／2）

法制度	概要
<p>都市再生特別措置法 (H26.5 一部改正)</p>	<p>【改正のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■人口の急激な減少と高齢化を背景として、安心・健康・快適な生活環境の実現と、持続可能な都市経営を可能にするため、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを推進 ■都市全体の観点から、都市機能の立地、公共交通の充実に関する「立地適正化計画」を作成して取組みを推進
<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (H26.5 一部改正)</p>	<p>【改正のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標として、交通政策基本法の基本理念に則り、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築の実現を後押し ■上記のポイントを踏まえた地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにする「地域公共交通網形成計画」を作成して取組みを推進



資料：国土交通省

図 2 国におけるコンパクトなまちづくりのイメージ

第 2 章. 基本計画（都市交通マスタープラン）

(1) 目的

基本計画（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、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。

(2) 計画区域

計画の対象区域は、豊橋市全域とします。

(3) 計画期間

基本計画（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。

(4) 上位計画の整理

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。

第5次豊橋市総合計画

策定年次：平成23年3月

目標年次：平成32年度（基本構想）

【基本理念】

- ・ともに生き、ともにつくる

【目指すまちの姿】

- ・輝き支えあう水と緑のまち・豊橋

【まちづくりの大綱】

- ・活力と魅力にあふれるまちづくり
- ・健やかに暮らせるまちづくり
- ・心豊かな人を育てるまちづくり
- ・環境を大切にするまちづくり
- ・安心して暮らせるまちづくり
- ・快適で利便性の高いまちづくり



図 3 総合計画における将来都市構造図

【拠点の形成】

都市空間形成の考え方は、集約型都市構造を目指して、都市拠点、地域拠点、産業拠点の形成を図ることとしている。

＜都市拠点の形成＞

豊橋駅周辺において、適正な土地利用と高度な都市機能の集積を促し、東三河の玄関口にふさわしい魅力と賑わいのある「都市拠点」を形成

＜地域拠点の形成＞

地域の主要な駅、停留所の周辺部において、日常生活に必要な都市機能の配置や交通結節機能の強化を促し、市街地内外の生活拠点となる「地域拠点」を形成

＜産業拠点の形成＞

三河港周辺や県境部などの産業の集積が高い地区において、生産・流通機能を高め、広域幹線道路網などの整備を促進して生産・流通機能を高めて、拠点性を強化

【総合交通体系】

公共交通については、「歩いて暮らせるまちづくり」を実現するため、都市拠点と地域拠点及び主要な公共施設を結ぶ公共交通（幹線軸）と、地域拠点と郊外部の住宅地や集落を結ぶ公共交通（支線）をつくり、公共交通ネットワークを形成

豊橋市都市計画マスタープラン

策定年次：平成23年3月

目標年次：平成32年度

【都市ビジョン】

目標像1：歩いて暮らせるまち

＜基本方向＞

- ・市街地の集約化
- ・拠点機能の充実と生活圏の形成
- ・公共交通ネットワークの形成

目標像2：水と緑にふれあうまち

＜基本方向＞

- ・水と緑のネットワークづくり
- ・森林・農地の保全・再生
- ・調和のとれた景観の形成

目標像3：元気に輝くまち

＜基本方向＞

- ・賑わいの拠点づくり
- ・産業拠点づくり
- ・交通基盤・物流基盤の整備

【歩いて暮らせるまちの姿】

＜市街地の集約化＞

都市機能の分散立地を抑制し、人口や都市機能の集積が高いまとまりのある市街地を形成

＜拠点機能の充実と生活圏の形成＞

- ・都市拠点：豊橋駅周辺に広域的都市機能の集積を図る。
- ・市街地内の地域拠点：日常生活に必要な機能の集積と交通結節機能の強化により、生活圏の形成を図る。
- ・市街地外の地域拠点：日用品を扱う店舗や医院などの立地を促し、生活圏の形成を図る。

＜拠点機能の充実と生活圏の形成＞

- ・都市拠点と地域拠点を相互に結ぶ公共交通幹線軸の形成
- ・地域拠点を相互に結ぶ環状公共交通を形成
- ・郊外部で日常的な移動手段となるアクセス交通を確保

豊橋市都市交通ビジョン

策定年次：平成16年3月

目標年次：平成36年度

【基本理念】

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の構築

【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

【基本目標】

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

【交通手段別の方針（公共交通）】

＜中心部＞

- ・公共交通基盤を活かした交通環境の構築
- ・路面電車については、利用しやすい環境構築
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

＜近郊部＞

- ・既存の公共交通機関の維持存続
- ・交通結節機能の強化など利用しやすい環境構築
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

＜郊外部＞

- ・既存の公共交通機関の維持存続
- ・中・大量輸送を補完する交通環境構築

＜広域＞

- ・高速鉄道の利便性向上

(5) 本市の交通の概況

ア. 公共交通路線網

(ア) 鉄道、路面電車、路線バス

鉄道や路面電車は、東海旅客鉄道、名古屋鉄道、豊橋鉄道の3事業者の路線が整備されています。豊橋駅には各事業者が乗り入れており、市内及び東三河地域の中心的な駅となっています。

バス路線は、民間の豊鉄バスの路線網が豊橋駅を中心に放射状に整備されています。(図4)

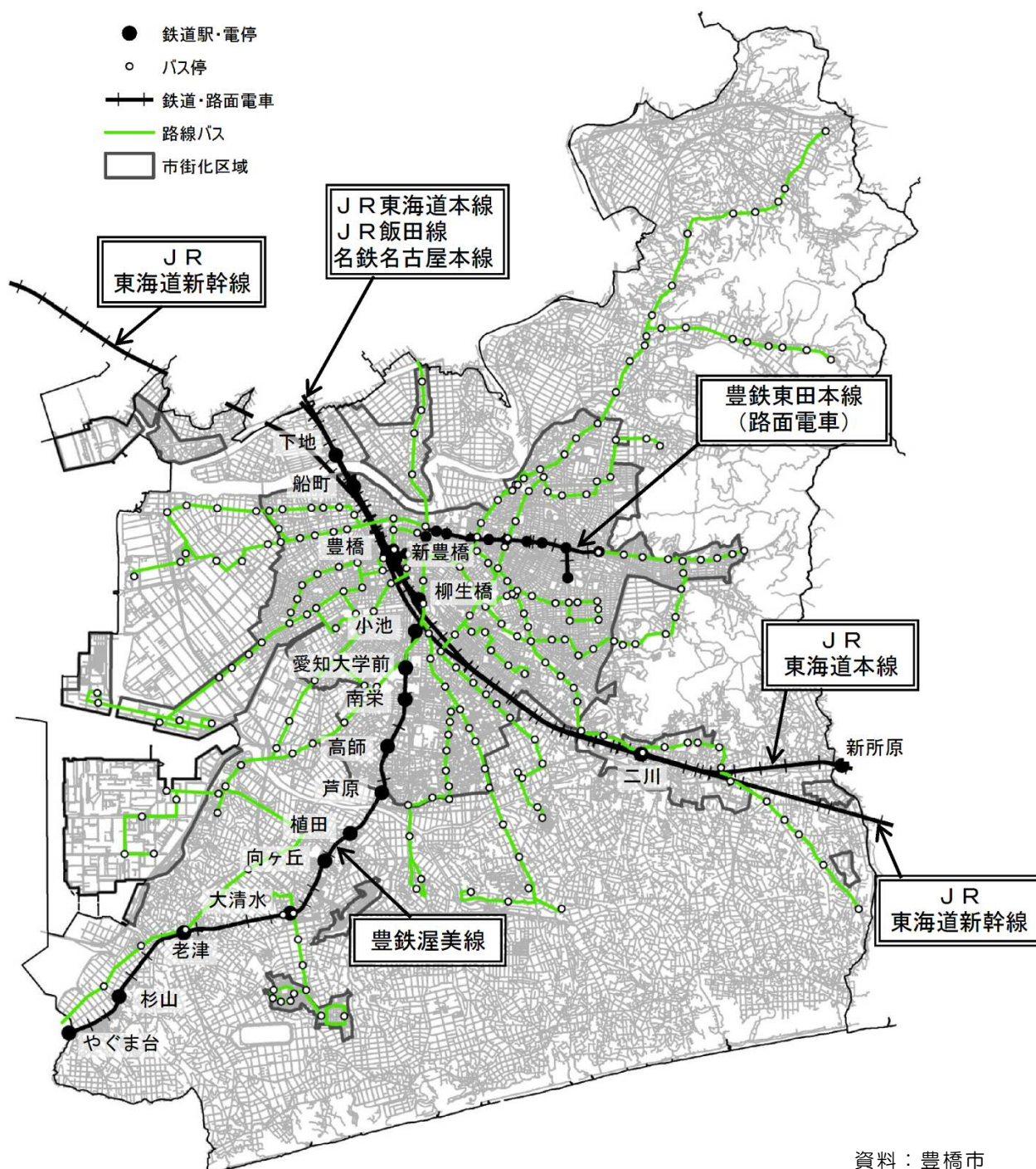


図4 市内の公共交通路線網(平成27年4月時点)

(イ) コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）

路線バスが廃止された地域など、運行事業者による従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域では、日常の移動手段を確保するために地域住民が主体となって運営するコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）が、市の東部・北部・南部・前芝の各地区で運行しています。（図 5）

本市で運行されているコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の概要は、参考資料の表 21、表 22 のとおりです。

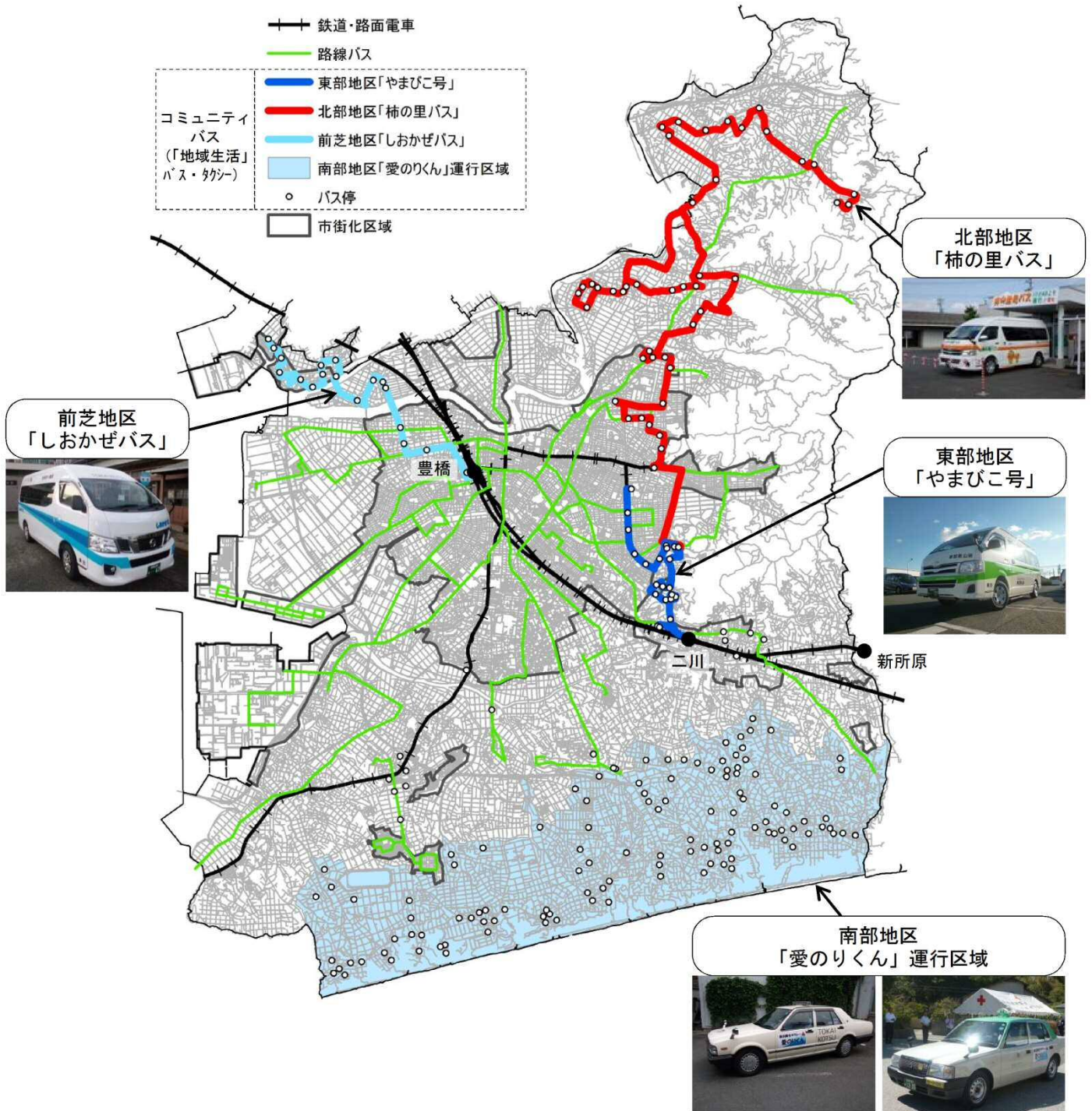


図 5 コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の路線網（平成27年4月時点）

(6) 本市の交通課題

今後の都市交通のあり方などを検討する上では、将来の都市像や目指す交通体系に対して現状がどのような状況にあるか、また、顕在化している交通課題が何であるかを把握することが重要と考えます。

そこで、本市の目指す「集約型都市構造の実現のための課題」と「市民生活の質の向上のための課題」、及び「取組みを進める上での課題」の視点から具体的な課題を下表のとおり抽出しました。

各課題の内容については、交通の現状と合わせて「参考資料3」に整理しました。

表 3 本市の主な交通課題の一覧

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
	1-1 公共交通幹線軸の形成
	1-2 拠点や地域の特性にあった交通結節点の整備
	1-3 公共交通空白地域への対応
	課題2: 過度な自家用車利用からの転換
	2-1 交通施策に対する認知度の向上
	2-2 環境に配慮した交通行動に対する市民意識の醸成
	2-3 徒歩・自転車・公共交通の利便性向上
	課題3: 中心市街地へのアクセス性・回遊性の向上
	3-1 まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備
	3-2 来訪頻度の増加や回遊性を高める更なる取組み
	3-3 まちなかの駐輪環境の向上
イ.	課題4: 交流の促進
	4-1 外出機会の創出
	4-2 広域流動を支える鉄道を中心としたサービス向上
	4-3 隣接都市間との連携を考慮した道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成
	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
	5-1 高齢者や子ども、障がい者等に配慮した交通施設の整備
	5-2 安全性や利便性を高めるための交通施設の更新
	課題6: 公共交通の利用のしやすさの向上
	課題7: 交通事故の削減
7-1 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保	
7-2 交通ルール遵守とマナー向上の更なる取組み	
7-3 安全・安心して歩ける生活道路の確保	
ウ.	課題8: 市民の健康増進
	8-1 歩く機会の創出
	8-2 自転車活用の推進
	課題9: 道路交通の円滑化
ウ.	課題10: 災害への対応
	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

(7) 基本理念

本計画では、以下に示す観点から、基本理念を定めます。

【基本理念の設定方針】

- 本計画は、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」の計画期間中にあります。
- 同ビジョンの策定後、平成22年度に「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、国においては平成25～26年度に「交通政策基本法」の制定や「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」の改正が行われました。
- 上位計画においては、「集約型都市構造」を目指すこととしており、都市交通ビジョン及び前都市交通マスタープランの目指すべき方向性とは大きな違いがないことから、現在の基本理念を受け継ぐことを基本とします。
- 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られます。
- 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ます。



【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

～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。

(8) 将来における都市交通体系

ア. 都市交通体系のイメージ

将来（平成37年度頃）における都市交通体系は、集約型都市構造を実現するため、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸の形成や拠点における交通結節機能の向上など、公共交通ネットワークを中心に構築します。

(図7)

また、自動車交通の円滑化のための幹線道路ネットワークや、自転車の安全・快適利用のためのネットワークも形成します。

将来（平成37年度頃）の都市交通体系イメージ

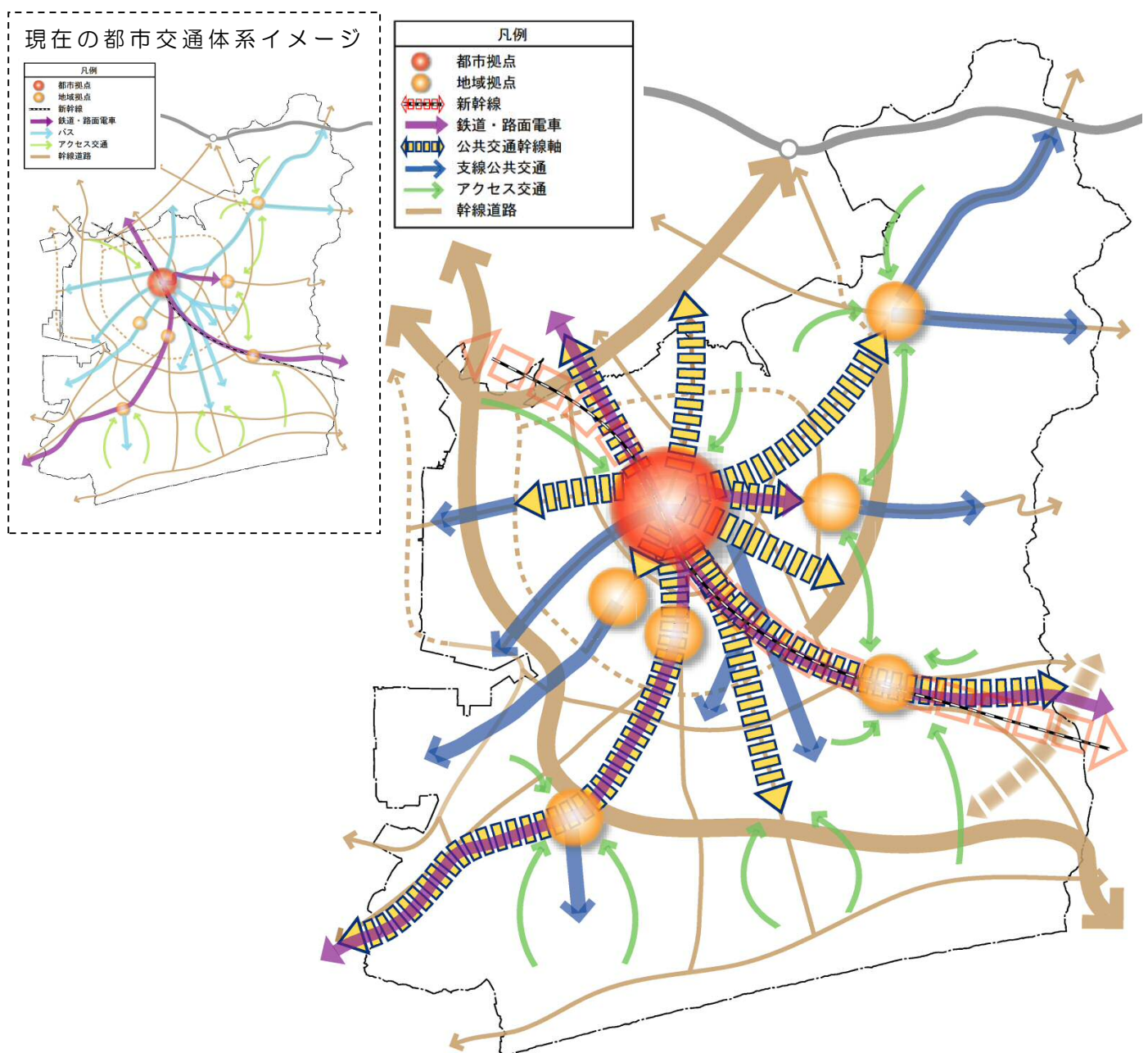


図7 現在（左上）と将来（平成37年度頃）（右）の都市交通体系のイメージ図

イ. 交通軸と交通結節点の考え方

都市計画マスタープランの目標像の1つに掲げられている「歩いて暮らせるまち」の姿は、様々な都市機能が使いやすく配置された、自家用車に頼らなくても誰もが自由に移動でき、快適に過ごせるまちを目指すこととしています。

「歩いて暮らせるまち」は、高度な都市機能が集積した都市拠点と、生活圏ごとに日常生活機能がバランスよく配置された地域拠点を中心とした、集約化されたまとまりのある市街地を形成するものです。

それとともに、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸や拠点周辺地域から各拠点への支線公共交通・アクセス交通の形成、及び交通結節機能を高めることで実現していきます。

ここでは、交通軸と交通結節点の考え方を整理しています。

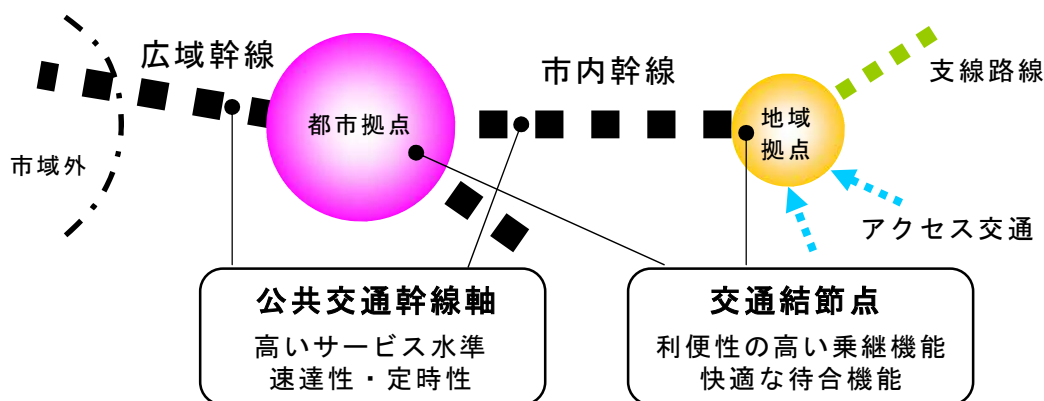


図 8 公共交通幹線軸・交通結節点等の体系イメージ

(ア) 交通軸

① 公共交通幹線軸

公共交通幹線軸は、高いサービス水準と速達性、定時性を持つ利便性の高い幹線的な公共交通で、市内から市域外への流動と市外からの来訪者の需要に対応する広域幹線や、市内の都市拠点と地域拠点の移動に対応する市内幹線で構築します。(図 8)

② 支線公共交通・アクセス交通

支線公共交通は、公共交通幹線軸を補完し、一団の住宅地や主要施設などと交通結節点とを結び、日常生活に対応できるサービス水準を確保した路線として構築します。

アクセス交通は、人口の集積度が低いことなどにより、従来の乗合型公共交通サービスの確保が難しい地域において、最寄りの交通結節点などにアクセスしやすくするため、需要や地域特性に応じたサービス水準の確保や施設整備などにより、徒歩や自転車（C&R^{※1}）、タクシー、自家用車（P&R^{※2}、K&R^{※3}）による利便性を高めます。

また、地域拠点間において交通需要が見込まれる場合には、利便性を確保する路線を構築します。

③ コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）

コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）は、路線バスが廃止された地域など、運行事業者による従来型の乗合型公共交通の運行が難しい地域において、通勤や通学、通院、買い物など日常の移動手段として、地域の特性に合わせて支線公共交通やアクセス交通の機能を有する路線を構築します。

④ 幹線道路・その他道路

自動車交通については、地域間交流や物流などの広域的な市内通過交通を含む交通需要へ対応する主要幹線道路、都市計画区域内の主要な交通発生源を相互に結ぶ都市幹線道路、市街地の幹線的機能を果たす地区幹線道路によって、広域交通と市内交通とを円滑に処理します。

特に徒歩、自転車交通については、安全で快適に移動できる通行空間を設け、良好な移動環境を構築します。

道路は、これまでは自動車交通の処理が中心の整備でしたが、徒歩、自転車、公共交通と共存できる道路空間の再配分などを進めるとともに、「交流」の促進が図られる空間となるよう、「楽しく通行できる」道づくりを進めます。

※1 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いき、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。

※2 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いき、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。

※3 K&R：「Kiss and Ride（キス アンド ライド）」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで、自家用車等で家族等に送り迎えしてもらい、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。

(イ) 交通結節点

交通結節点は、公共交通幹線軸と支線公共交通などの公共交通相互や、公共交通と徒歩、自転車、自家用車との円滑で利便性の高い乗換機能、快適な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します。

都市拠点や地域拠点内における交通結節点の機能確保または機能向上を図るほか、拠点以外の交通結節点においてもそれぞれの必要な機能に応じ整備します。

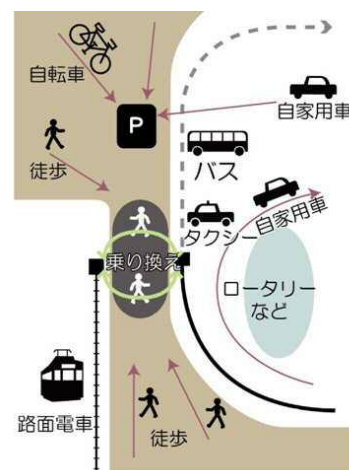


図 9 交通結節点のイメージ
(都市計画マスタープランより)

【拠点について】

① 都市拠点とは

豊橋駅周辺に高度で多様な都市サービスを楽しむ都市機能の集積を図っていきます。(図 10)



図 10 都市拠点のイメージ (都市計画マスタープランより)

② 地域拠点とは

市街地内の地域拠点では店舗や病院、銀行など日常生活に必要な機能の集積と交通結節機能の強化により生活圏の形成を図っていきます。(図 11)

市街地外の地域拠点では地域拠点や集落地内に日用品を扱う店舗や医院などの立地を促すことで生活圏の形成を図っていきます。(図 12)

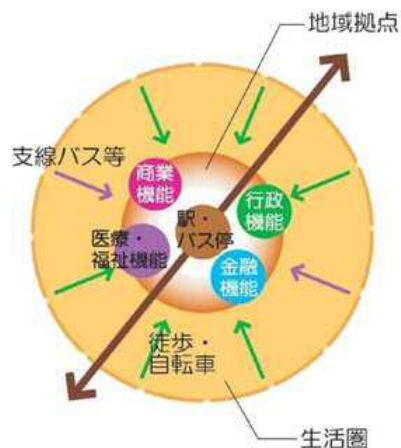


図 11 市街地内の地域拠点と生活圏のイメージ (都市計画マスタープランより)

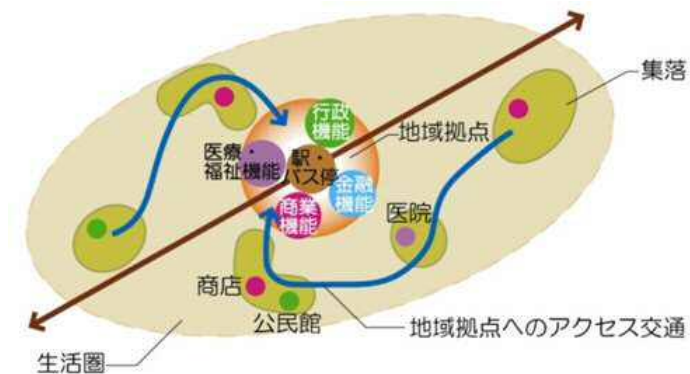


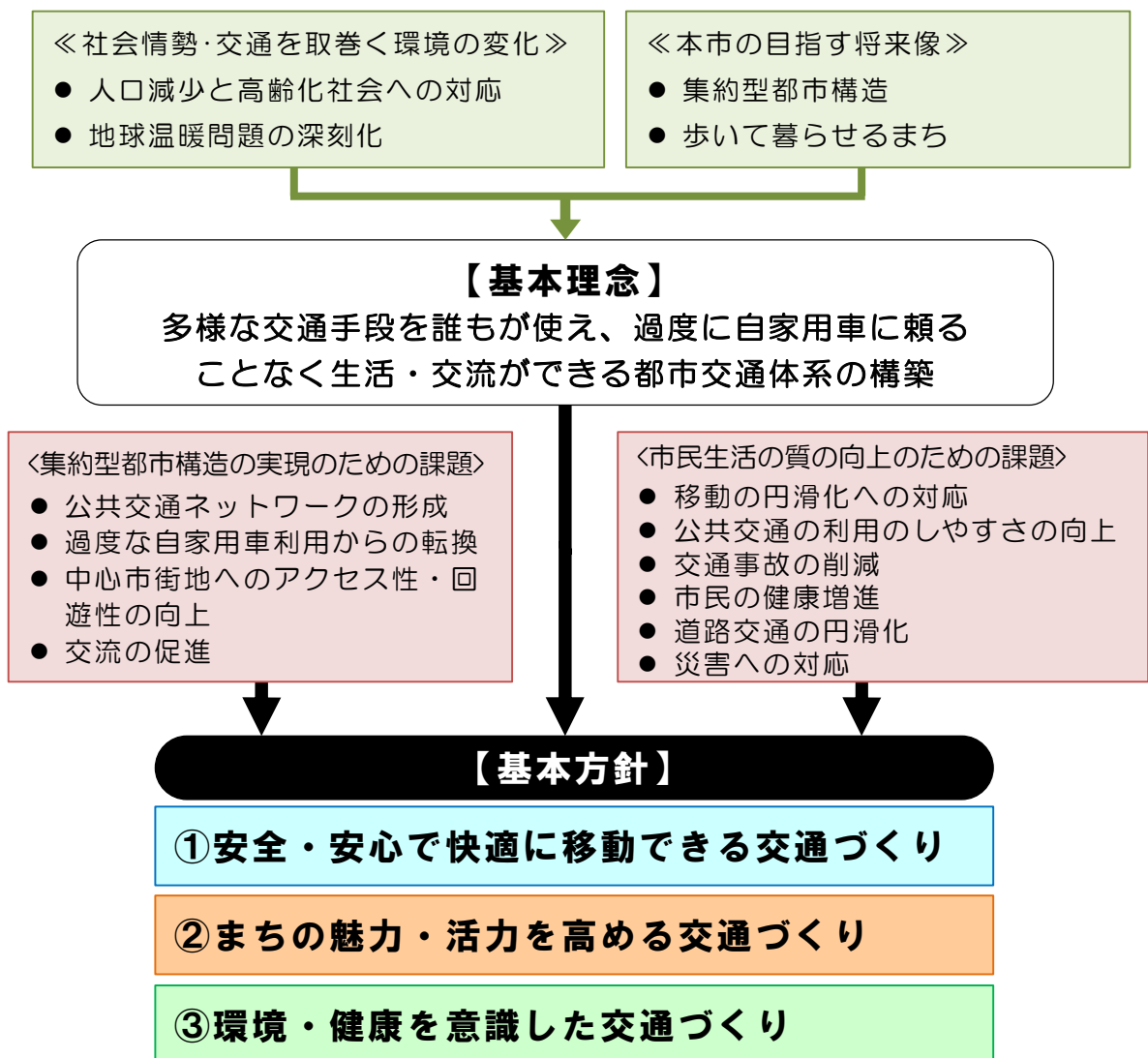
図 12 市街地外の地域拠点と生活圏のイメージ (都市計画マスタープランより)

(9) 基本方針

現在、急速な人口減少と高齢化の進展、地球環境問題の深刻化といった社会情勢や交通を取り巻く環境の変化に直面しています。本市が目指す将来像の実現には、都市の活力の維持・成長を図り、人々の「交流」を増やすことが必要不可欠であることから、基本理念では市民の「生活」の質の向上と「交流」の促進を図る都市交通体系を目指すことを掲げました。

それを踏まえ、集約型都市構造の実現に向けた都市交通体系の構築と、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環境・健康を意識した交通行動の普及等の交通課題を解決するためには、「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ります。

そこで、今後取り組む交通施策の基本方針を次のように設定します。



(10) 目標

計画の策定（Plan）において、基本方針に基づく様々な取組み（Do）により、本計画の基本理念や基本方針が実現できたかを検証（Check）し、必要に応じてさらに改善（Action）を図るプロセス（PDCA）が重要となります。

そのため本計画では、基本方針で掲げた3つの“交通づくり”を進めるため、次の4つの目標を掲げます。

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

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

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

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

(1 1) 目標の評価指標と指標値

目標の達成状況を計るため、評価指標と指標値を設定します。

(ア) 取組みを実施した成果を示す評価指標・指標値とします

基本方針で掲げる“交通づくり”を目指して実施する取組みの成果を示し、目標ごとに評価指標・指標値を設定します。

(イ) 分かりやすい定量的な評価指標・指標値とします

取組みの実施成果ができるだけ明確になるように、可能な限り定量的な評価指標・指標値を設定します。

(ウ) 結果が計測しやすく、定期的に収集可能な評価指標とします

取組みの実施成果に応じて、計画の見直しなどに活かしやすいように、定期的に結果を収集しやすい評価指標・指標値を設定します。

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感じる人の割合

指標値

	自転車	公共交通
H26 実績	37.7%	42.7%
H37 目標	過半数	過半数

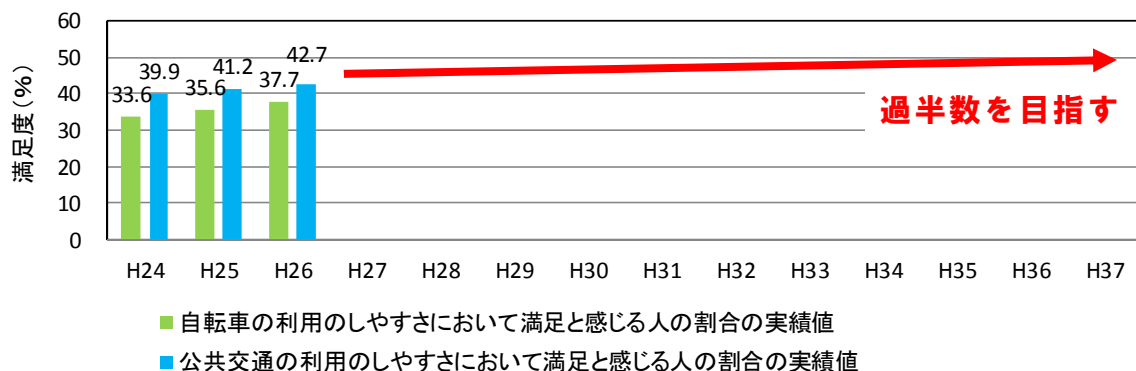


図 13 自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足と感じる人の割合の推移と指標値

【評価指標設定の狙い】

- ・人にやさしく移動しやすい交通環境とするには、自家用車だけに頼らずに、近距離移動に適した自転車や、市民の日常生活に無くてはならない公共交通を安全・安心して利用できるようにすることが重要です。
- ・自転車と公共交通それぞれの利用のしやすさを計る指標として、「**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**」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・本市が毎年実施している市民意識調査の結果を活用します。
- ・活用する値は「自転車の利用のしやすさ」と「公共交通の利用のしやすさ」のそれぞれの設問ごとで、「十分満足である」「まあ満足である」の回答者数の合計を、総回答者数で割った値とします。

【評価指標の目標設定の考え方】

- ・自転車と公共交通の利用のしやすさが満足と感じる人の割合は、いずれも増加傾向で推移しています。
- ・平成 26 年 3 月に策定した豊橋市自転車活用推進計画に基づく自転車ネットワークの構築等とともに、将来の都市交通体系の形成を目指した利便性の高い公共交通ネットワークの構築等によって、満足と感じる人の割合を過半数とすることを目標として設定しました。

評価指標 1 - 2

- 歩行者・自転車が関わる交通事故件数

指標値

H26 実績	769 件/年
H37 目標	現状値からの減少

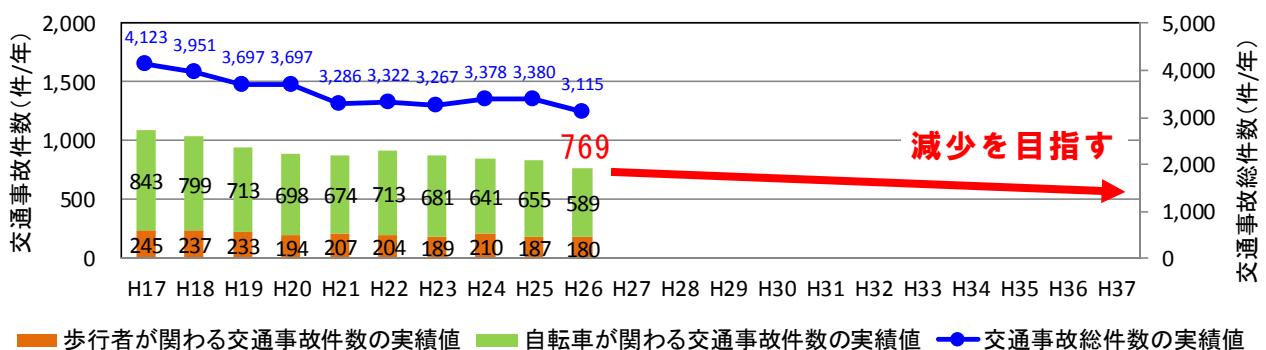


図 14 歩行者・自転車が関わる交通事故件数の推移と指標値

【評価指標設定の狙い】

- ・安全・安心で快適に移動できる交通環境をつくるには、自動車を中心とした道路整備から、歩行者・自転車が安全に道路空間で共存できるようにする視点に変えることが必要です。
- ・歩行者・自転車の安全性の向上を計る指標として、市内の「歩行者・自転車が関わる交通事故件数」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・本市の統計書において毎年公表される交通事故の統計データを活用します。
- ・活用する値は「人対車両」と「自転車対車両」の交通事故の合計値とします。

【評価指標の目標設定の考え方】

- ・歩行者・自転車が関わる交通事故件数は、平成 17 年度以降では減少傾向で推移しています。
- ・歩行者・自転車の利用環境の向上と、ルール遵守やマナー向上のための取組みをさらに展開することによって、歩行者・自転車が関わる交通事故件数を平成 26 年度実績より減少させることを目標として設定しました。

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

指標値

	主要鉄道駅	路面電車・路線バス
H26実績	56千人/日平均	23千人/日平均
H37目標	現状値の維持	現状値の維持

※1：主要鉄道駅の対象はJR豊橋駅、名鉄豊橋駅、渥美線新豊橋駅、JR二川駅とし、指標値は乗客数とします。

※2：路面電車・路線バスの利用者数にコミュニティバスの利用者数を含み、指標値は路線全体の輸送人員とします。

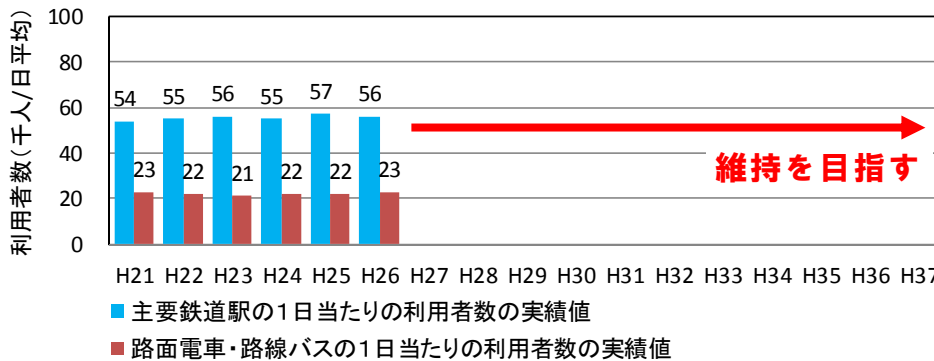


図 15 公共交通の1日当たり利用者数の推移と指標値

現状値の利用者数の内訳 (単位：千人/日平均)

計測対象	利用者数
豊橋駅	44
新豊橋駅	9
二川駅	3
路面電車	8
路線バス	15

※1：豊橋駅の利用者数は、JRと名鉄を合わせた値。

※2：路線バスの利用者数はコミュニティバスの利用者数を含む値。

【評価指標設定の狙い】

- ・まちづくり施策と連携してまちの魅力・活力を高める交通環境をつくるには、都市機能が集積する都市拠点や日常生活に必要な機能が集積する地域拠点に行きやすくする公共交通ネットワークの形成が重要です。
- ・公共交通からの来訪者の増加を計る指標として、主要鉄道駅と路面電車・路線バスを対象とした「公共交通の1日当たり利用者数」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・本市の統計書において毎年公表される輸送人員の統計データを活用します。
- ・活用する値は、JR豊橋駅、名鉄豊橋駅、渥美線新豊橋駅、JR二川駅の主要鉄道駅の乗客数と、路面電車、路線バス全体の輸送人員とします。

【評価指標の目標設定の考え方】

- ・公共交通の1日当たり利用者数は、横ばいの傾向で推移しています。
- ・本格的な人口減少社会が到来する中、公共交通の利便性向上と利用促進の取組みを展開することによって、公共交通の1日当たり利用者数は平成26年度実績を維持することを目標として設定しました。

評価指標 2-2

- 中心市街地内の休日歩行者通行量

指標値

H26 実績	57,455 人/日
H37 目標	60,000 人/日以上

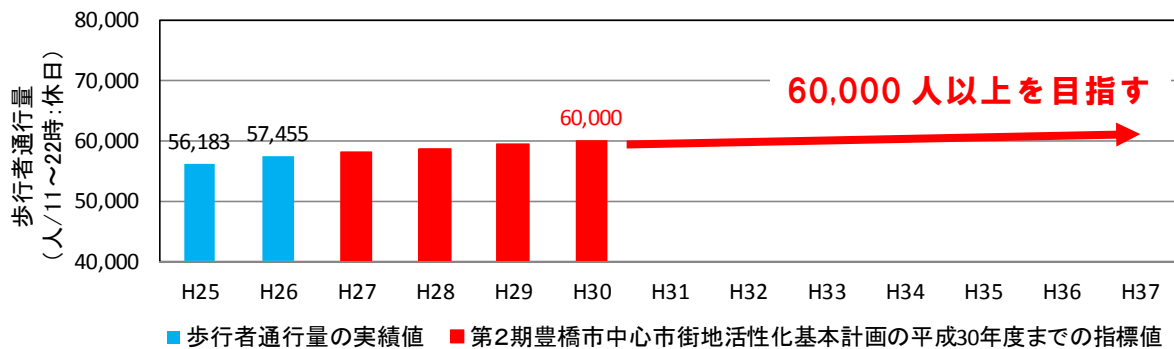


図 16 中心市街地内の休日歩行者通行量の推移と指標値

【評価指標設定の狙い】

- ・まちなかの賑わいを創出する交通環境をつくるには、来訪者が快適に回遊し、滞留できるような魅力ある道路空間が重要です。
- ・まちなかの交通環境の整備により、まちなかの賑わいの増加につながる交通環境の整備効果を計る指標として、「**中心市街地内の休日歩行者通行量**」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画の評価指標である歩行者通行量調査データを活用します。
- ・活用する値は、中心市街地内の7地点の休日午前11時～午後10時の通行量とします。(調査地点は図18参照)

【評価指標の目標設定の考え方】

- ・中心市街地内の休日歩行者通行量は、第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画では平成30年度で60,000人/日を目指しています。
- ・まちづくり施策と連携しながら、徒歩や自転車、公共交通の利便性向上などの取り組みを実施することで、まちの賑わいをさらに増やすことを目指し、中心市街地内の休日歩行者通行量を平成30年度以降においても60,000人/日以上とすることを目標として設定しました。

評価指標 3

- 市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

指標値

H26 実績	9.9%
H37 目標	現状値からの増加

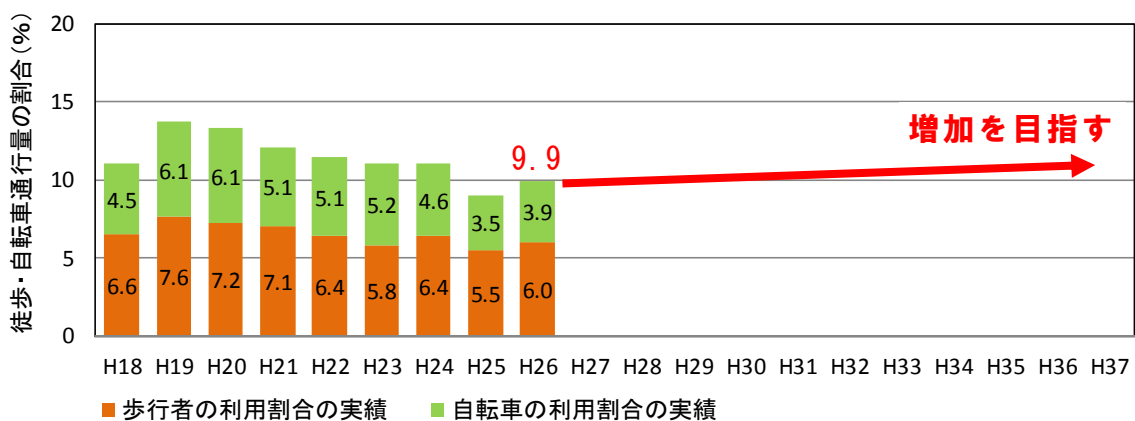


図 17 市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合の推移と指標値

【評価指標設定の狙い】

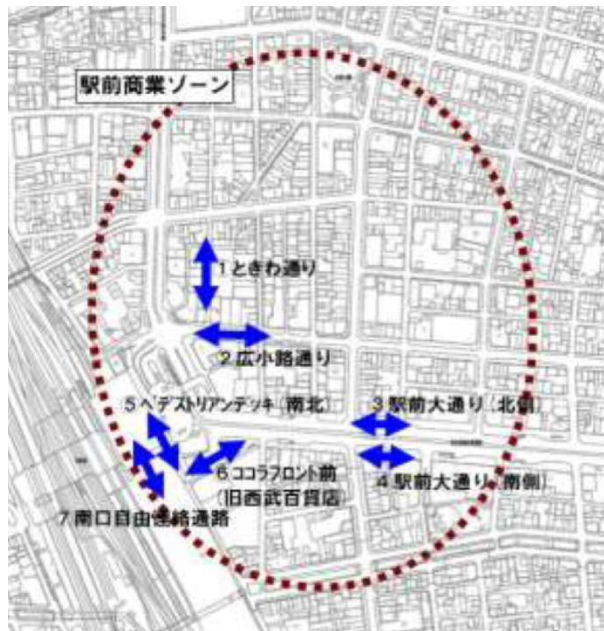
- ・過度に自家用車に頼ることなく、環境負荷軽減や健康増進に配慮した交通行動を進めるためにも、歩く機会の増加や自転車利用の促進が重要です。
- ・徒歩や自転車利用の実態、自家用車からの転換を計る指標として、「市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合」を評価指標としました。

【指標値の計測方法】

- ・県立豊橋商業高校で毎年実施される交通量調査データを活用します。
- ・活用する値は、市街化区域内の32地点の歩行者と自転車の交通量の合計を総交通量で割った値とします。(調査地点は図 19 参照)

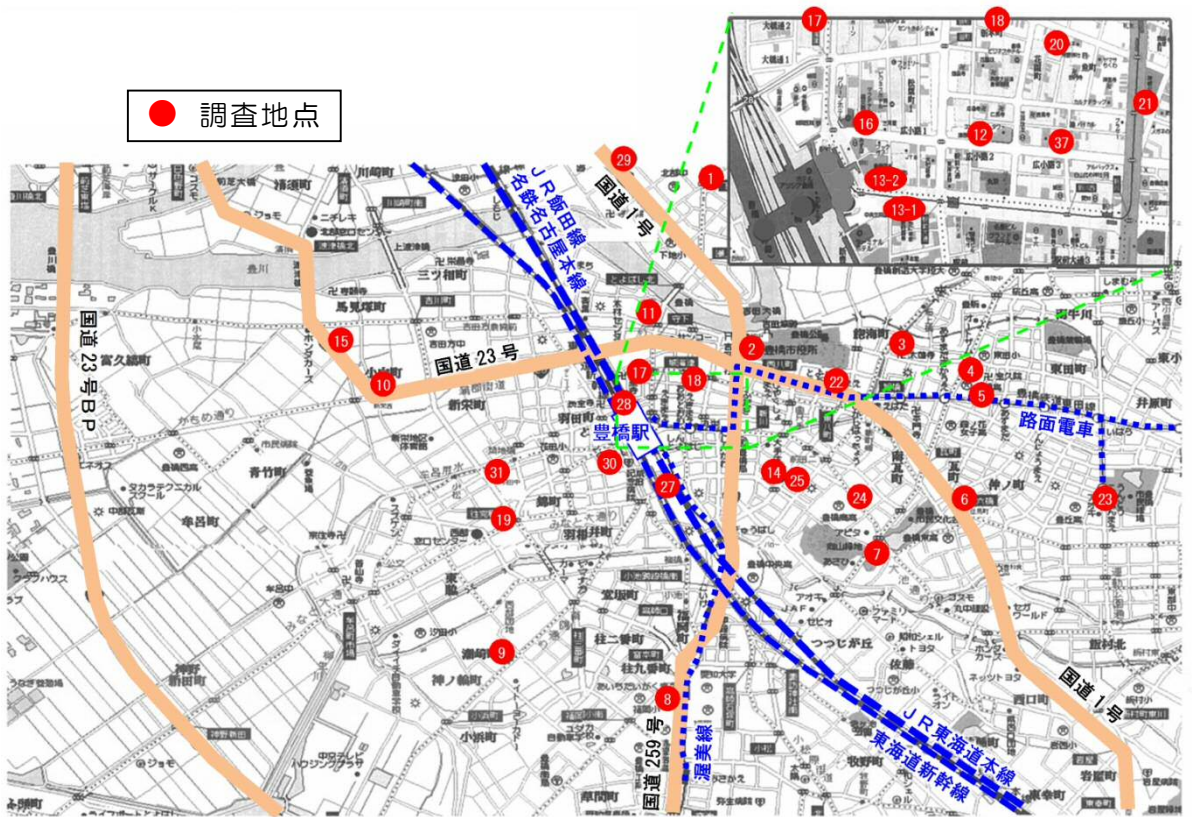
【評価指標の目標設定の考え方】

- ・歩行者・自転車の利用割合は減少傾向で推移しています。
- ・今後、環境や健康に配慮した意識変革の実施によって、徒歩、自転車での外出を促進することを目指し、市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合は平成26年度実績から増加させることを目標として設定しました。



資料：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画

図 18 「中心市街地内の休日歩行者通行量」の調査地点



資料：愛知県立豊橋商業高等学校 交通量調査を加工

図 19 交通量調査地点図

(12) 取組みの基本的な考え方

ここでは、基本方針別と交通手段別の視点で、集約型都市構造の実現と市民生活の質の向上、交通課題の解決に向けた取組みの基本的な考え方について示します。

ア. 基本方針別の考え方

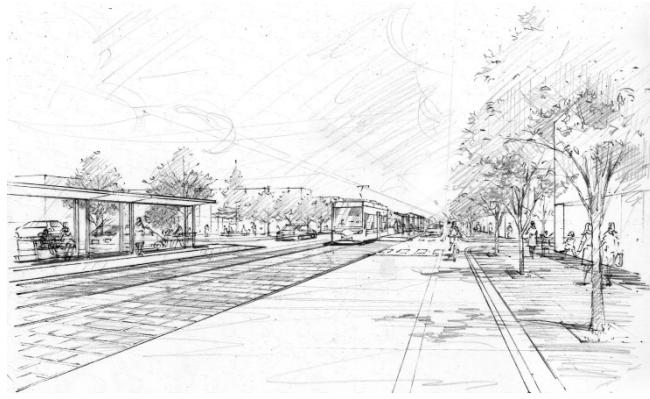
(ア) 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

本市では、人口の減少と少子高齢化が本格的に進展しており、これまでとは異なる交通行動や需要の変化が現れてきています。

交通は、安全で、安心して誰もが移動できる状況にすることが重要となります。高齢者や子ども、障がい者を含めたすべての人が利用できる移動手段を確保し、社会参加・活動を促進するためには、自家用車だけに頼らず移動できる都市交通体系を構築するとともに、安全・安心に加え、災害に強く、快適に移動できる「質」の高い交通づくりが求められます。そのためにも、都市拠点や地域拠点に行きやすい公共交通ネットワークの形成や、様々な交通手段との乗換え機能が確保された交通結節点の整備などを市民や利用者の視点に立ち、交通事業者と関係する行政機関が一体となって進めていく必要があります。

道路については、これまでの自動車を中心とした整備から歩行者や自転車、公共交通と共存できる道路空間の整備へと視点を変えていく必要があります。道路空間の再配分や滞留・交流空間の確保などの取組みが重要となります。

また、交通施設の整備と併せて、市民の交通ルール遵守やマナーをさらに向上させる取組みも重要となります。



(イ) まちの魅力・活力を高める交通づくり

インターネットの普及など情報社会が進んでいる状況もあり、市民の外出機会が減少している中で、今後、さらなる人口減少の進展が想定されており、まちの賑わいや活力が衰退することが危惧されます。

そのため、拠点を中心とした人々の交流を促進することで、まちの賑わいの創出や拠点の魅力と活力を高めることが重要であり、徒歩や自転車、公共交通の利便性向上とともに、公共交通幹線軸や交通結節点の機能を高めることを拠点におけるまちづくりと連携して行うことが求められます。



(ウ) 環境・健康を意識した交通づくり

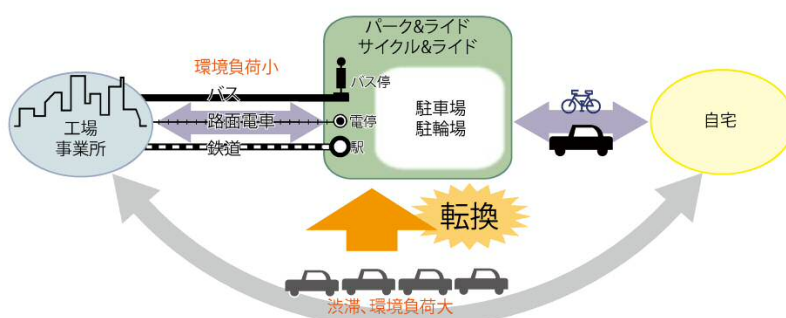
地球環境問題の深刻化は、引き続き重要な課題となっています。環境性能に優れた自動車の普及が進んできましたが、全体的な自家用車の利用割合は増加傾向にあり、引き続き二酸化炭素排出量の減少に努める必要があります。

また、自家用車を運転できる高齢者の増加に伴い、環境負荷や交通事故の増大が懸念されることに加え、歩く機会が減少することによる、健康面への影響も考えられます。

このように過度な自家用車の利用が進めば、交通事故や環境対策のための費用、さらに医療費の増加が懸念され、財政的な側面からもこれらを改善していく必要があります。

そのため、環境と健康の双方の側面から、適正な自家用車の利用と公共交通や徒歩・自転車利用を促す取組みが重要となります。併せて、自動車の環境対策を推進していくことも必要です。

自動車以外の交通手段による通勤交通への転換イメージ（都市計画マスタープランより）



イ. 交通手段別の考え方

(ア) 徒歩

徒歩（障がい者の車いす利用などを含む）は、自分の意志で自由に移動ができ、まちの風景や季節を肌で感じることができる環境に最もやさしく、健康にもよい交通手段です。

公共交通や自家用車との組み合わせによって、日常的な生活や観光・余暇活動を行う上での徒歩の移動は大きく広がります。

外出機会の創出や交流の促進に向け、まちなかや住宅地における安全性が高く、安心して歩きやすい歩行環境の整備が必要となります。

特に、まちなかでの歩行者が増加することは、まちの賑わいや活力の向上につながることから、歩行者が優先され回遊性が高まる歩行空間の整備が必要となります。

(イ) 自転車

自転車は、手軽に利用できる交通手段であるとともに、その利用を日常の生活に取り入れることにより、健康、経済、環境等の面で自身や社会へのメリットがあることから、過度な自家用車利用からの転換を推進するための有効な交通手段となります。

本市では、高校生の通学利用をはじめ、日常的な買い物などでは高齢者にも多く利用されています。

しかしながら、自転車の安全な走行環境やネットワークは十分整備されておらず、公共交通へのアクセス交通として利用を促すサイクル&ライド駐輪場や、まちなかの回遊性を高めるための駐輪環境が不十分な状況です。

また、自転車が当事者となる交通事故を減少させることや、自転車を安全に安心して利用してもらうための取組みが求められています。

本市では、自転車を都市交通体系において「近距離（概ね5km以内）の移動における最も重要な交通手段」として位置付け、活用を推進しています。そのため、自転車が安全で快適に移動できる利用環境の整備とともに、自転車利用者がルールを遵守し歩行者に配慮する交通安全意識の醸成や、自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換を進めることが重要です。

(ウ) 公共交通

① 公共交通全体

本市の公共交通は、豊橋駅を中心にJR線、名鉄線、豊鉄渥美線といった鉄道と、路面電車、路線バス、タクシーが運行されています。

上位計画で示されている集約型都市構造の実現に向け、幹線・支線の役割を明確にした公共交通ネットワークを形成する必要があります。

そのためには、具体的な路線を配置・選定し、公共交通ネットワークの骨格をなす公共交通幹線軸について、居住や都市施設の集積状況などを踏まえ、路線ごとのサービス水準や必要となる機能を具体的に検討する必要があります。

同時に、公共交通幹線軸を補完し、面的に公共交通でカバーするために、支線公共交通や交通結節点へのアクセス交通を需要に応じたサービス水準で展開する必要があります。

② 鉄道

鉄道は、大量輸送性、速達性、定時性に優れ、長距離の移動で効率的な交通手段です。本市では、主にJR線、名鉄線が都市間や隣接市への広域的な移動、豊鉄渥美線は田原市との移動や市南西部地域の市内移動の役割を担っています。広域及び市内都市拠点と地域拠点をつなぐ公共交通幹線軸の一部を形成し、現状でも、比較的高いサービス水準が確保され、主要駅のバリアフリー化やICカードの導入など、様々な取組みが行われてきました。

今後も集約型都市構造の実現や、過度な自家用車利用からの転換を進めるため、路線やサービスを維持し、さらなる利便性を向上するとともに、駅の魅力を高めることが重要です。

豊鉄渥美線は、路線沿線の地域特性や人口減少・少子化の進展により、今後大幅な利用者増が期待できません。そのため、鉄道施設の更新などに関わる費用増が続く状況下では、現状のサービス維持が困難となることが懸念されます。

しかし、豊鉄渥美線は広域的な移動や通勤、通学など市民の日常生活に無くてはならない公共交通であることから、施設の更新などに対して行政の適切な関与が必要と考えられます。

また、2027年（平成39年）に、東京～名古屋間で開業が予定されている中央新幹線の開業を見据え、広域移動の利便性向上に向けた検討も必要と考えられます。

③ 路面電車

路面電車はバスと比べ、運行頻度が高く大量輸送と定時性に優れるほか、鉄道よりも乗り降りの際の上下移動が少なく利便性に優れた移動手段です。

本市の路面電車は、豊橋駅東口駅前広場に直接乗り入れており、中心市街地の道路を走ることからも、まちの賑わい創出にも寄与する市東部の幹線的な公共交通となっています。

しかしながら、競輪場前電停より終点側が単線であることや、井原交差点の急曲線の存在、道路の交通信号の制約等により、輸送力や速達性向上には限界があり、ピーク時の車内混雑が激しくなっています。

また、道路幅員が十分でないため、バリアフリー化されていない狭小な電停が残存し、待合環境の安全性、快適性が損なわれている状況にもあります。

さらに、東八町電停より終点側では、軌道の損傷が激しい区間が多く、車両の乗り心地や歩行者等の交差点横断が不便な状況にあります。

このような状況の中、施設や車両の老朽化などに伴う施設更新費用が増加することに加え、1乗車150円の低廉な運賃と利用者の伸び悩みに相まって、今後、交通事業者だけでは現状のサービス維持が困難となることが懸念されています。

本市の路面電車は、東部方面の幹線的な公共交通という役割だけでなく、東海地方で唯一の路面電車であり、市民や利用者、そして来訪者にとってその存在自体が魅力を感じる公共交通として市のシンボルとなっていることから、行政の適切な関与により維持し、活性化していくことが必要です。

また、市民の日常生活の移動手段として守り、まちの賑わいと活力を創出する、魅力ある施設とするためには、行政や沿線地域などが連携し、沿線まちづくりの検討も踏まえた取組みも重要となります。

④ バス

バスは比較的自由に路線を設定でき、多くの利用者を効率的に輸送できる交通手段ですが、道路の混雑や渋滞の影響で定時性が損なわれるといった側面もあります。

本市においては、通勤や通学とともに、自家用車を運転できない高齢者などの日常の移動手段として利用されていますが、利用者の減少により、路線の廃止やサービス水準の低下が進んできました。

今後、更なる少子高齢化の進展や自家用車を利用する高齢者の増加などにより利用者が減少し、現在の路線の維持やサービス水準を確保していくことが難しい状況になることが考えられます。

バスは本市の公共交通ネットワークの形成に欠かすことのできない交通手段です。特に拠点を結ぶ路線は、鉄道や路面電車とともに公共交通幹線軸としての重要な役割が期待されることから、幹線としての運行頻度や時間帯などを確保し、利便性の高い交通としていくことが求められます。加えて、面的な公共交通ネットワークを展開していくため、需要と地域特性に応じた支線路線となるバスを維持、確保していくとともに、公共交通空白地域における乗合型の公共交通であるコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）により、高齢者など自家用車を利用できない住民の日常の交通手段を確保することも必要です。

また、利用促進にあたっては、行政、交通事業者、地域住民が連携して、地域の特性に合わせた取組みを進めていくことが重要となります。

⑤ タクシー

タクシーは、移動距離に応じた運賃を支払うことで、個人のニーズに応じ、利用したい時間にドア・ツー・ドアで面的な輸送ができる交通手段です。

市民や来訪者の多様なニーズに対応でき、特に鉄道やバスが運行していない早朝や深夜の時間帯や、利用したい時間に運行していない場合、高齢者や障がい者といった徒歩などによる移動の制約が大きい人々にとって、必要不可欠な移動手段としての役割を担っています。

豊橋駅や二川駅などの主要駅のほか、主要施設においてタクシーベイが確保され、年間約 180 万人の利用がありますが、利用者は減少傾向となっています。

今後も多様な目的の移動に対応していくため、行政などとの連携により、さらに利用しやすい環境づくりが求められています。

(エ) 自動車

自動車は、利用者にとって、ドア・ツー・ドアの移動が可能で、その範囲や時間帯が自由で、雨天や暑さ、寒さもあまり気にならない快適性に優れた交通手段です。

本市における自動車利用の割合は約 70%を占めており、中でも、自家用車は車両の安全性能向上や運転免許を保有する高齢者の増加などにより利用の増加が予想されます。

しかし、過度な自家用車利用は、交通渋滞や環境負荷、交通事故の増大、公共交通の利用者の減少などにつながるとともに、歩く機会が減少することにより健康面でも問題になることが懸念されています。

このようなことから、過度な自家用車利用からの転換を図りつつ、市街地への通過交通の削減や道路交通の円滑化のための道路整備を行うとともに、交通安全対策などを計画的に進めていくことが求められます。