

豊橋市都市交通計画 2016-2025（素案）からの主な変更点について

1. 第6回検討委員会における意見への対応

| 頁 | 項目 | 変更内容 |
|---------------|-----------------------------|--|
| 17 ～ 18 | 地域拠点間の交通需要への対応に関する記述内容と記述箇所 | 「②支線公共交通・アクセス交通」に明記していた「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。」の記述を、「①公共交通幹線軸」に移し、「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、多様な交通手段を活用しつつ、公共交通幹線軸に準ずる路線の構築を検討します。」に変更した。 |
| 26 | H26実績値の内訳 | H26 実績値の内訳について、主要鉄道駅（乗客数）と路面電車・路線バス（輸送人員）を分けて表記した。また、利用者数の推移についてはH18からの実績を表記した。 |
| 54 | 計画の周知 | 意識変革についてまとめている「取組み4-1」の取組み内容に「本計画を分かりやすく市民へ周知するとともに」の記載を追加した。 |
| 69 ～ 71 | 進行管理・推進体制 | ア. 進行管理（P69）、イ. 推進体制（P71）に分け、豊橋市地域公共交通活性化推進協議会のそれぞれでの役割などを整理した。 |

2. 事務局精査による修正

| 頁 | 項目 | 変更内容 |
|---------------|----------------|--|
| 24 ～ 28 | 評価指標の実績値 | 推移の状況の図について、実績値の期間が統一されていなかったため、前都市交通マスタープランの計画期間であるH18年からの表記に見直した。ただし、評価指標1-1、2-2については、それぞれの調査が開始された年度からの表記とした。 |
| 35 | 取組みの基本的な考え方 | 取組みの基本的な考え方「イ. 交通手段別の考え方」の「④バス」について、コミュニティバスの記述の段落を変えて独立させ、内容を充実した。 |
| 61 ～ 62 | パッケージ事業の事業記載順序 | パッケージ事業の実施プログラムの事業記載順序に統一性がなかったため、事業区分ごとで事業の実施・完了が早い順への記載に改めた。 |
| 61 ～ 64 | 実施プログラム | 事業の実施スケジュールについて、不整合箇所の修正や、他事業との連携による実施時期の見直しをした。 |
| 65 ～ 67 | 事業の総括 | 各事業の対象交通手段、パッケージ事業・個別推進事業の位置付けに誤りがあったため、全体を見直し修正をした。 |

| | | |
|----------------|---------------|---|
| 12 ～ 112 | 新規コミュニティバスの追加 | 平成28年1月から運行を開始したコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の川北地区「かわきたバス」について、図表等に情報を加え、必要に応じて記述内容も見直した。 修正箇所は以下のとおり。 ・12頁：コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）路線網（図5：平成28年1月時点で修正。記述も一部追記） ・96頁：バス路線の廃止状況（図50：平成28年1月時点で修正） ・97頁～98頁：コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の概要（表21～22：平成28年1月時点で修正） ・108頁：公共交通の運行本数（図62～63：平成28年1月時点で修正） ・111頁：公共交通利用圏域内人口割合（表24：平成28年1月時点の追加） ・112頁：公共交通の利用圏域（図67：平成28年1月時点で修正） |
| - | 全体 | 分かりやすく、読みやすい文章に再度見直すとともに、用語の統一や誤字等の修正をした。 |

3. 第6回豊橋市都市交通計画検討委員会欠席委員及び 豊橋市地域公共交通活性化推進協議会各委員への意見照会による対応

| 頁 | 意見概要 | 意見に対する対応の考え方 |
|---------------|---|--|
| 19 | 交通結節点の説明文章の中に、都市拠点/公共交通幹線軸における交通結節点の役割と設備、地域拠点/支線交通における交通結節点の役割と設備を、区別もしくは規模などを明記した方がいいのではないかと。 | P19の「(イ) 交通結節点」では拠点内とそれ以外の交通結節点を分けて記述している。それぞれの交通結節点ごとに必要な機能は違ってくるかと考えており、個々の整備内容についてこの計画の中で示すのは難しいと考えている。 |
| 19 | 現状の説明文章では大きな交通結節点（豊橋駅）と、小さな交通結節点（赤岩口）との、規模の差を読み取る事が出来ないため、規模や役割を文中に説明を加えてもらうと判りやすい。 | |
| 43 | 路面電車の軌道延伸及び環状化に向けて前向きに検討してはどうか。 | 「交通システムの高度化の検討」の事業の中で、将来のまちづくりや都市交通体系などの方向性を踏まえ、必要に応じて検討していくことになるかと考えている。 |
| 51 | 城海津跨線橋の耐震化及び人や自転車がスムーズに東西に渡れる施設への改修は大切。 | 「豊橋駅東エリアと西エリアを結ぶ通行環境の向上」の事業の中で検討を行う。 |
| 57 ～ 68 | パッケージ事業・個別推進事業/事業の総括/課題の解決に関する取組み対応一覧の表現の方法が、多方面からの捉え方としての表現は理解できるが、複雑で説明無しで読んだだけでは、市民に理解されないと思われる。 | それぞれの一覧について、内容についての説明をわかりやすい文章でまとめている。また、計画策定後には計画の概要をまとめたパンフレットの作成を考えており、内容については市民にわかりやすいものになりたい。 |

| | | |
|---------------|---|---|
| 61 | 駅前大通は豊橋の「顔」であり、駅前大通二丁目地区市街地再開発事業に合わせた歩道、自転車道、緑地帯の整備、しかも駅に降りた来豊者が「素敵!!」とあこがれるような景観が望ましい。 | 「パッケージ事業1：まちなか交流促進プラン」により、一体的に整備を図っていく。 |
| 61 ～ 64 | 本実施計画は今後 10 年間を目処に事業を展開するものであると認識されるが、その実施についてはかなりの事業が長期と位置付けられており、その実効性を問われかねない内容となっている。 10年にわたる計画であるが、実施プログラムは更に長期に亘るものが多数を占めている。これらを推進するためには、例えば市による土地取得方針などを整備し、推進できる土壌造りが必要ではないか。 | 実施プログラムでは、ほとんどの事業が計画期間内に実施するものとなっており、その実施時期は「整備・導入・実施」の赤色実線矢印で示している。さらに計画期間後も引き続き実施していく必要がある事業については長期にも矢印を延ばしている。 また、計画期間中に実施の見通しを立てることが難しい長期の事業についても、この10年間で実現の可能性を探る必要があると考えており、交通事業者等と連携し、検討していきたい。 |
| 61 ～ 64 | 全体的に「パッケージ事業」に関しては、比較的具体的な表現で書かれているが、「個別推進事業」に関しては、抽象的な表現が多く見られ、委員会に携わった者以外が読んだ場合、理解がされにくいと思われる。 | 個別推進事業について、具体的な整備箇所等を記述すれば理解しやすくなるが、この計画の中でそこまで表現をすることは難しいと考えている。 |
| 68 | 取組みと交通課題の対応については、単純な対応表だけではなく、今回の計画の取組みがどの課題に重点的に対応しているか、どの取組みが多く課題を解決するために有効かなど、読み取れる内容にした方が良い。 | 一覧表の総括として、本文中に取組みによる課題への対応状況についての記述を追加した。 |
| 69 ～ 70 | 各パッケージ事業、個別推進事業において実施スケジュールが明記されているが、主体となる事業者の人手不足などの諸事情や経営環境の変化などにより柔軟に対応をお願いしたい。 | 前期最終年度の平成 32 年度に、事業の実施状況と目標の達成状況等を踏まえ、必要に応じて計画の中間見直しをすることとしている。 また、P35 の取組みの基本的な考え方「イ. 交通手段別の考え方」の「④バス」について、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理由として、「運転手の不足」の記述を追加した。 |