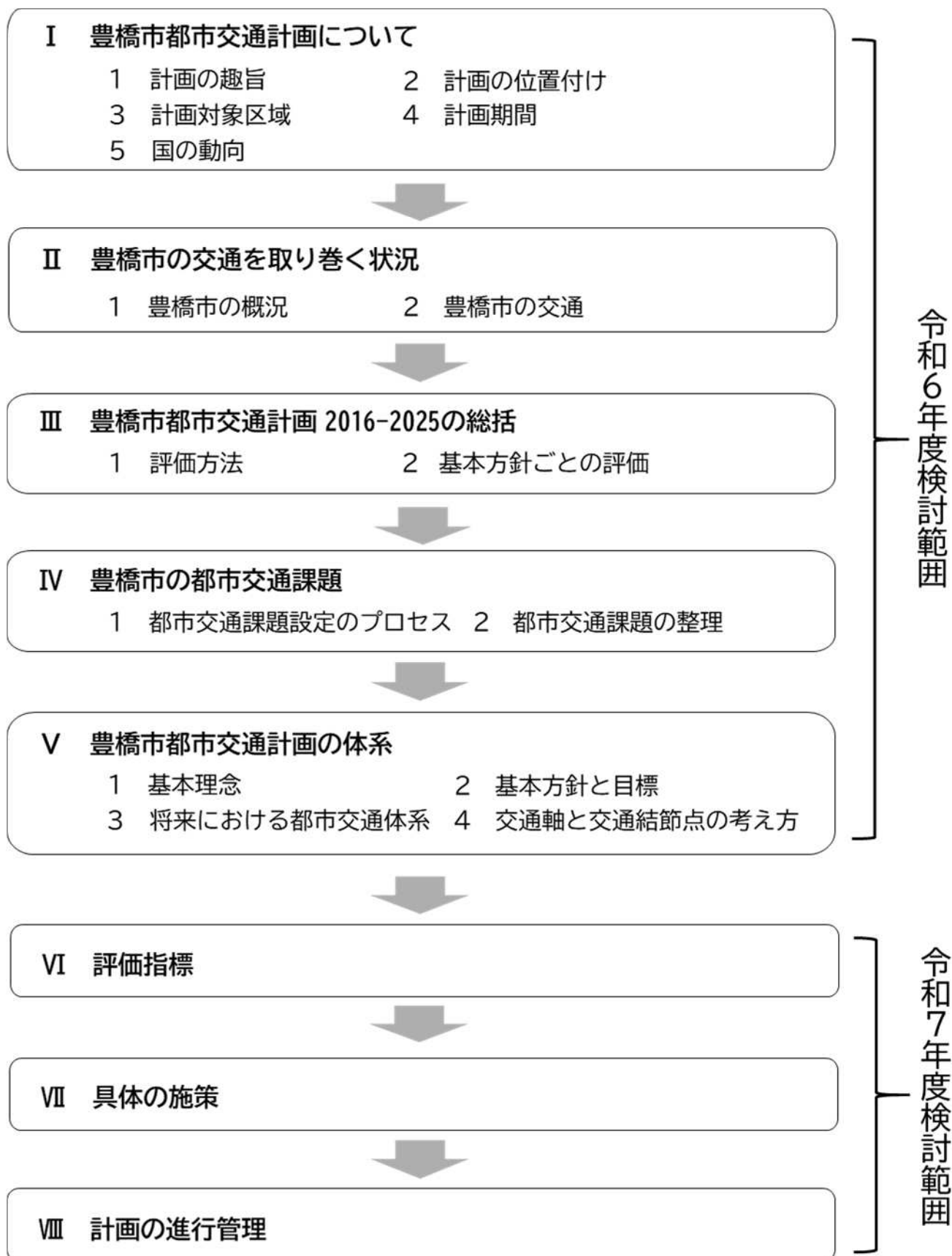


計画の構成(案)

本計画の構成



【目次】

I章 豊橋市都市交通計画について

1. 計画の趣旨	1
2. 計画の位置付け	1
3. 計画対象区域	2
4. 計画期間	2
5. 国の動向	3
5.1 集約型都市構造の形成	3
5.2 地域公共交通計画策定の努力義務化	3
5.3 地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)	3

II章 豊橋市の交通を取り巻く状況

1. 豊橋市の概況	4
1.1 人口動向	4
1.2 環境	6
1.3 健康	7
1.4 災害	8
1.5 観光	8
2. 豊橋市の交通	9
2.1 交通体系	9
2.2 移動実態	12
2.3 公共交通	14
2.4 道路交通	20
2.5 自転車	21
2.6 徒歩	22

III章 豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括

1. 評価方法	23
2. 基本方針ごとの評価	24
2.1 「基本方針1：安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価	24
2.2 「基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価	26
2.3 「基本方針3：環境・健康を意識した交通づくり」の評価	28

IV章 豊橋市の都市交通課題

1. 都市交通計画策定のプロセス	29
2. 都市交通課題の整理	30

V章 豊橋市都市交通計画の体系

1. 基本理念	32
2. 基本方針と目標	33
3. 将来における都市交通体系	34
4. 交通軸と交通結節点の考え方	35
4.1 交通軸	35
4.2 交通結節点	36

I 章 豊橋市都市交通計画について

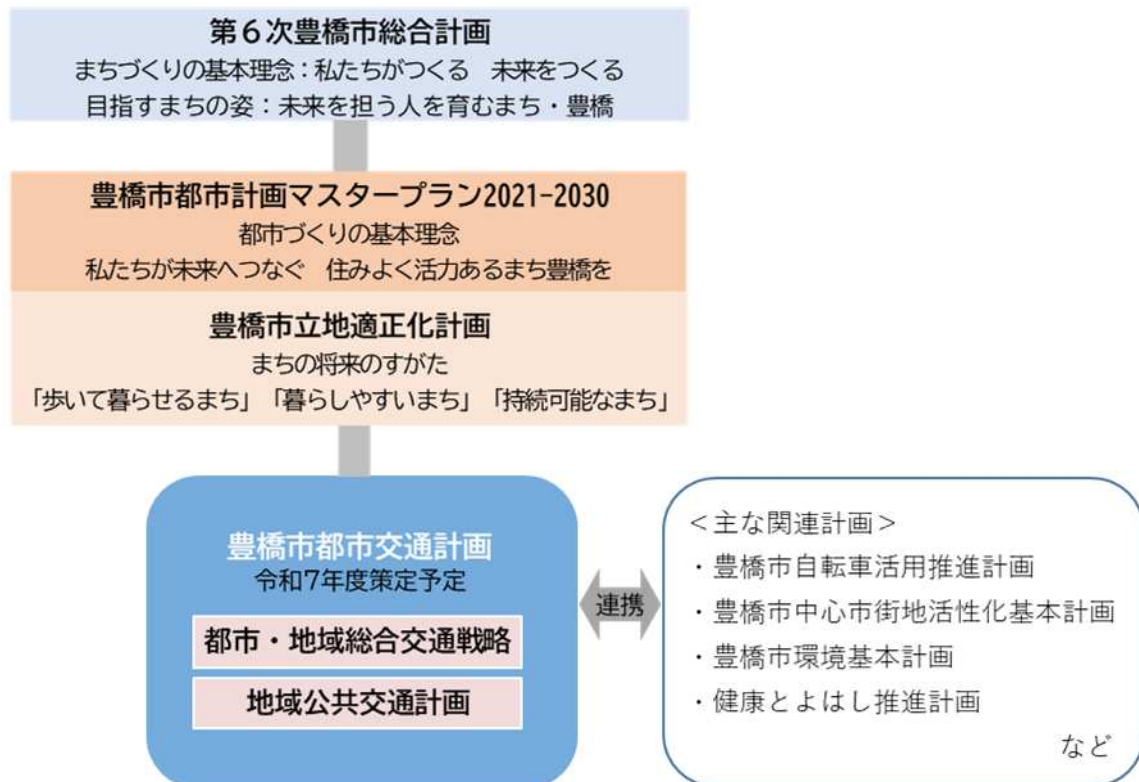
1. 計画の趣旨

人口減少・少子高齢化の進展や深刻化する地球環境問題という従来からの問題に加えて、コロナ禍を経た生活様式の変化を通じて、社会全体が大きな転換期を迎えています。このような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 28 年 3 月に豊橋市都市交通計画 2016-2025 を策定し、「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」を基本理念として、公共交通・自家用車・自転車・徒歩という都市交通を網羅した体系的な施策推進を図ってきました。豊橋市都市交通計画 2016-2025 は令和 7 年度で計画期間満了を迎える中、引き続き本市の都市交通のあり方を示し、今後の社会情勢に即した取組を推進するために、次期計画を策定することとします。

2. 計画の位置付け

本計画は、豊橋市の目指す集約型都市構造を実現するため、「都市・地域総合交通戦略」と「地域公共交通計画」を統合した交通に関する総合計画として、概ね 10 年後の目指すべき将来交通体系の姿を明らかにし、交通に関わる基本的なあり方(基本方針)と取組の基本的な考え方を示すものです。また、第 6 次豊橋市総合計画、豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030、豊橋市立地適正化計画等の上位計画を始め、交通施策に関連するその他の各種関連計画と整合を図ります。



3. 計画対象区域

本計画の対象区域は下記とします。

豊橋市全域

豊橋市都市計画マスタープランにおける集約型都市構造のイメージについて

市街化区域の都市集約

豊橋駅周辺では、市外からの利用も想定する広域機能の立地を維持・誘導するなど、まちににぎわいと活気をもたらし、人々に高度で多様なサービスを提供する都市機能を集積します。

また、公共交通ネットワークが形成されている主要な鉄道駅周辺等においては、広域的な都市機能、日常生活に必要な地域機能を集積し、良好な市街地を形成します。そして、都市拠点と地域拠点を結ぶ主要な鉄道・路面電車・幹線バス路線沿線では、病院、買い物等の暮らしを支える生活利便施設等を集積し、歩いて暮らせるまち区域を形成することで、生活利便性の高い市街地を形成します。



- ・まちなかを中心に、買い物や通院などが便利な暮らしやすいまちになる。
- ・公共交通が利用しやすくなり、高齢者をはじめとした多くの人が出かけやすくなる。
- ・行政サービスが集約・再編され、都市経営が効率化する。

市街化調整区域の方針

市街化調整区域は市街化を抑制し、農地や自然を守る区域であるため、無秩序な開発を抑制するとともに、農業地域や自然地域との調和を保ち、集落地域の生活圏を維持していく。

4. 計画期間

本計画の計画期間は下記とします。

令和8～17年度

計画名	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	
豊橋市総合計画	第6次(現計画)											次期計画									
豊橋市都市計画マスタープラン	10年(分野別の方針)											20年(都市の姿)									
豊橋市立地適正化計画	平成30年度～令和22年度までの概ね20年間																				
豊橋市都市交通計画	現行計画						次期計画														

5. 国の動向

5.1 集約型都市構造の形成

生活サービス機能や居住の誘導と公共交通ネットワークの形成を連携して取り組む「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進しています。立地適正化計画が制度化され、従来の土地利用の計画に加えて、居住や都市機能を誘導し都市機能再編を図ることとしています。また、コンパクトなまちづくりによる都市機能の増進及び経済活力の向上も推進しています。

5.2 地域公共交通計画策定の努力義務化

令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、法という）の改正では、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する観点から、地域公共交通網形成計画に代わる新たな法定計画として、地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。また、この法改正と合わせる形で、乗合バス等の補助制度の補助要件として、地域公共交通計画と補助制度との連動化が位置付けられています。

5.3 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）

人口減少・少子高齢化に加えて新型コロナの影響による公共交通の需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないことから、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高めるため、令和5年の法改正及び補助制度の拡充として以下の3つを柱とした地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を推進することとしています。

①官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」

- ・官民共創：意欲的な地域に対するエリア一括で、複数年化された支援制度の創設
- ・交通事業者間共創：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- ・他分野共創：地域の暮らしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

②自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」

- ・自動運転において、地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業に対する支援
- ・交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進

③車両電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」

- ・車両電動化と効率的な運行管理等の導入を一体的に推進

また、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援として、令和5年度より社会資本整備総合交付金の基幹事業に「地域公共交通再構築事業」が創設されました。

II章 豊橋市の交通を取り巻く状況

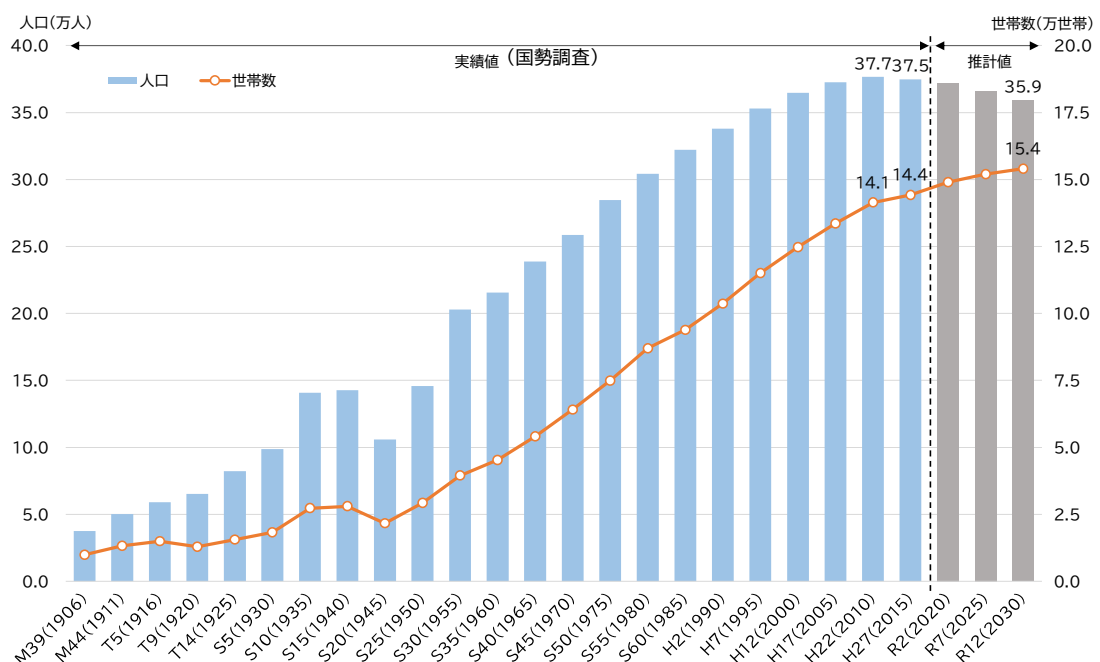
1. 豊橋市の概況

本市の概況について、統計データを基に整理しました。

1.1 人口動向

本市の人口は2010（平成22）年に約37.7万人でピークとなり、その後、減少し続けています。また、本市の自然動態や社会動態といった人口変動の状況を踏まえ、将来人口を推計すると、2030（令和12）年に約35.9万人まで減少する見込みとなりました。

将来世帯数を推計すると、2030（令和12）年に約15.4万世帯にまで増加し、1世帯当たりの人員は2.3人にまで減少する見込みとなりました。

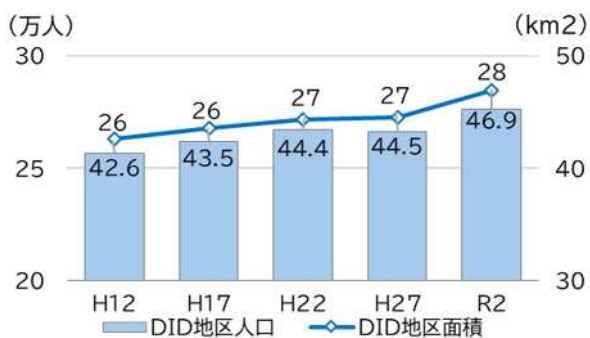


※2020（令和2）年以降はコーホート要因法による推計値

資料：第6次豊橋市総合計画

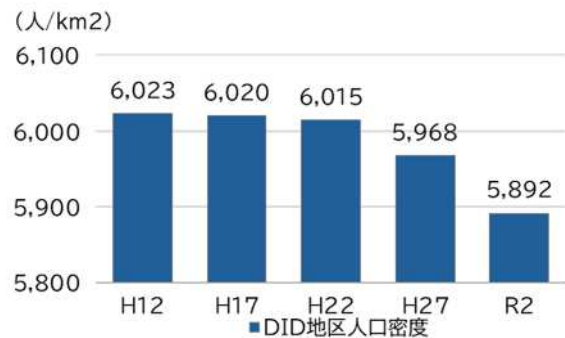
図1 人口・世帯数の推移と推計

本市のD I D地区の面積と人口は微増傾向にあるが、人口密度が減少傾向にあります。市全体人口のうち、市街化区域内の居住人口が約78%、D I D地区内が約74%を占めています。



資料：豊橋市統計書

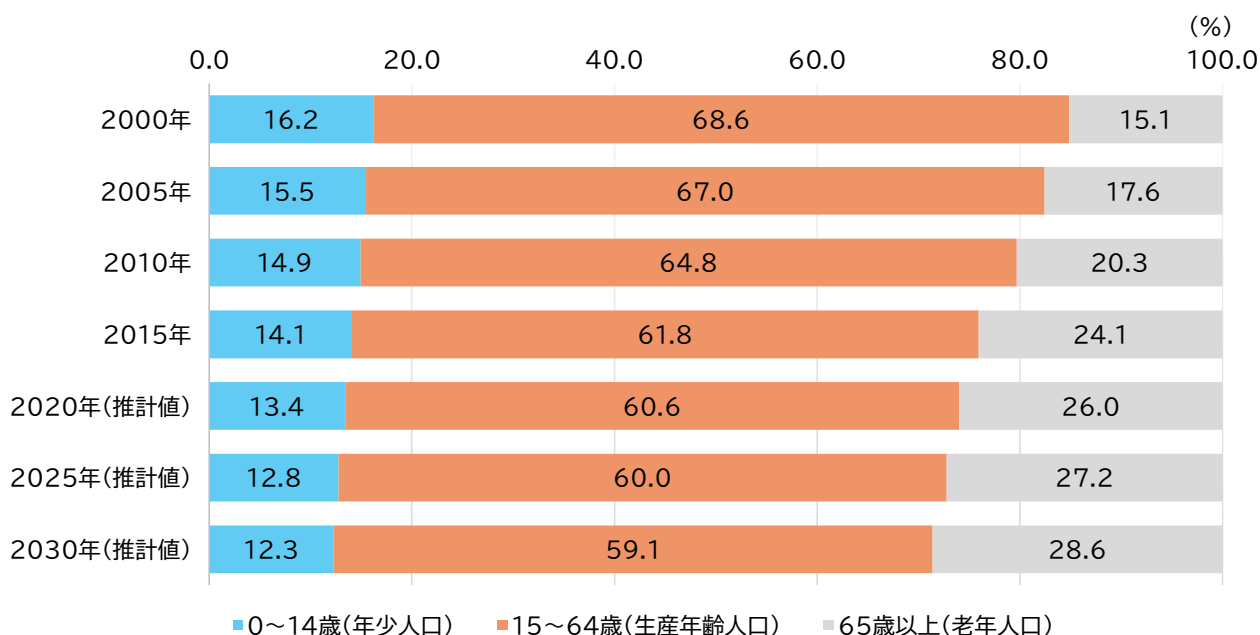
図2 DID地区人口と面積の推移



資料：豊橋市統計書

図3 DID地区人口密度の推移

本市の年齢階層別（3区分）人口構成比の推移と推計を見ると、一貫して年少人口と生産年齢人口の割合は減少し、老年人口は増加しています。また、2020（令和2）年には4人に1人が高齢者となり、2030（令和12）年にはおよそ3.5人に1人にまで高齢化が進む見込みです。

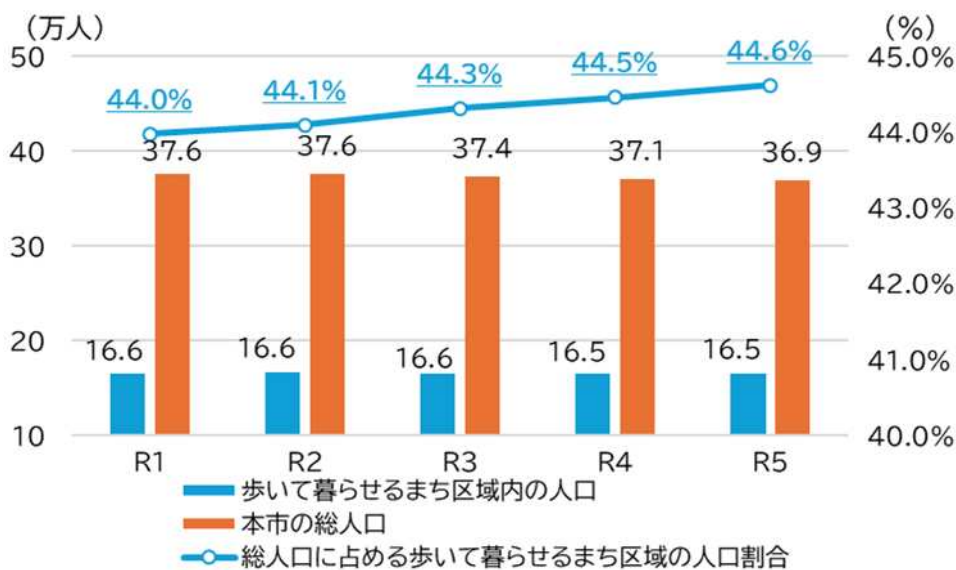


※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

資料：第6次豊橋市総合計画

図4 年齢階層別（3区分）人口構成比の推移と推計

本市の総人口は減少傾向にあります。総人口に対して、立地適正化計画において区域設定された「歩いて暮らせるまち区域」の人口の占める割合は増加しています。



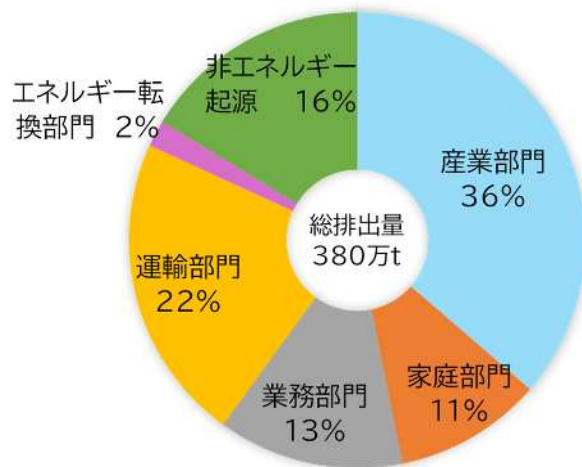
資料：都市計画課

図5 総人口及び歩いて暮らせるまち区域人口

1.2 環境

近年、温室効果ガスによる地球温暖化が、世界的に問題となっており、その中でも二酸化炭素の排出が大きな原因として挙げられます。

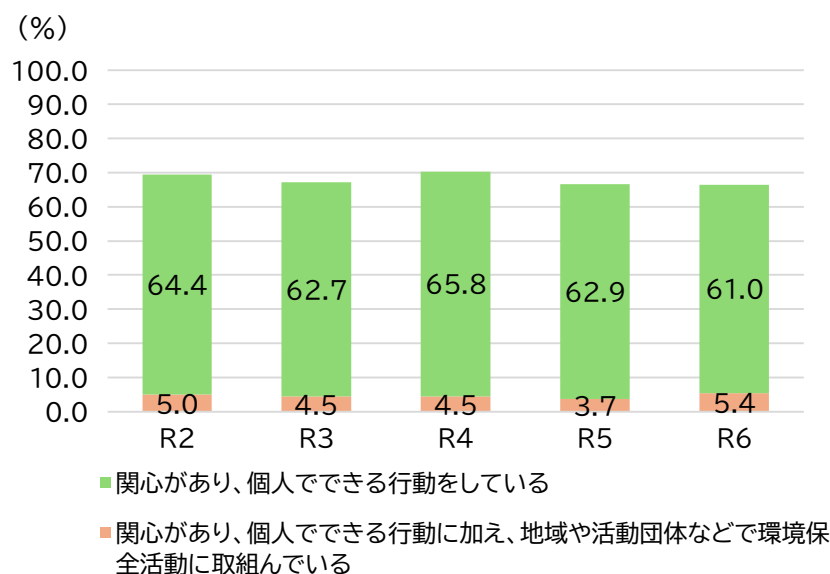
環境省によると、日本の二酸化炭素総排出量の内、運輸部門の排出量は全体の16.7%を占めています。本市では、二酸化炭素総排出量の内、運輸部の排出量は全体の22%と国より高い割合となっており、また運輸部門の内、89%が自動車による二酸化炭素の排出となっています。



資料：ゼロカーボンシティ推進課

図6 豊橋市の二酸化炭素排出量の部門別割合 (R3)

本市の市民意識調査結果によると、ごみ減量や節電、リサイクル、自然保護活動など市民の環境問題への関心については、令和2年度から横ばいであり、約70%の人が関心をもって行動しています。

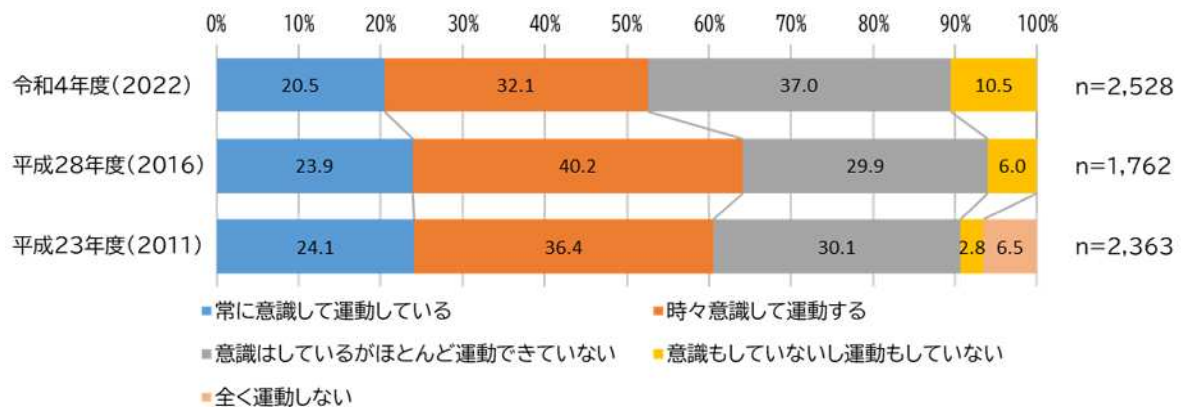


資料：豊橋市市民意識調査

図7 市民の環境問題への関心

1.3 健康

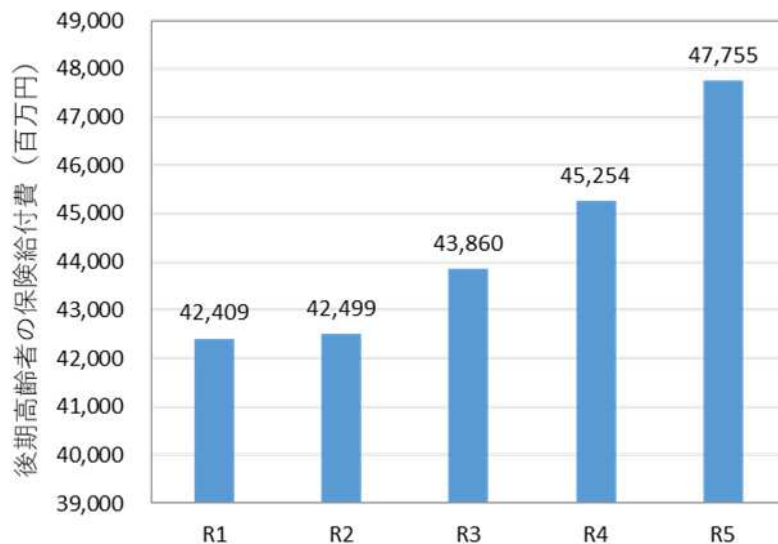
本市の健康づくりに関するアンケート結果によると、意識的に運動を心がけている者の割合は「常に意識して運動している」及び「時々意識して運動する」を合わせて令和4年度で52.6%になります。平成28年度の64.1%から11.5ポイント、平成23年度の60.5%から7.9ポイント減少しています。また、本市の後期高齢者の保険給付費（医療費のうち、患者負担分を除いた保険者の支出分等）は、増加しています。



※「全く運動しない」は平成23年度(2011)のみ

資料：健康とよはし推進計画（第3次）

図8 意識的に運動を心がけている者の割合



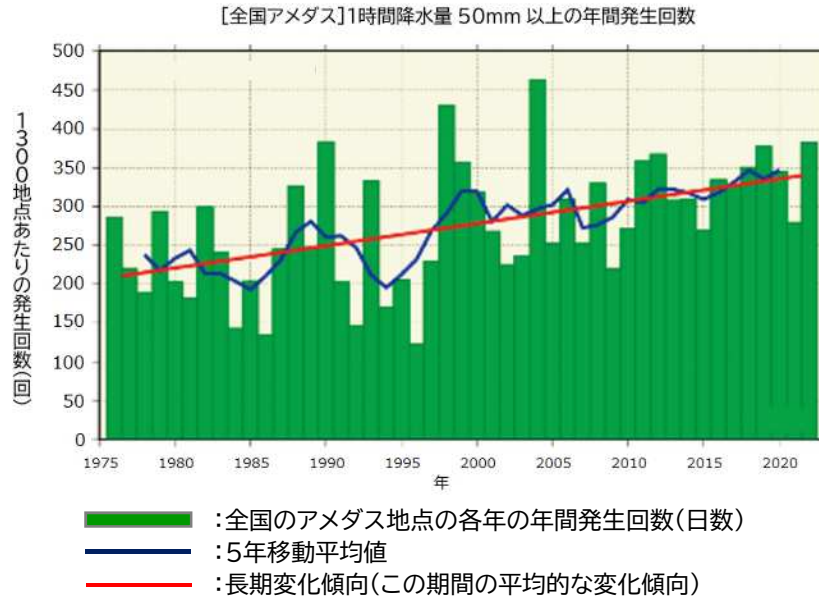
資料：国保年金課

図9 後期高齢者の保険給付費推移

1.4 災害

本市では、近年豪雨被害が発生しており、令和5年6月の大雨では、鉄道施設やタクシー車両が冠水や水没等により被害を受けました。

全国的にも洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数が増加しています。

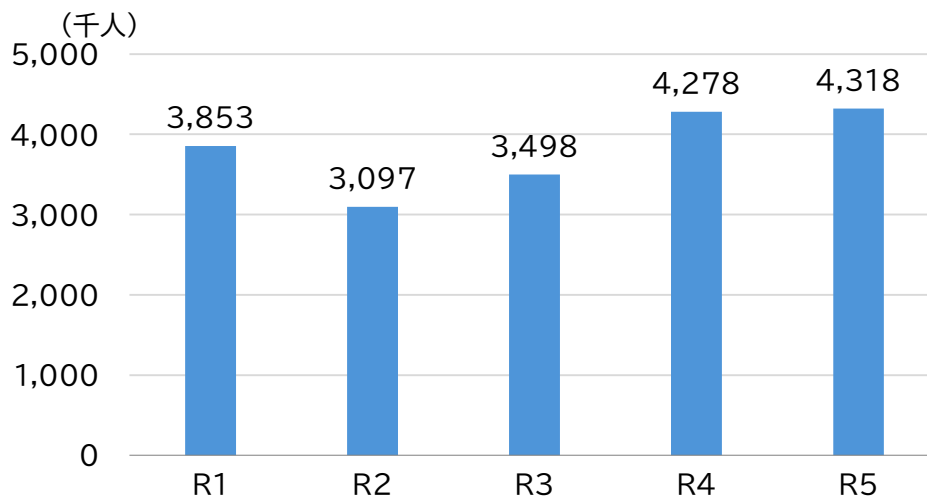


資料：令和5年版防災白書

図10 1時間降水量 50mm 以上の年間発生回数の経年変化

1.5 観光

本市の観光入込客数は令和元年から年間300万人を超えており、豊橋総合動植物公園では令和4年度に入園者数が年間100万人を超え、また、令和元年5月に開業した道の駅とよはしは年間200万人を超える利用者数となっています。



資料：観光プロモーション課

図11 観光入込客数の推移

2. 豊橋市の交通

本市の交通について、既存の公共交通及び道路の交通体系や統計データ及び市民アンケート調査等を基に移動実態や交通を取り巻く状況について整理しました。

2.1 交通体系

(1) 公共交通路線網（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。市中心部の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。

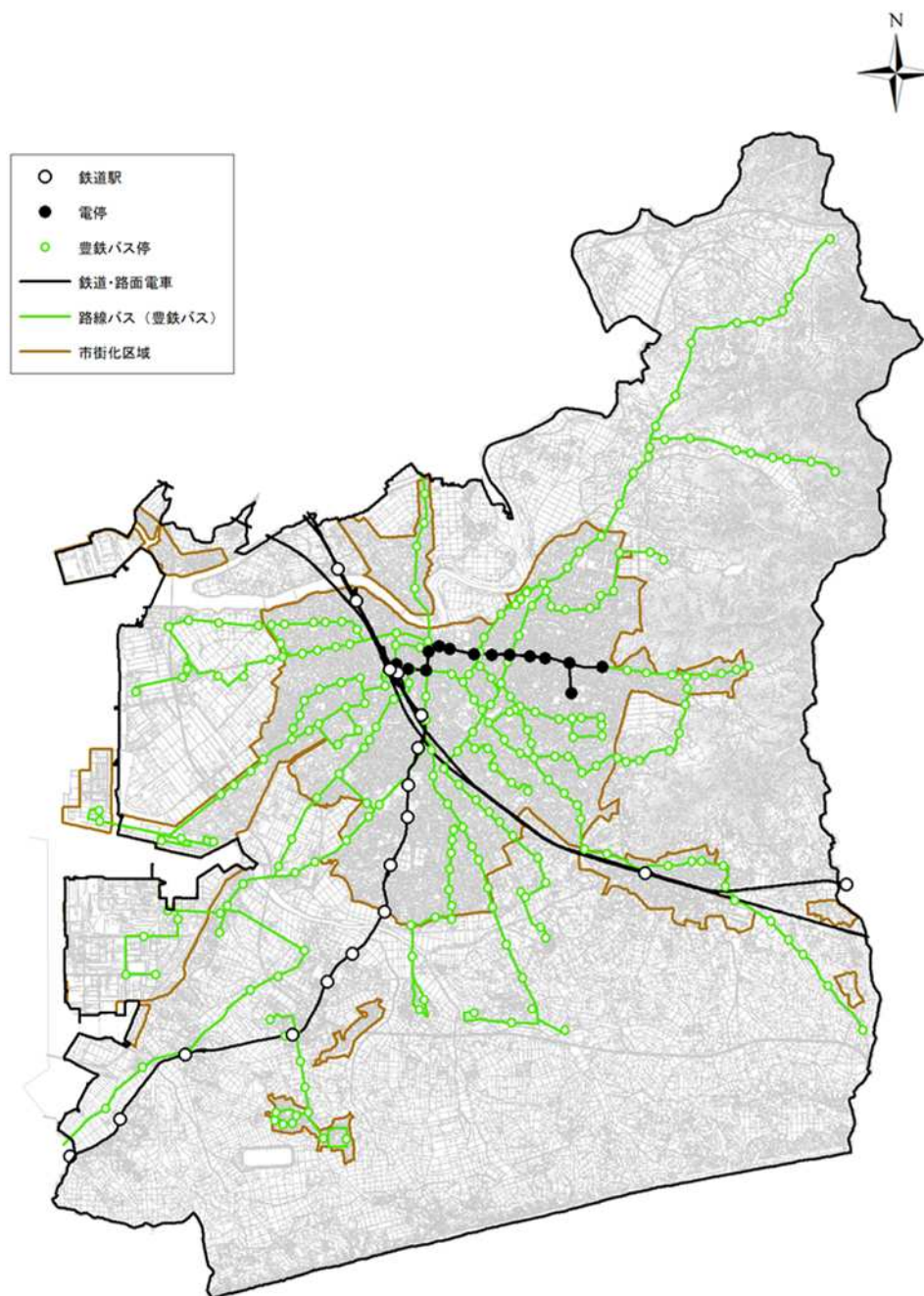


図 12 鉄道・路面電車・路線バスのネットワーク

(2) 公共交通路線網（コミュニティバス）

交通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）を運行しています。

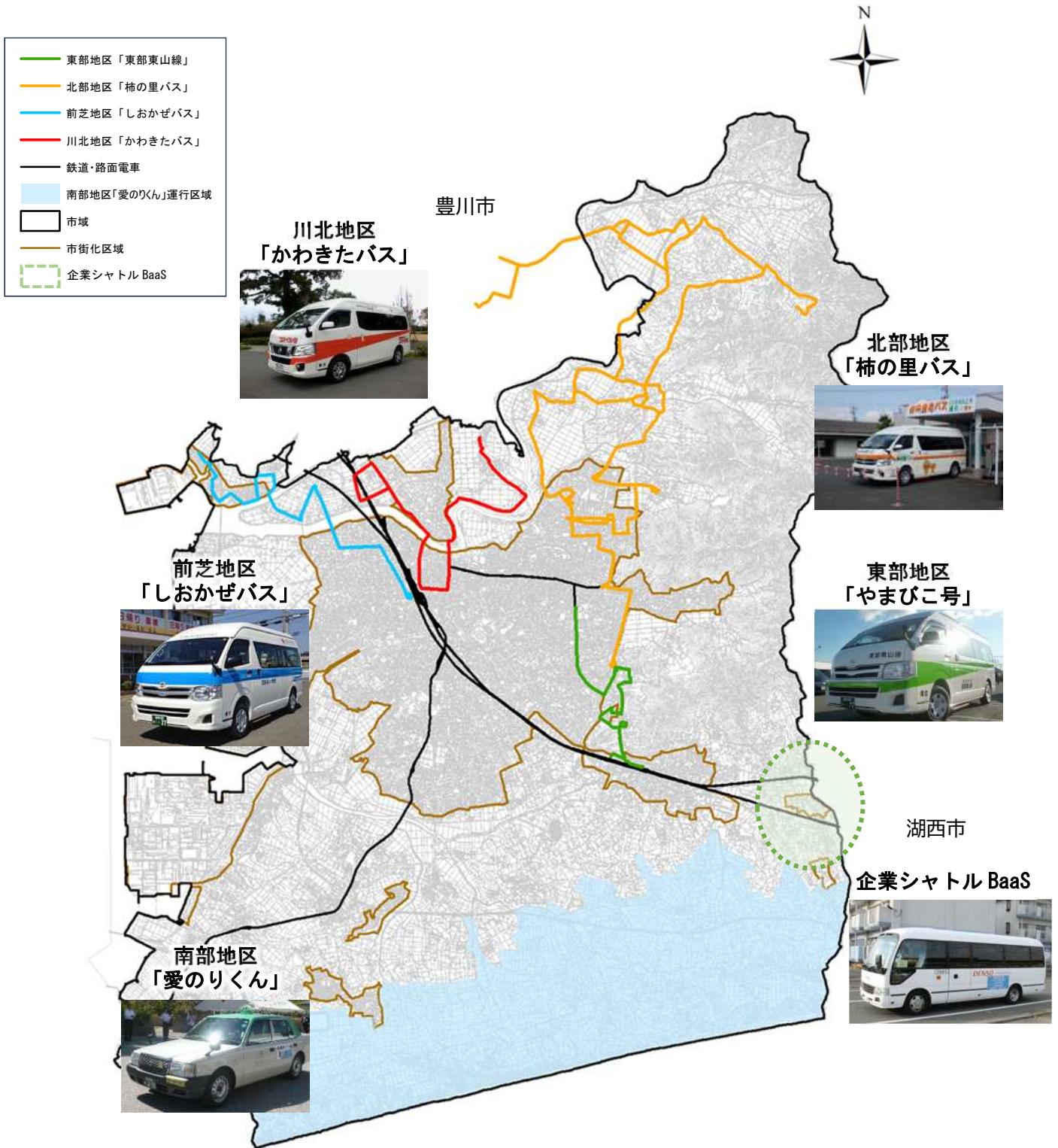
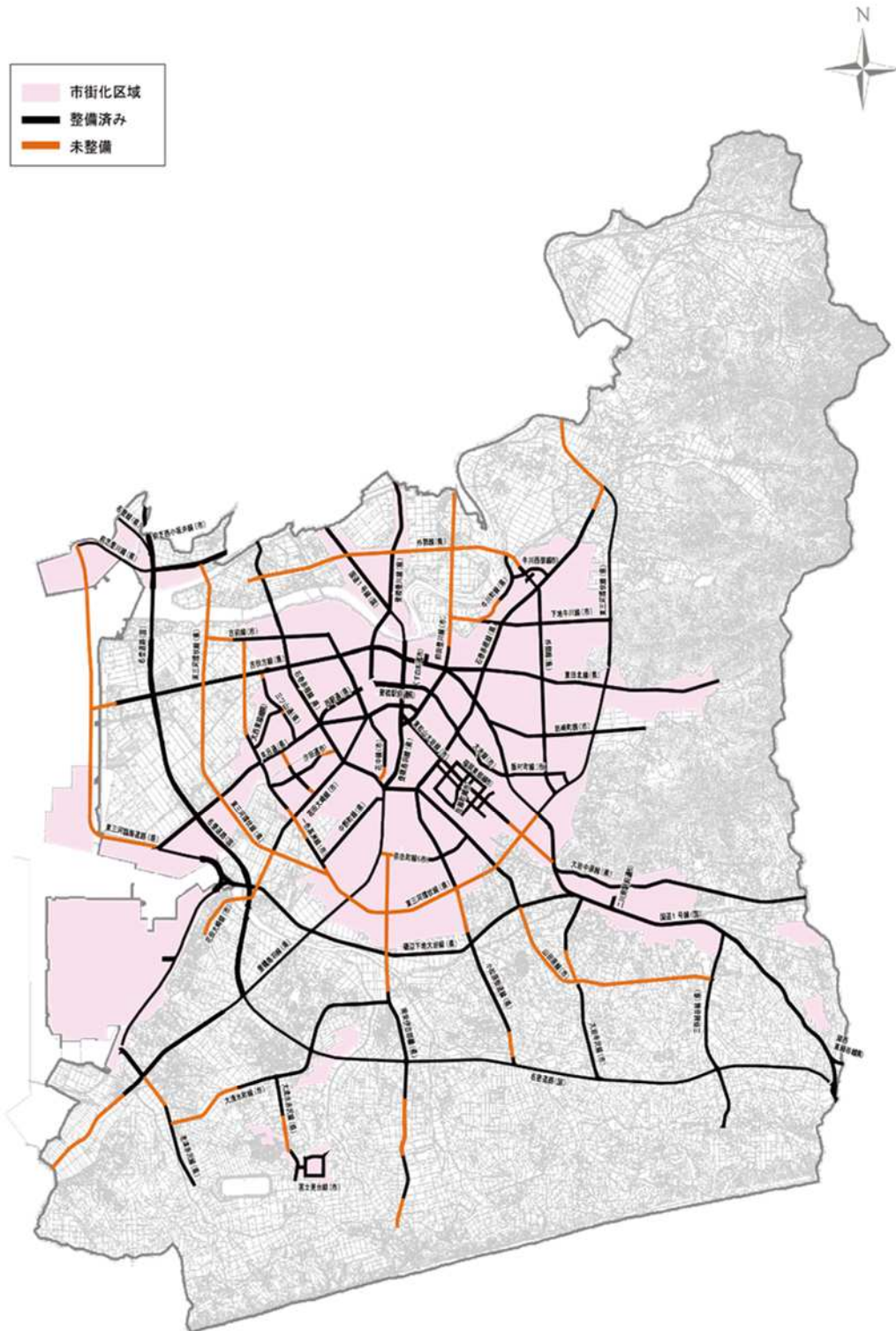


図 13 コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）のネットワーク

(3) 都市計画道路

本市の都市計画道路網は、主要な幹線道路を骨格として放射環状型に計画されており、都市計画道路の整備率(概成済含む)は令和6年3月末現在で約73.5%となっています。



資料：都市計画課

図 14 都市計画道路の整備状況

2.2 移動実態

第6回中京圏（岐阜県南部、愛知県、三重県北勢地域）パーソントリップ調査速報結果によると、外出率は第5回調査（平成23）年と比べ、81.4%から74.1%に低下しています。また、代表交通手段別のトリップ数の推移をみると、すべての交通手段のトリップ数が減少しており特に自動車トリップの減少が大きくなっています。年齢階層別の外出率は、第5回調査（平成23）年と比べ64歳以下の各年齢階層で減少しており、特に20～24歳で大きく減少しています。



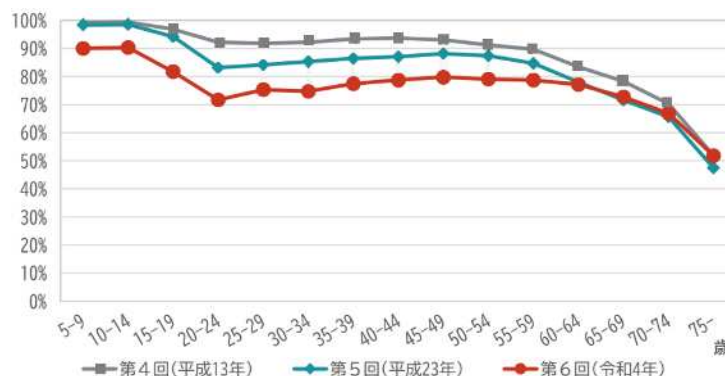
資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査速報結果

図15 外出率の推移（平日）



資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査速報結果

図16 代表交通手段トリップ数の推移（平日）

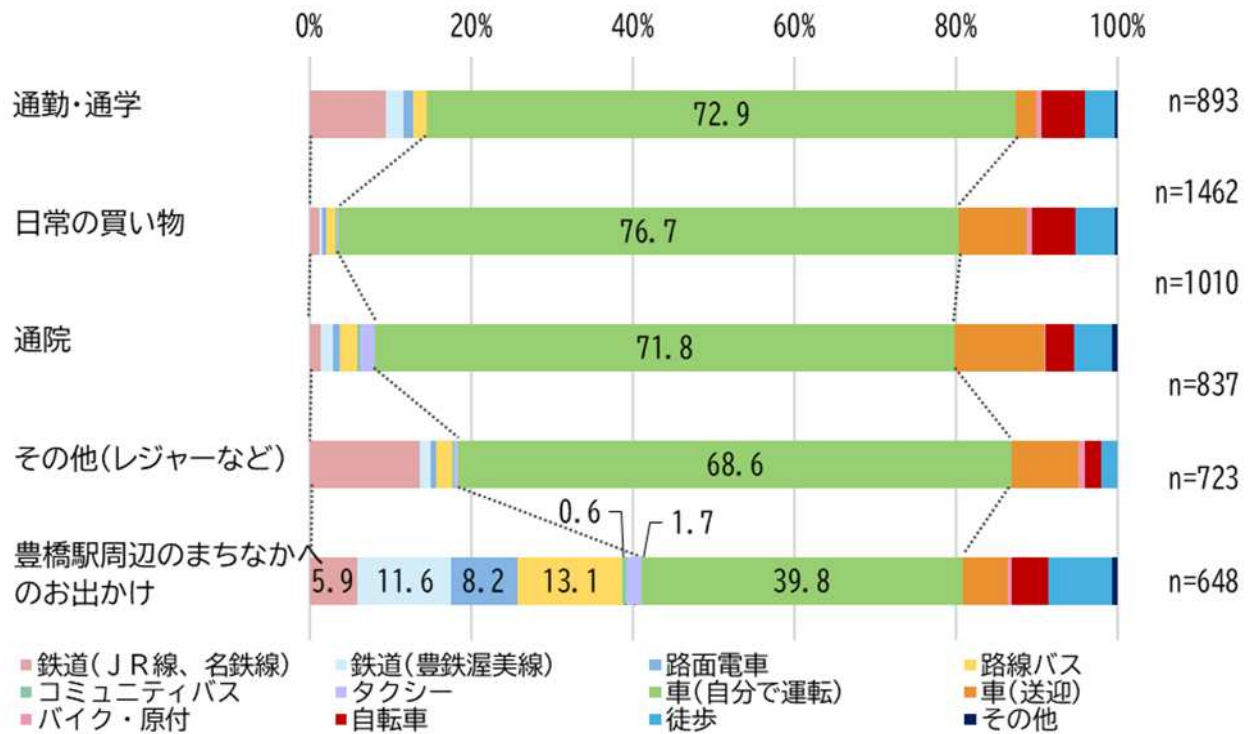


資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査速報結果

図17 年齢階層別外出率の推移（平日）

本市の市民アンケートによると、目的別の移動手段について、すべての目的で「車（自分で運転）」が最も多く特に「通勤・通学」、「日常の買い物」、「通院」では7割を超えています。

「豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ」について、「車（自分で運転）」は約4割となっていますが、「路線バス」や「鉄道（豊鉄渥美線）」、「路面電車」の公共交通の利用割合が他の目的と比べ高く、まちなかへの移動では公共交通が比較的多く利用されています。



資料：市民アンケート

図表 18 目的別の主な移動手段

2.3 公共交通

本市の公共交通利用圏域内の人口割合は、令和6年度現在で 85.6%となっています。

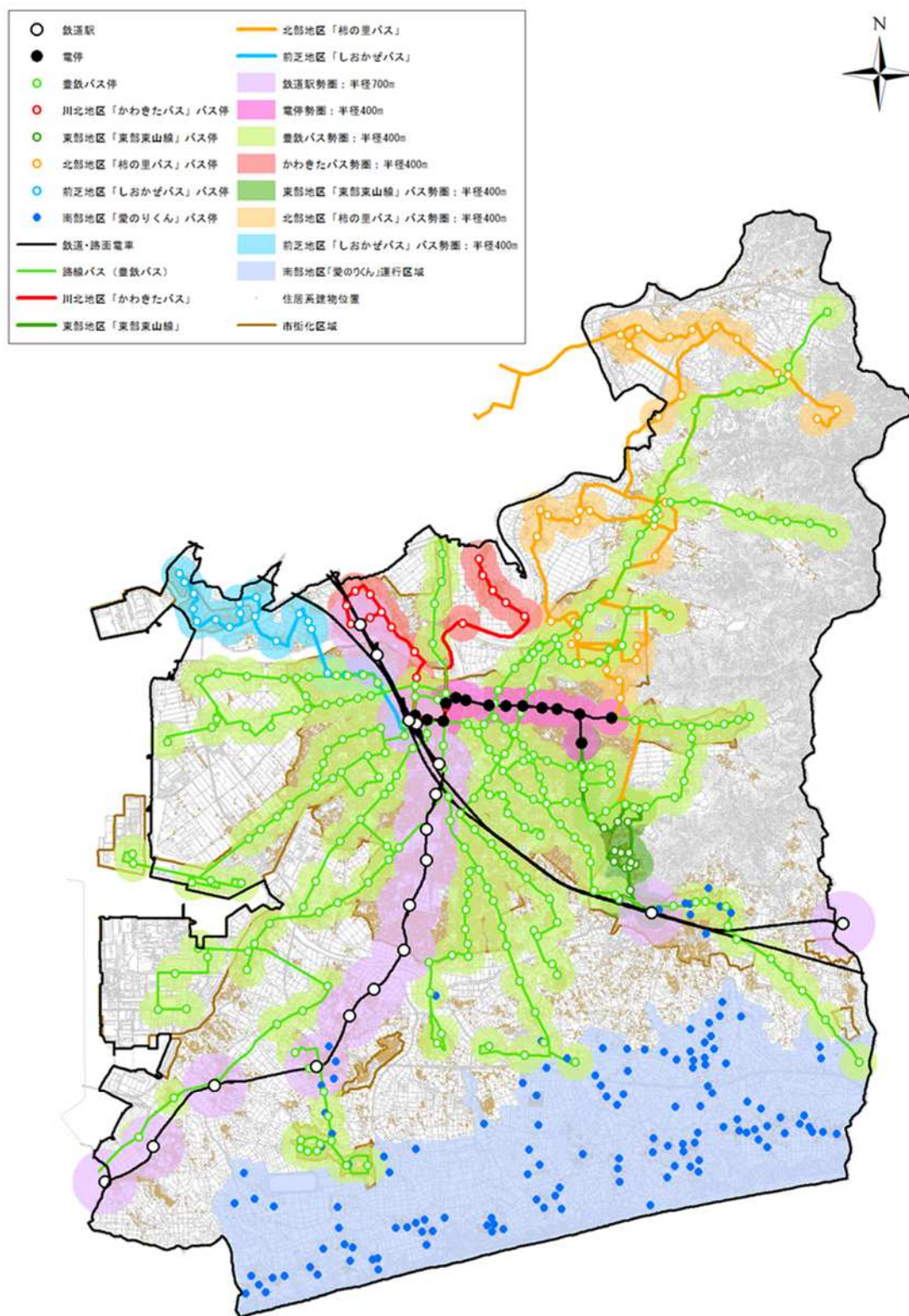
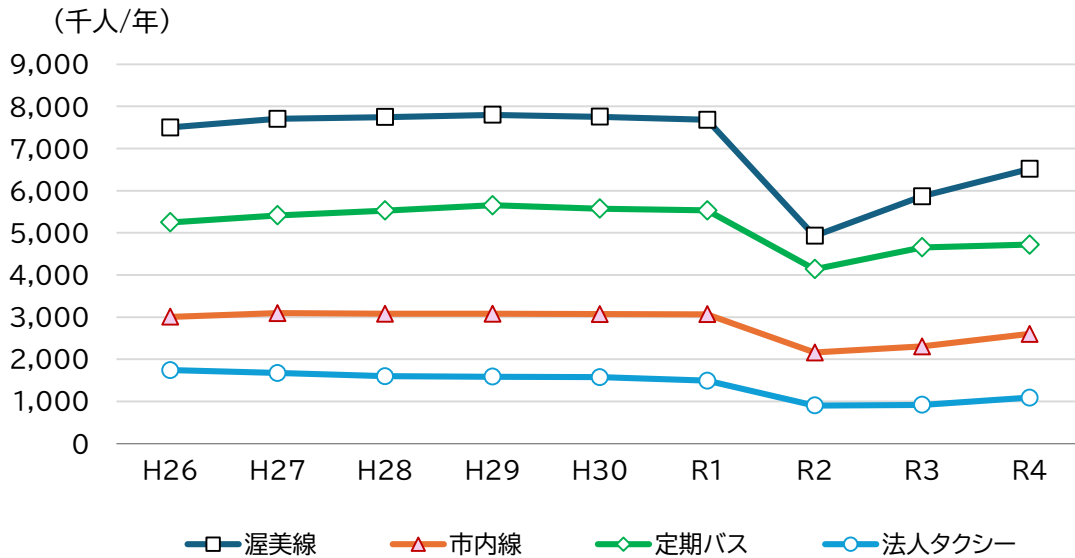


図 19 公共交通の利用圏域

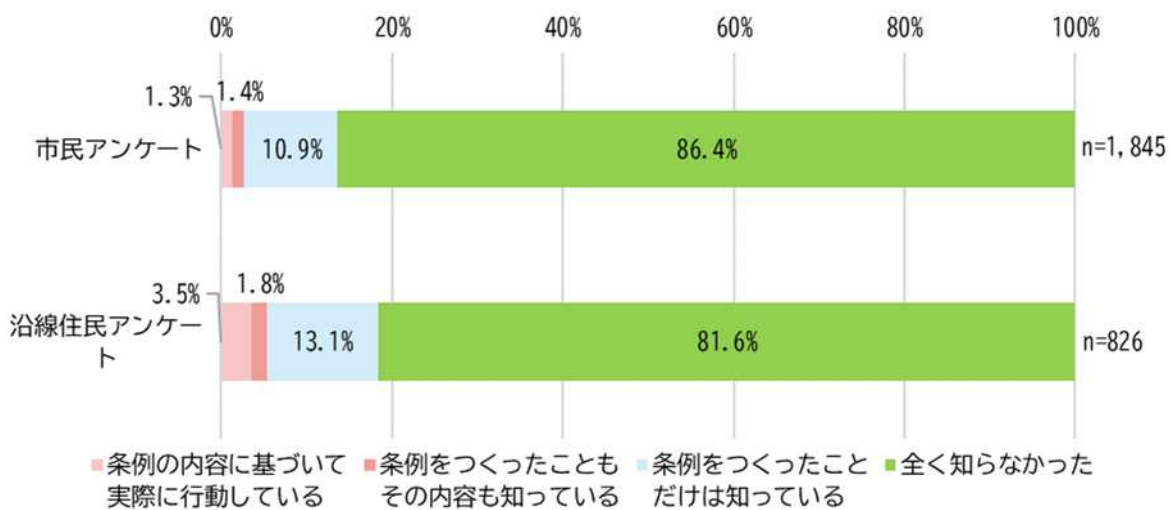
公共交通利用者数の推移を見ると、豊鉄渥美線、豊鉄東田本線（路面電車）、路線バス、法人タクシーのいずれも横ばいで推移していましたが、コロナ禍の影響もあり、令和2年に大きく減少しています。令和3年以降、回復傾向にあります。令和2年以前には戻っていない状況です。



資料：豊橋市統計書

図 20 豊橋鉄道渥美線・東田本線（路面電車）、路線バス、法人タクシーの利用者数の推移

本市の市民アンケート及び路面電車沿線住民アンケートによると、豊橋市の公共交通を共に支え育む条例の認知度について、8割以上の回答者が「全く知らなかった」と回答しています。市のホームページや公共交通イベント等で周知していますが、市民の認知度は低い状況です。

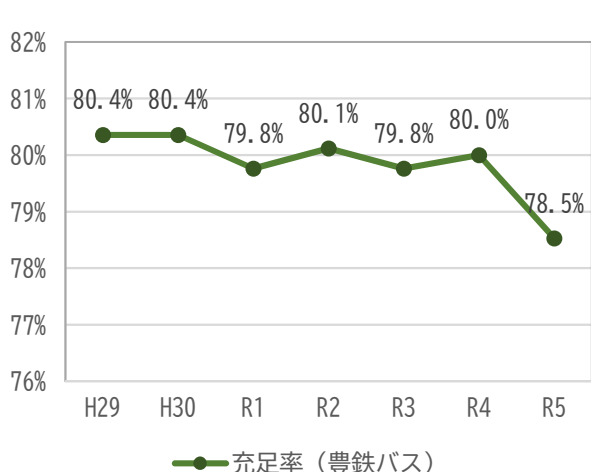


資料：市民アンケート、路面電車沿線住民アンケート

図 21 豊橋市の公共交通を共に支え育む条例の認知度

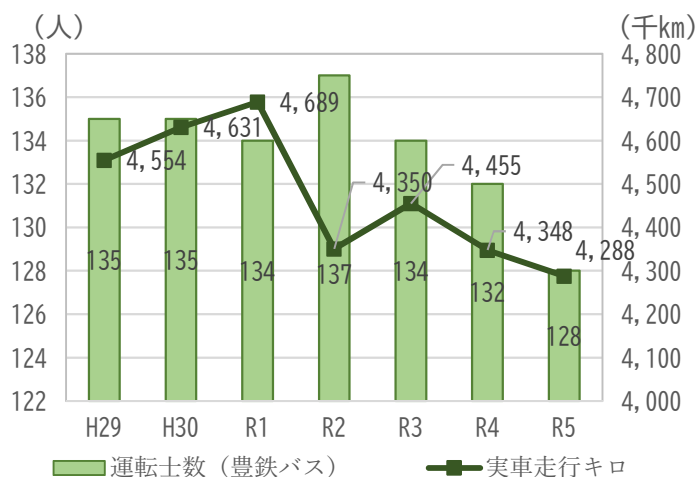
豊鉄バスの運転士の充足率（運転士数÷必要定員数）は、毎年80%前後で推移しており、豊橋鉄道（鉄軌道）も近年90%以下となっていることから、運転士が不足している状況です。豊鉄バスは運転士不足により実車走行キロ（年間の運行距離）が減少傾向となっており、また豊橋鉄道は運転士数が減少する中でも走行キロは維持していますが、運行サービス水準の維持が難しい状況となっています。

令和2年は新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言などにより、一時的に豊鉄バス、豊橋鉄道共に減便を行っています。



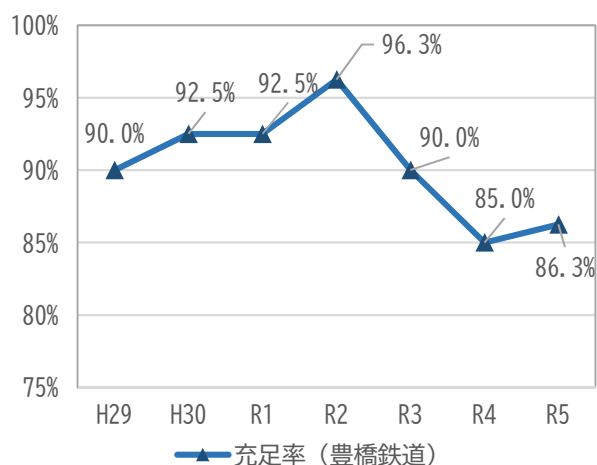
資料：豊鉄バス

図22 路線バスの運転士数の充足率の推移



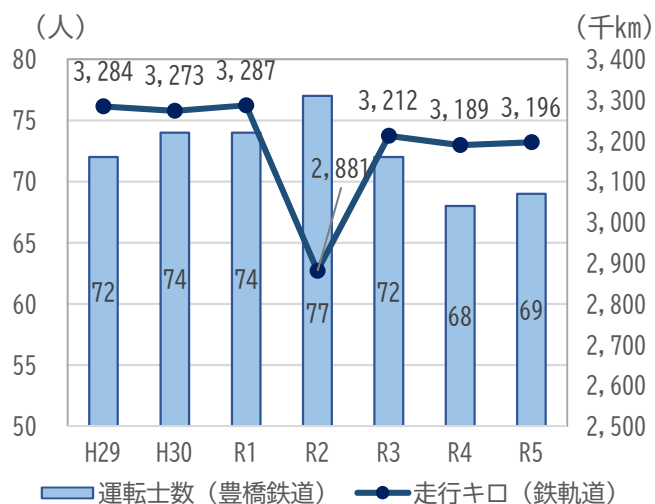
資料：豊鉄バス

図23 路線バスの運転士数と実車走行キロの推移



資料：豊橋鉄道

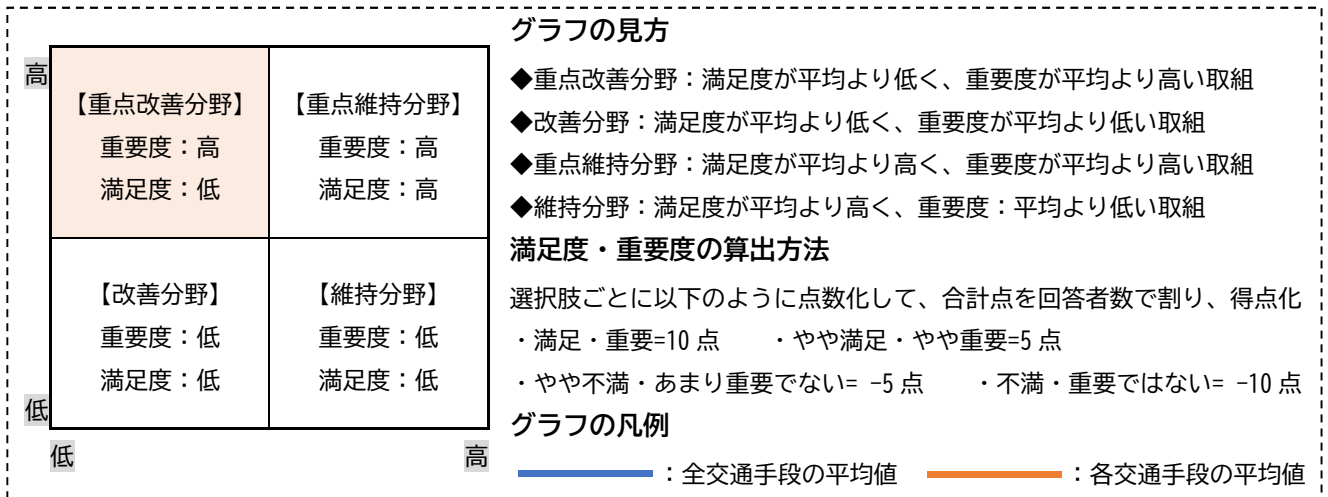
図24 鉄軌道の運転士数の充足率の推移



資料：豊橋鉄道

図25 鉄軌道の運転士数と走行キロの推移

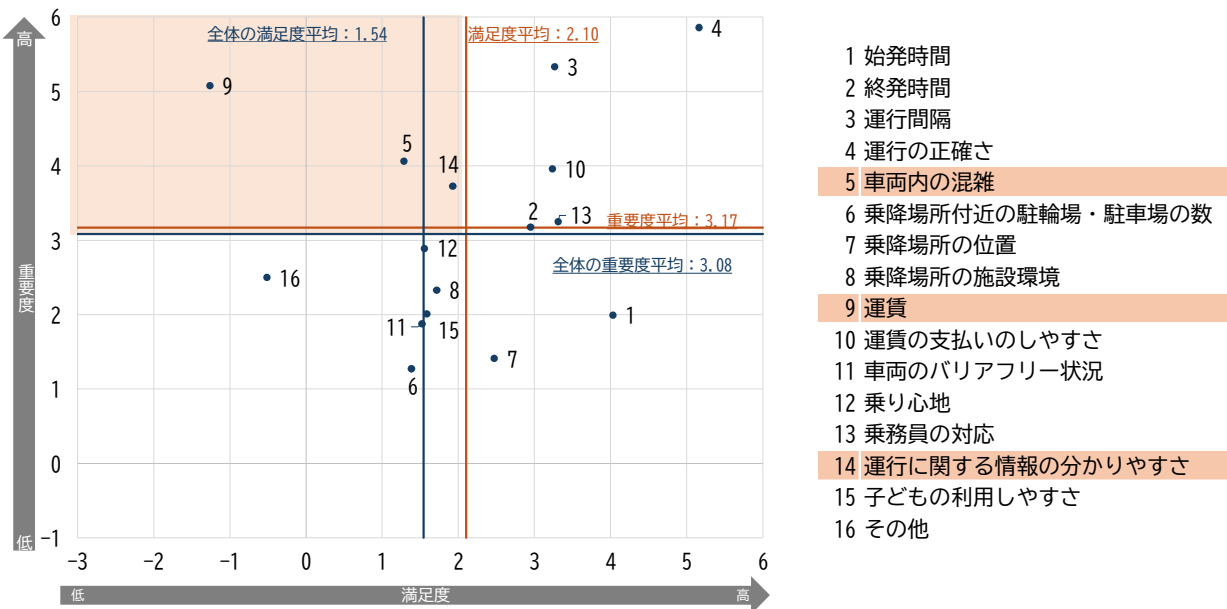
本市の公共交通利用者アンケート調査について、満足度・重要度をもとに取組を重点改善分野、改善分野、重点維持分野、維持分野に分類しました。重点改善分野は満足度が低く、かつ重要度が高い取組です。コミュニティバス以外の豊鉄渥美線・豊鉄東田本線（路面電車）・路線バス・タクシーでは、運賃が共通して重点改善分野となっていますが、運賃は国土交通省へ認可申請または届出により設定しております。



<豊鉄渥美線>

豊鉄渥美線では、満足度平均が2.10、重要度平均が3.17となっています。

重点改善分野には、運賃の他に、車両内の混雑・運行に関する情報の分かりやすさが挙げられます。

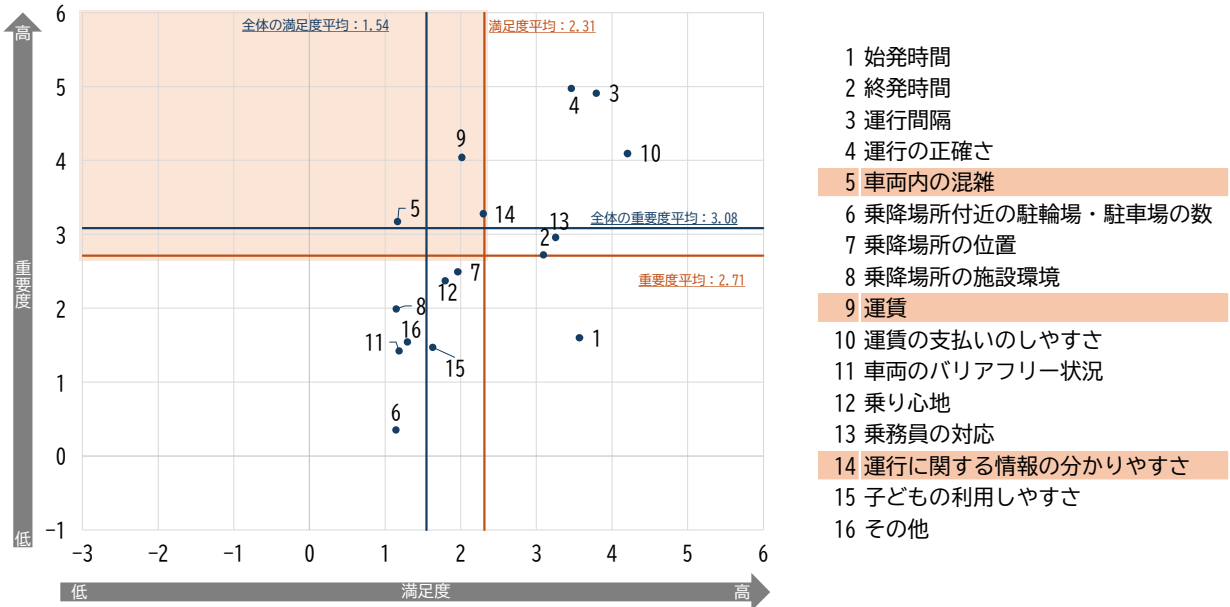


資料：公共交通利用者アンケート

図 26 満足度と重要度の関係性【豊鉄渥美線】

<豊鉄東田本線（路面電車）>

豊鉄東田本線（路面電車）では、満足度平均が2.31、重要度平均が2.71となっています。全体平均よりも満足度、重要度ともに高い傾向にあります。重点改善分野には、運賃の他に、車両内の混雑・運行に関する情報の分かりやすさが挙げられます。

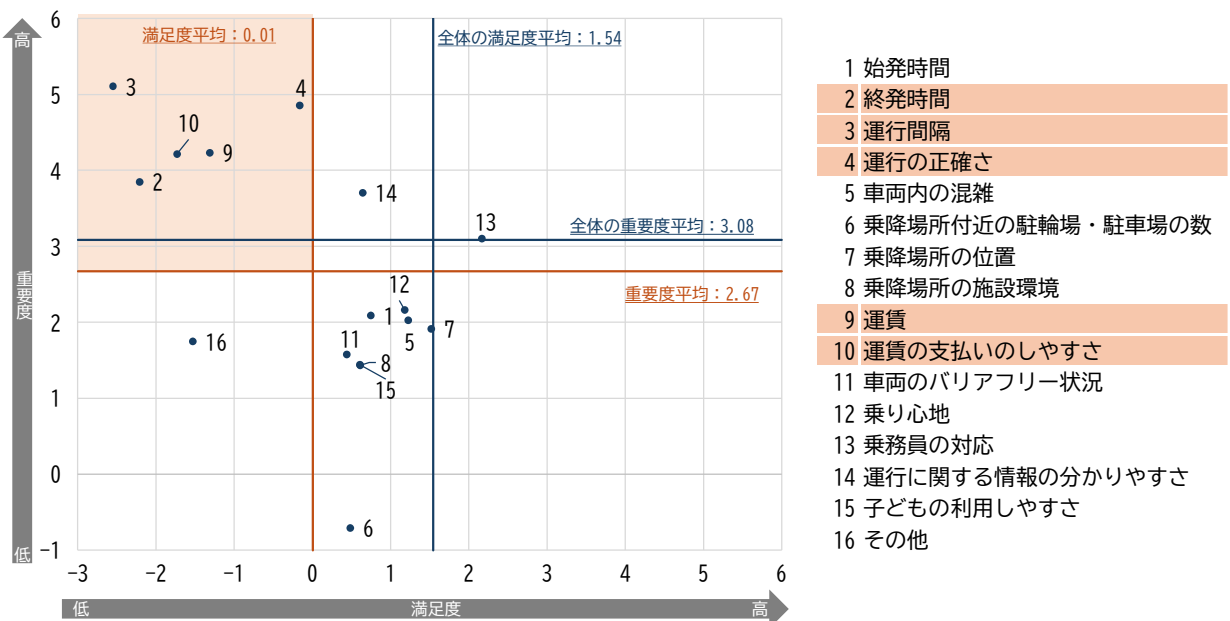


資料：公共交通利用者アンケート

図 27 満足度と重要度の関係性【豊鉄東田本線（路面電車）】

<路線バス>

路線バスでは、満足度平均が0.01、重要度平均が2.67となっています。全体平均よりも満足度が低い傾向があります。重点改善分野には、運賃の他に、終発時間・運行間隔・運行の正確さ・運賃の支払いのしやすさが挙げられます。

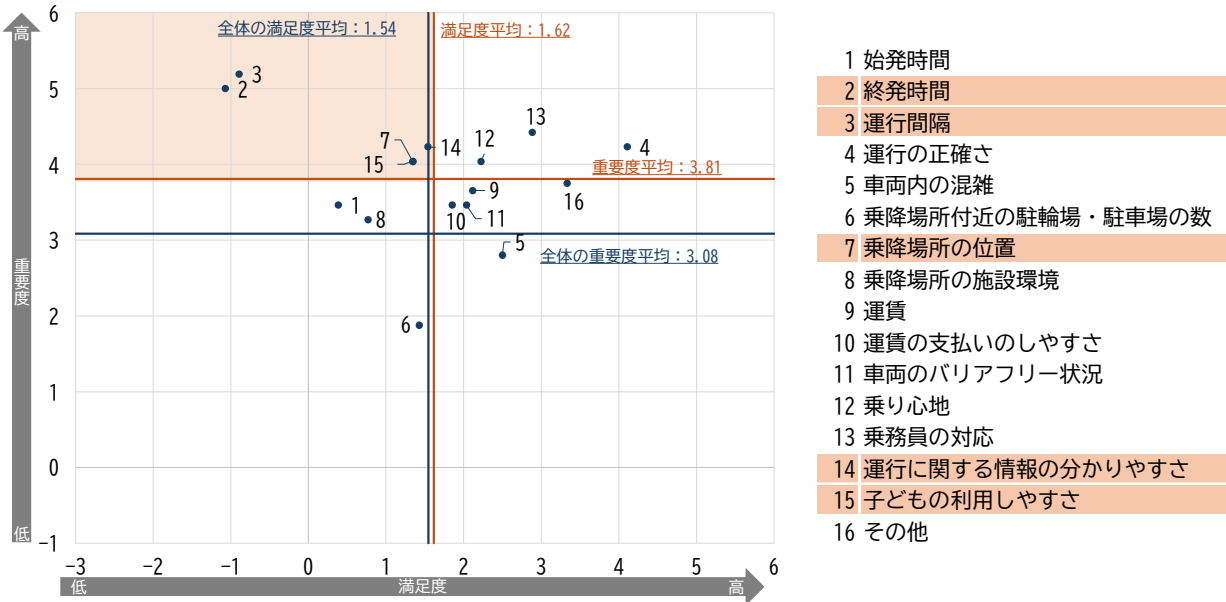


資料：公共交通利用者アンケート

図 28 満足度と重要度の関係性【路線バス】

<コミュニティバス>

コミュニティバスでは、満足度平均が1.62、重要度平均が3.81となっています。全体平均よりも重要度が高い傾向があります。重点改善分野には、終発時間・運行間隔・乗降場所の位置・運行に関する情報の分かりやすさ・子どもの利用しやすさが挙げられます。

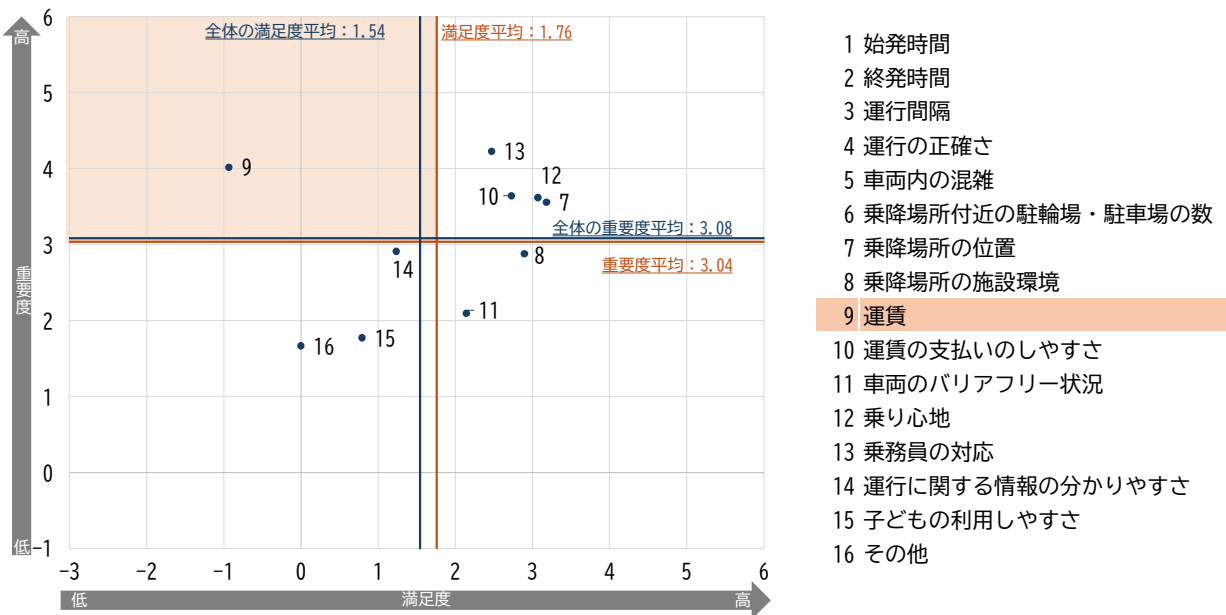


資料：公共交通利用者アンケート

図 29 満足度と重要度の関係性【コミュニティバス】

<タクシー>

タクシーでは、満足度平均が1.76、重要度平均が3.04となっています。重点改善分野には、運賃のみ挙げられます。

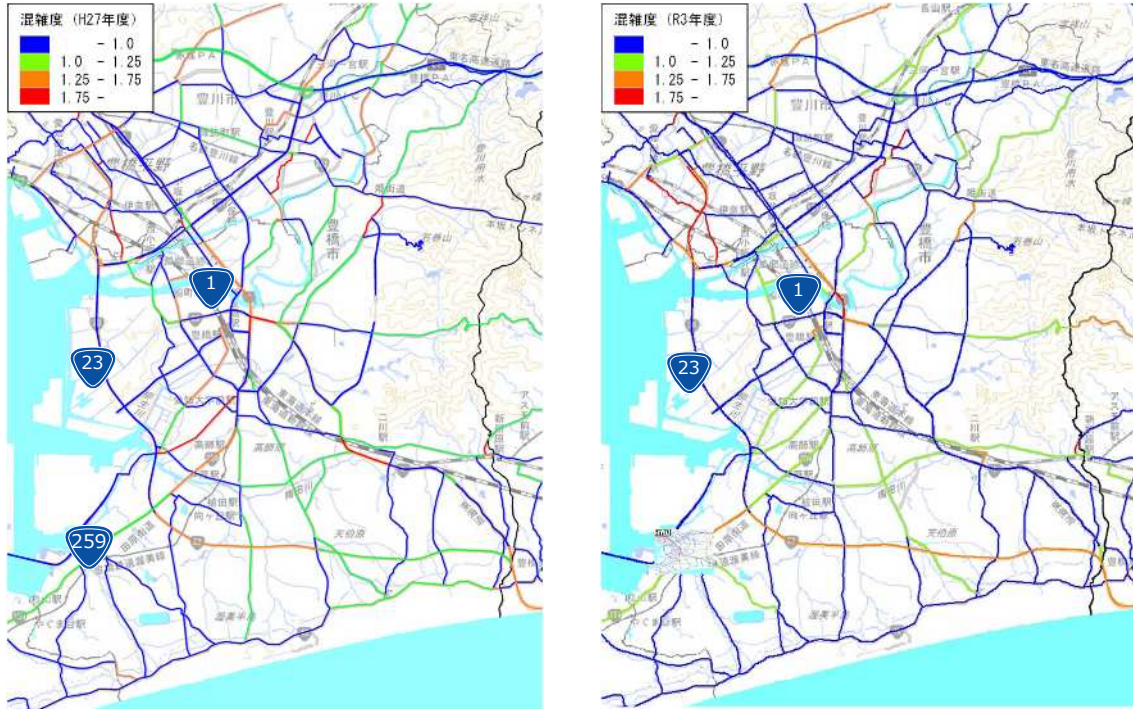


資料：公共交通利用者アンケート

図 30 満足度と重要度の関係性【タクシー】

2.4 道路交通

本市の自動車交通量の混雑状況は、平成27年度と令和3年度を比較すると、令和3年度に混雑度が1.0を下回る路線が多くなっています。主な渋滞箇所と渋滞区間は、臨海部周辺の国道23号バイパスや市の中心部などに発生しています。



混雑度：道路の交通混雑の状況を示す指標

～1.0 混雑することなく円滑に走行可能

1.25～1.75 混雑する時間帯が加速度的に増加

1.0～1.25 混雑する可能性のある時間が1～2時間

1.75～ 慢性的な混雑が発生する状況

資料：道路交通センサス

図31 自動車交通の混雑度



資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会

図32 市内の主要渋滞箇所

2.5 自転車

本市の自転車通行空間の整備状況をみると、市街地を中心に整備を進め、優先整備路線は計画延長 113.6 kmのうち 55.6 km整備しており、整備率は約 50%となっています。

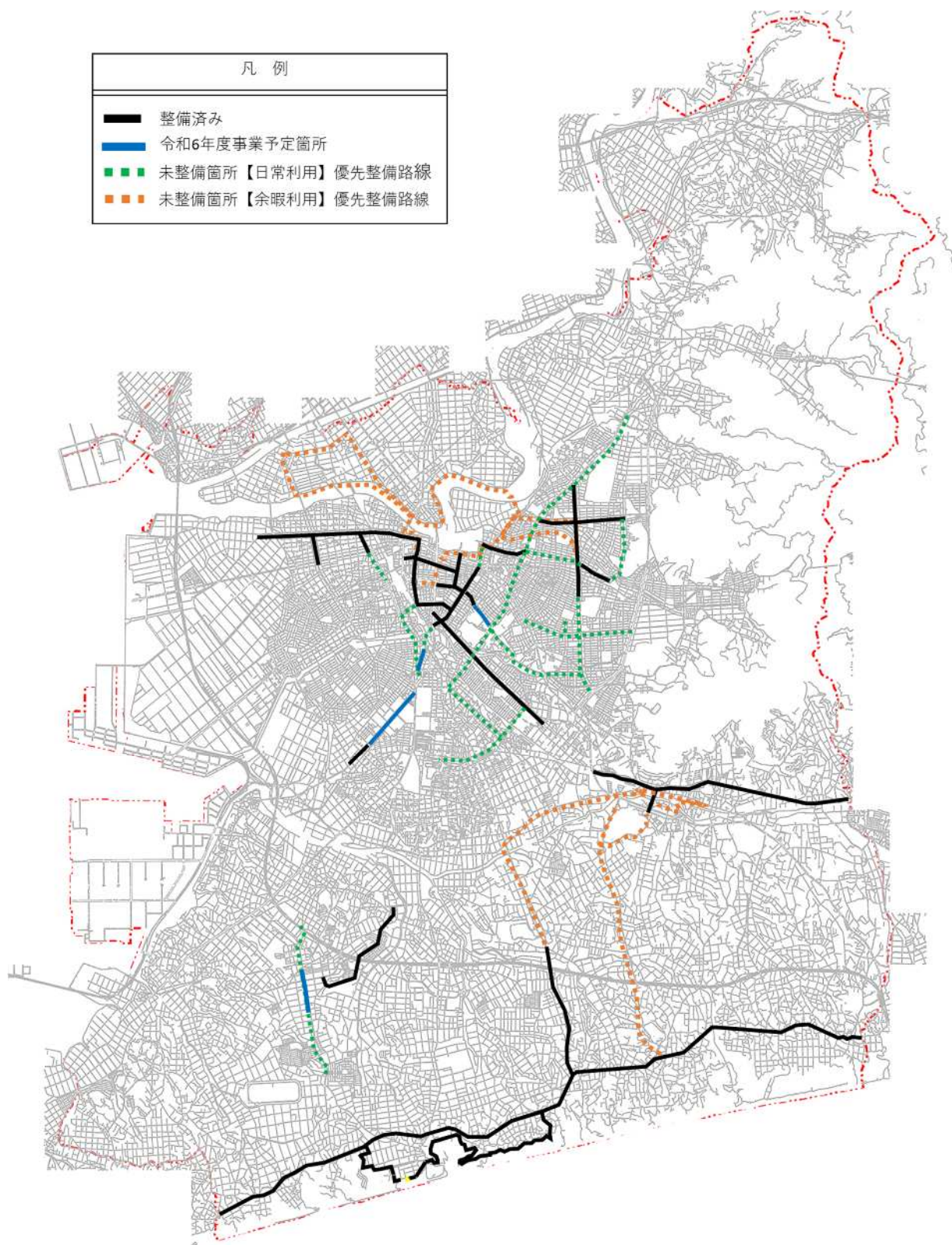
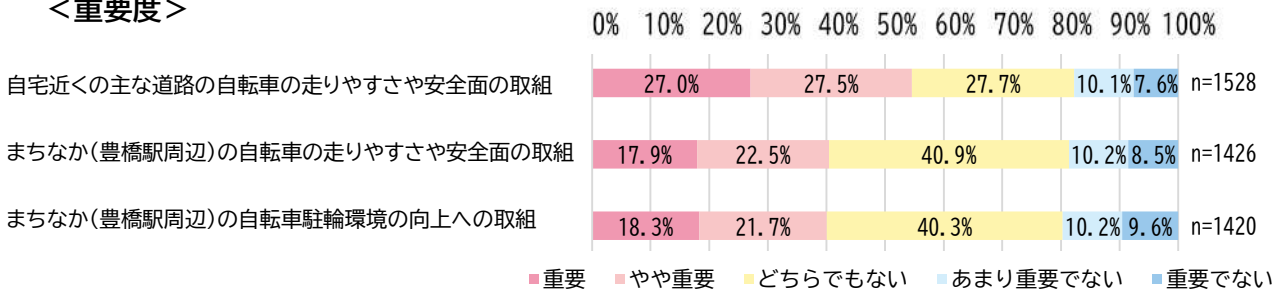


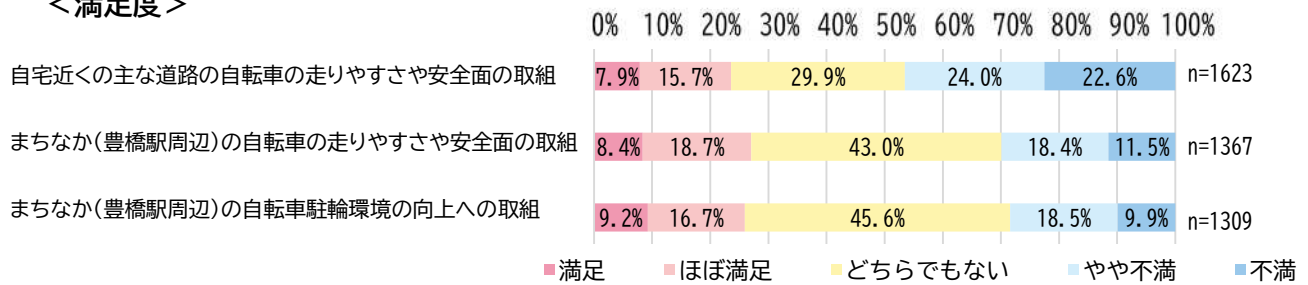
図 33 自転車通行空間の整備状況

市民アンケート調査によると、「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面の取組」については、重要度は高いが満足度が低いことから改善の必要性が高い項目となっています。

<重要度>



<満足度>



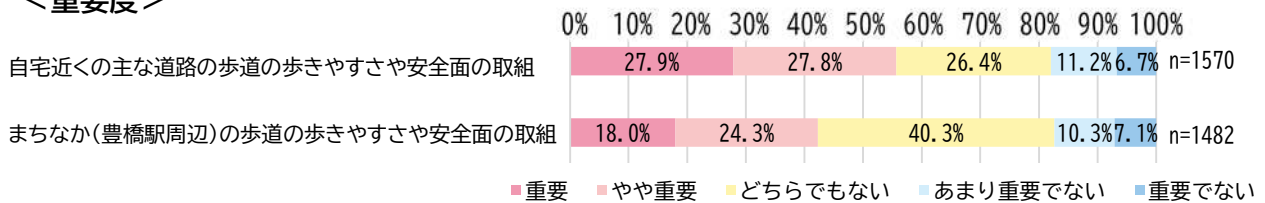
資料：市民アンケート

図 34 自転車に関する取組の重要度と満足度

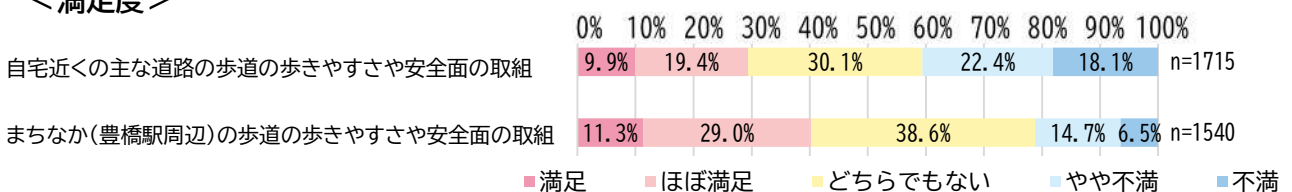
2.6 徒歩

市民アンケート調査によると、「自宅近くの主な道路の歩道の歩きやすさや安全面の取組」については、重要度は高いが満足度が低いことから改善の必要性が高い項目となっています。

<重要度>



<満足度>



資料：市民アンケート

図 35 徒歩に関する取組の重要度と満足度

Ⅲ章 豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括

1. 評価方法

豊橋市都市交通計画 2016-2025 では、基本理念を定め、3つの基本方針及び基本方針に基づく4つの目標を掲げ、これまでに様々な取組を行ってきました。基本方針毎に指標の達成状況やこれまでの取組を整理し評価の総括をします。

【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。

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
- 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
- 評価指標1-2 歩行者・自転車に関わる交通事故件数

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
- 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
- 評価指標2-2 中心市街地内の休日歩行者通行量

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
- 評価指標3 市街化区域内の歩行者・自転車の利用者割合

2. 基本方針ごとの評価

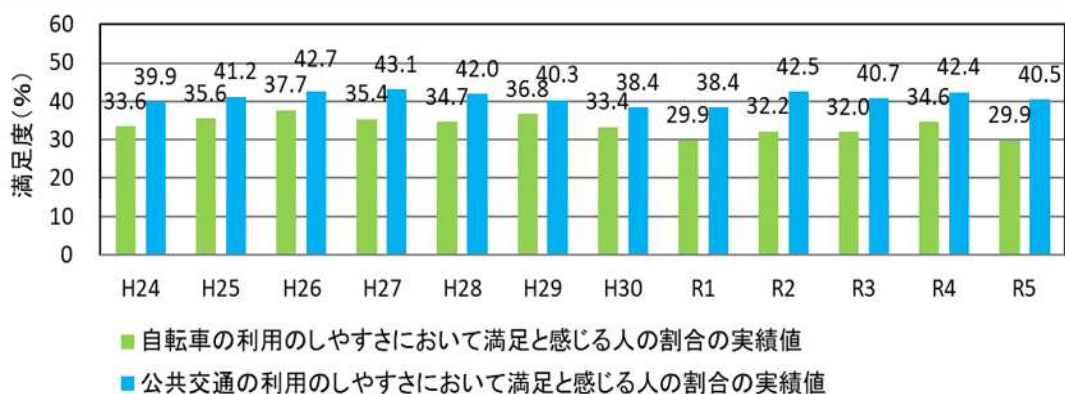
2.1 「基本方針1：安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

目標1：人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

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

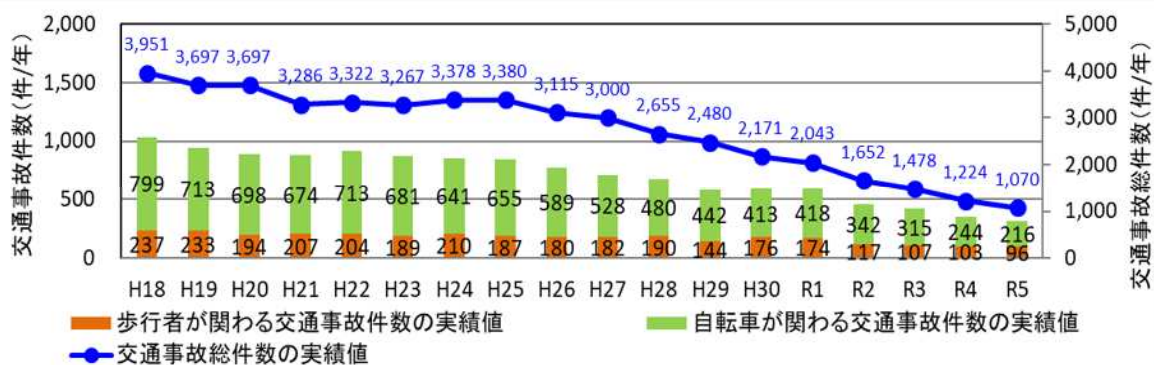
	H26実績	R1実績	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
自転車	37.7%	29.9%	29.9%	40%	未達成
公共交通	42.7%	38.4%	40.5%	45%	未達成



- ・自転車の利用のしやすさは、概ね 30%台で推移しており、現行計画期間のいずれの年も目標の達成に至りませんでした。公共交通の利用のしやすさにおいても、概ね 40%台で推移しており、現行計画期間のいずれの年も目標の達成に至りませんでした。
- ・市民意識調査では、自転車や公共交通の利用者以外も対象となるため、調査年度により結果にばらつきがでていると考えられます。

評価指標1-2：歩行者・自転車が関わる交通事故件数

H26実績	R1実績	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
769件/年	592件/年	312件/年	R1実績からの減少	達成



- ・事故件数は H25 以降減少傾向にあり、目標を達成することができました。
- ・自転車通行空間の整備や交通安全教室による啓発、また、道路交通法の罰則強化等により年々、交通事故が減少していると考えられます。

② 取組

市民が安心して利用できる交通手段としてサービス水準を維持・確保できるよう、バス運行に係る経費の一部を支援しました。
鉄軌道事業者は、安全・安心な運行を維持するために老朽化施設等の改修を行い、改修に係る経費の一部を支援しました。
新型コロナや燃料・物価高騰の影響を受ける中でも市民生活を支える社会基盤として運行を継続する交通事業者に対して、支援を行いました。
路線バスやタクシーの運転士が不足していることから、キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習、運転体験などを通して、運転士になるための就職支援を実施しました。
障害者や高齢者、子育て世帯をはじめ誰もが安全・安心で快適に移動できる環境を整えるためUDタクシーの導入に係る経費の一部を支援しました。
鉄道、路面電車、路線バスの車両に子育て応援のステッカーを貼り子連れ利用者が、気軽に安心して利用できる公共交通環境を整備するとともに周囲の利用者の意識醸成を図りました。
タクシー事業者各社では、高齢者等の付き添いサポート「そいたく」、子育て家庭の送迎サポート「子育てタクシー」を行いました。
利用環境の向上のため、鉄軌道事業者により豊橋鉄道渥美線の南栄駅、市内線の前畑電停のバリアフリー化を実施し、整備費の一部を支援しました。
コミュニティバスの運行維持や利便性向上のため、利用促進イベントの実施をはじめ、地域のニーズに合わせて豊川市への乗り入れなど、運行経路やダイヤを見直しました。また、湖西市や企業と連携し企業シャトル BaaS の社会実験を実施しました。
コミュニティバスにクレジットカード、電子マネーなどキャッシュレス決済を利用できる機器を導入し利用者の利便性向上を図りました。また、令和7年春ごろまでに豊鉄バスへのICカードシステム導入を目指し支援しています。
バスのリアルタイムな運行情報の提供による利便性と信頼性の向上を図るため、豊鉄バスによりバスロケーションシステム「バス Navi」が導入され、導入費の一部を支援しました。
高齢運転者による交通事故の防止と日常生活の移動手段の確保のために、市内在住70歳以上の運転免許自主返納者に交通助成券を交付しました。
自転車の活用を推進するため、自転車ネットワーク路線において安全で快適な自転車通行空間整備をこれまでに55.6kmの整備を行いました。
小学校から高齢者の各世代を対象とした交通安全教育指導者・指導員による安全教室や自転車活用促進リーフレットにより自転車利用のルールや自転車通行空間について周知を行った。

③ 評価の総括

公共交通において、厳しい経営状況の中でも安全・安心な運行サービスを行う交通事業者に対し、各種支援を行いながら運行サービスの維持・確保を行うことができました。また駅や電停のバリアフリー化やバスへのキャッシュレス決済機器の導入などの利便性の向上を図ることができました。一方、アンケート調査では、鉄軌道は「車両内の混雑」、「運行に関する情報の分かりやすさ」、バスでは「終発時間」、「運行間隔」などの満足度が低かったことから、これらの交通環境の充実や、利便性の向上が必要と考えられます。

また自転車通行の環境や交通事故への対応として、自転車通行空間整備や安全教室を行うことができ、道路交通法の罰則強化や自動車の安全性能の向上などにより交通事故件数は減少しております。一方でアンケート調査により、「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面の取組」の重要度が高く、不満度の割合も高くなっていることから、引き続き道路空間の整備が必要と考えられます。

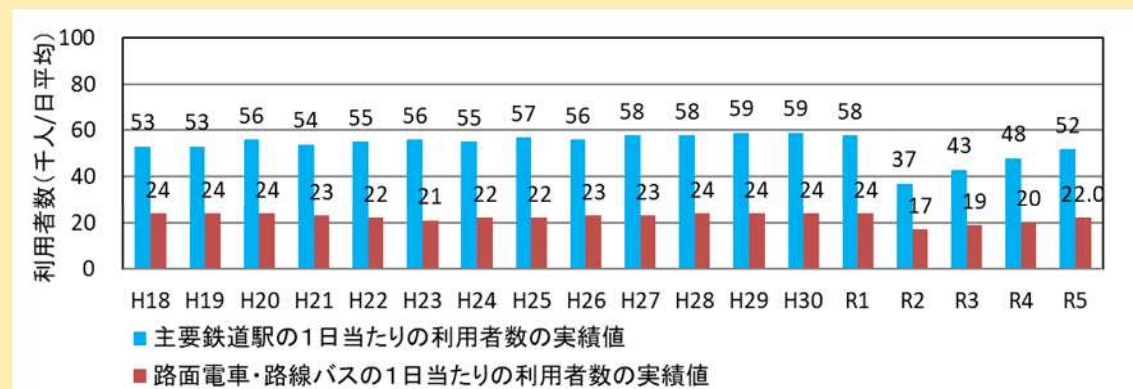
2.2 「基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

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

	H26実績	R1実績	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
主要鉄道駅	56.1千人/日平均	58.5千人/日平均	52.6千人/日平均	R1実績の維持	未達成
路面電車 路線バス	22.7千人/日平均	23.6千人/日平均	22.0千人/日平均	R1実績の維持	未達成



- ・H25以降は微増していたものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、公共交通利用者が減少し、R1実績まで回復しておらず、目標の達成に至りませんでした。
- ・コロナ禍を経て人々の生活様式が変化してきていることが考えられます。

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

評価指標2-2：中心市街地内の休日歩行者通行量

H26実績	R1実績	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
57,455人/日	57,639人/日	55,758人/日	63,000人/日	未達成



- ・H28までは増加傾向であったものの、以降減少しています。特に、新型コロナウイルス感染拡大以降は、まちなか図書館等のオープンや集客力の高いイベントの開催により、一時的な増加につながったと考えられますが、R1実績まで回復しておらず、目標の達成に至りませんでした。

② 取組

まちなかの賑わいの創出のため、路線バスのうち、西口線、豊橋技科大線、中浜大崎線において、平成 28 年度～令和 2 年度まで毎週金曜と土曜に豊橋駅発の最終便の後に 1 本増発しました。
鉄軌道利用者の利便性の向上のため、鉄軌道事業者は駅・電停の周辺にパーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場を整備しました。
鉄軌道事業者は利用促進やまちなかの賑わいの創出のため、鉄軌道事業者は納涼ビール電車（夏季）、豊橋まつり花電車（秋季）、おでんしゃ（冬季）など企画電車を運行しました。
中心市街地の回遊性向上や歩行者に配慮した道路構造への転換のため、萱町通りと水上ビル北側を対象としたストリートデザイン事業により道路整備を実施しました。また、沿道店舗や住民とともに公共空間の利活用に向けた取り組みを実施しました。
図書館で実施している読み聞かせ会「おはなしのへや」と路面電車が初めてコラボした「おはなしでん」を開催しました。子どもの頃から公共交通に親しんでもらい、普段、公共交通を利用しない方もまちなかへの移動に使ってみたくなるようなきっかけを創出しました。
飲食店や娯楽施設を掲載した公共交通沿線エリアのマップを作成し、公共交通を利用するきっかけを創出しました。
豊鉄渥美線、豊鉄東田本線（路面電車）、路線バスでまちなかおでかけきっぷや 1 日フリー乗車券の利用で乗車料金の割引を実施し、M a a S アプリでモバイル乗車券にも対応しました。

③ 評価の総括

駅・電停周辺への駐車場・駐輪場の整備による利便性向上や、企画電車やイベント開催により、公共交通利用者や中心市街地内の歩行者交通量の増加に寄与しました。またストリートデザイン事業により魅力ある道路空間の整備を行うことができました。コロナ禍を経て公共交通利用者数や中心市街地の歩行者交通量は回復傾向にありますが、引き続き、まちなかで開催するイベントとの連携や歩行空間、駐輪環境等の交通環境の向上を図っていく必要があると考えられます。

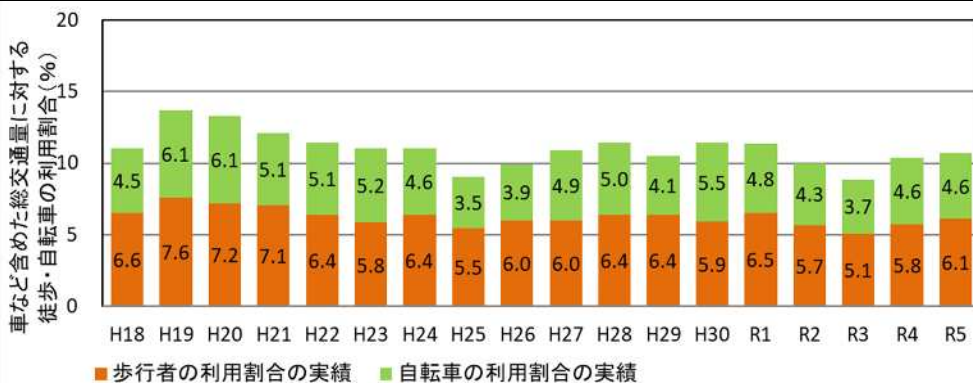
2.3 「基本方針3：環境・健康を意識した交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

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

評価指標3：市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

H26実績	R1実績	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
9.9%	11.3%	10.7%	R1実績からの増加	未達成



・H25以降増減を繰り返しておりR2、R3で減少しR4以降は増加傾向にありますがいずれの年もR1実績を上回っておらず、目標の達成に至りませんでした。徒歩や自転車利用が多い若年層の外出が減少傾向にあることが影響していると考えられます。

② 取組

公共交通に関わる市、市民、事業者、公共交通事業者がそれぞれの責務や役割を担い公共交通を維持・活性化及び意識改革するために「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」（以下、公共交通条例という）を制定しました。

自転車や徒歩について、エコ通勤の推奨や健康マイレージ事業を実施しました。

持続可能な都市交通や移動方法について市民が考える機会となる「とよはしカーフリーデー」を開催しました。

渥美線のサイクルトレインについて、自転車利用者の渥美線の利用促進を図るため、車両の外装側面や乗降口の床面にステッカーを貼るなどを行い、自転車利用の促進を図りました。

徒歩、自転車、公共交通利用の利用啓発においてデジタルスタンプラリーなどの公共交通を利用したウォーキングイベントや沿線マップの作成またじょうを利用した自転車イベントなどを実施しました。

通勤時間帯において渋滞が激しい県境地域（豊橋市東部から静岡県湖西市にわたる事業所が集積する地域）における交通環境の改善を目指しエコ通勤実施の意識啓発を行ってきました。

高齢運転者の日常生活の移手段の確保のため、運転免許証を自主返納した方に電動アシスト自転車購入補助を行いました。

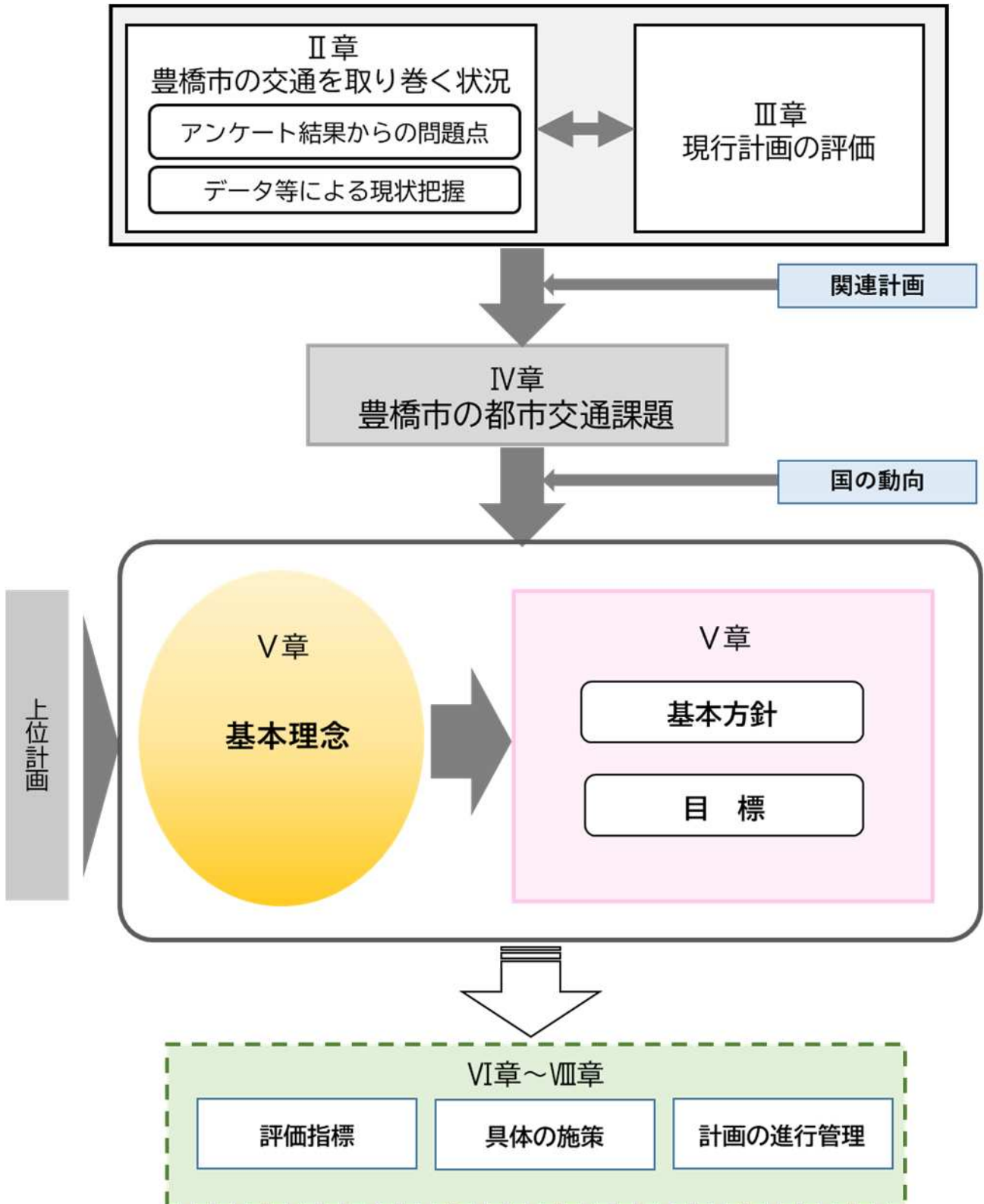
③ 評価の総括

イベント等により環境や健康に対する意識醸成を促してきました。また自転車通行空間整備や電動アシスト自転車の購入補助などにより自転車利用の増加に寄与したと考えられます。一方で公共交通条例の認知度が低いことから更なる周知とともに、過度に自家用車に頼らない意識改革を促し、環境負荷軽減や健康増進に寄与する交通行動につなげる必要があると考えられます。

IV章 豊橋市の都市交通課題

1. 都市交通計画策定のプロセス

以下のプロセスにより、都市交通計画を策定します。



2. 都市交通課題の整理

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、本市の交通を取り巻く状況を踏まえて、都市の交通課題を下記のように抽出しました。

課題① 自家用車によらない移動環境の維持・向上

- ・本市の人口は2010（平成22）年以降減少し続けており、またコロナ禍を経た生活様式の変化による公共交通の利用者の更なる減少から、路線の維持が困難となることが予想されます。
- ・自動車中心の社会構造からの脱却をより一層推進するため、自家用車によらない移動を選べる環境の構築が必要となります。
- ・高齢者の外出率は低く、またそれ以外の世代も低下しており、運転免許返納者や子どもなどの免許を保有しない移動制約者の移動手段の維持・確保に加え、徒歩や自転車でも安全で快適に移動できる環境が求められています。

課題② まちなかの賑わいや回遊性の向上

- ・市民アンケート調査によると、どの目的でも自動車での移動が多い状況です。
- ・豊橋駅周辺等のまちなかへの移動は比較的に公共交通の占める割合が高い状況です。
- ・まちなかの賑わいをもたらすためには、まちなかや地域拠点等へ行きやすい公共交通環境の維持・向上が求められています。

課題③ 渋滞の緩和と安全・円滑な移動環境

- ・本市の道路交通について道路交通センサスによると混雑度が低い路線が多くなっていますが、豊橋駅を中心とした市の中心部とその周辺に渋滞箇所・渋滞区間が集中しています。
- ・バスやタクシー等の公共交通の定時性や速達性を確保するうえでも、交通渋滞の緩和が必要となります。

課題④ 拠点とのつながりの強化

- ・本市の総人口は減少傾向にありますが、総人口に対して、立地適正化計画において区域設定された「歩いて暮らせるまち区域」の人口の占める割合は増加しています。集約型都市構造の実現に向けて、区域沿線の公共交通の維持・向上により区域内への定住を更に促進する必要があります。
- ・東三河の中心となる拠点の形成を図るため、通勤、通学、通院や買い物など市民や来訪者が交流できるよう、広域ネットワークの維持・向上が必要となります。

課題⑤	移動を通じた健康づくり
-----	-------------

- ・意識的に運動を心がけている人は減少傾向となっています。健康に関心の薄い人を含む幅広い人に対して、自転車や公共交通等の利用で健康的な行動への転換が求められています。
- ・後期高齢者の医療費は増加傾向となっています。また、高齢者の運転免許証返納後の外出頻度低下による健康への影響の懸念があり、運転免許返納後の移動手段の確保が求められています。

課題⑥	都市交通の担い手確保
-----	------------

- ・公共交通の運転士において、高齢化やドライバーの働き方改革により担い手が不足しており、公共交通の路線や本数の確保維持が困難な状況です。

課題⑦	環境負荷の軽減
-----	---------

- ・本市では、二酸化炭素総排出量の内、運輸部門の排出量は国より高い割合となっています。運輸部門において、約9割が自動車からの二酸化炭素の排出となっています。過度な自家用車の利用から環境負荷の低い交通行動への転換が必要とされます。
- ・SDGs の浸透もあり市民の環境問題への関心は高まっています。

課題⑧	災害に強い交通環境
-----	-----------

- ・本市では、近年豪雨被害が発生しており、令和5年6月の大雨では、鉄道施設やタクシー車両が冠水や水没等により被害を受けております。全国的にも洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数が増加しており激甚化する災害に備えて、災害に強い都市交通インフラの形成が求められています。

V章 豊橋市都市交通計画の体系

1. 基本理念

次期計画では、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、上位計画と連携し、持続可能な集約型都市構造への転換を引き続き目指すこととし、現豊橋市都市交通計画2016-2025の基本理念を受け継ぐことを基本とします。
- ・現在、人口減少や高齢化が進行する中で都市構造に応じた公共交通ネットワークの形成を図り多様な交通手段を誰もが使えるということが必要とされています。
- ・また、人々の外出が低下する中で、公共交通の利用者の減少や担い手不足の危機に直面しており、都市交通の機能を維持するためには、行政、市民、事業者の相互協力により過度に自家用車に頼らない意識への転換が必要となります。そのためには、都市拠点や地域拠点等へのアクセスを向上させることで、人とまちがつながり賑わいの創出や自由に交流でき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】

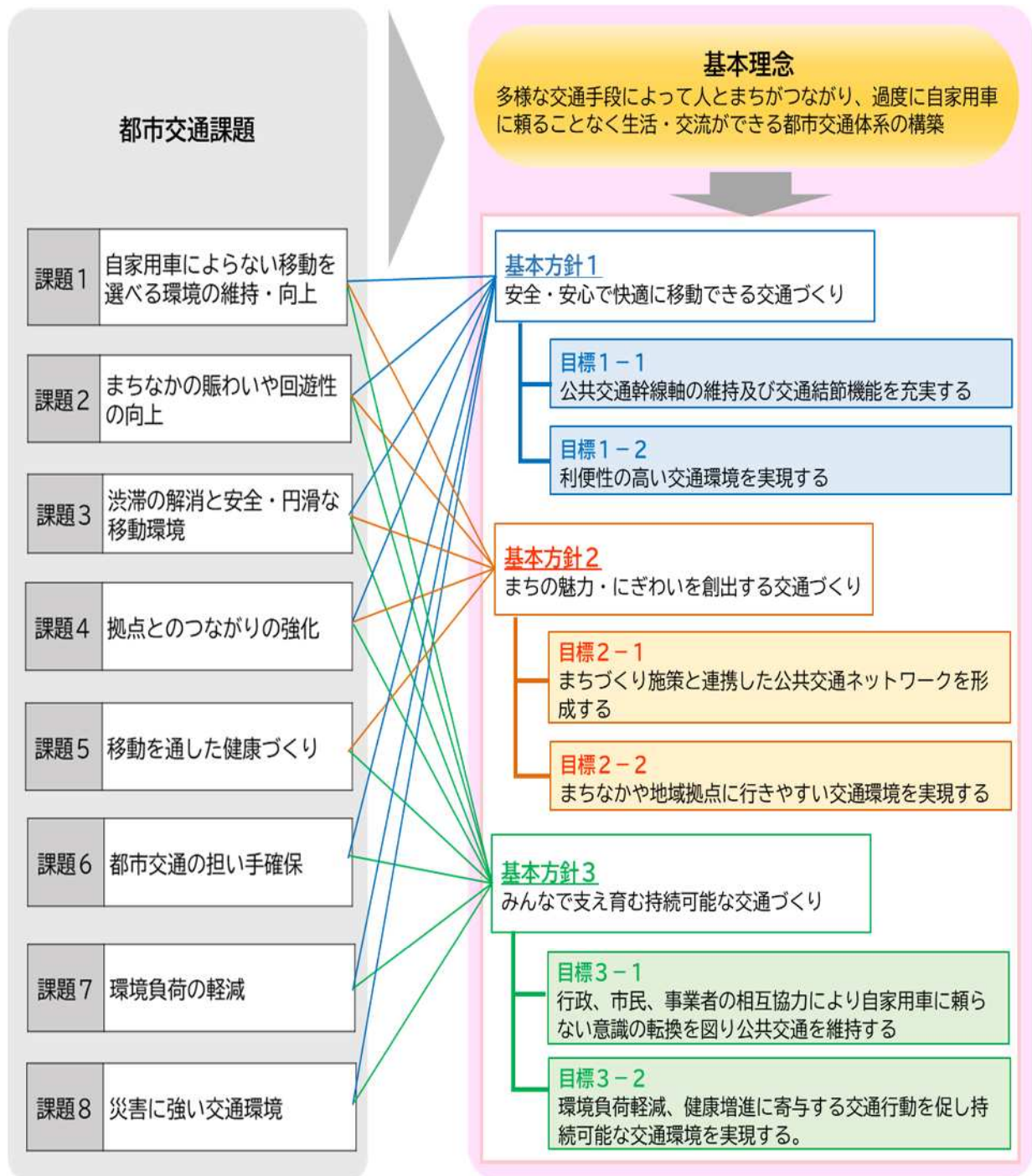
多様な交通手段によって人とまちがつながり、
過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の構築

～基本理念の考え方～

豊橋市では、持続可能な集約型都市構造を実現するため、過度に自家用車に頼らない社会への転換を促すこととあわせて、多様な交通手段を誰もが使えることで、人とまちがつながり、豊かで快適に生活し自由に交流できる都市交通体系を構築していきます。

2. 基本方針と目標

基本理念に基づき、本市の目指すべき都市の将来像や将来交通体系を実現するために基本方針と目標を定め都市交通課題に対応します。



3. 将来における都市交通体系

本市では、人口減少や高齢化等に対応し、持続可能な都市経営を行うため、集約型都市構造の実現を目指しており、商業、医療、福祉などの都市機能や産業基盤、交流施設といった多様な機能を集積する各地域の中心な役割を果たす「拠点」を結ぶ公共交通幹線軸の形成や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。

また、立地適正化計画において公共交通幹線軸沿線などを「歩いて暮らせるまち区域」として市街化区域内に示し、中心市街地のにぎわい創出や、各拠点における都市機能の集積を支えるために必要な人口密度を将来にわたり維持することを目指していることから、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸の維持を図ります。

さらに、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。

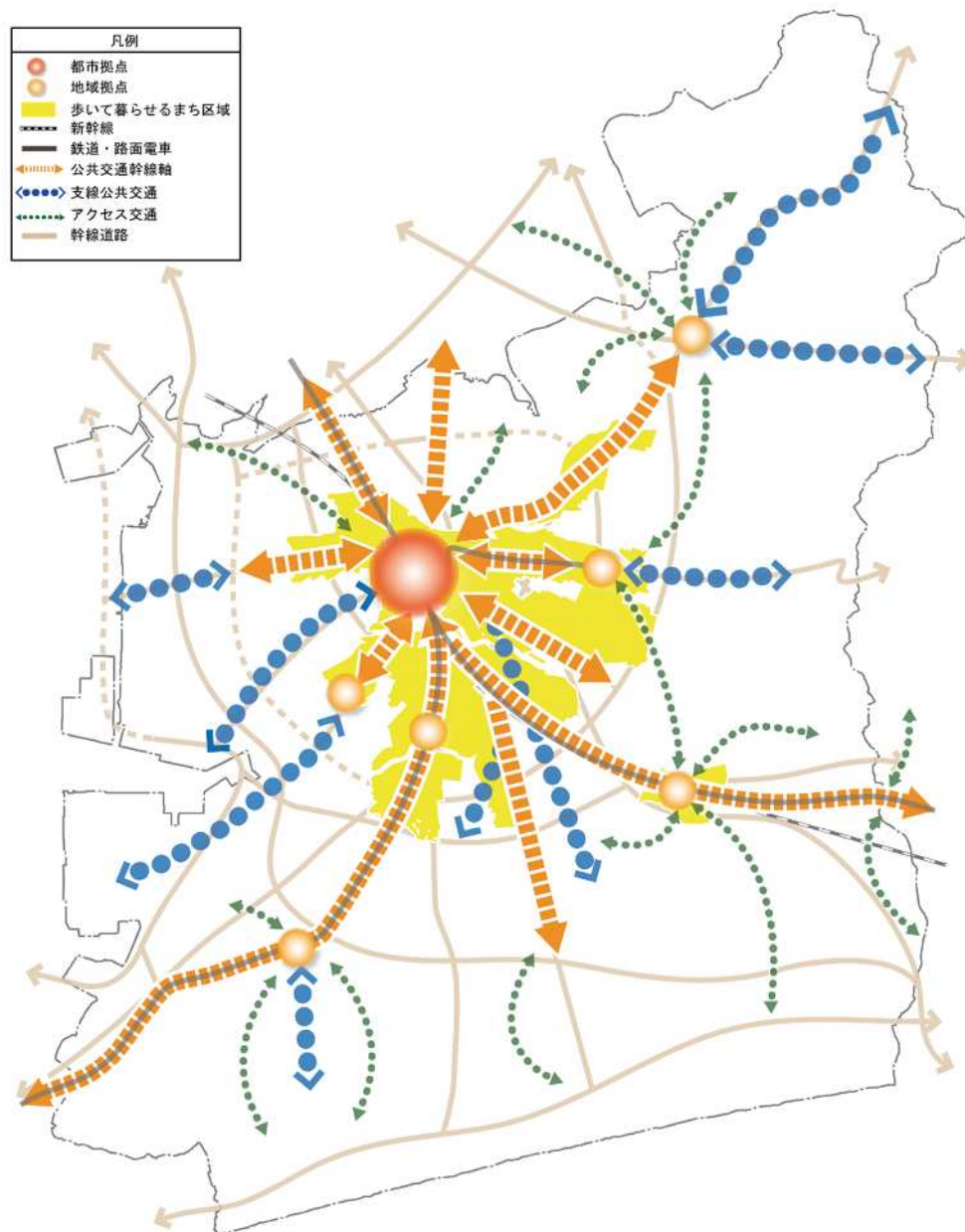


図 36 将来都市交通体系

4. 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「快適に暮らせるやさしいまち」の姿は、自家用車に過度に頼らなくても、拠点や生活圏に応じた過ごし方、暮らし方ができるまちを目指すこととしています。

「快適に暮らせるやさしいまち」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。

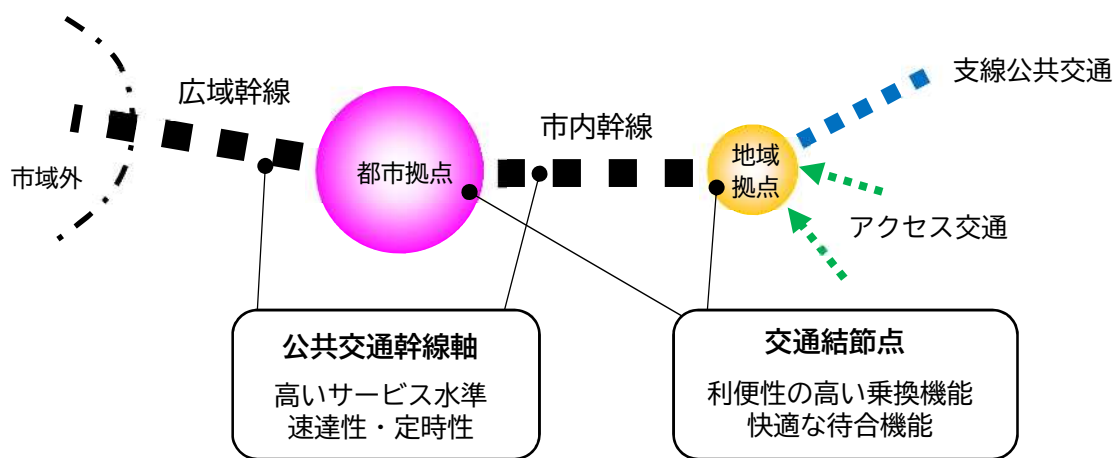


図 37 公共交通幹線軸・交通結節点等の体系イメージ

4.1 交通軸

(1) 公共交通幹線軸

公共交通幹線軸は、バスや鉄道など、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。

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。

(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、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、鉄道駅といった最寄りの交通結節点などに徒歩や自転車、コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）、タクシー、自家用車やシェアモビリティなどでアクセスする移動手段になります。需要や地域特性に応じたサービス水準の確保やC&R^{※1}、P&R^{※2}、K&R^{※3}の施設整備など、利便性を高めます。

(3) 幹線道路・その他道路

自動車交通については、通過交通や地域間交通などの比較的長い移動の交通を分担する主要幹線道路、効果的に主要幹線道路に誘導するなどの都市幹線道路、市街地の幹線的機能を果たす地区幹線道路により、広域交通と市内交通とを円滑に処理します。

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、公共交通と共存し安全で快適に移動できる道路空間の形成を進めるとともに、まちなかにおいては、居心地が良く歩きたくなる「ウォークブルなまちなか」の形成を進めます。

- ※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を利用して目的地まで移動すること。

4.2 交通結節点

交通結節点とは、異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換えや乗り継ぎを行うことができる場所です。公共交通と徒歩、自転車、自家用車やシェアモビリティなどとの円滑で利便性の高い乗換機能を有し快適で待ちやすい環境を創出する必要があります。

都市拠点や地域拠点における交通結節点の機能の充実を図るほか、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 38 交通結節点のイメージ

【拠点について】

(1) 都市拠点とは

鉄道や路面電車、路線バスなどの利便性の高い公共交通が集中している豊橋駅周辺における、商業施設、医療施設、福祉施設といった高次で多様な都市サービスを楽しむことができる広域的な都市機能の集積及び多様な世代やライフスタイルに応じた居住と雇用の場を確保する、にぎわいと活気のある東三河の中心拠点。

(2) 地域拠点とは

(市街化区域)

南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺及び藤沢町周辺における、店舗や病院、銀行など日常生活に必要な都市機能の集積を高め、市街地内の生活圏の中心となる拠点。

(市街化調整区域)

大清水駅周辺、和田辻停留所周辺における、既存の交通結節機能や施設を活かし、日用品を扱う店舗や病院など身近な都市機能の維持を図り、市街化調整区域の生活圏の中心となる拠点。