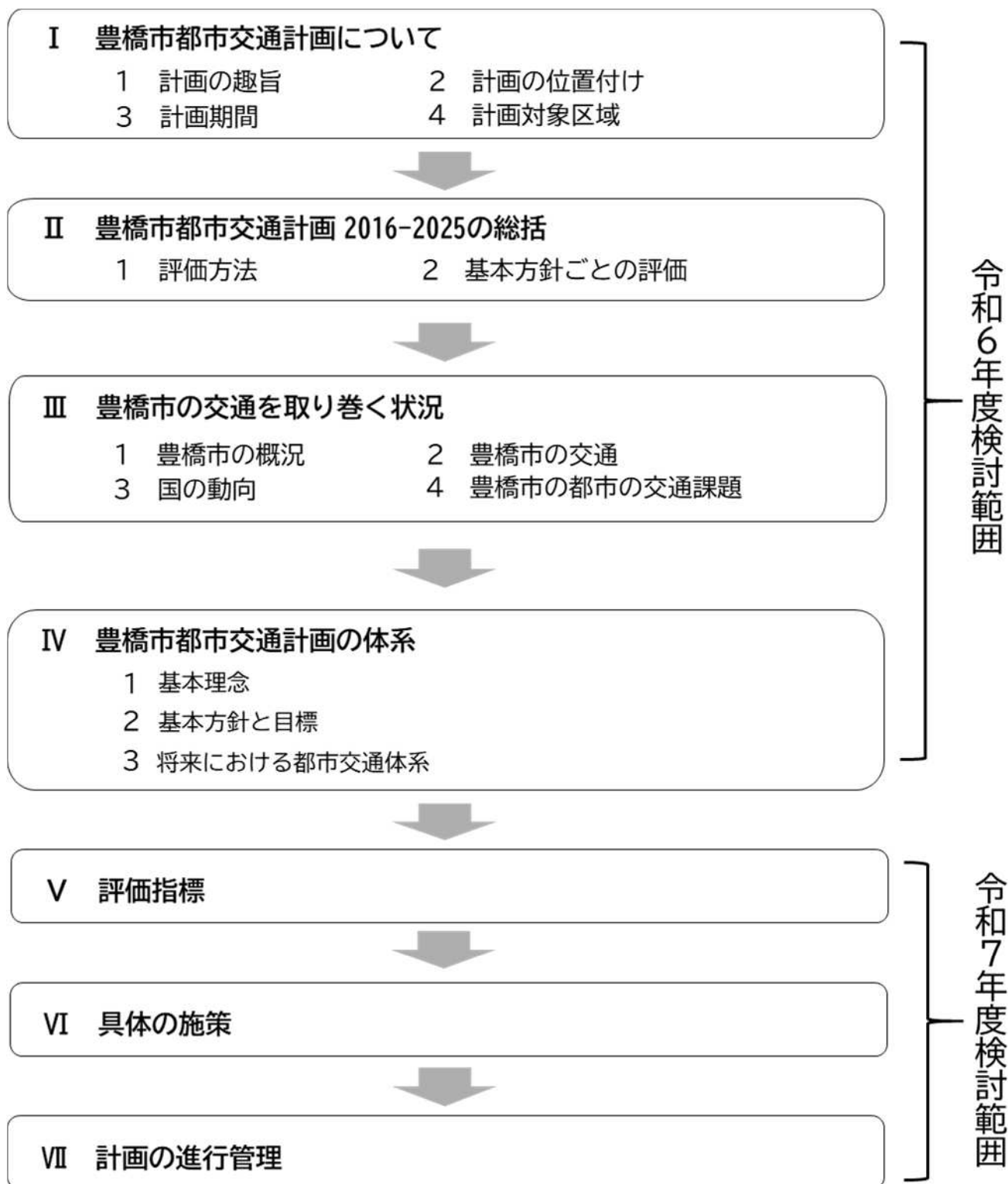


計画の構成(素案)

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. 計画期間.....	1
4. 計画対象区域.....	1

II 章 豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括

1. 評価方法.....	2
2. 基本方針ごとの評価.....	3
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.....	3
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.....	5
2.3 「基本方針3：環境・健康を意識した交通づくり」の評価.....	7

III 章 豊橋市の交通を取り巻く状況

1. 豊橋市の概況.....	8
1.1 人口動向.....	8
1.2 環境.....	10
1.3 健康.....	11
1.4 災害.....	11
1.5 観光.....	11
2. 豊橋市の交通.....	12
2.1 交通体系.....	12
2.2 移動実態.....	15
2.3 公共交通.....	17
2.4 道路交通.....	20
2.5 自転車.....	21
2.6 徒歩.....	23
3. 国の動向.....	24
3.1 集約型都市構造の形成促進.....	24
3.2 地域公共交通計画策定の努力義務化.....	24
3.3 地域公共交通の「リ・デザイン」.....	24
4. 豊橋市の都市の交通課題.....	25

IV 章 豊橋市都市交通計画の体系

1. 基本理念.....	26
2. 基本方針と目標.....	26
3. 将来における都市交通体系.....	27

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みを推進するために、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)と取組み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. 計画期間

本計画の計画期間は下記とします。
令和8～17年度

4. 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



II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、3つの基本方針を設定し、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みを行ってきました。基本方針毎に指標の達成状況やこれまでの取組みを整理し総括をします。

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を感じる人の割合

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

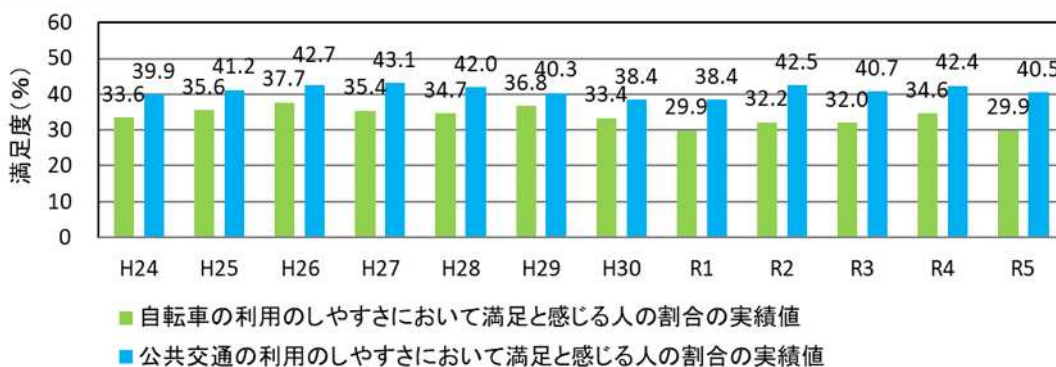
2.1 「基本方針1：安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価

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を感じる人の割合

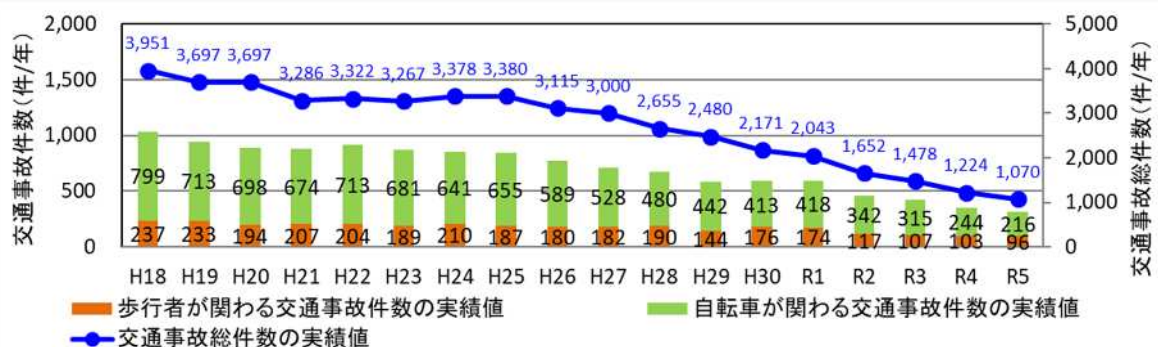
	H26実績	R1実績	R5実績	R7目標	評価(R5時点)
自転車	37.7%	29.9%	29.9%	40%	未達成
公共交通	42.7%	38.4%	40.5%	45%	未達成



- ・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。

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。

② 取組み

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「そいたク」、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運行経路やダイヤを見直しました。
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。
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に、交通安全教育指導者・指導員による自転車等の安全教室を実施しました。

③ 総括

長引く燃料・物価高騰や人材不足が交通事業者を圧迫しており、サービス水準を維持するには引き続き支援が必要です。
安全・安心に運行するために鉄軌道施設の老朽化等の改修に対して引き続き支援が必要です。
公共交通機関の運転士不足に引き続き対応するため、運転士確保への支援が必要です。
高齢者運転者の事故を減らすためにも運転免許自主返納者に対する交通助成券の交付は引き続き必要です。
利用しやすい公共交通となるために鉄道や路面電車、路線バスの維持・確保とともに、公共交通不便地域での移動手段となるコミュニティバスにおいても引き続き地域のニーズに合わせた運行が必要です。
自転車による移動のやすさの向上、また自転車での交通事故を更に減少させるためには、自転車通行空間の整備を引き続き推進する必要があります。

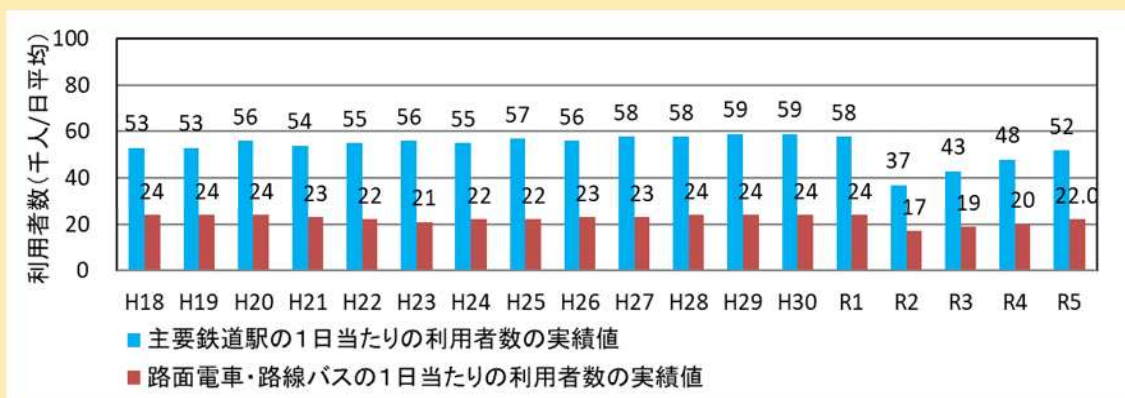
2.2 「基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価

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。

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、一時的な増加はあったものの、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 取組み

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。

回遊性やアクセス性の向上のため、豊鉄渥美線では平日の 10 時 00 発から 14 時 59 分発、休日は始発から終電までの全列車でサイクルトレインを運行しました。

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 総括

駅・電停の利便性の向上となるよう、引き続きパーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場の整備が必要です。

企画列車の運行や公共交通のイベントなどにより、まちなかの賑わいを引き続き創出する必要があります。

駅を起点とした周遊を促すため、引き続きサイクルトレインを活用する必要があります。

公共交通の利用者数や利便性の向上を図るため、M a a S 環境の整備や割引乗車券・モバイル乗車券等について、引き続き実施するとともに市民への周知が必要です。

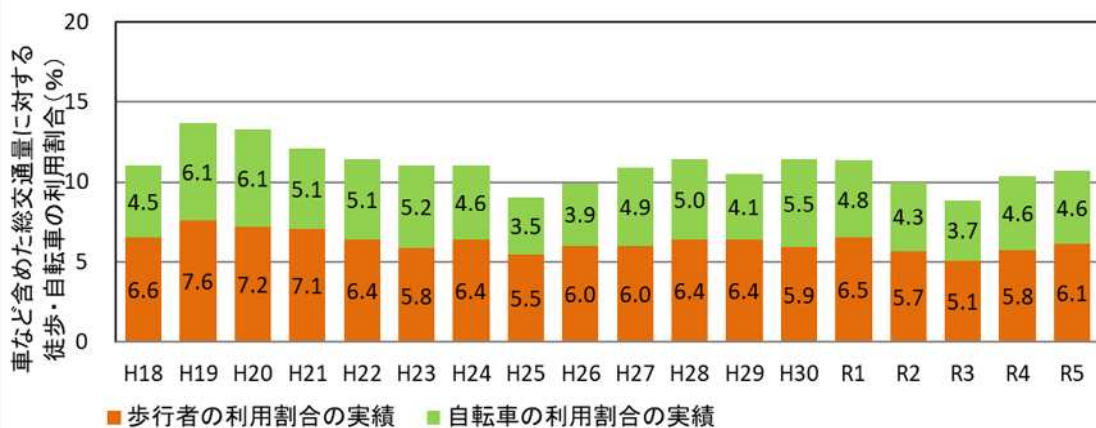
2.3 「基本方針3：環境・健康を意識した交通づくり」の評価

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いるが、R2以降のいずれの年も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。

② 取組み

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・活性化するために「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」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。

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サイクルトレイン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。

③ 総括

「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の認知度が低く、周知する必要があります。

エコ通勤の推奨については、駐輪場などの利用環境の整備や環境・健康への影響などを啓発していく必要があります。

徒歩、自転車、公共交通の利用啓発については、交通事業者や沿線の店舗と協働するなどまちづくりと連携し実施する必要があります。

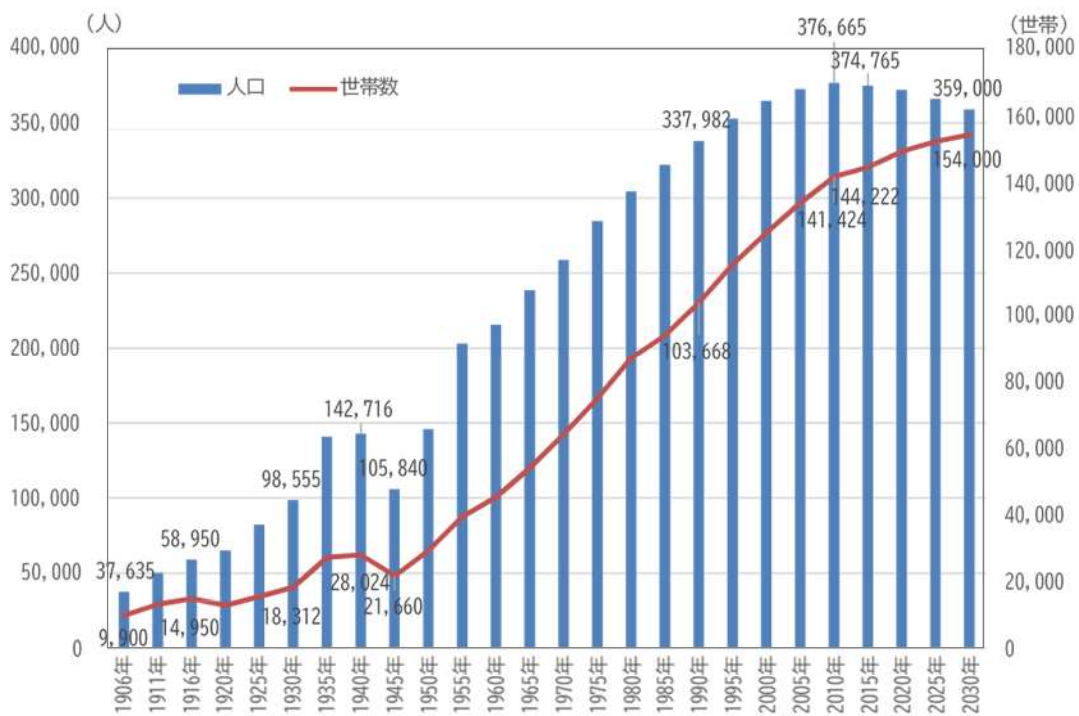
Ⅲ章 豊橋市の交通を取り巻く状況

1. 豊橋市の概況

1.1 人口動向

本市の人口は2010（平成22）年に376,665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359,000人まで減少する見込みとなりました。

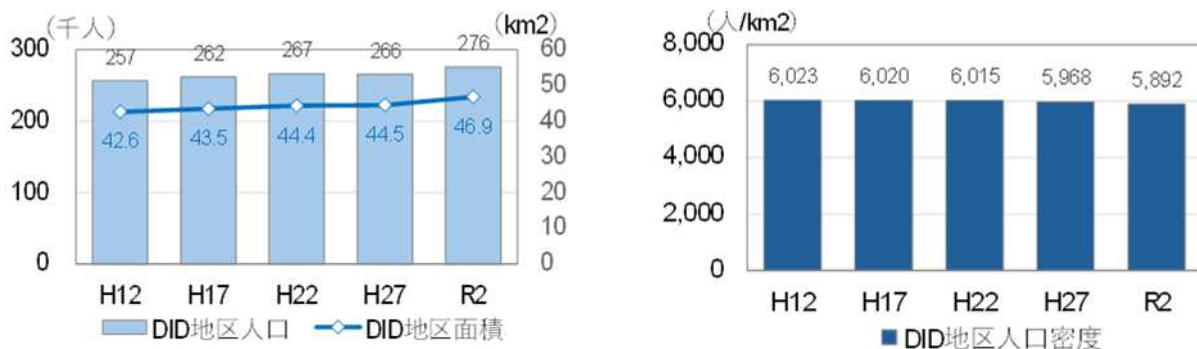
本市の将来世帯数を推計すると、2030（令和12）年に154,000世帯にまで増加し、1世帯当たりの人員は2.3人にまで減少する見込みとなりました。



資料：豊橋市

図1 豊橋市の人口・世帯数の推移と推計（R2以降は推計値）

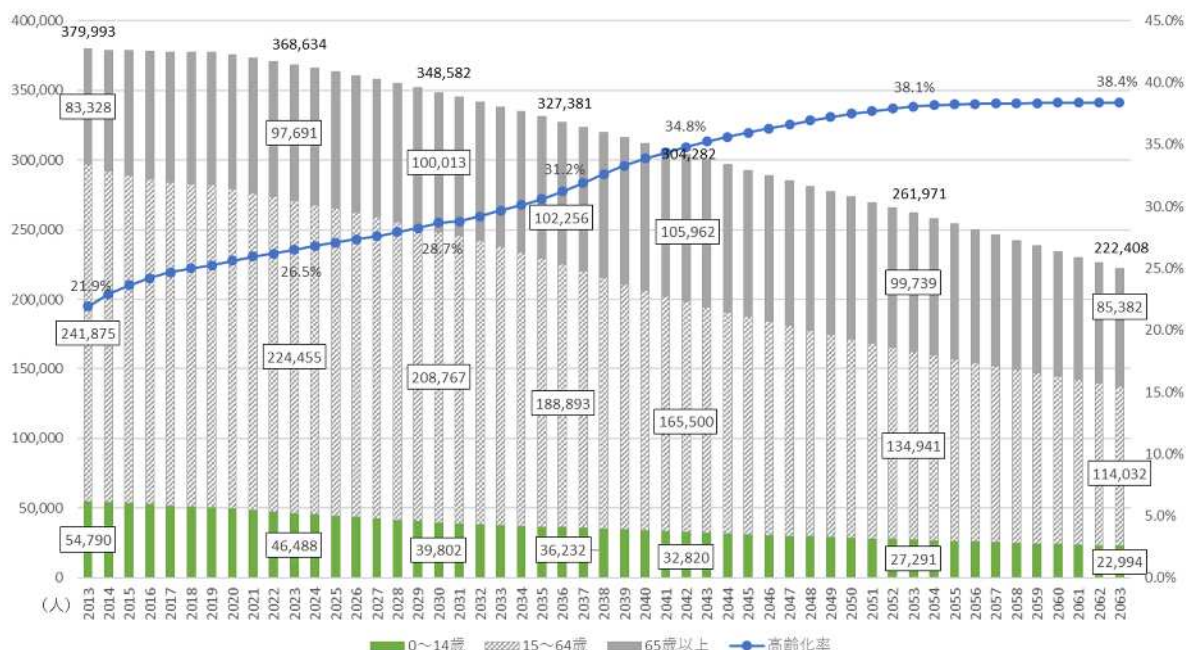
D I D地区の面積と人口は微増傾向にあるが、人口密度が減少傾向にあります。市全体人口のうち、市街化区域内の居住人口が約78%、D I D地区内が約74%を占めています。



資料：豊橋市

図2 D I D人口と面積の推移

高齢者人口（老年人口）は2042（令和24）年にピークを迎えた後、徐々に減少する見込みですが、0～14歳の年少人口及び15～64歳の生産年齢人口が減少し続けることが影響し、高齢化率は増加することが見込まれています。

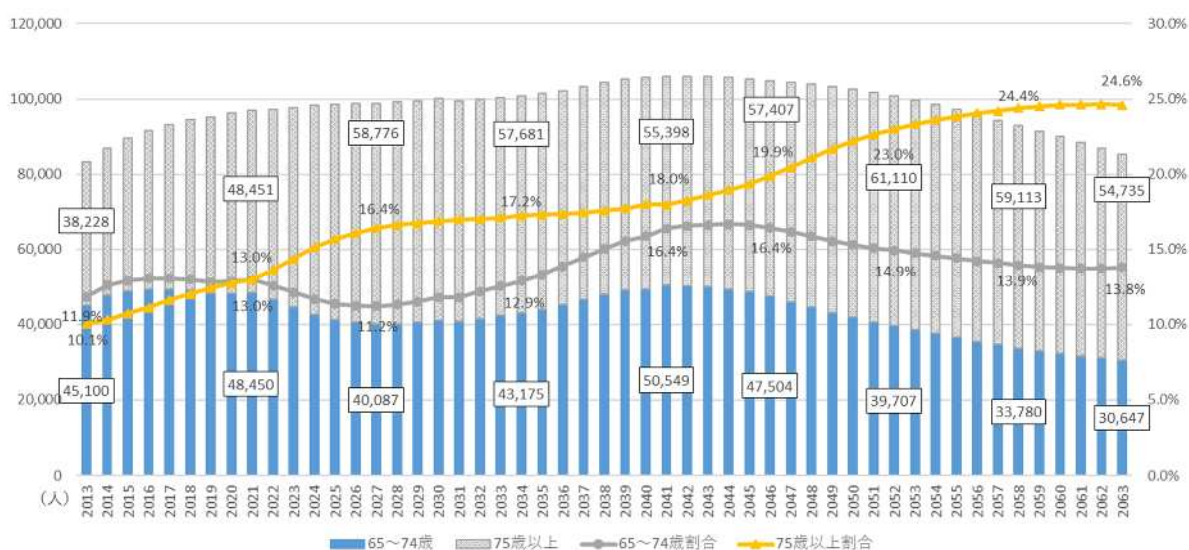


※令和4年（2022年）10月1日を基準日として、住民基本台帳（外国人を含む）人口を使用し推計

資料：東三河広域連合

図3 年齢3区分人口及び高齢化率の推移と推計

2021（令和3）年を境に後期高齢者割合が前期高齢者割合を上回り、前期高齢者数は2041年（50,549人）、後期高齢者は2052年（61,110人）にピークを迎えます。団塊世代及び団塊ジュニア世代が後期高齢者に移行するタイミングで、それぞれの割合が大きく波打つ形状を描きます。



※令和4年（2022年）10月1日を基準日として、住民基本台帳（外国人を含む）人口を使用し推計

資料：東三河広域連合

図4 高齢者人口2区分の推移と推計

歩いて暮らせるまち区域の人口は、令和2年度より減少しており令和7年度の目標値 166,300人と差が開いています。

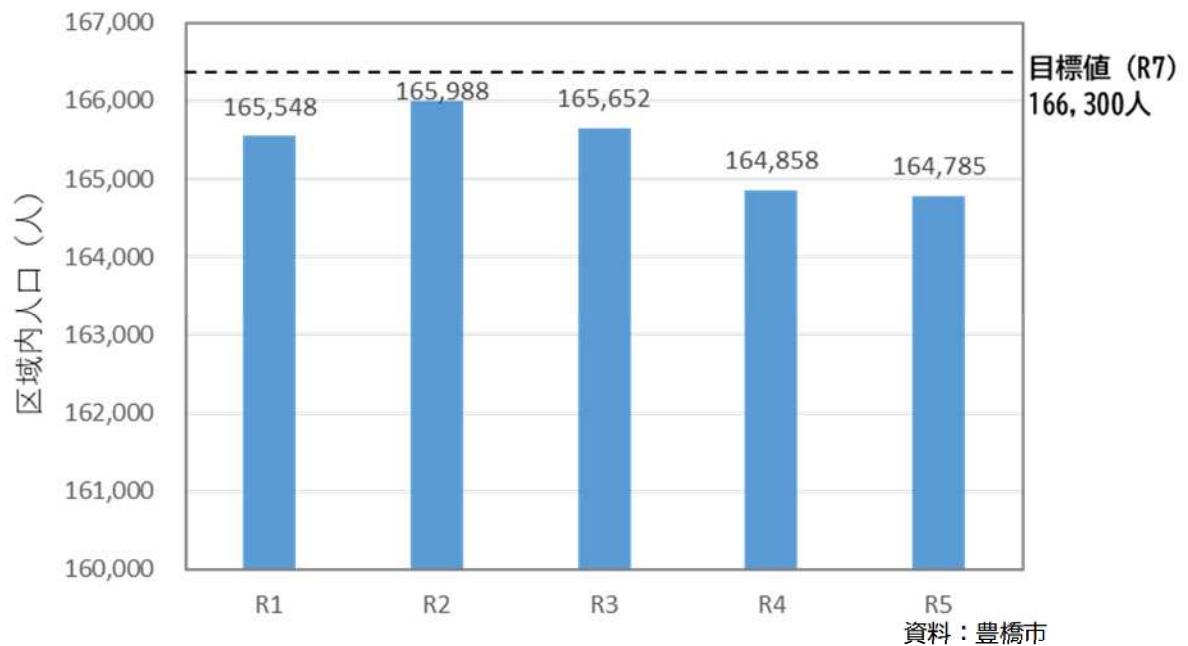
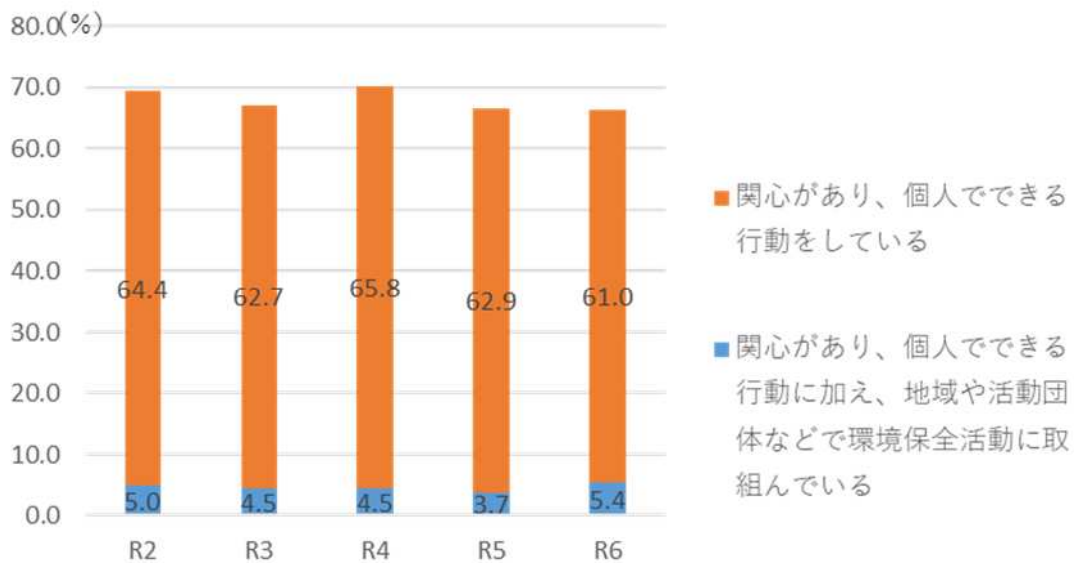


図5 歩いて暮らせるまち区域の人口推移

1.2 環境

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。

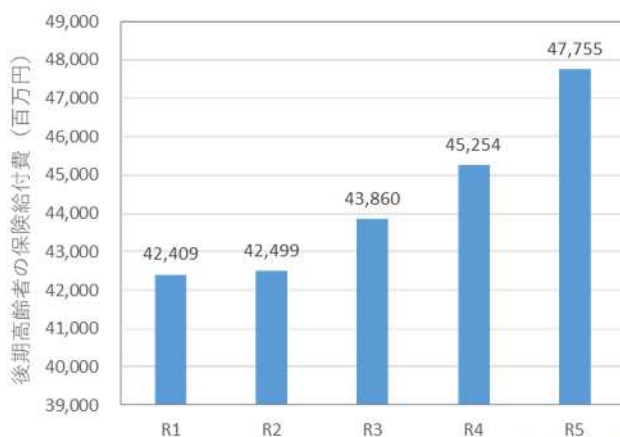


資料：豊橋市

図6 市民の環境問題への関心

1.3 健康

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。



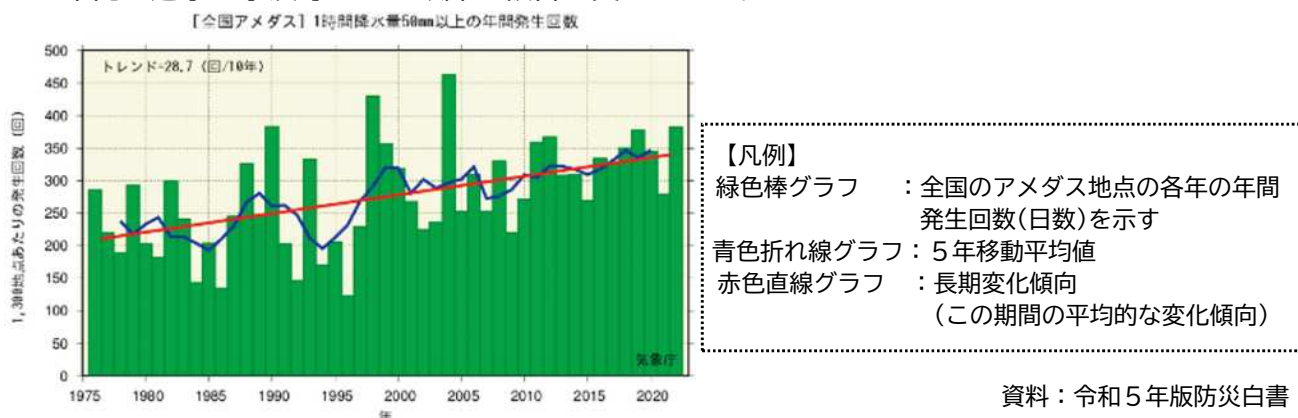
資料：豊橋市

図7 後期高齢者の保険給付費推移

1.4 災害

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全国的に増加しています。

豊橋市でも近年豪雨被害が発生しやすくなっており、令和5年6月大雨では、鉄道施設やタクシー車両が冠水や水没等により故障し被害を受けました。

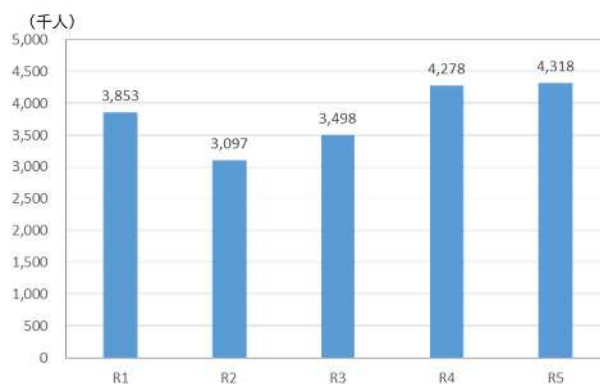


資料：令和5年版防災白書

図8 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

観光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：豊橋市

図9 観光客数の推移

2. 豊橋市の交通

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。

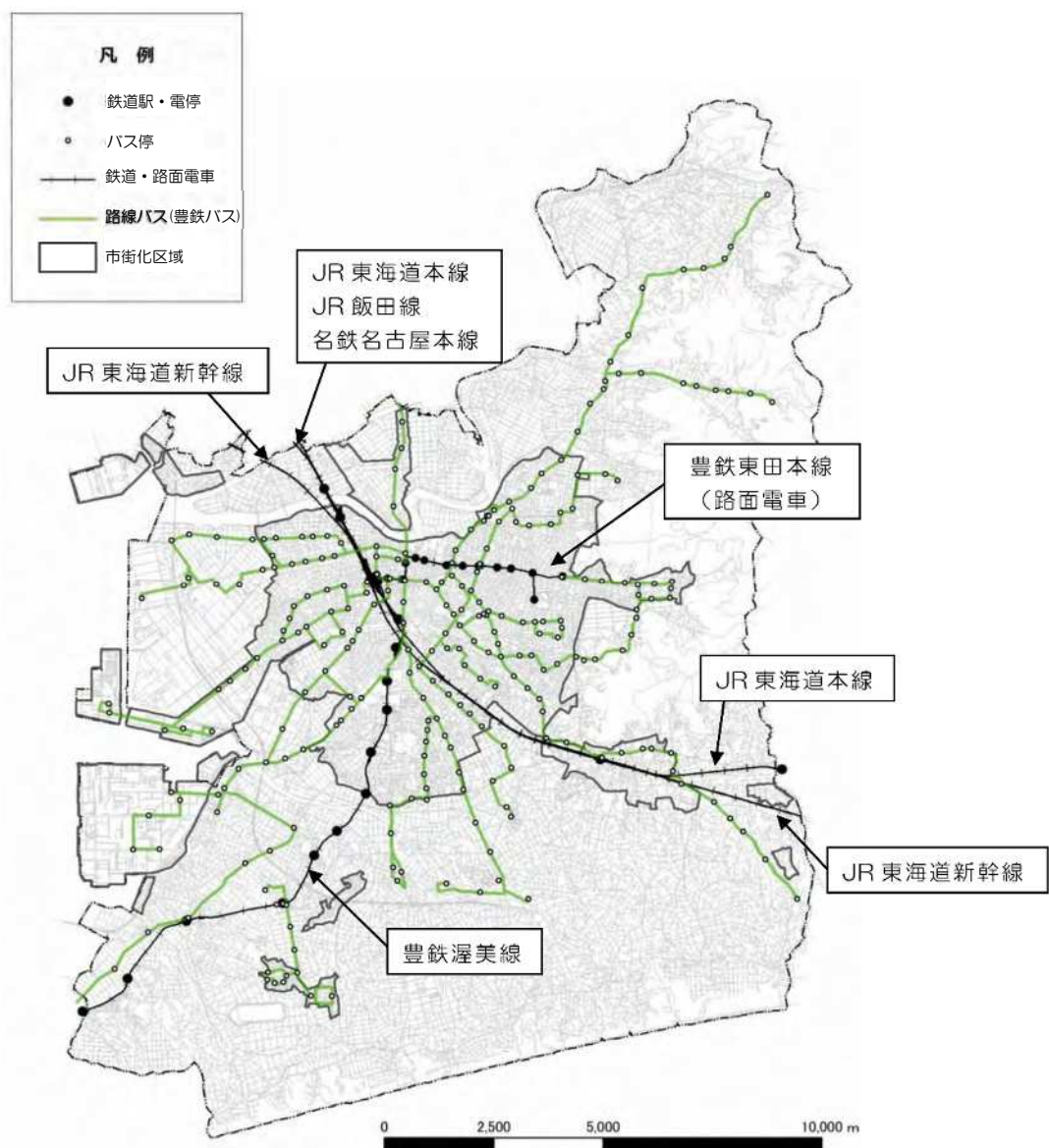


図10 鉄道・路面電車・路線バスのネットワーク

(2) 公共交通路線網（コミュニティバス）

交通空白地域など、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。

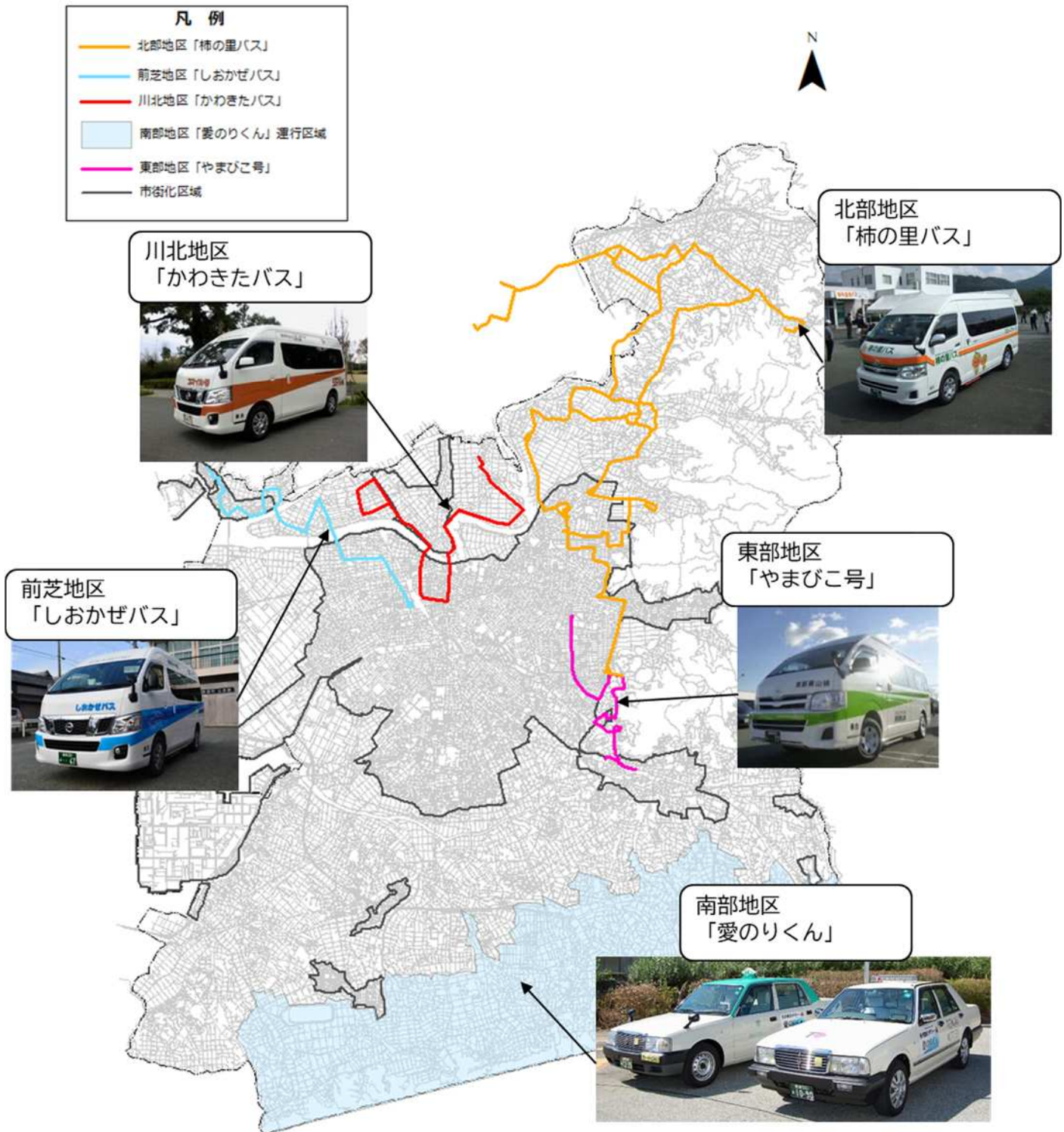


図11 コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）のネットワーク

(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。

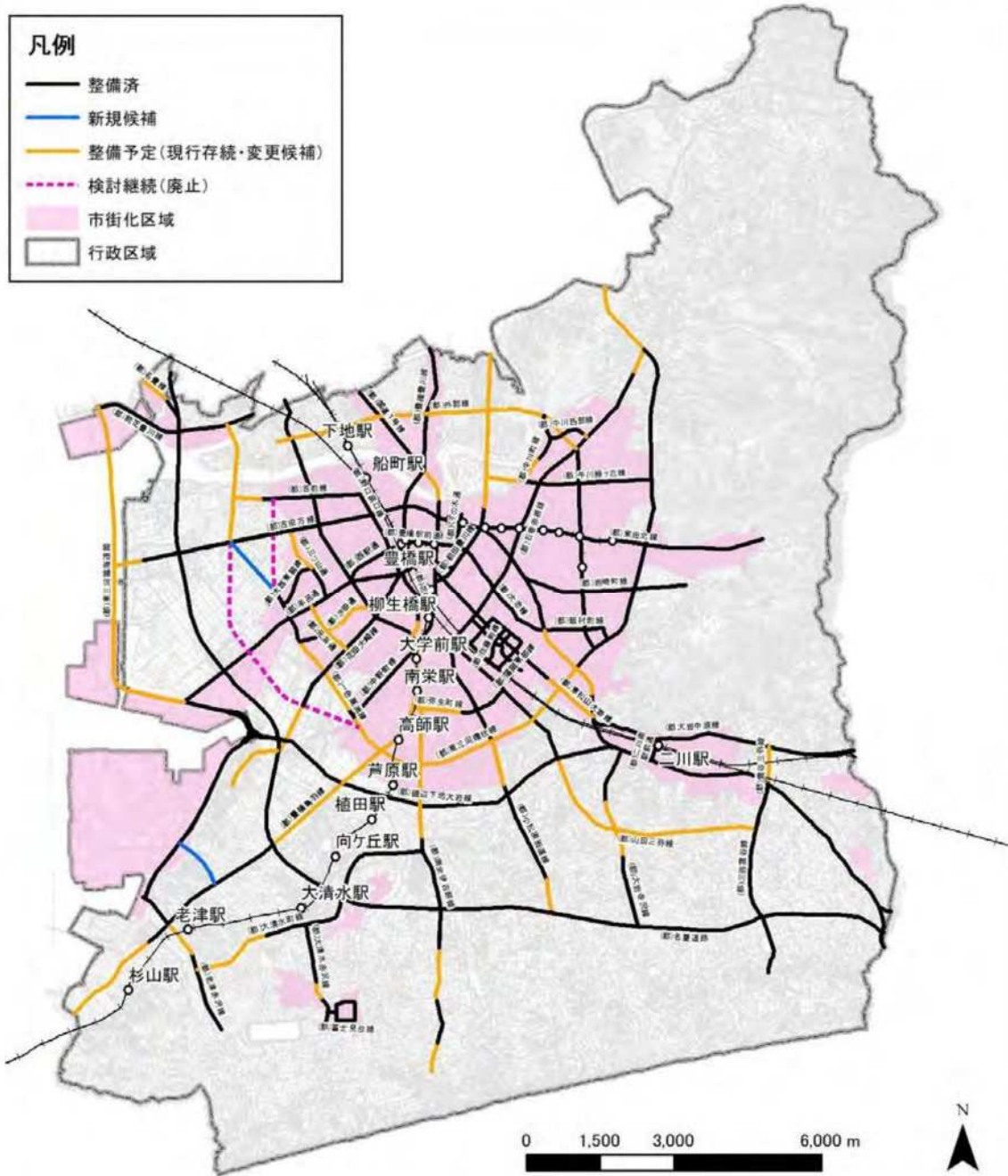
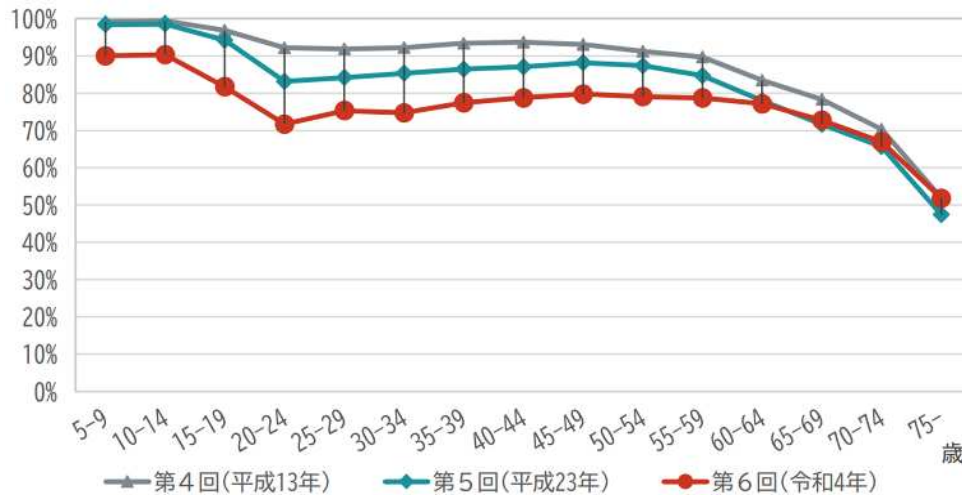


図 12 都市計画道路の整備状況

2.2 移動実態

第6回中京圏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。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13 目的別の主な移動手段

第6回中京圏パーソントリップ調査速報結果によると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います。特に自動車トリップの減少が大きくなっています。



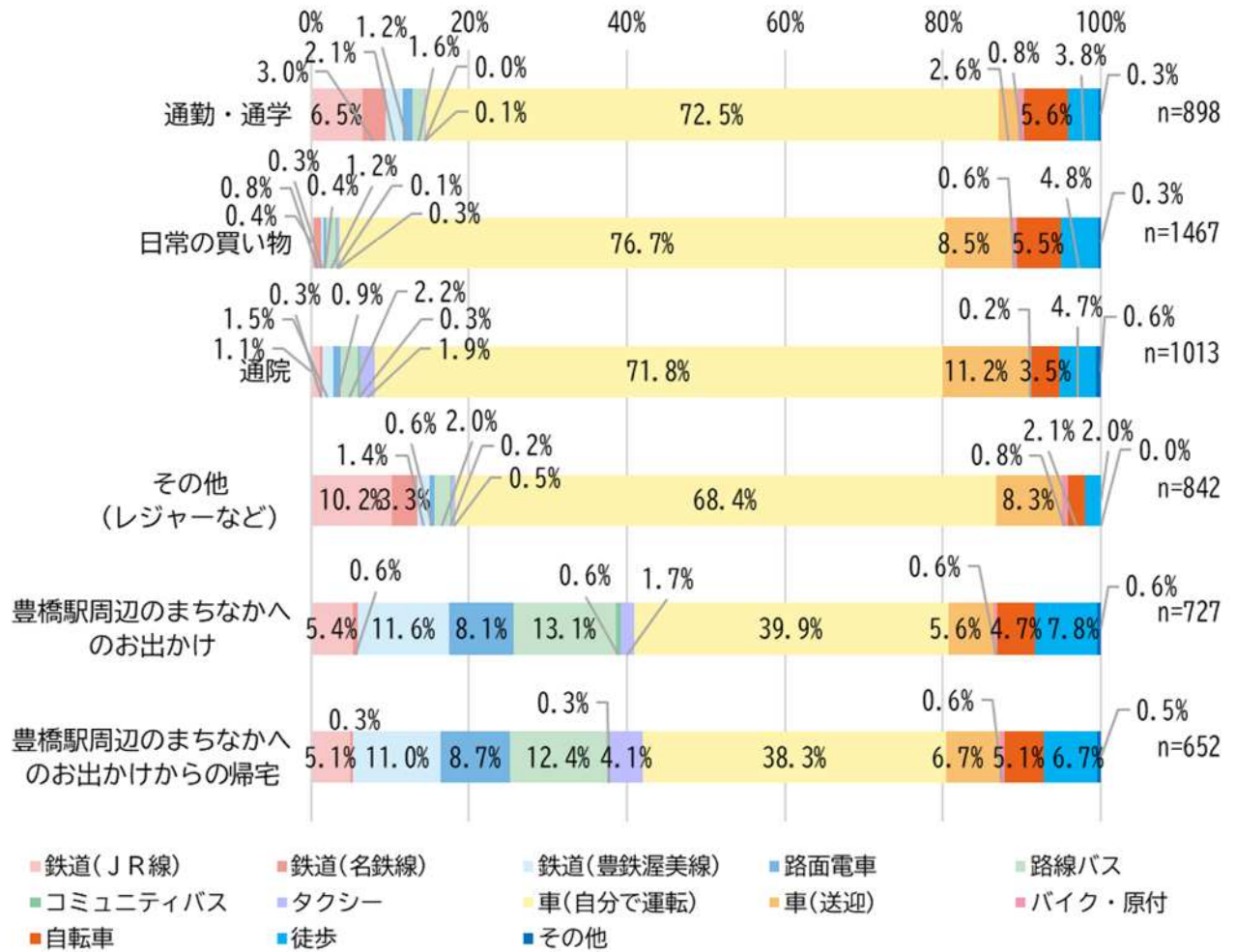
※第3回調査の圏域で集計

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14 代表交通手段トリップ数の推移（平日）

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（帰宅含む）」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。

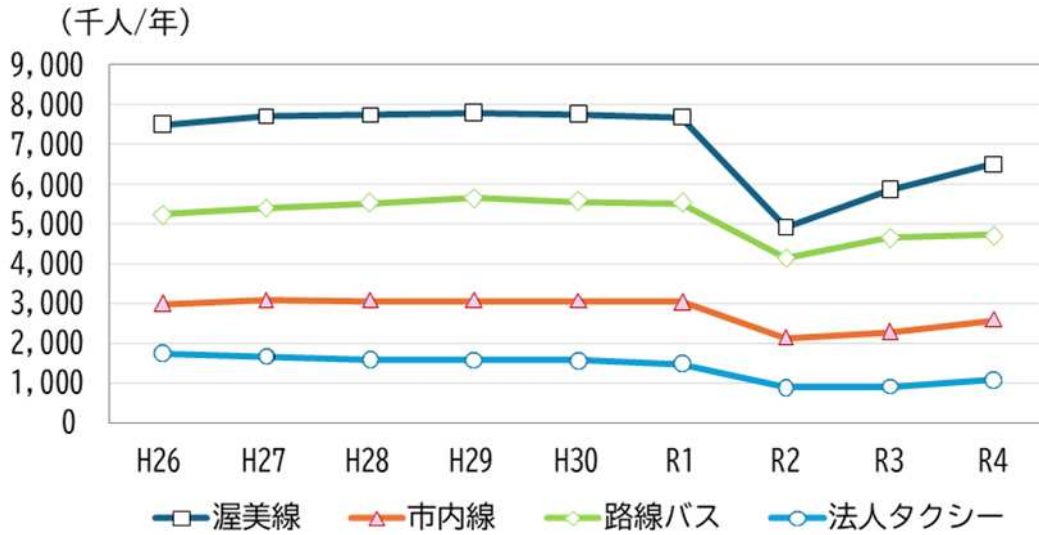


資料：市民アンケート

図 15 目的別の主な移動手段

2.3 公共交通

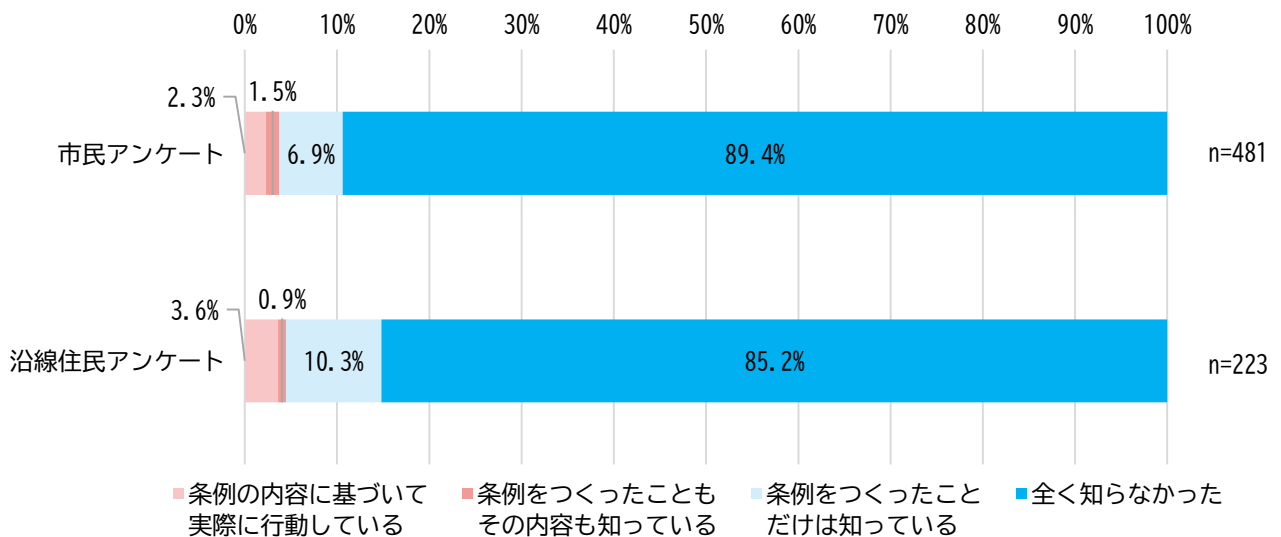
豊鉄渥美線、豊鉄東田本線（路面電車）、路線バス、法人タクシーのいずれも横ばいで推移していましたが、コロナ禍の影響もあり、令和2年に大きく減少しています。令和3年以降、回復傾向にあります。コロナ禍前には戻っていない状況です。



資料：豊橋市

図 16 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

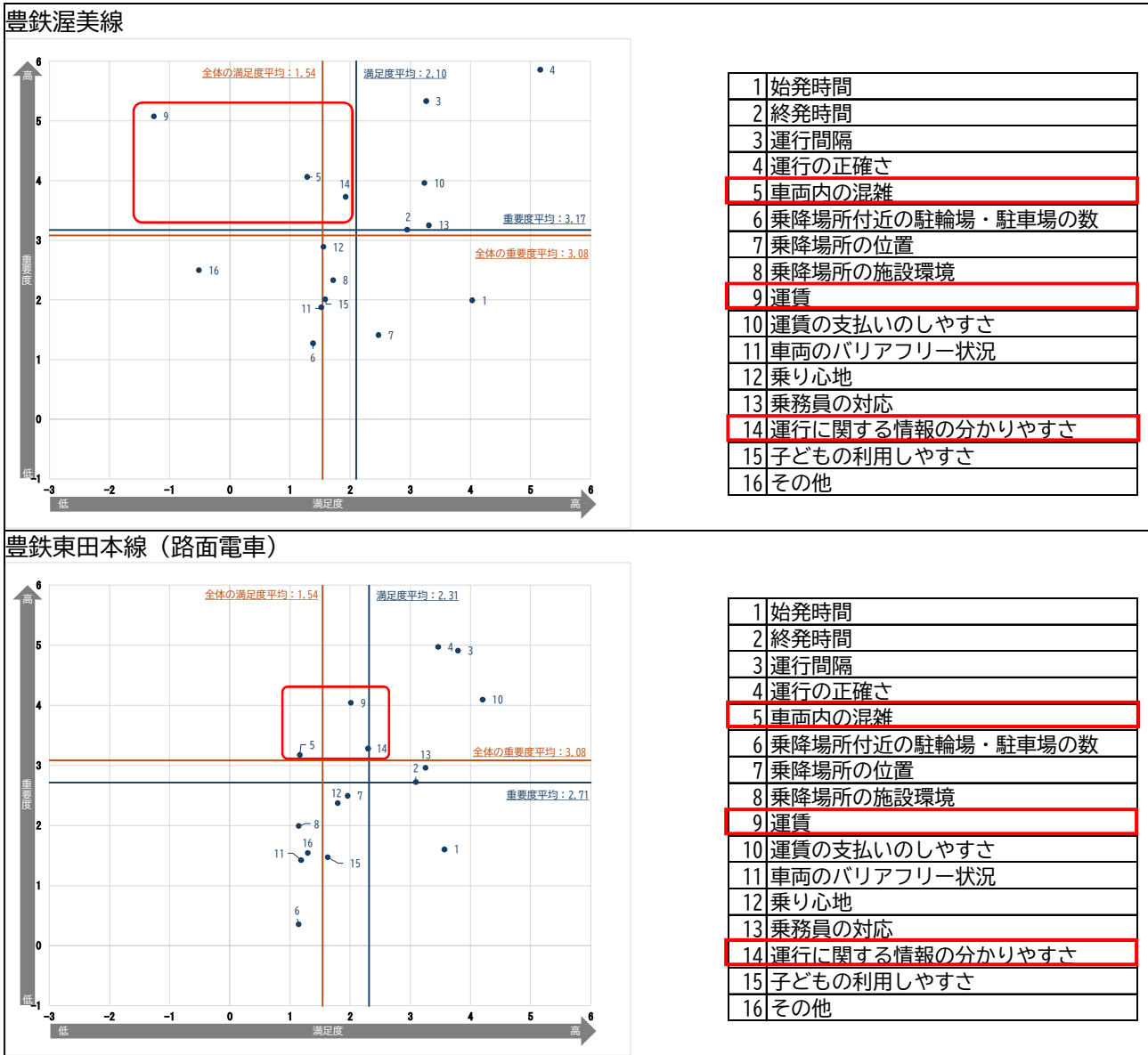
市民アンケート及び路面電車沿線住民アンケートによると豊橋市の公共交通を共に支え育む条例の認知度について、8割以上の回答者が「全く知らなかった」と回答しています。市のホームページや公共交通イベント等で周知していますが、市民の認知度は低い状況です。



資料：市民アンケート、路面電車沿線住民アンケート

図 17 豊橋市の公共交通を共に支え育む条例の認知度

公共交通利用者アンケート調査について、重要度は高いが満足度が低い課題感のある項目として、豊鉄渥美線・豊鉄東田本線（路面電車）利用者は運賃や車両内の混雑、運行に関する情報の分かりやすさ、路線バス・コミュニティバス利用者は終発時間・運行間隔が課題となります。また、タクシーは運賃、路線バスは運賃や運賃の支払いしやすさ、運行の正確さ、コミュニティバスは乗降場所の位置や子どもの利用しやすさも課題となっています。



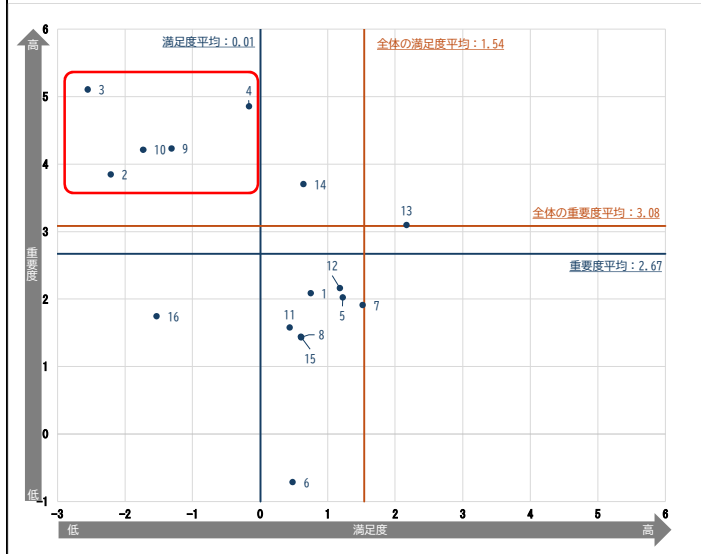
資料：公共交通利用者アンケート

図 18 満足度と重要度の関係性【公共交通利用者アンケート】

<グラフの見方>

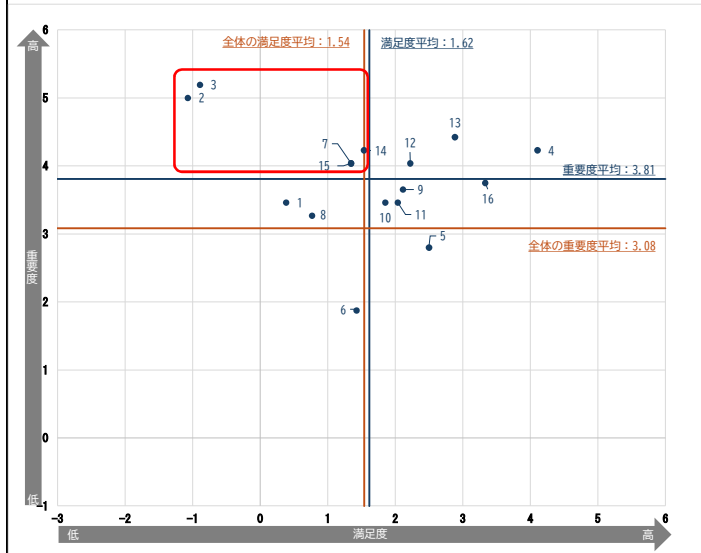
高	【重点改善分野】 重要度：高 満足度：低	【重点維持分野】 重要度：高 満足度：高	◆重点改善分野：満足度が平均より低く、重要度が平均より高い取組 ◆改善分野：満足度が平均より低く、重要度が平均より低い取組 ◆重点維持分野：満足度が平均より高く、重要度が平均より高い取組 ◆維持分野：満足度が平均より高く、重要度：平均より低い取組 ※選択肢の「満足（重要）」=10点、「やや満足（やや重要）」=5点 「やや不満（あまり重要でない）」=-5点、「不満（重要ではない）」=-10点として計算し、合計点を回答者数で割ることで、得点化します。
	【改善分野】 重要度：低 満足度：低	【維持分野】 重要度：低 満足度：低	
低	低	高	

路線バス



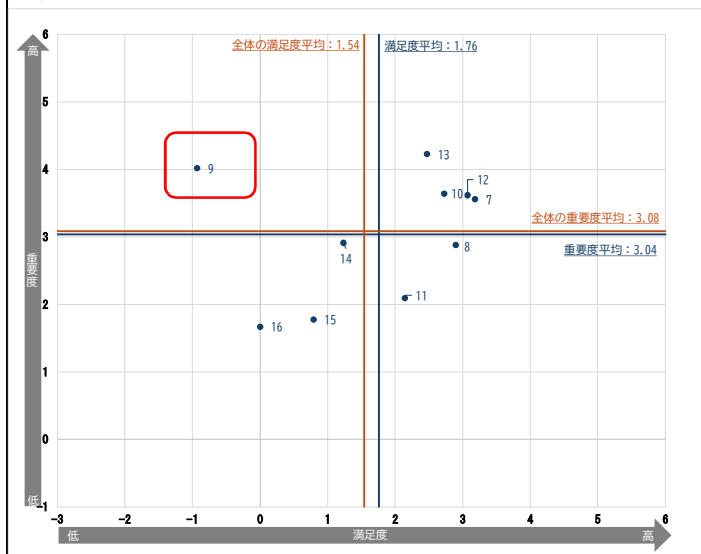
1 始発時間
2 終発時間
3 運行間隔
4 運行の正確さ
5 車両内の混雑
6 乗降場所付近の駐輪場・駐車場の数
7 乗降場所の位置
8 乗降場所の施設環境
9 運賃
10 運賃の支払いのしやすさ
11 車両のバリアフリー状況
12 乗り心地
13 乗務員の対応
14 運行に関する情報の分かりやすさ
15 子どもの利用しやすさ
16 その他

コミュニティバス



1 始発時間
2 終発時間
3 運行間隔
4 運行の正確さ
5 車両内の混雑
6 乗降場所付近の駐輪場・駐車場の数
7 乗降場所の位置
8 乗降場所の施設環境
9 運賃
10 運賃の支払いのしやすさ
11 車両のバリアフリー状況
12 乗り心地
13 乗務員の対応
14 運行に関する情報の分かりやすさ
15 子どもの利用しやすさ
16 その他

タクシー



1 始発時間
2 終発時間
3 運行間隔
4 運行の正確さ
5 車両内の混雑
6 乗降場所付近の駐輪場・駐車場の数
7 乗降場所の位置
8 乗降場所の施設環境
9 運賃
10 運賃の支払いのしやすさ
11 車両のバリアフリー状況
12 乗り心地
13 乗務員の対応
14 運行に関する情報の分かりやすさ
15 子どもの利用しやすさ
16 その他

資料：公共交通利用者アンケート

図 19 満足度と重要度の関係性【公共交通利用者アンケート】

2.4 道路交通

自動車交通量の混雑状況は、平成 27 年度及び令和 3 年度と比較すると、特に豊橋駅周辺の路線において、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、豊橋駅を中心に幹線道路に集中しています。

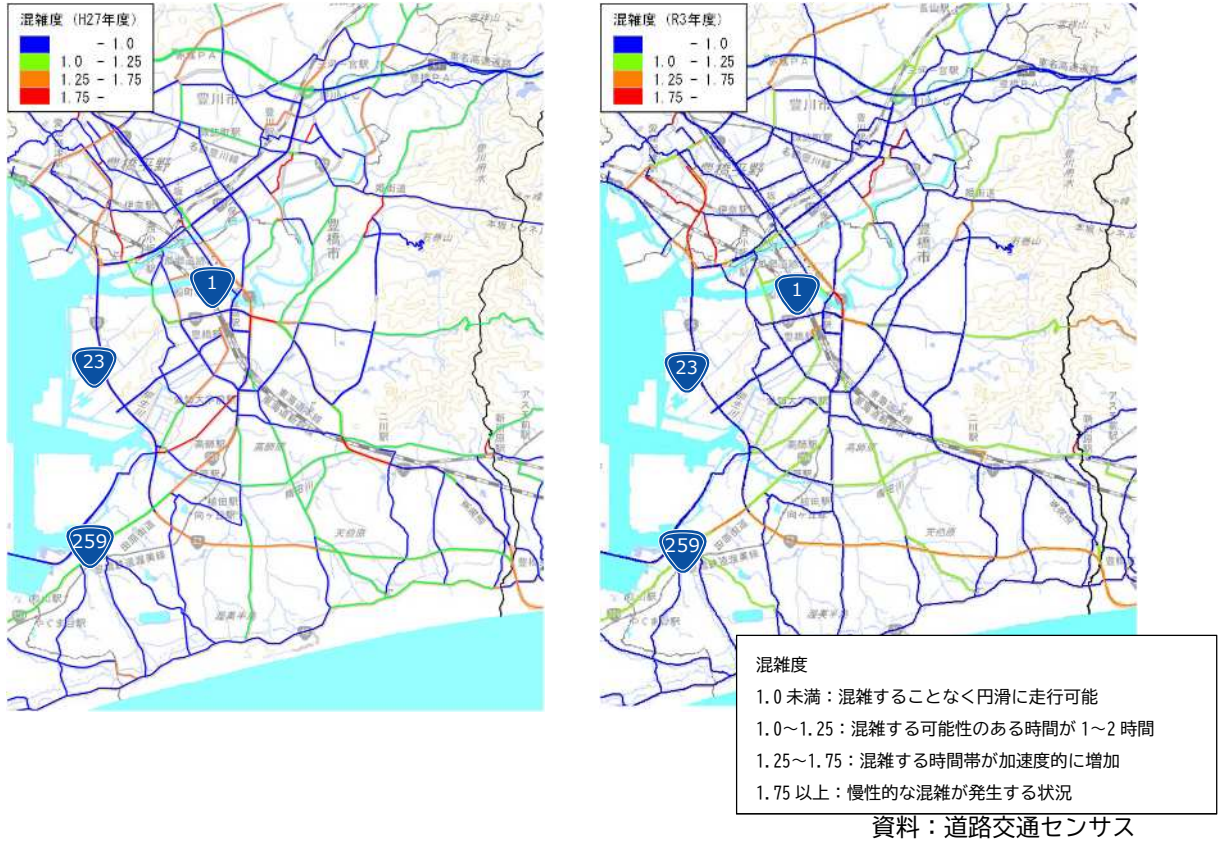
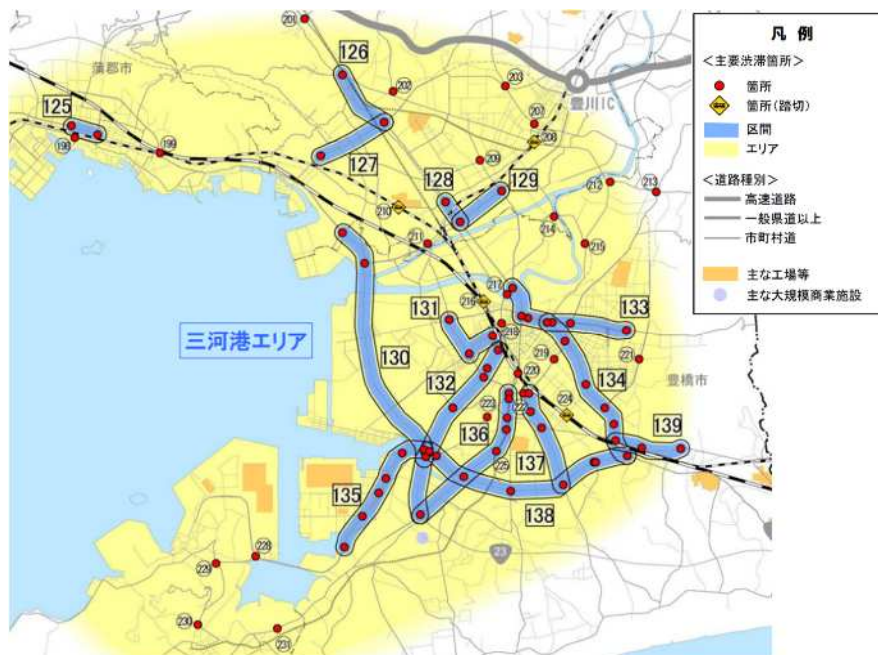


図 20 自動車交通の混雑度

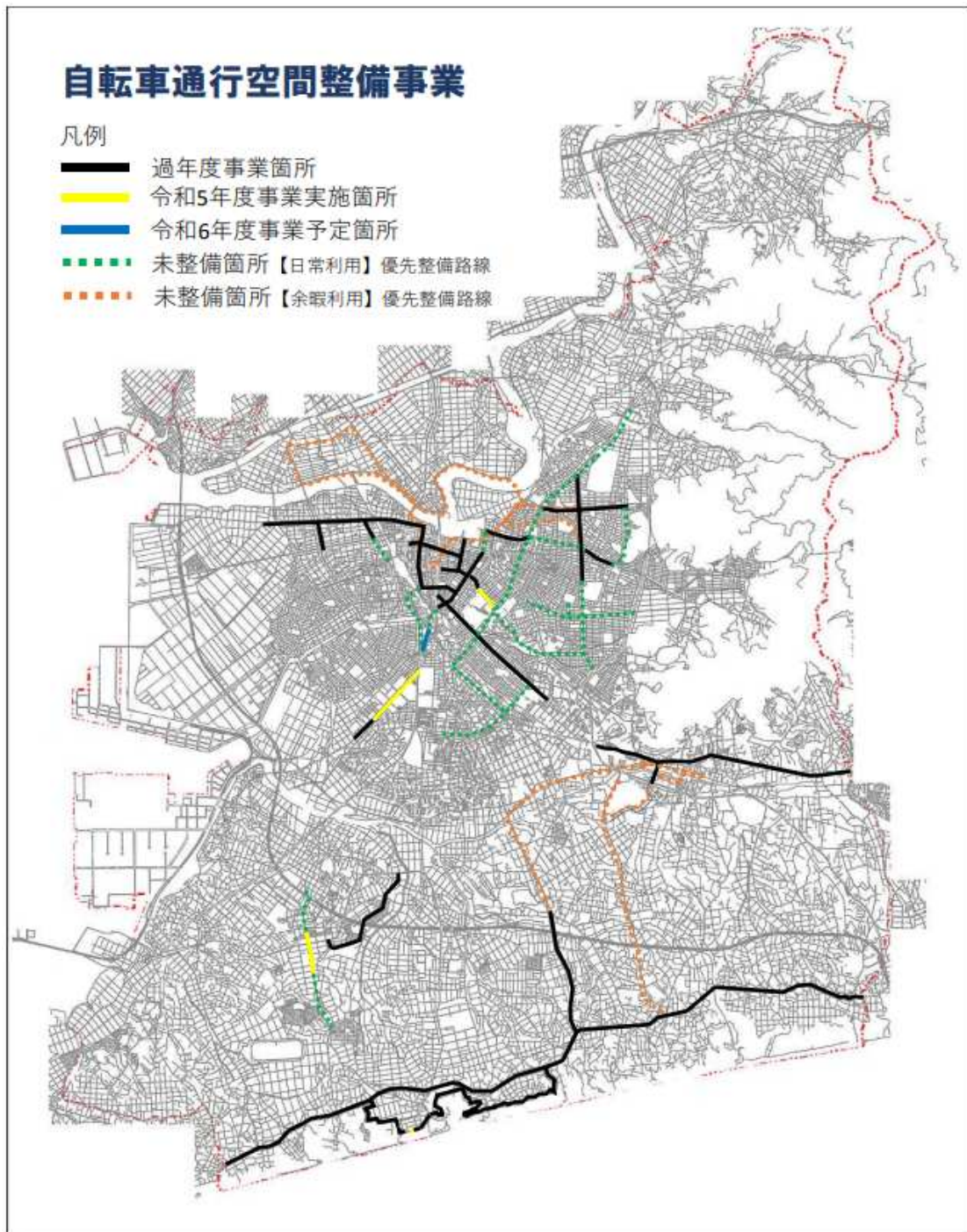


資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会

図 21 市内の主要渋滞箇所

2.5 自転車

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113.6kmのうち55.6km整備しており、整備率は約50%となっています。



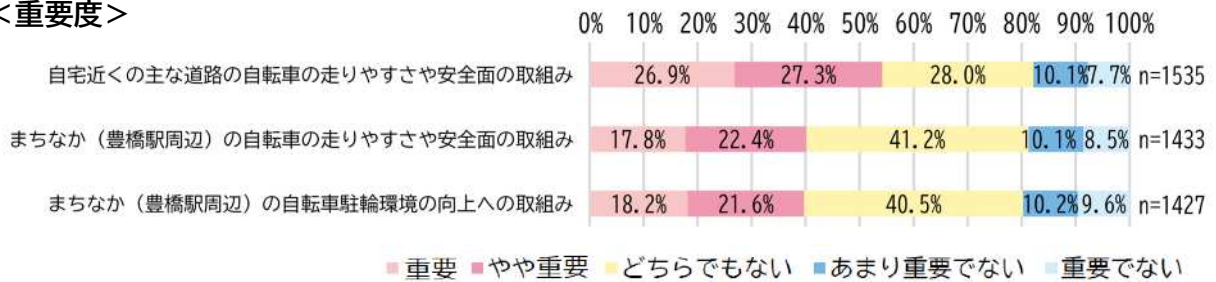
資料：豊橋市

図 22 自転車通行空間の整備状況

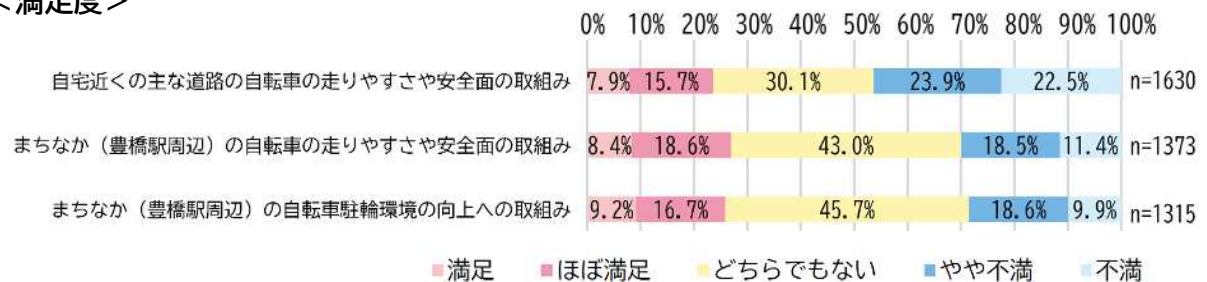
市民アンケート調査によると「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面の取組み」については、重要度の「重要」と「やや重要」の合計約50%と高くなっていますが、満足度の「やや不満」と「不満」の合計も約50%と高くなっています。

また、「まちなか（豊橋駅周辺）での自転車の走りやすさや安全面の取組み」「まちなか（豊橋駅周辺）の自転車駐輪環境の向上への取組み」については、重要度の「重要」と「やや重要」の合計は約40%、満足度の「満足」と「ほぼ満足」の合計は約30%となっています。

<重要度>



<満足度>



資料：市民アンケート調査

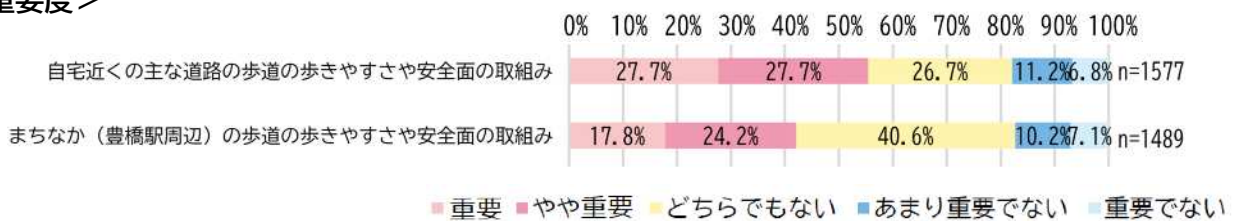
図 23 自転車に関する取組みの重要度と満足度

2.6 徒歩

市民アンケート調査での徒歩に関する設問において、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みについては、重要度の「重要」と「やや重要」の合計も約60%と高くなっている一方で、満足度の「満足」と「ほぼ満足」の合計が約30%と低く、また、「やや不満」と「不満」の合計が約40%と高くなっています。

また、まちなか（豊橋駅周辺）での歩道の歩きやすさや安全面の取組みとしては、重要度の「重要」と「やや重要」の合計は約40%となっており、満足度の「満足」と「ほぼ満足」の合計とほぼ同等となっています。

<重要度>



<満足度>



資料：市民アンケート調査

図 24 徒歩に関する取組みの重要度と満足度

3. 国の動向

3.1 集約型都市構造の形成促進

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。都市再生特別措置法の平成26年改正により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。「まち・ひと・しごと創生基本方針2019」に基づき、中心市街地活性化促進プログラムを策定しています。

3.2 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。

3.3 地域公共交通の「リ・デザイン」

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」
- ②自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」
- ③車両電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」

4. 豊橋市の都市の交通課題

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、現行計画の課題、交通を取り巻く状況、社会動向を踏まえて、都市の交通課題を下記のように抽出しました。

表 都市の交通課題

課題 1	過度な自家用車利用からの転換
課題 2	公共交通幹線軸の維持・形成・活性化
課題 3	公共交通ネットワークの維持・形成
課題 4	交通結節機能の充実や移動の円滑化への対応
課題 5	公共交通の運転士確保
課題 6	まちなかの賑わいや回遊性を高める取組み
課題 7	交通分野で進展する技術の活用
課題 8	道路ネットワークの形成
課題 9	環境負荷を軽減するための取組み
課題 10	公共交通での外出機会の創出
課題 11	災害への対応

IV章 豊橋市都市交通計画の体系

1. 基本理念

コンパクトで利便性の高い集約型都市構造の実現を目指すため、本市の都市の交通課題や上位計画から、基本理念を設定します。

【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、3つの基本方針と基本方針に基づく5つの目標を設定しました。

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 1-1 公共交通幹線軸の維持及び交通結節機能を充実する

目標 1-2 利便性の高い交通環境を実現する

基本方針2 まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり

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 まちなかや地域拠点に行きやすい交通環境を実現する

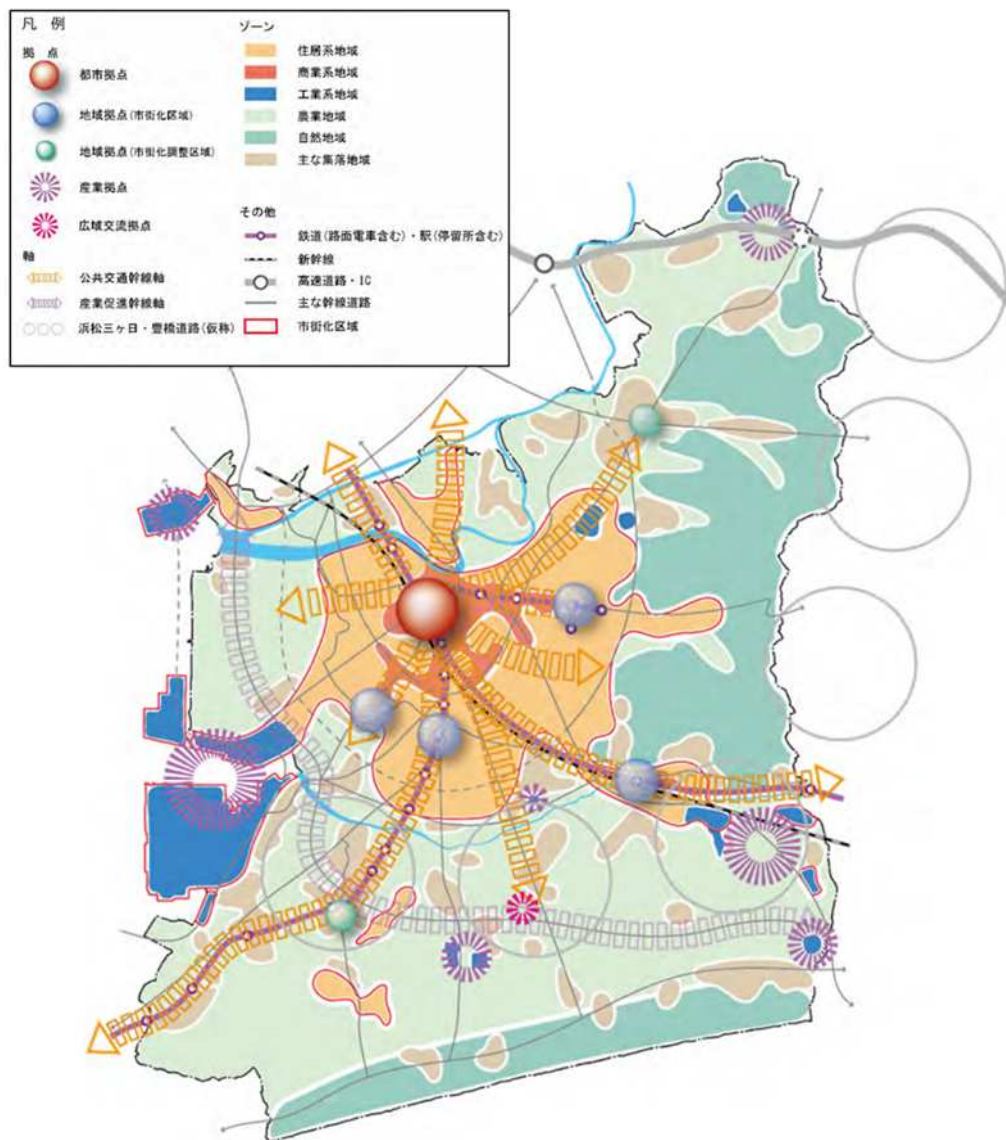
基本方針3 みんなで支え育む持続可能な交通づくり

目標 3 行政、市民、事業者の相互協力により自家用車に頼らない意識の転換を図り公共交通を維持する

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が進む中、持続可能な都市経営を行うために集約型都市構造の実現を目指しています。集約型都市構造については、都市施設の維持管理や福祉サービス等の行政コストの増大を抑えるとともに、商業・業務、医療・福祉、行政などの様々な機能が集積することにより誰もがアクセスしやすい環境となり、賑わいが生まれやすくなります。また、公共交通や徒歩等で移動しやすくすることで、人々の快適な暮らしの維持や低炭素型のまちの形成につながります。

そこで、将来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。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。



基本理念・基本方針・目標(現行計画と次期計画の比較)

■現行計画の基本理念

【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。

■次期計画の基本理念(素案)

【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。

■現行計画の基本方針と目標

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

■次期計画の基本方針と目標(素案)

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1-1 公共交通幹線軸の維持及び交通結節機能を充実する

目標1-2 利便性の高い交通環境を実現する

基本方針2 まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり

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 まちなかや地域拠点に行きやすい交通環境を実現する

基本方針3 みんなで支え育む持続可能な交通づくり

目標3 行政、市民、事業者の相互協力により自家用車に頼らない意識の転換を図り公共交通を維持する

年月	作業部会	検討委員会	豊橋市地域公共交通活性化 推進協議会	意見聴取	市議会
令和6年8月	作業部会	検討委員会			
9月					
10月	作業部会				
11月		検討委員会			
12月	作業部会	検討委員会	協議会		
令和7年1月					
2月					建設消防委員会
3月					
4月					
5月					
6月					
7月	作業部会	検討委員会			
8月					
9月					
10月	作業部会	検討委員会			
11月					
12月	作業部会	検討委員会	協議会		
令和8年1月					建設消防委員会
2月				パブコメ	
3月			協議会		
	計画公表				