

1 調査名称：(豊橋市) 都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：豊橋市

3 調査圏域：豊橋市全域

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：

本市が目指す将来都市構造（集約型都市構造）を確実に実現するため、今後10年の新たな都市交通のあり方や取組みの基本的な考え方（基本計画）と、鉄道や路面電車、路線バス等による公共交通幹線軸の形成及び強化、地域拠点における交通結節機能の向上、自転車活用の推進など、ハード・ソフトが一体となった交通施策を戦略的に実施するための具体的な取組み（実施計画）をまとめた「豊橋市都市交通計画2016－2025」の策定を行う。

なお、平成27年度調査では調査2年目として、前年度にまとめた基本計画に掲げた交通づくりと目標の達成に向け、必要な取組みを重点かつ戦略的に展開するための実施計画をまとめた。

I 調査概要

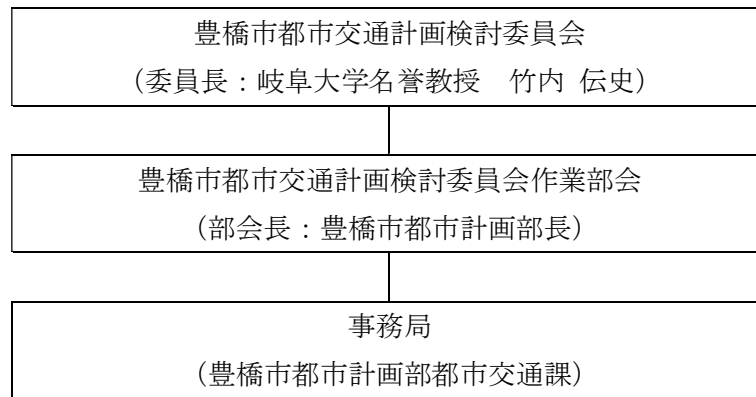
1 調査名：(豊橋市) 都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

豊橋総合交通計画（仮称）策定委託業務

1. 調査概要
 1. 1 調査の目的と流れ
 1. 2 計画全体の構成
 1. 3 業務の内容
2. 数値目標設定検討
 2. 1 都市交通マスタープランの目標の追加
 2. 2 目標の評価指標と指標値の設定
3. 戦略の目的
4. 戦略の設定
5. 戦略の方針及び区域並びに取組み・事業
6. 実施プログラム
 6. 1 実施期間の区分
 6. 2 事業区分と実施プログラム
 6. 3 事業手法の検討
7. 進行管理・推進体制等
 7. 1 進行管理
 7. 2 推進体制（関係者の連携・協働）
 7. 3 周知・広報
8. パブリックコメントの実施支援
 8. 1 パブリックコメント資料作成
 8. 2 パブリックコメント取りまとめ
9. 委員会等の運営支援
 9. 1 会議資料作成
 9. 2 議事録作成・取りまとめ
10. 概要パンフレットの作成
 11. 協議資料
 11. 1 二川～豊橋間新駅整備の効果及び課題の整理
 11. 2 地域公共交通再編実施計画の作成に向けて
 11. 3 地域公共交通（バス）の再生・活性化事例

3 調査体制



4 委員会名簿等：

	所 属	役 職 等	
委員長	岐阜大学	名誉教授	竹内 伝史
副委員長	豊橋技術科学大学	建築・都市システム学系 教授	廣島 康裕
委員	山口大学大学院理工学研究科	准教授	鈴木 春菜
委員	国土交通省中部地方整備局 建政部都市整備課	課長	
委員	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所計画課	課長	
委員	国土交通省中部運輸局 企画観光部交通企画課	課長	
委員	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	
委員	愛知県地域振興部交通対策課	課長	
委員	愛知県建設部都市計画課	課長	
委員	愛知県東三河建設事務所	企画調整監	
委員	愛知県警察本部交通規制課	課長補佐	
委員	豊橋警察署交通課	課長	
委員	東海旅客鉄道株式会社	豊橋駅長	
委員	名古屋鉄道株式会社 グループ統括本部事業企画部	企画担当部長	
委員	豊橋鉄道株式会社	取締役鉄道部長	
委員	豊鉄バス株式会社	取締役営業企画部長	
委員	東海交通株式会社	代表取締役社長	
委員	豊橋市自治連合会	常任理事	
委員	豊橋市自治連合会	理事	
委員	豊橋障害者(児)団体連合協議会	さくらピア ピアカウンセラー	
委員	豊橋商工会議所	常務理事	
委員	豊橋発展会連盟	会長	
委員	豊橋市	副市長	
委員	豊橋市	財務部長	
委員	豊橋市	企画部長	
委員	豊橋市	建設部長	

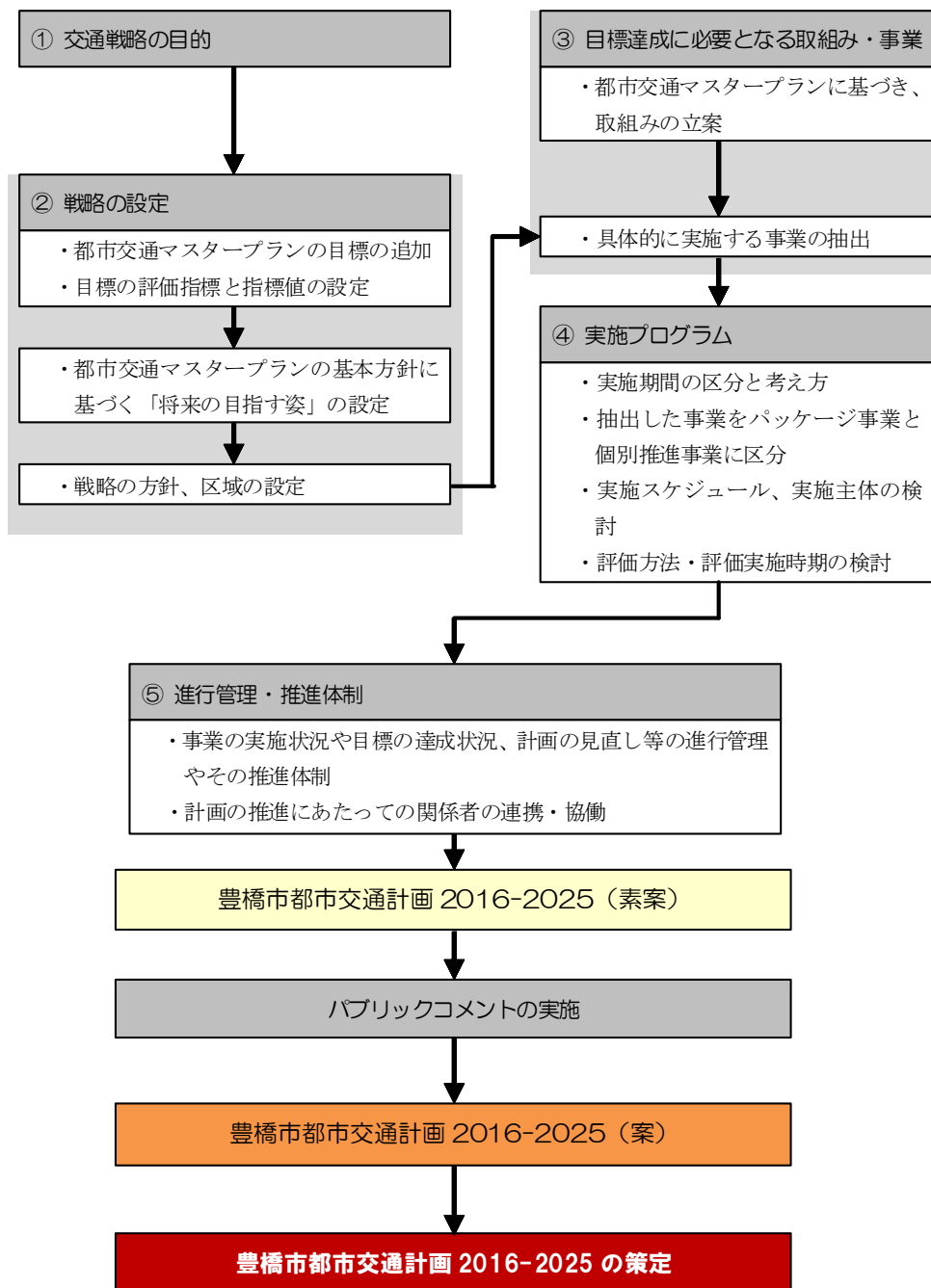
II 調査成果

1 調査目的

本市が目指す将来都市構造（集約型都市構造）を確実に実現するため、今後10年の新たな都市交通のあり方や取組みの基本的な考え方（基本計画）と、鉄道や路面電車、路線バス等による公共交通幹線軸の形成及び強化、地域拠点における交通結節機能の向上、自転車活用の推進など、ハード・ソフトが一体となった交通施策を戦略的に実施するための具体的な取組み（実施計画）をまとめた「豊橋市都市交通計画2016-2025」を策定することを目的とする。

なお、平成27年度調査では調査2年目として、実施計画部分の交通戦略をまとめ、前年度成果と併せて計画策定をした。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

平成27年度調査の成果概要は以下のとおり。

(1) 戦略の目的

実施計画（交通戦略）は、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て、様々な事業をより重点かつ戦略的に展開を図るため、基本計画（都市交通マスタープラン）の計画期間である平成28～37年度の10年間で、前期（平成28～32年度）と後期（平成33～37年度）に区分して具体的な事業展開を示すものである。

(2) 戦略の設定

将来の都市交通体系構築の方向性として、市全体においては、交通面からの集約型都市構造の実現に向け、徒歩・自転車・公共交通による移動を中心とした、公共交通ネットワーク及び拠点の形成に資する取組みを実施していく。特に、まちなかについては、都市拠点の求心力をより一層高め、来訪者の増加による賑わいの創出につながる取組みを実施していく。

基本計画（都市交通マスタープラン）に掲げる交通づくりと目標の達成に向けて、必要な取組みを重点かつ戦略的に展開するため、以下の4つの戦略を設定した。

戦略1：公共交通幹線軸の強化

戦略2：地域拠点等における交通結節機能の強化

戦略3：まちなか交通の魅力向上

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

(3) 戦略の方針及び区域並びに取組み・事業

戦略1：公共交通幹線軸の強化

【戦略の方針】

沿線に住みたくなる魅力ある公共交通とするため、バス路線を利便性の高い公共交通幹線軸として強化する。

公共交通ネットワークは、公共交通幹線軸を中心に支線公共交通が補完する形とし、施設の配置や居住状況等を踏まえ、まちづくりと連携して構築する。

公共交通が利用しやすくなる環境整備と、公共交通を守り・育てるという利用意識を醸成し、運行の継続性を確保する。

※公共交通幹線軸は、ピーク時間帯を中心に3～4本/時の運行本数と6～22時台の運行を確保し、定時性と速達性に優れた機能を有する路線である。

【戦略の区域】

事業展開の対象は、公共交通幹線軸とする。

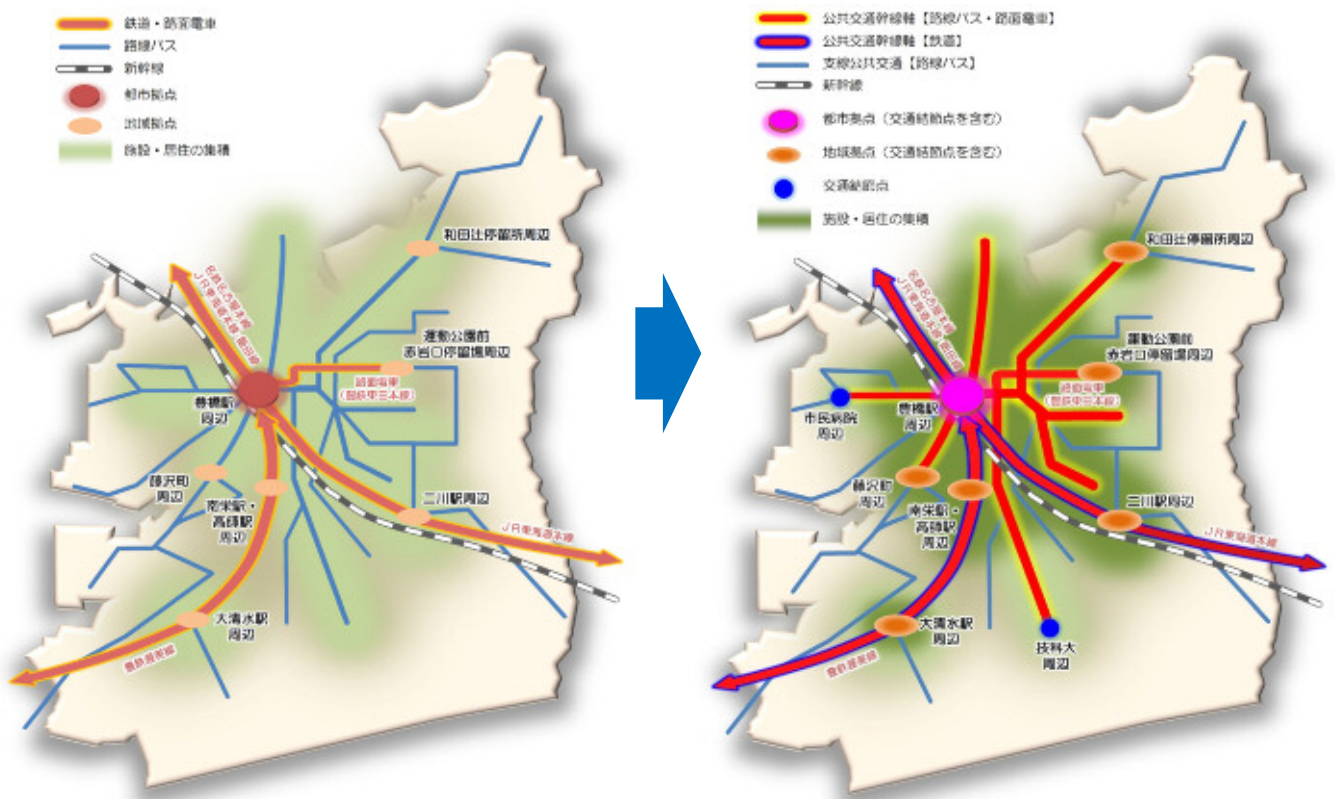


図1 公共交通幹線軸の強化イメージ

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】

各公共交通機関が連携した公共交通ネットワークを構築するため、交通結節点では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と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を推進する。

交流を促進し、地域の拠点形成につなげるため、まちづくりと連携して地域特性に応じた交通結節機能の確保を推進する。

【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。

戦略3：まちなか交通の魅力向上

【戦略の方針】

まちなかにアクセスしやすくするための自転車や公共交通の利用環境の向上と、まちなかの賑わいを創出するための回遊性向上を図る。

本市の東部方面の公共交通幹線軸である路面電車が、本市のシンボルとしてまちなかとともに輝き続けることができるよう、まちづくりと一体となって魅力向上を図る。

【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。

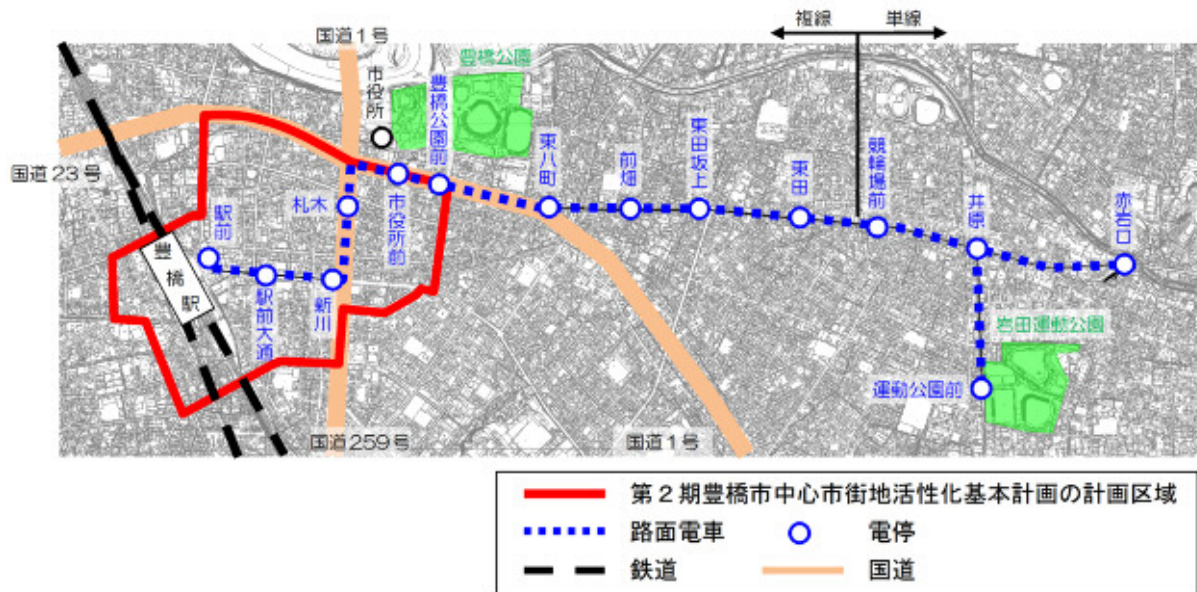


図2 第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画の計画区域と路面電車

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】

日常生活の中で環境負荷の軽減や健康増進を意識し、自転車や公共交通等の利用が選択されるような意識変革を促す取組みを展開するとともに、実際の交通行動へつながるような環境整備を推進する。

【戦略の区域】

事業展開の対象は、市民の交通行動の意識変革の取組みのため、豊橋市全域とする。

(4) 実施プログラム

実施プログラムは、各戦略で位置付けた事業を「いつ、誰が、なにをやるのか」を明確にするもので、実施時期や内容（検討期間や実施期間等）、実施主体や関係者などを整理する。

各事業の実施時期については、前期（H28～32）、後期（H33～37）に分け、一部は長期（H38～）も見据えながら、事業ごとに設定する。

各戦略に位置付けた事業の実施効果をより高めるため、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れない事業は「個別推進事業」としてまとめ、事業展開を図る。

パッケージ事業は、集約型都市構造の実現を目指して展開されているまちなかにおけるまちづくり施策と連携したプラン「まちなか交流促進プラン」と、本市のシンボルでシティプロモーションの4つのコンテンツの1つである路面電車に関するプラン「路面電車のブランド力向上プラン」の2つをパッケージ事業として設定し、事業を展開する。

・パッケージ事業1：まちなか交流促進プラン

平成30年度に策定予定の立地適正化計画（H28：都市機能誘導区域の設定予定、H30：居住誘導区域の設定予定）、平成35年度にオープン予定（平成31年度中に東棟、まちなか図書館（仮称）、まちなか広場（仮称）オープン予定）の駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と合わせて事業展開するもので、公共交通や自転車でまちなかに来訪しやすい交通環境の整備や、快適に回遊できる魅力的な道路空間の整備を一体的に行うプランである。



表1 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

事業区分の概要	事業	実施スケジュール			実施主体				
		前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等
		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	9 市民の利用意識の醸成	→			○	△			○
	47 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 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業に合わせて、公共交通での来訪しやすさと案内等を強化	8 バリアフリー車両の導入促進	→			△	○			
	2 運行時間帯の拡大	→			△	○			
	3 運行本数の増便	→	→		△	○			
	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、まちなか来訪者への支援、乗継割引など）	→	→		○	○			
	31 分かりやすい交通情報の提供	→	→		○	△			△
③ まちなか図書館（仮称）等のオープンに合わせて、公共交通の運賃支払い利便性の強化	44 駅前大通二丁目地区市街地再開発事業と連携した交通施策の実施	→			○	△			
	22 路線バスへのICカードの導入	→	→		△	○			
	26 自転車ネットワークの整備推進	→			△	○	△		
④ まちなかの回遊性と魅力の向上につながるハード的な整備の推進	7 バス停施設の改善	→	→		△	○			
	40 駐輪場の利便性・快適性の向上（短時間駐輪場の整備、地下駐輪場の改修など）	→	→		○	○			△
	39 歩行者を優先したデザイン性の高い道路整備	→	→		○	○			△
	36 グレードの高い電停の整備	→	→		△	○			
	45 豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討	→			○	△	△		△
⑤ 長期的視点での来訪しやすさの強化に向けた検討	11 交通システムの高度化の検討	→			○	○			△

→ 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

・パッケージ事業2：路面電車のブランド力向上プラン

路面電車を本市のシンボルとして今後のまちづくりにより一層活かすため、安定した運行の継続に必要な施設の更新や改良を喫緊の課題として最優先で進めながら、定時性や速達性の向上、交通結節機能の強化などの取組みと、将来を見据えた沿線まちづくりや交通システムの高度化などの検討を行うもので、路面電車の信頼性や価値を高めるプランである。



表2 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

事業区分の概要	事業	実施スケジュール			実施主体				
		前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等
		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	9 市民の利用意識の醸成	→			○	△			○
	47 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 早期の対応が必要な施設の更新や改善を、トータルデザインし意識しながら強化	30 C&R駐輪場の整備推進	→			○	○			△
	14 軌道敷の改修	→			△	○	△		
	12 駅・電停のバリアフリー化の促進	→	→		△	○			
	13 駅・電停施設の改善	→	→		△	○			
	25 交通施設や情報等のトータルデザイン化	→	→		○	○	△		△
③ 赤岩口電停の交通結節点整備と合わせて、定時性及速達性を改善併せて魅力を支え、持続させるための検討	15 路面電車施設の更新	→	→		△	○			
	28 円滑な乗換施設の整備（赤岩口電停、競輪場前電停など）	→	→		○	○	△	△	
	33 乗換施設整備と連携した地域拠点整備（赤岩口電停周辺など）	→	→		○	△	△	△	△
	5 公共交通優先システムの導入（信号制御など）	→	→		○	○	△	○	
④ 施設改修の進捗を見据えながら、更なる魅力向上のための施設整備・増強の促進・検討	38 レトロ電車など観光資源の開発	→	→		○	○			○
	19 路面電車の上下分離方式など行政の適切な関与の検討	→	→		○	△			
⑤ 長期的視点での路線の利便性強化に向けた検討	8 バリアフリー車両の導入促進	→	→		△	○			
	11 交通システムの高度化の検討	→	→		○	○			△

---> 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

・個別推進事業

パッケージ事業に含まれない事業を「個別推進事業」とし、それぞれの事業の実施プログラムを以下のとおり整理し、事業展開を図る。

特に、駅、電停、車両のバリアフリー化や施設更新の事業、自転車や公共交通等の利用を促すための意識変革に関わる事業を中心に取り組む。

表3 「個別推進事業」の実施プログラム(1/2)

事業区分の概要	事業	実施スケジュール			実施主体					
		前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等	
		H28~32	H33~37	H38~						
【戦略1】公共交通幹線軸の強化	【取組み1-1】幹線バスの高規格化	1	バス路線の維持、再編・見直し	→			△	○		△
		4	バス専用・優先レーンの拡充	→	→		○	○	△	○
		5	公共交通優先システムの導入(信号制御など)	→	→		○	○	△	○
		6	路線バス遅延箇所の対策	→	→		△	△	○	
		7	バス停施設の改善	→	→		△	○		
		10	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	→	→		△	○		
		13	駅・電停施設の改善	→	→		△	○		
		16	渥美線施設の更新	→	→		△	○		
		17	渥美線橋梁の耐震化の促進	→	→		△	○		
-		公共交通優先システムの導入(信号制御など) 【No.5再掲】	→	→		○	○	△	○	
【取組み1-3】公共交通の利便性向上	23	リアルタイム運行情報システムの導入	→			△	○			
	24	利便性が高い公共交通の効果的な情報の周知	→	→		△	○		△	
【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	-	バス路線の維持、再編・見直し【No.1再掲】	→	→		△	○		△
		26	自転車ネットワークの整備推進	→	→		△		○	△
		27	地域主体のコミュニティバス(「地域生活」バス・タクシー)の運行	→	→		○	○		○
	【取組み2-2】乗換機能の強化	29	P&R駐車場の整備推進	→	→		○	○		△
		30	C&R駐輪場の整備推進	→	→		○	○		△
		-	バス停施設の改善【No.7再掲】	→	→		△	○		
	【取組み2-3】交通結節点周辺のまちづくりとの連携	32	地域拠点整備と連携した交通施策の実施(南米駅、高師駅周辺など)	→	→		○	△	○	
		34	道の駅整備と連携した交通施策の実施	→	→		○	△	△	

---> 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

表4 「個別推進事業」の実施プログラム(2/2)

事業区分の概要	事業	実施スケジュール			実施主体				
		前期	後期	長期	行政	交通事業者	道路管理者	交通管理者	市民・企業等
		H28~32	H33~37	H38~					
【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	35 軌道緑化の整備	→			○	△		
		37 企画電車の運行(おでんしゃ、納涼ビール電車など)	→	→	→	△	○		
	【取組み3-2】 回遊性・アクセス性の向上	- 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】	→	→	→	△		○	△
		41 サイクルトレイン、サイクルバスの導入・拡充	→	→	→	△	○		
		42 都市間鉄道の利便性向上	→	→	→	○	○		
		43 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】 交通手段を賢く使い分ける意識変革	46 公共交通利用促進条例(仮称)の制定	→			○	△		△
		47 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)	→	→	→	○	○		○
		48 エコ通勤の推進	→	→	→	○			○
		49 健康マイレージ事業の実施	→	→	→	○			△
		50 公共交通を活用した観光の推進	→	→	→	○	△		○
		51 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)	→	→	→	△			○
	【取組み4-2】 多様な交通手段が共存できる道路空間の整備	52 市街地への通過交通を減らす幹線道路の整備(国道259号バイパスの4車線化、東三河環状線の整備など)	→	→	→	○		○	
		53 生活道路の安全対策(ゾーン30の指定、歩道設置など)	→	→	→	○		○	○
		- 自転車ネットワークの整備推進【No.26再掲】	→	→	→	△		○	△
		- バス専用・優先レーンの拡充【No.4再掲】	→	→	→	○	○	△	○
	【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駐輪場の整備推進【No.30再掲】	→	→	→	○	○		△
		- 道の駅整備と連携した交通施策の実施【No.34再掲】	→	→	→	○	△	△	
		54 自転車等の貸付及び購入補助	→	→	→	○			
55 自転車利用のメリットの教育		→	→	→	○				
56 対象・課題に応じた安全教育の実施		→	→	→	○			○	

→ 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

(5) 進行管理・推進体制等

・進行管理

本計画に位置付けた事業の着実な実行と目標の達成に向け、「豊橋市地域公共交通活性化推進協議会」がPDCAサイクルによって以下のとおり進行管理を行う。

事業の進捗状況は毎年把握する。

- ・前期最終年の平成32年度と計画最終年の平成37年度に、目標の評価指標に基づいて指標値に対する達成状況进行评估する。
- ・前期最終年の平成32年度には、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行う。

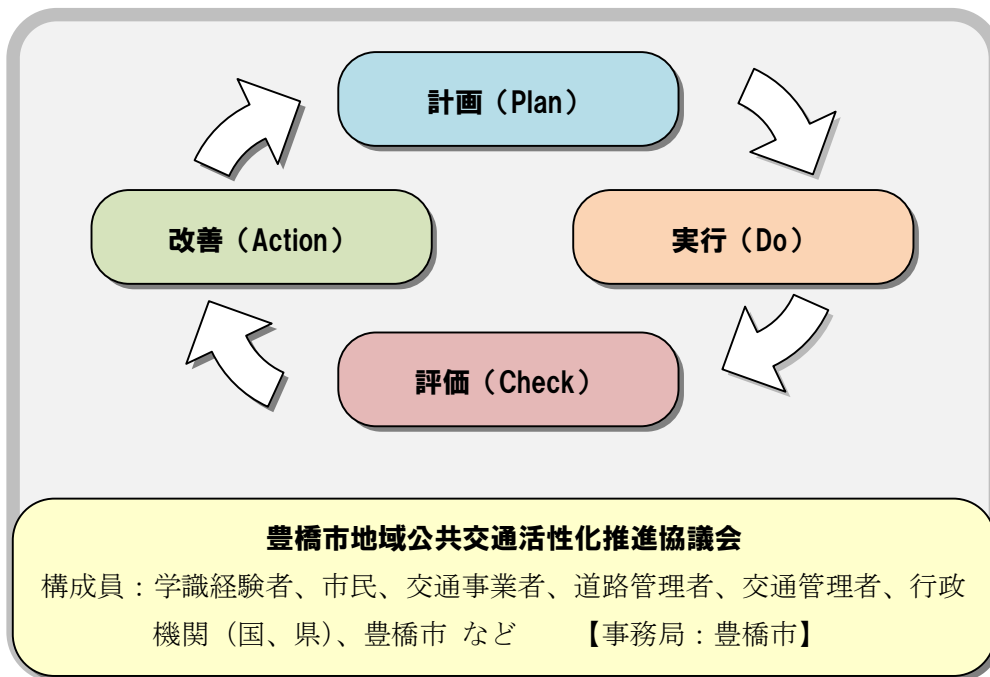


表5 評価スケジュール

	前期					後期				
	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
事業の実施	←—————→									
事業の進捗管理	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
計画の評価					○					○
計画の中間見直し					○					

表6 目標の評価指標と指標値

目標	評価指標	H26実績	H37目標
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	【自転車】 37.7% 【公共交通】 42.7%	過半数
	歩行者・自転車に関わる 交通事故件数	769件/年	現状値からの 減少
目標 2-1	公共交通の 1日当たり利用者数	【主要鉄道駅】 56千人/日平均 【路面電車・路線バス】 23千人/日平均	現状値の維持
目標 2-2	中心市街地内の 休日歩行者通行量	57,455人/日	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%	現状値からの 増加

・推進体制（関係者の連携・協働）

本計画の推進は、「豊橋市地域公共交通活性化推進協議会」において行うこととするが、円滑に事業を進めるためには、行政機関（国、愛知県、道路管理者、交通管理者、豊橋市）や交通事業者による主導だけでなく、市民や企業等もその意識を高め、関係者全てが認識を共有する必要がある。

そのためにも、行政機関、交通事業者、市民・企業等がそれぞれ主体性を持ち、相互に連携・協働しながら取り組んでいく。

