

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26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（都市交通マスタープラン）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（交通戦略）をまとめた「豊橋市総合交通計画（仮称）」の策定を行う。

なお、平成26年度調査では、調査1年目として、基本計画部分の都市交通マスタープランをまとめるため、現状分析や市民意識調査等の結果から本市の交通課題を整理し、計画の基本理念、基本方針、目標の設定を行った。また、次年度に具体的な取組みを検討するため、目標達成に必要となる取組みの基本的な考え方をまとめた。

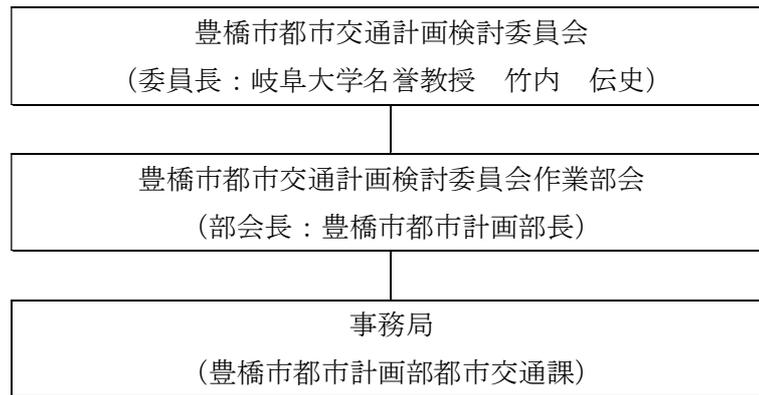
I 調査概要

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

豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務	豊橋駅西口駅前地区整備基礎調査委託業務
<p>1. 調査概要</p> <p>1.1 調査の目的と流れ</p> <p>1.2 業務の内容</p> <p>2. 豊橋市の現状整理</p> <p>2.1 市の概況整理</p> <p>2.2 土地利用状況および交通体系の現状整理</p> <p>2.3 道路交通に関わる現状整理</p> <p>2.4 公共交通に関わる現状整理</p> <p>3. 上位・関連計画と本計画の位置付け整理</p> <p>3.1 上位・関連計画の体系的整理</p> <p>3.2 各種関連計画の概要整理</p> <p>3.3 本計画の位置付け整理</p> <p>4. 豊橋市の交通流動の分析</p> <p>4.1 パーソントリップ調査による交通実態の集計・整理</p> <p>4.2 パーソントリップ調査による交通流動分析</p> <p>4.3 国勢調査による通勤・通学流動の移動実態</p> <p>5. 市民意識調査等の実施</p> <p>5.1 既存アンケート調査等の整理</p> <p>5.2 アンケート調査の実施</p> <p>5.3 市民アンケート調査結果</p> <p>5.4 市民アンケート調査結果（障がい者団体結果抽出）</p> <p>5.5 路面電車沿線住民アンケート調査結果</p> <p>5.6 路面電車沿線事業所アンケート調査結果</p> <p>5.7 路面電車沿線商業施設アンケート調査結果</p> <p>5.8 バス利用者アンケート調査結果</p> <p>5.9 市民アンケート調査による交通手段別の利用 の変化と取組みの地域別の満足度等</p> <p>6. 交通施策の目標達成状況</p> <p>6.1 施策及び目標の整理と現時点の評価</p> <p>6.2 目標の達成状況の検証</p> <p>7. 都市交通施策に関わる課題整理</p> <p>7.1 現状における交通の課題整理</p> <p>7.2 計画等の推進上の課題整理</p> <p>7.3 今後の交通施策に関わる課題整理</p> <p>7.4 施策を実施しない場合を想定した都市及び交通の課題</p> <p>8. 基本方針と目標の設定</p> <p>8.1 基本方針の検討</p> <p>8.2 目標の検討</p> <p>8.3 交通施策の骨子</p> <p>9. 委員会等の運営支援</p> <p>9.1 会議資料作成</p> <p>9.2 議事録作成・取りまとめ</p>	<p>1. 業務概要</p> <p>(1) 業務の目的</p> <p>(2) 業務概要</p> <p>(3) 業務項目</p> <p>(4) 業務対象範囲</p> <p>(5) 業務全体の流れ</p> <p>2. 現状と関連計画等の整理</p> <p>(1) 人口の推移および今後の見通し</p> <p>(2) 交通状況等の現状把握</p> <p>(3) 中部圏 PT 調査結果による駅端末交通 手段構成比およびその推移</p> <p>(4) 土地利用等の状況</p> <p>(5) 上位計画、関連計画の整理</p> <p>3. バス利用の状況把握、企業ヒアリング</p> <p>(1) コミュニティバス、企業通勤バス、 観光バスの利用状況確認</p> <p>(2) バス運行企業に対するヒアリング調査</p> <p>4. 開発動向調査</p> <p>(1) 不動産業者ヒアリング</p> <p>(2) 観光バス待機場所候補地（案）</p> <p>5. 基本方針検討案作成</p> <p>(1) 必要面積の算定</p> <p>(2) 西口駅前地区整備に関する課題</p> <p>(3) 課題を踏まえた基本方針の設定</p> <p>(4) 広場内立体横断施設の検討</p> <p>(5) 基本方針検討案の作成</p> <p>6. 概算工事費の算定</p> <p>7. 参考事例</p>

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	

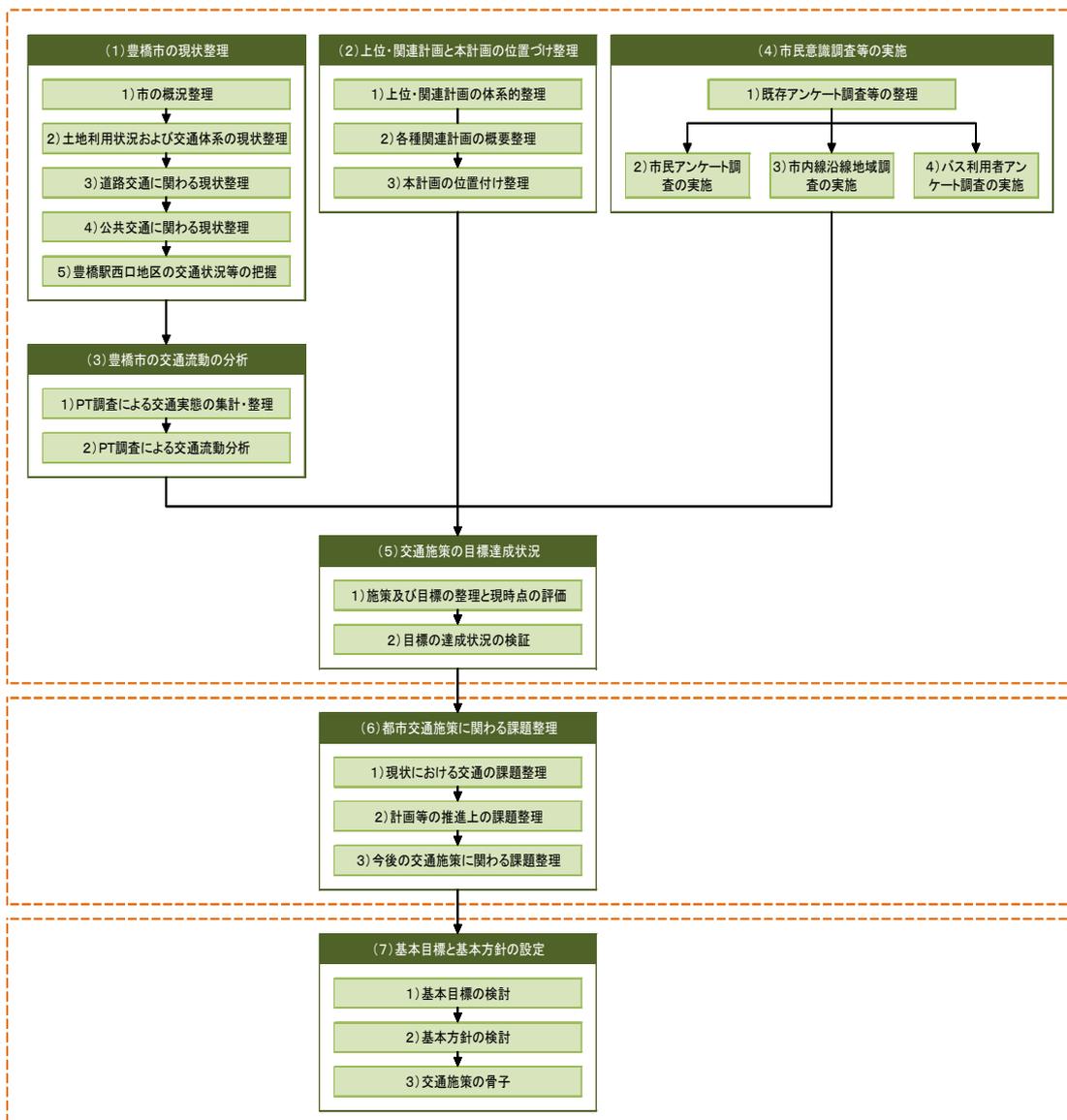
II 調査成果

1 調査目的

本調査は、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（都市交通マスタープラン）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（交通戦略）をまとめた「豊橋市総合交通計画（仮称）」を策定することを目的とする。

なお、平成26年度調査では調査1年目として、「豊橋市総合交通計画（仮称）」の基本計画部分となる都市交通マスタープランをまとめた。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

平成26年度調査でまとめた都市交通マスタープランの概要は以下のとおり。

1. 背景

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利用者の減少傾向に歯止めが掛からず、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」を目指すとしており、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、国においては、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」が平成25年12月に施行されました。

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（都市交通マスタープラン）と、その具体的な取組み（交通戦略）を「豊橋市総合交通計画（仮称）」としてまとめていきます。

2. 計画の位置付け

豊橋市総合交通計画（仮称）は、総合計画、都市計画マスタープラン、都市交通ビジョ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、計画策定を行います。

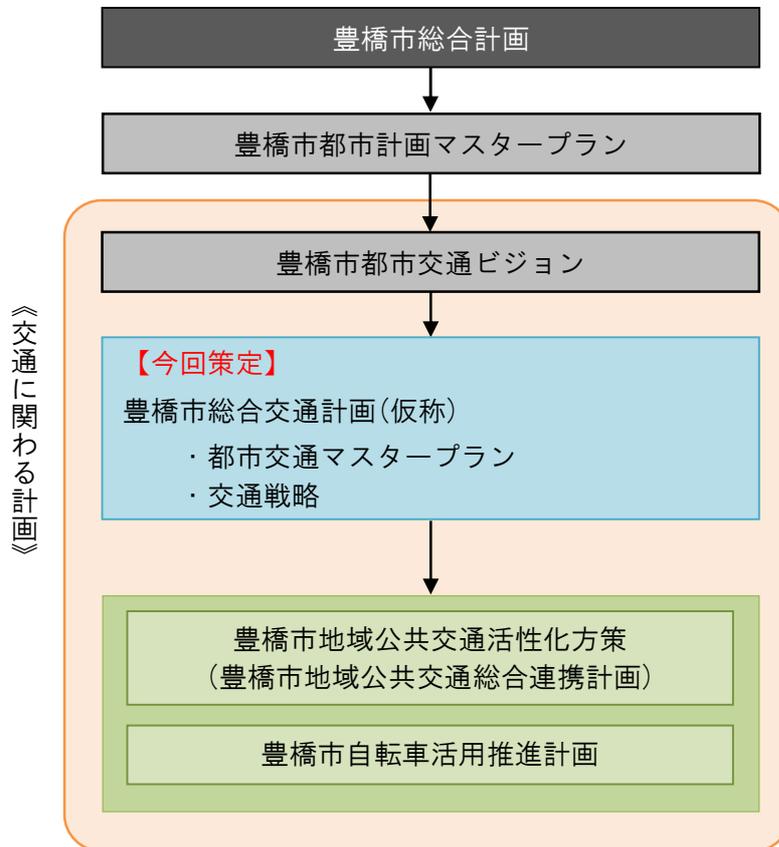


図 本計画の位置付け

3. 都市交通マスタープラン

(1) 目的

「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に、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。

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。

(2) 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。

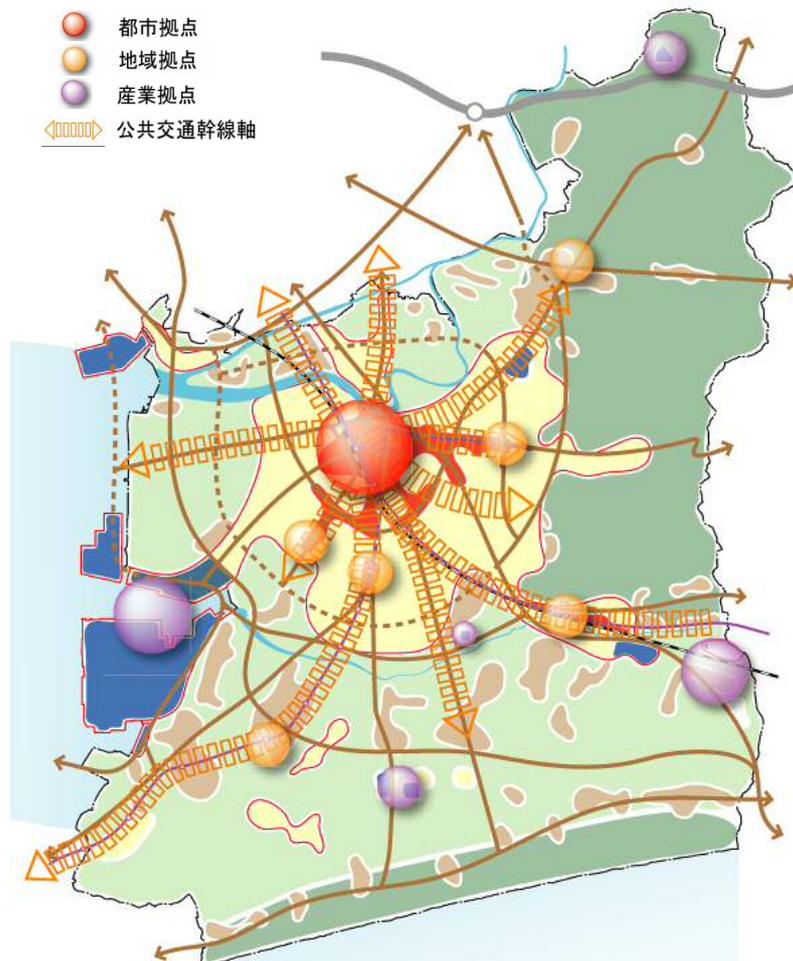


図 総合計画における将来都市構造図

(3) 現都市交通マスタープランの検証

ア. 政策指標の達成状況

平成18年3月に策定しました現都市交通マスタープラン（計画期間：平成18年度～平成27年度）では、過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築の達成の目安として、人の動きにおける「代表交通手段の分担率」を政策指標に設定しています。

目標は、将来の代表交通手段の自動車利用割合を平成13年度時点の65%から3ポイント（将来予測の67%に対し5ポイント）下げて、平成27年度時点の目標では62%にすることとしましたが、平成23年度時点で約70%に増加しています。

表 政策指標の達成状況

年度	指標値(代表交通手段分担率)	
	自動車	その他
平成13年度【実績】	65%	35%
平成27年度【将来】	62%	38%
平成23年度【実績】	70%	30%

(要因)

人の動きにおける代表交通手段で自動車の利用割合が減少しなかった要因として、60歳以上の運転免許保有率が大きく増加したこと等により60歳以上の自動車利用が増えたこと、特に60～64歳の自由目的の自動車利用が増えたこと等により自由目的における自動車利用が増えたこと等が考えられます。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 豊橋市関連のパーソントリップ調査の代表交通手段別の分担率(上)・トリップ数(下)

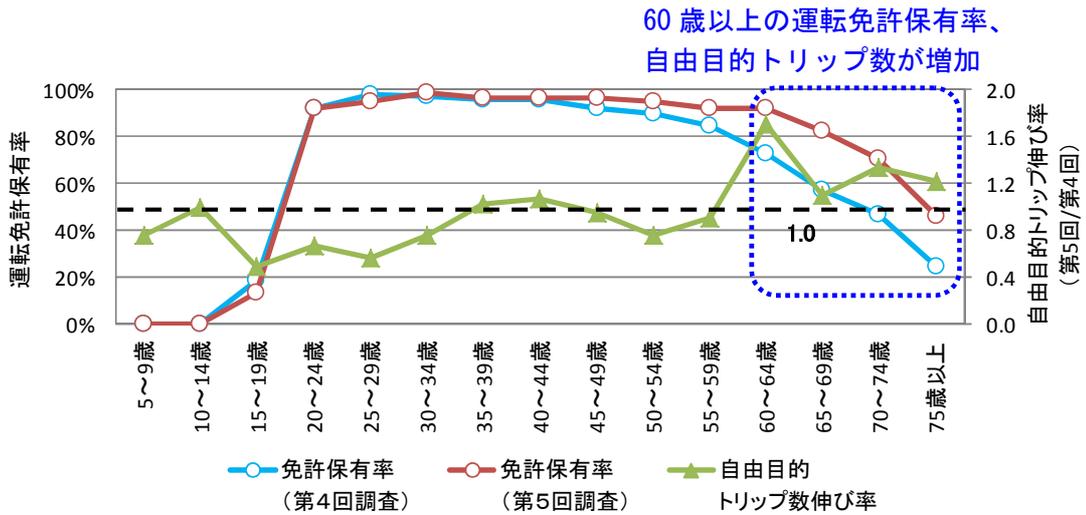


図 第4回調査と第5回調査の豊橋市内居住者の年齢別運転免許保有率と自由目的トリップ数の変化

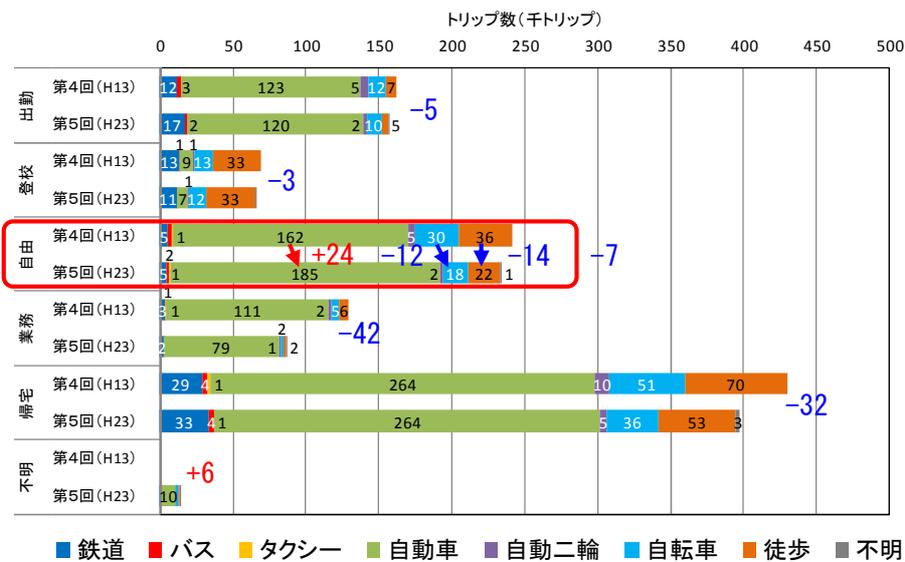


図 第4回調査と第5回調査の目的別トリップ数の比較

(4) 本市の交通の課題

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。

表 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
	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	
イ.	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
	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	
課題10: 災害への対応	
ウ.	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

(5) 基本理念

新しい都市交通マスタープランでは、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」や「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すこととしており、都市交通ビジョン及び現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。

(6) 将来における都市交通体系

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。

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

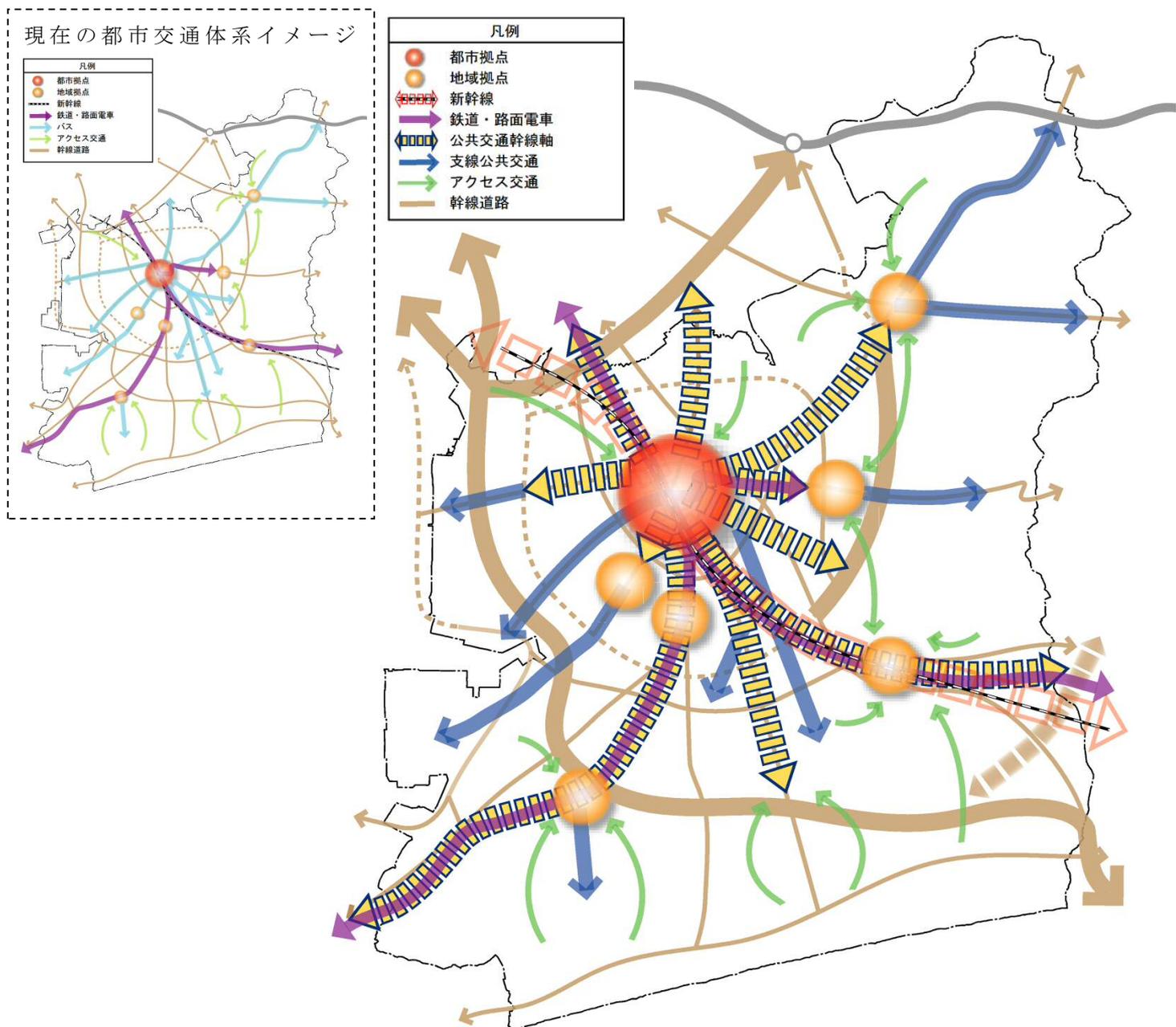


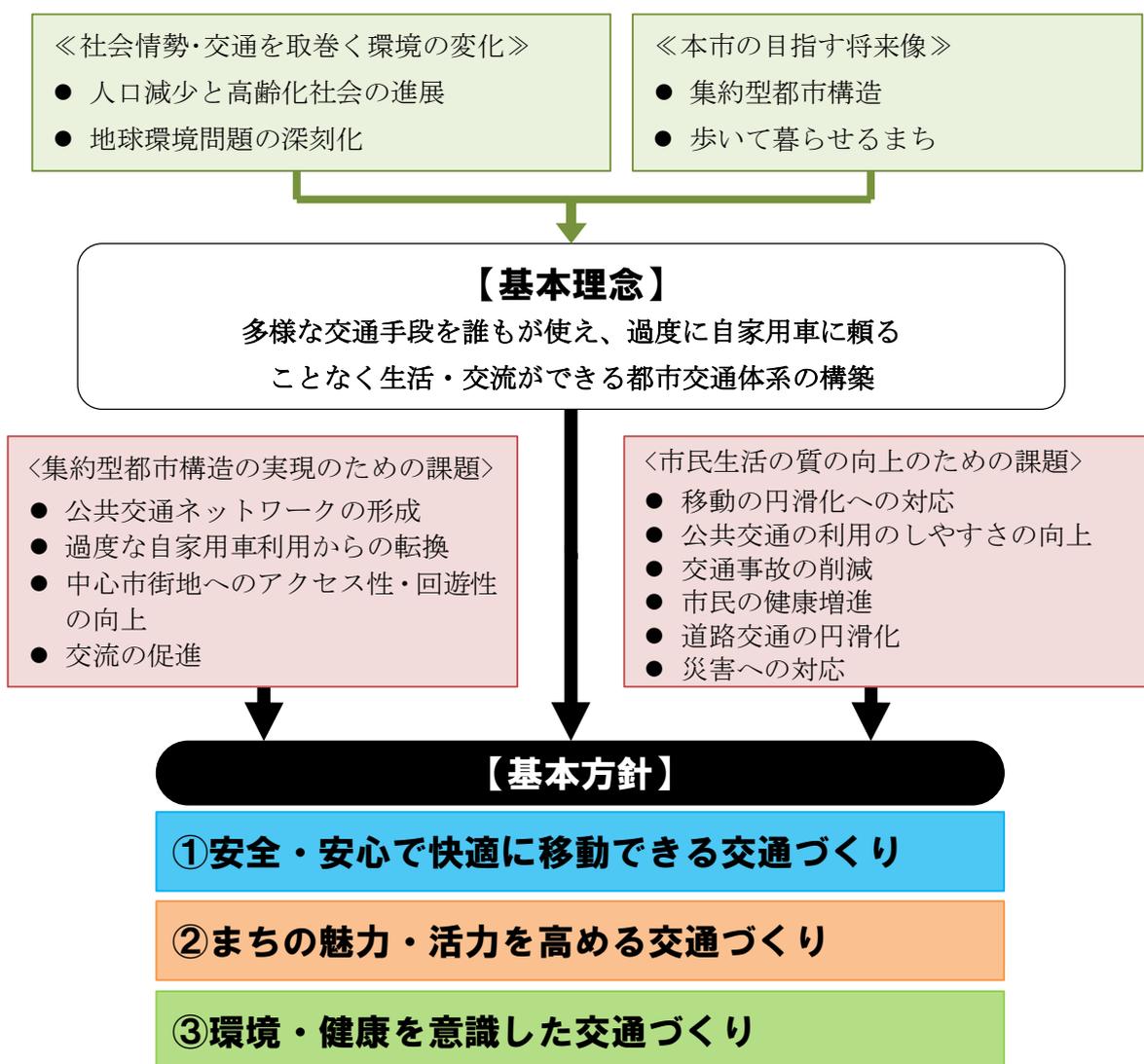
図 現在（左上）と将来（平成37年度頃）（右）の都市交通体系のイメージ図

(7) 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、環境や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、今後取組む交通施策の基本方針を次のように設定します。



(8) 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、基本方針で掲げたそれぞれの“交通づくり”について目指すべき目標と、それらの目標の達成状況を定量的に計るため評価指標をそれぞれ設定します。

※目標の達成状況を定量的に計るための評価指標と指標値は、次年度に本計画での取組みを定めてから設定します。

■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

【評価指標例】

- 交通に関する市民満足度
- 駅・電停・車両のバリアフリー化率

■基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり

【目標②】

- 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

【評価指標例】

- 幹線公共交通の利用者数
- 交通結節点の整備箇所数

■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

【評価指標例】

- 市内事業所のエコ通勤率
- 徒歩及び自転車の利用者数

(9) 取組みの基本的な考え方

ここでは、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た取組みの基本的な考え方について示します。なお、具体的な取組みについては次年度に検討します。

(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、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更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。