

豊橋市におけるモビリティ・マネジメントの 取組みについて

～かしこい「クルマと公共交通」の使い方を考えるプロジェクト・とよはし～



1

目次

1. 豊橋市の概要
2. 豊橋市の公共交通の状況
3. 交通計画におけるMMの位置付け
4. これまでのMMにおける主な取組み
5. これまでの事業所MMにおける主な取組み

2

1. 豊橋市の概要

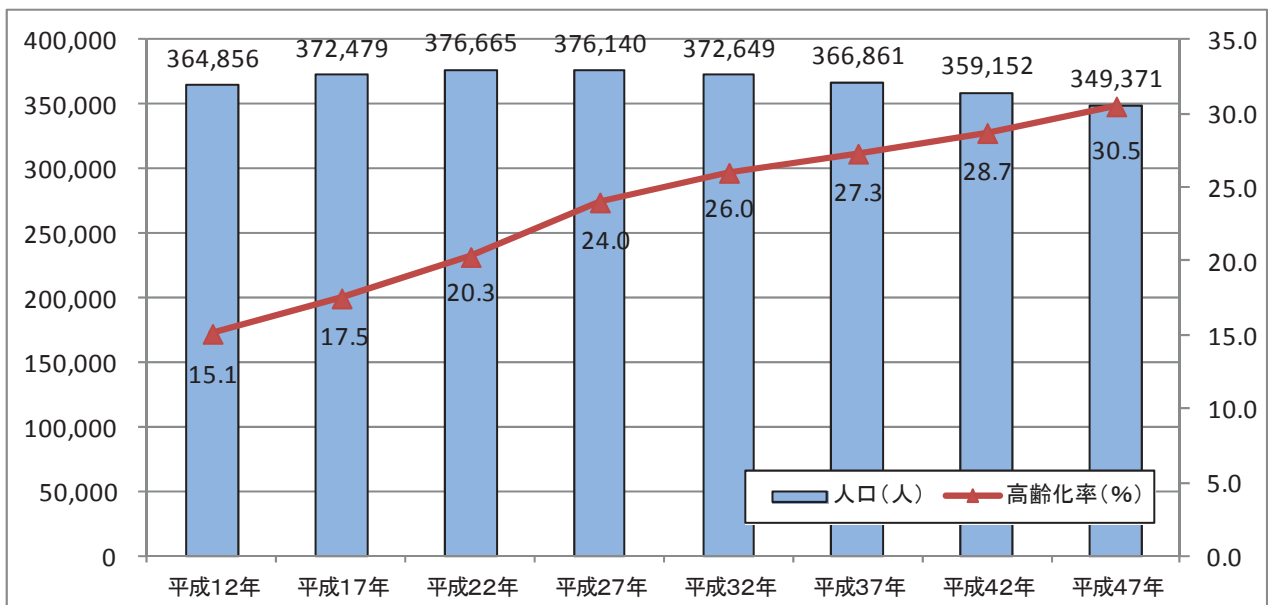
豊橋市の概要

- ・ 明治39年 市制施行
(県下2番目：全国62番目)
- ・ 平成11年 中核市へ移行
- ・ 平成18年 100歳



1. 豊橋市の概要

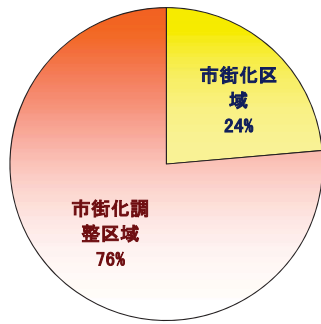
人口と高齢化率の推移



資料：国立社会保障・人口問題研究所による日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）

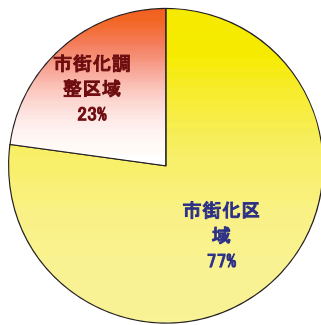
1. 豊橋市の概要

市街化区域・市街化調整区域の人口と面積



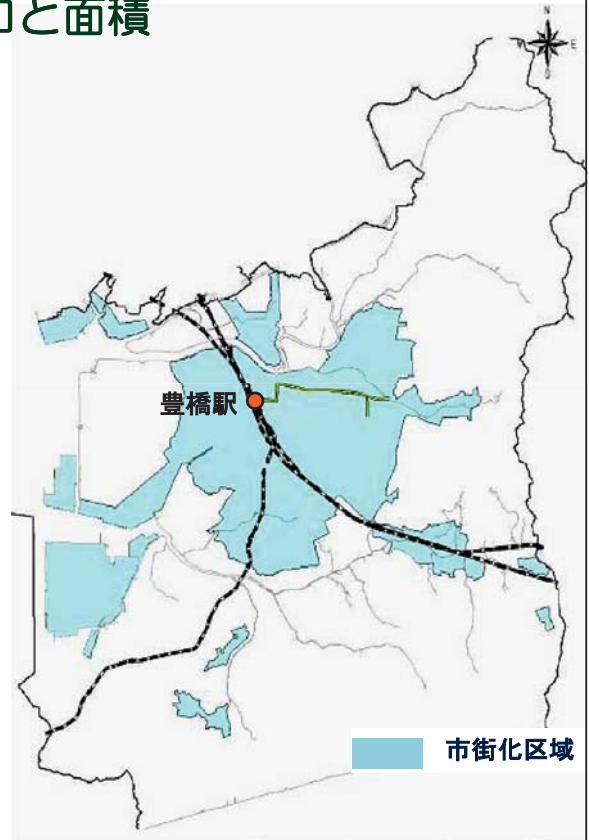
行政区域面積 261.35km²
市街化区域 61.84km²
市街化調整区域 199.51km²

平成26年4月1日現在



人口 376,665人
市街化区域 290,941人
市街化調整区域 85,724人

資料：平成22年国勢調査、愛知県都市計画基礎調査



1. 豊橋市の概要

第5次豊橋市総合計画（平成23年3月策定）

- まちづくりの基本理念
ともに生き、ともにつくる
- 目指すまちの姿
輝き支えあう水と緑のまち・豊橋
- 空間形成の考え方
集約型都市構造を目指し、
都市拠点、地域拠点、産業拠点の形成を図る

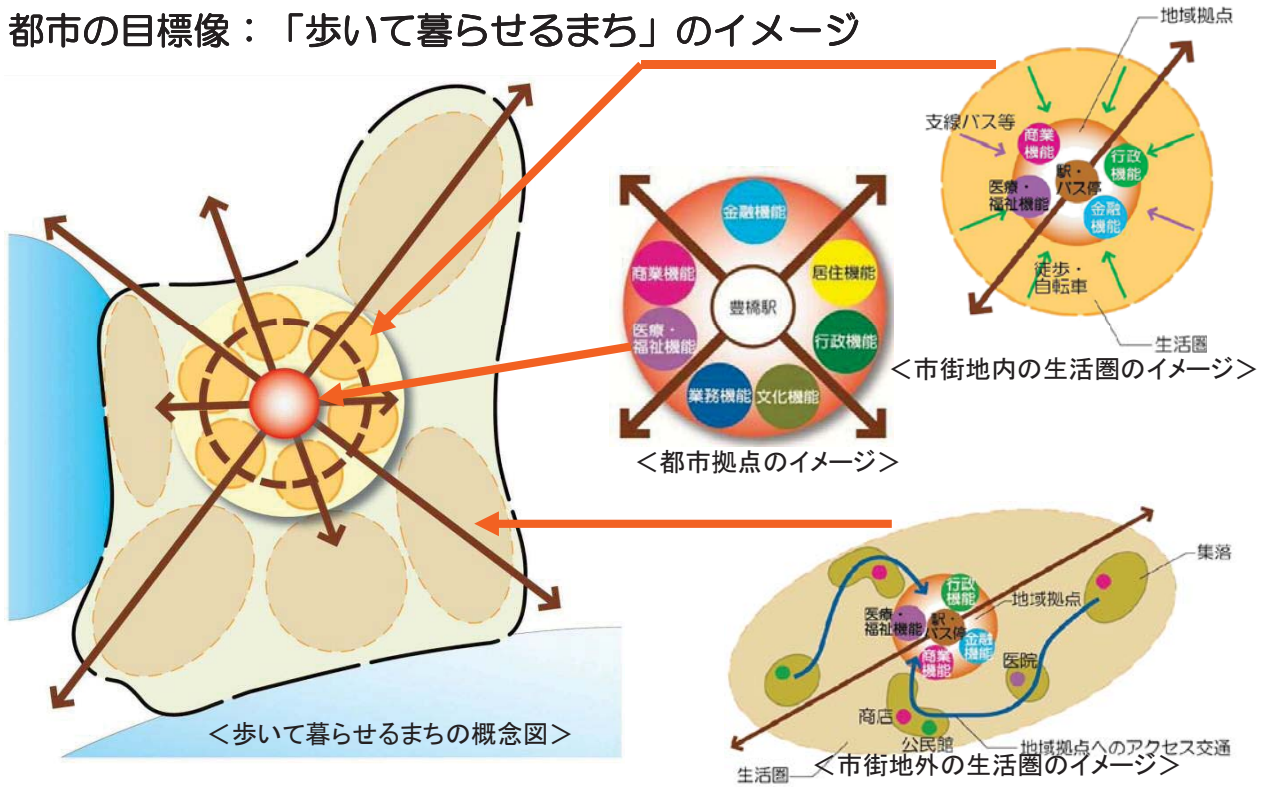
「歩いて暮らせるまち」の実現を目指し、
都市拠点と地域拠点等を結ぶ**公共交通**を
市民・事業者・行政が**連携**し、
つくり・守り・育てることで、
「公共交通ネットワーク」の形成を進める



1. 豊橋市の概要

豊橋市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）

都市の目標像：「歩いて暮らせるまち」のイメージ



1. 豊橋市の概要

豊橋市都市計画マスタープラン

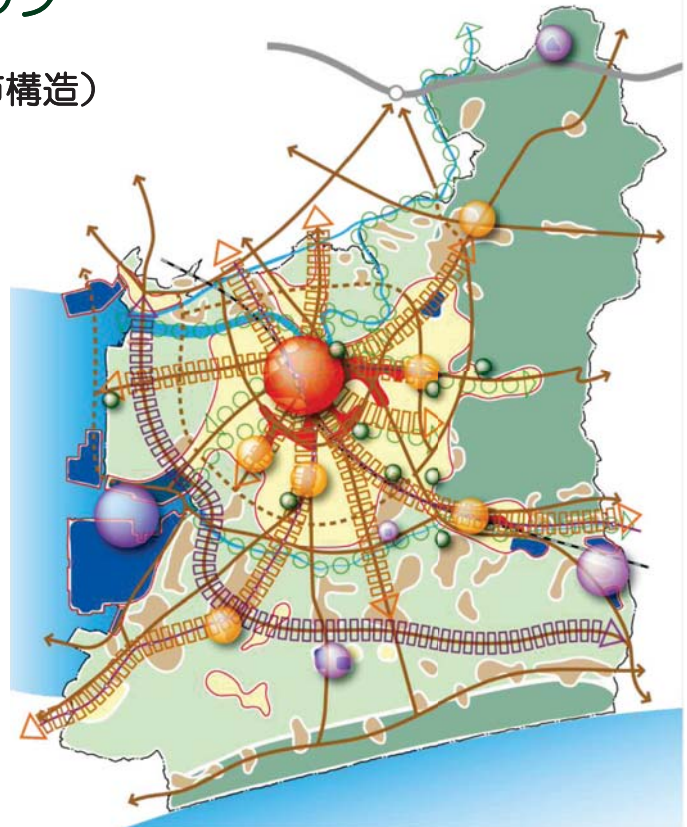
目標年次における都市の姿（都市構造）

公共交通を軸に拠点を中心とした集約型の都市構造



さまざまな都市機能を使いやすく配置された、自家用車に頼らなくても誰もが自由に移動でき、快適に過ごせるまち

凡 例		
拠点	軸	地域
● 都市拠点	公共交通幹線軸	居住系地域
● 地域拠点	水と緑の環境軸	商業系地域
● 水と緑の拠点	産業促進幹線軸	工業系地域
● 産業拠点	その他	集落地域
	— 鉄道・駅	農林地帯
	— 新幹線	自然地域
	— 幹線道路	市街化区域



2. 豊橋市の公共交通の状況

豊橋市の公共交通

○鉄道

JR東海道新幹線
JR東海道本線
JR飯田線
名古屋鉄道名古屋本線
豊橋鉄道渥美線

○路面電車

豊橋鉄道東田本線

○路線バス

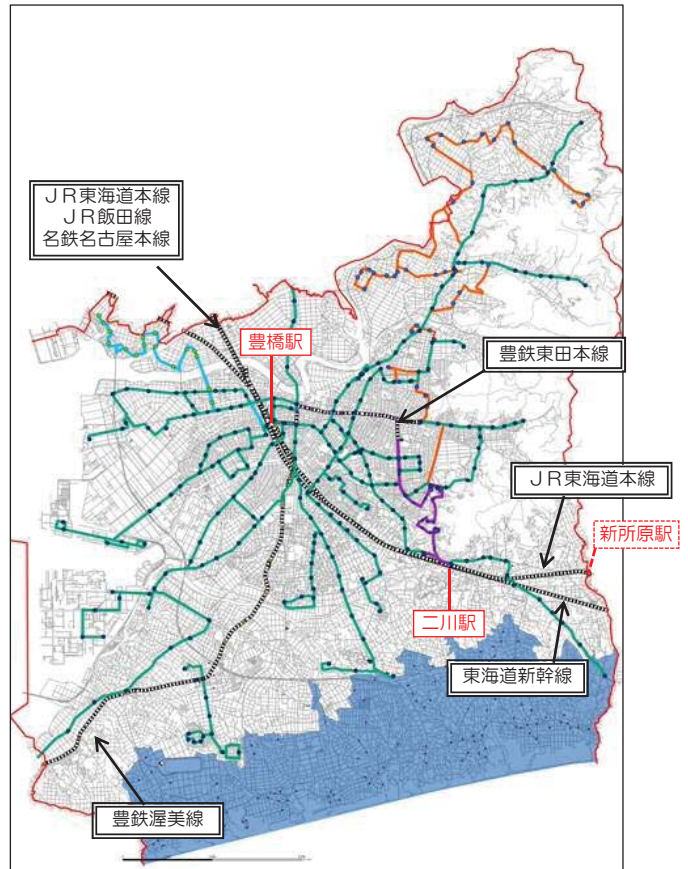
豊鉄バス（22路線）

○タクシー

法人タクシー（4社）
個人タクシー

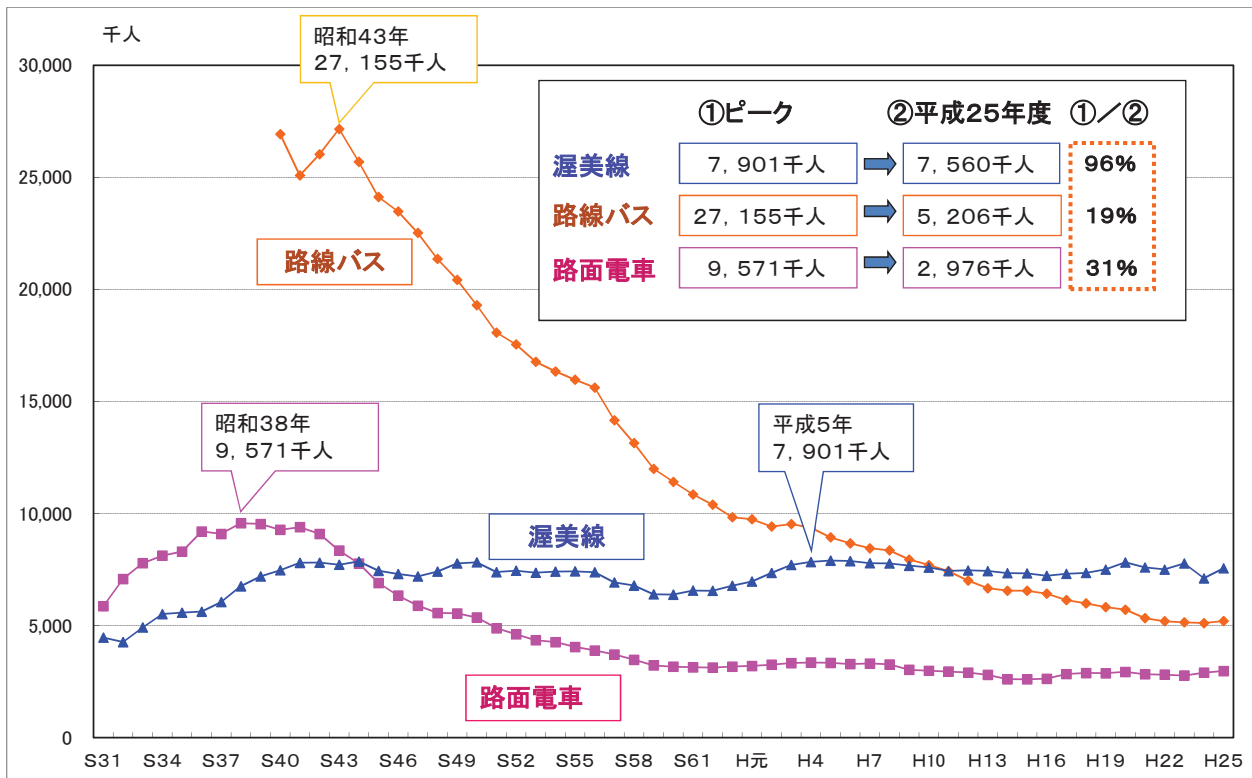
○「地域生活」バス・タクシー

6地区



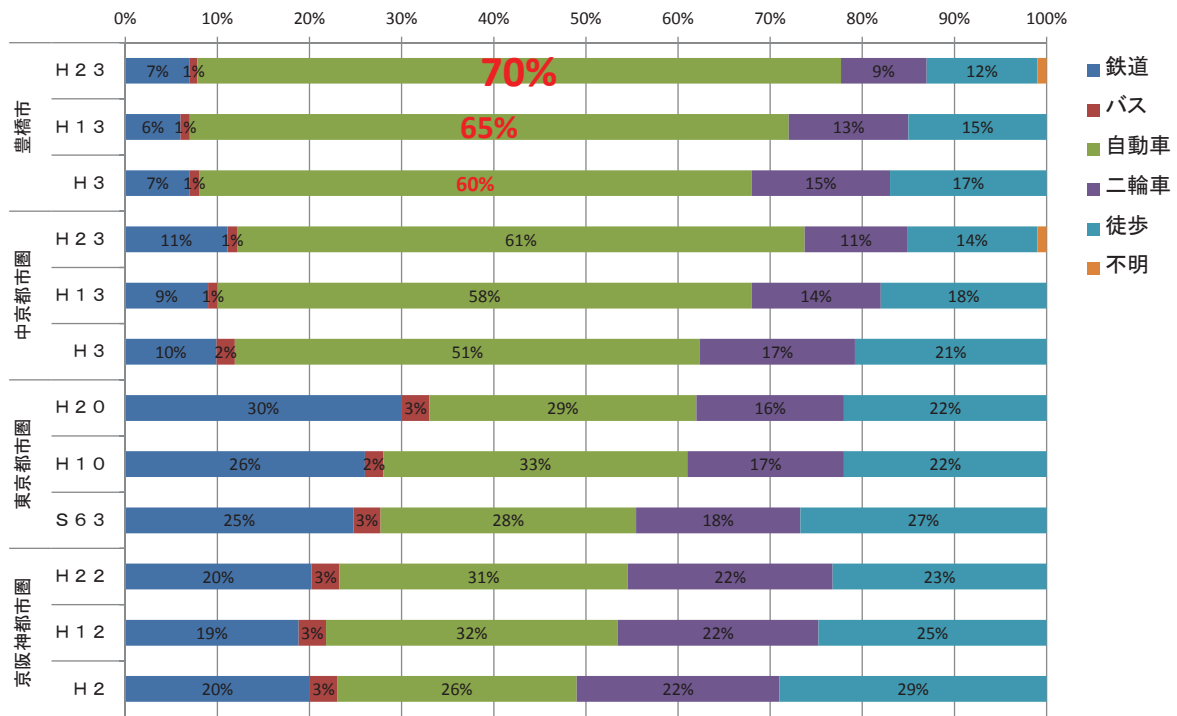
2. 豊橋市の公共交通の状況

公共交通利用者数の推移（渥美線、路線バス、路面電車）



2. 豊橋市の公共交通の状況

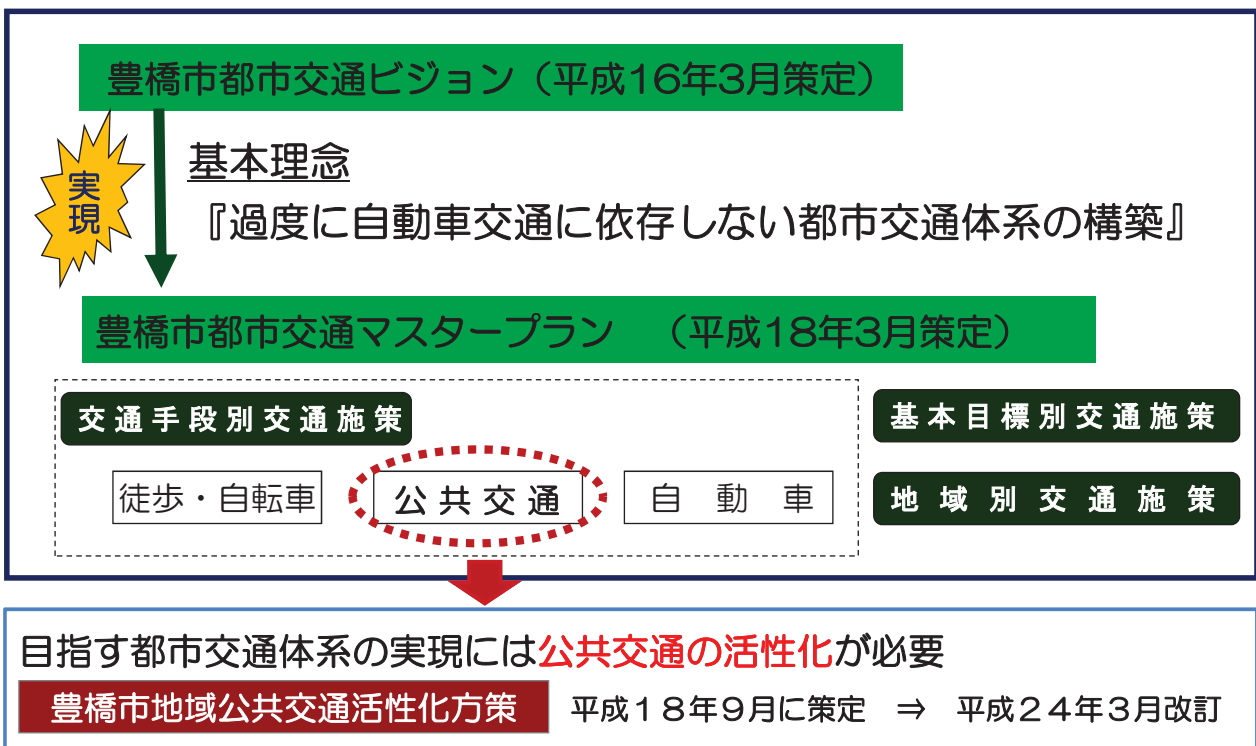
代表交通手段分担率（豊橋市、中京・東京・京阪神都市圏）



東京都市圏PT(S63、H10、H20)・京阪神都市圏PT(H2、H12、H22)・中京都市圏PT調査(H3、H13、H23)の資料をもとに作成

3. 交通計画におけるMMの位置付け

豊橋市の交通計画



3. 交通計画におけるMMの位置付け

豊橋市地域公共交通活性化方策（平成18年9月策定）

「豊橋市都市交通マスタープラン」のうち地域公共交通に関する施策を実行していくためにまとめたもの

➡ 公共交通の利便性を向上させるとともに、その効果を高めるため交通に対する意識を改革する必要がある

計画の具体的な取組みに「**交通意識の変革の促進**」を位置付け、**平成18年度から取組みを開始**

「地域公共交通」とは

通勤・通学・通院・買い物など、住民の日常生活に利用される乗合型の公共交通



13

4. これまでのMMにおける主な取組み

「交通意識変革促進プログラム(=モビリティマネジメント)」

として、以下の3カ年計画を策定し、各対象で**試行的**に実施

年度	対象	目的
平成18年度	公共交通	路線バス等の利用促進
	学校教育	将来に向けた意識形成(小学校の出前講座(訪問授業)を活用)
平成19年度	事業所	通勤時の交通行動の変革
平成20年度	転入者	公共交通利用習慣のきっかけづくり(公共交通マップ配布と併せて実施)
	一般市民	公共交通情報の提供による利用転換の促進(公共交通マップの配布)

14

4. これまでのMMにおける主な取り組み

平成18～20年度の試行後の事業展開

平成18～20年度の交通意識促進プログラム（MM）による路線バスの利用促進、小学生への意識啓発、通勤における自動車利用削減、転入者への意識啓発等を行い、それぞれの事業において有効性や問題点を確認

平成21年度から

『かしこい「クルマと公共交通」の使い方を考えるプロジェクト』
として、モビリティマネジメントを継続的な実施及び対象地域を拡大

15

5. これまでの事業所MMの主な取り組み

年度	対象	内容(効果)
平成19年度 (試行)	・市職員 ・民間事業所2社	コミュニケーションアンケートや講演会の実施により、市職員用駐車場の利用台数が6～12%減少
平成21年度	・市職員	講演会(京大藤井教授)を開催(人事・都市計画課共催)。参加者の94%が自動車通勤の削減の必要性を認識
平成22年度	・市職員	「とよはしeco2kin(エコ通勤)運動」の開始(事務局:行政課) 講演会(京大藤井教授)を開催(人事・都市計画課共催)
平成23年度	・民間事業所	民間事業所と連携したエコ通勤の実施に向けた協議
平成24年度	・県境地域の8民間事業所	「とよはしエコ通勤推進協議会(仮称)」設立準備会の開催 民間事業所へ事業所アンケートの実施 民間事業所、交通事業者、行政等で組織する県境地域通勤環境改善推進協議会の設置 エコ通勤に関する講演会(京大藤井教授)を開催 従業員を対象としたコミュニケーションアンケートの実施
平成25年度	・県境地域の8民間事業所	県境地域通勤環境改善実施計画書の策定 共同通勤バス社会実験やコミュニケーションアンケート等のエコ通勤施策の実施

16

5. これまでの事業所MMの主な取組み（とよはしエコ通勤運動）

市役所におけるエコ通勤「とよはしエコ通勤運動」（平成22年度～）

概要・目的

- ◆市役所の職員が率先して、自動車やオートバイから、自転車や徒歩、電車、バス、車の相乗りなど、環境にやさしい交通手段で通勤する運動
- ◆次の効果をあげることを目的に平成22年4月から取組みを開始
 - ①地域レベルでの地球温暖化防止への貢献
 - ②交通渋滞の緩和及び公共交通機関の活性化への寄与
 - ③職員の健康増進

目標

職員のエコ通勤率50%
それにより、当面、年30t、最終的には、年300tのCO2を削減



17

5. これまでの事業所MMの主な取組み（とよはしエコ通勤運動）

市役所におけるエコ通勤「とよはしエコ通勤運動」（平成22年度～）

内容

「エコ通勤管理者」の設置

- ◆各課に「エコ通勤管理者」を設置して、「エコ通勤」の実践の監督者とする。
- ◆各職場での「エコ通勤」の奨励に努める。

職員がお金を出し合った積立金を活用して、次の取組みを実施

- ◆「エコ通勤」報奨制度
「エコ通勤」実践者に、月500円分のクオカードを配って、「エコ通勤」の普及と地域経済の活性化に役立てる。
- ◆通勤用自転車の購入補助制度
通勤用自転車の購入者に、1万円（電動自転車は3万円）を上限に購入金額の1/2を補助。
- ◆パーク＆ライド駐車場使用料補助制度
路面電車や渥美線等の駅周辺の駐車場利用者（豊橋駅から半径5km超）に、月2千円を上限に使用料金の1/2を補助。

通勤手当の見直し

通勤距離2km～8kmの自動車通勤者の手当の引き下げ
自転車通勤者の手当の引き上げ

（通勤距離）	（従来）		（自動車通勤）	（自転車通勤）
2km～5km	3,600円/月	⇒	2,000円/月	4,600円/月
5km～8km	6,100円/月	⇒	4,100円/月	7,100円/月

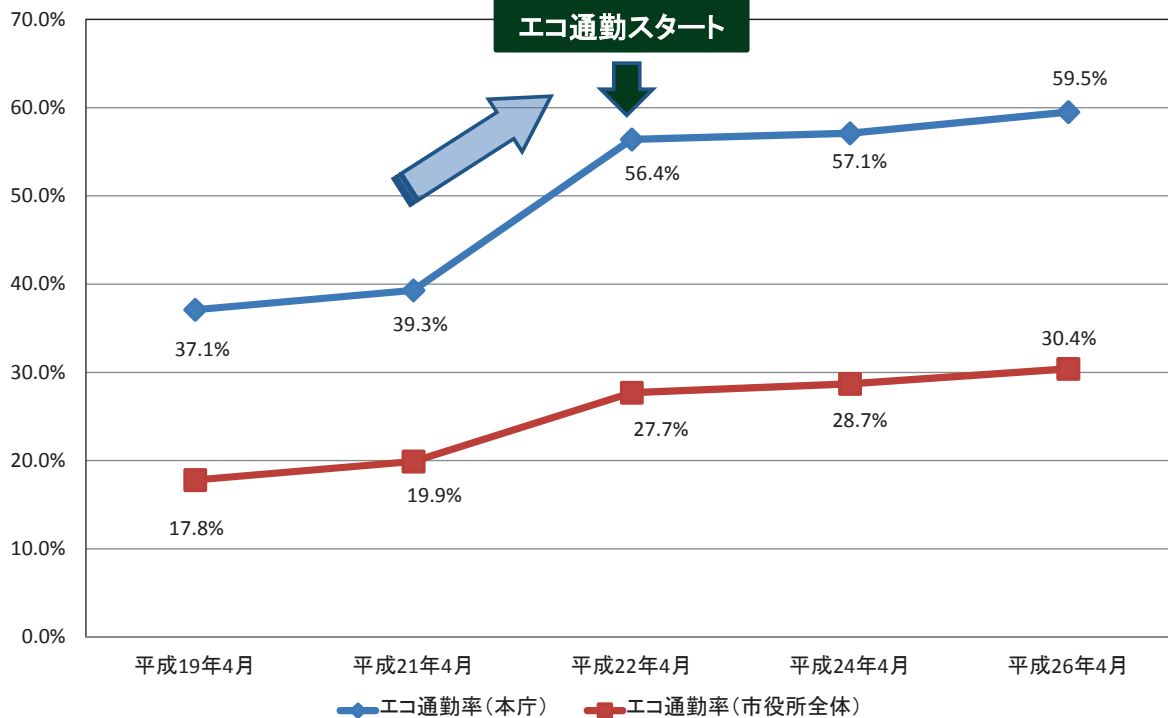
18

5. これまでの事業所MMの主な取組み（とよはしエコ通勤運動）

市役所におけるエコ通勤「とよはしエコ通勤運動」（平成22年度～）

実績

【市役所職員のエコ通勤率の推移】



19

5. これまでの事業所MMの主な取組み（とよはしエコ通勤運動）

市役所におけるエコ通勤「とよはしエコ通勤運動」（平成22年度～）

実績

- ◆豊橋市役所が『エコ通勤優良事業所』として登録
(平成22年5月31日)
- ◆豊橋市役所が『平成26年交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰』
を受賞(平成26年12月18日)



太田国土交通大臣より表彰状が授与されました。
(左: 木村邦久 豊橋市副市長、右: 太田昭宏 国土交通大臣)

20

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

目的

通勤時間帯に渋滞が激しい県境地域において、事業所（自家用車で通勤する人）を対象に、通勤手段を自家用車から公共交通機関等へ自発的な転換を促す取組みにより、下記の目的の達成を目指す。

- ・ 通勤時間帯における渋滞対策
- ・ 渋滞地域周辺の交通環境の改善
- ・ 環境や交通に対する意識の変革
- ・ 公共交通の維持、充実
- ・ CO₂排出量や資源消費の削減



県境地域（国道1号：豊橋市大岩町）

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み
（平成24年度～）

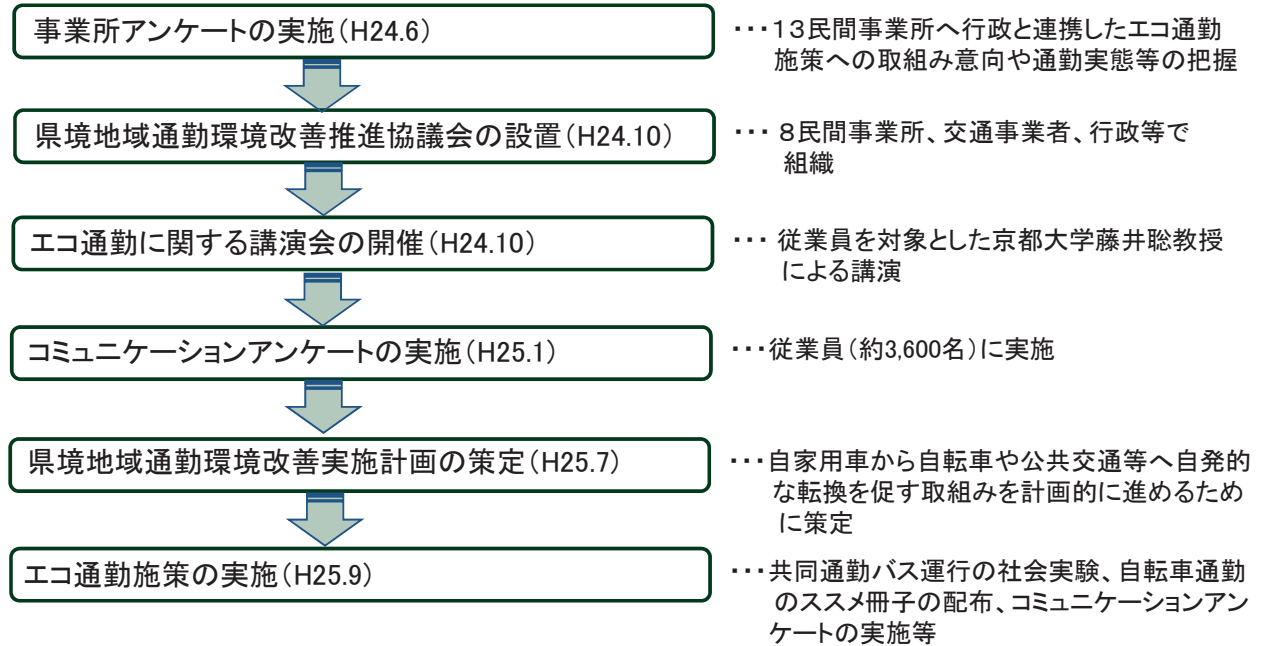
場所



5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

経緯



【県境地域の8民間事業所】

アスモ(株)豊橋工場、日東電工(株)豊橋事業所、日本フード(株)、有楽製菓(株)豊橋夢工場、レンゴー(株)豊橋工場、シンフォニアテクノロジー(株)豊橋製作所、大三紙業(株)深田池工場、福井ファイバーテック(株)

23

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

事業所アンケートの実施(H24.6)

【主な結果】 ※13事業所へアンケートを配付し、11事業所から回答

- 始業時間は「8時台」、終業時間は「17時前後」に集中
- 従業員の約8割以上がクルマ通勤
- 2事業所で従業員用通勤バスを使用している(6系統運行している事業所もあり)
- 約5割の事業所が過度のクルマ利用は渋滞の原因となっていると認識
- 約8割の事業所が過度のクルマ利用は交通事故リスクの増大につながると認識
- 約9割の事業所が過度のクルマ利用は地球環境問題の原因になっていると認識
- 約8割の事業所は「エコ通勤」に関心あり
- 約6割の事業所は従業員アンケートに「協力可」または「検討可」

24

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

県境地域通勤環境改善推進協議会の設置（H24.10）

**行政と民間が
いっしょにできることを
一つずつ実践していく運動**

【県境地域の8民間事業所等】

- ・アスモ(株)豊橋工場
- ・日東電工(株)豊橋事業所
- ・日本フード(株)
- ・有楽製菓(株)豊橋夢工場
- ・レンゴー(株)豊橋工場
- ・シンフォニアテクノロジー(株)豊橋製作所
- ・大三紙業(株)深田池工場
- ・福井ファイバーテック(株)
- ・豊橋商工会議所

【行政】

中部地方整備局 名古屋国道事務所・名四国道事務所
愛知県 交通対策課・東三河建設事務所
静岡県湖西市
豊橋市

【交通事業者】

豊鉄バス(株)

【アドバイザー】

京都大学大学院
藤井聡教授

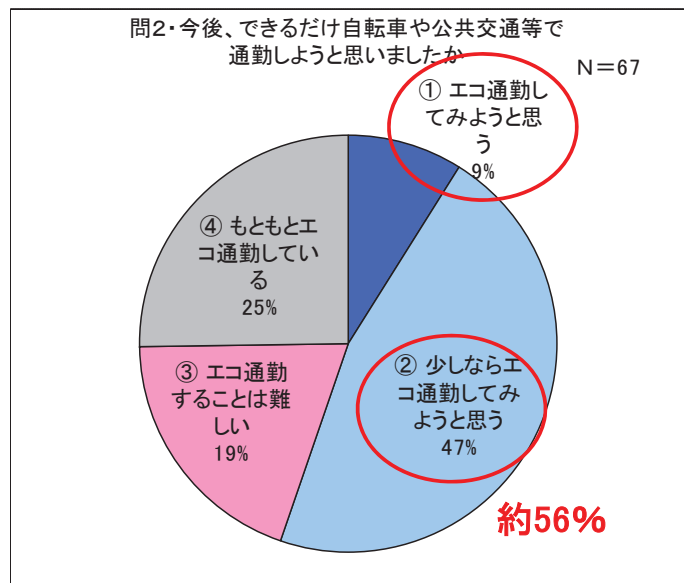


25

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

エコ通勤に関する講演会（京都大学大学院藤井教授）の開催（H24.10）



26

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

県境地域通勤環境改善実施計画の策定（H25.7）

【目標】

自家用車での通勤者（約2,500名）のうち、15%（375名）を他の通勤手段へ転換する

平成29年度（平成28年度の新所原駅南口供用開始の翌年）までに実施することが考えられる施策を以下のとおり整理

●考えられる施策	
ハード施策	ソフト施策
(1) バスの利便性の向上 ⇒①共同通勤バスの運行 ⇒②路線バスの延伸・新設 ⇒③路線バス運行本数の増便・運行時間拡大	(6) 自転車の走りやすさマップ作成・配布
(2) 自転車通行空間の整備	(7) 従業員への通勤手段転換の動機づけ ⇒①コミュニケーションアンケート ⇒②ニュースレターの作成・配布
(3) 通勤時のレンタサイクル （ライドアンドサイクル）	(8) 通勤手当の変更
(4) 駐輪場の整備及び活用 ⇒①公共駐輪場の活用 ⇒②事業所駐輪場の増設	(9) 時差通勤の導入
(5) 道路照明灯、防犯灯の設置	(10) エコ通勤優良事業所認証制度への登録

27

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

エコ通勤施策の実施（H25.9）

■エコ通勤推進週間の設定（H25. 9. 24（火）～10. 4（金）の平日9日間）

参加事業所：7事業所

アスモ(株)豊橋工場、日東電工(株)豊橋事業所、日本フード(株)、有楽製菓(株)豊橋夢工場、レンゴー(株)豊橋工場、大三紙業(株)深田池工場、福井ファイバーテック(株)

■共同通勤バス運行の社会実験

県境地域に立地する複数の事業所が共同で通勤バスを運行することを目指し、現在運行している日東電工(株)豊橋事業所の5路線とアスモ(株)豊橋工場の1路線に加えて、市が新規に3路線を参加事業所の従業員が利用できる共同通勤バスの社会実験としてエコ通勤推進週間に実施

【共同通勤バスの内容】

- ・日東電工豊橋事業所が運行している既存の5路線（出勤時39便、退勤46便）に市が追加で3路線（出勤4便、退勤4便）を運行
- ・アスモ(株)豊橋工場が運行する既存の1路線（出勤13便＋退勤6便）
- ・豊橋市が新規に運行する3路線（出勤6便＋退勤12便）

■コミュニケーションアンケートの実施及び情報提供

エコ通勤推進週間（共同通勤バス運行の社会実験）実施前に参加事業所の従業員へエコ通勤啓発用ツール（通勤手帳、自転車通勤のススメ等）を配付

コミュニケーションアンケートはエコ通勤推進週間（共同通勤バス運行の社会実験）終了後に参加事業所の従業員（約3,100名）を対象に実施

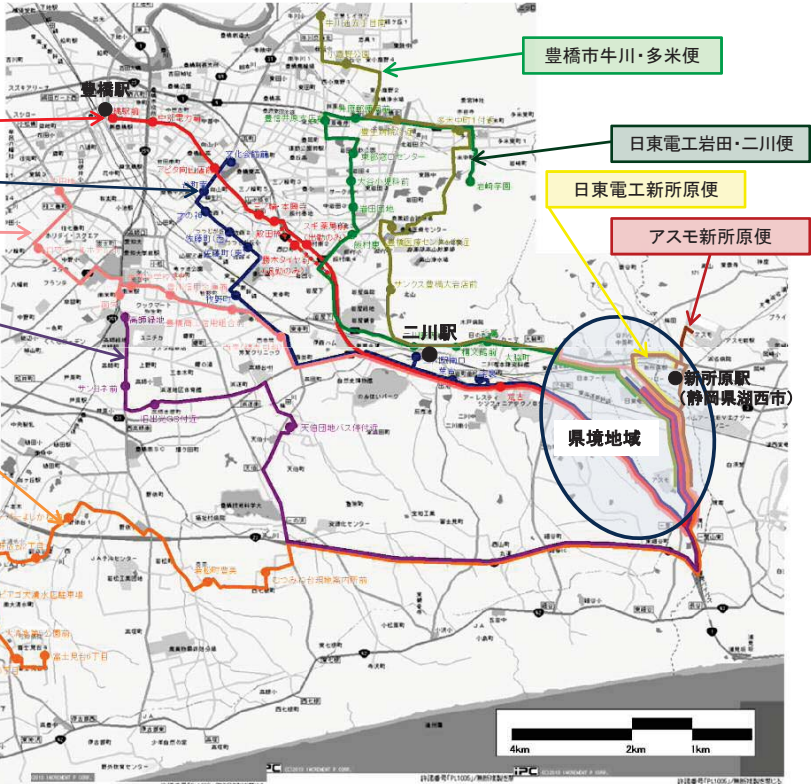
28

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■ 共同通勤バス運行の社会実験

- ※ 日東電工豊橋駅前便
- ※ 日東電工台町・二川便
- ※ 日東電工民南栄便
- 豊橋市高師・天伯便
- 豊橋市富士見台・若松便



※印は、市が追加で増便した路線

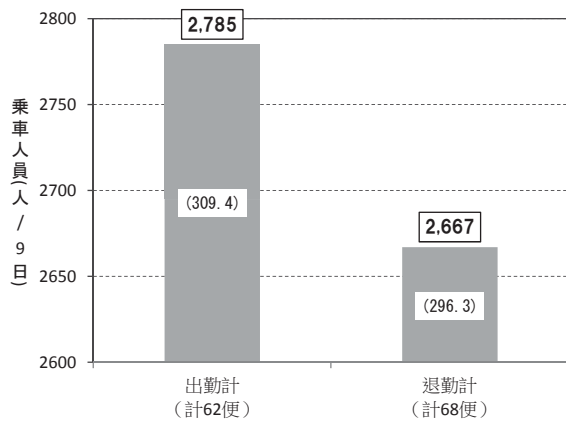


5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

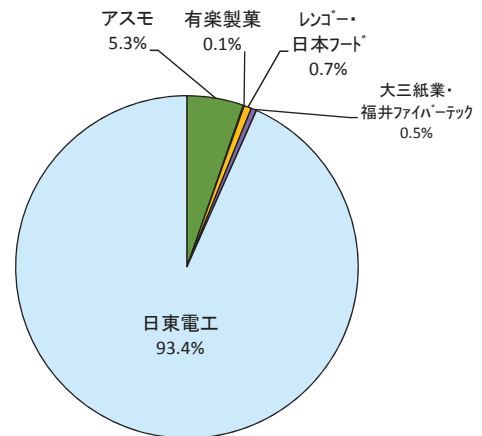
県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■ 共同通勤バスの利用状況①

○ 共同通勤バスの総利用者



○ 共同通勤バスの企業別バス停利用者の割合



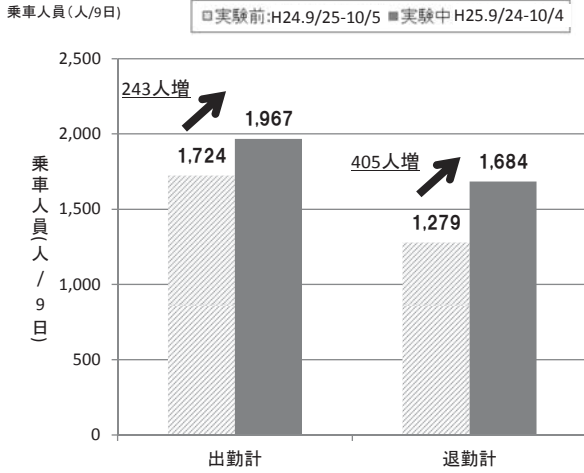
注) 社会実験期間中に運行されたすべての便(日東電工既存便(湿美便を含む)、アスモ新所原便、豊橋市増便分)の合計

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■共同通勤バスの利用状況②

○日東電工（既存運行便）路線全体の利用状況



注) 利用者数については、実験前・中のデータが取得できている路線・便を対象として比較した。
 日東電工台町・二川便の実験前「出2便」「出3便」「退1便」、
 日東電工新所原便の実験前「退17便」は、未観測のため比較対象外とした。

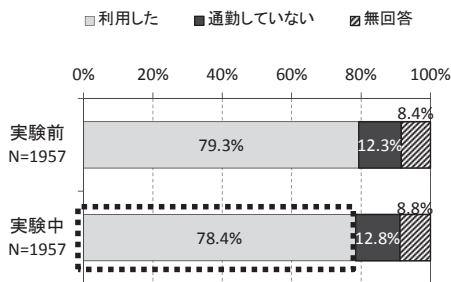


5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

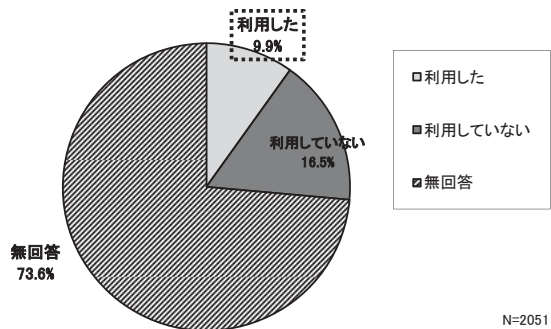
県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■コミュニケーションアンケート結果①

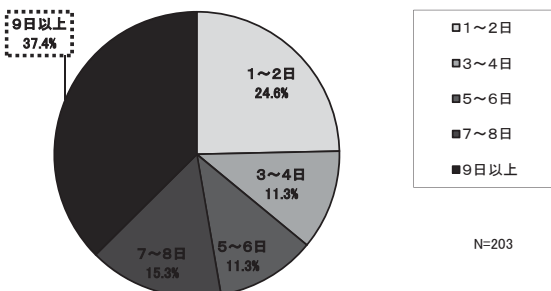
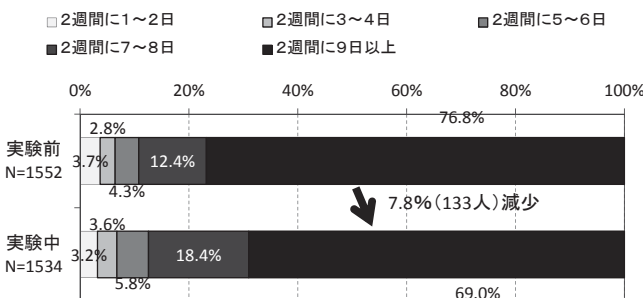
○期間中における自家用車で通勤状況



○共同通勤バスの利用状況



○共同通勤バスの利用頻度

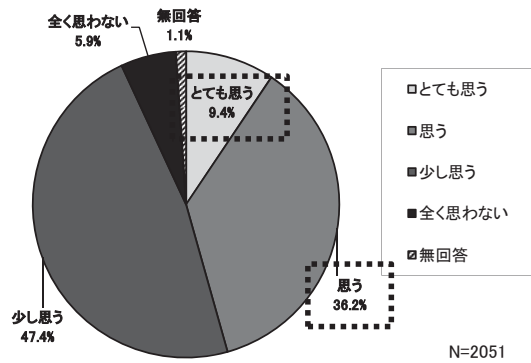


5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

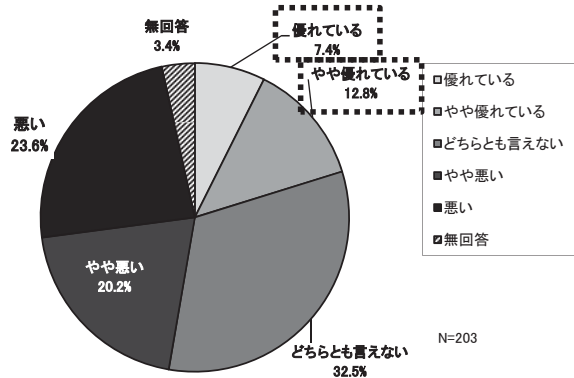
県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■コミュニケーションアンケート結果②

○エコ通勤の必要性



○共同通勤バスの利便性

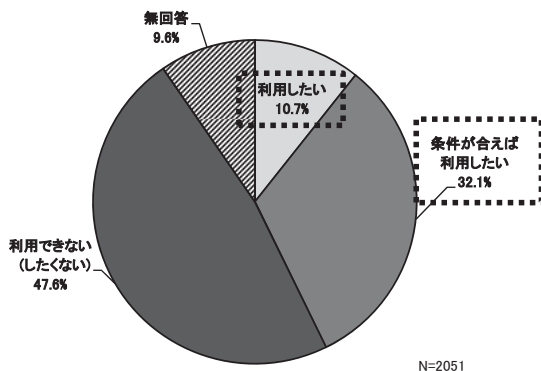


5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

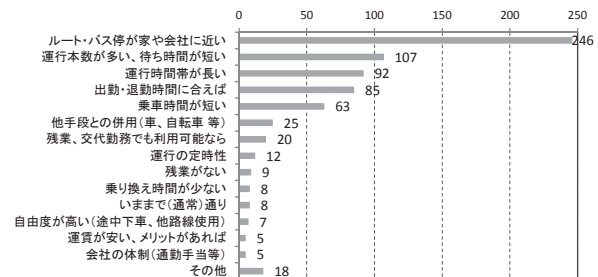
県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■コミュニケーションアンケート結果③

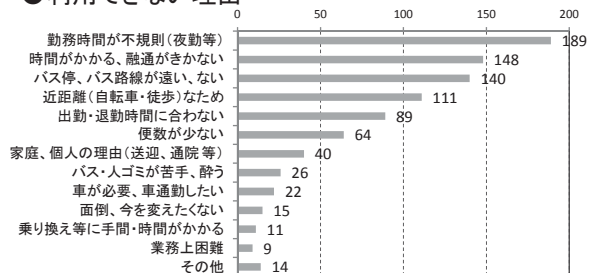
○共同通勤バスを日常的に運行した場合の利用意向



●利用できる条件



●利用できない理由

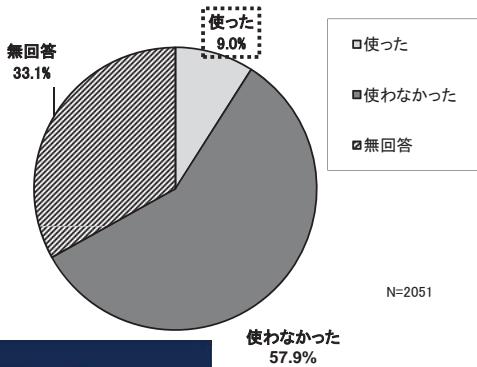


5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

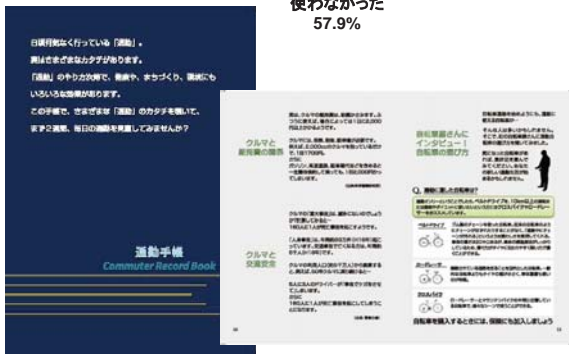
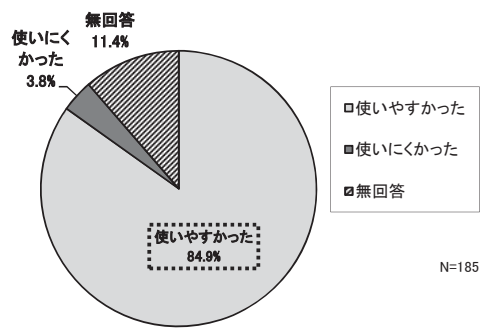
県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■コミュニケーションアンケート結果④

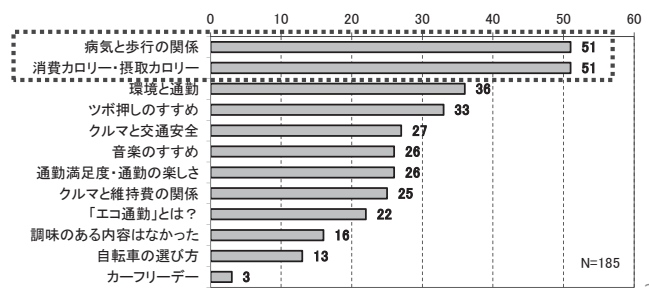
○通勤手帳の使用について



○通勤手帳を使用した感想



○通勤手帳を使用した方の興味を持った内容

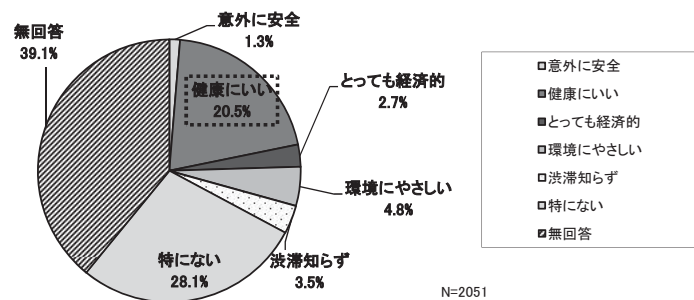


5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

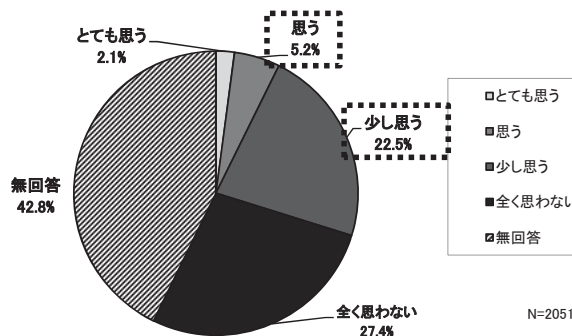
県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■コミュニケーションアンケート結果⑤

○自転車通勤のススメ冊子（関心を持った項目）



○自転車通勤の実践意向

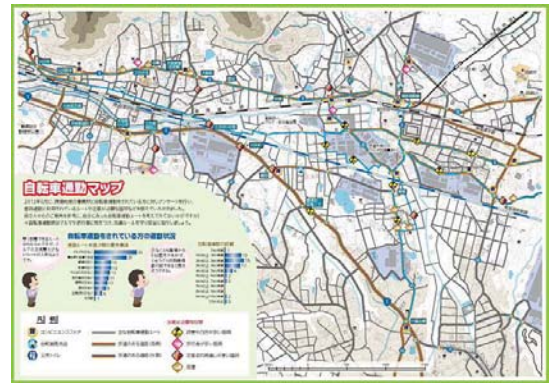
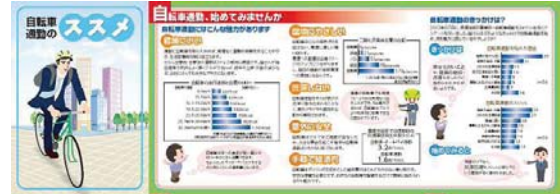
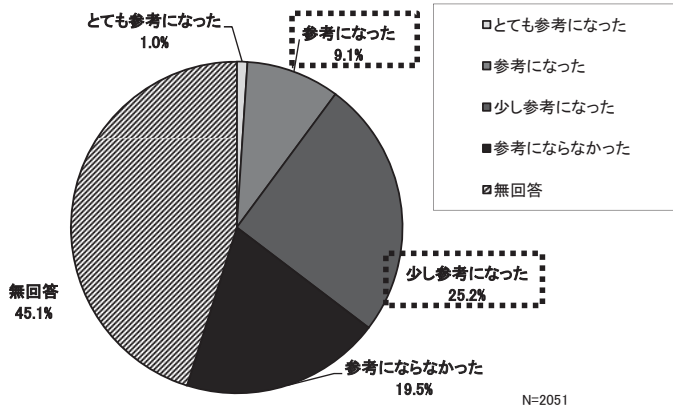


5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■コミュニケーションアンケート結果⑤

○自転車通勤マップの参考度

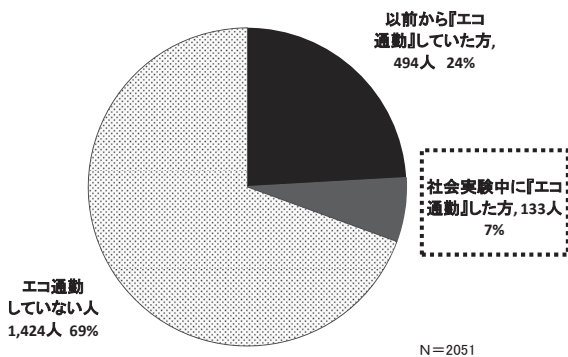


5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

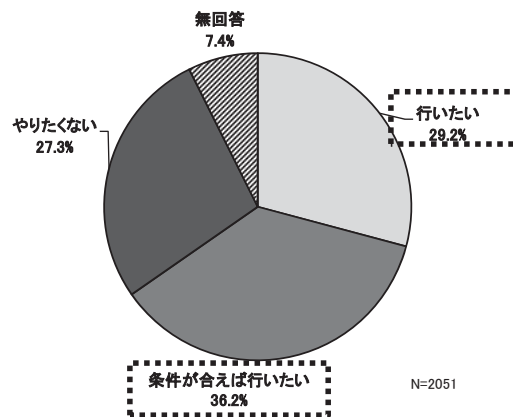
県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■コミュニケーションアンケート結果 まとめ

○『エコ通勤』の実施有無



○今後の『エコ通勤』の実施意向



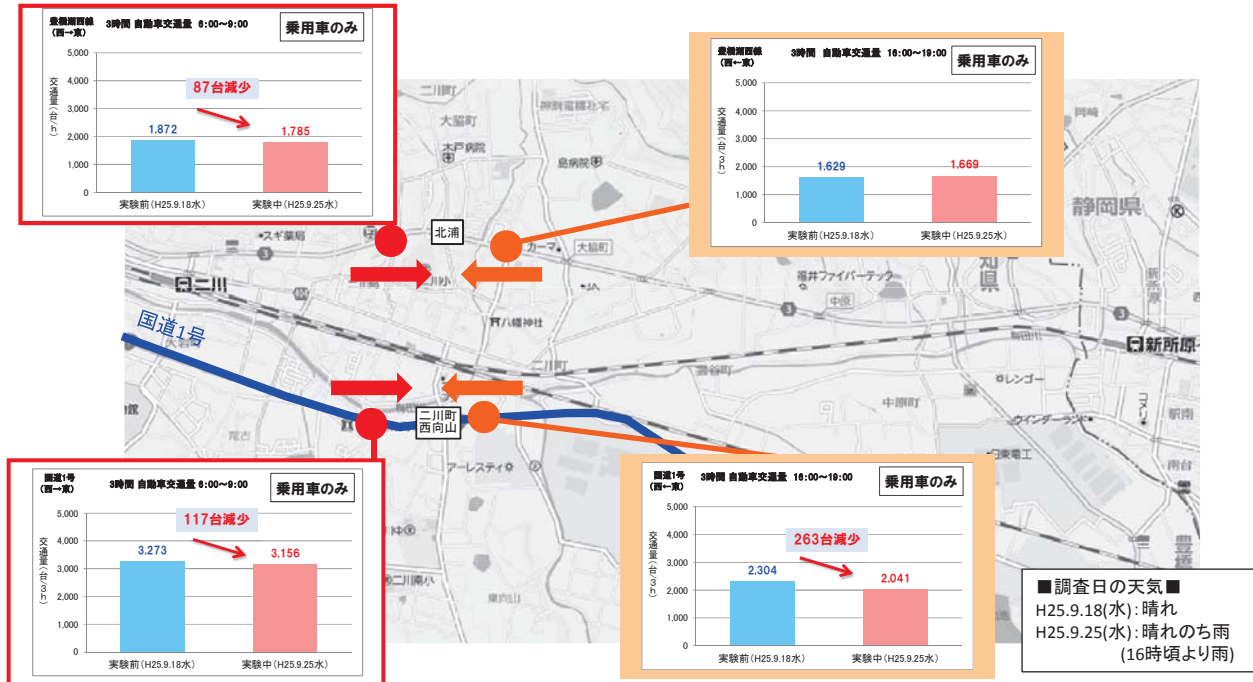
【算出方法】

以前から『エコ通勤』していた方：社会実験前の2週間のうち、1日でもクルマ通勤をしなかった方。
 社会実験中に『エコ通勤』した方：クルマ（運転）通勤者を9日以上していると回答した方の社会実験前・中の削減人数

5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■ 交通量調査結果



5. これまでの事業所MMの主な取組み（県境地域のエコ通勤）

県境地域におけるエコ通勤の取組み（平成24年度～）

■ 平成25年度の取組全体の評価及び課題

■ 評価

- ① 複数の事業所が参画して、共同通勤バスの社会実験やコミュニケーション施策を実施できた。
- ② 普段、自家用車で通勤している方が自家用車以外の交通手段に転換した。
- ③ 従業員のエコ通勤に対する実施意向が向上している。
- ④ 今回の取組について、地元校区から一定の評価を得ている。

■ 課題

- ① 各事業所におけるエコ通勤施策の実施(参画)意向
- ② 各事業所における組織(勤務)体制
- ③ 実施期間の設定
- ④ 市と事業所、事業所間における情報交換