

豊川市総合交通戦略（案）

2026年 月

豊川市

目 次

1章 序章	4
1-1 計画策定の背景と目的.....	4
1-2 計画の位置づけ.....	5
1-3 計画区域	5
1-4 計画期間	5
2章 総合交通戦略の方針	6
2-1 交通環境の現状と課題	6
2-2 将来像と基本方針	13
2-3 基本目標と実施施策	19
3章 施策と取組方針	28
3-1 施策体系の考え方	28
3-2 実施スケジュール	30
4章 計画の推進	42
4-1 計画の推進体制.....	42
4-2 評価方法.....	42
4-3 評価スケジュール	42
用語解説.....	45

1章 序章

1-1 計画策定の背景と目的

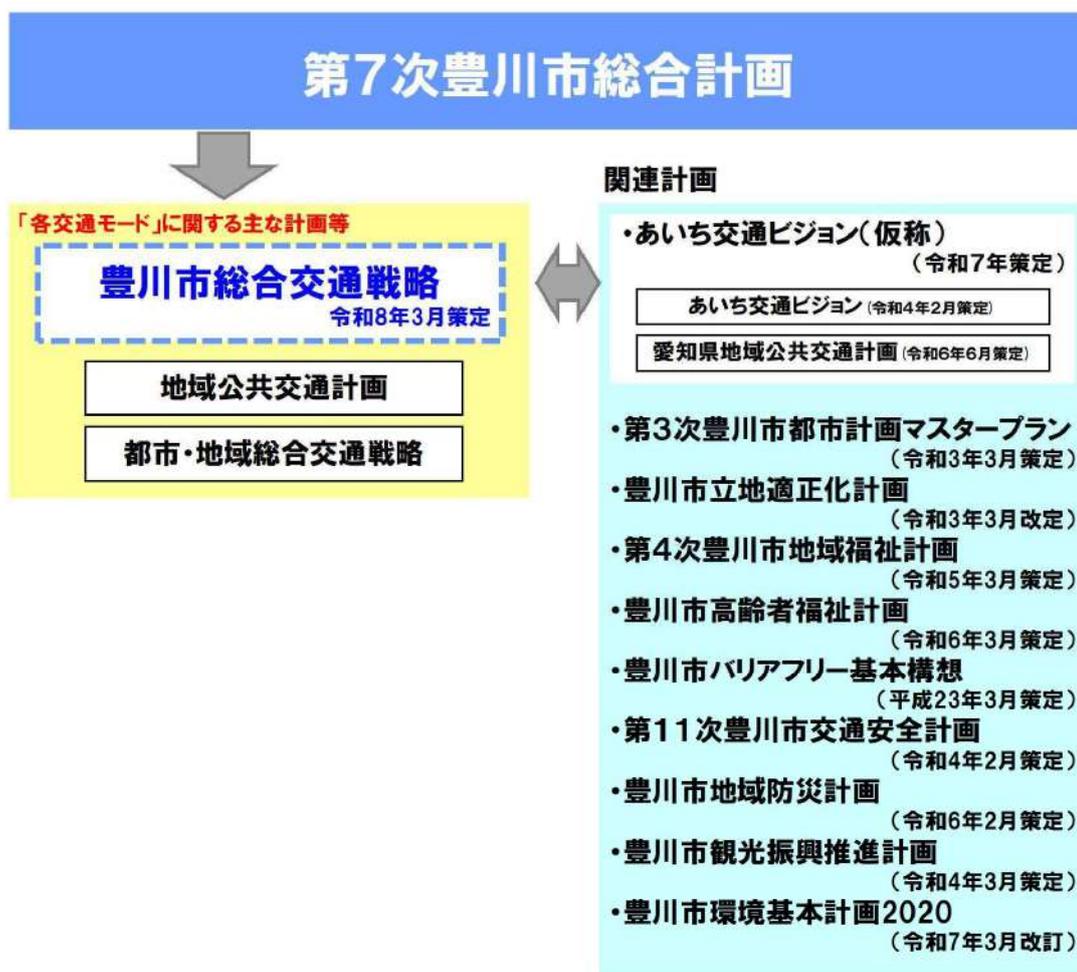
豊川市では、高い自家用車利用率に起因する高齢者の日常生活の移動問題や、地域公共交通の利用者減少、採算性悪化に対応するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、平成23年3月に「豊川市地域公共交通総合連携計画」（以下「第1次計画」という。）を策定し、合併後の市域に対応したバス路線の一体化と利便性向上を図ってきました。

第1次計画策定以後、国では「交通政策基本法」を定め、関係者相互の連携と協働の下、まちづくりや観光振興等の観点から交通に関する施策を推進することなどが示されました。その後、公共交通計画とまちづくりとの連携を後押しする「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、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められ、平成28年度には、将来にわたって持続可能な公共交通網の実現を目指すため、豊川市地域公共交通網形成計画（以下「第2次計画」という。）を策定しました。

令和3年3月には、より一層まちづくりと一体となった公共交通網の構築を目指すため、豊川市地域公共交通計画（以下「第3次計画」という。）を策定し、交通事業者をはじめとする地域との関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に向けた推進をしてきました。

近年は、少子・超高齢化が進み、人口減少が予測される中、多様な交通ニーズへの対応や交通に起因する環境負荷の低減等が求められています。そのため、過度に自家用車利用に依存することなく、公共交通や自転車、徒歩等の各交通モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、本市を中心として、関係機関・団体や市民等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図り、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とし、第3次計画の次期計画として豊川市総合交通戦略を策定するものです。

1-2 計画の位置づけ



1-3 計画区域

本計画は豊川市全域を対象とします。

1-4 計画期間

計画期間は、令和8年度（2026年度）から令和17年度（2035年度）までの10年間とします。なお、事業の進捗や評価等の状況、上位・関連計画との整合等、必要に応じ適宜計画を見直すこととします。

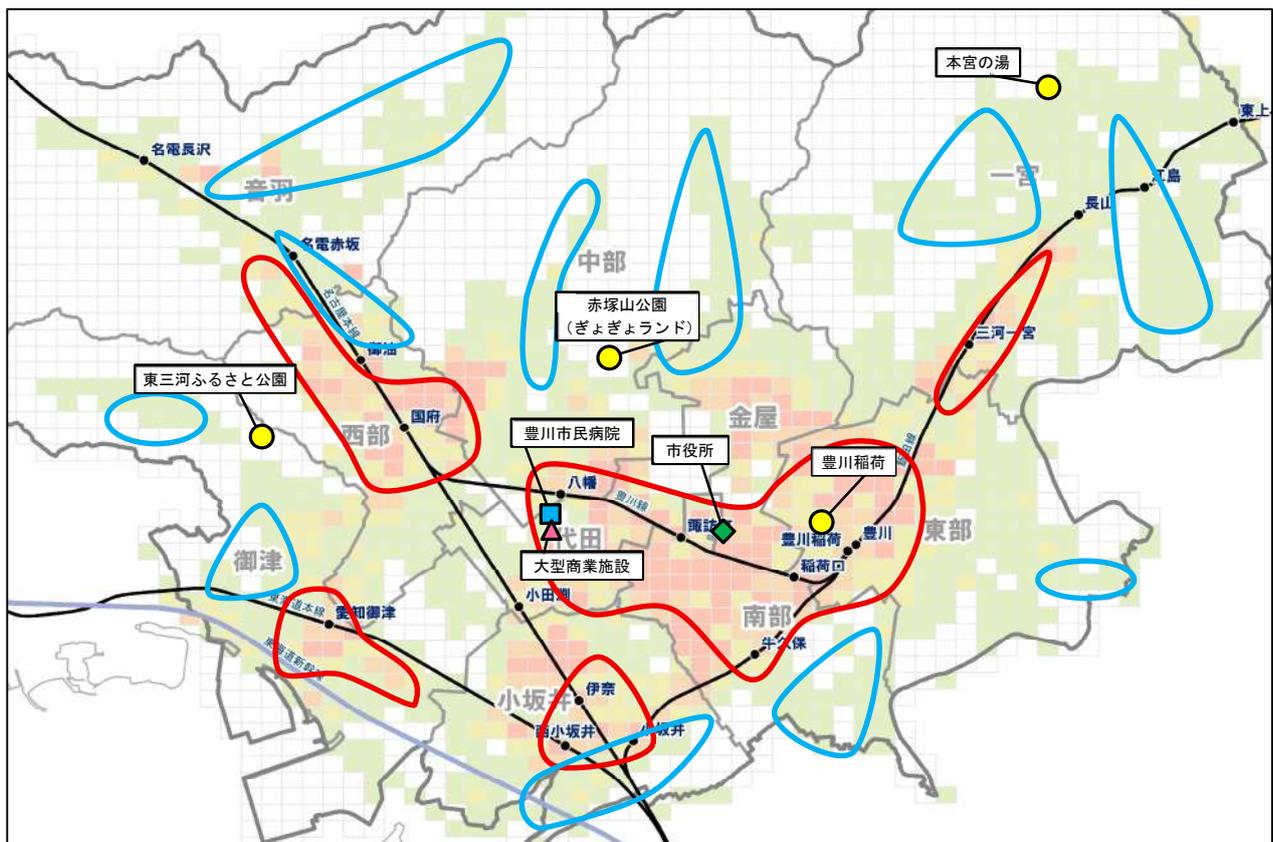
2章 総合交通戦略の方針

2-1 交通環境の現状と課題

(1) 現状診断

① 人口と地域特性

市中心部の人口密度が高い地域で施設の集積がみられ、音羽地域、御津地域、中部地域北部等の郊外部は、人口密度が低く高齢化率の高いエリアが点在しています。



凡例

- | | |
|-----------------------------|--------|
| ● 鉄道駅 | ▲ 商業施設 |
| — 東海道新幹線 | ■ 病院 |
| — 鉄道線 | ● 観光施設 |
| 人口密度(人/ha) | ◆ 官公庁 |
| □ 0 | |
| □ 1-20 | |
| □ 21-40 | |
| □ 41-60 | |
| □ 61- | |
| □ 高齢化率(65歳以上)が高いエリア(40%以上) | |
| □ 主要施設(商業・病院・観光等)が集中しているエリア | |

図 1-1：人口分布と目的地分布

資料：人口一令和2年国勢調査

② 交通ネットワーク情報

(i) 交通結節点

市内の駅は交通結節点として整備が進められていますが、地域によっては利用環境に対する不満が大きい状況です。駅周辺の駐車場の整備及び駅前の送迎スペースの整備に関しては、郊外部や中心部の一部地域でも不満度が高くなっています。

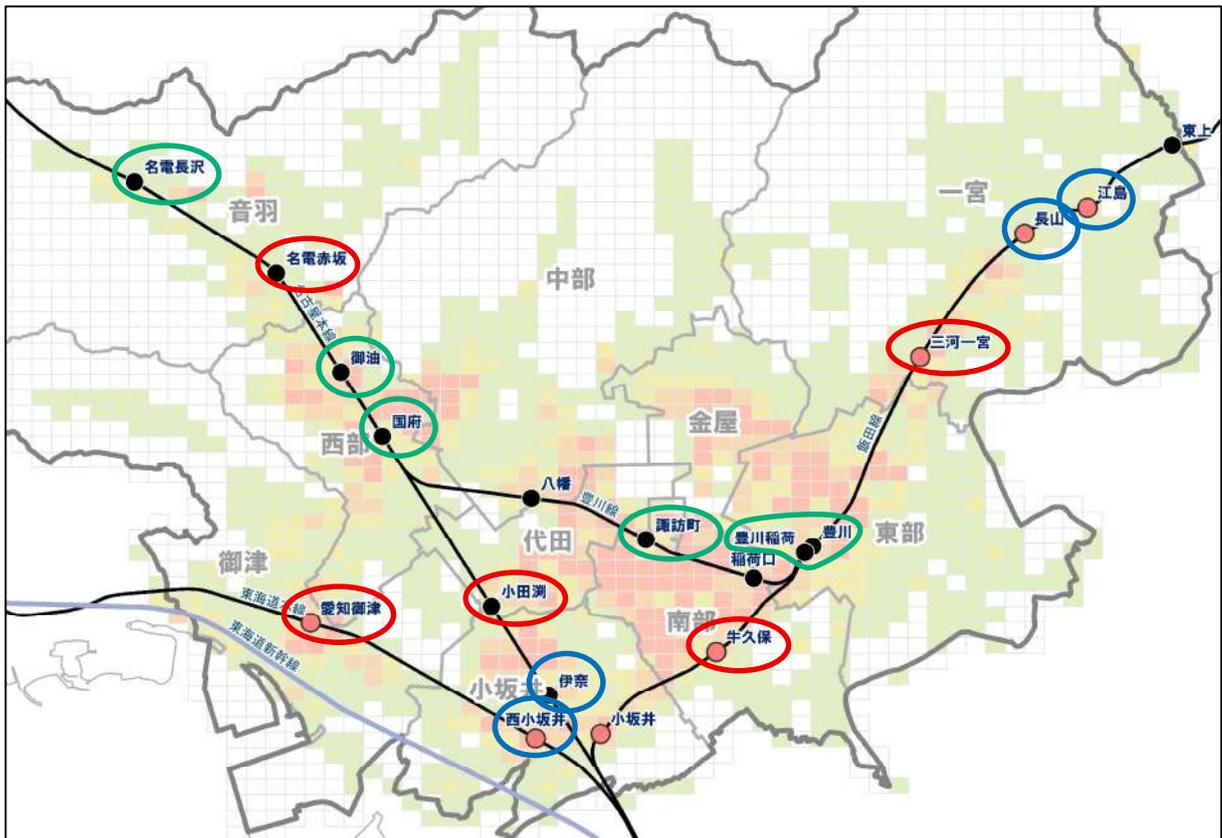


図 1-2：交通結節点のバリアフリー対応状況と周辺整備の不満

- 駅周辺の駐車場の整備の不満が高い駅
- 駅前送迎スペースの整備の不満が高い駅
- 駅周辺の駐車場の整備・駅前送迎スペースの整備の不満が高い駅

凡例	
— 鉄道線	人口密度(人/ha)
— 東海道新幹線	0
● 鉄道駅	1-20
● バリアフリー対応済	21-40
● バリアフリー未対応	41-60
	61-

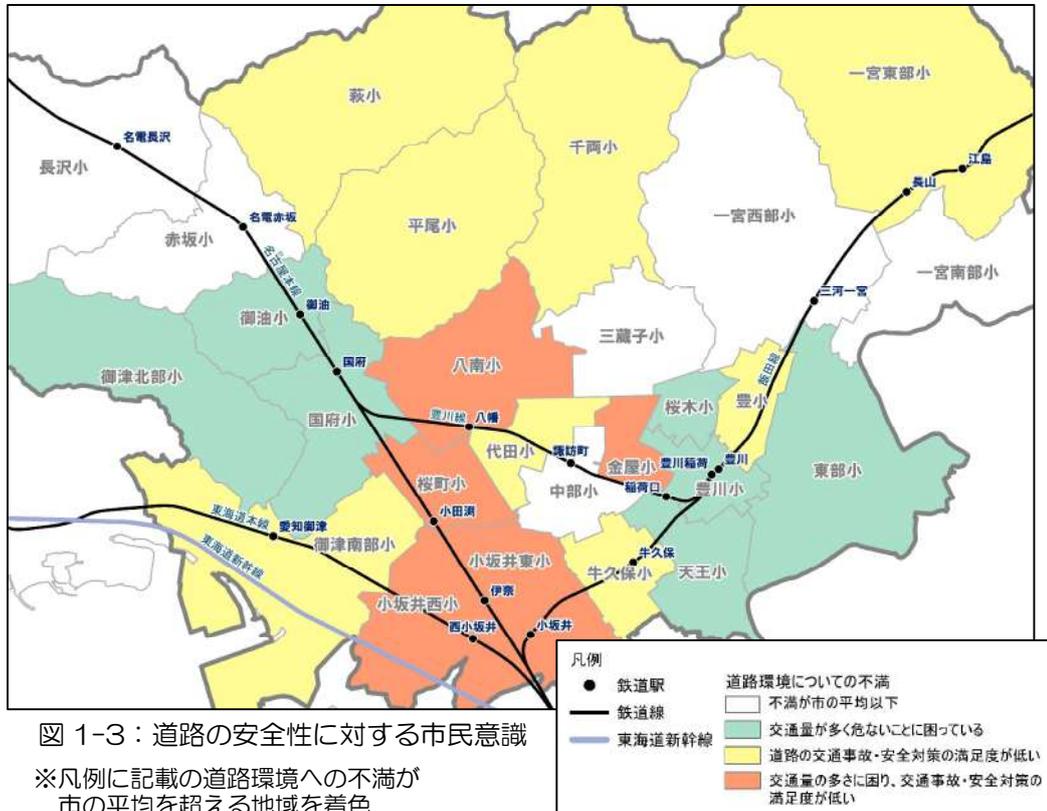
資料：人口—令和2年国勢調査

市民意識—令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

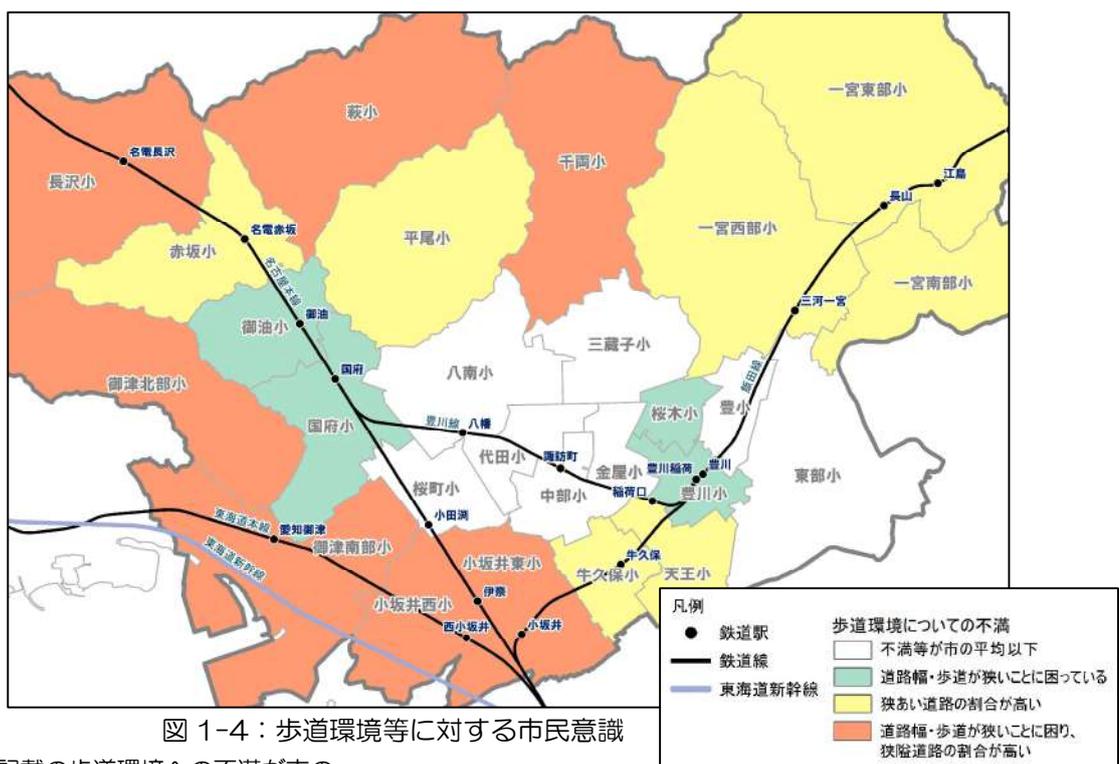
(ii) 道路環境

道路や歩道環境については、自動車の交通量の多さに困り満足度が低い地域、狭あい道路割合が高く道路幅や歩道等の狭さに困っている地域が市の中心部や南部にみられます。

都市計画道路の整備状況は、郊外部で未供用割合が高く、西部の地域で自動車交通量に対する不満や困っていることの回答割合が高い状況にあります。



資料：市民意識一令和5年度 公共交通に関するアンケート調査



資料：市民意識一令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

(iii) 公共交通

現在の公共交通ネットワークは、都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに8割以上をカバーしており、人口は80.3%カバーしています。市内を運行するタクシー営業所は、豊川駅周辺と国府駅付近に位置し、20分以内の配車が可能です。

人口カバー率の低い郊外部では、バスが使いにくい・利用しない理由として「バス停が遠い」という回答が高い傾向です。

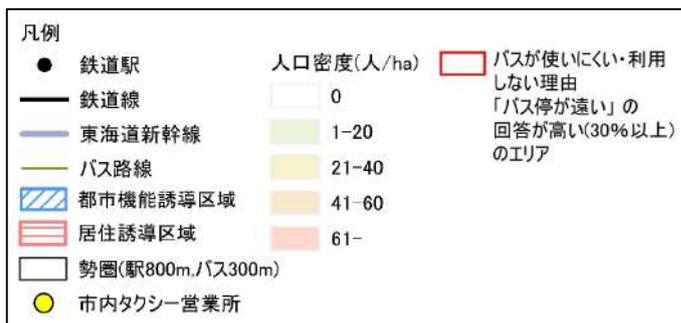
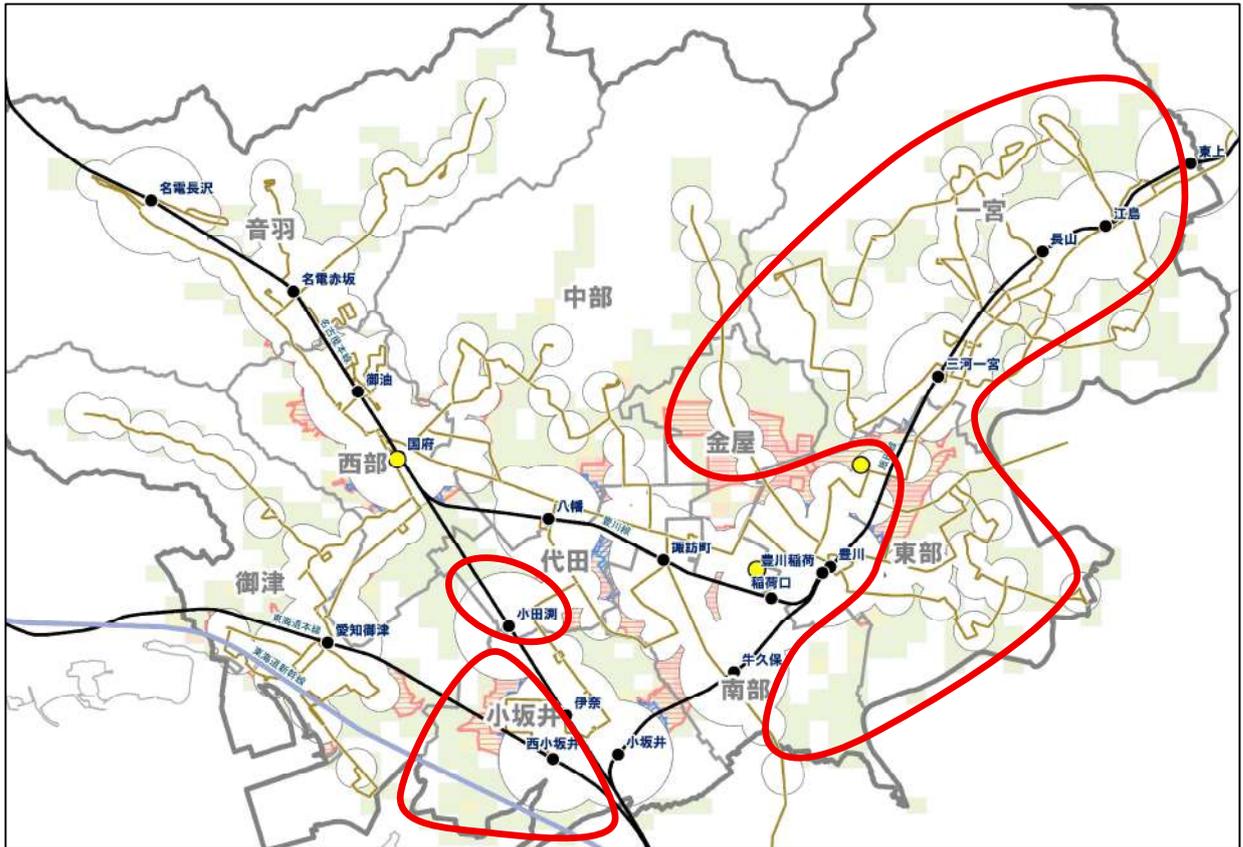


図 1-5：交通ネットワークと人口カバー状況

資料：人口—令和2年国勢調査
市民意識—令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

③ 交通サービスの利用状況

公共交通利用者数は、コロナ禍前ほどには回復していません。令和6年度の実績は前年度実績から伸び悩んでいます。

バスのサービス水準としては、人口密度の高い居住誘導区域や都市機能誘導区域では、運行本数が多くなっていますが、北部の郊外部では運行本数に対する不満等が高く、需要とサービス水準が合っていない地域もあります。

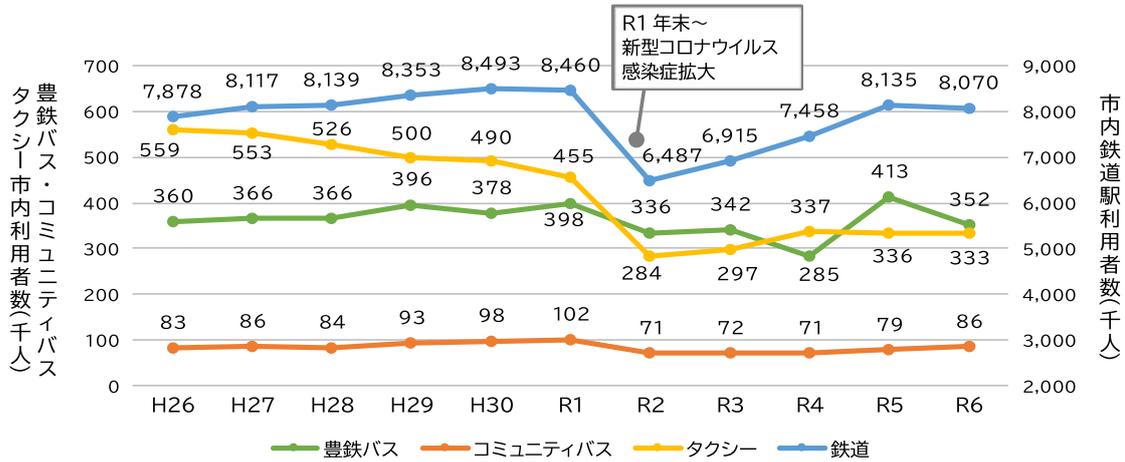


図 1-6：市内公共交通利用者推移 資料：各交通事業者輸送実績

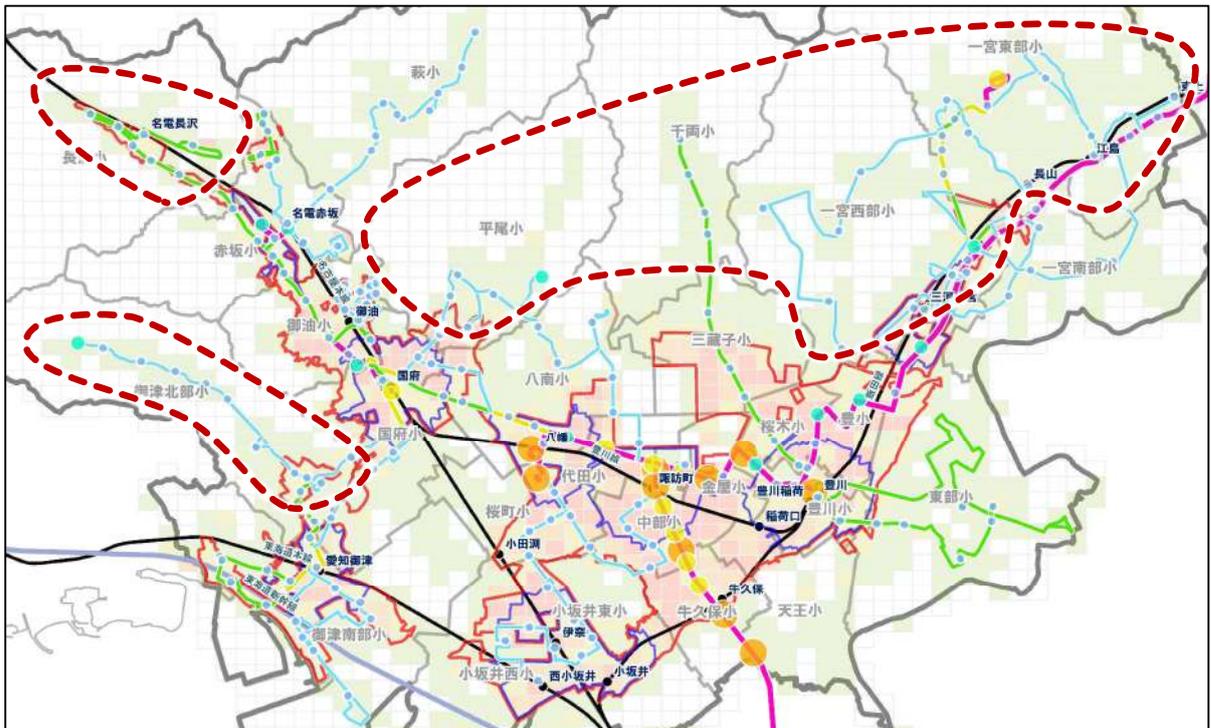
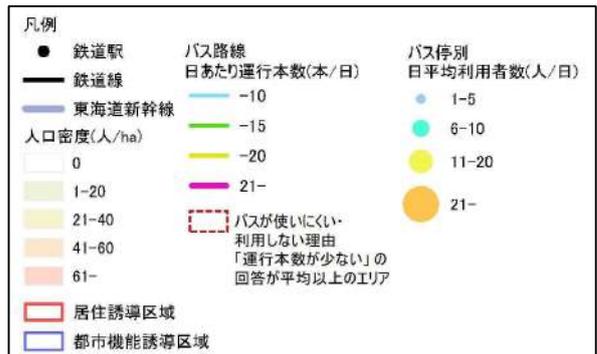


図 1-7：人口分布とバス利用実態

資料：人口—令和2年国勢調査
 市民意識—令和5年度 公共交通に関するアンケート調査
 バス利用者数—令和6年度実績
 バス運行本数—令和7年度時点



(2) 課題の洗い出し

【市全体の特徴と地域別の特徴を踏まえた課題】

A:交通結節点の魅力向上及び機能強化

市内の主要な鉄道駅周辺は機能強化のための整備が進んでいますが、市民の満足度は十分ではありません。バリアフリー化や送迎スペースの整備が進む市中心部の駅でも満足度が低いところがあります。郊外部の駅では駐車場整備に関する満足度が低い状況です。

人口減少、少子・超高齢化が進む中、にぎわいの創出に資するため、様々な人と移動手段が集う交通結節点の魅力向上及び機能強化が必要です。

B:地域の拠点を結び、生活を支える交通ネットワークの確保

本市での移動手段は車が多い状況ですが、幅員4m未満の狭い道路は市全体の3割を占め、郊外部ほど高い割合を示しています。そのため、郊外部では道路空間の安全性に不満がある地域が多いです。また、公共交通での移動を必要とする市民は不便さや困難さを感じている状況です。

公共交通体系への不満は、市中心部では小さく、郊外部ほど大きくなっています。通行しやすい道路環境や利用しやすい公共交通体系の構築など、日常の移動を支える道路・公共交通環境の再整備が必要です。

C:公共交通サービスの確保・維持

市内の公共交通利用者数は、コロナ禍からの回復が十分ではありません。特に市内の移動を担うコミュニティバスやタクシーの利用者数は7～8割の回復に留まり、今後の持続的なサービス提供が厳しい状況です。また、公共交通の運行本数に対する市民の不満が目立ちます。平成30年度調査時と比べて小さくなっているものの、依然として大きい状況です。この不満は市中心部では小さく、郊外部ほど大きくなっており、移動ニーズの変化への対応が必要です。

公共交通の効率性と利便性を向上させ、利用促進を図り、将来にわたってサービスを確保・維持していく必要があります。

D:多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保

現在の公共交通体系の利用圏域のカバー率は、市全体では77.6%となっていますが、郊外部では6割を切る地域もあります。公共交通体系と移動ニーズは市全体では概ね合っており、市中心部では相違は小さいですが、郊外部では路線体系が合っていない地域があり、新たな移動手段を求める声もあります。

現在の公共交通体系でカバーできない地域では、移動ニーズ・移動量・地域特性に応じた新たな移動手段の導入可能性を把握し、移動手段を確保する仕組みをつくり、利用促進を図ることが必要です。

E:円滑な移動のための連携強化

運転手不足など交通を取り巻く環境の変化の中では、単一の公共交通機関がサービスを担うには厳しい状況です。

市中心部では、目的によっては単一の公共交通機関での移動も可能ですが、郊外部では、複数の公共交通機関の乗継が必要となるケースが多くなります。

地域住民や交通事業者など関係者の連携により、多様な公共交通をシームレスに利用しやすくする仕組みづくりが必要です。また、福祉、健康、観光など交通以外の分野との連携を強化し、多様な移動ニーズに対応することが必要です。

2-2 将来像と基本方針

(1) 将来像

上位・関連計画と整合を図りつつ、本市の交通を取り巻く環境や課題、市民ニーズを踏まえ、本市の目指す将来像を次のとおり掲げます。

(将来像)

まちをつなぐ ひとがつながる にぎわいあふれる とよかわ



- 中心拠点
- 地域拠点
- 広域交流軸 (道路)
- 広域交流軸 (新幹線)
- 広域交流軸 (JR)
- 広域交流軸 (名鉄)
- 広域路線 (路線バス)
- 基幹路線 (豊川市コミュニティバス)
- 地域路線 (豊川市コミュニティバス)
- 地域路線 (豊川市コミュニティバス)
- 新規移動手段検討地域
- 新設バス停
- 新路線案
- 見直し路線案
- 隣接市路線 (柿の里バス)

※今後、本戦略と並行して作成している都市計画マスタープランの将来像の図に合わせて整合を図る予定。

※新路線案は、コミュニティバスの日曜運休化(新路線増設に必要な経費に充当)と合わせて調整中。(日曜運休化の条件付)

＜公共交通ネットワークの役割分担＞

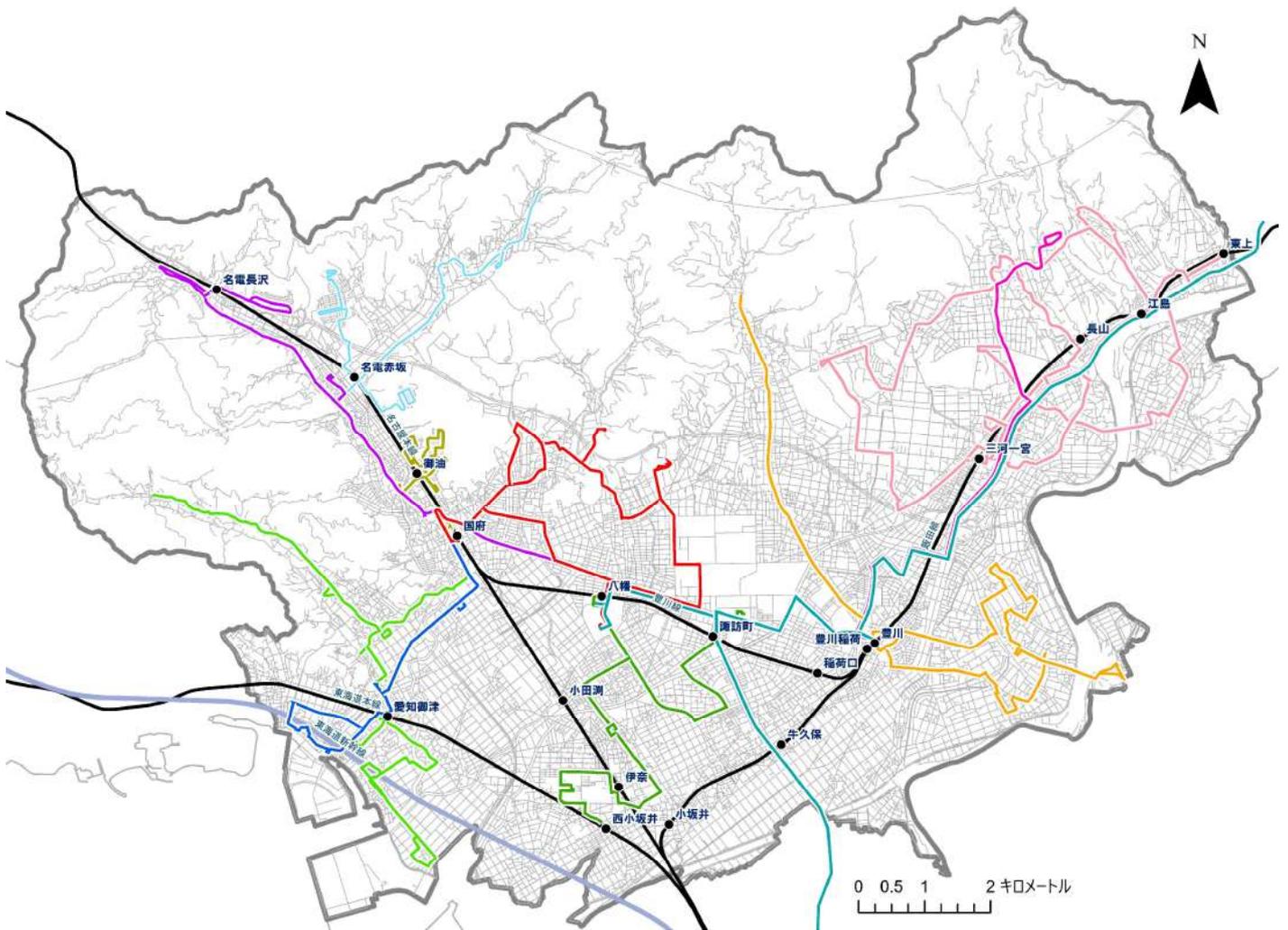
区 分	役 割	対 象
広域路線	市内と市外を結ぶ路線で、広域的な移動の役割を担う路線（必要に応じて、路線の一部区間を基幹路線の役割と併用・分担） 鉄道と民間バス事業者が主体となって運行	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東海道本線・飯田線 ・名鉄名古屋本線・豊川線 ・豊鉄バス新豊線・豊川線
基幹路線	地域の拠点を相互に連絡する役割を担い、市内の交通結節点と主要施設を結ぶほか、広域路線への接続を担うバス路線 行政や交通事業者が主体となって確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ゆうあいの里八幡線 ・千両三上線 ・小坂井線 ・一宮線 ・音羽線 ・御津線
地域路線	小中学校区のエリア程度の地域内を運行し、広域路線や基幹路線の交通結節点への接続を担うバス路線 地域が主体となって確保	<ul style="list-style-type: none"> ・音羽地区地域路線 ・御津地区地域路線 ・一宮地区地域路線 ・御油地区地域路線
タクシー	鉄道やバスが運行していない地域の輸送、早朝や深夜の時間帯の輸送など、個人のニーズに応じドアツードアで面的な輸送を担う路線 タクシー事業者が主体となって運行	—
新規移動手段	広域路線、基幹路線、地域路線でカバーできない交通不便地域の輸送を担う移動手段で、デマンド型交通を想定	—
交通結節点	異なる公共交通手段や路線の乗継のための役割を担う場所 行政と交通事業者などが協力して、乗継空間を確保	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所や各支所付近 ・市街地の主要施設 ・主要な鉄道駅

(2) 地域公共交通の補助系統

① 補助系統の地域公共交通における位置づけ

本市内にて運行するコミュニティバスは、国の地域公共交通確保維持改善事業〈フィーダー系統〉の補助を受けて運行しています。次のとおり補助系統を位置づけ、その役割を明確にすることで、効果的、効率的な運行を図ります。

区分	路線名	運行系統名	運行系統			事業区分	運行態様	実施主体
			起点	経由地	終点			
基幹路線	ゆうあいの里八幡線	ゆうあいの里～豊川特別支援学校～ゆうあいの里	ゆうあいの里	豊川市民病院	ゆうあいの里	4条乗合	路線定期	豊川市 (運行は交通事業者へ委託)
		ゆうあいの里～ゆうあいの里	ゆうあいの里	豊川市民病院	ゆうあいの里			
		ゆうあいの里～イオンモール豊川	ゆうあいの里	西門橋	イオンモール豊川			
		ゆうあいの里～イオンモール豊川	ゆうあいの里	豊川市民病院	イオンモール豊川			
	千両三上線	上千両集会所～豊川駅前～上千両集会所	上千両集会所	豊川駅前	上千両集会所			
		上千両集会所～共立荻野病院～上千両集会所	上千両集会所	共立荻野病院	上千両集会所			
		上千両集会所～桜ヶ丘ミュージアム～豊川駅前	上千両集会所	桜ヶ丘ミュージアム	豊川駅前			
		上千両集会所～共立荻野病院～豊川駅前	上千両集会所	共立荻野病院	豊川駅前			
	小坂井線	市役所～西小坂井駅	市役所	豊川市民病院	西小坂井駅			
		豊川市民病院～西小坂井駅	豊川市民病院	こざかい葵風館	西小坂井駅			
	音羽線	イオンモール豊川～グリーンヒル音羽	イオンモール豊川	国府駅	グリーンヒル音羽			
	御津線	あかね児童館～イオンモール豊川	あかね児童館	国府駅	イオンモール豊川			
地域路線	一宮地区地域路線	東回り	いかまい館	一宮支所	いかまい館	4条乗合	路線定期	豊川市 地域 (運行は交通事業者へ委託)
		西回り	いかまい館	一宮支所	いかまい館			
		中回り	いかまい館	一宮支所	いかまい館			



- 凡例
- 鉄道駅
 - 鉄道線
 - 東海道新幹線
 - 豊鉄バス
- 豊川市コミュニティバス
- ゆうあいの里八幡線 (地域内フィーダー系統)
 - 千両三上線 (地域内フィーダー系統)
 - 小坂井線 (地域内フィーダー系統)
 - 一宮線
 - 音羽線 (地域内フィーダー系統)
 - 御津線 (地域内フィーダー系統)
 - 音羽地区地域路線
 - 御津地区地域路線
 - 一宮地区地域路線 (地域内フィーダー系統)
 - 御油地区地域路線

図 1-9：地域公共交通確保維持事業による確保・維持する運行系統図

② 補助系統の役割・必要性

- 1) ゆうあいの里八幡線は、豊川市民病院、大型商業施設、赤塚山公園（ぎよぎよランド）及び国府駅等を結び、通院、買い物及び鉄道への乗換え等に利用されている路線です。また、豊川市民病院や大型商業施設では、地域間幹線系統の新豊線・豊川線への接続により、広域移動を可能とするために必要な路線です。
- 2) 千両三上線は、千両地区を起点に豊川駅を經由し、睦美地区、三上地区及び麻生田地区を循環する路線です。また、豊川駅前では地域間幹線系統の新豊線・豊川線への接続により、広域移動を可能とするために必要な路線です。
- 3) 小坂井線は、小坂井地区と市役所を結び、豊川市民病院や大型商業施設への通院や買い物に利用されている路線です。また、豊川市民病院やイオンモール豊川では、地域間幹線系統の新豊線・豊川線への接続により、広域移動を可能とするために必要な路線です。
- 4) 音羽線は、音羽地区と豊川市民病院や大型商業施設等を結び、通院や買い物等に利用されている路線です。また、豊川市民病院やイオンモール豊川では、地域間幹線系統の新豊線・豊川線への接続により、広域移動を可能とするために必要な路線です。
- 5) 御津線は、御津地区と豊川市民病院や大型商業施設等を結び、通院や買い物等に利用されている路線です。また、豊川市民病院やイオンモール豊川では、地域間幹線系統の新豊線・豊川線への接続により、広域移動を可能とするために必要な路線です。
- 6) 一宮地区地域路線は、福祉施設であるいかまい館を中心として旧一宮町内を循環する路線であり、地域の福祉に欠かせない路線です。また、一宮支所では、地域間幹線系統の新豊線への接続により、広域移動を可能とするために必要な路線です。

1) から 6) のコミュニティバスは、地域間幹線系統に接続し、通院や買い物等の日常生活に必要な不可欠な路線ですが、本市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業〈フィーダー系統〉の補助により運行を確保・維持する必要があります。

(3) 基本方針

将来像の実現のため、本計画を推進する基本方針を次の5つのとおり掲げ、住みよく移動しやすいまちを目指します。

課題のまとめ

A: 交通結節点の魅力向上及び機能強化

B: 地域の拠点を結び、生活を支える交通ネットワークの確保

C: 公共交通サービスの確保・維持

D: 多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保

E: 円滑な移動のための連携強化

基本方針

基本方針1

市民が集い、にぎわいのあふれる交通拠点づくり

- ・居心地がよく交流とにぎわいのあふれる空間の創出を目指し、まちづくりと連携して交通拠点の機能強化を目指します。

基本方針2

誰もが安心して快適に移動できる交通ネットワークの確保

- ・交通結節点にアクセスしやすい道路環境の構築を目指します。
- ・移動ニーズにあわせて、拠点を結ぶ交通ネットワークの構築を目指します。

基本方針3

効率的かつ持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持

- ・移動ニーズや移動量に合った持続可能な公共交通サービスの確保・維持を目指します。

基本方針4

日常生活で誰もが利用できる移動手段の確保

- ・現在の公共交通体系でカバーできていない地域でも、誰もが利用できる移動手段の確保を目指します。

基本方針5

多様な移動のための連携強化

- ・鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車などの移動手段が連携し、シームレスに移動できる仕組みの構築を目指します。
- ・交通以外の分野や地域と連携し、移動しやすいまちを目指します。

2-3 基本目標と実施施策

基本方針1：市民が集い、にぎわいのあふれる交通拠点づくり

基本目標1：まちづくりと連携した交通結節点の機能強化

- 交通結節点とその周辺で歩行者や自転車が快適に移動・滞留できる空間を確保するため、魅力的な道路空間の創出を図ります。
- 多様な移動手段が集まる交通結節点として、乗継利用しやすい機能の充実を図ります。
- 市街地における適正な人口密度構成の確保と、中心拠点や地域拠点における公共交通結節機能の強化、商業・業務機能をはじめとする都市機能の維持・活用や集積強化、ウォーカブルなまちづくりを意識した自動車流入の抑制を図り、暮らしやすい拠点づくりに取り組みます。

施策	施策の取組概要
1 駅前空間の高質化	豊川稲荷前の基盤整備に合わせて、ウォーカブルなまちづくりを意識し、豊川駅前の再整備を検討
2 まちづくりと連携した交通基盤整備	立地適正化計画の都市機能及び居住誘導施策と連携し、道路・公共交通面での機能向上を検討
3 土地区画整理事業の交通面での支援	土地区画整理事業内への都市機能及び居住誘導の推進に向けて移動手段確保の検討
4 駅前やバス停の待合環境の改善	ベンチ・屋根等の設置
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討	バリアフリー化の検討
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修	鉄道駅前の送迎スペースの新設・拡充
7 駅前駐車場の整備	所要台数が不足する駅前駐車場の拡充 豊川稲荷前への自動車流入の抑制
8 駅前自転車駐車場の整備	所要台数が不足する駅前自転車駐車場の拡充

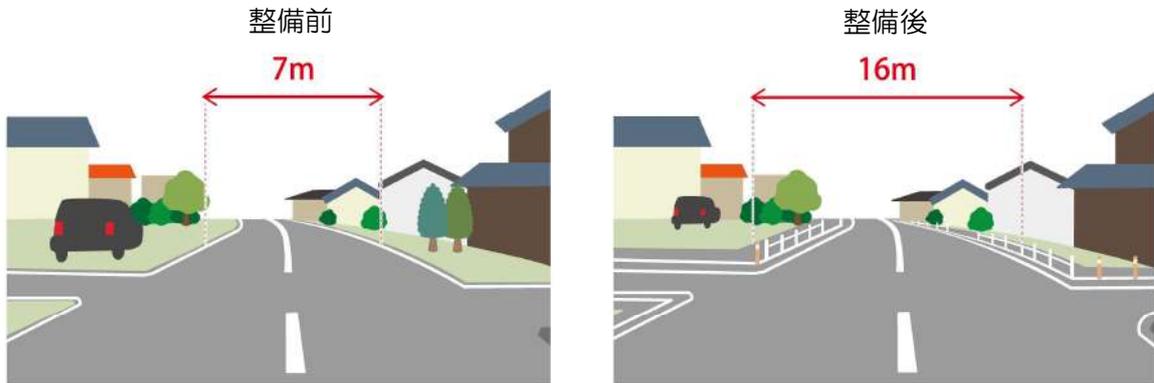


基本方針2：誰もが安心して快適に移動できる交通ネットワークの確保

基本目標2-1：道路環境の構築

- 交通結節点や主要施設へのアクセスを向上させるため、道路空間の確保に取り組みます。

施策		施策の取組概要
9	都市計画道路等の整備	未整備区間の整備推進
10	狭あい道路の安全対策	拡幅整備または道路空間の再配置
11	安全な歩行者通行空間の整備	道路空間の再配置や安全設備の整備等による安全な通行空間確保
12	自転車活用推進計画の検討	自転車活用推進計画の検討
13	自転車通行空間の整備	道路空間の再配置や通行空間の路面標示等による空間確保
5	鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討【再掲】	バリアフリー化の検討



道路拡幅イメージ

基本目標2-2：公共交通ネットワークの構築

- 交通結節点や主要施設へのアクセスを向上させるため、人口集積や施設立地等の地域の特性に合わせた公共交通ネットワークの確保に取り組みます。

施策		施策の取組概要
14	広域バス路線のルート見直しの検討	コミュニティバスと一体となったルート見直しの検討
15	コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	移動ニーズに合った交通不便地域の解消に資するルート見直しの検討
16	コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討	移動ニーズに合った交通不便地域の解消に資するルート見直しの検討



基本方針3：効率的かつ持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持
基本目標3：持続可能な公共交通サービスの確保・維持

- ・公共交通ネットワークが適切に確保・維持されるように、需要や地域の特性に合わせたサービス水準の確保に取り組みます。
- ・公共交通の役割分担に配慮し、公共交通ネットワークが重複しないように連携を図ります。
- ・公共交通のサービス水準が維持できるように、近年厳しい状況に置かれる交通事業者の運転手不足に対する支援に取り組みます。
- ・交通の側面から地球環境への負荷が小さくなるように、二酸化炭素排出量が少ない移動手段の確保・普及を図ります。

施策		施策の取組概要
17	広域バス路線のサービス水準の確保・維持	需要に応じた運行本数と乗継利便性の確保・維持
18	コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	需要に応じた運行本数と乗継利便性の確保・維持
19	コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持	需要に応じた運行本数と乗継利便性の確保・維持
20	適正な料金体系の検討	利便性と持続性確保に向けた料金体系の検討
21	交通事業者の運転手確保に向けた支援	処遇改善による運転手確保
22	運転手不足を補完する自動運転の導入検討	自動運転の実装に向けた社会実験等段階的に検討
23	次世代自動車の利用インフラの充実	二酸化炭素排出量46%削減の高い目標の実現に向けて検討
24	事業者向け次世代自動車の購入費補助	脱炭素経営に向けた支援



豊川市コミュニティバス

基本方針4：日常生活で誰もが利用できる移動手段の確保

基本目標4：誰もが利用できる移動手段の確保

- 高齢者、子育て世代、学生や障害者等も含め、誰もが日常的に移動しやすい移動手段の確保に取り組みます。
- 公共交通の役割分担に配慮し、公共交通ネットワークが重複しないように連携を図ります。

施策		施策の取組概要
25	移動手段の確保・維持	高齢者、子育て世代、学生や障害者等も含め、誰もが日常的に利用できる移動手段の確保・維持



基本方針5：多様な移動のための連携強化**基本目標5-1：シームレスに移動できる仕組みづくり**

- 多様な移動手段を一体的に分かりやすく利用できるようにするため、ICT技術を活用した利便性の確保に取り組みます。

施策		施策の取組概要
26	MaaS等の先進的なモビリティサービスの推進	関係者と連携してMaaSアプリの拡充の推進
27	新たな料金支払方式の検討	市内の移動手段の改善と合わせて検討

**基本目標5-2：他分野との連携による移動しやすいまちづくり**

- 地域内外の交流機会を増やして活力の向上に資するため、新規需要の創出や移動手段の利用増大を図る活動に取り組みます。

施策		施策の取組概要
28	観光促進のための周知活動の実施	来訪者の利用誘発のための周知活動の実施
29	観光と連携した移動手段の検討	主要駅と観光地をつなぐシャトルバスやパークアンドライド等の検討
30	運転免許自主返納支援事業の推進	コミュニティバス回数券、タクシー券等の配布
31	高齢者交通料金助成事業の推進	高齢者へのコミュニティバス回数券の交付、タクシー券の配布等新たな料金助成の検討
32	コミュニティバス乗り方教室の実施	外出手段として利用できるようにするための教室の実施
33	移動支援訪問サービスの実施	地域の通いの場等に行く交通手段がない方を送迎する団体に対して補助金を交付
34	子ども・学生・子育て世代の移動支援の検討	公共交通の料金負担軽減策の検討
35	福祉タクシー助成事業の実施	福祉タクシーの維持のための支援策の検討・実施
36	地域協議会のあり方検討	交通協議会と地域協議会との間の円滑な議論・意見交換のための仕組みづくり

基本目標5-3：公共交通の利用促進

- 多様な移動手段が市民や利用者に認知されるように、情報提供の充実を図ります。

施策		施策の取組概要
37	利用案内の充実	移動手段に関する利用案内の充実
38	周知・広報活動の実施	周知・広報活動の実施
39	利用促進イベント等の実施	関係機関と連携してイベント等を活用した利用意識と認知度向上を実施

SDGs(持続可能な開発目標)

SDGsとは、持続可能な開発目標(SDGs:Sustainable Development Goals)とは、2001年(平成13年)に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年(平成27年)9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年(令和12年)までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。

本市の総合交通戦略で示す各施策において、SDGsを関連付け推進していくことでSDGsの達成を目指します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



出典：外務省 HP、国際連合広報センターHP

各施策と関連するSDGs

基本方針	基本目標	施策	関連するSDGs										
													
1 市民が集い、にぎわいのあふれる交通拠点づくり	1 まちづくりと連携した交通結節点の機能強化	1 駅前空間の高質化				○	○	○		○			
		2 まちづくりと連携した交通基盤整備				○	○	○		○			
		3 土地区画整理事業の交通面での支援				○	○	○		○			
		4 駅前やバス停の待合環境の改善					○	○		○			
		5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進	○				○	○		○			
		6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修					○	○		○			
		7 駅前駐車場の整備					○	○		○			
		8 駅前自転車駐車場の整備					○	○		○			
2 誰もが安心して快適に移動できる交通ネットワークの確保	2-1 道路環境の構築	9 都市計画道路等の整備					○	○		○			
		10 狭あい道路の安全対策					○	○		○			
		11 安全な歩行者通行空間の整備	○				○	○		○			
		12 自転車活用推進計画の検討	○					○		○			
		13 自転車通行空間の整備	○				○	○		○			
	2-2 公共交通ネットワークの構築	5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進【再掲】	○				○	○		○			
		14 広域バス路線のルート見直しの検討					○	○		○			
		15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討					○	○		○			
3 効率的かつ持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持	3 持続可能な公共交通サービスの確保・維持	16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討					○	○		○			
		17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持					○	○		○			
		18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持					○	○		○			
		19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持					○	○		○			
		20 適正な料金体系の検討				○		○		○			
		21 交通事業者の運転手確保に向けた支援				○		○		○			
		22 運転手不足を補完する自動運転の導入検討					○	○		○			
		23 次世代自動車の利用インフラの充実			○		○	○	○	○			
4 日常生活で誰もが利用できる移動手段の確保	4 誰もが利用できる移動手段の確保	24 事業者向け次世代自動車の購入費補助			○			○	○	○			
		25 移動手段の確保・維持	○				○	○		○			
		5 多様な移動のための連携強化	5-1 シームレスに移動できる仕組みづくり	26 MaaS等の先進的なモビリティサービスの推進	○				○		○		
				27 新たな料金支払方式の検討	○				○		○		
		5-2 他分野との連携による移動しやすいまちづくり	5-2 他分野との連携による移動しやすいまちづくり	28 観光促進のための周知活動の実施	○			○		○		○	
				29 観光と連携した移動手段の検討	○			○		○		○	
				30 運転免許自主返納支援事業の推進	○				○		○		○
				31 高齢者交通料金助成事業の推進	○			○		○		○	
				32 コミュニティバス乗り方教室の実施	○	○			○		○		○
				33 移動支援訪問サービスの実施	○				○		○		○
				34 子ども・学生・子育て世代の移動支援の検討	○			○		○		○	
		5-3 公共交通の利用促進	5-3 公共交通の利用促進	35 福祉タクシー助成事業の実施	○			○		○		○	
				36 地域協議会のあり方検討					○		○		○
				37 利用案内の充実	○				○		○		○
				38 周知・広報活動の実施	○				○		○		○
39 利用促進イベント等の実施	○						○		○		○		

(1) 目標指標

目標指標は、基本目標の達成度合いや取組を評価するための指標です。

評価指標			基準年	目標値				
			令和6年 (2024年)	令和8年 (2026年)	令和11年 (2029年)	令和14年 (2032年)	令和17年 (2035年)	
目標指標1	公共交通機関全体の利用者数 (鉄道駅、路線バス、コミュニティバス(新規移動手段を含む)、タクシー)	合計(鉄道駅以外) (人/年)	770,278	785,700	797,100	808,300	820,700	
		主要な鉄道駅 (人/日)	19,462	20,000	20,000	20,000	20,000	
		路線バス (人/年)	351,961	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	
		コミュニティバス (新規移動手段を含む) (人/年)	85,585	93,700	94,100	94,300	94,700	
		タクシー (人/年)	332,732	333,000	333,000	333,000	333,000	
目標指標2	駅・バス停等の人口カバー率 (鉄道駅、路線バス、コミュニティバス(新規移動手段を含む))		80.3%(R7)	81.3%	82.7%	84.1%	85.5%	
目標指標3	都市機能誘導区域の人口割合		35.6%(R7)	35.7%	36.0%	36.3%	36.6%	
目標指標4	市道の改良率		71.9%(R7)	72.0%	72.3%	72.7%	73.0%	
	都市計画道路の整備率		67.5%(R7)	67.9%	69.1%	70.3%	71.5%	

評価指標				基準年	目標値					
				令和7年 (2025年)	令和9年 (2027年)	令和11年 (2029年)	令和13年 (2031年)	令和15年 (2033年)	令和17年 (2035年)	
目標指標5	市政に対する市民満足度	安全・安心	交通安全対策	55.0%	56.0%	57.0%	58.0%	59.0%	60.0%	
			歩行者にとっての道路の安全性	39.5%	40.8%	42.2%	43.5%	44.9%	46.2%	
		建設・整備	公共交通機関の利便性	45.4%	47.1%	48.8%	50.5%	52.2%	53.9%	
			道路の整備状況	48.4%	50.2%	52.1%	53.9%	55.8%	57.6%	

【目標指標の算出方法】

- 目標指標1：当該年度の交通事業者の実績報告のデータを活用します。
主要な鉄道駅は、各都市機能誘導区域の中心である以下の11駅を対象とします。
JR：豊川駅、三河一宮駅、愛知御津駅、西小坂井駅、小坂井駅
名鉄：豊川稲荷駅、諏訪町駅、八幡駅、国府駅、名電赤坂駅、伊奈駅
- 目標指標2：年度始めの公共交通ネットワークより、鉄道駅は半径800m、バス停は半径300mの勢圏内の人口（住民基本台帳ベース）を計測し、総人口で除して算定します。
※：移動手段検討地域として、千両小学校区、一宮中学校区、音羽中学校区、御津中学校区、東部小学校区の人口を全てカバーした場合を目標値として設定
- 目標指標3：豊川市立地適正化計画で設定される都市機能誘導区域範囲の人口（住民基本台帳ベース）を計測し、総人口で除して算定します。
- 目標指標4：第7次豊川市総合計画の基本計画の目標値の実績報告を活用します。
- 目標指標5：第7次豊川市総合計画の基本計画の目標値の実績報告を活用します。2年ごとに実施する豊川市市民意識調査により確認します。

(2) 確認指標

確認指標は、目標指標の数値の変化を検証するために毎年度確認する短期的な指標です。

●令和8年(2026年)～12年(2030年)

確認指標			現況値	目標値				
			令和6年 (2024年)	令和8年 (2026年)	令和9年 (2027年)	令和10年 (2028年)	令和11年 (2029年)	令和12年 (2030年)
確認指標1	公共交通機関別(駅別・路線別等)の利用者数	主要な鉄道駅 (人/日)	19,462	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
		路線バス (人/年)	351,961	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%
		コミュニティバス (新規移動手段を含む) (人/年)	85,585	93,700	93,900	93,900	94,100	94,100
確認指標2	駅・バス停等のカバー人口に対する公共交通機関利用率(鉄道駅、路線バス、コミュニティバス(新規移動手段を含む))		15.8%	16.2%	16.2%	16.1%	16.1%	16.1%
確認指標3	公共交通機関別(路線別等)の年間収支率	路線バス	47.7%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%
		コミュニティバス (新規移動手段を含む)	9.5%	9.9%	9.8%	9.6%	9.5%	9.3%
確認指標4	公共交通機関への行政負担額	コミュニティバス (新規移動手段を含む) (千円/年)	122,739	126,467	128,907	131,436	134,015	136,697

●令和13年(2031年)～17年(2035年)

確認指標			現況値	目標値				
			令和6年 (2024年)	令和13年 (2031年)	令和14年 (2032年)	令和15年 (2033年)	令和16年 (2034年)	令和17年 (2035年)
確認指標1	公共交通機関別(駅別・路線別等)の利用者数	主要な鉄道駅 (人/日)	19,462	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
		路線バス (人/年)	351,961	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%
		コミュニティバス (新規移動手段を含む) (人/年)	85,585	94,100	94,300	94,500	94,700	94,700
確認指標2	駅・バス停等のカバー人口に対する公共交通機関利用率(鉄道駅、路線バス、コミュニティバス(新規移動手段を含む))		15.8%	16.1%	16.1%	16.0%	16.0%	16.0%
確認指標3	公共交通機関別(路線別等)の年間収支率	路線バス	47.7%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%	前年実績 +1%
		コミュニティバス (新規移動手段を含む)	9.5%	9.2%	9.0%	8.9%	8.7%	8.6%
確認指標4	公共交通機関への行政負担額	コミュニティバス (新規移動手段を含む) (千円/年)	122,739	139,454	142,260	145,147	148,116	151,205

【確認指標の算定方法】

- 確認指標1：当該年度の交通事業者の実績報告のデータを活用します。
主要な鉄道駅は、各都市機能誘導区域の中心である以下の11駅を対象とします。
JR：豊川駅、三河一宮駅、愛知御津駅、西小坂井駅、小坂井駅
名鉄：豊川稲荷駅、諏訪町駅、八幡駅、国府駅、名電赤坂駅、伊奈駅
- 確認指標2：当該年度の交通事業者の実績報告による利用者数を、目標指標2で計測する駅・バス停の勢圏内の人口で除して算定します。
- 確認指標3：当該年度の交通事業者の実績報告に基づき算出します。コミュニティバスは、運賃収入と広告収入の合計を運行経費で除して算定します。(路線バスは10月～9月の実績)
- 確認指標4：当該年度の運行経費から運賃収入を引いて算出します。

3章 施策と取組方針

3-1 施策体系の考え方

本戦略の施策は、実施効果と効率を高めるためにさまざまな施策を組み合わせる「パッケージ施策」と、それ以外の「個別推進施策」に分けて実施します。

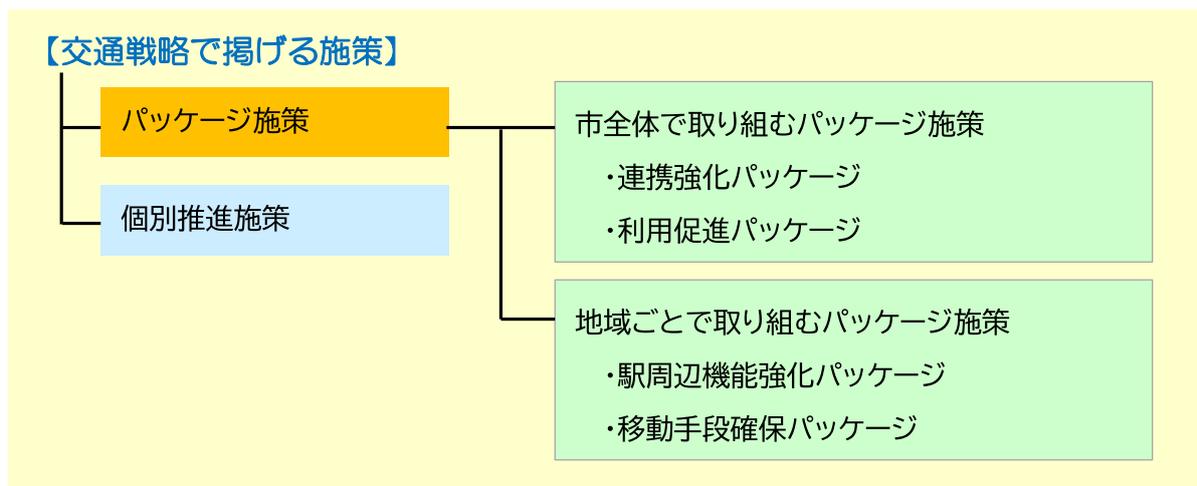
「パッケージ施策」は、「市全体で取り組むパッケージ施策」と、地域別の課題を軸にした「地域ごとで取り組むパッケージ施策」に分けて実施します。

【パッケージ化の考え方】

パッケージ化によって「効果的に」「効率的に」実施できると見込まれる複数の施策を、「パッケージ施策事業」とします。

■ 施策を「効果的に」「効率的に」実施するための視点

- 取組内容、場所、目的、期待される効果が相互に関連しており、相乗効果が期待できるかどうか。
- 単独で実施するよりもコストが抑制でき、無駄なく実施できるかどうか。



(1) 市全体で取り組むパッケージ

① 連携強化パッケージ

必要性	<ul style="list-style-type: none"> 地域ごとの取組を、市全体で利用しやすくすることが必要です。 異なる移動手段（電車、バス、自転車等）をスムーズに利用できる環境を確保する必要があります。
施策の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 市全体をシームレスにつなげる交通環境を整備する施策とします。

② 利用促進パッケージ

必要性	<ul style="list-style-type: none"> 地域ごとの取組が移動の動機につながるように、市全体として利用の喚起を図る必要があります。
施策の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 移動しやすいまちづくりに向けて、公共交通の利用を制度面、財政面から下支えし、多様な市民属性に応じた優遇措置などの支援を市全体で取り組むため、利用促進を図る施策とします。

(2) 地域ごとで取り組むパッケージ

① 駅周辺機能強化パッケージ

必要性	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点は様々な移動手段が集まる場所であるため、それぞれの移動手段が関わる整備を効率的に行う必要があります。
施策の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点整備（駅前広場、駐車場、自転車駐車場等）だけでなく、そこにつながる道路・自転車・歩行者空間の整備などの施策を一体的に進め、駅周辺の利便性を高める施策とします。

② 移動手段確保パッケージ

必要性	<ul style="list-style-type: none"> 従来の公共交通（路線バス・コミュニティバス・タクシー）だけでは、移動ニーズを満せないため、多様な移動手段を組み合わせる必要があります。
施策の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 異なる公共交通手段を一体的に改善し、利用しやすい公共交通ネットワークを構築する施策とします。

3-2 実施スケジュール

各施策の取組は、本計画期間内を短期（令和8～12年度）と中期（令和8～17年度）に分けて設定します。

ハード施策は検討や整備期間を含めた事業完了までを実施期間とし、ソフト施策は定期的に実施する期間も含めて実施期間とします。

短期	<ul style="list-style-type: none"> ・ 短期内で完了を目指す既存の取組の継続施策 ・ 上記の取組と一体的に取り組む施策 ・ 計画期間初期段階から継続的に実施するソフト施策
中期	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中期内で完了を目指す既存の取組の継続施策 ・ 上記の取組と一体的に取り組む施策 ・ 既存の取組の拡充施策及び新規施策

〈事業区分（新規・継続・拡充）の定義〉

新規：本戦略で新しく取り組む施策

継続：これまでの取組を続ける施策

拡充：これまでの取組から本戦略を踏まえて拡充を図る施策

〈実施スケジュールの定義〉

---➡ 単年度毎に実施・検討を行い、計画期間中は通年継続

—➡ 矢印で示す期間で実施

東 部 地 域

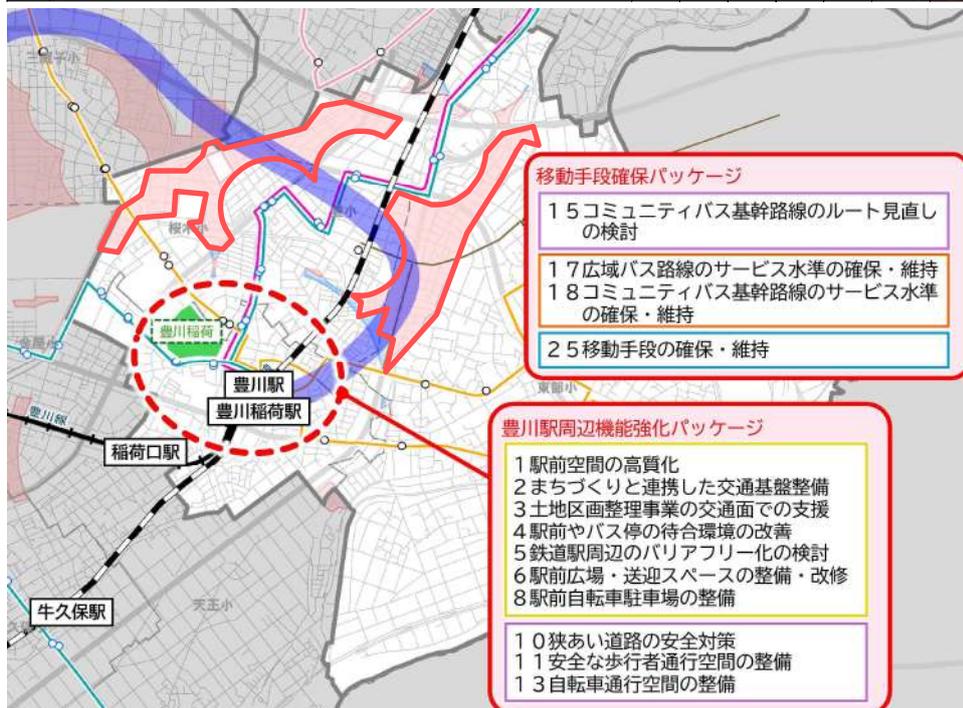
(1) 豊川駅周辺機能強化パッケージ

- 豊川稲荷表参道の整備や、豊川稲荷前交差点の無電柱化、稲荷公園の再整備等を行うことで、魅力的な空間の創出に取り組みます。【対応する施策：1・5・11】
- 無電柱化事業を行うことで、豊川駅周辺の環境整備を図り、防災機能の向上を促進し、安全な歩行空間の確保に努めます。【対応する施策：10・11】
- 豊川駅周辺の土地の高度化や共同化、民間事業による土地利用や都市基盤整備を促進し、拠点駅周辺の都市機能の誘導、防災性能の強化、居住誘導、人口増加を図ります。【対応する施策：2・3】
- 豊川駅東土地区画整理事業の推進等により安全で快適な居住空間を確保し、良好な環境の市街地形成を図ります。【対応する施策：3】
- バスの乗継利便性等を向上させるため、駅前広場の整備を検討します。【対応する施策：4・6】
- 豊川駅周辺の自転車駐車場の慢性的な混雑緩和や利便性向上を図るなど、結節機能の強化を図ります。【対応する施策：8】
- 鉄道駅周辺では、利用実態等を踏まえ公共駐車場や自転車駐車場のあり方見直しを検討した上で、必要に応じて整備を行うことにより、パークアンドライドを推進し、鉄道の利用促進を図ります。【対応する施策：8・13】

(2) 移動手段確保パッケージ

- 駅・バス勢圏外となっている地域北部の居住誘導区域について、既存路線のルート改善や新規移動手段の導入を検討し、移動手段の確保に取り組みます。【対応する施策：15・17・18・25】

パッケージ施策	実施主体							事業区分	事業完了目標	実施スケジュール											
	豊川市	事業者	交通	地域	管理者	交通	関係			短期 R8~12					中期 概ねR8~17						
										8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
1 駅前空間の高質化（豊川駅）	○				○	○	○	拡充	短期	→											
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（豊川駅）	○				○	○	○	新規	中期												→
3 土地区画整理事業の交通面での支援（豊川駅）	○				○	○	○	継続	中期	→											
4 駅前やバス停の待合環境の改善（豊川駅）	○	○						継続	中期	→											
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（豊川駅）	○	○						拡充	中期	→											
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（豊川駅）	○	○						新規	中期	→											
8 駅前自転車駐車場の整備（豊川駅）	○							拡充	中期	→											
10 狭あい道路の安全対策	○				○			継続	中期	→											
11 安全な歩行者通行空間の整備	○				○			拡充	短期	→											
13 自転車通行空間の整備	○				○			拡充	中期	→											
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	○	○			○			継続	短期	→											
17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持	○	○						新規	短期	→											
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	○	○						継続	短期	→											
25 移動手段の確保・維持	○	○	○	○				新規	短期	→											



※新路線案は、コミュニティバスの日曜運休化（新路線増設に必要な経費に充当）と合わせて調整中。（日曜運休化の条件付）



南部地域

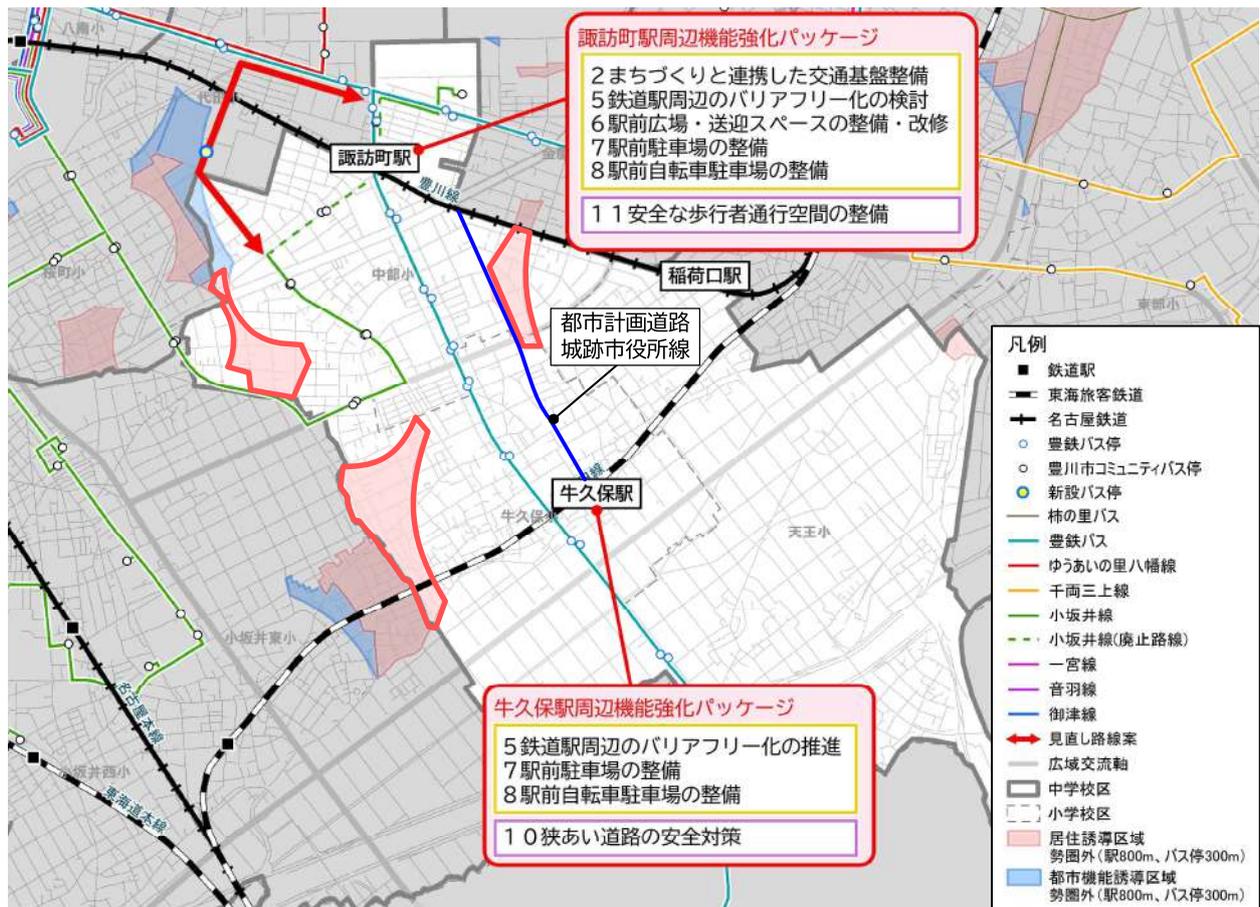
(1) 牛久保駅周辺機能強化パッケージ

- 都市計画道路城跡市役所線の整備を進め、駅へのアクセス向上を図ります。【対応する施策：10】
- 防災性の向上に向けた密集市街地整備事業を推進します。【対応する施策：10】
- 駅周辺のバリアフリー化、駐車場及び自転車駐車場の改善を検討します。【対応する施策：5・7・8】

(2) 諏訪町駅周辺機能強化パッケージ

- 駅周辺のバリアフリー化、送迎スペースの確保、駐車場及び自転車駐車場の改善を検討します。【対応する施策：2・5・6・7・8】
- 狭あい道路の安全対策や安全な歩行空間の整備を検討します。【対応する施策：11】

パッケージ施策	実施主体							事業区分	事業完了目標	実施スケジュール											
	豊川市	事業者	交通	地域	管理者	交通	関係団体			短期 R8~12					中期 概ねR8~17						
										8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（諏訪町駅）	○	○				○	○	拡充	中期												
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（牛久保駅、諏訪町駅）	○	○						拡充	中期												
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（諏訪町駅）	○	○				○		拡充	中期												
7 駅前駐車場の整備（牛久保駅、諏訪町駅）	○							拡充	中期												
8 駅前自転車駐車場の整備（牛久保駅、諏訪町駅）	○							拡充	中期												
10 狭あい道路の安全対策	○					○		継続	中期												
11 安全な歩行者通行空間の整備	○					○		拡充	中期												



中部地域

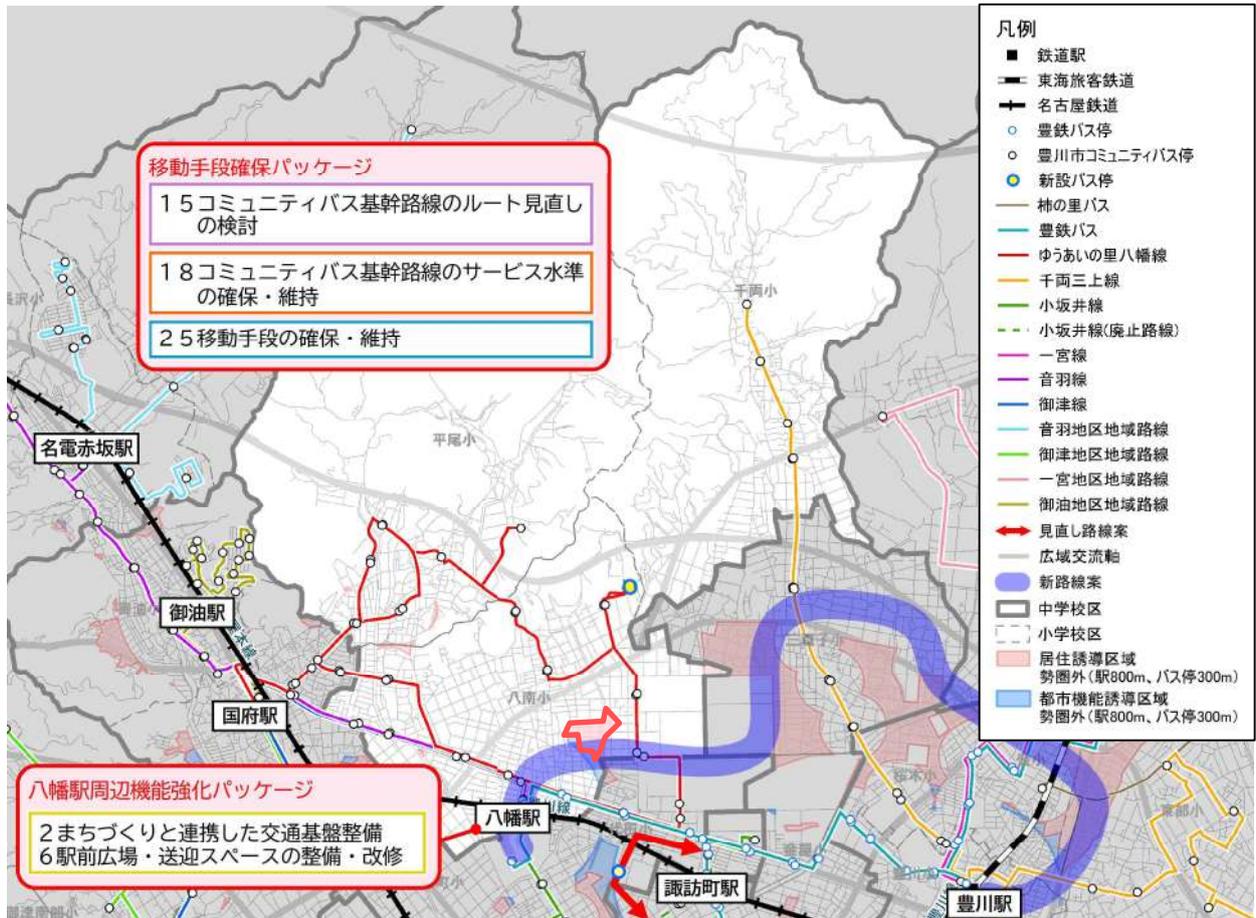
(1) 八幡駅周辺機能強化パッケージ

- ・医療、福祉、公共施設、商業、住宅などの多様な都市機能の集積によるにぎわいの創出を図り、駅周辺の機能強化を図ります。また、地域拠点の交通結節機能の強化を図ります。【対応する施策：2】
- ・新たな文化施設の整備及び公共駐車場の整備に向けた検討を推進します。【対応する施策：2・6】

(2) 移動手段確保パッケージ

- ・駅・バス勢圏外となっている八幡駅北側の居住誘導区域について、移動手段の確保のため、既存路線のルート改善や新規移動手段の導入などを検討します。【対応する施策：15・18・25】

パッケージ施策	実施主体						事業区分	事業完了目標	実施スケジュール														
	豊川市	事業者	交通	地域	管理者	交通関係団体			短期 R8~12						中期 概ねR8~17								
									8	9	10	11	12	13	14	15	16	17					
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（八幡駅）	○	○			○	○	拡充	中期															
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（八幡駅）	○	○			○		拡充	中期															
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	○	○			○		継続	短期															
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	○	○			○		継続	短期															
25 移動手段の確保・維持	○	○			○		新規	短期															



※新路線案は、コミュニティバスの日曜運休化（新路線増設に必要な経費に充当）と合わせて調整中。（日曜運休化の条件付）

一宮地域

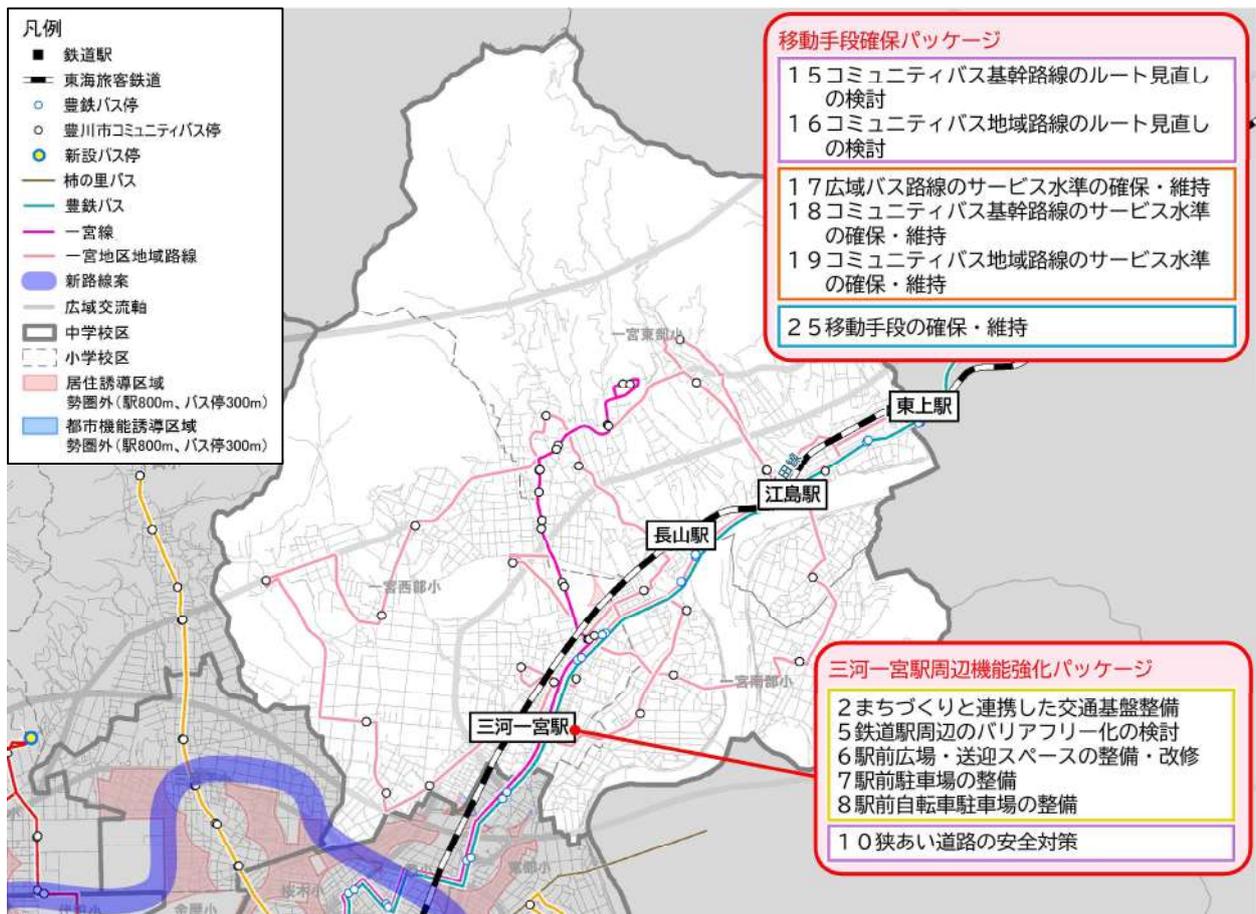
(1) 三河一宮駅周辺機能強化パッケージ

- ・送迎スペースや自転車駐車場など、駅前広場の利便性向上に向けた整備を行うことで、交通結節点の機能強化を図ります。【対応する施策：2・5・6・7・8・10】

(2) 移動手手段確保パッケージ

- ・既存路線のルートやサービス水準の改善を検討します。検討にあたっては、一宮地区の公共施設再編整備基本計画と連携して、既存路線のルートやサービス水準の改善を検討します。【対応する施策：15・16・17・18・19】
- ・駅・バス勢圏外となっている地域について、新規移動手手段の導入を検討します。【対応する施策：25】

パッケージ施策	実施主体						事業区分	事業完了目標	実施スケジュール												
	豊川市	事業者	交通	地域	管理者	交通団体			短期 R8~12					中期 概ねR8~17							
									8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（三河一宮駅）	○	○			○	○	継続	短期	→												
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（三河一宮駅）	○	○					拡充	中期	→												
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（三河一宮駅）	○	○			○		継続	短期	→												
7 駅前駐車場の整備（三河一宮駅）	○						継続	短期	→												
8 駅前自転車駐車場の整備（三河一宮駅）	○						拡充	中期	→												
10 狭あい道路の安全対策	○				○		継続	中期	→												
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	○	○			○		継続	短期	→												
16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討	○	○	○	○	○		継続	短期	→												
17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持	○	○					継続	短期	→												
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	○	○					継続	短期	→												
19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持	○	○	○				継続	短期	→												
25 移動手手段の確保・維持	○	○	○	○	○		新規	短期	→												



※新路線案は、コミュニティバスの日曜運休化（新路線増設に必要な経費に充当）と合わせて調整中。（日曜運休化の条件付）

御 津 地 域

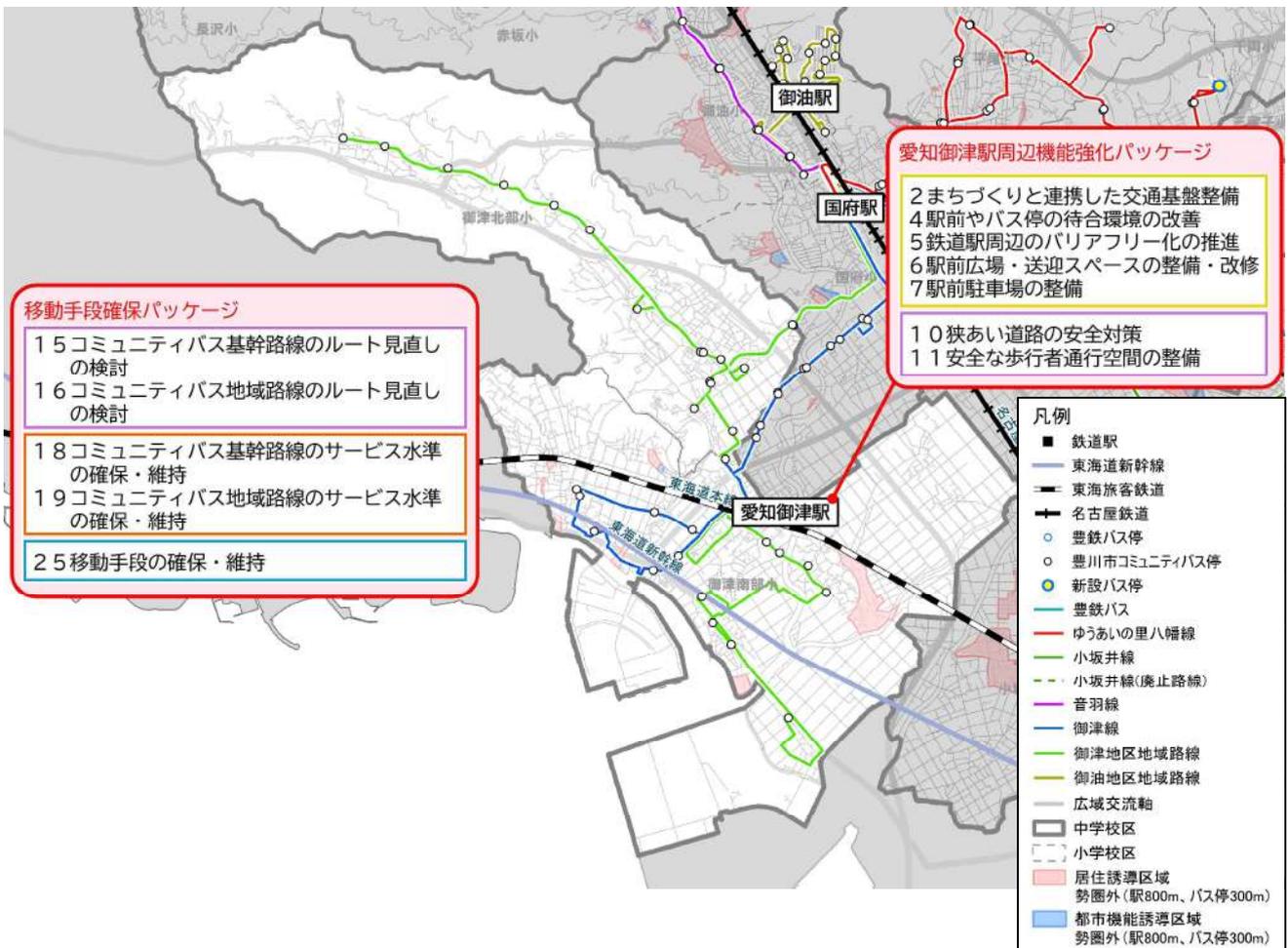
(1) 愛知御津駅周辺機能強化パッケージ

- 愛知御津駅自由通路、橋上駅舎化、駅前広場、駐車場の整備を推進し、生活環境および利便性の向上を図ります。【対応する施策：2・4・5・6・7・10・11】
- 愛知御津駅前公共駐車場の拡張整備を行うとともに、パークアンドライドを推進し、鉄道の利用促進を図ります。【対応する施策：7】

(2) 移動手段確保パッケージ

- 既存路線のルートやサービス水準の改善を検討します。【対応する施策：15・16・18・19】
- 駅・バス勢圏外となっている地域について、新規移動手段の導入を検討します。【対応する施策：25】

パッケージ施策	実施主体						事業区分	事業完了目標	実施スケジュール												
	豊川市	事業者	交通	地域	管理者	交通関係団体			短期 R8~12					中期 概ねR8~17							
									8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（愛知御津駅）	○	○			○	○	継続	中期													
4 駅前やバス停の待合環境の改善（愛知御津駅）	○	○					継続	中期													
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（愛知御津駅）	○	○					継続	中期													
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（愛知御津駅）	○	○			○		継続	中期													
7 駅前駐車場の整備（愛知御津駅）	○						継続	短期	→												
10 狭あい道路の安全対策	○				○		継続	中期													
11 安全な歩行者通行空間の整備	○				○		拡充	中期													
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	○	○			○	○	継続	短期													
16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討	○	○	○	○	○	○	継続	短期													
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	○	○					継続	短期													
19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持	○	○	○	○			継続	短期													
25 移動手段の確保・維持	○	○	○	○	○	○	新規	短期													



小坂井地域

(1) 伊奈・西小坂井・小坂井駅周辺機能強化パッケージ

- 交通結節点となる伊奈駅、西小坂井駅、小坂井駅へのアクセスを向上させるため、関連する道路整備の課題などを整理し対策を検討します。【対応する施策：10・11】
- 伊奈駅における送迎スペースや自転車駐車場などの整備を行うことで、交通結節点の機能強化を図ります。【対応する施策：5・8】
- 伊奈駅における駅前広場、西小坂井駅における駅前広場及び連絡通路整備の在り方を検討します。【対応する施策：2・4】
- 西小坂井駅前公共駐車場の精算機器を交通系IC対応させることで、パークアンドライドを推進し、鉄道の利用促進を図ります。【対応する施策：7】
- (仮称) 豊川宿長者松土地区画整理事業を支援することで、都市機能の改善と健全な住環境の整備を図ります。【対応する施策：3】

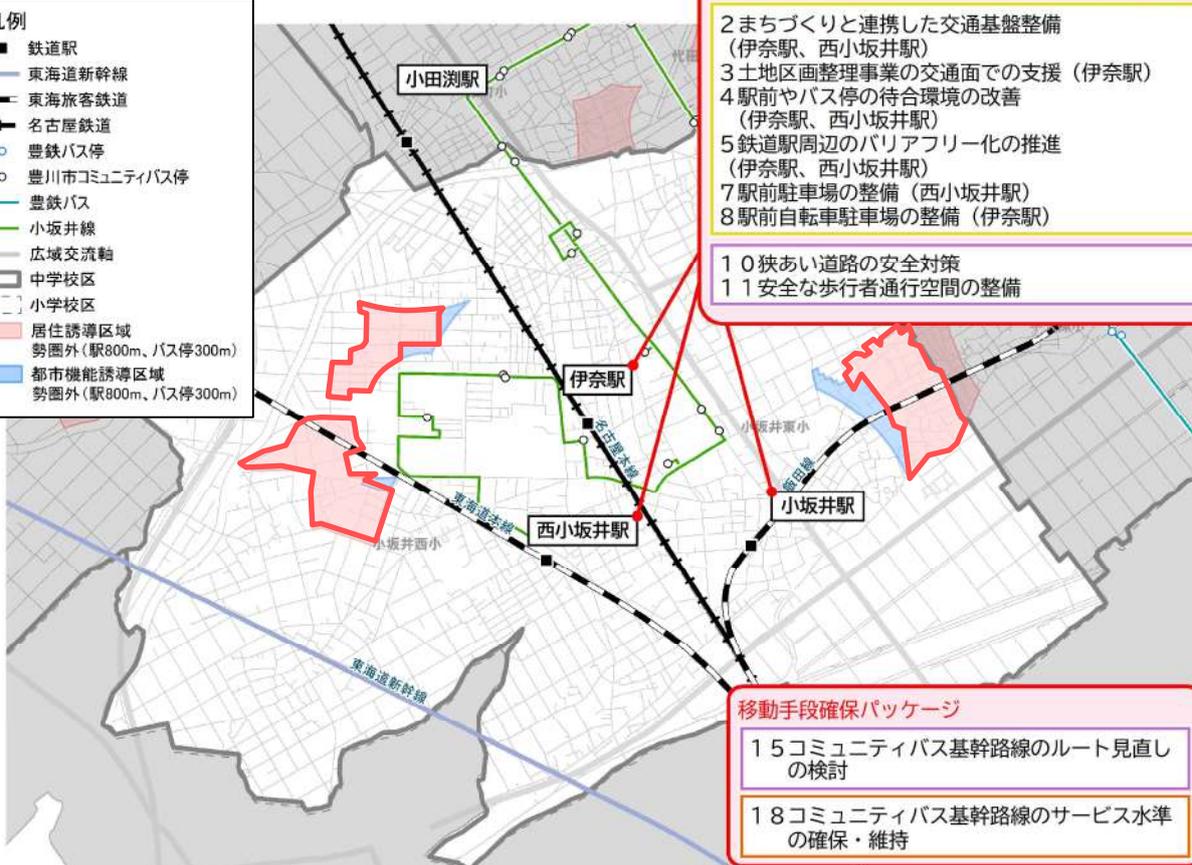
(2) 移動手段確保パッケージ

- 駅・バス勢圏外となっている地域内の居住誘導区域の東部及び西部について、既存路線のルート改善を検討します。【対応する施策：15・18】

パッケージ施策	実施主体						事業区分	事業完了目標	実施スケジュール											
	豊川市	事業者	交通	地域	管理者	交通関係団体			短期 R8~12			中期 概ねR8~17								
									8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
2 まちづくりと連携した交通基盤整備 (伊奈駅、西小坂井駅)	○	○			○	○	拡充	中期												
3 土地区画整理事業の交通面での支援 (伊奈駅)	○				○	○	新規	短期												
4 駅前やバス停の待合環境の改善 (伊奈駅、西小坂井駅)	○	○					継続	中期												
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討 (伊奈駅、西小坂井駅)	○	○					拡充	中期												
7 駅前駐車場の整備 (西小坂井駅)	○						継続	短期												
8 駅前自転車駐車場の整備 (伊奈駅)	○						拡充	短期												
10 狭あい道路の安全対策	○				○		継続	中期												
11 安全な歩行者通行空間の整備	○				○		拡充	中期												
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	○	○			○		継続	短期												
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	○	○					継続	短期												

凡例

- 鉄道駅
- 東海道新幹線
- 東海旅客鉄道
- 名古屋鉄道
- 豊川バス停
- 豊川市コミュニティバス停
- 豊鉄バス
- 小坂井線
- 広域交流軸
- 中学校区
- 小学校区
- 居住誘導区域
勢圏外(駅800m、バス停300m)
- 都市機能誘導区域
勢圏外(駅800m、バス停300m)



伊奈・西小坂井・小坂井駅周辺機能強化パッケージ

- 2 まちづくりと連携した交通基盤整備 (伊奈駅、西小坂井駅)
- 3 土地区画整理事業の交通面での支援 (伊奈駅)
- 4 駅前やバス停の待合環境の改善 (伊奈駅、西小坂井駅)
- 5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進 (伊奈駅、西小坂井駅)
- 7 駅前駐車場の整備 (西小坂井駅)
- 8 駅前自転車駐車場の整備 (伊奈駅)

- 10 狭あい道路の安全対策
- 11 安全な歩行者通行空間の整備

移動手段確保パッケージ

- 15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討
- 18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持

4章 計画の推進

4-1 計画の推進体制

- 総合交通戦略全体の推進と進捗管理は「豊川市交通協議会」において行います。
- 事業の推進にあたっては、各事業の実施主体が役割に応じて連携し、責任をもって協働しながら行います。
- 事業の評価と進捗管理は、以降に示す評価方法・評価スケジュールに基づき行います。

4-2 評価方法

- 事業の推進にあたっては、目標の達成度を評価（Check）し、豊川市交通協議会に審議を諮りながら、事業継続の判断やニーズに応じた改善（Action）を行い、関係者の共通理解のもとで、実施主体が中心となって計画（Plan）、実施（Do）へと、PDCAサイクルを行いながら推進します。

(1) 総合交通戦略の評価

- 総合交通戦略の評価は、以下の各施策の評価を踏まえた実施状況の検証と合わせて、目標指標の達成状況と確認指標を検証し、評価を実施します。

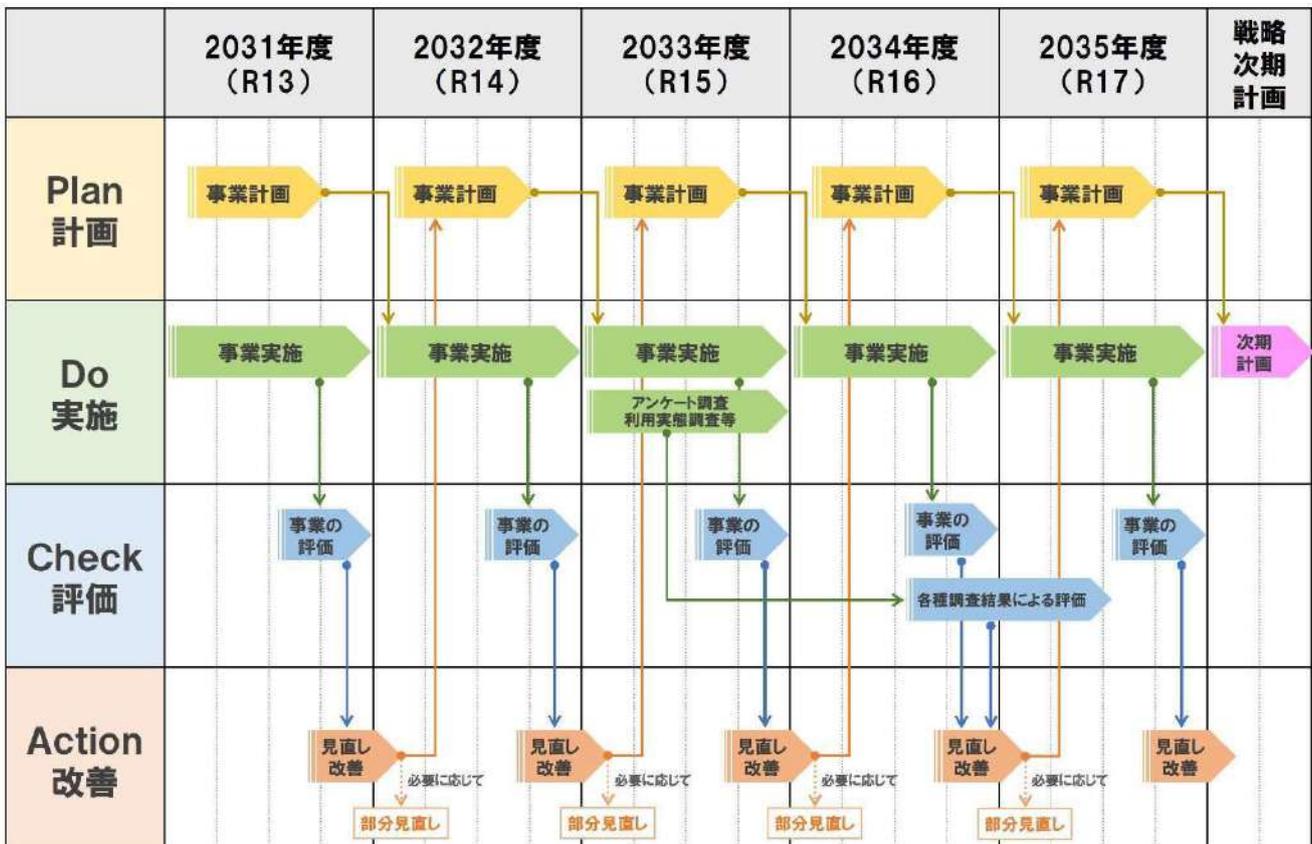
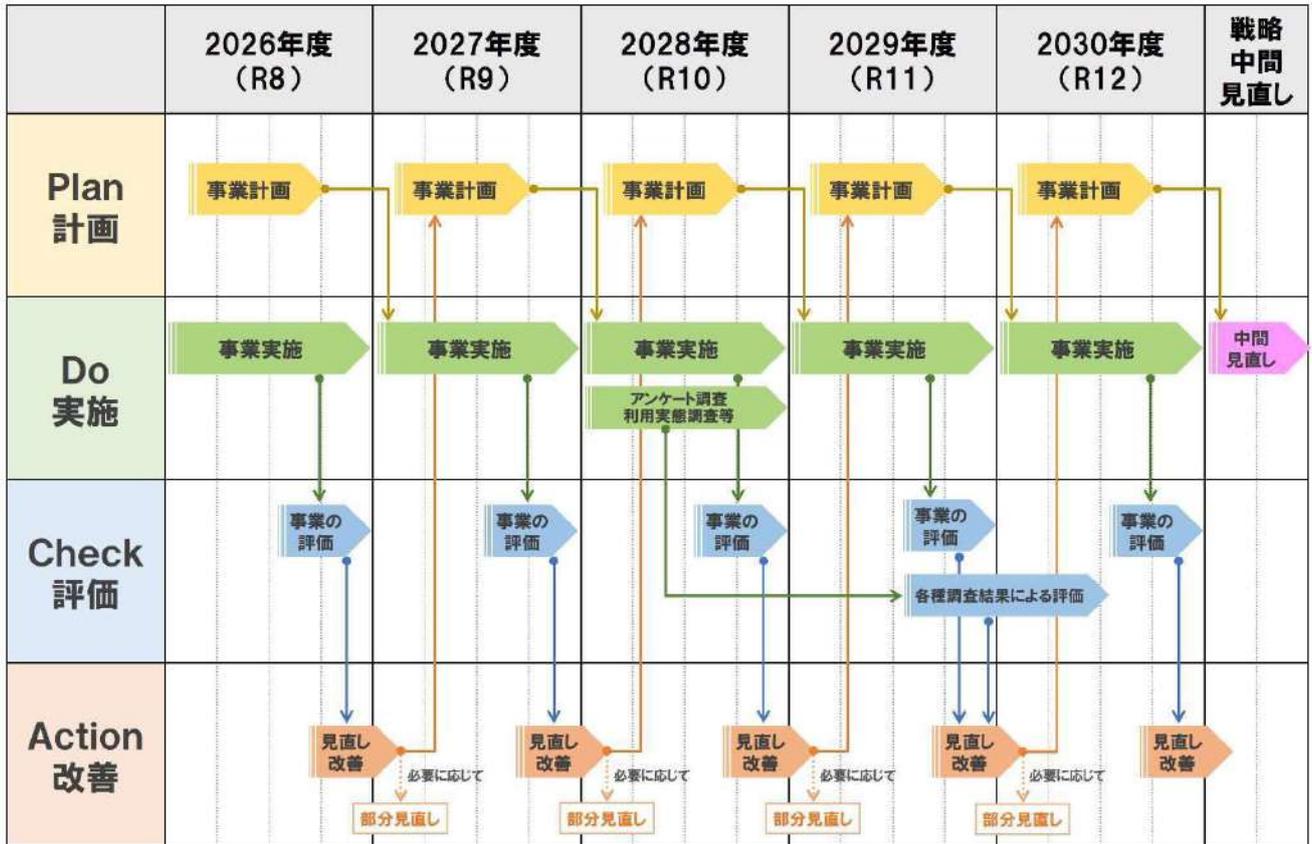
(2) 各施策の実施状況の評価

- 各施策の実施状況の把握は、事業全体の実施状況を可視化するチェックシートを関係者間で作成して確認し、総合交通戦略の評価の補足情報として施策の進捗の評価を実施します。
- チェックシートは豊川市交通協議会事務局が主体となって関係者間で横断的に共有し、相互の連携・調整を図ります。

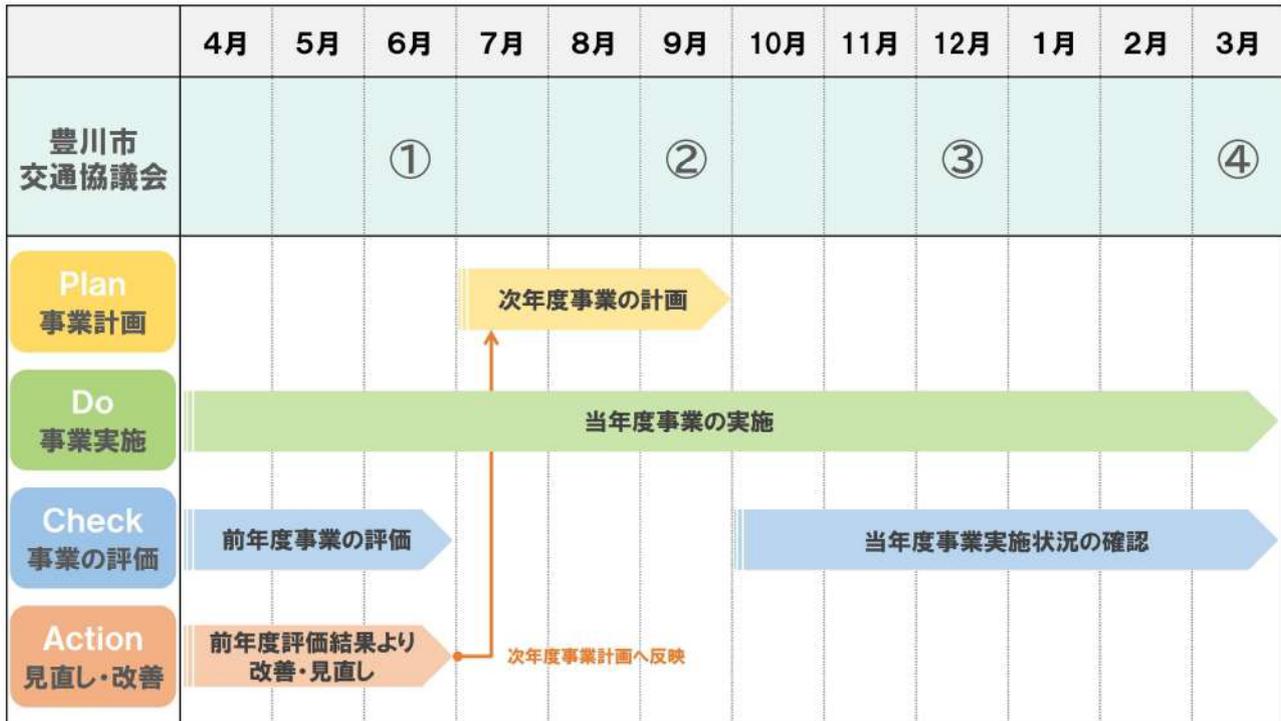
4-3 評価スケジュール

- 令和8年度から令和17年度までの10年間の計画の中で、令和12年度を中間見直し年度、令和17年度を次期計画に向けた最終評価年度として評価を実施します。

●計画期間のPDCAサイクル



●年間のPDCAサイクル



用語解説

か行	
狭あい道路	交通安全や生活環境、防災上支障となる幅員が狭い道路で、主に幅員4m未満の道路を指す。
橋上駅	駅舎機能をプラットホームの上階部分に集約した鉄道駅、あるいはその駅舎（橋上駅舎）のこと。跨線橋と駅舎を一体化したような構造を持つ。
居住誘導区域	市街化区域又は非線引き都市計画区域において、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域。立地適正化計画により定められる。
基幹路線	市内の都市拠点と地域拠点の間を結び運行し、多くの人が利用できる公共交通で、地域間幹線系統である豊鉄バス新豊線・豊川線への接続により広域移動を可能とするための路線。本戦略ではゆうあいの里八幡線、千両三上線、一宮線、小坂井線、音羽線、御津線を指す。
国勢調査	5年ごとに実施され、日本に住むすべての人の人口と世帯の実態を明らかにする、国で最も重要な統計調査。
基盤整備	道路、鉄道、河川、上下水道、エネルギー供給施設、通信施設などの都市施設や学校、病院、公園などの公共施設といった、市民の生活や産業活動を支える施設を整えること。
交通協議会等	道路運送法に基づく地域公共交通会議、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会のこと。
交通結節点	駅前広場が整備されバスやタクシーが乗り入れる駅や、空港、港、インターチェンジなど複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。交通機関・手段の接続機能のほか、都市機能の誘導・集積を促進させ拠点地区を形成する「拠点形成機能」や都市の顔を形成する「ランドマーク機能」を担う。
交通モード	交通手段、輸送方式のこと。本戦略では、徒歩、自転車、クルマ（自家用車など）、タクシー、デマンド交通、コミュニティバス、路線バス、鉄道などすべての移動手段を指す。
コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスである。狭隘路など交通空白地帯の解消のため、また交通事業者が赤字路線から撤退した後、高齢者や障害者、学生や児童など交通弱者の交通手段が失われないよう、市区町村等が費用を負担してバスを委託運行することが多い。
さ行	
サービス水準	公共交通のサービス水準とは、運行頻度、料金体系、アクセシビリティ、所要時間などの評価指標によって表される公共交通のサービスの質の程度。または、サービスの質の程度を評価指標に基づき量的に分類したもの。
シームレス	交通分野では、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地点から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

事業区分	道路運送法に基づく主要な旅客運送の区分のこと。道路運送法第4条では、一般旅客運送事業を営む者は国土交通大臣の許可を要することが書いており、よく路線バスや乗合タクシーのことを法制度上「4条乗合」と呼ぶ。
次世代自動車	窒素酸化物（NO _x ）や粒子状物質（PM）等の大気汚染物質の排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車のこと。
自転車活用推進計画	自転車活用推進法第10条及び11条に基づき、都道府県（市町村）は、自転車活用推進計画を立案して、当該都道府県（市町村）の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。
ソフト施策	ある課題に対する無形の要素（意識や情報等）を対象にした施策を指す。 例）適正な料金体系の検討 等
た行	
地域公共交通確保維持改善事業＜フィーダー系統＞	正式名称は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」。「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つとして、幹線系統を補完する、赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する補助。
地域間幹線系統	複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスのうち、運送収入（運賃）のみでは事業採算が確保できない系統。
地域路線	基幹的公共交通や基幹路線と接続して交通ネットワークを補完する役割を以て運行されるバス路線で、地域内の病院や商業施設等を結び、通院や買い物等に利用されている路線。本戦略では音羽地区地域路線、御津地区地域路線、一宮地区地域路線、御油地区地域路線を指す。
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアを総称している。
デマンド型交通	正式にはDRT（Demand Responsive Transport（需要応答型交通システム））と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
都市機能	文化、教育、保健・医療・福祉、商業、工業などのサービスを提供する機能のこと。
都市機能誘導区域	医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。立地適正化計画により定められる。
都市計画道路	都市計画法による一定の手続きを経て計画決定される道路であり、道路機能に応じて自動車専用道路、幹線街路、区画街路および特殊街路の4種類に区分される。都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け、一定の建築制限が適用される。
土地区画整理事業	宅地の利用増進と公共施設の整備改善を図るため、土地の区画形質の変更、公共施設の新設、変更を同時に行い、健全な市街地を形成する事業。減歩と換地の制度により、公園、街路等の公共施設用地を生み出すところに大きな特色がある。
土地の高度化	道路などの公共施設の整備水準が一定以上の土地について、有効な空地の確保、一定以上の敷地規模の確保などにより良好な市街地環境を形成し、土地を効率的に利用すること（土地の高度利用）。

は行	
ハード施策	ある課題に対する有形の要素（建築物等）を対象にした施策を指す。 例）駅前広場・送迎スペースの整備・改修 等
パークアンドライド	都市の中心部にある目的地へ直接足を運ぶのではなく、近郊の公共交通機関の駐車場までアクセスし、そこから公共機関を利用して施設まで足を運ぶ。
バリアフリー	段差や仕切りをなくすなど高齢者や障害者が日常生活をおくる上で不便な障害となっていること（バリア）を除去（フリー）し、全ての人々が安心して暮らせる環境をつくること。
フィーダー系統	幹線（地域間幹線系統や鉄道など）に接続して地域の公共交通を担うコミュニティバスやデマンド交通。
ま行	
未供用	本戦略では、道路等の整備などが予定されているものの、まだ供用開始の告示がされていないことを指す。
密集市街地	敷地、道路が狭く、老朽木造建物が高密度に建ち並んでおり、地震時に大きな被害が想定される危険な市街地。
無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りからみえないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。
モビリティ	本来は人やモノの移動手段を空間的に移動させる能力を指すが、日本では交通分野において、人やモノの移動や交通にかかわる手段や技術、サービスとその機能を指す広い意味で使われている。
ら行	
利用圏域	公共交通の利用圏域とは、特定の公共交通機関（鉄道駅やバス停など）から一定の距離（徒歩圏）内にいる住民が、その交通手段を円滑に利用できる範囲を指す。本戦略では、鉄道駅から800m、バス停から300m以内の範囲を指す。
I行	
ICT技術	Information and Communication Technology（情報通信技術）」の略で、通信技術を活用したコミュニケーションを指す。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。
M行	
MaaS（マース）	Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。