

交通課題の整理について

目次

1. 課題整理の視点	1
2. 主な視点から見た現状と課題	2
2.1 目指す将来都市像の実現性の視点	2
2.2 現都市交通マスタープランにおける取組状況の視点	6
2.3 都市交通施策に対する市民満足度の視点	7
2.4 日常生活や社会活動における交通の現状の視点	9
3. 豊橋市の交通課題（視点ごとの課題整理）	12

1. 課題整理の視点

- 課題整理では、視点1～4の主な視点による整理に加え、交通手段別、地域別、その他などの様々な視点で整理を行い、豊橋市の交通課題をとりまとめる。

(1) 主な視点による整理

視点	主な整理・分析内容
視点1 目指す将来都市像の実現性	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 課題解決型の施策を導くための整理だけでなく、集約型都市構造実現に向けた交通施策での目標達成に対する課題を整理する。 ➢ 目的別など交通流動の変化が、交通施策の方向性と合っているかを検証する。
視点2 現都市交通マスタープランにおける取組み状況	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 現都市交通マスタープランの掲げた目標・施策のうち、達成・実現できていない要因を分析する。 ➢ 施策の実施環境（物理的な要因や財政上の問題、等）の他、多岐にわたる連携・調整等の推進体制上の問題の有無を整理する。
視点3 都市交通施策による市民満足度の変化	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 実施済み施策に対する市民感覚の満足度、意識について把握し、現都市交通マスタープランの評価・検証を行う。 ➢ H25年度市民意識調査ではパブリックコメントを理解している人は10%に満たず、既存計画の存在自体を知らない市民も多いことが予想され、計画に対する意識・認知度を含めた課題を整理する。
視点4 日常生活や社会活動における交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 現状の交通渋滞発生箇所や交通事故の多発箇所を把握し、その要因等を分析する。 ➢ 不足している交通基盤の整備状況と事業計画の状況を整理する。 ➢ 現都市交通マスタープランの課題を、施策の実施状況、交通を取り巻く社会情勢・環境の変化を踏まえ、現時点における状況を再整理する。

(2) 交通手段別の視点による整理

交通手段	主な整理・分析内容	
視点5 徒歩	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 歩道の整備状況 ➢ 中心市街地の歩行者交通量 	
視点6 自転車	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車通行空間の整備状況 ➢ 自転車利用のルール遵守、マナー向上の取組み状況 ➢ 駐輪場の利用状況 	
視点7 自動車	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 道路（路線・交差点）の渋滞・混雑状況 ➢ 計画道路の整備状況 ➢ 交通事故の状況 ➢ 中心市街地での駐車場利用、混雑状況 	
視点8 公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 利用状況の変化 ➢ 路線・地域別のサービス水準
	路面電車	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 駅・電停・バス停の整備状況（バリアフリー）
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 車両の導入状況（バリアフリー） ➢ 交通結節点整備状況
	「地域生活」バス・タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 情報施設の整備状況（運行情報、乗換え情報等）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通空白地域の状況 ➢ 利用促進策の実施状況 	

(3) 地域別の視点による整理

地域区分	主な整理・分析内容
視点9 都市拠点及びその周辺	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 都市機能の集積状況 ➢ 人口の集積状況
視点10 地域拠点及びその周辺	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 道路整備、公共交通サービスの状況 ➢ 交通結節点の状況及び整備環境
視点11 隣接都市間	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 都市間の流動状況 ➢ 都市間の道路整備状況
視点12 広域	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 都市間の公共交通アクセス状況 ➢ 隣接自治体との連携状況

(4) その他の視点による整理

区分	主な整理・分析内容	
視点13 その他	環境	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通手段の利用状況に伴う環境負荷の状況 ➢ 自動車利用抑制・平準化の取組み状況（時差出勤、ノーカーデーなど）
	観光促進	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 観光入込客数の状況 ➢ 観光地の利用実態の状況
	災害時対応	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通基盤施設の耐震化の進捗状況
	情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画に関する市民の認知状況 ➢ 交通に関する情報の認知状況（乗換への分かりやすさなど）
	景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 道路空間の緑化状況
	市民意識	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通の利用環境や利用に対する市民意識の状況
行財政	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通に関する財政補助の状況 	

2. 主な視点から見た現状と課題

2.1 目指す将来都市像の実現性の視点

(1) 過度な自家用車利用からの転換

- 現都市交通マスタープランの政策指標で掲げた将来の代表交通手段の自動車分担率を下げる目標は、運転免許保有の高齢者が増加したことにより、自動車での自由目的の移動が増加したこと等により達成できなかった。(図 2-1)
- 徒歩・自転車トリップ数の減少や、公共交通の利用者数が減少傾向にあることから、過度に自家用車へ依存しないようにするための都市交通体系の確立と他交通手段へ転換を促す取り組みが必要である。
- 今回の市民アンケート調査では、自動車に依存しないための方策として、「公共交通のサービスを高める」ことの回答が多いことも踏まえ、公共交通のさらなる利用のしやすさ、利用環境の向上を図る必要がある。(図 2-2)

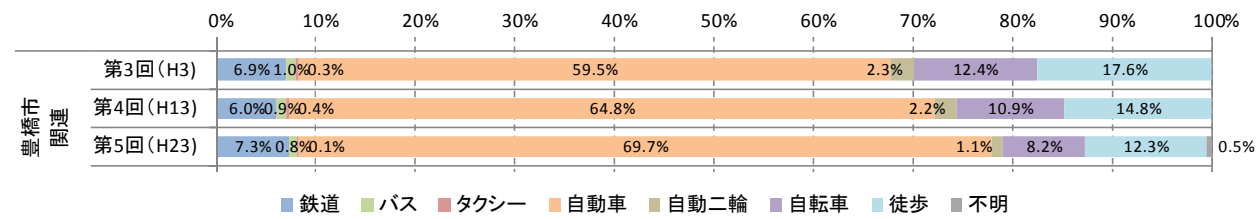


図 2-1 代表交通手段の構成 (第3回圏域での集計: トリップベース)

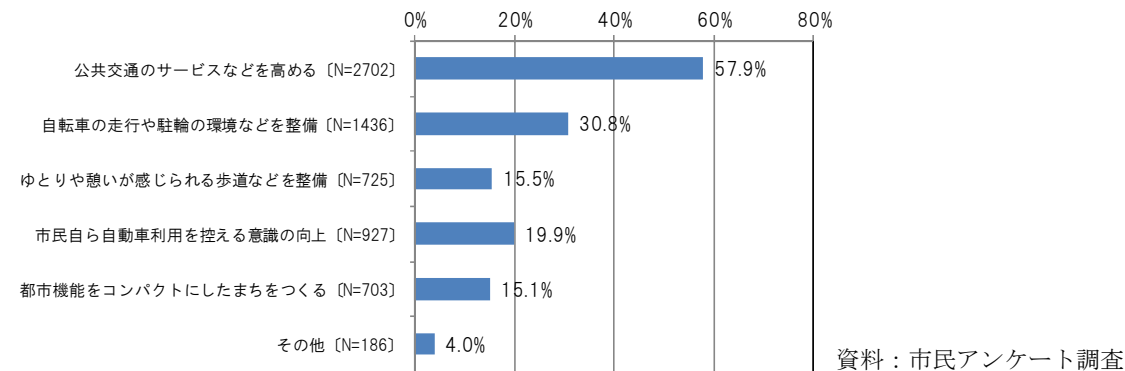


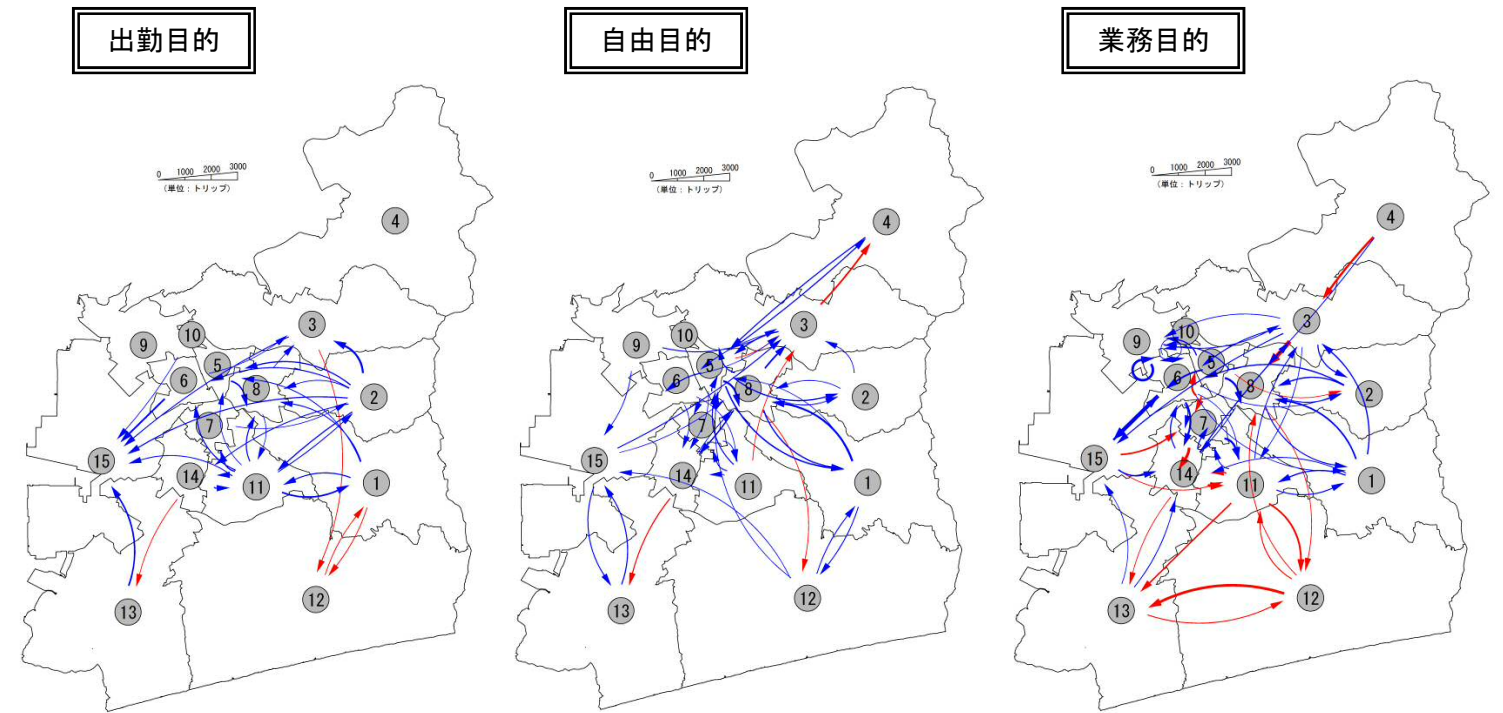
図 2-2 自動車依存しないための方策

(2) 都市機能・居住の集約 (拠点の形成) に寄与する交通施策の実施

- 市内々における豊橋駅周辺地域への移動は減少傾向となっている。(図 2-3)
- 公共交通利用圏域内や豊橋駅周辺、南栄・高師駅周辺など各拠点の人口は、減少傾向にある。(表 2-1)
- 地域別の公共交通の利用圏域内外について人口の変化を比較すると、12の地域のうち、圏域外より圏域内の人口増加の割合が高い地域は2地域に留まっている。(表 2-2)
- 集約型都市構造の実現に向け、都市拠点、地域拠点における都市機能や居住の集約に寄与する交通施策の実施が必要である。

赤線: 増加した流動
青線: 減少した流動

【抽出流動の条件】
250 トリップ以上の
変化がある流動



資料: 中京都市圏パーソントリップ調査

図 2-3 出勤目的(左)、自由目的(中央)、業務目的(右)の市内々トリップの変化: 第5回調査-第4回調査

表 2-1 公共交通利用圏域及び拠点ごとの人口の変化

比較項目	平成17年度	平成25年度	増減量(人)	増減率
	人口(人)	人口(人)	平成25年度-平成17年度	平成25年度/平成17年度
公共交通沿線とその他	309,373	305,763	-3,610	0.99
都市拠点	68,466	73,915	5,449	1.08
豊橋駅周辺	9,166	8,862	-304	0.97
南栄・高師駅周辺	17,320	17,085	-235	0.99
藤沢町周辺	2,312	2,442	129	1.06
二川駅周辺	4,195	4,524	329	1.08
運動公園前・赤岩口停留場周辺	4,601	4,433	-168	0.96
大清水駅周辺	3,525	3,523	-2	1.00
和田辻停留所周辺	455	461	6	1.01
交通結節点	117	113	-4	0.97
市民病院付近	320	370	50	1.16
豊橋技科大付近				

※1: 公共交通利用圏域は、鉄道駅を半径700m、バス停、電停を半径400mの範囲を計上。

ただし、「地域生活」バス・タクシーは含めていない。

※2: 都市拠点、地域拠点、交通結節点は、鉄道駅が中心の場合は半径700m、バス停、電停が中心の場合は半径400mの範囲を計上。

※3: 都市拠点、地域拠点、交通結節点は、豊橋市第5次総合計画及び都市計画マスタープランでの位置付けに基づくもの。

表 2-2 地域別の公共交通利用圏内外の人口の変化の状況（単位：人）

地域区分	公共交通利用圏内人口(人)		公共交通利用圏外人口(人)		合計		公共交通利用圏外人口比		人口の増減量(人)			人口の増減率			公共交通利用圏内外の人口の変化の状況
	H25 (A)	H17 (B)	H25 (C)	H17 (D)	H25 (E)	H17 (F)	H25 (C/E)	H17 (D/F)	圏内 (A-B)	圏外 (C-D)	全体 (E-F)	圏内 (A/B)	圏外 (C/D)	全体 (E/F)	
地域1	7,594	8,755	6,327	5,719	13,921	14,474	45.4%	39.5%	-1,160	608	-553	0.87	1.11	0.96	圏内<圏外
地域2	25,704	27,805	11,293	10,421	36,997	38,226	30.5%	27.3%	-2,101	872	-1,229	0.92	1.08	0.97	圏内<圏外
地域3	7,325	10,215	10,692	7,794	18,017	18,010	59.3%	43.3%	-2,890	2,898	8	0.72	1.37	1.00	圏内<圏外
地域4	56,713	57,993	454	683	57,167	58,676	0.8%	1.2%	-1,280	-229	-1,509	0.98	0.66	0.97	圏外面積はわずか
地域5	35,480	36,036	8,574	8,074	44,054	44,110	19.5%	18.3%	-557	500	-57	0.98	1.06	1.00	圏内<圏外
地域6	10,608	8,014	928	3,143	11,536	11,157	8.0%	28.2%	2,594	-2,215	380	1.32	0.30	1.03	圏内>圏外
地域7	29,914	28,448	8,165	7,058	38,079	35,506	21.4%	19.9%	1,466	1,107	2,572	1.05	1.16	1.07	圏内<圏外
地域8	44,402	43,986	3,703	3,983	48,105	47,970	7.7%	8.3%	415	-280	135	1.01	0.93	1.00	圏内>圏外
地域9	36,917	38,371	5,989	5,208	42,905	43,579	14.0%	12.0%	-1,454	781	-673	0.96	1.15	0.98	圏内<圏外
地域10	10,110	9,793	10,147	9,694	20,257	19,487	50.1%	49.7%	317	453	770	1.03	1.05	1.04	圏内<圏外
地域11	16,617	17,900	13,595	10,502	30,212	28,402	45.0%	37.0%	-1,283	3,093	1,810	0.93	1.29	1.06	圏内<圏外
地域12	7,827	12,607	10,540	5,580	18,367	18,187	57.4%	30.7%	-4,780	4,960	180	0.62	1.89	1.01	圏内<圏外
合計	289,211	299,923	90,407	77,861	379,618	377,783	23.8%	20.6%	-10,712	12,547	1,834	0.96	1.16	1.00	圏内<圏外

※公共交通利用圏の人口は、「地域生活」バス・タクシーを除いた範囲で計測。

鉄道は半径 700m、電停・バス停は半径 400m で設定。（人口は豊橋市資料による）

注 1）公共交通利用圏内人口は、平成 17 年度と平成 25 年度の公共交通運行状況に基づいて算定

注 2）地域 12 の公共交通利用圏内人口は、大部分が大清水の住宅団地。

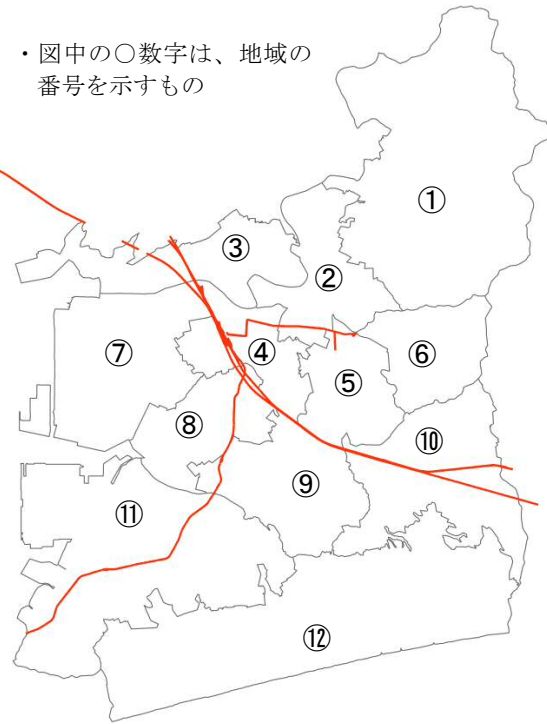


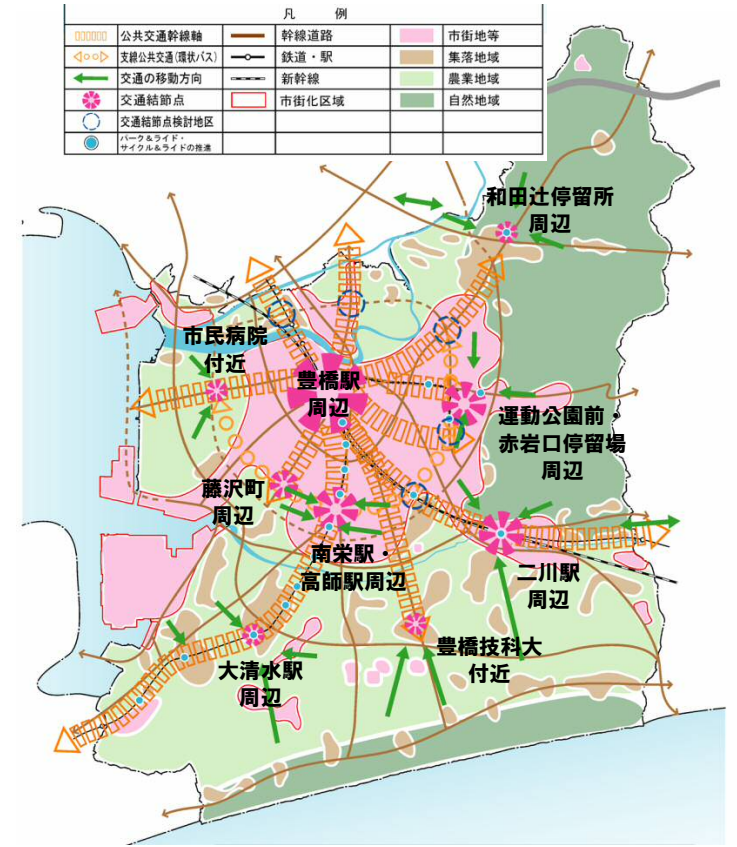
図 2-4 市内の地域区分

表 2-3 地域区分の考え方

地域	区分設定の考え方	含まれる小学校区
地域 1	・市域北側の比較的人口が少ない市街化区域外一帯を設定	西郷、賀茂、玉川、嵩山、石巻
地域 2	・路面電車の北側で市街化区域を多く含む校区を設定	下条、牛川、東田、旭、鷹丘
地域 3	・豊川(河川)の北側一帯を設定	大村、下地、津田、前芝
地域 4	・豊橋駅を中心とした人口・施設が集積する市中心部を設定	松山、新川、向山、つつじが丘、松葉、八町、花田、羽根井
地域 5	・路面電車終点付近の南側～JR 東海道本線の北側の市街化区域を多く含む地域一帯を設定	岩田、豊、飯村、岩西
地域 6	・路面電車の東側の市街化区域外を多く含む地域を設定	多米
地域 7	・市中心部より西側で、海岸線までの人口が低密度に広がる地域一帯を設定	吉田方、牟呂、汐田
地域 8	・市中心部より南側で、市街化区域を多く含む豊鉄渥美線西側地域一帯を設定	福岡、栄、磯辺、中野
地域 9	・市中心部より南側で、市街化区域を多く含む東海道本線の南側から豊鉄渥美線東側地域一帯を設定	高師、芦原、幸、天伯
地域 10	・二川駅周辺と市東部の工業地域を含む地域一帯を設定	二川、二川南、谷川
地域 11	・臨海部と豊鉄渥美線沿線の市街化区域外一帯を設定	大崎、植田、大清水、野依、杉山、老津
地域 12	・市南側の人口が低密度に広がる地域一帯を設定	小沢、細谷、高根、豊南、富士見

(3) 幹線公共交通軸の形成

- 第 5 次豊橋市総合計画や豊橋市都市計画マスタープランにおいても公共交通幹線軸（鉄軌道含む）の位置付けがある。（図 2-5）
- 現都市交通マスタープランでは、バス路線の幹線化は未着手となっている。
- 一部では朝・夕のピークに 1 時間当たり 4 本以上で運行する幹線的な鉄道、軌道、路線バスがあることから、公共交通ネットワークの幹線軸を明確にし、必要なサービス水準の確立が重要である。
- 今回の市民アンケート調査の結果では、使いやすいバス路線として、1 時間に 2～4 本の範囲が多く、市民意識も踏まえたサービス水準の設定が必要である。（図 2-6）



資料：豊橋市都市計画マスタープラン

図 2-5 都市計画マスタープランにおける公共交通、交通結節点の機能強化方針図

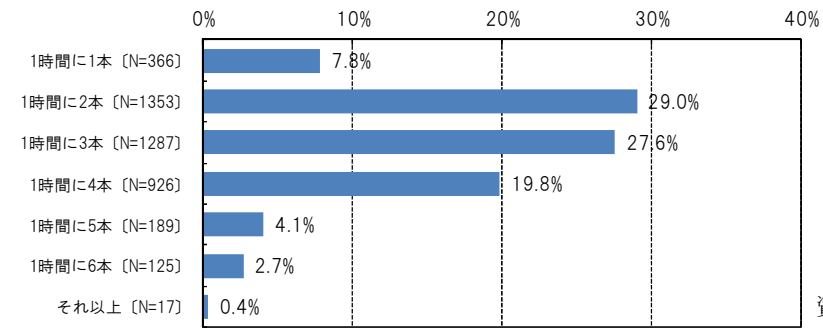
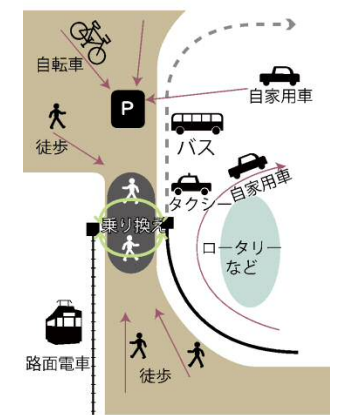


図 2-6 バス路線のサービス水準

資料：市民アンケート調査

(4) 交通結節点の整備

- 上位計画において、交通結節点整備の位置付けがある。（図 2-7）
- 交通結節点ごとに必要な機能は変わると考えられるので、各交通結節点での必要な機能の確立することが必要である。
- また、現時点では上位計画に位置付けている交通結節点の姿は明確ではないため、その明確化と、市民に分かりやすく、高齢者や子ども、障がい者等、誰もが利用しやすい交通結節点の整備が必要である。



資料：豊橋市都市計画マスタープラン

図 2-7 都市計画マスタープランにおける交通結節点のイメージ

(5) 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保

- 健康志向や自動車利用が少なくなった高齢者を中心に徒歩は増加しつつある(図 2-8)ことから、歩行距離が短いことの特徴(図 2-9)も考慮した快適に歩ける空間の確保が必要である。
- 自転車利用は健康志向により増加することが見込まれる(図 2-10)ことから、自転車利用を促進するため、安全で快適に走行できる自転車通行空間の整備、そのネットワーク化等が必要である。

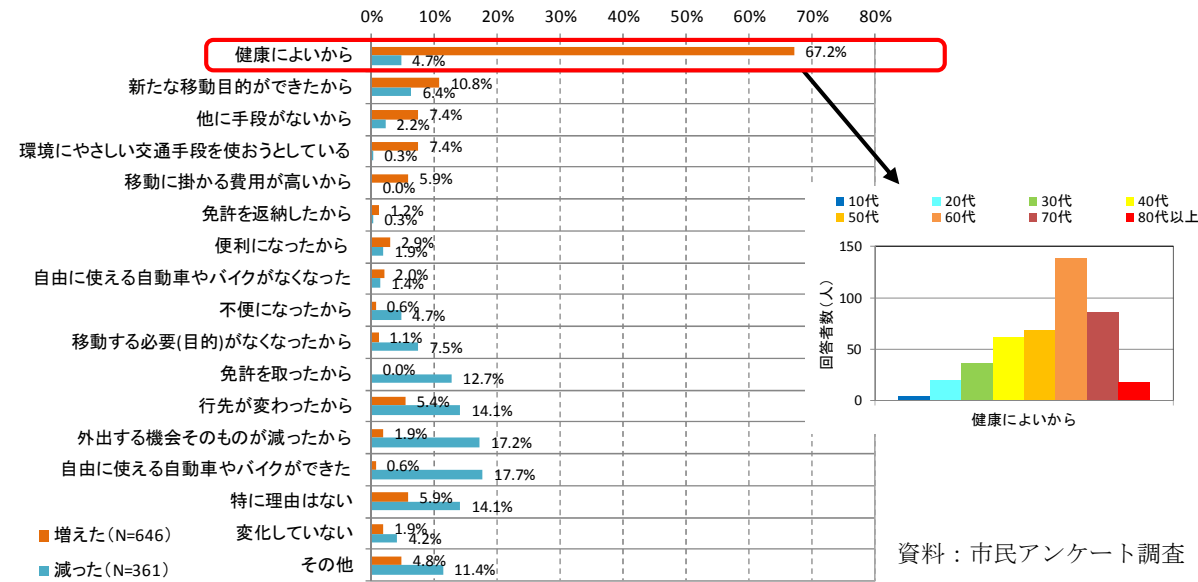


図 2-8 徒歩利用の増減の理由

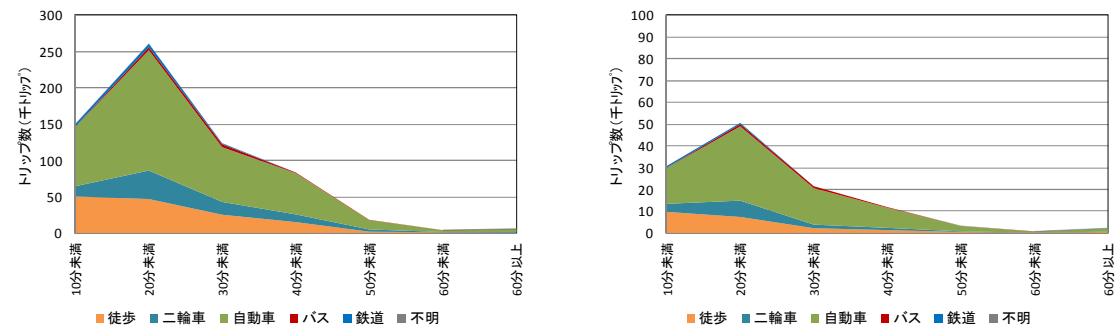


図 2-9 豊橋市の内々移動の所要時間別の利用交通手段ごとのトリップ数(左:市全体、右:高齢者)

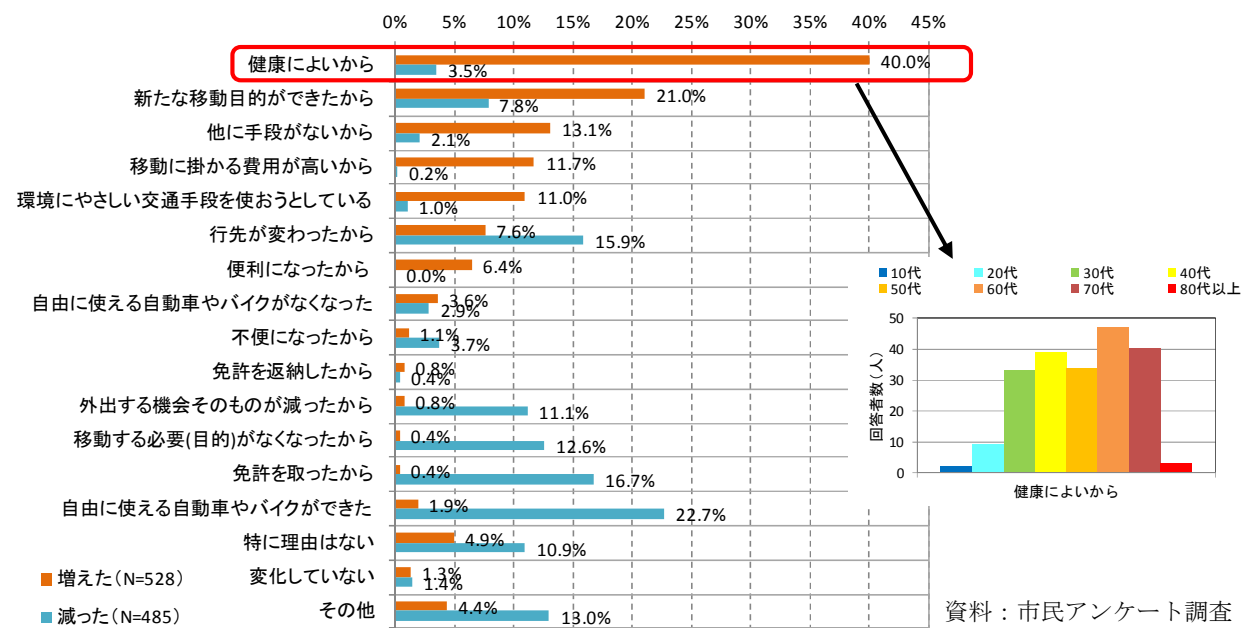


図 2-10 自転車利用の増減の理由

(6) 中心市街地へのアクセス・回遊性の向上

- 駅前の歩行者通行量や中心市街地の小売業の商品販売額は減少傾向にあるが、近年、通行量の減少は一定の歯止めがかかっており、全体としては増加の傾向にある。(図 2-11)
- 市民の移動の方向は市の中心部方面が多い(図 2-12)ものの、市内々における豊橋駅周辺地域への移動は出勤、自由、業務の目的で減少傾向(図 2-3)となっており、都市機能の集約や居住・来訪を促すような中心市街地の魅力向上のため、徒歩や自転車、公共交通による中心市街地へのアクセスと地域内の回遊性の向上、滞在時間の増加に寄与する交通施設整備が必要である。

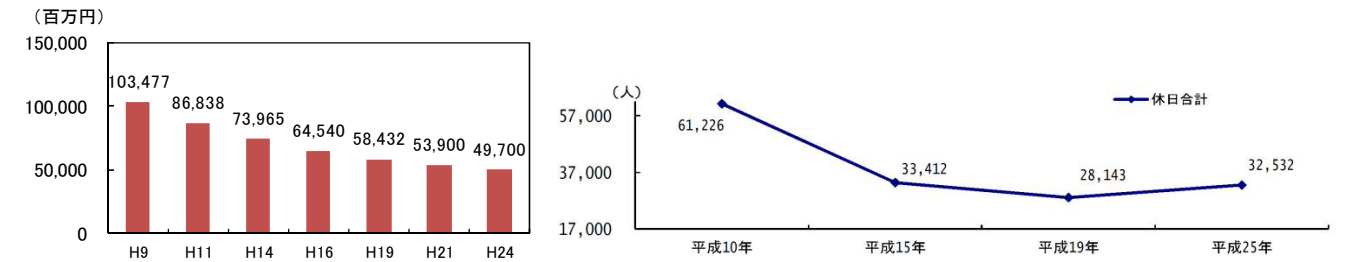


図 2-11 小売業年間商品販売額(左)と駅前商業ゾーンの休日11~17時の歩行者通行量(右)の推移

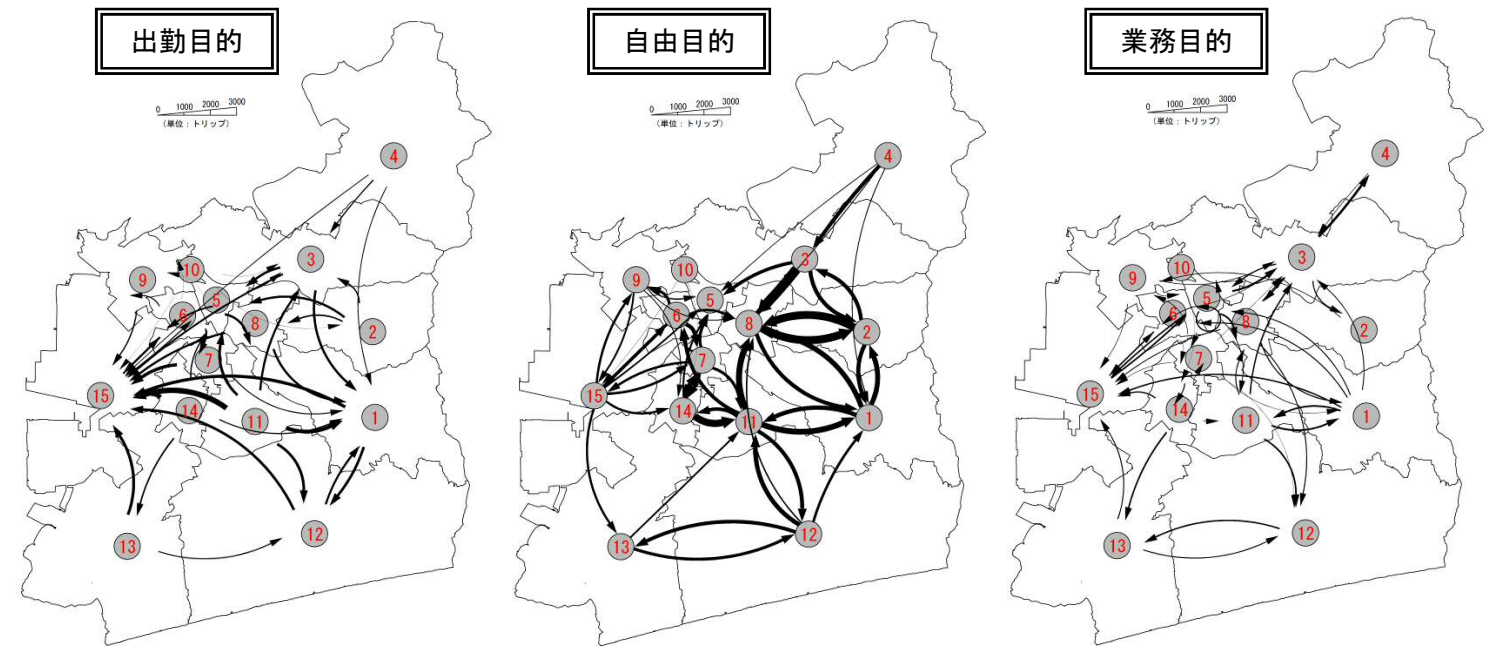


図 2-12 出勤目的(左)、自由目的(中央)、業務目的(右)の市内々の流動状況

(7) 公共交通の維持・活性化に関する行政関与

- 交通事業者だけでは、経営的に厳しく十分な取組みを実施することが困難なため、公共交通に対する公的支援の必要性と関係者の役割を明確化する必要がある。
- 市民アンケート調査の結果では、公的支援に対して積極的な意見が多い（図 2-13）ことから、市民生活やまちの活性化につながる施策に対しては、行政の適切な関与が必要である。

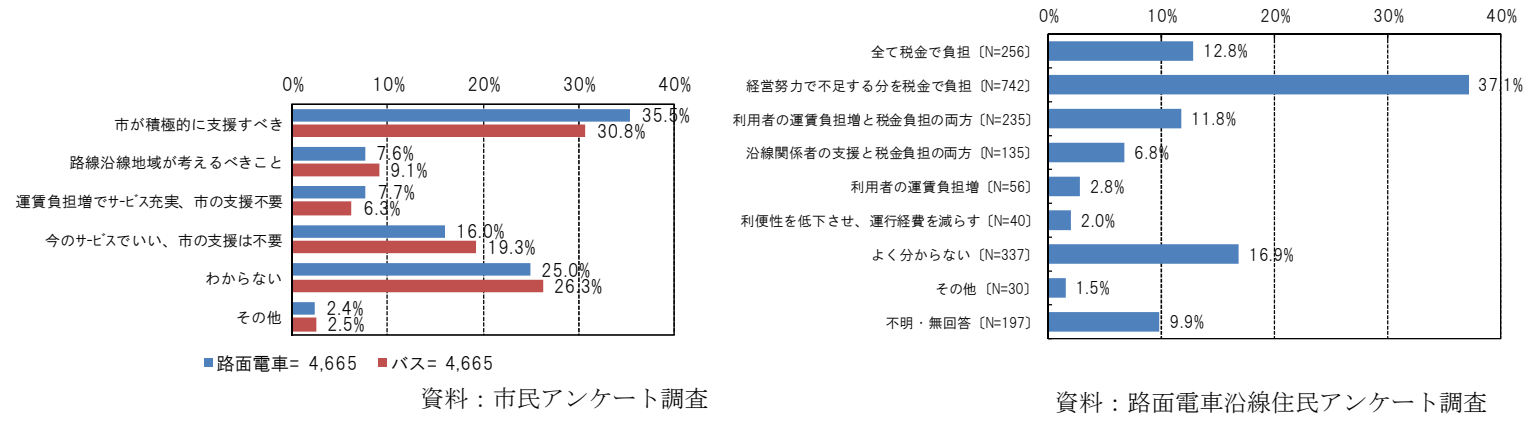


図 2-13 路面電車、バス路線への支援の市民意識

2.2 現都市交通マスタープランにおける取組状況の視点

(1) 目標が達成されていない取組みの状況

【施策1：良好な歩道・自転車環境をつくる】

<主な取組み>

① 徒歩・自転車のための道路整備

- 中心部や近郊部における道路のバリアフリー化、自転車歩行者道の整備
- 郊外部における安心・安全な通学路確保のための歩道設置などの整備
- 土地区画整理などの新たな基盤整備区域における自動車交通と分離された質の高い歩行者専用道路の整備

<達成状況>

施策指標	H16実績	H22目標	H25実績
歩道・自転車道等の整備済延長	235.7 km	246.0 km	239.29 km

※幹線市道の整備を除く。

【施策2：快適な生活道路にする】

<主な取組み>

② 生活道路の改善・再編

- 徒歩や自転車のための利用空間の確保
- 土地区画整理事業を進めて道路の計画的配置による生活道路の再編

<達成状況>

施策指標	H16実績	H22目標	H25実績
生活道路の整備済延長	240.1 km	540.0 km	487.48 km

※ここでは、舗装の新設工事、舗装の改良工事、路面排水工事を指す。

【施策3：道路空間の緑化を進める】

<主な取組み>

③ 街路樹の充実

- 緑あふれる道路空間とするため、中心部や近郊部の幹線道路を中心とした街路樹の充実

<達成状況>

施策指標	H16実績	H22目標	H25実績
街路樹本数	24,997本	25,135本	24,883本

※国道、県道、市道の総街路樹本数。

※平成24年3月に「とよはし緑の基本計画」が改訂され、街路樹本数についての目標が平成22年度(24,844本)からの現状維持となった。

【施策4：公共交通機関・自転車へ利用を転換させる】

<主な取組み>

④ パーク&ライド・サイクル&ライドの推進

- 公共交通の利用を高めるために、豊鉄渥美線(高師駅、南栄駅、大清水駅)、JR東海道本線(二川駅)、路面電車(赤岩口電停)において、パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場の充実や整備

<達成状況>

施策指標	H16実績	H22目標	H25実績
サイクル&ライド駐輪場の確保数	3箇所	4箇所	3箇所

※豊橋鉄道東田本線沿線のサイクル&ライド駐輪場の数

※平成26年9月1日に、井原電停付近において新たにサイクル&ライド駐輪場の供用を開始した。

【施策5：利用しやすい公共交通網をつくる】

<主な取組み>

⑤ バス路線の幹線化・住民ニーズに応える路線の設定

- バス路線の主要区間を幹線バス路線に位置付け、運行時間帯の拡大や運行本数の増加を検討
- バスの定時性を確保するためのバスレーンの確保やカラー舗装化の検討
- 路面電車とともに公共交通優先システム導入に向けた検討

<達成状況>

施策指標	H16実績	H22目標	H25実績
バス路線の幹線化の実施	—	5年以内の実施	未着手

(2) 取組みの状況の課題

- 徒歩・自転車のための道路整備については、用地取得の遅れ等により、計画通り整備が進まず、目標を達成することが出来なかったため、円滑な事業推進を図っていく必要がある。
- 生活道路の改善・再編については、関係予算の削減等の影響により目標が達成することが出来なかったため、限られた予算内での効率的な整備が必要である。
- バス路線の幹線化については、公共交通体系の方針が明確になっておらず、着手することが出来なかったため、公共交通体系の構築が必要である。

2.3 都市交通施策に対する市民満足度の視点

(1) 都市交通施策に対する市民の認知度の向上

- 現都市交通マスタープランの認知状況は、「全く知らない」が約84%を占めており、行政施策に対する市民意識や認知度向上を図る取組みが重要である。

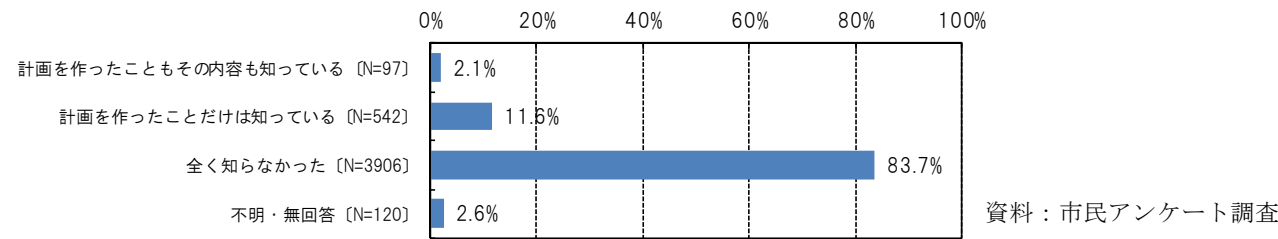
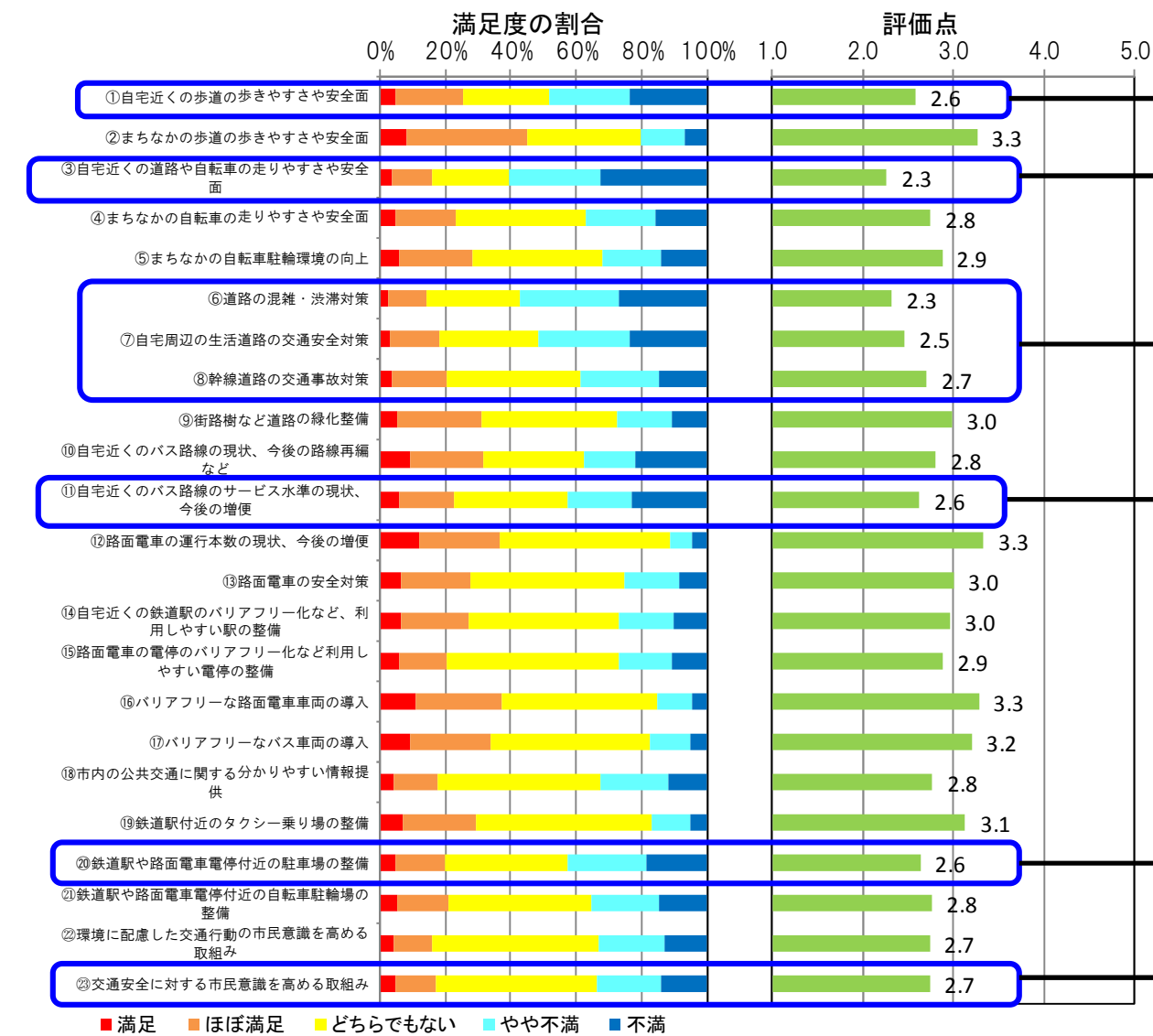


図 2-14 現「豊橋都市交通マスタープラン」の認知状況

(2) 市民ニーズを踏まえた都市交通施策の実施

- 自宅近くの歩道、自転車の走りやすさや安全面、⑥～⑧の道路交通に関すること、交通安全に対する市民意識向上などは、現状の満足度が比較的低い上、重要度も高いため、引き続き取り組むべき事項と考えられる。



・右図の値の算出方法：満足→5点、ほぼ満足→4点、どちらでもない→3点、やや不満→2点、不満→1点として各設問の平均点を算出した。

図 2-16 市内の交通施設に対する満足度 資料：市民アンケート調査

- 現都市交通マスタープランの目標に対する市民意識は、「進んでいない」および「わからない」回答が多く、施策による効果が実感できる取組みや広報・PR等が必要である。

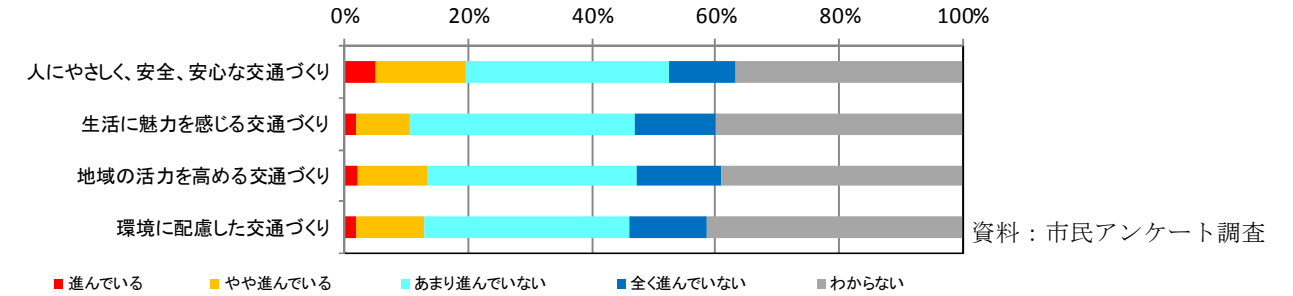
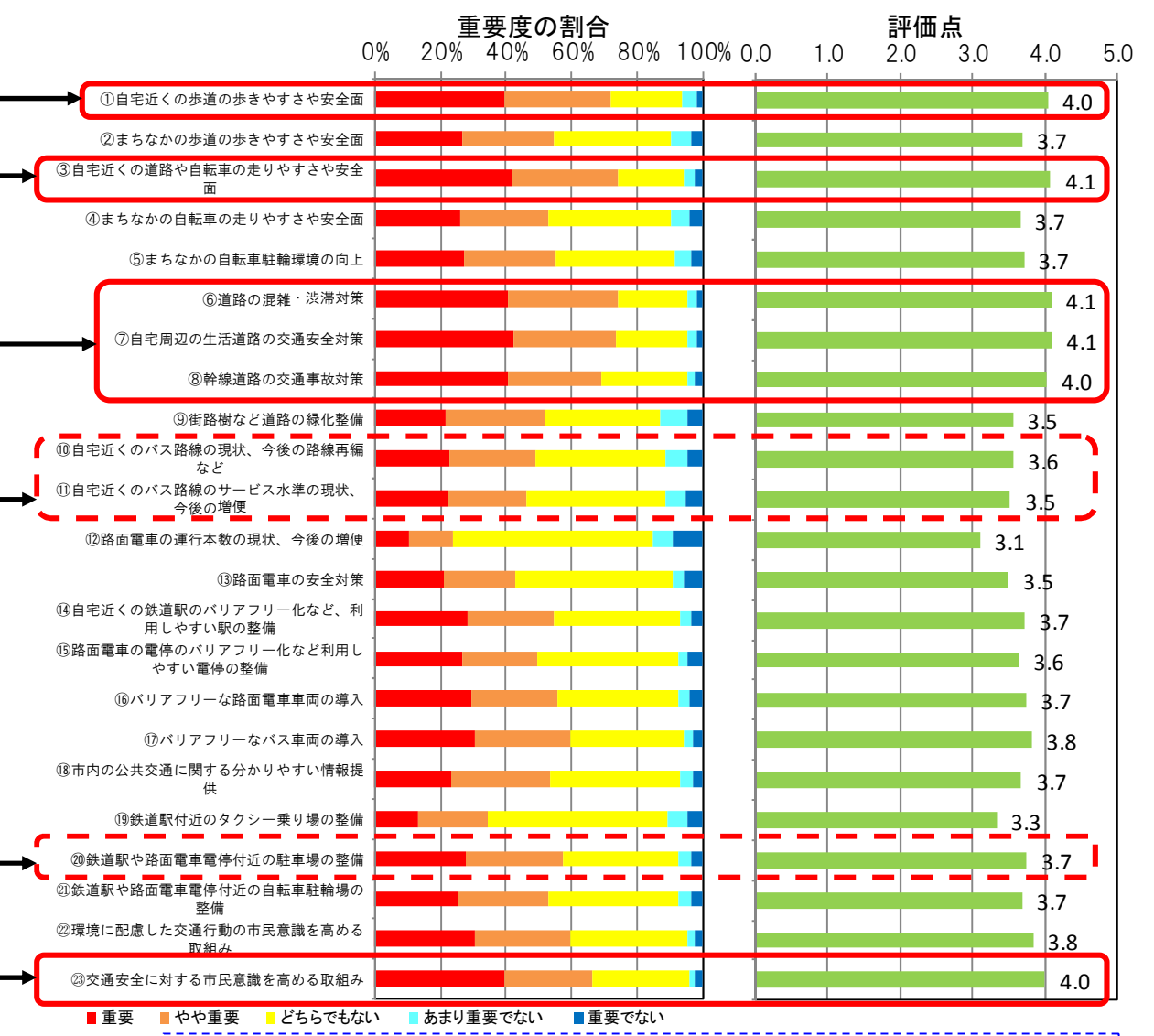


図 2-15 現在の豊橋市がそれぞれの目標の方向に進んでいるかの市民意識

- バスのサービス水準や鉄道駅や電停への駐車場整備に関する満足度が低いにも関わらず、他と比べ重要度は低い傾向にある。過度に自家用車に依存しない交通体系を目指すため、公共交通の利便性向上と市民意識の醸成など、公共交通利用促進に関する取組みは極めて重要である。



・右図の値の算出方法：重要→5点、やや重要→4点、どちらでもない→3点、あまり重要でない→2点、重要でない→1点として各設問の平均点を算出した。

図 2-17 取り組むべき施策の重要度 資料：市民アンケート調査

(3) 都市交通施策の市民ニーズ

- 市民アンケート調査結果から、満足度が低い項目が散見され、今後の取組み施策の重要度は、全ての項目で評価点は3点を上回っている。
- 満足度が3点を上回っている項目においても、平均に近い評価点であることから、取組みの満足度と重要度の判断を右記のとおりに区分した。

満足度	低い←	■2.5以下	■2.6~2.7	■2.8~2.9	■3.0以上→高い
重要度	低い←	■3.0~3.3	■3.4~3.6	■3.7~3.9	■4.0以上→高い

分類	取組み項目	満足度 点数 (平均2.8)	重要度 点数 (平均3.7)	都市交通施策の目標達成状況と都市交通施策に対する満足度と重要度 注) 交通MP：現都市交通マスタープラン
徒歩や自転車に関すること	①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	2.6	4.0	【交通MP施策指標の目標達成】 ・徒歩・自転車のための道路整備が未達成で、歩行者優先ゾーンの取組みは実施されていない。 【満足度・重要度】 ・市域全体で満足度が低く、まちなかより郊外部を中心とした地域で取組みの重要度が高い。
	②まちなか（豊橋駅周辺）の歩道の歩きやすさや安全面の取組み	3.3	3.7	
	③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	2.3	4.1	
	④まちなか（豊橋駅周辺）の自転車の走りやすさや安全面の取組み	2.8	3.7	
	⑤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	2.9	3.7	
道路や自動車交通に関すること	⑥道路の混雑・渋滞対策	2.3	4.1	【交通MP施策指標の目標達成】 ・バイパスや環状道路の整備は達成しているが、生活道路の改善・再編、街路樹の充実が未達成状況にある。 ・「とよはし緑の基本計画（平成24年3月）」では、街路樹の本数に関する目標は現状維持となっている。 【満足度・重要度】 ・道路混雑や交通安全対策は、各項目の中でも、満足度は低く、重要度は高い。
	⑦自宅周辺の生活道路の交通安全対策	2.5	4.1	
	⑧幹線道路の交通事故対策	2.7	4.0	
	⑨街路樹など道路の緑化整備	3.0	3.5	
公共交通に関すること	⑩自宅近くのバス路線（ルート・バス停位置）の現状、今後の路線再編などの取組み	2.8	3.6	【交通MP施策指標の目標達成】 ・地域が主体となった公共交通確保のための協議・調整は達成しており、5地域で運行が実施されている。 ・車両のバリアフリー化は達成できているが、バスの幹線化が未達成の状況にある。 【満足度・重要度】 ・地域別では市の外縁部で満足度が低い。
	⑪自宅近くのバス路線のサービス水準（運行本数・運行時間帯）の現状、今後の増便への取組み	2.6	3.5	
	⑫バリアフリーなバス車両（「ノンステップバス」のような低床車両）の導入	3.2	3.8	
	⑬路面電車の運行本数の現状、今後の増便への取組み	3.3	3.1	【交通MP施策指標の目標達成】 ・電停のバリアフリー化、新型車両導入は達成されている。 【満足度・重要度】 ・路面電車の運行本数に対する満足度は高いが、電停・車両のバリアフリー化に対する不満の高い地域がある。 ・鉄道駅では、JR飯田線や豊鉄渥美線でバリアフリー化対応がなされていない駅があり、不満も高い。
	⑭路面電車電停の安全対策	3.0	3.5	
	⑮自宅近くの鉄道駅のバリアフリー化など、利用しやすい駅の整備	3.0	3.7	
	⑯路面電車の電停のバリアフリー化など、利用しやすい電停の整備	2.9	3.6	
	⑰バリアフリーな路面電車車両（「ほつらむ」のような低床車両）の導入	3.3	3.7	
	⑱市内の公共交通に関する分かりやすい情報提供	2.8	3.7	
	⑲鉄道駅付近のタクシー乗り場の整備	3.1	3.3	
⑳鉄道駅や路面電車電停付近の駐車場の整備	2.6	3.7	【交通MP施策指標の目標達成】 ・駐車場や駐輪場整備は概ね達成されている。 【満足度・重要度】 ・駅付近への駐車場、駐輪場整備の満足度は、鉄軌道沿線の地域で満足度が低い傾向にある。	
㉑鉄道駅や路面電車電停付近の自転車駐輪場の整備	2.8	3.7		
その他	㉒徒歩や自転車、公共交通など、環境に配慮した交通行動の市民意識を高めるための取組み	2.7	3.8	【交通MP施策指標の目標達成】 ・各種啓発活動などは継続的に実施されており、目標は達成している。 【満足度・重要度】 ・市民意識の醸成に関する市民意識（重要度）は高い。
	㉓交通安全に対する市民意識を高めるための取組み	2.7	4.0	

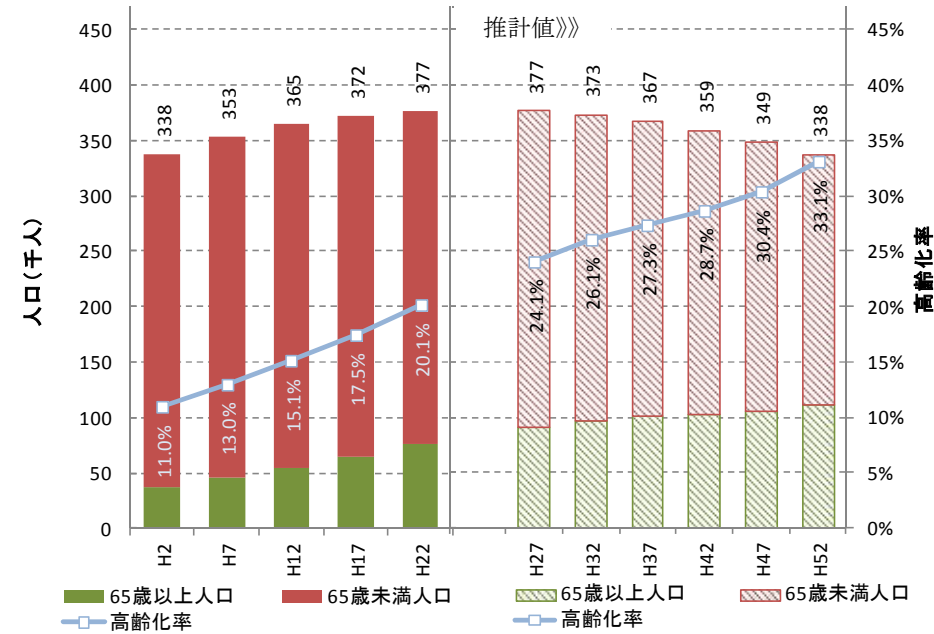
満足度の点数は、満足→4点、どちらでもない→3点、やや不満→2点、不満→1点として各設問の平均点を算出したもの。

重要度の点数は、重要→5点、やや重要→4点、どちらでもない→3点、あまり重要でない→2点、重要でない→1点として各設問の平均点を算出したもの。

2.4 日常生活や社会活動における交通の現状の視点

(1) 少子高齢化への対応

- 豊橋市の人口は、平成22年頃をピークとして減少に転じている。
- 豊橋市の将来人口は、平成47年には約35万人に減少し、高齢化率は30%に達すると予測されている。(図 2-18)
- 人口の減少と高齢化が進むことで、公共交通利用者数の減少や高齢者に関連する交通事故の増加が懸念されるため、高齢者が安全で安心して外出できるよう、交通施設の安全対策や公共交通サービス水準の向上などがより一層重要となる。



資料：H2～22は国勢調査、H27以降の推計値：国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）

図 2-18 豊橋市の人口推移 (H27以降は推計値)

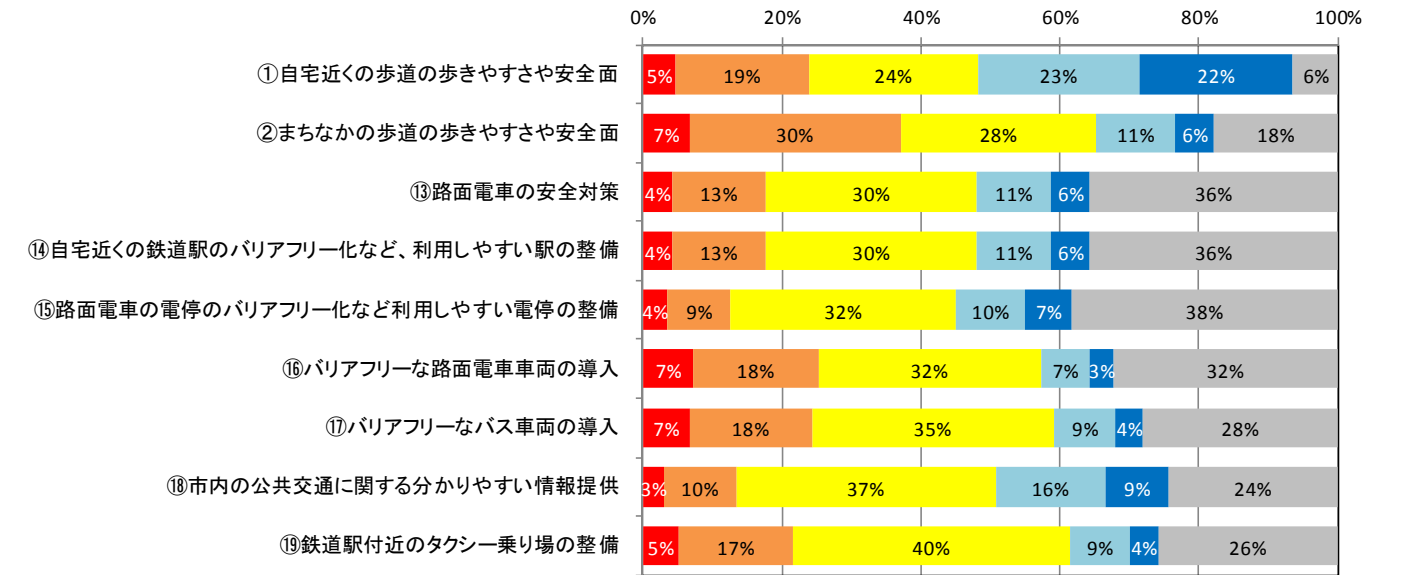
(2) 交通施設のバリアフリー化

- 今後、バリアフリー化の促進が必要となるが、交通に関わるバリアフリー化の状況は移動円滑化の目標に対し、達成していない項目がある。(表 2-4)
- 市民アンケートでは駅や電停のバリアフリー化など利用しやすい施設整備の不満が高い状況になっている。(図 2-19)
- 高齢者や子ども、障がい者を含む全ての人々が利用しやすい交通施設とすることが重要である。

表 2-4 交通に関わるバリアフリー化状況

バリアフリー化対象		バリアフリー状況		
		平成32年度末までの目標※1	実績 (H26年3月末)	達成状況
駅 電停	豊鉄渥美線	利用者3,000人/日以上：100%	5 駅 中 3 駅※2	60%
	豊鉄東田本線		1 電停 中 1 電停	100%
	豊鉄渥美線	利用者3,000人/日未満：可能な限り	11 駅 中 1 駅※2	9%
	豊鉄東田本線		13 電停 中 6 電停	46%
車両	豊鉄渥美線	鉄軌道車両：70%	全10編成中10編成※2	100%
	豊鉄東田本線		全17編成中1編成	6%
	豊鉄バス	低床バス：100% ※平成27年度末	全102台中73台	72%
		ノンステップバス：70%	全102台中39台	38%
タクシー	福祉タクシー：全国で28,000台導入	11,165台 (H22年3月末) 市内：364台中3台	—	

※1：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針
 ※2：車いすでの円滑な乗降に対応している実績を示した。

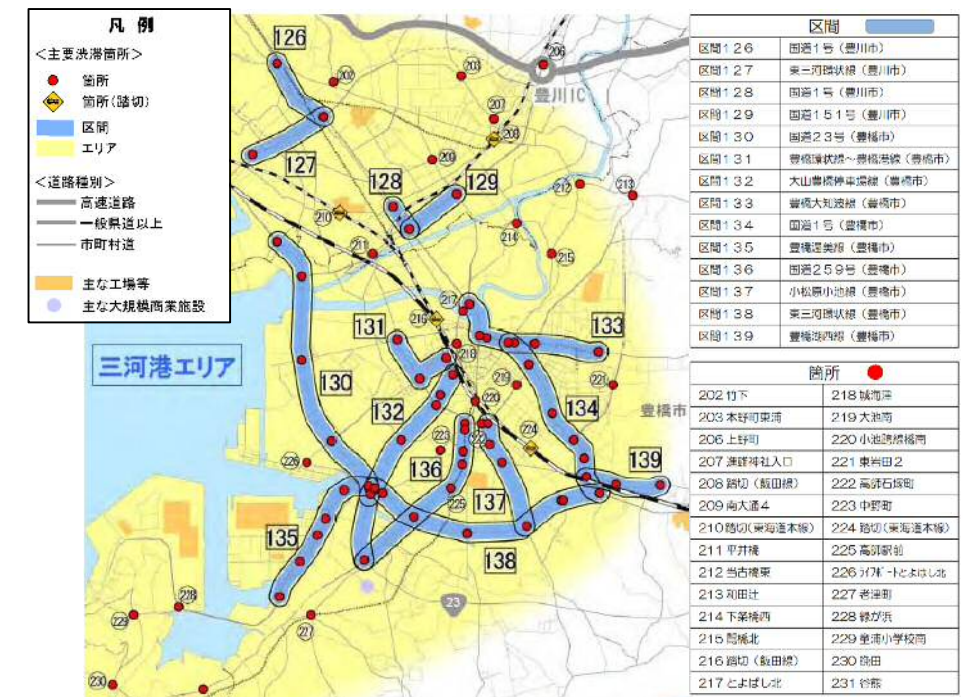


資料：市民アンケート調査

図 2-19 市内の交通施設のバリアフリー化等に関する満足度

(3) 道路交通の円滑化

- 現都市交通マスタープランの主な取組みのひとつである「バイパスや環状道路などの整備」の目標は達成している。
- しかし、主な渋滞箇所や渋滞区間は、豊橋駅を中心とする市街地や臨海部に集中している。(図 2-20)



資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会（平成25年1月現在）

図 2-20 市内の主要渋滞箇所

(4) 交通事故の削減

- 市内の交通事故の発生は、減少傾向にある。(図 2-21: 左図)
- 高齢者の運転免許保有率は平成20年度の14.7%から平成25年度には19.2%に高まっており、また、高齢者が関わる交通事故による死者・負傷者数はやや増加傾向にある(図 2-21: 右図)ことから、高齢者の運転免許の自主返納を促す仕組みの構築が必要である。

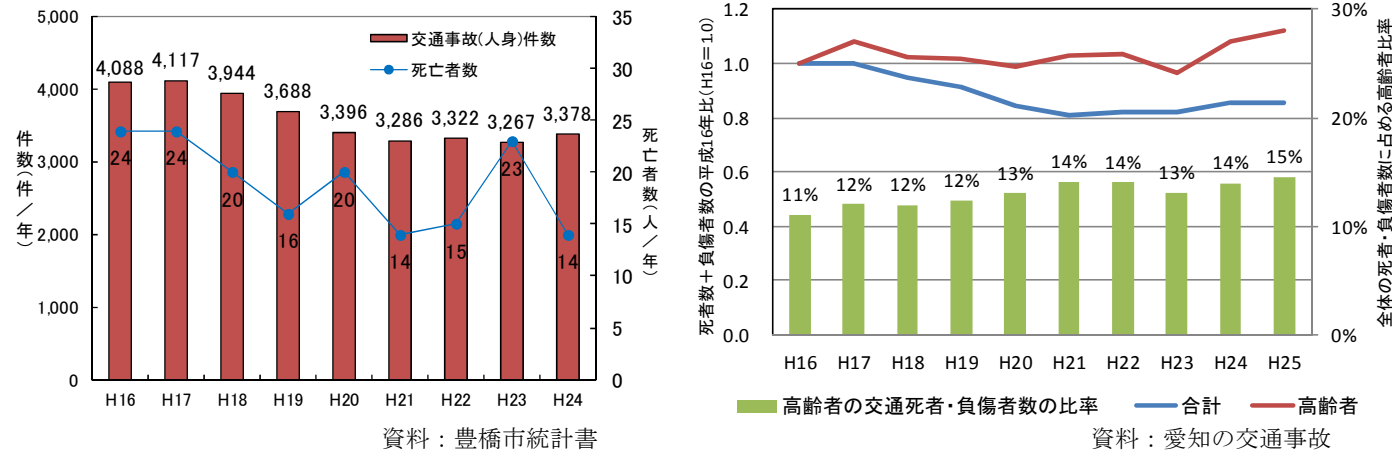


図 2-21 市内の交通事故の発生状況(左)と、全体に占める高齢者の交通死者数・負傷者数の比率(右)

(5) 公共交通空白地域への対応

- 路線バスの廃止が進んだことで、公共交通利用圏域内の人口割合は平成17年度には80.4%まで減少したが、その後の「地域生活」バス・タクシーの運行によって、平成25年度には84.6%まで向上している。(表 2-5)
- 人口が集中するD I D地区内に、交通空白地区が残っている状況にあることから、集約型都市構造の実現に向けた公共交通体系構築の中で対応が必要になる。

表 2-5 公共交通利用圏域内人口割合の推移

時点	勢 圏				計	適 用
	鉄道駅 範囲:半径 700m	路面電車 電停 範囲:半径 400m	路線バス バス停 範囲:半径 400m	コミバス バス停 範囲:半径 400m		
昭和 45 年	18.5%	6.4%	62.0%	—	86.9%	公共交通根拠 S45 人口根拠:H12 国調
平成 17 年 (9 月)	18.5%	6.4%	55.5%	—	80.4%	公共交通根拠 H17.9 人口根拠:H12 国調
平成 23 年 (4 月)	18.7%	5.9%	53.2%	3.1%	80.9%	公共交通根拠 H23.4 人口根拠:H17 国調
平成 25 年 (10 月)	19.2%	5.6%	52.8%	7.0%	84.6%	公共交通根拠 H25.10 人口根拠:H22 国調

注) 市全体の人口 (H12 国勢調査: 364,778 人、H17 国勢調査: 372,285 人、H22 国勢調査: 376,665 人)

※ 豊橋市の地域公共交通利用圏域とは？

地域公共交通利用圏域とは、市民の日常生活に利用される乗合型の公共交通(鉄道、路面電車、バス等)を無理なく利用できる範囲として、豊橋市では、その範囲を把握するために鉄道駅勢圏は半径 700m、バス停勢圏(路面電車電停勢圏含む)は半径 400mの円として設定している。

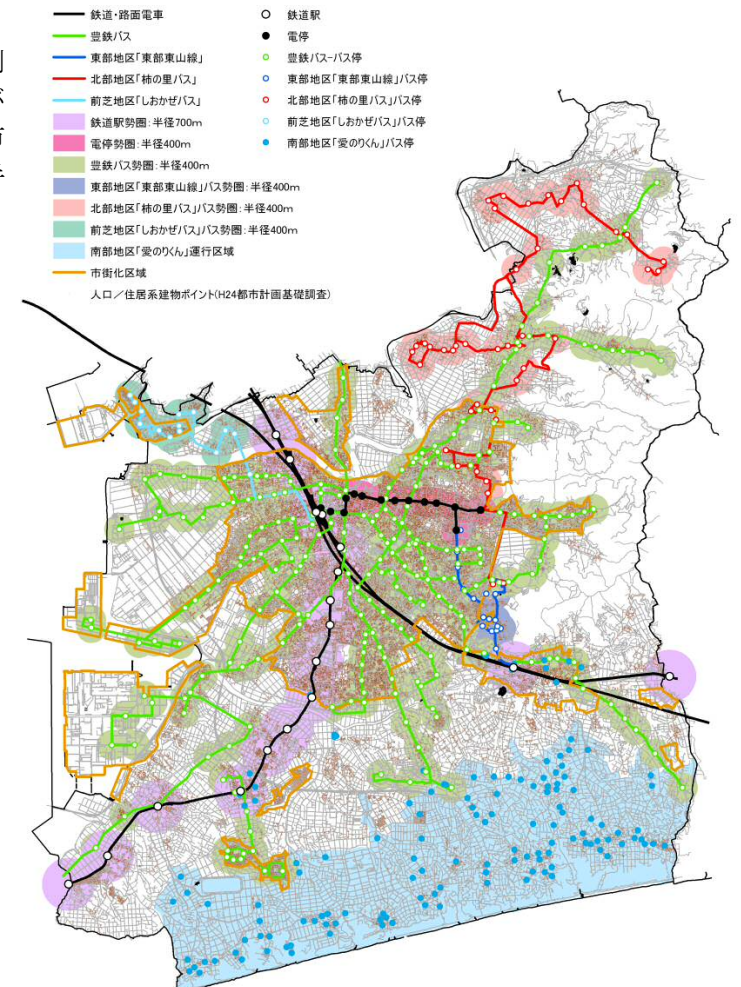
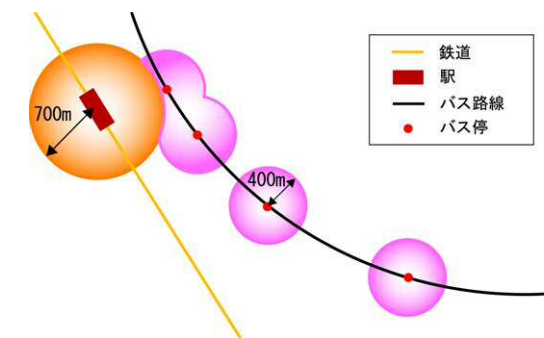


図 2-22 市内公共交通の利用圏域(平成 25 年 10 月時点)

(6) 交流の促進

- 市内の流出入人口は、流出超過の現状にあり、夜間人口よりも昼間人口が少なくなっている。(図 2-23)
- 市の内々移動のトリップ数は減少している。(図 2-24)
- 1人当たりのトリップ数が減少傾向であるため(図 2-25)、今後は交流を促進し、まちの魅力・活力を高めることが重要となる。

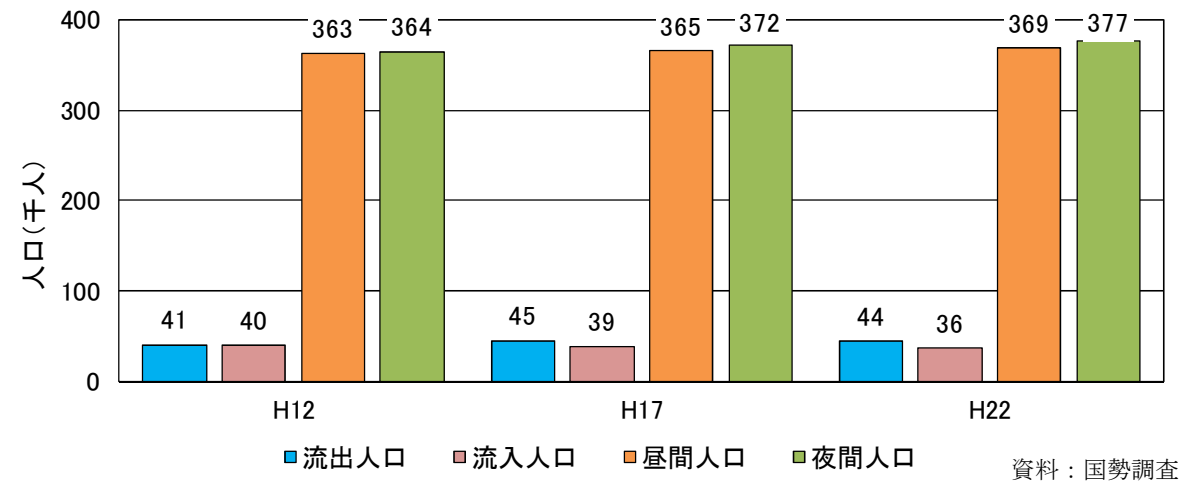


図 2-23 流出入人口の推移

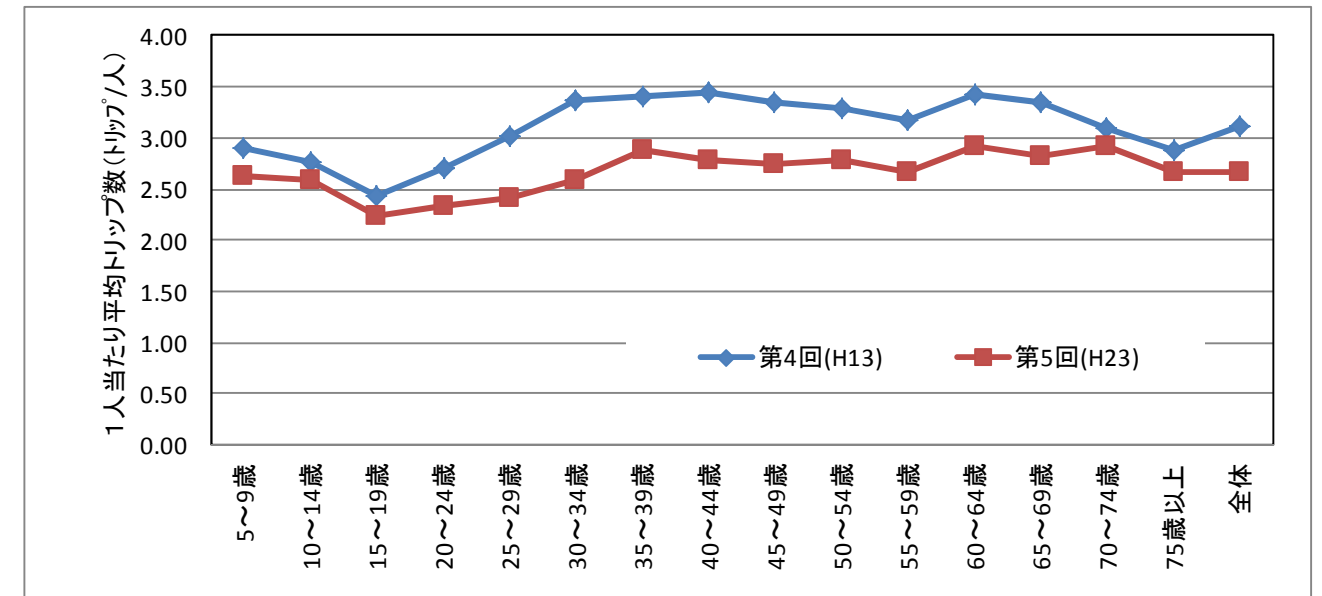


図 2-25 第4回調査と第5回調査の年齢別1人あたりトリップ数

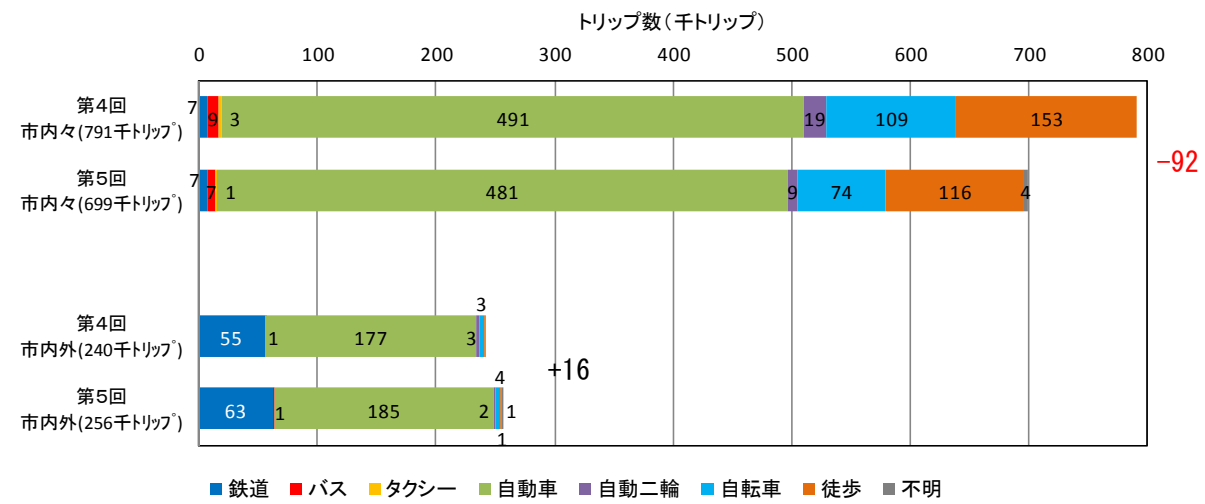


図 2-24 第4回調査と第5回調査の市内々・市内外のトリップ数

3. 豊橋市の交通課題(視点ごとの課題整理)

これまでの現状及び課題分析の結果から、主な視点ごとに課題を下表に整理する。
 視点5～13は、現状の整理・分析を踏まえて、課題を整理した。

視点	主な課題
(1) 主な視点による整理	
視点1	目指す将来都市像の実現性
	<ul style="list-style-type: none"> ● 過度な自家用車利用からの転換 ● 都市機能・居住の集約(拠点の形成)に寄与する交通施策の実施 ● 幹線公共交通軸の形成 ● 交通結節点の整備 ● 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保 ● 中心市街地へのアクセス・回遊性の向上 ● 公共交通の維持・活性化に関する行政関与
視点2	現都市交通マスタープランにおける取組状況
	<ul style="list-style-type: none"> ● 円滑で効率的な事業の実施 ● 公共交通体系の構築
視点3	都市交通施策による市民満足度
	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市交通施策に対する認知度の向上 ● 市民ニーズを踏まえた都市交通施策の実施
視点4	日常生活や社会活動における交通の現状
	<ul style="list-style-type: none"> ● 少子高齢化への対応 ● 交通施設のバリアフリー化 ● 道路交通の円滑化 ● 交通事故の削減 ● 公共交通空白地域への対応 ● 交流の促進

視点	主な課題
(2) 交通手段別の視点による整理	
視点5	徒歩
	<ul style="list-style-type: none"> 安全・快適な歩行空間の確保【再掲】 まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備 通学路を中心とした地域の生活道路の安全確保 高齢者や子ども、障がい者等に配慮した交通施設整備(歩道、休憩施設、案内等)
視点6	自転車
	<ul style="list-style-type: none"> 安全・快適な自転車通行空間の整備【再掲】 近距離での自転車活用の推進(自家用車からの転換、健康増進) ルール遵守とマナー向上の更なる取組み まちなかの駐輪環境の向上 駅や電停、主要バス停における駐輪場の確保
視点7	自動車
	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通の円滑化【再掲】 交通事故の削減【再掲】 通勤時の自動車利用の抑制・平準化

視点	主な課題
視点8	公共交通
	<ul style="list-style-type: none"> 幹線公共交通軸の形成【再掲】 交通結節点の整備【再掲】 安全性や利便性を高めるための施設の更新 地域特性に応じた「地域生活」バス・タクシーの展開 高齢者や子ども、障がい者等に配慮した交通施設整備(歩道、休憩施設、案内等)【再掲】 過度な自家用車利用からの転換【再掲】 公共交通の更なる利用促進 公共交通の利用のしやすさに対する低い市民満足度 公共交通の維持・活性化に関する行政関与【再掲】

視点	主な課題
(3) 地域別の視点による整理	
視点9	都市拠点及びその周辺
	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地へのアクセス・回遊性の向上【再掲】 まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備【再掲】 来訪頻度の増加や回遊を高める更なる取組み 幹線公共交通軸の形成【再掲】 まちなかの駐輪環境の向上【再掲】 景観に配慮した交通施設の整備
視点10	地域拠点及びその周辺
	<ul style="list-style-type: none"> 地域特性にあった交通結節点の整備 工業地域周辺における渋滞対策 生活道路の交通安全対策 地域特性に応じた「地域生活」バス・タクシーの展開【再掲】
視点11	隣接都市間
	隣接市間との連携を考慮した道路網や公共交通網の形成
視点12	広域
	広域流動を支える鉄道中心としたサービス向上

視点	主な課題	
(4) その他の視点による整理		
視点13	健康増進	<ul style="list-style-type: none"> 外出機会及び歩く機会の創出 近距離での自転車活用の推進(自家用車からの転換、健康増進)【再掲】
	交通安全	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路の交通安全対策【再掲】 交通事故の削減【再掲】
	環境軽減	<ul style="list-style-type: none"> 過度な自家用車利用からの転換【再掲】 環境対策車両の導入促進
	観光促進	<ul style="list-style-type: none"> 交流の促進【再掲】 広域流動を支える鉄道中心としたサービス向上【再掲】
	防災対策	緊急輸送道路の確保
	景観形成	景観に配慮した交通施設の整備【再掲】
	情報提供	都市交通施策に対する認知度の向上【再掲】
	市民意識	<ul style="list-style-type: none"> 環境や交通安全に対する市民意識の醸成 公共交通の利用のしやすさに対する低い市民満足度【再掲】
	行財政	公共交通の維持・活性化に関する行政関与【再掲】