

参考資料

参考資料 1. 前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 月に策定しました前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 16）

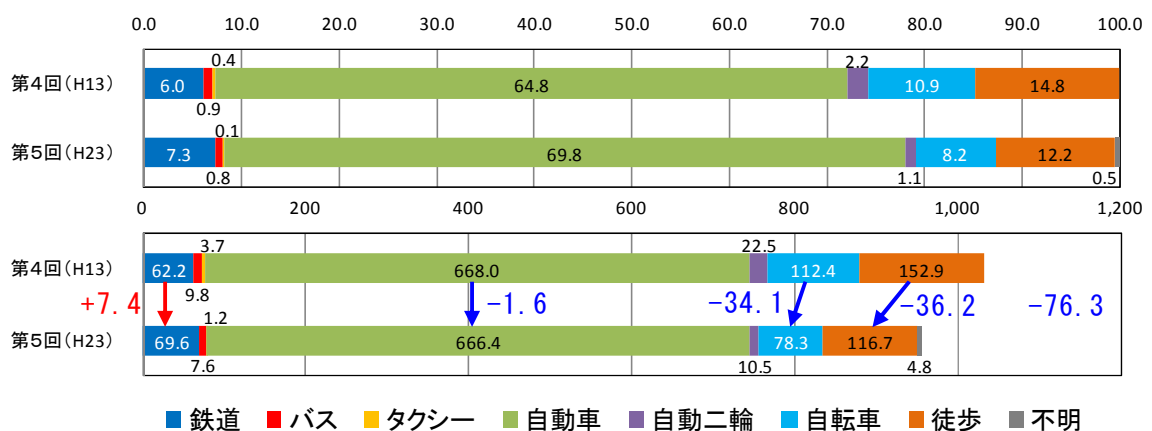
表 16 政策指標の達成状況

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%

【要因分析】

(ア) 手段（トリップ数）

自動車分担率の増加は、豊橋市全体のトリップ数が減少した中で、自転車、徒歩など他のトリップ数の減少に比べ、自動車のトリップ数が変わらなかったことが要因と考えられます。（図 23）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 23 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)

※ 代表交通手段：ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。

(イ) 年齢（トリップ数、分担率）

自動車の年齢別トリップ数は、35～44 歳と 60 歳以上で増加しており、特に 60 歳以上の増加数が多くなっています。（図 24：右図）

自動車の分担率は、15～29 歳で減少しその他の年齢では増加していますが、特に 60 歳以上の増加率が高くなっています。（図 24：左図）

自動車のトリップ数が減らず、分担率が増加した理由は、60 歳以上の自動車利用が増加したことによるものと言えます。

この理由として、60 歳以上の運転免許保有率が大きく増加したことが考えられます。（図 25）

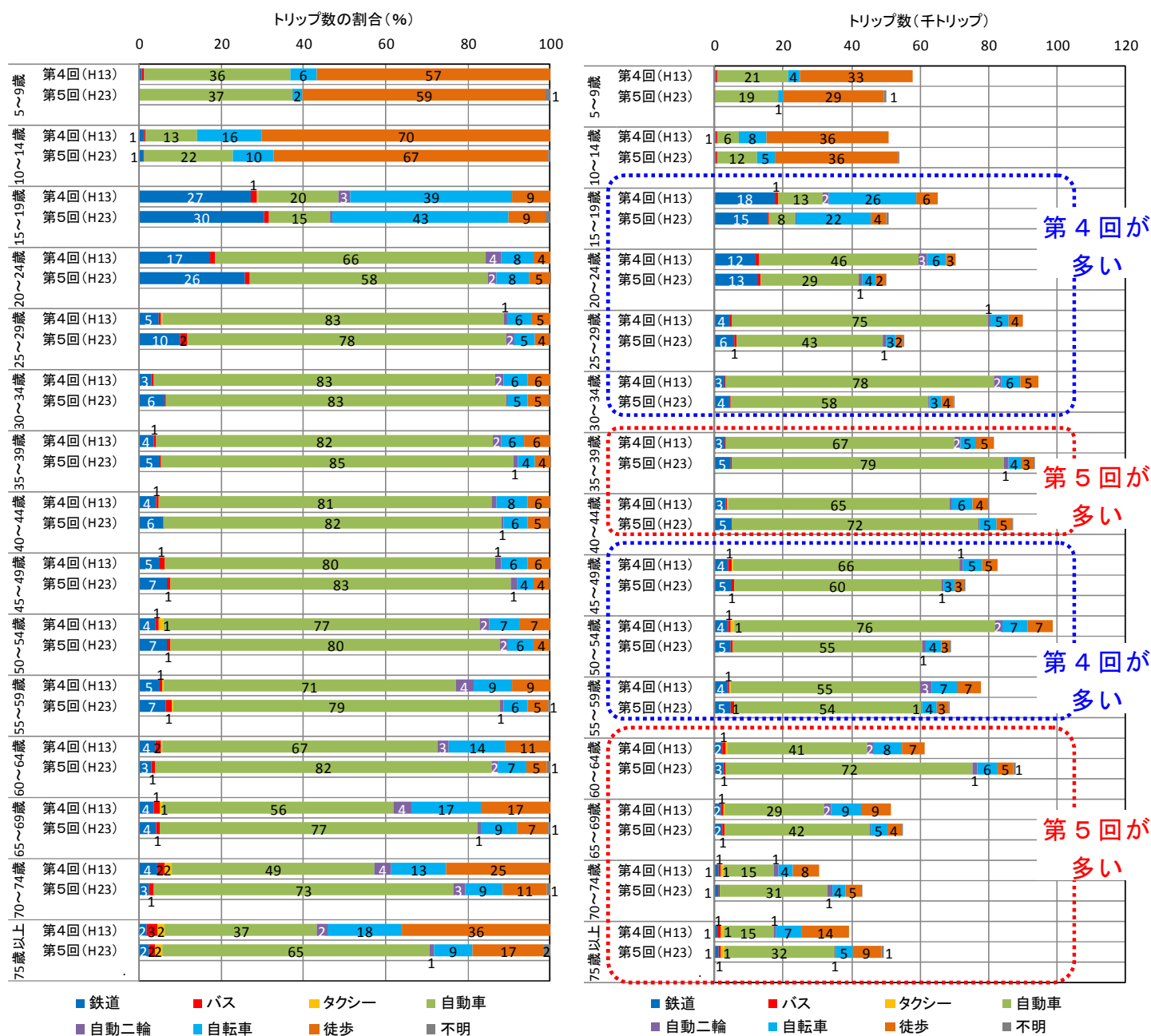


図 24 第4回調査と第5回調査の年齢別の代表交通手段割合(左)とトリップ数(右)

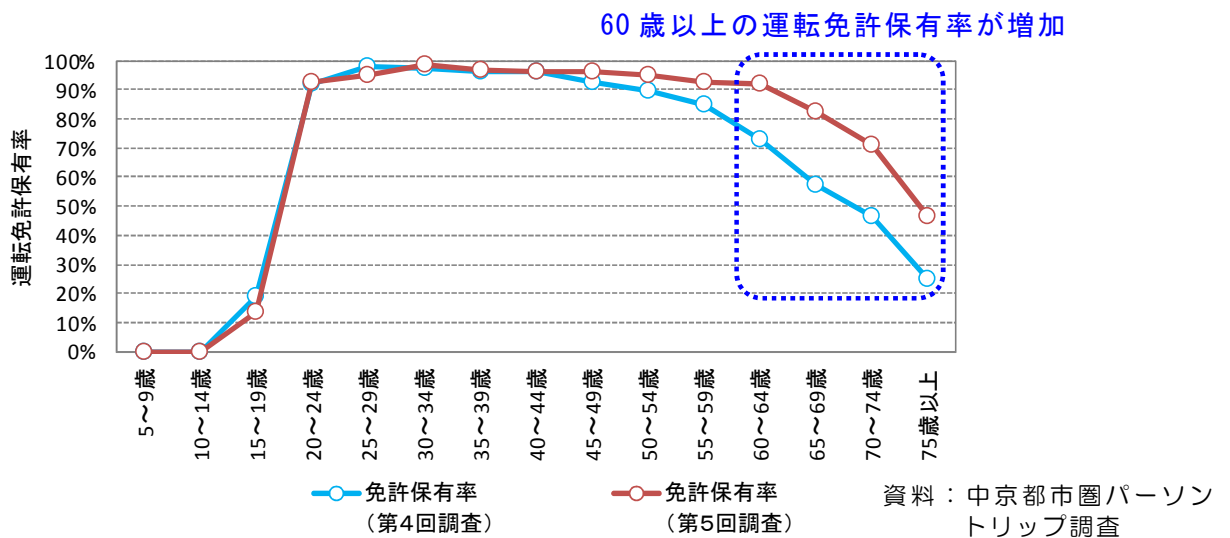


図 25 第 4 回調査と第 5 回調査の豊橋市内居住者の年齢別運転免許保有率の変化

(ウ) 移動目的

目的別のトリップ数において、自動車のトリップ数は自由目的のみで増加しており、出勤、登校、業務目的では減少しています。(図 26)

目的別の代表交通手段分担率についても、自由目的で自動車の分担率の増加が特に大きくなっています。(図 27)

自動車のトリップ数が減らず、分担率が増加した理由は、自由目的における自動車利用が増えたことによるものと言えます。

また、年齢別で移動目的のトリップ数をみると、自由目的においては 40～44 歳と 60 歳以上で増加しており、特に 60～64 歳の自由目的のトリップ数が大きく増加しています。(図 28：右図)

したがって、自由目的の自動車利用の増加は、主に 60 歳以上の自由目的の自動車利用が増えたことによるものと考えられます。

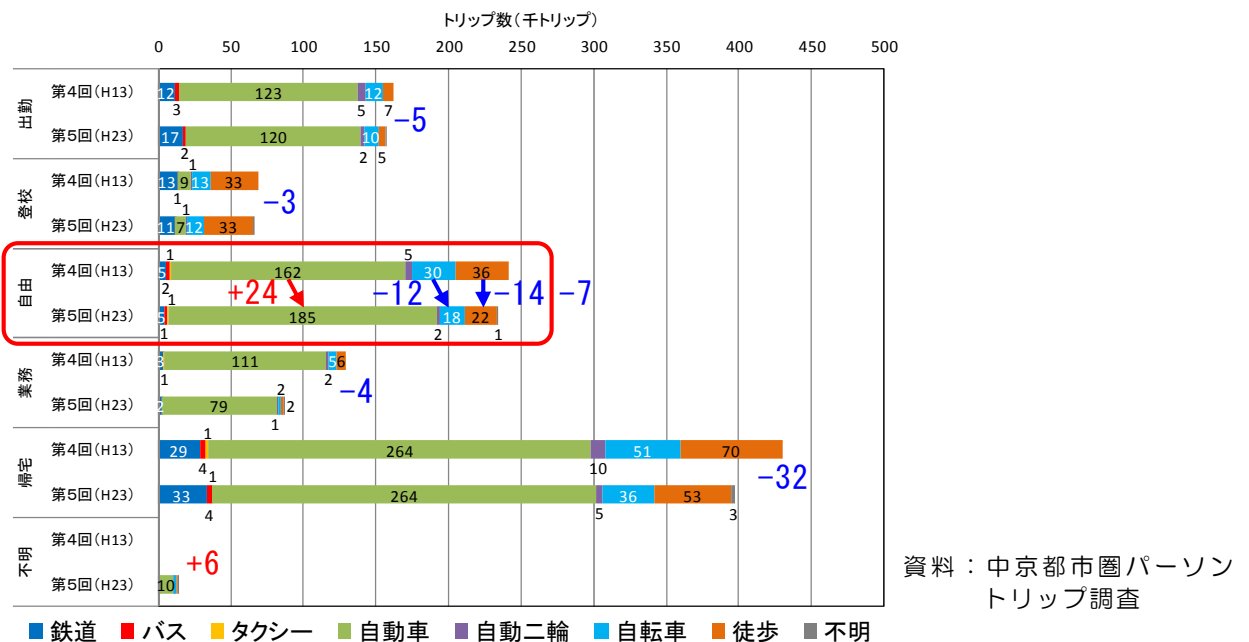
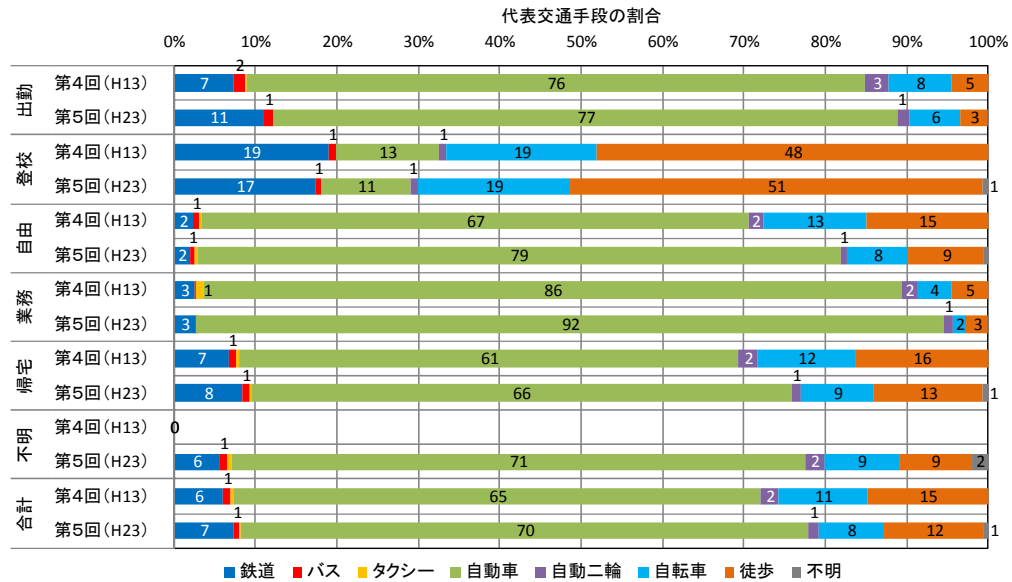


図 26 第 4 回調査と第 5 回調査の目的別トリップ数の比較



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 27 第4回調査と第5回調査の目的別の代表交通手段の割合

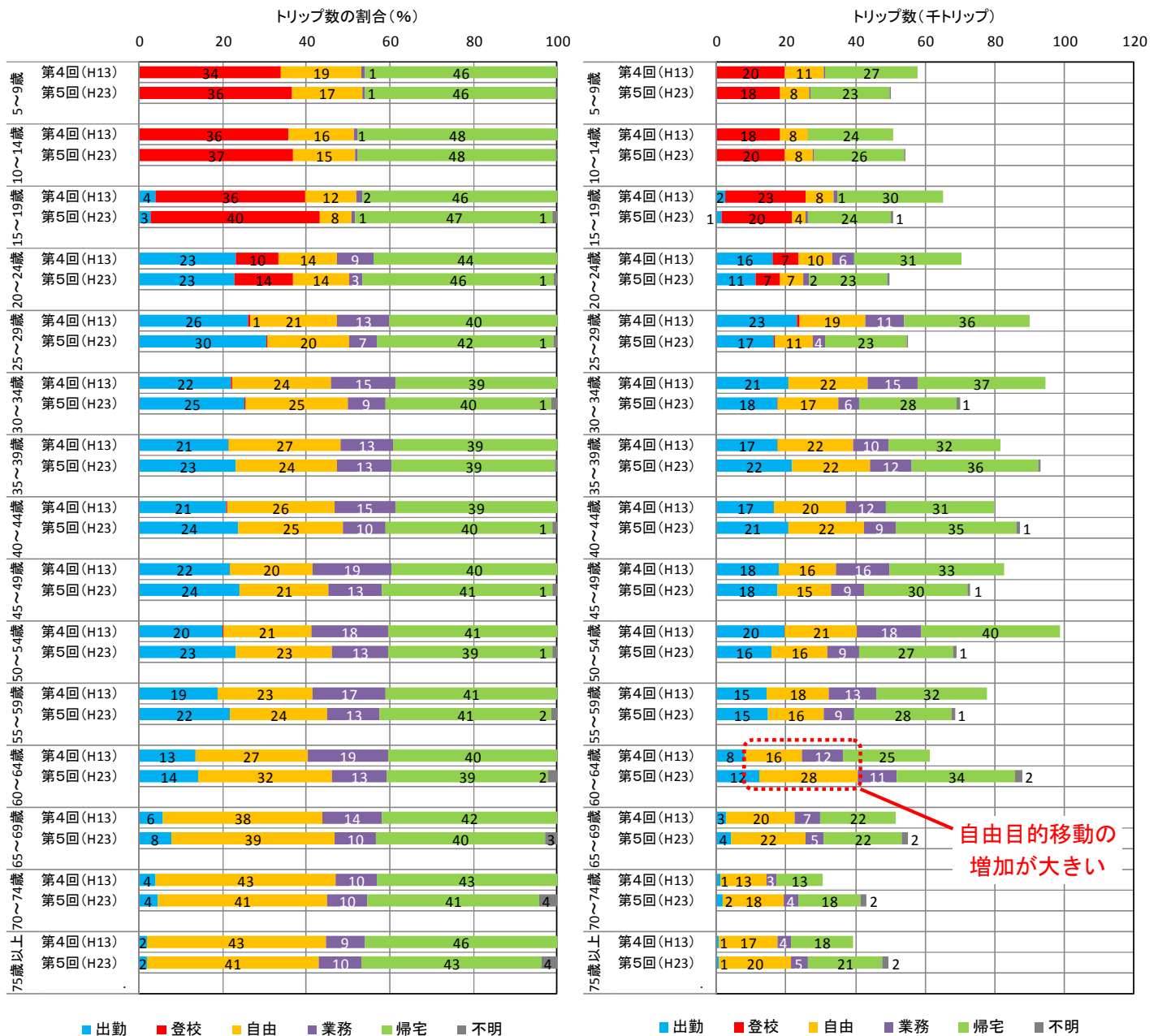


図 28 第4回調査と第5回調査の年齢別の移動目的割合(左)とトリップ数(右)

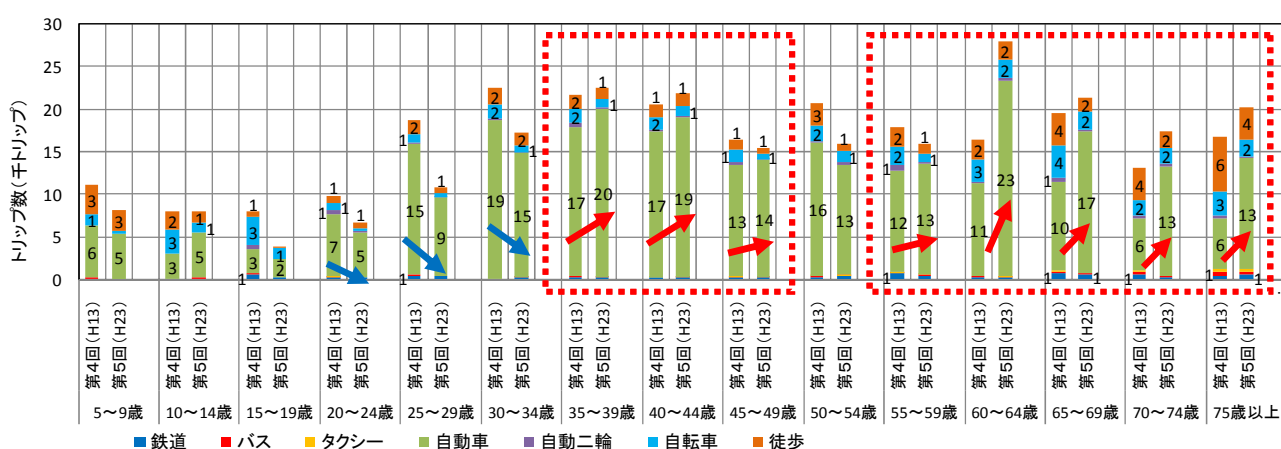
(エ) 到着施設の変化

自由目的の年齢別トリップ数をみると、自動車利用のトリップ数が35～49歳、55歳以上で増加しています。(図 29)

自由目的の自動車利用のトリップの中から、貨物車を除いた自家用車に絞って到着施設別トリップ数をみると、小規模小売店へのトリップ数が大きく増加しています。(図 30)

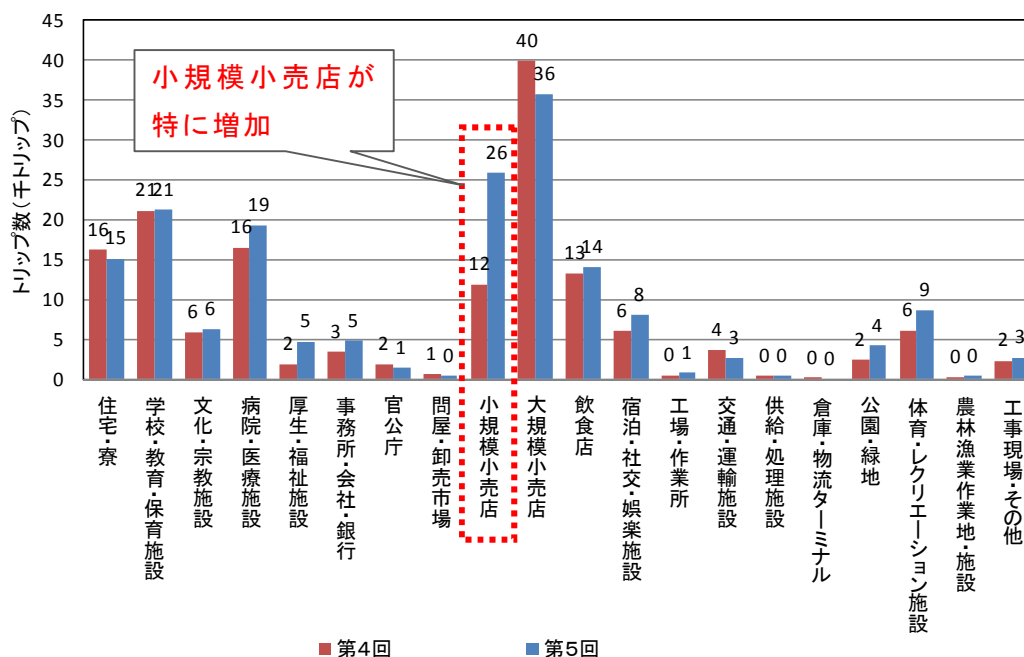
さらに、到着施設別で年齢別の自家用車トリップ数をみると、小規模小売店については30歳以上で増加しています。(図 31)

小規模小売店以外については60歳以上での増加が特に目立つ一方、20～34歳の若年層での減少も目立っています。(図 32)



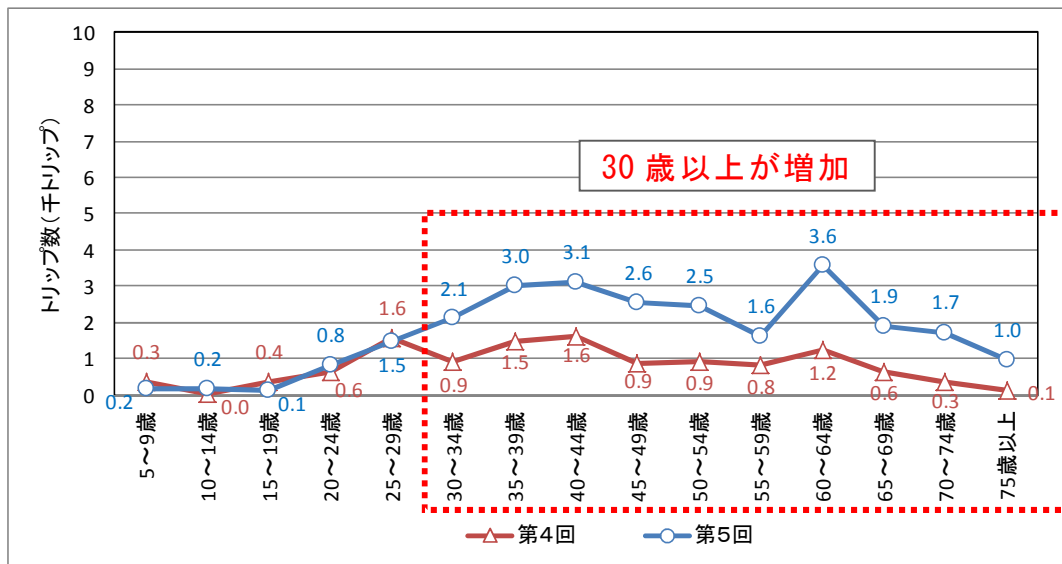
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 29 第4回調査と第5回調査の自由目的の年齢別代表交通手段別トリップ数



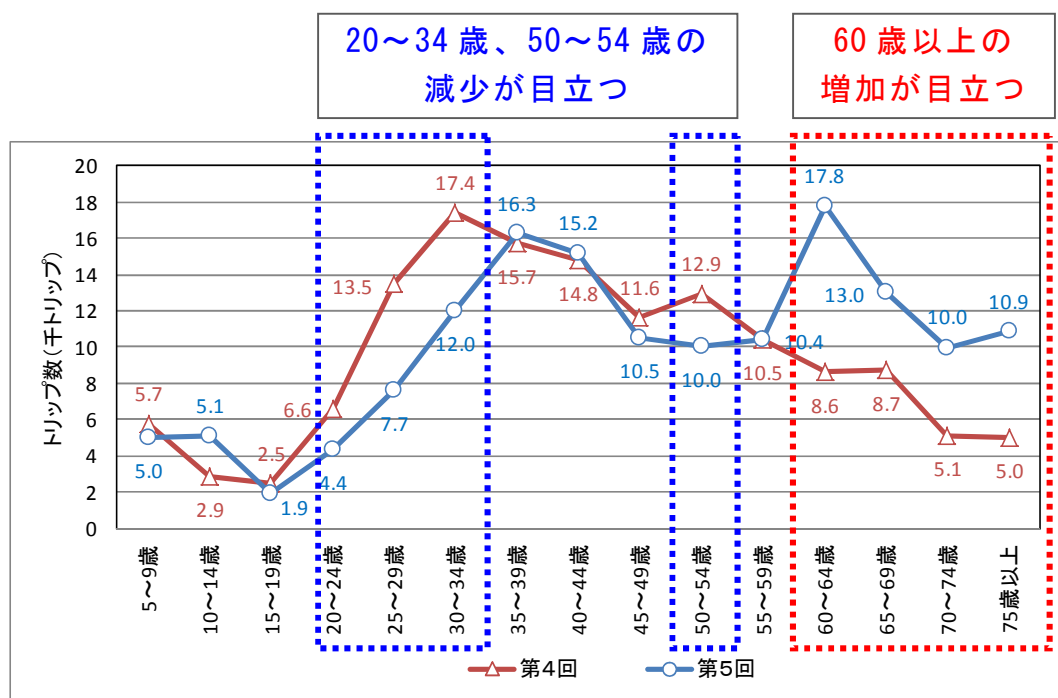
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 30 第4回調査と第5回調査の自由目的の自家用車利用での到着施設別トリップ数



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 31 第4回調査と第5回調査の小規模小売店トリップの年齢別トリップ数
(自由目的の自家用車利用)



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 32 第4回調査と第5回調査の小規模小売店以外トリップの年齢別トリップ数
(自由目的の自家用車利用)

(オ) 総括

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。

自由目的での自動車利用の増加は、小規模小売店が大きく増えており、ライフスタイルの変化が影響しているものと考えられます。

また、小規模小売店の 30 歳以上の年代の増加と、小規模小売店以外の 60 歳以上での大幅増加によって、全体でみると、上述のとおり 60～64 歳の自由目的の自動車利用が増えたことが目立つ結果となっています。

前都市交通マスタープランでは、後述の表 17～表 20 の取組みの検証に示すとおり様々な取組みを行ってきましたが、各年代の移動において自動車利用から他の交通手段への転換を進めることができなかったため、政策指標の目標を達成できなかったものと考えられます。

なお、今回の検証で、自由目的における自家用車トリップは 20～34 歳の若年層で減少が目立っていることが分かりました。これは情報化社会の進展により、外出率が低下しているものと考えられます。

また、60～64 歳の自動車利用の増加が目立つことがわかりましたが、その理由は定年を迎えた団塊世代が、これまでの通勤目的での自動車利用から自由目的での自動車利用に変わったことによるものと考えられます。図 24 の 60 歳以上の自動車利用割合をみると、第 4 回調査に比べて第 5 回調査では増加していますので、高齢になっても自動車を手放すことができず、自動車利用を続けているものと見受けられます。

後述の年齢別 1 人当たりトリップ数（図 84）をみると、本市の総人口当たりでは高齢者ほど 1 人当たりのトリップ数が少なくなりますが、外出人口当たりでは、高齢者も他の年代と同じ程度のトリップ数で行動しています。

今後、自動車利用割合を少なくするには、本計画期間の 10 年間で高齢者の自動車利用を公共交通などの利用に誘導できるかが課題となります。

イ. 取組みに関する検証

前都市交通マスタープランでは、都市交通ビジョンを実現するため、下記のとおり 4 つの基本目標を設定し、基本目標に基づく 12 の基本方針を掲げ、これまでに様々な取組みを行ってきました。

表 17～表 20 では、主な取組みの検証として、平成 26 年度までの取組みの結果に基づいて、実績・効果、課題を整理しました。

前都市交通マスタープランの基本目標・基本方針

基本目標①：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

- 基本方針①-1：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること
- 基本方針①-2：交通事故を減らす交通安全対策を進めること
- 基本方針①-3：災害に強い交通基盤の整備を進めること

基本目標②：生活に魅力を感じる交通づくり

- 基本方針②-1：生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること
- 基本方針②-2：中心市街地活性化のための交通改善を進めること
- 基本方針②-3：潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること

基本目標③：地域の活力を高める交通づくり

- 基本方針③-1：道路交通の円滑化を進めること
- 基本方針③-2：広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること
- 基本方針③-3：物流交通の適正・効率化を進めること

基本目標④：環境に配慮した交通づくり

- 基本方針④-1：低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること
- 基本方針④-2：環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること
- 基本方針④-3：環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること

図 33 前都市交通マスタープランの基本目標と基本方針

表 17 前都市交通マスタープランにおける取組みの検証（１／４）

基本目標・基本方針・主な取組み・実績・効果・課題	
基本目標①：人にやさしく、安全・安心な交通づくり	
基本方針①-１：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること	
主 な 取 組 み	1. 徒歩・自転車のための道路整備 2. 運行サービスの見直し 3. 車両のバリアフリー化 4. 駅・停留場のバリアフリー化
実 績 ・ 効 果	・ 徒歩・自転車のための道路整備の取組みでは、歩道、自転車通行空間を 3.59 km 整備し、良好な交通環境の構築が進んだ。 ・ 運行サービスの見直しの取組みでは、豊鉄渥美線、路面電車に IC カード「manaca」が導入され、運賃収受の効率が高まった。また、路線バスの終発時刻見直しが行われ、運行サービスの改善が図られた。 ・ 車両のバリアフリー化の取組みでは、49 台の低床式バス車両が導入され、全バス車両に占める低床式バス車両の比率は 30% (H16) から 80% (H25) に向上した。 ・ 駅・停留場のバリアフリー化の取組みでは、5 箇所の電停のバリアフリー化が実施され、バリアフリー化された電停は全 14 電停の半数の 7 電停となった。
課 題	・ 歩道、自転車通行空間の整備延長は目標に達成しておらず、今後も引き続き整備に取り組む必要がある。 ・ 路線バスには IC カードが導入されておらず、今後も引き続き検討を進める必要がある。 ・ 移動円滑化の目標に未対応の駅・電停があることから、今後も引き続き改善に取り組む必要がある。
基本方針①-２：交通事故を減らす交通安全対策を進めること	
主 な 取 組 み	5. 路上の交通安全施設の整備 6. 交通ルールの周知徹底
実 績 ・ 効 果	・ 路上の交通安全施設の整備の取組みでは、競輪場前電停の交通島の整備や、道路のカラー舗装、照明灯設置などを行い、安全性が向上した。 ・ 交通ルールの周知徹底の取組みでは、各種交通安全活動を実施し、市民 1 人当たりの参加回数の目標を達成し、意識啓発が図られ、市内の交通事故発生状況は減少傾向で推移している。
課 題	・ 路面電車では、交通島のない電停や幅員の狭い電停が残っていることから、更なる安全対策の推進に取り組む必要がある。 ・ 更なる交通事故の防止に向けて、自動車運転手、歩行者、自転車利用者などすべての人の交通ルールの遵守とマナー意識の向上に取り組む必要がある。
基本方針①-３：災害に強い交通基盤の整備を進めること	
主 な 取 組 み	7. 道路空間の地震防災対策 8. 緊急輸送道路の整備
実 績 ・ 効 果	・ 道路空間の地震防災対策の取組みでは、橋りょうの耐震化を実施し、道路空間の地震防災対策が進んだ。 ・ 緊急輸送道路の整備の取組みでは、目標の 8.05 km を越える 11.85 km を新たに整備し、緊急輸送道路体系が強化された。
課 題	・ 緊急輸送道路網及び鉄道網等の連携による複数輸送ルート確保や、災害時に交通ネットワークの迅速な再開に向けた体制の整備を図る必要がある。

表 18 前都市交通マスタープランにおける取組みの検証（2/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・実績・効果・課題	
基本目標②：生活に魅力を感じる交通づくり	
基本方針②-1：生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること	
主な取組み	9. 公共交通の確保 10. 公共交通空白地域への支援 11. 生活道路の改善 12. 生活道路の再編
実績・効果	- 公共交通の確保の取組みでは、地域が主体となって検討するコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の仕組みを導入し、4地区で運行を開始した。 - 公共交通空白地域への支援の取組みでは、コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行によって、市内の公共交通利用圏域内の人口割合が、80.4%（H17）から84.6%（H25）に向上し、地域の状況に応じた公共交通の確保に取り組むことが出来た。 - 生活道路の改善・再編の取組みでは、生活道路を247km整備し、利用しやすい道路整備が進んだ。
課題	生活道路の改善・再編の整備延長は目標に達成しておらず、今後も引き続き整備に取り組む必要がある。
基本方針②-2：中心市街地活性化のための交通改善を進めること	
主な取組み	13. 新型路面電車の導入 14. 歩行者優先ゾーンの導入
実績・効果	- 新型路面電車の導入の取組みでは、低床車両の「ほつトラム」が1編成導入され、利用者の増加に寄与したとともに、まちの魅力を高めることが出来た。 - 歩行者優先ゾーンの導入の取組みでは、中心市街地の広小路通り等において、イベントと合わせて歩行者天国を実施するなど、中心市街地の活性化のための取組みを継続して行っており、休日の駅前商業ゾーンの歩行者通行量が平成19年から平成25年にかけて増加している。
課題	中心市街地の更なる活性化に寄与するため、今後も引き続き歩きやすい空間の確保などに取り組む必要がある。
基本方針②-3：潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること	
主な取組み	15. 街路樹の充実 16. 滞留空間や休憩場所の設置
実績・効果	- 街路樹の充実の取組みでは、平成24年3月の「とよはし緑の基本計画」の改訂を受け、街路樹本数は平成22年度（24,844本）から現状維持を継続している。 - 滞留空間や休憩場所の設置の取組みでは、電停でのバリアフリー化に併せた上屋の改善や広告付バス停の整備などが行われ、ゆとりある交通空間がつくられた。
課題	バス停や電停のゆとりある交通空間の確保に、引き続き取り組む必要がある。

表 19 前都市交通マスタープランにおける取組みの検証（3/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・実績・効果・課題	
基本目標③：地域の活力を高める交通づくり	
基本方針③-1：道路交通の円滑化を進めること	
主 な 取 組 み	17. バイパスや環状道路などの整備
実 績 ・ 効 果	・ バイパスや環状道路などの整備の取組みでは、18.68 kmの幹線道路を新設し、市内道路交通の旅行速度の向上や混雑度の緩和が図られた。
課 題	・ 商業地や業務地を行き来する道路交通や、市内を通過する道路交通などによって、市街地や臨海部などで交通渋滞が発生していることから、緩和に向けて取り組む必要がある。
基本方針③-2：広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること	
主 な 取 組 み	18. 鉄道の速達性向上 19. 隣接市町と連携した公共交通の確保
実 績 ・ 効 果	・ 鉄道の速達性向上の取組みでは、J R 東海道本線と名鉄名古屋本線における特別快速や快速特急の運行により、名古屋方面の速達性が確保されている。 ・ 隣接市町と連携した公共交通の確保の取組みでは、「夏休み小学生 50 円バス」などを実施し、隣接自治体との連携が進んだ。
課 題	・ 行政界を越える移動に対応するため、隣接自治体との連携に引き続き取り組む必要がある。 ・ 2027 年（平成 39 年）に、東京～名古屋間で予定されている超電導リニアによる中央新幹線の開業を見据えた対応に取り組む必要がある。
基本方針③-3：物流交通の適正・効率化を進めること	
主 な 取 組 み	20. 物流基盤の高度化・整備 21. トラックから船舶や鉄道への転換
実 績 ・ 効 果	・ 物流基盤の高度化・整備の取組みでは、三河港の年間コンテナ取扱量が目標の 44,000 TEU を越える 72,083TEU の取り扱いが行われた。
課 題	・ 臨海部において、通勤交通や物流交通での渋滞が発生していることから、物流基盤周辺の道路交通の円滑化に取り組む必要がある。

表 20 前都市交通マスタープランにおける取組みの検証（４／４）

基本目標・基本方針・主な取組み・実績・効果・課題	
基本目標④：環境に配慮した交通づくり	
基本方針④-１：低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること	
主 取 組 み	22. 近郊・郊外部の交通結節点の整備 23. パーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進 24. エコカーの普及
実 績 ・ 効 果	・近郊・郊外部の交通結節点の整備及びパーク＆ライド・サイクル＆ライドの推進の取組みでは、豊鉄渥美線及び路面電車沿線にパーク＆ライド駐車場が 84 台新設され、さらに路面電車沿線にサイクル＆ライド駐輪場 1 箇所が新設され、交通結節機能が高められた。 ・エコカーの普及の取組みでは、アイドリングストップなどエコドライブへの取組みの事業者啓発を 668 件実施し、環境負荷低減への取組みが進んだ。
課 題	・上位計画で位置付けられた交通結節点については、今後も引き続き交通結節機能を高める検討を進める必要がある。 ・自動車の利用割合は多くを占めているので、今後も引き続きエコカーの普及に取り組む必要がある。
基本方針④-２：環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること	
主 取 組 み	25. バス路線の幹線化 26. 住民ニーズに応える路線の設定
実 績 ・ 効 果	・住民ニーズに応える路線の設定の取組みでは、市民病院への直通路線などが設定され、利便性の向上が図られた。
課 題	・バス路線の幹線化の取組みは、公共交通ネットワークの方針が明確になっておらず、着手することが出来ていないので、今後も引き続き検討を進める必要がある。
基本方針④-３：環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること	
主 取 組 み	27. ノーカーデーの普及 28. 時差出勤やフレックスタイム制の奨励 29. 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施 30. 環境行動に対する特典制度の導入
実 績 ・ 効 果	・ノーカーデーの普及の取組みでは、平成 25 年から世界イベントの「カーフリーデー」に参加するとともに、豊橋市役所においてはエコ通勤の取組みを率先して行い、普及・啓発に努めた。 ・時差出勤やフレックスタイム制の奨励の取組みでは、市内の一部の企業で出勤時間をずらす取組みや、共同通勤バス社会実験の取組みを企業と連携して実施し、交通量減少の効果があつた。 ・交通意識の変革促進プログラムの作成・実施及び環境行動に対する特典制度の導入の取組みでは、公共交通利用者、学生、事業者、転入者などを対象に、交通意識を変える取組みを行い、市民意識の変革が促進された。
課 題	・自動車の運輸部門における二酸化炭素排出量が 9 割を超えていることから、今後も引き続き交通行動や市民意識の変革に向けて取り組む必要がある。

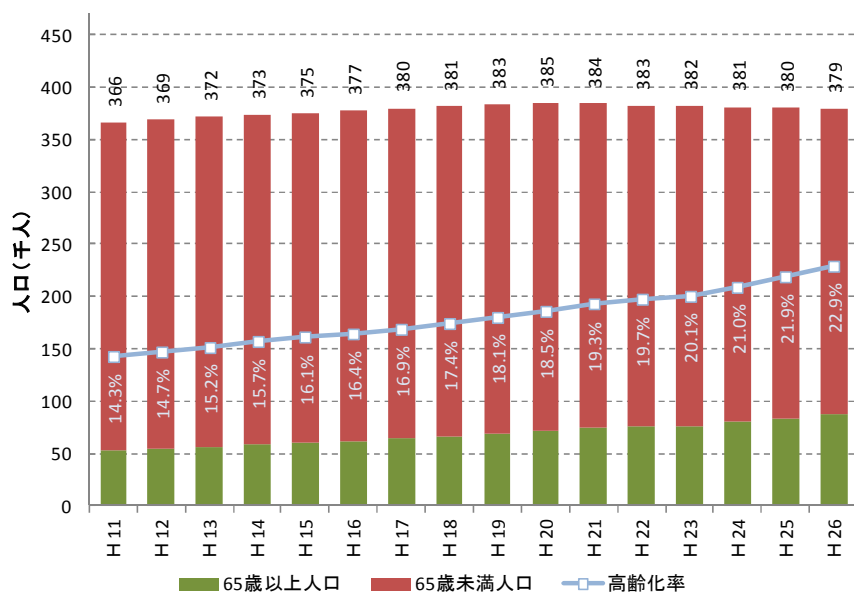
参考資料 2. 本市の概況

ア. 人口動向

(ア) 人口の推移

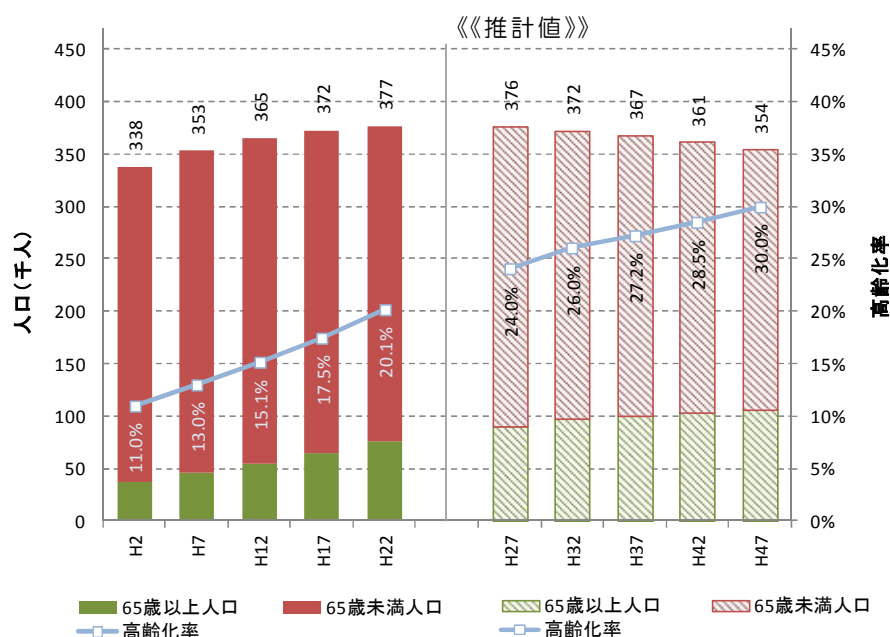
住民基本台帳によると、人口の推移は、平成 20 年度をピークとして平成 21 年度には減少に転じています。(図 34)

「豊橋市人口ビジョン」によると、市の将来人口は今後も減少が続き、人口減少の緩和に取り組んだ場合においても、平成 47 年には約 35.4 万人に減少し、高齢化率は 30%に達すると予測されています。(図 35)



資料：住民基本台帳に基づくデータより作成（各年 10 月 1 日現在）

図 34 住民基本台帳でみる豊橋市の人口推移



資料：H2～22 は国勢調査、H27 以降の推計値：豊橋市

図 35 国勢調査でみる豊橋市の人口推移（H27以降は推計値）

(イ) 市街化区域・D I D※の変遷

市街化区域は 61.84 k m²で、市域全体 (261.86 k m²) の約 24%を占めています (図 36)。D I Dの面積と人口は微増傾向にありますますが、人口密度が減少傾向にあります (図 37)。

平成 22 年度時点の市全体人口のうち、市街化区域内の居住人口が約 78%、D I D内が約 71%を占めています。

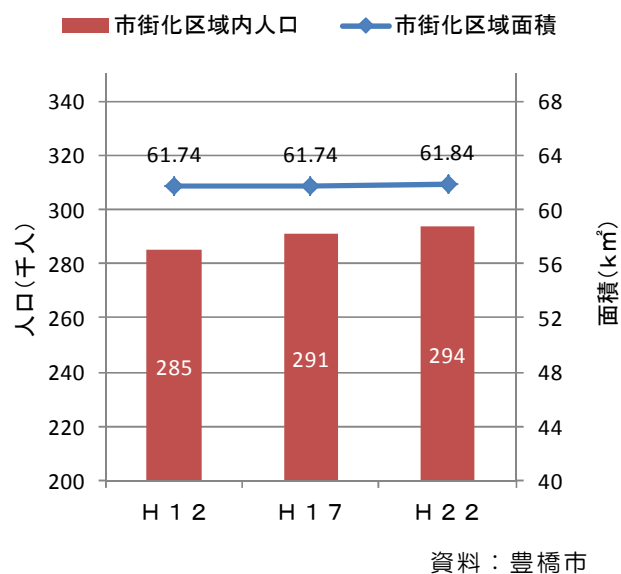


図 36 市街化区域の面積と人口の推移

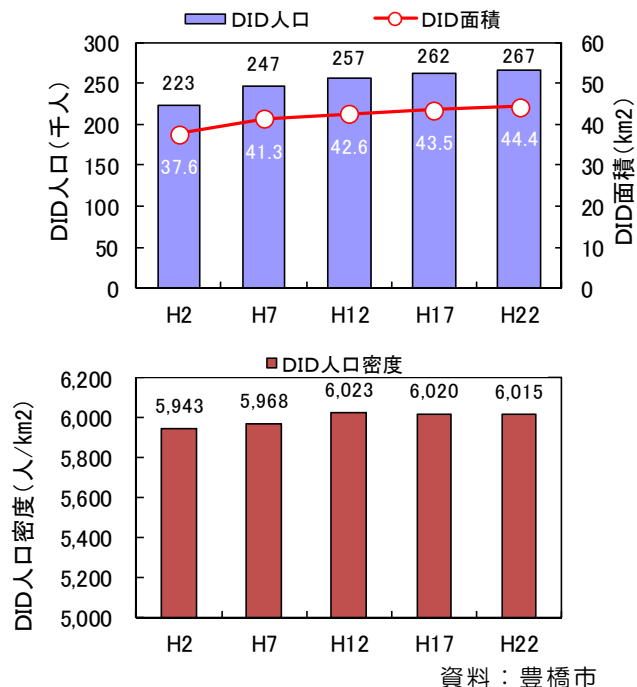
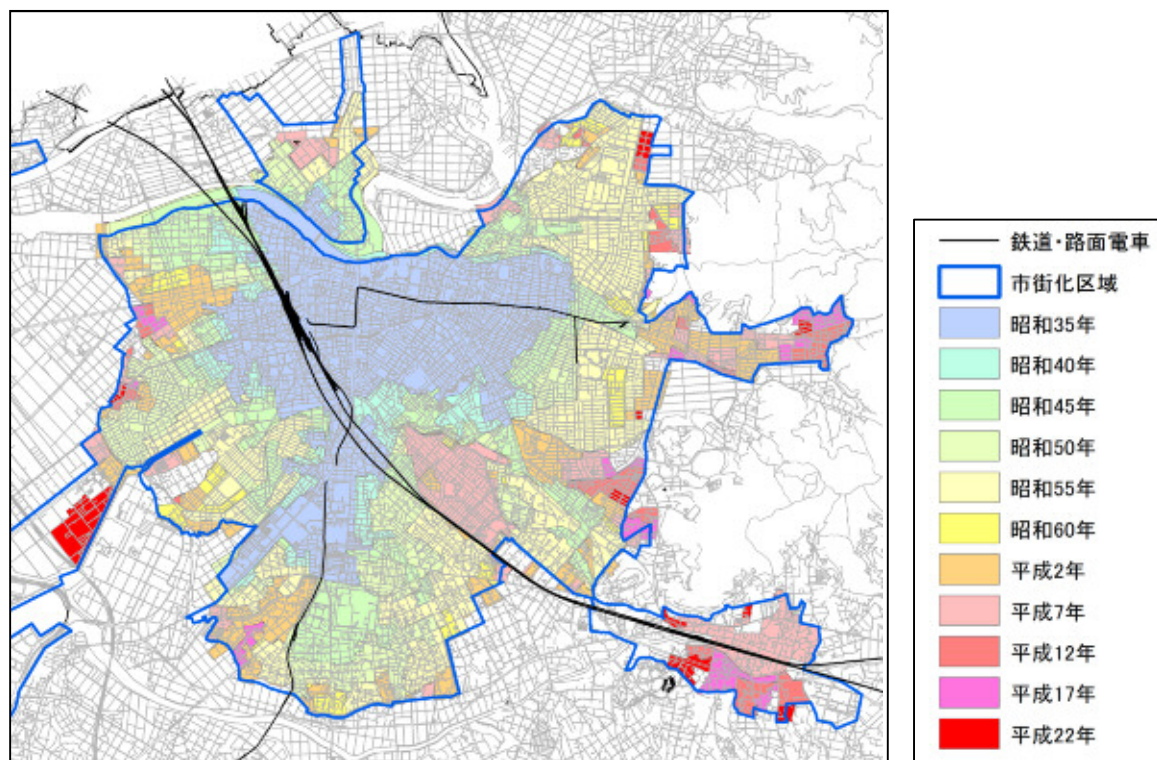


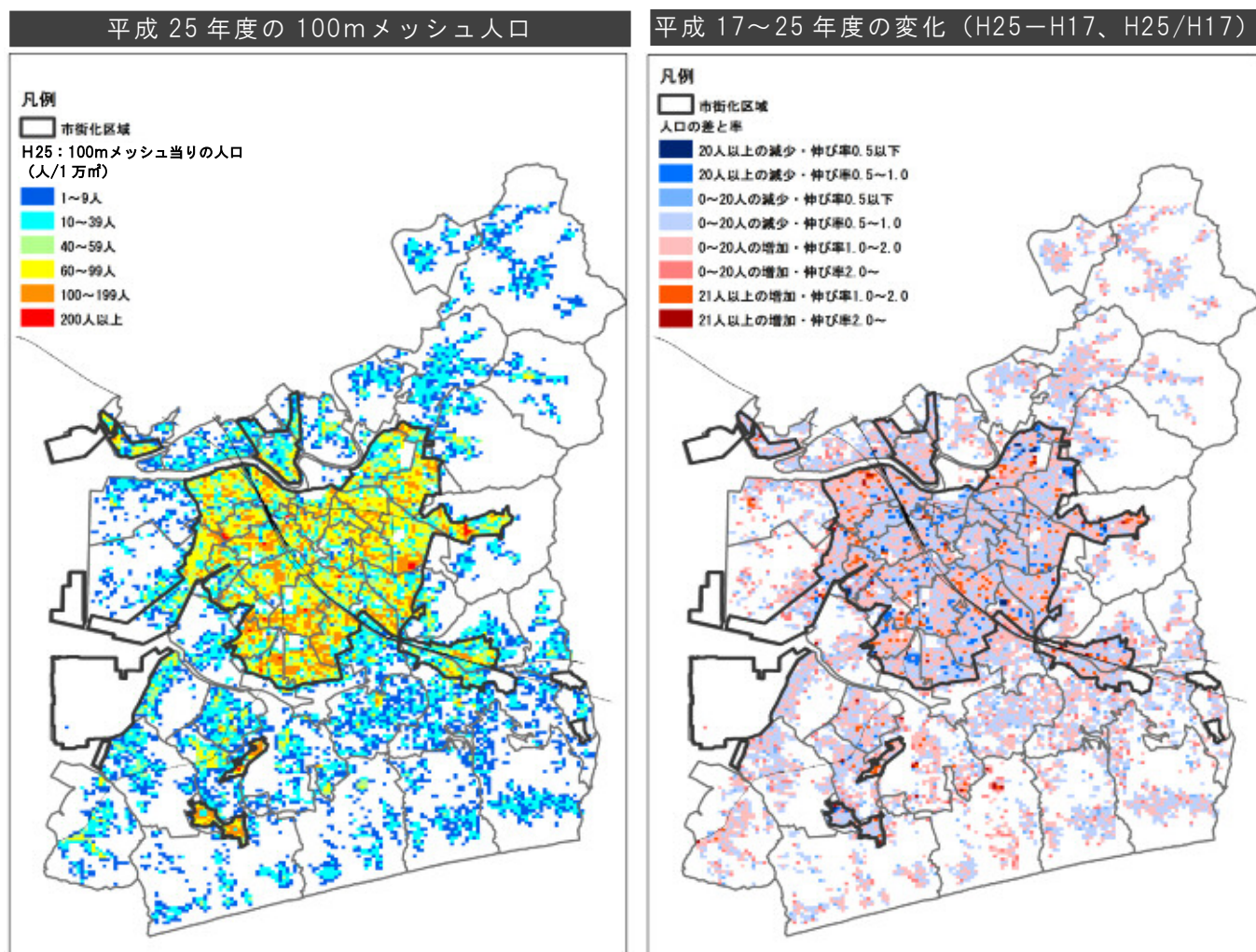
図 37 D I D人口・面積の推移



※ D I D：人口集中地区の略。人口密度の高い地域をいい、人口密度が1km²につき4,000人以上の国勢調査基本単位区等が市区町村内で互いに隣接し、その人口の合計が5,000人以上となる地区。

(ウ) 人口分布の変化

人口は主に市街化区域内に集中しているものの、市街化区域外の一部では、人口が増加している地区が見られます。(図 39)



資料：人口は住民基本台帳に基づくデータより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

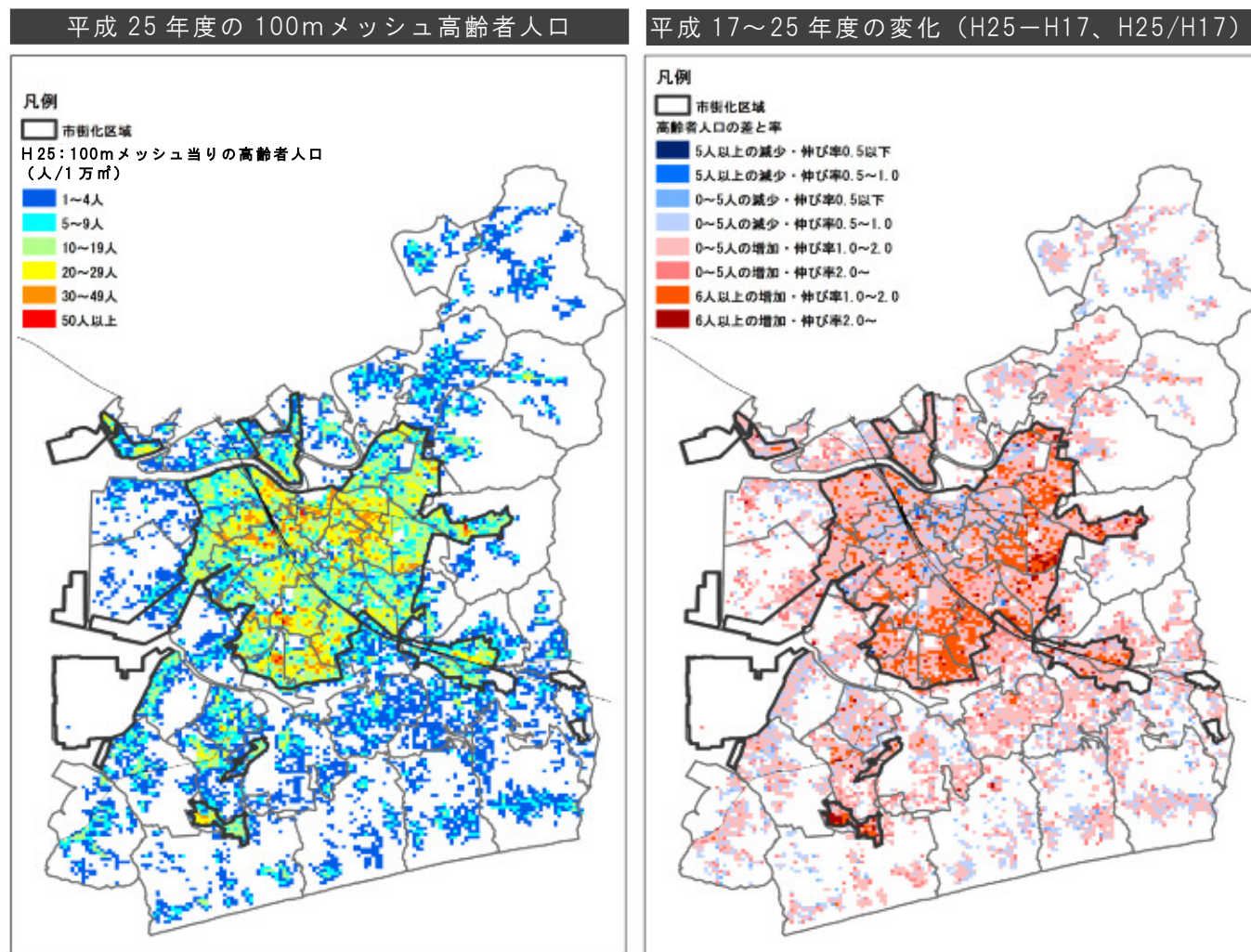
図 39 人口分布（左）と変化（右）：100mメッシュ当たり
(変化は平成25年度と平成17年度の比較)

(エ) 高齢者の人口分布の変化

① 高齢者人口

高齢者の人口は市街化区域内が多く、特に中心部で多い状況にあります。

高齢者人口の増加数・伸び率は、市街化区域内の外延部で大きくなっています。(図 40)

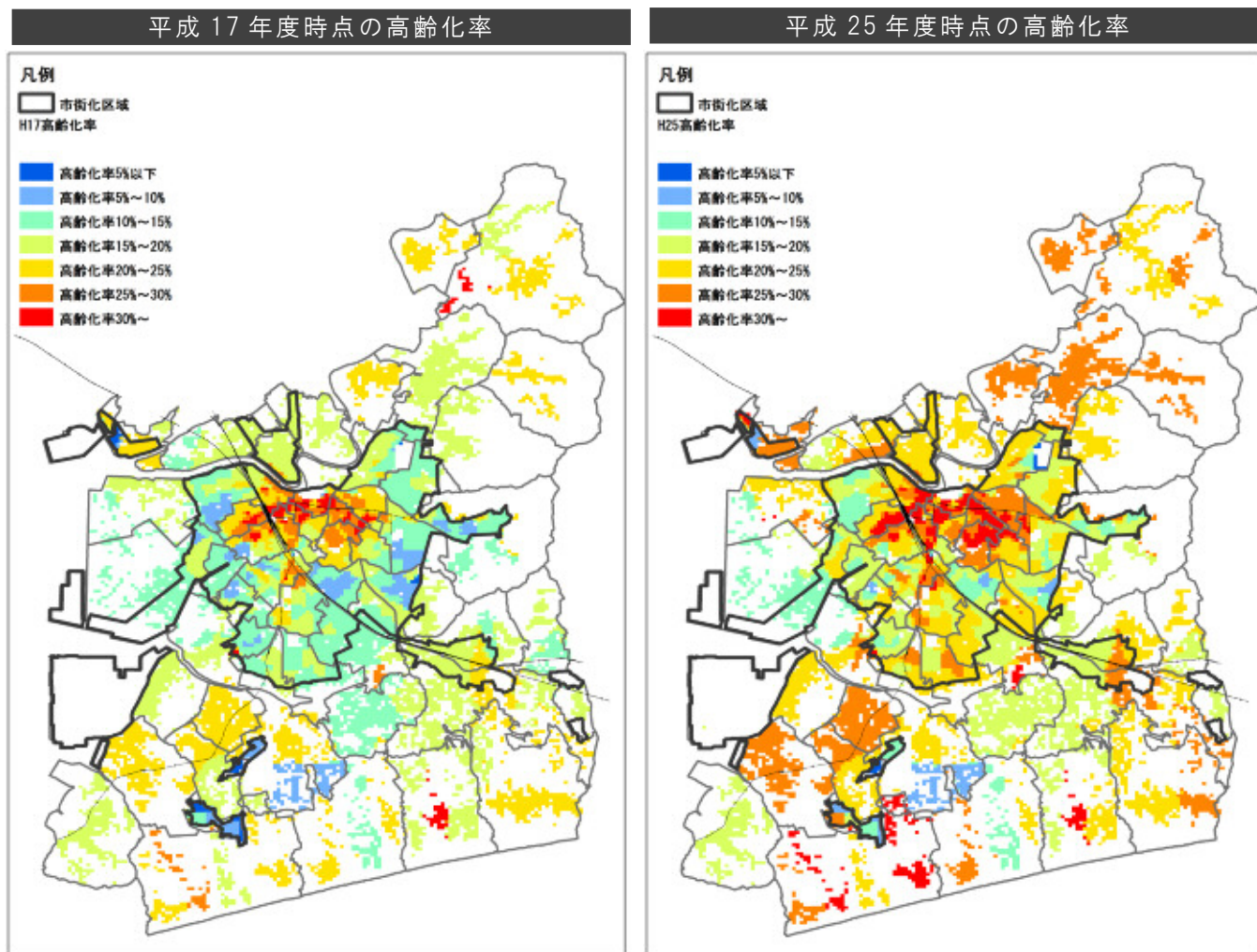


資料：人口は住民基本台帳に基づくデータより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

図 40 高齢者人口分布（左）と変化（右）：100mメッシュ当たり
（変化は平成 25 年度と平成 17 年度の比較）

② 高齢化率

平成 17 年度の高齢化率は、市の中心部が高く、周辺部で低くなっていますが、平成 25 年度では、市の中心部に加えて、周辺部で高齢化が大きく進展し、市全体で高齢化率が高くなっています。(図 41)



資料：人口は住民基本台帳に基づくデータより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

図 41 高齢化率（左：平成17年度、右：平成25年度）：100mメッシュ当たり

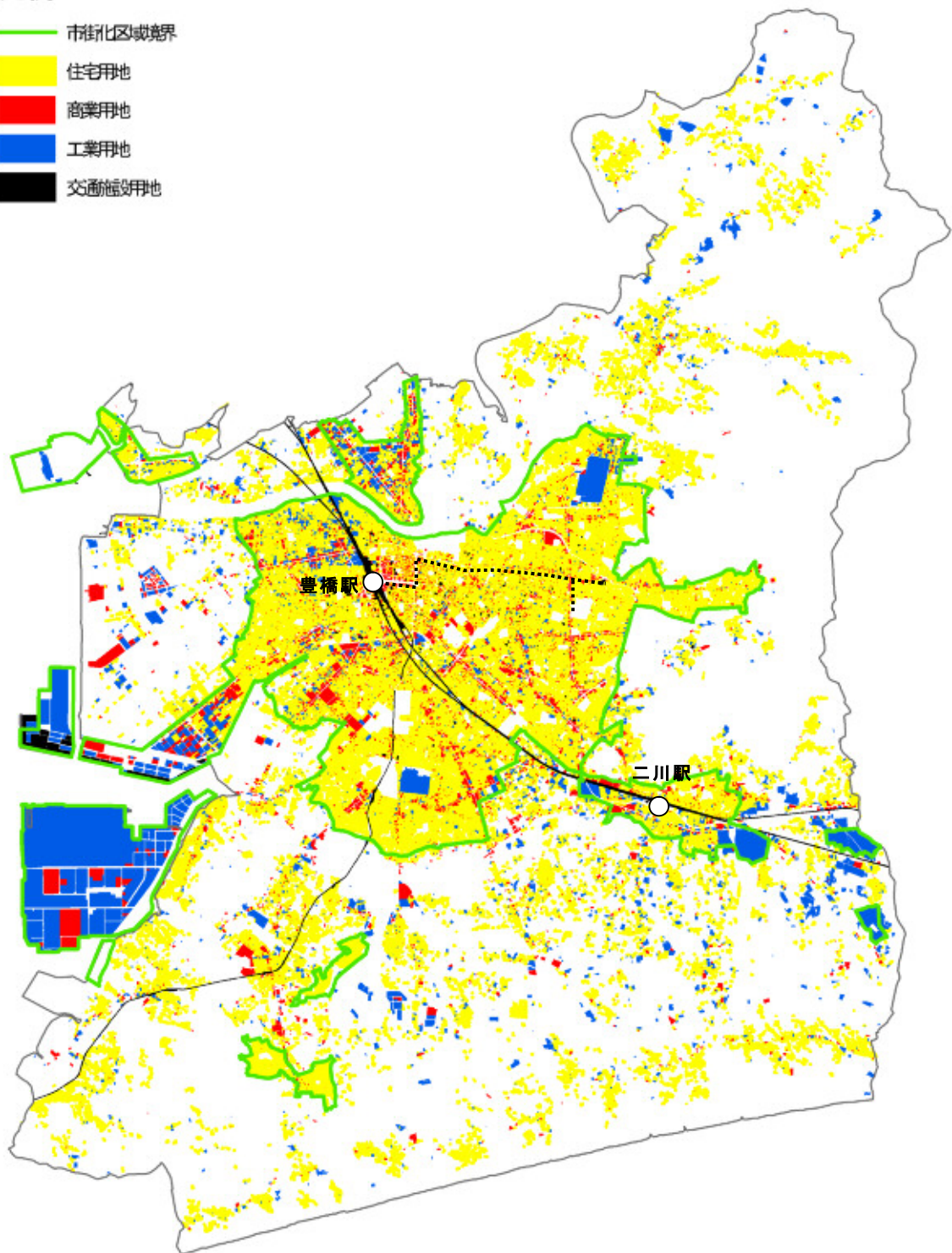
イ. 土地利用

住宅や商業系の土地利用は、豊橋駅周辺の市街化区域内に目立っています。(図 42)

工業系の土地利用は、臨海部や静岡県境付近に目立っています。

凡例

- 市街化区域境界
- 住宅用地
- 商業用地
- 工業用地
- 交通施設用地



資料：豊橋市都市計画基礎調査

図 42 土地利用現況図（平成25年度）

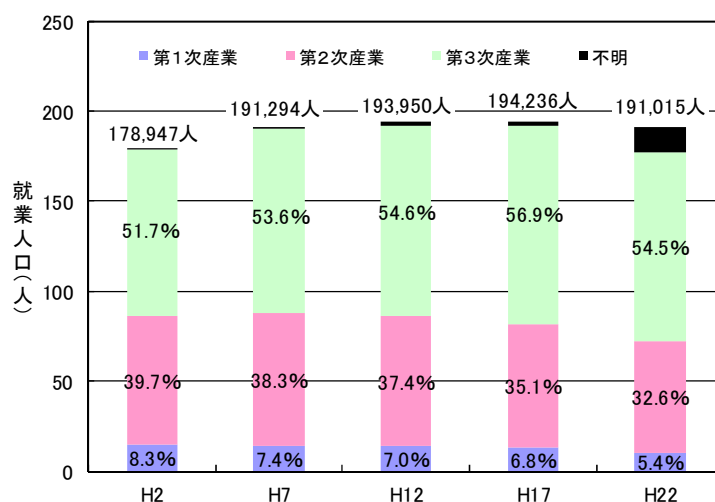
ウ. 産業

平成22年度の市全体の就業人口は、平成17年度に比べて減少しており、3区分の各産業の就業人口についても減少しています。(図43)

構成比率の多い工業と商業の生産活動に関わる状況の推移は、工業、商業ともに製造品出荷額・商品販売額は平成14年度以降で増加していますが、事業所・商店数は減少傾向にあります。(図44)

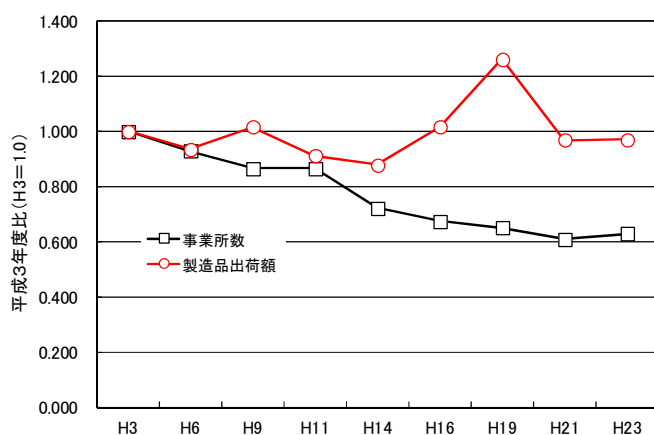
事業所と従業員の分布は、工業では臨海部や静岡県境付近で、商業では豊橋駅周辺やその西部の校区で多くなっています。(図45)

事業所と従業員の数の変化は、工業、商業とも平成19年度に比べ、平成23年度では減少している校区が多くなっています。特に商業の事業所数はほとんどの校区で減少しています。(図46)

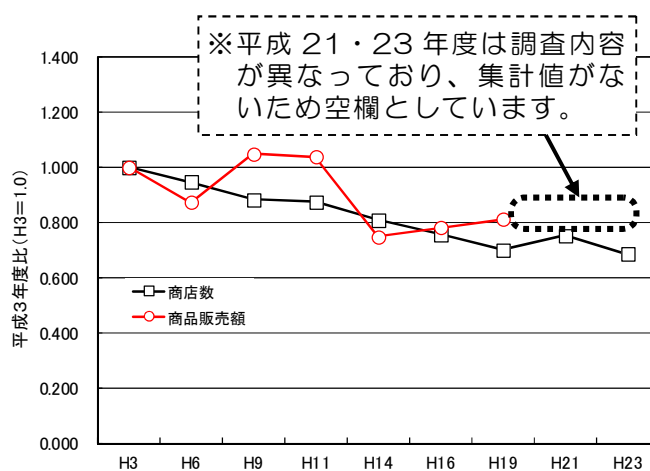


資料：国勢調査

図43 産業別就業人口の推移

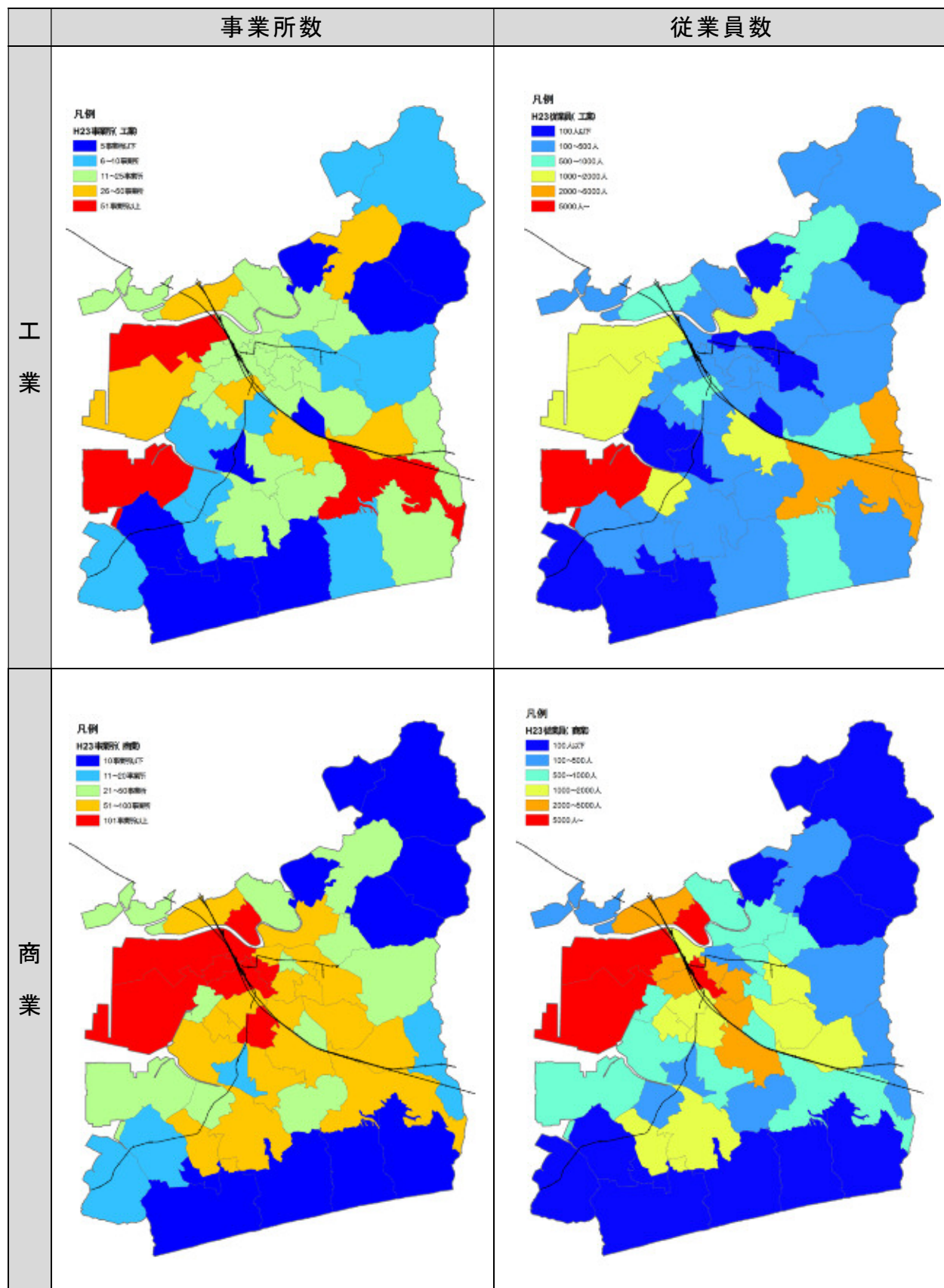


資料：工業統計調査



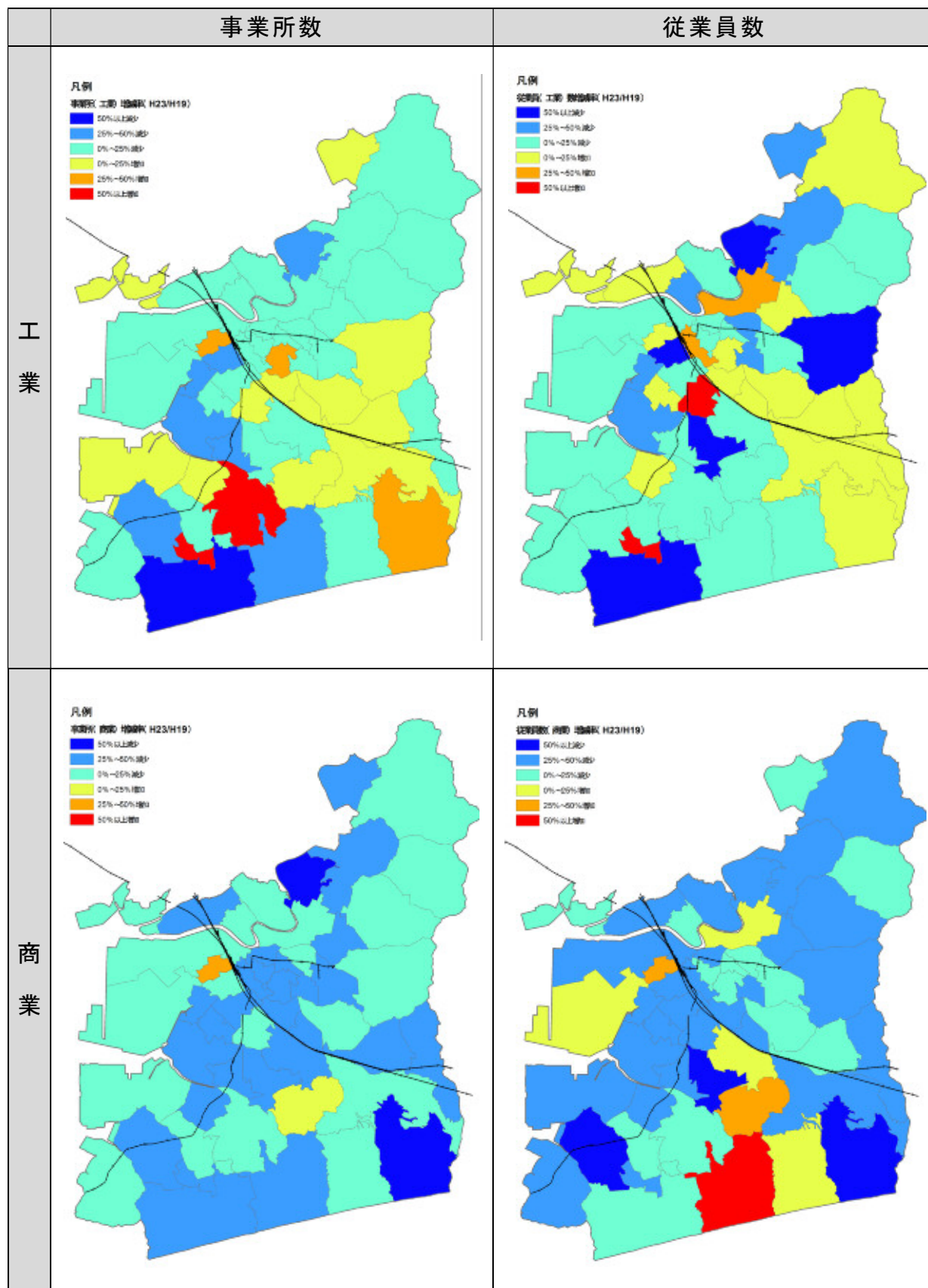
資料：商業統計調査(H3～H19)
経済センサス基礎調査(H21)
経済センサス活動調査(H23)

図44 工業の生産活動(左図)及び商業の生産活動に関わる状況(右図)の推移(H3=1.0)



資料：平成 24 年経済センサス活動調査 調査結果報告書より作成（平成 23 年実績）

図 45 工業・商業に関する事業所と従業員の分布（小学校区）



注) 比較は、工業と商業の比較年度を合わせるため、平成19年度と平成23年度を比べている。

資料: 平成19年商業統計調査結果報告書、平成24年経済センサス活動調査 調査結果報告書より作成

図46 工業・商業に関する事業所と従業員の割合の変化(平成23年/平成19年)

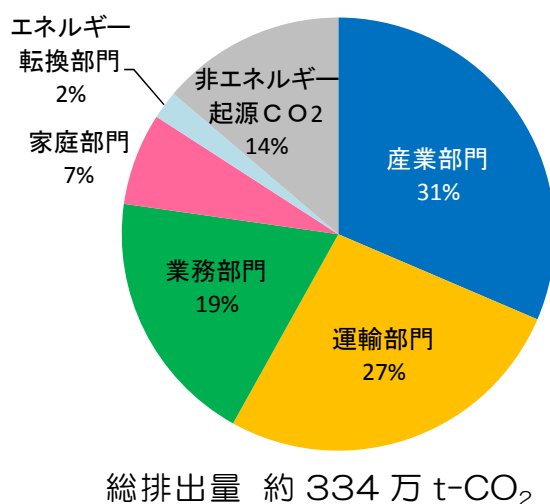
エ. 環境

近年、温室効果ガスによる地球温暖化が、世界的に問題となっています。

その中でも温室効果ガスの 93%を占める二酸化炭素の排出量をみると、日本では運輸部門からの排出量が 2 億 1,500 万トンで全体の約 2 割を占めています。

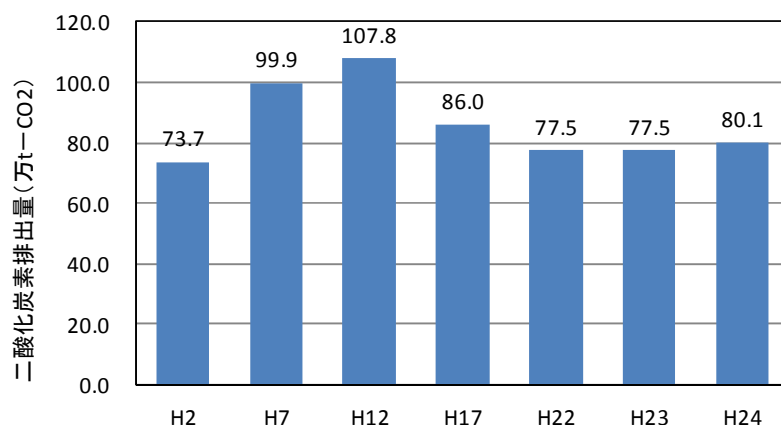
本市における二酸化炭素の排出量をみると、総排出量は平成 24 年時点で約 334 万トン、そのうち、運輸部門が占める割合は 27%で、全国の割合よりも多くなっています。(図 47)

その中でも自動車による二酸化炭素の排出量は、平成 12 年をピークに減少傾向にありますが、平成 24 年では約 80 万トン(図 48)、運輸部門の二酸化炭素総排出量約 89 万トンの約 90%を占めています。



資料：豊橋市

図 47 豊橋市における二酸化炭素排出量の部門別割合 (H24)



資料：豊橋市

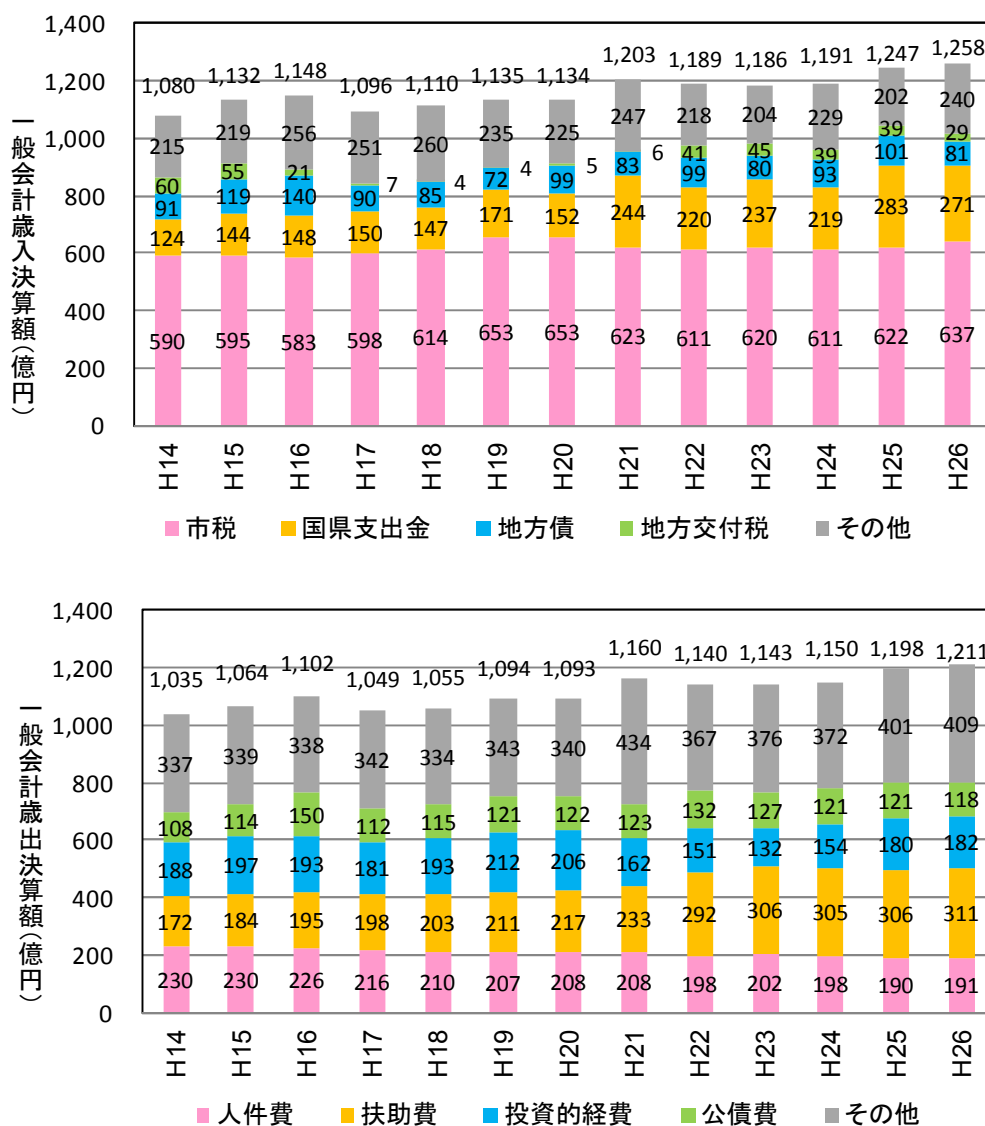
図 48 自動車による二酸化炭素排出量の経年変化

オ. 財政

歳入・歳出総額は、ほぼ 1,100～1,200 億円で推移しています。

歳入の約 5 割を占める市税は、平成 21 年度以降は景気低迷により減少していましたが、平成 25 年度からは増加に転じています。（図 49：上図）

歳出の総額は増加傾向にあり、扶助費は子ども手当創設や生活保護費の増加等により増加しています。（図 49：下図）



資料：豊橋市

図 49 一般会計の歳入（上図）、歳出（下図）の推移

カ. 交通体系

(ア) 公共交通

① これまでのバス路線の廃止状況

市内のバス路線は、利用者の減少や採算性の問題から、主に市の北部や南部の郊外部において廃止が進んできました。(図 50)

廃止された一部の地区では、地域住民が主体となって運営するコミュニティバス(「地域生活」バス・タクシー)によって、日常の移動手段が確保されています。

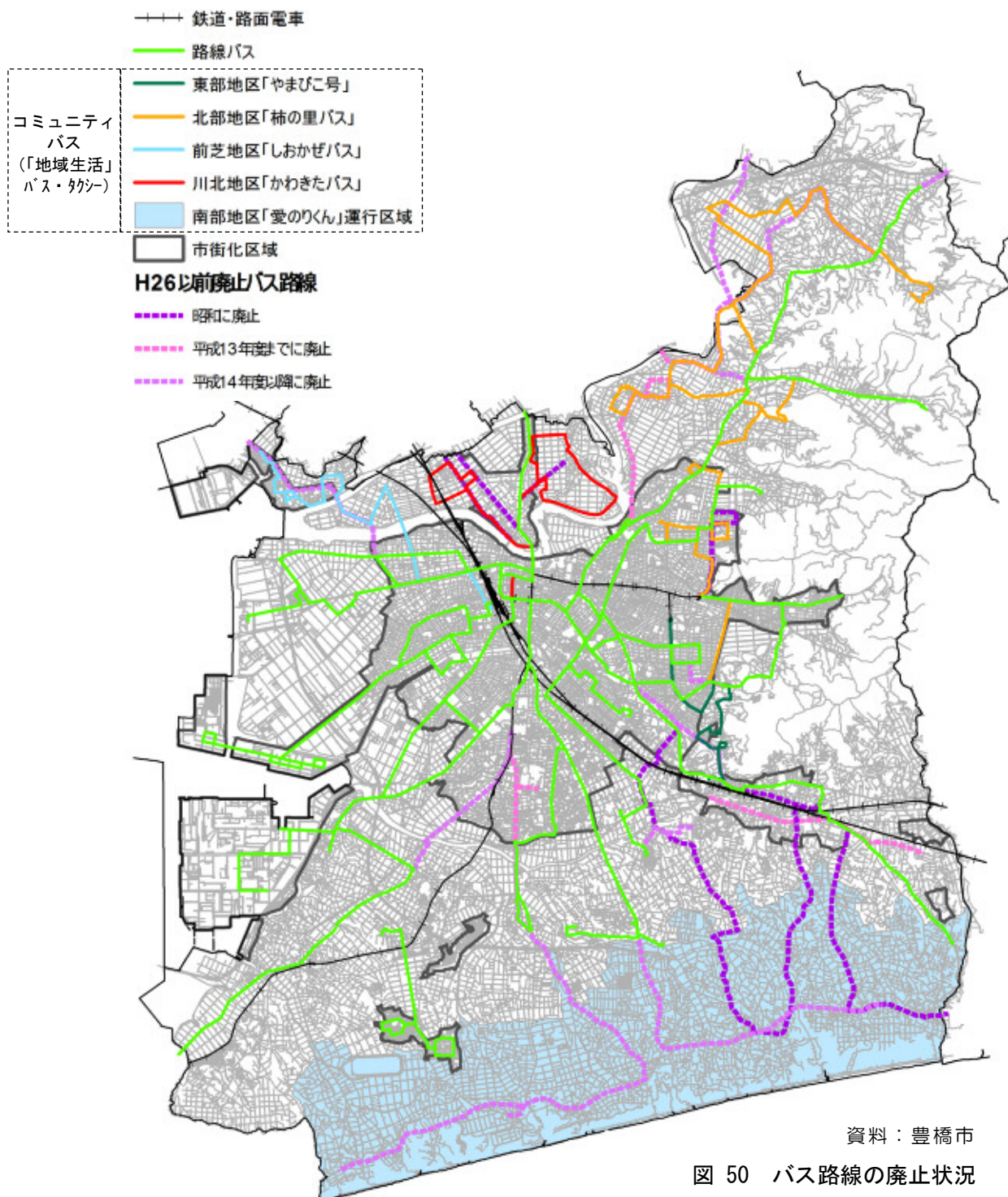


図 50 バス路線の廃止状況

② コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の概要

本市で運行されているコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）は、現在、東部・北部・前芝・南部・川北の5地区です。概要については表 21、表 22 のとおりです。

表 21 コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の概要：その 1（平成28年1月現在）

路線名	運行概要	
東部地区	地域運営団体	東山バス運営協議会
「やまびこ号」 	運行事業者	東海交通(株)
	運行開始日	実証運行：平成 20 年 7 月 本格運行：平成 23 年 4 月
	運行形態	定時定路線型
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	11 便
	停留所	20箇所
	車両	ジャンボタクシー（乗客定員9名）
	運賃	大人200円・小学生100円、小学生未満無料、
北部地区	地域運営団体	石巻・下条地域交通推進委員会
「柿の里バス」 	運行事業者	豊鉄タクシー(株)
	運行開始日	実証運行：平成 22 年 10 月 本格運行：平成 25 年 4 月
	運行形態	定時定路線型（一部区域運行（予約制））
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	8便
	停留所	50箇所
	車両	ジャンボタクシー（乗客定員9名）
	運賃	大人200円～500円（小学生半額）小学生未満無料
前芝地区	地域運営団体	しおかぜバス運営協議会
「しおかぜバス」 	運行事業者	東海交通(株)
	運行開始日	実証運行：平成 25 年 10 月（実証運行中）
	運行形態	定時定路線型
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	12便
	停留所	18箇所
	車両	ジャンボタクシー（乗客定員13名）
	運賃	大人200円～400円（小学生半額）小学生未満無料

表 22 コミュニティバス(「地域生活」バス・タクシー)の概要: その2 (平成28年1月現在)

路線名	運行概要	
南部地区	地域運営団体	表浜地域公共交通推進委員会
「愛のりくん」	運行事業者	細谷・小沢地区: 東海交通(株)、高豊地区: 豊鉄タクシー(株)
 	運行開始日	実証運行: 平成 25 年 10 月 (実証運行中)
	運行形態	区域運行 (予約制)
	運行日	細谷二川系統・小沢二川系統: 月曜日～金曜日の平日 細谷イオン系統・小沢イオン系統: 火曜日・木曜日 高根芦原系統・豊南大清水系統: 月曜日～金曜日の平日
	運行本数	細谷二川系統: 6 便 細谷イオン系統: 4 便 小沢二川系統: 6 便 小沢イオン系統: 4 便 高根芦原系統: 6 便 豊南大清水系統: 6 便
	ミーティングポイント	細谷二川系統・細谷イオン系統: 4 3 箇所 小沢二川系統・小沢イオン系統: 4 3 箇所 高根芦原系統: 2 1 箇所 豊南大清水系統: 4 1 箇所
	車両	中型タクシー (乗客定員 4 名)
	運賃	大人 300 円～500 円 (小学生半額) 小学生未満無料
川北地区	地域運営団体	かわきたバス運営委員会
「スマイル号」	運行事業者	東海交通(株)
	運行開始日	実証運行: 平成 28 年 1 月 (実証運行中)
	運行形態	定時定路線型
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	下地・津田線: 4 便 大村線: 4 便
	停留所	下地・津田線: 1 3 箇所 大村線: 9 箇所
	車両	ジャンボタクシー (乗客定員 9 名)
	運賃	大人 200 円～300 円 (小学生半額) 小学生未満無料

③ 利用者数

路面電車の輸送人員は、昭和 38 年度をピークに昭和 59 年度まで急激に減少しましたが、それ以降は概ね横ばいで推移しています。路線バスの輸送人員は一貫して減少傾向で推移していましたが、近年は下げ止まりの傾向にあります。(図 51)

鉄道主要駅の豊橋駅（J R と名鉄含む）と二川駅の乗客数は、平成 13 年度以降は緩やかな増加傾向が見られましたが、近年ではほぼ横ばいとなっています。(図 52)

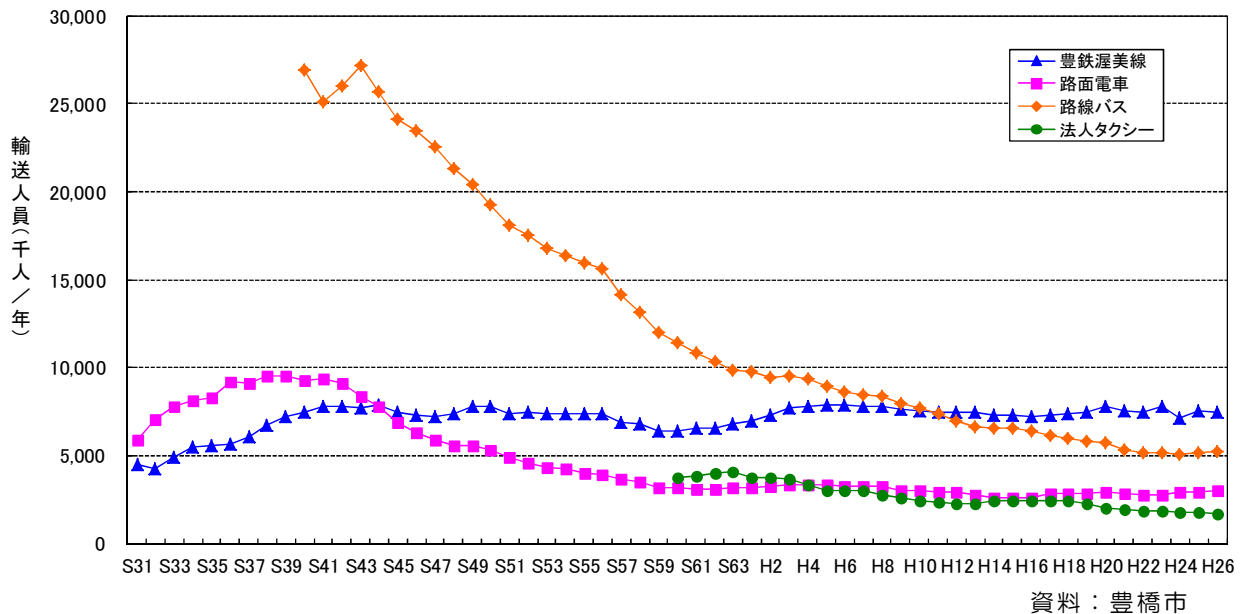


図 51 豊鉄渥美線、路面電車、路線バス、法人タクシーの輸送人員の推移

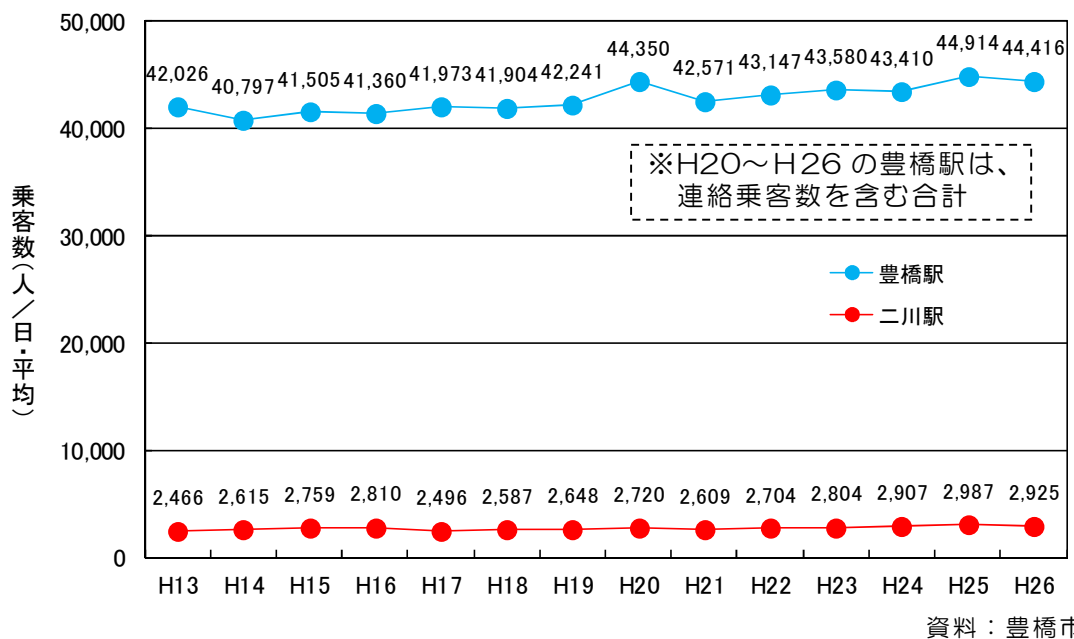


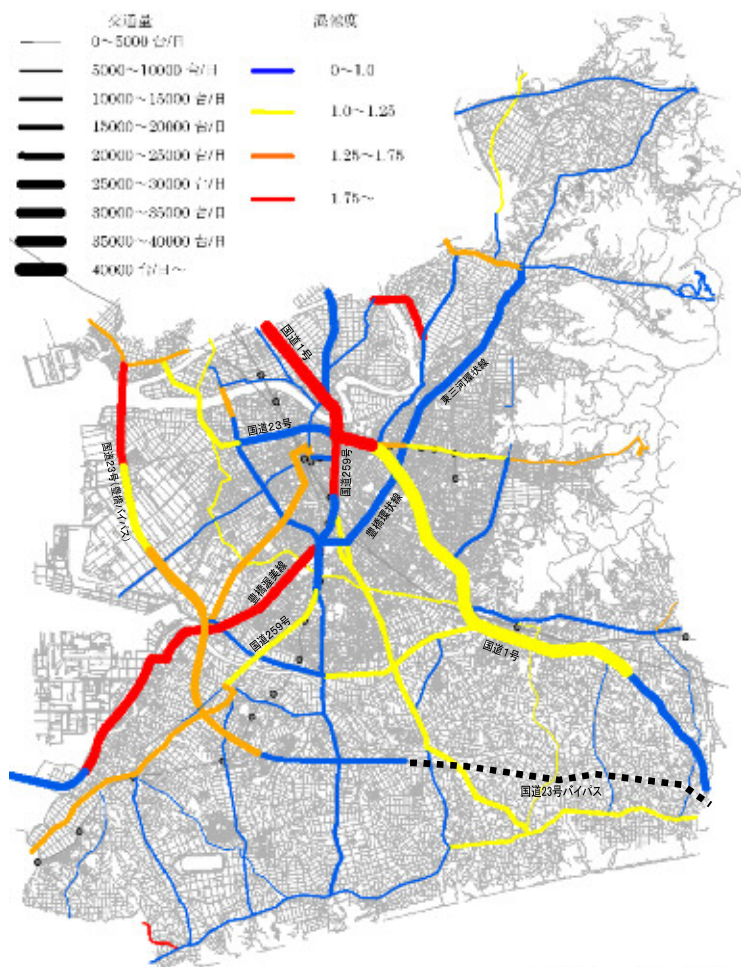
図 52 豊橋駅と二川駅の乗客数の推移

(1) 自動車交通

① 主要道路交通量

道路交通量は、市を北西～南東方向に通る国道1号が最も多く、次いで市西部の臨港地区周辺の国道23号バイパスや豊橋渥美線などが多い状況にあり、豊橋駅周辺や臨海部周辺の道路の混雑度が高くなっています。(図53)

国道23号バイパスが平成25年6月に県境まで開通したため、現時点では周辺道路の円滑化がより図られています。

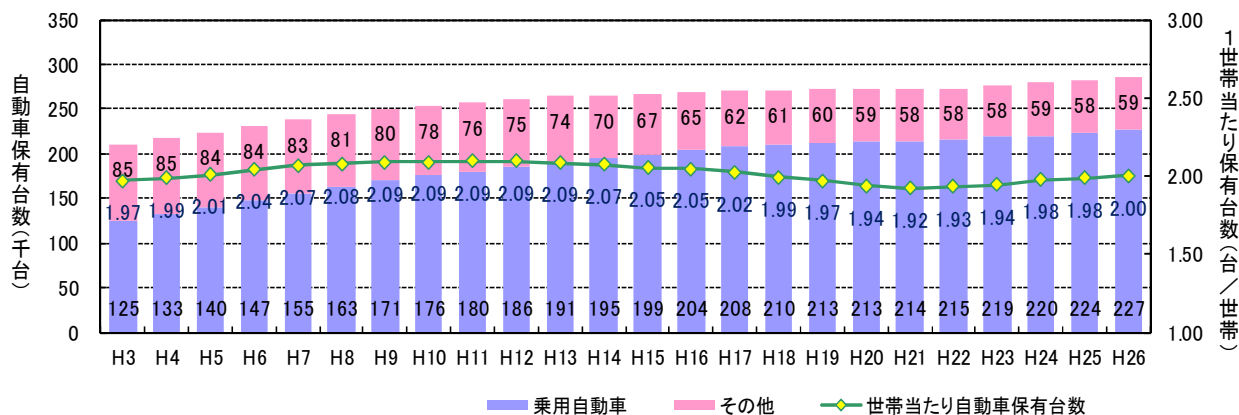


資料：道路交通センサス

図 53 主要道路の交通量と混雑度（平成22年）

② 自動車保有台数の推移

自動車保有台数の約7～8割を占める乗用自動車は増加傾向にあります。(図54)



資料：豊橋市

図 54 自動車保有台数の推移

キ. 市内の移動実態

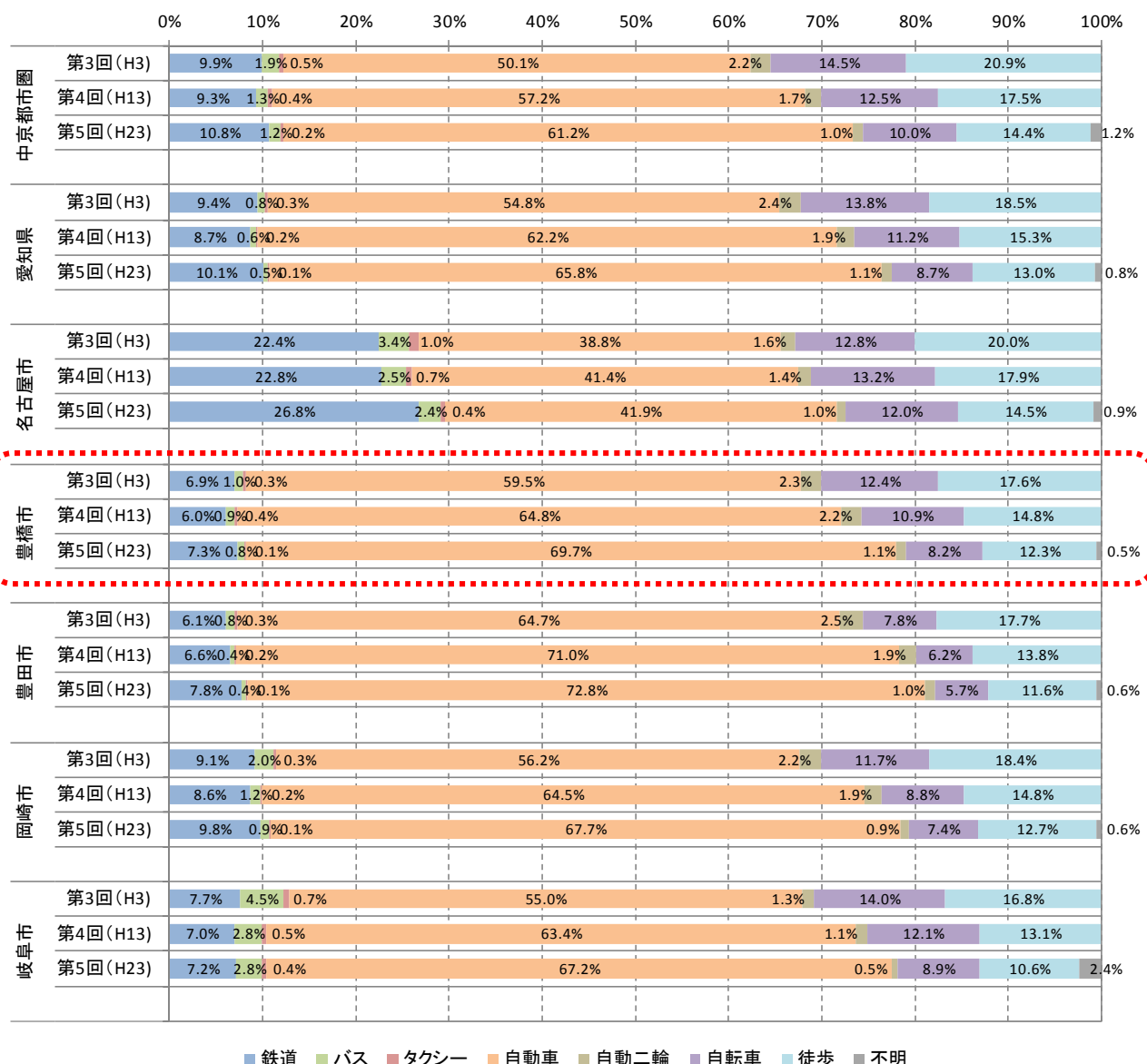
(ア) 代表交通手段の割合

中京都市圏パーソントリップ調査における代表交通手段の自動車分担率をみると、自動車の占める割合が最も多くなっています。第3回(H3)から第5回(H23)の推移をみると、自動車の比率が増加し、自動車への依存度が高まっており、本市は中京都市圏や愛知県内の平均よりも構成比は高くなっています。(図 55)

鉄道の比率は第3回(H3)から第4回(H13)にかけて減少していますが、第5回(H23)で増加しています。自転車と徒歩の比率は、第3回(H3)から第5回(H23)にかけて減少しています。

■代表交通手段割合

※第3回圏域での集計(トリップベース)



注) 愛知県は名古屋市内マトリップを除く。

資料: 中京都市圏パーソントリップ調査

図 55 代表交通手段の構成

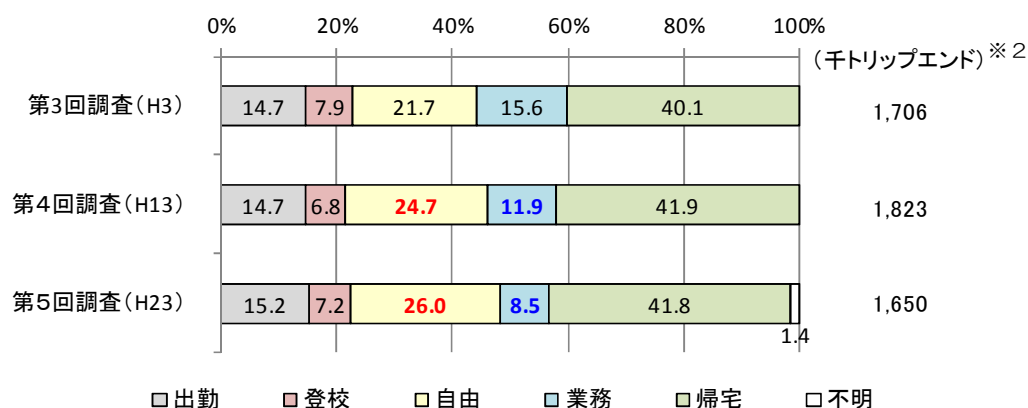
(イ) トリップ数

本市の人口は増加（H13：351,625人⇒H23：363,889人 ※調査対象年齢の5歳以上）しているものの、総トリップ※¹数は図 23 に示すように減少しており、その中でも自転車と徒歩のトリップ数は大きく減少しています。

(ウ) 目的別の発生集中量の割合

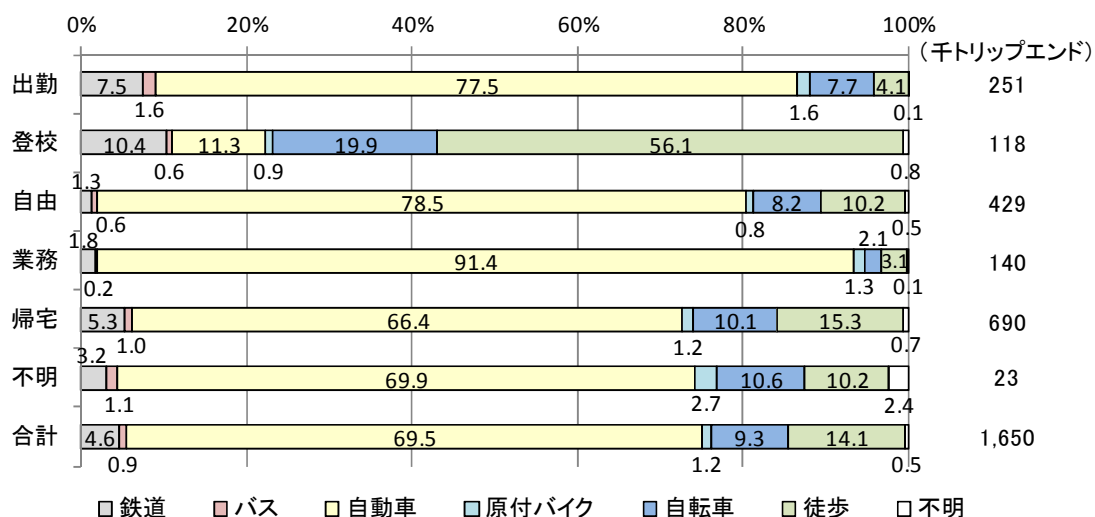
目的別の発生集中量の割合は、第4回(H13)と第5回(H23)を比べると、自由目的が増加する一方、業務目的は減少しています。（図 56）

目的別代表交通手段別発生集中量は、登校目的を除き、全て自動車利用が最も多くなっています。（図 57）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 56 豊橋市関連の目的別発生集中量構成比の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

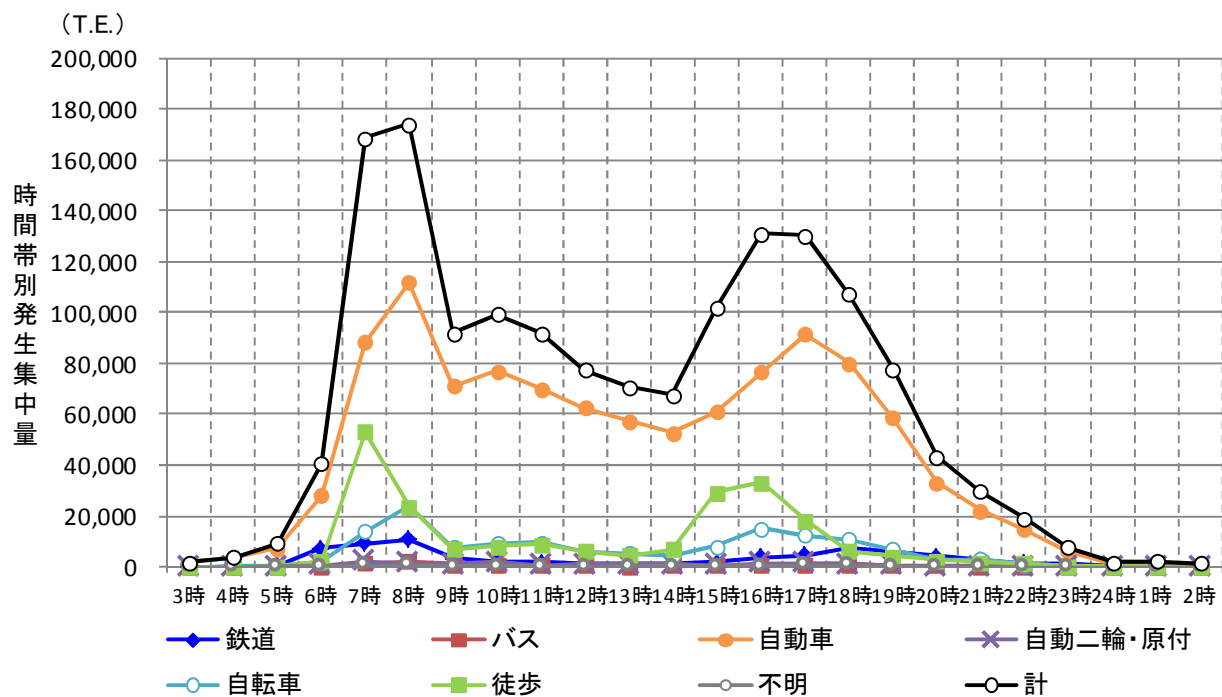
図 57 豊橋市関連の目的別・代表交通手段別発生集中量構成比の推移

※1 トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

※2 トリップエンド：1つのトリップの出発側の発生量と到着側の集中量を加えた発生集中交通量の単位。

(エ) 時間帯別の発生集中量

各交通手段について、朝のピークは7、8時台の短時間に集中し、夕方のピークは15時～19時台に分散しています。(図 58)



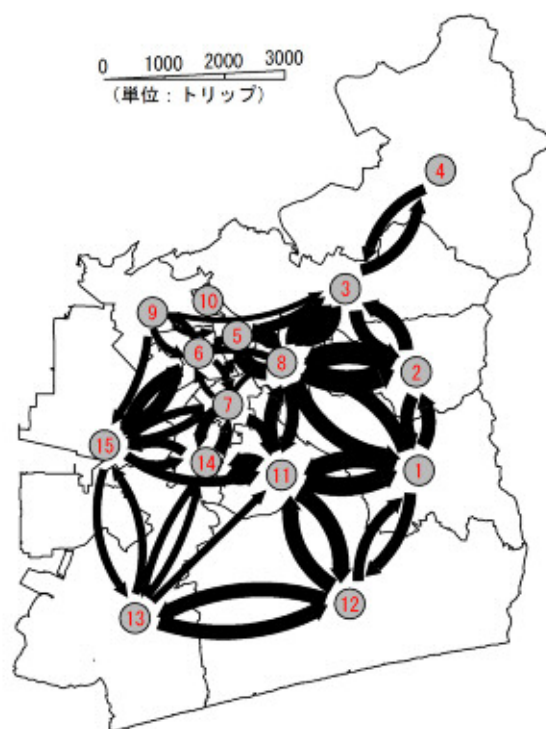
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 58 時間帯別発生集中量の分布

(オ) 市内々、市内外の人の動き

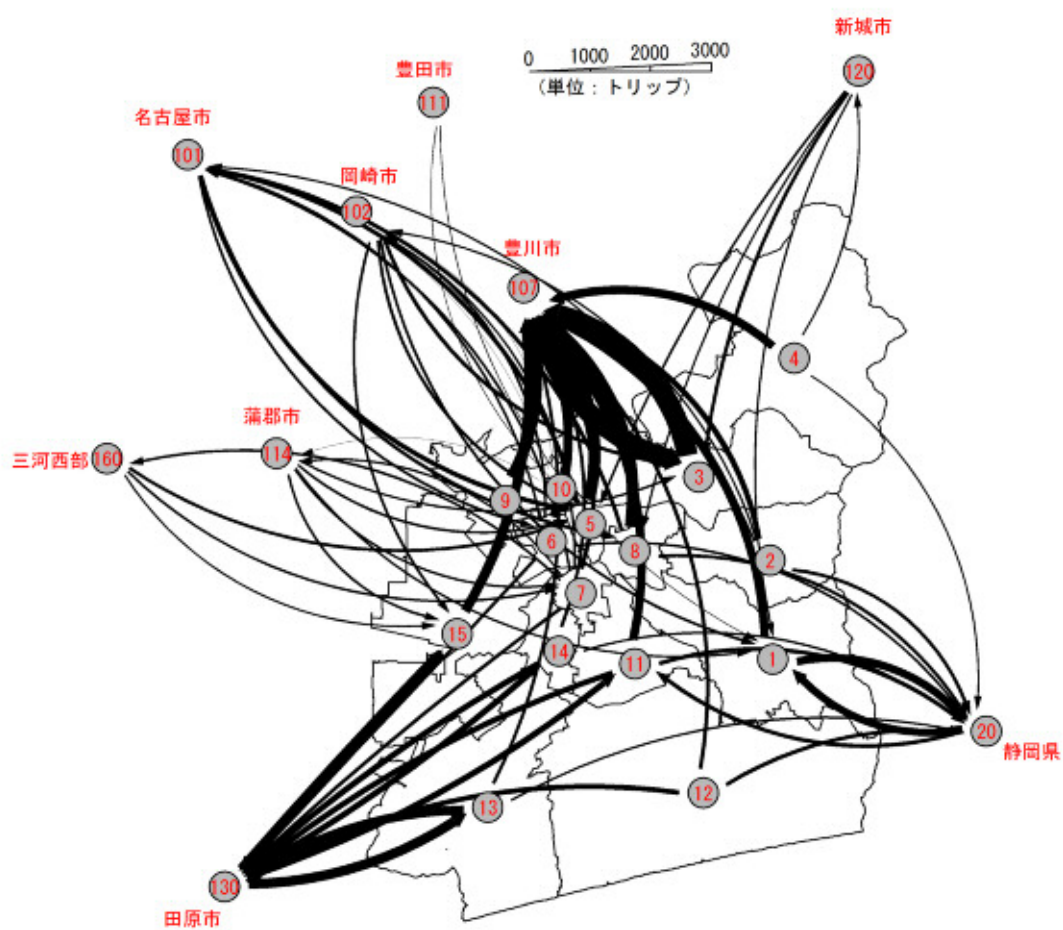
市内々の人々の動きは、トリップ数の多い移動を抽出すると、隣接するゾーン間のトリップ数が多くなっています。(図 59)

市内外の人々の動きは、豊川市とのトリップ数が最も多く、次いで田原市とのトリップ数が多くなっています。(図 60)



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 59 市内々の人の動き：全目的全交通手段の合計



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 60 市内外の人の動き：全目的全交通手段の合計

参考資料 3. 本市の交通の現状と課題

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

課題 1-1 : 公共交通幹線軸の形成

- 公共交通利用圏域や各拠点・交通結節点の周辺への都市機能や居住の集約に寄与する交通施策として、上位計画で示すような、都市拠点と地域拠点及び主要な公共公益施設を結ぶ公共交通幹線軸と、地域拠点と郊外部の住宅地や集落を結ぶ支線公共交通をつくり、公共交通ネットワークを形成することが求められます。
- 鉄道や路面電車は比較的高いサービス水準を有し、鉄軌道敷を走行するため視覚的にも幹線軸としての分かりやすさがありますが、路線バスについては前都市交通マスタープランにおいても幹線化の取組みが未着手の状態であり、幹線軸としての在り方の検討が必要となります。
- 拠点の配置を踏まえ、対応する路線の選定と、幹線軸として求められる機能・サービス水準を確立する必要があります。
- 特に道路を走行する路線バスは、道路混雑の影響により定時性が著しく阻害されている路線があるため、道路整備と一体となった走行環境改善を図る必要があります。

① 人口の集約状況

上位計画で示される各拠点や交通結節点の周辺や公共交通利用圏域内の人口集積の経年変化についてみると、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、減少傾向にあります。（表 23、図 61）

このような状況から、現時点において人口の集積状況の側面からは、集約型都市構造の実現の方向にはあまり進んでいない状況と言えます。

表 23 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 人口 (人)	平成25年度 人口 (人)	増減量(人) 平成25年度 －平成17年度	増減率 平成25年度 ／平成17年度
公共交通沿線と その他	公共交通利用圏域内	309,373	305,763	-3,610	0.99
	公共交通利用圏域外	68,466	73,915	5,449	1.08
都市拠点	豊橋駅周辺	9,166	8,862	-304	0.97
地域拠点 (交通結節点)	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	市民病院付近	117	113	-4	0.97
	豊橋技科大付近	320	370	50	1.16

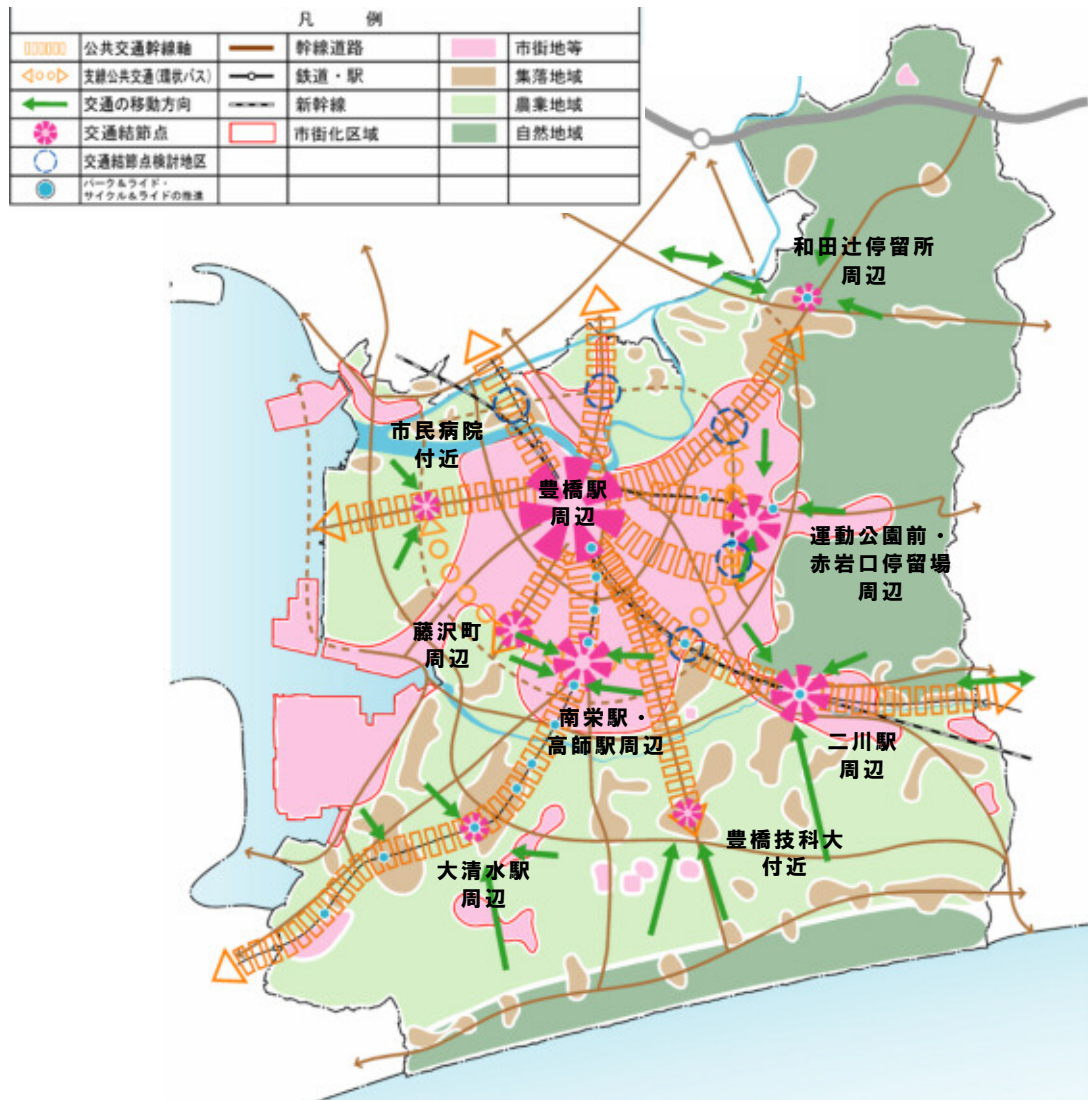
※1: 人口は住民基本台帳に基づくデータより作成。

※2: 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。

※3: 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。

※4: 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。



資料：豊橋市都市計画マスタープラン

図 61 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

② 現在の公共交通ネットワークとサービス水準

■運行本数・時間帯

市域全体でみた運行本数は、豊橋駅を境にＪＲ東海道本線・飯田線、名鉄名古屋本線が並走する名古屋方面が最も多くなっています。

路面電車は、ピーク時で概ね６分間隔、オフピーク時でも１０～１２分間隔と高い頻度で運行されています。

主要バス路線の運行本数は、ピーク時で概ね３本/時以上、オフピーク時で２本/時程度確保されていますが、一部では１本/時程度の路線も見られません。（図 62、図 63）

運行時間帯は、ほとんどの路線が発発は６時台から運行されており、最終は、鉄道や路面電車が２３時台まで運行されているのに対し、路線バスは２１時台までの路線が多くなっています。

■所要時間・運行状況

豊橋駅から、豊川・田原・湖西市の各市域界までの交通手段ごとの所要時間をみると、鉄道では豊川・湖西市域界まで５～１０分程度、田原市域界まで２５分程度ですが、路線バスでは豊川市域界まで１５分程度、田原・湖西市域界までは３０分以上を要します。（図 64）

路線バスについては、道路混雑による慢性的な遅延も発生（図 65）しています。路面電車においても、朝ピーク時には電停に利用者が収まらないほど混雑する電停があり、道路交通環境だけでなく、利用者の乗降時間の影響により、晴天時においてもピーク時の列車の遅れ（図 66）が発生しています。

路線バスの表定速度は概ね１５～２０ km/h ですが、実態として、ピーク時には道路混雑により１０ km/h 程度まで低下する路線があります。また、路面電車は約１３ km/h となっています。

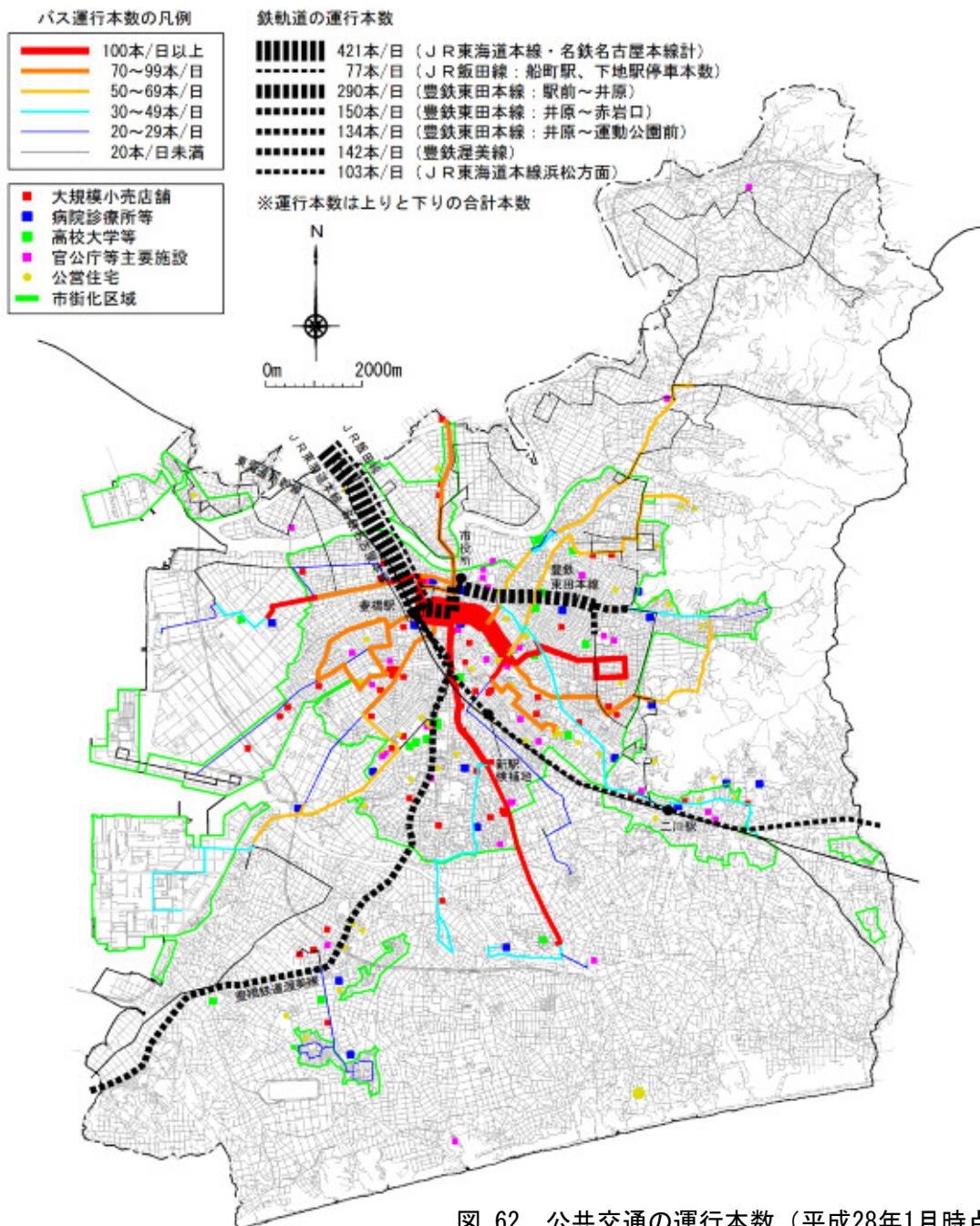
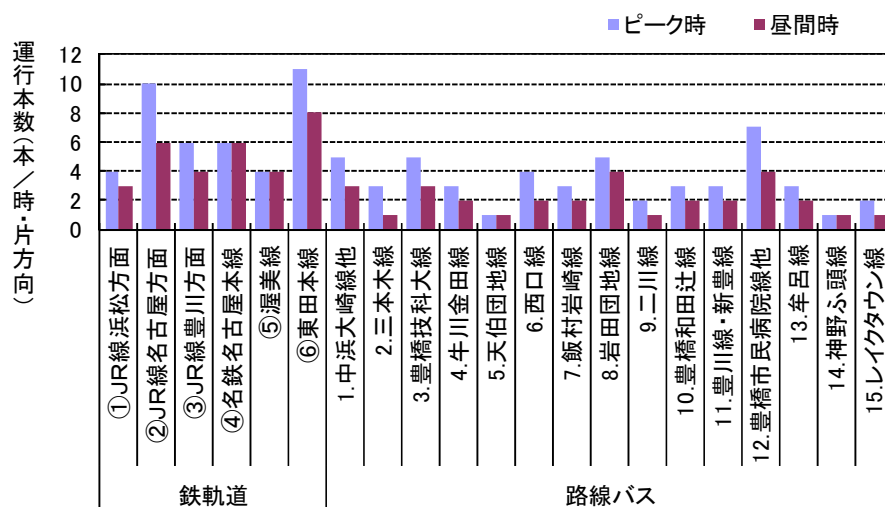


図 62 公共交通の運行本数（平成28年1月時点）



※中浜大崎線他：中浜大崎線、小浜大崎線、伊良湖本線
豊橋市民病院線他：豊橋市民病院線、卸団地線

図 63 公共交通路線の1時間当りの運行本数（平成27年4月時点）

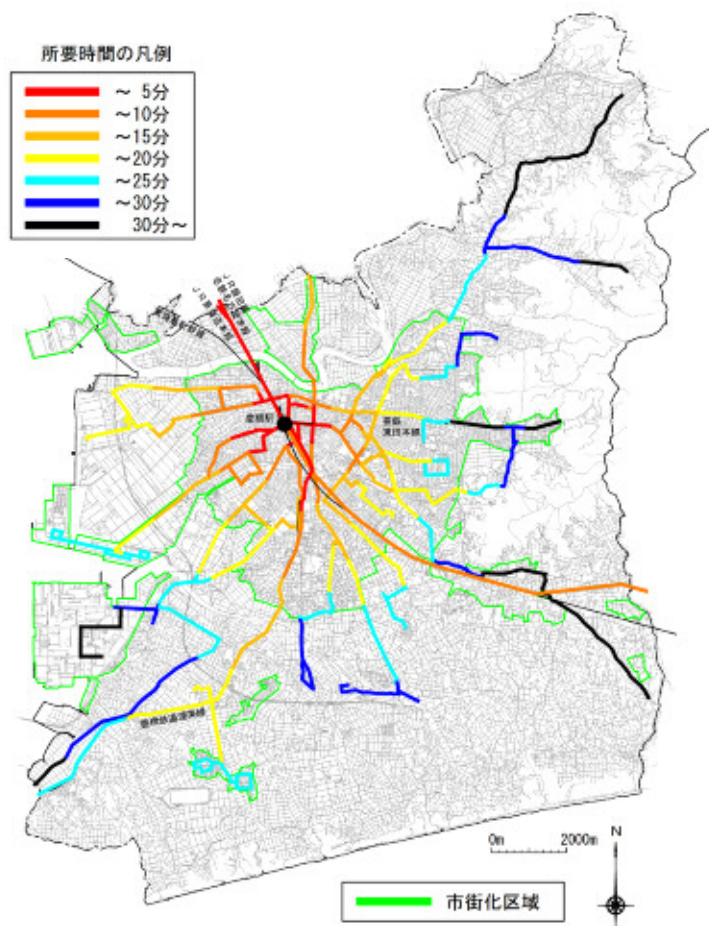


図 64 豊橋駅からの公共交通による所要時間（平成27年4月時点）

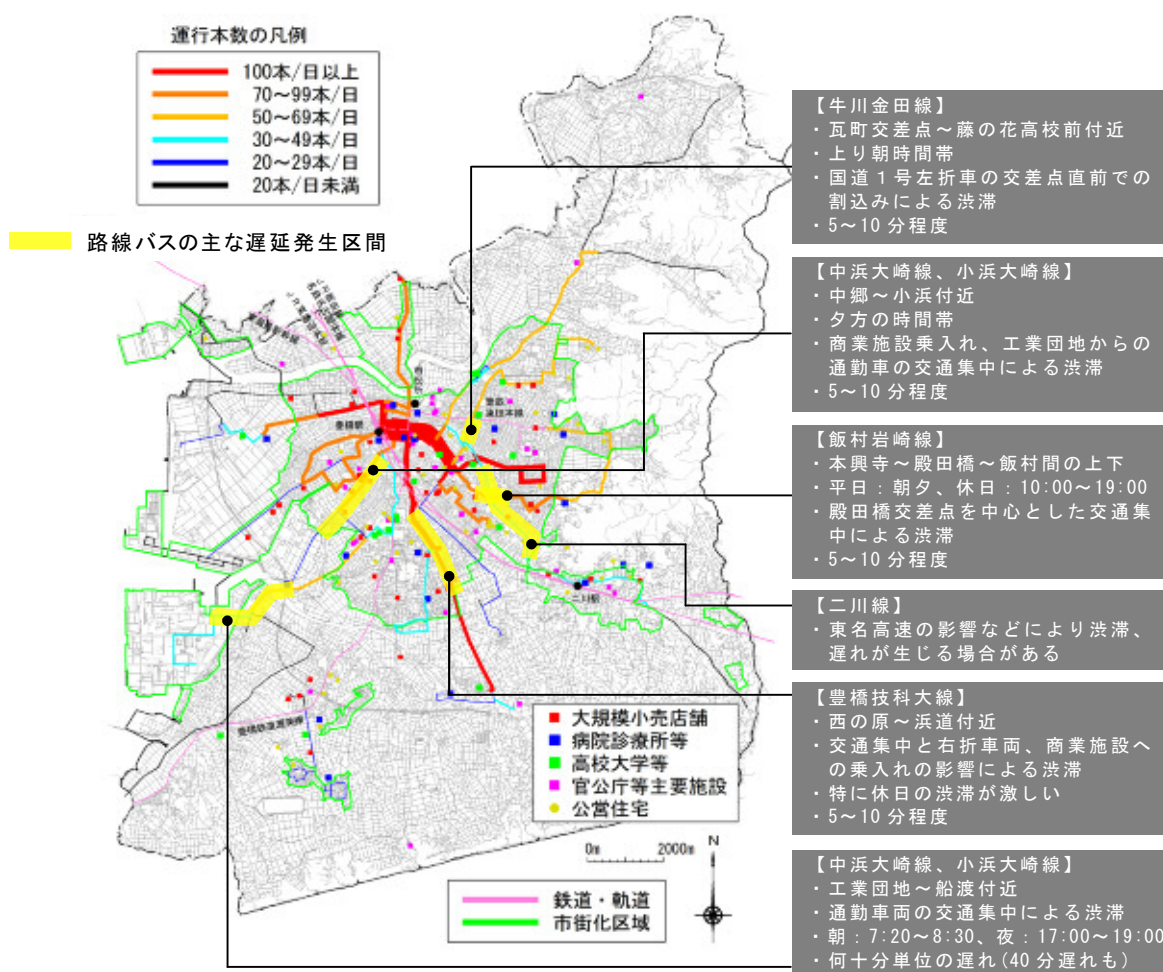


図 65 バス路線の主要遅延発生箇所（平成23年度調査時点）

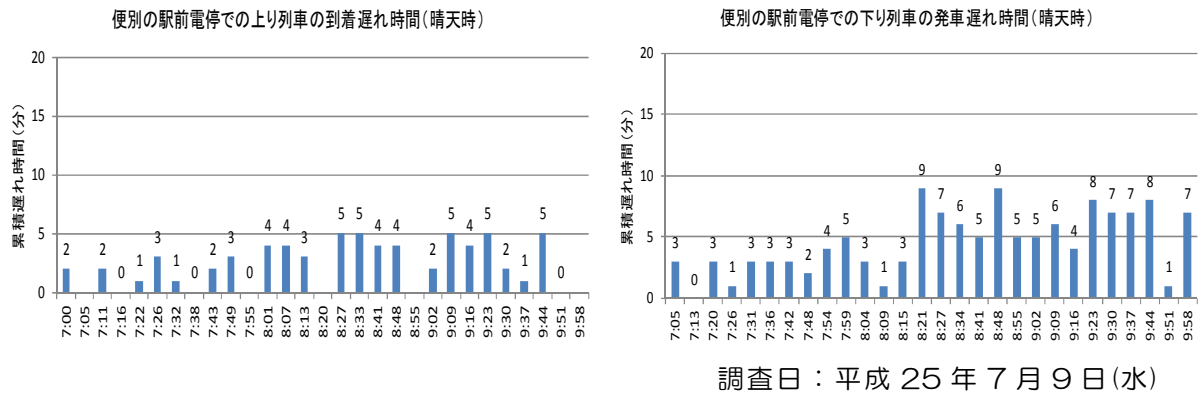


図 66 駅前電停での発着遅れの状況

課題 1-2：拠点や地域の特性にあった交通結節点の整備

- 公共交通幹線軸と合わせ、各拠点に配置する交通結節点の整備も集約型都市構造の実現には重要な要素となります。
- 都市計画マスタープランで位置付けられた拠点において、具体的な交通結節点の場所や必要な機能を明確にするとともに、幹線公共交通相互やアクセス交通からの乗換、待ちやすい環境などの、地域特性にあった整備が必要です。
- 特に地域拠点では、地域の生活活動の中心的な場所として、交通機能だけでなく、都市機能と合わせた一体的な結節点としての整備が求められます。

① 現在の交通結節点の状況

都市計画マスタープランでは、交通結節点として図 61 に示される地点が挙げられています。これらのうち、現在交通結節点として機能しているのは、JR・名鉄豊橋駅、JR二川駅、豊鉄大清水駅となっています。

路面電車の赤岩口電停では、バス停が隣接していますが、道路横断を伴い安全面に問題があります。

豊橋駅を除いて、商業・公共施設などの都市機能と一体的な結節点としての整備が進んでいません。

課題 1-3 : 公共交通空白地域への対応

- 公共交通幹線軸及び交通結節点によるネットワークを踏まえ、現行の路線バスやコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）を基本とした運行範囲の拡大、新たな路線の運行などを検討する必要があります。
- 運行経費・採算性も見据えながら継続して取り組むとともに、現在の公共交通空白地域を含め、地域に適した交通サービスの提供方法を検討する必要があります。

① 現在の公共交通空白地域の状況

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%まで減少しましたが、その後のコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行等によって、平成 27 年度には 86.9%まで上昇しています。（表 24）

しかしながら、人口の集積が極めて少ない地域や市街化区域内の一部にも空白地域が残っている状況にあります。（図 67）

表 24 公共交通利用圏域内人口割合の推移

時点	勢 圏					適 用
	鉄道駅	路面電車 電停	路線バス バス停	コミュニティバス バス停	計	
	範囲:半径 700m	範囲:半径 400m	範囲:半径 400m	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
平成 27 年 (4 月)	19. 2%	5. 6%	53. 4%	7. 0%	85. 2%	公共交通根拠 H27.4 人口根拠:H22 国調
平成 28 年 (1 月)	19. 2%	5. 6%	53. 4%	8. 7%	86. 9%	公共交通根拠 H28.1 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）

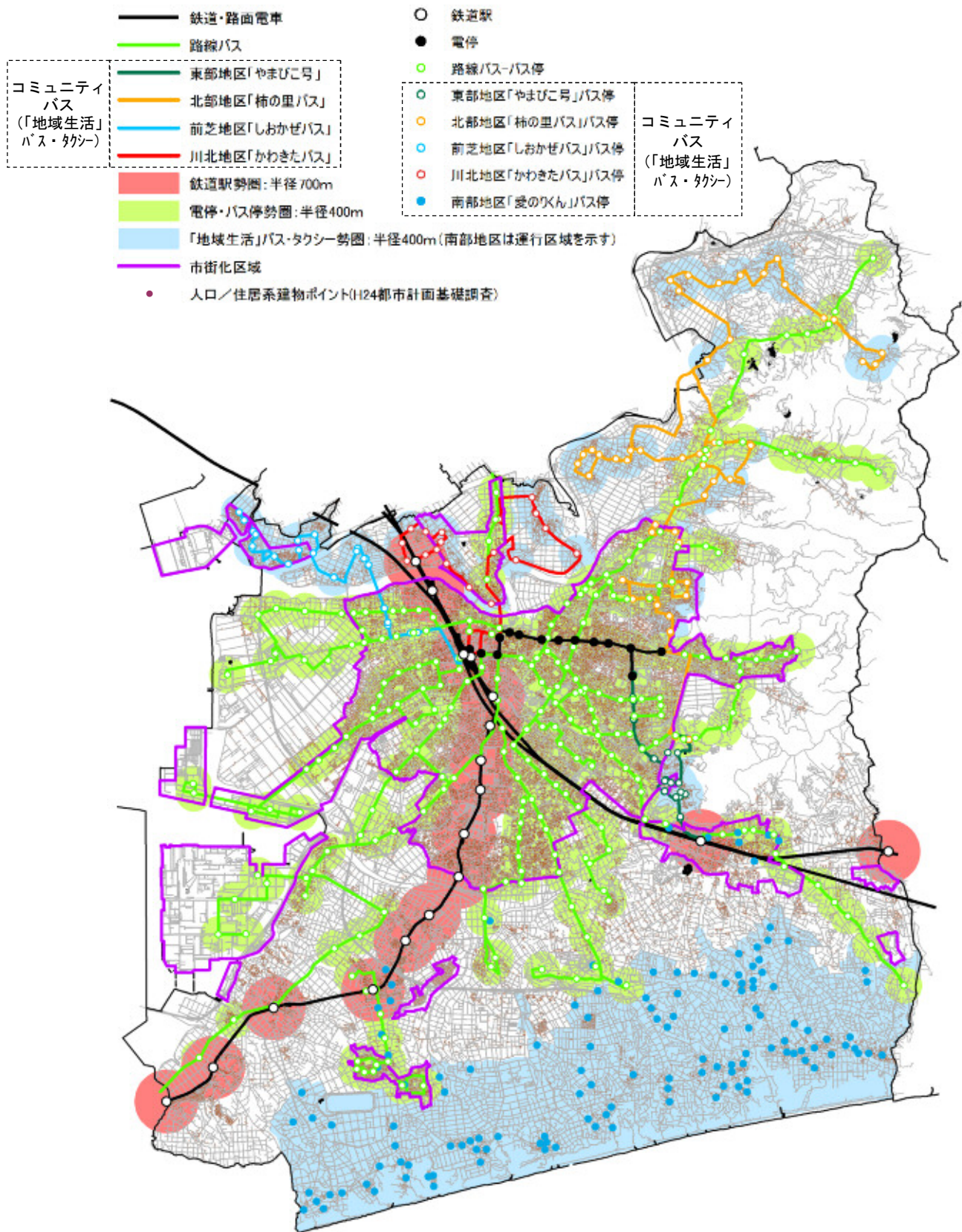
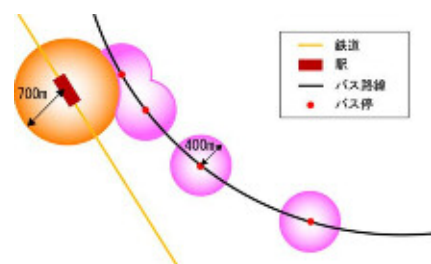


図 67 市内公共交通の利用圏域（平成28年1月時点）

※ 豊橋市の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 の円を公共交通利用圏域として設定している。



② コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の現状

路線バスが廃止された地域などのいわゆる公共交通空白地域では、コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）により、通勤や通学、通院、買い物など日常の移動手段を確保しています。（表 21）

本市では、各路線の運行継続条件を、『豊橋市「地域生活」バス・タクシー実施要綱』で定め、運行・利用状況を評価しながら地域住民などと共に運行の継続に努めています。

コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の運行継続条件

- ・ 主体性（地域が運営に主体的に取り組んでいること）
- ・ 利用度（コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）が適切に利用されていること）
- ・ 継続性（適切な費用と内容で運行され、公的負担が過大でないこと）

地域によって運行日・本数、運賃体系は異なりますが、定時定路線型の路線では、1日当たり概ね30～40人程度の利用があり、1便当たりの利用者数は概ね2～4人（定員9名のジャンボタクシーで運行）、収支率は概ね15～50%程度となっています。1地区当たりの行政による運行支援（欠損額等補助）は、年間500万円程度となっています。

また、市の南部地域で平成25年10月から運行を開始（実証運行）したタクシー車両を使ったデマンド型の「愛のりくん」では、乗合率は概ね1.5人/回となっています。

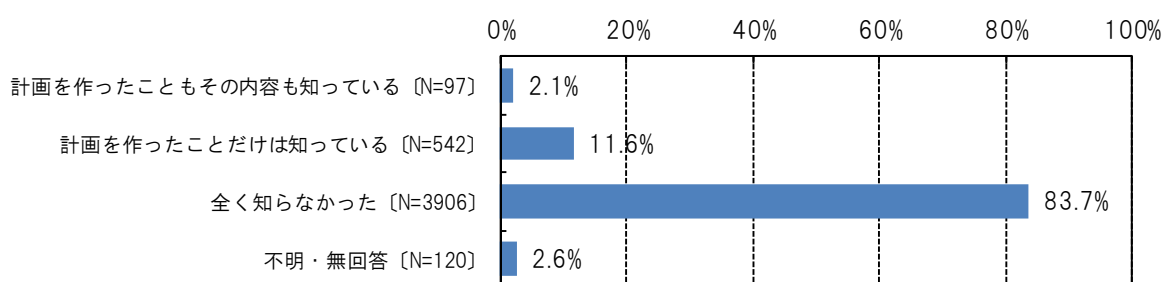
■課題 2：過度な自家用車利用からの転換

課題 2-1：交通施策に対する認知度の向上

- 前都市交通マスタープランでは策定・取組みへの認知度は極めて低く、市民への情報提供が十分でない状況下では、取組みに対する市民の参画や十分な効果が期待できません。
- 現状の交通課題に対する市民ニーズ、施策の重要度は高いものがあり、これに対応する取組みの実施にあたっては、様々な手段で情報提供を行い、交通施策の認知度を向上する必要があります。

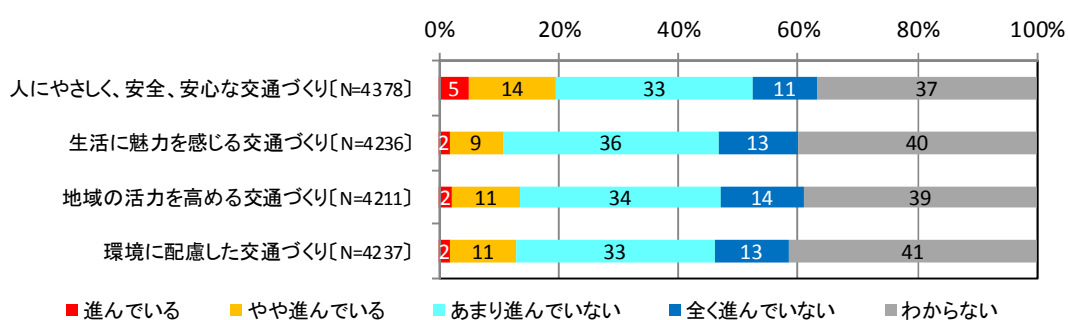
① 前都市交通マスタープランに関する市民の認知度

計画の策定について、「全く知らない」が約 84%を占め（図 68）、取組みによる計画の目標の進捗状況についても、「あまり進んでいない」および「わからない」の回答が多くなっています。（図 69）



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 68 前都市交通マスタープランの認知状況



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 69 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

課題 2-2 : 環境に配慮した交通行動に対する市民意識の醸成

- 環境に対する市民意識を高めることについて、市民の重要度は高くなっています。環境の面からも、市民が自発的に環境にやさしい交通手段へ転換する意識を醸成する取組みによって、適切な自家用車利用を促す必要があります。

① 自動車の利用状況

パーソントリップ調査では、自動車の利用割合は引き続き高い状況にあり、これまでも様々な取組みを行ってきましたが、過度な自家用車利用からの転換は進んでいない状況にあります。(参考資料 1 参照)

特に、高齢者による自家用車利用の増加などにより、本市の自動車分担率は 70% に近く、以前より増加しています。

前述の「参考資料 1」で示したように、全体的な自動車のトリップ数は平成 13 年に対し平成 23 年では微減していますが、高齢者の自由目的で自動車利用が大きく増加しています。

また、ピーク時間帯における通勤目的の自動車のトリップ数が減らなかったことから、前都市交通マスタープランにおける通勤時の自動車利用から他手段への転換や時間帯の平準化の取組みの効果は限定的であったと言えます。(図 70)

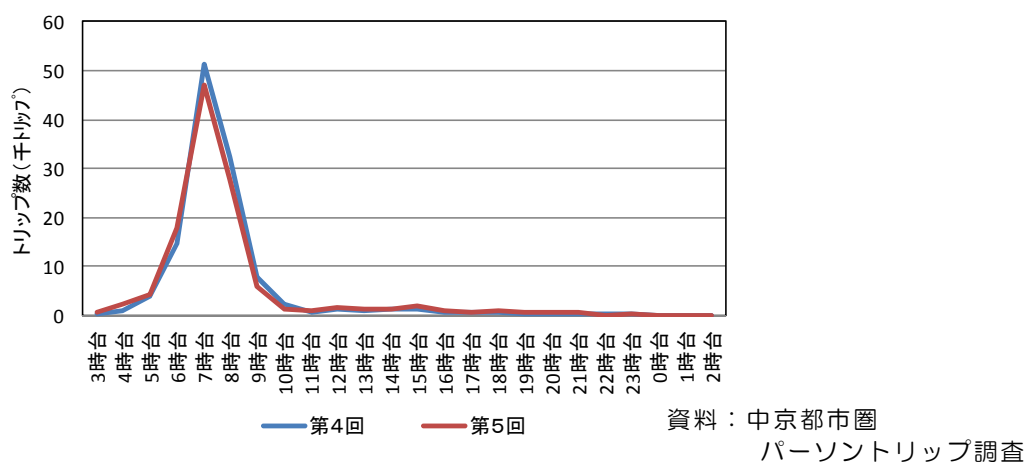
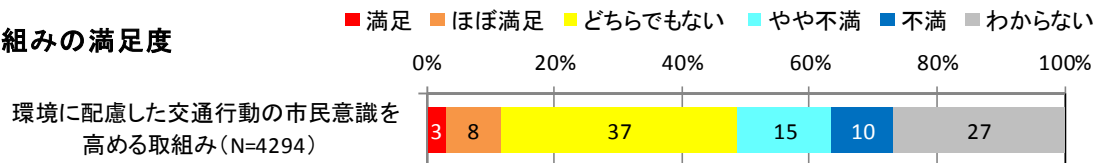


図 70 通勤目的の自動車利用による出発時間の変化

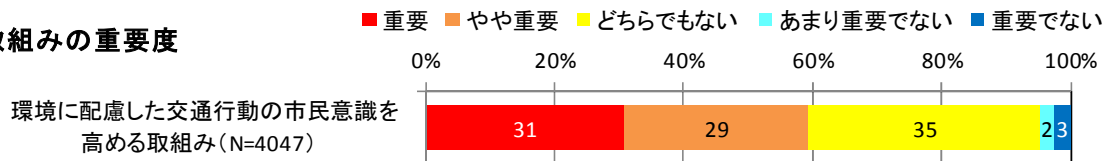
② 環境に配慮した交通行動の取組みに対する市民意識

市民アンケート調査では「環境に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み」に対する満足度は低くなっていますが、今後取り組むこととしての重要度は高い結果が得られています。(図 71)

○取組みの満足度



○取組みの重要度

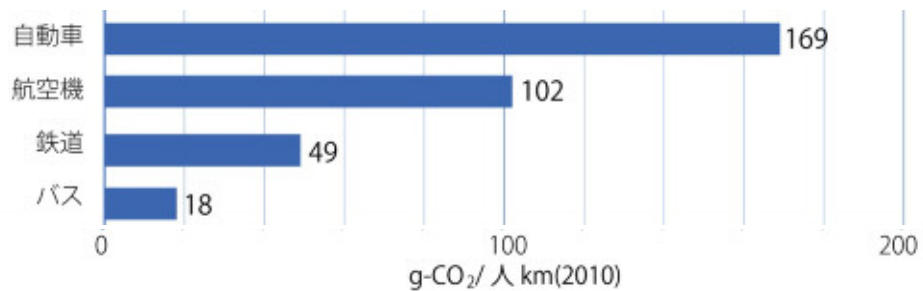


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 71 環境に対する取組みの満足度・重要度

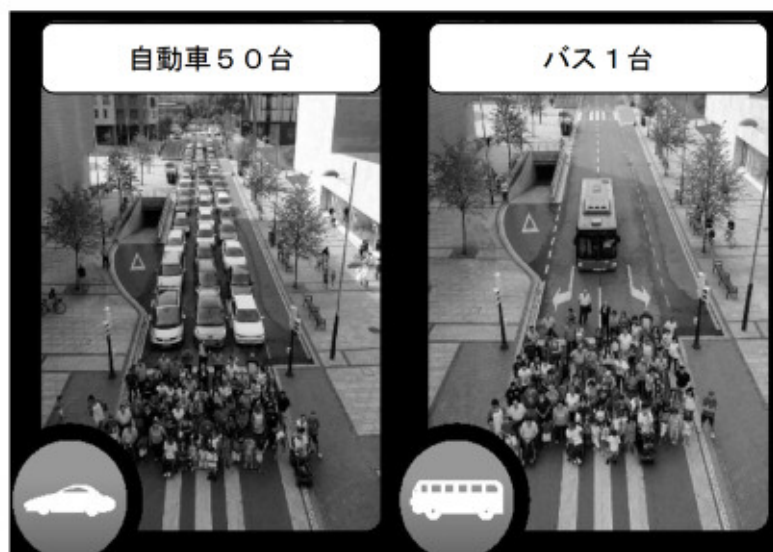
③ 交通機関ごとの環境に関する特徴

輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、自動車が多くなっています（図 72）。自動車は 1 台当たりの輸送人数が少ない（図 73）ため、1 人 1 台当たりの排気ガスの量は、大量輸送手段である公共交通に比べて多くなります。



資料：国土交通省総合政策局資料

図 72 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



資料：ビルバオ市資料を基に加工

図 73 50人が利用する場合の自動車とバスの占有台数イメージ

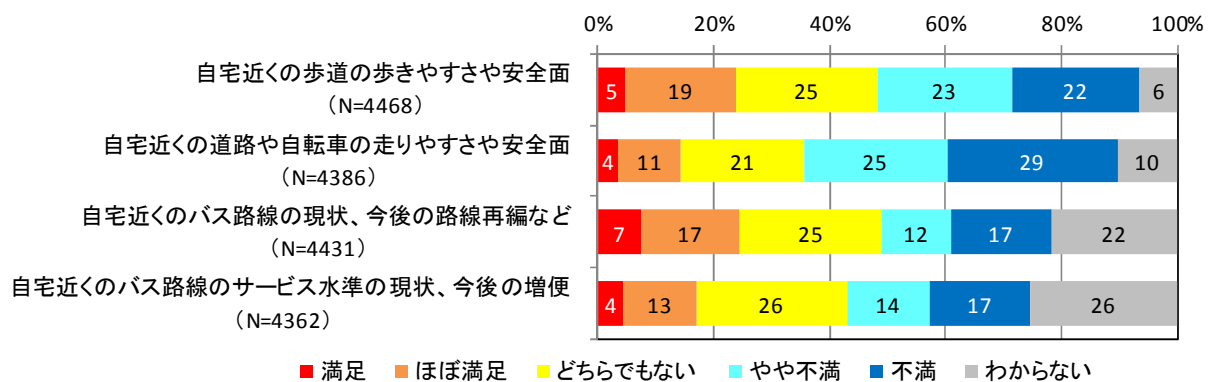
課題 2-3：徒歩・自転車・公共交通の利便性向上

- 自家用車利用からの転換を促すためには、市民意識の変革などソフト的な取組みだけでは効果が限定的であることから、より一層の効果を高めるため、ハード的な取組みと一体で進める必要があります。
- 利便性の高い自家用車利用からの転換を促すには、その受け皿となる徒歩・自転車・公共交通などのサービス水準や利用環境を改善し、利便性向上を図る必要があります。

① 徒歩・自転車・バスに関する取組みの市民満足度

市民アンケート調査では、徒歩・自転車・バスに関する取組みの満足度は低い状況にあります。(図 74)

特に、バスに関しては、「わからない」の回答も多く、バスの運行・サービス自体を知らない市民も多いと考えられます。



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 74 徒歩・自転車・バスに関する取組みの満足度

■課題 3：中心市街地へのアクセス性・回遊性の向上

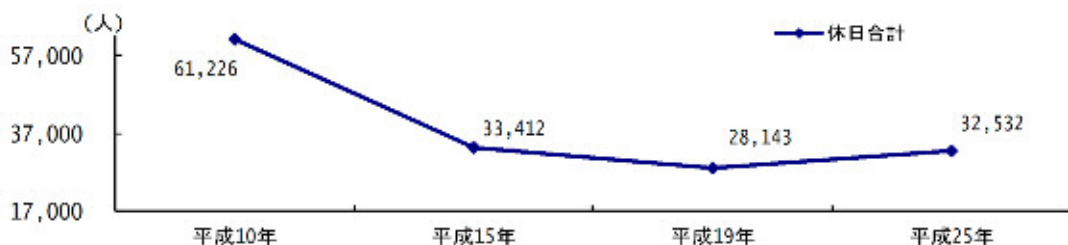
課題 3-1：まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備

- まちなかの歩道整備に対する満足度は比較的高い状況にありますが、中心市街地の活性化を図るため、まち自体の魅力を高めること以外に、賑わいと交流を促進する観点から、さらに歩行者を優先した快適な歩行環境の整備などが求められます。

① 中心市街地の歩行者通行量

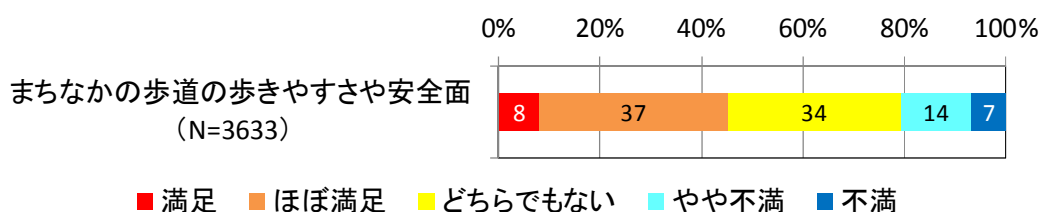
駅前歩行者通行量は、近年、通行量の減少は一定の歯止めがかかっており、増加の傾向にあります。（図 75）

市民アンケート調査による「まちなかの歩道の歩きやすさや安全面」の満足度は、比較的高い結果が得られています。（図 76）



資料：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画

図 75 駅前商業ゾーンの休日11～17時の歩行者通行量



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 76 まちなかの徒歩に関する取組みの満足度

② 市中心部の発生集中交通量の変化

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にあり、特に自由目的の中心部ゾーンの内々トリップ数が大きく減少しています。（表 25、図 77）

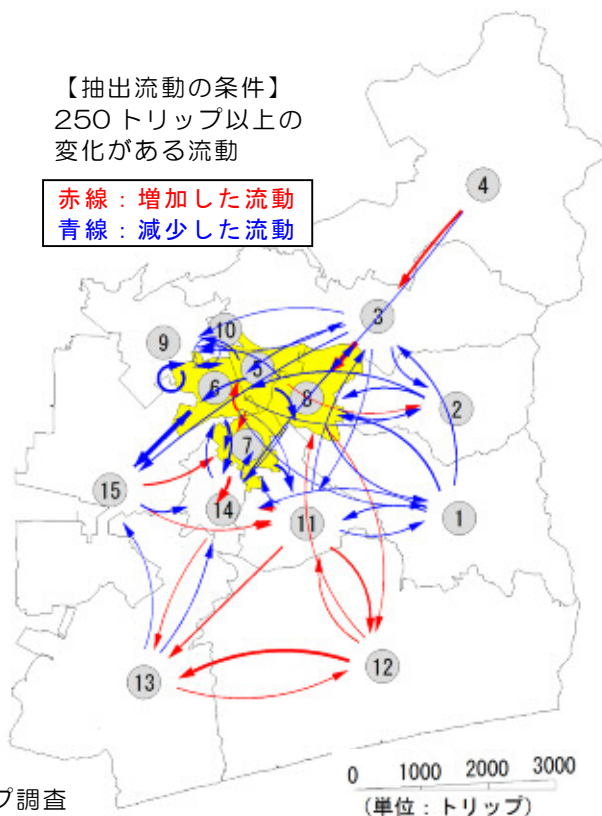
また、交通手段別では、自動車に比べ、徒歩や自転車の減少割合が大きくなっています。（表 26～表 28）

表 25 自由目的の市内々の発生集中トリップ数の変化（第5回調査－第4回調査）

基本ゾーン	内々	発生	集中	集中－発生
1	-3,074	-2,116	-938	1,178
2	-2,945	-1,716	-505	1,211
3	-318	-514	-995	-481
4	-825	1,017	187	-830
5	-3,356	56	-1,316	-1,372
6	-211	-2,999	-3,608	-609
7	-969	-1,104	1,974	3,078
8	-2,820	-1,841	274	2,115
9	-2,380	-1,637	-1,675	-38
10	15	-798	-158	640
11	-4,165	935	-901	-1,836
12	261	1,513	1,281	-232
13	-1,115	-760	1,947	2,707
14	-506	1,254	-2,518	-3,772
15	-2,555	-139	-1,898	-1,759

【抽出流動の条件】
250トリップ以上の
変化がある流動

赤線：増加した流動
青線：減少した流動



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 77 自由目的の市内々トリップの変化（第5回調査－第4回調査）

表 26 基本ゾーン別代表交通手段【徒歩】伸び率

自動車 基本 ゾーン	発生集中量			分担率		
	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13
ゾーン5	18,776	15,441	0.82	18.6%	17.1%	0.92
ゾーン6	13,280	10,538	0.79	16.9%	15.7%	0.93
ゾーン7	13,070	8,361	0.64	18.0%	13.6%	0.75
ゾーン8	18,998	13,740	0.72	17.4%	14.6%	0.84

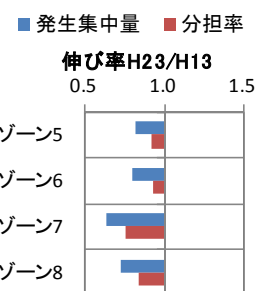


表 27 基本ゾーン別代表交通手段【自転車】伸び率

自動車 基本 ゾーン	発生集中量			分担率		
	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13
ゾーン5	15,404	13,675	0.89	15.2%	15.1%	0.99
ゾーン6	11,943	8,966	0.75	15.2%	13.4%	0.88
ゾーン7	11,505	8,429	0.73	15.9%	13.7%	0.86
ゾーン8	19,160	12,653	0.66	17.6%	13.4%	0.76

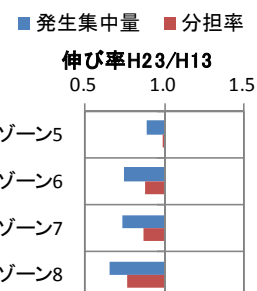
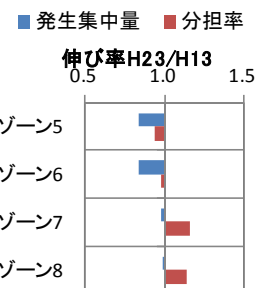


表 28 基本ゾーン別代表交通手段【自動車】伸び率

自動車 基本 ゾーン	発生集中量			分担率		
	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13	第4回 H13	第5回 H23	伸び率 H23/H13
ゾーン5	40,994	34,465	0.84	40.5%	38.2%	0.94
ゾーン6	39,777	33,248	0.84	50.7%	49.5%	0.98
ゾーン7	27,350	26,906	0.98	37.8%	43.8%	1.16
ゾーン8	55,049	54,573	0.99	50.6%	57.9%	1.14



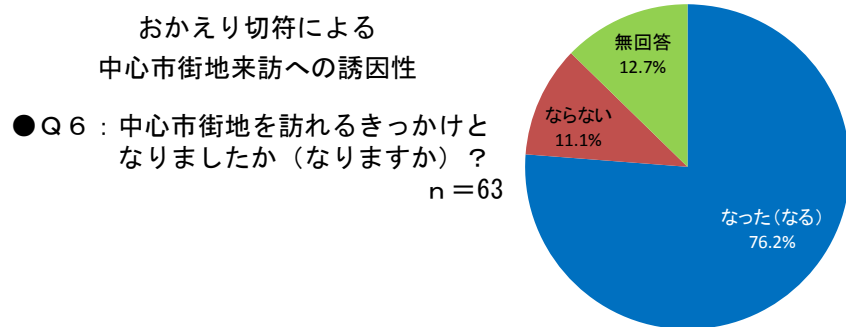
課題 3-2：来訪頻度の増加や回遊性を高める更なる取組み

- 中心市街地での滞在時間や来訪頻度を高めるため、公共交通などによる中心市街地へのアクセス性と地域内の回遊性の向上を図る取組みが必要です。

① 中心市街地活性化社会実験の事例

本市では、中心市街地の賑わい創出のために、平成 24 年度に「中心市街地活性化社会実験」として、歩行者天国や公共駐車場料金見直し等を実施しました。

その際に実施したアンケート調査では、おかえり切符サービスなどの取組みが、中心市街地来訪への誘因性に効果があることが確認されました（図 78）。

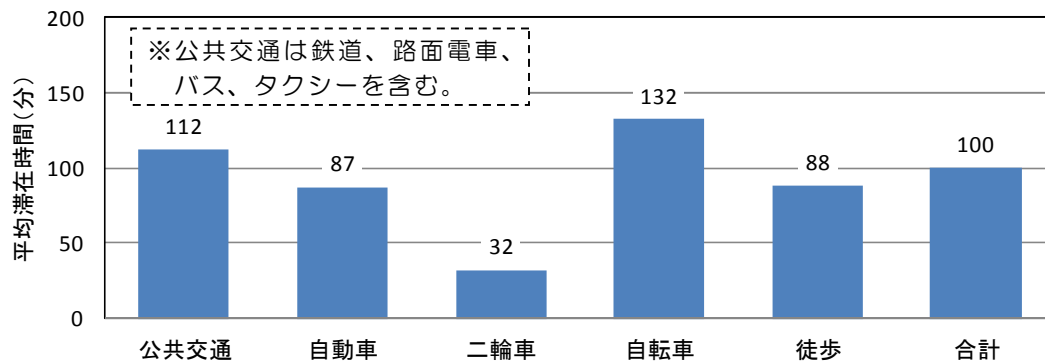


資料：第 2 期豊橋市中心市街地活性化基本計画

図 78 「中心市街地活性化社会実験（H24）」アンケート調査結果

② 中心市街地の滞在時間

自由目的で中心市街地を訪れる来訪者の平均滞在時間は、公共交通や自転車利用者ほど長くなっています（図 79）。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 79 中心市街地への自由目的トリップの代表交通手段別平均滞在時間

課題3-3：まちなかの駐輪環境の向上

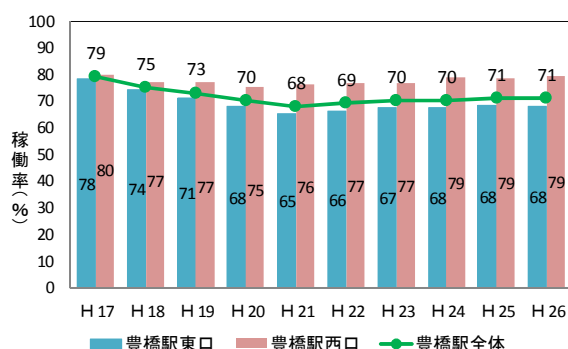
- 中心市街地では、これまで主に駅利用者を対象とした駐輪場整備が中心となっており、まちなかを回遊する人のための駐輪場は不足しています。
- 自転車での来訪を促進するため、駅に近い場所だけでなく、買い物など利用目的に応じたまちなかの駐輪環境を向上させ、利便性を高める必要があります。

① 中心部の自転車交通量の変化

歩行者と同様に、市内々における豊橋駅周辺地域への自転車による流動トリップは減少しています。(表 27)

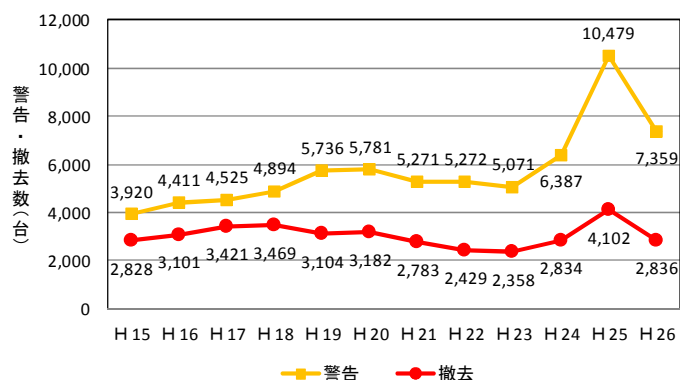
② 駐輪場の利用状況

豊橋駅周辺の地下駐輪場稼働率は 70%程度 (図 80) であるのに対し、自転車等放置規制区域における警告数は、近年の取組み強化により増加傾向にあります。(図 81)



資料：豊橋市

図 80 豊橋駅の地下駐輪場稼働率

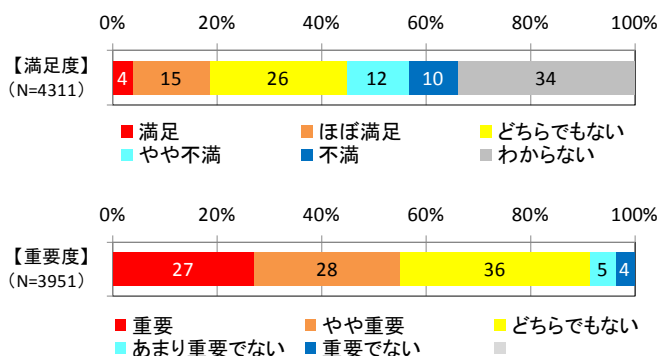


資料：豊橋市

図 81 自転車等放置規制区域における警告・撤去数

③ まちなかの自転車駐輪環境の満足度・重要度

市民アンケート調査による「まちなかの駐輪環境」に関する取組みについて、満足度は、満足・ほぼ満足と不満・やや不満とも同程度であります。今後の取組みの重要度としては高くなっています。(図 82)



資料：市民アンケート調査（平成26年9月実施）

図 82 まちなかの駐輪環境に関する満足度・重要度

■ 課題 4：交流の促進

課題 4-1：外出機会の創出

- 本市は人口減少と本格的な少子高齢化が進展しつつあり、市民一人当たりの移動も減少しています。このような状況下で、都市を持続的に維持・発展するためには、人々の交流促進が不可欠です。
- そのために、高齢者の増加にも配慮し、外出機会そのものが創出される取組みが必要となります。

① 市内の流動量

市内の流出入人口は、流出超過となっており、夜間人口よりも昼間人口が少なくなっています。(図 83)

また、市内の移動のトリップ数は減少傾向にあります。1人当たりのトリップ数は、総人口当たりと、外出人口当たりのいずれも、全年代で第4回調査よりも第5回調査の方が減少しており、中でも30～34歳が最も減少しています。(図 84)

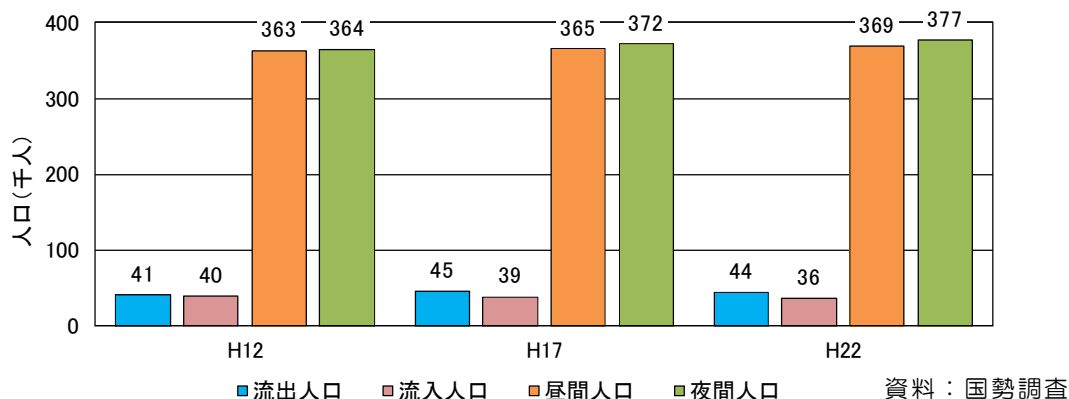


図 83 流出入人口の推移

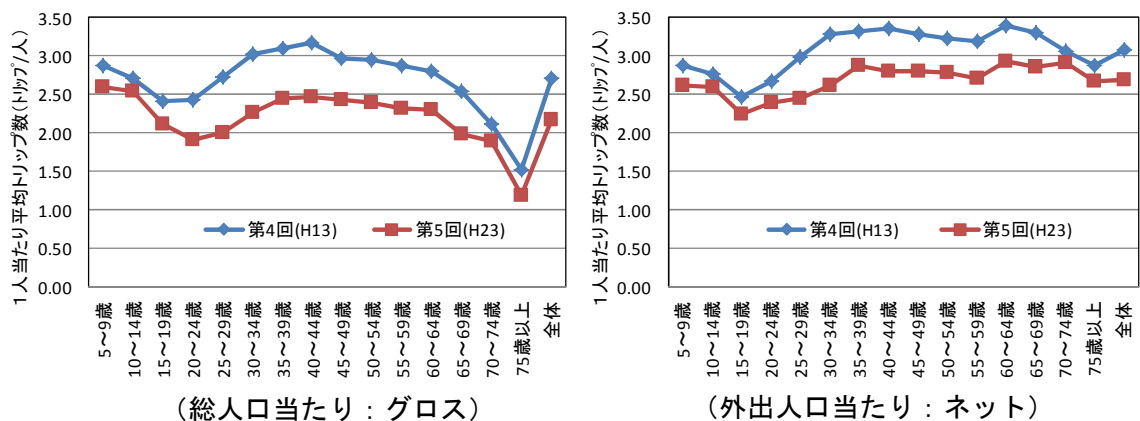


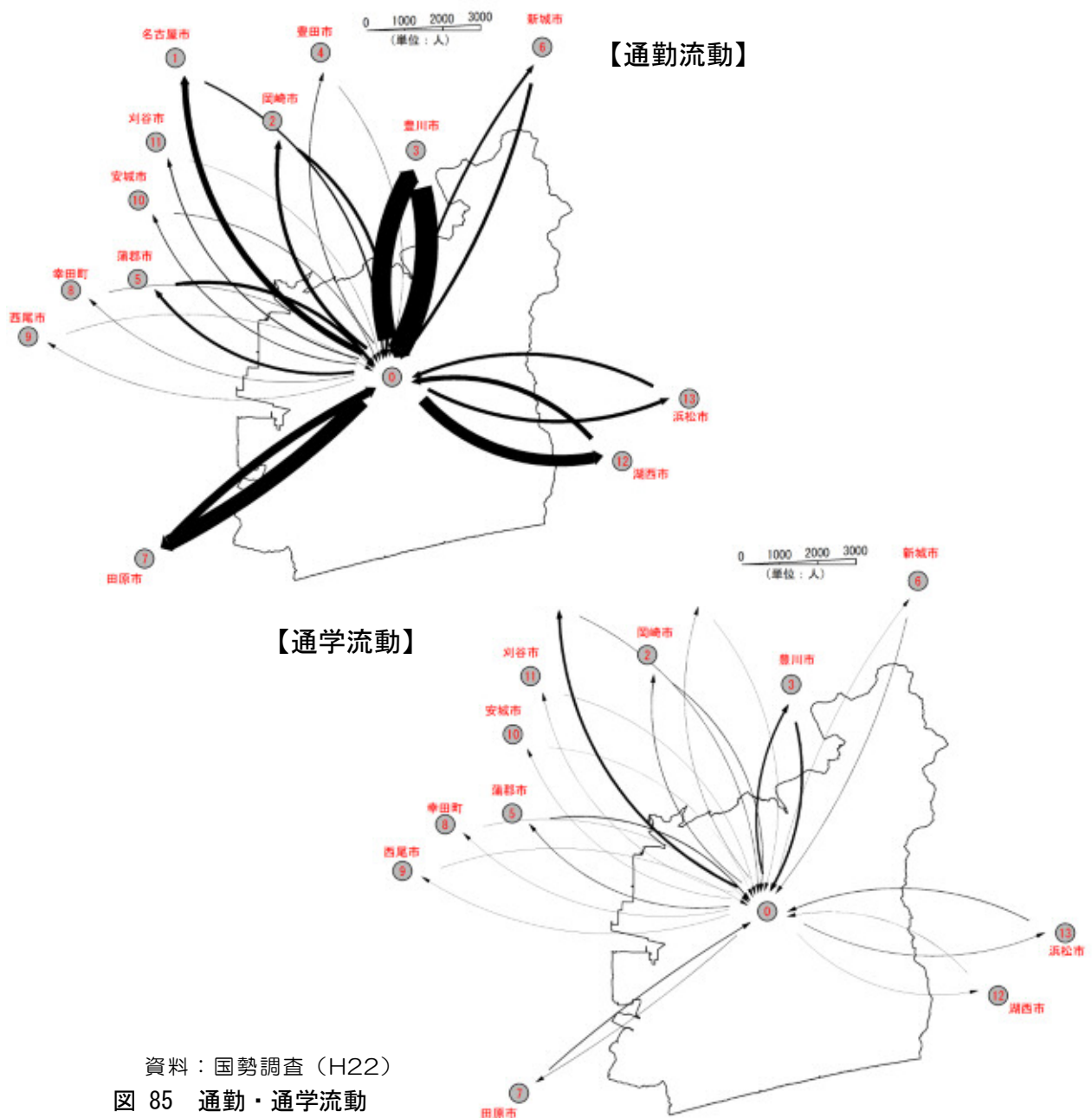
図 84 年齢別1人当たりトリップ数

課題 4-2 : 広域流動を支える鉄道を中心としたサービス向上

- 市への広域的な来訪者を増やすことにより、活力と賑わいを創出することも重要です。そのため広域的な流動に対しては、鉄道を中心とした高度な運行サービスの提供を維持していく必要があります。

① 市外流動の状況

市外流動は、本市と隣接する豊川市、田原市、静岡県との移動量が多い傾向にあり、全体的には市外への流出が多くなっています。その他、名古屋市や岡崎市など、鉄道でつながる都市への広域的流動も多くなっています。(図 60、図 85)



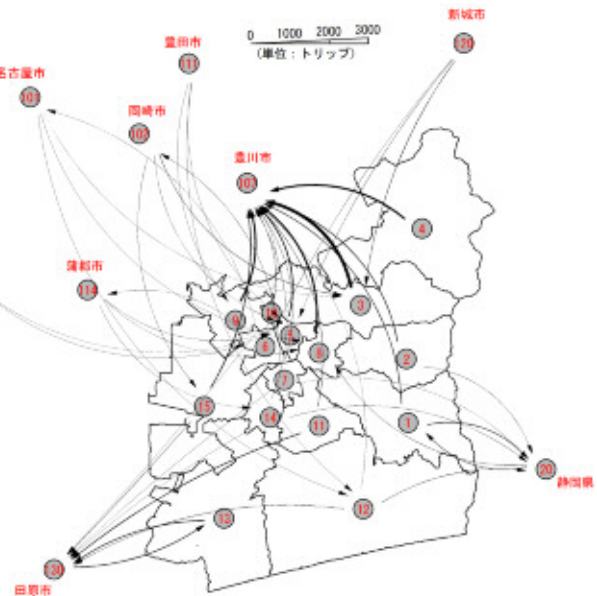
課題 4-3：隣接都市間との連携を考慮した道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成

- 隣接都市との結びつきをさらに強め、交流を促進するため、隣接都市における広域的な計画と連携した道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成を図る取組みが必要です。

① 隣接都市との流動状況

田原市、豊川市、湖西市の隣接都市間は、通勤・通学だけでなく、買い物などの日常生活交通でも強い結びつきがあります。(図 86)

No	市外	発生	集中	集中－発生
101	名古屋市	660	320	-340
102	岡崎市	784	860	76
107	豊川市	7,368	6,889	-479
111	豊田市	196	210	14
114	蒲郡市	584	782	198
120	新城市	541	921	380
130	田原市	2,146	2,750	604
160	三河西部	246	387	141
20	静岡県	1,788	910	-878



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 86 自由目的の市内外の流動状況

② 隣接都市の将来計画に関連する豊橋市の位置付け

■ 豊川市の将来計画

豊川市都市計画マスタープランでは、豊橋市との広域幹線軸は、国道 1 号、国道 23 号、国道 362 号、東三河環状線、(都)豊橋豊川線が位置付けられています。

■ 田原市の将来計画

田原市都市計画マスタープランでは、豊橋市との広域連携軸は、国道 259 号、国道 42 号、豊鉄渥美線が位置付けられています。

第 2 次田原市地域公共交通戦略では、豊橋駅周辺に中枢幹線、藤沢地域に地域連携幹線の公共交通網を形成するものとされています。

■ 湖西市の将来計画

湖西市都市計画マスタープランでは、豊橋市との拠点間連携軸として、J R 東海道本線、国道 1 号が位置付けられています。

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

課題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

- 高齢化の進展や障がい者等への配慮のため、交通施設のバリアフリー化は不可欠です。特に公共交通の利用を促進するためには、乗り継ぎなども含めた総合的な取り組みが必要です。
- 歩道は、地域や道路特性、施設の立地状況を踏まえ、移動円滑化された経路をネットワークとして整備することが必要です。

① 交通施設のバリアフリー化

交通施設のバリアフリー化は、移動円滑化の目標に対し、一部達成できていない状況です。(表 29)

表 29 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（平成27年3月末時点）	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	6 0 %
	豊鉄東田本線		1 電停中 1 電停	1 0 0 %
	豊鉄渥美線	利用者3,000人/日未満：可能な限り	1 1 駅 中 1 駅※2	9 %
	豊鉄東田本線		1 3 電停中 6 電停	4 6 %
車両	豊鉄渥美線	鉄軌道車両：70%	全 1 0 編成中 1 0 編成※2	1 0 0 %
	豊鉄東田本線		全 1 7 編成中 1 編成	6 %
	豊鉄バス	低床バス：100% ※平成27年度末	全 1 0 3 台中 7 6 台	7 4 %
		ノンステップバス：70%	全 1 0 3 台中 4 2 台	4 1 %
	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：3 6 4 台中 3 台	—

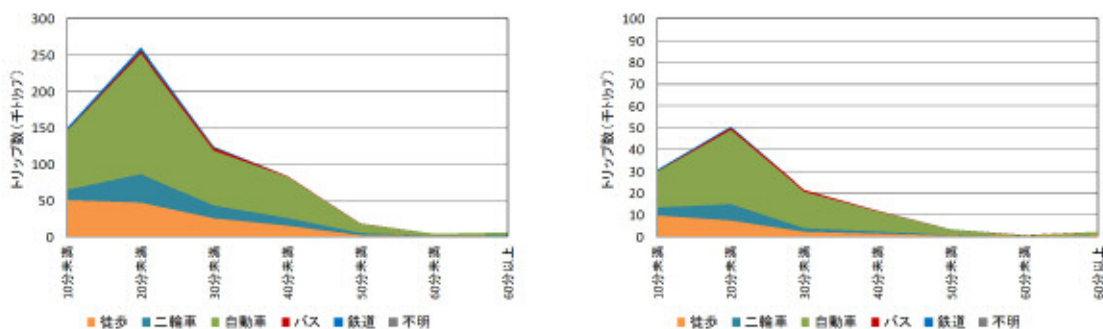
※1：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針

※2：車いすでの円滑な乗降に対応している実績を示した。

② 歩行時間の特徴

歩行時間別のトリップ数は、20分未満の時間帯が最も多くなっています。

高齢者も傾向は同じですが、市全体と比べて歩行時間は短くなっています。(図 87)



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 87 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）

課題5-2：安全性や利便性を高めるための交通施設の更新

- 交通施設の安全性を確保することは最も重要です。しかしながら、駅や電停、軌道敷の再整備などは、多くの費用を要します。
- そのため、交通事業者と行政が連携し、安全性と利便性向上双方の観点から効率的な整備を行うことが必要です。

① 路面電車施設に関わる現状

路面電車は14箇所の電停を有し、そのうち7箇所はバリアフリー化されています。東田電停は交通島のない電停となっています。

保有車両数は17両あり、バリアフリー対応車両はほつらム1編成のみです。また、製造から30年以上を経過している車両は約半数の8両に及び、老朽化が進んでいます。

軌道敷は、特に東八町～競輪場前の約1.2kmの間で損傷が目立っています。(図88)

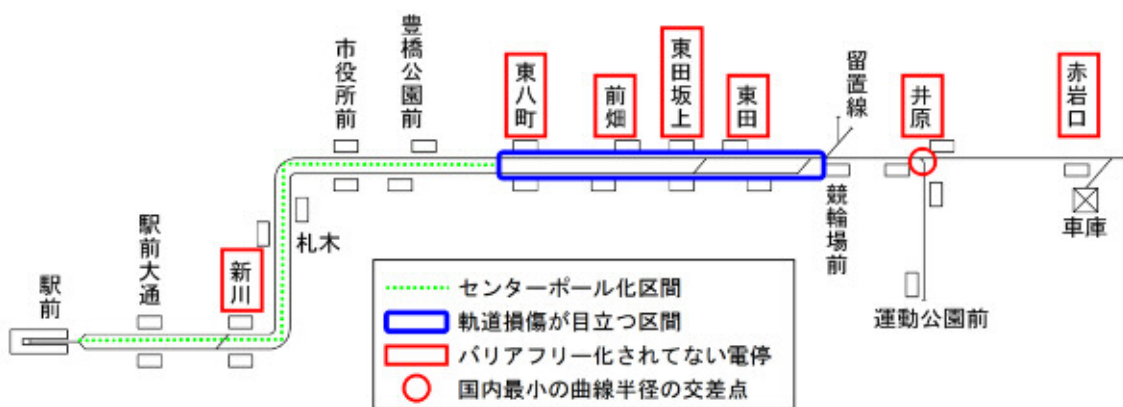


図 88 路面電車の施設・設備の現状（平成27年4月時点）

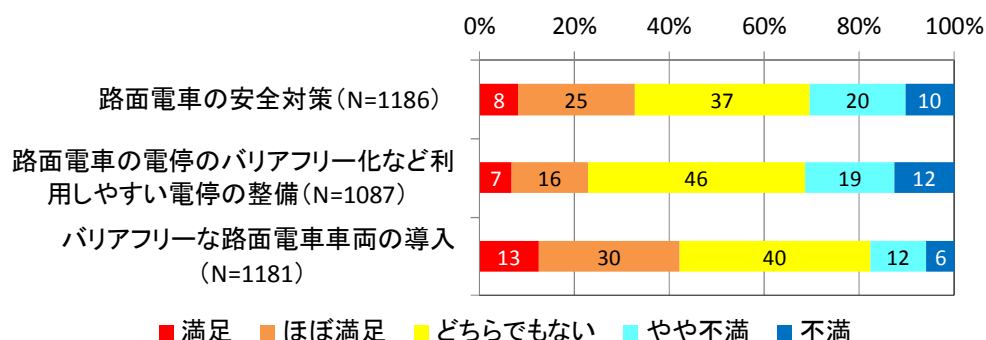


交通島のない東田電停



損傷が進む軌道敷（東八町～前畑電停間）

市民アンケート調査で、「バリアフリーな路面電車車両の導入」については、「満足・やや満足」の割合が高くなっていますが、「路面電車の安全対策」「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」については、「やや不満・不満」の割合が高くなっています。（図 89）



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 89 路面電車に関する取組みの満足度

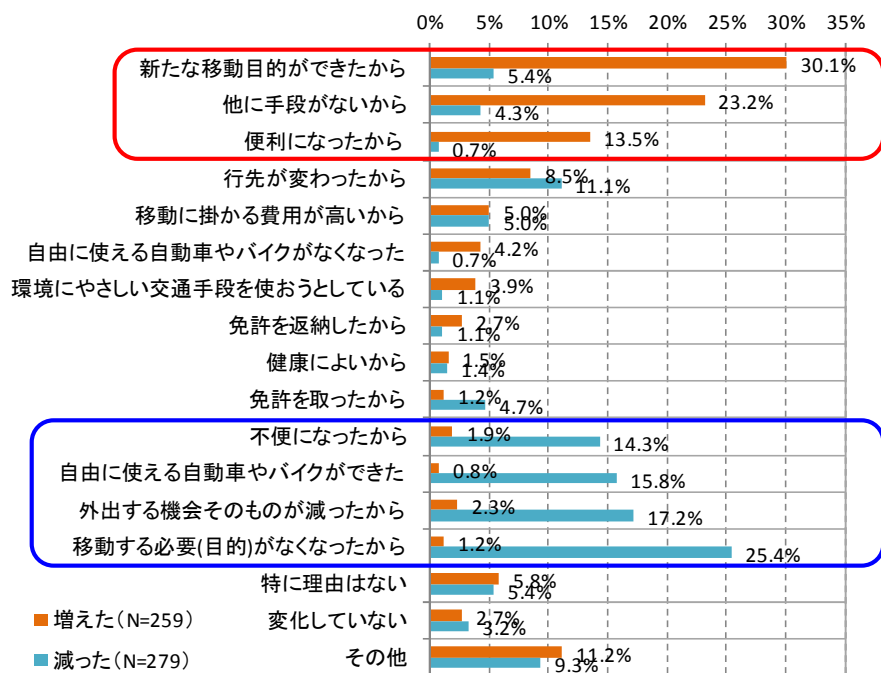
■ 課題 6：公共交通の利用のしやすさの向上

- 鉄道や路面電車のサービス水準に関しては、比較的満足度は高くなっていますが、バスに関しては満足度が低いことから、その満足度を向上するための取組みが重要です。

① バス利用の増減の要因

市民アンケート調査で、バス利用が「増えた」理由は、「新たな移動目的ができたから」に次いで、「他に手段がないから」「便利になったから」が比較的多くなっています。

「減った」理由は、「移動する必要（目的）がなくなったから」「外出する機会そのものが減ったから」「自由に使える自動車やバイクができた」のほか、「不便になったから」も比較的多くなっています。（図 90）

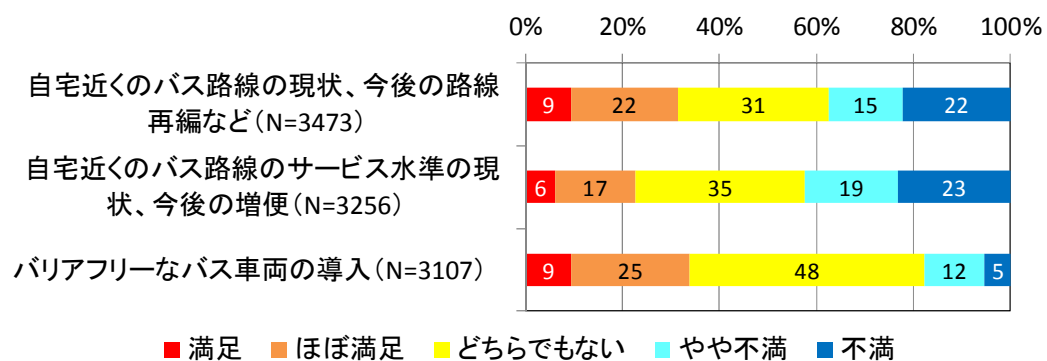


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 90 バス利用の増減の理由

② バスに関する取組みの満足度

市民アンケート調査で、「自宅近くのバス路線(ルート・バス停位置)の現状」「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」については、「やや不満・不満」の回答割合が高い傾向にあります。(図 91)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 91 バスに関する取組みの満足度

■ 課題 7 : 交通事故の削減

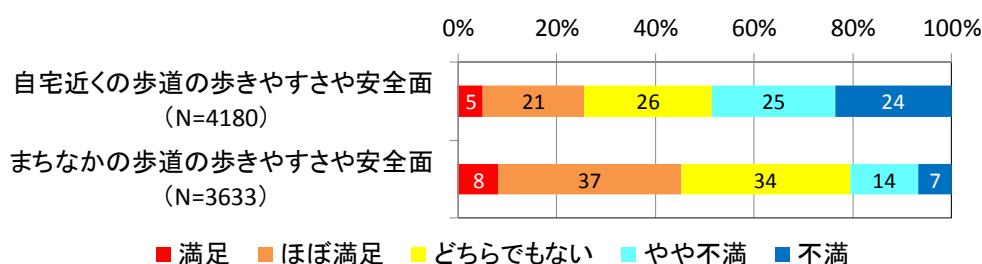
課題 7-1 : 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保

- 地域の状況に応じ、歩行者と自転車の通行環境を改善する必要があります。

① 徒歩に関する取組みの満足度

市民アンケート調査で、「自宅近くの歩道の歩きやすさや安全面」については、満足度が低い傾向にあります。

また、「まちなかの歩道の歩きやすさや安全面」については、「自宅近くの歩道」の回答に比べて満足度は高くなっています。(図 92)

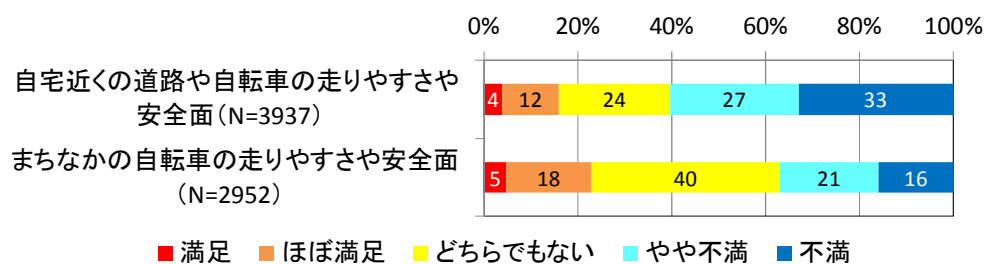


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 92 徒歩に関する取組みの満足度

② 自転車に関する取組みの満足度

徒歩と同様に、「自宅近くの道路や自転車の走りやすさや安全面」については、まちなかと比べ、「満足・やや満足」は低い傾向にあります。(図 93)

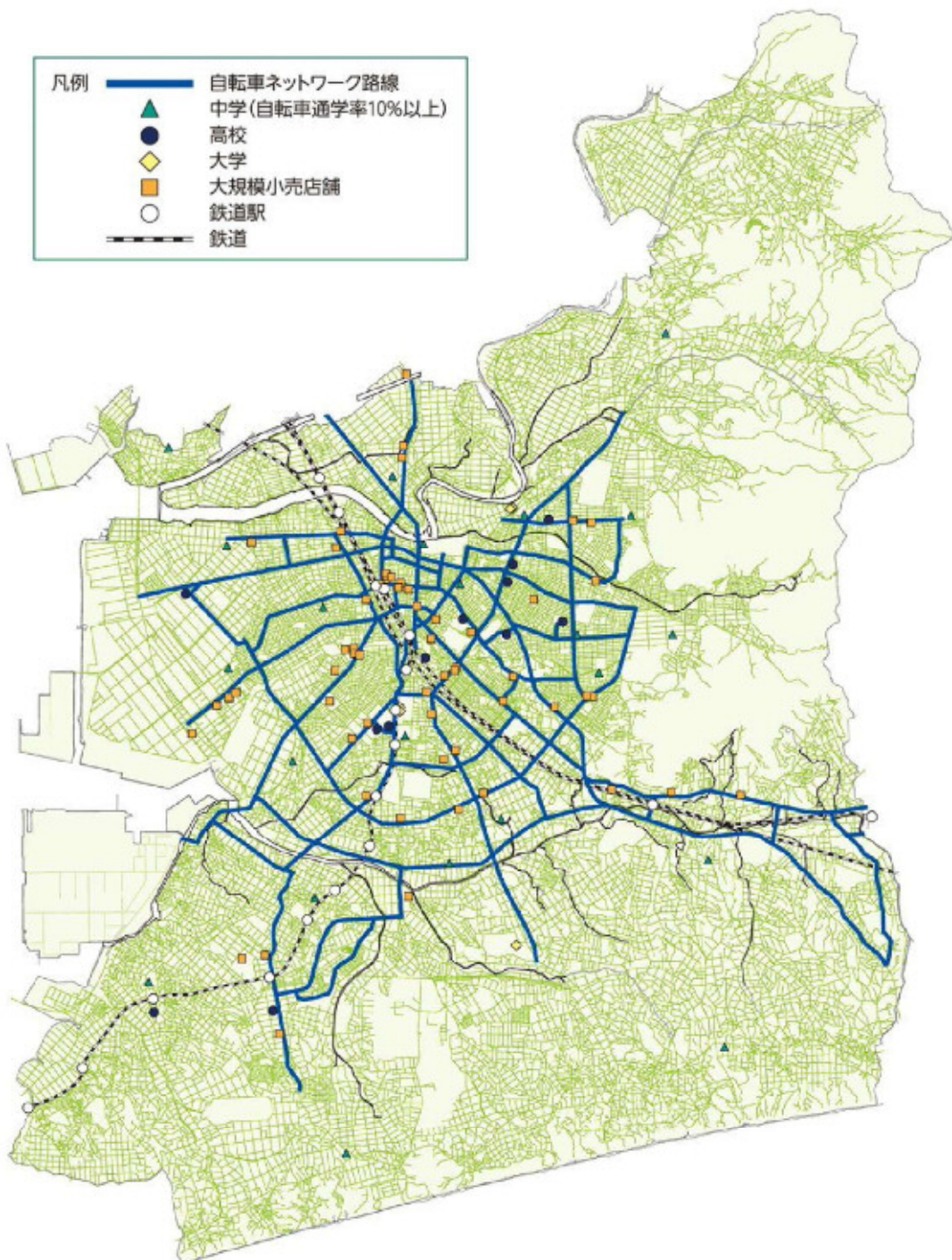


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 93 自転車に関する取組みの満足度

③ 自転車ネットワーク路線

「豊橋市自転車活用推進計画」では 149 kmの自転車ネットワーク路線を選定し、優先度を踏まえ、様々な手法・形態で整備を推進していくこととしています。(図 94)



資料：豊橋市自転車活用推進計画

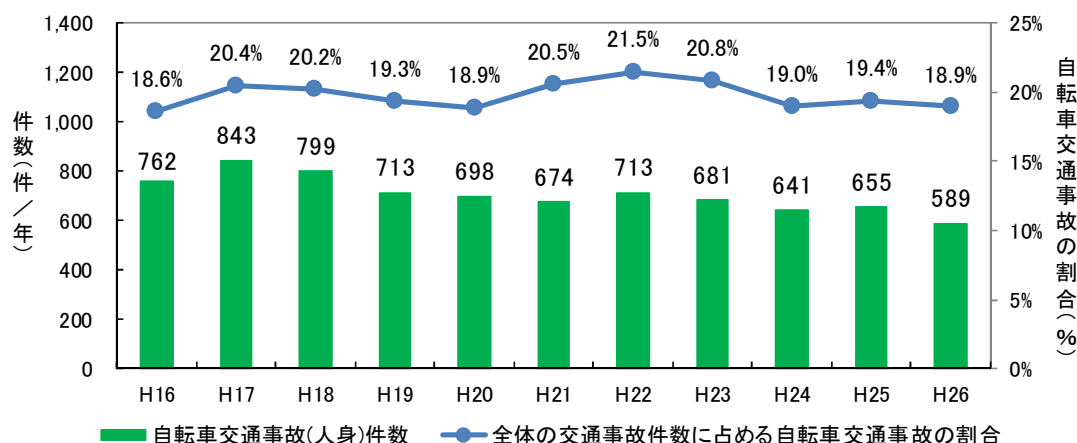
図 94 自転車ネットワーク路線

課題 7-2 : 交通ルール遵守とマナー向上の更なる取組み

- 自転車を安全に安心して利用してもらうため、様々な交通安全に関する取組みを継続していくとともに、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車運転手等全ての人が交通ルールを遵守し、マナーを向上するための更なる取組みが重要となります。

① 自転車に関する交通事故

自転車が当事者となる交通事故は年間 600 件程度発生しており、交通事故死傷者数に占める自転車の割合は 2 割近くを占めます。(図 95)



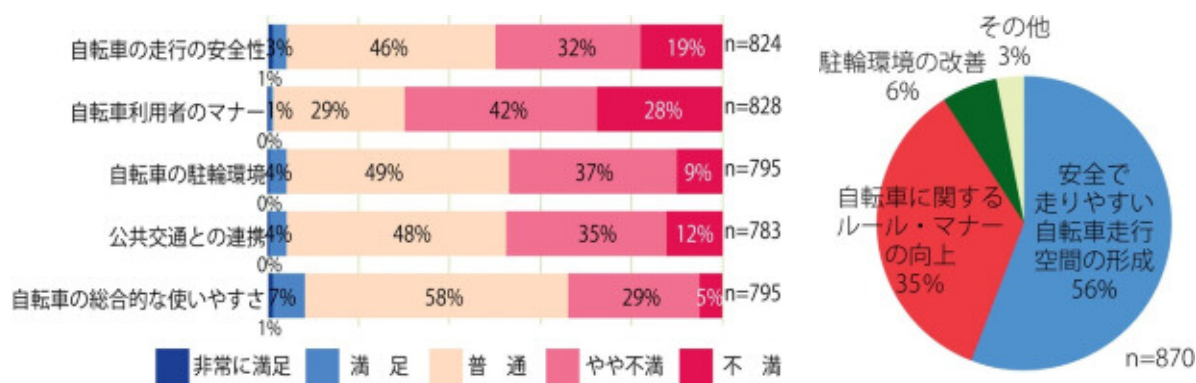
資料：豊橋市

図 95 自転車当事者となる交通事故件数の推移

② 自転車利用環境の満足度と重要と思う施策

利用環境ではマナーに関する不満割合が最も高く、安全性、駐輪環境、公共交通との連携の不満割合も半数程度を占めます。(図 96：左図)

最も重要と思う施策は、「安全で走りやすい走行空間の形成」の意見が多くなっています。(図 96：右図)



資料：豊橋市自転車活用推進計画

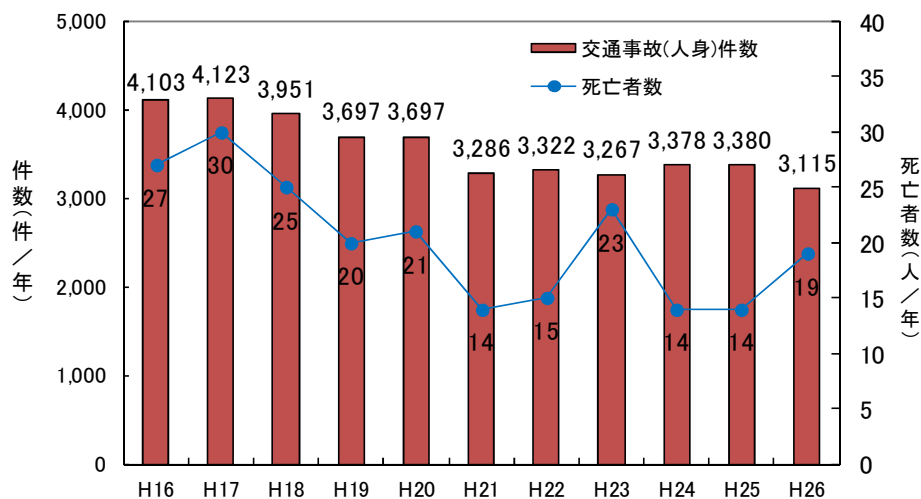
図 96 自転車利用環境の満足度 (左)、最も重要と思う自転車に関する施策 (右)

課題 7-3 : 安全・安心して歩ける生活道路の確保

- 道路交通全体の交通安全に対する取組みは引き続き重要です。特に、生活道路の交通安全対策によって、通学路などの日常生活における地域内の安全性向上や、地域コミュニティ・交流の場として、楽しく歩くことができるような空間を創出する必要があります。

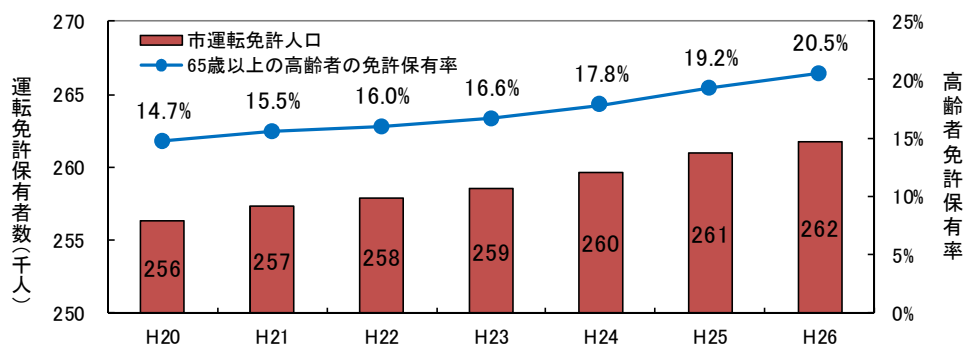
① 交通事故の発生状況

市内の交通事故の発生は減少傾向にあります（図 97）が、高齢者の運転免許保有率は年々高まっており（図 98）、高齢者が関わる交通事故による死者・負傷者数の比率はやや増加傾向にあります。（図 99）



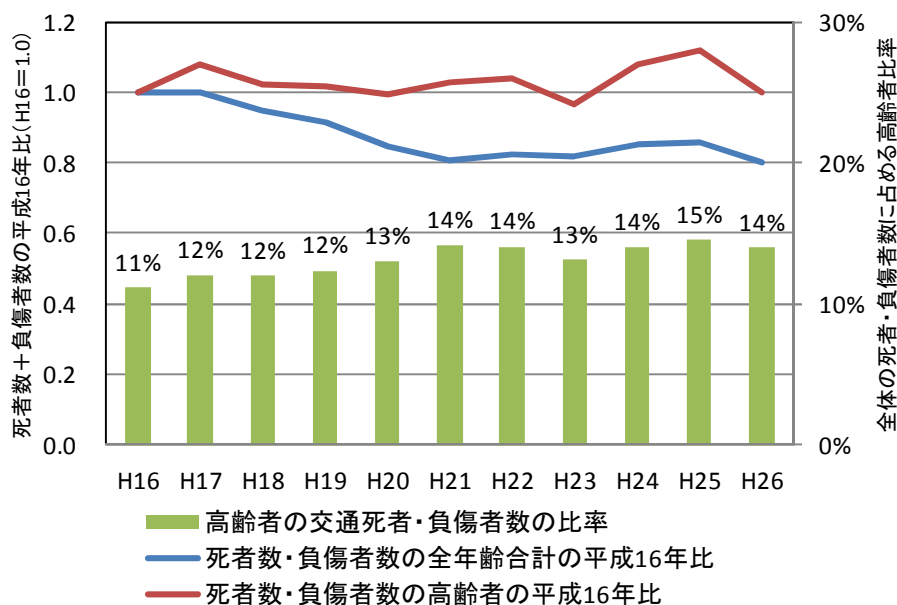
資料：豊橋市

図 97 市内の交通事故の発生状況



資料：愛知県警

図 98 豊橋市の免許保有の推移

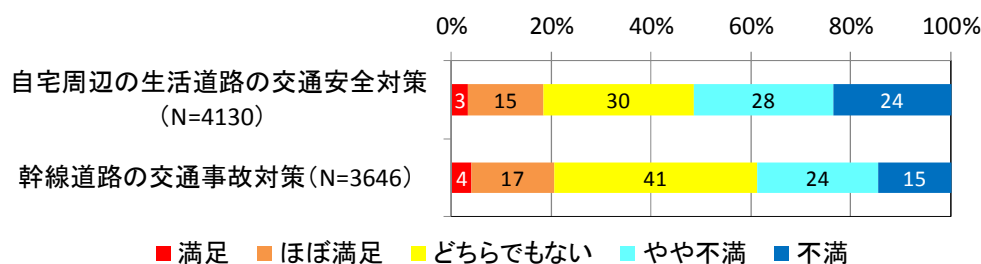


資料：愛知の交通事故

図 99 市内の交通事故の全体に占める高齢者の交通死者数・負傷者数の比率

② 自動車に関する取組みの満足度

市民アンケート調査で、「自宅周辺の生活道路の交通安全対策」「幹線道路の交通事故対策」については、いずれも「不満」が「満足」を上回っています。(図 100)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 100 自動車に関する取組みの満足度

■ 課題 8：市民の健康増進

課題 8-1：歩く機会の創出

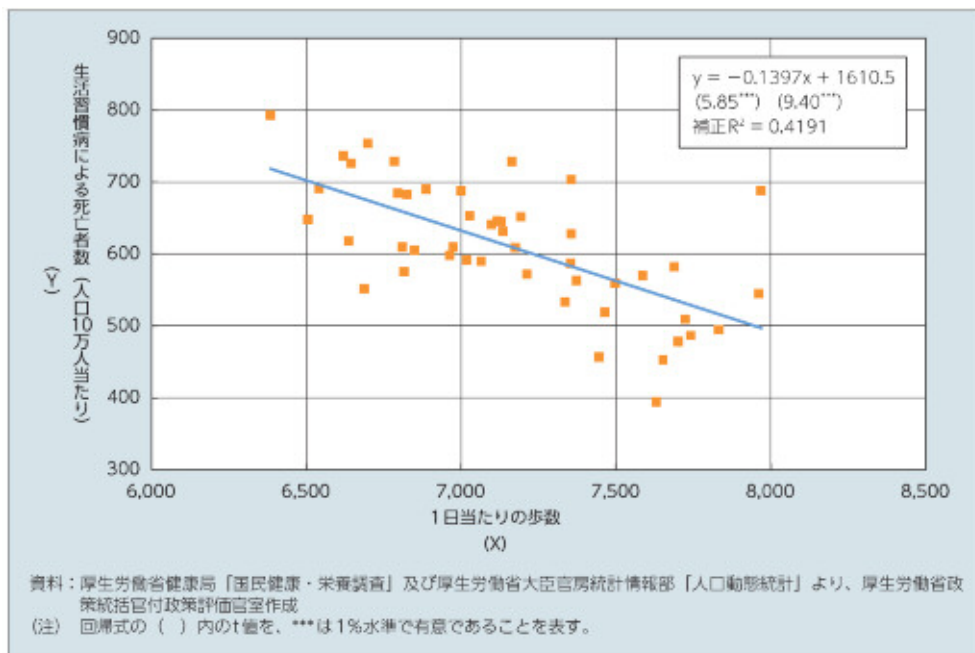
- 健康増進の視点からも歩く機会の創出や安全で歩きやすい歩道整備など、超高齢社会に対応した人にやさしい取り組みが必要です。

① 徒歩トリップ数の変化

パーソントリップ調査では、徒歩のトリップ数は、第4回調査に比べて第5回調査では減少しています。(参考資料1 参照)

② 健康との関係

1日当たりの歩数が増えるほど、生活習慣病による死亡者数が減少するという関係が見られます。(図 101)

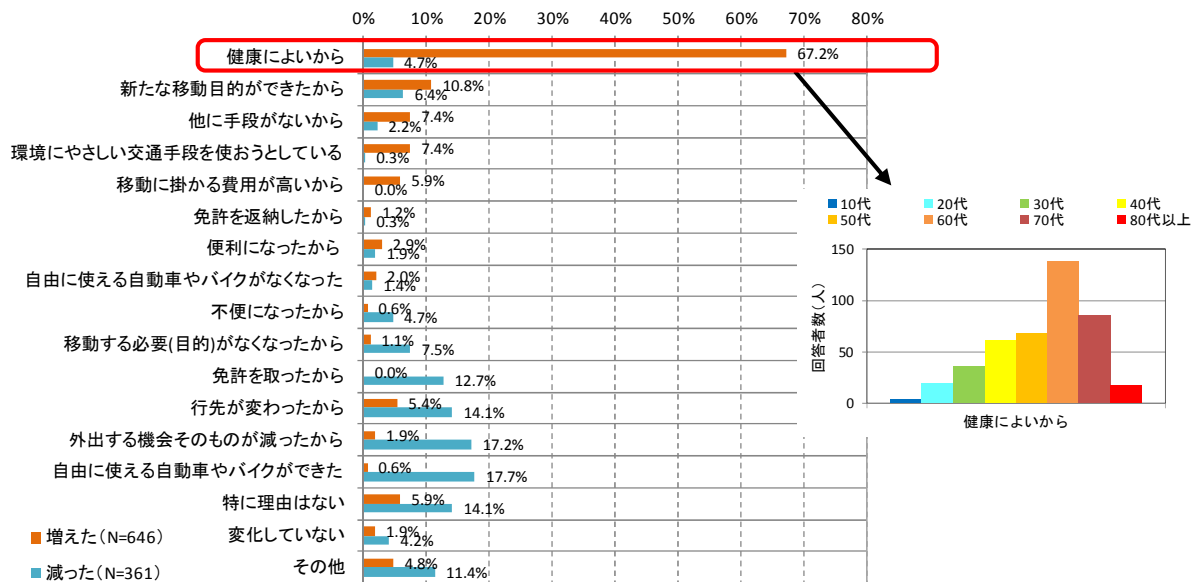


出典：平成 26 年版厚生労働白書

図 101 歩数と生活習慣病による死亡者数（人口10万人当たり）の関係

③ 徒歩による移動の増減理由

市民アンケート調査で、徒歩での外出が「増えた」理由は、「健康によいから」が特に目立っており、回答した年齢は60代を筆頭に40～70代で多くなっています。(図 102)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

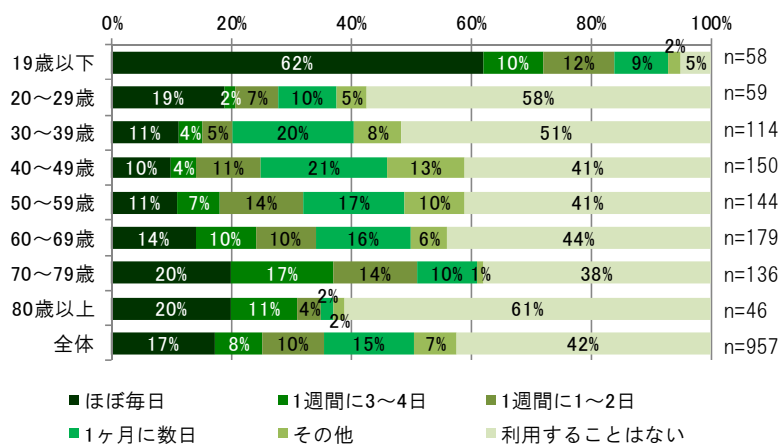
図 102 徒歩利用の増減の理由

課題 8-2：自転車活用の推進

- 5 km 程度までの短距離の移動では、過度に自家用車利用に依存しない交通への転換を推進するための有効な交通手段です。
- 健康増進の観点からも、自転車の活用を推進する取組みを図ることが必要です。

① 自転車の利用特性

年齢別の利用頻度をみると、19 歳以下が最も高く、それ以外では年齢が高くなるにつれて自転車利用頻度は高くなり、70 歳代では週 1～2 日以上の利用が半数を占めています。（図 103）

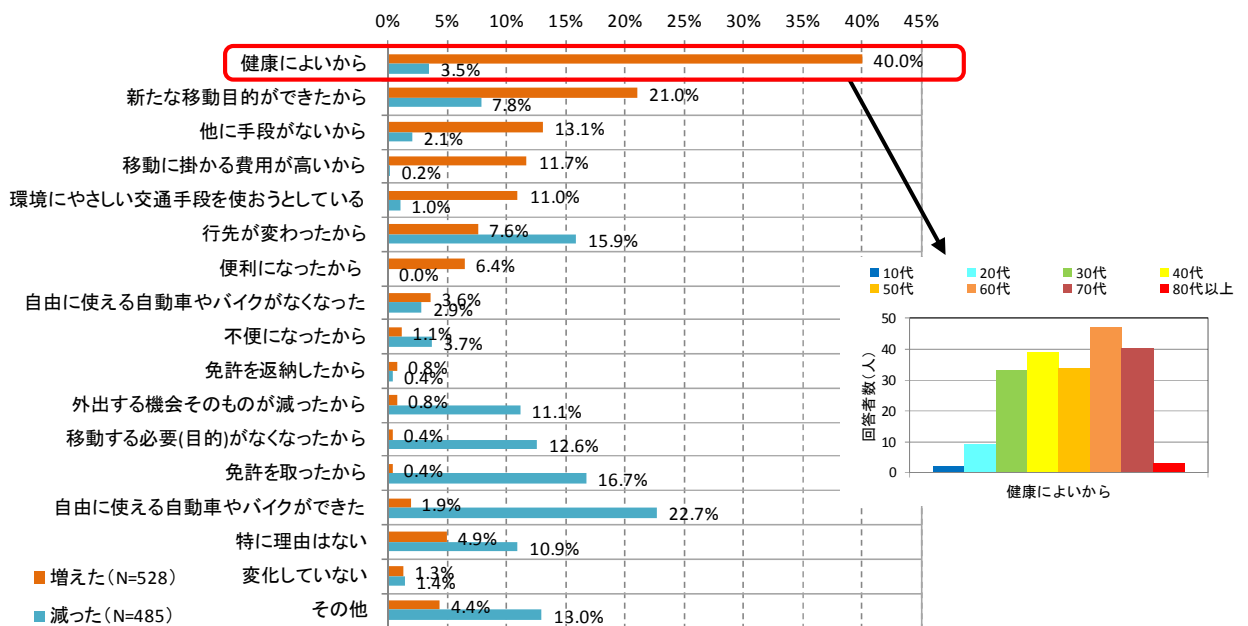


資料：豊橋市自転車活用推進計画

図 103 年代別自転車の利用頻度

② 自転車による移動の増減理由

自転車利用が「増えた」理由は、「健康によいから」が特に目立っており、
回答した年齢は 30～70 代と幅広い年代で多くなっています。(図 104)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 104 自転車利用の増減の理由

■課題 9：道路交通の円滑化

- 豊橋駅周辺や臨海部周辺などにおける道路混雑・渋滞対策に引き続き取り組むとともに、未整備の都市計画道路の整備を進め、道路交通の円滑化を図る必要があります。

① 市内主要道路の交通量、混雑度、旅行速度の状況

道路交通量は、市を北西～南東方向に通る国道 1 号の交通量が最も多く、次いで市西部の臨港地区周辺の国道 23 号バイパスや豊橋渥美線などが多くなっています。(図 106：右図)

平成 17 年調査から平成 22 年調査にかけての交通量の変化をみると、南部では国道 23 号バイパスの新たな供用区間やその周辺の道路で増加が目立ち、市の北部では国道 1 号、東三河環状線などの主要道路やその周辺で増加していますが、その他の路線の多くは、交通量が減少しています。(図 105)

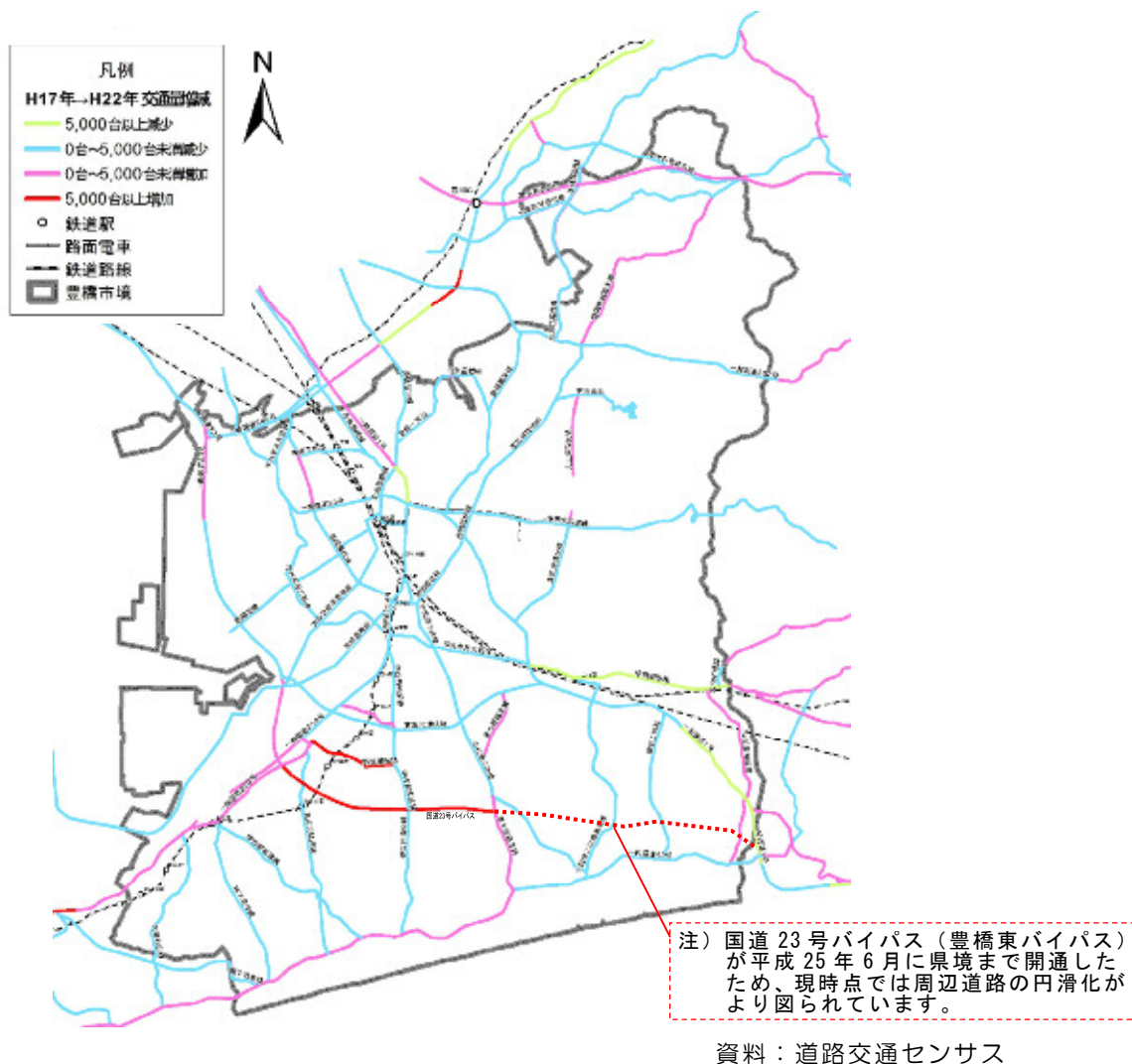


図 105 交通量の増減(平成17年→平成22年)

ピーク時の旅行速度（図 107）は、全体的には改善傾向ですが、交通量・混雑度（図 106）が増加している豊橋駅周辺や臨海部周辺では、低い状況にあります。

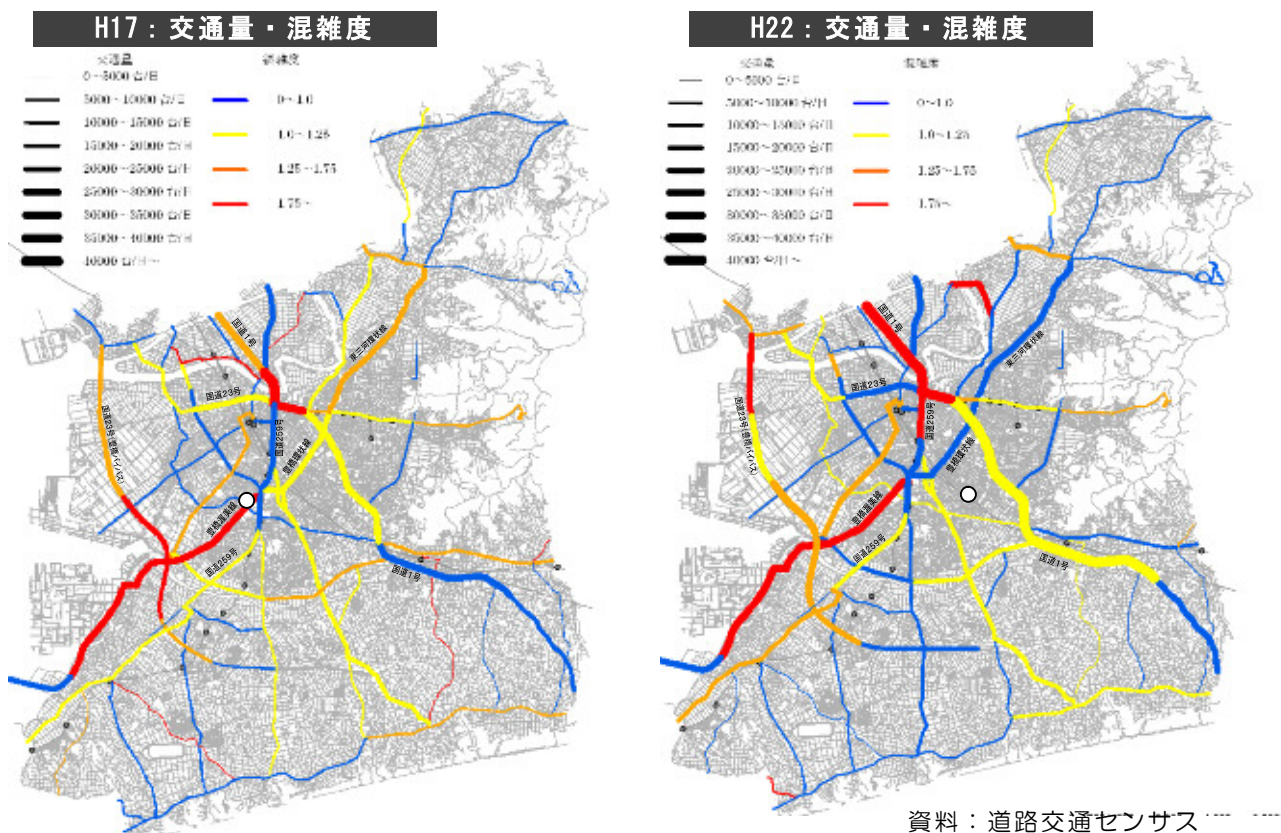


図 106 主要道路の交通量と混雑度（左図：平成17年、右図：平成22年）

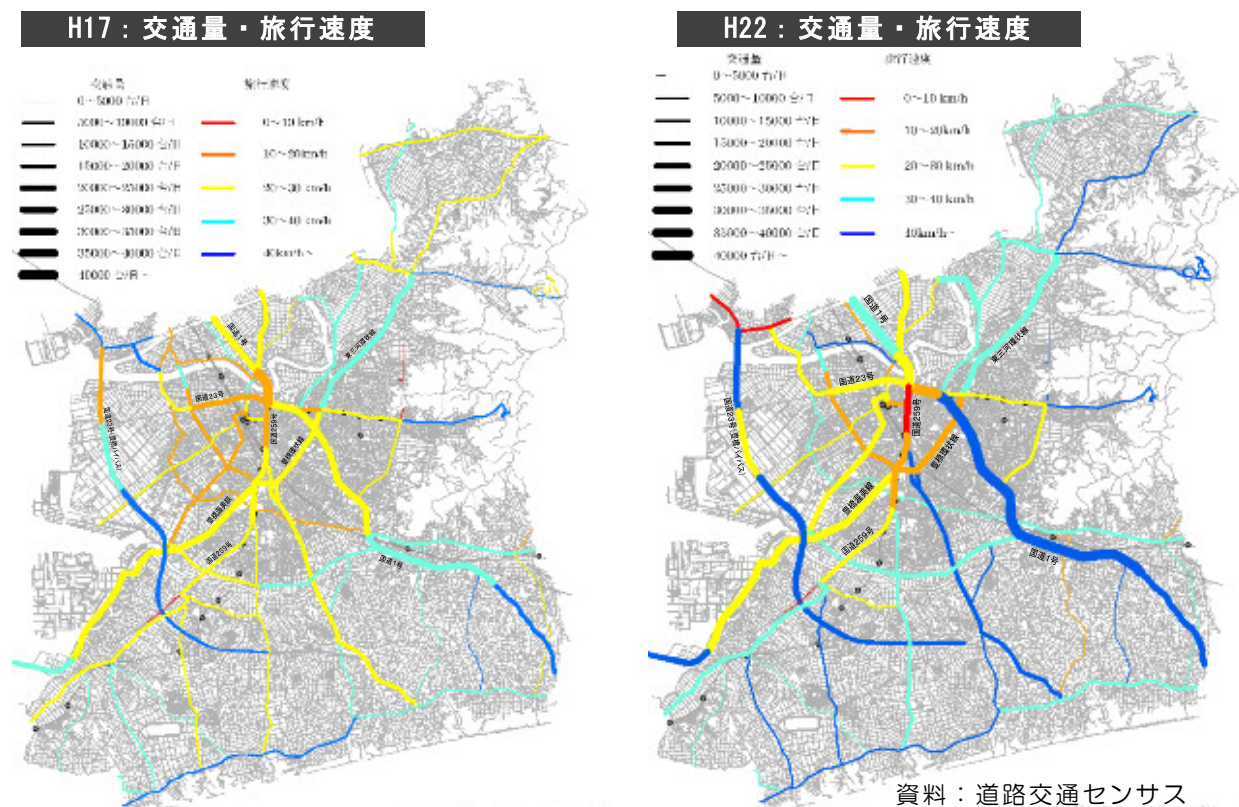
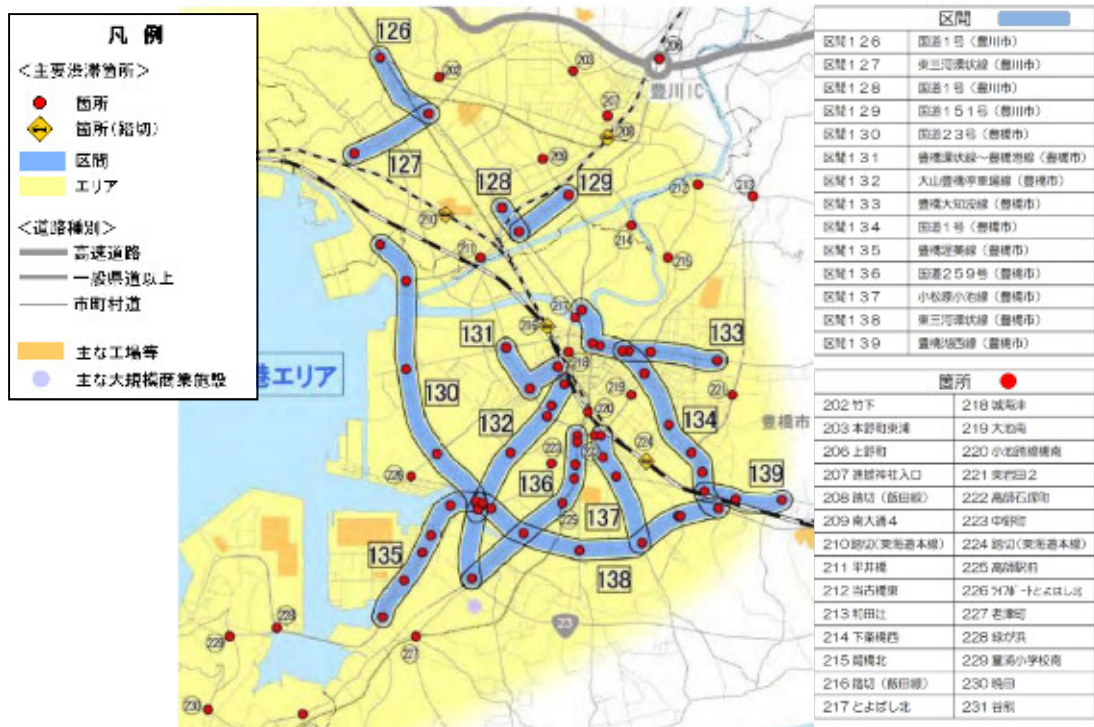


図 107 主要道路の交通量とピーク時旅行速度（左図：平成17年、右図：平成22年）

② 道路の渋滞状況

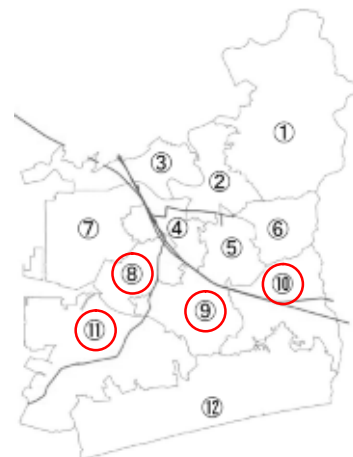
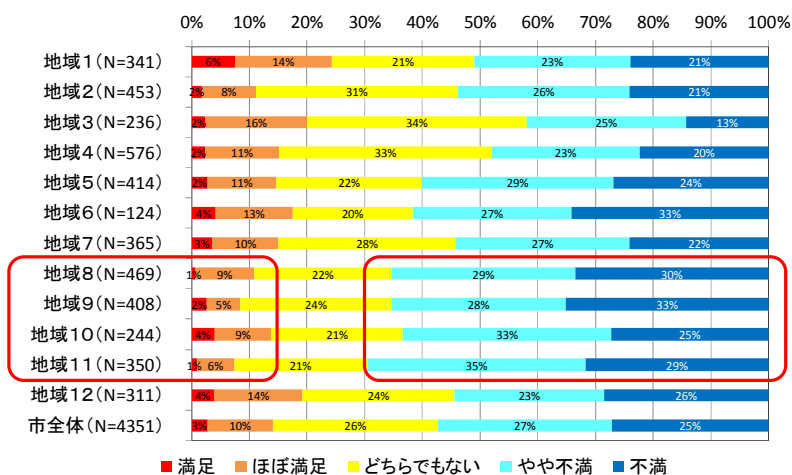
前都市交通マスタープランの主な取組みの一つである「バイパスや環状道路などの整備」の目標は達成していますが、前記の交通量等の状況及び変化と同様、市内の主な渋滞箇所や区間は、豊橋駅を中心とする市街地や臨海部に集中しています。(図 108)

また、市民アンケート調査による「道路の混雑・渋滞対策」の取組みに対する満足度は、市中心部の南側の地域8・9、大規模工場等を有す地域10・11で「やや不満・不満」の割合が他の地域に比べ高い傾向にあります。(図 109)



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 108 市内の主要渋滞箇所



資料：市民アンケート調査
(平成26年9月実施)

図 109 自動車に関する取組みの満足度（道路の混雑・渋滞対策）

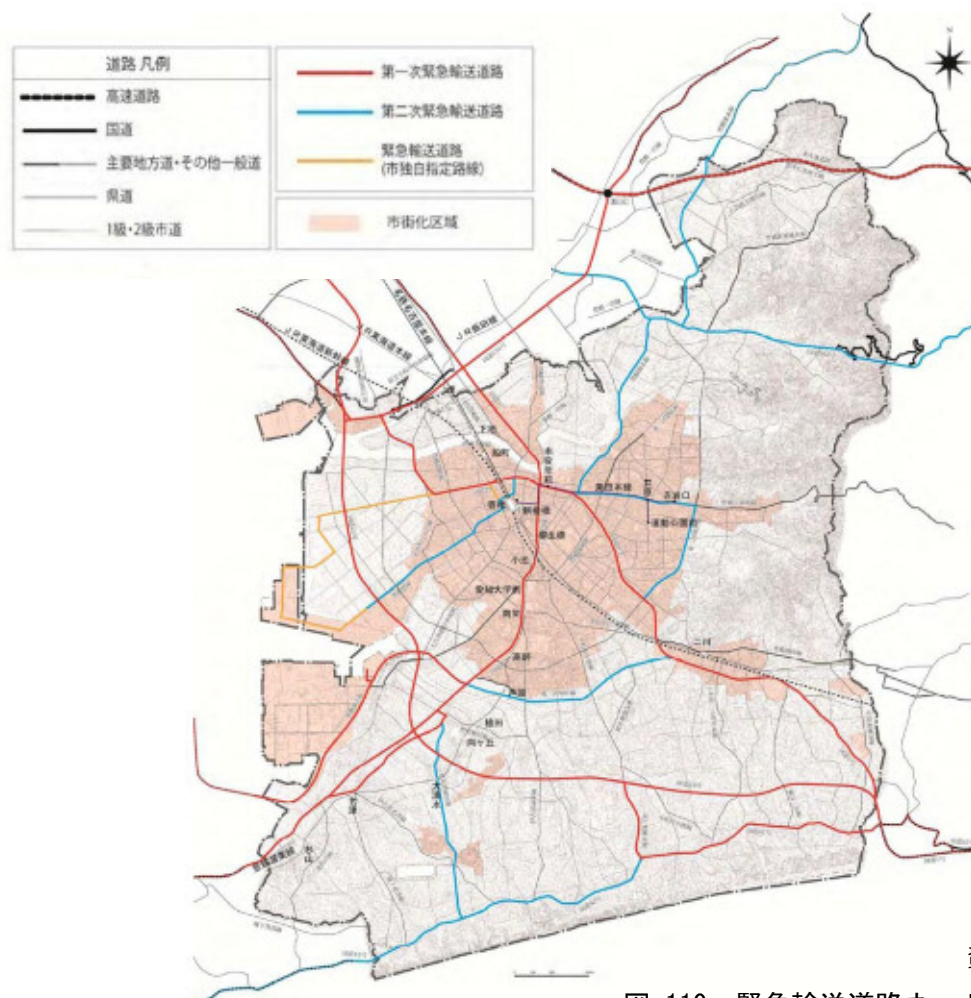
■課題 10：災害への対応

- 広域的視点からみた緊急輸送道路の機能に加え、本市市街地の防災性の向上に資するためにも、緊急輸送道路を補完・強化する都市計画道路ネットワークの形成が必要です。
- また、道路以外にも、豊鉄渥美線や路面電車など、公共交通の老朽化した施設の更新、耐震化等が必要です。

① 緊急輸送道路の状況

緊急輸送道路は、地震災害の警戒宣言時及び発災時における救助・救急・医療・消火活動及び物資輸送などの緊急車両が優先的に通行する道路であり、主に国道を始めとした現況道路網をベースに緊急輸送道路が指定されています。(図 110)

これまでの取組みで緊急輸送道路の整備延長は、前都市交通マスタープランにおける目標の 8.05 km を越える 11.85 km が新たに整備され、緊急輸送道路体系が強化されました。



資料：豊橋市

図 110 緊急輸送道路ネットワーク計画

ウ. 取組みを進める上での課題

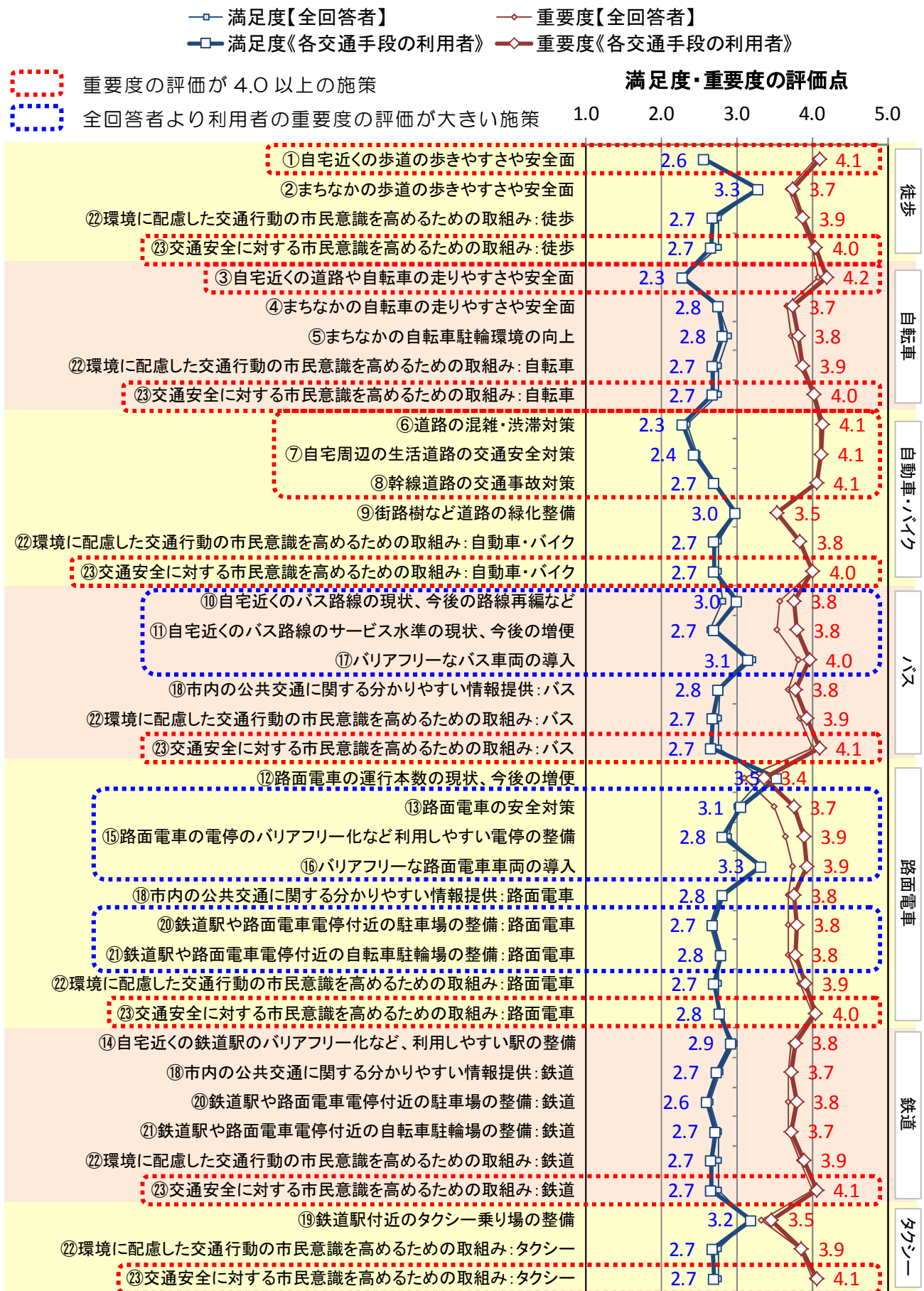
■課題 1 1 : 市民ニーズを踏まえた円滑で効率的な交通施策の推進

- 市民の交通に対するニーズは多様で、利用の多い自動車交通に関する取組みの重要度は高い傾向にあります。しかしながら、全回答者に比べ公共交通の利用者の方が公共交通に関する施策の重要度を高く評価していることから、引き続き取り組むことが必要です。
- 限られた財源の中で、様々な交通課題を解決するためには、円滑で効率的な施策の推進が必要となります。

① 都市交通施策の満足度と重要度

自宅近くの歩道、自転車の走りやすさや安全面、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く、重要度は高くなっています。

公共交通については、バス路線の路線再編やサービス水準、路面電車の安全対策やバリアフリー化、鉄道駅や電停付近への駐車場整備などは、全回答者に比べ各交通手段の利用者の方が重要度を高く評価しています。(図 111)



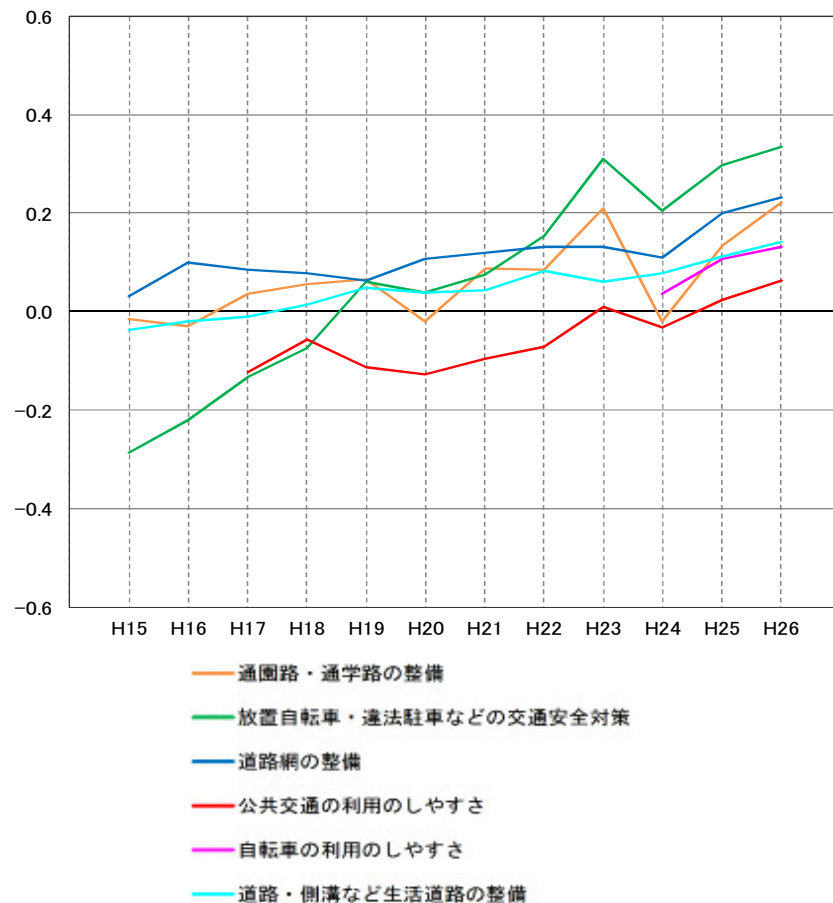
資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 111 取組みの満足度と取り組むべき施策の重要度

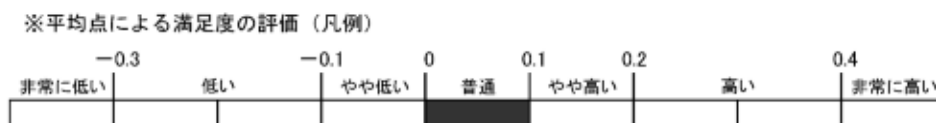
② 市民意識調査による地域の生活環境等の満足度

公共交通に関する満足度が低くなっていますが、評価点は向上しつつあります。

交通安全対策は、この 10 年間で満足度が大きく向上しています。(図 112)



ここでは、「十分満足である」「まあ満足である」「どちらとも言えない」「やや不満である」「非常に不満である」の回答者数に、各々+2点、+1点、0点、-1点、-2点を掛け合わせ、その合計を回答者数で割ったもの（平均点）を「満足度評価」として分析！



資料：市民意識調査結果より作成

図 112 市民意識調査による交通に関連した項目の満足度評価

注) 市民意識調査は、市民と行政が一体となったまちづくりを推進するにあたって、市民の意見や要望を把握し、まちづくりに反映させることを目的として、本市が毎年実施している調査です。市内在住の 20 歳以上の市民 5,000 人を無作為に抽出して、設問用紙を郵送で配布し、郵送で回収を受けた結果を集計しています。

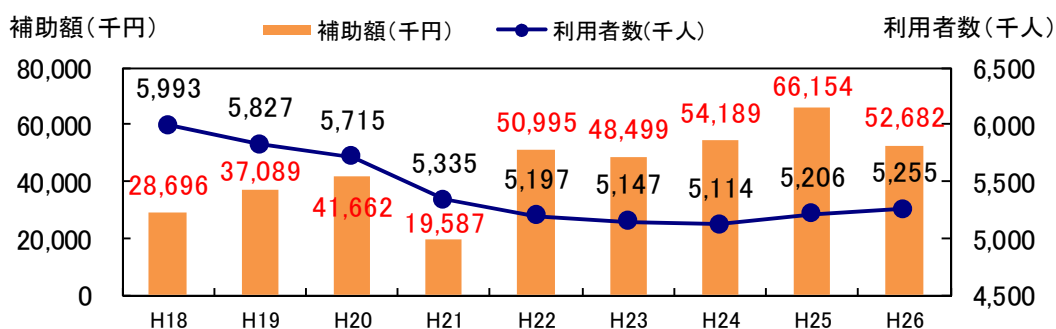
■課題 1 2：公共交通の維持・活性化に対する行政の関与

- 公共交通の維持・活性化を図るためには、交通事業者だけでは十分な取組みを実施することが困難です。
- 集約型都市構造の実現に向けた公共交通ネットワークを形成するためには、公共交通に対する公的支援の必要性和関係者の役割を明確化する必要があります。
- その上で、市民生活の向上やまちの活性化につながる施策などに対し、行政が適切に関与をしていくことが求められます。

① バス路線維持のための行政関与

市は一部のバス路線に対して補助金を出して維持しています。

近年は、年間 5,000 万円を超える補助を行っています。(図 113)

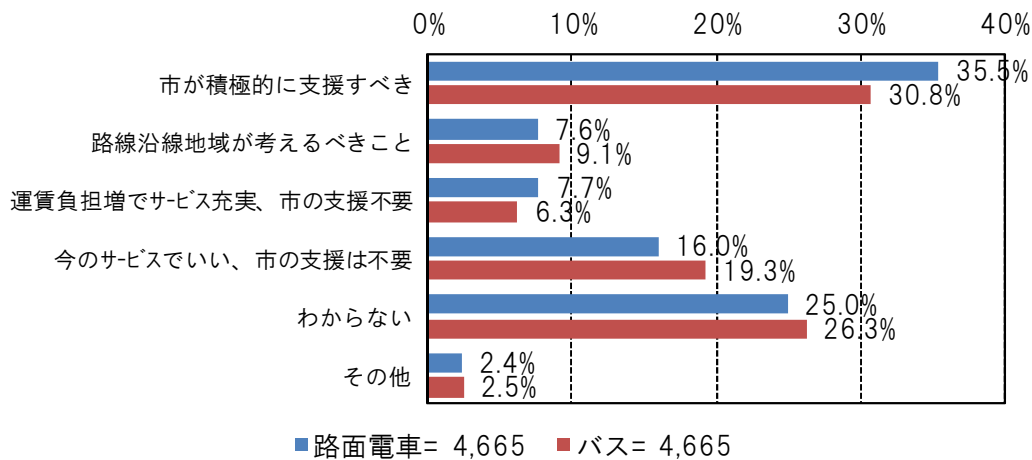


資料：豊橋市

図 113 豊橋市のバスに対する補助金の推移

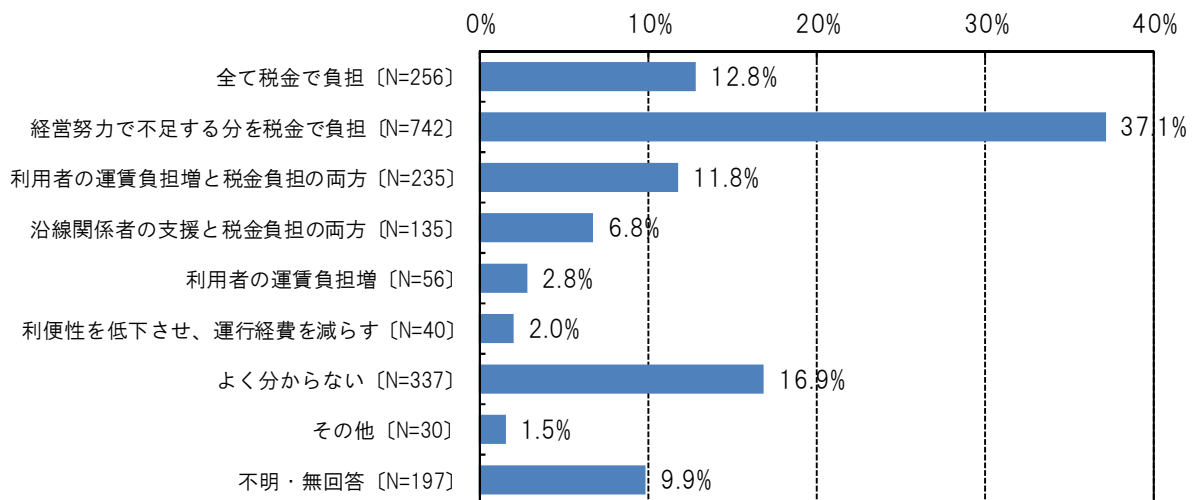
② 公共交通の維持・活性化に関する行政関与の市民意識

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くなっています。(図 114、図 115)



資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 114 路面電車、バス路線への支援の市民意識



資料：路面電車沿線住民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 115 路面電車への支援の沿線住民意識

参考資料4. 策定の経緯

■会議等の開催経緯

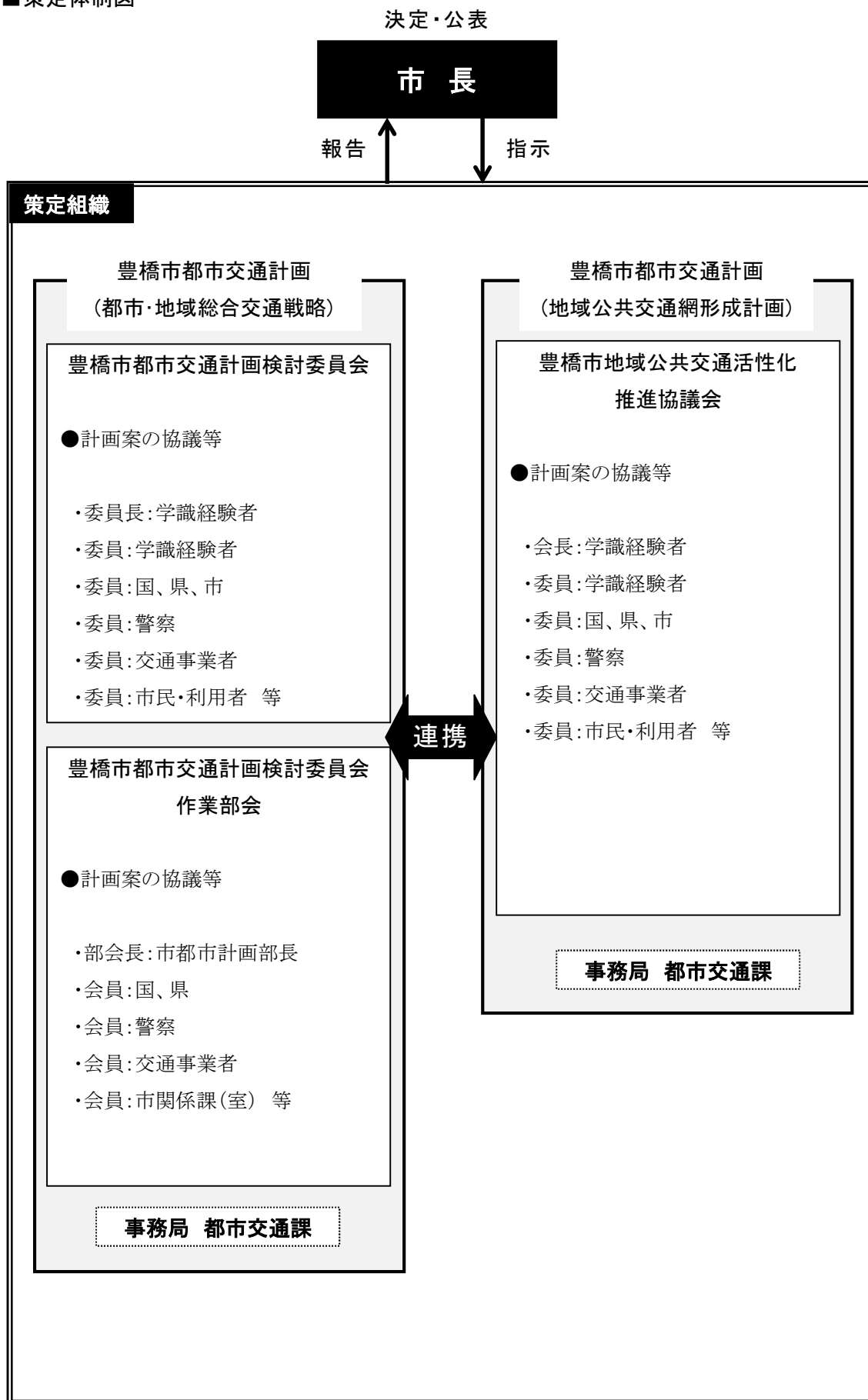


平成26年度	H26.8.29	第1回豊橋市都市交通計画検討委員会
	H26.10.3	第1回豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会
	H26.11.26	第2回豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会
	H26.12.12	第2回豊橋市都市交通計画検討委員会
	H27.1.13	第3回豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会
	H27.1.23	第3回豊橋市都市交通計画検討委員会
	H27.2.17	豊橋市議会 建設消防委員会(中間報告)
平成27年度	H27.7.1	第4回豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会
	H27.7.13	第4回豊橋市都市交通計画検討委員会
	H27.8.25	豊橋市地域公共交通活性化推進協議会
	H27.9.28	第5回豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会
	H27.10.7	第5回豊橋市都市交通計画検討委員会
	H27.11.20	豊橋市地域公共交通活性化推進協議会
	H27.12.4	第6回豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会
	H27.12.18	第6回豊橋市都市交通計画検討委員会
	H28.2.8	豊橋市議会 建設消防委員会
	H28.2～3	パブリックコメント
	H28.3.28	第7回豊橋市都市交通計画検討委員会 豊橋市地域公共交通活性化推進協議会

豊橋市都市交通計画 2016-2025 策定

(都市・地域総合交通戦略、地域公共交通網形成計画)

■策定体制図



■豊橋市都市交通計画検討委員会 委員名簿

分野	機 関	所属・役職	氏 名	備 考
学識者	岐阜大学	名誉教授	竹内 伝史	【委員長】
	豊橋技術科学大学	建築・都市システム学系教授	廣畠 康裕	【副委員長】
	山口大学	大学院理工学研究科准教授	鈴木 春菜	
行政関係者	国土交通省	中部地方整備局建政部都市整備課長	間宮 敏博	前任：牛居 恒太
		名古屋国道事務所計画課長	岩田 明	
		中部運輸局企画観光部交通企画課長	山下 隆道	
		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）	白木 広治	前任：後藤 英丸
	愛知県	振興部交通対策課長	市田 和仁	前任：渡邊 宗徳
		建設部都市計画課長	横山 甲太郎	
		東三河建設事務所企画調整監	杉浦 政晴	前任：大谷 光司
交通管理者	愛知県警察本部	交通規制課課長補佐	山本 清文	前任：沢田 章夫
	豊橋警察署	交通課長	栗名 利幸	
交通事業者	東海旅客鉄道(株)	豊橋駅長	森 鉄也	前任：山口 望
	名古屋鉄道(株)	グループ統括本部事業企画部 企画担当部長	安藤 仁	
	豊橋鉄道(株)	取締役鉄道部長	柴田 良昭	
	豊鉄バス(株)	取締役営業企画部長	長縄 則之	
	東海交通(株)	代表取締役社長	青木 良浩	
市民等	豊橋市自治連合会	常任理事	大谷 代里子	前任：小林てる子
		理事	今川 博道	前任：阿部 幸則
	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	松井 理津子	
	豊橋商工会議所	常務理事	村松 喜八	
	豊橋発展会連盟	会長	川西 裕康	
豊橋市		副市長	木村 邦久	
		財務部長	鈴木 伸幸	
		企画部長	広田 哲明	
		建設部長	加藤 明人	

■豊橋市地域公共交通活性化推進協議会 委員名簿

氏 名	職 名 等	備 考
廣 畠 康 裕	豊橋技術科学大学名誉教授	【会 長】
木 村 邦 久	豊橋市副市長	【副会長】
藤 田 佳 久	愛知大学名誉教授	【副会長】
古 田 寛	公益社団法人愛知県バス協会専務理事	【監 事】
河 合 秀 矩	豊橋商工会議所常議員	【監 事】
白 木 広 治	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）	
小 久 保 信	愛知県振興部交通対策課主幹	
柴 田 良 昭	豊橋鉄道株式会社取締役鉄道部長	
長 縄 則 之	豊鉄バス株式会社取締役営業企画部長	
青 木 良 浩	愛知県タクシー協会会長	
小 川 健 司	豊鉄タクシー株式会社取締役社長	
長 坂 和 俊	愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事	
徳 島 結 城	豊橋市自治連合会理事	
藤 城 恒 介	豊橋市老人クラブ連合会副会長	
岩 瀬 和 子	とよはし男女共同参画推進ネットワーク代表	
岩 田 明	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所計画課長	
杉 浦 政 晴	愛知県東三河建設事務所企画調整監	
栗 名 利 幸	愛知県豊橋警察署交通課長	
加 藤 明 人	豊橋市建設部長	
瀧 川 雅 弘	豊橋市都市計画部長	