

現状の整理について

(追加・修正箇所抜粋版)

目 次

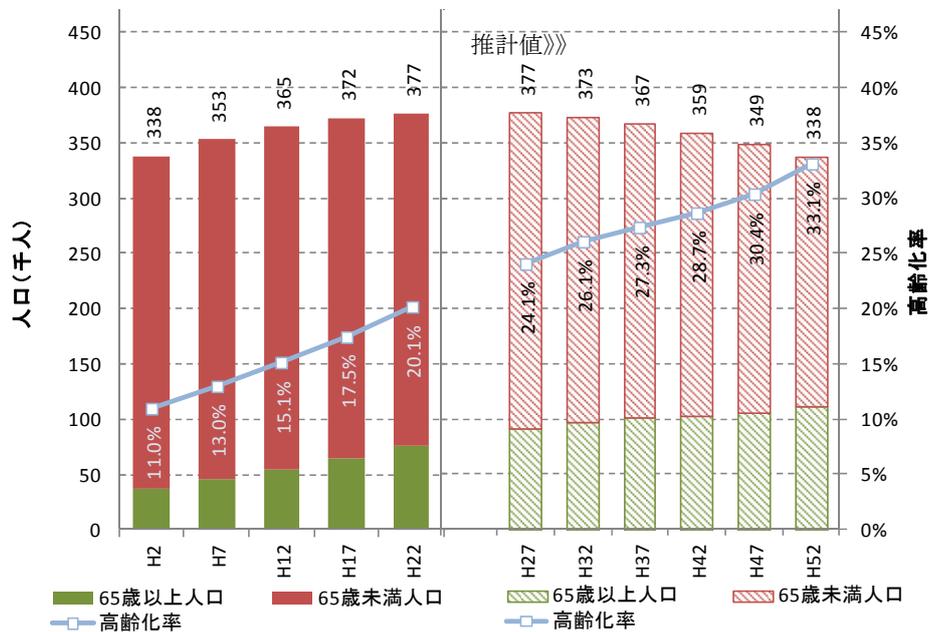
1. 豊橋市の現状	1
1.1 人口動向	1
1.2 環境	3
1.3 健康	5
1.4 中京都市圏パーソントリップ調査による移動実態	7
1.5 国勢調査による通勤・通学流動の移動実態	26
1.6 中京都市圏パーソントリップ調査による交通手段ごとの発生集中量の変化	28
1.7 隣接市の将来計画に基づく豊橋市の位置付け	31
1.8 自転車・徒歩	34
1.9 公共交通	38
1.10 主な交通結節点	40
1.11 道路交通	41
1.12 地域別の公共交通利用圏域内人口の変化	42
1.13 市民アンケート調査による交通手段別の利用の変化と取組みの満足度等	45
2. アンケート調査	64
2.1 実施概要	64
2.2 アンケート調査票	66
2.3 市民アンケート調査結果	83
2.4 路面電車沿線住民アンケート調査結果	95
2.5 路面電車沿線事業所アンケート調査結果	102
2.6 路面電車沿線商業施設アンケート調査結果	105
2.7 バス利用者アンケート調査結果	108

1. 豊橋市の現状

1.1 人口動向

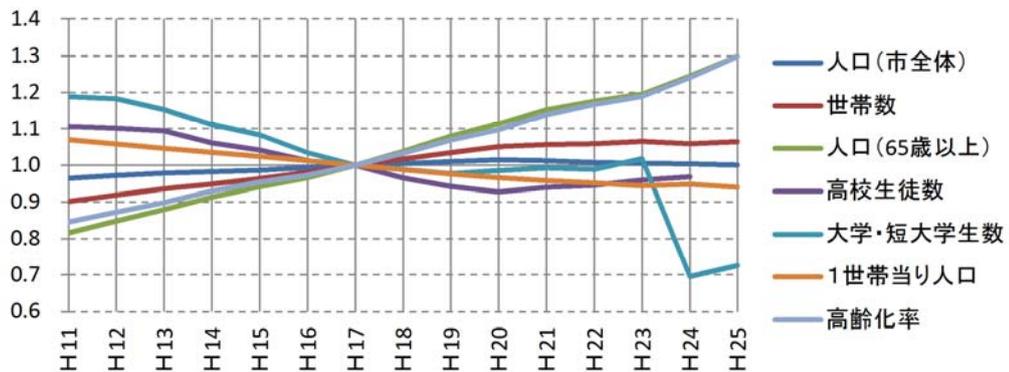
(1) 人口の推移

- 豊橋市の人口は、約38万人である。
- 人口の推移は、平成22年頃をピークとして減少に転じている。
- 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。
- 高校生徒数は若干増加傾向にあるが、大学生等は学部の一部移転もあり、平成24年度に大きく減少した。



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 1-1 豊橋市の人口推移（H27以降は推計値）

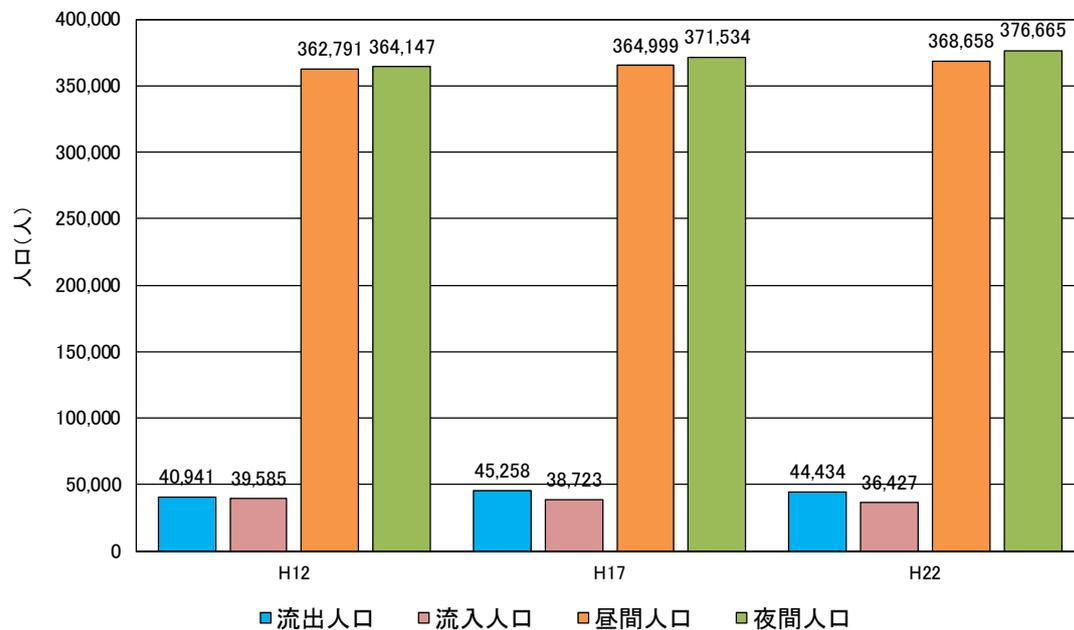


資料：豊橋市統計書より作成

図 1-2 人口等の伸び率（H17=1.0）

(2) 流出人口の推移

- 流出人口が流入人口を上回り、昼間人口よりも夜間人口が多くなっている。
- 流出人口と流入人口の差は、平成12年から平成22年にかけて、大きくなっている。



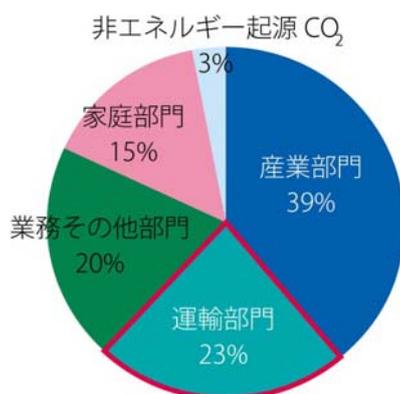
資料：国勢調査

図 1-3 流出人口の推移

1.2 環境

(1) 豊橋市内の二酸化炭素排出状況

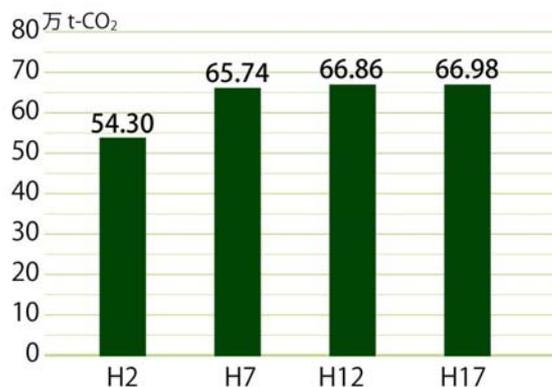
- 近年、温室効果ガスによる地球温暖化が、世界的に問題となっている。
- その中でも温室効果ガスの95%を占める二酸化炭素の排出量をみると、日本では運輸部門からの排出量が2億3,200万トンで全体の約2割を占めている。
- 本市における二酸化炭素の排出量をみると、総排出量は平成17年時点で308万トン、そのうち、運輸部門が占める割合は23%になる。(図 1-4)
- 中でも自動車による二酸化炭素の排出量は、平成2年から増加傾向を示し、平成17年では67万トン近くにのぼっている。(図 1-5)



総排出量 308 万 t-CO₂

資料：豊橋市地球温暖化対策地域推進計画

図 1-4 豊橋市における二酸化炭素排出量の部門別割合 (H17)

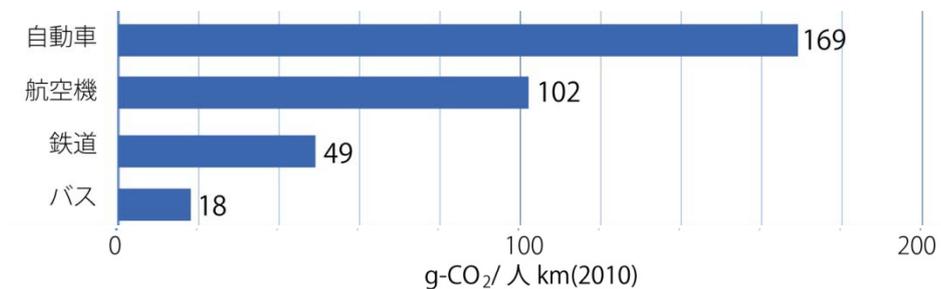


豊橋市地球温暖化対策地域推進計画

図 1-5 自動車による二酸化炭素排出量の経年変化

(2) 交通機関ごとの特徴

- 輸送量あたりの二酸化炭素排出量は、自動車が多くなっている。(図 1-6)
- 自動車は1台あたりの輸送人数が少ない(図 1-7) ため、1人1台あ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る。



出典：国土交通省総合政策局資料

図 1-6 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量(旅客)

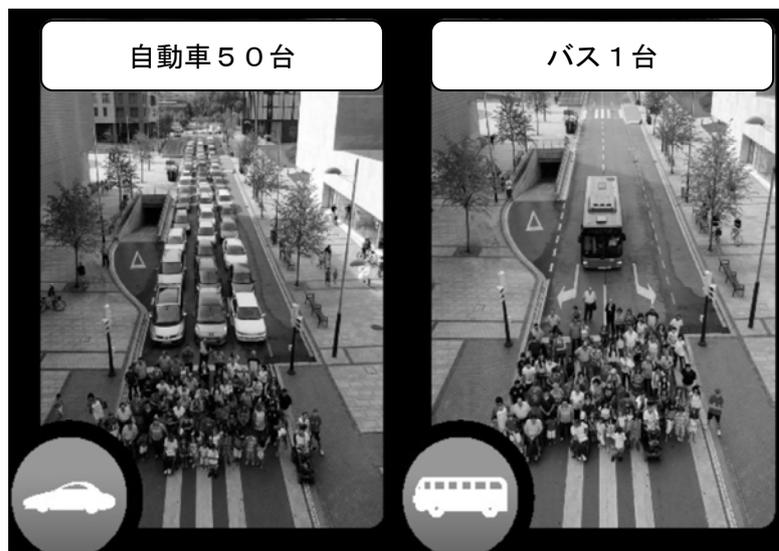
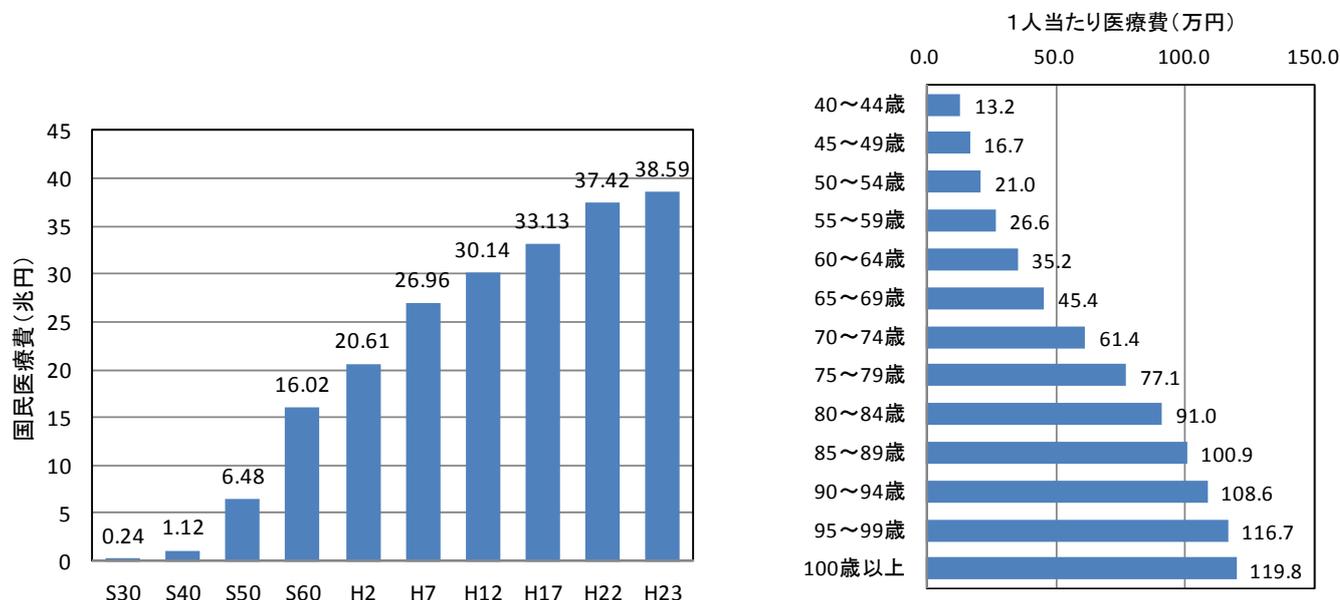


図 1-7 50人が利用する場合の自動車とバスの占有台数イメージ

1.3 健康

(1) 国民医療費の状況

- 高齢化の進展などによって国民医療費は年々伸び続け、平成23年度の医療費は約38.6兆円となっている。(図 1-8：左図)
- 1人当たりの医療費は年齢とともに高くなることから、今後の高齢者の増加に伴い、将来の医療費はさらに増加していくことが予想される。(図 1-8：右図)

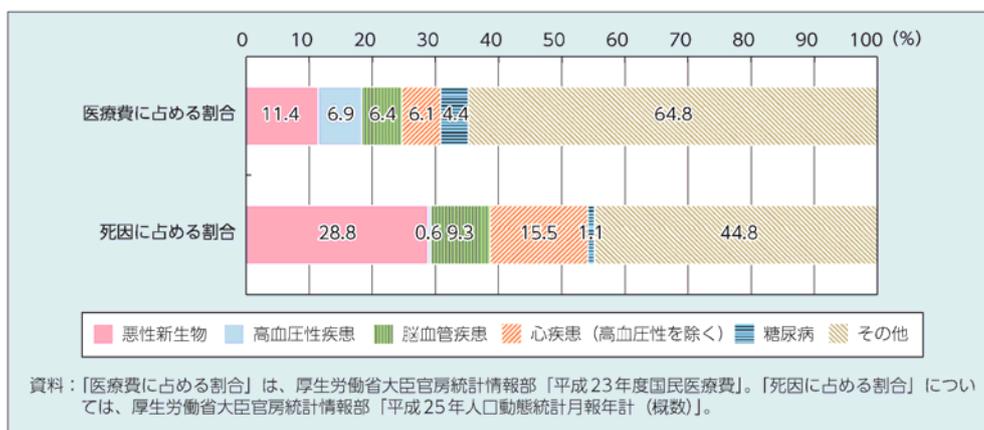


資料：平成26年版厚生労働白書

図 1-8 国民医療費の推移(左)と平成23年度の年齢階級別1人当たり医療費(右)

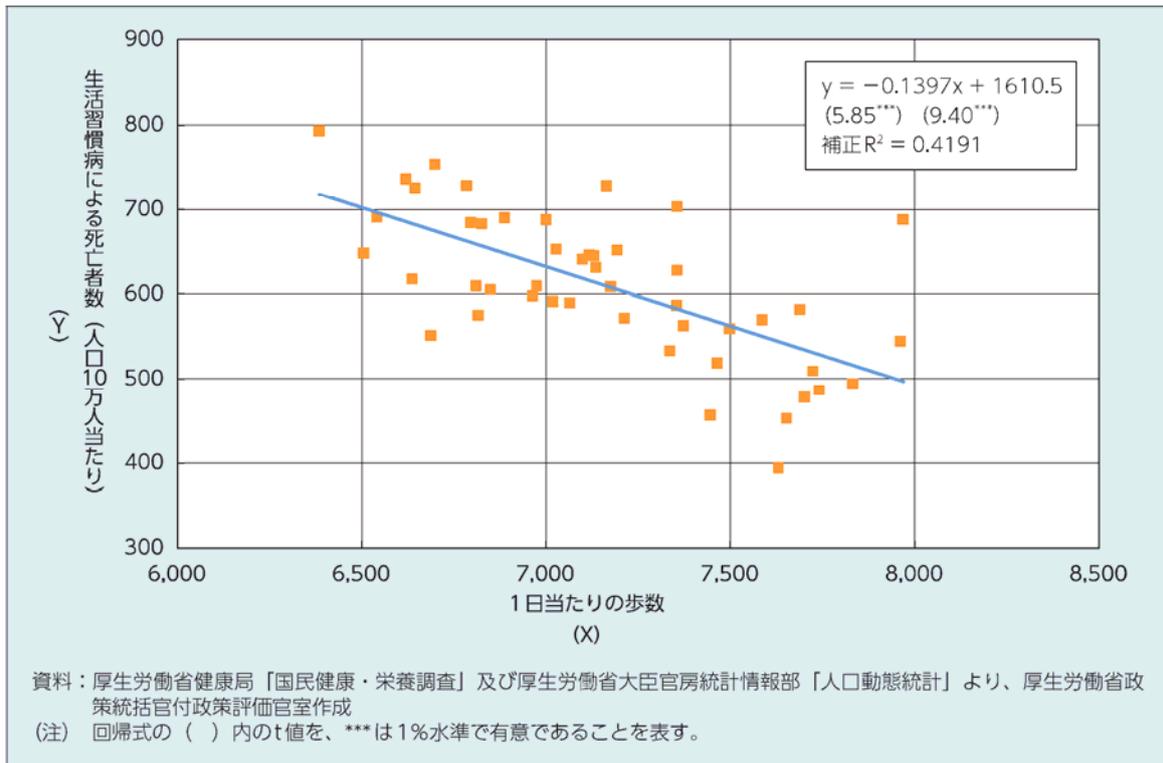
(2) 健康と運動

- 日本における生活習慣病による医療費は約13.6兆円で、医療費全体の約3割、死因の約6割を占める。(図 1-9)
- 図 1-10に示されるように、1日当たりの歩数が増えれば増えるほど、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る。また、運動継続者は運動していない人に比べて、医療費が低いというデータもある。(図 1-11)
- 生活習慣病は運動不足や食生活の変化が大きな要因となっており、自動車への依存による歩く機会の損失は、健康を損なう可能性を有している。



資料：平成26年版厚生労働白書

図 1-9 生活習慣病の医療費に占める割合と死因に占める割合



資料：平成26年版厚生労働白書

図 1-10 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



資料：国土交通省（「LRT都市サミット豊橋2013」での講演資料より引用）

図 1-11 運動継続者1人あたりの医療費（見附市の例）

1.4 中京都市圏パーソントリップ調査による移動実態

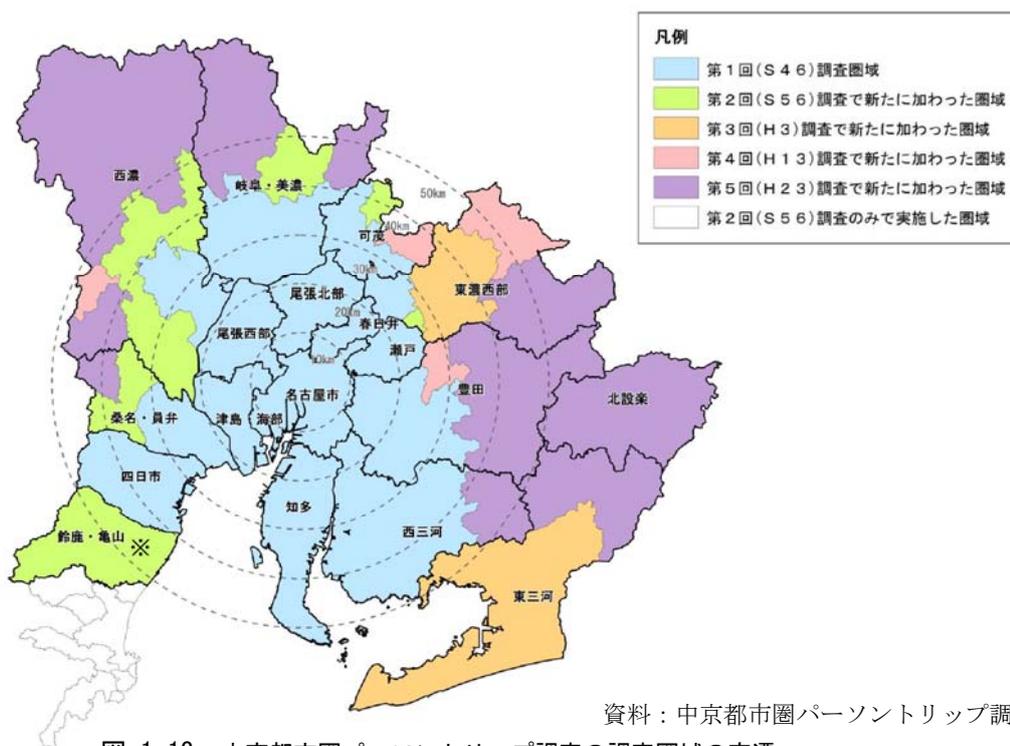
1.4.1 中京都市圏パーソントリップ調査の概要

- パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）は、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるものである。
- 中京都市圏パーソントリップ調査は、これまでに昭和46年、昭和56年、平成3年、平成13年、平成23年と10年ごとに5回の調査が実施されており、豊橋市は平成3年の調査から加わっている。なお、平成3年の調査は東三河都市圏パーソントリップ調査として実施されている。
- 調査対象は、中京都市圏の居住者の中から無作為に抽出した約45万世帯の方（5歳以上）を対象として、調査がなされている。
- 平成23年の第5回調査の調査時期は、平日調査は平成23年10月～11月の平日、日曜日調査は同じ期間の日曜日のいずれかの1日となっている。
- 調査結果の留意事項として、中京都市圏内の居住者を対象とした調査であるため、中京都市圏外の居住者の中京都市圏内への移動は把握されていない。特に豊橋市の場合、静岡県内から市内への移動はパーソントリップ調査では十分把握できない状況となっている。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-12 人の動きのイメージ



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-13 中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域の変遷

1.4.2 人の動きの状況把握のためのゾーン区分

- 市内々及び市内外の人の動きを、パーソントリップ調査の基本ゾーンの区分に基づき整理した。

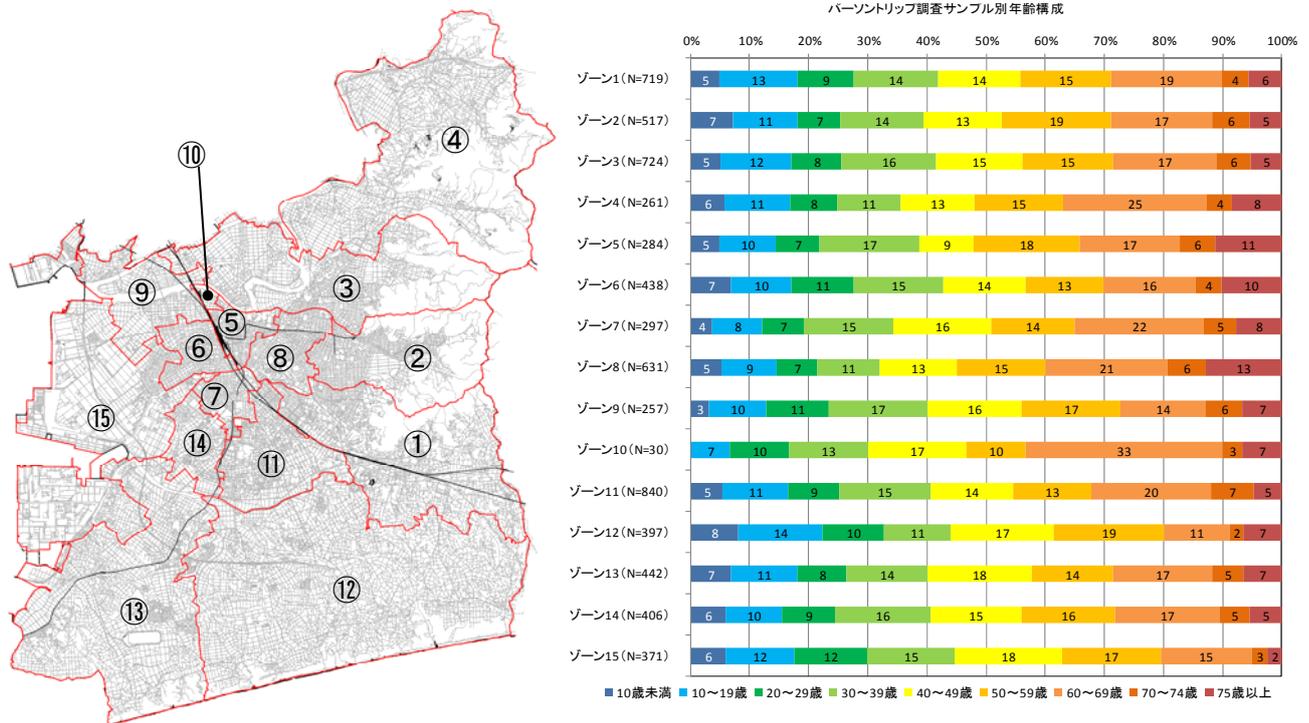


図 1-14 豊橋市内のパーソントリップ調査の基本ゾーン

表 1-1 パーソントリップ調査の豊橋市内基本ゾーンの概況

パーソントリップ調査の基本ゾーン	鉄道		路面電車		路線バス バス停数	「地域生活」 バス・タクシー バス停数	高校・大学	パーソントリップ 調査サンプル数
	鉄道駅数	鉄道駅名	電停数	電停名				
1	1	二川駅	0		29	27	1	719
2	0		3	井原、赤岩口、運動公園前	20	4	1	517
3	0		0		23	13	3	724
4	0		0		20	30	0	261
5	3	豊橋駅、新豊橋駅、柳生橋駅	7	駅前、駅前大通、新川、札木、市役所前、豊橋公園前、東八町	10	0	0	284
6	0		0		16	2	0	438
7	3	小池駅、大学前、南栄駅	0		5	0	5	297
8	0		4	前畑、東田坂上、東田、競輪場前	25	0	4	631
9	1	下地	0		12	12	0	257
10	1	船町	0		0	0	0	30
11	1	高師駅	0		26	0	0	840
12	0		0		10	101	1	397
13	5	植田駅、向ヶ丘駅、大清水駅、老津駅、杉山駅	0		21	27	2	442
14	1	芦原駅	0		8	1	1	406
15	0		0		30	0	1	371
計	16		14		255	217	19	6,614

1.4.3 市内々の移動の傾向

(1) 市内々の移動

1) 出勤目的

- 発生量は、ゾーン3・8・11など市中心部に近いゾーンで多くなっている。
- 集中量は、商業・工場、事業所等が集積する市中心部のゾーン5や、臨海部及び県境部のゾーン1・12・15で多くなっている。

表 1-2 出勤目的の市内々の発生集中トリップ数

基本ゾーン	内々	発生	集中	集中-発生
1	3,918	5,982	6,884	902
2	2,073	4,293	2,129	-2,164
3	2,788	6,302	4,578	-1,724
4	989	1,985	1,342	-643
5	829	2,097	7,336	5,239
6	1,369	3,216	3,913	697
7	732	4,037	2,029	-2,008
8	1,614	5,258	3,777	-1,481
9	1,329	2,076	2,981	905
10	84	219	80	-139
11	2,802	8,745	3,169	-5,576
12	1,372	3,427	4,654	1,227
13	1,764	3,425	2,647	-778
14	739	4,951	1,995	-2,956
15	2,250	3,333	11,832	8,499

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

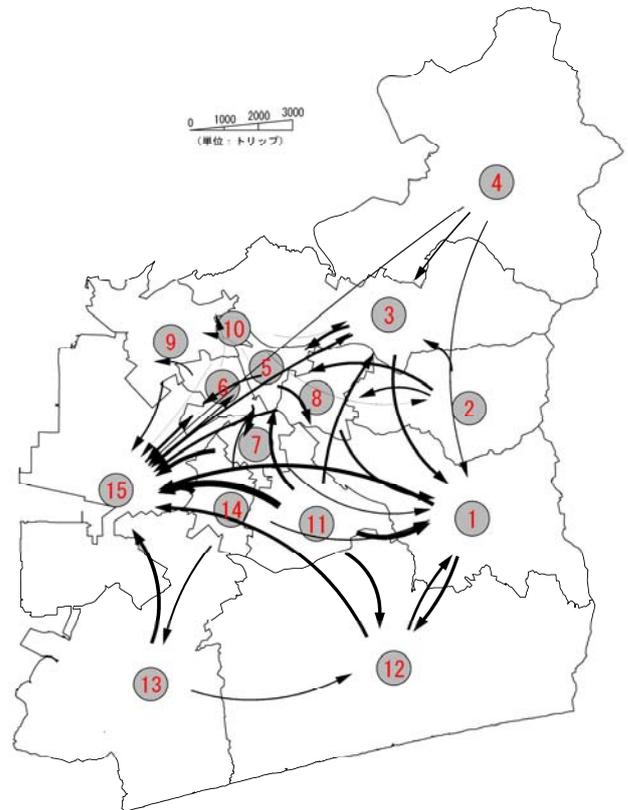


図 1-15 出勤目的の市内々の流動状況

2) 登校目的

- 複数の大学や高校が立地するゾーン7・8への集中量が多くなっている。
- 全体的には内々移動が多い傾向にある。

表 1-3 登校目的の市内々の発生集中トリップ数

基本ゾーン	内々	発生	集中	集中-発生
1	4,183	1,203	375	-828
2	2,992	1,029	1,446	417
3	4,330	1,229	1,553	324
4	1,235	419	368	-51
5	975	879	1,082	203
6	1,495	1,712	133	-1,579
7	501	1,121	2,461	1,340
8	2,287	1,524	3,040	1,516
9	867	702	876	174
10	0	66	0	-66
11	4,641	1,952	1,334	-618
12	2,523	1,905	718	-1,187
13	2,470	1,058	1,464	406
14	1,729	1,010	1,035	25
15	1,988	1,007	931	-76

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

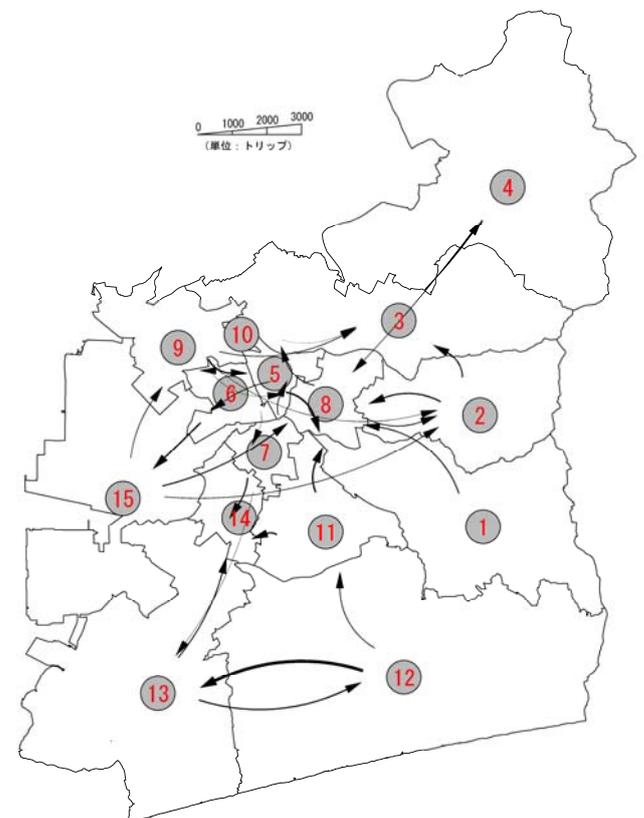


図 1-16 登校目的の市内々の流動状況

3) 自由目的

- 発生量は、豊橋駅に近いゾーン8や、豊鉄渥美線沿線のゾーン11で多くなっている。
- 集中量は、市中心部のゾーン5やその近くのゾーン8、豊鉄渥美線沿線のゾーン11で多くなっている。

表 1-4 自由目的の市内々の発生集中トリップ数

基本ゾーン	内々	発生	集中	集中-発生
1	10,055	7,892	8,749	857
2	6,293	8,341	8,342	1
3	8,121	8,708	6,421	-2,287
4	1,165	2,834	559	-2,275
5	4,249	6,377	10,602	4,225
6	4,685	7,057	7,144	87
7	2,116	7,339	7,250	-89
8	8,560	12,102	16,599	4,497
9	2,288	3,239	4,774	1,535
10	97	703	145	-558
11	9,923	12,246	10,427	-1,819
12	3,281	5,813	4,745	-1,068
13	5,491	3,963	4,655	692
14	3,760	7,981	5,940	-2,041
15	2,461	6,780	5,023	-1,757

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

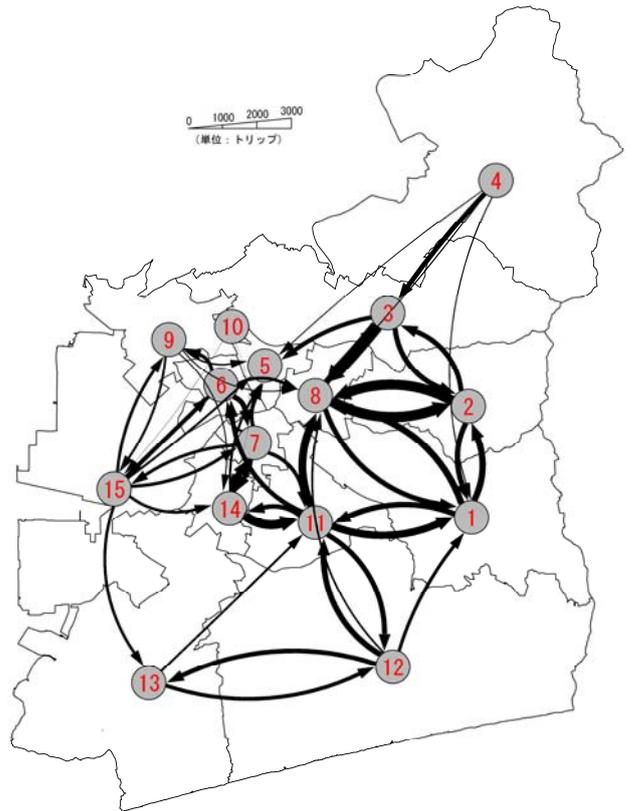


図 1-17 自由目的の市内々の流動状況

4) 業務目的

- 発生量は、ゾーン内に工場が立地するゾーン1・3で多くなっている。
- 集中量は、市中心部のゾーン5や、工場が立地するゾーン3や臨海部のゾーン15で多くなっている。

表 1-5 業務目的の市内々の発生集中トリップ数

基本ゾーン	内々	発生	集中	集中-発生
1	1,592	3,462	2,547	-915
2	887	1,060	1,354	294
3	1,779	4,206	3,425	-781
4	2,384	463	1,105	642
5	1,362	2,719	3,341	622
6	691	1,925	2,262	337
7	163	1,336	1,538	202
8	756	3,018	2,571	-447
9	955	1,146	1,424	278
10	82	89	48	-41
11	1,132	3,115	2,099	-1,016
12	3,260	1,723	2,448	725
13	2,176	1,731	2,040	309
14	173	2,363	1,090	-1,273
15	1,215	2,866	3,930	1,064

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

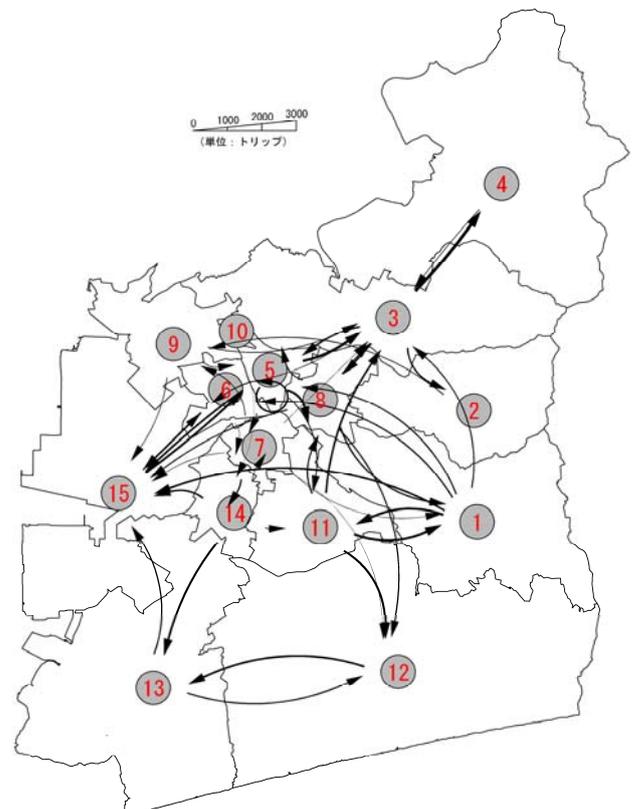
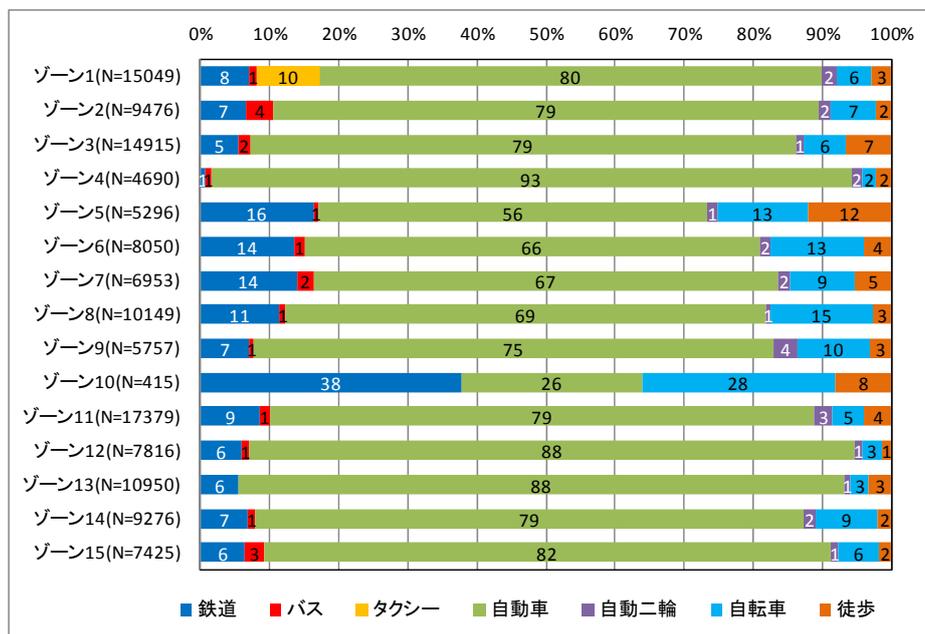


図 1-18 業務目的の市内々の流動状況

(2) 市内々移動の利用交通手段

1) 出勤目的

- ゾーン10を除き、自動車利用の割合が高くなっている。

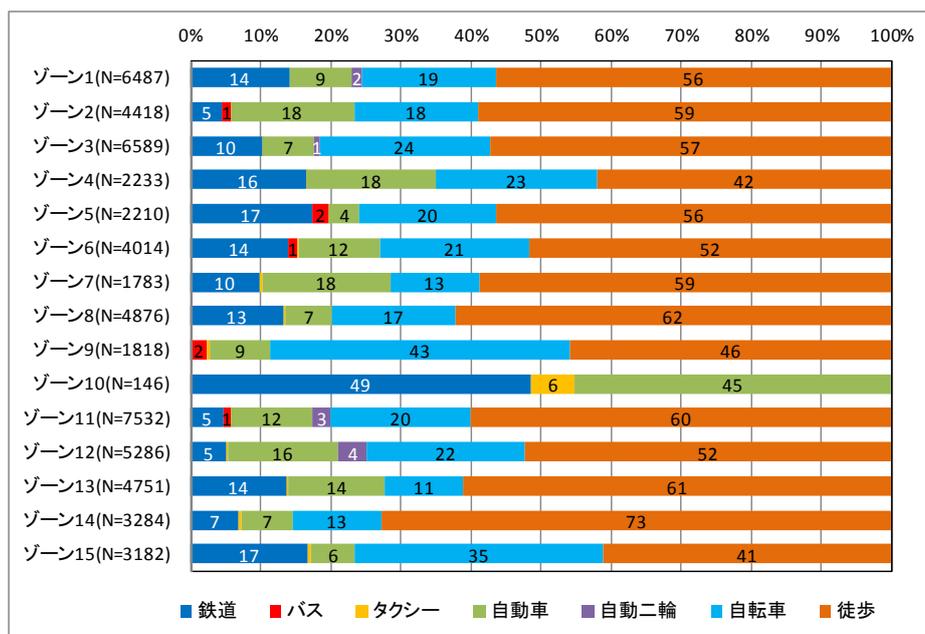


資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-19 出勤目的の市内々トリップの代表交通手段の構成（発生側）

2) 登校目的

- ゾーン10を除き、徒歩利用の割合が高く、次いで自転車となっており、徒歩と自転車ですべての約7～9割を占める。

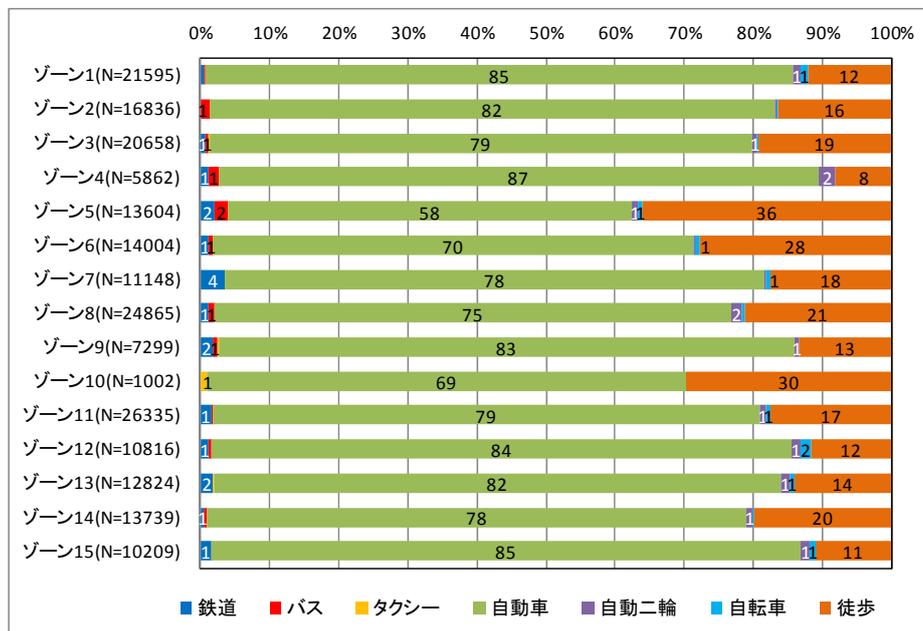


資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-20 登校目的の市内々トリップの代表交通手段の構成（発生側）

3) 自由目的

- 全てのゾーンで自動車利用の割合が高い。
- 市中心部のゾーン5では徒歩利用の割合が比較的高く、4割弱を占めている。

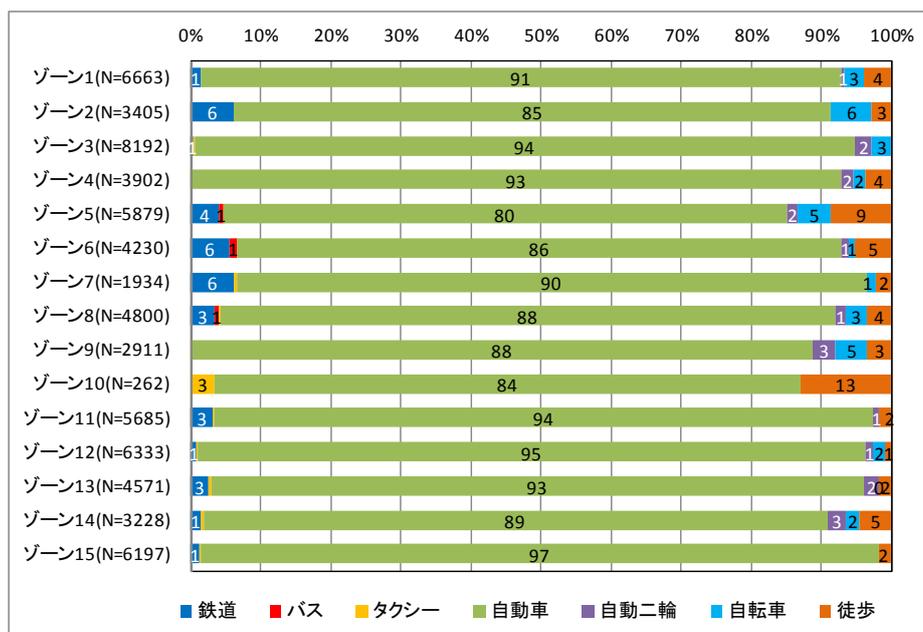


資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-21 自由目的の市内々トリップの代表交通手段の構成（発生側）

4) 業務目的

- 市中心部のゾーン5で自動車利用が約8割と少し低くなっているが、それ以外のゾーンは自動車利用がほとんどを占めている。



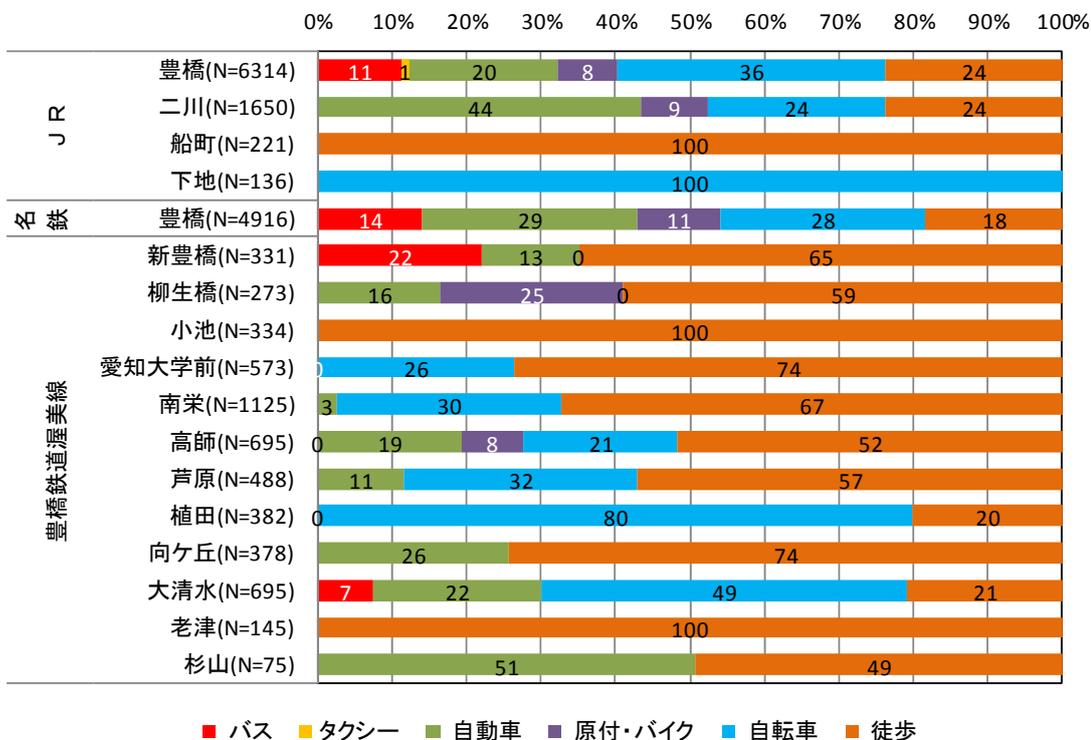
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-22 業務目的の市内々トリップの代表交通手段の構成（発生側）

(3) 駅・電停の端末（アクセス・イグレス）利用交通手段

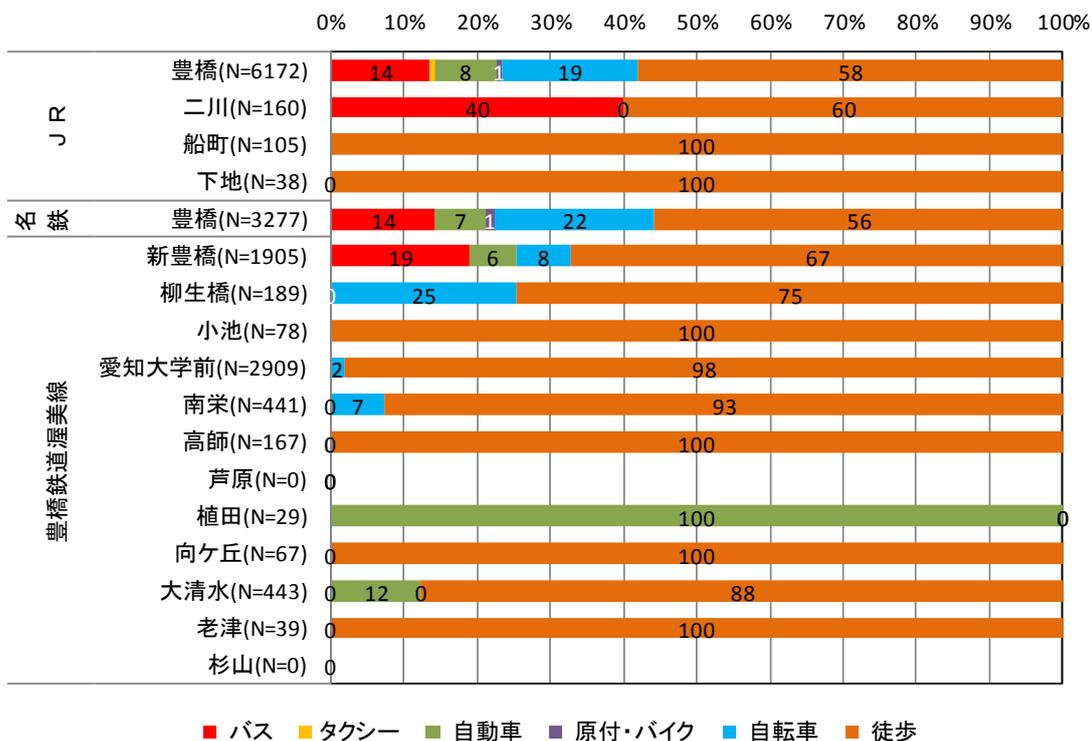
1) 鉄道駅

- 全体としては、徒歩、自転車が主体となっているが、J R 二川駅では、自動車利用が概ね半数を占めている。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-23 鉄道駅のアクセス端末利用交通手段

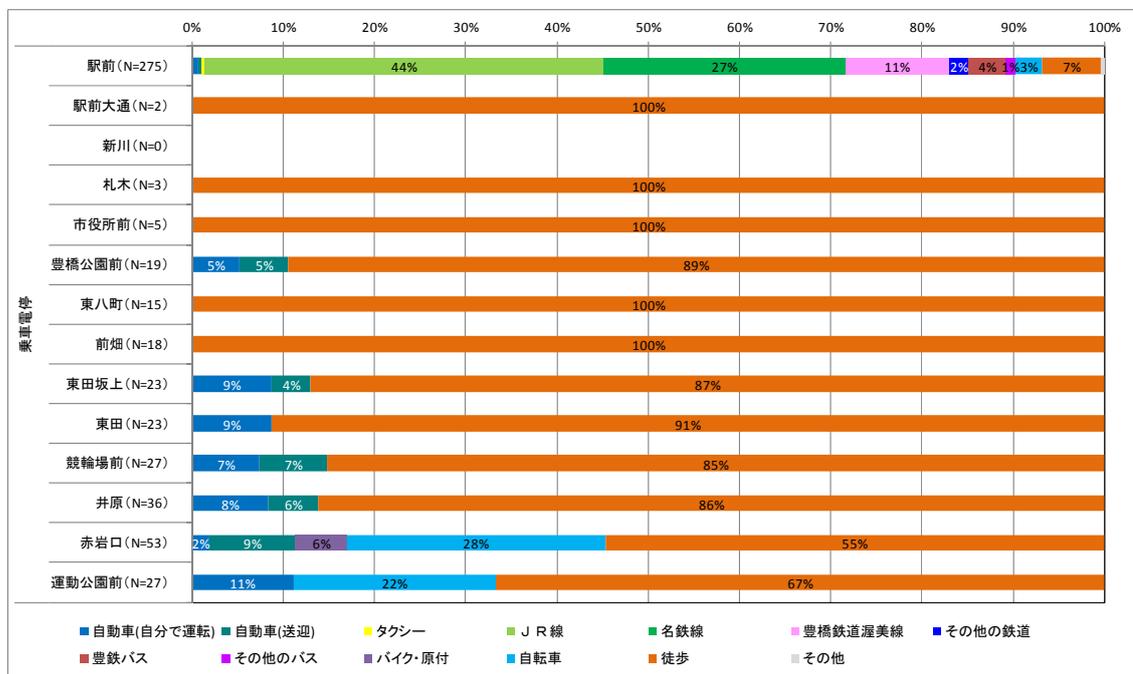


資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-24 鉄道駅のイグレス端末利用交通手段

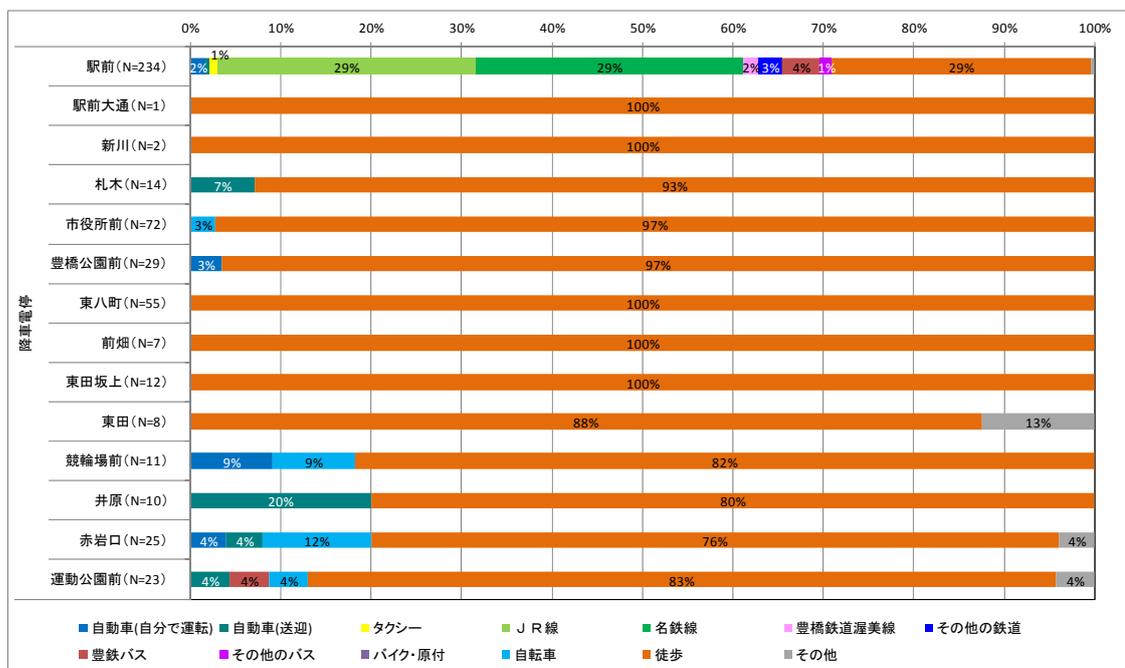
2) 電停

- 大半が徒歩が主体となっているが、電停付近に駐輪場が整備されている赤岩口と運動公園前については、アクセスにおける自転車利用の割合が高い。
- 駅前電停については、他の鉄道線への乗換え利用が約8割を占めている。



資料：路面電車利用者アンケート（平成 25 年度）

図 1-25 路面電車電停のアクセス端末利用交通手段



資料：路面電車利用者アンケート（平成 25 年度）

図 1-26 路面電車電停のイグレス端末利用交通手段

(4) 市内々の移動のまとめ

1) 目的別

- 出勤目的では、市中心部に近いゾーンで発生し、商業・工場が集積する市中心部や臨海部・県境部への集中が多くなっている。
- 登校目的は、学校の立地が多いゾーンへの移動が目立つ。
- 自由目的では、ゾーンを跨ぐ移動は少なく、隣接するゾーンとの移動が多い傾向にある。
- 業務目的では、臨海部や県境部などの工場が立地するゾーンでの発生量、集中度が多くなっている。

2) 利用交通手段別

- 出勤目的、自由目的、業務目的での移動は、自動車利用の割合が高くなっている。
- その他の傾向として、出勤目的では自動車に次いで鉄道や自転車利用の割合が高く、自由目的では徒歩の割合が高い。
- 登校目的は、徒歩、自転車の割合が高い。

3) 端末交通手段別

- 鉄道駅、電停へのアクセス・イグレスの大半は徒歩・自転車利用が主体となっている。
- 豊橋駅では、徒歩・自転車利用が約6～7割を占め、バスや自動車でのアクセスが合わせて約3～4割を占める。
- JR二川駅や豊鉄渥美線の高師駅から田原市側の駅では、自動車でのアクセス割合も比較的高くなっている。
- 路面電車の駅前電停では、他の鉄道路線への乗換え利用が約8割を占めている。

1.4.4 市内外の移動の傾向

(1) 市内外の移動

1) 出勤目的

- 発生量と集中量はともに豊川市が最も多く、発生量については田原市、静岡県で次いで多くなっている。
- 全体的に集中量より発生量が多く、市外への流出が多くなっている。

表 1-6 出勤目的の市内外の発生集中トリップ数

No	市外	発生	集中	集中-発生
101	名古屋市	3,234	973	-2,261
102	岡崎市	2,351	1,876	-475
107	豊川市	10,943	8,788	-2,155
111	豊田市	859	205	-654
114	蒲都市	1,705	1,439	-266
120	新城市	1,440	1,637	197
130	田原市	7,917	3,796	-4,121
160	三河西部	2,407	1,116	-1,291
20	静岡県	7,465	95	-7,370

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

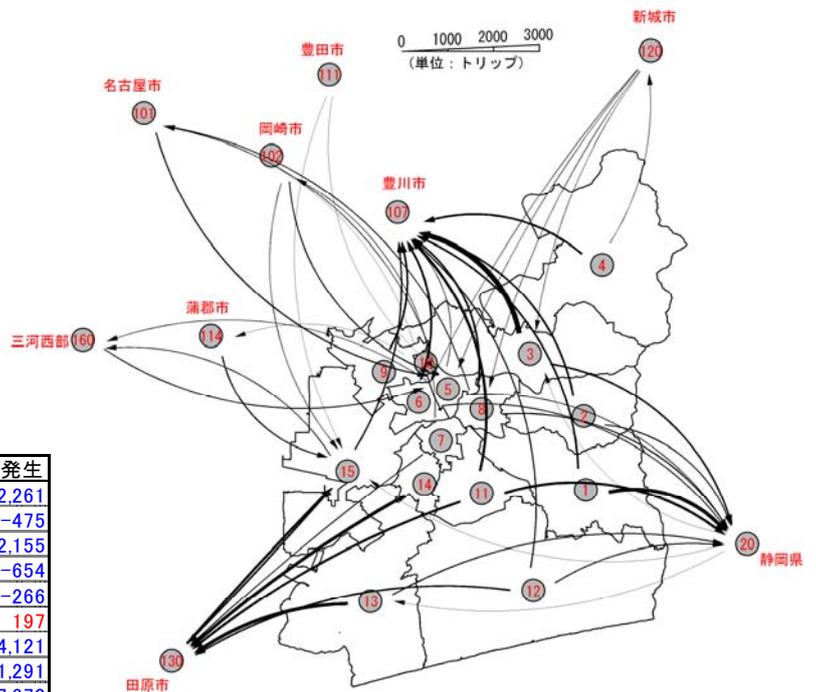


図 1-27 出勤目的の市内外の流動状況

※中京都市圏パーソントリップ調査では、静岡県は調査圏域外のため、静岡県内から市内への移動は含まれていない。

2) 登校目的

- 発生量は、名古屋市が最も多く、次いで豊川市が多くなっている。
- 集中量は、豊川市が最も多い。
- 名古屋市への流出が多く、全体的にも集中量より発生量が多くなっている。

表 1-7 登校目的の市内外の発生集中トリップ数

No	市外	発生	集中	集中-発生
101	名古屋市	1,622	568	-1,054
102	岡崎市	592	385	-207
107	豊川市	1,336	1,562	226
111	豊田市	572	104	-468
114	蒲都市	381	560	179
120	新城市	46	52	6
130	田原市	147	473	326
160	三河西部	610	464	-146
20	静岡県	429	0	-429

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

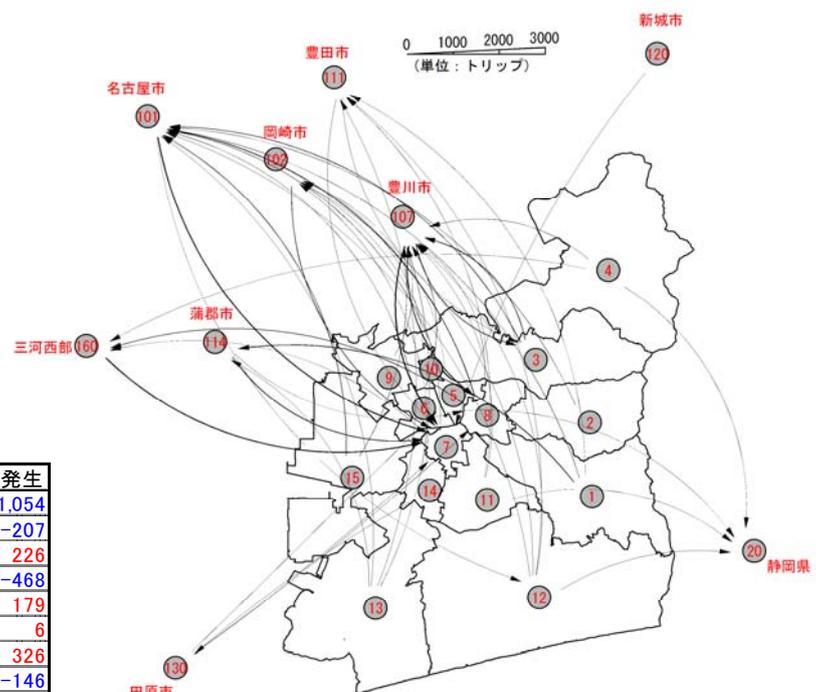


図 1-28 登校目的の市内外の流動状況

※中京都市圏パーソントリップ調査では、静岡県は調査圏域外のため、静岡県内から市内への移動は含まれていない。

3) 自由目的

- 発生量、集中量ともに、豊川市が最も多くなっている。
- 名古屋市、豊川市、静岡県とは、集中量より発生量が多く、流出が多い一方、それ以外の地域からは流入が多くなっている。

表 1-8 自由目的の市内外の発生集中トリップ数

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	蒲都市	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

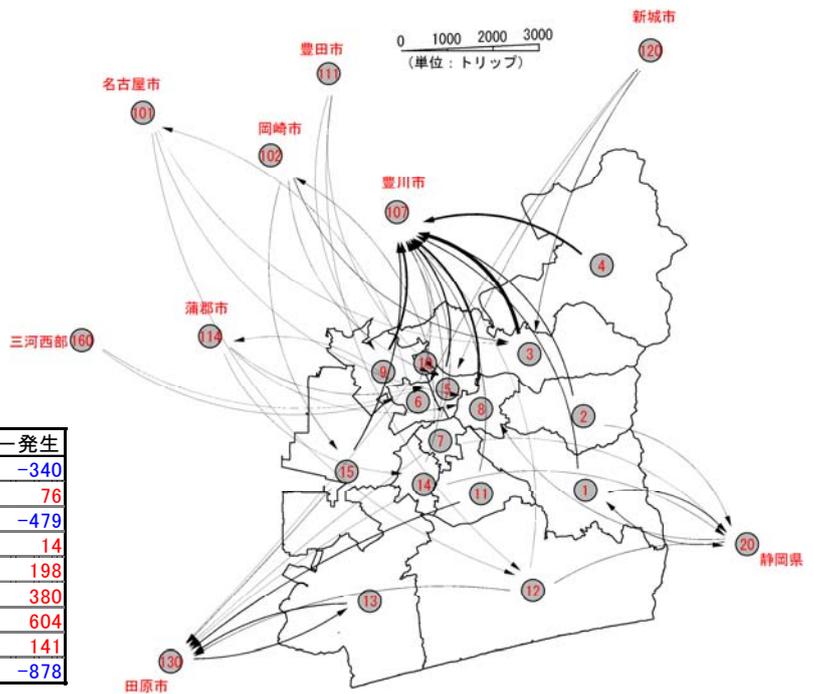


図 1-29 自由目的の市内外の流動状況

※中京都市圏パーソントリップ調査では、静岡県は調査圏域外のため、静岡県内から市内への移動は含まれていない。

4) 業務目的

- 発生量、集中量ともに、豊川市が最も多くなっており、発生量では、静岡県が次いで多くなっている。
- 全体的には集中量より発生量が多く、市外への流出が多くなっている。

表 1-9 業務目的の市内外の発生集中トリップ数

No	市外	発生	集中	集中-発生
101	名古屋市	1,142	1,361	219
102	岡崎市	1,480	1,369	-111
107	豊川市	4,463	3,535	-928
111	豊田市	442	468	26
114	蒲都市	630	872	242
120	新城市	877	664	-213
130	田原市	1,449	1,392	-57
160	三河西部	916	393	-523
20	静岡県	2,660	1,216	-1,444

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

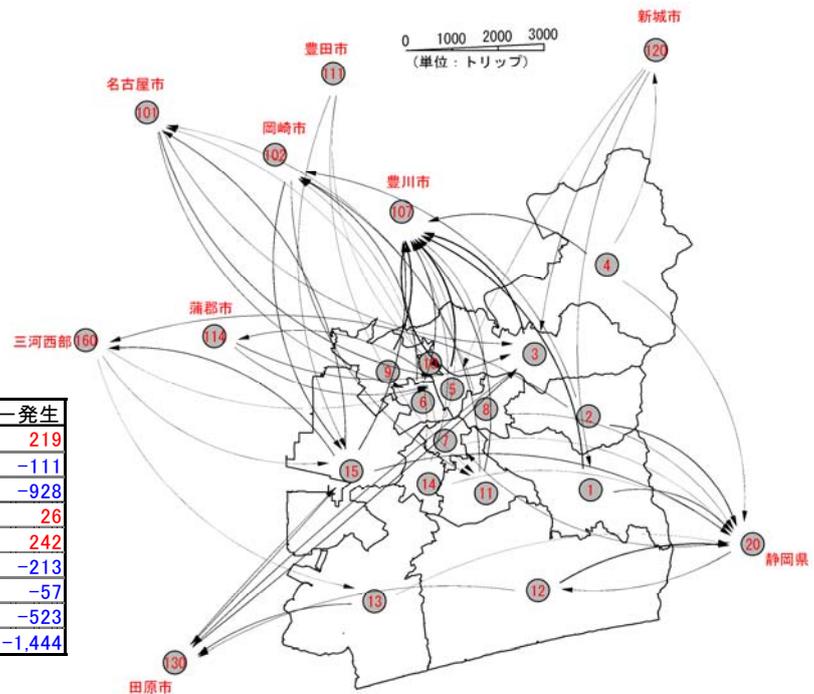


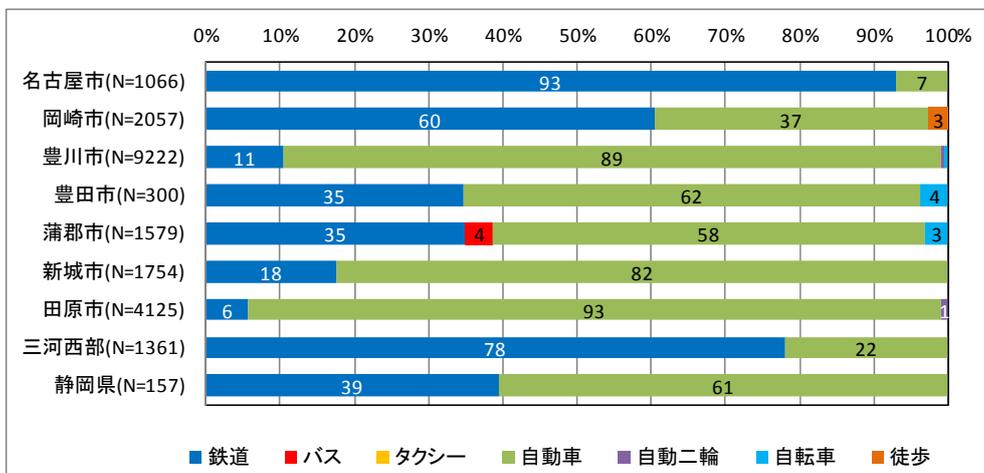
図 1-30 業務目的の市内外の流動状況

※中京都市圏パーソントリップ調査では、静岡県は調査圏域外のため、静岡県内から市内への移動は含まれていない。

(2) 市内外移動の利用交通手段

1) 出勤目的

- 名古屋市、岡崎市、三河西部では、鉄道利用の割合が高くなっている。
- 隣接する豊川市と田原市では、自動車利用の割合が約9割を占めている。

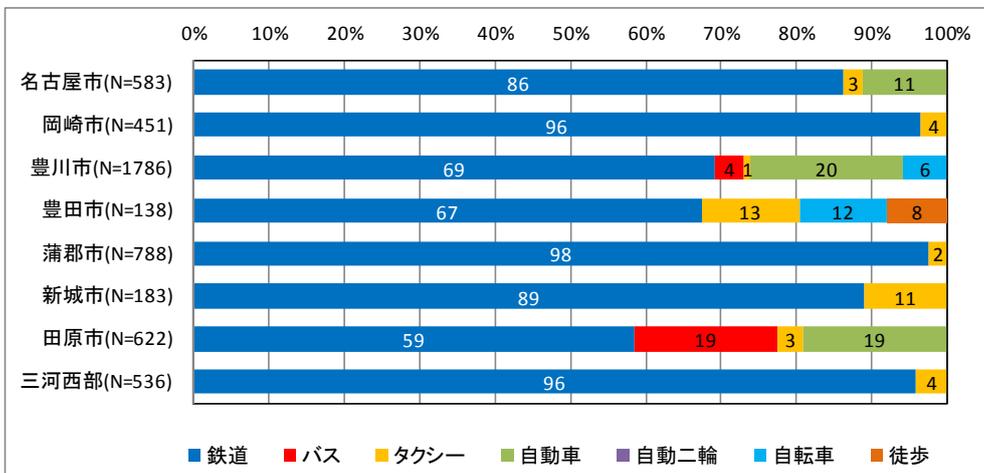


資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-31 出勤目的の市内外トリップの代表交通手段の構成（発生側）

2) 登校目的

- 大半を鉄道利用が占めている。

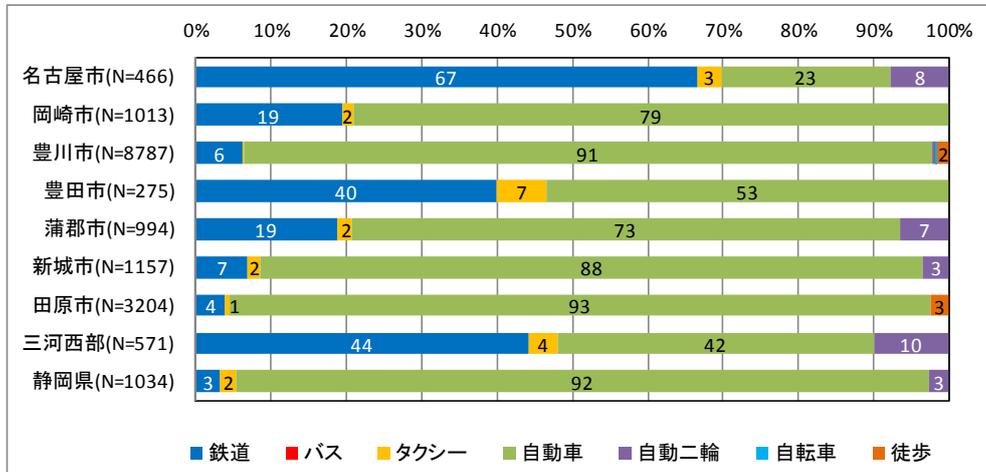


資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-32 登校目的の市内外トリップの代表交通手段の構成（発生側）

3) 自由目的

- 名古屋市、豊田市、三河西部では、鉄道利用の割合が比較的高くなっている。
- その他は、約7～9割を自動車利用が占めている。

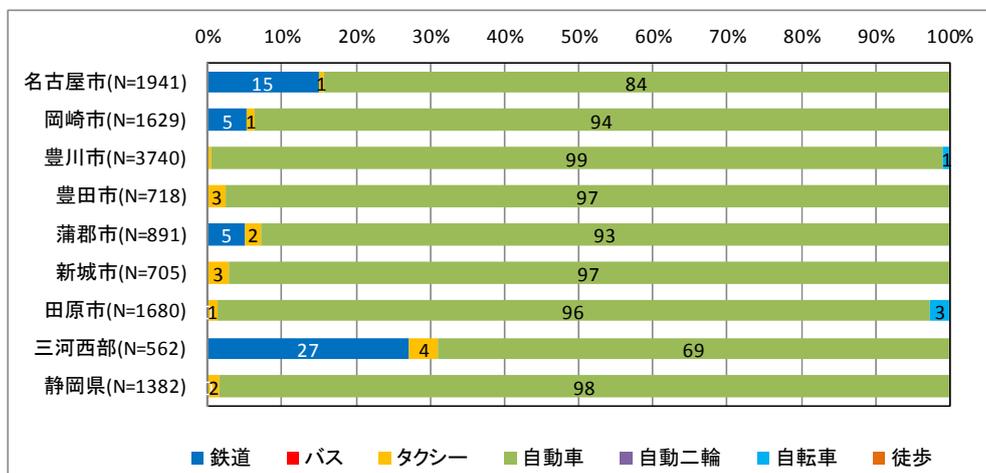


資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-33 自由目的の市内外トリップの代表交通手段の構成（発生側）

4) 業務目的

- 大半を自動車利用が占めるが、名古屋市や三河西部では、鉄道利用がやや目立つ。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-34 業務目的の市内外トリップの代表交通手段の構成（発生側）

(3) 市内外の移動のまとめ

1) 目的別

- 出勤目的では、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る。
- 登校目的は、名古屋市、豊川市との移動量が多く、名古屋市への流出が多くなっている。
- 自由目的では、豊川市との移動量が特に多くなっている。豊川市、名古屋市、静岡県へは流出が多い一方、それ以外の地域からは市内への流入が多くなっている。
- 業務目的では、豊川市との移動量が多く、次いで静岡県となっており、全体的に市外への流出が多くなっている。

2) 利用交通手段別

- 出勤目的では、名古屋市、岡崎市、三河西部への鉄道の利用割合が高くなっている。
- 自由目的では、名古屋市、三河西部への鉄道の利用割合が高くなっている。
- 登校目的では、大半を鉄道利用が占めている。
- 全体的な傾向として、名古屋市、岡崎市、三河西部など、運行本数が多いJRや名鉄で行くことができる都市との移動では、鉄道利用が多くみられる傾向にあり、それ以外の地域では自動車利用が多くを占めている。

1.4.5 移動の変化の状況

(1) 市内々の移動

1) 出勤目的

- 全体的に発生量、集中量の減少が目立つ。
- ゾーン2・11では発生量の減少が目立ち、市中心部のゾーン5や臨海部のゾーン15では、集中量の減少が目立つ。

表 1-10 出勤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	-711	-1,524	-943	581
2	575	-4,095	-716	3,379
3	-1,394	-576	-1,862	-1,286
4	310	657	176	-481
5	-685	-583	-2,406	-1,823
6	-830	-1,341	-1,777	-436
7	-124	-536	-1,159	-623
8	-49	-2,136	-1,309	827
9	-131	-88	-522	-434
10	84	-441	-236	205
11	-430	-3,451	-1,992	1,459
12	-308	-18	535	553
13	-1,233	-443	360	803
14	-222	-359	-1,152	-793
15	-917	-201	-2,132	-1,931

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

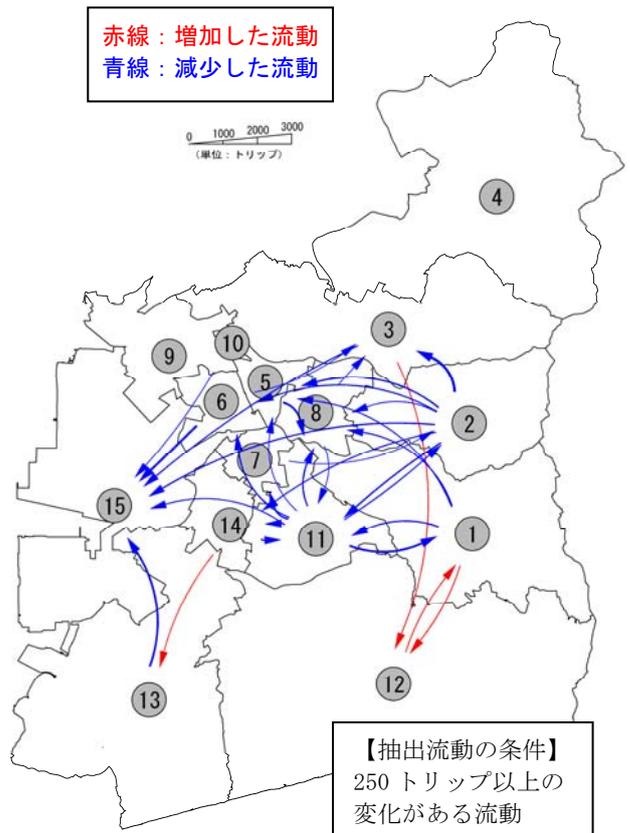


図 1-35 出勤目的の市内々トリップの変化：第5回調査－第4回調査

2) 登校目的

- ゾーン11で発生量、ゾーン3で集中量の減少が目立つ。

表 1-11 登校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	-165	-842	-418	424
2	-1,012	-268	-726	-458
3	89	-93	-1,397	-1,304
4	75	-37	221	258
5	611	168	242	74
6	188	130	-27	-157
7	-1,131	149	-664	-813
8	213	-758	-765	-7
9	-580	147	-124	-271
10	0	-362	0	362
11	1,215	-2,037	176	2,213
12	382	366	-432	-798
13	-112	-490	-26	464
14	-345	-206	118	324
15	-439	-331	-642	-311

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

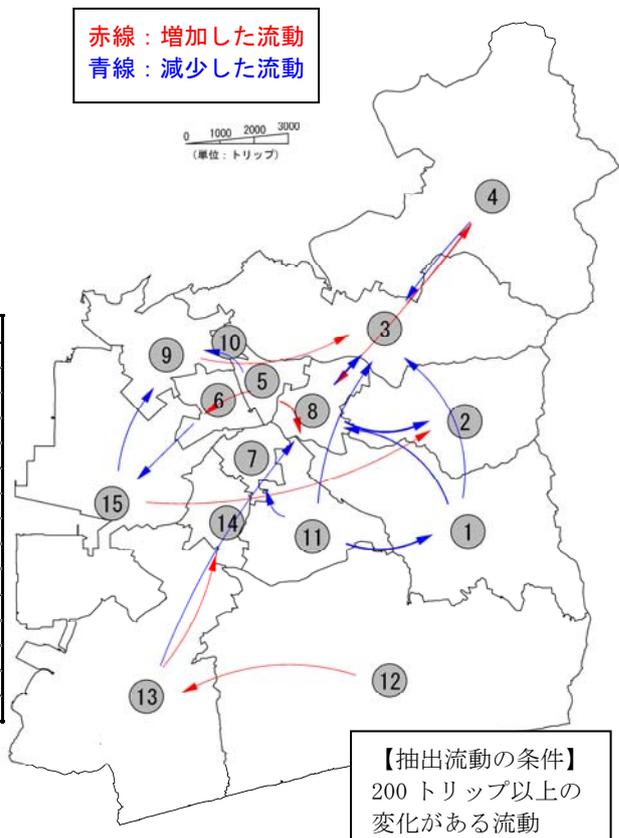


図 1-36 登校目的の市内々トリップの変化：第5回調査－第4回調査

3) 自由目的

- 市中心部のゾーン5や人口の比較的多いゾーン11での内々の移動の減少が目立つ。
- 市中心部西側のゾーン6では発生量、集中量ともに減少が目立つ。

表 1-12 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

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

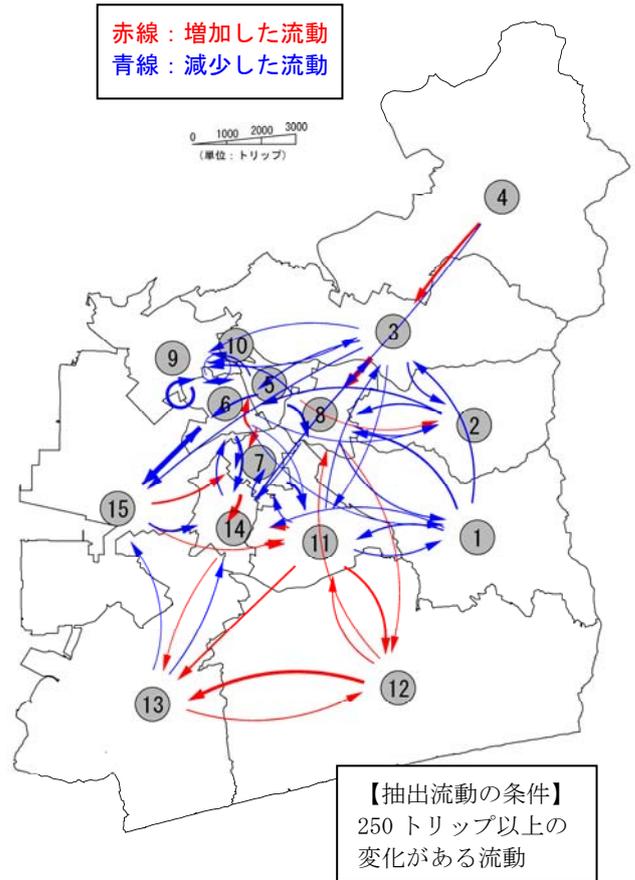


図 1-37 自由目的の市内々トリップの変化：第5回調査－第4回調査

4) 業務目的

- 全てのゾーンで、発生量、集中量ともに減少している。

表 1-13 業務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	-2,567	-2,124	-2,688	-564
2	-620	-1,347	-1,038	309
3	-559	-795	-1,850	-1,055
4	723	-534	-252	282
5	-2,046	-2,905	-4,264	-1,359
6	-1,636	-1,920	-924	996
7	-531	-997	-1,124	-127
8	-1,675	-3,123	-2,833	290
9	-518	-1,366	-1,212	154
10	45	-371	-347	24
11	-608	-1,124	-1,135	-11
12	-969	-1,489	-373	1,116
13	-1,564	-1,452	-585	867
14	-683	-178	-1,805	-1,627
15	-3,006	-2,086	-1,381	705

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

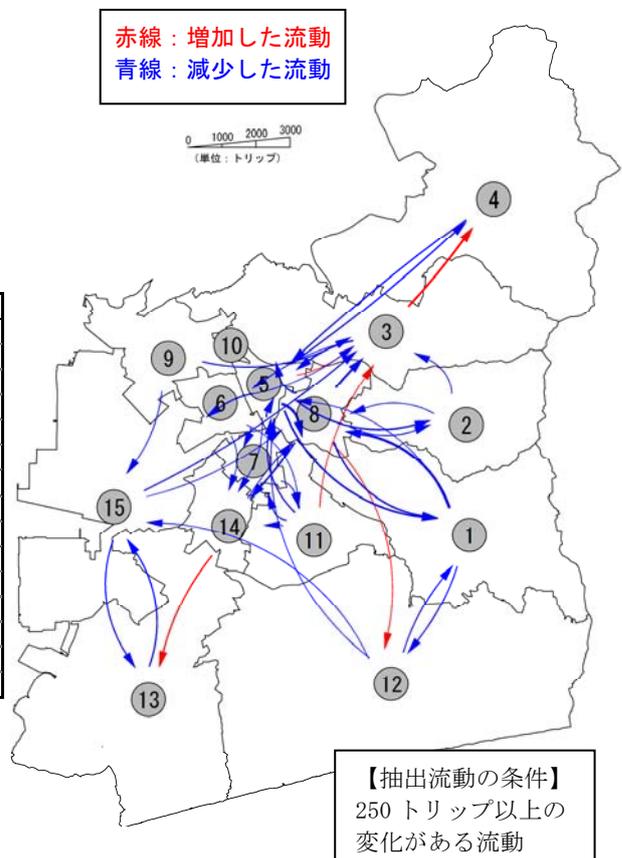


図 1-38 業務目的の市内々トリップの変化：第5回調査－第4回調査

(2) 市内外の移動

1) 出勤目的

- 全体的には、発生量が増加し、集中量が減少している。
- 田原市への発生量が増加し、豊川市への集中量が減少している。

表 1-14 出勤目的の市内外のトリップ数の変化(第5回調査-第4回調査)

No	市外	発生	集中	集中-発生
101	名古屋市	595	-26	-621
102	岡崎市	758	290	-468
107	豊川市	58	-1,820	-1,878
111	豊田市	333	-152	-485
114	蒲都市	233	-224	-457
120	新城市	-27	197	224
130	田原市	1,741	-726	-2,467
160	三河西部	778	101	-677
20	静岡県	387	70	-317

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

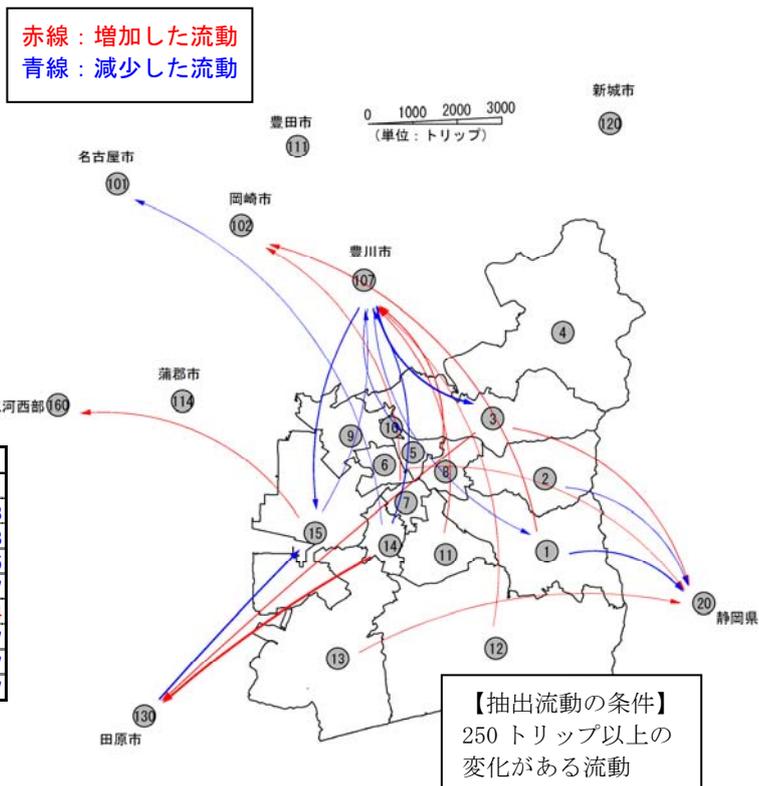


図 1-39 出勤目的の市内外トリップの変化：第5回調査-第4回調査

※中京都市圏パーソントリップ調査では、静岡県は調査圏域外のため、静岡県内から市内への移動は含まれていない。

2) 登校目的

- 名古屋市への発生量、豊田市への発生量、集中量の増加がやや目立つほかは、全体的に減少が多くなっている。

表 1-15 登校目的の市内外のトリップ数の変化(第5回調査-第4回調査)

No	市外	発生	集中	集中-発生
101	名古屋市	244	-73	-317
102	岡崎市	-538	-816	-278
107	豊川市	-282	-288	-6
111	豊田市	374	104	-270
114	蒲都市	12	-154	-166
120	新城市	-12	-390	-378
130	田原市	-327	-384	-57
160	三河西部	60	-229	-289
20	静岡県	39	0	-39

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

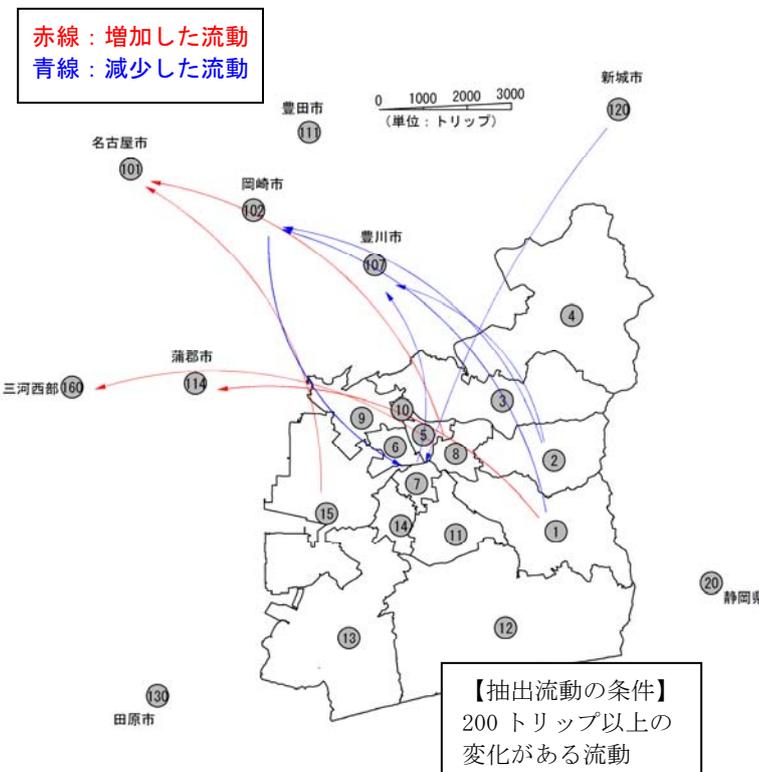


図 1-40 登校目的の市内外トリップの変化：第5回調査-第4回調査

※中京都市圏パーソントリップ調査では、静岡県は調査圏域外のため、静岡県内から市内への移動は含まれていない。

3) 自由目的

- 豊川市との発生量、集中量はともに増加している。
- 岡崎市、新城市、田原市からの集中量の増加がやや目立つ。

表 1-16 自由目的の市内外のトリップ数の変化(第5回調査-第4回調査)

No	市外	発生	集中	集中-発生
101	名古屋市	-202	-78	124
102	岡崎市	145	307	162
107	豊川市	801	501	-300
111	豊田市	-126	-154	-28
114	蒲郡市	-69	-331	-262
120	新城市	105	298	193
130	田原市	-151	202	353
160	三河西部	86	-67	-153
20	静岡県	-83	131	214

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

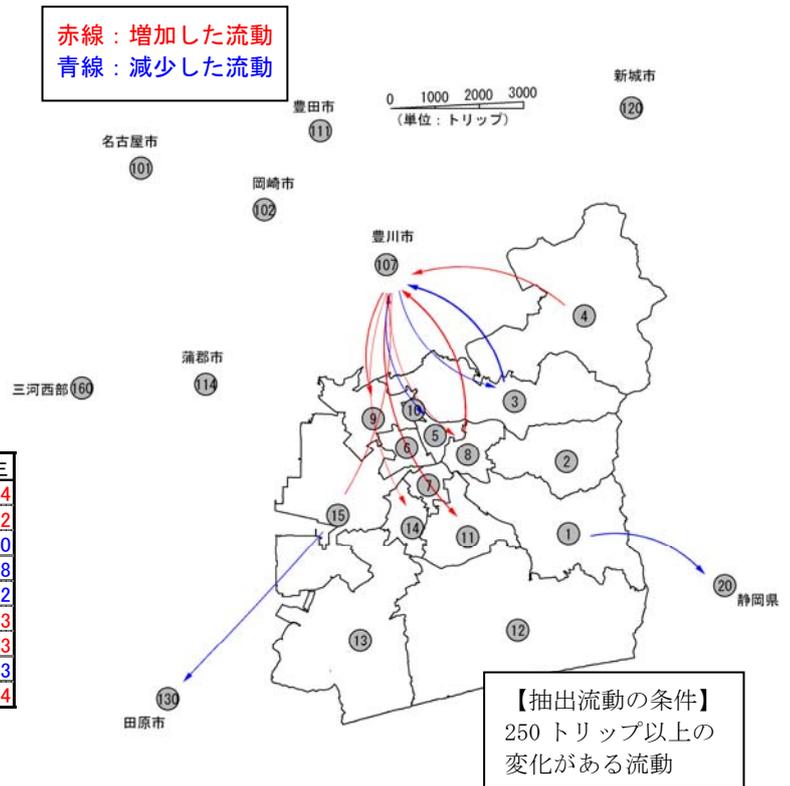


図 1-41 自由目的の市内外トリップの変化：第5回調査-第4回調査

※中京都市圏パーソントリップ調査では、静岡県は調査圏域外のため、静岡県内から市内への移動は含まれていない。

4) 業務目的

- 全体的に発生量、集中量の減少が目立ち、特に豊川市の減少が目立っている。

表 1-17 業務目的の市内外のトリップ数の変化(第5回調査-第4回調査)

No	市外	発生	集中	集中-発生
101	名古屋市	-864	-762	102
102	岡崎市	-32	188	220
107	豊川市	-1,126	-2,598	-1,472
111	豊田市	-264	60	324
114	蒲郡市	-691	-435	256
120	新城市	84	-94	-178
130	田原市	-888	-852	36
160	三河西部	-603	-1,147	-544
20	静岡県	-527	-495	32

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

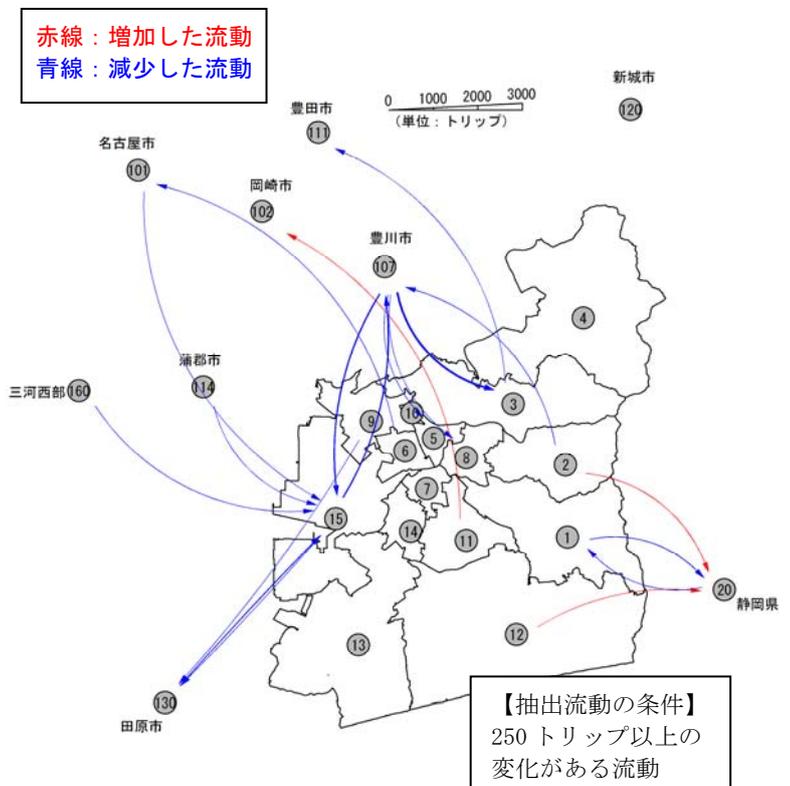


図 1-42 業務目的の市内外トリップの変化：第5回調査-第4回調査

※中京都市圏パーソントリップ調査では、静岡県は調査圏域外のため、静岡県内から市内への移動は含まれていない。

(3) 移動の変化のまとめ

1) 市内々

- 各目的とも第4回調査に比べて、第5回調査では減少している流動が目立つ。
- 減少の傾向として、豊橋駅周辺の市中心部を始め、市街化区域内のゾーンで減少が目立ち、市の北側、南側の郊外のゾーンで増加がみられる傾向にある。

2) 市内外

- 出勤目的では、主に発生側が増加し、集中側が減少している傾向にあり、特に豊川市、田原市との移動は減少が多くなっている。
- 登校目的と業務目的は、全体的に減少が多く、特に業務目的では、発生量、集中量ともに減少が目立つ地域が多い。
- 自由目的では、豊川市との移動で発生量、集中量ともに増加が目立っている。

1.5 国勢調査による通勤・通学流動の移動実態

- パーソントリップ調査では静岡県は調査圏域外であるため、豊橋市と隣接する静岡県との流動状況を把握するため、国勢調査の通勤・通学流動を整理した。

(1) 通勤流動の傾向

- 流出量、流入量とも豊川市との流動量が多く、次いで田原市、湖西市の順で多くなっている。
- 豊川市との流動は、パーソントリップ調査では流出が多くなっているが、国勢調査では流入がおおくなっている。
- 全体的には、流入量より流出量が多くなっている。

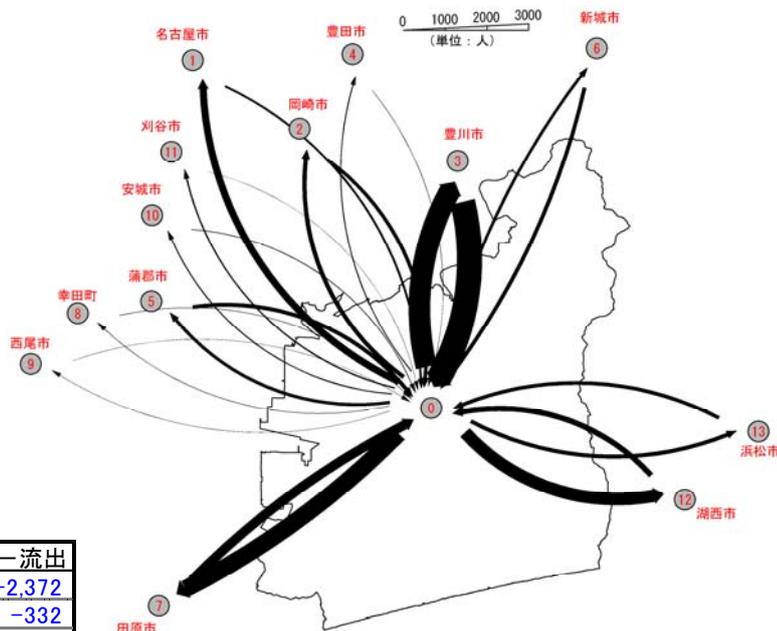


図 1-43 通勤流動の状況

表 1-18 通勤流動量

No	市外	流出	流入	流入－流出
1	名古屋市	3,386	1,014	-2,372
2	岡崎市	2,073	1,741	-332
3	豊川市	10,331	12,006	1,675
4	豊田市	495	222	-273
5	蒲郡市	1,567	1,921	354
6	新城市	1,434	1,884	450
7	田原市	8,357	4,608	-3,749
8	幸田町	273	267	-6
9	西尾市	187	158	-29
10	安城市	553	353	-200
11	刈谷市	702	163	-539
12	湖西市	6,110	2,709	-3,401
13	浜松市	1,978	1,813	-165

資料：平成 22 年国勢調査

(2) 通学流動の傾向

- 流出量は名古屋市が最も多く、次いで豊川市となっている。
- 流入量は豊川市が最も多くなっている。
- 名古屋市へは流入量より流出量が、特に多くなっている。

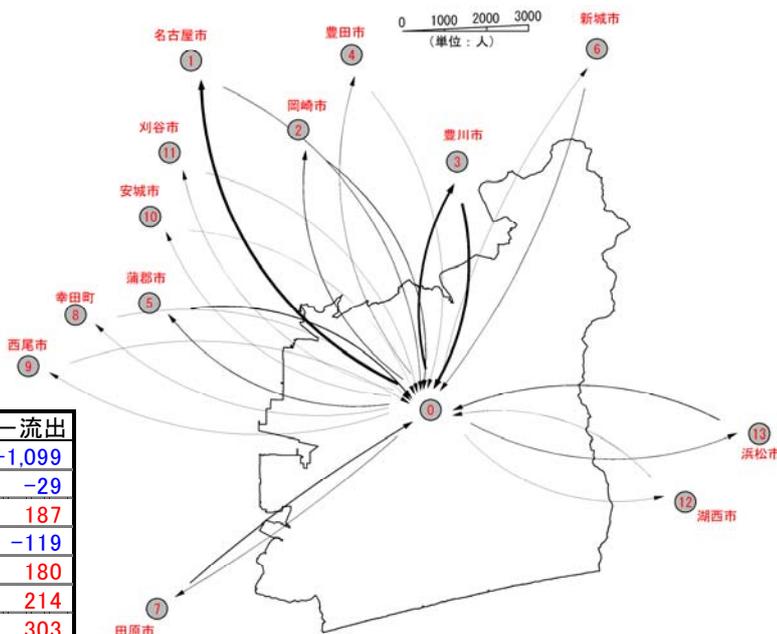


図 1-44 通学流動の状況

表 1-19 通学流動量

No	市外	流出	流入	流入－流出
1	名古屋市	1,384	285	-1,099
2	岡崎市	378	349	-29
3	豊川市	1,068	1,255	187
4	豊田市	197	78	-119
5	蒲郡市	350	530	180
6	新城市	51	265	214
7	田原市	235	538	303
8	幸田町	1	59	58
9	西尾市	1	65	64
10	安城市	37	90	53
11	刈谷市	93	49	-44
12	湖西市	69	129	60
13	浜松市	294	407	113

資料：平成 22 年国勢調査

(3) 通勤流動の変化の状況

- 田原市への流出量が特に増えている一方で、流入量は全体的に減少している。

表 1-20 通勤流動量の変化

No	市外	流出	流入	流入－流出
1	名古屋市	51	68	17
2	岡崎市	42	-206	-248
3	豊川市	225	-839	-1,064
4	豊田市	151	-18	-169
5	蒲郡市	-43	-164	-121
6	新城市	144	-406	-550
7	田原市	2,206	145	-2,061
8	幸田町	20	-60	-80
9	西尾市	-22	-216	-194
10	安城市	161	-40	-201
11	刈谷市	96	-1	-97
12	湖西市	478	-245	-723
13	浜松市	52	289	237

資料：平成 12 年、平成 22 年国勢調査

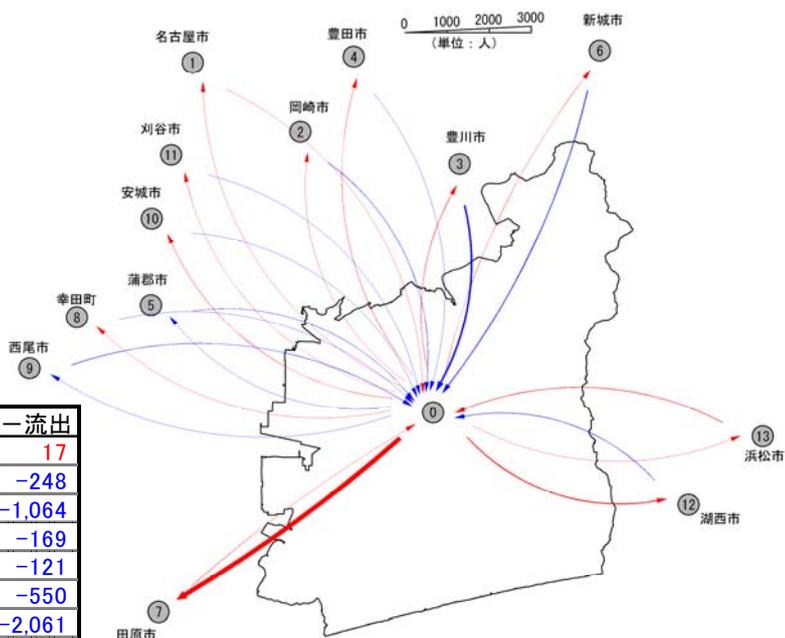


図 1-45 通勤流動の変化状況

(4) 通学流動の変化の状況

- 流出量は、名古屋市、豊田市、湖西市、浜松市で増加が見られる
- 流入量は全てで減少している。

表 1-21 通学流動量の変化

No	市外	流出	流入	流入－流出
1	名古屋市	247	-179	-426
2	岡崎市	-220	-117	103
3	豊川市	-326	-344	-18
4	豊田市	39	-65	-104
5	蒲郡市	-173	-248	-75
6	新城市	-58	-122	-64
7	田原市	-7	-113	-106
8	幸田町	-7	-10	-3
9	西尾市	0	-112	-112
10	安城市	-25	-45	-20
11	刈谷市	-11	-35	-24
12	湖西市	15	-18	-33
13	浜松市	104	-4	-108

資料：平成 12 年、平成 22 年国勢調査

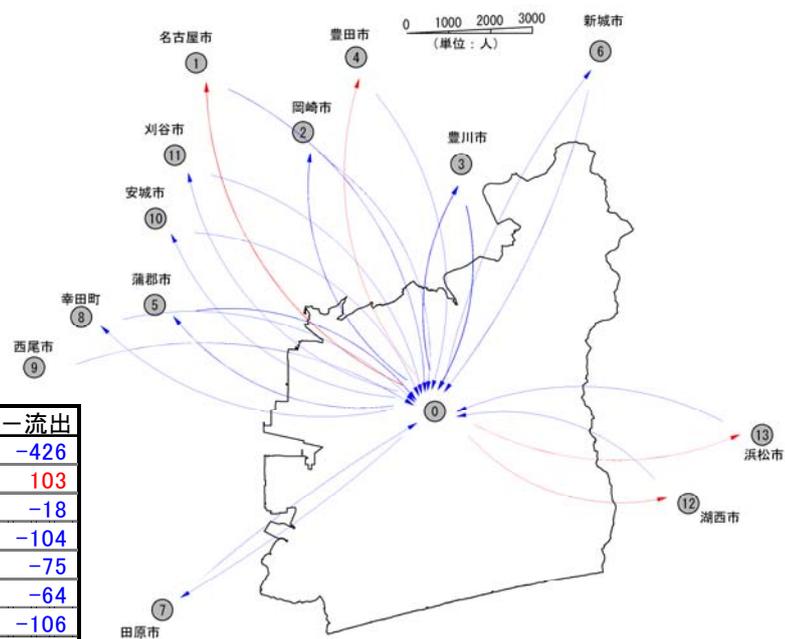


図 1-46 通学流動の変化状況

1.6 中京都市圏パーソントリップ調査による交通手段ごとの発生集中量の変化

(1) 徒歩

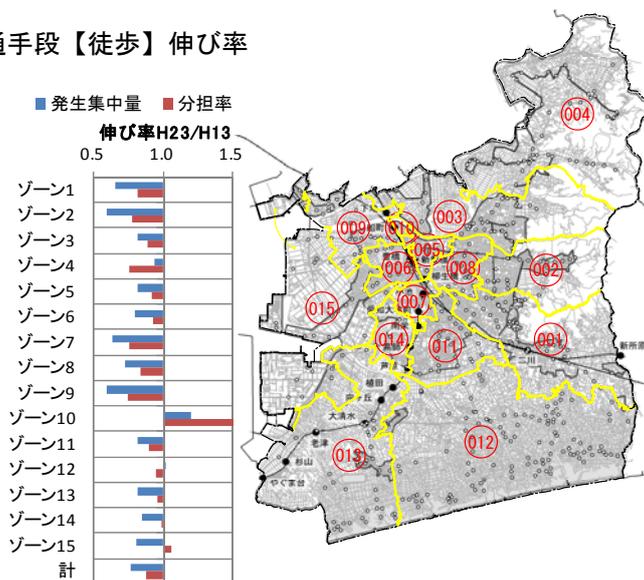
- 市全体ではトリップ数・分担率とも減少しており、市街化区域が多く占めるゾーン（ゾーン5～8、11、14）においても同様に減少している。

表 1-22 基本ゾーン別代表交通手段【徒歩】伸び率

代表交通手段【徒歩】発生集中量・分担率(不明除く)

徒歩	発生集中量			分担率		
	基本	第4回	第5回	第4回	第5回	第5回
ゾーン	H13	H23	伸び率	H13	H23	伸び率
ゾーン1	23,790	15,707	0.66	17.7%	14.5%	0.82
ゾーン2	15,117	9,064	0.60	19.5%	15.2%	0.78
ゾーン3	16,401	13,454	0.82	16.9%	15.0%	0.89
ゾーン4	4,007	3,761	0.94	18.1%	13.7%	0.76
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
ゾーン9	7,297	4,364	0.60	15.8%	11.8%	0.75
ゾーン10	665	800	1.20	11.2%	21.2%	1.89
ゾーン11	21,681	17,691	0.82	19.9%	17.8%	0.89
ゾーン12	7,472	7,588	1.02	14.5%	13.8%	0.95
ゾーン13	10,490	8,615	0.82	15.3%	14.7%	0.96
ゾーン14	9,813	8,356	0.85	17.3%	17.3%	1.00
ゾーン15	8,418	6,794	0.81	10.0%	10.6%	1.06
計	189,275	144,274	0.76	17.0%	14.9%	0.88

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



(2) 自転車

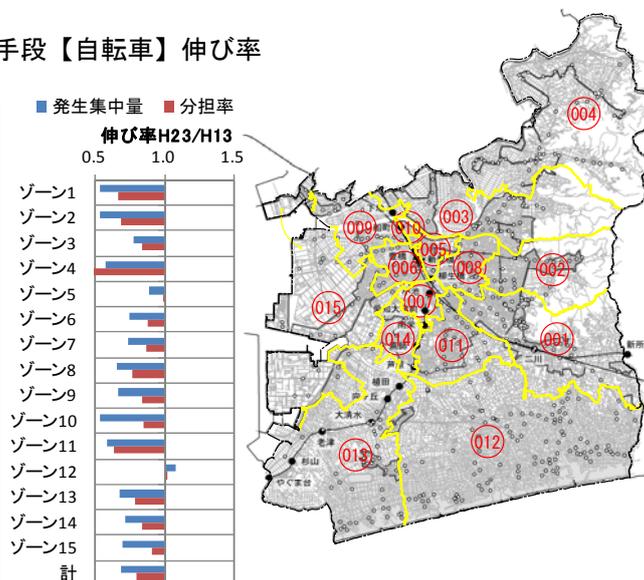
- 徒歩と同様に、市全体でトリップ数・分担率とも減少している。

表 1-23 基本ゾーン別代表交通手段【自転車】伸び率

代表交通手段【自転車】発生集中量・分担率(不明除く)

自転車	発生集中量			分担率		
	基本	第4回	第5回	第4回	第5回	第5回
ゾーン	H13	H23	伸び率	H13	H23	伸び率
ゾーン1	13,670	7,322	0.54	10.1%	6.7%	0.66
ゾーン2	11,882	6,317	0.53	15.3%	10.6%	0.69
ゾーン3	12,696	9,903	0.78	13.1%	11.0%	0.84
ゾーン4	2,842	1,646	0.58	12.8%	6.0%	0.47
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
ゾーン9	5,912	3,932	0.67	12.8%	10.7%	0.83
ゾーン10	861	462	0.54	14.5%	12.3%	0.84
ゾーン11	14,322	8,329	0.58	13.1%	8.4%	0.64
ゾーン12	3,243	3,515	1.08	6.3%	6.4%	1.02
ゾーン13	6,287	4,234	0.67	9.2%	7.2%	0.79
ゾーン14	6,968	4,968	0.71	12.3%	10.3%	0.83
ゾーン15	7,418	5,143	0.69	8.8%	8.0%	0.91
計	144,113	99,494	0.69	12.9%	10.3%	0.80

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



(3) 自動車

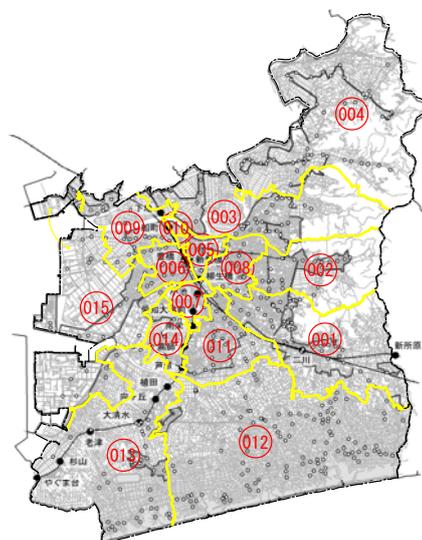
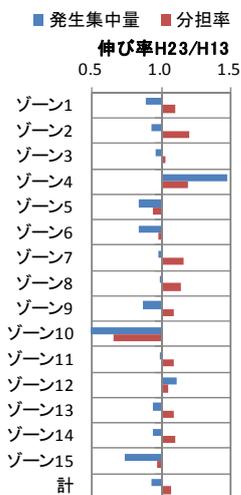
- 郊外部のゾーン4では、トリップ数・分担率とも増加している。
- 市全体では、分担率が増加している。

表 1-24 基本ゾーン別代表交通手段【自動車】伸び率

代表交通手段【自動車】発生集中量・分担率(不明除く)

自動車	発生集中量			分担率		
	第4回	第5回	伸び率	第4回	第5回	伸び率
基本	H13	H23	H23/H13	H13	H23	H23/H13
ゾーン1	85,917	75,918	0.88	63.8%	69.9%	1.10
ゾーン2	42,204	39,233	0.93	54.4%	65.6%	1.21
ゾーン3	59,719	57,272	0.96	61.6%	63.8%	1.04
ゾーン4	13,595	20,079	1.48	61.4%	73.0%	1.19
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
ゾーン9	27,920	24,348	0.87	60.4%	66.0%	1.09
ゾーン10	3,332	1,393	0.42	56.3%	37.0%	0.66
ゾーン11	61,475	61,390	1.00	56.3%	61.6%	1.09
ゾーン12	34,789	38,814	1.12	67.3%	70.5%	1.05
ゾーン13	40,944	38,416	0.94	59.8%	65.5%	1.09
ゾーン14	31,982	30,173	0.94	56.5%	62.3%	1.10
ゾーン15	61,184	45,050	0.74	72.7%	70.1%	0.96
計	626,231	581,278	0.93	56.2%	60.2%	1.07

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



(4) 鉄道

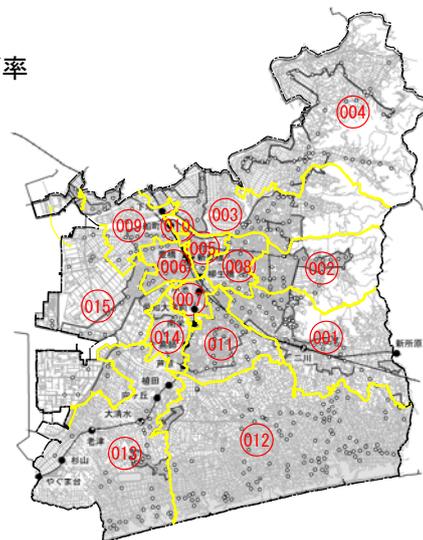
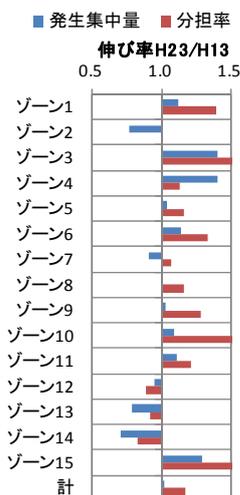
- 市全体ではトリップ数・分担率とも増加している。
- 南部地域ではトリップ数・分担率とも減少し、ゾーン 14 は愛知大学の一部の学部移転による学生利用の大幅な減少によるものと考えられる。

表 1-25 基本ゾーン別代表交通手段【鉄道】伸び率

代表交通手段【鉄道】発生集中量・分担率(不明除く)

鉄道	発生集中量			分担率		
	第4回	第5回	伸び率	第4回	第5回	伸び率
基本	H13	H23	H23/H13	H13	H23	H23/H13
ゾーン1	4,159	4,679	1.13	3.1%	4.3%	1.40
ゾーン2	2,777	2,143	0.77	3.6%	3.6%	1.00
ゾーン3	2,772	3,900	1.41	2.9%	4.3%	1.52
ゾーン4	586	826	1.41	2.6%	3.0%	1.13
ゾーン5	11,563	11,985	1.04	11.4%	13.3%	1.16
ゾーン6	5,882	6,705	1.14	7.5%	10.0%	1.33
ゾーン7	9,342	8,451	0.90	12.9%	13.8%	1.07
ゾーン8	6,064	6,095	1.01	5.6%	6.5%	1.16
ゾーン9	1,648	1,694	1.03	3.6%	4.6%	1.29
ゾーン10	512	556	1.09	8.7%	14.8%	1.71
ゾーン11	4,658	5,164	1.11	4.3%	5.2%	1.22
ゾーン12	2,167	2,055	0.95	4.2%	3.7%	0.89
ゾーン13	4,439	3,494	0.79	6.5%	6.0%	0.92
ゾーン14	3,214	2,274	0.71	5.7%	4.7%	0.83
ゾーン15	2,376	3,080	1.30	2.8%	4.8%	1.70
計	62,159	63,101	1.02	5.6%	6.5%	1.17

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



(5) 路線バス

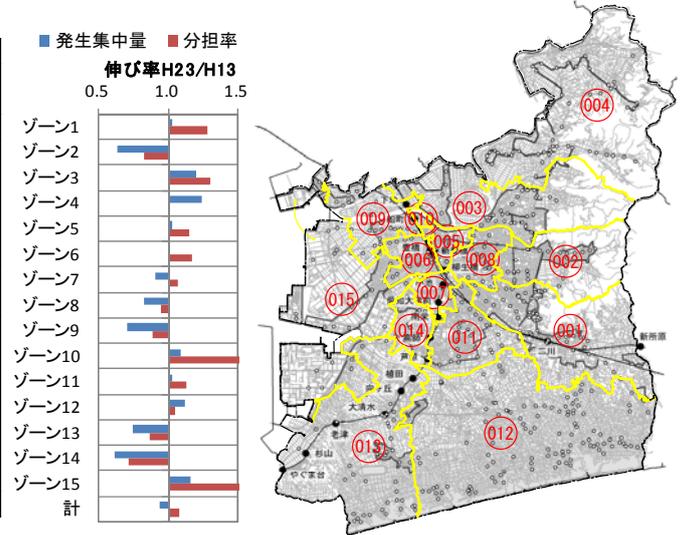
- ゾーン2、8、9、13、14の鉄軌道路線沿線でトリップ数・分担率とも減少が目立つほかは増加している。ゾーン14は愛知大学の一部の学部移転による学生利用の大幅な減少によるものと考えられる。

表 1-26 基本ゾーン別代表交通手段【バス】伸び率

代表交通手段【バス(路面電車含む)】発生集中量・分担率(不明除く)

バス 基本	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1	2,059	2,122	1.03	1.5%	2.0%	1.28
ゾーン2	2,570	1,637	0.64	3.3%	2.7%	0.83
ゾーン3	2,076	2,503	1.21	2.1%	2.8%	1.30
ゾーン4	425	530	1.25	1.9%	1.9%	1.00
ゾーン5	7,637	7,851	1.03	7.5%	8.7%	1.15
ゾーン6	3,962	3,977	1.00	5.0%	5.9%	1.17
ゾーン7	4,866	4,411	0.91	6.7%	7.2%	1.07
ゾーン8	4,607	3,791	0.82	4.2%	4.0%	0.95
ゾーン9	1,627	1,152	0.71	3.5%	3.1%	0.89
ゾーン10	256	278	1.09	4.3%	7.4%	1.71
ゾーン11	3,069	3,168	1.03	2.8%	3.2%	1.13
ゾーン12	1,166	1,302	1.12	2.3%	2.4%	1.05
ゾーン13	2,387	1,784	0.75	3.5%	3.0%	0.87
ゾーン14	1,841	1,131	0.61	3.3%	2.3%	0.72
ゾーン15	1,644	1,910	1.16	2.0%	3.0%	1.52
計	40,192	37,547	0.93	3.6%	3.9%	1.08

資料: 中京都市圏パーソントリップ調査

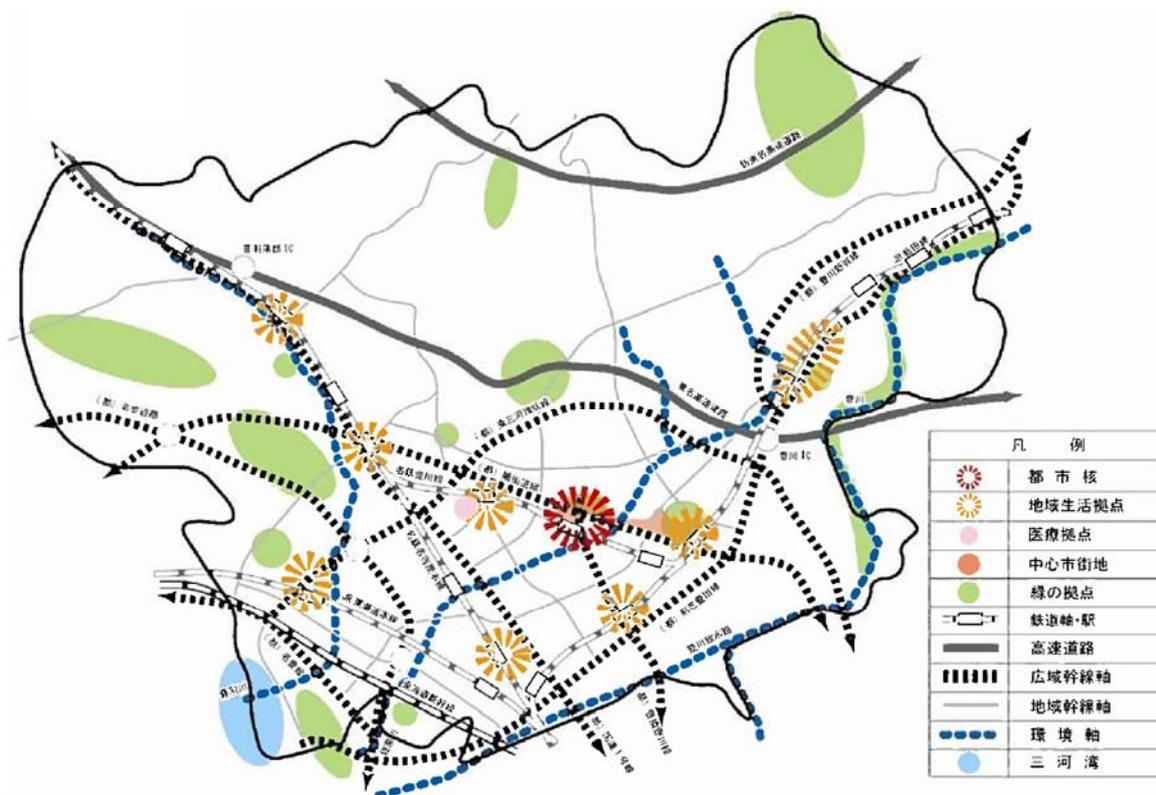


1.7 隣接市の将来計画に基づく豊橋市の位置付け

- 隣接する豊川市、田原市、湖西市とは移動実態の面で結びつきが強いため、将来計画の面において連携を図る必要があるため、各隣接市の将来計画をまとめた。

(1) 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る。

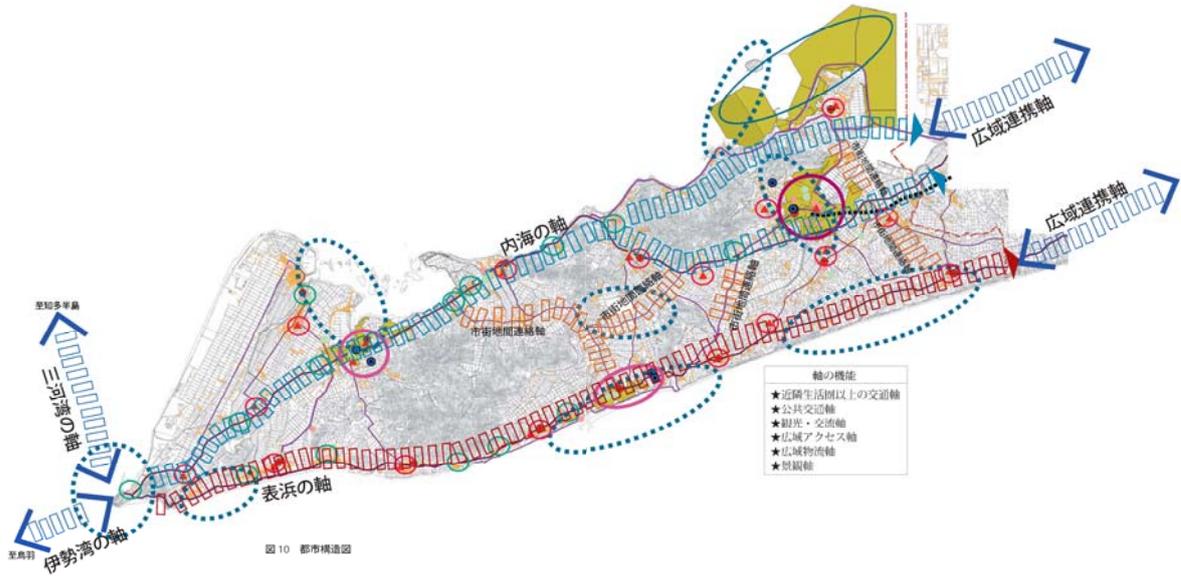


資料：豊川市都市計画マスタープラン

図 1-47 豊川市の将来都市構造図

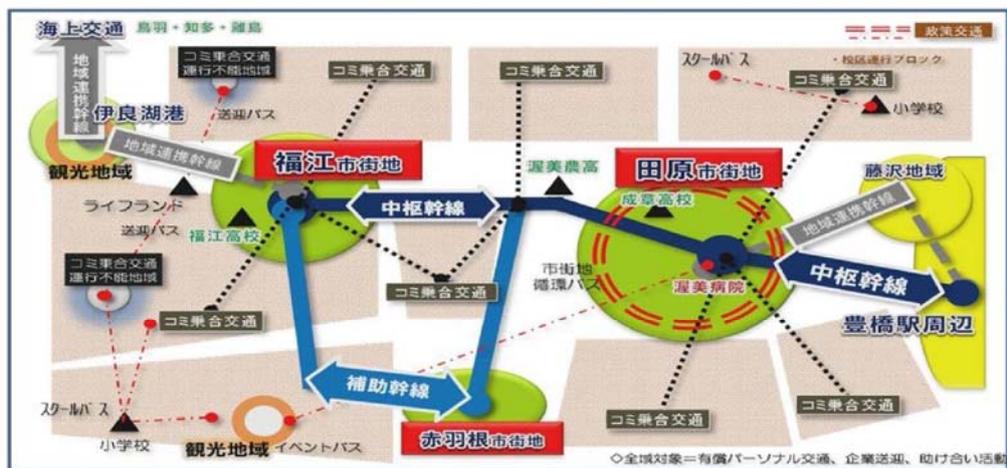
(2) 田原市の将来計画

- 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る。
- 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る。



資料：田原市都市計画マスタープラン

図 1-48 田原市の将来都市構造図



資料：第2次田原市地域公共交通戦略

図 1-49 田原市の公共交通網の形成方針

(3) 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る。



資料：湖西市都市計画マスタープラン

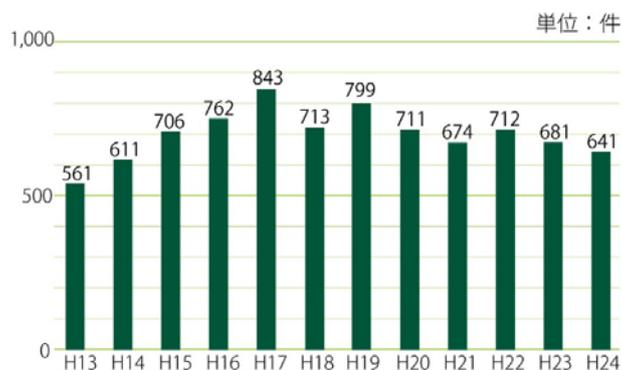
図 1-50 湖西市の将来都市構造図

1.8 自転車・徒歩

(1) 自転車

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 700 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 割近くを占める。

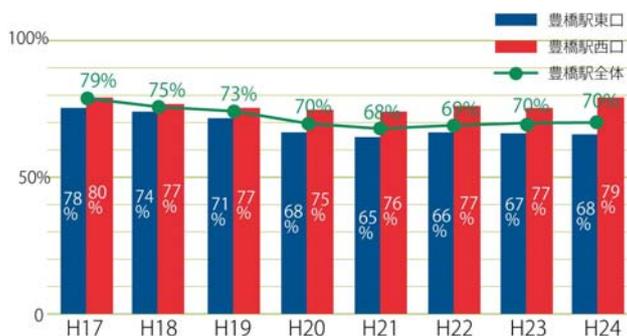


資料：豊橋市の交通事故

図 1-51 自転車が当事者となる交通事故件数の推移

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年間約 6,000 台で増加傾向にある。



資料：豊橋市

図 1-52 豊橋駅の地下駐輪場稼働率



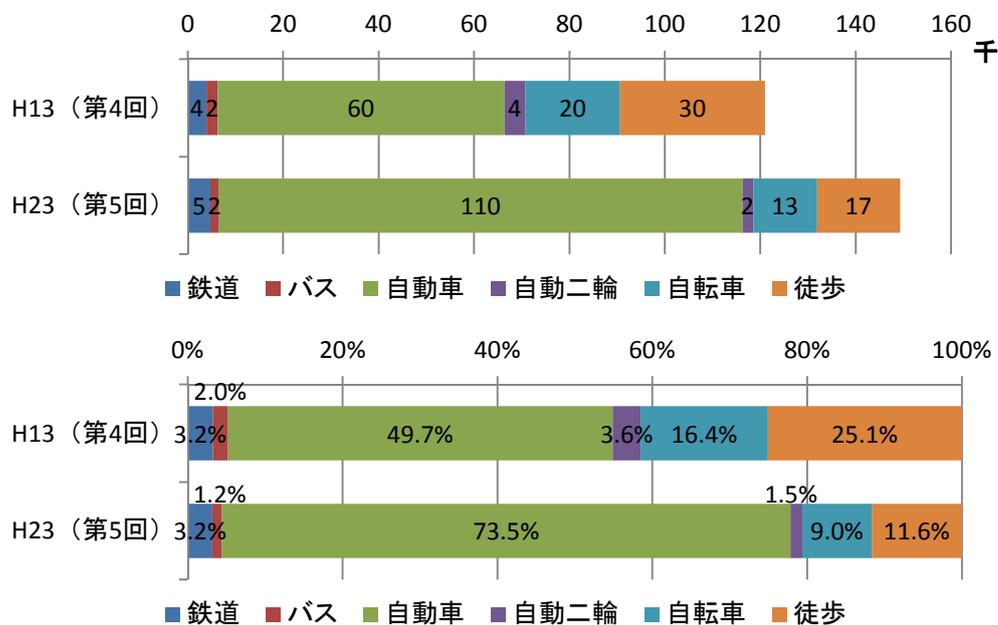
資料：豊橋市

図 1-53 自転車等放置規制区域における警告・撤去数

(2) 徒歩

1) トリップ数の変化

- 高齢者人口の増加に伴い、全体のトリップ数は増加している。
- しかし、自動車利用が約2倍となっている反面、徒歩は半数程度に減少し、分担率では12%程度となっている。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-54 65歳以上の代表交通手段トリップ数と分担率

2) 歩道の整備状況

- 市内における歩道の設置状況は 332km で、道路延長（舗装済）約 3,256km に占める割合は約 10% である（豊橋市統計書より H23 時点）。
- 歩道・自転車道等の整備状況は約 239km で、平成 16 年時点から約 3.6km の整備に留まっており、現都市交通マスタープランの平成 22 年度目標の 246km に達していない。

表 1-27 都市交通マスタープランにおける幹線道路の歩道整備状況（幹線市道の整備を除く）

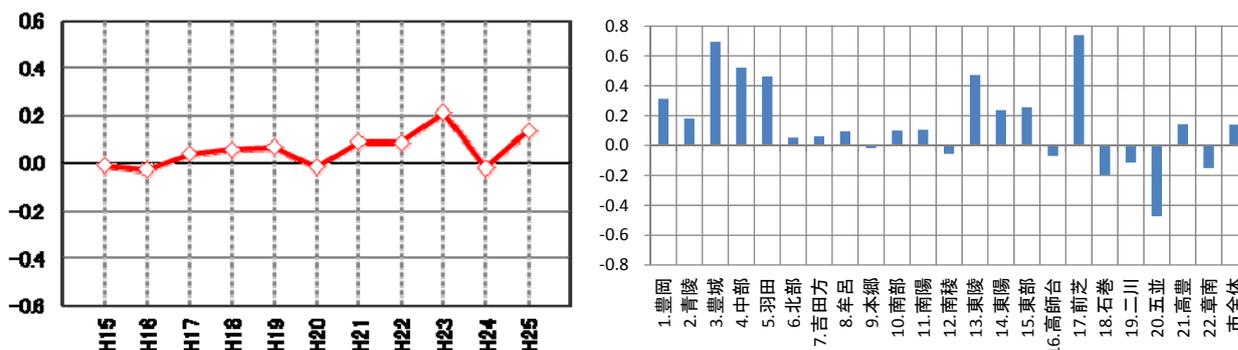
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
歩道整備状況	235.7	236.16	236.38	236.65	236.67	237.2	238.02	238.52	238.83	239.29
伸び率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.01	1.01	1.01	1.01	1.02

単位: km

資料: 豊橋市道路建設課

3) 歩道に関連する市民満足度

- 通園路・通学路の整備の満足度は、市全体としては向上している傾向にある。
- 地域によっては差があり、郊外部の五並地区などでは評価が低い。

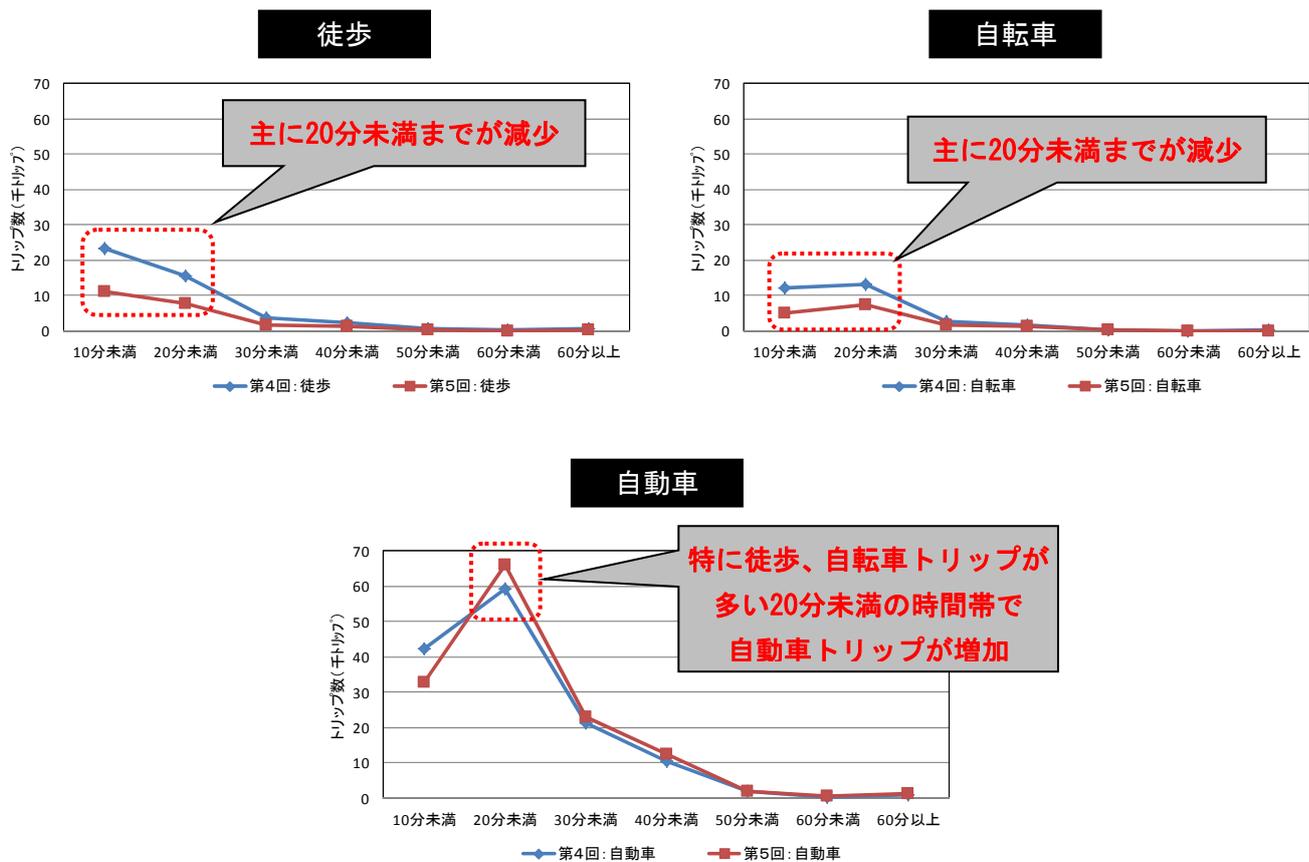


資料: 平成 25 年度市民意識調査

図 1-55 「通園路・通学路の整備」の市民満足度評価

(3) 近距離利用の状況

- パーソントリップ調査では、20分未満のトリップが減少し、自動車では20分未満の距離帯のトリップが増加している。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-56 第4回調査と第5回調査の豊橋市内利用交通手段別の所要時間分布（自由目的）

1.9 公共交通

(1) 「地域生活」バス・タクシーの概要（平成 26 年 4 月現在）

1) 運行概要

- 「地域生活」バス・タクシーは、公共交通空白地域において地域住民が主体となって日常の移動手段を確保する乗合型の公共交通であり、現在は東部・北部・南部・前芝の各地区で運行している。
- ①主体性（地域が運営に主体的に取り組んでいること（守り・育てられていること）、②利用度（「地域生活」バス・タクシーが適切に利用されていること）、③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）の3つが、運行継続の条件となっている。
- 公共交通空白地域を運行することから採算性の確保は厳しいため、行政の支援によって運行を維持している。

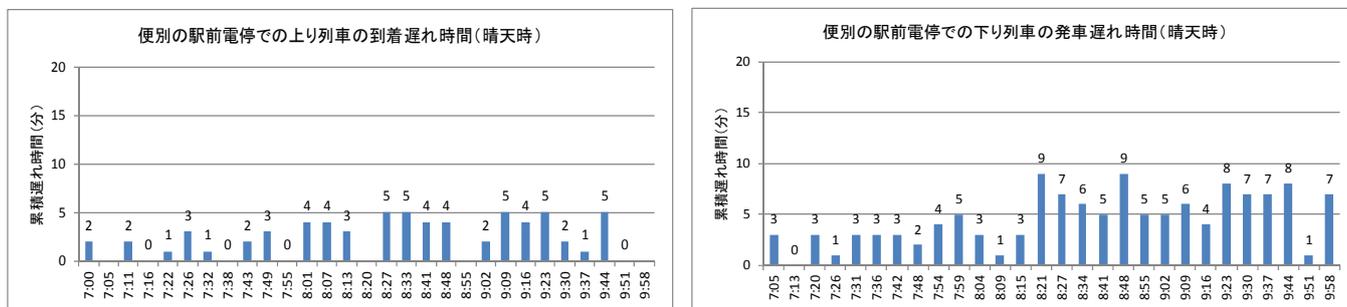
2) サービス水準

- 路線バスが廃止された地域等をカバーすることが目的であり、限られた市の予算の範囲内で、地域に合ったサービス水準による運行をしている。
- 厳しい環境で運行を維持するため、運行本数は路線バスに比べると少なくなっている。

(2) 豊鉄東田本線（路面電車）の現状

1) 運行状況

- 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、適切な滞留空間の確保や輸送力の増強が必要となっている。
- 晴天時においても、ピーク時の列車の遅れが目立っている。

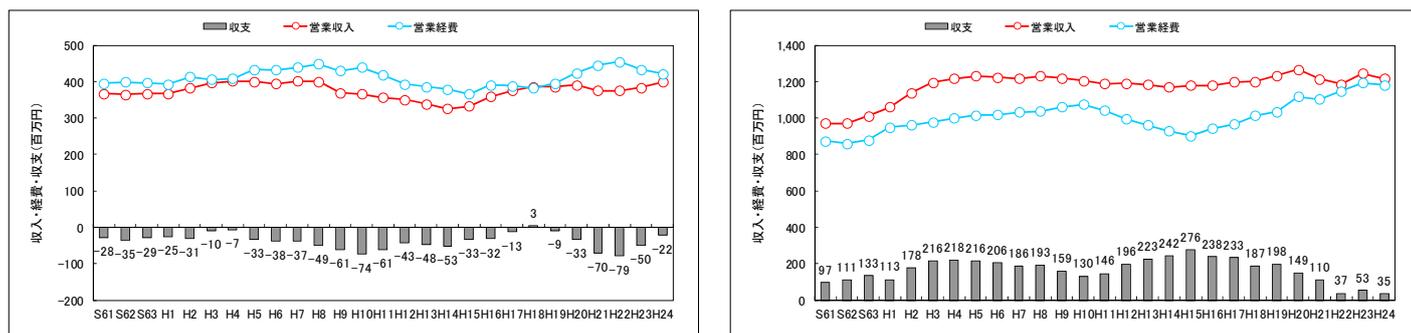


調査日：平成 25 年 7 月 9 日(水)

図 1-57 駅前電停での発着遅れの状況

2) 経営状況

- 路面電車（豊鉄東田本線）の営業収支は赤字が続く厳しい状況にあり、豊鉄渥美線の営業収益で維持されている状況にある。



資料：鉄道統計年報

図 1-58 豊鉄東田本線（路面電車）の収支(左)と豊鉄渥美線(右)の収支の推移

(3) タクシー

1) 乗り場

- タクシー乗り場は、市内の主要鉄道駅（豊橋駅、二川駅）のほか、主要施設においてタクシーベイ（公共・民間）が 10 箇所確保されている。

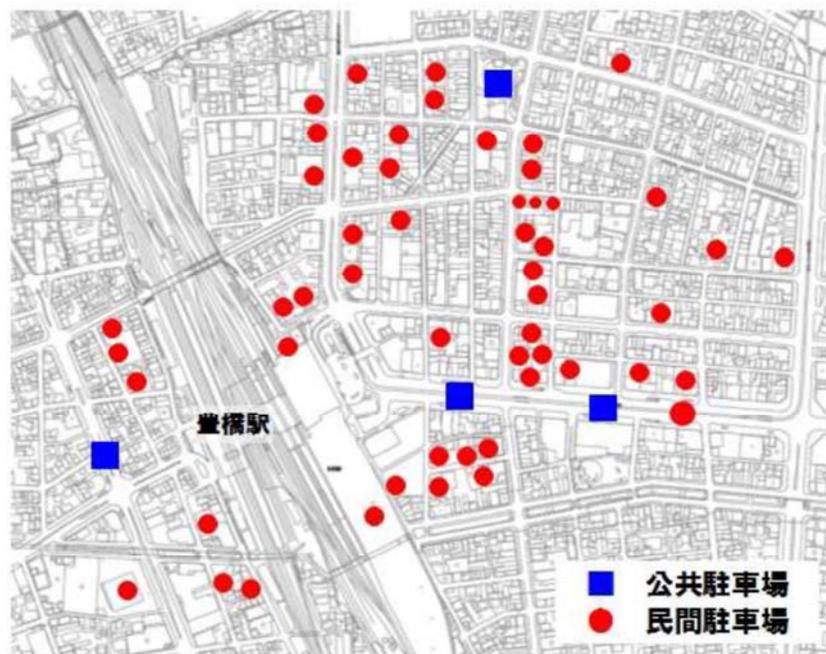
2) バリアフリー

- タクシーはドア・ツー・ドアで利用できることが強みである。
- 高齢者などの交通弱者の利用も多くなることが予想されるが、市内の福祉タクシーの導入台数は少ない現状にある。

1.10 主な交通結節点

(1) 中心市街地内の駐車場

- 中心市街地内の駐車収容台数は、約 3,800 台となっている。



※掲載の駐車場は共通駐車券参加駐車場

資料：第二期豊橋市中心市街地活性化基本計画

図 1-59 中心市街地付近の駐車場

1.11 道路交通

(1) 免許保有の推移と交通事故の発生状況

- 市内においても、高齢運転者の交通事故は増加傾向にある。(図 1-60)

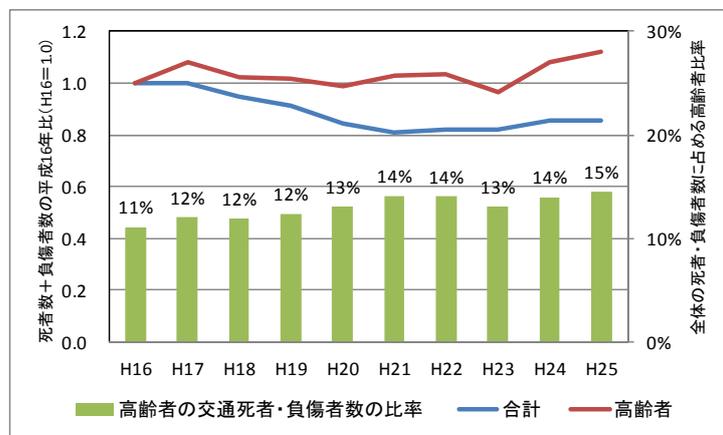
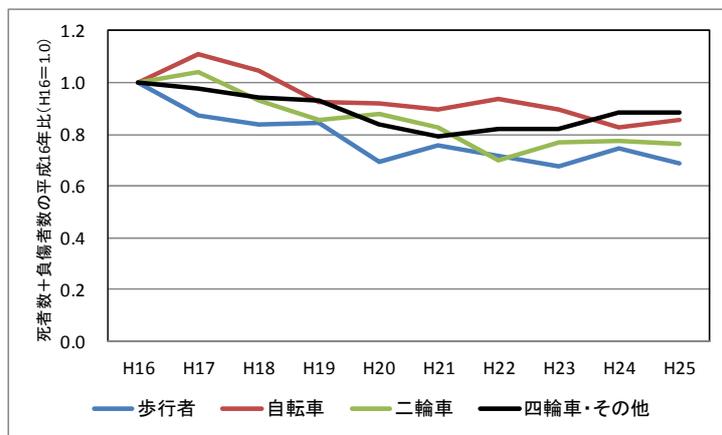


図 1-60 全体に占める市内の高齢者の交通死者数・負傷者数の比率(右)

(2) 交通手段別の交通事故

- 交通手段別の交通死者数・負傷者数は、各交通手段とも減少傾向にある。
- 全体の交通死者数・負傷者数の約7割を、四輪車・その他が占めている。

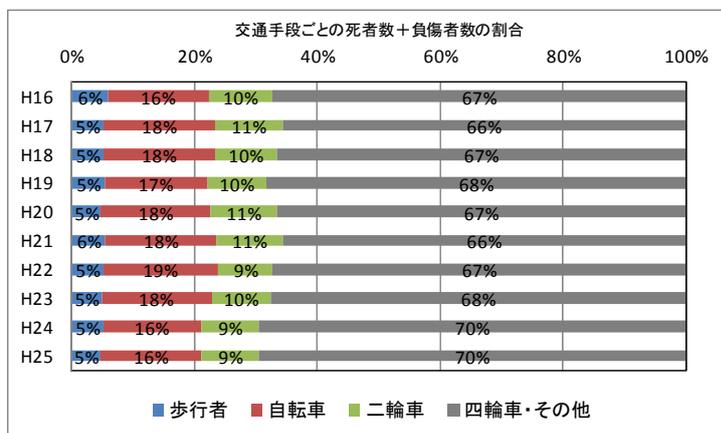


資料：愛知の交通事故

図 1-61 市内の交通手段別の交通死者数・負傷者数の推移 (H16=1.0)

(単位：人)

年度	合計	歩行者	自転車	二輪車	四輪車 その他
H16	4,875	286	801	508	3,280
H17	4,866	250	890	529	3,197
H18	4,632	240	839	472	3,081
H19	4,464	241	742	434	3,047
H20	4,119	198	735	446	2,740
H21	3,943	217	717	420	2,589
H22	4,001	205	748	356	2,692
H23	3,999	194	716	389	2,700
H24	4,162	213	663	393	2,893
H25	4,172	196	687	386	2,903



資料：愛知の交通事故

図 1-62 市内の交通手段別の交通死者数・負傷者数の割合

1.12 地域別の公共交通利用圏域内人口の変化

(1) 公共交通沿線、拠点ごとでみた変化

- 公共交通利用圏域内や各拠点への人口の集約は、十分に進んでいない現状にある。(表 1-28)

表 1-28 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)	増減率	
				増減量(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	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: 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。

(2) 地域別でみた変化

- 地域別の公共交通利用圏内外の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 1-29)

表 1-29 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 (G/E)	H17 (D/F)	圏域内 (A-B)	圏域外 (C-D)	全体 (E-F)	圏域内 (A/B)	圏域外 (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	圏域内<圏域外
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	圏域内<圏域外
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	圏域内<圏域外
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	圏域外面積はわずか
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	圏域内<圏域外
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	圏域内>圏域外
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	圏域内<圏域外
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	圏域内>圏域外
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	圏域内<圏域外
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	圏域内<圏域外
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	圏域内<圏域外
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	圏域内<圏域外
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	圏域内<圏域外

※公共交通利用圏域の人口は、「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) 公共交通利用圏域内人口は、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の公共交通利用圏域内人口は、大部分が大清水の住宅団地。

表 1-30 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
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
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
3	・豊川(河川)の北側一帯を設定	大村、下地、津田、前芝
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
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
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
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
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
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
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
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
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

・図中の○数字は、地域の番号を示すもの

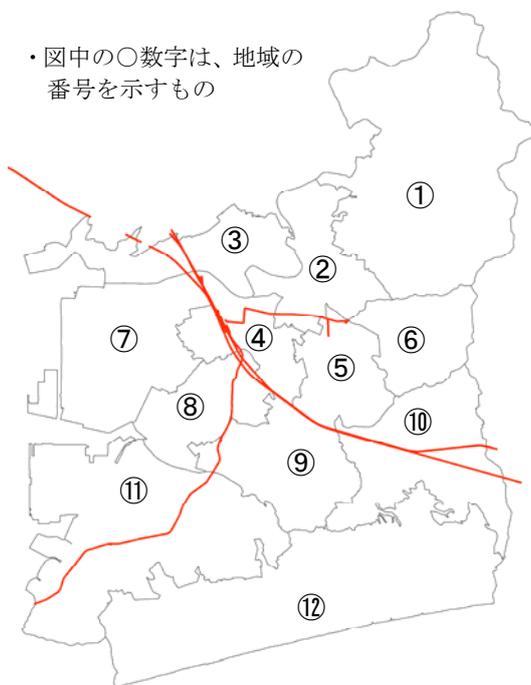


図 1-63 市内の地域区分

《地域区分の考え方》

- 分析にあたっては、地域の特徴を把握するために、小学校区の境界を基本にして、人口の集積状況、市街化区域、公共交通路線網の状況を踏まえて、12の地域に分けた。

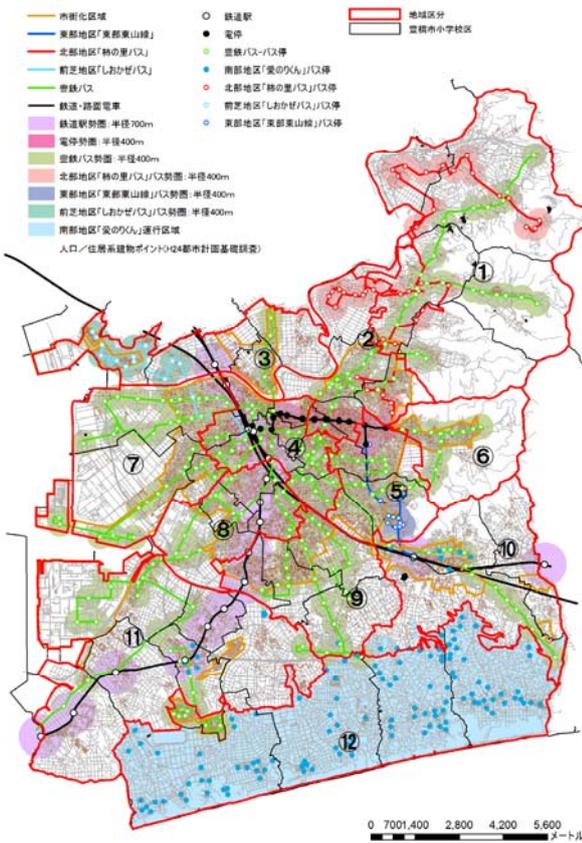


図 1-64 公共交通利用圏域と地域区分

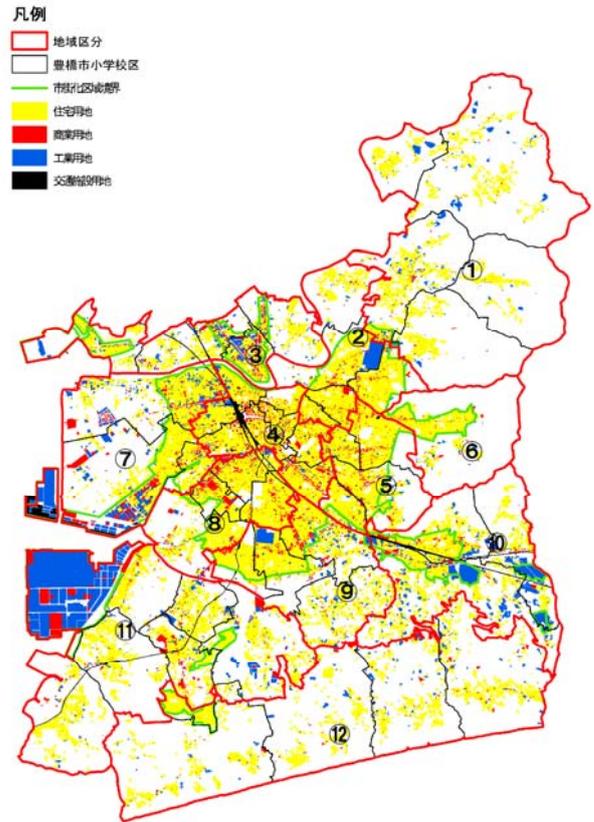


図 1-65 土地利用と地域区分

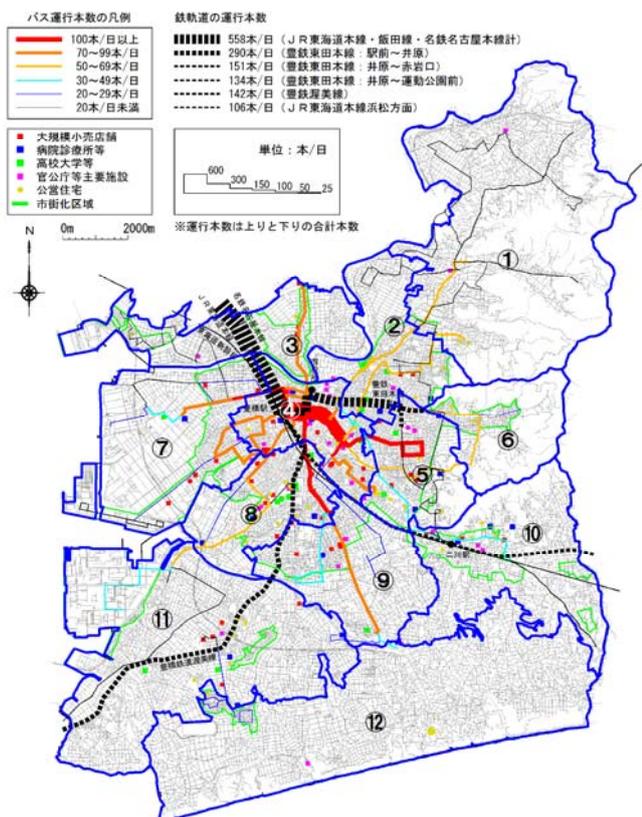


図 1-66 市内公共交通運行本数と地域区分

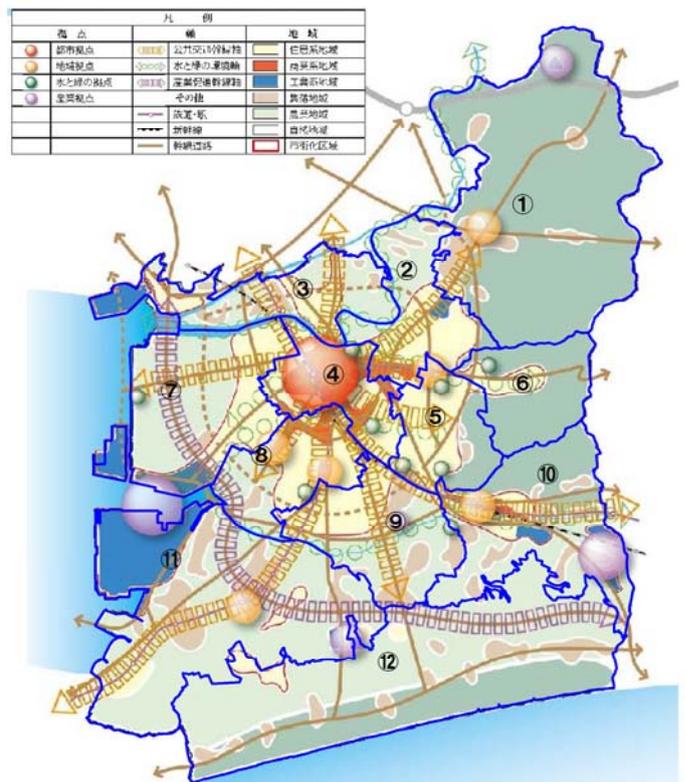


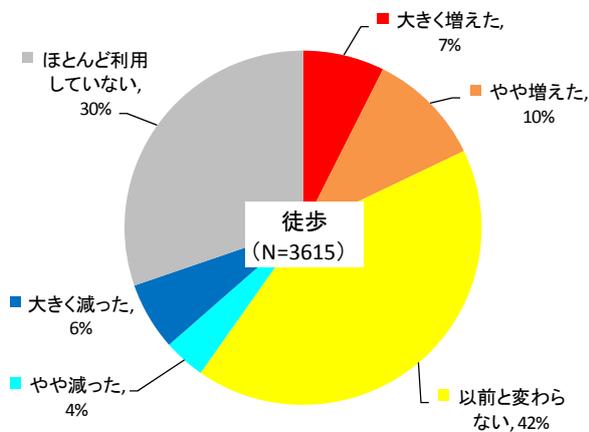
図 1-67 将来都市構造と地域区分

1.13 市民アンケート調査による交通手段別の利用の変化と取組みの満足度等

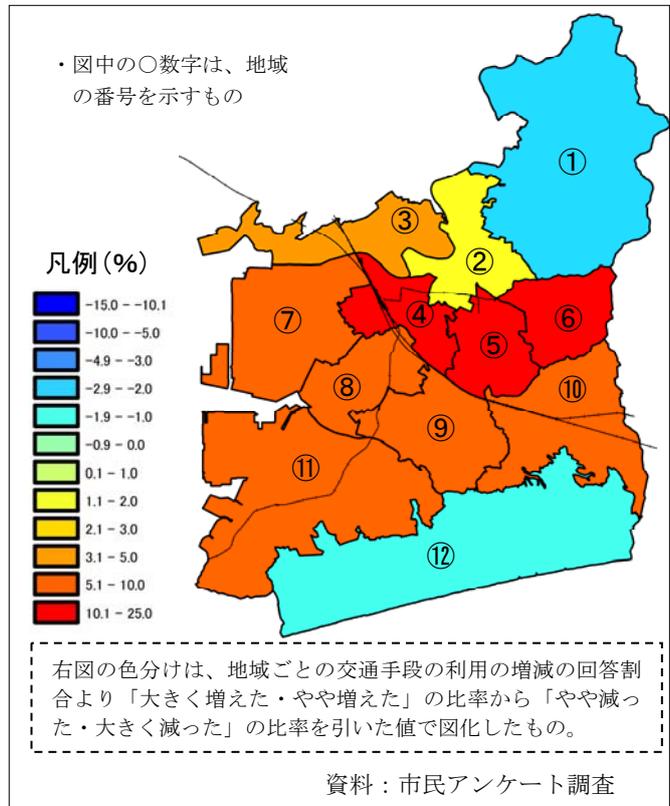
1.13.1 徒歩

(1) 5～10年前と現在を比べた利用の変化

- 市民アンケートにおいて徒歩での外出の利用変化について調査したところ、市全体では、利用が「大きく減った・やや減った」よりも「大きく増えた・やや増えた」の回答が7%多い。
- 地域別では、地域1・12で「減った」の回答が多いが、その他の地域では「増えた」の回答が多くなっている。



資料：市民アンケート調査

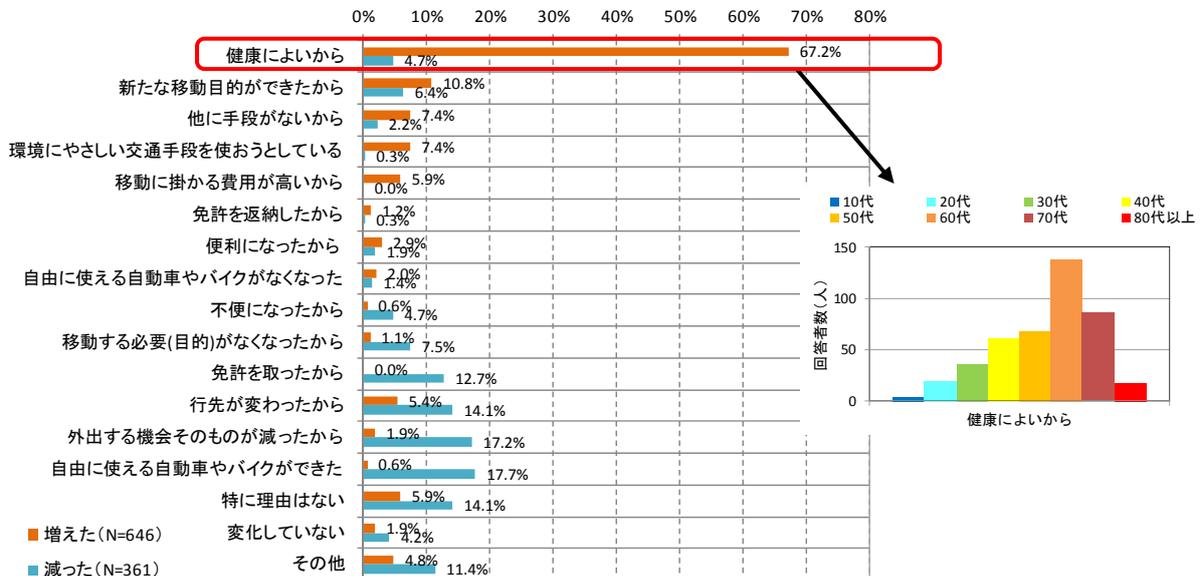


資料：市民アンケート調査

図 1-68 徒歩利用の増減の割合（左図）と地域別の増減割合の差（右図）

(2) 増減の理由

- 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代で多くなっている。



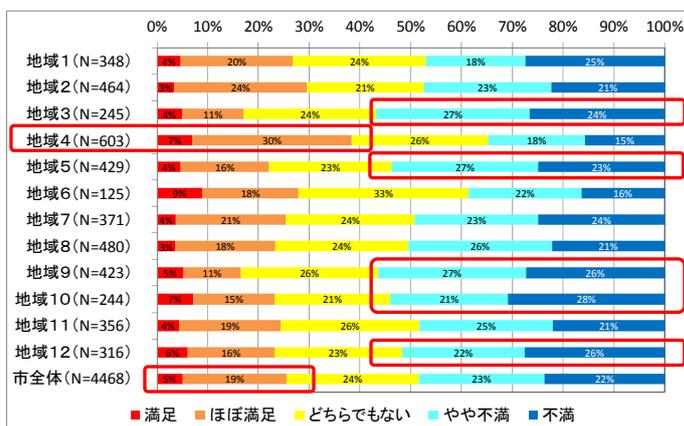
資料：市民アンケート調査

図 1-69 徒歩利用の増減の理由

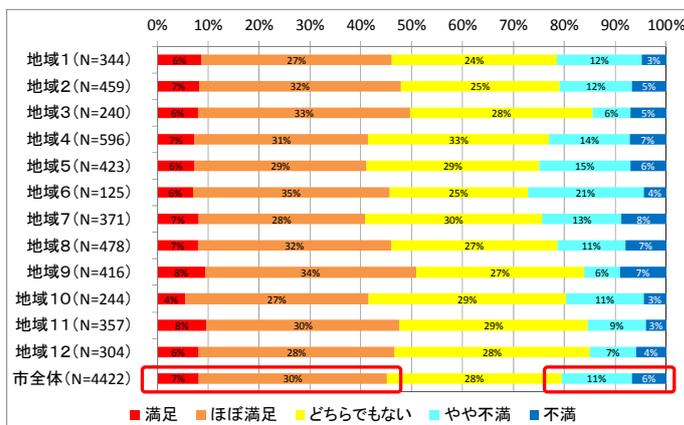
(3) 徒歩に関する取組みの満足度

- 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、地域4の市の中心部では「満足・やや満足」の割合が比較的高いが、徒歩が「増えた」の回答が多い地域5のほか、地域3・9・10・12などは満足度が低い傾向にある。
- 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」の回答に比べて全体的に満足度は高くなっている。

自宅近くの歩道の歩きやすさや安全面



まちなかの歩道の歩きやすさや安全面



資料：市民アンケート調査

図 1-70 徒歩に関する取組みの満足度

1.13.2 自転車

(1) 5～10年前と現在を比べた利用の変化

- 市民アンケートにおいて自転車での外出の利用変化について調査したところ、市全体では、利用が「減った」よりも「増えた」の回答がわずかに多い。
- 「ほとんど利用していない」割合は46%となっている。
- 地域別では、地域4の市の中心部とこれに隣接する地域2・3・7・8、及び二川駅周辺の地域10で「増えた」の回答が多くなっている。

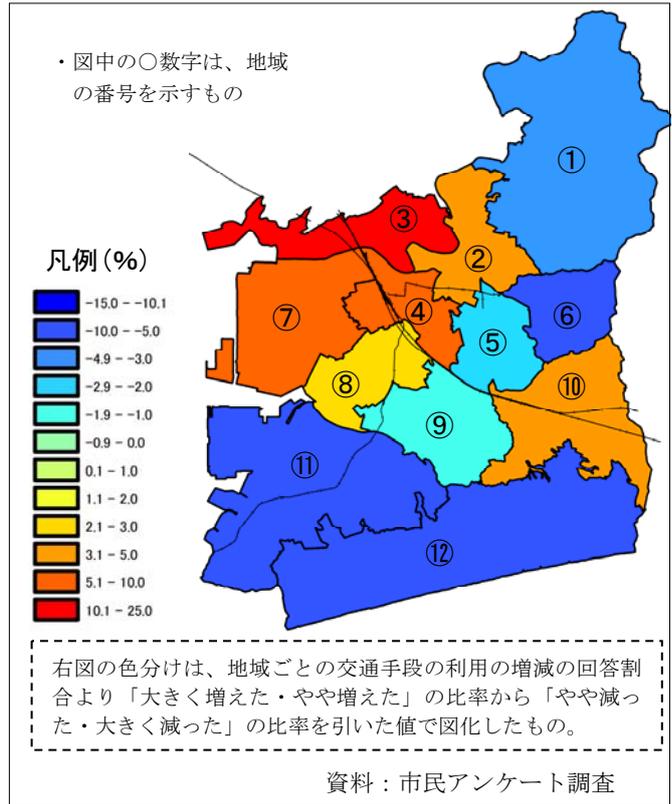
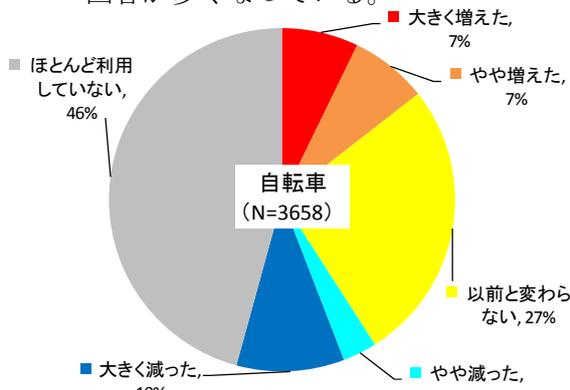


図 1-71 自転車利用の増減の割合 (左図) と地域別の増減割合の差 (右図)

(2) 増減の理由

- 市民アンケート調査で、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る。
- その他に、「増えた」理由の「新たな移動目的ができたから」「他に手段がないから」、「減った」理由の「自由に使える自動車やバイクができた」「免許を取ったから」「行先が変わったから」は、10～20代の回答が多く、通学や就職等に伴う移動目的の変化によることが想定される。

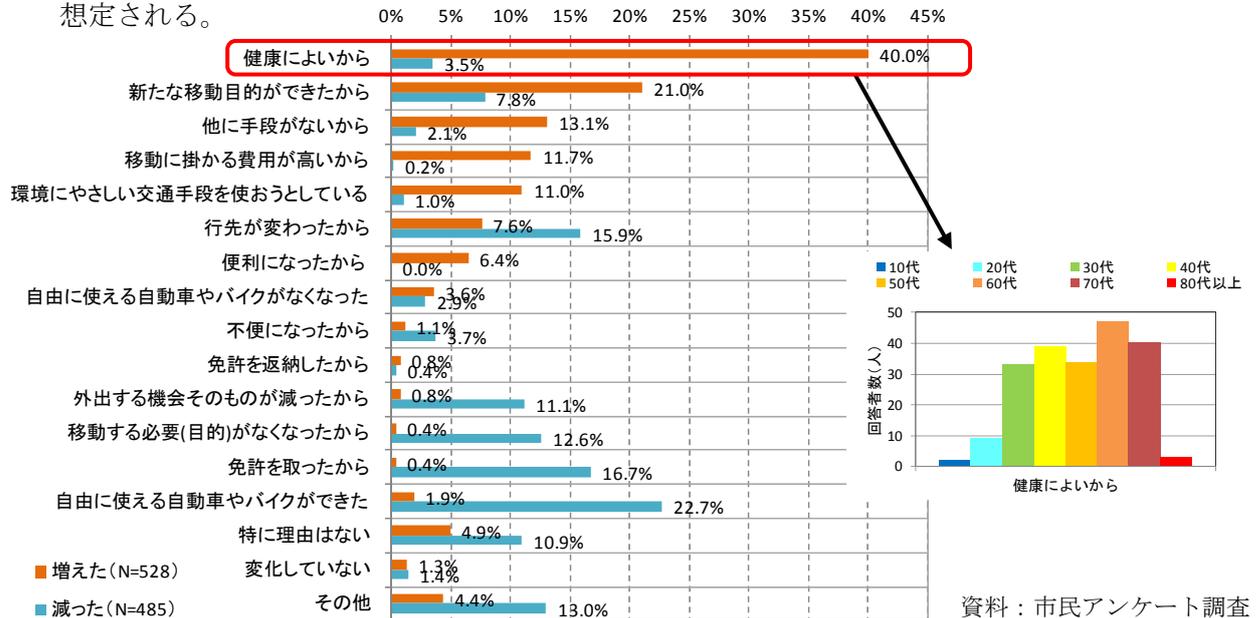
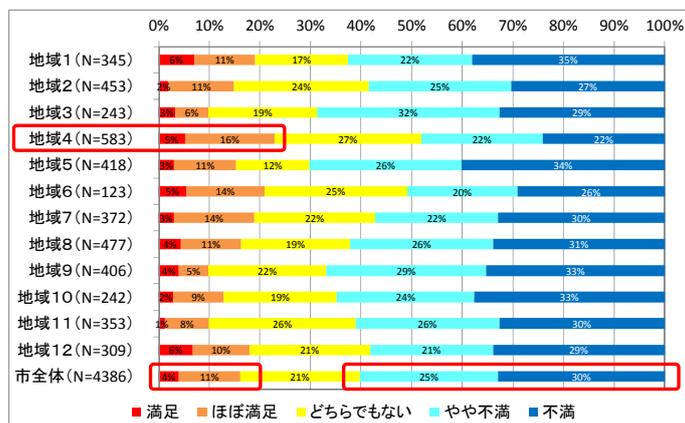


図 1-72 自転車利用の増減の理由

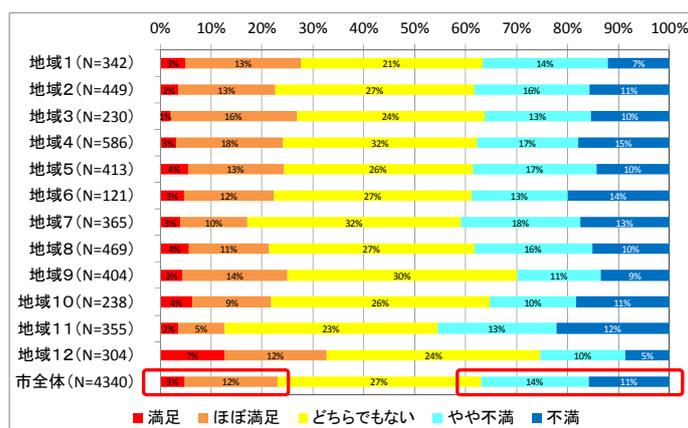
(3) 自転車に関する取組みの満足度

- 市民アンケート調査で、「自宅近くの道路や自転車の走りやすさや安全面」については、地域4の市の中心部では他の地域と比べると「満足・やや満足」の割合が高いものの、全体的に満足度は低い傾向にある。
- また、「まちなかの自転車の走りやすさや安全面」については、「自宅近くの道路」の回答に比べて満足度は高くなっている。

自宅近くの道路や自転車の走りやすさや安全面



まちなかの自転車の走りやすさや安全面



資料：市民アンケート調査

図 1-73 自転車に関する取組みの満足度

1.13.3 鉄道

(1) 5～10年前と現在を比べた利用の変化

- 市民アンケートにおいて鉄道での外出の利用変化について調査したところ、市全体では、利用が「増えた」はよりも「減った」の回答がわずかに多い。
- 地域別では、主に豊鉄渥美線沿線の地域11で「増えた」の回答が多くなっている。

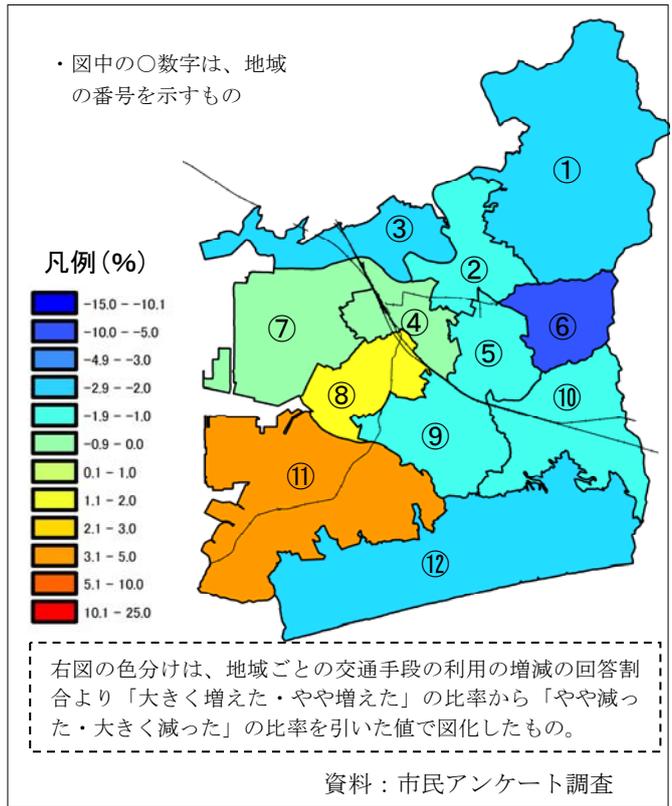
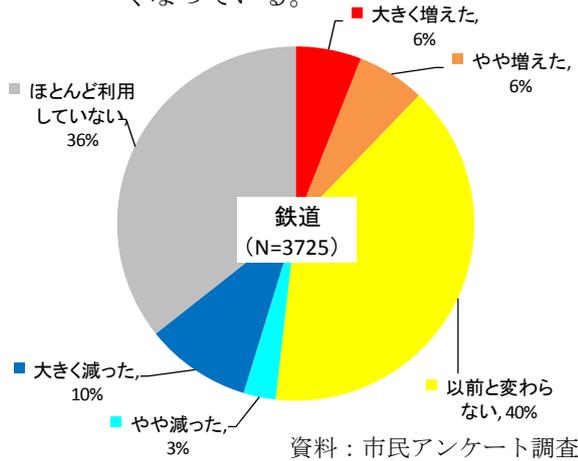


図 1-74 鉄道利用の増減の割合 (左図) と地域別の増減割合の差 (右図)

(2) 増減の理由

- 市民アンケート調査で、鉄道利用が「増えた」理由は、「新たな移動目的ができたから」「行き先が変わったから」など就業環境等の変化に次いで、「便利になったから」も比較的多い。
- 「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」の就業環境等の変化によることが多い。
- 「便利になったから」の回答が多い地域は、豊鉄渥美線沿線のうち、比較的中心部に近い地域8で多くなっている。

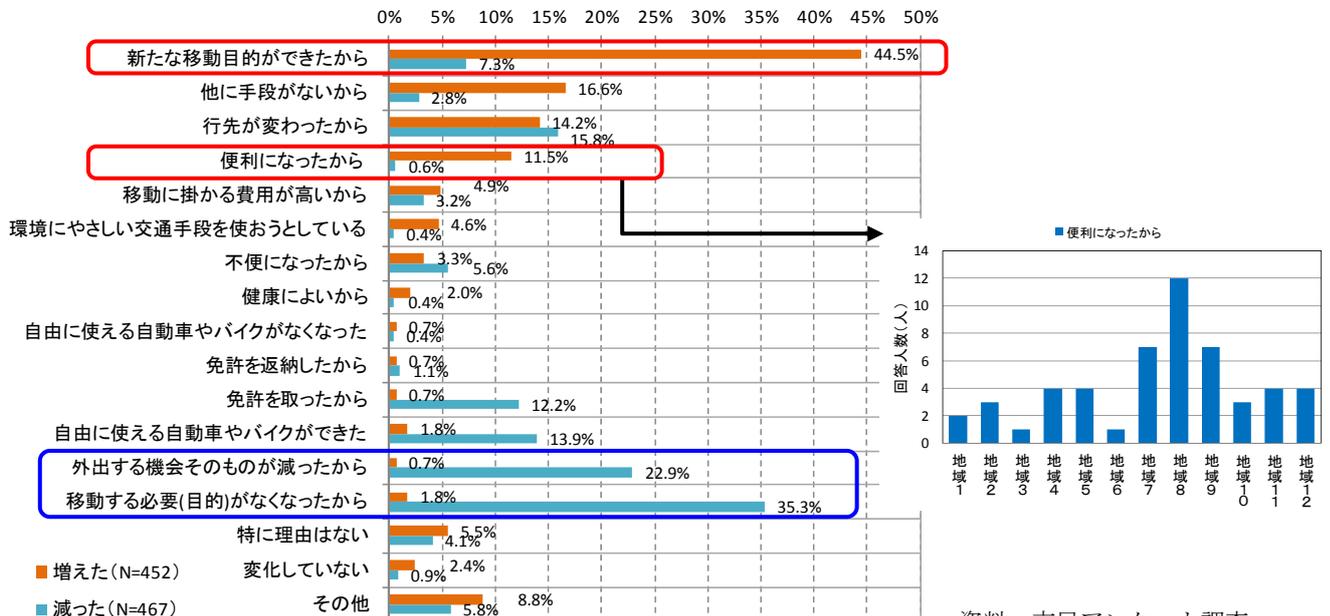
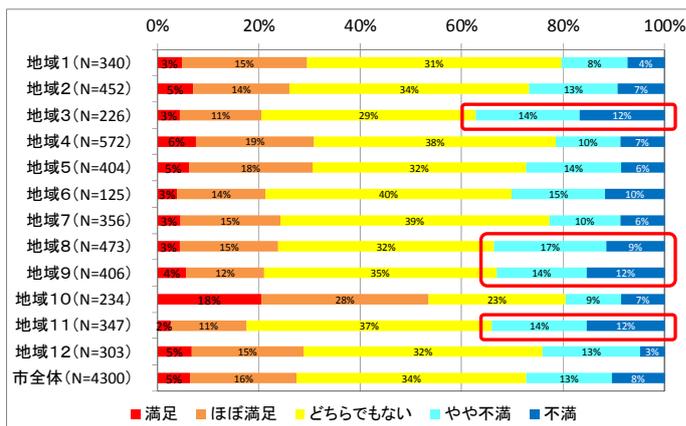


図 1-75 鉄道利用の増減の理由

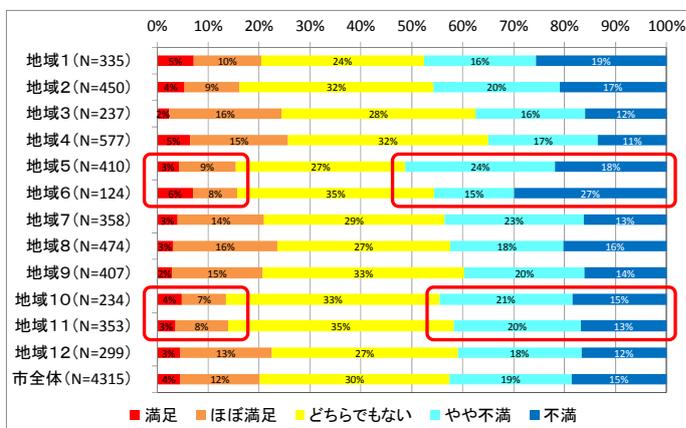
(3) 鉄道に関する取組みの満足度

- 市民アンケート調査で、「自宅近くの鉄道駅のバリアフリー化など利用しやすい駅の整備」については、地域3のJR飯田線沿線や地域8・9・11の豊鉄渥美線の沿線地域で「やや不満・不満」の割合が高い。
- 地域10の二川方面では「満足・やや満足」の割合が高い。
- 「鉄道駅や路面電車電停付近の駐車場・自転車駐輪場の整備」については、駐車場は郊外部の鉄道沿線地域5・6・10・11で満足度が低い傾向にあり、駐輪場については市の中心部の地域4と二川駅のある地域10で「満足・やや満足」の割合が高くなっている。

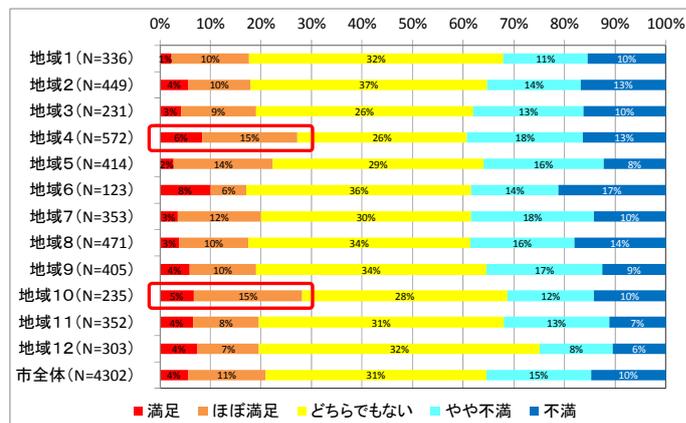
自宅近くの鉄道駅のバリアフリー化など利用しやすい駅の整備



鉄道駅や路面電車電停付近の駐車場の整備



鉄道駅や路面電車電停付近の自転車駐輪場の整備



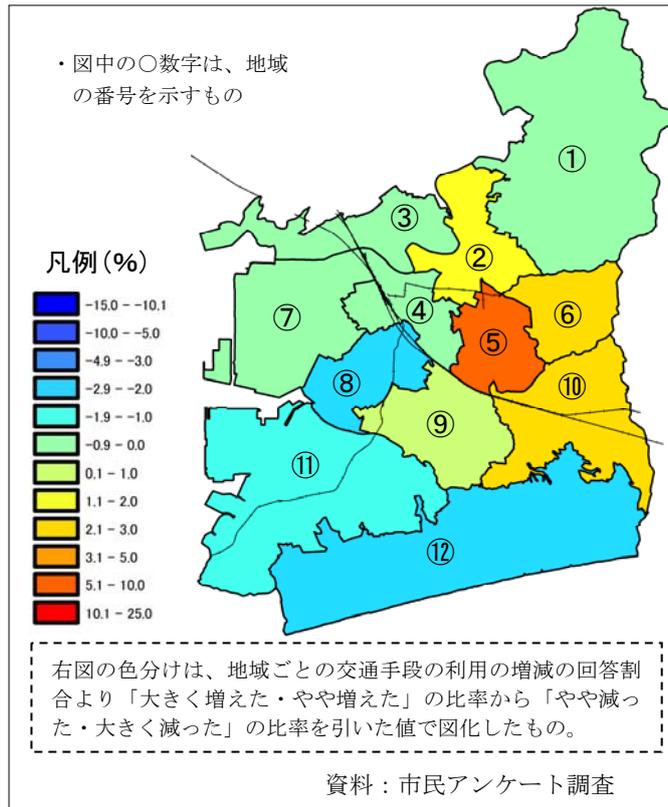
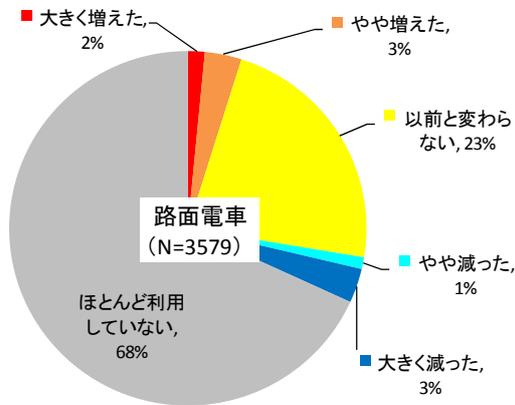
資料：市民アンケート調査

図 1-76 鉄道に関する取組みの満足度

1.13.4 路面電車

(1) 5～10年前と現在を比べた利用の変化

- 市民アンケートにおいて路面電車での外出の利用変化について調査したところ、市全体では、利用が「減った」よりも「増えた」の回答がわずかに多い。
- 地域別では、路線沿線でも終点部に近い地域5や、その東側の地域で「増えた」の回答が多くなっている。
- 郊外部の地域に加え、市中心部の地域4においても「減った」回答が多い状況にある。

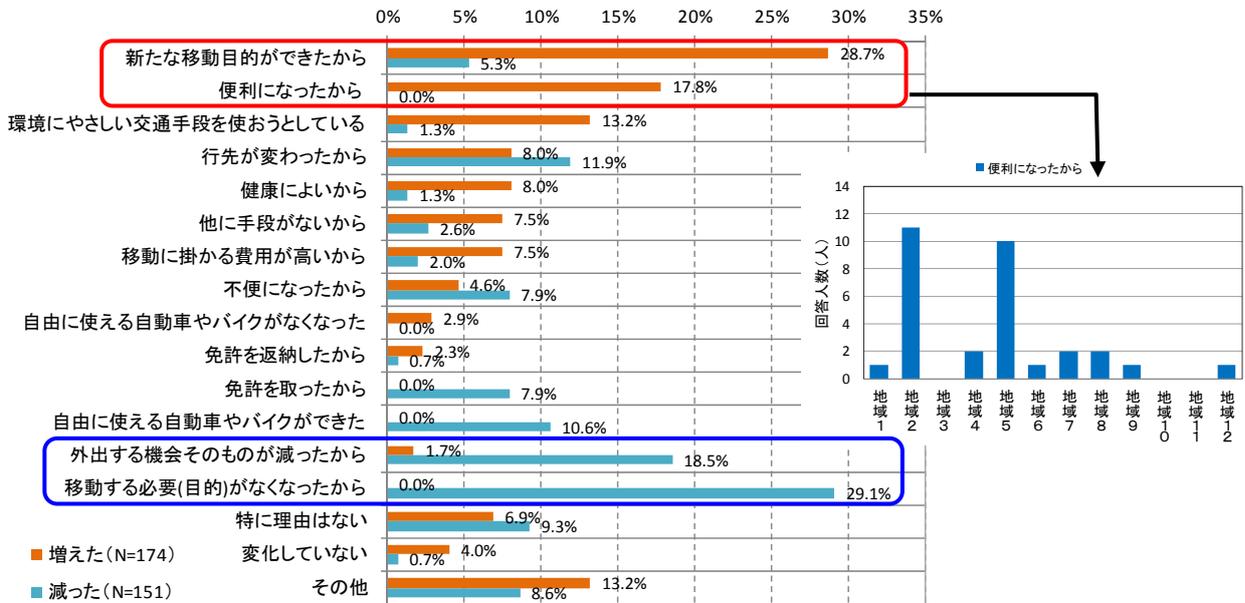


資料：市民アンケート調査

図 1-77 路面電車利用の増減の割合（左図）と地域別の増減割合の差（右図）

(2) 増減の理由

- 市民アンケート調査で、路面電車利用が「増えた」理由は、「新たな移動目的ができたから」の就業環境等の変化に次いで、「便利になったから」も比較的多い。
- 「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」の就業環境等の変化によることが多い。
- 「便利になったから」の回答は、路面電車沿線の地域2・5で多くなっている。



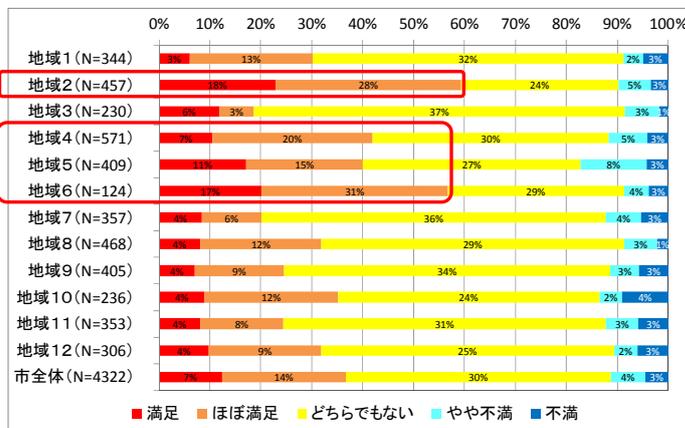
資料：市民アンケート調査

図 1-78 路面電車利用の増減の理由

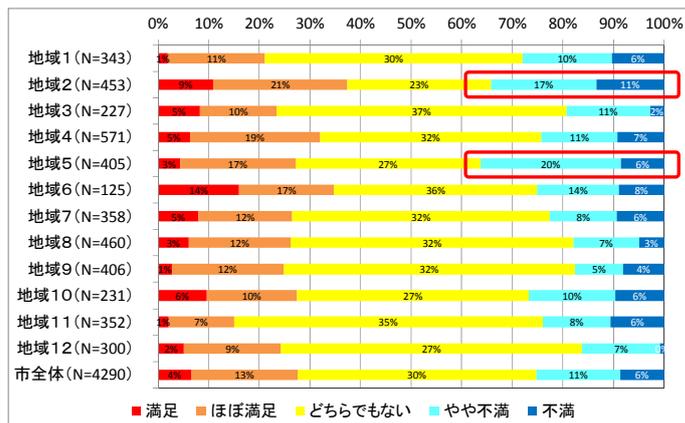
(3) 路面電車に関する取組みの満足度

- 市民アンケート調査で、「路面電車の運行本数の現状」「バリアフリーな路面電車車両の導入」については、地域2・4～6の沿線地域で「満足・やや満足」の割合が高い。
- 「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、地域2・5・6などの沿線地域で「やや不満・不満」の割合が高い。

路面電車の運行本数の現状



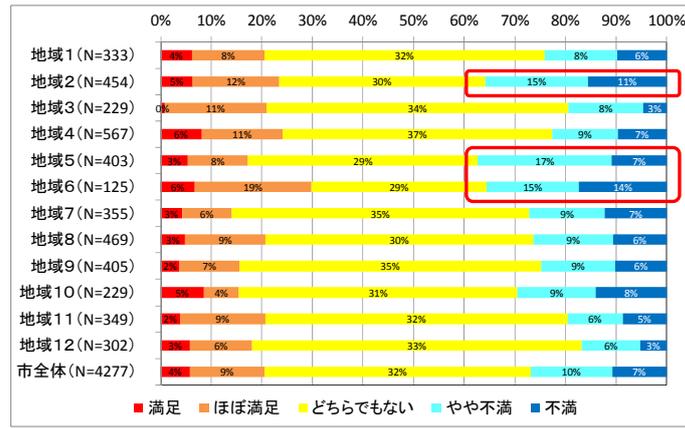
路面電車の安全対策



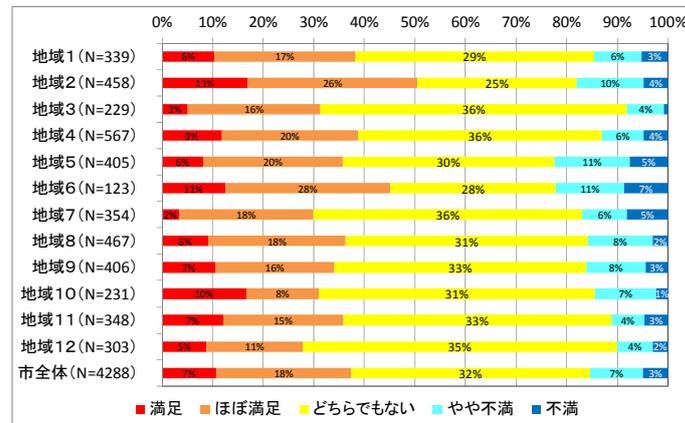
資料：市民アンケート調査

図 1-79 路面電車に関する取組みの満足度 (1)

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



バリアフリーな路面電車車両の導入



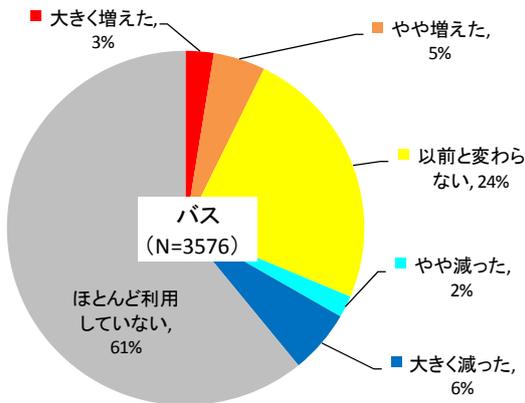
資料：市民アンケート調査

図 1-80 路面電車に関する取組みの満足度（2）

1.13.5 バス

(1) 5～10年前と現在を比べた利用の変化

- 市民アンケートにおいてバスでの外出の利用変化について調査したところ、市全体では、利用が「増えた」よりも「減った」の回答が多い。
- 「ほとんど利用していない」割合は、約6割を占めている。
- 地域別では、市の中心部の東西の地域6・7で「増えた」が多いほかは「減った」回答が多くなっている。



資料：市民アンケート調査

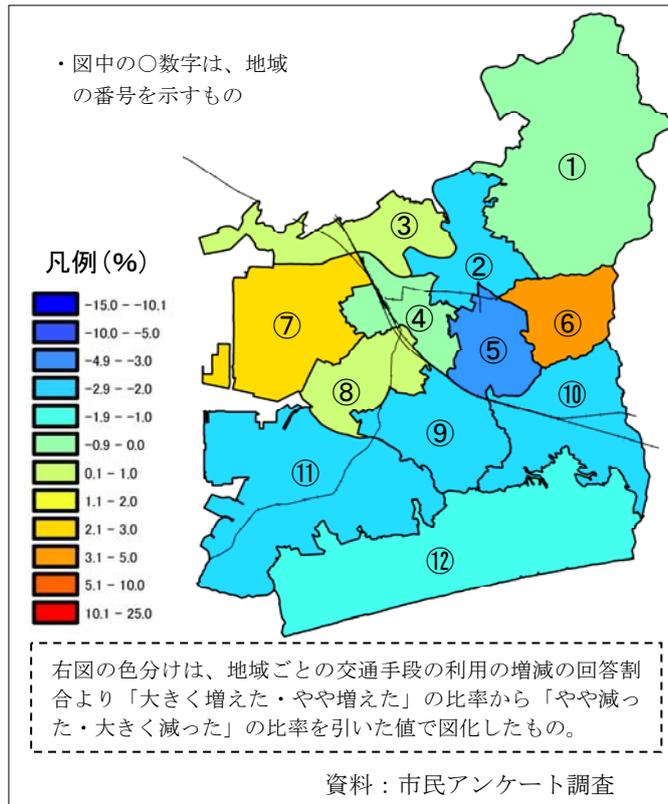


図 1-81 バス利用の増減の割合（左図）と地域別の増減割合の差（右図）

(2) 増減の理由

- 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」の就業環境等の変化による理由に次いで、「他に手段がないから」「便利になったから」が比較的多い。
- 「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」の就業環境等の変化のほか、「不便になったから」も比較的多い。
- 「便利になったから」「不便になったから」の回答が多い地域は、双方とも「地域生活」バス・タクシーが運行する地域（地域1・5・6・12など）でやや目立っている。

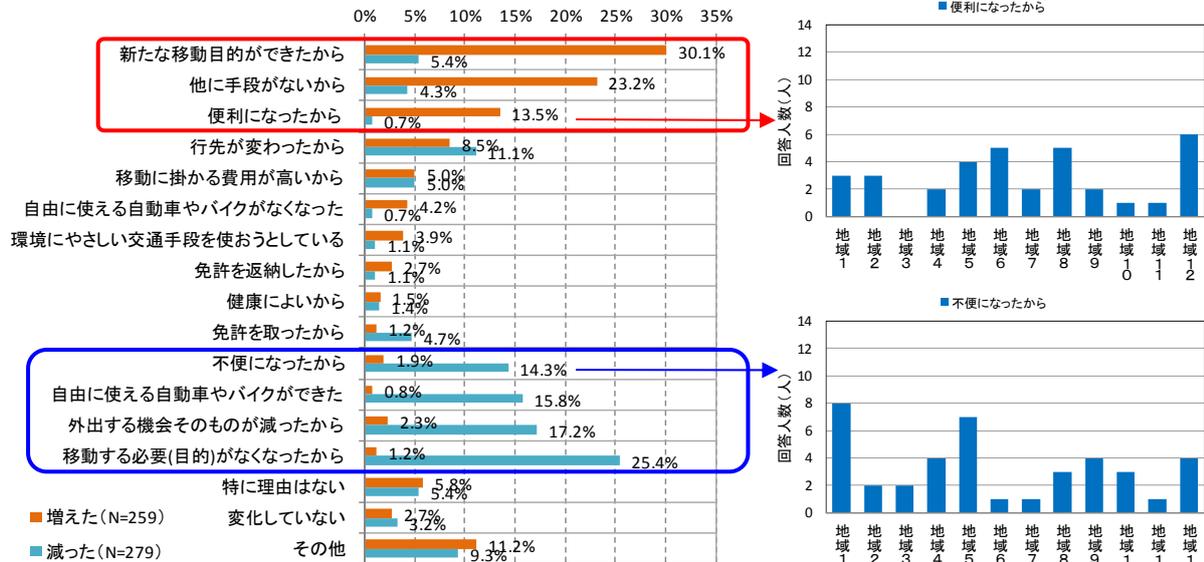
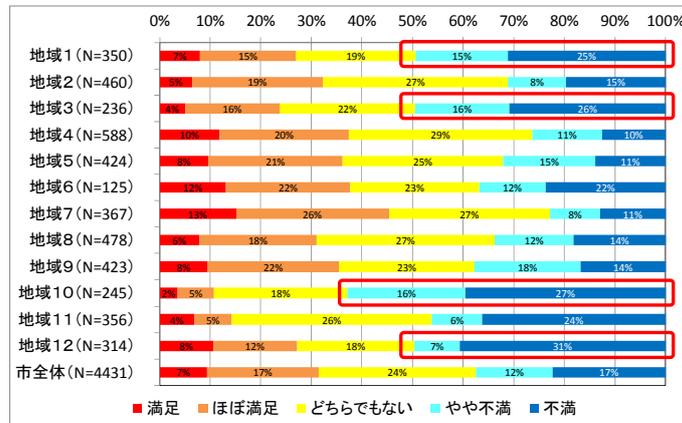


図 1-82 バス利用の増減の理由

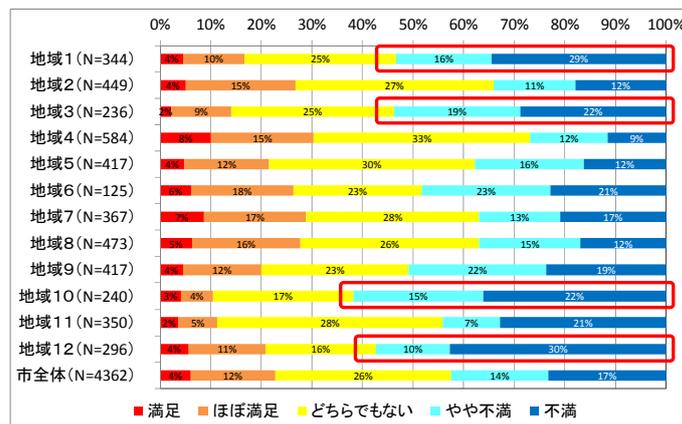
(3) バスに関する取組みの満足度

- 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、地域1・3・10・12の市郊外部の地域で「やや不満・不満」の回答割合が高い傾向にある。バス路線に対する不満は、公共交通利用圏域外の割合が高い地域で目立っている。(図 1-85)
- 「バリアフリーなバス車両の導入」については、「不満」より「満足」が上回っている。

自宅近くのバス路線(ルート・バス停位置)の現状



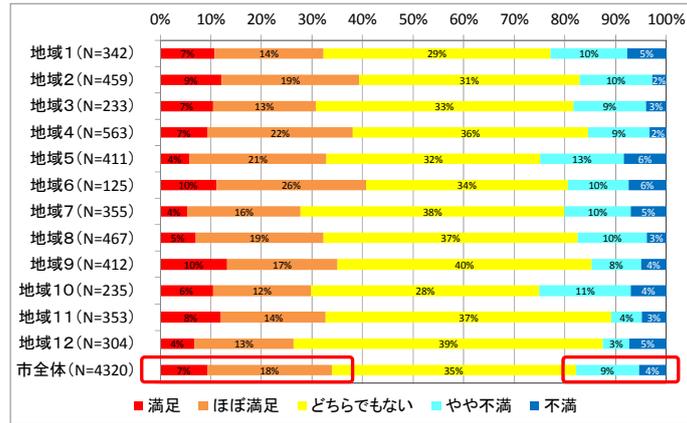
自宅近くのバス路線のサービス水準(運行本数・運行時間帯)の現状



資料：市民アンケート調査

図 1-83 バスに関する取組みの満足度 (1)

バリアフリーなバス車両の導入



資料：市民アンケート調査

図 1-84 バスに関する取組みの満足度（2）

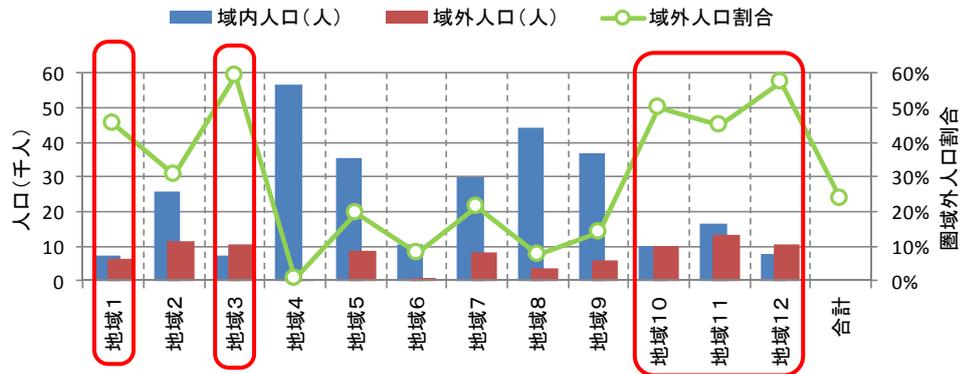
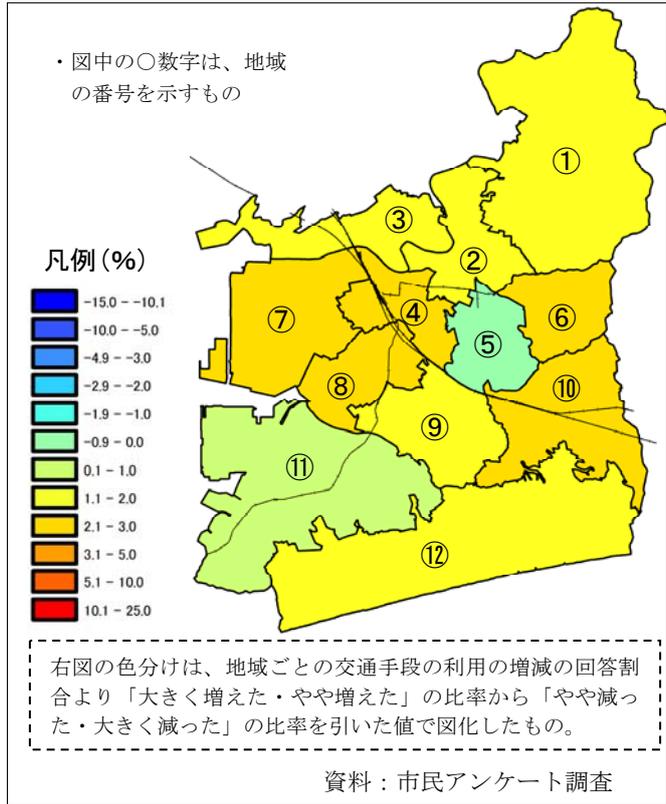
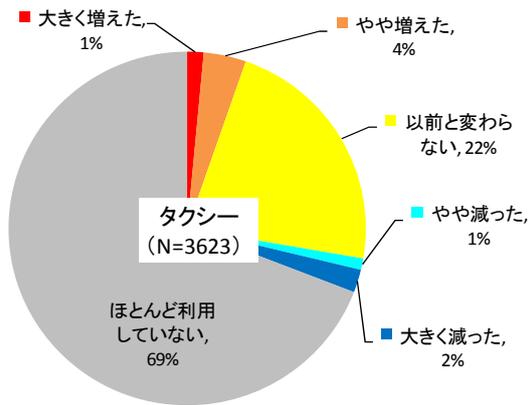


図 1-85 地域別の公共交通利用圏域内外の人口の状況

1.13.6 タクシー

(1) 5～10年前と現在を比べた利用の変化

- 市民アンケートにおいてタクシーでの外出の利用変化について調査したところ、市全体では、利用が「減った」よりも、「増えた」の回答がやや多い。
- 「ほとんど利用していない」割合は、7割近くを占めている。
- 地域別では、全体的に「増えた」の回答がやや多くなっている。

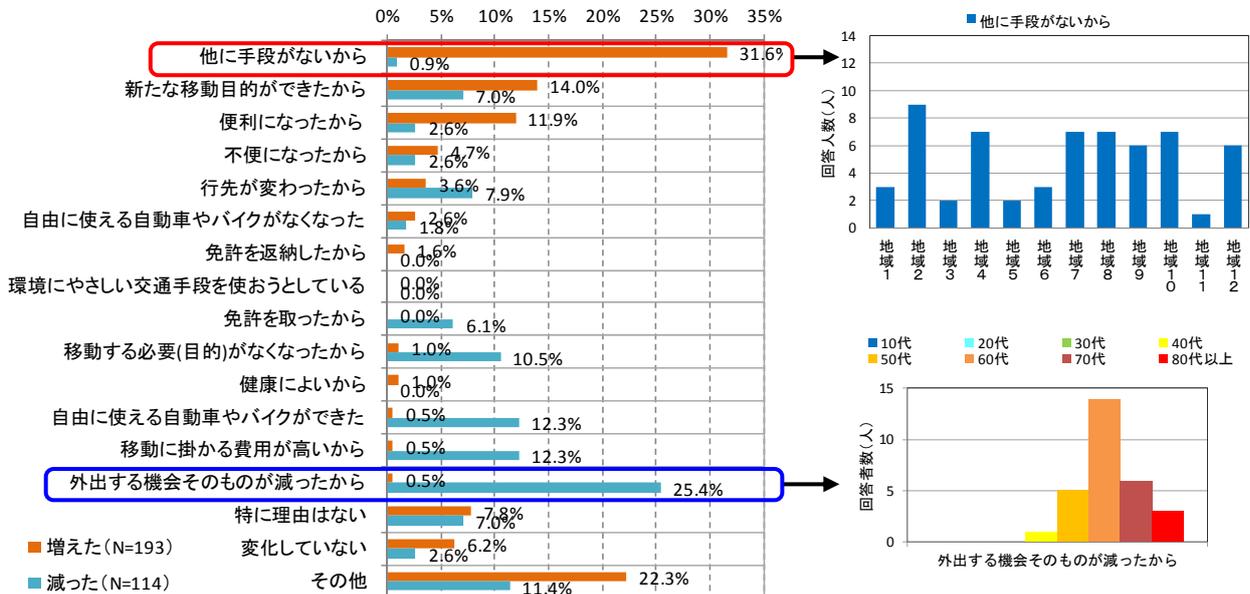


資料：市民アンケート調査

図 1-86 タクシー利用の増減の割合 (左図) と地域別の増減割合の差 (右図)

(2) 増減の理由

- 市民アンケート調査で、タクシー利用が「増えた」理由は、「他に手段がないから」が特に目立っており、回答した地域は市の中心部とその周辺地域で多くなっている。
- 「減った」理由は、50歳代以上で「外出する機会そのものが減ったから」の回答が多くなっている。



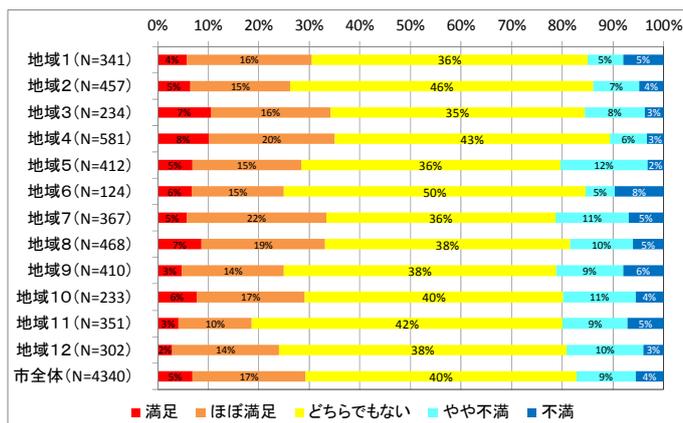
資料：市民アンケート調査

図 1-87 タクシー利用の増減の理由

(3) タクシーに関する取組みの満足度

- 市民アンケート調査で、「鉄道駅付近のタクシー乗り場の整備」については、全体的に「不満」より「満足」の回答が上回っている。
- 地域別にみても、地域4の市の中心部で「満足」の割合がやや高い傾向にあるものの、大きな地域差はない。

鉄道駅付近のタクシー乗り場の整備



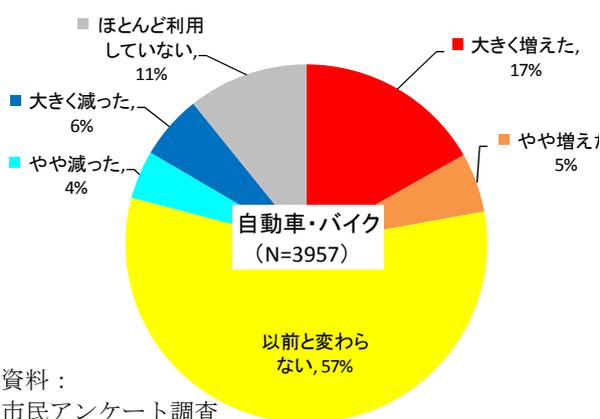
資料：市民アンケート調査

図 1-88 タクシーに関する取組みの満足度

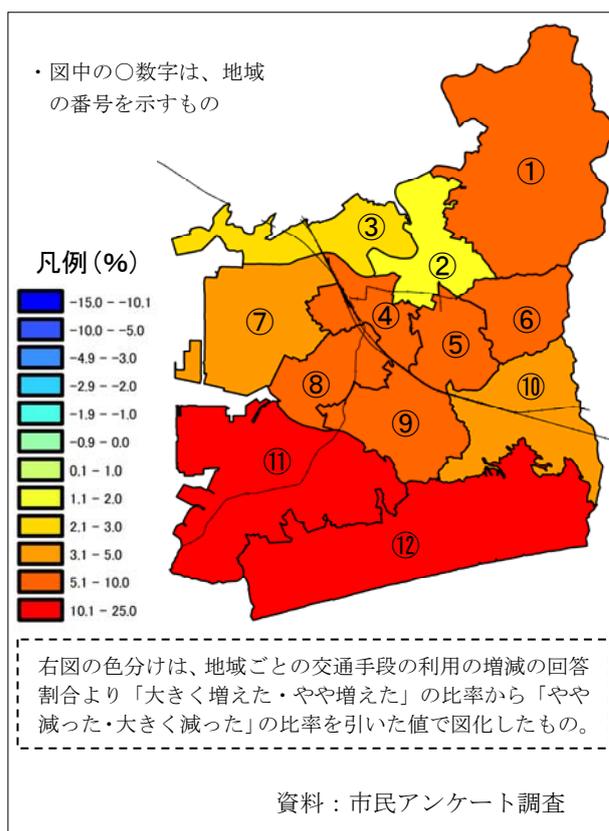
1.13.7 自動車

(1) 5～10年前と現在を比べた利用の変化

- 市民アンケートにおいて自動車での外出の利用変化について調査したところ、市全体では、利用が「減った」よりも「増えた」の回答が多い。
- 「ほとんど利用していない」割合は1割前後と少ない。
- 地域別では、地域11・12の南部地域で「増えた」の回答が多いのが目立つほか、地域4の市の中心部や地域1・5・6・8・9でもやや多くなっている。



資料：市民アンケート調査



資料：市民アンケート調査

図 1-89 自動車利用の増減の割合（左図）と地域別の増減割合の差（右図）

(2) 増減の理由

- 市民アンケート調査で、自動車利用が「増えた」理由は、「新たな移動目的ができたから」「自由に使える自動車やバイクができた」「免許を取ったから」が多く、特に20～30代の年齢層がその傾向にあり、就職等に伴う移動の変化によることが想定される。
- 「減った」理由は、「外出する機会そのものが減ったから」「移動する必要（目的）がなくなったから」が多く、60～70代の高齢者がその傾向にある。

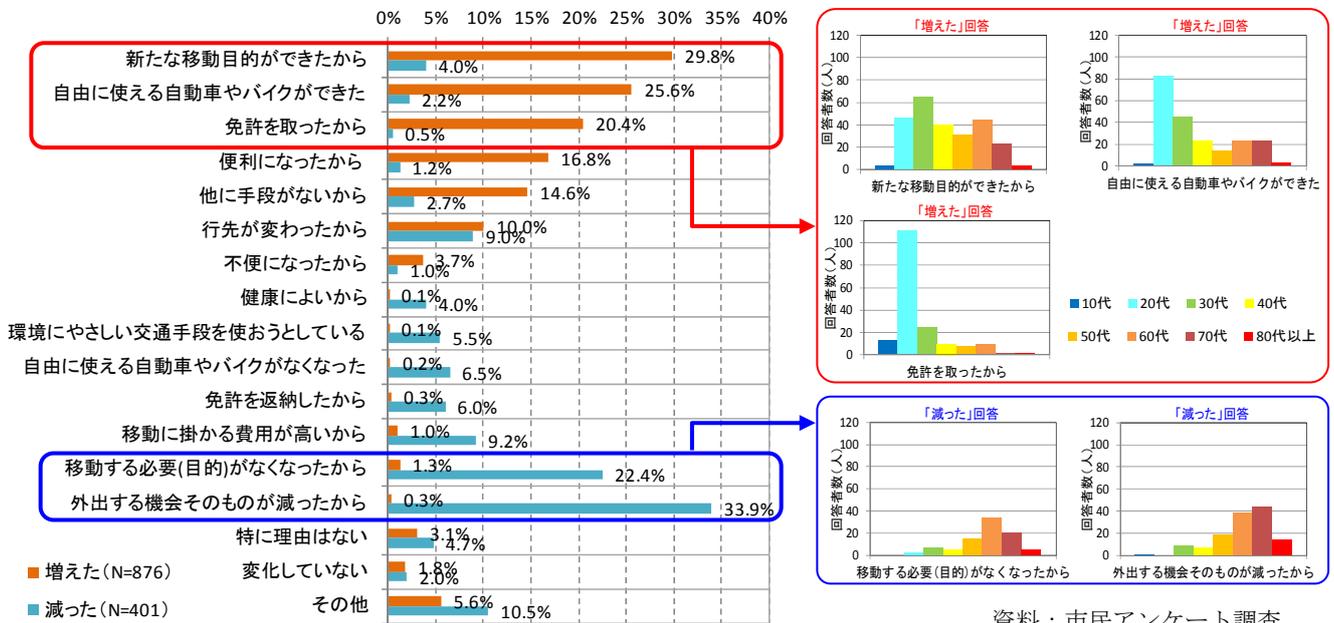


図 1-90 自動車利用の増減の理由

(3) 自動車に関する取組みの満足度

- 市民アンケート調査で、「道路の混雑・渋滞対策」「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」を上回っている。
- 「道路の混雑・渋滞対策」と「自宅周辺の生活道路の交通安全対策」については、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」の割合が高い傾向にある。

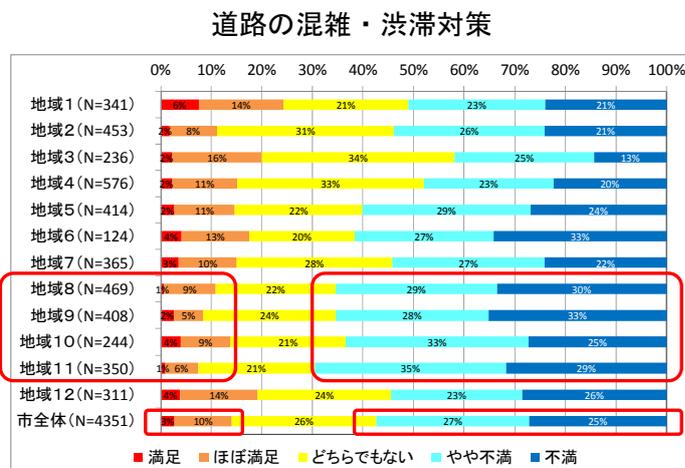
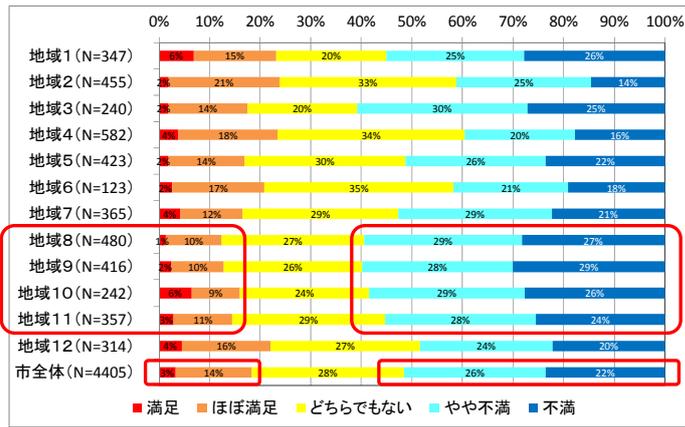
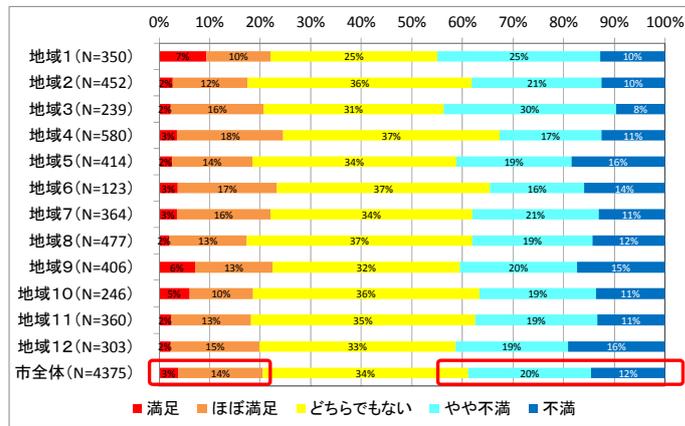


図 1-91 自動車に関する取組みの満足度 (1)

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



資料：市民アンケート調査

図 1-92 自動車に関する取組みの満足度（2）

1.13.8 交通手段ごとの取り組み状況

(1) 徒歩に関する取り組み状況

- 現都市交通マスタープランの「徒歩・自転車のための道路整備」の取り組みでは、施策指標の目標は達成していない状況となっている。
- 現時点の取り組みとして、徒歩を促進する取り組みや、通学路の安全点検などを進めているところである。

(2) 自転車に関する取り組み状況

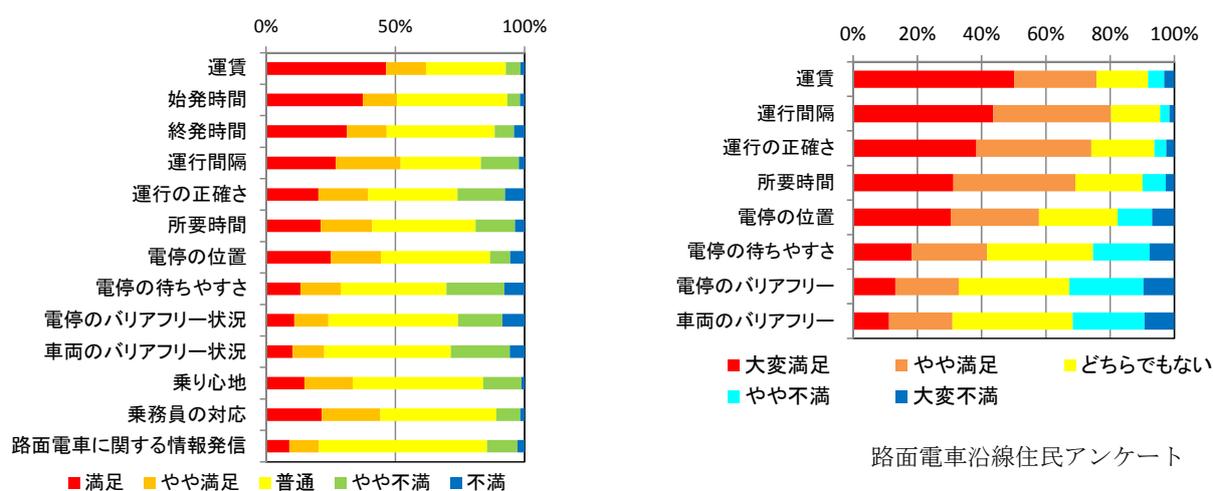
- 現都市交通マスタープランの「徒歩・自転車のための道路整備」の取り組みでは、施策指標の目標は達成していない状況となっている。
- 現時点の取り組みとして、平成25年度に策定した「豊橋市自転車活用推進計画」に基づき、事業を推進していくこととしている。

(3) 鉄道に関する取り組み状況

- 現都市交通マスタープランでは、「運行サービスの確保」として「ICカードの導入」の施策指標の目標を達成している。
- 現時点の取り組みとして、二川駅周辺の駐輪場整備を進めている。
- 豊鉄渥美線では、橋りょうの耐震化を進めている。

(4) 路面電車に関する取り組み状況

- 現都市交通マスタープランでは、「駅・停留場のバリアフリー化」「新型車両の導入」「パーク&ライド・サイクル&ライドの推進」の施策指標の目標を達成しているが、実態として「電停・車両のバリアフリー」の満足度は低い傾向にある。(図 1-93)
- 路面電車には「ICカード」が導入されている。
- 現時点の取り組みとして、施設改修や駅前大通の軌道緑化などを推進する予定である。

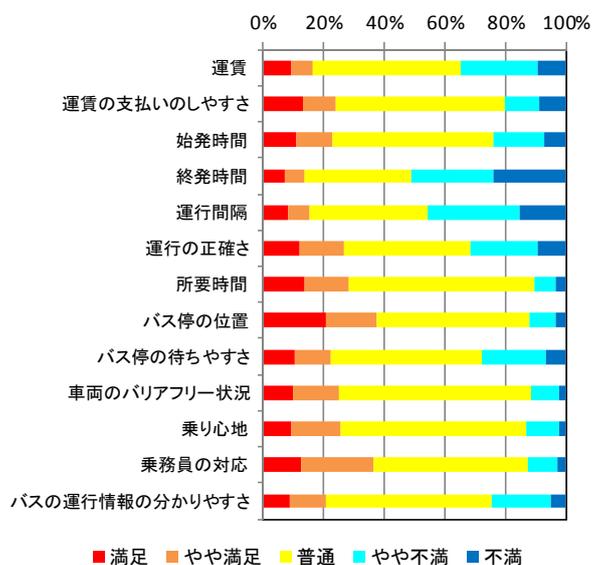


資料：路面電車利用者アンケート

図 1-93 路面電車に関する満足度

(5) バスに関する取組み状況

- 現都市交通マスタープランでは、「バスの幹線化・住民ニーズに応える路線の設定」の施策が未着手の状況にあることから、サービス水準に関わる「運行間隔」や「終発時間」の満足度が低くなっている。
- 「車両のバリアフリー化」の施策指標の目標は達成しており、車両のバリアフリー状況については、利用者アンケートにおいても「不満」より「満足」が上回っている。(図 1-94)
- 市内のバスには「ICカード」は導入されていない。
- 「公共交通の確保」「公共交通空白地域への支援」の施策指標の目標は達成しており、「地域生活」バス・タクシーを東部・北部・南部・前芝の各地区で運行し、地域住民と行政で連携して維持している。



資料：バス利用者アンケート調査

図 1-94 バスに関する満足度

(6) タクシーに関する取組み状況

- 現都市交通マスタープランでは、具体的な取組みの位置付けはない。
- 現時点の取組みとして、「東三河南部交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進するための計画」に基づき、福祉タクシー車両の導入や低公害車の導入等の取組みを進めている。

(7) 自動車に関する取組み状況

- 現都市交通マスタープランでは、道路交通に関する主な取組みのうち、「生活道路の改善・再編」「街路樹の充実」は、施策指標の目標が達成できていない状況にある。
- 現時点の取組みとして、未整備道路の整備促進や、カラー舗装などの交通安全対策に取り組んでいる。
- また、「バイパスや環状道路の整備」に関する施策指標の目標は達成しているものの、渋滞箇所は市の中心部とその周辺地域に集中しており、満足度の低い地域と概ね合致している。
- 現都市交通マスタープランにおける通勤時の自動車利用の抑制・平準化の取組みの効果は、表れていない状況となっている。(図 1-95)

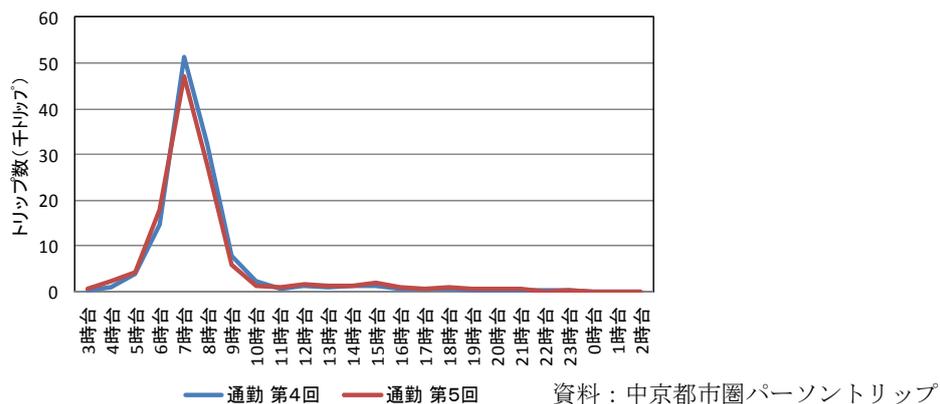


図 1-95 通勤目的の自動車利用による出発時間の変化