

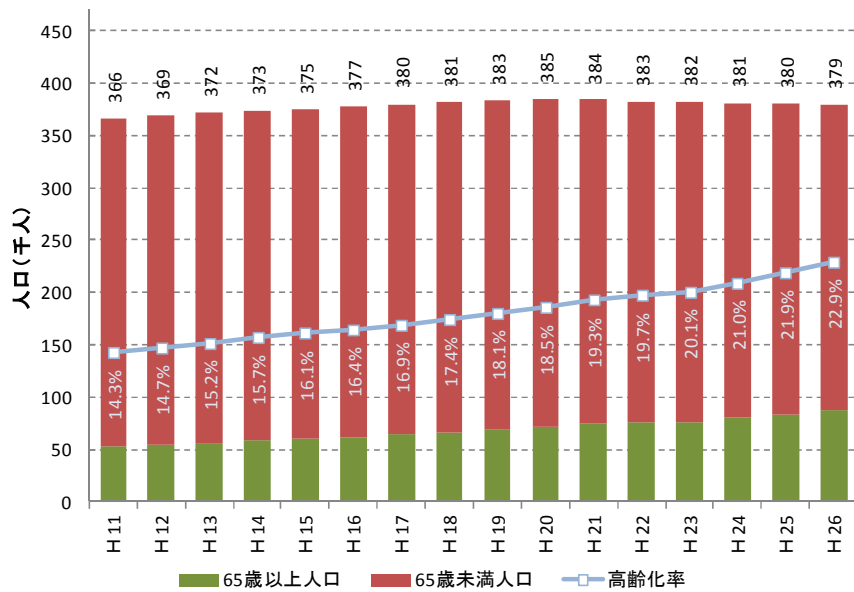
## 参考資料 2. 本市の概況

### ア. 人口動向

#### (ア) 人口の推移

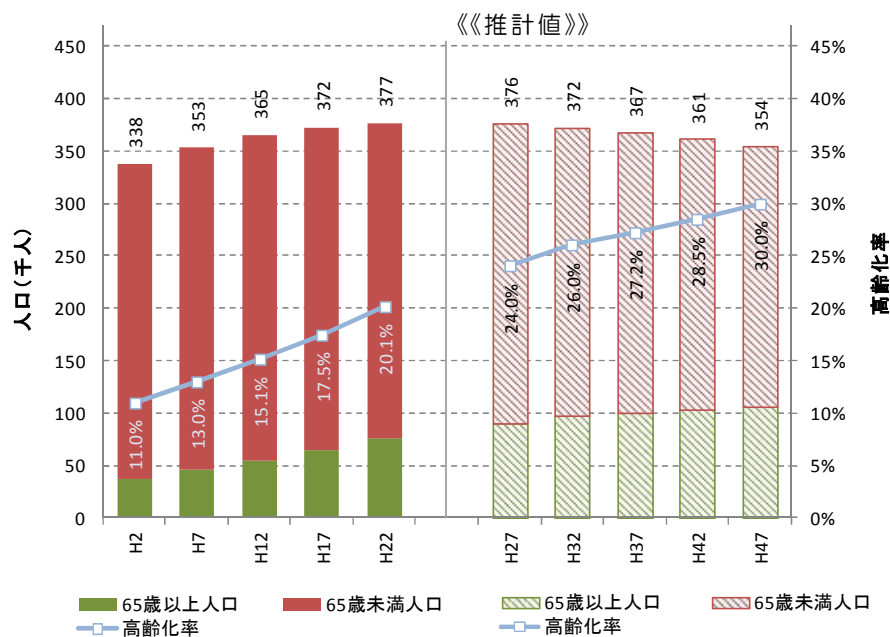
住民基本台帳によると、人口の推移は、平成 20 年度をピークとして平成 21 年度には減少に転じています。(図 34)

「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）

## (1) 市街化区域・D I D\*地区の変遷

市街化区域は 61.84 k m<sup>2</sup>で、市域全体 (261.86 k m<sup>2</sup>) の約 24%を占めています (図 36)。D I D地区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地区内が約 71%を占めています。

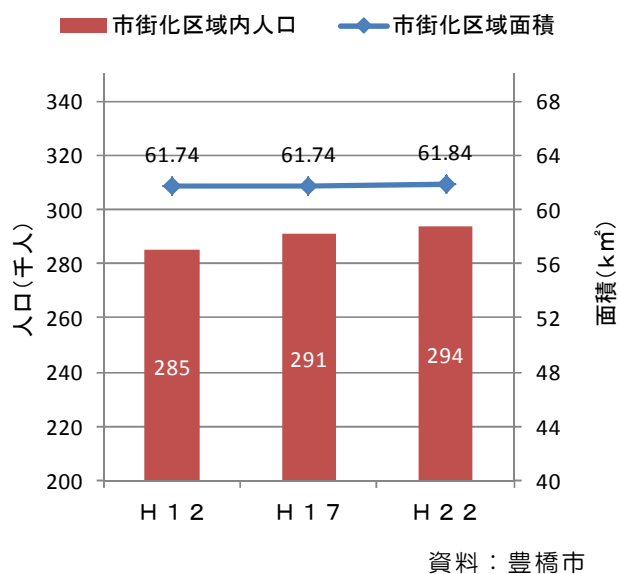


図 36 市街化区域の面積と人口の推移

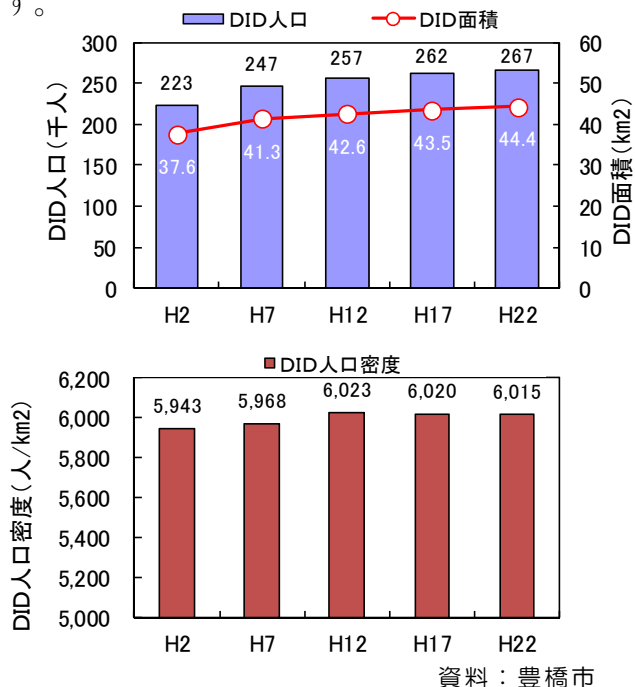


図 37 D I D人口・面積の推移

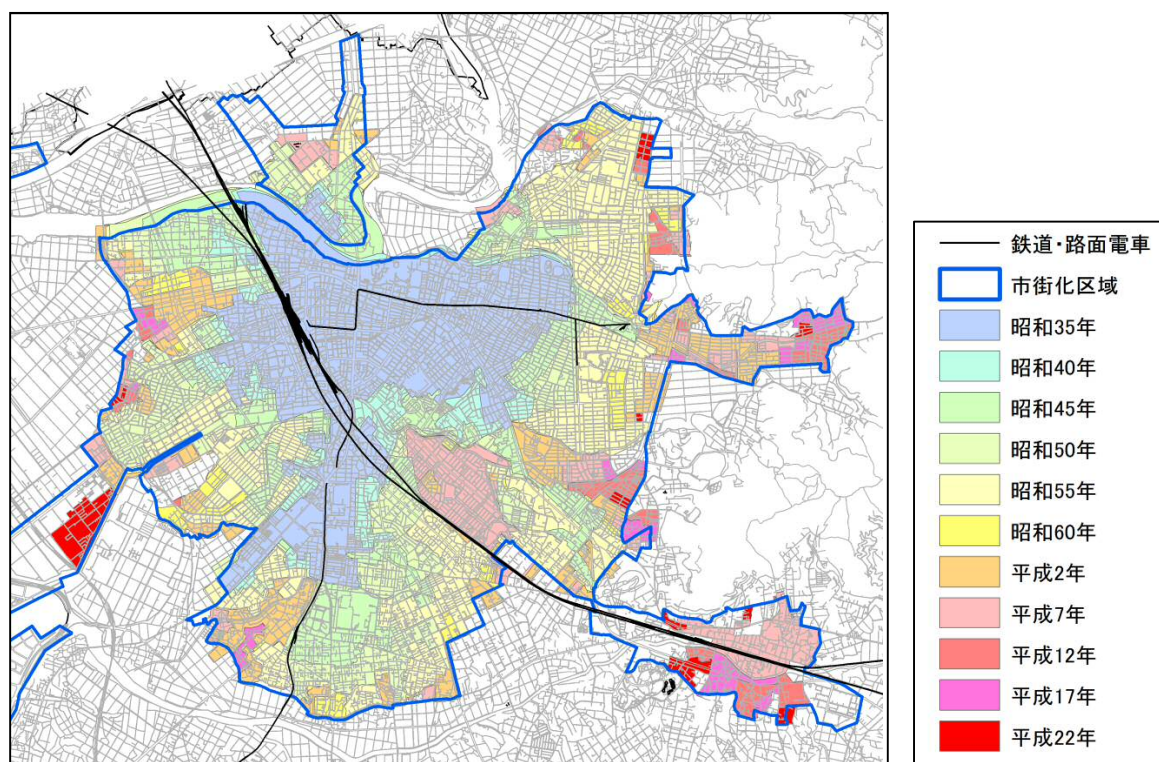
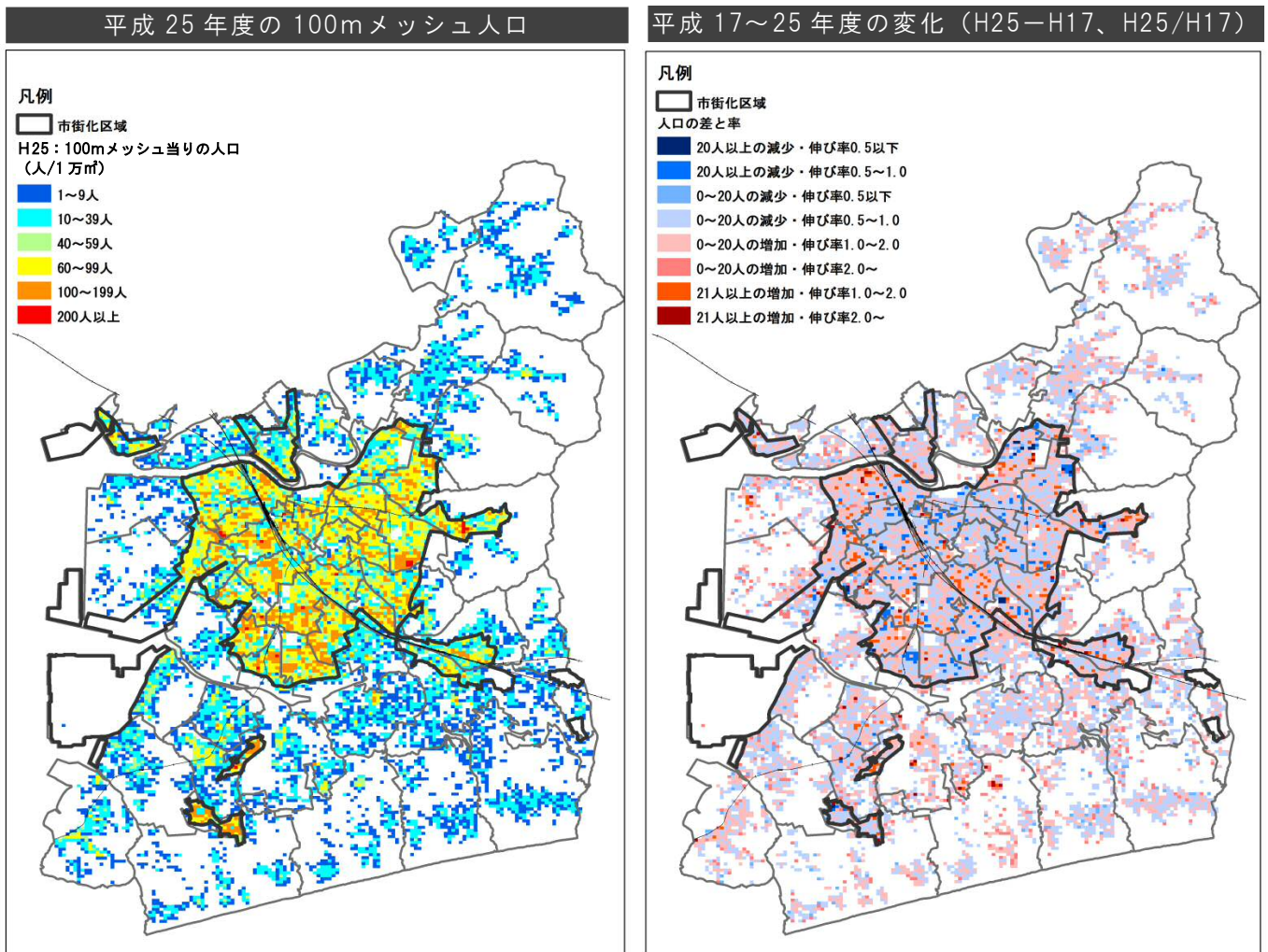


図 38 D I D地区の変遷

※ D I D：人口密度の高い地域をいい、設定基準は人口密度が1km<sup>2</sup>につき4,000人以上の国勢調査区で、市区町村内で互いに隣接し、その人口の合計が5,000人以上となる地域を構成する場合の調査区の集まり。

## (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)



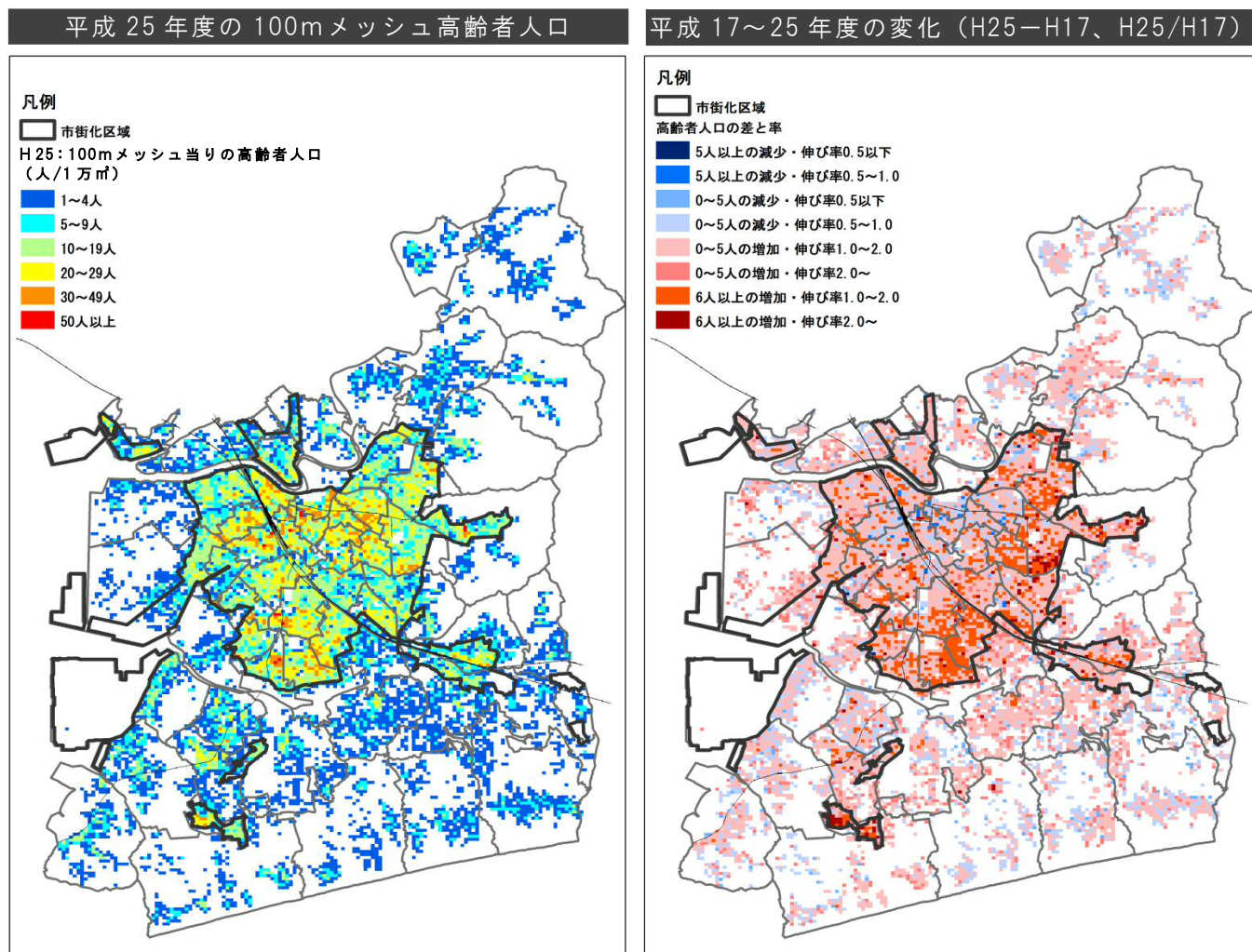
資料：人口は住民基本台帳に基づくデータより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

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

## (エ) 高齢化分布の状況

### ① 高齢者人口

高齢者の人口も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)

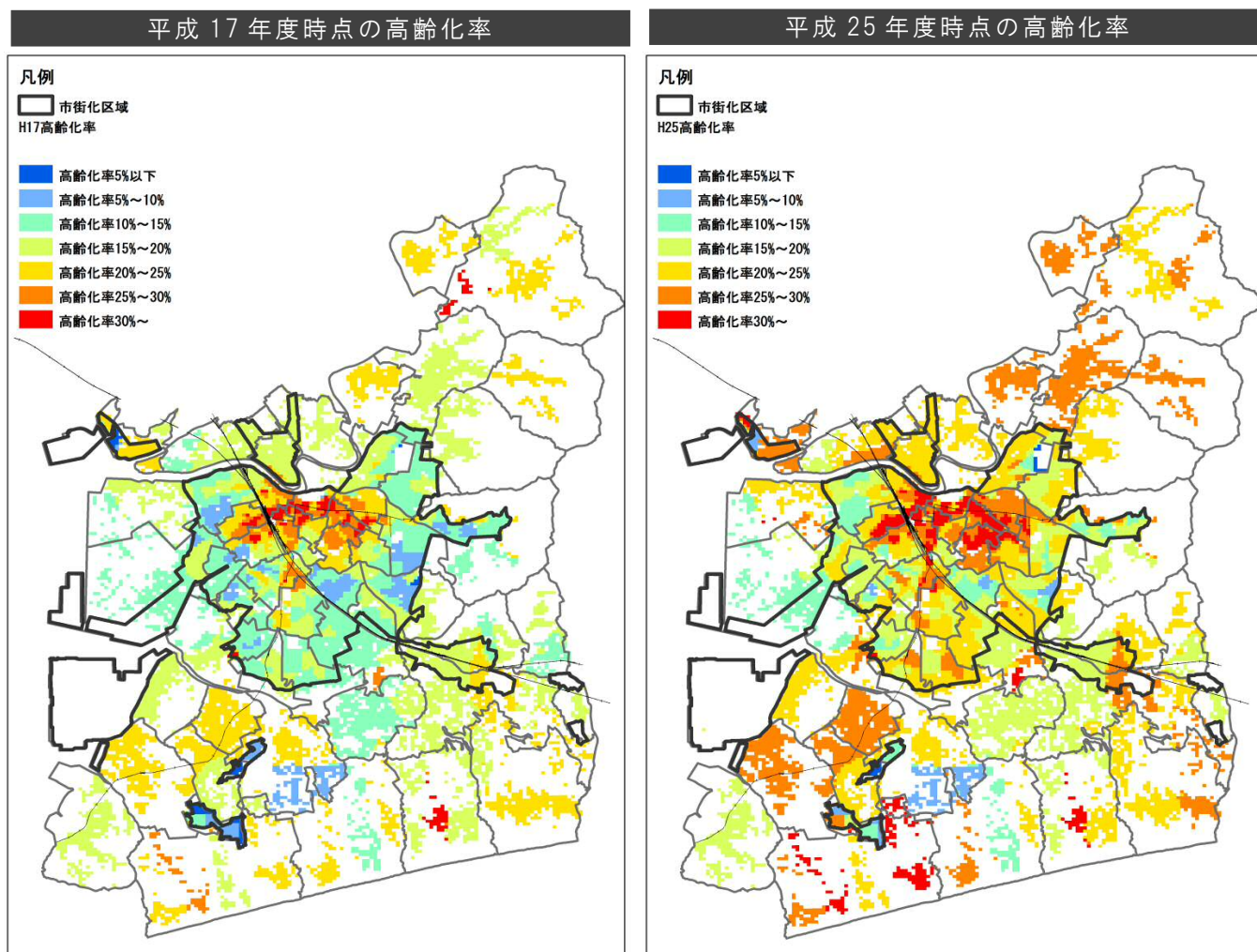


資料：人口は住民基本台帳に基づくデータより作成、人口分布は豊橋市都市計画基礎調査より作成

図 40 高齢者人口分布(左)と変化(右):100mメッシュあたり  
(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 年度では、市の中心部の高齢化率が高くなっており、周辺部で高齢化率が低くなっていましたが、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た状況にあり、高齢化率が市域全体で高くなりつつあります。(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メッシュあたり

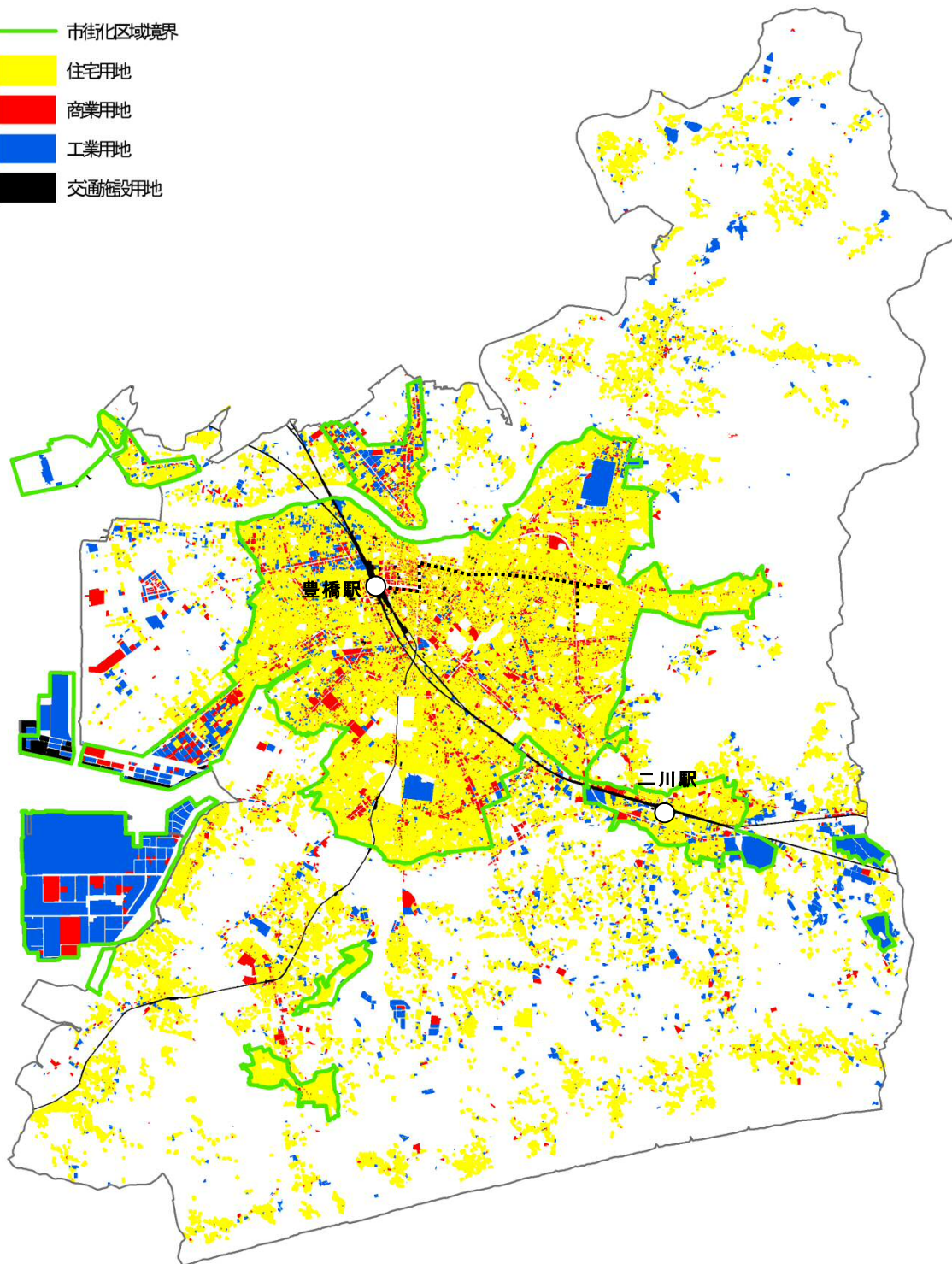
## イ. 土地利用

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）

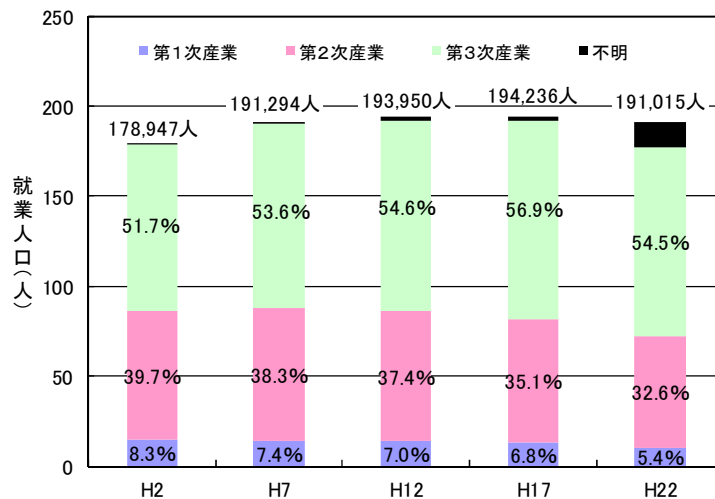
## ウ. 産業

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)

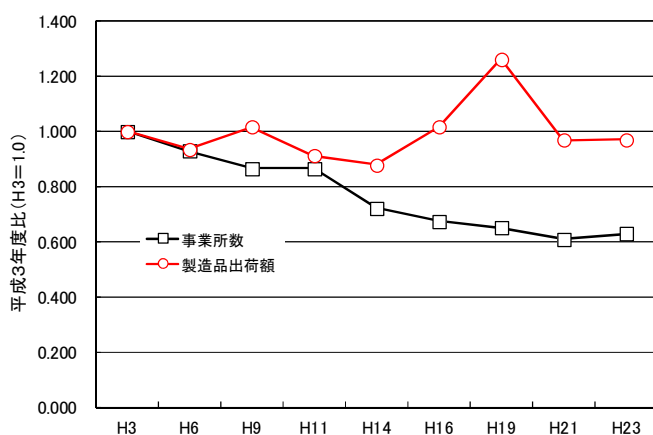
事業所と従業員の分布は、工業では臨海部や静岡県境付近で、商業では豊橋駅周辺やその西部の校区で多くなっています。(図45)

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)

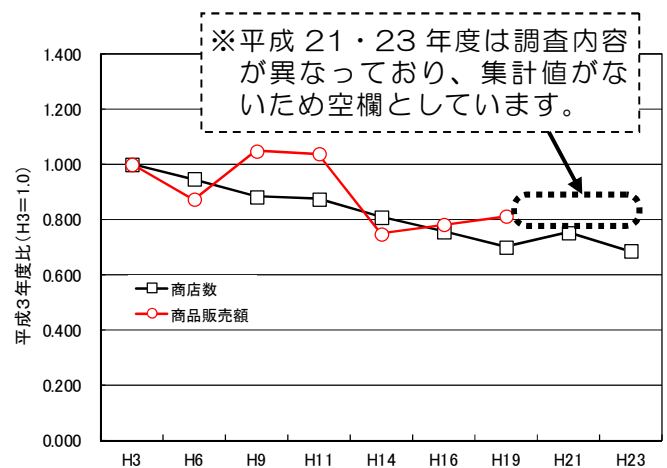


資料：国勢調査

図43 産業別就業人口の推移

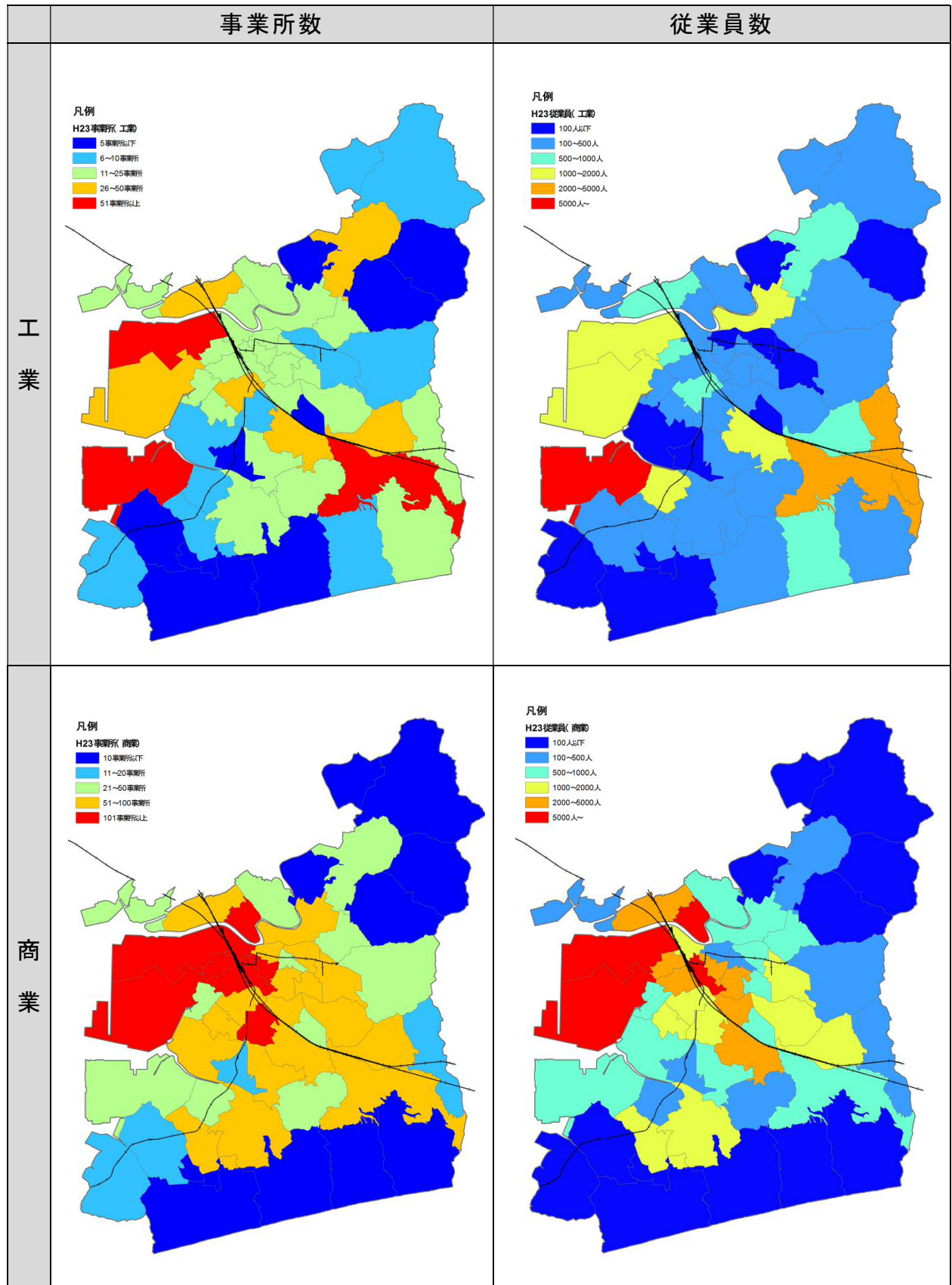


資料：工業統計調査



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)

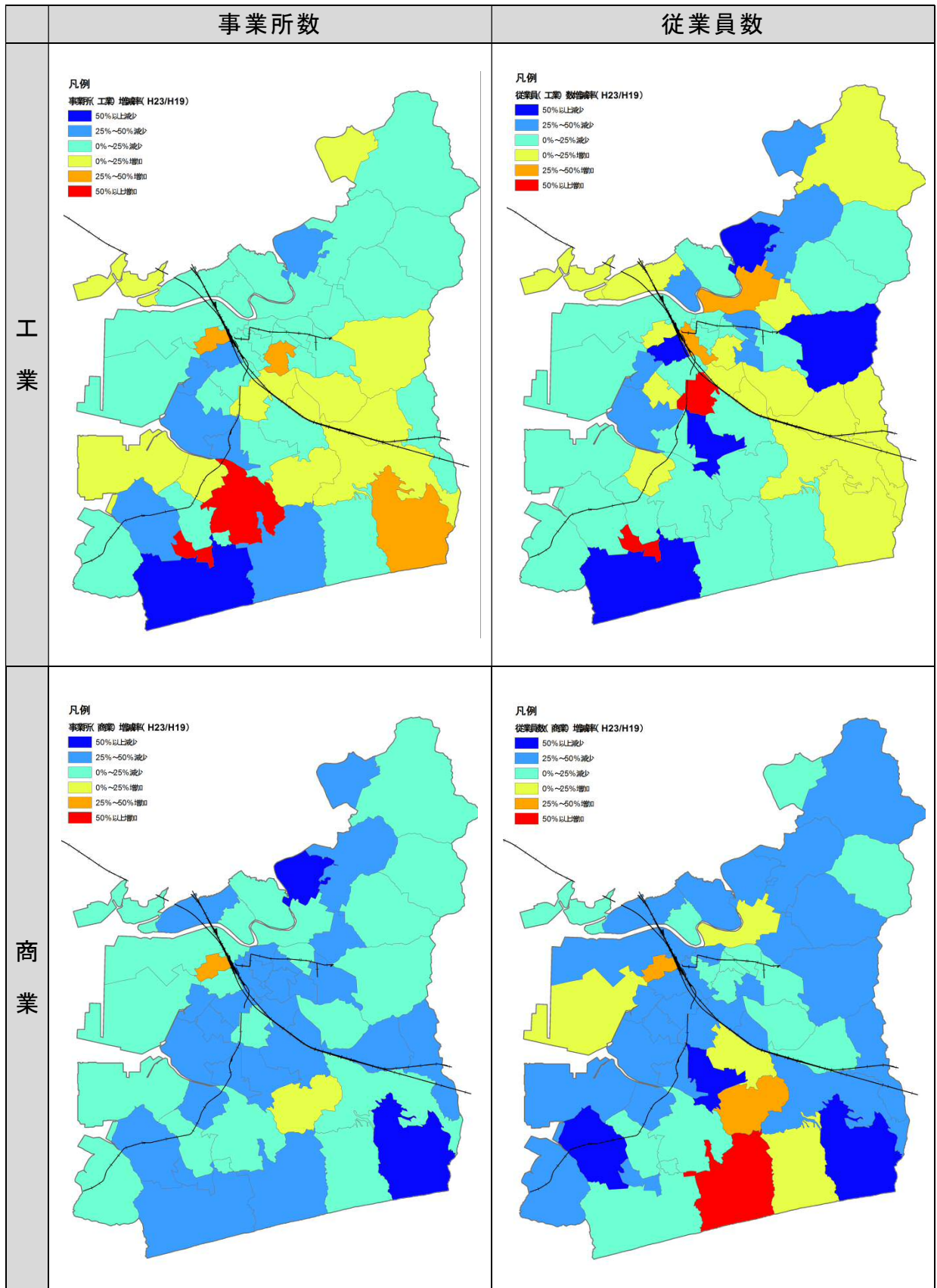
図44 工業の生産活動(左図)及び商業の生産活動に関わる状況(右図)の推移 (H3=1.0)



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

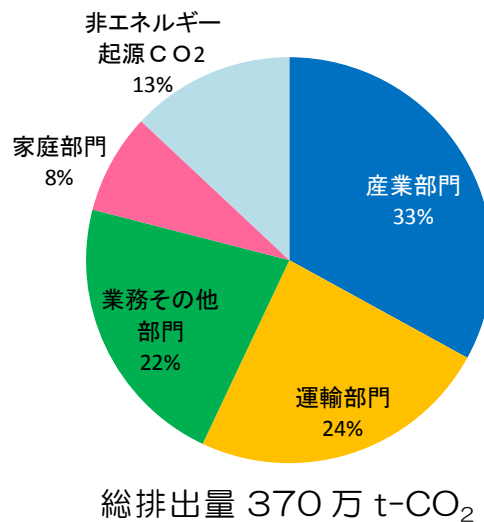
図46 工業・商業に関する事業所と従業員の割合の変化(平成23年/平成19年)

## 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。

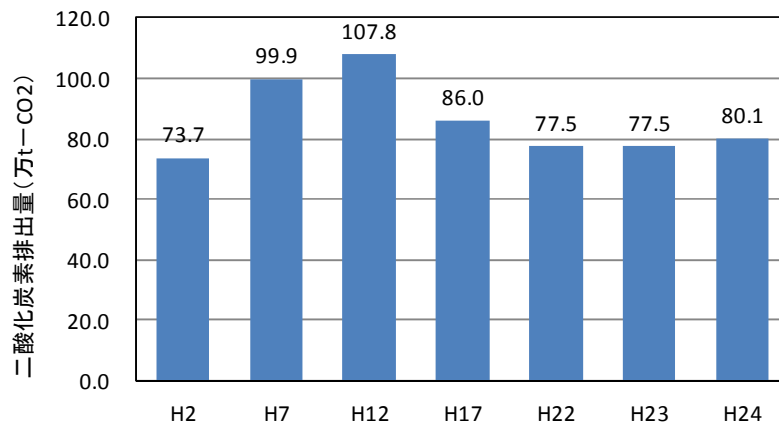
本市における二酸化炭素の排出量をみると、総排出量は平成24年時点で370万トン、そのうち、運輸部門が占める割合は24%で、全国の割合よりも多くなっています。(図47)

その中でも自動車による二酸化炭素の排出量は、平成17年をピークに減少傾向にあります。平成24年には約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

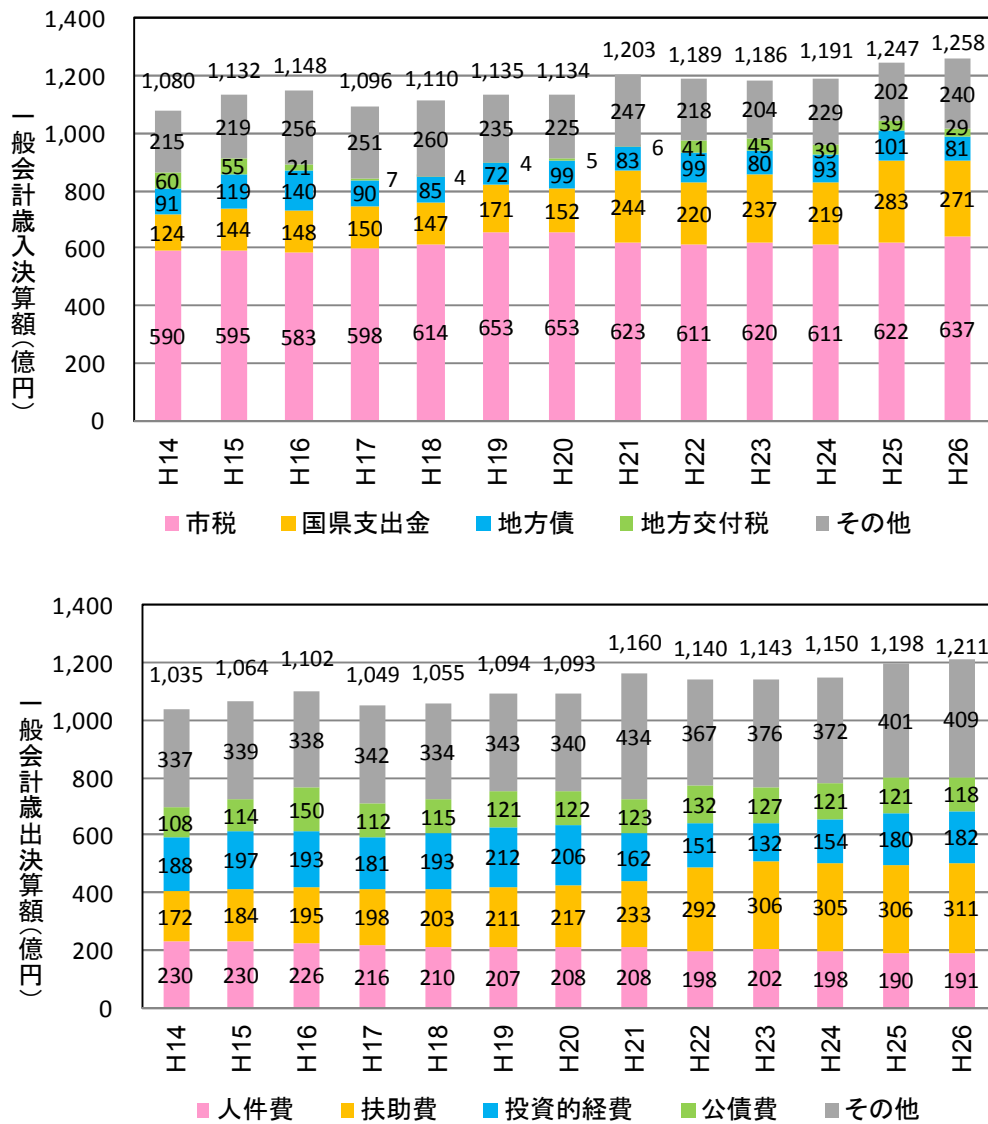
図48 自動車による二酸化炭素排出量の経年変化

## オ. 財政

歳入・歳出総額は、ほぼ 1,100～1,200 億円の間で推移しています。

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

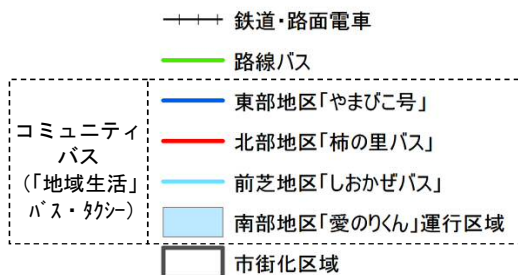
### (ア) 公共交通

#### ① これまでのバス路線の廃止状況

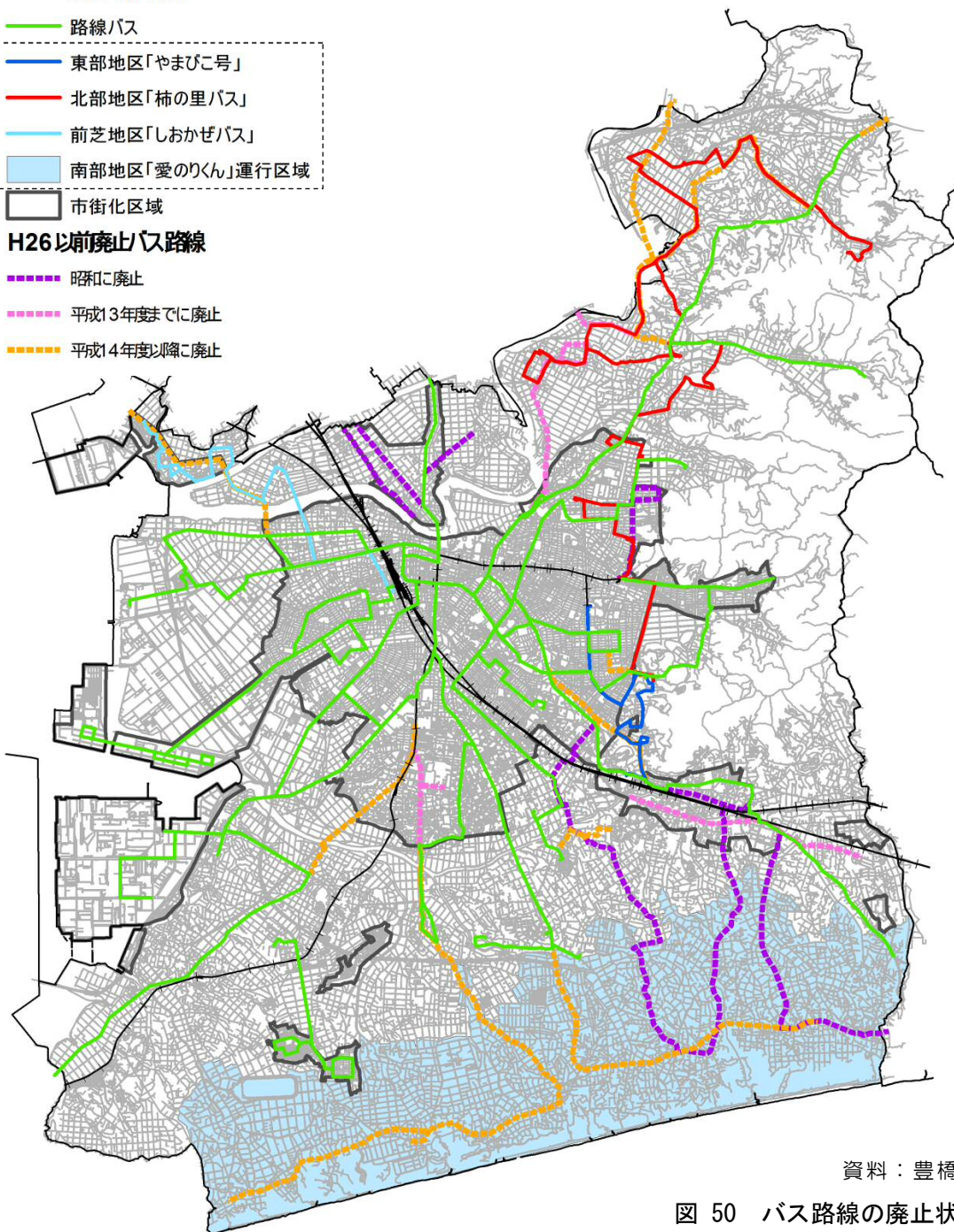
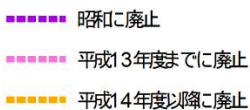
市内のバス路線は、利用者の減少や採算性の問題から、主に市の北部や南部の郊外部において廃止が進んできました。(図 50)

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。

#### 凡例



#### H26以前廃止バス路線



資料：豊橋市

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・南部の各地区において運行されており、それら概要は表 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27年4月現在）

路線名	運行概要	
<b>東部地区</b>	地域運営団体	東山バス運営協議会
<b>「やまびこ号」</b> 	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、
<b>北部地区</b>	地域運営団体	石巻・下条地域交通推進委員会
<b>「柿の里バス」</b> 	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
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	7 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
<b>前芝地区</b>	地域運営団体	しおかぜバス運営協議会
<b>「しおかぜバス」</b> 	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	11 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27年4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：43箇所 小沢二川系統・小沢イオン系統：43箇所 高根芦原系統：21箇所 豊南大清水系統：41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

### ③ 利用者数

路面電車の利用者は、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。路線バスの利用者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（JR と名鉄含む）と二川駅の利用者は、平成 13 年度以降は緩やかな増加傾向が見られましたが、最近ではほぼ横ばいとなっています。(図 52)

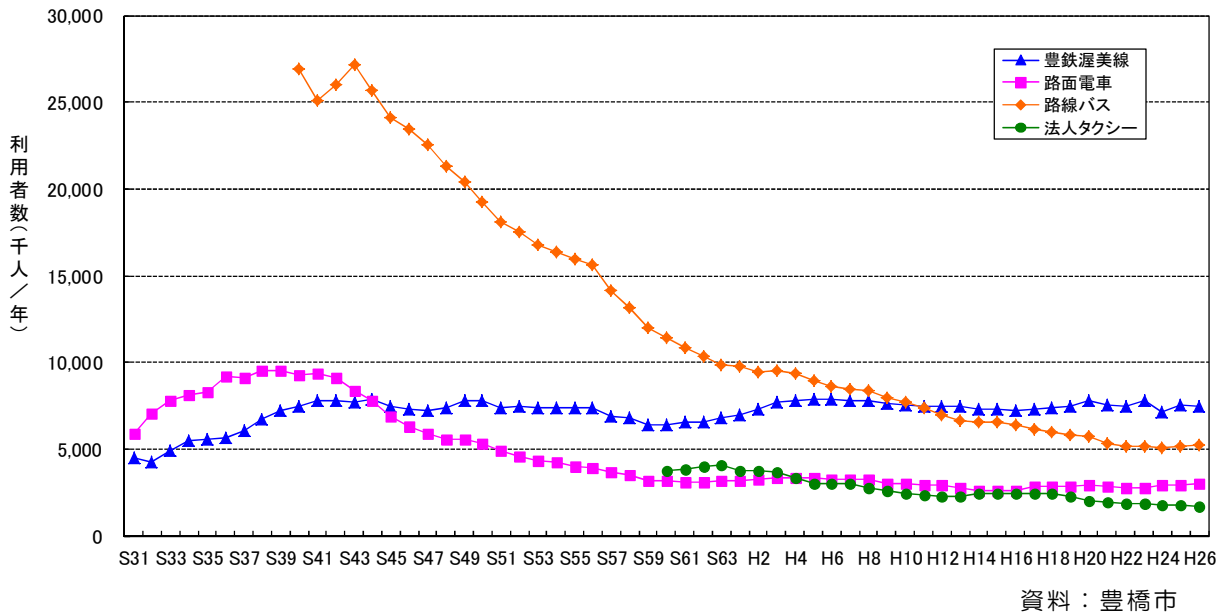


図 51 豊鉄渥美線、路面電車、路線バス、法人タクシーの利用者数の推移

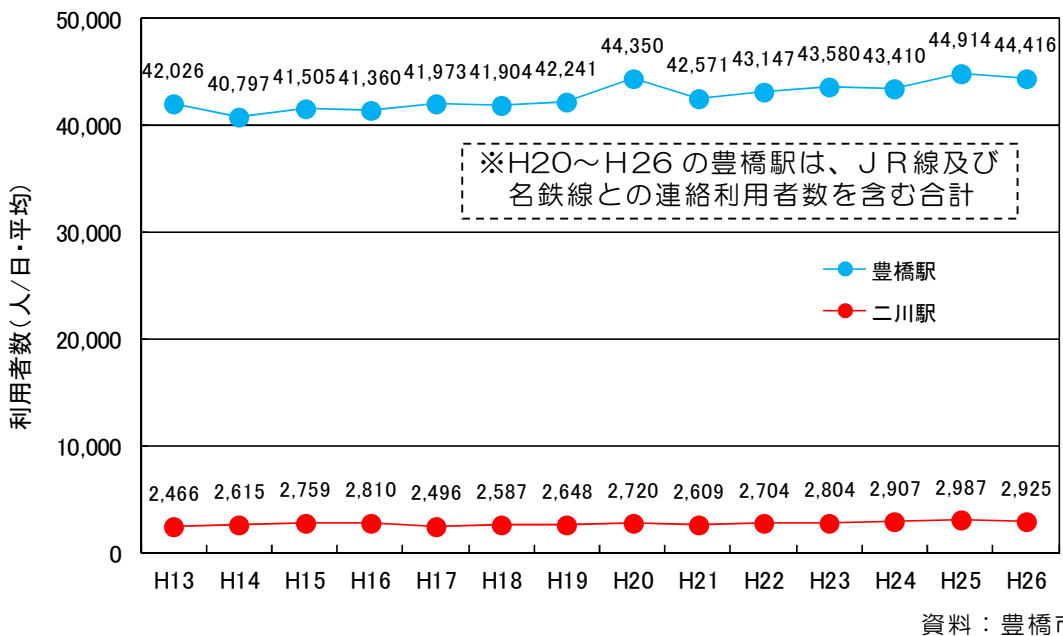


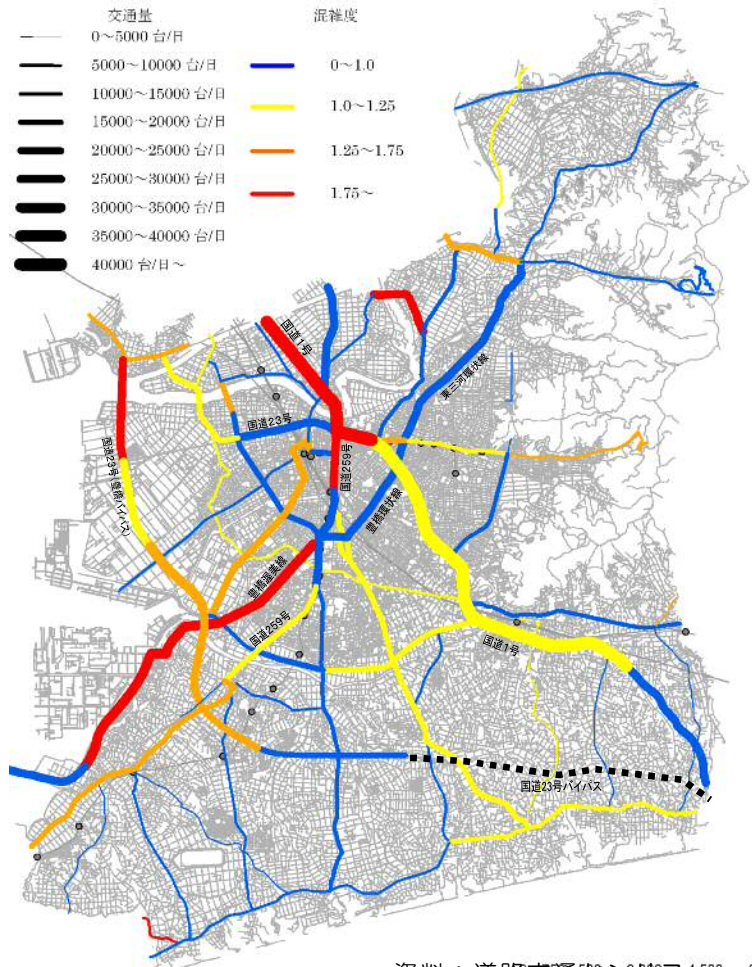
図 52 豊橋駅と二川駅の利用者数の推移

## (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。

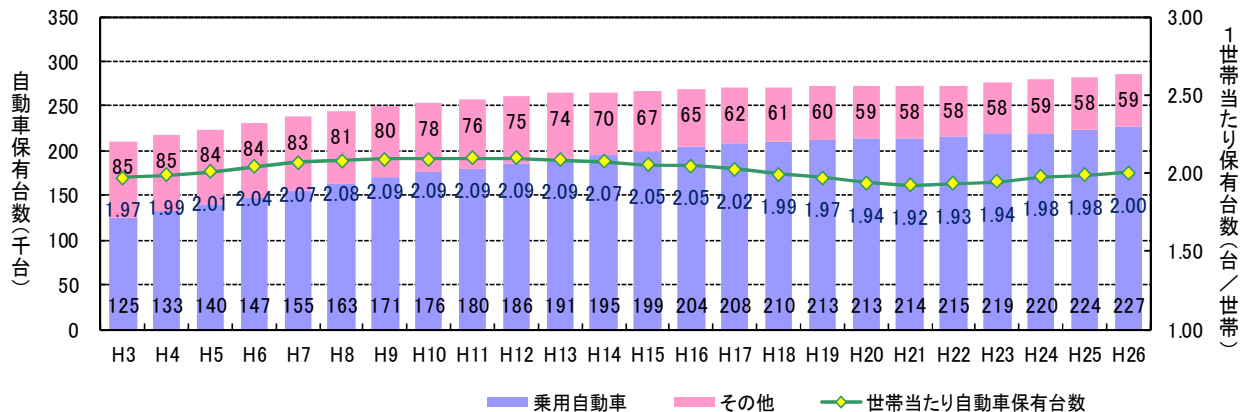


資料：道路交通センサス

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

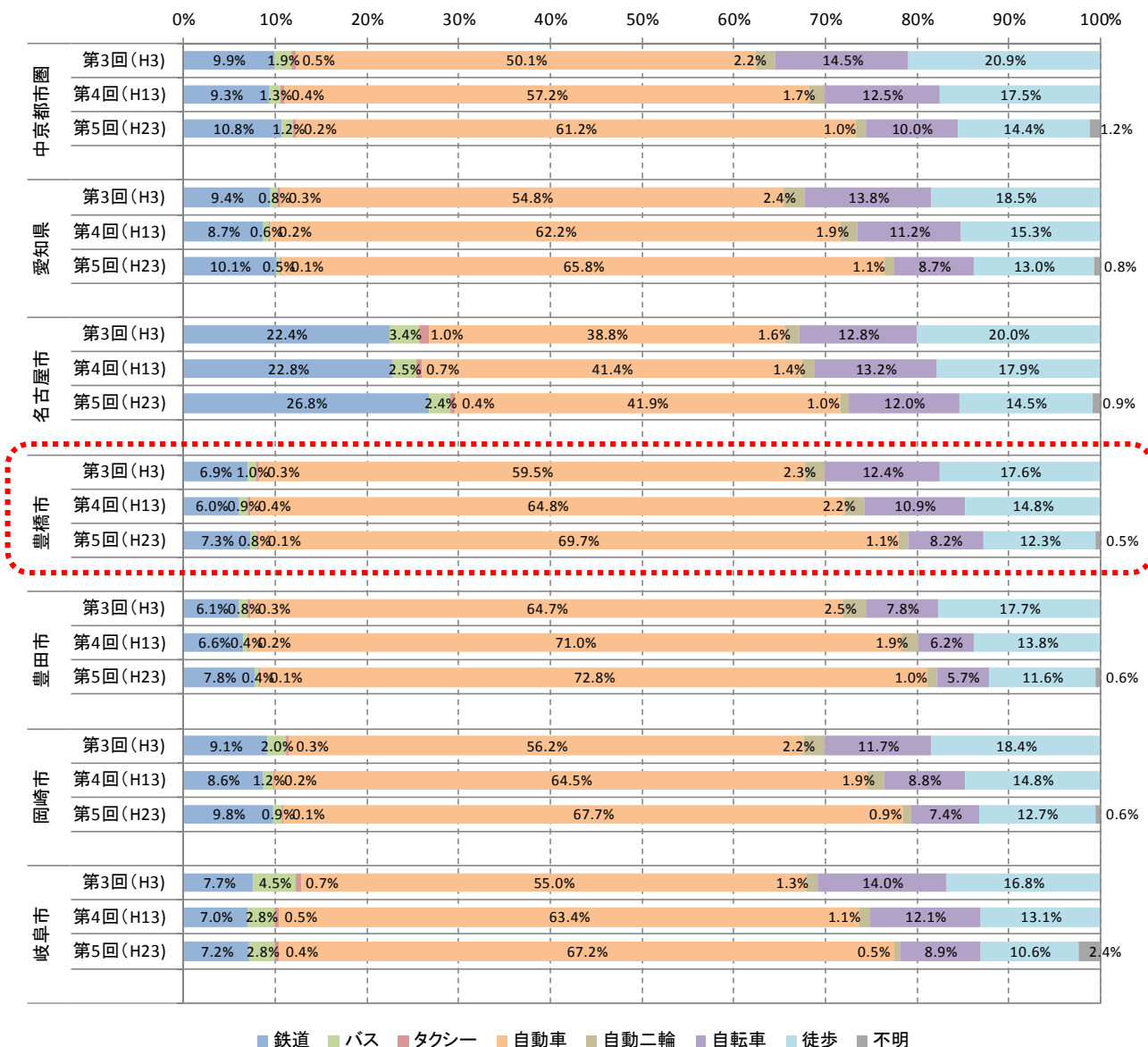
### (ア) 代表交通手段の割合

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

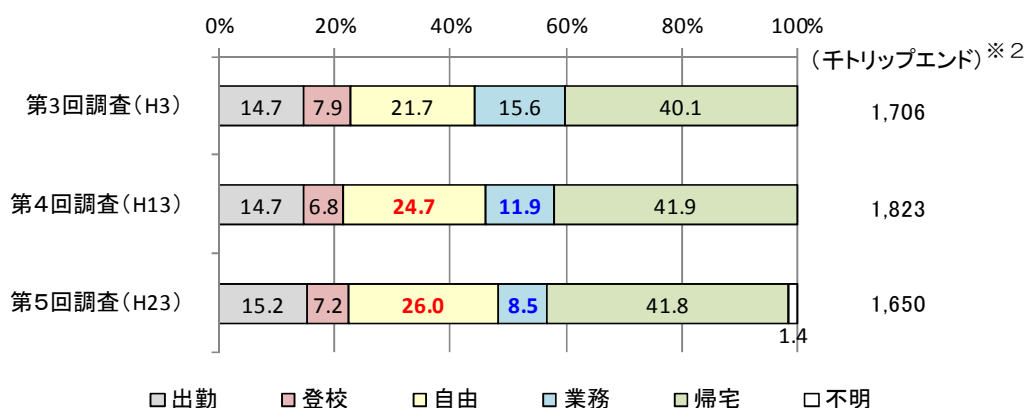
## (イ) トリップ数

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<sup>※1</sup>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

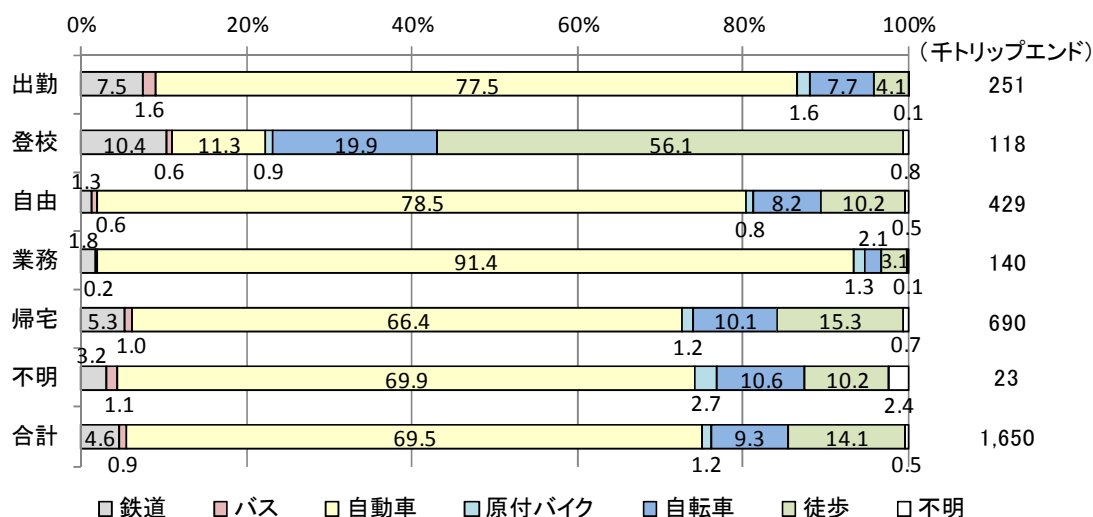
目的別の発生集中量の割合は、第4回(H13)と第5回(H23)を比べると、自由目的が増加する一方、業務目的は減少しています。（図56）

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

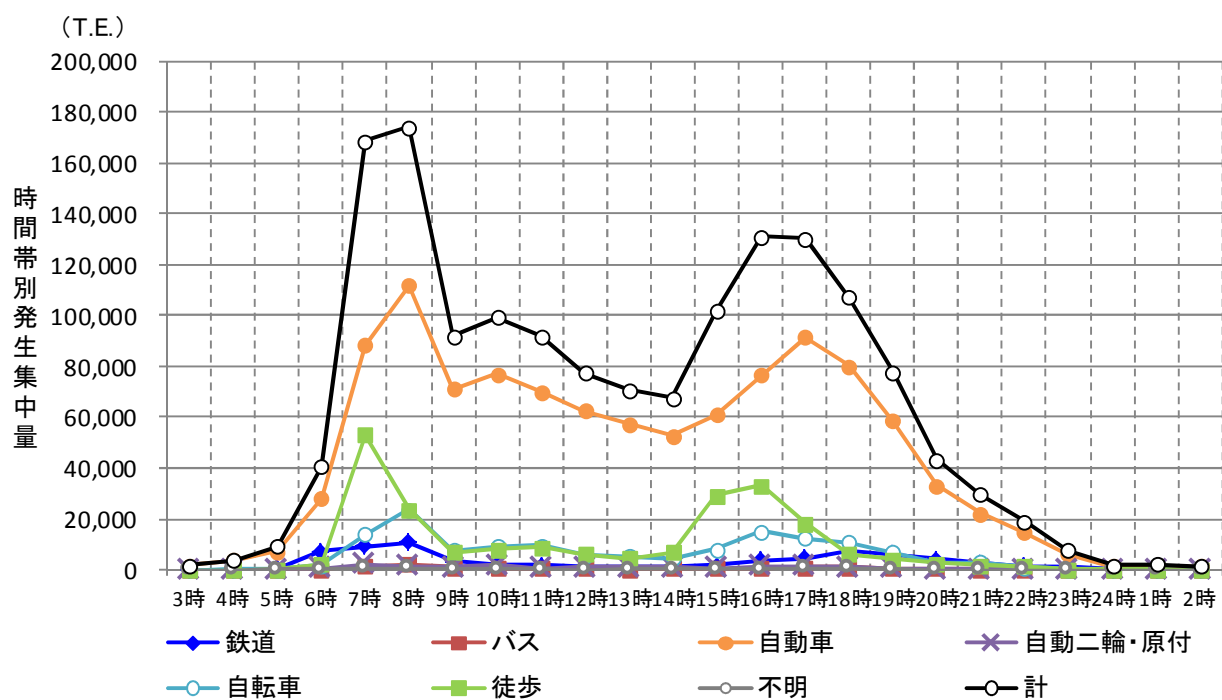
図57 豊橋市関連の目的別・代表交通手段別発生集中量構成比の推移

※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)



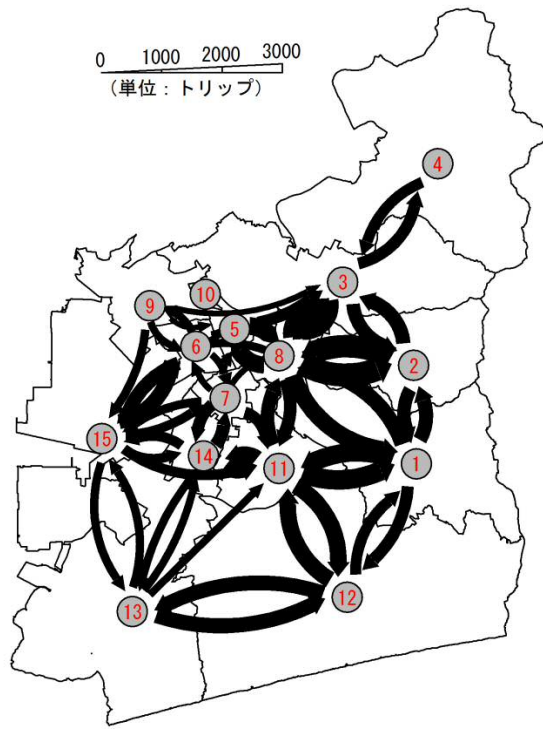
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 58 時間帯別発生集中量の分布

## (オ) 市内々、市内外の人動き

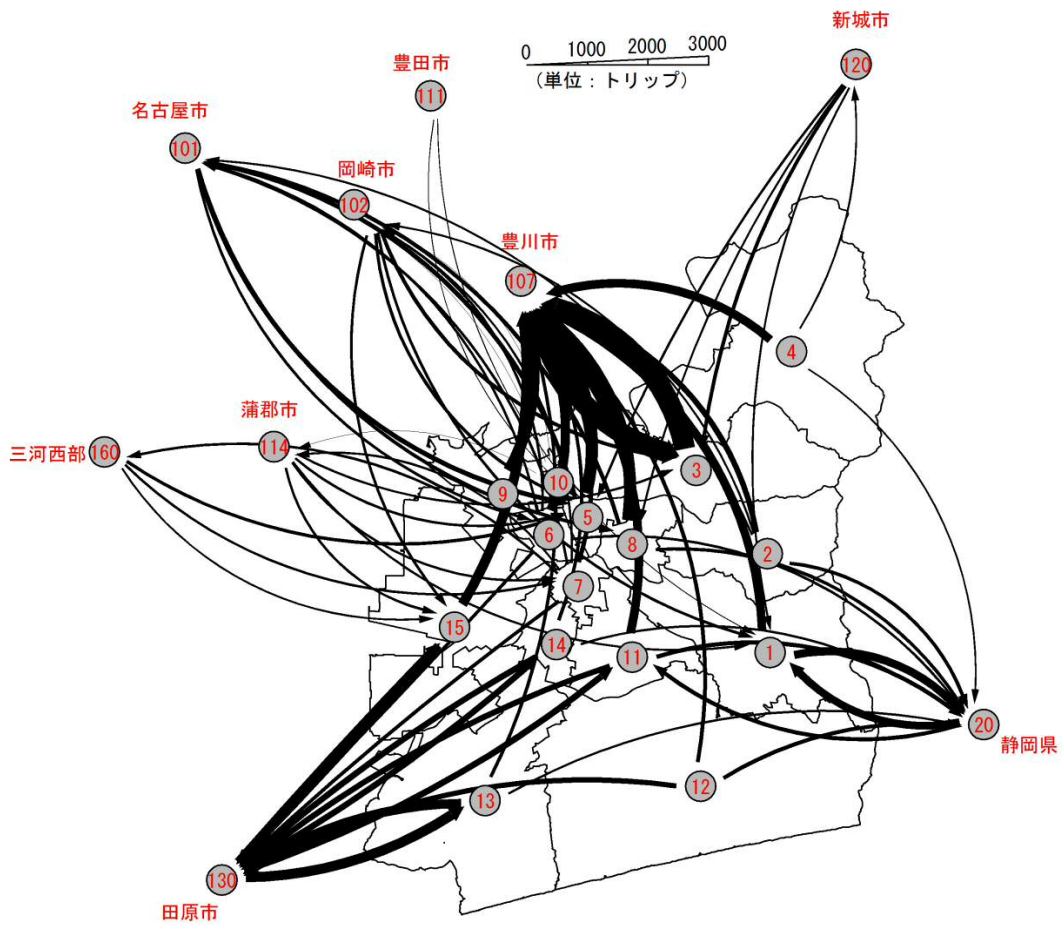
市内々の人動きは、トリップ数の多い移動を抽出すると、隣接するゾーン間のトリップ数が多くなっています。(図 59)

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 市内外の人動き：全目的全交通手段の合計