

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公共交通（支線）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)	増減率
				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

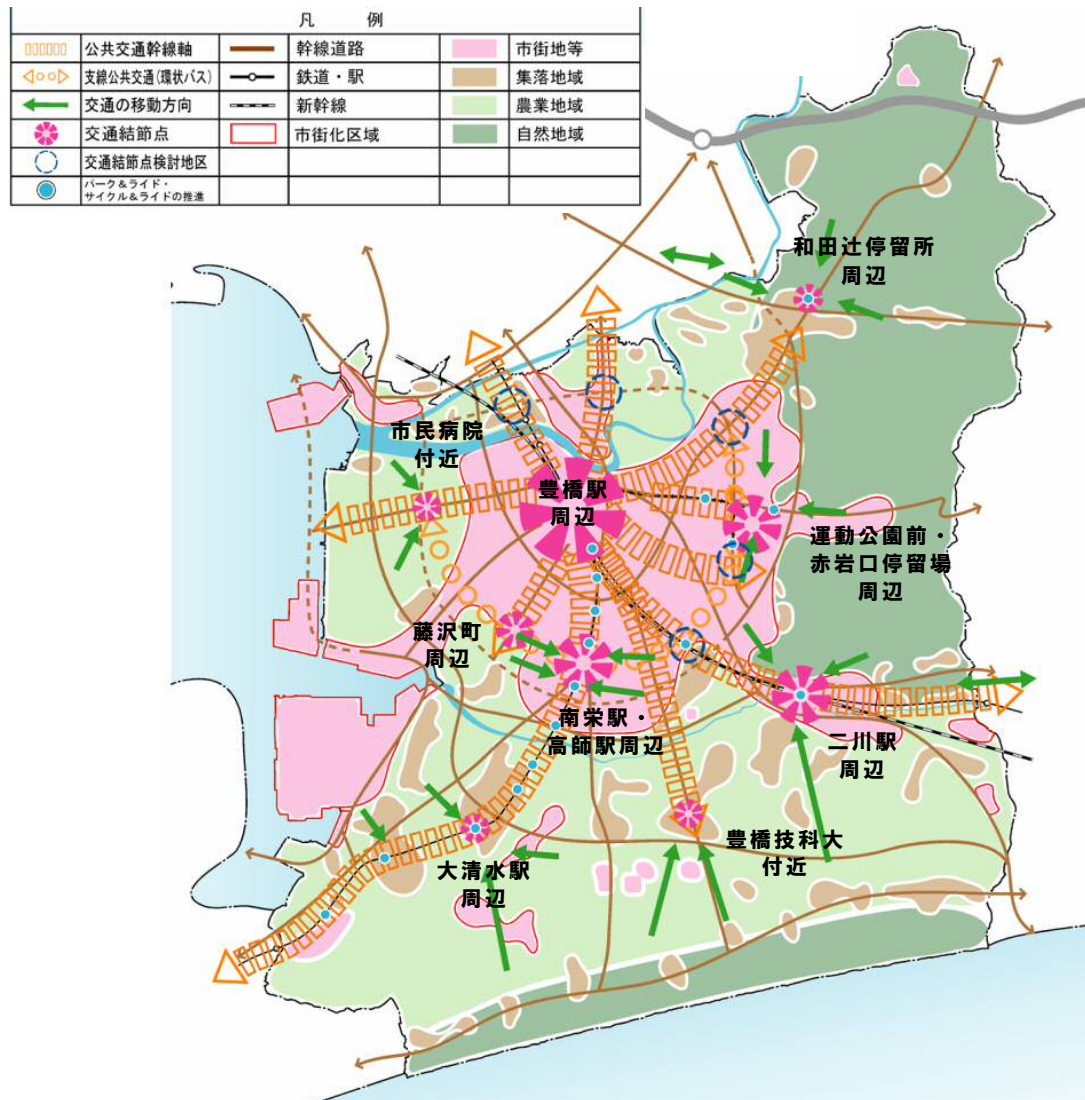
※1: 人口は住民基本台帳に基づくデータより作成。

※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/h以上、オフピーク時で2本/h程度確保されていますが、一部では1本/h程度の路線も見られません。(図 62、図 63)

運行時間帯は、ほとんどの路線が始発は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。

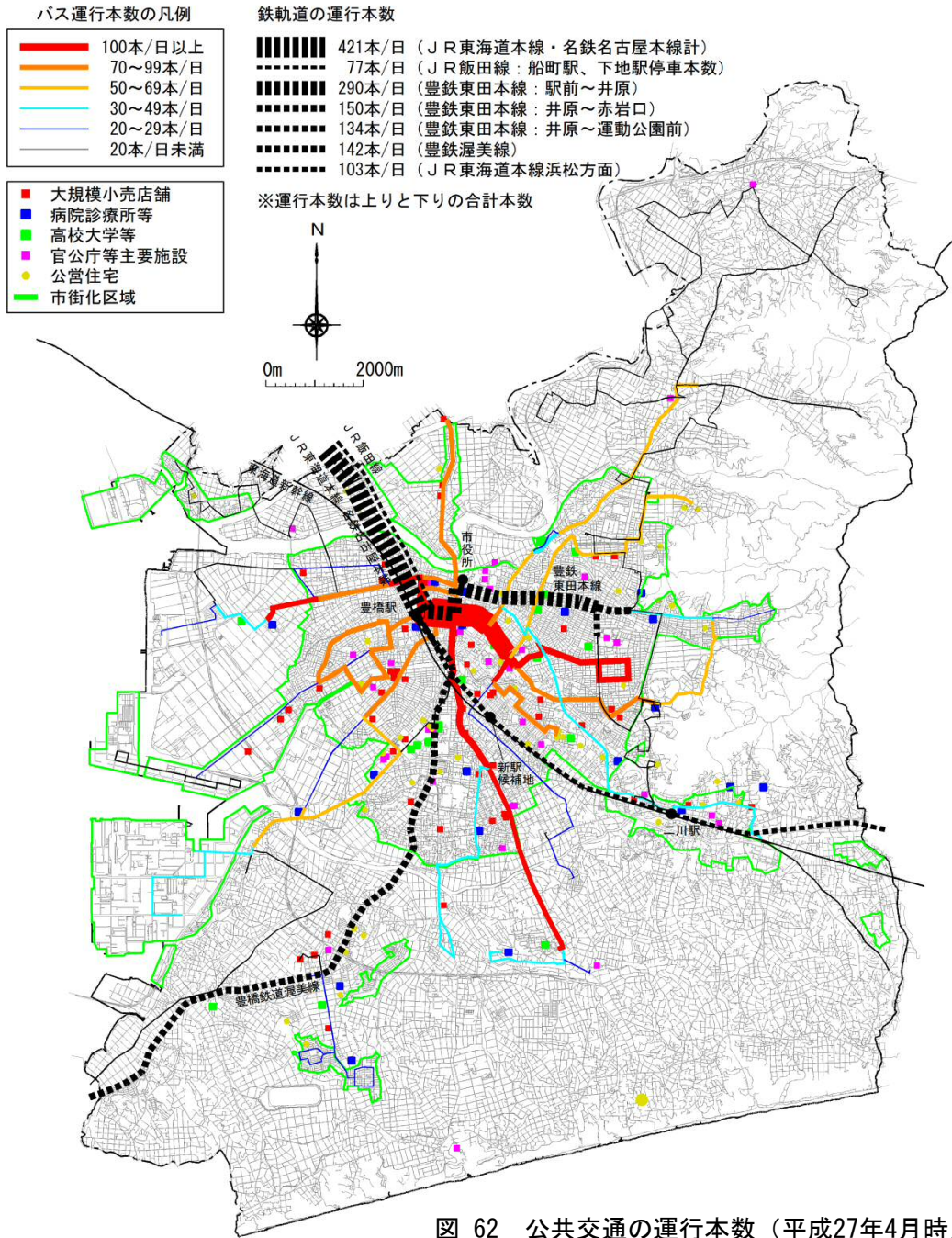
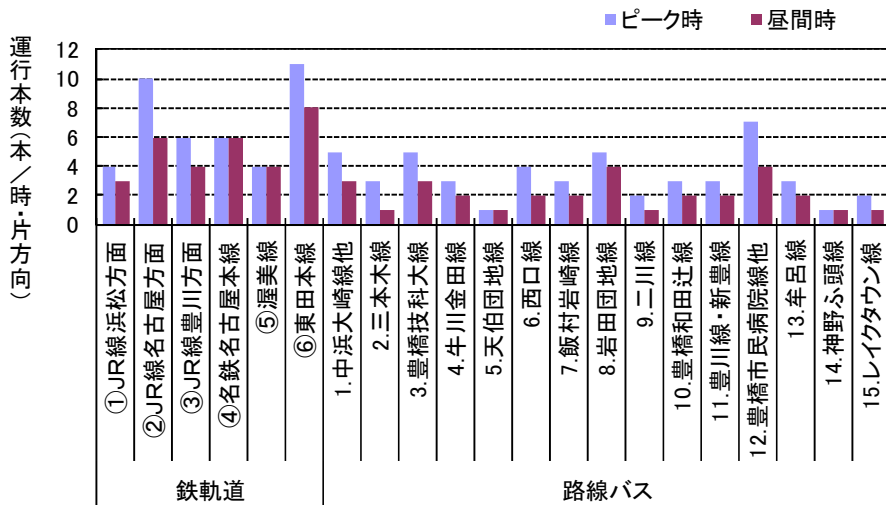


図 62 公共交通の運行本数 (平成27年4月時点)



※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)

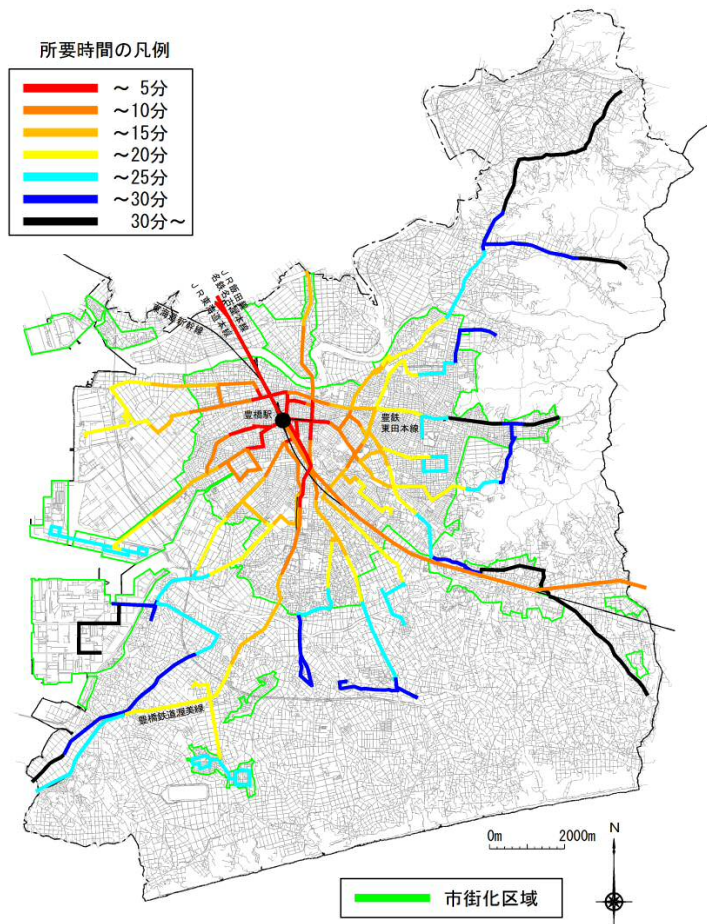


図 64 豊橋駅からの公共交通による所要時間（平成27年4月時点）

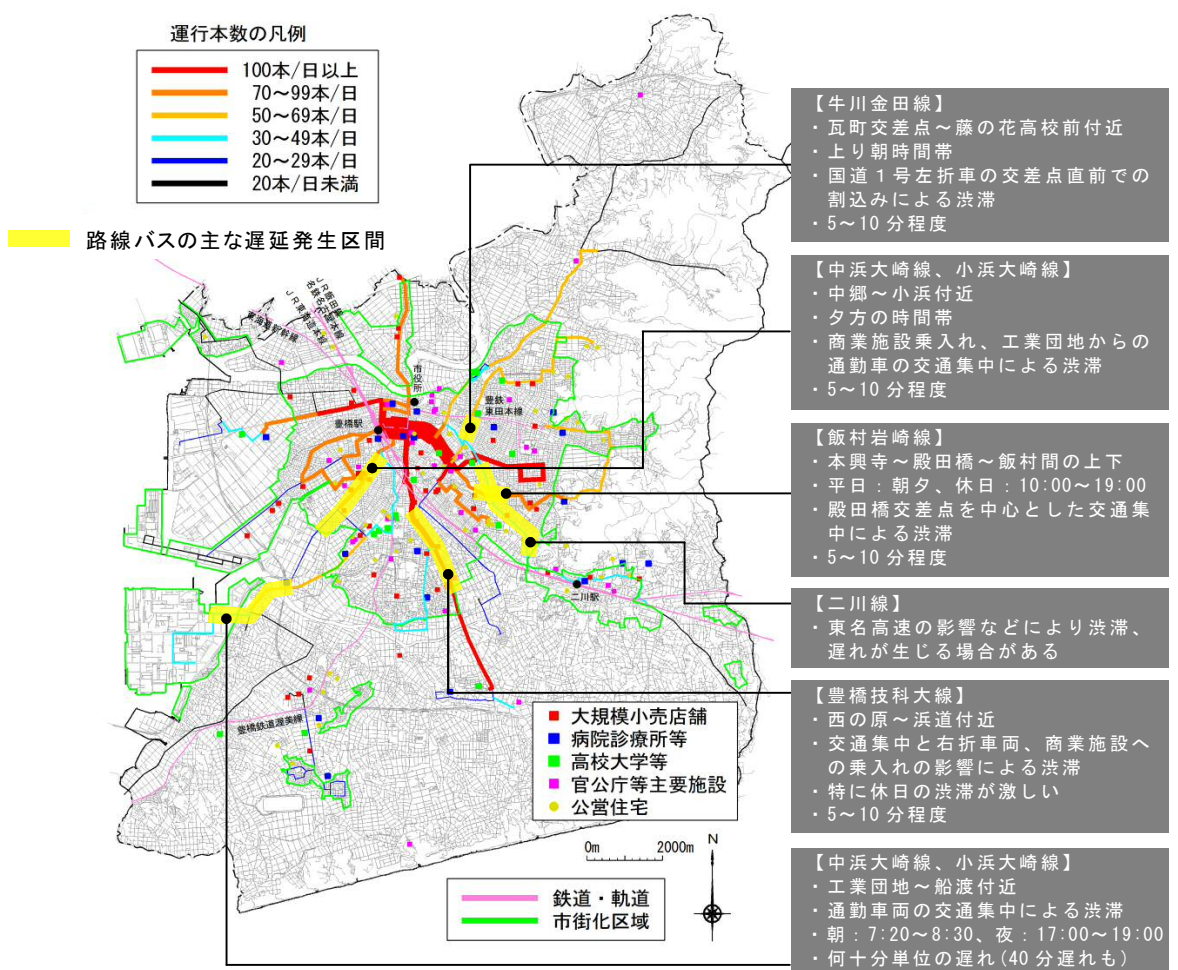


図 65 バス路線の主要遅延発生箇所（平成23年度調査時点）

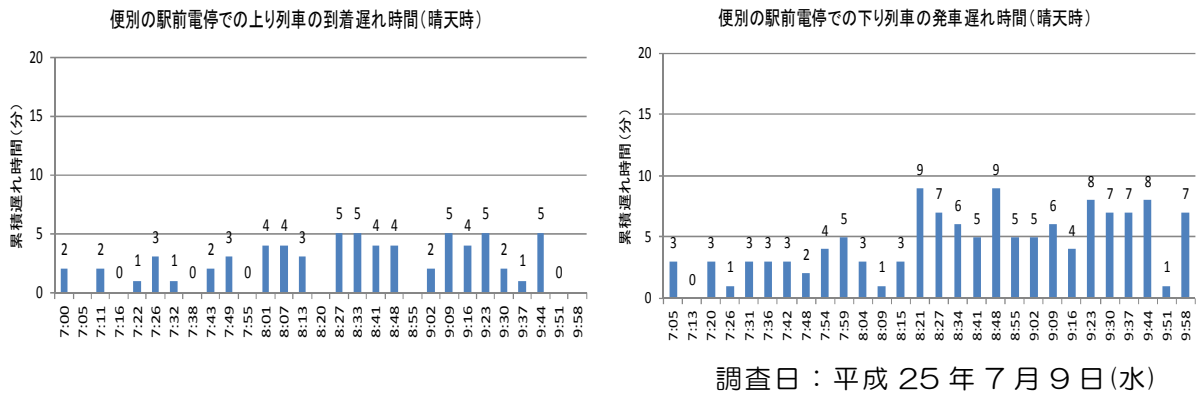


図 66 駅前電停での発着遅れの状況

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、待合環境などの、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）の運行によって、平成 27 年度には 85.2%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				計	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		
	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

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)

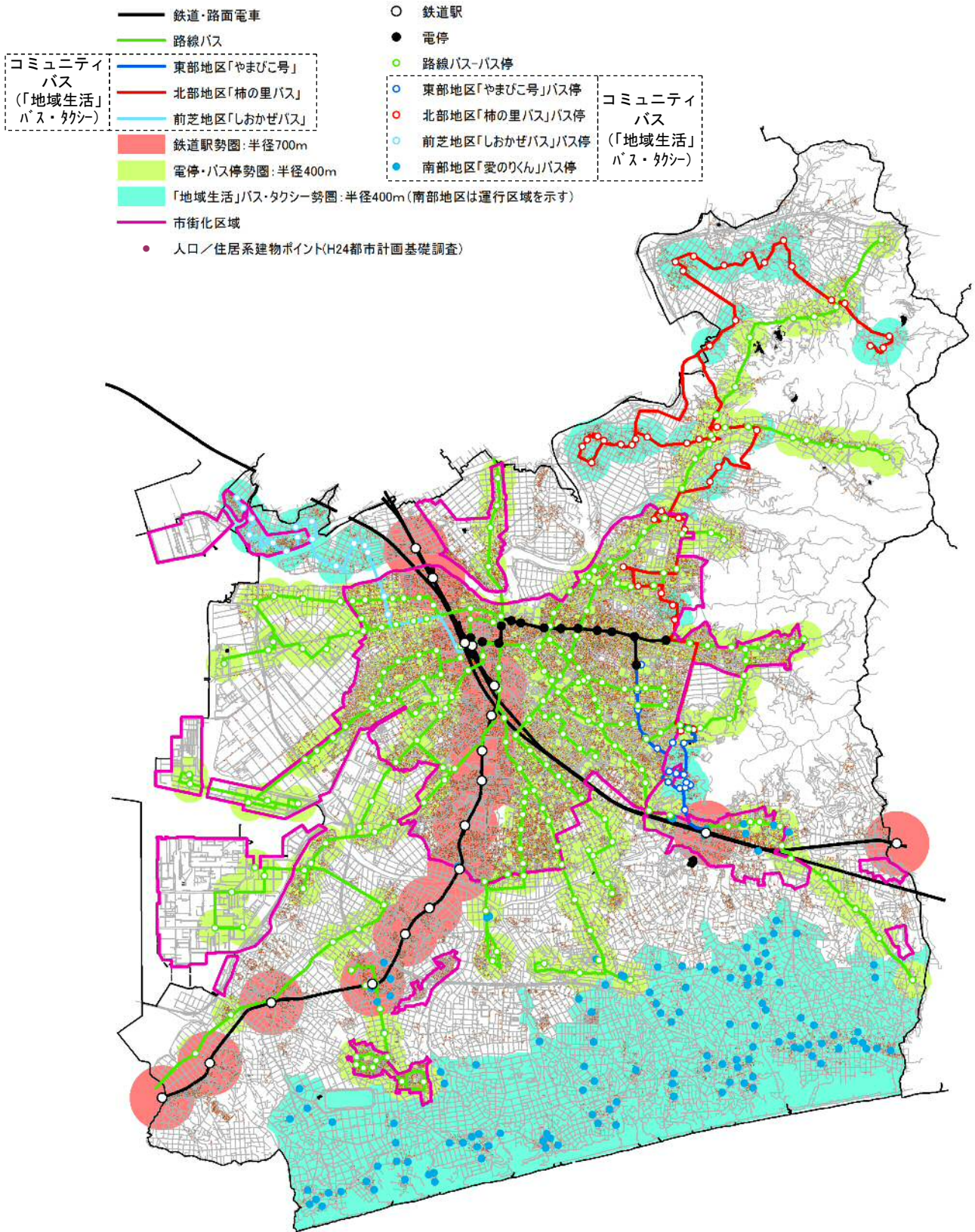
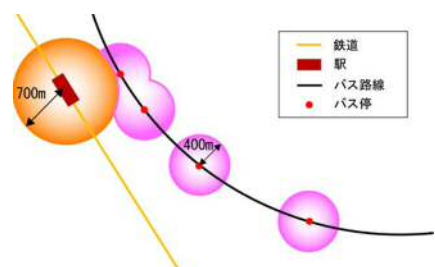


図 67 市内公共交通の利用圏域 (平成27年4月時点)

※ **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。

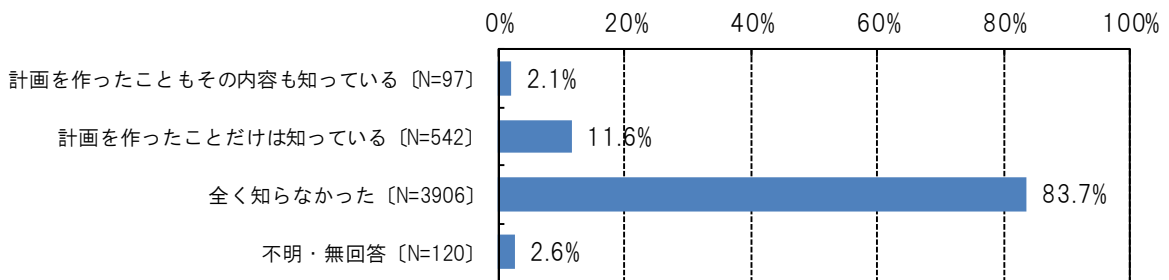
■ 課題 2：過度な自家用車利用からの転換

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。

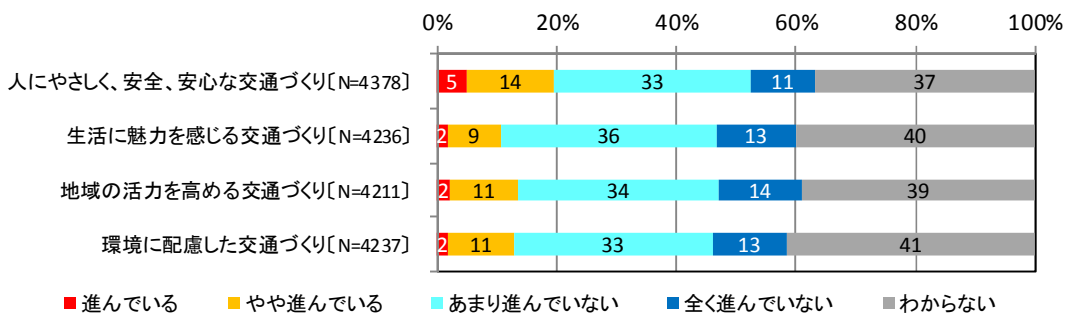
① 前都市交通マスタープランに関する市民の認知度

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

- 交通安全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)

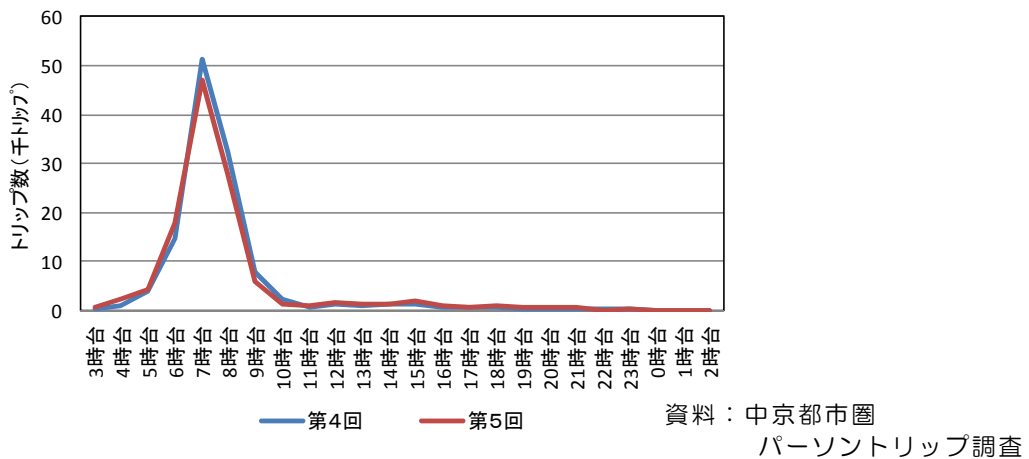
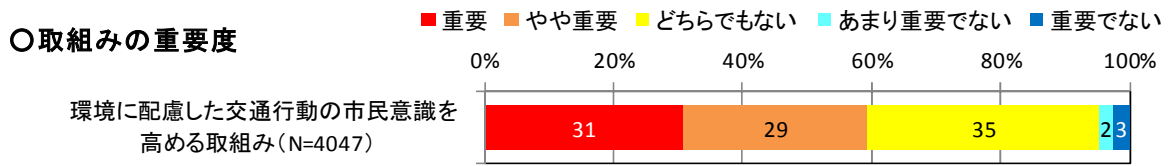
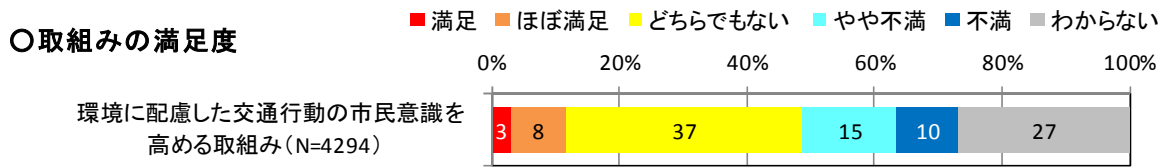


図 70 通勤目的の自動車利用による出発時間の変化

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)

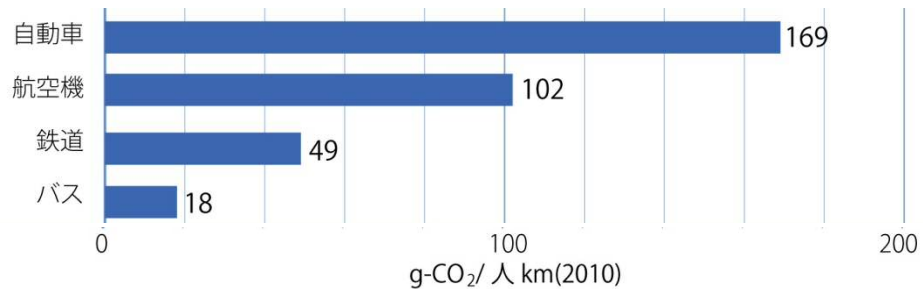


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

図 71 環境に対する取組みの満足度・重要度

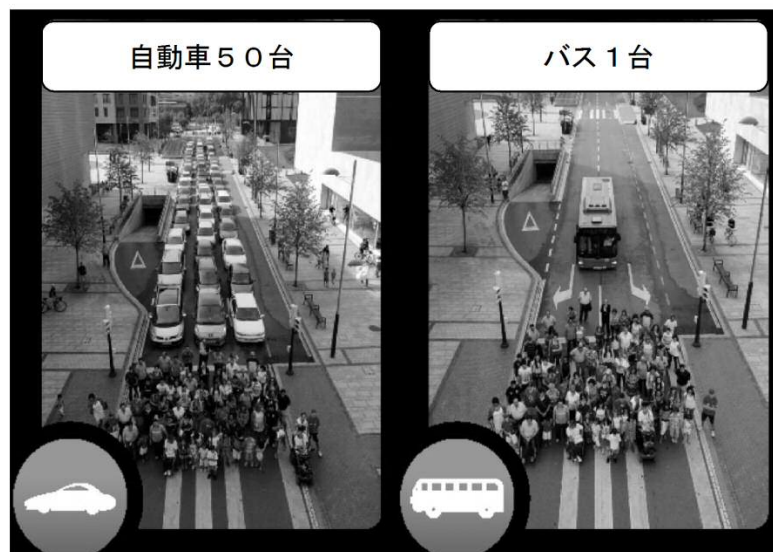
③ 交通機関ごとの環境に関する特徴

輸送量あ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 台あたりの輸送人数が少ない（図 73）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ります。



資料：国土交通省総合政策局資料

図 72 輸送量あ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

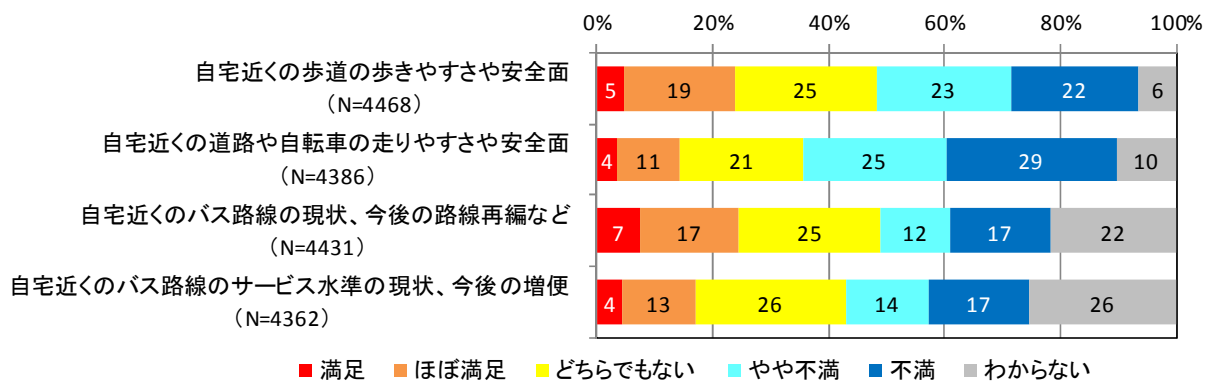
課題 2-3 : 徒歩・自転車・公共交通の利便性向上

- 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、ハード的な取組みと一体で進めることで、より一層の効果が期待できます。
- 高い利便性のある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」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ものと考えられます。



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

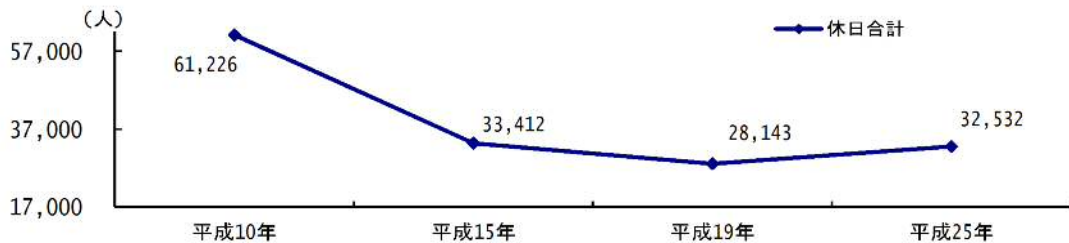
課題 3-1：まちの賑わい・人々の交流を促進する歩行環境整備

- 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、さらに歩行者優先の快適な歩行環境整備などが求められます。

① 中心市街地の歩行者通行量

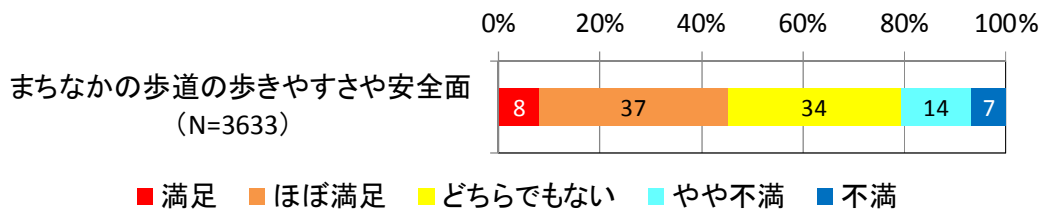
駅前歩行者通行量は、近年、通行量の減少は一定の歯止めがかかっており、増加の傾向にあります。(図 75)

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

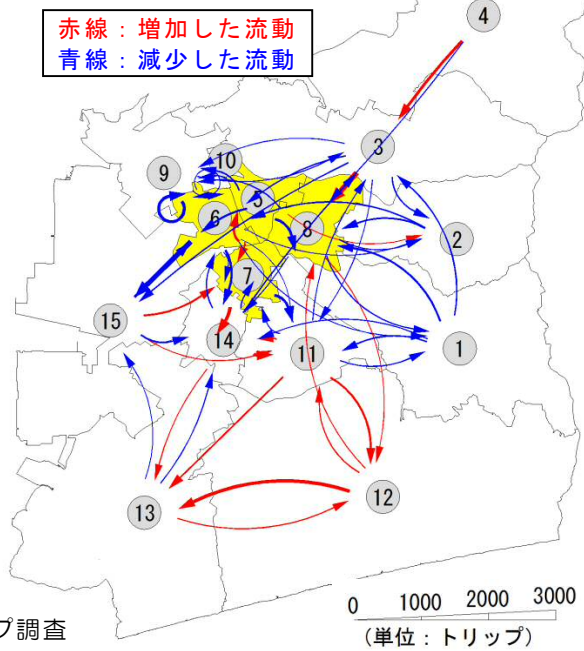
市内々における豊橋駅周辺地域への移動は出勤、自由、業務の目的で減少傾向にあり、特に自由目的の中心部ゾーンの内々トリップ数が大きく減少しています。(表 25、図 77)

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



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

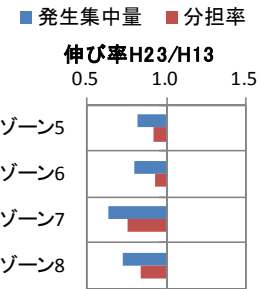


表 27 基本ゾーン別代表交通手段【自転車】伸び率

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

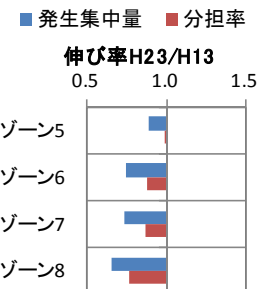
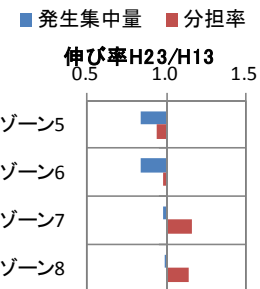


表 28 基本ゾーン別代表交通手段【自動車】伸び率

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



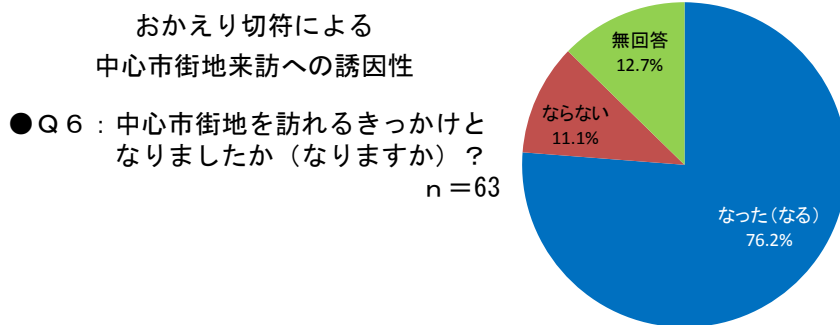
課題3-2：来訪頻度の増加や回遊性を高める更なる取組み

- 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シビリティ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)。

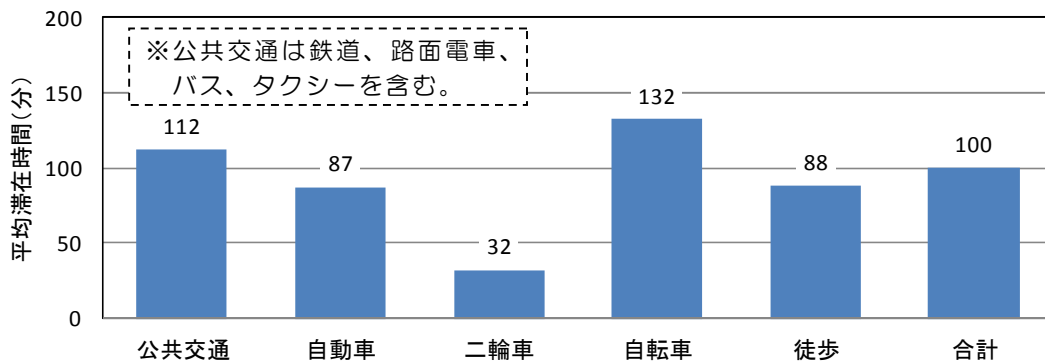


資料：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画

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

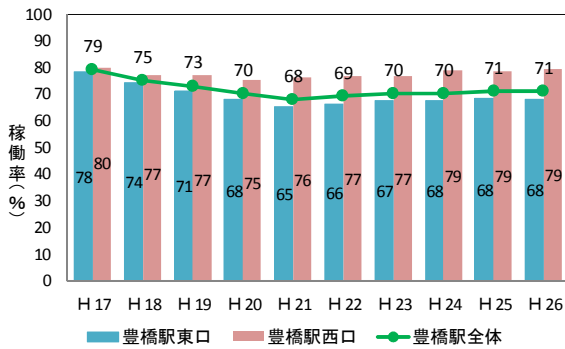
- 中心市街地では、主に駅利用を主体とした駅に近い場所での駐輪場整備が主体となっており、まちなかに直接アクセスでき、まちを回遊する人のための駐輪場は不足しています。
- まちなかへの自転車での来訪を促進するため、駅に近い場所だけでなく、買い物など利用目的に応じたまちなかの駐輪環境を向上させ、利便性を高める必要があります。

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)

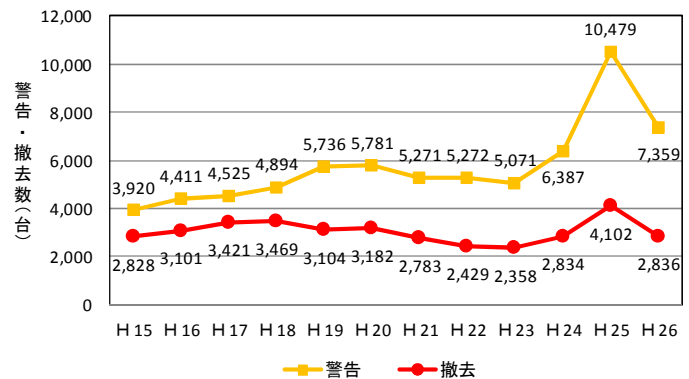
② 駐輪場の利用状況

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



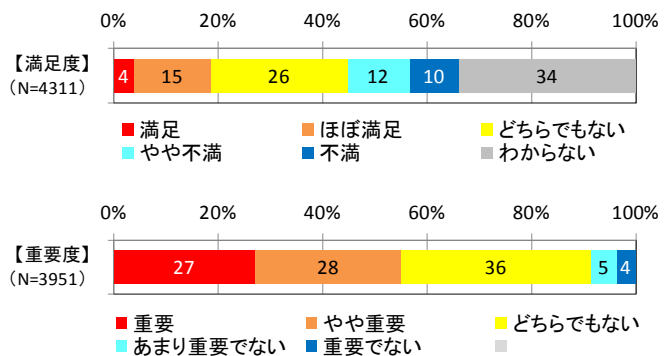
資料：豊橋市

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、市内の内々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、減少量は30～34歳が最も多く、その前後の年代の25～44歳が比較的減少量が大きく、若年層で減少が目立っています。(図 84)

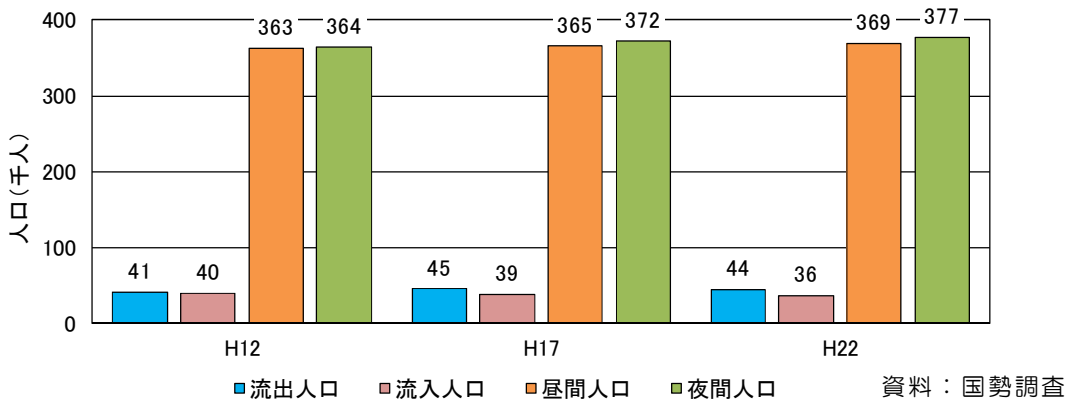


図 83 流出入人口の推移

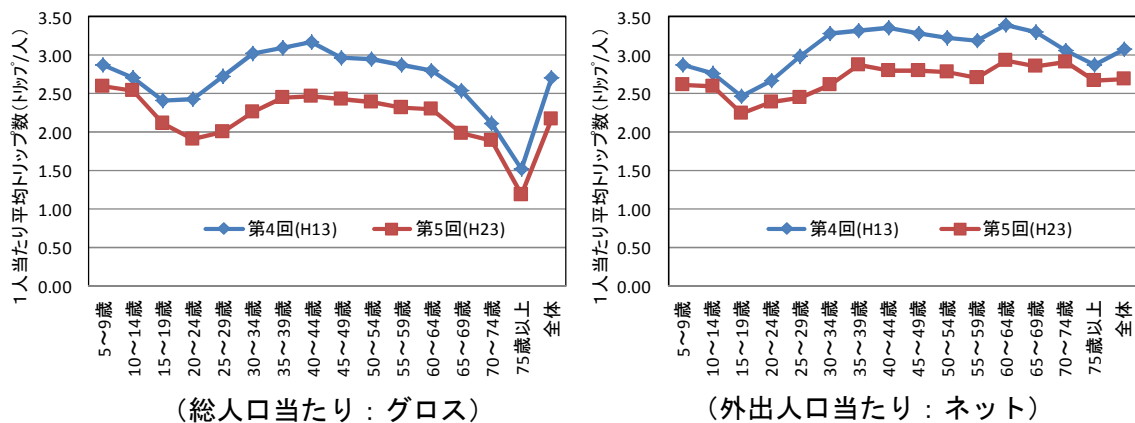


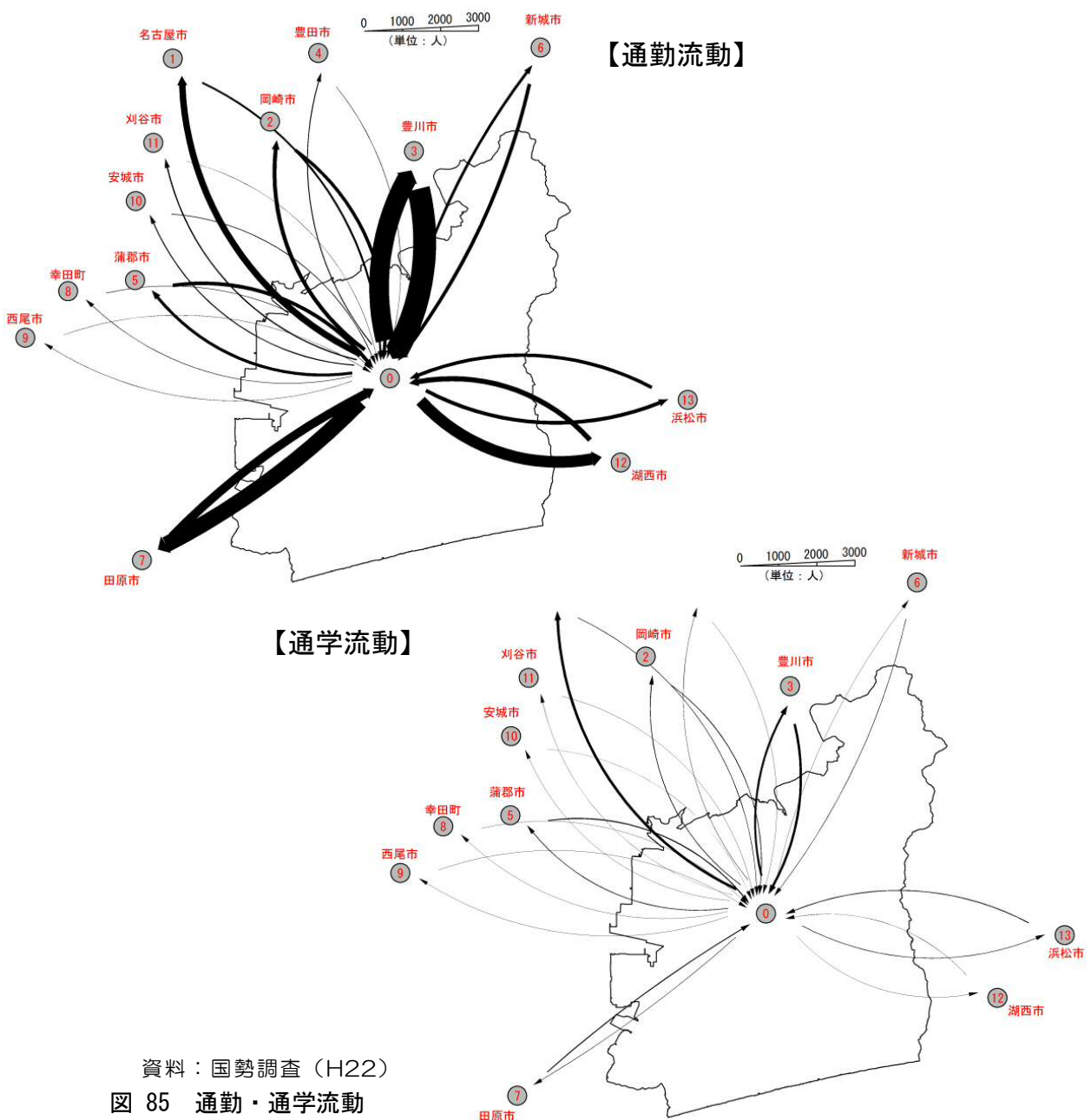
図 84 年齢別1人当たりトリップ数

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)



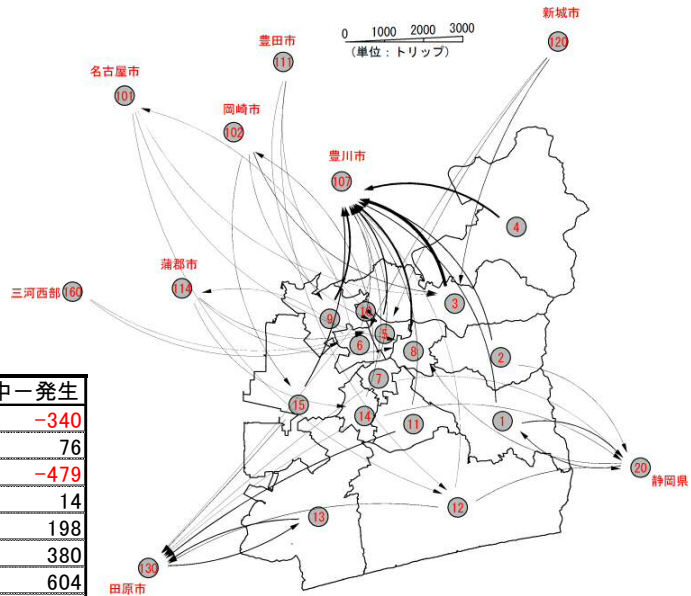
課題 4-3 : 隣接都市間との連携を考慮した道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成

- 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	-

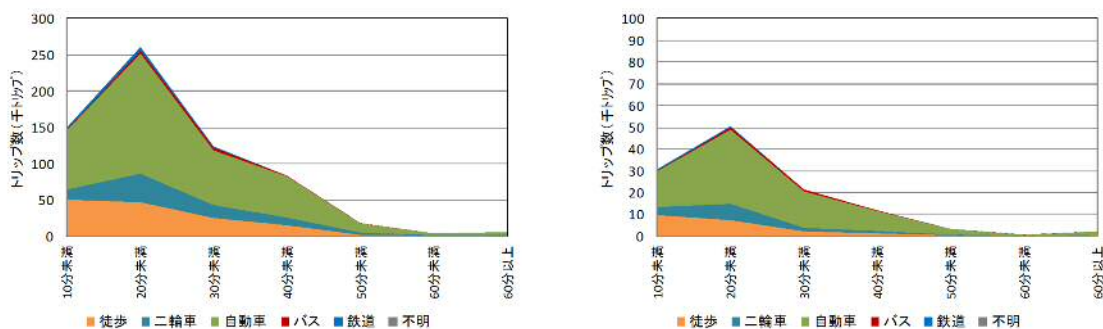
※1 : 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針

※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低床車のほつらム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)

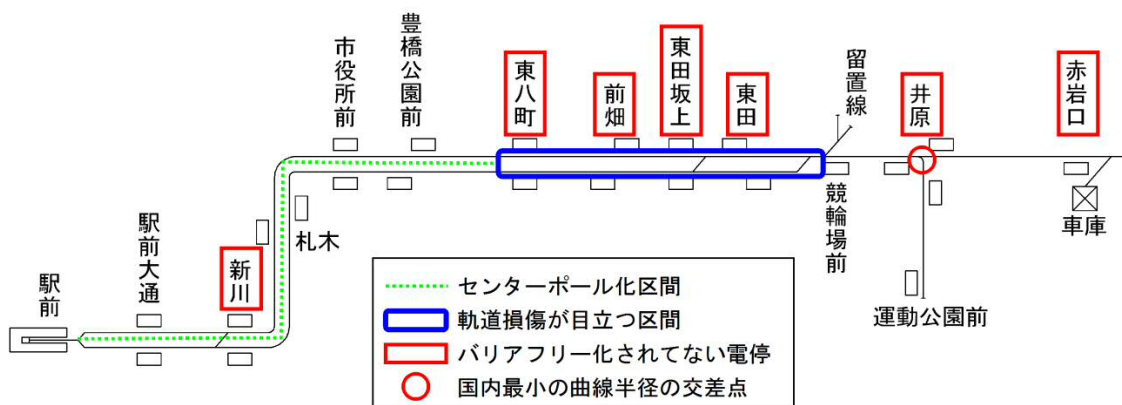


図 88 路面電車の施設・設備の現状（平成27年4月時点）

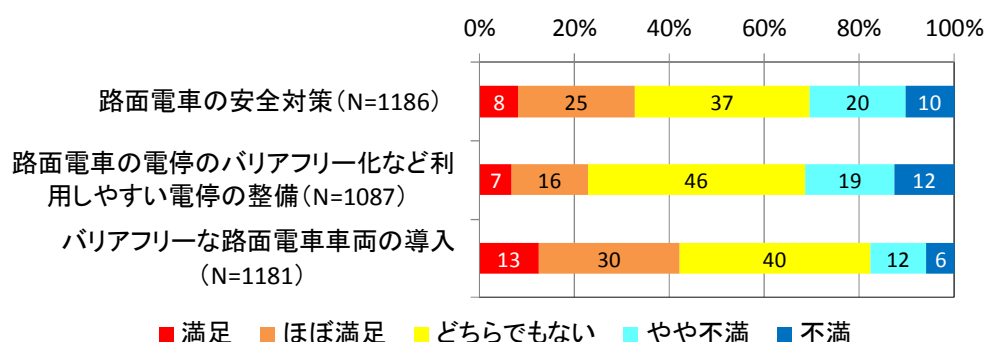


交通島のない東田電停



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

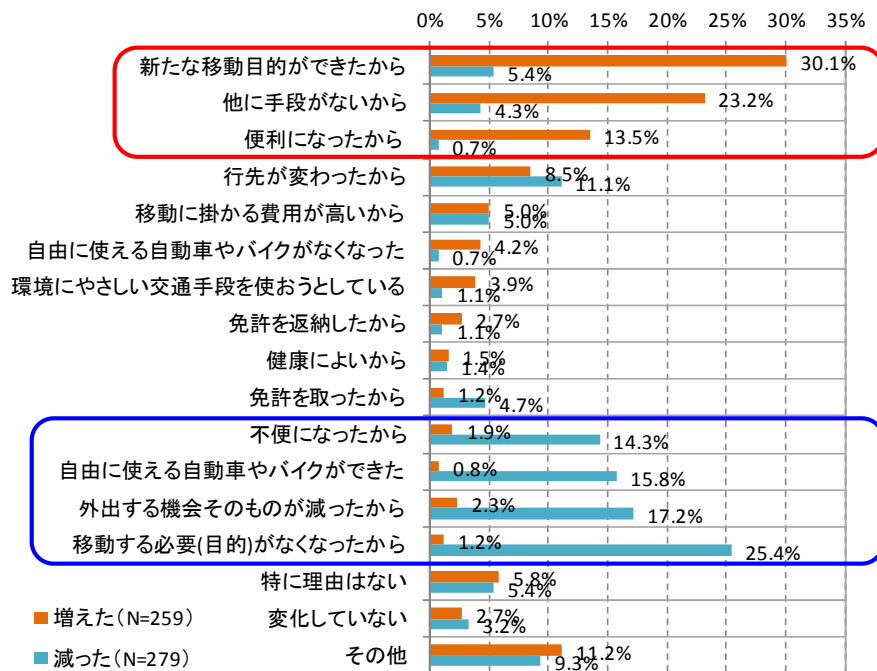
課題 6：公共交通の利用のしやすさの向上

- 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)

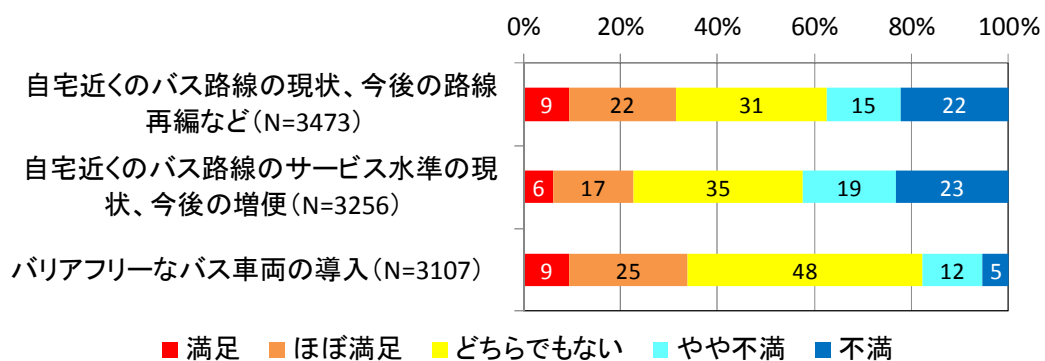


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

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

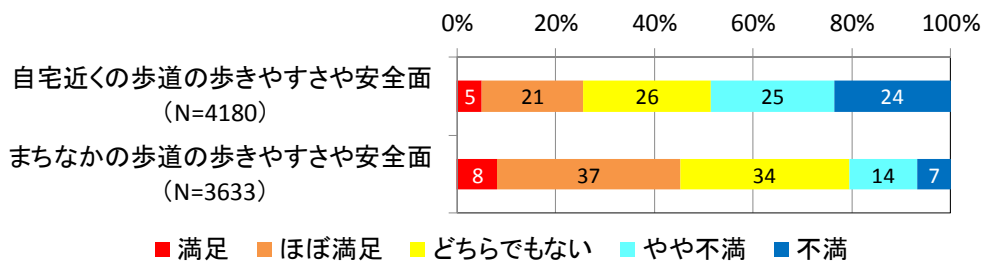
課題 7-1 : 安全・快適な歩行及び自転車通行空間の確保

- 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)

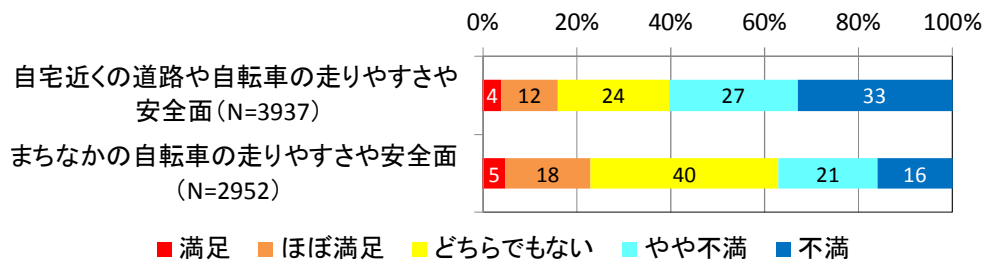


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

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)

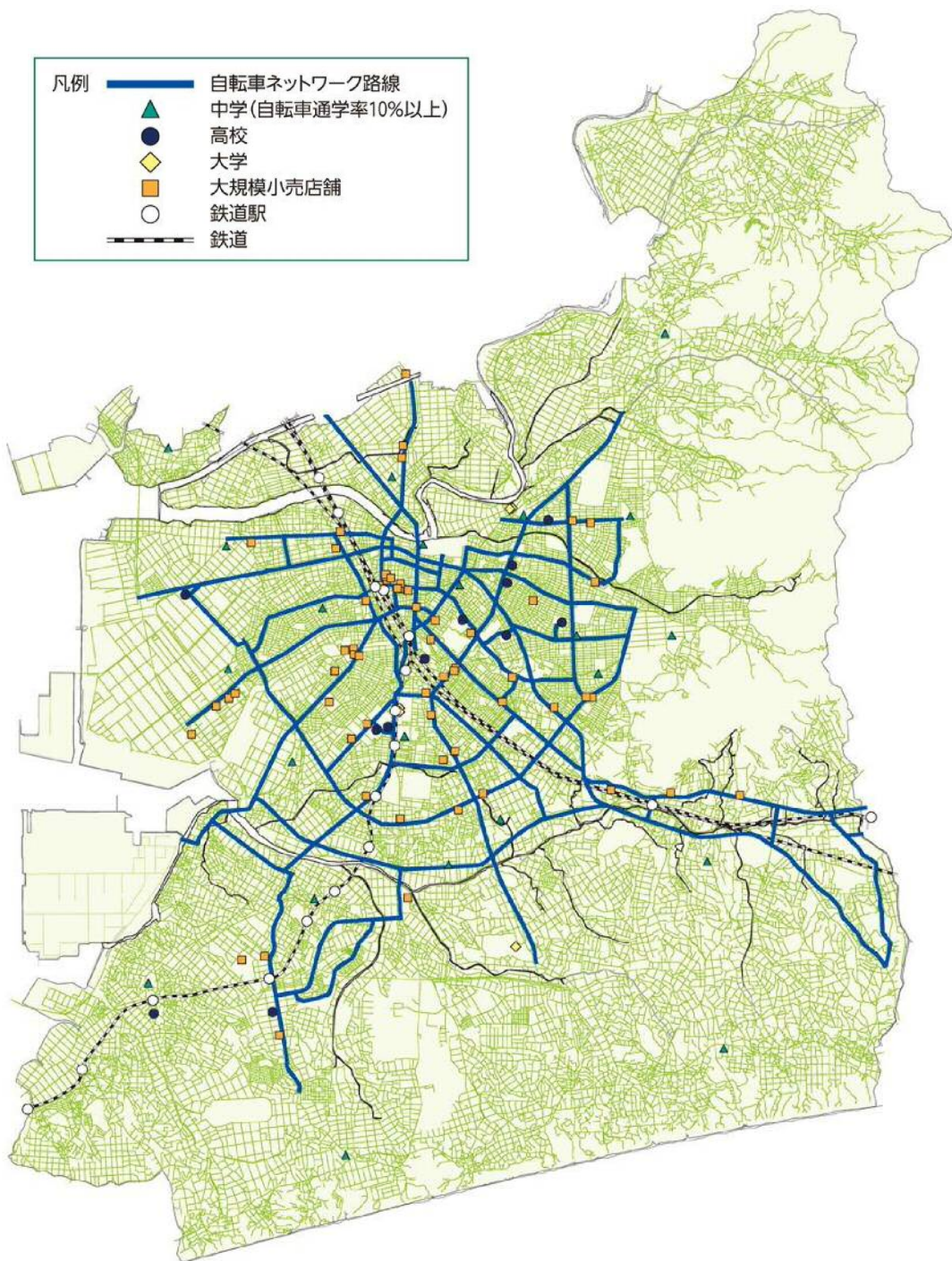


資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

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

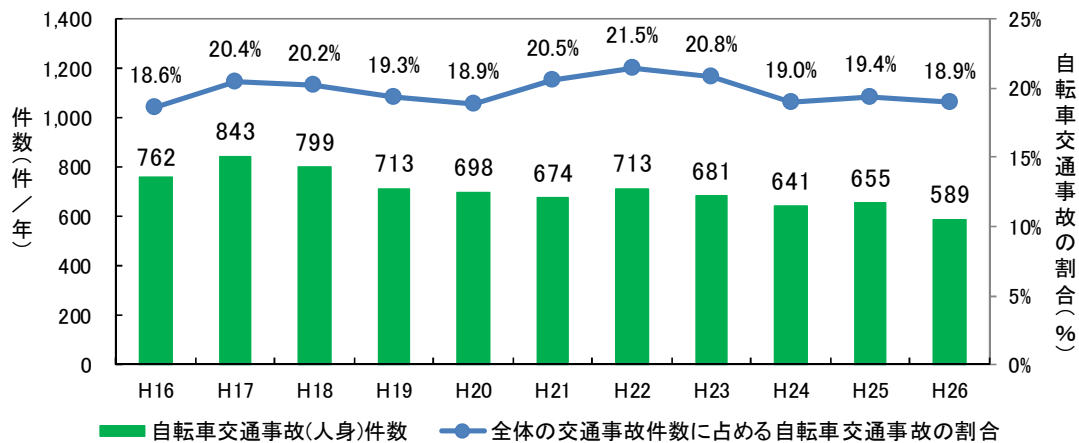
図 94 自転車ネットワーク路線

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)



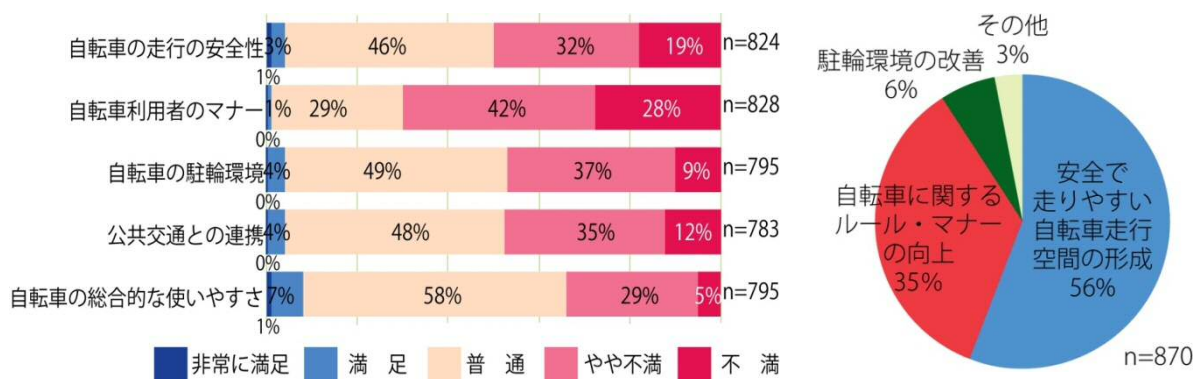
資料：豊橋市

図 95 自転車が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

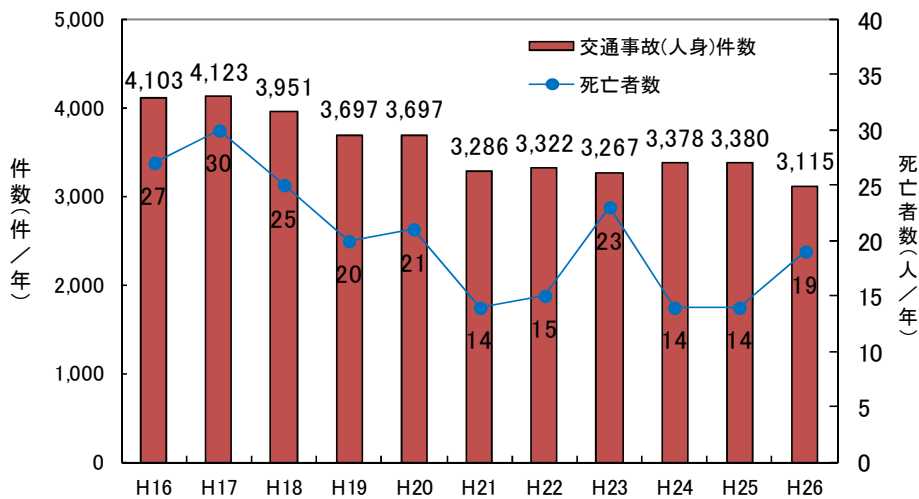
図 96 自転車利用環境の満足度 (左)、最も重要と思う自転車に関する施策 (右)

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。

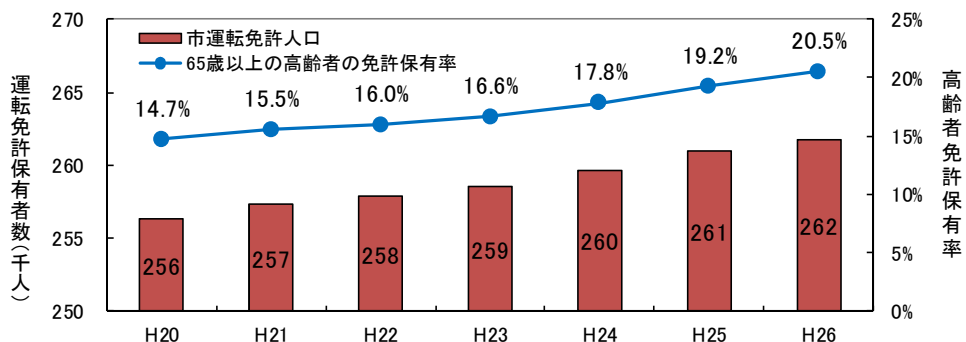
① 交通事故の発生状況

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)



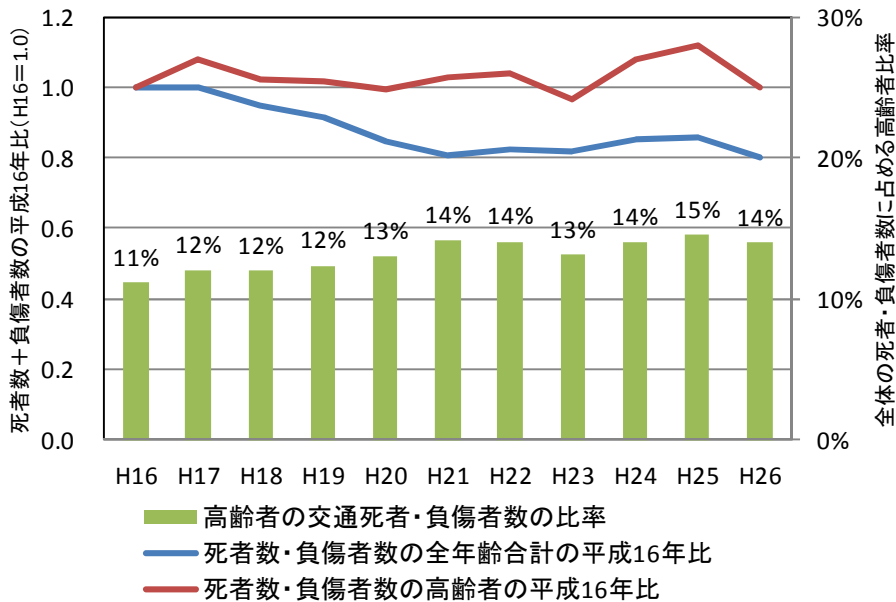
資料：豊橋市

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

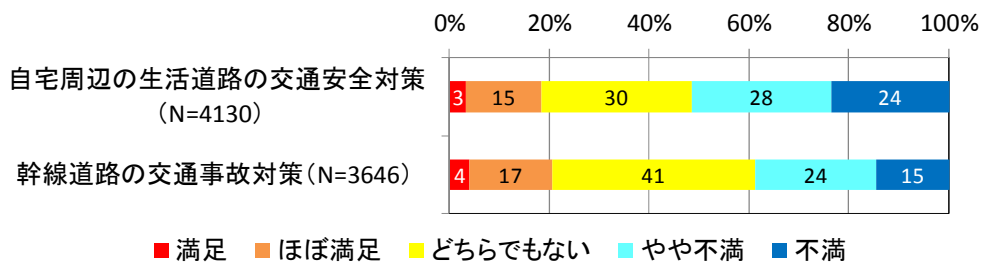


資料：愛知の交通事故

図 99 市内の交通事故の全体に占める高年齢者の交通死者数・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

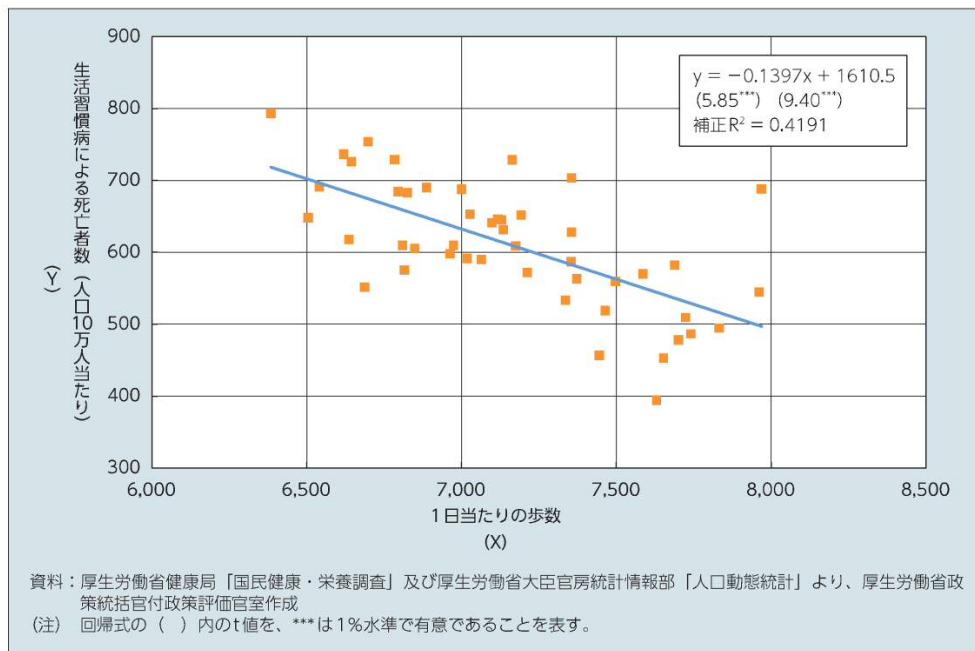
- 健康増進の視点からも歩く機会の創出や安全で歩きやすい歩道整備など、超高齢社会に対応した人にやさしい取組みが必要です。

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)

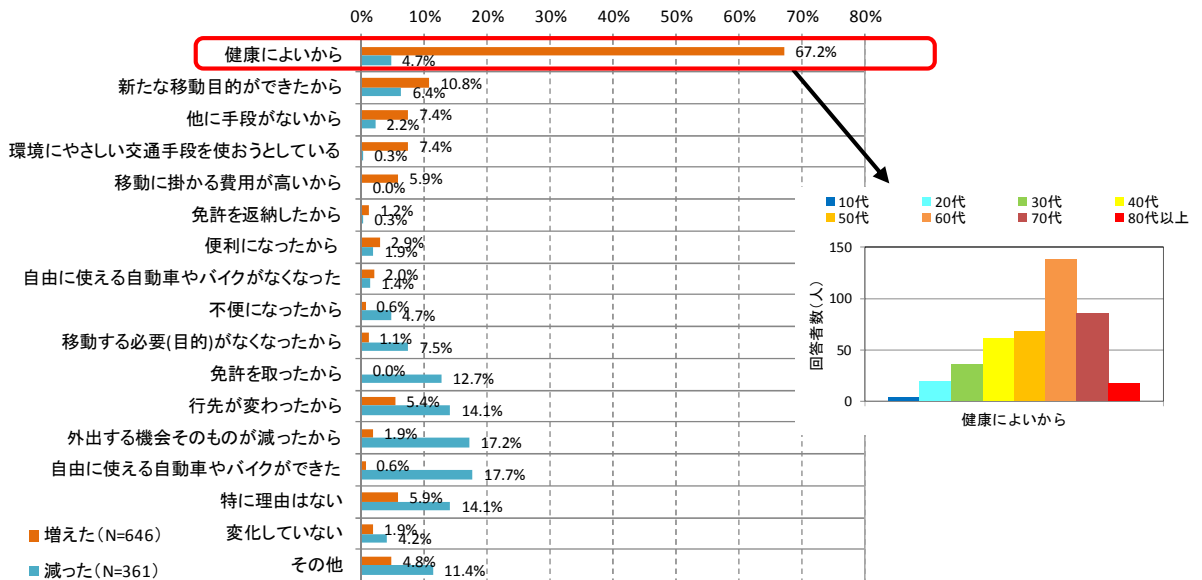


出典：平成26年版厚生労働白書

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）

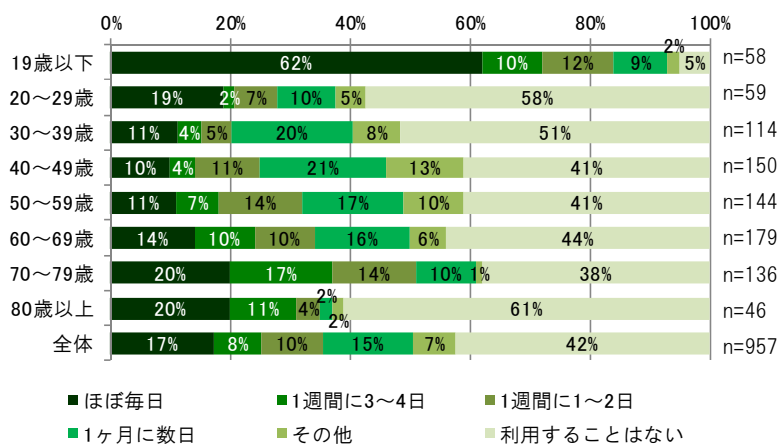
図 102 徒歩利用の増減の理由

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）

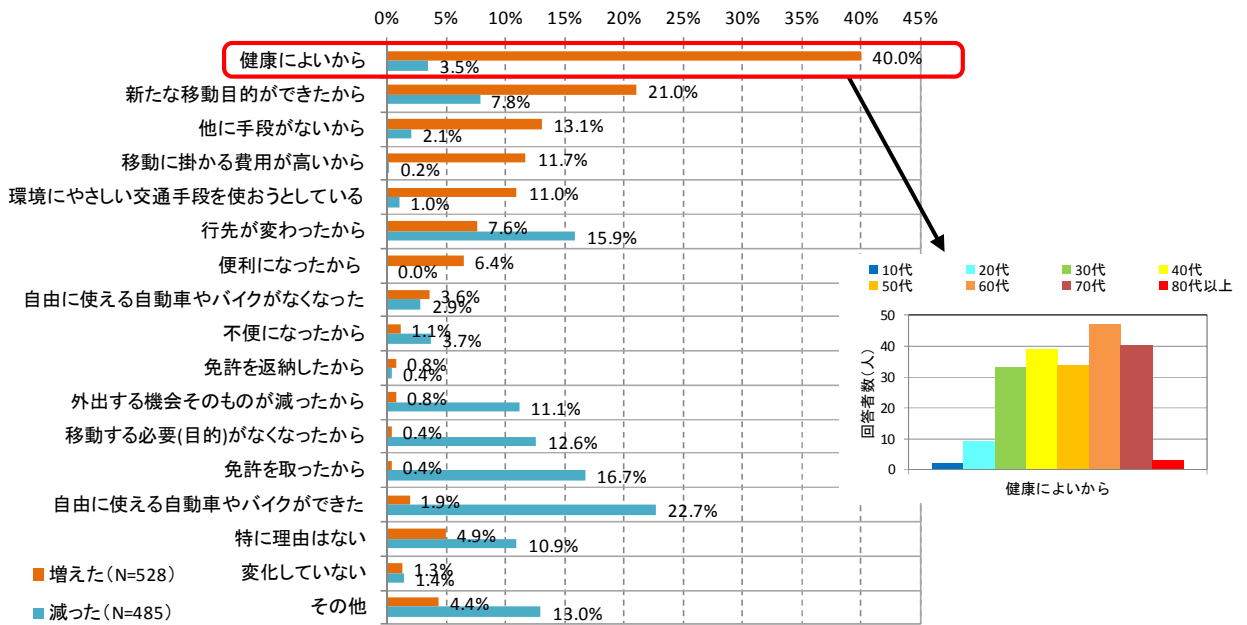


資料：豊橋市自転車活用推進計画

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)

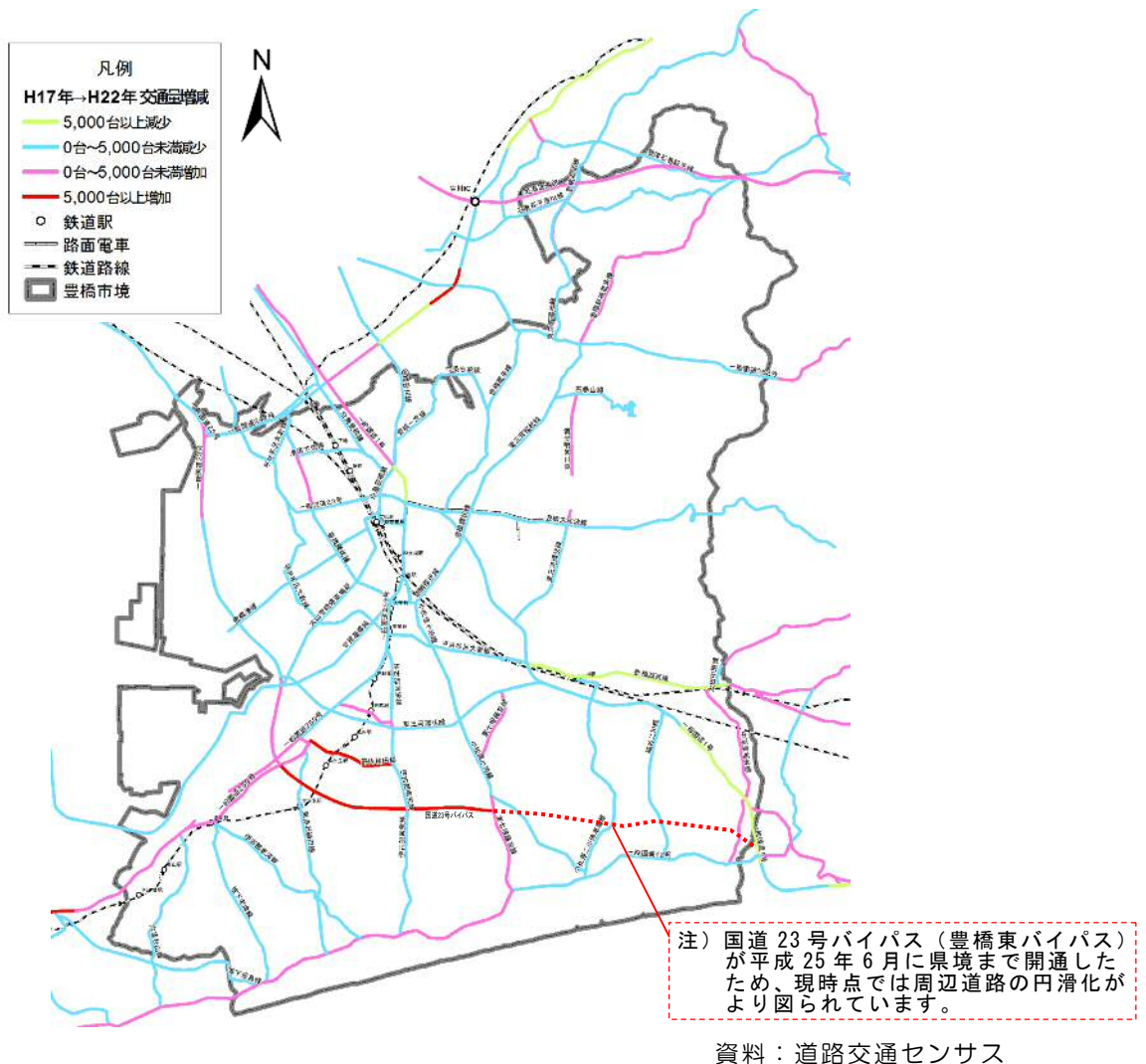


図 105 交通量の増減(平成17年→平成22年)

ピーク時の旅行速度(図 107)は、全体的には改善傾向が見られますが、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、依然として低い状況にあります。

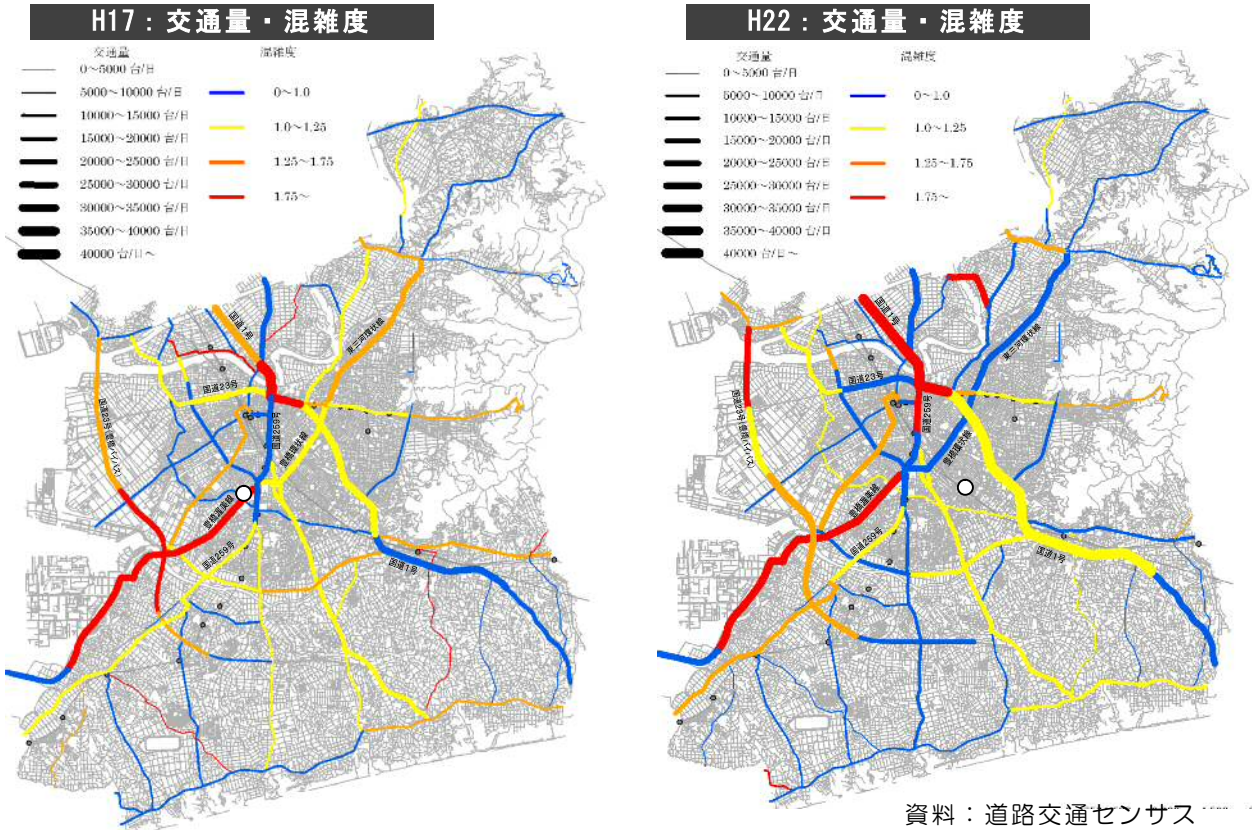


図 106 主要道路の交通量と混雑度 (左図：平成17年、右図：平成22年)

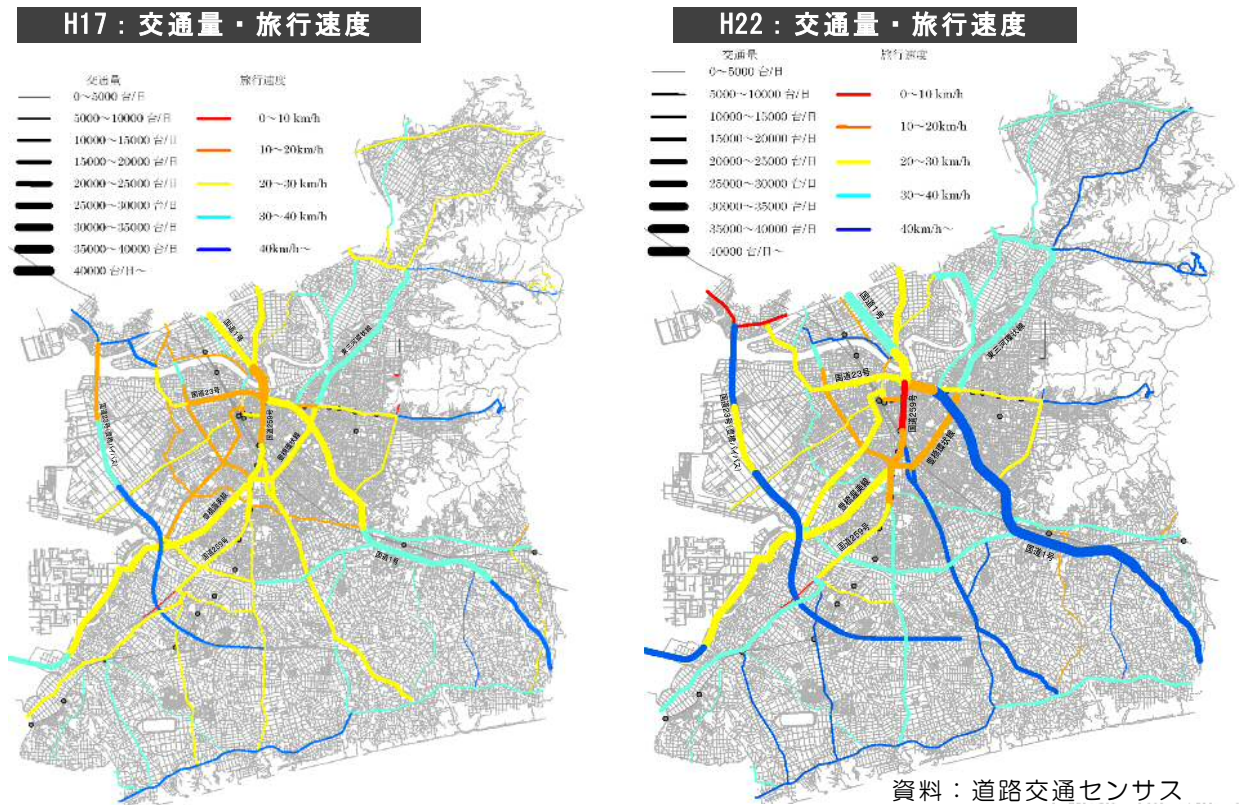


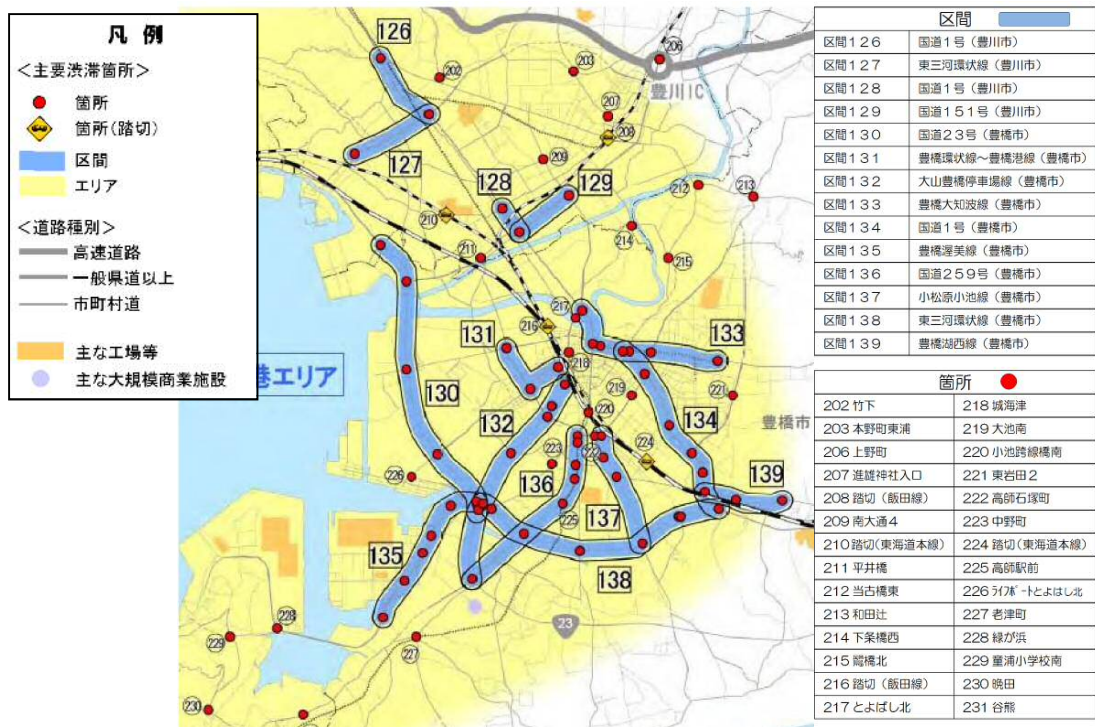
図 107 主要道路の交通量とピーク時旅行速度 (左図：平成17年、右図：平成22年)

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)

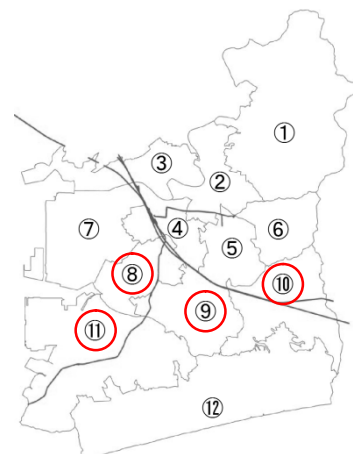
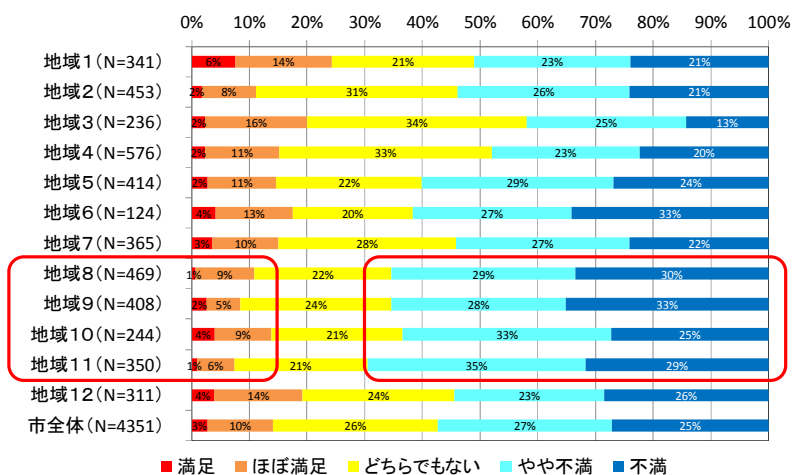
また、市民アンケート調査による「道路の混雑・渋滞対策」の取組みに対する満足度は、市中心部の南側の地域8・9、大規模工場等を有す地域10・11で「やや不満・不満」の割合が他の地域に比べ高い傾向にあります。

(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）

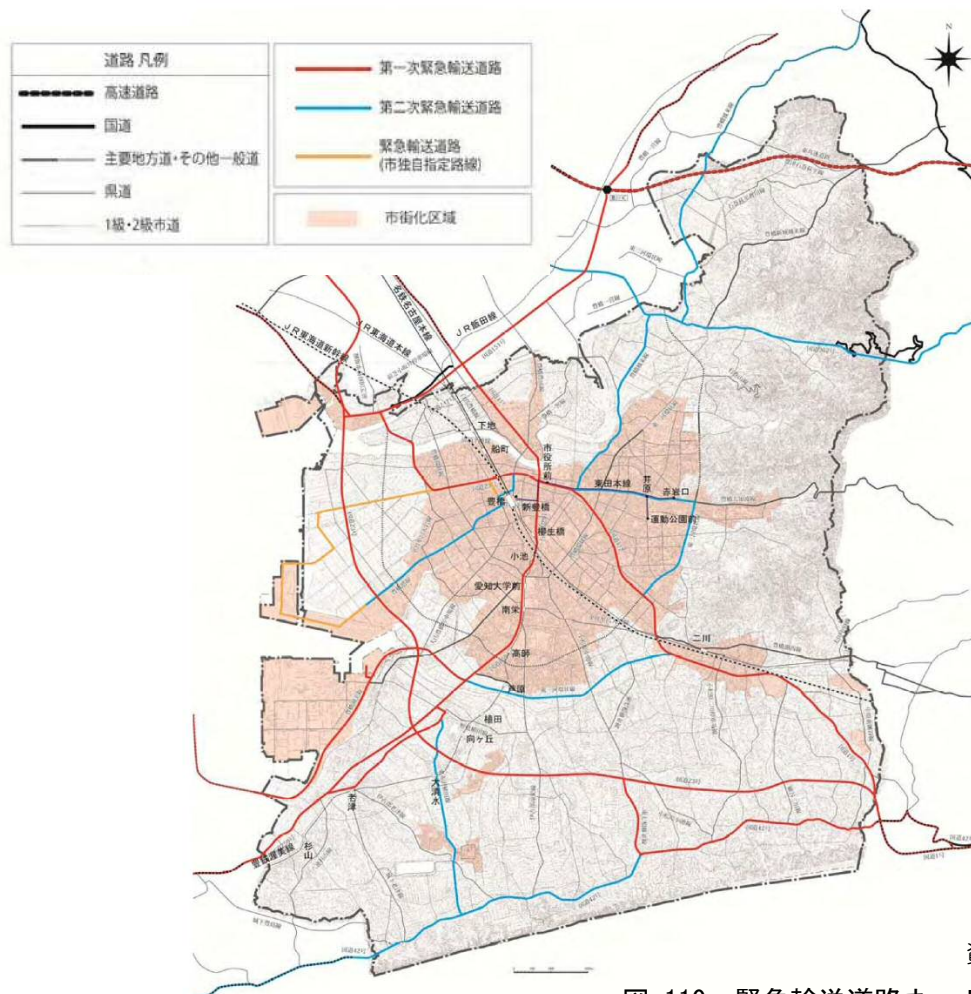
■ 課題 10 : 災害への対応

- 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、回答者全体に比べ利用者の評価は公共交通に関する施策の重要度が高くなっていることから、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

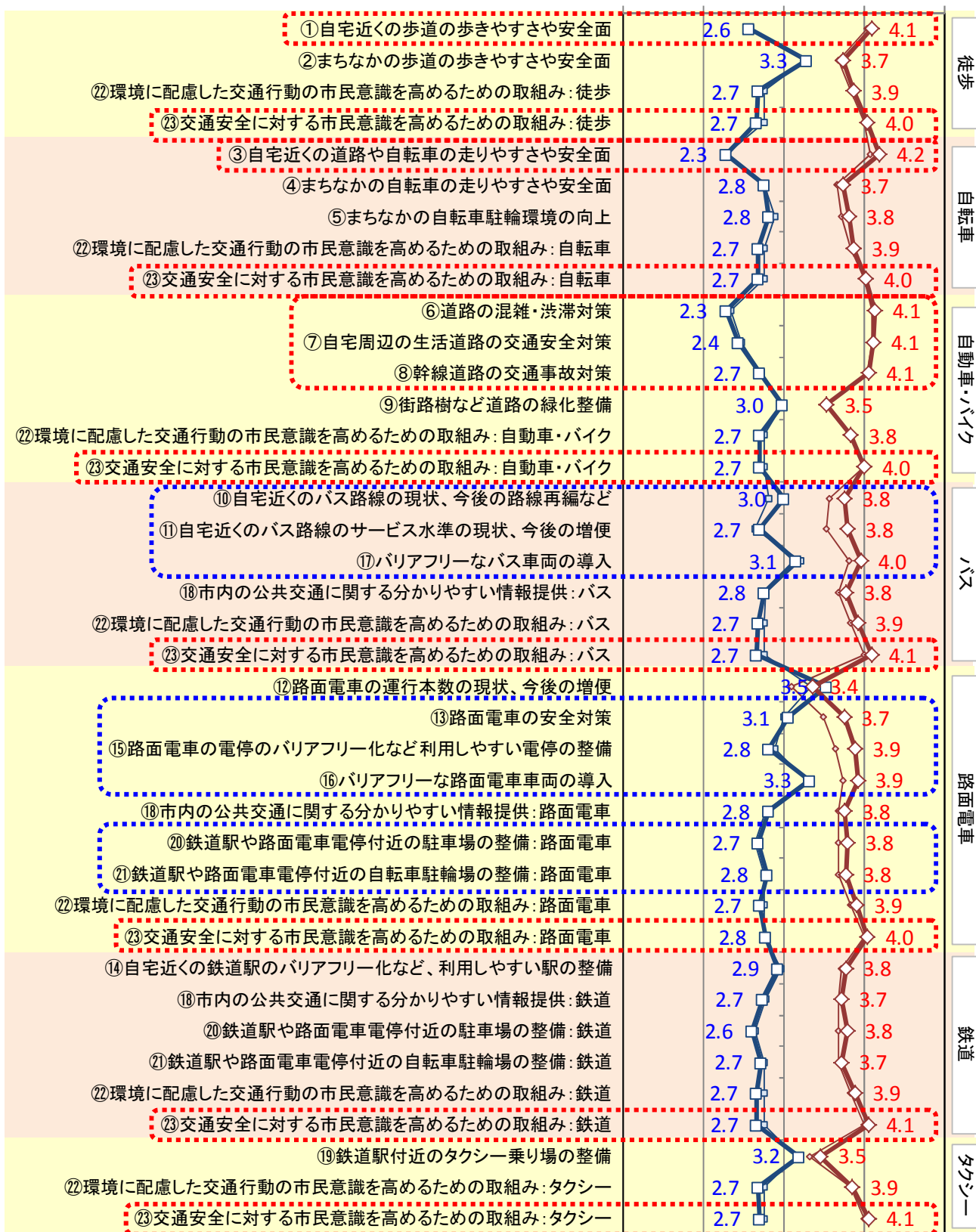
自宅近くの歩道、自転車の走りやすさや安全面、道路交通に関すること、交通安全に対する市民意識向上などは、現状の満足度が比較的 low、重要度は高くなっています。

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)

—□— 満足度【全回答者】 —◇— 重要度【全回答者】
—□— 満足度《各交通手段の利用者》 —◇— 重要度《各交通手段の利用者》

 重要度の評価が 4.0 以上の施策
 全回答者より利用者の重要度の評価が大きい施策

満足度・重要度の評価点



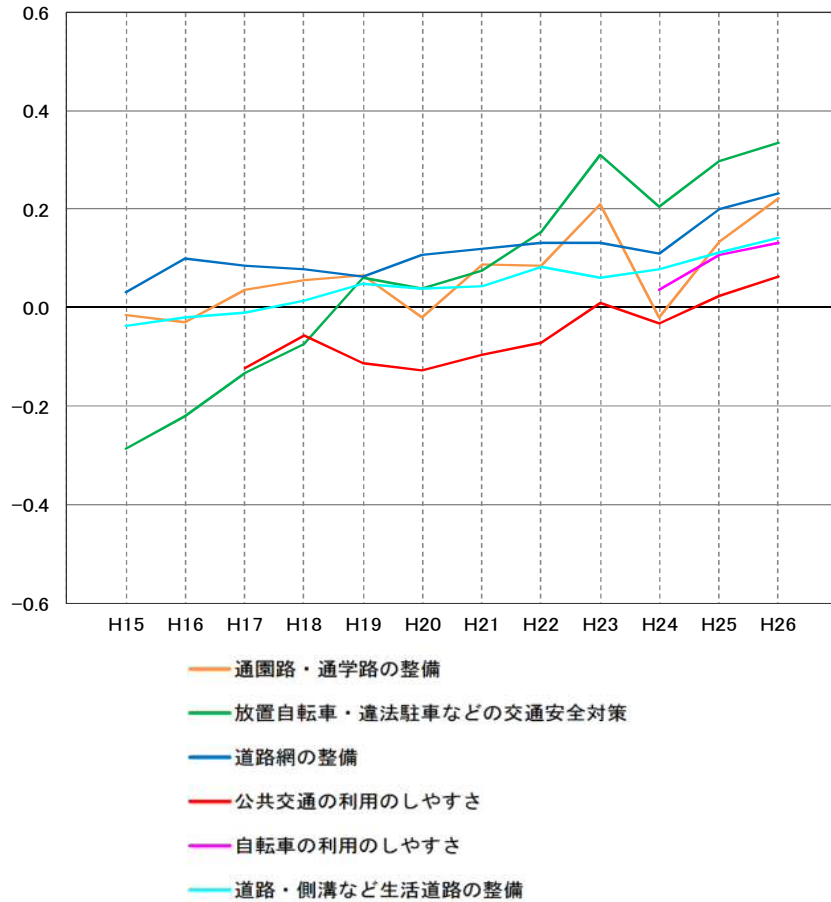
資料：市民アンケート調査（平成 26 年 9 月実施）

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、評価点は向上しつづけます。

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」として分析し

※平均点による満足度の評価(凡例)



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、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。

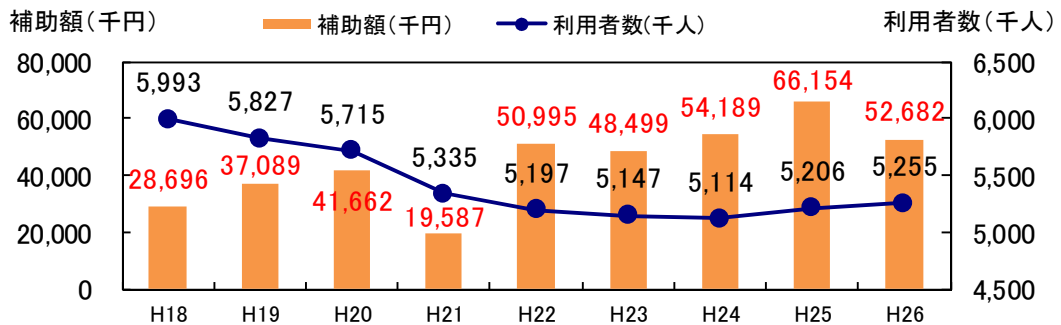
■ 課題 1 2 : 公共交通の維持・活性化に対する行政の関与

- 公共交通を維持・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と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)

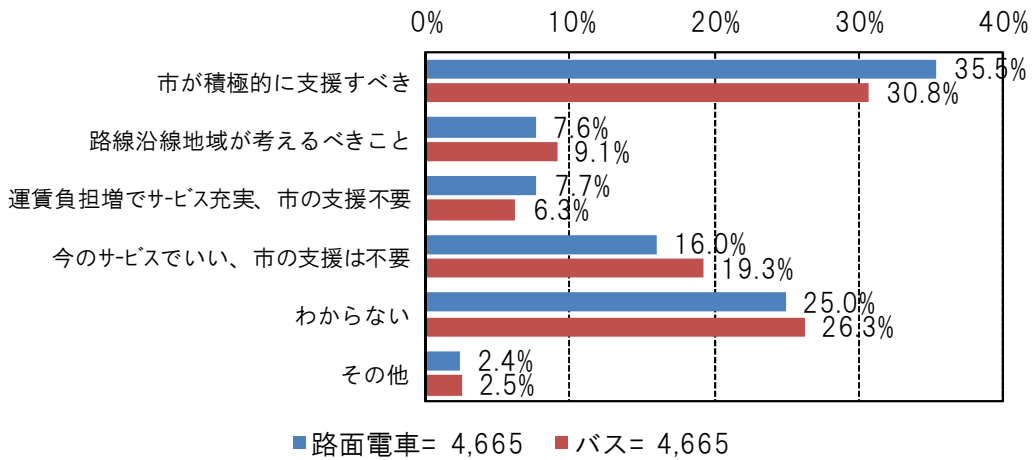


資料：豊橋市

図 113 豊橋市のバスに対する補助金の推移

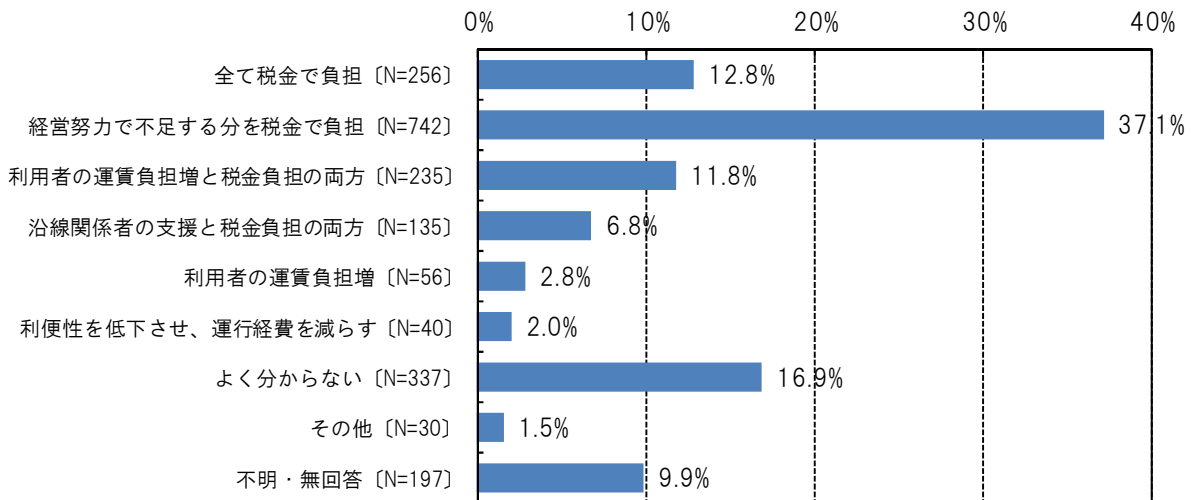
② 公共交通の維持・活性化に関する行政関与の市民意識

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