

豊橋市の現状

(追加項目の整理)

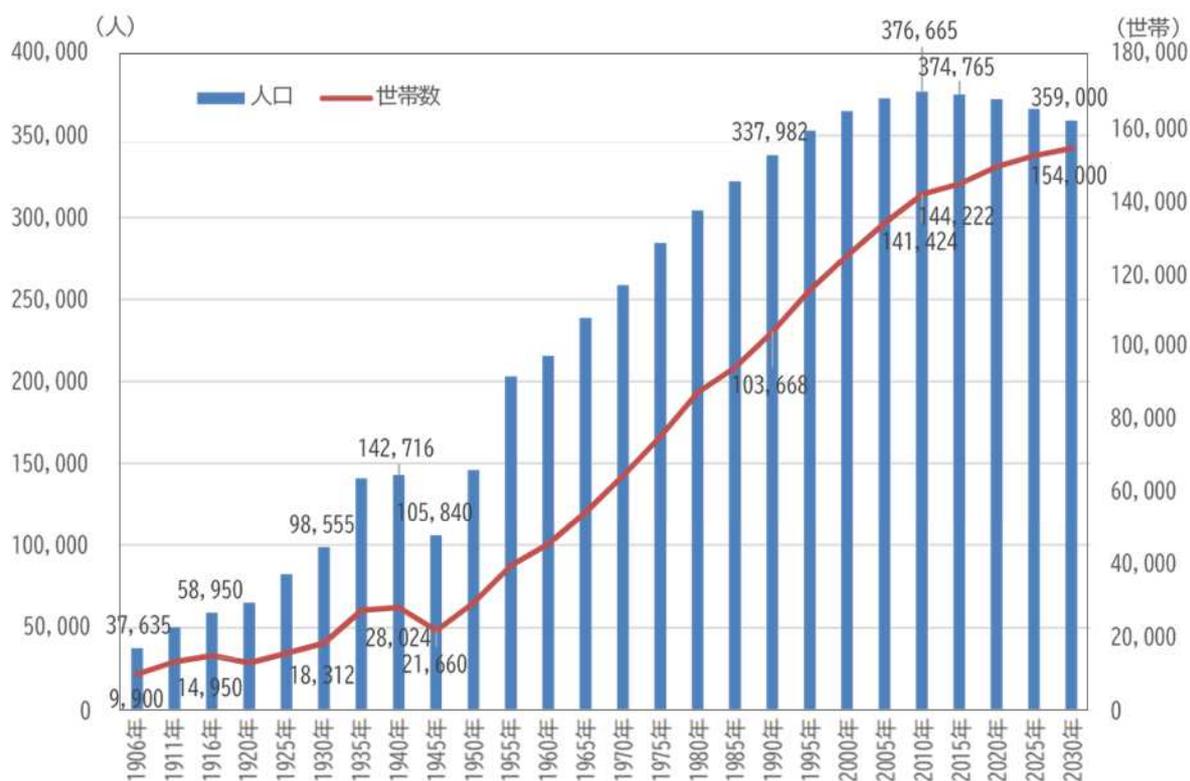
	整理項目	前回 整理内容	今回追加 整理内容
人口動向	人口	○	
	流出入人口	○	
	市街化区域・DID 地区の変遷	○	
環境	二酸化炭素排出状況		○
	交通機関ごとの特徴		○
健康	国民医療費の状況		○
	健康と運動		○
観光	観光入込客数	○	
道路交通	自動車交通量・混雑度		○
	渋滞状況	○	
	自動車保有台数	○	
	高齢運転者の当事者数	○	
	事故件数・類型		○
人の移動	人の移動状況 (PT 速報値)		○
自転車	自転車事故件数		○
	駐輪場の利用状況		△
	自転車利用特性・利用促進の方策		△
	自転車通行空間の整備状況		○
	自転車の利用しやすさ		○
	自転車の安全な利用	○	
	自転車損害賠償保険等に参加しない理由	○	
徒歩	歩道の整備状況		△
	通園路・通学路の整備の満足度		○
駐車場	中心市街地内の駐車場		○
	市内の P & R 駐車場・C & R 駐輪場		○
公共交通	利用者数	○	
	「地域生活」バス・タクシーの概要		○
各種満足度		○	
隣接市の将来計画に基づく豊橋市の位置づけ			○

1.1 人口動向	1
1.2 環境	5
1.3 健康	6
1.4 観光	10
1.5 道路交通	11
1.6 人の移動状況	15
1.7 自転車	17
1.8 徒歩	20
1.9 駐車場	21
1.10 公共交通	23
1.11 各種満足度	28
1.12 隣接市の将来計画に基づく豊橋市の位置付け	30

1.1 人口動向

(1) 人口の推移

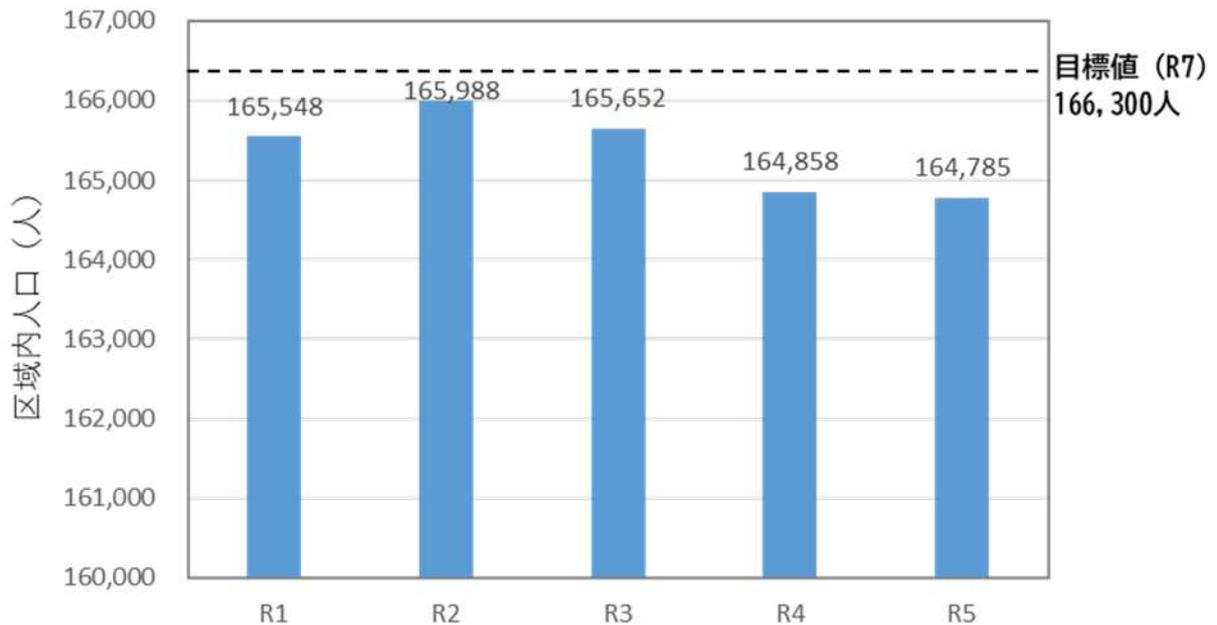
- 本市の人口は2010（平成22）年に376,665人でピークとなり、その後、減少し続けている。また、自然動態や社会動態といった人口変動の状況を踏まえ、将来人口を推計すると、2030（令和12）年に359,000人まで減少する見込みとなっている。本市の将来世帯数を推計すると、2030（令和12）年に154,000世帯にまで増加し、1世帯当たりの人員は2.3人にまで減少する見込みとなっている。



資料：豊橋市

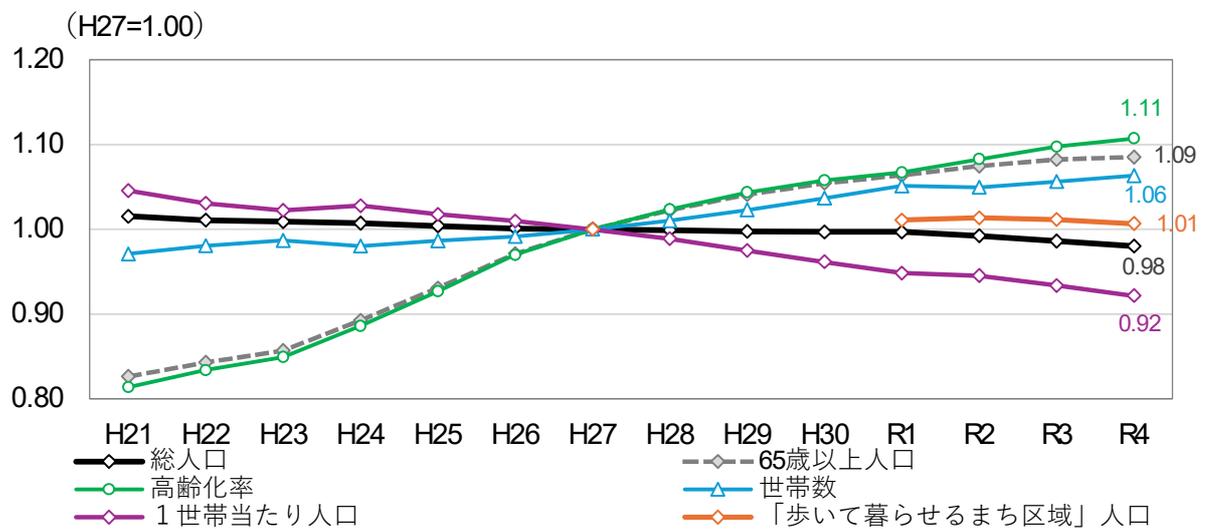
図1 豊橋市の人口・世帯数の推移と推計（R2以降は推計値）

- 歩いて暮らせるまち区域の人口は、令和2年度より減少しており、令和7年度の目標値166,300人と差が開いている。



資料：豊橋市

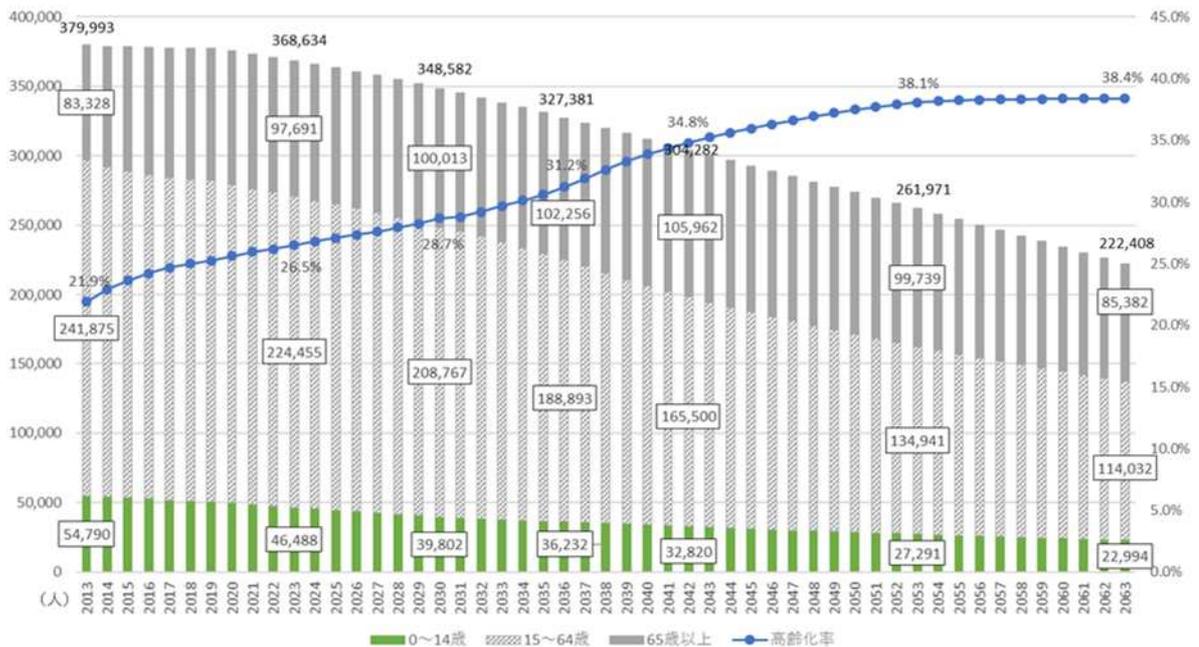
図2 歩いて暮らせるまち区域の人口推移



資料：豊橋市統計書より作成

図3 人口等の伸び率 (H27=1.00)

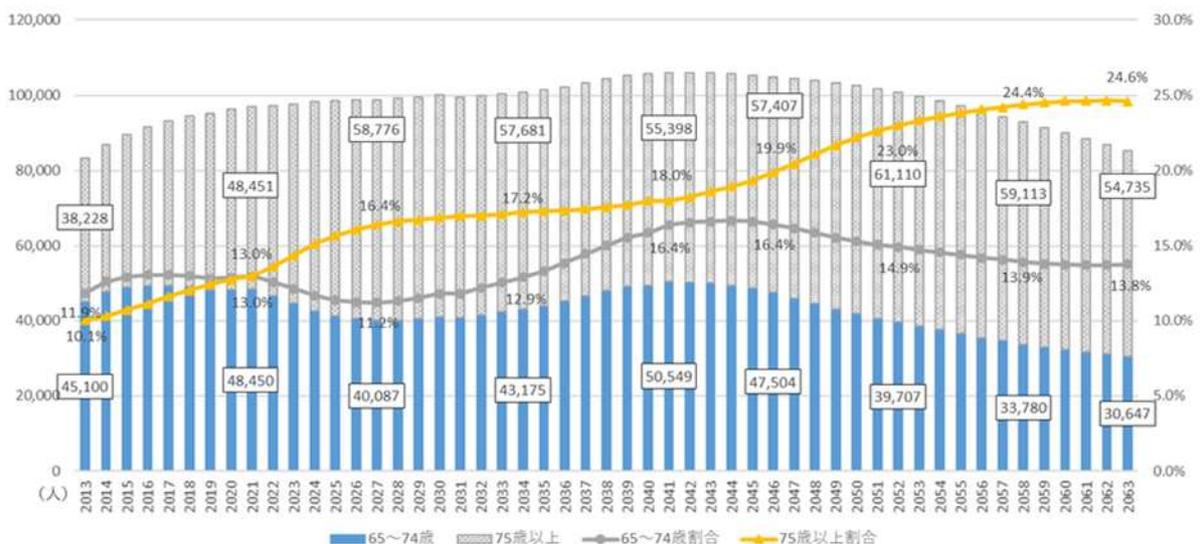
- 高齢者人口（老年人口）は2042（令和24）年にピークを迎えた後、徐々に減少する見込みであるが、0～14歳の年少人口及び15～64歳の生産年齢人口が減少し続けることが影響し、高齢化率は増加することが見込まれている。



※令和4年（2022年）10月1日を基準日として、住民基本台帳（外国人を含む）人口を使用し推計
資料：東三河広域連合

図4 年齢3区分人口及び高齢化率の推移と推計

- 2021（令和3）年を境に後期高齢者割合が前期高齢者割合を上回り、前期高齢者数は2041年（50,549人）、後期高齢者は2052年（61,110人）にピークを迎える。団塊世代及び団塊ジュニア世代が後期高齢者に移行するタイミングで、それぞれの割合が大きく波打つ形状を描く。

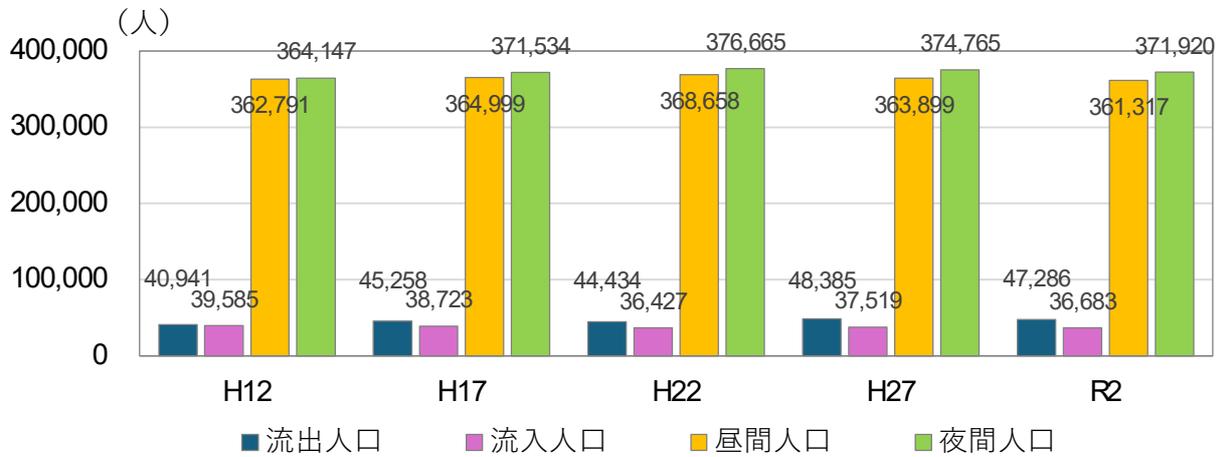


※令和4年（2022年）10月1日を基準日として、住民基本台帳（外国人を含む）人口を使用し推計
資料：東三河広域連合

図5 高齢者人口2区分の推移と推計

(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年から令和2年にかけて、大きくなっている。

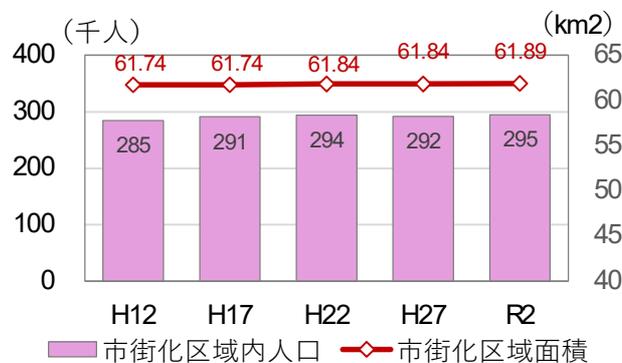


資料：国勢調査

図6 流出人口の推移

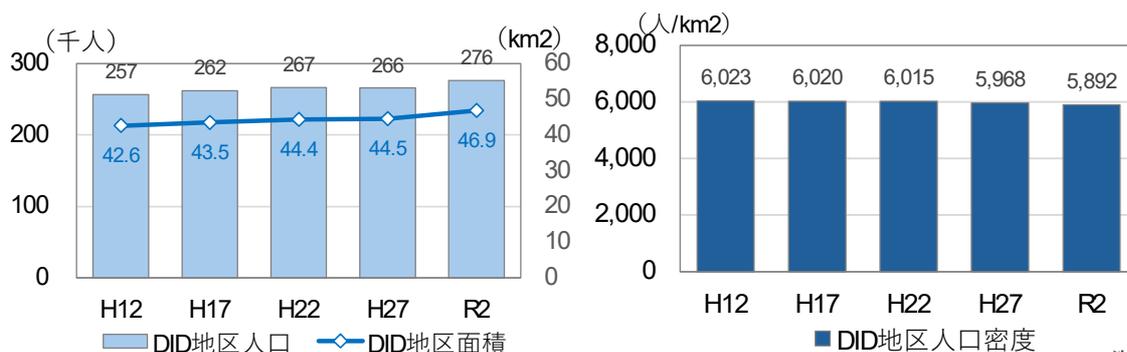
(3) 市街化区域・D I D地区の変遷

- 市街化区域は61.84 k m²で、市域全体 (261.35 k m²) の約24%である。
- D I D地区の面積と人口は微増傾向にあるが、人口密度が減少傾向にある。
- 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74%を占めている。



資料：豊橋市

図7 市街化区域の人口と面積の推移



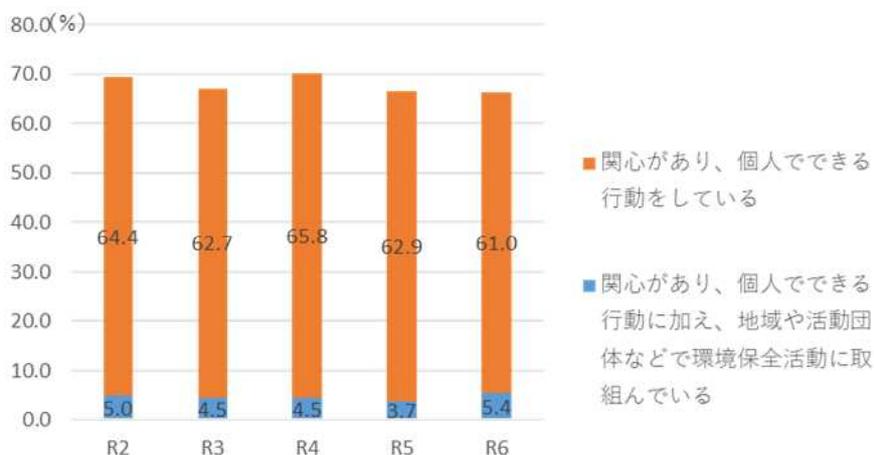
資料：豊橋市

図8 D I D人口と面積の推移

1.2 環境

(1) 環境に対する市民意向

- ごみ減量や節電、リサイクル、自然保護活動など市民の環境問題への関心については、令和2年度から横ばいであり、約70%の人が関心をもって行動している。

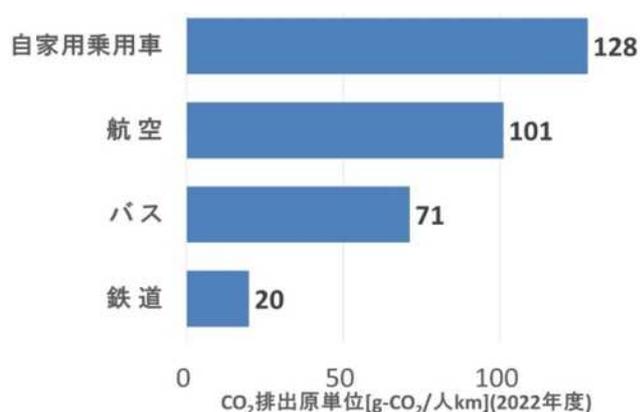


資料：豊橋市

図9 市民の環境問題への関心

(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。
- 自動車は1台あたりの輸送人数が少ないため、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：国土交通省ホームページ

図10 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

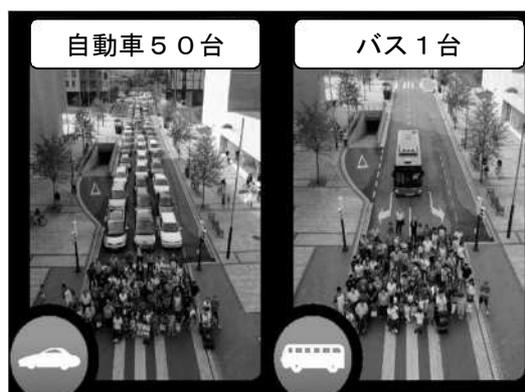
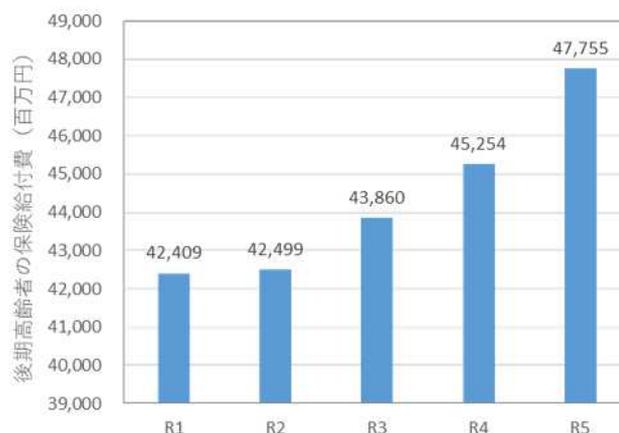


図11 50人が利用する場合の自動車とバスの占有台数イメージ

1.3 健康

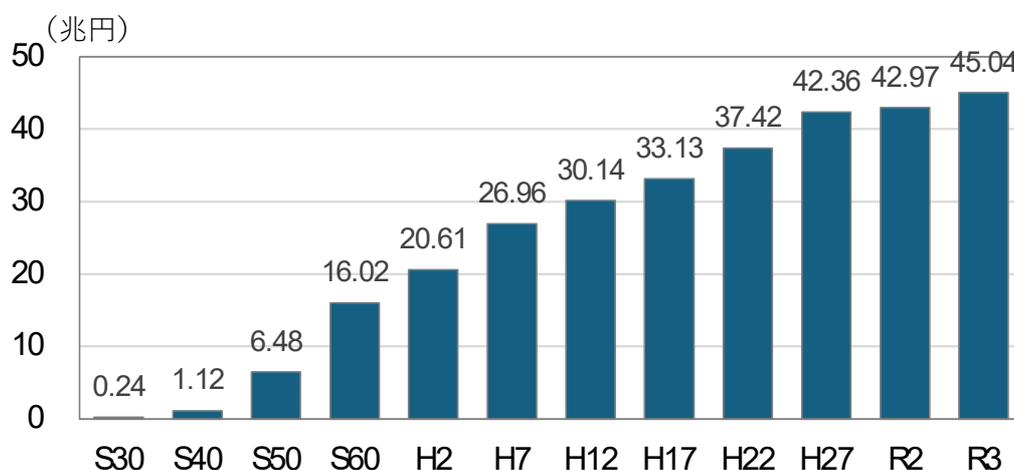
(1) 国民医療費の状況

- 高齢化の進展などによって国民医療費は年々伸び続け、令和3年度の医療費は約45兆円となっている。
- 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。
- 本市の後期高齢者の保険給付費(医療費のうち、患者負担分を除いた保険者の支出分等)は、増加している。



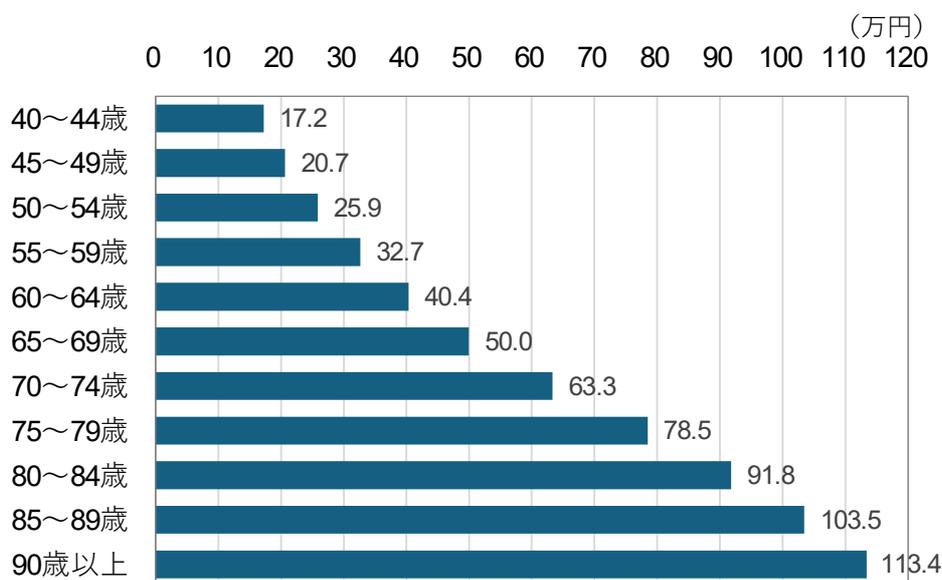
資料：豊橋市

図12 後期高齢者の保険給付費推移



資料：国民医療費の概況（厚生労働省）

図13 国民医療費の推移

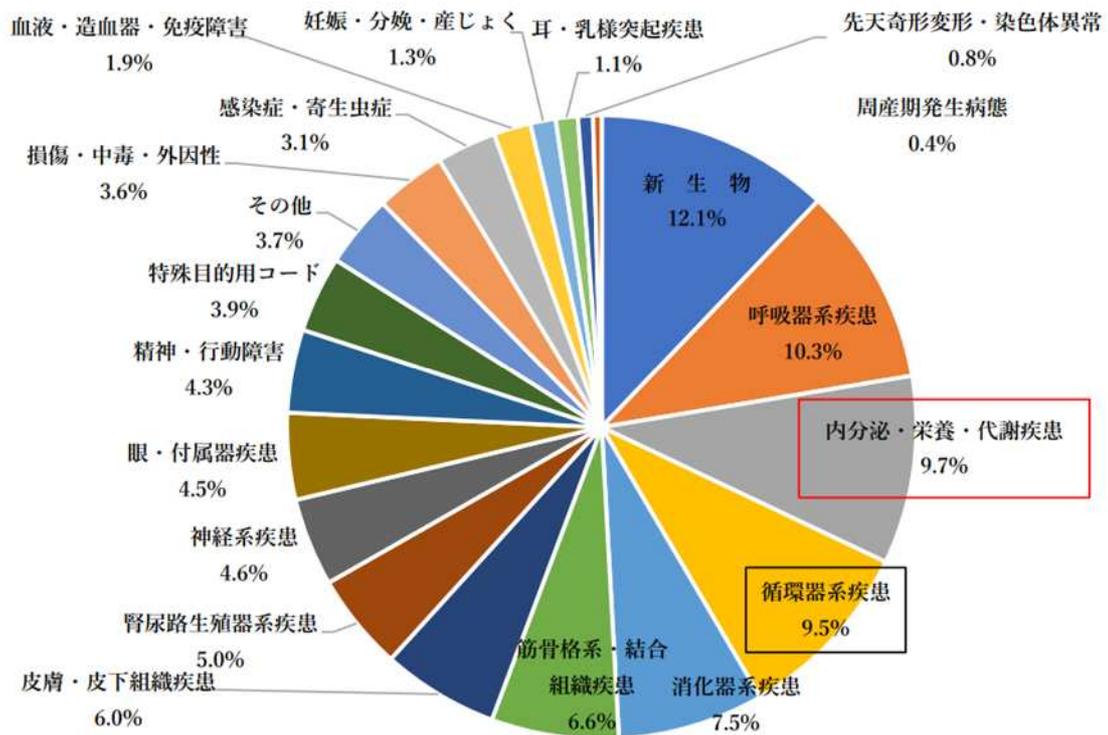


資料：令和3(2021)年度 国民医療費の概況（厚生労働省）

図14 令和3年度の年齢階級別1人あたり医療費

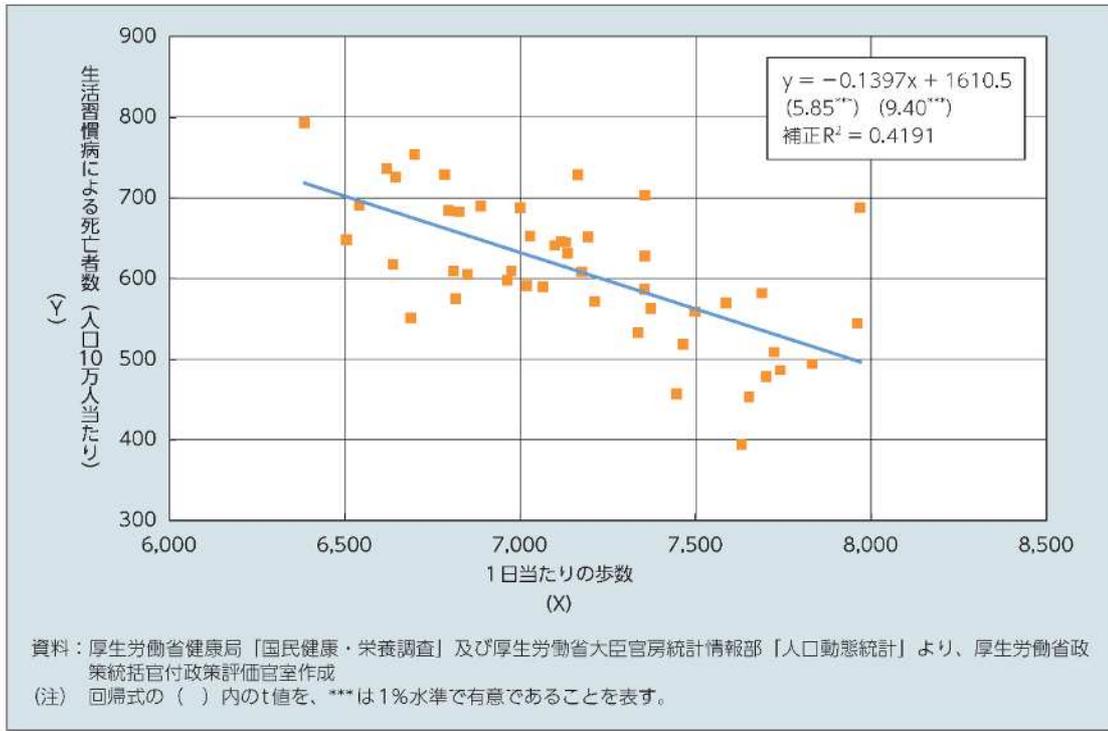
(2) 健康と運動

- 日本における生活習慣病による医療費は、内分泌・栄養・代謝が9.7%、循環器が9.5%であり、医療費全体の約2割を占める。
- 1日当たりの歩数など身体活動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。
- 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。



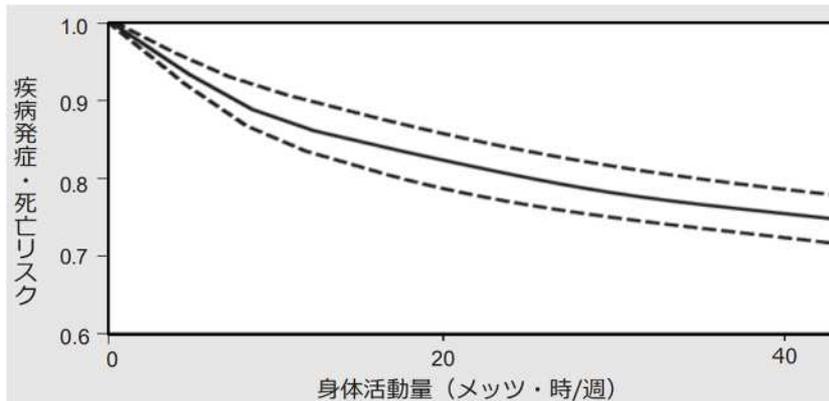
資料：令和3年度 生活習慣関連疾患の動向に関する調査（令和5年6月、健康保険組合連合会）

図15 令和3年度 疾病19分類別医療費構成割合



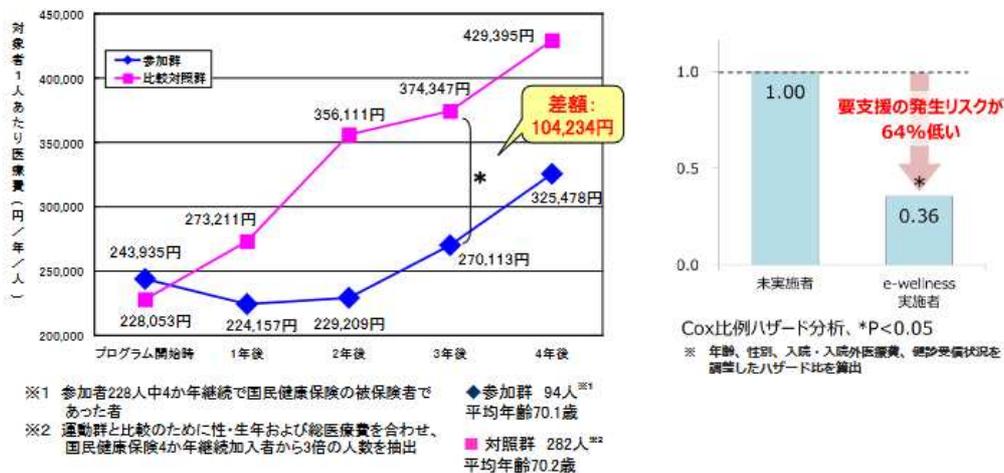
資料：平成26年版厚生労働白書

図16 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：厚生労働省資料

図17 身体活動量と生活習慣病発症・死亡リスクとの関係

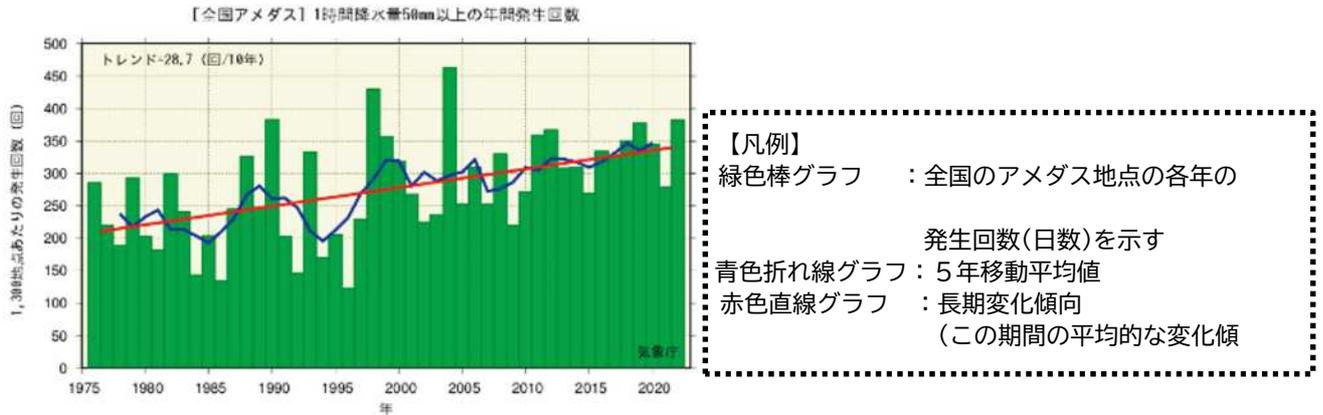


資料：令和5年度 Sport in Life 推進プロジェクトスポーツ実施率の向上に向けた総合研究事業報告書

図18 新潟県見附市における健康運動教室の社会保障費適正化効果の分析結果

1.4 災害

- 洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数が全国的に増加している。
- 豊橋市でも近年豪雨被害が発生しやすくなっており、令和5年6月大雨では、鉄道施設やタクシー車両が冠水や水没等により故障し被害を受けた。



資料：令和5年版防災白書

図19 1時間降水量50mm以上の年間発生回数の経年変化



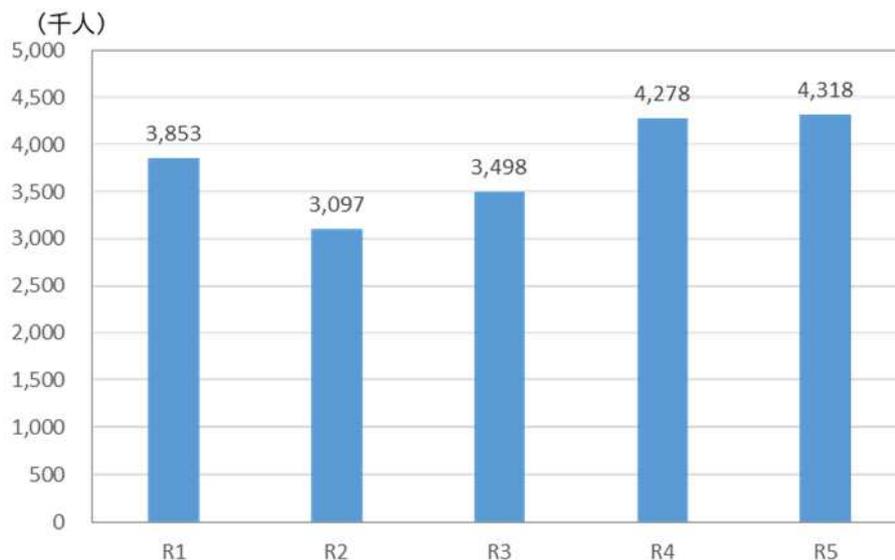
▲前芝町の様子(ドローン飛行隊 RED GOBLINS 撮影)

資料：豊橋市 令和5年6月大雨の記録

図20 被害の状況

1.5 観光

- 観光入込客数は年間300万人を超えており、令和元年は385万人、令和2年は309万人、令和3年は349万人である。
- 令和3年の個別施設でみる観光入込客数は、道の駅「とよはし」が約220万人/年と最も多く、次いで豊橋総合動植物公園が約93万人/年と多くなっている。



資料：豊橋市

図 2 1 観光入込客数の推移、観光レクリエーション利用者統計

観光レクリエーション利用者統計（令和3年）

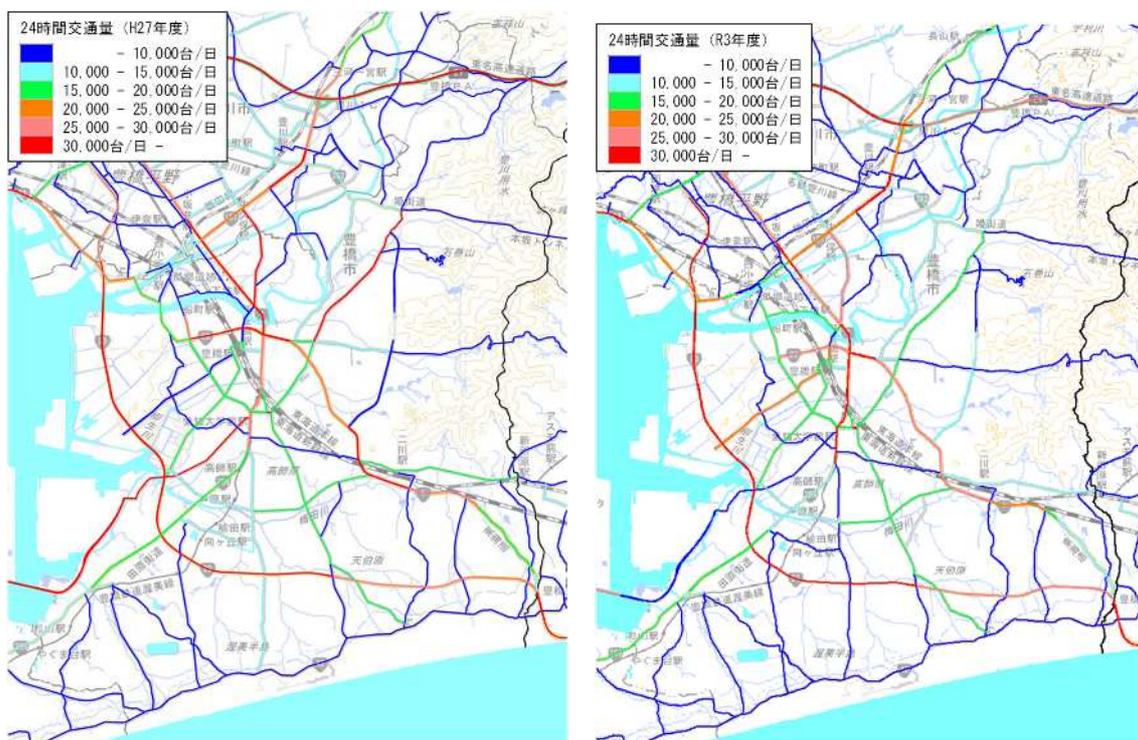
観光レクリエーション 資源・施設名	利用者数 (年間)	分類
さくらまつり	20,000	行事・催事
花しょうぶまつり(賀茂しょうぶ園)	40,000	
東観音寺	840	神社・仏閣
普門寺	18,000	
吉田城	24,342	名所・旧跡等
豊橋総合動植物公園	935,392	公営公園等
二川宿本陣資料館	20,093	公営博物館 ・資料館等
美術博物館	99,998	
視聴覚教育センター・地下資源館	76,561	海岸遊覧等
葦毛湿原	49,855	山・谷川・湖等
道の駅「とよはし」	2,213,084	その他
計	3,498,165	

(単位：人、人泊)

1.6 道路交通

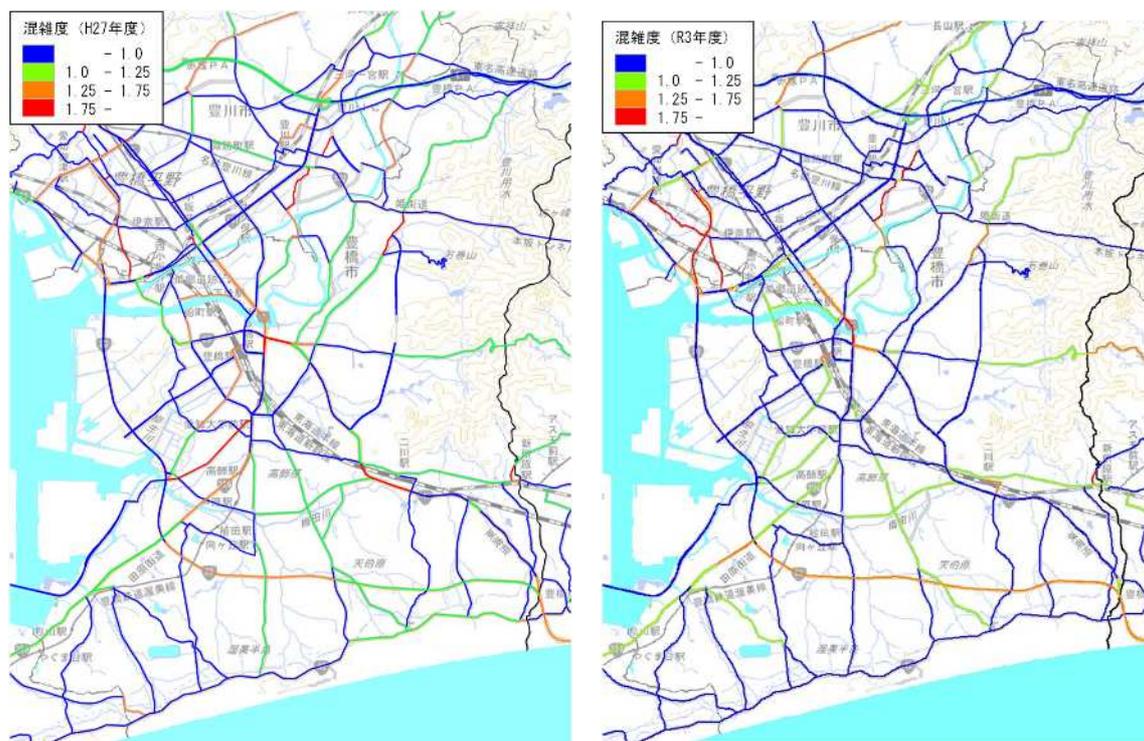
(1) 自動車交通量・混雑度

- 自動車交通量の混雑状況は、平成27年度及び令和3年度と比較すると、特に豊橋駅周辺の路線において、令和3年度に混雑度が1.0を下回る路線が多くなっている。
- 主な渋滞箇所と渋滞区間は、豊橋駅を中心や幹線道路に集中している。



出典：道路交通センサス（平成27年度・令和3年度）

図22 交通量



混雑度

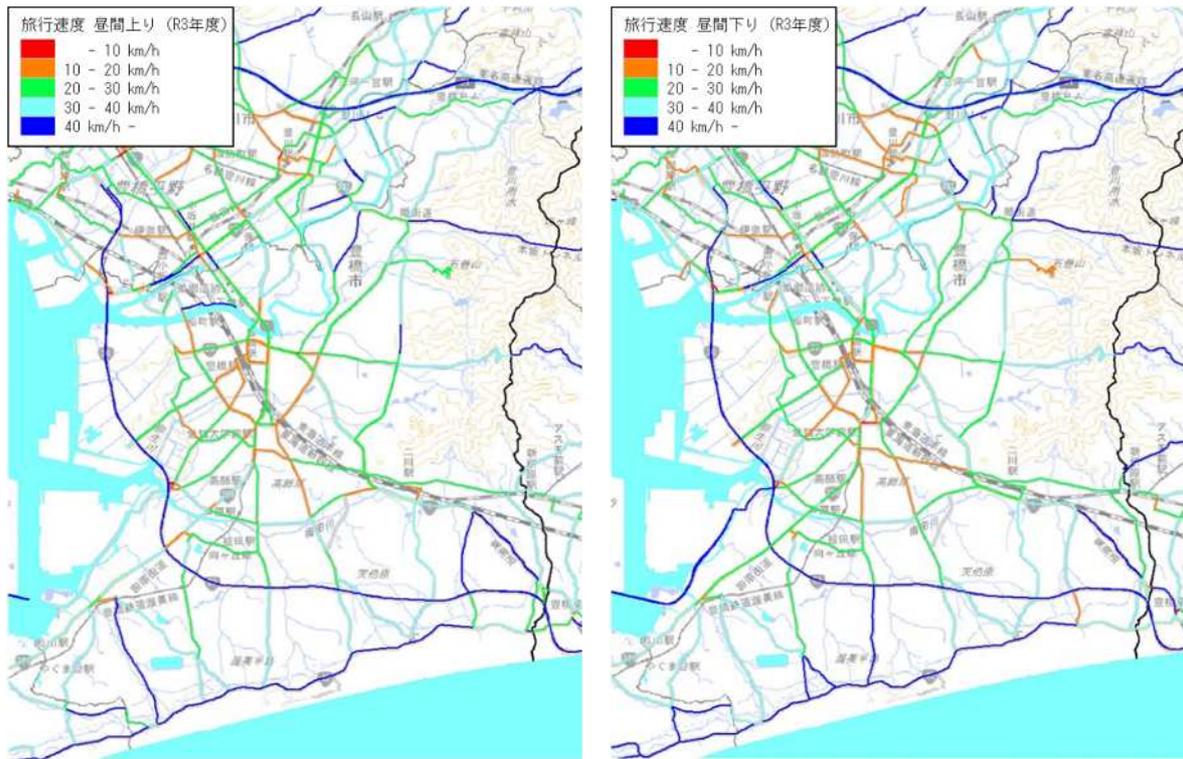
- 1.0未満：混雑することなく円滑に走行可能
- 1.0～1.25：混雑する可能性のある時間が1～2時間
- 1.25～1.75：混雑する時間帯が加速度的に増加
- 1.75以上：慢性的な混雑が発生する状況

出典：道路交通センサス（平成27年度・令和3年度）

図23 混雑度

(2) 旅行速度

- 旅行速度は、豊橋駅周辺では20km/hを下回る区間が多いものの、それ以外の多くの路線は20km/hを上回っている。

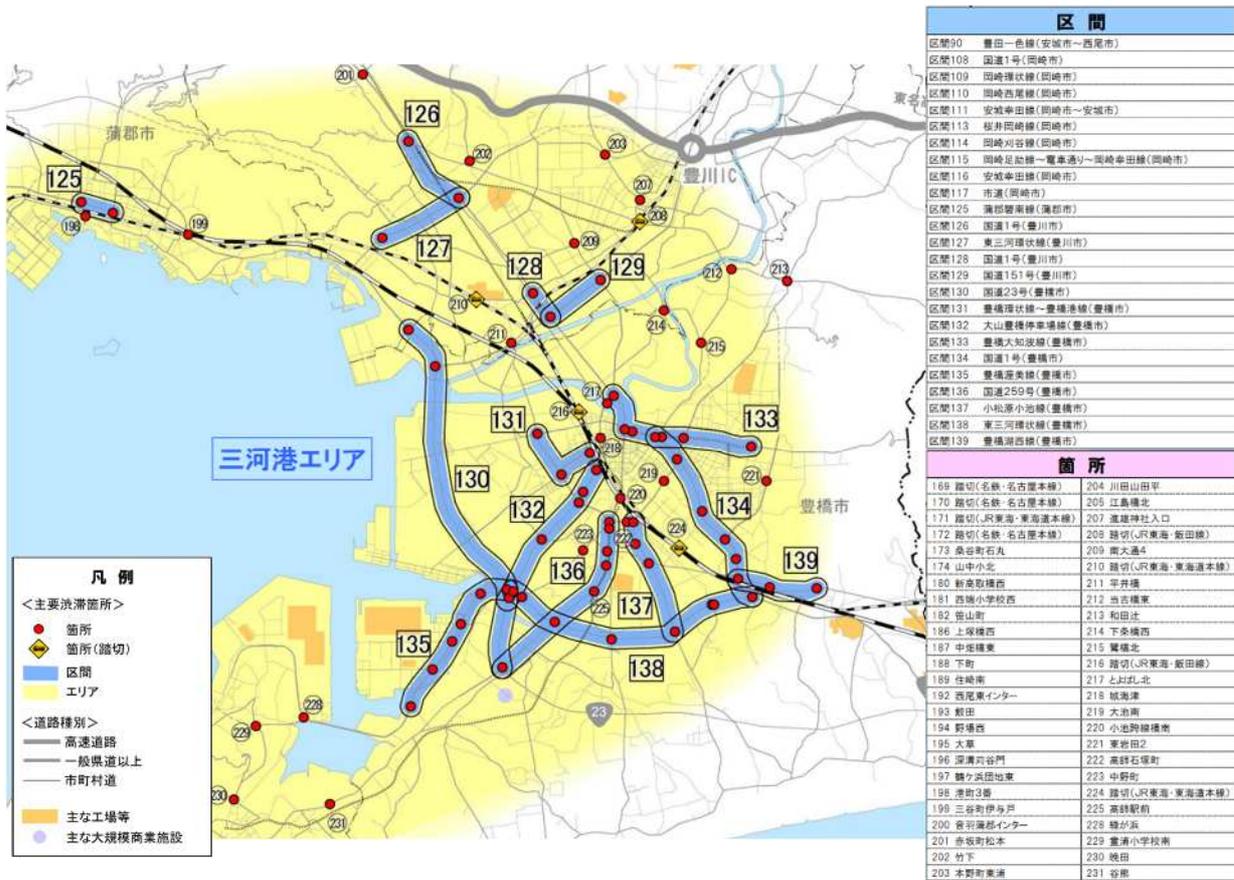


出典：道路交通センサス（平成27年度・令和3年度）

図24 旅行速度

(3) 渋滞状況

- 市内の主な渋滞箇所と渋滞区間は、豊橋駅を中心とした市の中心部とその周辺に集中している。



【定義】

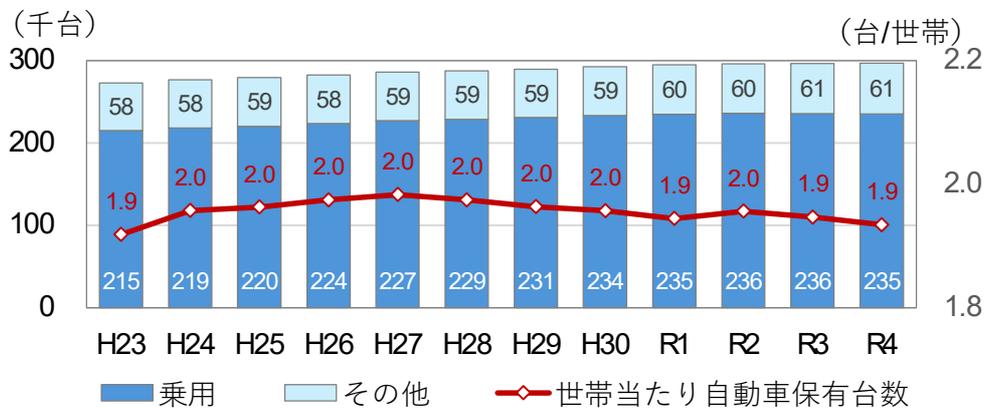
- 主要渋滞箇所：ピーク時旅行速度 20 km/h 以下（概ね信号待ち 2 回以上）
- 箇所：単独で主要渋滞箇所を形成
- 区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
- エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会（令和 5 年 8 月 10 日時点）

図 2 5 市内の主要渋滞箇所

(4) 自動車保有台数の推移

- 保有台数の総数は微増の状況にあり、そのうち約 8 割を示す乗用車については令和元年頃より横ばいとなっている。

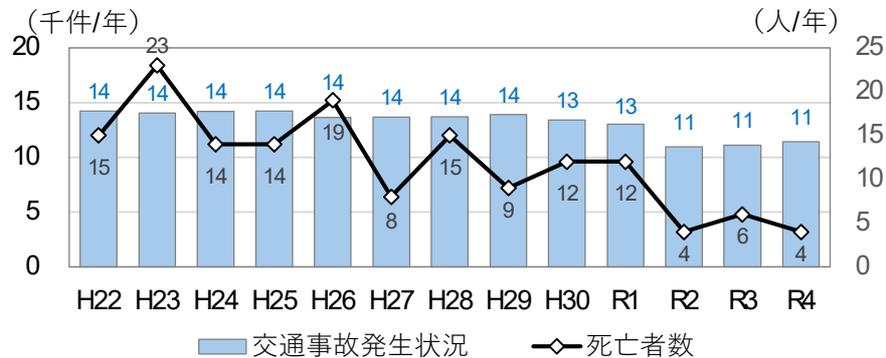


資料：豊橋市

図 2 6 自動車保有台数の推移

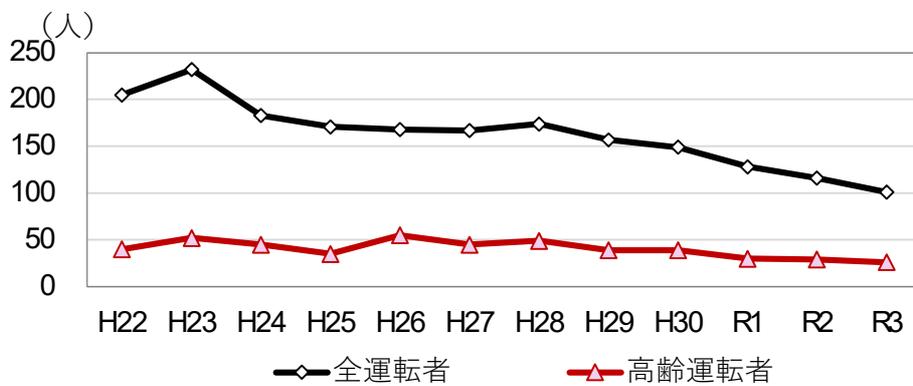
(5) 交通事故の発生状況

- 市内全体および県内の交通事故の発生は減少傾向にあるものの、県内においては高齢運転者の交通事故は横ばい傾向にある。
- 人対車両、自転車対車両で全体の約3割を占める。



資料：豊橋市

図 27 市内の交通事故の発生状況



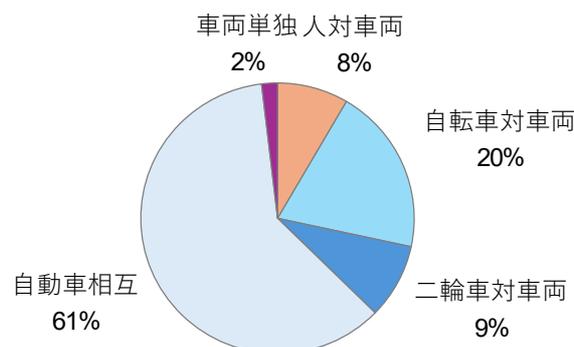
資料：愛知県警

図 28 県内の高齢運転者の事故当事者数の推移

表 1 市内の年齢区分別人身事故〔令和5年〕

	死者数	傷者集	計	割合
子ども(15歳以下)	0	84	84	7%
若者(16～24歳)	1	209	210	17%
一般(25～64歳)	2	781	783	62%
高齢者(65歳以上)	3	188	191	15%
計	6	1,262	1,268	100%

資料：豊橋市



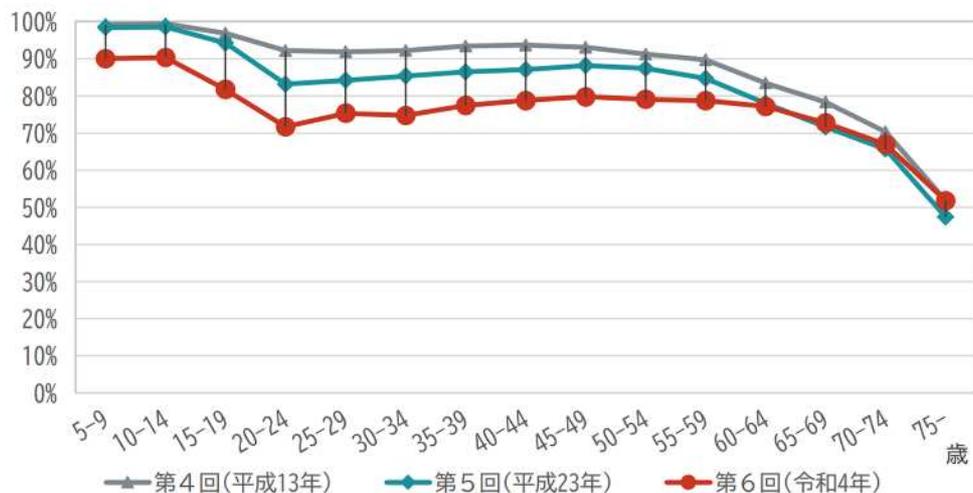
資料：豊橋市

図 29 市内の交通事故類型〔令和4年〕

1.7 人の移動状況

(1) トリップ数の変化

- 外出率は第5回調査（平成23年）と比べ、81.4%から74.1%に低下している。
- 年齢階層別の外出率は、第5回調査（平成23年）と比べ64歳以下の各年齢階層で減少している。特に20～24歳で大きく減少している。



※第4回調査の圏域で集計

資料：中京都市圏パーソントリップ調査速報結果

図30 年齢階層別外出率の推移（平日）

- 代表交通手段別のトリップ数の推移をみると、すべての交通手段のトリップ数が減少している。特に自動車トリップの減少が大きくなっている。



※第3回調査の圏域で集計

※第3回調査の圏域で集計

資料：中京都市圏パーソントリップ調査速報結果

図31 代表交通手段トリップ数の推移（平日）

- 平成 23 年から令和 4 年にかけて、自動車の分担率は約 7 ポイント減少しており、徒歩の分担率は約 2 ポイント増加している。

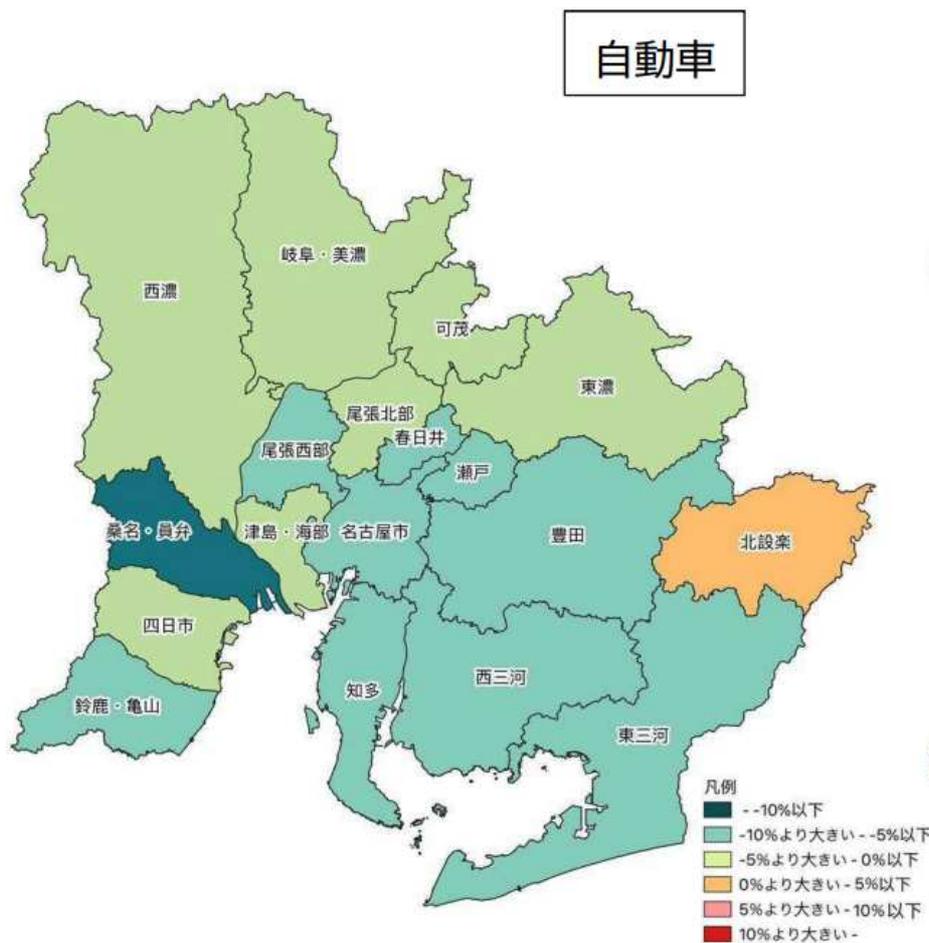


※第3回調査の圏域で集計

出典：第6回中京都市圏パーソントリップ調査速報結果

図 3 2 代表交通手段分担率の推移

- 豊橋市の位置する東三河地域の自動車分担率の変化をみると、5%以上低下している。



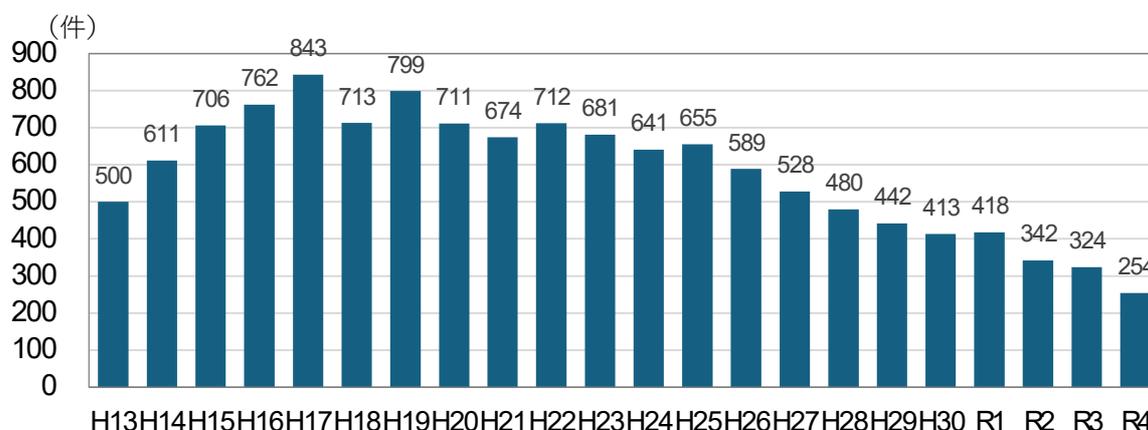
出典：第6回中京都市圏パーソントリップ調査速報結果

図 3 3 地域別にみた自動車分担率の推移（第 6 回調査/第 5 回調査）

1.8 自転車

(1) 自転車に関係する交通事故

- 自転車が当事者となる交通事故は減少傾向にあり、令和4年で254件まで減少している。
- 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。

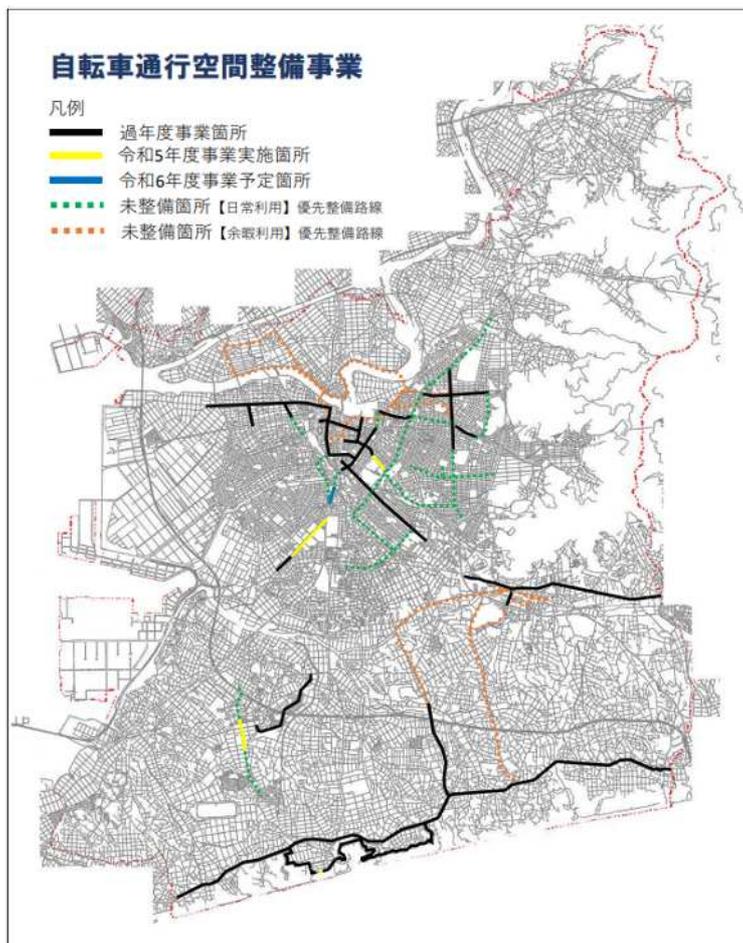


資料：豊橋市交通安全計画および豊橋市ホームページ（豊橋警察署）

図3 4 自転車が当事者となる交通事故件数の推移

(2) 自転車通行空間の整備状況

- 自転車通行空間の整備状況を見ると、市街地を中心に整備を進め、優先整備路線は計画延長113.6kmのうち55.6km整備しており、整備率は約50%となっています。

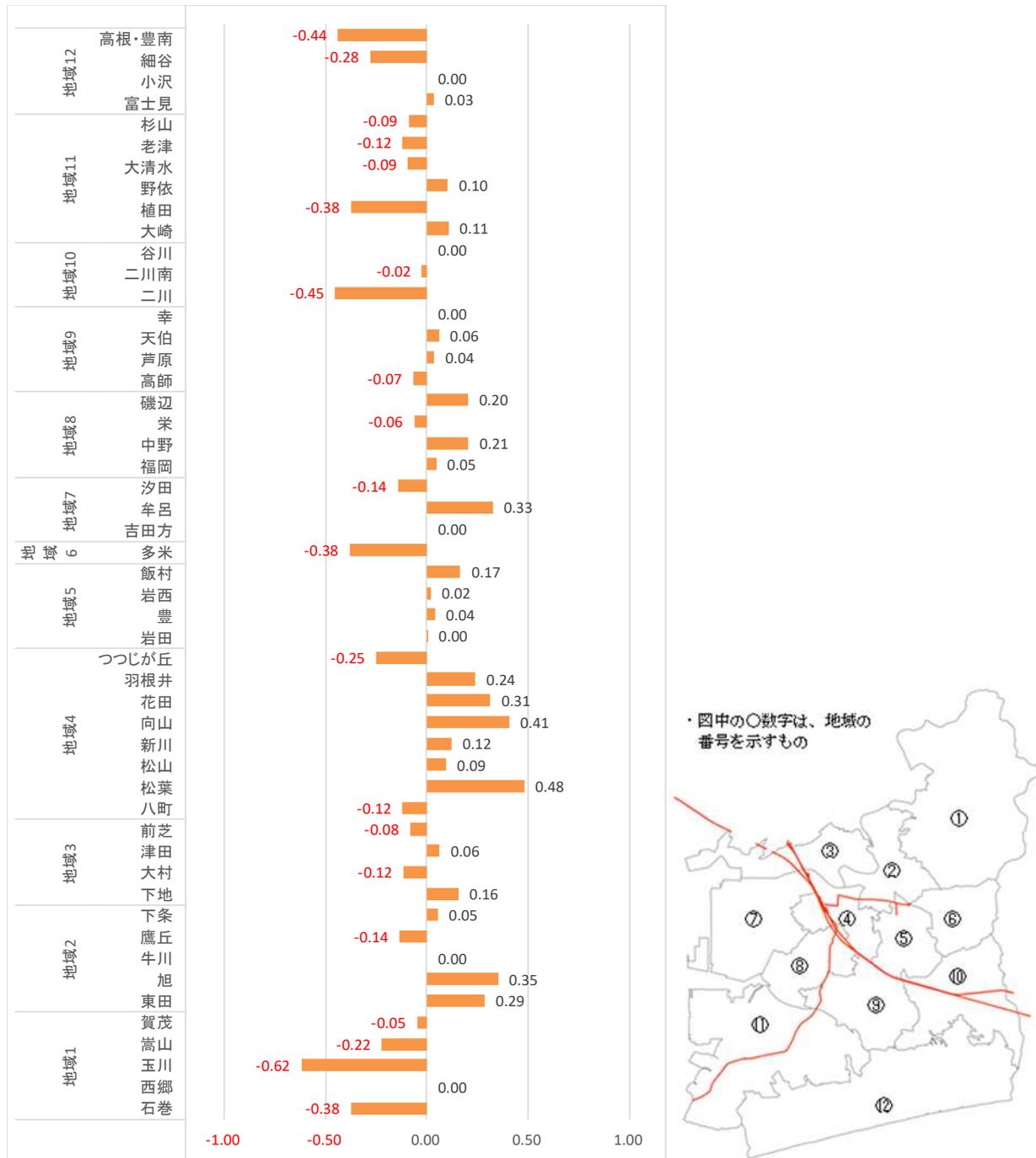


資料：豊橋市

図4 1 自転車通行空間の整備状況

(3) 自転車の利用しやすさ

- 自転車の利用しやすさの満足度を小学校区別にみると、豊橋駅周辺を含む地域 4・5 はほぼすべての小学校区で満足度がプラスとなっている一方、郊外部の地域 1 はほぼすべての小学校区で満足度がマイナスとなっている。

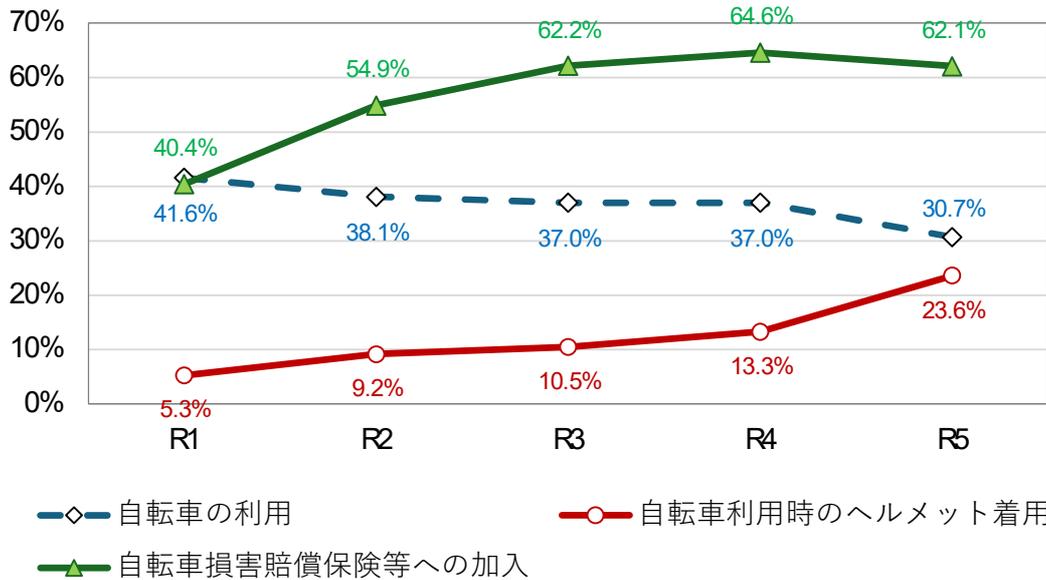


資料：令和5年度豊橋市市民意識調査

図42 自転車の利用しやすさ

(4) 自転車の安全な利用

- 自転車の利用割合は、年々減少傾向にある。一方、自転車利用時のヘルメット着用は増加傾向にあるが、自転車損害賠償保険等への加入は令和4年で頭打ちになっている。

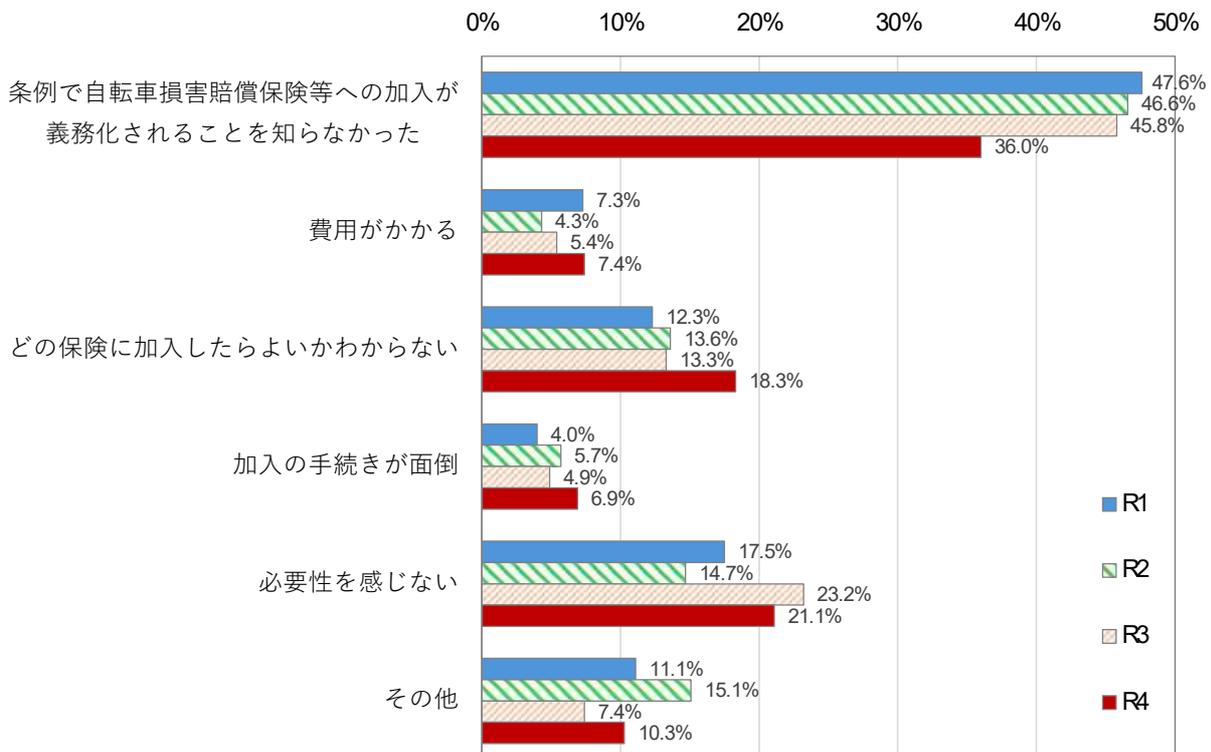


資料：令和5年度豊橋市市民意識調査

図4-3 自転車のヘルメット着用と損害賠償保険等への加入

(5) 自転車損害賠償保険等に加入しない理由

- 自転車損害賠償保険等に加入しない理由について、「条例で自転車損害賠償保険等への加入が義務化されることを知らなかった」が最も多いものの、割合は減少傾向にある。「必要性を感じない」、「どの保険に加入したらよいかわからない」の割合も多い。



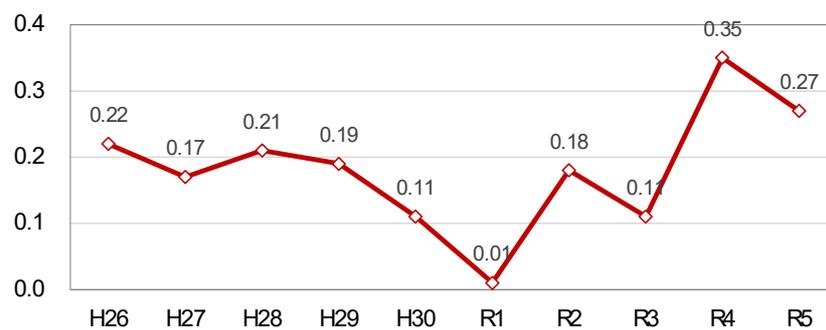
資料：令和4年度豊橋市市民意識調査

図4-4 自転車損害賠償保険等に加入しない理由

1.9 徒歩

(1) 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。



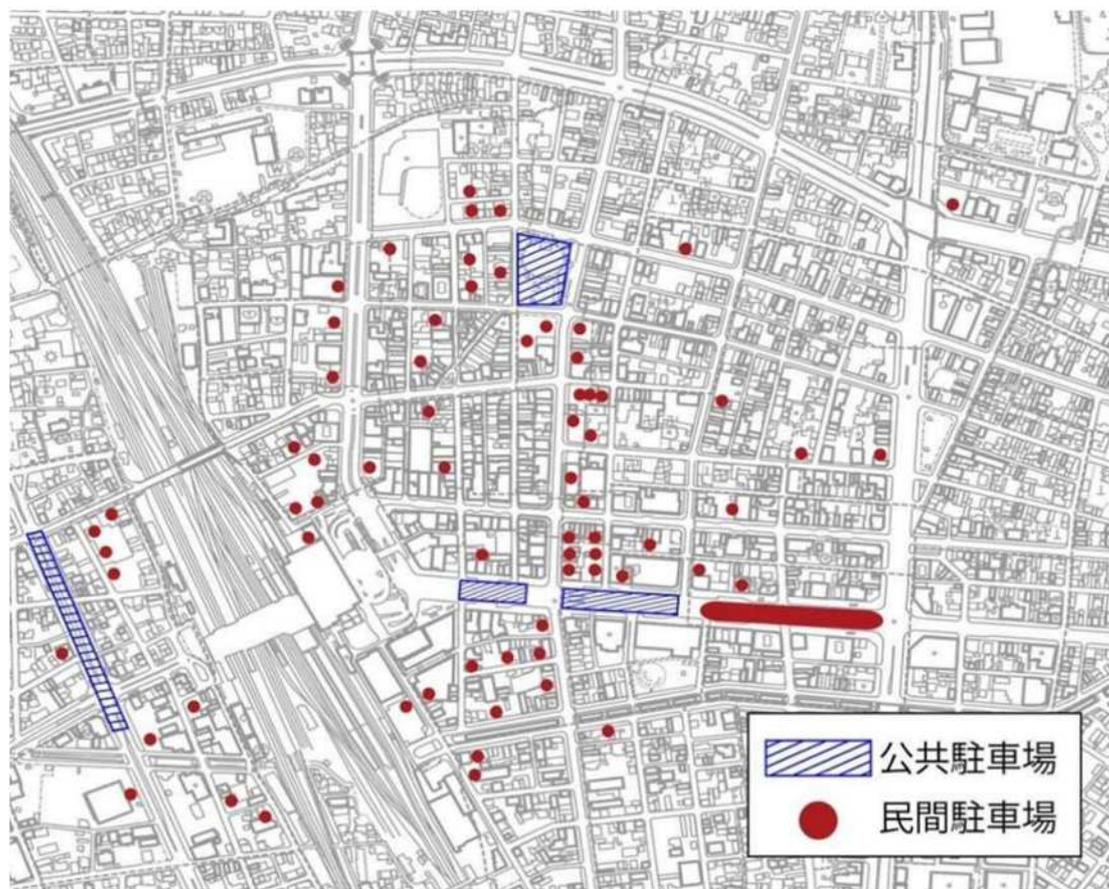
資料：令和5年度豊橋市市民意識調査

図4-5 「通園路・通学路の整備」の市民満足度評価

1.10 駐車場

(1) 中心市街地内の駐車場

- 中心市街地の主な時間貸し有料駐車場は、2020（令和2）年3月末時点で、公共・民間あわせ128か所、総収容台数は約4,800台となっており、中心市街地の駐車台数は充足していると考えられます。
- なお、近年、民間駐車場では料金やサービス面での競争がみられるようになってきています。



※掲載の駐車場は共通駐車券参加駐車場

資料：豊橋市中心市街地活性化基本計画 2021-2025

図4-6 中心市街地付近の駐車場

(2) 市内のP & R※1 駐車場・C & R※2 駐輪場

- 市内の鉄軌道駅には、一部を除き、行政及び交通事業者がP & R駐車場、C & R駐輪場を整備している。
- 市営P & R駐車場の合計収容台数は計482台である。
- 市営C & R駐輪場の合計収容台数は自転車計5,452台、原付1,217台、自動二輪29台である。

表2 市営P & R駐車場の収容台数

路線	最寄駅	駐車場名	収容台数	有料・無料	令和5年度利用実績	
					1日平均 利用台数	1日平均 回転率
JR線	豊橋（東口）	駅前大通公共駐車場（第1）	128台	有料	272台	2.1台
		駅前大通公共駐車場（第2）	130台	有料	465台	3.6台
		松葉公園地下駐車場	214台	有料	189台	0.9台
	二川	二川駅南口自転車等駐車場	10台	有料	7台	0.7台
計			482台	-	933台	1.9台

資料：豊橋市公共駐車場オープンデータ（令和3年4月1日現在）

表3 市営C & R駐輪場の収容台数

路線	最寄駅	駐車場名	収容台数			有料・無料	令和5年度利用実績	
			自転車	原付	自動二輪		1日平均 利用台数	1日平均 回転率
JR線	豊橋（東口）	豊橋駅東口自転車等駐車場 （駅前地下エリア）	3,300台	900台		有料	2,453台	0.6台
		豊橋駅東口自転車等駐車場 （城海津エリア）			14台	有料	10台	0.7台
		城海津跨線橋北	200台			無料	-	-
	豊橋（西口）	豊橋駅西口自転車等駐車場 （駅前地下エリア）	1,200台	100台		有料	865台	0.7台
		豊橋駅西口自転車等駐車場 （白河エリア）	268台	136台	15台	有料	292台	0.7台
		立花町牟呂用水沿線路上	150台			無料	-	-
	二川	二川駅南口自転車等駐車場 （西エリア）	289台	81台		有料	326台	0.9台
		二川駅南口自転車等駐車場 （東エリア）	45台			有料	30台	0.7台
	計			5,452台	1,217台	29台		3,976台

資料：豊橋市駐輪場オープンデータ（令和3年4月1日現在）

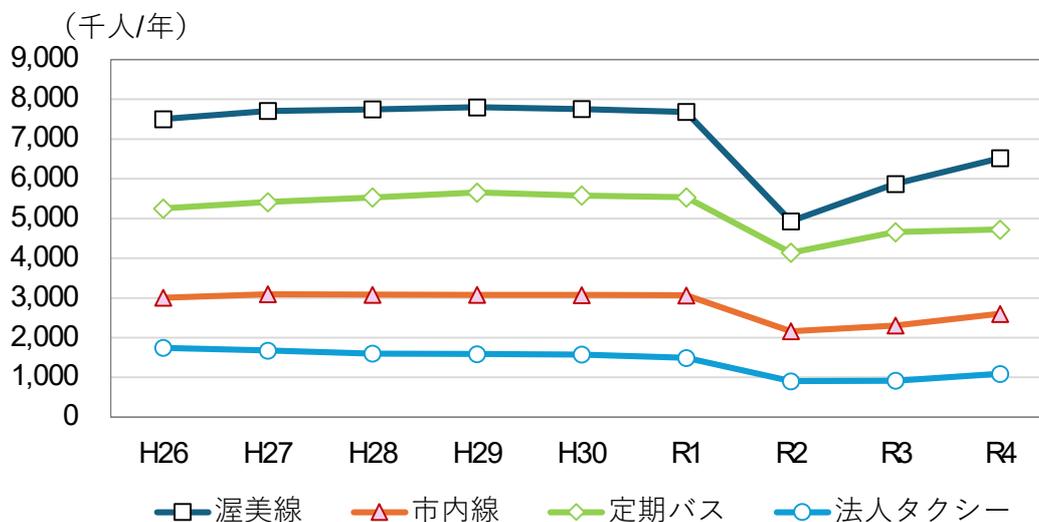
※1 P & R：「Park and Ride（パーク アンド ライド）」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで自動車で行き、近くの駐車場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動すること。

※2 C & R：「Cycle and Ride（サイクル アンド ライド）」の略。自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車で行き、近くの駐輪場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動すること。

1.11 公共交通

(1) 利用者数の推移

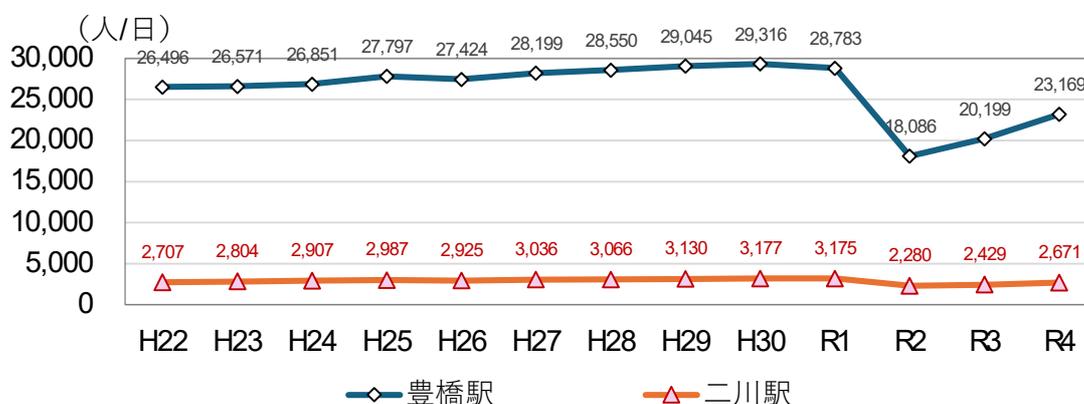
- 豊橋鉄道渥美線、東田本線（路面電車）、路線バス、法人タクシーのいずれも横ばいで推移していたが、コロナ禍の影響もあり、令和2年度に大きく減少した。令和3年、4年と増加しているが、コロナ禍前には戻っていない。



資料：豊橋市

図 4 7 豊橋鉄道渥美線・東田本線（路面電車）、路線バス、法人タクシーの利用者数の推移

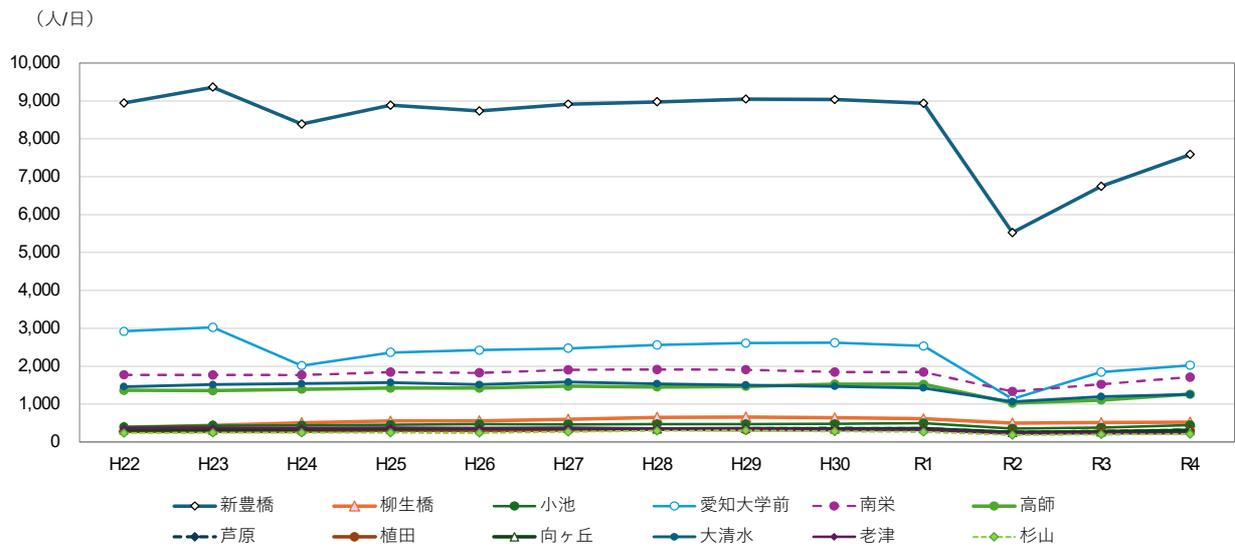
- JR豊橋駅とJR二川駅は、横ばいで推移していたが、コロナ禍の影響もあり、令和2年度に大きく減少した。令和3年、4年と増加しているが、コロナ禍前には戻っていない。



資料：豊橋市

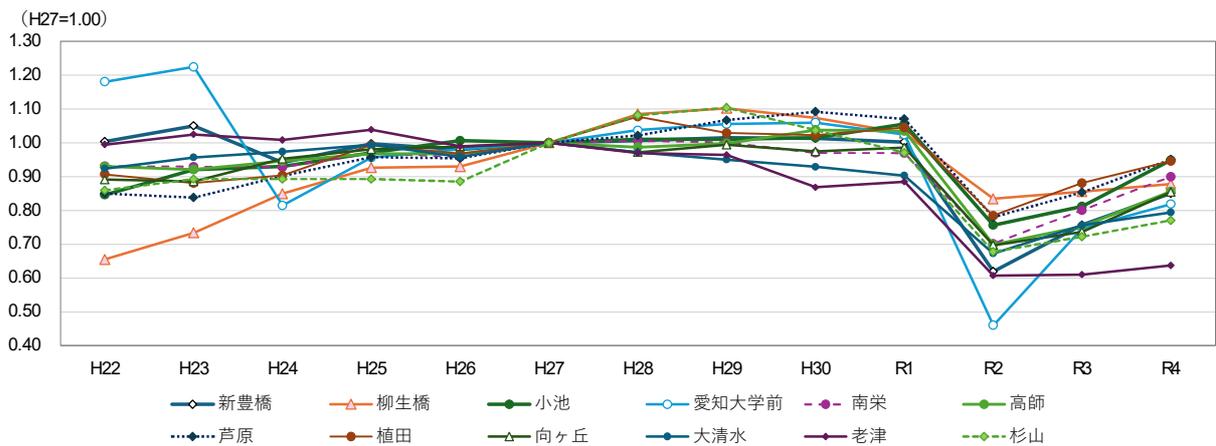
図 4 8 豊橋駅と二川駅の利用者数（1日平均）の推移

- 豊鉄渥美線の利用者について、起点の豊橋駅に接続する新豊橋駅の利用者が、全体の約40%を占めて最も多くなっている。その他には、大学が近接する愛知大学前駅のほか、上位計画で地域拠点に位置づけられる南栄駅、高師駅、大清水駅での利用が多い。



資料：豊橋鉄道（各年5月の調査日1日（平日）のデータ）

図49 豊鉄渥美線の駅別利用者数の推移

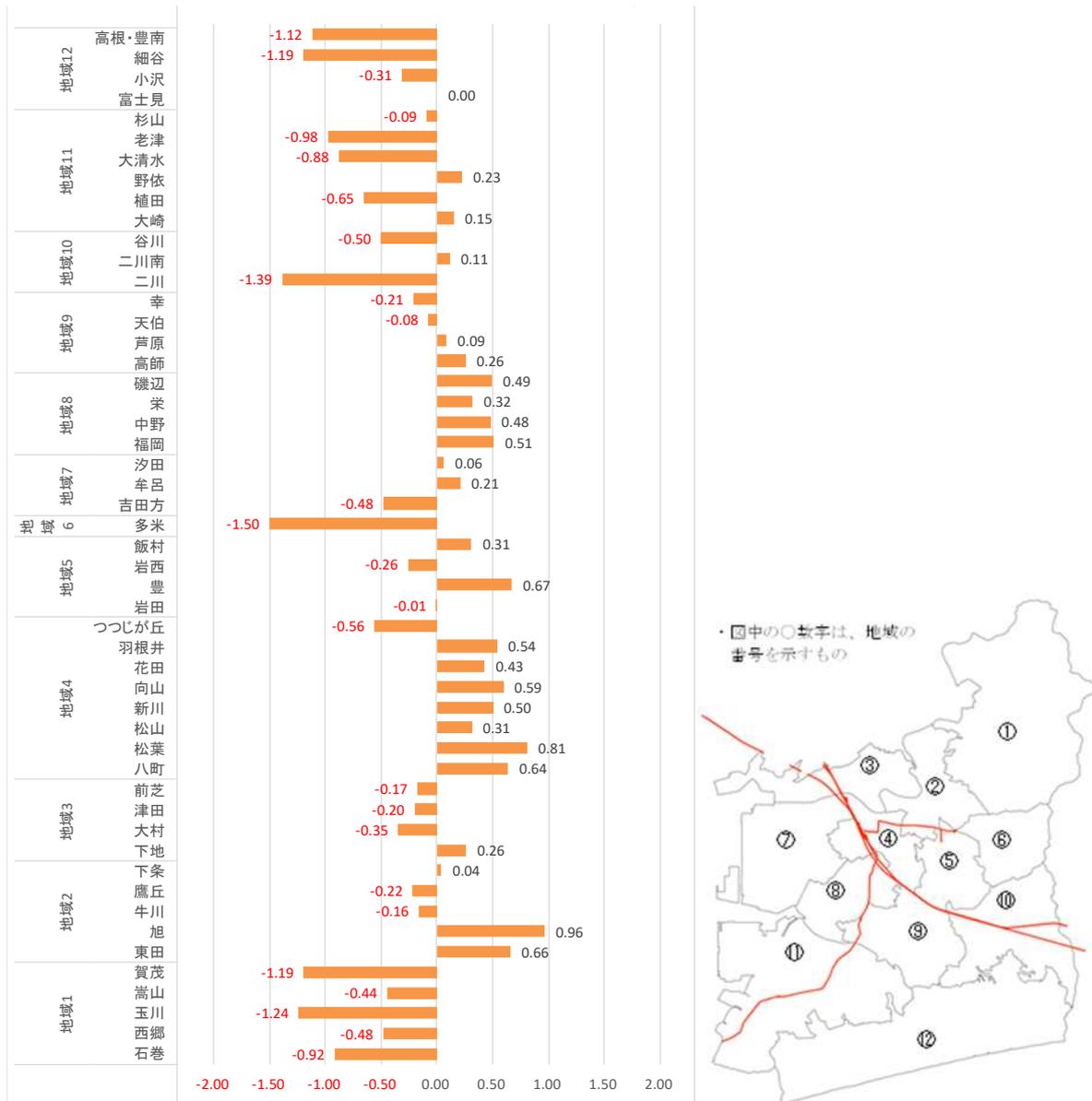


資料：豊橋鉄道（各年5月の調査日1日（平日）のデータ）

図50 豊鉄渥美線の駅別利用者数の推移（H27=1.00）

(2) 公共交通の利用しやすさ

- 公共交通の利用のしやすさの満足度を小学校区別にみると、豊橋駅周辺を含む地域4・8はほぼすべての小学校区で満足度がプラスとなっている一方、郊外部の地域1・12はすべての小学校区で満足度がマイナスとなっている。



出典：令和5年度豊橋市市民意識調査

図5-1 公共交通の利用しやすさ

(3) 「地域生活」バス・タクシーの概要（令和6年10月現在）

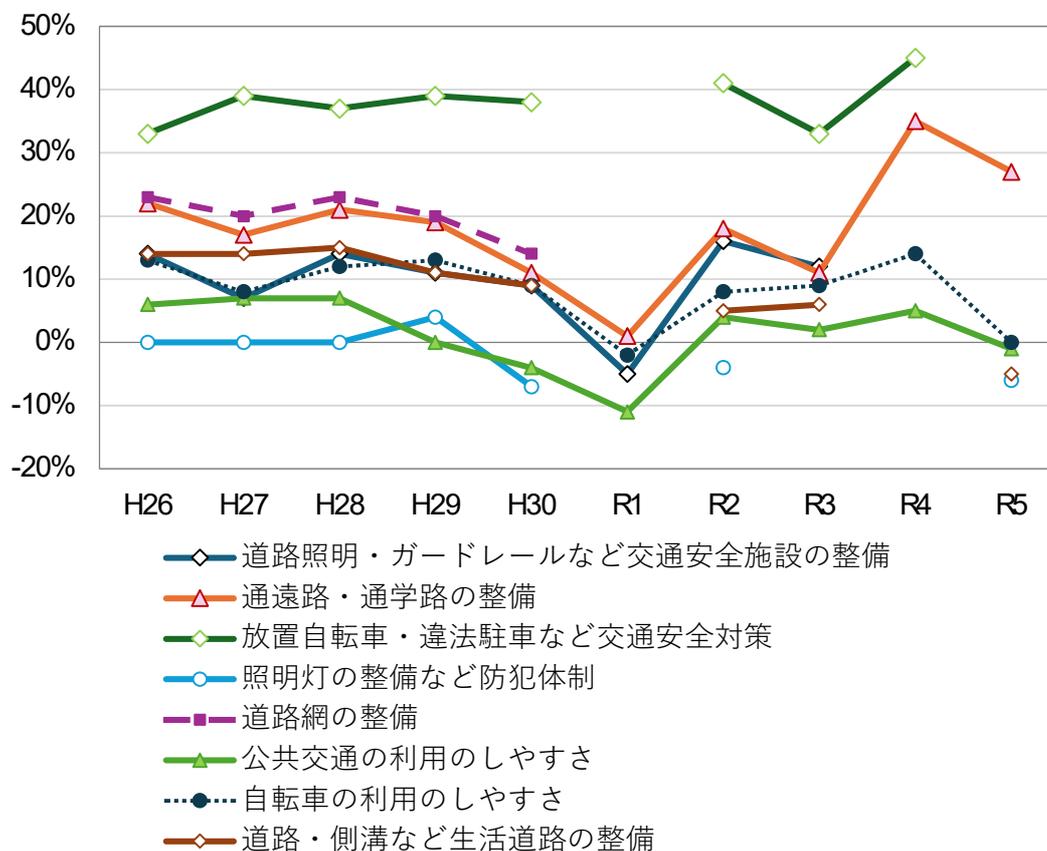
路線名	運行概要	
東部地区	地域運営団体	東山バス運営協議会
東部東山線 「やまびこ号」 	運行事業者	東海交通(株)
	運行開始日	実証運行：平成20年7月 本格運行：平成23年4月 直近の運行内容変更：令和5年4月
	運行形態	定時定路線型
	運行日	月曜日～金曜日の平日
	運行本数	8時台～17時台：5.5往復（11便）
	停留所	20箇所
	車両	ジャンボタクシー（定員9名）
	運賃	大人200円・小学生100円、小学生未満無料
	北部地区	地域運営団体
「柿の里バス」 	運行事業者	豊鉄タクシー(株)
	運行開始日	実証運行：平成22年10月 本格運行：平成25年4月 直近のルート変更日：令和6年8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時台～17時台：12往復（24便）
	停留所	44箇所
	車両	ジャンボタクシー（定員9名）
	運賃	大人200円～500円（小学生半額、小学生未満無料）
前芝地区	地域運営団体	しおかぜバス運営協議会
「しおかぜバス」 	運行事業者	東海交通(株)
	運行開始日	実証運行：平成25年10月 本格運行：確認中 直近の運行内容変更：令和5年12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時台～18時台：6往復（12便）
	停留所	20箇所
	車両	ジャンボタクシー（定員13名）
	運賃	大人200円～400円（小学生半額、小学生未満無料）

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	東海交通(株)、豊鉄タクシー(株)
	運行開始日	実証運行：平成25年10月 本格運行：確認中
	運行形態	デマンド型(利用登録必要)
	運行日	細谷校区 ①細谷二川系統 : 平日毎日 ②細谷イオン系統 : 火・木曜 小沢校区 ③小沢二川系統 : 平日毎日 ④小沢イオン系統 : 火・木曜 高根校区 ⑤高根芦原系統 : 平日毎日 豊南校区 ⑥豊南大清水系統 : 平日毎日
	運行本数	細谷校区 ①細谷二川系統 : 4往復(8便) ②細谷イオン系統 : 2往復(4便) 小沢校区 ③小沢二川系統 : 4往復(8便) ④小沢イオン系統 : 2往復(4便) 高根校区 ⑤高根芦原系統 : 4往復(8便) 豊南校区 ⑥豊南大清水系統 : 4往復(8便)
	停留所	細谷校区 ①細谷二川系統 : 10箇所 ②細谷イオン系統 : 3箇所 共通 : 32箇所 小沢校区 ③小沢二川系統 : 10箇所 ④小沢イオン系統 : 3箇所 共通 : 33箇所 高根校区 ⑤高根芦原系統 : 21箇所 豊南校区 ⑥豊南大清水系統 : 41箇所
	車両	中型タクシー(定員4名)
	運賃	大人300円～500円(小学生半額、小学生未満無料)
	川北地区	地域運営団体
かわきたバス 「スマイル号」 	運行事業者	東海交通(株)
	運行開始日	実証運行：平成28年1月 本格運行：確認中 直近の運行内容変更：令和6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	8時台～16時台：4.5往復(9便)
	停留所	19箇所
	車両	ジャンボタクシー(定員9名)
	運賃	大人200円～300円(小学生半額、小学生未満無料)

1.12 各種満足度

(1) 地域の生活環境等の満足度

- 交通に関する生活環境等の満足度について、「放置自転車・違法駐車など交通安全対策」に対する満足度が高く、次いで「道路網の整備」、「通遠路・通学路の整備」に対する満足度が高い。
- 一方、「照明灯の整備など防犯体制」、「公共交通の利用のしやすさ」に対する満足度が低く、平成30年、令和元年は評価点が0を下回っている。



資料：令和5年度豊橋市市民意識調査

(注意：年度により設問が異なるため、設問・評価が無い年度がある)

図5-2 交通に関連した項目の満足度評価

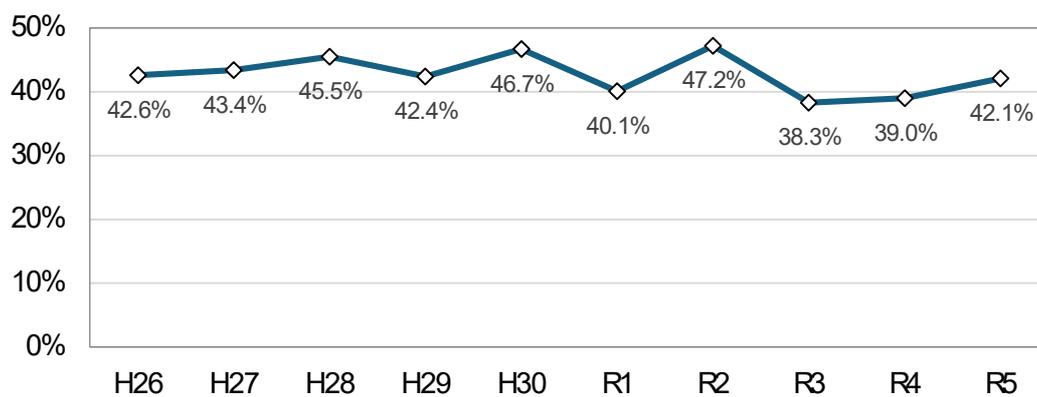
ここでは、「十分満足である」「まあ満足である」「どちらとも言えない」「やや不満である」「非常に不満である」の回答者数に、各々+2点、+1点、0点、-1点、-2点を掛け合わせ、その合計を回答者数で割ったもの(平均点)を「満足度評価」として分析

※平均点による満足度の評価(凡例)



(2) 地域の生活環境等の満足度

- 道路や公共交通の便に対する満足度について、40%台を推移していたが、この3年は若干満足度が低い。



資料：令和5年度豊橋市市民意識調査

図53 「道路や公共交通の便がよい」点に対する満足度

1.13 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、(都)東三河環状線、(都)豊橋豊川線が位置付けられている。

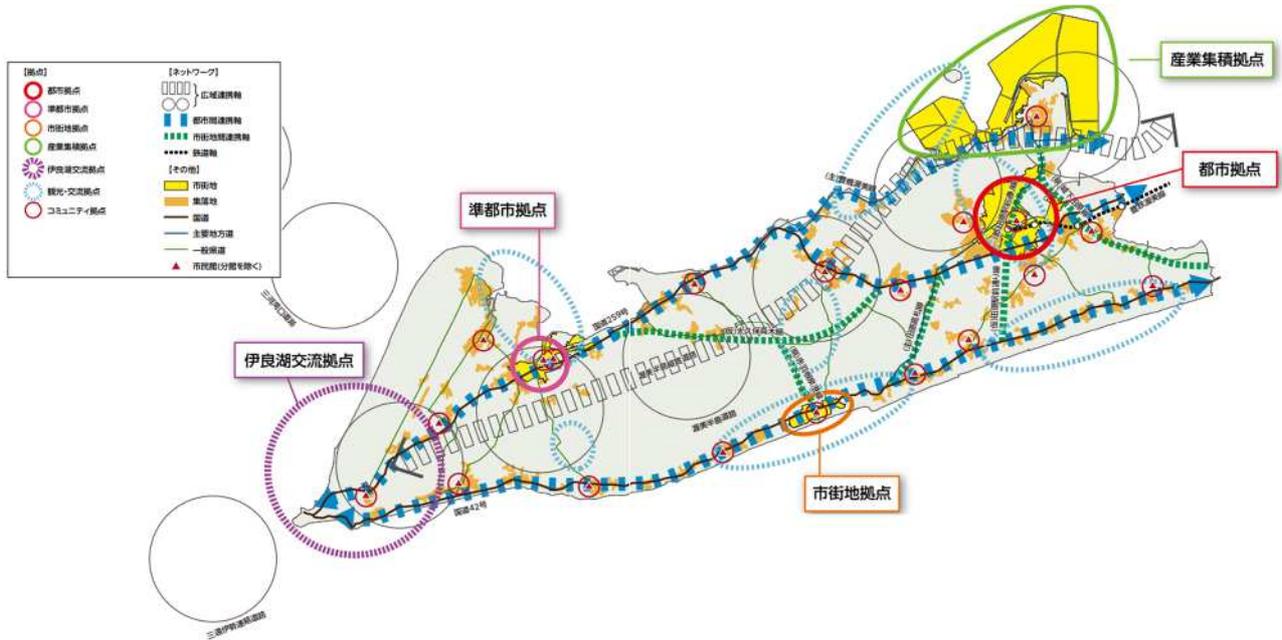


資料：豊川市都市計画マスタープラン

図 5 4 豊川市の将来都市構造図

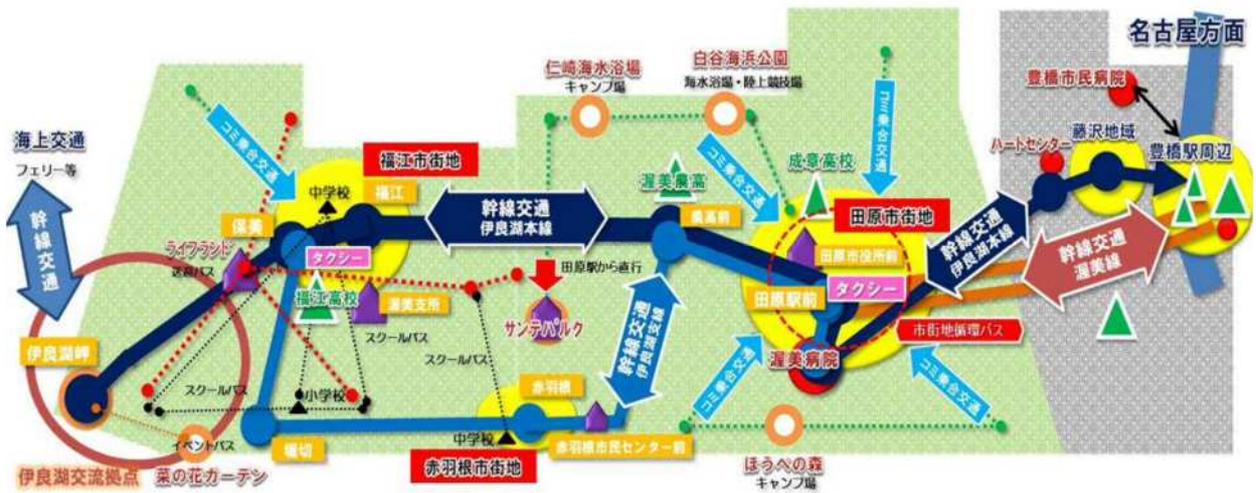
(2) 田原市の将来計画

- 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。
- 公共交通については、豊橋駅周辺に幹線交通（渥美線）、藤沢地域に幹線交通（伊良湖本線線）の公共交通網を形成するものとされている。



資料：改訂版田原市都市計画マスタープラン

図 5 5 田原市の将来都市構造図



資料：改訂版田原市都市計画マスタープラン

図 5 6 田原市の公共交通網形成概念図

(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、豊橋市との都市間連携軸として、JR東海道本線、国道1号、(仮称)浜名湖西豊橋道路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57 湖西市の将来都市構造図