

## 基本方針・目標の設定に向けた都市交通課題の整理

## ■本市の交通を取り巻く現況と社会動向

人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>国勢調査より、市の人口は令和2年時点で37,192人であるが、将来人口の推計では令和12年までに359,000人に減少する見込みとなっている。</li> <li>高齢者の人口について、前期高齢者（65～74歳）は、令和23年に50,549人、後期高齢者は令和34年に61,110人とピークを迎える見込みとなっている。</li> <li>DIDの人口密度の減少傾向により、都市機能の維持が困難な状況となる可能性があり、集約型都市構造を推進している。</li> </ul>	課題2
		課題3
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民の環境問題への関心は、約70%の人が関心をもって行動している。</li> <li>「ゼロカーボンシティとよはし」を令和3年に宣言している。</li> <li>新技術も活用しながら、脱炭素化に向けた取組みを今後も推進していく。</li> </ul>	課題1
		課題7
		課題9
健康	<ul style="list-style-type: none"> <li>後期高齢者の医療費が増加傾向となっている。</li> <li>運転免許返納後の外出頻度低下による健康への影響が懸念される。</li> </ul>	課題1
		課題6
		課題10
災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>豊橋市でも大雨で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ている。</li> </ul>	課題11
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍で一時減少したが、観光客数は回復し令和元年から年間300万人を超えている。</li> <li>豊橋総合動植物公園や道の駅「とよはし」を拠点とした観光誘客を推進している。</li> <li>国内外から訪れる観光客へのおもてなし環境を整備する必要がある。</li> </ul>	課題3
		課題6
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑度が1.0を下回る路線が多くなっているが、豊橋駅を中心とした市の中心部とその周辺に渋滞箇所・渋滞区間が集中している。</li> <li>名豊道路整備等の幹線道路の整備が進められている。</li> </ul>	課題8
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車当事者となる交通事故は減少傾向にあるが、交通事故死傷者数に占める自転車の割合は2割近い。</li> <li>自転車活用推進計画に則り、様々な場面での自転車活用の推進とともに、これらの活用場面を包括して支える基盤づくりを推進している。</li> <li>市民アンケート調査によると、特に自宅近くでの自転車の走りやすさや安全面の取組みにおいて、重要度が約50%と高いが、不満足度も約50%と高くなっている。</li> </ul>	課題1
		課題8
		課題10
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画において「歩いて暮らせるまち区域」への定住を促進している。</li> <li>豊橋駅中心において、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を推進している。</li> <li>健康を意識し公共交通を活用した徒歩による外出機会の創出を推進している。</li> <li>市民アンケート調査によると、特に自宅近くの歩道の歩きやすさにおいて、重要度が約60%高いが、不満足度も約40%と高くなっている。</li> </ul>	課題1
		課題2
		課題6
		課題8
		課題10
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の公共交通も新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大きく減少した後、回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の状況までは回復していない状況となっている。</li> <li>市民アンケート調査によると、どの目的でも自動車での移動が多いことが実態として分かっている。一方で豊橋駅周辺等のまちなかへの移動は公共交通の占める割合が高い。</li> </ul>	課題1
		課題2
		課題3
公共交通のサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>上位計画（総合計画、豊橋市都市計画マスタープラン、立地適正化計画）では、集約型都市構造における公共交通幹線軸を位置づけ、サービス水準の維持・向上が必要である。</li> <li>豊鉄渥美線・豊鉄東田本線（路面電車）利用者は運賃や車両内の混雑、運行に関する情報の分かりやすさ、路線バス・コミュニティバス利用者は終発時間・運行間隔が課題となっている。また、タクシーは運賃、路線バスは運賃や運賃の支払いしやすさ、運行の正確さ、コミュニティバスは乗降場所の位置や子どもの利用しやすさも課題となっている。</li> <li>駅・停留所のバリアフリー化や鉄軌道施設の改修による安全・安心な運行維持が必要である。</li> <li>路線バスの運行支援により、路線の維持確保が重要である。</li> <li>地域生活バス・タクシーは地域の需要に合わせてルート再編を行っている。</li> <li>公共交通空白地域の範囲は大きく変化していない。</li> <li>公共交通の利便性向上のため、乗換や結節機能を高める必要がある</li> <li>高齢者、障がい者、子育て世帯等に安心して公共交通が利用できる環境整備を更に推進する必要がある。</li> <li>柿の里バス(コミバス)や企業シャトルBaaSによる地域と連携した取組みを進めている。</li> </ul>	課題2
		課題3
		課題4
		課題10
		課題1
市民の意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民向けの利用促進の取組みを実施、交通施策に対する認知度の向上や意識醸成を推進、継続した取組みが必要である。</li> <li>市民アンケート調査・沿線住民アンケートによると、市民や沿線住民の「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の認知度は1割程度で低い状況である。</li> </ul>	課題1
		課題10
公共交通の担い手	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化の高まりや2024年問題による運転士不足による路線や本数の確保維持が困難な状況であり、減便が発生している。</li> </ul>	課題5
新技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>東三河MaaS実証事業に参画し、公共交通の利便性向上の取組みを推進している。</li> <li>自動運転Level4の社会実装に向けた取組みを推進している。</li> <li>新しいモビリティ（シェアサイクル、電動キックボード等）の普及に応じた対応を検討する必要がある。</li> </ul>	課題7
		課題10

## ■基本方針・目標の設定に向けた課題

## 交通を取り巻く状況、現行計画の課題、社会動向を踏まえて整理

課題1 過度な自家用車利用からの転換

課題2 公共交通幹線軸の形成・維持・活性化

課題3 公共交通ネットワークの維持・形成

課題4 交通結節機能の充実や移動の円滑化への対応

課題5 公共交通の運転士確保

課題6 まちなかの賑わいや回遊性を高める取組み

課題7 交通分野で進展する技術の活用

課題8 道路ネットワークの形成

課題9 環境負荷を軽減するための取組み

課題10 公共交通での外出機会の創出

課題11 災害への対応

## ■現行計画の施策状況からみた課題と社会的動向に関するまとめ(第1回検討委員会資料より)

人口	全国的な課題である人口減少や高齢化等については、現行計画確定時の予測結果に近い形で段階的に進行。
公共交通の利用状況	コロナ禍以降においても、公共交通利用者数は回復しきれていないため、公共交通の確保・維持の厳しさがより一層増している状況。
公共交通の利用促進	公共交通の確保・維持が厳しい状況において、交通事業者や行政だけでなく、地域との連携・協働が必要である。
公共交通の担い手	高齢化や2024年問題での運転士不足により、運行本数の確保など、サービス水準の維持が困難な状況。
全体	現行計画策定時に整理された交通課題については、引き続き変わっておらず、今後も継続的な取組みや働きかけが必要