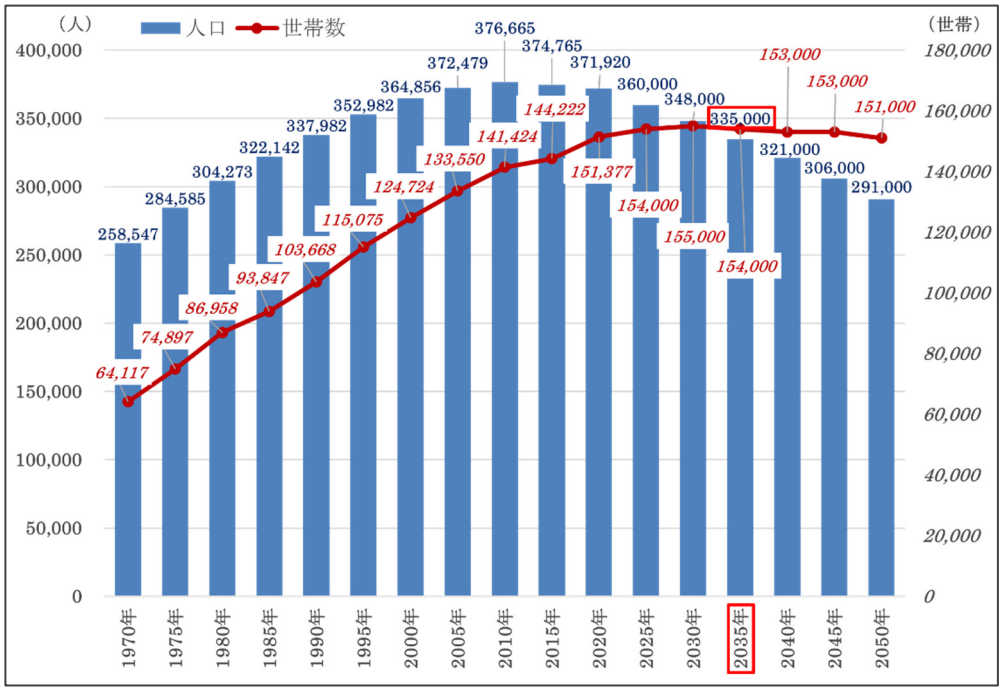
第１章　豊橋市の交通を取り巻く状況

1.　豊橋市の概況

本市の概況について、統計データを基に整理しました。

1.1　人口動向

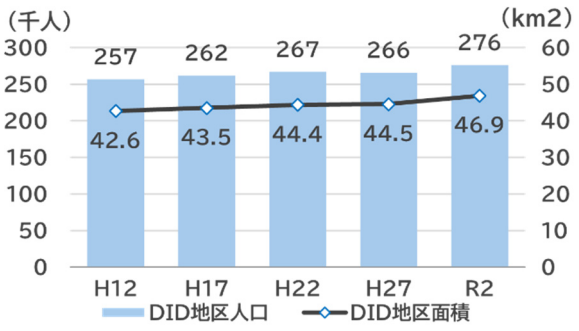
国勢調査によると、本市の人口は 2010(平成 22)年に 376,665 人に達しましたが、それ以降は減少しています。また、本計画の計画期間とする 2035(令和 17)年には、第６次総合計画によると 335,000 人まで減少する見込みとなっており、未婚化や晩婚化等に起因する出生数の低迷や、大都市圏への若い世代の流出が見られる昨今の情勢からも、人口の減少は長期化するものと考えられています。



※2020(令和２)年までは国勢調査の実績値。2025(令和７)年以降は第６次豊橋市総合計画後期基本計画の推計値（コーホート要因法）　　資料：第６次豊橋市総合計画後期基本計画

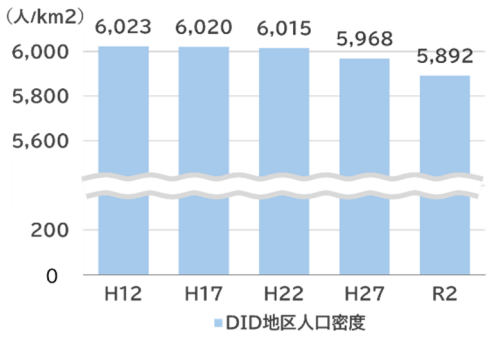
図 1-1　人口・世帯数の推移と推計

本市のＤＩＤ地区の面積と人口は微増傾向にありますが、人口密度が減少傾向にあります。市全体人口のうち、市街化区域内の居住人口が約 78%、ＤＩＤ地区内が約 74%を占めています。



資料：豊橋市統計書

図 1-2　DID 地区人口と面積の推移

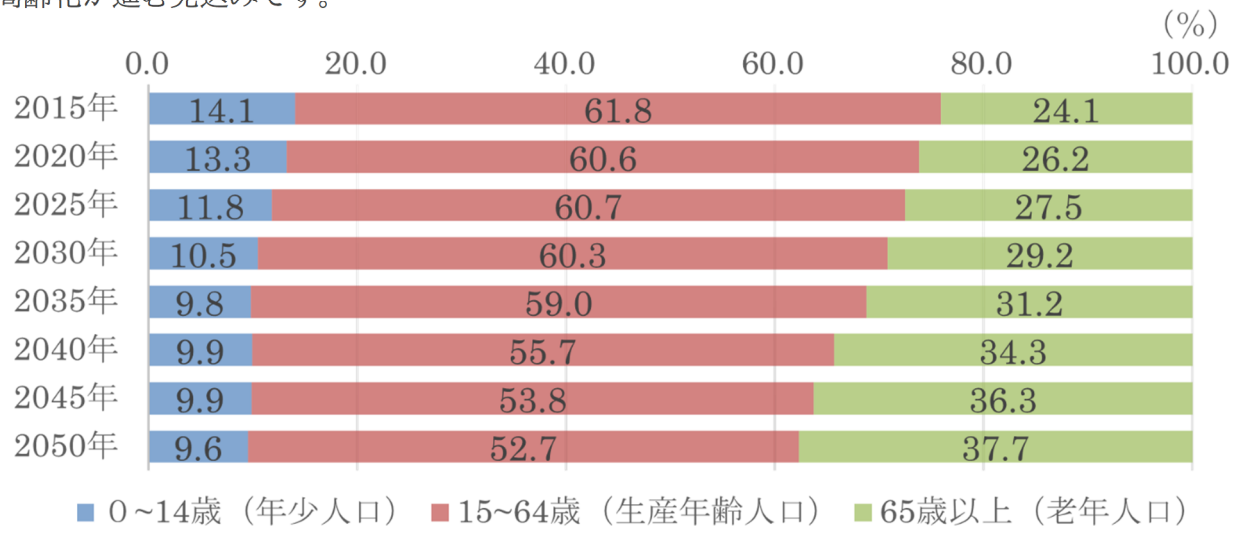


資料：豊橋市統計書

図 1-3　DID 地区人口密度の推移

※DID 地区：人口集中地区（人口密度が 4,000 人/km^2 以上の基本単位区等が市の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域）

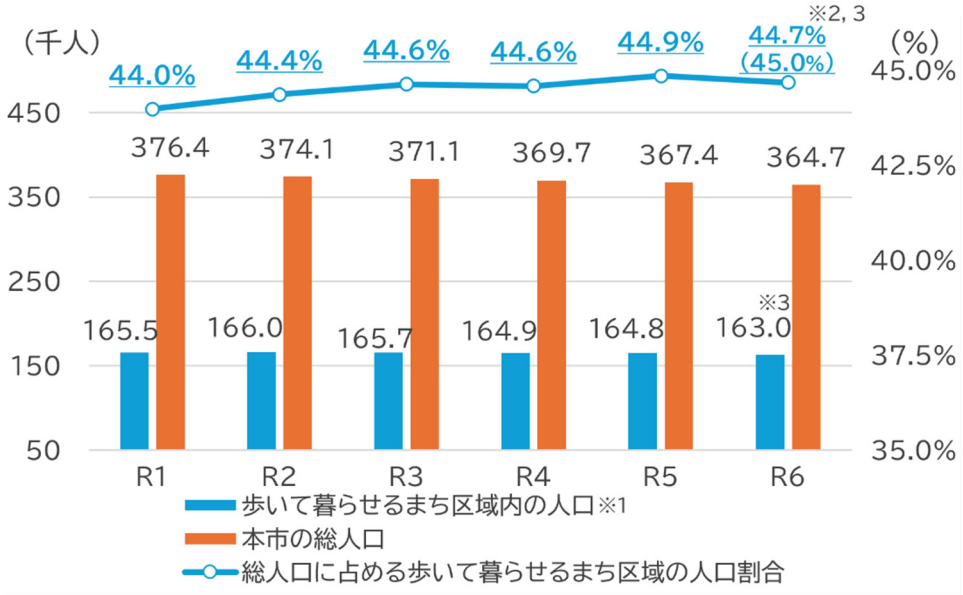
本市の年齢階層別（３区分）人口構成比の推移と推計を見ると、一貫して年少人口と生産年齢人口の割合は減少し、老年人口は増加しています。また、2030（令和 12）年にはおよそ３人に１人にまで高齢化が進む見込みです。



※2020（令和２）年までは国勢調査の実績値。　　資料：第６次豊橋市総合計画後期基本計画
2025（令和７）年以降は第６次豊橋市総合計画後期基本計画の推計値（コーホート要因法）
※少数点以下第２位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が 100 にならない場合があります。

図 1-4　年齢階層別（３区分）人口構成比の推移と推計

本市では、立地適正化計画において、居住を積極的に誘導すべき区域として「歩いて暮らせるまち区域」を設定しています。本市の総人口は減少傾向にあり、歩いて暮らせるまち区域の人口も同様に減少傾向ではありますが、総人口に占める歩いて暮らせるまち区域の人口割合は増加しており、利便性の高い区域への居住地の集約が進んでいます。



資料：都市計画課

※１.住民基本台帳を基に算出
※２.()内は、区域変更前の人口
※３.2023（令和５）年 10 月１日付豊橋市立地適正化計画の改定により、歩いて暮らせるまち区域が変更となったため、変更後の区域で再算定した数値。

図 1-5　総人口及び歩いて暮らせるまち区域人口

1.2　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おり、その中でも二酸化炭素の排出が大きな原因となっています。

本市の二酸化炭素排出量における運輸部門の排出量の割合は、全体の 23%となっており、その内、乗用車が 47%を占めています。

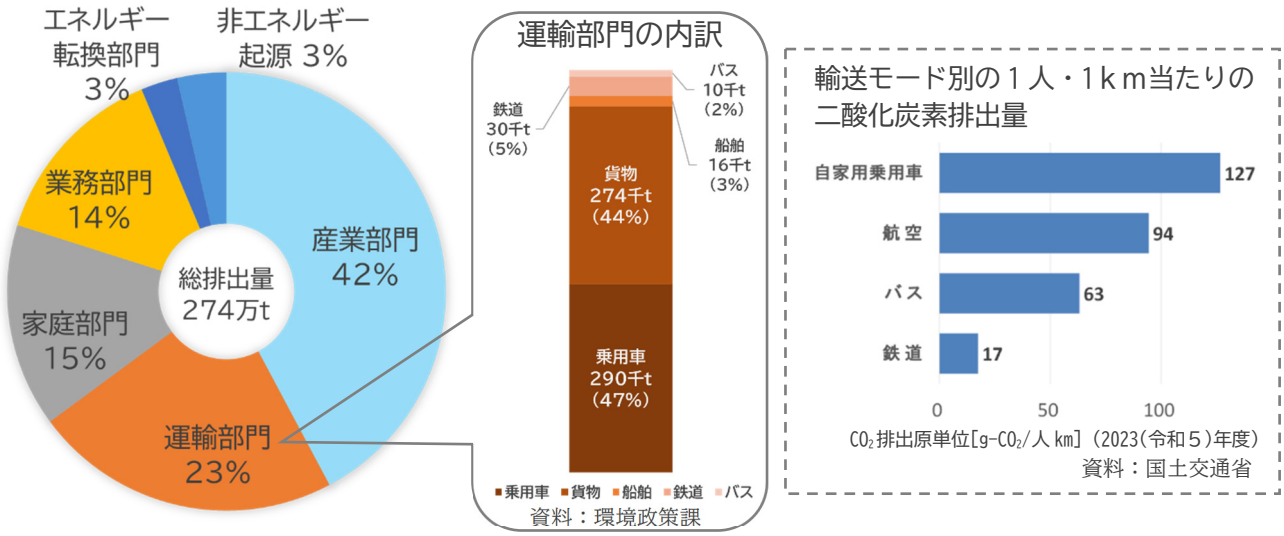
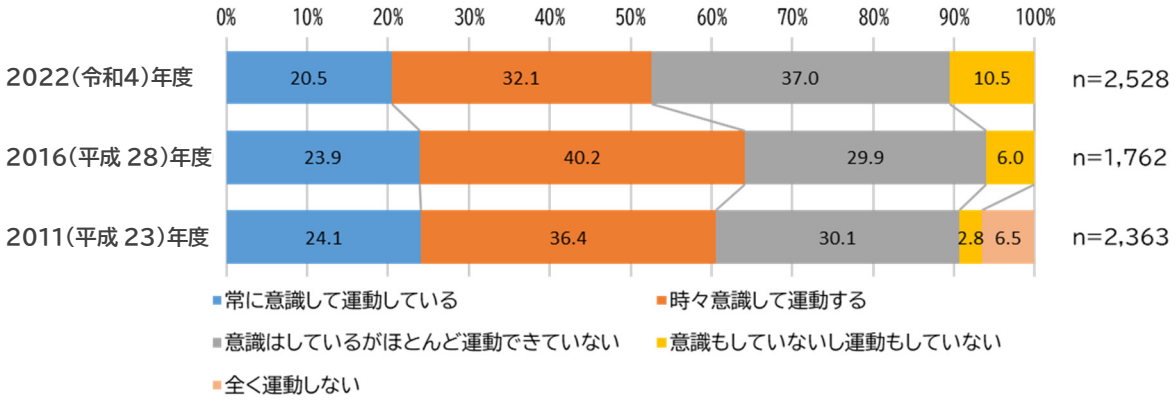


図 1-6　豊橋市の二酸化炭素排出量の部門別割合（2022(令和４)年）

1.3　健康

本市の健康づくりに関するアンケート結果によると、意識的に運動を心がけている者の割合は「常に意識して運動している」及び「時々意識して運動する」を合わせて 2022(令和４)年度で 52.6%となっています。2016(平成 28)年度の 64.1%から 11.5 ポイント、平成 23 年度の 60.5%から 7.9 ポイント減少しています。



※「全く運動しない」は 2011(平成 23)年度のみ　　資料：健康とよはし推進計画（第３次）

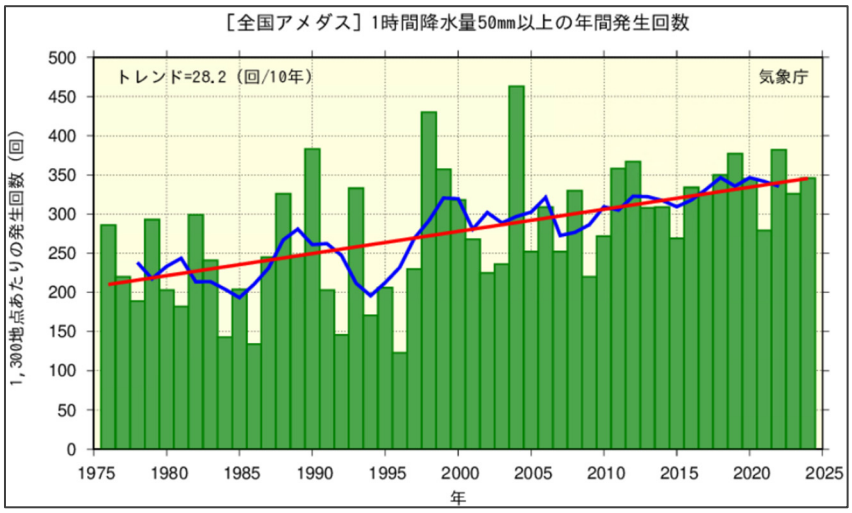
※小数点以下第２位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が 100 にならない場合があります。

図 1-7　意識的に運動を心がけている者の割合

1.4　災害

本市では、近年豪雨被害が発生しており、2023(令和５)年６月の大雨では、鉄道施設やタクシー車両が冠水や水没等により被害を受けました。

全国的にも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増加しています。



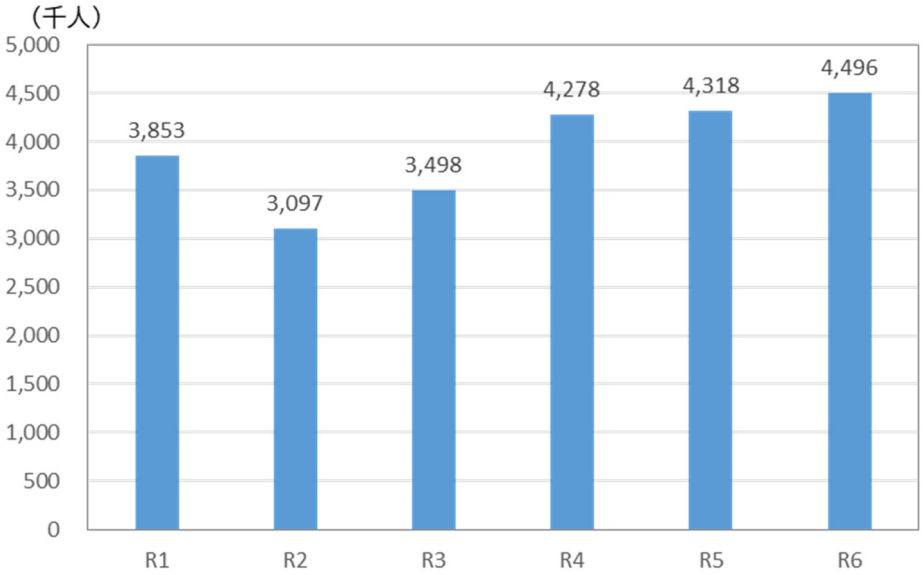
:全国のアメダス地点の各年の年間発生回数(日数)
:5年移動平均値
:長期変化傾向(この期間の平均的な変化傾向)

資料：気象庁ホームページ

図 1-8　１時間降水量 50㎜ 以上の年間発生回数の経年変化

1.5　観光

本市の観光入込客数は 2019(令和元)年から年間 300 万人を超えており、豊橋総合動植物公園では令和４年度に入園者数が年間 100 万人を超え、また、2019(令和元)年５月に開業した道の駅とよはしは年間 200 万人を超える利用者数となっています。



資料：観光プロモーション課

図 1-9　観光入込客数の推移

1.6　交通安全

本市の交通事故(人身事故)件数は、近年では減少傾向を続けており、2023(令和５)年に過去最も少ない件数となりましたが、2024(令和６)年では増加に転じています。また、人口 10 万人当たりの交通事故(人身事故)件数を全国及び愛知県と比較すると、2023(令和５)年以降、本市は愛知県を下回る水準にあるものの、全国と比較すると依然として高い水準にあります。

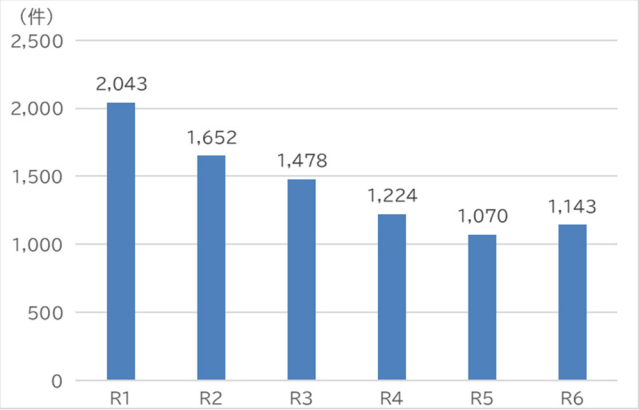


図 1-10　豊橋市の交通事故(人身事故)件数の推移

資料：豊橋市統計書

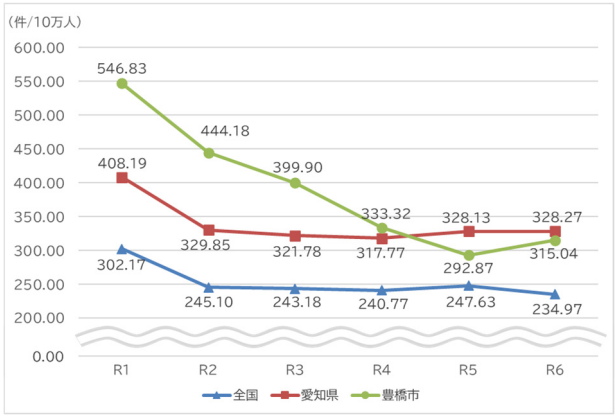


図 1-11　人口 10 万人当たりの交通事故(人身事故)件数の推移

資料：豊橋市統計書、愛知県人口動向調査、総務省人口推計
公益財団法人交通事故総合分析センター統計データ

2.　豊橋市の交通

本市の交通について、公共交通、道路及び自転車の交通体系や統計データ及び市民アンケート調査等を基に移動実態や交通を取り巻く状況について整理しました。

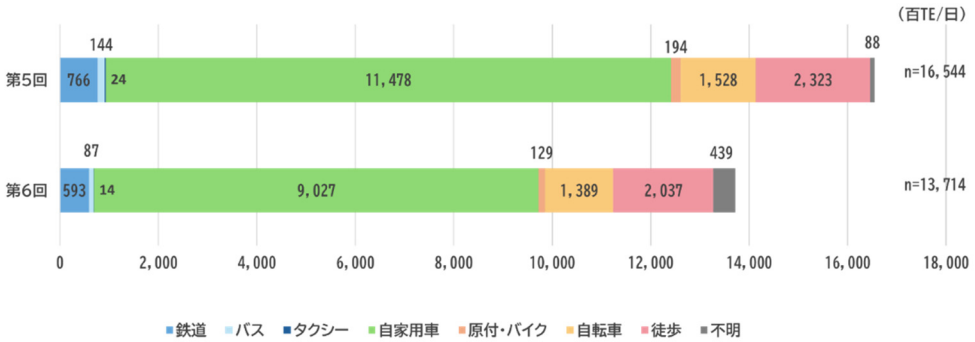
2.1　移動実態

第５回、第６回中京都市圏パーソントリップ調査結果の分析によると、外出率は第５回調査（平成 23 年）と比べ、80.7%から 75.1%に低下しています。また、豊橋市の発生集中量の変化をみると、すべての交通手段の発生集中量が減少しています。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ます。

表 1-1　外出率の変化

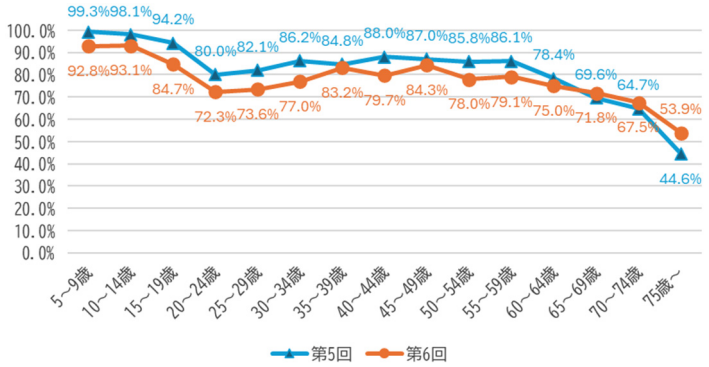
	第５回(平成 23 年)		第６回(令和４年)
名古屋市	81.4%	⇒	75.0%
名古屋市除く愛知県	81.2%	⇒	73.9%
豊田市	81.7%	⇒	73.2%
岡崎市	82.2%	⇒	73.2%
一宮市	81.0%	⇒	73.2%
東三河地域	79.5%	⇒	74.1%
豊橋市	80.7%	⇒	75.1%
蒲郡市	79.3%	⇒	72.9%
豊川市	79.8%	⇒	74.2%
新城市	74.6%	⇒	69.0%
田原市	75.6%	⇒	72.7%

資料：第５回、第６回中京都市圏パーソントリップ調査結果
※第５回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域における集計



資料：第５回、第６回中京都市圏パーソントリップ調査
※第５回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域における集計

図 1-12　豊橋市の発生集中量の変化（平日）

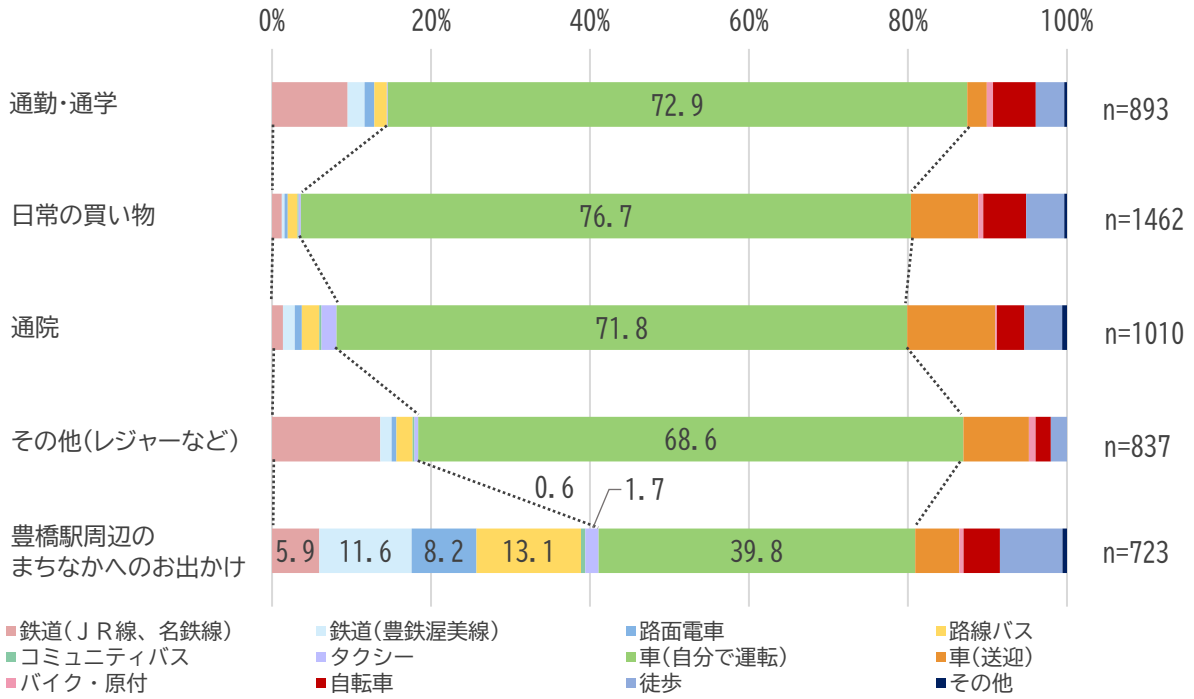


資料：第６回中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-13　年齢階層別外出率の推移（平日）

本市の市民アンケートによると、目的別の移動手段について、すべての目的で「車（自分で運転）」が最も多く、特に「通勤・通学」、「日常の買い物」、「通院」では７割を超えています。

「豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ」について、「車（自分で運転）」は約４割となっていますが、「路線バス」や「鉄道（渥美線）」、「路面電車」の公共交通の利用割合が他の目的と比べ高く、まちなかへの移動では公共交通が比較的多く利用されています。

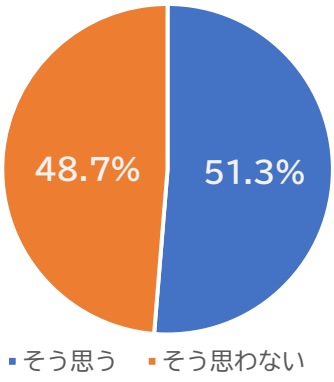


資料：都市交通課市民アンケート(2024(令和６)年度)

※小数点以下第２位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が 100 にならない場合があります。

図 1-14　目的別の主な移動手段

本市の市民アンケートの分析結果では、豊橋市の公共交通をともに支え育む条例に基づく市民の役割を踏まえ、今後、公共交通を支え育もうと思う人の割合は、約半数となっています。

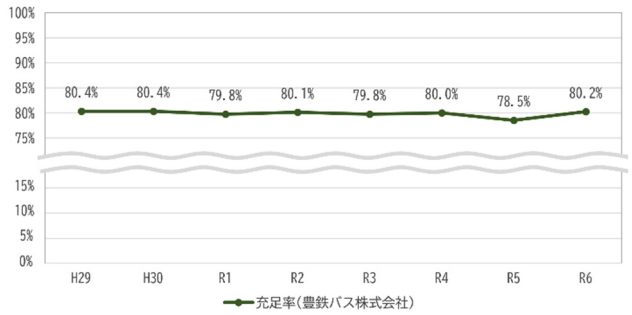


資料：都市交通課市民アンケート(2024(令和６)年度)

図 1-15　公共交通を支え育もうと思う人の割合

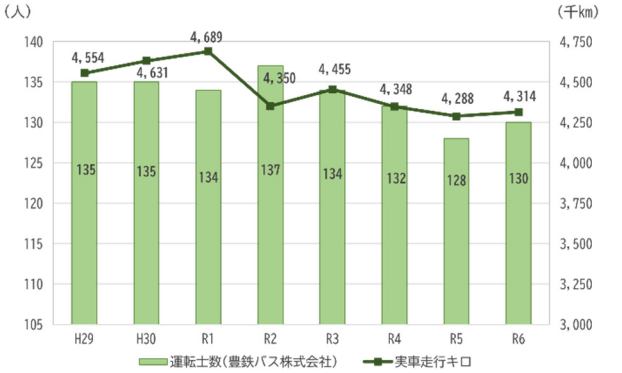
2.2　公共交通

豊鉄バス会社の路線バスや豊橋鉄道株式会社(鉄軌道)の運転士は、不足している状況ですが、交通事業者は労働基準法を遵守した上で、安全・安心な運行を継続しています。運転士不足により減便するなど、走行キロ(年間の運行距離)は減少しています。



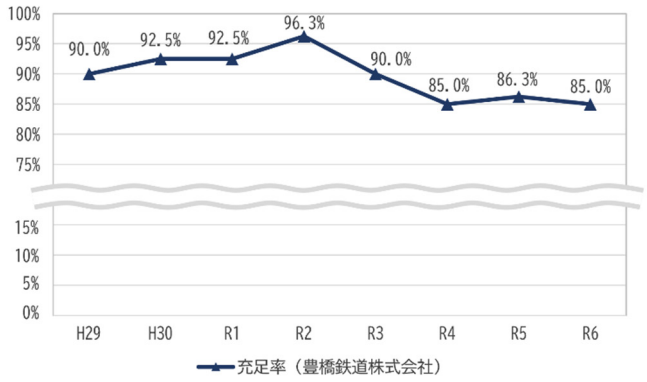
資料：豊鉄バス株式会社

図 1-16　路線バスの運転士数の充足率の推移



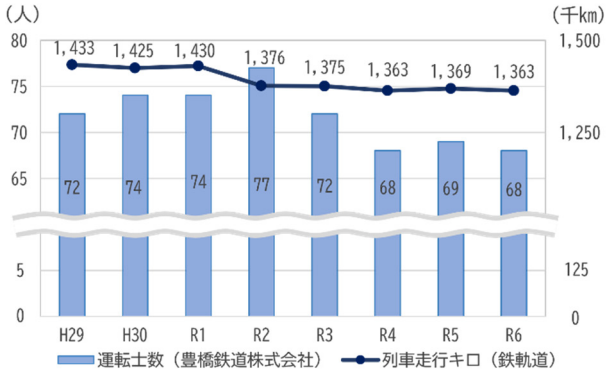
資料：豊鉄バス株式会社

図 1-17　路線バスの運転士数と実車走行キロの推移



資料：豊橋鉄道株式会社

図 1-18　鉄軌道の運転士数の充足率の推移

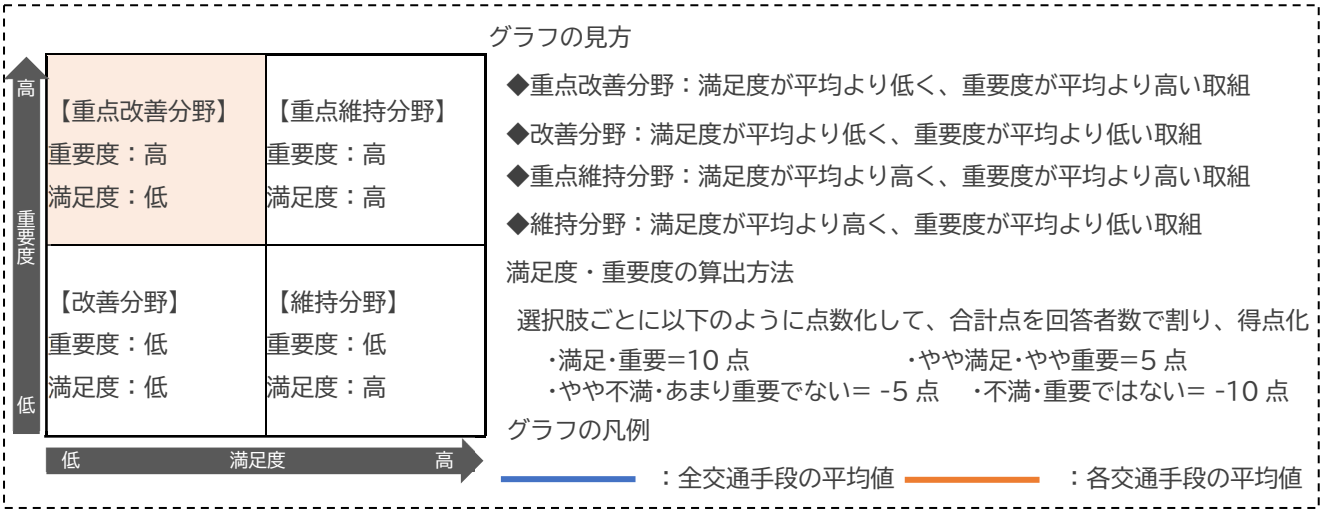


資料：豊橋鉄道株式会社

図 1-19　鉄軌道の運転士数と列車走行キロの推移

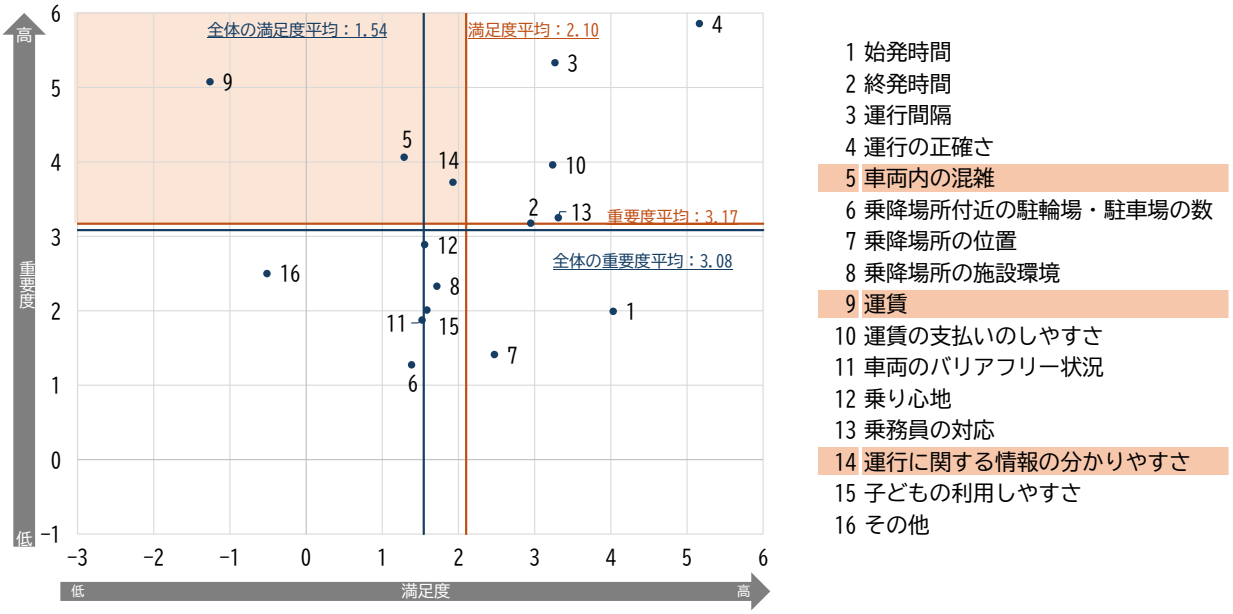
※　充足率　＝　運転士数：実働している運転士の人数 / 定員数　：週休・年次休暇等を確保した上で運行可能となる運転士の人数

本市の公共交通利用者アンケート調査について、満足度・重要度をもとに取組を重点改善分野、改善分野、重点維持分野、維持分野に分類しました。重点改善分野は満足度が低く、かつ重要度が高い取組です。コミュニティバス以外の渥美線・路面電車・路線バス・タクシーでは、運賃が共通して重点改善分野となっていますが、運賃は国土交通省へ認可申請または届出により設定しています。



＜渥美線＞

渥美線では、満足度平均が 2.10、重要度平均が 3.17 となっています。重点改善分野には、「運賃」の他に「車両内の混雑」や「運行に関する情報の分かりやすさ」が挙げられています。

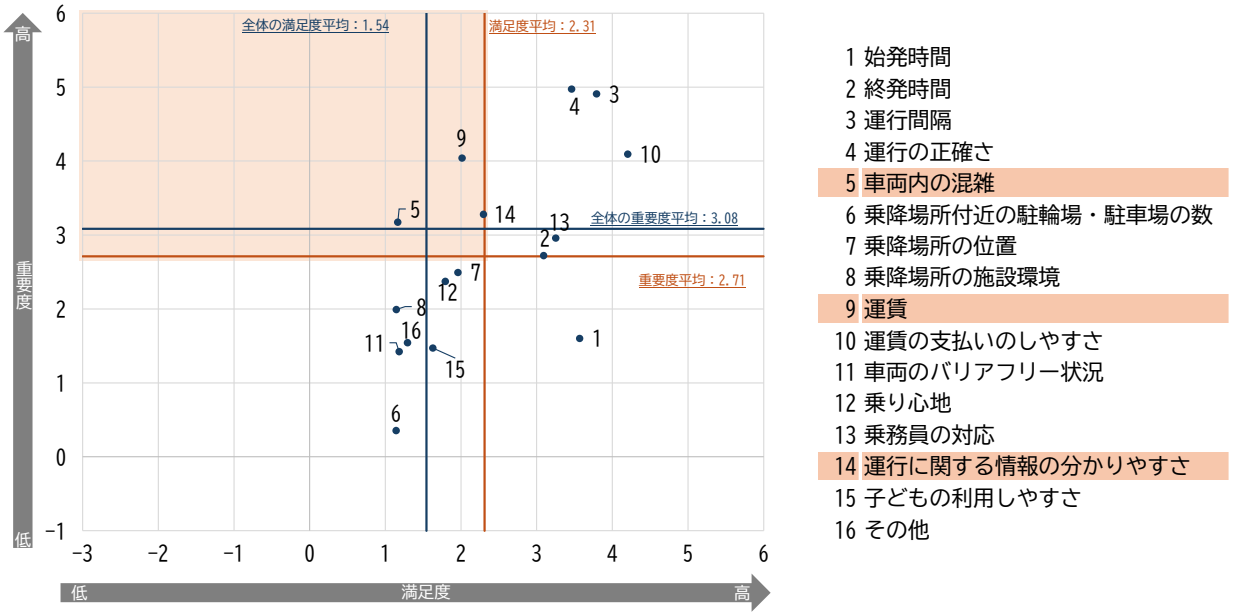


資料：都市交通課公共交通利用者アンケート（2024（令和６）年度）

図 1-20　満足度と重要度の関係性【渥美線】

＜路面電車＞

路面電車では、満足度平均が 2.31、重要度平均が 2.71 となっています。重点改善分野には、「運賃」の他に、「車両内の混雑」、「運行に関する情報の分かりやすさ」が挙げられています。

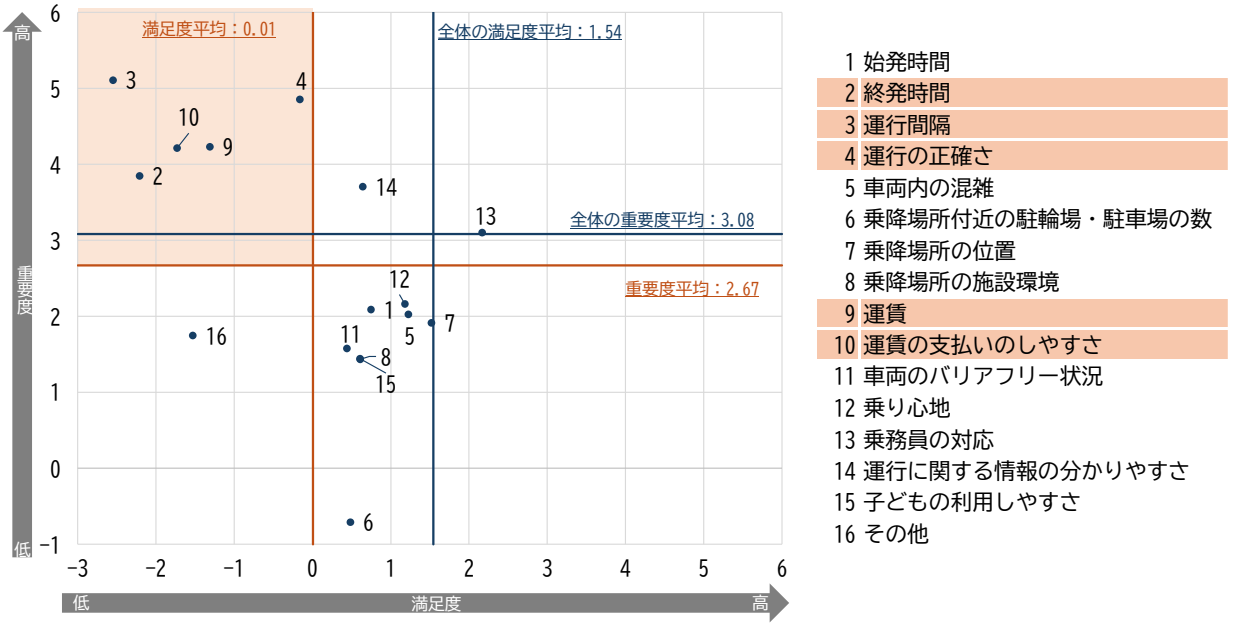


資料：都市交通課公共交通利用者アンケート（2024（令和６）年度）

図 1-21　満足度と重要度の関係性【路面電車】

＜路線バス＞

路線バスでは、満足度平均が 0.01、重要度平均が 2.67 となっています。全体平均よりも満足度が低い傾向があります。重点改善分野には、「運賃」の他に、「終発時間」、「運行間隔」、「運行の正確さ」、「運賃の支払いのしやすさ」が挙げられています。

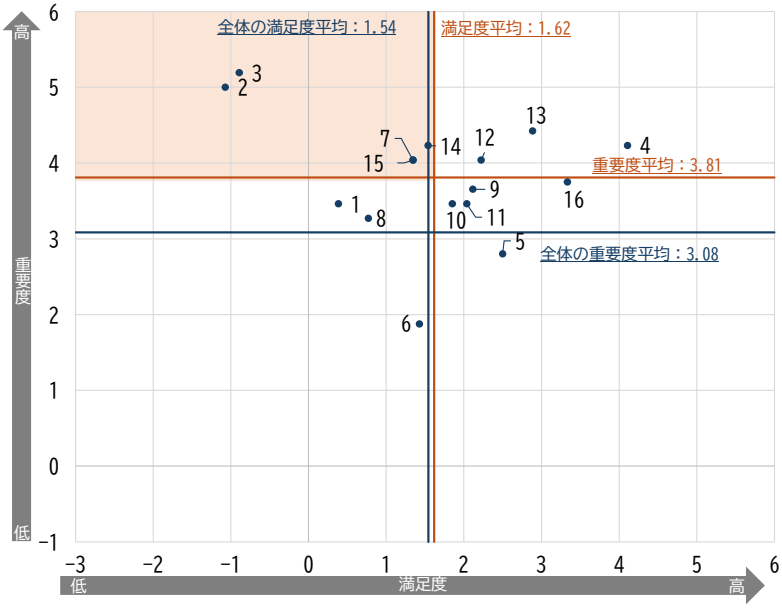


資料：都市交通課公共交通利用者アンケート（2024（令和６）年度）

図 1-22　満足度と重要度の関係性【路線バス】

<コミュニティバス>

コミュニティバスでは、満足度平均が 1.62、重要度平均が 3.81 となっています。全体平均よりも重要度が高い傾向があります。重点改善分野には、「終発時間」、「運行間隔」、「乗降場所の位置」、「運行に関する情報の分かりやすさ」、「子どもの利用しやすさ」が挙げられています。

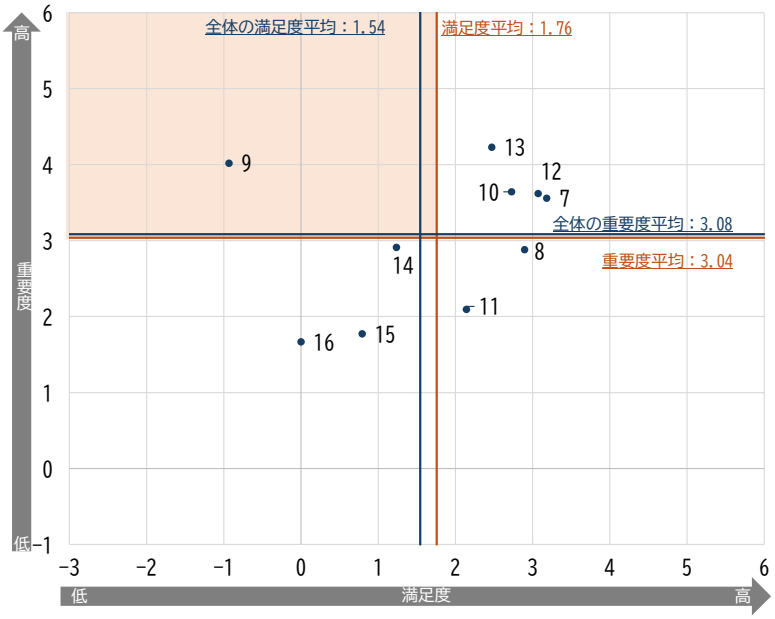


資料：都市交通課公共交通利用者アンケート（2024（令和６）年度）

図 1-23　満足度と重要度の関係性【コミュニティバス】

<タクシー>

タクシーでは、満足度平均が 1.76、重要度平均が 3.04 となっています。重点改善分野には、「運賃」が挙げられています。8

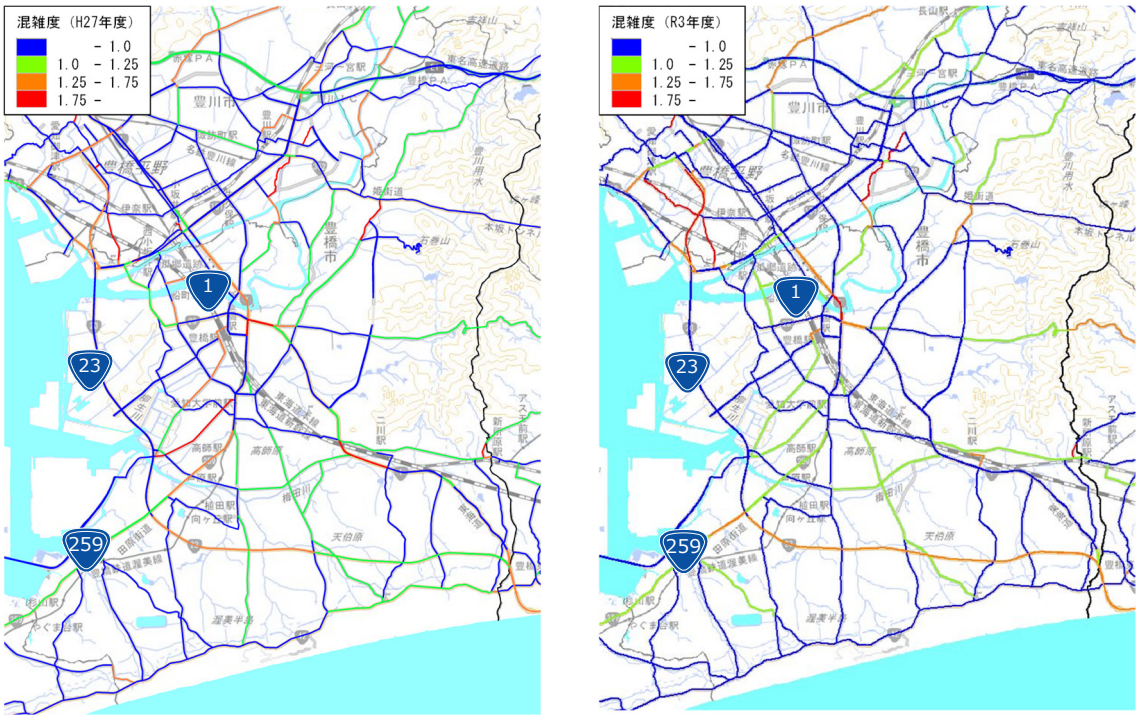


資料：都市交通課公共交通利用者アンケート（2024（令和６）年度）

図 1-24　満足度と重要度の関係性【タクシー】

2.3　道路交通

本市の自動車交通量の混雑状況は、2015(平成27)年度と2021(令和３)年度を比較すると、2021(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ます。主な渋滞箇所と渋滞区間は、臨海部周辺の国道 23 号バイパスや市の中心部などに発生しています。

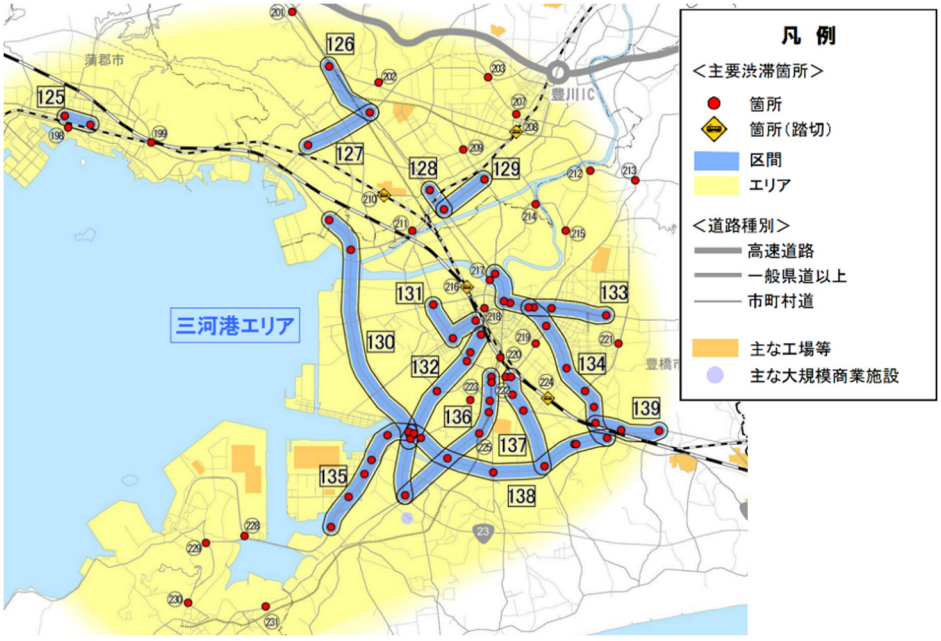


混雑度：道路の交通混雑の状況を示す指標

～1.0　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～　慢性的な混雑が発生する状況

資料：全国道路・街路交通情勢調査

図 1-25　自動車交通の混雑度



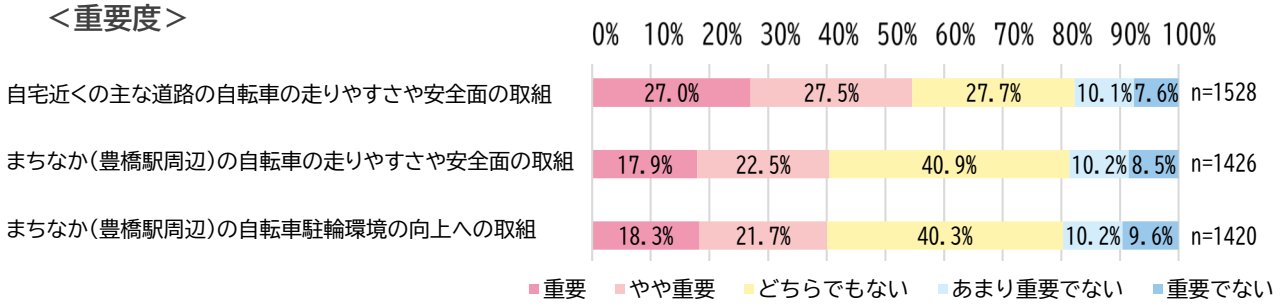
資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会(2024(令和６)年度)

図 1-26　市内の主要渋滞箇所

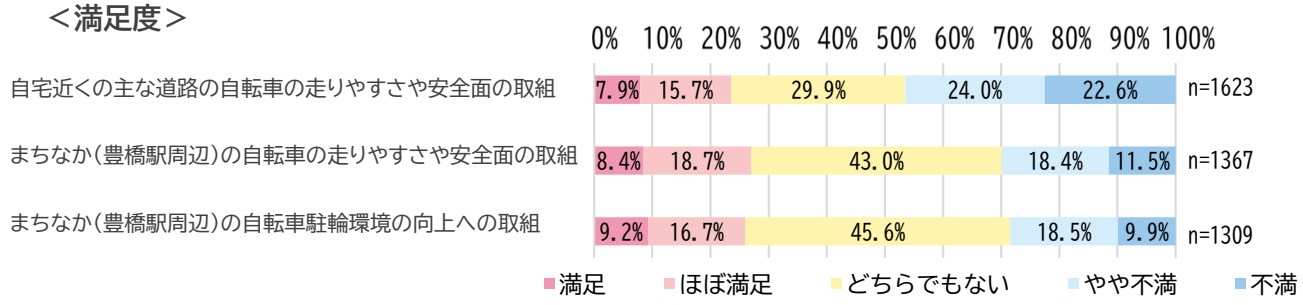
2.4　自転車

市民アンケート調査によると、「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面の取組」については、重要度は高いものの満足度が低いことから、改善の必要性が高い項目となっています。

＜重要度＞



＜満足度＞



資料：都市交通課市民アンケート(2024(令和６)年度)

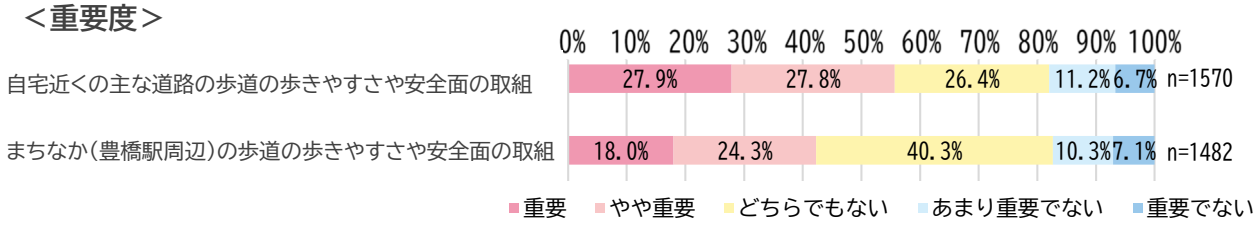
※小数点以下第２位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が 100 にならない場合があります。

図 1-27　自転車に関する取組の重要度と満足度

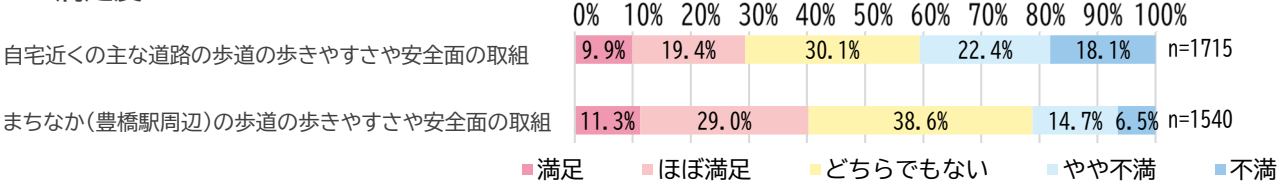
2.5　徒歩

市民アンケート調査によると、「自宅近くの主な道路の歩道の歩きやすさや安全面の取組」については、重要度は高いものの満足度が低いことから、改善の必要性が高い項目となっています。

＜重要度＞



＜満足度＞



資料：都市交通課市民アンケート(2024(令和６)年度)

※小数点以下第２位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が 100 にならない場合があります。

図 1-28　徒歩に関する取組の重要度と満足度