第３章

豊橋市の都市交通課題

第３章　豊橋市の都市交通課題

今後の都市交通のあり方などを検討する上では、豊橋市都市交通計画2016-2025における将来の都市像や目指す都市交通体系に対して現状がどのような状況にあるか、また、交通課題が何であるかを把握することが重要です。そこで、本市の公共交通の現況などを踏まえて、都市の交通課題を下記のように抽出しました。

課題①	自家用車によらない移動環境の維持・向上

・豊橋市の代表交通手段分担率では、自家用車での移動割合が多く、自家用車によらない移動を選択できる環境の構築が必要となります。
・運転免許証返納者や子どもなどの免許証を保有しない人の移動手段の維持・確保のほか、徒歩や自転車での安全で快適に移動できる環境が求められています。
・本市の人口は2010(平成22)年以降減少し続けており、さらには、各交通手段のトリップ数の減少などから公共交通の利用者の減少が見込まれるため、路線の維持が困難となることが予想されます。

課題②	まちなかのにぎわいや回遊性の向上

・豊橋駅周辺のまちなかへの移動手段は、公共交通を利用する割合が高い状況となっており、店舗やイベント等との連携による公共交通の利用促進や、まちなかへ行きやすい交通環境の更なる向上が求められています。
・道路空間の再編など、居心地がよく歩きたくなる空間の形成を図ることにより、回遊性の向上やにぎわいの創出が求められています。

課題③	渋滞の緩和と安全・円滑な移動環境

・本市の道路交通について、道路交通センサスによると混雑度の低い路線が過去に比べて多くなっていますが、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おり、バスやタクシー等の公共交通の定時性や速達性を確保する上でも、交通渋滞の緩和が必要となります。
・豊橋公園に建設が計画されている多目的屋内施設には、興行時などに5,000人規模の来場が見込まれています。興行時などにおける一時的な来場者増加の対応として、安全性や経済効果等を考慮した最適な交通手段別の来場を促していく必要があります。
・本市の交通事故(人身事故)件数は、近年減少傾向が続き、2023(令和５)年には過去最少となりましたが、2024(令和６)年には増加に転じています。また、本市の交通事故(人身事故)発生率は、全国と比較して高い水準が続いていることから、安全な移動環境の形成が求められています。

課題④　拠点とのつながりの強化

・都市計画マスタープランでは、集約型都市構造の実現に向け、拠点づくり及び公共交通幹線軸の形成を位置づけています。また、立地適正化計画において、公共交通幹線軸の沿線等で設定された「歩いて暮らせるまち区域」の人口は、総人口に占める割合が増加していることから、公共交通幹線軸のサービス水準の維持・充実が必要となります。
・東三河の中心拠点として、広域的に移動できる公共交通の結節点であり、高度で多様な都市サービスを享受できることから、広域的な公共交通ネットワークの維持・向上が必要となります。

課題⑤　移動を通した健康づくり

・意識的に運動を心がけている人は減少傾向となっており、健康に関心の薄い人を含む幅広い人に対して、自転車や公共交通等の利用を通した健康的な交通行動への転換が必要と考えられます。
・運転に制約のある方への生きがいや健康増進等につながる外出機会を確保するため、外出しやすい移動手段の確保が求められています。

課題⑥　都市交通の担い手確保

・公共交通の運転士は、高齢化やドライバーの働き方を改善する国の動きにより担い手が不足しており、公共交通の路線や本数の維持・確保が困難な状況です。

課題⑦　環境負荷の軽減

・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、そのうち、乗用車が47%を占めていることから、環境負荷の低い交通行動への転換が求められています。
・SDGsの浸透もあり市民の環境問題への関心は高まっています。

課題⑧　災害に強い交通環境

・近年、全国的に豪雨被害が発生しており、本市でも2023(令和５)年６月の大雨により、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ています。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おり、激甚化する災害に備えて、災害に強い都市交通インフラの形成が必要となります。