

(資料3)

豊橋市都市交通計画 2026-2035(資料編)

【目次】

第1章 豊橋市の交通を取り巻く状況.....	3
1. 豊橋市の概況.....	3
1.1 人口動向.....	3
1.2 環境.....	5
1.3 健康.....	5
1.4 災害.....	6
1.5 観光.....	6
2. 豊橋市の交通.....	7
2.1 移動実態.....	7
2.2 公共交通.....	9
2.3 道路交通.....	13
2.4 自転車.....	14
2.5 徒歩.....	14
第2章 豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括	15
1. 評価方法	15
2. 基本方針ごとの評価.....	16
2.1 「基本方針1:安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価	16
2.2 「基本方針2:まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価	18
2.3 「基本方針3:環境・健康を意識した交通づくり」の評価.....	20
第3章 評価指標の設定根拠.....	21
1. 各評価指標の関係性.....	21
2. 個々の評価指標の概要と目標値	22
参考資料1 市民アンケート結果	29
参考資料2 中京都市圏パーソントリップ調査の分析	161

本資料は、「豊橋市都市交通計画 2026-2035」を策定するに当たり、参考とした資料等を取りまとめたものです。

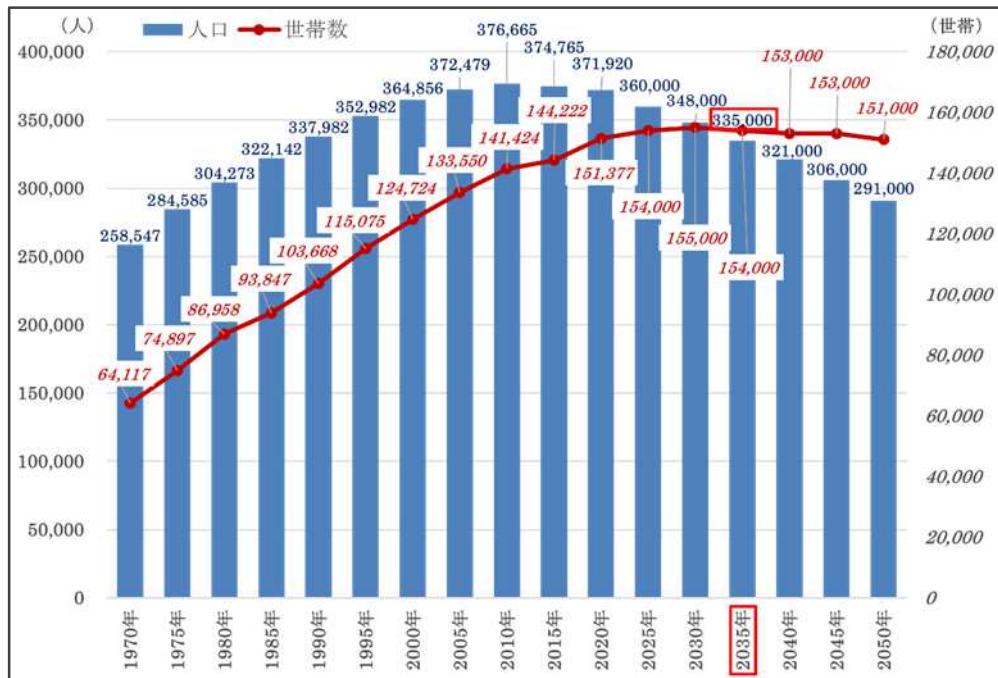
第1章 豊橋市の交通を取り巻く状況

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

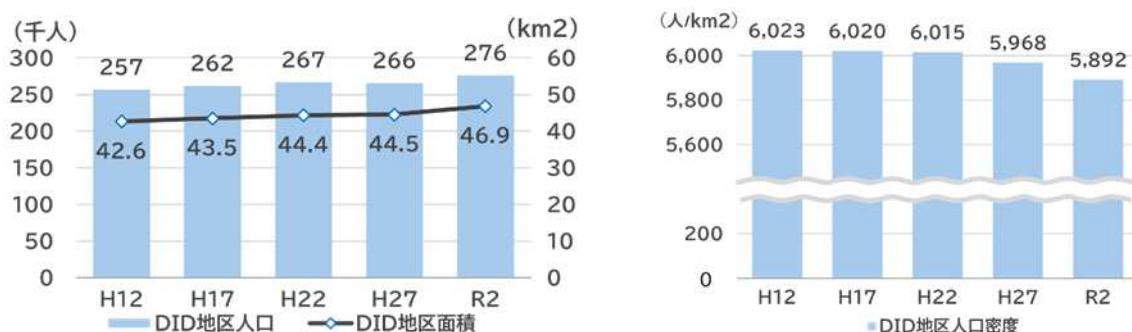
国勢調査によると、本市の人口は2010（平成22）年に376,665人に達しましたが、それ以降は減少しています。また、本計画の計画期間とする2035（令和17）年には、第6次総合計画によると335,000人まで減少する見込みとなっており、未婚化や晩婚化等に起因する出生数の低迷や、大都市圏への若い世代の流出が見られる昨今の情勢からも、人口の減少は長期化するものと考えられています。



※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

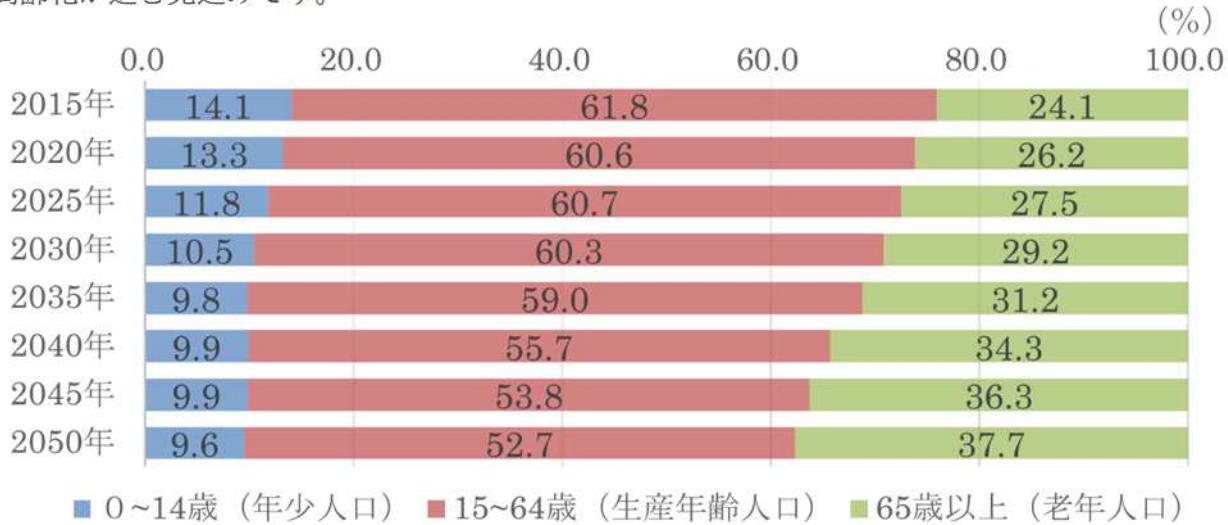
図1-2 DID地区人口と面積の推移

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/km²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、老人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。

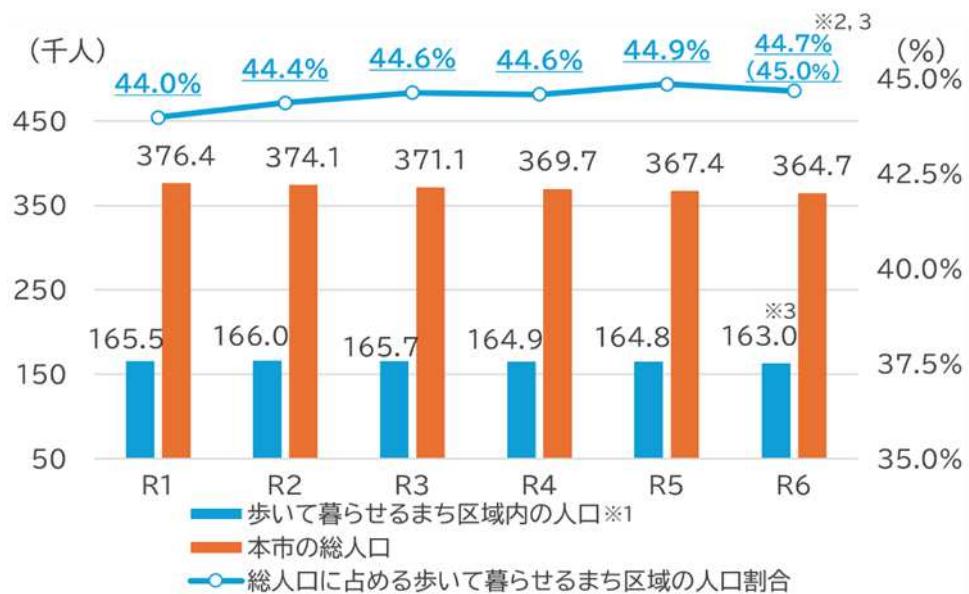
資料：第6次豊橋市総合計画後期基本計画

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。



※1.住民基本台帳を基に算出 ※2.()内は、区域変更前の人団
※3.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。 資料：都市計画課

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。

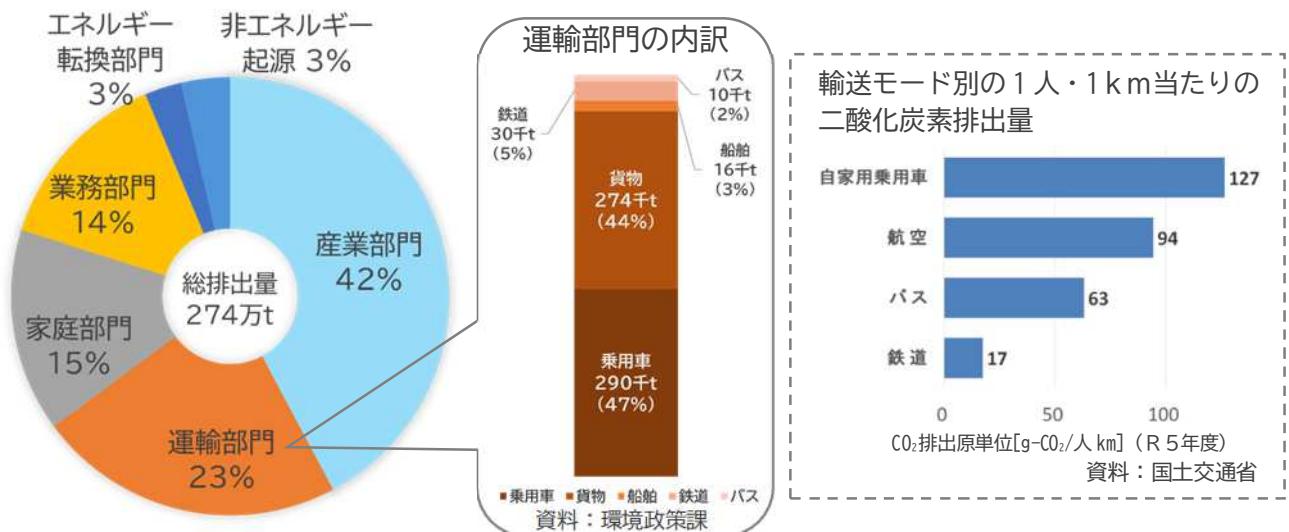
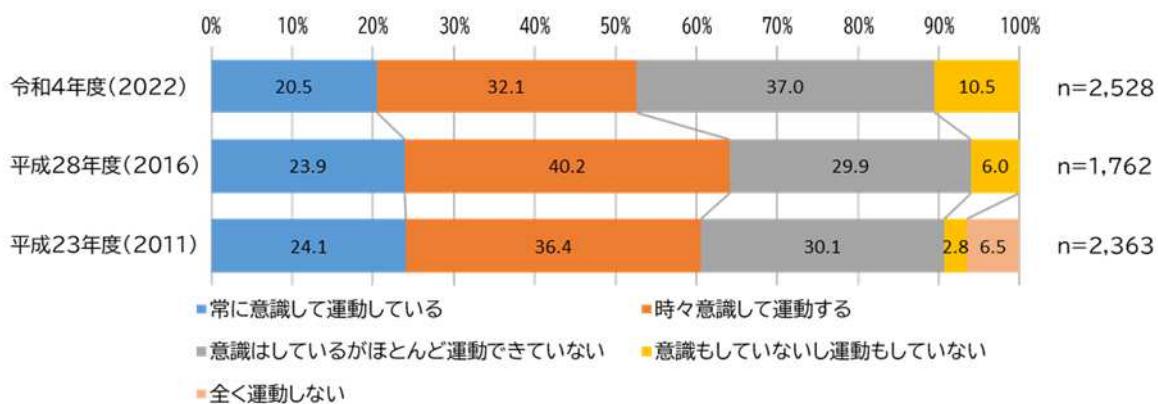


図 1-6 豊橋市の二酸化炭素排出量の部門別割合 (R 4)

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」を合わせて令和4年度で 52.6%となっています。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」は平成23年度(2011)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、令和5年6月の大雪では、鉄道施設やタクシー車両が冠雪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。

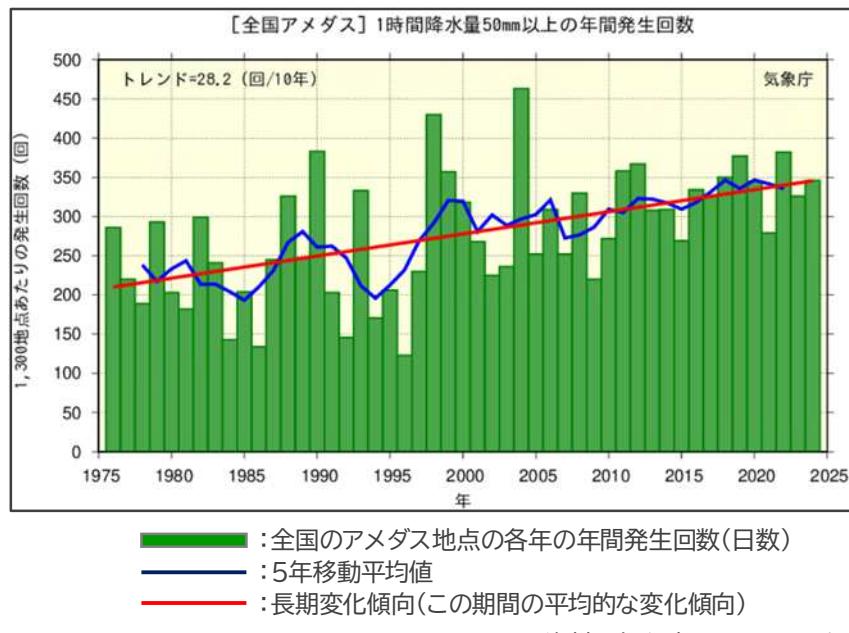
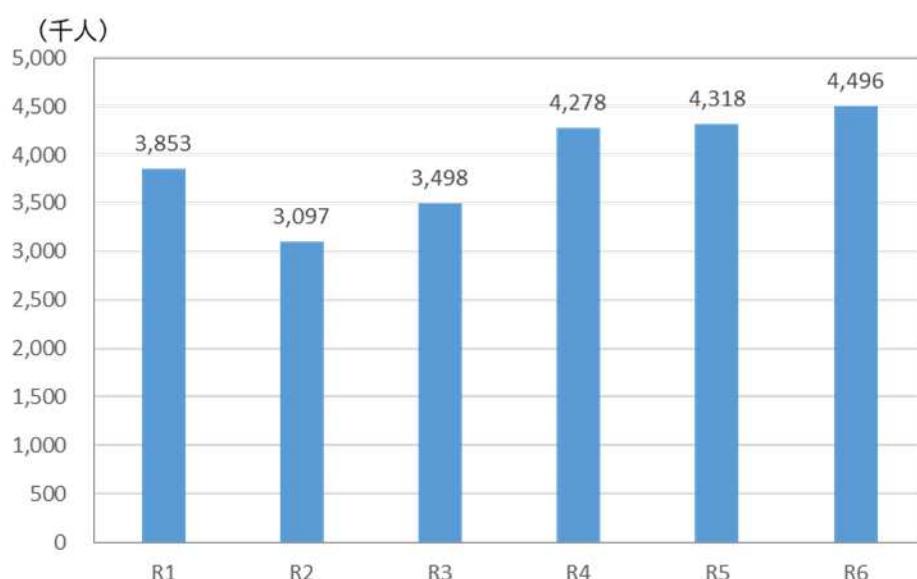


図 1-8 1時間降水量 50mm 以上の年間発生回数の経年変化

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、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

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	第6回
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%
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

図 1-10 外出率の推移（平日）



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 1-11 豊橋市の発生集中量の変化（平日）

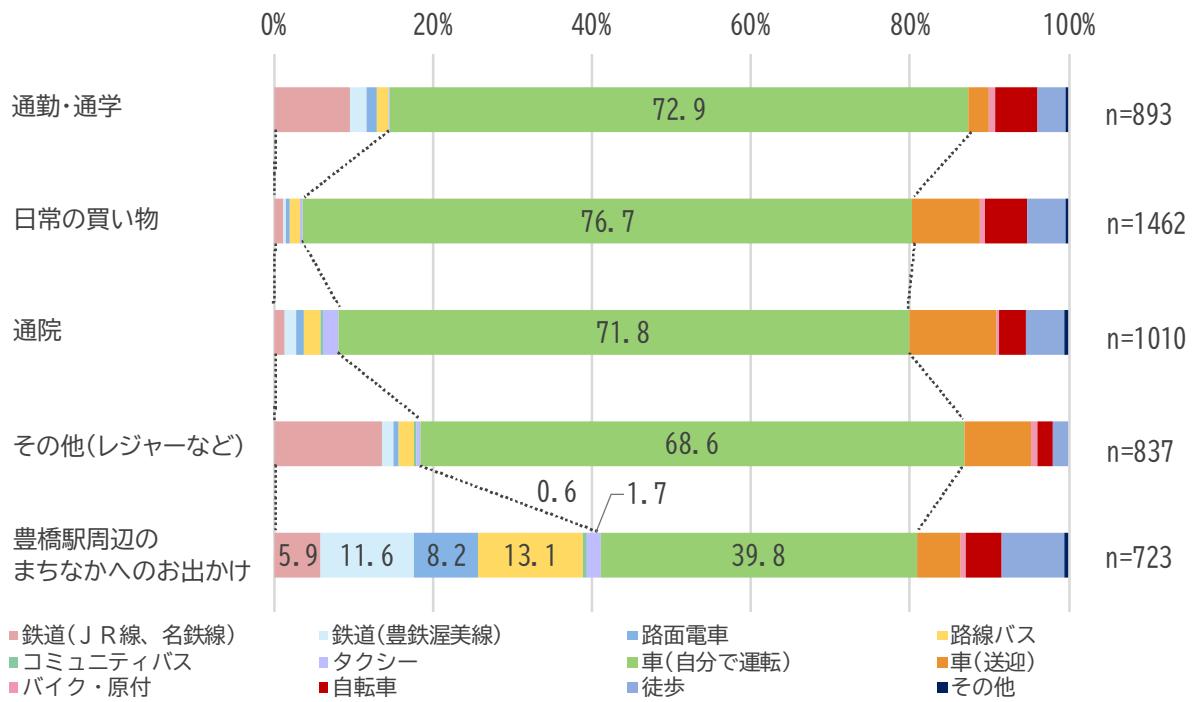


資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-12 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割を超えていました。

「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。

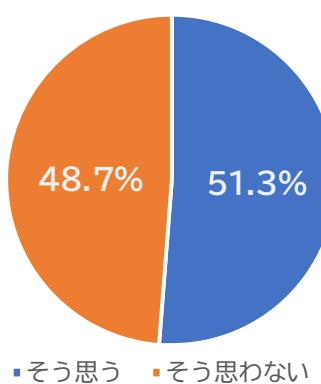


資料:市民アンケート(R6)

※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1-13 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。

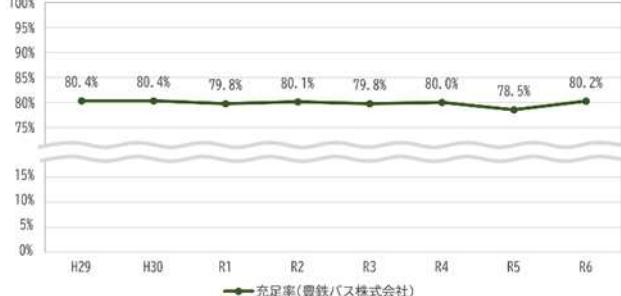


資料:市民アンケート (R6)

図1-14 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。



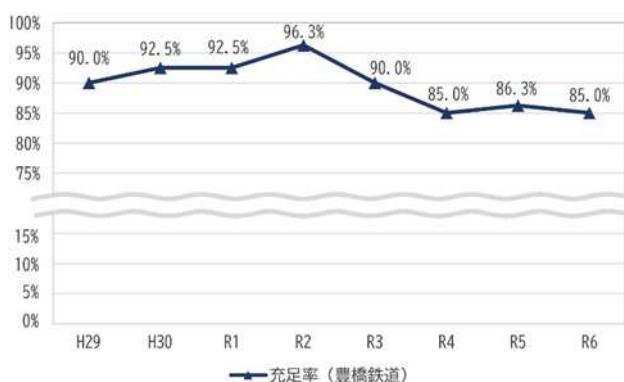
資料：豊鉄バス株式会社

図 1-15 路線バスの運転士数の充足率の推移



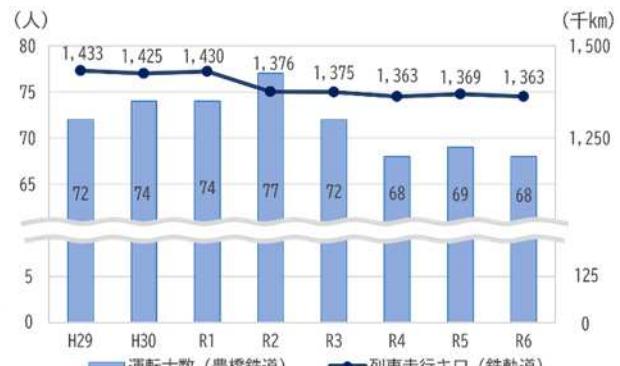
資料：豊鉄バス株式会社

図 1-16 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 1-17 鉄軌道の運転士数の充足率の推移

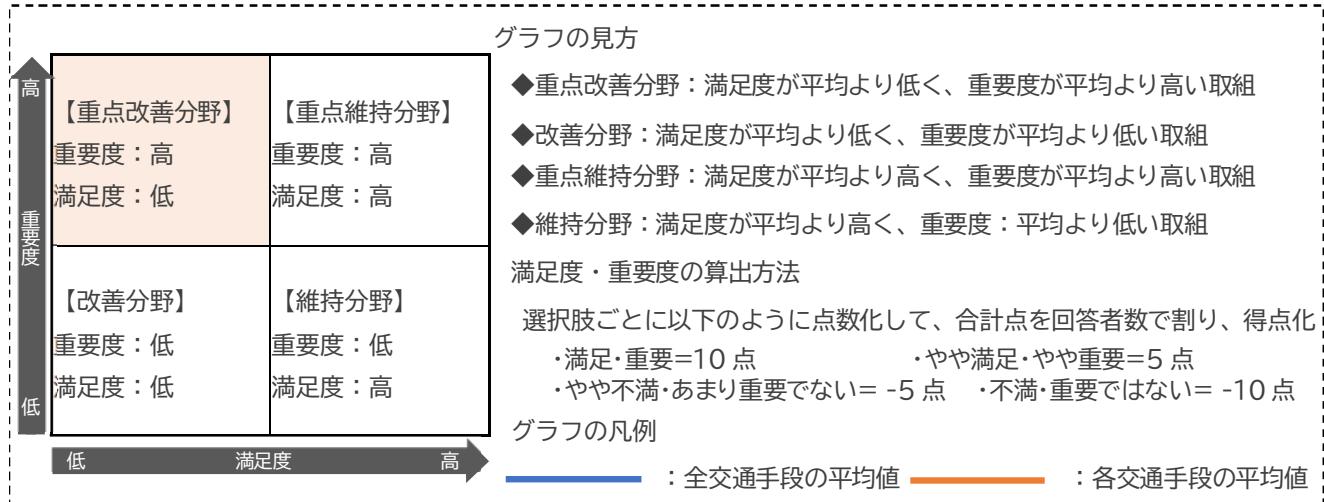


資料：豊橋鉄道株式会社

図 1-18 鉄軌道の運転士数と列車走行キロの推移

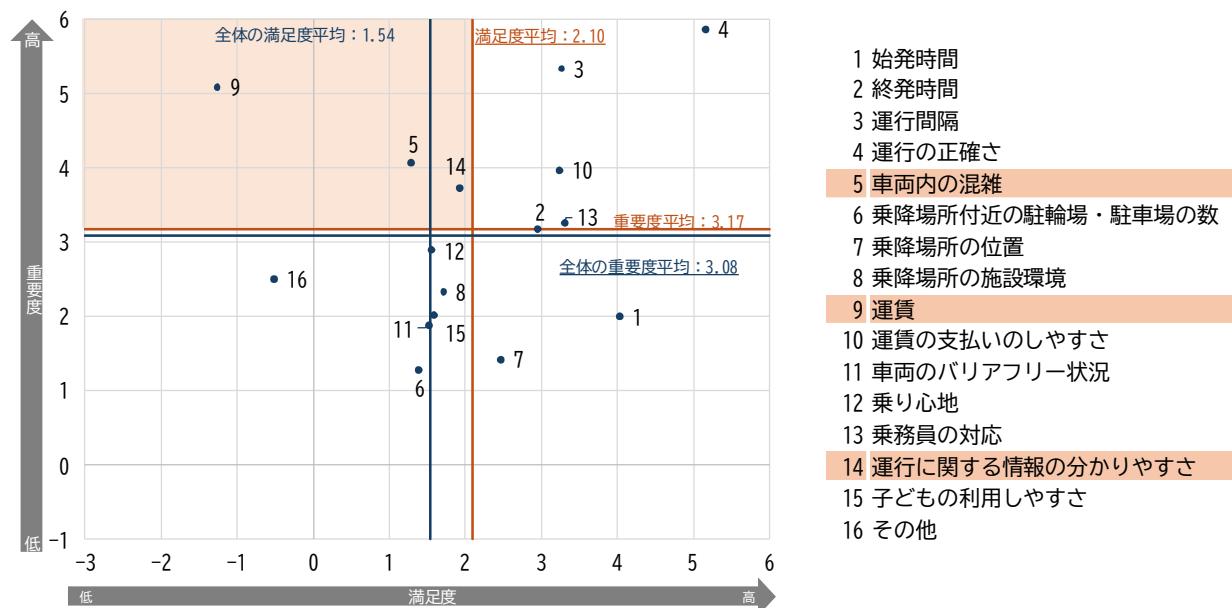
$$\text{※ 充実率} = \frac{\text{運転士数 : 実働している運転士の人数}}{\text{定員数 : 週休・年次休暇等を確保した上で運行可能となる運転士の人数}}$$

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。

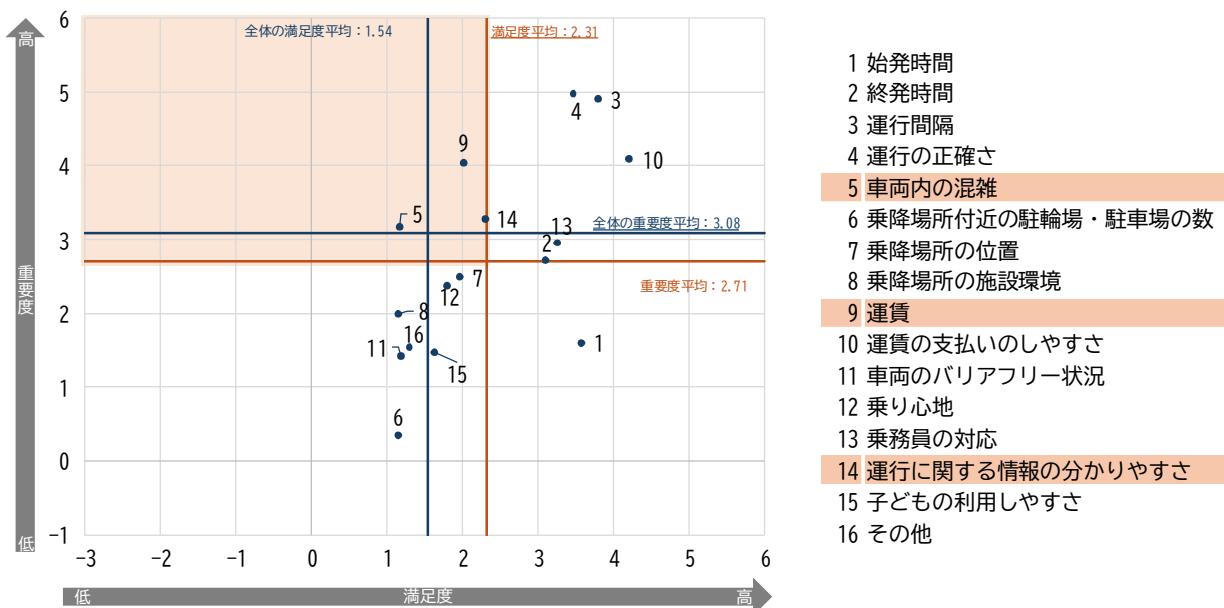


資料：公共交通利用者アンケート（R 6）

図 1-19 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。

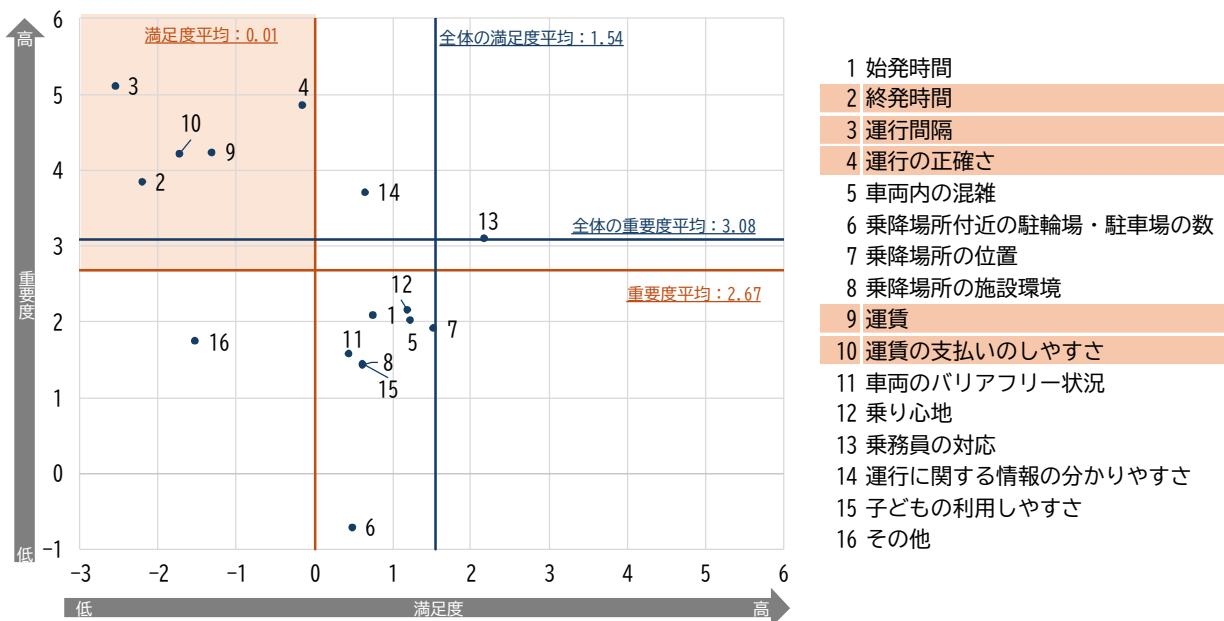


資料：公共交通利用者アンケート（R 6）

図 1-20 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。

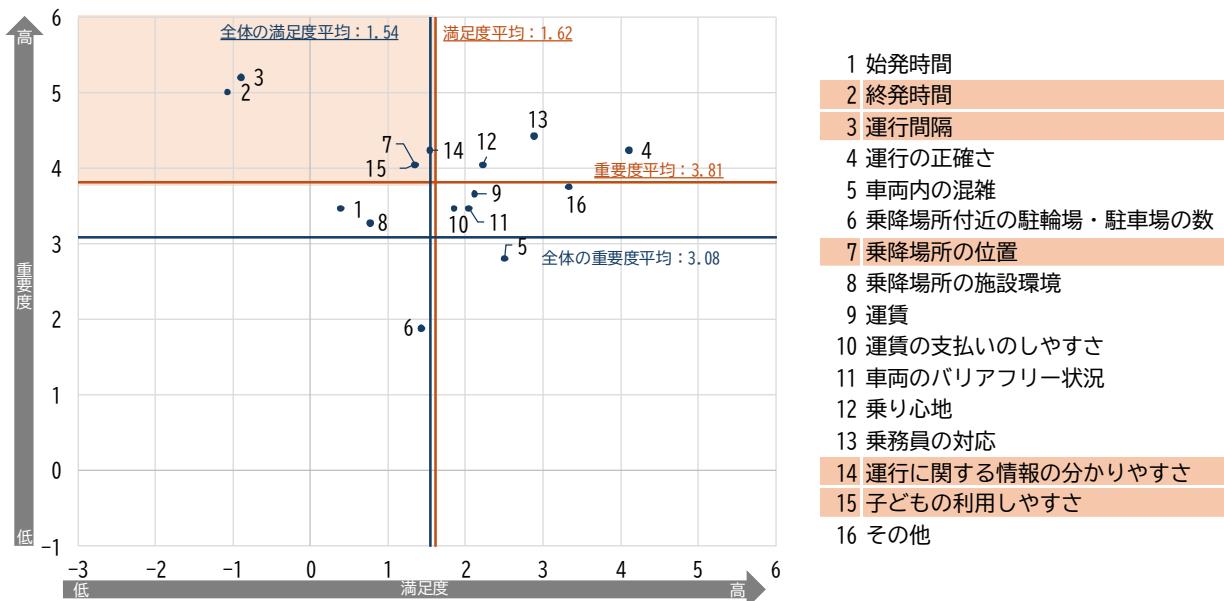


資料：公共交通利用者アンケート（R 6）

図 1-21 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。

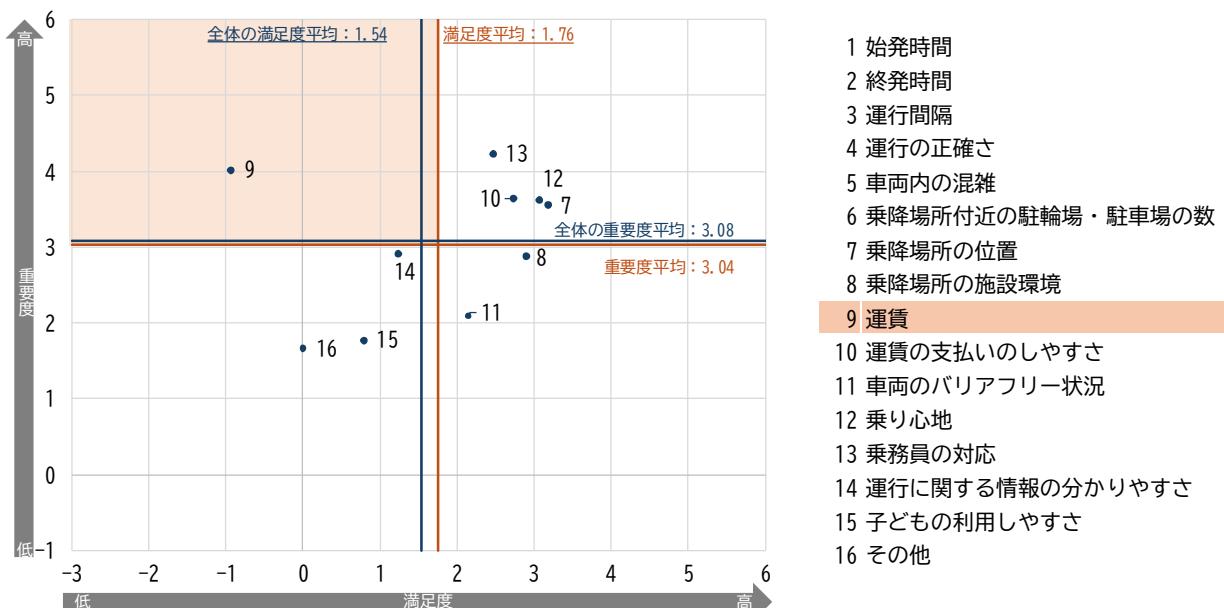


資料：公共交通利用者アンケート（R 6）

図 1-22 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。

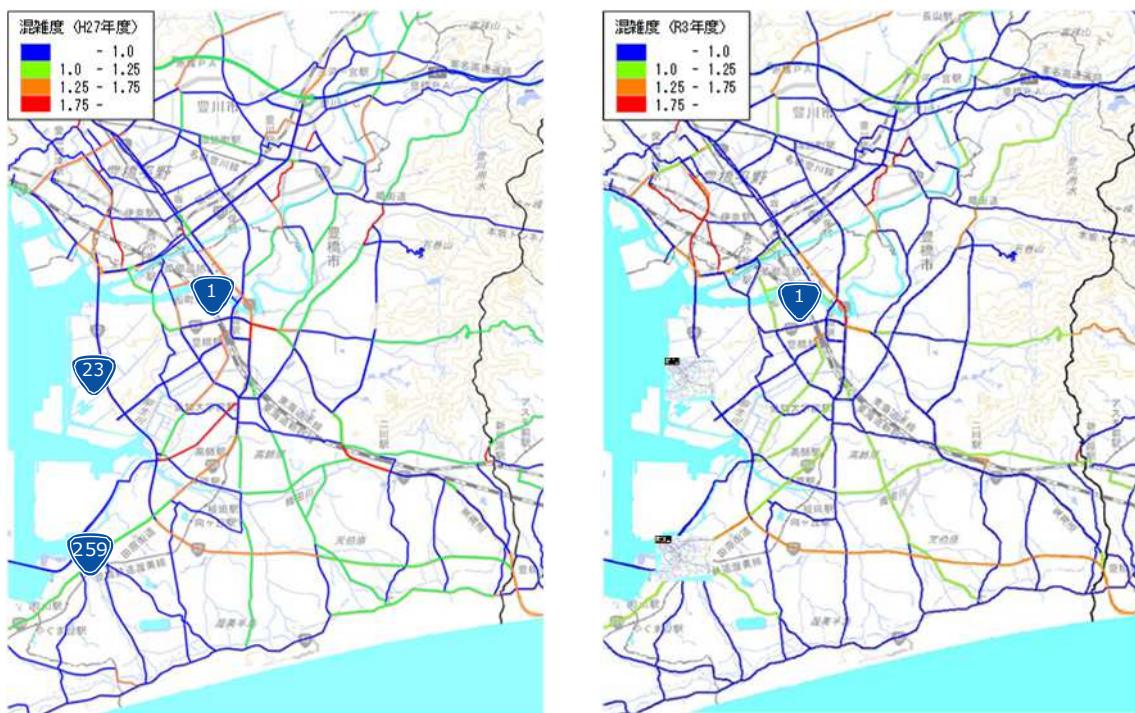


資料：公共交通利用者アンケート（R 6）

図 1-23 満足度と重要度の関係性【タクシー】

2.3 道路交通

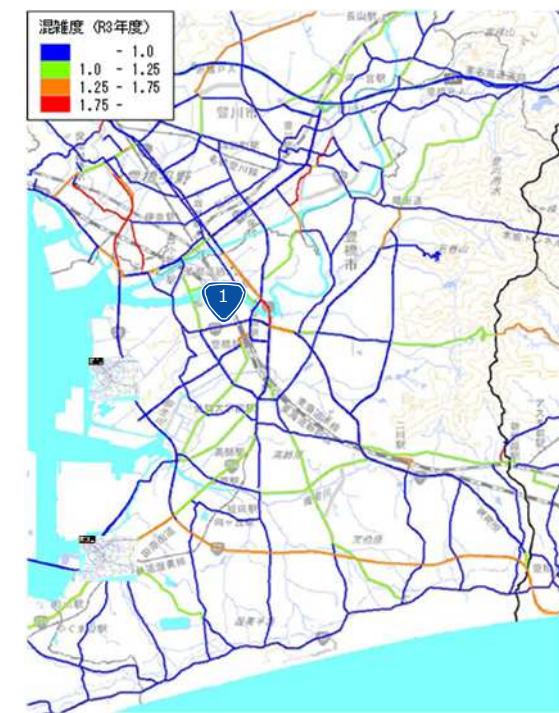
本市の自動車交通量の混雑状況は、平成 27 年度と令和 3 年度を比較すると、令和 3 年度に混雑度が 1.0 を下回る路線が多くなっています。主な渋滞箇所と渋滞区間は、臨海部周辺の国道 23 号バイパスや市の中心部などに発生しています。



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

1.25~1.75 混雑する時間帯が加速度的に増加



1.0 ~1.25 混雑する可能性のある時間が 1~2 時間

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 1-24 自動車交通の混雑度

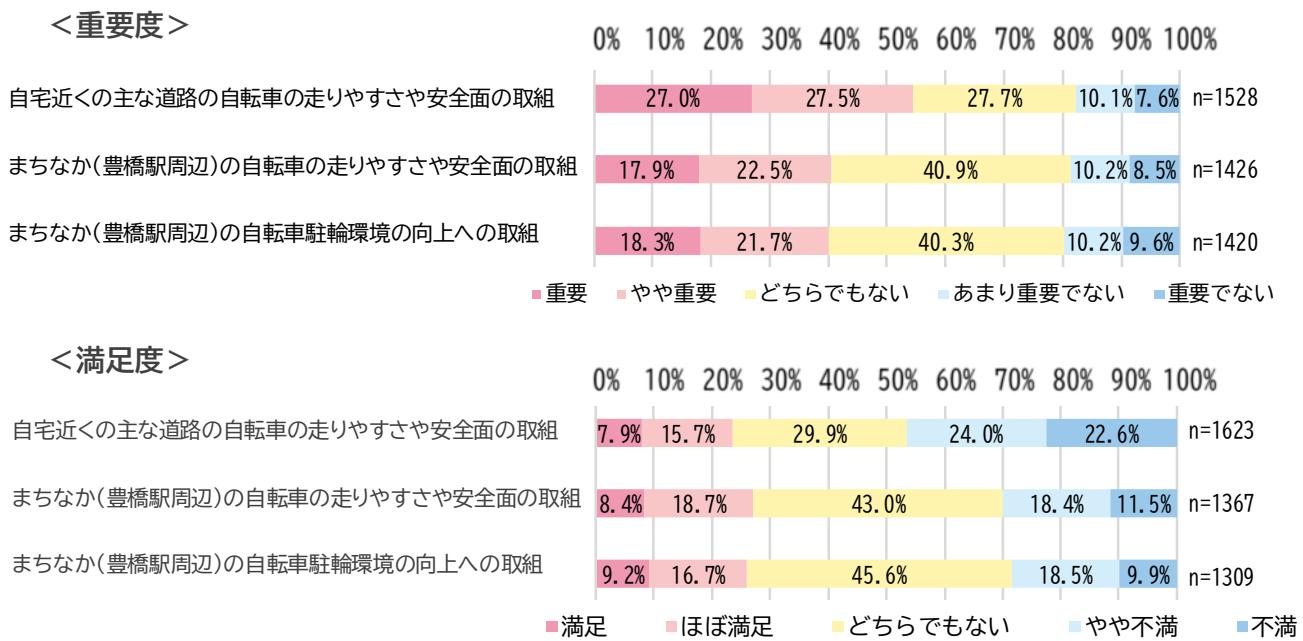


資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会（R 6）

図 1-25 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、重要度は高いが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。



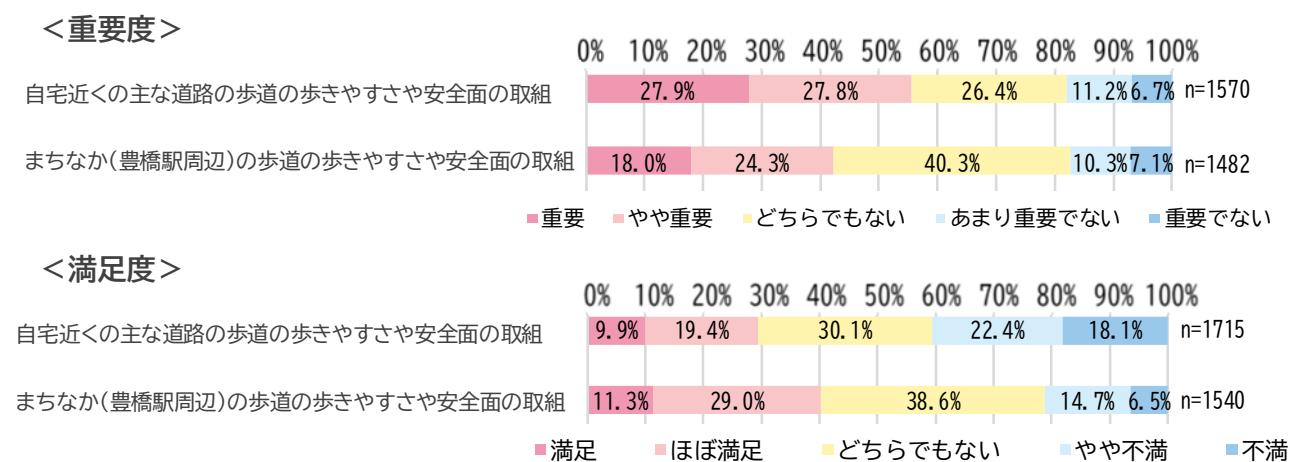
資料:市民アンケート(R6)

※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 1-26 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、重要度は高いが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。



資料:市民アンケート(R6)

※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 徒歩に関する取組の重要度と満足度

第2章 豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括

1. 評価方法

豊橋市都市交通計画 2016-2025 では、基本理念を定め、3つの基本方針及び基本方針に基づく4つの目標を掲げ、これまでに様々な取組を行ってきました。基本方針毎に指標の達成状況やこれまでの取組を整理し評価の総括をします。

【基本理念】

多様な交通手段を誰もが使え、

過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の構築

～基本理念の考え方～

豊橋市では、人が豊かで快適に生活し、誰でも自由に交流できるとともに、環境への負荷が小さく持続的な発展が可能な集約型都市構造を実現するため、自動車優先から人優先の社会への転換を促す、多様な交通手段を誰もが使え、過度に自家用車に頼らない都市交通体系を構築していきます。

基本方針1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1 人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

評価指標1－1 自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足と感じる人の割合

評価指標1－2 歩行者・自転車が関わる交通事故件数

基本方針2 まちの魅力・活力を高める交通づくり

目標2－1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

評価指標2－1 公共交通の1日当たり利用者数

目標2－2 まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

評価指標2－2 中心市街地内の休日歩行者通行量

基本方針3 環境・健康を意識した交通づくり

目標3 環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す

評価指標3 市街化区域内の歩行者・自転車の利用者割合

2. 基本方針ごとの評価

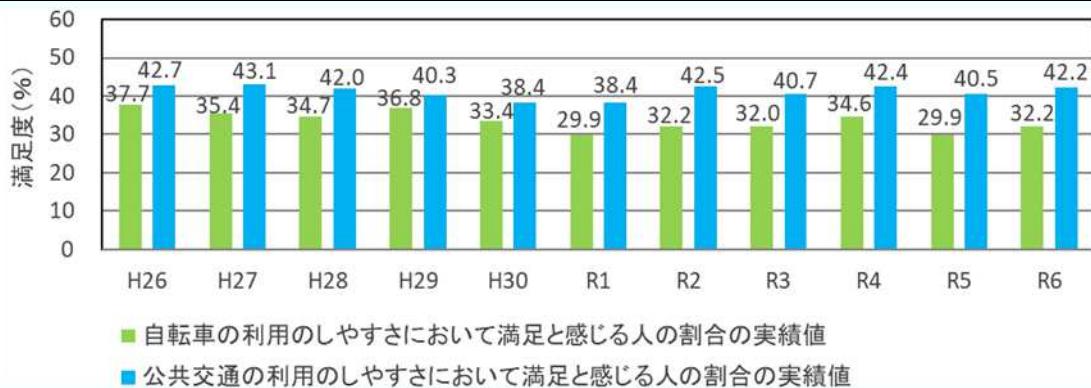
2.1 「基本方針1：安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

目標1：人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

評価指標1-1：自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足と感じる人の割合

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
自転車	37.7%	29.9%	32.2%	40%	未達成
公共交通	42.7%	38.4%	42.2%	45%	未達成



- ・自転車の利用のしやすさは、概ね30%台で推移しており、現行計画期間のいずれの年も目標の達成に至りませんでした。公共交通の利用のしやすさにおいても、概ね40%台で推移しており、現行計画期間のいずれの年も目標の達成に至りませんでした。
- ・市民意識調査では、自転車や公共交通の利用者以外も対象となるため、調査年度により結果にばらつきがでていると考えられます。

評価指標1-2：歩行者・自転車が関わる交通事故件数

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
歩行者・自転車が関わる交通事故件数	769件/年	592件/年	335件/年	R1実績からの減少	達成



- ・事故件数はR6では前年より上昇したものの、H26以降減少傾向にあり、目標を達成することができました。
- ・自転車通行空間の整備や交通安全教室による啓発、また、道路交通法の罰則強化等により年々、交通事故が減少していると考えられます。

② 取組

市民が安心して利用できる交通手段としてサービス水準を維持・確保できるよう、バス運行に係る経費の一部を支援しました。
鉄軌道事業者は、安全・安心な運行を維持するために老朽化施設等の改修を行っており、その経費の一部を支援しました。
新型コロナウイルス感染症のまん延や燃料・物価高騰の影響を受ける中でも市民生活を支える社会基盤として運行を継続する交通事業者に対して、支援しました。
路線バスやタクシーの運転士が不足していることから、キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習、運転体験などを通して、運転士になるための就職支援を実施しました。
障害者や高齢者、子育て世帯をはじめ誰もが安全・安心で快適に移動できる環境を整えるためユニバーサルデザインタクシーの導入に係る経費の一部を支援しました。
鉄道、路面電車、路線バスの車両に子育て応援のステッカーを貼り子連れ利用者が、気軽に安心して利用できる公共交通環境を整備するとともに周囲の利用者の意識醸成を図りました。
タクシー事業者は、高齢者等の付き添いサポート「そいタク」、子育て家庭の送迎サポート「子育てタクシー」など独自の取組を行いました。
利用環境の向上のため、鉄軌道事業者により渥美線の南栄駅、路面電車の前畠停留場のバリアフリー化を行っており、その経費の一部を支援しました。
コミュニティバスの運行維持や利便性向上のため、利用促進イベントの実施をはじめ、地域のニーズに合わせて豊川市への乗り入れなど、運行経路やダイヤを見直しました。また、湖西市や企業と連携し、企業シャトルバスを活用した移動手段を確保する社会実験を実施しました。
コミュニティバスにクレジットカード、電子マネーなどキャッシュレス決済を利用できる機器を導入し利用者の利便性向上を図りました。また、令和7年春ごろまでにバス事業者への交通系ICカードシステム導入を目指し支援しました。
バスのリアルタイムな運行情報の提供による利便性と信頼性の向上を図るため、豊鉄バスによりバスロケーションシステム「バスNavi」が導入され、その経費の一部を支援しました。
高齢運転者による交通事故の防止と日常生活の移動手段の確保のために、市内在住70歳以上の運転免許自主返納者に交通助成券を交付しました。
自転車の活用を推進するため、自転車ネットワーク路線において安全で快適な自転車通行空間整備をこれまでに55.6kmの整備を行いました。
小学校から高齢者の各世代を対象とした交通安全教育指導者・指導員による安全教室や自転車活用促進リーフレットにより自転車利用のルール等について周知を行いました。

③ 評価の総括

公共交通において、厳しい経営状況の中でも安全・安心な運行サービスを行う交通事業者に対し、各種支援を行いながら運行サービスの維持・確保を行うことができました。また、駅や停留場のバリアフリー化やバスへのキャッシュレス決済機器の導入などの利便性の向上を図ることができました。一方、アンケート調査では、鉄軌道は「車両内の混雑」、「運行に関する情報の分かりやすさ」、バスでは「終発時間」、「運行間隔」などの満足度が低かったことから、これらの交通環境の充実や、利便性の向上が必要と考えられます。

自転車通行の環境や交通事故への対応として、自転車通行空間整備や安全教室を行うことができ、道路交通法の罰則強化や自動車の安全性能の向上などにより交通事故件数は減少傾向を続けており、令和5年に過去最も少ない件数となりました。しかし、令和6年については、増加に転じており、この増加傾向が、今後も続くことが懸念されます。また、アンケート調査により、「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」の重要度が高く、不満度の割合も高くなっていることから、引き続き道路空間の整備が必要と考えられます。

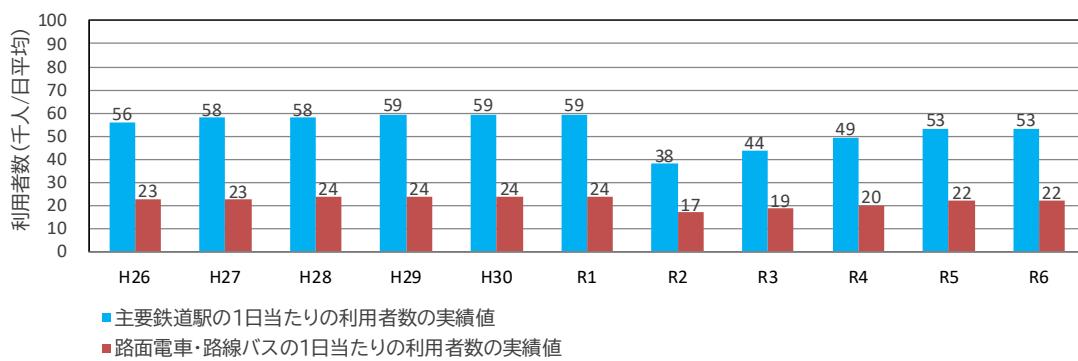
2.2 「基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

目標2－1：まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

評価指標2－1：公共交通の1日当たり利用者数

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
主要鉄道駅	56.1千人/日平均	58.5千人/日平均	53.4千人/日平均	R1実績の維持	未達成
路面電車・路線バス	22.7千人/日平均	23.6千人/日平均	22.1千人/日平均	R1実績の維持	未達成

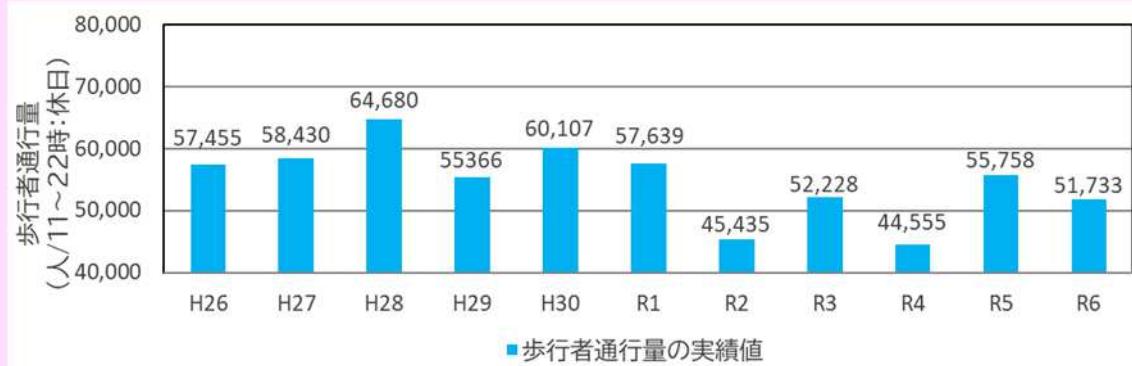


- ・H26以降は微増していたものの、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、公共交通利用者が減少し、R1実績まで回復しておらず、目標の達成に至りませんでした。
- ・コロナ禍を経て人々の生活様式が変化してきていることが考えられます。

目標2－2：まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

評価指標2－2：中心市街地内の休日歩行者通行量

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
歩行者通行量	57,455人/件	57,639人/件	51,733人/件	63,000人/件	未達成



- ・H28までは増加傾向であったものの、以降減少しています。特に、新型コロナウイルスの感染拡大以降は、まちなか図書館等のオープンや集客力の高いイベントの開催により、一時的な増加につながったと考えられますが、R1実績まで回復しておらず、目標の達成に至りませんでした。

② 取組

まちなかのにぎわいの創出のため、路線バスのうち、西口線、豊橋技科大線、中浜大崎線において、平成28年度から令和2年度まで毎週金曜と土曜に豊橋駅発の最終便の後に1本増発し、利用者の利便性向上を図りました。

鉄軌道利用者の利便性の向上のため、鉄軌道事業者は駅・停留場の周辺にパーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場の整備を行っており、その経費の一部を支援しました。

鉄軌道事業者は利用促進やまちなかのにぎわいの創出のため、納涼ビール電車（夏季）、豊橋まつり花電車（秋季）、おでんしゃ（冬季）など企画電車を運行しました。

中心市街地の回遊性向上や歩行者に配慮した道路構造への転換のため、萱町通りと水上ビル北側を対象としたストリートデザイン事業により道路整備を実施しました。また、沿道店舗や住民とともに公共空間の利活用に向けた取組を実施しました。

図書館で実施している読み聞かせ会「おはなしのへや」と路面電車が初めてコラボした「おはなしでん」を開催しました。子どもの頃から公共交通に親しんでもらい、普段、公共交通を利用しない方もまちなかへの移動に使ってみたくなるようなきっかけを創出しました。

飲食店や娯楽施設を掲載した公共交通沿線エリアのマップを作成し、公共交通を利用するきっかけを創出しました。

渥美線、路面電車、路線バスでの「まちなかおでかけきっぷ」や「1日フリー乗車券」の利用による乗車料金の割引を実施する他、MaaSアプリでのモバイル乗車券にも対応しました。

③ 評価の総括

駅・停留場周辺への駐車場・駐輪場の整備による利便性向上や、企画電車やイベント開催により、公共交通利用者や中心市街地内の歩行者交通量の増加に寄与しました。また、ストリートデザイン事業により魅力ある道路空間の整備を行うことができました。コロナ禍を経て公共交通利用者数や中心市街地の歩行者交通量は回復傾向にありますが、引き続き、まちなかで開催するイベントとの連携や歩行空間、駐輪環境等の交通環境の向上を図っていく必要があると考えられます。

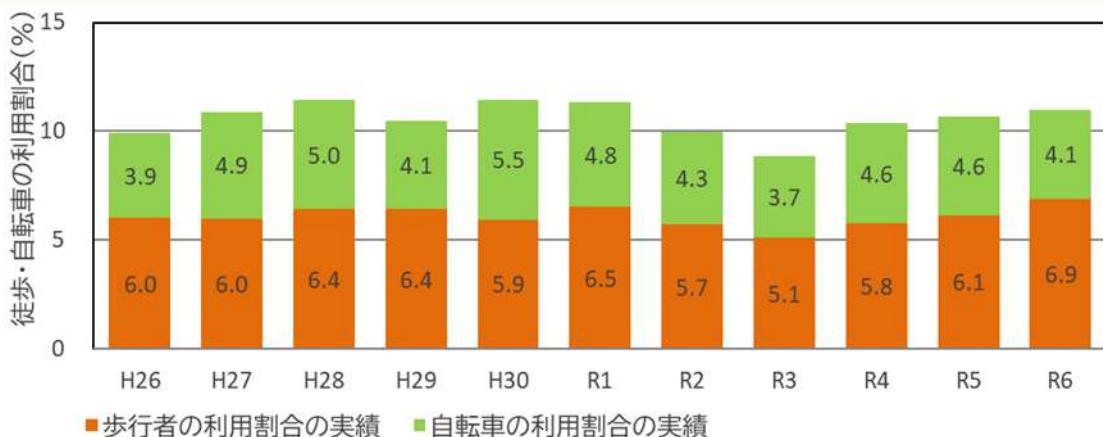
2.3 「基本方針3：環境・健康を意識した交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

目標3：環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す

評価指標3：市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
歩行者・自転車の利用割合	9.9%	11.3%	11.0%	R1実績からの増加	未達成



- ・H26 以降増減を繰り返しており R2、R3で減少し R4以降は増加傾向にありますが、いずれの年も R1実績を上回っておらず、目標の達成に至りませんでした。歩行や自転車利用が多い若年層の外出が減少傾向にあることが影響していると考えられます。

② 取組

公共交通に関する市、市民、事業者、公共交通事業者がそれぞれの責務や役割を担い公共交通を維持・活性化及び意識改革するために「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」を制定しました。

自転車や歩行について、エコ通勤の推奨や健康マイレージ事業を実施しました。

持続可能な都市交通や移動方法について市民が考える機会となる「とよはしカーフリーデー」を開催しました。

渥美線のサイクルトレインについて、自転車利用者の利用促進を図るため、車両の側面や乗降口の床面にステッカーを貼り、経費の一部を支援しました。

歩行、自転車、公共交通利用の利用啓発においてデジタルスタンプラーなどの公共交通を利用したウォーキングイベントや沿線マップの作成、また、サイクルトレインを利用した自転車イベントなどを実施しました。

通勤時間帯において渋滞が激しい県境地域（豊橋市東部から静岡県湖西市にわたる事業所が集積する地域）における交通環境の改善を目指しエコ通勤実施の意識啓発を行いました。

高齢運転者の日常生活の移動手段の確保のため、運転免許証を自主返納した方に電動アシスト自転車購入補助を行いました。

③ 評価の総括

イベント等により環境や健康に対する意識醸成を促してきました。また、自転車通行空間整備や電動アシスト自転車の購入補助などにより自転車利用の増加に寄与したと考えられます。一方で「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の認知度が低いことから更なる周知とともに、過度に自家用車に頼らない意識改革を促し、環境負荷軽減や健康増進に寄与する交通行動につなげる必要があると考えられます。

第3章 評価指標の設定根拠

1. 各評価指標の関係性

基本理念の多様な交通手段によって人とまちがつながり、過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の実現及び本市の抱える都市交通課題解決の達成度を計るため、計画全体の評価指標として「公共交通・自転車・徒歩の分担率」を設定しました。この評価指標は、10年に1度行われる中京都市圏パーソントリップ調査の分析結果を基に計画の最終年度に評価します。

また、本計画が、基本理念や都市交通課題の解決に向けて正しい方向性を向いているかどうか確認するため、計画全体の評価指標に紐づく6つの評価指標を設定しました。これらの評価指標は、他の評価指標と関連しており、各々の目標を達成することにより、計画全体の目標である「公共交通・自転車・徒歩の分担率」につながっていきます。

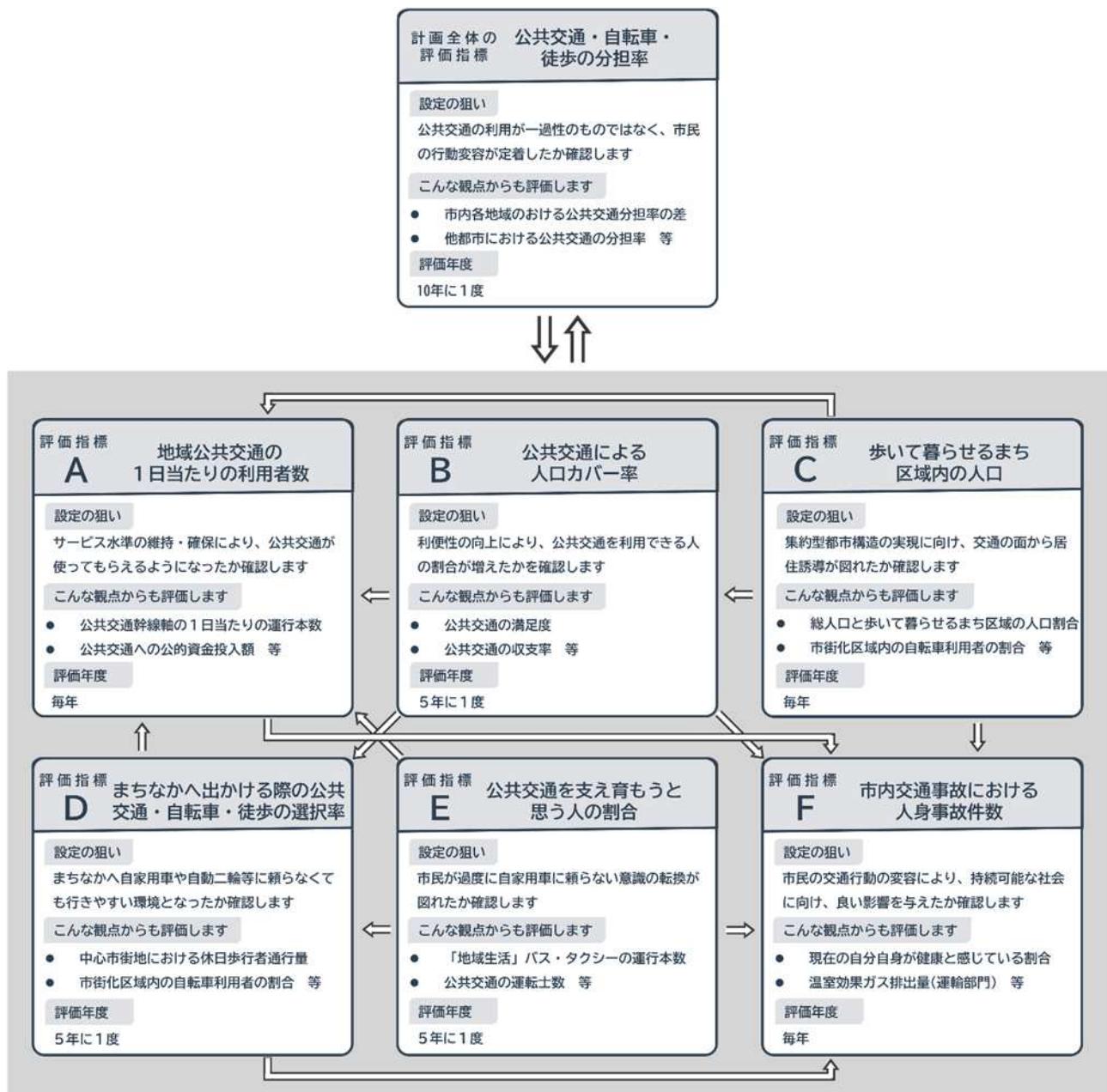


図 3-1 各評価指標の関係性

2. 個々の評価指標の概要と目標値

各評価指標の概要と目標値の設定根拠について、以下のとおり設定しました。

計画全体の評価指標

公共交通・歩行・自転車の分担率

評価年：10年に1度

<評価指標設定の狙い>

- ・過度に自家用車に頼らない社会への転換を促し、多様な交通手段を誰もが利用できる都市交通体系の構築には、基本方針1「安全・安心で快適に移動できる交通づくり」、基本方針2「まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり」、基本方針3「みんなで支え育む持続可能な交通づくり」の方針に基づき、豊橋市の都市交通課題への対応が必要です。
- ・本市の目指すべき都市の将来像や将来交通体系を実現として、公共交通の利用が一過性のものではなく、市民の行動変容が定着したか確認する指標として、「公共交通・自転車・歩行の分担率」を評価指標として設定しました。

<指標値の評価方法>

- ・指標値は、国土交通省が行う中京都市圏パーソントリップ調査の分析結果による豊橋市内の代表交通手段分担率における鉄道、バス、タクシー、自転車及び歩行の合計値とします。
- ・評価指標AからFの評価、分担率が極端に低い地域はないか、歩いて暮らせるまち区域内外での分担率の推移、他都市の分担率との比較、全国都市交通特性調査(旧全国都市パーソントリップ調査)の分析結果などを確認しながら評価を行います。

<評価指標の目標値の考え方>

- ・第5回中京都市圏パーソントリップ調査(H22)と第6回中京都市圏パーソントリップ調査(R4)の分析結果では、自転車・歩行の分担率は上昇傾向にあるものの、公共交通の分担率は減少しています。
- ・公共交通の分担率が減少することで、公共交通の利用者も減少すると考えられます。
- ・本市の目指すべき都市の将来像の実現のために、歩行・自転車の分担率は現在の上昇率を維持しながら、公共交通の分担率を第5回調査結果の値まで上昇させることを目標とします。

表 3-1 代表交通分担率の推移

中京都市圏パーソントリップ調査の分析結果	代表交通分担率の推移		
	公共交通(鉄道・バス)	自転車	歩行
第5回結果	5.6%	9.1% ▼ 1.15倍	14.4% ▼ 1.07倍
第6回結果	5.3%	10.5% ▼ 1.15倍	15.4% ▼ 1.07倍
第7回の目標値	5.6%	12.1%	16.5%
第7回の目標値の合計	34.2%	34%	以上を目指す

<指標値>

	基準値(第6回分析結果)	目標値(第7回分析結果)
公共交通・自転車・歩行の分担率	31.0%	34%

基本方針1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1－1 公共交通幹線軸の維持及び交通結節機能を充実する

評価指標A 地域公共交通の1日当たりの利用者数

評価年：毎年

＜評価指標設定の狙い＞

- ・安全・安心で快適に移動できる交通環境の実現には、交通事業者と行政が一体となってサービス水準を確保し、安定的なサービス提供の基盤を構築することが不可欠です。
- ・安定的なサービス提供の基盤の構築には、公共交通幹線軸の維持や交通結節機能の充実により、多様な交通手段を誰もが利用しやすくなることが必要です。
- ・サービス水準の維持・確保により、公共交通が使ってもらえるようになったかを確認する指標として、「地域公共交通の1日当たりの利用者数」を設定しました。

＜指標値の評価方法＞

- ・指標値は、渥美線、路面電車、路線バス、タクシー、コミュニティバスの輸送人員の合計値とします。
- ・本市の統計書において公表される輸送人員の統計データ（コミュニティバスについては運行事業者の実績報告）を活用します。
- ・交通モード別の利用者数、公共交通幹線軸の運行本数、市民及び利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額なども確認しながら評価を行います。

＜目標設定の考え方＞

- ・今後は、本格的な人口減少社会の影響により、人口の母数が減少することで徐々に公共交通の利用者が減っていくことが予想されます。
- ・また、公共交通の分担率も減少傾向となっており、更なる利用者の減少も考えられます。
- ・こうした社会情勢の中でも、サービス水準の維持・確保に資する取組を展開することによって、公共交通の分担率を以前の水準まで高め、人口減少社会の中でも利用者数を維持する目標とします。

＜指標値＞

	基準値(令和6年度実績)	目標値
地域公共交通の1日当たりの利用者数	44千人/日平均	44千人/日平均

基本方針1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1－2 利便性の高い交通環境を実現する

評価指標B 公共交通による人口カバー率

評価年：5年に1度

<評価指標設定の狙い>

- ・安全・安心で快適に移動できる交通環境の実現には、交通DXの推進や車両・乗換施設のバリアフリー化などの取組により、利便性の高い交通環境を実現することが必要です。
- ・利便性の高い交通環境を実現することにより、公共交通を利用できる人が増えたかを確認する指標として、「公共交通による人口カバー率」を評価指標として設定しました。

<指標値の評価方法>

- ・指標値は、公共交通利用圏域内(鉄道：700m、路面電車、路線バス、コミュニティバス：400m)の人口を総人口で除した値とします。
- ・国勢調査の人口データ、都市計画基礎調査の建物データ、本市の保有する公共交通ネットワーク(鉄道、路面電車、路線バス、コミュニティバス)のデータを活用します。
- ・市民意識調査による公共交通の利用のしやすさが満足と感じる人の割合、公共交通の収支率などの状況も確認しながら評価していきます。

<目標設定の考え方>

- ・本市の公共交通による人口カバー率は、令和6年度で85.6%となっており、愛知県全域の92.3%や県内の本市を除く中核市平均90.3%と比較し、いずれも低い水準となっています。
- ・利便性の高い交通環境を構築することにより、公共交通幹線軸をはじめとする公共交通利用圏域内に居住を誘導することや、公共交通利用圏域外における新たな公共交通サービスを運行することにより、公共交通による人口カバー率を高める目標とします。

<指標値>

	基準値(令和6年度実績)	目標値
公共交通による人口カバー率	85.6%	90%

基本方針2 まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり

目標2－1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

評価指標C 歩いて暮らせるまち区域内の人口

評価年：毎年

＜評価指標設定の狙い＞

- ・まちの魅力・にぎわいを創出する交通環境の実現には、まちづくり施策と連携し、都市機能が集積する都市拠点や日常生活に必要な機能が集積する地域拠点に行きやすくなる公共交通ネットワークの形成が重要です。
- ・公共交通ネットワークの形成により、集約型都市構造の実現に向け、交通の面から居住誘導が図れたか確認する指標として、「歩いて暮らせるまち区域内の人口」を評価指標としました。

＜指標値の評価方法＞

- ・豊橋市立地適正化計画の評価指標である歩いて暮らせるまち区域内の人口データを活用します。
- ・総人口に占める歩いて暮らせるまち区域の人口割合、市街化区域内の自転車利用者の割合などの状況も確認しながら評価していきます。

＜評価指標の目標設定の考え方＞

- ・豊橋市立地適正化計画では、集約型都市構造の実現に向け、渥美線、路面電車及び主要なバス路線を公共交通幹線軸に位置付けています。
- ・また、都市拠点、地域拠点や主要な都市施設を結ぶ高度なサービス水準が確保された公共交通幹線軸の形成をまちづくりの方針とし、歩いて暮らせるまち区域への誘導の取組として、公共交通幹線軸の維持を図っていくとしています。
- ・まちづくり施策と連携しながら、公共交通の利便性や快適性向上などの取組を実施することで、交通の面からまちづくりに寄与しまちの魅力・にぎわいを創出します。
- ・豊橋市立地適正化計画の令和22年度目標値の166,300人を目指し、本計画でも増加させる目標とします。

＜指標値＞

	基準値(令和6年度実績)	目標値
歩いて暮らせるまち区域内の人口	162,977人	165,200人

基本方針2 まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり

目標2-2 まちなかや地域拠点に行きやすい交通環境を実現する

評価指標D まちなかへ出かける際の公共交通・自転車・徒歩の選択率

評価年:5年に1度

＜評価指標設定の狙い＞

- 人とまちがつながり、豊かで快適に生活し自由に交流ができるよう、まちなかや地域拠点に行きやすい交通環境を実現するためには、多様な交通手段のアクセス性や魅力を高め、誰もが使いたいと思えるような環境が必要です。
- まちなかへ自家用車や自動二輪等に頼らなくとも行きやすい環境となったか確認するための指標として、「まちなかへ出かける際の公共交通・自転車・徒歩の選択率」を設定しました。

＜指標値の評価方法＞

- 都市交通課による市民アンケートの結果を活用します。
- 指標値は、令和6年度に行った市民アンケートの最もよく行く目的地へのお出かけについて、「豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ」と回答した人の「主な移動手段」として「鉄道」「路面電車」「路線バス」「コミュニティバス」「タクシー」「自転車」「徒歩」と回答した人の合計の割合とします。
- 中心市街地における休日歩行者通行量、市街化区域内の自転車利用者の割合なども確認しながら評価していきます。また、計画全体の評価指標である「公共交通・自転車・徒歩の分担率」の中間評価にも役立てます。

＜評価指標の目標設定の考え方＞

- 計画全体の評価指標として、徒歩・自転車の分担率は現在の上昇率を維持しながら、公共交通の分担率を第5回調査結果の値まで戻すことを目標としました。
- 本評価指標においても、計画全体の評価指標と同様の考え方により、まちなかのアクセス性の向上を図る取組を実施し、公共交通・自転車・徒歩の利用者の増加を図り、まちなかのにぎわいを創出することで、令和6年度に行ったアンケート調査結果よりも上昇することを目指とします。

＜指標値＞

	基準値(令和6年度実績)	目標値
まちなかへ出かける際の公共交通・自転車・徒歩の選択率	53.6%	58%

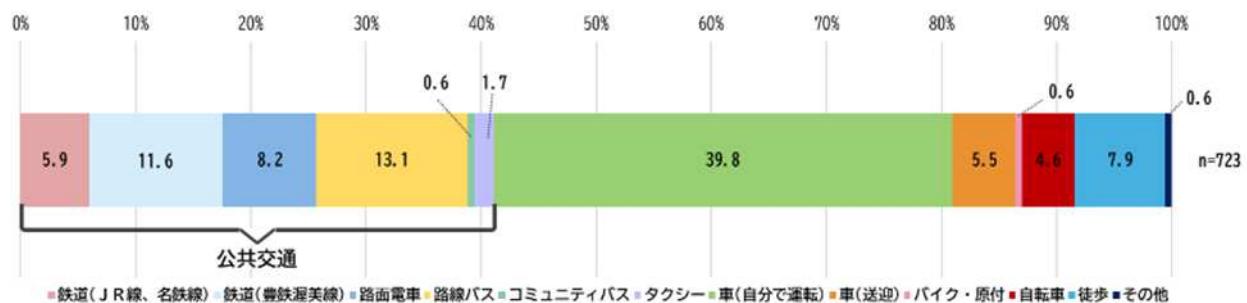


図 3-2 まちなかへ出かける際の公共交通・自転車・徒歩の選択率(R6)

基本方針3 みんなで支え育む持続可能な交通づくり

目標3-1 行政、市民、事業者及び交通事業者の相互協力により自家用車に頼らない意識の転換を図り
公共交通を維持する

評価指標E 公共交通を支え育もうと思う人の割合

評価年：5年に1度

<評価指標設定の考え方>

- ・住民の生活や経済活動を支える移動手段として不可欠な公共交通を持続していくためには、みんなで公共交通を支え、自家用車に頼らない意識の転換が重要です。
- ・市民の方が公共交通をともに支え育むための役割を認識し、みんなで支え育む持続可能な交通環境が実現できたかを確認するための指標として「公共交通を支え育もうと思う人の割合」を設定しました。

<指標値の評価方法>

- ・都市交通課による市民アンケートの結果を活用します。
- ・指標値は、豊橋市の公共交通をともに支え育む条例に基づいた行動に関するアンケートのうち「これまでと同様に、公共交通への理解を深める」、「今後は、公共交通への理解を深めようと思う」、「公共交通の活性化に関するイベントがあれば積極的に参加する」「これまでと同様に、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用する」「今後は、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用しようと思う」「今後は、これまで自家用車を利用していた移動を、公共交通に変えようと思う」と回答した人の割合の合計とします。
- ・豊橋市の公共交通をともに支え育む条例の認知度、「地域生活」バス・タクシーの運行本数、公共交通の運転士数なども確認しながら評価していきます。

<評価指標の目標設定の考え方>

- ・令和6年度に行った市民アンケート結果では、公共交通を支え育もうと思う人の割合は、51.3%と約過半数の方がともに支え育む認識をもっています。
- ・公共交通を持続していくためには、モビリティ・マネジメントや様々なイベントなどの取組を通して、市民の意識の転換を図ることで公共交通の利用者を増やすことが重要であると考え、公共交通を支え育もうと思う人の割合を高める目標とします。

<指標値>

	基準値(令和6年度実績)	目標値
公共交通を支え育もうと思う人の割合	51.3%	60%

基本方針3 みんなで支え育む持続可能な交通づくり

目標3-2 環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動を促し持続可能な交通環境を実現する

評価指標F 市内交通事故における人身事故件数

評価年：毎年

<評価指標設定の考え方>

- ・環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動を促し持続可能な交通環境を実現するためには過度に自家用車に頼らない移動意識の醸成が必要です。
- ・脱炭素につながる取組の推進や交通安全、環境、健康に配慮したライフスタイルの推進により、市民が過度に自家用車に頼らない意識の醸成を図り、交通行動の変容を促していきます。
- ・市民の交通行動の変容により、持続可能な社会に向け、良い影響を与えたか確認するための指標として「市内交通事故における人身事故件数」を設定しました。

<指標値の評価方法>

- ・本市の統計書において公表される交通事故発生状況の統計データを活用します。
- ・指標値は、交通事故類型(人身)における交通事故総件数とします。
- ・歩行者・自転車が関わる交通事故件数、現在の自分自身が健康と感じている割合、温室効果ガス排出量(運輸部門)などの状況も確認しながら評価していきます。

<評価指標の目標設定の考え方>

- ・これまでの歩行者・自転車の交通環境の充実と、ルール遵守やマナー向上のための取組の展開もあり、交通事故件数は近年、減少傾向となっていましたが、令和6年度については、追突など車両相互の事故の増加等により増加に転じました。
- ・環境負荷の軽減や健康意識の高まりなどから、過度に自家用車に頼ることなく、公共交通や自転車などの移動を中心とするようなライフスタイルの転換の啓発に努め、さらなる交通事故件数の減少を目指します。

<指標値>

	基準値(令和6年度実績)	目標値
市内交通事故における 人身事故件数	1,143 件	800 件

参考資料1 市民アンケート結果

1. 調査目的

本検討では、以下の4種類の調査を実施している。

1.1 市民アンケート調査

市民の日常的な交通行動及び交通まちづくりに対するニーズ・意識を把握するため、豊橋市民を対象に約5,000世帯に対して市民アンケート調査を実施した。

1.2 路面電車沿線地域アンケート調査

路面電車を活かしたまちづくり等に検討の基礎資料とするため、路面電車沿線の地域住民、事業所、商業施設・店舗等に対し、それぞれの観点から路面電車及び沿線のあり方を見出すためのアンケート調査を実施した。

2. 実施概要

実施スケジュールと対象者、調査規模、実施方法は以下のとおり。

表 参1-1 実施スケジュール

調査項目	実施スケジュール
市民アンケート調査	発送：10月4日(金) 〆切：10月21日(月)
路面電車沿線地域 アンケート調査(住民)	発送：10月4日(金) 〆切：10月21日(月)

市内向けの調査は以下のとおりであり、路面電車沿線地域アンケート調査については、沿線住民・事業所・店舗とターゲットを分けて実施している。

また、いずれの調査も郵送・webの両方で回答可能としている。

表 参1-2 実施概要

	市民 アンケート調査	路面電車沿線地域アンケート調査 (住民)
目的	● 交通実態・意識と都市・地域拠点に対する交通ニーズを地域別に分析	● 各立場からの路面電車の活性化・魅力向上の意見・考え方を把握
対象者	● 15歳以上の市民	● 沿線約500m以内の沿線住民
調査規模	● 約5,000世帯に配布	● 沿線住民：約1,500世帯配布
実施方法	● 市民全体から無作為抽出 ● 郵送配布、郵送・web回収 ● 1世帯4人まで回答	● 無作為抽出 ● 郵送配布、郵送・web回収 ● 市民アンケートと同様に世帯アンケートの形式で実施

2.1 調査の企画

2.1.1 調査内容

調査目的に応じて、主な設問項目を以下のとおり設定した。

表 参1-3 調査内容（市内向け）

	市民 アンケート調査	路面電車沿線地域アンケート調査 (住民)
目的	● 交通実態・意識と都市・地域拠点に対する交通ニーズを地域別に分析	● 各立場からの路面電車の活性化・魅力向上の意見・考え方を把握
主な設問 項目	➢ 普段の使い方 ➢ 道路・公共交通・自転車・徒歩交通施策に対する認識、変化、満足度と重要度 ➢ 路面電車に関する取組のあり方や価値 ➢ 路面電車に対する財政負担について 等	➢ 普段の使い方 ➢ 沿線事業所・店舗等の事業への効果 ➢ 個人・地域にとっての必要性 ➢ 路面電車に関する取組のあり方や価値 ➢ 路面電車に対する財政負担について 等

2.1.2 調査票

各アンケートの調査票を以下より示す。なお、web回収のために、web回答フォームも作成した。

(1)市民アンケート調査

【対象者用】

豊橋市の交通に関するアンケートのお願い

平素より本市の都市交通行政に対しまして、ご理解、ご協力をいただき御礼申し上げます。

現在、本市では、快適に過ごせるまちづくりを目指して、交通に関する計画づくりを進めています。

つきましては、計画づくりの基礎資料とするために、市民の皆様に対して、アンケート調査を実施いたします。

なお、アンケート調査票にご記入いただいた回答は統計的に処理をいたしますので、個人が特定されることはありません。また、アンケート調査票の内容を他の目的に使用することは一切ございません。

ご協力をお願いいたします。

2024年10月 豊橋市

web回答、または、紙の調査票(郵送にて返送)のいずれかを選択して、
【2024年10月21日(月)まで】にご回答ください。

【本アンケートについて】

○このアンケート調査用紙は、豊橋市に居住する方を対象に、住民基本台帳から無作為に抽出された方にお送りしています。

○アンケート調査用紙は、【封筒の宛名のご本人様用】(本調査票)1票、【家族用】3票を封入しています。15歳以上の同居の方全員のご回答をお願いします。

(15歳以上の方が5名様以上いらっしゃる場合は、封筒の宛名のご本人様と、外出機会の多い3名様までご記入をお願いします。)

【web回答方法】

○各調査票(本調査票は2ページ、家族用は1ページ)にあるQRコードを読み取り、回答フォームに沿ってお答えください。

回答にあたっては、回答票番号(数字4桁)をご入力の上、ご回答ください。

※調査結果の正確性確保のため、同じ回答票番号を複数人で使い回したり、お一人で何度も繰り返し回答された場合は、集計から除外する場合があります。

【紙の調査票の回答方法】

○この調査票の回答票番号によりwebで回答した場合、紙の調査票として使用しないで下さい。

○アンケートへのご回答は、2ページ以降、調査票の各設問に沿ってお答えください。

○回答欄の番号に○印をつけていただくか、回答欄の()に必要事項をご記入ください。

○回答は、調査票に直接書き込んでください。

○ご回答いただいたアンケート調査票は、同封の返信用封筒に入れていただき、

切手を貼らずに2024年10月21日(月)までに、お近くの郵便ポストに投函してください。

《問合せ先》

豊橋市役所 都市計画部 都市交通課(担当:加藤、高野)

電話:(0532) 51-2620(代表)

《調査委託先》

中央復建コンサルタント株式会社 事業創生グループ(担当:須賀)

電話:(03) 3511-2030

豊橋市の交通に関するアンケート調査票【封筒の宛名のご本人様用】

《WEB フォームからご回答いただく場合》

右の URL または二次元バーコードから、回答フォームにアクセスし

[https://questant.jp/q/
koutsuu_taisyousya](https://questant.jp/q/koutsuu_taisyousya)

以下の回答票番号(数字 4 桁)をご入力の上、ご回答ください。

回答票番号: 0001



※この調査票の回答票番号により web で回答した場合、紙の調査票として
使用しないで下さい。

※調査結果の正確性確保のため、同じ回答票番号を複数人で使い回したり、お一人で
何度も繰り返し回答された場合、集計から除外する場合があります。

問1：世帯の状況について、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢						
1-1	お住まいの小学校区を選んでください。						
	1. 西郷	2. 賀茂	3. 玉川	4. 嵐山	5. 石巻	6. 下条	7. 牛川
8. 東田	9. 旭	10. 鷺丘	11. 大村	12. 下地	13. 津田	14. 前芝	
15. 松山	16. 新川	17. 向山	18. つつじが丘		19. 松葉	20. 八町	
21. 花田	22. 羽根井	23. 岩田	24. 豊	25. 多米	26. 飯村	27. 岩西	
28. 吉田方	29. 犬呂	30. 汐田	31. 福岡	32. 栄	33. 磯辺	34. 中野	
35. 高師	36. 芦原	37. 幸	38. 天伯	39. 二川	40. 二川南	41. 谷川	
42. 大崎	43. 植田	44. 大清水	45. 野依	46. 杉山	47. 老津	48. 小沢	
49. 細谷	50. 高根	51. 豊南	52. 富士見				
99. 校区が分からない場合は、下記に住所をご記入ください 豊橋市(_____)町・丁目 宅(_____)※字名までご記入ください							
1-2	ご家族の人数をご記入ください。 (_____)人家族						
	《内訳を教えてください》	未就学児	(_____)人	中学生	(_____)人	高校生(15歳)以上	(_____)人
1-3	豊橋市に住み始めてから何年ぐらい経ちますか？						
1-4	世帯で所有されている「自動車」の保有台数を選んでください。						
1-5	世帯で所有されている「自転車」の保有台数を選んでください。						
1-6	自宅の最寄のバス停および鉄道駅または路面電車電停の名称をご記入いただき、徒歩でのおよその所要時間を選んでください。						
	《最寄のバス停》	《所要時間の選択肢》					
1. (_____)バス停	1. 1~2分	2. 3分以内	3. 5分以内				
2. 場所は分かるが名称が分からない	4. 10分以内	5. 15分以内	6. 15分以上				
3. バス停がどこにあるか知らない							
4. 徒歩では行けない							
《最寄の鉄道駅または路面電車電停》	《所要時間の選択肢》						
1. (_____)駅・電停	1. 1~2分	2. 3分以内	3. 5分以内				
2. 徒歩では行けない	4. 10分以内	5. 15分以内	6. 15分以上				

本アンケートにご回答いただけにあたって...

【公共交通をとりまく環境について】

○長期的な利用者の減少、コロナ禍の影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化し、コロナ禍後も利用者数がコロナ禍以前の水準までは回復していない状況

○全国の多くの路線バス・地域鉄道事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しい

○労働時間に関する規制変更に伴う「2024年問題」もあり、人手不足が深刻化する中で、路線の維持が課題

今後の安定的な公共交通サービスの提供が全国的な課題であり、豊橋市も同様の課題を抱えている状況です。

豊橋市は、交通事業者へ運行や設備投資への支援とともに利用促進を図っています。

令和7年3月に市内の路線バスで交通系ICカードが利用できるようになります。

上記を踏まえ、皆様の回答のご協力をお願いいたします。

問2：回答者ご自身の日々の移動について、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢						
	目的ごとに、最もよく行く目的地へのお出かけの回数、主な移動手段、その移動手段を選ぶ理由をご記入ください。主な移動手段、その移動手段を選ぶ理由については、下記一覧より番号を選んでご記入ください。						
2-1	目的	移動の有無	最もよく行く目的地	市内市外【選択】	目的地へのお出かけの回数 ※週1回未満の場合は「0」を記入	目的地への主な移動手段 下の【選択肢①】から複数選択	移動手段を選ぶ理由 下の【選択肢②】から1つ選択
	通勤・通学	□		1. 市内 2. 市外	週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
	日常の買い物	□		1. 市内 2. 市外	週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
	通院	□		1. 市内 2. 市外	週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
	その他 (レジャーなど)	□		1. 市内 2. 市外	週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ	□				週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
	豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅				—	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []

【選択肢①：主な移動手段】（複数選択可）

1. 鉄道（JR線） 2. 鉄道（名鉄線） 3. 鉄道（豊鉄渥美線） 4. 路面電車 5. 路線バス 6. コミュニティバス
7. タクシー 8. 車（自分で運転） 9. 車（送迎） 10. バイク・原付 11. 自転車 12. 徒歩
13. その他

【選択肢②：移動手段を選ぶ理由】（目的ごとに1つ選択）

1. 早く行けるから 2. 楽だから 3. 交通費が安いから 4. 時間通りに
6. 安全だから 7. 他に交通手段がないから 8. 駐車場がないから 9. 健康によいから 10. 環境によいから
11. 荷物があるから 12. ほかに立ち寄り場所があるから 13. 通勤・通学先から指定されて
いるから 14. お酒を飲む機会 15. その他

設問 No		設問・選択肢		
2-2		2-1でご回答いただいた移動を行うにあたって、困っている度合いやその内容について、選択肢の欄の内容を踏まえて、該当するものを選んでください。選択肢以外で困っていることがあれば、その他自由記述欄に記入してください。		
		目的	移動に関する困っている度合い 下の【選択肢③】の番号から1つ選択	移動に関する困りごと 下の【選択肢④】の番号から複数選択
		通勤・通学	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16
		日常の買い物	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16
		通院	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16
		その他 (レジャーなど)	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16
豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ		1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16	
豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅		1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16	

【選択肢③：移動に関する困り度合い】 (1つのみ選択)

1. 困っている 2. やや困っている 3. どちらでもない 4. あまり困っていない 5. 困っていない

【選択肢④：移動に関する困りごと】 (複数選択可)

1. 徒歩で移動する距離が長い 2. 自転車で移動する距離が長い 3. 交通渋滞に巻き込まれる
 4. 目的地に駐車場がない 5. 駐車場が混雑しており駐車できない 6. 送迎してくれる人がいない
 7. 利用できる公共交通がない 8. 利用したい時間に公共交通の便がない 9. 公共交通の移動時間が長い
 10. 公共交通の待ち時間が長い 11. 公共交通の乗り継ぎが悪い 12. 公共交通の運賃が高い
 13. 公共交通が遅延する 14. 公共交通の使い方がわからない 15. 免許を返納すると利用できる移動手段がなくなる
 16. 公共交通の駅・停留所と自宅や目的地が遠い

問3：外出する際の交通手段別の現在の利用状況について、以下の項目にそれぞれお答えください。

設問・選択肢

外出する際の交通手段別の利用状況について、「5～10年くらい前と現在を比べた利用の変化」と、「その変化の主な理由」について、それぞれ選択肢の欄の内容を踏まえて、該当する番号に○をつけてください。

利用する移動手段	5～10年くらい前と現在を比べた利用の変化 <u>(下の選択肢⑤から1つ選択)</u>	その変化の主な理由 <u>(下の選択肢⑥から複数選択可)</u>	その他自由記述
鉄道	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
路面電車	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
路線バス	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
自動車・バイク	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
タクシー	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
コミュニティバス	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
自転車	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
徒歩	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	

【選択肢⑤：5～10年くらい前と現在を比べた利用の変化】 (目的ごとに1つ選択)

- | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1. 大きく増えた
(概ね1週間で1回以上増加) | 2. やや増えた
(概ね1か月で2回程度増加) | 3. 以前と変わらない |
| 4. やや減った
(概ね1か月で2回程度減少) | 5. 大きく減った
(概ね1週間で1回以上減少) | 6. 以前からほとんど利用していない
または、歩いて外出していない |

【選択肢⑥：その変化の主な理由】 (複数選択可)

- | | | |
|--|-------------------------|----------------------------|
| 1. 変化していない | 2. コロナ禍を経た生活様式の変化 | 3. 生活環境(就職・進学など)の変化 |
| 4. 子どもが生まれたから | 5. 外出する機会そのものが減った
から | 6. 免許を取得したから |
| 7. 免許を返納したから | 8. 便利になったから | 9. 不便になったから |
| 10. 移動に掛かる費用(運賃やガソリン代、車の維持費など)
が高くなったから | 11. 健康によいから | 12. 環境にやさしい交通手段を使おうとしているから |
| 13. 特に理由はない | | |

問4：公共交通に関する取組みのあり方について、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢
4-1	<p>豊橋市では、市民1人ひとりが公共交通への理解と関心を深め、みんなで公共交通を維持・活性化させることを目的とした、「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」(平成29年4月1日施行)に基づき、様々な交通施策に取り組んでいます。</p> <p>このことについて、あなたはご存知でしたか。該当する番号を選んでください。(1つ選択)</p> <p>1. 条例の内容に基づいて実際に行動している 2. 条例をつくったこともその内容も知っている 3. 条例をつくったことだけは知っている 4. 全く知らなかった</p>
4-2	<p>「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」では、市民の役割として「公共交通への理解と関心を深めるよう努める」とともに「過度に自家用車に頼ることなく、公共交通を積極的に利用するよう努める」ことが謳われています。</p> <p>今後、あなたはどのように行動したいか教えてください。(複数選択可)</p> <p>※同封の「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」パンフレットをご参照ください。</p> <p>1. これまでと同様に、公共交通への理解を深める 2. 今後は、公共交通への理解を深めようと思う 3. 公共交通の活性化に関するイベントなどがあれば積極的に参加する 4. これまでと同様に、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用する 5. 今後は、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用しようと思う 6. 今後は、これまで自家用車を利用していた移動を、公共交通に変えようと思う →具体的な移動： _____から _____への移動に公共交通を利用 7. 特に行動を変えようとは思わない</p>
4-3	<p>市民とともに公共交通を支える方策について、あなたのお考えを教えてください。(複数選択可)</p> <p>1. 市民全体に対する財源確保策(交通税)を設ける 2. 交通事業者の施設や設備を行政が保有するなど、市が主体的に関与する 3. 利用運賃を値上げする 4. 市民や利用者の有志が、利用運賃に加えて、公共交通維持のための費用を支払う 5. 現在の財源の中で公共交通に関する予算を増額して他の予算を減額し、より積極的に支援を行う 6. 現在市が公共交通に対して行っている同水準の支援を続ける 7. 市は支援する必要はない</p>
4-4	<p>過度に自家用車に依存しないためには、次のうちどれが最も有効と思いますか?(2つまで選択可)</p> <p>1. 公共交通のサービスなどを高め、利用しやすくすること 2. 自転車の走行や駐輪の環境などを整備して、利用しやすくすること 3. ゆとりや憩いが感じられる歩道などを整備して、歩きやすくすること 4. 市民が自ら自家用車の利用を控える意識を高めること 5. 地域拠点※に、医療・福祉・商業など様々な都市機能を集約化したまちをつくること ※地域拠点：南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺、藤沢町周辺、大清水駅周辺、和山辻停留所周辺 6. 新技術※を活用した新たなサービスを導入することで、自家用車以外の移動がしやすくなること ※新技術：自動運転バスなど 7. その他(_____)</p>

設問 No	設問・選択肢		
	●各公共交通の運営状況 豊橋市の渥美線、路面電車、路線バスは民間交通事業者が運営しており、運行経費が運賃収入を上回り運行の維持が厳しい状況です。 公共交通を維持していくために、市が積極的に支援（行政負担など）を行うことについて、あなたの考えを選んでください。（それぞれ選択肢⑦から1つ選択）		
	渥美線への支援 (下の選択肢⑦から1つ選択)		
4-5	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5
	6. その他 ()	6. その他 ()	6. その他 ()
	【選択肢⑦】 1. 市がより積極的に支援してでも、利便性向上のための取組を行うべき 2. 市が積極的に支援してでも、現状のサービスを維持すべき 3. 市の支援は最低限にとどめ、現状から大幅に低下しても最低限のサービスを維持できればよい 4. 市の支援としては不要であり、公共交通を維持できないことは致し方ない 5. わからない 6. その他		

問5：公共交通の利便性向上に関する取組みのあり方について、以下の設問にお答えください。

豊橋市では、将来の都市像として「歩いて暮らせるまち」を目標の一つに掲げ、そのために「集約型都市構造」、「過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」を目指しています。このことを踏まえ、以下に示す公共交通それぞれの取組みについて、あなたの考えであてはまるものを選んでください。

設問	設問・選択肢		
5-1	豊橋駅の乗換え利便性 (1つ選択) 豊橋駅の鉄道（JR線、名鉄名古屋本線、豊鉄渥美線）、路面電車、バス、タクシーの各公共交通機関相互の乗換えの分かりやすさについて選んでください。 「4. 分かりにくい」を選んだ方は、お気づきの点をご記入ください。 1. 分かりやすい 2. 豊橋駅で乗換えしない 3. 豊橋駅を利用しない 4. 分かりにくい（お気づきの点：_____）		
5-2	路線バスの料金 (1つ選択) 自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、バスの運賃（片道）はどの程度が望ましいと思いますか？		
	1. 150円以下 2. 200円程度 3. 250円程度 4. 300円程度 5. 350円程度 6. 400円程度 7. 450円程度 8. 500円以上		
5-3	路線バスの所要時間 (1つ選択) 自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、どのくらいの所要時間（乗換含む）が望ましいと思いますか？		
	1. 15分以内 2. 30分以内 3. 45分以内 4. 60分以内 5. 75分以内 6. 90分以内 7. 90分以上		
5-4	路線バスの運行本数 (1つ選択) 自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、最低限どれくらいの運行本数（片道）が望ましいと思いますか？		
	1. 1時間に1本 2. 1時間に2本 3. 1時間に3本 4. 1時間に4本 5. 1時間に5本 6. 1時間に6本 7. それ以上（1時間に【 】本）		

設問	設問・選択肢	
5-5	移動に関する アプリ <u>(1つ選択)</u>	<p>豊橋市では、公共交通の経路検索に加え、お得なフリー切符をキャッシュレスで購入可能なアプリがあります。 これらのサービスについて、どのように感じていますか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 既に利用している 導入されていることは知っており、今後利用したい 導入されていることは知っているが、利用しようとは思わない 導入されていることは知らなかつたが、今後利用したい 導入されていることは知らなかつたし、利用しようとは思わない その他 (_____)
5-6	MaaS <u>(1つ選択)</u>	<p>現在、全国で「MaaS（マース）」と言われるサービスの導入が検討されています。 「MaaS」が実現すると、1つのアプリで経路検索・様々な乗り物の予約や支払いを一括して行うことができます。 このようなサービスが実現することについて、どのように考えますか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 実現に向けて、市が主体となって積極的に推進すべき 実現に向けて、民間企業の取組を市が積極的に支援すべき 実現すれば便利だが、積極的には推進しなくともよい 特に困っていないので、実現しなくともよい その他 (_____)
5-7	自動運転バスの 実用化 <u>(複数選択可)</u>	<p>豊橋市では、自動運転バスの導入に向けた取組みを行っています。公共交通分野での自動運転バスの実用化に向けて①期待することや②懸念することは何ですか？</p> <p>【①期待すること】</p> <ol style="list-style-type: none"> 定時性の向上 公共交通のサービス水準向上（運行本数や運行ルートの増加） 既存の公共交通を代替するサービスの実現 過疎地など公共交通が不便な地域での移動支援 運行経費の削減 交通事故の減少 環境負荷の低減 交通渋滞の緩和 その他 (_____) <p>【②懸念すること】</p> <ol style="list-style-type: none"> 定時性の悪化 車両の信頼性（不具合など）悪化 交通事故の増加 事故の責任の不明確さ 交通渋滞の発生 行政負担の増加 その他 (_____)

問6：路面電車のあり方や価値について、以下の設問にお答えください。

設問	設問・選択肢	
	<u>路面電車があることについて、あなたが感じる意義を選んでください。(複数選択可)</u>	
6-1	1. 日々の通勤通学などを支える移動手段 3. 交通事故の抑制 6. まちづくりとしての交通網の形成 8. 特に感じない	2. 駅までの大事な移動手段 4. 環境負荷の軽減 5. 賑わいの創出 7. まちのシンボル 9. その他 ()
6-2	<p>物価上昇などの社会情勢の変化により仮に運賃の値上げが必要となった場合、将来にわたって路面電車が安全・安心な運行を続けていくために、どのくらいの運賃であれば利用し続けようと思いますか？ <u>(1つ選択)</u> ※2024年10月現在の乗車運賃は200円です。</p> <p>1. 10円値上げまでなら良い(約5%高) 2. 20円値上げまでなら良い(約10%高) 3. 30円値上げまでなら良い(約15%高) 4. 40円以上の値上げでも良い(約20%高) 5. 今と同じ運賃が良い(値上げ分は行政負担で賄うべき)</p>	
6-3	<p>路面電車が運行し続けるために、運賃とは別で負担金(協賛金や支援金)を払うとしたら、毎月1人あたり、いくらなら支払うことができますか？<u>(1つ選択)</u></p> <p>1. 100円未満 4. 500円～1,000円未満</p> <p>2. 100円～200円未満 5. 1,000円以上</p> <p>3. 200円～500円未満 6. 支払わない</p>	

問7：豊橋市の交通に関する取組みについて、以下の設問にお答えください。

設問・選択肢						
<p>交通環境に対する現在の満足度と、限られた財源の中で今後取り組むべき施策としての重要度について、右の選択肢から該当する番号をそれぞれ1つ選んで○をつけてください。</p>						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>【満足度の選択肢】</th> <th>【重要度の選択肢】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 満足 2. ほぼ満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. 不満 6. わからない</td><td>1. 重要 2. やや重要 3. どちらでもない 4. あまり重要でない 5. 重要でない</td></tr> </tbody> </table>			【満足度の選択肢】	【重要度の選択肢】	1. 満足 2. ほぼ満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. 不満 6. わからない	1. 重要 2. やや重要 3. どちらでもない 4. あまり重要でない 5. 重要でない
【満足度の選択肢】	【重要度の選択肢】					
1. 満足 2. ほぼ満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. 不満 6. わからない	1. 重要 2. やや重要 3. どちらでもない 4. あまり重要でない 5. 重要でない					
【歩行や自転車に関する事】	満足度	重要度				
①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み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
②まちなか（豊橋駅周辺）の歩道の歩きやすさや安全面の取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
③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み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
④まちなか（豊橋駅周辺）の自転車の走りやすさや安全面の取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
⑤まちなか（豊橋駅周辺）の自転車駐輪環境の向上への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
【道路や自動車交通に関する事】	満足度	重要度				
⑥道路の混雑・渋滞対策	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
⑦道路の交通安全対策	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
⑧まちなか（豊橋駅周辺）の駐車環境の向上へ向けた取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				

【公共交通に関すること】	満足度	重要度
⑨自宅近くの路線バス（ルート・バス停位置）の現状、今後の路線再編などの取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑩自宅近くの路線バスのサービス水準（運行本数・運行時間帯）の現状、今後の増便への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑪路面電車の運行本数の現状、今後の増便への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑫路面電車電停の安全対策	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑬自宅近くの鉄道駅のバリアフリー*化など、利用しやすい駅の整備 ※スロープやエレベーターを設置して段差をなくすことなど。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑭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 ※スロープを設置して段差をなくす、車いすがけられるホーム幅員にするなど。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑮バリアフリーな路面電車車両*（「ほっとラム」のような低床車両）の導入 ※電停と出入り口との段差のない車両。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑯路面電車の混雑緩和に向けた取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑰市内の公共交通に関する分かりやすい情報提供	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑱鉄道駅付近のタクシー乗り場の整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑲鉄道駅や路面電車電停付近の駐車場の整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑳鉄道駅や路面電車電停付近の自転車駐輪場の整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉑自宅近くのコミュニティバス（ルート・バス停位置）の現状、今後路線再編などの取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉒自宅近くのコミュニティバスのサービス水準（運行本数・運行時間帯）の現状、今後の増便への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉓タクシーの予約しやすさの向上	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉔タクシーの待ち時間短縮	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5

【その他】	満足度	重要度
㉕交通安全に対する市民意識を高めるための取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉖まちなか（豊橋駅周辺）の回遊性の向上へ向けた取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉗環境に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉘健康に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉙交通に関する子育て世帯が使いやすくなるための取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5

問8：回答者ご自身のことについて、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢		
8-1	<u>あなたの性別・年齢を選んでください。</u>		
	1. 男性	2. 女性	3. 回答しない
8-2	<u>あなたの職業を選んでください。(1つ選択)</u>		
	1. 中学生	2. 高校生	3. 大学・短大・専門学校生
8-3	<u>あなたの自動車の免許証の保有状況を選んでください。(1つ選択)</u>		
	1. 免許証あり（自由に使える自動車などがある）	2. 免許証あり（自由に使える自動車などがない）	3. 免許証なし

その他、豊橋市の交通全般に関してご意見がございましたら、ご自由にお書きください。

これでアンケート調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

《集計結果は統計的に処理しますので、個人情報が公表されることはありません。》

10月21日（月）までに、返信用封筒に入れてポストへご投函ください。

【家族用】

豊橋市の交通に関するアンケート調査票【家族用】

この調査票は、ご家族の方がご回答ください

web回答、または、紙の調査票(郵送にて返送)のいずれかを選択して、
【2024年10月21日(月)まで】にご回答ください。

【web回答方法】

○右のURLまたは二次元バーコードから、回答フォームにアクセスし
以下の回答票番号(数字4桁ー数字1桁)をご入力の上、
ご回答ください。

回答票番号: 0001-1

[https://questant.jp/
q/koutsuu_kazoku](https://questant.jp/q/koutsuu_kazoku)



※調査結果の正確性確保のため、同じ回答票番号を複数人で使い回したり、
お一人で何度も繰り返し回答された場合、集計から除外する場合があります。

【紙の調査票の回答方法】

○この調査票の回答票番号によりwebで回答した場合、紙の調査票として使用しないで下さい。
○アンケートへのご回答は、2ページ以降、調査票の各設問に沿ってお答えください。
○回答欄の番号に○印をつけていただくか、回答欄の()に必要事項をご記入ください。
○回答は、調査票に直接書き込んでください。
○ご回答いただいたアンケート調査票は、同封の返信用封筒に入れていただき、
切手を貼らずに2024年10月21日(月)までに、お近くの郵便ポストに投函してください。

《問合せ先》

豊橋市役所 都市計画部 都市交通課 (担当: 加藤、高野)
電話: (0532) 51-2620 (代表)

《調査委託先》

中央復建コンサルタント株式会社 事業創生グループ (担当: 須賀)
電話: (03) 3511-2030

本アンケートにご回答いただけにあたって...

【公共交通をとりまく環境について】

- 長期的な利用者の減少、コロナ禍の影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化し、コロナ禍後も利用者数がコロナ禍以前の水準までは回復していない状況
- 全国の多くの路線バス・地域鉄道事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しい
- 労働時間に関する規制変更に伴う「2024年問題」もあり、人手不足が深刻化する中で、路線の維持が課題

今後の安定的な公共交通サービスの提供が全国的な課題であり、豊橋市も同様の課題を抱えている状況です。

豊橋市は、交通事業者へ運行や設備投資への支援とともに利用促進を図っています。

令和7年3月に市内の路線バスで交通系ICカードが利用できるようになります。

上記を踏まえ、皆様の回答のご協力ををお願いいたします。

問1：回答者ご自身の日々の移動について、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢						
	目的ごとに、最もよく行く目的地へのお出かけの回数、主な移動手段、その移動手段を選ぶ理由をご記入ください。主な移動手段、その移動手段を選ぶ理由については、下記一覧より番号を選んでご記入ください。						
1-1	目的	移動の有無	最もよく行く目的地	市内市外【選択】	目的地へのお出かけの回数 ※週1回未満の場合は「0」を記入	目的地への主な移動手段 下の【選択肢①】から複数選択	移動手段を選ぶ理由 下の【選択肢②】から1つ選択
	通勤・通学	<input type="checkbox"/>		1. 市内 2. 市外	週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
	日常の買い物	<input type="checkbox"/>		1. 市内 2. 市外	週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
	通院	<input type="checkbox"/>		1. 市内 2. 市外	週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
	その他 (レジャーなど)	<input type="checkbox"/>		1. 市内 2. 市外	週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
	豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ	<input type="checkbox"/>			週に [] 回	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []
		豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅		—	[] 番 その他 []	主に [] 番 その他 []	

【選択肢①：主な移動手段】（複数選択可）

1. 鉄道（JR線）
2. 鉄道（名鉄線）
3. 鉄道（豊鉄屋美線）
4. 路面電車
5. 路線バス
6. コミュニティバス
7. タクシー
8. 車（自分で運転）
9. 車（送迎）
10. バイク・原付
11. 自転車
12. 徒歩
13. その他

【選択肢②：移動手段を選ぶ理由】（目的ごとに1つ選択）

1. 早く行けるから
2. 楽だから
3. 交通費が安いから
4. 時間通りに行けるから
5. 自宅と目的地が近いから
6. 安全だから
7. 他に交通手段がないから
8. 駐車場がないから
9. 健康によいから
10. 環境によいから
11. 荷物があるから
12. ほかに立ち寄り場所があるから
13. 通勤・通学先から指定されているから
14. お酒を飲む機会があるから
15. その他

設問 No		設問・選択肢		
1-2		1-1でご回答いただいた移動を行うにあたって、困っている度合いやその内容について、選択肢の欄の内容を踏まえて、該当するものを選んでください。選択肢以外で困っていることがあれば、その他自由記述欄に記入してください。		
		目的	移動に関する困っている度合い <u>下の【選択肢③】の番号から1つ選択</u>	移動に関する困りごと <u>下の【選択肢④】の番号から複数選択</u>
		通勤・通学	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16
		日常の買い物	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16
		通院	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16
		その他 (レジャーなど)	1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16
豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ		1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16	
豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅		1・2・3・4・5	1・2・3・4・5・6・7・8 9・10・11・12・13・14・15・16	

【選択肢③：移動に関する困り度合い】 (1つのみ選択)

1. 困っている 2. やや困っている 3. どちらでもない 4. あまり困っていない 5. 困っていない

【選択肢④：移動に関する困りごと】 (複数選択可)

1. 徒歩で移動する距離が長い 2. 自転車で移動する距離が長い 3. 交通渋滞に巻き込まれる
 4. 目的地に駐車場がない 5. 駐車場が混雑しており駐車できない 6. 送迎してくれる人がいない
 7. 利用できる公共交通がない 8. 利用したい時間に公共交通の便がない 9. 公共交通の移動時間が長い
 10. 公共交通の待ち時間が長い 11. 公共交通の乗り継ぎが悪い 12. 公共交通の運賃が高い
 13. 公共交通が遅延する 14. 公共交通の使い方がわからない 15. 免許を返納すると利用できる移動手段がなくなる
 16. 公共交通の駅・停留所と自宅や目的地が遠い

問2：外出する際の交通手段別の現在の利用状況について、以下の項目にそれぞれお答えください。

設問・選択肢

外出する際の交通手段別の利用状況について、「5～10年くらい前と現在を比べた利用の変化」と、「その変化の主な理由」について、それぞれ選択肢の欄の内容を踏まえて、該当する番号に○をつけてください。

利用する移動手段	5～10年くらい前と現在を比べた利用の変化 <u>(下の選択肢⑤から1つ選択)</u>	その変化の主な理由 <u>(下の選択肢⑥から複数選択可)</u>	その他自由記述
鉄道	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
路面電車	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
路線バス	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
自動車・バイク	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
タクシー	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
コミュニティバス	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
自転車	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	
徒歩	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5・6・7 8・9・10・11・12・13	

【選択肢⑤：5～10年くらい前と現在を比べた利用の変化】 (目的ごとに1つ選択)

- | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1. 大きく増えた
(概ね1週間で1回以上増加) | 2. やや増えた
(概ね1か月で2回程度増加) | 3. 以前と変わらない |
| 4. やや減った
(概ね1か月で2回程度減少) | 5. 大きく減った
(概ね1週間で1回以上減少) | 6. 以前からほとんど利用していない
または、歩いて外出していない |

【選択肢⑥：その変化の主な理由】 (複数選択可)

- | | | |
|--|-------------------------|----------------------------|
| 1. 変化していない | 2. コロナ禍を経た生活様式の変化 | 3. 生活環境(就職・進学など)の変化 |
| 4. 子どもが生まれたから | 5. 外出する機会そのものが減った
から | 6. 免許を取得したから |
| 7. 免許を返納したから | 8. 便利になったから | 9. 不便になったから |
| 10. 移動に掛かる費用(運賃やガソリン代、車の維持費など)
が高くなつたから | 11. 健康によいから | 12. 環境にやさしい交通手段を使おうとしているから |
| 13. 特に理由はない | | |

問3：公共交通に関する取組みのあり方について、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢
3-1	<p>豊橋市では、市民1人ひとりが公共交通への理解と関心を深め、みんなで公共交通を維持・活性化させることを目的とした、「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」(平成29年4月1日施行)に基づき、様々な交通施策に取り組んでいます。</p> <p>このことについて、あなたはご存知でしたか。該当する番号を選んでください。(1つ選択)</p> <p>1. 条例の内容に基づいて実際に行動している 2. 条例をつくったこともその内容も知っている 3. 条例をつくったことだけは知っている 4. 全く知らなかった</p>
3-2	<p>「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」では、市民の役割として「公共交通への理解と関心を深めるよう努める」とともに「過度に自家用車に頼ることなく、公共交通を積極的に利用するよう努める」ことが謳われています。</p> <p>今後、あなたはどのように行動したいか教えてください。(複数選択可)</p> <p>1. これまでと同様に、公共交通への理解を深める 2. 今後は、公共交通への理解を深めようと思う 3. 公共交通の活性化に関するイベントなどがあれば積極的に参加する 4. これまでと同様に、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用する 5. 今後は、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用しようと思う 6. 今後は、これまで自家用車を利用していた移動を、公共交通に変えようと思う</p> <p>→具体的な移動： _____ から _____ への移動に公共交通を利用 7. 特に行動を変えようとは思わない</p>
3-3	<p>市民とともに公共交通を支える方策について、あなたのお考えを教えてください。(複数選択可)</p> <p>1. 市民全体に対する財源確保策(交通税)を設ける 2. 交通事業者の施設や設備を行政が保有するなど、市が主体的に関与する 3. 利用運賃を値上げする 4. 市民や利用者の有志が、利用運賃に加えて、公共交通維持のための費用を支払う 5. 現在の財源の中で公共交通に関する予算を増額して他の予算を減額し、より積極的に支援を行う 6. 現在市が公共交通に対して行っている同水準の支援を続ける 7. 市は支援する必要はない</p>
3-4	<p>過度に自家用車に依存しないためには、次のうちどれが最も有効と思いますか?(2つまで選択可)</p> <p>1. 公共交通のサービスなどを高め、利用しやすくすること 2. 自転車の走行や駐輪の環境などを整備して、利用しやすくすること 3. ゆとりや憩いが感じられる歩道などを整備して、歩きやすくすること 4. 市民が自ら自家用車の利用を控える意識を高めること 5. 地域拠点[※]に、医療・福祉・商業など様々な都市機能を集約化したまちをつくること ※地域拠点：南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺、藤沢町周辺、大清水駅周辺、和田辻停留所周辺 6. 新技術[※]を活用した新たなサービスを導入することで、自家用車以外の移動がしやすくなること ※新技術：自動運転バスなど 7. その他(_____)</p>

設問 No	設問・選択肢				
●各公共交通の運営状況					
豊橋市の渥美線、路面電車、路線バスは民間交通事業者が運営しており、運行経費が運賃収入を上回り運行の維持が厳しい状況です。					
公共交通を維持していくために、市が積極的に支援（行政負担など）を行うことについて、あなたの考えを選んでください。（それぞれ選択肢⑦から1つ選択）					
3-5	渥美線への支援 (下の選択肢⑦から1つ選択)	路面電車への支援 (下の選択肢⑦から1つ選択)	路線バスへの支援 (下の選択肢⑦から1つ選択)		
	1・2・3・4・5 6. その他 ()	1・2・3・4・5 6. その他 ()	1・2・3・4・5 6. その他 ()		
【選択肢⑦】					
1. 市がより積極的に支援してでも、利便性向上のための取組を行うべき 2. 市が積極的に支援してでも、現状のサービスを維持すべき 3. 市の支援は最低限にとどめ、現状から大幅に低下しても最低限のサービスを維持できればよい 4. 市の支援としては不要であり、公共交通を維持できないことは致し方ない 5. わからない 6. その他					

問4：公共交通の利便性向上に関する取組みのあり方について、以下の設問にお答えください。

豊橋市では、将来の都市像として「歩いて暮らせるまち」を目標の一つに掲げ、そのために「集約型都市構造」、「過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」を目指しています。このことを踏まえ、以下に示す公共交通それぞれの取組みについて、あなたの考えであてはまるものを選んでください。

設問	設問・選択肢							
4-1	豊橋駅の乗換え利便性 (1つ選択)	豊橋駅の鉄道（JR線、名鉄名古屋本線、豊鉄渥美線）、路面電車、バス、タクシーの各公共交通機関相互の乗換えの分かりやすさについて選んでください。 「4. 分かりにくい」を選んだ方は、お気づきの点をご記入ください。						
		1. 分かりやすい 2. 豊橋駅で乗換えしない 3. 豊橋駅を利用しない 4. 分かりにくい（お気づきの点：_____）						
4-2	路線バスの料金 (1つ選択)	自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、バスの運賃（片道）はどの程度が望ましいと思いますか？						
		1. 150円以下 2. 200円程度 3. 250円程度 4. 300円程度 5. 350円程度 6. 400円程度 7. 450円程度 8. 500円以上						
4-3	路線バスの所要時間 (1つ選択)	自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、どのくらいの所要時間（乗換含む）が望ましいと思いますか？						
		1. 15分以内 2. 30分以内 3. 45分以内 4. 60分以内 5. 75分以内 6. 90分以内 7. 90分以上						
4-4	路線バスの運行本数 (1つ選択)	自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、最低限どれくらいの運行本数（片道）が望ましいと思いますか？						
		1. 1時間に1本 2. 1時間に2本 3. 1時間に3本 4. 1時間に4本 5. 1時間に5本 6. 1時間に6本 7. それ以上（1時間に【 】本）						

設問	設問・選択肢	
4-5	移動に関する アプリ <u>(1つ選択)</u>	<p>豊橋市では、公共交通の経路検索に加え、お得なフリー切符をキャッシュレスで購入可能なアプリがあります。 これらのサービスについて、どのように感じていますか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 既に利用している 導入されていることは知っており、今後利用したい 導入されていることは知っているが、利用しようとは思わない 導入されていることは知らなかつたが、今後利用したい 導入されていることは知らなかつたし、利用しようとは思わない その他 (_____)
4-6	MaaS <u>(1つ選択)</u>	<p>現在、全国で「MaaS（マース）」と言われるサービスの導入が検討されています。 「MaaS」が実現すると、1つのアプリで経路検索・様々な乗り物の予約や支払いを一括して行うことができます。 このようなサービスが実現することについて、どのように考えますか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 実現に向けて、市が主体となって積極的に推進すべき 実現に向けて、民間企業の取組を市が積極的に支援すべき 実現すれば便利だが、積極的には推進しなくともよい 特に困っていないので、実現しなくともよい その他 (_____)
4-7	自動運転バスの 実用化 <u>(複数選択可)</u>	<p>豊橋市では、自動運転バスの導入に向けた取組みを行っています。公共交通分野での自動運転バスの実用化に向けて①期待することや②懸念することは何ですか？</p> <p>【①期待すること】</p> <ol style="list-style-type: none"> 定時性の向上 公共交通のサービス水準向上（運行本数や運行ルートの増加） 既存の公共交通を代替するサービスの実現 過疎地など公共交通が不便な地域での移動支援 運行経費の削減 交通事故の減少 環境負荷の低減 交通渋滞の緩和 その他 (_____) <p>【②懸念すること】</p> <ol style="list-style-type: none"> 定時性の悪化 車両の信頼性（不具合など）悪化 交通事故の増加 事故の責任の不明確さ 交通渋滞の発生 行政負担の増加 その他 (_____)

問5：路面電車のあり方や価値について、以下の設問にお答えください。

設問	設問・選択肢	
	<u>路面電車があることについて、あなたが感じる意義を選んでください。(複数選択可)</u>	
5-1	1. 日々の通勤通学などを支える移動手段 3. 交通事故の抑制 6. まちづくりとしての交通網の形成 8. 特に感じない	2. 駅までの大変な移動手段 4. 環境負荷の軽減 5. 賑わいの創出 7. まちのシンボル 9. その他()
5-2	<p>物価上昇などの社会情勢の変化により仮に運賃の値上げが必要となった場合、将来にわたって路面電車が安全・安心な運行を続けていくために、どのくらいの運賃であれば利用し続けようと思いますか？ <u>(1つ選択)</u> ※2024年10月現在の乗車運賃は200円です。</p> <p>1. 10円値上げまでなら良い(約5%高) 2. 20円値上げまでなら良い(約10%高) 3. 30円値上げまでなら良い(約15%高) 4. 40円以上の値上げでも良い(約20%高) 5. 今と同じ運賃が良い(値上げ分は行政負担で賄うべき)</p>	
5-3	<p>路面電車が運行し続けるために、運賃とは別で負担金(協賛金や支援金)を払うとしたら、毎月1人あたり、いくらなら支払うことができますか？<u>(1つ選択)</u></p> <p>1. 100円未満 4. 500円～1,000円未満</p> <p>2. 100円～200円未満 5. 1,000円以上</p> <p>3. 200円～500円未満 6. 支払わない</p>	

問6：豊橋市の交通に関する取組みについて、以下の設問にお答えください。

設問・選択肢						
<p>交通環境に対する現在の満足度と、限られた財源の中で今後取り組むべき施策としての重要度について、右の選択肢から該当する番号をそれぞれ1つ選んで○をつけてください。</p>						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>【満足度の選択肢】</th> <th>【重要度の選択肢】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 満足 2. ほぼ満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. 不満 6. わからない</td><td>1. 重要 2. やや重要 3. どちらでもない 4. あまり重要でない 5. 重要でない</td></tr> </tbody> </table>			【満足度の選択肢】	【重要度の選択肢】	1. 満足 2. ほぼ満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. 不満 6. わからない	1. 重要 2. やや重要 3. どちらでもない 4. あまり重要でない 5. 重要でない
【満足度の選択肢】	【重要度の選択肢】					
1. 満足 2. ほぼ満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. 不満 6. わからない	1. 重要 2. やや重要 3. どちらでもない 4. あまり重要でない 5. 重要でない					
【歩行や自転車に関する事】	満足度	重要度				
①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み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
②まちなか(豊橋駅周辺)の歩道の歩きやすさや安全面の取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
③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み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
④まちなか(豊橋駅周辺)の自転車の走りやすさや安全面の取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
⑤まちなか(豊橋駅周辺)の自転車駐輪環境の向上への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
【道路や自動車交通に関する事】	満足度	重要度				
⑥道路の混雑・渋滞対策	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
⑦道路の交通安全対策	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				
⑧まちなか(豊橋駅周辺)の駐車環境の向上への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5				

【公共交通に関すること】	満足度	重要度
⑨自宅近くの路線バス（ルート・バス停位置）の現状、今後の路線再編などの取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑩自宅近くの路線バスのサービス水準（運行本数・運行時間帯）の現状、今後の増便への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑪路面電車の運行本数の現状、今後の増便への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑫路面電車電停の安全対策	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑬自宅近くの鉄道駅のバリアフリー*化など、利用しやすい駅の整備 ※スロープやエレベーターを設置して段差をなくすことなど。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑭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 ※スロープを設置して段差をなくす、車いすがけられるホーム幅員にするなど。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑮バリアフリーな路面電車車両*（「ほっとラム」のような低床車両）の導入 ※電停と出入り口との段差のない車両。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑯路面電車の混雑緩和に向けた取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑰市内の公共交通に関する分かりやすい情報提供	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑱鉄道駅付近のタクシー乗り場の整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑲鉄道駅や路面電車電停付近の駐車場の整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑳鉄道駅や路面電車電停付近の自転車駐輪場の整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉑自宅近くのコミュニティバス（ルート・バス停位置）の現状、今後路線再編などの取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉒自宅近くのコミュニティバスのサービス水準（運行本数・運行時間帯）の現状、今後の増便への取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉓タクシーの予約しやすさの向上	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉔タクシーの待ち時間短縮	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5

【その他】	満足度	重要度
㉕交通安全に対する市民意識を高めるための取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉖まちなか（豊橋駅周辺）の回遊性の向上へ向けた取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉗環境に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉘健康に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉙交通に関する子育て世帯が使いやすくなるための取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5

問7：回答者ご自身のことについて、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢			
7-1	あなたの性別・年齢を選んでください。			
	1. 男性	2. 女性	3. 回答しない	年齢：(____歳)
7-2	あなたの職業を選んでください。(1つ選択)			
	1. 中学生	2. 高校生	3. 大学・短大・専門学校生	
7-3	あなたの自動車の免許証の保有状況を選んでください。(1つ選択)			
	1. 免許証あり(自由に使える自動車などがある)	2. 免許証あり(自由に使える自動車などがない)	3. 免許証なし	

その他、豊橋市の交通全般に関してご意見がございましたら、ご自由にお書きください。

(Large empty box for自由な意見)

これでアンケート調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

《集計結果は統計的に処理しますので、個人情報が公表されることはありません。》

10月21日(月)までに、返信用封筒に入れてポストへご投函ください。

(2)路面電車沿線地域アンケート調査(住民)

【対象者用】

路面電車沿線住民アンケートのお願い

平素より本市の都市交通行政に対しまして、ご理解、ご協力をいただき御礼申し上げます。

現在、本市では、快適に過ごせるまちづくりを目指して、交通に関する計画づくりを進めています。

つきましては、計画づくりの基礎資料とするために、市民の皆様に対して、アンケート調査を実施いたします。

なお、アンケート調査票にご記入いただいた回答は統計的に処理をいたしますので、個人が特定されることはありません。また、アンケート調査票の内容を他の目的に使用することは一切ございません。

ご協力をお願いいたします。

2024年10月 豊橋市

web回答、または、紙の調査票(郵送にて返送)のいずれかを選択して、
【2024年10月21日(月)まで】にご回答ください。

【本アンケートについて】

○このアンケート調査用紙は、豊橋市に居住する方のうち路面電車の沿線にお住まいの方を対象に、住民基本台帳から無作為に抽出された方にお送りしています。

○アンケート調査用紙は、【封筒の宛名のご本人様用】1票(本調査票)、【家族用】3票を封入しています。15歳以上の同居の方全員のご回答をお願いします。

(15歳以上の方が5名様以上いらっしゃる場合は、封筒の宛名のご本人様と、外出機会の多い3名様までご記入をお願いします。)

【web回答方法】

○各調査票(本調査票は2ページ、家族用は1ページ)にあるQRコードを読み取り、回答フォームに沿ってお答えください。

回答の際には、回答票番号(数字4桁)をご入力の上、ご回答ください。

※調査結果の正確性確保のため、同じ回答票番号を複数人で使い回したり、おひとりで何度も繰り返し回答された場合は、集計から除外する場合があります。

【紙の調査票の回答方法】

○この調査票の回答票番号によりwebで回答した場合、紙の調査票として使用しないで下さい。

○アンケートへのご回答は、2ページ以降、調査票の各設問に沿ってお答えください。

○回答欄の番号に○印をつけていただき、回答欄の()に必要事項をご記入ください。

○回答は、調査票に直接書き込んでください。

○ご回答いただいたアンケート調査票は、同封の返信用封筒に入れていただき、

切手を貼らずに2024年10月21日(月)までに、お近くの郵便ポストに投函してください。

《問合せ先》

豊橋市役所 都市計画部 都市交通課(担当:加藤、高野)

電話:(0532) 51-2620(代表)

《調査委託先》

中央復建コンサルタント株式会社 事業創生グループ(担当:須賀)

電話:(03) 3511-2030

路面電車沿線住民アンケート調査票【封筒の宛名のご本人様用】

《WEB フォームからご回答いただたく場合》

右の URL または二次元バーコードから、回答フォームにアクセスし

以下の回答票番号(数字 4 衔)をご入力の上、ご回答ください。

回答票番号: 0001

[https://questant.jp/q/
romen_taisyousya](https://questant.jp/q/romen_taisyousya)



※この調査票の回答票番号により web で回答した場合、紙の調査票として
使用しないで下さい。

※調査結果の正確性確保のため、同じ回答票番号を複数人で使い回したり、お一人で
何度も繰り返し回答された場合、集計から除外する場合があります。

問1：世帯の状況について、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢
ご自宅の住所をご記入ください。(町丁目単位まで記入)	
1-1	豊橋市 (_____) 町・丁目 字 (_____) ※字名までご記入ください。
お住まいの小学校区を選んでください。	
1-2	1. 東田 2. 旭 3. 鷹丘 4. 松山 5. 新川 6. 向山 7. 松葉 8. 八町 9. 岩田 10. 豊 11. 多米 12. 校区が分からない
ご家族の人数をご記入ください。	
1-3	(_____) 人家族 《内訳を教えてください》 未就学児 (_____) 人 中学生 (_____) 人 小学生 (_____) 人 高校生(15歳)以上 (_____) 人 高齢者(65歳)以上 (_____) 人
豊橋市に住み始めてから何年ぐらい経ちますか？	
1-4	1. 2年以内 2. 5年以内 3. 10年以内 4. 20年以内 5. 21年以上
世帯で所有されている「自動車」の保有台数を選んでください。	
1-5	1. 1台 2. 2台 3. 3台 4. 4台以上 5. 自動車を持っていない
世帯で所有されている「自転車」の保有台数を選んでください。	
1-6	1. 1台 2. 2台 3. 3台 4. 4台以上 5. 自転車を持っていない
最寄の路面電車の電停を選んでください。	
1-7	1. 駅前 2. 駅前大通 3. 新川 4. 札木 5. 市役所前 6. 豊橋公園前 7. 東八町 8. 前畠 9. 東田坂上 10. 東田 11. 競輪場前 12. 井原 13. 赤岩口 14. 運動公園前
「1-7」で選んだ最寄の路面電車電停までの、徒歩での所要時間を選んでください。	
1-8	1. 1~2分 2. 3分以内 3. 5分以内 4. 10分以内 5. 15分以内 6. 15分以上 7. 分からない

本アンケートにご回答いただいくにあたって...

【公共交通をとりまく環境について】

- 長期的な利用者の減少、コロナ禍の影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化し、コロナ禍後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況
- 全国の多くの路線バス・地域鉄道事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しい
- 労働時間に関する規制変更に伴う「2024年問題」もあり、人手不足が深刻化する中で、路線の維持が課題

今後の安定的な公共交通サービスの提供が全国的な課題であり、豊橋市も同様の課題を抱えている状況

豊橋市では、公共交通の運行や設備投資への支援をはじめ、利用促進を行っています
上記を踏まえ、皆様の回答のご協力をお願いいたします。

問2：回答者ご自身のことについて、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢			
2-1	あなたの性別・年齢を選んでください。			
	1. 男性	2. 女性	3. 回答しない	年齢：(_____ 歳)
2-2	あなたの職業を選んでください。(1つ選択)			
	1. 中学生	2. 高校生	3. 大学・短大・専門学校生	
	4. 会社員・公務員	5. 自営業	6. 農林漁業	
	7. アルバイト・パート	8. 専業主婦(夫)	9. 無職	
	10. その他 (_____)			
2-3	あなたの自動車の免許証の保有状況を選んでください。(1つ選択)			
	1. 免許証を持っている(自由に使える自動車などがある)	2. 免許証を持っている(自由に使える自動車などがない)	3. 免許証を持っていない	

問3：公共交通に関する取組みのあり方について、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢			
3-1	豊橋市では、市民1人ひとりが公共交通への理解と関心を深め、みんなで公共交通を維持・活性化させることを目的とした、「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」(平成29年4月1日施行)に基づき、様々な交通施策に取り組んでいます。 このことについて、あなたはご存知でしたか。該当する番号を選んでください。(1つ選択)			
	1. 条例の内容に基づいて実際に行動している	2. 条例をつくったこともその内容も知っている	3. 条例をつくったことだけは知っている	4. 全く知らなかった
3-2	「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」では、市民の役割として「公共交通への理解と関心を深めるよう努める」とともに「過度に自家用車に頼ることなく、公共交通を積極的に利用するよう努める」ことが謳われています。 今後、あなたはどのように行動したいか教えてください。(複数選択可)			
	1. これまでと同様に、公共交通への理解を深める	2. 今後は、公共交通への理解を深めようと思う	3. 公共交通の活性化に関するイベントなどがあれば積極的に参加する	※同封の「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」パンフレットをご参照ください。
	4. これまでと同様に、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用する	5. 今後は、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用しようと思う	6. 今後は、これまで自家用車を利用していた移動を、公共交通に変えようと思う	
	7. 特に行動を変えようとは思わない	→具体的な移動： _____ から _____ への移動に公共交通を利用		

設問 No	設問・選択肢
3-3	<p>市民とともに公共交通を支える方策について、あなたのお考えを教えてください。(複数選択可)</p> <p>1. 市民全体に対する財源確保策（交通税）を設ける 2. 交通事業者の施設や設備を行政が保有するなど、市が主体的に関与する 3. 利用運賃を値上げする 4. 市民や利用者の有志が、利用運賃に加えて、公共交通維持のための費用を支払う 5. 現在の財源の中で公共交通に関する予算を増額して他の予算を減額し、より積極的に支援を行う 6. 現在市が公共交通に対して行っている支援を続ける 7. 市は支援する必要はない</p>
3-4	<p>過度に自家用車に依存しないためには、次のうちどれが最も有効だと思いますか？(2つまで選択可)</p> <p>1. 公共交通のサービスなどを高め、利用しやすくすること 2. 自転車の走行や駐輪の環境などを整備して、利用しやすくすること 3. ゆとりや憩いを感じられる歩道などを整備して、歩きやすくすること 4. 市民が自ら自家用車の利用を控える意識を高めること 5. 地域拠点※に、医療・福祉・商業など様々な都市機能を集約化したまちをつくること <small>※地域拠点：南栄駅周辺、三川駅周辺、井原停留場周辺、藤沢町周辺、大清水駅周辺、和田辻停留所周辺</small> 6. 新技術※を活用した新たなサービスを導入することで、自家用車以外の移動がしやすくなること <small>※新技術：自動運転バスなど</small> 7. その他（_____）</p>

問4：路面電車の利用について、以下の設問にお答えください。

設問 No	分類	設問・選択肢
4-1	<u>利用頻度 (1つ)</u>	<p>1. ほとんど毎日 2. 週2～3日程度 3. 週1日程度 }問4-2～5を 4. 月に2～3日程度 5. 月に1日程度 6. 年に数回 }お答えください 7. 利用していない →5 頁目の問4-6へ進んでください</p>
4-2	<u>利用目的 (複数選択可)</u>	<p>1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院・福祉サービス 5. 行政・金融サービス 6. レジャー・社交 7. 塾・習い事 8. 業務 9. その他（_____）</p>
4-3	<u>最寄の電停の ほかに、よく 利用する電停 (複数選択可)</u>	<p>1. 駅前 2. 駅前大通 3. 新川 4. 札木 5. 市役所前 6. 豊橋公園前 7. 東八町 8. 前畠 9. 東田坂上 10. 東田 11. 競輪場前 12. 井原 13. 赤岩口 14. 運動公園前</p>
4-4	<u>主な目的地 (1つ)</u>	<p>1. 目的地が豊橋市内の方：町・丁目単位までの住所をご記入いただくか、または目的地の住所が分からぬ場合は施設名や学校名などをご記入ください。 豊橋市（_____）町・丁目 または、施設や学校名（_____）</p> <p>2. 目的地が豊橋市外の方：市町村単位までの住所をご記入ください。 （_____）市・町・村</p>

設問 No	分類	設問・選択肢
4-5	路面電車を 使う理由 <u>(複数選択可)</u>	<p>1. 目的地に早く行けるから 3. 運賃が安いから 5. 自宅と電停が近いから 7. サイクル＆ライド駐輪場があるから 8. 電停に駐車場があるから 10. 夜遅くまで運行しているから 11. 安全だから 13. 目的地に駐車場がないから 15. 他人の送迎に頼らないようにしているから 16. お酒を飲む機会があるから 18. 健康維持によいから 20. 利用促進に貢献するため</p> <p>2. 運行本数が多いから 4. 時間通りに行けるから 6. 電停を降りてからが便利だから 9. 朝早い時間から運行しているから 12. 他に交通手段がないから 14. 車を運転できないから 17. 座れるから 19. 環境によいから 21. その他 (_____)</p> <p>→問5へ進んでください</p>
4-6	路面電車を 使わない理由 <u>(複数選択可)</u>	<p>1. 目的地に行くのに時間がかかるから 2. 運行本数が少ないから 4. 運賃が高いから 6. 自宅と電停が遠いから 8. 豊橋駅での乗換が不便だから 10. 最寄の電停に駐車場や車の待機場所がないから 11. 始発の時間が遅いから 13. 電停で待ちにくい・危険だから 15. 目的地に駐車場があるから 17. 送迎してくれる家族や知人がいるから 18. 車両の乗り降りがしにくいから 20. その他 (_____)</p> <p>3. 時間通りに来ないから 5. 電車やバスを乗り継ぐと運賃が高くなるから 7. 電停を降りてからが不便だから 9. 最寄の電停に駐輪場がない・足りないから 12. 最終の時間が早いから 14. 他に利用できる交通手段があるから 16. 自由に利用できる車があるから 19. 車内が混雑しているから</p> <p>)</p>

問5：路面電車の必要性についてお答えください。

設問 No	分類	設問・選択肢
5-1	ご自身に とっての 必要性 (1つ)	<p>1. 現在利用しているので、必要である 2. 現在は利用していないが、今後は必要と思う 3. 現在も今後も不要である 4. 分からない</p> <p>→問5-1(1)へ進んでください</p> <p>→問5-1(2)へ進んでください</p> <p>→6頁目の問5-2へ進んでください</p>
5-1 (1)	ご自身に 必要と思う 理由 <u>(複数選択可)</u>	<p>1. 日常生活の外出を支えるもの 2. 気軽な外出を支えるもの 3. 安い運賃での外出を支えるもの 4. 時間通りの外出を支えるもの 5. 安心・安全な外出を支えるもの 6. 雨などの天気が悪い時の外出を支えるもの 7. 健康維持を支えるもの 8. 人との交流や出歩くために欠かせないもの 9. 車が使えない時の外出を支えるもの 10. 送迎者がいないときの外出を支えるもの 11. 将来、高齢になって車が運転できなくなつた時の外出を支えるもの 12. その他 (_____)</p> <p>→6頁目の問5-2へ進んでください</p>
5-1 (2)	ご自身に 不要と思う 理由 <u>(複数選択可)</u>	<p>1. 普段行きたい方向と路線の方向が合っていないから 2. 他の交通手段の方が便利だから 3. 将来、高齢になって車が運転できなくなることは想像できないから 4. その他 (_____)</p>

設問 No	分類	設問・選択肢
5-2	<u>地域にとっての必要性(1つ)</u>	1. 必要と思う →問5-2(1)へ進んでください 2. 不要と思う →問5-2(2)へ進んでください 3. 分からない →問6へ進んでください
5-2(1)	<u>地域に必要と思う理由</u> (複数選択可)	1. 地域のシンボルとして 2. 地域の活力を支えるものとして 3. 沿線の外からの来訪、来街を促進して交流を支えるものとして 4. 高齢者、車がない人、運転できない人などの移動の足を支えるものとして 5. その他 () →問6へ進んでください
5-2(2)	<u>地域に不要と思う理由</u> (複数選択可)	1. 路面電車が走る道路が狭く、道路が混雑するから 2. 路面電車が走る道路が狭く、歩行や自転車で通行しにくいから 3. 路面電車が走る道路では、沿道の出入りがしにくいから 4. 景観を損なっているから 5. 騒音や振動が気になるから 6. 行政負担がかかっているから 7. その他 ()

問6：路面電車に関する取組みのあり方や価値について、お答えください。

設問 No	設問・選択肢
6-1	<p>●路面電車の運営状況 豊橋市の路面電車は民間交通事業者が運営しており、運行経費が運賃収入を上回り運行の維持が厳しい状況です。</p> <p>路面電車を維持していくために、市が積極的に支援（行政負担など）を行うことについて、あなたの考え方を選んでください。（1つ選択）</p> <p>1. 市が積極的に支援してでも、利便性向上のための取組みを行うべき 2. 市が積極的に支援してでも、現状のサービスを維持すべき 3. 市の支援は最低限にとどめ、現状から大幅に低下しても最低限のサービスを維持できればよい 4. 市の支援としては不要であり、路面電車を維持できないことは致し方ない 5. わからない 6. その他 ()</p>
6-2	<p>豊橋市に路面電車があることについて、あなたが感じる意義を選んでください。（複数選択可）</p> <p>1. 日々の通勤通学などを支える移動手段 2. 駅までの大事な移動手段 3. 交通事故の抑制 4. 環境負荷の軽減 5. 賑わいの創出 6. まちづくりとしての交通網の形成 7. まちのシンボル 8. 特に感じない 9. その他 ()</p>
6-3	<p>物価上昇などの社会情勢の変化により仮に運賃の値上げが必要となった場合、将来にわたって路面電車が安全・安心な運行を続けていくために、どのくらいの運賃であれば利用し続けようと思いますか？（1つ選択） ※2024年10月現在の乗車運賃は200円です。</p> <p>1. 10円値上げまでなら良い（約5%高） 2. 20円値上げまでなら良い（約10%高） 3. 30円値上げまでなら良い（約15%高） 4. 40円以上の値上げでも良い（約20%高） 5. 今と同じ運賃が良い（値上げ分は行政負担で賄うべき）</p>

設問 No		設問・選択肢					
6-4		路面電車が運行し続けるために、運賃とは別で負担金（協賛金や支援金）を払うとしたら、毎月1人あたり、いくらなら支払うことができますか？（1つ選択）					
		1. 100円未満	2. 100円～200円未満	3. 200円～500円未満			
		4. 500円～1,000円未満	5. 1,000円以上	6. 支払わない			

問7：路面電車に関する満足度と重要度について、お答えください。

設問	選択肢		
	【満足度の選択肢】	【重要度の選択肢】	
あなたの普段の移動などで、市内の交通施設の状況や利用のしやすさなどの現在の満足度と、限られた財源の中で今後取り組むべき施策としての重要度について、以降の①～⑯項目ごとに右の選択肢から該当する番号をそれぞれ1つ選んで○をつけてください。	1. 満足 2. ほぼ満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. 不満 6. わからない	1. 重要 2. やや重要 3. どちらでもない 4. あまり重要でない 5. 重要でない	

【路面電車の利便性】	満足度	重要度
①運賃	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
②運行間隔	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
③運行の正確さ	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
④所要時間	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑤電停の位置	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑥電停の安全性	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑦電停の待ちやすさ	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑧電停のバリアフリー*状況 ※スロープを設置して段差をなくすことや、車いすがすれ違えるホール幅員にすることなど。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑨車両のバリアフリー*状況（ほつトラム以外） ※電停と出入り口の段差のない車両。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑩路面電車の混雑状況	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑪路線や運行に関する分かりやすい情報提供	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑫路面電車電停付近の自転車駐輪場の整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑬路面電車電停付近の自動車駐車場や待機場所	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑭他の交通手段との乗り換え	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑮車両の快適性	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑯子育て世帯の利用のしやすさ	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5

【路面電車の魅力向上】	満足度	重要度
⑯騒音や振動	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑰電停の美化	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑱車両の美化	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑲道路上の架線の削減	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑳車や自転車がスムーズに走れるような道路拡幅	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉑歩行者が快適に歩行できるような歩道整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉒沿線の賑わい	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉓人が集まるようなイベント開催	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉔環境に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉕健康に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉖まちなか（豊橋駅周辺）の回遊性	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5

その他、路面電車に関するご意見や豊橋市の交通全般に関してご意見がございましたら、ご自由にお書きください。

これでアンケート調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

〈集計結果は統計的に処理しますので、個人情報が公表されることはありません。〉

10月21日（月）までに、返信用封筒に入れてポストへご投函ください。

【家族用】

路面電車沿線住民アンケート調査票【家族用】

この調査票は、ご家族の方がご回答ください

web回答、または、紙の調査票(郵送にて返送)のいずれかを選択して、
【2024年10月21日(月)まで】にご回答ください。

【web回答方法】

○右のURLまたは二次元バーコードから、回答フォームにアクセスし
以下の回答票番号(数字4桁ー数字1桁)をご入力の上、
ご回答ください。

回答票番号: 0001-1

[https://questant.jp/
q/romen_kazoku](https://questant.jp/q/romen_kazoku)



※調査結果の正確性確保のため、同じ回答票番号を複数人で使い回したり、
お一人で何度も繰り返し回答された場合、集計から除外する場合があります。

【紙の調査票の回答方法】

○この調査票の回答票番号によりwebで回答した場合、紙の調査票として使用しないで下さい。
○アンケートへのご回答は、2ページ以降、調査票の各設問に沿ってお答えください。
○回答欄の番号に○印をつけていただき、回答欄の()に必要事項をご記入ください。
○回答は、調査票に直接書き込んでください。
○ご回答いただいたアンケート調査票は、同封の返信用封筒に入れていただき、
切手を貼らずに2024年10月21日(月)までに、お近くの郵便ポストに投函してください。

《問合せ先》

豊橋市役所 都市計画部 都市交通課 (担当: 加藤、高野)

電話: (0532) 51-2620 (代表)

《調査委託先》

中央復建コンサルタント株式会社 事業創生グループ (担当: 須賀)

電話: (03) 3511-2030

本アンケートにご回答いただいくにあたって...

【公共交通をとりまく環境について】

- 長期的な利用者の減少、コロナ禍の影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化し、コロナ禍後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況
- 全国の多くの路線バス・地域鉄道事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しい
- 労働時間に関する規制変更に伴う「2024年問題」もあり、人手不足が深刻化する中で、路線の維持が課題

今後の安定的な公共交通サービスの提供が全国的な課題であり、豊橋市も同様の課題を抱えている状況

豊橋市では、公共交通の運行や設備投資への支援をはじめ、利用促進を行っています
上記を踏まえ、皆様の回答のご協力をお願いいたします。

問1：回答者ご自身のことについて、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢			
1-1	あなたの性別・年齢を選んでください。			
	1. 男性	2. 女性	3. 回答しない	年齢：(_____ 歳)
1-2	あなたの職業を選んでください。(1つ選択)			
	1. 中学生	2. 高校生	3. 大学・短大・専門学校生	
	4. 会社員・公務員	5. 自営業	6. 農林漁業	
	7. アルバイト・パート	8. 専業主婦(夫)	9. 無職	
	10. その他 (_____)			
1-3	あなたの自動車の免許証の保有状況を選んでください。(1つ選択)			
	1. 免許証を持っている(自由に使える自動車などがある)	2. 免許証を持っている(自由に使える自動車などがない)	3. 免許証を持っていない	

問2：公共交通に関する取組みのあり方について、以下の設問にお答えください。

設問 No	設問・選択肢			
2-1	豊橋市では、市民1人ひとりが公共交通への理解と関心を深め、みんなで公共交通を維持・活性化させることを目的とした、「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」(平成29年4月1日施行)に基づき、様々な交通施策に取り組んでいます。 このことについて、あなたはご存知でしたか。該当する番号を選んでください。(1つ選択)			
	1. 条例の内容に基づいて実際に行動している	2. 条例をつくったこともその内容も知っている	3. 条例をつくったことだけは知っている	4. 全く知らなかった
2-2	「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」では、市民の役割として「公共交通への理解と関心を深めるよう努める」とともに「過度に自家用車に頼ることなく、公共交通を積極的に利用するよう努める」ことが謳われています。 今後、あなたはどのように行動したいか教えてください。(複数選択可)			
	1. これまでと同様に、公共交通への理解を深める	2. 今後は、公共交通への理解を深めようと思う	3. 公共交通の活性化に関するイベントなどがあれば積極的に参加する	4. これまでと同様に、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用する
	5. 今後は、過度に自家用車に頼ることなく公共交通を積極的に利用しようと思う	6. 今後は、これまで自家用車を利用していた移動を、公共交通に変えようと思う	7. 特に行動を変えようとは思わない	→具体的な移動： _____ から _____ への移動に公共交通を利用

※同封の「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」パンフレットをご参照ください。

設問 No	設問・選択肢
2-3	<p>市民とともに公共交通を支える方策について、あなたのお考えを教えてください。(複数選択可)</p> <p>1. 市民全体に対する財源確保策（交通税）を設ける 2. 交通事業者の施設や設備を行政が保有するなど、市が主体的に関与する 3. 利用運賃を値上げする 4. 市民や利用者の有志が、利用運賃に加えて、公共交通維持のための費用を支払う 5. 現在の財源の中で公共交通に関する予算を増額して他の予算を減額し、より積極的に支援を行う 6. 現在市が公共交通に対して行っている支援を続ける 7. 市は支援する必要はない</p>
2-4	<p>過度に自家用車に依存しないためには、次のうちどれが最も有効だと思いますか？(2つまで選択可)</p> <p>1. 公共交通のサービスなどを高め、利用しやすくすること 2. 自転車の走行や駐輪の環境などを整備して、利用しやすくすること 3. ゆとりや憩いが感じられる歩道などを整備して、歩きやすくすること 4. 市民が自ら自家用車の利用を控える意識を高めること 5. 地域拠点※に、医療・福祉・商業など様々な都市機能を集約化したまちをつくること <small>※地域拠点：南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺、藤沢町周辺、大清水駅周辺、和田辻停留所周辺</small> 6. 新技術※を活用した新たなサービスを導入することで、自家用車以外の移動がしやすくなること <small>※新技術：自動運転バスなど</small> 7. その他 (_____)</p>

問3：路面電車の利用について、以下の設問にお答えください。

設問 No	分類	設問・選択肢
3-1	<u>利用頻度 (1つ)</u>	<p>1. ほとんど毎日 2. 週2～3日程度 3. 週1日程度 }問3-2～5を 4. 月に2～3日程度 5. 月に1日程度 6. 年に数回 }お答えください 7. 利用していない →4 頁目の問3-6へ進んでください</p>
3-2	<u>利用目的 (複数選択可)</u>	<p>1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院・福祉サービス 5. 行政・金融サービス 6. レジャー・社交 7. 塾・習い事 8. 業務 9. その他 (_____)</p>
3-3	<u>最寄の電停のほかに、よく利用する電停 (複数選択可)</u>	<p>1. 駅前 2. 駅前大通 3. 新川 4. 札木 5. 市役所前 6. 豊橋公園前 7. 東八町 8. 前畠 9. 東田坂上 10. 東田 11. 翠輪場前 12. 井原 13. 赤岩口 14. 運動公園前</p>
3-4	<u>主な目的地 (1つ)</u>	<p>1. 目的地が豊橋市内の方：町・丁目単位までの住所をご記入いただくな、または目的地の住所が分からぬ場合は施設名や学校名などをご記入ください。 豊橋市 (_____) 町・丁目 または、施設や学校名 (_____)</p> <p>2. 目的地が豊橋市外の方：市町村単位までの住所をご記入ください。 (_____) 市・町・村</p>

設問 No	分類	設問・選択肢
3-5	路面電車を 使う理由 <u>(複数選択可)</u>	<p>1. 目的地に早く行けるから 3. 運賃が安いから 5. 自宅と電停が近いから 7. サイクル＆ライド駐輪場があるから 8. 電停に駐車場があるから 10. 夜遅くまで運行しているから 11. 安全だから 13. 目的地に駐車場がないから 15. 他人の送迎に頼らないようにしているから 16. お酒を飲む機会があるから 18. 健康維持によいから 20. 利用促進に貢献するため</p> <p>2. 運行本数が多いから 4. 時間通りに行けるから 6. 電停を降りてからが便利だから 9. 朝早い時間から運行しているから 12. 他に交通手段がないから 14. 車を運転できないから 17. 座れるから 19. 環境によいから 21. その他 (_____)</p> <p>→問4へ進んでください</p>
3-6	路面電車を 使わない理由 <u>(複数選択可)</u>	<p>1. 目的地に行くのに時間がかかるから 2. 運行本数が少ないから 4. 運賃が高いから 6. 自宅と電停が遠いから 8. 豊橋駅での乗換が不便だから 10. 最寄の電停に駐車場や車の待機場所がないから 11. 始発の時間が遅いから 13. 電停で待ちにくい・危険だから 15. 目的地に駐車場があるから 17. 送迎してくれる家族や知人がいるから 18. 車両の乗り降りがしにくいから 20. その他 (_____)</p> <p>3. 時間通りに来ないから 5. 電車やバスを乗り継ぐと運賃が高くなるから 7. 電停を降りてからが不便だから 9. 最寄の電停に駐輪場がない・足りないから 12. 最終の時間が早いから 14. 他に利用できる交通手段があるから 16. 自由に利用できる車があるから 19. 車内が混雑しているから</p> <p>)</p>

問4：路面電車の必要性についてお答えください。

設問 No	分類	設問・選択肢
4-1	ご自身に とっての 必要性 (1つ)	<p>1. 現在利用しているので、必要である 2. 現在は利用していないが、今後は必要と思う 3. 現在も今後も不要である 4. 分からない</p> <p>→問4-1(1)へ進んでください →問4-1(2)へ進んでください →5頁目の問4-2へ進んでください</p>
4-1 (1)	ご自身に 必要と思う 理由 <u>(複数選択可)</u>	<p>1. 日常生活の外出を支えるもの 2. 気軽な外出を支えるもの 3. 安い運賃での外出を支えるもの 4. 時間通りの外出を支えるもの 5. 安心・安全な外出を支えるもの 6. 雨などの天気が悪い時の外出を支えるもの 7. 健康維持を支えるもの 8. 人との交流や出歩くために欠かせないもの 9. 車が使えない時の外出を支えるもの 10. 送迎者がいないときの外出を支えるもの 11. 将来、高齢になって車が運転できなくなつた時の外出を支えるもの 12. その他 (_____)</p> <p>→5頁目の問4-2へ進んでください</p>
4-1 (2)	ご自身に 不要と思う 理由 <u>(複数選択可)</u>	<p>1. 普段行きたい方向と路線の方向が合っていないから 2. 他の交通手段の方が便利だから 3. 将来、高齢になって車が運転できなくなることは想像できないから 4. その他 (_____)</p>

設問 No	分類	設問・選択肢
4-2	<u>地域にとっての必要性(1つ)</u>	1. 必要と思う →問4-2(1)へ進んでください 2. 不要と思う →問4-2(2)へ進んでください 3. 分からない →問5へ進んでください
4-2 (1)	<u>地域に必要と思う理由</u> (複数選択可)	1. 地域のシンボルとして 2. 地域の活力を支えるものとして 3. 沿線の外からの来訪、来街を促進して交流を支えるものとして 4. 高齢者、車がない人、運転できない人などの移動の足を支えるものとして 5. その他 () →問5へ進んでください
4-2 (2)	<u>地域に不要と思う理由</u> (複数選択可)	1. 路面電車が走る道路が狭く、道路が混雑するから 2. 路面電車が走る道路が狭く、歩行や自転車で通行しにくいから 3. 路面電車が走る道路では、沿道の出入りがしにくいから 4. 景観を損なっているから 5. 騒音や振動が気になるから 6. 行政負担がかかっているから 7. その他 ()

問5：路面電車に関する取組みのあり方や価値について、お答えください。

設問 No	設問・選択肢
	<p>●路面電車の運営状況 豊橋市の路面電車は民間交通事業者が運営しており、運行経費が運賃収入を上回り運行の維持が厳しい状況です。</p> <p>路面電車を維持していくために、市が積極的に支援（行政負担など）を行うことについて、あなたの考え方を選んでください。（1つ選択）</p>
5-1	<p>1. 市が積極的に支援してでも、利便性向上のための取組みを行うべき 2. 市が積極的に支援してでも、現状のサービスを維持すべき 3. 市の支援は最低限にとどめ、現状から大幅に低下しても最低限のサービスを維持できればよい 4. 市の支援としては不要であり、路面電車を維持できないことは致し方ない 5. わからない 6. その他 ()</p>
5-2	<p>豊橋市に路面電車があることについて、あなたが感じる意義を選んでください。（複数選択可）</p> <p>1. 日々の通勤通学などを支える移動手段 2. 駅までの大事な移動手段 3. 交通事故の抑制 4. 環境負荷の軽減 5. 賑わいの創出 6. まちづくりとしての交通網の形成 7. まちのシンボル 8. 特に感じない 9. その他 ()</p>
5-3	<p>物価上昇などの社会情勢の変化により仮に運賃の値上げが必要となった場合、将来にわたって路面電車が安全・安心な運行を続けていくために、どのくらいの運賃であれば利用し続けようと思いますか？（1つ選択） ※2024年10月現在の乗車運賃は200円です。</p> <p>1. 10円値上げまでなら良い（約5%高） 2. 20円値上げまでなら良い（約10%高） 3. 30円値上げまでなら良い（約15%高） 4. 40円以上の値上げでも良い（約20%高） 5. 今と同じ運賃が良い（値上げ分は行政負担で賄うべき）</p>

設問 No		設問・選択肢					
5-4		路面電車が運行し続けるために、運賃とは別で負担金（協賛金や支援金）を払うとしたら、毎月1人あたり、いくらなら支払うことができますか？（1つ選択）					
1. 100円未満	2. 100円～200円未満	3. 200円～500円未満	4. 500円～1,000円未満	5. 1,000円以上	6. 支払わない		

問6：路面電車に関する満足度と重要度について、お答えください。

設問	選択肢														
<p>あなたの普段の移動などで、市内の交通施設の状況や利用のしやすさなどの現在の満足度と、限られた財源の中で今後取り組むべき施策としての重要度について、以降の①～⑯項目ごとに右の選択肢から該当する番号をそれぞれ1つ選んで○をつけてください。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>【満足度の選択肢】</th> <th>【重要度の選択肢】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 満足</td><td>1. 重要</td></tr> <tr> <td>2. ほぼ満足</td><td>2. やや重要</td></tr> <tr> <td>3. どちらでもない</td><td>3. どちらでもない</td></tr> <tr> <td>4. やや不満</td><td>4. あまり重要でない</td></tr> <tr> <td>5. 不満</td><td>5. 重要でない</td></tr> <tr> <td>6. わからない</td><td></td></tr> </tbody> </table>	【満足度の選択肢】	【重要度の選択肢】	1. 満足	1. 重要	2. ほぼ満足	2. やや重要	3. どちらでもない	3. どちらでもない	4. やや不満	4. あまり重要でない	5. 不満	5. 重要でない	6. わからない	
【満足度の選択肢】	【重要度の選択肢】														
1. 満足	1. 重要														
2. ほぼ満足	2. やや重要														
3. どちらでもない	3. どちらでもない														
4. やや不満	4. あまり重要でない														
5. 不満	5. 重要でない														
6. わからない															

【路面電車の利便性】	満足度	重要度
①運賃	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
②運行間隔	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
③運行の正確さ	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
④所要時間	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑤電停の位置	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑥電停の安全性	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑦電停の待ちやすさ	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑧電停のバリアフリー*状況 ※スロープを設置して段差をなくすことや、車いすがすれ違えるホールド機能にすることなど。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑨車両のバリアフリー*状況（ほつトラム以外） ※電停と出入り口の段差のない車両。	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑩路面電車の混雑状況	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑪路線や運行に関する分かりやすい情報提供	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑫路面電車電停付近の自転車駐輪場の整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑬路面電車電停付近の自動車駐車場や待機場所	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑭他の交通手段との乗り換え	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑮車両の快適性	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑯子育て世帯の利用のしやすさ	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5

【路面電車の魅力向上】	満足度	重要度
⑯騒音や振動	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑰電停の美化	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑱車両の美化	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑲道路上の架線の削減	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
⑳車や自転車がスムーズに走れるような道路拡幅	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉑歩行者が快適に歩行できるような歩道整備	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉒沿線の賑わい	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉓人が集まるようなイベント開催	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉔環境に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉕健康に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5
㉖まちなか（豊橋駅周辺）の回遊性	1・2・3・4・5・6	1・2・3・4・5

その他、路面電車に関するご意見や豊橋市の交通全般に関してご意見がございましたら、ご自由にお書きください。

これでアンケート調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

〈集計結果は統計的に処理しますので、個人情報が公表されることはありません。〉

10月21日（月）までに、返信用封筒に入れてポストへご投函ください。

2.2 標本誤差の範囲の設定

本来、アンケート調査を行う場合、全母集団を対象とすることが望ましいが、実際には適当な人数を選んで精度の高い調査結果を得なければならない。そのため、アンケートの回答結果が、どの程度の精度を持った回答結果であるのかを検討することが必要であり、その精度は標本誤差を算出することで把握できる。標本誤差とは、ある設問の回答割合に対する誤差を示しており、これは以下の式で表すことができる。

$$\sigma = k \sqrt{\frac{(M-n)}{(M-1)}} \times \frac{p(1-p)}{n}$$

M：母集团

n : 有効回答数

p : 結果の比率

k : 信頼度による定数

σ ：標本誤差

※ k は信頼度を決めるとき自動的に決まる定数で、信頼度は統計的な慣習として 95% とすることが多く、信頼度 95% ならば k は 1.96 となる。

本調査の回答結果について、回答者全体の標本誤差の範囲を設定すると、下表のようになる。例えば、本調査において、回答数1,500の設問を単純集計した場合、その設問で「A」という回答が全体の50%であったとすれば、市民意識調査の全母集団（市内在住の満18歳以上の方（日本国籍））に同じ設問をしても、統計学的には95%の確率で「A」は $50 \pm 2.52\%$ の範囲内となる。標本の大きさは、p（結果の比率）が50%の場合が最も安全に（最も大きく）なるため、市民意識調査の全体の回答結果が最も分散していた場合でも、全母集団から得られる結果と比べて、 $\pm 2.52\%$ 以下の誤差しか生じないことになり、精度の高い結果といえる。ただし、年代別等では、それぞれの有効回答数は少なくなるため、結果については標本誤差の範囲が広いことを考慮して見るべきである。

表 参1-4 本調査における標本誤差の範囲

n	90%または 10%程度	80%または 20%程度	70%または 30%程度	60%または 40%程度	50%程度
2,000	±1.31	±1.75	±2.00	±2.14	±2.19
1,500	±1.51	±2.02	±2.31	±2.47	±2.52
1,000	±1.86	±2.48	±2.84	±3.03	±3.09
500	±2.63	±3.50	±4.01	±4.29	±4.38
300	±3.39	±4.52	±5.18	±5.54	±5.66
100	±5.83	±7.84	±8.98	±9.60	±9.80
20	±13.25	±17.53	±20.08	±21.47	±21.91

3. 調査結果

以下より、市民アンケート調査及び路面電車沿線地域アンケート調査(住民)の調査結果を示す。なお、公共交通に関する取組のあり方に関する設問(市民 4-1~5、6-1~3、沿線 3-1~4、6-1~4)のみ、両アンケートで同一の設問となっているため、「4.5.4. 公共交通に関する取組のあり方について」で合わせて掲載する。

各調査結果を割合で示している場合は、小数点以下第2位を四捨五入して算出しているため、個々の値の合計が100にならない場合がある。

3.1 回収結果

各アンケートの回収結果は以下のとおり。

表 参1-5 回収結果

調査項目	配布数 (通)	回収数 (通)	回収率	記入人数	
				総数 (人)	1通あたり
市民アンケート調査	5,000	1,088	21.8%	1,904	1.75
路面電車沿線地域アンケート調査(住民)	1,500	464	30.9%	836	1.80

3.2 市民アンケート調査

(3)世帯の属性

1) 居住地

- すべての小学校区から 10 票以上の回答を得ている。
- 居住地を 12 地域別にみると、地域 4 中心部地域が最も多く約 2 割、次いで地域 11 臨海部地域が約 1 割を占めている。

<市民 1-1 お住まいの小学校区を選んでください>

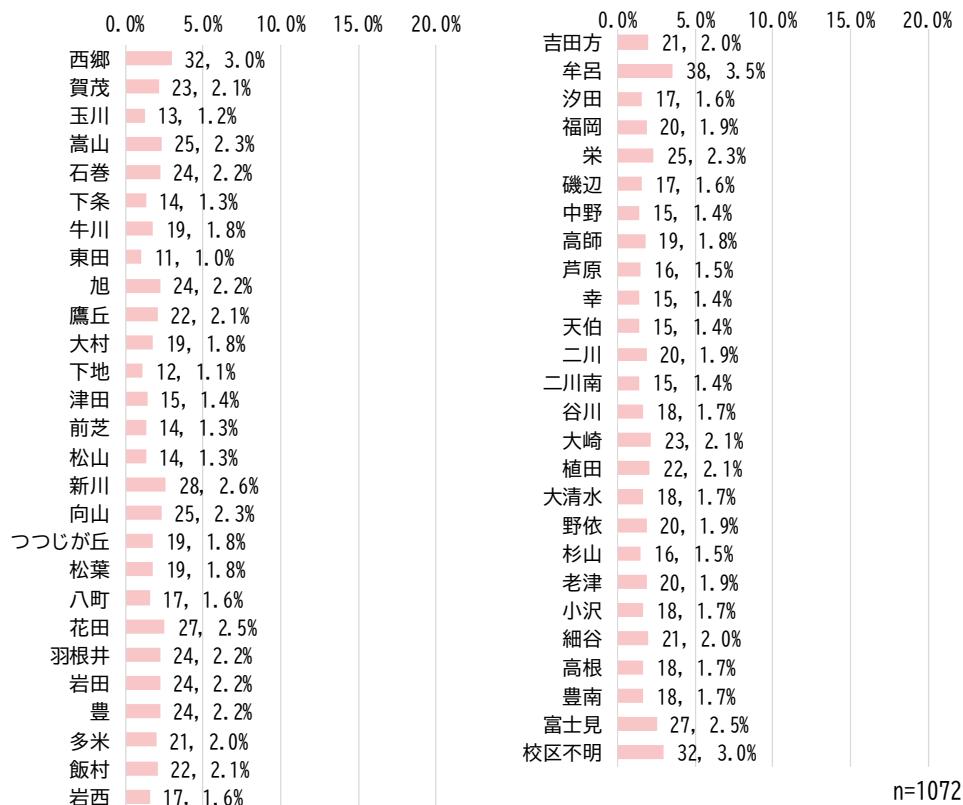


図 参 1-1 <市民>小学校区別の居住地

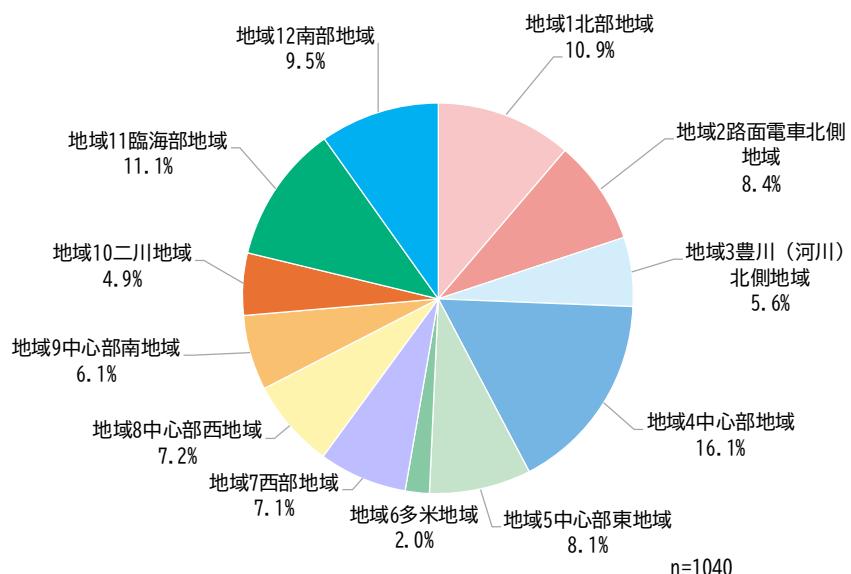


図 参 1-2 <市民>地域別の居住地

表 参1-6 参考 地域区分と設定の考え方

地域	地域区分	区分設定の考え方	含まれる小学校区
1	北部地域	市域北側の比較的人口が少ない市街化区域外一帯を設定	西郷、賀茂、玉川、嵩山、石巻
2	路面電車北側地域	路面電車の北側で市街化区域を多く含む校区を設定	下条、牛川、東田、旭、鷹丘
3	豊川（河川）北側地域	豊川（河川）の北側一帯を設定	大村、下地、津田、前芝
4	中心部地域	豊橋駅を中心とした人口・施設が集積する市中心部を設定	松山、新川、向山、つつじが丘、松葉、八町、花田、羽根井
5	中心部東地域	路面電車終点付近の南側～JR東海道本線の北側の市街化区域を多く含む地域一帯を設定	岩田、豊、飯村、岩西
6	多米地域	路面電車の東側の市街化区域外を多く含む地域を設定	多米
7	西部地域	市中心部より西側で、海岸線までの人口が低密度に広がる地域一帯を設定	吉田方、牟呂、汐田
8	中心部西地域	市中心部より南側で、市街化区域を多く含む豊鉄渥美線西側地域一帯を設定	福岡、栄、磯辺、中野
9	中心部南地域	市中心部より南側で、市街化区域を多く含む東海道本線の南側から豊鉄渥美線東側地域一帯を設定	高師、芦原、幸、天伯
10	二川地域	二川駅周辺と市東部の工業地域を含む地域一帯を設定	二川、二川南、谷川
11	臨海部地域	臨海部と豊鉄渥美線沿線の市街化区域外一帯を設定	大崎、植田、大清水、野依、杉山、老津
12	南部地域	市南側の人口が低密度に広がる地域一帯を設定	小沢、細谷、高根、豊南、富士見

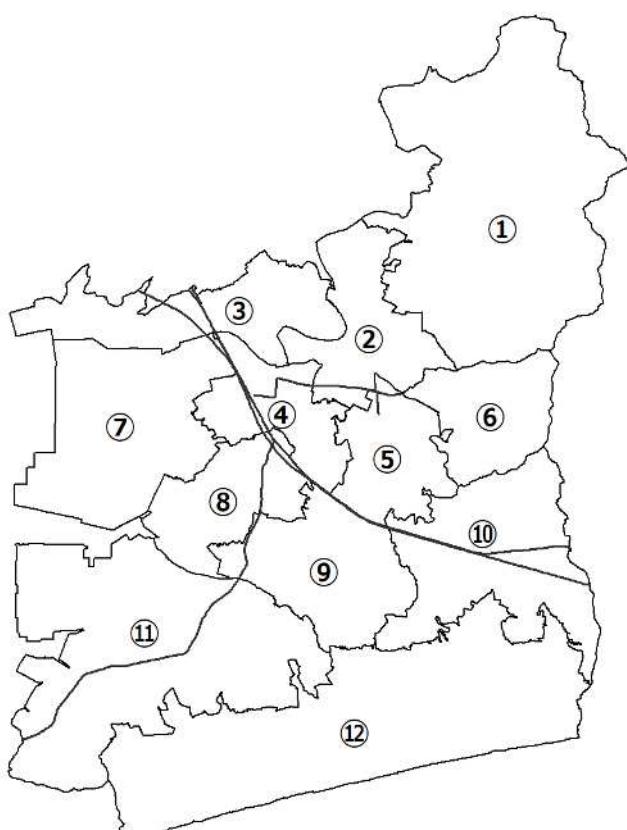


図 参1-3 参考 地区区分

2) 同居人数

- 回答者の同居家族の人数は、2人が最も多く約4割、次いで1人が約2割を占めている。
- 同居家族の年齢別内訳をみると、約6割の回答者が高齢者（65歳以上）と回答している。
<市民 1-2 ご家族の人数を教えてください>

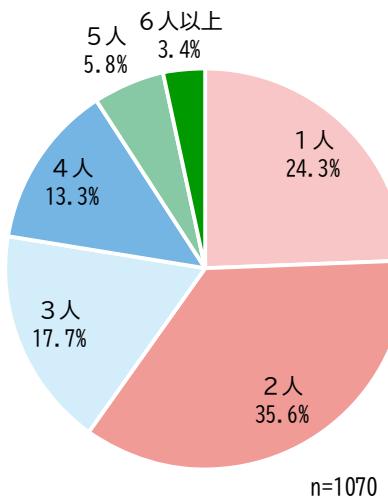


図 参 1-4 <市民>同居人数

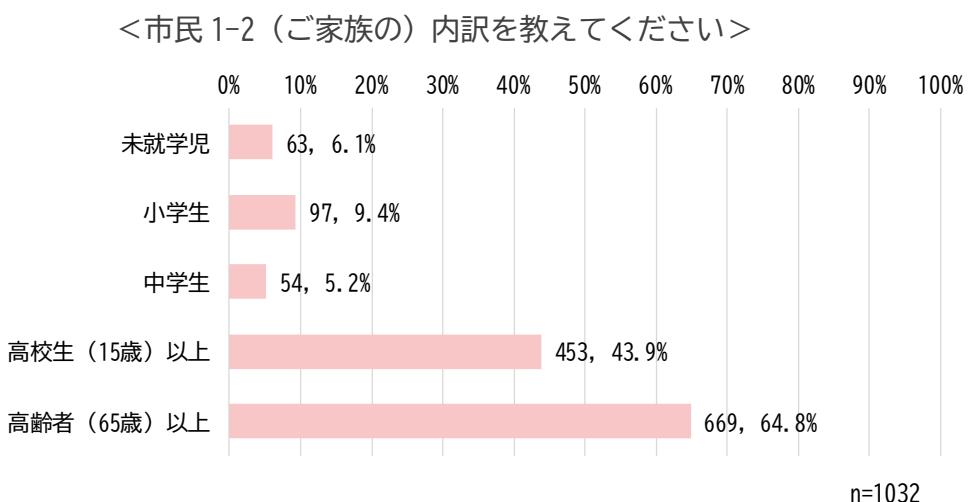


図 参 1-5 <市民>同居人の年齢別内訳

3) 居住歴

- 回答者の居住歴は、21年以上が約8割を占めている。

<市民 1-3 豊橋市に住み始めてから何年ぐらい経ちますか?>

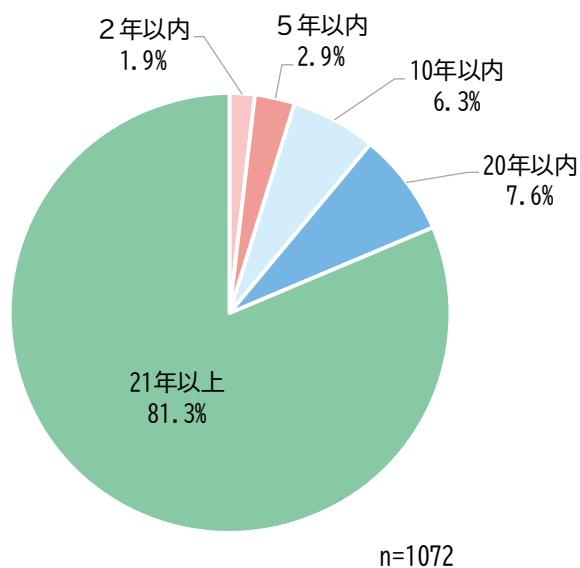


図 参 1-6 <市民>居住歴

4) 自動車及び自転車の保有台数

- 回答者の世帯での自動車の保有台数は、1台が最も多く約4割、次いで2台が約3割を占めている。
- 回答者の世帯での自転車の保有台数は、持っていないが最も多く約4割、次いで1台が約3割を占めている。

<市民 1-4 世帯で所有されている「自動車」
の保有台数を選んでください>

<市民 1-5 世帯で所有されている「自転車」
の保有台数を選んでください。>

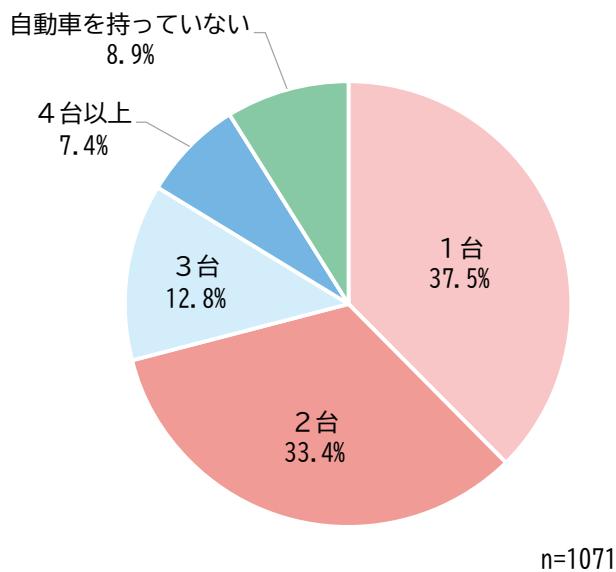


図 参 1-7 <市民>自動車の保有台数

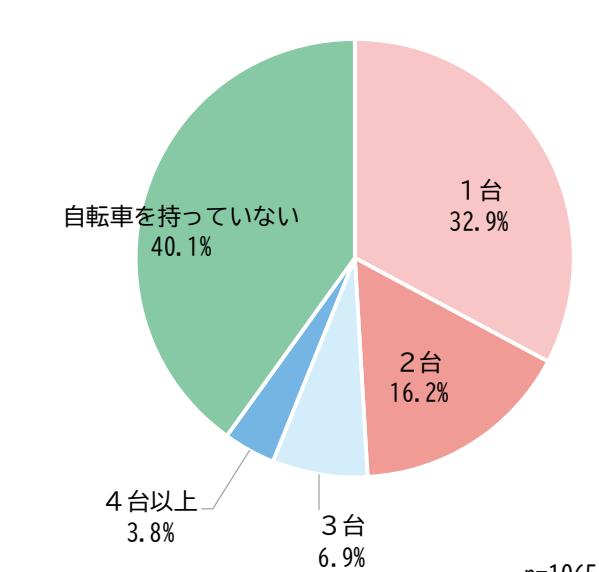


図 参 1-8 <市民>自転車の保有台数

5) 駅・バス停の認知度

- 最寄り鉄道駅・電停について、回答者の約7割は、最寄り鉄道駅・電停駅を知っている。
- 最寄りバス停について、回答者の約7割は最寄りバス停を知っている。

<市民 1-6 自宅の最寄り鉄道駅または
路面電車電停を教えてください>

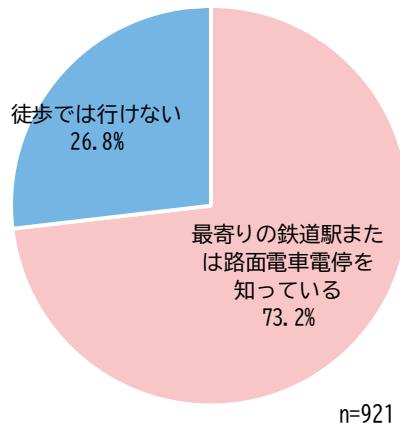


図 参 1-9 <市民>最寄り鉄道駅・電停の状況

<市民 1-6 自宅の最寄りバス停を教えてください>

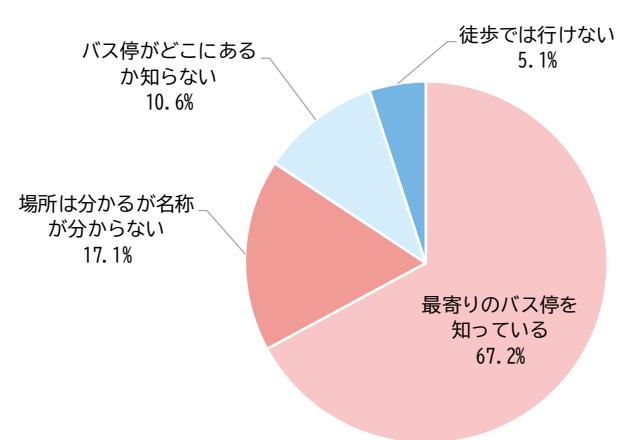


図 参 1-10 <市民>最寄りバス停の状況

6) 駅・バス停までの所要時間

- 最寄り鉄道駅・電停までの所要時間でみると、15分以上が最も多く約4割、次いで10分以内が約2割を占めている。
- 最寄りバス停までの所要時間でみると、5分以内が最も多く約3割、次いで10分以内が約2割を占めている。
- 最寄り鉄道駅・電停と最寄りバス停までの所要時間の関係性でみると、駅・電停まで15分以上かつバス停まで10分以内が最も多く約4割、次いで駅・バス停まで15分以内かつバス停まで10分以内が4割を占めている。

<市民 1-6 自宅の最寄り鉄道駅または路面電車電停までの徒歩でのおおよその所要時間を選んでください>

<市民 1-6 自宅の最寄りバス停までの徒歩でのおおよその所要時間を選んでください>

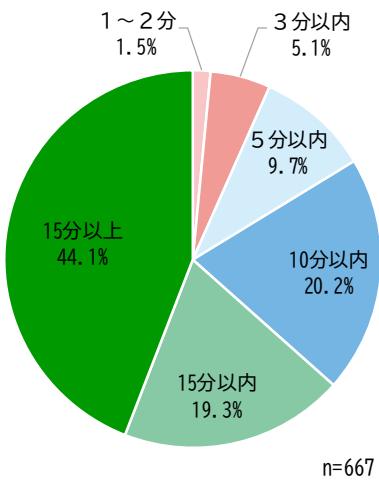


図 参 1-11 <市民>最寄り駅・電停までの所要時間

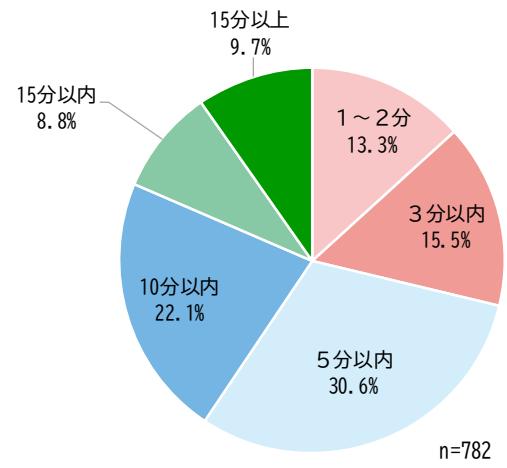


図 参 1-12 <市民>最寄りバス停までの所要時間

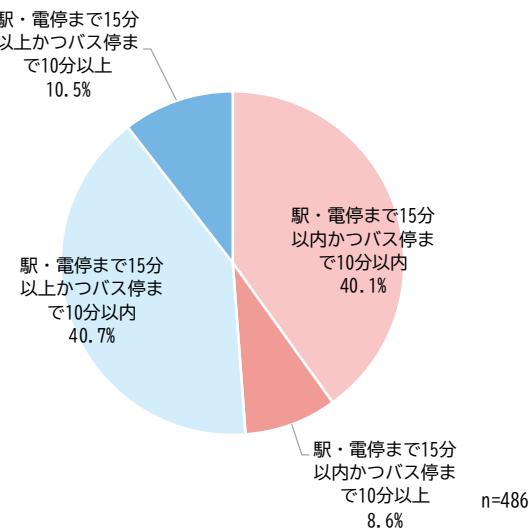


図 参 1-13 <市民>駅・電停及びバス停までの所要時間

7) 最寄り駅・電停

- 市民アンケートの居住地を最寄り駅・電停で見ると、豊橋駅・豊橋駅前が最も多く約 130 件、次いで大清水駅が約 50 件となっている。

<市民 1-6 自宅の最寄鉄道駅または路面電車電停の名称をご記入ください>

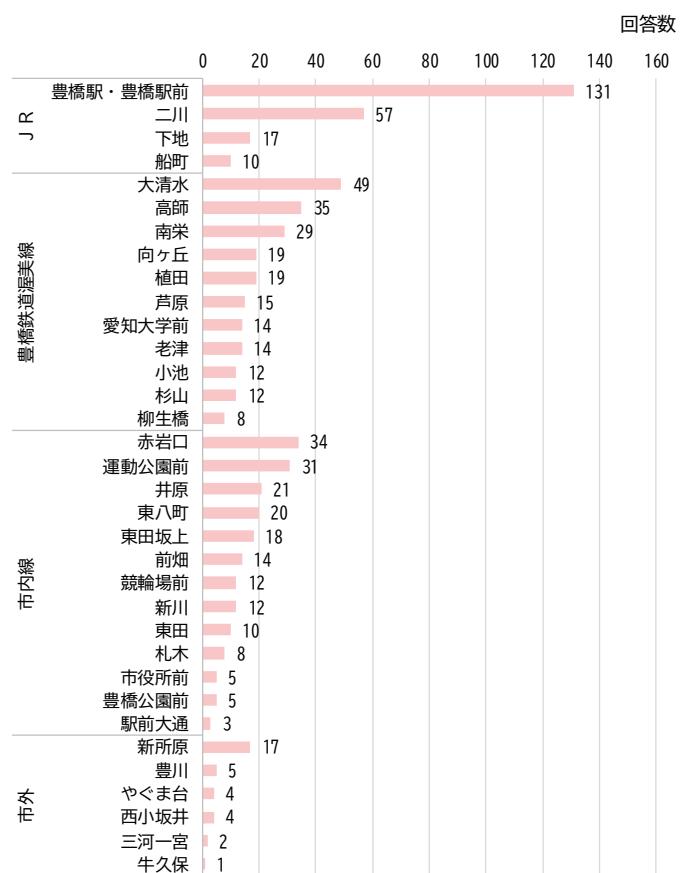


図 参 1-14 <市民>最寄り駅・電停

(4)移動実態

1) 最もよく良く目的地

- 目的毎に最もよく良く目的地を市内外別にみると、通院では市内の割合が最も高く、9割以上となっている。一方、その他（レジャーなど）では、市外が約6割となっている。

<市民 2-1 目的ごとに、最もよく良く目的地（市内・市外）を教えてください>

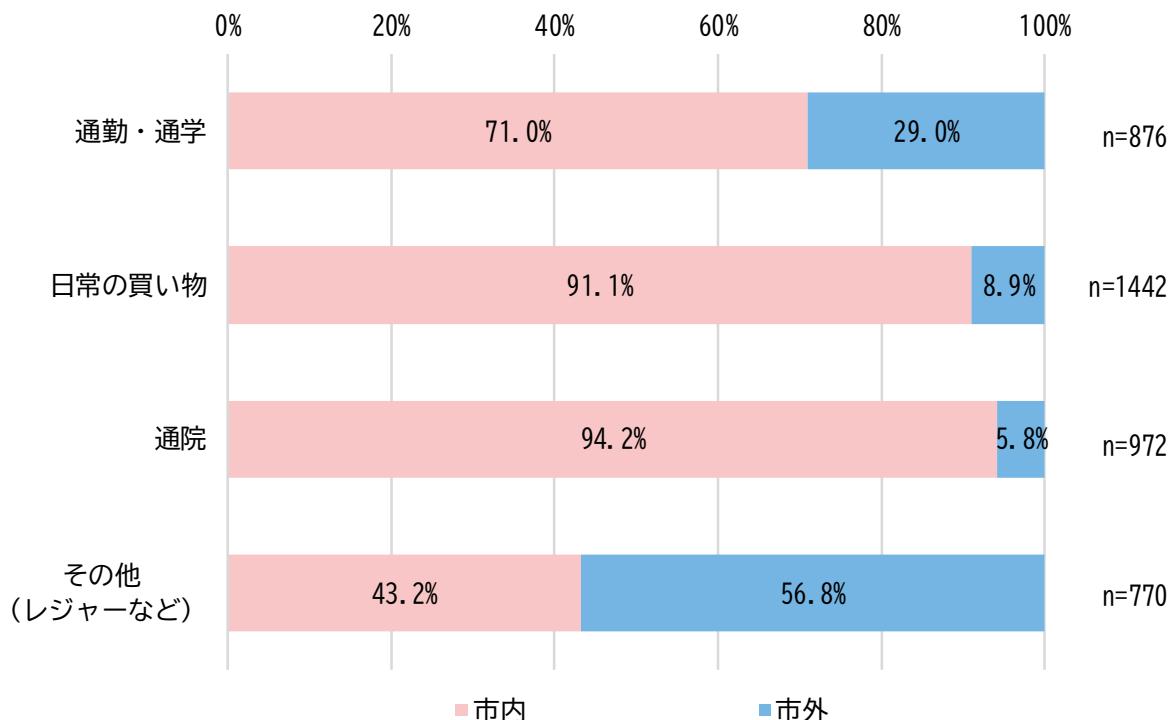
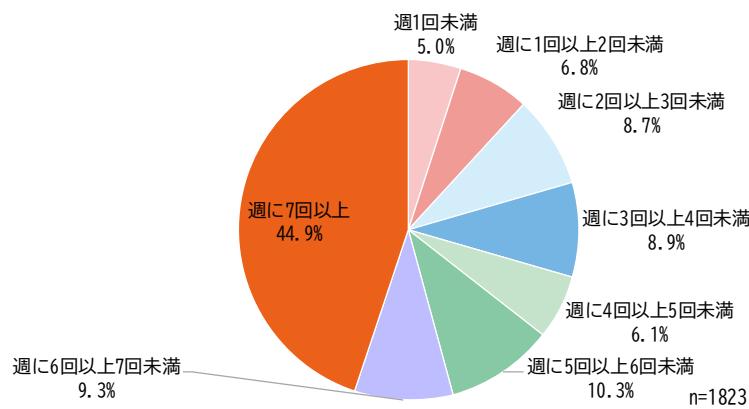


図 参 1-15 <市民>最もよく良く目的地（市内・市外）

2) 外出頻度

- 市民アンケートの回答者の外出頻度は、週に7回以上が最も多く約4割、次いで週に5回以上6回未満が約1割を占めている。

<市民 2-1 目的ごとに、外出の週当たりの回数を教えてください>



※外出頻度：目的別の外出頻度（週あたりの回数）の総計

図 参 1-16 <市民>外出頻度

① 年齢別の外出頻度

- 市民アンケートの年齢別の外出頻度をみると、50歳以降で外出頻度が低下している。

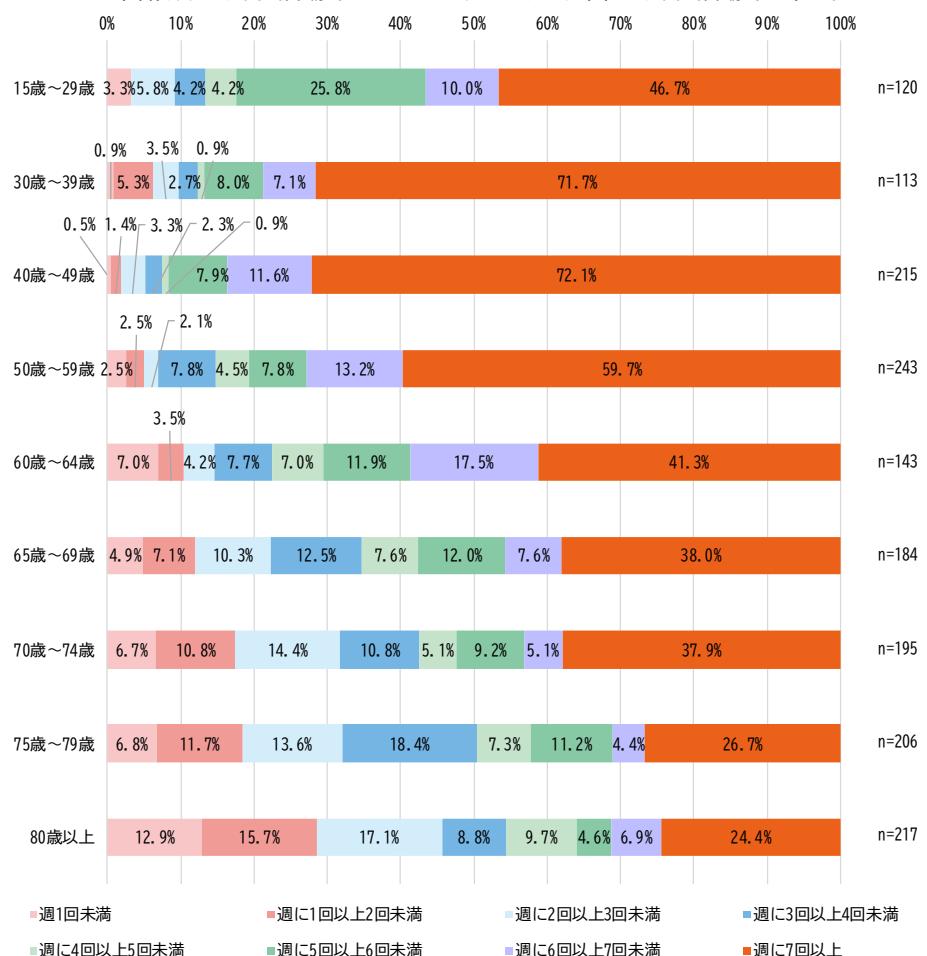
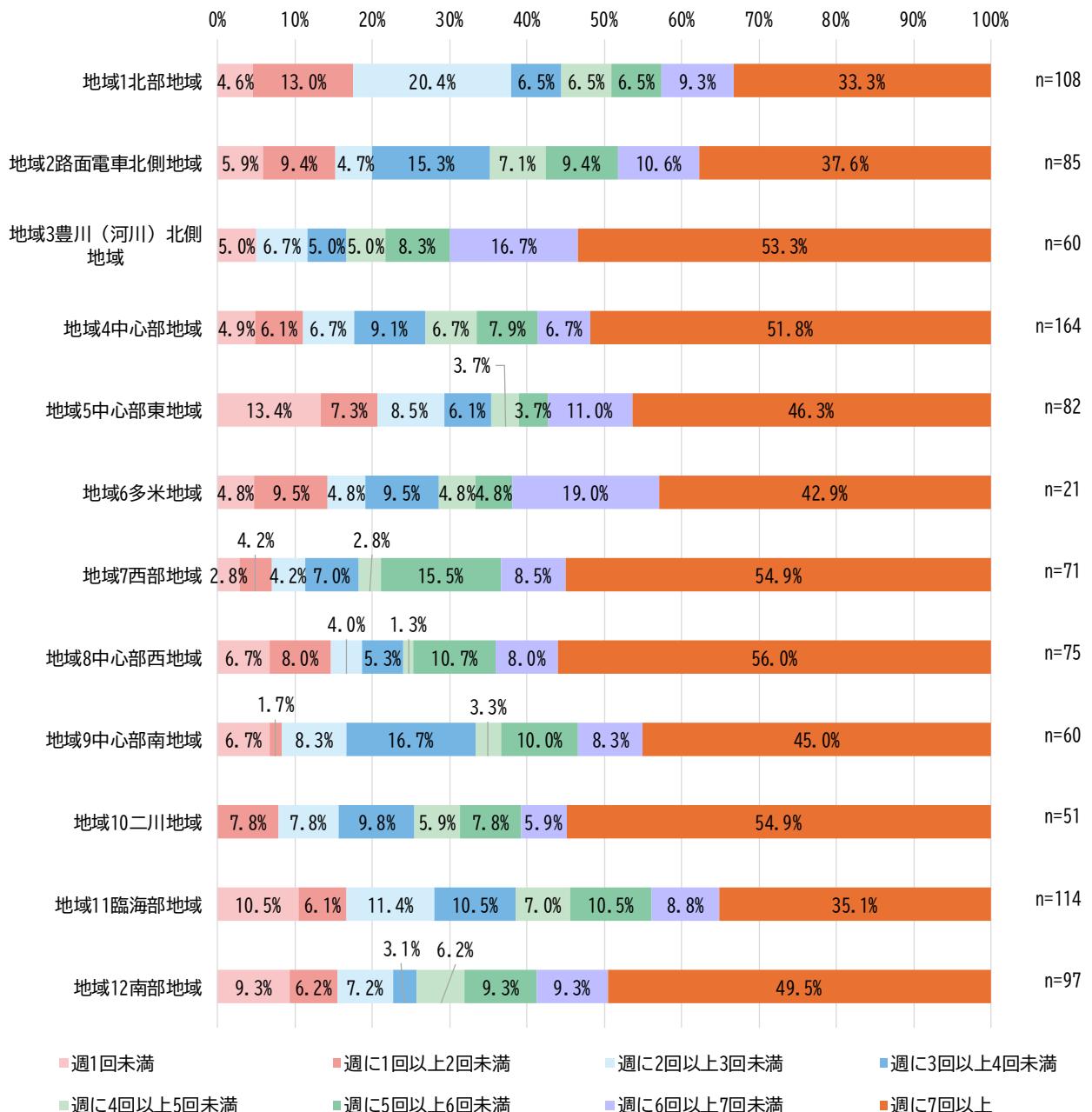


図 参 1-17 <市民>年代別の外出頻度

② 地域別の外出頻度

- 市民アンケートの地域別の外出頻度をみると、地域1，5，11で外出頻度が少なくなっている。



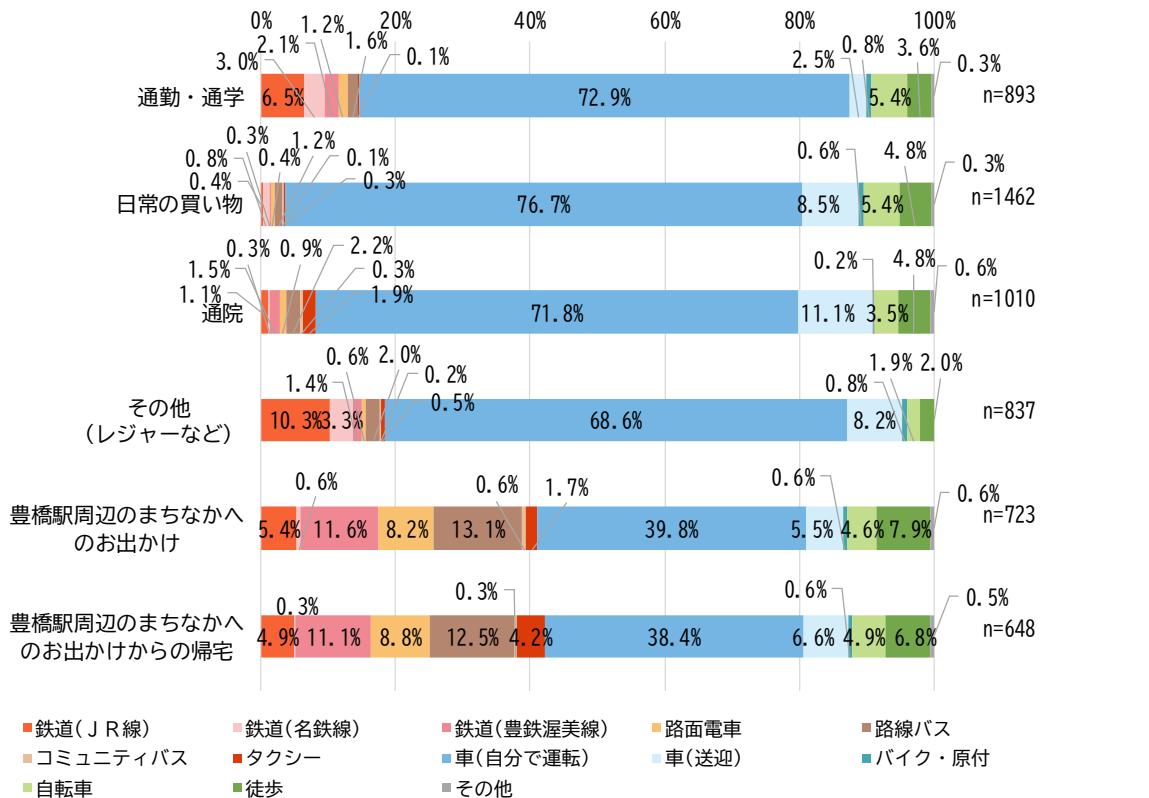
※外出頻度：目的別の外出頻度（週あたりの回数）の総計

図 参 1-18 <市民>地域別の外出頻度

3) 目的別交通手段分担率

- 市民アンケートの目的別交通手段分担率は、豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ（及び帰宅）を除き、車（自分で運転）が最も多く、特に日常の買い物では約8割を占めている。豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ（及び帰宅）では、車（自分で運転）が約4割となり、鉄道やバスなどの公共交通の利用が多くなっている。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞



※複数選択から、代表交通手段を集計

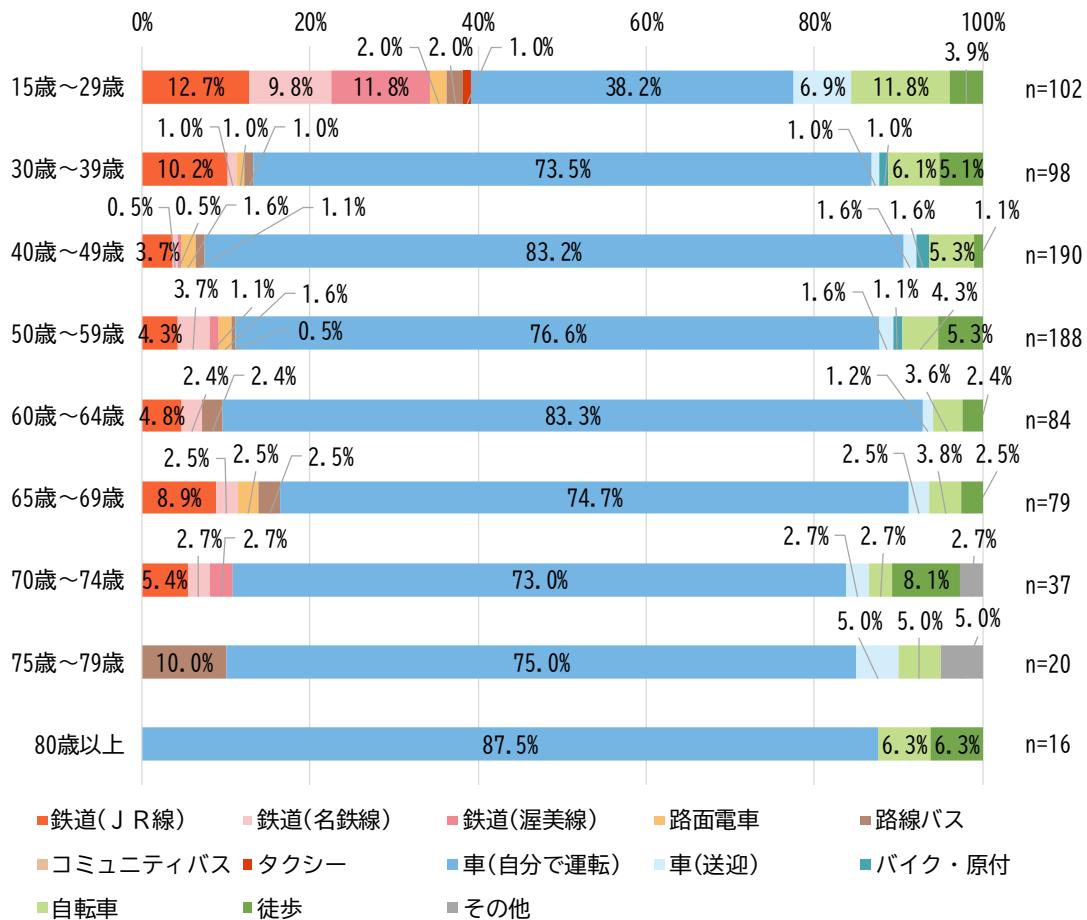
図 参 1-19 <市民>目的別の主な交通手段

① 年齢別の目的別交通手段分担率

- 年代別の通勤・通学の交通手段分担率をみると、15~29歳は、他の年代と比べて鉄道（JR線、名鉄線、豊鉄渥美線）や路面電車、車（送迎）の割合が高い。

<市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください>

【通勤・通学】



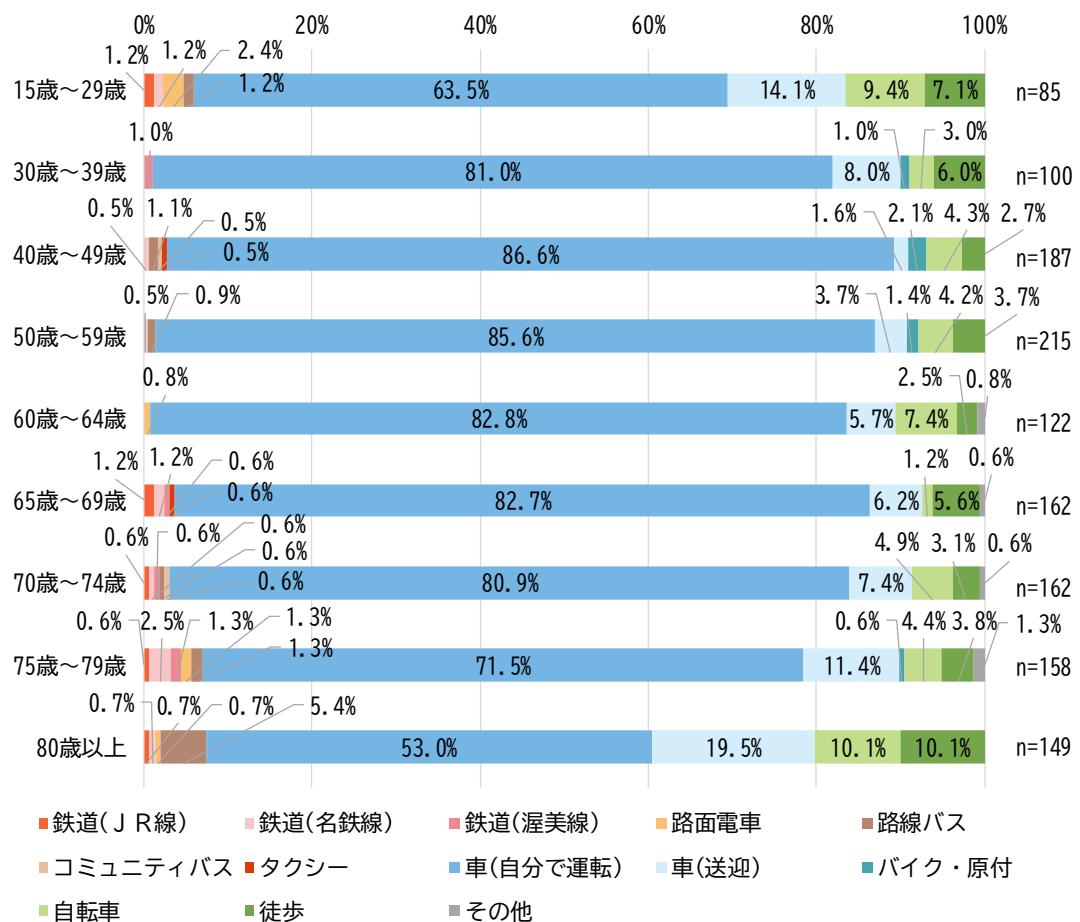
※複数選択から、代表交通手段を集計

図 参 1-20 <市民>年代別通勤・通学の主な交通手段

- 日常の買い物をみると、75歳以上は、他の年代と比べて車（自分で運転）の割合が低く、車（送迎）の割合が高い。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【日常の買い物】



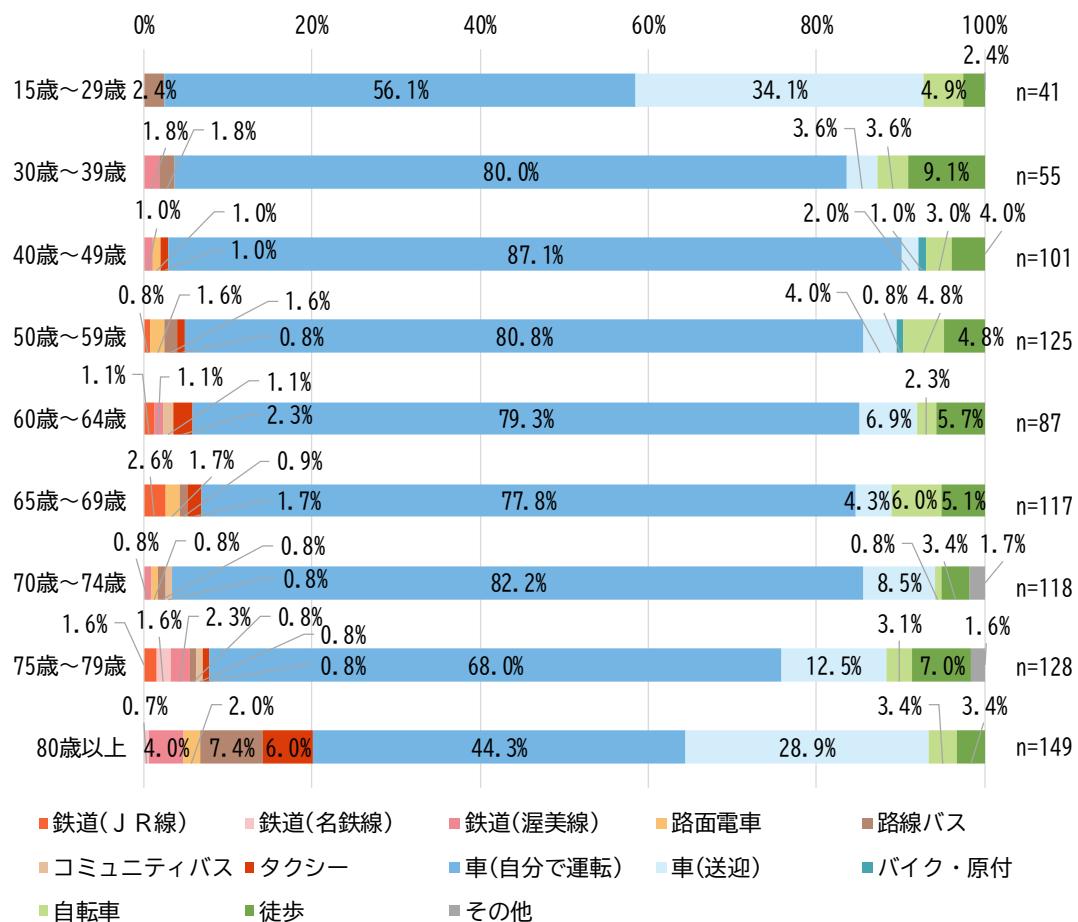
※複数選択から、代表交通手段を集計

図 参 1-21 <市民>年代別日常の買い物の主な交通手段

- 通院をみると、15～29歳いや75歳以上は、他の世代と比べて車（自分で運転）の割合が低く、車（送迎）の割合が高い。また、85歳以上は他の世代と比べて公共交通の割合が高い。

＜市民2-1目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【通院】



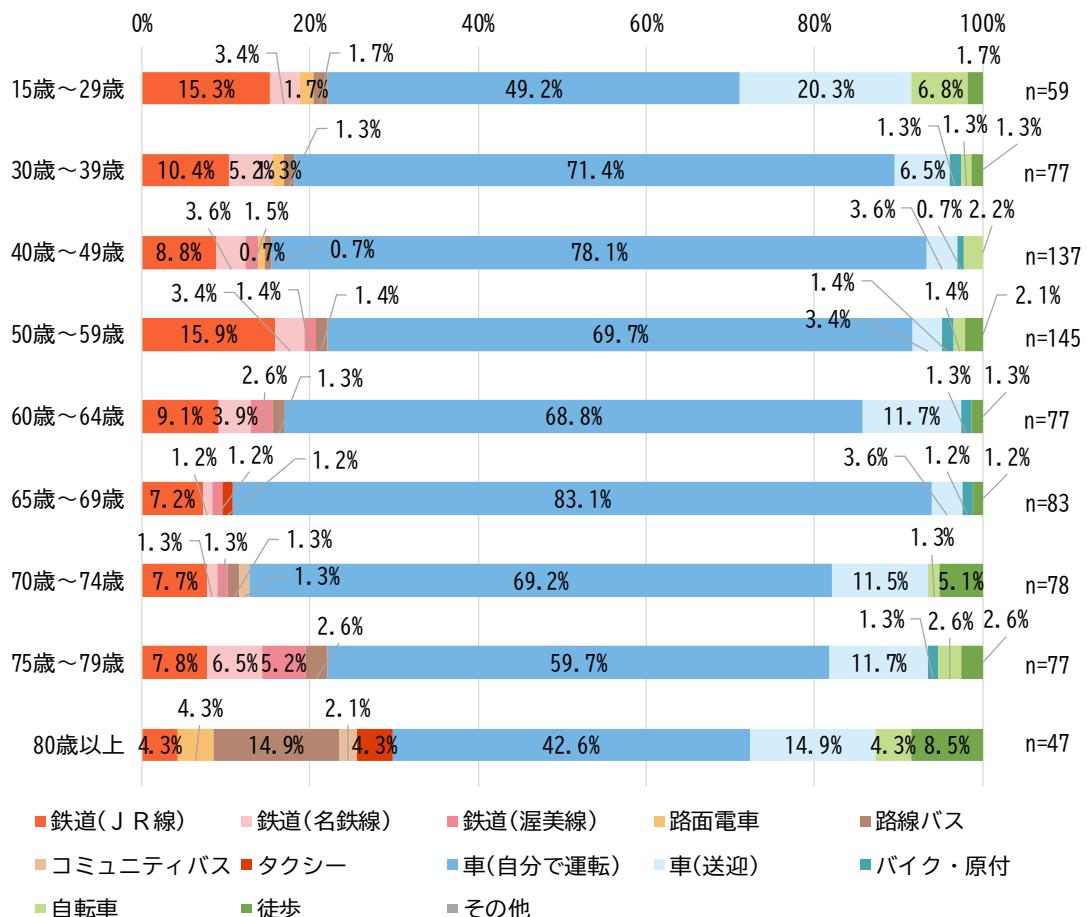
※複数選択から、代表交通手段を集計

図 参1-22 <市民>年代別通院の主な交通手段

- その他（レジャーなど）をみると、15～29歳や75歳以上は他の世代と比べて車（自分で運転）の割合が低く、車（送迎）や公共交通（鉄道、路面電車、バス、タクシー）の割合が高い。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【その他（レジャーなど）】



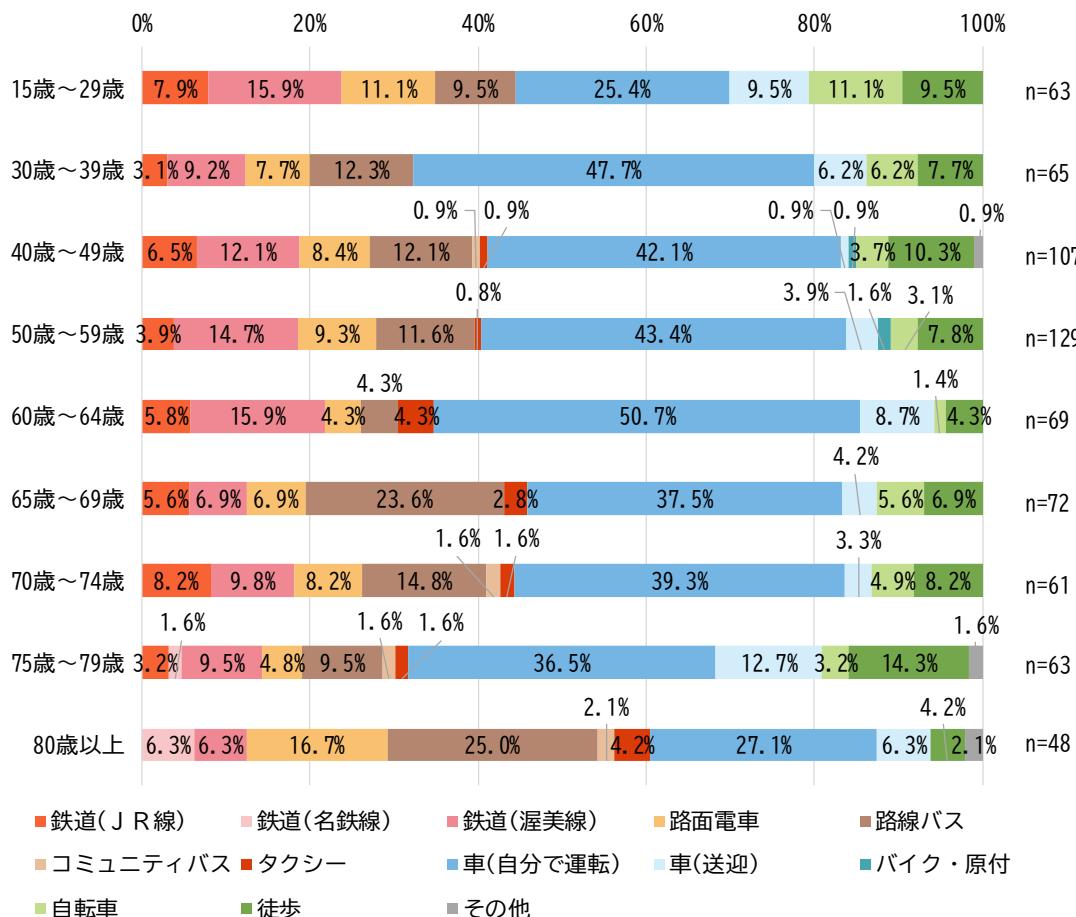
※複数選択から、代表交通手段を集計

図 参1-23 <市民>年代別その他（レジャーなど）の主な交通手段

- ・ 豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけをみると、15～29歳や75～79歳は他の世代と比べて車（自分で運転）の割合が低く、車（送迎）の割合が高い。また、80歳以上で路面電車や路線バスの割合が高い。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ】



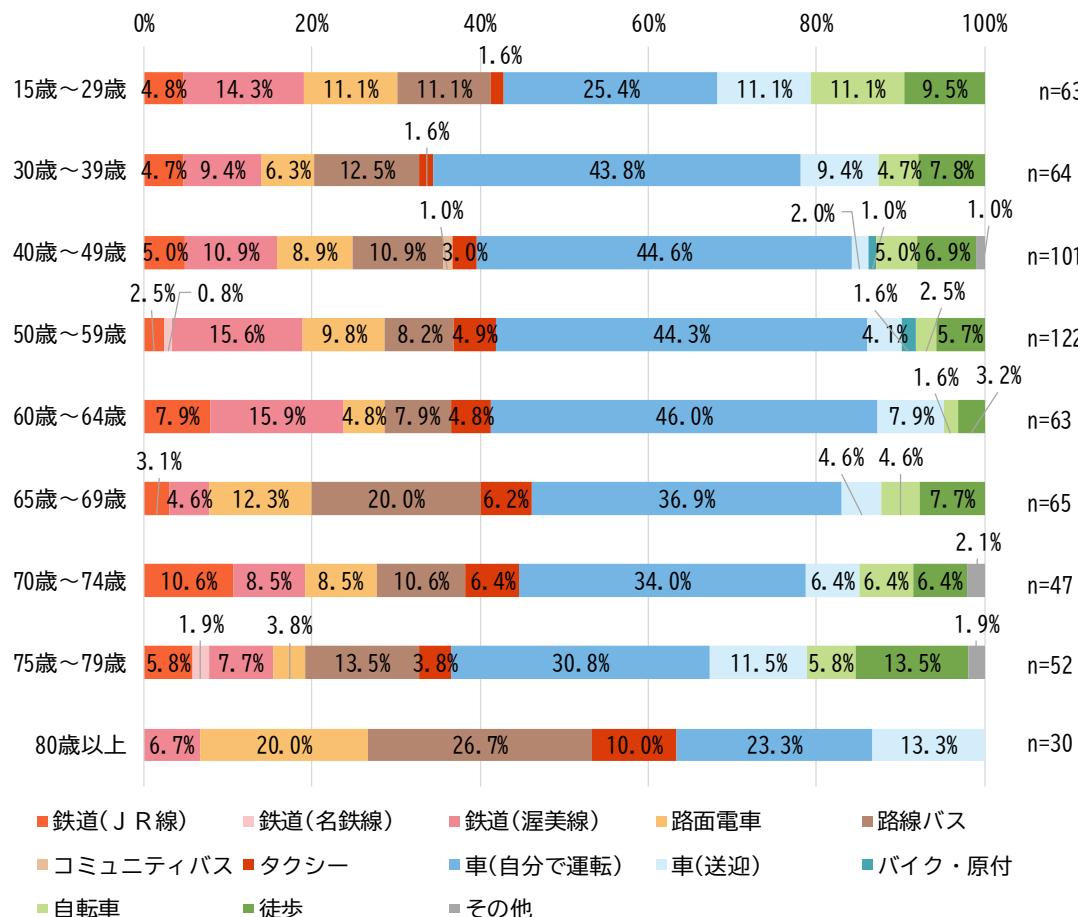
※複数選択から、代表交通手段を集計

図 参 1-24 <市民>年代別豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけの主な交通手段

- ・ 豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅をみると、60～64歳で車（自分で運転）の割合が最も高く約5割を占めている。60～64歳から若齢、高齢になるにつれ、車（送迎）や自転車の割合が高くなる。80歳以降では路面電車や路線バスの割合が高い。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅】



※複数選択から、代表交通手段を集計

図 参 1-25 <市民>年代別豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅の主な交通手段

② 地域別の目的別交通手段分担率

- 地域別の通勤・通学の交通手段分担率をみると、地域4は車（自分で運転）の割合が最も低く約5割となっており、公共交通（鉄道、路面電車、バス、タクシー）や徒歩、自転車の割合が高くなっている。また、地域1でも他の地域と比べて公共交通の割合が高くなっている。一方、地域3、6、10、11、12では、他の地域と比べて公共交通の割合が低く、約1割となっている。

<市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください>
【通勤・通学】

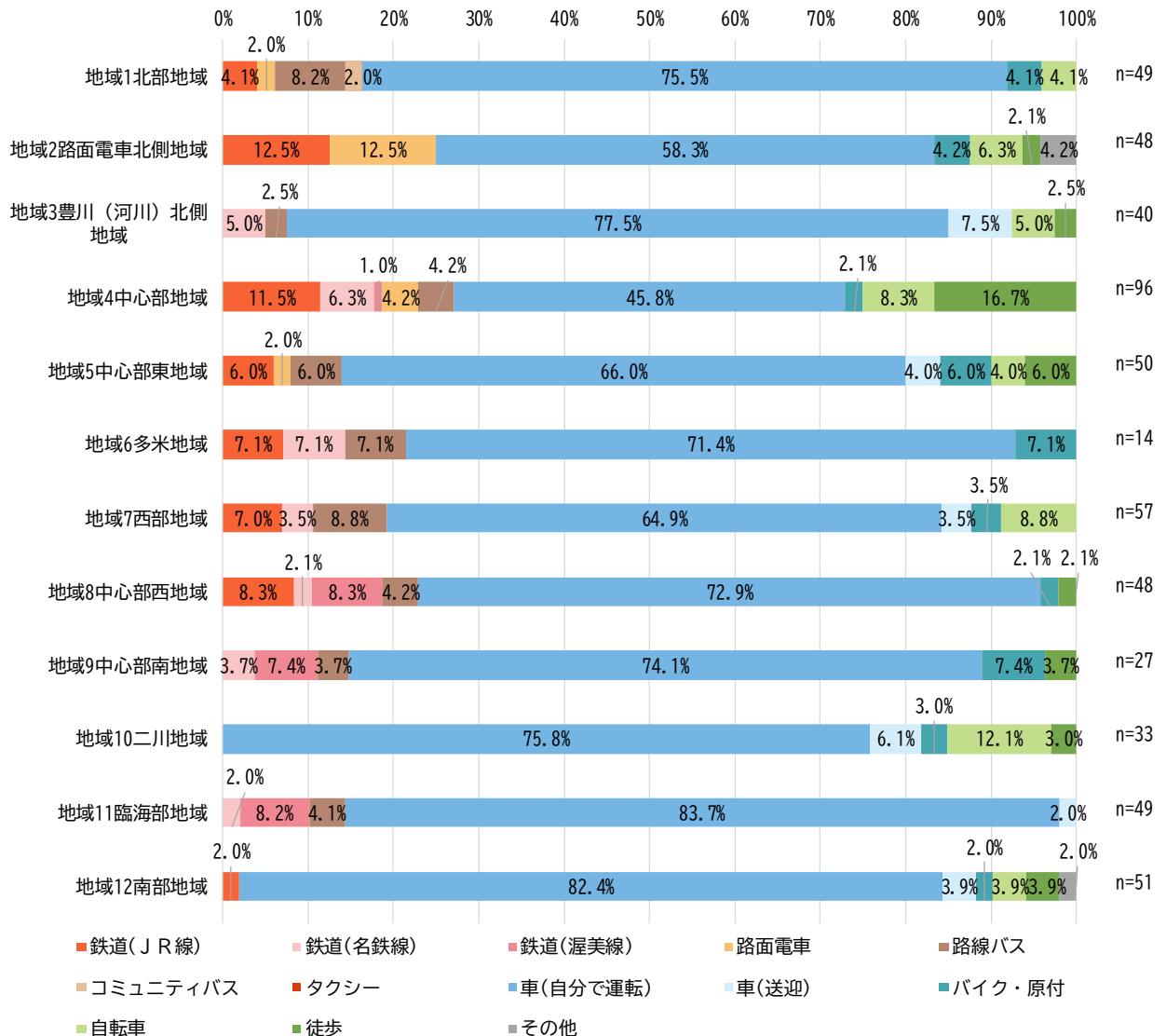


図 参1-26 <市民>地域別通勤・通学の主な移動手段

- 日常の買い物をみると、地域4, 7, 8, 9は他の地域と比べて自転車や徒歩の割合が高く、それぞれ合わせて2割以上となっている。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【日常の買い物】

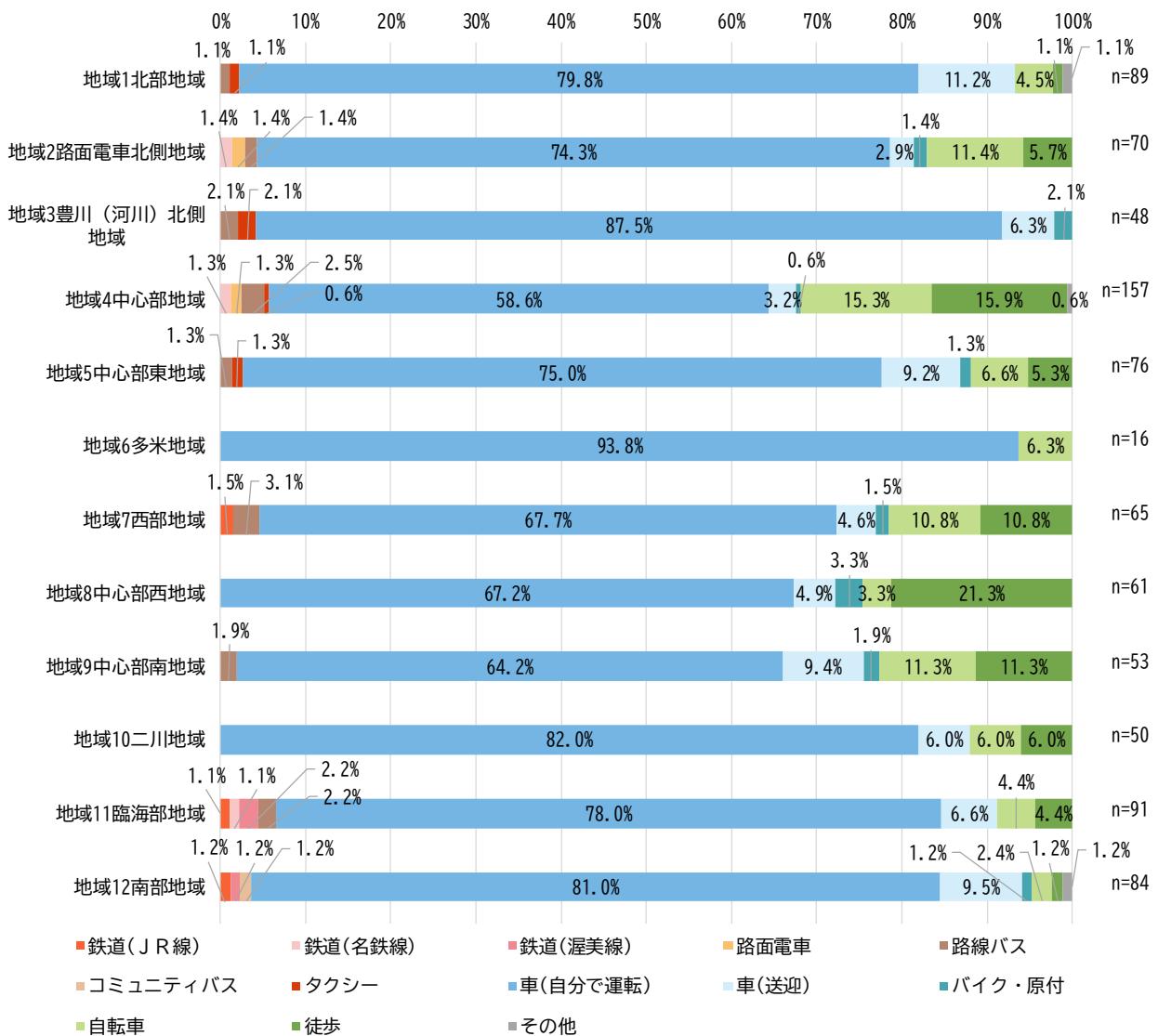


図 参1-27 <市民>地域別日常の買い物の主な移動手段

- 通院をみると、地域4は車（自分で運転）の割合が最も低く約5割となっており、公共交通や徒歩、自転車の割合が高くなっている。また、地域2, 5, 7, 8, 9は他の地域と比べて自転車や徒歩の割合が高く、それぞれ合わせて2割以上となっている。

＜市民2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【通院】

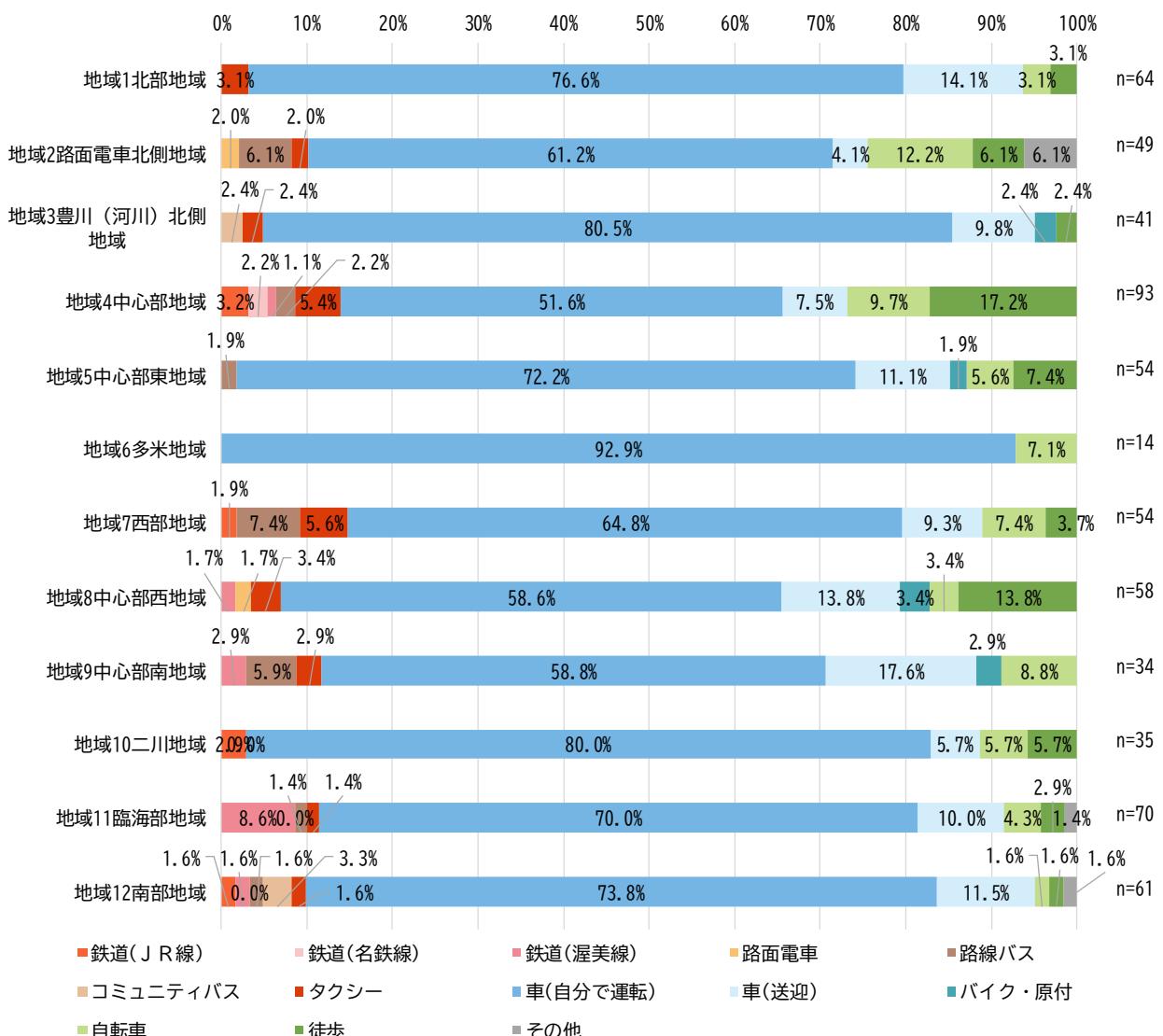


図 参 1-28 <市民>地域別通院の主な移動手段

- その他（レジャーなど）をみると、地域4は車（自分で運転）の割合が最も低く約4割となっており、公共交通の割合が高くなっている。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【その他（レジャーなど）】

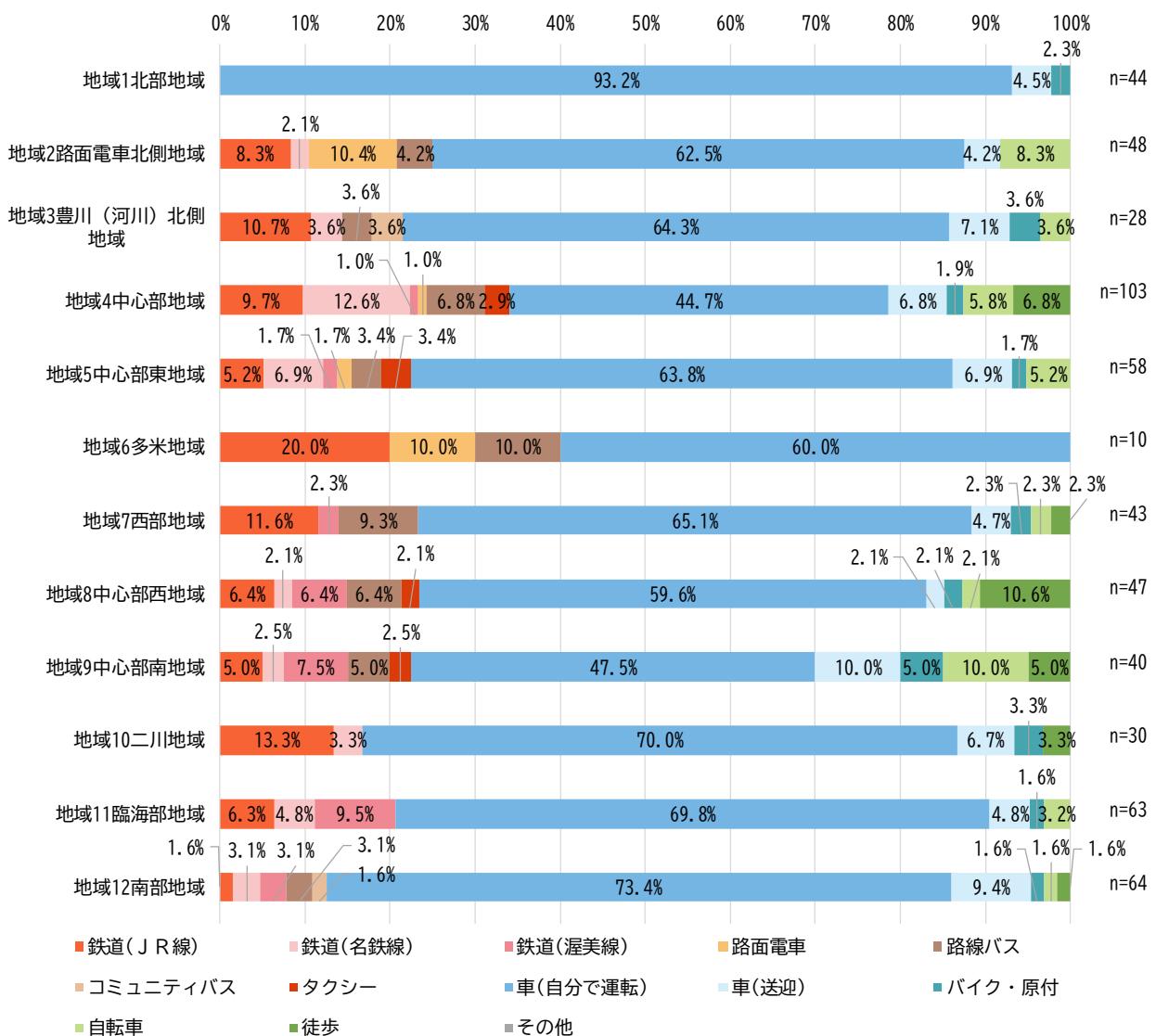


図 参1-29 <市民>地域別その他（レジャーなど）の主な移動手段

- ・ 豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけをみると、地域4は車（自分で運転）の割合が最も低く約2割となっており、自転車と徒歩の割合最も高くそれぞれ約1割、約3割となっている。また、地域5、6、8、9、10はほかの地域と比べて公共交通の割合が高く、5割以上となっている。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ】

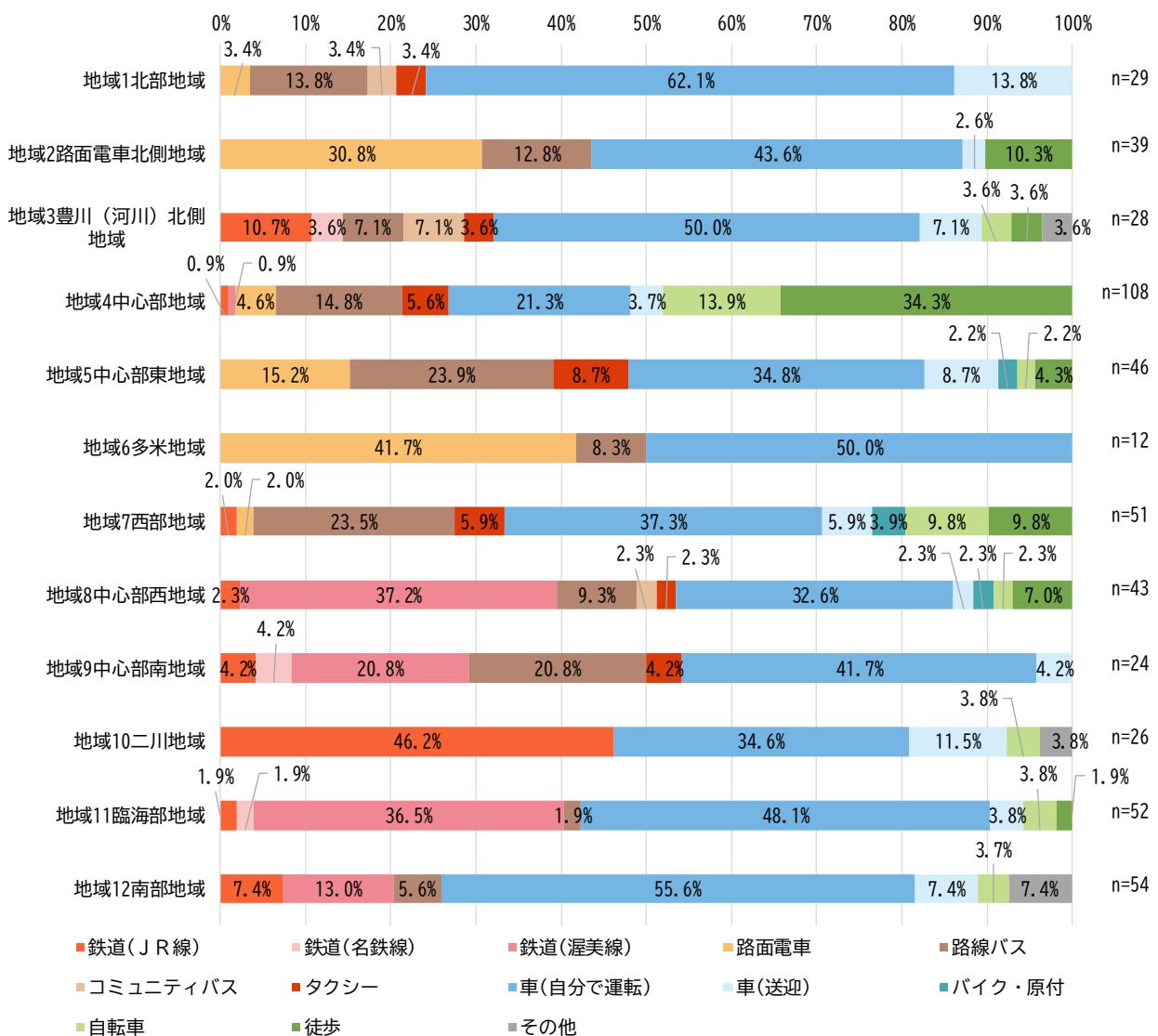


図 参 1-30 <市民>地域別豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけの主な移動手段

- ・ 豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅をみると、地域4は車（自分で運転）の割合が最も低く約2割となっており、自転車と徒歩の割合最も高くそれぞれ約1割、約3割となっている。また、地域5, 8, 9, 10もほかの地域と比べて公共交通の割合が高く5割以上となっている、

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選んでください＞

【豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅】

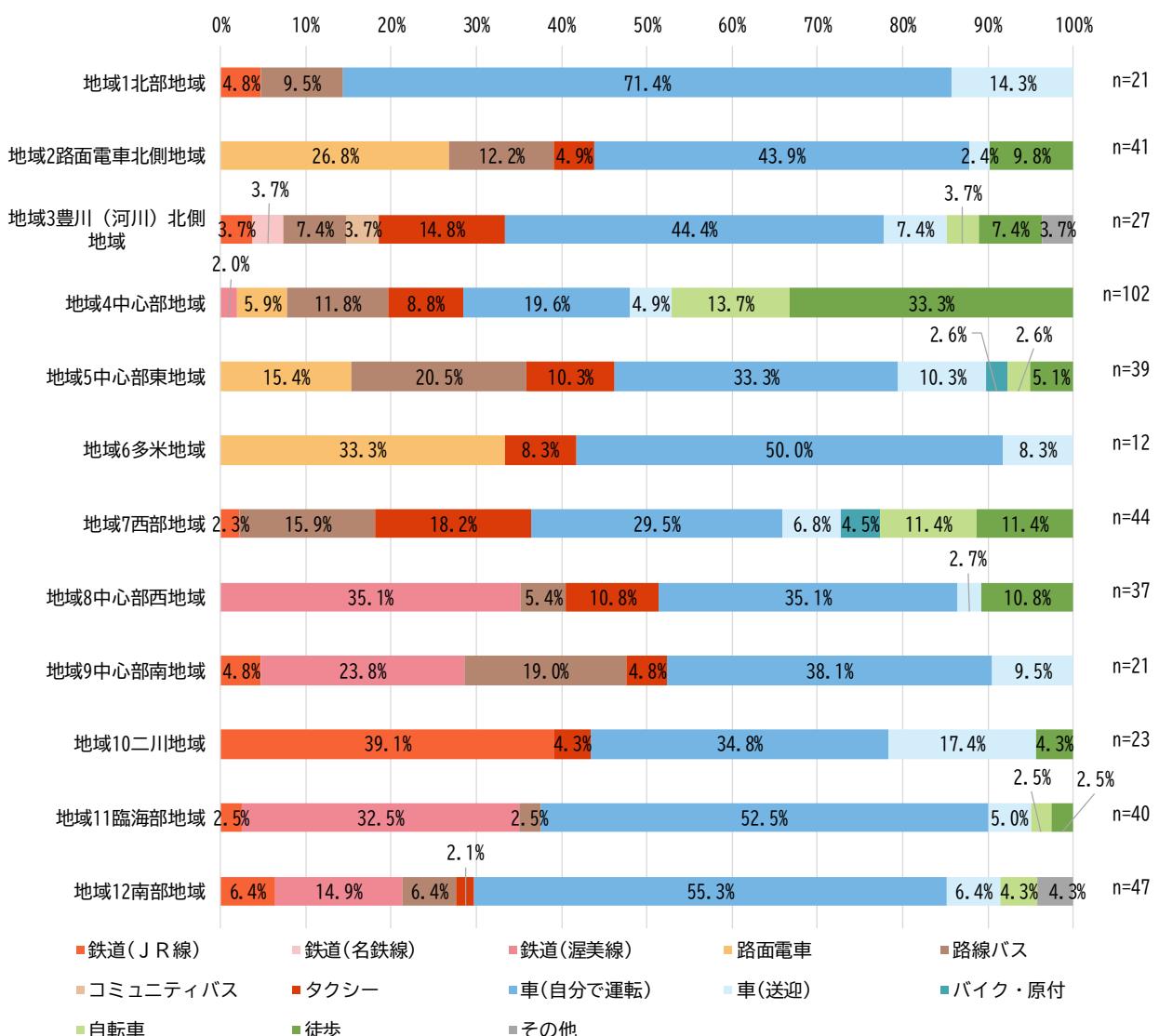


図 参 1-31 <市民>地域別豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅の主な移動手段

4) 交通手段を利用する理由

- 目的別の交通手段を利用する理由は、通勤・通学及び日常の買い物、通院では他に交通手段がないからが最も多く約3割を占めている。一方、その他（レジャーなど）や豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ（帰宅）では楽だからが最も多く約2～3割を占めている。

＜市民 2-1 目的ごとに、主な移動手段を選ぶ理由を選んでください＞

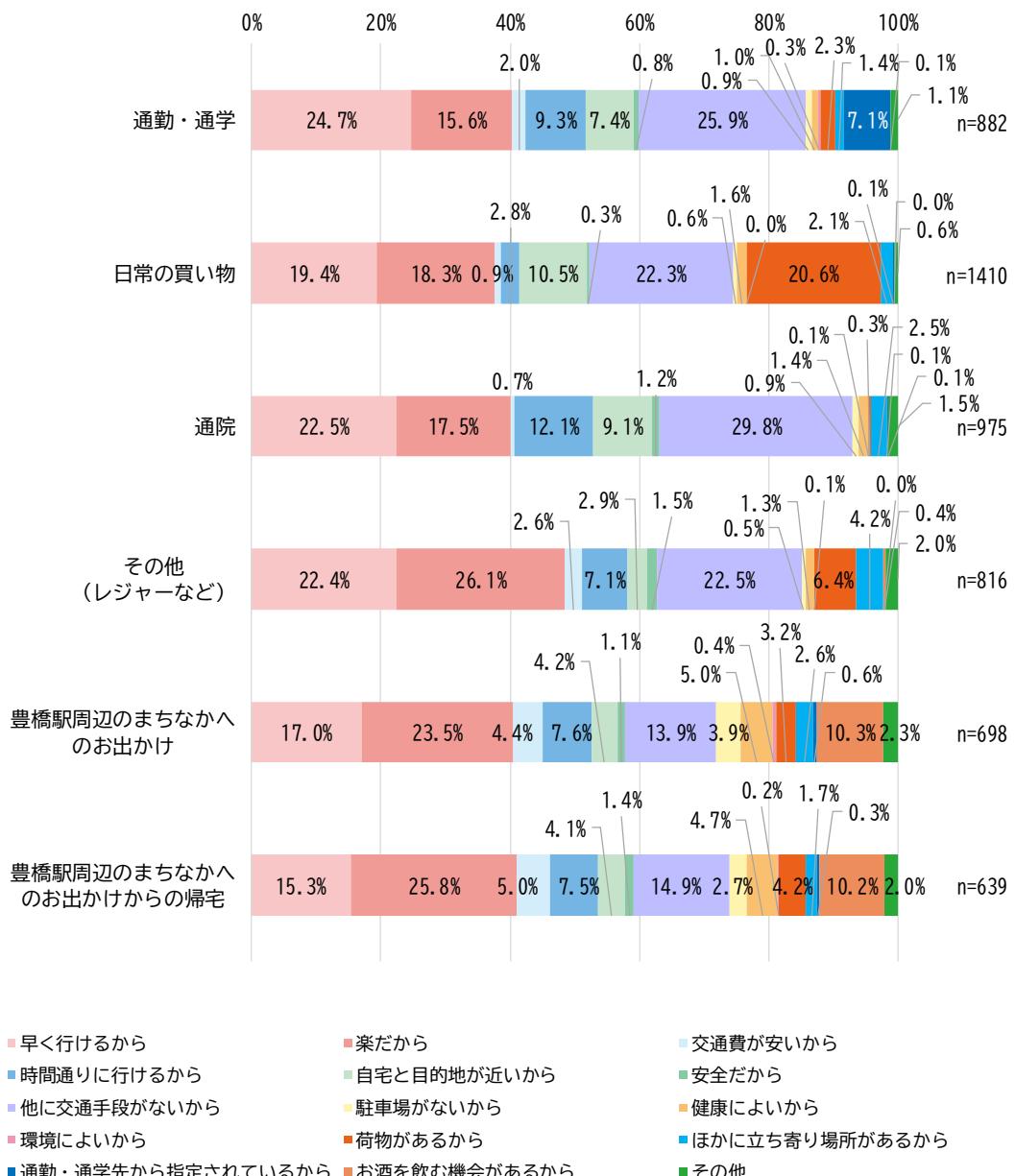


図 参1-32 <市民>目的別の主な交通手段を利用する理由

5) 目的別の困りごと

- 目的別の困りごとは、「豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ（からの帰宅）」で困っているとやや困っているの回答が多く、合わせてそれぞれ約2割を占めている。

<市民 2-2 問 2-1 でご回答いただいた移動を行うにあたって、困っている度合いを選んでください>

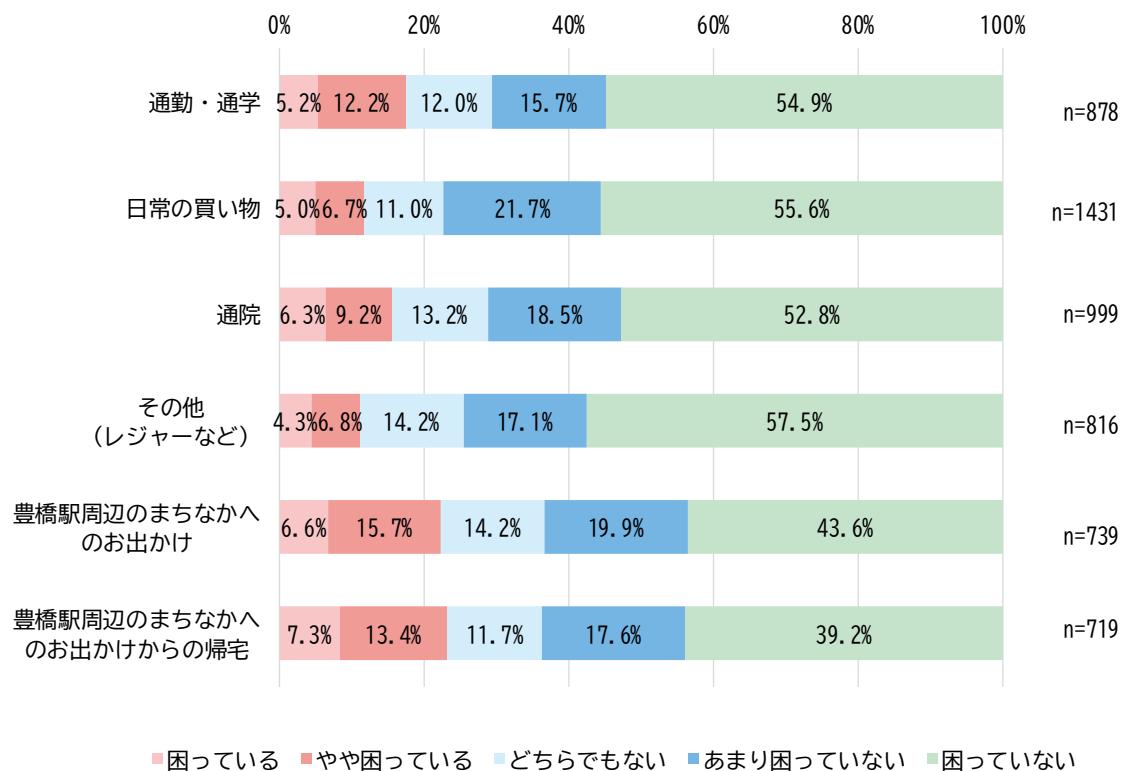


図 参 1-33 <市民>目的別の困りごと

① 年齢別の目的別困りごと

- 年齢別の目的別困りごとをみると、「通勤・通学」及び「日常の買い物」、「通院」、「その他（レジャー等）」では、「15歳～29歳」の若い世代や「75歳～79歳」「80歳以上」の困っているとやや困っているの回答が多く、50～69歳の年代では困っていないとあまり困っていないの回答が多くなる傾向がある。一方、「豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ（からの帰宅）」では、年代別の傾向はみられない。

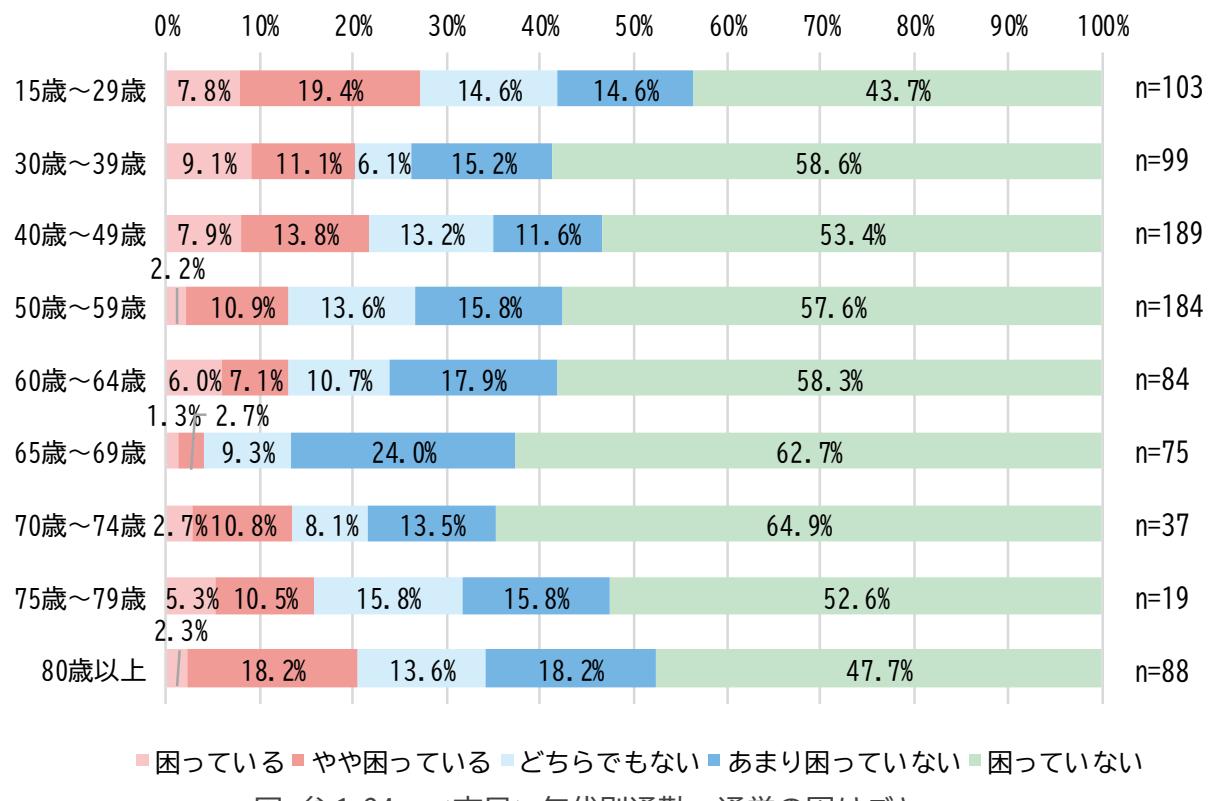
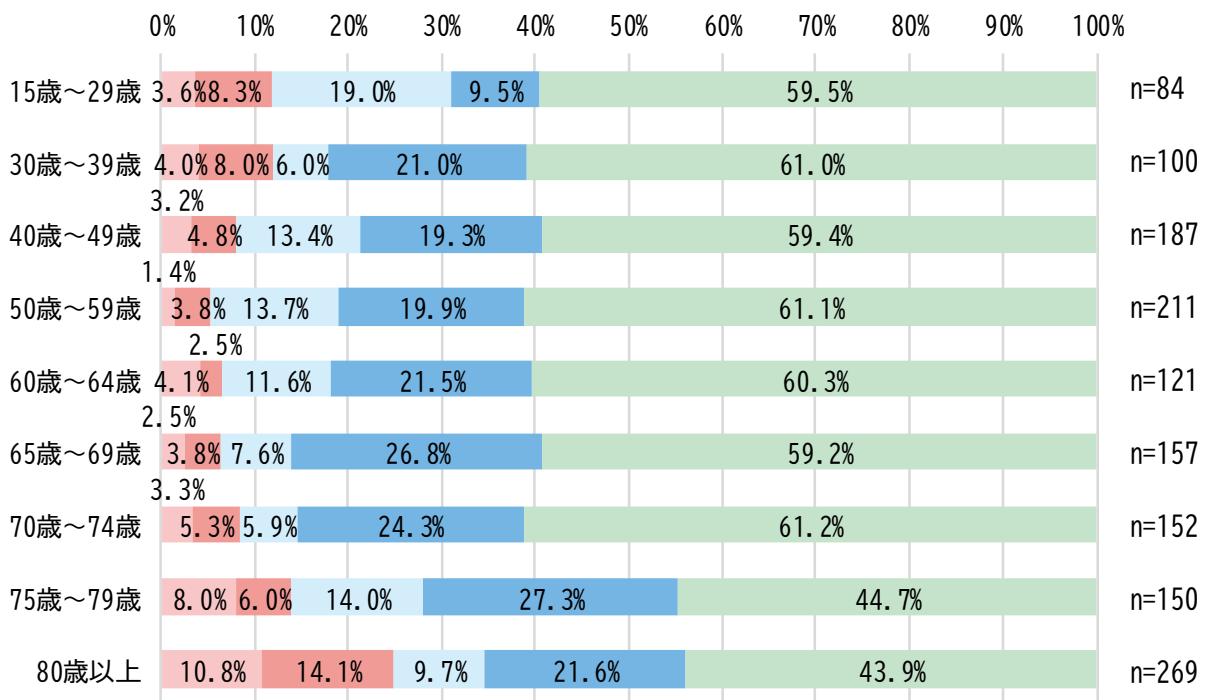
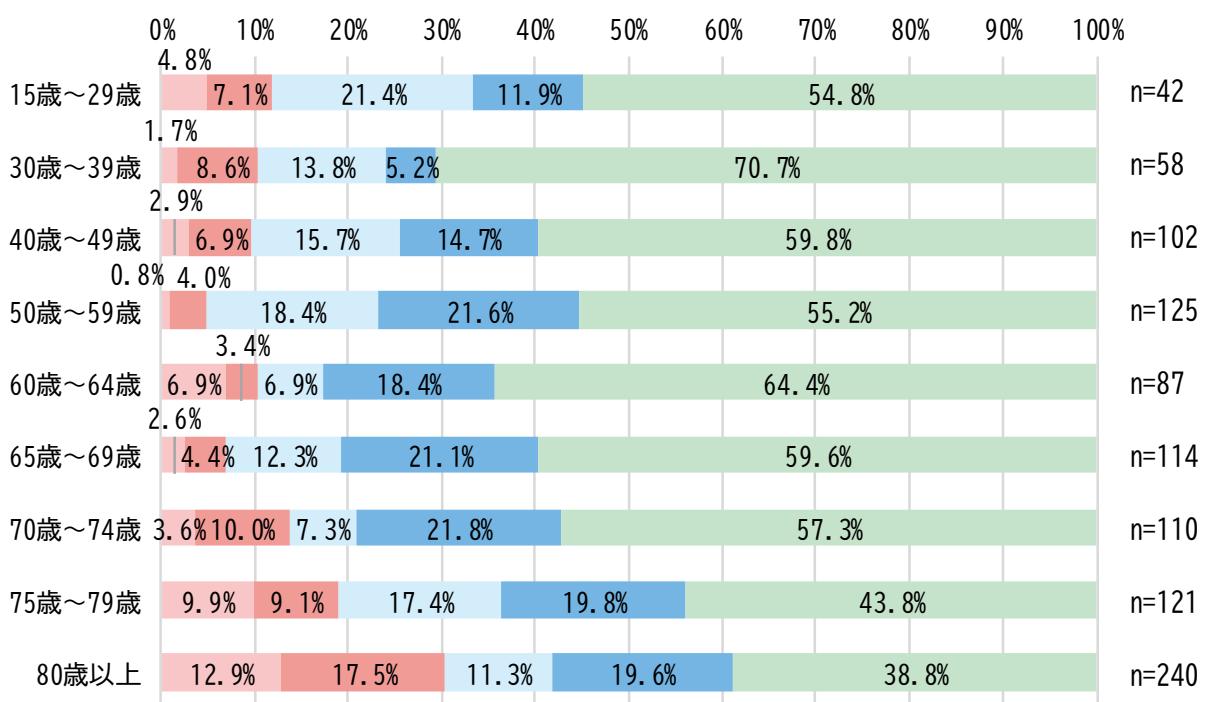


図 参1-34 <市民>年代別通勤・通学の困りごと



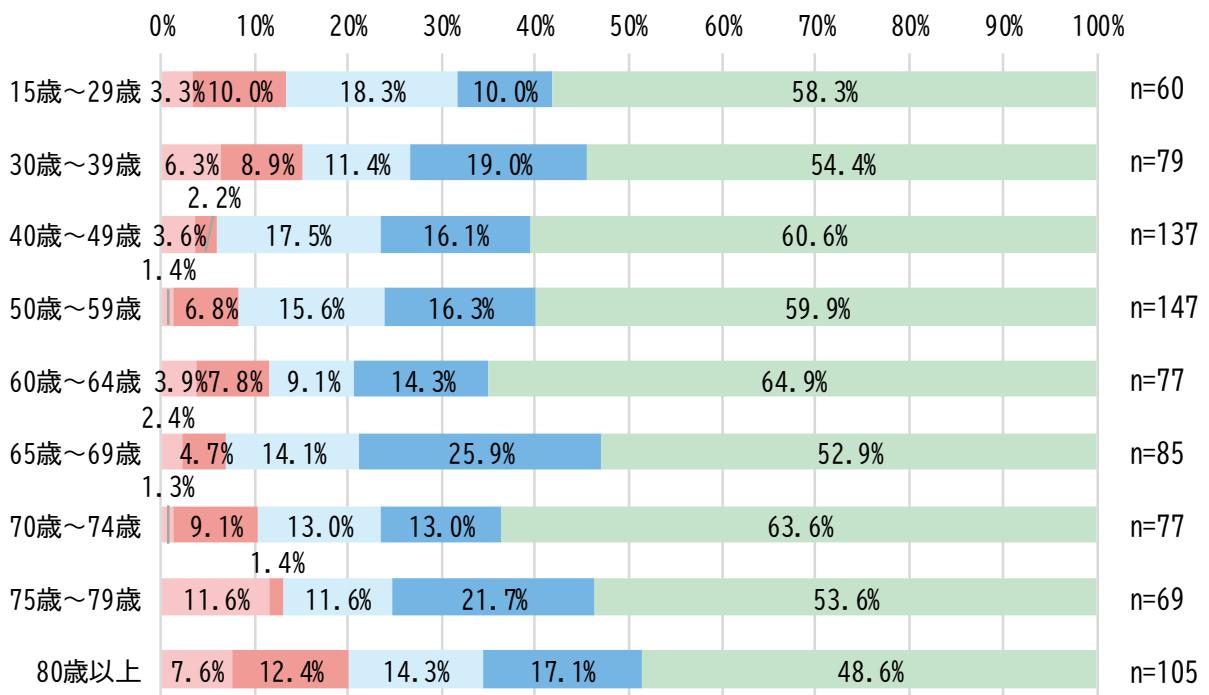
■ 困っている ■ やや困っている ■ どちらでもない ■ あまり困っていない ■ 困っていない

図 参1-35 <市民>年代別日常の買い物の困りごと



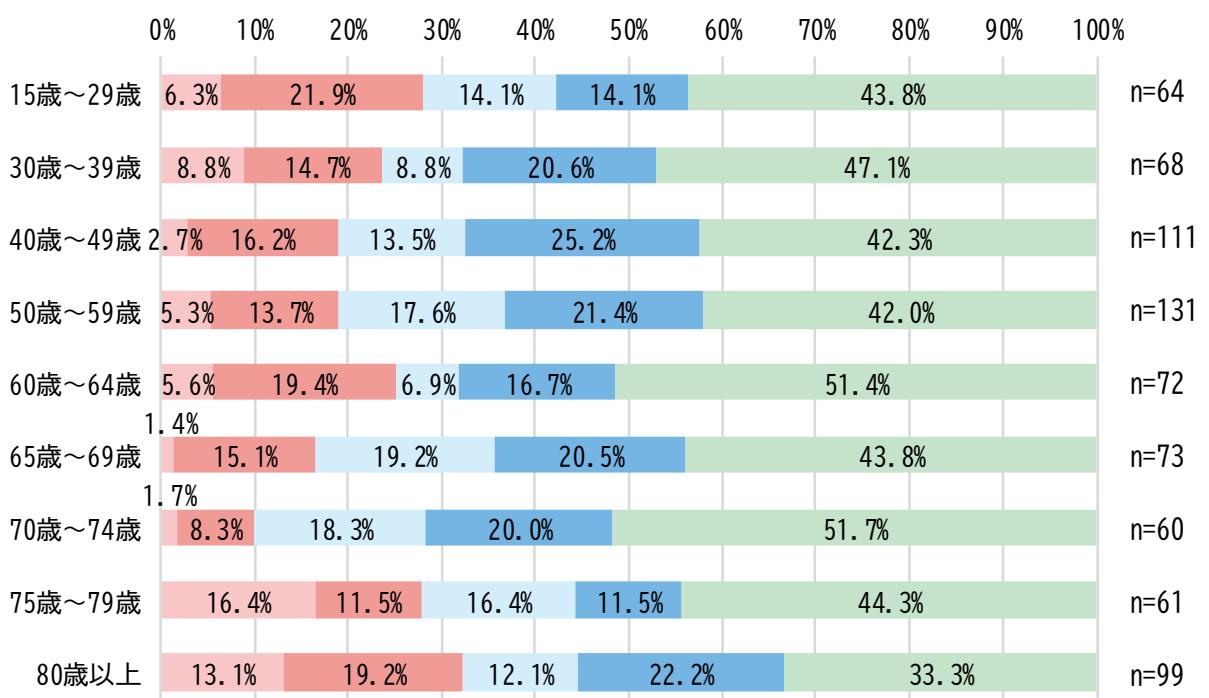
■ 困っている ■ やや困っている ■ どちらでもない ■ あまり困っていない ■ 困っていない

図 参1-36 <市民>年代別通院の困りごと



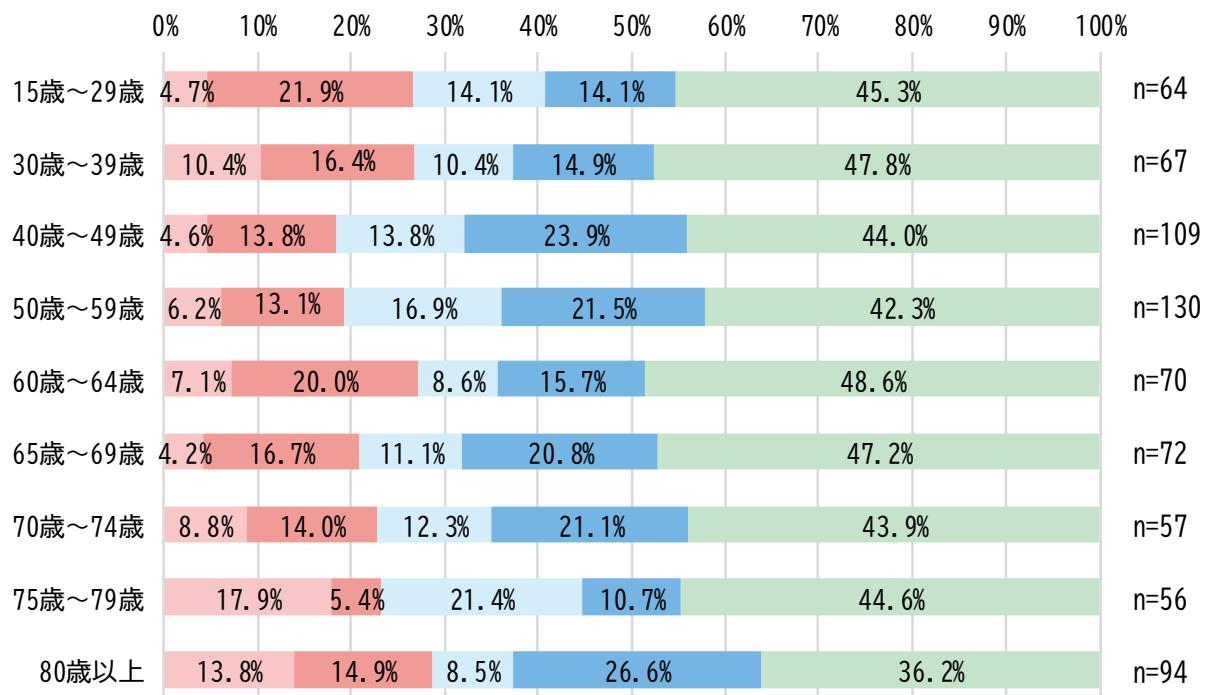
■ 困っている ■ やや困っている ■ どちらでもない ■ あまり困っていない ■ 困っていない

図 参1-37 <市民>年代別その他（レジャー等）の困りごと



■ 困っている ■ やや困っている ■ どちらでもない ■ あまり困っていない ■ 困っていない

図 参1-38 <市民>年代別豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけの困りごと



■ 困っている ■ やや困っている ■ どちらでもない ■ あまり困っていない ■ 困っていない

図 参1-39 <市民>年代別豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅の困りごと

② 地域別の目的別困りごと

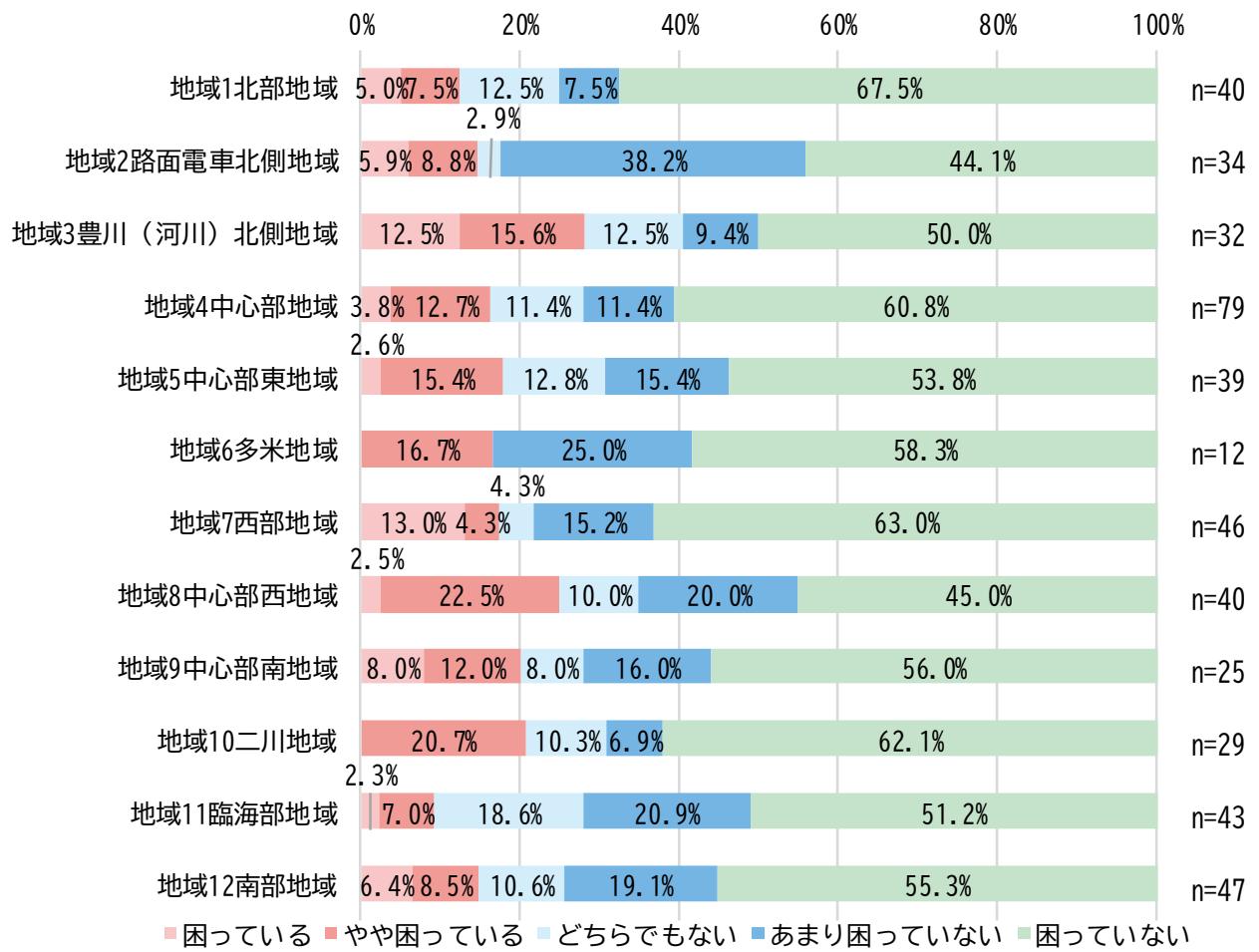


図 参1-40 <市民>地域別通勤・通学の困りごと

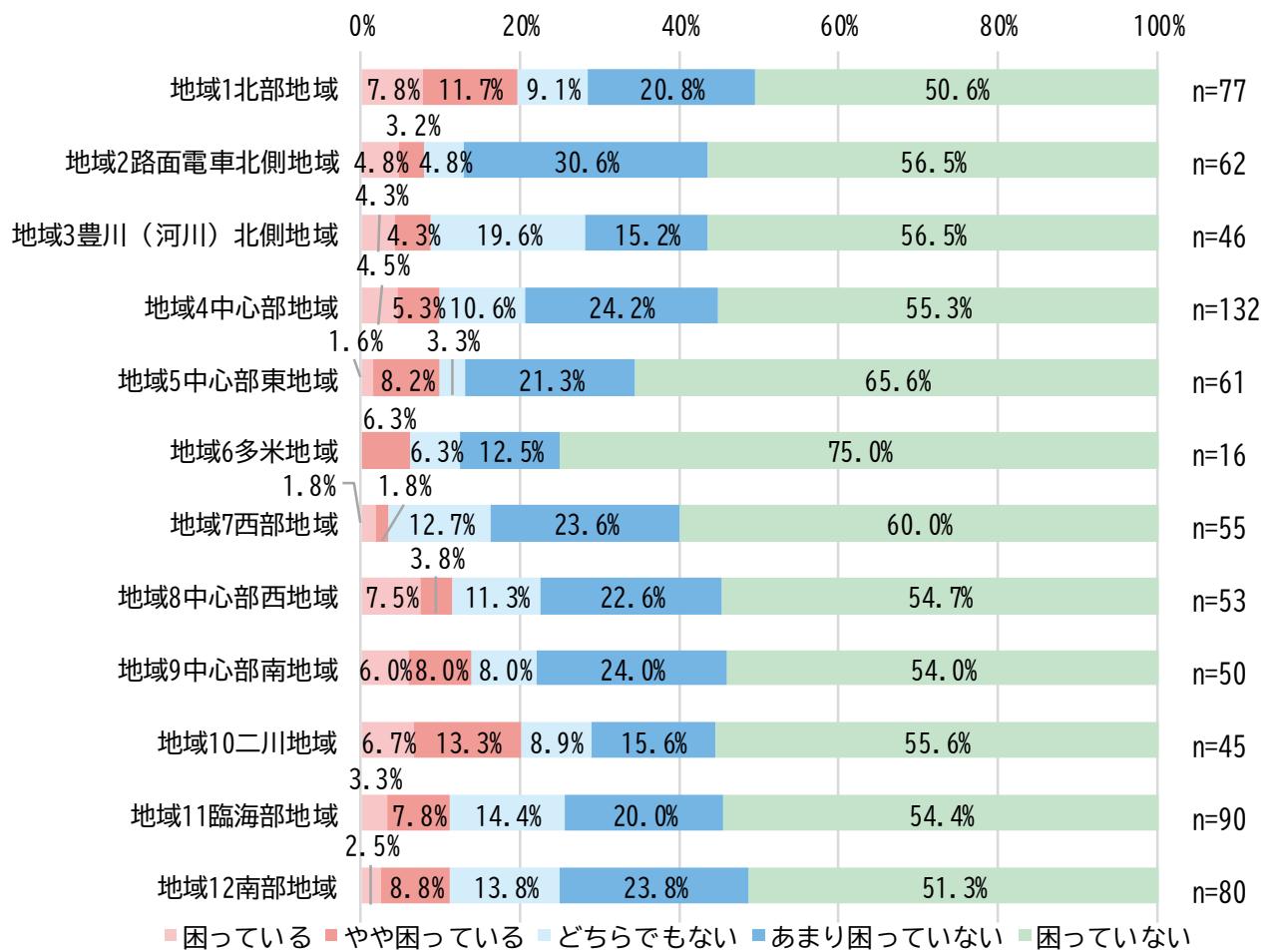


図 参1-41 <市民>地域別日常の買い物の困りごと

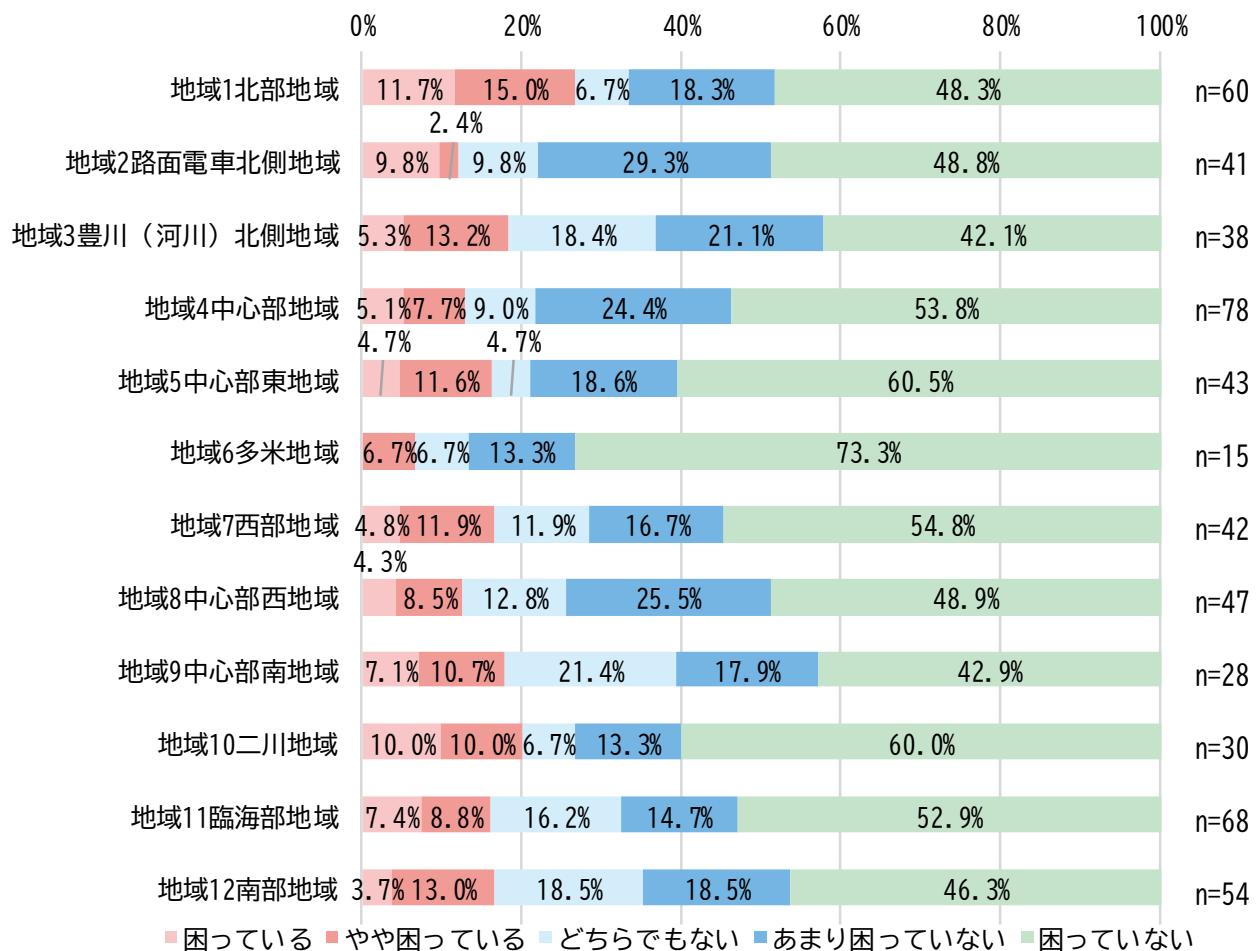


図 参1-42 <市民>地域別通院の困りごと

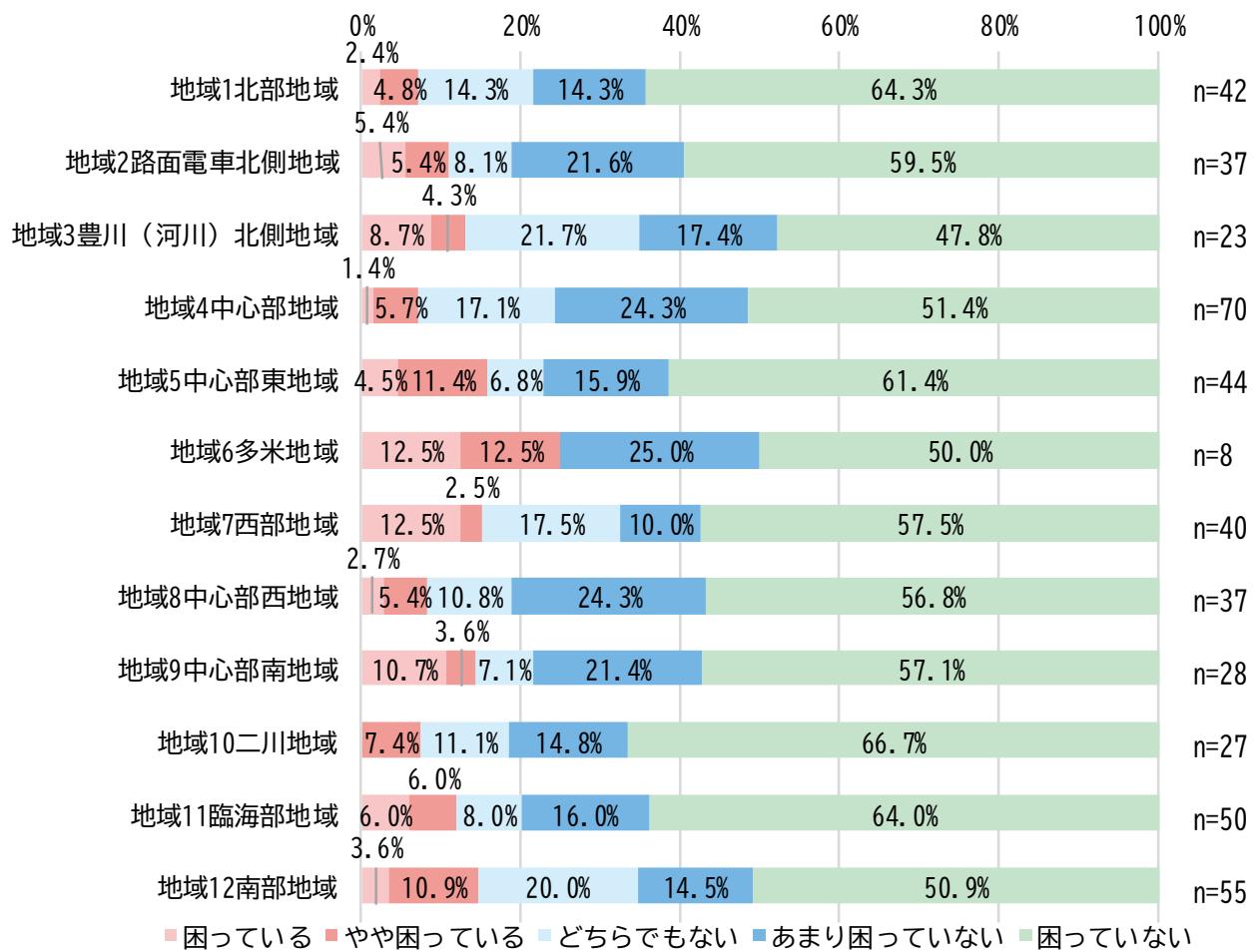


図 参1-43 <市民>地域別その他（レジャー等）の困りごと

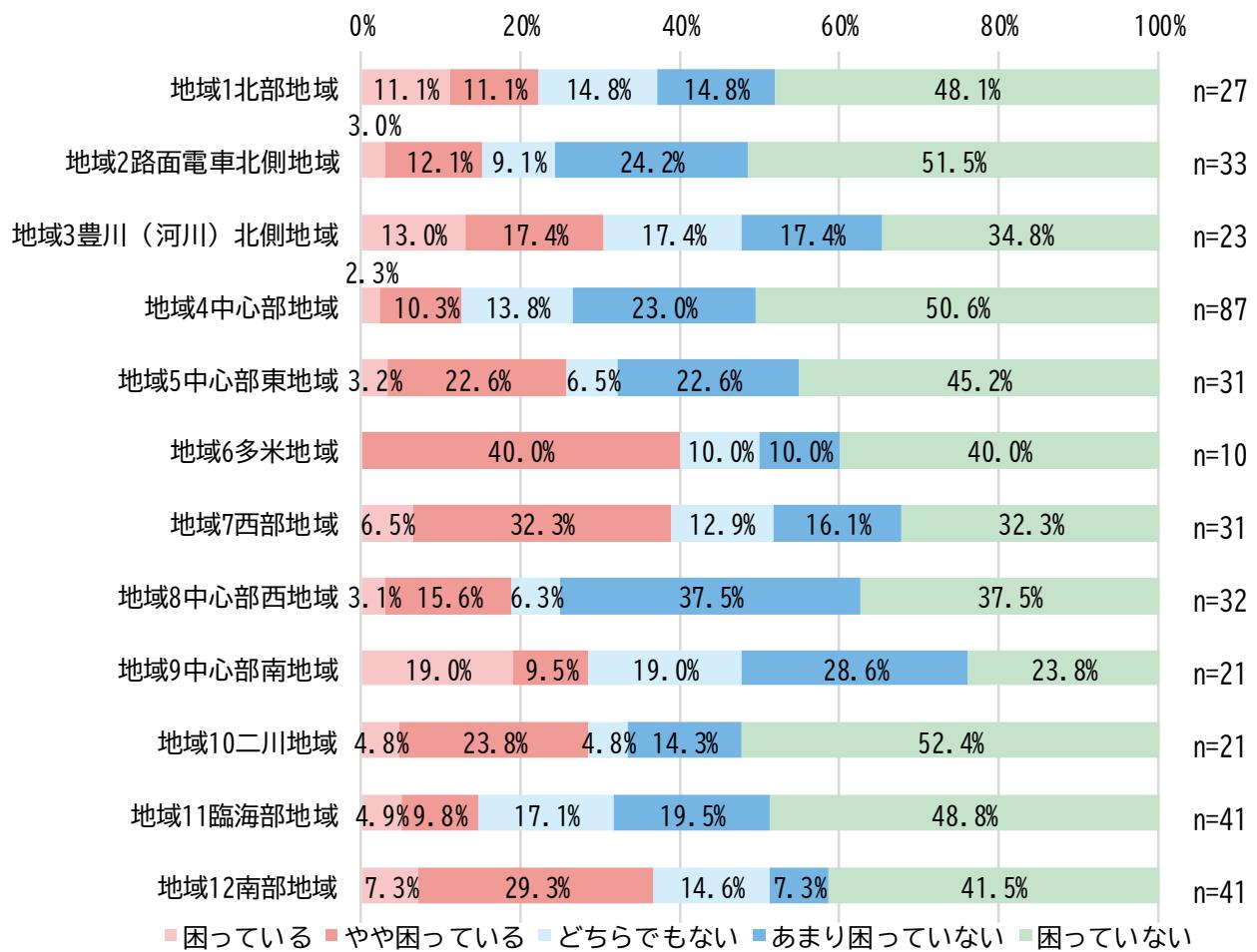


図 参1-44 <市民>地域別豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけの困りごと

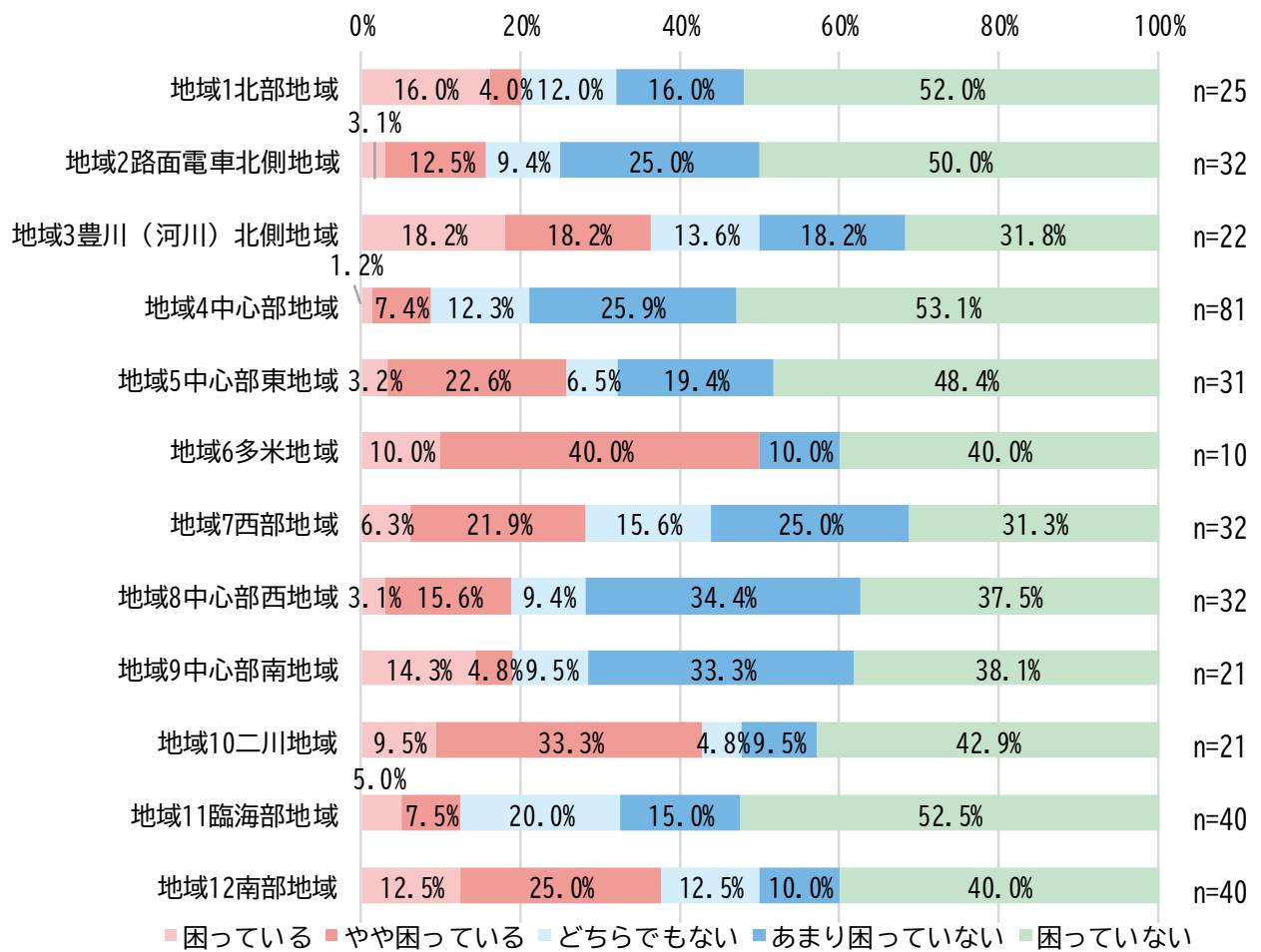


図 参1-45 <市民>地域別豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけからの帰宅の困りごと

6) 困りごとの理由

- 困りごとの理由をみると、通勤・通学では、「交通渋滞に巻き込まれるが最も多く、約6割が回答している。日常の買い物では、「利用できる公共交通がない」や「免許を返納すると利用できる移動手段がなくなる」が多く、約3割が回答している。通院では、「利用したい時間に公共交通の便がない」が多く約3割が回答している。

<市民 2-2 問 2-1 でご回答いただいた移動を行うにあたって、困っている度合いを選んでください>

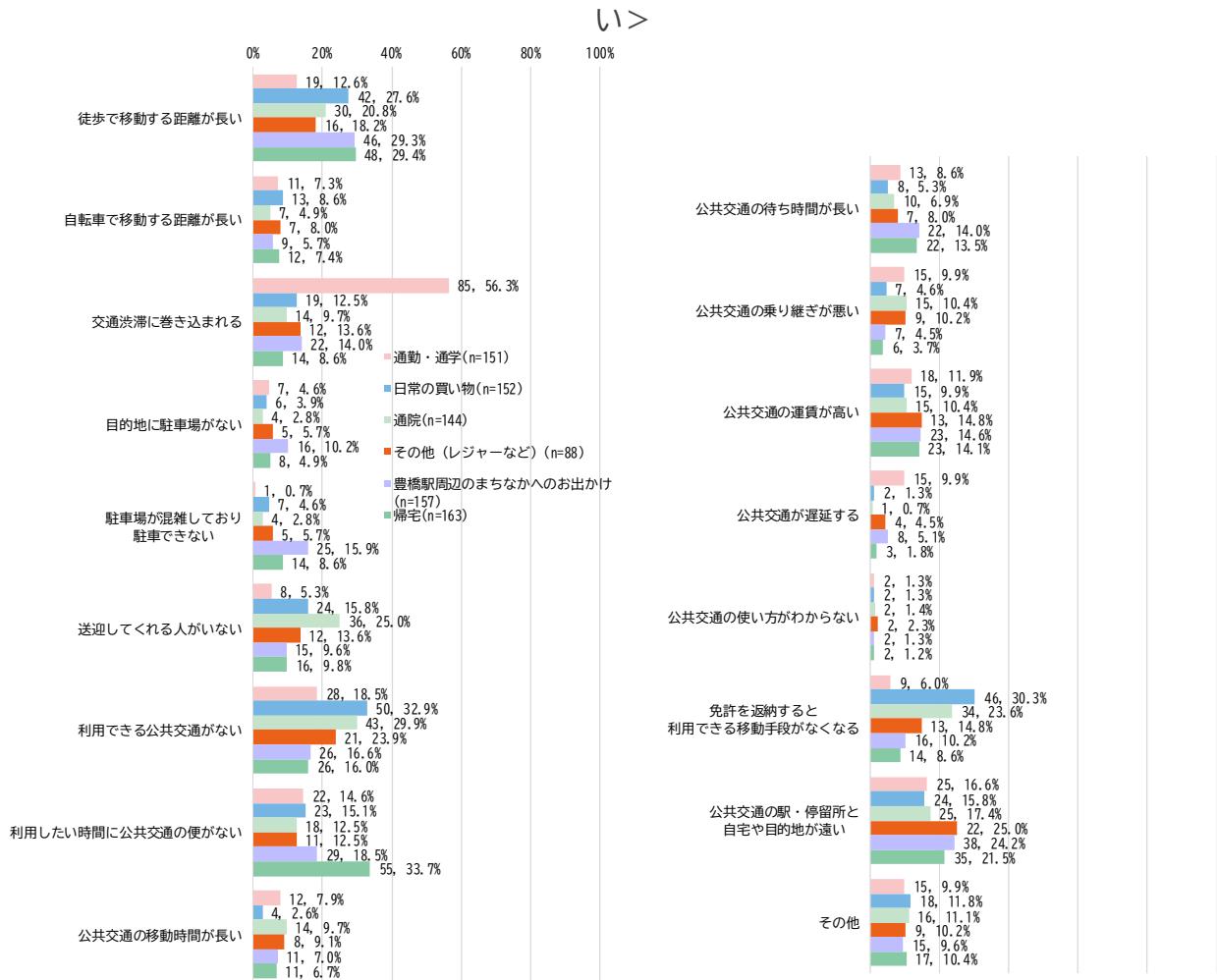


図 参1-46 <市民>目的別の困りごと

(5)交通手段別の利用状況

1) 交通手段の利用状況の変化

- 交通手段の利用状況の変化は、自動車・バイクで大きく増えた及び増えたの回答が多く、合わせて約2割を占めている。一方、鉄道及び路面電車、路線バスでは、大きく増えたとやや増えたよりも大きく減ったとやや減ったの割合が高くなっている。

<市民 3 5~10年くらい前と現在を比べた利用の変化>

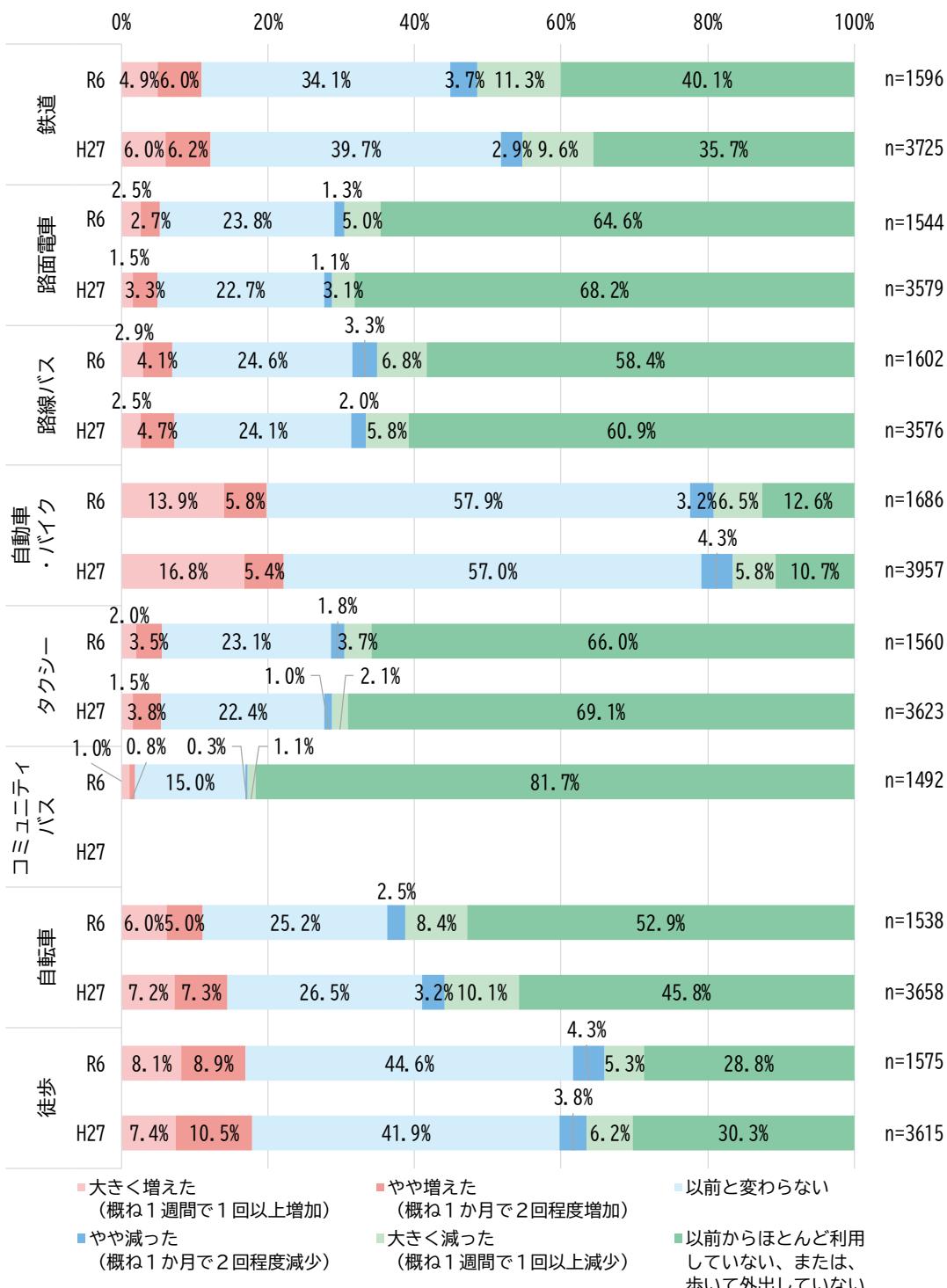


図 参1-47 <市民>交通手段の利用状況の変化

2) 地区別の手段別利用状況の変化

- 鉄道の利用について地区別でみると、中心部地域や中心部西地域、臨海部は他の地区より大きく増えたとやや増えたの回答が多くなっている。

<市民 3 5~10年くらい前と現在を比べた利用の変化>

【鉄道】

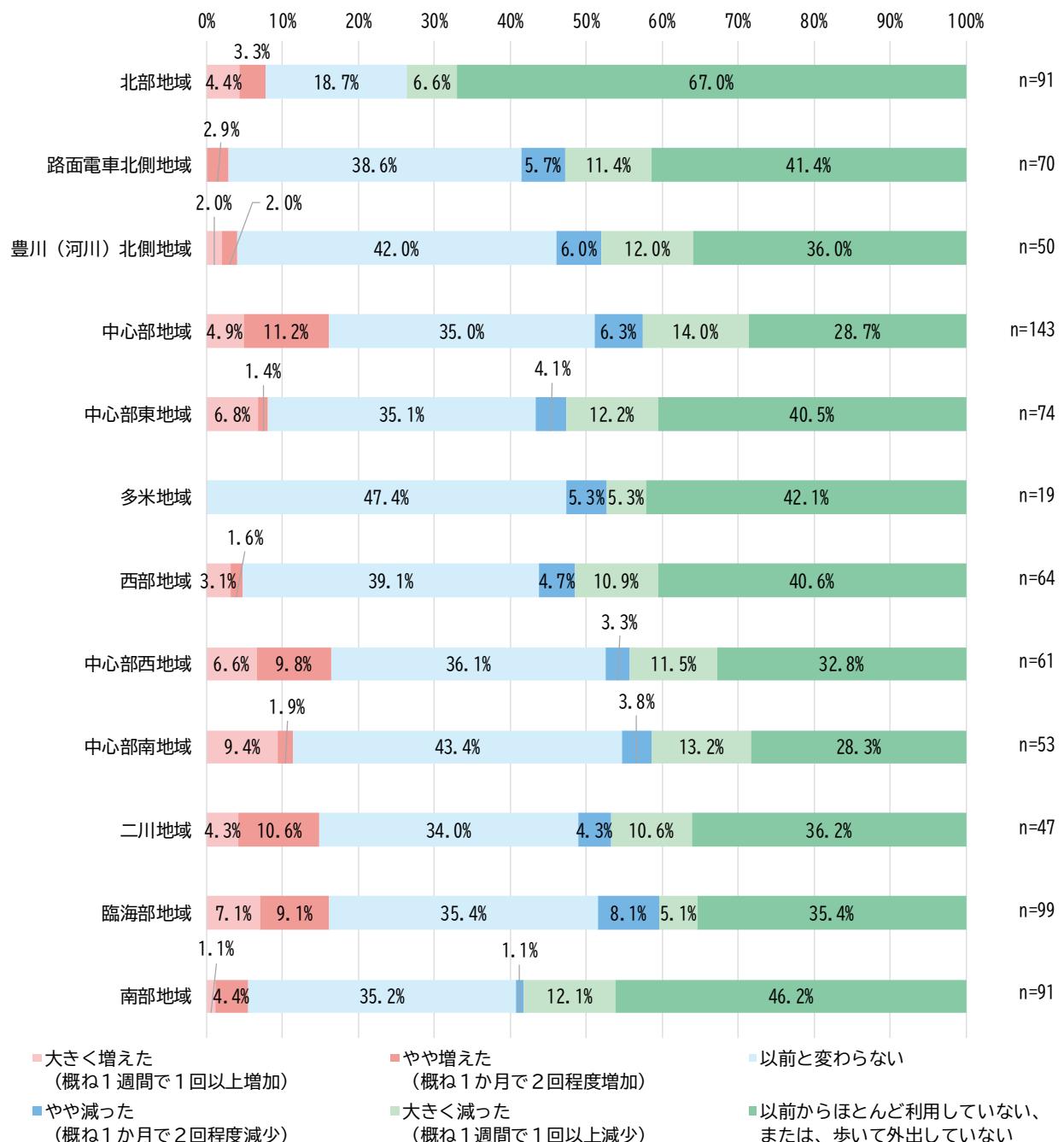


図 参1-48 <市民>地域別の交通手段の利用状況の変化【鉄道】

- 路面電車の利用について地区別にみると、路面電車北側地域や中心部地域、多米地域はほかの地域より大きく増えたとやや増えたの回答が多くなっている。

<市民3 5~10年くらい前と現在を比べた利用の変化>

【路面電車】

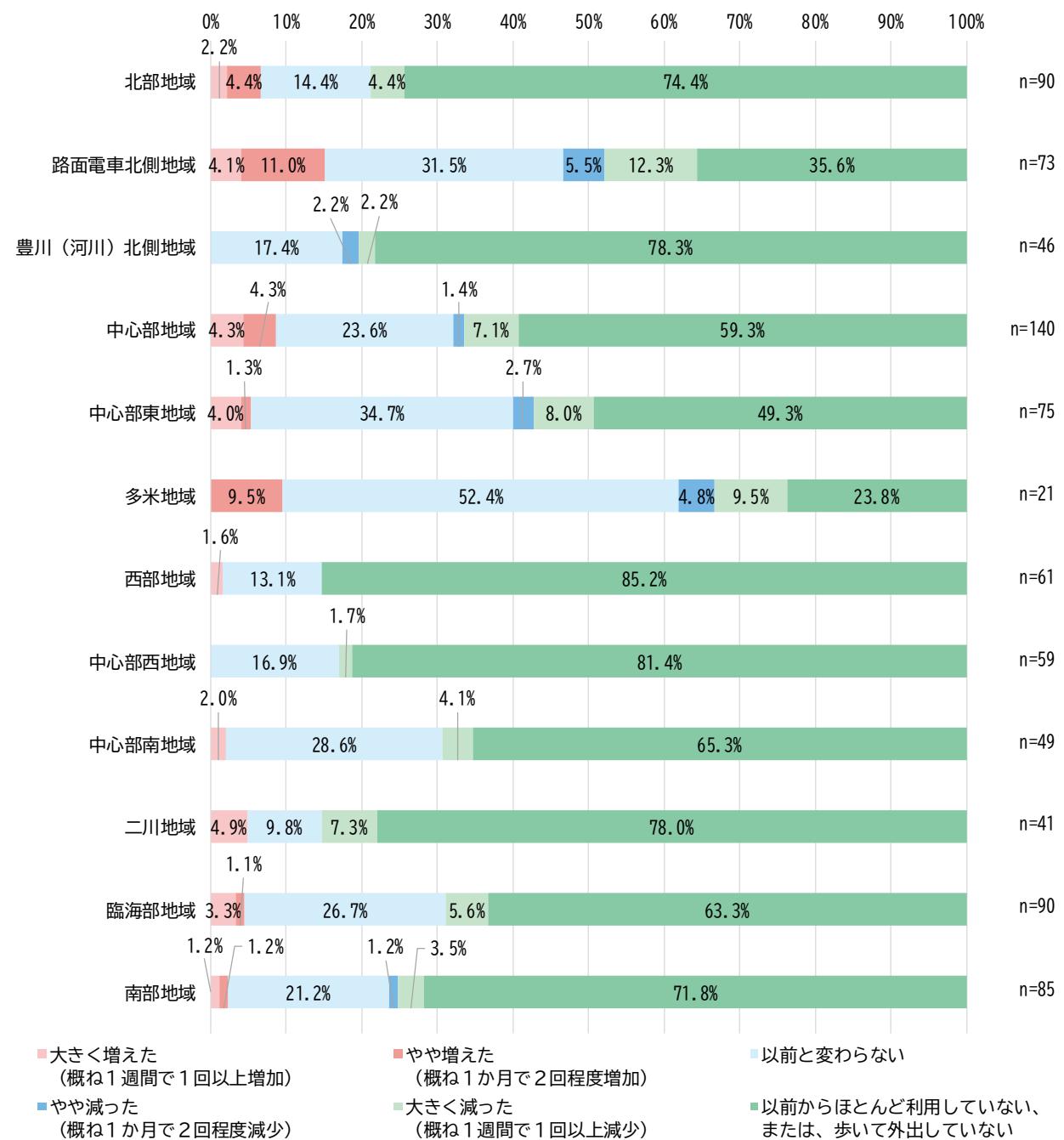


図 参1-49 <市民>地域別の交通手段の利用状況の変化【路面電車】

- 路線バスの利用について地区別にみると、北部地域や中心部地域、中心部西地域はほかの地域より大きく増えたとやや増えたの回答が多くなっている。

<市民3 5~10年くらい前と現在を比べた利用の変化>

【路線バス】

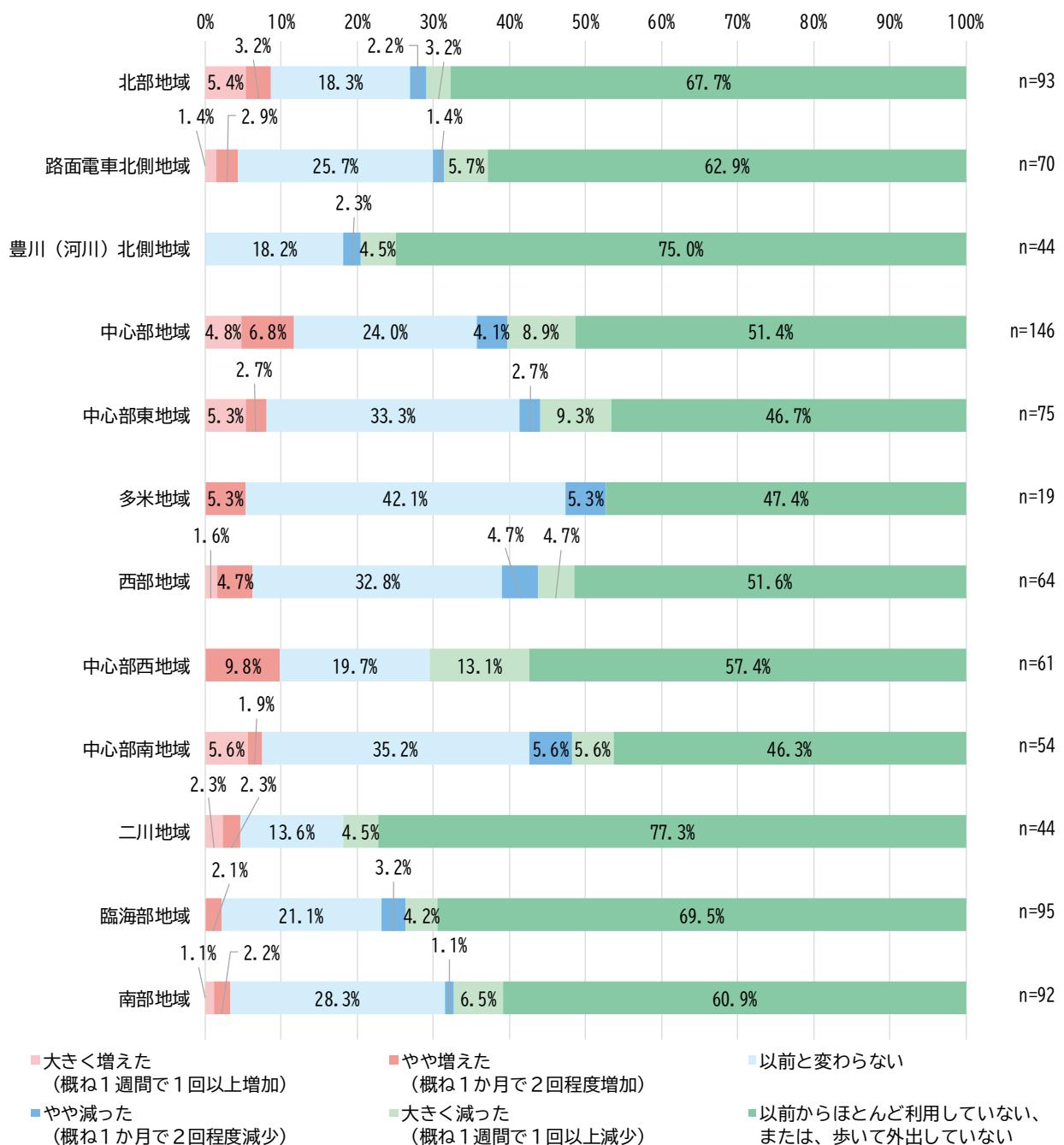


図 参1-50 <市民>地域別の交通手段の利用状況の変化【路線バス】

- 自動車・バイクの利用について地区別にみると、豊川（河川）北側地域や二川地域はほかの地域より大きく増えたとやや増えたの回答が多くなっている。

<市民3 5~10年くらい前と現在を比べた利用の変化>

【自動車・バイク】

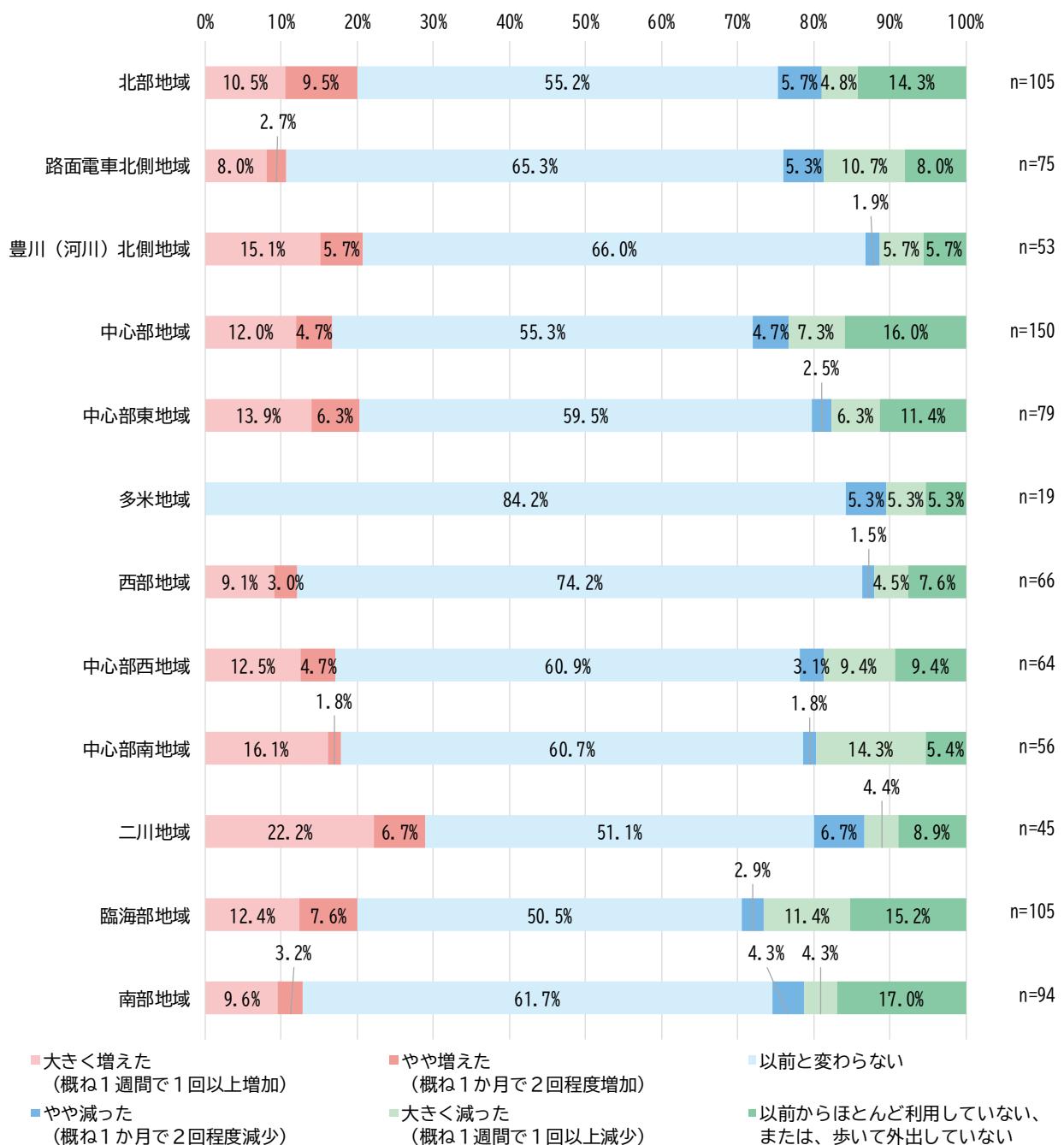


図 参1-51 <市民>地域別の交通手段の利用状況の変化【自動車・バイク】

- タクシーの利用について地区別にみると、中心部地域や中心部南地域はほかの地域より大きく増えたとやや増えたの回答が多くなっている。

<市民 3 5~10年くらい前と現在を比べた利用の変化>

【タクシー】

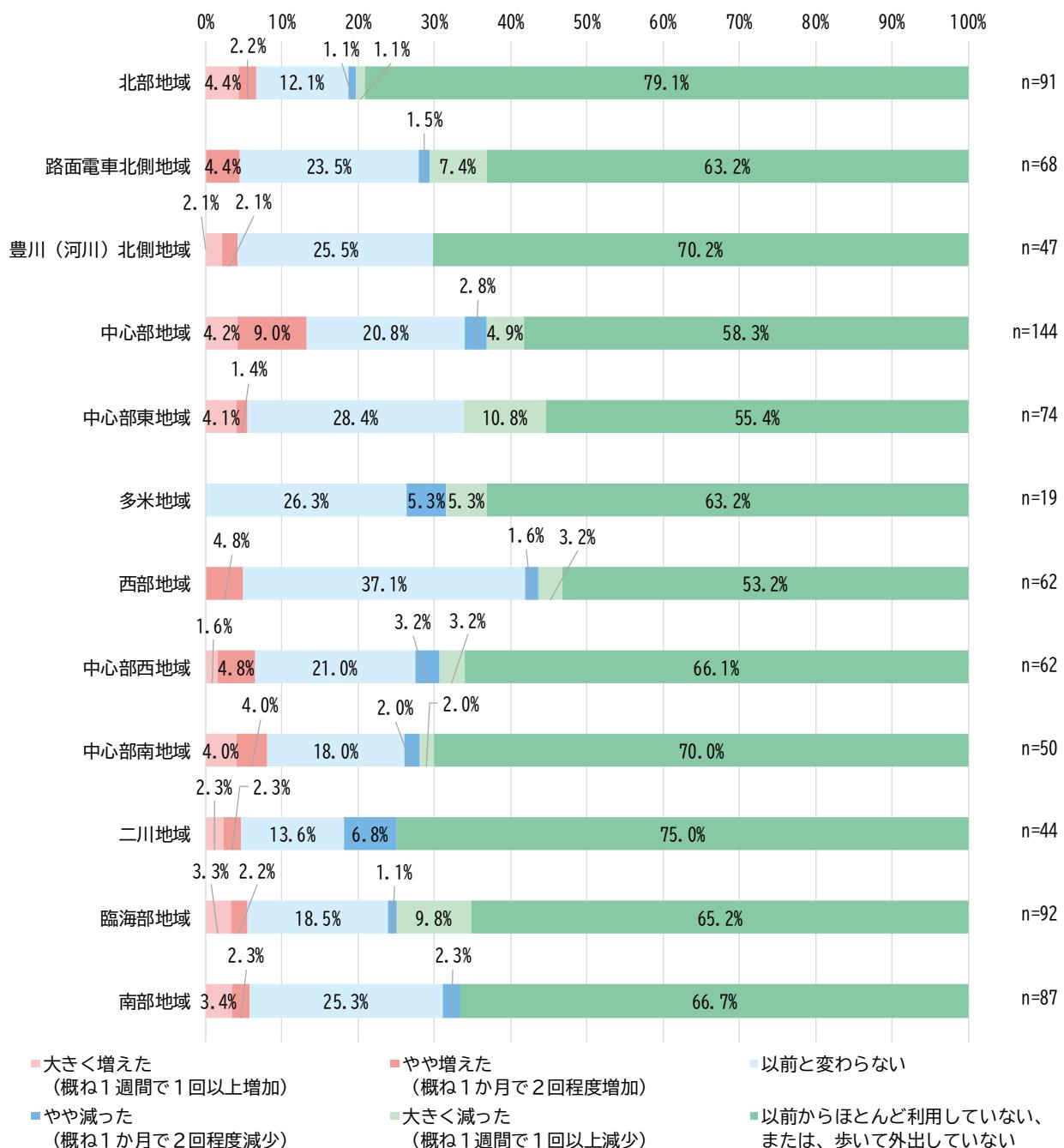


図 参1-52 <市民>地域別の交通手段の利用状況の変化【タクシー】

- ・ コミュニティバスの利用について地区別にみると、北部地域や中心部地域はほかの地域よりも大きく増えたとやや増えたの回答が多くなっている。

＜市民3 5～10年くらい前と現在を比べた利用の変化＞

【コミュニティバス】

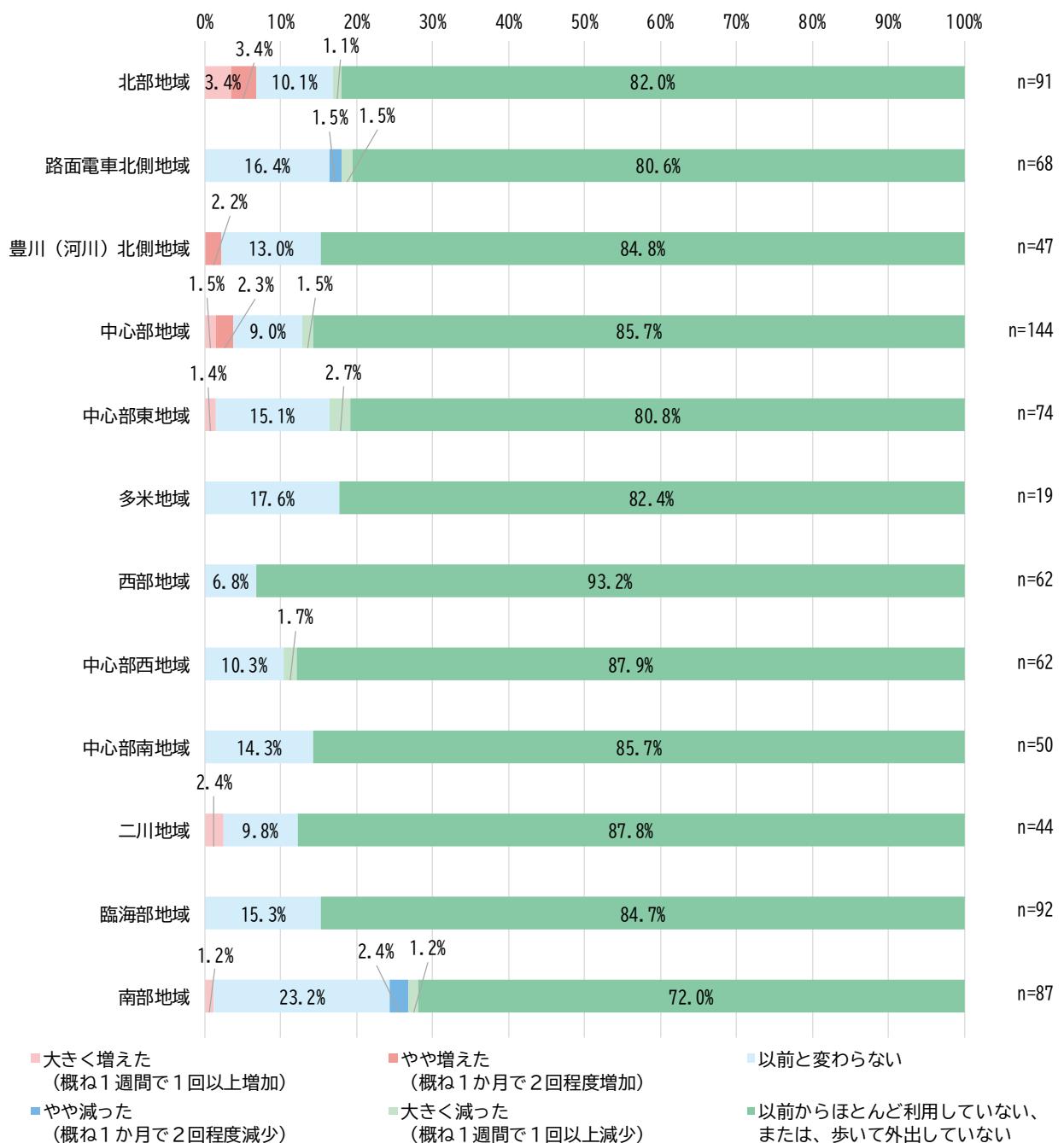


図 参1-53 <市民>地域別の交通手段の利用状況の変化【コミュニティバス】

- 自転車の利用について地区別にみると、中心部地域や中心部南地域、二川地域はほかの地域より大きく増えたとやや増えたの回答が多くなっている。

<市民3 5~10年くらい前と現在を比べた利用の変化>

【自転車】

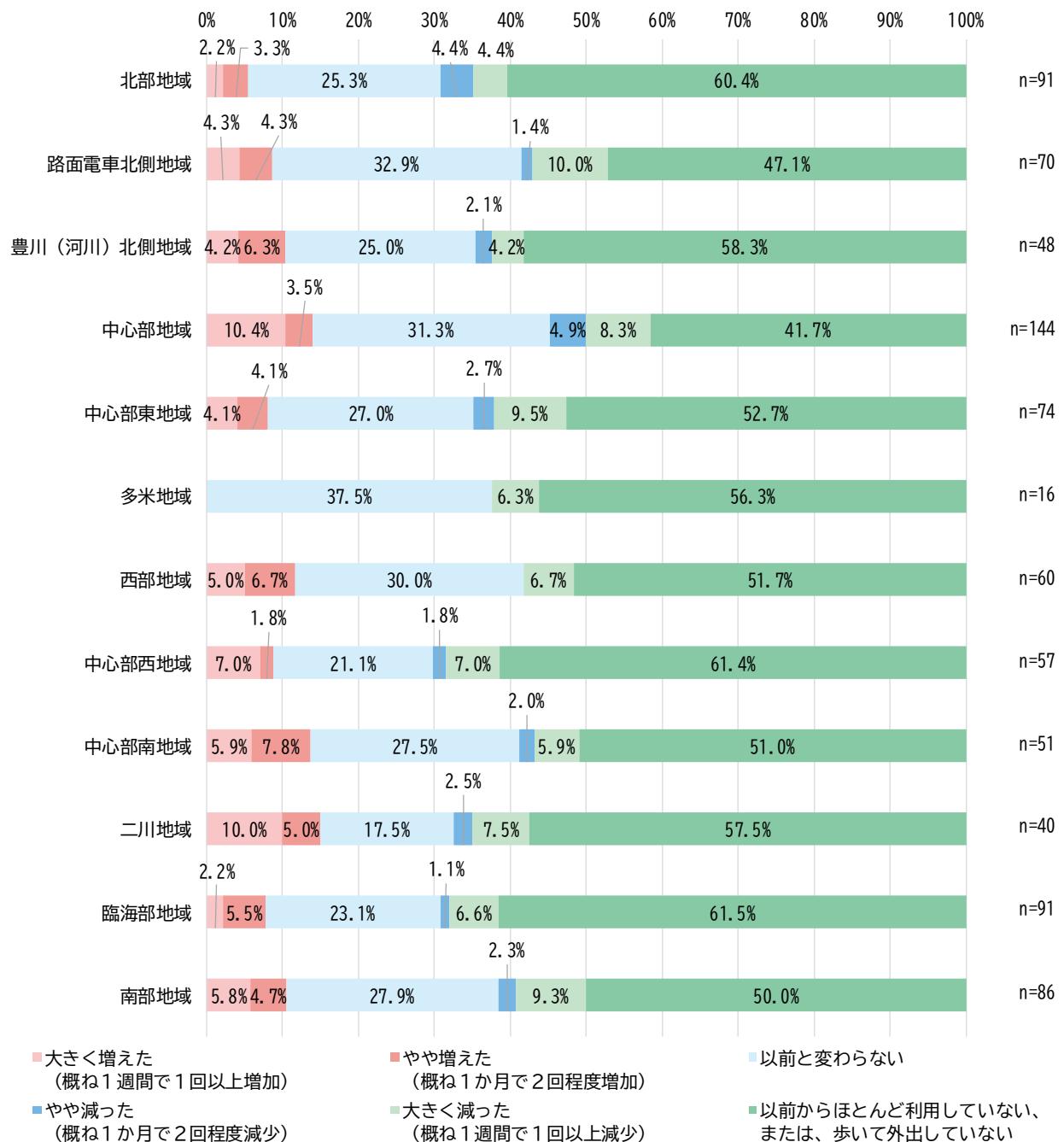


図 参1-54 <市民>地域別の交通手段の利用状況の変化【自転車】

- 徒歩の利用について地区別にみると、中心部地域や中心部西地域、二川地域はほかの地域よりも大きくえたとややえたの回答が多くなっている。

＜市民3 5～10年くらい前と現在を比べた利用の変化＞

【徒歩】

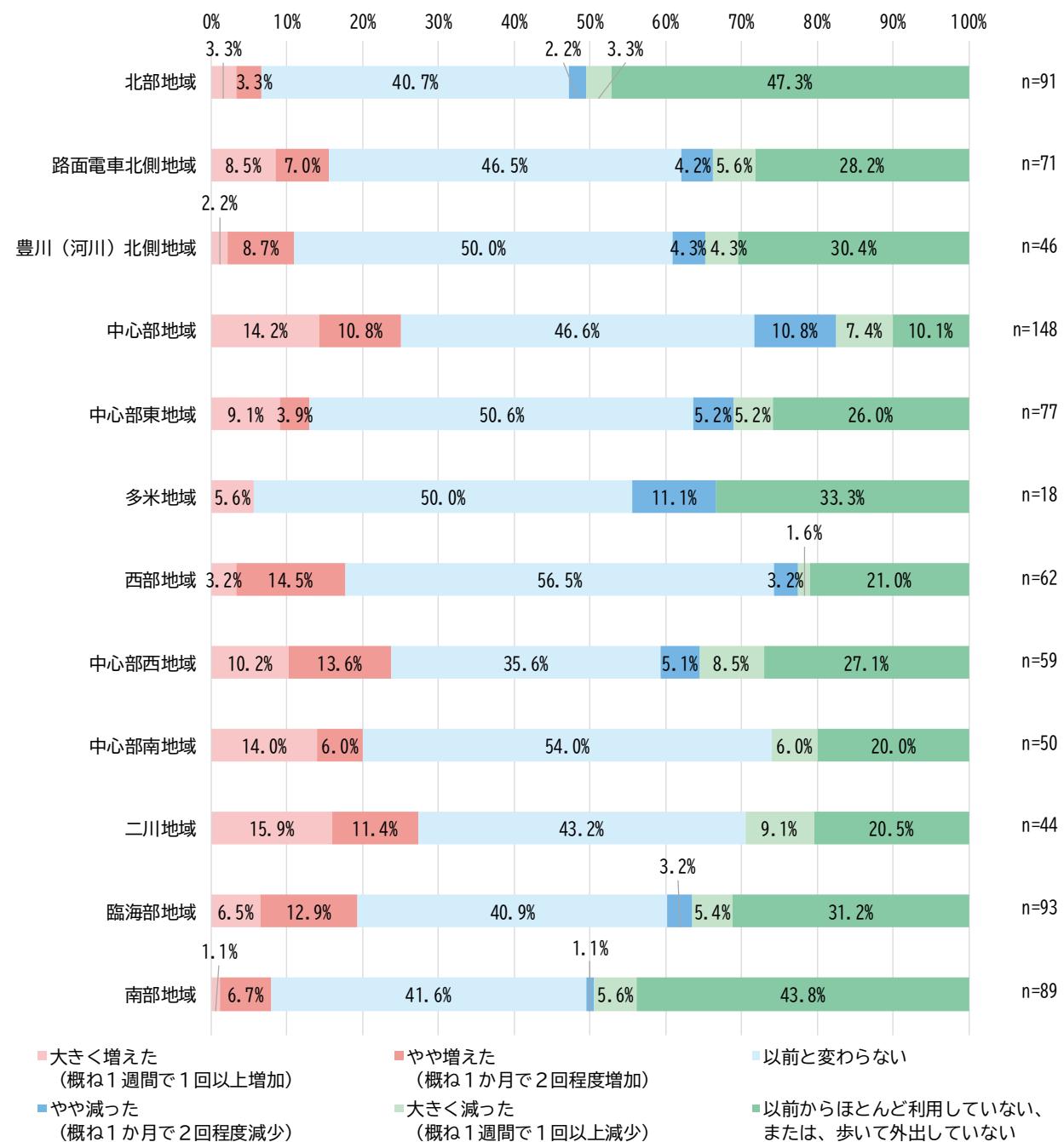


図 参1-55 地域別の交通手段の利用状況の変化【徒歩】

3) 交通手段が変化した理由

① 交通手段の利用が増えた理由

- 交通手段の利用が増えた理由は、いずれの交通手段でも、生活環境（就職・進学など）の変化の回答が多くなっている。タクシーに関しては、免許を返納したからという回答が多く、タクシー利用が増えた回答者の約2割が回答している。また、自転車と徒歩に関しては、健康に良いからという回答が多く、自転車もしくは徒歩利用が増えた回答者のそれぞれ約4割、約5割が回答している。

＜市民3 5～10年くらい前と現在を比べて利用が増えた理由＞

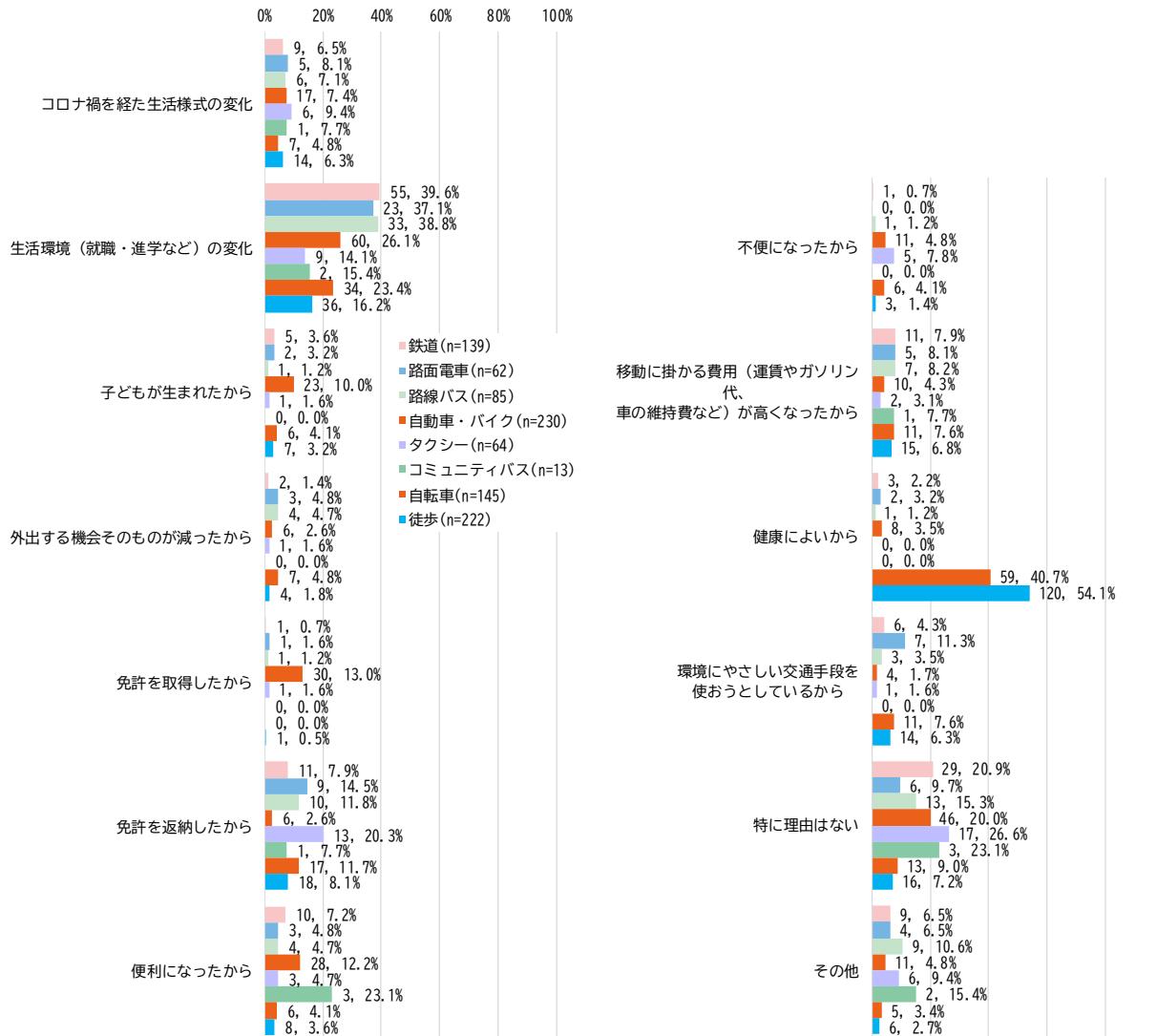


図 参1-56 交通手段の利用が増えた理由

② 交通手段の利用が減った理由

- 交通手段の利用が増えた理由は、生活環境（就職・進学など）の変化や外出する機会そのものが減ったからの回答が多くなっている。

<市民 3 5~10 年くらい前と現在を比べて利用が減った理由>

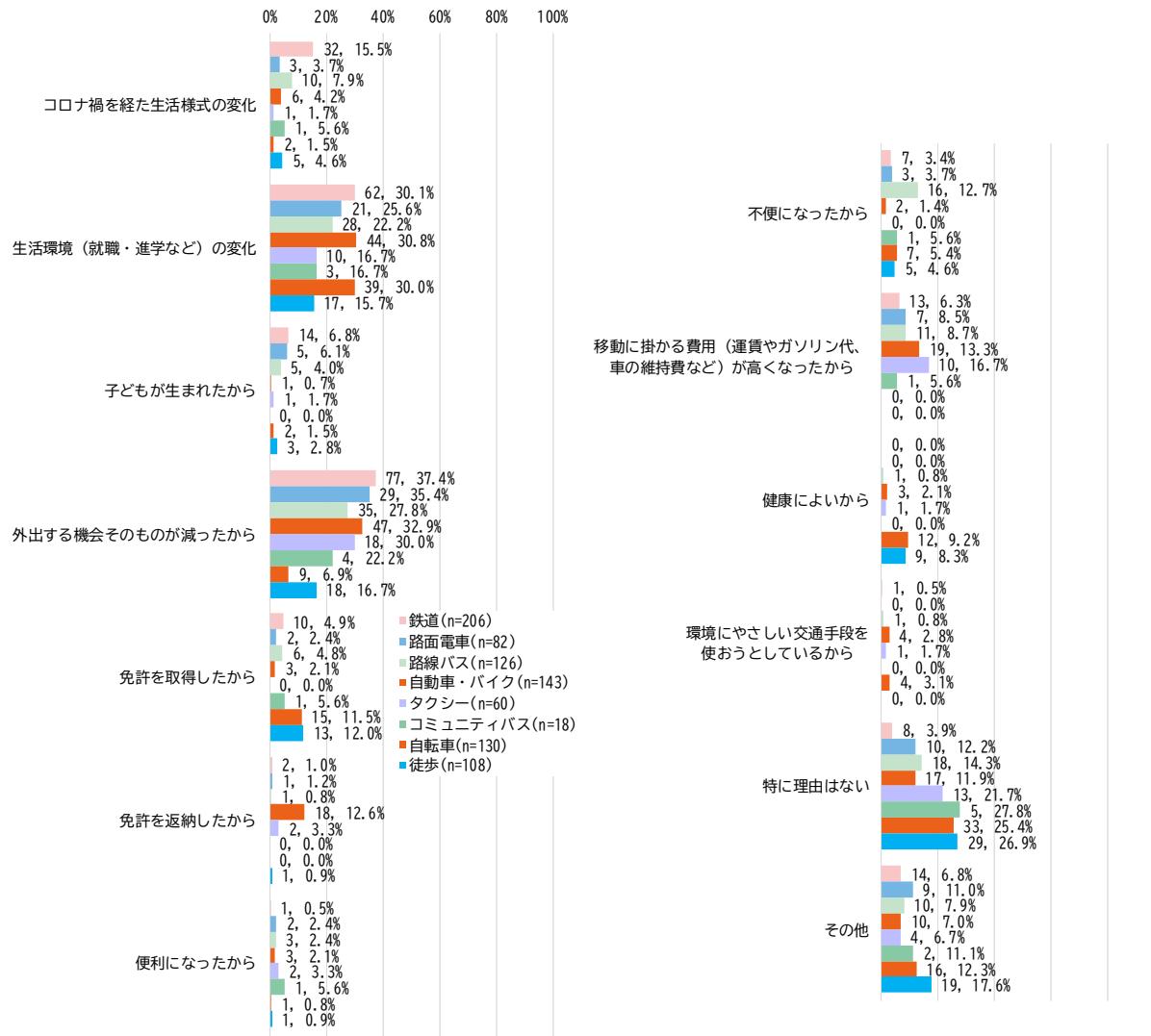


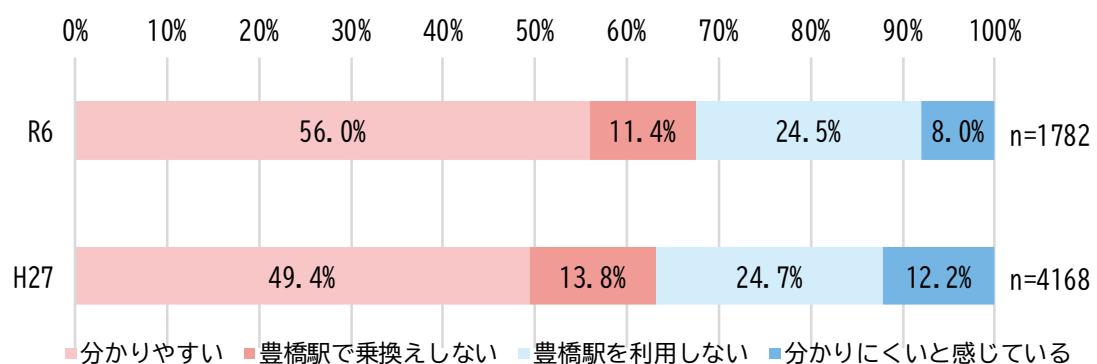
図 参 1-57 交通手段の利用が減った理由

(6)公共交通の利便性向上に関する取組のあり方

1) 豊橋駅の乗換え利便性

- 豊橋駅の乗換え利便性は、「分かりやすい」が最も多く、約6割を占めている。
- H27年度の計画策定時と比較すると、「分かりやすい」の割合が約7%増加している。

<市民 5-1 豊橋駅の鉄道（JR線、名鉄名古屋本線、豊鉄渥美線）、路面電車、バス、タクシーの各公共交通機関相互の乗換えの分かりやすさについて選んでください。>



資料：【H27市民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-58 <市民>豊橋駅の乗換え利便性

2) 路線バスの料金

- ① 自宅最寄りバス停から豊橋駅までの料金について
- 自宅最寄りバス停から豊橋駅までの望ましい料金は、「200円程度」が最も多く、約3割を占めており、次いで「300円程度」が約2割を占めている。

<市民 5-2 自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、バスの運賃（片道）はどの程度が望ましいと思いますか？>

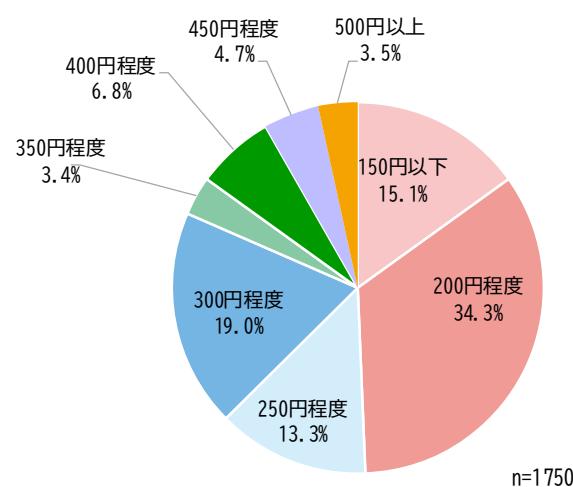


図 参1-59 <市民>路線バスの望ましい料金

② 地域別の路線バスの料金

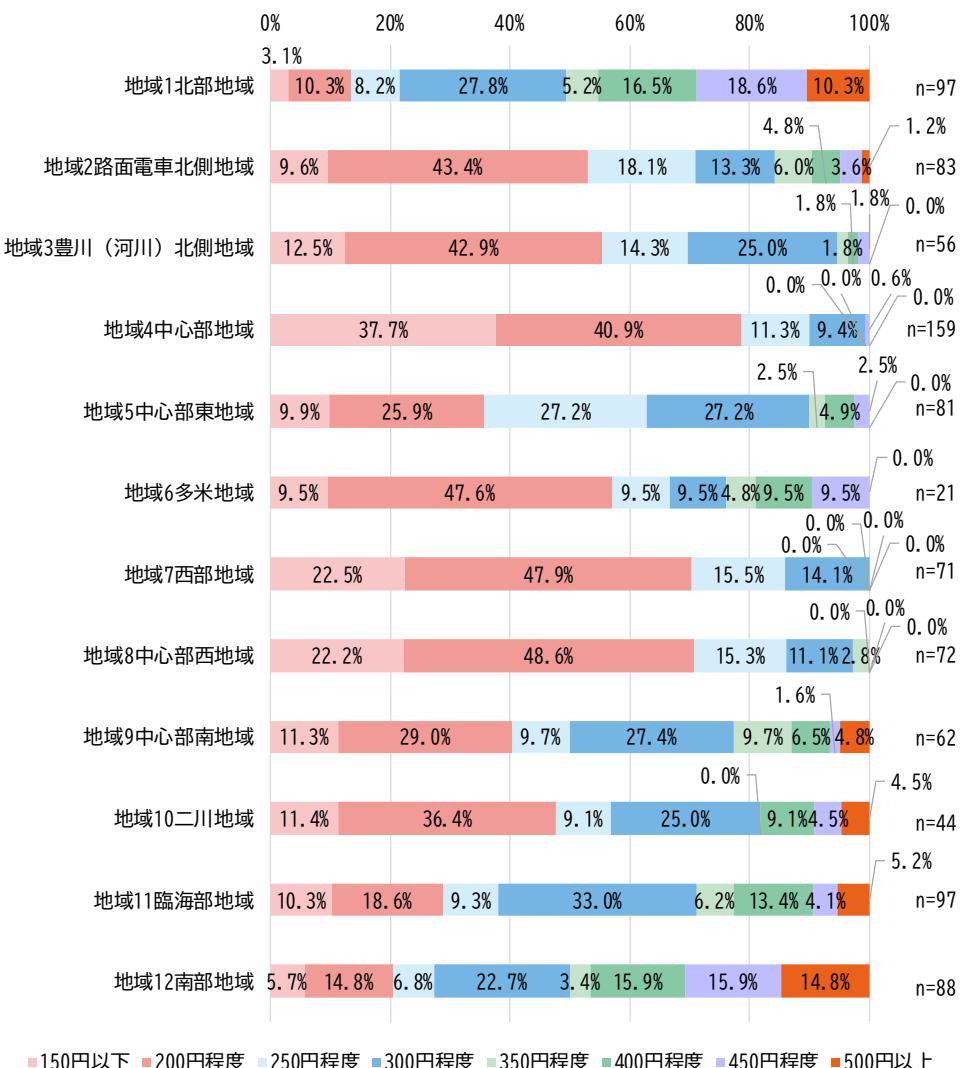


図 参1-60 <市民>地域別の路線バスの望ましい料金

3) 路線バスの所要時間

① 自宅最寄りバス停から豊橋駅までの所要時間

- 自宅最寄りバス停から豊橋駅までの望ましい所要時間は、「30分以内」が最も多く約5割を占めており、次いで「15分以内」が約4割を占めている。

<市民 5-3 自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、どのくらいの所要時間（乗換含む）が望ましいと思いますか？>

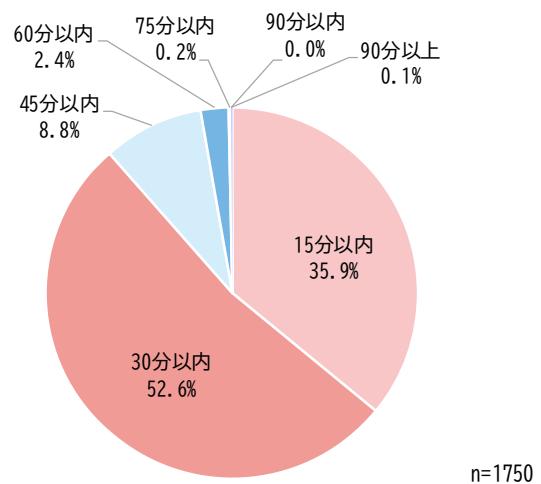


図 参1-61 <市民>路線バスの望ましい所要時間

② 地域別の路線バスの所要時間

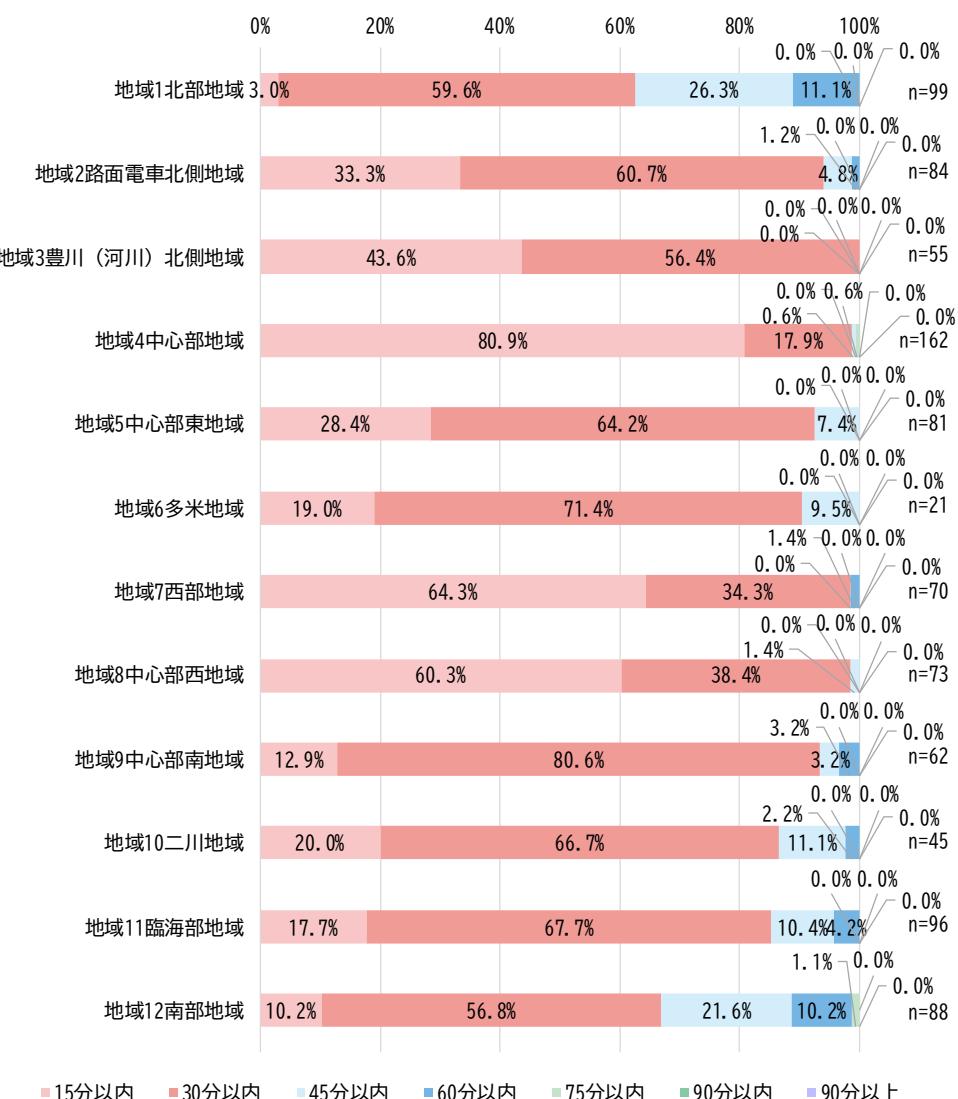


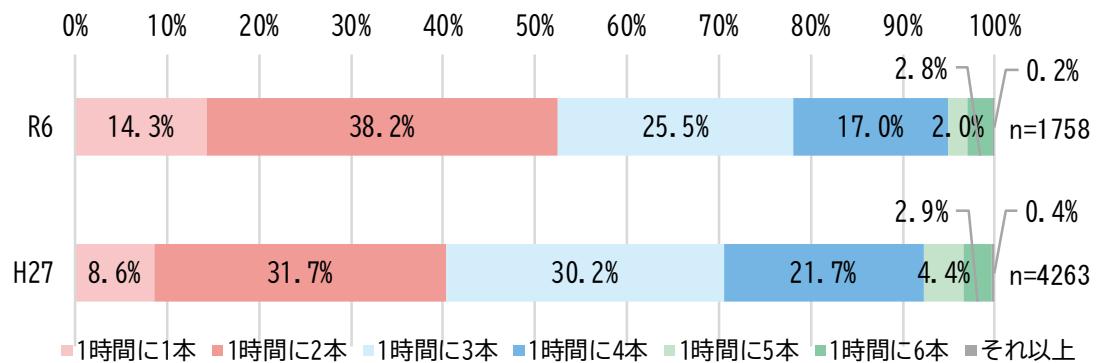
図 参1-62 <市民>地域別の路線バスの望ましい所要時間

4) 路線バスの運行本数

① 豊橋市の路線バスの運行本数

- 自宅最寄りバス停から豊橋駅までの望ましい所要時間は、「1時間に2本」が最も多く、約4割を占めており、次いで「1時間に3本」が約1/4を占めている。
- H27年度の計画策定時と比較すると、「1時間に2本」「1時間に3本」の割合が上昇し、「1時間に3本以上」の割合が低下している。

<市民 5-4 自宅の最寄りバス停から豊橋駅までのバスを使いやすい路線とするためには、最低限
どれくらいの運行本数（片道）が望ましいと思いますか？>



資料：【H27 市民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-63 <市民>路線バスの望ましい運行本数

② 地域別の路線バスの所要時間

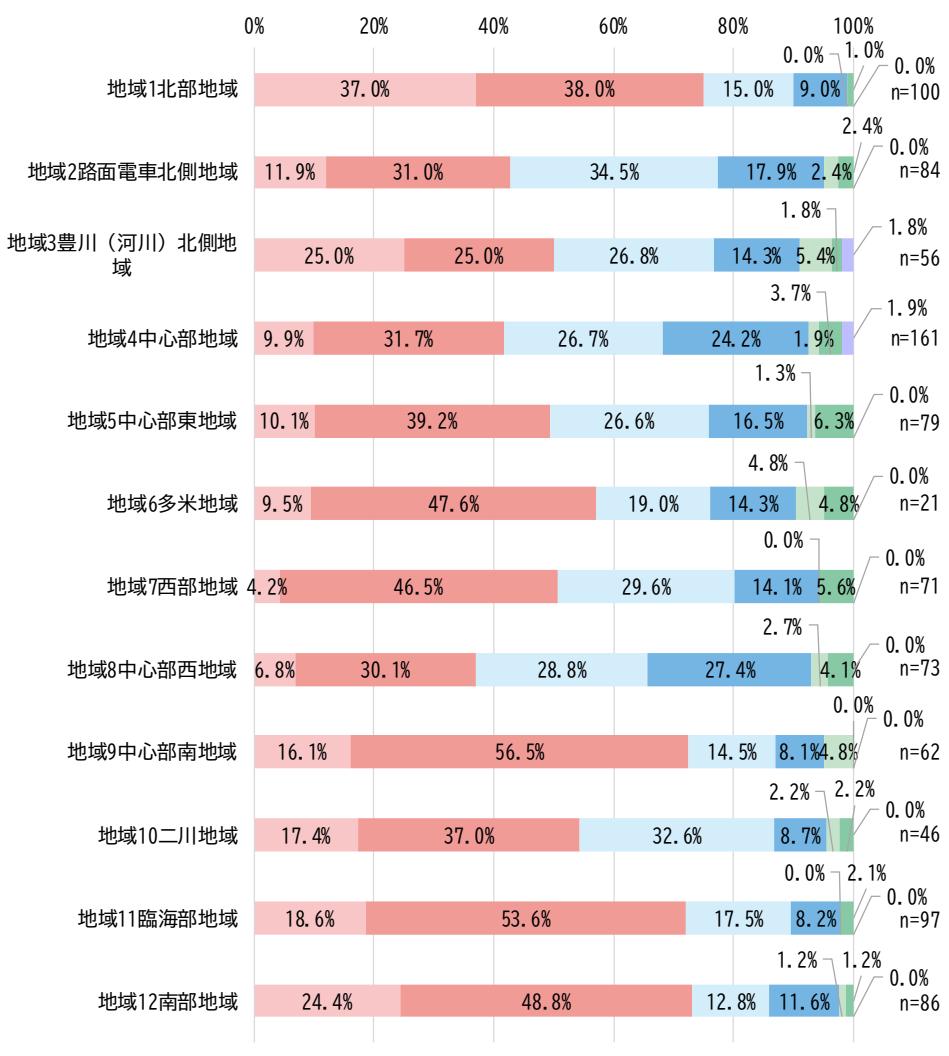


図 参1-64 <市民>地域別の路線バスの望ましい運行本数

5) 移動に関するアプリについて

- 移動に関するアプリについては、「導入されたことは知らなかつたし、利用しようとは思わない」が最も多く約5割を占めている。一方、次いで「導入されていることは知らなかつたが、今後利用したい」が約3割を占めている。

<市民 5-5 豊橋市では、公共交通の経路検索に加え、お得なフリー切符をキャッシュレスで購入可能なアプリがあります。これらのサービスについて、どのように感じていますか?>

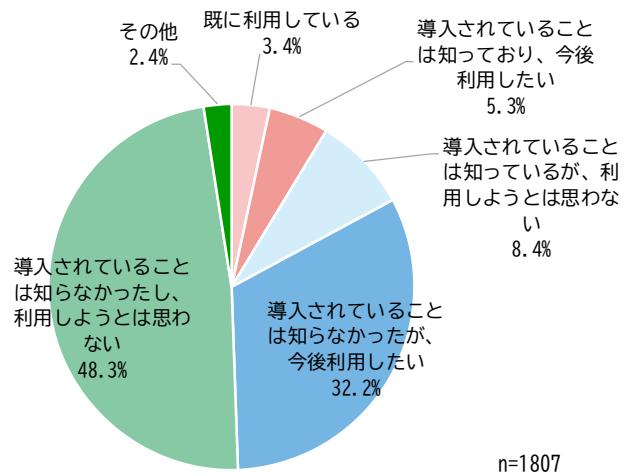


図 参 1-65 <市民>移動に関するアプリについて

6) MaaSについて

- MaaSについては、「特に困っていないので、実現しなくともよい」が最も多く約4割、次いで「実現すれば便利だが、積極的には推進しなくてもよい」が約2割を占めている。一方、実現に向けて、「市が主体となって積極的に推進すべき」「民間企業の取組を市が積極的に支援すべき」の回答を合わせると約3割となっている。

<市民 5-6 現在、全国で「MaaS（マース）」と言われるサービスの導入が検討されています。「MaaS」が実現すると、1つのアプリで経路検索・様々な乗り物の予約や支払いを一括して行うことができます。このようなサービスが実現することについて、どのように考えますか?>

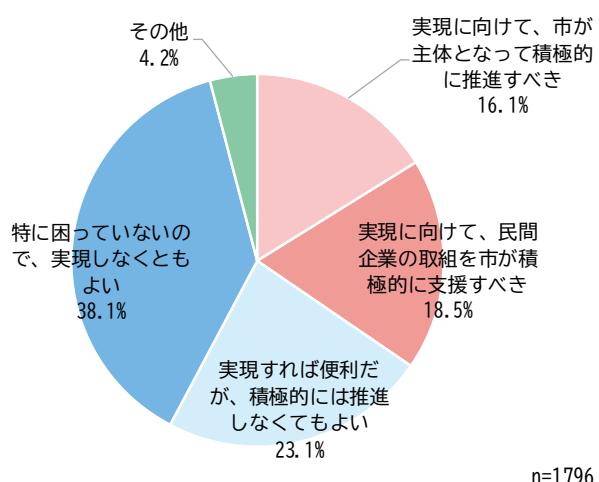


図 参 1-66 <市民>MaaSについて

7) 自動運転バスの実用化について

- 自動運転バスの実用化について期待することは、「過疎地など公共交通が不便な地域での移動支援」が最も多く4割以上、次いで「公共交通のサービス水準向上（運行本数や運行ルートの増加）」が4割となっている。一方、懸念することは、「事故の責任の不明確さ」が最も多く、次いで「車両の信頼性（不具合など）悪化」が多い。

<市民 5-7 豊橋市では、自動運転バスの導入に向けた取組を行っています。公共交通分野での自動運転バスの実用化に向けて期待することは何ですか？>

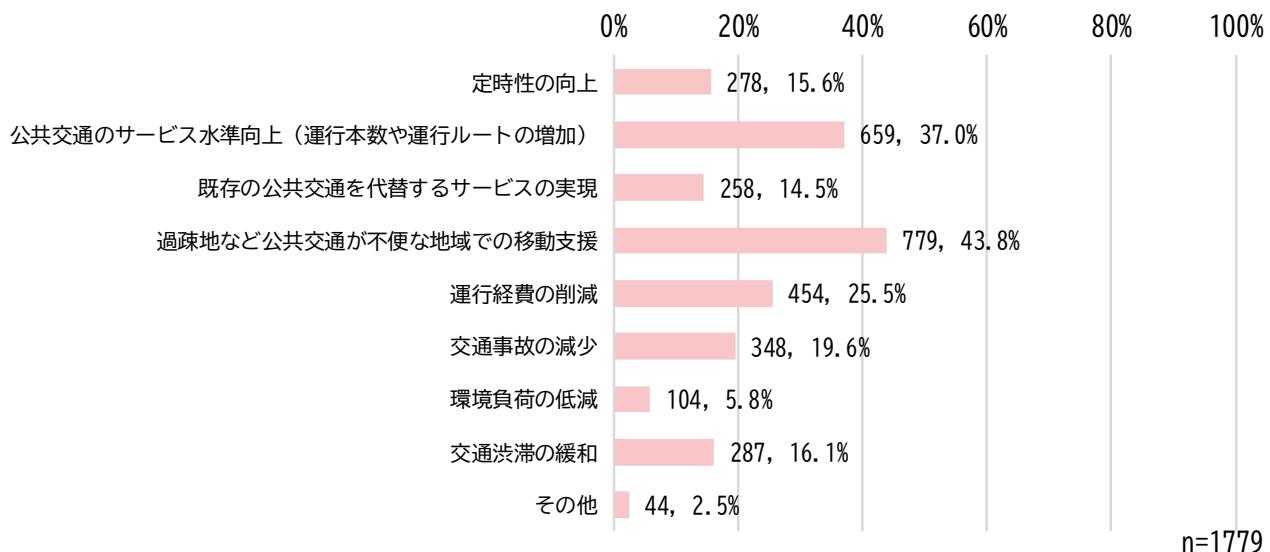


図 参1-67 <市民>自動運転バスの実用化について（期待すること）

<市民 5-7 豊橋市では、自動運転バスの導入に向けた取組を行っています。公共交通分野での自動運転バスの実用化に向けて懸念することは何ですか？>

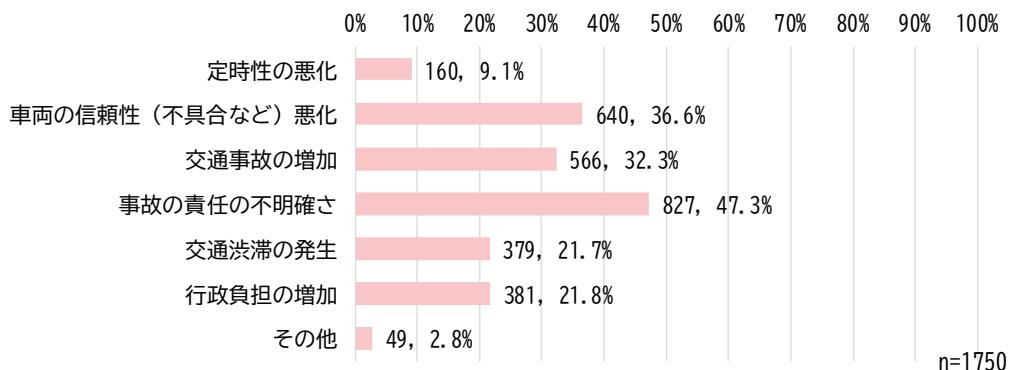


図 参1-68 <市民>自動運転バスの実用化について（懸念すること）

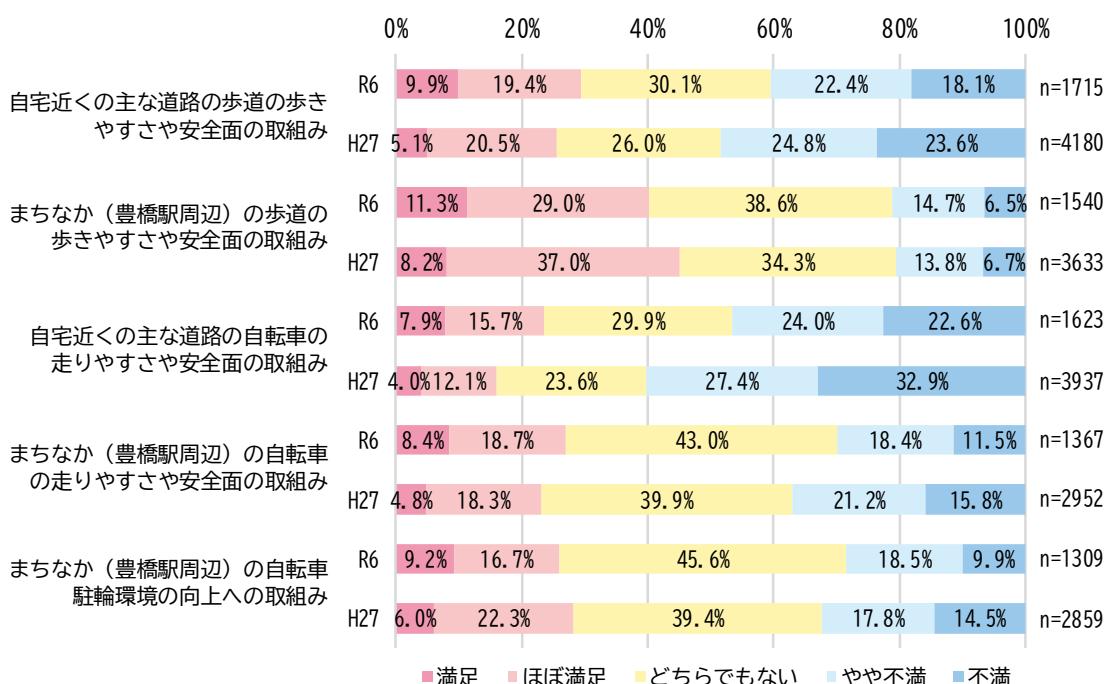
(7)交通関連施策の満足度・重要度

1) 満足度

- 公共交通に対する満足度は、【徒歩や自転車に関するこ】の「まちなか（豊橋駅周辺）の歩道の歩きやすさや安全面での取組」や【公共交通に関するこ】の「バリアフリーな路面電車車両の導入」で満足及びほぼ満足の占める割合が高くなっている。
- H27年度の計画策定時と比べると、【徒歩や自転車に関するこ】の「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」で満足及びほぼ満足の割合が5%以上上昇している。
- 一方、【徒歩や自転車に関するこ】の「自宅近くの主な道路の歩道の歩きやすさや安全面での取組」や「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面での取組」、【道路や自動車交通に関するこ】の「道路の混雑・渋滞対策」で不満及びやや不満の占める割合が高くなっている。
- H27年度の計画策定時と比べると、【公共交通に関するこ】の「路面電車の運行本数の現状、今後の増便への取組」で不満及び満足の割合が約5%上昇しているが、その他の多くの項目では低下している。

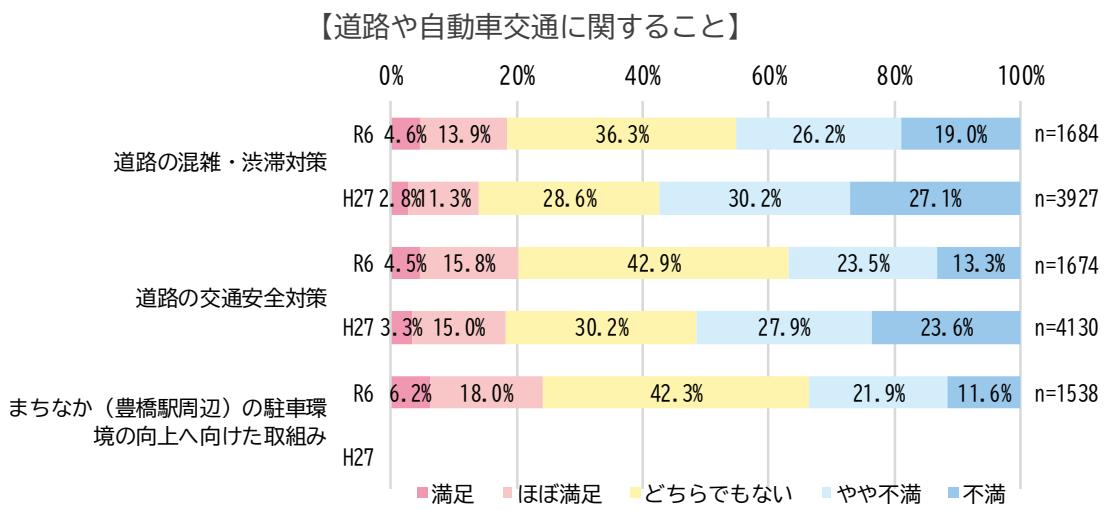
<市民 7交通環境に対する現在の満足度について、該当する番号をそれぞれ1つ選んで○をつけてください >

【徒歩や自転車に関するこ】



資料：【H27市民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

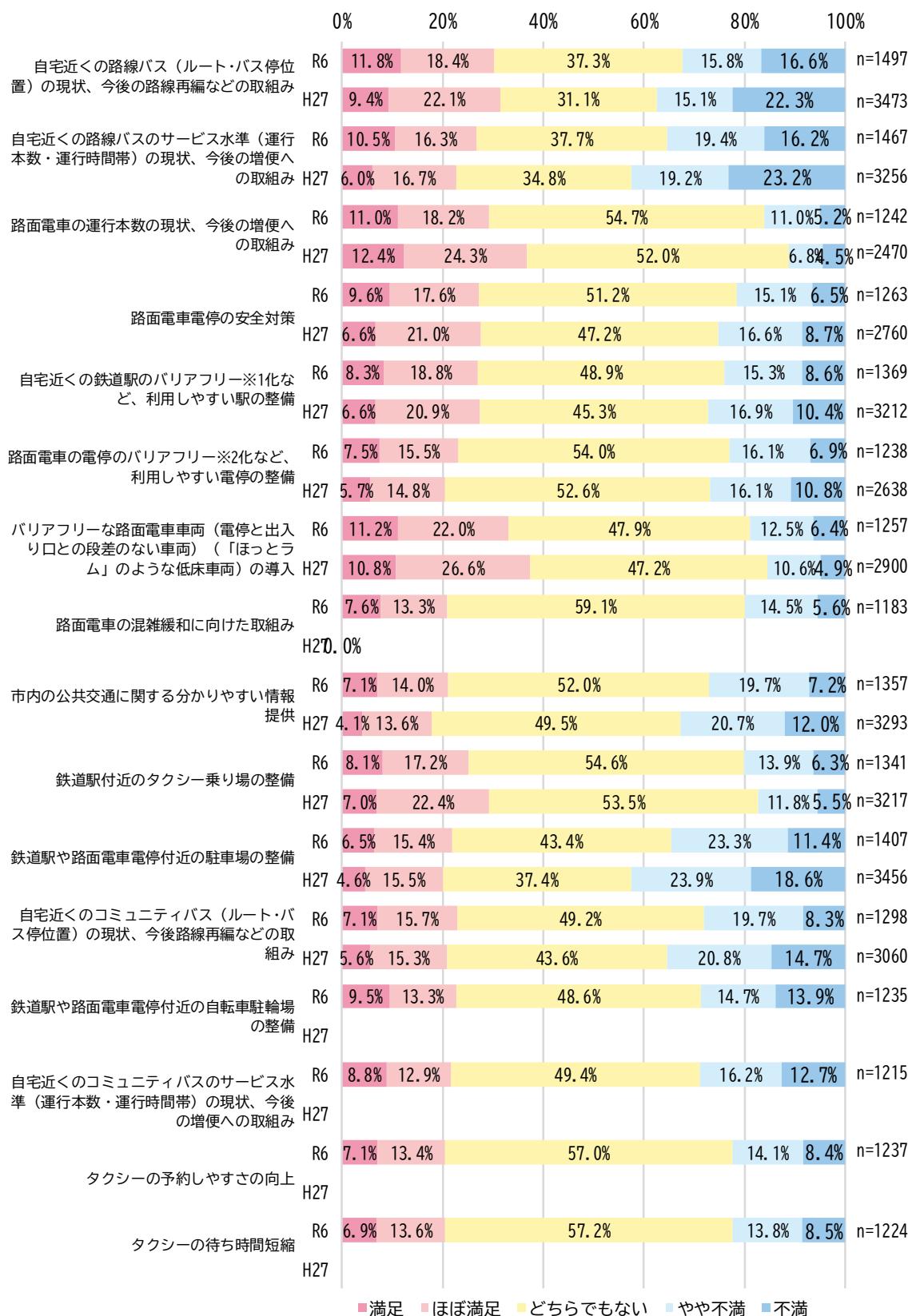
図 参1-69 <市民>取組の満足度【徒歩や自転車に関するこ】



資料：【H27市民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

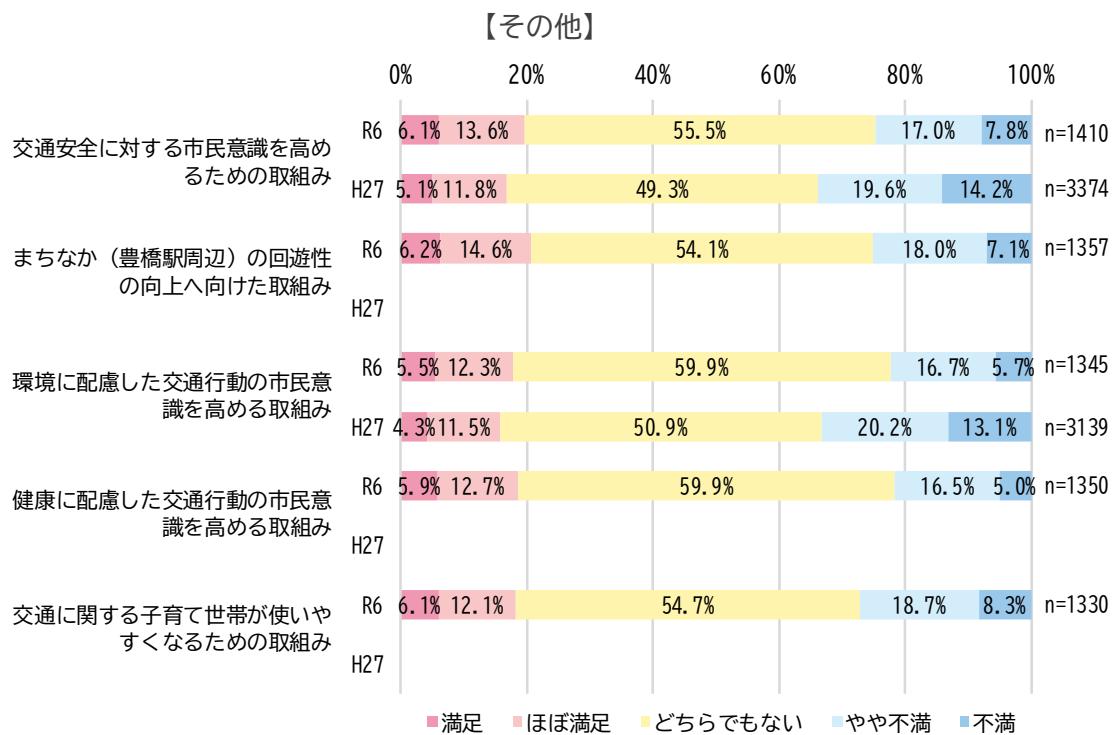
図 参1-70 <市民>取組の満足度【道路や自動車交通に関すること】

【公共交通に関するこ】



資料：【H27 市民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成 27 年度）

図 参1-71 <市民>取組の満足度【公共交通に関するこ】



資料：【H27 市民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成 27 年度）

図 参1-72 <市民>取組の満足度【その他】

2) 重要度

- 公共交通の重要度は、「自宅近くの主な道路の歩道の歩きやすさや安全面での取組」「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面での取組」「道路の混雑・渋滞対策」「道路の交通安全対策」で重要度が高くなっている。一方、「タクシーの予約しやすさの向上」「タクシーの待ち時間短縮」は重要度が低くなっている。

＜市民 7 限られた財源の中で今後取り組むべき施策としての重要度について、該当する番号をそれぞれ1つ選んで○をつけてください＞

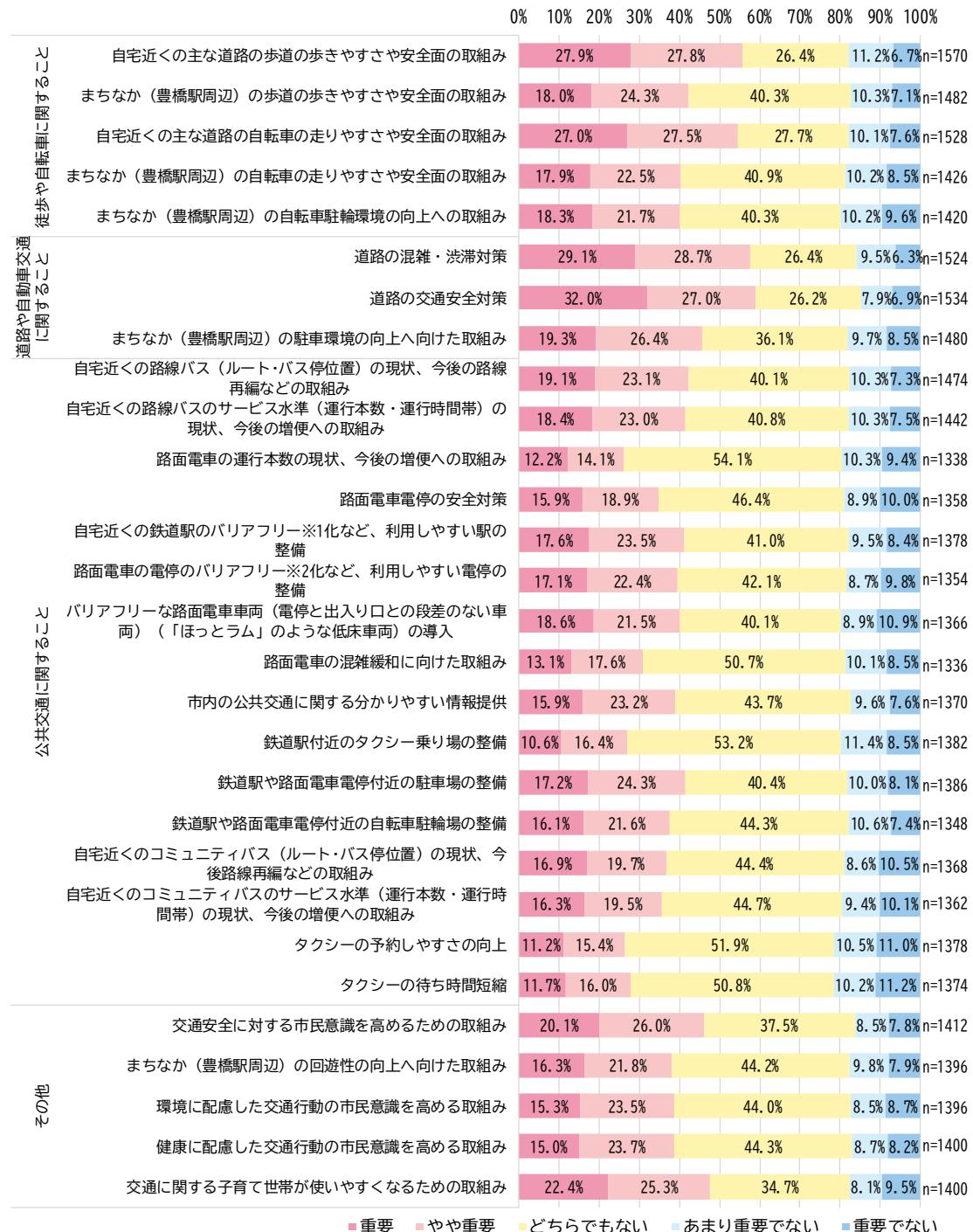


図 参1-73 <市民>取組の重要度

3) 満足度と重要度の関係

<参考>満足度と重要度の関係性について

- 市の交通に関する主な取組について、満足度・重要度を得点化し、CS分析（Customer Satisfaction）を行うことで、各施策の満足度と重要度の関係を明確する。
- 満足度と重要度について、それぞれ平均に対する高低を整理することで、取組を主に以下の4つに分類することができる。

◆重点改善分野…満足度が平均より低く、重要度が平均より高い取組

◆改善分野 …満足度が平均より低く、重要度が平均より低い取組

◆重点維持分野…満足度が平均より高く、重要度が平均より高い取組

◆維持分野 …満足度が平均より高く、重要度:平均より低い取組

※「満足度」と「重要度」の得点化の方法

選択肢の「満足(重要)=10点、「やや満足(やや重要)=5点、「やや不満(あまり重要でない)」=-5点、「不満(重要ではない)」=-10点として計算し、合計点を回答者数で割ることで、得点化します。



図 満足度と重要度の関係性の考え方

- 満足度と重要度の関係性みると、重点改善分野のうち、特に「1 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」「3 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」「6 道路の混雑・渋滞対策」「7 道路の交通安全対策」で満足度が低く、重要度が高くなっている。

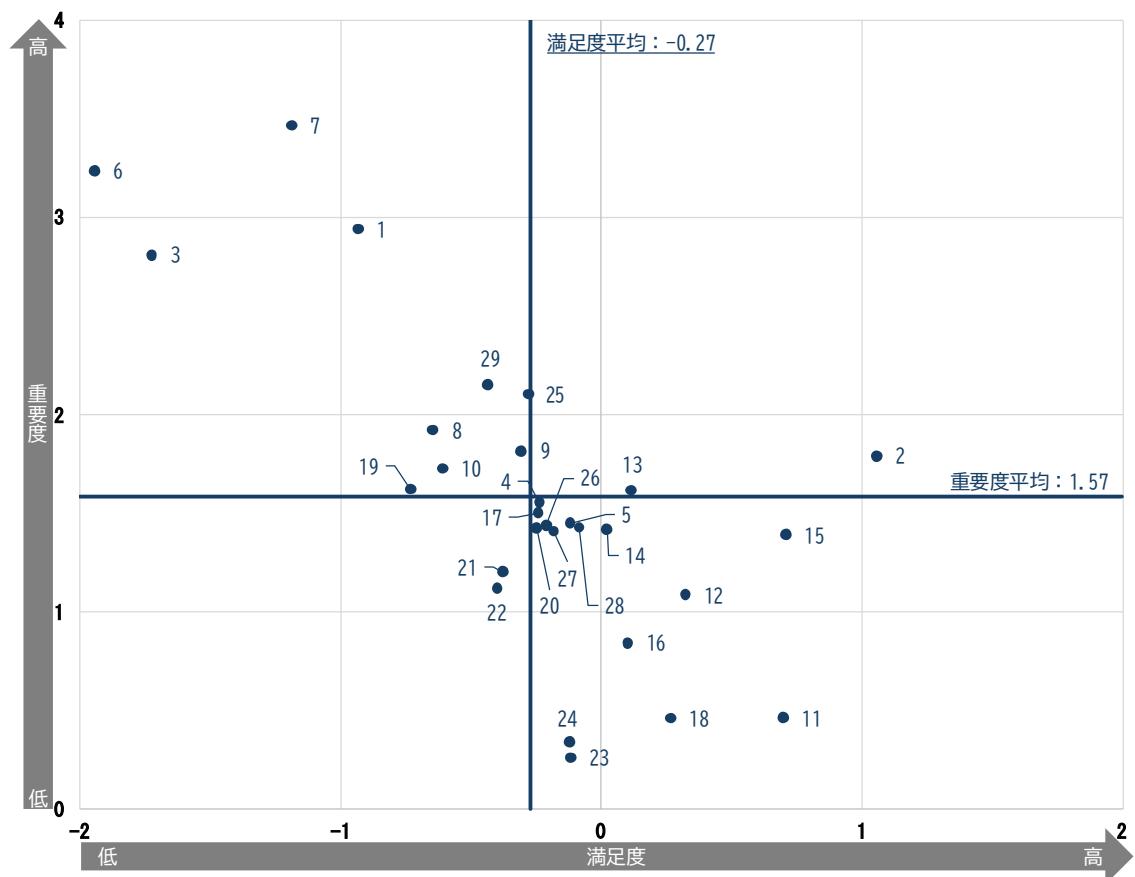


図 参1-74 <市民>満足度と重要度の関係性

表 参1-7 <市民>満足度と重要度の関係性

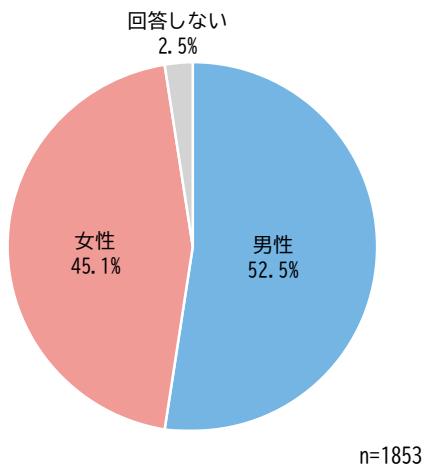
項目	満足度	重要度
1 自宅近くの主な道路の歩道の歩きやすさや安全面の取組み	-0.93	2.94
2 まちなか（豊橋駅周辺）の歩道の歩きやすさや安全面の取組み	1.06	1.79
3 自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面の取組み	-1.72	2.81
4 まちなか（豊橋駅周辺）の自転車の走りやすさや安全面の取組み	-0.24	1.56
5 まちなか（豊橋駅周辺）の自転車駐輪環境の向上への取組み	-0.12	1.45
6 道路の混雑・渋滞対策	-1.94	3.24
7 道路の交通安全対策	-1.19	3.47
8 まちなか（豊橋駅周辺）の駐車環境の向上へ向けた取組み	-0.65	1.92
9 自宅近くの路線バス（ルート・バス停位置）の現状、今後の路線再編などの取組み	-0.31	1.81
10 自宅近くの路線バスのサービス水準（運行本数・運行時間帯）の現状、今後の増便への取組み	-0.61	1.73
11 路面電車の運行本数の現状、今後の増便への取組み	0.70	0.47
12 路面電車電停の安全対策	0.32	1.09
13 自宅近くの鉄道駅のバリアフリー※1化など、利用しやすい駅の整備	0.11	1.62
14 路面電車の電停のバリアフリー※2化など、利用しやすい電停の整備	0.02	1.42
15 バリアフリーな路面電車車両（電停と出入り口との段差のない車両）（「ほっとラム」のような低床車両）の導入	0.71	1.39
16 路面電車の混雑緩和に向けた取組み	0.10	0.84
17 市内の公共交通に関する分かりやすい情報提供	-0.24	1.50
18 鉄道駅付近のタクシー乗り場の整備	0.27	0.46
19 鉄道駅や路面電車電停付近の駐車場の整備	-0.73	1.62
20 鉄道駅や路面電車電停付近の自転車駐輪場の整備	-0.25	1.42
21 自宅近くのコミュニティバス（ルート・バス停位置）の現状、今後路線再編などの取組み	-0.38	1.20
22 自宅近くのコミュニティバスのサービス水準（運行本数・運行時間帯）の現状、今後の増便への取組み	-0.40	1.12
23 タクシーの予約しやすさの向上	-0.12	0.26
24 タクシーの待ち時間短縮	-0.12	0.34
25 交通安全に対する市民意識を高めるための取組み	-0.28	2.10
26 まちなか（豊橋駅周辺）の回遊性の向上へ向けた取組み	-0.21	1.44
27 環境に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	-0.18	1.41
28 健康に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	-0.08	1.43
29 交通に関する子育て世帯が使いやすくなるための取組み	-0.43	2.15

(8)回答者の属性

1) 性別・年齢

- 回答者の性別は、男性が多く、過半数を占めている。
- 回答者の年齢は、約半数を65歳以上の高齢者が占めている。

<市民 8-1 あなたの性別を教えてください>



<市民 8-1 あなたの年齢を教えてください>

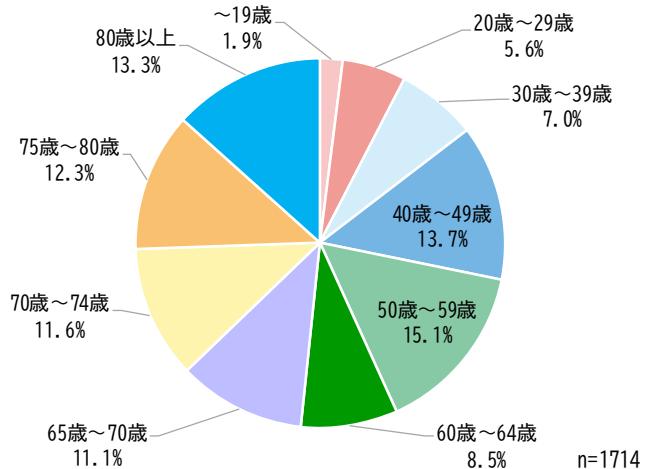


図 参1-75 <市民>性別

図 参1-76 <市民>年齢

2) 職業

- 回答者の職業は、会社員・公務員が最も多く、約3割を占めている。次いで、無職も約3割を占めている。

<市民 8-2 あなたの職業を選んでください>

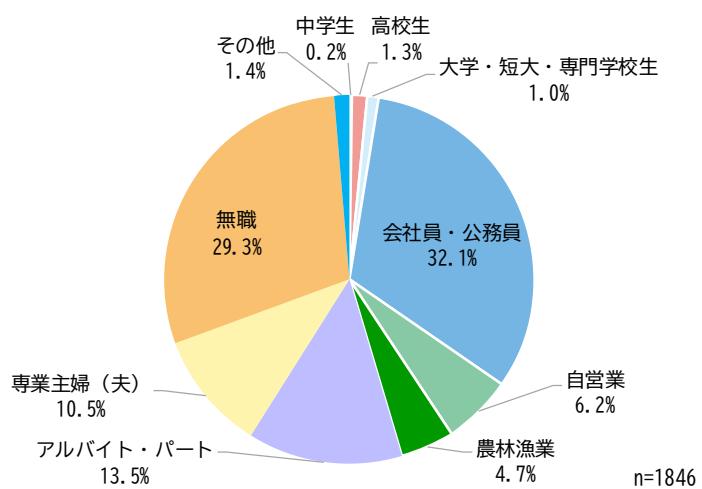


図 参1-77 <市民>職業

3) 運転免許証及び自動車の保有状況

- 回答者の運転免許証の保有状況は、免許証あり（自由に使える自動車などがある）が最も多く約8割を占めている。

<市民 8-3 あなたの自動車の免許証の保有状況を選んでください>

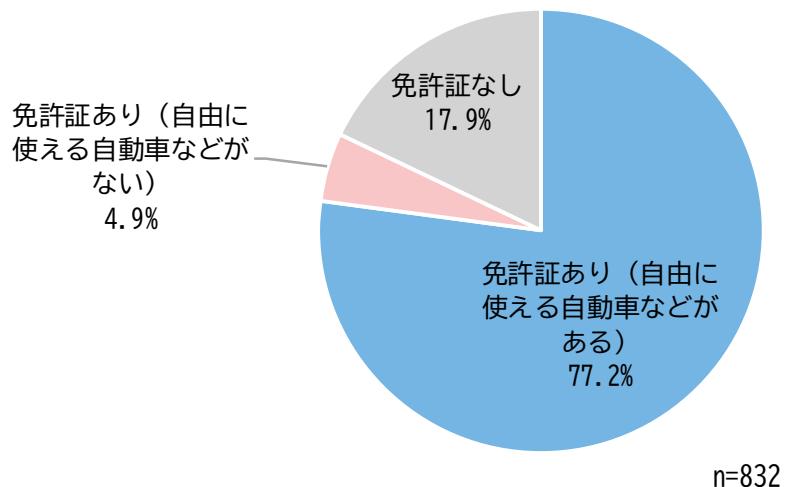


図 参 1-78 <市民>運転免許証の保有状況

3.3 路面電車沿線地域アンケート調査

(9)世帯の属性

1) 居住地

- 回答者の居住地は、東田が最も多い、約2割を占めている。次いで、岩田も約2割を占めている。

<沿線 1-2 お住まいの小学校区を選んでください>

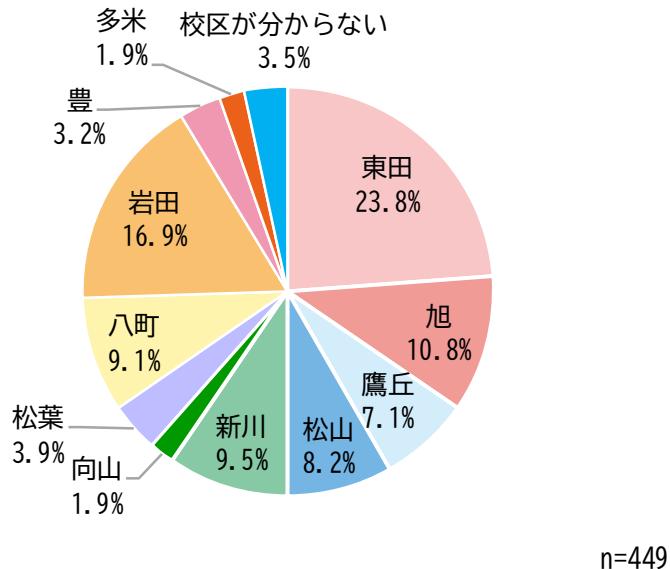
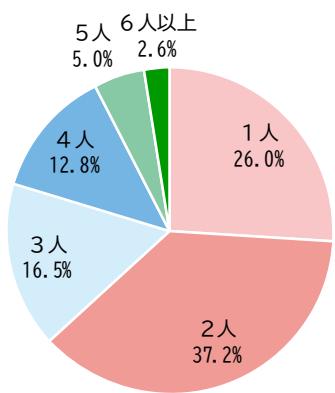


図 参 1-79 <沿線>小学校区別の居住地

2) 同居人数

- 回答者の同居家族の人数は、2人が最も多く約4割、次いで1人が約3割を占めている。
- 同居家族の年齢別内訳をみると、約6割の回答者が高齢者（65歳以上）と回答している。

<沿線 1-3 ご家族の人数を
教えてください>



<市民 1-3 (ご家族の) 内訳を教えてください>

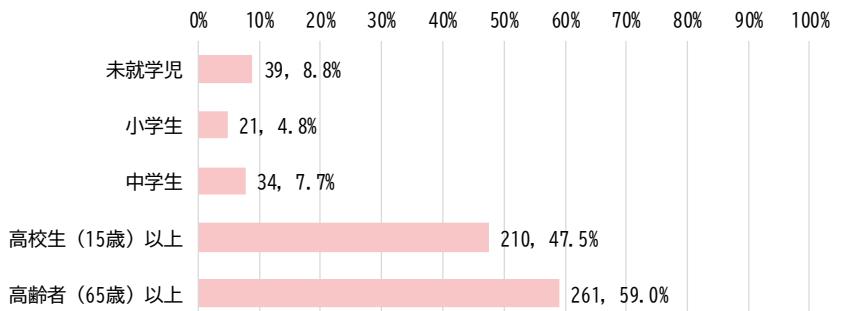


図 参 1-80 <沿線>同居人数

図 参 1-81 <沿線>同居人の年齢別内訳

3) 居住歴

- 回答者の居住歴は、21年以上が約8割を占めている。

<沿線1-4 豊橋市に住み始めてから何年ぐらい経ちますか?>

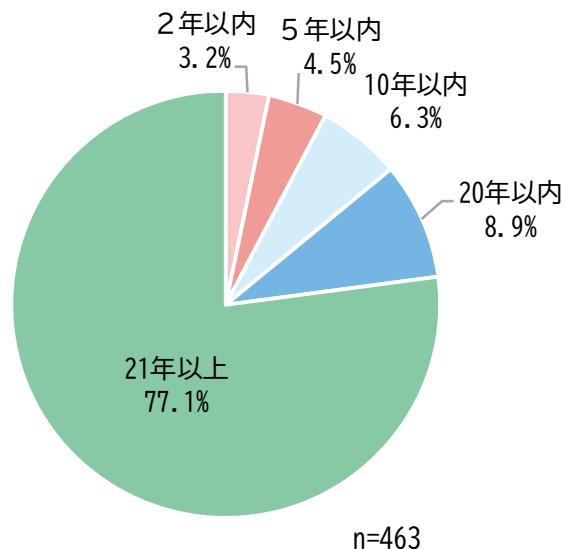


図 参1-82 <沿線>居住歴

4) 自動車及び自転車の保有台数

- 回答者の世帯での自動車の保有台数は、1台が最も多く約4割、次いで2台が約3割を占めている。
- 回答者の世帯での自転車の保有台数は、1台が最も多く約4割、次いで持っていないが約3割を占めている。

<沿線1-5 世帯で所有されている「自動車」> <沿線1-6 世帯で所有されている「自転車」の保有台数を選んでください>

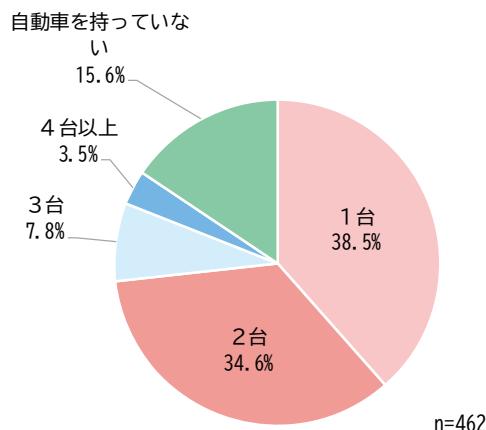


図 参1-83 <沿線>自動車の保有台数

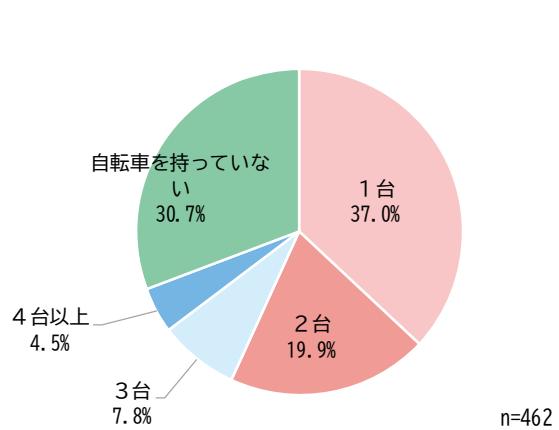


図 参1-84 <沿線>自転車の保有台数

5) 最寄りの路面電車の電停

- 回答者の最寄り電停は、競馬場前が最も多く約1割を占めている。次いで、井原と赤岩口も約1割を占めている。
- 最寄り電停までの所要時間は、10分以内が最も多く約4割を占めている。次いで、5分以内が約3割を占めている。

<沿線 1-7 最寄りの路面電車の電停を選んでください>

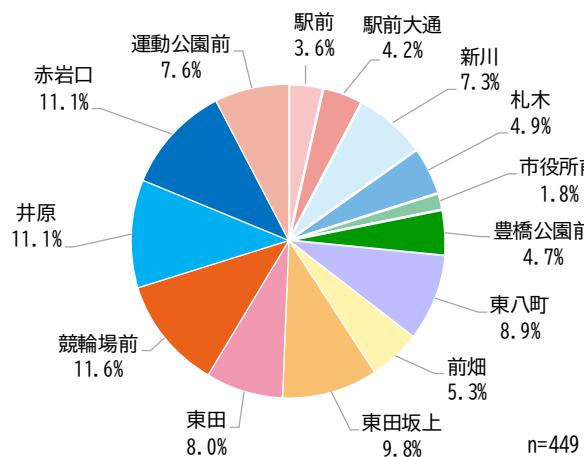


図 参 1-85 <沿線>最寄り電停

<沿線 1-8 問 1-7 で選んだ最寄の路面電車電停までの、歩行での所要時間を選んでください>

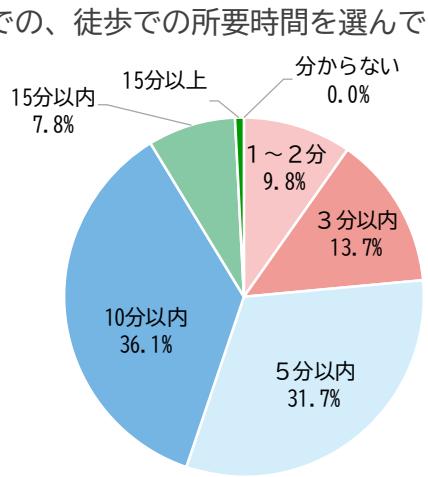


図 参 1-86 <沿線>最寄り電停までの所要時間

(10)回答者の属性

1) 性別

- 回答者の性別は、男性が多く、過半数を占めている。
- 回答者の年齢は、65歳以上の高齢者が約4割を占めている。

<沿線 2-1 あなたの性別を教えてください>

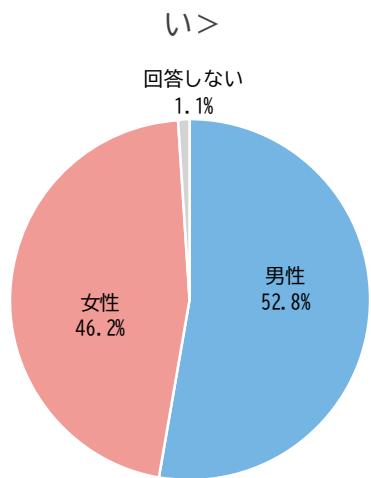


図 参 1-87 <沿線>性別

<沿線 2-1 あなたの年齢を教えてください>

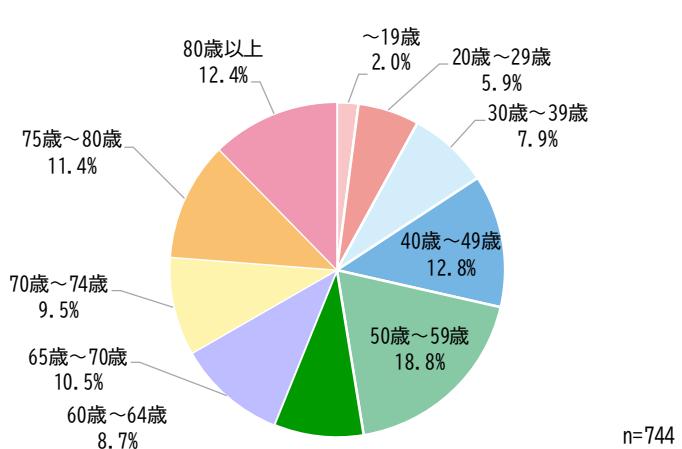


図 参 1-88 <沿線>年齢

2) 職業

- 回答者の職業は、会社員・公務員が最も多く、約4割を占めている。次いで、無職も約3割を占めている。

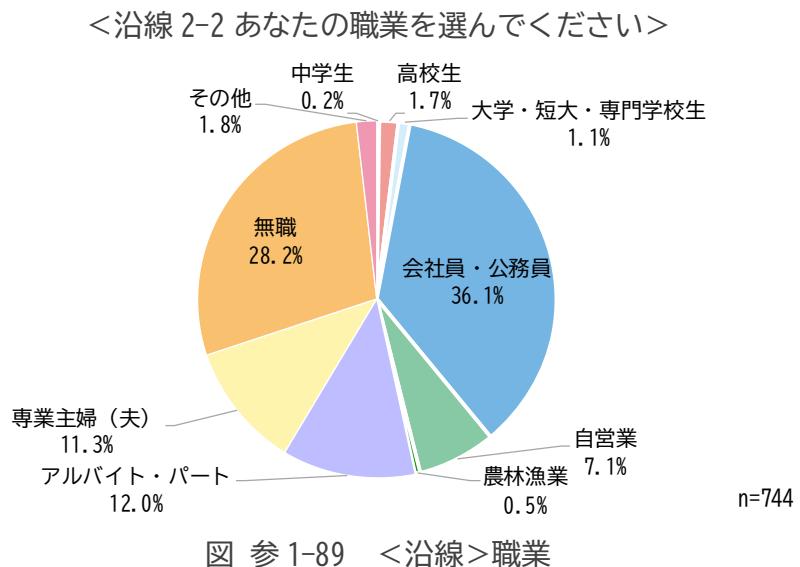


図 参 1-89 <沿線>職業

3) 運転免許証及び自動車の保有状況

- 回答者の運転免許証の保有状況は、免許証あり（自由に使える自動車などがある）が最も多く約8割を占めている。

<沿線 2-3 あなたの自動車の免許証の保有状況を選んでください>

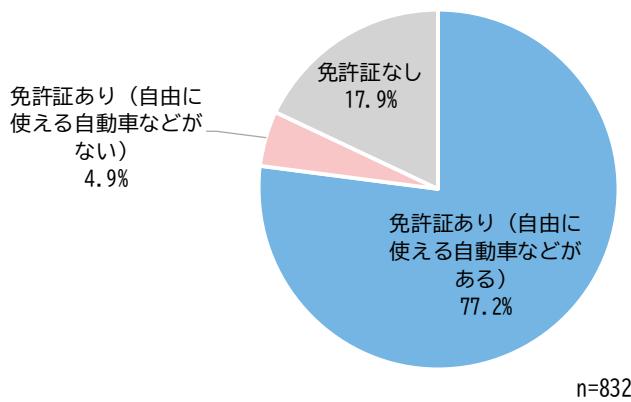


図 参 1-90 <沿線>運転免許証の保有状況

(11)路面電車の利用

1) 路面電車の利用頻度

- 路面電車の利用頻度は、年に数回が最も多く、約4割を占めている。

<沿線 4-1 利用頻度>

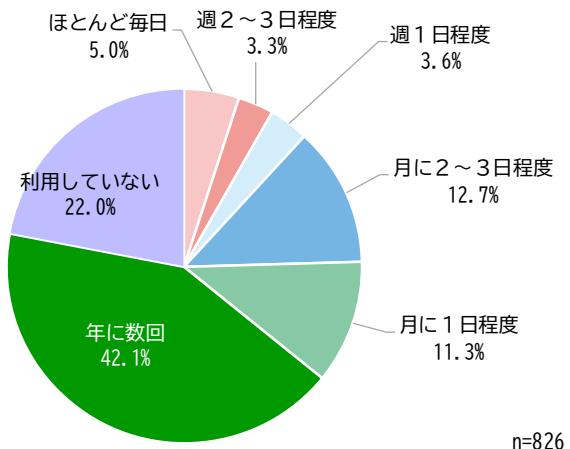


図 参 1-91 <沿線>路面電車の利用頻度

2) 路面電車の利用目的

- 路面電車の利用目的は、レジャー・社交が最も多く、約6割が回答している。次いで、買い物を約3割が回答している。

<沿線 4-2 利用目的>

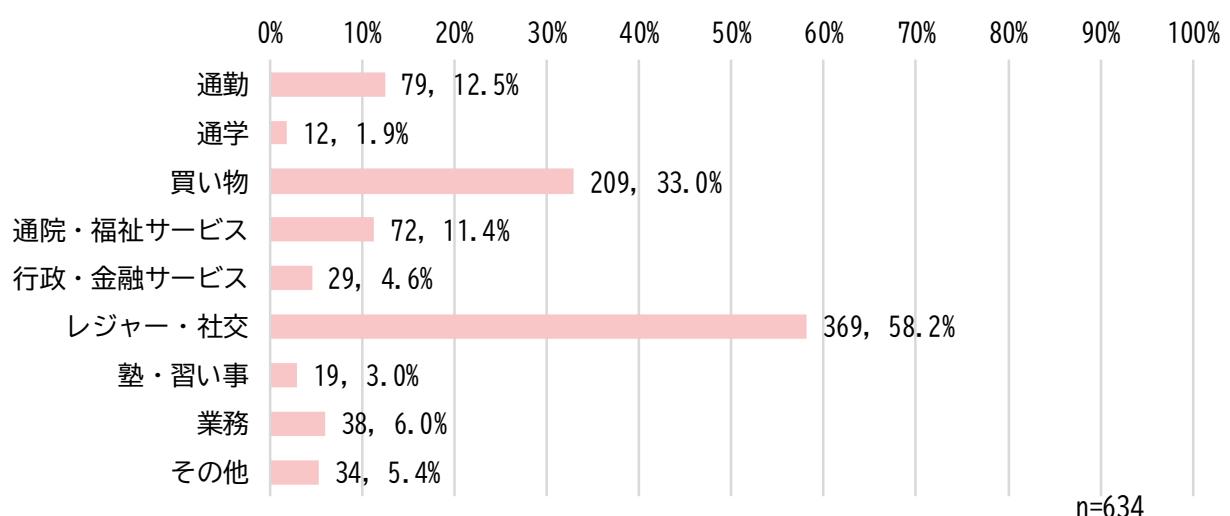


図 参 1-92 <沿線>路面電車の利用目的

3) 最寄り電停以外に利用する電停

- 最寄り電停以外に利用する電停は、駅前が最も多く約7割が回答している。

<沿線 4-3 最寄りの電停のほかに、よく利用する電停>



図 参 1-93 <沿線>最寄り電停以外に利用する電停

4) 路面電車を使う理由

- 路面電車を使う理由は、自宅が電停と近いからが最も多く、約5割が回答している。次いで、運行本数が多いからを4割が回答している。

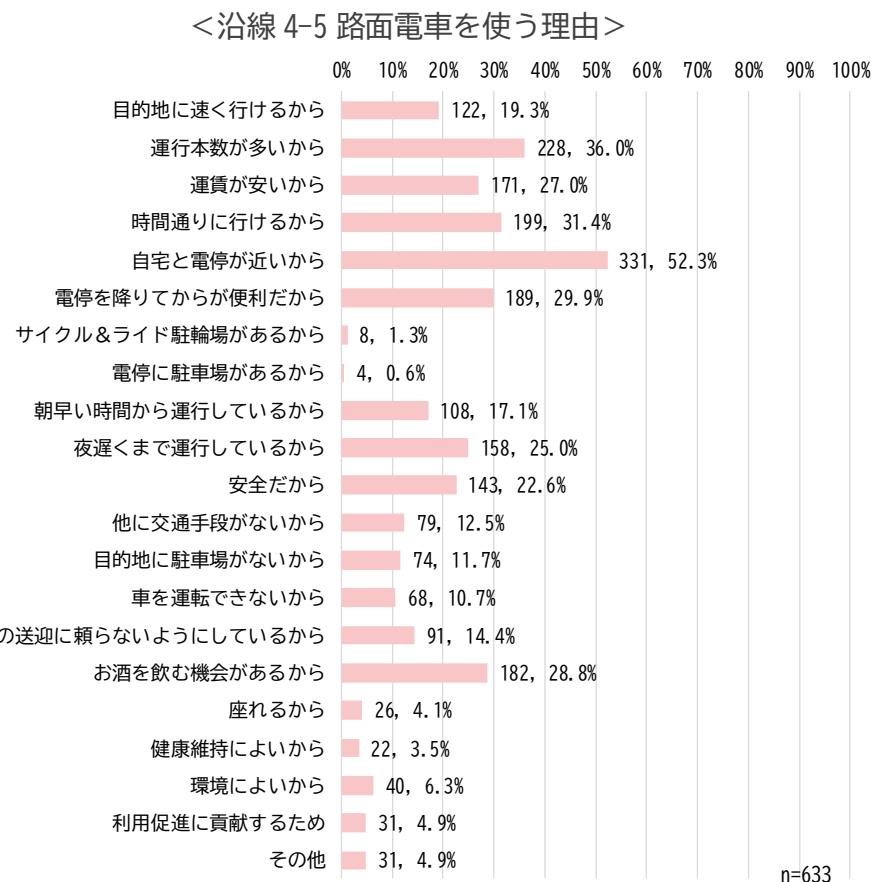


図 参1-94 <沿線>路面電車を使う理由

5) 路面電車を使わない理由

- 路面電車を使わない理由は、自由に利用できる車があるからが最も多く、約1割が回答している。

<沿線 4-6 路面電車を使わない理由>



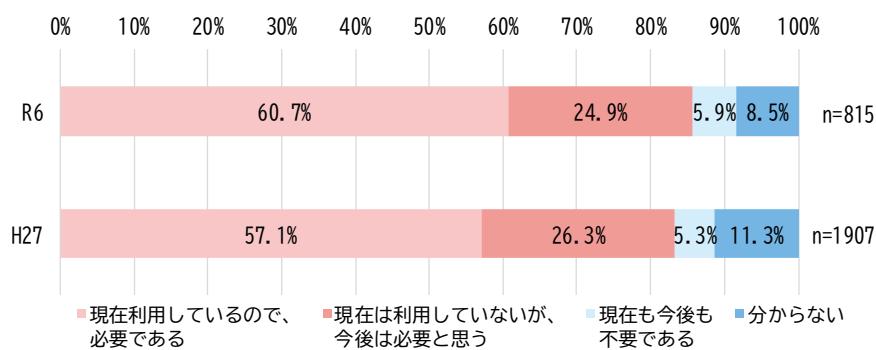
図 参 1-95 <沿線>路面電車を使わない理由

(12)路面電車の必要性

1) 回答者にとっての路面電車の必要性

- 回答者にとっての路面電車の必要性は、「現在利用しているで、必要である」が最も多く約6割を占めている。
- H27年度の計画策定時と比較しても、大きな変化はない。

<沿線 5-1 ご自身にとっての必要性>



資料：【H27 沿線住民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-96 参考<H27 沿線住民>回答者にとっての路面電車の必要性

① 必要と思う理由

- 必要と思う理由は、「車がつかえない時の外出を支えるもの」が最も多く約5割の方が回答しており、次いで「将来、高齢になって車が運転できなくなった時の外出を支えるもの」も約5割の方が回答している。

<沿線 5-1(1)ご自身に必要と思う理由（複数選択可）>

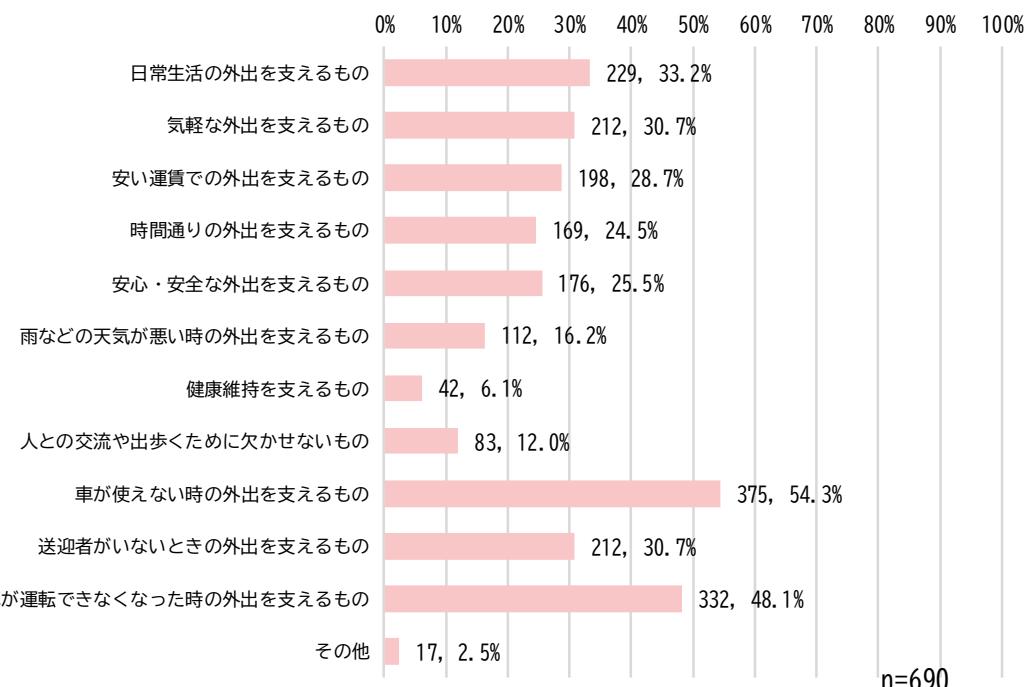


図 参1-97 <沿線>回答者にとって路面電車が必要と思う理由

② 不要と思う理由

- 不要と思う理由は、「他の交通手段の方が便利だから」が最も多く約6割の方が回答している。

<沿線 5-1(2)ご自身に不要と思う理由（複数選択可）>

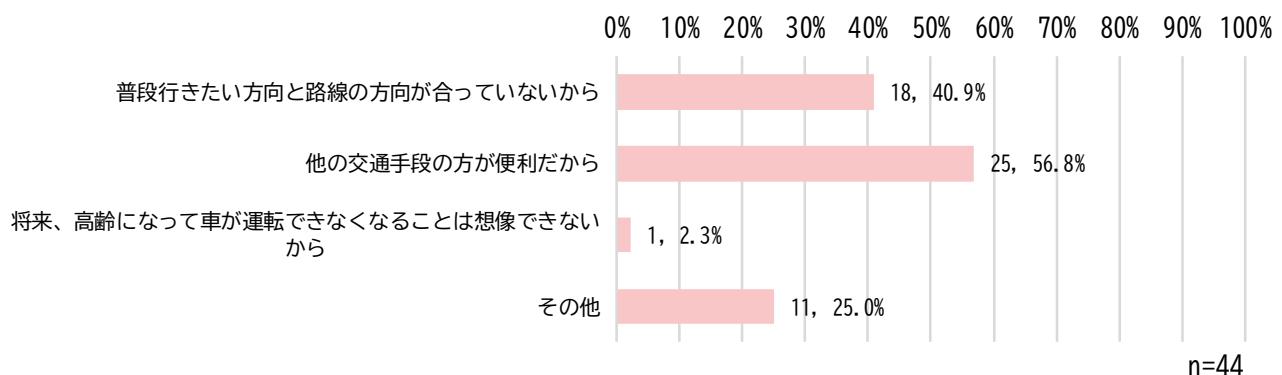
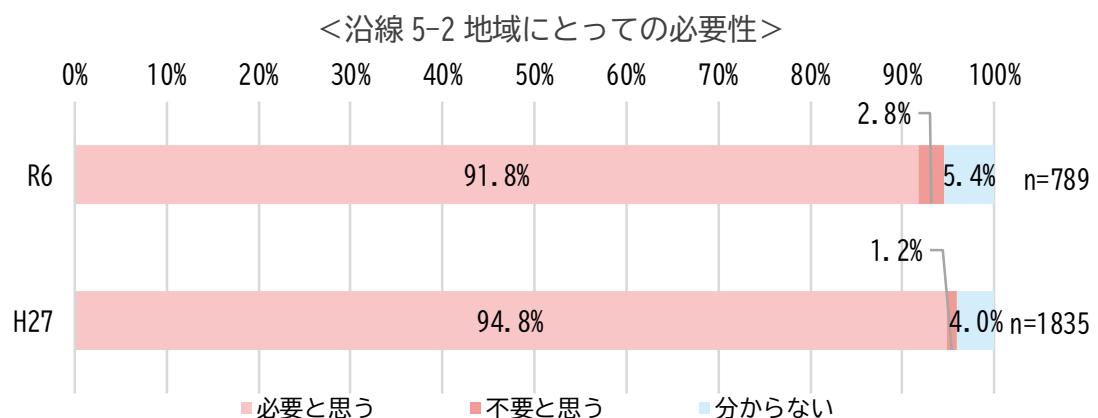


図 参 1-98 <沿線>回答者にとって路面電車が不要と思う理由

2) 地域にとっての路面電車の必要性

- 地域にとっての路面電車の必要性は、「必要と思う」が約9割を占めている。
- H27 年度の計画策定時と比較しても、大きな変化はない。



資料：【H27 沿線住民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成 27 年度）

図 参 1-99 <沿線>地域にとっての路面電車の必要性

① 必要と思う理由

- 必要と思う理由は、「高齢者、車がない人、運転できない人などの移動の足を支えるものとして」が最も多く約9割の方が回答している。

<沿線 5-2(1)地域に必要と思う理由（複数選択可）>

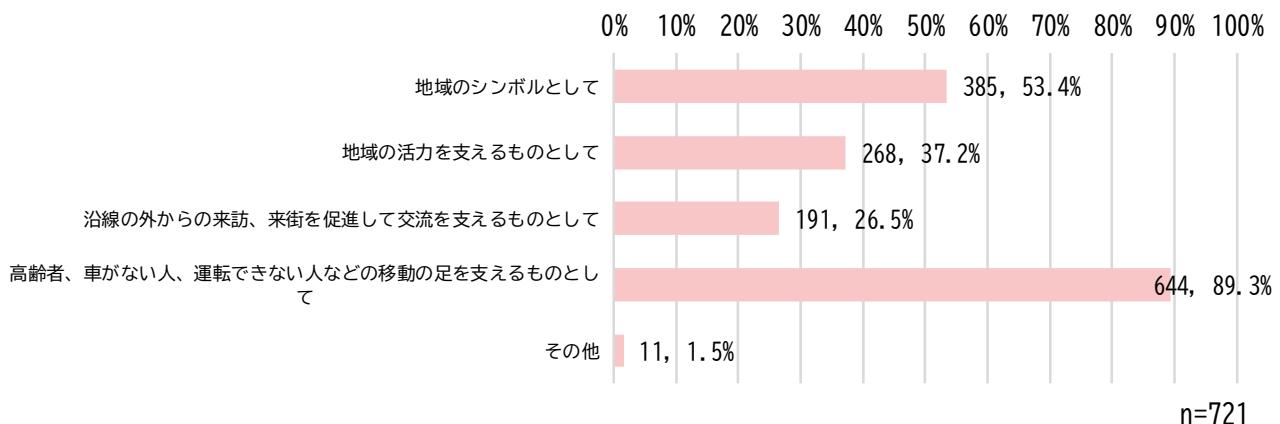


図 参 1-100 <沿線>地域にとって路面電車が必要と思う理由

② 不要と思う理由

- 不要と思う理由は、「路面電車が走る道が狭く、徒歩や自転車で通行しにくいから」が最も多い。

<沿線 5-2(2)地域に不要と思う理由（複数選択可）>

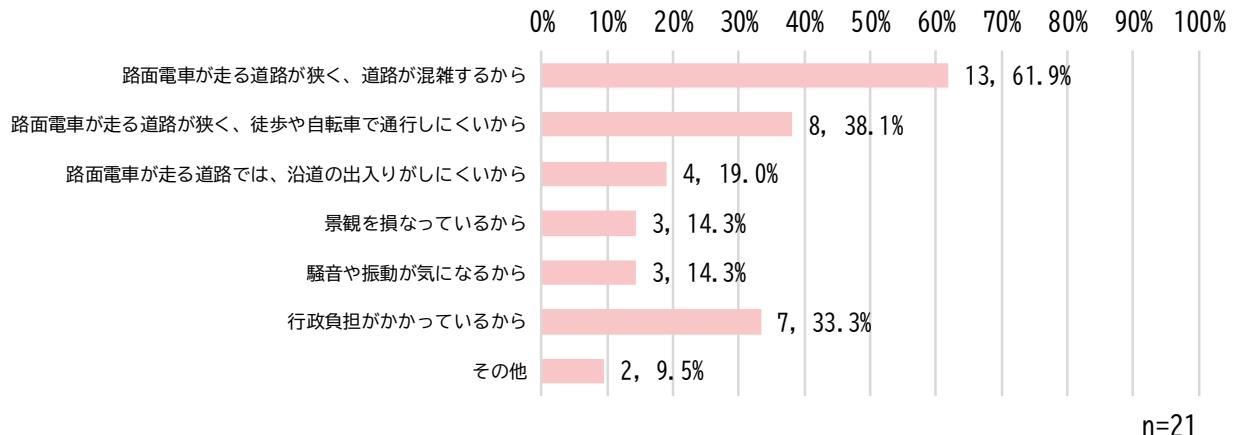


図 参 1-101 <沿線>地域にとって路面電車が不要と思う理由

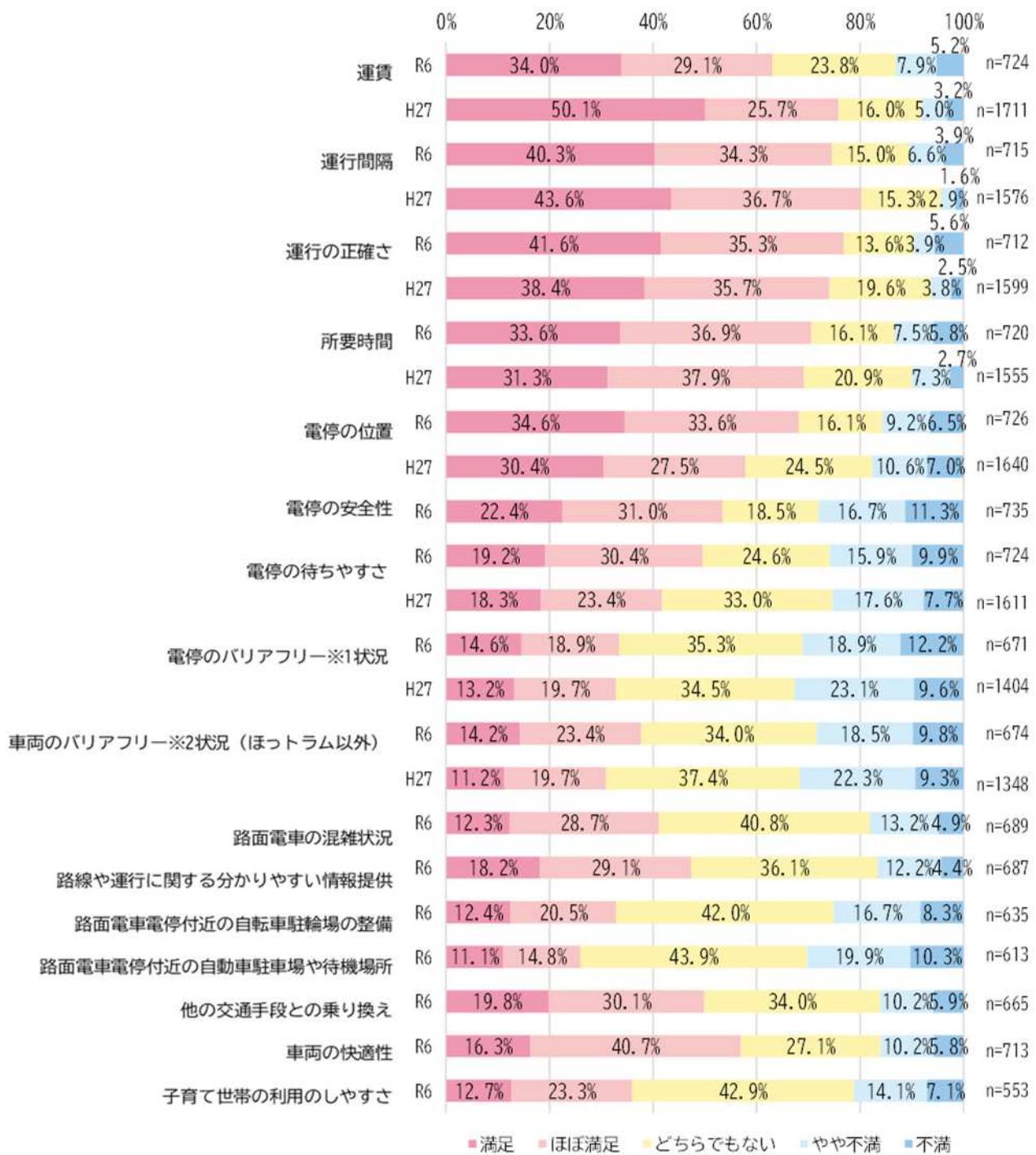
(13)路面電車の満足度・重要度

1) 満足度

- ・ 沿線住民アンケートの公共交通に対する満足度は、【路面電車の利便性】の「運行間隔」「運行の正確さ」「所要時間」で、満足及びやや満足が7割以上となっており、高くなっている。
- ・ H27年度の計画策定時と比較すると、【路面電車の利便性】の「電停の位置」で、満足及びやや満足の割合が約10%上昇している。
- ・ 一方、【路面電車の利便性】の「電停のバリアフリー状況」や【路面電車の魅力向上】の「車や自転車がスムーズに走れるような道路拡幅」「歩行者が快適に歩行できるような歩道整備」「沿線のにぎわい」で不満及びやや不満が3割以上となっており、高くなっている。
- ・ H27年度の計画策定時と比較すると、【路面電車の利便性】の「運賃」「運行間隔」で、不満及びやや不満の割合が約5%上昇している。

<沿線 7 あなたの普段の移動などで、市内の交通施設の状況や利用のしやすさなどの現在の満足度について、該当する番号を1つ選んで○をつけてください。>

【路面電車の利便性】



資料：【H27 沿線住民アンケート】豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-102 <沿線>取組の満足度【路面電車の利便性】

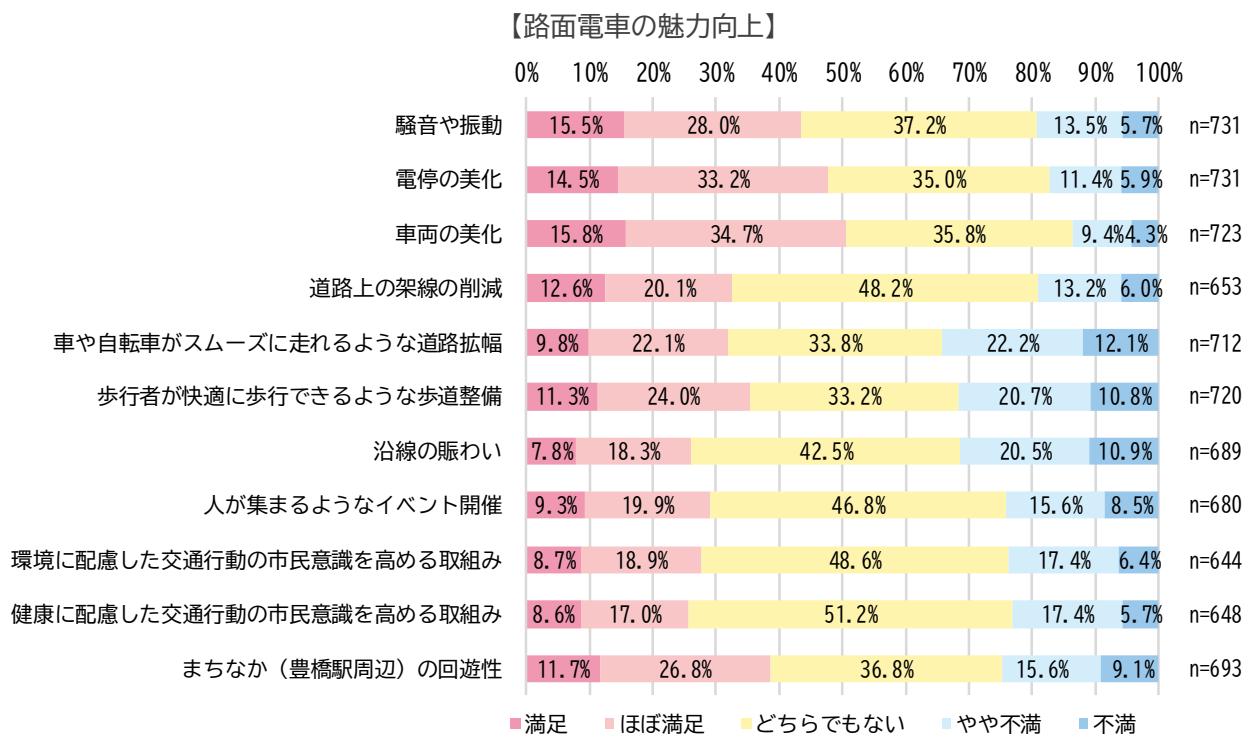


図 参1-103 <沿線>取組の満足度【路面電車の魅力向上】

2) 重要度

- 沿線住民アンケートの公共交通に対する重要度は、路面電車の「運賃」「電停の安全性」「電停の待ちやすさ」で重要度が高くなっている。一方、「路面電車電停付近の自動車駐車場や待機場所」「道路上の架線の削減」では重要度が低くなっている。
- なお、H27年度の計画策定時では、路面電車の利用者の増加や沿線の魅力を高めるために必要な取組として、「雨風がしのげる電停に改良」や「安全に待てるように電停を改良」が高かった。

<沿線 7 あなたの普段の移動などで、限られた財源の中で今後取り組むべき施策としての重要度について該当する番号を1つ選んで○をつけてください。>

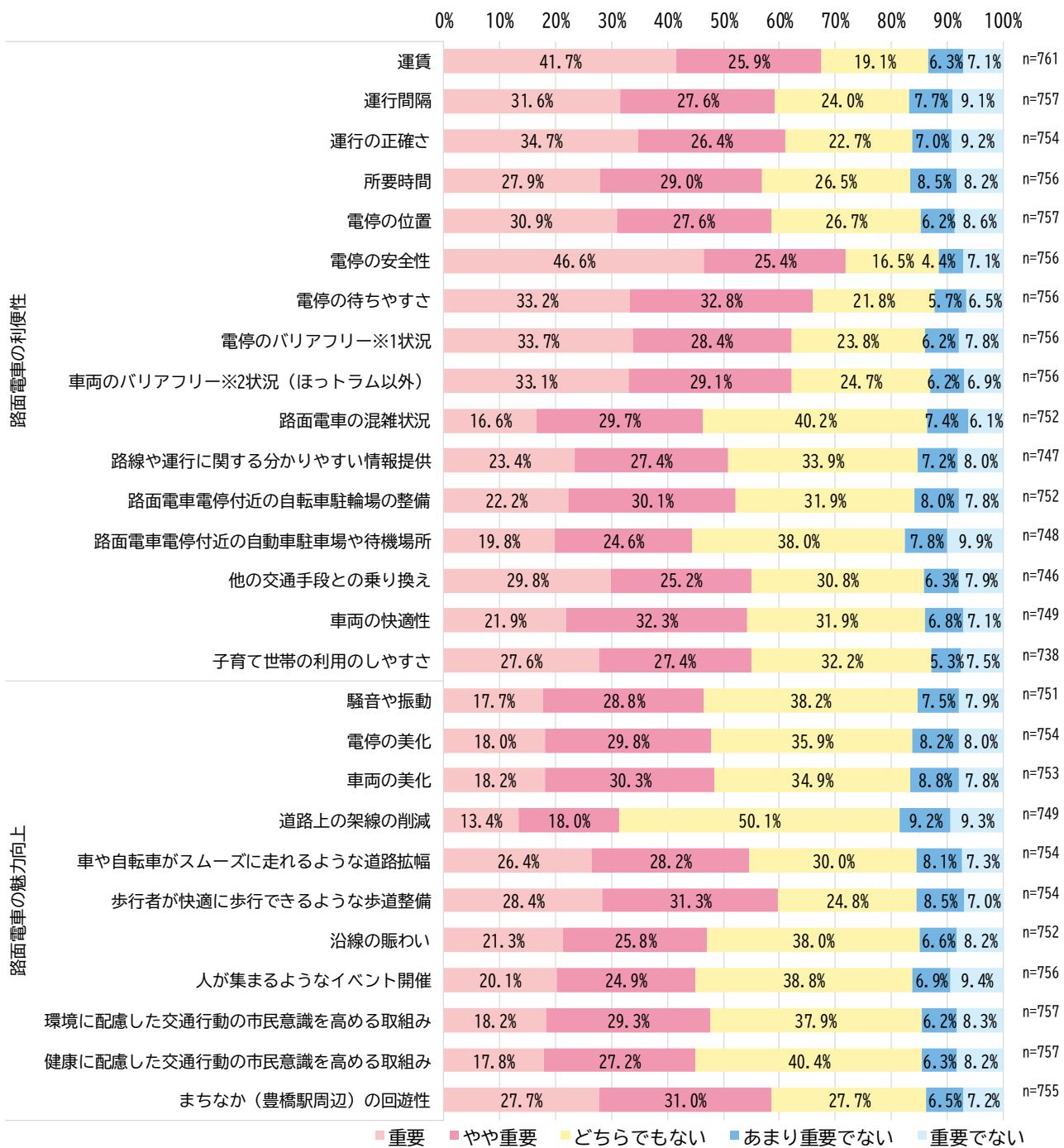
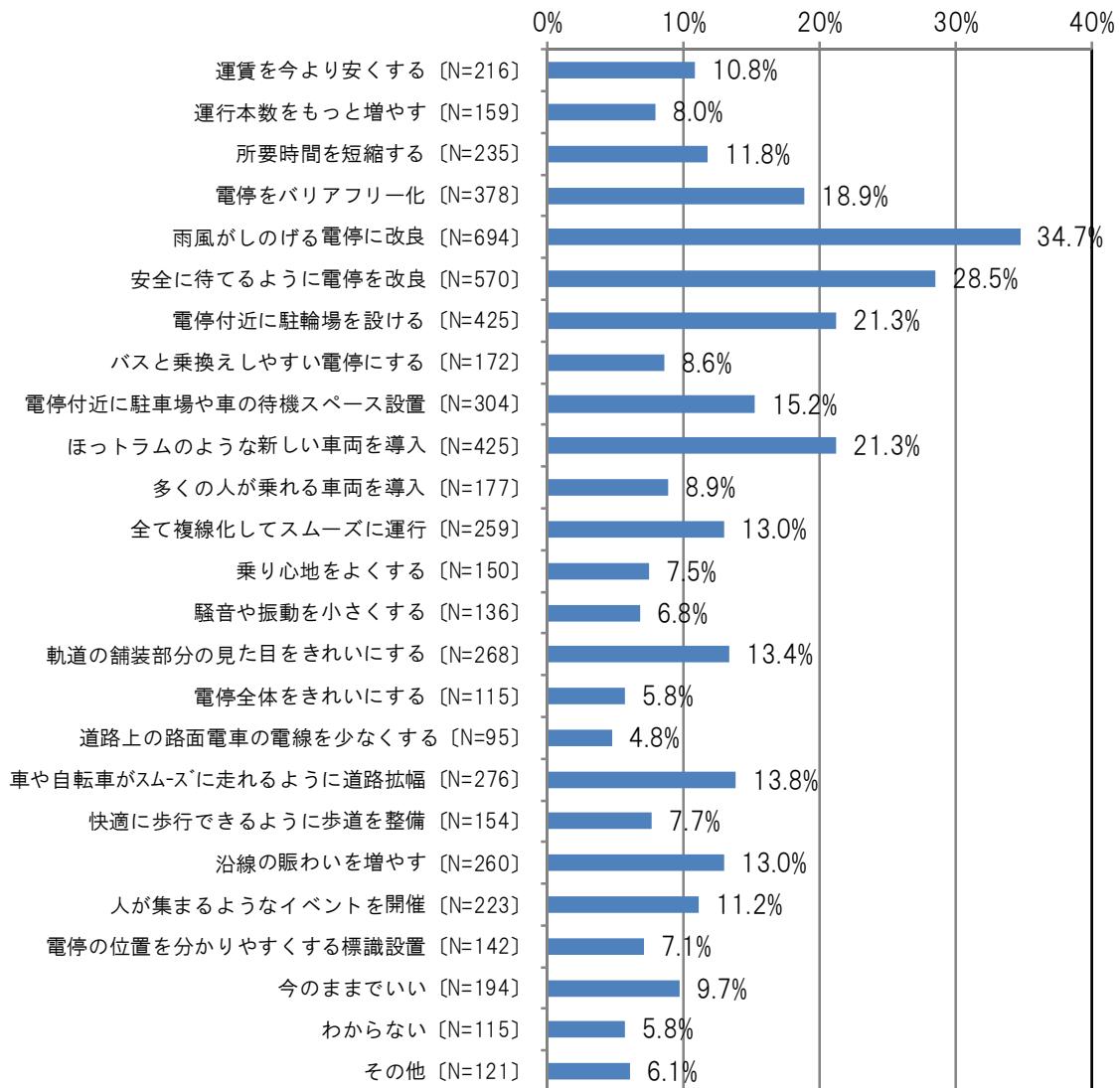


図 参1-104 <沿線>取組の重要度

<参考：H27 沿線住民 6-1 路面電車の魅力の向上について 路面電車の利用者の増加や沿線の魅力を高めるために必要な取組について、該当するものを最大5つまで選んでください。>



資料：豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-105 参考<H27 沿線住民>路面電車の魅力向上について

3) 満足度と重要度の関係

※満足度と重要度の関係性の考え方については、4.5.2(6)を参照

- 沿線住民アンケートの満足度と重要度の関係性をみると、重点改善分野のうち、特に「8 電停のバリアフリー」「9 車両のバリアフリー」「21 車や自転車がスムーズに走れるような道路拡幅」「22 歩行者が快適に歩行できるような歩道整備」で満足度が低く、重要度が高くなっている。

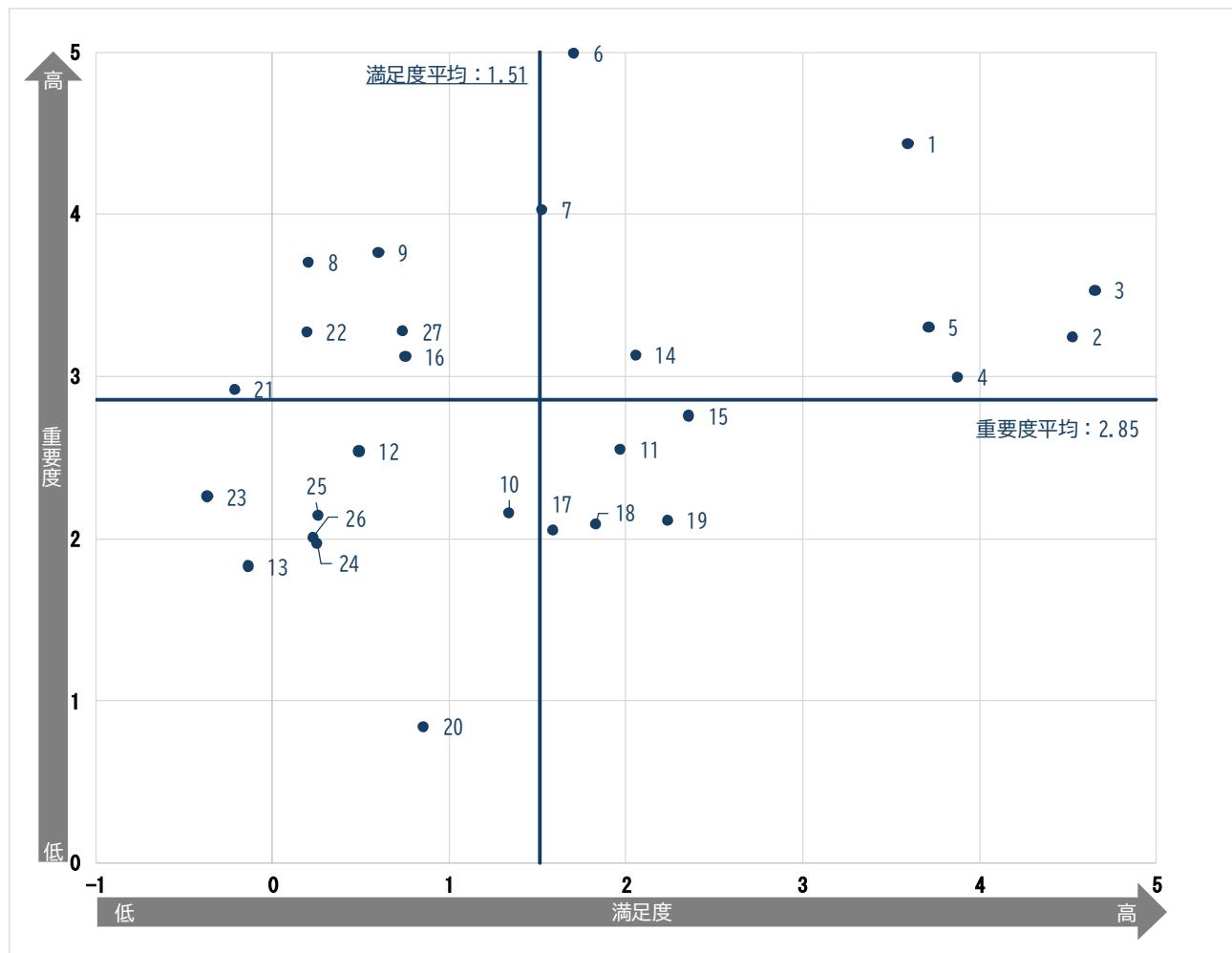


図 参1-106 <沿線>満足度と重要度の関係性

表 参1-8 <沿線>満足度と重要度の関係性

	項目	満足度	重要度
1	運賃	3.59	4.43
2	運行間隔	4.53	3.24
3	運行の正確さ	4.65	3.53
4	所要時間	3.87	3.00
5	電停の位置	3.71	3.30
6	電停の安全性	1.70	4.99
7	電停の待ちやすさ	1.52	4.03
8	電停のバリアフリー※状況	0.20	3.70
9	車両のバリアフリー※状況（ほっトラム以外）	0.60	3.76
10	路面電車の混雑状況	1.34	2.16
11	路線や運行に関する分かりやすい情報提供	1.97	2.55
12	路面電車電停付近の自転車駐輪場の整備	0.49	2.54
13	路面電車電停付近の自動車駐車場や待機場所	-0.14	1.83
14	他の交通手段との乗り換え	2.05	3.13
15	車両の快適性	2.36	2.76
16	子育て世帯の利用のしやすさ	0.75	3.12
17	騒音や振動	1.59	2.05
18	電停の美化	1.83	2.09
19	車両の美化	2.23	2.11
20	道路上の架線の削減	0.86	0.84
21	車や自転車がスムーズに走れるような道路拡幅	-0.21	2.92
22	歩行者が快適に歩行できるような歩道整備	0.19	3.28
23	沿線の賑わい	-0.37	2.26
24	人が集まるようなイベント開催	0.25	1.97
25	環境に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	0.26	2.15
26	健康に配慮した交通行動の市民意識を高める取組み	0.23	2.01
27	まちなか（豊橋駅周辺）の回遊性	0.74	3.28

3.4 公共交通に関する取組のあり方について

(14) 豊橋市の公共交通を共に支え育む条例

① 豊橋市の公共交通を共に支え育む条例の認知度

- 公共交通を共に支え育む条例の認知度は、約1～2割の回答者を除き、「全く知らなかった」と回答している。

<市民 4-1、沿線 3-1 豊橋市では、市民1人ひとりが公共交通への理解と関心を深め、みんなで公共交通を維持・活性化させることを目的とした、「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」（平成29年4月1日施行）に基づき、様々な交通施策に取り組んでいます。このことについて、

あなたはご存知でしたか。該当する番号を選んでください。（1つ選択）>

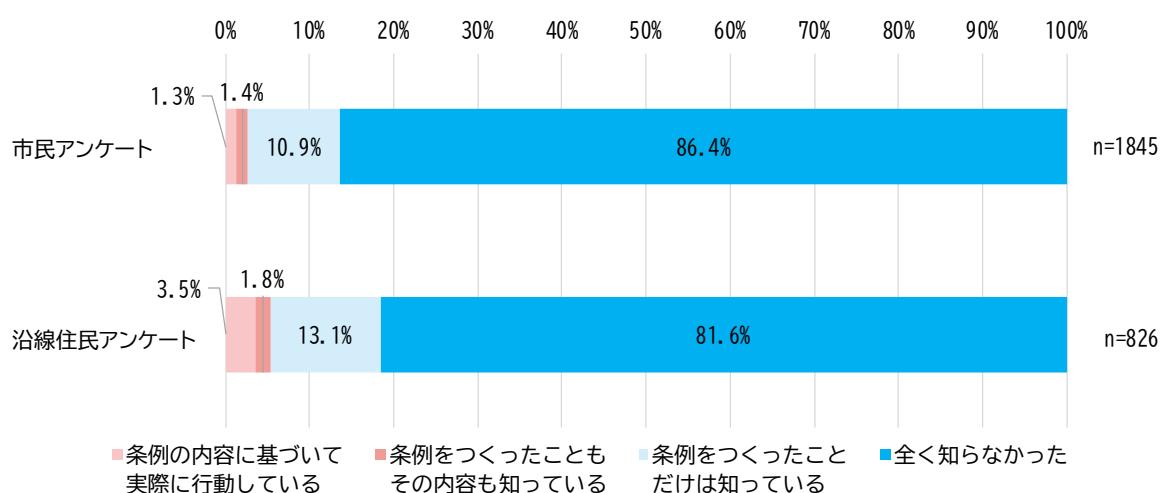


図 参1-107 豊橋市の公共交通を共に支え育む条例の認知度

② 豊橋市の公共交通を共に支え育む条例に基づいた行動

- 公共交通を共に支え育む条例に基づいた行動について、市民アンケートでは「特に行動を変えようとは思わない」が最も多く約5割の方が回答している。沿線住民アンケートでは、「今後は公共交通への理解を深めようと思う」が最も多く約3割の方が回答している。

<市民 4-2、沿線 3-2 「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」では、市民の役割として「公共交通への理解と関心を深めるよう努める」とともに「過度に自家用車に頼ることなく、公共交通を積極的に利用するよう努める」ことが謳われています。今後、あなたはどのように行動したいか教えてください。（複数選択可）※同封の「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」パンフレットの参照を促したうえで回答>

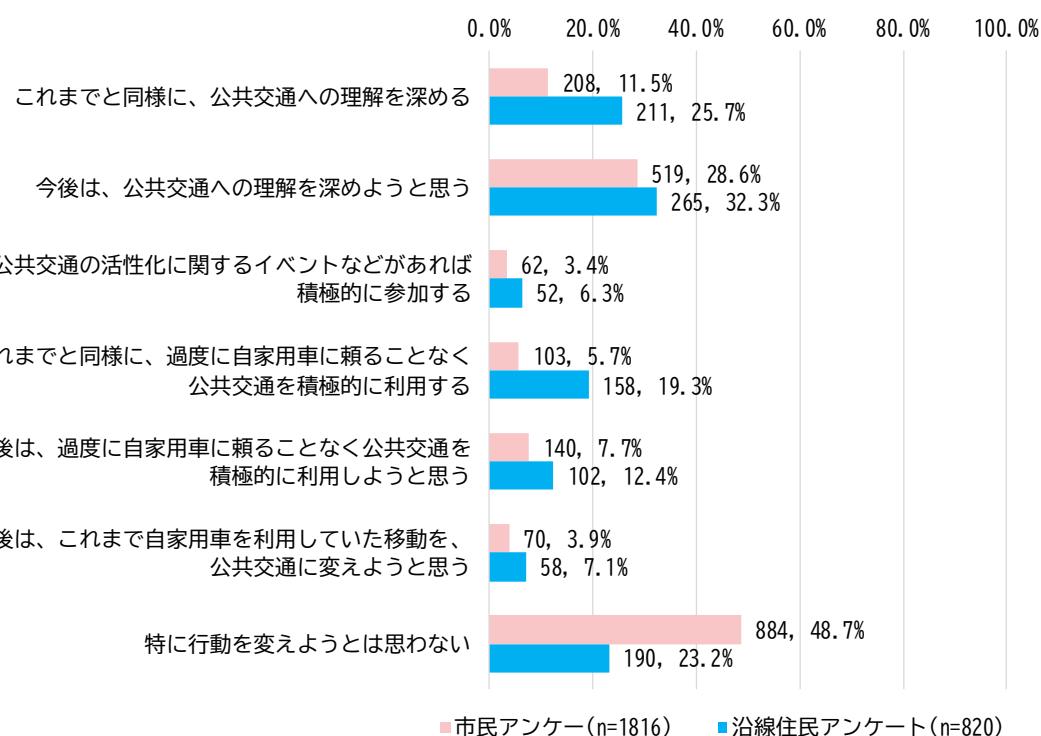


図 参1-108 豊橋市の公共交通を共に支え育む条例に基づいた行動

③ 公共交通を支える方策

- 公共交通を支える方策について、市民・沿線住民アンケート併にでは、「現在市が公共交通に対して行っている同水準の支援を続ける」が最も多く約4～5割の方が回答している。

<市民 4-3、沿線 3-3 市民とともに公共交通を支える方策について、あなたのお考えを教えてください>

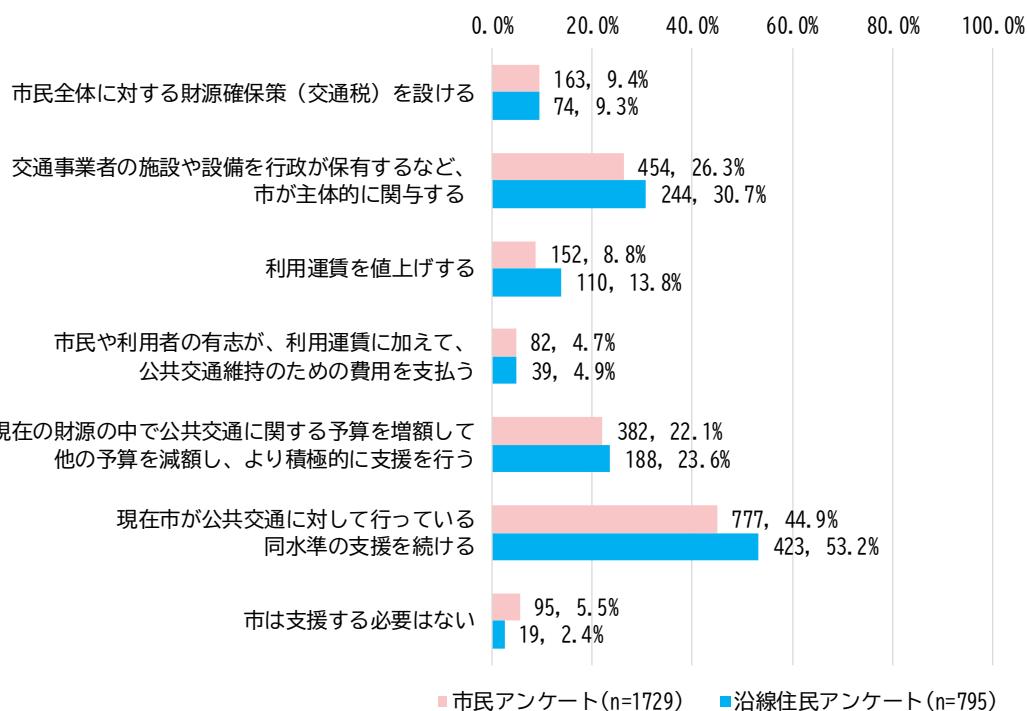


図 参1-109 公共交通を支える方策について

④ 自動車に過度に依存しないための方策

- 自動車に過度に依存しないための方策について、市民・沿線住民アンケート併に「公共交通のサービスなどを高め、利用しやすくすること」が最も多く、約6割の方が回答している。

<市民 4-4、沿線 3-4 過度に自家用車に依存しないためには、次のうちどれが最も有効と思いますか？（2つまで選択可）>

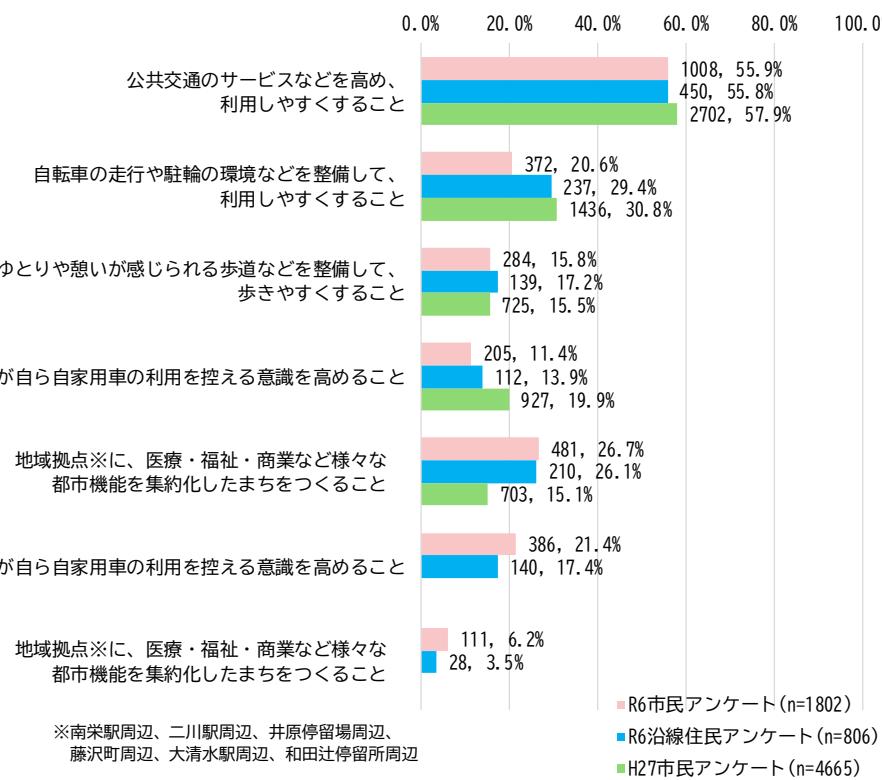


図 参 1-110 自動車に過度に依存しないための方策について

⑤ 公共交通を維持していくための支援

- 公共交通を維持していくための支援は、いずれの公共交通（渥美線、路面電車、路線バス）に関しても、支援について前向きな回答が半数以上を占めている。特に、沿線住民アンケートにおける路面電車への支援については、「市が積極的に支援してでも、現状のサービスを維持すべき」及び「市がより積極的に支援してでも、利便性向上のための取組を行うべき」という回答がそれぞれ4割を占めている。

<市民 4-5、沿線 6-1 公共交通を維持していくために、市が積極的に支援（行政負担など）を行うことについて、あなたの考えを選んでください>

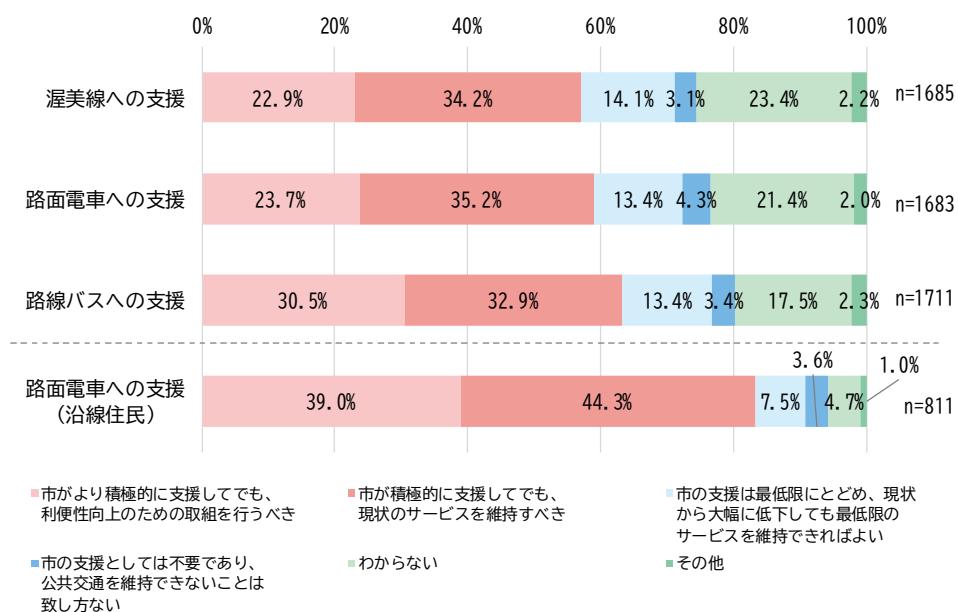
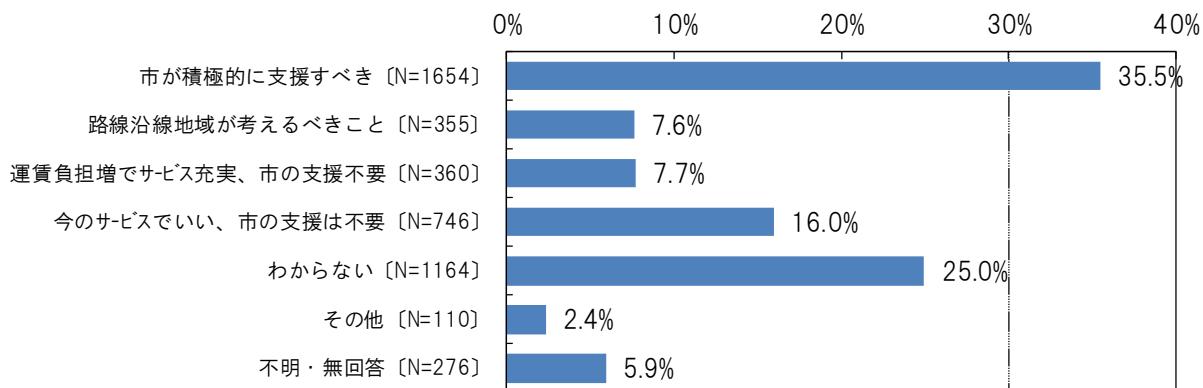


図 参1-111 公共交通を維持していくための支援について

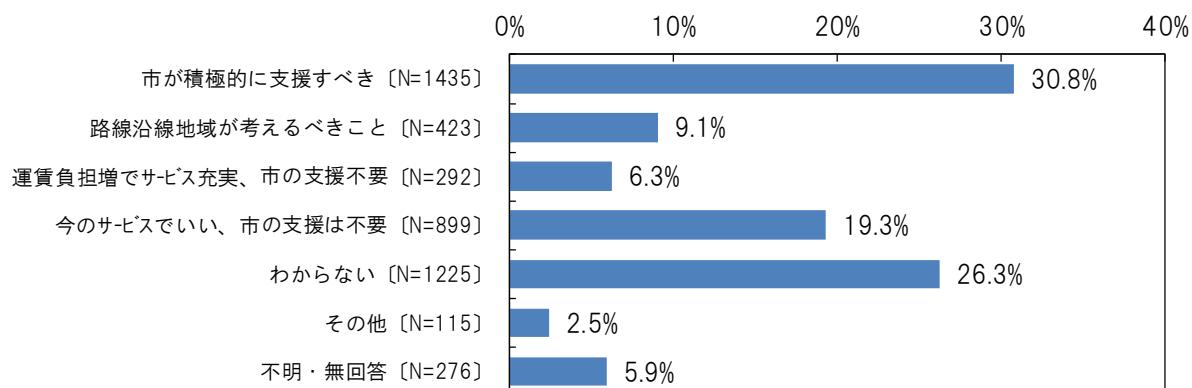
<参考：H27 市民 6-3 路面電車への支援 今の路面電車を維持し、サービスをより充実させるために、民間交通事業者が運営している路面電車に対し、市が積極的に支援（税金投入など）を行うことについて。>



資料：豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-112 参考<H27市民>路面電車の維持について

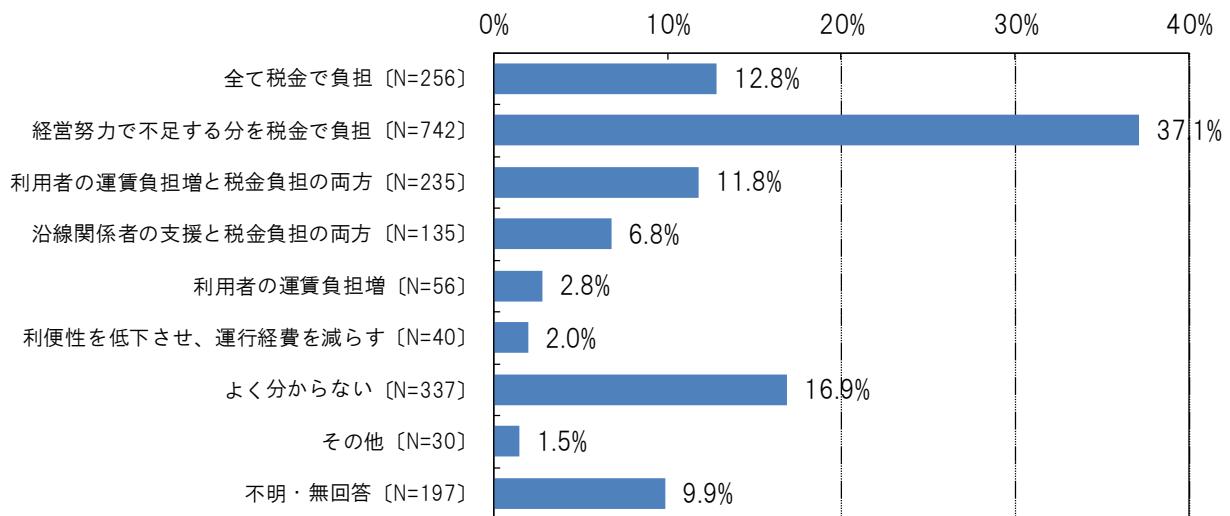
<参考：H27 市民 6-4 バス路線への支援 現在、豊橋市ではバス路線を維持するために補助を行っていますが、豊橋駅と市内の主要な地域を結ぶバス路線のサービスをより充実させるために、市がさらに支援（税金投入など）を行うことについて。>



資料：豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-113 参考<H27市民>バス路線の維持について

<参考：H27 沿線住民 6-2 整備のための行政負担について 路面電車を維持するために、電停のバリアフリー化や損傷が進む軌道敷などの整備が必要となっています。整備の負担の考え方について、当てはまる番号を1つえらんでください。>



資料：豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-114 参考<H27 沿線住民>路面電車の維持について

(15)路面電車の必要性やあり方、価値について

- 路面電車の必要性やあり方について、市民アンケートでは「日々の通勤通学などを支える移動手段」が最も多く約4割の方が回答している。沿線住民アンケートでは「駅までの大事な移動手段」が最も多く約6割の方が回答している。

<市民 6-1、沿線 6-2 豊橋市に路面電車があることについて、あなたが感じる意義を選んでください。>

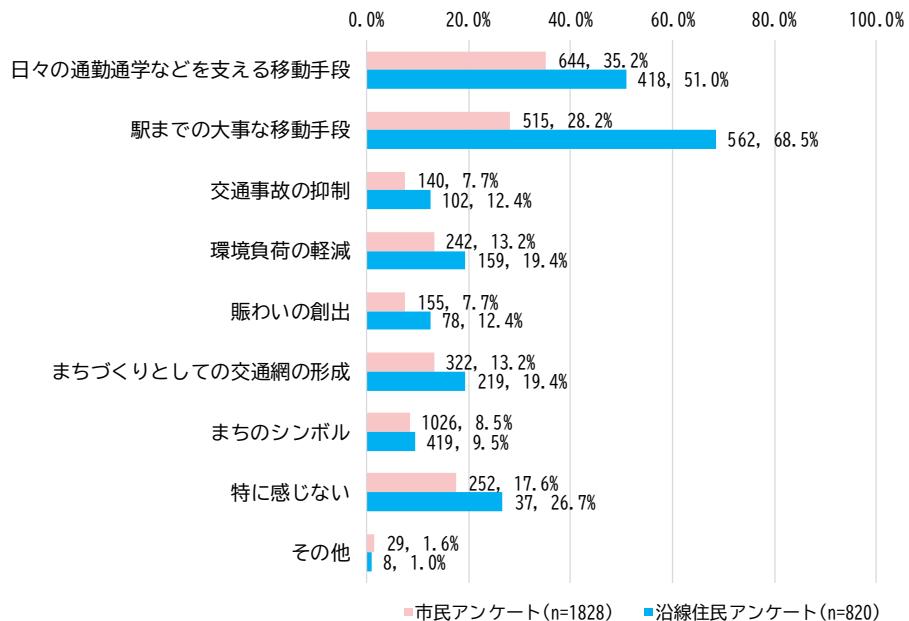
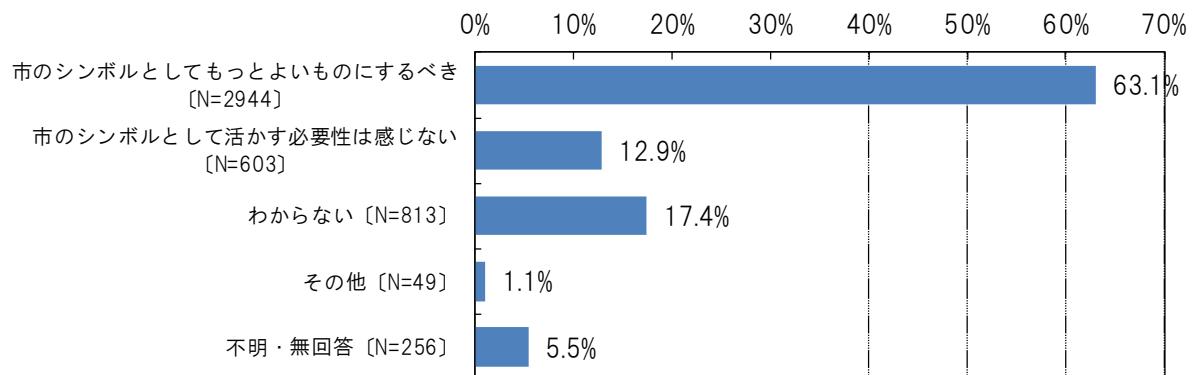


図 参1-115 <市民・沿線>路面電車の必要性やあり方、価値

<参考：H27市民 6-1 路面電車のシンボルとしてのあり方 今ある路面電車を市のシンボルとして活かすことについて。>



資料：豊橋市都市・地域総合交通戦略（仮称）策定委託業務報告書（平成27年度）

図 参1-116 参考<H27市民>路面電車のシンボルとしてのあり方

(16)運賃値上げ

- 路面電車の運賃値上げについて、市民アンケートでは20円の値上げまでなら良い（約10%高）が最も多く、約3割を占めている。一方、沿線住民アンケートでは今と同じ運賃が良い（値上げ分は行政負担で賄うべき）が最も多く、約3割を占めている。

<市民 6-2、沿線 6-3 物価上昇などの社会情勢の変化により仮に運賃の値上げが必要となった場合、将来にわたって路面電車が安全・安心な運行を続けていくために、どのくらいの運賃であれば利用し続けようと思いますか？ ※2024年10月時点の乗車運賃は200円>

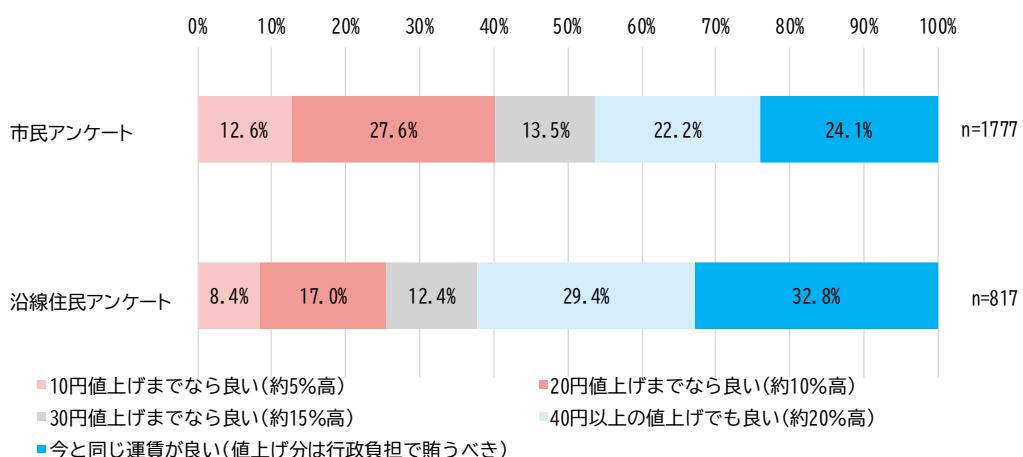


図 参1-117 <市民・沿線>路面電車の運賃値上げについて

(17)負担金

- 路面電車の負担金について、市民アンケートでは支払わないが最も多く、約3割を占めている。沿線住民アンケートでも支払わないが最も多く、約3割を占めている。

<市民 6-3、沿線 6-4 路面電車が運行し続けるために、運賃とは別で負担金（協賛金や支援金）を

払うとしたら、毎月1人あたり、いくらなら支払うことができますか？>

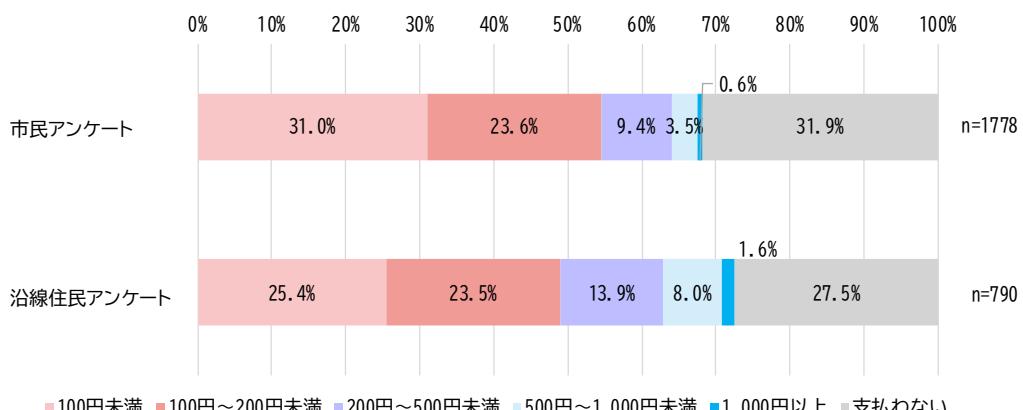


図 参1-118 <市民・沿線>路面電車の負担金について

参考資料2 中京都市圏パーソントリップ調査の分析

1. 分析結果

1.2 中京都市圏パーソントリップ調査の概要

パーソントリップ調査(パーソン=人、トリップ=動き)は、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるものです。

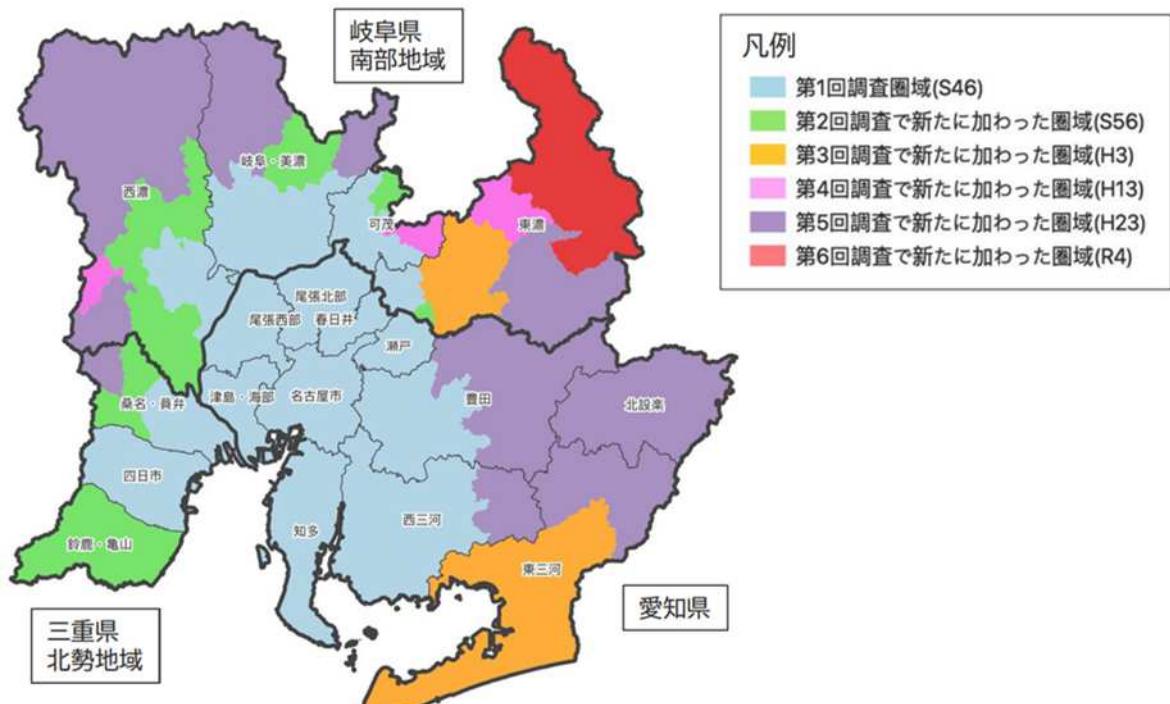
中京都市圏パーソントリップ調査は、これまでに昭和46年、昭和56年、平成3年、平成13年、平成23年、令和4年とおおよそ10年ごとに6回の調査が実施されており、豊橋市は平成3年の調査から加わっています。(平成3年は東三河都市圏パーソントリップ調査として実施)

調査対象は、中京都市圏の居住者の中から無作為に抽出した約39万世帯の方(5歳以上)を対象として、調査がなされています。

調査結果の留意事項として、中京都市圏内の居住者を対象とした調査であるため、中京都市圏外の居住者の中京都市圏内への移動は把握されていません。豊橋市の場合は、隣接する静岡県内居住者の移動はパーソントリップ調査では十分把握できない状況となっています。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査



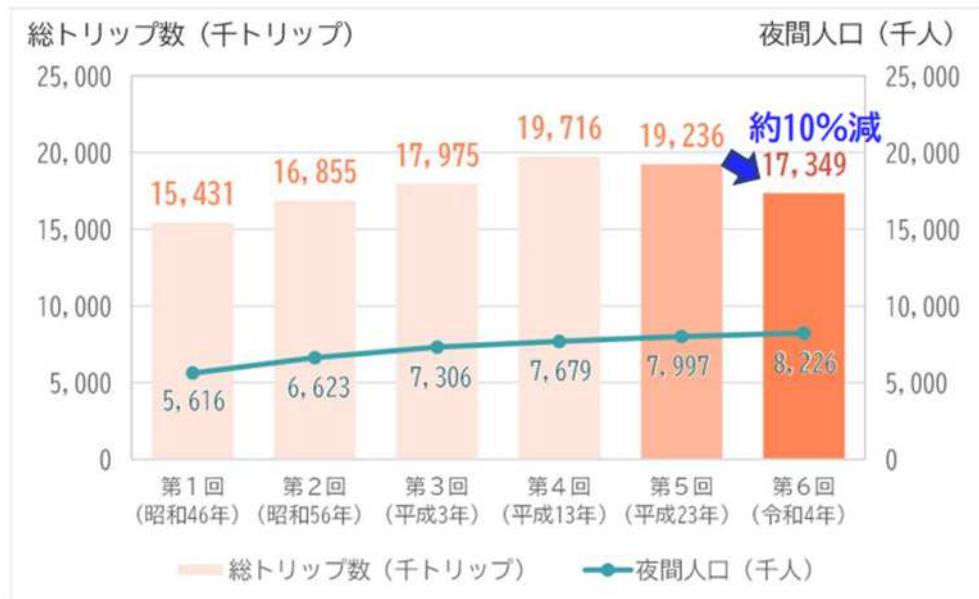
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 参2-1 中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域

1.3 都市圏全体の人の動きの傾向

(1) 流動量の推移

中京都市圏の夜間人口は増加傾向にある中、総トリップ数は、第5回調査(平成23年)と比べ約10%減少しています。



※第1回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域で集計、豊橋市は圏域外であることに留意

資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果（令和7年3月）

図 参2-2 総トリップ数の推移（都市圏全域、平日）

(2) 外出率の推移

中京都市圏の外出率は、初めて80%を下回り、過去最低となっています。



※第1回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域で集計、豊橋市は圏域外であることに留意

資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果（令和7年3月）

図 参2-3 外出率の推移（都市圏全域、平日）

1.4 周辺市からみた豊橋市の人々の動き

(1)外出率の変化

外出率をみると、周辺市及び豊橋市ではいずれも外出率は減少しています。また、豊橋市は、周辺市と比較すると外出率は高い数値を維持しています。

表 参2-1 外出率の変化

	第5回	⇒	第6回
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%
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

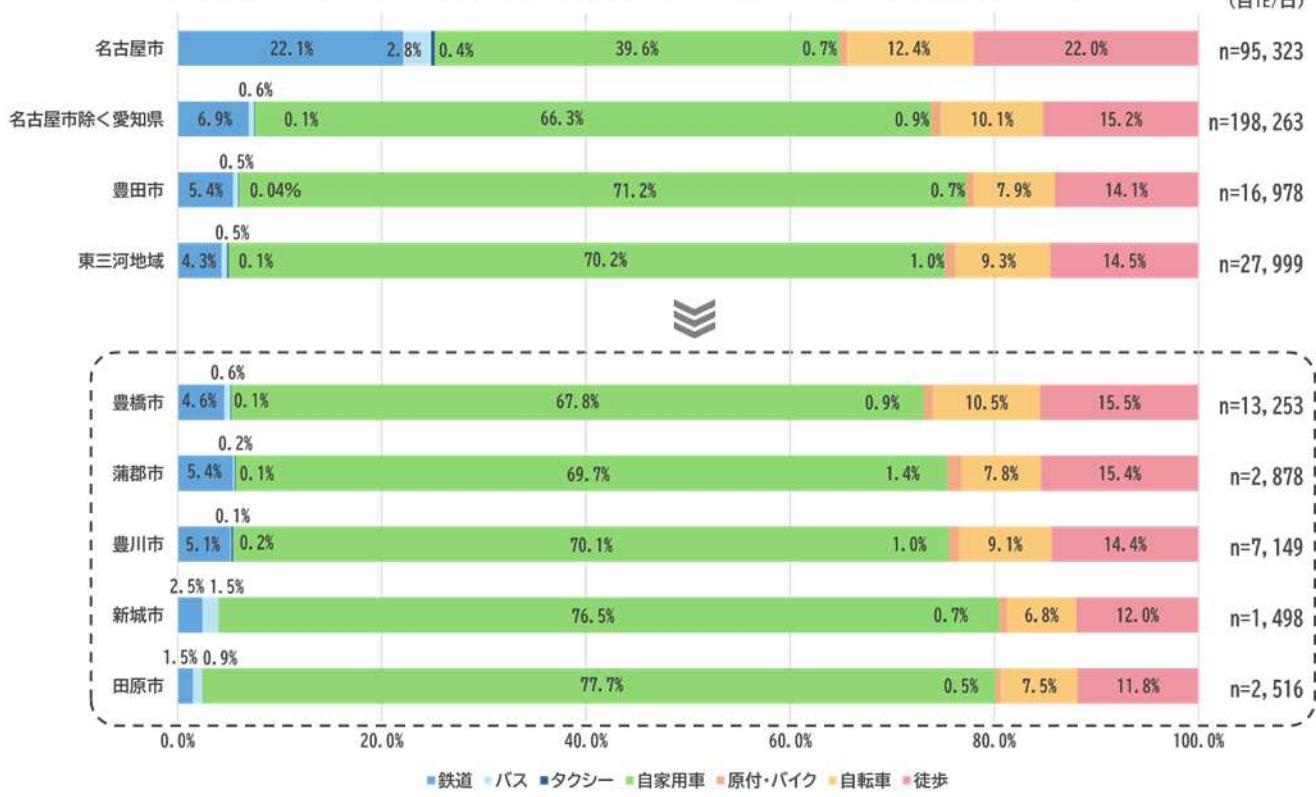
※第5回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域による集計

(2)代表交通手段分担率

代表交通手段が公共交通の分担率をみると、豊橋市で5.3%(鉄道:4.6%、バス:0.6%、タクシー0.1%)となっており、豊川市と同程度、豊田市より低い数値です。

また、自家用車の分担率をみると、豊橋市は、東三河地域の中で最も低くなっています。

(百TE/日)



※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※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 参2-4 周辺市の代表交通手段分担率（発生集中ベース、平日）

1.5 豊橋市関連の流動の詳細分析

(1)市域全体の傾向変化分析

① 発生集中量・代表交通手段分担率

豊橋市の発生集中量をみると、第5回から第6回にかけて約17%減少しています。代表交通手段分担率では、自家用車の分担率が約2%減少しています。



图 参 2-5 豊橋市の発生集中量の変化 (平日)

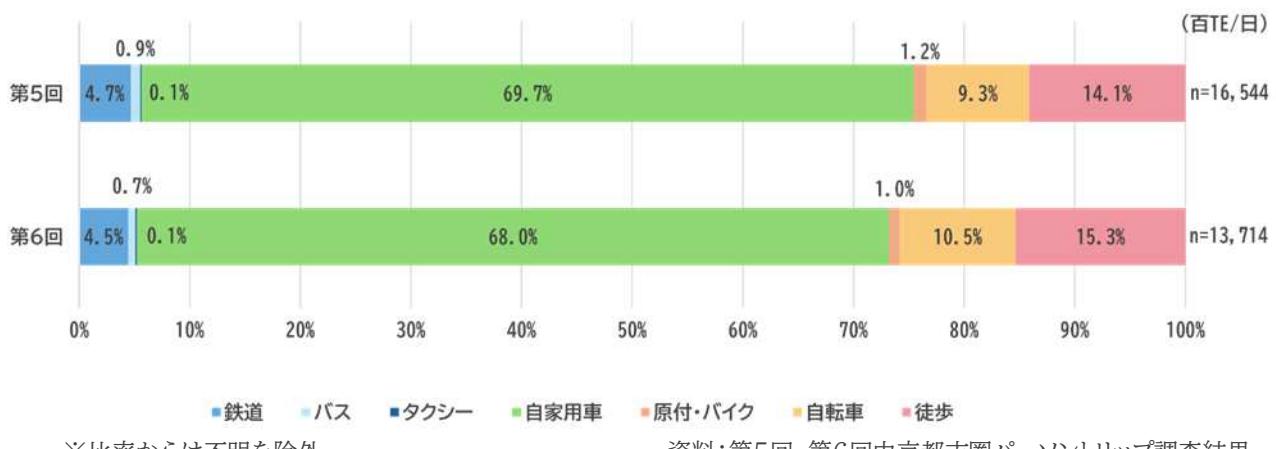


图 参 2-6 豊橋市の代表交通手段分担率の変化 (平日)

② 目的別構成

目的別に発生集中量・構成比をみると、出勤目的では発生集中量が微増しており、構成比も約3%増加しています。他の目的では発生集中量が減少しており、登校目的で約1%、業務目的で約2%の減少となっています。

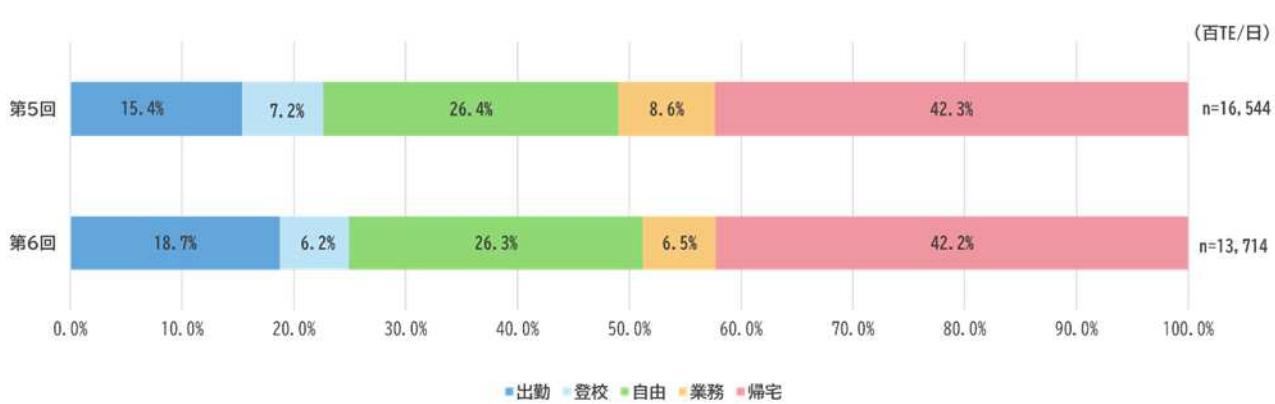
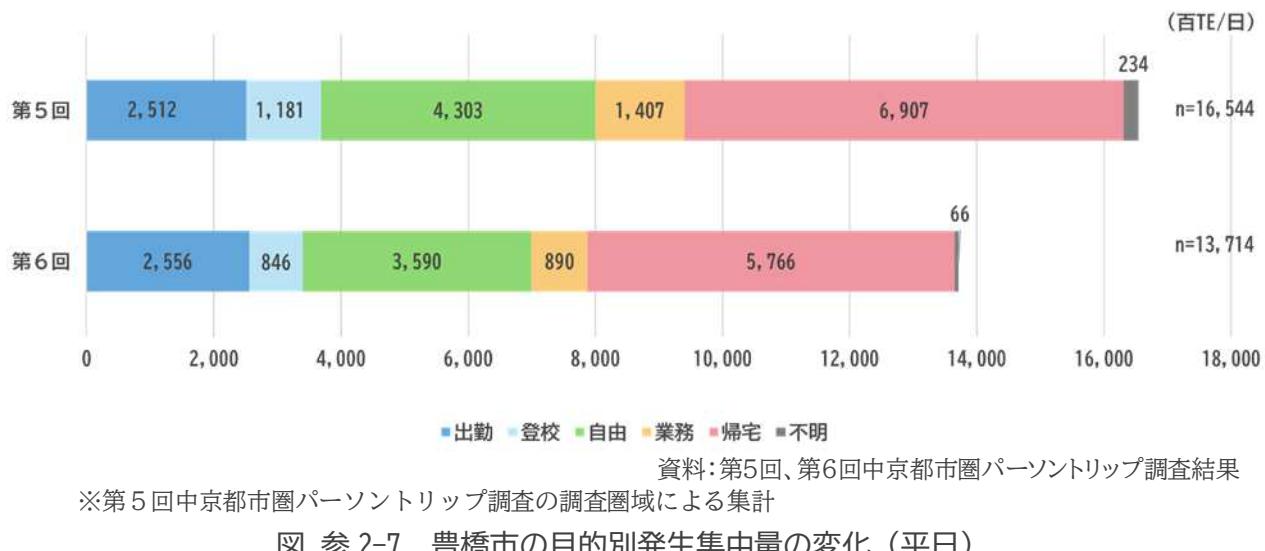


图 参 2-8 豊橋市の目的別構成の変化（平日）

③ 代表的な方面別の流動量の変化

流動量を方面別にみると、市内での流動は約1,700百トリップ/日減少している一方、県内（東三河地域・名古屋市除く）との流動は約700百トリップ/日増加しています。



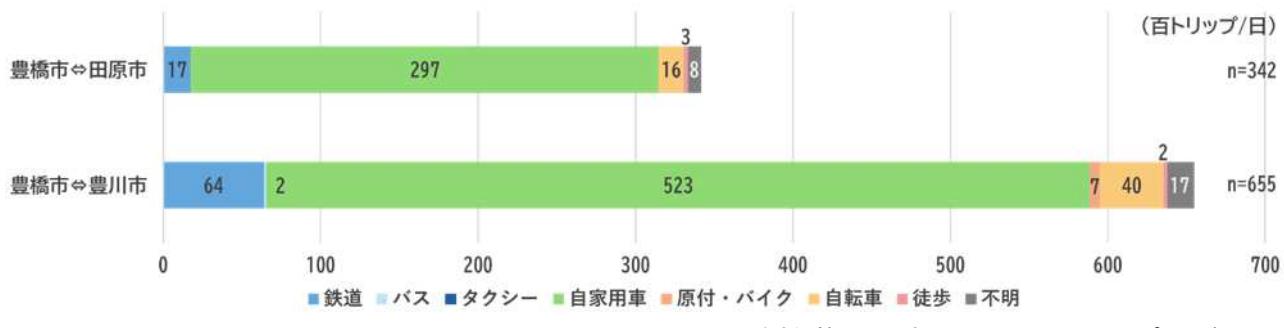
資料:第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※第5回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域による集計

図 参2-9 代表的な方面別の流動量の変化（平日）

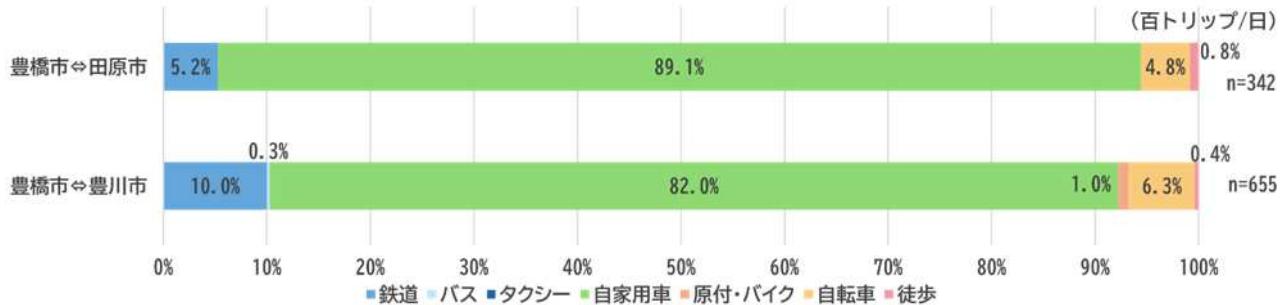
④ 隣接市との流動と代表交通手段

隣接する豊橋市及び田原市との流動における代表交通手段分担率は、公共交通が約10%であり、自家用車が80%以上を占めています。



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参2-10 隣接市との代表交通手段別流動量の比較（平日）



※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

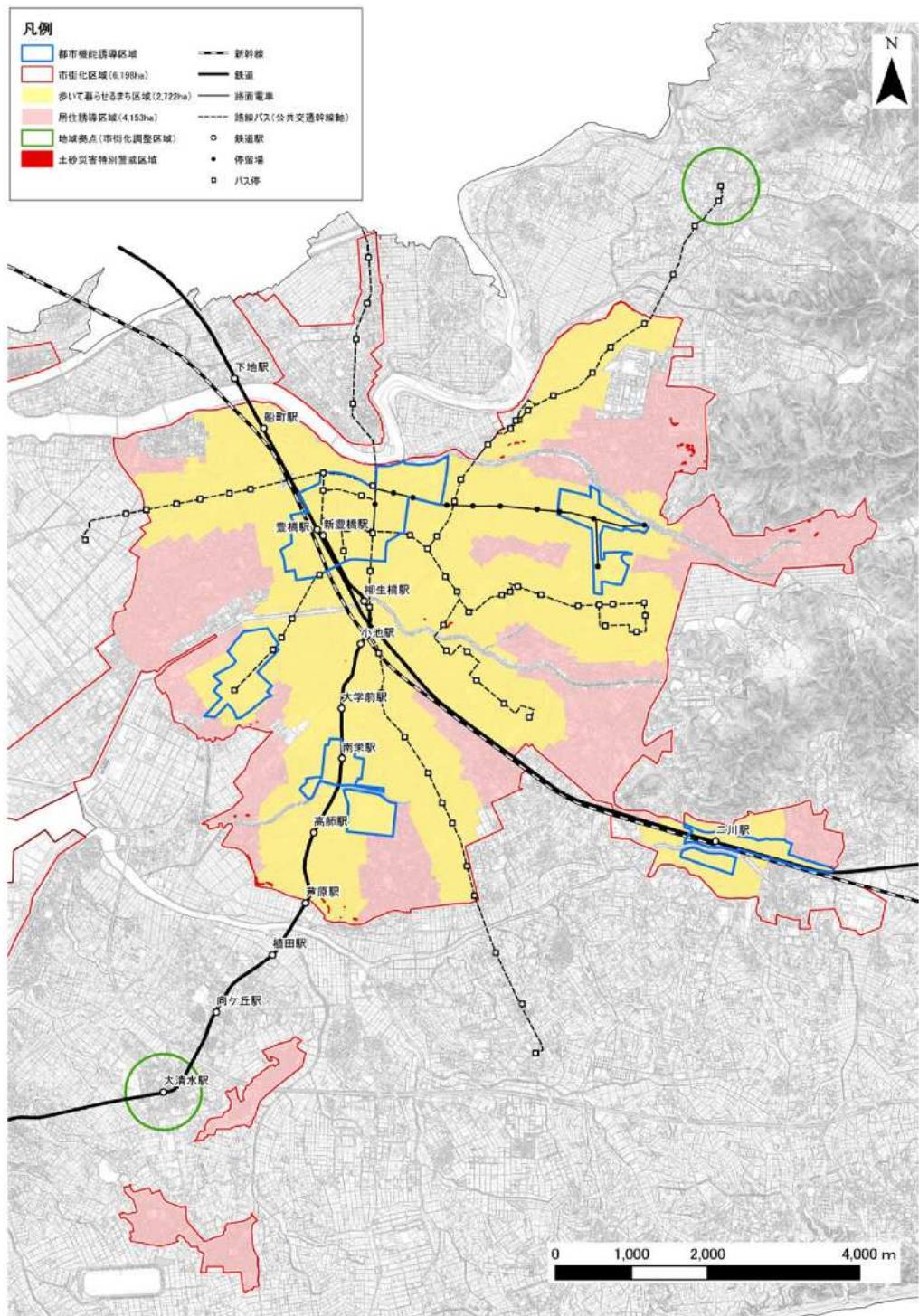
※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図 参2-11 隣接市との流動における代表交通手段分担率の比較（平日）

(2)歩いて暮らせるまち区域の内外に着目した流動分析

① 区域の設定

豊橋市立地適正化計画では、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下図の黄色範囲のように設定しています。



資料：豊橋市立地適正化計画

図 参 2-12 居住誘導区域及び歩いて暮らせるまち区域

パーソントリップ調査で定義されているゾーン区分と歩いて暮らせるまち区域の境界が一致していないため、第6回中京都市圏パーソントリップ調査のゾーン体系で、歩いて暮らせるまち区域の境界に近しい形となるよう、以下のとおり範囲を設定し、当該範囲を区域内、範囲の外を区域外と設定して傾向の違いを分析しました。

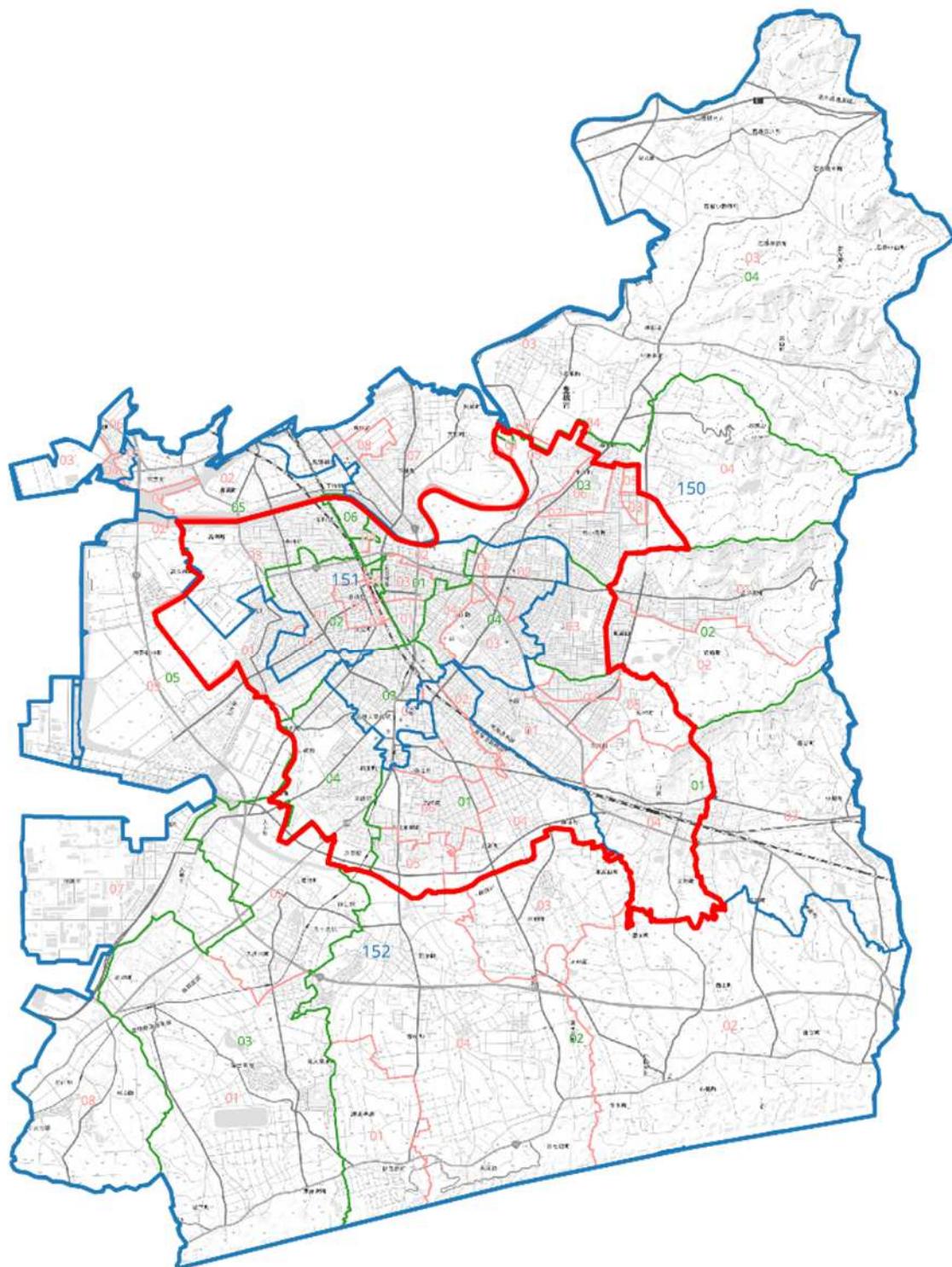
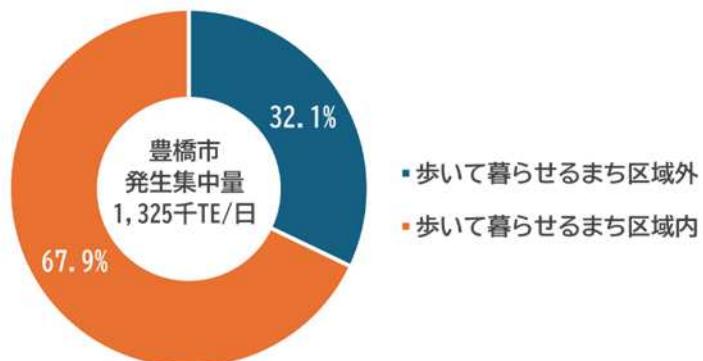


図 参2-13 パーソントリップ調査における歩いて暮らせるまち区域の範囲の設定

② 歩いて暮らせるまち区域内外の発生集中量の内訳

歩いて暮らせるまち区域内外の発生集中量の内訳をみると、約70%が歩いて暮らせるまち区域内、約30%が歩いて暮らせるまち区域外の発着です。

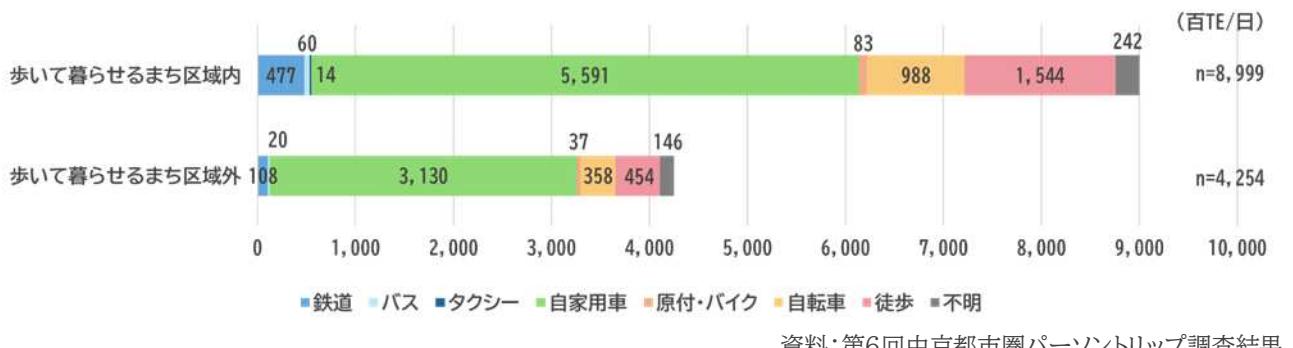


資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参 2-14 歩いて暮らせるまち区域内外の発生集中量の内訳（平日）

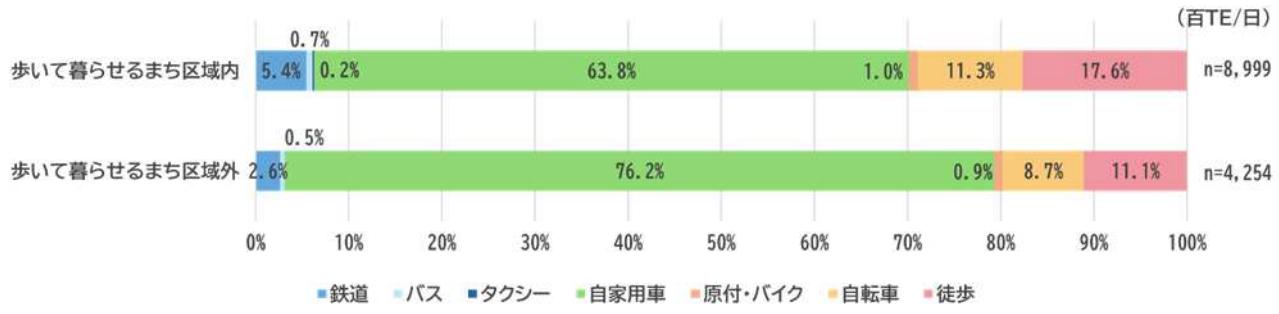
③ 歩いて暮らせるまち区域内外の発生集中量・代表交通手段分担率

歩いて暮らせるまち区域内外の代表交通手段別の発生集中量をみると、自家用車の分担率の違いが顕著であり、区域外の発生集中の場合、区域内の発生集中の場合と比較して約12%高くなっています。公共交通では、区域内は6.3%であるのに対し、区域外では3.1%となっています。



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参 2-15 歩いて暮らせるまち区域内外の代表交通手段別発生集中量の比較（平日）



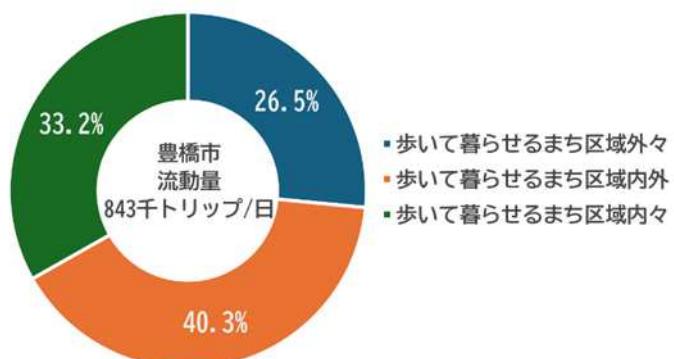
※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参 2-16 歩いて暮らせるまち区域内外の代表交通手段分担率の比較（平日）

④ 歩いて暮らせるまち区域内外の流動パターンの内訳

歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターンの違いでみると、内外の流動が約40%を占めています。



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参2-17 歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターン内訳（平日）

⑤ 歩いて暮らせるまち区域内外の流動パターンにおける流動量・代表交通手段分担率

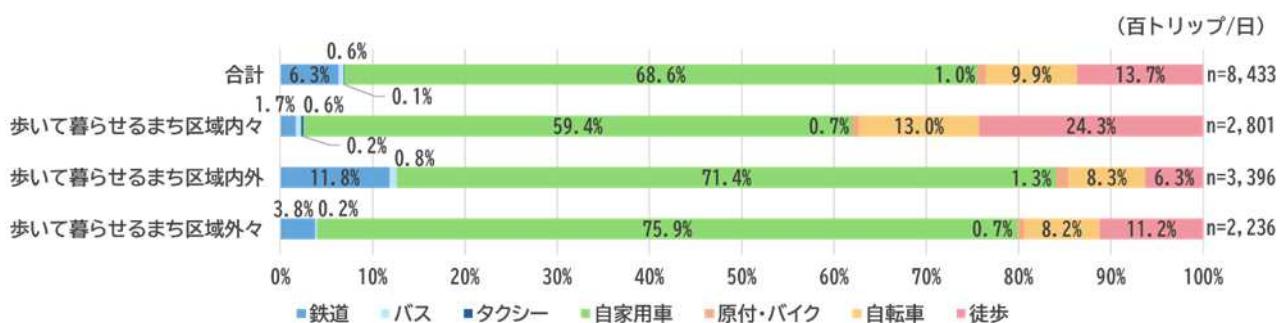
豊橋市の流動の内、歩いて暮らせるまち区域内々の場合は、市域全体と比較して自家用車の分担率が低く徒歩の分担率が高くなっています。

また、歩いて暮らせるまち区域の内外及び外々では自家用車の分担率が高く、特に歩いて暮らせるまち区域外々の移動では、約80%に達しています。



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参2-18 歩いて暮らせるまち区域内外における代表交通手段別流動量の比較（平日）



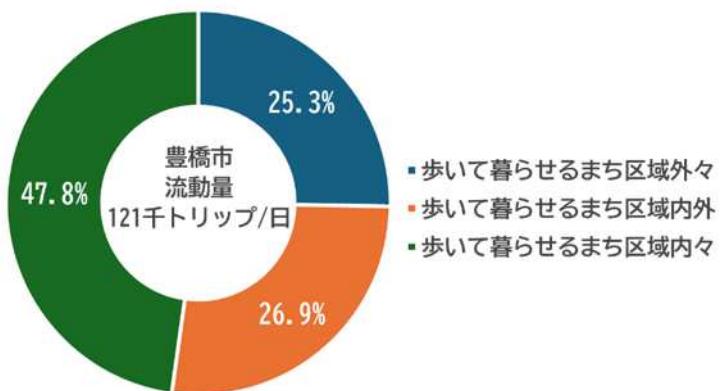
※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※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。

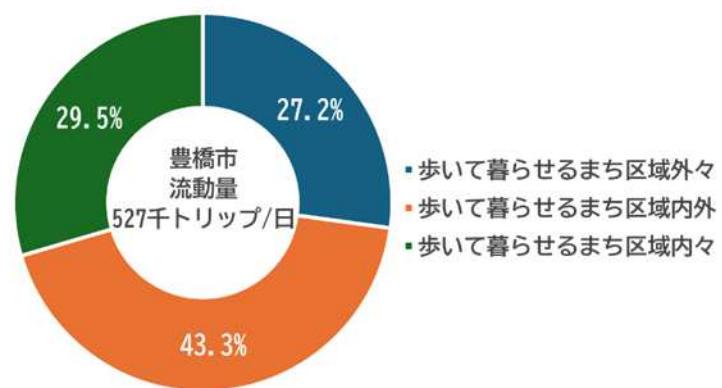
図 参2-19 歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターンによる代表交通手段分担率（平日）

- ⑥ 歩いて暮らせるまち区域内外の流動パターンにおける年齢階層別の流動量・代表交通手段分担率
歩いて暮らせるまち区域外々の割合は年齢階層に依らず同程度であるが、20歳未満では、
区域内々の割合が高くなっています。



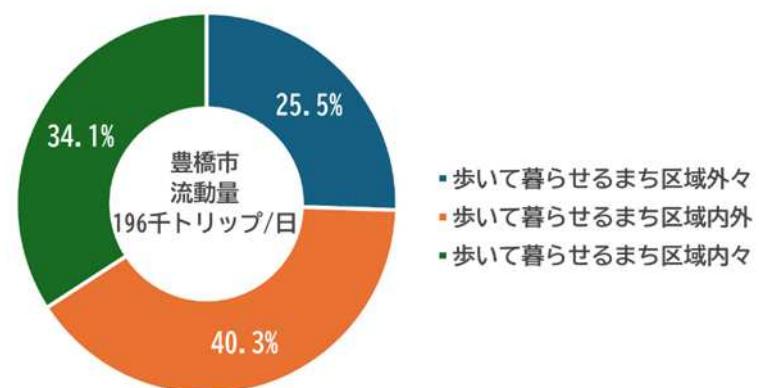
資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参 2-20 歩いて暮らせるまち区域内外における 20 歳未満の流動パターン内訳 (平日)



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参 2-21 歩いて暮らせるまち区域内外における 20 歳以上 64 歳未満の流動パターン内訳
(平日)

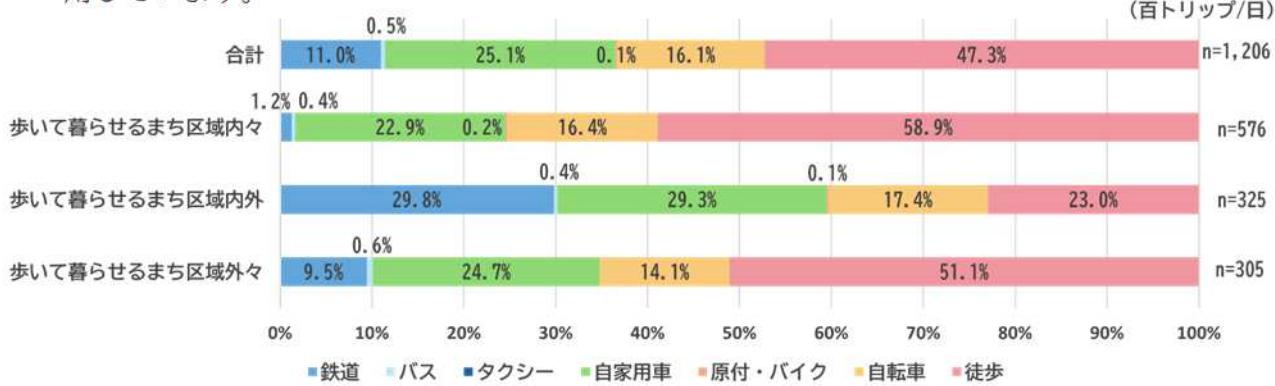


資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参 2-22 歩いて暮らせるまち区域内外における 65 歳以上の流動パターン内訳 (平日)

20歳未満の区域内外は、鉄道の分担率が約30%あるのに対し、20歳から64歳では約10%、65歳以上では3%未満です。また、自家用車の分担率は20歳未満で約30%なのに対し、20歳以上では70%以上です。

また、歩いて暮らせるまち区域内々の移動においても、65歳以上の約60%が自家用車を利用しています。

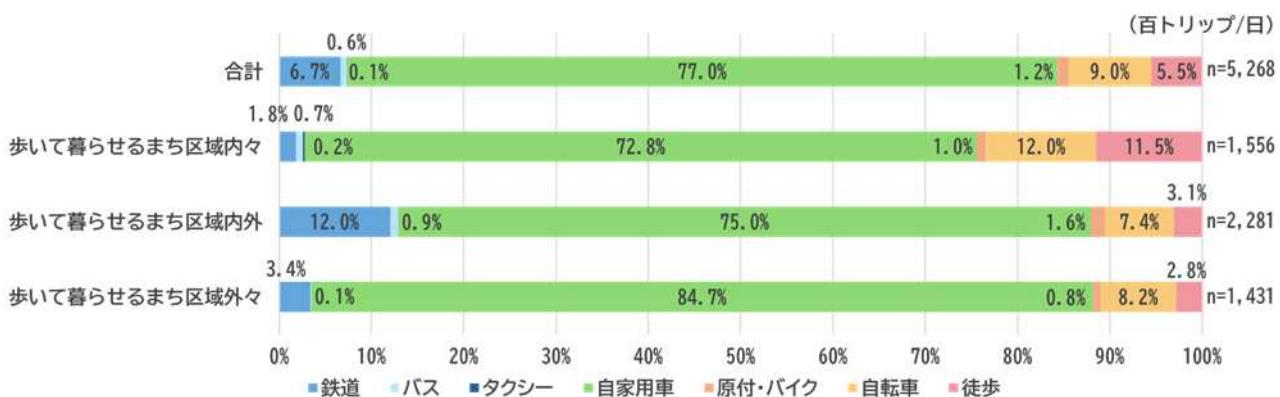


※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※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 参2-23 歩いて暮らせるまち区域内外における20歳未満の代表交通手段分担率(平日)

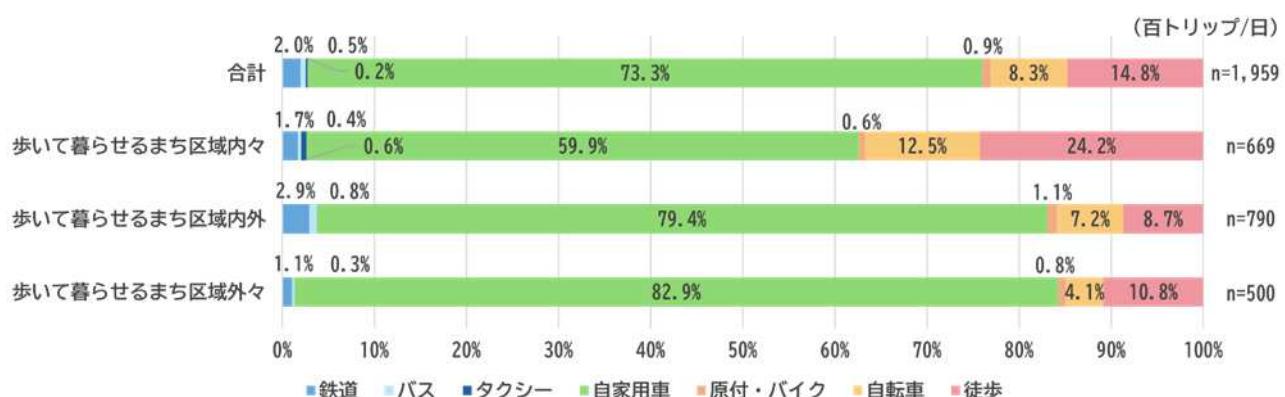


※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※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 参2-24 歩いて暮らせるまち区域内外における20歳以上64歳未満の代表交通手段分担率(平日)



※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※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 参2-25 歩いて暮らせるまち区域内外における65歳以上の代表交通手段分担率(平日)

⑦ 歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターンによる目的別構成

出勤目的・業務目的をみると、区域内々よりも区域内外、区域外々の割合が大きくなっています。また、自由目的をみると区域内々よりも区域内外、区域外々の割合が小さくなっています。



図 参 2-26 歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターンによる目的別構成（平日）



※比率からは不明を除外

※少數点以下第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。

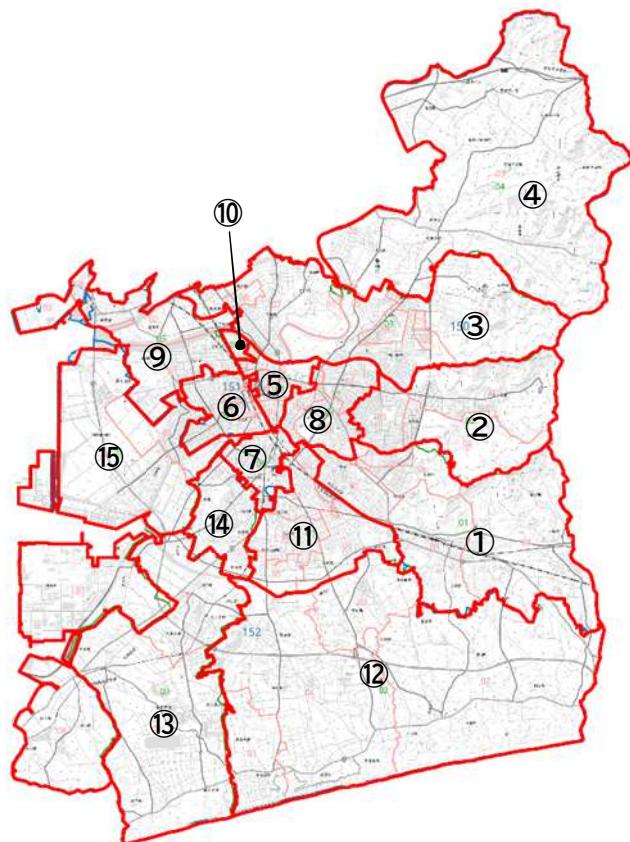
図 参 2-27 歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターンによる目的別構成の割合
(平日)

(3)ゾーンを区分した上での流動分析

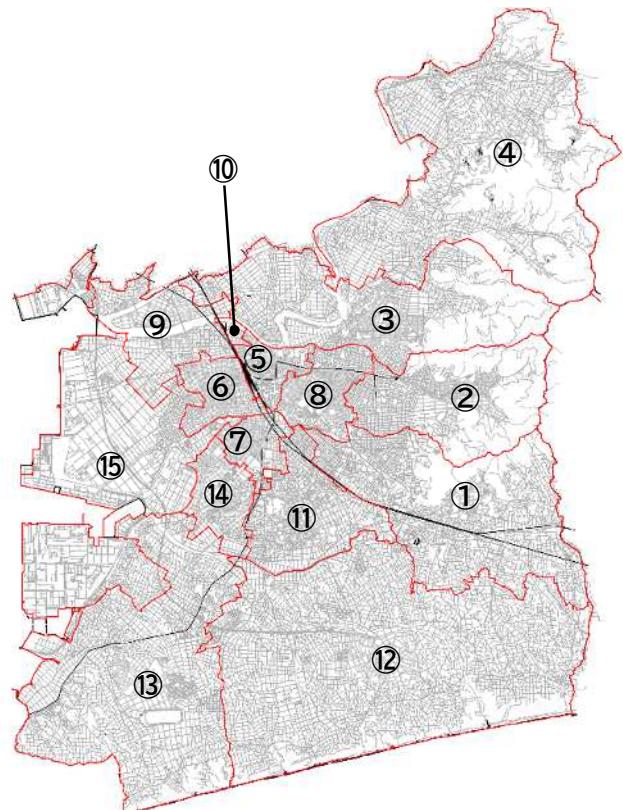
① ゾーンの概要

本節の分析では、パーソントリップ調査において定義されている中ゾーンを使用して分析しました。

なお、第5回中京都市圏パーソントリップ調査より、ゾーン⑬・⑮のゾーン境界が変わったことから、前回調査からの変化をみる場合には、当該ゾーンについては評価の対象外とします。



第6回

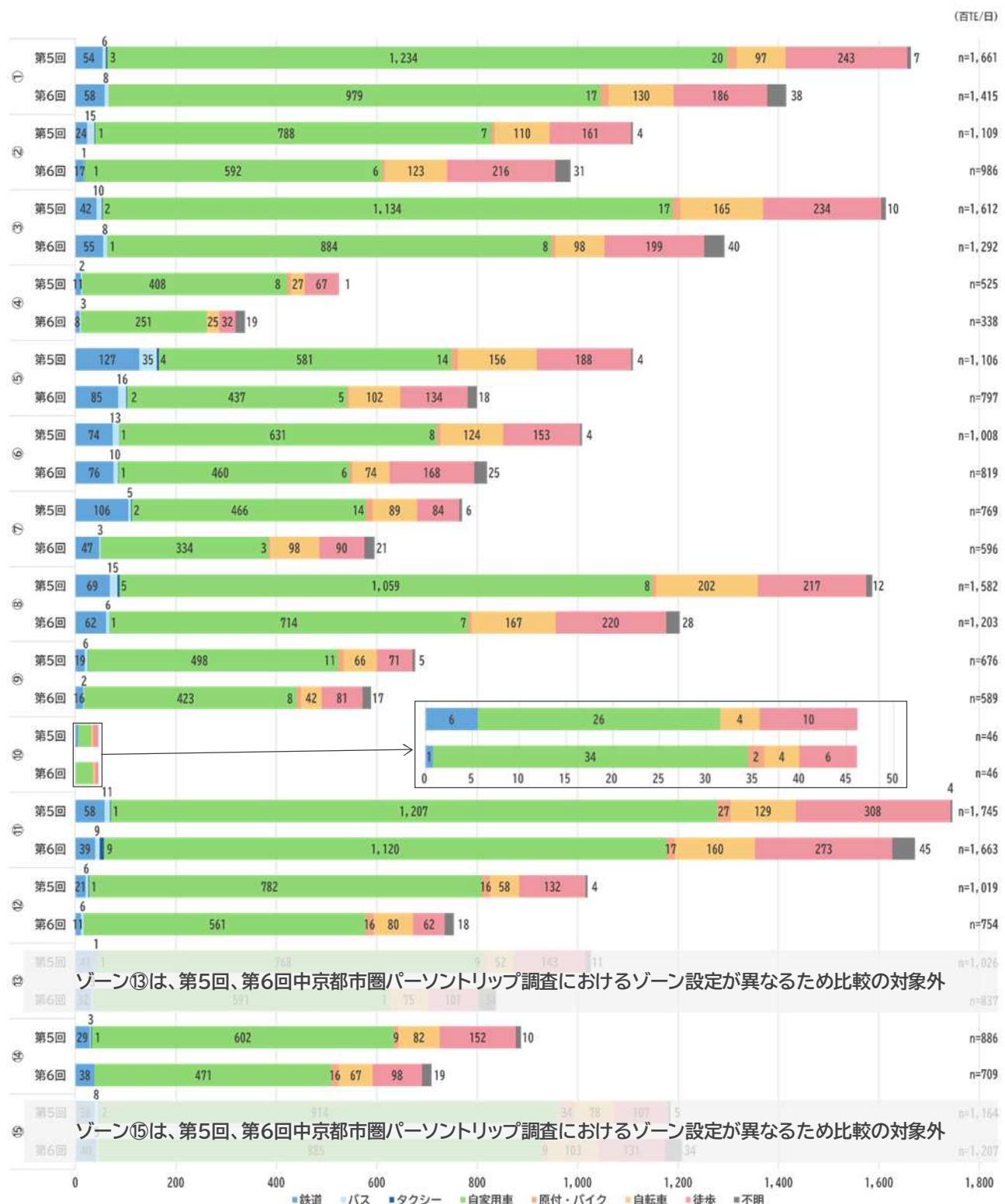


第5回

図 参2-28 第6回中京都市圏パーソントリップ調査における中ゾーン区分(左)と
第5回中京都市圏パーソントリップ調査における中ゾーン区分(右)

② 発生集中量の変化

各ゾーンの発生集中量は、前回と比較し減少しており、特にゾーン④・⑤・⑦・⑧・⑫は、20%以上減少しています。



③ 代表交通手段別構成

パーソントリップ調査における中ゾーンを対象に、発生集中ベースで代表交通手段分担率をみると、豊橋駅の東西に位置するゾーン⑤・⑥では、公共交通の分担率が市内でも高く、それぞれ13.0%、10.7%となっています。

また、ゾーン⑩・②・⑫では、公共交通の分担率が市内でも低く、それぞれ1.6%、1.9%、2.3%となっています。（ゾーン⑩は範囲が狭くサンプルも少ないことに留意）

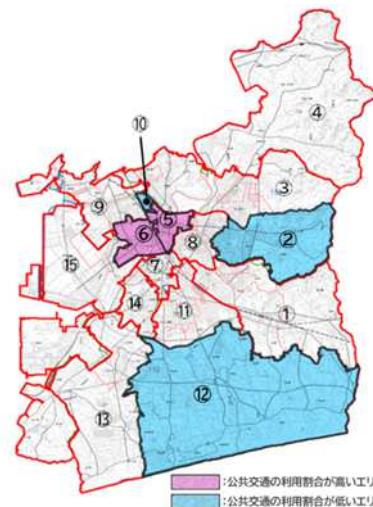
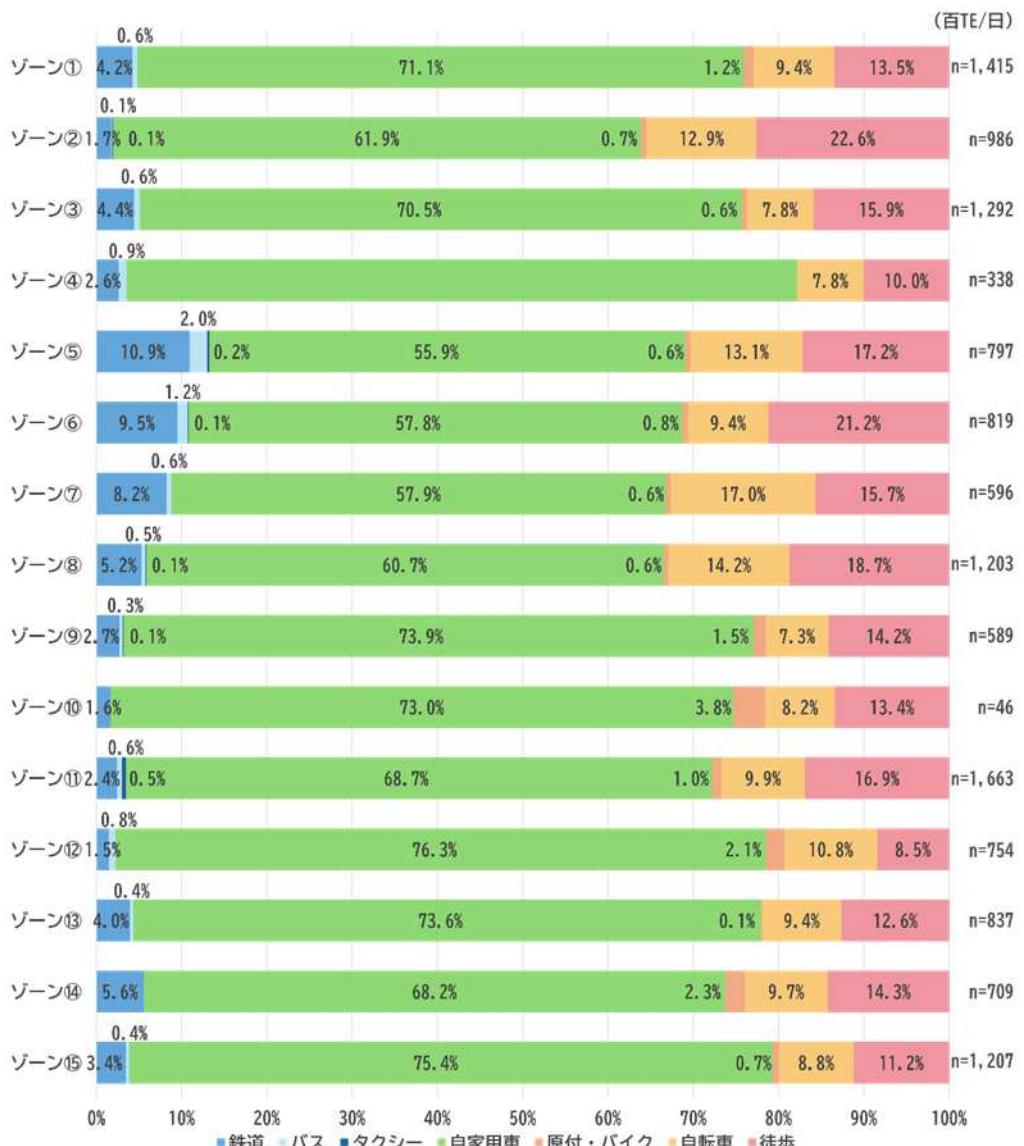


図 参2-30 中ゾーン区分における公共交通の利用が高い低い区域



※比率からは不明を除外

資料: 第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※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 参2-31 各ゾーンの発生集中交通量の代表交通手段別構成（平日）

(4)市内々流動の発着 OD 間距離における代表交通手段

市内々流動を距離帯別にみると、0.5km 未満の流動でも約 40%、1km 未満の流動でも約半数が代表交通手段として自動車が利用されています。



※比率からは不明を除外

※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。

資料: 第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 参2-32 市内々流動の発着 OD 間距離における代表交通手段 (流動ベース、平日)

(5)市内代表駅の端末交通手段流動分析

市内を発着し、市内の代表駅(乗降各1千トリップ/日以上を対象)を利用する際の端末交通手段をみると、豊橋駅・新豊橋駅は第5回から第6回にかけてバスの比率が高くなっています。

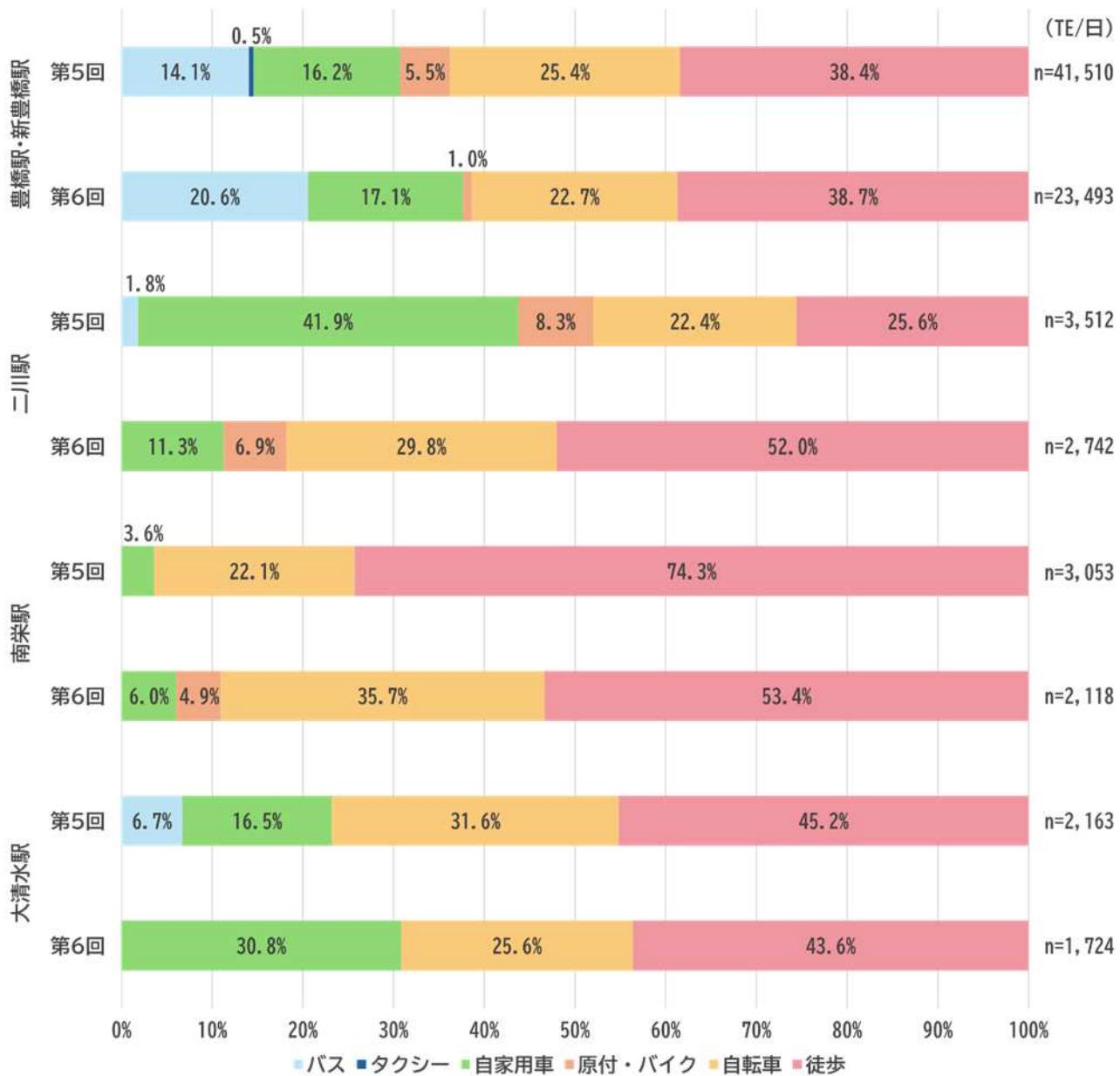


図 参2-33 市内代表駅の端末交通手段別構成（平日）