

# **豊川市総合交通戦略（案）**

## **（資料編）**

**2026年 月**

**豊 川 市**



# 目 次

1章 現況の整理.....	4
1-1 都市構造.....	4
1-2 移動実態 .....	10
1-3 交通.....	14
1-4 環境.....	28
1-5 市民意識 .....	29
1-6 地域別整理.....	34
1-7 ヒアリング調査結果 .....	43
2章 課題のまとめ .....	44
3章 施策.....	46
3-1 施策の緊急度と重要度 .....	46
3-2 各施策の緊急度・重要度・重点施策と所管課.....	49
4章 数値目標.....	54
4-1 確認指標 各指標の内訳.....	54
4-2 各指標の考え方.....	55

# 1章 現況の整理

## 1-1 都市構造

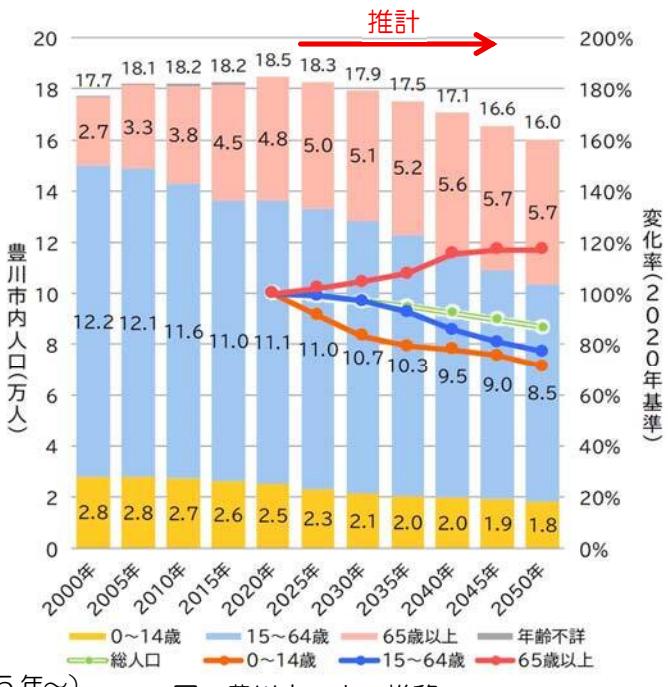
### (1) 人口動態

#### ① 人口推移

市内の人口は2020年度（令和2年度）まで増加を続けており、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計では、2025年以降の人口は減少する予測となっています。

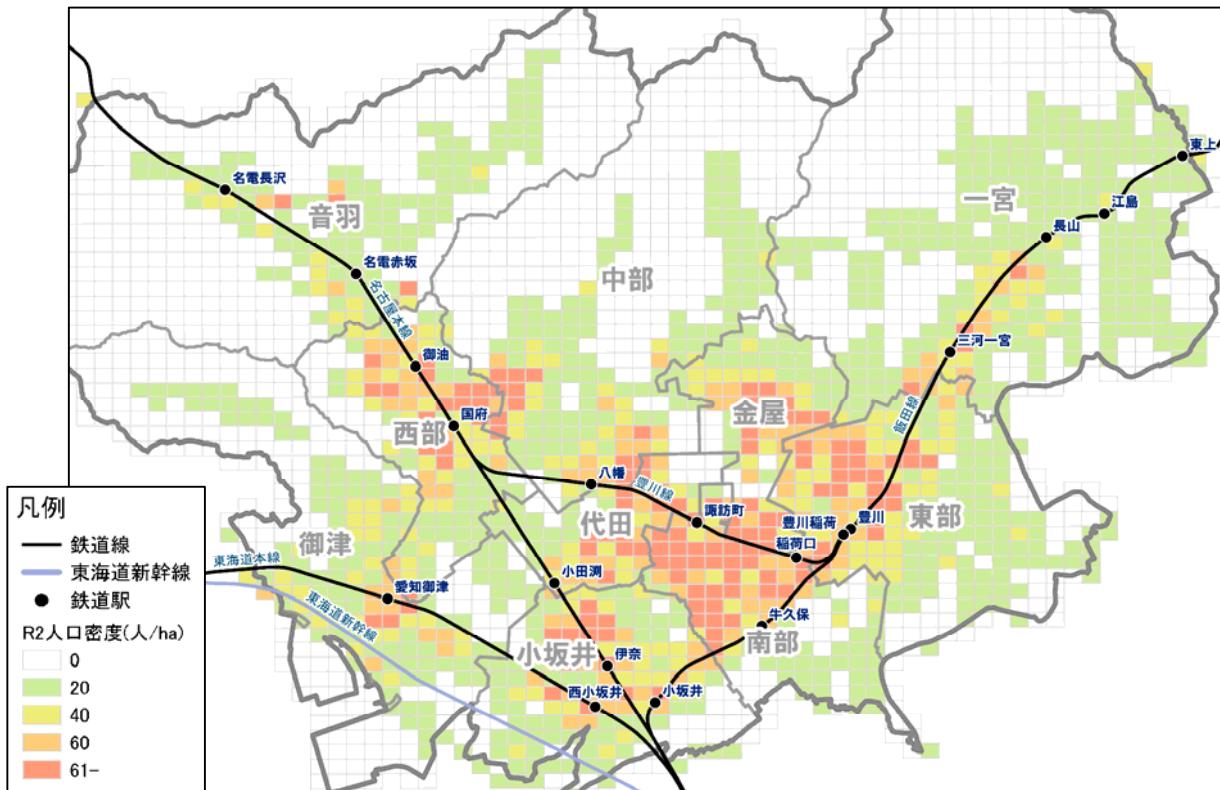
65歳以上の割合は増加を続け、2030年時点では約5%増加し、14歳以下の年少人口は16.6%減少する見込みです。

資料：国勢調査（～2020年）、  
国立社会保障・人口問題研究所 将来推計（2025年～）



#### ② 人口分布

市内の人口は、代田、金屋、西部中学校区、南部と東部中学校区の北西部に集中し、人口密度が高くなっています。

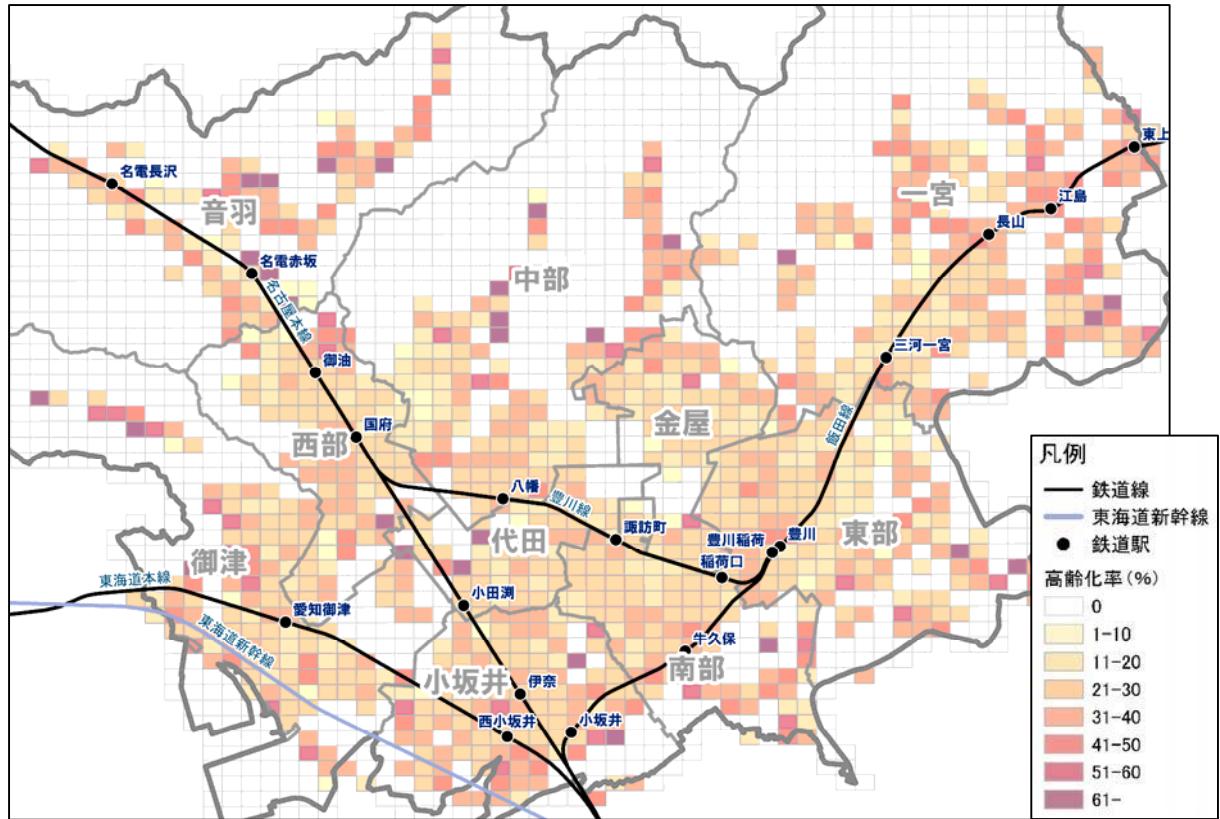


図：地域別人口分布

資料：令和2年国勢調査

### ③ 高齢化率

65歳以上の人団は全年齢と同様に、代田、金屋、西部中学校区、南部と東部中学校区の北西部に集中しており、高齢化率は郊外部で高い傾向にあります。



図：高齢化率の分布

資料：令和2年国勢調査

総人口の平成27年度との比較では、国府駅の周辺で人口が増加しており、中部、西部中学校区は500人以上増加しています。音羽や御津、小坂井、一宮中学校区では減少しているエリアが多く点在しており、音羽中学校区は150人以上減少しています。

65歳以上の高齢者は東部や一宮、西部中学校区で多く増加し、人口の少ない御津や音羽中学校区は少なくなっています。65歳以上の密度の変化は代田中学校区が最も高く、高齢化率の変化は音羽や一宮中学校区で高くなっています。

表：中学校区別人口まとめ（H27とR2比較）

	総人口(人)			65歳以上(人)			総人口密度(人/ha)			65歳以上密度(人/ha)			高齢化率 65歳以上(%)		
	H27	R2	R2-H27	H27	R2	R2-H27	H27	R2	R2-H27	H27	R2	R2-H27	H27	R2	R2-H27
東部	29,332	29,439	106	7,174	7,603	429	21.63	21.71	0.08	5.29	5.61	0.32	24.5%	25.8%	1.4%
南部	24,205	24,456	251	6,159	6,422	263	30.78	31.10	0.32	7.83	8.17	0.33	25.4%	26.3%	0.8%
中部	16,760	17,556	796	3,969	4,289	320	6.57	6.89	0.31	1.56	1.68	0.13	23.7%	24.4%	0.7%
西部	20,968	21,638	671	5,093	5,453	359	24.55	25.33	0.79	5.96	6.38	0.42	24.3%	25.2%	0.9%
代田	13,796	14,121	324	3,047	3,367	320	31.12	31.85	0.73	6.87	7.59	0.72	22.1%	23.8%	1.8%
金屋	17,130	17,238	108	3,515	3,757	242	30.92	31.11	0.20	6.34	6.78	0.44	20.5%	21.8%	1.3%
一宮	16,367	16,457	90	4,211	4,617	406	4.47	4.50	0.02	1.15	1.26	0.11	25.7%	28.1%	2.3%
音羽	8,777	8,622	-155	2,499	2,706	207	2.96	2.91	-0.05	0.84	0.91	0.07	28.5%	31.4%	2.9%
御津	13,198	13,209	11	3,589	3,699	109	6.82	6.82	0.01	1.85	1.91	0.06	27.2%	28.0%	0.8%
小坂井	21,895	21,940	45	5,960	6,307	347	22.30	22.34	0.05	6.07	6.42	0.35	27.2%	28.7%	1.5%
市全域	182,429	184,675	2,246	45,217	48,220	3,003	11.34	11.48	0.14	2.81	3.00	0.19	24.8%	26.1%	1.3%

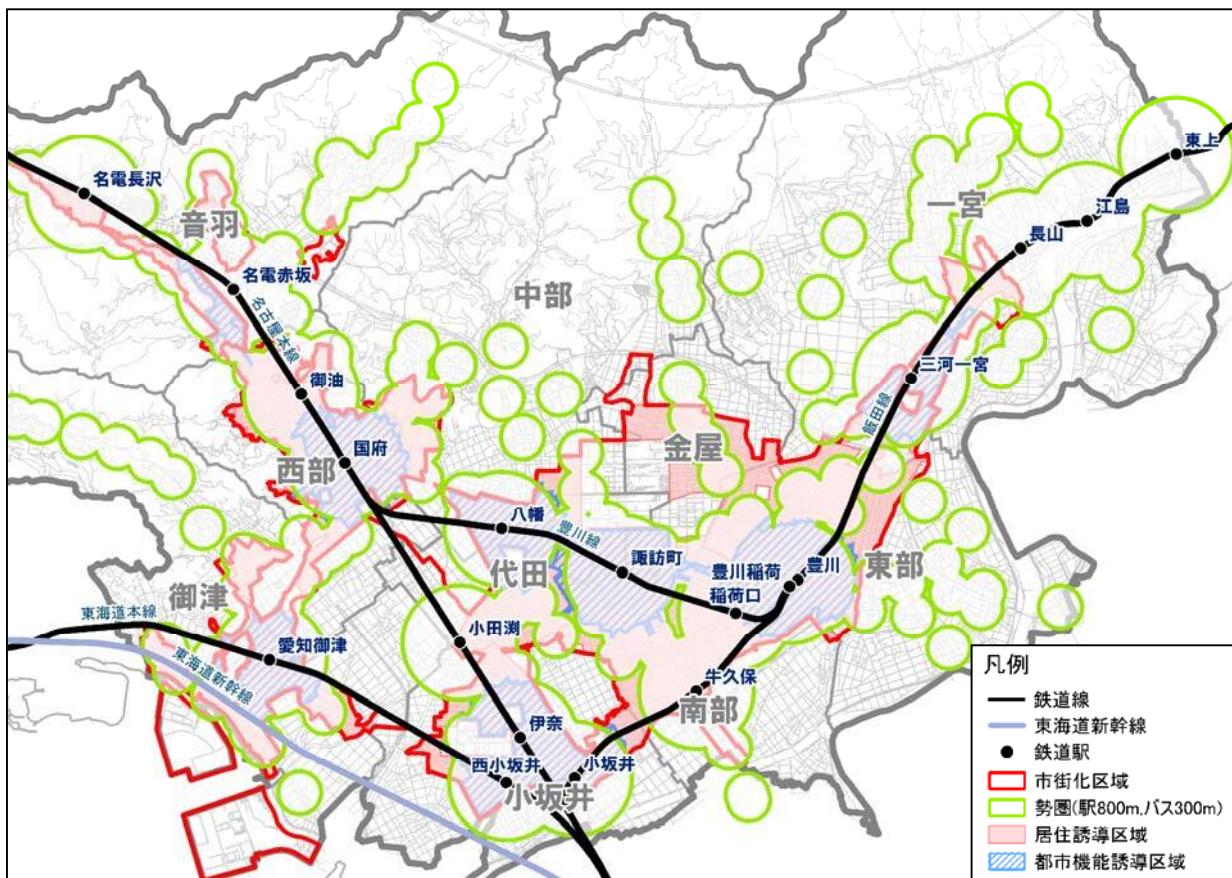
市全域よりも大きい地域

資料：令和2年国勢調査

## (2) まちづくり

### ① 都市計画区域

市外化区域は市の中心部と鉄道沿線に配置されており、地域の拠点となる駅を中心に都市機能誘導区域が配置されています。駅及びバス勢圏によるカバー状況は、都市機能誘導区域は概ねカバーされている状況にあり、居住誘導区域は、地域によってカバー率が低いエリア（金屋中学校区）が見られます。



図：都市計画区域・誘導区域の分布

資料：豊川市

表：駅及びバス勢圏によるカバー状況

	市街化区域面積 (ha)			居住誘導区域 (ha)			都市機能誘導区域 (ha)		
	総面積	勢圏内	カバー率	総面積	勢圏内	カバー率	総面積	勢圏内	カバー率
東部	585.2	449.6	76.8%	540.5	429.7	79.5%	257.2	250.7	97.5%
南部	413.3	371.8	90.0%	385.9	345.9	89.6%	136.3	133.1	97.6%
中部	242.4	190.1	78.4%	186.2	168.7	90.6%	92.2	88.3	95.8%
西部	428.7	393.6	91.8%	388.6	364.0	93.7%	204.1	199.2	97.6%
代田	350.0	279.4	79.8%	254.8	223.9	87.9%	130.2	117.4	90.2%
金屋	348.8	155.0	44.5%	235.7	145.4	61.7%	40.6	40.5	99.7%
一宮	158.8	147.1	92.6%	134.5	130.4	97.0%	75.6	75.0	99.2%
音羽	181.1	161.8	89.4%	100.0	99.4	99.4%	39.6	39.5	99.6%
御津	463.3	228.5	49.3%	238.8	219.0	91.7%	97.3	97.0	99.7%
小坂井	378.8	320.2	84.5%	319.0	265.0	83.1%	235.4	227.4	96.6%
市全域	3,550.4	2,697.2	76.0%	2,784.0	2,391.3	85.9%	1,308.4	1,268.0	96.9%

### (3) 上位関連計画

#### ① 第6次豊川市総合計画(平成28年3月策定 令和3年3月改訂)

第6次豊川市総合計画では、まちの未来像を「光・緑・人 輝くとよかわ」として、これを実現するため少子高齢化の進行や人口減少への的確な対応と、行政運営の進むべき方向性を4つの基本方針として位置付けています。

##### 〈基本方針〉

- 1.定住・交流施策を進めます
- 2.シティセールスを進めます
- 3.市民協働を進めます
- 4.行政経営改革を進めます

##### 〈まちづくりの目標〉

- ①安全で快適な生活環境が整っているまち
- ②誰もが健やかに生き生きと暮らしているまち
- ③住み心地よい、訪れやすい都市環境が整備されているまち
- ④あらゆる世代の人が豊かな心を育んでいるまち
- ⑤魅力と活力があふれているまち
- ⑥地域と行政がしっかりと支えているまち

##### 〈まちの構造〉

###### ◆主要な鉄道駅周辺の市街地【拠点】

###### [中心拠点]

市内を貫く主要地方道国府馬場線、通称「姫街道」を軸として、東西の拠点である豊川地区、諏訪地区と、それらを結ぶ中央通地区の3地区を一体的に捉えた中心市街地行政機関や公共施設、商業等の都市機能が特に集積し、本市の中心に位置づける地域

###### [地域拠点]

国府、八幡、一宮、音羽、御津、小坂井の各地区の主要な鉄道駅周辺の市街地

公共施設や商業などの地域の特性に応じた都市機能が集積し、各地区の暮らしの中心に位置づける地域

###### ◆地域特性を捉えた土地利用の方向性

###### 【ゾーン・エリア】

- ・くらしのゾーン、ものづくりゾーン、田園ゾーン、自然環境ゾーン
- ・新たな産業拠点エリア

###### ◆交通ネットワーク【軸】

###### [広域交流軸]

本市と他都市とを結んで広域的ネットワークを形成する高速道路や国道、鉄道

###### [地域連携軸]

拠点間や近隣の他都市を結んで地域間ネットワークを形成する幹線道路やバス路線



## ② 第3次豊川市都市計画マスタープラン(令和3年3月策定)

第3次豊川市都市計画マスタープランでは、将来都市像を「歴史・文化・自然が息づき人とまちが輝き続ける持続可能な都市」として位置づけ、都市づくりの目標を5つ掲げています。

### 〈都市づくりの目標〉

- ①生活圏ごとに様々な機能が使いやすく配置され、歩いて暮らしやすい都市づくり
- ②多様な産業が集積、連携し、歴史・文化を活かした多彩な交流が育まれる都市づくり
- ③市民がいつまでも安全で安心して、暮らし続けることができる都市づくり
- ④山並みや田園風景、海や川を守り、都市の個性が輝き、地球環境にもやさしい都市づくり
- ⑤多様な担い手が支え、連携・協働する安定した都市づくり

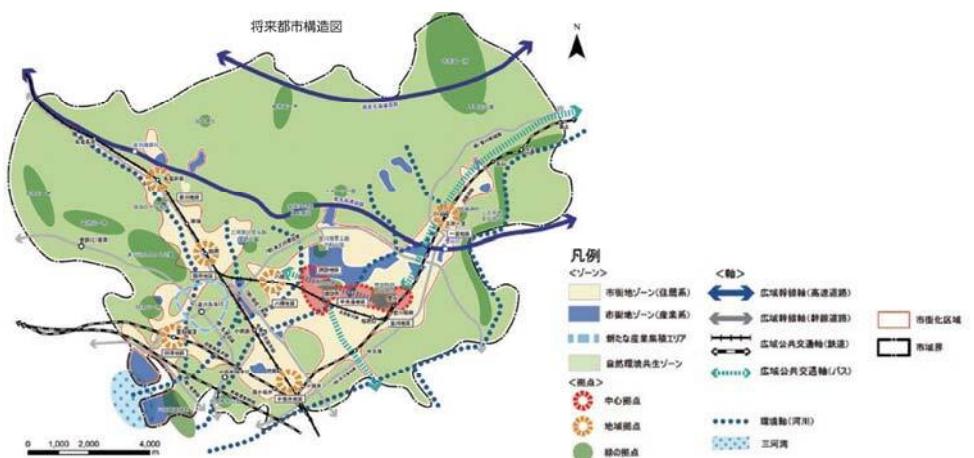
### ■将来都市構造

ゾーン：居住や都市機能の分散立地を抑制し、都市構造の集約化を推し進めるといった視点からゾーンの形成

拠点：都市構造の集約化と市民の生活利便性の維持確保といった視点から、拠点の形成

軸：周辺都市との広域的な連携強化・交流の促進、各拠点の利便性の向上といった視点から、軸の形成

水と緑：市民生活にやすらぎと潤いを与えるといった視点から、水と緑の構造の形成



### ■都市施設整備の方針

#### 〈道路〉

- ・主要幹線道路である（都）名豊道路や（都）東三河環状線などの未整備区間の整備を関係機関へ働きかけ
- ・スマートインターチェンジや道の駅の設置の必要性を検討
- ・（都）姫街道線や（都）上宿樽井線をはじめインターチェンジなどへアクセスする路線や渋滞解消に資する路線などを中心に関係機関へ働きかけ、整備を推進
- ・既成市街地で多くみられる幅員4m未満の狭い道路の改善を図る
- ・道路の緑化や無電柱化などの道路環境の向上を図るとともに、歩行者ネットワークの形成及び自転車利用の促進を図る

#### 〈公共交通〉

- ・民間の鉄道やバス路線、豊川市コミュニティバスなどによる総合的かつ持続可能な公共交通ネットワークの形成を図る
- ・地域住民の主体的な取組により、地域の需要に適した交通システムを選定、運行を実施
- ・小型車両を利用するなど、道路状況や需要に適した運行経路を選定
- ・スマートフォンを利用したコミュニティバスの経路検索や、運行状況の提供などによる利便性の向上を図る
- ・名鉄諒訪町駅では、駅周辺の都市基盤施設の整備を検討
- ・JR愛知御津駅では、橋上駅化や自由通路、駅前広場の整備等を進める
- ・その他の主要な鉄道駅では、バリアフリー化を検討
- ・パークアンドライドを推進し、鉄道利用者の利便性を高め、鉄道の利用促進を図る

### ③ 豊川市立地適正化計画(令和3年3月策定)

豊川市立地適正化計画は、豊川市都市計画マスタープランの高度化版として位置付けており、医療・福祉等の都市機能や居住の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして策定されています。

## 〈将来の都市像〉

歴史・文化・自然が息づき 人とまちが輝き続ける持続可能な都市

## 〈まちづくりの目標〉

- 地域の特性に応じた都市機能が配置されたまち
  - 安全・安心で住み続けられるコンパクトなまち
  - 誰もが都市機能にアクセスできるまち
  - 豊川らしきの発揮による活力とにぎわいのあるまち

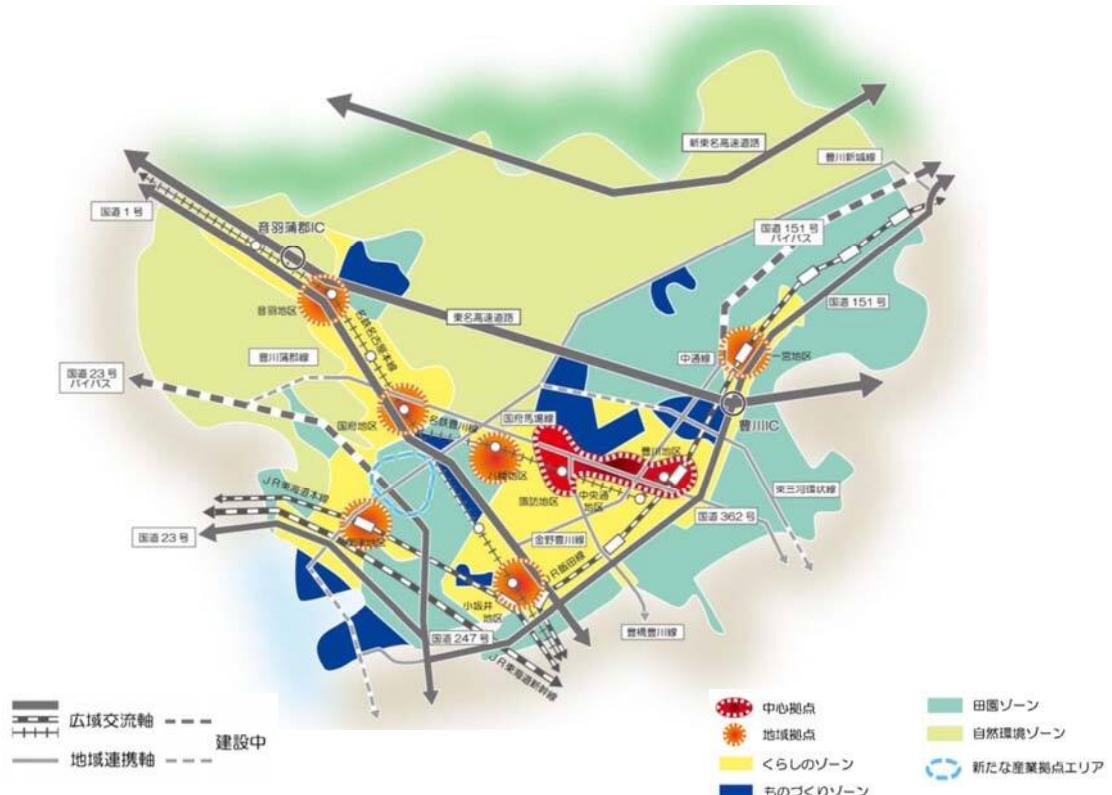
## ■目指すべき都市の骨格構造

主要な鉄道駅周辺の市街地を拠点として位置づけ、これら拠点を道路や公共交通などの交通ネットワークにより連絡する骨格構造を形成

## ■目指すべき都市の骨格構造

## ■ 誘導方針

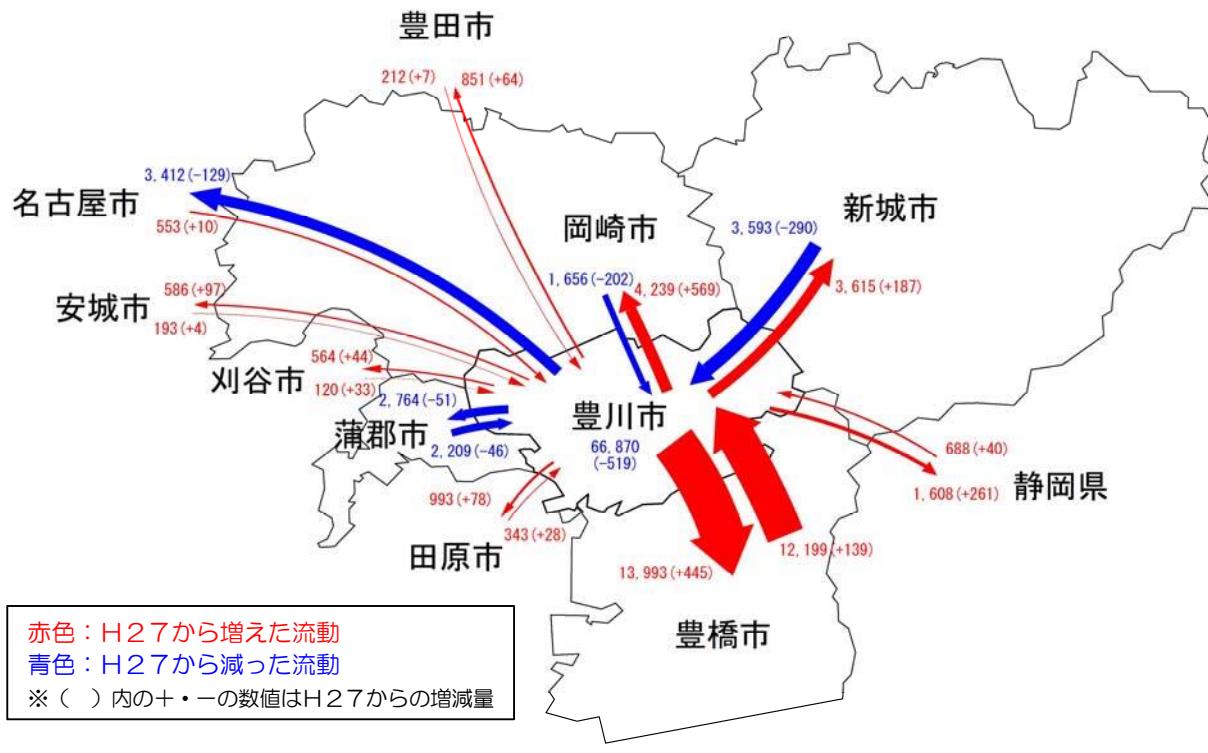
- 各地域の既存機能の維持・強化、不足する機能の誘導
  - 利便性の高い地域へのゆるやかな誘導
  - 行政、交通事業者、市民・地域・利用者の協働による効率的な移動手段の確保
  - 都市機能と居住地の適正配置による産業振興



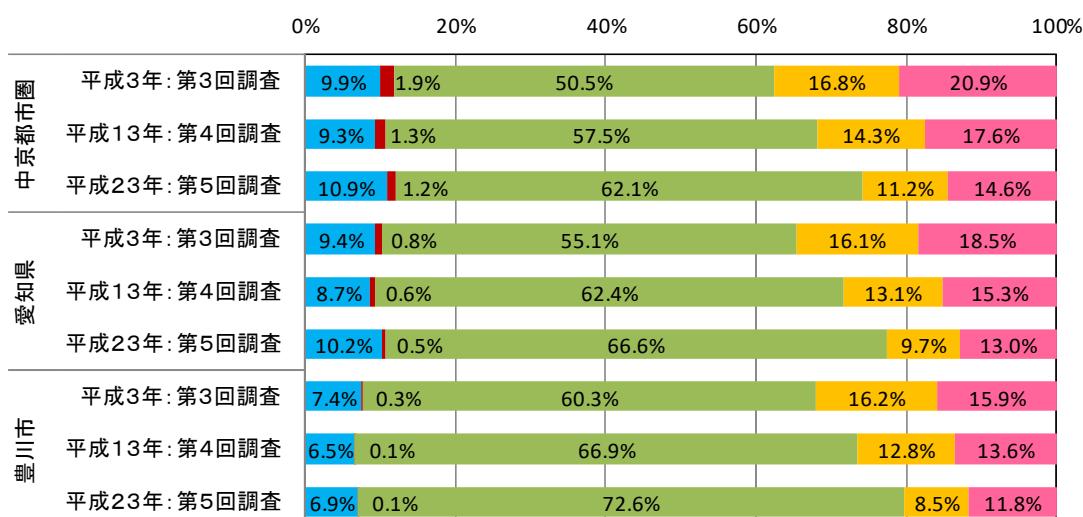
## 1-2 移動実態

### (1) 流出入

豊川市の通勤通学流動は豊橋市が1万人以上と最も多く、流出は岡崎市、新城市、名古屋市、流入は新城市、蒲郡市で多くなっています。



### (2) 交通手段分担率



図：集計エリア別の代表交通手段の構成

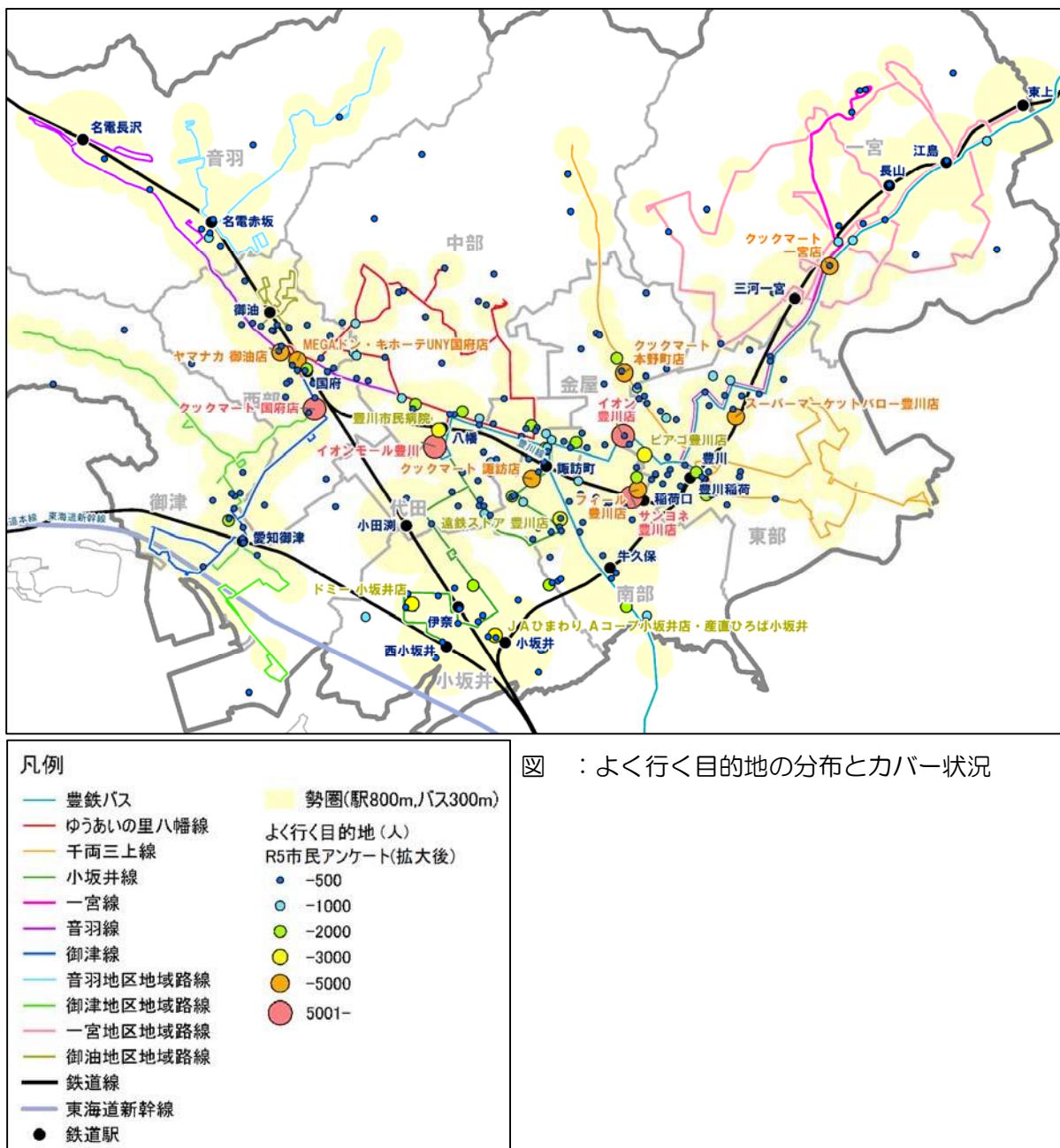
資料：第3～5回中京都市圏パーソントリップ調査  
(愛知県全体の集計では、名古屋市を除いている。)

### (3) 市民移動ニーズ

## ① 目的地分布

令和5年度に市民に実施した公共交通に関するアンケート調査結果による「よく行く目的地」は、下図の分布となっており、「イオンモール豊川」「サンヨネ豊川店」「クックマート国府店」「イオン豊川店」等の商業施設的回答が多くなっています。

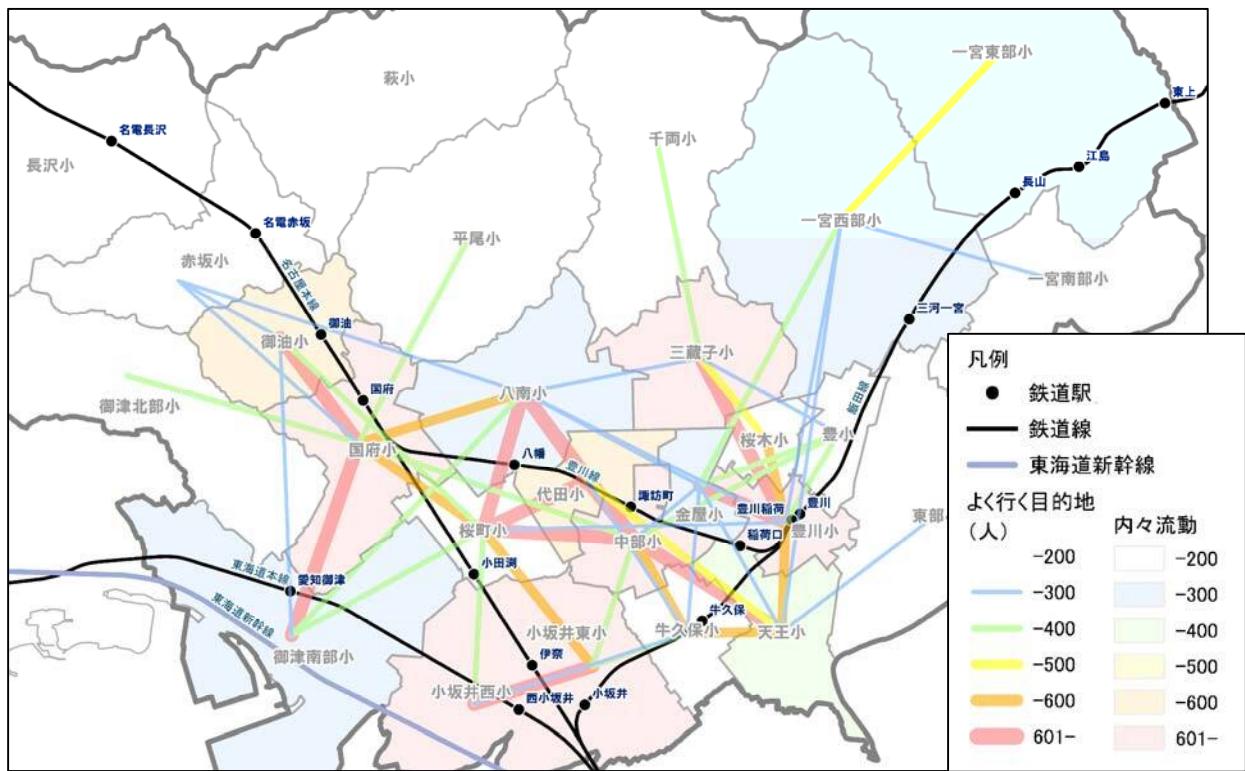
駅及びバス勢圏によるカバー率は86.4%であり、回答が2千以上（拡大後）の目的地は、100%カバーされている状況にあります。



資料：市民意識－令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

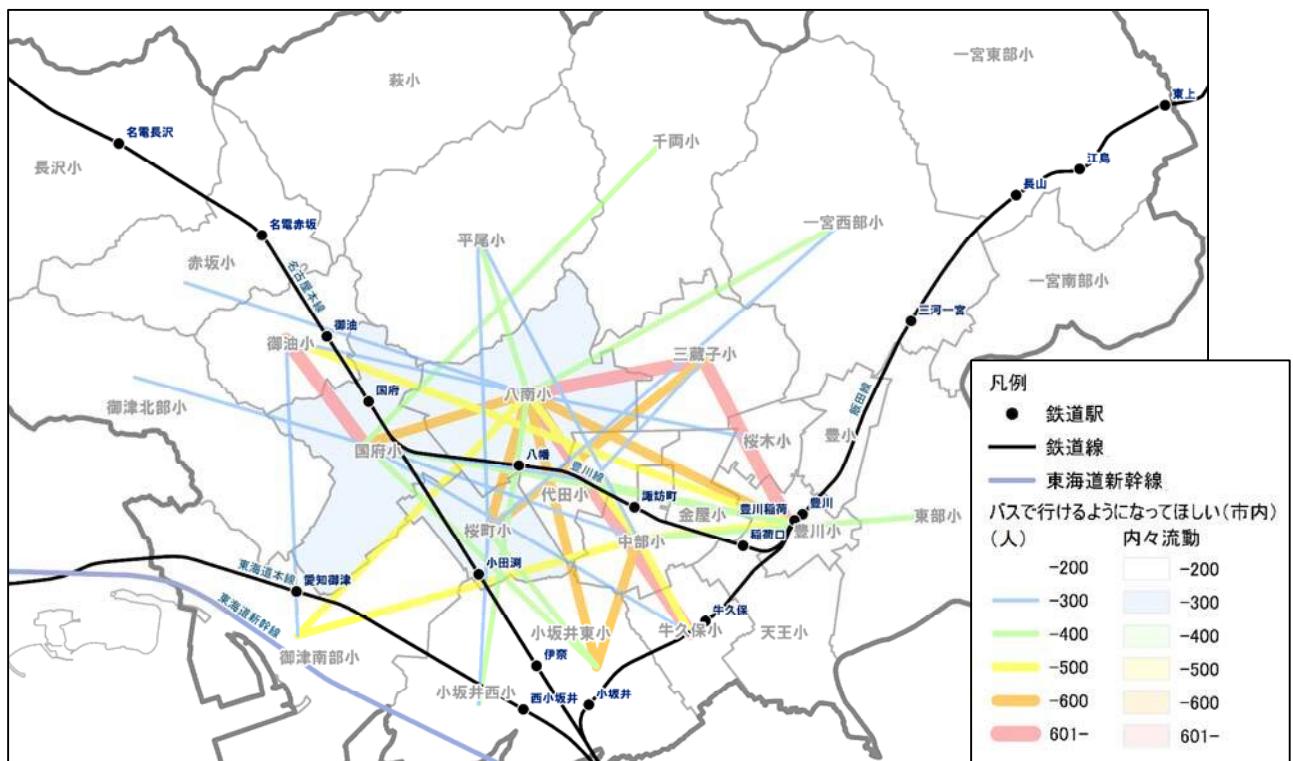
## ② 地域間の移動

バスを必要としている方のよく行く目的地は市の中心部に集中しており、将来的にバスで行けるようになってほしい目的地のニーズは八南小学校区が多く、現行のバス路線体系に一致していないニーズとして三蔵子や千両小学校区から豊川市民病院や国府駅方面が見られます。



図：バスを必要としている方のよく行く目的地

資料：市民意識一令和5年度 公共交通に関するアンケート調査



図：バスを必要としている方のバスで行けるようになってほしい目的地

資料：市民意識一令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

## (4) 観光

豊川市の観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で大きく減少したものの、徐々に回復し令和6年度にはコロナ禍前を上回っています。

中心市街地の通行量\*は、増減を繰り返して推移しており、地域のイベントの有無等によって大きく影響される傾向があります。

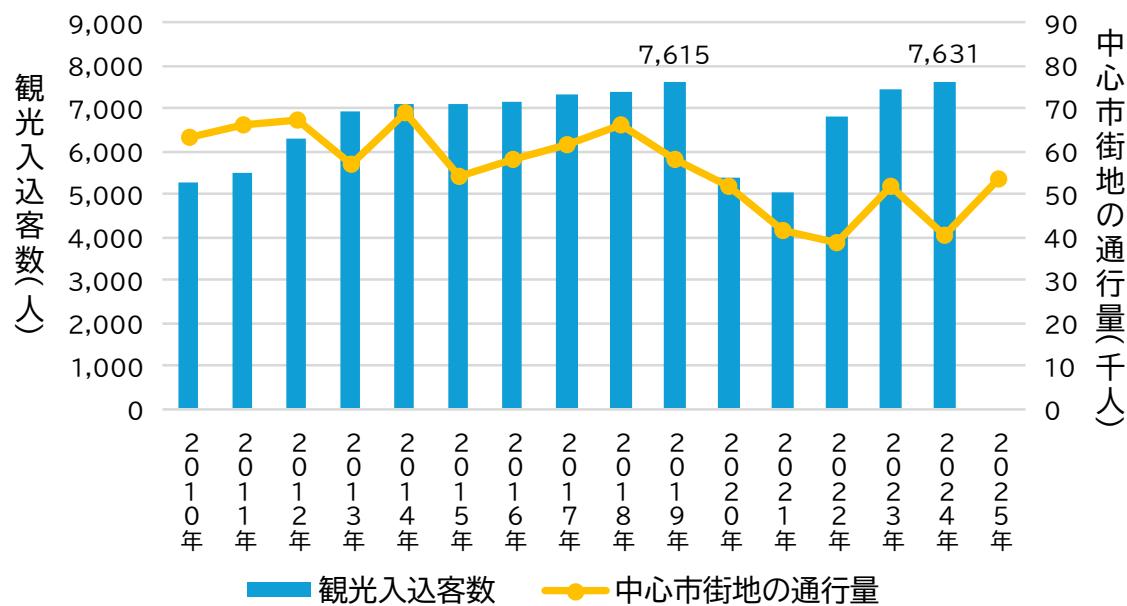


図 観光入込客数と中心市街地の通行量の推移

資料：豊川市

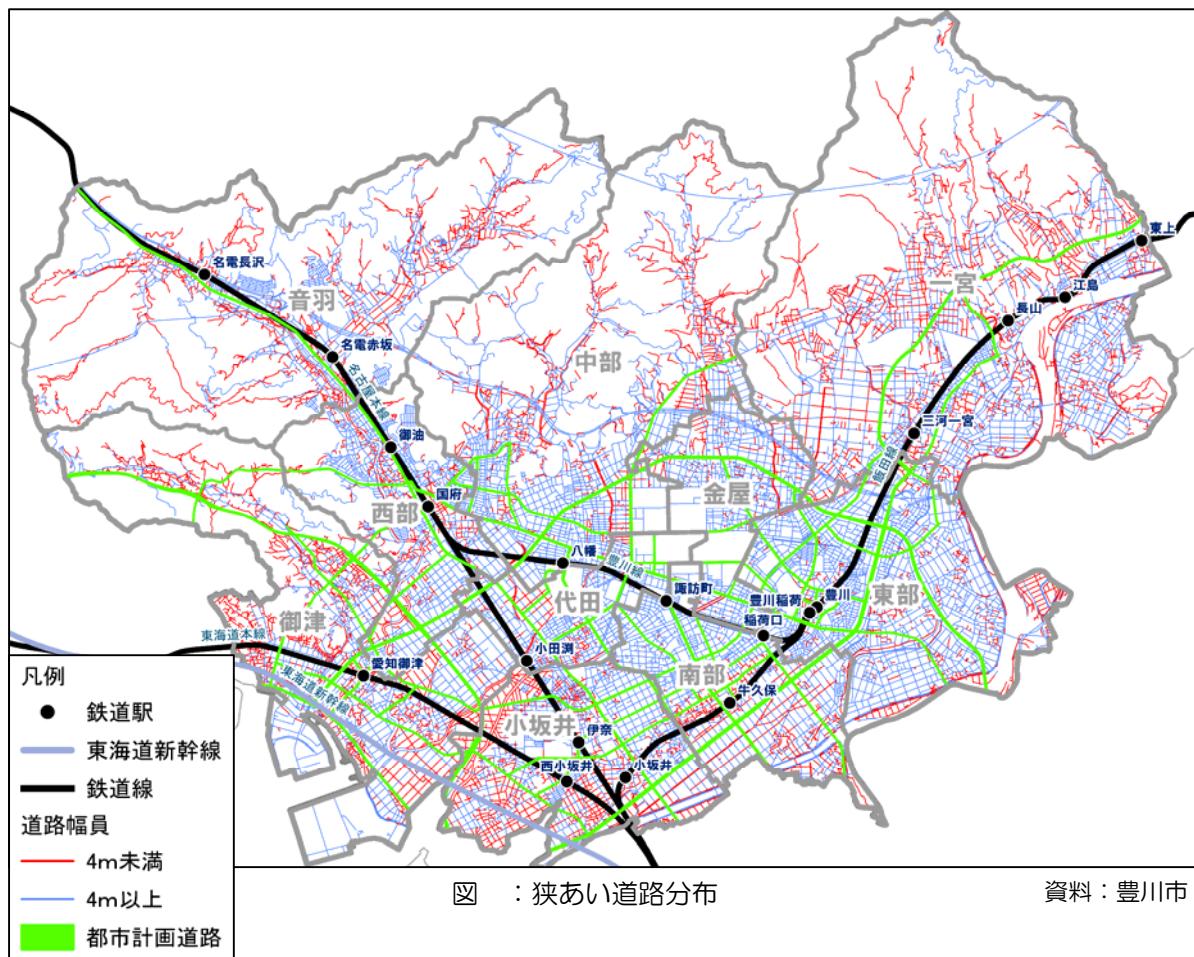
\*：中心市街地の通行量は、中心市街地交通量調査で計測した歩行者と自転車の通行量。  
調査は、毎年2月頃に平日・休日の1日ずつ実施。

## 1-3 交通

## （1）道路

## ① 道路幅員

道路幅員が4m未満の狭い道路は、一宮、御津、音羽、中部、小坂井中学校区に多く見られます。また、御津、一宮、音羽、小坂井中学校区は4m未満の道路割合が高くなっています。

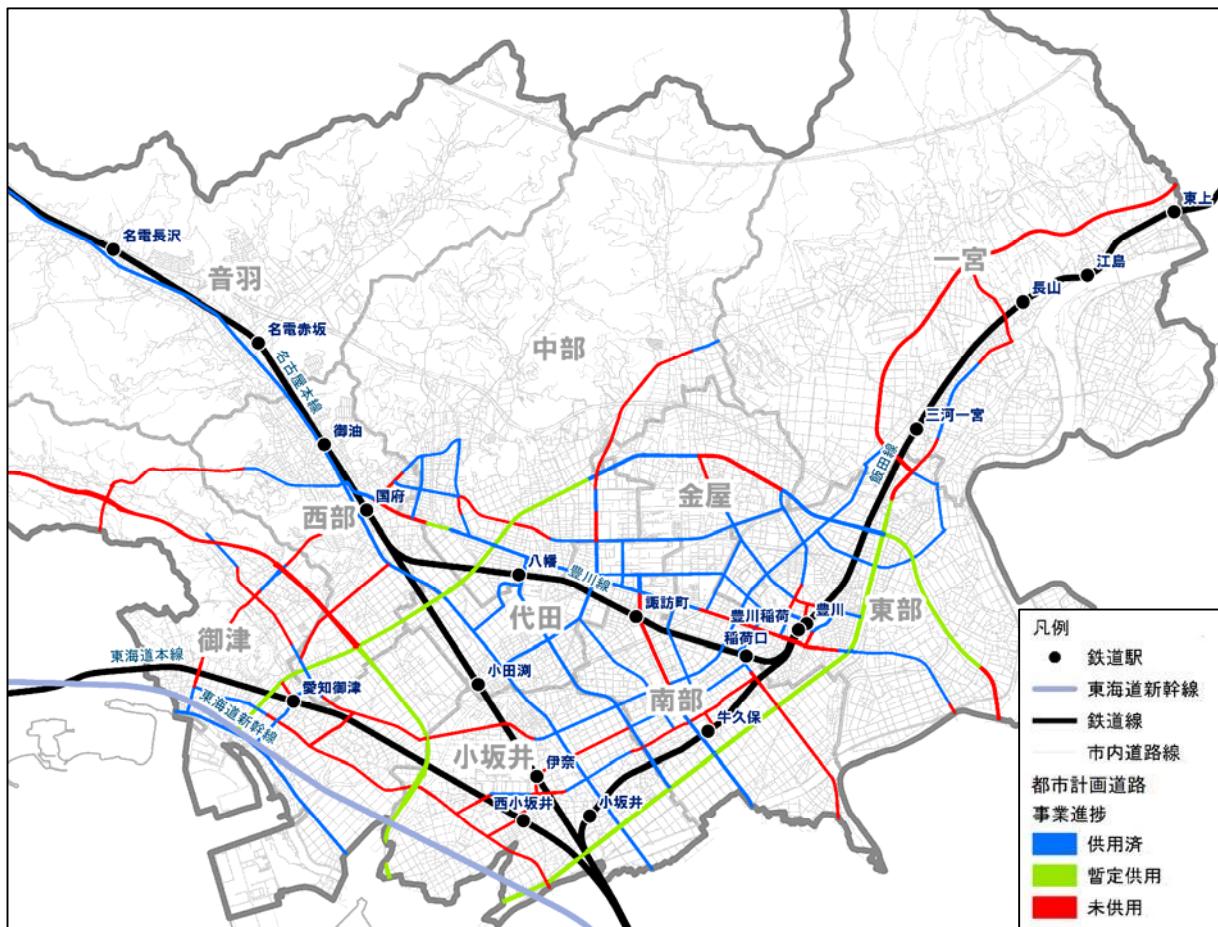


表：地域別の道路延長、幅員

	地区面積(km <sup>2</sup> )	道路総延長(km)	幅員4m未満道路延長(km)	道路密度(km/km <sup>2</sup> )	幅員4m未満道路割合(%)	可住地面積割合(%)	可住地面積あたりの道路密度
東部	13.6	296.7	46.8	21.9	15.8%	61.0%	2.6
南部	7.9	167.2	39.3	21.3	23.5%	67.6%	4.0
中部	25.5	295.0	88.7	11.6	30.1%	30.6%	1.5
西部	8.5	164.1	39.1	19.2	23.8%	50.7%	4.4
代田	4.4	90.6	16.6	20.4	18.3%	57.8%	8.0
金屋	5.5	115.4	17.2	20.8	14.9%	57.7%	6.5
一宮	36.6	457.8	186.7	12.5	40.8%	39.2%	0.9
音羽	29.6	260.8	102.0	8.8	39.1%	13.9%	2.1
御津	19.4	274.0	117.5	14.2	42.9%	45.5%	1.6
小坂井	9.8	220.9	85.6	22.5	38.8%	72.3%	3.2
市全域	160.8	2,342.5	739.6	14.6	31.6%	40.9%	0.2

## ② 都市計画道路

都市計画道路は、全体の約7割が供用・暫定供用済となっており、3割程度が未供用となっています。地域別では、音羽、代田中学校区はほぼ供用済となっており、一宮、御津中学校区の未供用割合が高くなっています。



図：都市計画道路の事業進捗状況（R 1）

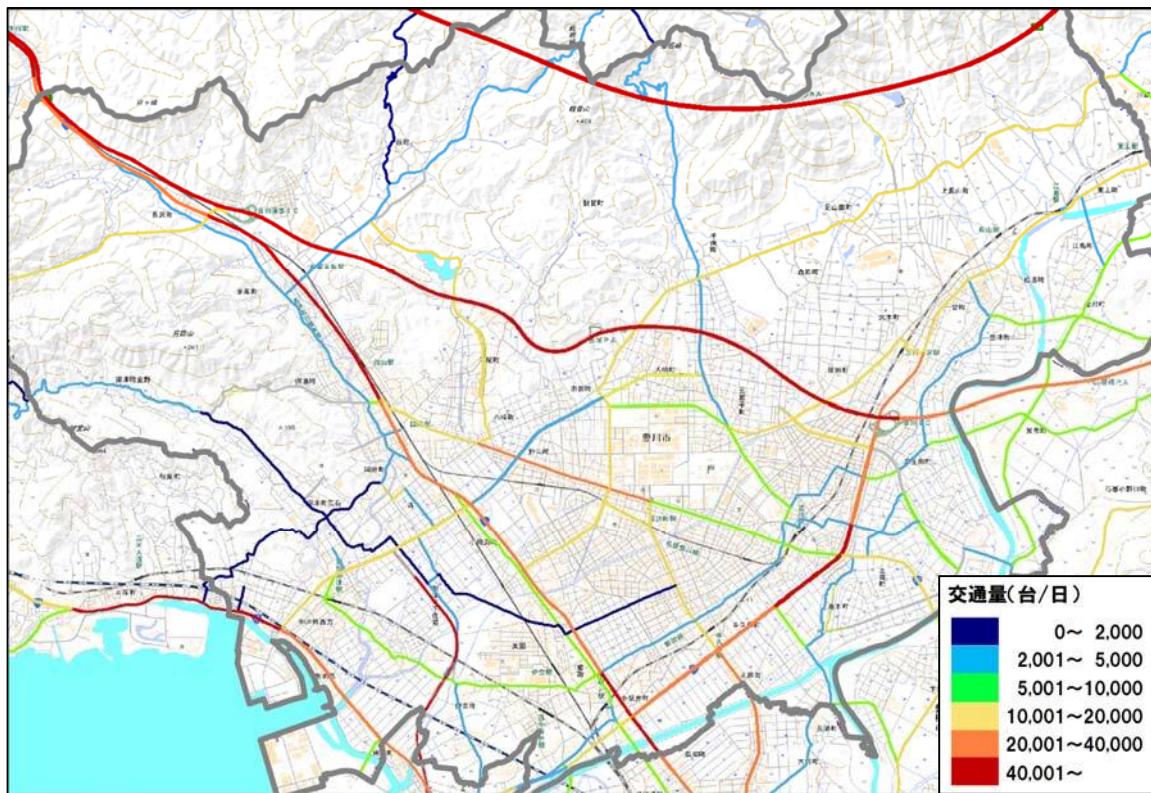
資料：豊川市

表：地域別の都市計画道路未供用割合（R 1）

	道路面積ha	未供用面積ha	未供用割合
東部	55.7	13.1	23.5%
南部	41.4	11.0	26.6%
中部	30.3	7.5	24.7%
西部	32.1	10.3	32.1%
代田	22.0	0.2	1.1%
金屋	19.6	7.6	39.0%
一宮	25.1	21.2	84.6%
音羽	12.6	0.0	0.0%
御津	54.1	32.2	59.6%
小坂井	41.7	11.2	26.9%
市全域	334.6	114.5	34.2%

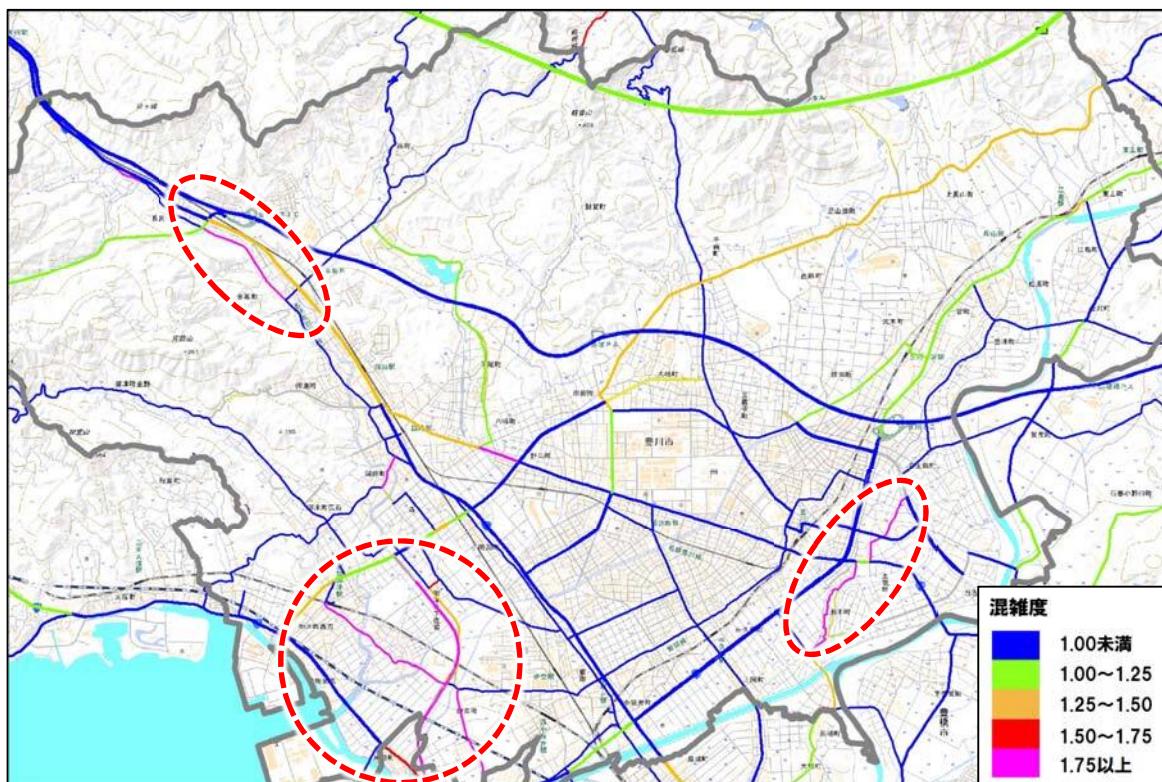
### ③ 交通量・混雑度

24時間の交通量は、高速道路や国道1号、国道151号、国道23号などで多くなっています。市内主要道路の混雑度は、御津地区の国道23号、小坂井御津線、小坂井地区の国道23号、南部・東部地区の豊橋一宮線、音羽地区の長沢国府線などで1.75以上となっています。



図：市内主要道路の24時間交通量

資料：令和3年度道路交通センサス



図：市内主要道路の混雑度

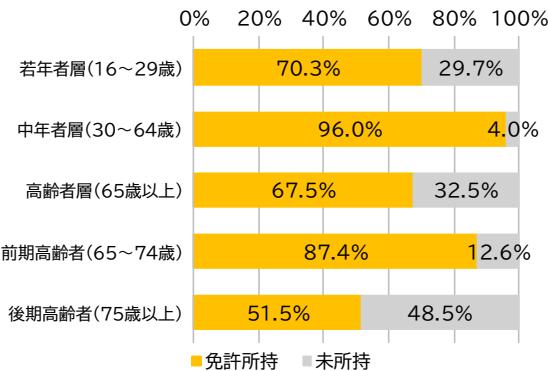
資料：令和3年度道路交通センサス

## (2) 自動車

### ① 運転免許証

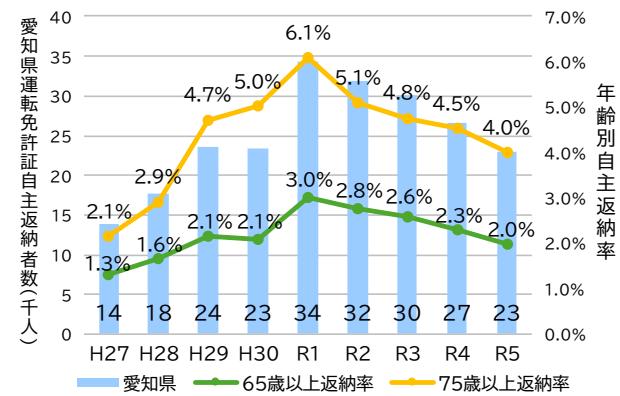
年齢別の保有割合は30~64歳の中年者層が9割以上と最も多く、次いで65~74歳の前期高齢者が高くなっています。75歳以上の後期高齢者は約半数と最も少くなっています。

年齢別の自主返納率は、平成29年以降で75歳以上の返納率が65歳以上の倍で推移しています。



図：年齢別免許証保有状況

資料：愛知県警「愛知県の運転免許人口(住所別・年齢別)」  
豊川市「年齢別住民登録人口」各年9月末現在



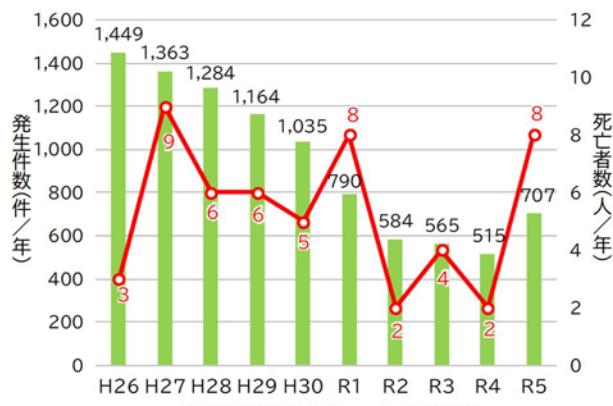
図：65歳以上の運転免許証返納率

資料：運転免許統計 都道府県別申請取消件数

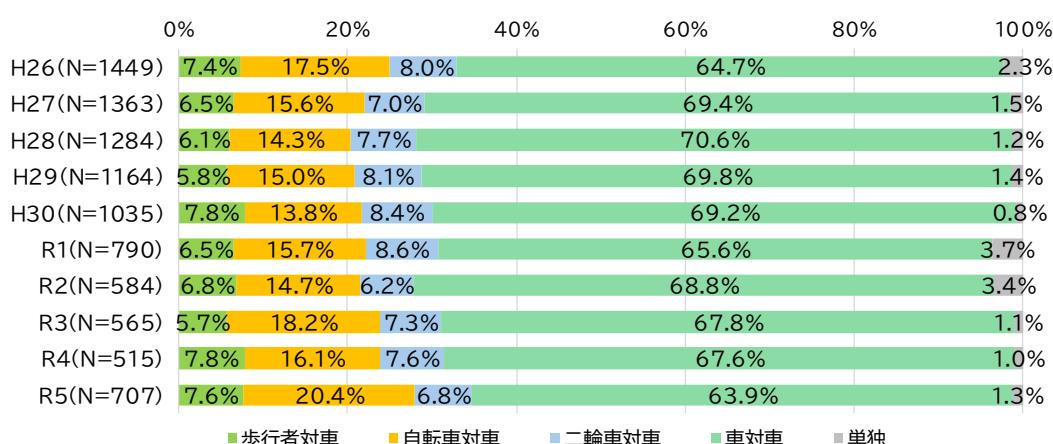
### ② 交通事故

市内の交通事故発生件数は平成26年から令和4年まで減少傾向にあったものの、令和5年には前年度比1.37倍となり、死者数も大きく増加しています。

人身事故の発生類型は、車対車が6~7割を占めており、次いで自転車対車が1~2割を占めています。平成30年の自転車対車は13.8%から、令和5年には20.4%と6.6%増加しています。



図：市内の交通事故(人身)発生件数と死者数の推移  
資料：豊川市の統計



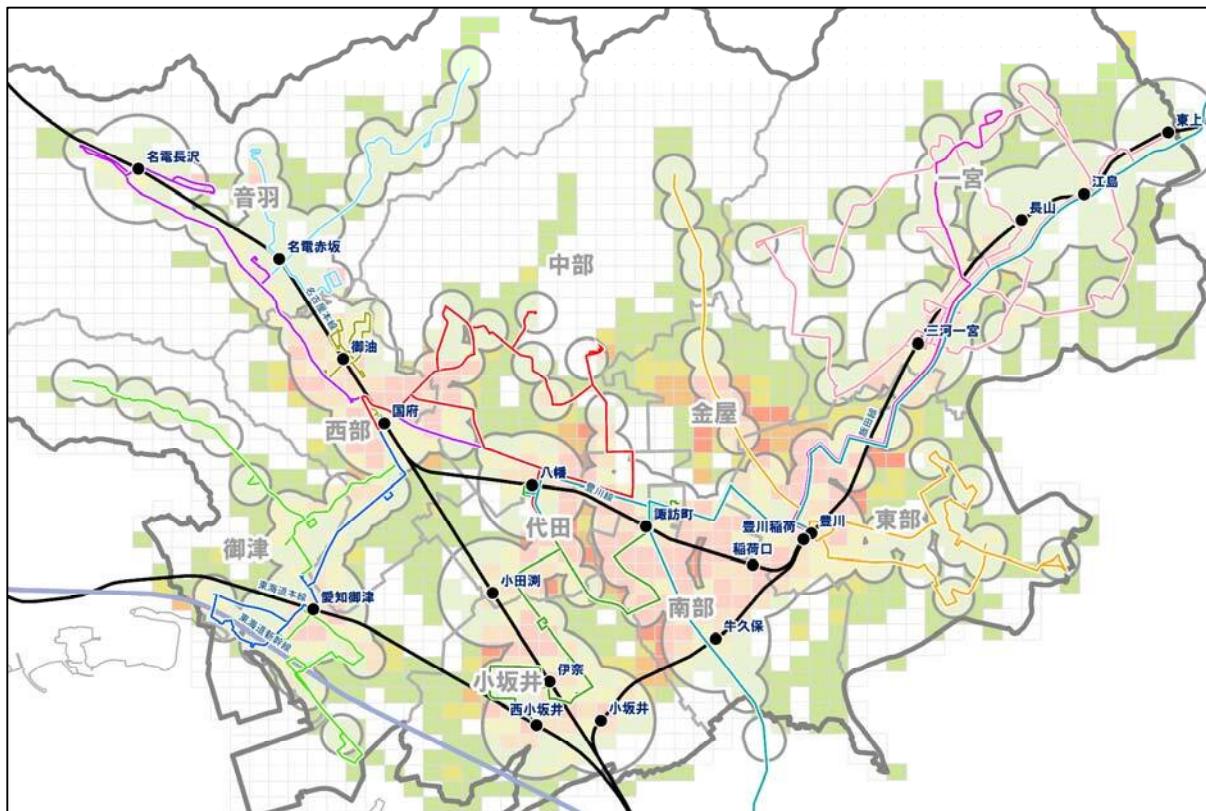
図：市内の人身事故の発生類型割合

資料：豊川市の統計

### (3) 公共交通

#### ① 公共交通不便地域

市内の駅及びバス勢圏により、人口は80.3%カバーされています。地域別では、9割以上カバーされている地域がある一方で、6割未満とカバー率が低い地域もあり地域差が見られます。



図：駅・バス勢圏による人口カバー状況

資料：令和2年国勢調査  
国土数値情報

表：駅・バス勢圏による人口カバー率

	人口(人)				人口密度(人/ha)		高齢化率(%)			高齢者カバー率(%)
	総人口	駅・バス勢圏内	駅・バス勢圏外	カバー率	駅・バス勢圏内	駅・バス勢圏外	市全体	勢圏内	勢圏外	
東部	29,811	22,983	6,828	77.1%	36.4	16.7	25.8%	26.5%	24.1%	71.9%
南部	25,014	21,372	3,642	85.4%	47.3	19.8	26.3%	25.5%	30.5%	82.5%
中部	17,374	13,828	3,546	79.6%	25.7	9.9	24.4%	22.8%	29.5%	70.6%
西部	22,237	19,684	2,553	88.5%	38.5	13.8	25.2%	25.1%	25.8%	87.4%
代田	14,872	12,802	2,070	86.1%	42.5	23.3	23.8%	23.6%	25.5%	84.2%
金屋	16,927	9,130	7,797	53.9%	51.8	27.0	21.8%	23.5%	19.8%	57.7%
一宮	16,329	13,733	2,596	84.1%	12.2	5.4	28.1%	26.9%	32.5%	77.0%
音羽	8,156	7,445	711	91.3%	13.0	4.5	31.4%	31.6%	29.8%	89.3%
御津	12,974	10,982	1,992	84.6%	18.3	7.7	28.0%	27.0%	32.4%	77.7%
小坂井	21,747	16,965	4,782	78.0%	35.0	16.4	28.7%	27.9%	31.5%	75.0%
市全域	185,441	148,924	36,517	80.3%	27.5	13.0	26.1%	25.9%	26.8%	77.0%

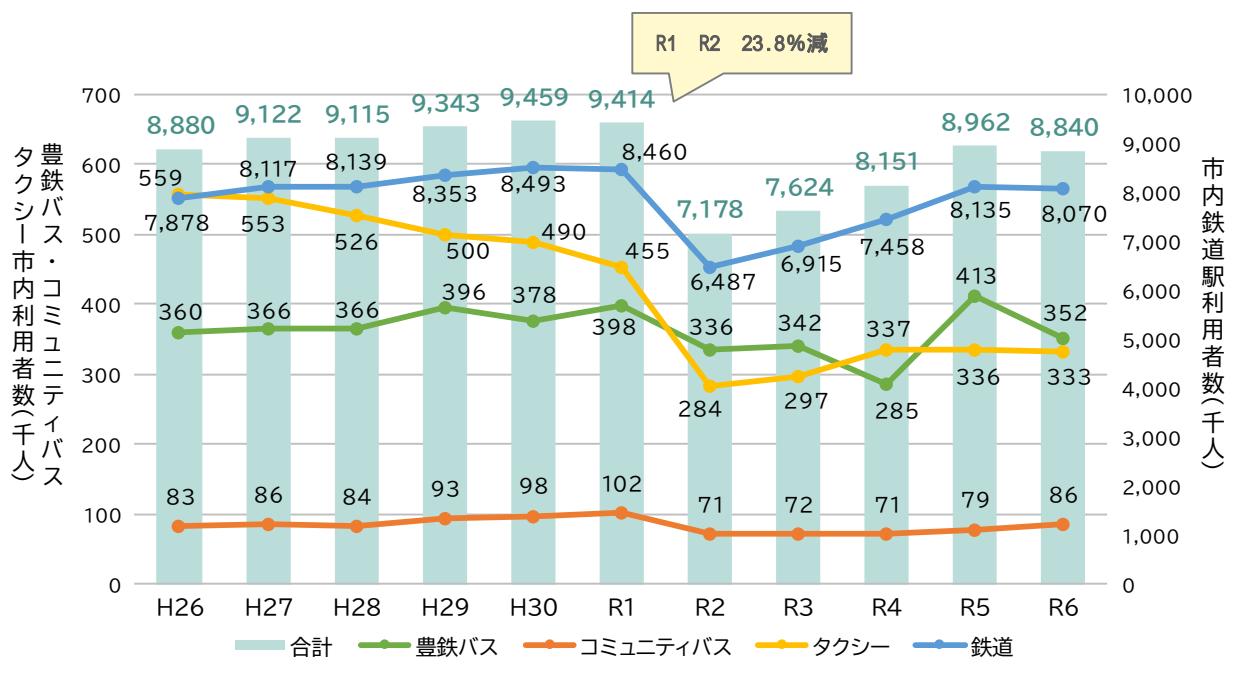
市全域よりも大きい地域

※人口(人)は、人口ドットデータによる集計値。それ以外は令和2年国勢調査による人口メッシュデータによる集計値。

## ② 市内公共交通の利用推移

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通全体の利用者数は令和元年度から令和2年度にかけて23.8%減少しており、タクシーとコミュニティバスは3割以上と鉄道及び豊鉄バスに比べ減少率が高くなっています。

令和6年度の公共交通全体の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度に対し93.9%となっています。ほとんどの公共交通が回復傾向にあるものの、タクシーの利用者数はコロナ禍以前からの減少傾向もあり、令和4年度から減少を続けています。



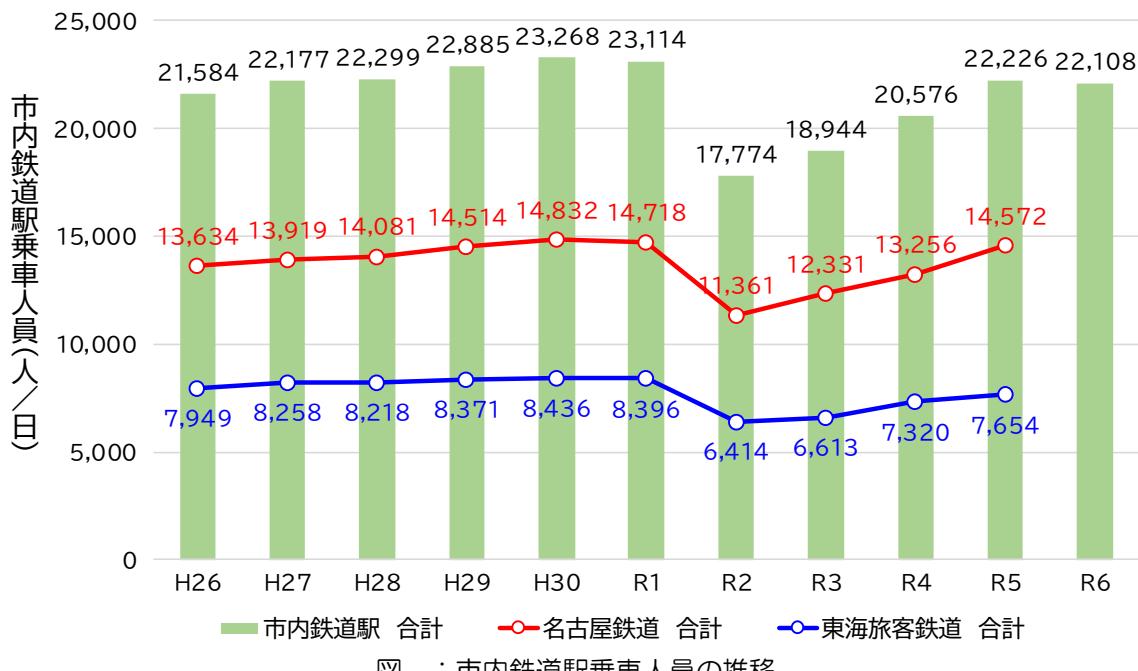
資料：豊川市統計、事業者データ

### ③ 鉄道

#### (i) 利用推移

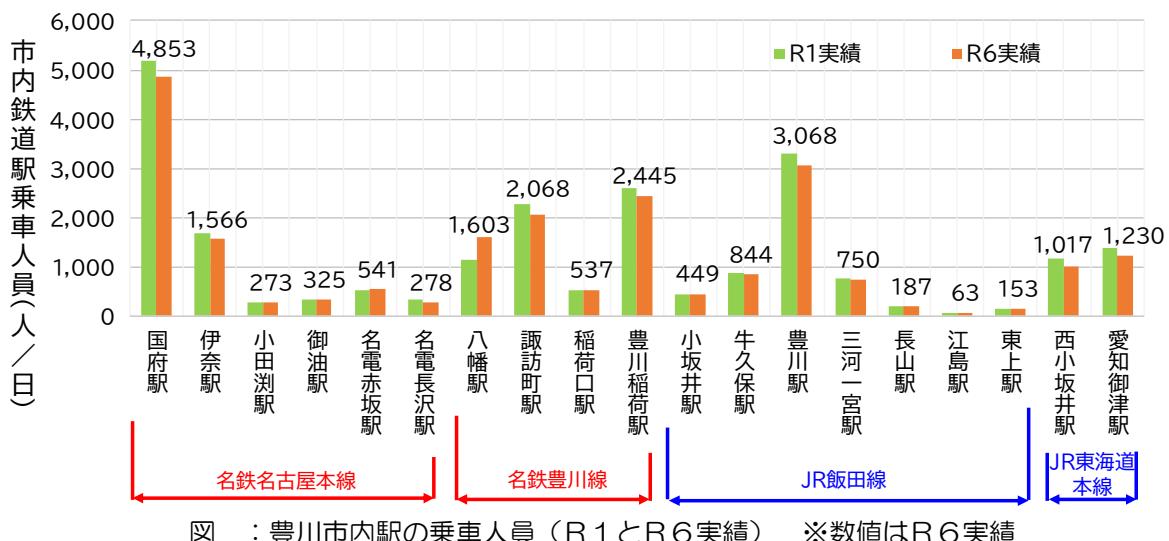
市内鉄道駅の券種別乗車人員の推移は、令和2年度の新型コロナウイルス感染症拡大の影響による減少から95.6%まで回復しています。

市内の駅乗車人員は、豊川駅、豊川稲荷駅、国府駅が多く、江島駅、東上駅、長山駅、小田渕駅、名電長沢駅は1日200人台以下と少ない状況にあります。



図：市内鉄道駅乗車人員の推移

資料：豊川市統計、事業者データ



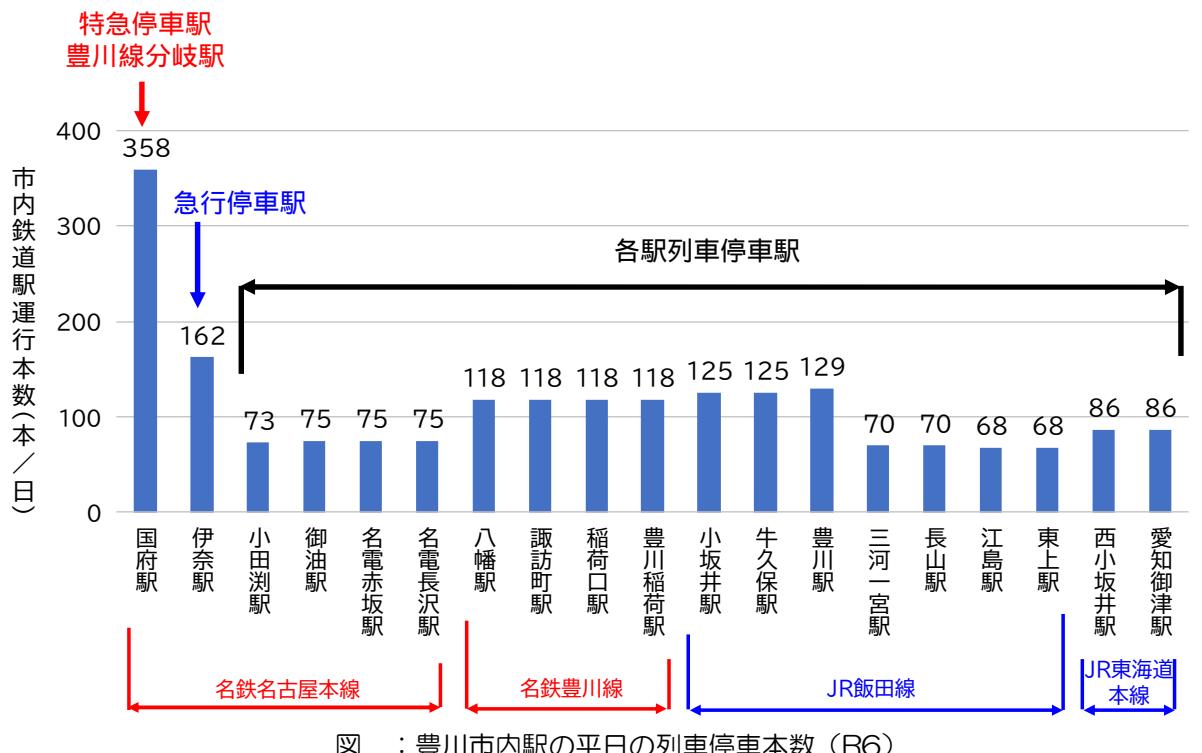
図：豊川市内駅の乗車人員 (R1とR6実績)

※数値はR6実績

資料：豊川市統計、事業者データ

## (ii) サービス水準

市内鉄道駅の列車停車本数は、特急停車駅で名鉄豊川線との分岐駅である国府駅が市内では最も多く、次いで急行停車駅の伊奈駅が多くなっています。



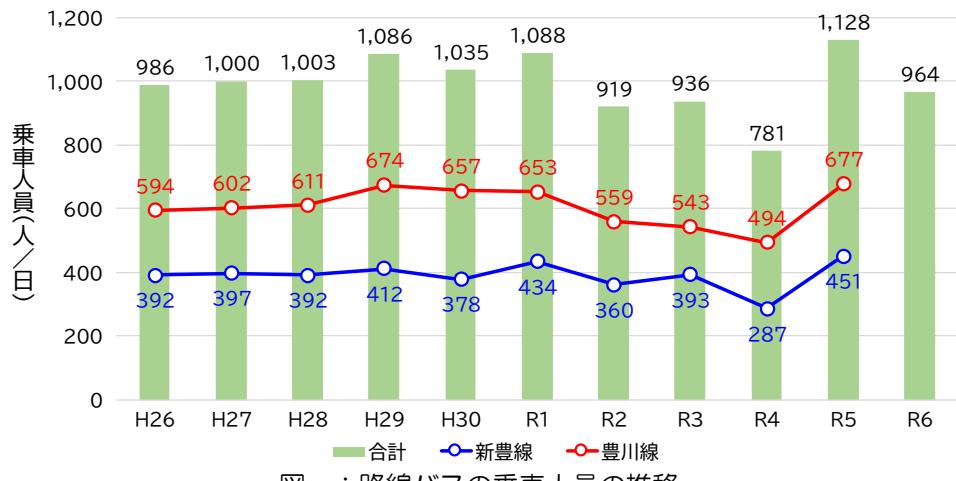
資料：鉄道事業者ダイヤ

#### ④ バス

##### (i) 豊鉄バス 利用状況

路線バスの乗車人員の推移は、令和2年度の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少したもので、令和5年度の1日あたりの乗車人数は、令和元年度よりも100人以上増加しています。

バス停別の利用は、豊川市民病院、豊川体育館前、豊川駅前、正岡、イオンモール豊川バス停で多い。



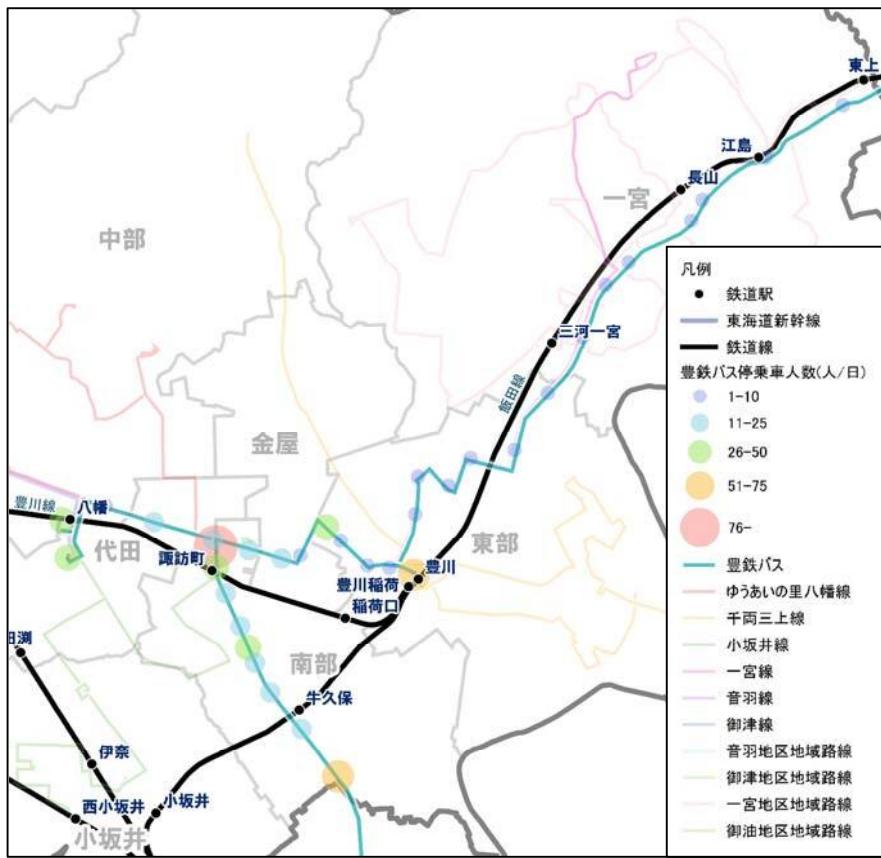
図：路線バスの乗車人員の推移

資料：豊川市統計、事業者データ

表：豊鉄バス乗降調査  
1日平均乗車人数

	R1	R5
正岡	39	54.5
牛久保南	10.5	23.5
牛久保	9	12.5
高見	23.5	18
南大通四丁目	21.5	29.5
南部中学校前	14	14
代田橋	6.5	14.5
心道教前	25.5	28.5
豊川体育館前	39	81.5
豊川体育館前西	9.5	15
諏訪西町	11.5	11
野口町	9.5	8
八幡駅口	4.5	0
豊川市民病院	49.5	48.5
イオンモール豊川	—	40
豊川市役所前	9.5	11.5
免許センター前	25.5	23.5
金屋元町	8	4
イオン豊川店	37	33
開運通二丁目	4.5	5.5
開運通一丁目	3.5	3
稲荷前	1.5	1
豊川駅前	25.5	57.5
進雄神社	0	0
豊川東部中学校	4	2.5
東曙町	5	5.5
大堀町	2.5	1
本野原	5	5
東名豊川	2	2.5
上野	3.5	4.5
砥鹿神社前	6	5
宮裏	2	3.5
一宮支所	7.5	7
松原	0.5	0.5
長山	0.5	0.5
江島	6	2
東上	1.5	1
合計	434	579

※青字はR1より増加



図：豊鉄バス バス停別1日平均利用者分布

資料：事業者データ

## (ii) 豊川市コミュニティバス 利用状況

豊川市コミュニティバスの乗車人員の推移は、令和2年度の新型コロナウイルス感染症拡大の影響による減少後、令和6年度の乗車人員は令和元年度の約83%となり、回復傾向が続いている。基幹路線は約9割、地域路線は約7割となっており、路線によって差が見られます。

路線別の1日平均乗車人員では、一宮線、ゆうあいの里八幡線がコロナ禍前よりも増加しています。

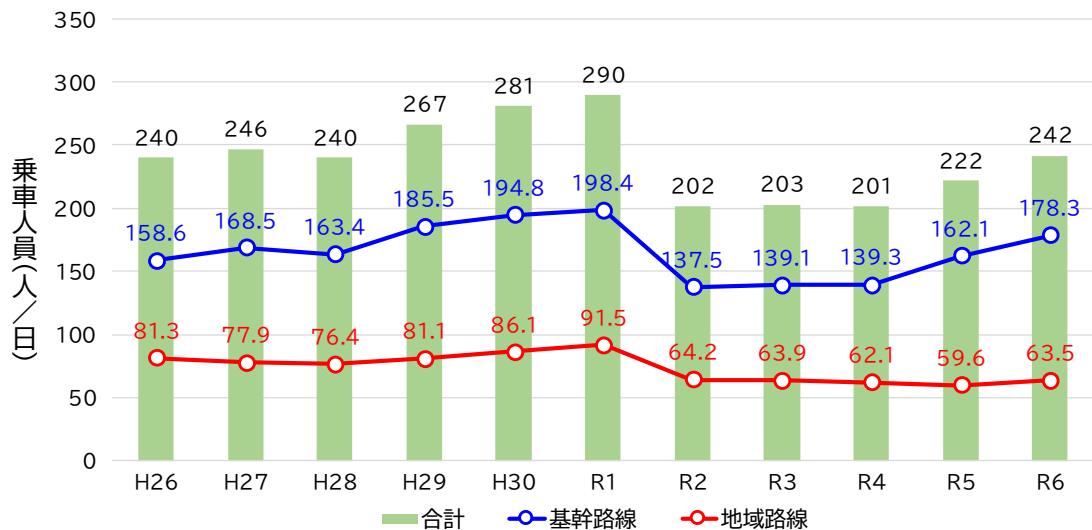


図 豊川市コミュニティバスの乗車人員の推移

資料：事業者データ

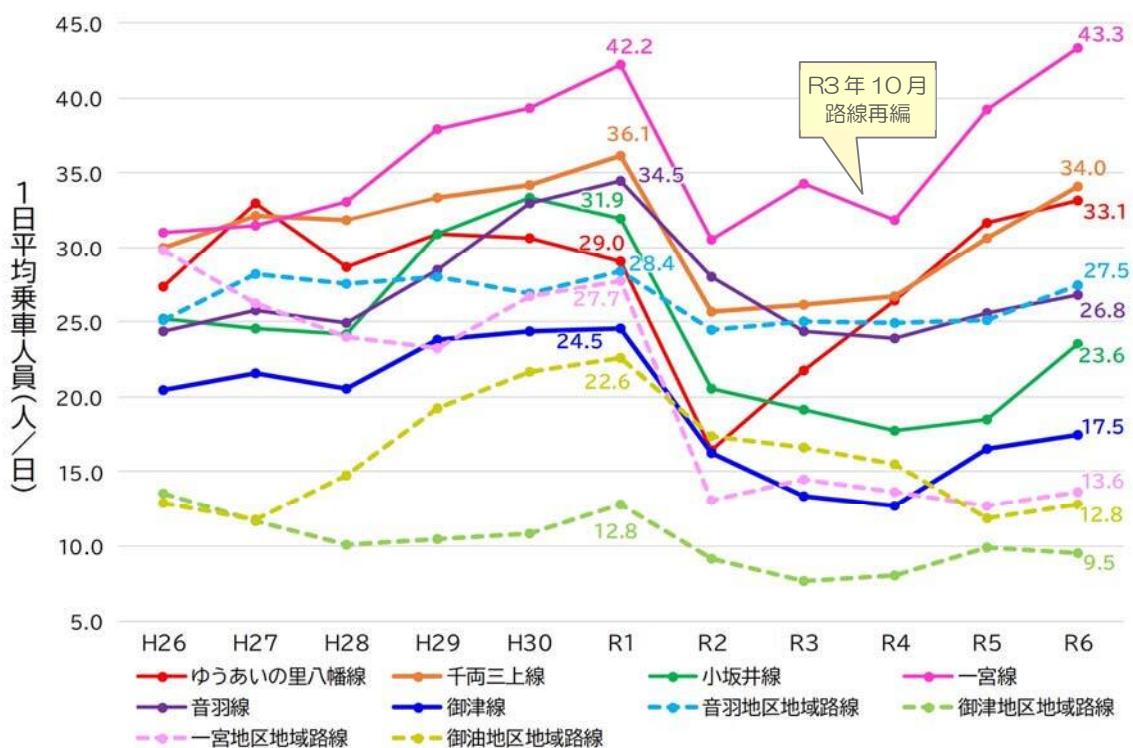
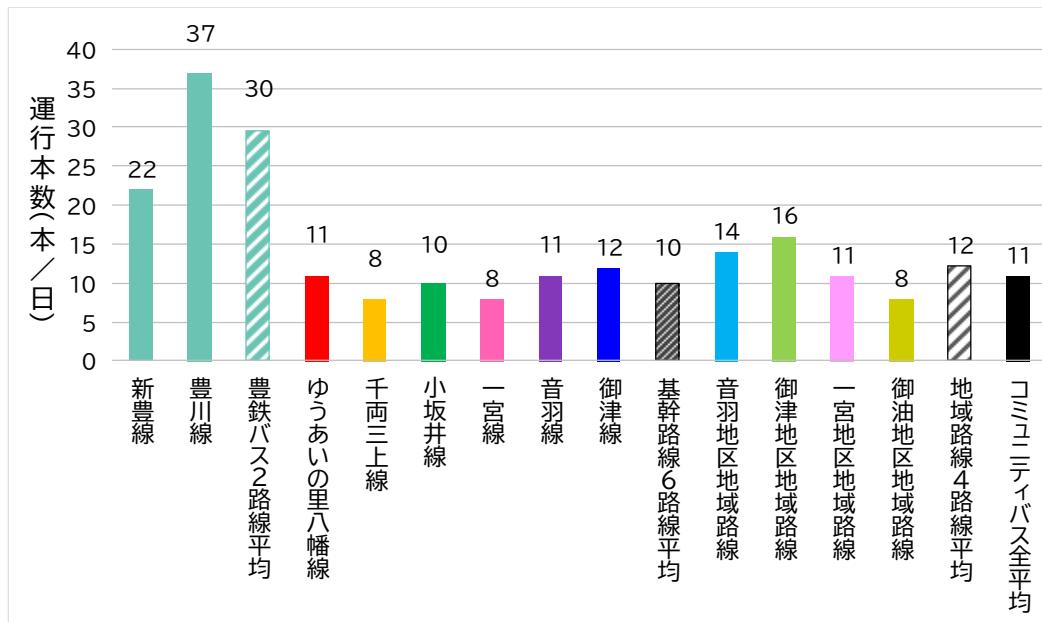


図 豊川市コミュニティバス路線別の1日平均乗車人員の推移

資料：事業者データ

## (iii) サービス水準

路線バスの運行本数は、新豊線は1時間あたりで1～2本/時、豊川線は1時間あたりで2～3本/時となっており、豊川市コミュニティバスの運行本数は、2～3時間あたりで1本/時となっています。



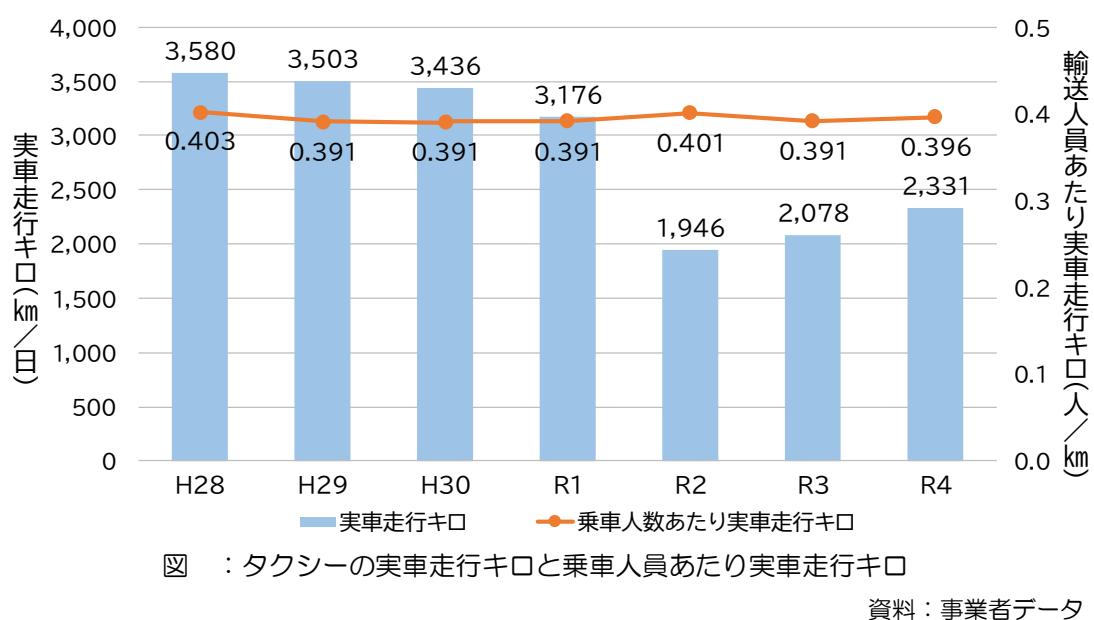
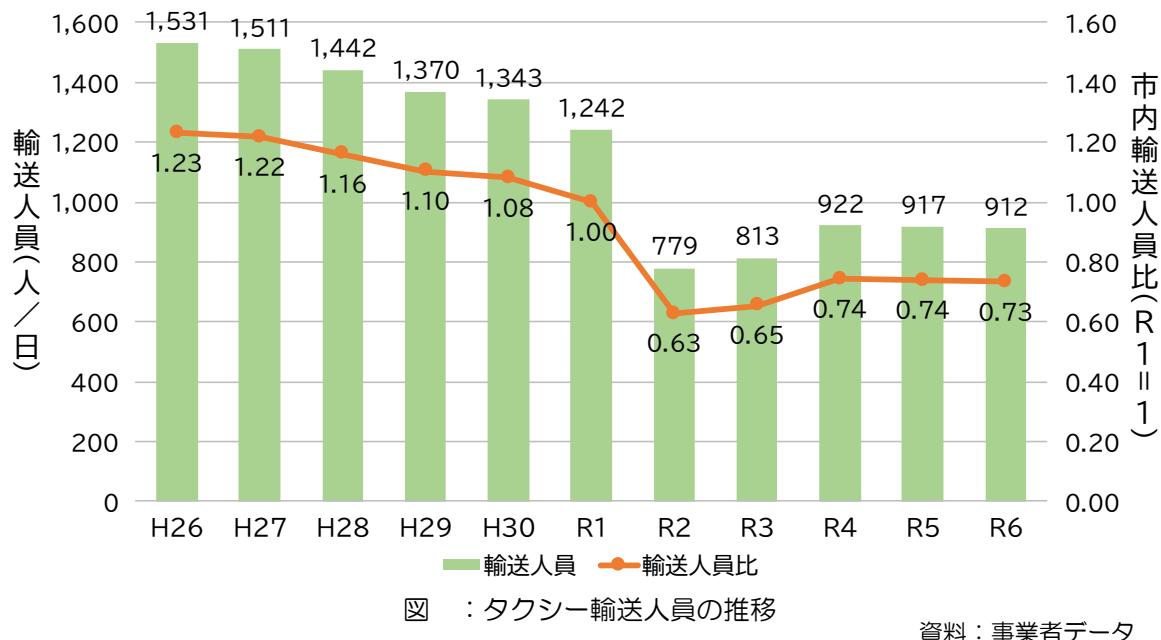
図：豊川市コミュニティバス路線別の運行本数 (R7)

資料：豊川市

## ⑤ タクシー

市内のタクシー事業者による輸送人員は、令和2年度の新型コロナウイルス感染症拡大の影響前から減少傾向にありました。令和2年度には令和元年度比で62.8%まで減少しましたが、令和6年度は約73%まで回復し、他の交通手段が令和4年度から令和5年度にかけて増加傾向にある中で、令和4年度から令和5年度はほぼ横ばいで推移しています。

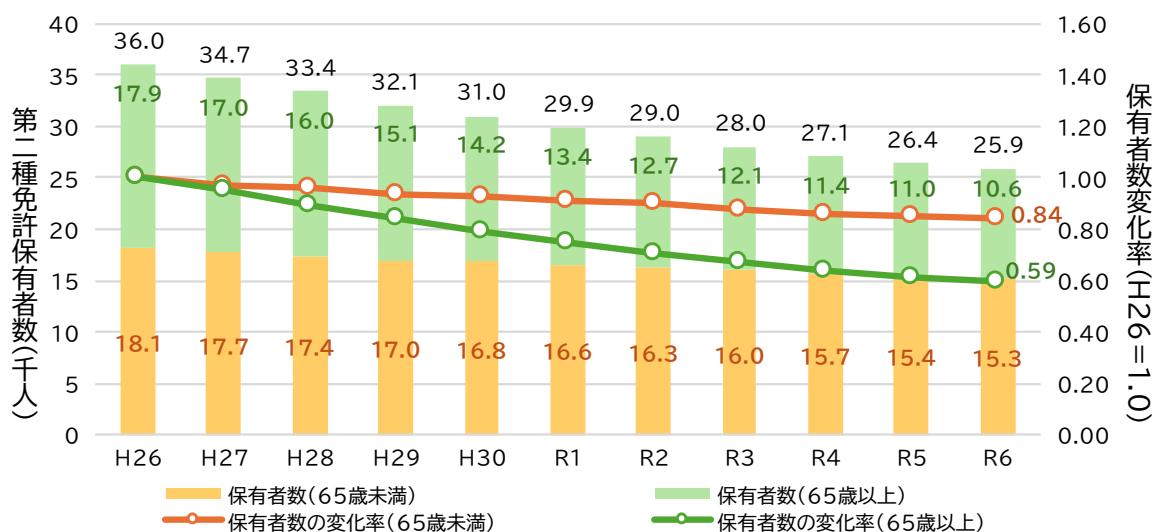
実車走行キロは利用者数の傾向と同様に、令和2年度の新型コロナウイルス感染症拡大の影響前から減少傾向にあり、令和2年度からは回復傾向にあるが、乗車人員あたりの実車走行キロは大きな変化はなく、利用者の乗車距離の特徴に変わりはありません。



## ⑥ 運転手不足

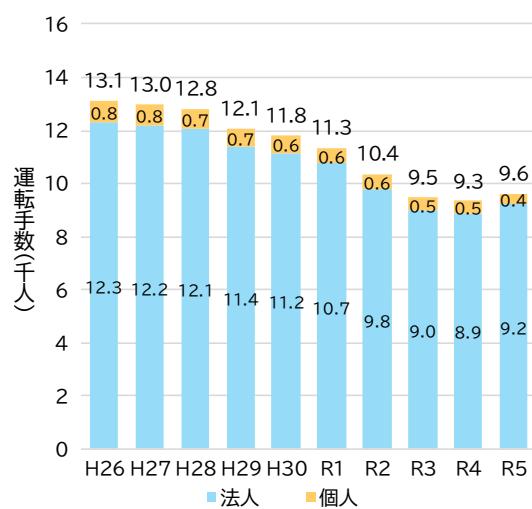
バス運転者数を大型二種免許保有者数からみると、減少傾向で推移しており、このうち65歳以上の高齢ドライバーが約4割を占め、減少率は高齢ドライバーの方が高くなっています。また、タクシーの運転者数も同様に減少傾向で推移しています。

バス・タクシー運転者の平均年齢は他業種に比べ高く、バス運転者は50歳代前半、タクシー運転者は60歳前後で推移しています。



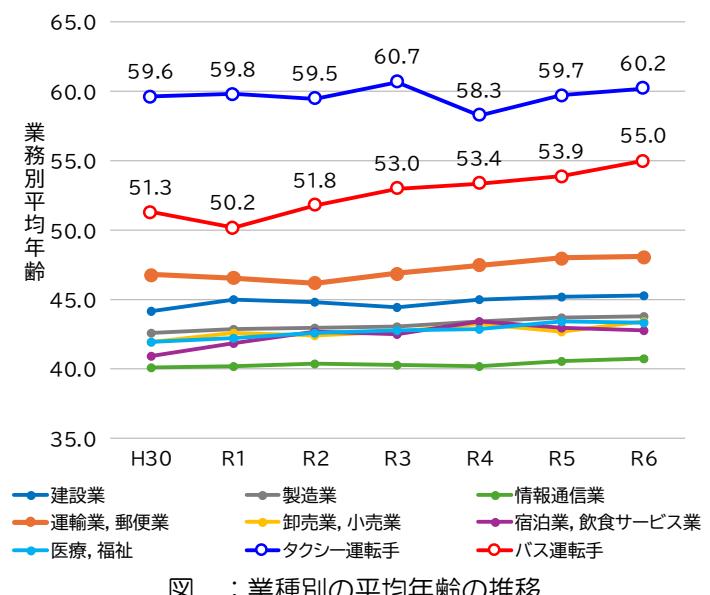
図：大型二種免許保有者数の推移

資料：運転免許統計



図：タクシー運転者数の推移

資料：数字でみる中部の運輸



図：業種別の平均年齢の推移

資料：賃金構造基本統計調査

## (4) 交通結節点

### ① 市内駅別整備状況

市内の交通結節点である駅の半数で、エレベーターやスロープの設置がされバリアフリーに対応しています。駅前広場や送迎スペースは、比較的施設規模の大きい駅でのみ整備されている状況にあります。

駐車場や自転車駐車場はほとんどの駅で整備されていますが、自転車駐車場は屋根や駐車エリアがきちんと確保されていない駅も見られます。

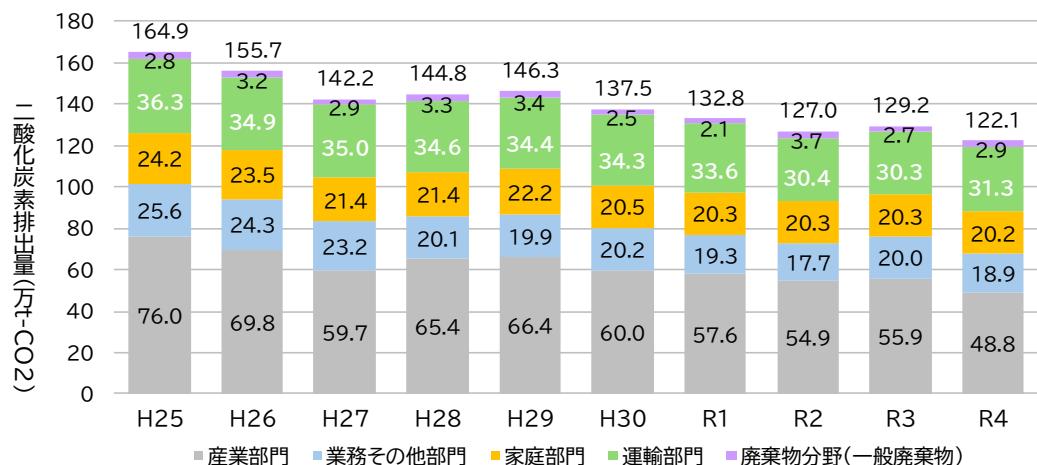
表：市内駅別整備状況一覧

鉄道路線		鉄道駅	駅形態	跨線橋 ・ 自由通路	バリアフリー	駅前広場 ・ 送迎スペース	駐車場		自転車駐車場		
							市営	民間	市営	民間	収容台数
東海道線	愛知御津	地上駅	○	跨線橋 EV未設置	○	○	○	○			672
	西小坂井	地上駅	○	跨線橋 EV未設置	○	○	○	○			462
東海旅客鉄道	小坂井	地上駅	○	跨線橋 EV未設置			○	○			125
	牛久保	地上駅	○	跨線橋 EV未設置	○		○	○			620
	豊川	橋上駅	○	EV設置あり	○	○	○	○			1,332
	三河一宮	地上駅	○	跨線橋 EV未設置			○	○			200
	長山	地上駅		スロープなし			○		○		不明
	江島	地上駅		スロープなし			○		○		不明
	東上	地上駅		スロープあり			○		○		不明
	伊奈	橋上駅	○	EV設置あり			○	○			245
名古屋鉄道	小田渕	地上駅		スロープあり			○	○			70
	国府	橋上駅	○	EV設置あり	○	○	○	○			870
	御油	地上駅		スロープあり			○	○			30
	名電赤坂	地上駅		スロープあり			○	○			103
	名電長沢	地上駅		スロープあり	○			○			126
	八幡	高架駅		EV設置あり	○		○	○			470
豊川線	諏訪町	地上駅		スロープあり			○	○			475
	稻荷口	地上駅		スロープあり			○	○			200
	豊川稻荷	地上駅		段差なし	○	○	○	○			豊川駅と共に

資料：豊川市

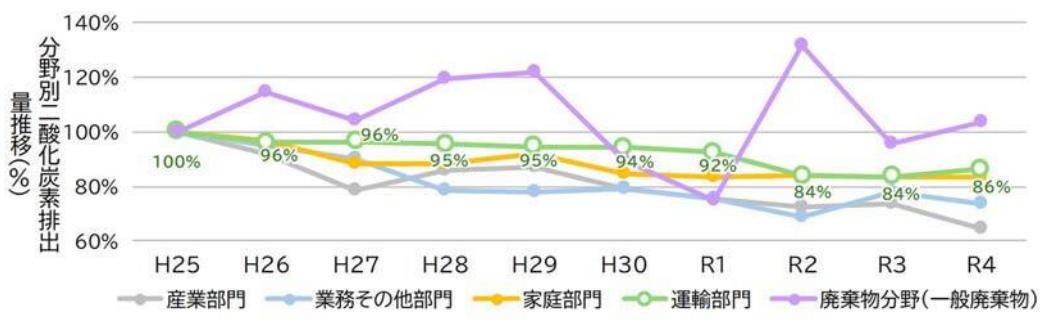
## 1-4 環境

豊川市の二酸化炭素排出量は令和4年で約122万トンとなっており、運輸部門は全体の約3割を占め産業部門に次いで多くなっています。総排出量は過去10カ年で減少傾向にあります。廃棄物分野を除き基本的には各分野で減少しており、運輸部門は他の分野に比べ減少率が小さい状況にあります。



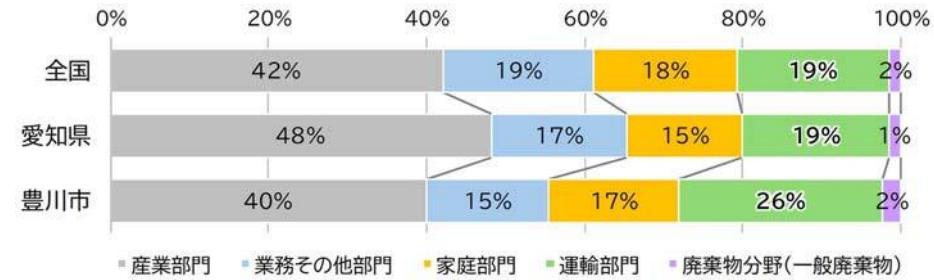
図：部門別二酸化炭素排出量の推移

資料：自治体排出量カルテ



図：部門別二酸化炭素排出量の変化率 (H25=1.0)

資料：自治体排出量カルテ



図：(参考)二酸化炭素排出量の部門別構成 (R4)

資料：自治体排出量カルテ

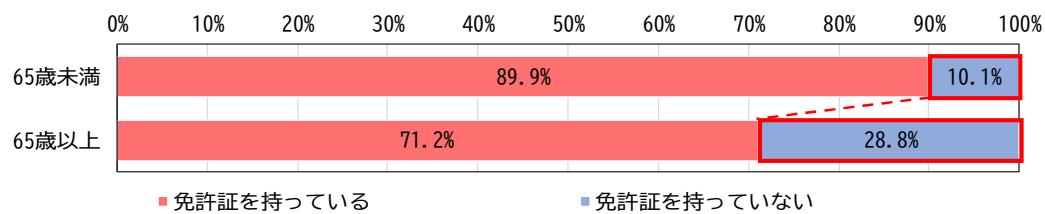
## 1-5 市民意識

### (1) 公共交通に関する市民意識調査結果(令和5年度)

#### ① 運転免許証保有状況

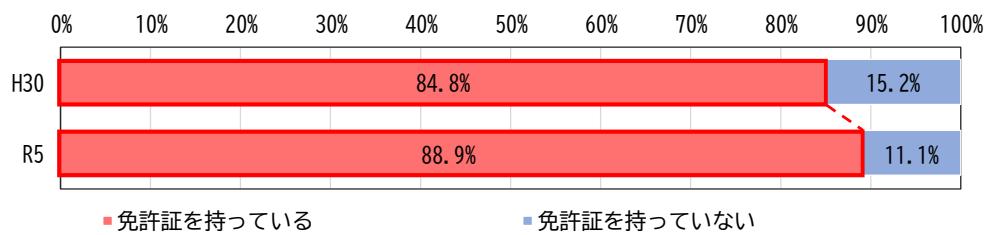
「免許証を持っていない」「自動車を持っていない」は、65歳以上が高くなっています。

また、令和5年度調査と前回調査（平成30年度調査）結果と比較すると、「免許証を持っていない」方は令和5年度のほうが増加しており、「自動車を持っていない」方は令和5年度のほうが高くなっています。



図：R5調査 「年齢別免許証保有割合」(拡大後)

資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

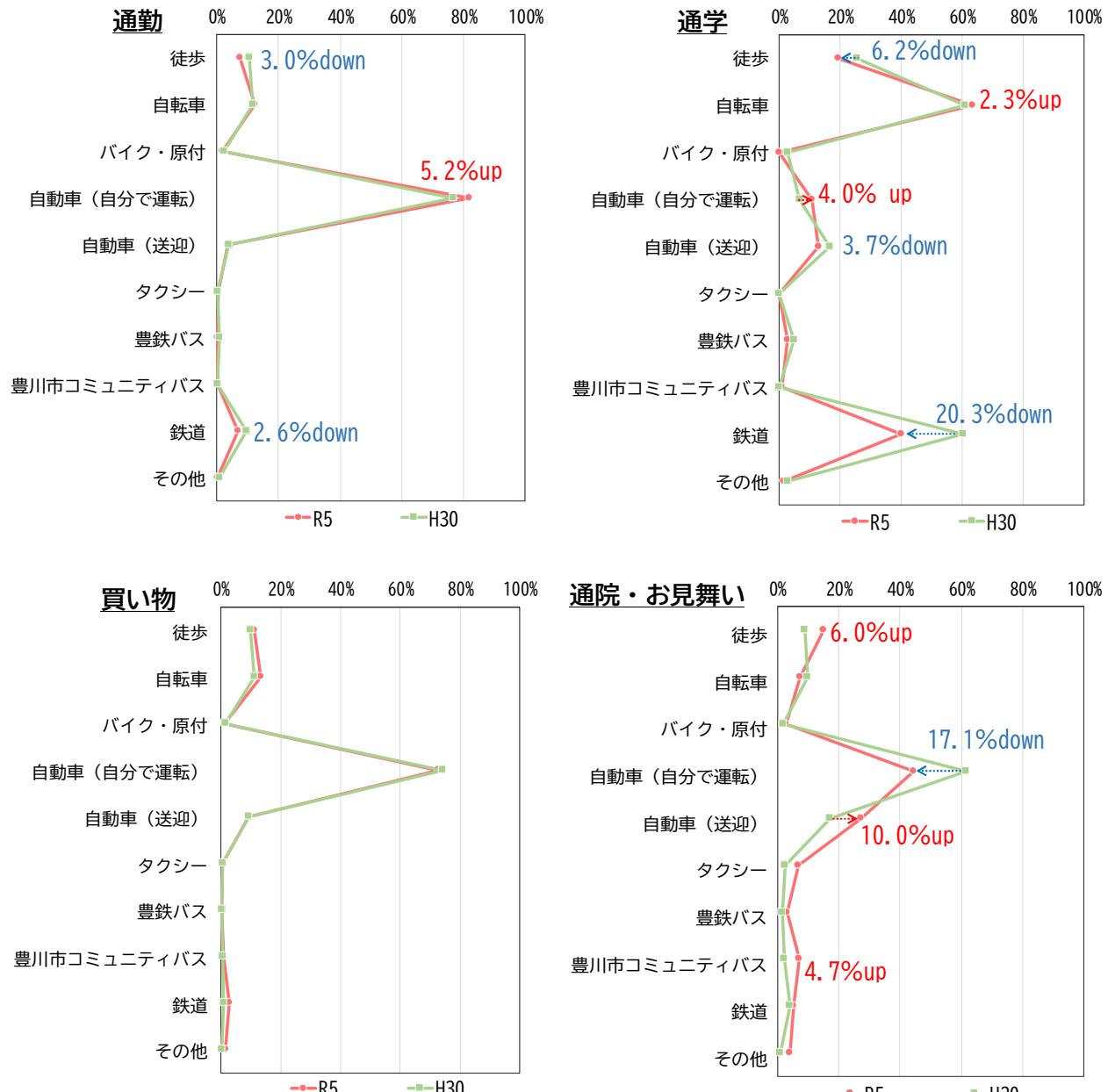


図：H30・R5調査 「免許証保有割合」(拡大後)

資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

## ② 目的別の利用交通手段

利用目的別の移動手段の変化を令和5年度調査と前回調査（平成30年度調査）結果と比較すると、「通勤」「買い物」に大きな変化は見られないものの、「通学」は「徒歩」「自動車（送迎）」「鉄道」が減少し、「自転車」「自動車（自分で運転）」が増加しています。また、「通院・お見舞い」は「自動車（自分で運転）」が減少し、「徒歩」「自動車（送迎）」「豊川市コミュニティバス」が増加しています。



図：H30・R5調査 「移動目的別利用交通手段割合」（拡大後）  
※複数回答

資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

### ③ 日常の移動で困っていること

全体回答では、「駅やバス停までが遠い」「公共交通の運行本数が少ない」「道路幅・歩道が狭い」「自動車交通量が多く危ない」の回答が高くなっています。年齢別で比較すると、65歳未満は「道路幅・歩道が狭い」「自動車交通量が多く危ない」といった道路に関する項目が65歳以上よりも高くなっています。65歳以上は、「運転免許証を返納して移動手段がない」「自動車で送迎をお願いできる人がいない」「身体的な理由で移動が困難」といった自分で自動車を利用することができない項目や、「駅で電車に乗るまでの移動や段差が大変」「公共交通の情報がよく分からぬ」「公共交通の利用の仕方が分からぬ」といった公共交通を利用する上での利便性に関する項目が65歳未満よりも高くなっています。

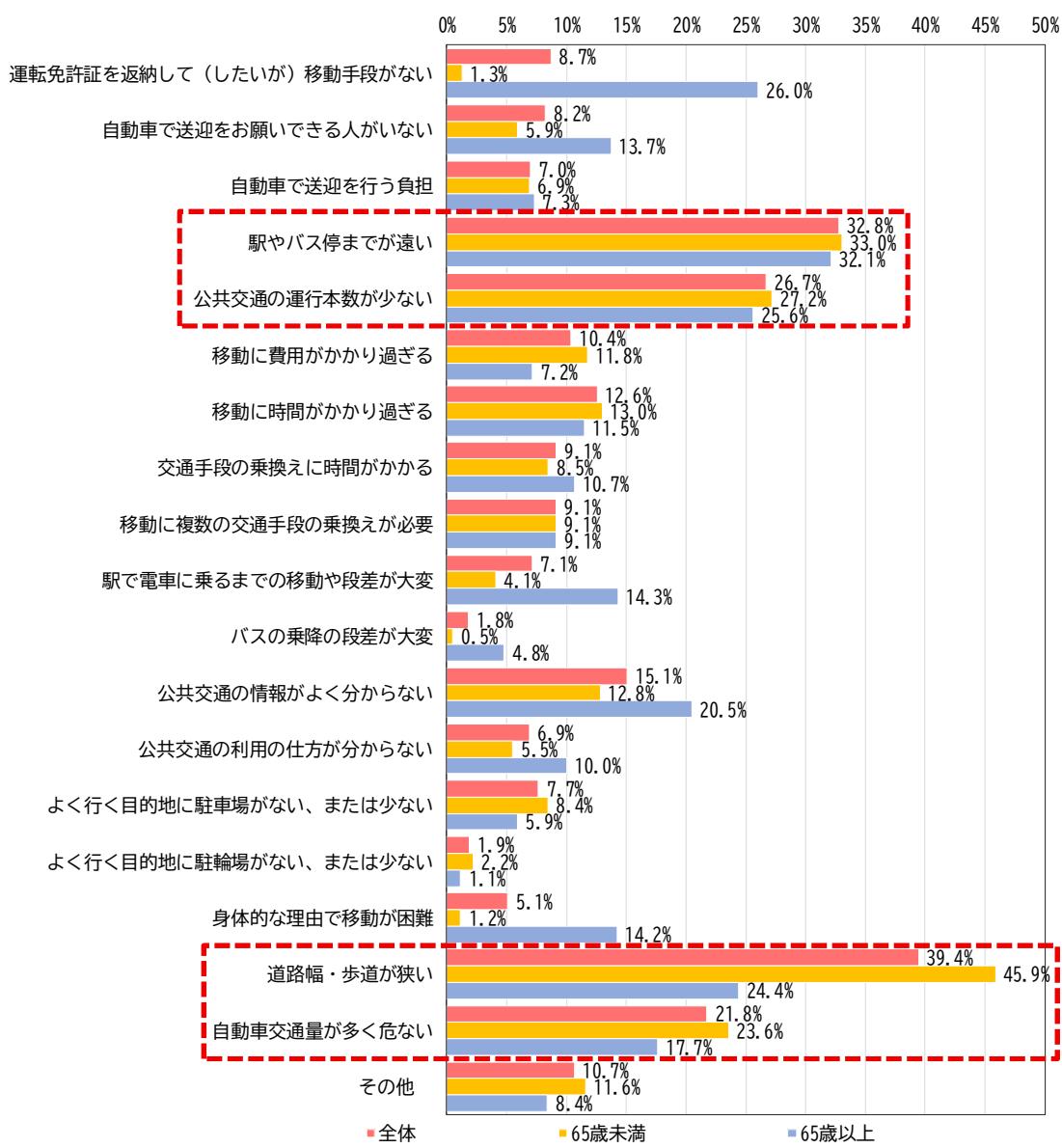


図 「日常の移動で困っていること」年齢別回答（拡大後）

資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

#### ④ 豊川市における将来交通のあり方

「最寄駅までの交通手段」は全年齢で回答割合が高くなっています。65歳未満の回答は、「最寄り駅前の待合環境」「最寄り駅前の駐車場」「安全・快適に通行できる最寄駅付近の自転車道」「安全・快適に通行できる最寄駅付近の歩道」など駅に関する項目が高くなっています。65歳以上の回答は、「最寄駅のバリアフリー化」「バス車両のバリアフリー化」「バス路線」のバスに関する項目や、「自宅や目的地近くを結ぶドアツードア型の交通手段の整備」で高くなっています。

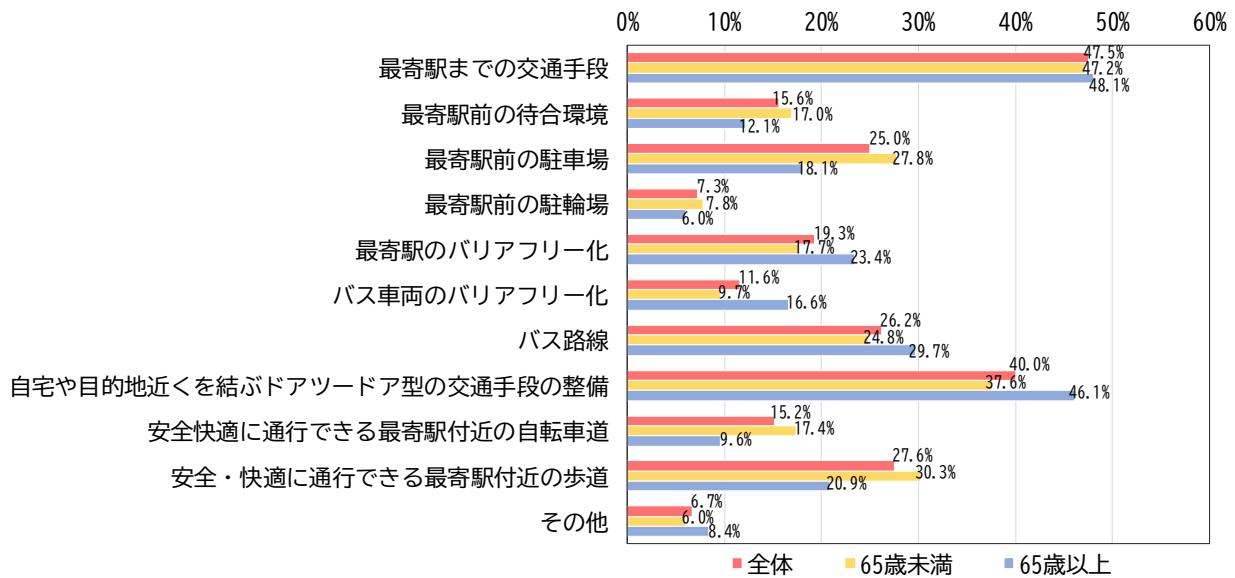


図 「将来交通のあり方」年齢別回答（拡大後）

資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

#### ⑤ バスの必要性

「今のところ利用する予定はない」は年齢区分に限らず半数近くを占めています。「今利用しており、今後も利用するため必要」「今は利用していないが、利用できる環境にあり、条件次第で利用するため必要」は、65歳未満に比べて65歳以上が約9%高くなっています。平成30年度に比べて「今利用しており、今後も利用するため必要」「今は利用していないが、利用できる環境にあり、条件次第で利用するため必要」の回答は3.3%減少しています。

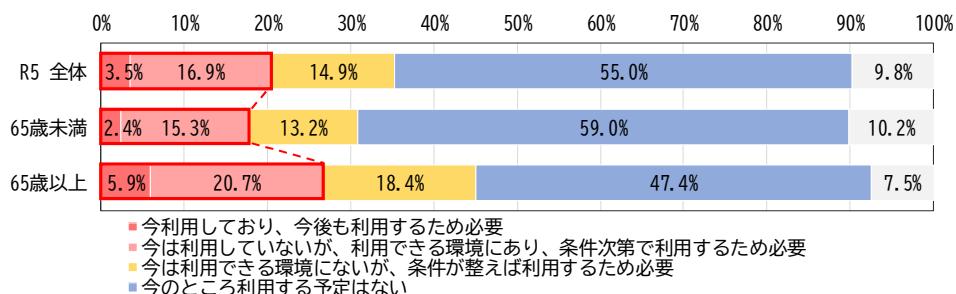


図 R5調査 「バスの必要性」年齢別回答（拡大後）

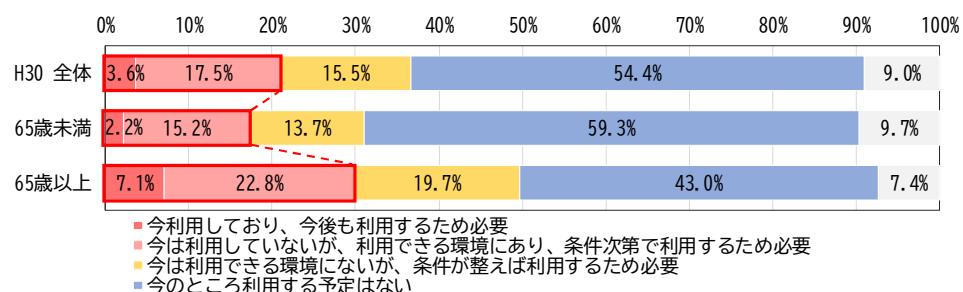
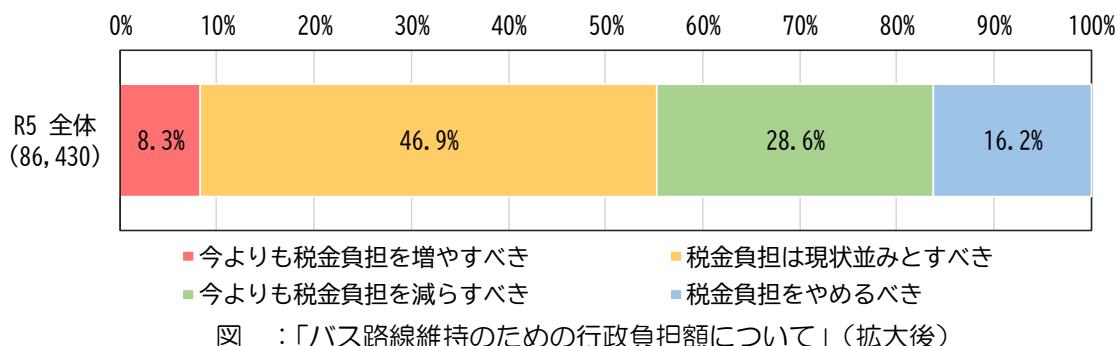


図 H30調査 「バスの必要性」年齢別回答（拡大後）

資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

## ⑥ バス路線維持のための行政負担額

「税金負担は現状並みとすべき」「今よりも税金負担を減らすべき」の回答が7割を占めており、「今よりも税金負担を増やすべき」は65歳未満よりも65歳以上の方が高くなっています。



資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

## 1-6 地域別整理

## (1) 移動特性

中学校区	小学校区	総人口	人口カバー率	未カバー人口	移動に困っている(運転免許返納、または送迎依頼者不在)	高齢化率	地域別特性
東部中	豊川小	7,403	99.5%	34	11.6%	27.5%	人口カバー率は高いが、移動に困っている回答が多い
	東部小	7,934	40.4%	4,731	14.0%	24.8%	人口カバー率が低く、未カバー人口が多い
	桜木小	6,610	70.9%	1,921	13.4%	27.1%	人口カバー率が低く、未カバー人口が多い
	豊小	7,500	71.2%	2,156	6.5%	24.1%	人口カバー率が低く、未カバー人口が多い
南部中	牛久保小	7,240	82.4%	1,275	11.5%	27.6%	人口カバー率は高いが、移動に困っている回答が多い
	中部小	12,308	90.5%	1,164	10.0%	23.5%	人口カバー率は高いが、移動に困っている回答が多い
	天王小	4,921	74.3%	1,265	11.5%	31.4%	人口カバー率が低く、移動に困っている回答が多い
中部中	千両小	1,824	43.9%	1,022	15.9%	40.2%	人口カバー率が低く、移動に困っている回答が多い
	平尾小	4,690	80.8%	899	11.8%	21.6%	人口カバー率は高いが、移動に困っている回答が多い
	八南小	11,042	78.7%	2,349	10.8%	23.0%	人口カバー率は高いが、未カバー人口が多い
西部中	国府小	12,819	87.5%	1,601	7.7%	25.2%	人口カバー率は高いが、未カバー人口が多い
	御油小	8,819	88.0%	1,057	6.6%	25.3%	人口カバー率は高く、未カバー人口も少ない
代田中	桜町小	5,522	83.9%	890	14.4%	23.6%	人口カバー率は高いが、移動に困っている回答が多い
	代田小	8,599	86.0%	1,204	9.2%	24.0%	人口カバー率は高く、未カバー人口も少ない
金屋中	三蔵子小	11,486	38.6%	7,055	5.8%	22.5%	人口カバー率が低く、未カバー人口が多い
	金屋小	5,752	83.2%	969	5.8%	20.4%	人口カバー率は高く、未カバー人口も少ない
一宮中	一宮東部小	4,538	82.9%	775	7.0%	33.7%	人口カバー率は高く、未カバー人口も少ない
	一宮西部小	9,074	85.6%	1,303	5.9%	24.2%	人口カバー率は高く、未カバー人口も少ない
	一宮南部小	2,857	58.1%	1,197	10.2%	31.6%	人口カバー率が低く、移動に困っている回答が多い
音羽中	萩小	1,615	69.9%	486	8.1%	41.0%	人口カバー率は高く、未カバー人口も少ない
	長沢小	2,631	87.2%	337	8.6%	23.4%	人口カバー率は高く、未カバー人口も少ない
	赤坂小	4,381	96.6%	150	11.5%	32.6%	人口カバー率は高いが、移動に困っている回答が多い
御津中	御津北部小	3,483	86.6%	468	9.1%	29.0%	人口カバー率は高く、未カバー人口も少ない
	御津南部小	9,765	78.3%	2,121	14.3%	27.6%	人口カバー率は高いが、未カバー人口が多い
小坂井中	小坂井東小	10,475	79.7%	2,124	5.5%	28.0%	人口カバー率は高いが、未カバー人口が多い
	小坂井西小	11,494	74.8%	2,897	9.2%	29.4%	人口カバー率が低く、未カバー人口が多い
市全体		184,782	77.6%	41,452	9.5%	26.1%	

※人口カバー率は市全体より割合が低い、未カバー人口は1校区平均（1,594人）より値が大きい、移動に困っている割合と高齢化率は市全体より割合が大きい小学校校区を着色

資料：國勢調查(～2020年)、

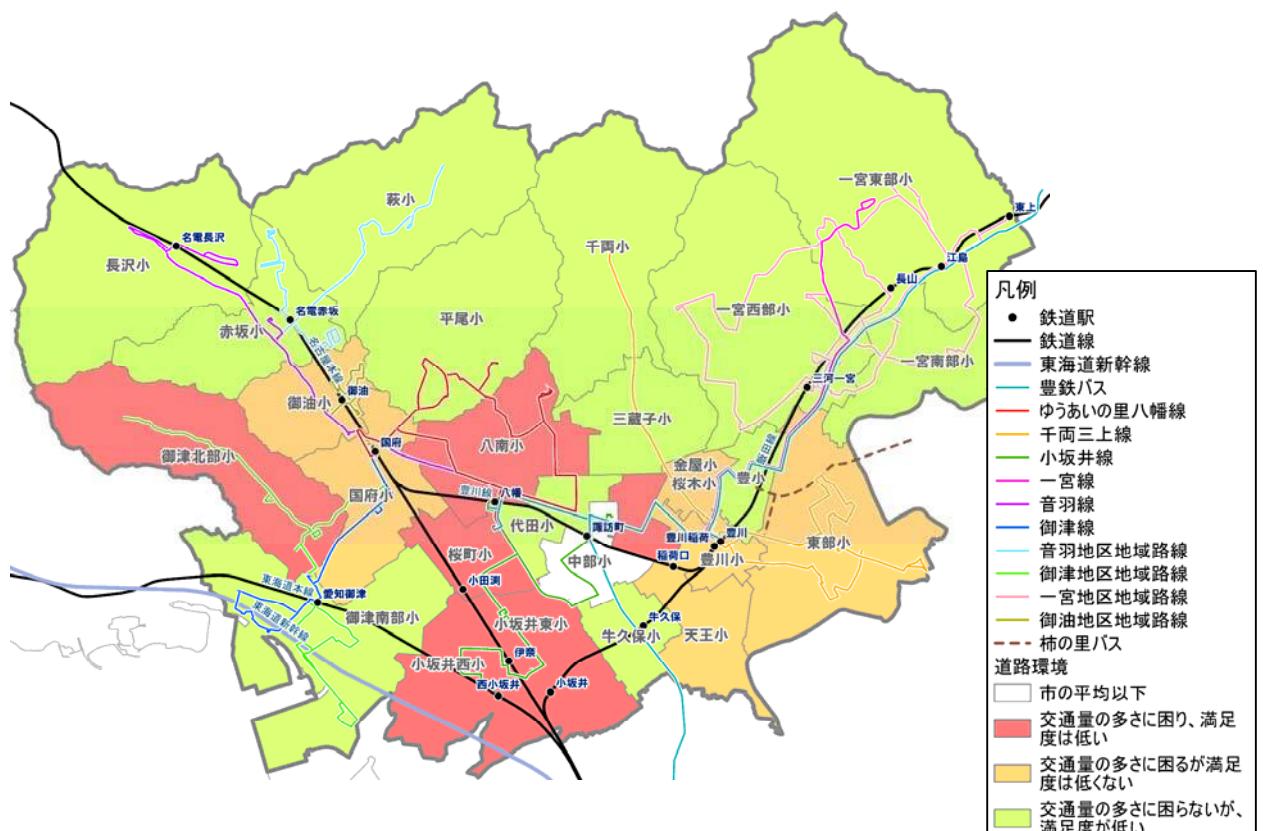
# 令和5年度 公共交通に関するアンケート調査 国立社会保障・人口問題研究所 将来推計（2025年～）



## (2) 道路

中学校区	小学校区	利用環境の満足度 (不満の割合)			地域別特性
		自動車交通 量が多く危 ない	道路の混 雑・渋滞対 策	道路の交通 事故・安全 対策	
東部中	豊川小	16.3%	37.9%	30.3%	交通量の多さに困るが満足度は低くない
	東部小	16.4%	32.1%	26.5%	交通量の多さに困るが満足度は低くない
	桜木小	16.1%	28.6%	25.8%	交通量の多さに困るが満足度は低くない
	豊小	4.3%	62.8%	48.5%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
南部中	牛久保小	10.1%	37.4%	42.9%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	中部小	8.0%	30.1%	38.2%	
	天王小	15.4%	30.3%	33.3%	交通量の多さに困るが満足度は低くない
中部中	千両小	7.8%	53.4%	50.0%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	平尾小	9.7%	41.2%	39.5%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	八南小	13.8%	33.2%	38.7%	交通量の多さに困り、満足度は低い
西部中	国府小	22.7%	32.7%	26.9%	交通量の多さに困るが満足度は低くない
	御油小	19.4%	40.4%	30.8%	交通量の多さに困るが満足度は低くない
	桜町小	15.7%	33.5%	40.7%	交通量の多さに困り、満足度は低い
代田中	代田小	9.5%	49.5%	44.1%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	三蔵子小	7.8%	46.1%	34.1%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
金屋中	金屋小	18.4%	28.4%	42.6%	交通量の多さに困り、満足度は低い
	一宮東部小	5.7%	38.0%	42.0%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
一宮中	一宮西部小	12.5%	53.6%	38.2%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	一宮南部小	6.5%	58.4%	34.4%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	萩小	11.7%	48.0%	49.5%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
音羽中	長沢小	10.4%	49.6%	35.3%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	赤坂小	11.7%	42.7%	26.6%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	御津北部小	22.5%	48.0%	37.5%	交通量の多さに困り、満足度は低い
御津中	御津南部小	10.2%	37.9%	52.7%	交通量の多さに困らないが、満足度が低い
	小坂井東小	18.8%	37.8%	39.7%	交通量の多さに困り、満足度は低い
小坂井中	小坂井西小	22.0%	51.1%	47.9%	交通量の多さに困り、満足度は低い
	市全体	13.8%	41.6%	38.3%	

資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

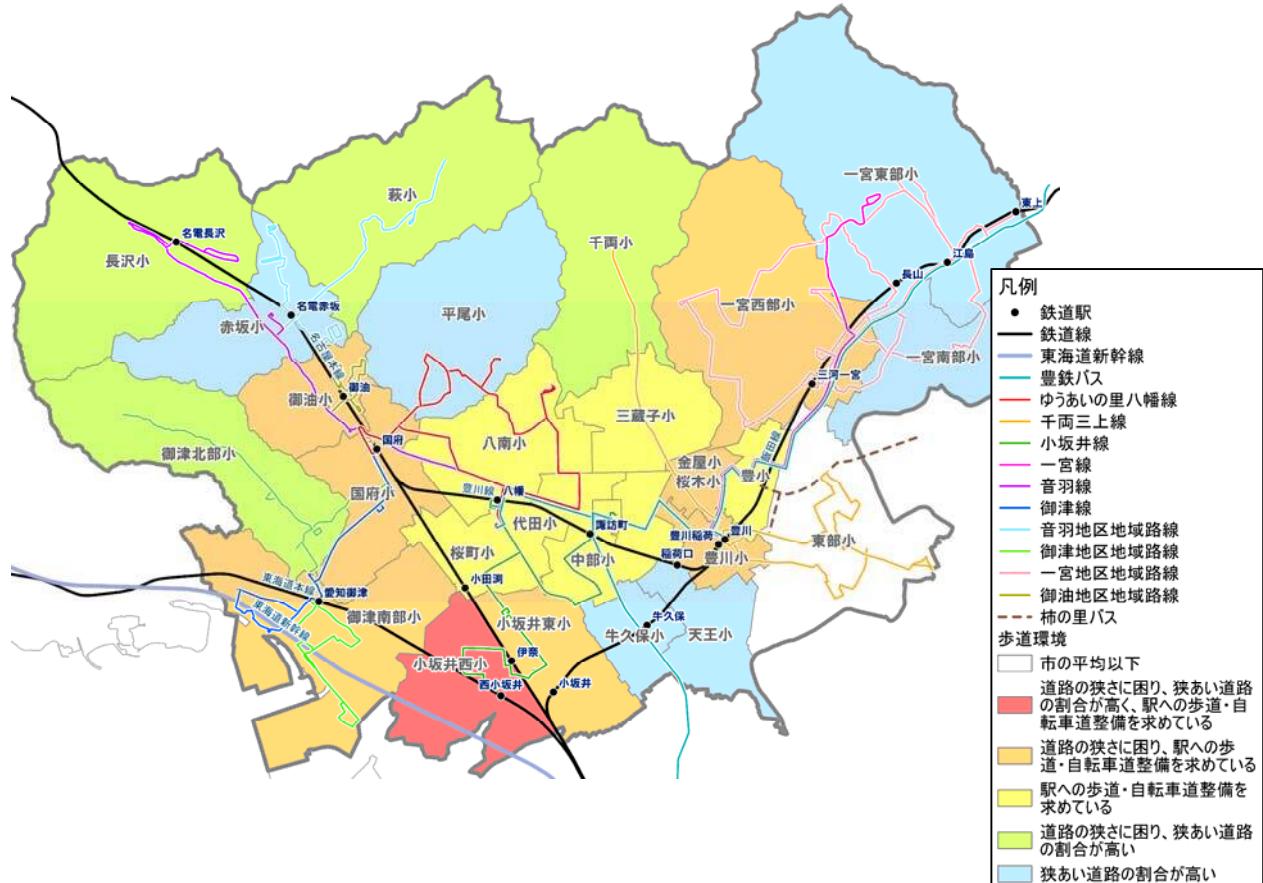


## (3) 歩道・自転車道

中学校区	小学校区	移動に困っている	狭あい道路割合	将来の交通のあり方			地域別特性	
				最寄駅付近の歩道	最寄駅付近の自転車道			
東部中	豊川小	31.5%	8.6%	38.8%	19.6%	道路の狭さに困り、駅への歩道・自転車道整備を求めている		
	東部小	24.4%	21.8%	19.3%	10.7%			
	桜木小	27.8%	4.1%	26.5%	13.4%	道路の狭さに困り、駅への歩道整備を求めている		
	豊小	16.0%	5.2%	39.2%	24.7%	駅への歩道・自転車道整備を求めている		
南部中	牛久保小	14.6%	33.6%	22.8%	13.4%	狭あい道路の割合が高い		
	中部小	21.4%	1.3%	30.8%	12.4%	駅への歩道整備を求めている		
	天王小	18.4%	32.1%	14.1%	11.6%	狭あい道路の割合が高い		
中部中	千両小	28.4%	40.8%	13.8%	8.9%	道路の狭さに困り、狭あい道路の割合が高い		
	平尾小	14.9%	38.6%	17.9%	13.9%	狭あい道路の割合が高い		
	八南小	21.0%	14.4%	28.2%	23.3%	駅への歩道・自転車道整備を求めている		
西部中	国府小	34.4%	25.9%	33.4%	15.8%	道路の狭さに困り、駅への歩道・自転車道整備を求めている		
	御油小	25.1%	20.0%	39.6%	16.0%	道路の狭さに困り、駅への歩道・自転車道整備を求めている		
代田中	桜町小	23.4%	24.8%	33.2%	20.5%	駅への歩道・自転車道整備を求めている		
	代田小	19.7%	8.6%	24.6%	15.0%	駅への自転車道整備を求めている		
金屋中	三蔵子小	22.8%	16.8%	9.4%	15.5%	駅への自転車道整備を求めている		
	金屋小	20.7%	7.5%	27.0%	11.1%	駅への歩道整備を求めている		
一宮中	一宮東部小	17.3%	45.9%	26.2%	7.4%	狭あい道路の割合が高い		
	一宮西部小	19.2%	38.3%	31.4%	13.8%	狭あい道路の割合が高く、駅への歩道・自転車道整備を求めている		
	一宮南部小	19.8%	35.5%	12.9%	12.9%	狭あい道路の割合が高い		
音羽中	萩小	32.3%	39.1%	24.0%	7.1%	道路の狭さに困り、狭あい道路の割合が高い		
	長沢小	35.5%	40.3%	24.1%	12.7%	道路の狭さに困り、狭あい道路の割合が高い		
	赤坂小	12.6%	37.5%	17.5%	5.4%	狭あい道路の割合が高い		
御津中	御津北部小	25.3%	51.2%	19.6%	9.5%	道路の狭さに困り、狭あい道路の割合が高い		
	御津南部小	25.5%	38.7%	44.4%	12.5%	道路の狭さに困り、駅への歩道整備を求めている		
小坂井中	小坂井東小	39.2%	30.0%	40.2%	13.2%	道路の狭さに困り、駅への歩道整備を求めている		
	小坂井西小	48.1%	46.9%	27.3%	14.8%	道路の狭さに困り、狭あい道路の割合が高く、駅への歩道・自転車道整備を求めている		
市全体		24.6%	27.2%	26.4%	13.7%			

資料：豊川市

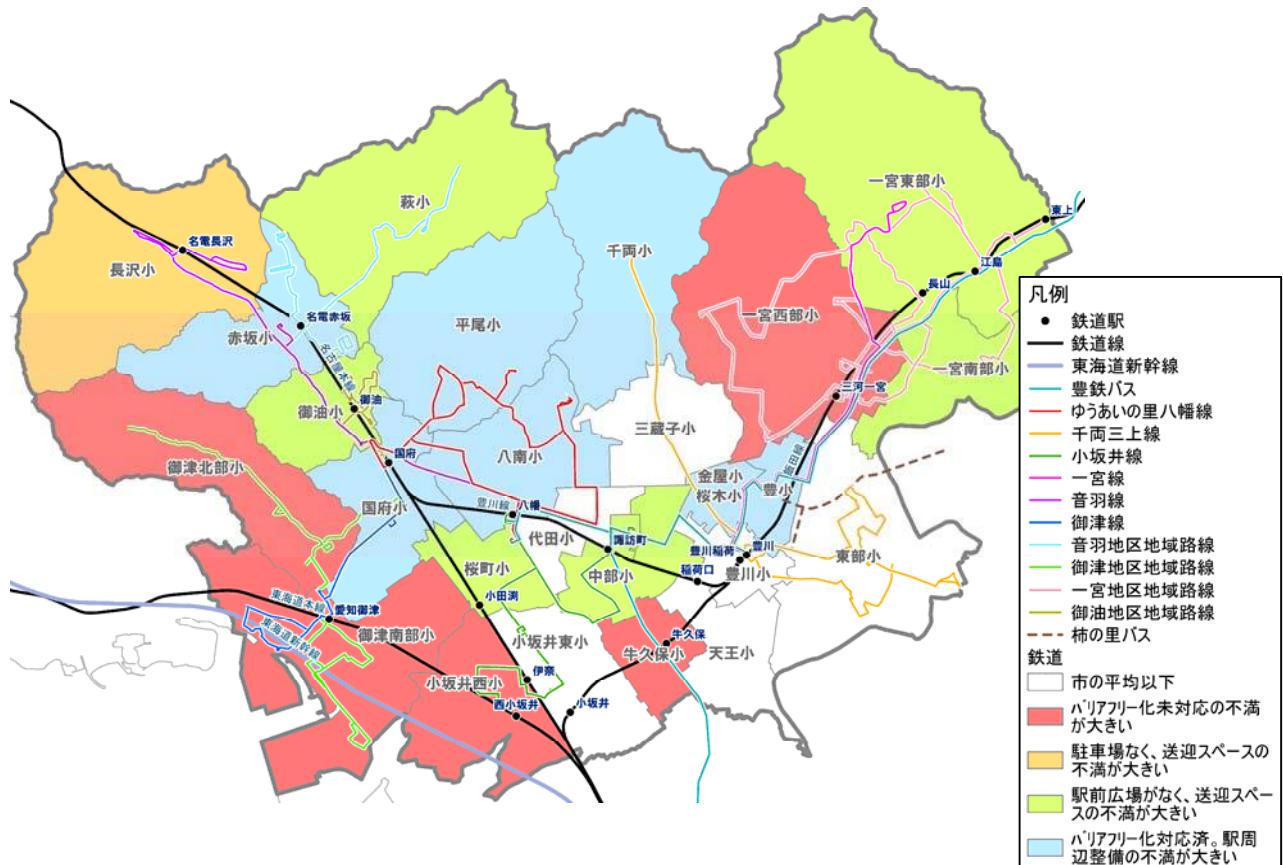
令和5年度 公共交通に関するアンケート調査



#### (4) 鉄道

中学校区	小学校区	利用環境の満足度 (不満の割合)				地域別特性
		駅周辺のバリアフリー化	駅前広場の整備	駅前の送迎スペースの整備	駅周辺の駐車場の整備	
東部中	豊川小	13.4%	21.1%	26.1%	4.2%	
	東部小	16.9%	26.7%	42.0%	16.2%	
	桜木小	38.3%	33.5%	73.9%	12.4%	バリアフリー化対応済。駅周辺整備の不満が大きい
	豊小	40.7%	29.6%	50.1%	28.2%	バリアフリー化対応済。
南部中	牛久保小	43.3%	37.0%	30.3%	40.9%	バリアフリー化未対応の不満が大きい
	中部小	31.4%	41.0%	34.1%	39.8%	駅前広場がなく、送迎スペースの不満が大きい
	天王小	19.3%	15.9%	33.0%	24.3%	
中部中	千両小	25.1%	28.9%	56.0%	40.5%	バリアフリー化対応済。駅周辺整備の不満が大きい
	平尾小	42.1%	45.7%	65.4%	24.0%	バリアフリー化対応済。駅周辺整備の不満が大きい
	八南小	45.4%	54.6%	68.1%	31.9%	バリアフリー化対応済。駅周辺整備の不満が大きい
西部中	国府小	21.0%	52.2%	70.4%	31.6%	バリアフリー化対応済。駅周辺整備の不満が大きい
	御油小	33.4%	33.4%	78.7%	25.4%	駅前広場がなく、送迎スペースの不満が大きい
代田中	桜町小	29.1%	26.4%	58.1%	47.5%	駅前広場がなく、送迎スペースの不満が大きい
	代田小	10.8%	20.4%	34.6%	15.7%	
金屋中	三蔵子小	22.8%	13.5%	34.0%	23.8%	
	金屋小	38.6%	41.6%	65.8%	36.3%	駅前広場がなく、送迎スペースの不満が大きい
一宮中	一宮東部小	0.0%	41.3%	38.3%	47.3%	駅前広場がなく、送迎スペースの不満が大きい
	一宮西部小	44.3%	28.3%	71.9%	59.8%	バリアフリー化未対応の不満が大きい
	一宮南部小	28.7%	31.7%	53.6%	37.8%	駅前広場がなく、送迎スペースの不満が大きい
音羽中	萩小	28.4%	35.7%	57.4%	14.8%	駅前広場がなく、送迎スペースの不満が大きい
	長沢小	31.2%	24.7%	37.5%	60.1%	駐車場なく、送迎スペースの不満が大きい
	赤坂小	27.9%	20.4%	32.4%	37.9%	バリアフリー化対応済。駅周辺整備の不満が大きい
御津中	御津北部小	33.7%	62.4%	72.6%	59.5%	バリアフリー化未対応の不満が大きい
	御津南部小	34.3%	38.6%	51.6%	25.9%	バリアフリー化未対応の不満が大きい
小坂井中	小坂井東小	26.1%	26.1%	49.7%	15.1%	
	小坂井西小	29.2%	23.9%	40.4%	47.3%	バリアフリー化未対応の不満が大きい
市全体		29.1%	32.9%	51.0%	32.6%	

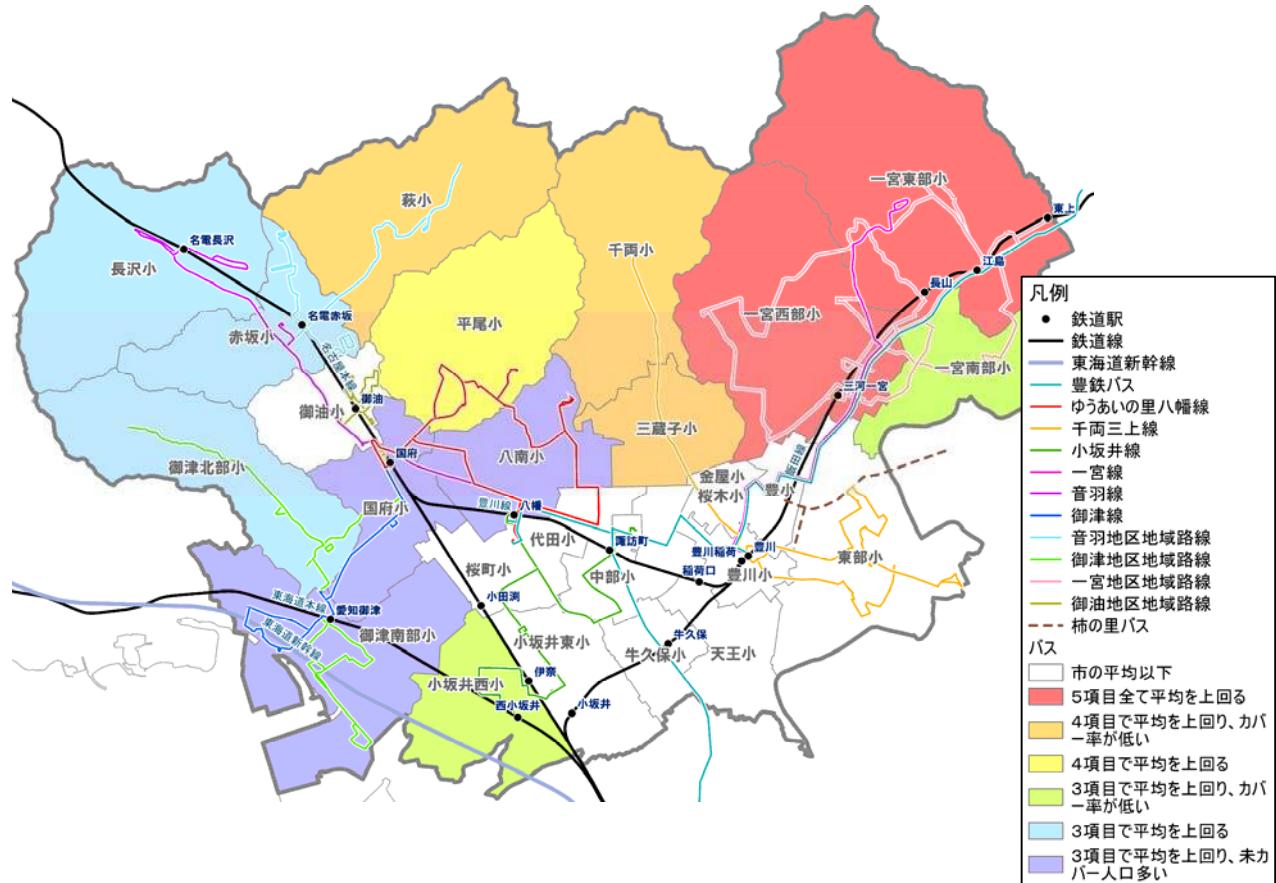
## 資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査



## (5) バス

中学校区	小学校区	バスが利用しにくい・利用しない理由					地域別特性
		行きたいところへ行けない	運行本数が少ない	バス停が遠い	時間がかかる	乗継が不便	
東部中	豊川小	23.2%	43.5%	6.6%	37.0%	4.3%	
	東部小	21.5%	31.7%	31.7%	9.7%	15.1%	
	桜木小	17.9%	19.5%	8.4%	18.8%	15.9%	
	豊小	23.7%	47.3%	10.2%	6.5%	6.5%	
南部中	牛久保小	13.0%	13.6%	23.8%	6.1%	2.6%	
	中部小	23.1%	17.7%	14.6%	12.1%	14.6%	
	天王小	22.5%	9.9%	39.7%	9.9%	12.6%	
中部中	千両小	57.0%	61.4%	19.8%	25.3%	35.5%	4項目で平均を上回り、カバー率が低い
	平尾小	38.0%	87.6%	12.4%	21.7%	24.3%	4項目で平均を上回る
	八南小	39.8%	42.9%	12.5%	40.8%	17.5%	3項目で平均を上回り、未カバー人口多い
西部中	国府小	50.0%	46.7%	18.9%	20.9%	24.4%	3項目で平均を上回り、未カバー人口多い
	御油小	31.6%	31.6%	21.3%	21.5%	15.8%	
代田中	桜町小	46.5%	39.7%	41.1%	24.7%	18.7%	
	代田小	16.8%	28.4%	3.0%	12.1%	9.1%	
金屋中	三蔵子小	31.0%	57.5%	35.6%	26.7%	24.4%	4項目で平均を上回り、カバー率が低い
	金屋小	28.5%	24.1%	28.0%	27.7%	27.1%	
一宮中	一宮東部小	47.3%	66.5%	47.3%	34.6%	21.5%	5項目全て平均を上回る
	一宮西部小	48.1%	62.1%	34.4%	51.4%	20.8%	5項目全て平均を上回る
	一宮南部小	24.0%	43.1%	29.0%	28.7%	16.9%	3項目で平均を上回り、カバー率が低い
音羽中	萩小	40.8%	42.6%	17.4%	27.2%	35.3%	4項目で平均を上回り、カバー率が低い
	長沢小	33.4%	60.5%	6.3%	40.7%	32.6%	3項目で平均を上回る
	赤坂小	45.3%	49.7%	19.8%	21.3%	31.6%	3項目で平均を上回る
御津中	御津北部小	36.9%	66.8%	16.5%	27.4%	19.2%	3項目で平均を上回る
	御津南部小	51.6%	38.2%	26.4%	21.1%	27.2%	3項目で平均を上回り、未カバー人口多い
小坂井中	小坂井東小	39.8%	25.0%	23.9%	8.9%	10.9%	
	小坂井西小	57.8%	39.5%	40.4%	32.1%	15.9%	3項目で平均を上回り、カバー率が低い
市全体		35.0%	42.2%	22.7%	23.6%	19.2%	

資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

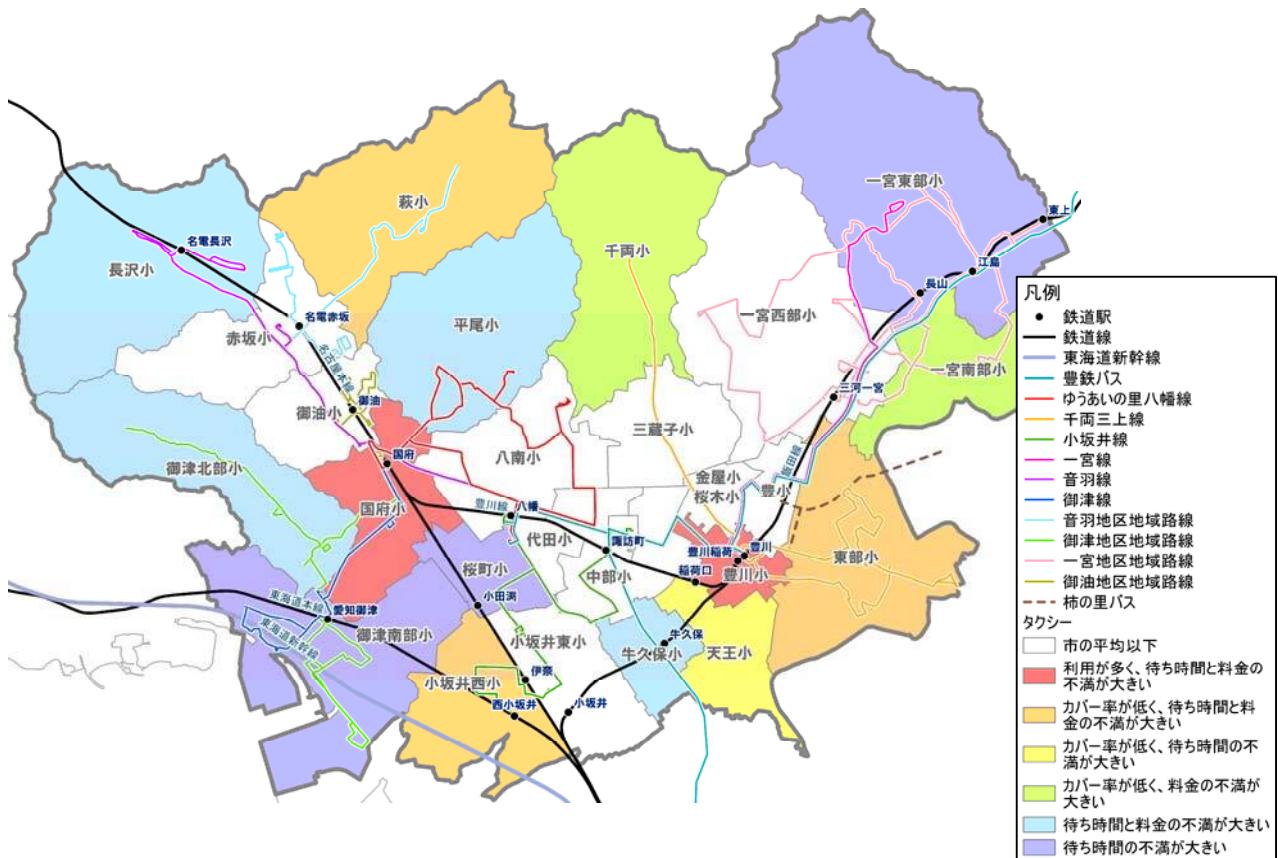


## (6) タクシー

中学校区	小学校区	平日平均 乗降人員 (人/日)	利用環境の満足度 (不満の割合)		地域別特性
			タクシー待 ち時間	タクシー料 金設定	
東部中	豊川小	287	15.6%	26.2%	利用が多く、待ち時間と料金の不満が大きい
	東部小	44	22.0%	22.6%	カバー率が低く、待ち時間と料金の不満が大きい
	桜木小	72	11.5%	15.7%	
	豊小	63	12.5%	18.0%	
南部中	牛久保小	59	22.6%	33.4%	待ち時間と料金の不満が大きい
	中部小	155	9.6%	18.2%	
	天王小	33	16.2%	15.6%	カバー率が低く、待ち時間の不満が大きい
中部中	千両小	10	6.1%	28.6%	カバー率が低く、料金の不満が大きい
	平尾小	18	17.3%	36.3%	待ち時間と料金の不満が大きい
	八南小	134	10.1%	14.6%	
西部中	国府小	191	16.9%	15.7%	利用が多く、待ち時間の不満が大きい
	御油小	41	9.8%	17.7%	
代田中	桜町小	68	15.7%	9.2%	待ち時間の不満が大きい
	代田小	133	12.9%	13.4%	
金屋中	三蔵子小	66	11.8%	15.9%	
	金屋小	86	12.8%	15.7%	
一宮中	一宮東部小	5	16.9%	19.0%	待ち時間の不満が大きい
	一宮西部小	45	8.5%	10.6%	
	一宮南部小	5	13.3%	21.4%	カバー率が低く、料金の不満が大きい
音羽中	萩小	24	14.7%	29.6%	カバー率が低く、待ち時間と料金の不満が大きい
	長沢小	1	20.7%	28.0%	待ち時間と料金の不満が大きい
	赤坂小	23	5.9%	19.7%	
御津中	御津北部小	76	21.4%	24.5%	待ち時間と料金の不満が大きい
	御津南部小	0	21.3%	17.6%	待ち時間の不満が大きい
小坂井中	小坂井東小	58	11.9%	16.3%	
	小坂井西小	70	16.4%	23.3%	カバー率が低く、待ち時間と料金の不満が大きい
市全体		68	14.4%	20.3%	

### 資料：事業者データ

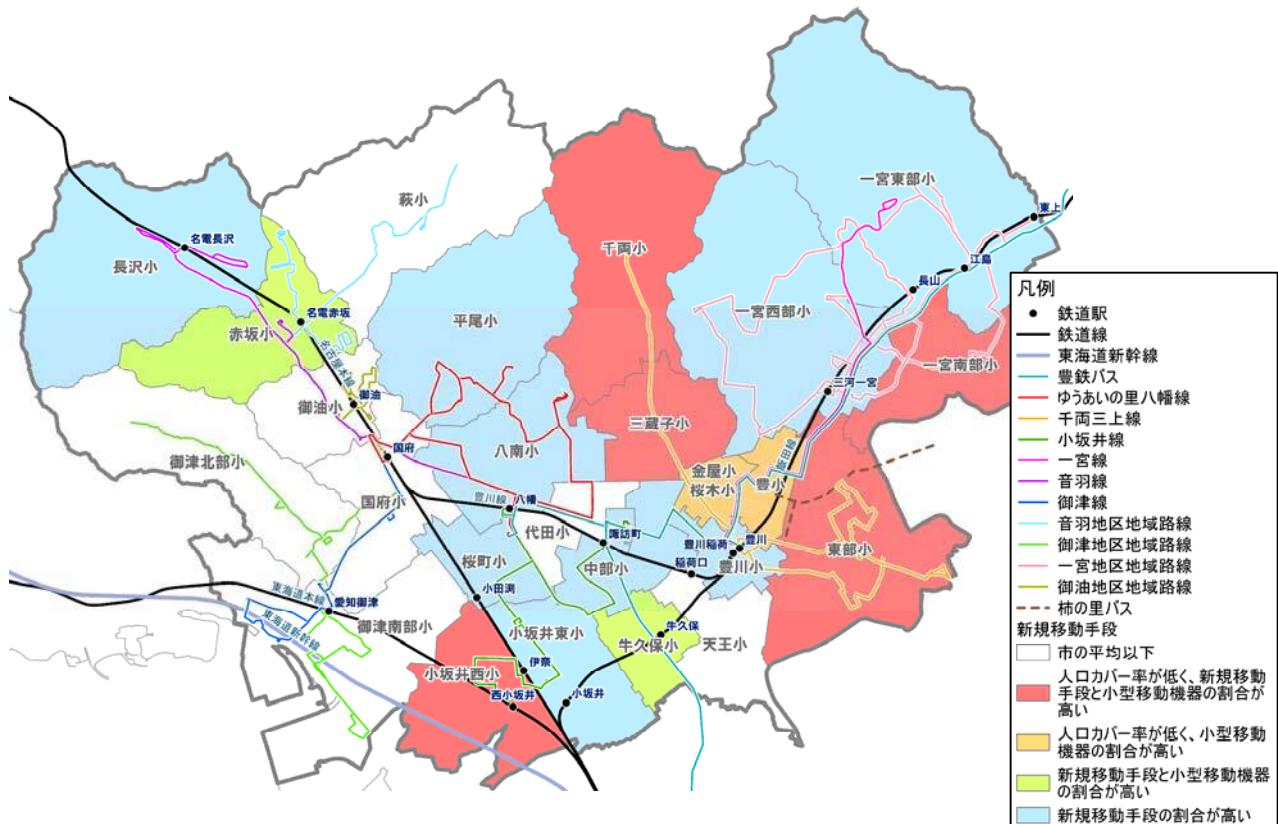
## 令和5年度 公共交通に関するアンケート調査



## (7) 新規移動手段

中学校区	小学校区	あつたらよいと思う新たな移動手段				将来の交通のあり方	選択肢の集約		人口カバー率	地域別特性
		1 シェアサイクル	2 パーソナルモビリティ	3 住民主体バス・ボランティア輸送	4 企業通勤バス・スクールバス利活用		5 ドアツード型交通手段	小型移動機器(1+2)	新規移動手段(3+4+5)	
東部中	豊川小	16.0%	4.5%	21.9%	22.4%	60.0%	20.5%	104.3%	99.5%	新規移動手段の割合が高い
	東部小	11.6%	14.6%	10.6%	23.3%	52.4%	26.2%	86.3%	40.4%	人口カバー率が低く、新規移動手段と小型移動機器の割合が高い
	桜木小	31.6%	10.6%	11.4%	5.3%	46.0%	42.3%	62.7%	70.9%	人口カバー率が低く、小型移動機器の割合が高い
	豊小	17.5%	12.2%	6.1%	11.2%	40.2%	29.8%	57.5%	71.2%	人口カバー率が低く、小型移動機器の割合が高い
南部中	牛久保小	26.3%	4.3%	19.0%	15.3%	46.9%	30.6%	81.2%	82.4%	新規移動手段と小型移動機器の割合が高い
	中部小	21.2%	15.7%	7.6%	1.9%	49.1%	37.0%	58.6%	90.5%	小型移動機器の割合が高い
	天王小	7.4%	3.7%	16.8%	1.9%	26.7%	11.1%	45.3%	74.3%	
中部中	千両小	17.2%	6.9%	36.1%	8.5%	60.9%	24.0%	105.5%	43.9%	人口カバー率が低く、新規移動手段と小型移動機器の割合が高い
	平尾小	21.5%	7.3%	26.9%	14.1%	31.0%	28.8%	72.1%	80.8%	小型移動機器の割合が高い
	八南小	30.7%	5.1%	11.4%	0.0%	48.2%	35.8%	59.6%	78.7%	小型移動機器の割合が高い
西部中	国府小	19.8%	0.0%	15.7%	12.7%	44.5%	19.8%	72.8%	87.5%	
	御油小	8.4%	12.2%	32.5%	3.2%	26.4%	20.6%	62.1%	88.0%	
代田中	桜町小	21.7%	9.5%	5.6%	15.4%	51.0%	31.2%	72.0%	83.9%	小型移動機器の割合が高い
	代田小	12.7%	7.5%	10.5%	10.9%	34.2%	20.2%	55.6%	86.0%	
金屋中	三蔵子小	16.3%	4.5%	13.6%	29.9%	43.7%	20.8%	87.3%	38.6%	人口カバー率が低く、新規移動手段の割合が高い
	金屋小	21.5%	6.0%	16.8%	8.6%	37.1%	27.5%	62.5%	83.2%	小型移動機器の割合が高い
一宮中	一宮東部小	7.5%	3.0%	33.1%	12.9%	56.5%	10.4%	102.5%	82.9%	新規移動手段の割合が高い
	一宮西部小	10.5%	17.3%	4.0%	6.8%	56.0%	27.8%	66.8%	85.6%	小型移動機器の割合が高い
	一宮南部小	5.5%	8.4%	22.2%	15.1%	49.2%	13.9%	86.5%	58.1%	人口カバー率が低く、新規移動手段の割合が高い
音羽中	萩小	8.9%	8.5%	19.5%	7.7%	43.0%	17.3%	70.3%	69.9%	
	長沢小	8.5%	6.8%	23.4%	11.5%	46.6%	15.3%	81.5%	87.2%	新規移動手段の割合が高い
	赤坂小	12.3%	11.7%	12.5%	9.4%	53.6%	23.9%	75.5%	96.6%	新規移動手段と小型移動機器の割合が高い
御津中	御津北部小	5.9%	11.5%	9.7%	6.8%	52.4%	17.4%	68.9%	86.6%	
	御津南部小	13.7%	9.9%	9.5%	9.0%	41.2%	23.6%	59.8%	78.3%	
小坂井中	小坂井東小	20.8%	0.0%	20.3%	19.0%	38.0%	20.8%	77.4%	79.7%	新規移動手段の割合が高い
	小坂井西小	17.3%	7.1%	21.6%	10.4%	32.8%	24.3%	64.8%	74.8%	人口カバー率が低く、新規移動手段の割合が高い
市全体		15.8%	8.0%	16.9%	11.3%	44.9%	23.9%	73.0%	77.6%	

資料：国勢調査～2020年、国立社会保障・人口問題研究所 将来推計（2025年～）  
令和5年度 公共交通に関するアンケート調査



## (8) まとめ

中学校区	基盤整備関係											
	道路			歩道・自転車道			鉄道			地域の主な特徴		
	将来必要	最寄駅歩道整備	最寄駅自転車道整備	駅周辺のバリア不満度	駅周辺の不駐車場	最寄駅						
東部中	○	△	△	△	○	△	△	△	豊川 豊川稲荷	交通量の多さに困り、駅付近の歩道整備への関心が高い。 鉄道に関わる不満は小さい。 豊小では道路対策の不満が大きい。 最寄駅に近い豊川小・桜木小・豊小では歩道・自転車道整備の関心が高い。		
南部中	△		△		○	△		○	○	牛久保 諏訪町 稲荷口	狭あい道路の割合は高いものの、道路関係への不満は小さい。 鉄道に関する不満が目立つ。 中でも、最寄駅を小学校区内に含む牛久保小・中部小で駅周辺整備の不満が大きい。	
中部中	△	△	○	△	○	△	○	○	△	豊川 豊川稲荷 八幡 国府	狭あい道路の割合が高く、安全対策の不満が大きい。 駅周辺や鉄道に関わる不満が目立つ。 千両小では狭あい道路の割合が高く、道路対策の不満が大きい。 平尾小・八南小では駅周辺整備の不満が大きい。	
西部中	○			○	○	○	△	○	国府 御油	交通量の多さと道路の狭さに困り、駅へのアクセス性に 関わる不満が目立つ。 国府小では交通量の多さと道路の狭さに困る方が多い。 御油小では最寄駅歩道整備に関心があり、駅前送迎スペースの不満が大きい。		
代田中	△	△	○		△	○	△	△	△	小田渕 八幡	道路の安全対策の不満があり、駅周辺や鉄道に 関わる不満が目立つ。 桜町小では駅周辺整備駐車場への不満が大きく、自転車道整備に関心が高い。	
金屋中	△	△	△		△	△	△	△	△	豊川 豊川稲荷 諏訪町	中学校区全体として不満の度合いは小さいが、道路、 駅周辺、鉄道それぞれに不満がみられる。 金屋小では交通量の多さに困る方が多く、鉄道に 関わる不満が大きい。	
一宮中		○	△		○	△	△	△	○	○	三河一宮 長山 江島	狭あい道路の割合が高く、混雑対策の不満が大きい。 駅周辺や鉄道に 関わる不満が目立つ。 一宮西部小では狭あい道路の割合が高く、混雑対策の 不満も大きい。 一宮西部小では、鉄道に 関わる不満が大きい。
音羽中		○	△	○	○			△	△	○	名電赤坂 名電長沢	狭あい道路の割合が高く、道路の狭さや混雑対策の不 満が大きい。 鉄道に 関わる不満が目立つ。 萩小と長沢小は狭あい道路の割合が高く、道路の狭さ に困る方が多い。 長沢小・赤坂小では駅周辺駐車場の不満が大きい。
御津中	△	△	△	○	○	△		○	○	△	愛知御津	狭あい道路の割合が高く、道路の狭さに困る方が目立 つ。 鉄道に 関わる不満が目立つ。 御津北部小では狭あい道路の割合が高く、交通量の多 さに困る方が多く、駅前送迎スペースや駐車場整備へ の不満が大きい。
小坂井中	○	△	○	○	○	○	△	△	△	伊奈 西小坂井 小坂井	狭あい道路の割合が高く、道路に 関わる不満が目立 つ。 鉄道に 関わる不満は小さい。 小坂井西小では狭あい道路の割合が高く、交通量の多 さや道路の狭さに困る方が多い。 小坂井東小では最寄 駅歩道整備に 関心があり、小坂井西小では駐車場整備の不満が 大きい。	

○:市平均以上の小学校区が中学校区内の半分より多い

△:市平均以上の小学校区が中学校区内の半分以下

中学校区	交通体系関係																
	移動特性			バス					タクシー			新規移動手段		地域の主な特徴			
				バス未利用・利用にくい理由													
	人口 カバーパー率 が低い	未 カバ ー人口 が多 い	送 迎 依 頼 者 不 許 在 納	移 動 に 困 る へ 行 け い と こ ろ へ	運 行 本 数 が 少 ない	バ ス 停 が 遠 い	時 間 が か か る	乗 継 が 不 便	日 常 の バ ス を 移 動 に 困 る	乗 降 人 員 の 多 さ	待 ち 時 間 の 不 満 度	料 金 の 不 満 度	導 入 の 開 心 機 器	新 規 移 動 手 段			
東部中	○	○	○		△	△	△			△	△	△	○	△	公共交通の未カバーポー人口が多く、移動に困る方が多い。バスやタクシーへの不満は小さく、新規移動手段導入の関心がみられる。 東部小では公共交通の未カバーポー人口が多い。 東部小と豊川小ではタクシー待ち時間への不満が大きく、新規移動手段への関心は高い。		
南部中	△		○			○				△	○	△	○	△	公共交通の人口カバーパー率は高いものの高齢化率が高く、移動に困る方が多い。タクシー待ち時間の不満が大きく、新規移動手段導入の関心がみられる。 牛久保小ではタクシーに関する不満が大きく、小型移動機器への関心は高い。天王小ではバス停が遠いことの不満が大きい。		
中部中	△	△	○	○	○		○	○	○	△	△	○	○	△	移動に困る方が多い中、バスやタクシー料金への不満が大きく、新規移動手段導入の関心がみられる。 千両小では公共交通のカバーパー率が低く、移動に困る方が多く、バスへの不満が大きく、新規移動手段への関心は高い。 八南小ではバスの時間がかかることの不満が大きく、タクシー利用が多い。		
西部中		△		△	△			△		△	△				公共交通の人口カバーパー率が高く、バスへの不満は小さい。 国府小ではバスへの不満がやや高く、タクシー利用が多い。 御油小では全体的に不満の度合いは小さい。		
代田中			△	△		△	△			△	△		△		公共交通の人口カバーパー率が高く、バスへの不満は小さい。 桜町小では移動に困る方が目立ち、小型移動機器への関心は高い。代田小ではバスの不満は小さく、タクシー利用が多い。		
金屋中	△	△			△	△	○	○	△	△			△	△	公共交通の人口カバーパー率が低く、公共交通の未カバーポー人口が多く、バスへの不満が大きい。 三蔵子小では公共交通の未カバーポー人口が多く、バスへの不満は大きく、新規移動手段への関心は高い。金屋小ではバス乗継の不満が大きい。		
一宮中	△		△	○	○	○	○	○	○		△	△	△	○	公共交通の人口カバーパー率は高いものの、高齢化率が高く移動に困る方が目立ち、バスへの不満が大きい。 一宮東部小・一宮西部小ではバスへの不満は大きく、一宮南部小を含めて3小学校区でバス移動に困る方が多く、新規移動手段への関心は高い。		
音羽中	△		△	○	○		○	○	○		○	○	△	○	公共交通の人口カバーパー率は高いものの、高齢化率が高く移動に困る方がやや目立ち、バスやタクシーへの不満が大きい。 萩小は公共交通の人口カバーパー率が低く、バス移動に困る方が多い。長沢小ではバスへの不満は大きく、萩小・長沢小ではタクシー料金への不満が大きい。		
御津中		△	△	○	△	△	△	△	△	△	○	△			公共交通の人口カバーパー率は高いものの、高齢化率が高く移動に困る方が目立ち、バスやタクシー待ち時間の不満が大きい。 御津南部小は公共交通の未カバーポー人口が多く、移動に困る方が目立ち、バスへの不満が大きい。御津北部小はバス運行本数とタクシー待ち時間の不満が大きい。		
小坂井中	△	○		○		○	○	△		△	△	△	△	△	公共交通の人口カバーパー率が低く、公共交通の未カバーポー人口が多く、バスやタクシーへの不満が大きく、新規移動手段導入の関心がみられる。 小坂井東小は公共交通の未カバーポー人口が多く、バスへの不満は大きい。小坂井西小は未カバーポー人口はやや多く、バスに不満がみられ新規移動手段への関心は高い。		

○:市平均以上の小学校区が中学校区内の半分より多い

△:市平均以上の小学校区が中学校区内の半分以下

## 1-7 ヒアリング調査結果

地域課題の解消に向けて多様な関係者と連携し取組を進めていく必要があることから、各関係者の現状や今後の見通し等についてヒアリングを実施しました。

ヒアリング先	学識者	• 豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 松尾准教授 • 大同大学 建築学科 都市空間インフラ専攻 横口准教授	
	交通事業者	鉄道事業者	• 東海旅客鉄道株式会社 • 名古屋鉄道株式会社
		バス事業者	• 豊鉄バス株式会社
		タクシー事業者	• 豊鉄タクシー株式会社 • 豊川タクシー株式会社 • 東宝交通株式会社
	主要商業施設	• イオンモール豊川 • ヤマナカ御油店 • サンヨネ豊川店	

(1) 既存の公共交通体系について	
学識者	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ネットワークは大きく変えない。幹線系統との連携、運賃体系も含めた乗継のしやすさの向上が大切。</li> <li>居住誘導区域のカバー率の向上を目指してはどうか。</li> <li>新しい技術やモビリティーでカバーし共存。</li> <li>子ども向けバス利用促進イベントの実施後に、いかに実際の利用につなげられるかが課題。</li> </ul>
(2) 地域別の分析・方針・目標を定めていくことについて	
学識者	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の状況によって都市交通のあり方は変わるため、地域別の分析は必要。</li> <li>地域特性によっては、パーソナルモビリティでの補完にも関わるため、校区よりも小さい範囲の分析も必要となることに留意。</li> </ul>
(3) 公共交通の利用状況と利用者・来店者からの声について	
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用者はコロナ禍前と同水準には戻っていない。</li> <li>今後、戻らないことも見越し、利用形態の変化に応じた対応が必要。</li> <li>高齢者など、主な利用者に寄り添った対応が必要。</li> </ul>
主要商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車での来店が多い実態があり、道路混雑に関する声を聞く。</li> <li>公共交通の存在が助かっている声もある。</li> </ul>
(4) 事業者視点での運営上・交通状況に関する課題・問題点について	
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少に起因する需要の減少、運転手などの労働力不足への対応が課題。</li> <li>地域連携への意識、役割分担の見直しなど、関係者との協力が不可欠。</li> <li>コミュニティバスのフリー乗降は、運転手が注意を払うことが常に必要となり、負担が大きく難しいとの声もある。</li> <li>タクシー事業に関わるものとして、ライドシェアについては国の動向の注視が必要。</li> </ul>
主要商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者へのポイント付与は、利用が少ない。</li> <li>店舗周辺の道路交通混雑時は、ガードマンを配置して対応。</li> <li>歩行者・自転車利用に際し、歩道がない・狭いところがある。</li> </ul>
(5) 事業者視点での利便性向上・利用促進の取組や計画、総合交通戦略での連携について	
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用実態にあわせた既存の公共交通体系の効率化。</li> <li>既存施設の利活用の連携。</li> <li>交通結節点等の利便性向上。</li> <li>交流人口、関係人口を増やすプロジェクトの連携。</li> <li>交通系ICカード、MaaSなどの技術の活用によるシームレス化の推進</li> <li>タクシー事業にあっては配車アプリへの対応があるものの、事業者負担増の懸念。</li> <li>必要な人が気軽に利用しやすい料金設定や補助。</li> </ul>
主要商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>交流人口、関係人口を増やすきっかけづくりの関係者との連携。</li> <li>アプリ活用等の電子化対応に関する連携。</li> </ul>

## 2章 課題のまとめ

分類		主な特徴
市の概況	人口・流動特性	① 将来人口は令和7年から減少に転じる見込み ② 少子・超高齢化が進行し、高齢化は主に市の郊外部で進行 ③ 人口集積は豊川駅～牛久保駅・諏訪町駅一帯、国府駅、伊奈駅周辺が高く、高齢者の人口も同地域に多い ④ 都市間流動量は豊橋市との間が最も多く、平成27年からも増加
		⑤ まちづくりの将来像 ・市民の生活利便性を維持確保する拠点形成 ・拠点周辺への都市機能集約 ・拠点間の連携
		⑥ 第6次豊川市総合計画では市内におけるにぎわいの創出や観光入込客数等の増加を目標としている ⑦ 駅及びバス勢圏により都市機能誘導区域は97%、居住誘導区域は85%、DID地区は80%カバーされる
		⑧ 自動車の代表交通手段分担率が高い ⑨ 運転免許の所持率は前期高齢者の約9割から後期高齢者では5割程度に減少
	移動特性	⑩ 平成30年調査時との主要な変化 ・通院目的は自動車利用割合が減少し、徒歩、自動車送迎、豊川市コミュニティバスの利用割合が増加 ・通学目的は徒歩割合が減少し、自転車利用割合が増加
		⑪ 幅員4m未満の狭い道路は郊外部が多い ⑫ 交通事故の発生件数は減少傾向にあるが、自転車が関わる事故は令和5年度に増加 ⑬ 交通事故は市の中心部で発生件数の多さが目立つ
		⑭ 日常の移動で困っていることについて、道路交通では「道路幅・歩道の狭さ」、「交通量が多く危ない」の回答が多い ⑮ 歩道・自転車道整備への期待、道路の渋滞対策、安全対策を重要視する回答が多い 市内主要駅では、「道路幅・歩道の狭さ」で困っている駅もあり、最寄駅付近の歩道・自転車道整備意向がある
道路交通	傾向	⑯ コロナ禍後、利用者は回復傾向にあるが、コロナ禍前以上までは回復に至らない ⑰ バス・タクシー運転者数の減少傾向が顕著
		⑱ 日常の移動に困っていることについて、公共交通では「駅やバス停までが遠いこと」、「運行本数が少ないと」の回答が多い 公共交通に関する情報がわからないことや、情報提供を望む声が一定数ある（若い世代は電子媒体、高齢世代は紙媒体の情報提供を望む）
	鉄道	⑲ 駅周辺のバリアフリー対応、駅前の送迎スペースの整備を重要視する回答が多い バリアフリー未対応、駅前送迎スペース未整備の駅では満足度が低い ⑳ 将来のあり方として、駅までの交通手段、駅前の駐車場整備、安全・快適な歩道整備を望む声が多い ㉑ 駅前の待合環境やWi-Fi環境など快適性を望む声は、公共交通利用者ほど多い ㉒ 交通事業者の視点では、地域連携、事業者間連携、交通結節点での利便性向上が大切と認識
		㉓ バスの必要性の意識は65歳未満が約3割、前期高齢者で約4割、後期高齢者では約5割に増加 日常の移動に困っている方は、各年代でバスを必要としている
		㉔ バスの利用にくさは、「行きたいところへ行けないこと」、「運行本数の少なさ」の回答が多いが 平成30年調査時と比べ割合は低下
		㉕ 移動ニーズに対し、遠回りとなる流動や、路線がつながっていない流動がある 目的地の多くは直接または乗り継いで行けるが、時間がかかることや乗り継ぎの不便さの不満は郊外部で多い
		㉖ バスの利用促進には、市中心部に乗り継なしで行ける路線、ICカード利用、商業施設と連携した運賃割引の回答が多い
	バス	㉗ 豊川市コミュニティバスは路線によって利用者数や収支率に差がある ㉘ 令和5年度実施の「公共交通に関するアンケート」では、バス路線維持のための行政負担は「現状並みとすべき」の回答が多い ㉙ 交通事業者の視点では、利用実態に合わせた効率化、主な利用者層に寄り沿った対応が必要と認識
		㉚ 交通事業者の視点では、以下を認識 ・高齢者の利用が主となっており、運賃面で気軽に乗ってもらえる対策 ・将来は配車アプリの必要性を認識するも、導入の課題を有する ・市内タクシー事業者としては、ライドシェアへの対応は難しい
		㉛ タクシーの移動は市の中心部に近い地域で多い 料金設定や待ち時間に対する不満割合は、利用が多い市中心部に加え、利用が少ない郊外部でも多い
		㉜ 運転手不足によるピーク時間帯の供給不足
	新規手段移動	㉝ 将來の交通のあり方として「自宅や目的地近くを結ぶドアツードア型の交通手段の整備」を望む声が郊外部で多い ㉞ 新たな移動手段は、「シェアサイクル」を望む声は市中心部で、「住民主体バス・ボランティア輸送」を望む声は郊外部で多い

### 【まちづくり・交通結節点整備】

#### A:交通結節点の魅力向上及び機能強化

- 駅周辺の整備状況に関する満足度は低くなっています。人口減少や少子・超高齢化が進む中、交通結節点としての魅力向上によりにぎわいの創出に資するため、機能強化が必要です。
- (対応する主な特徴：①・②・⑤・⑥・⑯・⑰など)

### 【道路・公共交通ネットワークの形成】

#### B:地域の拠点を結び、生活を支える交通ネットワークの確保

- 車での移動が多い中、狭い道路が多く、安全性に不満がある地域があります。通行しやすい道路環境の再整備が必要です。
  - 公共交通での移動を必要とする市民や今後必要とする市民にとって、利用のしにくさや移動に困っている状況がみられます。利用しやすい公共交通体系の再構築が必要です。
- (対応する主な特徴：⑧・⑪・⑭・⑮・⑯など)

### 【公共交通サービスの確保・維持】

#### C:公共交通サービスの確保・維持

- バス路線維持のための行政負担は現状並みがよいという住民意見が多いものの、現在の公共交通サービスでは住民の移動ニーズに対応しきれていません。効率化と利用促進の取り組みにより、公共交通サービスを確保・維持していく必要があります。
  - バス・タクシーの運転手は減少傾向にあるため、運転手の確保が必要です。
- (対応する主な特徴：⑩・⑯・⑰・⑲・⑳・㉑・㉒など)

### 【交通不便地域の移動手段の確保】

#### D:多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保

- 現在の公共交通体系でカバーできていない地域や移動ニーズと路線体系が合っていない地域があり、新たな移動手段を求める声があります。
  - 現在の公共交通体系でカバーできていない地域では、移動ニーズと移動量に応じた新たな移動手段の導入検討と、利用促進を図ることが必要です。
- (対応する主な特徴：⑦・⑨・㉓・㉔・㉕など)

### 【関係者連携の強化】

#### E:円滑な移動のための連携強化

- より便利に移動できるように、複数の公共交通機関のつながりが必要です。ハード・ソフト面でシームレスに使いやすくなるような連携強化が必要です。
  - 福祉や観光などの他分野や地域との連携強化が必要です。
- (対応する主な特徴：②・⑥・⑰・㉓など)

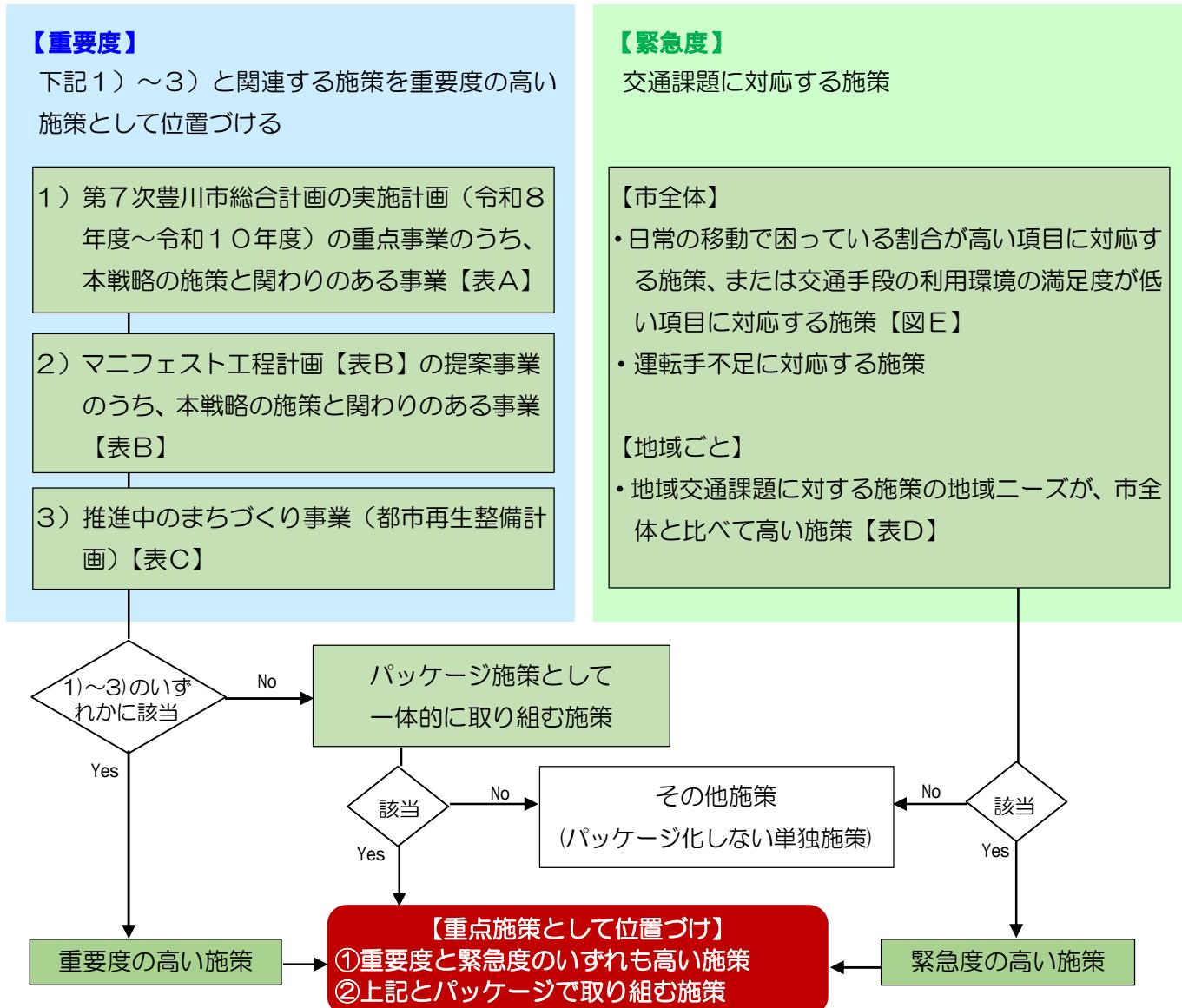
# 3章 施策

## 3-1 施策の緊急度と重要度

各施策の「重要度」と「緊急度」は、以下の視点で設定しました。

このうち、「① 重要度と緊急度のいずれも高い施策」と「② 前記①の施策とパッケージで取り組む施策」に該当する施策を「重点施策」として重点的に取り組みます。

### 施策の重要度・緊急度及び重点施策設定の考え方



## 【表A】Aに該当する事業(総合計画R7~9年度実施計画)】

- A1：豊川稻荷門前基盤整備事業  
 A2：愛知御津駅周辺まちづくり整備事業  
 A3：公共駐車場整備事業  
 A4：無電柱化推進事業  
 A5：公共交通機関等利用促進事業  
 A6：市内道路整備事業  
 A7：交通安全施設整備事業  
 A8：次世代自動車購入費補助事業  
 A9：観光ルート整備事業

## 【表B：Bに該当する関連計画の事業】

- B1：愛知御津駅橋上駅化建設整備  
 B2：新規土地区画整理事業適地調査  
 B3：豊川稻荷御開帳に向けた基盤事業  
 B4：無電柱化事業の推進  
 B5：福祉タクシ・重度障害者用タクシ助成制度の拡充  
 B6：次世代自動車購入費補助  
 B7：パークアンドライドの推進

## 【表C：Cに該当する関連計画の事業】

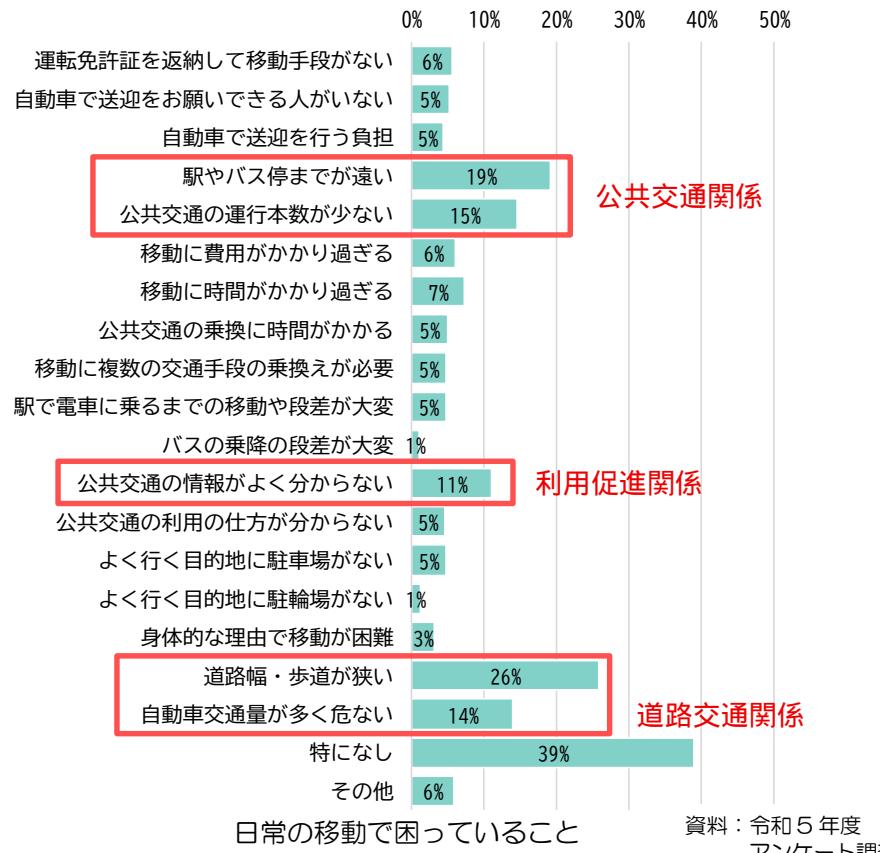
- ・推進中のまちづくり事業  
 C1：都市再生整備計画(Aとの重複エリア含む)  
 (豊川駅周辺地区、御津地区、諏訪・八幡地区、  
 国府・音羽地区、一宮地区)

表D：交通課題に対応する施策(地域)

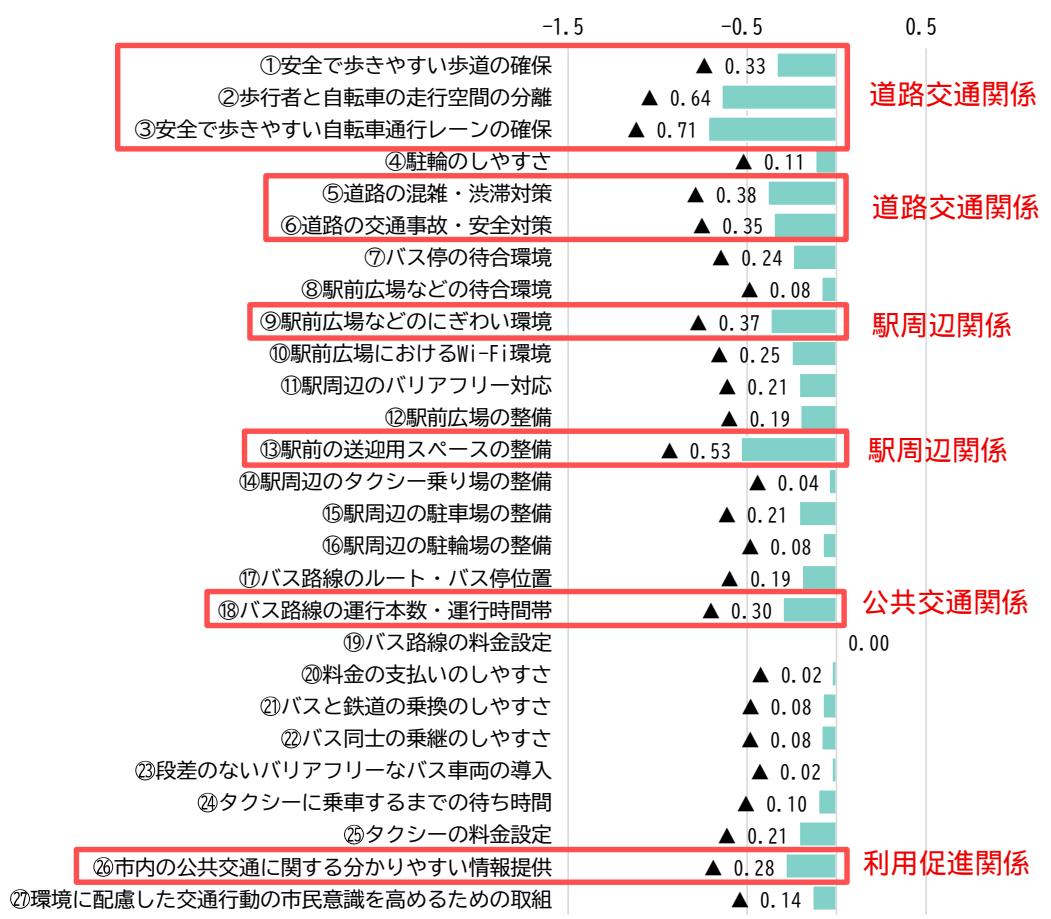
基本方針	基本目標	施策		東部地域	南部地域	中部地域	西部地域	代田地域	金屋地域	一宮地域	音羽地域	御津地域	小坂井地域
1 市民が集い、賑わいのあるあふれる交通拠点づくり	1 まちづくりと連携した交通結節点の機能強化	1 駅前空間の高質化	○										
		2 まちづくりと連携した交通基盤整備	○		○			○		○	○	○	
		4 駅前やバス停の待合環境の改善									○		
		5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討		○								○	
		6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修			○	○				○		○	
		7 駅前駐車場の整備		○						○	○		
		8 駅前自転車駐車場の整備	○	○			○	○		○			○
		10 狹い道路の安全対策		○	○	○				○	○	○	○
2 誰もが安心して快適に移動できる交通ネットワークの確保	2-1 道路環境の構築	11 安全な歩行者通行空間の整備	○				○						○
		13 自転車通行空間の整備				○	○	○					
		15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討				○				○	○	○	○
	2-2 交通ネットワークの構築	16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討								○	○	○	
3 効率的かつ持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持	3 持続可能な公共交通サービスの確保・維持	17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持								○			
		18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持			○				○	○	○		
		19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持								○	○		
4 日常生活で誰もが利用できる移動手段の確保	4 誰もが利用できる移動手段の確保	25 移動手段の確保・維持	○		○					○	○	○	

○：項目ごとの不便さ・不満度合が市平均以上となる小学校区数が、地域内総小学校区数の半数より多い

#### 【図E：アンケート調査結果からみた対応を要する市全体の傾向】



## 資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査



## 資料：令和5年度 公共交通に関するアンケート調査

注：満足度は、「満足」に2点、「やや満足」に1点、「どちらでもない」・「分からない」に0点、「やや不満」に-1点、「不満」に-2点の係数を設定し、項目ごとの回答結果を（「満足」×2点+「やや満足」×1点+「どちらでもない」・「分からない」×0点+「やや不満」×-1点+「不満」×-2点）÷（項目ごとの回答数）とした。

## 3-2 各施策の緊急度・重要度・重点施策と所管課

## (1) 市全体

パッケージ化	施策	重点施策	重要度	緊急度	所管課
連携強化パッケージ	6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修	②		○	地域ごとの取り組み参照
	7 駅前駐車場の整備	②	A3・B7		地域ごとの取り組み参照
	8 駅前自転車駐車場の整備	②			地域ごとの取り組み参照
	14 広域バス路線のルート見直しの検討	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	20 適正な料金体系の検討	②			市街地整備課
	25 移動手段の確保・維持	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	26 MaaS等の先進的なモビリティサービスの推進	②			市街地整備課
	27 新たな料金支払方式の検討	②			市街地整備課、介護高齢課
	28 観光促進のための周知活動の実施	②	A9		市街地整備課、商工観光課
	29 観光と連携した移動手段の検討	②	A9		市街地整備課、商工観光課
利用促進パッケージ	37 利用案内の充実	②		○	市街地整備課、介護高齢課
	38 周知・広報活動の実施	②		○	市街地整備課、介護高齢課
	17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	20 適正な料金体系の検討	②			市街地整備課
	21 交通事業者の運転手確保に向けた支援	②		○	市街地整備課
	22 運転手不足を補完する自動運転の導入検討	②		○	市街地整備課
	25 移動手段の確保・維持	①	A5	○	市街地整備課、介護高齢課
	30 運転免許自主返納支援事業の推進	②		○	人権生活安全課
	31 高齢者交通料金助成事業の推進	②		○	介護高齢課
	32 コミュニティバス乗り方教室の実施	②		○	市街地整備課、介護高齢課
	33 移動支援訪問サービスの実施	②		○	介護高齢課
	34 子ども・学生・子育て世代の移動支援の検討	②		○	市街地整備課
	35 福祉タクシー助成事業の実施	②	B5	○	市街地整備課
個別推進施策	37 利用案内の充実	②		○	市街地整備課、介護高齢課
	38 周知・広報活動の実施	②		○	市街地整備課、介護高齢課
	39 利用促進イベント等の実施	②			市街地整備課、介護高齢課
	9 都市計画道路等の整備	①	A6	○	道路建設課、市街地整備課 区画整理課
	12 自転車活用推進計画の検討			○	都市計画課 道路河川管理課
	23 次世代自動車の利用インフラの充実				環境課
	24 事業者向け次世代自動車の購入費補助		A8・B6		環境課
	36 地域協議会のあり方検討				市街地整備課

重要度の凡例：資料47頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (2) 東部地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化		所管課
				豊川駅周辺 機能強化 パッケージ	移動手段確保 パッケージ	
1 駅前空間の高質化（豊川駅）	①	A1・B3	○	○		都市計画課、市街地整備課 公園緑地課、道路河川管理課
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（豊川駅）	①	C1	○	○		区画整理課
3 土地区画整理事業の交通面での支援（豊川駅）	②	B2		○		区画整理課、市街地整備課
4 駅前やバス停の待合環境の改善（豊川駅）	②			○		市街地整備課
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（豊川駅）	②			○		都市計画課、道路建設課 市街地整備課
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（豊川駅）	②			○		都市計画課、道路建設課 市街地整備課
8 駅前自転車駐車場の整備（豊川駅）	②		○	○		市街地整備課
10 狹い道路の安全対策	②			○		道路建設課、道路河川管理課 人権生活安全課、学校教育課
11 安全な歩行者通行空間の整備	①	A4・A6 A7・B4	○	○		道路建設課、道路河川管理課 市街地整備課、都市計画課 人権生活安全課、学校教育課
13 自転車通行空間の整備	②			○		道路河川管理課
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	②	A5			○	市街地整備課、介護高齢課
17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持	②	A5			○	市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	②	A5			○	市街地整備課、介護高齢課
25 移動手段の確保・維持	①	A5	○		○	市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料47頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (3) 南部地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化		所管課
				牛久保駅周辺 機能強化 パッケージ	諏訪町駅周辺 機能強化 パッケージ	
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（諏訪町駅）	②	C1			○	都市計画課
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（牛久保駅、諏訪町駅）	②		○	○	○	都市計画課、市街地整備課 道路建設課、道路河川管理課
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（諏訪町駅）	②				○	都市計画課、道路建設課 市街地整備課
7 駅前駐車場の整備（牛久保駅、諏訪町駅）	①	A3・B7	○	○	○	市街地整備課
8 駅前自転車駐車場の整備（牛久保駅、諏訪町駅）	②		○	○	○	市街地整備課
10 狹い道路の安全対策	②		○	○		道路建設課、道路河川管理課 人権生活安全課、学校教育課
11 安全な歩行者通行空間の整備		A6・A7			○	道路建設課、道路河川管理課 市街地整備課、都市計画課 人権生活安全課、学校教育課

重要度の凡例：資料47頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (4) 中部地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化		所管課
				八幡駅周辺 機能強化 パッケージ	移動手段確保 パッケージ	
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（八幡駅）	①	C1	○	○		市街地整備課
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（八幡駅）	②		○	○		都市計画課、道路建設課 市街地整備課
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	①	A5	○		○	市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○		○	市街地整備課、介護高齢課
25 移動手段の確保・維持	①	A5	○		○	市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料47頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (5) 西部地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化		所管課
				国府駅周辺 機能強化 パッケージ	移動手段確保 パッケージ	
3 土地区画整理事業の交通面での支援（国府駅）	②	B2		○		区画整理課、市街地整備課
4 駅前やバス停の待合環境の改善（国府駅）	②			○		市街地整備課
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（国府駅）	②		○	○		都市計画課、道路建設課 市街地整備課
8 駅前自転車駐車場の整備（国府駅）	②		○	○		市街地整備課
10 狹い道路の安全対策	②		○	○		道路建設課、道路河川管理課 人権生活安全課、学校教育課
11 安全な歩行者通行空間の整備	①	A6・A7	○	○		道路建設課、道路河川管理課 市街地整備課、都市計画課 人権生活安全課、学校教育課
13 自転車通行空間の整備	②		○	○		道路河川管理課
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討		A5			○	市街地整備課、介護高齢課
16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討		A5			○	市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持		A5			○	市街地整備課、介護高齢課
19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持		A5			○	市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料47頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (6) 代田地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化		所管課
				八幡駅周辺 機能強化 パッケージ	移動手段確保 パッケージ	
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（八幡駅）	①	C1	○	○		市街地整備課
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討		A5			○	市街地整備課、介護高齢課
17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持		A5			○	市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持		A5			○	市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料47頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (7) 金屋地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化	所管課
				移動手段確保 パッケージ	
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	②	A5		○	市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○	○	市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料4 7頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (8) 一宮地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化	所管課
				三河一宮駅 周辺機能強化 パッケージ	
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（三河一宮駅）	①	C1	○	○	市街地整備課
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（三河一宮駅）	②			○	都市計画課、市街地整備課 道路建設課、道路河川管理課
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（三河一宮駅）	②		○	○	都市計画課、道路建設課 市街地整備課
7 駅前駐車場の整備（三河一宮駅）	①	A3・B7	○	○	市街地整備課
8 駅前自転車駐車場の整備（三河一宮駅）	②		○	○	市街地整備課
10 狹あい道路の安全対策	②		○	○	道路建設課、道路河川管理課 人権生活安全課、学校教育課
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
17 広域バス路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
25 移動手段の確保・維持	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料4 7頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (9) 音羽地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化	所管課
				名電赤坂駅 周辺機能強化 パッケージ	
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（名電赤坂駅）	①	C1	○	○	市街地整備課
4 駅前やバス停の待合環境の改善（名電赤坂駅）	②		○	○	市街地整備課
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（名電赤坂駅）	②			○	都市計画課、道路建設課 市街地整備課
7 駅前駐車場の整備（名電赤坂駅）	①	A3・B7	○	○	市街地整備課
10 狹あい道路の安全対策	②		○	○	道路建設課、道路河川管理課 人権生活安全課、学校教育課
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課
25 移動手段の確保・維持	①	A5	○		市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料4 7頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (10) 御津地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化		所管課
				愛知御津駅 周辺機能強化 パッケージ	移動手段確保 パッケージ	
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（愛知御津駅）	①	A2・B1 C1	○	○		市街地整備課
4 駅前やバス停の待合環境の改善（愛知御津駅）	②	A2・B1 C1		○		市街地整備課
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（愛知御津駅）	①	A2・B1 C1	○	○		都市計画課、市街地整備課 道路建設課、道路河川管理課
6 駅前広場・送迎スペースの整備・改修（愛知御津駅）	①	A2・B1 C1	○	○		都市計画課、道路建設課 市街地整備課
7 駅前駐車場の整備（愛知御津駅）	②	A2・A3 B7・C1		○		市街地整備課
10 狹あい道路の安全対策	②			○	○	道路建設課、道路河川管理課 人権生活安全課、学校教育課
11 安全な歩行者通行空間の整備	②				○	道路建設課、道路河川管理課 市街地整備課、都市計画課 人権生活安全課、学校教育課
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	①	A5	○		○	市街地整備課、介護高齢課
16 コミュニティバス地域路線のルート見直しの検討	①	A5	○		○	市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	②	A5			○	市街地整備課、介護高齢課
19 コミュニティバス地域路線のサービス水準の確保・維持	②	A5			○	市街地整備課、介護高齢課
25 移動手段の確保・維持	①	A5	○		○	市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料4 7頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## (11) 小坂井地域

施策	重 点 施 策	重 要 度	緊 急 度	パッケージ化		所管課
				伊奈・西小坂井・小坂井駅 周辺機能強化 パッケージ	移動手段確保 パッケージ	
2 まちづくりと連携した交通基盤整備（伊奈駅、西小坂井駅）				○		市街地整備課
3 土地区画整理事業の交通面での支援（伊奈駅）		B2		○		区画整理課、市街地整備課
4 駅前やバス停の待合環境の改善（伊奈駅、西小坂井駅）				○		市街地整備課
5 鉄道駅周辺のバリアフリー化の検討（伊奈駅、西小坂井駅）				○		都市計画課、市街地整備課 道路建設課、道路河川管理課
7 駅前駐車場の整備（西小坂井駅）		A3・B7		○		市街地整備課
8 駅前自転車駐車場の整備（伊奈駅）				○	○	市街地整備課
10 狹あい道路の安全対策				○	○	道路建設課、道路河川管理課 人権生活安全課、学校教育課
11 安全な歩行者通行空間の整備				○	○	道路建設課、道路河川管理課 市街地整備課、都市計画課 人権生活安全課、学校教育課
15 コミュニティバス基幹路線のルート見直しの検討	①	A5	○		○	市街地整備課、介護高齢課
18 コミュニティバス基幹路線のサービス水準の確保・維持	②	A5			○	市街地整備課、介護高齢課

重要度の凡例：資料4 7頁 表A・B・C参照

重点施策の凡例：①.重要度と緊急度のいずれも高い施策 ②.左記①の施策とパッケージで取り組む施策

## 4章 数値目標

### 4-1 確認指標 各指標の内訳

確認指標		現況値	目標値					
			令和6年 (2024年)	令和8年 (2026年)	令和9年 (2027年)	令和10年 (2028年)	令和11年 (2029年)	
確認指標3	公共交通機関別(路線別等)の年間収支率(コミュニティバスの路線別)	ゆうあいの里八幡線	9.0%	8.9%	8.5%	8.2%	7.9%	7.6%
		千両三上線	15.4%	15.1%	14.9%	14.8%	14.6%	14.5%
		小坂井線	10.8%	11.7%	11.6%	11.6%	11.5%	11.4%
		一宮線	7.7%	8.0%	7.7%	7.4%	7.2%	6.9%
		音羽線	11.2%	11.9%	11.9%	11.8%	11.8%	11.7%
		御津線	7.5%	9.2%	9.2%	9.1%	9.0%	8.9%
		音羽地区地域路線	12.4%	13.4%	13.3%	13.2%	13.0%	12.9%
		御津地区地域路線	4.7%	5.0%	4.9%	4.9%	4.8%	4.8%
		一宮地区地域路線	7.0%	6.9%	6.8%	6.8%	6.7%	6.6%
		御油地区地域路線	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.0%
確認指標4	公共交通機関への行政負担額(コミュニティバスの路線別)〈千円/年〉	ゆうあいの里八幡線	20,099	21,735	22,676	23,655	24,673	25,731
		千両三上線	12,459	12,757	12,906	13,056	13,208	13,361
		小坂井線	11,940	12,044	12,179	12,300	12,438	12,577
		一宮線	10,775	11,618	12,117	12,642	13,183	13,745
		音羽線	12,629	12,771	12,901	13,046	13,178	13,326
		御津線	12,545	12,561	12,699	12,837	12,977	13,119
		音羽地区地域路線	12,062	12,165	12,305	12,446	12,588	12,732
		御津地区地域路線	10,193	10,360	10,468	10,577	10,687	10,798
		一宮地区地域路線	9,009	9,200	9,297	9,396	9,495	9,596
		御油地区地域路線	11,027	11,256	11,359	11,481	11,588	11,712

確認指標		現況値	目標値					
			令和6年 (2024年)	令和13年 (2031年)	令和14年 (2032年)	令和15年 (2033年)	令和16年 (2034年)	
確認指標3	公共交通機関別(路線別等)の年間収支率(コミュニティバスの路線別)	ゆうあいの里八幡線	9.0%	7.3%	7.0%	6.8%	6.5%	6.2%
		千両三上線	15.4%	14.3%	14.2%	14.0%	13.9%	13.8%
		小坂井線	10.8%	11.3%	11.2%	11.2%	11.1%	10.9%
		一宮線	7.7%	6.7%	6.5%	6.3%	6.0%	5.8%
		音羽線	11.2%	11.6%	11.5%	11.4%	11.4%	11.3%
		御津線	7.5%	8.8%	8.7%	8.6%	8.5%	8.5%
		音羽地区地域路線	12.4%	12.8%	12.6%	12.5%	12.4%	12.3%
		御津地区地域路線	4.7%	4.7%	4.7%	4.7%	4.6%	4.6%
		一宮地区地域路線	7.0%	6.6%	6.5%	6.6%	6.5%	6.5%
		御油地区地域路線	7.1%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	6.9%
確認指標4	公共交通機関への行政負担額(コミュニティバスの路線別)〈千円/年〉	ゆうあいの里八幡線	20,099	26,832	27,977	29,168	30,406	31,694
		千両三上線	12,459	13,516	13,672	13,830	13,989	14,150
		小坂井線	11,940	12,718	12,860	12,988	13,133	13,279
		一宮線	10,775	14,330	14,938	15,572	16,230	16,915
		音羽線	12,629	13,476	13,613	13,766	13,905	14,061
		御津線	12,545	13,261	13,406	13,551	13,698	13,847
		音羽地区地域路線	12,062	12,877	13,024	13,173	13,323	13,474
		御津地区地域路線	10,193	10,911	11,024	11,138	11,254	11,371
		一宮地区地域路線	9,009	9,697	9,800	9,887	9,992	10,098
		御油地区地域路線	11,027	11,836	11,946	12,074	12,186	12,316

## 4-2 各指標の考え方

### (1) 目標指標

#### 目標指標1：公共交通機関全体の利用者数（鉄道駅、路線バス、コミュニティバス（新規移動手段を含む）、タクシー）

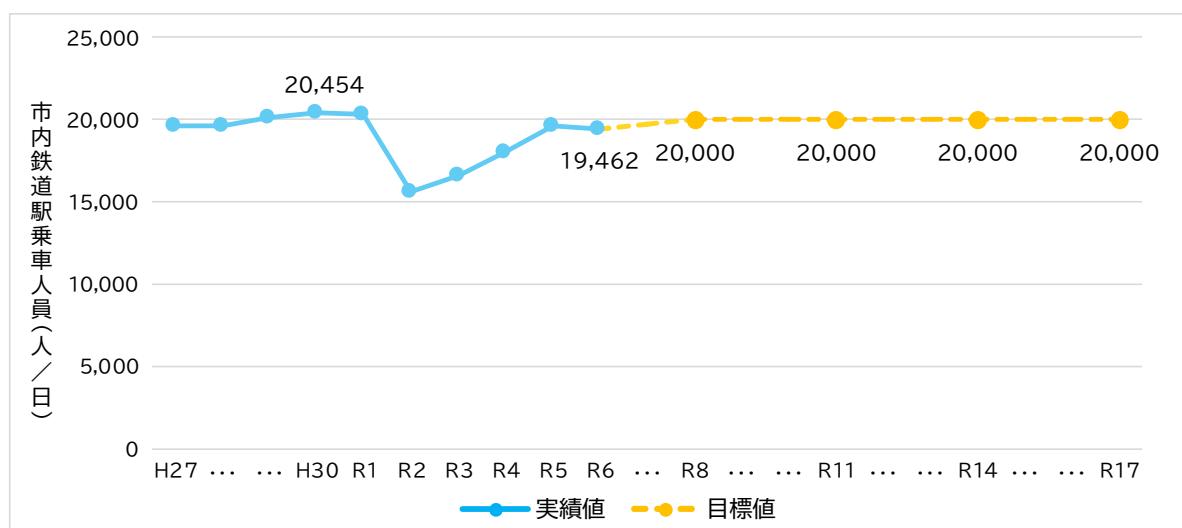
##### 【主要な鉄道駅】

- ・鉄道の利用者数はコロナ禍以前（平成30年度）までは増加傾向で推移。現在は回復傾向にあるものの、9割5分に留まっている。令和6年度実績は令和5年度よりも減少したため、鉄道利用者のコロナ禍からの回復はこれ以上見込めない可能性がある。
- ・また、中京都市圏パーソントリップ調査の結果から、日常の移動や生活の変化（テレワーク、オンライン消費の増加・定着等）、近年の市内人口減少を踏まえると、鉄道利用者数は今後減少傾向となると想定される。
- ・今後、上記のとおり予想される中で、次期計画（豊川市総合交通戦略）や上位・関連計画を推進し、都市機能や人口密度等の適正配置等により、主要鉄道駅の1日あたり乗車人数を2万人とすることを目標とする。

※主要な鉄道駅：各都市機能誘導区域の中心である以下の11駅を対象とする。

JR：豊川駅、三河一宮駅、愛知御津駅、西小坂井駅、小坂井駅

名鉄：豊川稲荷駅、諏訪町駅、八幡駅、国府駅、名電赤坂駅、伊奈駅



##### 【路線バス】

- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付要綱の「収支改善率1%以上」の規定に対応するため、豊鉄バスが補助金認定申請時に設定する利用者数の目標は、「前年度実績+1%」として設定。

## 【コミュニティバス（新規移動手段を含む）】

- ・コミュニティバスの利用者数は、コロナ禍以前は増加傾向。新型コロナウイルスによる減少から徐々に回復傾向にあり、令和6年度実績がコロナ禍以前の最大値（令和元年度）に対し8割以上となった。
- ・コミュニティバスの利用者層は、路線によるが高齢者の利用が多い傾向。（64歳以下：4割、65歳以上：6割）
- ・現在の利用傾向（高齢者利用率が高い）を踏まると、高齢化が進み高齢者数が増加することから、利用者数は増加が今後も継続する可能性がある。
- ・一方で、日常の移動や生活の変化によりコロナ禍以前と同水準まで戻らない可能性もある。
- ・今後、路線体系の見直しや新規移動手段の導入検討を進めていくことによる利用者数の変化が読みにくいくことを踏まえ、数値目標は将来人口の年齢層の変化率（65歳以上・未満）を用いて路線別に設定。

なお、利用者数が減少する路線については、最新の数値を維持することを目標とする。

表：R6年OD調査による利用者層割合

	~64歳	65歳以上
ゆうあいの里八幡線	63.4%	36.6%
千両三上線	81.0%	19.0%
小坂井線	32.6%	67.4%
一宮線	13.3%	86.7%
音羽線	24.5%	75.5%
御津線	57.3%	42.7%
音羽地区地域路線	36.4%	63.6%
御津地区地域路線	63.1%	36.9%
一宮地区地域路線	0.0%	100.0%
御油地区地域路線	0.0%	100.0%
全路線	39.8%	60.2%

表：路線沿線将来人口変化率

人口変化率(~64歳)	2025	2030	2035
ゆうあいの里八幡線	100.0%	97.4%	94.3%
千両三上線	100.0%	96.6%	91.9%
小坂井線	100.0%	96.2%	91.6%
一宮線	100.0%	95.9%	91.1%
音羽線	100.0%	96.9%	93.3%
御津線	100.0%	97.2%	93.9%
音羽地区地域路線	100.0%	98.2%	93.9%
御津地区地域路線	100.0%	96.8%	93.3%
一宮地区地域路線	100.0%	96.0%	91.1%
御油地区地域路線	100.0%	95.7%	91.3%

表：年齢別R7利用者数(予測値)

	利用者数 R7予測	年齢別	
		~64歳	65歳以上
ゆうあいの里八幡線	13,010	8,253	4,756
千両三上線	12,325	9,985	2,340
小坂井線	9,641	3,144	6,498
一宮線	17,491	2,333	15,158
音羽線	10,566	2,590	7,976
御津線	8,107	4,646	3,461
音羽地区地域路線	11,144	4,058	7,085
御津地区地域路線	3,335	2,103	1,232
一宮地区地域路線	3,493	0	3,493
御油地区地域路線	4,650	0	4,650

人口変化率(65歳～)

人口変化率(65歳～)	2025	2030	2035
ゆうあいの里八幡線	100.0%	104.0%	108.2%
千両三上線	100.0%	103.3%	108.7%
小坂井線	100.0%	103.2%	106.9%
一宮線	100.0%	103.4%	107.4%
音羽線	100.0%	103.8%	107.6%
御津線	100.0%	103.3%	106.4%
音羽地区地域路線	100.0%	93.1%	91.9%
御津地区地域路線	100.0%	102.3%	103.7%
一宮地区地域路線	100.0%	101.0%	103.3%
御油地区地域路線	100.0%	105.6%	109.2%

人口問題研究所 年齢別将来人口推計値

表：路線別将来利用者数

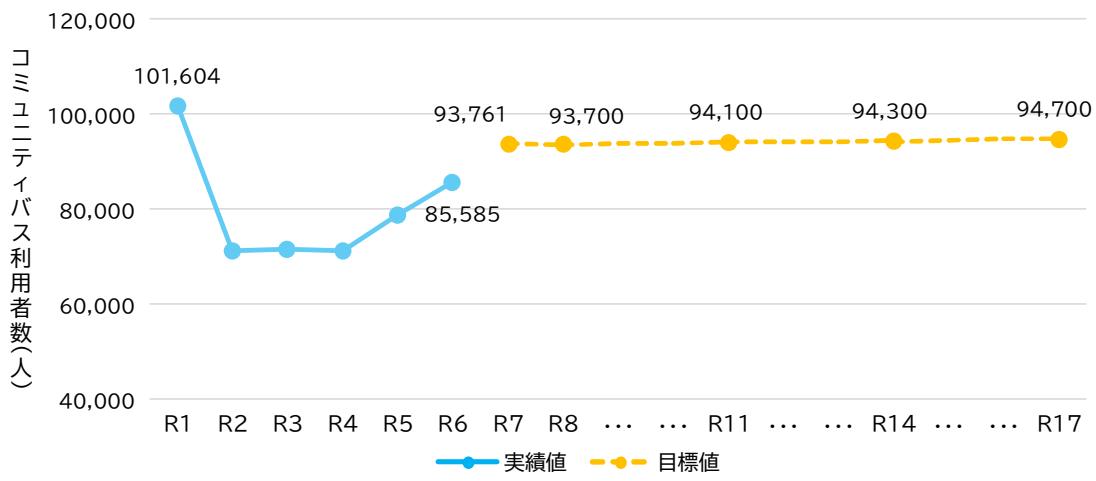
路線別利用者数(~64歳)	2025	2030	2035
ゆうあいの里八幡線	8,253	8,037	7,782
千両三上線	9,985	9,643	9,181
小坂井線	3,144	3,025	2,880
一宮線	2,333	2,238	2,124
音羽線	2,590	2,510	2,416
御津線	4,646	4,514	4,362
音羽地区地域路線	4,058	3,986	3,810
御津地区地域路線	2,103	2,036	1,963
一宮地区地域路線	0	0	0
御油地区地域路線	0	0	0

路線別利用者数(全年齢)

路線別利用者数(全年齢)	2025	2030	2035
ゆうあいの里八幡線	13,010	12,985	12,927
千両三上線	12,325	12,059	11,724
小坂井線	9,641	9,730	9,824
一宮線	17,491	17,911	18,402
音羽線	10,566	10,790	10,998
御津線	8,107	8,088	8,044
音羽地区地域路線	11,144	10,581	10,321
御津地区地域路線	3,335	3,296	3,241
一宮地区地域路線	3,493	3,529	3,607
御油地区地域路線	4,650	4,910	5,079
全路線	93,761	93,878	94,166

利用者数が減少

路線別利用者数(65歳～)	2025	2030	2035
ゆうあいの里八幡線	4,756	4,947	5,145
千両三上線	2,340	2,416	2,543
小坂井線	6,498	6,705	6,945
一宮線	15,158	15,674	16,277
音羽線	7,976	8,281	8,582
御津線	3,461	3,574	3,682
音羽地区地域路線	7,085	6,595	6,511
御津地区地域路線	1,232	1,259	1,277
一宮地区地域路線	3,493	3,529	3,607
御油地区地域路線	4,650	4,910	5,079



表：路線別目標値（人/年）

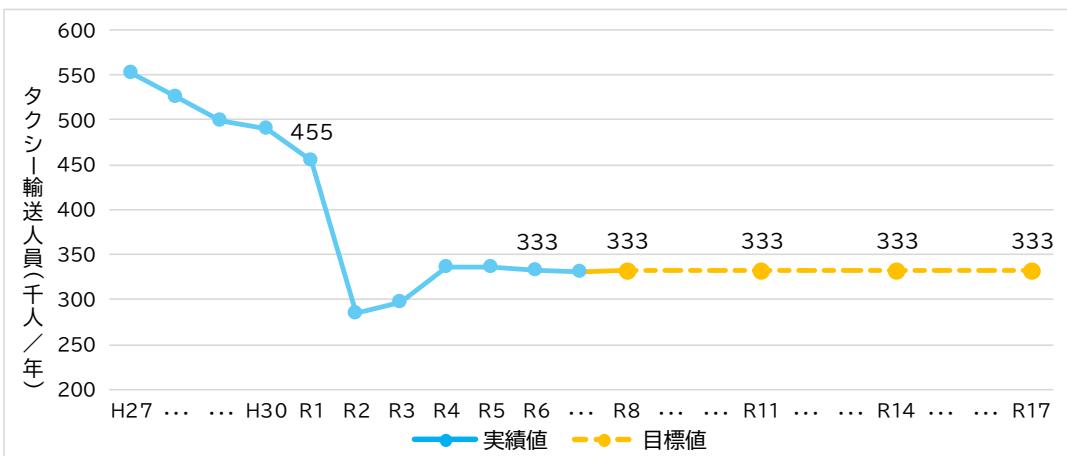
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
ゆうあいの里八幡線	11,991	13,010	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000
千両三上線	12,325	12,325	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300
小坂井線	8,535	9,641	9,600	9,600	9,700	9,700	9,700	9,700	9,700	9,800	9,800	9,800
一宮線	15,682	17,491	17,600	17,700	17,700	17,800	17,900	18,000	18,100	18,200	18,300	18,400
音羽線	9,690	10,566	10,600	10,700	10,700	10,800	10,800	10,800	10,900	10,900	11,000	11,000
御津線	6,322	8,107	8,100	8,100	8,100	8,100	8,100	8,100	8,100	8,100	8,100	8,100
音羽地区地域路線	9,949	11,144	11,000	10,900	10,800	10,700	10,600	10,500	10,400	10,300	10,200	10,100
御津地区地域路線	2,948	3,335	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300
一宮地区地域路線	3,493	3,493	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	3,600	3,600	3,600
御油地区地域路線	4,650	4,650	4,700	4,800	4,800	4,900	4,900	4,900	5,000	5,000	5,100	5,100
全路線	85,585	93,761	93,700	93,900	93,900	94,100	94,100	94,100	94,300	94,500	94,700	94,700

※令和7年度の利用者数（予測値）は、令和6年度実績に現時点（令和7年8月実績まで）の月別利用者数の変化率を反映し設定。なお、変化率がマイナスで利用者数が減少する場合、維持することを目標として令和6年度実績値を適用。

※路線別の年齢別人口は、各路線が運行する小学校区内の人口メッシュ（国土数値情報データ）を用いて算出。

### 【タクシー】

- タクシーの輸送人員の推移は、コロナ禍以前から減少傾向にあり、新型コロナウイルスによる減少後に7割程度まで回復したものの、ここ数年で停滞している。
- 数値目標は、日常の移動や生活の変化と人口減少を踏まえ、総合交通戦略の各種施策により計画期間初年度以降の利用者数を維持することとして設定。



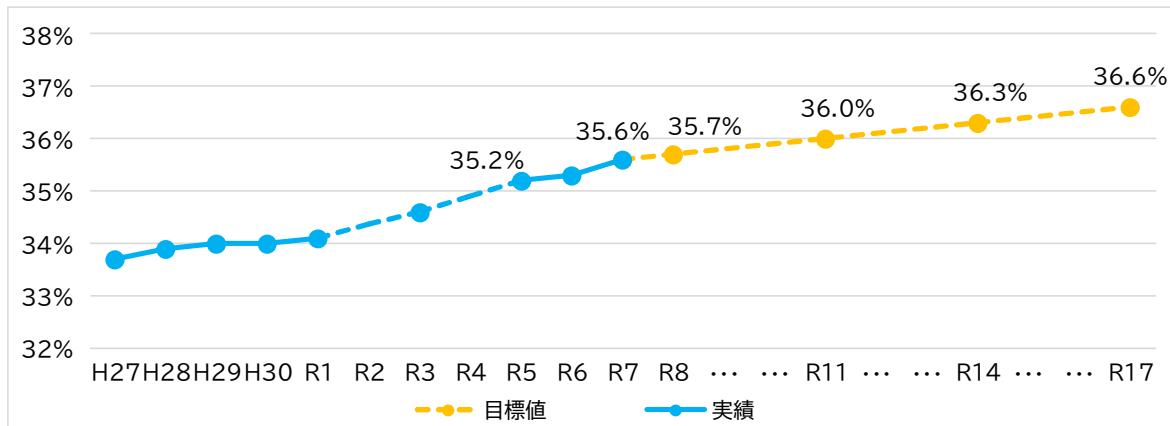
## 目標指標2：駅・バス停等の人口カバー率（鉄道駅、路線バス、コミュニティバス（新規移動手段を含む））

- 将来は新規移動手段検討地域として、千両小学校区、一宮中学校区、音羽中学校区、御津中学校区、東部小学校区の人口を全てカバーした場合を目標値とした（中間年は直線補間で設定）。

中学校区	小学校区	総人口	R6現状		R17目標	
		市内	勢圏内	人口カバー率	勢圏内	人口カバー率
豊川東部中	桜木小	7,078	5,019	70.9%	5,019	70.9%
	豊小	7,924	6,435	81.2%	6,435	81.2%
	豊川小	7,283	7,283	100.0%	7,283	100.0%
	東部小	7,526	4,246	56.4%	7,526	100.0%
豊川南部中	中部小	12,970	11,771	90.8%	11,771	90.8%
	牛久保小	7,113	5,861	82.4%	5,861	82.4%
	天王小	4,931	3,740	75.8%	3,740	75.8%
豊川中部中	八南小	10,842	8,947	82.5%	8,947	82.5%
	千両小	1,892	769	40.6%	1,892	100.0%
	平尾小	4,640	4,112	88.6%	4,112	88.6%
豊川西部中	国府小	12,917	11,315	87.6%	11,315	87.6%
	御油小	9,320	8,369	89.8%	8,369	89.8%
代田中	代田小	8,696	7,546	86.8%	7,546	86.8%
	桜町小	6,176	5,256	85.1%	5,256	85.1%
金屋中	金屋小	5,189	4,541	87.5%	4,541	87.5%
	三蔵子小	11,738	4,589	39.1%	4,589	39.1%
	萩小	1,346	1,022	75.9%	1,346	100.0%
音羽中	長沢小	2,519	2,284	90.7%	2,519	100.0%
	赤坂小	4,291	4,139	96.5%	4,291	100.0%
	一宮西部小	9,391	8,397	89.4%	9,391	100.0%
一宮中	一宮東部小	4,509	3,853	85.5%	4,509	100.0%
	一宮南部小	2,429	1,483	61.1%	2,429	100.0%
御津中	御津北部小	3,421	3,110	90.9%	3,421	100.0%
	御津南部小	9,553	7,872	82.4%	9,553	100.0%
小坂井中	小坂井東小	10,184	8,377	82.3%	8,377	82.3%
	小坂井西小	11,563	8,588	74.3%	8,588	74.3%
市全域		185,441	148,924	80.3%	158,626	85.5%

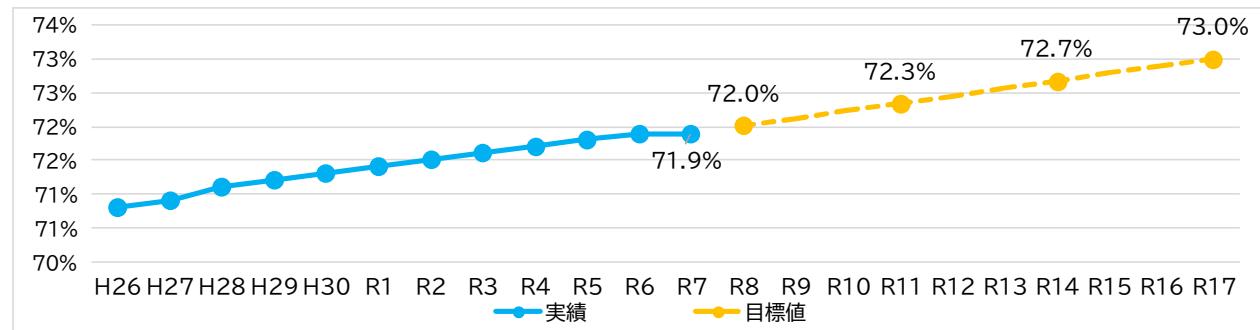
## 目標指標3：都市機能誘導区域の人口割合

- 第7次豊川市総合計画 基本計画の目標値とした。

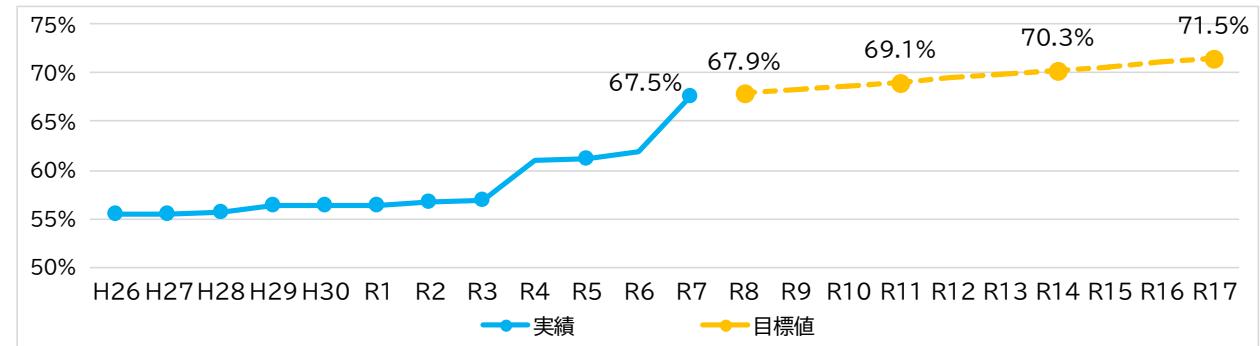


**目標指標4：市道の改良率・都市計画道路の整備率****【市道の改良率】**

- ・第7次豊川市総合計画 基本計画の目標値とした。

**【都市計画道路の整備率】**

- ・第7次豊川市総合計画 基本計画の目標値とした。



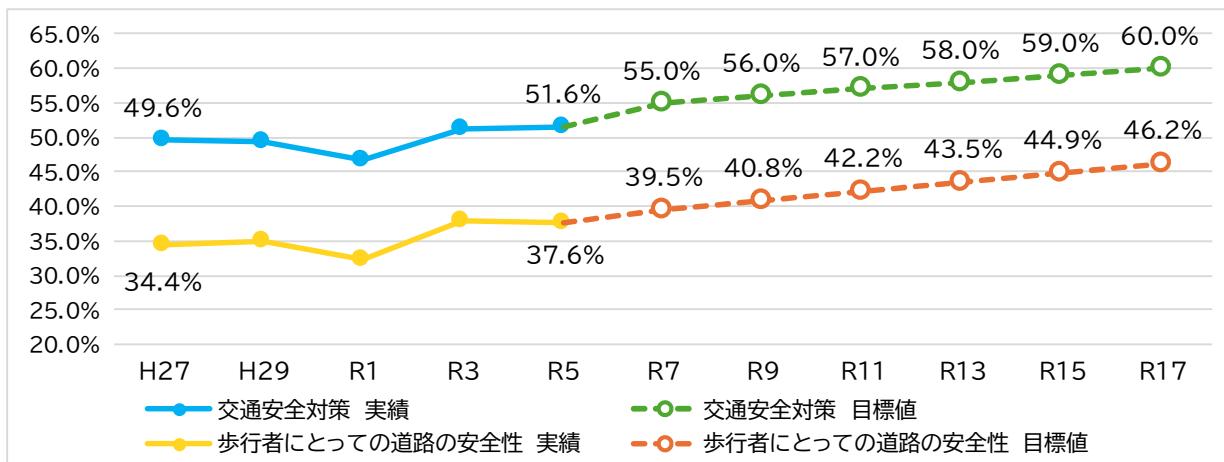
## 目標指標5：市政に対する市民満足度

### 【市民意識調査の満足度設問対象項目】

- 安全・安心
  - ・交通安全対策
  - ・歩行者にとっての道路の安全性
- 建設・整備
  - ・公共交通機関の利便性
  - ・道路の整備状況

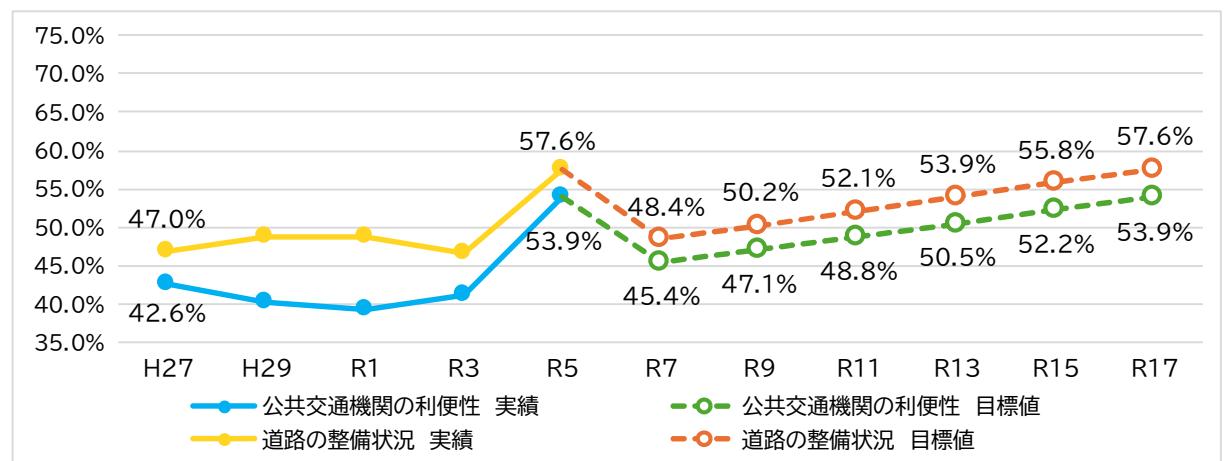
### 【交通安全対策、歩行者にとっての道路の安全性】

- ・第7次豊川市総合計画 基本計画の目標値とした。



### 【交通安全対策、歩行者にとっての道路の安全性】

- ・第7次豊川市総合計画 基本計画の目標値とした。



## (2) 確認指標

### 確認指標1：公共交通機関別（路線バス、コミュニティバスの路線別）の利用者数

#### 【路線別】

- ・目標指標1の将来目標値の変化率を参考に設定。

#### （路線バス）

	現況	将来目標			
		R6	R8	R11	R14
路線バス利用者数	351,961	359,000	370,000	381,000	393,000
新豊線	139,809	143,000	147,000	151,000	156,000
豊川線	212,152	216,000	223,000	230,000	237,000
合計	351,961	359,000	370,000	381,000	393,000

#### （コミュニティバス）

	現況	将来目標			
		R6	R8	R11	R14
コミュニティバス利用者数	85,585	93,700	94,100	94,300	94,700
ゆうあいの里八幡線	11,991	13,000	13,000	13,000	13,000
千両三上線	12,325	12,300	12,300	12,300	12,300
小坂井線	8,535	9,600	9,700	9,700	9,800
一宮線	15,682	17,600	17,800	18,100	18,400
音羽線	9,690	10,600	10,800	10,900	11,000
御津線	6,322	8,100	8,100	8,100	8,100
音羽地区地域路線	9,949	11,000	10,700	10,400	10,100
御津地区地域路線	2,948	3,300	3,300	3,300	3,300
一宮地区地域路線	3,493	3,500	3,500	3,500	3,600
御油地区地域路線	4,650	4,700	4,900	5,000	5,100
合計	85,585	93,700	94,100	94,300	94,700

**確認指標2：駅・バス停等のカバー人口に対する公共交通機関利用率（鉄道駅、路線バス、コミュニティバス（新規移動手段を含む））**

- 令和7～令和17年度の将来人口を、人口問題研究所の将来推計から設定。（将来推計値は5カ年毎のため間は直線補完で設定）
- 勢圏内人口は、目標指標2の人口カバー率から逆算して設定。
- 公共交通機関別の利用者数は、目標指標1から日当たり利用者数に設定。（鉄道・路線バスは運行日数365日、コミュニティバスは路線別の運行日数を参考、新規移動手段は一宮地区地域路線の運行日数で設定。）目標指標1で設定している主要駅以外の市内の駅乗車人員は、現状を維持することとして設定。（1日あたり乗車人員 主要駅：20,000人/日、その他駅：2,647人/日）
- 利用率は次のとおり算出。 カバー人口に対する公共交通機関の利用率＝公共交通機関の日当たり利用者数（鉄道駅、路線バス、コミュニティバス（新規移動手段を含む））÷勢圏内人口

	R6	R8	R11	R14	R17
市内人口	186,066	181,960	179,916	177,628	175,218
勢圏内人口	147,186	147,860	148,765	149,408	149,881

	R6 利用者数		R8	R11	R14	R17
	年間		日平均			
鉄道	8,069,544	22,108	22,647	22,647	22,647	22,647
路線バス	351,961	964	984	1,014	1,044	1,077
コミバス (新規移動手段含む)	85,585	229	289	290	290	291
合計	8,507,090	23,301.76	23,918.89	23,950.10	23,980.77	24,014.72

	R6	R8	R11	R14	R17
A：勢圏内人口	147,186	147,860	148,765	149,408	149,881
B：利用者数	23,301.76	23,918.89	23,950.10	23,980.77	24,014.72
利用率 B/A	15.8%	16.2%	16.1%	16.1%	16.0%

**確認指標3：公共交通機関別（路線別等）の年間収支率（路線バス、コミュニティバス（新規移動手段を含む））**

**【路線バス】**

- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付要綱「収支率1%以上」の規定に対応するため、目標指標1の将来目標値の変化率を参考に設定。

**【コミュニティバス（新規移動手段を含む）】**

- ・令和6年度の運行経費及び運賃収入実績等を参考に、公共交通別の経費・収入を設定。
- ・経費は、これまでの経費の増加率（豊鉄タクシー委託路線は1%/年、豊鉄バス委託路線は4%/年）を参考に設定。
- ・収入は、目標指標1の数値目標と令和6年度実績による1人あたり運賃収入を用いて設定。（広告収入を含む。令和6年度実績参考。）

経費	円/年				
	R6	R8	R11	R14	R17
ゆうあいの里八幡線	21,751,050	23,526,000	26,464,000	29,768,000	33,485,000
千両三上線	14,580,833	14,874,000	15,325,000	15,789,000	16,267,000
小坂井線	13,241,712	13,508,000	13,917,000	14,339,000	14,773,000
一宮線	11,669,900	12,622,000	14,198,000	15,971,000	17,965,000
音羽線	14,140,292	14,424,000	14,862,000	15,312,000	15,776,000
御津線	13,449,050	13,719,000	14,135,000	14,564,000	15,005,000
音羽地区地域路線	13,695,554	13,971,000	14,394,000	14,830,000	15,280,000
御津地区地域路線	10,574,684	10,787,000	11,114,000	11,451,000	11,798,000
一宮地区地域路線	9,561,690	9,754,000	10,049,000	10,354,000	10,668,000
御油地区地域路線	11,756,299	11,993,000	12,356,000	12,730,000	13,116,000
路線全体	134,421,064	139,178,000	146,814,000	155,108,000	164,133,000

収入(運賃収入+広告収入)	円/年				
	R6	R8	R11	R14	R17
ゆうあいの里八幡線	1,951,761	2,090,751	2,090,751	2,090,751	2,090,751
千両三上線	2,244,143	2,239,839	2,239,839	2,239,839	2,239,839
小坂井線	1,423,713	1,586,091	1,601,338	1,601,338	1,616,585
一宮線	894,581	1,003,993	1,015,402	1,032,516	1,049,630
音羽線	1,579,211	1,721,093	1,752,276	1,767,867	1,783,459
御津線	1,014,167	1,268,343	1,268,343	1,268,343	1,268,343
音羽地区地域路線	1,702,103	1,874,685	1,874,685	1,874,685	1,874,685
御津地区地域路線	492,281	537,879	537,879	537,879	537,879
一宮地区地域路線	673,190	674,299	674,299	674,299	690,136
御油地区地域路線	839,546	847,386	878,747	894,428	910,109
路線全体	12,814,696	13,844,359	13,933,559	13,981,945	14,061,414

収支率					
	R6	R8	R11	R14	R17
ゆうあいの里八幡線	9.0%	8.9%	7.9%	7.0%	6.2%
千両三上線	15.4%	15.1%	14.6%	14.2%	13.8%
小坂井線	10.8%	11.7%	11.5%	11.2%	10.9%
一宮線	7.7%	8.0%	7.2%	6.5%	5.8%
音羽線	11.2%	11.9%	11.8%	11.5%	11.3%
御津線	7.5%	9.2%	9.0%	8.7%	8.5%
音羽地区地域路線	12.4%	13.4%	13.0%	12.6%	12.3%
御津地区地域路線	4.7%	5.0%	4.8%	4.7%	4.6%
一宮地区地域路線	7.0%	6.9%	6.7%	6.5%	6.5%
御油地区地域路線	7.1%	7.1%	7.1%	7.0%	6.9%
路線全体	9.5%	9.9%	9.5%	9.0%	8.6%

## 確認指標4：公共交通機関への行政負担額（コミュニティバス（新規移動手段を含む））

## 【コミュニティバス（新規移動手段を含む）】

- 確認指標3と同様に、これまでの経費の増加率（豊鉄タクシー委託路線は1%/年、豊鉄バス委託路線は4%/年）を参考に設定。

（確認指標3の経費から、下表の運賃収入を引いて、千の位で四捨五入。令和6年度は実績。）

## 運賃収入

	円/年				
	R6	R8	R11	R14	R17
ゆうあいの里八幡線	1,651,761	1,790,751	1,790,751	1,790,751	1,790,751
千両三上線	2,121,743	2,117,439	2,117,439	2,117,439	2,117,439
小坂井線	1,301,313	1,463,691	1,478,938	1,478,938	1,494,185
一宮線	894,581	1,003,993	1,015,402	1,032,516	1,049,630
音羽線	1,510,811	1,652,693	1,683,876	1,699,467	1,715,059
御津線	903,767	1,157,943	1,157,943	1,157,943	1,157,943
音羽地区地域路線	1,633,703	1,806,285	1,806,285	1,806,285	1,806,285
御津地区地域路線	381,881	427,479	427,479	427,479	427,479
一宮地区地域路線	553,190	554,299	554,299	554,299	570,136
御油地区地域路線	729,146	736,986	768,347	784,028	799,709
路線全体	11,681,896	12,711,559	12,800,759	12,849,145	12,928,614

## 行政負担額

	円/年				
	R6	R8	R11	R14	R17
ゆうあいの里八幡線	20,099,289	21,735,000	24,673,000	27,977,000	31,694,000
千両三上線	12,459,090	12,757,000	13,208,000	13,672,000	14,150,000
小坂井線	11,940,399	12,044,000	12,438,000	12,860,000	13,279,000
一宮線	10,775,319	11,618,000	13,183,000	14,938,000	16,915,000
音羽線	12,629,481	12,771,000	13,178,000	13,613,000	14,061,000
御津線	12,545,283	12,561,000	12,977,000	13,406,000	13,847,000
音羽地区地域路線	12,061,851	12,165,000	12,588,000	13,024,000	13,474,000
御津地区地域路線	10,192,803	10,360,000	10,687,000	11,024,000	11,371,000
一宮地区地域路線	9,008,500	9,200,000	9,495,000	9,800,000	10,098,000
御油地区地域路線	11,027,153	11,256,000	11,588,000	11,946,000	12,316,000
路線全体	122,739,168	126,467,000	134,015,000	142,260,000	151,205,000