

東三河振興ビジョン【主要プロジェクト推進プラン】「交通基盤の整備と利便性向上に向けた地域連携の推進」の概要

I 策定方針

- 〈策定の目的〉交通基盤の整備と利便性向上に向けて、さらなる取組を進めていくためには、東三河を取り巻く環境が変化している現状をよりの確に把握し、課題を明らかにした上で、その解決に向けて東三河の産学官が連携して取組を推進する必要があるため、本プランを策定する。
- 〈位置づけ〉県、市町村、東三河広域連合、経済関係団体、公共交通事業者、観光関係団体、大学、NPO等が、共通目標のもと連携・協働して展開する実施計画。
- 〈策定主体〉東三河ビジョン協議会（県、東三河の8市町村、東三河広域連合、経済関係団体、大学等で構成）
- 〈計画期間〉2019年度から2021年度までの3年間（計画期間経過後における東三河地域の交通基盤の将来像の実現に向けては、将来ビジョンに沿って、引き続き、各関係機関がその取組を推進する。）

II 現状と課題

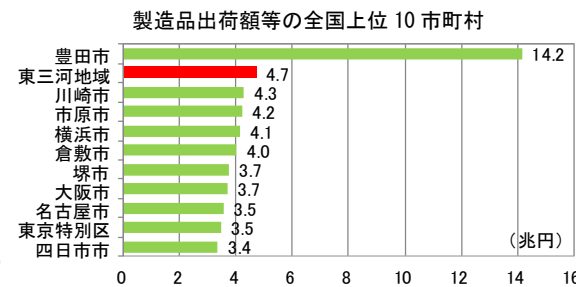
1 社会基盤に関わる現状

(1) 人口

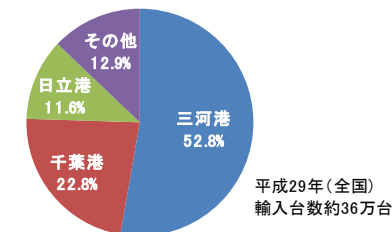
- 2045年の東三河地域全体の人口は、**2015年から約16%減少**する。
- 2015年現在、東三河の全ての市町村において、**高齢化率は県平均を上回っている**。

(2) 産業

- 東三河地域全体の**製造品出荷額等**は、**全国市町村別で第2位**を上回る規模。**農業産出額**については、**田原市が全国の市町村で第1位**、**豊橋市が第9位**。全国でも有数の製造品生産拠点の集積地、並びに農業の生産地域となっている。
- 三河港は、**自動車の輸入台数、金額ともに26年連続で全国第1位**。全国でも有数の自動車の貿易港となっている。



港別自動車輸入台数の割合 (平成29年)



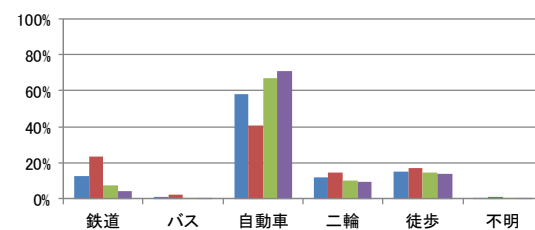
(3) 交通

- 東三河地域の**高規格幹線道路IC**は、全国の中でも**貨物輸送量が多い**。
- 東三河地域における**交通手段の割合**は、平日、休日ともに**自動車が高い**。

(4) 観光

- 愛知県を訪れる**旅行者**は、**列車と自家用車の利用割合が多い**。
- 地域住民の交通手段は、休日における**観光等を目的した場合、自動車が圧倒的に多い**。

地域別発生集中トリップの代表交通手段 (平日)



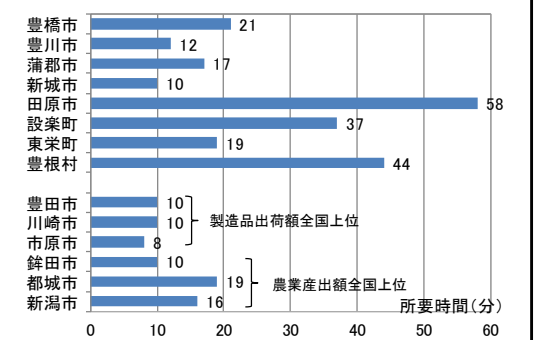
2 道路の現状と課題

- 「**産業振興に向けた道路網整備**」、「**安全・安心のための道路網整備**」及び「**観光による地域振興に向けた道路網整備**」の3つの視点で現状と課題、方向性を整理した。

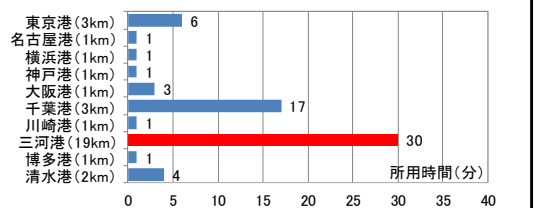
現状と課題

- **全国でも有数の製造品生産拠点及び農業生産地**であるものの、**高規格幹線道路ICへのアクセスに時間がかかる**。また、**三河港も高規格幹線道路から遠い**。
- 地域医療を支えるための**救急搬送時間の短縮**、災害等緊急時における**円滑な物資の輸送**、生活に必要な**都市機能の集約等**を進める上で、**地域内の道路網の整備は不可欠**である。
- 東三河地域は**人口1万人当たりの交通事故死傷者数**が県内で最も多く、**高齢者では突出している**。
- **観光による地域振興の面でも道路網整備の推進が必要な状況**となっている。

公署から高規格幹線道路へのアクセス時間



貿易額上位10港から高速道路へのアクセス時間



方向性

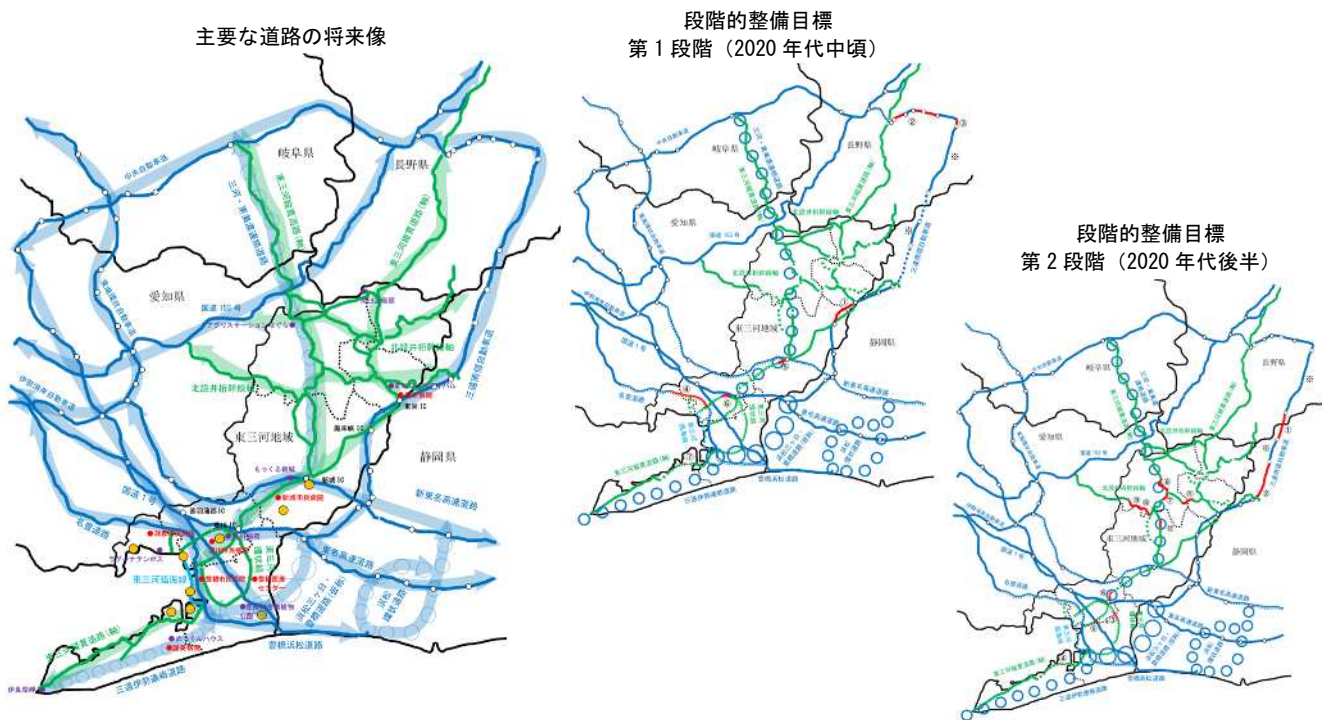
- 貿易額の増加により活性化される物流を支え、さらなる産業振興を図る上で、三河港の臨海部を始め、高規格幹線道路を中心に、接続する地域幹線道路や三河港港湾計画に位置付けられている臨港道路東三河臨海線を含めた**計画的な道路網の整備**が必要である。
- 人々の安全・安心を支えるためには、地域が連携しながら、**東三河1時間交通圏***の**拡大に向けた高規格幹線道路や地域幹線道路の整備促進**が必要である。
※本プランにおける「東三河1時間交通圏」は、東三河地域内のそれぞれの生活圏（日常生活の活動範囲）が概ね1時間で充足できるエリアをいう。
- 交通安全対策の実施と落石等の対策を始めとする**安全・安心な道路交通環境の実現**が必要である。
- 津波浸水等への対応として、ソフト対策とハード対策の組み合わせによる**総合的な地震防災対策**が必要である。
- 地域の交流を支えるためには、奥三河地域や渥美半島の現状も踏まえつつ、地域が連携しながら、**観光による地域振興に向けた計画的な道路網の整備**が必要である。

II 現状と課題

＜東三河地域における主要な路線の将来像と段階的整備目標＞

地元市町村や経済界の要望を踏まえた、東三河地域の主要な路線の将来像を整理し、主な「工業団地」、「救急医療施設」、「観光資源・施設」を表記し、将来像として道路網との関係性を表現した。

また、この東三河地域の主要な路線の将来像の実現に向けては、本プランの計画期間を超えた中長期に渡る取組も必要となることから、現状の道路整備の進捗状況、地元市町村や経済界の要望を踏まえ、短期（第1段階）、中期（第2段階）の2段階に区分した段階的整備目標を取りまとめた。



3 地域公共交通の現状と課題

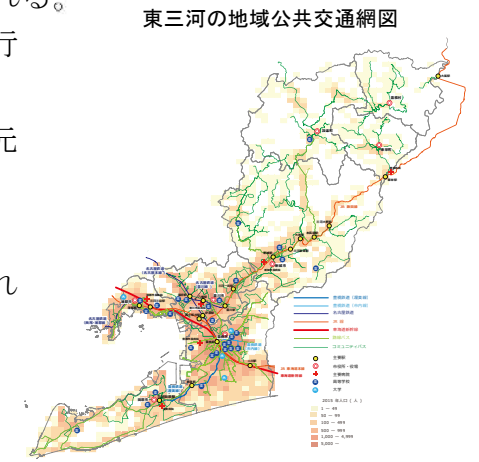
- 地域公共交通で重要な役割を担う「鉄道」及び「バス」の現状と課題、方向性を整理し、さらに、地域公共交通以外の移動手段も含めた「相互利用」についても併せて整理した。

現状と課題

- 鉄道及びバスは、利用者の減少に伴い維持・確保が難しい路線が見られ、財政負担も課題となっているものの、**県内他地域に先行して高齢化が進んでいる東三河においては、地域住民の交通手段としての重要性が増していくと考えられる。**
- 観光では自家用車の利用が多いものの、県外からの旅行者の交通手段として**鉄道の利用割合も高い。**
- 代表的な地域公共交通の結節点である豊橋駅では、地元企業からは**乗換えに関する意見が多い。**また、**交通系ICカードやロケーションシステムの導入も進んでいる。**
- イノベーション事業では、自動運転の実証実験が行われており、**新たな移動手段**として取組が進められている。

方向性

- 鉄道及びバスの維持・確保のためには、地域住民を中心とした利用者の増加に向け、**地域の関係者が一体となった利便性向上及び利用促進の取組**が必要である。
- 新たな需要の喚起に向け、**観光等と連携した取組**を進めていく必要がある。
- 将来を見据えた新たな移動手段を確保するため、自動運転の社会実装等の**イノベーション事業の取組**を推進する必要がある。



東三河の地域公共交通網図



実証車両

4 リニア開業を見据えた東三河地域の現状と課題

現状と課題

- 東三河南部地域においては、**リニア開業後も引き続き東海道新幹線が広域的な移動を支える**交通手段になる見込みである。
- 豊橋駅の利用上の課題として、地元企業からは「**自動車のアクセス・乗降がしにくい**」、「**新幹線のひかりの本数が少ない**」との意見が多い。
- 北設楽郡においては、**リニア中間駅の利活用により、首都圏との所要時間の短縮**、県内外の**地域間連携・交流**を高めることが重要であり、三遠南信自動車道や飯田線を利用した東三河全域を含めた**広域的な周遊も期待**される。

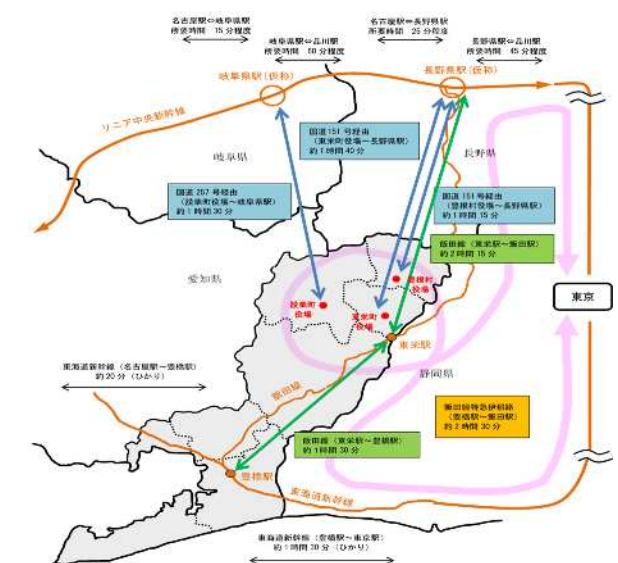
方向性

- リニア中央新幹線開業後を見据えた**豊橋駅の利便性向上**や**リニア中間駅の利活用の検討**が必要である。



リニア中央新幹線のルートマップ

北設楽郡の町村役場からリニア中間駅へのアクセス時間



Ⅲ 目標

本プランの3つの方針「1 計画的な道路網整備」、「2 地域公共交通の維持・確保」、「3 リニア開業を見据えた豊橋駅利便性向上と中間駅の利活用」のもと、着実に取組を展開し、交通基盤の整備と利便性向上に向けた地域連携を推進するため、目標を設定した。

目標1 東三河地域における主要な道路の新規開通延長

東三河地域における主要な道路の路線（段階的整備目標第1段階で整理した路線が対象）について、延長33.3kmの新規開通を目指す。

＜目標＞(2020年代中頃)
33.3km

目標2 東三河地域の交通事故死傷者数

東三河地域の人口1万人当たりの現状の交通事故死傷者数72.4人を、30%減少し、50.7人を目指す。

＜現状＞(2017年) 72.4人/1万人当たり
30%減少
＜目標＞(2021年) 50.7人/1万人当たり

目標3 飯田線の乗車客数

現状の飯田線の乗車客数3,296千人を愛知県区間の各駅全体で6.5%増加し、3,510千人を目指す。

＜現状＞(2017年度) 3,296千人
6.5%増加
＜目標＞(2021年度) 3,510千人

目標4 路線バス（地域間幹線系統バス）の乗車客数

豊鉄バスが運行する路線バス（地域間幹線系統バス）の現状の乗車客数877千人を、対象路線全体で1.5%増加し、890千人を目指す。

＜現状＞(2017年度) 877千人
1.5%増加
＜目標＞(2021年度) 890千人

目標5 コミュニティバスの路線数

東三河地域内で運行するコミュニティバスの現状の45路線を2路線増加し、47路線を目指す。

＜現状＞(2018年度) 45路線
2路線増加
＜目標＞(2021年度) 47路線

Ⅳ 主な取組内容

取組体系：3つの方針と5つの主な取組

1 計画的な道路網整備

(1) 国への効果的な要望活動

- ① 高規格幹線道路や地域高規格道路の整備促進に関する国への要望
- ② 国による臨港道路東三河臨海線の事業化に向けた要望
- ③ 国への効果的な要望活動の検討

(2) 道路網形成の推進と安全対策

- ① 東三河縦貫道路（軸）や北設井桁幹線軸、その他幹線道路の整備による東三河の道路網形成の推進
- ② 道路整備状況等道路に関するデータの共有化
- ③ 交通安全施設整備及び道路の防災対策の推進
- ④ 高齢者及び障害者を対象とした公共交通利用の促進
- ⑤ イノベーション事業の推進

2 地域公共交通の維持・確保

(1) 地域公共交通の利便性向上及び利用促進

- ① 分かりやすく、利用しやすい地域公共交通の情報提供
- ② 路線維持のための活性化検討等
- ③ 地域公共交通の乗継ぎ改善及び路線変更検討
- ④ 高齢者及び障害者を対象とした公共交通利用の促進（再掲）
- ⑤ 地域公共交通の重要性を伝える機会の創出
- ⑥ 魅力的な料金制度の導入・維持
- ⑦ パーク&ライド、サイクル&ライドの推進とPR
- ⑧ 地域公共交通を補完する取組の推進
- ⑨ イノベーション事業の推進（再掲）



(2) 観光と連携した誘客の促進

- ① 外国人観光客を含む旅行者が利用しやすい地域公共交通の充実
- ② バスツアーや企画切符等による誘客の促進

3 リニア開業を見据えた豊橋駅利便性向上と中間駅の利活用

- ① 豊橋駅のひかり増便に向けた要望活動の推進
- ② 豊橋駅へのアクセス向上のための取組の検討
- ③ リニア中間駅の利活用に向けた検討