

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 ～

東三河ビジョン協議会

平成31年3月

目次

I	「主要プロジェクト推進プラン」の策定方針	1
1	テーマの設定	1
2	策定の目的	1
3	交通基盤の将来像	3
4	位置づけ	4
5	策定主体	4
6	計画期間	4
II	東三河地域の現状と課題	5
1	社会基盤に関わる現状	5
(1)	人口	5
(2)	産業	7
(3)	交通	10
(4)	観光	16
2	道路の現状と課題	17
(1)	産業振興に向けた道路網整備の現状と課題	22
(2)	安全・安心のための道路網整備の現状と課題	25
(3)	観光による地域振興に向けた道路網整備の現状と課題	28
3	地域公共交通の現状と課題	37
(1)	鉄道の現状と課題	43
(2)	バスの現状と課題	50
(3)	相互利用の現状と課題	56
4	リニア開業を見据えた東三河地域の現状と課題	63
III	取組体系及び目標	68
1	取組体系（3つの方針と5つの主な取組）	68
2	目標	68
IV	主な取組内容	70
1	計画的な道路網整備	70
(1)	国への効果的な要望活動	71
(2)	道路網形成の推進と安全対策	72
2	地域公共交通の維持・確保	75
(1)	地域公共交通の利便性向上及び利用促進	76
(2)	観光と連携した誘客の促進	78
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	80
V	推進体制等について	82
1	推進体制	82
2	推進プランの進捗状況の把握及び見直しについて	82
VI	平成30年度先導事業	83
1	東三河の地域公共交通利用促進事業	83
VII	参考資料	84

I 「主要プロジェクト推進プラン」の策定方針

1 テーマの設定

「主要プロジェクト推進プラン」(以下「推進プラン」という。)は、「将来ビジョン」に位置づけた重点的な施策を具体化し、着実に推進していくために策定するもので、平成30年度は、「将来ビジョン」に掲げた7つの重点的な施策の方向性の中から、戦略的に取り組むべきテーマとして「交通基盤の整備と利便性向上に向けた地域連携の推進」を設定した。

2 策定の目的

- 東三河振興ビジョンの将来ビジョンでは、将来像の実現に向けて、地域づくりの基本認識が以下のとおり示されている（一部抜粋）。
 - ① 東三河地域の豊かな環境や伝統文化を次の世代へと確かに継承していくためには、**あらゆる世代が自ら持つ能力を発揮しながら地域を支えていく視点**、さらには、**地域と地域が広域的に連携して相乗効果を発揮していく視点**が重要。
 - ② 国内外の地域間競争に立ち向かっていくためには、**地域が有する多様性や、三大都市圏に近接する地理的優位性を活かしながら、グローバル社会や情報化社会のダイナミズムを東三河の中に呼び込むとともに、マーケットの動きを見極めながら地域の産業力をさらに鍛え上げ、地域の自立的な発展につなげていく**視点が重要。
 - ③ 都市と豊かな自然が近接し、多様なライフスタイルが実践できる東三河であるが、**大規模な自然災害に対しては、安心・安全の視点から早急に対応**していくことが重要。
- 上記の地域づくりの基本認識を踏まえ、将来ビジョンでは、「重点的な施策の方向性」の1つである「**地域を支える社会基盤の整備**」に向けて、「**現状と課題**」及び「**施策の方向性**」が次のとおり示されている。

「地域を支える社会基盤の整備」の現状と課題及び施策の方向性

【現状と課題】

- 東三河が持つポテンシャルを最大限に発揮させていくためには、
- 地域全体から三大都市圏へのアクセスを一層強化することが重要
 - 地域の産業や暮らしを支える社会基盤を効果的かつ効率的に整備することが重要



【施策の方向性】

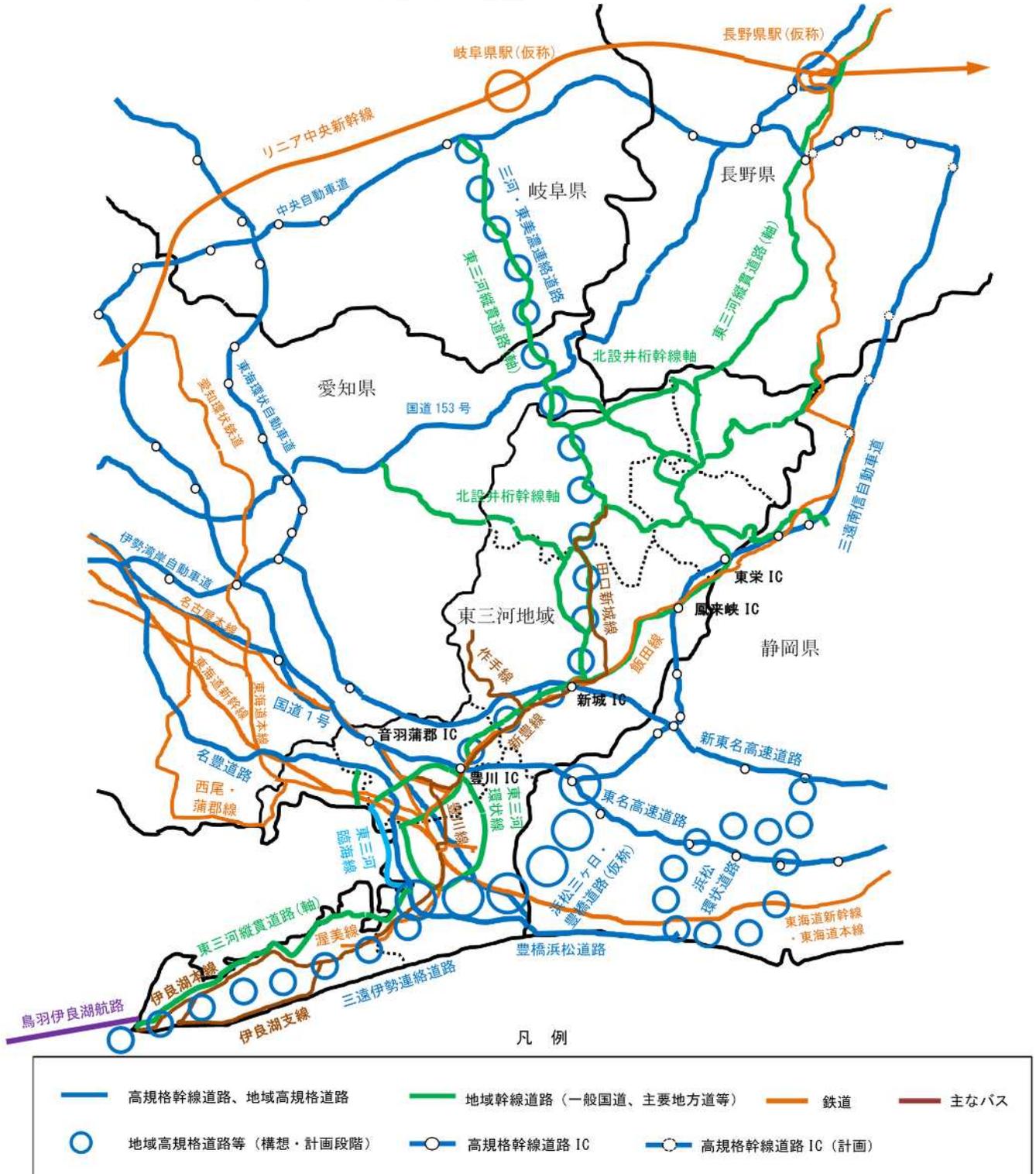
- 「東三河1時間交通圏」を確立する道路整備や、バス、鉄道、フェリーといった地域公共交通の維持・確保により、地域内外とのネットワークを充実する。
- 世界と直結する三河港の機能強化を進め、グローバルに事業展開する産業を支えるとともに、三河港周辺の国際的な生産・物流拠点の形成や新たな産業集積につなげる。

- この方向性を踏まえ、これまで取組を行ってきたが、今後、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、主要プロジェクト推進プランを策定しながら、現状をよりの確に把握し、地域が一体となって取組を進めていく必要がある。
- また、平成 25 年 3 月の将来ビジョン策定後、新東名高速道路（新城 IC）の開通、三遠南信自動車道の延伸、リニア中央新幹線や設楽ダムを着工、地方創生の取組の開始、東京オリンピック・パラリンピック開催決定など、東三河を取り巻く環境も大きく変化している。
- とりわけ、2027 年度の開業に向け整備が進められているリニア中央新幹線については、東三河の地域振興に大きな影響を与えることが想定されることから、対応が急務となっている。
- こうした状況を踏まえ、東三河地域における
 - ① 「道路」の現状
 - ② 「地域公共交通」の現状
 - ③ 「リニア中央新幹線開業」の影響について整理し、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ため、本プランを策定する。

3 交通基盤の将来像

- 東三河では、将来ビジョンで示された施策の方向性に沿って、交通基盤の整備や利便性向上に向けた様々な取組が進められている。これらの取組が目指している交通基盤の将来像を以下に示す。

<図 1>現時点における東三河地域交通基盤の将来像



注) 三遠伊勢連絡道路については、三ヶ日 JCT を起点とする構想である。

注) 地域高規格道路等（構想・計画段階）は、正確なルートが決まっていないため、○で表記している。

出典：東三河振興ビジョン【将来ビジョン】、中部地方整備局作成資料、浜松三ヶ日・豊橋道路連絡調整会議公表資料、東三河縦貫道路（軸）パンフレット等をもとに作成

4 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

5 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)

6 計画期間

2019年度から2021年度までの3年間

将来ビジョンでは、「3箇年程度の実施計画を「主要プロジェクト推進プラン」として策定し、実施していく」こととしており、計画期間については3箇年を原則とする。

なお、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 東三河地域の現状と課題

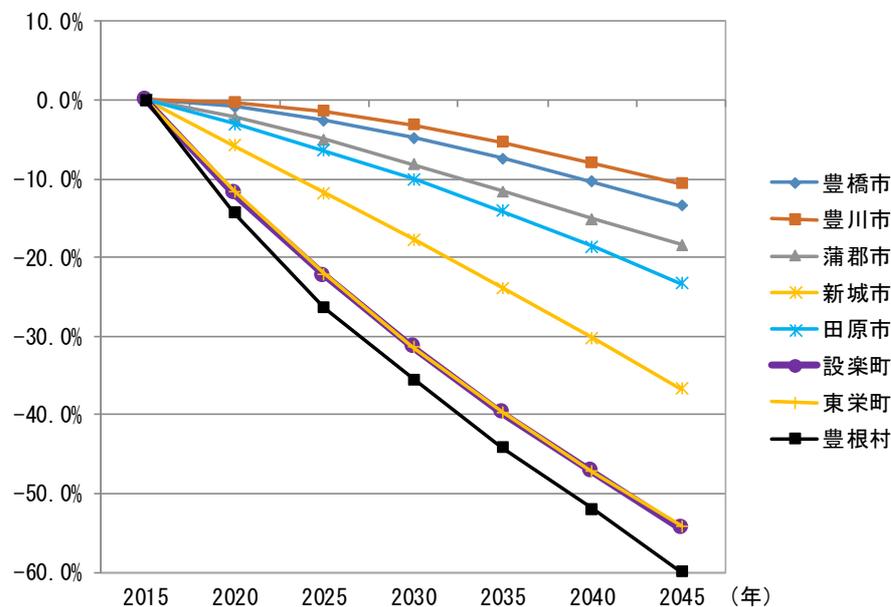
1 社会基盤に関わる現状

(1) 人口

ア 東三河地域の人口の推移

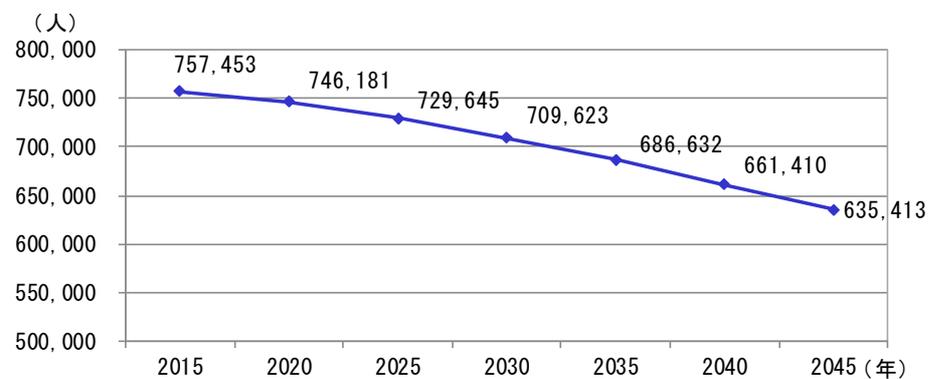
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2045年の東三河地域の市町村の人口は、2015年から約10～60%減少し、東三河地域全体の人口は、**2015年から約16%減少**する。
- 2015年は、団塊の世代（65～69歳）と団塊ジュニアの世代（40～44歳）の人口が多く、若い世代が少ない。
- **2045年には**、人口の多い年齢層が高齢層へシフトしており、**70歳～74歳の階層が最も人口が多くなる**。

<図 2> 東三河地域の各市町村の人口増減率（将来推計）



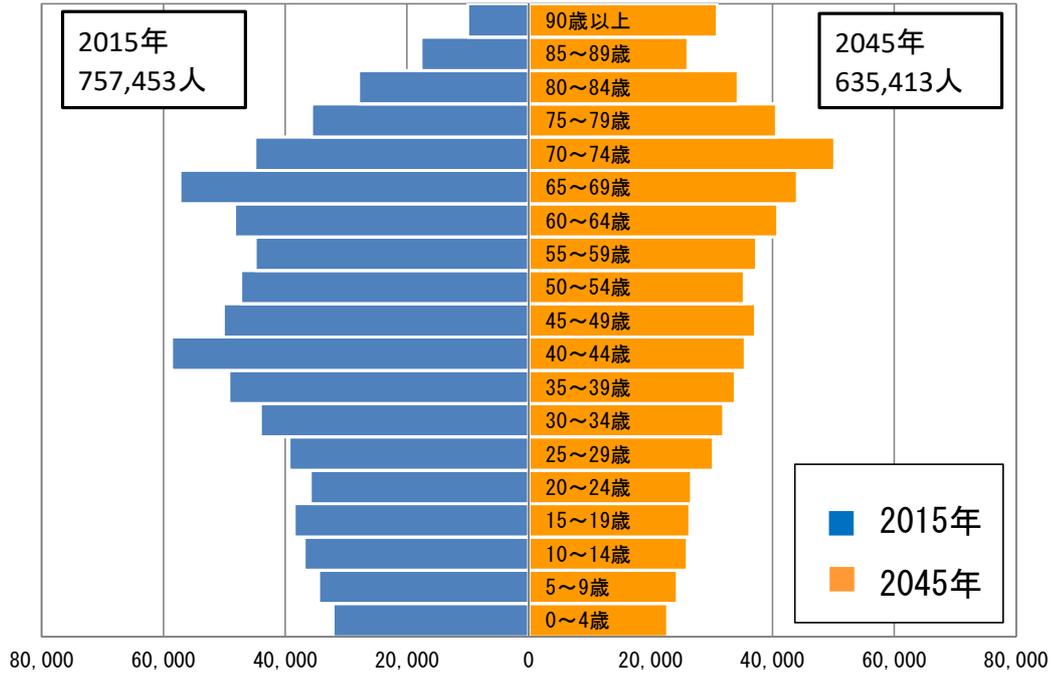
出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

<図 3> 東三河の人口の推移（将来推計）



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

<図 4>東三河の人口ピラミッド

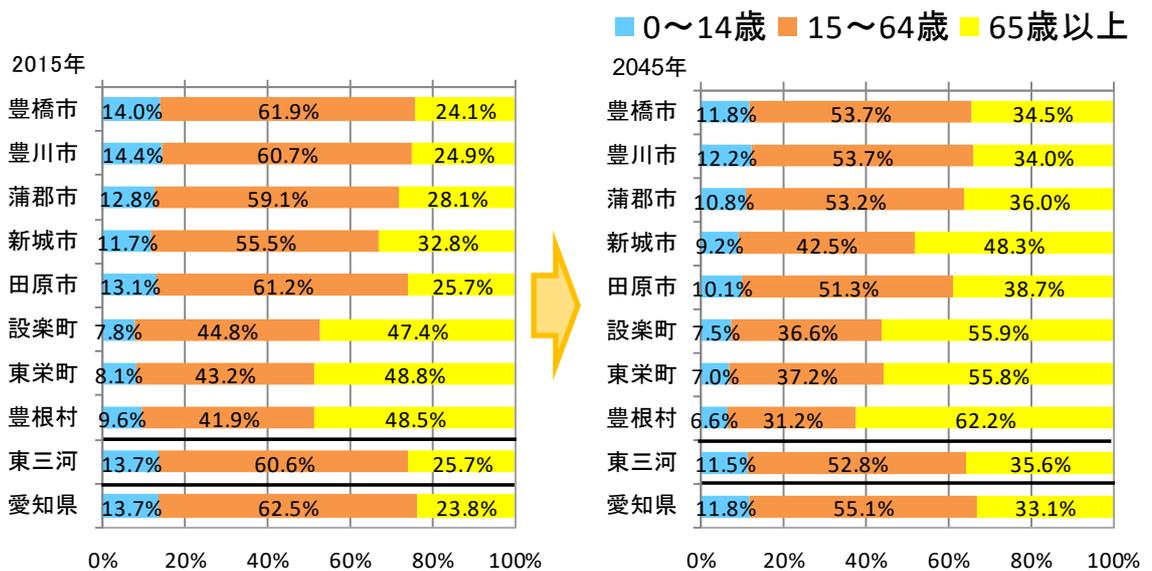


出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

イ 東三河地域の高齢化の推移

- 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**。
- 特に**山間部**においては、**県内他地域に先行して高齢化が進んでいる**。
- **2015年と2045年の年齢別人口割合（推計）を比較すると、東三河全体の高齢化率は9.9ポイント上昇する**。

<図 5>東三河8市町村別 年齢3区分別人口割合



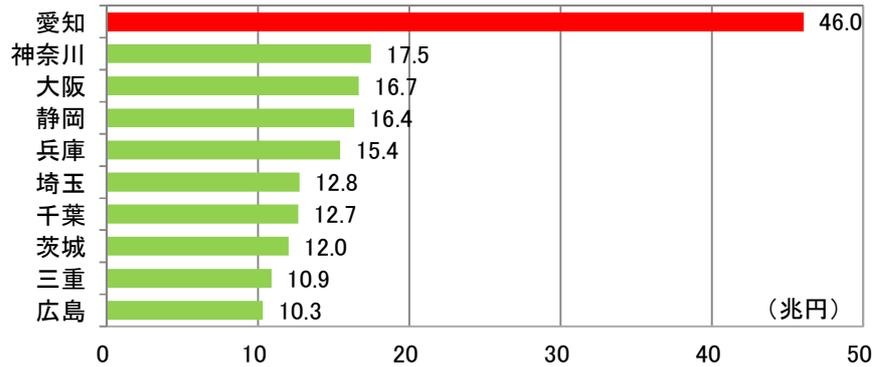
出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

(2) 産業

ア 製造品出荷額等

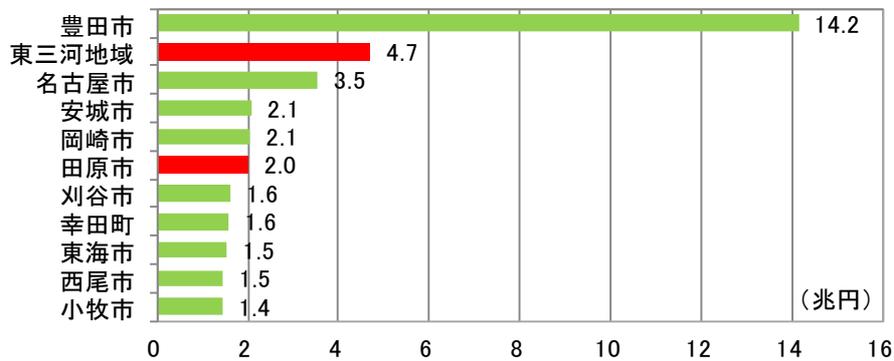
- 愛知県の平成 28 年製造品出荷額等は 46 兆円で、第 2 位の神奈川県を大きく上回っており、全国の製造品出荷額等の約 15% を占めている。
- 愛知県内の市町村別では、**田原市が 2 兆円で県内第 5 位**に位置している。
- さらに、全国の市町村別では、**東三河地域全体で見ると全国第 2 位を上回る規模**であり、**全国でも有数の製造品生産拠点の集積地**となっている。

<図 6> 製造品出荷額等の上位 10 都道府県



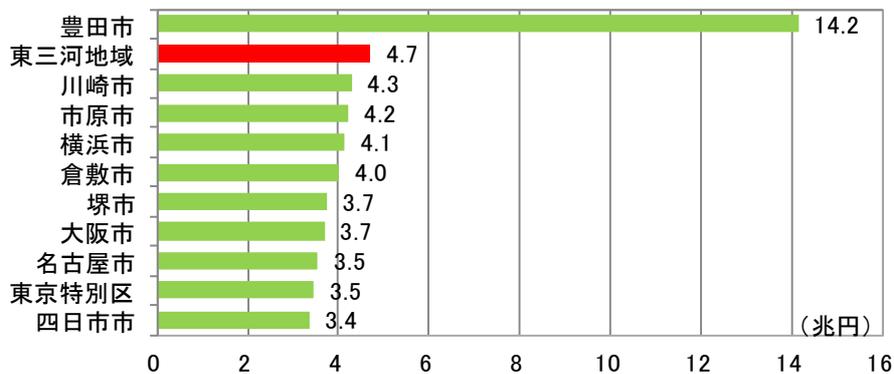
出典：総務省統計局「平成 28 年 経済センサス」

<図 7> 製造品出荷額等の県内上位 10 市町村



出典：総務省統計局「平成 28 年 経済センサス」

<図 8> 製造品出荷額等の全国上位 10 市区町村

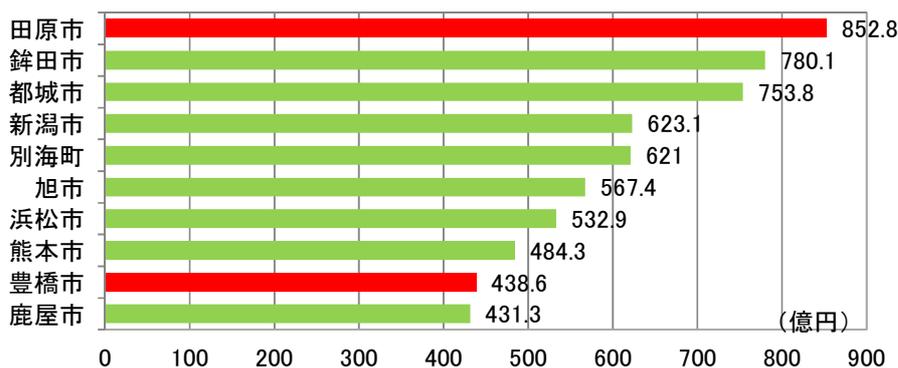


出典：総務省統計局「平成 28 年 経済センサス」

イ 農業産出額

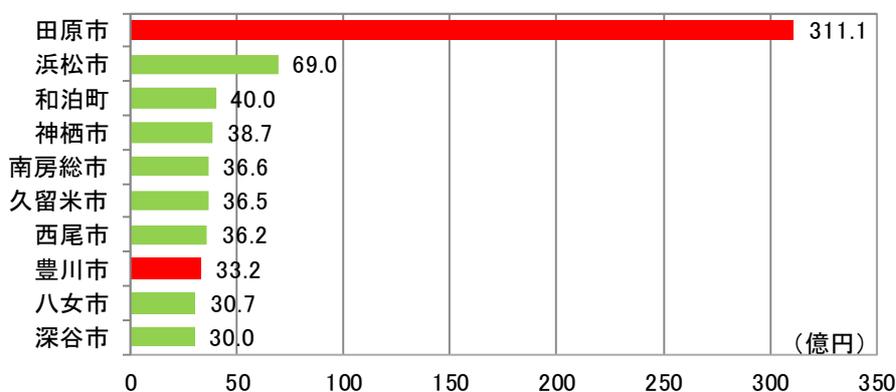
- 東三河地域の農業産出額を全国の市町村で比較すると、**田原市の平成 28 年農業産出額は約 853 億円で、全国の市町村で第 1 位**、豊橋市は第 9 位となっている。
- 種類別で見ると、**花き産出額では、田原市が全国第 1 位の約 311 億円で突出**しており、豊川市が第 8 位となっている。また、野菜産出額では、田原市が約 300 億円で全国第 2 位、豊橋市が第 5 位となっている。
- **東三河地域は、全国でも有数の農業の生産地域**となっている。

<図 9> 農業産出額の全国上位 10 市町村



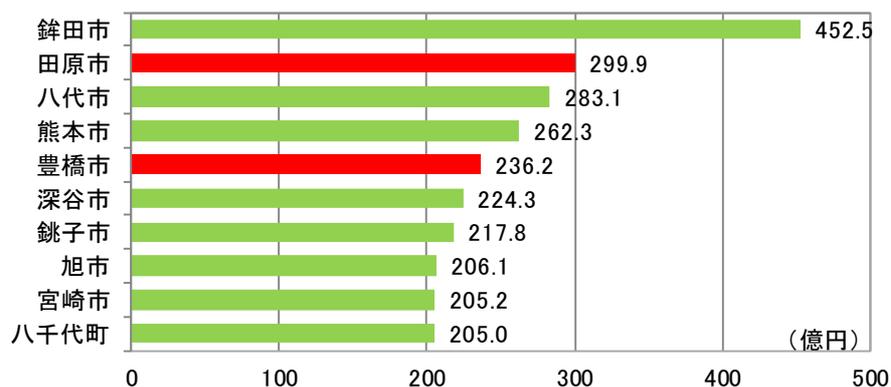
出典：農林水産省「平成 28 年市町村別農業産出額（推計）」

<図 10> 花き産出額の全国上位 10 市町村



出典：農林水産省「平成 28 年市町村別農業産出額（推計）」

<図 11> 野菜産出額の全国上位 10 市町村

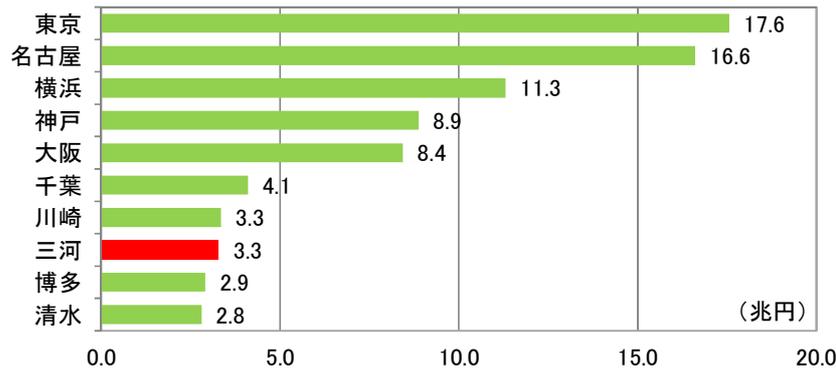


出典：農林水産省「平成 28 年市町村別農業産出額（推計）」

ウ 三河港の自動車輸出入台数

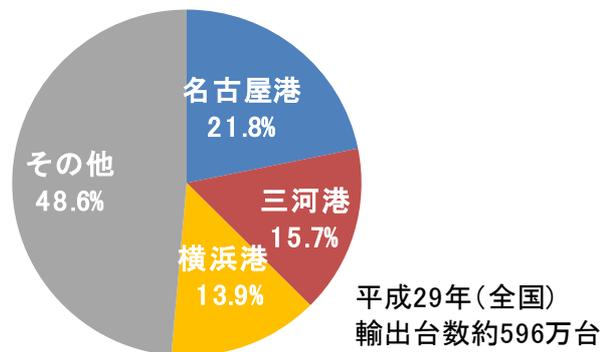
- 三河港の平成 29 年貿易額は 3.3 兆円で全国第 8 位となっている。
- **自動車の輸出台数は全国シェアの約 16%**（約 93 万台）を占め、名古屋港に次いで全国第 2 位となっている。
- また、**自動車の輸入台数は全国シェアの約 53%**（約 19 万台）を占め、**自動車の輸入台数、金額ともに 26 年連続（平成 30 年現在）で全国第 1 位¹**であり、**三河港は全国でも有数の自動車の貿易港**となっている。

<図 12> 貿易額の全国上位 10 港



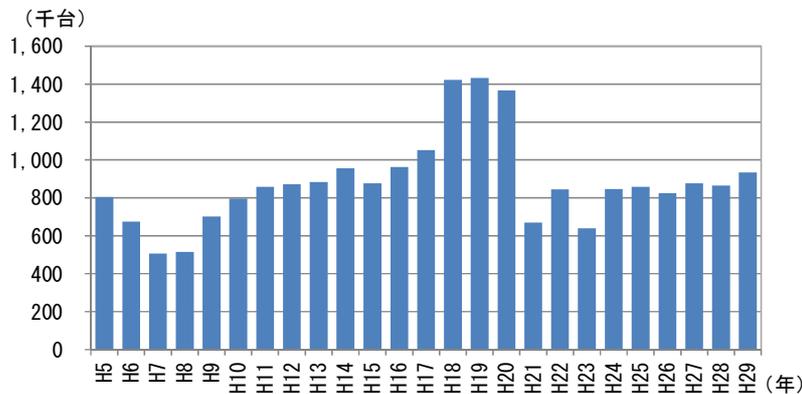
出典：名古屋税関「平成 29 年分 全国港別貿易額順位表（確定）」

<図 13> 港別自動車輸出台数の割合（平成 29 年）



出典：財務省「2017 貿易統計」

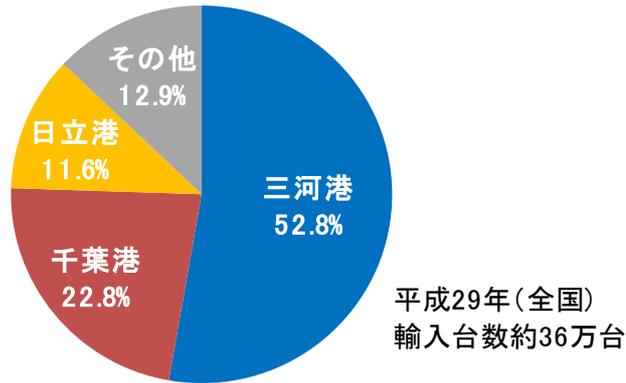
<図 14> 三河港における自動車輸出台数の推移



出典：国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所 HP「港勢データ（三河港）」

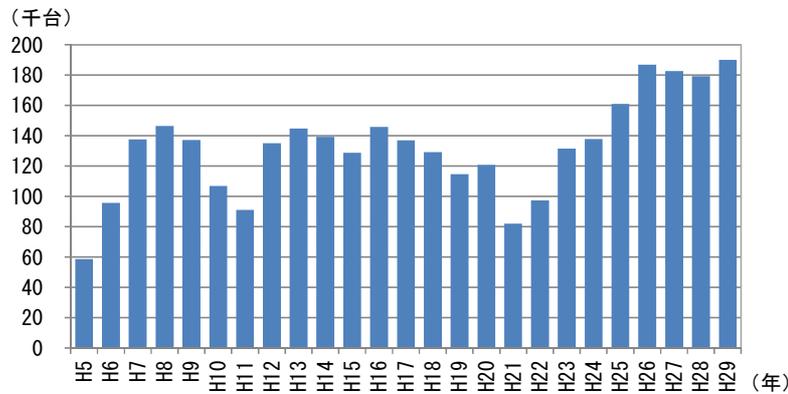
¹ 名古屋税関豊橋税関支署「平成 30 年 三河港貿易概況（速報）～記者発表用～」より転記

<図 15> 港別自動車輸入台数の割合（平成 29 年）



出典：財務省「2017 貿易統計」

<図 16> 三河港における自動車輸入台数の推移



出典：国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所 HP「港勢データ（三河港）」

(3) 交通

ア 貨物輸送

- 国土交通省が整理した全国の高規格幹線道路 IC 別の貨物流動量を見ると、音羽蒲郡 IC、豊川 IC は、全国及び愛知県において上位に位置しており、東三河地域の貨物輸送量が多い状況となっている。

<表 1> 高規格幹線道路 IC 別の貨物流動量（3 日間調査）

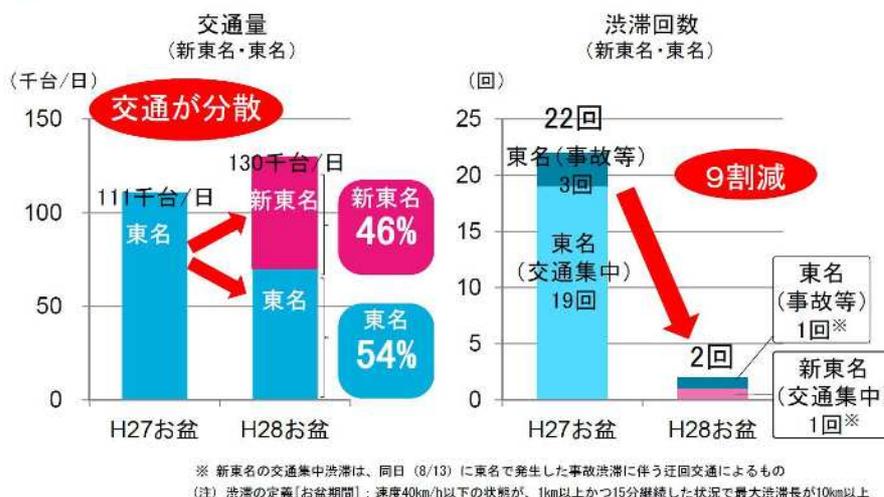
全国順位	県内順位	最初に 乗ったIC	道路名	所在地	流動量 (トン)	全国 順位	県内 順位	最後に 降りたIC	道路名	所在地	流動量 (トン)
1		久喜	東北自動車道	埼玉	42,007	1		富士	東名高速道路	静岡	50,178
2	1	東海	伊勢湾岸自動車道	愛知	38,996	2	1	飛島	伊勢湾岸自動車道	愛知	40,807
3		明石西	第二神明道路	兵庫	37,703	3	2	小牧	名神高速道路	愛知	31,314
4	2	豊田南	伊勢湾岸自動車道	愛知	32,779	4		所沢	関越自動車道	埼玉	24,505
5		山陽姫路西	山陽自動車道	兵庫	23,321	5		大黒	首都高速道路	神奈川	22,533
6		河口湖	中央自動車道	山梨	23,173	6	3	豊田	東名高速道路	愛知	20,768
7		吹田	名神高速道路	大阪	22,393	7	4	東海	伊勢湾岸自動車道	愛知	17,581
8		日明	北九州都市高速道路	福岡	22,317	8	5	豊田南	伊勢湾岸自動車道	愛知	16,755
9	3	小牧	名神高速道路	愛知	18,567	9		横浜	東名高速道路	神奈川	16,293
10		海老名	首都圏中央連絡自動車道	神奈川	18,017	10		玉川	第三京浜道路	東京	14,789
11		松原	阪和自動車道	大阪	17,424	11	6	豊川	東名高速道路	愛知	14,742
12		大師	首都高速道路	神奈川	17,039	12		玉津	第二神明道路	兵庫	14,550
13	4	名港	伊勢湾岸自動車道	愛知	16,678	13	7	音羽蒲郡	東名高速道路	愛知	13,364
14		幸浦	首都高速道路	神奈川	16,214	14		和光	東京外環自動車道	埼玉	12,416
15	5	音羽蒲郡	東名高速道路	愛知	15,492	15		加須	東北自動車道	埼玉	11,977

出典：国土交通省「2015年全国貨物純流動量調査（物流センサス）」

イ 新東名高速道路の開通効果

- 平成 28 年 2 月の新東名愛知県区間の開通により、既に開通していた新東名静岡県区間や新名神高速道路等とともに、関東～中部～関西の移動時間の大幅な短縮や渋滞緩和等の効果が生まれた。
- 新東名愛知県区間の開通後 11 カ月間の新東名・東名高速道路の渋滞状況は、前年同時期の 381 回から 26 回へと約 9 割減少した²。
- 奥三河地域への日帰り圏域(圏域人口)が約 2.1 倍に拡大する等の効果が生まれ、県外からの来訪者数も増加した³。
また、新東名・東名高速道路を合わせたお盆期間⁴の交通量は、約 13 万台と前年同時期に比べ約 17%増加したが、渋滞回数は 22 回から 2 回と大幅に減少した⁵。

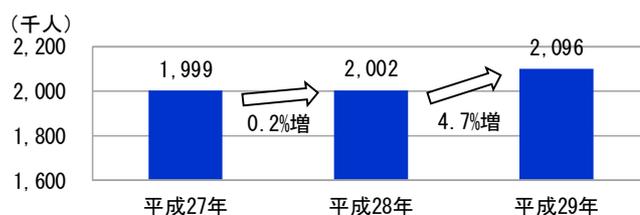
■新東名開通後の交通量・渋滞回数〔お盆期間〕



中日本高速道路株式会社 平成 28 年 8 月 17 日発表資料より抜粋

- 新城南部企業団地（愛知県企業庁事業）では、新東名愛知県区間の開通時に分譲中であった 4 区画（14.9ha）が平成 30 年 9 月に完売となり、産業振興の効果が生まれた。現在、さらなる企業誘致に向けて、新城インター企業団地（新城市土地開発公社事業）の整備も進められている。
- その他の効果としては、宿泊者数の増加（平成 29 年の宿泊者数は 2,096 千人で、平成 27 年から 97 千人増加）や、ホテルルートイン新城の開業（平成 31 年 1 月）による経済的波及効果なども挙げられる。

<図 17> 東三河地域における宿泊者数の推移



愛知県東三河総局調べ

² 新東名（愛知県）開通効果検討会議 平成 29 年 2 月 10 日記者発表

³ 新東名（愛知県）開通効果検討会議 平成 28 年 8 月 5 日記者発表

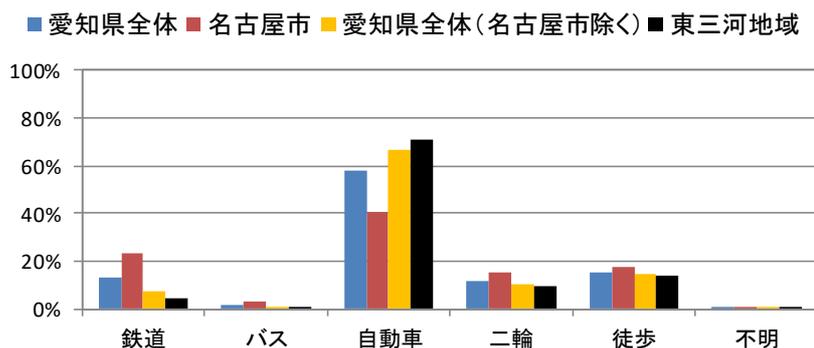
⁴ 平成 28 年 8 月 6 日（土）～8 月 16 日（火） 比較対象は平成 27 年 8 月 8 日（土）～8 月 18 日（火）

⁵ 中日本高速道路株式会社 平成 28 年 8 月 17 日記者発表

ウ 地域住民の交通手段

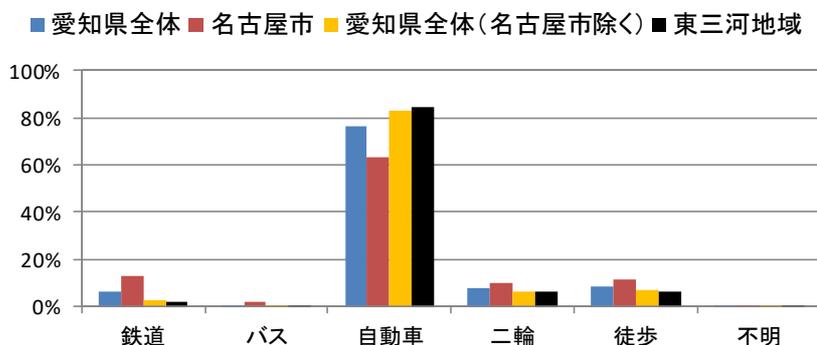
- 第5回中京圏パーソントリップ調査⁶によれば、平日の東三河地域における交通手段の割合は、**自動車が約71%と最も高く**、次いで徒歩が約14%となっており、休日は自動車の割合がさらに高くなる。なお、平日、休日ともに交通手段に占める**バスの利用割合は少ない**。
- 平日の目的別の交通手段の割合を見た場合、出勤（7.0%）と登校（11.6%）での鉄道利用が幾分高いものの、**自由目的における自動車利用（80.3%）が圧倒的に多い**。

<図 18>地域別発生集中⁷トリップ⁸の代表交通手段⁹（平日）



出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「第5回中京圏パーソントリップ調査」

<図 19>地域別発生集中トリップの代表交通手段（休日）



出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「第5回中京圏パーソントリップ調査」

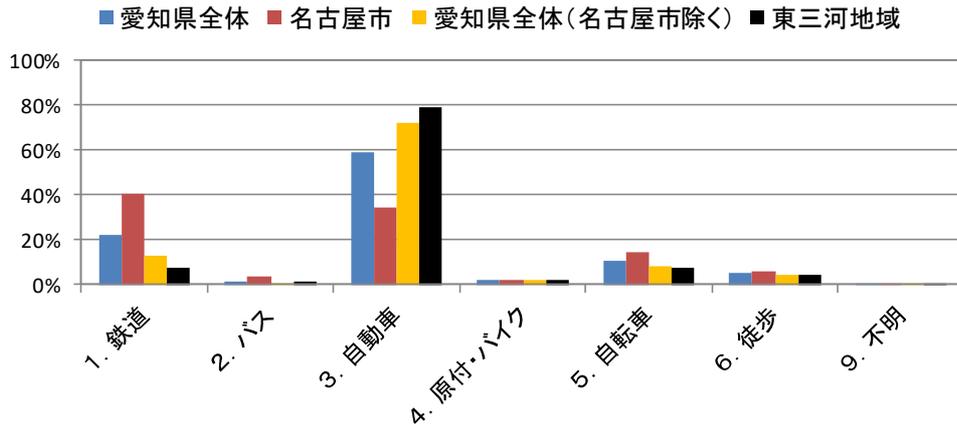
⁶ 平成23年調査による。調査対象地域は愛知県全域、岐阜県南部、三重県北勢地域である。

⁷ 発生集中：対象地域から発生するトリップと、対象地域へ集中するトリップ。

⁸ トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

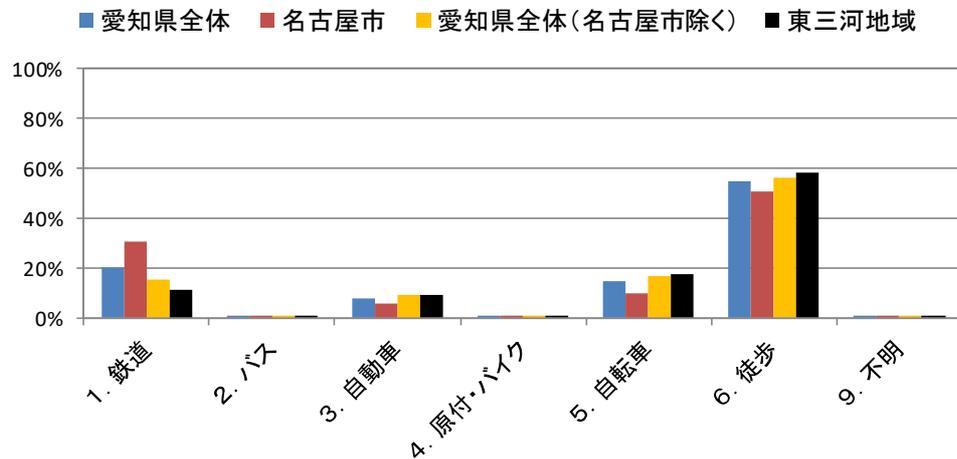
⁹ 代表交通手段：ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。

<図 20>地域別発生集中トリップの代表交通手段（平日、通勤）



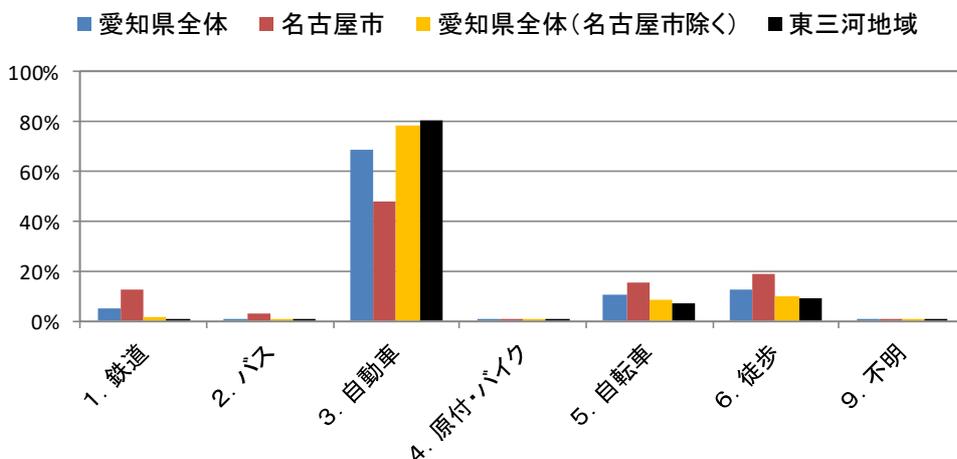
出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「第5回中京圏パーソントリップ調査」

<図 21>地域別発生集中トリップの代表交通手段（平日、登校）



出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「第5回中京圏パーソントリップ調査」

<図 22>地域別発生集中トリップの代表交通手段（平日、自由¹⁰）



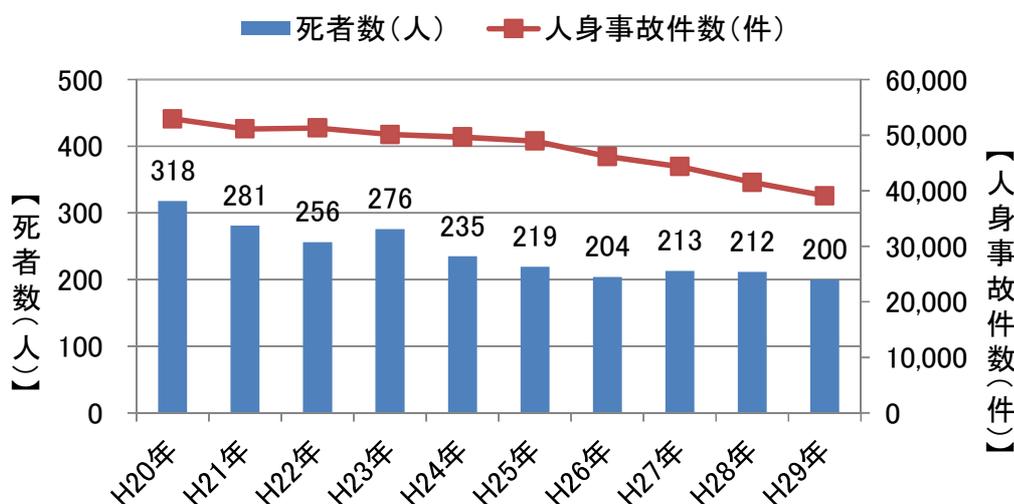
出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「第5回中京圏パーソントリップ調査」

¹⁰ 日常的な家事・買物、通院、食事、社交、散歩・ジョギング、地域活動、観光・行楽・レジャーなど。

エ 東三河地域の交通事故の状況

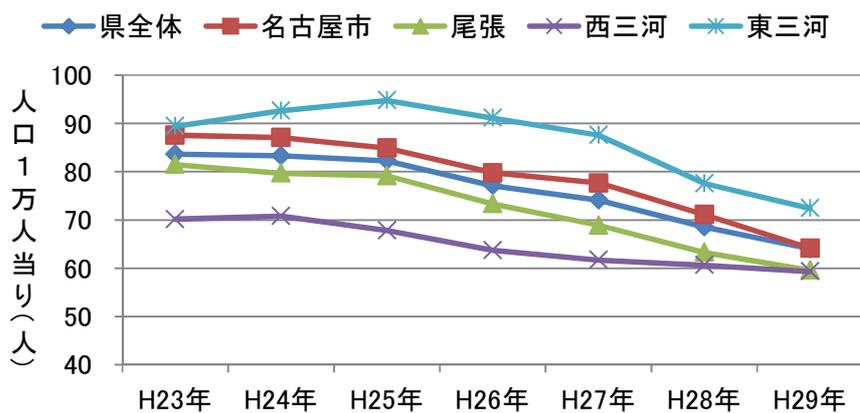
- 愛知県は交通事故死者数が平成 29 年まで 15 年連続全国最多となっており、平成 29 年中の死者数は 200 人に上る。
- 県全体の人口 1 万人当たりの交通事故死傷者数は年々減少しているものの、地域別で見ると**東三河地域が最も多く**、県内他地域と比較して、人口当たりの交通事故死傷者発生割合が最も高い地域であると言える。
- また、**高齢者人口 1 万人当たりの交通事故死傷者数**は、県内他地域と比較して、**東三河地域が突出**している。その詳細を見てみると、交通事故当事者種別割合（死傷者）は四輪車が最も高く、平成 20 年から 10 カ年で約 11 ポイント上昇している。また、交通事故類型別人身事故件数の割合は、出合頭と追突が高い。

<図 23>愛知県の交通事故死者数と人身事故件数の推移



出典：愛知県警察本部交通部「愛知県の交通事故発生状況（平成 29 年中）」

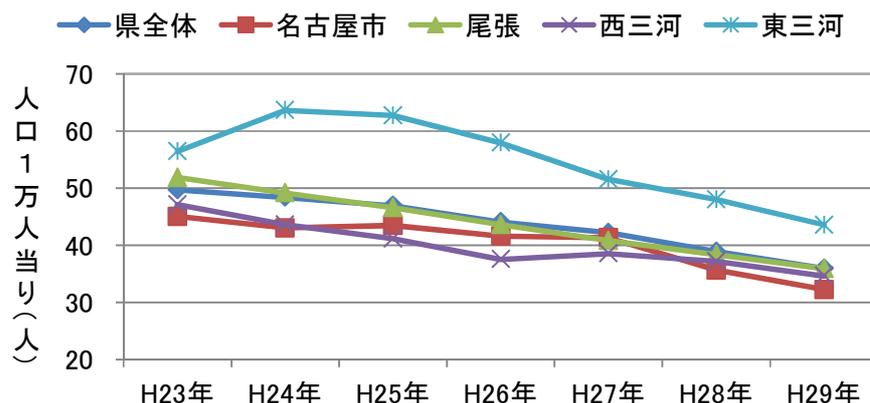
<図 24>地域別の人口 1 万人当たりの交通事故死傷者数¹¹の推移



出典：愛知県警察本部交通部交通総務課提供資料

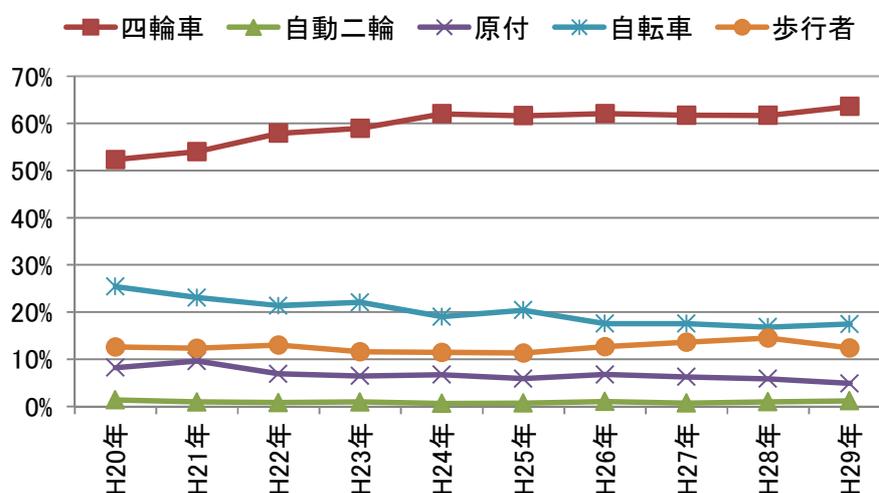
¹¹ 愛知県警察本部提供資料の交通事故死傷者数に対して、愛知県県民文化部統計課の「愛知県人口動向調査結果」の市町村別人口を基に、地域別の人口 1 万人当たりの交通事故死傷者数を算出。

<図 25>地域別の高齢者人口 1 万人当たりの交通事故死傷者数¹²の推移



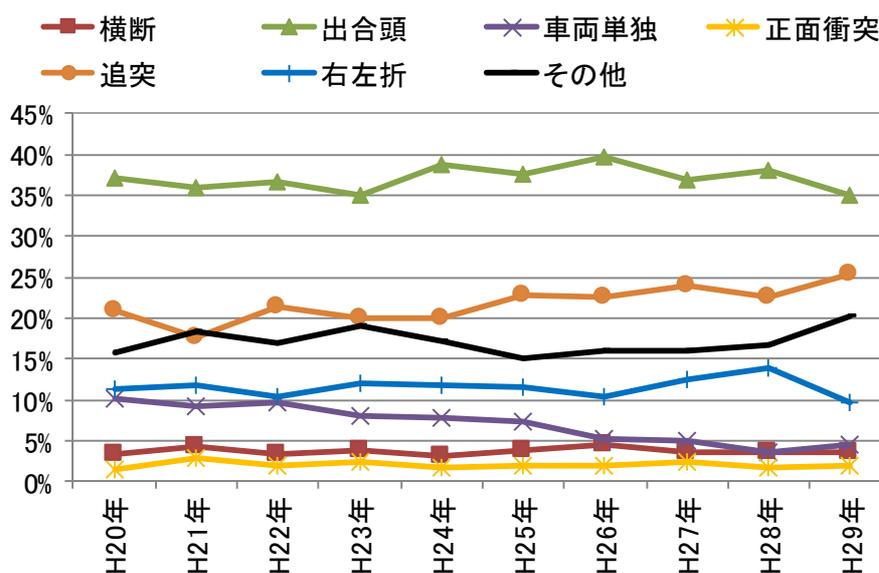
出典：愛知県警察本部交通部交通総務課提供資料

<図 26>東三河地域における高齢者の交通事故当事者種別割合（死傷者）の推移



出典：愛知県警察本部交通部交通総務課提供資料

<図 27>東三河地域における高齢者の交通事故類型別人身事故件数の割合の推移



出典：愛知県警察本部交通部交通総務課提供資料

¹² 愛知県警察本部提供資料の高齢者の交通事故死傷者数に対して、愛知県県民文化部統計課の「愛知県人口動向調査結果」の市町村別高齢者人口を基に、地域別の高齢者人口 1 万人当たりの交通事故死傷者数を算出。

(4) 観光

- (公財) 日本交通公社の調査によれば、全国的に自家用車を利用した旅行の割合が高い。
- 公共交通機関が発達している東京、大阪では 6 割以上が列車を利用しており、両都府での自家用車の利用率は 2 割を下回る。
- 旅行先が愛知県の場合の交通手段は、列車の利用率が 41.7% で最も高く、次いで自家用車の利用率が 36.4% となっている。観光地の位置と列車の整備状況を鑑みると、東三河地域の旅行における交通手段は、愛知県全体よりも**自家用車の利用割合が高い**と推測され、**旅行者の重要な交通手段の一つ**であると言える。

<表 2> 旅行先 (都道府県) 別の旅行先での交通手段 (複数回答) 一部抜粋

旅行先	交通手段												サンプル数
	自家用車	列車	路線バス	レンタカー	タクシー・ハイヤー	飛行機	定期観光バス・貸切バス	観光客向けの巡回バスなど	船	レンタサイクル	その他	公共交通機関は利用しなかった	
全体	35.7	29.3	12.9	12.4	8.9	8.4	7.6	4.5	2.4	1.1	1.7	8.0	9,823
愛知県	36.4	41.7	16.8	11.3	10.2	5.3	5.9	3.8	2.1	0.0	1.1	4.6	307
岐阜県	50.0	16.2	9.8	10.8	7.3	5.2	11.4	5.8	0.0	0.7	1.2	11.9	235
三重県	50.6	24.4	13.9	7.4	4.8	4.0	7.1	5.5	5.3	0.7	1.1	7.8	236
静岡県	51.3	16.5	9.9	6.8	7.1	3.5	7.9	4.7	2.5	0.3	1.9	11.2	502
長野県	50.0	13.5	9.7	8.6	5.3	2.9	10.7	4.3	0.7	1.3	1.2	11.2	574
東京都	11.3	68.1	14.6	5.2	13.7	14.1	4.5	3.5	1.9	1.3	3.0	3.3	1,118
大阪府	17.9	64.0	24.1	8.9	13.9	12.7	3.6	6.3	1.9	2.3	1.7	2.1	582

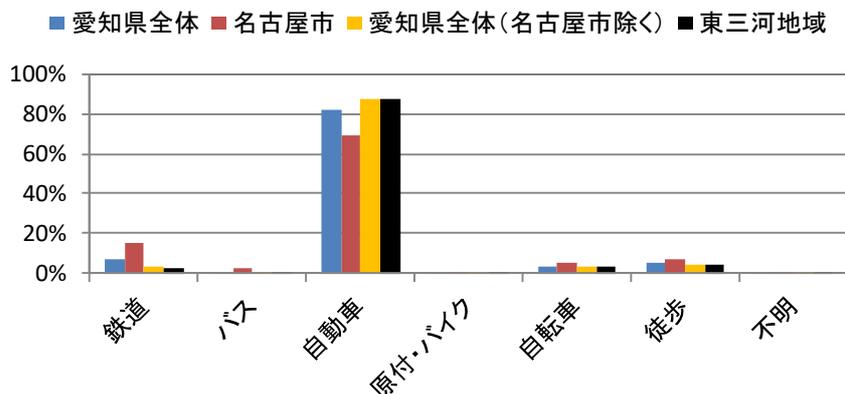
※ 1 回の旅行につき、複数の旅行先 (都道府県) を選択したデータを含む。

■ 全体の比率より 15ポイント以上大きい値 ■ 全体の比率より 10ポイント以上大きい値
 □ 全体の比率より 5ポイント以上大きい値

出典：(公財) 日本交通公社「旅行年報 2017」

- 第 5 回中京圏パーソントリップ調査によれば、休日における「**観光・行楽・レジャー**」を目的とした場合の東三河地域の交通手段の割合は、**自動車**が **87.7%** と圧倒的に多い。

<図 28> 地域別発生集中トリップの代表交通手段 (休日、観光・行楽・レジャー)

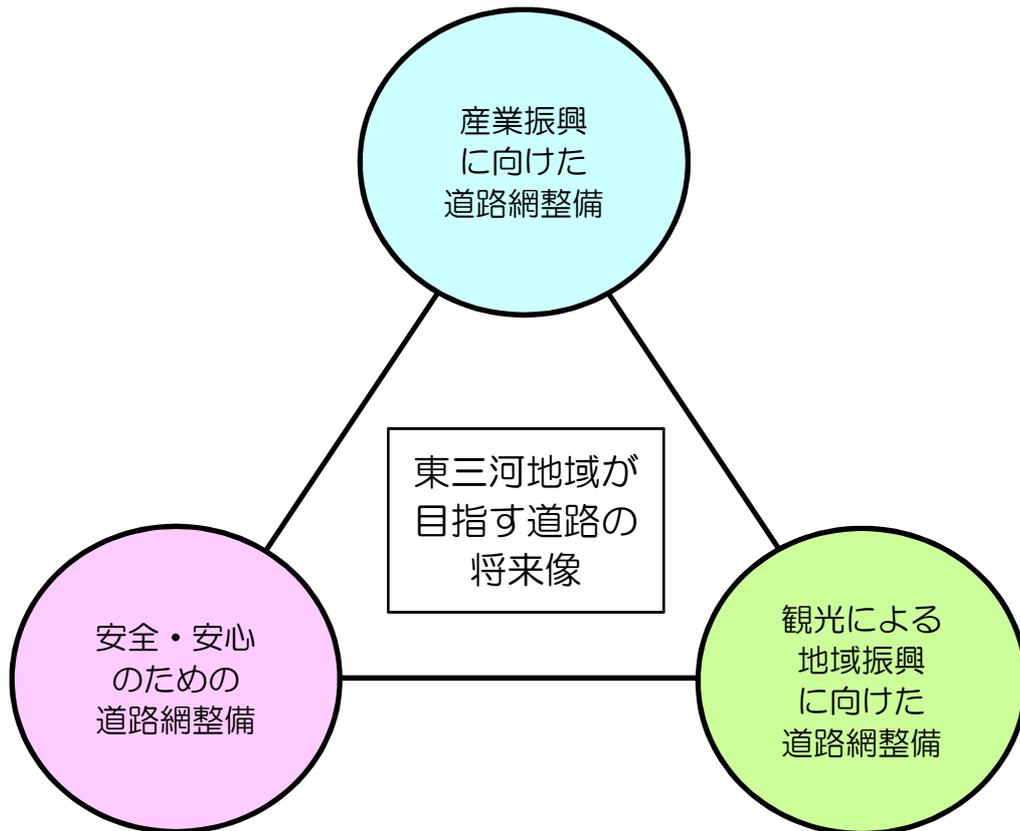


出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「第 5 回中京圏パーソントリップ調査」

2 道路の現状と課題

- 将来ビジョンの「重点的な施策の方向性」の一つである「地域を支える社会基盤の整備」の現状と課題及び施策の方向性を踏まえ、将来像の実現に向けて東三河地域の道路で重要となる「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。なお、3つの視点全体に係る東三河地域の道路の現状を前段に整理した。

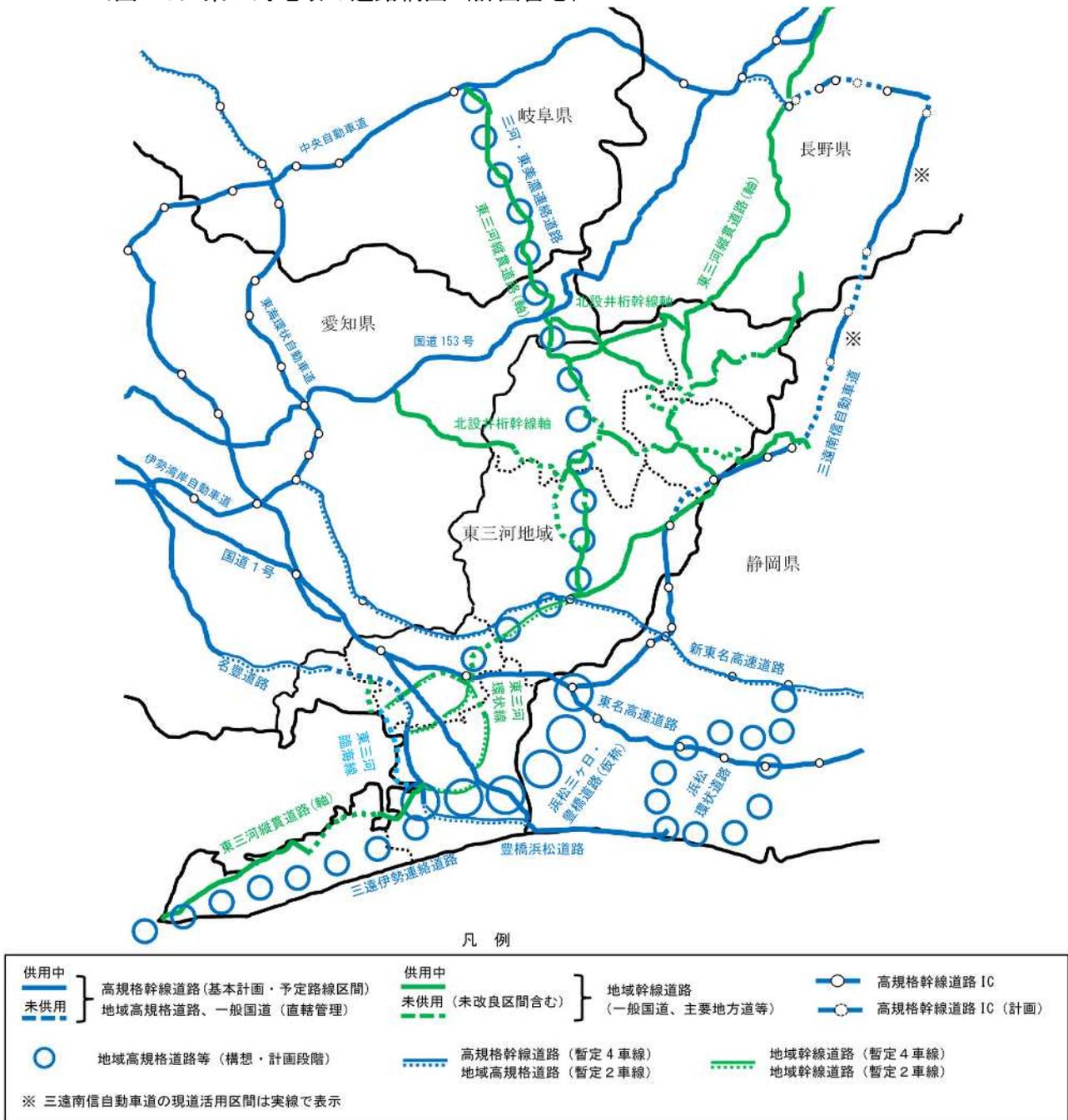
東三河地域における道路網整備の3つの視点



ア 東三河地域の道路の現状

- 新東名高速道路の開通により、東西方向の高規格幹線道路が 2 路線となり、三大都市圏へのアクセスがより強化された。現在事業中の名豊道路蒲郡バイパスが完成すれば、東西方向の広域道路ネットワークは強固となる。
- また、現在事業中の三遠南信自動車道の整備が進み、さらに浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）の整備や三遠伊勢連絡道路の整備が進めば、南北方向の広域道路ネットワークも強化される。
- 地域幹線道路としては、東三河縦貫道路（軸）、北設井桁幹線軸を中心に整備が進められており、臨港道路として、東三河臨海線の整備が計画されている。

<図 29> 東三河地域の道路網図（計画含む）



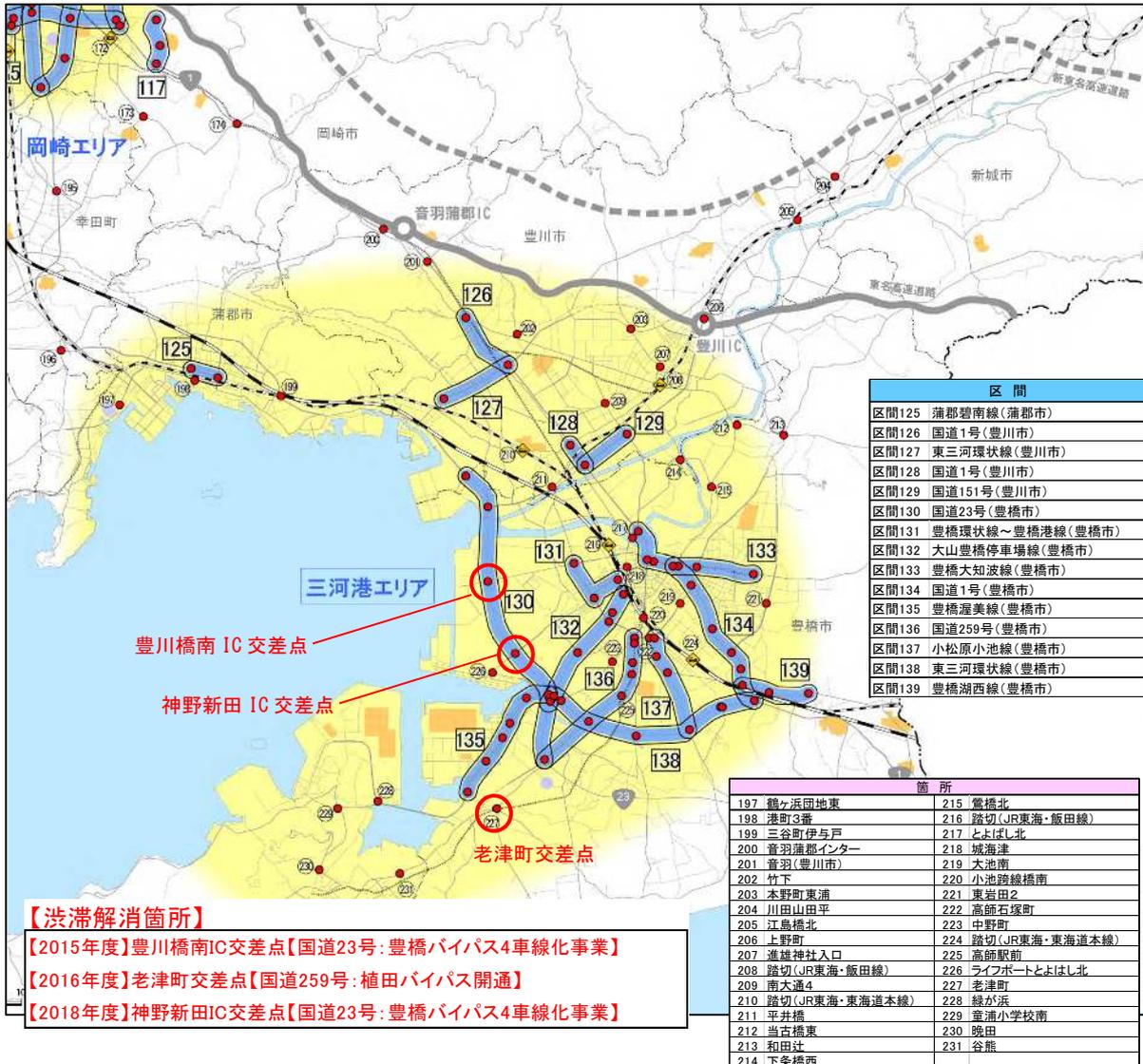
注) 三遠伊勢連絡道路については、三ヶ日 JCT を起点とする構想である。

出典：東三河振興ビジョン【将来ビジョン】、中部地方整備局作成資料、浜松三ヶ日・豊橋道路連絡調整会議公表資料、東三河縦貫道路（軸）パンフレット等をもとに作成

イ 渋滞箇所・区間の現状

- 国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所が公表している「愛知県渋滞箇所（平成25年1月22日）」によれば、豊橋市を中心に渋滞する区間、箇所が多く現存している。公表後の道路整備により、解消された箇所（図中朱書き）があるものの、引き続き、**渋滞解消に向けた道路整備の推進が期待**される。

<図 30>地域の主要渋滞箇所（区間・箇所）

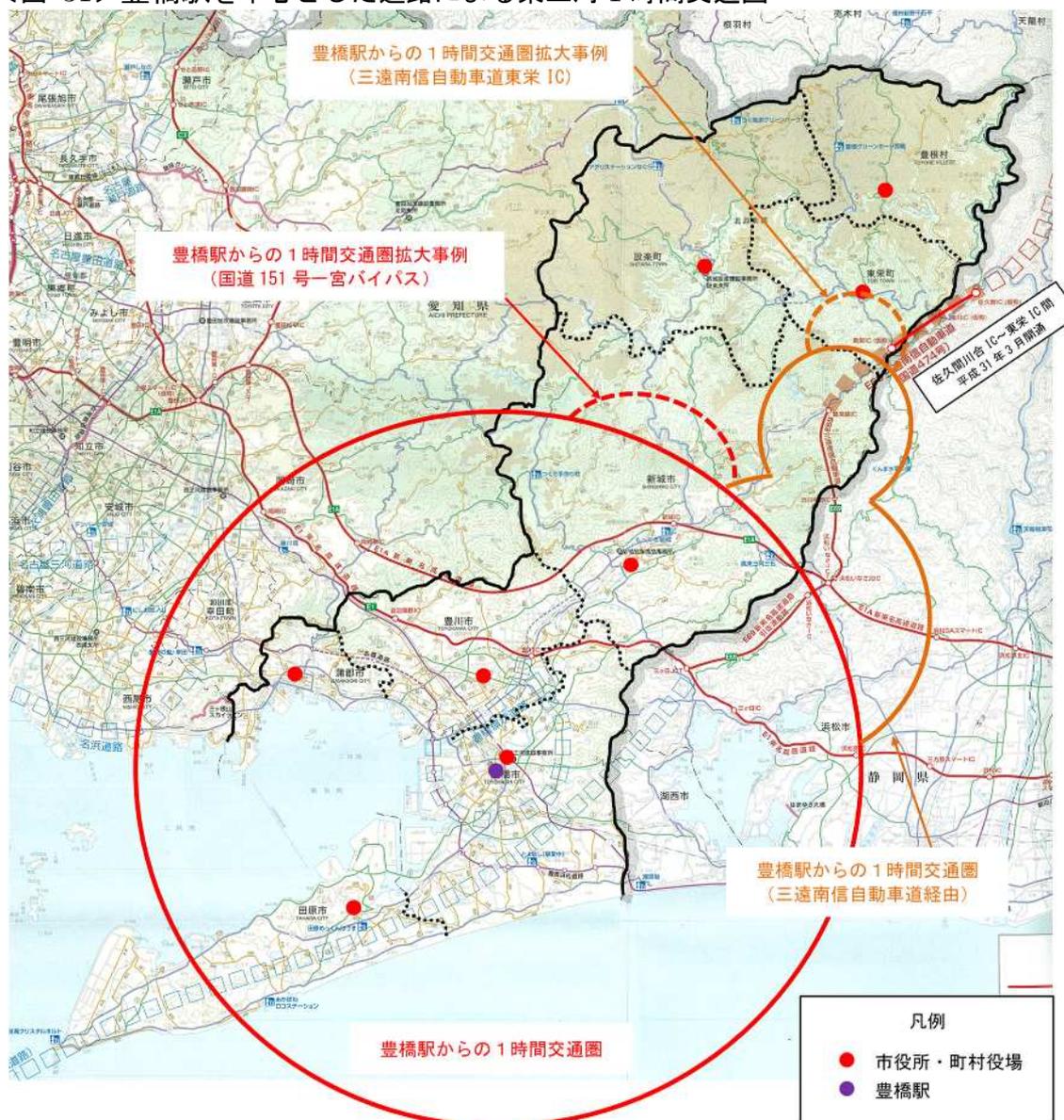


出典:国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所「愛知県渋滞箇所公表資料(平成25年1月22日)」
愛知県道路交通渋滞対策推進協議会「平成30年度愛知県道路交通渋滞対策推進協議会資料(2018年7月30日)」

ウ 東三河 1 時間交通圏の概要と現状

- 平成 18 年 10 月改訂「東三河地方拠点都市地域基本計画」では、重点的な整備方針として、「地域全体を一つの日常的生活圏として「職・住・遊・学」の総合的な機能を連携させるため、広域幹線道路網、東三河縦貫軸を基軸とした地域内幹線道路網を構成し、中心都市である豊橋市を中心に本地域の山間部から渥美半島に至るまで、それぞれの地域までの東三河 1 時間交通圏の確立を目指す。」こととしている。
- 例えば、**豊橋駅を中心に 1 時間でアクセスできる範囲を整理すると、豊橋市、豊川市、蒲郡市の全域が 1 時間でアクセスできるものの、新城市、田原市、設楽町、東栄町、豊根村については、70 分から 120 分要する状況**となっている。

<図 31> 豊橋駅を中心とした道路による東三河 1 時間交通圏¹³



注：1 時間交通圏の円は、概ねの範囲を示している。
 拡大事例は整備路線による効果の一例を表している。

基図：愛知県建設部道路建設課「あいちの道」

¹³ 国土交通省「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査集計結果整理表」にある道路種別・土地利用状況別の「昼間非混雑時旅行速度」と Google マップによる距離から所要時間を算出。

エ 東三河地域の道路事業の進捗状況

- 主な高規格幹線道路等の事業進捗状況を整理した。三遠南信自動車道の佐久間道路・三遠道路は、平成31年3月に佐久間川合IC～東栄IC区間が開通し、進捗率が約75%となっている。
- 名豊道路については、事業中である蒲郡バイパスが開通されれば、暫定2車線区間があるものの全区間が開通する。
- 東三河環状線は、石巻本町・当古工区（L=2.4 km）、大崎・三蔵子工区（L=3.2 km）の事業が進められており、平成31年3月に大崎・三蔵子工区の一部区間（L=0.3 km）が開通し、進捗率は約83%となっている。
- これらの事業が進むことで、東三河地域の南北軸及び東西軸の道路網がより強固となるため、その完成が期待される。

<表 3>東三河における主な道路事業の進捗状況

平成31年3月12日時点

路線・区間名	計画延長 (km)	開通済 (km)	事業 進捗率	備考
三遠南信自動車道	100.0	60.3	60.3%	現道活用区間は開通済として整理
佐久間道路・三遠道路	27.9	20.8	74.6%	
名豊道路	72.7	63.6	87.5%	暫定2車線完成は、開通済として整理
知立バイパス	16.4	16.4	100.0%	
岡崎バイパス	14.6	14.6	100.0%	
蒲郡バイパス	15.0	5.9	39.2%	暫定2車線完成は、開通済として整理
豊橋バイパス	17.6	17.6	100.0%	〃
豊橋東バイパス	9.2	9.2	100.0%	〃
国道151号新城バイパス	8.7	8.7	100.0%	暫定2車線完成は、開通済として整理
国道151号一宮バイパス	7.9	0.0	0.0%	
東三河環状線	30.6	25.3	82.7%	暫定2車線完成は、開通済として整理

出典：名豊道路 名四国道事務所 HP

三遠南信自動車道 浜松河川国道事務所 HP

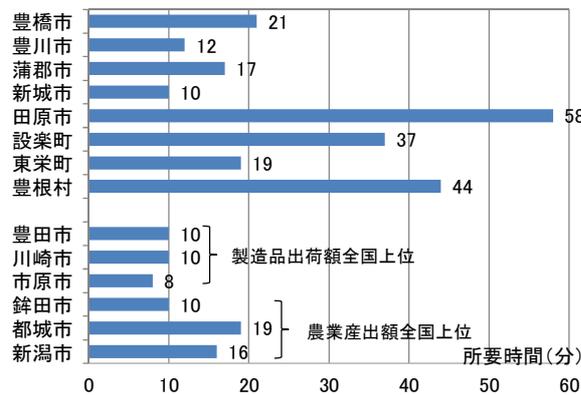
東三河環状線 愛知県東三河建設事務所「東三河環状線パンフレット（H25.8）」等

(1) 産業振興に向けた道路網整備の現状と課題

ア 高規格幹線道路 IC へのアクセス時間

- 製造品出荷額及び農業産出額の**全国上位の市町村と比較した場合**、東三河地域の市町村の多くは、**IC へのアクセス時間が長く、産業振興の面でも IC へのアクセス時間短縮が課題**となっている。
- 個別に見てみると、花き産出額で全国第 1 位の**田原市**は、関東方面への輸送で利用することが多い浜松 IC までの所要時間は約 100 分であり、混雑時には約 1 割増加する。
- また、全国の港湾において、貿易額が全国第 8 位、自動車の輸入金額、台数が全国第 1 位である**三河港**は、主要な港湾（2015 年貿易統計により、貿易額 2 兆円以上の重要港湾以上を抽出）の中で、高速道路 IC へのアクセス時間がワースト 1 位となっており、高速道路を含む**高規格幹線道路から遠いことが大きな弱み**となっている。なお、三河港の臨海部は、物流の定時制や速達性を確保し生産性を向上させるためにも、地区（田原地区、明海地区、神野地区、御津地区）間のアクセス性向上が課題となっているが、三河港の臨海部と豊川 IC のアクセス性向上の取組として、国道 151 号宮下交差点の立体化などが進められている。
- 東名高速道路については、三ヶ日 IC から豊川 IC 区間におけるスマート IC の設置に関する勉強会が、豊橋市及び新城市を中心に、国や県、中日本高速道路（株）等も加わって進められている。

<図 32>各市町村の公署から高規格幹線道路へのアクセス時間^{14, 15}

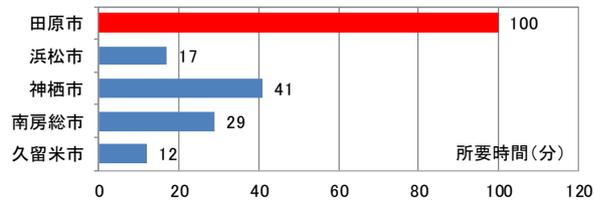


※ 最寄りの高規格幹線道路 IC

豊川 IC : 豊橋市、豊川市、田原市 音羽蒲郡 IC : 蒲郡市

新城 IC : 新城市、設楽町 鳳来峡 IC : 東栄町、豊根村

<図 33>花き産出額上位 5 市町村から高速道路へのアクセス時間¹⁶



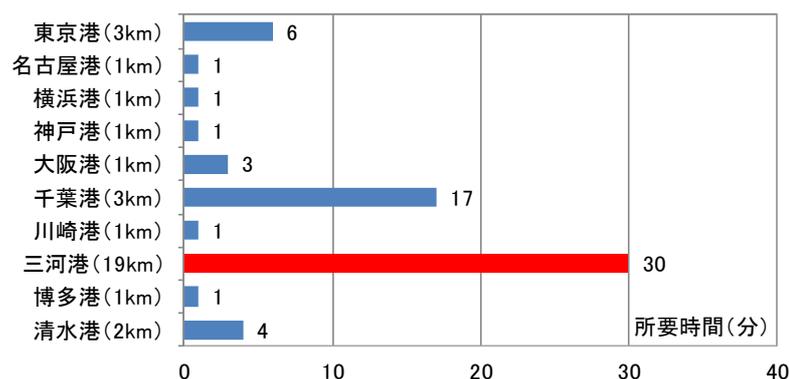
出典：浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会「パンフレット」

¹⁴ 製造業及び農業の生産地域は、各市町村内に広く分布するため、便宜上、中心地である公署（市役所・役場）から最寄りの高規格幹線道路 IC へのアクセス時間とした。

¹⁵ Google マップにより公署（市役所・役場）から最寄りの高規格幹線道路 IC への最短ルートを検索し、道路種別毎の距離を検索。国土交通省「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査集計結果整理表」にある道路種別・土地利用状況別の「昼間非混雑時旅行速度」と距離から所要時間を算出。

¹⁶ 各市の主要出荷場から最寄りの高速 IC。平成 22 年センサスの混雑時旅行速度より算出。鹿児島県和泊町は離島のため除外。田原市の主要出荷場は「JA 愛知みなみ花ポートセンター」である。

<図 34> 貿易額上位 10 港から高速道路へのアクセス時間¹⁷



出典：浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会「パンフレット」

イ 三遠南信地域における広域的な産業連携

- 三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）が策定した「第 2 次三遠南信地域連携ビジョン」によれば、三遠南信地域の人口は 247 万人を超え、都道府県と比較すると全国 14 位の宮城県を上回る規模である。特に、製造品出荷額等は 6 位の埼玉県、農業産出額は 7 位の青森県を上回り、全国屈指の工業、農業の盛んな地域である。
- 各地域を結ぶ三遠南信自動車道は、長野県側が中央自動車道、静岡県側が新東名高速道路に連結する部分から順次開通し、東三河と遠州を結ぶ東西軸となる名豊道路、豊橋浜松道路については、平成 25 年に愛知・静岡間が繋がっている。
- しかしながら、三遠南信自動車道、名豊道路ともに未開通区間が残っており、国道 257 号等周辺の主要幹線道路においても走行性が低い箇所が見受けられる。
- 全国屈指の工業、農業が盛んな三遠南信地域においては、広域的な産業連携の促進のため、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）などの広域的な道路網を形成することが必要である。

<表 4> 三遠南信地域の規模

指標	順位	県名	規模
人口 (人)	13位	京都府	2,610,353
		三遠南信	2,472,744
	14位	宮城県	2,333,899
製造品出荷額等 (億円)	5位	兵庫県	151,054
		三遠南信	134,768
	6位	埼玉県	126,828
農業産出額 (億円)	6位	熊本県	3,475
		三遠南信	3,263
	7位	青森県	3,221

出典：三遠南信地域連携ビジョン推進会議「第 2 次三遠南信地域連携ビジョン」

¹⁷ 所要時間は平成 27 年センサス非混雑時旅行速度にて算出。2015 年貿易統計より、貿易額 2 兆円以上の重要港湾以上からの高速 IC アクセス時間を算出。

ウ まとめ

- 1 でまとめた「社会基盤に関わる現状」、及び本節の前段でまとめた「道路の現状と課題」も踏まえ、本項で整理した「産業振興に向けた道路網整備の現状と課題」を取りまとめ、その解決に向けた方向性を以下のとおり位置付けた。

【現状と課題】

- 東三河地域は、**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、全国上位の市町村と比較した場合、東三河地域の市町村の多くは、**高規格幹線道路 IC へのアクセス時間が長く、アクセス時間の短縮が課題**となっている。
- 三河港の自動車輸入台数は、全国シェアの約 53%を占め、**台数、金額ともに 26 年連続（平成 30 年現在）で全国第 1 位**であり、**全国でも有数の貿易港**となっている。一方で、三河港は、全国の主要な港湾の中で、高速道路 IC へのアクセス時間がワースト 1 位となっており、高速道路を含む**高規格幹線道路から遠いことが大きな弱み**となっている。
- また、三遠南信地域は全国屈指の工業、農業が盛んな地域であり、地域内を結ぶ道路網が整備されつつある。しかしながら、高規格幹線道路等において未開通区間が残っており、主要幹線道路においても走行性が低い箇所が見受けられる。

【方向性】

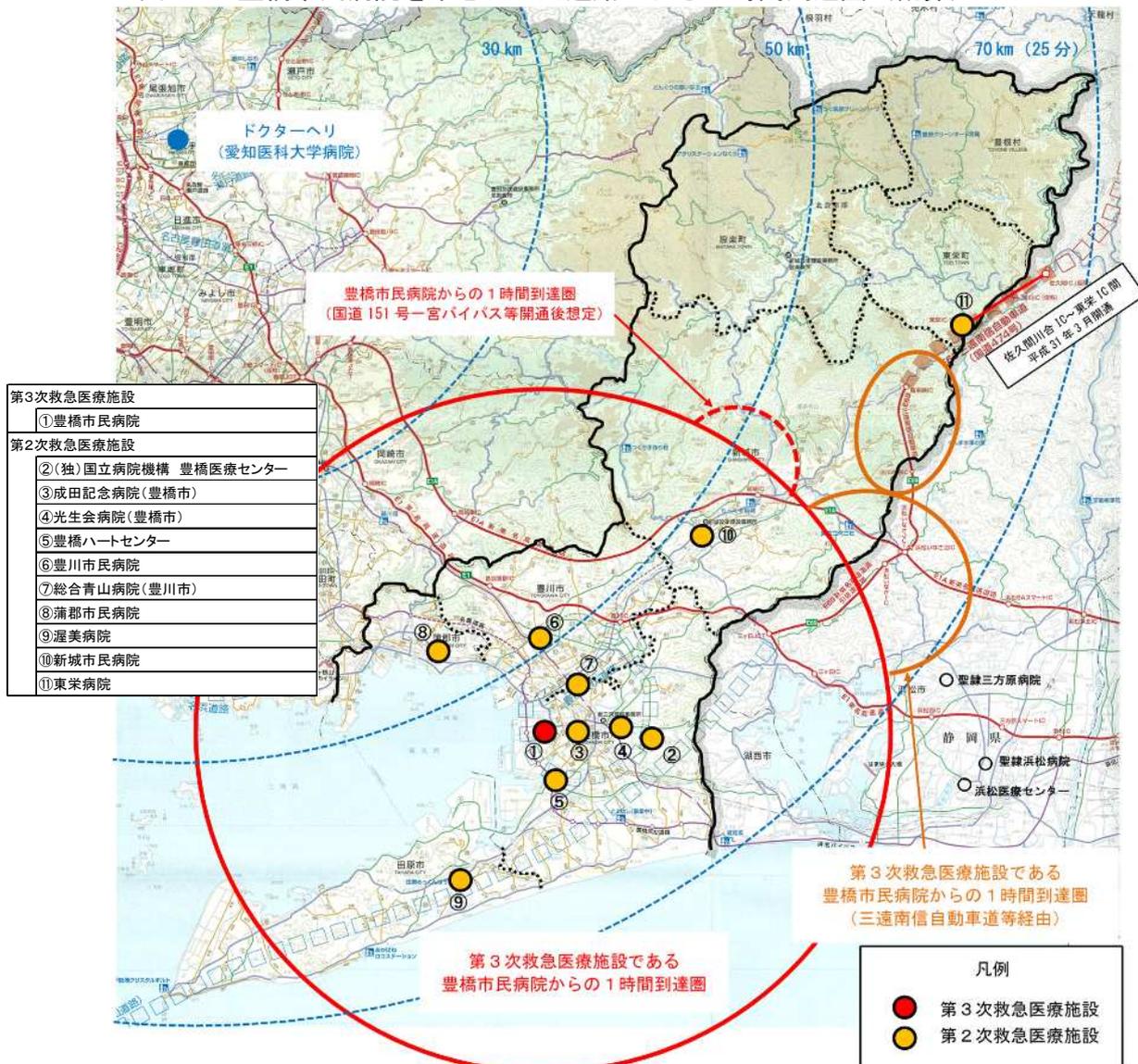
- 貿易額の増加により活性化される物流を支え、さらなる産業振興を図る上で、三河港の臨海部を始め、高規格幹線道路を中心に、接続する地域幹線道路や三河港港湾計画に位置付けられている臨港道路東三河臨海線を含めた**計画的な道路網の整備が必要**である。
- 三遠南信地域においては、広域的な産業連携の促進のため、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）などの広域的な道路網を形成することが必要である。

(2) 安全・安心のための道路網整備の現状と課題

ア 第3次救急医療施設へのアクセス時間

- 東三河地域における第2次救急医療施設（入院又は緊急手術を要する救急患者が対象）は各地域を概ねカバーできる位置に配置されている。
- **第3次救急医療施設**（脳卒中、心筋梗塞、頭部損傷その他特殊診療部門における重篤救急患者が対象）は、東三河地域では**豊橋市民病院のみ**である。1時間を超過すると出血多量の場合、死亡率がほぼ100%となるが、現状では、**新城市、田原市、設楽町、東栄町、豊根村が1時間を超過**しており、搬送時間短縮による死亡率軽減のため、**緊急医療の面でも三遠南信自動車道や地域幹線道路等の道路網整備の推進が必要な状況**となっている。

<図 35> 豊橋市民病院を中心とした道路による1時間到達圏（概算）¹⁸



注：救急車両ではなく、一般車による所要時間として算出
1時間到達圏の円は、概ねの範囲を示している。
拡大事例は整備路線による効果の一例を表している。

基図：愛知県建設部道路建設課「あいちの道」

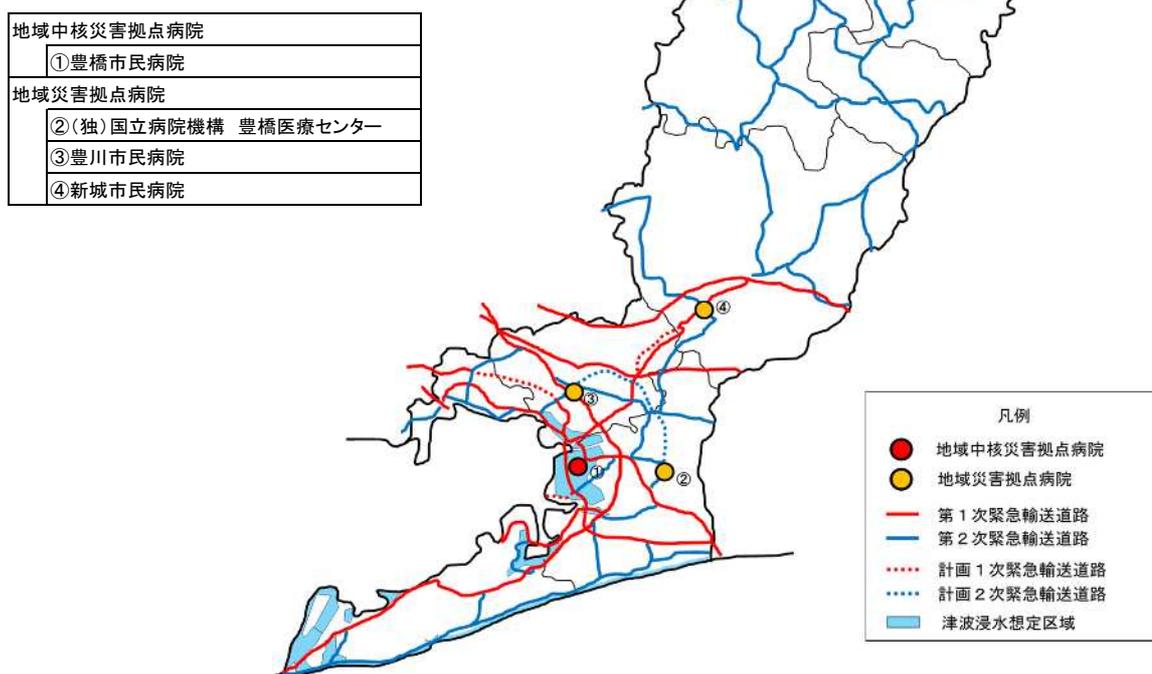
出典：愛知県健康福祉部保険医療局医務課「愛知県の救急医療 平成30年度版」、愛知医科大学 HP

¹⁸ 国土交通省「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査集計結果整理表」にある道路種別・土地利用状況別の「昼間非混雑時旅行速度」とGoogleマップによる距離から所要時間を算出。

イ 災害時緊急輸送道路の指定状況

- 愛知県地域防災計画では、指定された緊急輸送道路（第1次¹⁹、第2次²⁰）の整備に努めるとともに、必要な代替ルートの確保に努めることとされている。
- また、災害時において医療を継続して提供するための拠点となる病院として、災害拠点病院²¹には豊橋医療センター、豊川市民病院、新城市民病院が、地域中核災害拠点病院²²には豊橋市民病院が指定されている。
- **名豊道路蒲郡バイパス、国道151号一宮バイパス、東三河環状線**等については、**緊急輸送道路の計画として位置付けられており、災害応急活動、物資・資機材等の緊急輸送、災害拠点病院への緊急搬送を行うため、その整備の推進が期待される。**
- なお、地域幹線道路については、中山間地域では豪雨等による落石等の災害が発生しており、その対策が必要な状況となっている。
- また、沿岸地域では津波浸水が想定されている。県が策定した「第3次あいち地震対策アクションプラン」によれば、津波対策の構築にあたっては、過去地震最大モデル²³の津波に対しては、施設等の整備によるハード対策とソフト対策を組み合わせることとなるが、理論上最大想定モデル²⁴の津波に対しては、住民等の命を守り切ることを最優先とし、避難等のソフト対策を軸とするなど総合的な対策を確立していくことが重要である、としている。

<図 36> 災害時緊急輸送道路の指定状況



出典：愛知県防災会議「愛知県地域防災計画(平成30年5月修正)」、愛知県健康福祉部保険医療局医務課「愛知県の救急医療 平成30年度版」、愛知県「愛知県津波浸水想定【最大クラスの津波】(平成26年11月26日公表)」

¹⁹ 県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡し、広域の緊急輸送を担う道路。

²⁰ 第1次緊急輸送道路と市区町村役場、主な防災拠点を連絡し、地域内の緊急輸送を担う道路。

²¹ 重症患者の救命医療を担う高度な診療機能、受入れ機能、広域搬送機能、自己完結型の医療チームの派遣機能、医療資器材の貸出機能を有するほか、機能性の高い自家発電装置や衛星電話等の充実した通信機器等を保有し、災害時において医療を継続して提供するための拠点となる病院。

²² 広域二次救急医療圏の中核医療機関として当該地域の災害拠点病院のとりまとめのほか、当該地域の災害医療体制を強化する機能を有する病院。

²³ 南海トラフで繰り返し発生している地震・津波のうち、発生したことが明らかで規模の大きいものを重ね合わせたモデル。

²⁴ 南海トラフで発生する恐れのある地震・津波のうち、あらゆる可能性を考慮した最大クラスのモデル。

ウ まとめ

- 1 でまとめた「社会基盤に関わる現状」、及び本節の前段でまとめた「道路の現状と課題」も踏まえ、本項で整理した「安全・安心のための道路網整備の現状と課題」を取りまとめ、その解決に向けた方向性を以下のとおり位置付けた。

【現状と課題】

- 東三河地域は広く、県内他地域に比べると公共交通空白地も多い。中京圏パーソントリップ調査によれば、平日の東三河地域における交通手段の割合は**自動車（約71%）が最も高く、その中で自由目的における自動車利用（約80%）が圧倒的に多い。**
- 医療施設等へのアクセスに時間を要する地域があり、県内で先行して**人口減少の局面を迎えている東三河地域において、地域医療を支え、災害等緊急時に円滑な物資の輸送を可能とし、生活に必要な都市機能の集約を進める上でも、地域内の道路網の整備によるモビリティの向上は不可欠である。**
- 県内において、東三河地域は**人口1万人当たりの交通事故死傷者数が最も多く、高齢者人口1万人当たりでは突出しており、県内他地域に先行して高齢化が進んでいる東三河地域では、交通安全に係る対策が必要となっている。**

【方向性】

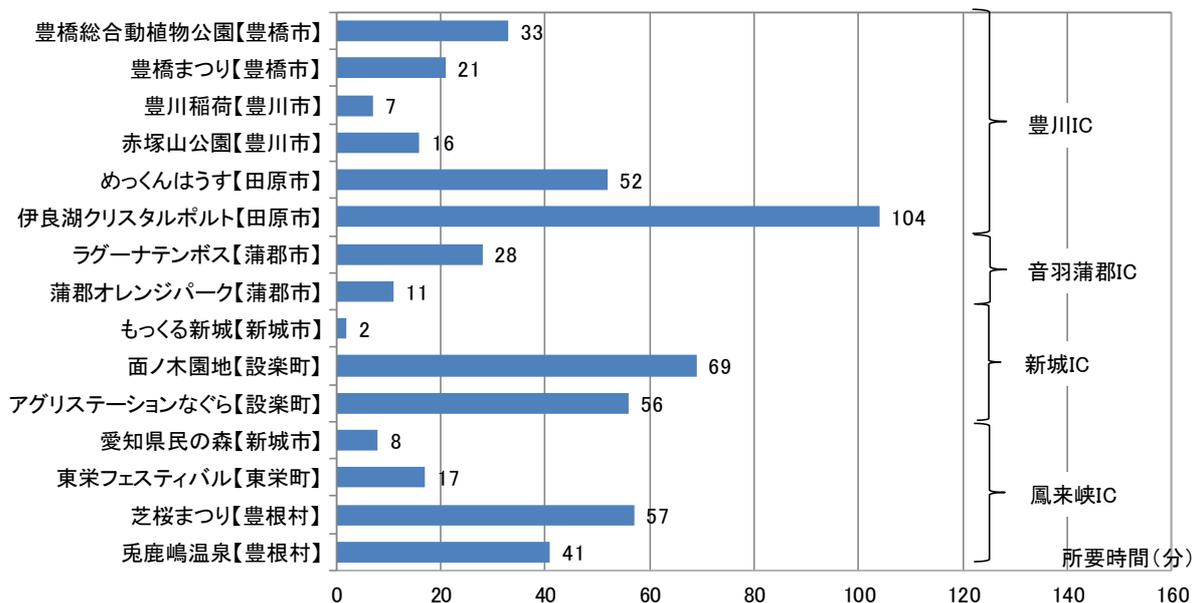
- 人々の安全・安心を支えるためには、地域が連携しながら、**東三河1時間交通圏^{*}の拡大に向けた高規格幹線道路や地域幹線道路の整備促進**が必要である。
※本プランにおける「東三河1時間交通圏」は、東三河地域内のそれぞれの生活圏（日常生活の活動範囲）が概ね1時間で充足できるエリアをいう。
- **交通安全対策の実施**と落石等の対策を始めとする**安全・安心な道路交通環境の実現**が必要である。
- さらに、地震・津波の発生に伴う津波浸水等への対応として、ソフト対策とハード対策の組み合わせによる**総合的な地震防災対策**が必要である。

(3) 観光による地域振興に向けた道路網整備の現状と課題

ア 主な観光地へのアクセス時間

- 東三河地域の各市町村の主な観光地から最寄りの高規格幹線道路 IC へのアクセス時間を整理した結果、新東名高速道路新城 IC 及び三遠南信自動車道鳳来峡 IC の開通に伴い、高規格幹線道路 IC から新城市及び東栄町の主な観光地へのアクセス時間が大幅に短縮されている。また、両 IC の開通により、**設楽町及び豊根村の主な観光地**については、アクセス時間が短縮されているものの、**未だ 60 分程度時間を要する**。
- また、北設楽郡の 3 町村の主な観光地を周遊するためには 165 分程度要しており、北設楽郡を周遊する観点では、東西軸の道路網を強化することで、旅行者の利便性が向上する。
- **田原市**の主な観光地は、高規格幹線道路 IC へのアクセス時間が長く、伊良湖クリスタルポルトまで **100 分程度**、渥美半島を周遊するためには 215 分程度時間を要しており、田原市においても東西軸の道路網の強化が必要な状況である。
- リニア中央新幹線開業後の名古屋圏の求心力が増すことによる空洞化も懸念されている中、県内で先行して**人口減少の局面を迎えている**東三河地域において、交流人口の拡大や移住・定住を見据えた地域振興が必要な状況であり、**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。

<図 37>各市町村の主な観光地から高規格幹線道路 IC へのアクセス時間²⁵



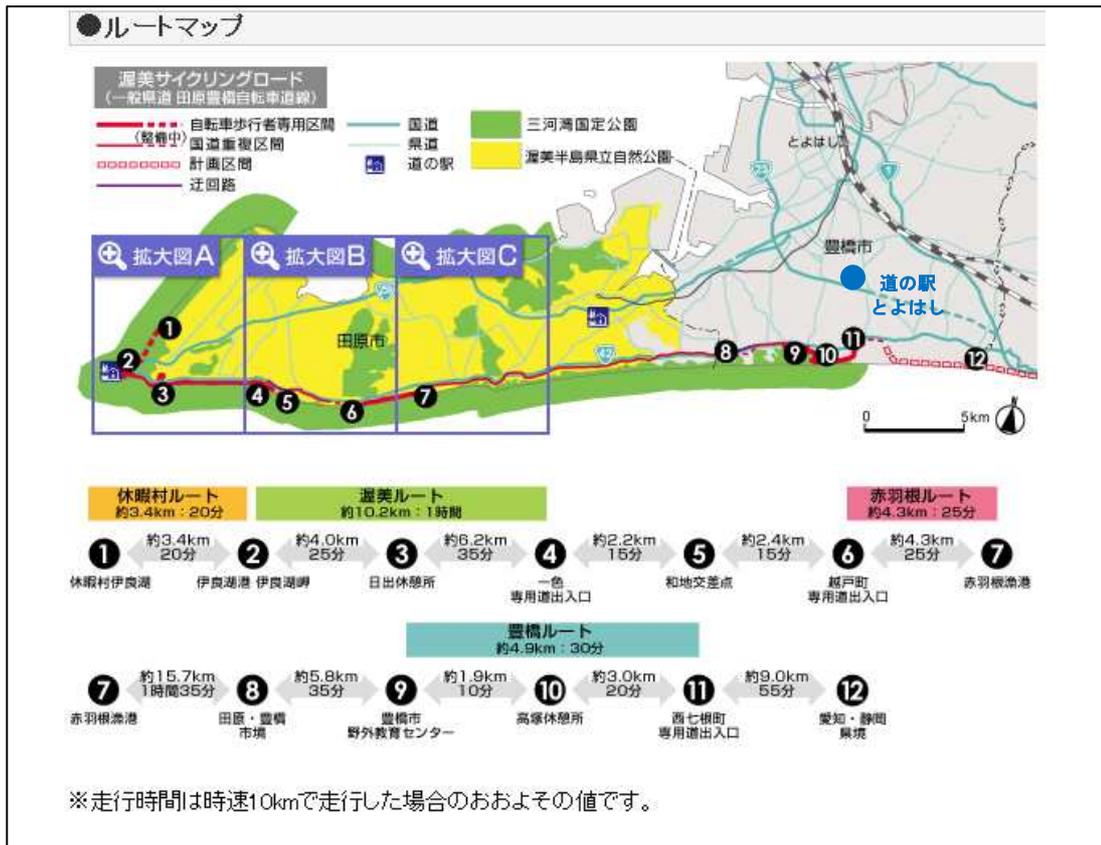
- 本宮山スカイラインや三河湾スカイライン、三ヶ根山スカイライン、茶臼山高原道路など、東三河地域内には、ドライブや絶景を楽しむことができる道路が整備されている。なお、三ヶ根山スカイライン以外の道路は、現在、無料開放されている。

²⁵ 「平成 27 年 愛知県観光レクリエーション利用者統計」より各市町村の利用者数が多い観光レクリエーション資源・施設 2 箇所を抽出。Google マップにより観光地から最寄りの高速道路 IC への最短ルートを検索し、道路種別毎の距離を検索。国土交通省「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査集計結果整理表」にある道路種別・土地利用状況別の「昼間非混雑時旅行速度」と距離から所要時間を算出。

イ サイクルツーリズムの推進

- 近年、環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている中で、自転車の活用推進に関する施策の充実が重要となっており、平成 28 年 12 月には「自転車活用推進法」が成立している。同法の基本方針では、「観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域活性化に資するものに対する支援」が位置付けられており、その施策として、国を挙げてサイクルツーリズムを推進する動きが本格化しつつある。
- 愛知県内におけるサイクリング環境の整備の一つとして、渥美半島における太平洋岸の自転車道（田原豊橋自転車道線）の整備が進められている。
 また、太平洋岸自転車道（千葉県銚子市から和歌山県和歌山市までの太平洋岸を繋ぐ構想）について、国道 42 号や田原豊橋自転車道線により構成される愛知県内の全区間をモデルルートとするための検討が、国及び県により進められている。平成 30 年 11 月には、「第 1 回太平洋岸自転車道推進協議会²⁷」が開催され、2020 年までに、全線を統一感をもってつなぐとともに、受入環境の整備や情報発信、魅力づくりに取り組んでいくことで、国及び関係自治体が合意した。
- また、豊橋市や田原市が太平洋岸自転車道と連携して取組を進めていく。豊橋市は、2019 年春開駅予定の道の駅「とよはし」に、自転車の休憩スポットとなるサイクルピットなどを整備し、田原市は、渥美半島自転車 1 周ルートとして、ルート案内表示や距離表示を整備することとしている。

<図 39> 県道田原豊橋自転車道線ルートマップ



出典：愛知県建設部道路維持課 HP

²⁷ 構成員：国土交通省関東・中部・近畿地方整備局、千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県、静岡県、浜松市

ウ まとめ

- 1 でまとめた「社会基盤に関わる現状」、及び本節の前段でまとめた「道路の現状と課題」も踏まえ、本項で整理した「観光による地域振興に向けた道路網整備の現状と課題」を取りまとめ、その解決に向けた方向性を以下のとおり位置付けた。

【現状と課題】

- 東三河地域の観光地への交通手段としては、**県内外からの旅行者は自動車の移動が多い**。一方で、東三河の一部地域では**高規格幹線道路 IC からのアクセスに時間を要しており**、道路網整備によるアクセス時間の短縮が必要な状況となっている。
- リニア中央新幹線開業後の名古屋圏の求心力が増すことによる空洞化も懸念されている中、県内で先行して**人口減少の局面を迎えている東三河地域**において、持続可能な地域産業を育てるため、交流人口の拡大を見据えた**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。
- 近年、環境や健康増進の視点から、自転車による観光が注目されており、国を挙げて**サイクルツーリズムを推進する動きが本格化しつつある**。こうした国の動きに合わせて、**東三河においても取組を進める必要がある**。

【方向性】

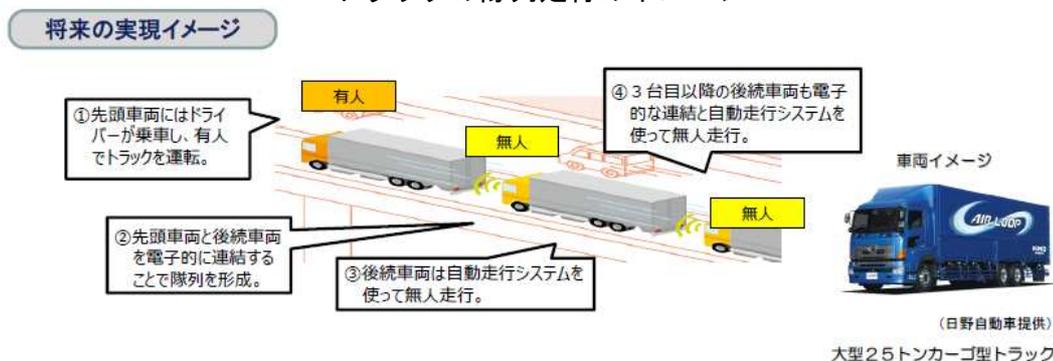
- 地域の交流を支えるためには、奥三河地域や渥美半島の現状も踏まえつつ、地域が連携しながら、**観光による地域振興に向けた計画的な道路網の整備が必要**である。
- 特に奥三河地域の道路整備は、4市町村から新城、鳳来峡、東栄の**高規格幹線道路 IC 及び岡崎・豊田方面へのアクセスを強化**することにより、**IC 周辺（点）の優位性を奥三河全体（面）の優位性に拡大**することができる。
- サイクルツーリズムの取組としては、「太平洋岸自転車道推進協議会」が開催され、太平洋岸自転車道の整備の推進が、国と県により合意された。今後、太平洋岸自転車道の愛知県区間を、**統一感をもって整備を進めるとともに、受入環境の整備や情報発信、魅力づくりに取り組んでいく**。

コラム

●物流に係るイノベーション事業の取組状況

- ④ 政府は「自動運転に係る制度整備大綱（平成 30 年 4 月）」を策定し、自動運転車の実現のため、道路交通関連の法制度の見直しに関する方向性を示しています。大綱の中では、物流サービスの分野において、高速道路でのトラックの隊列走行、高速道路での自動運転が自動運転レベル 3（条件付運転自動化²⁸）に位置付けられており、トラックの隊列走行は、早ければ 2022 年に商業化することを目指すとしており、その現実味が帯びています。

トラックの隊列走行のイメージ



出典：国土交通省「トラックの隊列走行について」

- ④ また、物流サービスの分野では、稲武商工会が民間企業の協力を得て実施した山間部での小型無人機ドローンを使った配送システムの実証実験や、民間企業が実施する都市部での自動運転車両を用いた AI による配送ルート最適化の実証実験などが行われています。

小型無人機ドローンの例



出典：愛知県「あいちロボット産業クラスター推進協議会資料」

²⁸ 自動運転レベル 3 条件付運転自動化：システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行。作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に対応。安全運転に係る監視、対応主体はシステムだが、作動継続が困難な場合は運転者。（出典：自動運転に係る制度整備大綱）

<道路の現状と課題 まとめ>

ここで、本節の(1)～(3)で取りまとめた**現状と課題**、その解決に向けた方向性を要約すると、以下のとおりとなる。

【現状と課題】

- 東三河地域は、**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**アクセス時間短縮が課題**となっている。また、三河港は、**全国でも有数の貿易港**となっているものの、**高規格幹線道路から遠いことが大きな弱み**となっている。
- 医療施設等へのアクセスに時間を要する地域があり、県内で先行して**人口減少の局面を迎えている**東三河地域において、地域医療を支え、災害等緊急時に円滑な物資の輸送を可能とし、生活に必要な都市機能の集約を進める上でも、**地域内の道路網の整備によるモビリティの向上は不可欠**である。
- 県内において、東三河地域は**人口1万人当たりの交通事故死傷者数が最も多く、高齢者人口1万人当たりでは突出**している。
- リニア中央新幹線開業後の名古屋圏の求心力が増すことによる空洞化も懸念されている中、県内で先行して**人口減少の局面を迎えている**東三河地域において、持続可能な地域産業を育てるため、交流人口の拡大を見据えた**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。

【方向性】

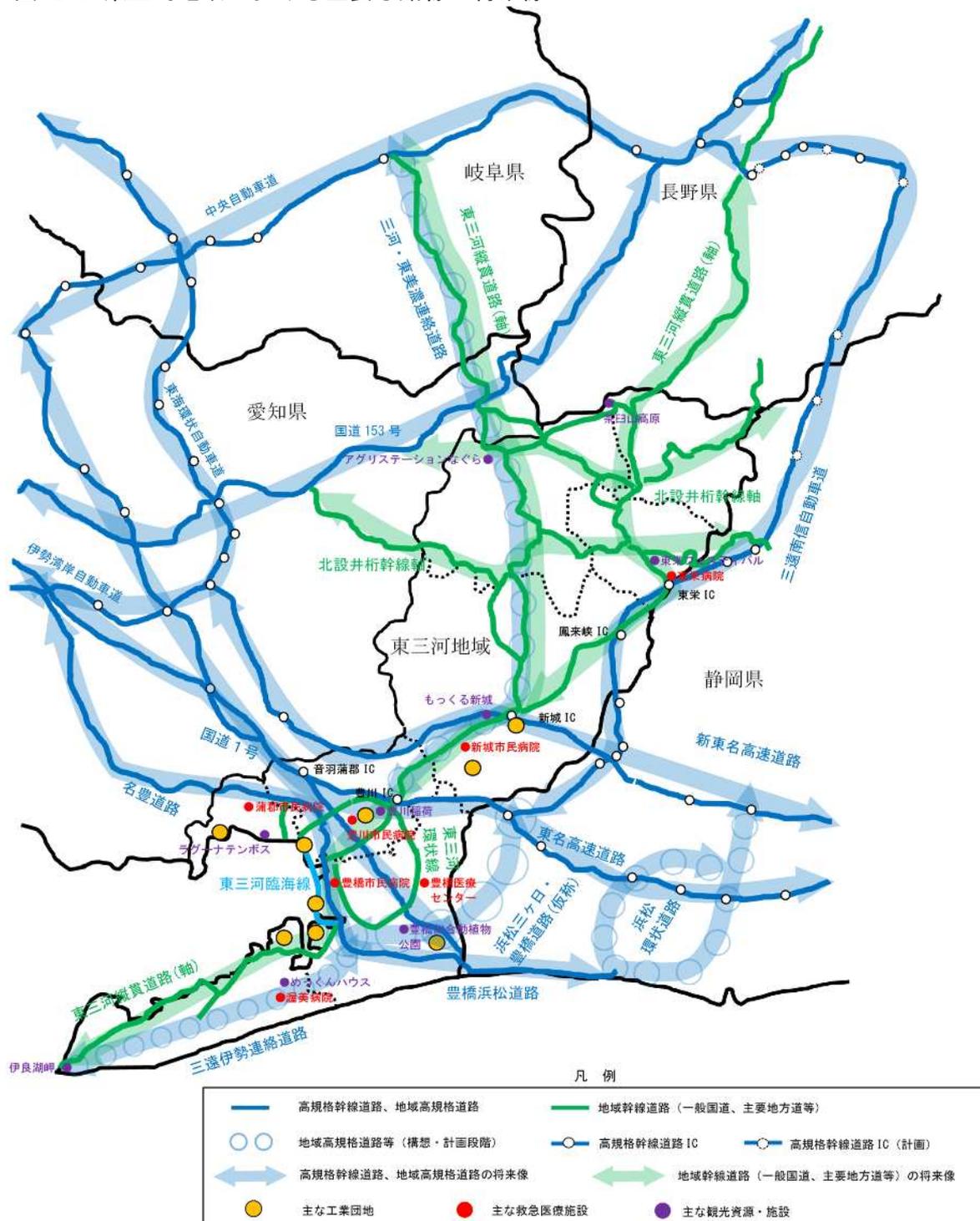
- 貿易額の増加により活性化される物流を支え、さらなる産業振興を図る上で、三河港の臨海部を始め、高規格幹線道路を中心に、接続する地域幹線道路や三河港港湾計画に位置付けられている臨港道路東三河臨海線を含めた**計画的な道路網の整備が必要**である。
- 人々の安全・安心を支えるためには、地域が連携しながら、**東三河1時間交通圏^{*}の拡大に向けた高規格幹線道路や地域幹線道路の整備促進が必要**である。
※本プランにおける「東三河1時間交通圏」は、東三河地域内のそれぞれの生活圏(日常生活の活動範囲)が概ね1時間で充足できるエリアをいう。
- **交通安全対策の実施**と落石等の対策を始めとする**安全・安心な道路交通環境の実現が必要**である。
- さらに、地震・津波の発生に伴う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。

<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図 40 に整理した。この図は、東三河地域における道路網整備の 3 つの視点として整理した「産業振興」、「安全・安心」、「観光による地域振興」に対応する主な「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。

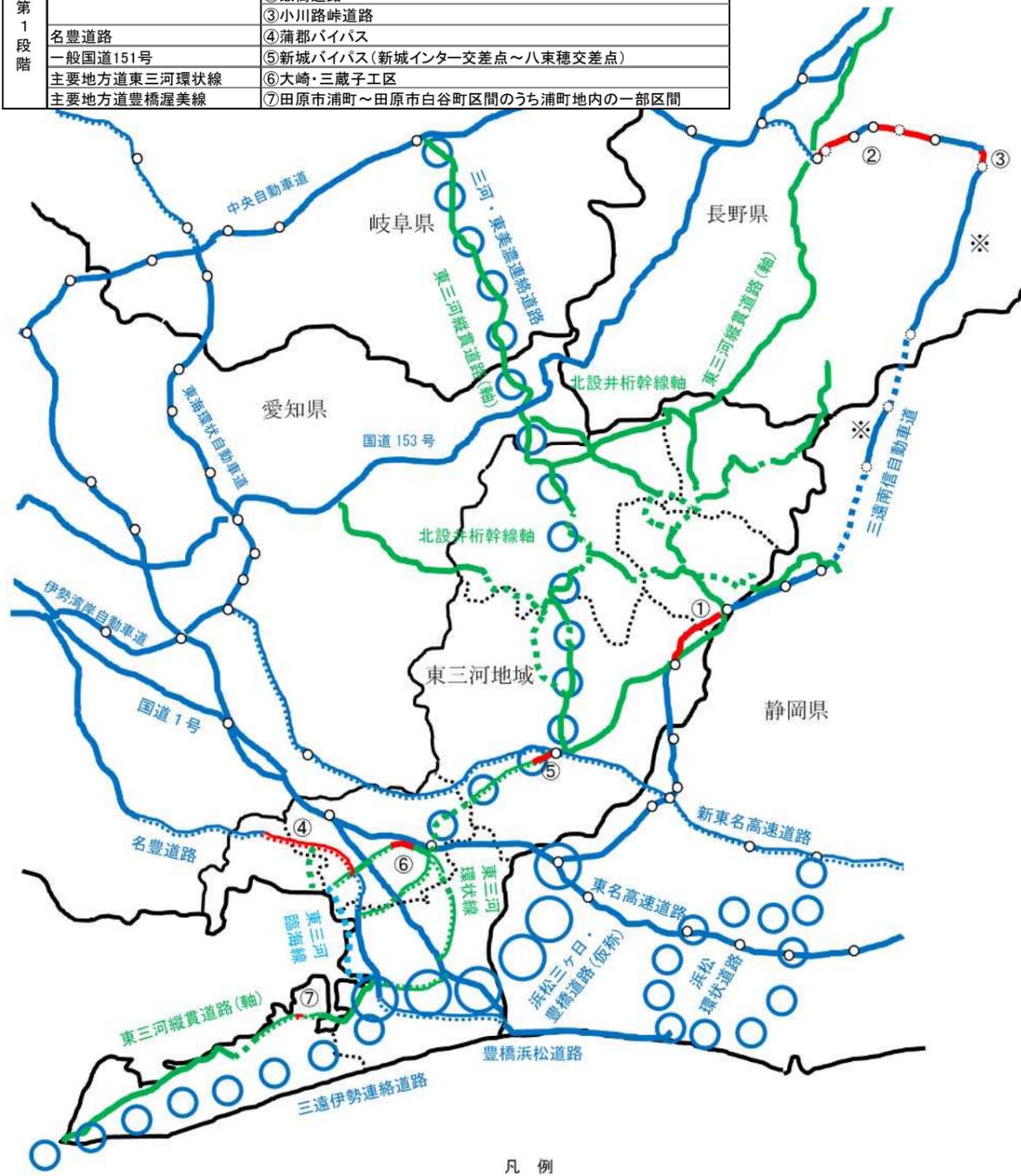
<図 40>東三河地域における主要な路線の将来像



注) この将来像は、地元市町村や経済界の要望を踏まえた地域の目標である。

<図 41> 東三河地域における主要な路線の段階的整備目標 第1段階 (2020年代中頃)

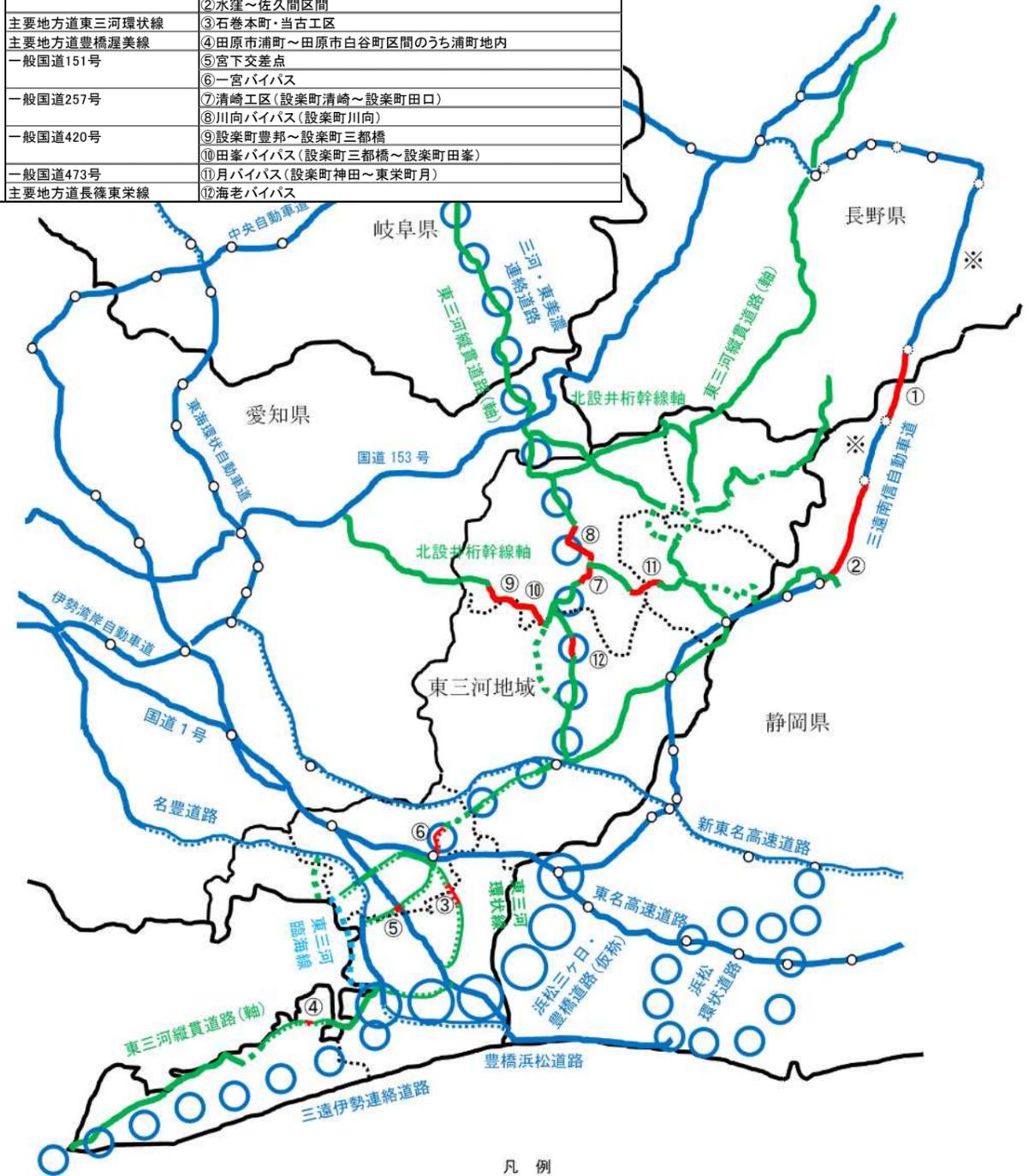
段階	路線名	区間
第1段階	三遠南信自動車道	①三遠道路 ②飯橋道路 ③小川路峠道路
	名豊道路	④蒲郡バイパス
	一般国道151号	⑤新城バイパス(新城インター交差点～八束穂交差点)
	主要地方道東三河環状線	⑥大崎・三蔵子工区
	主要地方道豊橋渥美線	⑦田原市浦町～田原市白谷町区間のうち浦町地内の一部区間



供用中	高規格幹線道路(基本計画・予定路線区間)	供用中	地域幹線道路	高規格幹線道路 IC
未供用	地域高規格道路、一般国道(直轄管理)	未供用(未改良区間含む)	(一般国道、主要地方道等)	高規格幹線道路 IC(計画)
○	地域高規格道路等(構想・計画段階)	高規格幹線道路(暫定4車線)	地域幹線道路(暫定4車線)	
		地域高規格道路(暫定2車線)	地域幹線道路(暫定2車線)	
—	段階的整備期間内での供用目標箇所	※	三遠南信自動車道の現況活用区間は実線で表示	

<図 42> 東三河地域における主要な路線の段階的整備目標 第2段階 (2020年代後半)

段階	路線名	区間
第2段階	三遠南信自動車道	①青崩峠道路 ②水窪～佐久間区間
	主要地方道東三河環状線	③石巻本町・当古工区
	主要地方道豊橋渥美線	④田原市浦町～田原市白谷町区間のうち浦町地内
	一般国道151号	⑤宮下交差点 ⑥一宮バイパス
	一般国道257号	⑦清崎工区(設楽町清崎～設楽町田口) ⑧川向バイパス(設楽町川向)
	一般国道420号	⑨設楽町豊邦～設楽町三都橋 ⑩田峯バイパス(設楽町三都橋～設楽町田峯)
	一般国道473号	⑪月バイパス(設楽町神田～東栄町月)
	主要地方道長篠東栄線	⑫海老バイパス



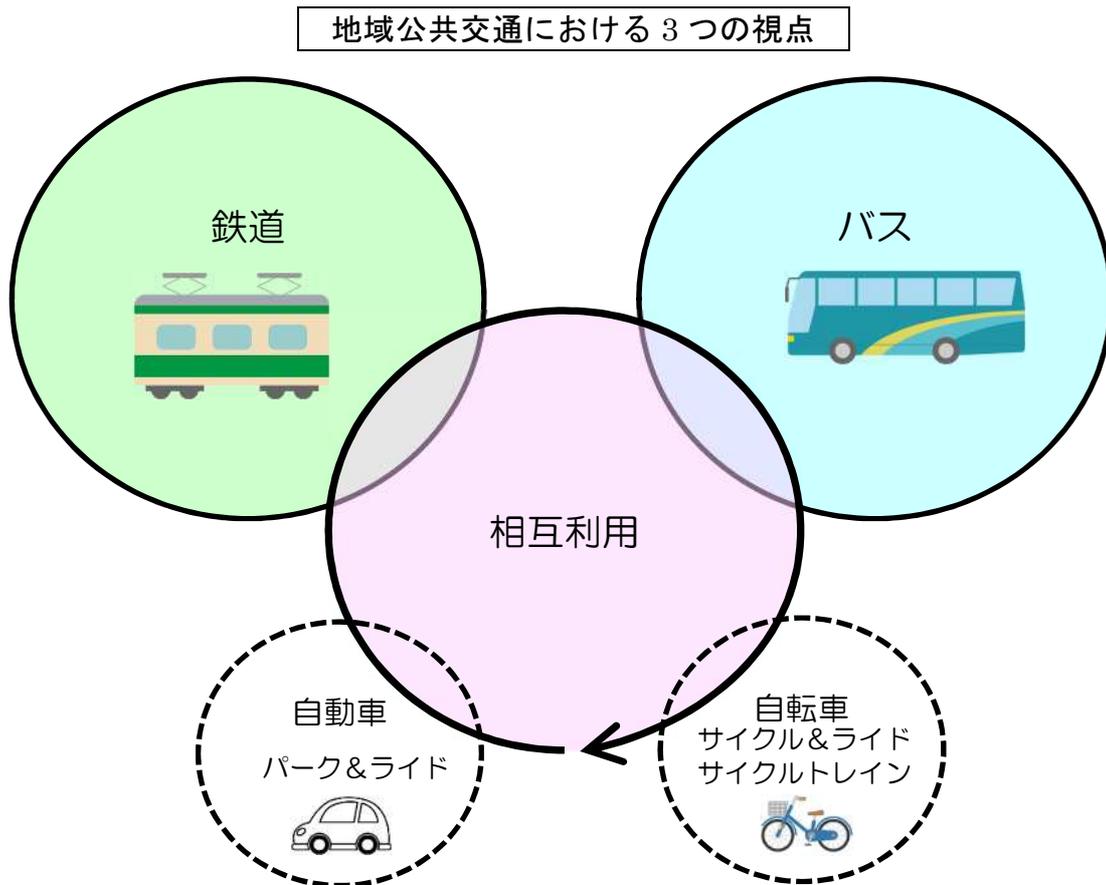
供用中	高規格幹線道路(基本計画・予定路線区間)	供用中	地域幹線道路	高規格幹線道路 IC
未供用	地域高規格道路、一般国道(直轄管理)	未供用(未改良区間含む)	(一般国道、主要地方道等)	高規格幹線道路 IC(計画)
○	地域高規格道路等(構想・計画段階)	高規格幹線道路(暫定4車線)	地域幹線道路(暫定4車線)	
		地域高規格道路(暫定2車線)	地域幹線道路(暫定2車線)	
—	段階的整備期間内での供用目標箇所	※	三遠南信自動車道の現況活用区間は実線で表示	

注1) 三遠伊勢連絡道路については、三ヶ日 JCT を起点とする構想である。
 注2) 段階的整備目標は、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た地域の目標である。

注1) 三遠伊勢連絡道路については、三ヶ日 JCT を起点とする構想である。
 注2) 段階的整備目標は、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た地域の目標である。

3 地域公共交通の現状と課題

- 将来ビジョンの「重点的な施策の方向性」の一つである「地域を支える社会基盤の整備」の現状と課題及び施策の方向性を踏まえ、将来像の実現に向けて東三河地域の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、方向性を整理した。
- さらに、自動車、自転車といった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。

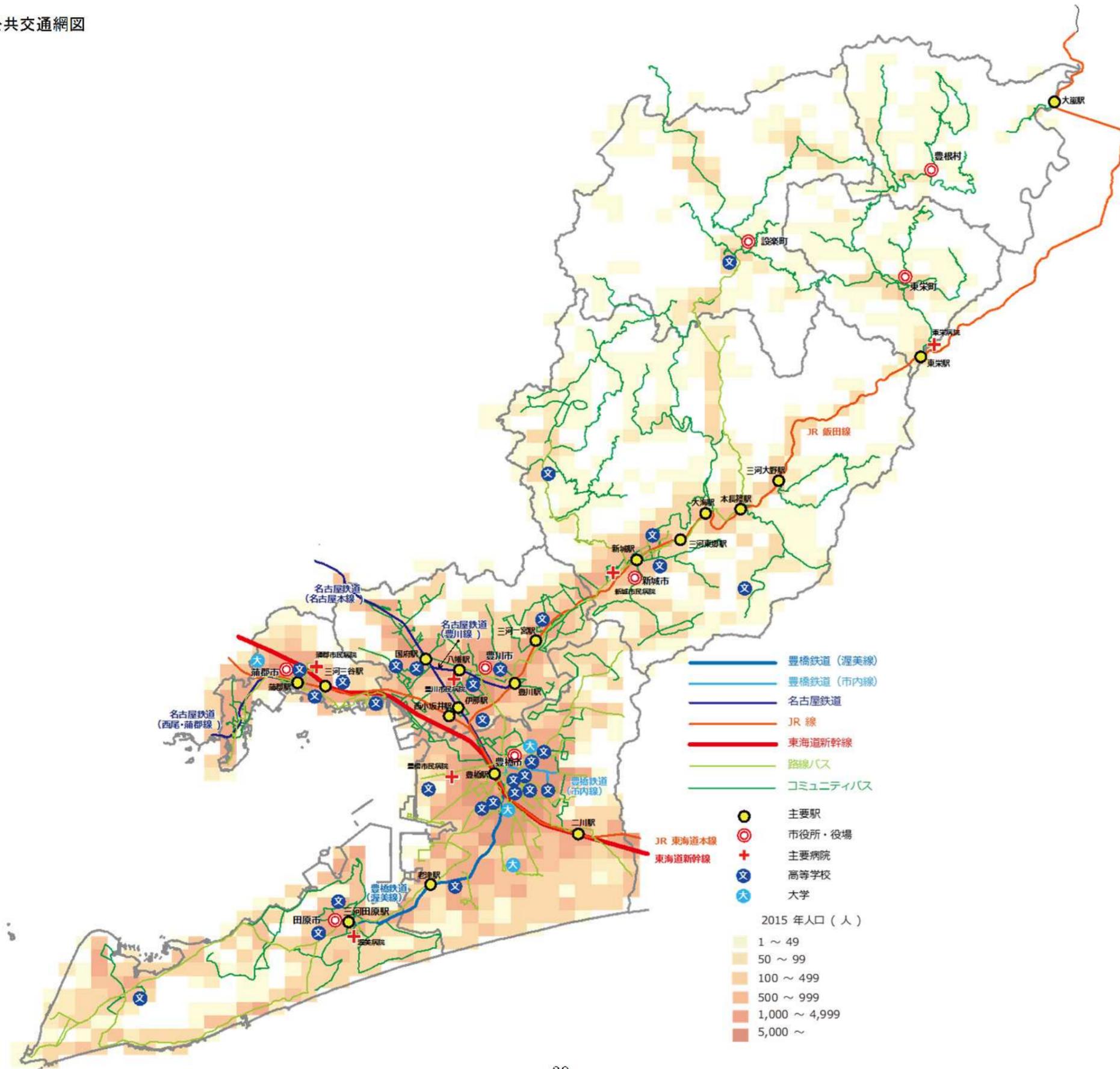


※ 相互利用：本プランでは、鉄道やバスなどの交通結節点における相互利用に限らず、自動車や自転車などの地域公共交通以外の移動手段や、交通系 IC カードやロケーションシステムなどの利便性向上の取組を含め、多面的な相互利用として整理した。

ア 東三河地域の公共交通の現状

○ 東三河地域の公共交通の現状として、鉄道、路線バス、コミュニティバスの路線網図を図 43 に整理した。

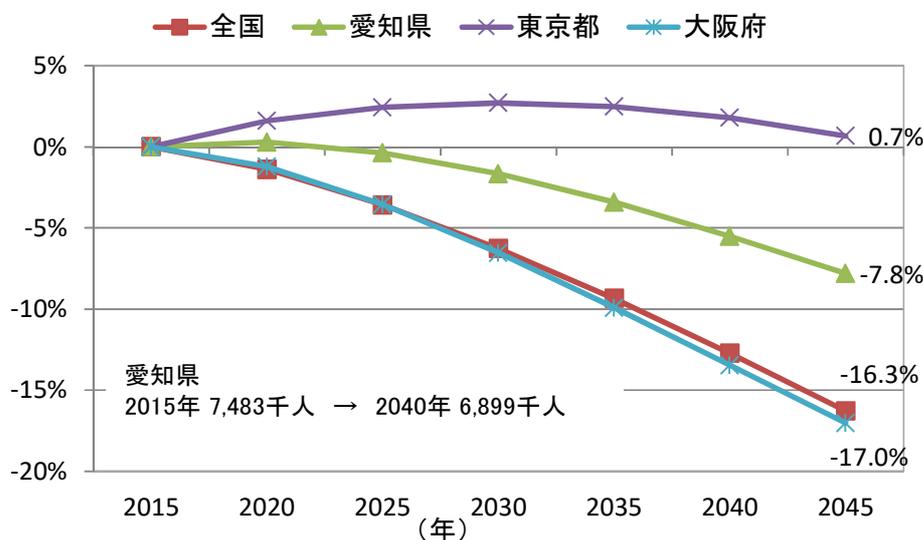
<図 43> 東三河の地域公共交通網図



イ 地域公共交通の担い手の現状

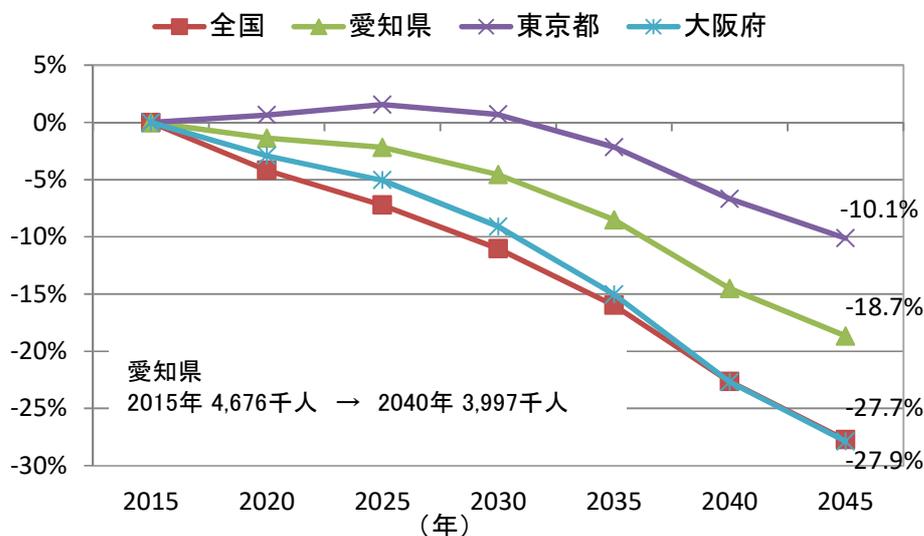
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、全国平均よりも下げ幅は小さいものの、2045年の愛知県の人口は、**2015年から約8%減少**する。生産年齢人口（15-64歳）は、同様に比較すると**約19%減少**する。
- 全国の子バス運転者数及びタクシー車両数の推移を見ると、乗合バス及び貸切バスの運転者は全国的には増加傾向にあるものの、平成27年度の**タクシー車両数**は、平成13年度から**約9%減少**している。
- また、全国の子鉄道及び自動車運送事業における運転者の平均年齢の推移を見ると、タクシー運転者（平成29年度平均年齢59.3歳）及びバス運転者（平成29年度平均年齢49.3歳）は、他産業の運転者よりも平均年齢が高く、タクシー運転者は突出して高い。
- 以上のことから、全国的に人口減少、高齢化が進む中で、愛知県においても**地域公共交通の担い手の確保も喫緊の課題**であると言える。

<図 44>全国及び主要都府県の2015年を基準とした人口増減率



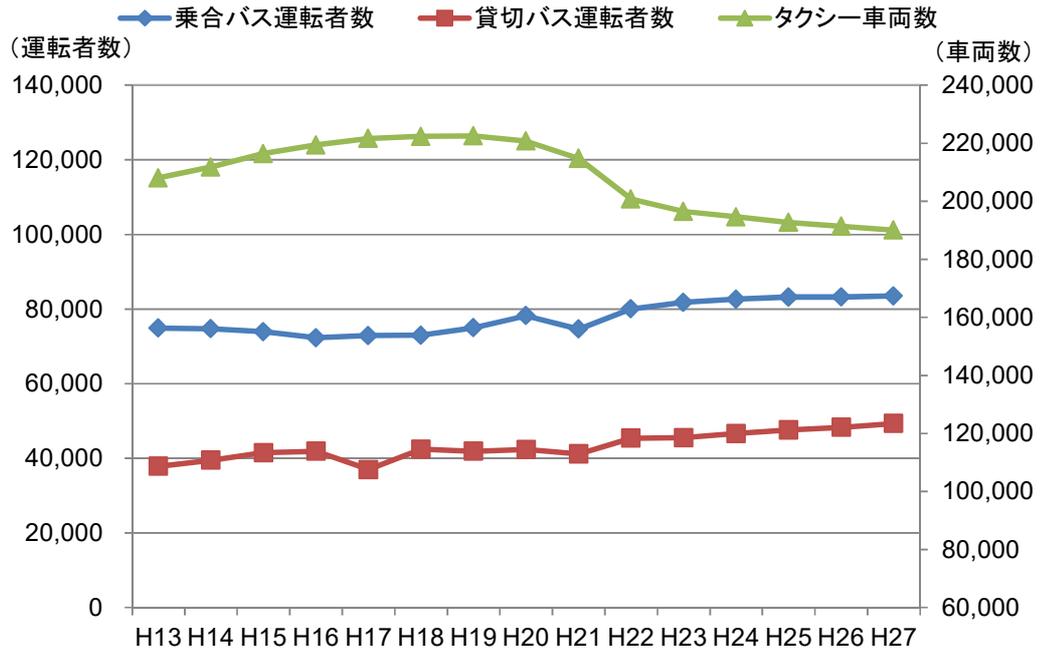
出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

<図 45>全国及び主要都府県の2015年を基準とした生産年齢人口（15-64歳）増減率



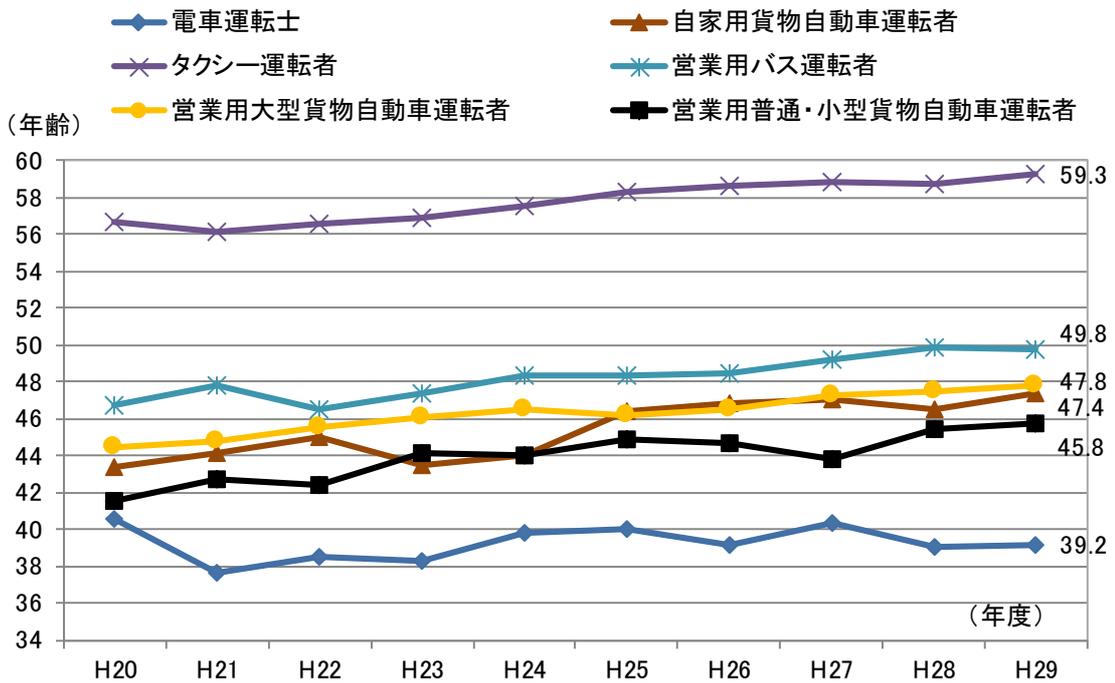
出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

<図 46>バス運転者数及びタクシー車両数の推移（全国）



出典：バス 公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業、2017年版」
 タクシー 国土交通省公表資料

<図 47>鉄道及び自動車運送事業における運転者の平均年齢の推移（全国）



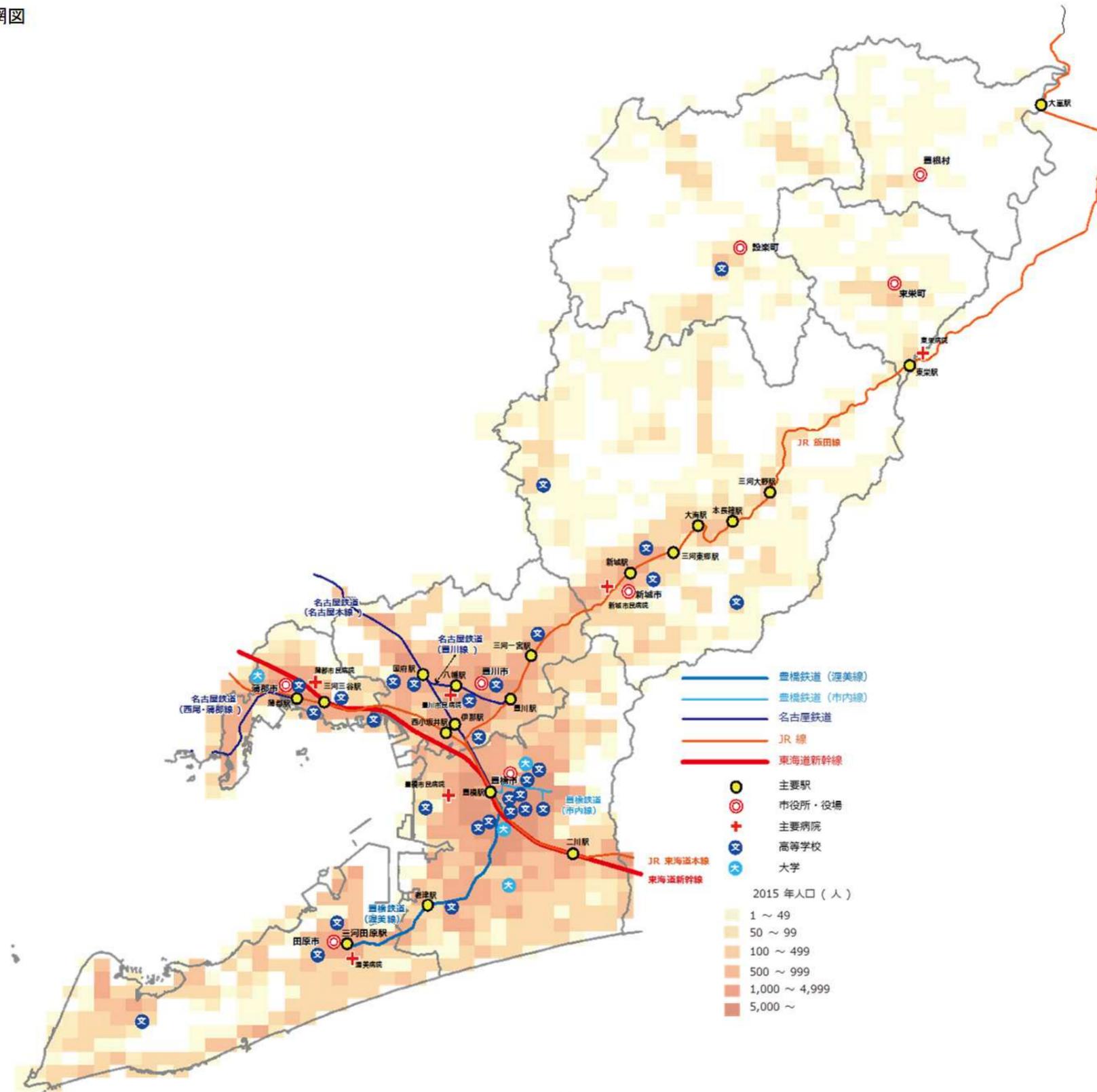
出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

(1) 鉄道の現状と課題

ア 東三河地域の鉄道路線の現状

○ 東三河地域の鉄道路線の現状として、鉄道路線網図を図 48 に整理した。東三河地域の鉄道路線としては、東海旅客鉄道の東海道新幹線、東海道本線、飯田線、名古屋鉄道の名古屋本線、豊川線、西尾・蒲郡線、豊橋鉄道の渥美線、市内線が地域内で運行されている。

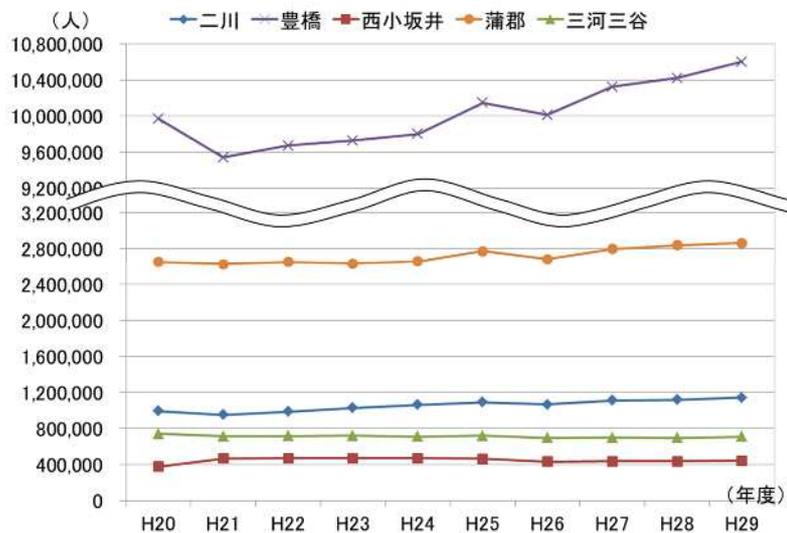
<図 48> 東三河地域の鉄道路線網図



イ 東海旅客鉄道の利用者数の推移

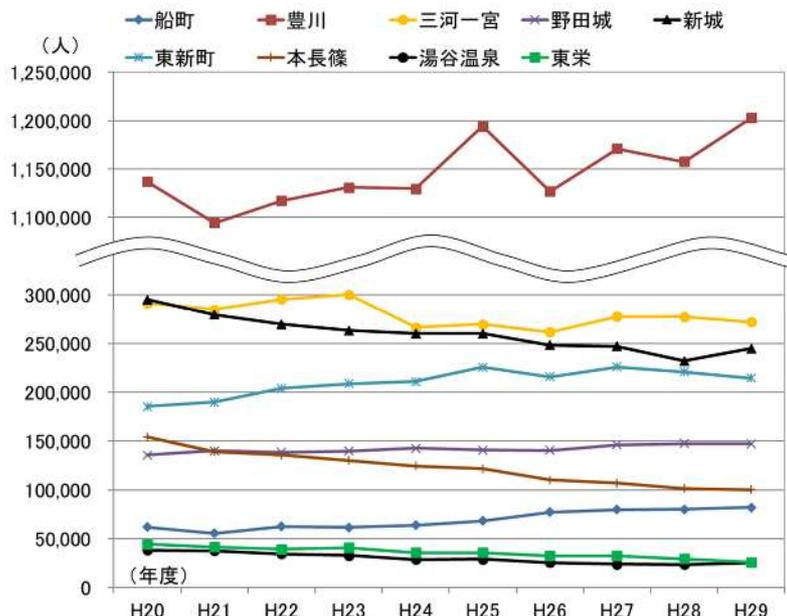
- 東三河地域内の東海旅客鉄道東海道本線の平成 29 年度駅別利用客数は、平成 20 年度比で三河三谷駅が 4%減少しているものの、二川駅が 15%、豊橋駅が 6%、西小坂井駅が 17%、蒲郡駅が 8%増加しており、**全体で見ると増加傾向**にある。
- また、東海旅客鉄道飯田線の平成 29 年度駅別利用客数は、平成 20 年度比で船町駅が 32%、豊川駅が 6%、野田城駅が 8%、東新町駅が 16%増加しているものの、**三河一宮駅が 7%、新城駅が 17%、本長篠駅が 35%、湯谷温泉駅が 33%、東栄駅が 42%減少**している。
- 飯田線については、ウォーキングイベント等、観光と連携した利用者増加を図る取組が進められており、特急伊那路号の東栄駅停車等、利便性向上に資する取組を今後も地域全体で進めていく必要がある。

<図 49>東海旅客鉄道東海道本線（東三河地域内）の駅別乗車客数の推移



出典：東海旅客鉄道提供資料、豊橋市「豊橋市統計書」、豊川市「豊川の統計」及び提供資料、蒲郡市「がまごおりの統計」

<図 50>東海旅客鉄道飯田線（東三河地域内）の駅別乗車客数の推移

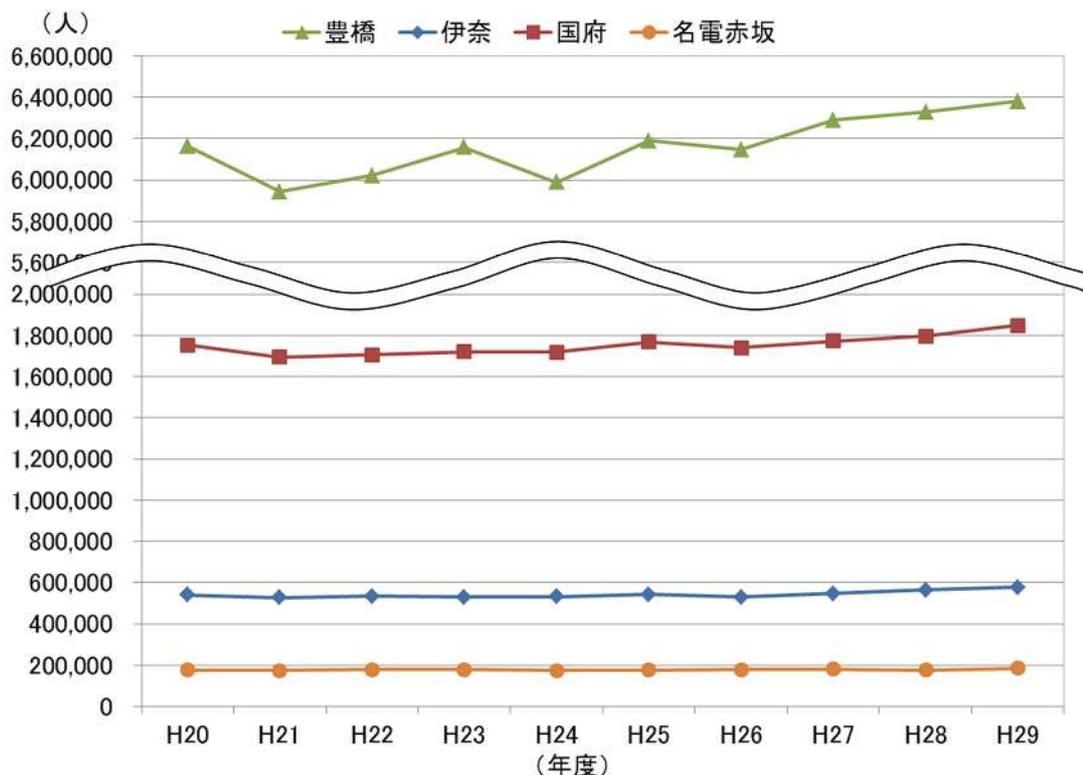


出典：東海旅客鉄道提供資料、豊橋市「豊橋市統計書」、豊川市「豊川の統計」及び提供資料

ウ 名古屋鉄道の利用者数の推移

- 東三河地域内の名古屋鉄道名古屋本線の平成 29 年度駅別利用客数は、平成 20 年度比で豊橋駅が 4%、伊奈駅が 7%、国府駅が 5%、名電赤坂駅が 5%増加している。
- また、名古屋鉄道豊川線の平成 29 年度駅別利用客数は、**諏訪町駅及び豊川稲荷駅**で平成 20 年度比 **12%増加**しており、名古屋本線の駅よりも増加率が高い。
- 以上のことから、名古屋本線及び豊川線の駅別利用者数は、東三河地域においては**年々増加傾向にある**と言える。

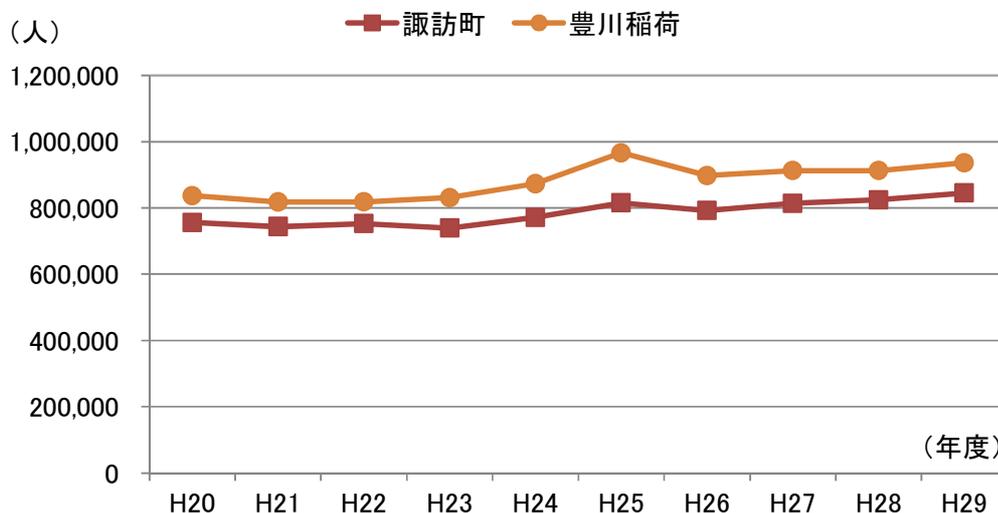
<図 51> 名鉄名古屋本線（東三河地域内）の駅別乗車客数の推移



注：国府駅の乗車客数は豊川線も含む。

出典：名古屋鉄道提供資料、豊橋市「豊橋市統計書」、豊川市「豊川の統計」及び提供資料

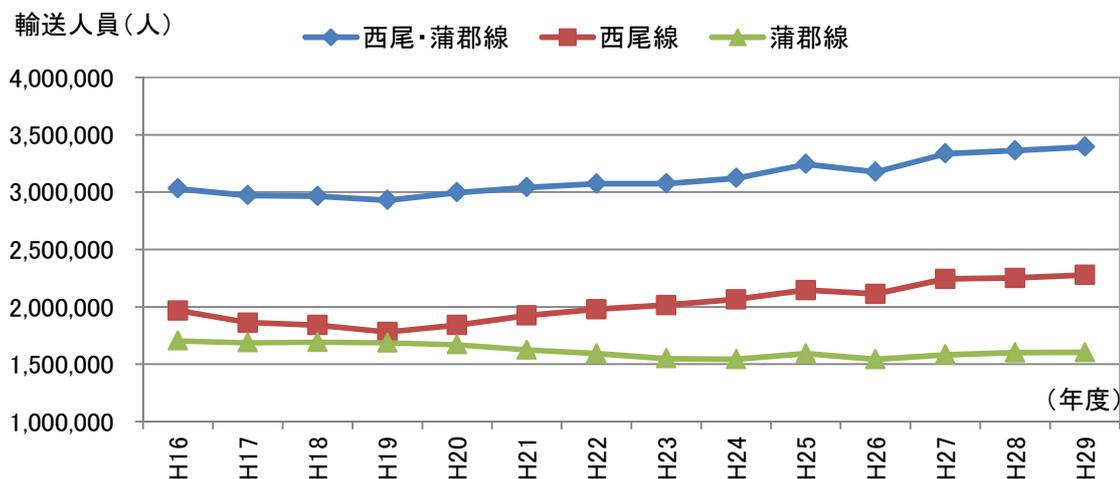
<図 52> 名鉄豊川線の駅別乗車客数の推移



出典：豊川市「豊川の統計」及び提供資料

- 西尾・蒲郡線は平成 20 年度以降、利用者数は増加しているが（平成 29 年度の利用者数 339 万人で平成 19 年度比 15.9%増）、**蒲郡線を見ると平成 26 年度まで減少傾向にあったが、平成 27 年度以降は増加傾向へと転じている**（平成 29 年度の利用者 160 万人で平成 19 年度比 5.0%減）。
- 西尾・蒲郡線は、蒲郡市と西尾市による**財政支援により維持**している状況であり、**存続のためには、より多くの利用者が必要**な状況となっている。

<図 53>名鉄西尾・蒲郡線の利用者数の推移

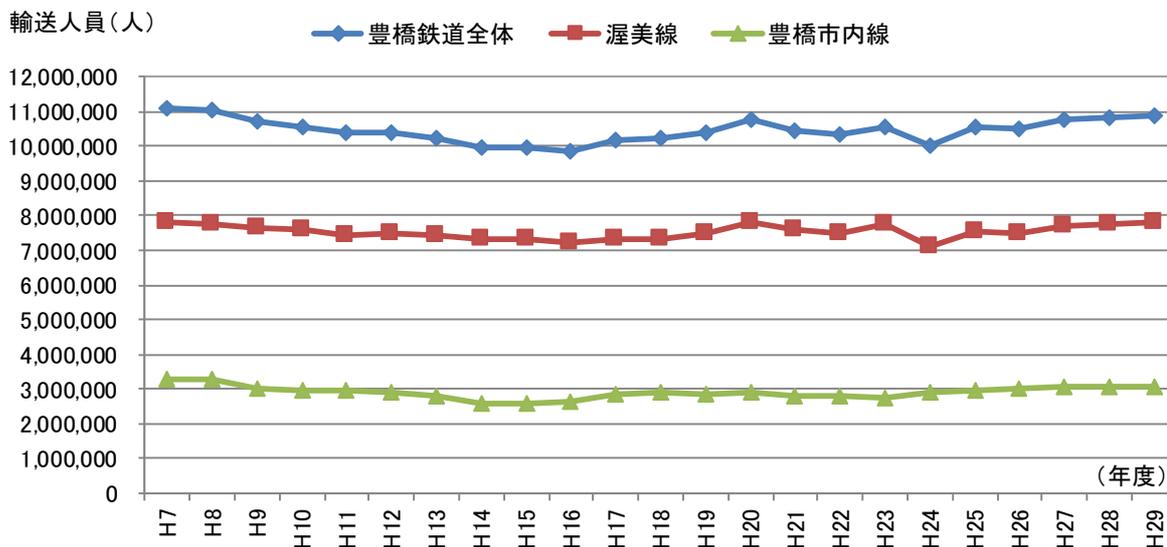


出典：蒲郡市「名鉄西尾・蒲郡線対策協議会資料」及び蒲郡市提供資料

エ 豊橋鉄道の利用者の推移

- 豊橋鉄道渥美線の輸送人員数は 750 万人前後、豊橋市内線の輸送人員数は 290 万人前後でそれぞれ推移している。
- 豊橋鉄道全体でみると、輸送人員数は平成 16 年度まで減少傾向にあったが、それ以降は増加傾向に転じ、平成 29 年度の輸送人員数は 1,087 万人（平成 16 年度比 10.3%増）となっている。

<図 54> 豊橋鉄道の輸送人員数の推移



出典：豊橋鉄道提供資料、愛知県「平成 29 年度刊愛知県統計年鑑」

オ まとめ

- 1 でまとめた「社会基盤に関わる現状」、及び本節の前段でまとめた「地域公共交通の現状と課題」も踏まえ、本項で整理した「鉄道の現状と課題」を取りまとめ、その解決に向けた方向性を以下のとおり位置付けた。

【現状と課題】

- 東三河地域では、利用者の減少に伴い維持・確保が難しい路線が見られるものの、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、今後さらに、**地域住民の交通手段としての鉄道の重要性が増していく**と考えられる。また、東海旅客鉄道飯田線については、災害により豊根村の富山地区が孤立した際に、道路よりも早く復旧し地域の生命線として機能したところである。
- また、観光においては自家用車の利用が多いものの、県外から愛知県への旅行者の交通手段として鉄道の利用割合も高い。

【方向性】

- 鉄道の維持・確保のためには、地域住民や地元企業を中心とした利用者の増加に向け、利用者が利用しやすい情報提供や施設整備など、**利便性向上及び利用促進の取組**が必要である。
- さらに、新たな需要の喚起に向け、外国人観光客を含む旅行者にとって**利用しやすい地域公共交通の充実**や、ウォーキングイベントの充実など**観光等と連携した取組を進めていく**必要がある。

(2) バスの現状と課題

ア 東三河地域のバス路線の現状

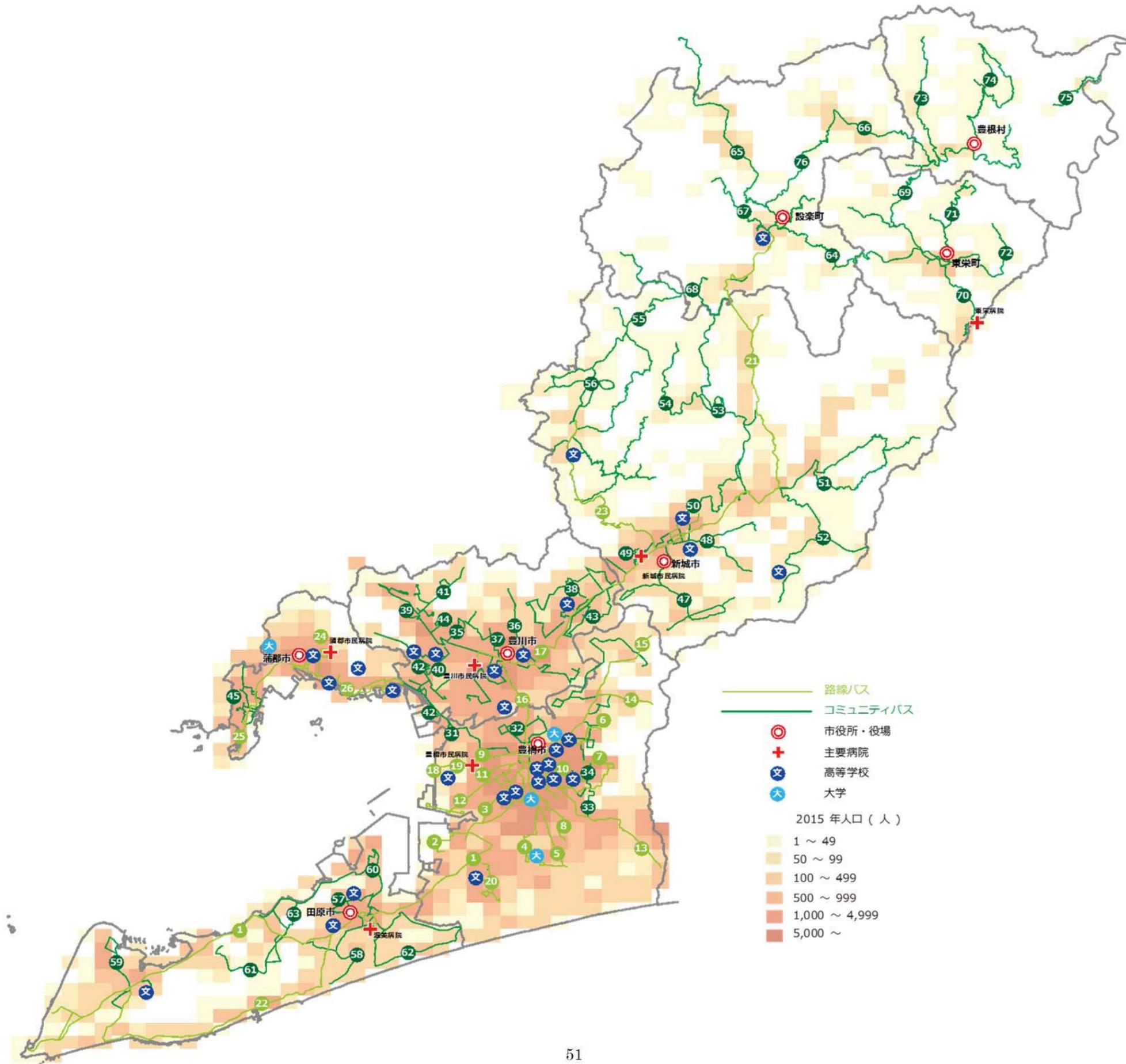
○ 東三河地域のバス路線の現状として、バス路線網図を図55に整理した。東三河地域のバス路線としては、豊鉄バスと名鉄バスが運行している路線バス、豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市、北設楽郡公共交通活性化協議会（以下、「北設楽協」と称す）が運行しているコミュニティバスがあり、各運行主体の路線を下表に示す。

<表 5> 東三河地域のバス路線一覧

平成 31 年 3 月 1 日現在

企業名・市町村名	図中 No.	路線名	始発	乗継点・中間点	終点	
豊鉄バス	1	伊良湖本線	豊橋駅前	田原駅前、渥美病院	伊良湖岬	
	2	中浜大崎線	豊橋駅前	豊橋ハートセンター	デンソー前	
	3	小浜大崎線	豊橋駅前	豊橋ハートセンター	大崎	
	4	三本木線	豊橋駅前	北山	くすのき特別支援学校	
	5	豊橋技科大線	豊橋駅前	北山	福祉村	
	6	牛川金田線	豊橋駅前	牛川	金田住宅前	
	7	飯村岩崎線	豊橋駅前	豊橋医療センター	赤岩口	
	8	天伯団地線	豊橋駅前	台町	天伯団地	
	9	西口線	豊橋市民病院	台町	西口	
	10	岩田団地線	豊橋市民病院	台町	中岩田三丁目	
	11	牟呂線	西駅前	牟呂学校前	西駅前	
	12	神野ふ頭線	西駅前	牟呂学校前	西ふ頭北	
	13	二川線	豊橋駅前	二川駅	一里山	
	14	豊橋和田辻線嵩山	豊橋駅前	和田辻	嵩山	
	15	豊橋和田辻線四ツ谷	豊橋駅前	和田辻	四ツ谷	
	16	豊川線	豊橋駅前	豊川体育館前	豊川駅前	
	17	新豊線/一宮線/豊川線	豊橋駅前	豊川駅前	新城富永	
	18	豊橋市民病院線(新栄経由)	豊橋駅前	豊橋市民病院	総合スポーツ公園	
	19	卸団地線・豊橋市民病院線(吉川町経由)	豊橋駅前	高洲町	総合スポーツ公園	
	20	レイクタウン線	豊橋南プラザ	レイクタウン入口	豊橋南プラザ	
	21	田口新城線・四谷千枚田新城線	新城市民病院	本長篠駅前	田口	
	22	伊良湖支線	渥美病院	田原駅前、田原市役所前	保美	
	23	作手線	新城富永	新城市民病院	作手高里	
名鉄バス	24	丸山住宅行き	丸山住宅	蒲郡駅前、蒲郡市民病院	丸山住宅	
	25	西浦温泉前行き	西浦温泉前	蒲郡駅前、蒲郡市民病院	西浦温泉前	
	26	三河大塚駅行き	蒲郡駅前	ラグーナ蒲郡	三河大塚駅	
豊橋市	31	しおかぜバス	西駅前	前芝	梅敷	
	32	かわきたバスマイル号	豊橋駅前	魚市場	豊橋駅前	
	33	東部東山線やまびこ号	ヤマナカニ川店	豊橋医療センター	運動公園	
	34	柿の里バス	石巻中山	豊橋医療センター	豊橋医療センター	
	豊川市	35	豊川国府線	豊川駅前	国府駅	ゆうあいの里
		36	千両三上線	三上地区市民館	豊川駅前	上千両集会所
		37	ゆうあいの里小坂井線	西小坂井駅	豊川市民病院	ゆうあいの里
		38	一宮線	豊川駅前	延鹿神社前	本宮の湯
		39	音羽線	豊川市役所	国府駅、音羽支所	グリーンヒル音羽
		40	御津線	豊川市役所	国府駅	あかね児童館
		41	音羽地区つつじバス	赤坂台上	音羽支所、名電赤坂駅	大林
		42	御津地区ハートフル号 金野・北部小線	熊野神社前	北部小学校	愛知御津駅前
		43	一宮地区本宮線のんほい号	いこまい館	三河一宮駅	いこまい館
		44	御油地区ごゆりんバス	国府駅	東山入口	国府駅
蒲郡市	45	あじさいくるりんバス	形原公民館	名鉄形原駅	形原公民館	
	47	Sバス中宇利線	新城東高校	一織田	小畑	
新城市	48	Sバス吉川市川線	新城市民病院	吉川公会堂前、市川	新城市民病院	
	49	Sバス西部線	新城東高校	新城駅	川田原滝	
	50	Sバス北部線	新城郵便局	牛倉	緑が丘	
	51	Sバス秋葉七滝線	本長篠バスターミナル	七滝口	向久保	
	52	Sバス長篠山吉田線	本長篠バスターミナル	郷ヶ平、田沢	本長篠バスターミナル	
	53	Sバス布里田峯線	鳳来中学校	小島	稲目トンネル口	
	54	Sバス塩瀬線	大海駅	小島	上島田	
	55	Sバス守義線	診療所前	木和田口	鳴沢橋	
	56	Sバスついであしがる線	診療所前	鴨ヶ谷口	診療所前	
	田原市	57	ぐるりんバス市街地線	田原駅	渥美病院、市役所前	田原駅
58		ぐるりんミニバス高松線	高松東	田原駅	図書館	
59		ぐるりんミニバス中山線	渥美支所	小中山	渥美支所	
60		ぐるりんバス童浦線	白谷海浜公園	童浦市民館	渥美病院	
61		ぐるりんミニバス八王子線 東行便	泉市民館	村松	野田	
62		ぐるりんミニバス八王子線 西行便	八王子東	渥美支所	ライフランド	
北設楽協	63	ぐるりんバス表浜線	図書館	新浜	図書館	
	64	ぐるりんバス野田線	野田	仁崎	野田	
	64	設楽町営・東栄町営バス東栄設楽線	田口	向嶋	本郷	
	65	設楽町営バス稲武線	田口	名倉局前	どんぐりの湯前	
	66	豊根村営バス豊根設楽線	田口高校前	下津具	大立	
	67	設楽町営バス宇連長江線	田口	大名倉・杉平	設楽宇連・天堤	
	68	設楽町営バス三都橋豊邦線	設楽中学校	田峯	桑平	
	69	東栄町営・豊根村営バス豊根東栄線	東栄駅前	本郷	石堂	
	70	東栄町営バス東栄線	東栄駅前	本郷	とうえい温泉前	
	71	東栄町営バス御園線	本郷	とうえい温泉前	御園天文台前	
	72	東栄町営バス東園線	本郷	とうえい温泉前	長泉寺前	
	73	豊根村営バス坂宇場線	石堂	津川	豊根中村	
	74	豊根村営バス三沢線	石堂	石堂	山内	
	75	豊根村営バス富山線	大嵐駅	富山支所前	漆島	
76	津具線	田口	上津具	下津具		

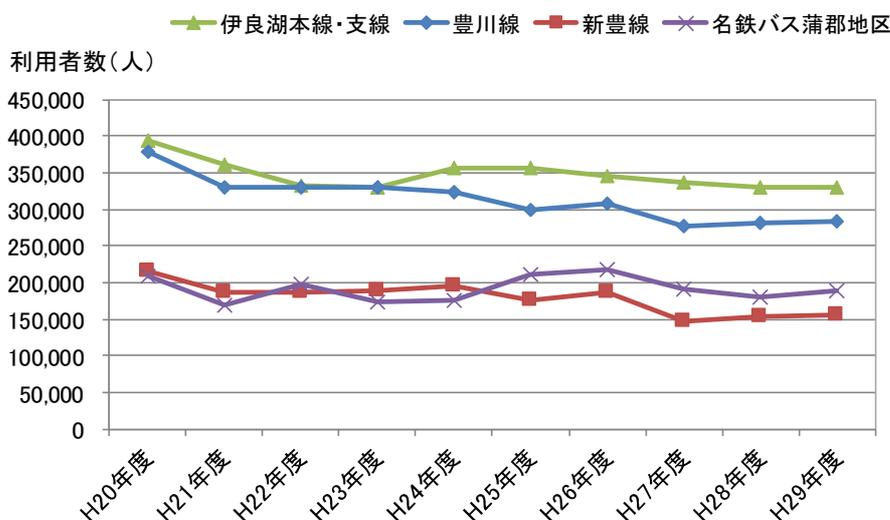
<図 55>東三河地域のバス路線網図



イ 路線バスの利用者数の推移

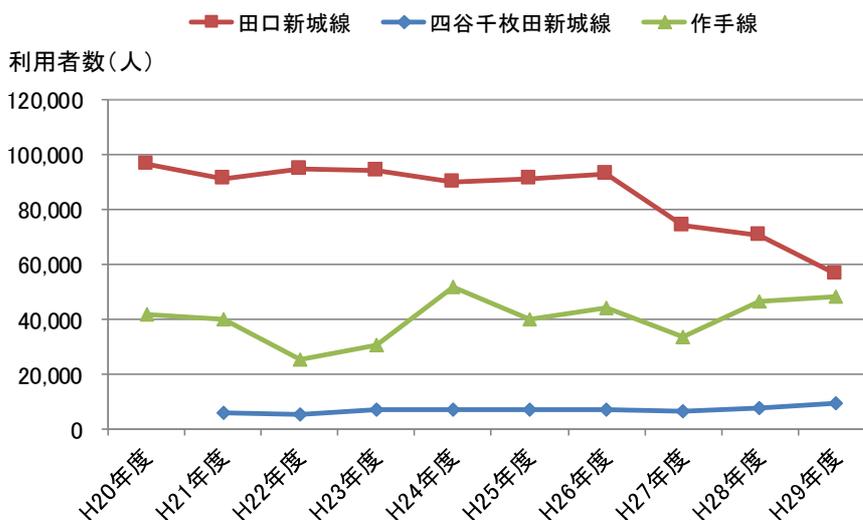
- 主な路線バスの平成 29 年度の利用者数は、平成 20 年度比で、豊鉄バスの四谷千枚田新城線が 67% (運行形態の変更有り)、作手線が 16% 増加しているものの、伊良湖本線・支線が 16%、豊川線が 25%、新豊線が 27%、田口新城線が 42%、名鉄バスの蒲郡地区が 9% 減少している。
- 以上のことから、東三河地域においては、一部の路線バスを除いて利用者数の減少が進んでおり、地域間幹線系統としての路線維持のための活性化の検討等が進められている。
- 各市町村においては路線バスへの財政負担が大きく、地域住民の交通手段としての維持・確保が課題となっている。

<図 56> 路線バスの利用者数の推移 (その 1)



出典：伊良湖本線・支線 田原市「第 44 回田原市地域公共交通会議資料」
 豊川線・新豊線 豊鉄バス提供資料
 名鉄バス蒲郡地区 蒲郡市「地域公共交通網形成計画」及び「第 22 回地域公共交通会議資料」

<図 57> 路線バスの利用者数の推移 (その 2)

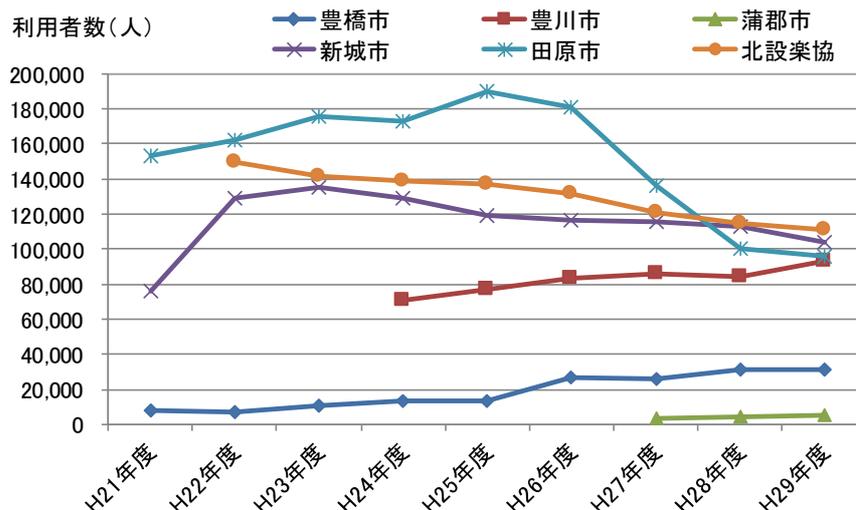


出典：田口新城線・作手線 豊鉄バス提供資料
 四谷千枚田新城線 新城市「平成 29 年度第 1 回新城市地域公共交通会議資料」
 ※四谷千枚田新城線：平成 28 年 4 月に本長篠海老線から変更。
 ※作手線は新城市のコミュニティバスの路線であるが、地域間幹線系統バスに位置付けられているため、本プランでは路線バスとして整理した。

ウ コミュニティバスの利用者数の推移

- 東三河地域の各市及び北設楽協が運営するコミュニティバスの利用者数の推移を整理した。その結果、比較対象期間内に路線が追加されている団体がある前提ではあるが、**豊橋市、豊川市、蒲郡市**では、一部の路線では減少傾向にあるものの、全体では**利用者数が増加傾向**にある。
- 一方で、**新城市、田原市、北設楽協**は全体で**利用者数が減少傾向**にある。
- 各市町村においてはコミュニティバスへの**財政負担が大きく、地域住民の交通手段としての維持・確保が課題**となっている。

<図 58> 東三河地域のコミュニティバス利用者数の推移

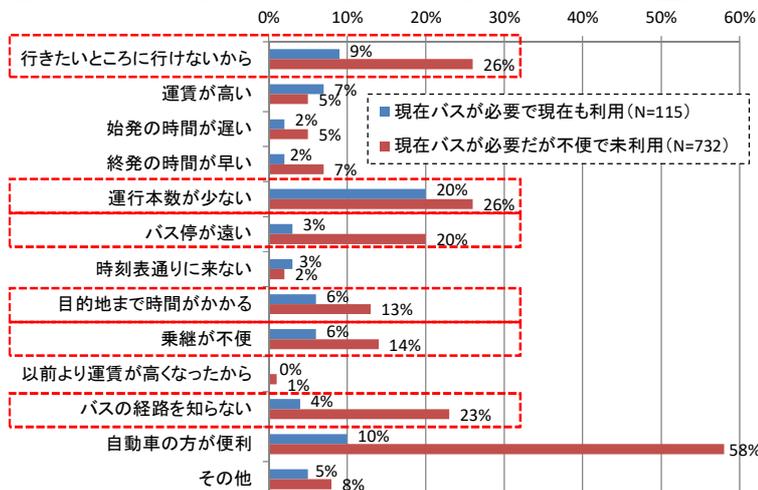


出典：豊橋市提供資料、豊川市「第38回豊川市地域公共交通会議資料」、蒲郡市「第22回蒲郡市地域公共交通会議資料」、新城市「平成26年度第2回地域公共交通会議資料」等、田原市「第44回田原市地域公共交通会議資料」、北設楽協「設楽町、東栄町、豊根村提供資料」

エ 利用者からの意見

- 豊川市が実施した公共交通に関するアンケート調査によれば、「バスを不便に感じる、またはバスを利用しない理由」として、「行きたいところへ行けないから」、「運行本数が少ない」、「バス停が遠い」、「目的地まで時間がかかる」などの回答が多くなっており、対象となる地域や交通機関の種類にもよるが、**利便性向上及び利用促進の取組によって利用者の増加が期待**できる。

<図 59> バスを不便に感じる又はバスを利用しない理由 (例：豊川市)



出典：豊川市「地域公共交通網形成計画」

オ まとめ

- 1 でまとめた「社会基盤に関わる現状」、及び本節の前段でまとめた「地域公共交通の現状と課題」も踏まえ、本項で整理した「バスの現状と課題」を取りまとめ、その解決に向けた方向性を以下のとおり位置付けた。

【現状と課題】

- 路線バス及びコミュニティバスは、**一部の路線で利用者数の減少が進んでおり、路線維持のための活性化の検討等**が進められている。
- 東三河地域では、利用者の減少に伴い維持・確保が難しく、**財政負担も課題**となっている。
- 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、今後さらに、**地域住民の交通手段としてのバスの重要性が増していく**と考えられる。

【方向性】

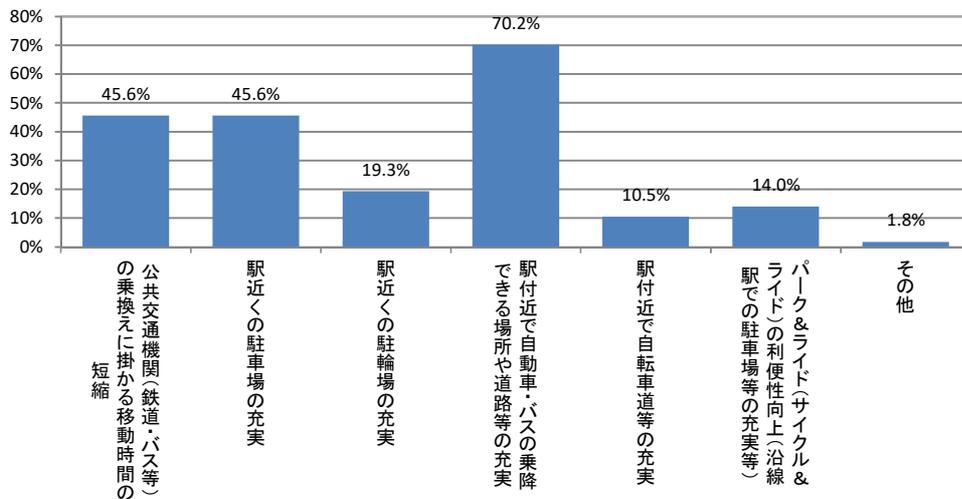
- バスの維持・確保のためには、地域住民を中心とした利用者の増加に向け、**地域の関係者が一体となった利便性向上及び利用促進の取組**が必要である。
- 新たな需要の喚起に向け、鉄道等の地域公共交通と連携して、**観光による誘客を目指した取組を進めていく**必要がある。

(3) 相互利用の現状と課題

ア 地域公共交通の乗換え

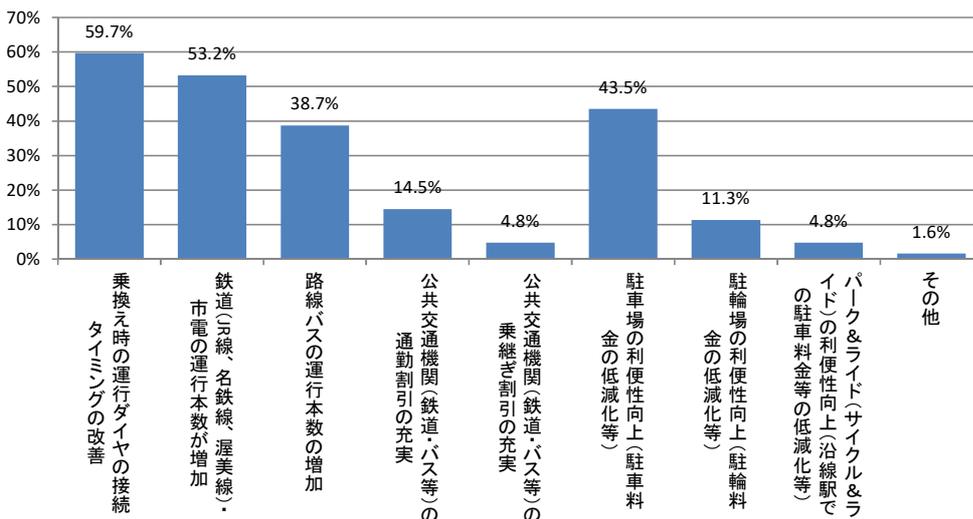
- 東三河地域の主要交通拠点である「豊橋駅」は、東海旅客鉄道の東海道新幹線、東海道本線、飯田線、名古屋鉄道の名古屋本線、豊橋鉄道の渥美線、豊橋市内線、豊鉄バス、豊橋市コミュニティバスなど、数多くの地域公共交通の結節点となっている。
- 愛知県が平成 29 年度に実施した「豊橋駅アクセス性向上検討調査」の結果によれば、通勤時における**豊橋駅アクセス改善のニーズ**として、地元企業からは「公共交通機関（鉄道・バス等）の乗換えに掛かる移動時間の短縮」、「乗換え時の運行ダイヤの接続タイミングの改善」といった、**乗換えに関する意見が多い**。

<図 60> 通勤時における豊橋駅アクセス改善のニーズ（ハード）



出典：愛知県「豊橋駅アクセス性向上検討調査報告書（平成 30 年 3 月）」

<図 61> 通勤時における豊橋駅アクセス改善のニーズ（ソフト）



出典：愛知県「豊橋駅アクセス性向上検討調査報告書（平成 30 年 3 月）」

イ 交通系 IC カード

- 交通系 IC カードの導入状況については、鉄道が一部区間で、路線バスが一部のバス会社で使用不可となっている。導入に当たっては、初期投資や維持管理に費用がかかるため、交通事業者単独では難しいといった課題もある。
- このような課題もあるが、地域公共交通の利用者の増加に向けて、地域住民及び旅行者の利便性向上を図るため、**交通系 IC カードの全線導入が期待**される。

<表 6> 交通系 IC カードが利用可能な東三河地域における公共交通

区分	事業者名	路線名	交通系ICカード 利用可能状況	備考
鉄道	東海旅客鉄道	東海道本線	○	
		飯田線	△	豊川駅から以北は不可
	名古屋鉄道	名古屋本線	○	
		豊川線	○	
		西尾・蒲郡線	△	蒲郡線三河鳥羽から蒲郡間は不可
	豊橋鉄道	渥美線	○	
豊橋市内線		○		
バス	豊鉄バス	全線	×	
	名鉄バス	蒲郡地区	○	

出典：各交通事業者 HP

ウ ロケーションシステム

- 豊橋市では、**地域公共交通の利便性向上を目的**に、市内を走る路面電車とコミュニティバスに乗せた GPS の情報を使って、車両が今どこを走っているか WEB で確認できるシステム「**のってみりん**」を公開している。
- 今後は、バス利用者の利用者増加に向けて、地域住民及び旅行者の利便性向上を図るため、他の市町村やバス事業者による**ロケーションシステムの導入が期待**される。

<図 62> オープンデータ「のってみりん」の表示例



出典：豊橋市「オープンデータ「てみりん」システム」

エ サイクルトレイン

- 豊橋鉄道渥美線では、土・休日の終日、平日の時間帯限定で、サイクルトレインを実施しており、**観光面での需要が期待**されている。自転車は三河田原駅寄り車両の半分ほどのスペースで、1列車につき10台まで持ち込むことができる。

<表 7> 豊橋鉄道渥美線サイクルトレインの概要

実施日	土・休日：始発～終電までの全列車 平日：時刻表発車時刻 10 時 00 分発～14 時 59 分発までの全列車 (一部除外日有)
利用料金	運賃以外に、自転車持ち込み料金 100 円/台が必要
	

出典：豊橋鉄道 HP

オ 鳥羽伊良湖航路

- 鳥羽伊良湖航路は、伊良湖港から三重県鳥羽港間を所要時間 55 分で結び、1 日片道 8～13 便を運航している。なお、航路の維持・存続に向け、運航事業者が 2 県 2 市（愛知県、三重県、田原市、鳥羽市）の支援を受けて、平成 22 年 10 月 1 日から新体制で運航を継続している。

<図 63> 運航の様子



出典：愛知県振興部交通対策課 HP

カ パーク&ライド

- 東三河地域においても自治体や民間企業によるパーク&ライド事業が進められている。田原市では、エコ通勤やパーク&ライド活用の促進を目指して、平成 22 年に田原駅南公共駐車場を整備した。月極と時間貸しの両方が利用でき、駐車場管制システムにより 24 時間無人で営業している。

<図 64> 田原駅南公共駐車場の様子



出典：田原市 HP

キ イノベーション事業

- 愛知県のイノベーション事業の取組として、県が設置した「**あいち自動運転ワンストップセンター**」が窓口となり、企業や大学等に対して、県内の公道において自動運転の実証実験が円滑に進むよう警察など関係機関と調整している。
- 県が主体となって自動運転の実証実験を先導的に実施しており、東三河地域においても平成 28 年度から平成 29 年度にかけて**田原市、設楽町及び豊橋市**で実施した。
- 平成 30 年度はこれまでの取組を更に進め、自動運転の社会実装を見据え、最先端の技術を活用し、**複数台の遠隔型自動運転車両を同時に走行させる実証実験**を実施することとしており、11 月に**豊橋総合動植物公園（のんほいパーク）**で実施された。

＜表 8＞平成 30 年度豊橋市での自動運転実証実験の概要

実証地域	豊橋市
地域類型	集客施設内
道路種別	閉鎖空間
ルート	豊橋総合動植物公園（のんほいパーク）内
距離	2 km
使用車両	エスティマ、マイリー
特徴	新規車両活用（マイリー）

出典：愛知県産業労働部産業振興課 HP

＜図 65＞実証車両



＜図 66＞遠隔監視・操作拠点



- 自動運転は交通安全対策だけではなく、高齢者の通院手段、高校生の通学手段の確保や買い物支援など、**新たな移動手段**として、すでに、春日井市では高蔵寺ニュータウンにおいて、タブレット端末を用いて自動運転車両を自宅等に呼ぶ、自動運転デマンド交通実証実験が行われている。

＜図 67＞自動運転デマンド交通実証実験の様子



出典：春日井市 HP

- 今後は、自動運転の実証実験等の実績を活かしつつ、東三河地域の産学官が連携し、モデル事業の誘致等、AI や IoT 等の最新技術を活用した新たな交通手段の取組の推進が期待される。

ク まとめ

- 1 でまとめた「社会基盤に関わる現状」、及び本節の前段でまとめた「地域公共交通の現状と課題」も踏まえ、本項で整理した「相互利用の現状と課題」を取りまとめ、その解決に向けた方向性を以下のとおり位置付けた。

【現状と課題】

- 東三河地域の主要交通拠点である「豊橋駅」は、数多くの地域公共交通の結節点となっているが、通勤時における**豊橋駅アクセス改善のニーズ**として、地元企業からは**乗換えに関する意見が多い**。
- 東三河の地域公共交通においては、**交通系 IC カード**の導入が進んでいるものの、**一部の路線や区間で使用不可**となっている。また、一部の市町村では、路面電車とコミュニティバスの**ロケーションシステムが導入**されている。
- イノベーション事業としては、東三河地域においても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】

- 利用者のニーズを踏まえた交通結節点での乗換え改善や、交通系 IC カード及びロケーションシステムの導入等、**地域の関係者が一体となった相互利用による利便性向上の取組**が必要である。
- 将来を見据えた新たな移動手段を確保するため、**イノベーション事業の取組を推進**する必要がある。

コラム

●公共交通に係るイノベーション事業の今後の展望

- 公共交通に係るイノベーション事業としては、AI 運行バス[※]や AI タクシー[※]の開発が進められています。

※AI 運行バス：交通空白地の解消や、旅行ニーズの多様化への対応などの課題解決のため、移動需要のある場所、時間、乗車人数を事前にAIで予測し、それに応じた走行ルートや配車数の決定を可能とするものです。

AI タクシー：未来のタクシー需要予測の情報を配信するサービスであり、効率的なタクシー運行の実現により、ドライバーの生産性向上に貢献するとともに、タクシーの乗客が短い待ち時間で乗車できるため、満足度の向上が見込めます。

- 横浜市では、まちの回遊性を向上させ、地域経済の活性化、賑わいの創出に寄与することを目指した「まちの回遊性向上プロジェクト」において、民間企業と共同でAI 運行バスの実証実験が行われています。

まちの回遊性向上プロジェクト

～AI・IoTを活用した利便性の高い新たな交通の仕組みづくり～



出典：横浜市経済局 HP

AI 運行バスのイメージ



出典：横浜市記者発表資料

- 今後は、AI やIoT等の最新技術を活用した技術開発がさらに進み、地域公共交通の課題解決に向けて、事業者と利用者の双方が有益となる取組の実現が期待されます。

<地域公共交通の現状と課題 まとめ>

ここで、本節の(1)～(3)で取りまとめた**現状と課題**、その解決に向けた方向性を要約すると、以下のとおりとなる。

【現状と課題】

- 鉄道及びバスについては、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。
- 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、今後さらに、**地域住民の交通手段としての鉄道及びバスの重要性が増していく**と考えられる。
- また、観光においては自家用車の利用が多いものの、県外から愛知県への旅行者の交通手段として鉄道の利用割合も高い。
- 地域公共交通の結節点においては、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としては、東三河地域においても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、フェリーを含めた地域公共交通の維持・確保や、外国人観光客を含む旅行者にとって**利用しやすい地域公共交通の充実**、さわやかウォーキングの誘致など**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。

4 リニア開業を見据えた東三河地域の現状と課題

ア リニア中央新幹線の概要

- リニア中央新幹線は、東京—名古屋—大阪の三大都市圏を約1時間で結び、そのうち品川—名古屋間については2027年度の開業が予定され、所要時間が約40分となり、**大幅な時間短縮による経済効果など大きなインパクトが想定**されている。

<図 68>リニア中央新幹線のルートマップ



出典：東海旅客鉄道「リニア中央新幹線 HP ルート・工事マップ」

- また、交通政策審議会の資料²⁹によれば、リニア中央新幹線は、速達性向上などその大動脈の機能を強化する意義が期待されるのみならず、東海道新幹線との**大動脈の二重系化**をもたらし、東海地震など走行地域に存在する**災害リスクへの備え**になるとしている。さらに、リニア中央新幹線が整備されると、東海道新幹線の「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くがリニア中央新幹線に移転することにより、相対的に「ひかり・こだま」型を重視した輸送形態へと**変革することが可能**となり、東海道新幹線利用者の利便性向上に寄与することが期待されるとしている。

イ 愛知県の取組状況

- 愛知県は、「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案」（平成27年3月）を策定し、リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案として、「名古屋駅の乗換利便性の向上」、「名古屋駅と豊田市間の速達化」、「中部国際空港アクセスの向上」及び「**東海道新幹線駅の利活用の促進**」の4つの方策案を掲げている。
- この内、「東海道新幹線駅の利活用の促進」の方策案では、「名古屋駅からの40分交通圏に含まれていない西三河南部地域や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**であることから、東海道新幹線駅へのアクセス向上のための取組を推進する。」とされている。

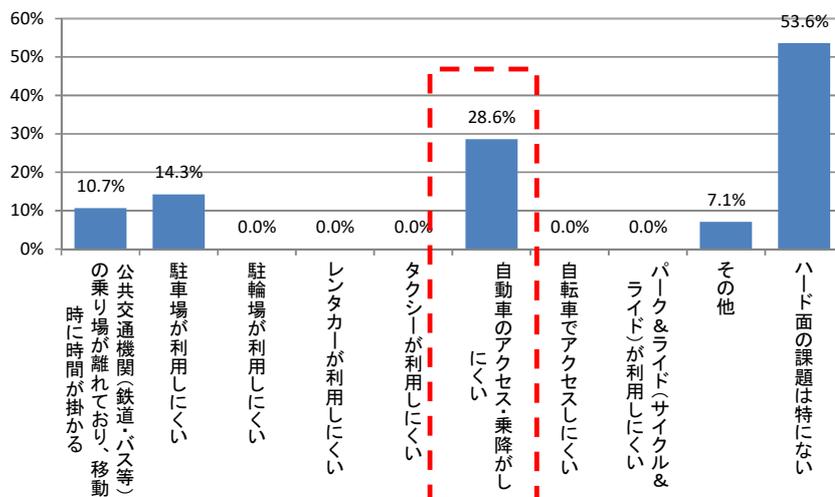
ウ 豊橋駅利用上の課題

- 愛知県が平成29年度に実施した「豊橋駅アクセス性向上検討調査」の結果によれば、過半数が「ハード面の課題は特にない」と回答しているが、出張・商談時における豊橋駅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。地元企業の意

²⁹ 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について 答申」

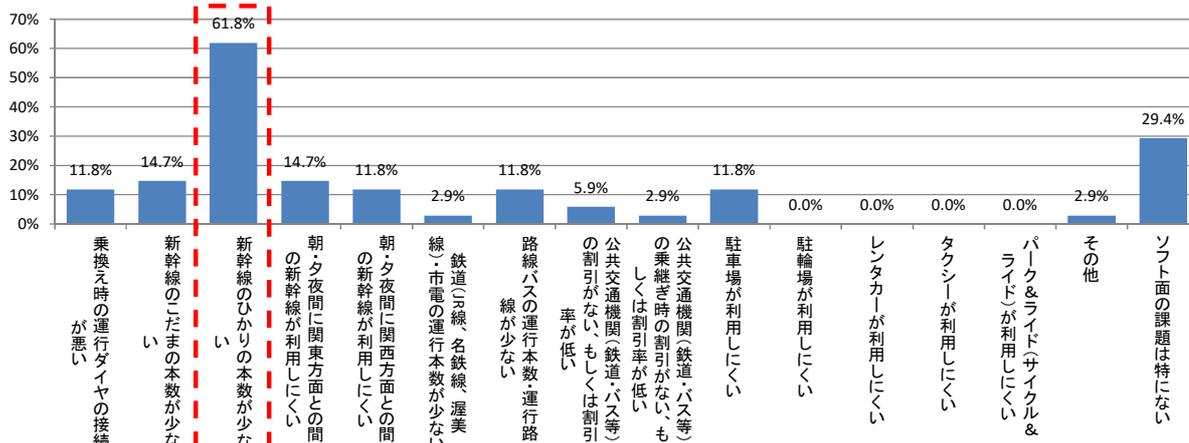
見も踏まえると、リニアを見据えた利便性向上が必要な状況となっている。

<図 69>出張・商談等における豊橋駅利用上の課題（ハード）



出典：愛知県「豊橋駅アクセス性向上検討調査報告書（平成 30 年 3 月）」

<図 70>出張・商談等における豊橋駅利用上の課題（ソフト）



出典：愛知県「豊橋駅アクセス性向上検討調査報告書（平成 30 年 3 月）」

<表 9>豊橋駅発着の「ひかり」ダイヤ

- 現在の豊橋駅発着の「ひかり」の本数は、上り、下りともに 9 本が運行されている。上りの早朝は 1 時間に 1 本、下りの夜間も 1 時間に 1 本が運行されているが、その他の時間帯は 2 時間に 1 本の割合となっている。
- この様な状況を踏まえ、地元自治体では、豊橋駅のひかり増便等、**三河地域の市町村が連携した取組の検討**が、地元経済界とともに進められている。

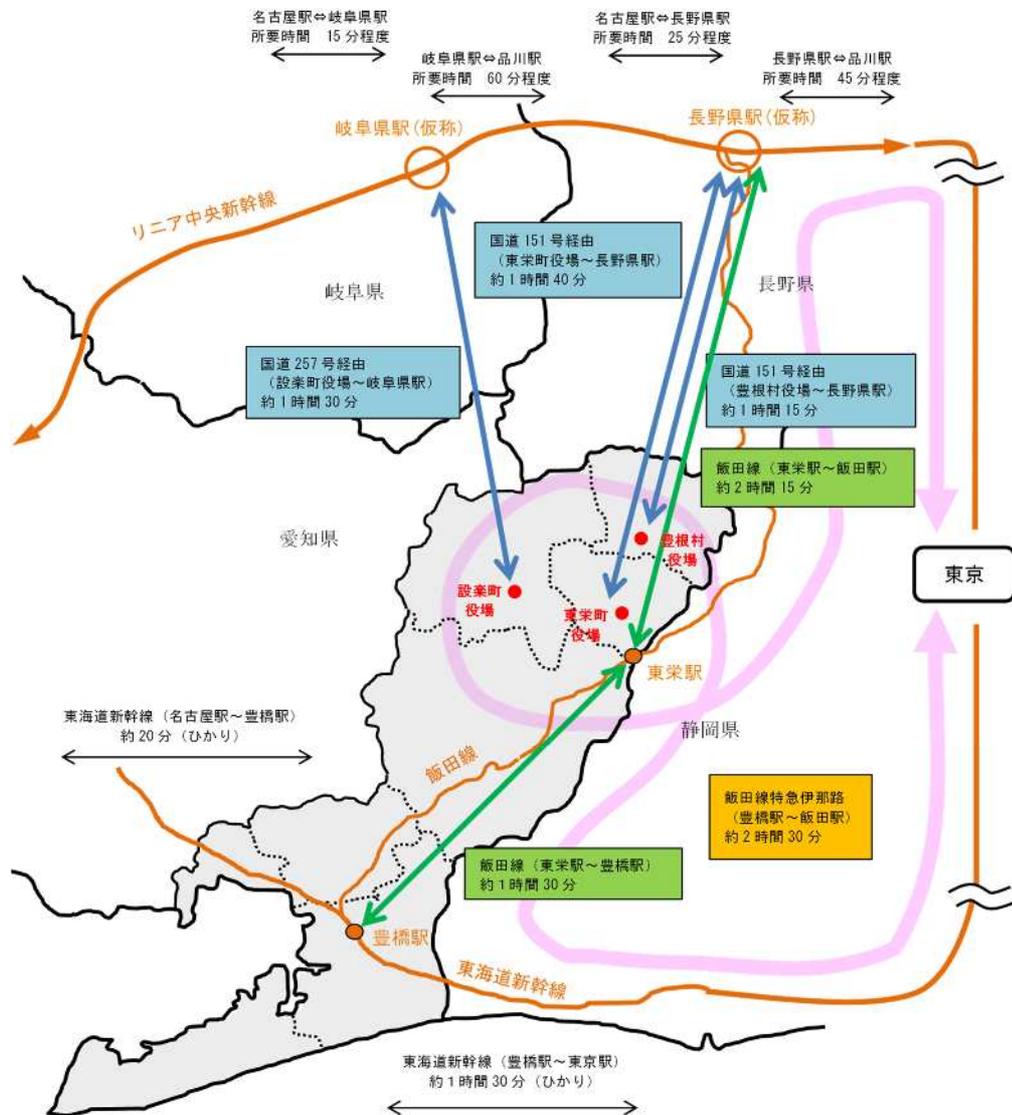
時刻	上り (豊橋→東京)	下り (東京→豊橋)
6	40	26
7	00	
8	46	33
9		
10	46	33
11		
12	46	33
13		
14	46	33
15		
16	46	33
17		
18	46	33
19		
20	46	
21		30
22		00

出典：東海旅客鉄道「東海道新幹線 各駅の時刻表(平成 31 年 3 月現在)」

エ リニア中間駅へのアクセスの現状

- 北設楽郡の県境付近においては、リニア中央新幹線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る。
- 東海旅客鉄道(株)がリニア中央新幹線の中間駅予定箇所を公表しており、隣県の間中間駅は長野県駅（仮称）及び岐阜県駅（仮称）の2箇所である。
- この2つの中間駅予定箇所への現況におけるアクセス時間を算定したところ、設楽町役場から岐阜県駅（仮称）へのアクセス時間は国道257号経由で約1時間30分、東栄町役場から長野県駅（仮称）へのアクセス時間は国道151号経由で約1時間40分、豊根村役場から長野県駅（仮称）へのアクセス時間は国道151号経由で約1時間15分となっており、三遠南信自動車道の開通による時間短縮が期待される。
- また、リニア中央新幹線中間駅の利活用として、飯田線の利用はもちろんのこと、三遠南信自動車道等や東海道新幹線を利用した、東三河地域を含めた広域的な周遊も期待される。

＜図 71＞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^{30, 31}



³⁰ 道路によるアクセス時間は、国土交通省「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査集計結果整理表」にある道路種別・土地利用状況別の「昼間非混雑時旅行速度」とGoogleマップによる距離から所要時間を算出。

³¹ リニア中央新幹線のルート、中間駅の位置・名称、所要時間は東海旅客鉄道「リニア中央新幹線HP」、飯田線の所要時間は東海旅客鉄道HP「アクセス検索」を参考とした。

オ 隣県の取組状況

- 長野県では、平成 26 年 3 月、リニア中央新幹線開業を長野県の発展につなげるため、リニア整備の効果を地域振興に活かすための取組などを内容とするリニアを見据えた地域づくりの指針として「長野県リニア活用基本構想」が策定されている。
- この基本構想の中では、3 つの重層的な交流圏を構築することにより、リニア整備効果を最大限に発揮させ、そのポイントが下表のとおり整理されている。
- さらに、長野県では、リニア中央新幹線の整備効果を上伊那地域・飯伊地域全体に波及させ、伊那谷全体の発展に資するよう「リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議」を設置し、リニア開業に向けた地域振興策について検討が行われている。

<表 10>リニアを活かした 3 つの広域交流圏の概略

構 想	想定地域	ポイント
① 伊那谷交流圏構 想	【長野県駅の駅勢圏】 上伊那・飯伊地域 (伊那谷)	○長野県駅を利用 ○リニアを活かし、大都市や世界と つながる地域
② リニア 3 駅活用 交流圏構想	【長野県駅・山梨県駅・ 岐阜県駅の駅勢圏】 諏訪・木曾・松本地域及 び近隣地域 (県中央地域)	○長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の 利用が可能 ○鉄道、道路、空港による多様な移 動手段を選択できる地域
③ 本州中央部広域 交流圏構想	【長野県全域】	○ 2 つの新幹線、高速道路等を基軸 として、本州中央部における流動 の創出が可能な地域

出典：長野県「長野県リニア活用基本構想（平成 26 年 3 月）」

- 岐阜県では、平成 26 年 3 月、リニア中央新幹線を活用して、開業効果を県内全域に最大限に波及させるため、「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」が策定されている。
- この活用戦略では、「広域的に効果を波及」、「大都市機能を分担」、「岐阜県独自の魅力を発揮」の 3 つの視点に立って、リニア開業効果の波及が期待される「観光振興・まちづくり」、「産業振興」、「基盤整備」の 3 分野において地域づくりの方向性を検討し、それぞれ、活用戦略とそれを実現するために重点的に展開する施策がまとめられている。
- 以上のように、隣県においてもリニア中央新幹線開業を見据えた地域づくりの施策が取りまとめられ、取組が進められている。

<まとめ>

本節で整理したリニア開業を見据えた東三河地域の**現状と課題**を取りまとめ、**その解決に向けた方向性**を以下のとおり位置付けた。

【現状と課題】

- 愛知県が「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案」（平成 27 年 3 月）を取りまとめ、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。
- 一方で、愛知県が平成 29 年度に実施した調査結果によると、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。
- 北設楽郡の県境付近においては、**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】

- 現状と課題を踏まえ、**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。

Ⅲ 取組体系及び目標

1 取組体系（3つの方針と5つの主な取組）

前述のような課題認識のもと、道路、地域公共交通、リニア開業に係る「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取組」を次のとおり整理した。

〔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
- (2) 道路網形成の推進と安全対策

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
- (2) 観光と連携した誘客の促進

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

2 目標

(1) 目標設定の考え方

- 前述の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、目標を設定する。
- 目標の設定に当たっては、東三河地域における広域的な取組の中から選定し、「東三河地域における主要な道路の新規開通延長」、「東三河地域の交通事故死傷者数」、「飯田線の乗車客数」、「路線バス（地域間幹線系統バス）の乗車客数」、「コミュニティバスの路線数」の5つの目標を設定した。

(2) 目標

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について、延長 33.3 km の新規開通を目指す。

【東三河地域における主要な道路※の新規開通延長】

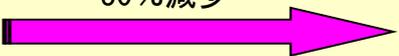
＜目標＞(2020 年中頃)
33.3 km

※ P35 の図 41 で整理した「東三河地域における主要な路線の段階的整備目標 第1段階」で整理した路線が対象である。

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。

【東三河地域の交通事故死傷者数】

＜現状＞(2017 年) 72.4 人/1 万人当たり^{※1}  ＜目標＞(2021 年) 50.7 人/1 万人当たり^{※1}

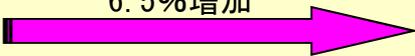
※1 東三河地域の人口 1 万人当たり。

※2 減少率は、直近 3 箇年の減少率、本プランの取組を考慮して設定した。

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。

【飯田線^{※1}の乗車客数^{※2}】

<現状> (2017 年度) 3,296 千人  <目標> (2021 年度) 3,510 千人^{※4}

※1 東三河地域における鉄道は、東海旅客鉄道の東海道本線、飯田線、名古屋鉄道の名古屋本線、豊川線、蒲郡線、豊橋鉄道の渥美線、市内線が運行されている。この内、飯田線は近年、乗車客数が減少傾向にあり、複数の市町村に跨る重要な交通手段の1つであるとの考えから、飯田線の乗車客数を目標として設定した。

※2 愛知県区間内の各駅の乗車客数の合計とする。但し、豊橋駅は東海道本線との区別がされていないため、豊橋駅の乗車客数は対象外とする。

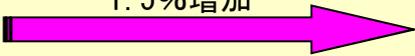
※3 増加率は、直近3箇年の増加率、本プランの取組を考慮して設定した。

※4 東三河ビジョン協議会で設定した目標であり、事業者と協議したものではありません。

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。

【路線バス（地域間幹線系統バス^{※1}）の乗車客数^{※2}】

<現状> (2017 年度) 877 千人  <目標> (2021 年度) 890 千人^{※4}

※1 地域間幹線系統バスは、複数の市町村に跨り、コミュニティバスが繋がる地域の基幹となるバスである。このため、地域住民の生活を支える重要な交通手段の1つであるとの考えから、地域間幹線系統バスの乗車客数を目標として設定した。

※2 地域間幹線系統バスの乗車客数は、田口新城線、作手線、新豊線、豊川線、伊良湖本線・支線の乗車客数の合計とする。

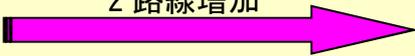
※3 増加率は、直近3箇年の増加率、本プランの取組、今後の人口の将来推計を考慮して設定した。

※4 東三河ビジョン協議会で設定した目標であり、事業者と協議したものではありません。

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。

【コミュニティバス^{※1}の路線数^{※2}】

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

※1 コミュニティバスは、地域住民の生活を支える重要な交通手段の1つであり、路線の維持・確保が重要であるとの考えから目標として設定した。

※2 路線数の内訳は、豊橋市 4 路線、豊川市 10 路線、蒲郡市 1 路線、新城市 10 路線、田原市 7 路線、北設楽郡 13 路線である。なお、蒲郡市が検討している新規 2 路線の増加を加味し、現存する路線は維持する。

IV 主な取組内容

1 計画的な道路網整備

ここで、改めてⅡの2で整理した東三河地域の道路網の現状と課題、その解決に向けた方向性を以下に示す。

【現状と課題】（再掲）

- 東三河地域は、**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**アクセス時間短縮が課題**となっている。また、三河港は、**全国でも有数の貿易港**となっているものの、**高規格幹線道路から遠いことが大きな弱み**となっている。
- 医療施設等へのアクセスに時間を要する地域があり、県内で先行して**人口減少の局面を迎えている**東三河地域において、地域医療を支え、災害等緊急時に円滑な物資の輸送を可能とし、生活に必要な都市機能の集約を進める上でも、**地域内の道路網の整備によるモビリティの向上は不可欠**である。
- 県内において、東三河地域は**人口1万人当たりの交通事故死傷者数が最も多く、高齢者人口1万人当たりでは突出**している。
- リニア中央新幹線開業後の名古屋圏の求心力が増すことによる空洞化も懸念されている中、県内で先行して**人口減少の局面を迎えている**東三河地域において、持続可能な地域産業を育てるため、交流人口の拡大を見据えた**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。

【方向性】（再掲）

- 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。
- さらに、地震・津波の発生に伴う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。

(1) 国への効果的な要望活動

東三河地域の現状と課題、方向性を踏まえ、高規格幹線道路や地域高規格道路に係る取組を、事業者である国への効果的な要望活動として取りまとめた。

- 東三河地域全体のさらなる産業振興を図るため、早期開通、早期事業化に向けて、「**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**」に、引き続き取り組んでいく。
- また、全国でも有数の貿易港である三河港のさらなる産業振興を図るため、「**国による臨港道路東三河臨海線の事業化に向けた要望**」に、引き続き取り組んでいく。
- なお、国への要望にあたっては、県、市町村、経済界が協力して、国土交通省の動向に注視した上で、整備効果の可視化や、各種要望活動の統一化などを踏まえた、「**国への効果的な要望活動の検討**」に取り組む。

〔工程表〕

→ : 計画期間内での実施 --> : 継続

取組内容	主な取組主体	実施年度			
		2019	2020	2021	2022以降
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					
名豊道路蒲郡バイパスの早期開通に向けた国への働きかけ	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
名豊道路の完成4車化に向けた国への働きかけ	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
三遠南信自動車道の早期開通に向けた国への働きかけ	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）の早期事業化に向けた国への働きかけ	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
三遠伊勢連絡道路等の早期事業化に向けた国への働きかけ	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
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					
事業化に向けた国への働きかけ	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
整備効果の明確化	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	
③国への効果的な要望活動の検討					
国土交通省が求める整備効果等の動向把握	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
整備効果の可視化と共有化	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
各種要望活動の統一化の可能性検討	市町村、経済関係団体	→	→	→	-->

(2) 道路網形成の推進と安全対策

東三河地域の現状と課題、方向性を踏まえ、地域幹線道路の整備に向けた取組や交通安全対策に係る取組を、道路網形成の推進と安全対策として取りまとめた。

- 東三河地域全体の産業振興、人々の安全・安心、観光による地域振興を支えるため、「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道路網形成の推進」に取り組む。
- あわせて、東三河地域の道路網形成を推進するため、市町村、経済関係団体及び県が連携して、「道路整備状況等道路に関するデータの共有化」に取り組む。
- また、県内他地域と比較して人口当たりの交通事故死傷者数の割合が高い東三河地域の交通事故を減らすため、また、台風による落石等への災害対策ため、「交通安全施設整備及び道路の防災対策の推進」、「高齢者及び障害者を対象とした公共交通利用の促進」、「イノベーション事業の推進」に取り組んでいく。

〔工程表〕

→：計画期間内での実施 --→：継続

取組内容	主な取組主体	実施年度			
		2019	2020	2021	2022以降
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					
事業中箇所 ^{*1} の早期開通に向けた道路整備の推進	県	→	→	→	--→
整備要望箇所等 ^{*2} の事業化に向けた推進	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	--→
東名高速道路におけるスマートインターチェンジ設置に向けた検討	市町村、県	→	→	→	--→
サイクルツーリズムの実施に向けた道路網の整備及び検討	市町村、経済関係団体、県	→	→	→	--→
太平洋岸自転車道における案内看板や路面表示の整備	県	→	→		
②道路整備状況等道路に関するデータの共有化					
東三河地域の道路整備状況の共有	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	--→
各市町村の公署から最寄りの高規格幹線道路ICへのアクセス時間短縮率の可視化	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	--→
各市町村の主な観光地から最寄りの高規格幹線道路ICへのアクセス時間短縮率の可視化	県、市町村、経済関係団体	→	→	→	--→
③交通安全施設整備及び道路の防災対策の推進					
交通ビックデータを活用した東三河地域における交通安全対策の検討	市町村、大学、県	→	→	→	--→
「通学路交通安全プログラム ^{*3} 」の推進	市町村、小中学校、愛知県警察、県	→	→	→	--→
歩道整備、交差点改良の推進	県、市町村	→	→	→	--→
交差点や路肩のカラー舗装整備の推進	県、市町村	→	→	→	--→
落石等危険箇所対策の推進	県	→	→	→	--→

取組内容	主な取組主体	実施年度			
		2019	2020	2021	2022以降
中部版「くしの歯作戦」【道路啓開オペレーション計画】※4の具体計画検討への参画（事務局：国道交通省中部地方整備局）	県	→	→	→	→
④ 高齢者及び障害者を対象とした公共交通利用の促進					
高齢者の運転免許自主返納の促進	市町村、愛知県警察、県	→	→	→	→
買物支援バス、福祉タクシー、高齢者割引タクシーの維持・確保	市町村、公共交通事業者	→	→	→	→
⑤ イノベーション事業の推進					
内閣府の「近未来技術等社会実装事業」などを活用した自動運転の社会実装に向けた取組の推進	県、市町村、公共交通事業者	→	→	→	→
「あいち自動運転ワンストップセンター（設置主体：国及び愛知県）」が主体となり、企業等が公道で実施する自動運転の実証実験に当たって、警察等とワンストップで調整し、円滑な実施を支援	県	→	→	→	→

※1 事業中箇所路線名・区間の一覧

段階	路線名	区間
第1段階	一般国道151号	新城バイパス(新城インター交差点～八東穂交差点)
	主要地方道東三河環状線	大崎・三蔵子工区
	主要地方道豊橋渥美線	田原市浦町～田原市白谷町区間のうち浦町地内の一部区間
第2段階	主要地方道東三河環状線	石巻本町・当古工区
	主要地方道豊橋渥美線	田原市浦町～田原市白谷町区間のうち浦町地内
	一般国道151号	宮下交差点 一宮バイパス
	一般国道257号	清崎工区(設楽町清崎～設楽町田口) 川向バイパス(設楽町川向)
	一般国道420号	設楽町豊邦～設楽町三都橋 田峯バイパス(設楽町三都橋～設楽町田峯)
	一般国道473号	月バイパス(設楽町神田～東栄町月)
	主要地方道長篠東栄線	海老バイパス
	主要地方道東栄稲武線	設楽町津具～東栄町境
	主要地方道阿南東栄線	豊根村下黒川

※2 整備要望箇所等の路線名・区間の一覧

路線名	区間
主要地方道東三河環状線	国道247号～国道1号区間
主要地方道豊橋渥美線他	田原市浦町～田原市白谷町(浦町地内を除く) 海軍橋交差点、海軍橋北交差点、明海南交差点、明海中央交差点
渥美半島縦貫道路	田原市白谷町～田原市野田町
豊橋港インター交差点	周辺交差点含む
一般国道151号	川田山田平交差点～新城インター交差点(4車線化) 東栄町振草 豊根村上黒川
一般国道257号	長楽交差点～設楽町田峯
一般国道473号	新橋北交差点～県境
主要地方道東栄稲武線	東栄町振草
一般県道古真立津具線	坂宇場津具設楽線～一般国道151号
一般県道津具大嵐停車場線	豊根村三沢～豊根村富山
都市計画道路大塚金野線	蒲郡市大塚町～豊川市御津町

- ※3 通学路交通安全プログラム：通学路の安全確保に向けた取組を行うために策定されたプログラム。継続的に通学路の安全を確保するため、一斉点検を継続するとともに、対策実施後の検証を実施し、対策の改善・充実を行う。これらの取組を PDCA サイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性のさらなる向上を図るもの。
- ※4 中部版くしの歯作戦は、南海トラフ地震等の発生時において、津波による甚大な被害が想定される太平洋岸部での救援・救護活動、緊急輸送物資の輸送等を迅速に行うための道路啓開（ガレキ等で塞がれた道を切り開く）計画をあらかじめ定めたもの。

2 地域公共交通の維持・確保

ここで、改めてⅡの3で整理した東三河地域の地域公共交通の現状と課題、その解決に向けた方向性を以下に示す。

【現状と課題】（再掲）

- 鉄道及びバスについては、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。
- 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、今後さらに、**地域住民の交通手段としての鉄道及びバスの重要性が増していく**と考えられる。
- また、観光においては自家用車の利用が多いものの、県外から愛知県への旅行者の交通手段として鉄道の利用割合も高い。
- 地域公共交通の結節点においては、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としては、東三河地域においても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】（再掲）

- 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、フェリーを含めた地域公共交通の維持・確保や、外国人観光客を含む旅行者にとって**利用しやすい地域公共交通の充実**、さわやかウォーキングの誘致など**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。

(1) 地域公共交通の利便性向上及び利用促進

東三河地域の現状と課題、方向性を踏まえ、地域公共交通の利用者増加に向けた取組を、利便性向上及び利用促進の観点で取りまとめた。

- 利用者の増加に向けて、地域住民を中心とした地域公共交通利用者の利便性向上を図るために、「**分かりやすく、利用しやすい情報提供**」、地域間幹線系統バスを始めとする「**路線維持のための活性化検討**」、「**乗継ぎ改善及び路線変更検討**」に取り組む。
- あわせて、地域住民を中心に利用促進を図るため、「**高齢者及び障害者を対象とした利用促進（再掲）**」「**重要性を伝える機会の創出**」、「**魅力的な料金制度の導入・維持**」、「**パーク&ライド、サイクル&ライドの推進とPR**」に取り組む。
- また、地域公共交通に係るイノベーション事業については、高齢者の通院手段の確保や、人口減少に伴う地域公共交通の担い手不足等の課題解決が期待されるため、「**イノベーション事業の推進（再掲）**」に引き続き取り組んでいく。

〔工程表〕

→ : 計画期間内での実施 --> : 継続

取組内容	主な取組主体	実施年度			
		2019	2020	2021	2022以降
① 分かりやすく、利用しやすい地域公共交通の情報提供					
経路検索システムや総合的な交通案内システム等による分かりやすい情報提供	市町村、公共交通事業者、県	→			-->
利用者ニーズに合ったエリア単位での路線、時刻表、主な目的地等の情報を掲載した便利な地域公共交通マップ等の作成・PR	市町村、公共交通事業者、県	→			-->
地域公共交通ロケーションシステムの検討・導入	市町村、公共交通事業者	→			-->
障害者や外国人など誰にでも分かりやすい情報提供及び案内表示の充実	市町村、公共交通事業者、県	→			-->
② 路線維持のための活性化検討等					
地域間幹線系統バスの活性化に向けた取組の推進	市町村、公共交通事業者、県	→			-->
鉄道路線の活性化に向けた取組の推進	市町村、公共交通事業者、県	→			-->
地域公共交通の維持・確保に向けた必要な予算の確保・財政支援の拡充に向けた国への働きかけ	市町村、公共交通事業者、県	→			-->
担い手の確保に向けた職場体験会等の実施	公共交通事業者	→			-->
③ 地域公共交通の乗継ぎ改善、路線変更検討					
地域公共交通結節点における乗継案内表示の充実	市町村、公共交通事業者	→			-->
地域公共交通結節点における交通機関相互のダイヤ調整	市町村、公共交通事業者	→			-->
路線バス及びコミュニティバスの路線・バス停位置変更の検討	市町村、公共交通事業者	→			-->
新城駅南地区整備や新城駅構内のバリアフリー化の推進	市町村	→			

取組内容	主な取組主体	実施年度			
		2019	2020	2021	2022 以降
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）					
高齢者の運転免許自主返納の促進	市町村、愛知県警察、県	→	→	→	→
買物支援バス、福祉タクシー、高齢者割引タクシーの維持・確保	市町村、公共交通事業者	→	→	→	→
⑤地域公共交通の重要性を伝える機会の創出					
カーフリーデーの実施	市町村	→	→	→	→
市民まるごと赤い電車応援団の継続	市町村、経済関係団体、公共交通事業者	→	→	→	→
「エコ モビリティ ライフ」に関する普及啓発の推進 ・「あいちエコモビリティライフの日」におけるPR及び実践	県、市町村、公共交通事業者	→	→	→	→
エコ通勤・エコ通学への転換促進 ・エコ通勤、エコ通学の働きかけ ・「エコ通勤デー」や「エコ通勤」運動の推進	市町村、公共交通事業者、県	→	→	→	→
⑥魅力的な料金制度の導入・維持					
鉄道事業者による割引切符の導入・拡大	公共交通事業者	→	→	→	→
路線バス事業者による割引切符の導入・拡大	公共交通事業者	→	→	→	→
「夏休み小学生 50 円バス」の継続	市町村、公共交通事業者	→	→	→	→
コミュニティバスの割引制度の導入・維持	市町村	→	→	→	→
地域公共交通利用者への優遇措置の導入・維持	市町村、公共交通事業者	→	→	→	→
⑦パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進とPR					
パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進	市町村、公共交通事業者、経済関係団体、県	→	→	→	→
パーク＆ライド、サイクル＆ライドのPR	市町村、公共交通事業者、経済関係団体、県	→	→	→	→
駐車場・駐輪場整備の推進	市町村、公共交通事業者、経済関係団体	→	→	→	→
⑧地域公共交通を補完する取組の推進					
小売店による移動販売の推進	市町村、経済関係団体	→	→	→	→
⑨イノベーション事業の推進（再掲）					
内閣府の「近未来技術等社会実装事業」などを活用した自動運転の社会実装に向けた取組の推進	県、市町村、公共交通事業者	→	→	→	→
「あいち自動運転ワンストップセンター（設置主体：国及び愛知県）」が主体となり、企業等が公道で実施する自動運転の実証実験に当たって、警察等とワンストップで調整し、円滑な実施を支援	県	→	→	→	→

(2) 観光と連携した誘客の促進

東三河地域の現状と課題、方向性を踏まえ、地域公共交通の利用者増加に向けた取組を、観光と連携した誘客の促進の観点で取りまとめた。

- 東三河地域が有する観光資源を活かした交流人口の増加を図るため、「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」、「バスツアーや企画切符等による誘客の促進」に取り組む。

〔工程表〕

→ : 計画期間内での実施 --> : 継続

取組内容	主な取組主体	実施年度			
		2019	2020	2021	2022以降
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					
外国人観光客を含む旅行者など誰にでも分かりやすい情報提供及び案内表示の充実	市町村、公共交通事業者、県	→	→	→	-->
旅行者のニーズに合ったエリア単位での路線、時刻表、主な目的地等の情報を掲載した便利な地域公共交通マップ等の作成・PR	市町村、公共交通事業者、県	→	→	→	-->
交通系 IC カードの導入促進	市町村、公共交通事業者	→	→	→	-->
高速バス「山の湊号」実証実験の推進	市町村、公共交通事業者	→			
観光地への路線バス・コミュニティバスの路線整備の充実	市町村、公共交通事業者	→	→	→	-->
鳥羽伊良湖航路の維持・確保	公共交通事業者、県、市町村、経済関係団体	→	→	→	-->
レンタカー事業の推進	経済関係団体	→	→	→	-->
サイクルツーリズムの実施に向けた検討	市町村、経済関係団体、県	→	→	→	-->
レンタサイクル事業の推進	市町村、公共交通事業者、経済関係団体	→	→	→	-->
サイクルトレインのPR	市町村、公共交通事業者、経済関係団体、県	→	→	→	-->
②バスツアーや企画切符等による誘客の促進					
公共交通を利用して観光地を巡るプラン・ツアーの創出・充実	市町村、県、公共交通事業者、観光関係団体、経済関係団体	→	→	→	-->
観光列車の充実・PR	公共交通事業者、観光関係団体、経済関係団体、市町村、県	→	→	→	-->
公共交通事業者による企画切符の導入・拡大	公共交通事業者	→	→	→	-->

取組内容	主な取組主体	実施年度			
		2019	2020	2021	2022 以降
海外からの誘客強化	市町村、県、公共交通事業者、観光関係団体、経済関係団体	→	→	→	→
イベント・コンベンション等を活用した誘客促進	公共交通事業者	→	→	→	→
飯田線や蒲郡線等、鉄道の各種ウォーキングイベントの充実、開催への協力	公共交通事業者、市町村、県	→	→	→	→

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

ここで、改めてⅡの4で整理したリニア開業を見据えた東三河地域の現状と課題、その解決に向けた方向性を以下に示す。

【現状と課題】（再掲）

- 愛知県が「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案」（平成27年3月）を取りまとめ、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。
- 一方で、愛知県が平成29年度に実施した調査結果によると、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。
- 北設楽郡の県境付近においては、**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】（再掲）

- 現状と課題を踏まえ、**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。

東三河地域の現状と課題、方向性を踏まえ、リニアに係る取組を豊橋駅の利便性向上と中間駅の利活用として取りまとめた。

- リニア中央新幹線開業後も東海道新幹線が広域的な交通手段になる見込みであることから、「**豊橋駅のひかり増便に向けた要望活動の推進**」、「**豊橋駅へのアクセス向上のための取組の検討**」に取り組む。
- また、北設楽郡の県境付近においては、リニア中央新幹線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期待されていることから、「**リニア中間駅の利活用に向けた検討**」に取り組んでいく。

〔工程表〕

→：計画期間内での実施 -->：継続

取組内容	主な取組主体	実施年度			
		2019	2020	2021	2022以降
① 豊橋駅のひかり増便に向けた要望活動の推進					
三河地域一帯での要望活動の検討 ・ 同盟会の立ち上げ ・ 同盟会による要望活動の実施	市町村、経済関係団体	→			
豊橋駅のひかり増便に向けた要望活動の推進	市町村、経済関係団体、県	→			
② 豊橋駅へのアクセス向上のための取組の検討					
豊橋駅西口ロータリーにおける自動車の乗降スペースの確保の検討	市町村	→			
豊橋駅西地下駐車場における民間活力を有効に活用する各種スキーム（豊橋駅周辺駐車場の一体的運用も含む）の検討	県、市、民間事業者	→			
交通機関相互のダイヤ調整の検討	公共交通事業者、市町村	→			
③ リニア中間駅の利活用に向けた検討					
リニアインパクトを最大限に活かすための取組の事前検討	市町村、県	→			
県内外の地域間連携・交流の可能性の検討	市町村、県	→			

V 推進体制等について

1 推進体制

工程表に明記した各主体がそれぞれの取組を着実に推進していく。

2 推進プランの進捗状況の把握及び見直しについて

県、市町村、及び東三河広域連合が関係団体と連携・協力しながら、毎年度、推進プランに基づいて実施する取組の進捗状況の把握及び評価を実施し、東三河ビジョン協議会へ報告していく。

東三河ビジョン協議会においては、社会・経済環境の変化を踏まえて随時ローリングを行うなど、推進プランを柔軟に見直していく。

【推進イメージ】



VI 平成 30 年度先導事業

1 東三河の地域公共交通利用促進事業

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、今後さらに、地域公共交通の重要性が増していくと考えられる。しかしながら、東三河全体では、地域公共交通の利用者が減少しており、地域の生活交通軸となる鉄道、バスの路線の維持が厳しい状況となっている。

そこで、地域公共交通の維持・確保に向けて、利用者の増加を図るため、地域公共交通の重要性を伝えるイベント等を開催した。

【事業内容】

(1) 地域公共交通利用促進イベントの開催

地域公共交通利用促進 PR のためのイベントを 2 会場で実施。

① 道の駅 もつくる新城 屋外広場

○ 開催日時：平成 31 年 1 月 19 日（土）11：00～16：00

○ 実施内容：エフエム豊橋ラジオ番組公開生放送、トークショー、地域公共交通に関するパネル展示、路線バスのバーチャル体験、路線バスの車両展示

② アピタ向山店 1 階催事スペース

○ 開催日時：平成 31 年 2 月 16 日（土）11：00～16：00

○ 実施内容：エフエム豊橋ラジオ番組公開生放送、地域公共交通に関するパネル展示、路線バスのバーチャル体験、ほつトラム記念撮影用パネルの展示



ラジオ番組公開生放送の実施状況



路線バス車両展示の状況

(2) ラジオ番組による PR

エフエム豊橋のレギュラー番組において、地域公共交通の重要性を伝えるコーナー（8：30～8：45 の約 15 分間）を計 7 回放送。また、地域公共交通の現場から生レポートも実施。

(3) ラジオ CM による PR

エフエム豊橋において、地域公共交通の利用を促すラジオ CM（社会人編（鉄道）、親子編（バス））を計 70 回（平成 31 年 1 月 16 日～3 月 13 日の期間）放送。

(4) パネルの常設展示

豊橋駅前のココラスタジオにおいて、東三河の地域公共交通に関する現状や課題を記載したパネルを、平成 31 年 2 月 20 日～3 月 11 日の期間で展示。

(5) 地域公共交通網図の作成

本プランに掲載した東三河の地域公共交通網図、鉄道路線網図、バス路線網図を作成。

VII 参考資料

1 策定経緯

(1) 平成 30 年度の東三河ビジョン協議会等の開催状況

年 月 日	主な内容
H30. 7. 7	第 1 回 東三河ビジョン協議会 企画委員会（以下「企画委員会」） <ul style="list-style-type: none"> ・ 東三河振興ビジョン及び主要プロジェクト推進プランにおける平成 29 年度の進捗状況及び主な取組状況について ・ 平成 30 年度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」骨子案について
H30. 8. 27	第 1 回 東三河ビジョン協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 東三河振興ビジョン及び主要プロジェクト推進プランにおける平成 29 年度の進捗状況及び主な取組状況について ・ 平成 30 年度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」骨子案について
H30. 10. 9	第 2 回 企画委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 30 年度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」に対する第 1 回東三河ビジョン協議会での委員からの意見への対応について
H30. 11. 26	第 3 回 企画委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 30 年度主要プロジェクト推進プランの中間とりまとめ(案)について
H30. 12. 26	第 2 回 東三河ビジョン協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 30 年度主要プロジェクト推進プランの中間とりまとめ(案)について
H31. 1. 21～2. 19	パブリックコメント <ul style="list-style-type: none"> ・ 東三河振興ビジョン「主要プロジェクト推進プラン」中間とりまとめに対する意見の募集
H31. 3. 1	第 4 回 企画委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 県民意見募集の結果について ・ 平成 30 年度主要プロジェクト推進プランの最終とりまとめについて ・ 平成 31 年度主要プロジェクト推進プランのテーマ候補について
H31. 3. 18	第 5 回 企画委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 30 年度主要プロジェクト推進プラン(案)について ・ 平成 31 年度主要プロジェクト推進プランのテーマ(案)について
H31. 3. 28	第 3 回 東三河ビジョン協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 30 年度主要プロジェクト推進プラン(案)について ・ 平成 31 年度主要プロジェクト推進プランのテーマ(案)について

(2) パブリックコメント

推進プランの中間とりまとめに対する意見の募集(パブリックコメント)を実施

募集期間	平成 31 年 1 月 21 日から平成 31 年 2 月 19 日まで
意見募集の周知方法	県政記者クラブ・豊橋市政記者クラブへの記者発表 広報あいちへの掲載 愛知県等のホームページへの掲載 東三河県庁（東三河総局）・東三河 8 市町村・東三河広域連合等での 閲覧 県民相談・情報センター、各県民相談室等への資料配布
意見募集の結果	意見の提出者数：26 人 意見の件数：66 件

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～

発行年月 平成 31 年 4 月

発 行 東三河ビジョン協議会

(事務局：愛知県東三河総局企画調整部企画調整課内)

〒440-8515 愛知県豊橋市八町通五丁目 4

電話 0532-35-6100 (ダイヤル)