

豊橋市 都市交通計画 2026-2035 －資料編－



豊橋市都市交通計画 2026-2035

資料編目次

第1章 豊橋市の交通を取り巻く状況	3
1. 豊橋市の概況	3
1.1 人口動向	3
1.2 環境	5
1.3 健康	5
1.4 災害	6
1.5 観光	7
1.6 交通安全	6
2. 豊橋市の交通	8
2.1 移動実態	8
2.2 公共交通	10
2.3 道路交通	14
2.4 自転車	15
2.5 徒歩	15
第2章 豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括	16
1. 評価方法	16
2. 基本方針ごとの評価	17
2.1 「基本方針1:安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価	17
2.2 「基本方針2:まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価	19
2.3 「基本方針3:環境・健康を意識した交通づくり」の評価	21
第3章 評価指標の設定根拠	22
1. 各評価指標の関係性	22
2. 個々の評価指標の概要と目標値	23

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



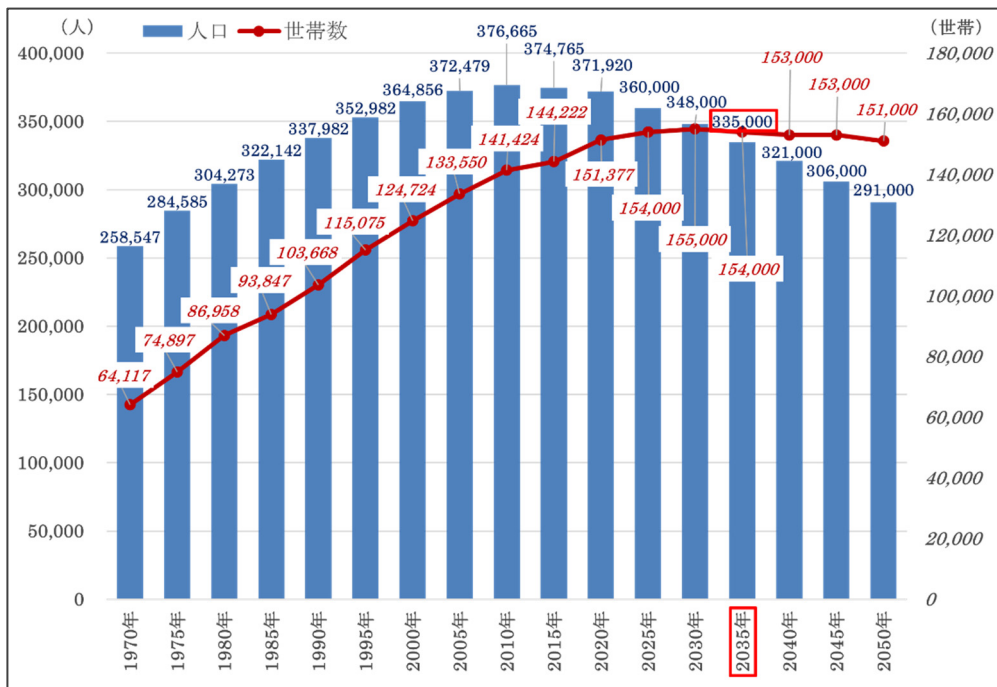
第1章 豊橋市の交通を取り巻く状況

1. 豊橋市の概況

本市の概況について、統計データを基に整理しました。

1.1 人口動向

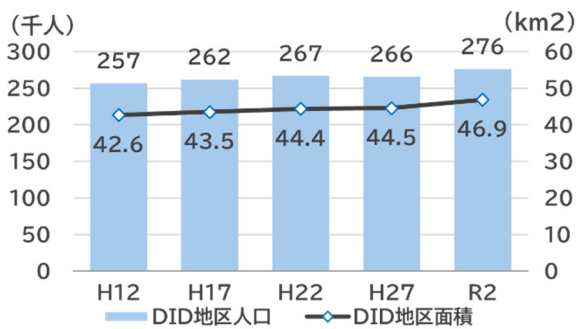
国勢調査によると、本市の人口は2010(平成22)年に376,665人に達しましたが、それ以降は減少しています。また、本計画の計画期間とする2035(令和17)年には、第6次総合計画によると335,000人まで減少する見込みとなっており、未婚化や晩婚化等に起因する出生数の低迷や、大都市圏への若い世代の流出が見られる昨今の情勢からも、人口の減少は長期化するものと考えられています。



※2020(令和2)年までは国勢調査の実績値。2025(令和7)年以降は第6次豊橋市総合計画後期基本計画の推計値(コーホート要因法) 資料:第6次豊橋市総合計画後期基本計画

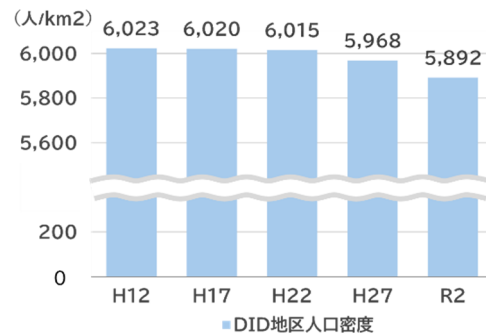
図1-1 人口・世帯数の推移と推計

本市のD I D地区の面積と人口は微増傾向にありますが、人口密度が減少傾向にあります。市全体人口のうち、市街化区域内の居住人口が約78%、D I D地区内が約74%を占めています。



資料:豊橋市統計書

図1-2 DID地区人口と面積の推移

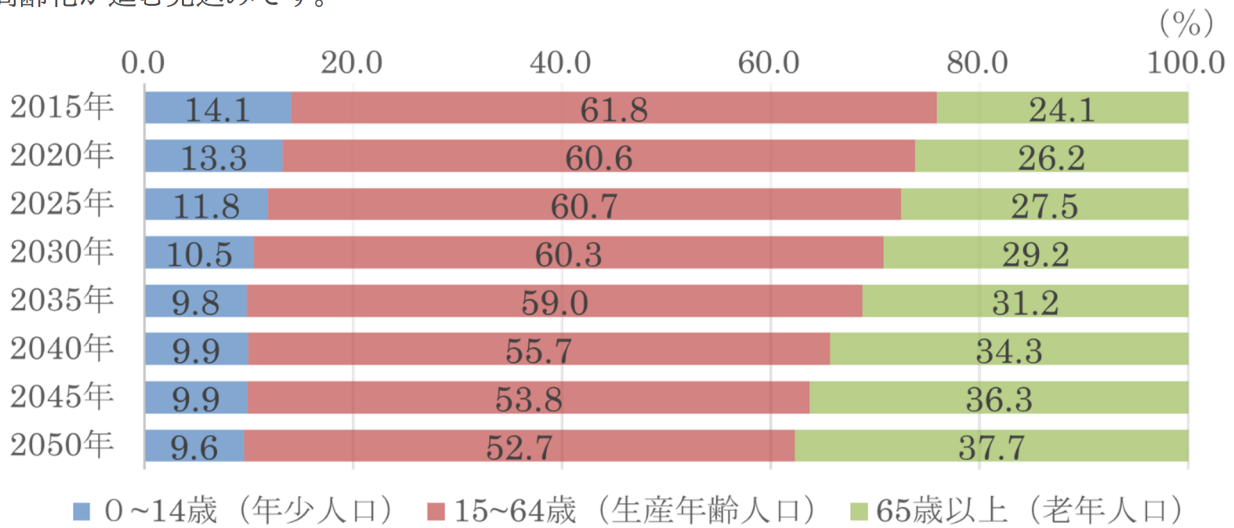


資料:豊橋市統計書

図1-3 DID地区人口密度の推移

※DID地区:人口集中地区(人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区等が市の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地域)

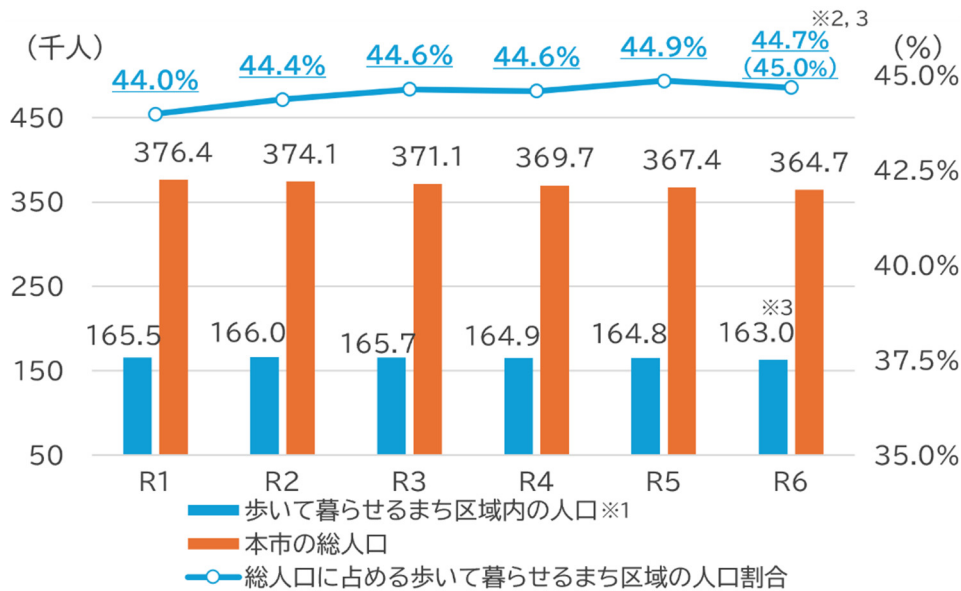
本市の年齢階層別(3区分)人口構成比の推移と推計を見ると、一貫して年少人口と生産年齢人口の割合は減少し、老年人口は増加しています。また、2030(令和12)年にはおよそ3人に1人にまで高齢化が進む見込みです。



■ 0~14歳 (年少人口) ■ 15~64歳 (生産年齢人口) ■ 65歳以上 (老年人口)
 ※2020(令和2)年までは国勢調査の実績値。資料：第6次豊橋市総合計画後期基本計画
 2025(令和7)年以降は第6次豊橋市総合計画後期基本計画の推計値(コーホート要因法)
 ※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図1-4 年齢階層別(3区分)人口構成比の推移と推計

本市では、立地適正化計画において、居住を積極的に誘導すべき区域として「歩いて暮らせるまち区域」を設定しています。本市の総人口は減少傾向にあり、歩いて暮らせるまち区域の人口も同様に減少傾向ではありますが、総人口に占める歩いて暮らせるまち区域の人口割合は増加しており、利便性の高い区域への居住地の集約が進んでいます。



資料：都市計画課

※1. 住民基本台帳を基に算出 ※3. 2023(令和5)年10月1日付豊橋市立地適正化計画の改定により、歩いて暮らせるまち区域が変更となったため、変更後の区域で再算定した数値。
 ※2. ()内は、区域変更前の人口

図1-5 総人口及び歩いて暮らせるまち区域人口

1.2 環境

近年、温室効果ガスによる地球温暖化が、世界的に問題となっており、その中でも二酸化炭素の排出が大きな原因となっています。

本市の二酸化炭素排出量における運輸部門の排出量の割合は、全体の 23%となっており、その内、乗用車が47%を占めています。

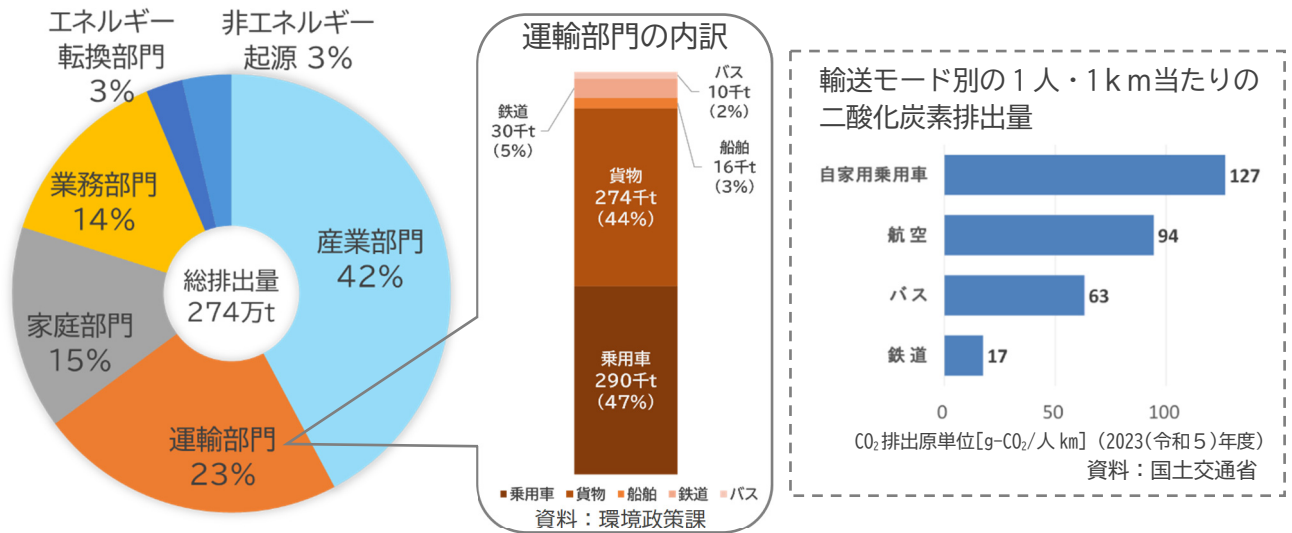
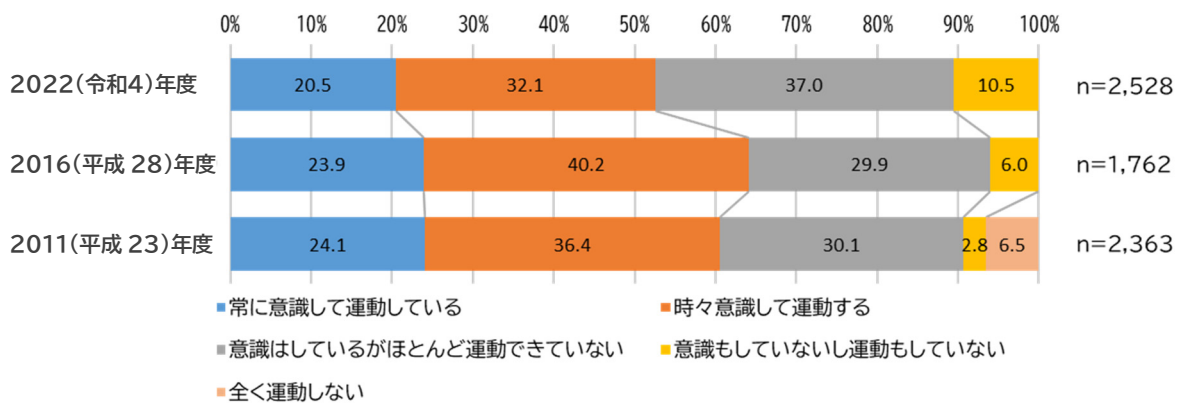


図 1-6 豊橋市の二酸化炭素排出量の部門別割合 (2022(令和4)年)

1.3 健康

本市の健康づくりに関するアンケート結果によると、意識的に運動を心がけている者の割合は「常に意識して運動している」及び「時々意識して運動する」を合わせて2022(令和4)年度で52.6%となっています。2016(平成28)年度の64.1%から11.5ポイント、平成23年度の60.5%から7.9ポイント減少しています。



※「全く運動しない」は2011(平成23)年度のみ

資料：健康とよはし推進計画 (第3次)

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

図 1-7 意識的に運動を心がけている者の割合

1.4 災害

本市では、近年豪雨被害が発生しており、2023(令和5)年6月の大雨では、鉄道施設やタクシー車両が冠水や水没等により被害を受けました。

全国的にも洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数が増加しています。

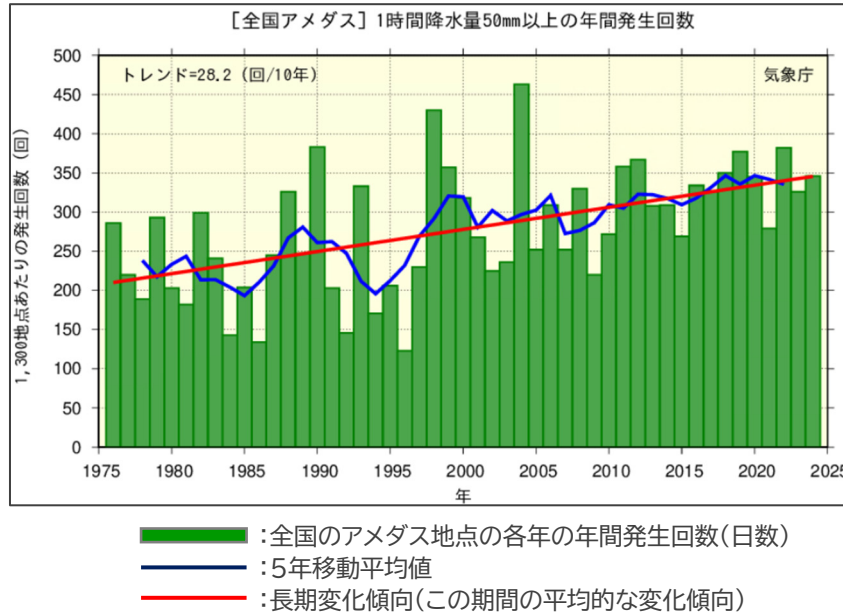
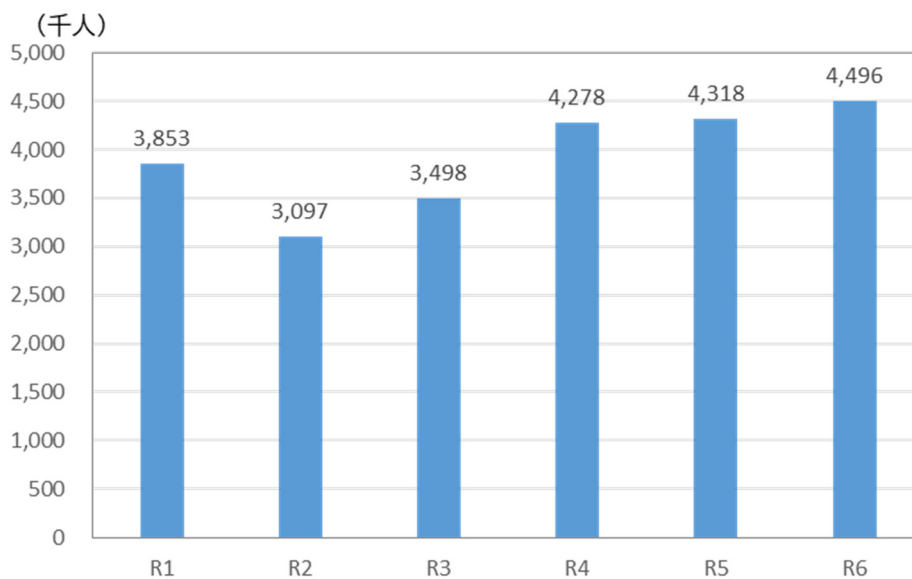


図 1-8 1時間降水量 50mm 以上の年間発生回数の経年変化

1.5 観光

本市の観光入込客数は 2019(令和元)年から年間 300 万人を超えており、豊橋総合動植物公園では令和4年度に入園者数が年間 100 万人を超え、また、2019(令和元)年5月に開業した道の駅とよはしは年間 200 万人を超える利用者数となっています。



資料：観光プロモーション課

図 1-9 観光入込客数の推移

1.6 交通安全

本市の交通事故(人身事故)件数は、近年では減少傾向を続けており、2023(令和5)年に過去最も少ない件数となりましたが、2024(令和6)年では増加に転じています。また、人口10万人当たりの交通事故(人身事故)件数を全国及び愛知県と比較すると、2023(令和5)年以降、本市は愛知県を下回る水準にあるものの、全国と比較すると依然として高い水準にあります。

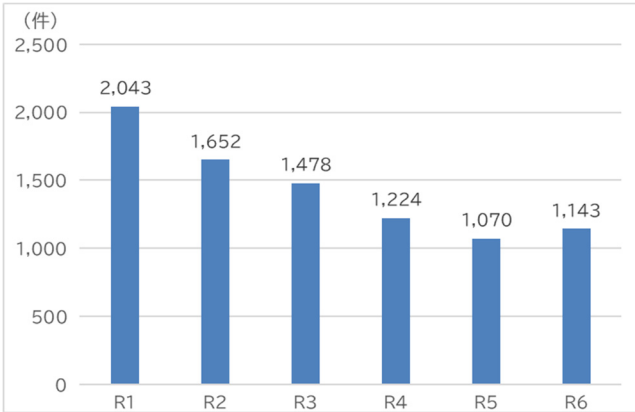


図 1-10 豊橋市の交通事故(人身事故)件数の推移

資料：豊橋市統計書

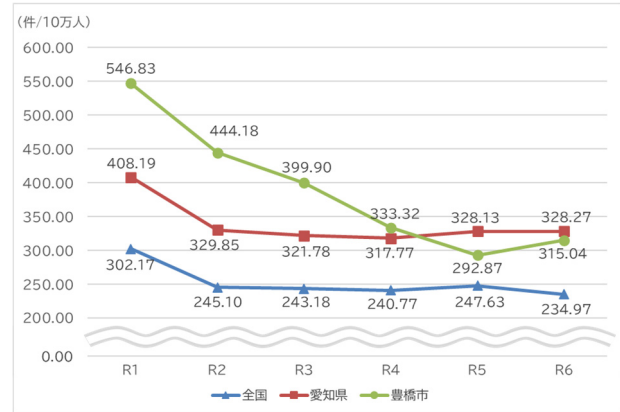


図 1-11 人口10万人当たりの交通事故(人身事故)件数の推移

資料：豊橋市統計書、愛知県人口動向調査、総務省人口推計
公益財団法人交通事故総合分析センター統計データ

2. 豊橋市の交通

本市の交通について、公共交通、道路及び自転車の交通体系や統計データ及び市民アンケート調査等を基に移動実態や交通を取り巻く状況について整理しました。

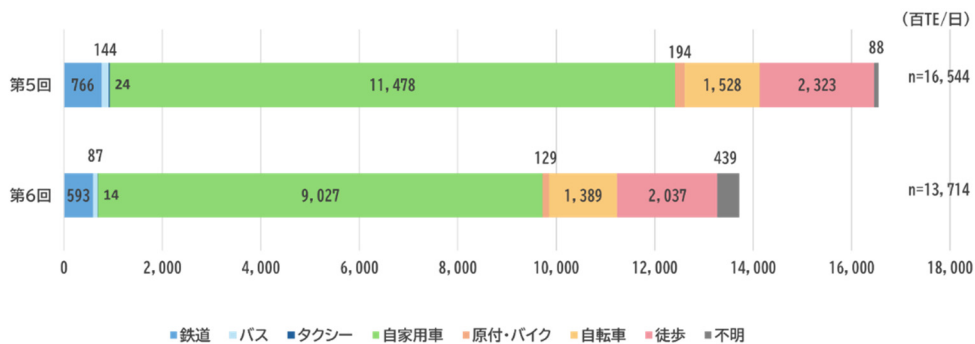
2.1 移動実態

第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果の分析によると、外出率は第5回調査（平成23年）と比べ、80.7%から75.1%に低下しています。また、豊橋市の発生集中量の変化をみると、すべての交通手段の発生集中量が減少しています。年齢階層別の外出率は、第5回調査（平成23年）と比べ64歳以下の各年齢階層で減少しています。

表 1-1 外出率の変化

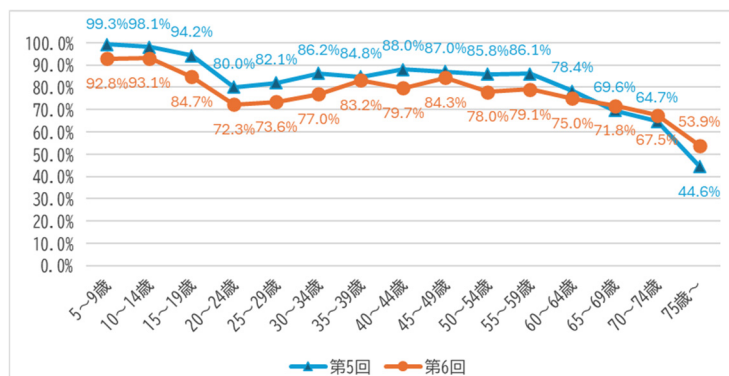
	第5回(平成23年)		第6回(令和4年)
名古屋市	81.4%	⇒	75.0%
名古屋市除く愛知県	81.2%	⇒	73.9%
豊田市	81.7%	⇒	73.2%
岡崎市	82.2%	⇒	73.2%
一宮市	81.0%	⇒	73.2%
東三河地域	79.5%	⇒	74.1%
豊橋市	80.7%	⇒	75.1%
蒲郡市	79.3%	⇒	72.9%
豊川市	79.8%	⇒	74.2%
新城市	74.6%	⇒	69.0%
田原市	75.6%	⇒	72.7%

資料：第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果
 ※第5回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域における集計



資料：第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査
 ※第5回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域における集計

図 1-12 豊橋市の発生集中量の変化（平日）

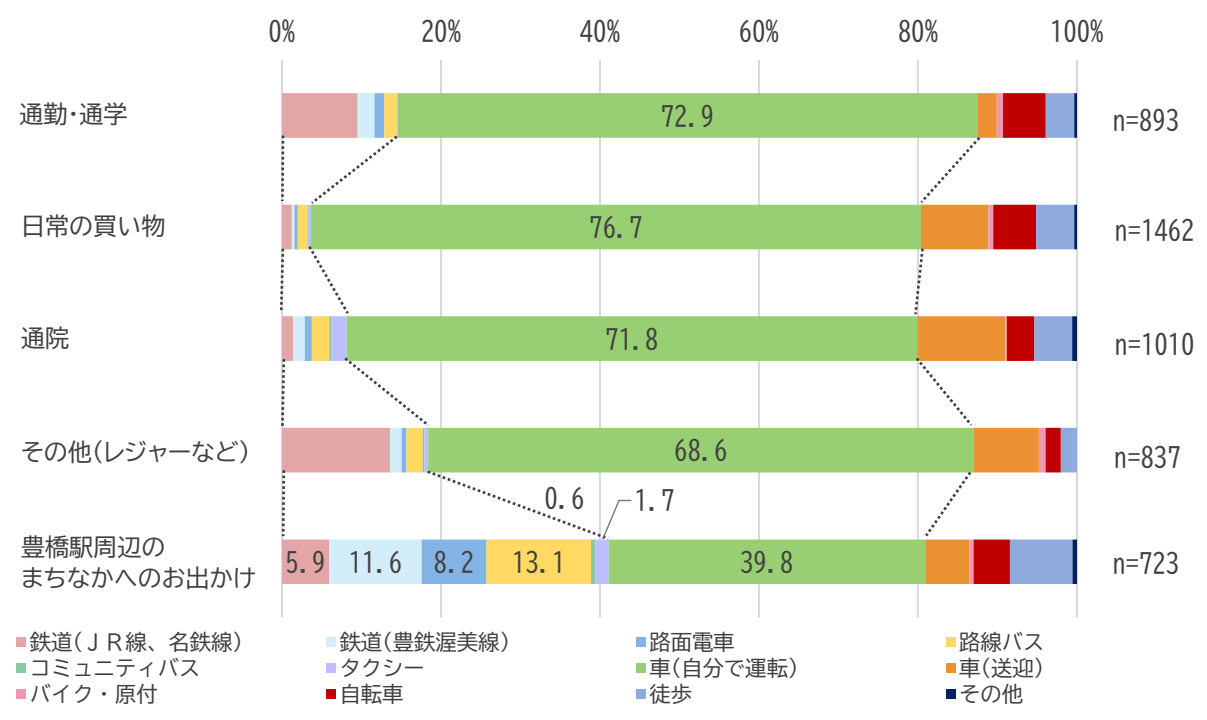


資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-13 年齢階層別外出率の推移（平日）

本市の市民アンケートによると、目的別の移動手段について、すべての目的で「車(自分で運転)」が最も多く、特に「通勤・通学」、「日常の買い物」、「通院」では7割を超えています。

「豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ」について、「車(自分で運転)」は約4割となっていますが、「路線バス」や「鉄道(渥美線)」、「路面電車」の公共交通の利用割合が他の目的と比べ高く、まちなかへの移動では公共交通が比較的多く利用されています。

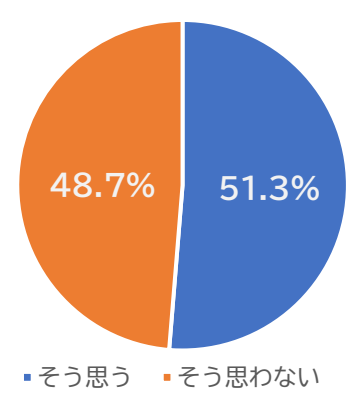


資料：都市交通課市民アンケート(2024(令和6)年度)

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

図1-14 目的別の主な移動手段

本市の市民アンケートの分析結果では、豊橋市の公共交通をともに支え育む条例に基づく市民の役割を踏まえ、今後、公共交通を支え育もうと思う人の割合は、約半数となっています。

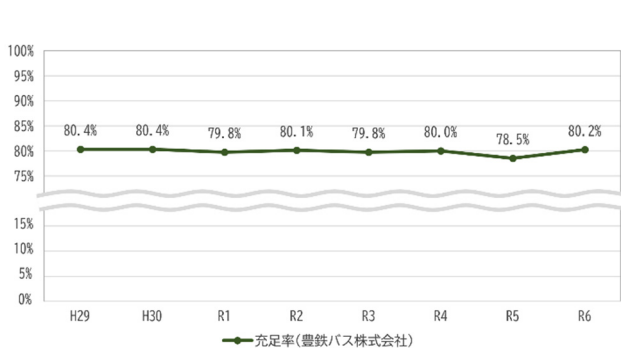


資料：都市交通課市民アンケート(2024(令和6)年度)

図1-15 公共交通を支え育もうと思う人の割合

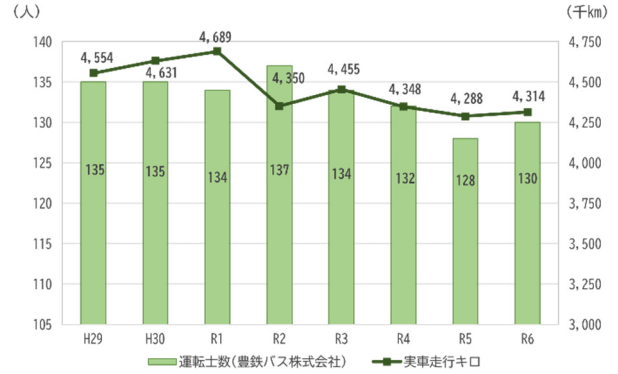
2.2 公共交通

豊鉄バス会社の路線バスや豊橋鉄道株式会社(鉄軌道)の運転士は、不足している状況ですが、交通事業者は労働基準法を遵守した上で、安全・安心な運行を継続しています。運転士不足により減便するなど、走行キロ(年間の運行距離)は減少しています。



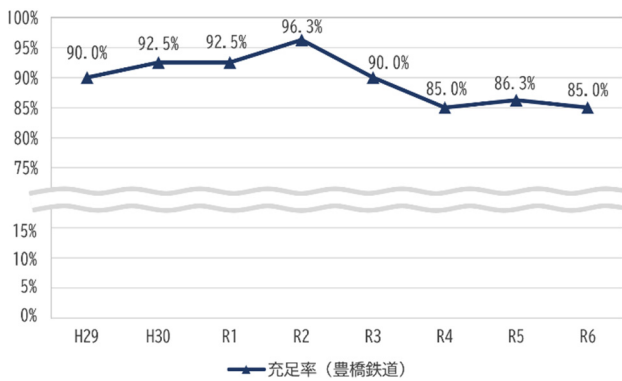
資料：豊鉄バス株式会社

図 1-16 路線バスの運転士数の充足率の推移



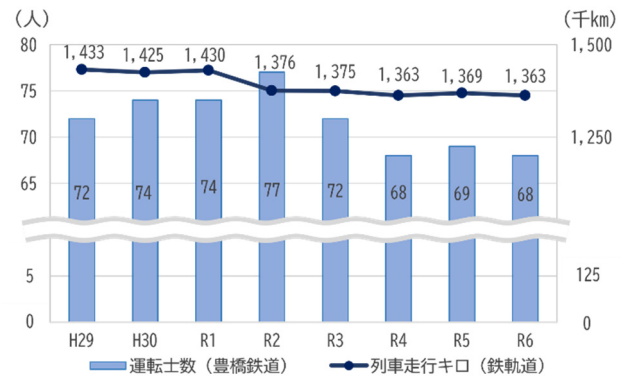
資料：豊鉄バス株式会社

図 1-17 路線バスの運転士数と実車走行キロの推移



資料：豊橋鉄道株式会社

図 1-18 鉄軌道の運転士数の充足率の推移

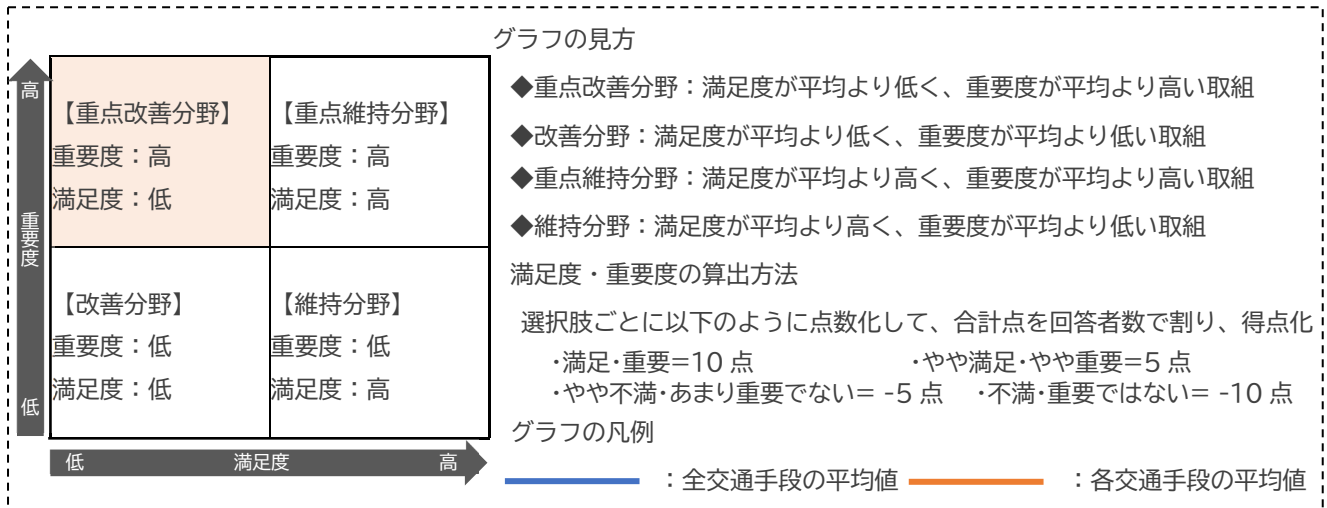


資料：豊橋鉄道株式会社

図 1-19 鉄軌道の運転士数と列車走行キロの推移

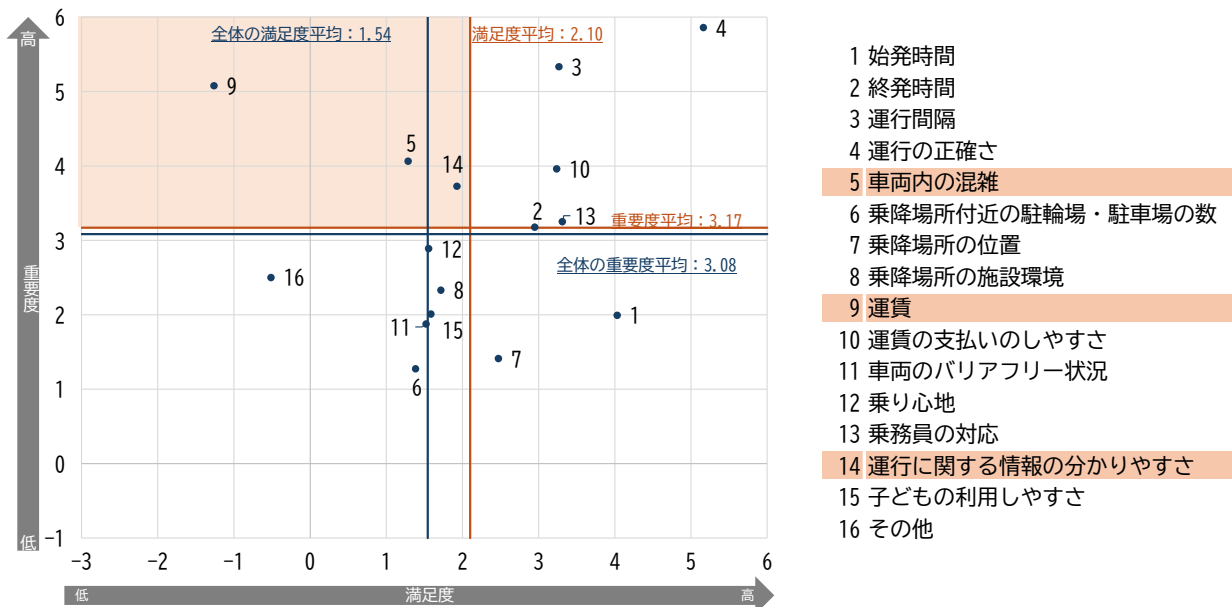
※ 充足率 =
$$\frac{\text{運転士数：実働している運転士の人数}}{\text{定員数：週休・年次休暇等を確保した上で運行可能となる運転士の人数}}$$

本市の公共交通利用者アンケート調査について、満足度・重要度をもとに取組を重点改善分野、改善分野、重点維持分野、維持分野に分類しました。重点改善分野は満足度が低く、かつ重要度が高い取組です。コミュニティバス以外の渥美線・路面電車・路線バス・タクシーでは、運賃が共通して重点改善分野となっていますが、運賃は国土交通省へ認可申請または届出により設定しています。



<渥美線>

渥美線では、満足度平均が2.10、重要度平均が3.17となっています。重点改善分野には、「運賃」の他に「車両内の混雑」や「運行に関する情報の分かりやすさ」が挙げられています。

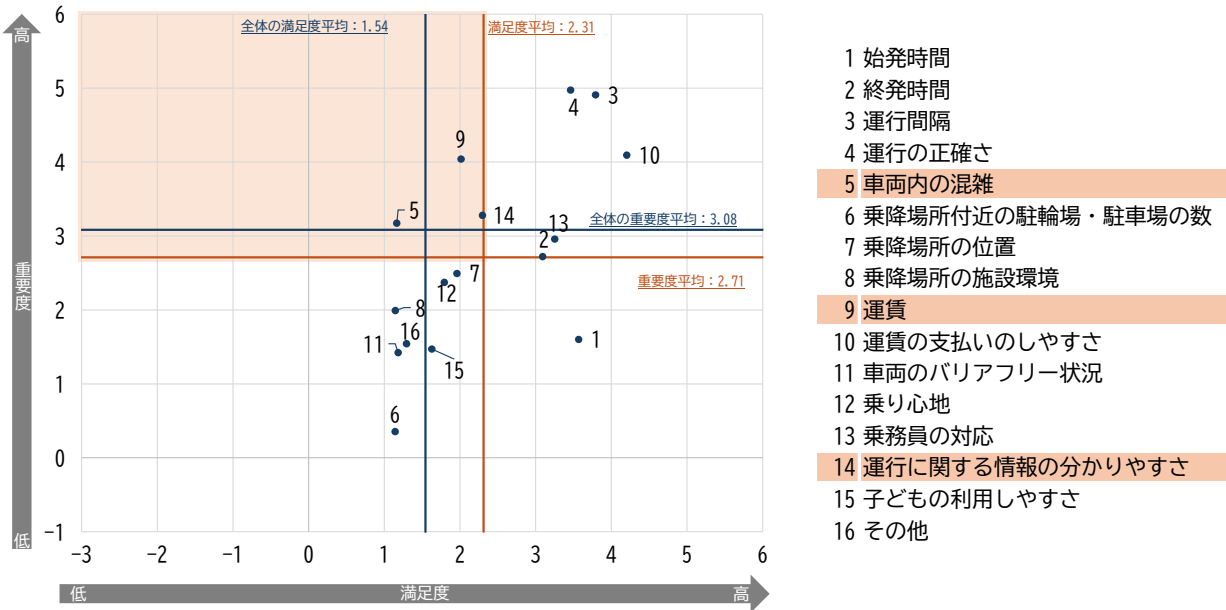


資料：都市交通課公共交通利用者アンケート(2024(令和6)年度)

図 1-20 満足度と重要度の関係性【渥美線】

<路面電車>

路面電車では、満足度平均が 2.31、重要度平均が 2.71 となっています。重点改善分野には、「運賃」の他に、「車両内の混雑」、「運行に関する情報の分かりやすさ」が挙げられています。

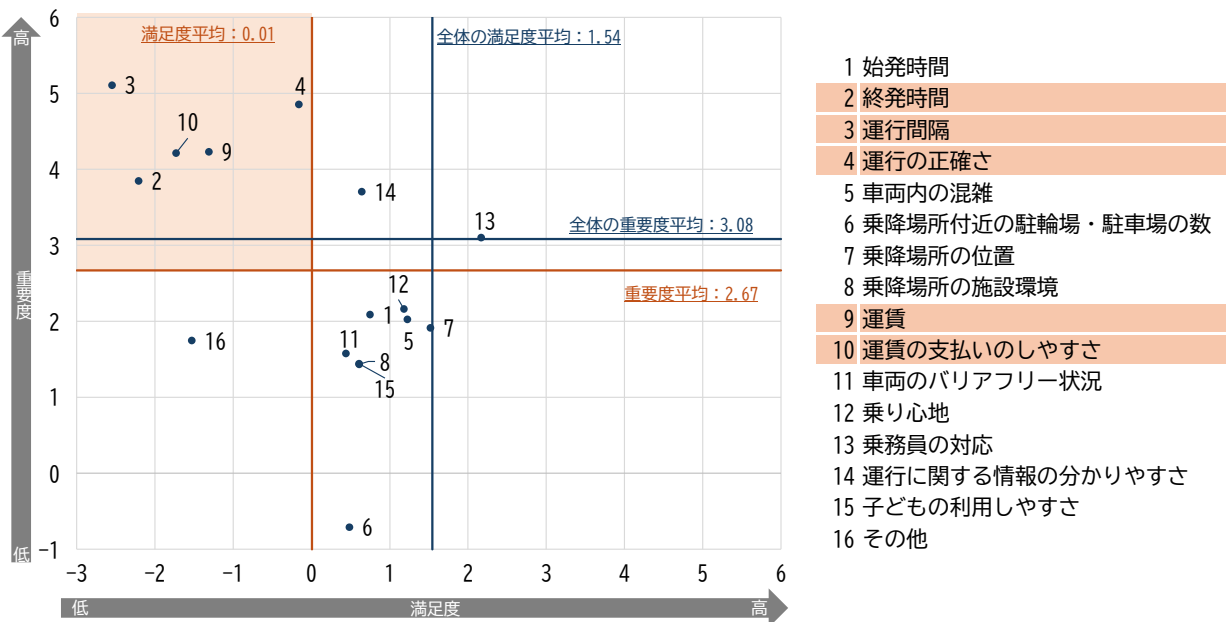


資料：都市交通課公共交通利用者アンケート(2024(令和6)年度)

図 1-21 満足度と重要度の関係性【路面電車】

<路線バス>

路線バスでは、満足度平均が 0.01、重要度平均が 2.67 となっています。全体平均よりも満足度が低い傾向があります。重点改善分野には、「運賃」の他に、「終発時間」、「運行間隔」、「運行の正確さ」、「運賃の支払いのしやすさ」が挙げられています。

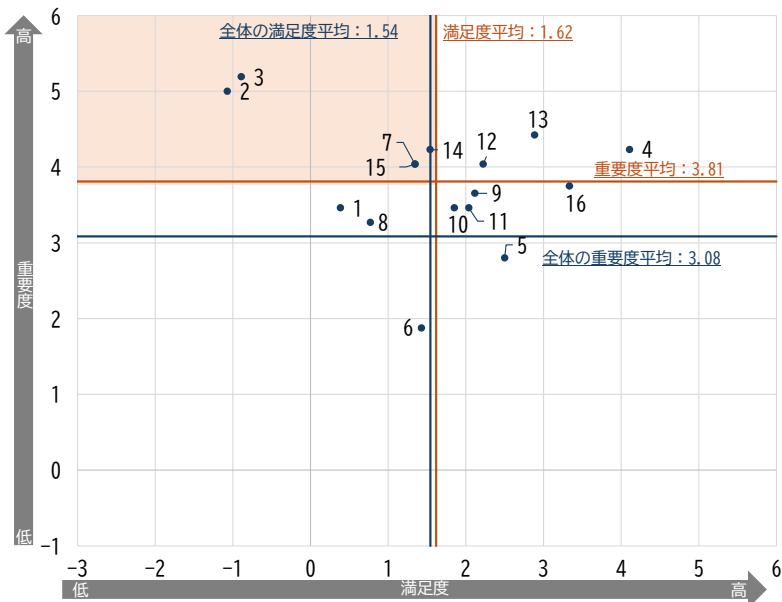


資料：都市交通課公共交通利用者アンケート(2024(令和6)年度)

図 1-22 満足度と重要度の関係性【路線バス】

<コミュニティバス>

コミュニティバスでは、満足度平均が1.62、重要度平均が3.81となっています。全体平均よりも重要度が高い傾向があります。重点改善分野には、「終発時間」、「運行間隔」、「乗降場所の位置」、「運行に関する情報の分かりやすさ」、「子どもの利用しやすさ」が挙げられています。



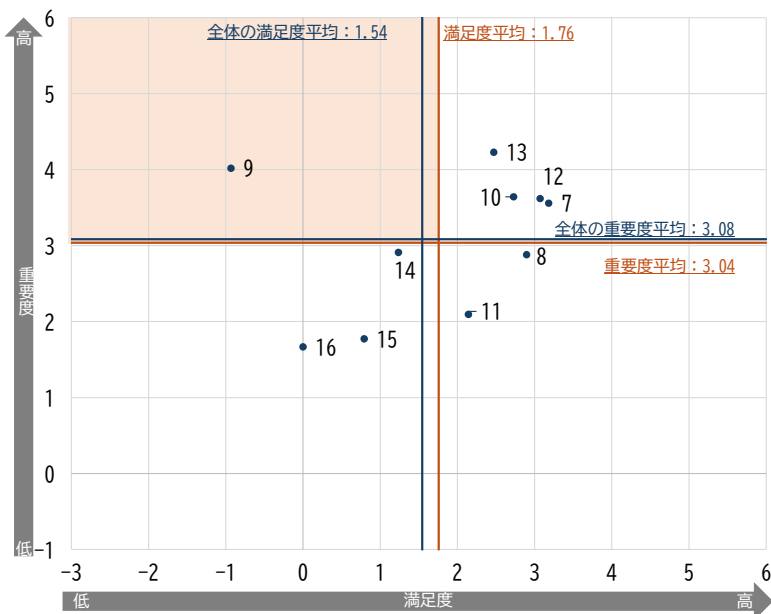
- 1 始発時間
- 2 終発時間
- 3 運行間隔
- 4 運行の正確さ
- 5 車両内の混雑
- 6 乗降場所付近の駐輪場・駐車場の数
- 7 乗降場所の位置
- 8 乗降場所の施設環境
- 9 運賃
- 10 運賃の支払いのしやすさ
- 11 車両のバリアフリー状況
- 12 乗り心地
- 13 乗務員の対応
- 14 運行に関する情報の分かりやすさ
- 15 子どもの利用しやすさ
- 16 その他

資料：都市交通課公共交通利用者アンケート(2024(令和6)年度)

図 1-23 満足度と重要度の関係性【コミュニティバス】

<タクシー>

タクシーでは、満足度平均が1.76、重要度平均が3.04となっています。重点改善分野には、「運賃」が挙げられています。



- 1 始発時間
- 2 終発時間
- 3 運行間隔
- 4 運行の正確さ
- 5 車両内の混雑
- 6 乗降場所付近の駐輪場・駐車場の数
- 7 乗降場所の位置
- 8 乗降場所の施設環境
- 9 運賃
- 10 運賃の支払いのしやすさ
- 11 車両のバリアフリー状況
- 12 乗り心地
- 13 乗務員の対応
- 14 運行に関する情報の分かりやすさ
- 15 子どもの利用しやすさ
- 16 その他

資料：都市交通課公共交通利用者アンケート(2024(令和6)年度)

図 1-24 満足度と重要度の関係性【タクシー】

2.3 道路交通

本市の自動車交通量の混雑状況は、2015(平成27)年度と2021(令和3)年度を比較すると、2021(令和3)年度に混雑度が1.0を下回る路線が多くなっています。主な渋滞箇所と渋滞区間は、臨海部周辺の国道23号バイパスや市の中心部などに発生しています。

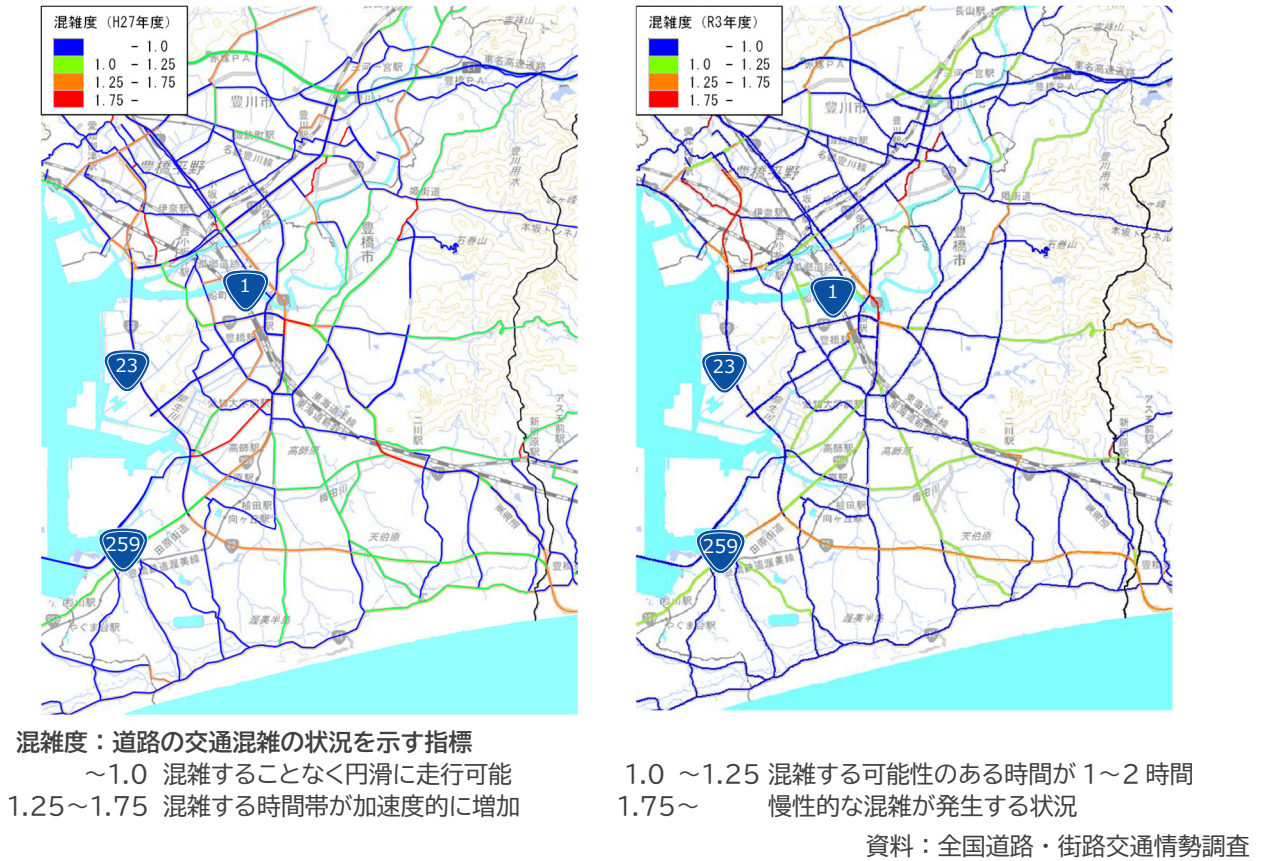
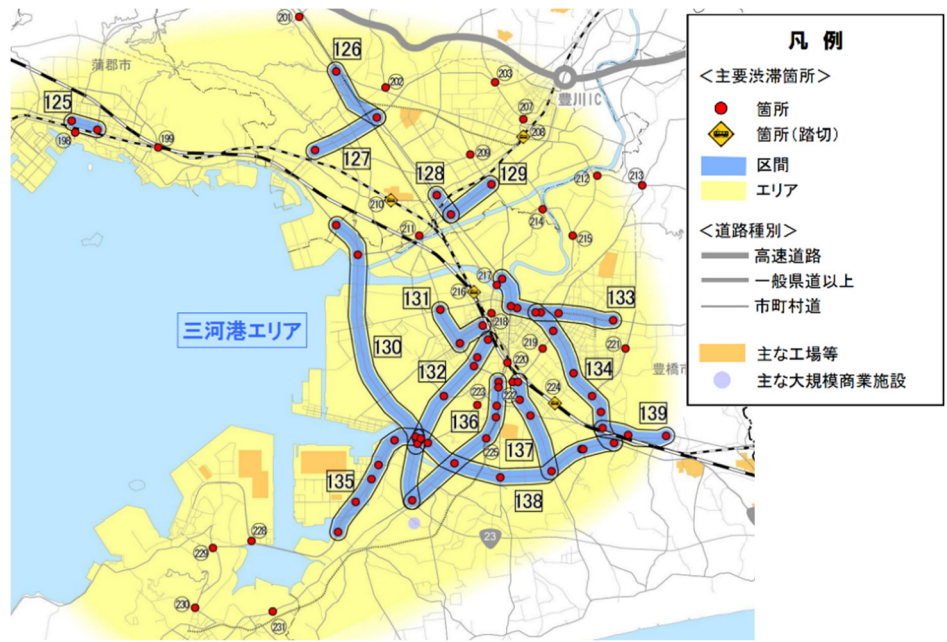


図 1-25 自動車交通の混雑度



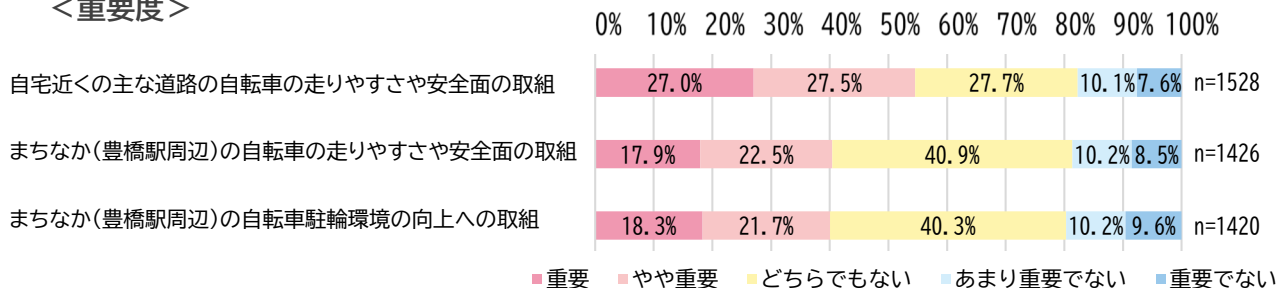
資料：愛知県道路交通渋滞対策協議会(2024(令和6)年度)

図 1-26 市内の主要渋滞箇所

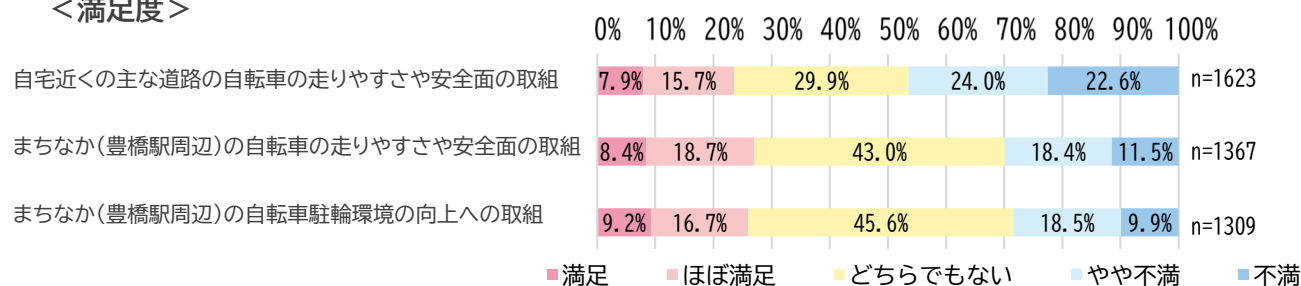
2.4 自転車

市民アンケート調査によると、「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面の取組」については、重要度は高いものの満足度が低いことから、改善の必要性が高い項目となっています。

<重要度>



<満足度>



資料:都市交通課市民アンケート(2024(令和6)年度)

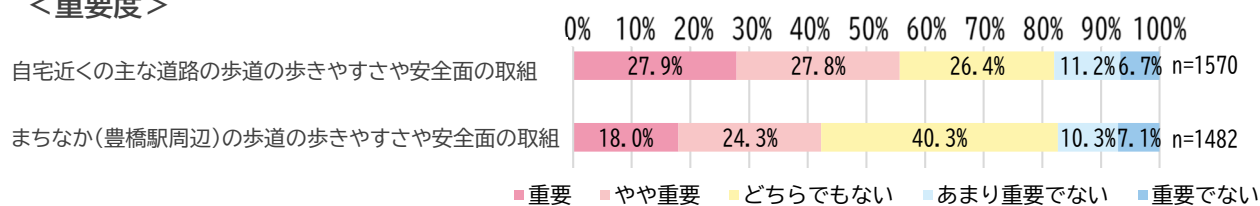
※小数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図 1-27 自転車に関する取組の重要度と満足度

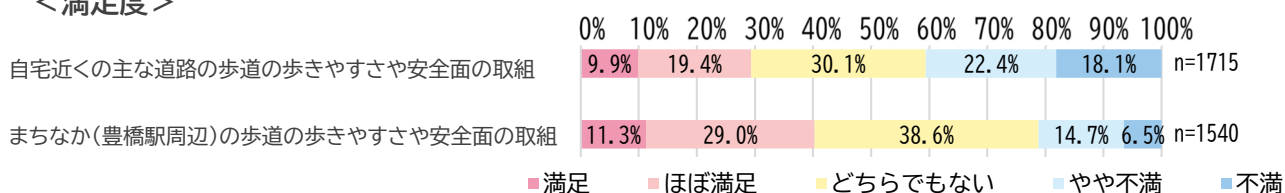
2.5 徒歩

市民アンケート調査によると、「自宅近くの主な道路の歩道の歩きやすさや安全面の取組」については、重要度は高いものの満足度が低いことから、改善の必要性が高い項目となっています。

<重要度>



<満足度>



資料:都市交通課市民アンケート(2024(令和6)年度)

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

図 1-28 徒歩に関する取組の重要度と満足度

第2章 豊橋市都市交通計画 2016-2025 の総括

1. 評価方法

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

【基本理念】

多様な交通手段を誰もが使い、
過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の構築

～基本理念の考え方～

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

基本方針1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1 人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

- 評価指標1-1 自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足と感じる人の割合
評価指標1-2 歩行者・自転車に関わる交通事故件数

基本方針2 まちの魅力・活力を高める交通づくり

目標2-1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

- 評価指標2-1 公共交通の1日当たり利用者数

目標2-2 まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

- 評価指標2-2 中心市街地内の休日歩行者通行量

基本方針3 環境・健康を意識した交通づくり

目標3 環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す

- 評価指標3 市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

2. 基本方針ごとの評価

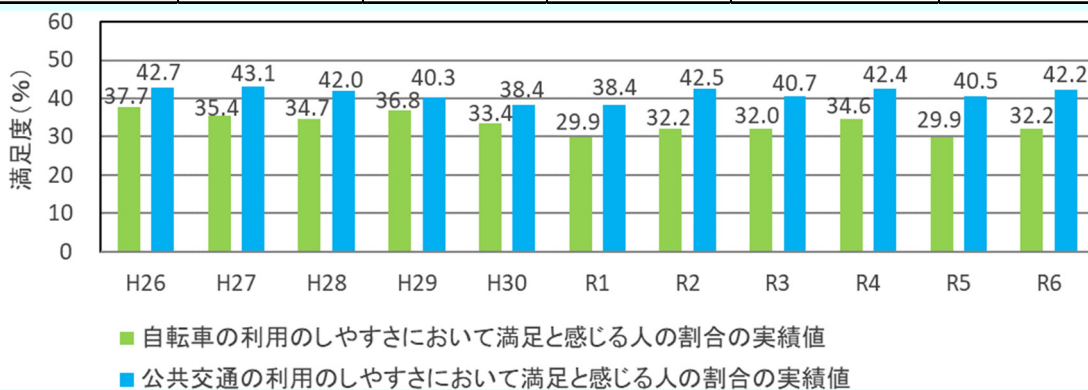
2.1 「基本方針1：安全・安心で快適に移動できる交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

目標1：人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

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

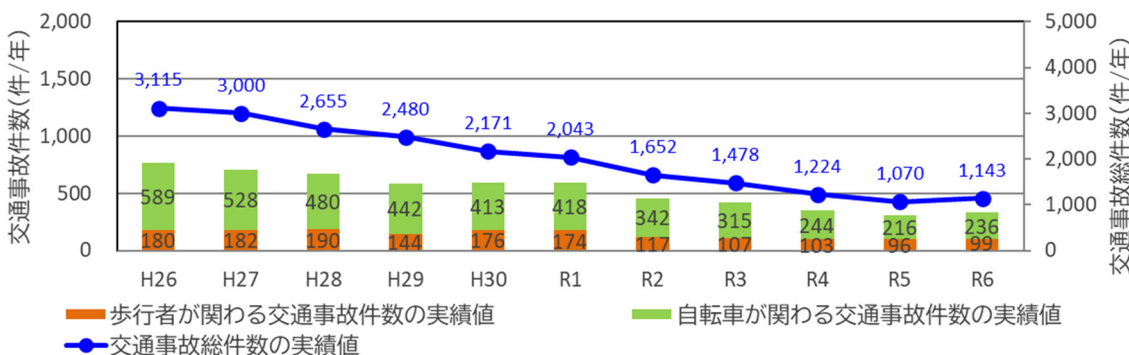
	H26実績	R1実績	R6実績	R7目標	評価(R6時点)
自転車	37.7%	29.9%	32.2%	40%	未達成
公共交通	42.7%	38.4%	42.2%	45%	未達成



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

評価指標1-2：歩行者・自転車が関わる交通事故件数

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



- ・事故件数は2025(令和6)年では前年より上昇したものの、2014(平成26)年以降減少傾向にあり、目標を達成することができました。
- ・自転車通行空間の整備や交通安全教室による啓発、また、道路交通法の罰則強化等により年々、交通事故が減少していると考えられます。

② 取組

市民が安心して利用できる交通手段としてサービス水準を維持・確保できるよう、バス運行に係る経費の一部を支援しました。
鉄軌道事業者は、安全・安心な運行を維持するために老朽化施設等の改修を行っており、その経費の一部を支援しました。
新型コロナウイルス感染症のまん延や燃料・物価高騰の影響を受ける中でも、市民生活を支える社会基盤として運行を継続する交通事業者に対して、支援しました。
路線バスやタクシーの運転士が不足していることから、キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習、運転体験などを通して、運転士になるための就職支援を実施しました。
障害者や高齢者、子育て世帯をはじめ誰もが安全・安心で快適に移動できる環境を整えるため、ユニバーサルデザインタクシーの導入に係る経費の一部を支援しました。
鉄道、路面電車、路線バスの車両に子育て応援のステッカーを貼り、子連れ利用者が気軽に安心して利用できる公共交通環境を整備するとともに、周囲の利用者の意識醸成を図りました。
タクシー事業者は、高齢者等の付き添いサポート「そいタク」、子育て家庭の送迎サポート「子育てタクシー」など独自の取組を行いました。
利用環境の向上のため、鉄軌道事業者により渥美線の南栄駅、路面電車の前畑停留場のバリアフリー化を行っており、その経費の一部を支援しました。
コミュニティバスの運行維持や利便性向上のため、利用促進イベントの実施をはじめ、地域のニーズに合わせて豊川市への乗り入れなど、運行経路やダイヤを見直しました。また、湖西市や企業と連携し、企業シャトルバスを活用した移動手段を確保する社会実験を実施しました。
コミュニティバスにクレジットカード、電子マネーなどキャッシュレス決済を利用できる機器を導入し利用者の利便性向上を図りました。また、2025(令和7)年春ごろまでにバス事業者への交通系ICカードシステム導入を目指し支援しました。
バスのリアルタイムな運行情報の提供による利便性と信頼性の向上を図るため、豊鉄バスによりバスロケーションシステム「バスNavi」が導入され、その経費の一部を支援しました。
高齢運転者による交通事故の防止と日常生活の移動手段の確保のために、市内在住70歳以上の運転免許自主返納者に交通助成券を交付しました。
自転車の活用を推進するため、自転車ネットワーク路線において安全で快適な自転車通行空間整備をこれまでに55.6kmの整備を行いました。
小学校から高齢者の各世代を対象とした交通安全教育指導者・指導員による安全教室や自転車活用促進リーフレットにより自転車利用のルール等について周知を行いました。

③ 評価の総括

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

自転車通行の環境や交通事故への対応として、自転車通行空間整備や安全教室を行うことができ、道路交通法の罰則強化や自動車の安全性能の向上などにより交通事故件数は減少傾向を続けており、2023(令和5)年に過去最も少ない件数となりました。しかし、2024(令和6)年については増加に転じており、この増加傾向が、今後も続くことが懸念されます。また、アンケート調査により、「自宅近くの主な道路の自転車の走りやすさや安全面の取組」の重要度が高く、不満度の割合も高くなっていることから、引き続き道路空間の整備が必要と考えられます。

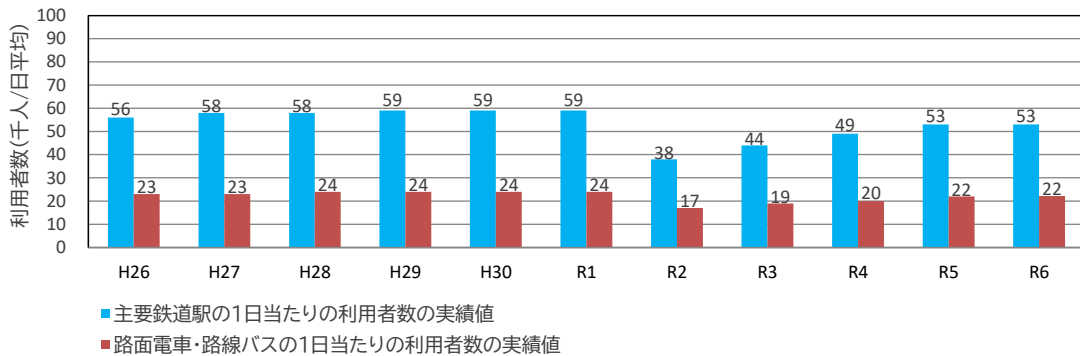
2.2 「基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

目標2-1：まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

評価指標2-1：公共交通の1日当たり利用者数

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

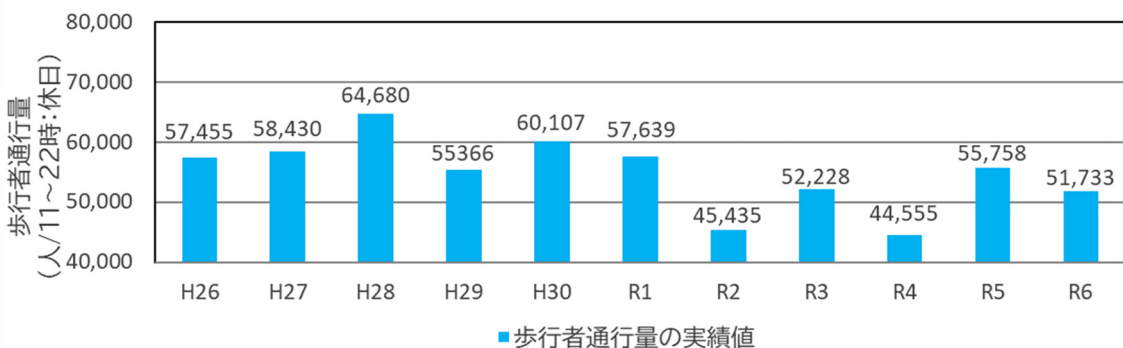


- ・2014(平成26)年度以降は微増していたものの、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、公共交通利用者が減少し、2019(令和元)年度実績まで回復しておらず、目標の達成に至りませんでした。
- ・コロナ禍を経て人々の生活様式が変化してきていることが考えられます。

目標2-2：まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

評価指標2-2：中心市街地内の休日歩行者通行量

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



- ・2016(平成28)年度までは増加傾向であったものの、以降減少しています。特に、新型コロナウイルスの感染拡大以降は、まちなか図書館等のオープンや集客力の高いイベントの開催により、一時的な増加につながったと考えられますが、2019(令和元)年度実績まで回復しておらず、目標の達成に至りませんでした。

② 取組

<p>まちなかのにぎわいの創出のため、路線バスのうち、西口線、豊橋技科大線、中浜大崎線において、2016(平成28)年度から2020(令和2)年度まで毎週金曜と土曜に豊橋駅発の最終便の後に1本増発し、利用者の利便性向上を図りました。</p>
<p>鉄軌道利用者の利便性の向上のため、鉄軌道事業者は駅・停留場の周辺にパーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場の整備を行っており、その経費の一部を支援しました。</p>
<p>鉄軌道事業者は利用促進やまちなかのにぎわいの創出のため、納涼ビール電車(夏季)、豊橋まつり花電車(秋季)、おでんしゃ(冬季)など企画電車を運行しました。</p>
<p>中心市街地の回遊性向上や歩行者に配慮した道路構造への転換のため、萱町通りと水上ビル北側を対象としたストリートデザイン事業により道路整備を実施しました。また、沿道店舗や住民とともに公共空間の利活用に向けた取組を実施しました。</p>
<p>図書館で実施している読み聞かせ会「おはなしのへや」と路面電車が初めてコラボした「おはなしでん」を開催しました。子どもの頃から公共交通に親しんでもらい、普段、公共交通を利用しない方もまちなかへの移動に使ってみたくなるようなきっかけを創出しました。</p>
<p>飲食店や娯楽施設を掲載した公共交通沿線エリアのマップを作成し、公共交通を利用するきっかけを創出しました。</p>
<p>渥美線、路面電車、路線バスでの「まちなかおでかけきっぷ」や「1日フリー乗車券」の利用による乗車料金の割引を実施する他、MaaSアプリでのモバイル乗車券にも対応しました。</p>

③ 評価の総括

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

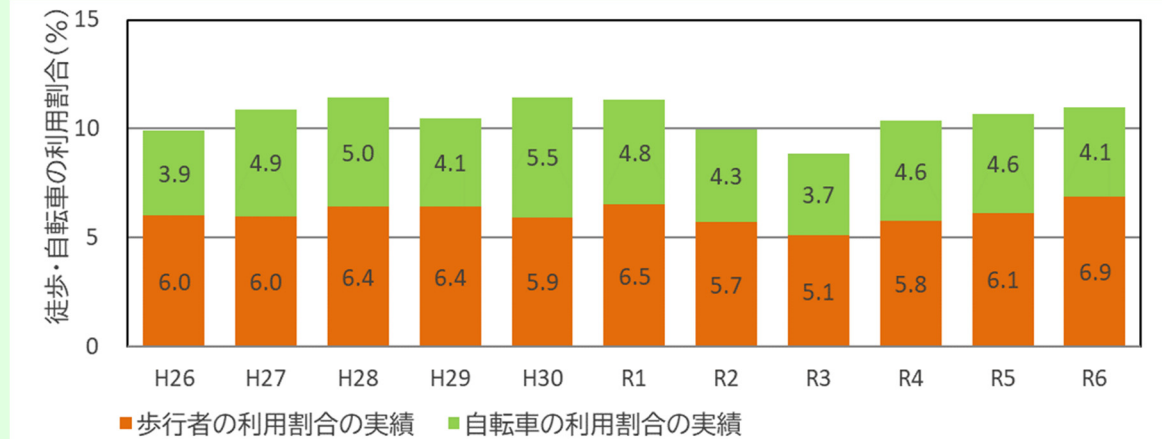
2.3 「基本方針3：環境・健康を意識した交通づくり」の評価

① 指標の達成状況

目標3：環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す

評価指標3：市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

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



・2014(平成26)年度以降増減を繰り返しており2020(令和2)年度、2021(令和3)年度で減少し2022(令和4)年度以降は増加傾向にありますがいずれの年も2019(令和元)年度実績を上回っておらず、目標の達成に至りませんでした。徒歩や自転車利用が多い若年層の外出が減少傾向にあることが影響していると考えられます。

② 取組

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

自転車や徒歩について、エコ通勤の推奨や健康マイレージ事業を実施しました。

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

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

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

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

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

③ 評価の総括

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

第3章 評価指標の設定根拠

1. 各評価指標の関係性

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

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

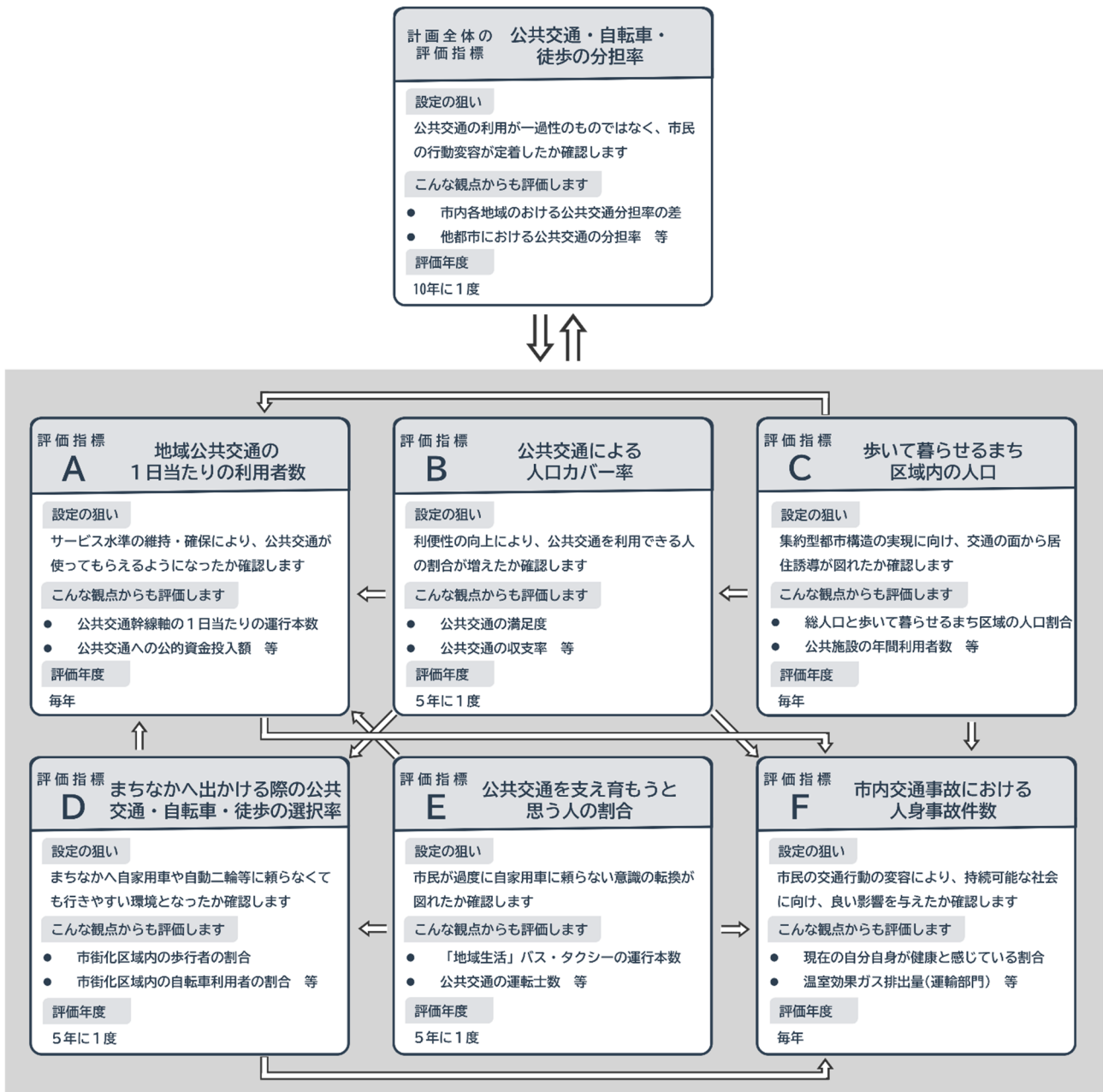


図 3-1 各評価指標の関係性

2. 個々の評価指標の概要と目標値

各評価指標の概要と目標値の設定根拠について、以下のとおり設定しました。

計画全体の評価指標

公共交通・徒歩・自転車の分担率

評価年：10年に1度

<評価指標設定の狙い>

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

<指標値の評価方法>

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

<評価指標の目標値の考え方>

- ・第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)と第6回中京都市圏パーソントリップ調査(令和4年)の分析結果では、自転車・徒歩の分担率は上昇傾向にあるものの、公共交通の分担率は減少しています。
- ・公共交通の分担率が減少することで、公共交通の利用者も減少すると考えられます。
- ・本市の目指すべき都市の将来像の実現のために、自転車・徒歩の分担率は現在の上昇率を維持しながら、公共交通の分担率を第5回調査結果の値まで上昇させることを目標とします。

表3-1 代表交通手段分担率の推移

中京都市圏パーソントリップ調査の分析結果	代表交通手段分担率の推移		
	公共交通 (鉄道・バス)	自転車	徒歩
第5回(平成23年)結果	5.6%	9.1%	14.4%
	▼	▼1.15倍	▼1.07倍
第6回(令和4年)結果	5.3%	10.5%	15.4%
	▼	▼1.15倍	▼1.07倍
第7回の目標値	5.6%	12.1%	16.5%
第7回の目標値の合計	34.2% ≒ 34% 以上を目指す		

<指標値>

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

基本方針1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1-1 公共交通幹線軸の維持及び交通結節機能を充実する

評価指標A 地域公共交通の1日当たりの利用者数

評価年：毎年

<評価指標設定の狙い>

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

<指標値の評価方法>

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

<目標設定の考え方>

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

<指標値>

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

基本方針1 安全・安心で快適に移動できる交通づくり

目標1-2 利便性の高い交通環境を実現する

評価指標B 公共交通による人口カバー率

評価年：5年に1度

＜評価指標設定の狙い＞

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

＜指標値の評価方法＞

- ・指標値は、公共交通利用圏内(鉄道：700m、路面電車、路線バス及びコミュニティバス：400m)の人口を総人口で除した値とします。
- ・公共交通利用圏内の人口は、公共交通利用圏内の建物数と1建物当たりの平均居住人口の積で算出します。公共交通利用圏内の建物数は、本市の保有する公共交通ネットワーク(鉄道、路面電車、路線バス及びコミュニティバス)のデータと愛知県が実施する都市計画基礎調査の建物データを組み合わせて算出します。また、1建物当たりの平均居住人口は、国勢調査の人口データを都市計画基礎調査における「面積に依らない住居系建物数」で町丁目別に除することで推定します。
- ・市民意識調査による公共交通の利用のしやすさが満足と感じる人の割合、公共交通の収支率などの状況も確認しながら評価します。

＜目標設定の考え方＞

- ・本市の公共交通による人口カバー率は、2024(令和6)年度で85.6%となっており、愛知県全域の92.3%や県内の本市を除く中核市平均90.3%と比較し、いずれも低い水準となっています。
- ・利便性の高い交通環境を構築することにより、公共交通幹線軸をはじめとする公共交通利用圏内に居住を誘導することや、公共交通利用圏外における新たな公共交通サービスを運行することにより、公共交通による人口カバー率を高める目標とします。

＜指標値＞

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

基本方針2 まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり

目標2-1 まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークを形成する

評価指標C 歩いて暮らせるまち区域内の人口

評価年：毎年

<評価指標設定の狙い>

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

<指標値の評価方法>

- ・豊橋市立地適正化計画の評価指標である「歩いて暮らせるまち区域内の人口」を活用します。
- ・人口は、本市の住民基本台帳の人口データを国勢調査人口のベースに合わせ補正した数値を使用します。
- ・総人口に占める歩いて暮らせるまち区域の人口割合、豊橋市中心市街地活性化基本計画2026-2031の評価指標である公共施設の年間利用者数などの状況も確認しながら評価します。

<評価指標の目標設定の考え方>

- ・豊橋市立地適正化計画では、集約型都市構造の実現に向け、渥美線、路面電車及び主要なバス路線を公共交通幹線軸に位置付けています。
- ・また、都市拠点、地域拠点及び主要な都市施設を結ぶ高度なサービス水準が確保された公共交通幹線軸の形成をまちづくりの方針とし、歩いて暮らせるまち区域への誘導の取組として、公共交通幹線軸の維持を図っていくとしています。
- ・まちづくり施策と連携しながら、公共交通の利便性向上などの取組を実施することで、交通の面からまちづくりに寄与しまちの魅力・にぎわいを創出します。
- ・豊橋市立地適正化計画の2040(令和22)年度目標値の165,200人を目指し、本計画でも増加させる目標とします。

<指標値>

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

基本方針2 まちの魅力・にぎわいを創出する交通づくり

目標2-2 まちなかや地域拠点に行きやすい交通環境を実現する

評価指標D まちなかへ出かける際の公共交通・自転車・徒歩の選択率 評価年:5年に1度

<評価指標設定の狙い>

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

<指標値の評価方法>

- ・都市交通課による市民アンケートの結果を活用します。
- ・指標値は、2024(令和6)年度に行った市民アンケートの最もよく行く目的地へのお出かけについて、「豊橋駅周辺のまちなかへのお出かけ」と回答した人の「主な移動手段」として「鉄道」「路面電車」「路線バス」「コミュニティバス」「タクシー」「自転車」「徒歩」と回答した人の合計の割合とします。
- ・市街化区域内の歩行者の割合、市街化区域内の自転車利用者の割合なども確認しながら評価します。また、計画全体の評価指標である「公共交通・自転車・徒歩の分担率」の中間評価にも役立てます。

<評価指標の目標設定の考え方>

- ・計画全体の評価指標として、自転車・徒歩の分担率は現在の上昇率を維持しながら、公共交通の分担率を第5回調査結果の値まで戻すことを目標としました。
- ・本評価指標においても、計画全体の評価指標と同様の考え方により、まちなかのアクセシビリティの向上を図る取組を実施し、公共交通・自転車・徒歩の利用者の増加を図り、まちなかのにぎわいを創出することで、2024(令和6)年度に行ったアンケート調査結果よりも上昇することを目標とします。

<指標値>

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

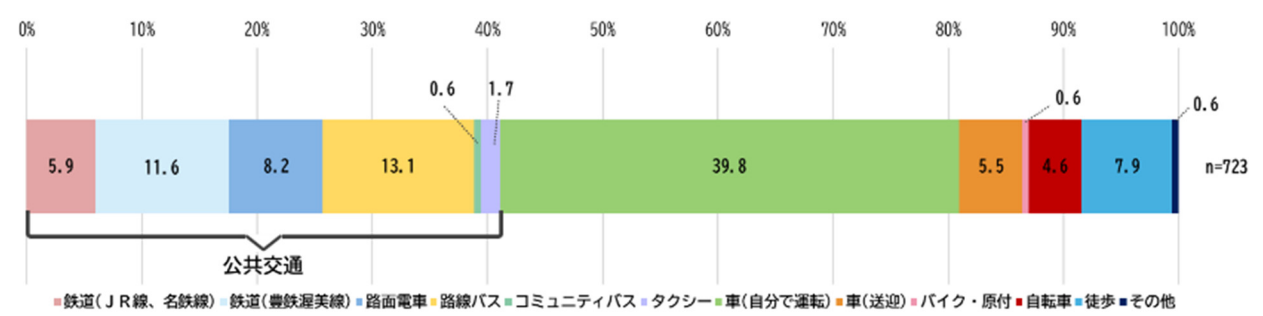


図3-2 まちなかへ出かける際の公共交通・自転車・徒歩の選択率(令和6年度)

基本方針3 みんなで支え育む持続可能な交通づくり

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

評価指標E 公共交通を支え育もうと思う人の割合

評価年：5年に1度

<評価指標設定の考え方>

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

<指標値の評価方法>

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

<評価指標の目標設定の考え方>

- ・2024(令和6)年度に行った市民アンケート結果では、公共交通を支え育もうと思う人の割合は、51.3%と約過半数の方がともに支え育む認識をもっています。
- ・公共交通を持続していくためには、モビリティ・マネジメントや様々なイベントなどの取組を通して、市民の意識の転換を図ることで公共交通の利用者を増やすことが重要であると考え、公共交通を支え育もうと思う人の割合を高める目標とします。

<指標値>

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

基本方針3 みんなで支え育む持続可能な交通づくり

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

評価指標F 市内交通事故における人身事故件数

評価年：毎年

<評価指標設定の考え方>

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

<指標値の評価方法>

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

<評価指標の目標設定の考え方>

- ・これまでの自転車・歩行者の交通環境の充実と、ルール遵守やマナー向上のための取組の展開もあり、交通事故件数は近年減少傾向が続き、2023(令和5)年には過去最少となりましたが、2024(令和6)年には、追突など車両相互の事故の増加等により増加に転じています。
- ・また、本市の交通事故(人身事故)発生率は、全国と比較して高い水準が続いていることから、安全な移動環境の形成が求められています。
- ・交通安全や環境負荷の軽減、健康意識の高まりなどから、過度に自家用車に頼ることなく、公共交通や自転車などでの移動を中心とするようなライフスタイルの転換の啓発に努め、さらなる交通事故件数の減少を目指します。

<指標値>

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

豊橋市都市交通計画 2026-2035(資料編)

2026(令和8)年3月策定

発行 豊橋市

編集 豊橋市都市計画部都市交通課

〒440-8501 愛知県豊橋市今橋町1番地

電話 0532-51-2620

