

第2章 中京都市圏パーソントリップ調査の分析

1. 中京都市圏パーソントリップ調査の概要

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

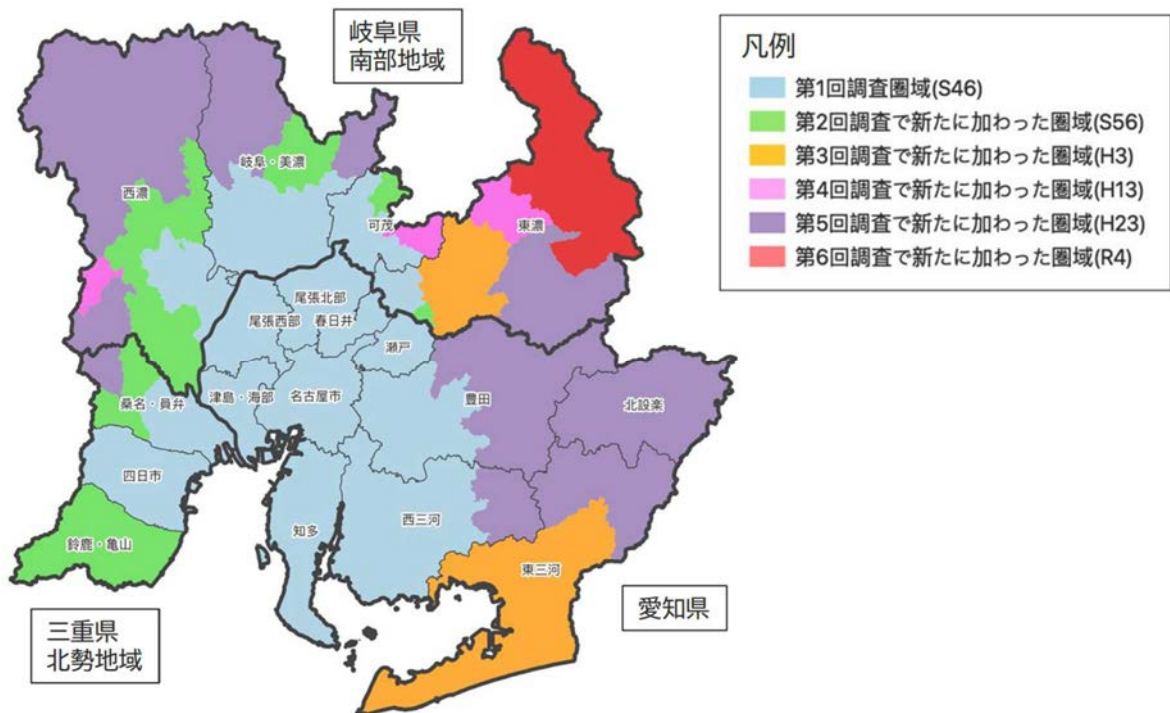
中京都市圏パーソントリップ調査は、これまでに昭和46年、昭和56年、平成3年、平成13年、平成23年、令和4年とおおよそ10年ごとに6回の調査が実施されており、豊橋市は平成3年の調査から加わっています。（平成3年は東三河都市圏パーソントリップ調査として実施）

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

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



資料：中京都市圏パーソントリップ調査



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

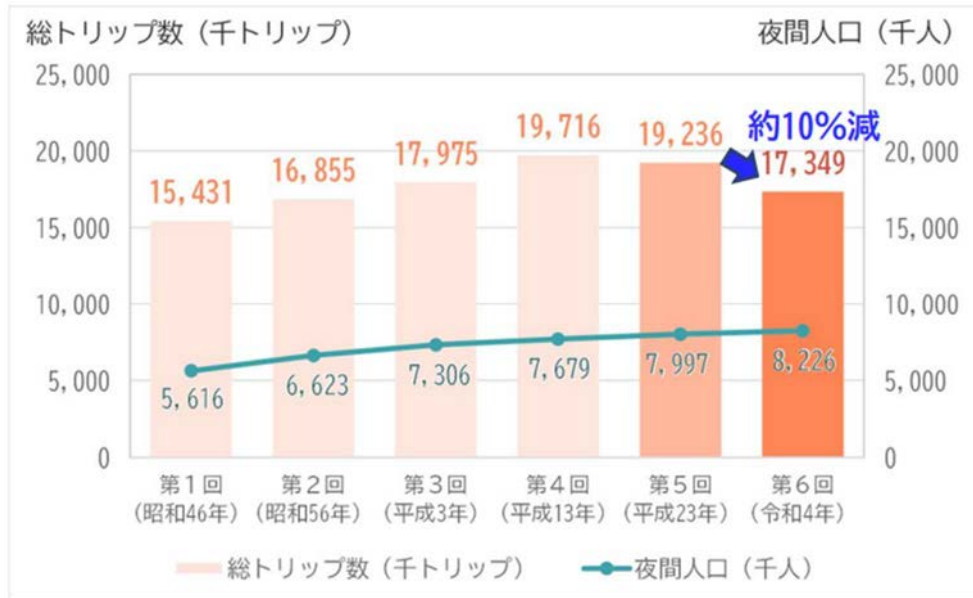
図 2-1 中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域

2. 分析結果

2.1 都市圏全体の人の動きの傾向

(1) 流動量の推移

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

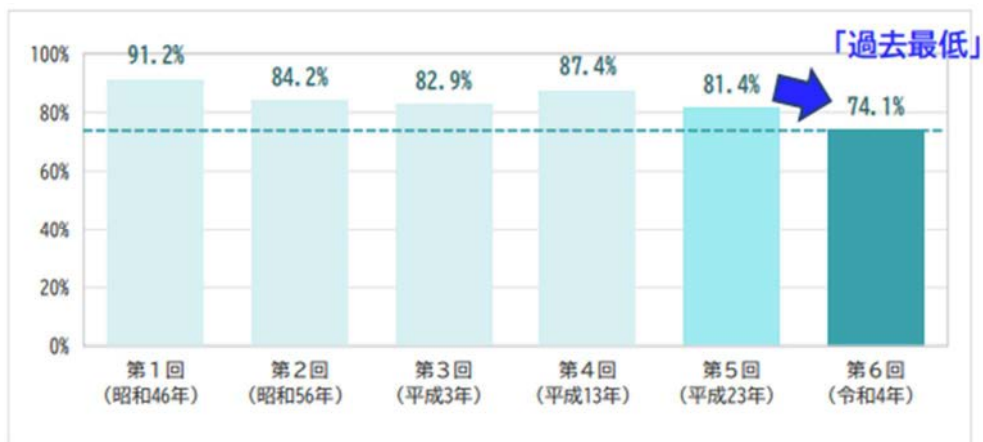


※第1回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域で集計、豊橋市は圏域外であることに留意
資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果（令和7年3月）

図 2-2 総トリップ数の推移（都市圏全域、平日）

(2) 外出率の推移

中京都市圏の外出率は、初めて80%を下回り、過去最低となっています。



※第1回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域で集計、豊橋市は圏域外であることに留意
資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果（令和7年3月）

図 2-3 外出率の推移（都市圏全域、平日）

2.2 周辺市からみた豊橋市の人の動き

(1)外出率の変化

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

表 2-1 外出率の変化

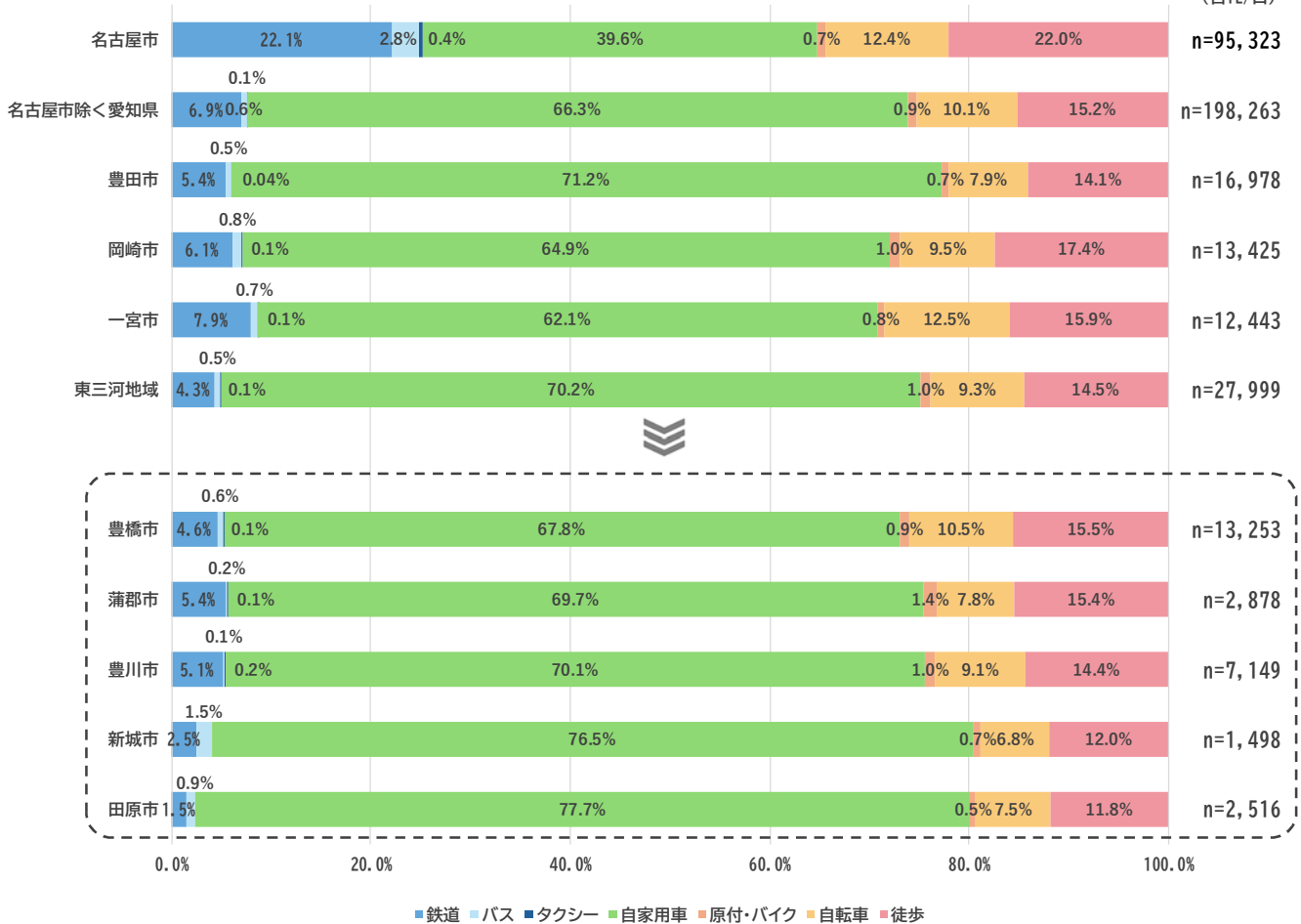
	第5回 (平成23年度)	⇒	第6回 (令和4年度)
名古屋市	81.4%	⇒	75.0%
名古屋市除く愛知県	81.2%	⇒	73.9%
豊田市	81.7%	⇒	73.2%
岡崎市	82.2%		74.0%
一宮市	81.0%		72.8%
東三河地域	79.5%	⇒	74.1%
豊橋市	80.7%	⇒	75.1%
蒲郡市	79.3%	⇒	72.9%
豊川市	79.8%	⇒	74.2%
新城市	74.6%	⇒	69.0%
田原市	75.6%	⇒	72.7%

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

(2)代表交通手段分担率

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

また、自家用車の分担率をみると、豊橋市は、東三河地域の中で最も低くなっています。
(百TE/日)



※比率からは不明を除外

資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

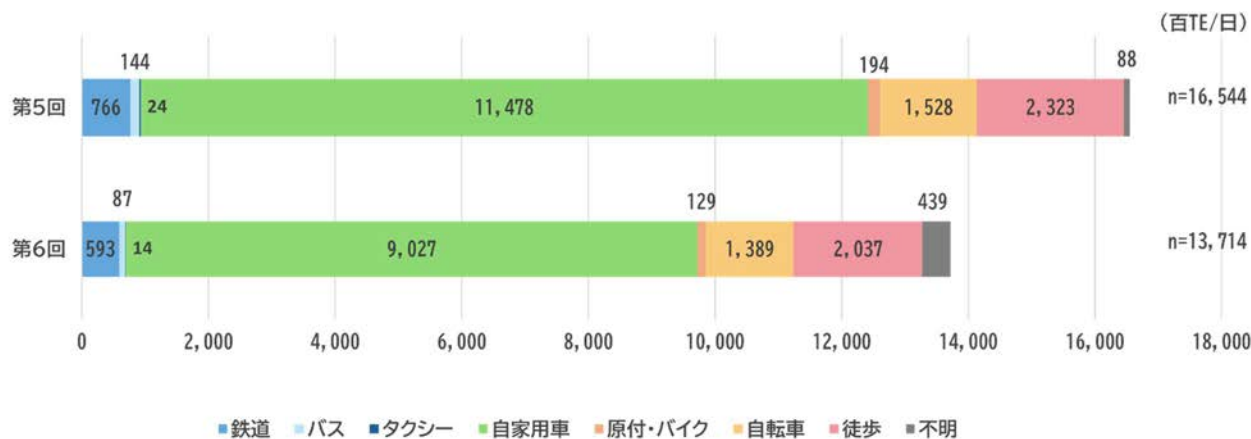
図 2-4 周辺市の代表交通手段分担率（発生集中ベース、平日）

2.3 豊橋市関連の流動の詳細分析

(1) 市域全体の傾向変化分析

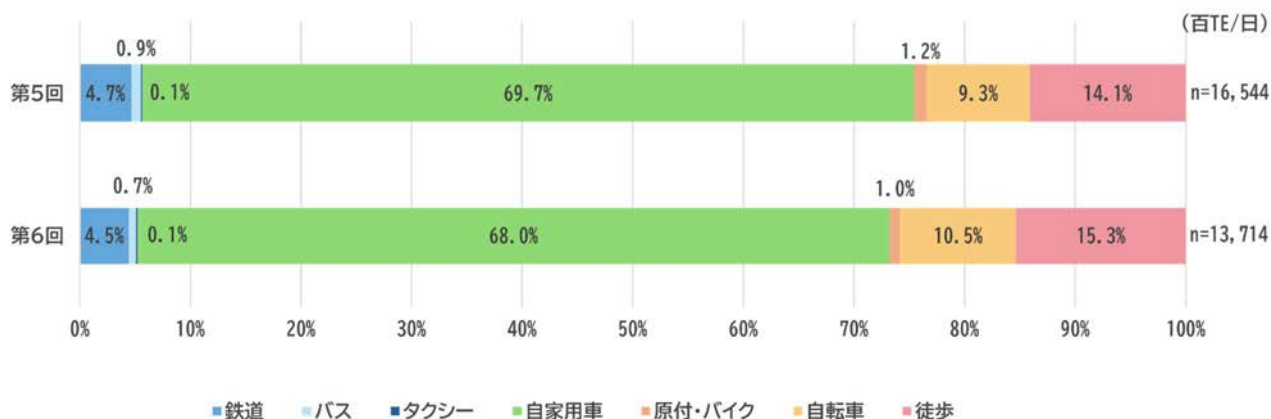
① 発生集中量・代表交通手段分担率

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



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

図 2-5 豊橋市の発生集中量の変化 (平日)

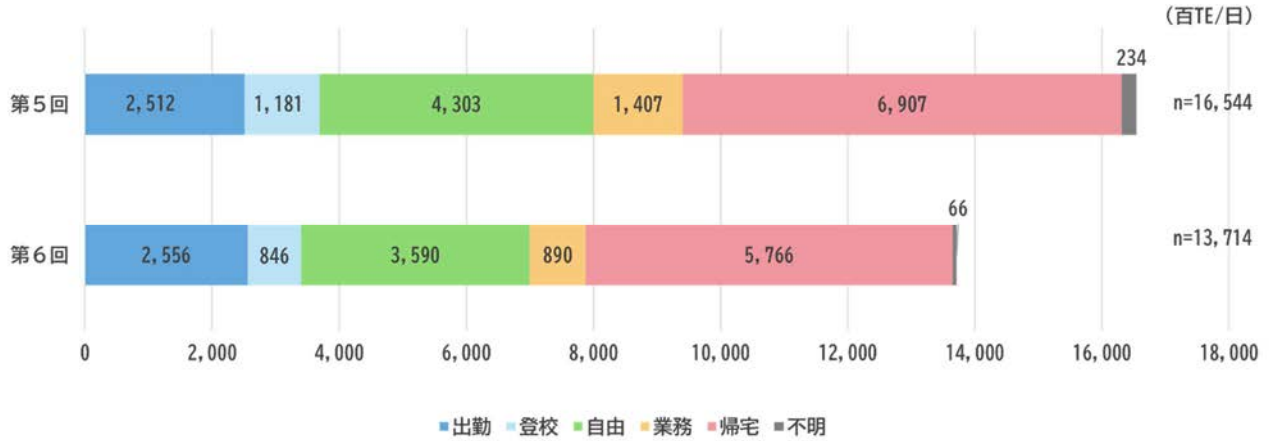


※比率からは不明を除外
 資料: 第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果
 ※第5回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域による集計
 ※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図 2-6 豊橋市の代表交通手段分担率の変化 (平日)

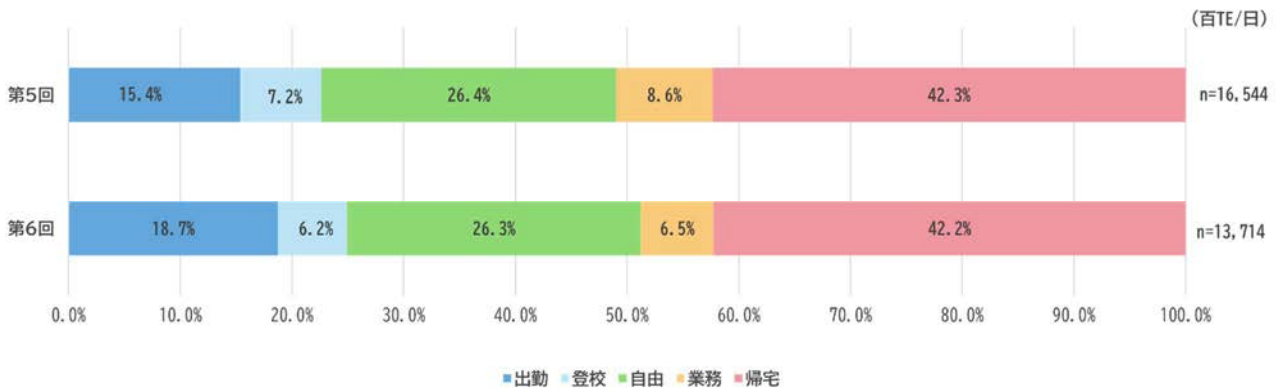
② 目的別構成

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



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

図 2-7 豊橋市の目的別発生集中量の変化（平日）

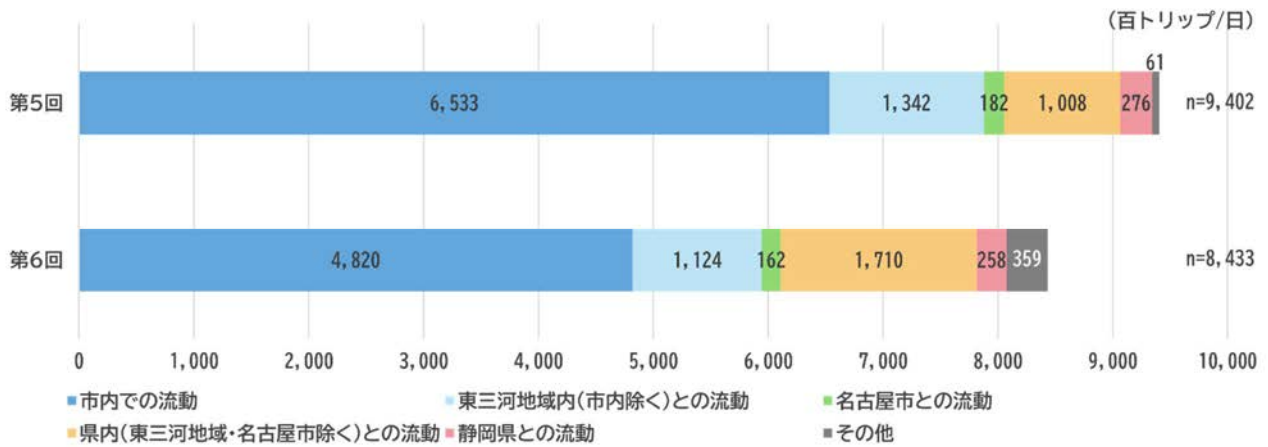


※比率からは不明を除外
 資料：第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果
 ※第5回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域による集計
 ※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図 2-8 豊橋市の目的別構成の変化（平日）

③ 代表的な方面別の流動量の変化

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



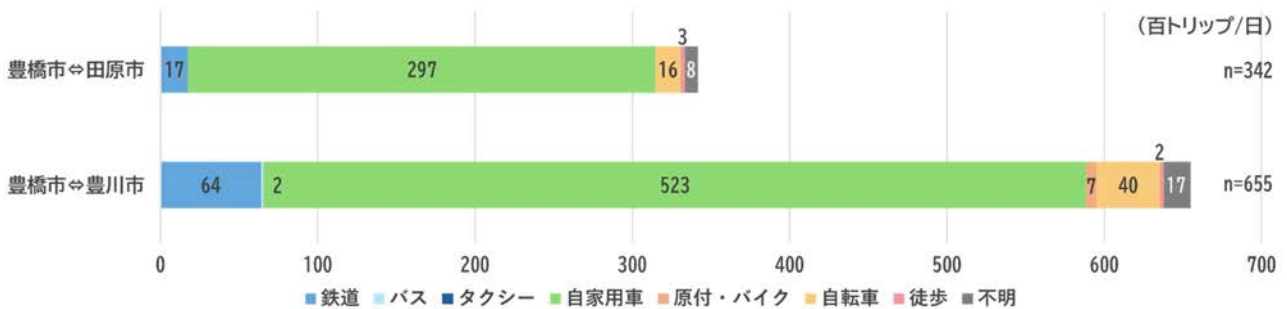
資料:第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※第5回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域による集計

図 2-9 代表的な方面別の流動量の変化(平日)

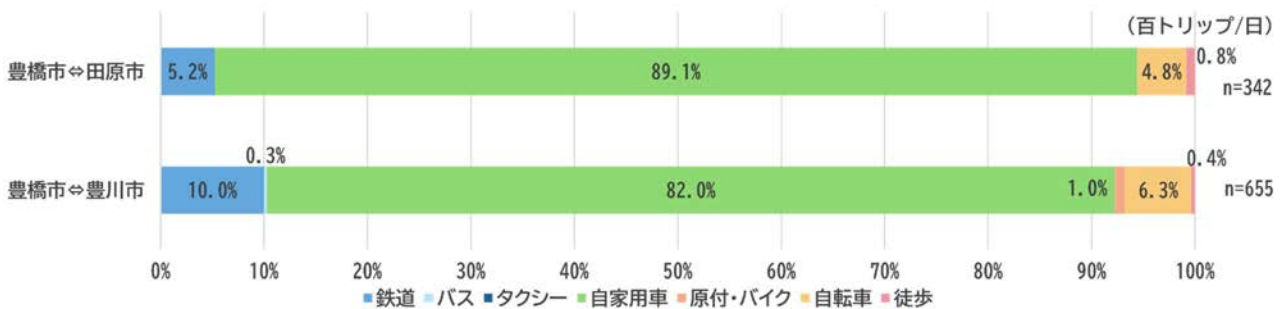
④ 隣接市との流動と代表交通手段

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



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 2-10 隣接市との代表交通手段別流動量の比較(平日)



※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

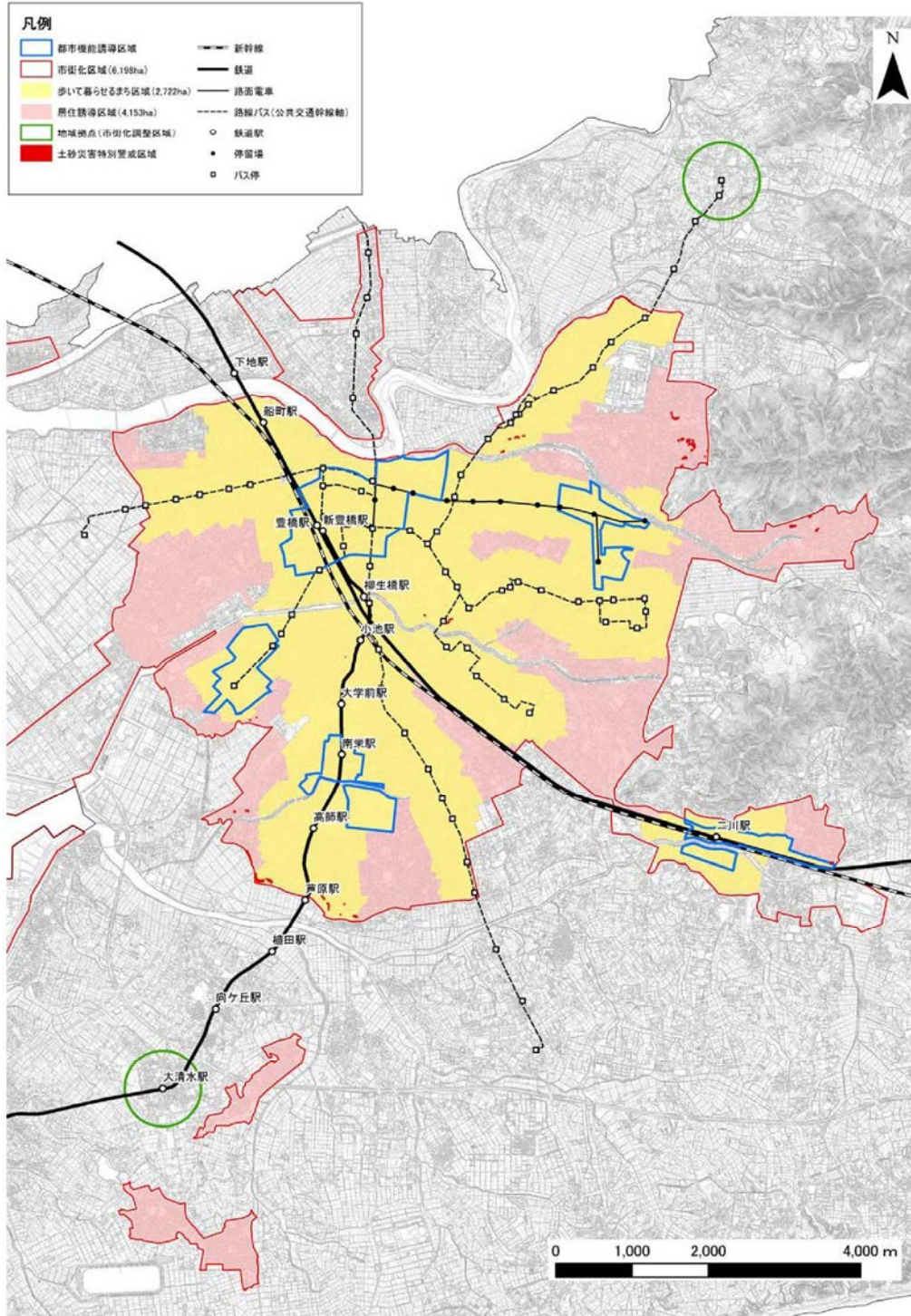
※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図 2-11 隣接市との流動における代表交通手段分担率の比較(平日)

(2)歩いて暮らせるまち区域の内外に着目した流動分析

① 区域の設定

豊橋市立地適正化計画では、居住を積極的に誘導すべき区域として歩いて暮らせるまち区域を下図の黄色範囲のように設定しています。



資料：豊橋市立地適正化計画

図 2-12 居住誘導区域及び歩いて暮らせるまち区域

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

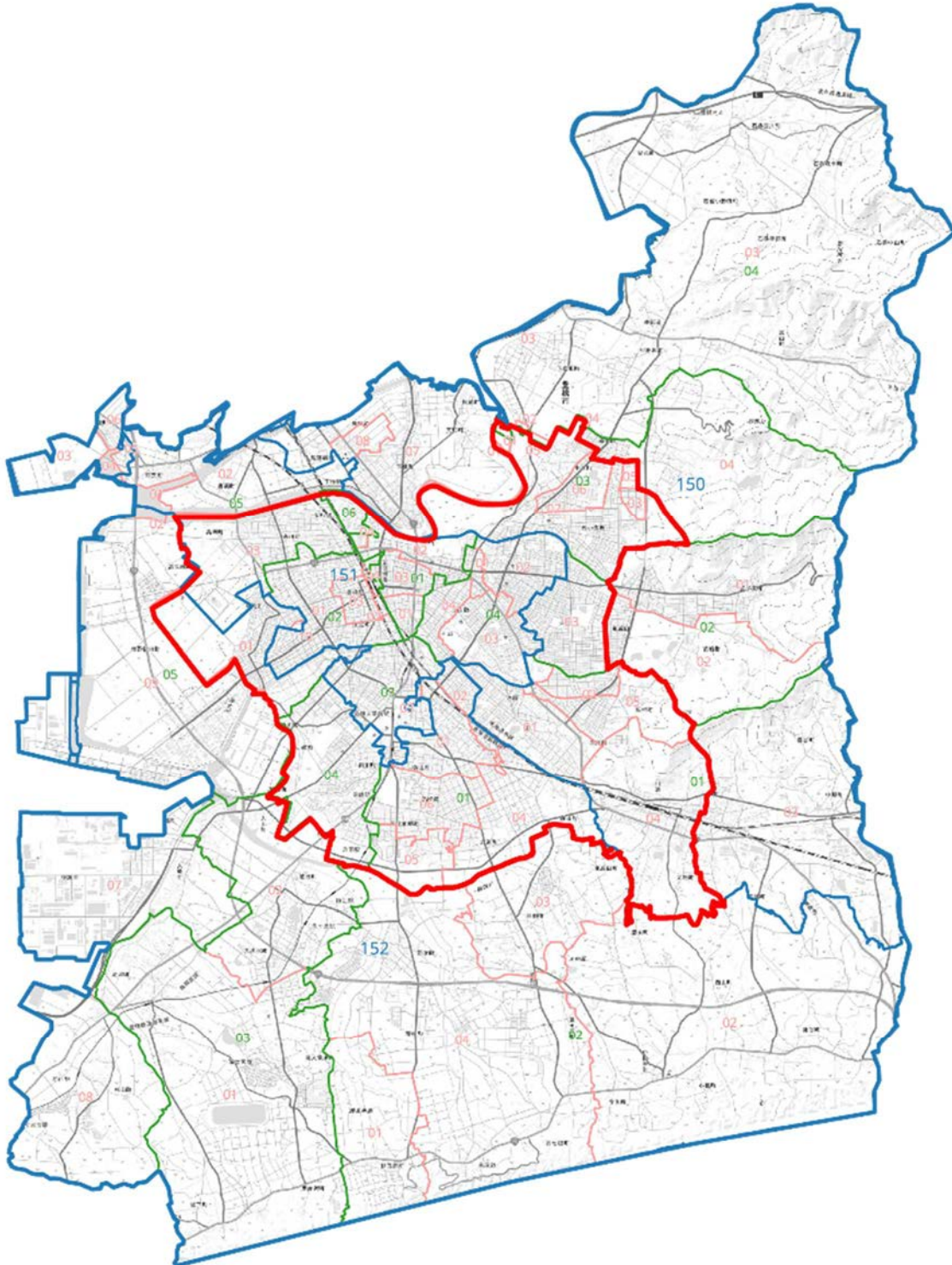
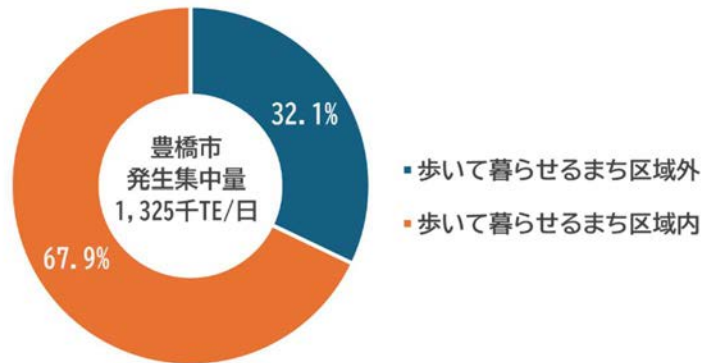


図 2-13 パーソントリップ調査における歩いて暮らせるまち区域の範囲の設定

② 歩いて暮らせるまち区域内外の発生集中量の内訳

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

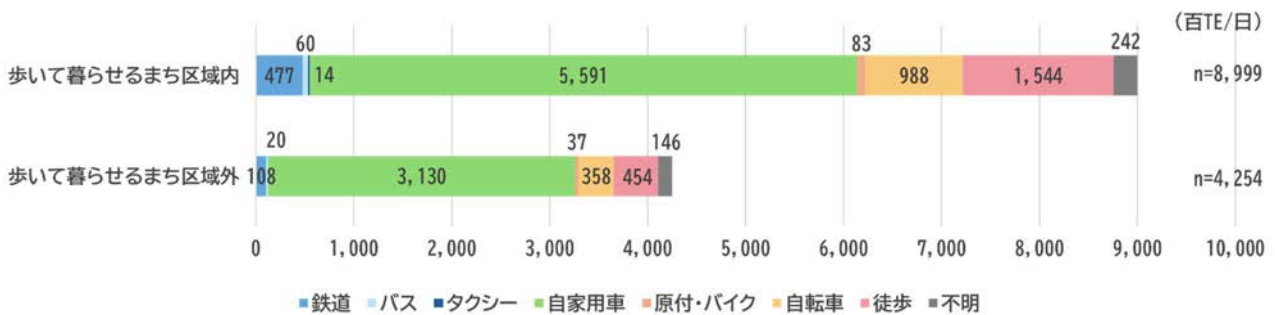


資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 2-14 歩いて暮らせるまち区域内外の発生集中量の内訳 (平日)

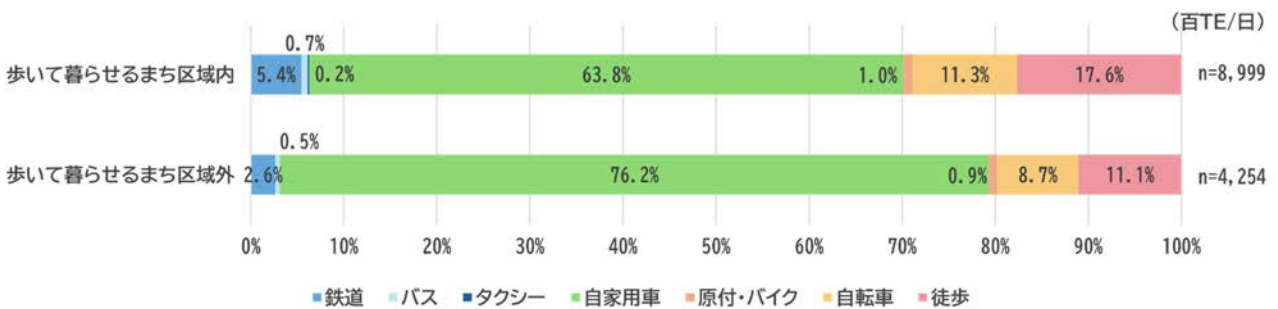
③ 歩いて暮らせるまち区域内外の発生集中量・代表交通手段分担率

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



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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



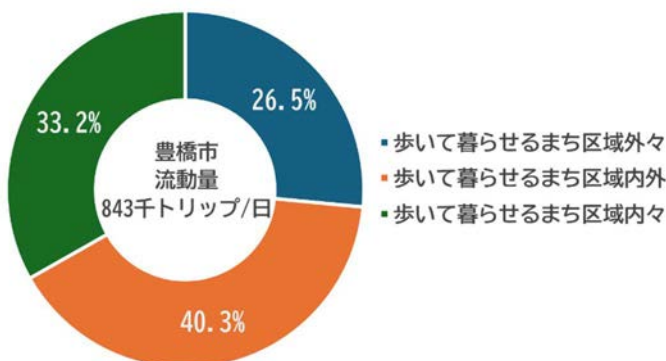
※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

④ 歩いて暮らせるまち区域内外の流動パターンの内訳

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



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 2-17 歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターン内訳 (平日)

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

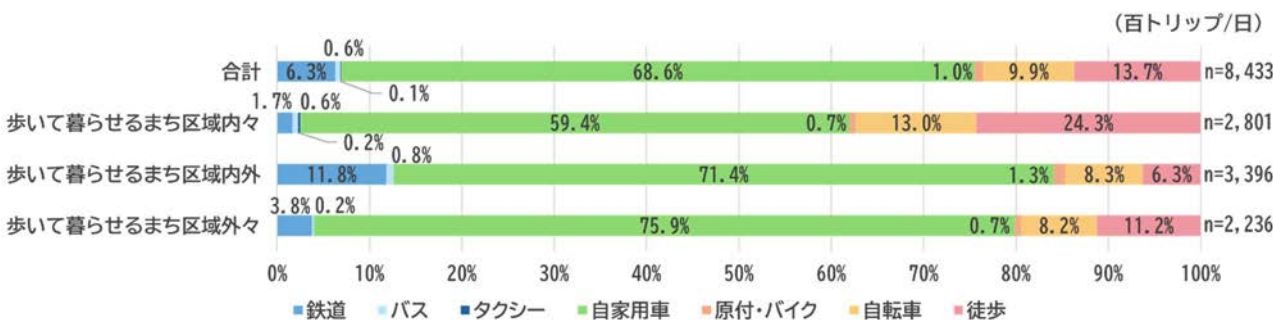
豊橋市の流動の内、歩いて暮らせるまち区域内々の場合、市域全体と比較して自家用車の分担率が低く徒歩の分担率が高くなっています。

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



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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



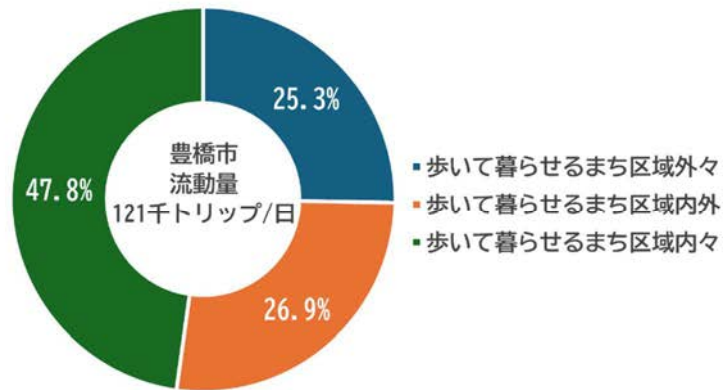
※比率からは不明を除外

資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

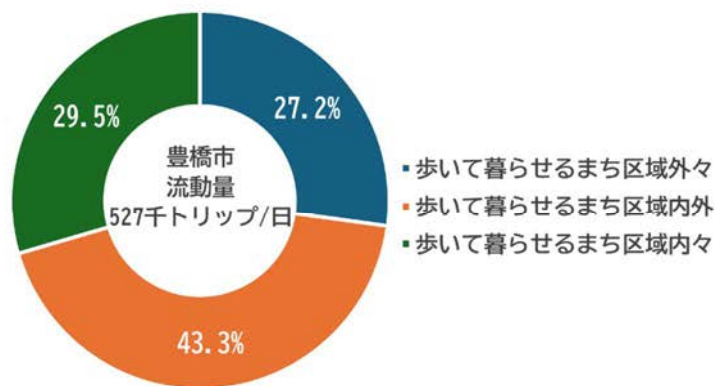
図 2-19 歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターンによる代表交通手段分担率 (平日)

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



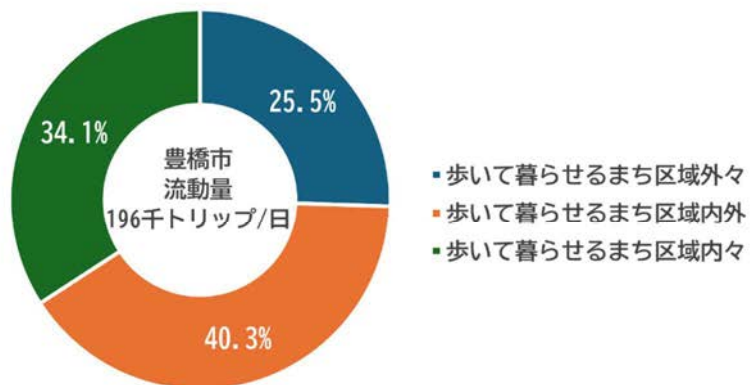
資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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



資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

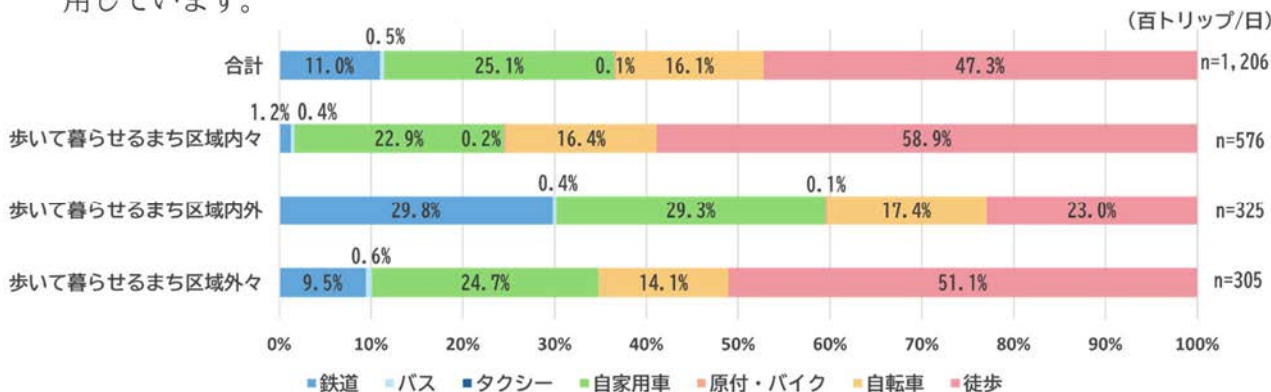


資料:第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

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

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

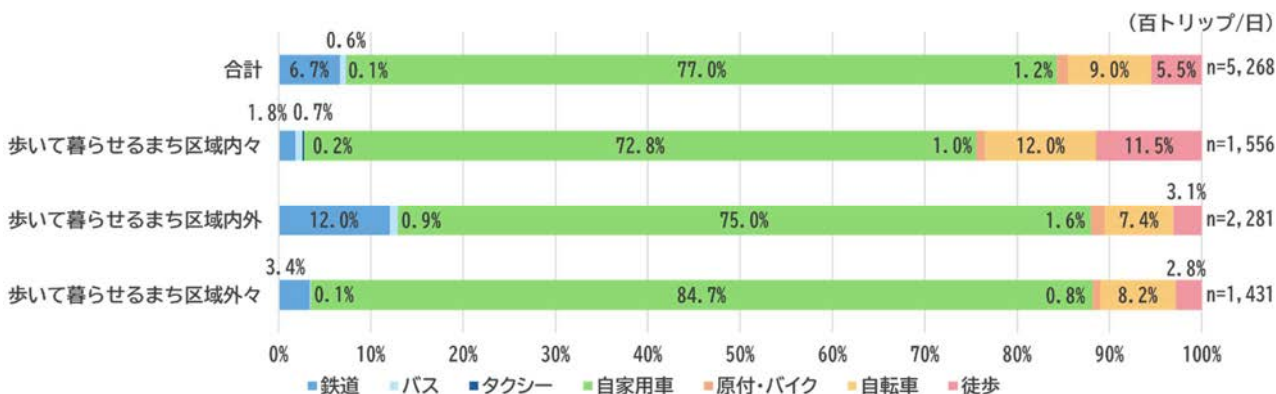


※比率からは不明を除外

資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

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

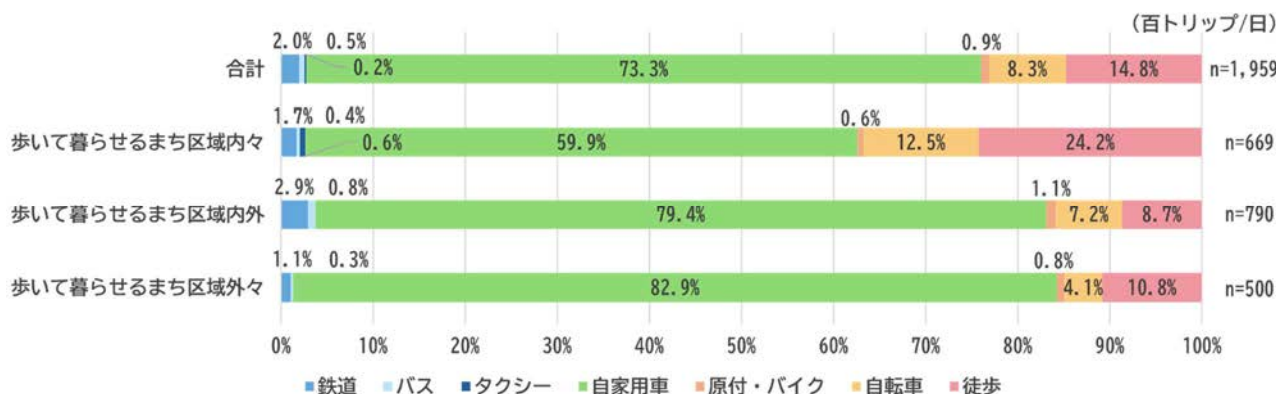


※比率からは不明を除外

資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

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



※比率からは不明を除外

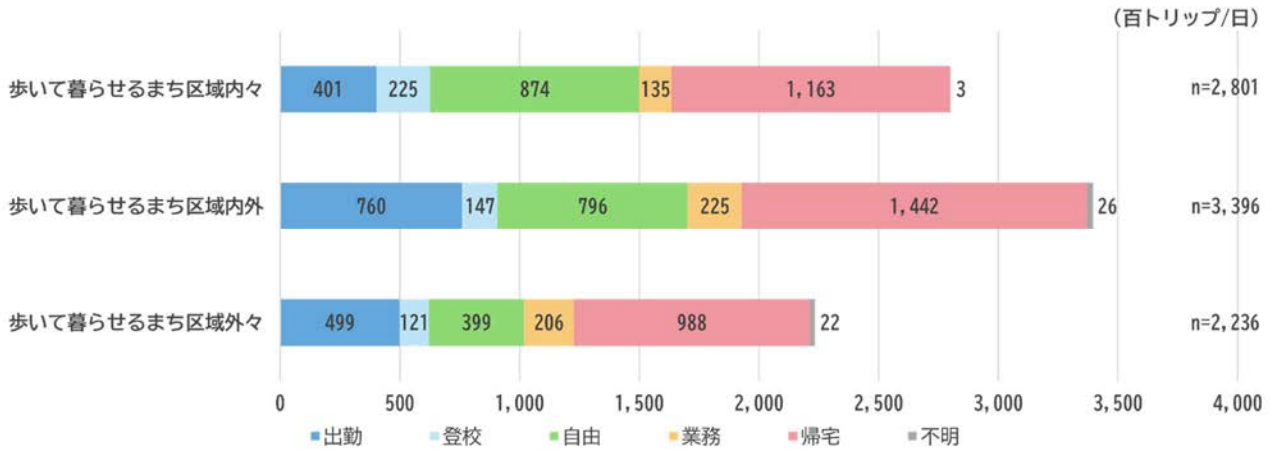
資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

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

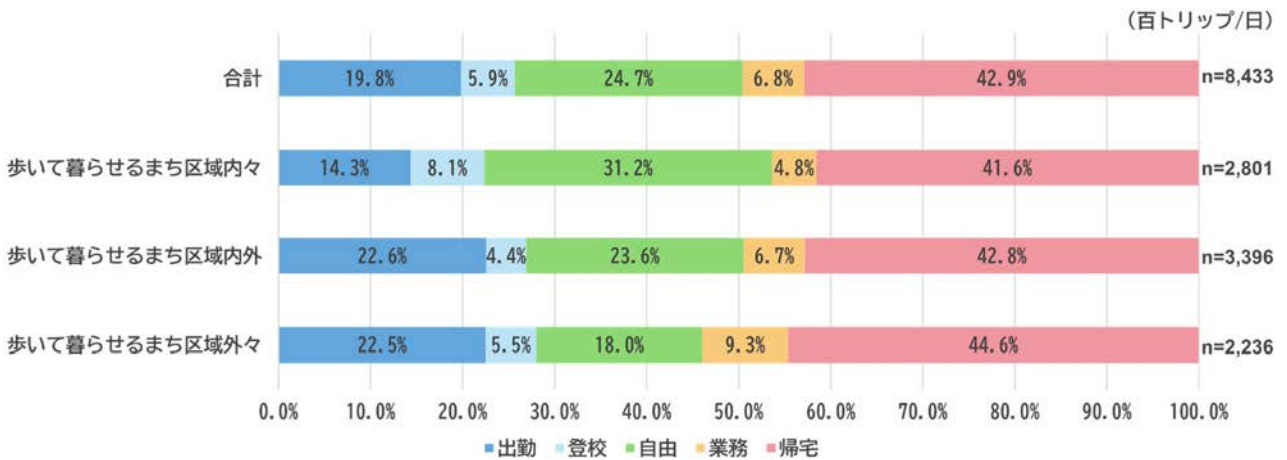
⑦ 歩いて暮らせるまち区域内外における流動パターンによる目的別構成

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



資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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



※比率からは不明を除外

資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

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

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

(3) ゾーンを区分した上での流動分析

① ゾーンの概要

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

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

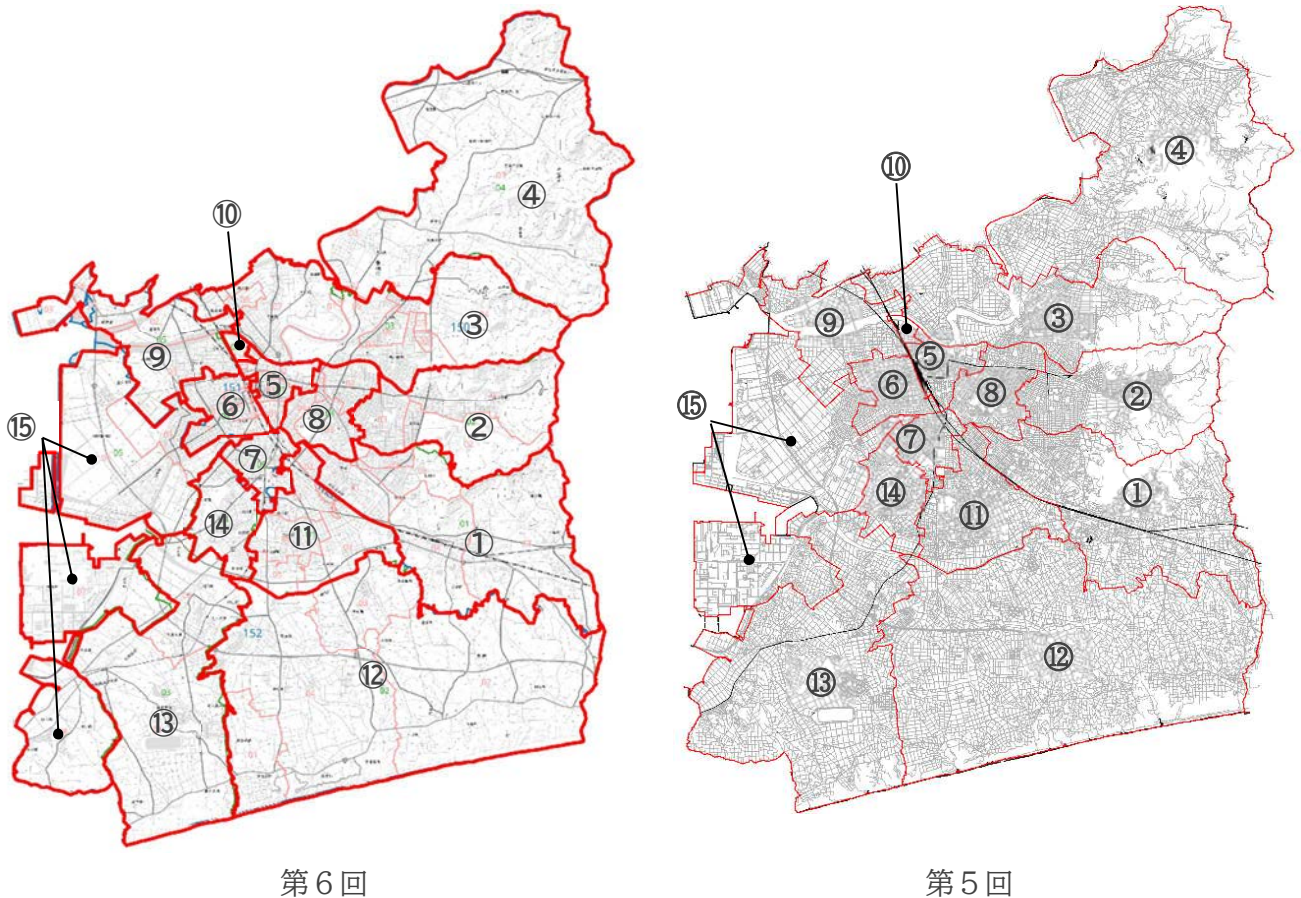
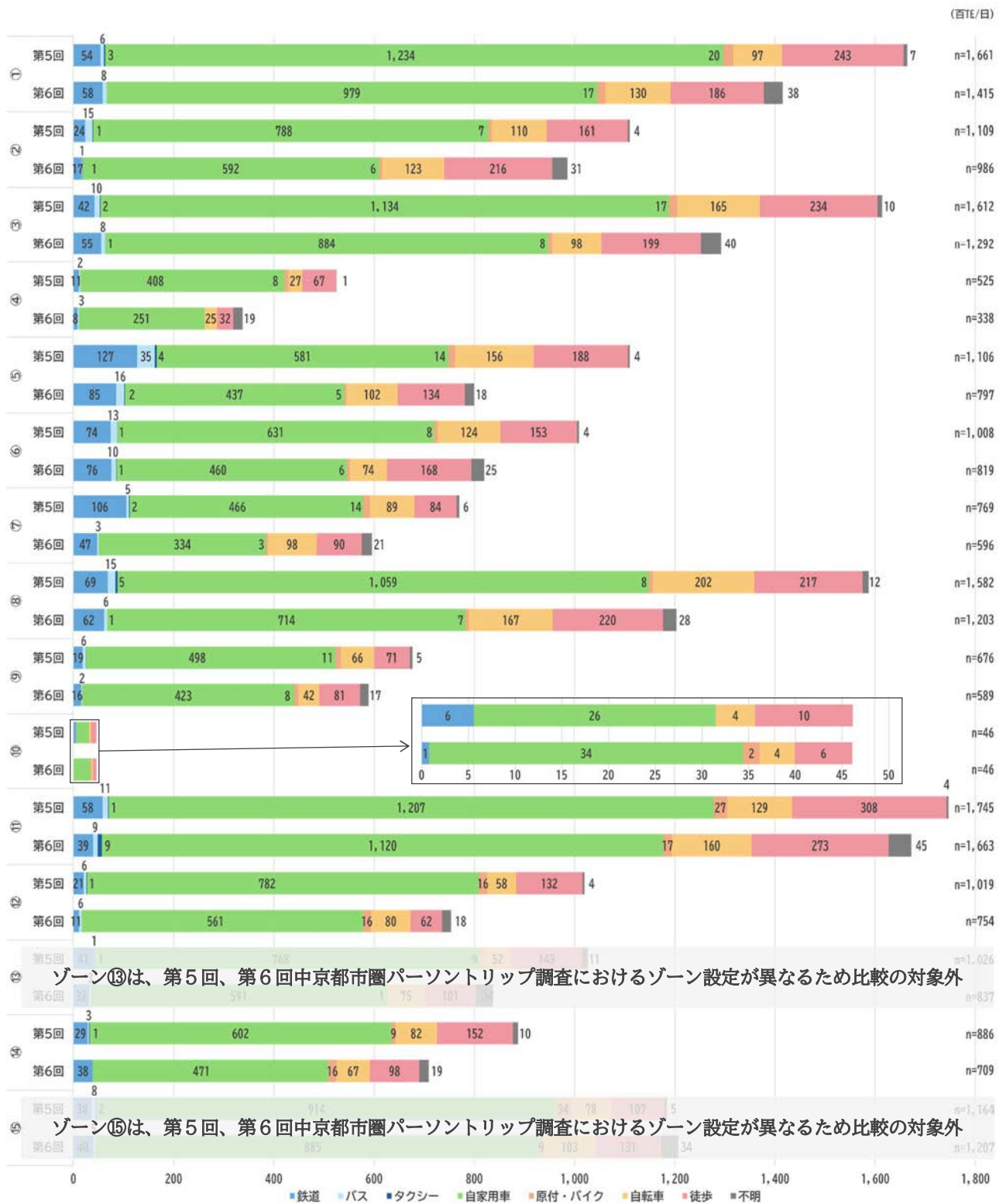


図 2-28 第6回中京都市圏パーソントリップ調査における中ゾーン区分(左)と
第5回中京都市圏パーソントリップ調査における中ゾーン区分(右)

② 発生集中量の変化

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



ゾーン⑩は、第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査におけるゾーン設定が異なるため比較の対象外

ゾーン⑮は、第5回、第6回中京都市圏パーソントリップ調査におけるゾーン設定が異なるため比較の対象外

資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 2-29 各ゾーンの代表交通手段別発生集中量（平日）

③ 代表交通手段別構成

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

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

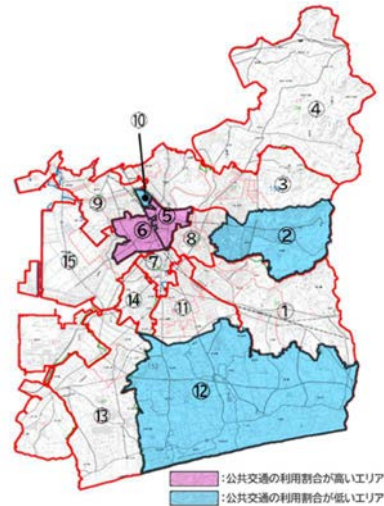
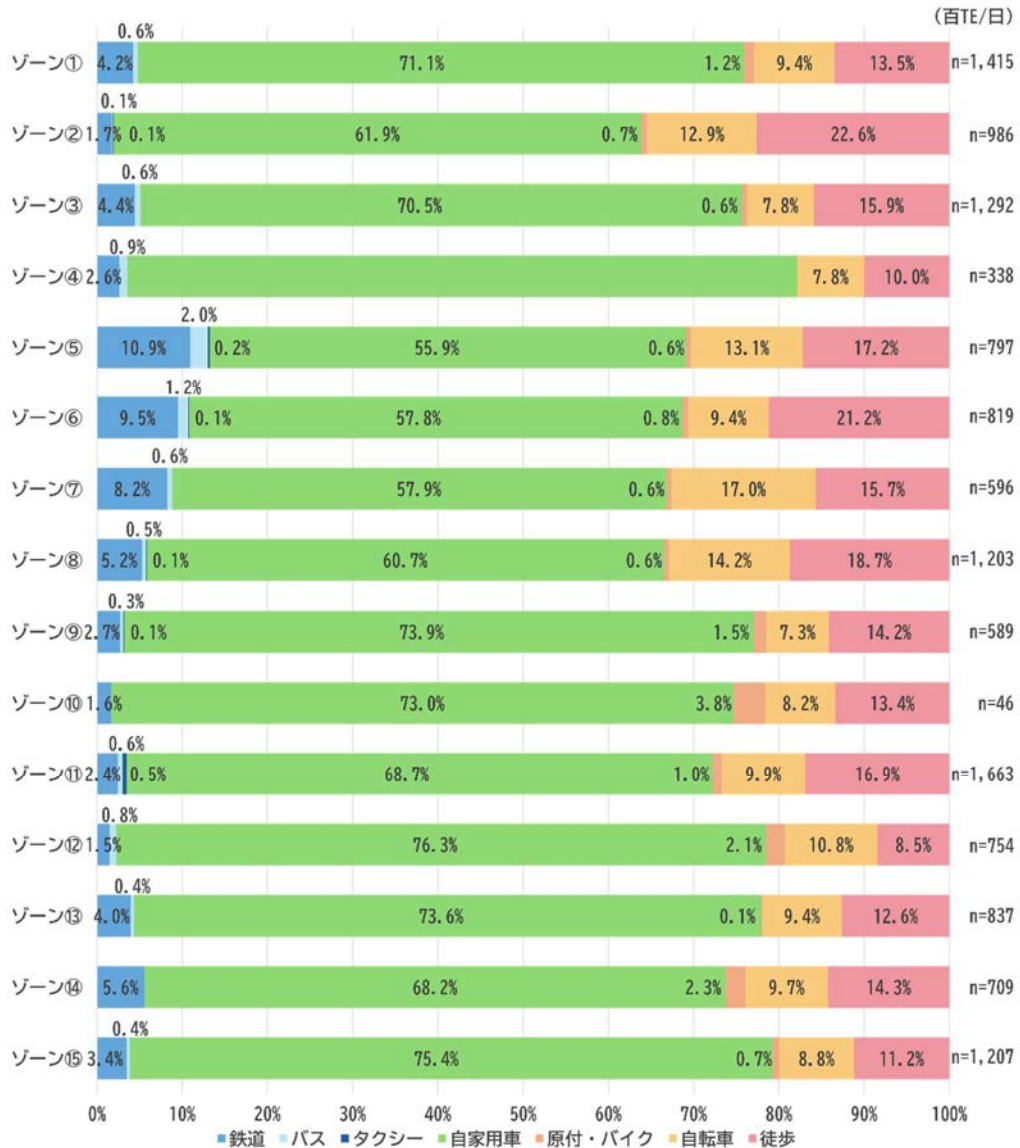


図 2-30 中ゾーン区分における公共交通の利用が高い低い区域

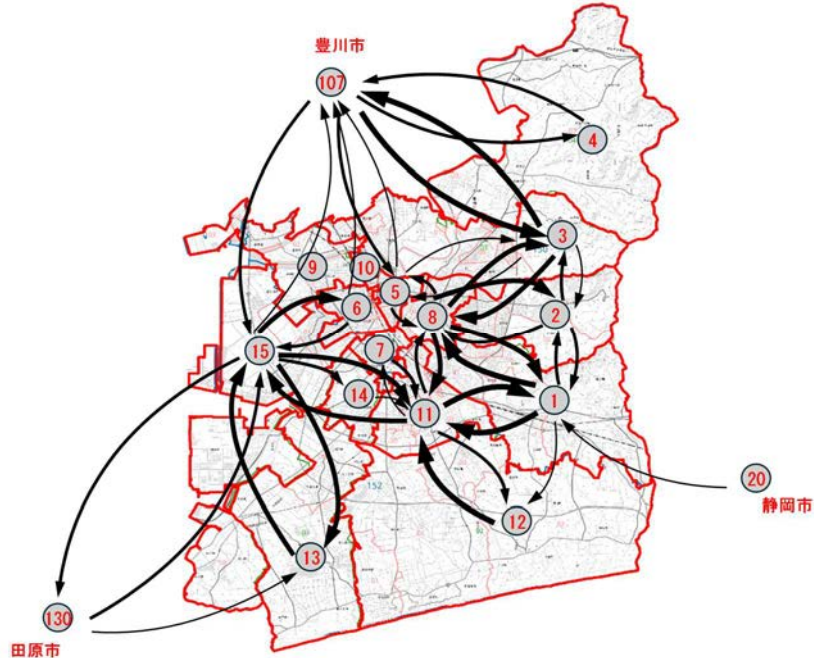


※比率からは不明を除外 資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果
 ※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

図 2-31 各ゾーンの発生集中交通量の代表交通手段別構成（平日）

④ ゾーン間の流動状況

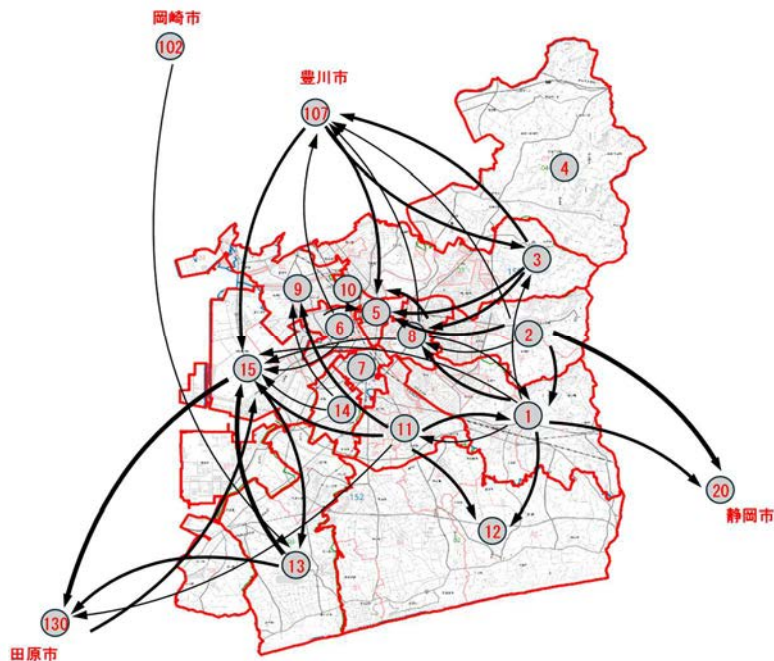
豊橋市の各ゾーンを発着する流動をみると、ゾーン⑧・③・⑮は特に市内多方面へ流動が分散しています。このうち、ゾーン③は市内だけでなく豊川市との流動が顕著となっており、ゾーン⑮は市内だけでなく田原市や豊川市との流動が顕著となっています。



※2,500 トリップ/日以上の流動を図化 資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果
 ※本調査は中京圏居住者のみが対象となっているため、静岡県居住者は対象外

図 2-32 ゾーン間の流動量（平日）

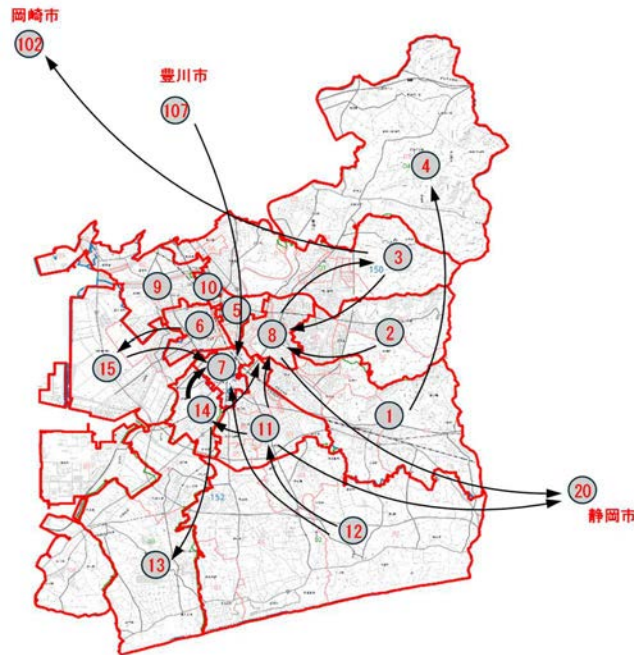
目的別にみると、通勤目的ではゾーン⑤・⑮で市内多方面からの到着が顕著となっています。また市外では、豊川市や田原市、静岡市との流動が顕著となっています。



※750 トリップ/日以上を流動を図化 資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果
 ※本調査は中京圏居住者のみが対象となっているため、静岡県居住者は対象外

図 2-33 ゾーン間の通勤目的の流動量（平日）

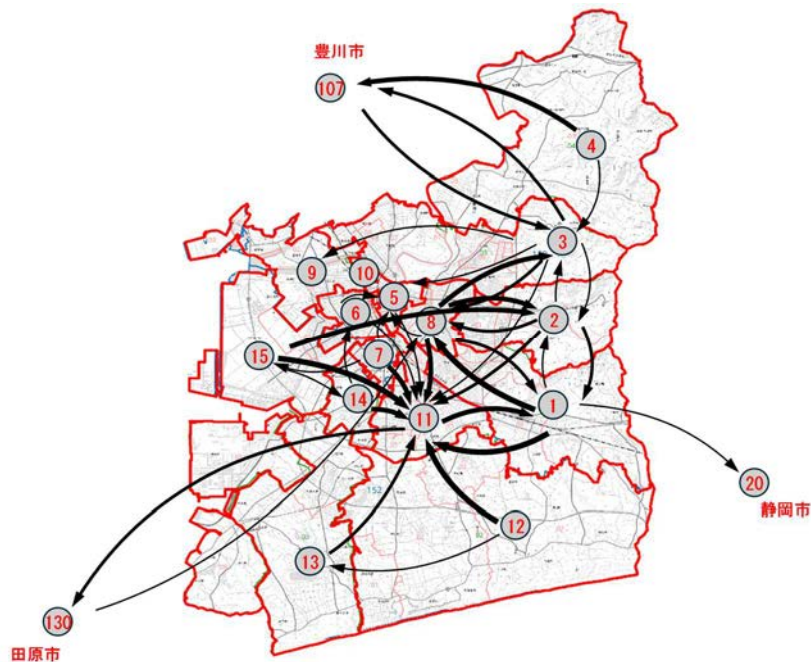
登校目的では、ゾーン⑦・⑧で市内多方面からの到着が顕著となっています。



※250 トリップ/日以上流動を図化 資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果
 ※本調査は中京圏居住者のみが対象となっているため、静岡県居住者は対象外

図 2-34 ゾーン間の登校目的の流動量 (平日)

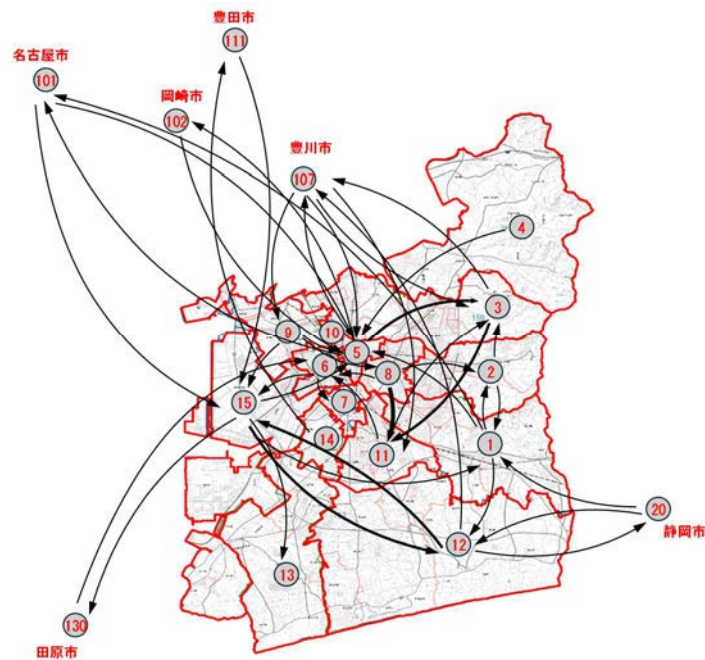
自由目的では、ゾーン⑪・⑧で市内多方面からの到着が顕著となっています。



※750 トリップ/日以上流動を図化 資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果
 ※本調査は中京圏居住者のみが対象となっているため、静岡県居住者は対象外

図 2-35 ゾーン間の自由目的の流動量 (平日)

業務目的では、ゾーン⑤で市内多方面との流動が顕著となっています。また、ゾーン⑪の到着やゾーン⑫と⑮の間の行き来も比較的流動が多くなっています。



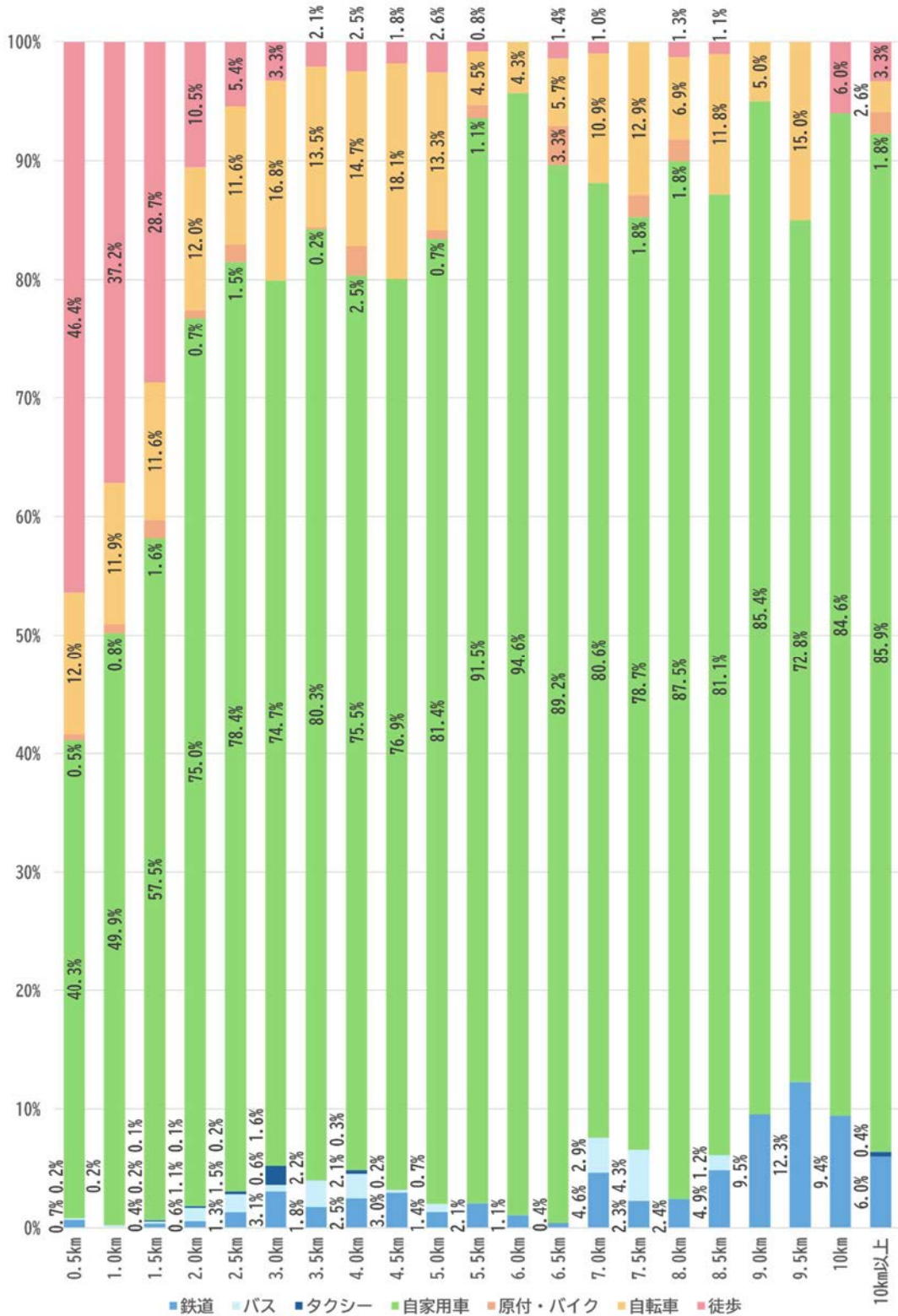
※250 トリップ/日以上の流動を図化 資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※本調査は中京圏居住者のみが対象となっているため、静岡県居住者は対象外

図 2-36 ゾーン間の業務目的の流動量（平日）

(4)市内々流動の発着OD間距離における代表交通手段

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



※比率からは不明を除外
 ※OD間距離は、重心点間の直線距離を使用
 ※少数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100にならない場合があります。

資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果

図 2-37 市内々流動の発着OD間距離における代表交通手段 (流動ベース、平日)

(5)市内代表駅の端末交通手段流動分析

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



※比率からは不明を除外
 ※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
 ※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 2-38 市内代表駅の端末交通手段別構成（平日）

豊橋市都市交通計画 2026-2035（別冊）

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

