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評価するため、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目標の進捗状況や方向性を適切に評価するため、計画全体の評価指標に紐づく６つの個別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。

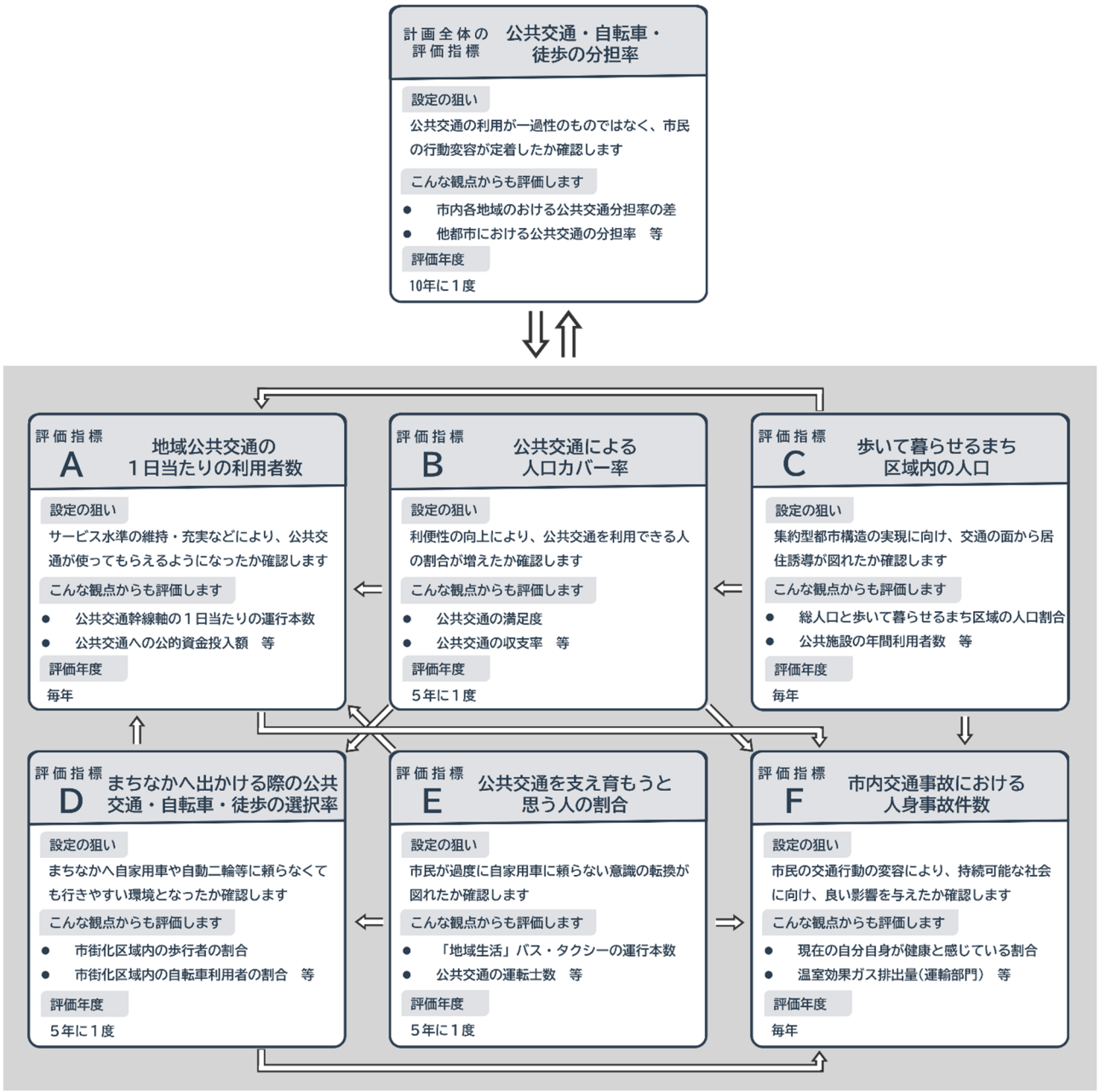


図 3-1　各評価指標の関係性

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、豊橋市の都市交通課題に対応するため、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 3 つの方針を推進する必要があります。

・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＞

名称	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。

・公共交通幹線軸の交通サービス水準の維持・充実や交通結節機能の強化により、公共交通が使ってもらえるようになったかを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＞

名称	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、公共交通利用圏域内(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。

・公共交通利用圏域内の人口は、公共交通利用圏域内の建物数と１建物当たりの平均居住人口の積で算出します。公共交通利用圏域内の建物数は、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。

・公共交通幹線軸をはじめとする公共交通利用圏域内に居住を誘導することや、公共交通利用圏域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＞

名称	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。

・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づけています。

・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で掲げる 2040(令和 22)年度時点の目標値の 166,300 人を目指し、本計画の計画期間においても増加させる目標とします。

＜指標値＞

名称	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ス性や魅力を高め、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。

＜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、まちなかのアクセス性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＞

名称	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%

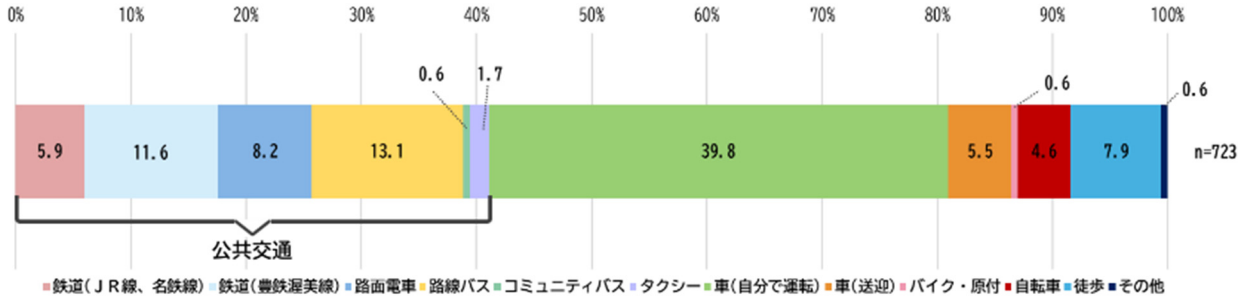


図 3-2　まちなかへ出かける際の公共交通・自転車・徒歩の選択率（令和６年度）

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、市民が過度に自家用車に頼らない意識の転換が図られたか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いた移動を、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＞

名称	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＞

名称	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



