

## 現都市交通マスタープランの検証について

### 目次

1. 現都市交通マスタープランの概要	1
2. 政策指標に関する検証	2
2.1 政策指標の達成状況	2
2.2 現都市交通マスタープランの政策指標に関する分析	2
3. 取組みに関する検証	5

# 1. 現都市交通マスタープランの概要

- 現都市交通マスタープランでは、下記の考え方、方針等に基づき、都市交通ビジョンの4つの基本目標に対して30の主な施策・取組み掲げ、施策の実施状況を把握するための代表的な施策指標を設定し、これまでに様々な取組みを行っている。
- 政策指標として、将来の代表交通手段の自動車利用割合を3ポイント(将来予測67%に対し5ポイント)下げることが目標としている。
- 都市交通ビジョンの基本理念、目指すべき将来像から、過度に自動車交通に依存しない、多様な交通手段の促進を主体とした計画内容である。

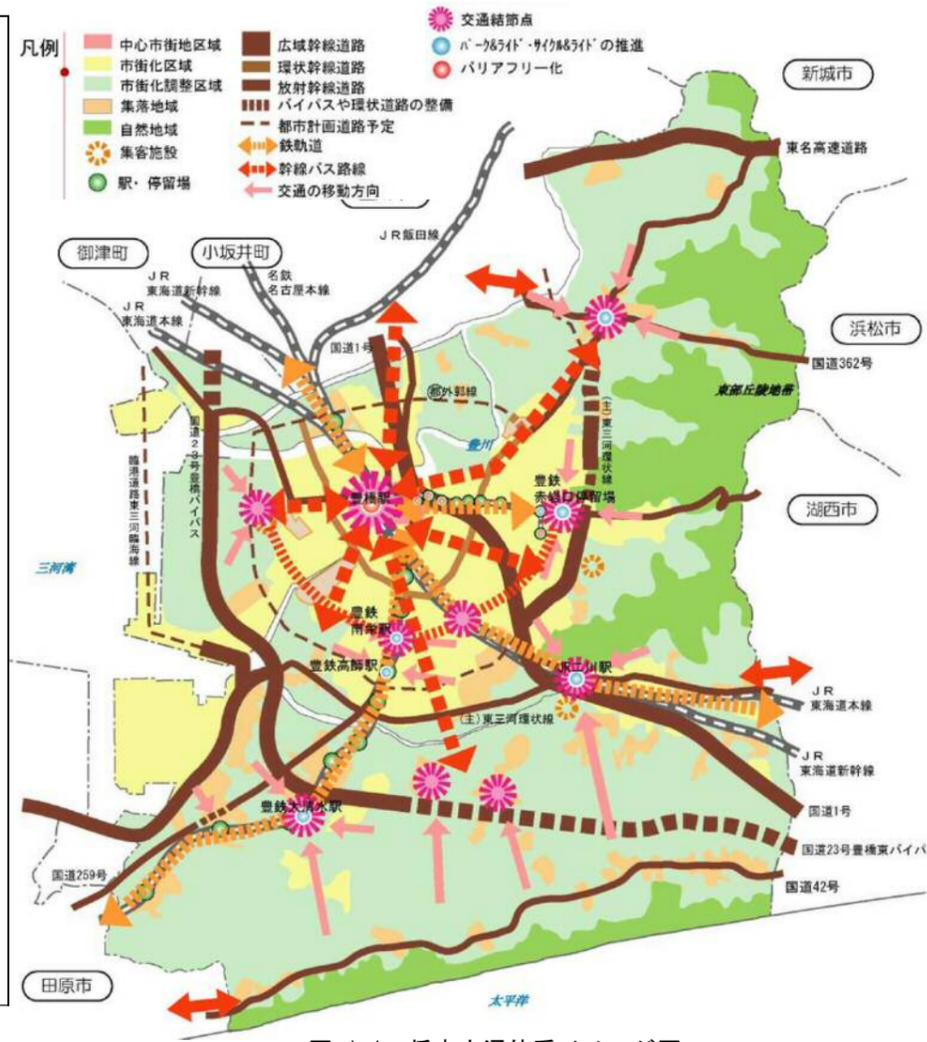


図 1-1 将来交通体系イメージ図

交通施策の基本的な考え方	①自動車優先となる施策からの転換 ②地域の状況に応じた施策の実施 ③連携・協働による施策の推進
基本方針の重点化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること</li> <li>● 生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること</li> <li>● 道路交通の円滑化を進めること</li> <li>● 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること</li> </ul>
交通施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基本目標別：都市交通ビジョンの基本目標別に区分した整理</li> <li>■ 地域別：交通特性などを考慮した7地域と広域に区分した整理</li> <li>■ 交通手段別：徒歩・自転車、自動車、公共交通機関に区分した整理</li> </ul>
計画の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 効率的な執行：既存ストックの有効活用や重点的な投資</li> <li>■ 関係者の連携・協働：行政、交通事業者、NPO、市民の連携・協働</li> <li>■ 推進体制の確立：取組みの進捗状況や目標の達成状況の確認・情報交換</li> <li>■ PDCA サイクルによる見直し：一連の流れでの評価・検証、計画の見直し</li> </ul>

## 政策指標

### 過度な自動車依存からの転換

指標：人の動きにおける代表交通手段の分担率（自動車：その他交通手段）

年度	平成13年度(実績)	平成27年度(将来)
指標値	自動車：その他=65%：35%	自動車：その他=62%：38%

## 主な取組み

- 基本目標及び基本方針ごとに施策を定め、30の主な取組みを設定。
- 取組みごとに、施策の実施状況を把握するための施策指標を設定（一部除く）。
- 主な取組みの項目は下表参照。

表 1-1 現都市交通マスタープランの施策と主な取組み

基本目標	基本方針	施策	主な取組み	連番
1 人にやさしく安全・安心な交通づくり	1 誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること	1 良好な徒歩・自転車環境をつくる	① 徒歩・自転車のための道路整備	1
		2 公共交通のサービスを改善する	① 運行サービスの見直し	2
		3 公共交通のバリアフリー化を進める	① 車両のバリアフリー化 ② 駅・停留場のバリアフリー化	3 4
	2 交通事故を減らす交通安全対策を進めること	1 交通安全に向けた施設の整備を進める	① 路上の交通安全施設の整備	5
		2 交通安全に対する市民の意識を高める	① 交通ルールの周知徹底	6
		3 災害に強い交通基盤の整備を進めること	① 道路空間の地震防災対策 ② 緊急輸送道路の整備	7 8
2 生活に魅力を感じる交通づくり	1 生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること	1 生活を支える交通を確保する	① 公共交通の確保	9
		2 快適な生活道路にする	② 公共交通空白地域への支援	10
	2 中心市街地活性化のための交通改善を進めること	1 活性化に寄与する交通システムを整備・活用する	① 生活道路の改善	11
		2 中心市街地の回遊性を向上させる	② 生活道路の再編	12
	3 潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること	1 道路空間の緑化を進める	① 新型路面電車の導入	13
		2 ゆとりある交通空間をつくる	① 歩行者優先ゾーンの導入 ② 滞留空間や休憩場所の設置	14 15 16
3 地域の活力を高める交通づくり	1 道路交通の円滑化を進めること	1 市街地の渋滞を解消する	① バイパスや環状道路などの整備	17
	2 広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること	1 鉄道等の利便性を向上させる 2 隣接自治体との連携を進める	① 鉄道の速達性向上 ② 隣接市町と連携した公共交通の確保	18 19
	3 物流交通の適正・効率化を進めること	1 三河港の整備を促進する 2 貨物輸送手段を転換させる	① 物流基盤の高度化・整備 ② トラックから船舶や鉄道への転換	20 21
4 環境に配慮した交通づくり	1 低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること	1 公共交通機関・自転車へ利用を転換させる	① 近郊・郊外部の交通結節点の整備 ② パーク&ライド・サイクル&ライドの推進	22 23
		2 自動車の低公害化・省エネルギー化を促進する	① エコカーの普及	24
	2 環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること	1 利用しやすい公共交通網をつくる	① バス路線の幹線化 ② 住民ニーズに応える路線の設定	25 26
3 環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること	1 通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める	1 通勤時の自動車利用の抑制・平準化を進める	① ノーカーデーの普及 ② 時差出勤やフレックスタイム制の奨励	27 28
		2 市民意識の変化を促進させる	① 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施 ② 環境行動に対する特典制度の導入	29 30

：重点方針

## 2. 政策指標に関する検証

### 2.1 政策指標の達成状況

- 現都市交通マスタープランでは政策指標として、過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築の達成の目安として、人の動きにおける「代表交通手段の分担率」を設定している。

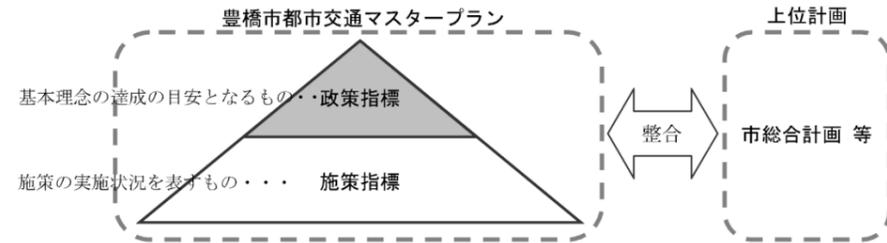
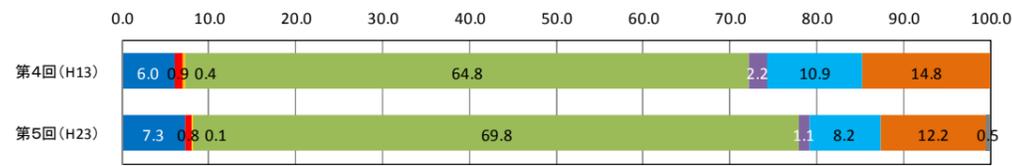


図 2-1 指標設定の概念

- 目標は、将来の代表交通手段の自動車利用割合を平成 13 年度時点の 65%から 3 ポイント（将来予測の 67%に対し 5 ポイント）下げて、平成 27 年度時点の目標では 62%にすることとしていたが、平成 23 年度時点では約 70%に増加したため、その要因の分析を以降に行う。

年 度	平成 13 年度 (実績)	平成 27 年度 (将来)	平成 23 年度 (実績)
指 標 値	自動車：その他＝65%：35%	自動車：その他＝62%：38%	自動車：その他＝70%：30%



トリップ数の割合	鉄道	バス	タクシー	自動車	自動二輪	自転車	徒歩	不明	合計
第4回【H13】(%)	6.0	0.9	0.4	64.8	2.2	10.9	14.8	0.0	100.0
第5回【H23】(%)	7.3	0.8	0.1	69.8	1.1	8.2	12.2	0.5	100.0
増減率(5回/4回)	1.209	0.839	0.350	1.077	0.505	0.752	0.825	-	

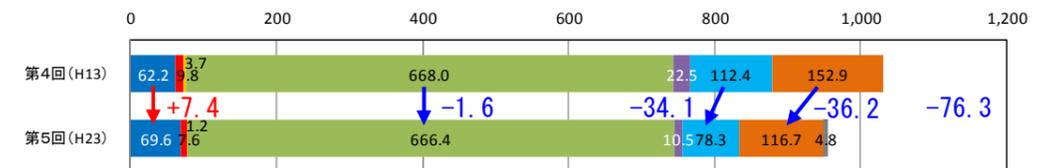
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 2-2 豊橋市関連のパーソントリップ調査の代表交通手段別の割合

### 2.2 政策指標に関する分析

#### (1) 手段（トリップ数）

- 代表交通手段別のトリップ数において、全体のトリップ数は大きく減少しているが、自動車のトリップ数はほとんど減少していない。(図 2-3)
- 鉄道のトリップ数は増加している。(図2-3)
- 自転車と徒歩のトリップ数が減少している。(図 2-3)
- 自動車の分担率の増加は、自転車、徒歩など他のトリップ数の減少に比べ、自動車のトリップ数が変わらなかったことによるものと言える。



トリップ数	鉄道	バス	タクシー	自動車	自動二輪	自転車	徒歩	不明	合計
第4回【H13】(千トリップ)	62.2	9.8	3.7	668.0	22.5	112.4	152.9	0.0	1,031.5
第5回【H23】(千トリップ)	69.6	7.6	1.2	666.4	10.5	78.3	116.7	4.8	955.2
増減率(5回/4回)	1.120	0.777	0.325	0.998	0.467	0.697	0.764	-	0.926

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 2-3 豊橋市関連のパーソントリップ調査の代表交通手段別のトリップ数

(2) 年齢（トリップ数、分担率）

- 自動車の年齢別トリップ数は、35～44歳と60歳以上で増加しており、特に60歳以上の増加数が多い。（図 2-4：右図）
- 自動車の分担率は、15～29歳で減少しその他の年齢では増加しているが、特に60歳以上の増加率が高い。（図 2-4：左図）
- 自動車のトリップ数が減らず、分担率が増加した理由は、60歳以上の自動車利用が増加したことによるものと言える。
- この理由として、60歳以上の運転免許保有率が大きく増加したことが原因の1つに考えられる。（図 2-5）

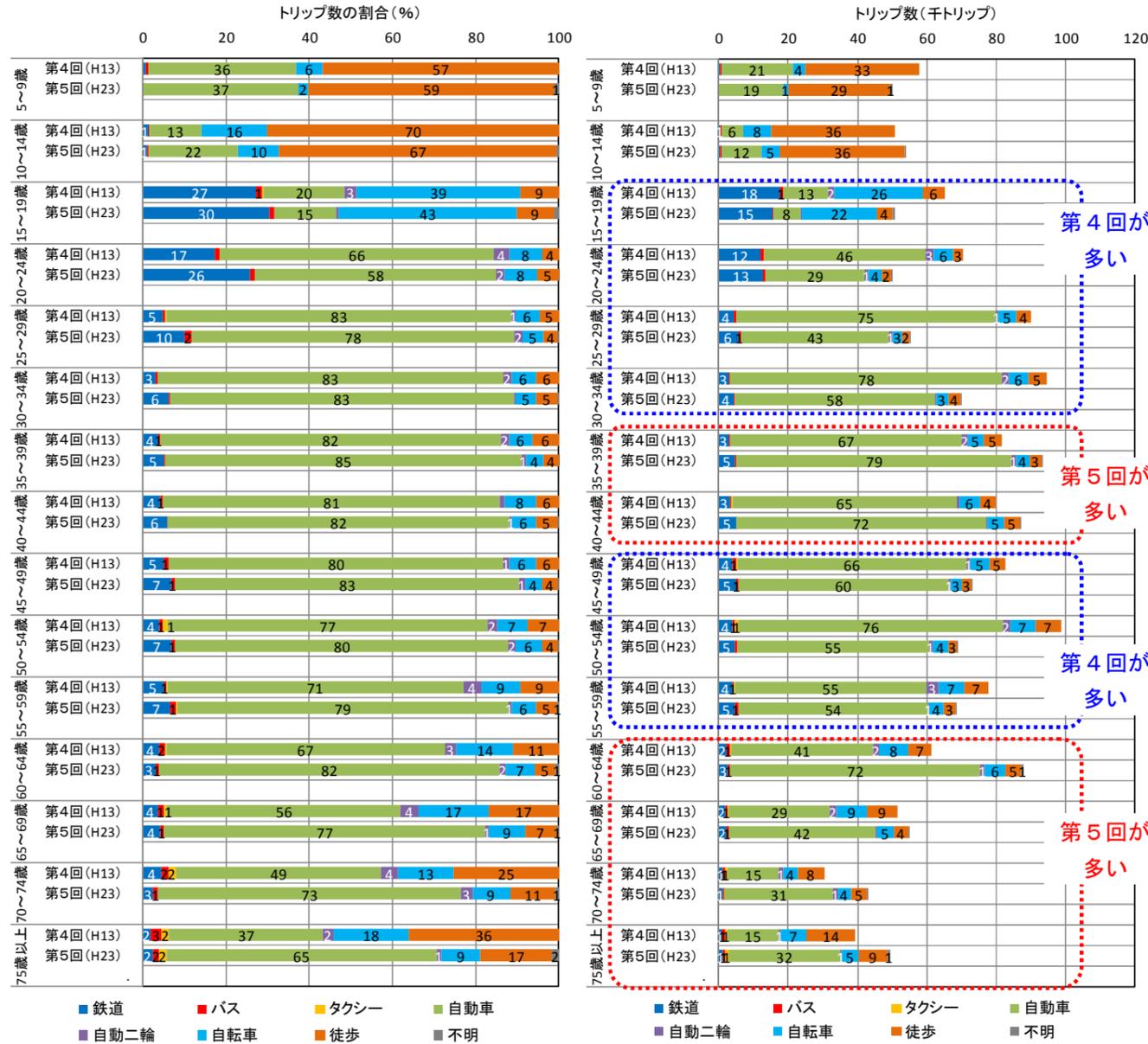


図 2-4 第4回調査と第5回調査の年齢別の代表交通手段割合(左)とトリップ数(右)

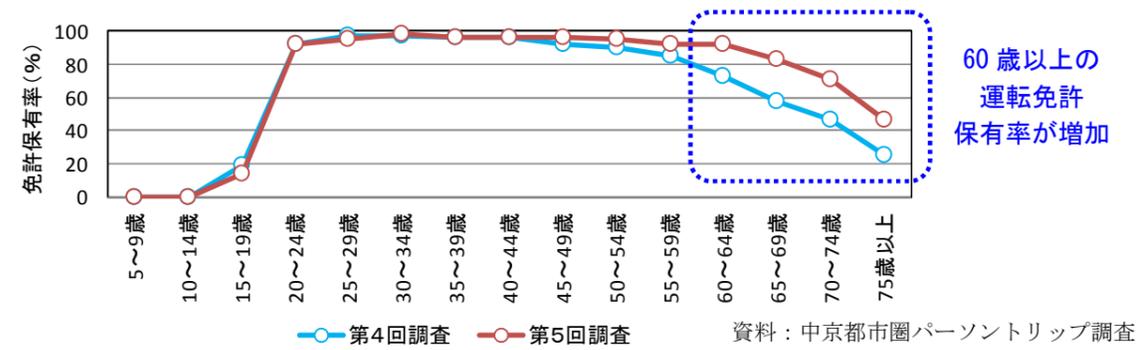
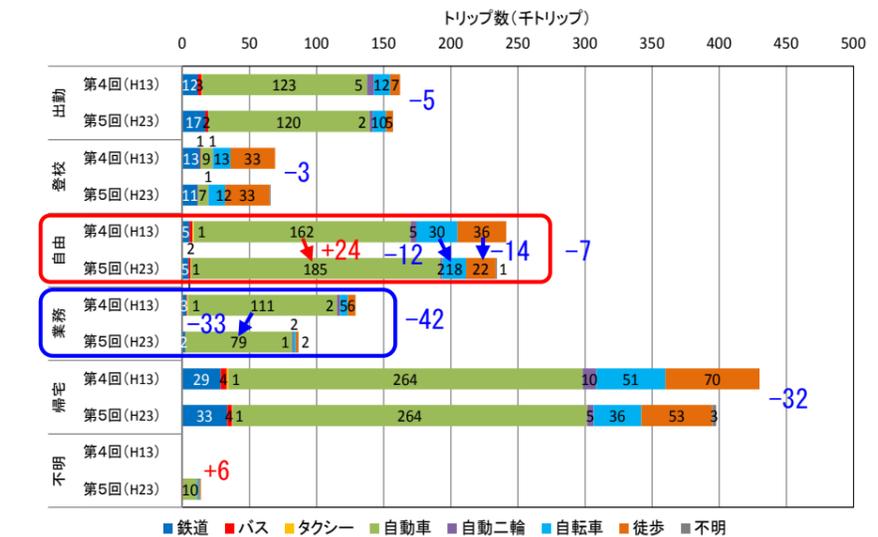


図 2-5 第4回調査と第5回調査の年齢別の豊橋市内居住者の運転免許保有率

(3) 移動目的

- 目的別のトリップ数において、自動車のトリップ数は自由目的のみで増加しており、出勤、登校、業務目的では減少している。（図 2-6）
- 目的別の代表交通手段分担率についても、自由目的で自動車の分担率の増加が特に大きくなっている。（図 2-7）
- 自動車のトリップ数が減らず、分担率が増加した理由は、自由目的における自動車利用が増えたことによるものと言える。
- また、年齢別で移動目的のトリップ数をみると、自由目的においては40～44歳と60歳以上で増加しており、特に60～64歳の自由目的のトリップ数が大きく増加している。（図 2-8：右図）
- したがって、自由目的の自動車利用の増加は、主に60歳以上の自由目的の自動車利用が増えたことによるものと考えられる。



目的	出勤	登校	自由	業務	帰宅	不明	合計	
トリップ数	第4回(H13)	162,300	68,999	241,173	128,968	430,047	0	1,031,487
	第5回(H23)	157,015	65,613	234,401	86,588	397,695	13,868	955,180
増減	量:5回-4回	▲ 5,285	▲ 3,386	▲ 6,772	▲ 42,380	▲ 32,352	13,868	▲ 76,307
	比:5回/4回	0.97	0.95	0.97	0.67	0.92	-	0.93
全増減トリップ数に占める割合		7%	4%	9%	56%	42%	-18%	100%

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 2-6 第4回調査と第5回調査の目的別のトリップ数の比較

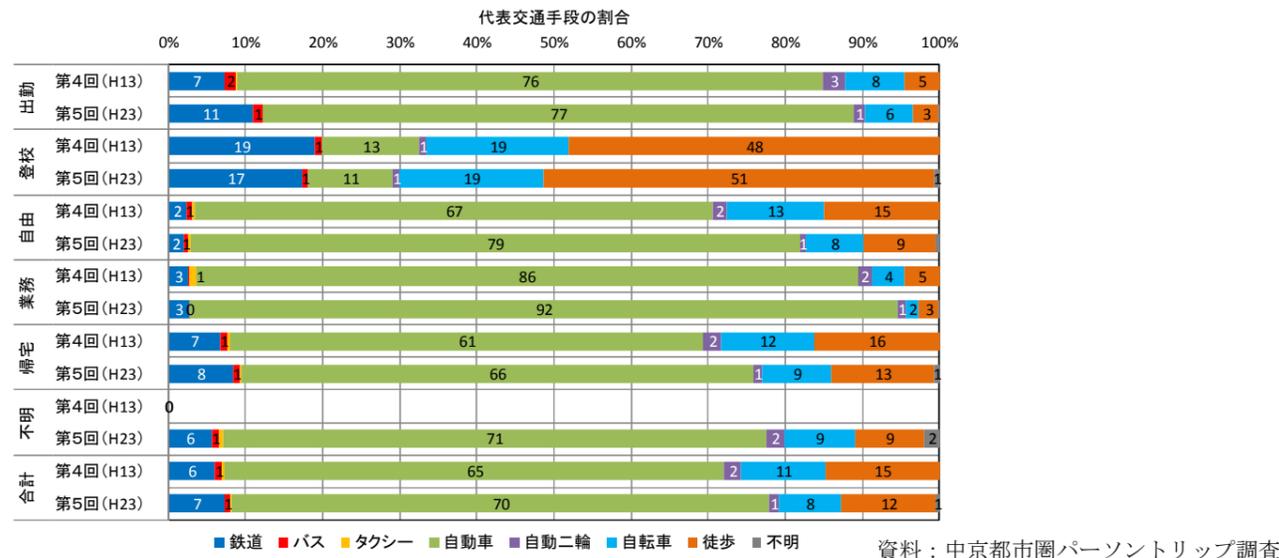


図 2-7 第4回調査と第5回調査の目的別の代表交通手段の割合

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

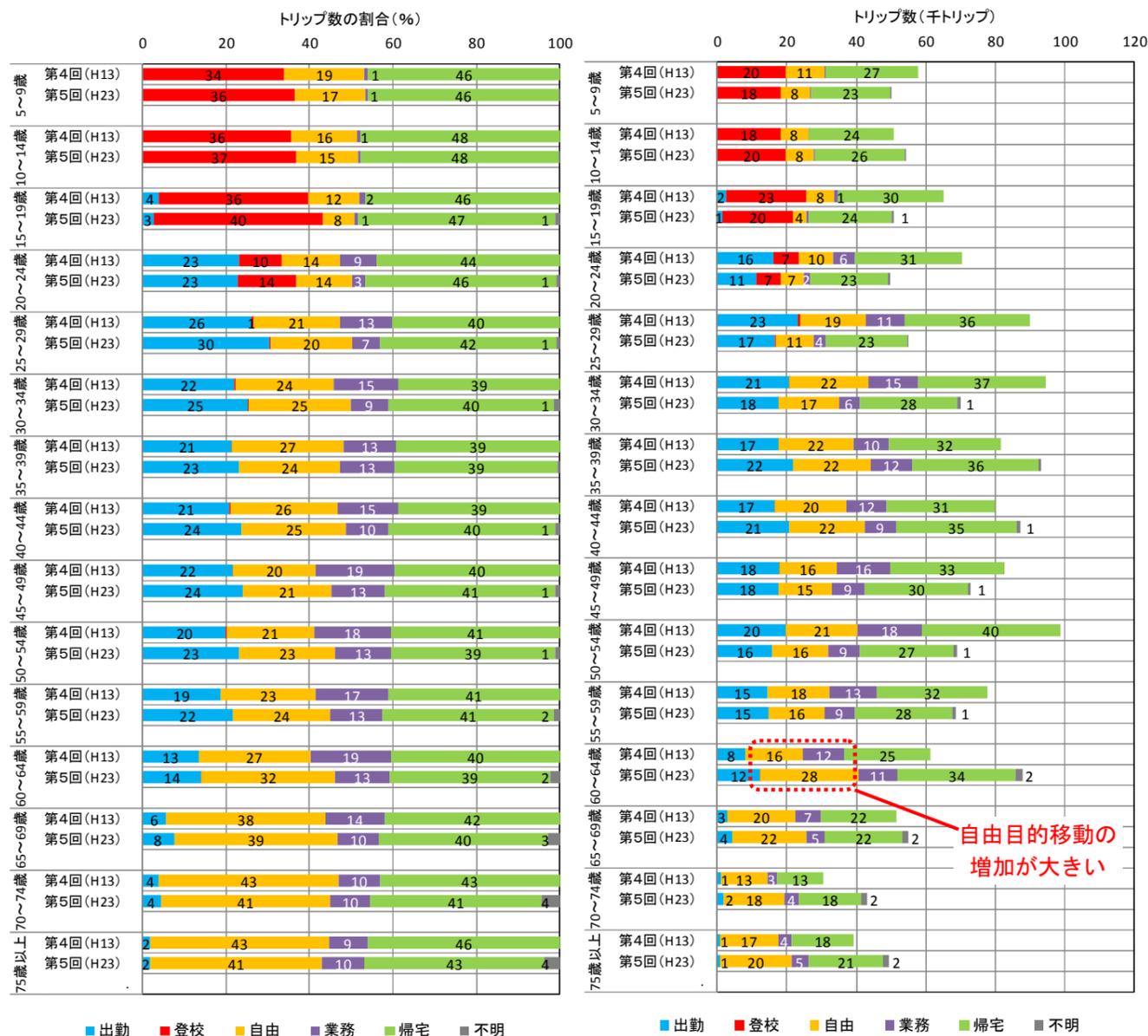


図 2-8 第4回調査と第5回調査の年齢別の移動目的割合(左)とトリップ数(右)

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

#### (4) まとめ

分析の着眼点	結果
手段 (トリップ数)	自動車の分担率の増加は、自転車、徒歩など他のトリップ数の減少に比べ、自動車のトリップ数が変わらなかったことによるものと言える。
年齢 (トリップ数、分担率)	自動車のトリップ数が減らず、分担率が増加した理由は、60歳以上の自動車利用が増加したことによるものと言える。 この理由として、60歳以上の運転免許保有率が大きく増加したことが原因の1つに考えられる。
移動目的	自動車のトリップ数が減らず、分担率が増加した理由は、自由目的における自動車利用が増えたことによるものと言える。 また、年齢別で移動目的のトリップ数をみると、自由目的において、特に60～64歳の自由目的のトリップ数が大きく増加している。 したがって、自由目的の自動車利用の増加は、主に60～64歳の自由目的の自動車利用が増えたことによるものと考えられる。

自動車の分担率の増加は、自転車、徒歩など他のトリップ数の減少に比べ、自動車のトリップ数が変わらなかったことによるものと言える。

その要因として、60歳以上の運転免許保有率が大きく増加したこと等により60歳以上の自動車利用が増えたこと、主に60～64歳の自由目的の自動車利用が増えたこと等により自由目的における自動車利用が増えたこと、等が考えられる。

### 3. 取組みに関する検証

基本目標	基本方針	取組み効果等
①人にやさしく安全・安心な交通づくり	①-1:誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● これまでに自転車歩行車道の整備や通学路の歩道整備などを行い、徒歩や自転車での移動における良好な環境づくりへの取組みを行ってきたが、整備延長はまだ目標に達しておらず、今後も引き続き取り組む必要がある。</li> <li>● 渥美線および路面電車においてICカード「manaca」の導入（平成23年2月）や、路線バスの終発時刻の見直しなどを行い、公共交通の運行サービス改善への取組みを行ってきたが、バス車両へはICカードが導入されておらず、今後も引き続き検討を進める必要がある。</li> <li>● 低床式バス車両（ノンステップバスやワンステップバス）の導入や駅・電停のバリアフリー化など、公共交通のバリアフリー化への取組みを進め、目標を達成することが出来たが、移動円滑化の目標に未対応な駅・電停がまだあることから、今後も引き続き取り組む必要がある。</li> </ul>
	①-2:交通事故を減らす交通安全対策を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路面電車の競輪場前電停への交通島の整備や道路のカラー舗装、照明灯設置、反射鏡設置など路上の交通安全施設整備を行っており、安全性の確保が図られた。</li> <li>● 交通ルールの周知徹底のため各種交通安全活動を実施しており、市民1人当たりの参加回数は目標を達成することが出来、意識啓発が図られた。</li> </ul>
	①-3:災害に強い交通基盤の整備を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路空間の地震防災対策の取組みでは、平成24年度より橋りょう長寿命化事業に取り組んでいる。</li> <li>● 緊急輸送道路の整備の取組みでは、緊急輸送道路の整備延長は目標の8.05kmを越える11.85kmが新たに整備され、地震防災対策が進められた。</li> </ul>
②生活に魅力を感じる交通づくり	②-1:生活環境を維持・向上させる交通環境の構築を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の確保の取組みでは、地域が主体となって検討する「地域生活」バス・タクシーの仕組みを導入し、4地区で運行している。</li> <li>● 公共交通空白地域への支援の取組みでは、「地域生活」バス・タクシーの運行によって、市内の公共交通利用圏域内の人口割合が、平成17年の80.4%から平成25年には84.6%に向上し、地域の状況に応じた公共交通の確保に取り組むことが出来た。</li> <li>● 生活道路の改善・再編の取組みでは、平成25年度までに新たに生活道路を247km整備したが、目標には達しておらず、今後も整備事業を進める必要がある。</li> </ul>
	②-2:中心市街地活性化のための交通改善を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新型路面電車の導入の取組みでは、低床車両の「ほつらむ」を1編成導入し、利用者の増加に寄与したとともに、まちの魅力を高めることが出来た。</li> <li>● 歩行者優先ゾーンの導入の取組みでは、中心市街地の広小路通り等において、イベントと合わせて歩行者優先ゾーン（歩行者天国）を設けるなど、中心市街地の活性化のための取組みを継続して行っている。</li> </ul>
	②-3:潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 滞留空間や休憩場所の設置の取組みでは、電停でのバリアフリー化に併せた上屋の改善や広告付バス停の整備など、ゆとりある交通空間づくりの取組みを行った。</li> </ul>
③地域の活力を高める交通づくり	③-1:道路交通の円滑化を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バイパスや環状道路などの整備の取組みでは、新たな幹線道路の供用開始延長についての目標を達成することが出来、市内道路交通の旅行速度の向上や混雑度の緩和が図られた。</li> </ul>
	③-2:広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道の速達性向上の取組みでは、JR東海道本線と名鉄名古屋本線で特別快速や快速特急の運行がなされ、名古屋方面への速達性が確保されている。</li> <li>● 「夏休み小学生50円バス」の実施など、広域的な取組みを行っており、隣接自治体との連携を進めている。</li> </ul>
	③-3:物流交通の適正・効率化を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 物流基盤の高度化・整備の取組みでは、三河港での年コンテナ取扱量は、目標の44,000TEUを超える72,083TEUの取り扱いが行われた。</li> </ul>
④環境に配慮した交通づくり	④-1:低公害・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● パーク&amp;ライド・サイクル&amp;ライドの推進の取組みでは、渥美線及び路面電車のパーク&amp;ライド駐車場の台数や、路面電車沿線へのサイクル&amp;ライド駐輪場の確保数について目標が達成されており、交通結節機能が高められた。</li> <li>● アイドリングストップなどエコドライブへの取組みを事業者への啓発した累計件数は、平成25年度で目標の586件を上回る954件となっており、環境負荷低減への取組みを継続して行っている。</li> </ul>
	④-2:環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス路線の幹線化の取組みは、公共交通体系の方針が明確になっておらず、着手することが出来ていないので、今後も引き続き検討を進める必要がある。</li> <li>● 市民病院への直通路線など、住民ニーズに応える路線を設定し、利便性の向上が図られた。</li> </ul>
	④-3:環境に配慮した交通行動への市民参加を進めること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ノーカーダーの普及の取組みでは、平成25年から世界イベントの「カーフリーデー」に参加している。また、豊橋市役所においてはエコ通勤の取組みを率先して行い、普及・啓発に努めている。</li> <li>● 時差出勤やフレックスタイム制の奨励の取組みでは、市内の一部の企業では出勤時間をずらす取り組みを行っている。</li> <li>● 公共交通利用者、学生、事業者、転入者などを対象に、交通意識を変える取組みが行われており、市民意識の変革が促進されている。</li> </ul>