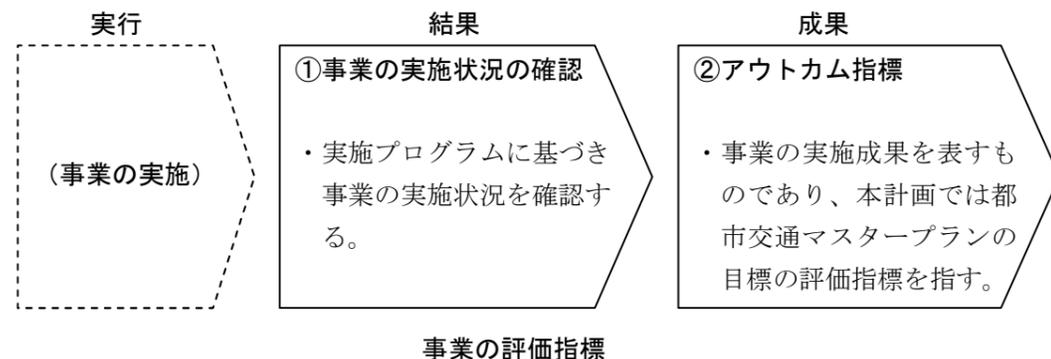


## 2. 目標の評価指標及び指標値について

### 2.1 都市交通マスタープランの目標と評価指標について

#### (1) 評価指標及び指標値の設定について

- 都市交通マスタープランで掲げる4つの目標の達成状況を計る評価指標として、市民にとっての分かりやすさを考慮しつつ、事業を実施した成果を示す「アウトカム指標」を設定する。



<b>基本方針1</b> 安全・安心で快適に移動できる交通づくり	<b>目標1</b> 人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する	<b>評価指標1-1</b> ・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 <b>評価指標1-2</b> ・歩行者・自転車に関わる交通事故件数
<b>基本方針2</b> まちの魅力・活力を高める交通づくり	<b>目標2-1</b> 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	<b>評価指標2-1</b> ・1日当たりの公共交通の利用者数
	<b>目標2-2</b> まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する（追加）	<b>評価指標2-2</b> ・中心市街地内の休日歩行者通行量
<b>基本方針3</b> 環境・健康を意識した交通づくり	<b>目標3</b> 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	<b>評価指標3</b> ・市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

#### (2) アウトカム指標の設定に当たって考慮すること

アウトカム指標の設定の際は、以下の点を考慮する。

- 1) 都市交通マスタープランで掲げる目標に対応した評価指標・指標値とする。
  - 交通戦略では、都市交通マスタープランの目標の達成を目指して事業の推進を図ることから、掲げる目標に対応した評価指標・指標値を設定する。
- 2) 結果が計測しやすく、定期的に収集可能な評価指標とする。
  - 定期的にデータ収集のための調査が実施され、または容易に実施可能な評価指標を設定する。
- 3) 分かりやすい定量的な評価指標・指標値とする。
  - 交通戦略で実施した事業の成果ができるだけ明確になるように、可能な限り評価指標は定量的なものとする。

#### (3) 評価指標・指標値の設定と考え方及び計測方法

##### 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を感じる人の割合

- 「安全・安心で快適に移動できる交通づくり」を進めるためには、自家用車だけに頼らずに、すべての人が安全・安心に移動できるようにすることが重要となる。
- 安全・安心な移動における公共交通の活用と、近距離の移動手段として自転車利用の推進を目指し、人にやさしく移動しやすい交通環境の実現度合いを計る指標として、「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」を評価指標とする。

##### 【効果の計測方法】

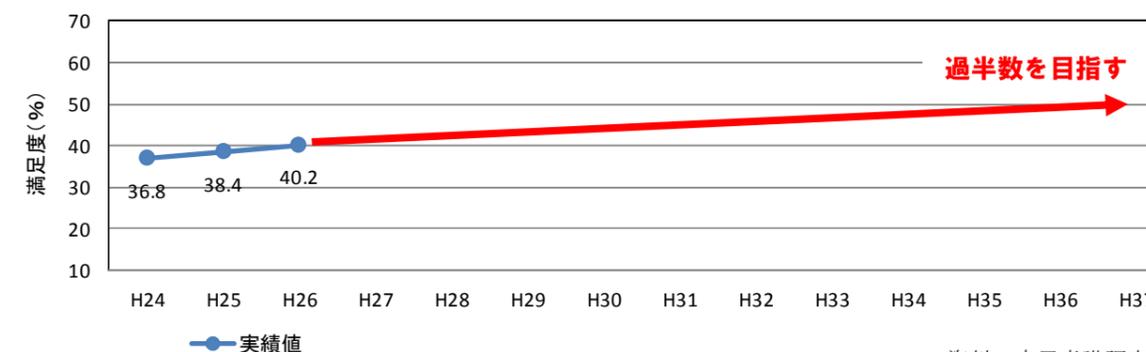
- 「自転車・公共交通の利用のしやすさにおいて満足とを感じる人の割合」は、豊橋市が毎年実施している市民意識調査の結果を活用する。

##### 【指標値】

- 「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」は、平成24年度以降向上しており、戦略的な取り組みで満足度の向上の傾向を維持し、過半数を目指す。

評価指標1-1	効果の計測方法	現状値	指標値
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	市民意識調査の「自転車の利用のしやすさ」及び「公共交通の利用のしやすさ」の回答者数を合算した集計データ	40.2% (H26実績)	過半数 (H37)

※指標値は、「十分満足である」「まあ満足である」の回答者数の合計を、総回答者数で割った値。



資料：市民意識調査

「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」の推移と指標値

**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1-2**

・歩行者・自転車が関わる交通事故件数

- 「安全・安心で快適に移動できる交通づくり」は、自動車を中心とした道路整備から、歩行者・自転車が共存できるようにする視点に変える必要がある。
- 歩行者・自転車の安全性の向上を計る指標として、豊橋市内の「歩行者・自転車が関わる交通事故件数」を評価指標とする。

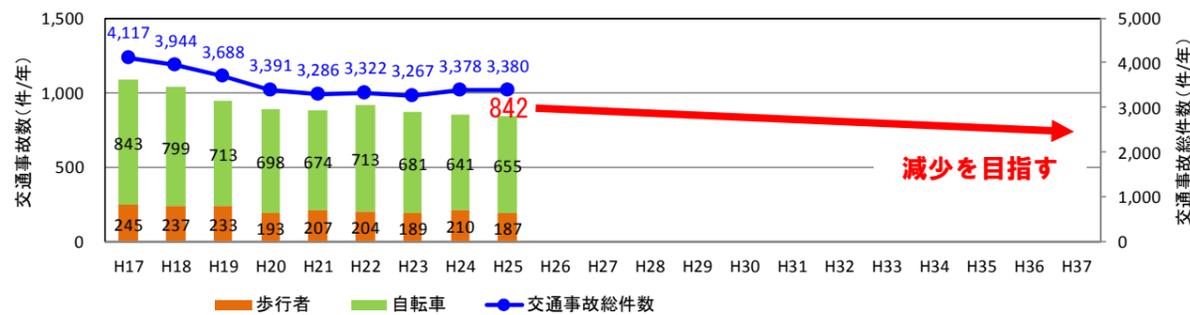
**【効果の計測方法】**

- 豊橋市統計書において毎年公表される類型別交通事故の統計データを活用する。

**【指標値】**

- 歩行者・自転車が関わる交通事故は、平成17年度以降では減少傾向で推移しており、戦略的な取り組みで減少傾向を維持することを目指す。

評価指標1-2	効果の計測方法	現状値	指標値
歩行者・自転車が関わる交通事故件数	豊橋市統計書の類型別交通事故のうち「人对車両」と「自転車対車両」の交通事故合計データ	842件/年 (H25実績)	現状値からの減少 (H37)



資料：豊橋市

「歩行者・自転車が関わる市内交通事故件数」の推移と指標値

**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**

・1日当たりの公共交通※の利用者数

※公共交通の利用者数の計測対象は、以下の乗客数とする。

- ・鉄道：JR豊橋駅、名鉄豊橋駅、渥美線新豊橋駅、JR二川駅
- ・路面電車
- ・路線バス
- ・コミュニティバス

- 拠点を中心とした「まちの魅力・活力を高める交通づくり」を進めるため、多くの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への、来訪者の増加に寄与する交通づくりが重要となる。
- 主要拠点における交流の促進と、まちの魅力・活力の向上に寄与する公共交通ネットワークづくりを計る指標として、主要拠点の鉄道駅と路面電車、路線バス、コミュニティバスを対象とした「1日当たりの公共交通の利用者数」を評価指標とする。

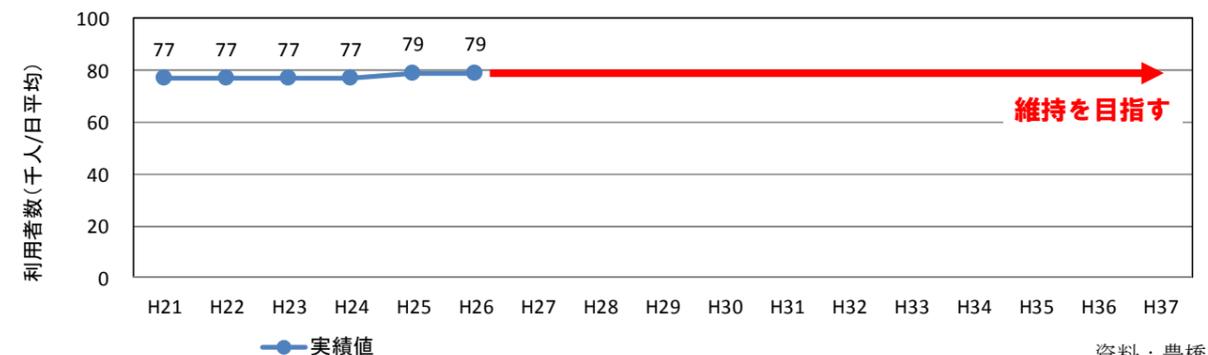
**【効果の計測方法】**

- 鉄道、路面電車、路線バスについては、豊橋市統計書において毎年公表される輸送人員の統計データを活用し、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する。

**【指標値】**

- 今後、人口減少が想定される中、来訪者の増加によるまちの活力を確保するため、戦略的な取り組みで現状値の維持を目指す。

評価指標2-1	効果の計測方法	現状値	指標値
1日当たりの公共交通の利用者数	鉄道、路面電車、路線バスは、豊橋市統計書の輸送人員データ コミュニティバスは、運行事業者の実績報告	79千人/日平均 (H26実績)	現状値の維持 (H37)



資料：豊橋市

「1日当たりの公共交通の利用者数」の推移と指標値

**基本方針2：まちの魅力・活力を高める交通づくり**

**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（追加）**

**評価指標2-2**

・ 中心市街地内の休日歩行者通行量

- 「まちの魅力・活力を高める交通づくり」は、来訪者の回遊性を高めることによって賑わいを創出することが重要となる。
- そこで、新たに「まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する」を目標に加え、まちなかの賑わいを計る指標として、「中心市街地内の休日歩行者通行量」を評価指標とする。

**【効果の計測方法】**

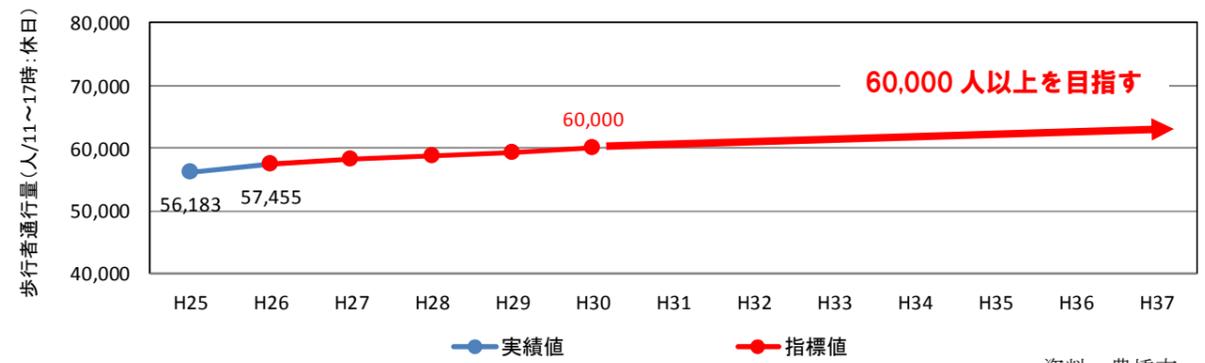
- 第二期中心市街地活性化基本計画の評価指標のフォローアップのため、平成30年度まで実施される中心市街地内7地点の休日午前11時～午後10時の調査データを活用する。平成31年度以降については、引き続き調査を実施してデータを収集する。

**【指標値】**

- 中心市街地内の休日歩行者通行量は、第二期中心市街地活性化基本計画の平成30年度の指標値である60,000人/日を平成30年度以降も続くようにすることを目指し、60,000人/日以上を目指す。

評価指標2-2	効果の計測方法	現状値	指標値
中心市街地内の休日歩行者通行量※	第二期中心市街地活性化基本計画の中心市街地内7地点の通行量調査データ	57,455人/日 (H26実績)	60,000人/日以上 (H37)

※中心市街地内の休日歩行者通行量の調査時間帯は、休日11:00～22:00の10時間。

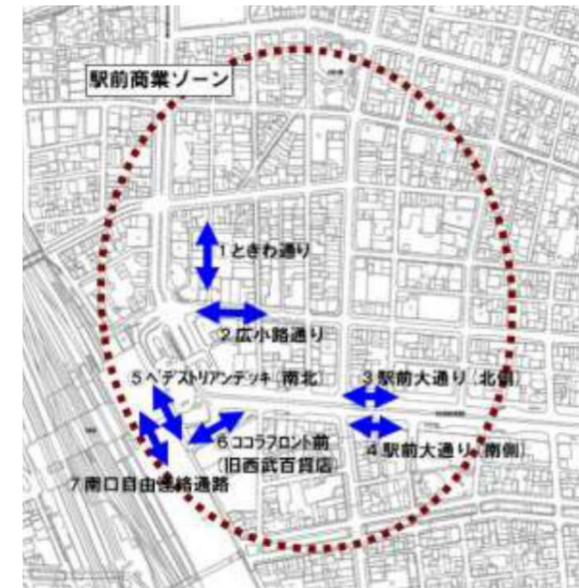


「中心市街地内の休日歩行者通行量」の推移と指標値

資料：豊橋市

**【中心市街地内の休日歩行者通行量の調査地点と調査方法の補足】**

- 歩行者通行量は、下図の7地点において調査を行う。
- 調査地点に調査員を配置し、休日の午前11時～午後10時の通行量のカウントを行う。



資料：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画  
「中心市街地内の休日歩行者通行量」の調査地点

**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\*

※県立豊橋商業高校による交通量調査より、市街化区域内 32 地点の歩行者・自転車・オートバイ・乗用車・大型車（トラック・バス）の各交通量の総和に対する歩行者・自転車の交通量の割合。

- 過度に自家用車に頼ることなく「環境・健康を意識した交通づくり」を進めるためにも、環境負荷が小さく、歩く機会の増加に繋がる徒歩、自転車での移動の促進が重要となる。
- 環境負荷軽減、健康増進に寄与する移動実態を計る指標として、「市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合」を評価指標とする。

**【効果の計測方法】**

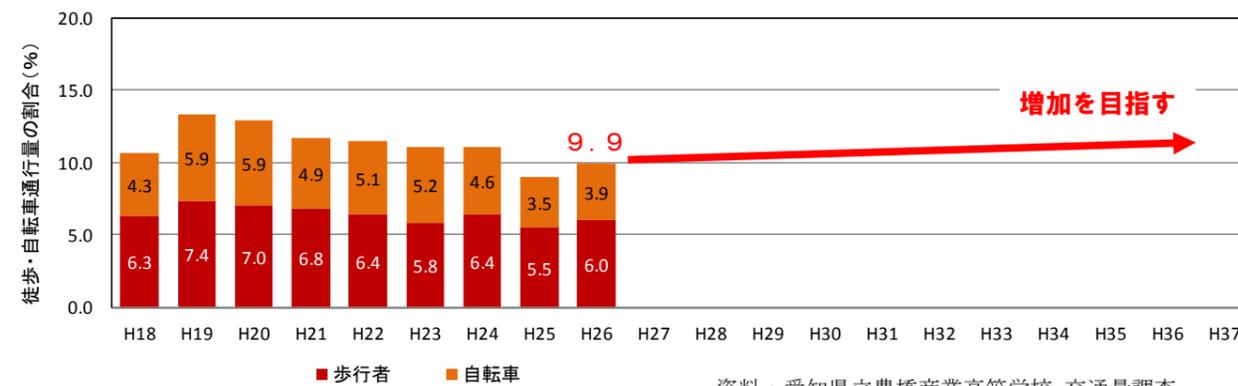
- 県立豊橋商業高校によって毎年実施される市街化区域内 32 地点の交通量調査データを活用する。

**【指標値】**

- 自動車利用の減少と歩行者・自転車利用の増加を目指し、戦略的な取組みで現状値からの増加を目指す。

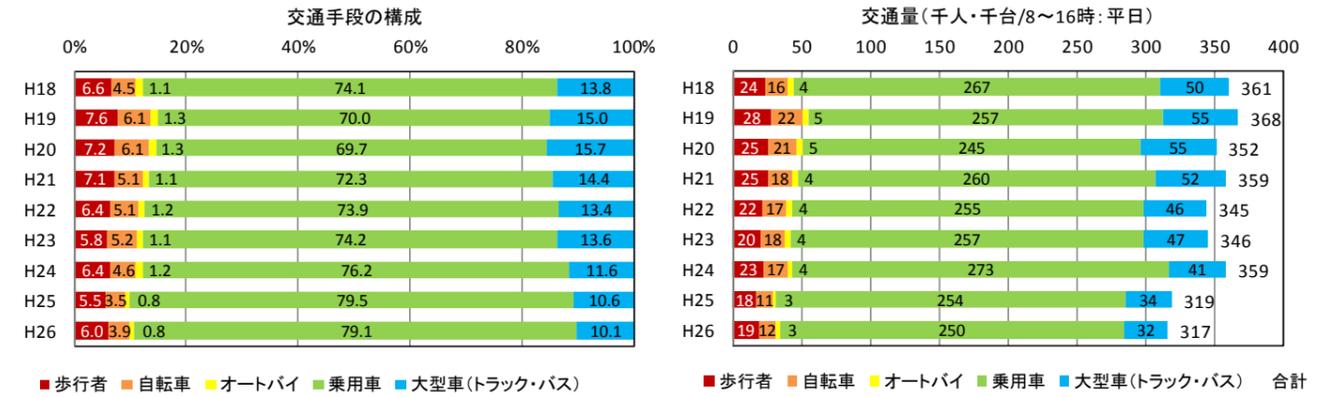
評価指標 3	効果の計測方法	現状値	指標値
市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合	県立豊橋商業高校で実施する市街化区域内 32 地点の交通量調査データ	9.9% (H26 実績)	現状値からの増加 (H37)

※調査時間帯は、平日 8:00~16:00 の 8 時間。



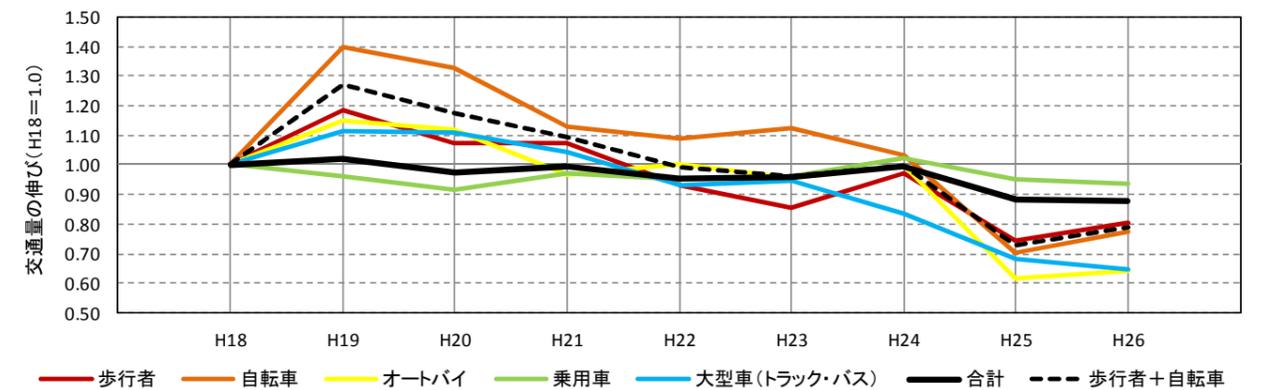
資料：愛知県立豊橋商業高等学校 交通量調査

「市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合」の推移と指標値



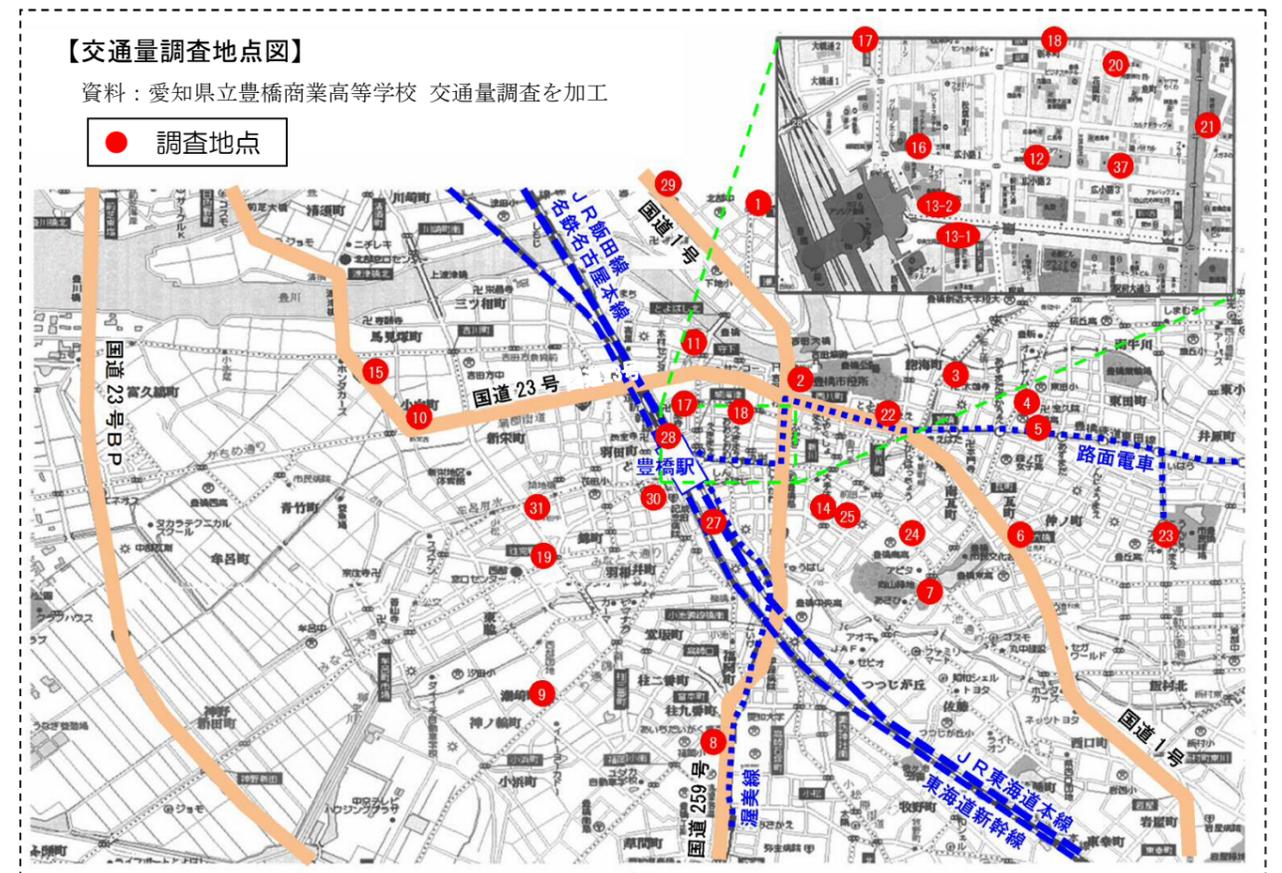
資料：愛知県立豊橋商業高等学校 交通量調査

交通手段別の割合の推移 (左図) と交通手段別の交通量の推移 (右図)



資料：愛知県立豊橋商業高等学校 交通量調査

交通手段別の交通量の伸び (H18=1.0)



**【交通量調査地点図】**

資料：愛知県立豊橋商業高等学校 交通量調査を加工

● 調査地点