

參考資料

参考資料 1. 前都市交通マスタープランの検証

ア. 政策指標の達成状況

平成 18 年 3 月に策定しました前都市交通マスタープラン（計画期間：平成 18 年度～平成 27 年度）では、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」を政策指標に設定しています。

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% にすることとしましたが、平成 23 年度時点で約 70% に増加しています。（表 16）

表 16 政策指標の達成状況

年度	指標値(代表交通手段分担率)	
	自動車	その他
平成 13 年度【実績】	65%	35%
平成 27 年度【将来】	62%	38%
平成 23 年度【実績】	70%	30%

【要因分析】

(ア) 手段（トリップ数）

自動車分担率の増加は、豊橋市全体のトリップ数が減少した中で、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が要因と考えられます。（図 23）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 23 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分担率(上)・トリップ数(下)

※ 代表交通手段：ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。

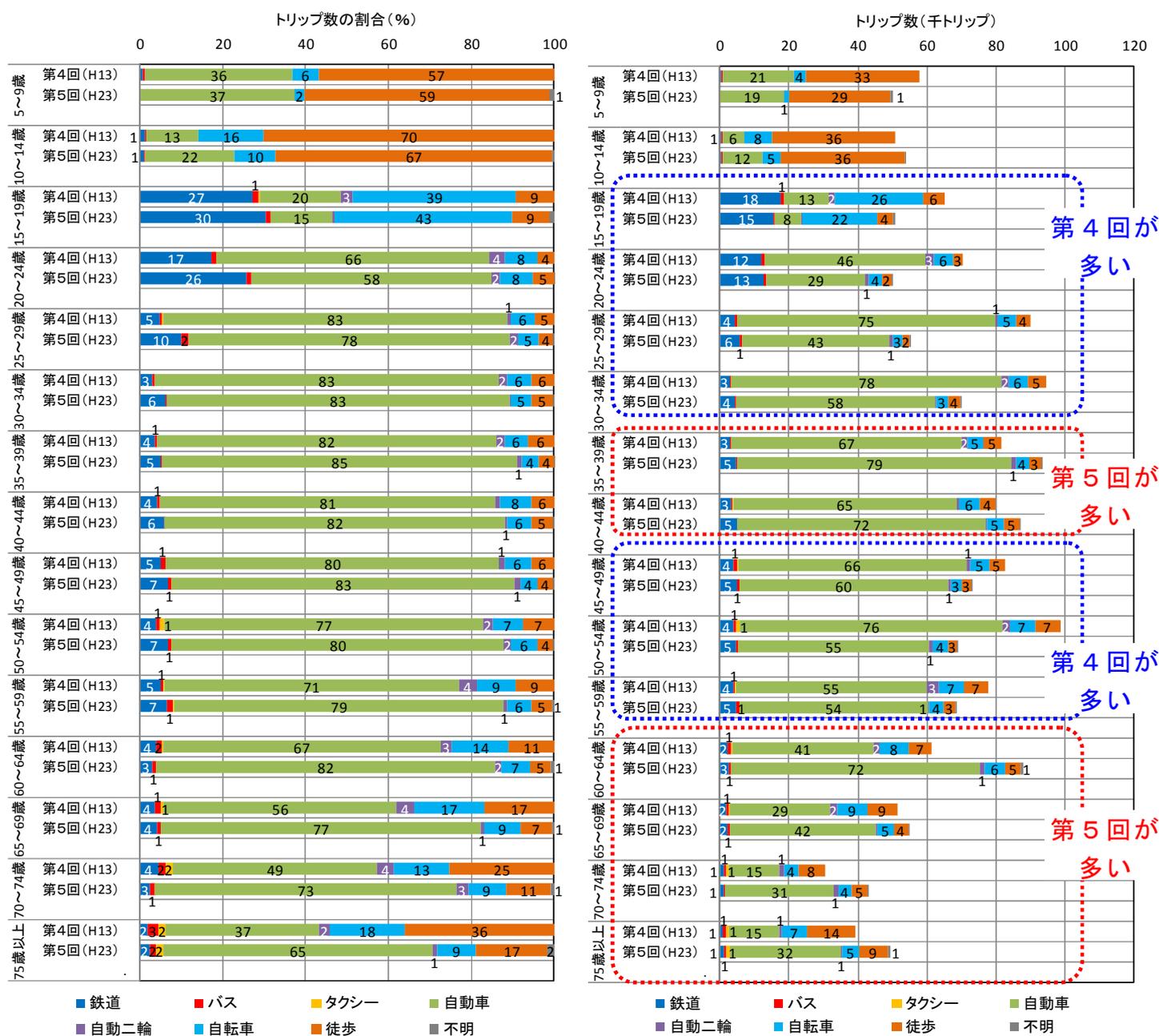
(イ) 年齢（トリップ数、分担率）

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くなっています。（図24：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ますが、特に60歳以上の増加率が高くなっています。（図24：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ます。

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考えられます。（図25）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図24 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)

60歳以上の運転免許保有率が増加

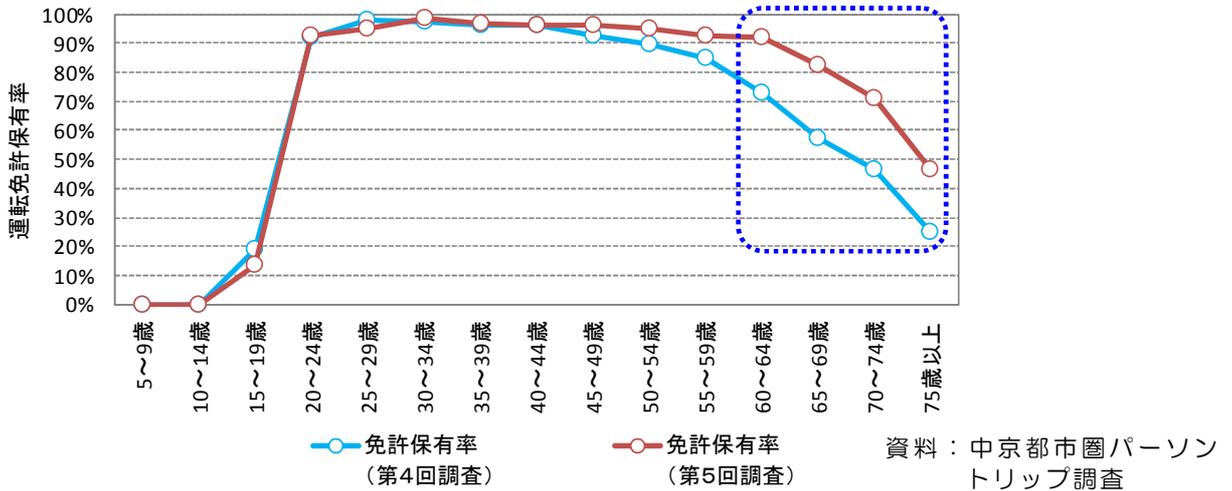


図 25 第4回調査と第5回調査の豊橋市内居住者の年齢別運転免許保有率の変化

(ウ) 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ます。(図 26)

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ます。(図 27)

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ます。

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ます。(図 28：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ます。

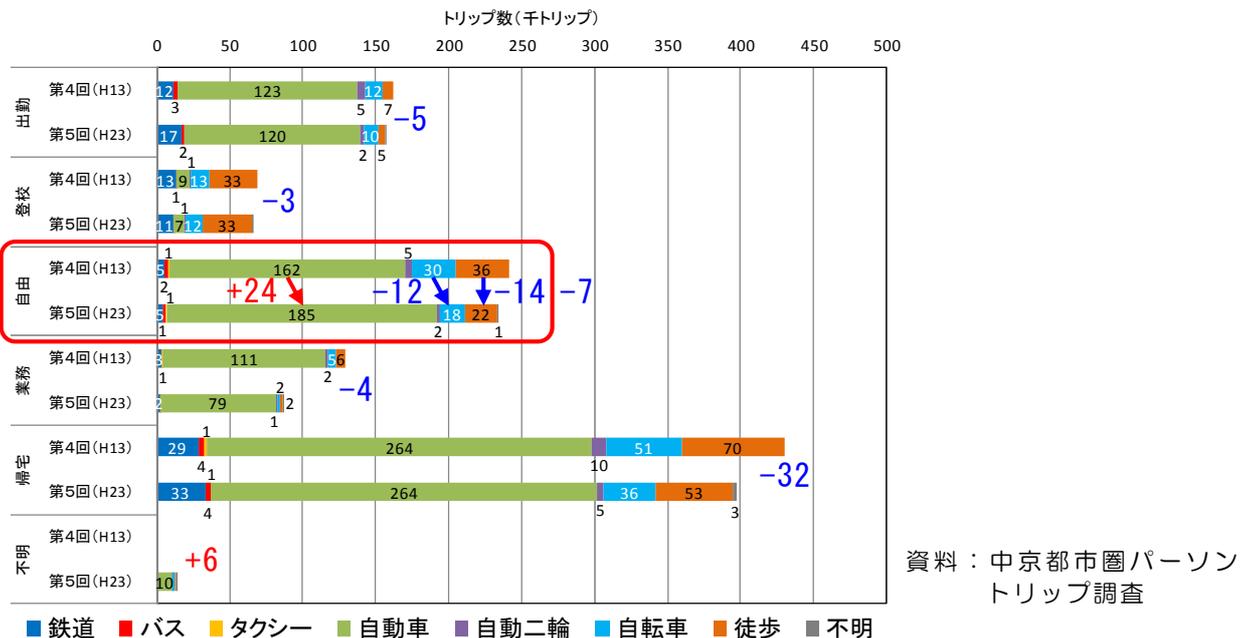
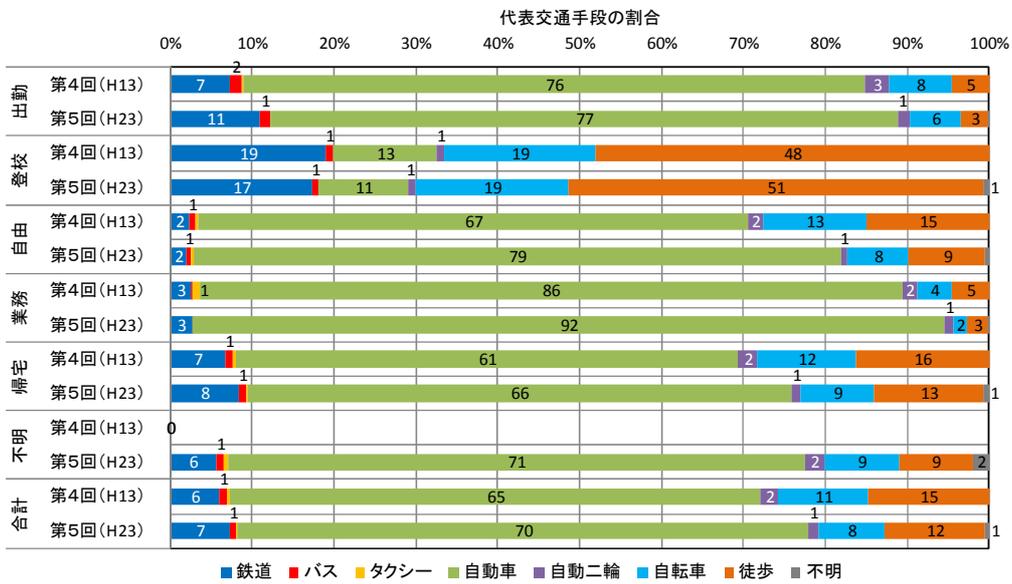
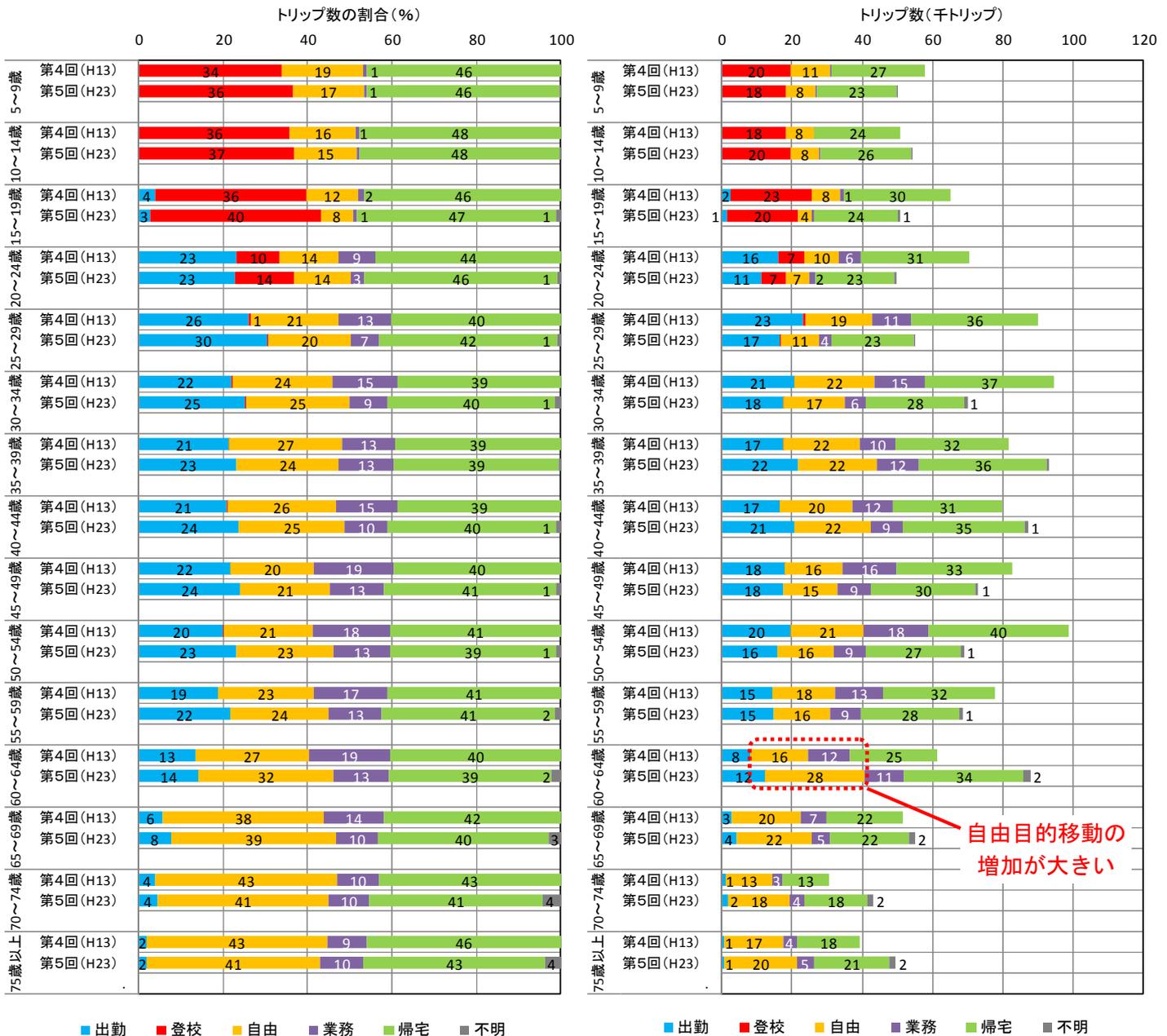


図 26 第4回調査と第5回調査の目的別トリップ数の比較



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 27 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 28 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)

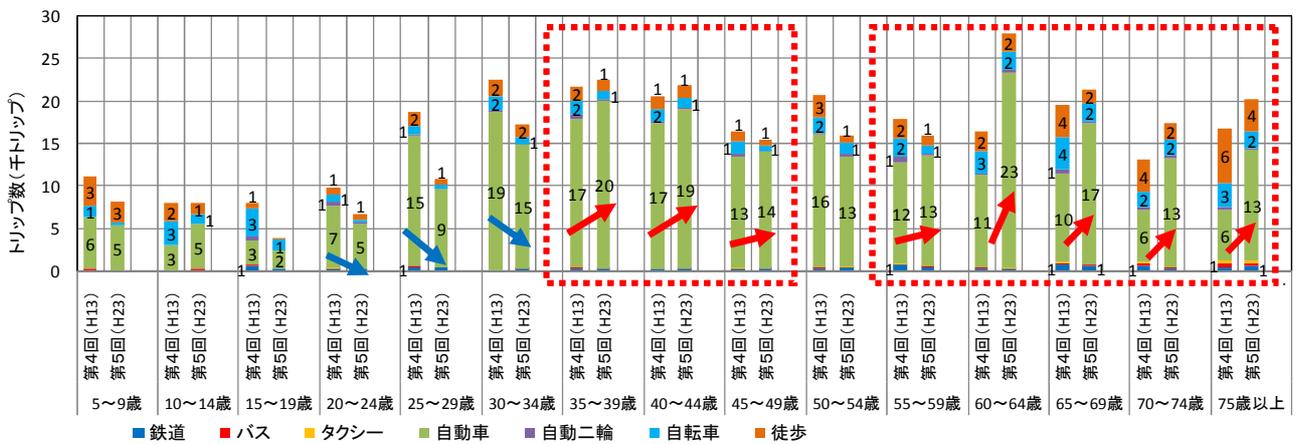
(エ) 到着施設の変化

自由目的の年齢別トリップ数をみると、自動車利用のトリップ数が35～49歳、55歳以上で増加しています。(図 29)

自由目的の自動車利用のトリップの中から、貨物車を除いた自家用車に絞って到着施設別トリップ数をみると、小規模小売店へのトリップ数が大きく増加しています。(図 30)

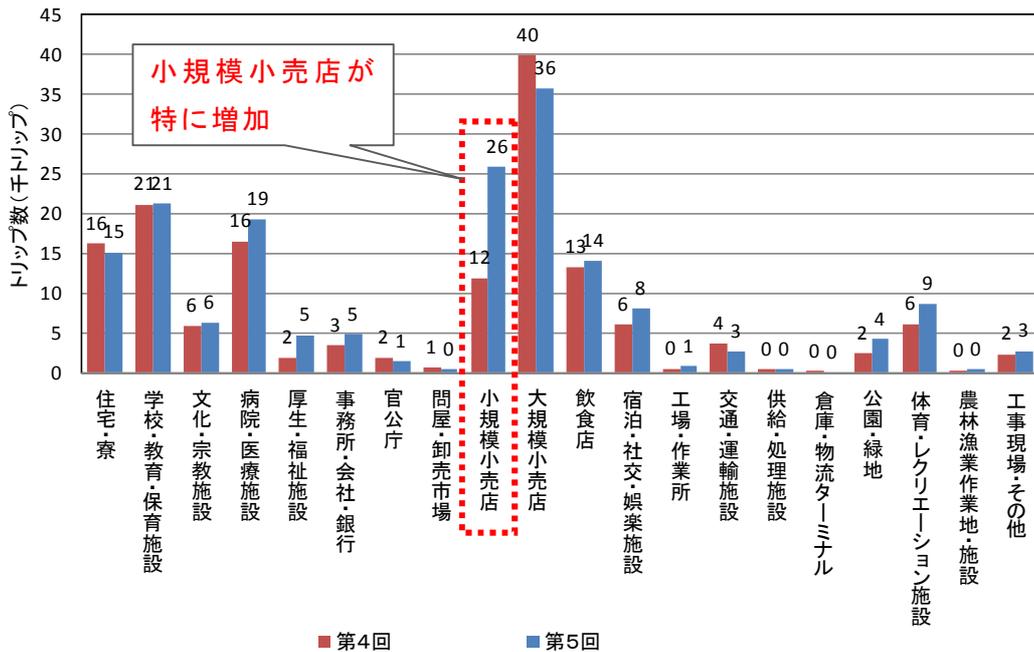
さらに、到着施設別で年齢別の自家用車トリップ数をみると、小規模小売店については30歳以上で増加しています。(図 31)

小規模小売店以外については60歳以上での増加が特に目立つ一方、20～34歳の若年層での減少も目立っています。(図 32)



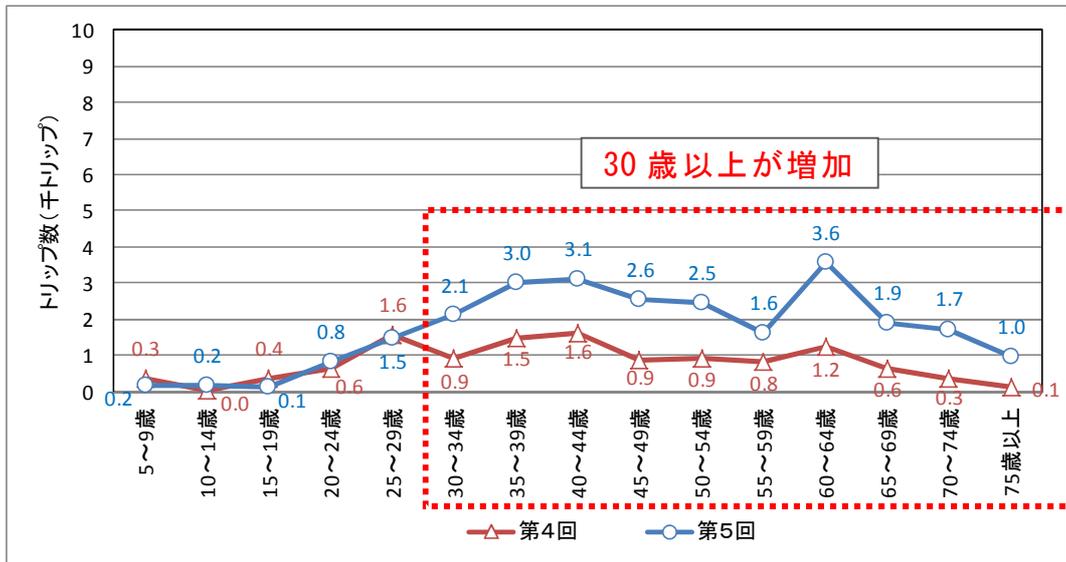
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 29 第4回調査と第5回調査の自由目的の年齢別代表交通手段別トリップ数



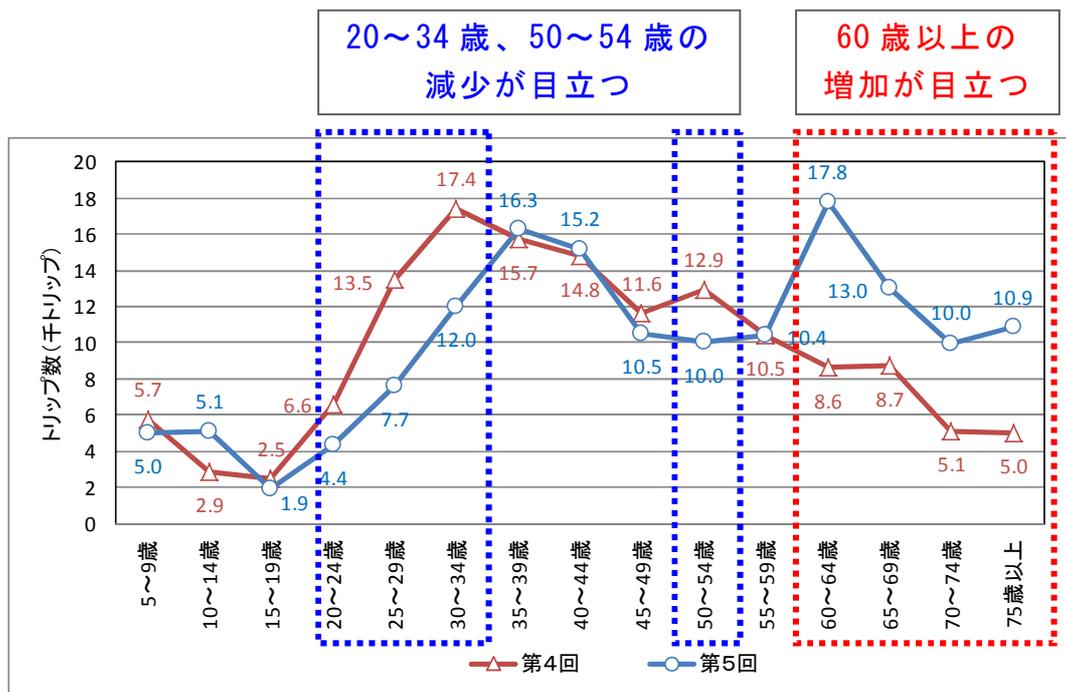
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 30 第4回調査と第5回調査の自由目的の自家用車利用での到着施設別トリップ数



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 31 第4回調査と第5回調査の小規模小売店トリップの年齢別トリップ数
(自由目的の自家用車利用)



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 32 第4回調査と第5回調査の小規模小売店以外トリップの年齢別トリップ数
(自由目的の自家用車利用)

(オ) 総括

人の動きにおける代表交通手段で自動車の利用割合が減少しなかった要因として、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、特に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ます。

自由目的での自動車利用の増加は、小規模小売店が大きく増えており、ライフスタイルの変化が影響しているものと考えられます。

また、小規模小売店の30歳以上の年代の増加と、小規模小売店以外の60歳以上での大幅増加によって、全体で見ると、上述のとおり60～64歳の自由目的の自動車利用が増えたことが目立つ結果となっています。

前都市交通マスタープランでは、後述の表17～表20の取組みの検証に示すとおり様々な取組みを行ってきましたが、各年代の移動において自動車利用から他の交通手段への転換を進めることができなかつたため、政策指標の目標を達成できなかったものと考えられます。

なお、今回の検証で、自由目的における自家用車トリップは20～34歳の若年層で減少が目立っていることが分かりました。これは情報化社会の進展により、外出率が低下しているものと考えられます。

また、60～64歳の自動車利用の増加が目立つことがわかりましたが、その理由は定年を迎えた団塊世代が、これまでの通勤目的での自動車利用から自由目的での自動車利用に変わったことによるものと考えられます。図24の60歳以上の自動車利用割合をみると、第4回調査に比べて第5回調査では増加していますので、高齢になっても自動車を手放すことができず、自動車利用を続けているものと見受けられます。

後述の年齢別1人当たりトリップ数(図84)をみると、本市の総人口当たりでは高齢者ほど1人当たりのトリップ数が少なくなりますが、外出人口当たりでは、高齢者も他の年代と同じ程度のトリップ数で行動しています。

今後、自動車利用割合を少なくするには、本計画期間の10年間で高齢者の自動車利用を公共交通などの利用に誘導できるかが課題となります。

イ. 取組みに関する検証

前都市交通マスタープランでは、都市交通ビジョンを実現するため、下記のとおり4つの基本目標を設定し、基本目標に基づく12の基本方針を掲げ、これまでに様々な取組みを行ってきました。

表17～表20では、主な取組みの検証として、平成26年度までの取組みの結果に基づいて、実績・効果、課題を整理しました。

前都市交通マスタープランの基本目標・基本方針

基本目標①：人にやさしく、安全・安心な交通づくり

- 基本方針①-1：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること
- 基本方針①-2：交通事故を減らす交通安全対策を進めること
- 基本方針①-3：災害に強い交通基盤の整備を進めること

基本目標②：生活に魅力を感じる交通づくり

- 基本方針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
- 基本方針②-2：中心市街地活性化のための交通改善を進めること
- 基本方針②-3：潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること

基本目標③：地域の活力を高める交通づくり

- 基本方針③-1：道路交通の円滑化を進めること
- 基本方針③-2：広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること
- 基本方針③-3：物流交通の適正・効率化を進めること

基本目標④：環境に配慮した交通づくり

- 基本方針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
- 基本方針④-2：環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること
- 基本方針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

図33 前都市交通マスタープランの基本目標と基本方針

表 17 前都市交通マスタープランにおける取組みの検証（1/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・実績・効果・課題	
基本目標①：人にやさしく、安全・安心な交通づくり	
基本方針①-1：誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めること	
主 取 組 み	<ol style="list-style-type: none"> 1. 徒歩・自転車のための道路整備 2. 運行サービスの見直し 3. 車両のバリアフリー化 4. 駅・停留場のバリアフリー化
実 績 ・ 効 果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 徒歩・自転車のための道路整備の取組みでは、歩道、自転車通行空間を 3.59 km 整備し、良好な交通環境の構築が進んだ。 ・ 運行サービスの見直しの取組みでは、豊鉄渥美線、路面電車に IC カード「manaca」が導入され、運賃收受の効率が高まった。また、路線バスの終発時刻見直しが行われ、運行サービスの改善が図られた。 ・ 車両のバリアフリー化の取組みでは、49 台の低床式バス車両が導入され、全バス車両に占める低床式バス車両の比率は 30% (H16) から 80% (H25) に向上した。 ・ 駅・停留場のバリアフリー化の取組みでは、5 箇所の電停のバリアフリー化が実施され、バリアフリー化された電停は全 14 電停の半数の 7 電停となった。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道、自転車通行空間の整備延長は目標に達成しておらず、今後も引き続き整備に取り組む必要がある。 ・ 路線バスには 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。 ・ 移動円滑化の目標に未対応の駅・電停があることから、今後も引き続き改善に取り組む必要がある。
基本方針①-2：交通事故を減らす交通安全対策を進めること	
主 取 組 み	<ol style="list-style-type: none"> 5. 路上の交通安全施設の整備 6. 交通ルールの周知徹底
実 績 ・ 効 果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路上の交通安全施設の整備の取組みでは、競輪場前電停の交通島の整備や、道路のカラー舗装、照明灯設置などを行い、安全性が向上した。 ・ 交通ルールの周知徹底の取組みでは、各種交通安全活動を実施し、市民 1 人あたりの参加回数目標を達成し、意識啓発が図られ、市内の交通事故発生状況は減少傾向で推移している。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路面電車では、交通島のない電停や幅員の狭い電停が残っていることから、更なる安全対策の推進に取り組む必要がある。 ・ 更なる交通事故の防止に向けて、自動車運転手、歩行者、自転車利用者などすべての人の交通ルールの遵守とマナー意識の向上に取り組む必要がある。
基本方針①-3：災害に強い交通基盤の整備を進めること	
主 取 組 み	<ol style="list-style-type: none"> 7. 道路空間の地震防災対策 8. 緊急輸送道路の整備
実 績 ・ 効 果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路空間の地震防災対策の取組みでは、橋りょうの耐震化を実施し、道路空間の地震防災対策が進んだ。 ・ 緊急輸送道路の整備の取組みでは、目標の 8.05 km を越える 11.85 km を新たに整備し、緊急輸送道路体系が強化された。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送道路網及び鉄道網等の連携による複数輸送ルート確保や、災害時に交通ネットワークの迅速な再開に向けた体制の整備を図る必要がある。

表 18 前都市交通マスタープランにおける取組みの検証（2/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・実績・効果・課題	
基本目標②：生活に魅力を感じる交通づくり	
基本方針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	
主な取組み	9. 公共交通の確保 10. 公共交通空白地域への支援 11. 生活道路の改善 12. 生活道路の再編
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 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コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）の仕組みを導入し、4地区で運行を開始した。 公共交通空白地域への支援の取組みでは、コミュニティバス（「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内の人口割合が、80.4%（H17）から84.6%（H25）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。 生活道路の改善・再編の取組みでは、生活道路を247km整備し、利用しやすい道路整備が進んだ。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路の改善・再編の整備延長は目標に達成しておらず、今後も引き続き整備に取り組む必要がある。
基本方針②-2：中心市街地活性化のための交通改善を進めること	
主な取組み	13. 新型路面電車の導入 14. 歩行者優先ゾーンの導入
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 新型路面電車の導入の取組みでは、低床車両の「ほつトラム」が1編成導入され、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。 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天国を実施するなど、中心市街地の活性化のための取組みを継続して行っており、休日の駅前商業ゾーンの歩行者通行量が平成19年から平成25年にかけて増加している。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の更なる活性化に寄与するため、今後も引き続き歩きやすい空間の確保などに取り組む必要がある。
基本方針②-3：潤い、安らぎのある交通空間の創出を進めること	
主な取組み	15. 街路樹の充実 16. 滞留空間や休憩場所の設置
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹の充実の取組みでは、平成24年3月の「とよはし緑の基本計画」の改訂を受け、街路樹本数は平成22年度（24,844本）から現状維持を継続している。 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が行われ、ゆとりある交通空間が作られた。
課題	<ul style="list-style-type: none"> バス停や電停のゆとりある交通空間の確保に、引き続き取り組む必要がある。

表 19 前都市交通マスタープランにおける取組みの検証（3/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・実績・効果・課題	
基本目標③：地域の活力を高める交通づくり	
基本方針③-1：道路交通の円滑化を進めること	
取組み	17. バイパスや環状道路などの整備
実績・効果	・バイパスや環状道路などの整備の取組みでは、18.68 kmの幹線道路を新設し、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。
課題	・商業地や業務地を行き来する道路交通や、市内を通過する道路交通などによって、市街地や臨海部などで交通渋滞が発生していることから、緩和に向けて取り組む必要がある。
基本方針③-2：広域交流を促進する交通基盤の整備を進めること	
取組み	18. 鉄道の速達性向上 19. 隣接市町と連携した公共交通の確保
実績・効果	・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における特別快速や快速特急の運行により、名古屋方面の速達性が確保されている。 ・隣接市町と連携した公共交通の確保の取組みでは、「夏休み小学生 50円バス」などを実施し、隣接自治体との連携が進んだ。
課題	・行政界を越える移動に対応するため、隣接自治体との連携に引き続き取り組む必要がある。 ・2027年（平成39年）に、東京～名古屋間で予定されている超電導リニアによる中央新幹線の開業を見据えた対応に取り組む必要がある。
基本方針③-3：物流交通の適正・効率化を進めること	
取組み	20. 物流基盤の高度化・整備 21. トラックから船舶や鉄道への転換
実績・効果	・物流基盤の高度化・整備の取組みでは、三河港の年間コンテナ取扱量が目標の44,000 TEUを越える72,083TEUの取り扱いが行われた。
課題	・臨海部において、通勤交通や物流交通での渋滞が発生していることから、物流基盤周辺の道路交通の円滑化に取り組む必要がある。

表 20 前都市交通マスタープランにおける取組みの検証（4/4）

基本目標・基本方針・主な取組み・実績・効果・課題	
基本目標④：環境に配慮した交通づくり	
基本方針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	
主な取組み	22. 近郊・郊外部の交通結節点の整備 23. パーク&ライド・サイクル&ライドの推進 24. エコカーの普及
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 近郊・郊外部の交通結節点の整備及びパーク&ライド・サイクル&ライドの推進の取組みでは、豊鉄渥美線及び路面電車沿線にパーク&ライド駐車場が84台新設され、さらに路面電車沿線にサイクル&ライド駐輪場1箇所が新設され、交通結節機能が高められた。 エコカーの普及の取組みでは、アイドリングストップなどエコドライブへの取組みの事業者啓発を668件実施し、環境負荷低減への取組みが進んだ。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画で位置付けられた交通結節点については、今後も引き続き交通結節機能を高める検討を進める必要がある。 自動車の利用割合は多くを占めているので、今後も引き続きエコカーの普及に取り組む必要がある。
基本方針④-2：環境負荷の小さい交通基盤の整備を進めること	
主な取組み	25. バス路線の幹線化 26. 住民ニーズに応える路線の設定
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> 住民ニーズに応える路線の設定の取組みでは、市民病院への直通路線などが設定され、利便性の向上が図られた。
課題	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の幹線化の取組みは、公共交通ネットワーク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。
基本方針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	
主な取組み	27. ノーカーデーの普及 28. 時差出勤やフレックスタイム制の奨励 29. 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施 30. 環境行動に対する特典制度の導入
実績・効果	<ul style="list-style-type: none"> ノーカーデ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」に参加するとともに、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・啓発に努めた。 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出勤時間をずらす取組みや、共同通勤バス社会実験の取組みを企業と連携して実施し、交通量減少の効果があつた。 交通意識の変革促進プログラムの作成・実施及び環境行動に対する特典制度の導入の取組みでは、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を行い、市民意識の変革が促進された。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の運輸部門における二酸化炭素排出量が9割を超えていることから、今後も引き続き交通行動や市民意識の変革に向けて取り組む必要がある。