

基本方針1

安全・安心で快適に移動できる交通づくり

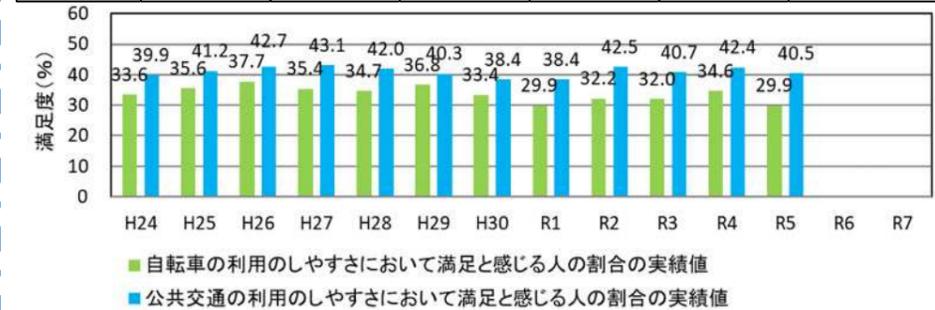
目標1-1 人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する

- 評価指標1-1については、「自転車の利用のしやすさ」は、R1・R5を除き30%台で推移しており、現行計画期間のいずれの年も目標を達成できていない。また、「公共交通の利用のしやすさ」は、R2以降は40%台で推移しているが、いずれの年も目標を達成できていない。
- 評価指標1-2については、事故件数はH25以降減少傾向にあり、目標を達成している。

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

	H26実績	R1実績	R5実績	R7目標		評価(R5時点)
				当初	R3見直し	
自転車	37.7%	29.9%	<b>29.9%</b>	過半数	40%	未達成
公共交通	42.7%	38.4%	<b>40.5%</b>	過半数	45%	未達成



評価指標1-2

歩行者・自転車が関わる交通事故件数

H26実績	R1実績	R5実績	R7目標		評価(R5時点)
			当初	R3見直し	
769件/年	592件/年	<b>312件/年</b>	H26実績からの減少	R1実績からの減少	達成



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

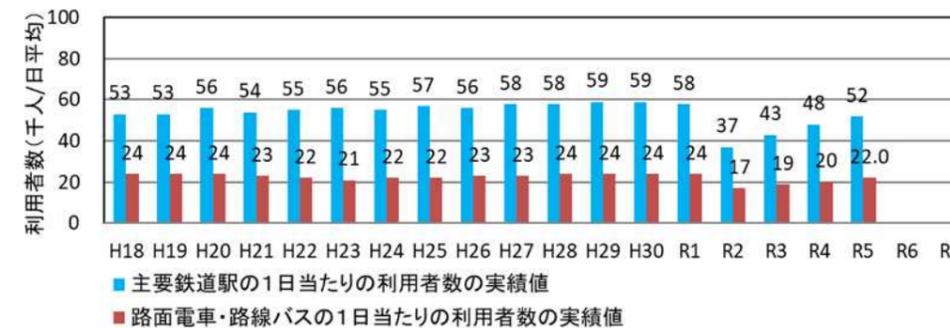
目標2-2 まちなかの賑わいを創出する交通環境を実現する

- 評価指標2-1については、H25以降は微増していたものの、新型コロナ感染拡大の影響で、公共交通利用者が減少し、R1実績まで回復しきっておらず、目標を達成できていない。
- 評価指標2-2については、H28までは増加傾向であったものの、以降減少している。特に、新型コロナ感染拡大以降は、R1実績まで回復しきっておらず、目標を達成できていない。

評価指標2-1

公共交通の1日当たり利用者数

	H26実績	R1実績	R5実績	R7目標		評価(R5時点)
				当初	R3見直し	
主要鉄道駅	56.1千人/日平均	58.5千人/日平均	<b>52.6千人/日平均</b>	H26実績の維持	R1実績の維持	未達成
路面電車 路線バス	22.7千人/日平均	23.6千人/日平均	<b>22.0千人/日平均</b>	H26実績の維持	R1実績の維持	未達成



評価指標2-2

中心市街地内の休日歩行者通行量

H26実績	R1実績	R5実績	R7目標		評価(R5時点)
			当初	R3見直し	
57,455人/日	57,639人/日	<b>55,758人/日</b>	60,000人/日	63,000人/日	未達成



基本方針3

環境・健康を意識した交通づくり

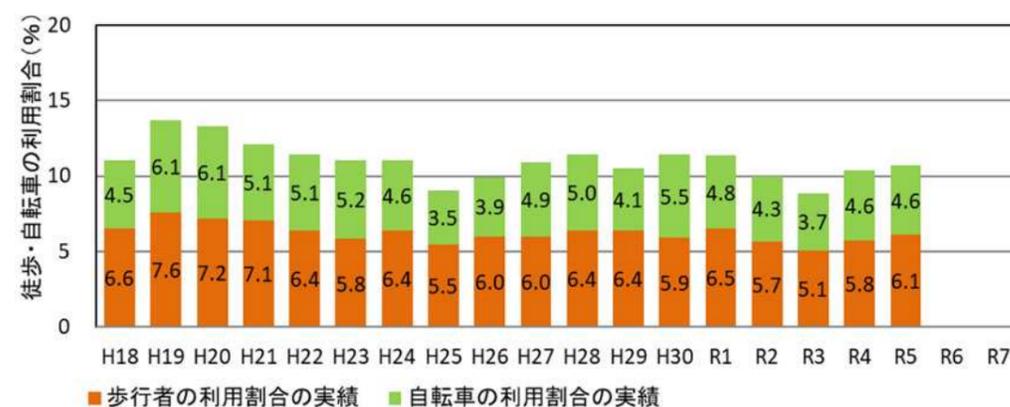
目標3 環境負荷軽減、健康増進に寄与する交通行動の実践を促す

- 評価指標3については、H25以降増減を繰り返しているが、R2以降のいずれの年もR1実績を上回っておらず、目標を達成できていない。

評価指標3

市街化区域内の歩行者・自転車の利用割合

H26実績	R1実績	R5実績	R7目標		評価(R5時点)
			当初	R3見直し	
9.9%	11.3%	<b>10.7%</b>	H26実績からの増加	R1実績からの増加	未達成



【結果の総括】

- 評価指標1-1「自転車の利用のしやすさ」と評価指標3については、歩行や自転車通行・駐輪の環境整備をさらに進める必要がある。
- 評価指標1-1「公共交通の利用のしやすさ」については、運行本数の増加や乗継機能の強化等、利便性の向上が必要である。
- 目標を達成できた評価指標1-2については、道路交通法の罰則強化等により年々減少していると考えられる。
- 評価指標2-1については、新型コロナの影響も大きく、現行計画策定時よりも、より一層厳しい状況となっている。また評価指標2-2についても目標を達成できていないことから、更なる利用促進及び賑わいの創出となるイベントや仕組みづくりが必要である。
- 評価指標2-2では、豊橋市地域公共交通活性化推進協議会において、「交通施策が指標値に寄与しているか分かりづらい」などの意見もあり、効果の分かりやすい指標の設定が必要である。