

「第4回 豊橋市都市交通計画検討委員会」議事録

○日 時 令和7年8月18日(月) 午後3時開会

○場 所 豊橋市役所 東81会議室

○出席委員 別紙「出席者名簿」参照

○事務局 5名

〔会議資料〕

◆次第、配席図、出席者名簿

【資料1】・豊橋市都市交通計画の策定に向けて

【資料2】・豊橋市都市交通計画（素案）について

【参考資料1】・豊橋市都市交通計画検討委員会設置要綱

【参考資料2】・豊橋市都市交通計画検討委員会の運営について

【参考資料3】・豊橋市都市交通計画検討委員会傍聴要領

議 事

1. 開会

(委員長)

- ・傍聴人なしだが会議は公開として進める。

2. 議事

(1) 豊橋市都市交通計画の策定に向けて

- ・事務局より、【資料1 豊橋市都市交通計画の策定に向けて】の説明が行われた。

〔要旨〕

(委員長)

- ・次回11月の委員会では、パブリックコメント案が示される。委員会の残り回数も限られることから、全体を通してお気付きの点は御意見頂きたい。
- ・地域公共交通計画は、マスタープランの役割を果たすほか、補助金とも連動しており、近年は事業内容や計画の進行管理まで、より具体的な内容が求められるようになってきている。この計画もアクションプランに近くなっているが、国の対応を受けたものであり、委員の皆様にも御認識いただきたい。

(2) 豊橋市都市交通計画（素案）について

- ・事務局より、【資料2 豊橋市都市交通計画（素案）について】の説明が行われた。

〔要旨〕

(委員)

- ・ＩＣカードの利用に関して2点意見する。
- ・バスでは、昨年からＩＣカードが利用できるようになり、知的障害者の方は、障害者手帳を見せて、運転手がボタン操作した上でＩＣカードをタッチすると半額で乗車できる。知的障害者の方は、半額の処理をする前に決済を済ませてしまうケースがあるため、障害者の方への教育も必要だが、半額処理をすることなくスムーズな決済ができるようなシステムが構築できるといいと感じている。
- ・車椅子の方から聞いた話であるが、これまではバスセンターで切符を購入した際、その間に受付の方が気を利かせてバリアフリー対応のバスへ切替えを行う対応をされていた。

しかし、ＩＣカードに切り替わってから、バスセンターで事前予約せずにバスを待っていたところ、バリアフリー対応ではない車両※1が来てしまい、その対応に運転手が嫌な顔をしたように見え、車椅子の方が傷付いたそうである。もう少し優しく対応いただけたらよかったのと、事前に予約が必要であることも周知いただけたらよかったと耳にした。

(委員長)

- ・今回の計画書では、どのようにバリアフリーに触れているか。

(事務局)

- ・ 52ページ、施策１－２－３「円滑な交通環境の構築」(１)で記載している。

(委員長)

- ・ バスも対象か。

(事務局)

- ・ 対象である。

(委員)

- ・ まずは、お話にあった方々には、大変申し訳ないことをした。
- ・ 残念ながら当社の古いバスはバリアフリー未対応※2である。余裕のある台数は所有していないことから、バリアフリーバスへの切替えなどができないこともあるが、皆さんの御協力を得ながらできる限りの対応をしていきたい。

(委員長)

- ・ ICカードを利用した時点で障害者であるという判別はできるのか。

(委員)

- ・ 定期区間外でのICカード決済だと普通料金が引かれてしまうため、現状では運転手の対応が必要である。
- ・ 事業者側の都合にはなるが、システムを変える上での課題として、本人以外の方がICカードを利用して半額が適用されてしまう懸念もある。

(委員長)

- ・ システム上解決できれば望ましいが、懸念もあるため、まずは、市民の方々に十分広報や周知を行い、対応するほかないと考える。
- ・ 団体の方にも、情報周知や教育を是非御協力いただきたい。
- ・ 52ページのバリアフリー化に関する記述では、バスにも触れていただきたい。
- ・ また、「低床車両」はバスにはそぐわないため、「ノンステップバス」などの方が適切と考える。

(委員)

- ・ バスはノンステップ以外にワンステップも相当数導入している。ワンステップバスにおいてもスロープが設定でき、車椅子の方も乗車できる。

(事務局)

- ・ バスについても「ノンステップバスやワンステップバス」など具体的な記述をするように修正する。

(委員)

- ・ 基本方針３「みんなで支え育む持続可能な交通づくり」の評価指標が「公的資金投入額」である文脈が分かりかねる。
- ・ 公的資金を投入することはいいとして、みんなで支え育む持続可能な交通づくりができていれば、公的資金投入額は減少するはずであり、どうやって評価するのか事務局の考えをお聞かせいただきたい。

(事務局)

- ・ みんなで支え育む持続可能な交通づくりでは、公的資金を投入することが目的ではなく、市民の理解を得た上で公共交通のサービス水準の維持に税金を適切に使うという趣旨である。

(委員)

- ・市民1人当り年間1,100円が妥当だということか。

(事務局)

- ・妥当というよりは、現時点で考えられる公共交通のサービス水準の維持に関して必要な金額を積上げたものを将来人口で割ったものを想定している。

(委員長)

- ・これは少し難しい指標である。まず、現状よりも金額が増えていることから、市が積極的に投資するように見えるが、ここで言いたいのは、このまま放っておくと負担額が右肩上がりという前提があるなかで、1人当り1,100円に抑えるんだ、そのためにみんなで育むんだということだと考える。
- ・原案ではそれが読み取りづらいため、もう少し丁寧な説明が必要と考える。
- ・ちなみに、47ページ図42の平均公的資金投入額の推計値が点線で上下している理由は何か。

(事務局)

- ・公的資金の投入額は、年度により大きく変動する可能性がある。年間平均額1,100円というイメージを持ちやすくするためであり、特別な意味はない。

(委員長)

- ・他の指標は目標年次のみであり、違いや意図が分かりにくい。この辺も丁寧な説明が必要である。

(委員)

- ・46ページの評価指標B「歩いて暮らせるまち区域」とは何か。そのエリアの人口の分布図や人口割合が分かれば確認したい。

(事務局)

- ・「歩いて暮らせるまち区域」は、豊橋市立地適正化計画で都市機能誘導区域と公共交通幹線軸の沿線において居住を積極的に誘導させる区域の名称である。
- ・区域の範囲は36ページ、人口割合は8ページを参照いただきたい。

(委員長)

- ・巻末に索引や用語集があるとよい。今のように、歩いて暮らせるまち区域とは何かと思った際に探しやすい。

(事務局)

- ・わかりやすい計画書となるように見せ方について検討する。

(委員)

- ・市民アンケートについて、サンプル数が限られるため都合のいい数字が出てくだろうと認識している。データの取り方として納得のいくものが望ましい。特に、私は区域外に居住しているため、実態に合っているのか気になった。

(委員長)

- ・まず、人口は統計データでありアンケート結果ではない。
- ・アンケートにおける精度は、統計的観点から明確にすることが可能である。市全体であればかなり高い精度で推計できるが、年齢別や地域別など細かくみると、精度は下がってくる。データの信頼性をしっかり確認しておく必要がある。今回は市全体とのこと。

(事務局)

- ・委員長の回答に補足で、今回の市民アンケートでは、校区ごとに分布数を計算して配布しており、サンプルが歩いて暮らせるまち区域内に偏らないようには留意している。

(委員)

- ・44ページ、重点評価指標の地域公共交通利用者数の目標値は現状維持とある。人口減少の中でかなりハードルが高いように見受けられるが、現状維持とした理由をお聞かせいただきたい。
- ・また、文章中に「公共交通の分担率を高め」とあるが、目標値はあるか。

(事務局)

- ・豊橋市第6次総合計画後期計画では、10年後の令和17年度には人口が現状の36万人から33.5万人に減少する推計であり、また、公共交通分担率については、過去の中京都市圏パーソントリップ調査における公共交通の分担率の分析結果で、平成23年に行われた第5回では5.6%であったものが、令和4年の第6回では5.2%となっている。このままの推移では、分担率が更に減少し、利用者が減ることにより、公共交通を維持することが困難となる。公共交通利用者を現状維持するためには、様々な施策を打つことにより、分担率を5.6%まで高め、利用者数の現状維持を目指したいと考えている。

(委員長)

- ・公共交通分担率はパーソントリップ調査で把握するということか。パーソントリップ調査は次回10年後となるが、その間はどのように評価を行うか。

(事務局)

- ・分担率は、過去のパーソントリップ調査を参考にしている。ただし、次回10年後にもパーソントリップ調査が確実に行われるとは言えないため、今回具体的な記載は控えている。計画完了時には、パーソントリップ調査で評価したいという意向はある。
- ・また、分担率をアンケートで把握することも手ではあるが、今回パーソントリップ調査結果を参照しており、厳密な意味で推移を把握することができないため、具体的には記載できない状況である。

(委員)

- ・分担率は大事な要素であり、国のアップデートガイダンスでも記載しているので、計画書に記載しても差し支えないと考える。

(事務局)

- ・記載方法については検討したい。

(委員長)

- ・分担率は重要な指標のため、10年後にパーソントリップ調査があることを信じて計画書に記載いただきたい。
- ・また、委員からの指摘の1点目「利用者数はなぜ現状維持なのか」について、事務局説明を聞いてようやく理解できた。各指標の目標値が設定された理由は、分かりやすく説明される必要がある。一方で、本編に細かく記載すると膨大になるため、付録や資料編などで別添すると良い。

(事務局)

- ・参考資料又は付録で、目標値の算出根拠の記載できないか検討する。ただ、他都市事例を見ている中で、今の形となったところである。

(副委員長)

- ・まず、今のように全体に対する指標と各基本方針に対する指標に至った経緯をお聞かせいただきたい。毎年計るため、という視点は分かるが、パーソントリップ調査のように周期的な指標と組み合わせて複数設定することも考えられる。
- ・現行計画の地域公共交通活性化推進協議会では「取組に対して適正な評価指標となっているか」という意見も出ている中で、見直しが必要と考える。
- ・評価指標Aの満足度について、全体に幅広く聞いても普段公共交通を利用しない無関心層が大多数を占めることが想定される。高齢者や免許非保有者に絞る、普段運転しない人に絞るなど、施策に対する評価ができるようもう一工夫が必要と考える。
- ・評価指標Cは、みんなで支え育む方針に対する目標が公的資金投入額であるのは違和感があるし、増やすことを是として評価しているように見えると懸念される。先ほどの説明のとおり「これ以上増やさない」ことが目標ならば、「上限値」や「～以下を目指す」などの説明が必要である。パッと見てお金をつぎ込むことを是と受け取られないような丁寧な説明が必要である。
- ・また、分担率について、毎年の評価は確かに難しいが、豊橋市は全国パーソントリップ調査の対象となっているため、大まかなモード別分担率であれば5年単位で出せるはずである。基本理念に「過度に自家用車に頼ることなく」を掲げているため、分担率は全体に対する指標として必要と感じた。

(事務局)

- ・まず、裏ではいくつか指標を設定していたが、計画書として形にする中で集約され、基本方針に対して一対一対応になっている状況である。一方、取組の結果を適正に評価できないという意見も踏まえ、市民への分かりやすさも配慮しながら、再考したい。

(副委員長)

- ・市民アンケートの満足度は5段階評価ではなかったか。無関心層が多いため、満足の割合を増やすことには限界がある。例えば、属性で絞り込める要素はないか。

(事務局)

- ・アンケートは5段階評価であり、属性も聞いている。公共交通を利用する年齢層などをクロス集計しながら検証が可能か確認する。

(副委員長)

- ・毎年観測できる指標、毎年ではない周期的な指標を組み合わせると良い。全てに関連するとしても、公的資金投入額だけでは片手落ちになってしまう。

(委員長)

- ・パーソントリップ調査を見ていただく点は、事務局にから回答をいただいた。
- ・公的資金投入額の上限の話はどうか。

(副委員長)

- ・みんなで支え育むには、公的資金の投入が減る方向でなければ持続可能ではない。今の示し方では、750円から1,100円に増えるだけのように見える。利用者数が増えることで収支率が改善され、公的資金投入額が減ることが文脈的に示される方が望ましい。

(委員長)

- ・公的資金投入額は、「年間1,100円以下」と記載するとしてはどうか。
- ・また、収支率は「確認しながら」と記載があるので、確認していくものと理解した。

(事務局)

- ・検討する。

(副委員長)

- ・事故件数や交通安全に関する指標がなくなること自体はやぶさかではないが、なくなった理由の説明が必要である。今回はあまり重視していないように捉えられてしまう。
- ・目標から施策の説明のほとんどで、「円滑、快適、利便性」といった表現が多くを占める。先ほどのバリアフリーも含め、事業には出てくるが施策の中では安全に対する内容が消えているように見える。表現に工夫いただきたい。

(事務局)

- ・施策の文章内でも「安心・安全」が分かるよう検討したい。

(委員長)

- ・今回計画は、総合交通戦略と地域公共交通計画を兼ねた計画である。現行計画では交通事故が指標に入っていたし、場合によっては交通渋滞に触れるような記載もあった。今回は地域公共交通計画の内容が強く、総合交通戦略を評価する指標が片手落ちのように感じる。指標を絞ったため特にそう感じてしまう。
- ・指標を増やせるのであれば、目標値の達成状況は評価しないとしても、モニタリング指標として復活する可能性もあると考える。
- ・目標値は、豊橋市が管理するための目標であると同時に、市のメッセージでもある。その際に交通事故件数がなくなることの意味を考えるべきである。

(副委員長)

- ・53ページ、施策2-1-1「まちづくり施策との連携」は、この間の住民投票にもあったように、もう一歩踏み込んで記載いただけると良い。

(事務局)

- ・住民投票もあり、方向性は庁内でも議論しているところである。可能な範囲で記載していきたい。

(副委員長)

- ・単にハコモノを作っただけだと反対派もいるので、多目的屋内施設を作った意味を本計画でも位置づけられると良いと思った。

(委員)

- ・多目的屋内施設は、都市計画部では、まちなか活性課が連携している。現在、中心市街地活性化計画を改定中であり、前回計画の総括と今後の考え方を議会にも図りながら進めている。

- ・ S P Cからの提案にもよるところではあるが、何かしらメッセージを記載できればと思うため、次回にお示しできればと考える。

(委員長)

- ・ 大切なのは市の姿勢を示すことである。(5)は多目的屋内施設に関連してまちづくりを進めていくうえで、それを支えるための交通を考えるというメッセージが足りていない。S P Cの提案が全てではなく、市としてこうありたいという姿勢を示す必要がある。

(副委員長)

- ・ 現段階で具体的な内容まで記載することは難しいことは理解しているので、まちづくりと連携するというような書きぶりでもいいと考える。

(委員)

- ・ まちなか施策と連携するなど、方向性を記載するよう検討する。

(委員)

- ・ 交通安全は、是非記載いただきたい。30km規制の話もあるし、高齢者の危険運転を見かけると現場からも聞いている。
- ・ 54ページ、施策2-2-2(2)のうち、「公共交通のラッピング等のトータルデザイン化」のイメージについてお聞かせいただきたい。

(事務局)

- ・ 路面電車は、まちの景観に車体広告デザインの手引きがある。ユニバーサルデザインのような落ち着いた色合いなど、豊橋市のイメージに合ったものをイメージしている。

(委員)

- ・ 市内線では、地元企業の協賛でラッピング広告を行っており、引き続き取り組んでいきたい。

(委員)

- ・ 企業のラッピングは企業のP Rとしてデザインが統一されていない。
- ・ 都市計画課では、景観事業としてデザインをどう統一化していくか、豊橋鉄道と検討している。

(委員長)

- ・ トータルデザインなので、車両、電停、ベンチ、案内、ロゴなど全てが統一される必要があるが、それを目指しているということでもいいか。宇都宮L R Tでは黄色と黒で統一を図っているが、そのようなイメージか。

(委員)

- ・ 現時点でそこまでのイメージではないが、まずはレトロ調な雰囲気ですら統一感を図っていききたい。

(委員長)

- ・ トータルデザインは書きすぎているようにも思うが、ゆくゆくは目指したいということで理解した。

(委員)

- ・ 会社ごとの独自色もある一方で全体の統一感も必要ということのイメージはできていないが、公共交通の一員として、タクシーも混ぜていただきたい。

(委員長)

- ・路面電車以外の公共交通も一緒にという意見であると認識した。

(委員)

- ・53ページ、施策1－1もそうだが、事業の実施主体で市民に○がついているのは2つだけである。その他にも、56ページ、脱炭素や、57ページ、自家用車に頼らないなど、市民が主体となり得る箇所は市民に○があってもいいと思った。

(事務局)

- ・仰るとおり。再考する。

(委員)

- ・安全を前面に出していただきたい。豊橋市は自転車を除けば公共交通の事故は少ない。公共交通の安全性は豊橋市の特徴でもあるような気がするため、もう少しアピールできると良い。

(委員長)

- ・目標として入れるかはともかく、前段で公共交通は自家用車と比べて事故が少ないなど、公共交通の安全性をPRできると良い。
- ・海外では、自動運転は一般ドライバーに比べてものすごく事故率が低いことが明らかになっている。比較して数値を示せると良い。
- ・記載に際して必要な情報は、提供を協力してもらう。

(事務局)

- ・公共交通に関わる事故件数を出せるかは、警察や事業者を確認する。

(委員)

- ・公共交通利用者数の指標値について、JRや名鉄、タクシーの利用者数は現行計画から入っていない。今後も引き続き入れないということか。

(事務局)

- ・前は主要な鉄道駅の利用者数は確認してきた。今回、地域公共交通にフォーカスしているため、地域内の公共交通を支え合っていくことを前面に出したく、ローカルに特化した指標としている。
- ・前はコロナの影響で全モードで利用者数が減少したが、JR、名鉄は回復してきており、そちらの影響が大きいことから地域内に特化している次第である。
- ・タクシーは、排除する意図はないが現状では入っていない。

(委員長)

- ・タクシー利用者数は確認した方が良い。
- ・公共交通利用者数の合計を指標とする場合、ある地域でコミュニティバスの利用者を増やす取組を頑張っても、鉄道人員の減少が大きいとそれが見えなくなってしまう。そういう意味で、各交通手段の利用者数は横目に見ながら評価が必要と考える。

(事務局)

- ・そのあたりも踏まえて検討したい。

(委員)

- ・ 56ページ、災害対応・BCPの記載はポジティブな要素である。以前の委員会で申し上げた相互連携・情報共有について、事業者が手を携えていくことに対して市としても何か記述いただけると良い。

(事務局)

- ・ 情報共有に関しては、前回委員からも意見があり、市としても情報を展開できるように取り組んでいるところである。情報を提供できるような記述ができるかは、庁内で検討する。

(委員長)

- ・ おそらく中部地方整備局を中心として、発災時や少し落ち着いた段階の対応、緊急輸送の考え方など検討されているはずなので、内容確認の上、再考いただきたい。
- ・ 本日、内容をより良くするため多くの意見が出たが、前向きに検討いただきたい。外向きに発信していく計画として精査していただく。

(3) その他

- ・ 特になし。

※1, 2 検討委員会終了後に交通事業者から、豊橋市内を走行する路線バスについては全てバリアフリーに対応しているとの修正報告があり、令和8年8月29日に発言者に対して、同内容を説明しました。

以上