

「第5回 豊橋市都市交通計画検討委員会」議事録

○日 時 令和7年11月19日(水) 午前10時から正午まで

○場 所 豊橋市役所 講堂

○出席委員 出席者名簿参照

○事務局 4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2026-2035(素案)

【資料3】・豊橋市都市交通計画2026-2035(資料編)

【資料4】・第4回豊橋市都市交通計画検討委員会からの変更点について

【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)

- ・今回の検討委員会を経てパブリックコメントに諮っていく。パブリックコメントでは、たくさん意見を頂きながら必要に応じて修正していく。
- ・本日出席の市民の方は、パブリックコメントで意見をいただく形でも問題ない。

(2) 豊橋市都市交通計画2026-2035(素案)及び資料編について

- ・事務局より

【資料 2 豊橋市都市交通計画2026-2035(素案)について】

【資料 3 豊橋市都市交通計画2026-2035(資料編)】

【資料 4 第 4 回豊橋市都市交通計画検討委員会からの変更点について】の説明が行われた。

〔要旨〕

(委員長)

- ・中京都市圏パーソントリップ調査の分析結果では、全国的な傾向と同様に豊橋市でも自家用車の分担率、外出率、自家用車の移動量が減少している。
- ・この変化は、道路を走る自動車が減る時代の到来を示唆しており、これまでの道路整備中心の考え方を改め、道路の使い方を変えていく必要がある。そういった時代に対応する交通計画となるため、皆さんもそういった視点でこの計画書を見てほしい。

(委員)

- ・豊橋市の資源として注目される路面電車は、老朽化が進んでいるため、市には柔軟な予算配分による対応をお願いしたい。

(委員長)

- ・地元の商工会が地元の路面電車を支援するその連携体制は、大変素晴らしく、それ自体が特徴的といえる。市としては、路面電車の支援についてどのように捉えているか。

(事務局)

- ・路面電車は、公共交通幹線軸を担う重要な交通手段と認識しており、民間事業者任せにせず、市としても老朽化に対する支援や利用啓発を行っていきたいと考えている。

(委員長)

- ・利用啓発、維持、更新、待合空間の向上等、路面電車に係ることがいろいろ書かれている。また、実施主体には、すべてに行政が入っていることから、関与していく姿勢が示されており、安心できる素晴らしい姿勢だと思う。

(委員)

- ・交通事業者でも、施設の維持や安全性の向上に向け、行政の支援を頂きながら進めていきたい。また、公共交通の利用促進や他地域からの誘客のため、本編34ページに記載の東三河MaaSの推進をはじめ、今後のあり方に関する検討など、行政とともに積極的に取り組んでいく必要がある。

(委員長)

- ・交通事業者だけでなく行政や市民の方々とともに育む。これが今回の計画の1つの柱であり、そういう姿勢がしっかりと明記されていると思っている。

(委員)

- ・参考資料2の用語集がしっかりと掲載されたのはとても嬉しく思う。
- ・アリーナの開業に伴い、生活道路として機能する国道1号の交通処理と渋滞を懸念している。渋滞の緩和策など考えていることはあるか。

(委員)

- ・SPCからの事業提案では、公園内に400台の駐車場が確保されることとなっているほか、イベント時は駐車場を予約制とすることで、過剰な自動車の集中を防ぐ方針としている。他の自動車は、市営駐車場や周辺の駐車場を利用していただくが、その際は、シミュレーションによる影響検証を行うことを条件としており、検証結果に基づいた対策の提案を受け、市が判断する流れとなっている。
- ・イベントは主に昼間開催で通勤時間帯とはバッティングしない見込みだが、帰宅時間帯バッティングする可能性があるので、分散等も含めた検討が必要と捉えている。

(委員)

- ・交通対策が自動車での来場を前提となっているため、自動車からの転換を促す魅力的な方策を提供できるかが重要である。
- ・例として、豊田スタジアムでは、電車＋徒歩の来場を魅力的にする方策として、アプリを使って景品提供などの取組を行っている。こうした事例も参考にするとよい。

(副委員長)

- ・指標について、大きく見直しをしているため意見と質問をしたい。
- ・1点目、評価指標D・Eについては、市民アンケートに基づく数値であるが、中間・最終年次で改めて予算を確保し調査を実施するという位置づけでよいか。
- ・2点目、「公共交通への公的資金の投入額」「公共交通の利用しやすさの満足度」の評価指標について、今回はこれらの評価指標としていたが、こちらは地域公共交通活性化推進協議会の方で毎年確認していくという理解で良いか。
- ・3点目、評価指標B・Cについては、どちらも人口に関する指標であるが、一方は5年ごとでもう一方は毎年の整理としているのは何か背景・理由があるのか。

(事務局)

- ・ 1 点目、2 点目に関しては御認識のとおり。
- ・ 3 点目について、評価指標 B は国勢調査人口、評価指標 C は住民基本台帳人口を使用しており、データが異なるため、評価時期に差が生じている。

(副委員長)

- ・ 毎年数値の出るものは、毎年評価と記載すべきではないか。
- ・ 指標の入替えや、市民意識調査に項目を調整するなどして、評価指標を毎年評価できる項目で統一することも検討すべきである。

(事務局)

- ・ 毎年実施している市民意識調査について、調査項目を変えることは難しいのが実情である。

(委員長)

- ・ 進行管理では、事業は毎年確認するが、評価指標を確認するのは5年ごとと読み取れる。これはどのような考え方か。

(事務局)

- ・ 地域公共交通活性化推進協議会では、毎年、事業進捗を管理し、評価指標の評価は5年ごとに行う。ただし、毎年確認できる評価指標はその会の中で確認する認識である。

(委員長)

- ・ そのような形で進行管理するのであれば、その旨を記載すべきである。
- ・ 評価指標の算出元が書かれていない指標は追記が必要と考える。
- ・ 確認指標は重要であるものの、その役割が計画本編では見えなくなっているが、何か意図があるのか。

(事務局)

- ・ 豊橋市の他の行政計画では、確認指標を本編であまり表現していないことが多いため、資料編に入れている側面がある。

(委員長)

- ・ 資料編では、「〇〇も確認しながら評価を行う。」と記載はあるものの、国は、収支状況等を評価する方針を示している。これまでの議論の中で、収支状況等は確認指標とすることとなったが、今の記載では確認指標の役割として見えなくなっており、国の方針に反しているように見えてしまう。確認指標は見えるように記載すべきではないか。

(委員)

- ・ 委員長の意見のとおり、目標値として定める必要はないが、確認指標として確認する必要がある。他自治体では、確認指標とする場合でも、数値を明示している事例がある。

(委員長)

- ・ 記載があった方がわかりやすく評価に繋がっていきやすいと思うので検討をお願いしたい。
- ・ 市の行政計画の策定方針を尊重するとともに、法定計画であることも考慮されたい。

(副委員長)

- ・ 本編45ページからの各事業の取組スケジュールについて、「西口駅前広場の再整備」や「路面電車の持続性の確保」は10年にわたり検討で終わる形になっているが、これで良いか。

(事務局)

- ・実施時期が未定でありアクションプランに落とし込めていないが、検討は間違いなく行うことから今の記載としている。中間見直し時に状況に進展があれば記載を見直す。

(委員長)

- ・状況は理解した上で、矢印にグラデーションを使用し実施に近づいていくようにするなど、見せ方に工夫の余地はあると思う。

(委員)

- ・言葉遣いや表現に関して、1点目、本編7ページ「民間の豊鉄バス」という表現は、ほかの交通手段も民間事業者が行っている中でこの記載で良いか確認したい。
- ・2点目、本編24、25ページの路面電車における「運行頻度が高く大量輸送と定時性に優れており」という記載について、比較対象次第であることに加え、後段の「輸送力や速達性向上には限界があり」と相反している。路線バスの記載では、「道路の混雑や渋滞の影響で定時性が損なわれる」という路面電車も同様に影響を受けるであろう記載があり、妥当性を確認したい。
- ・3点目、本編34ページの公共交通に関する分かりやすい情報提供におけるデジタルサイネージの情報「一次元的な」という表現について、「一元的」の方が適切ではないか確認したい。

(事務局)

- ・1点目については、再考する。
- ・2点目については、路面電車の「大量輸送・定時性」について、過度な期待へと繋がらないように再考が必要と感じた。
- ・3点目については、適切な表現に見直す。

(委員長)

- ・2点目について、路面電車の「大量輸送・定時性」は記載として残しても良いと捉えているが、モードとしての特性と現状は違うので、書き分けが必要と感じた。例として「特性としてはそうだが、現状の路面電車は必ずしもそうではない。」といった表現になると思われる。一般論としての表現、路面電車の現状としての表現、取組も含めて検討いただきたい。

(委員)

- ・一般論では、路線バスと比較し、大量輸送と定時性はあると考えており、路面電車の方がバスよりも機能性が高いことは示したいと思っている。今後、路面電車の維持を検討する際には、代替輸送として路線バスと比較することとなるため、優れていることは示したい。
- ・一方で、豊橋の路面電車としての現状も明記するべきと思う。

(委員)

- ・路線バス等の比較対象がないことに対する問題提起であり、当該記載があれば特段異論はない。

(委員長)

- ・補足として、厳密には路面電車は中量輸送という表現が実態に即しているが、わかりやすい表現として、輸送力が高いという表現で問題ないと思われる。

(委員長)

- ・本編28、29ページの評価指標の中で、「公共交通・自転車・徒歩の分担率は上がる」一方で「地域公共交通の利用者は現状維持」としていることに、不整合の懸念がある。整合を持った考え方となっているか確認したい。

(事務局)

- ・「過度に自動車に頼らない」ことを打ち出す中で、公共交通の分担率が令和4年度に低下しており、この回復を目指していきたい。分担率の回復を目指す一方で、地域公共交通の利用者数が維持となっている背景は、人口減少社会の中で、地域公共交通の利用者の割合を増やすことで、現状の利用者数を維持していく認識である。この目標と分担率の関係性は、資料編で記載しており、更に記載はないが、数値の検証を行い、不整合にはならないことを確認している。

(委員長)

- ・数値の検証を行って設定しているのであれば問題ない。

(委員長)

- ・地域公共交通計画と両輪となる立地適正化計画との整合についての認識を確認したい。

(事務局)

- ・本編4ページでは、立地適正化計画を上位計画として位置づけている。

(委員長)

- ・一例として、本編15ページでは、立地適正化計画で示されている「歩いて暮らせるまち区域」についての記載があり、更にこの区域は、公共交通幹線軸の沿線に設定されている背景を踏まえて公共交通幹線軸のサービス水準の維持・充実を図る必要があると記載があり、評価指標にも歩いて暮らせるまち区域の人口が掲げられている。立地適正化計画としっかり整合を図っている計画であり、皆様には改めてこの意味を御理解いただきたい。

(委員長)

- ・本日は大変いい御意見をいただいたと思う。
- ・今回の意見を踏まえ、事務局で最終の修正をしていただき、私の方で確認させてもらえればと思うがよろしいか。問題ないようであれば、私で最後に責任をもって確認を行う形としたい。

以上