

「第3回 豊橋市都市交通計画検討委員会」議事録

○日 時 平成27年1月23日（金） 10時～12時

○場 所 豊橋市役所 西館7階 第1委員会室

○出席委員 別紙「出席者名簿」参照

○傍聴人 2名

○事務局 5名

〔会議資料〕

◆次第

◆出席者名簿

【資料1】本日の検討事項及び前回会議における意見とその対応について

【資料2-1】計画の全体構成（案）及び平成26年度の検討範囲

【資料2-2】都市交通マスタープランについて

【資料3】今後のスケジュールについて

【参考資料】豊橋市都市計画マスタープラン（概要パンフレット）

議 事

1. 開会

- ・竹内委員長より挨拶

2. 報告

(1) 本日の検討事項及び前回会議における意見とその対応について

- ・事務局より、本日の検討事項及び前回会議における意見とその対応についての説明が資料1に基づいて行われた。
- ・引き続き、事務局より、豊橋市都市計画マスタープランの説明が概要パンフレットに基づいて行われた。

〔質疑〕

なし

3. 議事

(1) 都市交通マスタープランについて

- ・事務局より、都市交通マスタープランについての説明が資料2-1、資料2-2に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・資料2-2の61ページの円グラフの青い部分の中に字が入っているのが全く見えないので、説明をしてほしい。

(事務局)

- ・青い部分については「なった(なる)76.2%」と記載されている。

(委員長)

- ・紙の質や色の組み合わせによって、見にくくなることあるので、気をつけてほしい。

(委員)

- ・88ページの都市交通体系イメージに都市拠点と地域拠点の記載はあるが、交通結節点の記載はなく、これは実質的には地域拠点のことになるのか、または、別の記載なのか教えていただきたい。

(事務局)

- ・都市計画から考えると拠点という考え方になるが、今回の計画は交通を扱っているので交通結節点として考えている。交通結節点の中の必要な機能として、1つは乗り換え機能、

もう1つは拠点機能が必要だと考えている。ここに表現しているのは、拠点機能を持った交通結節点の機能を高めるという意味である。

(委員長)

- ・都市計画で言う地域拠点と、今回の計画で言う交通結節点とは同じ場所を指していると考えて良いか。

(事務局)

- ・ここに記載のある拠点は、交通結節点と同じと考えてもらって良い。

(委員長)

- ・交通計画であるので、交通結節点という点を強調した言葉を使っているということになる。

(委員)

- ・91ページの交通結節点の概念でいうと、結節する場所としての整備は、ユニバーサルデザインなど機能のポイントが幾つかあるとすればどのような部分になるのか。

(事務局)

- ・ポイントとしては、交通結節点において、様々な交通から幹線公共交通に乗り換えやすくすることであり、そのためにはバリアフリー化も必要である。また公共交通だけではなく、徒歩や自転車利用の場合においてもアクセスしやすくすることも必要と考えている。

(委員)

- ・ユニバーサルデザインや、標示により、どのような交通機関が、どこへ行けば利用できるかなど、分かりやすく見える化するのか。

(事務局)

- ・そのような標示などを分かりやすくすることも必要であると考えている。

(委員長)

- ・マスタープランなのであまり具体的な記載は必要ないと思うが、図103のイメージは図面だけに頼り過ぎているように感じる。本文の記述にイメージ図の説明文をもう少し加えた方が良い。

(委員)

- ・89ページの都市拠点、地域拠点が交通結節点と概ねイコールという説明であったが、分かりにくい点がある。都市計画マスタープラン概要パンフレット2ページのイメージ図の説明では「歩いて暮らせるまち」という大きな目標像があり、都市や地域の拠点では都市機能を集約し、拠点内は歩いて暮らすことができ、また、拠点の外からは公共交通機関でアクセスすることができるため、それが交通結節点になるというイメージと理解したが、89ページの考え方では「歩いて暮らせるまち」という考え方が目立たないため、交通結節点が拠点になっていることが分かりにくい。89ページのイメージの部分に「拠点は歩いて暮らせるように都市機能施設や医療施設などを集めるとともに、交通結節点でもある必要がある」というような書き方にすると分かりやすい。

(委員長)

- ・都市計画マスタープランの「歩いて暮らせるまち」と具体的な交通結節点の説明との結びつきが弱い。これに関連した意見があればお願いしたい。

(委員)

- ・47ページの都市計画マスタープランの交通結節点の機能強化方針図を見ると、交通結節点の中にも大きな交通結節点や小さい交通結節点など段階があるように見える。また、生活の場としての地域拠点ではないものの、市民病院付近のような所が交通結節点として挙げられている。このような機能の違い、交通結節点のみの場所について、88ページ以降にあまり反映されていないように感じた。このあたりも何か計画に反映できないか。

(委員長)

- ・交通結節点と言っても点ではなく、ある一つの地区である。地区内では歩いて暮らせることが理想だが、交通結節点と言っている以上、そこに交通機関同士の乗り換えがある。交通結節点を整備すれば、歩いて暮らせるまちになるという事に素直には結びつかない。豊橋市の郊外では、交通結節点へはどうしても自動車でなければ来られないという地域もあるのかもしれない。可能であれば、公共交通や自転車で来てもらうのが理想であるが、それが実現できるかどうかは分からない。ただ、そのような違いがあるということが分かるような表示にしないといけない。「交通結節点」という一つの言葉の中に、その違いがあることが伝わらないということの指摘をいただいた。

(副委員長)

- ・地域拠点と交通結節点は、必ずしもイコールではなく紛らわしい。「歩いて暮らせる」という意味は本当に歩くのではなく、拠点まで公共交通や自動車を利用する場合も含め、拠点の中では歩くことがベースになれば「歩いて暮らせる」とも言える。全てを徒歩で行動することを意味していないので、「歩いて暮らせる」の定義をもっと広く考えたほうが良いと思う。

(委員長)

- ・都市計画マスタープランに書かれたことをもう少し噛み砕いて、都市交通マスタープランとして交通施策に反映する場合に、どのようなイメージになるのかの説明が必要と思われる。拠点において「歩いて暮らせるまち」というのはスローガンであり、都心まで自家用車で行かなくても良いような街づくりという意味も込められている。そのようなことをもう少し説明して、交通結節点の整備の議論に持っていかなければいけない。必ずしも上位計画だからといって、そのまま書けばいいのではなく、その説明がいる。
- ・もう一つ気になることがある。概要版の4ページや資料2-2の47ページの図では新幹線が目立ちすぎて、在来線の鉄道が見えにくくなっている。豊橋市内の都市交通マスタープランの図としては良くない。この図を88ページにも活かしているが、新幹線が目立っているように感じる。今回の都市交通マスタープランにおいて大切なことを図に置き換えるようにした方が良い。

(事務局)

- ・「歩いて暮らせるまち」については、徒歩だけでなく、車椅子の方、公共交通などでその地域で暮らせるようになり、自分の身の回りで生活できるようになることが一番の目的である。それを代用して、対自家用車ということの中で「歩いて暮らせるまち」と表現した。このような説明が不足しているので工夫していきたい。
- ・拠点と交通結節点については、都市計画マスタープランから考える拠点が有り、拠点到様々な機能がある中で交通結節点という機能がある。交通の面から考えると、交通結節点の中

に他の交通と乗り換える機能と、拠点機能がある。ただ、拠点機能がなくても結節できる場所も必要だと考えている。88ページの図は、今回の都市交通マスタープランの10年間では、拠点がある部分について進めていくという考えであるため、このような表示にしたが、拠点以外の交通結節点についても整備が必要ということで、都市計画マスタープランとの整合を考えながら検討していきたい。

- ・広域交通の新幹線の表示については、公共交通幹線軸を目立たせたいので、色の濃さや線の太さなどのバランスを調整していきたい。在来線については公共交通幹線軸として、鉄道、軌道、幹線となる路線バスについて同じ表示にしている。

(委員長)

- ・上位計画に使われている図をそのまま載せれば上位計画の趣旨が伝わるのではなく、上位計画の都市交通マスタープラン的解釈で図面の表示の強弱が変わってきていても良いと思う。
- ・前回までの議論していただいた内容では、集約型都市構造を誘導するという点について、コンセンサスが取れていないのではないかとすることがあり、今回、都市計画マスタープランの趣旨について概要版パンフレットで説明していただいた。このことを踏まえ、この委員会としては87ページの理念にしたがって、集約型都市構造を誘導していくという点を前提にしていきたいがよろしいか。

※異議無く承認された。

(委員)

- ・タクシーという交通機関について、面的な輸送が出来るといった特性を理解され、表現されているが、タクシーも公共交通機関のひとつであるので、99ページの公共交通全体の項目の一段落目にタクシーの記載も加えていただくか、103ページのタクシーの項目の「公共交通がない場合」という文言を修正していただきたい。
- ・防災に関しても、11月に災害時の移動制約者の移送について協定を結んだので、それも加味してほしい。
- ・103ページに「交通結節点で利用しやすいタクシー乗降場を整備する」とあるが、面的な交通機関とはいえ、都市拠点を中心に利用しやすい乗降場の整備も行っており、交通結節点だけでなく都市拠点においても利用しやすい乗降場の整備に努めるといったことも文面に加える検討をしてほしい。

(事務局)

- ・99ページと103ページは、記載内容を検討させていただく。
- ・防災に関しても、記載内容を検討させていただく。
- ・交通結節点については、豊橋駅も含めて交通結節点として考えているので、ご理解いただきたい。

(委員)

- ・都市交通マスタープランのまとめ方についてはこれで良いと思う。コンパクトシティの説明を受けたが、コンパクトシティとは公共交通を基本とした有機的に連携されている拠点ネットワーク型の集約都市計画構造と言われており、クラスター状に地域拠点を整備をし、

特性のある地域拠点をネットワークで結びと、都市計画マスタープランの中に書かれている。88ページの都市交通体系のイメージ図で、地域拠点から都市拠点へのアクセスは見えるが、地域拠点間を結びという表現があるのにも関わらず、地域拠点間を結ぶ交通アクセスのイメージが、今回の都市交通マスタープランの中からはあまり読み取れない。

- ・国土交通省で様々な計画が作られてきた中で、数々の先生が論文を書かれている。多くの先生が指摘されているのは、既に出来上がってしまっている拡散型都市構造をコンパクトシティに再構築をしていくコストが利便性に見合うかどうかである。これはコンパクトシティ化を否定しているわけではなく、少子高齢化に向けて推進をしたいが、これには多大な法改正と財政支出が必要なのですぐに実行できることではないということ。都市交通マスタープランでは5年から10年先を目指しているので、それまでの間にあまりコンパクトシティにシフトした施策を行うと、青森、富山、高松、長崎といった他の都市などで報告書が出ているように、実際には市街地の低密度化が進んでしまい、中心商業地の衰退化がもたらされる傾向にあるという指摘もある。
- ・公共交通の基本的な使命は、既に郊外に住んでいる人々の生活の利便性や都市機能へのアクセスの保障であるので、戦略の中で記載していただきたい。
- ・マイカーの代替的な交通手段を提供することが必要ではあるが、「地域生活」バス・タクシーについて、都市交通マスタープランの中では必要性は記載されているが、今後充実・強化されるような表現はないので、交通空白区域をカバーしていくような方向性の観点で検討してほしい。

(委員長)

- ・地域拠点と地域拠点の間のアクセスとはどういう意味か。

(委員)

- ・都市計画マスタープランや都市交通マスタープランでの地域拠点は、基本的には「歩いて暮らせるまち」となっているが、地域拠点の中にもそれぞれ特性をもった地域拠点があり、今後もできる可能性がある。

(委員長)

- ・地域拠点と地域拠点の間の移動に対応したほうが良いということか。

(委員)

- ・地域拠点間をネットワーク化するという。都市計画マスタープランの中にも、その他の地域拠点を移動できる方策を考えると記載がされている。

(委員長)

- ・地域拠点間を相互に移動する交通の問題に対する指摘か、周辺地域からそれぞれの地域拠点に集まってくるアクセス交通の問題に対する指摘か、どちらか。

(委員)

- ・地域拠点間を移動のことである。

(事務局)

- ・88ページの都市交通体系のイメージ図では、地域拠点へのアクセス交通があり、都市拠点へ繋がっているものになっている。渥美線の大清水駅と南栄駅・高師駅の地域拠点間のように、必要な地域拠点間を結ぶこともありえるが、全ての地域拠点間を結ぶという事は考えていない。ある程度の移動があるような、必要な部分についてはアクセス交通で表現

している。都市拠点と地域拠点だけを結ぶのではなく、地域拠点間も結ぶこともあるため、説明上ではこのような表現になっている。

(委員)

- ・例えば1ページには、「都市拠点と地域拠点及び主要な公共公益施設を結ぶ公共交通ネットワークの形成を進める」とあり、89ページの都市拠点や地域拠点の項目には「充実した公共交通で移動でき、利便性の高い生活圏を形成」とある。ネットワーク型都市の意味合いでは、将来的には病院施設が充実している都市拠点や文化的な施設が充実している地域拠点とのアクセスも考えていると思っていたが、そこまでは書いていないのか。

(事務局)

- ・一番利便性が高いのは全てが結ばれている状態であるが、公共交通で考えると全ての人の移動に最短距離で行くことは現実的ではない。例えば、都市拠点として、豊橋駅周辺に高度な都市機能を集約し、様々な地域からアクセスできれば利便性が高まる。個々の地域拠点については、周辺地域の方々がある程度生活できる必要な機能が揃っていれば、それを全て結ぶのは現実的ではないとの考えである。ある程度経由して行ける形を考えたい。

(副委員長)

- ・全てを結ぶ必要は無いが、1つの地域拠点にしか行けないのではなく、拠点の特色によっては必要に応じ地域拠点間を結ぶような書き方が89ページにあってもいい。

(事務局)

- ・表現方法を検討する。

(委員長)

- ・地域拠点を結ぶ環状線の妥当性は古典的な論争でもあるが、地域拠点間を結ぶことについて今回の都市交通マスタープランは踏み込んでいないので、交通需要に応じて検討するような考え方をに入れていけば良いのでは。

(委員)

- ・93ページに目標の達成状況を定量的に計るための評価指標は次年度に設定するとあるが、例示されている内容で気になった点を述べておきたい。今回の都市交通マスタープランについては、集約型都市構造の実現に向けた交通体系の構築が特徴的になっているので、特に基本方針2については慎重に検討する必要がある。評価指標②-1では幹線公共交通の利用者数とあるが、これだけの指標では利用者数が増えるまでネットワークを形成するのが行政の役割だというようなメッセージを与えてしまう可能性があると感じる。必要と思われる公共交通ネットワークを形成するのは、それを使う市民の動きも必要となるので、利用者数に加えて、ある程度客観的なサービス水準の指標があると良い。評価指標②-2の交通結節点についても、待合機能の整備箇所数をカウントするだけでなく、まちづくり施策の要求される水準に見合った交通結節点がどれだけ整備されたかといった、交通結節点の客観的なサービス水準を指標に入れる検討をしてほしい。

(副委員長)

- ・今回の都市交通マスタープランは、都市計画マスタープラン等の上位計画を受けてのものになっているが、一方的に受けるのではなく、逆に、公共交通が高いサービス水準で供給

できるように、都市計画サイドから手を打ってもらうことについても、どこかに記載してほしい。TOD（公共交通指向型の開発）でサポートをするようなことが記載されると良いと思う。

（委員長）

- ・交通結節点の整備だけではなく、その周辺が地域拠点にならないといけないといったことへの意見。都市交通マスタープランで都市計画に余分な行政負担を押し付けるなどと言われるかもしれないが、こちらの計画の趣旨について、まちづくりに反映して欲しいといったことを、ある程度記載したほうが良い。

（委員）

- ・基本方針の中に「安全・安心で快適に移動できる交通づくり」とあるが、公共交通機関は、安全・安心については日頃から当たり前に取り組んでおり、アドバンテージがある。安全ということでは「防犯」という取り組みも各交通モードで色々を行っているので、そういった観点からも、都市計画そのものに寄与できるといった概念を取り入れてほしい。

（委員長）

- ・ご指摘の件について、どういったことを書き込めばいいのか具体的なイメージが湧かないので、今後ご意見を伺いながら検討していきたい。

（委員長）

- ・96ページで、歩くことが健康に良いのは分かるが、楽しく歩けるまちというのを都心の問題として捉えがちになっている。住生活空間においても、事故の危険がなく、安心して歩けるような環境を作っていきたいという目標をこれからの高齢化社会等に対応し入れてはどうか。
- ・98ページの自転車の交通ルールやマナーの問題については、どこの市も自転車交通の処理に悩んでいるところであり、自転車の扱いについて交通マスタープランで上手くまとめた市は無いと思われる。もし豊橋市が自転車について力を入れるのなら、この項目の中に市民の自転車利用に関する基本方針を作り上げるのも良いと思う。自転車に関する取り組み姿勢を明確に打ち出している自治体は少なく、1ページを使った記載の中でも市の姿勢が明確でないのが気になる。多くの自治体で行われている一般的な取り組みで済みますか、しっかりと取り組むのか、明確にした方が良い。
- ・100ページの中央新幹線の開業を見据えた記載があるが、これだけでは豊橋市民の生活や経済への影響が分からないので、もう少し書き加えたほうが良い。中央新幹線が整備されると東海道新幹線ののぞみが減り、ひかり、こだまの運行が増えるというような、東海道新幹線が豊橋市民の生活や経済と近いものになり影響が大きいといった点を含めて記載した方が良い。委員長としてではなく、1委員としての意見である。

（委員）

- ・100ページの鉄道の記載では、「長期的には渥美線の交通システムを抜本的に見直すことも含め、行政の適切な関わり方の検討が必要」という記載があるが、豊橋鉄道としてはこの記載で大丈夫か。

(委員)

- ・適切な関わりを今後とも持っていきたいと思っている。

(委員)

- ・101ページの路面電車の記載では、「行政の適切な関与が不可欠」とあり、鉄道での表現との微妙な差がある。今回の都市交通マスタープランの都市交通体系のイメージの中では、渥美線と路面電車を含め、公共交通幹線軸として明確に挙げている中で、表現方法の差が気になる。

(事務局)

- ・基本的には渥美線、路面電車とも行政の適切な関与が必要であると考えている。このように書き分けた意味として、渥美線については、ここに直接書くことは出来ないが、鉄道の担当の方と話をさせていただいた中で、渥美線のLRT化についても考えられるといったことを含ませてこのような表現になった。路面電車については上下分離といったことも具体的に想定されるため表現を変えている。

(委員長)

- ・この微妙な表現の差は、来年度の委員会において具体的な取組みを検討する中で、話ができるようになるかもしれない。豊橋鉄道としてはこれでよろしいか。

(委員)

- ・問題ない。

(委員)

- ・101ページの路面電車の記載では利用者が伸び悩んでいるとあるが、路面電車の駅圏内の今後の人口減少により、利用者の伸び悩みではなく減少が予想されるので、今後取組みを検討する際には利用者の需要予測をしっかりと行っていただき、利用者が確保できるような施策を展開するイメージがほしい。

(委員長)

- ・今後の施策展開で検討することとしたい。

(委員)

- ・103ページのタクシーにも何らかの行政の関わりについて記述をお願いしたい。

(委員)

- ・10年前に作った計画では自動車利用を減らすこととしていたが、結果は増えてしまった。今回も目標としては健康や環境を意識したものとなり表現は変わっているが、基本的には自家用車利用を減らし、公共交通や自転車、歩行者への転換を目指している。次に繋がる話にはなるが、目標を達成するための評価指標や具体の施策の観点で、委員の皆様より今までと違った大胆な取組みについて意見ををお願いしたい。人の意識を変えるためには、行政が行うこともあるが、市民の方、学校、地域など色々な形で関わっていかねばならない。今までとは違った観点で大胆な意見をいただければ次に向けての検討になる。

(委員長)

- ・ 今後は交通戦略の議論が始まるので、アイデアがあればいつでも事務局の方へお願いしたい。
- ・ 委員長より、議案（１）について、本日の意見により事務局で内容を修正し、修正内容については委員長一任で都市交通マスタープランをまとめることを諮ったところ、全会一致で承認された。

（２）今後のスケジュールについて

- ・ 事務局より、今後のスケジュールについての説明が資料３に基づいて行われた。

〔質疑〕

（委員）

- ・ 建設消防委員会は、来年も同じ時期に開催されると考えて良いか。

（事務局）

- ・ 時期については今後調整することとなる。

- ・ 委員長より、議案（２）に基づき進めていくことを諮ったところ、全会一致で承認された。

4. その他

〔質疑〕

なし

5. 閉会

- ・ 事務局の西郷都市計画部長から閉会の挨拶と、本日の内容は2月17日の建設消防委員会で報告すること、及び次回以降の会議は来年度の開催を予定していることのご案内があり、会議は終了した。

以上