

「第6回 豊橋市都市交通計画検討委員会」議事録

○日 時 平成27年12月18日（金） 14時～16時30分

○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 1名

○事務局 5名

〔会議資料〕

◆次第

◆出席者名簿

【資料1】豊橋市都市交通計画2016-2025（素案）

【資料2】豊橋市都市交通計画2016-2025（素案）の全体構成

【資料3】第5回検討委員会における意見の対応及び平成26年度検討成果からの変更点について

【資料4】本日の検討事項について

【参考資料】第30回EST創発セミナー〔中部〕開催チラシ

議 事

1. 開会

- ・竹内委員長より挨拶

2. 議事

(1) 豊橋市都市交通計画 2016-2025 (素案) について

- ・事務局より、豊橋市都市交通計画 2016-2025 (素案) についての説明が資料1、2、3に基づいて行われた。

〔質疑〕

(副委員長)

- ・資料3の最後に文章全体を見直したことの記載があるが、修正した方が良いと思う所が何箇所か気付いたので、再度見直して欲しい。
- ・資料1の変更点に関する説明を受けたが、資料2では修正されていない部分があった。「豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討」は取組み3-3に移したという事だが、資料2では取組み2-2にまだ残っている。
- ・18頁の「②支線公共交通・アクセス交通」の最後の段落の「また、地域拠点間において交通需要が見込まれる場合には、利便性を確保する路線を構築します。」の記述は、「①公共交通幹線軸」の項目に入れて欲しい。「①公共交通幹線軸」は「広域幹線や都市拠点と地域拠点の移動に対応する市内幹線で構築する」とあり、あくまで都市拠点と地域拠点を結ぶのが幹線軸で、次の項目では「②支線公共交通・アクセス交通」の記述になる。地域拠点間を結ぶことは、幹線軸に準じるようなものとして、「②支線公共交通・アクセス交通」の最後ではなく、「①公共交通幹線軸」で触れた方が良いのではないか。準幹線軸などとしての位置付けにはできないかと改めて思った。

(委員長)

- ・文章に関しては再度チェックし、校正をして頂きたい。
- ・資料2の「豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討」が修正されていない指摘に関する説明を、事務局よりお願いしたい。

(事務局)

- ・文章については、再度チェックする。
- ・前回までの資料では、戦略2の取組み2-2の中に「豊橋駅西口駅前地区の整備」の事業を入れていた。しかし、戦略2は地域拠点等における取組み・事業であることを踏まえると、豊橋駅西口駅前地区は都市拠点の一部となるので、戦略2より戦略3の「まちなか交通の魅力向上」に事業を入れた方が良いと考えた。従来から、戦略3の取組み3-3には「再掲」として当該事業を入れていたので、取組み2-2では削除し、取組み3-3の中で「豊橋駅西口駅前地区の整備に向けた検討」として事業を実施していくこととして今回の資料は整理させて頂いた。資料2については、資料1での修正に対して修正漏れであるため、再度修正を行う。

(委員長)

- ・地域拠点間は準幹線的な取扱いをした方がよいのではないかという意見についてはいかがか。

(事務局)

- ・「②支線公共交通・アクセス交通」の最後の段落については、昨年度の検討委員会の中で、今回の指摘の部分のような記述が必要ではないかという意見を頂いて加えたことが背景にある。本市の地域拠点の現状は、地域拠点間の輸送に対して幹線的なバス路線の設定がすぐに必要となるような需要の見込みはないと考えている。今後、都市計画の部署で検討している立地適正化計画が出来上がり、実際に事業が進捗した際には、地域拠点間の新たな輸送も必要になってくることもあるだろうと思っているが、支線的な公共交通は地域間においてもほとんどない現状にある。そこで、まずは幹線的な位置付けよりも、ステップアップの第一段階として支線公共交通の項目へ位置付けていきたいという考えである。

(副委員長)

- ・公共交通ネットワークには、放射状に広がるばかりでループがない。地域拠点間を結べばループができる。すぐには不要という考えもあるが、公共交通ネットワークにはループも大切であると思う。「②支線公共交通・アクセス交通」の項目への記載では弱いように感じるので、「①公共交通幹線軸」の項目に表現を変えてでも良いので記述できないものか。

(委員長)

- ・従来の経緯からいくと、公共交通ネットワークとして環状路線は欲しいが、現実の問題として、環状路線へのこだわりが後の運営に苦慮する事態が生じているケースが多い。どのような交通モードで行うのかも考えながら、どこまで位置付けるのか難しい部分でもある。

(副委員長)

- ・環状路線は、必ずしもバスでなくても良い。

(委員長)

- ・この件に関して交通事業者から意見はあるか。

(委員)

- ・今の既存路線のサービス向上が幹線化と考え、この趣旨に沿った形で行うと考えている。環状路線に関しては初めて聞いたことではあるが、都市計画として拠点を環状に繋ぐことで需要が掘り起こされるのであれば考える必要が出てくるだろうと思う。しかし、今の段階では、豊橋市内でループが必要な所は見当たらない実態にあると思う。

(委員長)

- ・これは、計画期間をどのくらい長期まで見据えた議論をするのかという部分でもある。公共交通需要の掘り起こしがうまく進めば、10年あるいは10年以上の展望の中で、環状路線を幹線軸に加えて行くことが可能かもしれないが、現時点ではそこまで位置付ける自信がないとも言える。何か中間的な表現はないか。

(副委員長)

- ・将来を見抜くのは難しいが、環状路線が欲しいというのはある。ただ、その記述は「②支線公共交通・アクセス交通」には当てはまらないように感じる。

(委員長)

- ・以前の検討委員会で、今回の趣旨の記述の必要性を発言した方はどなたか。

(事務局)

- ・昨年度まで委員を務めた自治会の方で、今年度は変わっている。

(委員長)

- ・大変難しい部分ではあるが、1つの方法として、「①公共交通幹線軸」の項目に該当の2行を移して「拠点間において交通需要が見込まれる場合には、幹線に準ずる路線として利便性を確保する路線を構築します。」として入れる。もう1つの案としては、「②支線公共交通・アクセス交通」に残したまま、「幹線に準ずる路線として」という記述を加える。さらに、特に記述を変えないという案もあると思う。
- ・これらの案について、意見はあるか。

(副委員長)

- ・「構築します」という記述は表現が強いので、「構築を検討する」くらいの表現でも良いと思う。検討自体はしていかなければいけないと思う。

(委員)

- ・タクシー業界の立場から、今現在、東三河地域を対象としてタクシーの流動調査を行っている。これはタクシーの運転日報の全交通事業者の全データを用いて、タクシードリップの調査を一運行単位のデータを対象にして行っている。目的や年齢などを中心にして、いくつかの切り口から調査し、実際どのように使われているのか分析している。現在、調査途中ではあるが、長い目で見たとときに放射状だけではなく、拠点間を有効に結ぶニーズがあるのではないかとという仮定で検証している。この計画の中では、73頁からの前都市交通マスタープランの検証を踏まえて考えていくという事になっているが、もう少し時間があれば1つの裏付け材料になる可能性もあるので、参考までに現状を報告させて頂いた。

(委員長)

- ・有効な示唆を頂いた。環状路線はバスでなくてもいいという意見があった中で、公共交通軸として、幹線に準ずるものの検討が必要ではないかということにもつながっていく。
- ・他に意見がなければ、これまでの議論をまとめると、「②支線公共交通・アクセス交通」の項目の最後の2行を「地域拠点間において交通需要が見込まれる場合には、多様な交通モードを活用しつつ、幹線に準ずる路線の構築を検討する。」と修正し、「①公共交通幹線軸」の項目の最後に移すのはいかがか。
- ・「②支線公共交通・アクセス交通」の項目で「幹線に準ずる路線」という記述が入るのは、適していないように感じる。

(事務局)

- ・16頁の都市交通体系のイメージ図に影響が出てこないかが気になっている。

(委員長)

- ・需要が見込める場合にはということであり、今の所は見込めないということであるので、このままで良いのではないか。

(委員)

- ・委員長の発言内容の修正で良い。

(事務局)

- ・それならば、そのような方向性で修正を行う。

(委員長)

- ・表現方法の詳細は変わるかもしれないが、「①公共交通幹線軸」に記述するということでまとめさせて頂く。

(委員)

- ・69頁の「(5) 進行管理・推進体制等」について、「ア. 進行管理・推進体制」には進行管理する主体については記載があるが、推進体制については記載がない。71頁では「連携・協働」が示されているので、誰がそれを行うのかの役割を明記した方が良い。特に交通政策基本法の中で国民に役割が明示された事が昨今の大きな流れなので、それを受けて市民や企業にどのような役割があるのかを計画の中で明記した上で、連携について話して頂くと分かりやすいと感じた。

(事務局)

- ・推進体制について、明記をするように修正していきたい。

(委員長)

- ・明記する内容はあるのか。

(事務局)

- ・交通政策基本法の中での役割の記載などを参考にしながら検討したい。

(委員長)

- ・交通政策基本法に基づく役割については、「イ. 関係者の連携・協働」の項目で記載するべきと思う。「ア. 進行管理・推進体制」では、豊橋市地域公共交通活性化推進協議会に進捗管理してもらうことがひとつの体制であるが、それ以上に外部組織をつくることあり得るのだろうか。

(事務局)

- ・そのような組織はない。

(委員)

- ・実施者については特に明記をしなくても、この記述で足りるということなのか。

(委員長)

- ・実施者とは、何を指しているか。

(委員)

- ・実施プログラムに実施主体の記述があるが、これについては何も明記しなくても役割が分かるということか。

(委員長)

- ・61～64頁には実施主体の明記はあるが、推進・管理体制は実施プログラムの一覧表にはないので、後の頁で記載される推進・管理体制との食い違いはないかということであるがいかがか。
- ・現在、地域公共交通活性化推進協議会の実態はあり、市民団体も入っているので、その協議会で行うということが推進体制を示していると思う。

(事務局)

- ・「ア. 進行管理・推進体制」での記述が「推進管理を行う」ことだけを示した内容になっているので、「推進体制としての協議会がある」というような形に修正する。

(委員)

- ・「地域公共交通活性化推進協議会」が管理するということであるが、都市交通計画は公共交通だけではなくと思う。構成員としては入ってはいるが、道路、交通安全、自転車の話がある中で、地域公共交通の協議会が担うことに問題はないのだろうか。

(事務局)

- ・前回の検討委員会でも説明した内容ではあるが、当初の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」は公共交通に特化した法律であったが、法改正に伴い、まちづくりと公共交通を一体で考えていくという趣旨が入った。国の説明でも都市・地域総合交通戦略と地域公共交通網形成計画がほぼ同じ計画になることも考えられるということで、同法に基づく法定協議会でその役割も担えると示されている。そういった内容も踏まえて「地域公共交通活性化推進協議会」で担って頂こうと考えている。
- ・メンバー構成については、今回の都市交通計画検討委員会の参加者の半分ほどが重複しており、担って頂けると考えている。

(委員)

- ・名称は法定で決まっているものかもしれないが、その名称は裏で残しつつ、計画の推進主体の名称としては「公共交通」を入れない方が良いような気がするので、ご検討頂きたい。

(委員長)

- ・協議会の名称は、今後、国の方が変えてくるだろう。地域公共交通と言いながら、都市交通戦略の話も、全部その協議会で行っても良いという趣旨の通達が出る所まできている。流動的であるので、意見として留めておく。

(委員)

- ・26頁の現状値の利用者数の内訳のデータの出所は分かり兼ねるが、新豊橋駅の9千人/日は違うのではないかと思われるので、中身を精査して欲しい。

(事務局)

- ・このデータは市の統計書に基づいて整理している。統計書には年間と1日平均の乗車人数が出ており、今回の資料には1日平均の値を記載している。平成26年度の渥美線新豊橋駅の1日平均乗客数は8,738人であるため、切り上げて9千人/日として記載している。

(委員長)

- ・この表の趣旨は、主要鉄道駅5万6千人の平成26年度実績の合計値の内訳を示すため、今回提示したものである。データについて再確認した上で調整して頂き、誤りがあれば修正する。

(委員長)

- ・他にご意見がなければ、本日の意見に対応した修正をした上で、議会説明並びにパブリックコメントを実施していくことでよろしいか。そこでの意見と、今後、検討委員より出てきた意見を踏まえ、3月の検討委員会において最終的な計画案について諮ることになる。

(異議なし)

- ・ それでは、議題1については承認頂いたということで進めさせて頂く。

(2) 計画推進のための事業展開について

- ・ 今後、計画書を活用して事業を進めていくにあたっての留意点等や全体を見た感想等について、意見交換を行った。

〔質疑〕

(委員)

- ・ バス路線の再編、見直しについて、地域公共交通網形成計画を立てている多くの自治体は具体的な議論していると思う。豊橋市では前期から長期にかけて維持、再編・見直しをしていく意思を示されているが、具体的に検討するスケジュール等が決まっていれば教えて欲しい。

(事務局)

- ・ 今回の計画については地域公共交通網形成計画に位置付けていきたいと考えている。次につながる計画として地域公共交通再編実施計画があり、その中で具体的な個々の路線の見直し、再編、サービス水準の向上等をしっかり整理していく計画になると考えている。本市としても作成していく意思は持っているが、作成するタイミングについては検討している段階である。交通事業者と協議しながら進めていきたい。

(委員)

- ・ 上位計画だけでなく、関連計画や下位計画についても時期は明記しなくても良いが、示して良いかもしれないと思った。

(委員長)

- ・ 計画をまとめるにあたって、検討委員会や事務局に何度も説明したが、十分に盛り込まれていないこととして、自転車交通を今後どのように扱っていくのかという問題がある。都市交通計画では自転車交通量が増えるように誘導していくと目標値まで立てている。しかし、施策側として自転車交通をどう受け入れていくのか具体的な表現がない。自転車道の整備や、自転車通行帯の整備をやっているだけでは駄目だと思っている。「このような自転車の使い方をしましょう」、「歩行者の安全を脅かすような自転車の乗り方はしません」など、市民との間でマナーやルールの申し合わせをしっかりと決めていかないといけない。市民憲章のようなものがまとまると一番良い。それをまとめた上で、道路空間整備の姿勢と合致させていく事がとても重要である。
- ・ 先日、山形県の鶴岡市に行った際に城下町を自転車で巡った。そこでは幹線道路には歩道が整備されているが、車道が狭かったため、やむを得ず歩道を走っていた。私は自転車と歩行者の通行帯分離がはっきり示している所以外は、原則的には自転車は歩道を走るべきではないと言ってきた。しかし、名古屋市内や岐阜市内ではそうは言えるが、鶴岡市の経験で言うと、歩道には人がいないため自転車で歩道を走っていても問題がなかった。一度だけ歩行者とすれ違ったため、自転車を止めたことはあったが、それができる現状である。

- ・自転車の使い方は都市の事情によって随分違って来るものであり、国の基準だけで一律に決めるわけにはいかないものであると感じた。それを豊橋市に当てはめて考えると、一番難しい都市である。鶴岡市のような郊外もあり、まちなかでは名古屋市内や岐阜市内と同じ様に自転車交通量や歩行者交通量も多いところに自転車が乗り入れなければならないという現象が起きている。つまり、市内全域一律に考えることができないので、中々難しいと思った。これは今回の都市交通計画の中に具体的には何も書かれていないので、これから進めていく上で、新たに自転車交通問題を議論し、自転車の乗り方の基本を策定していかなければならないという課題が残っているということを伝えておきたい。

(委員)

- ・最近、PPT（パブリック・パーソナル・トランスポート）という言葉があることを初めて知り、その定義にはタクシーも含まれるとのことである。タクシーは、大勢の人が1つの箱に乗り合う交通機関ではないが、バス停までの距離を自力で行くことが困難な方々など、交通と福祉という側面を見て、これからの時代のタクシー利用は重要になると思う。タクシー流動調査において、どのように使われてきたのか、これからどのように使われていきそうかを具体的に分析して、輸送機関、旅客機関の1つとして真剣に取り組んでいきたいと思う。これまで乗り合わせることが公共交通機関の中心であったと思うが、改めて私どもも市町村の交通とまちづくりについて新しいアプローチをしていきたい。
- ・タクシー業界の全国的な流れとしては、初乗り短縮が検討されている。この地域も名古屋が先陣を切っているが、愛知県全体でも検討されている。業界としては先を見据えて取り組んでいるところであるので、この場を借りて取り組みの方向性を報告させて頂いた。

(委員長)

- ・タクシーはこの先、使い方の幅が非常に広がり、役割も大きくなっていくだろう。71頁の「関係者の連携・協働」の図にある「交通事業者」は、鉄道・バスだけではなくタクシーも非常に重要である。場合によっては、レンタカー業者も入ってくるのではと思っている。タクシーの分野においても、市民と行政と3者の協働の実績があがるように取り組んで欲しい。

(委員)

- ・先ほどの自転車交通について市民と一緒に取り組んでいかなければならないという話は、まさにそのとおりであり、前回の都市交通マスタープランでは自動車の利用を減らすことを目標としていたにも関わらず、パーソントリップ調査の結果では自動車分担率が平成13年の65%から、平成23年には70%に増加した。理念や目標を立派に掲げるだけでなく、実際に利用して頂く市民の方を中心に様々な施策の理解を頂きながら、数値目標や我々が意図している事業をうまく使って貰えるように取り組んで行かなければならない。それは行政だけでなく、今回参加頂いたそれぞれの関係機関の皆さんが利用者の方の心に響くような形で、計画の達成に向けてPRなどをしっかり行っていかないといけない。目標だけつくって終わって見たらうまくいかなかったと反省していても仕方がないので、概ね固まってきたこの計画を実のあるものにするために、どのように取り組むのかよく考え、皆さんの力を借りながら良いものになるように実績を上げていきたいと思っている。

(副委員長)

- ・連携・協働と良く言うが、このような計画を行う時に責任を誰が取るのが曖昧になっている。皆で連携して行っていくと言うのは綺麗な言い方だが、目標が達成せずに実現しなかった場合は誰が責任を取るのかについては、曖昧な感じがする。推進体制に挙がっている「地域公共交通活性化推進協議会」の委員から「本気でやるのか」という話があった。本気であるなら、もしできなかつたらどのように責任を取るのかということでもある。このような計画を立てる時に、責任を取る人がいなくていいのだろうかと思った。推進体制の中で、できなかつたら誰が責任を取るのかというようなことも考えておく必要があると感じている。

(委員長)

- ・61～64頁に一覧表になっている実施主体が、うまくいかなかった場合の責任の主体とも取れる。「本気か」と言われるようではいけない。本気でやってもらわなければいけない。

(委員)

- ・どのように市民の方の協力を得ていくのかという点について、前回の都市交通マスタープランの認知度が非常に低い現状がある。父にこの計画の話をした際、そういう事なら是非協力をして自分も行動していきたいと話していたことから思い起こすと、そもそも計画の内容を周知していくという事業があっても良いように思う。そうすることによって、全員とはいかないまでも、市民の方々の行動が変化するのではないか。「車を使い過ぎず、公共交通を利用しよう」というコミュニケーションだけではなく、「このような計画があります」ということを、もう少し真剣にアピールしても良いと感じた。

(委員長)

- ・他にも感想や決意を述べて頂きたいが、交通事業者はどうか。

(委員)

- ・私ども公共交通事業者としても、まちの回遊性やアクセス性の向上、公共交通利用に即する話はプラスに捉えられるものである。今後、高齢化や人口減少が進んでいく中で、まちをきれいに作り込んで頂き、公共交通を上手く利用して頂くことは私どもの励みになるので、よろしく願いしたい。

(委員)

- ・昨年、愛知県主催の2027年のリニアを見据えた会合に参加したが、その会議では県の方は東三河には明らかに眼中にない様子だった。東三河は人口減少も早く進むことも懸念されるので、この計画で実際に10年以上の取組みになる事業もいくつかあるが、本当にこれで大丈夫かと感じた。特に若い方にたくさん住んで頂きたいので、まちの賑わいづくりを特に早めて、魅力ある都市をつくらないと、この地域は総倒れになってしまうのではないかと非常に危機感を持っている。計画はできるだけ速やかに取り組んで行きたいと思う。

ただ、交通事業者としては中小企業であるので、この計画に沿ってできるか確約ができない事情がある。

(委員)

- ・ 私どもの会社も、今回の交通計画の中では、バス路線の幹線化等、取り組んでいかなければならないことがかなり多くある。私どもの現在の課題は、運転手不足である。全国的にも運転手不足の実情があり、中にはあまりにも不足して、運行を休止せざるを得ない所も出てきていると聞いている。このプランで進めていくと、運行本数を増やすことは運転手が多く必要となるということにつながるので、採用活動を積極的に行っている。何とか期待に沿えるように頑張っていきたい。今期は昨年より利用者が多いが、今後は人口減少が大きな問題になると思うので、少しずつ利用が減っていくのではないかと不安視している。その中で豊橋市を主体として、交通体系、都市計画の中でコンパクトシティを進め、地域の方が移動しやすい密度の濃い輸送に集約できれば、バス会社が生き残っていく道も期待できる。計画に沿えるように、協力していききたいのでよろしくお願いいたします。

(委員長)

- ・ 先ほど、この計画を推進・管理する「地域公共交通活性化推進協議会」の名称が適切かどうかの議論があったが、鉄道やバス、タクシー事業者から見ると、走行環境の整備は、まちづくりで一生懸命バックアップするので、元気のいい公共交通サービスをやって欲しいということでもあると思う。それに向けて、まちづくりと交通計画を一体化・連携してやっていくという作業が始まったと言える。過去にこのような体制はなく、これからこの体制が確立されていくので、交通事業者の方々も市役所と緊密に連携をとって、場合によっては注文を付けて頂き、提携をして頂くと良い。

(委員長)

- ・ 交通管理者はいかがか。

(委員)

- ・ 今回の計画で一番気になることは、自転車の利用である。まだ利用者自体が車道を走なのか歩道を走なのか迷っている状態の中で、どのように自転車を走らせていくのか、交通管理者としても悩ましい部分である。交通量の多い幹線道路の車道に自転車を走らせるのは、方針とは言え酷だと思っており、悩ましいところである。今後、自転車の通行空間が整備されれば、安心して走らせることができると思っているが、難しい問題である。
- ・ その他に感じたことは、各事業を行う際に規制の緩和は考えていないのだろうか。様々な事業を進めるにあたり、公的機関の規制・手続きが複雑に存在するので、規制の緩和や手続きの簡素化の取り組みを進めると、事業が進みやすいのではないかと思う。

(委員長)

- ・ 市民代表で、どなたか意見等はいかがか。

(委員)

- ・商工会議所のスローガンとして「地域社会に貢献する商工会議所」と謳っており、特に豊橋の顔である中心市街地は元気でないといけないので、様々なまちづくりにも参画している。今後の自転車道の整備について、取扱いの規則がかなり変わる検討がされているようだ。例えば、新たな自転車専用道を整備した場合、幹線道路では一方通行になるなどの話も聞いている。まちづくりには回遊性が必要であり、今の自転車歩行車道から一方通行になることでそれがかなり変わってくるので、自転車道を用いたまちづくりを考える場合も、色々な角度から考えて整理していかなければならない。今回の計画は、行政が主体になって、様々なところに同じように良い顔をしている部分があり、配慮が行き届いているが、それが過ぎると、理想的な方向へ向かって進めていくことが難しくなるのではないかと思う。切捨てということではなく、例えば、自動車の問題も強固な規制を行いながら、回遊性のことを考えていくなど、そのような選択をしていかなければならない状況にあると思う。自転車道の問題についても、商店街の顔を見て、安全性を見て、自動車のことを見てでは、まちづくりは難しいと思う。計画そのものは素晴らしいので、それを実行していく上では実践の中で思い切った形を考えていけば、理想的な社会ができるのではないかという感想を持った。

(委員長)

- ・他に意見がなければ、この議題は結論が必要なものではないので、これで終了させて頂く。

3. その他

- ・事務局より、第30回EST創発セミナーについての説明が参考資料に基づいて行われた。

〔質疑〕

なし

4. 閉会

- ・事務局の瀧川都市計画部長から閉会の挨拶と、来年2月頃の市議会への報告及びパブリックコメントの実施案内、及び第7回委員会の開催を3月末に予定していることのご案内があり、会議は終了した。

以上