

「第2回 豊橋市都市交通計画検討委員会」議事録

○日 時 平成26年12月12日（金） 15時～17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 0名

○事務局 6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】 現状の整理について

【資料3】 現都市交通マスタープランの検証について

【資料4】 交通課題の整理について

【資料5】 都市交通マスタープランについて

【資料6】 豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会会員名簿（変更案）

【参考資料】 豊橋市公共交通マップ（2014年度版）

・ 第3回豊橋市都市交通計画検討委員会開催案内

## 議 事

### 1. 開会

- ・ 廣富副委員長より挨拶

### 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。

〔質疑〕

なし

### 3. 議事

(1) 現状の整理について、及び(2) 現都市交通マスタープランの検証について

- ・ 事務局より、現状の整理についての説明が資料2に基づいて行われた。
- ・ 引き続き事務局より、現都市交通マスタープランの検証についての説明が資料3に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・ 資料3の現都市交通マスタープランの検証についての説明で60歳～64歳のトリップ数が増えたとあるが、50歳～54歳のトリップ数は減っているため、これは純粋に人口の推移なのではないか。生成原単位で1人の1日あたりのトリップ数の変化が分かれば、それがその年代で増えたかどうか分かると思う。その辺りを調べていたらお聞かせいただきたい。

(事務局)

- ・ 人口構成の10年前との違いは、世代の推移であると認識している。生成原単位については分析していないが、今回の中京都市圏パーソントリップ調査の総括では、トリップ数の減少について高齢化と情報化の進展が大きな理由としてあげられている。豊橋市においても全体的にトリップ数が減っているが、特に高齢者の移動が増えたことによって今まで通勤や通学で動いていた方の動きが少なくなったのも大きな理由である。

(副委員長)

- ・ 今回、自動車の分担率が増えた理由を細かく分析したのは、施策が効果的でなかったということではなく、人口の推移が原因ということか。説明はつくが、政策指標に関する検証という意味では、どのように解釈すればいいのか。

(事務局)

- ・自動車の分担率が減らなかった理由は、人口の要素があったと考えている。施策との関係については、厳密に当初目標を設定した時にチャレンジ的な目標であったために、施策との関連が整理できていない。パーソントリップ調査の分担率について施策がどのように影響したかを完全には分析できないため、今回、施策の取組みの効果を5ページにまとめている。

(委員)

- ・資料2は現状整理の抜粋版なのか。

(事務局)

- ・前回会議の資料から補足したものである。前回の整理分は量的な面から省略し、今回は追加・修正した分だけとしている。

(委員)

- ・資料2の13ページのアクセス・イグレスについて、豊橋駅はターミナル駅であるが、ここに鉄道のアクセス・イグレスが無いのは何故か。

(事務局)

- ・豊橋駅での鉄道同士の乗り継ぎは通過扱いとなるため、鉄道によるアクセス・イグレスの数値には入らない。

- ・議案(1)及び(2)については異議無く承認された。

(3) 交通課題の整理について

- ・事務局より、交通課題の整理についての説明が資料4に基づいて行われた。

[質疑]

(委員)

- ・資料3について、4ページのまとめは60～64歳までの自由目的の自動車利用が増えたことが主な原因で上手くいかなかったようになっているが、例えば4ページのパーソントリップの割合の表は各年代をみても若干凸凹はあるが自動車利用の割合が4回、5回で減ったというわけではない。主に60～64歳の方が数値としては影響しているが、他の年代でも減らしたかったが、上手くいっていないと読み取れる。ただ、色々な取組みは5ページで効果をあげているので、60～64歳の一点絞りで書くだけでなく、もう少し検証の文言を充実させた方がいい。色々な取組みをしたけれど、各年代、特に60歳代の自動車利用の割合が落とせなかったことと、定量的に説明するのは難しいかもしれないが、その検証から次の資料に結びつくような流れで最後にまとめられるといいと思う。
- ・資料4の7ページの市民アンケートの満足度、重要度のバスや鉄道の評価点が低いとあるが、これは市全体での評価であることが影響していると思われる。鉄道やバスの利用が難しい地域の人々の評価が全て含まれているため、このような低めの評価になるのはやむを得

ない。正確に評価を行うのであれば、鉄道やバスの利用の有無や、公共交通利用圏域などで抽出したもので整理すると、より正確な把握ができると思う。

(事務局)

- ・まとめ方については、今後、文言を考える。
- ・市民アンケート調査では、居住地の把握は校区単位であり、公共交通利用圏域内外を把握することができないので、公共交通の利用の有無で整理するなど、工夫をして検討する。

(委員)

- ・先ほどの発言を補足したい。資料4の11ページを見ると高齢者も減少傾向にあるが、1日のトリップ回数は高齢者の減少よりも若年世代の減少が大きい。たった10年で0.5回以上、30～34歳にあたっては1日1回くらいのトリップが減っているのは、凄く由々しき問題だと思う。関西エリアのパーソントリップ調査では若年層のトリップ数が2を上回るような地域もあったと聞いている。全年代の外出機会を増やすというのは健康増進の視点にも含まれるが、そもそも1回の自動車の利用で全ての移動を賄えているので、その他の移動が減っているということが要因と思う。全世代の外出機会の増加が、交流の活性化の観点や街の賑わいの観点からもかなり重要なのではないかと思う。高齢者よりも若者の方が外に出てないのは大変な問題だと思うので、是非文言を付け加えてほしい。

(委員)

- ・表の見方が悪いのかもしれないが、一人当たりのトリップ数は第4回調査よりも第5回調査の方が減っており、資料3の3ページの左のグラフでは「第4回が多い、第5回が多い」との記載があるが、これはどのように違うのか。

(事務局)

- ・資料4の図2-25は1人当たりのトリップ数を指し、資料3の図2-4の左のグラフはトリップ数の合計値を指している。

(委員)

- ・パーソントリップ調査の結果について補足する。愛知県では東京圏、大阪圏、中京圏で1人当たりのトリップ数について比較をしたが、同じような傾向が出ている。ただし、中京圏全体では、若い世代での減少傾向は同じだが、高齢者の方はあまり減らない傾向が出ている。高齢者の方は通院等で健康維持のため、出掛ける機会は減らない。若年層は情報化の進展等で外出率自体が減っている傾向が全国的に出ている。まだ色々な傾向がこの中には存在していると思うので、自由トリップといった大きなところから、もう少し細分化し、分析して欲しい。
- ・人口全体は伸びているにも関わらず総トリップ数が減っていることについても、中京都市圏だけでなく全国的な状況である。11ページには「今後、交流を促進し」と記載があり、どのような交流を増やしていくのが重要である。ライフスタイルの変化がある中で、通勤、通学、業務などのそれぞれの場面で、今の傾向を変えていく絞込みが今後は必要だと思うので、更なる掘下げ分析に挑んでいただきたい。

(副委員長)

- ・「トリップ数が減っている」というまとめ方だけで本当に良いのか、疑問に思う。まちの賑わいや都市の回遊性といったものと、1日のトリップ数との関係は別であると思う。例えば、トリップ数が減っていても効率的な移動が出来ており、無駄な交通が減るとするのは良いことでもある。仮に、本来の活動が抑えられているなら別問題であるが、交流と1日のトリップ数との関連付けは、少し違うのではないか。

(事務局)

- ・交流とトリップ数が違うという意見だが、代表するものの一つとして捉えている。

(副委員長)

- ・例えば、目的別や移動距離ごとでトリップ数の変化を見ると、交流促進につながるヒントがあるのでは。

(委員)

- ・中京都市圏では短いトリップでの自動車利用が増えている。その中で、どのような買い物でどのような行き先なのかを見ると、コンビニなどの小規模小売店舗への増加が若者で多く見られる。そういったものを見ながら、交流をどこにターゲットを絞るのかが必要かと思う。

(委員)

- ・資料4の7ページの課題の整理で、過度に自家用車に依存しない交通体系を目指すためとあるが、自分の車だからといって無節操に使ってはいけないということがはっきり述べてあるのが大変良いポイントである。ここでは自家用車と表現しているが、他の資料では殆ど自動車と表現している。場合によっては自動車と表現した方が適切であるが、自家用車と書いた方が良い部分は精査し、神経を使って表現してほしい。
- ・資料4の10ページに公共交通空白地域をなくしていくと「地域生活」バス・タクシーについての今後のための課題の記載があるが、既存の路線についても、収支率を見ながら継続していくかどうか検討することも必要となるが、実際にはその地域の方々がどのくらい使っているのかなど、既存の路線の使い方にもスポットをあてるべきである。常にPDCAでチェックは入れていくべきと思うので、そういう考え方を取り入れて欲しい。

(事務局)

- ・自動車、自家用車の考え方はもう1度精査させていただく。
- ・公共交通空白地域については、居住者の移動をどのように確保するのかになる。こういう状況にあるなかで、どう対応していくのかは、今後議論していきたいと思う。

(委員)

- ・公共交通空白地域をなくしていくような話であるが、一方で集約型都市の考えの方向性もあるので、矛盾しているように捉えられる。どのような考え方で整理していくのか。

(事務局)

- ・コンパクトシティというのは郊外の方を中心に住ませるのではなく、あくまで都市として拠点に集約していくという方向性を考えるものである。郊外の方に市として移動や生活をどのように保障していくのかが、この公共交通空白地域の対応になる。やり方について

は行政で差が出てくると思うので、それは議論していきたい。

- ・議案（３）については異議無く承認された。

#### （４）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５に基づいて行われた。

〔質疑〕

（委員）

- ・こういうビジョンをつくる時に、計画をつくる側と、受け止めて行動する住民の意識の乖離の点をよく考えないといけない。コンパクトシティという国土交通省を中心として考えられてきた都市の未来像であるが、豊橋市は全国の縮図のような地域である。海もあり山もあり過疎地域もあり、一部工業地帯を構成するような場所もある。コンパクトシティに対し、市はどのような地域にどのようなイメージを描いているのか。私は豊橋市に６５年住んでいるが、市民はコンパクトシティの意識は低いと感じる。豊橋市長と話をした際、市街化調整区域は低密度な状態ではなく、ヨーロッパ式の集約した区域にしていくべきではないのかという考えを述べていた。しかし、国土交通省が出しているコンパクトシティと、他の省庁が出しているものとは整合性がない。例えば市街化調整区域でコンパクトシティ化をしようとする、他法令がここ１０年ではそんなに規制改革されるとは思えない。例えば、現に先祖代々の土地に住んでいる人が、その地域を離れてほんの１キロ先のコンパクトな場所に行くのであれば、私なら都市機能が集約され便利な向山へ行く。そういった住民意識との乖離も考えて、コンパクトシティ化も考えなければ、計画のための計画になる。計画をつくる側と受け止める側の意識の乖離があると、結局このようなマスタープランは達成できないということになることを言いたい。このプランが達成する頃、私は７５歳である。それを１０年前のトレンド方式で作って果たしていいものであろうか。
- ・過疎地域の代表として空白地域について述べると、公共交通を収支形態のみで議論すると均衡のある都市計画はできないと思う。豊橋市長よりもっと議論をするように校区としても働きかけなければという指摘をいただいたが、柿の里バスでは豊橋駅に辿り着かない。小学校で「将来あるべき姿、公共交通に望むこと」という授業を行った時に、小学生が「柿の里バスなど使えない」と言っていて衝撃を受けた。理由は、目的地までの時間があまりにも長いことである。利用者数が少ないので、色々なエリアの人を集めなければいけないためでもある。そのような状況では、私たちの年代は自家用車を利用してしまおう。それと、柿の里バスは８人で定員になる。そういった運行状況など、どれをとっても使い勝手が悪い。その状況でもっと使いましょうと言われても難しい。提供する側も何故使わないのかを分析してほしい。
- ・コンパクトシティを一つのターゲットにするのであれば、コンパクトシティをネットワーク化する公共交通システムが大事だと思うが、それがこの計画からは見えてこない。交流というが、他都市、例えば豊川市へ出る交通体系システムつくるべきである。この点についても分析を深くしていただきたい。

(事務局)

- ・コミュニティバスの話は、地域の方と協議会の中で決めているので、ここで説明は控えさせていただきます。
- ・計画をつくる側と行動する側の意識の差を埋めるため、アンケートの内容などをなるべく反映するような形で考えている。空白地域のバスは色々な地域に月2～3回我々が出向いてご意見をいただいているので、その意見も反映して計画を作っていきたい。パブリックコメントでもご意見をいただければ反映したい。全ての意見を反映することは難しいが、どの意見を反映していくのか、皆さんとこのような委員会で検討していきたい。

(委員)

- ・資料3の最後のページに「災害に強い交通基盤の整備を進めること」とある。もちろん主は道路であるが、災害時には公共性のある交通機関は、災害時モードで頼られる可能性がある。我々の協会も、市と協定を結ばせていただいた。人と車とエネルギーがないと動けないので、エネルギーの確保も検討の中に入れていただければと思う。総合的に見ると市の都市計画全体のなかで、交通とは別だという考え方ならば構わないが、どこかで盛り込まないと、全てに関わってくるので是非検討してほしい。安全・安心を担保する意味でも重要である。
- ・資料4の9ページ、福祉タクシーは現在豊橋市では364台中3台とあるが、車椅子が乗れる車は7台なので再確認をお願いしたい。

(事務局)

- ・災害時の対応は交通計画の中でどこまでまとめられるのか、一度検討したいと思う。
- ・タクシーの台数については、確認する。

(委員)

- ・広域連合は、来年くらいから活動を始める。今後、広域連合に取り組んでいく中で、交通についても考える必要があると認識しており、「地域生活」バス・タクシーのようなものも、広域連合での方向性を踏まえて少し検討していただきたいと思う。

(事務局)

- ・広域的な観点とは、どのように隣接市とのつながりを持っていくかもあるので、「地域生活」バス・タクシーのあり方については、今後調整させていただきたい。

(委員)

- ・市の色々な会合に出ると、コンパクトシティという言葉がよく出てくる。第1回目から疑問に思っているのは、豊橋市が考えているコンパクトシティはどんなものなのか。例えば資料5の4ページに、都市拠点や地域拠点や産業拠点とあり、これは都市交通体系をイメージしたものだと思うが、コンパクトシティがある程度できれば先ほどの発言のように、北部は豊川、南部は田原となり、都市交通体系のイメージが変わってきてしまう。北部に拠点ができれば豊川に行く必要がなく、南部に拠点ができれば田原へ行く必要もない。コンパクトシティとしての生活居住のイメージが描けないので、私としては現状進めてきた都市計画を元に、出来ればもっと「地域生活」バス・タクシーを便利にしてほしいと言う

しかない。将来の豊橋市の都市計画、街づくりのイメージが変われば、地域住民の要望も変わり、交通の流れも変わる。先ほど、自由目的の移動が多いとあったが、今の高齢者が買い物や通院などの利用目的に対する公共交通の需要と、我々が70代になったときに自由目的の内容は違うかもしれない。今の傾向のままで計画して10年後はそれでいいのだろうか。アバウトなイメージを聞かせてほしい。基本が分からずに交通体系のイメージは議論できない。

(事務局)

- ・コンパクトシティという言葉は、まだ豊橋市の計画の中では使っていないが、都市計画マスタープランの中に将来の都市構造という形で目指す都市の姿の中にコンパクトシティの概念がある。これは第1回の資料には付けさせていただいている。都市計画マスタープランの概要版があるので、次回お見せしたい。
- ・基本的には豊橋駅や郊外にも拠点があり、それをまず公共交通等のネットワークに繋いでいき、その拠点を中心に生活できるように街をつくっていく事が大きな考え方である。どこまで行か否かは都市計画マスタープランの中には書いていないが、国の法改正に伴い、市では立地適正化計画を作ることとなり、今回の都市交通マスタープランの策定と順序は前後するが、議論していきたい。大まかな目指す形は、現在の都市計画マスタープランが基本になる。

(副委員長)

- ・どのような答えを求めているかが分からない。今までは郊外に公共施設を作ってきたために都市機能が分散したので、都市計画マスタープランではもう少しまとめていこうという方向を示している。具体的にはなく、あくまで方向性である。

(委員)

- ・資料5の2ページに書かれているように、国も市も多極ネットワークを目指すという方向性はわかるが、今までの豊橋市の政策、今後の計画性を見てもビジョンは理解できるが、具体的な施策が必ずしもそのようになってないのではないか。

(副委員長)

- ・それはない。都市計画の点でも、中心市街地に劇場を作ったりしている。

(委員)

- ・劇場はそうであるが、病院は分散している。現在の豊橋市の中で色々な公共施設を使おうとすれば、色々な場所にある。

(副委員長)

- ・以前は分散して立地していたが、色々問題が出てきたために反省して、分散の方向から集約の方向に戻そうということであり、そのように進んでいる。

(事務局)

- ・都市計画マスタープランでのコンパクトシティの概念に関しては、次回説明させていただく。

- ・議案(4)については異議無く承認された。

#### 4. その他

##### (1) 豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会会員の追加について

- ・事務局より、豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会会員の追加についての説明が資料6に基づいて行われた。

##### 〔質疑〕

なし

- ・作業部会会員の追加については異議無く承認された。

#### 5. 閉会

- ・事務局の西郷都市計画部長から閉会の挨拶と、第3回委員会の開催日を1月23日（金）とすることの案内があり、会議は終了した。

以上