

「第5回 豊橋市都市交通計画検討委員会」議事録

○日 時 平成27年10月7日（水） 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 5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】 計画の全体構成について

【資料3】 目標の評価指標及び指標値について

【資料4】 目標達成に必要な事業及び実施プログラムについて

【資料5】 豊橋市地域公共交通網形成計画との連携について

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。

〔質疑〕

なし

3. 議事

(1) 目標の評価指標及び指標値について

- ・事務局より、目標の評価指標及び指標値についての説明が資料2、3に基づいて行われた。

〔質疑〕

(副委員長)

- ・評価指標については特に問題ないと思われるが、目標の指標値の設定根拠を知りたい。また、今後、どの程度実際の施策に展開し、連動させるのかの考え方を伺いたい。

(事務局)

- ・指標値と施策の連動は難しいと考えている。交通としてできることは、指標値の方向性を達成するために行っていきたいという考えである。交通を利用してもらう取組みや、まちづくりの取組みと連携しながら、指標値を達成していくことになると考えている。どの程度の指標値を達成するため、どの程度の事業の実施が必要かについての積み上げは難しいと考えている。

(副委員長)

- ・どの程度の事業を実施したらどの程度目標に近づくか、目標値と実際の施策展開にある程度の整合性があるといい。難しいのは承知しているが、単に目標を掲げ、それとは独立して実施できる範囲で行うというのではなく、実施事業からフィードバックした目標値の設定であると納得しやすい。例えば、評価指標1-1の満足度の割合は、市内でも校区によって違いがあるはずであり、満足度の低い校区を引き上げることによって、この目標値になるというような根拠があった方がよい。

(委員長)

- ・当面5年間の目標値としては「これ以上を目指す」や「現況維持をする」で良いと思うが、ある水準を達成したら、この目標は達成ということで取り下げることができるのか。それとも、いつまでも方向性として掲げるのか。それぞれの指標に違いはないのかというのが、

質問の趣旨でもある。具体的な定量的指標を今の段階で提示することは難しいかもしれないが、とことん目指すのかということでもある。例えば、満足度で言えば100%まで突き進むのか。そうではなく、ある水準に達すると、次の段階では地域間の格差が問題になってくるのではということである。今は市全体の指標値で示されているので、ある地域の満足度を上げると全体に上がると考えているのかどうかなど、説明を加えて欲しい。

(事務局)

- ・ 目標については、今回示した指標で毎年計測できる。毎年の施策の実施状況を確認しながら、指標値の達成状況も見ていきたい。計画期間の中間で、後期に向けた見直しをかけていきたいと思う。そこでは目標の達成度合を確認し、目標の再設定を行っていきたい。

(委員長)

- ・ 数値目標は分かりやすい面もあるが、数値目標のみを打ち出しても、実は中身が分からないところがある。この数値目標で、実際には何を狙っているのかというコメントが指標の設定でもう少しあってもいい。方針は認めて頂いて、表現方法は計画書をまとめていく段階で考えていくこととしたい。

(委員)

- ・ 最初の満足度の計測方法について、自転車または公共交通のどちらかが利用できれば良いという考えなのか、それとも両方必要なのか。計算方法が分かりにくい。

(事務局)

- ・ 市民意識調査の中で、それぞれ「公共交通の利用しやすさ」、「自転車の利用しやすさ」について回答を得ており、その中で「十分満足である」「まあ満足である」という回答を、自転車と公共交通の回答総数で割っている。

(委員)

- ・ 例えば、自転車、公共交通ともに満足していれば、回答数は2になるのか。

(事務局)

- ・ そのとおりである。それぞれ別の設問として聞いている。

(委員)

- ・ 回答数が2ということは、回答者数の2倍で割っているということか。

(事務局)

- ・ それぞれの設問で回答の総数がやや異なっているので、単純に2倍ではない。

(山口大学大学院理工学研究科准教授 鈴木春菜委員)

- ・ もし、全員が自転車と公共交通が満足と答えた場合、値は200%になるのか、100%になるのか。

(事務局)

- ・ 100%となる。

(委員長)

- ・ 何故、自転車と公共交通の満足度を1つにまとめるのか、疑問がある。評価指標2-1にもいえるが、駅の乗降人員と路面電車、路線バス、コミュニティバスの乗車人数を全部足した値となっている。計測基準がずれているものも、全て足してしまっている。これでは実際の中身が分からない。別々の指標があっても煩雑になるわけではない。評価指標1-

1についても、公共交通と自転車についてそれぞれの指標があってもいい。評価指標は1つでも、指標値は2つあるいは3つ並んでいても良いと思う。

(事務局)

- ・意見を参考に再検討したい。

(委員)

- ・評価指標1-2で、交通事故の統計データを指標にしているが、以降の頁で人口減少も想定されるという記載もあるので、この評価指標は割合の方が良いのではないか。人口減少がある中では、放置していても交通事故は減ることにもなる。

(岐阜大学名誉教授 竹内伝史委員長)

- ・こちらも検討してほしい。

(委員)

- ・評価指標2-1について、タクシーの利用も年間100万人台の利用規模があるので、合算せずにそれぞれの値を示すという可能性があるならば、これから高齢化社会が進展する中、ドア・ツー・ドアの移動が必要な方も増えていくこともあり、タクシーが寄与するところもあるので、検討してほしい。

(委員長)

- ・これは過去のデータがどの程度入手できるかにもよるが、検討して頂きたい。

(委員)

- ・交通事故の評価指標は割合が良いという意見について、評価指標3で自転車交通量を増やすこととしている中、自転車による交通事故も増加することが考えられるが、一方で全体の人口が減るので事故も減少するという点が整理できない。交通事故の評価指標を割合とする場合、どう整理したら良いのか理解が難しい。

(事務局)

- ・本市としては今後、自転車の活用を推進していくということで、ハード整備と合わせて安全教育を行っていきたいと考えている。指摘の点については、交通事故の割合が良いという意見も踏まえて、再度考えていきたい。

(委員)

- ・基本方針3の評価指標で自転車交通量を増やしていく方針がある中で、交通事故を減らそうとすると分母が増えるので、自転車交通をどうするかになる。

(事務局)

- ・自転車交通量が増えても、利用者に交通ルールをしっかりとって頂き、利用環境を整えながらソフト施策を行って交通事故を減らしていきたいという方針は、自転車活用推進計画でも示している。利用する人が増えれば交通事故件数は増える可能性があるが、それを少しでも抑えていくような方向性で検討していきたい。

(委員)

- ・それが言えれば良いと思う。

(委員長)

- ・交通事故の評価指標は割合の方が良いのではないかという意見は、人口に対する割合ということか。

(委員)

- ・そうである。

(委員長)

- ・交通量を分母にした交通事故率は、実はまともなデータがないので、その設定は難しいと考えられる。自動車交通量が減って自転車交通量と歩行者交通量が増えても、交通事故が増えては困るというのがこの指標の意味である。このような事情の中でも、交通事故を減らすことを狙っている。自転車の交通事故は増える傾向にあるという説もあるので、減らすことは難しいと考えられるが、あえて指標とすると考えて頂ければと思う。

(委員)

- ・交通事故の値に、「人対車両」と「自転車対車両」は示されているが、「人対自転車」の交通事故は件数に入れないのか。

(事務局)

- ・市の統計に基づいて入れているので、整合を図りたい。

(委員長)

- ・おそらく「人対自転車」のデータはないのではないか。

(事務局)

- ・公表データとしては示されていないが、データ自体があるか確認させて頂きたい。

(委員)

- ・自転車利用を推進させるには「人対自転車」の交通事故がクローズアップされるので、データがあるといい。

(委員長)

- ・議論が細部に渡っており、技術的な修正はあるかもしれないが、今回の指標を基本にしていくということで良いか。
- ・資料2についての意見はないか。

(委員)

- ・資料2の見方について、「取組み」が行いたいこと、「事業」が具体化したものと見ているが、取組み1-1の「とよはし型BRTの整備」とその事業の「サービス水準の向上」の関係が、具体的なものがなく分かりにくい。

(事務局)

- ・次の議題の中で説明することとしたい。

(委員長)

- ・この議題について、他には良いか。
- ・それでは、繰り返しになるが、技術的な修正はあるかもしれないが、評価指標の趣旨を分かりやすく説明するということを確認させて頂いたということで、この議題は終了する。

(2) 目標達成に必要となる事業及び実施プログラムについて

- ・事務局より、目標達成に必要となる事業及び実施プログラムについての説明が資料2、4に基づいて行われた。

〔質疑〕

(副委員長)

- ・「とよはし型BRT」という取組みの名称について、何？と疑問が残る。素直に「幹線バス」としてはどうか。ネーミングの話であるが、注目を浴びたい意図があるのか。

(岐阜大学名誉教授 竹内伝史委員長)

- ・BRTといえば、本来接続バスの導入を伴うものはずだという説明があったが、その説明も心外である。この名称が出てくる背景に「岐阜市型BRT」の評判があると思われる。
- ・岐阜市の導入委員会の委員長を担ったが、現在様々な地域から視察がきている状況。
- ・BRTという言葉が岐阜で使用することは終始反対してきた。
- ・BRTはバス・ラピッド・トランジットという新しいバスシステムである。これは、決して車両だけが新しいわけではなく、専用レーンの確保や優先レーンのシステムを入れてバスの走行環境を向上させ、一般車の混雑に巻き込まれることなくバスが走れるような状況を作って、初めてBRTといえる。
- ・BRTという言葉が出てきた頃は、誘導装置を付けて路面電車のように走る場所を誘導し、自動運転ができるバスとして紹介された。そのことから、走行環境の確保は絶対に必要ではあるが、岐阜市の場合はまだそれができていない。優先レーンが7～8割程度の路線や、半分も出来ていない路線などがある。
- ・委員長としてBRTと言うことを反対したが、「岐阜市型BRT」という名前ならば問題ないだろうとなり、定着した背景がある。このことを踏まえてもなお、「とよはし型BRT」とするのか。

(委員)

- ・個人的には「BRTの検討」というフレーズであれば、入れておいても良いと考えている。どのような姿を目指すのかを明記することは、今後交通計画に携わる人の目標になると思う。サービス環境も変えていくことを示すのであれば良いと思う。

(委員長)

- ・ここで言うことは、幹線バスのサービス水準アップということにつきる。「公共交通優先システムの導入」や「バス専用・優先レーンの拡充」も実施事業の中に入っているので、「整備」ではなく「推進」や「検討」とすれば良いのではとのことであるが、その場合「とよはし型」という言葉を付けることに意味はあるのかということもある。本来のBRTを追求するという点でもいいのではないか。

(副委員長)

- ・バス路線について、特定の場所を重点的に行うのは良い考えである。現在はどのバス路線もあまり違いがない。ここでは高齢者対応などのバスではなく、高頻度でバス停間隔も長いなど、普通のバス路線ではないということを示すような、例えば「高規格幹線バス」のような名称はどうか。

- ・このままであると、全てのバス路線を同じようにできるところまでやっていくように見える。バリアフリー化などを絡ませず、交通機能を高めたバス路線、サービス水準を有するとした方が良いと思う。例えば、和田辻や技科大方面の路線は幹線急行バスで、他の路線は普通のバスというように、バス路線を2種類に分けていくような考え方が重要と思う。

(委員)

- ・事業内容を検討することで、名称も変わってくると思われる。

(委員長)

- ・事業内容については異論がないようであるので、名称をどのように表現するのか検討する必要がある。

(事務局)

- ・取組みの名称については、計画の最初に出てくる取組みでもあるので、地方都市ならではの必要なサービス水準を目指すということで「とよはし型」と記載した経緯がある。
- ・実施したいことは、1時間に1本のようなバス路線ではなく、幹線軸をしっかりと定め、高頻度のバスを確保していきたいということである。さらに、交通の幹線軸に人を集約していくようなまちづくりをしていきたい、交通としてはそれを支えて行きたいという考えで記載した。分かりやすい表現にすることは指摘のとおりと思うので、名称は再検討する。

(委員)

- ・5頁に「待合環境」という言葉が出てくるが、どの程度の範囲でどのようなものを作るのかについて、イメージ図だけでは分からない部分もある。特に実施事業の中にP & RやC & Rの記載があるので、それらを集約させて待合環境というのか、また、大規模な整備が可能なのかなど、想像がつかないので補足してほしい。

(事務局)

- ・交通結節点には都市拠点、地域拠点、単独の交通結節点など、それぞれの地域に特徴があり、エリアも変わるので、地域ごとで備える機能は変わってくる。そのため、半径何メートル以内に集約するというを示すのは難しい。
- ・「待合環境」には上屋整備や、乗換え情報などの充実を合わせて行い、改善を考えていきたい。

(委員)

- ・それぞれの交通結節点の場所で条件が違うので、様々な整備の方法があると思われるが、今後のスケジュールのどの辺りで議論されていくのか。

(事務局)

- ・この計画の中でどこまで細かく出していくのかになると思うが、個々の場所についての整備内容をこの計画で示すのは難しいと考えている。4頁で都市拠点、地域拠点、交通結節点の概ねの場所は示しているので、ここで必要な機能を整えていくことになると考えている。

(委員長)

- ・ここでの「待合環境」は停留所施設のことであり、結節点全体の環境のことでない。
- ・「待合」には別の意味もあり、どのように表現するかもある。シェルターやベンチの設置だけでなく、時刻表など乗換え情報を分かりやすく掲示することなどを「待合環境」とし、

待ち合わせ時間が少し短く感じられるような環境をつくることを指している。

- ・「待合環境」の中の1つの要素であり、P&RやC&Rを融合させて全体像になる。

(委員)

- ・戦略の方針が取組みの羅列に見える。方針には考え方や意図を示した方がいいと思われる。取組みの内容と戦略の方針の違いが分かりにくい。
- ・戦略4だけ取組みの数が6つあり他の戦略より多いが、取組みのレベルが他の戦略と比べて違うように感じる。

(委員長)

- ・まとめる際の参考にさせて頂くこととする。

(委員)

- ・戦略3では随所に「自転車」がキーワードとして出てくるが、まちなかに関連するパッケージ事業1では駐輪場整備のみに留まっている。自転車ネットワークの整備も含めることも検討した方が良いと思われる。

(事務局)

- ・自転車ネットワークについては、平成25年度に作成した自転車推進計画の中でもネットワーク計画を作っており、それに従ってハード整備を進めている段階である。まちなかにも該当する路線があり、早い段階で整備しようと考えている。
- ・7頁の取組み3-2では「自転車ネットワークの整備推進」と挙げているが、12頁の一覧表ではパッケージ事業から外れていたため、パッケージ事業1の中にも入れていきたい。

(委員長)

- ・8頁の取組み4-3の「自転車活用の推進」の取組み内容に「安全な自転車利用に向けた教育を進める」とあるが、どこでどのような教育ができると考えているのか。昔は小中学校教育の中や、高校では警察から係員を派遣して講習会を行っていたが、今ではそれもできていない。それを踏まえた上でのことか。

(事務局)

- ・交通安全に関しては、小中学校や高校、老人クラブ、企業等に専門の講師を派遣して事業を行っている。現状は小学3年生について全校を対象に、自転車を中心とした交通安全教育を行っている。小学6年生、中学、高校については、希望制ではあるが自転車に比重を置いた交通安全教室を行っており、今後も継続していく考えである。事業の内容については、理解が進むような内容にしていくことで担当課と調整している。
- ・また、これから自転車ネットワークの整備を行っていくが、ハード整備だけに留まらず、整備する区域の沿線の住民や小中学校や高校等へ、整備の目的や自転車のルール・マナーの遵守を図るためのチラシ等の配布、必要に応じて説明会に参加し、安全教育に努めていきたいと考えている。

(委員長)

- ・小中学校や高校を通じて教育していくとのことであるが、それが機能していないため、特に社会人の自転車の乗り方が悪くなっている。学校教育だけでは不十分と思っている。市

民に対し、自転車の乗り方はこうする事になっているという話をしなければならない。

- ・現在の安全教育は自動車交通と錯綜することに関してどうするべきかを教えているが、今、自転車にとって一番大事なことは、自転車利用者が歩行者に対して危害を与えてはいけないということの教育とルール化が必要である。社会教育のシステムを機能させて、社会人にも分かってもらえる環境を作っても、内容について何を教えるのかがない。
- ・自転車の使い方について市民的なコンセンサスをとった市民憲章を作るべきだと思っている。自転車の走行空間を整備することは、この次だと思う。最近では広幅員歩道が整備されるようになっているが、その広幅員歩道が歩行者にとって安心して歩けない空間になっている。豊橋市はまだ良いが、名古屋市ではそれが問題になっている。そうなる前に、豊橋市民としての自転車の使い方を決めなければならない。

(委員)

- ・関連して情報提供を行う。愛知県ではエコモビリティライフを推進している。今年も「エコモビ県民の集い」を11月6日に開催する予定である。その際に、エコモビに積極的に取り組んだ団体を「エコモビ推進表彰」として表彰しており、今年度は「尾張旭・セーフティ・サイクリスト・ネットワーク」が表彰される。その取組みの内容は、「大人が変われば子どもも変わる」として、子どもだけでなく大人も対象にし、警察、行政、地域と連携して自転車の利用マナーの教育を推進していく取組みであるので参考にしてほしい。

(事務局)

- ・戦略4のまとめ方については、検討していきたい。取組みの内容と、取組み及び事業との書き方の整合性について精査したい。戦略4の取組みの数についても、昨年度まとめた都市交通マスタープランの課題や目標に対する指標値の達成との関係性を整理して考えていきたい。戦略の方針の書き方も指摘のとおり、しっかり記載するようにしたい。

(委員)

- ・戦略3の取組み3-1の「路面電車の魅力向上」の実施事業に、「路面電車を活かしたまちづくり」と「沿線の特色を活かした道路整備」という項目があるが、実施プログラムでは計画期間中は「検討」で終わる事業であるので、大きく捉えることは仕方がないが、あまりにイメージしづらい。都市計画全体が「路面電車を活かしたまちづくり」ではないかと思うので、この事業の中でどのような事を検討していくのかが少しでも分かるような表記にしてほしい。

(委員長)

- ・13~14頁の実施プログラムでは、実施主体の欄で交通事業者に多くの「○印」が付いているが、交通事業者から何か意見はあるか。

(委員)

- ・13頁のパッケージ事業2で、事業ナンバー12の「駅・電停のバリアフリー化の促進」について、前期と後期のいずれも「実施」となっている。鋭意協力頂きながらバリアフリー化を進めているが、路面電車について東八町電停から終点側は道幅が狭い現状にあり、それらをこの10年で整備しようとしても道の拡幅は避けられないと思うが、10年で可能と考える具体的な策はあるのか。

- ・また、「バリアフリー車両の導入促進」は、10年で完結するのか分からないが、何両の導入を考えているのか。
- ・「適切な道路空間の確保に向けた検討」の括弧書きで、「井原交差点R=11m」と記載があるが、現在のほつらムはR=11mを旋回することはできないため、交差点をかなり大幅な改造をしないと走行できないが、10年で可能と考えているのか。

(事務局)

- ・全ての対象の電停を10年間で100%バリアフリー化するというのではなく、できる限り努力をし、整備できるところは実施していくということで、前期と後期に印を付けている。
- ・道路拡幅しなければ対応が難しい箇所も承知しており、事業ナンバー40の「路面電車を活かしたまちづくり」や、事業ナンバー17の「適切な道路空間の確保に向けた検討」を行わなければ難しいため、長期的な事業ではあるが問題提起しながら検討していきたいという考えで記載している。10年間で全てを完了するというでないことを、ご承知頂きたい。

(委員長)

- ・実施スケジュールは前期と後期を全て着色すると、10年で完了するよう見えるので、表現方法を変えてはどうか。10年で実施したいが長期にも渡ることを示せると良い。

(委員)

- ・14頁の取組み4-2の事業ナンバー56、57に記載の道路整備は、10年でできるのか。
- ・また、「名豊道路、国道259号バイパスの4車線化」は、実施スケジュールでは当面の10年間は「調査、検討」で「整備」は長期と見られるので、表記の方法を考えて頂き、実態に合った形にしてほしい。

(委員)

- ・バスの幹線化について、実施スケジュールでは前期になっているが、運転手が不足している現状もある。本数の増便や運行時間帯の延長を一気に行うと、運転手不足で追いつかない事態も出てくるので、段階的に区切って行って頂きたい。
- ・BRTについては、専用・優先レーンなどを確保して頂いた上で実施するものであると思うが、現在の豊橋駅のロータリーではBRTは入り切らないと思われ、かなり道路事情を良くしないと難しいと考えられる。
- ・バスの運転手にあっても、大型バスの運転は固定の運転手で対応している実態があり、運転手の養成にも時間がかかると思われるので考慮して頂きたい。
- ・自転車については、バス停で自転車通行レーン上にバスが停まっていた場合、自転車は追越しをしても法律上は問題がないが、危険が増すと思われるので、ルールやマナーアップをしっかりと整理して頂いた上で推進してほしい。

(委員長)

- ・今の意見は、今後の作業で反映させて頂く。

(委員)

- ・2頁の実施事業で示される路線バスへの「ICカードの導入」は、実施スケジュールでは前期で完了予定となっているが可能なのか。また、13頁でその実施主体は行政が「△印」

で交通事業者が「〇印」になっているが、交通事業者主体でやり切れるのか。

(事務局)

- ・「ＩＣカードの導入」については、前期の中でも後半に導入できるように交通事業者と調整している。交通事業者単独での導入は厳しいと聞いているので、今の制度の中で国庫補助も活用しながら、市としてもできる限りの支援を検討し、導入の実現に向けて調整している。

(委員長)

- ・この議題は十分に議論できたとはいえないが、作業部会があることと、他に気付いた点があれば事務局に直接意見を言って頂く機会はあると思うので、基本的にはこの資料の方向と、今回議論頂いた点の修正も含めて整理を進めていくということでご了承頂きたい。

(3) 豊橋市地域公共交通網形成計画との連携について

- ・事務局より、豊橋市地域公共交通網形成計画との連携についての説明が資料５に基づいて行われた。

[質疑]

なし

(委員長)

- ・質問、意見がないようであるので、事務局の説明のとおり承認することで良いか。

(委員長)

- ・異議がないので、承認とさせて頂く。

4. その他

[質疑]

なし

5. 閉会

- ・事務局の瀧川都市計画部長から閉会の挨拶と、第６回委員会の開催を１２月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