

## 会 議 記 録 (概 要)

高松市附属機関等の会議の公開及び委員の公募に関する指針の規定により、次のとおり会議記録を公表します。

会議名	平成 30 年度第 3 回高松市総合都市交通計画推進協議会
開催日時	平成 31 年 2 月 27 日 (水) 10 時 00 分～11 時 30 分
開催場所	高松市役所 11 階 114 会議室
議題	議事 (1) 会長・副会長の選任について (2) 高松市地域公共交通再編実施計画の改定について (3) 高松市総合都市交通計画の改定について (4) その他
公開の区分	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開
上記理由	—
出席委員	土井会長、長戸委員、川上委員、齋藤委員 (代理：脇)、野口委員、 芦田委員、平田委員、古川委員、東原委員、土井委員、 檜田委員 (代理：和田)、荒金委員 (代理：真鍋)、柴山委員、井手委員、 桑原委員、笹井委員、上田委員、植松委員、河本委員、 オブザーバー：藤岡課長 (欠席者：委員 5 名、オブザーバー 1 名)
傍聴者	2 人 (傍聴席：10 席を確保)、報道 7 人
担当課及び連絡先	交通政策課 087-839-2138

### 審議経過及び審議結果

<p>開会 (事務局)</p> <p>本日は、委員の半数以上が出席しているため、当協議会設置条例第 6 条第 2 項の規定により、会議は成立する。</p> <p>1 議事</p> <p>次の議事について協議し、下記の結果となった。</p> <p><b>(1) 会長・副会長の選任について</b></p> <p>高松市総合都市交通計画推進協議会条例第 5 条第 1 項の規定により、会長及び副会長の互選により次のとおり決定した。</p> <p>会 長：土井委員 副会長：紀伊委員</p>
--

## (2)高松市地域公共交通再編実施計画の改定について

・・・事務局から説明

以後審議

(委員)

香川県としても、新駅（三条～太田駅間）について、高速バスの結節点であり広域性があるということで支援している。

今回、新駅（太田～仏生山駅間）について、広域的な視点から、高松市域外から約2割の方が目的地としており、県東部を中心に市外からの広域バスや、空港からの結節としてリムジンバスを検討いただけるということを再編実施計画にも盛り込んでいただけるということで、広域的な視点が担保されることから、31年度当初予算に主要な額を盛り込み、国、市とともに連携・協力して支援していきたいと考えている。

(会長)

広域的な視点ということで、JR端岡駅についてはどうか。

(委員)

様々な形で利用促進を図ることを考えている。都市部でバスと結節し、利便性を上げることにについて出来る範囲で協力していきたい。

(会長)

再編実施計画については、これまで段階的に示されてきた資料ではあるが、今日はそれらをまとめ、ストーリーを持って説明いただいている。他に意見はないか。

特に無いようであれば、この改定案について承認いただくということでよろしいか。

【異議なし】

それでは、高松市地域公共交通再編実施計画の改定については、承認されたものとして取り扱う。

## (3)高松市総合都市交通計画の改定について

・・・事務局から説明

以後審議

(会長)

P6の自動車への依存度について、計画策定時から高くなっているという数字と、P9で、その根拠となる目的別交通手段の分担率を見ていると、「サンプルが少なくてマイナス」ということではない可能性があるのではないか。高松市における交通手段分担率は、徒歩を除けば、自動車、自転車、公共交通が、6:3:1の割合で安定していたのだが、自転車の割合が減っていると感じる。自転車が自動車にシフトしたところがあるのではないだろうか。この部分を公共交通に転換したいというところが、本協議会の重要なポイントだと思うので、精査して分析をお願いしたい。

(委員)

計画自体は練られている。特に公共交通網再編の、鉄道を基軸、バスをフィーダーとした視点について、サポートに新しい県立体育館を整備する中で、渋滞緩和の視点で有用ではないかと考えている。公共交通への転換促進において、このような視点も必要だと思っているので、市に

も協力いただきたいと考えている。

(事務局)

渋滞対策は、公共交通網を検討する中で重要な視点である。再編実施計画の審議でも申し上げたとおり、広域的なバス路線や観光流動に対する受け止めも、今後、重要なポイントとなる。需要を見ながら、公共交通の在るべき姿をしっかりと考え、エビデンスを揃えながら、推進協議会で、お諮りさせていただきたいと考えている。

(会長)

渋滞対策については、一つ一つの交差点で見るのではなく、路線を面的に見て、渋滞を解消するため公共交通を利用させるような道路整備の在り方を考えることが、渋滞解消や交通事故の削減につながる。交通の円滑化を考える上でも、これまでの道路事業には無い視点で、局所的な問題として捉えずに考えていただけたらと思う。

(委員)

計画もここまで来たということで感慨深い。

去年から、新駅（三条～太田駅間）や複線化の工事が進み、新駅（太田～仏生山駅間）については、県からも予算をつけていただけたということで、ありがたい。

土井会長が仰られたとおり、平成 13、14 年頃は、将来、公共交通の状況は厳しくなるのではないと言われていた。当時の公共交通は、郊外から中心部へ人を運ぶ考え方で成り立ってきた。今は、中心市街地の機能が分散化してきたことや、郊外部の人口減少という 2 つの事象から、公共交通自身を存続させるため、交通の在り方についての計画を進めているものと捉えている。

再編実施計画は、うまく使えば、公共交通のピンチをチャンスに変えられる計画だと考えている。

整備する 2 つの新駅の新たなシェアの仕方や、新駅に結節するバス路線の再編を行えば、今より住みやすい高松になると思う。車への依存率が高いことに関しては、様々な手段で、各方面に行くことができるのは良いことである。今の時代は ICT 技術の革新により、スマホで予約・決済ができるので、そのような利用の仕方も含めて、計画に盛り込んでいただけるとありがたい。

ことでんグループでは、3月2日から、バスでも 10 カードが使えるようになる。これで、市内の公共交通において全国共通 IC カードで移動できるようになるので、経路検索や予約、決済等が出来れば、移動しやすい高松市になるので、シェアを拡大するための視点も、計画に盛り込んでいただけたらと思う。

(会長)

ご指摘の点は MaaS の視点を取り入れていくということですね。

初めての方もいらっしゃるので説明いたしますと、MaaS とは、フィンランドで 4 年程前に起こってきた新しい動きで、フィンランドにおいてマイカーをゼロにする、という動きである。車を所有するのではなく適材適所で利用できる環境を作り、車を公共交通化する発想を、情報端末によって実現した。この取組が世界中に広がっているものである。

(委員)

バスを利用しているが、最近、利用している路線が減便した。運転手不足という話も聞いているが、郊外部においては買い物や病院に行けないなど、便数が減ることで利用者も減り、悪循環となる。公共交通が無い地域の高齢者に話を聞くと、買い物や病院へ行くのに不便なので、自宅

を整理し、中心部のマンションに移り住む傾向もある。

また、観光ガイドをしているのだが、バスに乗る外国人が増えており、運転手に英語で質問している場面を見る。運転手も外国語の研修をしないと、観光に関しては遅れていくのではないかと感じている。

(事務局)

バスの便数が減っているという話だが、需要に応じたバス路線の再編をしていく中で、運転手を確保していくことを考えている。

公共交通空白地域については、今回の再編の中で、高松市が取り組むべきことのひとつだと考えている。ある程度、需要の見込める地域においては、地域に積極的に働きかけながらコミュニティ交通について一緒に考えていただく。他方、人口が少なく需要の見込めない地域や人に対しては、福祉での移動を考えており、交通と福祉部門とで調整しながら、高松市全域の移動を検討している。

(会 長)

バス路線の再編というと、路線を切る、減らすというイメージがあるが、高松市の再編は、運行距離の長い路線の間に新駅を作ること、鉄道駅にバスを結節させ、電車とバスを乗り継いでもらうものである。その分、バスの運行距離が短くなり、運転手の確保や、運行頻度の維持、あるいは若干増やすこともできるかもしれない。これが今回の再編の大きな特徴なので、ぜひ周りの方にもお伝えいただければと思う。

(事務局)

運転手に外国語の対応をとという話だが、運転手不足については、労務環境が厳しく離職率が高くなりがちという背景がある。運転手に対し過度に対応を課すよりも、例えば環境整備の中でしっかりと情報提供し、どう動けば目的地に辿り着けるか、スマホ等を活用することで、質の高い情報サービスの提供ができるようにしていきたいと考えている。大きな課題ではあるが、MaaSの中には情報を提供していく視点もあるので、その中で検討していきたい。

(会 長)

バスが走らないところのケアをどうするかということで、セーフティネットとしての福祉施策について、具体化を進めていただければと思う。

(委 員)

会長からも話があったが、自転車利用については、商店街でも減少傾向が見られる。高齢者が安全面から自転車に乗れなくなっており、この移動手段が自転車から何に変わっているのか深掘りして欲しい。

また、中心市街地活性化協議会の中で、観光の観点から、サンポートからダウンタウンまでの動線に対する意見がよく出てくる。資料2の P15 具体的施策「⑨まちづくりと一体となった道路空間再編と都市計画道路の整備」について、施策の方針「11) 周遊観光の拡大」にも丸を入れる方向で考えていただきたい。

MaaSの話として、丸亀町商店街ではカーシェアリングの実証実験を行っている。車を個人の所有物ではなく、まちづくりとして共有しようという考えであり、日本人にシェアという考え方が馴染まないなか、敢えて実験しているが、思ったよりも便利に使っていただいている。もう少し実験を行った上で、結果について報告させていただけたらと思う。

(事務局)

移動手段の分担率については、事務局で調査研究したいと思う。

資料2のP15 具体的施策「⑨まちづくりと一体となった道路空間再編と都市計画道路の整備」について、施策の方針「11) 周遊観光の拡大」に丸を入れる方向で、調整を図りたい。

Maasについては、高松市としても、今後、取り組むべき部門だと考えているが、行政だけでMaaSに取り組むことには限界があると考えている。交通事業者と連携しながら、国、県、市が取り組むべきものになると思うので、今後、本協議会の場でもMaaSの議論について深掘りし、高松版のMaaSが構築できればと考えているので、ご協力をお願いしたい。

(会 長)

本議題について概ねご意見を頂いた。改定案について承認いただくということによろしいか。

【異議なし】

#### (4) その他

・・・事務局から説明

(委 員)

立地適正化計画のP4について、新駅(太田～仏生山駅間)の東側が広く居住誘導区域に入っていないのには何か理由があるのか。

(事務局)

H30.3に立地適正化計画を策定したものであるが、新駅(太田～仏生山駅間)整備を進めるにあたり、駅前広場の部分について区域を追加するものである。駅が出来るので、周辺まちづくりに関しては、今後、地域の方々とも協議しながら、第2段階として広げていきたいと考えている。

(委 員)

駅ができるので、設定しておくべきではと思ったのだが、今後、広げていただければと思う。

先程、バスの減便について話があったが、運転手不足というよりも、利用者が減少すると便数は減ってくる。今回の再編実施計画は、役割分担を細分化し、バスの便数や路線そのものを無くさないようにするための計画だと思う。地域の需要に応じた走らせ方を計画するものであるので、その点、ご理解をいただければと思う。

(会 長)

P4について、居住誘導区域は水色で示されているが、都市機能誘導区域は表示されていないのか？

(事務局)

居住誘導区域だけの表示である。

(会 長)

駅から800m、バス停から300mは誘導区域とすることが一般的な措置だと思うので、粛々と進めていただければと思う。

閉会

以 上