

# 会 議 記 録

高松市附属機関等の会議の公開およ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	第4回高松市総合都市交通戦略検討協議会
開催日時	平成21年6月5日(金) 14時00分～16時00分
開催場所	高松市役所11階114会議室
議題	・新交通システム導入計画の検討について ・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、中村副会長、半井委員(代理:箕)、佐川委員、楠木委員(代理:横山)、野口委員、安田委員(代理:平井)、多田委員、古川委員、小野委員、本多委員、宮本委員、藤井委員(代理:中山)、近江委員(代理:植松)、土肥委員、天雲委員(代理:三谷)、北原委員(代理:葛西)、福家委員(代理:若松)、高木委員、木村委員
傍聴者	3人(傍聴席:20名程度を確保)
担当課および連絡先	企画課交通政策室 087-839-2138

## 会議経過および会議結果

協議会を開会し、次の議題について協議し、下記の結果となった。

次のとおり、協議会を開催した。

(会長)

本協議会は、昨年9月3日に発足し、これまでの3回にわたる会議では、本市の将来都市構造、人口減少・少子高齢社会への対応、中心市街地の活性化など、将来のまちの姿などを想定した上で、望ましい交通体系を議論していく必要があるのではないかといった意見を頂いた。3月末に開催された第3回協議会において、琴電軌道にLRTなど新交通システムを走行させてはどうかという御意見をいただいたところである。

この意見を踏まえ、本日は、新交通システムの導入計画の検討として、基本的な考え方等について、御意見を頂ければと思う。

なお、本日の協議会の出席者数は20名のうち過半数以上の方が出席しているため、当協議会規約第6条第2項の規定により、会議は成立する。

(1) 新交通システム導入計画の検討について

・・・事務局より説明

## 審議経過および審議結果

以後審議

(会 長)

新交通システム導入計画の検討について、御意見、御質問があれば、自由に御発言をお願いしたい。

(委 員)

資料を事前に見て、前回の意見を踏まえた方向で案が示されており、今後、いろんな議論が展開できると考えている。前回の会議においては、琴電サイドから、なかなか難しいのではないかと話があったが、どのように考えているのか。

ただ、LRTを導入する場合、乗ってもらう工夫が大切だと思う。そのことをしっかり考え、普段自動車を利用している人が、いかに公共交通機関に乗り換えるかという視点が、エコ交通協議会の議論になるかも知れないが、今回の資料から抜けていたと感じる。

(委 員)

LRT導入の概算費用はいくらか。納税者としては、費用対効果が重要である。琴電の既存路線を活用して、LRVを走らせるのが、第1のステップであるということだが、LRTは、路面電車だと思っていたので、琴電の軌道を活用するというのは、少々認識が違った。事業費、費用対効果、需要予測、採算性などを、どのように考えているのか。

(事務局)

事業費、採算性などの話があったが、今回は、基本的な考え方ということで、資料を作成しており、この案をベースとして、様々な意見をいただければと考えている。事業費に関しては、本日の意見も踏まえ、次回、次々回あたりで、具体的な課題を含め、提案をさせていただければと思う。今後、事業費や需要予測、採算性を含め、議論を深めていきたい。

(委 員)

費用対効果はどう考えているのか。

(事務局)

費用対効果(B/C)は、新駅による需要予測や事業費等を勘案する中で、明らかにしていきたい。

(会 長)

費用対効果については、鉄道事業の効果として捉えることは必要だが、一方、総合都市交通計画策定の観点から、また、まちづくりの視点でどうなのかと考える必要がある。

また、エコ交通との関係で、例えばCO2の削減といったことも含め、これまでのような狭い範囲の費用対効果ではなく、税金を負担していただく市民にどう説明できるかが、これからのまちづくりだと思う。そうした視点からすると、都心地域への人口回帰をどれくらい促すことができるのか、また、回帰してくる人々に、どの程度サービスを提供できるのか。また、都心だけではなく、例えば、仏生山駅を交通結節点として整備することなど、都心のみならず、郊外に向けて、まちづくりの観点からの検討も必要になる。事業費は、比較的明確に算出されると思うので、効果については、そういったまちづくりの視点を含めて、議論をいただきたい。単に、費用対効果の問題だけを捉えると、人口減少社会では、すべて必要なしということになりかねない。

## 審議経過および審議結果

(委員)

3 ページであるが、琴電の公共交通としての位置付けをこういう形でまとめていただいたのは大変ありがたい。公共交通を、地域社会でどのように維持していくかという議論をしてもらえる、基本的なベースができつつあると思っている。

ただ、7 ページのグリーンムーバーは、1 両、約 3 億円を超える。琴電の車輛は、2 両の定員は、約 270 名で約 5,000 万円程度。中古のため、乗り心地は良くないが、倍以上の輸送力がある。朝のラッシュ時は、4 両編成で、輸送力は 550 人程度だが、実際は 700 人を超えている。琴平線のピーク時の 1 時間の利用者は、3,000 人を超える。

以前から様々な議論をしている中で、高松築港駅までの高速鉄道は、高松市の地域社会において、必要不可欠であると認識しており、これを前提として維持することが、琴電としての意見である。

ただ、駅間の問題などに対する工夫が必要であるという指摘は、その通りだと思う。8 ページのケース 1 の議論は、市民の立場に立てば、「琴電の電車の一部が LRV になり、車両が更新され、複線化もされ、新駅ができ、周辺の住民の利便性が向上、CO2 も少し削減される」ということはあると思うが、ただ、それ以上のものはないという可能性がある。

本来 LRT は、遠距離から人を運び、まちなかで細かいサービスを提供するというものだと思う。その中で、既存の高松築港駅までは、専用線を維持していくことが、琴電の住民に対するサービスだと思っている。そうした観点から、ケース 1 での検討の議論はあると思う。ただし、他のケースで、JR 高松駅と高松築港駅の結節は、築港駅から延伸して、JR 高松駅にアクセスすればよいのではないか。なぜ、途中で JR 高松駅に曲げる必要があるのか。LRT だと、定時性・速達性・大量輸送ができなくなるので、高松築港駅までは輸送を維持し、その先から JR 高松駅までの利用者は大幅に減るので、LRT 等の検討をいただくのは、異議はない。琴電としては、基本的に、築港駅までの専用線の維持を前提で、いろいろなアイデア、工夫があることについて、議論をしていただくのはかまわない。

それから需要予測について、今後、どうやって利用者を増やすのかといった工夫は必要だと思う。例えば、仏生山駅の交通結節点の強化をするならば、パークアンドライド駐車場は、どの程度の規模とするのか。100~200 台なら、琴電サイドも整備しており、その程度では需要は生まれてこない。やはり、1,000 台規模といった大規模な整備を含めて考えないといけない。公共交通を軸として、地域を活性化しようとしている中で、例えば、パークアンドライド、サイクルアンドライドなどの施策をどう展開するのか、また、バスとどう連携を図るのかといったことを含め、せっかくの機会なので、きちんとした議論していただければと思う。

(委員)

3 点、申しあげたいことがある。1 点目は、この交通戦略協議会の議論は、都心部への回帰、市内中心部へのモビリティ向上の必要性について議論していたと思うが、今回、南北軸の強化という話になっており、他の話はどうなったのかと、少し考えている。例えば、東西方向のモビリティの向上といった話は、今後どう議論されていくのかといった整理が、今回はされていない。南北軸の強化は、琴電軌道を活用しての、LRT の検討を行ったというこ

## 審議経過および審議結果

とであると思うが、そもそも、まちづくりの絵姿として、南北軸を強化しなければいけないという説得力があまりない。

2点目は、琴電の複線化、LRT導入といった話については、既存の鉄道路線の輸送量強化ということで、鉄道行政上の立場から、輸送力の強化を実施するという話になると、この場で何度も申し上げているが、やはり需要予測が鍵になる。今後、様々な施設整備の許可を行うに際して、需要予測は、極めて大きな位置を占めることになる。複線化の話は正しく、輸送力強化の話になるが、4ページのグラフが、今後の需要イメージ、これがある意味、危機感の表れだと思うが、需要は増えないが、現状維持という仮定では、鉄道事業法に基づく、はい、わかりましたという話にはならない。事務局も、当然意識はしていると思うが、こういうまちづくりを目指して、それに伴い需要が増えていくという説明ができるようにしていただきたい。また、そういう説明がないと鉄道行政側としても、なかなか、後押しがしづらい。

例えば、パークアンドライドの話が出たが、仏生山駅の周辺を拠点にするという話であれば、パークアンドライドの駐車場を1000台くらい用意して、これにより、都心部との交通需要が増えるので、といった説明が必要になる。

3点目、非常に細かい話で恐縮だが、LRVという路面電車に近い新型車両を導入するといった話にしても、このケースの場合は、鉄道事業法の適用になる。11ページで、瓦町～仏生山間の軌道法による許可の申請が必要ということが書いてあるが、LRVを走らせることが、軌道法の適用にはならないので、念のために指摘をさせていただく。

例えば、複線化や改良という話になると、これは鉄道事業法での許可が出てくる。また、11ページの左側の高松築港～瓦町間の話においても、現在、鉄道事業法上による路線という扱いになっているので、これもその適用になる。なぜ、このようなお話をしているかというと、そのパターンによって、調整すべき関係者や手続きが異なってくる。

参考までに、富山のLRTも約8キロあるが、1.1キロが軌道法、7キロが鉄道事業法上の鉄道の扱いである。また、広島電鉄も市内区間は、路面電車ということで軌道法上の軌道、それから西半分の西広島宮島口間は、鉄道事業法上の鉄道という扱いになっている。

(会長)

ケース1をベースにして、議論を考えた方がいいのではという提案、また、事務局からの案としては、段階的な展開の可能性もあるのではないかと、複数のケースを示していただいた。

まず、ケース1については、現行の琴電の軌道を活用しつつ、複線化により、新しいサービスを導入するという考え方である。これに関して、社会実験として考えるのは、少し費用がかかるので、もう少し、議論が必要になると思う。また、4ページのグラフについて、安易な需要予測だという意見があったが、このグラフは、恐らく、人口がこれから1%ずつ減っていき、それを繋げていくと、こうことになるのではないかと、ポンチ絵的な意味で記載されていると思う。何も手を打たなければ、人口の減が、そのまま需要の減に反映されるであろうということだと思う。ただ、むしろこれに対して、需要増が見込めるというシナリオを描けることが、需要予測という、非常に高いハードルの作業においては重要ではない

## 審議経過および審議結果

かという意見をいただいた。

ケース1に戻るが、ケース1から2への発展は、J R高松駅のアクセスに対して、L R Tの軌道が曲がっているということに関して、琴電の立場としては、輸送力を失うということも危惧されるので、これは受け入れ難く、むしろ、高松築港駅から軌道を延伸し、J R高松駅にアクセスする考え方も必要なのではというであった。行政側としては、少し琴電の連立事業の用地の有効活用という考えはあるのかも知れないが、もう少し、柔軟に選択肢を増やしていくことも必要ではないかと思う。

(委員)

ピーク時の輸送力に問題があるという意見があったが、人口減少・高齢社会が進展する中で、就労人口も減っていくと思うが、今後とも、一時的にそれだけの人数が果たして利用するのか、また、利用者の時間帯も、バラバラになっていくのではないかと思うが。

(委員)

10～20年後の高松を見据えた時、拠点都市機能がそこまで低下するのか。楽観的であるかも知れないが、高松には中枢管理機能が集積しており、幸い、他の地方都市に比べると、特に商店街が元気である。魅力あるまちであれば、そんなに利用者は減らないし、需要に対し、一定のサービスが提供できると考えている。

(委員)

琴電の乗車人口は確かに増えてほしいと願っている。ただ、その通勤通学時間帯の一時的な乗車数が多く、L R Tだけでは捌き切れないのが課題だということであったので、人口減少や、今後の通勤形態の多様性などから、多少のばらつきが出てくるのではないかと、また、そうした考え方も念頭に考えていくべきではないか。

(委員)

琴電は、いわゆる通勤通学電車であり、地方鉄道としては、輸送密度が高い方である。高松は中枢管理機能が中心部に集中し、それなりに、都市に魅力があると考えている。今後、利用者を維持できるかは厳しいと思っているが、利用者を減らないよう、行政や利用者も協力をしていただきたい。琴電も、極力減らさないように努力はしていくが、ただ、横這いのような需要予測だと、投資の割に、効果がないということになるのではないかと

そういった中で、ピーク時利用は、さほど減らないと考えており、琴平線では、ピーク時3,000人程度輸送しているが、例えば2,000人になっても、L R Tでは運べないと思う。150人くらいの定員で、ぎゅうぎゅうの状態、果たして利用してもらえるのか。琴電はピーク時で稼がせてもらっている、そのあたりは十分、考えてほしい。

(委員)

例えば、L R Tの走行を検討していく場合に、今後、琴電サイドと、いろいろ調整するのは可能であるか。

(委員)

単に、走らせるだけなら可能であるが、それだけでは意味がない。やはり、そこにきちんとした需要が見込め、例えば、その運営は誰がやるのか、という議論する時に、先ほど費用対効果の話もあったが、投資回収が重要であり、需要を確保できる方策が必要となる。

## 審議経過および審議結果

(委員)

4ページに記載されている内容は、行政としても、今後、パークアンドライド、サイクルアンドライド、新駅設置、複線化するといった施策を積極的に支援して取り組もうとしているわけで、そうした施策と抱き合わせで、需要を確保しようとしているのではないか。今の状況で、ただ単に走らせるというわけではないと思う。

(会長)

導入のいろいろなパターンの絵が出てくる一方で、例えば、交通結節点、パークアンドライド、サイクルアンドライドにしる、まちの姿の議論が、不透明なまま、路線のパターンが出てきてしまっているの、少し、議論の飛躍を感じているのではと思う。まさに仏生山、瓦町の二つの駅について、交通結節点として、一体どういうサービス、機能を持たせるのか。この議論が深まらないと、今後、先ほどのケース1においても、なかなか見通しが立たないのではないか。この点については、次回に向けてもう少し、交通結節点のイメージを明確にし、議論ができるようなレベルまで、資料を整えていただきたい。

琴電の考えは、このケース1は、議論し得るということなので、まず、これが果たして実現可能なプランか、また、費用対効果の観点から実現可能であるかということが、まず検証できないといけない。その際に、仏生山駅をどうするのかは、明確でなければならない。そして、琴電の朝夕のピーク、これは、今のサービスの提供を前提とした上で、その一方で、昼間のサービス、これは特に、高齢者の方がどのように利用してもらえるか、こうした観点からも、考える余地があると思う。また、新駅を設置することによって、駅間が500～600mとなるのは、まさに、元気な高齢者が抵抗なく移動できる範囲である。そこで実際に、高齢者に乗っていただけるサービスも可能となる。これについては、先日、利用者のアンケート調査を実施されたと聞いているが、そのあたりはどうか。

(事務局)

今回は、前回の議論を踏まえて、琴電の軌道を活用した、LRT導入の考えられる基本的なパターンをお示しした。ただ、本日説明させていただいたとおり、課題も非常に多い。

例えば、9ページのSTEP2で、琴電車両を瓦町駅、仏生山駅で止めることについては、将来的に、結節機能を持たせないと意味がないことは理解している。ここから、東西軸を始め、交通の集約機能を持たせる必要もある。ただ、仏生山駅の周辺整備については、LRTの導入に関わらず、検討することになっているが、具体的にどうこうということは、現状ではお示しできない。瓦町駅もしかりである。当然、新駅を整備することで利用者が増えるというメリットはあるものの、乗り換え等の発生により、利用者がかえって減少するのではないかと懸念もある。本日、7駅の増設も考えられるとお示ししたが、近くで乗れて、目的地の近くで降りられるという利便性の向上を図ることで、どれだけの需要が見込めるか。これらは、今後の予測の話になるので、今の段階で明確なことは言えないが、そういうメリットをもって、課題をカバーできるのかを、これから具体的に検討を進めていきたい。

例えば、11ページにピンクで囲っている課題で、仏生山で琴電を止めた場合、長尾線の整備場が仏生山にあるため、仏生山まで電車を運んで整備しなければならない。また、電圧の変換の課題などもあることは承知している。今後、どのパターンのシミュレーションをす

## 審議経過および審議結果

るにしても、この案をベースに、事業費など、数字的なものを出して、検討を進めていかどうかという意見をいただき、次へのステップにしたい。

事務局としては、せっかく、LRTを導入するのであれば、既存の琴電軌道だけ走らせるにとどまらず、将来的には、例えば、中心市街地をループに走らせることのイメージは持っている。今回は、事業費、新駅設置に伴う需要の予測など、次のステップに進んで差し支えないかという意見をいただきたい。

(委員)

前回、前々回と、これからの高松のまちが、どうあるべきかという議論の中で、都市計画マスタープランの話も、事務局からしていただいた。その上で、中心市街地のまちづくり、また、それを支援する交通がどうあるべきかという観点からの議論も進められた。

これからの、高齢社会や人口減少の中で、まちづくりの最大の課題は、拡がりすぎてしまったまちを、いかに正しく縮めるかということ。拡げるのは簡単であるが、縮めるのは大変な作業で、その中で、それを支えていく交通体系をどう考えるかが、この協議会の議論、設立の趣旨であったと思う。その中で、一つのモデルとして、琴電の既存の軌道に、LRTを走らせてみたらどうか、という提案があり、今回、そのプランが作成されている。

郊外から人をまちなかに運ぶ導線として、鉄道交通事業者、特に琴電の役割は非常に大きい。ただ、将来のまちづくり、中心部での回遊性という視点においては、今後はやはり、別の考え方が必要になってくる。そんな中で、琴電に対して質問がある。

本日、事務局から、数ケースの案が示された。琴電は、一民間企業で、利益を無視して、事業展開するわけにはいかないのは十分理解している。琴電は、現状維持が至上命題で、これ以外は議論できないということだが、瓦町駅を交通結節拠点としてしっかり位置づけ、そこまで運ぶ、そこから先の回遊性は、また別の問題として議論するという観点に立って考えると、琴電の瓦町以北の路線を廃線するということは、琴電にとっては、大きなダメージがあるということだろうと思うが、それが、今後、現存の瓦町以北の乗降者数を、大きく減らす要因になると考えているのか。

(委員)

誤解があるといけないので申しあげると、築港駅までの鉄道専用線というのは、定時性・速達性・輸送力でこれ以上のサービスはないということ。それに並行して、例えば、市が独自にLRTを走らせる、あるいは、別ルートで走らせるのは、市民の理解を得て、やっていただいてもかまわない。ただ、琴電としては、高松築港駅までの鉄道専用線は、それなりに、市民に支持して頂いていると思うので、それを維持するという意味である。

(委員)

仮に別路線ができたと仮定すると、当然、琴電の乗降者数に影響してくると思うが。

(委員)

その前に、市民の支持が得られないのではないか。プロジェクトへの投資、回収を含めて、一体どの程度の費用がかかるか、メリットはどこにあるのかを、市民と議論した場合、反対の意見が多く、とても無理だと思う。

(委員)

## 審議経過および審議結果

事業収支上、琴電瓦町駅、高松駅の乗降者数は、大きな問題ではないということか。

(委 員)

琴電としては、支持を受けていると考えているので、影響は受けないと思っている。逆に言うと例えば、100円バスを何度も走らせているが、利用はされていない。正に、市民からすると、せいぜい一日100円ぐらいのものであれば、支持してもらえるかもしれないが、それ以上のものをまちなかに導入して、本当に支持してもらえるのか。高齢者は別だが、本市は自転車のまちだということで、レンタサイクルもあり、現実的には、厳しいのではないかと。市民から合意の下、税金を投入してでも、ランニングコストを補っていくということであれば、話しは別だが、そうでない限りは、現実的に難しいと思う。郊外からの通勤・通学の利用者を含めて、瓦町で1日15,000人、片原町と築港で6,000人ぐらい降車数がある。まちなかに、LR Tを走行させても良いと思うが、運営コストを考えると簡単ではないと思う。

(委 員)

逆に、琴電からすると、瓦町から高松築港までの乗降者数は担保されているので、市民から支持が得られるような、中心部の交通体系が構築されることについては、別に異議はないということか。

(委 員)

それはエコ交通でこれから議論していただけるのではないかと。確かに、中心部は現状のバス路線、あるいは琴電だけでは十分ではないと認識はしている。例えば、実証実験していただき、その結果を踏まえ、琴電バスとか琴電にも反映させるものがあればいいと思う。

(委 員)

結局、課題があると認識しつつも、既存の瓦町駅以北の路線については、一切さわるつもりがないということか。

(委 員)

鉄道専用線としての機能があるにもかかわらず、わざわざ、さわるのはもったいないのではないかと。要するに、道路優先ではなく、鉄道優先で走らせてもらう機能を維持していただきたいと申しあげている。LR Tを走行させるにしても、琴電は、軌道ではなく鉄道専用線として、定時性・速達性確保のために維持したい。ある意味、踏切遮断時間が長くなるかもしれないが、こういう世の中で環境を考えたときは公共交通を評価してもらうことで、御勘弁をいただきたい。

(委 員)

琴電としては、やみくもに触らせないぞということか、そのあたりを確認しておきたかった。これから、高松市の将来を見据えて、ある意味、大胆な都市計画、まちづくりを実行しようと、市長もLR Tの導入を検討するとしているわけで、今後とも、活力のある、快適に暮らせるような都市を皆で考えていきたいと思いますということなので、その中で、これは一切まかりならないということか、そのあたりを確認しておきたかった。

(会 長)

琴電の考え方としては、瓦町駅から高松築港駅までは、市民に支持されており、その需要は恐らく、今後もあまり減らないのではないかとこの考えである。それこそが、市民のためで



## 審議経過および審議結果

あり、琴電の重要な需要であるということの意見である。ただ、これは段階的に考えると、JR高松駅方面のアクセスや、あるいは、別のルートを走らせることを正当化していく上では、例えば、瓦町駅から、面的にバスサービスあるいはレンタサイクル等々、また、中間的なサービスも含めて、仮に、瓦町駅から高松築港間においての、別の需要が見込まれ、変化するという事になれば、その時点で再考の余地があると考えていい。

今、説明した考え方が、これから公共事業をどう運営していくかということと言うと、必ずしも、出発した公共事業をそのまま追認することではなくて、タイミングタイミングで、その状況を満たしているかを確認しながら、次のステップに行くという、リアルオプションという考え方である。これがこれからの公共事業、交通も含めて、必要になってくると言われている。これまでは、そういった事業の運営の仕方をした事例はない。

こういった状況の中で、さらにステップ2、ステップ3ということがあり得るかも知れないという、柔軟なシナリオを描いておくということが、必要ではないかと考える。

(副会長)

前回の会議ベースにして、琴電という既存ストックを活かして、LRTや低床式車両の導入ということで、今回の案が出てきたと思う。気がかりなのは、郊外に駅を増やして、郊外の拠点を充実させると、逆に、中心部に住む人は、本当に少なくなるのではないかと心配する。結局、郊外化してしまったのは、利便性やアクセスが良くなったことで、より広い住宅を求めて、郊外に行っているわけで、これまでの反省や、維持管理コストの考え方、環境への配慮などから、コンパクト型にするのはよくわかる。ただ、裏を返すと、中心部に、現実に人が減っているわけなので、確かに、中心市街地への移動はあるかも知れないが、居住性から言うと、少々心配があり、思い切った、都市計画が必要である。

既存ストックをベースにして考えているので、このような案になっているが、築港駅まで琴電が来ているのであれば、例えば、高松海岸線にライトレールを走らせるというのは、一つの考え方であると思う。既存施設、用地を利用すると、事業費は多少、軽減されるが、お金がかかるのは同じことなので、逆の発想で、JR高松駅から高德線・予讃線の方にLRT化すれば、琴電と補完的な関係になるのではと思う。長期的に、中心部の居住性を高めるのであれば、琴電と競合関係を作るより、そちらの方が長期的にはベターかなという気がする。ただ、今回は、前回の議論をベースにしているもので、これは一つの考え方ではあると思う。

もう1点、JR高松駅に来た人が、特に、朝方だが、どの程度、琴電の高松築港駅に乗り換えるのか、また、逆にそれと表裏の関係になるが、琴電高松築港駅からJR方面に動くのか。特に、ピーク時が大事だと思うが、その割合によって基本的な需要があるのではと思うが、そのあたりのデータはあるのか。

(会長)

正確な数字ではないかも知れないが、高松築港駅からJR高松駅に行くのが、約4割、島方面、港に向けて行くのが2割、築港駅から南のほうに戻ってくるのが2割、あと2割は東方面などということで、比較的散らばっている。県の連立交差問題等検討委員会では、面的なアクセスの手段を考えるべきではないかと議論行ってきた。

(副会長)

## 審議経過および審議結果

その話を聞くと、あえて、繋ぐ必要はないのではないかと。

(委員)

前回の意見を踏まえ、既存ストックを活用するというので、今回の資料が提出されてきたと思うが、もともとこの協議会では、ある程度、市内の中心部の対象とした交通体系をどうするのかという議論の主旨だと理解していたので、瓦町から南のところをどうするのかというのは、これは当然関連した議論としては出てくるかと思う。ただ、市内中心部をどうするのかというのがちょっと今回は欠けている感じがする。

ただ、事務局としては、17ページの欄外に書いてある「それ以外にも…」とあるが、これが本音の部分ではないかと思う。琴電のルートを活用する、当然、これは一つの考え方であると思うが、まちづくり、中心市街地のにぎわいなどの観点から、課題である市内での回遊性を高めるにはどうしたらいいか、そういう視点でも検討することが大事なのではないか。

それと、4ページ右下で「仏生山駅周辺は…」とあるが、都市計画マスタープランにおいては、このような表現はなかったと思うので、整理をしていただきたい。

(会長)

回遊性を重視した議論が必要だという御意見であった。この回遊性については、なかなか費用対効果で議論し難いところがあり、むしろソフト的な検討も重要だと思う。加えると、交通結節点を中心として、回遊性の議論が展開されていくと話がスムーズにいくのではないかと考える。琴電の軌道を使って、あえて、琴電との競合関係を作るのではなく、ということでも少し気になったが、このLRTについて、琴電のサービスと、一体どういう関係を築いていこうとしているのか、まさに競合であれば、何のためにやっているのかわからないので、逆に、都市鉄道とちよいのり鉄道を併走して走らせることによって、相乗作用を出そうとしているのか、基本的な事務局の考え方としてはどうか。

(事務局)

本日の意見の中で、高松築港駅の手前で、JR高松駅に結節する案は、用地的に連立事業で取得している用地があるからであり、連立事業の動向にもよるが、方向性によっては、このルートが現実的ではないかという考え方である。築港駅から北へ、LRTとして軌道を延伸するお話だが、実は、玉藻公園の西門から中央通りまでの入口部分は、国の史跡に指定されている。軌道が横断するというのは、ほぼ不可能であり、その案はお示ししていない。17ページに、現軌道や道路空間を走行させる場合などの図面もお示ししているが、港方面へも、一定の利用者数があるということなので、例えば、港のほうに軌道を分岐して延ばす案も、可能性がないわけではない。ただ、史跡の関係で、今の高松築港駅からは、まっすぐ北へ延伸はできないという事情、また、道路空間を利用して、駅と港へのアクセスの両方を満たす場所は、現実的な案としては、ホテルクレメントの南側用地が考えられるが、新たな用地取得の問題や、現行の都市計画法上での制約があり、現時点では、そこまで思い切った案は出せない。今後こういう方向でということであれば、選択肢の一つとしては、検討は可能ではあると思う。

現在、公共交通の充実に向けては、国の補助制度もいろいろと充実してきている。特に、LRT等の導入等については、規制緩和の動きを含めて、補助率のアップ、メニューの多様

## 審議経過および審議結果

化など支援制度も拡充しつつある。そうした制度活用を含め、中心部での人の足として導入できないかということで、これまでいろいろと御意見をいただく中で、前回の会議で、郊外からの輸送プラス、中心部での回遊性などを考慮し、既存の琴電軌道を活用してはという提案をいただいた。

今回の案は、あくまでも、その一つの考え方であるが、これを改善して、進めようということであれば、次のステップを協議していきたいと考えている。本市としては、将来の高齢社会になっても、活力のあるまちづくり、分散化してしまった人を、できるだけ、中心部に人が訪れ、住んでいただけるような取り組みを行っていく。それを支援する、交通体系の検討をお願いしたい。そのための具体的な施策ができていないじゃないかという意見は多々あるが、移動の足を確保することは、人が訪れ、住んでいただくための大きな要素だと考えており、そうした観点からの意見を頂きたい。

(委員)

中心部の交通体系の在り方をどうするかということで始まった協議会だが、その後、中心部だけでなく、郊外に住んでいる人達も、多くの方が通勤・通学、買い物や病院や公共施設の利用でまちなかに行くわけで、車に頼らなくても、まちなかに行きやすい、また、回遊できるにはどうすればよいかという、全体の議論がこれまで行われてきたと思う。そこで、まず、骨格になるような交通機関を軸として、公共交通機関がないところは、それをどうカバーするかは、やはり、計画的に段階を踏んでということが必要であると考えた。

琴電が、郊外から人を運ぶ重要な役割を果たしてはいるが、まちなかでは、回遊性は果たしておらず、現状では、サンポートの結節や本町踏切解消もできない。ただ、回遊性をどう確保するかで、いきなり単独で、LRTを導入するのは難しいのではないかということで、複線化用地もある琴電を活用すれば、いろいろな問題も、少しは解決できるのではないかという視点での、前回の提案であったと思う。これが実現できればいいとは思いますが、第一段階だと認識している。市としても、将来的にいろいろ施策を考えており、今回の資料だけでは・・・という意見もあったが、第一段階としては出てきた案として、個別に課題があるようだが、良い案だと思う。

LRTでは、琴電での輸送力はとてもカバーできないということであり、琴平線では、輸送人員はピーク時に3,000人といわれていたが、実際は、瓦町で降車する人が大部分で、たとえ、複線化しても、当然、運行本数の限界はあると思うが、こうした観点を含め、検討は進められないものか。また、JR高松駅へのアクセスは、既に、連立用地が確保されているので、この案が出てきたと思うが、利用している立場からいけば、現在の高松築港駅から片原町の間は、市民として非常に利用しづらい。だから、LRTの導入により、新駅ができることはいいと思ったし、いろんな案を出して、これからも検討していけばよいと思う。

(事務局)

今後、当然そういう議論を進めていきたいということで、資料の20ページであるが、5月26日に、JR高松駅、琴電築港・片原町・瓦町の降車した方を対象にアンケートを実施した。JR高松駅と琴電高松築港駅の乗り継ぎ状況、駅間のODなど、現時点で既に、2,000サンプルほど回収できている。結果については、次回の協議会でもお知らせするとともに、

## 審議経過および審議結果

そのデータを踏まえて、本日の議論をさらに発展させていきたい。8ページのケース4では、瓦町以北を、単独でLRT化する案をお示ししているが、先ほども意見があったが、乗降客数によっては、そういう運行も可能ではないかということでお示ししている。事務局としては、あくまでも、琴電の現軌道を活用するという、ケース1をベースに、今後の協議会において、いろいろな案をオープンにして、幅広く検討いただければと考えている。

(委員)

ケース1をベースにという話だったが、そもそも、既存の琴電軌道を利用してLRTを走らせるという検討をすることは良いと思うが、10ページにも、問題点が相当列挙されている。相当な費用をかけて、それを実行するのは、どうかと思う。ここに投資して、それで終わりということになると、いかがなものかと思う。

(委員)

前回の協議会の意見に基づいて、今回のプランが示されたと考えているが、このプランを見て、初めてLRTのサイズとか輸送人員とか定員とか、琴電の考え方もわかってきた。鉄道事業法と軌道法の専門的なことはよく分からないこともあるが、ただ、琴電の路線とこのLRTの性格は根本的に違うのではないか。だから、琴電は、郊外から中心部へ大量のお客さんを輸送する事業者だと言っているのではないか。LRTを展開するのであれば、主要駅から考えられてはいかがですか、言っているのではないか。

(委員)

そういう意味ではない。同じ琴電の路線に、LRTを走行させるのは、費用の二重支出になるのではないか。また、南北軸の強化も良いが、東西軸も考えるのか。琴電の路線に対して、LRTが補完的な役割を果たすのか、別なのか。路面電車が鉄道の線路を走るとなると機能的にもちょっと違うのではないか。それから輸送人員・輸送能力からいっても違うものが走ると、そこに安い費用で実験的にできるのなら良いと思うが、大きな費用がかかるのではと思う。ただ、交通弱者に良い車両を使うというだけの話ではないか。

(会長)

ケース1についてのみ言うと、これは同じところを走行するので、ダブルの投資になってしまうのではという見方ができるのかなと思うが、例えば、ドイツだと路面電車と都市間鉄道が相互直通して、それによって相乗効果を発揮している。

今後、いわゆるLRTのルート、この赤のラインがどういうふうになるのか、そのところまで描けると、これがお互いにメリットを発揮し合うという絵になっていくのだろうと思う。ただ、なかなかこの赤の線を勝手に描くことはなかなか難しい。回遊性を促すネットワークとしての候補として、道路空間を走ることが当然ありうるが、特に、第2回の会議では、道路空間を専用バスでさえも走行することが難しいということが確認されている。

ただ、そうした中で、琴電の軌道を活用するという提案をいただいているので、まず、そこからやってみようということ。そして、もう少し前向きな言い方をすると、まず第一歩をここからやりませんかということ。このケース1の議論だけで終わってしまうのであれば、社会性を持たせることは難しいのかも知れない。ただ、ここから先に、交通結節点、新駅もあるので、それらがどういう機能を発揮して、回遊性を高めることになるのかという案を描

## 審議経過および審議結果

ければ、発展性を持たせることになるのではないかと。

繰り返しになるが、まずはケース1を第一歩とし、少し具体的なプランを描いていき、そこから、まちづくりの観点から回遊性、交通結節点というような観点も含めて、その延長上に、ケース2～6のようなネットワークの路線の絵が出てくるほうが、順番としては望ましいと思う。

そろそろ時間になったが、今日は、少し琴電軌道にLRTを導入という議論が中心になってしまい、それ以外の論点あまり議論できなかった。ただ、まず第一歩として、琴電もこの案であれば議論としては乗ってもらえるということで、相乗効果を発揮できるようなサービス、そして、その中で仏生山駅、瓦町駅、そしてこのサンポート地区といった結節点をどう育てていくか、他のケースも併行して議論も深めていきたいと思う。

(事務局)

ケース1、それからいろいろなパターンもお示ししたいと思うので、そのあたりの考え方についても、並行して作業をさせていただきたい。

今回の協議会の日程について、アンケートの集計、分析、今日いただいた課題等も含めて、2か月ほど時間をいただき、8月の中旬、できれば、8月7日(金)午後2時からということで、開催をお願いしたい。

補足にはなるが、ケース2～6の赤の折れ線は、連立のルートイメージしているが、回遊性を高めるという視点で見ると、17ページの下にも記載のとおり、LRTは、道路空間を走ったり、極端に言うと商店街の中を走行できたり、いろいろな自由度の高いルートの設定が可能となる。そのあたりも参考になるかわからないが、こういう試案もあるということで、提案させていただければと思う。

(会長)

事務局にお願いですが、まず、ケース1での事業費については、きちんと示してほしい。ケース1で議論が止まるようなことは想定していないが、これは、単純に新駅設置した場合、それと複線化した場合、どれくらいのお金がかかるのか、また、それと比べてLRVを走らせることで、どの程度お金が必要となるのかということが明確になると思う。参考値として示していただけると、わかりやすくなると思うので、お願いしたい。

(委員)

JR高松駅と琴電築港駅の交通結節点としての機能を持たせる必要はあると思う。そのため、琴電とJRの駅を何らかの形で接続しなければいけないということで、その場合、琴電の鉄軌道では、中央通りは横断できないということなので、LRTを走行させてはどうかと、提案をさせていただいた。もし、築港からJR高松駅までの結節について、琴電サイドでの案があるのなら、お示ししていただきたい。そのあたりを琴電はどう考えているのか。

(委員)

琴電としても、高松築港駅からJR高松駅までは繋いでほしいが、それについては、行政側で考えてほしい。

(委員)

できるだけ投資を少なくするために、今まで投資したものを最大限に活用するという考え

## 審議経過および審議結果

方から、買収した用地をいかに利用していくかということだと思う。別途、用地を確保するよりも、それは市民に対しては、説明がつくのではないか。

私たちは、高松のまちづくりを考えて議論をしているのであって、それには、やはり市民の意見も聞かなければいけない。たぶん、こういうまちの姿を変えていこうとする重大なことに關しては、納税者である市民の意見をもっと聞いていかなければいけない。税金で買収した用地を無駄にするのかといった考え方もある。そこまで、みんなで考えていかなければいけない。

それぞれの立場から、主張されることは仕方がないし、当然、経済面だとか採算性も含めて考えないといけないが、今まで利用できなかった方たちが、L R Tが走行することによって、利用できるのであれば、そういう視点も含めて考えていかないといけない。

(会 長)

市民を交えて、もう少し広い場での議論が必要だということもある。例えば、9月にシンポジウムが開催されるとお聞きしており、例えば、その場に向けて、できるだけわかりやすく、今日のような議論を発信して、多くの方々から意見をもらうような機会も必要であると思う。

(事務局)

本日の協議会も公開はしているが、この協議会の内容・議論を、できるだけ多くの市民の皆さんに知っていただくため、次回は、13階の大会議室での開催としたい。多くの方に参加、傍聴していただくよう呼びかける。

もう1点、9月の5連休の中ほど、昨年も実施した、カーフリーデー高松の開催にあわせ、公共交通について考えるシンポジウムの開催を計画している。

・次回の日程 8月7日(金)午後2時～ 開催とする件

(会 長)

次回日程について 各委員了解

本日は、これをもって終了する。

以 上