

会 議 記 録 (概 要)

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 8 回高松市総合都市交通戦略検討協議会
開催日時	平成 22 年 5 月 21 日 (金) 午後 2 時～
開催場所	高松市役所 11 階 114 会議室
議題	・交通戦略計画 (案) について (社会実験の内容 (案) 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: 笥), 佐川委員, 楠木委員 (代理: 上田), 野口委員 (代理: 藤本), 安田委員 (代理: 平井), 古川委員, 小野委員, 本多委員, 宮本委員, 木村委員, 高木委員, 藤井委員 (代理: 中山), 近江委員 (代理: 森口), 阿部委員, 天雲委員 (代理: 山本), 高口委員 (代理: 大西), 松村委員 (代理: 井口), 西森オブザーバー (欠席委員 1 名: 多田委員)
傍聴者	3 人 (傍聴席: 50 名程度を確保), 報道 2 人
担当課および連絡先	交通政策課 087-839-2138

審議経過及び審議結果

次のとおり、協議会を開催した。

(会 長)

委員の皆様方におかれては多忙なところ、本協議会に出席いただき、誠にありがたい。

本日は、委員 20 名のうち過半数以上の方が出席しているので、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。

本協議会は、集約型都市構造を実現するための都市交通のあり方、特に新しい交通システム導入の可能性について協議いただいている。去る 3 月に開催された第 7 回の会議では、そうした新しい交通システムの導入可能性を含めた施策実施については、まず段階的な展開が重要であるため、実施の前に慎重な社会実験を行うことが議論され、社会実験の内容についても議論いただいたところである。

事務局からは、本日の第 8 回会議において、これまでの検討結果や議論を踏まえて取りまとめた高松市交通戦略計画 (案) を提示し、次回第 9 回会議を最終回として、戦略計画を取りまとめるスケジュールを進めたいとの説明があった。本日は、社会実験のより具体的な内容 (案) が示されるとともに、高松市の交通戦略計画の案が提案されるよ

うである。委員におかれては忌憚のないご意見をいただくようお願いする。

(事務局)

(交通戦略計画(案)について説明)

(会長)

事務局から説明のあった戦略交通計画案について、意見、質問等があればお願いします。

(委員)

先ず社会実験を行い、その後の展開として新交通システムの導入を目指すこととして、実験の内容が検討されてきたと思う。新交通システムであるLRTを理想のものとして考えているが、この実験がどのようにLRTの導入につながるのか分りづらい。

交通戦略プランには、南北軸と東西軸で将来の新交通システムの構想が示されているが、循環バスルート案では東西軸は反映されていない。

また、LRTの優位性として、ルートのわかりやすさとあるが、実験案は非常にわかりにくいルートではないかと思う。仏生山から瓦町までLRTが琴電と同じ線路を走りながら来て、その後はいろいろなルートを考えて案かと思うが、その辺が分りづらい。

(事務局)

ここに掲げている社会実験が、直ちに新交通システムの導入ルートを固定するものではない。現状の中心市街地に車が溢れている状態から、最終的にはしっかりとしたちよい乗り交通に資するような交通網が形成できたらと思う。手順として一つ一つ階段を上っていくような段階を踏まえる必要がある。また逆にそういうことでないといけないという部分もある。理想像を見据えながら、一つ一つ社会実験をしながら目指していきたいと考えている。

(委員)

今回の協議会の中で主として南北軸に対して議論してきたので、全体としての交通が見えてこないのではないかと思う。東西軸が少しおろそかにされており、それがどうつながっていくかが描かれていない。将来的にどのように考えていくかということも総合計画の中に入れていただきたい。

質問がいくつかある。まず2-5ページ、商店街の売り場面積や売り上げのデータが平成16年までしかない。それが交通と何の関係があるのか。その時その時の経済状況も違うので、参考になるのか。

次に中心市街地の通行量は自転車の通行量を含むのか聞きたい。

続いては5-8ページ、駐車場が併設していないパーク&ライド鉄道駅とあるが、パーキング場がないのにパーク&ライドと言えるのか。パーキングを将来的にそこに作ろうとされているのか、インテリジェントパークのほうにパーキングを作るからパーク&ライドと書かれているのか。インテリジェントパークからバスで行き、それから電車に乗るという

のであれば、バス&ライドではないか。

さらに 5-11 ページ、シャトルバスのみ利用が 160 円であるのに対し、まちなかのバスは 100 円である。どうして距離的には短いほうが 160 円で、まちなかは 100 円なのか疑問である。

最後に 5-15 ページ、通勤ラッシュにおける流入抑制について、第 1 段階が金曜日の朝 7時から 8時半になっていて、2 カ月以上継続した場合、6時半から 8時半になっている。どうせなら 7時から 9時までのほうがいいのではないかと思う。このような時間に変更している理由を聞きたい。

(事務局)

東西軸の強化については、交通戦略計画、エコ計画、自転車計画をともにまとめていく総合交通計画の中に今の指摘を活かしていきたい。

2-5 ページ、中心市街地の商店街のデータ時点が古いかもしれないが、郊外に拡散状況がある中で、中心市街地の衰退傾向があり、それをいかに交通としても支えていくかという資料とした。通行量については、歩行者のみの資料である。

5-8 ページ、パーク&ライドと言いながら駐車場がないという表記については、前日も指摘があり、今回表記を修正したが、さらなる訂正を考えたい。

5-11 ページ、I r u C a カードを持っていない場合のシャトルバスの乗車料金 160 円は通常の路線バスの初乗り料金で合わせるような形と考えた。指摘のとおり、まちバスはお客の利便性を考えて 100 円という料金を設定していることと、路線バスから考えるこの形と差異がある。今後検討する中で、今の指摘を活かしていきたい。

5-15 ページの資料は基本的に前回と変わっていない。実験が軌道に乗ってきて、朝の 7時より早く抜けようとする方が多くなってくれば、開始を朝の 7時から 6時半にという形でできればと考えている。

(委員)

ただ単に通行量が減っているということだけで商店街が衰退しているとは言えない。自転車の通行量が不明であり、自転車の利用者は増えている可能性がある。

よそから来ている方、あるいは子ども連れの方、高齢者の方は商店街は危なくて歩けないという意見を聞く。そこを解決していかないと、どんなに公共交通を便利にしたところで、自転車があるとゆっくり歩けない。その辺はどのように考えているか。

(委員)

この資料では自転車を重要な交通手段として位置づけているが、商店街の中は自転車を規制すべきではないか。狭い上に、多くの路上駐輪があり、そこを自転車が通行する。買い物やまち歩きを楽しむという人たちではなく、仕事帰りの人たちが大量に自転車で通行している。そうした中を、家族連れの方、年寄は怖くて歩けないだろうし、買い物をしようという気にはならない。郊外のゆめタウンでは、駐車場から店内に行くのにかなりの距離があり、なおかつ店内もすごく広いが、ゆっくり歩いて楽しんでいる。そのような中を

自転車が走ったら誰でも文句を言うと思うし、それは商店街の中も同じであろうから、自転車のあり方というのをもう一度考え直していただきたい。

(委員)

私は高松に生まれ育ったが、子供の頃は、自転車は少なく、田町から三越ぐらいまでの間は歩いていた。自転車を利用するようになってからは、警備の方から「自転車から降りてください」と言われたときは、何で自転車を通さないのだろうと思っていた。しかし、県外の方や年寄、子連れの方は危ないと思っていることを何度も聞き、自転車が通らないほうがいいと思えるようになった。

実際に自転車で通っている方々は、雨が降ったときに、商店街の中を傘をささず、カッパも着ずに通ることができる便利さから、自転車を通さないのはおかしいという意識が高いと思う。だから市民に啓発することがすごく大事だと思う。

LRTに関して友達と話をするが、特に車に乗らない方には好評である。県外からの転勤者にとって、高松は公共交通がとても不便であると認識されてしまっている。

このような検討は新聞等により知らされているものの、私の友達はみんな知らない。市民への周知・啓発をしなければ、社会実験をする理由も分ってもらえない。

(委員)

自転車の問題では常々迷惑をかけている。県外の旅行者、特に県外から赴任してきた家族の奥さんからの投書が多い。この問題は永遠のテーマである。

過去2回ほど自転車の完全排除をやったが、2回とも大失敗であった。やった途端、ものすごい数のクレームが商店街と市役所と警察に来た。なぜ市民が市の道路を通れないんだということである。そもそも高松市はまちがコンパクトかつ、その中心に機能が凝縮しており、坂もないことから、ほかの都市と比べても自転車の所有率や利用率が明らかに高い。実際には自転車の事故も日常茶飯事に起きている。

私どもの商店街では自転車道と歩行者の通行道を区分するために、民間の土地を両側1.5mずつセットバックして道路を広げ、自転車専用道を道路の真ん中に設置したが、自転車専用道というのは法的に世の中に存在しないことから交通規制がかけられない。任意にサインを表示し、自転車は真ん中、歩行者は両端としているが、十分に機能していない。

もう一つ現状認識して欲しいが、朝8時から9時ぐらいに南のほうから押し寄せてくる自転車は凄まじい数であり、車の比ではない。商店街は自転車利用者の生活路であり、利便性が非常に高い乗り物が自転車である。これを解消する方策が、こういう都市交通なのではないか。自転車でもなくても便利に移動できる仕組みができればいい。

社会実験にも関係する話だが、LRTを通してバスを走らせて本当に市民の皆さんが乗ってくれるかどうか疑問である。もしかすると自転車のほうがはるかに利便性が高いかもしれない。LRTだと公害もなく、おしゃれで快適というイメージは湧くが、実際の生活者にとって本当に利便性が高いのかどうかを踏まえた実験が必要だと思う。

自転車の問題は、商店街として黙認しているわけではなく、過去何十年も賛成派、反対派で議論してきた。それを解決する方策の非常に重要な一つの発展形としてこの都市交通

がある。

(会 長)

今日の報告書で、協議会のたびに出てきた質問に対しては答えていると思う。一方で、全体構成、まとめ方に対して、分りにくさが散見されるということが大きな問題かと思う。

今日の資料を見ても、社会実験に関しては、LRTのことを強く打ち出したいわりには、社会実験とLRTの実現内容を遠慮がちに作っているから分りにくいかもしれない。社会実験はいろんなことをやりたいのだが、需要が確保できるか、採算性があるかどうか重点が置かれ、そこに将来像が描きにくい形になってしまっている。

重要な総合交通に対する都市構造も踏まえた戦略計画になるはずなので、やはり分りやすさは大事である。都市鉄道的な役割を果たしている琴電、JRの商売を奪ってまで、LRTあるいは新交通というものを描きにくいということは再三指摘されている。

戦略を作ろうとしたときに、よくやる分析のやり方、思考トレーニングは、この地域あるいは交通基盤の強みと弱み、将来的な機会とかチャンス、それと将来的な脅威、不安、懸念、こういったものを踏まえる方法である。

今日の資料からは、超高齢社会といった脅威を見据えた形で戦略を練っていると見えるが、これではあまり説得力がない。むしろ今の「ことでん」なら都市鉄道的な、ほかの地方都市にはまずないような形、この形をさらに強化していくことが更なる強みとなる。また、レンタサイクルが一例であるが、これほど自転車が活用されていることも一つの強みかと思う。ただし、自転車の活用の高さが、一方でバスの脆弱につながり、弱みにもなっている。これらをふまえ、まず強みを徹底的に磨くんだというスタイルで総合交通戦略を作り出していく。そして、バスに当たると思われる弱みを強みに変える。なかなか難しいが、どのようにできるのかが重要である。そして、機会と言え、例えばLRTは一つの機会である。「ことでん」には、まだまだ輸送力の増強、複線化の余地がある中で、鉄道の沿線に市民病院という一つの拠点施設がくるということ、うまく活用し、そこに新しい交通システムを導入するといった、機会を捉え強みをさらに増すということが可能であると思う。こういった形の戦略分析により、強みを伸ばすことを徹底的にやる。

その強みを伸ばす上で一つ重要な視点が、JRにも共通していることだが、交通結節点をちゃんと提起していくことである。それもお金をかけずにできることがあればやる。その論点で、特にこの協議会が何をしようとしているかがわかるような整理の仕方をする必要があるのではないか。

(委 員)

まちなかと郊外の需要のあるところで、議論の結果として、実証実験することはとてもよいと思う。ただ、具体的なルート等については、これから議論する必要がある。

まちなか循環バスについては、試験期間として最低でも6カ月は必要と思っている。事前に十分に周知しないと、皆さんから利用していただけないのではないかと。

5-4のところでは第1段階、第2段階、第3段階とあるが、たった2ヶ月でルートを変えていては、利用者が誤解しないだろうか。ルートが逆になってしまうと、例えばJR高松

駅から三越に行こうと思ったら、あるときはずっと行けたのに、試験ルートが変わり逆回りになれば30分以上かかってしまうということになる。果たしてこれがいいのかどうか、専門であるバス側の意見を聞き、利用者の意見も聞いたほうがいい。

5分間隔での運行は、都会でもここまではしないし、おそらく数珠つなぎになる。乗り換えに対する抵抗は15分を越えたあたりからではないかと思うので、例えば、15分と10分を比較するといった内容の方がいい。

郊外のパーク&ライドの実験については、試験期間が30日では知らないまま終わってしまうということになるのではないかと。これも十分な周知が必要であり、少なくとも半年以上は必要である。特にインテリジェントパークのルートについては、駐車場の関係で厳しいかもしれないが、バス路線だけでも半年以上やって欲しい。利用する沿線の方も含めて、どういう反応があって、どういう改善の余地があるのか、いろいろと検証できると思う。そういう腰の入った実証実験をして欲しい。

第1期について、二つの実証実験をやることはとてもよい。「ことでん」も「ことでんバス」も協力したいし、やるなら本気でやって欲しい。

また、ゆくゆくはやらなければいけないことだと思うが、あまりに急激な乗り入れの規制は、まちなかの衰退につながるのではないかと。第2期以降は慎重にして欲しい。

JR高松駅と瓦町駅、仏生山の交通結節点の位置付けについての表記は大変よい。ただ、瓦町駅については、路線バスとリムジンバスは入ってきているが、都市間高速バスがない。地元の商店街、百貨店から、乗り入れ可能なターミナル機能の要望が出ており、簡単ではないと思うが、検討して欲しい。

(委員)

交通結節点という意味では琴電の高架が中止になっても高松駅周辺が歩きやすいようにすればいいのではないかという意見を以前出していた。

高松駅以外に交通結節点になりえる駅として端岡駅がある。かなり乗降人員が多いが、そこはパーク&ライドの施設がなく、整備が望まれる。

インテリジェントパーク周辺に駐車し、シャトルバスに乗り換え、鉄道駅で鉄道に乗り換えることが、既存の鉄道とかバスのシステムを使いながら効率的にやっていくという意味では、理論的には理想だと思う。しかし、これが果たして田舎のまちでうまくいくのかどうか。何回も実験をやれるわけではないので、慎重に考え、なおかつ周知徹底もしながらやって欲しい。

(委員)

5-4の資料の中で実証実験をやるという方向は大変よいと思う。他の委員からもあったとおり、実施の期間は短いと思う。

循環バスは30分で回るルートになっているが、5-5の資料ではバス停が多く設置されている。バス停の設置の考え方として約100mと示されているが、バス停を多く作ると30分で回れないのではないかと。それでは、むしろ歩いたほうが便利ということになる。

香川県の交通マナーは非常に悪く、バス停にバスが停車後、ウインカーをつけて出ようとしても、自家用車がなかなか道を譲ってくれない。切り込みのある地点から出ようとした場合にも、バスがなかなか出られない。バス停の個数と交通マナーの状況を踏まえると、30分で回るのは難しい。

(委員)

タクシー業界はちょい乗り交通のほうで鋭意準備中である。業界の意見というよりは私の個人的な意見になるが、社会実験の観点から東西軸が考慮されていないのではないかとこの点については同感である。例えばインテリジェントパークからのバス&レールライドについてだが、このように乗り換える時間があるのだったら、インテリジェントパークから瓦町へ向いて直通バスを走らせるほうがよほどすっきりしている。しかし、パーク&ライドのいろんな形式を試すという点では、どういう結論が得られるかわからないので実験をしてもいいと思う。

東西軸といえば、高松市の南部あるいは綾南町、綾川町周辺の方は高松に来る機会が多く、高松の交通機関を利用している。琴電で瓦町まで行き、長尾線に乗り換え、医大へ治療、診察、見舞いに行くという場合に、太田駅からインテリジェントパークを経由して畑田駅、あるいは医大を結ぶようなバス路線も東西軸として考慮してはどうか。実験としてやってみて、客がなければやめたらいい。

さらに、まちなかの東西軸として、香西から屋島あたりを途中南北へ周らず、市役所前の通りか、中央病院前の通りを東西に走る。そのピストン輸送の利用客がどれぐらいあるか、そういう実験をされたらどうか。これまでそういうデータがあればよいが、郊外の東西軸とまちなかの東西軸、例えば香東川から仙場川程度の短い範囲、香西から屋島までの範囲の実験をやってはどうか。香西は電車路線が無く、公共交通充実の要望が多い地区と思う。短い範囲よりも、香西から屋島の長い範囲を考えてはどうか。

(委員)

トラック業界としては、人が大勢来るようになると物が動くという観点から、トラックベイの設置が必要であると思う。自転車道の設置によりトラックが止められない状況にあり、トラックの専用駐車場を拠点に設置することにより、その拠点から押していけるような移動方法が取れる。路肩駐車の低減にもつながることから、そういう点も検討課題に入れて欲しいと思う。

(委員)

例えば高速道路無料化へ向けた社会実験では、高速道路があり、それに対してみんながどう行動するかということが実際に結果として得られるが、今回の内容が非常に難しいのは、ないものについての仮想シミュレーションをやることである。将来のライトレールなりトランジットなりに対して、実際それが無い中で実験するという事は、結果が本当に整備路線の利用にそのままつながるかどうかということからも、検証の仕方、判断が非常に難しいと思う。

その意味でも、時期と時間と期間、つまり何時やるのか、そのときの天気はどうか、たまたまどこかで大きなイベントがあるかということ考慮に入れると、かなり腰を据えてやらなければいけない。昼間か夜間か、あるいは繁忙期か閑散期か、いろいろやらないと本当のことはわからない。そうしたことから実験は1年かけ、できるだけバリエーションを豊富にしながらやっていかないといけない。これはシミュレーションの設計の問題だと思う。実際に行った事例の経験を活かすよう、専門家と相談するべきである。

まちなかの循環バスだが、やってもほとんど需要はないと思う。もし需要があるのであれば、民間のバス事業者がすでに運行していると思う。新たな路線で需要が出てくる可能性がないこともないが、民間は儲かるころしか走らない。需要が本当に出るのだろうかとは思いますが、満足度は高いかもしれない。それに対しどう判断するか。市営交通であれば話は別だが、公設民営の場合、固定費を公的ところが負担し、可変費を民間が負担することになり、判断が難しいと思う。固定費プラスアルファで本当に市営バスのようにやらないと成り立たないし、今の流れでは需要確保は難しい。パーク&ライドの場合は交通流入規制を行い、駐車場を整備して安くすれば、定着していくと思う。公共交通に移らざるを得ず、そのように仕向ければ必ずそうなる。

しかし、パーク&ライドと若干の税金負担による循環バスを走らすことが、どうLRTにつながるのか、そこがもう一つ見えてこない。今までの議論により、いろんなところにLRTを走らせる、大々的に走らせるとし、実験でいろいろ分ったとなった場合、一定の公的な固定費負担のもとで、バスで十分足りるとならないか。つまり、「ことでん」に対する公的な負担により、もう少し頻度を多く走らせればいいという結論にならないか。あるいは商店街の中の自転車に対しても、ちょっと横に走らせて、そこは自転車しか走らないという自転車専用道路をデンマーク、オランダのように作ればいいのか。LRTを、当初考えていたように必然的に持ってくればいいが、この実験により、ここにLRTが何故必要なのか、バスでピストン輸送するので十分とらないのだろうか。新交通システムの必然性という点が、この実験からもう少し見えてこないといけない。新交通システムが何となくイメージとしてあるのであれば、それにつながっていくようにやったほうがいい。

5-18で、第1期のところの太いグレーの矢印のところは何でそうなのか、もう少し説得力がある説明、あるいはそれに近づく実験が必要である。

(会 長)

LRTに向けてのシナリオづくりがまだ足りないということであるが、事務局側の考えは、現在の鉄道路線にLRTを走らせ、インテリジェントパーク方面のような郊外の枝線をLRTにより延伸していくことが本来のやり方ということである。それはストーリーとして作れなくはないと思うが、まちなかのつながりやすさと回遊性というLRTのシナリオをどう作っていくのかというのは、考えを深めていかなければいけない。

(委 員)

せつかく志度線とか長尾線があるのだから、将来的には郊外と結ぶLRT、それが最終

的には東西線の軸となるようなものになればいいと思う。そこまで高松市民がそれを望んでいるかどうかはわからないが、最終的にはそうなるように願っている。

先ほどの意見のとおり、バス停の間隔が短ければ短いほど止まる回数が多くなり、1周の時間がかかる。お年寄りの90%が、抵抗感がないのは100mと書いてあるが、これは私も聞いたことがある。バス停間隔は100mで円形の間隔を取ってあるのか。

(事務局)

この図上では150m弱である。

(委員)

武蔵野市のムーバスを視察に行ったときに市の方が言っていたのも100mで、バス停間隔は200mで十分である。真ん中に高齢者が立っていたとすれば、どちらに行っても100m歩けばバス停があるわけである。この資料のように細かくバス停を作る必要はなく、1周にかかる時間を短縮したほうがいい。

(会長)

郊外から人を連れて来ることが、本来のLR Tの役割ではないかということだが、私もそのとおりだと思う。ことでんに乗って郊外から出てきているが、まちなかの一番行きたいところに直接行けない。これに対し、まず手始めにまちなかの回遊性を高めるための線として、まちなかルート案ができたのだと思う。とりあえず仏生山から瓦町を通過して、そこからみんなが行きたいところに行けるようなルート案の実験をして欲しい。

「ことでん」が以前、将来的に全部LR T化する、そういう夢を描こうじゃありませんかと言ったが、私も大賛成である。

(委員)

料金設定についての説明があったが、歩いている人の意向調査で、「安いから」より「ほかに手段がないから」という理由が多く、値段の面はそれほど重要視されていないとするのは違うのではないか。歩いている人はそうかもしれないが、正直言ってバス代は高い。バスで郊外からまちなかに出てくると、とても高く、家族何人かで利用すれば何千円もかかる。だから車を持っている人は最初から車を選択していると思う。そういう人のことを考えて料金を設定しないといけないのではないか。もちろん自転車もである。

私は20年前、ベルリンに住んだことがある。二十数年前からドイツやヨーロッパでは交通連合を作り、バス、電車、国鉄といった公共交通はすべて、地域内を同じ切符で運行し、1カ月乗り放題の制度も運用している。東京23区と横浜を合わせたぐらい広いベルリンだが、乗り放題の料金は20年前の物価で6,000円ぐらい、今でも1万円しないぐらいである。そういうふうなことをして車から乗り換えてもらう。各家庭に環境定期券があって、普及率が80何%と聞く。料金面というのはそういう思い切ったことをしないと、なかなか乗ってもらえないのではないか。

そのためには、事業者になさうしなさいと言ってもそれはできる話ではなく、市民が公共

交通を大事にするという意識で、税金を使うことに納得するような方向に持っていきたい。そのためにも、この協議会や市の方針として、きちんと市民に説明できるようにしていきたい。

車で直接行くのではなく、バスや電車に乗り、まちなかで乗り換えるには、料金面でハードルを下げ、また、着いたらすぐにそこにバスが待っているといった乗り換えのハードルを下げなければならない。交通網を整備して乗り換えをしながらいろんなところに行く、そういう文化が育って欲しいと思う。それには市民向けのいろいろな広報活動がとても大事だと思う。

(会 長)

今文化という言葉が出たが、今日の資料の4-1 ページに戦略プランの一番重要なところが書かれている。「過度に自動車に依存しない交通体系」、これは弱い書き方だと思う。高松という都市が競争力を持つためには、単なる便利都市ではなくて、車が使えなくても生活の質が高いものになることと、もう一つ重要なのが、リスペクトされるような都市になることだと思う。そのためには、もう少し積極的な書き方により、目標がわかるようにすればいいと思う。それが伝わり易くなるメッセージを、みなさんに考えて欲しいと思う。

(委 員)

公共交通をやるということは、ほとんど赤字となることから、どこかで負担を考えなければいけない。公営交通と公共交通は違う。コンセンサスも必要だが、50万人がいれば、1人年間1,000円出せば5億となり、その収入を公営交通であればそのまま税金で補填できる。それを民間事業者に対して補助する、それを都市全体として一つの基軸として打ち出していくということが絶対に要ると思う。それはこの委員会で作って、市長がそれをスローガンに出すといった形になるのが一番いい。高松市というのは1人当たり年間1,000円負担するが、非常に住みやすい、移動がしやすいまちだとなれば、それ一つで高松市は視察ビジネス等でもものすごく儲かる。都市はお金を儲けないとやっていけない。それが今、全部逆の回転をしているから、どこかで負担をしなければいけない。そこでコンセンサスを持って、1人1,000円でも100円でも出すというシステムを作り上げると、それが先進事例になる。先進事例になるということは、少々粗っぽくてもすごくいいことであり、高松市の丸亀商店街を見てもすぐわかることである。実現のためには必ず費用が伴い、その費用負担と便益の行き先を社会全体、市民全体で負担するんだということを、市長が選挙で言うか、議員に議会で言わせるぐらいやらないと通らないし、そうでないと都市は変わってこないと思う。

(委 員)

高松に目玉がない。利用価値の高い交通網を形成したとして、高松の商店街に行ったら何があるのか、若者が寄ってくるようなところがあるのか。実際、僕はないと思う。例えば、東京の秋葉原の電化製品街といったものが高松にもあればいいが、それは郊外に出ている状況である。そういう目玉があれば、もう少し若者が寄ってくるのではない

か。この資料の説明では、高齢化であるとか、予算がないとか、さみしいようなイメージが伝わる。若者や子どもがいる家族が高松市内へ遊びに行こうかというようなまちづくりで考えていくと、もっといいのではないか。

もっと若者の意見を吸い上げてはどうか。自分は60歳過ぎだが、年の寄った者ばかりだと将来ビジョンはない。これからは若い人の意見を聞いて、その意見をもとに実際にやれるかというものをこの中に入れていくのが一つの方法ではないか。お年寄りばかりで話をしても足りないと思う。

(会 長)

行政側から意見はあるか。

(委 員)

LRTが望まれるところに唐突感があり、実証実験からなぜ将来的にLRTとなるのか、正直よく分らないところがある。LRTを将来的に考えたいという都市側の気持ちということで受け止めておけばいいと思う。社会実験をやる中で、ぜひしっかりしたプランをこれから作って欲しい。今日出されたのは一つのアイデアだと思うが、中身についてはこれから交通事業者や市民の意見を聞きながら、精度の高い計画に見直していけばいいと思う。

この報告書から離れるが一点強調しておきたいのは、いくらバスなどをやっても、それを必要とするような事情がないと持続可能なものになっていかないと思う。そういう観点からすると、絶対的に重要なのはまちづくりなのだろう。

今日の資料の中では、まちづくり施策と都市計画施策と総合都市交通を3本の柱としてやっていくという説明があったが、むしろそうではなくて、まちづくり施策があって、その下に交通プランが出てくるのだと思う。何を置いてもまちづくり、コンパクトシティという方向性が出ているが、それにふさわしいまちづくりをとにかくしっかりと具体的な取り組みとして早急にやっていくことが、何よりも重要ではないか。ぜひ高松市は認識を持って一連の施政を運営して欲しい。

(委 員)

インテリジェントパークのところに駐車して、バスに乗り換えて太田駅から電車に乗るとなっているが、太田駅の現状を踏まえてみると、このバスがどこに止まってどう運行するのか不安がある。朝のラッシュ時に太田駅北側県道は東西どちら向きも9時ぐらいまでずっと渋滞である。太田の活性のためにはいいかもしれないが、幼稚園のバスでさえ渋滞に巻き込まれている状況で、この大型バスを運行するのは大丈夫か。都心から見て、ことでん琴平線が15分間隔で行ける最端は一宮駅だが、インテリジェントパークからは太田駅ではなく一宮駅に行く、そういうことをしないと、今の太田駅あたりの交通量から考えると、遅延するのではないかという懸念がある。

(委 員)

北側県道は朝はラッシュで使えないが、裏道がかなり有力なルートと考えている。

(委員)

太田から、例えば瓦町に出るのであれば、駅から乗って9分である。それだったら、バスで直接行ったほうが早いのではないか。

(委員)

鉄道の延長線という想定の中で、モデルケースとして考えることが大事であり、新交通を考える上でもそちらのほうが分りやすい。直接行くバスのルートは既にあるから、別に考えればいい。

(委員)

会長からまちづくりに関する提案があったので、その観点から言えば高松には市場がない。札幌や京都等、どこでも有名な市場があり、そういうところに人が集まる。また、讃岐三畜や和三盆等、いろんな銘菓や名産品を県の観光協会、市の観光協会が推奨しているが、どこに売っているのか分りにくい。客を乗せて栗林公園に行き、次に土産を買うというときに、よその土地では市場に行けば大体揃うがそれがない。こういうのは観光面から見ても大いなるマイナスではないかと思っている。

(会長)

市場を交流の拠点と捉え、交通結節点と交流拠点を一体的に考えていくべきという指摘と思う。特に瓦町駅周辺において、そういう可能性が高いということである。

(委員)

商店街が走らせているバスは東西方向の利用が非常に不便という指摘があった。実際に宮脇町とか扇町、錦町あたりの高齢者の方から、「私らはまちに行けない、自転車もお父さんが乗らせてくれない。どうやって行ったらいいのか。バスを走らせてほしい」という依頼が多くあることから、東西軸は必要だと思う。

そうは言いながらも、やはり公共交通というのは利益が出ない。商店街で走らせているバスは年間で600万ぐらい赤字であるが、それを駐車場の収益で支えている。どこかで稼いだものでどこかを支えるというエリアマネジメントとしてやっている。

丸亀町は昔、1,000人ぐらいの人が住んでいたが、5年ぐらい前に実態調査をやった結果、75人の年寄りしか残っていなかった。ただし、住民票を持っている方は600人ぐらいいる。これはほめられたことではないが、住民票を置いたまま郊外に転出しており、市役所のデータと実態がずいぶん乖離しているケースが多い。データ上で見るとこのエリアは居住者が多いが、実際に行ってみると全然住んでいないということがある。市役所のほうは実態というところでは掴んでいるデータはあるのか。

(事務局)

正直、把握できていない。

(委員)

都市交通、公共交通を確定する上で、実態調査をやったほうがいいのではないかと。需要の少ないところに走らせないために、より効果の高いところはどこかを把握をするのに、民間だけでは限界がある。町内のことは僕らで1軒ずつ行って話をするが、他のエリアまではできないので、そういうところの協力をお願いしたい。

(委員)

2月に講座をしたときに、付属高松中学校の生徒が高松の公共交通について具体的に構想を練った発表をした。先ほど、委員から若い人の意見を聞きたいということがあったが、生徒たちは実態調査に行き行って調べ、それを土台に自分たちはこういうまちにしたい、こういう公共交通網にしたいという構想を練っている。まとめていないのでここで話できないが、素晴らしい案がある。もちろん費用などは全く考慮しないので、現実的でないものもあるが、かなりおもしろい案があった。

税金を公共交通に投入していいかという質問に対しては、ほとんどの生徒が賛成であった。協議会の中でも打ち出し、市のほうに要望してもいいのではないかとと思う。

(会長)

本日は、さまざまな意見が出た。具体的な社会実験の内容を含め、協議会として最終的にとりまとめる交通戦略計画案について非常に時間をかけて議論してきた。高松市ではこの交通戦略計画をはじめ、別途策定済みの自転車利用計画、エコ交通計画、これらをベースとした総合都市交通計画を、夏を目途に取りまとめるとしている。その取りまとめ方について説明してもらおう。

(事務局)

高松市交通戦略計画（案）については、次回、第9回の会議をもって取りまとめをお願いしたいと考えている。本日の議論、意見について、事務局で計画への反映を検討していくが、本日の会議終了後、改めて資料を見直す中で、新たに修正点や不十分な点、気づいた点があれば、意見も併せて欲しい。別紙「高松市交通戦略計画（案）に関する意見」に記入し、6月4日までに提出を願う。

(会長)

高松市の目指す交通体系の理想像の実現に向けては、今議論している戦略プランが特に重要となる。本日の資料をもう一度確認し、本日言い足りなかった点を含めて、事務局に伝えて欲しい。

(委員)

「ことடன்」では、7月からホームページ上に検索システムを作り、利用していただく

うと思っている。交通結節点としてのJR高松駅あるいは瓦町駅で、電車からバス、バスから電車に乗り換えのとき、特にバスの乗り場等がわからない。それがわかるようにサービスを提供しようということで、7月1日から稼働予定で進めている。

これは仏生山から県庁に行く場合に、瓦町のバス乗り場でバス停に行って乗るという場合に、どこのバス停から出るかとか、「必ず乗り場をご確認ください」という表示をクリックすると4番とある。4番というのはどこかというのが出る。

こういった形で、検索を見られた方はJR高松駅、高松市内全域区間、バス停がいくつもあるようなところで、どこのバス停に行けばいいのかわかる。ソフト面でのちょっとした私どものできる範囲ということであるが、こういうサービスをまずやっていく。現実的にここまでバス、電車をうまくまとめているものはなかったと思う。まだチャレンジ的なところであるが、こういうものを皆さんに提供させていただき、「交通結節点をやっていく」と言うだけでなく、自分たちのできる範囲で、微々たるところであるが、サービスをしていきたいと思っている。

電車とバスを一体として検索できる。一つは電車とバスの乗り換えについての検索ができる。二つ目に、I r u C a利用時の割引運賃。I r u C aを使うと安くなるのだが、知らない方がいる。三つ目は、乗るべきバス乗り場をきちんと表示した。こういう形で少しでも利用者に乗り換え場所がはっきりわかるようなサービスにしていこうと思っている。

これから正式に発表するが、この会の開催、議論のおかげで、我々も社内的にはそういう意識が出てきている。小さなサービスの改善であるが、7月1日から検索システムをサービス提供するというので案内する。7月になったらやってみて欲しい。

(会 長)

大変素晴らしい取り組みの紹介であった。

(事務局)

今回は、高松市交通戦略計画の取りまとめの最終の協議会として予定している。日程については、事務局からの提案で誠に僭越であるが、7月23日、金曜日の午前10時30分から開催したい。高松市交通戦略計画として取りまとめ、協議会長から大西市長へ、高松市交通戦略計画として報告していただきたいと考えている。

(会 長)

本日の協議会はこれをもって終了とする。

以 上