

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	平成 23 年度第 1 回高松市総合都市交通計画推進協議会
開催日時	平成 23 年 6 月 3 日 (金) 午前 10 時～
開催場所	高松市役所 114 会議室
議題	・平成 23 年度社会実験について ・平成 23 年度の取組について ・部会の設置について ・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	梅原会長，土井副会長，西牧委員，川上委員，横山委員，野口委員，米井委員，多田委員，古川委員，滝川委員，本多委員，宮本委員，松田委員（代理：草薙），森口委員（代理：川崎），妹尾委員，今西委員，山本委員（代理：河本），天野委員，高木委員 （欠席委員 1 名：尾田委員）
傍聴者	1 人（傍聴席：30 名程度を確保），報道 4 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，当協議会設置要綱第 6 条第 2 項の規定により，会議は成立する。

1 議事の協議について

次の議事について協議し，下記の結果となった。

（1）総合都市交通計画の推進に向けて・・・事務局より説明

以後審議

（会 長）

只今の説明に対し，意見，質問などがあれば，お願いしたい。

(副会長)

社会実験の実施にあたり、都心部では自転車に、郊外ではマイカーやバイクなどに如何に対抗していくかという視点が重要である。こうした対応関係を見ながら、また、モビリティ・マネジメントをどう進めていくのかというところについて考えがあれば伺いたい。

(事務局)

バス&レールライドでは、通勤利用者に対しパーク・アンド・バスライド駐車場の設置を検討している。頻度については、鉄道の延伸に相応なものを提供することを予定している。

また、都心地域ちよいのりバスでは、高齢者を支える観点からも、バス停間隔を短くし、どのような需要があるかを念頭に実施してまいりたい。

(委員)

バス&レールライドの料金に関して、1回あたりの利用料金が現金の場合80円、Irucaカードの場合70円とされているが、前回協議会では、瓦町駅から仏生山駅までの310円との差額に合わせる形で70円であったかと思う。現金利用が80円になった理由を伺いたい。

(事務局)

前回、料金については、IruCaカード利用の場合は鉄道の延長線上ということで70円とし、現金利用は100円と示していた。今回の実験期間中において、初回から回数割引が適用されるIruCaカードのシステムを変更することは経費的にも難しいことから、カード利用との差額10円を付加し、現金利用を80円に下げることとした。現金利用を更に70円に下げることとは、市としても財源確保を要するため、提案の料金とさせていただきたい。

(委員)

バス&レールライドでは、アンケート調査の実施対象を、インテリジェントパークで開催されるイベント参加者、あるいは、図書館、大学、太田駅の周辺としているが、背後に利用が期待される人口集積を抱える地域を対象としているのであれば、潜在利用者が多くあると思われる三谷・由良等の南部地域住民に対しての意向調査が必要と考えるがいかがか。

(事務局)

別途実施するモビリティ・マネジメントでの実施を検討中である。今後、市民啓発部会において深めていきたい。

(委員)

バス&レールライドで予定している駐車場について、鉄道定期券保持者のみ無料で利用可能とあるが、新規の需要を獲得していくのであれば、一般の主婦や買い物客等の一時利用者も利用できるようにならないか。

(事務局)

まずは通勤定期券所有者を対象に実施していきたい。

社会実験開始後、一時利用者からの要望が多くあれば、乗継確認の方法を考慮しながら検討していきたい。

(委員)

高松は碁盤の目のように道路があるので、それに沿ってバスを運行させる方がわかりやすい。都心地域ちよいのりバスが、長期的にはLRTへの発展を目指す社会実験であるならば、南北・東西方向にバスを走らせた方が良かったのではないかと。現計画ルートは自転車に対抗するという視点では弱いと思える。

(事務局)

ちよい乗りの利用を見込みつつ、段階的に改良し、路線バスの再編も視野に入れながら、LRTへの発展を目指してまいりたい。

(委員)

IruCa カードは回数割引があるので、利用促進に一定の効果があると思う。

(委員)

都心地域ちよいのりバスの運行時間が9時から18時となっているが、どういう人を対象にしているのか。また、昼間移動する人たちに利用してもらいたいということであれば、このルートで良いのか。LRTのルートに繋がるような道筋も見えてこない。

(事務局)

都心地域ちよいのりバスでは、昼間の高齢者等の移動を主な対象と考えている。また、モビリティ・マネジメント計画で示す、民間事業者、市職員については、通勤ではなく、昼間の業務移動や休日における家族ともどもの利用を期待している。

LRTに直結したルートとはなっていないが、実験を通して公共交通利用者を増やしながらか、既存ルートの集約も踏まえて交通体系を再構築してまいりたい。

(委員)

バス&レールライドは、通勤・通学利用を想定していると思われるが、昼間の頻度を減らし、その代わりに香川大学農学部もある高田駅に接続すれば需要が見込めるのではないかと。

(事務局)

シャトルバスの昼間の便数や長尾線との結節については、アンケート等で御意見をいただきながら改良していきたい。

(委員)

都心部において、東西を結ぶバスルートの利便性は極端に悪く、徒歩か自転車かという選択をしているのが現状である。東西ルートは需要が見込めないということで、今年度は実施しないということだと思うが、将来的な視点に立って社会実験を実施できないか。

(事務局)

前回協議会の意見でもあったが、実験を行いながら、需要が見込まれるようであれば、次なる社会実験の実施を検討していきたいと考えている。

(委員)

都心地域ちよいのりバスについて、歩ける距離をバス利用してもらうためには、料金をフリーにするとか、初乗り料金だけにするなどの思い切った方策が必要である。

(委員)

都心地域ちよいのりバスのルートは、利用者の立場からすると市役所、駅、病院、商店街は外せない。紺屋町交差点付近の道路構造上の問題が解決困難であり、市役所がルートから外れたのであれば、既存の規制の中で取り組むのではなく、問題の改善を目指した取り組みにも着手すべきなのではないか。

(事務局)

将来に向けて、問題・課題には取り組んでいきたいと考えている。

(委員)

以前にも公費を使用して、循環バスを走らせたことがあったが、効果はなかった。その理由として公費を使用することから公平性を保つがために、思い描いたルートではなく総花的な計画となっていたからと考える。今回はコンパクト・シティの推進といった社会的な大きな変化に対応する新交通システムという目的がぶれないように、是非議論をすべきである。

(委員)

バス&レールライドは、もし線路があれば、三谷、西植田、多肥等の地区の人達に利用していただけるのかという観点で注目している。また、この地区の大学、高校については、線路があれば進学する際の選択肢に入るのかという観点も把握したい。バスの運行間隔は電車と結節されているが、運賃についても、線路がつながったような料金とするのが望ましい。市で財政負担が難しいなら、提案との差額を鉄道事業者で負担することも考えたい。

(委員)

現状では非利用者の需要を予測することは困難であるが、今回、非利用者に対するアンケートを実施することから、サンプル数や質問を精査し、何故利用されないかといった要因についても突き詰めて欲しい。

(委員)

バス非利用者に対するアンケートは、企業、大学等に直接配布とあるが、利用者も含めて実施すれば多くのアンケートを回収できるのではないかと。

(事務局)

アンケートについては、より多くの回答が得られるように手法を検討していきたいと考える。

(委員)

郊外部においては、後背地への新規転入者が多いことから、住環境情報の提供者として不動産業者の協力を得る等の広報・周知に努めてはどうか。

(事務局)

広報・周知活動については、当然のことながら重要であり、あらゆる手を尽くしてまいりたい。

(会長)

アンパンマン列車のように、みなさんに知ってもらう効果的な方法を検討して欲しい。

(委員)

商店街通行量調査を活用するとしているが、長期的な傾向を見るための調査であることから、1回の結果を見て判断するのはなかなか難しく、取り扱いには充分気をつけて欲しい。

(委員)

これまでに、上手くいかなかった事例や経験を活かし、見直すべき内容があれば、その都度フレキシブルな対応をとりながら進めて欲しい。

(会長)

過去の失敗をしっかりと正面から据えて検証していく必要がある。

(委員)

新たな需要を掘り起こすという観点で大変すばらしいことと思う。新たなルートを走るということになると、認可申請も必要となってくるので早目に準備いただき、こちらもそれに対応していきたいと考えている。

(委員)

パーク・アンド・ライドは、利用者にとってインセンティブがまるで無いのもっと利用者に対するメリットの部分をアピールするとか、打ち出すことが必要ではないかと。

(委員)

市民の方に対して、どういった方向を目指しているのかを明確にしたPRに取り組んで欲しい。

(委員)

10月のバス運行開始後、直ぐに通行量調査をすることになるので、それまでに上手にPRを行っていくことが必要である。

(副会長)

全国でも社会実験のための社会実験となっており、失敗するケースがある。それは、何のために実験を行っているということが利用者に伝わっていないからである。郊外部の実験では、鉄道と同じ運行間隔を15分とし、料金も同じとするということが、利用者へのメッセージとして重要である。都心部では、自転車の規制等を含めて道路空間の利用を考えながら、バス、LRTにつなげることが重要である。

(会長)

社会実験について様々な意見をいただいた。事務局においては、これら意見を踏まえ、より良い実験としてもらいたい。社会実験の内容は概ね了承されたものと考えているが、1点、バス&レールライドの現金利用料金を提案の80円から70円に下げることについて、鉄道事業者との負担調整も含め、事務局で協議・検討し、早期に結論を出してもらいたい。

次の議事について協議し、下記の結果となった。

(2) 平成23年度の取組について・・・事務局より説明

以後審議

(会長)

平成23年度の取組について、意見・質問があればお願いしたい。

(委員)

平成24年以降の見通しを教えて欲しい。本社会実験についても改善を重ねるとして、本格運行はいつの予定か。

(事務局)

社会実験については、平成24年度に一定の改良を加え更に実施していくことを考えている。他の施策については、次回以降、提案の仕方・内容を改良したいと考えている。

(委 員)

大川バスで IruCa カードシステムを導入予定であるが、タクシーにも導入してもらえないか。

(事務局)

現在、あてはまる制度もなく難しい。まずは協会内部において、投資と効果も勘案しながら、導入の必要性について十分な検討を重ねていただきたい。

(委 員)

高松市では、都市交通全体を考える上でやはり自転車問題は避けては通れないことから、新交通システムを導入するにあたって、この問題を如何に解決するかを念頭に、市民全体で取り組むようなものとして盛り込むことが望ましい。

(委 員)

トラック側の立場からみると、自転車道を整備するがゆえにトラックが停車できるスペースがなくなり、一方でトラックを停車すると通行の妨げとなる。これらは、消費者物流ということからも解決していく必要があると考える。

(会 長)

自転車問題は、体系的に捉えていかなければならない問題である。

審議終了

2 部会の設置および協議の内容項目ならびに第2回協議会開催予定時期について事務局より説明。

閉会

以 上