

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	高松市総合都市交通計画推進協議会交通機能部会（平成 24 年度第 1 回） および交通結節部会（平成 24 年度第 2 回） 合同部会
開催日時	平成 24 年 12 月 26 日（水）15 時 30 分～
開催場所	高松市役所 13 階 大会議室
議題	(1) 交通機能部会長・副部会長の選任について（交通機能部会のみ） (2) ことடன்新駅の設置について (3) バス路線の再編について
公開の区分	■ 公開 □ 一部公開 □ 非公開
上記理由	—
出席委員	【交通機能部会】 川上委員，横山委員，野口委員，米井委員，古川委員，草薙委員， 高橋委員，今西委員，山本委員，木村委員，本多委員，津川委員 （欠席委員 1 名：土井委員） 【交通結節部会】 川上部会長，高木副部会長，野口委員，米井委員，草薙委員，高橋委員， 小原委員，山本委員，木村委員，梶ヶ谷委員 （欠席委員 2 名：土井委員，西牧委員）
傍聴者	1 人（傍聴席：8 席を確保），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，部会を開催した。 （事務局） 本日は，いずれの部会も部会員のうち過半数以上の方が出席しているので，高松市総合都市交通計画推進協議会条例第 7 条第 4 項において準用する第 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 （1）交通機能部会長および副部会長の互選 高松市総合都市交通計画推進協議会条例第 7 条第 3 項の規定により，部会長・副部会長を互選した。 部 会 長 古川委員 副部会長 本多委員

(2) 次の議事について協議し、下記の結果となった。

ことでん新駅の設置について

・・・事務局より説明

以後審議

(部会長)

意見、質問などがあれば、お願いしたい。

(委 員)

「ことでん沿線地域公共交通総合連携計画」で掲げる新駅設置の実現に向けた検討であり、当該計画担当事務局としてありがたく思う。

駅によって利用範囲、結節機能等が異なり、広域交通に資するものや、地域内に留まるものがある。各駅の評価として、このような特性を示したほうが良い。

(事務局)

駅の特性については今後、各ケースを整理する段階で示したい。

(委 員)

駅の設置による旅行時間の増加は、琴平・綾川等の県西部からの旅客にとってマイナス要因であることから、課題として捉えていただき、増便・快速列車の運用等により解消されるよう検討いただきたい。

(部会長)

旅行時間の増加はデメリットであるが、反面、新たな交通結節点の整備により、都市間高速バスへの乗り換えが可能となるなど、市域外からの旅客にとっても移動できる範囲が広がることはメリットである。また、都会の鉄道と比べ運行本数が少ないことから、特急・快速の運行による数分程度の旅行時間の減少よりは、等間隔の運行密度の高い各駅停車のほうが利用者に望まれていると感じる。

(副部会長)

利用者としては、旅行時間が数分伸びたとしても、バスとは違い、定時性のある鉄道では苦にならない。新たに利用できる駅が増えるほうが便利だと感じる。

(事務局)

多様な運行がサービス水準を高めるものかどうか、今後、詳細を検討してまいりたい。

(副部会長)

利用者にとって安全が第一である。単線での運行が現実的なものかどうか、実際に業務に携

わる方々にヒアリングを行うなど確認の上、複線化を目指していただきたい。また、駅までアクセスする多様な手段に対応できる交通結節機能を、今後検討いただきたい。

(委 員)

鉄道事業者として、運行の遅れが生じた際の影響を考えると、単線での運行は難しいと考える。一方で、複線化には多額の費用が必要となるが、鉄道事業者のみの負担による整備は困難であることから、事業化に当っては、補助制度の活用を視野に入れたスキームを検討いただきたい。

(事務局)

次回には、複線化の必要性について更なる詳細をお示しするとともに、交通結節点としての整備内容も含めて、それらの費用と効果を検証したものを示してまいりたい。

(委 員)

目的地にアプローチできる駅ができれば、移動手段を自動車から電車に変える方々が増える」と期待する。

まちなかでも人々が移動しやすくなるよう取り組んでいただきたい。

(委 員)

国道 11 号東バイパスの新駅候補地へのバスの接続を考えた場合、1 日 260 便を超える高速バスや約 70 便のショッピング・レインボー循環バスの停車が可能となるバス停の整備については検討されるのか。

(事務局)

交通広場の必要性を含め、バス等との結節機能確保策を検討し、次回お示ししたい。

(委 員)

今回の検討の場が有意義なものとなるよう、幅広い視点で、高松市域だけでなく県域あるいは都市間におよぶものとして、沿線全体のサービス水準向上についてコンセンサスが得られる形を期待する。

(部会長)

新駅の設置は、鉄道沿線すべてのサービス水準が向上するものと期待する。今回議論いただいた候補地について、今後、複線化の必要性や整備内容、費用対効果の詳細を事務局に引き続き検討いただきたい。

審議終了

(3) 次の議事について協議し、下記の結果となった。

バス路線の再編について ・ ・ ・ 事務局より説明

以後審議

(部会長)

意見、質問などがあれば、お願いしたい。

(委 員)

バスと鉄道の連携は理想的である。現在、実験から本格運行となった琴平線太田駅からのバス&レールライドの運行に当たっての課題はあるのか。

(事務局)

アクセス道路が狭隘で、ガードマンの配置を要することから、経費が余分にかかっている。結節機能が脆弱であることが課題である。バス路線の再編には交通結節機能の強化は不可欠であるが、今後全ての駅を強化することは現実的でなく、優先的に整備すべき拠点を抽出してまいりたい。

(委 員)

地方都市では複数の交通機関を乗り継ぐ移動スタイルが浸透していない。乗り継ぐことのハードルが低くなるよう、鉄道とバスがすぐに乗り換え可能な環境整備や料金割引など、モデルケースを市民に示しながら進めるべきである。

(事務局)

持続可能な公共交通の枠組としては、そのような視点が重要であると認識している。一つ一つを強化・連携しながら進めてまいりたい。

(委 員)

市民病院の仏生山駅周辺への移転も予定されていることから、山田地区等から仏生山駅への新たなバス路線は期待される。

(事務局)

新市民病院の移転のような、人々の移動が変化するタイミングを捉え、交通空白地域の解消も含め、市民の方々にとって望まれる路線としてまいりたい。また、定着の過程としては、社会実験の実施が必要であるとする。

(委 員)

補助制度の改定はハードルが高いものと感じるが、ロングトリップの受け止めは必要である。一方で、一宮、成合地区において、整理により運行されなくなる結節駅以後の路線沿線で

は一部空白地域となるが、これの解消のためにフィーダーループを導入されるのか。

(事務局)

ロングトリップ路線の整理には、同時に、都心地域に隣接する地域において、グリッド内を補完するフィーダーループバスの運行が必要と考えている。ロングトリップの鉄道駅受け止めと適切に組み合わせながら進めたい。

(委 員)

道路管理者として、渋滞の解消に資するバスの運行は必要と感じる。

(委 員)

まちづくりの観点から、バスと鉄道の結節強化は、結節拠点における買い物需要の増加など、駅前の活性化につながることから、ぜひ進めるべきである。

(部会長)

それでは、原案の方針に基づき、今後、詳細なバス路線再編案について、引き続き事務局に検討いただきたい。

審議終了

2 事務局より次回合同部会等について説明

次回合同部会の開催については、来年2月1日で調整させていただく。

閉会

以 上