

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	高松市総合都市交通計画推進協議会 平成 29 年度第 1 回交通機能・交通結節合同部会
開催日時	平成 29 年 8 月 23 日（水）10 時 00 分～11 時 15 分
開催場所	高松市役所 11 階 114 会議室
議題	議事 （１）各部部长・副部会長の選任について （２）新駅（太田～仏生山駅間）整備方針について （３）その他
公開の区分	☒ 公開 ☐ 一部公開 ☐ 非公開
上記理由	—
出席委員	古川部部长、塚本副部部长、小川副部部长、長戸委員、川上委員、 前谷委員（代理：脇）、野口委員、芦田委員、宮本委員、井手委員、 桑原委員（代理：山本）、濱波委員、鎌田委員、泉保委員 【オブザーバー】 藤岡委員、都村委員 （欠席委員 2 名）
傍聴者	5 人（傍聴席：15 席を確保）、報道 5 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
開催 （事務局） 本日は、委員の半数以上が出席しているため、本推進協議会条例第 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 次の議事について協議し、下記の結果となった。 （１）各部部长・副部会長の選任について 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、当該部会に属する委員の互選により次のとおり決定した。

【交通機能部会】 部会長：古川委員

副部会長：小川委員

【交通結節部会】 部会長：紀伊委員

副部会長：塚本委員

(2) 新駅（太田～仏生山駅間）整備方針について

・・・事務局から説明（資料）

以後審議

（委員）

三条～太田駅間、太田～仏生山駅間の新駅整備及び複線化はセットで考える事業であるので、同時開業していただきたい。

三条～太田駅間の新駅については、駅前広場について一定の場所が確定されている。これから検討する太田～仏生山駅間の新駅については広範囲のエリアでの利用を期待しており、駅前広場整備は必須であるが、周辺エリアについて、すでに住宅開発が進んでおり、高架の南東の土地しか空いていないのではないかと。一定の広さの土地を確保していなければ、駐輪場整備やアクセス性の高いバスバースの設置等、思うような駅整備が出来ないことが懸念されるため、早めの計画作成をお願いしたい。

（事務局）

三条～太田駅間の新駅については、徒歩、自転車等多様なモードでのアクセスが見込まれており、側道だけでバスが折り返し運行して行くことは難しい。駅前広場を整備するならば、駅とセットで計画しなければ、駅舎整備後の広場整備となると難易度が上がる。地元の意向も含め、最適な基本計画を検討したい。

（委員）

三条～太田駅間の新駅について、どのようなバスを路線化するか具体的には決まっていないが、新駅整備エリアの東西、特に西側は生活関連施設の整備が進んでおり、施設を繋ぐネットワークを考えると、新駅の東西がバリアフリーで結ばれることが望ましい。整備された県道太田上町志度線の高架の利用しか手段がないかと考えるが、事故防止の観点から、各種交通が交錯しないことが重要である。

また、複数のバス路線が計画された場合、乗り場を一箇所にまとめていないと、利用者にとっては不便である。電車ーバス、バスーバスの乗り継ぎも発生することから、乗り換えの移動距離を短くして欲しい。新駅がバスの起終点となる可能性が高いので、バスの待機場スペース、乗務員の休憩所等が必要となるのではないかと。

（事務局）

「交錯しないように」、「乗り場を一箇所に」「移動距離を短くする」という内容をまとめると、結節性を高めることが必要であると考え。提示した案には、それぞれメリット・デメリットがあるが、バス路線再編は結節性が高くないと利用されにくいことを踏まえて、結節性の高い駅整備について検討していく。

(塚本副部長)

新駅整備周辺エリアについては、線引き廃止という経緯もあり、開発が進んでいる部分とそうでない部分が混在している状況にある。現在、高松市は立地適正化計画を策定中だが、新駅の位置付けとして、新駅周辺に都市機能を設定し、その周辺に居住が集まるようなまちづくりを進めている。それを踏まえると、新駅基本計画策定に当たっては、駅だけでなく周辺のまちづくりについて考える必要があるのではないかと。駅整備は周辺のまちへのインパクトが大きいため、立地適正化計画や交通計画を受け止められるような駅の検討をしていただきたい。併せて周辺の土地利用や施設についての検討も必要である。コンパクト・エコシティや立地適正化計画との整合を図りながら、まちの在り方を含めた検討をお願いしたい。

(事務局)

駅整備がまちに与える影響は、かなり大きいと認識している。併せて策定を進めている立地適正化計画の施策で、どのように持続可能なものを示すことができるか検討していく必要がある。

ここで、高松市総合都市交通計画推進協議会、土井会長に今回の部会資料について説明した際、いただいたコメントを紹介させていただく。

線引き廃止後の人口がにじみ出ている多肥エリアにおいて、新駅は重要であり、新駅整備と同時進行で周辺の土地利用を早急に検討し、周辺開発がコントロールできるよう、都市計画法に準ずる土地利用、都市施設整備の双方を検討していく必要がある。そういう意味では、新駅整備は土地利用の検討を行うチャンスではないか。

また、都市施設において、高松市は10年ほど前に都市計画道路の見直しを行っているが、当時のように自動車ユーザーを主眼にした検討ではなく、新駅による公共交通結節拠点と道路とのつながりを重視した、各モードが有機的に連携したネットワークの構築に向けて見直すチャンスでもあるのではないかと。

駅の機能について、周辺施設の配置状況も踏まえ、目的施設を設置する可能性についても並行して検討すべきではないか。附帯施設については、アリーナがサンポートに計画されていることを踏まえると、まちへの流入を受け止める駅の一つとして、P&R整備が必須ではないか。

このようなコメントをいただいている。

(委員)

新駅が整備されることによる、エリアに対する土地利用に与えるインパクトは大きい。立地適正化計画の中で誘導施策を検討していただき、線引き廃止の縁辺部での人口増加を、いかに留めながら駅周辺に人口を集約させるか、ソフトも含めて検討し、まちづくりを進めていただきたい。

(事務局)

立地適正化計画だが、素案において太田駅や仏生山駅に都市機能誘導区域を設定しており、周辺でも居住誘導区域を設定している。新駅整備予定地の周辺エリアについては、地域の意見を聞くとともに、居住誘導を設定することも含めて検討していくことを考えている。土地利用計画について、市街地拡大抑制として土地利用規制も掲げている。都市計画課と考えを共有しながら、検討していきたい。

(委員)

障がい者向けの発言だが、全国的にユニバーサルデザインと言われる中で、ユニバーサルデザインは障がい者だけでなく、外国人や妊婦、お年寄りなど多様な人への利便性を高めるものであ

る。新駅構想には、その点も含めた検討をお願いしたい。ユニバーサル推進室とも連携して、全国に発信できるようなものを検討していただきたい。

(委員)

高度な内容であり、難しいところであるが、協議のとおりに進めていただければと思う。専門家とは違った市民の意見として、交通結節機能としてバス路線が重要と仰っていたが、バス路線の計画について具体的な資料がなければ、高架上でバスを停車させることがいいのかどうか分からない。また、まちづくりの核として、どのような施設が整備されるのか明らかにならなければ、駅や附帯施設について決まらないのではないかな。

三条駅から仏生山駅の間には既存の3つの駅があり、新駅が整備されると合計5つ、駅があることになる。それぞれが核となる結節機能を持たせることは難しいのではないかな。5つの駅の性格付けや役割分担についてどのように考えるのか。

(事務局)

バス路線の再編については、平成26年に策定した網形成計画の中で結節拠点整備や再編イメージについて提示しており、事業者と協議しながら検討を進めているところである。

既存のバス路線について、今より所要時間がかかるような再編をしたのでは利用者が減少するため、運賃、時間も含めて効率的な再編を検討している。

駅の役割分担について、三条駅や太田駅は駅勢圏内の居住者による徒歩、自転車利用の多い駅であるが、三条～太田駅間、太田～仏生山駅間の新駅は、広域的な利用が見込まれる駅としての整備を考えている。

(委員)

地方では鉄道、バス路線の廃止が進んでいるが、駅勢圏で成立していた駅の話である。まちの拡散による駅勢圏内の居住人口の減少の影響をダイレクトに受けたものであり、駅勢圏の縮小が公共交通の衰退につながっている。

高松市が進める、コンパクトなまちをネットワークで繋ぐまちづくりを進める際、鉄道とバス網を生かしていく必要があるが、新駅のような結節機能がなければ成立しない。現在の太田駅や仏生山駅では広域からのアクセスを受け入れる余地がなく、成立しない話である。新たに道路整備されたところに新駅を整備し、バス路線を再編することでまちづくりを進めようとしており、この事業を成功させたいと考えている。

高松市は急激な人口減になっていない恵まれた都市ではあるが、同じ市内でも人口減の地域や、人口集積地域があるので、それぞれどんなモードを使って繋いでいくか考えていくことが重要である。安価に住民の足を守るための核として新駅があるため、新駅は広域の利用者を呼び込み、既存駅は主に駅勢圏の利用を目的とした計画であることを御理解いただきたい。

(委員)

三条駅、太田駅の結節を考えていないということか。太田駅に接続しているバスは、新駅への結節を考えているのか。

(事務局)

既存利用者にも配慮しつつ、新駅へ接続することも選択肢として考えている。

(委員)

高松駅や瓦町駅まで直接バスで行くことが速達性確保になるので、今の路線バスは新駅に結節

することを考えておらず、フィーダーやループバスが結節の中心になるという認識で良いか。

(委員)

具体的な路線は検討中だが、三条駅、太田駅と、新駅や仏生山駅の結節の役割は違うと考えている。仏生山には新病院の開院が予定されており、拠点に向けて乗客を運ぶことは大切だと考えている。また、そこで電車に乗り換え、通勤・通学の手段として利用されることも考えられる。

現在の太田駅に路線バスを接続させることは難しいと考えられるため、太田～仏生山駅間の新駅と結ぶことで相乗効果が発揮できるようになればと考えている。

(委員)

現在でも、コミュニティバスや乗合タクシーでの結節もあるが、バス事業としてフィーダー路線がうまくいくものなのか。いつ頃、県道が国道32号まで抜けるのか、バス事業者としても気になるところではないのか。それによってバス路線はどこまで運行するのか、計画の中で示してほしかった。

(事務局)

バス路線再編については、前々回の協議会でまちづくりや、施策に係る取組の考え方を、前回の協議会で再編に向けた考え方を示している。

バス事業者と協議を進める中で、効率的で無駄のない経営をしていくために再編を行う、切り捨てではなく、サービスを広く、長く充てられるよう、事業者も市も同じ考えで検討しているので御理解いただきたい。

(事務局)

整理すると、今年度の新駅基本計画策定に向けての、考え方について意見を伺っているところであるが、結節機能は確保していく方向であり、周辺の土地利用についても十分配慮する必要があるのではないかと認識している。立地適正化計画の中でも、新駅基本計画と連動させた土地利用の面を滲み出していくよう考えている。

バス路線再編については、種々いろいろな手法を事業者と検討しており、三条から仏生山駅の間に、それぞれの駅の役割を踏まえながら、新駅の役割を見極め、相乗効果が発揮できるようバス路線をどのように結び付けていくかという視点で、基本計画を検討していく。施設についてもバリアフリーやユニバーサルデザインについて、関係法令や高松市の指針を踏まえ検討していく。委員の皆さんの前向きな意見を踏まえながら、新駅基本計画策定を進めていく。

(小川副部長)

新駅の機能は、周辺の土地利用の在り方や、バス路線も含めた交通ネットワークの将来像によっておのずと決まっていくものと認識している。

新駅整備周辺エリアについては、宅地がにじみ出ており、小学生の数も増加していると聞いている。高松市の中で、このエリアをどうしていくか、また新駅に対しどれほど結節性を持たせるかによって、案も決まってくるのではないかと。

ネットワークの再構築についても、全体的な考え方を示していただいているが、新駅周辺エリアのバス路線をどうするかを並行して考えていくことが必要ではないかと考える。東西の人の流れが、「今どうなのか」、「今後どうなるか」、「今後どうしたいのか」を考え、流れを作りたいということであれば、バス路線がタッチして戻るのではなく、オーバーパスにより路線が東西に繋がる方が良く、新駅の機能を決める上でのポイントとなるのではないかと。

駅前広場は一般的な整備手法であるので、案C、Dに示されている、高架にバスベ이를整備するかどうかが大きなポイントになるのではないかと。色々な調整が必要だと思われるので、実現可能性も含めて検討していただけると、案が絞られてくるのではないかと。運輸局としては、引き続き公共交通ネットワークの充実・再編について協力させていただければと思うので、よろしくお願いしたい。

(古川部会長)

概ね皆さんから御意見を賜ったので、事務局においては、意見を踏まえた上で新駅基本計画策定に向けて進めていただきたい。公共交通の問題は、単に交通の問題ではなく、都市計画や、これから先の高松市の在り方について大きく関与する重要なポイントだと考えている。新たな計画をスピーディーに進め、しっかりとした検討をしていただきたいと思う。

(3) その他について

特になし

審議終了

(古川部会長)

その他、連絡事項等ないか。

(事務局)

次回、平成29年度第2回推進協議会について、11月頃開催予定である。

日程は改めて調整させていただく。

閉会

以 上