

## 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	令和7年度第2回高松市総合都市交通計画推進協議会
開催日時	令和7年10月24日（金）14時30分～15時10分
開催場所	高松市役所11階 114会議室
議題	議事 (1) バタクス定時運行の実証事業終了に伴う対応（案）について (2) 四国の新幹線の整備計画格上げに向けた取組みについて（報告） (3) ことடன்新駅（三条～太田駅間）駅舎整備事業の事後評価（案）について (4) 次期 高松市総合都市交通計画の策定に向けた検討の視点（案）について (5) 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、紀伊副会長、新居委員、藤本委員、斎藤委員、木村委員、川崎委員、前田委員、土井委員、上枝委員、多田委員、片庭委員、宮野委員、岡委員（代理：中村）、高島委員、三宅委員、大西委員、形部委員、松田委員 オブザーバー：一色課長（代理：滝井）、奥村課長（代理：角谷） （欠席者：古川康造委員、古川和毅委員、溝渕委員 3名）
傍聴者	4人（傍聴席：10席を確保）、報道1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
<p>(1) バタクス定時運行の実証事業終了に伴う対応（案）について</p> <p style="padding-left: 2em;">・・・事務局から説明（資料1）</p> <p>(会 長)</p> <p>御意見・御質問はあるか。</p> <p>(委 員)</p> <p>バタクスのアンケート調査の結果について、地域の皆様に回答の御協力をいただいたが、回答数が少ないことに驚いている。バタクスについての地域の皆様の関心・認知度が低いと認識した。今後の水平展開に向けて、そういった課題を解決していかなければならない。タクシー</p>

の稼働については、順調に増加傾向であり、朝夕の繁忙時間は現在も車両が不足している状況であることから、運転手の確保が必要であり、特に運転手の平均年齢が年々高くなっている中で、若い世代の採用を進めていくことが業界の課題であると考え。また、アンケート調査にもあった「利用しない」の理由として、「前日までの事前予約が必要」であることがあげられており、課題の一つであると認識している。今後、利用者にとって利用しやすい予約の方法、システムの在り方等について、高松市とも協議していきたい。高松のタクシーの運転手数については、昨年1年間で80名増加した。今年は、1月から6月までの採用数が74名、退職者が69名と、5名増加した。昨年に比べ増加数は少ないが、微増傾向が継続出来ている。また、特徴としては、今年に入り74名を採用し、その平均年齢が54.8歳であった。69名の退職者の平均年齢が64.4歳であり、10歳近く若い世代が採用されている。現在、協会の課題としている若い世代の採用についての取組みも実施しており、順調に効果が現れている状況である。引き続き、各社が運転手の確保に取り組みながら、タクシー車両の台数増にも繋げていきたい。また、「香川Taxi」も順調にダウンロード数、利用者数が伸びており、10月現在で、ダウンロード数は、16,000件である。また、直近の利用回数に関しても、今年の8月は月間3,200件。先月9月は3,000件と、順調に認知度を高めながら、利用者数も増加している状況である。「香川Taxi」は、1年前の昨年11月に実証がスタートし、4月から本格運行へ移行したが、大手のタクシー配車アプリも各社、導入が進んでいる。この「香川Taxi」は、地元住民の足として利用いただいております、大手アプリに関しては、県外のビジネス客、観光客の利用が比較的多いと聞いている。そのような形で、利用者にとって、様々なアプリの種類が増えて、広がりつつあるということは、非常にいい傾向であると考え。引き続きこの「香川Taxi」を成長させながら、市と連携して、市民の方にとってより利便性の高いツールとしていきたいと考えている。

(会長)

この資料を見る限り、区域運行の対応時間の拡大は、かなり難しいということは明確である。パターン2は行わないということによろしいか。他方、バタクスが、まだ適用可能な地域はあり、全国に先駆けて行っている高松モデルの一部を支えるバタクス、それをそのまま縮小させるのは非常に残念なことである。水平展開ということ、是非、考えていただき、この資料にもあるが、事業者負担のあり方も含めて、本格的に持続可能となる交通網としてご検討いただきたい。

(2) 四国の新幹線の整備計画格上げに向けた取組みについて (報告)

・・・事務局から説明 (資料2)

(会長)

御意見・御質問はあるか。

(会長)

整備計画の格上げに向けて、まちづくりの観点から地元自治体としての計画を作っていくということである。よく言われることだが、都市内の交通体系、例えば、既存のJRの駅と、新幹線のJR駅が離れている場合には、うまく連携が取れず、むしろ新幹線を整備することによって、その効果が働き、人が流れてしまうことが多く観測されている。是非とも、都市

の交通体系と新幹線の関係が上手くマッチするように、距離的にはもちろん、距離を越えた実質的に非常に近い関係性を積み上げていくことが大事である。北海道新幹線において、函館の近くに、人口が1.5万人の八雲町という街があり、その街に新幹線の駅が出来たが、この駅のコンセプトは「牧場の中の駅」である。そういう発想が成り立つならば、四国は、様々な可能性があるように思う。四国は、新幹線が非常に効果を発揮しやすい場所であると思う。検討内容について、上手くにまとめていただきたいと考えている。

(3) ことடன்新駅（三条～太田駅間）駅舎整備事業の事後評価（案）について

・・・事務局から説明（資料3-1、3-2）

（会 長）

御意見・御質問はあるか。

（委 員）

伏石駅について、コロナ禍のオープンということで、当初は、1日平均利用者が1,022名であり、当時、全53駅ある中で、この伏石駅は15番目に多い利用者であったが、2024年度は、平均利用者は3,216名まで増加し、その順位が6位まで上がった。直近の、2025年上期の1日平均の利用状況は、さらに増加し、3,644名となり、53駅中5位にランクインし、大きく発展している駅となっている。今後、利用者の利便性等も含めて、この協議会で提案のあった、都市間移動の出来る、高速バスへの乗り入れ等を積極的に推進していきたいと考えている。

（副会長）

今回の事後評価について、費用便益比が1を超えているということで、非常にいい計画であったと思う。費用に関しては、現在、賃金も上がる傾向であることを考えると、今後、費用便益が下回るということもないと考えている。見直しの必要はないということであるが、今後、さらに利便性の高い施策をしていくことと、周辺の開発を行うことで、便益が周辺の土地の価値の向上にも繋がっていき、市の活性化にも寄与することになると思う。

（会 長）

伏石駅が当初予定した以上に、或いは期待していた以上に、交通結節機能をもった駅となっていることが分かった。高松市の人口グラフで、伏石駅周辺では人口が増えている一方、高松市全体は減少している。これは全国同様であることから、人口減少についてはどうしようもない。

(4) 次期 高松市総合都市交通計画の策定に向けた検討の視点（案）について

・・・事務局から説明（資料4）

（会 長）

御意見・御質問はあるか。

（副会長）

今回、高松市総合都市交通計画が見直されるが、時代に合わせた見直しが必要である。その際、都市計画マスタープランも同時期に見直しが入るかと思うが、是非、両者を連動させて、相乗効果が出るように検討いただきたい。伏石駅についても、周辺の開発とセットとなることで公共交

通の利用者も増え、支援の価値が上がっていくという効果が見られた。都市交通計画に関わるような都市計画側の変更も、そういった連携を図っていただきたいと考えている。

(会 長)

公共交通利用者については、コロナの時期を経て、平成20年を超える状況にまで戻ってきたというのは素晴らしいことである。四国では、松山も同じように回復しており、高松、松山においては、全国的に見ても成功している事例となっている。高松においては、都市計画と連携していることが非常に重要で、それに合わせて、早い時期に利用促進条例を作っており、公共交通に対する市民意識の醸成を深めた効果が非常に大きかったと思う。また、それをもう1回バージョンアップする時期に来ているということで、この条例や利用促進等、市民の心に関わるデザイン、ネットワークのデザインがある程度できたように思う。心と、仕組みと、形のデザインというのが3つのデザインが対象になるが、ネットワークは大体形になったので、次は、市民の心に働きかけるデザインを創り、それを実現できるような仕組みを国、県等と連携しながら作り上げてほしいと考える。経営の効率化については、M a a S以外に何か考えがあるのか。

(事務局)

いわゆるM a a Sのようなものを想定している。各交通モードの連携強化にとどまらず、利用される方、市民の方、観光客の方を対象として目的地側もセットにした全体的な需要をコントロールすることが出来るようにしていきたい。交通事業、或いは産業単体だけを捉えず、より幅広く、産業間連携を取りながら、需要の創出と、先ほど会長が話されたような、心のデザインができるようにしたいと考えている。

(会 長)

各交通モードに跨る、共同運行、徳島で行っている事例のように、プロジェクトやリソースを最大限活用することが非常に重要だと思う。

(委 員)

J R四国では、徳島県内で、バスと鉄道の両方が利用いただけるモーダルミックスを、全国に先駆けて実施しており、便利にご利用いただいていると考えている。この事業は、各県、実証事業ということで展開しており、今後、そうした実証事業も踏まえた中で、実装に向けて広げていきたいと考えている。

(会 長)

他に意見はあるか。

(委 員)

市民満足度調査について、満足度の上昇には、子育て世代を中心とした、若い世代の理解が必要という説明であった。広域交通ネットワークの充実に目を向けると、重要度が28位ということで比較的lowな値が出ていると感じた。高松市は非常に公共交通に熱心に取り組んでおり、利用者も増加してきている。そういった取り組みは、特に高齢者や住民の日常利用というところに関してはかなり浸透が進んできていると感じている。まさに今、高松市は、観光客も増加している状況なので、こういった広域交通ネットワークの充実に力を入れていくことで、インバウンド、観光客をはじめとした、需要を取り込むことができ、その方々の満足度も上げていくことができるのではないかと考えている。そういった観点を、次期計画の観点到り込んでよいのではないかと。また、先ほどのJ R四国からもモーダルミックスという話があったが、四国運輸局としても、

多様な主体の連携、共創等、リソースが限られる中で、幅広い主体の見地から力を合わせながら、どのように交通確保をしていくかというところに力を入れているところであり、そういった観点をぜひ取り入れていくことに協力していきたいと考えている。

(会 長)

子育て世代と子供が重要なターゲットになるように思う。子育て世代と子供が、公共交通の仕組みを学んで、子供の発達教育に繋がるようなことが描ければよいのではないかと思う。

事務局からの連絡事項

次回協議会は、1月頃の開催を予定している。なお、具体の日程については、改めて調整させていただきたい。

閉会

以 上