

## 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	令和元年度第3回高松市総合都市交通計画推進協議会
開催日時	令和2年2月5日（水）14時00分～15時30分
開催場所	高松市防災合同庁舎3階301会議室
議題	議事 (1) 瀬戸・高松広域連携中枢都市圏の枠組みで行う広域的なバス路線の検討について (2) JR端岡駅周辺整備事業について (3) 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、長戸委員（代理：灘井）、川上委員、齋藤委員（代理：脇）、野口委員、寺師委員（代理：國方）、西川委員、土井委員、東原委員、檜田委員（代理：八木）、荒金委員（代理：横田）、柴山委員（代理：一色）、井手委員、近藤委員（代理：藤井）、笹井委員、上田委員 オブザーバー：藤岡課長、都村課長 （欠席者：委員4名）
傍聴者	6人（傍聴席：10席を確保）、報道 2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>開会            (事務局)</p> <p>本日は、委員の半数以上が出席しているため、当協議会設置条例第6条第2項の規定により、会議は成立する。</p> <p>1 議事</p> <p>次の議事について協議し、下記の結果となった。</p> <p>(1) 瀬戸・高松広域連携中枢都市圏の枠組みで行う広域的なバス路線の検討について            ・・・・事務局から説明（資料1）</p> <p>以後審議</p>

(会長)

瀬戸・高松広域連携中枢都市圏の枠組みについて説明をお願いしたい。

(事務局)

瀬戸・高松広域連携中枢都市圏について、高松市を中心市とし、さぬき市、東かがわ市、三木町、綾川町、島しょ部（直島・土庄・小豆島）と、交通だけでなく、防災、地域振興、子育て等、連携可能な施策等について取り組む枠組みである。

各首長と協定を結び連携を進めている事業という位置付けであり、議事（1）は、その中の交通について、本枠組みで行う広域的なバス路線の検討を行うものである。

(会長)

自治体との連携を考えつつ、これまで強化してきた南北軸に対し、今後は東西軸を強化していくという流れになっているかと思う。パーソントリップ調査データを活用し、広域連携の必要性についてエビデンスを固めていこうという趣旨の説明かと思う。

(事務局)

補足として、本市が地域公共交通網形成計画の策定や、それに基づくバス路線再編を実施していることもあり、連携市町を含む周辺市町に対し、ノウハウの提供を行っていたという背景がある。特に、三木町においては、網形成計画策定のために設置された「三木町交通計画推進協議会」に、本市から委員として出席している。

このような中、ノウハウ提供だけではなく、サービスの提供の在り方についても考えてほしいという意見があったことから、本年度、総務省の補助事業を活用して、検討を行っている。

(副会長)

バスや端岡駅といったキーワードがいくつかみられるが、それらの具体的な再編の方向性については、来年5月に報告があると思う。

既存ストックを活用した再編ということだが、コミュニティバスすら維持できない地域もあると認識している。そのような中で、その他の交通モードも含めて検討を進めていくということによいか。

(事務局)

調査でヒアリングを行う中で、ニーズにあったサービスが無いということが明確になった。例えば、コミュニティバスから乗合タクシーへとサイズダウンしても、運行するコストは変わらない中、需要が高くないエリアに対してどのようにサービスを充てていくかという点が大きな課題である。

空白地域対策については、国において地域公共交通活性化再生法の改正が予定されているため、その動向を注視しながら、タクシーも含めたモビリティの在り方について、連携の枠組みの中で中心市から提案していきたい。

方向性については、5月の推進協議会で示していきたい。

(会長)

法改正の話が出たため、運輸局から説明いただきたい。

(四国運輸局)

現在、国土交通省では、地域公共交通活性化再生法と道路運送法の改正を計画しており、国会に改正案を提出する方向で動いているものである。

地域公共交通網形成計画については、各市町ごとに任意で作成することとなっていたが、広域な交通についてどうするかという課題があった。

改正案では、計画の策定を任意から努力義務に改める方針である。また、広域的な交通ネットワークの計画については、市町村から都道府県に対し作成を要請することができ、都道府県は必要性を判断して作成する努力義務が発生する。今回の議事のような広域ネットワークのものは、各市町と一緒に考えていただきたい。

(会長)

引田線の再編が一番関係してくるところではないだろうか。これまで構築してきた高松モデルを活かし、今あるストックを活用し、需要に応じて供給を最適化するといった発想を、周辺自治体と一緒に考えていただきたい。

公共交通空白地域については、公共交通の視点だけではなく、福祉の観点からも検討を進めていると思うが、そのような観点も共有されているか。

(事務局)

本市の持続可能な公共交通ネットワーク形成にかかるランドデザインにおいて、公共交通空白地域については、需要を担保できる地域はコミュニティバス、著しく需要の少ない地域においては福祉の視点から地域が供給を担保する視点を描いている。

しかしながらもう一点、受益者負担を考える視点もある。地域公共交通活性化再生法の改正により、タクシーにこの視点が展開できるのであれば、車両やオペレーションのシェア等のサービス提供についても検討していけるのではないか。

(会長)

タクシーの話が出てきたが、タクシー協会から何かないか。

(委員)

タクシーのルール改正について詳細はまだ分かっていないが、現在、近距離移動に対する運賃値下げや、空港から市中心部への定額運賃等、タクシー事業者としても需要を高める取組を行っている。

(2) JR 端岡駅周辺整備事業について

・・・事務局から説明（資料1）

以後審議

(会長)

JR 四国から補足等あるか。

(委員)

JR としても、人口減に伴う利用者減、担い手不足が課題である。事業者だけで運行を持続していくことは難しく、高松市のような持続可能な公共交通ネットワークの視点の組み立ては欠かせない。昨今、MaaS という言葉がよく言われており、スマートフォンによる複数交通手段の一括決済の意味合いで使われているが、導入するにも基盤が整っていなければ難しい。その点においても、端岡駅周辺整備の構想が目指そうとしているものは、素晴らしいものと考えている。

一方で、実現には課題も多い。

マリナーの停車やバス路線再編を視野にとあるが、仮にマリナーを停車させた場合どうなるか、高松駅利用者にとってどう変わるのか等を見据えておく必要がある。マリナーの事業については、JR 四国は児島駅までが管轄で、児島駅以降は JR 西日本の管轄になることから、JR 西日本とも協議が必要となるため、四国側での効果等、慎重な検証が必要である。

また、整備に対するコストや、IC カード連携の技術にも課題がある。まちづくりと連携しながら進めなければ持続可能なネットワークの構築とならないと思うが、課題も多いため、今後も高松市と密に連携を図りながら進めていきたい。

(副会長)

整備に当たり需要予測がポイントになる。端岡駅周辺を高松市の西部南地域の拠点とするのであれば、開発に応じて需要が変わると思われる。どのように交通を整備するかに加え、周辺地域の開発の見通しなども踏まえて、検討されることになるか。

(事務局)

ことでん新駅を整備するに当たり、潜在需要や負の便益については加味してきた。広域的に利用がどの程度増加するかをアンケート調査により把握し、将来の動向を踏まえた上で検討を進めてきたこともあり、将来のまちの変化に応じた需要を鑑みて検討することが大切であるという点は認識している。一方で、開発等による需要の掘り起こしも大事だが、現況において需要がどれくらいあるかが重要であり、この事業にどれだけの事業費をかけられるか、厳しい視点で全体の枠組みを検討していきたい。

(会長)

広域的なまちづくりの観点から、県都市計画課に御意見をいただきたい。

(委員)

潜在的な需要に加え、端岡駅にバスが結節した際の需要も重要である。国道 11 号までのアクセス道路について、土地区画整理は難しいかもしれないが、周辺地域に対し人口を増やすことも検討してはどうか。

(事務局)

本市の都市計画マスタープランや立地適正化計画の中では、端岡駅周辺の位置付けが薄い状況にある。ここをどのように打ち出していくかについては、端岡駅の事業スキームやまちづくりのフレームを考えていく中で重要で、都市計画側と一緒に考えていかなければならない。

人を呼び込まなければ投資効果が得られないということは理解しているため、手法を考えながら進めていきたい。

(会長)

JR 端岡駅については、ようやく具体的な内容になってきているが、まだまだ検討課題は多いことから、引き続き、需要予測等、精度を高めていく必要があると思う。

(3) その他

・・・事務局から報告事項（資料 3）

(会長)

MaaS の実証実験の事例が多くあるが、自動車分担率が高い地域において、公共交通の社会実験を実施しても、人の移動に影響を与えない実験になってしまう。

一方で、高松は電車やバスをはじめ様々な交通モードがそろっており、基盤も整いつつあることから、汎用性が高く維持できる MaaS が組み立てられる可能性の高いまちであることが最大の魅力であり、他の自治体にはできないことである。

今回の協議会を通じて MaaS というものに興味を持っていただき、高松市だからこそできる MaaS の実現について、今後も考えていただきたい。

(事務局)

次回、令和 2 年度第 1 回協議会について、5 月の開催を予定している。

日程は改めて調整させていただく。

閉会

以上