

会 議 記 録

会議名	市民説明会 ことでん新駅（太田～仏生山駅間）基本計画【案】
日 時	平成 30 年 2 月 20 日（火） 午後 7 時 00 分～午後 8 時 00 分
場 所	多肥コミュニティセンター 2階ホール
傍聴者	57 名
出席者	事務局：高松市 ○柏野コンパクト・エコシティ推進部長 ○板東交通政策課長 ○伊賀交通政策課長補佐 ○佐藤交通政策課係長 ○谷口主査 ○三谷技師 （オブザーバー 高松琴平電気鉄道（株） 川上専務）
概 要	(1) 開会 (2) 部長あいさつ (3) 資料説明 ことでん新駅（太田～仏生山駅間）基本計画【案】について (4) 質疑応答 下記のとおり
質疑応答	【計画に関する質疑応答】
市民 1	ことでん三条駅～仏生山駅までの各駅間距離及び、太田駅～新駅（太田～仏生山駅）の駅間距離はいくらか。
琴電 川上専務	三条～太田駅 約 2.8km、新駅（三条～太田駅間）～太田駅 約 1.4 km、太田～仏生山駅 2km 弱、太田駅～新駅（太田～仏生山駅）500m弱である。
市民 2	・イメージ図に新交通システムの可能性とあるが、LRT より BRT の方が費用対効果があるのではないか。 ・駅前広場について、西部や北東部では住宅が密集しており、整備しにくいのではないか。 ・複線化工事の状況はどうか
事務局	・新交通システムについては、まずはフィーダー系の路線バスを想定している。需要に応じて、検討を行うこととなる。 ・事業を実施する土地については、必要な施設の規模や地理的要因を満たしつつ、できるだけ費用のかからない方法を検討している。 ・複線化工事については、費用負担について県・市・事業者で協定を締結し、事業実施中である。
市民 3	・複線化により琴電のダイヤはどう変わるのか。 ・県道太田上町志度線は西へと抜ける計画とのことだが、成合神社付近に向かって抜けるものか。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・複線化により、新駅を整備しても今のダイヤが維持できることがメリットである。 ・県道太田上町志度線については県の事業であるので詳細までは分からないが、御発言のイメージだと思う。現在、六条工区を整備しており、193号線以西については時間がかかるのではないかと。
市民4	<p>人口が増えている地域に新駅ができるのはいいことだ。新駅（三条～太田駅間）には高速バスが停まるとのことだが、そのうち、何便かでも新駅（太田～仏生山駅間）に停められないか。</p>
事務局	<p>高速バス会社に御意見は伝えるが、難しいのではないかと。</p> <p>高速バスのメリットは、下道を通る距離が長いほど損なわれる。最短ルートは、新駅（三条～太田駅間）を経由するものである。</p> <p>新駅間については、今後のバス路線再編において循環系バスの整備を検討しており、そのようなバスや、既存のバスと電車の乗り継ぎを利用し、新駅（三条～太田駅間）から高速バスへの乗車をお願いしたい。</p>
市民5	<p>ことでん太田駅と新駅（太田～仏生山駅）の距離が近いので、仏生山寄りに整備したらよいのではないかと。</p> <p>もっと多くのバスを走らせて欲しい。</p>
事務局	<p>高松市の新駅構想は、鉄道を基軸としてバス路線を再編するための交通結節拠点として、鉄道と幹線道路が交わる場所に新駅を整備することにより、短期間に安価で目的が達成できるものとして場所を選定した。</p> <p>バスの便数を増やせば、利用が増える訳ではない。需要に合ったサービスで運行しなければ、バス路線は継続できない。乗らなければ、路線は廃止されていく。皆さんには、できるだけ公共交通を利用していただきたい。</p>
市民6	<p>川島方面にバスが走っていない。公共交通空白地域について、再編後のイメージはあるか。バス路線が増える形で考えていただきたい。</p>
事務局	<p>バス路線再編については、新規系統の検討も必要である。新駅間を結ぶ循環系バスや、生活拠点と駅を結ぶフィーダー系のバスを検討していきたい。ただ、全国的に運転手不足が課題である。需要に合ったサービスの検討とは、需要過多となっているサービスを間引きながら、新規サービスに充てるものである。事業者と検討しながら進めていく。</p> <p>川島方面へのバスについては、新病院開院に合わせ、仏生山駅から川島へ向かう新規路線の考え方について公表したところである。</p>
市民7	<p>新駅はいつできるのか。</p>

事務局	<p>新駅（三条～太田駅間）は平成31年度中の完成を目指しているが、用地取得と複線化事業の進捗によって影響が出ると考えられる。</p> <p>新駅（太田～仏生山駅間）についても、複線化事業の進捗が影響するが、平面駅舎のため、用地取得が整えば施工は短期間ですむと思う。</p>
市民8	<p>空港通り駅のようになるのか。</p>
事務局	<p>空港通り駅とは違い、バスなど多様なモードで寄り付きやすく結節性の高い駅にしたい。</p>
市民9	<ul style="list-style-type: none"> ・太田駅サンメッセ線を利用し高校に通っているが、太田駅周辺は道が狭くアクセスしづらい上、去年の12月にバス停が移設されるまでは、バス待ち環境が悪かった。後輩のためにも新駅を使いやすい駅にして欲しい。 ・仏生山駅より南について、路線バスは頻度が少なく、空港リムジンバスは高松駅までノンストップなので利用しづらい。仏生山と空港を繋ぐ路線を検討して欲しい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・太田駅サンメッセ線のバス停は、複線化工事の為、昨年12月に移設した。 <p>新駅（太田～仏生山駅間）は、バス路線のアクセス性から、メインとなる駅前広場について軌道の東側での整備を考えている。電車とバスをロス無く繋げる駅前広場を整備していきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仏生山と空港を繋ぐ路線への要望はよく聞くが、既存のバス路線の利用がないのが現実である。ただ、空港が民営委託されるので、仏生山と繋ぐか、空港通り駅とで繋ぐかという議論はあるが、需要が伸びればそれに見合うサービスを検討する。
市民10	<p>東西側エリアから新駅を利用する場合の動線はどのようになるか。</p>
事務局	<p>駅の改札は東西両方に設置する。駅舎内の上り下り間の移動を確保するため構内踏切を設置することとなる。</p>
市民11	<p>高架バスベイの整備に係る費用はどのくらいか。</p>
事務局	<p>高架バスベイだけで約10億である。また、高架バスベイから駅に降りる昇降機や、南北を繋ぐ自由通路等も合せて整備する必要がある、そこにも数億かかる。</p>
市民12	<p>新駅ができれば電車とバスの乗り継ぎが多く発生すると思うが、乗り継ぎを含め、移動時間が延びるように思える。ことでもICOCAが使えるようになるが、ICカード施策はどのように考えているか。電車だけでなく、バスでも10カードを usable するようにしてはどうか。</p>

事務局	<p>電車とバスの乗り継ぎについて、仏生山と川島を繋ぐ新規バス路線でシミュレーションしたところ、バスで直に高松築港へ行くよりも、バスから電車に乗り継いで行く方が安くて早いという結果が出ている。ICカードによる乗継割引により料金は安くなるものであるので、このような乗継のサービスを打ちながら、再編を進めていきたい。</p>
市民 13	<p>説明会は今回で終わりか。</p>
事務局	<p>今回で終わりである。駅の整備を進める中で、都市計画決定という手続きを行うことになる。都市計画決定前には詳細な図面等を示す説明の場を設ける。</p> <p>今回の案については、パブリックコメントを 3/5～3/20 まで行うので、御意見をいただけたらと思う。</p>