

会 議 記 録

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 | 第6回高松市総合都市交通戦略検討協議会 |
| 開催日時 | 平成21年12月2日(水) 10時00分～11時30分 |
| 開催場所 | 高松市役所13階 大会議室 |
| 議題 | ・新交通システム導入計画の考え方について ・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, 半井委員(代理: 箕), 佐川委員, 楠木委員(代理: 上田), 野口(代理: 丸吉), 安田委員(代理: 平井), 多田委員, 古川委員, 本多委員, 宮本委員, 木村委員, 高木委員, 藤井委員(代理: 中山), 近江委員(代理: 植松), 阿部委員, 天雲委員(代理: 三谷), 北原委員(代理: 大垣), 福家委員(代理: 若松), オブザーバー 西森 (欠席委員2名: 中村副会長, 小野委員,) |
| 傍聴者 | 4人(傍聴席: 50名程度を確保) |
| 担当課および連絡先 | 企画課交通政策室 087-839-2138 |

会議経過および会議結果

協議会を開会し、次の議題について協議し、下記の結果となった。

次のとおり、協議会を開催した。

(会 長)

今日は、まずまちづくりの観点、そして交通戦略検討協議会とは別個にエコ交通の協議会があるが、むしろ高松都市圏全体について、また、オールモード、すなわち軌道系のみの特化した議論ではなく、公共交通全般、また自転車、パークアンドライドなどを含め、議論を進めていただきたい。

今日の資料は、これまでの議論を振り返っての論点整理から始まっている。次回に向けて具体的な議論ができるような、方向性を持たせられればと思っている。

なお、本日の協議会の出席者数は20名のうち過半数以上の方が出席しているので、当協議会規約第6条第2項の規定により、会議は成立する。

審議経過および審議結果

- (1) 新交通システム導入計画の考え方について
- (2) その他

・・・事務局より説明

(会 長)

郊外部での取扱いなど、追加した要素もある。また、前はケースと書いてあったが、ここではステージということ、時間軸に沿って段階的に進めていきたいという強い意志が見られる。

ステージ1の瓦町駅から築港まで点線で書いてあるところが、前は実線であったと記憶している。これは県の再評価委員会に諮問中の連立事業の議論に配慮してということもあるのか。

(事務局)

琴電の複線用地が確保されている栗林公園から仏生山を利用して、LRTを今の車両の間で導入していくとなると、利便性を図る意味からは、築港駅までの導入が(ステージ1の実線)考えられる。ただ、単に現軌道を活用するだけではなく、ステージ2にもあるように、LRTを走行させるにしても、今後、瓦町駅や片原町駅までという、いろいろなバリエーションも考えられるのではないかとということで、あえて点線の表示をしている。

(委 員)

まちなか公共交通、循環バス等の導入、あるいは南北鉄道軸とインテリジェントパーク周辺地区の連絡強化、実証実験をやっていくというのは本当にいいことだと思う。先日、国の仕分け作業があったが、バスについては、生活路線を維持するための予算についてはこのまま存続する、車両の補助については廃止をされている。LRTの事業についても、財政的にも、今後、いろいろな課題が出てくると思うが、事業を展開する際、国の制度の中でやられるのか、あるいは単独でもやられるのかということが大きな問題ではないか。

(事務局)

政権交代や事業仕分けなど、不透明な部分はあるが、高松市としては国の制度に沿ってやらないとできるものではないと思っている。したがって、県も含め、国の支援を得た上で実施していくというスタンスになる。

(会 長)

事業仕分けの話で、特にバス事業に関しては、地方部においても民間が努力すれば何とかかなるという甘い考え方があるようだったが、あまり理解されていない。

(委 員)

資料-2にある意見を読んである意味、市民としては責任を感じている。

審議経過および審議結果

高松市が将来都市構造の方向性である、拡散してしまった状態を、もう1度このように再構築していくのであれば、やはり軌道系が非常に重要になってくるのだろうと考える。その際、「松山と高松を旅して」という方の意見があったように、公共交通機関の結節が非常に悪い。特に、JR高松駅を降りてからはイメージ的にも悪く、そこを何とか解消しなければいけないと思っている。それから、高松市内の回遊性をどのように図っていくのかということは考えていかないと、お金がないから、あきらめてしまうのもどうかとも思う。その間に立って、琴電さんにも少し柔軟に考えていただき、税金を使ってやるのであれば、公共性も高く、私たちが利用しなければいけないという立場に立って考えていきたいと思っている。

(会 長)

「高松、松山を旅して」というのは県外の方の視点で、都心の交通を考える上では、通勤・通学だけではなく、広い視野での議論も必要だと思う。県でもそういったことをお考えいただき、市・県、そして交通事業者の考え方をすり合わせていくということが都市内の交通については特に重要だと思う。県においても、公共交通のネットワークについて委員会を設けていただけるようなので、ぜひとも今の段階からすり合わせをお願いする。

(委 員)

資料に関してはもう少し早めに送っていただくよう、お願いする。

今日の目的として、新交通システム導入の考え方を整理し、共通認識を図るということであるが、市民から寄せられた意見と同じで、LRTを導入するのは基本的にはいいと思っているが、もう少し弾力的というか、本当に使いやすい、また効率的なものを考えていかないと、将来的に禍根を残すのではないかと。1つは琴電のルートを中心に考えるということだが、それについては琴電の部分であり、LRT導入とはあまり関係ないように思える。それよりは都市の中心部は人が減っているようなので、そのあたりを含めて、新しいルートを考えたほうが建設的ではないか。

また、高松駅と琴電の高松築港の間は、県の連立事業が中止とお聞きしているが、具体性はどうか。この検討は、県の事業とは別かもしれないが、絡む部分も多いと思う。琴電築港と高松駅を結ぶという話は、現実的な話となり得るのか教えていただきたい。

(事務局)

資料の配布時期についてはできるだけ事前に配布するよう、今後、配慮したい。

新しいルートという話だが、今回、段階的な整備ということで、まずは、琴電の既存ストックを有効活用するというところで提案をさせていただいているが、まずは、郊外からまちなかに入る自動車の交通量を抑制していくようなことを進めていかなければいけない。仮に、まちなかの道路にLRTを走行させるとしても、主要幹線道路は1日3万台、4万台という車が走行しているので、現状では、なかなか厳しいものがある。

例えば、インテリジェントパーク周辺は、平日においては、1000台程度の駐車も可

審議経過および審議結果

能である。今後、そういったことをいろいろ検討しながら、まちなかへの自動車の交通の流入を抑制していくということから、優先的にやっつけようということで、ステージ1を提案させていただいている。

琴電の軌道を活用するルートのほか、まちなかルートを検討するにしても、段階的な整備が必要であると考えており、実証実験等の実施も念頭に置きながら、今後、引き続き検討していきたいと考えている。

(会 長)

琴電の軌道にとらわれず、LRTの導入を考えるべきではないかということだが、これまでの議論を振り返ってみると、新規路線で整備する場合、よほど地元や市民の賛同がないと難しい。そもそも路面電車が有り、それを近代化する、または富山の例だと、貨物線があったところを活用していくということで、軌道に関してはストックを活用するという視点が必要である。もちろんそれを活用して、市民の賛同が得られるのであれば、それを延伸していくという選択肢はあり得る。まず、既存の鉄道の利用促進の観点から、LRTの導入ということも考えていきたいということである。

本日の資料には、人口増加地区として、サンメッセの周辺から琴電の軌道がある南北軸に、ネットワークを強化していくということがあるが、一般的な議論からすると、LRTというのは郊外の枝線として整備して走らせるというのも一つの機能であり、今バスでの走行も想定はしているが、本当に、こうした場所における利用促進ができるのであれば、交通事業者の立場からは、むしろやりやすいのではないかと思う。

(委 員)

資料を見せていただいて、ステージ1、以前はケース1と言われていたものがベースであるが、これについては議論をさせていただくという話をしており、この考え方の流れというのはある程度理解している。

ステージ2については、私どもの築港駅を経由してということであれば、議論をさせていただく余地はあるという話はさせていただいた。

ステージ3については、もともと我々はこれでは議論できませんというのだが、本当に将来の夢を書くならば、全部をLRT化するぐらいの大きな夢を書かれたらどうだろうか。この内容であれば、長尾線に乗られているお客様は、何で長尾線は瓦町止まりなのかということを含めていろいろ不満が出てくると思う。

ステージ1については、瓦町までは実線、瓦町から築港までは点線になっているが、私どもはステージ1の段階においては、これは従来どおりの運行をするので、ここは実線であるという認識である。ステージ2についても、基本的には実線だと思っている。

また、施策の内容と主目的の順番が違わないか。まずLRTありきではなくて、実証実験をして、本当に市民の方も含めて支持があればやっつけられればいいのか。19Pの施策の内容では、①、②、③というのは、琴電をLRT化するという強い意志があるのだが、まちなかや郊外での実証実験を行い、本当にそれに見合った需要があり、

審議経過および審議結果

市民から支持を得て①，②，③を議論するのであって，まず④の実証実験を実施したらどうだろうか。その上で議論すべき話である。需要がなければ単線のままで十分である。私どもも複線にしていなければありがたいし，駅も作っていただければ利用者も増えると思うが，それに投資するだけのリターンがあるのか。

第5回会議で，2100人の需要が見込めるとあったが，これでは事業は成り立たない。4000人以上の増が見込めないと，LRTの事業はできない。まずは，バスで市民の方の支持を得られるようなベースを作っていただき，その上で，私どもの軌道を利用して，市が事業を実施するにしても，市民の方の理解が得られるような採算性があるのかどうか，その議論をまず，すべきだと思う。④，⑤を①，②にして，①，②，③を③，④，⑤にするのがよいのではないか。

その上で，県立中央病院方面を含めて，こういった形で進めるのか議論をすればよい。特に，中心部においては，私どもは今のバスも含めて，十分サービスができていないというのは認識している。しかし，あくまでも民間事業者であるから，採算性にのらないものは撤退していくというも歴史であったわけである。市民の方の支持を得て，事業的にある程度やっていける，あるいは，少しの補助で継続できそうだという見通しがついて実施されればよい。

まちなかでの議論，あるいは郊外からまちなかへのルートとして議論する地域としては現実的などころがあるのではないか。実証実験を行う価値はあるのではないかと思うが，ただ，具体的にどういう実証実験するのかというところが全然出ていないので，これからどうやって進められるのか，事前に私どもの意見を聞いていただき，意見交換させていただきたい。

(会 長)

ステージ1に関して，瓦町駅から築港までの点線の区間，これまでの議論の経緯だと，琴電はステージ1，2であれば議論に乗れると言われている。事務局の説明で，この点線の意味はバリエーションを持たせたいという説明であるが，特段考えがないようであれば，これまでの議論も尊重して，実線で書いていただくのが望ましい。

(委 員)

先ほど，会長からは，既存のストックを利用するのがベターではないかということだったが，当然そう思う。ただ，それに固執すると，高松市におけるLRTの議論は，琴電の既存路線でしかできないという印象が先走りするようなことになり，何らメリットがないように思えるので，もう少し議論を深めた方がよい。

事務局からあった説明のあった，まず，自動車交通量の抑制を進めたいというのは当然だと思う。市街地の利便性を向上するにしても，LRTの導入に関連して，いろいろな議論を深めていけばよいと思う。

審議経過および審議結果

(事務局)

県が今回、連立事業を再評価委員会に諮問し、連立事業が中心になるということであるので、当面の間、J R高松駅と高松築港駅を結節する事業が止まるということになる。それも踏まえてのまちづくり、新しい交通の考え方として、築港駅を経由する、または、経由しないでという議論はあるが、第2ステージで連絡するというのを提案をさせていただいている。

連立事業は、県の方針では中止ということで諮問されているので、その答申は2月末頃になると思うが、厳しい状況になるのではないかと。そういったことも踏まえ、高松市では何とか結節機能の強化を図らなければいけないということで、L R Tなどの新交通システムで対応することはできないかという議論をお願いしている。

ステージ1では実証実験を検討している。内容については、これからいろいろ御意見をいただいて検討していくことになると思うが、ただ、今の公共交通機関や自動車の運行状態で、ただバスなどを走らしても全く意味がないので、例えば、バスの専用レーンを設けるとか、いろいろな方法を検討していきたい。特に、企業の自動車利用については、商工会議所等にも御協力をいただき、公共交通を利用してもらう方向で、今後、お願いしていきたいと考えている。

(会 長)

琴電軌道へのL R T化や交通体系の見直しに向けては、需要が見込めないとそもそも議論が成り立たない。そのためには④、⑤で挙げられているようなものを積み重ねて説得力を高める。そこから、琴電の軌道を有効活用するという議論につながっていくと思うだろうと思う。そういう意味では、社会実験がL R Tに関して必要なわけではない。

今回の協議会においては、L R Tありきの議論ではなくて、オールモードの議論として検討していくという観点からすると、まずは④が最初に来るべきだという議論があるし、一方のエコ交通協議会の方でもそうした議論をしている。ただ、順序に関しては、④、⑤を先に書かせていただくということで差し支えないのではないかと。

(委 員)

L R Tにこだわらなくてもいいかとは思いますが、まちなかの交通がすごく弱いというのは、県外の型が言われているとおりであるし、一方、この資料の中で交通空白というのがある。琴電の築港駅や瓦町駅で降りて、そこから移動するのに、適当な交通手段がないので歩いている。将来的には、何らかの交通機関を使っていけたらすごく利便性が高まるし、そういうものが求められている。回遊性とか周遊性と言われるが、その辺りは充実させていけないといけないと思う。まちなかも自動車優先ではなく、専用レーンとか、ここは絶対に公共交通優先であるという路線で実験をしながら市民の理解を得ていくというのは大事なことである。

審議経過および審議結果

(事務局)

ステージ1の①から⑤は、この順番で実施する意味合いで資料を作成したつもりではないことは理解をいただきたい。あくまでも、第1ステージでこういうことを考えたかどうかという提案をさせていただいている。

このように分けていった理由は、高松市としての20年、30年を見据えた時に、外からの流入規制と、中心部での循環・回遊性の両面を求めて、できることは何かということ整理させていただいたということである。

したがって、④、⑤を先にするとか、①、②が先なのだというつもりはない。

それから、琴電の高松築港駅とJR高松駅については、今の段階では結節できないというのが第1ステージの段階である。第2ステージ、第3ステージの段階において、なんとかしていかなければならないという意味は持っている。しかし、それがLRTを導入していくとなると、いろんなバリエーションが出てくるので、これは点線にしているというのが事務局サイドの話である。第1ステージにおいては実線でも差し支えない。

(会長)

この項目については特に優先順序として書いているのではないということであるが、普通はそのように読むので、再整理をしていただきたい。

まずは、市民の賛同が得られるかということを確認してやるのであれば、全部点線で書かなければいけないということになってくる。あまり実線と点線に意味の違いはないと考えるので、手順として④、⑤を最初に書いていただき、そして瓦町駅から築港駅まで、これはある意味ではすべて点線ならば同じ線で表現していただくということをお願いしたい。

(委員)

関係者が合意の下で、資料が作成されていると見受けられたが、果たして実施可能なものなのか、もう1度お尋ねしたい。

(会長)

これまでの議論を整理すると、ある程度の導入に係る需要が見込まれ、ピーク時にLRVを走らせるというものではなくて、まずは、通勤通学のピーク時ではない時に、LRVを走らせる新しいサービスとしてLRVが機能するという事だったと思う。

(委員)

朝の1時間で4000人運んでいて、1編成で700人以上運んでいる。朝のピーク時にLRTの導入は無理である。

ただ、将来、高齢化が進む中で、夢としては持っている。ただ、琴電自身ではできないので、やっていただくことになると思うが、それは市民の方から本当に合意が得られるかどうか、事業を継続できるかが重要になる。その前提となるのが需要である。基本的に、

審議経過および審議結果

朝の時間帯は無理である。ただ、1本か2本、朝の時間帯も走らせることはできる。昼間には、特に病院とか買い物に高齢の方が郊外から何らかの形で出てこられている。そういう方に対しては、LRTで対応することは可能である。

いろいろ工夫の余地はあると思うが、当面は、朝の通勤時間帯で客さんが乗れないということではできないし、大きな減収になるので、それはお断りする。琴電自身で継続できなくなれば話は別だが、築港までは軌道をお貸しして走行させる。市でLRTをやっただいて差し支えない。我々にとっても、お客様がより利用していただける可能性があるもので、それは議論して十分話ができるのではないかと思う。

ただ、事業的にやっていけるのか、その裏付けがない。どうやって人が集まってくるのかの展望がない。まちなかで、レンタサイクルは100円で1日借りられる。実はまちなかの最大の敵は自転車であり、我々は、これには決して勝てない。そういう中でどうやって市民の理解を得て、まちなかのちょい乗りをやっていくのか。

(オブザーバー)

私も鉄道事業を所管・担当しているので、輸送の需要が適正であるか、事業計画が適切な計画であるかどうか、採算性が十分取れて継続的な経営ができるかどうか、または安全面について支障がないかどうかという観点から見させていただく。このあたりを十分検討されて、LRTの導入について検討を進めていただきたい。

(会 長)

今日の資料には、これまでなかった要素として、社会実験等も実施して、順次、LRTの議論にもつなげていくということが事務局案として出ている。内容については、次回の協議会に向けて検討をしていただきたい。

(委 員)

まちなかの交通が弱い、交通空白地帯の利便性を高めることが必要であるということであった。資料に不便地域が示されているが、ここは古くは宮脇線などが20分おきに出ていた。利用の少ないところについては整理という国の指導があった。それ以降、最近になり、利用が少なくても交通弱者のために交通を確保しなければならないという展開になってきていると思う。利用の実態も違うということもあるので、実証実験するという点について、どれだけの利用実態があるかということを実証実験するのはいいことだと思う。

(会 長)

これからまさに市民の賛同が得られるかどうか。市長の力強い将来ビジョンと、一方で、市民の賛同が得られるという両輪がないと、交通問題は解決しない。

(委 員)

新たに事業を立ち上げたり、特に、こうした交通政策を議論したりする上で、一番重要

審議経過および審議結果

なポイントは合意形成である。全市的とはいいながら、どうしても、どこかに集中的に投資をするわけであるから、当然、それに対して、直接恩恵を被らない人たちの合意形成も含めて、どのように調整するかということが大事である。

全体的な流れを言うと、今、国にお金がなく、地方分権をやろうとしている。なぜ地方分権か、地方分権を実現するには、地方は自立をしないといけないわけであるが、自立するには財源が必要である。財源は何かというと税収である。では税収はどこから上げるのかという話になると、資料にもあるとうり、まさしく、市の中心部からかなりの税収が上がってきたわけである。衰退した中心部を、もう1度再生しようというのは非常に理にかなった政策だと思う。まず、その部分の合意形成がしっかりされた上で、中心部を再生するのに、もう1度利便性や環境面を配慮した都市交通を考えようというように、1つずつ合意形成をやっていくことが必要だと思う。

もう1つ、資料の高松市の人口動態を見ると一目瞭然で、拡散傾向にあることが伺える。市の中心部はどんどん人口が少なくなって、郊外にたくさんの人が増えているにもかかわらず、都市機能は中心部にあるというのが、今の高松市の実態である。

その背景から考えると、1つは郊外に住んでいる人たちをいかに機能の集中した中心部に運んでくるかという視点。もう1つは、市の中心部に入ってきた人たちをどう動かすか、中心部の交通体系をどう構築していくかに仕分けされると思う。最終的には、それがうまく結節すると最も利便性の高く、効果的なものができるわけだから、そういうことを実際にやろうとしている中で、様々なプランがあると思うが、プライオリティをつけて、実証実験を含めて、検討していく必要がある。

具体的なプランについては、今後の議論になると思うが、郊外に住んでいる方も、皆、鉄道沿線に住んでいるわけではなく、いざ琴電を利用するにしても、駅に行くのに遠い。そうは言いながら、郊外は車社会なので、まずパークアンドライドの駐車場をしっかりと整備する、その実証実験をやる、それによってどのぐらいの効果があるかを測っていくのかというような実験が必要である。

それから、一つ重要な視点がある。費用がかかるLRTとなると、国の政策次第というところがある。政権も変わって、それがあまり前面に出てしまうと、どうも廃止、廃止でいろんなものがなくなってしまうので、市民から言わせるとモチベーションが下がってしまう。せっかく議論しようとしているのに、お金がないから議論をしても無駄だというようなことになって、非常に悪いスパイラルに入ってしまう可能性がある。

ここは高松市として、この都市がどうあるべきかという議論をする中で、目的がぶれないように、国の補助金があろうがなかろうが、市も強い姿勢で、そのための組織の充実を図り、交通問題にしっかりと取り組むという姿勢が必要である。関係機関との協議調整を含めて、合意形成というお話をしたが、決して一言で片付けられるような簡単なものではなく、市民の皆さんの合意形成も図っていくというようなスパンで、あまり拙速にやらずに、じっくりと交通計画は考えていくべきだと思う。

(会 長)

審議経過および審議結果

市の方では、これからもLRTを始め、交通政策に関しては、今後に向けて、体制も含めて、いろんなアイデアはあるようであるが、何か約束をいただけるようなことはあるか。最後のページに、今後の推進体制が書かれているが、少しリアリティがない。

(事務局)

私どもとしても、何があってもやると本当は言いたいところであるが、それが言えないのが役人である。

合意形成に向けては、第1・第2ステージということで、できるところからというところで絵を書かせていただいているが、これについては、本市の総合都市交通計画として、今後、こうしたことを考えたいということは取りまとめていきたい。これは絵に描いた餅になるかもしれないが、絵も書かないと、夢も希望もなくなるようなことはしたくないという気持ちは持っている。したがって、1つ1つのことがまだまだ十分詰まっていないではないかというのはおっしゃるとおりだが、詰められないことが多いのも、ある意味、やむを得ないことで、一步一步進めていきたいと思っている。

(委員)

誤解を招くといけないので補足するが、何が何でもLRTということではない。都市の交通がどうあるべきかを最後までしっかりと考える議論の場をこれから作る。極端に言うと、国の予算もなくなって、現実論としてLRTを導入するのは無理という状況が仮に出たときに、では市内は全部自転車で動こうというようなこともきちんと議論していけるような場を、継続して用紙していただきたいということである。

(委員)

原則論であるが、国の施策がどうかということとはあまり意識せずに、高松市の交通体系はどうあるべきか、そこからの議論が必要である。この協議会は、LRTが前面に出てしまっている。私は前回8月から出させていただいているので、これまでの議論はわからないが、LRTありきという気がする。LRTを導入するというのは、まちづくりそのものを大きく変えていくということであるが、残念ながら、まちづくりのほうでLRTが必要となるような方向に本当に行くのかどうか、若干、違和感を覚える。

高松に赴任して、いろいろ見ているが、コンパクトにするというのは理解はできるが、高松市は、現実の問題として、逆方向に進んでいるような気がして仕方がない。郊外部にどんどんいろんな機能ができていて、むしろ外に人を出す方向で動いているような気がする。それは、交通の議論ではなく、都市計画や土地利用の問題であり、そのあたりを整理していかないと、交通の視点だけで議論するのは危険である。

都心にいろんな機能を集中していくとか、人を集めていくという施策があるのか、それを補完するために公共交通をきちんとしていく。その結果として、軌道系のものが必要だということで、LRTの議論もでき上がっていくということなのだろうと思う。

事務局からの説明もあったが、まず、そういう意味でステップとして、都心に人を集め

審議経過および審議結果

る施策とともに、車での移動をいかに防いでいくかということが、まず優先されると思っている。都心に人を集め、車を抑制することを積み重ねていって、その後、それを補うための軌道系という議論が出て、ではLRTをやりましょうかというところへ、市民の合意が得られればいくのかなと思う。

ただ、流入規制は恐らく、実施できないし、数十台規模のパークアンドライドでは全く意味がない。覚悟を決めて取り組んでいかないと、現状を見る限り、コンパクトなまちづくりはできないと思う。恐らく、数千台規模で、市民全員が生活パターンを完璧に変えるぐらいのものをやらないと難しいと思う。その部分での合意形成が、日本の地方都市ではなかなかできなくて、結局、自動車優先のまちづくりしかできていない。

(会 長)

ここに書かれていることは、表現方法をもう少し変えていただければご賛同いただけるというご意見だと思う。特に、エコ交通のほうでは、バスのネットワーク等も十分議論されて、この中に十分に取り込んでいただければ少しつながると思うが、まだそれが少し、エコ交通の取りまとめの前ということで、遠慮されているのかなというところもある。

資料の順序とか手順について工夫をいただいて、もう1度、社会実験を念頭に入れた資料を次回に向けて準備をいただきたい。

他に御意見はないようである。本日の資料に基づく、議論の進め方は、概ね賛同いただいたということあるので、今日の協議会を締めさせていただきます。

(事務局)

次回協議会の日程について御連絡する。今回、エコ交通の話も前面に出したかったが、エコ交通計画は、1月下旬に取りまとめを予定している。そのエコ交通計画をベースとして、総合都市交通計画のたたき台や、本日の意見をもとに、次回の協議会を予定している。次回は、3月4日か5日を予定しているが、詳細については、事務局から連絡する。

(会 長)

ここに戦略交通協議会と書いてあり、単なる交通計画の会議でないことが最も重要である。戦略の意味は、トップの力強いビジョンとリーダーシップ、それを実現するための幅広い合意形成をどのように図っていくか、それがまさに戦略である。まさに手順が求まられているということで、今後とも、議論をいただきたい。

以 上