

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7回高松市総合都市交通戦略検討協議会
開催日時	平成22年3月4日(木) 15時30分～
開催場所	高松市役所13階 大会議室
議題	・戦略交通計画(案)について(社会実験の考え方について) ・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), 野口委員, 安田委員(代理: 平井), 多田委員, 古川委員, 小野委員, 本多委員, 宮本委員, 高木委員, 藤井委員(代理: 中山), 近江委員, 阿部委員(代理: 岡), 天雲委員(代理: 野保), 北原委員(代理: 長尾), 福家委員(代理: 若松), 西森オブザーバー (欠席委員2名: 中村副会長, 木村委員)
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)

本協議会も、本年度においては、最後の協議会となる。

これまで、集約型都市構造の実現に向け、新しい交通システム導入の可能性、また、既存ストックを活用した、特に、鉄道の利用促進を戦略の柱としながら、1つのビジョンを作り上げてきた。

前回の会議において、中心市街地の回遊性の向上はもとより、南部地域のインテリジェントパークなど、公共交通不便地域を含めた、南北軸のネットワークの在り方、また、見込まれる需要や導入効果を検証するための社会実験の実施などを含めて、時間軸を考慮した戦略の必要性について議論をいただいた。

お手元には、1月末に取りまとめられた(通称: エコ交通計画)も配布されているが、本日は、公共交通利用の促進、自動車の流入抑制に向けての、社会実験の具体的なアイデアが示されているようである。

本日は、社会実験の具体的な内容を中心に、皆様から忌憚のない御意見を賜りたい。

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。

審議経過及び審議結果

(1) 戦略交通計画（案）について

(2) その他

・・・事務局より説明

(会 長)

新しい交通システムの導入に向けては、ステージ1、ステージ2というように段階的に検討していくという考え方が示されているが、その前のステージ0として、社会実験を行う考え方である。

そこで、いわゆる「ちょい乗り」というものに対する市民のニーズ、需要を確かめた上で次の段階に進んでいく、こういった手順の説明であった。これまでの協議会の中で、到達点までの道筋が見えないという議論があったが、今回は、十分フォローしていただけたのではないかと思う。

(委 員)

社会実験の実施期間について、6か月とか、比較的長期なものもあるが、一方、駐車場の料金マネジメントは1週間程度となっており、この期間についてはどのような考えで設定されたのか。また、社会実験が、どうやって第1ステージのところまでつながっていくのか、23年度に実施されて、それで終わりになるのか。

(事務局)

今回、実験の概要的なものをお示しした。実施期間については、もっと長いほうがいいのか、それに伴う事業費がどの程度か、どういう補助制度が活用できるのか、などを踏まえ、場合によっては、23年度だけでなく、24年、25年ということになるかも知れないが、継続的に市民の啓発を高める意味でも進めていきたいと考えている。

社会実験後の道筋については、あくまでも、琴電軌道を活用した、LRTの導入ということを前提に議論を進めてきたので、今回、関連する社会実験的なものを提案させていただいている。

19ページでは、本市において、まちなかの回遊性に資する交通が必要か、循環バスで検討する。20ページでは、郊外からの新たな需要を掘り起こす、インテリジェントパーク周辺において、パーク&レールライドによる需要、人々が車から、バスに乗り換え、最寄りの駅からまちなかに電車に入って行くことに対する抵抗がどの程度かなどを検証する。21ページにおいては、LRTの導入ということになると、当然、中央通りに入って

審議経過及び審議結果

くる可能性もあるので、1車線、バスやタクシー専用の空間を設けることで、果たして、交通の実態がどういうものになるのかなどを検証しながら、次の段階に入っていかれたらよいと思っている。

(委員)

LR Tの導入を視野にという、お話は理解できるが、目的は何かというと、中心市街地の活性化や、だらだらと連担する市街地を、いかにしてコンパクトにしていこうかということではないか。

線を1本引けばいいとか、あるいは築港から高松駅までの交通結節点だけを改良すればいいという問題ではなく、ネットワークの問題なので、巡回バスルートなど、中心の公共交通の利便性をどう高めていくかというところを、うまく社会実験で実証していく必要があると思う。ただ、そうした意味では、ネットワークも、いろいろ変えてみる必要があるかも知れないし、期間も、柔軟に考えていく必要がある。

それとの関連で、将来的に車からの転換を考え、駐車場対策で1週間程度、価格を少し上げてみるという話だが、1週間程度、都心の駐車場料金を上げて、どれほどの効果があるのか。数字的に駐車場利用者が減ったとしても、それがどういう意味を持っているのか。1週間程度であれば、たまたま手控えるという話もあるので、その数字をどう見るのかというのは、なかなか難しいのではないかと。

(委員)

社会実験期間の短さが気になる。段階を踏んで、進めていこうということで、少し慎重になっている印象があり、特に、まちなかへの車を流入抑制していくことについて、非常に慎重になっているという感じがする。

単に、動向だけであれば、1～2週間でつかめるかも知れないが、まちの将来を、こうしたいということでの実験であれば、周知・啓発が大切になってくる。最初は反発も多いと思うが、なぜ、こういうことをしていかななくてはいけないのかなど、市民に理解を求める、そういうプロセスが必要になってくる。

実験を有益なものにするためにも、高松市が目指す将来像を市民に説明し、LR Tありきというのはおかしい、という意見は今までもあったが、最終的にどうなるかは別として、市としての将来ビジョンは、こうですということをはっきりさせて、社会実験を実施した方がいいのではないかと。

(会長)

ぜひそういう方向で検討をお願いします。事務局としても、当然、その考え方はイメージしていると思う。特に、流入規制については、慎重に考えられているようであるが、道路管理者の立場からの御意見はないか。

(委員)

審議経過及び審議結果

流入抑制に関して、道路管理者が、特段言うことはなく、総意として、実施しようということであれば、それはそれで差し支えない。

(会 長)

規制の関係から、警察もそういう考え方だろうか。

(委 員)

中央通りにおけるパブリックレーンの設置は、ある意味、専用レーンというように理解しているが、実験をするのであれば、当然、私ども所轄の北署も連携して、可能な範囲で協力はするが、実施主体の市が中心となり、関係機関との調整、地元対策を、事前に十分に検討して、完全に解決して実施していくということをお願いしたい。

サンポートから番町まで1.1km、その間に15の交差点があり、交差点が70mごとにあるわけである。左折車はもちろん、1日、5万台の交通量があり、タクシーの乗降、荷捌きの問題もあり、十分詰めた上で、実施されることをお願いしたい。

(会 長)

自転車レーン設置に向けては、資料の21ページにも記載されているが、市道五番町西宝線において、今後、1車線を自転車レーンとして活用することが決まっている。これについては、関係機関が、まさに協力して実施されていると思う。

この戦略交通計画が取りまとめられる時点では、エコ交通と戦略交通と自転車の3つの協議会が一体となった、その推進のための組織が作られると伺っている。今後の戦略交通の議論の具体化に関しても、是非とも、そういった体制でお願いしたい。

(事務局)

本日の資料-2、46ページにイメージ図を書いているが、戦略交通とエコ交通は、1つにまとめていく考えである。自転車の協議会は、高松地区委員会という別組織となっているので、一体化は難しいと考えている。ただ、都市交通の将来ビジョンを示す、「総合都市交通計画」は、自転車も含めた総合的な計画として取りまとめていきたい。

社会実験は、今回、提示の案は、例えば・・・という程度で捉えていただきたい。実施可能なことから取り組み、効果的であれば、次のステップに進む。実施期間についても、柔軟に考えていただき、それなりの需要があれば、延長することも考えていきたい。

(会 長)

委員から、社会実験の継続性について御意見があったが、25～26年ぐらいまでは、PDCAサイクルを繰り返しながら、社会実験を進化させていこうとお考えなのか。

(事務局)

そのとおりである。高松市としての、新たな「総合都市交通計画」は、20年から30

審議経過及び審議結果

年先を見据えた計画となる。ただ、そこへ一気にには行けないし、無理に行こうとすると、結果的に何もできないという可能性もある。順番に各ステージを追っていく必要があり、その前段で、ステージ0が必要ではないかというのが、今回の提案である。

(委員)

私はタクシー業界から出席しているが、タクシーの協会も、こうした協議会へお招きいただいたことは、どういう部分で期待されているのかと考える。こうした社会実験を、第1段階、第2段階と実施していくことで、例えば、パーク&ライドや、自動車の流入抑制をやればやるほど、「ちょい乗り」交通の重要性が増すと考える。別に、高齢者など交通弱者の移動手段としての「ちょい乗り」がある。どちらにせよ、一挙に自家用車がなくなるわけではないから、利便性の高い「ちょい乗り」交通があることによって、自家用車の利用者も、どんどん変わっていくというのがよりベターな姿だと思う。

高松市のタクシーは不況業種により、国から、タクシーの業界独自で振興策を考へるということで、市の方にも参画をいただいて、先般、第1回の地域協議会を行ったところである。「ちょい乗り」交通は、バスだけで十分だという話なのか、ドアツードアの側面で、タクシーが補完する手段となり、両方必要ではないかという議論なのか、そのあたりの方角性を示していただければ、タクシーの業界も、実際にこれからの振興策として、もっとリーズナブルに乗れる車輛も含め、具体的な検討に入る。

「ちょい乗り」にタクシーというのは必要か。必要な場合は、値段も含めて、こういったタクシーがあればいいというお話も、この協議会の中で、ぜひ聞かせていただきたい。400円程度で何とかできないかというところまで考えている。「ちょい乗り」というのは、家の戸口や狭い道の中までも、送って差し上げたいと思っており、そういうことができるのは、私どもの業界だけである。

本日の社会実験の議論とは、直接、関係は無いのだが、将来的には、「ちょい乗り」交通が必要であれば、役に立てていただきたいということで御提案する。

(事務局)

タクシーは、公共交通機関の1つだと認識している。タクシーの特性は、ドアツードアであり、最寄りの駅まで行けない、行くことができないという方、また、緊急時も含め、そういう事態になったというときには、当然、タクシーということになる。

もう1つは、タクシーは、結局は、お客さんが占有することになる。占有するということによる時間的なメリット、そのあたりを追求なさるのかなと思う。それに対して、どういう料金設定をしていけばいいのかということは、それこそ協会の方で、いろいろ社会実験を行っていただければいいのかなと思う。従って、こうした総合交通の議論の中で、タクシーは違う、と言うつもりは毛頭なく、今後とも、いろいろ議論を交わしていただければと思う。

(会長)

審議経過及び審議結果

本論から少し、話は反れるが、タクシーは普通の車に比べて、大型のものが走っているケースが多い。「ちょい乗り」ができる車として、乗りやすい車ではなく、降りやすい車というコンセプトで、これから小型車を開発していこうという動きがある。

商店街が衰退した理由の1つはモータリゼーションだと言われるが、車の特性自体の問題も大きい。T型フォードが現れて100年たつが、あくまでも馬車の延長で、ある大邸宅の中庭から別の大邸宅の中庭まで移動するのが馬車の役割であった。車も基本的にはそういう特性を持っており、すなわち、車で、郊外の量販店に乗りつけ、ドカッと買い物をするには良いが、まちなかにちょっと行って、買物をするコンセプトでは作られていない。

そういう意味から、空間も取らず、止める手間もかからない、そうした降りやすい車をメーカーが、これから考えていこうとしているところであるし、タクシー業界としても、そうした社会実験に取り組まればいいのではないか。

そうしたことを岐阜県美濃市で、私がプロジェクトリーダーとして実施している。どういうサイズ的車であれば、中心市街地、商店街の活性化に役立つのか。こんなことを模索しようと思っている。400円タクシーといったコンセプトで、小型のコンパクトタクシーは、それなりのニーズがあるのではないかと思う。

(委員)

資料1の2ページについてであるが、この考え方については、異論はない。しかし、ここから、サービスが低下したからといって、「さらなる自動車交通への依存」ということが、本当に太い矢印でいいのか。更に自動車が便利になるとか、少子高齢化などの構造的な問題が更に加わった結果、自動車への依存が大きくなるということだと思う。言い換えると、右の図で言うと、今までとは逆に、減らしたサービスを増やしていくとか、運賃を少しでも下げるとか、そういうサービスレベルで、車が減っていくかと言うと、絶対にそれはあり得ないと思う。右の図の上の矢印もかなり抜本的な、今までに実施しない施策をやらないと、左側の赤い矢印には行かないのではないかと思う。誤解を招くと思うので、修正をお願いしたい。

今回、都心部への自動車の流入とか、そういうことに取り組むということについては、今までにない施策・取組であり、評価できると思う。

(会長)

具体的には？

(委員)

青い図で行くと、「公共交通サービスのさらなる低下」というところから、さらなる自動車の利便性の向上とか、ほかの要因を加えた上で、この矢印を補足することが必要ではないか。右側の図で行くと、今までにない、抜本的な対策の実施ということがないと、逆のスパイラルにはならないと思う。

この図が完結みたいなスパイラルと思いがちだが、他からの要因があっとうなる。逆

審議経過及び審議結果

に回ろうとしても、なかなかこの要因だけでは回らないのではないかと思います。

(委員)

今回は、交通戦略計画を前提にした会議であるので、交通の話をしているのは、十分理解しているつもりであるが、仮に、公共交通機関が充実したとしても、2ページの絵のおりにはならないと思う。

トータルのまちづくりとして、どうするという絵を示さないと、本当にこうなるのか？という感じになる。20～30年後の計画という話であるし、それぞれのステージごとに、少しずつ公共交通を強化していくという話はもっともであるが、高松は、いつの時点で、どんなまちづくりをするのかというところを、ほかの関連施策とも重ね合わせて、示さないとイメージが湧かないのではないか。

例えば、まちなか居住も含めて、まちづくりをお願いしたいと思っている。特に、高松の場合は、線引きを外しているので、連担してだらだらと市街化が進むという方向に動いている。その中で、交通の話ばかりが前に出過ぎていて、都市計画の手法はもとより、ほかの関連施策とも重ね合わせて、少しそのあたりの考え方のようなものを示していただければ、もっとわかりやすくなるのではないか。

(会長)

今回は、社会実験の話を中心にということで、そのあたりは、これまでの協議会資料には掲載されていたように思うが、土地利用とかまちの姿を書いてほしいという要望であると思う。2ページ目の現状と目指すべき方向の絵で見ると、一番上に矢印があって、縦に、土地利用や都市構造と交通が関係してあるように書かれている。もう少し、将来のまちの姿をこういう断面的に表すのではなくて、平面図等々も含めて、土地利用のイメージができるものも入れていただきたい。

都市計画の方では、コンパクトシティを目指すための、土地利用規制の在り方などを議論している協議会があるが、そこでは、都心居住の話も、是非入れてほしいというニーズがあった。市の複数部局にまたがる話ではあるが、都市整備部と市民政策部で、まとめて行く方向で、お示しいただけないか。

(委員)

昨年12月に、第5次総合計画に基づいた都市計画マスタープランを策定したところである。また、それに基づき、「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すべく土地利用の在り方についても、検討をさせていただいている。緑の基本計画についても、都市計画マスタープランに基づき策定中であるが、今の段階で、可能な範囲でこの資料にも反映していきたい。

(会長)

その会議には、市民政策部長にも加わっていただいたほうがいいかも知れないし、御意

審議経過及び審議結果

見・御指導をいただきたい。

目指すべき方向性の一番下の山がある絵だが、将来、人口が減るのは確実なので、20年後には、20%程度減っているときに、ピンクの部分だけが高くなることはあり得ないので、どこかを減らすという図を書いていただき、その上で交通の話をしないと、土地利用、都市基盤に対するイメージが交通の話と結びつきにくい。

(委員)

いよいよ高松市の方でも、本格的に交通対策に取り組んでいこうとしているし、そのスタートとして、社会実験などがこれから始まるということで、期待をしている。

お願いとしては、自動車の流入抑制は是非、慎重にやっていただきたい。なぜかというところ、中心市街地の活性化を進めていく上で、流入規制を中途半端にやってしまうと、特に、企業関係の流出ということが考えられる。会社関係の方、特に企業は、まちなか居住云々というレベルではなくて、企業の利益が最優先であるので、まちなかに車が入れないと、コストが跳ね上がり、商売が成立せず、結局、郊外に流出するというのも想定できるわけである。そうすると、中心市街地の活性化から、逆の方向に向かう可能性がある。ある程度、新しい交通の枠組み、これがLRTになるのか、バスになるのかは、これから先のこととして、市内の循環も含めて、こんなに便利なものになるという前提のもとに、規制等をかけていかないと、結局、議論している流れと逆行してしまう。一旦、流出してしまったものを取り戻すのは大変であるし、これについては、慎重に行っていただきたい。

(委員)

社会実験をする際には、便数とか、料金設定が非常に問題になってくる。ただ走らせればいいわけではなく、利用しやすいものにしなければ、結局、失敗に終わってしまう。段階的にされるということなのだが、最初の時点で、料金設定や便数ははっきりと打ち出した方がいいのではないかな。

「高松市はこういうまちを目指しているから協力してください」ということを市民に訴えていかないと、社会実験を実施しますだけでは協力してもらえない。企業の方も、今の意見のように、出ていかれるのではないかな。

先日、実施した講座の参加者が、高松市が、環境にやさしいまちづくりを目指しているのか、あるいは中心市街地活性化を目的としてまちづくりをしようとしているのかわからないと言われていた。郊外では、いまだに道路整備が行われ、大型店舗ができているのも理解が得がたい。そのあたりをいかに市が説明していくのかということだと思う。

(委員)

これまで、何回も議論して、こういった絞り込まれた形で案を用意していただきありがたいと思う。特に、5ページの方針図では、公共交通の位置付けや対応をきちんと整理していただいた。また、16ページでは、段階的に手順を踏んでやっていくということも、打ち出していただけたし、是非、社会実験をやった上でいろいろと判断していただきたい。

審議経過及び審議結果

細かい話だが、1つは、実施期間の問題である。社会実験は、腰を落ち着けて、期間を長くして、実施していただけないだろうか。循環バスについても、ルートを含めて、料金についても、時間をかけてやっていくことが大事である。その中で、できれば定着する方向に持っていければよい。

20ページには、大町駅でパーク&ライドを実施ということで提案をいただいている。その中で、水田駅については、駅も橋上化されたので、高架下を使うことも1つ提案できると思うし、ぜひ早く実施していただきたい。やろうと思えば、22年からでも実施できるのではないかと。今年度中に駅まで、1つだけ道は開くようだが、急いでもらって、22年の終わりか23年の早々にでも実施していただければ、我々も、それに合わせて頑張っていきたいと思うので、スピードアップしていただけないか。

サンメッセ周辺の社会実験も、何年もかけて実施してはどうなのか。1～3か月とかではなく、是非、じっくりやっていただき、夢があるなら、そちらへ向かって行ければいいと思うし、我々も協力したい。

1つ議論が、落ちてきているのではないかとというのが、交通結節点の機能強化である。高松築港とJR高松駅の間で、高速バスと路線バス、それも含めた、バスと鉄道の結節点をどう整理していくのか。また、瓦町駅についても、同じように高速バスも含め、結節点の問題を、どう機能強化していくのか。結節点というのは鉄道だけではなく、公共交通、タクシー、自転車も含めて議論をしていただく必要がある。この場でなくても、きちんと整理していただけないか。

最後に、宣伝にはなるが、今までは月末1回だけだったが、4月から毎週金曜日、夜に0時便を出そうということで発表した。そういうことも評価していただき、採算的には厳しいのだが、やってみようじゃないかということになったので、是非利用していただきたい。

(事務局)

1月に取りまとめをいただいたエコ交通計画と、本協議会で議論をいただいている戦略交通計画の内容を踏まえ、本市としての「総合都市交通計画」を、今年の夏ごろを目途に策定するというスケジュールで考えている。その中で、社会実験などの内容を含め、予算をどう確保していくかということにもなるので、早く23年度の実施になる。ただ、水田駅については、できないことはない気がする。道を整備するというのは、もう1つの話だが、高架下を利用するということはできるのではないかと。

それに併せての結節点の議論ということだが、盛り込めるものは盛り込んでいきたい。

(会長)

結節点については、パーク&ライドといった議論はあるが、鉄道、バスを含めて、結節点の利便性を高めるということは、まちのイメージを作るということにつながりやすい。これまでも、そうした議論が出ていたので、1回復習をしていただき、結節点をきちんと整理したまちのイメージを描いていただきたい。

審議経過及び審議結果

(委員)

バスに関する社会実験の内容が非常に多く盛り込まれており、我々も協力し、頑張っていきたい。社会実験で、中心市街地を回る循環バスの実証実験がある。我々は、今まで何回も、市街地で社会実験を行ってきたが、運行をこれからずっと続けていく路線ではないという結果に終わっている。まだ、これは計画段階なのだろうが、例えば、今バスが通っていない不便なところを通して社会実験をやってみようというのは、少し考えられた方がいいのではないかと。目的と対象をよく考えてやらないと、失敗してしまう可能性が高い。例え、成功したとしても、料金をどうするか、運行の頻度をどうするかというのは、お金に関わってくる問題であり、民間事業者でそれを賄うことは非常に難しい。公共交通というのは地方公共団体がしっかりとした予算措置を持ってやらないと、絶対に成り立っていないと思う。

交通結節点ということで話が出ていたが、我々は今、JR高松駅前で、バスターミナル、高速バスとローカルバスと一緒に使ってやっているが、お客様から使い勝手が悪いとか、どこ行きのバスが、どこから出るのかわからないと言われる。今回、社会実験をやる際に、わかりやすいバスターミナル、何か1つの目的に絞って、あそこに行けばどこ行きのバスが必ずあるよ、というような交通結節点の社会実験の実施が必要であり、今回の駅南側ターミナルの設置は、非常におもしろいと思う。

(会長)

現在の、バスターミナルについては、様々な意見を各方面から聞く。使い勝手が悪いことによって、サンポート自体が沈滞しているという見方もできると思う。うまく使えば、逆にサンポートの活性化につながるのではないかと。

なぜ、中心市街地なのかという話、あるいは、環境なのかという話があったが、この協議会の中でも、まずは、都心交通ということから始めて、都心だけでは無理だろうということで、郊外部も含め、都市圏全体を考えた戦略交通に視点を転換したわけであるから、中心市街地をどうまちづくりの核にしていくことが、最も重要なのは、間違いないことだと思う。それが、なかなか市民に理解されていない状況ではないかと。

この協議会では、交通という話に、特化はしているが、都市経営的な観点からすると、このままでは、都市がもたなくなるなど、多面的な観点から議論を進めてきた。これを本当に進めていこうとすると、なぜ、中心市街地に投資するのかというところがどうしても大きな壁になってくると思うので、そのあたりについては、市として、この協議会の延長上で、市民の周知・啓発につながるようなことを考えていただかなければならない。

(委員)

私は3年半前に東京から転勤で高松に来て、高松がすっかり気に入って、ここに住もうと思ひ、会社を早期退職して、今いろいろ活動しているところである。最近、友達が高松に遊びに来て、なぜ高松に住むようになったのかとよく聞かれるが、すごく住みやすいか

審議経過及び審議結果

らだと答える。その理由として、20年程前、仕事でニューヨークに4年ほど住んでいた。最初はアメリカ、特に、ニューヨークは怖いところだと思っていたが、住んでみると結構住みやすい。食べ物を含めて物価が安い。基本的に人間が生活していく上で必要な、パンにしても、米にしても、ガソリンも日本の4分の1程度である。

また、マンハッタンにしても、ちょうど東西が4キロ、南北20キロの小さな町で、まさにコンパクトシティであり、そこにいろいろなものが凝縮されている。交通にしても、主要なところに地下鉄が入っていて、東西もストリートごとにバスが走っており、どこに行くにしても便利である。その当方で、地下鉄、バスは1ドルぐらいで、日本円に換算すると当時70円、80円である。そこは、市がトランジットとして運営しているので、乗り継いでも、マンハッタンの中は同じ料金で行けるということであった。

高松は、リトルニューヨークである。なぜかという、香西のジャスコ周辺からから詰田川の手前のサティまでが4キロ、サンポートから高松の空港までが16キロ。市の中心がフラットで、碁盤の目に整備されていて、まちとしての機能は備わっている。四国の中で都市銀行、あるいは証券会社の支店があるのは高松だけである。松山も、経済的には高松より若干大きいかも知れないが、都市銀行の支店は2つぐらいしかない。いろんな意味で住みやすいと実感しており、正に、リトルニューヨークだと認識している。

ただ、欠けているのは、議論している交通の問題である。高松駅、朝の通勤の時間帯に中心市街地の周辺も含め、県庁とか市役所の人がぞろぞろと歩いている。松山も徳島もそうだが、周辺には電車が走っていて、松山市駅に着いたとしても、そこからのトランジットとしての多様な交通、電車等が整備されている。高松にはそれがない。だから今こうやって検討しているのだと思うが、是非、高松の魅力を高めるような議論を、今後とも進めたい。

LRTの問題にしても、財政的、あるいは既存のストックを利用しなければいけないということで、琴電を利用した導入を検討しているが、1つは中央通りに、しっかりとした交通網がない。むしろ、LRTを考えるのだったら、高松駅、あるいは琴電の高松築港から中央通りを通過して官公庁周辺、本当は、高松空港まであって、高松駅に着いたら南北は保証されているというのが、理想形である。なぜ、中央通りかという、高松駅を降りて、皆さんぞろぞろ歩いているのは中央通りの沿線。市役所なりや県庁、あるいは観光地である栗林公園も中央通りに面している。やはり、ここに軌道系の交通機関が1本あり、15分、30分に1本でもいいと思うが、財政的な問題もあるだろうから難しいとは思いますが、中心部の活性化ということを考えると、1つの線の延長ではなく、面的なものと考えて、東からも西からも南からもというふうになればいいと思っている。

社会実験に関してはうまくやってほしい。事務局から、高松市の総合都市交通計画は、20年、30年先を展望して計画を策定したいという話があったが、ここ1年で車と言えば電気自動車の流れに大きくなってきている。20年、30年先というと、車はCO₂とは全然関係ないものになってきて、高松市が考えているエコ交通の基本的な部分が、果たして20年、30年後に何なの？というようなところを心配している。

20ページに、パーク&レールライドの案があるが、駐車場なしパーク&ライドとは言

審議経過及び審議結果

わない。パーク&ライドは、まず、駐車場があって、車を止めて、そこから次のトランジットに移るとというのが基本的な考えである。アメリカ人が聞いたら、駐車場なしパーク&アンドライドというコンセプトはないと思うので、うまく言葉を使ってほしい。

(会 長)

今のお話は、多くの方が共通して思っていることではないかと思う。こうした都市交通の在り方を考える際には、ビジョンも重要だが、コンセンサス、合意形成も重要である。この協議会は、事務局が書いた計画を単に承認するという、通常の議論の仕方ではなく、むしろLRTの導入の考え方については、市民代表の方からの提案をいただき、そしてバスと鉄道の結節については、交通事業者さんから提案いただくなど、多面的な観点から、議論が進められている、非常に珍しい協議会ではないかと思う。ビジョン主導型であり、コンセンサス主導型である。まだ、成果として、取りまとめられてはいないが、今後も、議論としては、そうした形で進められていくと思うので、今の意見も参考に、事務局として、将来像を描いていただき、コンセンサスを得るという形で進んでいくのがバランスとれた進め方であると思う。

(委 員)

20ページの、パーク&ライド駐車場無し鉄道駅は、パークアンドライドの駐車場がない鉄道駅という意味であるので、問題ないと思う。

今のお話は、なるほどそうだと思いますながら聞いていた。エコ都市を目指すのか、中心市街地活性化が目的なのかかわからないという意見はよく聞くが、このままでは、都市機能が維持できないことは明らかである。どこに投資をするかということだが、中心市街地のおよびその都市中心部の周辺部の機能性や回遊性を高め、そうすることによって拠点性が維持され、ひいてはエコにもつながると思う。

エコというのは、CO₂の問題では、電気自動車が普及すればいいじゃないかという議論もあるかもしれないが、電気自動車は、結局、車なので、車を運転できない人とか交通弱者の交通権を保障するという面でも、絶対に公共交通は不可欠であると思う。

それから、土地利用との関係である。過度に自動車に頼るまちでは、コンパクトシティにはならない。ただ、車の利用が全部駄目というわけではなく、上手に使い分けようということで、車でなければいけないところは使うが、それは電気自動車などで補完していき、バスやLRTのような基軸になるようなもの、それを上手に組み合わせていこうということで考えていったらいいのではないか。

(会 長)

皆様方の意見は、全てがつながっているのだが、そのストーリーを、もう少しわかりやすく説明されたほうがいいということである。言い方を変えると、中心部に人が交流する場所、人が集う場所が、都心居住を含めて、まずは、にぎわいづくりが急がれている。ただし、それは単独の話ではなくて、それがさらには低炭素社会への動きにつながるし、さ

審議経過及び審議結果

らにその先は超高齢社会につながっていく。同じ土俵の上に乗っていることがわかるように説明をしていただきたいという趣旨の発言であると思う。

(委員)

このメンバーは、少なくともそういうことは理解している。ただ、肝心なのは、利用する市民にそういうことを理解してもらわなければいけないということ。社会実験の前に、周知・啓発と書いてあるが、これは22年度に計画しているのかお聞きしたい。どういう方向でやるつもりなのか。

(事務局)

先ほどから説明をさせていただいている「総合都市交通計画」の策定が1つの節目になると思う。それを契機として、周知・啓発を充実させていかななくてはならないと考えている。広報、マスコミなどの媒体、説明会、場合によっては、市長自らが、直接そういう会に出向いたりする機会も含めて、考えていかななくてはいけない。これをまずやって、それで社会実験に入っていきたいと思っている。22年度は、特に、そういう準備期間に充て、社会実験は、23年以降でという流れで考えている。社会実験の細かい内容については、今日の意見も踏まえて、次回の協議会で内容を深めたものを提示したい。

(委員)

この前、岡山でバスについての講演会があり、山口市のコミュニティバスの話があった。行政の方は、何回も何回も出向いて、住民とお話しされている。ただ単に何回かやればよいというものではなくて、本当のところを理解してもらわないと、多分なかなか進まないのではないかという気がする。行政の方がどれぐらい地域やコミュニティに出ていって、説明する気があるのか聞きたかった。市民への説明の機会を増やすことも重要である。

(委員)

社会実験の実施を含め、できるところは、スピードアップをしていただきたい。市の中心部の再生に向けて、再開発事業を含めて、住宅整備、まちなか居住促進とか、事業は進んでいるが、この中心部の活性化というのは、都市交通とセットで初めて効果がある。いくら居住区を整備しようが、商業が再生しようが、それを運ぶ手段がきちんと整備されていないと、効果が薄い。

一方、都市交通というのは、単に商店街というレベルでという問題ではどうすることもできない。ここは、特に、官民連携が必要なところであり、僕たちがどうしても、手をつけられなかったところであり、行政も、なかなか腰が重かった。ぜひスピードアップをしていただき、それが、イコール、郊外にまちが広がっていかうとしていることを制御する1つの方策になると思う。法律で規制するのではなくて、市の中心部に住むと、こんなに便利ですよ、というのも、一つの周知啓発である。

具体例を言うと、現在、再開発事業に併せ、マンションの整備を行っているが、郊外の

審議経過及び審議結果

2世代の世帯からの問い合わせが多い。高齢者と若夫婦が郊外に住んでいるのだが、昼間は、共働きで出ているので、年寄り夫婦を住まわせておくのが不安で仕方がない。何とか、まちなかに住ませたい。医療はあるか、介護施設はあるか、野菜はちゃんと手に入るかという問い合わせがある。それに応えられるような計画を今、中心市街地では進めている。それが仮に成立すると、お年寄りがまちなかに住み、郊外には、若夫婦が車社会で生活するというライフスタイルが確立される。ただし、その中で、まちなかに住むお年寄りの移動手段をどうするのかということがないと、この図式は成立しない。

是非、都市交通については、強烈にスピードアップしていただき、30年というスパンではなく、できることは、5年、10年というスパンで考えていただきたい。5年先どうなっているか、10年先どうなっているかという想定をして、スピードアップをする。そのためには、市民は、行政の支援をすることが必要である。役所が、市民に何をしてくれるのかという時代は終わっている。市民が、何ができるのかということを考えていかないと、今までのようには進まないと思っている。

(会 長)

第7回資料は、いくつか御提案として、表記については見直しというようなリクエストであったが、概ね、お認めいただいたものとして、次回に進ませていただく。

そのあたりを含めて、その他として、事務局から何か説明はあるか。

(事務局)

社会実験の考え方は、次回協議会で、もう少し掘り下げたものを提示したい。

本協議会では、第1回から、LRTなど新交通の導入に向けた考え方を中心に、都市交通の在り方について議論を進めてきているが、これまでの議論や方向性を盛り込んだ、戦略交通計画を、本協議会でまとめていただければと考えており、次回協議会にお出しして、最終第9回で、取りまとめをいただくような形で進めていきたい。

本市としては、27ページで示しているように、赤で書いている戦略計画、緑で書いているそれぞれの計画を踏まえて、市民の皆様のパブリックコメント等もいただき、高松市としての「総合都市交通計画」を策定することになっている。次回については、社会実験の内容を掘り下げることと同時に、戦略交通計画の案をとりまとめてお諮りしたい。

今回は、5月21日（金）、午後2時から開催させていただく。

(各委員了解)

(会 長)

本日の会議は、これを持って終了する。

以 上