

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	高松市総合都市交通戦略検討協議会 第1回会議
開催日時	平成20年9月3日（水） 14時00分～16時00分
開催場所	高松市役所11階 114会議室
議 題	・ 会長・副会長の選任について ・ 総合都市交通戦略検討について ・ その他
公開の区分	☒ 公開 ☐ 一部公開 ☐ 非公開
上記理由	—
出席委員	土井会長、半井委員（代理：筧）、佐川委員、小河委員（代理：横山）、野口委員、安田委員、多田委員、古川委員、小野委員、本多委員、宮本委員、藤井委員（代理：藤堂）、近江委員、土肥委員、山下委員（代理：宮武）、久保委員、和田委員（代理：形部）、木村委員 （欠席委員2名） 中村副会長、高木委員
傍聴者	2人（傍聴席：20席程度を確保）
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。 （1）会長および副会長の互選 高松市総合都市交通戦略検討協議会設置要綱第5条第1項の規定により、会長・副会長を互選した。 会 長 土井委員 副会長 中村委員 会長は、会議を公開するとの確認を行った。 （2）議事の協議について 次の議事について協議し、下記の結果となった。 総合都市交通戦略検討について・・・事務局より説明

審議経過および審議結果

以後審議

(会 長)

高松市における都市交通の現状、新交通システム導入検討の背景についての説明に対し、意見、質問などがあれば、お願いしたい。

(委 員)

環境配慮型の協議会と当協議会は、どう関連しているのか。当協議会は、中心市街地における都市交通、環境配慮型の方は、高松市全体を対象とするという話であったが、そういう理解で良いのか。

また、当協議会は中心市街地およびその周辺について、議論するとのことだが、どこまでのエリアを対象とするのか、また、対象区域外の人の動きをどう取り扱うのか、そのあたりを明確にしてほしい。

(事務局)

環境配慮型の協議会では、高松市全体を対象として、アンケート調査などを実施し、自動車から公共交通機関への転換を図るといった観点から、CO₂削減計画を盛り込んだ高松市全体の都市交通計画を策定することを目的としている。当協議会は、環境配慮型の都市交通計画の内容や、現在、策定を進めている、自転車を利用した都市づくり計画も含め、中心市街地における都市交通の在り方を中心に、協議を進めていく予定である。

(委 員)

都心部のみを対象とした議論でよいのか。域外からの移動等を考慮するのではなく、都心部内の移動を捉え、新交通システムなどの導入について、検討する協議会なのか。

(事務局)

当協議会では、中心市街地における新交通システムなどの導入に関する検討が中心になる。また、新交通システムを導入することは、自動車から公共交通機関への転換を図ることになるため、そのあたりは、主に環境配慮型の協議会での議論が中心になると考えているが、当協議会でも、御意見をいただき、議論していきたい。

(委 員)

今回と次回で、新交通システムの導入の考え方の検討を行うとのことだが、域内だけでなく、域外からの交通に対する対処として、どこで乗換え、どう運ぶのかなどの議論が必要であり、また、その場合、このスケジュールで進めることができるのか。

(事務局)

課題は非常に多いと考えている。例えば、宇都宮市にしても、相当長い年数を要して検討している。スケジュールは、目標としてお示ししている。

都心部における、新たな公共交通を検討する場合、自動車からの公共交通の転換など、将来的な需要の予測を含め、資料－３の１０ページの、赤い破線で囲んでいる範囲を対象として、新交通システムに関する導入の可能性などについて、諸条件を想定した上で、交通結節点の強化や、まちづくりの観点から、総合的な議論をお願いしたい。

審議経過および審議結果

(会 長)

琴電は、主に、郊外部と都心部を連絡する役割を担っており、どのようなスタンスで、この協議会に臨むかといったことを考えると、整理が必要になってくる。

新しい交通体系の導入を検討する場合、域内の移動に対する需要だけで、新しい交通が成り立つのかと考えると、域外からの交通をどう反映させていくのかといった視点がないと、導入の議論は難しい。

当協議会の役割は、中心市街地における新交通システムの導入を視野に入れた都市交通計画の検討であるが、域外からの交通需要や、交通結節点という観点も踏まえ、議論するということでよいか。

その意味では、環境配慮型の協議会との調整・タイミングが重要になってくる。

当協議会の、総合都市交通計画の策定・取りまとめは、どう考えているのか。

(事務局)

環境配慮型の都市交通計画は、来年度までの2か年をかけて、取りまとめを行う。当協議会についても、整合性を図るため、来年度を目途に計画策定を行う。

(会 長)

協議会の回数は、議論の内容にあわせ、柔軟に考えてよいか。

(事務局)

本日を含めて本年度3回、来年度も3回程度の開催を予定しているが、柔軟に対応する。

(委 員)

資料-3の8ページにある移動手段の分析について、100人が移動するとした場合に、都心部内の移動交通手段は、ほとんどが自転車か徒歩で、同ページの自動車利用が多いとするコメントと少し矛盾するように感じる。自動車が使われている割合は、さほど多くないのではないか。

また、9ページの上位計画について、都市内交通の再構築とあるが、この都市内交通体系の再構築の範囲を具体的に地図に示した場合、どの範囲になるのか。

(事務局)

8ページの資料は、都心部内々の交通実態を分かりやすく表現したものである。自転車・徒歩が多いのは当然で、ある意味、望ましい姿であるが、これからの高齢化社会を迎える上で、いつまでも歩けない、自転車に乗れないということを考えると、公共交通の充実は不可欠である。

また、都市部内々における自転車、徒歩以外の交通手段として、琴電、JR、バスなどの公共交通よりも、自動車が多く利用されている状況が伺える。今後、この自動車の割合を、減らす必要があると考えている。

9ページの赤丸の都市内の再構築の対象範囲は、中心市街地を想定したものである。

(会 長)

8ページの資料では、まだまだ都心部内々の交通は、自動車利用が多いが、どういう人々が、マイカーから公共交通に転換してくれるのかといったインタビュー、アンケートだけでなく、例えば、国土交通省が実施しているモビリティマネジメントといった、ライフスタイ

審議経過および審議結果

ルを見直し、公共交通等のグリーンな交通手段への転換を考えるという調査結果が公表されているので、これらを参考に、自動車を減らす方策を検討してほしい。

その結果では、マイカー利用者は公共交通ではなく、自転車への転換を希望している人が圧倒的に多く、よほど魅力的な公共交通機関でない限り、マイカーから、公共交通への転換は難しいと思うので、是非、参考にしてほしい。

(委 員)

資料7ページに関連して、都心部への流入を見る場合、市内における流動に限ってよいのか。市外からの流入もかなりあると思うが、どう考えているのか。

(事務局)

資料は、実態調査を行った、平成12年3月の新都市OD調査結果を掲載している。この調査は、合併前の旧高松市域の人々を対象とした調査であり、それ以外の町からの移動は捉えられていない。今後、環境配慮型の交通計画で、補正作業を予定しており、そのあたりは、この協議会でもお示ししたい。

(委 員)

域内と域外を個別に考えるのには無理があるのではないかと。資料8ページの交通手段のほとんどは、自転車と徒歩であり、この自動車は、郊外部分からではないのか。今後、郊外からの自動車での流入を抑制し、その人々の足をどう確保していくのかを考えていかなければならない。

また、3ページに、人口の拡散のことがあるが、拡散していった人たちの足を考えたとき、今の状況では、自動車ですべての都心部に来ると思う。その人たちが、都心部に自動車で来ている時に、あえて他の手段を選択することには、無理がある。そう考えると、域内の交通だけを考えるのはどうかと思う。

(事務局)

8ページは、都心部内々の代表交通手段としての人の動きを捉えたもので、域外の動きは含まれていない。現実には、自動車が利用されている実態は、御理解いただきたい。

平成12年3月のデータであるが、今も大きな変動はないものと思われる。

郊外からの自動車抑制については、環境配慮型の協議会での議論を予定している。自動車流入を抑制した場合の足の確保、また、都心部内での交通手段をどう確保していくのかという視点で、当協議会で議論をお願いしたい。

大きな方向性としては、環境配慮型の方については、市全体を対象とした、自動車から公共交通への転換をどのように進めていくのかについて、また、当協議会では、中心市街地における都市交通の在り方、特に、新交通システムの導入についての議論をお願いしたい。

(会 長)

交通計画の立案については、将来的なまちづくりのビジョン、例えば、都心部であれば、どの程度の人が都心回帰してくるのかといった土地利用や人口配置のシナリオが明確にできていないと論じる意味はない。そのようなシナリオがないまま、ただ、新交通システムの議論だけを行うのは無理があるので、策定中の都市計画マスタープランや、将来に向けた交通政策とセットで検討することをお願いする。

審議経過および審議結果

(委 員)

再確認したいが、当然、新交通システムの検討が中心になると思われるが、新交通システム以外の、他の手段については、検討しないのか。

(委 員)

例えば、先進的なバス、小型バス、環境配慮型のバスなどを利用して、高松市内を回り、様々な場所に容易に行くことのできるバスシステムなどについて、当協議会の中で、検討してもらえるのか。

(事務局)

バス利用の促進等については、運輸局サイドで、高松市におけるバスタウン整備など、バス利用の促進について、ある程度、議論されていると考えている。当協議会では、中心市街地を対象とした、新交通システムの導入の可能性検討といった位置づけであり、新たにバス利用については、考えていない。

中心市街地については、本日、列挙している新交通システム等の検討を予定している。

(委 員)

新交通システムありきの検討ということか。

(事務局)

新交通システムに、BRT：連結バスの事例があったが、例えば、中央通りは、法的に制約等があり、優先レーンはあるが専用レーンとはなっていない。今後、専用レーンとして、定時制や高速性を備えた、新交通システムの議論は可能であるが、当協議会では、ある程度メリハリをつけて、新交通システムを中心に議論を行いたい。

(委 員)

この協議会の中で、新交通システムの導入が、中心市街地の公共交通として相応しくない、また、導入が難しいとなった場合、どうするのか。

(事務局)

議論を重ねたい。採算性の検討は、避けられない問題であり、採算性が合わなければ、元に戻して議論をしたい。回数を重ねることによって、見える部分もあると思っている。

(会 長)

現状のまま、導入の検討や採算性の議論をすると、明らかに新しいシステムは難しいという結果になる。まちづくりの方向性や土地利用計画との関連性、いわゆる人口が都心部にどの程度戻ってくるという話が前提でないといけない。

例えば、ネットワークの再編と合わせ、接続バスといった専用空間を持ったより高度なバスサービスを提供する。そうした、BRTの延長上にLRTということがありうるかもしれないが、新しい交通システムの議論だけが先行するのは、少し、危険である。

(委 員)

国土交通省では、都市・住宅行政の観点、地域をサポートする立場から、協議会にも参画させていただくが、例えば、コンパクトシティは、市街地が、ただだらと連担化するのではなく、高齢化・人口減少社会では、都市機能は、拠点に集約してそこに住むことが望ましい。また、京都議定書から、CO₂ 対策を念頭においた、エネルギー消費、二酸化炭素を出さない

審議経過および審議結果

社会の実現に向け、支援をしている。今後、協議会の中でも、望ましいまちづくりがどうあるべきか、また、その場合、どういう交通システムの導入が可能、また、選択するのか、是非、議論を深めてほしい。

(委 員)

8 ページに、都心部内々の交通手段で、バスがほとんど利用されていないというデータが顕著に出ているが、バス事業者からすると、なぜ利用されないのか、その見解を伺いたい。運賃・路線・定時制の問題なのか、自転車には到底かなわないのか、例えば、都心部における交通手段が、明らかに自転車にかなわないのであれば、都心部に新交通システムの導入が必要なのかといった問題もあるので、その点を伺いたい。

(委 員)

バスは、初めて乗る人、また、あまり乗らない人には非常にわかりづらい。このバスが一体どこに行くのか、また、目的地に行くのかといった問題がある。

改善の事例としては、例えば、レインボー循環バスが市内を走っているが、このバスは、乗れば必ず目的地に帰ってくるため、利用率も高い。乗りやすい、使いやすいバスを検討すれば、中心市街地で、バスが果たせる役割がある。

(委 員)

子供の頃は、バスの便数が多く、料金も安かったが、現在では、自転車、バイク、自動車にも乗れることもあり、便数も少ないので、バスは利用しがたい。

また、100 円バスは確かに安いですが、1 回ごとに 100 円がいるので、例えば、1 日券で 100 円にすれば利用率はアップすると思う。

(委 員)

私は太田に住んでいるが、瓦町までは電車を利用し、そこから、レンタサイクルを利用して商店街等を回遊する。ただ、雨の場合は、公共交通を利用したいが、自分の時間に合わせて乗ることができない。そのあたりが、利用されない原因の一つではないか。

また、今は、健康で歩くことができるが、少子高齢化になったときには、公共交通に乗らないといけないと思う。ただ、既存の公共交通との乗継ぎや、官公庁・病院などに行くとしても、既存の公共交通との乗継ぎや、目的地までのアクセスや利便性が確保されないと、お金を払ってまで、公共交通を利用するかどうか。

(委 員)

10 ページのまちづくりを支援する公共交通の充実、交通結節点の強化、既存公共交通ネットワークの有効活用は、電車、バス、タクシーにしても知恵を出せばあると思う。少子高齢化となっていく上では、都心部における便利な交通手段という考えは大切である。今後のまちづくりを支援する都市交通の在り方を考えていきたい。

(委 員)

今後、需要予測を地に足のついた、シビアなものにしてほしい。

新交通、地下鉄、空港など、国土交通省が助成・関係しているプロジェクトの一部は、楽観的な需要予測を行った結果、公共交通そのものが、立ち行かなくなってしまう例が見受けられる。

審議経過および審議結果

新交通を導入するといった議論の中で、地に足のついた需要予測は避けては通れない。

現在のまま、示した範囲で需要予測等を行うのであれば、立ち行かなくなるのは目に見えている。これから、高松市がどのようなまちづくりをしていくのか、自動車から公共交通にシフトさせるといった需要がどうなっていくのかといったことを、市民とともに考えていかななくてはならない。

(会 長)

全国で250程度の都市圏を対象として、バスのサービスレベルを、もう少し最適化するような努力を続けた場合、公共交通が成り立つか、収支分析・CO₂削減分析した結果があったが、高松市では、現在の運賃水準でも、もう少しサービスの頻度を上げるだけで、需要が相当高まる可能性がある。全国の都市で、高松でできなければ、他都市ではできないといえるぐらいで、高松の公共交通に対しては、最適化の余地があるので、あまり厳しく考えず、可能性としては十分あると考えていただきたい。

(委 員)

昨年度、運輸局では、バス利用活性化の協議会を開催し、運賃、路線網、乗り場の乗りやすさ、バス専用レーンはできないかなど、課題を整理する中で、各種施策に取り組んでいる。その一方で、高松はフラットなまちであり、自転車の走行環境がとてもよいので、ある意味、苦戦している。バスについては、一人でも多く利用してもらいたい。

(会 長)

かなり議論が進んだが、次回に向けて、精度の高い議論ができるよう、資料の作成をお願いしたい。

(事務局)

今回の協議会は、本日の議論や、環境配慮型の協議会で実施するアンケート調査などを経る必要があり、年内までの開催を予定しているので、お願いしたい。

(会 長)

その他、この協議会の進め方など、何かご意見はあるか。

(委 員)

確認したいのですが、BRTとかでなく、身の丈にあったようなバスの導入があるのではないかなと思うが、どう考えるか。

(事務局)

検討事項とさせてほしい。

(会 長)

本日は、これを持って終了する。

以 上