

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2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1月16日（金）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	・ 高松市が目指す都市交通の在り方について ・ 都心中心部における交通の再構築について ・ 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，中村副会長，半井委員，佐川委員，小河委員（代理：横山），野口委員，安田委員（代理：川崎），多田委員，古川委員，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，久保委員（代理：北原），和田委員（代理：形部），高木委員，木村委員（欠席委員1名）小野委員
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。 （会 長） 本協議会は、都市計画と交通計画を一体的に検討することが重要なポイントである。昨年12月に取りまとめられた都市計画マスタープランに掲げている、コンパクトで持続可能な都市づくりの一環として、産業・経済、都市の骨格を支える都市交通の在り方、軌道系、バス、自転車など様々な新交通システムの必要性について、総合的、戦略的に議論していただくことになる。委員の皆様方の、忌憚のない、活発な御意見を願います。 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ため、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。 （1） 高松市が目指す都市交通の在り方について （2） 都心中心部における交通の再構築について ・・・事務局より説明

審議経過および審議結果

以後審議

(委員)

16Pの問題解決のための方策1 幹線バスの路線強化は、中央通りのみを対象として専用レーンを設置することを想定しているのか。

ただ、専用レーンの設置ができないようでは、新交通システムの導入はあり得ない。

新交通システムを導入するためには、中心市街地における自動車の流入量を抑制すること、また、自動車から公共交通に利用転換させる必要がある。そのためには、まず公共交通機関の有用性について市民に認識してもらわないといけない。バス専用レーンの設置は、当然実現すべき施策であると思うが、どのように考えているのか。

(事務局)

方策1は前提条件であり、これができないと方策2、3への展開はないと考えている。バス専用レーンが設置可能な場所としては、交通量等から勘案して、6車線以上の道路が前提である。

13Pに自動車交通量について整理しているが、例えば、中央通りだと、依然として1日当たり4～5万台という交通量であるが、道路管理者の立場からすれば、6車線が確保されないと、交通が捌けないということになる。

今後、公共交通の利用促進に努め、自動車交通量の抑制を進めていく中で、バス専用レーンについて検討したいと考えているが、これまで、本市において、バス専用レーンの設置が実現できていない状況を見ると、ハードルは非常に高いと考えている。

そのことについて、事業者を始め、委員の方々に、バス専用レーンでさえ実現できていない、本市の自動車に依存した交通事情があることは御理解をいただきたい。

(会長)

方策1、2、3を横並びで比較するものではないという指摘であると思う。方策という言葉の使い方と整理方法については、見直していただきたい。

(委員)

都市計画マスタープランに示されている、コンパクトシティを目指すに当たっての具体策が見えてこない。コンパクトシティは、歩行者、自転車、公共交通を基軸とした交通体系として、自動車が中心部に流入しないようにしていくものだと思うが、どう実現していくか、具体的に説明してもらいたい。

(会長)

資料には、具体的な都心中心部への自動車の流入抑制策などについて言及されていないため、今後、具体的な取組なども示した上で、全体的な方策として示してほしい。

(委員)

病院などの公共施設が、分散した形で高松のまちづくりが展開されている中で、コンパクトシティを目指すための具体的な方針・方向性について、聞かせてほしい。

(事務局)

本市における都市構造、都市計画マスタープラン、別途、検討を進めている環境配慮型都市

審議経過および審議結果

交通（エコ交通）計画ともそれぞれ関連しているため、３Ｐ、５Ｐに基本的な考え方について取りまとめている。例えば、資料の３Ｐは、都市計画マスタープランで示した将来都市構造であり、中心市街地の広域交流拠点、８つの地域交流拠点、８つの生活交流拠点を位置付け、その拠点において、サービスレベルを向上させる方向を示している。それらの拠点について、相互に公共交通軸で結んでいくような多核連携型のコンパクトシティを想定している。

その中で、特に、中心市街地においては、高齢化社会への対応や自動車を抑制した場合の受け皿、人の足をどう確保していくか、といった視点から、望ましい交通体系の在り方について、この協議会で議論をお願いすることとしている。

（委員）

方策が３つ横並びで提示されているが、それを今ここで判断できるのだろうか。交通は手段であり、目的ではない。どういう人が利用するかが明確になっていないため、方策１～３でどれが良いかは判断できない。

例えば、丸亀町商店街の活用化を図る、あるいは番町周辺の公共施設への需要を喚起するなど、都心中心部の各ゾーンの位置付けを明確にする中で、どのゾーンにどのような需要があるか、人がどのように張りつくのか、また、それを支えるどのような交通網が必要であるかなどきめ細やかに分析されない中で、交通を検討してくれと目的化されているようで、よく理解できない。方策１～３を比較すると言われてもピンと来ない。

やはり、まちづくりの視点から、今後コンパクトシティを目指すに当たり、都心中心部の各ゾーンの位置付け、どのような誘導をしていくのかを明確にした上で交通網の議論をすべきだと思う。資料全体が、高松市の動きだけで、高松市の都心中心部は、香川県における都心中心部という事でもあるため、市外、県外の動き、あるいはどういう需要があるのかについて把握しておく必要がある。

（委員）

「コンパクトシティを目指す、歩いて暮らせるまちづくりといった概念が分からない」というのは、市民の素朴な疑問として上がっていると思う。

今回、なぜ交通体系を見直す必要があるのか、突き詰めて言うと、中心市街地の活性化がなぜ必要なのか。今、言ったように高松市は郊外に拡大し、拡散した土地利用が出来上がっているが、それでも、なぜ今、この中心市街地の活性化に取り組もうとしているのかという基本的な事が説明されず、具体的な取組も示されない中で、交通体系や新交通について議論しようとしても、市民には非常に理解しづらい話になっているのではないかと。

これから人口が減少し、また、都市が拡散している状況の中で、いかに正しく都市をコンパクト化していくかが、まさに中心市街地活性化の議論だと思っている。中心市街地活性化がなぜ必要なのかは、都市の運営コストをいかに削減していくかが１つの観点だと思う。

また、環境問題が取り上げられる中で、いかにＣＯ２削減を図るかといったこの２つの軸をきちっと整理した上で、「なるほど、こういう事で中心市街地活性化を図らなければいけない」ということが分かるように資料を作成すると、わかりやすくなるのではないかと。

エコ交通協議会でも質問があったが、都心中心部に、自動車が流入しやすい環境が出来上がっている。例えば、資料の４Ｐの図２．３では、駐車場料金は無料が多いという結果となって

審議経過および審議結果

いる。

これは、都心中心部に、自動車を無料で駐車しているというデータが表されているが、実際は、このデータが疑わしいと思っている。果たして、都心中心部にこれだけの自動車を受入れるだけの土地があるか疑問に思う。これが実数だとすると、その費用は誰かが負担をしているのではないかと、つまり、企業が駐車場をまとめて借り上げ、アンケートからすると、利用者にとっては無料であるが、実は企業が負担していたという事があるのではないかと思う。利用者だけではなく、企業側にもアンケートを実施し、分析する必要がある。目的地の敷地内にある駐車場、無料駐車場について分析を補足してもらいたい。

(事務局)

資料のP4の図2.3、2.4は、全市的なデータであり、中心市街地だけを捉えたデータではない。郊外部では、無料駐車場が多く、中心市街地のゾーンの中でどうかについては、次回のエコ交通協議会でお示ししたい。

また、エコ交通協議会では、来年度、企業アンケートの実施等も視野に入れているので、もう少し、詳細な分析を進めていきたい。

(委員)

本日の資料における、問題解決のための方策1、2、3というのが、唐突のように思える。

例えば、方策1、2、3の問題解決の可能性の評価(○、△、－(解決困難))は、誰がどういった基準で決めたのか。こうした内容は、協議会で意見交換し、実のあるものにするために、意見を共有してもいいのではないかと。例えば、方策1の4 中心市街地活性化の支援で、「来街者や定住者の回遊性向上」が、－(解決困難)となっているが、本当にそうなのだろうか。バスレーンが強化され、定時性が向上されることで、観光客も含め、バス利用者が増加するのではないかと。

一方、方策3では、「来街者や定住者の回遊性向上」が○で、運行ルートの設定により中心市街地の回遊性向上へ寄与となっているが、これは方策1・2でも言えることではないかと。

また、資料の4Pの高松市における交通の実態として平成2年から20年にかけての交通手段分担率の変化であるが、「自動車分担率は増加」とあるが、鉄道・バスの方が2倍近く増加しており、自動車は、せいぜい40%から49%で2割程度の増加に過ぎない。それを分担率の変化と見るよりも、自動車に関しては占有率が増えているという意味ではないのか。

(委員)

資料10Pの図3.11で、平成12年から20年にかけて自転車が大きく伸びて、徒歩が半減しているが、これは同じ手法で調査を行った結果なのか。JR高松駅から琴電に乗り継いでいる利用者、あるいはバスに乗り継いでいる利用者の割合は、全体の傾向としては、資料の10Pの図3.13とおおりだと思うが。

しかし、本当に琴電が減少して、バスが増加したのか、バス協会の方とも話をしているのだが、どうも数字が振れているように思える。徒歩が大幅に減少したということは、よほど市民が自転車を利用している結果だと思う。昨年ぐらいから、様々な施策・取組を進めているので、自転車が増加傾向にはあると思うが、これほど平成12年から増えたのであろうか、事実関係を明確にしてほしい。

審議経過および審議結果

資料１１Ｐの新都市ＯＤ調査で、中心市街地の自転車移動は、隣接するゾーン同士の移動（１～２Ｋｍ）であり、中心市街地内はほとんど自転車で移動しており、市民が支持しているということになる。このような状況をどう評価するのか、資料の１０、１１Ｐに対する事務局の考え方を聞かせて欲しい。

（事務局）

説明の中でお断りをしておくべきであったが、平成２０年度調査結果は、市民一万人を対象にアンケートを実施し、３，０００強の有効サンプルとなっている。

第１回協議会において、平成２０年のデータがないと全く議論ができないという意見もあったので、このデータを、平成２年のパーソントリップ調査、平成１２年の都市ＯＤ調査といった母数が多いデータと同じ土俵で取りまとめた結果である。サンプル数が少ないため、回答内容によっては、割合が高低する場合があるので、全体の傾向として見てほしい。この結果で、実態がこうだと決め付けるものではない。

（委員）

例えば、資料１０Ｐの図３．１３でのＪＲ高松駅からの利用割合は、平成１２年は全県的な動きであり、２０年は、市民アンケートで得られた３，０００サンプルの動きということで、平成１２年新都市ＯＤ調査と２０年の市民アンケート調査結果を単純比較して、琴電が減少して、バスが増加したというのは、少し短絡的すぎるのではないか。

（事務局）

有効データを集計した、あくまでも傾向を見ていると御理解をいただきたい。

（委員）

平成１２年の新都市ＯＤ調査結果では、都心部内々における代表交通手段を見ると、自転車利用の割合が、平成１２年の時点で４０％あり、これが平成２０年になると５２％になっている。市民は、中心市街地の移動は自転車で十分であるということではないのか。

現実的な問題として、自転車を利用している市民をどのように公共交通に転換するのか。有料でも、１日１００円程度で自転車利用が可能な中で、新しい交通システムを導入した場合、実際に利用する人が果たしているのか、かなり厳しい意識を持って考えないといけないのではないか。また、方策１は、事業者としての立場からすれば、これを実現した上でないと、中心市街地に新たな公共交通を導入することはできないと思う。方策１、２、３は並列ではなく、方策１は前提の上で、方策２、３を検討していく必要があると思う。

また、第３回会議について、導入区間などを提示すると同時に需要予測を行うとなっているが、その前提となるデータ分析ができていないのではないか。

エコ交通協議会で実施したアンケートでは、新交通システムを利用するかという需要予測の前提にならないし、郊外から市内に入ってくる人のデータを詳細に捉えないといけない。

あまりラフな議論をするのではなく、きちんと手順を踏んでの議論をお願いしたい。

（委員）

将来に向けての計画として、郊外から都心中心部に来る人は公共交通を利用、都心中心部内の移動は、徒歩もしくは自転車を利用してもらうという基本的な考え方だと思う。

ただ、資料の１０Ｐの図３．１１にもあるが、都心中心部へ流入してくる交通は自動車が大

審議経過および審議結果

半であり、渋滞や環境問題を踏まえ、この自動車の問題を取り扱っていかなければ、現実問題として公共交通機関の整備は難しい。

鉄道やバスは、大量かつ安いコスト・料金で、運ぶことが可能だが、あくまでも、線的な輸送である。都心中心部に自動車で来られる人は、自由度が高いからだと思う。都心中心部に自動車で買い物に来られた人への対応として、商店街でも駐車場の整備に取り組んでいる。郊外店が、これだけ発展したのは、無料の大駐車場を兼ね備えているからである。中心市街地でも駐車場整備など行っているが、自動車で来る人の事を考えなければならないと思う。

また、資料の１０Ｐの図３．１３で、ＪＲ高松駅、琴電瓦町駅において、平成１２年は端末交通手段として自動車が数％あるが、２０年は分担率が０％になっている。タクシーは、市内で最も利用者が多いのが、ＪＲ高松駅であり、次が瓦町駅である。当然、同じ条件で調査を実施しなければ、誤解を与えることになりかねないので、今後、注意してほしい。

(委 員)

方策３の場合、中心市街地の中では便利なのかもしれないが、郊外から来る人にとって、ＪＲ高松駅に行くために瓦町で乗り換えるというシステムになる可能性があり、逆に不便になってしまうと思う。様々な意見がある中で、いろいろな手法を組み合わせた方策を検討しないと理解をしてもらえない。

また、協議会の進め方であるが、前回から４か月ほど経過して協議会が開かれている。エコ交通協議会との関連もあり、議事録も事前に送付してもらっているが、４か月も経つと忘れてしまうこともある。協議会の冒頭で、前回、どんな事が話し合われ、何が決まり、何が決まらなかったのかについて整理をしていただき、それから議論に入っていただきたい。

(委 員)

提示されているアンケート結果等を踏まえると、新交通システム導入は非常に難しいと感じる。しかしながら、ＬＲＴなどの新交通システムは、将来の公共交通機関として、非常にすばらしいものであると信じている。今後、データの捉え方、需要予測方法について検討していただき、もし、アンケート調査を実施するのであれば、高松市内だけでなく、周辺市町も含めて調査していただきたい。

周辺部から都心中心部への人口回帰をうたいながら、なぜ、都心中心部内での動きが減少しているのかという原因を考えてほしい。それは単に交通の問題であるのか、あるいはまちづくり、魅力の問題なのか。

また、郊外に住んでいる人は、高松市の中心部がどこかわからない。私が高松市に来た時は、瓦町駅周辺が中心だと思っていた。ＪＲ高松駅周辺は、交通結節点、本州から連絡船が着く港があり、玄関口だと考えていた。生活・商業の中心部は瓦町だと考えていたが、現在はそう見えない。高松市の中心がどこかを示してほしい。

(会 長)

中心部の場所ということですが、資料の５Ｐに、中心市街地の位置付けが示されているが、これでは分かりにくいということですね。

(委 員)

交通戦略協議会ですから、現在、高松市の中心がどこか、また、将来はどこを中心としよう

審議経過および審議結果

としているのかを整理してほしい。私は、約30年前に高松に移住してきたが、瓦町が中心とばかり思っていたら、今は瓦町は中心とは言えない状況だと思う。

例えば、瓦町駅は、バスとの連絡が悪く、高速バスすら停車しないので、ターミナルとしては十分に機能していない。郊外の大型店に行くと、高松の中心はここではないかと思うことがある。「ここに問題点があるから、こうしましょう、こことここを繋ぎましょう」という議論ではなく、コンパクトシティを具体的に道筋をつけて実現していこうということを言いたい。高松市の中心をどこにするか。その周辺部はコンパクトシティとして、歩けるまちづくりを目指す。その範囲内では、歩行者と公共交通機関と自転車を中心として、自動車を抑制する。そのためには、まちの中心から交通機関が骨格となるよう形成されていけば、市民、観光客にとっても分かりやすい。その骨格になる交通機関でカバーできないところは、バス、郊外でパークアンドライドを促進する。という計画を立てた上であれば、議論がしやすい。

(委員)

疑問に思ったのは、平成21年度に国土交通省に提出しなければいけないから、議論するというのであれば、少し悲しいなと思う。生まれた時からずっと高松に住んでおり、愛着もあるので、みんなが暮らしやすいようにするためのまちづくりをしてもらいたい。もっと長い目で、じっくり時間をかけて、本当に住みやすいまちにしていだけるような協議会になればよい。

(事務局)

本協議会では、大きなまちづくりの観点から、都市計画マスタープランの考え方を基本に、将来目指すべきまちづくり、都市構造の方向性を示している。それを実現し、支えていくための交通体系として、郊外部からの自動車流入を抑制し、都心中心部内の交通はどうあるべきかという手順で、委員の皆様にご議論をお願いしているつもりである。

どうしても交通計画の議論ということで、交通のデータに主眼を置いた資料作成をしていることもあり、わかりにくいと言った御指摘であると認識しており、その点については、反省しなければいけない。

今回の方策1, 2, 3は、検討すべきステップとしてお示ししたもので、方策のうち1つが良い、悪いという話ではなく、こうした、中心市街地における都市交通上の問題点を踏まえた上で、20年先を交通体系がどうあるべきかという観点での検討をお願いしている。

ここ20～30年間、都市交通については、こうしていけば良いという議論は、様々されてきているが、結果として、本市における交通事情は何も変わっていない。

事務局としては、20年先の高松市の中心市街地における交通体系が、今のままで良いのかという思いで資料の15Pに、問題点という形で取りまとめたところであり、委員の皆様にも、こういう現実だということを理解していただきたく、今回の資料を作成している。

ただ、ここにメスを入れていかなければ、今後、10年、20年先も、今の交通事情のままで、自動車が50～60%とますます増えていくようなまちになるのではないかという危機感がある。その中で、総合計画や都市計画マスタープランに掲げた、まちづくりの方向性を御理解いただいた上で、交通の視点から、この協議会で議論していただきたいという思いである。目的化している、唐突であるという御指摘は、反省しなければいけないところではあるが、今年、来年、またその次の年にまで協議が続くかもわからないが、議論を重ねていきたいと考え

審議経過および審議結果

ている。

(委 員)

国土交通省の補助対象事業という枠組みの中で、本協議会を開催しているが、国土交通省としては、高松市でL R T等を導入してほしいということは全くなく、どのような交通体系が良いのかと考えたいということである。

高松市から調査を行いたいということで、この検討を進めていくことについて、補助対象事業として採択しており、そのあたりは誤解がないよう、高松市の将来を見据えた、まちづくり、また、交通の利便性の観点から検討していただきたい。

各委員からは意見があったが、15Pのこの都市中心部における課題図は、コンパクトシティの実現に向けた、様々な問題点が整理されており、非常によくできている資料だと思う。

高齢化などに対応するために、歩いて暮らせるまちであれば、一番望ましい。次の手順として、自転車を活用してもらい回遊性を確保できれば、これに越したことはない。ただ、それにプラスアルファして、公共交通機関という話だと思うが、これまでの高松市のまちづくりの歴史から、中心市街地には、既存の社会資本ストックがあるので、それを前提とした議論も必要と思う。具体的には、琴電は、郊外から中心市街地へのアクセスに利用している人は多いが、中心市街地内で、瓦町から高松築港間の利用は極端に少なく、これを活性化することはできないか。

例えば、運賃を安くする、運行本数を増加するなどのソフト的な検討をしてもらい、何らかの利用促進、活性化が図れれば、その役割、意味合いが変わってくる。高松に来て、琴電を利用して思うのは、運行本数が少ない、運賃が高い。経営上の問題もあるので、それはそれで仕方ない。ただ、他都市における事例も参考に、中心市街地内における、利便性向上策を琴電の方でも工夫してもらえば、公共交通の在り方も違ってくる。

新交通システムの導入は、コンパクトシティの目的になると思うが、その効果についてはもうひとつよく分からない。また、既存ストックの活用であるが、一時休止している琴電の連続立体交差事業の問題があり、この事業の取扱いについての議論も必要である。公共交通体系の再構築については、J R 高松駅、高松築港駅の結節機能強化、J R 高松駅～瓦町の両ターミナル間の利便性向上、高松の平面交差の解消については、連続立体交差事業が進めば解消できるわけであり、新交通システムをどういった形で導入するかという議論もあるが、高架化の方が利便性向上に繋がる可能性が高いのではないか。検討の切り口はいろいろあるので、じっくり検討していただきたい。

(事務局)

資料の3Pにお示しのとおり、昨年12月に取りまとめた都市計画マスタープランでは、これ以上、拡散したまちづくりにならないよう、広域交流拠点などに集中したまちづくりを推進していこうという中で、5Pには、それら拠点を結ぶ軸として、公共交通を強化していくという大きな方針を示している。

ただ、これらを実現化していくためには、様々な施策が必要であると考えており、例えば、周辺部では、自動車から公共交通に利用転換や乗り継ぎの問題は、運行頻度、乗換料金の割引等による工夫などで解決することはできないか、また、公共交通で、都心中心部に入ってきた

審議経過および審議結果

人の移動は、徒歩と自転車および公共交通が中心となるが、徒歩での移動範囲には限界があり、それを自転車と公共交通でカバーしていく。

資料の 11P で、自転車と徒歩のトリップ状況を示しているが、自転車トリップが多いということは、逆の見方をすれば、中心市街地における公共交通が貧弱であるという側面がある。徒歩では移動しがたい、ある程度の距離を移動しようとした場合、自転車しかないというのが逆に、本市の現状であり、これをどのくらい公共交通に転換できるかというのは難しい面もあるが、身近な足としての公共交通が整備できれば転換は考えられるのではないかと。

また、中心市街地活性化については、丸亀町商店街を中心に計画が進められており、常盤町では、地元商店街を中心に琴電さんも参画される中で、活性化に向けての調査・研究をされている。厳しい財政状況の中で、瓦町周辺は具体的な検討はされていないが、高松市の中心市街地における交通の現状は、例えば、自動車で中心に来ると、点の移動でしかなく、中心市街地活性化につながらない。中心市街地活性化は、目的地に来てもらい、回遊してもらうというまちづくりを目指している。ただ、まちを回遊するのに、歩くのも大変で、自転車のみでは限界があり、その足となるような公共交通が必要ではないかという視点で、検討をお願いしたい。

(委員)

総合都市交通計画を作成していく上で物流という側面から協議会に参画させていただいているが、今まで、議論に加われないような気がする。コンパクトシティを目指していく中で、今後、物流も無視はできない。社会資本整備という話が出ているが、荷捌き場などが確保できないという現実がある。今後、ネット社会となっており、物を買っても、最終的には運ばなければならない。そういった観点も押さえておいていただきたい。

(委員)

2点お話ししたいが、1点目は、中心部に新しい公共交通を導入することについて、なぜ今、この議論が必要なのかと思う。事務局の話では、まちづくりのために必要である、ということであるが、根幹となるまちづくりの絵姿がなく、交通体系はこうあるべきだという展開になっているので、委員の方はどうしてと思う。交通は目的でなく、手段であり、その手段は、何の目的を実現するためあるのかという全体的な絵姿を共通認識しないといけない。次回の議論では、将来のまちづくりの絵姿を示したうえで、交通が必要というように納得してもらえよう議論をすればいいのではないかと。

2点目は、今後の作業方針で、やはり需要予測というのはしっかりしたものにしてもらう必要がある。資料の 21P を見ると、需要予測の例で、予測を甘くしかねないような、雰囲気があるので、指摘をしておきたい。

まず、左側の真ん中に、公共交通の転換率があり、約 25% が転換できるという結果に基づいて、転換可能な条件 50% という数字が出てきているが、ある意味甘い数字ではないかと思う。また、右側の下に、徒歩からの転換率が 20% とか 10% とあるが、そもそもコンパクトシティとして、歩けるまちづくりという話をしている中で、少々矛盾しているように感じる。これだけの転換率があると読むのは、非常に危険であり、今後の作業を進めるに当たっては、需要予測は固めぐらいでいいのではないかと。

(副会長)

審議経過および審議結果

前回、私は欠席しましたが、事務局から話を聞いた内容と、今日の議論は、随分状況が変わってきたなあと感じている。そもそも、新交通システムの導入を検討する協議会だと聞いていたが、そのことを含め、いろいろ議論することはいいいと思う。

まず、言葉の定義で見直し方が良いと思うのが、中心市街地は構わないが、都心中心部という言葉は止めたほうがいい。

都心と中心部というのは同義半句であり、都心と中心市街地は同じなので、ここは都市中心部としたほうが良い。都心というのはあくまでも都心であり、その中心部は点になってしまう。都市計画の用語で、都心中心部という用語はないので、都市中心部のほうが良い。それに対してもっと中心部が、中心市街地で定義されるということであれば良い。少し、都心中心部が広すぎるような気がする。

それから、先程、高松市の中心部がどこかよく分からないというお話があったが、個人的には瓦町ではないと思っており、三越周辺だと思っている。客観的に言えば、高松市の中で最も地価の高い所が中心である。地価が高いというのは、土地を利用しようとするインセンティブが高い表れであり、潜在的なポテンシャルがあることになる。それが三越周辺かどうかは分からないが、そうではないかという気がする。業務的な中心部と商業的な中心部は違うが、一般的に考えるのは、中心部というのは土地の値段が高い所であると思う。

議論を聞いていると、突き詰めていくと新交通はいらないとなるかも知れない。事務局から、アプローチの方法として、3つの方策が示されており、委員の方々もいろいろな考えを持っているが、各方策の具体的な内容がある条件を設定し、シミュレーションした結果がいくつかあってもあれば、より具体的に議論が進むのではないか。方策1、2、3の中でも、解決するのに難しい点、比較的簡単な点はあるが、実際に方策のシミュレーションを実施し、人の動き、土地利用も含めて、どういう姿になるのかという具体策が数字とともに示されれば、比較的理解しやすいようになる。甘い、厳しいというのは、我々が判断すればいいので、具体的な像を出した方がより議論が進展するのではないか。

(会 長)

委員の共通した意見として、今回の方策の示し方が唐突すぎるという点、現在活用されているデータの精度、角度が今後大きな問題になってくる可能性もあるという点などが挙げられたが、冒頭に、この協議会の重要な柱は、都市計画と交通計画を一体的に考えるということを申したが、本日の資料も、都市計画マスタープランの将来の骨格、これに沿って交通網を描いていると思う。

ただ、都市計画マスタープランでは、骨格は決めたものの、具体的な施策・中身は、ほとんど何も決めてないので、この協議会の中で、特に、都心中心部に焦点を絞り、まちづくりの議論を、交通を考える上で欠かせない要素として、併せて検討していく作業が、この2年間の議論前半になればいけない事だろうと思う。そして、まちづくりの絵姿を描いていく中で、本当に新交通が必要か、私は、新交通という捉え方が、本日の議論では少々狭すぎて、様々な捉え方で新交通を高松方式で定義できるのではないかと思う。既存ストックを活用するというのも1つの新交通になり得るし、また、そういった議論を重ねる必要があると思っている。

また、本日の資料を見ると、都心中心部に重点的な投資をすることになるが、全体の運営コ

審議経過および審議結果

ストといった観点から、今、都心中心部に投資をしておかないと、将来的に都市全体の財政負担、これが膨らみ続けるといった議論がないと、市民からの賛同は得られない。私は、あまり需要予測を信頼していないが、それで議論することではなく、財政コストといったものを議論していくことが、将来的に市民の合意を得る決め手として重要ではないか。

また、現在、高松市では、自転車が都心中心部内の移動を支えていると言ってもいいと思うが、将来に向けて、本当にそれでいいのか、ということが議論されるべきと思う。高齢者は、歩けず、自転車にも乗りにくくなるので、今はまだ高齢化社会と言いつつも、変遷していく過程である。あと5年後ぐらいには、高齢化によって大きく社会が変わってくるであろう。その時に自転車に頼りすぎている余り、まちの内々の移動が、「歩けないし自転車にも乗れない、どうやって移動するんだ。」といった事が大きな問題になると思う。

ヨーロッパでLRTなどを導入している背景は、そこまで議論した上で移動を保障することが、最高の福祉であるといった考え方に基づいている。自転車にも乗れない、そして歩くことも出来ないのでは、福祉ということが全く支えられない。多くの委員からも指摘があったが、移動が本来目的ではないということが、多くの委員からも指摘があったが、移動こそが最高の福祉であり、今後、高齢化社会の中では最も問われる論点になるかと思う。

今後の進め方について、事務局の予定では、導入ルートや需要予測に踏み込むということだが、そこに踏み込む前に、まちづくりの絵姿等、いろいろ議論しておいたほうが良い。

無理に需要予測を示してもらおうと、この協議会がもう開催できなくなってしまうという不安も感じている。

(事務局)

本日頂いた御意見を含め、次回の協議会の内容について検討させていただく。

(会 長)

需要予測等については、次々回ぐらいの議題になると思うが、私見であるが、特定路線の需要予測を議論するのではない。都心の交通体系を、ただ需要予測の数字だけで議論するというよりは、将来のまちの姿を想定し、備えあれば憂いなしといった観点から、長期的な議論ができる余地を残していただきたい。本日、厳しい意見をいただいた委員におかれては、そうした趣旨を踏まえて、御検討いただくようお願いする。

(事務局)

- ・協議会の略称を「新交通協議会」とする件
- ・次回の日程 3月27日(金)午後2時～ 開催する件

(会 長)

協議会の略称を、「新交通協議会」とする件は、もう少し議論が進んでからにしたい。
次回協議会の日程について、3月27日(金)午後2時から 各委員了解

本日は、これをもって終了する。

以 上