

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3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3月27日（金）14時00分～16時00分
開催場所	高松市役所13階大会議室
議題	・ 都心地域における交通体系の考え方について ・ 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（代理：四宮），佐川委員，小河委員（代理：松岡），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，木村委員，高木委員，藤井委員（代理：藤堂），近江委員（代理：中村），土肥委員，山下委員（代理：大津），久保委員（代理：葛西），福家委員（代理：井口）
傍聴者	2人（傍聴席：20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） 前回の会議では、第2回会議録にも記載のとおり、事務局から提示された方策など、資料が全般にわたり唐突であったこと、また、将来のまちの姿を想定し、将来の望ましい交通体系の道筋を明示し、議論していく必要があるのではないかなどの御意見を頂いた。 本日の会議では、それを受け、将来都市交通を考えるに際しての視点、ポイントを整理した上で、皆様方から、都心地域における交通体系についての御意見を頂きたい。 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）都心地域における交通体系の考え方について ・・・事務局より説明

審議経過および審議結果

以後審議

(会 長)

本協議会での認識を共有するという意味合いでの事務局からの説明であったと思う。高松市の将来像は、こうなるであろうということを理解してもらえるような根拠資料を示していただいた。

この資料については、既に配布され、事前に委員の方々から御意見・御提案を頂いているので、順次、説明をお願いしたい。

提出されていない方々についても、積極的な御意見をお願いしたい。

(委 員)

3 Pの将来像について、郊外から人を運ぶ時、どのルートをメインにするのか、明確な位置付けがされておらず、単に絵を描いているにすぎない印象である。郊外からの流入については、もっとメリハリをつけてはどうか。市民病院の仏生山への移転も考慮してはどうか。

4 Pの施策について、新交通システムの検討が、中心市街地のみで議論されているということはどういうことなのか、全市的に議論すべきであると考えます。

施策で、イルカカードの活用といった項目が入っているが、高齢者の自動車からの転換を促すといった公共交通の利用促進の視点から、一定の年齢に達した方には一律配布による利用啓発をお願いしたい。

1 4 Pでは、大きな方向性として、丸亀町商店街のことが記載されているが、瓦町の周辺、特に、常磐町の低未利用地の活用の問題があり、表現に加えていただきたい。

瓦町駅の施設機能について、高速バス、路線バスの機能をできる限り、JR 高松駅と瓦町駅に集中して整備をしてほしい。琴電とバスのサービス水準が十分でないのは承知しているが、今後の望ましい在り方について、この場を含め、バス事業者とも十分に議論していただきたい。

また、4 Pのまちバスの活用だけでなく、市民ニーズに対するサービスの提供方法について議論すべきであると思う。中心市街地の移動手段は自転車メインであり、それとバスとの連携を議論すべきである。また、徒歩しか移動手段がない人へのサービスについても議論が必要ではないか。

(委 員)

バス路線網の再編、速達性の確保といったバスの運行について、事務局から、バスに対する補助金についての説明があったが、補助金無くとも市民のためのバスの運行について、バス協会側とも十分な議論をお願いしたい。

都心地域内の循環バスは、現在、丸亀町商店街の委託を受けて、琴電バスが JR 高松駅と丸亀町商店街を結ぶまちバスを運行している。

平成 14、15 年にショッピングバスとして 100 円バスの社会実験を 2 回実施し、中心市街地を巡回するルートで運行したが、1 便 10 人程度の利用であった。

今後、バスが高松市内をどう循環すればよいのか、住宅地区、交通結節点である JR、琴電の駅や商店街をうまく結べるように十分な検討を行うべきである。

高松市は、直径 3km がほぼ中心市街地となっており、LRT はもっと郊外型で検討すべきでは

審議経過および審議結果

ないかと考える。

14Pについて、まちづくり施策の方向性として、瓦町駅東側駅前広場を整備すれば、高速バス、リムジンバスの乗入れも可能となり、東側の開発効果も十分期待できるため、早急に実施すべきと考える。

19Pの利用者の視点に立ったという点では、JR 高松駅のターミナルを高速バスと路線バスの両方が利用しており、混雑している状況である。以前、県から、高速バスターミナルの移転についての提案があったが、利用者の利便を考えると遠くなるのは良くないので見送った経緯がある。手狭になったターミナルの利用方法として、路線バス停と高速バス停を分離するなどの利用しやすい方法を考えていきたい。

(委員)

高松市の総合交通体系を考えていく上で、タクシーも公共交通として考えてほしい。タクシーも電車、バスなどにはないメリットを持っており、24 時間体制で動ける、輸送量は小さいが悪天候時も稼働しており、ドアツードアのサービスが提供できる。

都市交通の役割としてタクシーがどう位置づけられるかであるが、交通を人間の体で考えると、大量輸送機関である公共交通が大動脈となるが、タクシーは体の隅々までいきわたる毛細血管のような役割として位置付けられる。その中で、『ちょいのり交通』としての役割を果たしていけると考えており、普段、徒歩・自転車で移動している人が多い中、高齢者などの交通弱者、荷物を持った人、悪天候時への対応といった補完的な役割を果たしていけると自負している。『ちょいのり交通』として、タクシーも忘れないでほしい。

タクシーの年間利用客数から見ると、1 台あたり 1.5～1.8 人程度となっている。市民の短距離移動に対応するため、用途に見合った車両を導入し、運賃を安くしてリーズナブルに利用できるようにしていくことも検討中である。

(委員)

都市計画のマスタープランでの都市交通の位置付け、在り方を明確にしていけないと議論は進まない。

都心地域の交通体系の在り方を考える上で、都心地域に自動車が流入してくるのは良くないので、何らかの規制が必要である。どのような規制をしていくのか、規制ができるのかできないのか、はっきりしないと議論にならない。

駐車場の無料の問題などをどう捉えていくか。また、新交通を導入するに当たっても、幹線道路に導入することになるため、通行規制ができるのかなど、整理していく必要がある。これらは、今後の協議会を進めていく上で基本事項となるため、そこはきちんと整理してほしい。

(委員)

なぜ中心市街地の活性化が必要なのか、どこが中心市街地なのかなど、委員の意識が共有されず、いきなりLR Tの核論について議論しようとしているため、これまで議論が進まなかったのではないかと。

まず、前提として、なぜ今、中心市街地の活性化が必要なのか、委員が意識を共有した上での議論が必要である。今後、向こう 20 年で約 20%人口が減少すると予測されており、こ

審議経過および審議結果

れまで、右肩上がり人口増加や経済成長してきたが、今後、人口減によって、自治体が全体をまかなうことはコスト的な観点からも困難になってきている。

拡散することは簡単だが、コンパクトに、いかに正しく縮めるかはハードルの高い作業である。この作業は、行政だけでは難しい作業であり、官民協働あるいは事業所の協力を踏まえた上で取り組まなくてはならない。まず、その辺の意識の共有をしっかりとした上で、都市の交通の在り方、すなわち交通戦略について考える必要がある。

(委 員)

４Ｐの中心市街地の回遊性向上の議論の中に、新交通システムの検討が書いてあるが、新交通システムは、中心市街地の回遊性向上を図るための交通手段として捕らえるのではなく、郊外からまちなかへ人を運び、いかに中心市街地の回遊性を高めていくか、また、人と環境にやさしい交通手段であるという考え方が、ＬＲＴなど新交通システムの持つ優位性ではないかと考える。新交通システムを考えていく上では、是非、郊外とまちなかを結ぶ既存の公共交通機関の有効活用という視点からも考えていくべきではないか。

富山市の例が掲載されているが、富山ライトレールの利用者が増えているのは、郊外と市街地を結んでいること、また、既存の軌道を利用して利便性を高めていることだと考える。

更なる投資には市民の理解が必要であり、非常に難しいことなので、できる限り、既存のストックを活用することがよいのではないかと考える。

個人的には、公共交通サービスの利便性向上を図るには、定時性・輸送力・運行頻度・駅間距離・走行時間に優れているＬＲＴが非常に良いのではないかと考える。

まちづくりの方針で、踏切の除去による交通の円滑化とあるが、踏切除去による交通の円滑化は自動車交通を中心に考えての記載であり、なぜ円滑化につながるのか、公共交通利用の視点からの記述も必要である。また、まちづくりの施策の方向性で、丸亀町商店街の推進、市街地再開発事業の推進とあるが、丸亀町だけではなく、中央商店街全体で考えていくべきである。

１９Ｐに利用者の視点に立ったサービスの提供とあるが、高松市では、交通結節、乗換えが問題となっており、この３つのコンセプトへの取組みによって、いろいろな問題点が解消できると考えられる。

琴電もＬＲＴ化を図ることによって、ＪＲ 高松駅との接続改善が可能になると考えられるので、これはまさしく、利用者の視点に立ったサービスの提供ではないかと考える。

２０Ｐの本市の将来像については、瓦町駅をバスターミナルとし、そこを核としたバス路線の再編、高速バスの路線変更を検討することで、よく聞かれる東西軸が弱いという意見に対しても対応が可能になる。ＪＲ 高松駅における高速バスについては、路線バスと分離して安全性を向上してほしい。また、高速バスの増加によって、荷卸などによる路線バスが影響を受けているとも聞いており、適切な役割分担を図ることが期待できる。

また、市民病院が仏生山へ移転すると聞いており、ＪＲ 高松駅～仏生山間をＬＲＴ化することで、市街地と郊外の双方向で需要が高まるのではないかと考える。特に、三条～太田～仏生山間は駅間が長いので、新駅を設けることにより、沿線での利用者の増が期待できる。なお、ＬＲＶは低床のため、高齢化などにも優しい交通機関ではないかと考えられる。

審議経過および審議結果

(委 員)

前回、都市計画マスタープランがどうしても理解できず、どのようにコンパクトシティを形成していくのか、疑問だったが、今回の資料、前回の会議録を読んで、ようやくイメージが湧いてくるようになった。それを踏まえ、1 Pに多核連携・集約型環境配慮都市を目指していると記載されているが、結局、軸となる公共交通機関を利用して、どうやって郊外から人を運ぶのか、また、いかに、郊外の拠点駅になるところからバスや電車といった公共交通機関を使って市街地へ来てもらうようにするのか。そのために交通システムをどういうふう構築していくか、将来像を考えるかということで、議論が可能になると思った。

4 Pの具体的施策は、まちの中心部に入ってくる車を抑制する施策の中で、道路空間の再配分、車線を減らしてバス専用レーンを作る、自動車の流入規制、トランジットモールの導入という施策があがっているが、例えば、前回の会議録にもあるように、事務局から、方策1は前提条件であり、これを検討しなければ他の話へは進めないと説明があった。それを実現するためのハードルは非常に高く、バス専用レーンさえ設置できていない本市の自動車に依存した交通事情という説明は、説得力があり、これを何とかしなければという段階にきていると思うので、市の方針として強い意志、決意で実施すべきであると思う。

今後、少なくとも、車が中心部に入れなくなるということを市民に説得すべきであり、いろいろ議論・苦情が出てくると思うが、それを実現していかないと、まちの将来はないということで、少なくとも、この協議会の委員の方々は、そのあたりを認識し、徹底的に議論して、方向性を決めていく事が大切なのではないかと強調したい。

次に、5～6 PのCO2削減については、結局、車に頼らなくても移動できるような都市構造を構築していくことが、効果的・効率的にCO2を削減する方策であると思う。このことを市民に提案し、合意を得ていけばいいのではないかと。中心市街地の整備の必要性は、CO2削減だけでなく、税収面、都市維持コストなどからも、納得できるものである。

14 Pのまちづくりの方向性で、将来の目指すべき都市構造について、市民が理解して合意することが大切だと思う。高松駅は、県都・高松の玄関口として、また、瓦町駅は、高松のまちの中心として明確に位置付けるべきであり、そういうまちづくりを目指すべきである。その上で、瓦町駅を拠点駅として機能強化し、路線バスのみならず、高速バスや空港へのリムジンバスも発着できるようにして欲しい。

また、今後の方向性としてLRTを都市内交通として考えるというテーマがある。LRT導入には賛成であり、ヨーロッパ、特にドイツが中心ではあるが、実際に人口20～30万人程度の都市でも路面電車が活躍し、まちが賑わい、快適なまち歩きが楽しめる街をたくさん見てきた。高松もLRTの走る街に生まれ変わったらと思っているが、導入できるかどうかは、大変難しい問題だと思う。最終的には、市民が判断するわけで、十分な議論を尽くす必要がある。

また、LRTの導入に際しては、マイカー依存をできるだけ減らし、公共交通機関、自転車なども利用し、歩いて暮らせるまちづくりを実現することが絶対条件である。CO2を効果的に削減する、都市維持費用を最小限に抑える、税収も安定させる、高齢者を始め誰もが安心して快適に移動できる、そういった移動の確保が最大の福祉である、との会長の御発言も

審議経過および審議結果

あり、移動の確保は、税金を使ってでもやるべきだと思う。

具体的な構想については、まず、公共交通軸を地域・生活交流拠点に整備し、中心部には公共交通で入ってくる。例えば、仏生山駅は、市民病院の移転の関係で、周辺整備が可能であると聞いており、パークアンドライドを徹底する。琴平線の築港駅から仏生山間は複線化が可能だと聞いており、新たな軌道を敷設するよりも、既存のストックを有効活用し、電停も設置することで利用者増が見込めるのではないかと、築港駅からＪＲ高松駅までの結節機能強化も可能になると思う。

また、それを基幹として、市内バス整備を検討してはどうか。バスを身近に感じ、「乗ろうかな」と思うような状況を作ってほしい。特に、本市は、東西線が弱いので、瓦町駅から菊池寛通り、県庁や市役所や高校、香川大学、市立図書館、病院などを回遊する東西線について、実証実験などを行う中で検証して行く必要があるのではないかと考えている。

また、車から公共交通への転換については、料金面についても、検討が必要である。ヨーロッパでの成功事例を見ると、地域内の公共交通機関が、乗りやすい料金、一枚の切符で乗り放題、グループチケットなどの格安のチケットを用意しており、是非、そのあたりも検討して頂きたい。

(委 員)

大きく３点ほど意見がある。１点目は、エコ交通体系の構築に向けた具体的な施策ということで、都心地域の周辺からの自動車の流入抑制について、具体的方法についてお聞きしたい。道路交通法では、自動車の流入抑制は難しいので、地方自治法に基づき新条例を制定するなど、原因者負担とし課金するというなど、今後取り組む方針であるのか。

２点目は、都市計画のマスタープランの具体的な資料を示して欲しい。

３点目は、これからの公共交通の在り方ということで、今後、警察としては、自動車交通を抑制し、交通事故を減らしたいという思いがある。公共交通の既存ストック、例えば、福祉タクシー、タクシープール、ショットガン方式など、タクシーの位置付けに関する施策をどうするのか。具体的には、その限られた道路空間を活用し、タクシーベイとか荷捌きベイをどう有効活用するか、既存ストックを有効活用することも今後議論して頂きたい。

(会 長)

皆様方から積極的な御意見を頂いた。事業者の方からも、公共交通を魅力的なものにするにはどうしたらいいかという趣旨の発言があった。市民代表の立場からは、もう少し自由な立場から、例えば、琴電にＬＲＴの車輛を走らせてはどうかという意見があった。

事業者相互では踏み込んで発言するのは難しいと思うが、市民からは思い切った提案をいただいた。今日の意見を体系付ければ、一つの交通戦略が見えてくるのではと感じた。

具体的に琴電の複線化、ＬＲＴ化という議論が出たが、率直な御意見を頂ければと思う。

(委 員)

まず、ＬＲＴを走らせる理由があるのか。琴平線でいうと、１５分に１本走っている。これは地方都市では、そんなに便数が少ないわけではない。また、琴電は再生中の民間企業であり、採算性を考えなければならない。決して琴電のサービスや施設が立派だと胸を張るつもりはないが、需要に見合った形で走らせているということであり、新しいものを導入す

審議経過および審議結果

る経済合理性がどこにあるのか。アイデア自体は良いと思うが、事業者としては、継続可能なプロジェクトとしてやっていけるか疑問がある。議論をもう少し煮詰めないと、難しい問題だと思う。

(会 長)

現状の運行状況、需要の中で、その必要性はどこにあるのかという意見だと思うが、一方、事務局から説明があったように、本市の将来像を踏まえた議論が必要ではないか。人口減少社会を迎え、公共交通の利用者も減少していくことが想定される中で、郊外から都心部への流入交通を抑制し、公共交通にいかに転換させていくかといったことに関し、例えば仏生山駅を、交通結節拠点として育て、市南部地域における都心地域へのゲートウェイと位置付け、そこから、公共交通に乗り換える、将来都市構造を踏まえての意見ではないかと思う。

(委 員)

市中心部の固定資産税が下がり、100円パーキング増えている中、公共交通を利用して仏生山から市街地に来るためには乗換えが発生する。運賃を考えた場合、仏生山から築港までは往復だと620円が必要となる。それを考えると、100円駐車場を利用すれば、乗換えせず5時間500円で駐車できる。総合的に考えると、運賃を少し下げれば公共交通に乗るのではないかと思う。

また、太田から三条までの駅間は長い。沿線に住んでいる方で市街地まで琴電を利用しようとする循環バスの方が安いと思う。しかし、バス利用者は自転車バス停まで行き、商店近くに置かせてもらわなければならない。まずは公共交通の運賃を安くして欲しい。

公共交通を利用すべきとは言いながら、自動車であれば、ガソリン代は別として、戸口から戸口まで行けるということで、そういう視点からも、市民は本当に公共交通を利用するのは難しい。それらをよく踏まえての交通戦略協議会としてほしい。

(委 員)

関連するが、香南町の元町長が、最近、まちなかから空港行きのシャトルバスを町民がよく利用していると話している。空港まで直接行き、そこからタクシーに乗って自分の家に帰った方が、賢明であるということであり、安上がりになる。確かにタクシーを高松駅から空港まで乗ると4500円くらいかかるが、それが空港行きのシャトルバスとタクシー利用であれば、おそらく2000円以内くらいで自宅まで帰れるのではないかと思う。そういった乗り方も現実例として、利用される方があるということで報告しておく。

(委 員)

私もLRTには賛成である。実はヨーロッパに行ってLRTに乗ってきたが、経済合理性とかで片づけていいものかどうか。実は84歳の姑が脳梗塞で看病中であるが、母と一緒に移動しようとする、車を利用しなければならない。LRTは低床式であり、高齢者にもやさしいとお聞きしている。経済的なことはわからないが、実際にヨーロッパでLRTを走らせた市長からの話では、まちなかには、車の乗り入れ規制を行い、排気ガスで汚れていた空気がきれいになり、車は、また違う幹線道路を走ることで、とても便利になったと聞いた。

話が変わるが、東京では、ある一定区間まで160円で行ける。それに比べ、高松は本当に高く、例えば540円あれば、東京だったらどこまで行けるのだろうと思うので、公共交通運

審議経過および審議結果

賃が高いのは、市民にとって本当にネックになっている。また、現在のバスは、はっきり言って、どこに着くのが分からない。図面で見てもやはり分からない。L R Tなどの軌道系であると、この線路を辿っていくとどこに行くかが分かる。そんなに頻繁な場所を走っているわけではないので、実際にヨーロッパに行っても全然迷う事がなかった。

琴電を非難するわけではないが、駅には階段があり、ホームが高いことによって手押し車で自由に乗り降りができない。市民の立場に立っていない。私も死ぬまで元気で歩きたいと考えているが、将来的には、人の手を借りなければならない。移動できないというのは、まちの活力など、いろいろネックになるので、そういう視点も踏まえた検討も必要ではないか。乗りやすい料金を設定し、段差も無く乗りやすく、経済面でも、あとで戻ってくるという効果があると思うので、L R T化の検討をお願いしたい。

(委 員)

現在の琴電の駅間隔が長すぎて、沿道の住民がかなり苦勞している。いっそ車で市街地に行ったほうが早いという方がかなりいると思うので、駅間隔を短くするというのは、ひとつのキーワードになるのではないかと。ただし、琴電は民間企業であるため、経済的合理性は避けては通れない。乱暴な意見かもしれないが、市民の総意の上で、例えば、公共交通を公費で支える、公費で車輛を購入する、といった合意形成が図れれば、琴電にとっても決して悪い話ではなく、むしろ市民にとっても利便性ははるかに向上し、一つの解決への糸口になるのではないかと。

(会 長)

現状の状況で追加的な投資をする合理性はないという御意見に対し、その中で、行政からの支援も踏まえて、いかに合理性を持たせられるか、また、さらに言えば 20 年後を見据えた高齢者を標準とした社会の中で、どういう需要を拾ってくるのか。そういったことまで含めて、少し経済合理性を考えて頂きたい。

(委 員)

ある意味、温かい応援の言葉を頂いているが、L R Tのファンみたいなのところがあり、走らせたら人が集まるように考えているかも知れないが、そう簡単なものではない。毎年、市からの補助金等で、駐輪場の整備、遊休地を使つてのパークアンドライド駐車場の整備など、地道な整備を進めている。

市民の合意があれば、税金を投入してやればいいのか、そういうものではなくて、需要を掘り起こせるような努力をしないと、いつまでも補助金をもらえるわけではなく、やはり持続可能な事業というのは、採算に乗るような形に持っていけないといけない。そうする手立てが無い中で、公共事業で 10 年やってあとは知らないなど、それと同じ議論をするのはどうかと思うので、単にL R Tを走らせるだけという意見には疑問を持っている。

(会 長)

単に走らせることが、とても重要だと思うので、むしろその部分に知恵を出していきたい。周辺の土地利用も含めて、まちづくりと交通を一体的に考えることが、この協議会の最も重要なポイントではないかと思う。

(副会長)

審議経過および審議結果

部分的にL R Tを実験的に走らすのは、ひとつの考え方かもしれないが、持続的に運営が可能かという担保を取るためには、都市構造を変えていくという現実的なプランが伴っていないといけない。行政は、始めは補助を出す、2年目3年目になると補助が減っていくことが多い。例えば、L R Tを実験的に走らすにしても、かなりの見通しを持たないと難しいのではないかと。路面電車があれば非常に住みやすい町にはなると思うが、長期的な都市構造の変革を伴わないといけない。

先ほど、路面電車の方が人に優しいとあったが、駅をバリアフリー化すること、あるいは電車自体をバリアフリー化するという方策もあり、それに対する補助もあると思うので、人に優しい電車という方向で後押しをしていけば、ある程度は対応が可能ではないか。

7 Pの将来人口の動向を見て、一つの考え方で、中心部の人口が減って、郊外部が増えるという実態があるが、ここで規範的に中心部にもう少し人口を戻す、あるいは定住させるといった政策を打ち出す。そのために、公共交通手段が政策のプロモーションとしては必要なのだと考えたほうがよいのではないかと。

中心部の人口も維持し、まちを活性化させていくためには、どのような交通システムを導入すればよいか、また、交通の利用を考えた場合、朝夕の通勤時間帯の自動車利用をいかに減らすかと考えるべきで、昼間や休日は自動車利用してもいいと思う。

やはり、一番ピークとなる平日の朝夕において、どれだけ公共交通に転換させられるか。交通事業者は、そこで収入を得るようにする。例えば、公共交通機関、特にバスは、10～15分以内の間隔で運行しないと誰も乗らないと思う。そういう視点で、検討することが必要。

もう1点、中心部での固定資産税が下がり、駐車場が増える中、駐車場料金がそれほど高くないから、郊外から都心へ車で流入する。これに対して、市や県は、CO2対策として上乗せの料金をかけるべきだと思う。単に公共交通機関に転換させるために、「車を使うな」というのではなく、ケースバイケースではあるが、郊外から入ってくる場合に、駐車場料金に対してCO2税を上乗せして設定し、そうすることで、公共交通機関へのインセンティブを与える。そういう政策と交通をセットで検討していかなければいけないと思う。

コンパクトシティといっても、災害の問題や中心部の地価が上がるのであまりコンパクトなシティは好きではない。高松市の場合、違和感があるのは、最初のタイトルで、多核連携でコンパクト、多核があってコンパクトというのはあまり並存しない気もするし、高松市は多核ではなく、中心型だと思う。

やはり昭和40年代以降、放射状の土地利用、道路を中心とした施策のツケが回ってきているので、仕方ないとしても、一定のコンパクト性を保つためには、公共交通機関にどれだけ転換させるかというシステムを構築する。それと同時に、中心市街地にもう少し人を居住してもらおう施策を展開していかないと、長続きはしないのではないかと。

(委員)

過去に、電車に乗って町に行こうということで中央商店街、琴電と協力して、まちなかに買い物客を取り戻そうと、利用者の方の運賃を半分商店街が負担したことがある。商店街が心配したのは、「無料券なんか出したら、負担が多くなってどうするんだ」と議論になったが、結論を言うと、さっぱりであった。これは笑い話ではなく、まちの中に魅力がないとい

審議経過および審議結果

う事である。いくら運賃を安くしようが、無料にしようが、商店街に行くと、欲しい物が置いてない所に、電車が通ったから乗るかということ、必ずしもそうではないということである。やはり、都市計画として、中心部にいかに魅力を持たせるか、それを支えるための交通手段という考え方が必要だと思うので、そのあたりをしっかりと議論すれば良いと思う。

単に商店街の物が売れず、売り上げを下げてしまったのは、消費者の欲しい商品が並んでないこと。決して駐車場がないとか、郊外の大型店が悪いといった責任転嫁ばかりにしてきたが、そうでなく、あくまで皆さんが欲しいと思っている商品が正しく揃えられていないことに尽きると思う。

(委員)

私たちは決して、LRTを走らせれば良いと考えてはおらず、あくまで核となる公共交通手段だと思っている。その核をいかに活かしていくかというのは、タクシー、バス等の既存交通施設との結節をいかに行っていくかだと考える。JR 高松駅と琴電の状況は、決して便利が良く、市民の立場に立っているとは言えない。その解消のためには、琴電が中央通りを横断しなければならないが、現状の琴電では、中央通りを横断できないと、国土交通省の担当者から聞いている。LRTであれば、信号処理で横断が可能だと聞いているので、LRTを提案している。

また、仏生山駅周辺では、県の農業試験場の跡地を活用して、市民病院の移転の計画があり、その周辺整備、まちづくりを含め、公共交通機関である琴電をより利用しやすいものにしていかなければならないのでは、と提案している。

瓦町駅を核とする考え方は、電車とバスの乗継ぎ利便性を高めることで、そこに賑わいが戻ってくるのではないかと考えており、ただ、LRTを走らせば、全てが良いと思っているわけではない。

(事務局)

13ページの瓦町駅を拠点駅として機能強化という意見ですが、昭和50年あたりから、瓦町駅前広場をどうするか、琴電を始め、関係者間で協議を行ってきた。

平成10年に、沿線のまちづくりと併せて実施することとする国の指導もあり、瓦町駅東側の駅前広場と道路整備について、連続立体交差事業と共に都市計画決定おり、琴電が3階の売り場に上がり、菊池寛通りが東西につながる計画となっている。

平成14年に作成した総合都市交通計画で、JR高松駅は玄関口としてのターミナル、瓦町駅は都市内交通のターミナルとして位置づけているが、連立事業の目処が立たないため、今後、その動向を踏まえて、東側の駅前広場をどのようにしていくかを含め、検討が必要である。

(会長)

本日は、交通事業者側から、ただ走らせるだけではないという公共交通の在り方についての説明があった。タクシー協会から、様々な車輛をちょいのり交通として、いろいろ検討している、バス事業者からは、バスターミナルの在り方などを、この協議会の中で是非議論してほしいとの御意見をいただいた。

20年先の長期計画を絵に描いた姿として議論していても、なかなか道筋がつかないので、

審議経過および審議結果

中期計画として、琴電の新しい交通サービスの在り方、既存施設・サービスを有効活用することで、交通戦略が描けるかどうか、もう少し明確にしていくことが必要だと考える。その上で、既存ストックの活用だけでなく、長期の交通戦略として、道路空間を利用したLR Tの導入を検討して行けば良いと思う。

本日の協議会では、琴電のLR T化について、琴電さん自身は、反対というわけではなく、もう少し説得材料が欲しいという趣旨ではなかったか、と受け止めている。

単純に、LR T化ということではなく、既存ストックをいかに活用するか、例えば、JR高松駅の交通結節点の問題、駅間を短くするなどの方策、また、交通結節点として、仏生山駅を都心へ向かうゲートウェイとして、どういうものであるべきか。既存ストックを所有している交通事業者には、できるだけ柔軟に、中期の戦略を描くという観点から、知恵をお借りできればと思う。

次回からは、本日の意見を踏まえて、少し踏み込んだ議論ができると思う。事務局では、今後の交通戦略検討に向けて、これまで足りなかった事業者との協議も併行で進めていただきたい。また、必要に応じ、関係者間で議論を重ねていただきたい。

(事務局)

- ・協議会の略称を「戦略交通協議会」とする件
- ・次回の日程 6月5日(金) 午後2時～ 開催とする件

(会長)

事務局からの提案の2件について 各委員了解
本日は、これをもって終了する。

以 上