

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5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8月7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	・公共交通利用アンケート結果について ・新交通システム導入計画の検討について ・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，中村副会長，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，宮本委員，藤井委員（代理：中山），近江委員（代理：佐藤），土肥委員，天雲委員，北原委員（代理：葛西），福家委員（代理：若松），高木委員，木村委員 （欠席委員1名：本多委員）
傍聴者	60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） 第4回協議会において、集約型都市構造を実現するための新交通システム導入の考え方として、琴電琴平線の複線化用地が確保されている高松築港駅～仏生山駅間において新駅を設け、LRTを走行させるいくつかのパターンが示され、協議をいただいた。 本日は、導入イメージの詳細とあわせ、概算事業費、需要予測などの考え方について示されているので、委員の皆様方には、高松市の将来都市構造を支える交通体系を考える観点から、忌憚のない、また、活発な御意見をお願いしたい。 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。

審議経過および審議結果

- (1) 公共交通利用アンケート結果について
- (2) 新交通システム導入計画の検討について

・・・事務局より説明

(委 員)

東京に行った際は、公共交通を使うことはあっても、高松で使うことはなかった。最近、電車やバスが大好きな孫と、琴電高田駅から高松築港駅まで、電車に乗った。子供は電車に乗れて大喜びだった。高松駅で降りて、茜町の自宅に帰るためにバスターミナルの案内板で探したところ、自宅方面に向かうバスは1, 9, 11番で、同じように西のほうに行くのに離れていた。自分一人ならバスが来たらすぐに走っていけるが、孫を連れているので、そういうわけにいかず、どのバスに乗ろうか迷った。イオンSC行きのバスに乗ったが、結局、目的の場所では降れなかった。

先ほどの事務局のLRTの話聞いていたら、「一時間に何本」というよりも「3～5分間隔」で運行される可能性があり、今後は、こうした市民サイドに立った公共交通の在り方を考えてもらいたい。

円座に住んでいる友人は、外出時には自動車ではなく、公共交通を使っている。友人が、「琴電は今までだとラッシュ時に30分間隔運行で、乗り遅れたときに辛かったが、15分間隔運行にしてくれたおかげ良くなった」と言っていたので、運行本数が増えることは、時間も有効的に使えるので、そちらの方向に向かっていたいただければ、市民は助かると思う。

(委 員)

今回、初めて費用の具体的な数字が示された。琴電の連続立体交差事業は、約300億円程度の事業費と聞いていたので、それからすると、LRTの整備は1/3、80億円程度で済むのかと思った。できるだけ費用を抑えるため、既存の琴電路線を利用してはどうかと提案していたが、琴電は郊外から人を運んでいるという重要な役割があるため、それをできる限り活用することが、利用者にとっても良いと思う。

ただ、今後、まちなかの交通の在り方を考える時は、既存の琴電軌道では、利便性の向上は見込めないのではないかと。そういった観点から、まちなかの回遊性を考えるとき、瓦町駅か仏生山駅のどちらを基点にするべきかどうかは問題であるが、少なくとも瓦町駅から築港駅にかけては、アンケート結果でも出ているように、鉄道を降車した客がどこに向かっているのかを踏まえた上で、多面的に考えた方が良いと思う。CASE4や6は、その案としてはすごく良いと思う。

(委 員)

資料の質問を3点。アンケートで、降車駅をJR高松駅・高松築港・片原町・瓦町の4駅に絞って調査されているが、JR栗林駅等も乗降客が多いと思うのに調査対象にしなかった理由は何か。

資料2で、逆都市化になっているのを再都市化していこうということだが、例えば、事務局でイメージしている市街地は、現況でどのあたりの範囲を想定しているのか。

審議経過および審議結果

資料２で、それぞれのケースで概算事業費を出されているが、例えば採算性、そこまでまだ検討されていないと思うが、もし、どれかの案でやるとしたら、本当にうまくやっていけるのか。

(事務局)

中心市街地の琴電、JR の利用状況を見ると、特に、琴電高松駅・片原町・瓦町間相互の利用者は非常に少ない状態である。本市の中心市街地における回遊性の向上を考える場合、当然これらの駅における端末交通の動向について把握しておく必要があるということ、また、平成１２年度以降、その流動を詳細に把握できていなかったのも、今回、４駅に絞って調査を実施した。４駅に限定したのは、予算的なことがあったのは御理解をいただきたい。

２点目の市街地の想定範囲は、１ページの都市計画マスタープランの将来都市構造図の赤い丸で書いている２km 範囲を中心市街地ということで想定している。それから、小さい赤い丸、木太、太田、仏生山、円座地区などの地域交流拠点に、機能を集約していこうというのが、都市計画マスタープランの「多核連携型コンパクト・エコシティ」の基本的な考え方である。

３点目、採算性については、本来なら、ここでお示しているパターン別に、需要予測や概算建設費などを踏まえ、採算性を検証していく必要があるが、パターン案を十分に議論をいただいた後に検討していきたいと考えている。まだ、計画案が絞りきれていない、また、琴電等との調整も十分でないため、次回以降ということで御理解をいただきたい。

(委員)

もう一方のエコ交通協議会の道路空間再編部会にも属しているが、市内の道路交通の在り方について見直しを行っている中で、ＬＲＴの導入計画と相反するような計画とならないよう検討を進める必要がある。

例えば、高松海岸線を活用する案が示されているのがケース４で、個人的には面白いと感じている。高松海岸線にＬＲＴを整備することで、混雑解消とまではいかななくても、交通流動が変化することで道路が使いやすくなるのではないと思う。エコ交通協議会で市全体の交通の在り方を考えていくのであれば、まちづくりの中にＬＲＴをいかに上手く組み込めるかということをバランス良く考える必要があると思う。

また、中央通りに大型貨物車の流入を抑制するプランが検討されている。そうすると、東西の移動には高松海岸線を使わざるを得ない。そういった観点からも、産業用道路として、大型貨物車の通行を認めつつ、ＬＲＴの導入空間を確保することで、市民が玉藻城の周りを回遊、散歩できるような道路空間を確保できるのはおもしろいと思う。ＬＲＴを整備する際には、道路の使い方も併せて考えた上で、高松市の美しく環境に優しいまちづくりに繋げるために、決して環境面を無視することはないようお願いしたい。

審議経過および審議結果

(会 長)

この戦略交通協議会と一方のエコ交通の協議会というのが並行して運営されている。エコ交通協議会においては、都心地域だけではなく、主に市域全体のネットワークを始め、只今、御指摘のあった道路空間の活用方法などが大きな柱となっている。本来なら2つの協議会が1つの場で議論されたほうが良いが、様々な経緯があり、今は並行しているが、そろそろ1つの太い柱にしていく時期なのかも知れない。

今日、提案されているLR Tの導入計画は、新しい交通体系の中のリーディングプロジェクトとして、この協議会で集中的に議論しているという位置付けにはなっているが、委員から、こういった案を検討してほしいという意見があり、これまで2～3回ほど時間をかけて事務局で案を作成し、特に、南北軸を中心とした交通体系から取り組んでいくことはできないかという提案である。琴電軌道へのLR T化の議論も3回目であり、概ね評価できる案も含まれているということだが、琴電側はどうか。

(委 員)

8ページの複線化概算工事費が6億円と試算されているが、電気工事が入っていないので、別途、8億円程度は必要だと思うが、入っていない理由はあるのか。

(事務局)

琴電サイドから、電気、通信系統、変電所関係で、もう7～8億必要という御意見をいただいたので、全体の事業費がプラス10億程度必要ということで、大変恐縮だが、資料を訂正させていただきたい。総事業費については、提示している事業費より、10億円程度必要ということで御理解をいただきたい。

(委 員)

CASE1については、前回は琴電としては議論をさせていただく余地があると申ししてきたが、外から見ると、琴電だけが得をする案ではないかという懸念がある。ただ、このケースで、一時間に3本しか走らせることができないというのは間違っていて、10分に1本でも走らせることは可能である。ただ、朝の通勤時間帯は、4両編成で運行し、一時間に4千人以上の方を運ばないといけないので、LR Tの運行は無理であるが、昼間は2両編成で運行しているので、例えば、昼間の時間帯においては、買物、病院などに行かれる方のため、LR Tを10分に1本走らせるということは可能である。ピーク時のことだけを言って3本しか走れないと言うのではなく、採算的な問題は別にして、9編成とか10編成が必要になるという考えを持っていただくのが大事だと思う。

CASE2についても、琴電としては議論の余地があると言った。琴電は最近、人並みの電鉄会社になってきたと思っており、築港駅までは、きちんとした鉄道サービスを確保するのが使命であり、そこから、JR高松駅は結節したい。ただ、それについては、一回築港駅に停めていただき、それからLR Tという形でJR高松駅に入っていくのは、結構だと思う。それをとやかく言う立場ではない。当然CASE2については、築港駅に一回停まって、

審議経過および審議結果

かすめていく程度でも良いが、その上で JR 高松駅に結節してもらいたい。この図面だと、片原町駅を出たら、場合によっては、築港駅に行かないで、JR 高松駅に直接行く電車がある。その場合、先般の県の連立委員会の時にも申しあげたが、築港駅の乗降客の約 2 割は、島に行かれる。その方が今の築港駅からの距離も短い。必ず築港駅を経由して、その上で一時間に何本かは JR 高松駅に行くというサービスが良いと思う。ぜひ CASE2 について、築港駅をかすめる程度で良いので停車して延伸していく方向で検討してほしい。

CASE4, 6 については、琴電としてはお断りする。これはコンサルに聞きたいが、19 ページから 20 ページに理論上、14 本、19 本を 1 時間に走らせて運ぶと言っているが、本当に運べるか。

まず、CASE4 では、仏生山駅と JR 高松駅の間に L R T を走らせる、あわせて並行的に、瓦町駅までは私共の既存の電車を走らせるとなると、それ以外に、仏生山駅と瓦町の間には 4 本とか 6 本の既存車両を走らせることとなり、どこで折り返すのか。それから 14 本/h 走らせるとなると、瓦町駅から JR 高松駅の間は、かなりの時間、東西の横断ができなくなる。公共交通のために、東西の交通が遮断するというのはあり得ないと思う。また、道路優先になり、定時性が確保できなくなるが、14 本/h を本当に走らせることができるのか。ピーク時に 500~700 人の方を運んでいる電車もある。それに対して、グリーンムーバーMAX は定員 150 人である。これに 200 人乗せると言うが、そんなことをしたら、利用者から大変な非難を受ける。最大 700 人を運ぶ必要があるのに、乗換えて何本か待つ必要が出てくるなど、論理的にケース 4, 6 は成り立たないと思っている。

それから、一部まちなかを走らせたらいいのではと言っていたが、別のルートで走るのなら、琴電としてはとやかく言わない。現在の琴電利用者は、通勤・通学、昼間の通院や買物利用者で基本的に築港駅、片原町駅、瓦町駅を利用する人だと思う。ただ、そこを外そうとするのはおかしい話で、一部の方のために違うルートを走らせるのであれば、勝手に新設すればよく、市民から、どう考えても支持が得られない。この協議会で、CASE4, 6 について議論をこれ以上するのは意味がない。

ただ一方で CASE1, 2 も、本来の主旨からすると、これだけでは厳しいのではないかと、琴電のためにやっているのではと言われかねないので、もう少し、地域の方に利用してもらえるような公共交通として、市外から中心に来ていただく新しいルートも含めて、検討していただけないか。需要予測について言うと、2000 人程度の増では、非常に厳しいのではないかと。富山ライトレールは、計画よりも少し低い水準で動いている。初期投資が 53 億円、車両は 7 編成で運用している。結果は収支が▲1 億円。成功事例でも、その程度のもの。乗降客は一日 4 千人と見込まれていたが、現在は 2 千人しかいない。先ほど 70 億円は安いと言っていたが、我々は 7 億円でも大変であり、それをどう合理的に説明できるかが問題である。琴電としては是非実行してもらいたい、新規需要をどうやって確保するのか。少なくとも 2 千人ではなく、4 千人近い需要予測が成り立つような工夫をしてもらいたい。

エコ交通で中心市街地の議論をしているが、東西も含めてもう少し利用が増えるような方法を考えてほしい。交通の空白地帯であると言われているサンメッセあたりからの導線

審議経過および審議結果

の工夫もしてほしい。L R Tの議論をするなら、郊外からまちなかに導入し、新規需要を創出するような議論をして、需要予測をしてほしい。公共交通を評価していただいた上で、議論をしてもらえるということで、喜んで参加しているが、余りに中身が粗雑である。もう少しきちんとした議論をさせて頂けないのか。他の委員から良い問題提起をしていただいているのに、もう少し実現可能な案を議論させて頂けないか。CASE4とか6を、まともに説明して恥ずかしくないのか。

(会 長)

この協議会の運営においては、当初は事務局が原案を用意し、それをここで議論するというやり方だったが、3回目では、委員の皆様以案を出してもらうという形で運営している。むしろ、事務局はそれをサポートするという立場。今、琴電からの意見で気になったのは、もう少しちゃんとした議論をして出してほしいということであったが、次回の協議会に向けて、琴電は事務局や他の委員も含めて、調整していく考えはあるのか。

(委 員)

せっかくこういう機会を作っていただいているので、琴電で協力できることは全面的に協力をする。

(会 長)

事務局として、鉄道側が一体どういう考えなのか、やはり図りかねていたところもあると思うので、是非とも、膝を突き合わせて案づくりを進めていただきたい。

CASE1, 2, これは検討に値し、他の案はお断りするということであるが、新しいルートという話で何か考えがあるのか。

(委 員)

これだけの需要では厳しいと思っている。L R T導入の本来の趣旨からすると、郊外から街中に人を運ぶためのもので、決してまちなかのためのものではない。高松市には、まだ交通サービスが行き届いていない地域がある。そこから、新たな需要を創出する工夫をしてほしい。公共交通事業者として、このプロジェクトがうまくいってほしいが、今の需要ではだめですねという話になる。その知恵が出てないのではないか。

(会 長)

もうひとつのエコ交通の協議会と議論を合わせないといけないということが、今日、いろんなところから出ている。というのは、CASE4, 6においても、どうしても琴電の今の敷地を活用して、ひとつの新交通システムを導入したいという考え方になってしまっているが、むしろ新しい交通として、バスシステムを含め、もう少し別の選択肢ということも考えて、まちづくりという観点から広く議論すべきだという御指摘である。この部分については、まさにその通りだと思うので、事務局も、そういった運営をお願いしたい。

審議経過および審議結果

(副会長)

やはり、需要予測が最大のポイントではないかと思う。整備新幹線、静岡空港、茨城空港は整備するための需要予測となっている。生命線は、どれだけ説得力のある需要予測を公開できるかというのが最大のポイントだと思う。その場合、需要を新規に掘り起こすというのは非常に不確実だが、それはやらないといけない。もうひとつは、瀬戸大橋の例を思い出してもらおうとわかりやすいが、今は、高速道路料金が非常に下がっていることがあるが、それでも赤字である。21 年前に瀬戸大橋が完成したとき、実はフェリー会社に一定の補助をすることで、転換交通を 24,900 台と予測している。ところが料金が低いのと、高速道路の条件から、実際にはその半分しか利用がなかった。今回も、実際にライトレールを走らせた場合に、どれだけ需要が出てくるかというのは、むしろ料金よりも運行頻度ではないかと思う。10 年近く前、岡山県に井原鉄道ができたときに同じようなバイパス路線の天竜浜名湖鉄道と、遠州鉄道を調査に行ったが、遠州鉄道は、天竜の北に延びている鉄道で、当時 10 分に 1 本走らせていた。10 分に 1 本走らせないと人は乗らないと関係者は言った。人間の待つ最大の限度は 15 分だと思う。そういったことを前提としないと交通の転換は図れない。もうひとつは、これは最終的に、費用対効果とわれるが、費用はそれほど難しくないが、効果を計算するのはものすごく難しい。

例えばこの場合、効果で、社会的な便益ということで、利用者自体がどれだけ満足度が増えるかということと、もうひとつは、事業者がどれだけ収入が上がるかということをし合わせて、社会的な便益の費用換算するわけである。この場合、琴電のバスから電車に変わることがあるが、基本的には民間企業の収支は変わらない。だから便益は生まれないので、二重カウントしないよう、便益を計算されるときに頭に置いて頂きたい。まちづくりを考えた場合、熊本のよう、外部から走ってきて、そこでバスに乗り換える。あるいは路面電車に乗り換えるというのがいちばん良いと思う。

瓦町駅まで大量輸送機関の琴電が運行し、ケース 6 で片原町の南北を、LRT が走る必要まではないと思うが、路面電車のような定時性の公共交通を入れるのは良いことだと思うし、やはり中心市街地を蘇らせるそこへのアクセスを良くするのは非常に良いことだと思う。ただ、琴電は、その裏返しとして路線がなくなることは絶対反対なので、それはそのまま路線を残して、別の方法で回遊性を図ることがいいのではないかな。

(委員)

琴電の意見は理解できないことはないが、築港駅と JR 高松駅との接続強化や LRT であれば中央通りを横断できる、また、既存ストックの活用による費用圧縮ということ視点から LRT 整備の提案をした。今回のアンケート結果で、片原町の降車客が西方面、中央通り方面に行っているのをみると、片原町駅を移動しても良いのではないかな。ヨーロッパでも、持続可能なまちづくりを視野に入れて LRT の導入を行っている。それを高松市に導入した場合、将来的に利用者が増えるかは分からないが、現状のままでいいのかといった視点が必要ではないか。琴電としては、あり得ないと言ったが、CASE4, 6 のような、将来的に中央病院が朝日町に移転を見据えた計画として残しておくことが需要である。琴

審議経過および審議結果

電の考えも非常に良く分かるが、将来のまちづくりを踏まえて、どうするのかということも考えないといけない。アンケート結果を見た限りでは、中央通り、西のほうに移動している方がかなり多く、東に行く人は少ないので、片原町駅の移動も考えたかどうか。

(委 員)

前回の協議会でも、築港駅までは一切動かしてはいけないのかと言われたが、琴電が言っているのは、駅をいくつ作っても結構。ただし、鉄道優先の運行としてほしいことだけである。どこを走らせても、駅を少し動かしても構わない。ただし、道路優先にした瞬間に定時性、速達性が確保できない。瓦町から築港までは4～5分。それが例えば、10～15分かかるとなれば、歩く方が出てくる。片原町以外に駅を作ることにとにかく言わない。琴電は鉄道専用の駅であれば、いくつ作っても定時性は確保されるから、迷惑をかけることはない。そこを誤解のないようにしてほしい。瓦町、片原町、築港しか駅はないとは一切言っていない。LRTに琴電が反対なのは、瓦町、片原町、築港利用者は、通勤・通学、業務、通院利用なので、到着時間が分からなくなると非常に困る。ただし、LRTが便利だと言うなら、定時性が確保できなくても、運行本数が多ければよいというのであれば、それはそれで良い。ただ、琴電としては、今あるサービスを落としたくない。LRTを実施するのであれば投資効果と採算がないと、厳しいのではないか。朝日町の話は、近くにバス整備工場がある。1日に全部のバスがそこを通っているの、他の交通機関をあえて作らなくても、バスで大丈夫なのではないか、経済合理性が大事だと思う。

(委 員)

琴電が言うように、新しく出来る病院の近くにはバスが運行している。琴電バスは中央通りを平均3～5分に1本ぐらい走っている。そのバスが車庫に回送するときに病院の前を通るので、それをうまく利用すれば利便が良くなると思う。

LRTは実現できれば大変素晴らしいと思うが、それにより生活の糧としている道路状況がどうなるのか。運行本数を見ていると、19本/h以上とか、琴電とLRTと一緒に走れば、果たして踏切は大丈夫か、バスは営業できるか、という心配がある。これからいろんなプランが出てくると思うが、LRTと道路交通が共存できるように考えていただきたい。

(委 員)

琴電の鉄道軌道は移動しても構わないが、定時性を確保するために鉄道専用でなければならないということか。それは便数が増えて、3～4分間隔での運行よりも、15分に1回の定時性を守ったほうが良いということか。それは、利用者の意見か。

(委 員)

太田と三条の間に新駅が2つ出来るというのは、昭和35年ぐらいからずっと、「駅が出来る」という噂のもと、太田は発展したと思う。新駅が2つも出来るのは、地域の人にとっては素晴らしいことだと思う。太田駅を移設するなどいろんな噂が飛び交って、太田

審議経過および審議結果

の駅を動かされては困ると地元の商店街から随分言われている。三条～太田間で2駅、太田～仏生山駅間で2駅もできることは素晴らしいと思う。駅で電車を待っていると「電車が来ます」という表示が出てから随分待つ。L R Tが走ろうが走るまいが、一宮から築港までの電車が15分間隔で、それが例えば10分になるというのは素晴らしいこと。バスに乗ることもあるが、時間どおりに来ない。電車は路線を確保されているので時間通りに、通勤・通学できるということ、安心して電車に乗れるということがメリットである。ただ、何億も投資するということは、市民の税金などを使うことなので、そういう意味で、もっと検討し、様々な意見を聞いた上で、実行することが大事である。

(会長)

地域の声聞くことが大切。本日は、市民の方が大勢傍聴に来られているが、意見いただくのは可能か。

(傍聴者)

何度か傍聴している。一市民としてL R Tには正直大反対。前市長のときには議会に上がったがすぐに否決された。それは莫大な費用がかかるから。現市長になって、L R Tが話題に上がっているが、琴電が言うように、費用対効果、市民の理解を得られるのか、ずっと興味を持って傍聴している。賛否あって良いが、今日の流れからしても、L R Tがありきのような感じがする。もう少し市民の目線で、考え直すべきではないか。

(傍聴者)

私は、大阪の堺から高松に転勤で来ている。堺でも同じような構想があり、ここに来て新聞等で確認したが、市民から急に反対が起きて、計画が休止され、市長もあきらめて開業時期を見直すということで、シャープなどとの約束もあるようで大変なことになっている。やはり、高松の皆さんが本当に求めている交通体系はいろんな意見があると思うので、実情をよく拾って議論していかなければいけない。今日の場合でも、事務局と琴電との連携も悪かったかもしれないが、今後は、十分な摺り合わせ等を行った上で、議論を進めていく必要がある。本当の意味での、高松のあるべき姿はどうかを意見を集めて、時間をかけて議論をしてほしい。

(傍聴者)

手元に、平成14年の高松市総合都市計画の報告書がある。その際、琴電は3つ駅を整備するという案が出た。1つは、空港通りのオーバースブリッジの下、あとは長尾線の花園～林道間、もう1つは太田のオーバースブリッジの下に作ろうという案があった。その3つのうち、出来たのは1つだけ。それから、太田については、2つも新駅を整備すると言っているが、国土交通省が、一級国道だから、オーバースブリッジにしないといけないと言ったが、結局、駅を作るようなことはなかった。長尾線は、非常に駅間が長いので、陳情しているが、それでも新駅はできない。今の財産を最大限活用し、琴電ももっと頑張っ

審議経過および審議結果

しい。新駅を作ったらどうかと申したところ、あれ以上走らせたなら、列車がすれ違うところを作らないと、増やせないという状況だという話であった。今の財産を最大限に使って、まず実行していただきたい。

(会 長)

既存ストックを最大限活用ということからすると、琴電に関しては、これからの維持更新も含めて、今ある鉄道サービスを低下させることなく、可能な限り新しいサービス、特に、高齢者に対応した運行ができないかということ。今あるストックを活用するという観点から、L R Tという話しが出ているが、L R Tだけではなく、今までは車のためだけの道路空間だったものをバス専用空間として、道路空間というストックをうまく活用できないか、こういった観点から出てきている。この協議会においては、その2つを重視した議論になっている。

もうひとつ重要なのは、特に、中心市街地、まちなかに、投資しないといけないとよく言われるが、一体、それが都市全体から見てどういう意味があるのか、なぜ、都心の交通を考える時期に来ているのか、という議論が、本日の資料には掲載されていないで、市民の方からの御意見にもあったように、まちづくりの姿が見えにくくなっているのではないか。

(委 員)

この協議会は交通を考える協議会だが、一体なぜ今、都市交通の議論をする必要があったのかという根本論が、当初から希薄で、たぶん市民の方も、L R Tや新交通の導入と言っても、莫大なお金をかけて、そんなことをする必要があるのかという素朴な疑問がどうしても抜けきれない。また、交通事業者は、現状維持が前提であるから、そんな必要があるのかという。今、足元で大地殻変動が起きていて、まさにこれから人口減と高齢化社会という、日本が過去に経験したことのないことが起きようとしている。当初から、高松市はこういう運営をしていかざるを得ないという説明が十分にされないまま、L R Tの議論が先行してしまったという印象がある。そもそも郊外の方から言わせると、中心市街地と言いながら、なぜ活性させなければいけないのか、そこになぜ税金が必要なのか、という素朴な疑問はお持ちだと思うので、そのあたりを事務局から、再度、説明していただいた上で全体のまちづくりを考える中で、都市交通がいかにあるべきかという議論をするべきだと思う。

琴電側に対してであるが、琴電は民間企業なので、極論を言うと、誰も口出しはできないと思う。琴電さんに辛抱して下さいという話は通じるわけがない。これは、再開発もまさに同じで、土地をお持ちの方に、まちづくりのために申し訳ないけど辛抱して土地を差し出して下さいという話は通じるはずもなく、当然、皆さんがそれなりに恩恵を受けるような計画でないといけない。琴電の主張はよく分かるし、採算を度外視したような無茶な計画を導入するわけにはいかない。琴電さんは、公共交通のプロフェッショナルだから、需要予測などについても、おそらく現場でノウハウをお持ちだと思うので、そういう意見

審議経過および審議結果

を入れる必要があると思う。

ただ、一方でまちづくりという観点から極論を言うと、交通計画の見直しを含め、これから高松市のまちの姿を変えていこうとしているのに、権利主張ばかりが始まってしまうと、いくら市や事務局の方が頑張っても、権利調整なんてできるはずはない。前回は琴電に質問させていただいたのは、「既存路線ありきで、一切見直しするつもりがないのか」ということで、新しい都市交通を導入するのに、「既存路線以外は勝手に皆さんでおやり下さい」というように聞こえてしまったので、その路線の見直しも含めて考えていただける余地はあるのでしょうか。もし仮に、琴電が「それは一切ない、議論の外だ」ということとなら、既存路線は現状のままで、新しい都市交通を考えざるを得ない。ただ、琴電さんも将来を見据えてそれでいいのかということになる。そのあたりが、まだ交通整理ができてないと思うので、事務局と琴電とよく事前に調整をしていただいて、土俵を作って、それからいろいろ具体的なプランに入れればいいと思う。

ただ、具体的なプランがこういうふうに出てくると、頭の中でイメージできるから、これがない中で都市交通をどうするという議論をいくらしても、なかなか積み上がっていかない。こういうプランをいろいろ出していただいて、「これが出来ない理由はこれ」ということをしっかりと議論した上で、最終形を作っていくべきだと思う。

(委員)

資料が2つあるが、アンケート調査では、それぞれの結節点の駅を降りた方がどう動くのか、そこからどういう新たな公共交通機関を検討すればいいのか、そういう趣旨の調査であったと思う。それが資料2に活かされていないと思うので、ちょいのり交通、中心市街地の回遊性確保やLRTを走らせる道路は、どこが可能かなどを明確にして、将来、中心市街地の中で、ここはこういう形で通せるという観点での資料をお願いしたい。

(会長)

資料の3ページに、エコ交通体系の具体的取り組みに向けた検討とあるが、ネットワークの部会のほか、道路空間再編部会、市民啓発部会があって、いろいろ議論もされているが、協議会を超えた資料が出てこないのが、少し残念。次回に向けて、このエコ交通の話も含めて、資料を出し直してほしい。

(委員)

80億円が安いというのは、私の発言だと思うので訂正したい。私は、「安いと思った」と言っているのではなく、少し具体的な話が見えてきた中で、それから車両も現実にとどれくらい必要か分からなかった。9両入れたらいくら、17両入れたらいくら、運行頻度がこうなるという案が出てきたから、検討する価値があるという意味であり、本当に、市民の大事な税金だから、そういう意味で言った。今、具体的なケースで検討しているので、どうしてもここだけに偏ってしまいがちだが、全体のまちづくりで、この路線だけではなく、今、新駅の話がいろいろ出ていて、そういう声が長年あるというのは、やはり、そこ

審議経過および審議結果

は何らかの新しい需要予測が見込めるということであり、現状のままではなく、将来の社会、まちづくりの方向も視野に入れながら、CASE4,6のように、将来の延伸の可能性も残しながら、もうちょっと具体的に検討しながら次の議論を進めていきたいと思うし、今までのように車中心のまちでいいのかという根本的なところで、もう少し具体的に検討していくべきかと思う。

(委 員)

誤解があってはいけないが、新駅については、琴電がここに置かせて下さいとは一切言っていないで、複線にすればいくらかでも作れる。単線で今の時間帯で走れば、駅を作ることには出来ないけど、複線にして、地元が負担してくれるなら、どこにでも作ることは可能である。

(委 員)

交通の議論を行う協議会ではあるが、総合計画や都市計画マスタープランを踏まえた上で、なぜ、コンパクトシティが必要なのか、なぜ中心市街地に都市交通を考えないといけないのか、これまで、事務局からもいろいろ説明をしていただき、ここにおられる委員の方は、それなりに理解していると思う。事務局が出した案に対して、いろいろ言うのも確かに重要だし、検討過程においては必要ではあると思うが、このままでは、結局、前に向いて進まない。何もできない。果たしてそれでいいのか。前に向いて進まないと、いつまで経っても結論が出ない、変わらないということになる。事務局はそれなりに、いろんな関係機関とも調整を行い、資料を出していると思うので、各委員が、もう少し真剣に考えて、資料に対して、自分達の具体的な意見があるなら出していただきたい。

(会 長)

おそらく琴電もいろいろアイデアがあると思うので、それは事務局と事前に調整を行っていただきたい。事務局からの発言がないが、まちづくりの観点を含め、何か言っておきたいことはあるか。

(事務局)

第5次高松市総合計画や都市計画マスタープランの考え方については、これまでも御説明をさせていただいているし、今回の1～3ページにおいても、その上で、公共交通を主体としたまちづくりが必要になると説明はしている。もし足りなければ、補足させていただきたい。

それともう一点。琴電さんとの調整、確かになかなか本音で話し合われてない部分もあるかと思う。鉄道優先と道路優先があり、鉄道優先というのはあくまでも鉄道専用。道路優先というのは、車も他の交通機関も信号制御になること。CASE4,6で、今想定しているのは、片原町以北を道路優先にしてはどうかという議論。仏生山駅から片原町駅間までは鉄道優先という想定している。その中、現琴電軌道以外であれば、他の事業者が自由に

審議経過および審議結果

やってくれて結構という発言があったが、これは、是非琴電さんに何とかお願いしたいと思っているし、新たな第三セクター等を作っていたのでは、お互いに利益の食い合いになる。この路線を大事にしたいと言う琴電の言い分もよく分かるが、我々は、そこからもう一步踏み込んで、将来 20 年 30 年、50 年先の高松がどうあるべきかを議論をさせていただきたいと思っている。

(委 員)

県の連立委員会で、片原町から地下化案、立体交差案、路面電車案というのが出た。琴電はどれでもよかったが、路面で行く場合は鉄道優先にしてほしいといった。信号優先ではお断りだといった。築港駅までは鉄道優先、そこから先に出て行く分には L R T でも問題はない。琴電として理解できないのは、鉄道優先で速達性、定時性のあるものをやめて、何で路面電車を走らせる必要があるのか。逆の発想をどうしてされるのか。

琴電が民間企業だから、そういう発想をするのだとおっしゃるかもしれないが、世の中の人に聞いてみたときに、「あなた悪いけど築港から仕事に行くときに今までは定時できちんと行けたのが、行けなくなるよ」と説明する合理的な理由は何なのか。今あるサービスが出来なくなる、どうしてサービスレベルを下げるのか理解できない。

(会 長)

先ほど事務局から 20 年先ということを言われたが、頭の中に置いている時間のスケールの違いによって、様々な議論がある。先ほど、もう地盤が揺らいでいる状況で、たちまちこれから顕在化してくることがあるのに、事務局は、訴え方が足りないのではないかという印象がある。

(委 員)

先ほどの自分の発言を補足したい。中心市街地における公共交通の再構築の必要性については、この協議会の委員の方は、充分理解していると思う。

今日は多数市民が来られているので、今、市はどういう状況に置かれているのか、足元がどんなふうにくらつかうとしているのかということ、しっかりと説明する必要がある。それがなくして、事業費が出てしまうと、なぜそんなに投資するのかという議論になってしまう。なぜそれだけのものを投入してでも、新しいまち、交通体系を見直さなければならないのか、その理由は、どこかではっきりと説明をする必要がある。

それから、琴電の件で、極論を言うと、なぜ利便性を放棄するような議論をするのかといった発言でしたが、現実にまちなかが不便なんです。利便性が悪くて、市民が公共交通が弱いという声が多数なんです。例えば、お年寄りが三越から天満屋に移動するのに 1.2km あるが、買物の荷物を持って歩いていけない。これから、間違いなく市の中心部は、高齢者を中心となり、明らかに世の中の様相が今までと変わってくる。その中でどういうものが必要なのかという要望がそろそろ出てくるが、それが L R T であれば自転車であれば、そういうものでもいいが、人たちが快適に生活するために交通の議論は外せない。その形が

審議経過および審議結果

いかにあるべきかという議論で進んでいくべきだと思う。

(会 長)

琴電が強調した、今ある利便性の確保。利用者の視点で言うと、通勤通学に特化したサービスを支えている。ただ、今後、いろんな境遇の人がこれから増えてくる。まさにオールユーザーのための公共交通を考えていく瀬戸際に来ている。琴電もLR Tを走らせてもいいと言っているのは、そういう部分への配慮、必要性は認識しているのではないか。

(委 員)

琴電の駅は、距離が長くて、ある意味不便である。駅を新しく作るというアイデアもあるし、例えば、不便な方の人数の割合によっては琴電の電車ではなく、バスやタクシーで良いのではないか。どの方をターゲットに、どのくらいの量を動かすかについて、もう少し慎重に議論をしたほうが良いと思う。

(副会長)

都市化、郊外化、逆都市化、再都市化という、あまり聞き慣れない言葉である。これは、1970年代にヨーロッパでは郊外化まで起きていて、このあと逆都市化が起きるのではないかと予測されていた。この場合、捉え方が2つあって、この赤丸、3段階目のグレーのところをどう捉えるか。つまり、中心市街地として、どこを位置付けるのか、あるいは高松市の市街化区域をそこにするので、話が変わってくる。確かに、中心部を半径2kmぐらいのところにし、それ以外の仏生山とか太田、あるいはそこより遠くを郊外とする考え方がひとつある。もうひとつは、いわゆる市街地、せいぜい太田ぐらいまでを都市の中心部として、それ以外を郊外として捉える。

1990年代は、高松市は松山市より人口はかなり少なかった。しかし、高松市は人口密度が高く、コンパクトな都市だった。ところが、線引きを廃止し、合併して、コンパクトではなくなってきた。ただ、今の状態で、中心市街地で交通計画をやると、必ずさらに郊外化が進む。これでは、再都市化をもたらすことはできない。それはもう歴史が証明している。中央病院を移転させたりするのは、いろんな事情があるのかもしれないが、全く時代と逆行している。ほとんどの施設を都心に持ってきて、都心に人を集めることこそが重要。その具体的な施策が見えない。確かに回遊性は高まって、中心部に人が訪れるのは良いかもしれないが、結局、住まないと何の意味も無い。だから、こういう交通体系を考えるときには、ひとつは市街地としての全体の中心部という考え方と、もうひとつは本当の中心部、中心市街地の交通体系を整備しながら、高松市の相対的な人口を集めてきて、中心部に人が住めるような仕組みとして交通をきっかけとして作るということがないと、なかなか再都市化は起きないと思う。

再都市化が起きるというのは、東京の都心が起きていると言うが、あれはバブル崩壊で地価が下がったことによってマンションが出来て起きている。金持ちが戻ってきているだけで、あまりにも東京が郊外化しすぎて2時間近くかかり、通勤するのは馬鹿らしい。し

審議経過および審議結果

かし、地方都市は30分が通勤時間の限度だと思う。ただ、地方と大都市を同じにしてはいけないので、やはり交通を考えると、郊外地域に対して、高速交通網を整備するのはいいことだが、それは非常に怖いことであって、ますます逆都市化をもたらすことがあるので、カウンターパートとして、中心市街地のアクセスというか、利便性を高めておかないと、それは別に路面電車でなくても、デマンドバスでもいいし、いろんな方法があると思う。それを考えるのが、本当のこのまちづくりの中で交通体系を考えることだと思う。土地利用政策の議論がない。本当に実質的に進んでいるのかも知れないがちょっと難しい。このまま郊外高速鉄道を整備するとなると、中心部は人が減り郊外に人が増える。そうすると、中心市街地に人が居なくなり、まちでなくなる可能性がある。

(会 長)

逆都市化という言葉は、日本人が訳した言葉だが、郊外のウェイトが高まるということではなく、都市ではなくなり、都市が死んでしまうという意味。都心に再投資しないと都市全体が死んでしまう、財政的に言うと、もう基本的な都市サービスを維持できなくなる、ということを逆都市化と言っている。この都市サービスを提供するための1番重要なのは公共交通ではないかというのがこの委員会の議論の柱であると、御了解を頂いているはずである。実は、そういったところをもう少し説得力のある説明をしていただければ、分かりやすいのではないかと。都市計画マスタープランは、あまり市民を不安にさせるようなことは一切書いていないし、あくまでも構想である。ただ、そういうことが起こりつつあるので、そういったところをこういう会議では是非とも出していきたい。

(事務局)

次回については、LRTの議論とともに、全体の交通体系も提示しながら、議論を進めていきたい。琴電との調整に当たっては、CASE1,2では適用が難しいのではないかと思います。補助制度の問題を含め、P6もあるように、国土交通省の都市・地域整備局、鉄道局の等の指導や御意見を頂く必要がある。次回の会議からは四国運輸局鉄道部長にオブザーバーとして加わっていただき、いろいろ専門的な見地から御意見を頂戴したいと考えているので、御承認をお願いしたい。

今後のスケジュールと次回の日程については、一方のエコ交通協議会との内容も盛り込んだ、総合都市交通計画の案も御提示しながら、協議をお願いしたいと考えているので、次回は10月から11月に開催ということでお願いしたい。

(会 長)

四国運輸局鉄道部長にオブザーバーとしてご参加いただく件について異議ございませんか。

(委 員)

異議なし

審議経過および審議結果

(会 長)

それではそのようにさせていただきます。

日程についても、10月から11月ということで、次回、この会議を持つが、それまでに事務局と琴電の間に、もう少し精度の高いプランを温めてもらい、エコ交通の議論を受けた形で、高松市全体の総合交通戦略というものを提示してほしい。

以 上