

## 会 議 記 録 ( 概 要 )

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	平成 24 年度第 1 回高松市総合都市交通計画推進協議会交通結節部会
開催日時	平成 24 年 9 月 5 日 (水) 13 時 30 分～
開催場所	高松市役所 113 会議室
議題	(1) 部会長・副部会長の選任について (2) ことடன்仏生山駅周辺 P & R 駐車場整備検討について (3) 交通結節部会で協議, 検討する施策, 事業について
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	川上会長, 高木副会長, 土井委員, 西牧委員 (代理: 長戸), 野口委員, 米井委員, 神山委員 (代理: 草薙), 高橋委員 (代理: 石原), 小原委員, 山本委員 (代理: 多田), 木村委員
傍聴者	—
担当課および連絡先	交通政策課 087-839-2138

審議経過及び審議結果
<p>次のとおり, 部会を開催した。</p> <p>(事務局)</p> <p>本日は, 部会員 11 名のうち過半数以上の方が出席しているので, 高松市総合都市交通計画推進協議会条例第 7 条第 4 項において準用する第 6 条第 2 項の規定により, 会議は成立する。</p> <p>1 議事の協議について</p> <p>(1) 部会長および副部会長の互選</p> <p>高松市総合都市交通計画推進協議会条例第 7 条第 3 項の規定により, 部会長・副部会長を互選した。</p> <p style="margin-left: 40px;">部 会 長      川上委員 副部会長      高木委員</p> <p>(2) 次の議事について協議し, 下記の結果となった。</p> <p style="margin-left: 40px;">ことடன்仏生山駅周辺 P &amp; R 駐車場整備検討について      ……事務局より説明</p> <p>以後審議</p>

(会 長)

意見、質問などがあれば、お願いしたい。

(委 員)

香南町から円座、岡本、一宮、空港通り駅までは距離がほぼ同じであり、鉄道を上りで利用する場合、電車運賃のより安い仏生山駅に集まると考えられることから香南町は対象としたらどうか。また、塩江町についてもP&Rをしている人が多くいると想定される。

(委 員)

西植田町、池田町も仏生山駅へのアクセスは良いという話を聞くので、対象エリアとして考えるべきである。また、将来的に車から公共交通に転換する人を増やすという意気込みから、もう少し規模の大きなP&R駐車場を計画していただきたい。

(委 員)

バスを具体例として挙げると、電車との乗り継ぎは3分間がベストといわれており、自動車と電車の乗り換えについても同じであるとする。3分以内となると駅から100m以内の駐車場であることが望まれるが、現状では4台の空き駐車場しかないようであり、もう少し駐車場の整備台数が必要なのではないか。

(事務局)

アクセス道路の状況から香南町からは円座、岡本駅に流れる方が大半であると考えている。また、今回の推計はあくまで概算であり、精度的には高くないという点は留意いただきたい。

また、一度に交通手段を切り替えてくれることは難しいことから、費用（用地取得費など）対効果の面からも、最初から大規模なものを整備するのではなく、公共交通を軸とした施策を展開しながら、現在実施中のパーソントリップ調査結果の分析等と合わせて、さらなる規模の駐車場整備について検討を深めていきたい。

(委 員)

現在の空港通り駅P&R駐車場の利用率はどうか。

(事務局)

駐車容量109台のうち、利用勝手の良い南側部分はほぼ100%、北側部分は進入路が北側から回り込む状態であり利用勝手が悪いことから8割程度である。

(副部長)

通勤目的の場合は月極め、買い物目的の場合は一時利用となり、駐車場の利用状況が異なることから、一時利用が可能となるような運用を視野に、それぞれ個別に検討をしていただきたい。

(会 長)

具体例として琴電琴平線岡田駅では一時利用が可能な駐車場を整備していることから、ぜひ、仏生山駅についても一時利用が可能となるよう参考としていただきたい。

(委 員)

これまでのまちづくりにおいては、公共交通施策を最後に考えるということが多くの失敗を生んできたのではないかと思う。今後は、計画当初から公共交通の利便性が高くなるよう施設配置をすべきであり、今回検討しているP&R駐車場を含め、公共交通がこの開発を先導する形の議論ができるようお願いしたい。

また、駅へのアクセス道路における渋滞に対応した総合的な交通対策が必要である。信号設置により渋滞の発生が予想されるのであれば、ラウンドアバウト交差点の導入等を視野に、この地区が駅を中心としたまちづくりのみならず、道路の交通システムにおいても、全国に発信できるエリアとなるよう検討頂きたい。

(副部長)

以前、広島で路面電車との結節性を高める横川駅の再開発を視察したとき、結節点や駅づくりは、まちづくりと一体となっていくことが重要と感じた。仏生山もこれから高松市が目指すまちづくりにおいて先進的なモデル地区となるような意気込みで取り組んでいただきたい。

駅前ロータリー形式とし、フィーダーバスが駅前に乗り付け、その周辺に自転車、タクシー、P&Rを配置するのが理想的と考える。

(事務局)

仏生山駅西側改札や駅前バスターミナル、駐輪場の整備等は別途担当課のほうで検討が進んでいるところであり、周辺道路整備についても合わせて、この開発を公共交通が先導するという形となるよう庁内で連携をとりながら進めてまいりたい。

(委 員)

仏生山駅を起点としてシャトルバスを運行しているが、道が狭く、交通量の多いときには運行に支障をきたしている。これに加え、P&R駐車場整備に伴い交通量が増加するとすると、駅周辺の道路や踏切の拡幅が必要である。

(事務局)

市道仏生山円座線については、籠池交差点から仏生山駅までの区間は片側1車線の道路に拡張する計画となっており、南側の市道仏生山8号線についても同様の整備計画となる。一方で、仏生山駅以東は狭い道路に密度が高く建物が張り付いており、道路拡幅はかなり難しい状況である。新病院を核としたまちづくりについて、地元協議も並行して進められており、地元からも同様の意見が出ていることから、今後の整備の方向性について注視してまいりたい。

(会 長)

現在、協議・検討中となっている駅周辺の道路整備との整合性を図りながらより良いものとなるよう検討いただきたい。

審議終了

(3) 次の議事について協議し、下記の結果となった。

交通結節部会で協議、検討する施策・事業について . . . 事務局より説明

以後審議

(会 長)

意見、質問などがあれば、お願いしたい。

(委 員)

バス&レールライドの運行において、接続する太田駅前の道が狭いことから、その安全対策としてガードマンを配置しており、その費用負担が大きい。バスが通常通り進入できれば余分な費用は不要になるため、太田駅の結節機能強化を早く図ってほしい。

(副部会長)

琴平線三条・太田駅間はこれまでの協議会等で聞いたことがあるが、長尾線花園・林道駅間の鉄道新駅については無く、なにか具体的な事案があるのか。

(事務局)

市域内において琴電の駅間隔が非常に長く、新駅設置の候補箇所として、県交通政策課を事務局とし、平成23年3月に策定された「ことでん沿線地域公共交通総合連携計画」において示されたものである。ただ、整備には技術的な課題も多くあり、鉄道事業者の考えを踏まえながら検討してまいりたい。

(部会長)

今の運行サービス水準は下げないようダイヤを組むためには、複線化が前提条件となるが、実現すれば新駅設置の可能性はある。

(委 員)

複線化が新駅設置の大前提ということだが、複線化については新交通システムの導入検討と深く関係することから、この部会の中だけの検討事案ではなく、部会にまたがる、あるいは協議会に関わるものとしなければ議論は進まないと思われる。

(部会長)

この部会においては、交通結節機能を強化することを所管しており、複線化については結節点増加を目的とする新駅設置に必要な条件として、関連する検討事案として捉えたい。

(事務局)

交通結節点強化にはどのような事業が必要で、解決しなければならない課題が何であるかを個別に検討を進め、部会で検討を進めるものと協議会に諮るものを整理してまいりたい。

(副部会長)

結節点という観点から、長尾線花園・林道駅間はJR高徳線と交差しており、新駅設置によりJRとの乗り継ぎができるようになれば、公共交通網が大きく広がるのではないかと。

(部会長)

琴平線栗林・瓦町駅間でも同様の話があるが、ことでのような郊外鉄道は、利用者の多くが地域の方であり、15分間隔といったパターンダイヤが喜ばれるが、JRの場合は都市間交通として、都市と都市の間をいかに早く結ぶかを優先しており、地域の方の乗り継ぎを重視したダイヤにならないことが多く、うまく接続できないと思われる。

審議終了

## 2 事務局より次回部会等について説明

次回部会の開催については、日程調整して連絡させていただく。

閉会

以上