

# 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	高松市総合都市交通計画推進協議会 平成 26 年度第 1 回交通機能部会 及び交通結節部会 合同部会
開催日時	平成 26 年 8 月 25 日 (月) 14 時 00 分～15 時 30 分
開催場所	高松市役所 13 階 大会議室
議題	・ことடன்新駅の設置について
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	<p>【交通機能部会】</p> <p>古川部会長，本多副部会長，川上委員，前谷委員，野口委員，濱田委員，秋山委員，齊藤委員，多田委員，岡田委員，津川委員</p> <p>(欠席委員 1 名：土井委員，米井委員)</p> <p>【交通結節部会】</p> <p>川上部会長，高木副部会長，西牧委員 (代理：新居)，野口委員，濱田委員，秋山委員，藤本委員，多田委員，岡田委員，梶ヶ谷委員</p> <p>(欠席委員 1 名：土井委員，米井委員)</p>
傍聴者	1 人 (傍聴席：5 席を確保)
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>(部会長)</p> <p>本日は、部会員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) 次の議事について協議し、下記の結果となった。</p> <p>・ことடன்新駅の設置について      【資料に基づき事務局より説明】</p> <p>以後審議</p> <p>(部会長)</p> <p>意見、質問などがあれば、お願いしたい。</p> <p>(副部会長)</p>

パーソントリップ調査について、利用者の移動費用における便益について減益となっているが、具体的に説明して欲しい。また、CO<sub>2</sub>削減等の社会的コストに関する便益は算定されていないが、どうか。

(事務局)

今回の需要予測モデルは、目的地選択の要素を取り入れており、新駅等の拠点形成の効果により、結果として、関係するトリップ数が拠点に集中する傾向を示している。このことから、鉄道利用者が増加し、その運賃分が増加した結果となっている。また、社会的コストの削減については、需要予測モデルの作業量から見て、今回の複数ケースによる算出は困難であったことから、主要な便益のみを算出したものである。

今後、住民説明の段階では、可能な限り、具体的なイメージが湧くような表現としてまいりたい。

(委員)

人口が集中している太田地区を中心に、新駅整備の効果が高いと示されているが、市域全体から見て、幹線交通の在り方を再検討してはどうか。例えば、海外からの観光客の増加が見込まれるのであれば、高松駅から高松空港までのアクセス改善を先にすべきであり、可能であれば、排気ガスが出るバスではなく、軌道等の新交通システムへの転換が望ましい。また、空港通りに、そうした幹線交通が通れば、県立中部養護学校や聾学校へ通う障がいのある子どもの利用も支えることができると考えている。

(事務局)

市内にある既存の駅では、接続する道路が狭く、その整備についても用地確保の課題があるなど、アクセス性の向上が困難な状況である一方で、今回提案した新駅整備案については、4車線以上の道路が整備され、自動車だけでなく、高速バスや路線バス等との接続が可能となるなど、重要な交通結節拠点となり得る事案である。そうした結節性を持たせることにより、新駅周辺の地域の方々のみだけでなく、市域全体あるいは県域を含む広域的な利用も見込めるものである。

また、地域活性化再生法の一部改正により、公共交通ネットワークの再編が求められており、将来ビジョンとしてお示ししているとおおり、単なる鉄道新駅の整備に留まることなく、バス等のフィーダー交通との接続も盛り込んだものとして、今後、検討を進めてまいりたい。

(委員)

バスの排気ガスの問題はあると認識しているが、自家用車と比較すると、同じ人数を運ぶ場合には、バスの方が環境にやさしいため、公共交通利用促進の観点から、その需要に応じて、適切に展開されるものである。

(委員)

県立聾学校の事案については、太田駅から通われている生徒がおられるが、現状のアクセス環境を考えると、歩道のない県道若しくは夜間に暗い細街路であり、新駅2ができれば、歩道

が確保された道路によるアクセスが可能となることから、アクセス環境は良くなると感じる。

(部会長)

便利さだけを追求すれば、多額の事業費を要することになり、現実的でない。また、新しい事業を展開する際に、その便益を享受できない方々がいることも事実であるが、大切なのは、市域全体から見てどれだけ効果があるかという点である。

(委員)

現在の地方鉄道の多くは、事業開始時点からの対象が大きく変わっており、利用の低迷から年々、廃線が増えているのが現状である。こうした中、新駅の整備によって、集約型のまちづくりに寄与できる立場を担う者として、鉄道事業者の責任は大きいと感じている。

(委員)

バス交通については、現時点で、JR・ことでの連携があまり進んでいない状況であるが、公共交通の空白地域を補完するものとして、鉄道との連携により、その活用性は期待される。

(委員)

地域公共交通活性化再生法の一部改正による支援については、個別具体の補助対象事業はまだお示しできていないが、国土交通省交通政策審議会における方針の取りまとめとして、公共交通ネットワークの再構築に対し、国土交通大臣の認定の下、計画の構想から実施段階においてトータルかつ重点的な支援の在り方が示されたところである。地域公共交通機関の維持には、公共交通ネットワークの再編が重要であり、新駅整備のみにとどまらず、バス交通の再編も含む全体的な大きな計画として、引き続き継続的な検討をお願いしたい。

(部会長)

国側においても、地域の活性化においては、公共交通が重要な役割を果たすものと期待しているとの方向性が示されたものであると認識している。

(委員)

県域から見た広域的な整備効果も具体的に示されてはどうか。

(事務局)

高速バスの結節により、県西部からの鉄道利用者の都市間移動の利便性が高まると期待されることから、基本構想に向けては、御提案の効果も盛り込むよう検討したい。

(委員)

新交通システムの導入については、現時点でどのような位置づけになっているのか。

(事務局)

現時点では導入検討に入れる状況には至っていないが、将来的に公共交通利用の増加が見込まれるようであれば、接続バス形態のBRT等の新交通システムの導入も可能性があると考えている。

(委員)

地域公共交通活性化再生法とともに都市再生特別措置法についても一部改正がなされ、拠点誘導区域の設定に基づく、税制・容積率緩和、財政的支援等により、居住・目的地の誘導を図る立地適正化計画の策定が盛り込まれている。この計画は交通と一体的に検討いただくべきものであり、将来的な都市機能、居住機能の位置を明確にし、それらを公共交通で結ぶ、まちづくりの姿を示すことが可能となる。この計画に基づき、交通結節拠点整備への重点配分も行うこととしているが、高松市における立地適正化計画策定の見込みはどうか。

(事務局)

まちづくりを進めていく上で、公共交通と立地適正の関係性は高いと認識しており、立地適正化計画の策定も視野に、今後、本市で策定している多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画との整合性を図りながら、検討を進めてまいりたい。しかしながら、新たな線引きと捉えられる懸念や、個人の土地利用の問題も含んでおり、その策定に向けては住民の合意形成等、相当の期間を要すると考えている。

(委員)

今後、他都市の先行事例等を参考に情報提供してまいりたい。

(部会長)

国としては、今後、まちづくりと公共交通を一体的な取組として検討すべきとの方向性が示されたものである。

事務局におかれては、本市の将来ビジョンを踏まえ、まちづくりと連携し、公共交通体系の再構築を図る観点から、ケース5を全体計画とし、今後、具体の整備に向けて検討を進めていただきたい。

審議終了

## 2 その他

### (1) 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