

第3回琴電連立検討委員会 議事録

1. 会議の日時及び場所

- (1) 会議名 第3回琴電連立検討委員会
- (2) 日 時 令和3年11月5日(金) 午前10時から午前11時10分
- (3) 場 所 香川県庁 本館12階 大会議室

2. 出席委員の氏名

中村 英夫、紀伊 雅敦、柏原 亮、川上 純一、渡邊 慶、檜田 幸伸、
秋山 敬介、森本 浩一(代理：三崎 誠司)、板東 和彦、西川 英吉
以上 10名

3. 議事

議事(1)「交通対策」の検討

議事(1)について、資料2第3回琴電連立検討委員会資料により、事務局から説明した後、質疑応答に入った。

【中村委員長】

ただいま議事(1)の交通対策の検討につきまして、資料の説明がありました。現況調査結果が報告され、資料の20ページにまとめとして3点整理されております。また、渋滞の問題が特に大きいとされた本町踏切については、21ページで、現在考えられている暫定整備計画等の説明もありました。またアンケート調査と都市計画が残っていることによる影響について説明がありました。

これらを踏まえて委員の皆様からご意見をいただければと思います。どなたからでも結構ですので、ご発言をいただければと思います。

今朝、玉藻公園から海の方へまわって、本町踏切を北から南へ歩いて通ってきました。交通の状況を見ていますと、もちろん踏切による交通の遮断もあったのですが、特に東から西へ行く車を見ていますと、フェリー通りのところは、信号がなく、S字になっているので恐る恐る進む感じで、慣れないと通りづらいという印象で、踏切による影響もあるのですが、形状が複雑なので、信号処理も非常に難しく、なかなか苦労されているのだろうという印象を持ちました。朝8時過ぎぐらいの時間帯でしたが、本町踏切から東側の信号まで150mくらいあると思いますが、東側の信号まで車が並んでいる状況でした。

西から東に行く車両はそれほどいなかったのですが、押しボタン信号を押して、さらに南へ歩いていきましたが、改めて難しさを感じました。

【紀伊委員】

今回の資料で交通の状況、特に3踏切の交通量の状況についてよく理解できました。交通量としては全体として減少傾向にあるということや、また本町踏切についてはその問題が大きいものの、他の踏切については、相対的に見ると問題点として

は少ないということもよくわかりました。

ただ現状としては、こうであると思うのですが、おそらく将来のことを考えると、特にこの本町踏切の高松海岸線の東側の方は、今、港湾整備も実施されていると思います。おそらくそういう産業活動を支える道路としても高松海岸線というのは役割が非常に大きいと考えると、そういった港湾と他の整備によって交通量は今後変わってくるのではないかとも思われるわけです。

また一方で、福田町第四踏切と観光道路踏切については、相対的には現状それほど大きな問題ではないということですが、やはり渋滞としてはあるので、おそらく何らかの対策をする余地というのは、まだあるのではないかと思った次第です。

逆に言えば、こういった連立を前提としてなかなか手をつけられていなかった所が、今後存廃が決まることによって、道路交通対策として他の対策を今後考えていくことができるようになります。例えばここの部分の踏切が残るとすれば、その迂回経路について道路ネットワークとして整備していくということも、今後検討していいのではないかと。そうすればここの需要が対策によって減ることになるので、さらに混雑は削減されるのではないかと思われるわけです。

そういう意味で、現状としてはこういった状況だというのはわかりましたが、将来を見据えて、存廃の判断にも、材料を提供していただければいいと思った次第です。

【中村委員長】

ありがとうございます。
事務局何かございますか。

【事務局】

紀伊委員のおっしゃる通り、本町踏切以外の福田町第四踏切、観光道路踏切についても、他の所への迂回やソフト対策等、今後考えられる対策については、また議論して参りたいと考えております。

【中村委員長】

ありがとうございました。
他に何かご発言ございますか。

【渡邊委員】

踏切の関係ということで、観光通りの方は、踏切信号があり、一定程度、渋滞緩和に寄与していると思われませんが、他の踏切について、こういった踏切信号を設置するご検討をされることはありますか。

【中村委員長】

ありがとうございます。
これはどなたからお答えいただけますでしょうか。

【森本委員（代理：三崎統括参事官）】

踏切信号を設置するには大きく二つの要件が必要となります。

一つ目は技術的な要件が必要となります。踏切信号を動作させるためには、鉄道事業者の方から信頼性のある列車接近情報の提供を受ける必要があります。観光道路踏切は鉄道事業者の方から信頼性のある情報を受け取る仕組みがありますが、福田町第四踏切をはじめとする踏切にはこのような仕組みがありません。

二つ目は周辺の交通環境に関する要件が必要となります。現在の信号機の設置指針では、隣接する信号機との距離が原則として150m以上離れている必要があります、例えば福田町第四踏切のように、隣接する交差点が近い場合は信号灯器の誤認があるということで、信号機の設置には適さないといえます。

以上のことから、現時点では踏切信号の設置は困難であると思われます。

【中村委員長】

ありがとうございました。

現時点では困難な状況であるということでした。

他にいかがですか。

今日は、事業者の方、行政の方という委員さんが多いですが、資料21ページに運輸事業者の方のヒアリング結果が載っておりましたが、やはり本町踏切については交通安全面も含めて問題意識がありました、他の福田町第四踏切、観光道路踏切については、それほど問題視はしていないという声もございました。

こういう意味では、今日の事務局の現況調査の整理と同じようになっているということですが、大体そういう認識でよろしいですかね。

この交通対策については、主としてこの本町踏切について、仮に連続立体交差の都市計画が廃止となった場合は、何らかの対策が必要という認識の中で、既に暫定的な対策も取り組まれているということですが、しっかり検討していく必要があるという感じもいたしますし、先ほど紀伊委員がおっしゃったように他の踏切についても、立体交差を前提にしないような、渋滞対策、ソフト対策等含めて考えることが必要になってくるということかと思えます。

交通対策について特にご意見がないようでしたら、アンケートの実施、或いはまちづくり等に関する様々な影響といった資料の提供もありましたが、そのあたりについてでも結構ですので、ご意見をいただければと思います。

【檜田委員】

アンケートについてですが、資料21ページに平面図とパース的なものが掲載されていますが、それと同じようにアンケートの調査案にも同じ図が使われていると思います。

今後、無作為に市民の方にアンケートを取る場合に、右の図は非常に分かりやすく何をしたいのかが分かるのに対して、左の図は同じ箇所だが、平面図になっているので、可能であれば右の図と同じようなレイアウトで提示した方がアンケート

を回答する一般の方が分かりやすいのではないかと思います。

【中村委員長】

ありがとうございました。

参考資料のアンケートでいいますと4ページにご指摘あった2枚の図面が入っていますが、下の図面と同じようなイメージでの提示ができないかという意見でした。

事務局の方、よろしく願いいたします。

【事務局】

貴重なご意見ありがとうございます。

この図に関しまして、我々も非常に苦労したところではございますが、委員のご指摘を受けまして検討して参りたいと考えております。

【中村委員長】

検討をよろしく願いいたします。

他にいかがですか。

【柏原委員】

ご説明ありがとうございました。

交通対策とかアンケートにつきましては、事務局がお示しいただいている内容について特に異論はございません。

1点、感想的なニュアンスもあるのですが、県や市で進めていただいております公共交通を基軸とした持続可能なまちづくりを加速化していただく必要があると思っております。

色々な企業の方とお話しさせていただいていると、郊外にお住まいの方を採用するのに、車で通勤できることが、大きな要件の一つになっているような話を伺うことがあります。事務局の調査結果を拝見しても、朝夕の渋滞が、通勤に車を活用されていることを表していると思うのですが、一方で、この車社会を変えていくには、政策として、各地で検討されておりますMaaS、パーク&レールライドなどの環境に優しい、よりきめ細かな交通サービスの充実も並行的に進めていただく必要があると考えております。

【中村委員長】

ありがとうございます。

非常に的を得たご意見と思いますが、県もそうですし、関連します高松市さん、或いは事業者の琴電さんの方でも何か今のお話に関連して、コメント等ありましたら、いただければと思います。

【川上委員】

ご指摘のとおりだと思いますが、高松市さんの方で、コンパクトエコシティというところで進められているところですが、20年ぐらい前から高松市さんと一緒にやら

せていただいております、明日、一つ目の駅が完成してグランドオープンということになります。

私どもも当初から、高度成長時代とかバブルの時に、郊外に今の沿線とかなり離れた地域に住宅ができた関係で、お子さんたちがそこから通えるのだろうかということもあり、その中でまちづくりをスタートさせていただきました。人口減少していく中でも持続可能な鉄道事業及びバス事業を営んでいくためには、沿線にどれだけ人口を保てるかということが私どもの生命線になります。当時考えたのは、どこの鉄道会社さんも100年近い歴史があり、その当時は、車とか、自転車で駅へ来るという発想がなく、まちの中に駅をつくっていたということもあり、道路が狭いということから、なかなか駅にアクセスしにくい状況でありました。今、高松市さんと進めているのは、いろいろなツールで、アクセスしやすい場所に駅を作ろうということと、もう一つはその近くに住宅が張りつきやすい状況を行政の方につくっていただければ、コンパクトな行政コストが下がるまちづくりができるのではないかと、ということで進めてきております。高松は結構条件はいい町だと思っております、海が街の先端にあり、讃岐の山まで約15キロ、その北側約7キロ地点まで、南北に私どもの鉄道があります。その東西はうまくいけば人が張りつきやすいということで、高松市さんにより太田地区整備事業を進めて頂いており、東側エリアは、今、高松、香川県でおそらく一番人口が増えているエリアになっていると思います。その北側に、まず明日、駅が一つでき、また南の方にもう一つ駅ができるということで、そういった意味では非常に全国的にも珍しいモデルケースと思っておりますので、ぜひこれを停滞することなく進めていただきたいと思いますと思っております。

その中でこのコロナで、鉄道事業者は、今、かなり傷んでおりますので、ぜひご協力いただければと思います。

【中村委員長】

川上委員ありがとうございました。

それでは、板東委員、何かございましたらお願いいたします。

【板東委員】

今、川上委員の方から話がありましたけども、まさしく国が進めるコンパクトプラスネットワークとか、立地適正化計画がそういう考えで、拠点と、鉄道とかバスの沿線に人をできるだけ集めていこうという土地利用の考え方も含めてまちづくりを再編していっていると、そういうことを目指していくと、ただ、高松の場合は線引きを廃止して郊外の方に家が建っており、一気にそういう状況に持っていくのは、やはり住み替えとか代が変わるとか、ここ5年10年ですぐという話ではないので、ある程度長いスパンでそういうことを考えていく必要があるのかと。

公共交通の利用については、琴電さんやJRさんとも連携しながら、紀伊先生にもいろいろと委員になっていただいて取り組んでいるところでございますが、なかなかお金も必要で成果として見えにくいところもあるのですが、そういうまちづくりを頑張っておりますので、今後ともご支援をお願いしたいと思います。

それと資料に対しての意見ですけれども、24ページのところに、都市計画が残っていることによる影響ということでまとめていただいております。影響があるとい

うことは、まちづくりを主体とする市としては、やはり、大きな問題であると受けとめております。

特に土地利用がいろいろ図れないとか、制約がかかっているということは、それだけ便益が失われているという言い方もできますし、実際、地域の住民の方や議会の先生方から何とかできないかということ、中止になってから市の方でも言われております。

こういった状況を変えていくためには、やはり、連立事業を再開するか、なかなかそれが難しいということであれば、速やかに廃止という選択肢を視野に、その方向性も含めて議論が深められていく必要があります、そのために、この委員会が設けられているという認識でございます。

やはり、その便益が失われているということで、本委員会においては、再開か廃止かということを決めるのはもちろんのことなんですけども、その状態がまたずっと続いていくようではあまり意味がないと私は思っていますので、その都市計画の位置付けが、どういうスケジュールで今後進められていくのかを、ロードマップと申しますか、時間軸も含めてある程度そういうことも視野に検討していく必要があるのではないかと考えているところで、ぜひそういう考え方も次回の検討委員会ではある程度お示しいただくよう、今後のスケジュールという26ページまでのことではなくて、その先も見据えてどういうふうに動かしていくかということも含めて、ある程度議論が進められるべきだと考えております。

【中村委員長】

ありがとうございました。

柏原委員の意見を皮切りに、川上委員そして板東委員からお話いただきましたし、さらには、今、板東委員からは、連立の存廃の問題について、議論をしっかりと進めていき、さらにそのロードマップのようなものも、次回以降で示して欲しいといった意見もあったわけです。

事務局の方はいかがですか。

【事務局】

貴重なご意見として承りましたので、また県内部等でしっかり検討して参りたいと考えております。

【中村委員長】

ありがとうございました。

その他ご発言のある委員はおられますか。

【紀伊委員】

スケジュールのところで、高松市の方からの意見を受けて一言付け加えさせていただければと思います。

26ページ目で、次回の第4回検討委員会で、都市計画の存廃の方向性を決めていくということも議題にあがっていると思うのですが、その時に将来のスケジュールも、判断に影響する話なのかなと思っています。これまで約10年この都市計画が凍

結されていて、板東委員がいわれたようにかなりの機会損失が発生しており、それが将来にもまた発生するようだと、ここで決めていくことの意味があまりなくなってしまうと思います。おそらく、存続させる、廃止させるという判断をここでしなければいけないのですが、今までのこの議論を聞いていると、存続させる場合、その次の事業にいく見通しを今の段階で立てるのはなかなか難しいというふうにも思います。それはその通りで、そのようなことを検討材料として出した上で、廃止するとしたら今度はどういった手順がどれぐらいのスケジュール感でありうるのかということもあわせて両方を示していただけると、残す、残さない場合の判断に役に立つと思います。どれぐらい具体的にできるかというのは、またご検討をお願いできればと思うのですが、そういった資料も次回お見せいただければ、決定をする材料になると思います。

【中村委員長】

ありがとうございました。

具体的な要望といたしますか、ご意見でしたが、事務局の方はとりあえず受け取ってご検討いただけますか。

【事務局】

はい、わかりました。

【中村委員長】

よろしく願いいたします。

その他ございませんか。

板東委員、紀伊委員がおっしゃったように、この委員会の中で、存廃の話を議論しているわけですが、次回、アンケートの結果或いは、さらに加えた議論をしていく中で、この存廃の方向性を検討する中で、紀伊委員がおっしゃったように仮に廃止の方向が有力となったとしても、手続き的にどうこうという話もございますが、廃止にあわせてどういう対策をしていくのかという新たな課題も出てくる可能性もあるわけですね。そういったこともありますので、ぜひ、前広に問題を出して、少しでも県民の方、市民の方に、どのような方向でこの委員会が、どのようなタイムスケジュールで進むのか、少しでも見ることが求められていると思いますので、その辺り、次回或いは次々回、しっかり議論できるように、私からもぜひお願いしたいと思います。

それでは、概ね意見も出揃ったようですので、議事の(1)につきましては、この程度とさせていただきます。

アンケートですが、先ほど檜田委員からもご意見がございましたが、こういった意見も含めて最終的な調整、検討を事務局で進めていただきますけれども、最終案については事務局、そして私の方で最終確認をさせていただきます。実施につなげていく形にさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(委員より了承)

ありがとうございます。それではそのようにさせていただきます。

それでは議事の(1)については、以上になります。

次回、第4回につきましては、交通対策の評価、まちづくりの姿についての検証、そして存廃の方向性の決定といった議論になって参ります。

特に、まちづくりの姿につきましては高松市さんにもご協力いただきまして進めることが不可欠になって参りますので、ご協力をよろしくお願ひしたいと思ひます。それでは議事(2)のその他について何か事務局からござひますか。

【事務局】

特にはござひません。

【中村委員長】

分かりました。

それでは本日は貴重なご意見ありがとうございました。

本日の議論の内容を踏まえ、検討作業をお願ひしたいと思ひます。

それでは司会を事務局にお返ししますので、よろしくお願ひいたします。

【事務局】

本日は貴重なご意見をありがとうございました。

本日の議論の内容を踏まえまして、今後検討を進めて参りたいと考えております。なお、次回の委員会は、令和4年3月ごろの開催を予定しております。また時期等が決まりましたら、皆様にご案内させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは以上をもちまして閉会とさせていただきます。

皆様、本日はありがとうございました。

以上で議事が終了したことから、本日の議事の内容を踏まえ、検討作業を進めていくこととなった。