

第1回 高知都市圏総合都市交通計画協議会 議事録 要旨

1. 日時：平成21年2月26日（木）13:30～16:00

2. 場所：高知会館 3階 飛鳥の間

3. 出席者

【学識経験者】：竹内会長、大谷委員

【関係団体等】：戎井委員、明神委員、松浦委員、浅井委員、岡田委員

【行政機関】：河野委員、生田委員、久保委員、橋詰委員、藤村委員、中井委員（代理）、
小松委員、美崎委員、秋澤委員、箭野委員、久保委員、野々村委員

4. 審議事項

- (1) 交通現況分析について
- (2) 将来都市構造および都市交通のあり方について
- (3) 今後のスケジュールについて

5. 議事要旨（○：委員、●：事務局）

（1）交通現況分析について

- 高知市の方が高齢者の外出が多いという結果が少し気になる。高齢者は、私的目的で移動し手段は徒歩、公共交通が多いとあるが、手段については、市内では自動車（運転、同乗）が多いのではないかと。また、私用目的の内容を教えてください。
- 郵送調査のため調査票のスペースに制約があり、買物とそれ以外の私用の2分類で調査を行っている。本協議会の資料中の私用目的は、買物と私用の両方を含めている。
- 今後のデータの使用方法として交通バリアフリー法の特定経路に関する検討への活用が考えられるが、現在の目的分類では使いにくいと感じる。
- 目的地のゾーンにおける病院等の立地状況により、今後必要に応じて検討・分析を行いたい。
- 面積あたりの集計は、「グロス」「セミグロス」「ネット」のいずれで集計しているか。
- 面積あたりの集計は「グロス」で行っている。
- 周辺市町村は山が多く「グロス」集計では値が低めになると思われるので、「セミグロス」程度の集計が必要であろう。もう一点、平成9年の前回調査から平成19年の今回調査までの10年間で変化が発生していそうな交通特性があれば教えてください。
- 面積あたりの集計については、一度「セミグロス」で集計を行いたい。交通特性については、今後の分析が必要であるが、交通圏域の拡大、高齢化によるトリップ数の低下、公共交通利用の減少、などが言えると思う。

- トリップ数の低下等の変化が本当に高齢化や人口減少によるものなのか疑問が残る。10年前と現在について同世代（平成9年の55歳と平成19年の65歳など）で比較しなければ変化が見えないのではないか。
- 同世代の年齢階層のトリップの変化についても今後検討していきたい。
- 手段別の所要時間分布は、徒歩10分以下、自転車20分以下、バス・電車30分以下という傾向がよく出ている。現在は都市圏全域でみているが、徒歩、自転車、二輪車が通勤で多いという結果も出ているので、中心市街地に着目して分析すると特徴がより顕著に出るのではないか。
- その方向で検討させていただく。

(2) 将来都市構造および都市交通のあり方について

- 交通計画課題の高知都市圏の現況において高齢者は相対的に徒歩、公共交通が多いと記載されているが、高齢者の交通特性をみると自動車での移動が多く、資料内の記述に矛盾があるのではないか。
- 高齢者を高齢者以外と比較すると、という意味で「相対的に」と記載しているが、誤解を招かないよう表現を見直す。
- モビリティの確保については、公共交通の有無による分析等の詳細なゾーニングでの分析が必要と思われるので、お願いしたい。
- 現在、都市交通マスタープランの作成だけでなく、区域マスタープランの見直しも来年度の同時期を目標に並行して進めており、都市圏の将来像や地区別の詳細についてはそちらで基礎調査をベースに検討する。今回2つの検討を並行しているのは、区域マスタープランと都市交通マスタープランを整合させることが目的と考えている。
- 今年度基礎調査がおおむね終わり、来年度区域マスタープランの見直しを予定している。集約型都市構造でどのような機能集約を行うか等については、その中で検討していきたいと考えている。
- 交通計画課題として「公共交通の利用促進」と「交通結節機能の強化」があげられているが、今現在もこの課題をもって非常に厳しい収支の中で事業を行っている。しかし、民間としては正直限界にきている。個人的には、地方という特性を活かした公共交通中心のまちづくりを検討していただきたいと考えている。
- 郊外型店舗が増加しており、その利用客を公共交通（路線バス）で集約したいと考えているが、実際にネットワークを維持できるのか、利用者を確保できるのかなどと考えると、雑談で終わっているのが現状である。
- 路線バスの乗客の減少はどんどん進んでいる。市街地の利用客数と公共交通、路線バス等は非常に関係が強く、何とかICカード等で市街地の利用者数を増やしていきたいと考えている。

しかし、高齢者などバス路線を必要としている方もおられ、何とか維持する方向でやっている。今後は効率の良いバス路線の再編等を考えなければ生き延びていけないと考えている。

- JR の特性として都市間交通と都市圏交通に大きく分けられるが、都市圏交通は通学利用が多く、通勤での利用が進んでいない。そのような中で、新たな試みとして平成 21 年 3 月 14 日のダイヤ改正で臨時特急の扱いではあるが高知から須崎まで通勤特急を走らせる。また、パーク・アンド・ライドなど自動車との共存も含めていろいろとやってみる方向になっている。今後は、道路と公共交通とのバランスをどうとるのが大事な問題になってくると考えている。
- 交通計画課題に「整備促進」「機能強化」「道路の整備」等があげられているが、今の情勢を考えると将来的に予算面が心配される。町としては、朝夕の交通渋滞への対応、南海東南海地震に対する災害に強い道路網の整備、デマンドバスの導入等の交通弱者へのサービスを取り入れており、そのあたりも含めて検討の中に入っていきたい。
- 交通アドバイザー会議を開催し民間の方からアドバイスをいただいているが、「公共交通の利用促進」と「交通結節の評価・改善」が一番重要だと考えている。IC カード「ですか」が導入され、公共交通の利用促進策としてワンライド運動として月 1 回の公共交通利用を呼びかける運動を今後実施する予定である。
- 第 1 回 PT 調査、第 2 回 PT 調査と異なり、今回の第 3 回 PT 調査では人口減少、少子高齢化が顕著に現れている。新たなコンセプトを考えなければ、従来のような右肩上がりのフレームを前提とした総合交通計画の組み立て方では無理があるだろう。道路交通も未整備の箇所がまだまだあり整備を図る必要があるが、公共交通の役割を官と民でどう分担するかも 1 つの課題である。また、環境、防災も組み入れる必要があるだろう。
- 20 年後を目指すという目標の中で、公共交通のプライオリティの考え方などについて、交通教育を取り入れた方がよいのではないかと。
- 交通計画課題に、交通事故の削減などの交通安全の視点は入らないのか。
- 交通計画の中でも安全安心は重要な課題である。現在の課題に関連する部分もあるが、交通安全の視点についても考えたい。
- 交通事故件数や死亡者数は近年減少している。しかし、高齢者事故は増加しており、高齢者の死亡事故が全体の死亡事故を押し上げているような状況である。
- 今後都市圏の交通計画を考える上では、道路整備も当然必要だが、公共交通をいかに利用するかが重要ではないか。交通教育については先駆的な取り組みができればよいのではないかと。高齢者については、高齢者が免許を取得するのではなく、今の下の世代が高齢者になっていくということを踏まえた対策を検討する必要があるのではないかと。

- 高齢者の交通手段等の交通特性は、既成市街地と郊外では異なる。ゾーニング別の課題として考える必要があるのではないか。また、これまでの開発整備型から環境重視型の方向に進むと思われるが、ゾーニング別に課題は違うものの、自転車と徒歩をどううまく使っていくかが、まちづくりの大きな課題のひとつになるであろう。
- 公共交通の事業者としては、これからの少子高齢化、環境負荷のかからないまちづくり等を考えると、「公共交通の利用促進」「交通結節機能の強化」を最重要視していただきたいという思いがある。
- 地元要望があり事業者としてもバスを走らせようといったときに道路が通れないという話を聞いた。特に山間部ではそのあたりに留意していただきたい。
- 人口が減り、道路や公共交通の利用者も減る中で、どのような交通計画課題をあげるのかが見えにくいので、いただいた意見を中心に、次回までに事務局で検討を進めさせていただきたい。

以上

第2回 高知都市圏総合都市交通計画協議会 議事録 要旨

1. 日時：平成21年11月10日（火）14:00～16:00

2. 場所：高知県立 高知県民文化ホール 4階 第6多目的室

3. 出席者

【学識経験者】：竹内委員長、大谷委員

【関係団体等】：戎井委員、明神委員、松浦委員、浅井委員、岡田委員

【行政機関】：河野委員、登坂委員、谷本委員、橋詰委員、藤村委員、小松委員、朝倉委員（代理）、西村委員（代理）、樋口委員、鍋島委員、野村委員、野々村委員

4. 審議事項

- (1) 高知都市圏総合都市交通計画および交通現況分析について
- (2) 将来都市構造の検討および交通計画課題の設定について
- (3) 施策導入方針および交通施設計画（案）について
- (4) 今後のスケジュールについて

5. 議事要旨（○：委員、●：事務局）

(1) 高知都市圏総合都市交通計画および交通現況分析について

○（特に意見なし）

(2) について将来都市構造の検討および交通計画課題の設定について

○ 都市圏整備の方向の「少子・高齢化への対応」に「道路整備とのバランスを図りながら都市交通政策の推進を図る」とあるが、この中で公共交通の利用についても触れていただきたい。

将来都市構造のイメージ図において、JRでも特急南風を14往復運行しているのので、広域交通拠点に駅を入れていただきたい。

交通計画課題において、今後の高知の高齢化の進行を考えると、「公共交通の利用促進」を上位に位置づけていただきたい。

● 今後、高齢化が進行し交通制約者が増加する中で対応が求められるため、自動車に過度に依存しない社会構造を考えている。このため、今回の計画では、道路ネットワーク、公共交通ネットワーク、歩行者の三本柱を提案している。

○ 将来都市構造のスローガンである拠点集約型都市圏構造が課題の前に出ている。本来は、「課題→都市圏のイメージ→施策導入方針」の流れになるはずではないか。

公共交通の現況を踏まえた公共交通の位置づけについての検討が必要ではないか。

- 上位・関連計画から見た課題として防災性の向上があげられているが、都市圏構造の中のどこで防災性の向上が必要なのかを具体的に示しておく必要があるのではないかと。
- 上位・関連計画から見た課題を踏まえて、計画課題の防災ネットワークの機能強化を考えており、今後、施策を提案させていただく。事務局では、緊急輸送路や橋梁の耐震性の確保等を想定している。

都市構造については、今回策定するのは交通計画であり、都市圏のコンパクトなまちづくりを受けて、交通として何ができるのかを考えていくというシナリオで整理している。表現や見せ方については、再度考えさせていただく。

(3) 施策導入方針および交通施設計画（案）について

- 今の構成では計画の部分に将来交通需要予測が記載されているが、おかしいのではないかと。現況の道路での交通量配分により課題を抽出することもできるのではないかと。
- 都市圏道路マスタープラン（素案）について、広域幹線、域内幹線等の段階構成的なネットワークとすべきではないかと。その中で高知広域環状道路はどのような位置づけとなるのか。また、防災的視点が含まれている必要があるのではないかと。
- 本日提示の都市圏道路マスタープラン（素案）は、都市計画道路を中心とした 20 年後の大まかな道路ネットワークとして提示している。次回の協議会では、ネットワークの検証を行った上で、段階構成を含めて道路マスタープラン（案）を提示させていただく。

- 施策導入方針のひとつに「環境負荷の低減に向けた自動車利用の抑制」とあるが、自動車にはバスも含まれるので表現を見直した方がよいのではないかと。
- 都市部交通マスタープラン（素案）について、自転車・歩行者ネットワークの形成を考えるのであれば、施設として駐輪場や公園、トイレを記載した方がよいのではないかと。

- 都市部交通マスタープランについては、これまでの交通マスタープランであまりやられてこなかったことである。例えば、高知都市圏において自転車道を整備するというイメージを示すといったことが重要なことになるのではないかと。

- 今回の意見を十分に取り入れながら都市圏の交通マスタープランを作成したい。都市部交通マスタープランについては、中心市街地活性化も踏まえながら、人の移動、自転車の移動を考えなければならないと思っている。都市圏構造については、人口減少や超高齢者社会の到来、南海地震への防災面などの新たな課題も踏まえ、方向性を再度整理させていただきたい。

- 高知市については自転車・歩行者を対象とした計画となっているが、他の市町村でも同様の計画があれば、今回の交通マスタープランに取り込んでいくことは可能かと。

本日の資料では、将来人口フレームとしてすう勢型とコンパクト型を設定・比較しているが、例えば公共交通の利用者数はコンパクト型でも現況に達していない。公共交通の維持という観点から、事務局でケーススタディとして何か考えることはできないかと。

- 各市町で同様の計画があれば、今回の交通マスタープランに取り込んでいくことについて検討させていただく。

- 自転車については、例えば高知駅から自転車で通勤・通学先に向かう動線などを考慮した計画としていただきたい。レンタサイクルステーションについては、少し厳しいと感じている。
- 交通拠点整備、結節点整備に関し、現在パークアンドライドが施策として好評であるが、各施設が満員の状態となっている。
- 公共交通マスタープランに、結節点としてバスターミナルも入れていただきたい。

(4) 今後のスケジュールについて

- パブリックコメントにおいて、どのような内容の資料を提示して意見を求めるのか、現時点の予定を教えていただきたい。
- 今回策定するマスタープランの完成形の素案を予定している。パブリックコメントでの意見を反映して、最終の協議会で報告させていただく。

以上

第3回 高知都市圏総合都市交通計画協議会 議事録 要旨

1. 日時：平成22年3月25日（木）14:00～16:00

2. 場所：高知県立 高知県民文化ホール 4階 第6多目的室

3. 出席者

【学識経験者】：竹内委員長

【関係団体等】：戒井委員、田岡委員（代理）

【行政機関】：河野委員、登坂委員、清水委員（代理）、神田委員（代理）、石川委員、森田委員（代理）、刈谷委員、石井委員（代理）、川村委員（代理）、鍋島委員、長野委員（代理）、野々村委員

4. 審議事項

- (1) 高知都市圏総合都市交通計画調査について
- (2) 交通施設計画（案）の評価について
- (3) 高知都市圏の交通計画マスタープラン（素案）について
- (4) 今後のスケジュールについて

5. 議事要旨（○：委員、●：事務局）

(1) 高知都市圏総合都市交通計画調査について

- 「公共交通経営対策検討委員会」について、検討のスケジュールはどのような予定となっているのか。また、今回策定する交通計画マスタープランとの関係はどうなるのか。
- 「公共交通経営対策委員会」での検討結果は交通計画マスタープランの一部となる。

(2) 交通施設計画（案）の評価について

- 交通計画課題の図では、例えば「防災ネットワークの強化」が広範囲に設定されているが、これに対応するにはマスタープラン図も広範囲に示すべきではないか。
- 今回のマスタープランは平成12年に策定した前回のマスタープランの見直しと位置づけているため、マスタープラン図の範囲も前回と同様としている。
- 今回の都市圏道路マスタープランに示されている道路は、前回のマスタープランと比較して増減はあるのか。
- 前回の道路マスタープランと比較して追加されている道路はない。ただ、新たに交通需要予測を行った結果、必要性が低いと判断された道路については、今回のマスタープランにおいては削除している。

- 交通施策メニュー（案）とマスタープランの関係で、交通施策メニュー（案）では例えば「円滑で信頼性の高い道路ネットワークの形成」の整備箇所等として具体的な路線名が示されているが、都市圏道路マスタープラン図でその路線の場所を明示する必要があるのではないかと。
- 今回の道路マスタープラン図については、将来に必要となる道路ネットワークという位置づけで整理を行っている。

- 都心部交通マスタープランに、回遊拠点として追手前小学校と追手前高校が位置づけられているが、これはどのような意図を持って選定されているのか。
- 都心部交通マスタープランは自転車・歩行者交通のマスタープランであるが、現在並行する形で検討が進んでいる東西軸プランにおいて拠点が位置づけられており、これを参考として回遊拠点を選定している。

- レンタサイクルの導入による公共交通分担率の変化の予測を行っているが、レンタサイクルの導入による需要予測は標準的にはどのような手法で行うのか教えていただきたい。
- 一般的には、今回のように、アンケート調査の結果から転換率を設定し、需要を予測する。ただ、今回の使用したアンケートは非常におおまかな質問の仕方をしており、アンケートの内容を見直すことにより、予測精度を向上することは可能と考える。

（３）高知都市圏の交通計画マスタープラン（素案）について

- 県、市ともに、来年度以降に都市計画マスタープランの改定にかかる必要があるが、基本的には集約型の都市構造を目指すことになると思う。それに先駆けて、今回のパブリックコメントで感触を確認したいと考えている。

- 公共交通については「公共交通経営対策検討委員会」で検討を行うということはわかったが、交通計画マスタープラン（素案）においては、公共交通はどのように扱われるのか。
- 公共交通の扱いについては、「公共交通経営対策検討委員会」で検討を行う旨を記載している。

以上

第4回 高知都市圏総合都市交通計画協議会 議事録 要旨

1. 日時：平成22年7月22日（木）14:00～16:00

2. 場所：こうち勤労センター 5階

3. 出席者

【学識経験者】：竹内委員長

【関係団体等】：戒井委員、岡田委員、山本委員（代理）、浅井委員

【行政機関】：中川委員（代理）、登坂委員、谷本委員、海治委員、藤村委員、宮地委員（代理）、小松委員、西村委員（代理）、原田委員、樋口委員、堀田委員（代理）、野々村委員

4. 審議事項

- (1) これまでの協議会の経緯について
- (2) パブリックコメントの実施概要について
- (3) 交通計画マスタープラン（素案）への意見と対応について
- (4) 高知都市圏の交通計画マスタープラン（案）について

5. 議事要旨（○：委員、●：事務局）

- (1) これまでの協議会の経緯について
- (2) パブリックコメントの実施概要について
- (3) 交通計画マスタープラン（素案）への意見と対応について

○（以上特に意見なし）

(4) 高知都市圏の交通計画マスタープラン（案）について

- 将来公共交通利用の見通しをみると、鉄道は現況の20千TE/日から将来は16千TE/日に2割減少と非常に厳しい状況である。今回の交通計画マスタープランでは公共交通は別途検討するというので非常にイレギュラーな形になっていると思うが、次回は都市計画課と公共交通課が共同で事務局を担当するなど、一体とした議論をしてほしい。
- 都市交通計画とは、例えば道路整備を行った場合にそこにどのようにバスを通すかまで考えるものだと思うので、そのような一体的な検討をお願いしたい。路面電車についても、全国的に大きな岐路に立っており、今後議論をお願いしたい。
- 公共交通を考える場合、「経営」と「まちづくり」がクルマの両輪になると認識している。同委員会では、経営サイドの話だけでなく、利用者側の視点やまちづくりの視点からも議論がされている。また、10年後になるかもしれないが、次回の検討では体制についても改めて考えさせていただきたい。

- 都市圏整備の方向について、「都市活動の活性化」、「人口減少・高齢化への対応」、「環境負荷の小さなまちづくり」は地方都市であればどこでも大体あてはまるが、「災害に強い安全・安心なまちづくり」については、間違いなく南海地震がやってくる高知においては他県とは事情が異なっており、この点をより踏まえた方がよかった。
- 自動車利用の所要時間分布について、15分以内が5割弱あるが、この所要時間の距離はどのくらいとなっているのか。この5割弱のうち自転車への転換が1/4でもあれば、都市圏の混雑解消に相当役立つのではないかと感じる。また、交通施設の整備方針の「環境負荷の低減に向けたマイカー等の利用の適正化」の交通施策に自転車の利用促進のPRとあるが、どのようなPRを想定しているのか。
- 所要時間に対応する距離については、現状では特に算出していない。ただ、元データに遡ればそれぞれのトリップの出発地・目的地のゾーンはわかるので、トリップの場所やおおよその距離についての分析を行うことは可能であり、距離が短いトリップについては自転車への転換の対象になり得ると判断できる。自転車の利用促進のPRについては、イメージとしてはモビリティ・マネジメントを想定している。
- 都市交通計画は、本来はハード施策とソフト施策の両輪でやっていくべきものと考えているが、今回の交通計画マスタープランはハード施策を主体としているのか。
- 都市交通計画は、ハード施策とソフト施策の両方で成り立つ。今回の交通計画マスタープランでも、例えば「高知市中心部における魅力ある交通空間の形成」はハード施策とソフト施策を併用した計画としている。「円滑で信頼性の高い道路ネットワークの形成」については基本的にハード施策の計画であるが、本来はもうひとつ入ってくる公共交通施策については公共交通経営対策検討委員会に検討を預けており、その結果を交通計画マスタープランの公共交通計画の部分に追加していくイメージである。
- 都市交通計画では、従来からハード施策に重きがおかれていると感じている。公共交通機関を非常に厳しい環境が取り巻く状況の中でソフト施策の検討が中心になると思われるが、交通計画マスタープランの中に位置づけられることにより、ソフト施策とハード施策がセットになると考えている。
- 交通計画マスタープランが策定された後、この計画のフォローアップはどのような予定でやっていくのか。
- 今後は、交通計画マスタープランの提案を受けて、各事業者において事業の検討・実施をしていただければと考えている。
- 都市圏の交通の問題点についてはある程度整理ができており、問題点の提起はなされているが、それに対する提案の部分については少し方向性が弱いと感じる。今後は、この交通計画マスタープランを参考にして、各部署で具体的な検討を行っていきたい。
- 現在のような状況の中で計画を策定する場合、どうしても総論的なまとめ方にならざるを得ないのではないかと感じる。いの町においては、過疎化、高齢化の問題や、道路計画では高知西バイパスな

どの問題があるが、このような個別の問題と照らし合わせて交通計画マスタープランを活用することが重要ではないかと思う。

- パーソントリップ調査などで非常に興味深い結果が出ており、公共交通の将来を考える上でも非常に参考になる。現在もこれらの結果を参考にしながら公共交通の検討を進めており、人口減少などの厳しい状況の中で、これまで以上に県庁内の横の連携を図っていきたいと考える。
- 「円滑で信頼性の高い道路ネットワークの形成」については、まずは高速道路関連の空港インター線や南インター線の整備について取り組んでいるところである。また、路面電車の電停対策についても、高知工科大学と共同で研究を行いながら、可能な限り対策に取り組んでいる。高知市民の視点からは、コミュニティサイクルの導入エリアについて疑問を持つところがあるので、システム導入の際にはエリアの精査をお願いしたい。
- 委員長のご指摘を受け、ケーススタディとして公共交通利用者数を維持する将来人口フレームの設定を行ったが、公共交通の分担率は上がっても、人口の減少により公共交通の利用者数は減少する結果となり、大きな衝撃を受けた。
- 様々な計画により多くの事業が進められており、各事業者が事業の検討・実施を行うと、交通計画マスタープランを受けているのか否かわからなくなるのではないかと。また、先程フォローアップは特に予定していないとの話があったが、それでこれまでに議論した内容を活かしているのか、若干疑問を感じる。
- 高齢者対策では高齢運転者の事故、公共交通機関、免許返納制度の3つが問題となるが、交通計画マスタープランを今後の事業推進の参考資料にさせていただきたいと思う。
- 人口減少・高齢化が進むということで、公共事業者として責任の重さを感じている。公共交通利用者が年々減少し経営が大変厳しい状況にあるが、公共交通経営対策検討委員会でソフト面についても検討されるということで、一緒に頑張ってやっていきたい。
- 道路整備については、バス停や電停などの交通施設の整備も含めた一体として考えていただきたい。公共交通については、公共交通経営対策検討委員会や地域公共交通活性化協議会で検討されているが、住民自体の意識が盛り上がらなければ利用者は増えないというのが実態だと考える。公共交通をどうするのか、維持するのか否かも含めて、都市計画の中でも検討していただいたらよいのではないかと思う。

以上