

## 市民等から寄せられた意見

No.	形 態	件 名
1	琴電への電子メール投書 (H21.9.27)	琴平線の LRT 化に断固反対します
2	市・企画課への電子メール投書 (H21.11.4)	高松, 松山を旅して
3	市長への提言 (H21.10.21)	路面電車の導入等について
4	〃 (H21.2.18)	総合都市交通の会議録について
5	〃 (H21.1.28)	LRT の導入について
6	〃 (H21.1.15)	バス路線の再編, 充実について

## ● No.1 「琴平線の LRT 化に断固反対します」(要旨)

私は、高松市長が提唱する LRT 構想に断固反対します。

LRT 自体が悪いものとは思いませんが、本線路の基幹路線である琴平線を LRT 化するという発想は、鉄道運行の実態を無視しており、あまりにも非現実的です。

利用者へのサービス低下を招くだけで、御社の収益基盤も損ねると危惧しています。

高松市総合都市交通戦略検討協議会で示された提案を見ますと、いかにも初めに「LRT ありき」という感じであり、LRT 化が目的化してしまっている印象が否めません。

LRT が万能で、導入すれば都市交通問題を一挙に解決できるかのような考え方は短絡的であり、間違っています。

【琴平線 LRT 化4案の問題点】(概要を抜粋)

- ・ 朝ラッシュ時の輸送量を、LRT 車両で捌ききれないはずがない。利用者から、混雑、乗り切れない、定時運行が守られない、といった苦情が殺到する上、新たな開かずの踏切問題が発生する。
- ・ 接続駅で必ず乗り換えを余儀なくされるため、一宮、岡本、滝宮、琴平方面から中心部へ向かう利用者は不便を強いられ、全体の所要時間も延びてしまう。長尾線利用者も、わざわざ瓦町で乗り換えを強いられる。
- ・ 仮に御社から経営が切り離されることになれば、一民間企業としての御社の収益基盤を揺るがすことにもなる。
- ・ 長尾線と仏生山工場が寸断される問題も発生。
- ・ 本町踏切に関しては、これを撤去したとしても、鉄道優先の信号体系にしなければ、瓦町～築港・JR 高松間の所要時間は確実に伸びてしまう。また、道路側の渋滞をこれまで以上に悪化させてしまう懸念がある。
- ・ 4両分ある既存駅に、さらに LRT 車両用のホームを追加する必要が生じる。二つのホームが残れば利便性も悪く、車両判別の煩雑さ、LRT 車両用の低床ホームを大型車両が通過する危険性などから、大型車両と LRT 車両を同一線路上に走らせること自体に、そもそも無理がある。
- ・ 国による補助が見込まれない案がある。

御社が主張されている、LRT が「経済合理性の面から、持続可能な構想なのか疑問がある」という視点が重要で、巨額の初期投資を伴う LRT を、採算が取れる持続可能な交通システムとして維持していくことは難しいと思われるのです。赤字に陥るようなことになれば、それこそ一大事であり、税金を支払う市民の納得理解は到底得られません。

富山市のライトレールの例がよく引き合いに出されますが、1時間に1～2本の運行だった JR を廃線にした上での LRT 化であり、琴平線の場合とはまったく事情が異なるため、同列に論じることはできません。

高松市内中心部の交通に関しては、バスの既存インフラを活用し、より利用しやすく充実を図る、という主張でよいと思います。投資効果の視点からは、そちらの方がよほど理にかなっています。

また、JR 高松における結節に関して、確かに結節が図られれば便利にはなりますが、現状でも JR 高松～築港間は、成人の足で約5分、長く見ても約10分の距離であり、乗り継ぎにそれほどの不便があるとは思われません。高松港へは現在の築港駅の方がアクセスが良いという点も、見過ごしてはならないと思います。

(以下、省略)

## ● No.2 「高松, 松山を旅して」



↑ 松山の場合、主要交通機関(駅)、主要商店街(銀天街、大街道)、官公庁及道後温泉等の観光地に市電で行ける  
また、回遊性もうまくできている  
市電線の道は片道3車線もあり広い

← 高松の場合、中心の中央通りから数百m離れたところに市電(琴電)が走っており、市内用の適切な交通機関ではない。  
郊外では、琴電とバス・自動車のパークライド化を勧めているが、肝腎の市内中部での利便性がよくない。新しくなったJR高松駅から市内電車に接続しておらず、都市交通の役割ができていない

四国(松山、高松)への旅を終えて10日近くなる。

四国には営業マンとして7年近く過ごした地域、高松には家族とともに、5年を過ごしたこともあり、いろいろな思い出がたまっている。そうした思い出の確認として、松山では銀天街・大街道、高松では丸亀町・南新町・トキワ街をブラついてみた。高松に比べて、松山の商店街の方が元気な町との印象を持った。

昔から松山(人口 515千人)と高松(418千人)とは、良きライバル関係にあったと思われるが、今回両都市を訪れてみて、松山のほうに軍配が上がると思う。

ちなみに 徳島市 264千人、 高知市 307千人の人口。

松山はなんといっても町の交通体系がしっかりしており、車が無秩序に走っているとのイメージがなかった。また交通体系と商店街、いわば人の流れがすっきりしていると感じた。

また、道後温泉・お城、また文学関連の諸施設が、市内電車で行ける範囲、換言すると諸施設が電車で関連付けられていて、旅行者として、歩きやすいイメージがある。今回は行かなかったが、松山観光港(三津浜や高浜港)にも松山市駅での乗り換えの郊外電車で行ける。すっきりしている。

これに比較して、高松の場合、例えば、昔住んでいた、高松駅から高松南地域に行ったのだが、バスがクネクネと不用意に曲がらざるを得ない、繁華街と交通体系の関係になっているようにおもえる。電車が町の中心との考えがないので、運行間隔があきすぎている。

とにかくひどいのが都市としての交通コンセプト。

高松の交通、JRの鉄道、瀬戸内に島々を結ぶ海上交通拠点、空港らが郊外・市内の“電車”で有機的に結ばれておらず、更に、栗林公園・屋島(寺)・志度(寺)らとの接続も良いとは思われなかった。

今、富山市などで電車が“LRT”として復活・進化しつつあるが、高松のような地方都市の場合、今後の地球温暖化対応、低炭素(ガス)化社会への移行も考えて、(架線のない、即ち、蓄電池で走る) LRT“など新交通体系も考えても良いのではないだろうか。長崎や鹿児島の場合、電車中心に観光ができて行きやすかった。

高松市、関係者の間で検討も進んでいるようであるが、旅行者としても苦言を呈しておきたい。

● No.3

<p>件名</p>	<p>路面電車の導入等について</p>
<p>提言 要旨</p>	<p>過日、新聞にてコトデン高松築港近辺—仏生山間に路面電車の導入を何億もの予算で計画しているとか読みましたが、果たして今、それが必要でしょうか。その区間はすでにコトデン電車が走っており、なぜそこに重複して路面電車が必要なのでしょうか。</p> <p>路面電車を計画するならば、コトデンの走っていないくて、朝夕に車も渋滞する郷東・香西・鬼無方面の方が適切ではないのかと私は思います。</p> <p>それよりも、深刻な問題は毎年の水不足であって、路面電車はその次でも充分なのではないでしょうか。</p> <p>政権も民主党に変わり、今、ムダ遣いを減らそうとしています。高松市も今までのムダ遣いをムダでないように活用すべきだと思います。路面電車の計画は凍結すべきだと思います。</p> <p>(平成21年10月21日受付)</p>

● No.4

<p>件名</p>	<p>総合都市交通の会議録について</p>
<p>提言 要旨</p>	<p>この協議会は学識経験者が集まり、次代の環境配慮型都市交通の在り方を議論しているものと市民の多くは理解しております。</p> <p>また、LRT導入の諮問機関とも考えております。しかし、現在の交通網を機能的かつ便益性の高いものにしないと議論にならないのではないかと考えます。</p> <p>具体的には市内の連立事業を進め、相互乗入れを促進し次代の交通体系を議論すべきでしょう。</p> <p>LRTは軌道が必要ですが、コトデン等と平面交差で走れるのでしょうか。現実的に難しいと考えるべきでしょう。現実的な発想で具体的な議論をしないと導入は無理でしょう。</p> <p>(平成21年2月18日受付)</p>

● No.5

<p>件名</p>	<p>L R Tの導入について</p>
<p>提言 要旨</p>	<p>L R T導入については、力を入れていただくのは個人的には賛成です。ただ、高松市としてもっと市民にアピールするべきです。たぶん大半がL R Tって何？の状態ではないでしょうか？</p> <p>それに、市の財政面で、問題はないのでしょうか？</p> <p>また、公共交通としてならばJ R四国やことでのとの連携は絶対です。それぞれが単独となつては意味がないです。いかにそれらを利用し街へ集客するかをよく検討してください。マイカーの利用率は香川は全国トップクラスのはずです。パーク・アンド・ライドの充実を図り、公共交通を利用しやすい環境を作るのも市の役割ではないでしょうか？</p> <p>環境問題も大きな問題です。L R Tも環境にやさしいイメージは持てます。ならば、現在、凍結になっていることでの高架事業は実施して市内の通勤時の踏切待ちの渋滞をなくすほうが手っ取り早いような気がします。ことでのサンポート乗り入れを実現し、サンポート、高松駅を起点とした、公共交通の発展、街づくりに期待します。是非、高松市としてJ R四国やことでの働きかけもお願いします。いい街づくりに期待します。</p> <p>(平成21年1月28日受付)</p>

● No.6

<p>件名</p>	<p>バス路線の再編, 充実について</p>
<p>提言 要旨</p>	<p>他県から高松市へ引っ越してきた者ですが高松市内のバス交通網の貧弱さに驚いています。バス路線、本数共に県庁所在地としては全国最低レベルです。車を運転できないお年寄や観光客はどうやって移動するのでしょうか？市内最大級の公園である峰山公園まで自家用車がないと行けないなんてどう考えてもおかしいです。屋島だって一応屋島駅からの連絡バスはありますが、あれだったら高松駅から直接行けるバス路線を作ったほうが便利です。</p> <p>もっと琴電バスと協力し合つてこの状況を改善するべきです。オムニバスタウンの指定を受けてもいいと思います。市民病院が新しく建設される仏生山を核に市南部のバス路線を開拓していくとか今後この状況が改善されることを切に願います。</p> <p>(平成21年1月15日受付)</p>

