

第8回協議会資料(交通戦略計画案)への意見とその対応

(1)個別箇所に対する意見

修正ページ	旧ページ	修正項目		ご意見の内容	ご意見に対する対応	備考
(3-3)	3-2	他の施策との関連について	意見A	・まちづくり施策と都市計画施策と総合都市交通を3本の柱としてやっていくということだが、むしろそうではなくて、まちづくり施策が中心であって、交通プランはそれを支えるものであると思う。	【計画上の修正なし】 ・それぞれの関係はご意見のとおりだが、表現上並列に示しただけで、上下関係なりを示したものではない。	
3-4	3-3	負のスパイラルと正のスパイラルの図について	意見B	・事業者の力だけでは正のスパイラルに変えることは困難(市などが費用負担をしなければならない。)外部要因として道路の整備は常に進んでおり、それを打ち消してなお正のスパイラルに変えるためには、相当に抜本的な施策が必要。(例えば、瀬戸大橋が開通して、料金が下がって無料になろうとしている中でフェリーの利用者が激減しているが、これに対して、フェリーの本数を増やして、運賃を下げるなどで正のスパイラルに変えられるはずがないのと同様。)	【表現を追記】 ・正と負の項目の間に、「交通事業者や関係者の努力(利用者の意識改革を含む)」を追記する。	
3-10	3-8	新交通システムの必要性	意見C	・全体構成、まとめ方に関してわかりにくい。この地域あるいは交通基盤の強みと弱み、機会チャンス、脅威といった形で整理してはどうか。 現在は脅威に対する戦略に傾倒しているのではないか。 ・戦略プランについて、「過度に自動車に依存しない交通体系」では書き方が弱い。高松が競争力を持つためには、単なる便利都市ではなくて、車を使えないケースも含めて生活の質を高めるといことと、リスペクトされるような都市になっていかなければいけない。もう少し積極的な書き方でこの文章を書くべき。	【表現を修正】 ・新交通システムに対する必要性の検討に対しても、「身の丈」という後ろ向きな表現から「将来像にふさわしい」という前向きな表現にするなど変更する。	
4-1	随所	全体構成・まとめ方			【新たなページを追加】 ・SWOT分析により高松市の現状・課題を整理し、方向性・戦略プランの内容を修正する。	
	4-1	戦略プラン(計画理念)について			【表現を修正】 ・方向性を「だれもが利用しやすく 活力あふれるまちを支える 持続可能な公共交通体系の構築」に修正する。	
4-2	4-1	交通戦略プラン図	意見D	・JR高松駅～ことでん仏生山駅間の南北公共交通の基軸(南北軸)の強化には、郊外部との連携という視点が重要であり、ポンチ絵にもう少し詳しく記載してはどうか。	【表現を追加】 ・郊外部からの集約に関する表現を追加する。	

修正ページ	旧ページ	修正項目		ご意見の内容	ご意見に対する対応	備考
4-3	随所	全体構成・まとめ方	意見C	前出のとおり	【新たなページを追加】 ・ 施策展開の考え方を整理し、方向性・戦略プランのイメージと共に表記する。	
4-5	4-2	瓦町駅のターミナル機能の拡充・強化	意見E	・ 交通結節点として、高速バスの乗入れが重要と考える。 ・ 駅西側の既存バスターミナルについては、タクシー乗り場の変更、横断歩道を削除するなどして、駅と路線バス・商店街を結ぶペデストリアンデッキを立体的に改修し、ターミナル機能が強化できるよう総合的な再編が望まれる。(商店街・菊池寛通りへのアクセス向上も図れ、駅周辺の回遊性向上も期待できる。)	【表現を修正】 ・ 高速バス導入検討を追記する。 ・ 商店街・菊池寛通りへのアクセス向上を追記する。	
4-7	4-4	段階的施策における目指すべき方向性	意見C	前出のとおり	【表現を修正】 ・ 方向性を「だれもが利用しやすく 活力あふれるまちを支える 持続可能な公共交通体系の構築」に修正する。	
5-2	5-2 5-3	社会実験とLRT導入	意見F	・ 実験の内容がどのようにLRTの導入につながるのか見えてこない。 ・ 郊外から人を連れて来ることが本来のLRTの役割だと思う。 とりあえず仏生山から瓦町を通して、行きたいところに行けるような案を考えようという実験をしていただきたい。	【新たなページを追加】 ・ 実験メニューの抽出と実験後の方向性について記載する。	
	6-2	LRTの記載	意見G	・ 社会実験後の展開 LRTの記載は、南北軸以外の、幅広い観点からの考えられる方向性を記載してはどうか。その上で、南北軸が有力である旨を強調し、一例として掘り下げたという流れにしてはどうか。		
(5-3)	5章	交通戦略プランと社会実験の関連について	意見H	・ 東西軸についての強化も重要であるはずだが、社会実験が予定されていない。	【計画上の修正なし】 ・ 東西軸強化も重要であるが、まずは既存ストックの活用等の点から南北軸を強化することが優先されるべきと考える。	

修正ページ	旧ページ	修正項目		ご意見の内容	ご意見に対する対応	備考
5-5	5-8	社会実験の内容	意見I	・ まちなか部分との連携 交通戦略プラン(4-1)では、南北軸との効果的な連携として、青、緑、黄をあげている。 ・ 社会実験としては、交通戦略プランに沿った社会実験の実施(計画)が必要ではないか。特に、青の部分の社会実験は、詳細を実施段階で事業者と協議した上で決定するなどの形で、記載してはどうか。	【表現を追加】 「※以下に掲げる実験内容については、実行までに関係機関との協議・調整を図り、その時点での情勢に対し、柔軟に対応することを念頭に進めていく。」を追記する。	
5-5	5-4	都心地域循環バス (実施箇所・実施時期・期間)	意見J	・ JR高松駅南側にバス停を開設するのは賛成。 ・ JR高松駅とことでん高松築港駅の結節を図るためにJR高松駅南のバス停から北進し、高松築港バス停を通るルートに変更することが必要と思われる。 ・ また、三越前を通るルートは、「ショッピング・レインボ-循環バス」や「市民病院ル-プバス」及び「まちバス」と競合しているため、高松築港バス停から中央通りを南進し、美術館通り・フェリー通りを経て瓦町駅に向かうルートが望ましいと考える。 ・ 方向は時計回り(片方向)に固定するほうが良いのではないか。 ・ なお、都心と郊外の実証実験は、運転士や車両の効率的な運用の観点から、時期が重ならないようにすべきである。	【内容を修正】 ・ 実験期間等については、「可能な限り長期間での実施を検討」という内容等を付記。 ・ 今後も実験内容については、頂いたご意見を尊重しながら、更に検討したい。	
		実験期間について	意見K	・ 実験の期間が短い。(循環バス、P&BRは最低でも6ヶ月) ・ 時期と時間と期間での違いを把握する必要があり、実験は1年かけてでもやらないといけない。		
(5-7)	5-5	バス停位置	意見L	・ 既存バス停を使用することは可能ですが、バス停位置の案については、道路交通法等の規制により、申請しても認めただけでない箇所があり、バス停位置については、再検討が必要と考える。	【計画上の修正なし】 ・ 社会実験実施に当たって、警察など関係者と協議する。	
5-7 5-8	5-5 5-6	循環バス(バス停間隔)について	意見M	・ 循環バスルート案はバス停が多く設置されており、30分で回ってこれられないのではないか。歩いた方が便利がいいとならないか。 ・ バス停間隔は200mで十分である。(間隔が短すぎる)	【内容を修正】 ・ バス停間隔・位置を再検討し、修正する。 ・ サービス圏域の表現も追記する。	
5-9	5-6	循環バス(運転間隔)について	意見N	・ 5分間隔は短く、数珠つなぎになるのではないか。15分ぐらいから始めて10分に短縮するなどしてはどうか。	【内容を修正】 ・ バス運行間隔を10分に修正する。	

修正ページ	旧ページ	修正項目		ご意見の内容	ご意見に対する対応	備考
5-12	5-8	インテリジェントパークから太田までのバス&レールライドについて	意見O	・実施期間は23年度では最低6ヶ月、24年度以降も実施をするつもりで取り組んでほしい。また駐車場についても長期に実施できるようにしてほしい。 ・概要の目的を2つに明確に分けるべき ① 郊外の公共交通の未整備地域から都心に新たなルートの開発 ② 郊外における自動車流入抑制としての駐車場の整備 ①はパーク&バスおよびレールライド、②はパーク&レールライドの2つに分けて、①の実証実験を明確にすべきでは。今のままでは内容等がわかりづらい表現である。 ・水田の高架下駐車場の供用を早期に始められるようにアクセス道路の整備を22年度中に完了すべきである。	【表現を修正】 ・実験箇所(案)のパーク&バスライドおよびレールライドという表現を「バス&レールライド」に修正。 ・実験箇所(案)に(郊外の公共交通不便地域の都心へのルート開発)という表現を追記し、①の意味付けを強調。 ・実験の位置付け・実験名等について表現を修正。 ・実験期間については、可能な限り長くという内容等を付記。 【計画上の対応なし】 ・アクセス道路については早期に整備できるよう担当部局に要請したい。	
(5-12)	5-8	P&R社会実験	意見P	・高松駅以外では、地域の交流拠点ということで端岡駅などが結節点の候補。パーク&ライドの施設がなく、JRの用地もない。ご協力いただきたい。	【計画上の修正なし】 ・P&Rの整備は既存ストックを有効活用することを優先すべきである。ただ、望まれる施策であることから、総合交通計画への記載を検討してまいりたい。	
(5-12)	5-8	インテリジェントパークのパーク&ライドについて	意見Q	・2回の乗換えがあっても公共交通機関を利用していただけかどうかは、今後の総合交通体系を考える上で非常に興味があり、いろいろと工夫をしつつ、是非とも成功させていただきたい。(このままでは難しいように思われる。)	【計画上の修正なし】 ・ただ漫然とこの施策を展開するとすれば、確かに難しい。 - 実行段階までに、関係事業者からのアドバイスをもらいながら、利用促進の工夫を行う。	
(5-12) (4-6)	5-8	インテリジェントパークから太田までのバス&レールライドについて	意見R	・コミュニティ協議会で太田駅のことを話し合った。家から車で出て、バスに乗り電車に乗るという事は現実的にしない。電車の駅近くに車を止めたなら利用するだろうとの意見であった。それなら仏生山駅近くに駐車場を設けたらいいのでは？	【計画上の修正なし】 ・太田地区に限らず、広く南部地域を対象とすること、仏生山P&Rは市民病院整備に伴い、エコ交通計画でも提案されているが、進捗状況からみてスケジュール的に整合しないことから、H23年度実施予定の社会実験における接続箇所としては、太田駅が一番望ましいと考える。 - また、このルートは鉄道(LRT)の延長線のイメージとしてとらえていただきたい。	

修正ページ	旧ページ	修正項目		ご意見の内容	ご意見に対する対応	備考
5-13	5-8	P&LR(表記)について	意見S	・ 駐車が併設していないパーク&ライド鉄道駅と示されているが、パーキング場がないのにパーク&ライドと言えるのか。	【表現を修正】 ・ 「駐車が現在併設されていない鉄道駅」に修正する。	
5-17	5-11	P&LR(シャトルバス料金について)	意見T	・ シャトルバスのみの利用が160円であるのに対し、まちなかのバスは100円。どうして距離的には短いほうが高いのか疑問。 ・ バス代は高いということを考えて料金を設定しないといけない。	【表現を修正】 ・ 電車や路線バスの「初乗り区間運賃」を参考として決定の説明を付加する。	
(5-19) (5-25)	5-12,15	パブリックレーン 上り車線交通規制	意見U	・ 外国では殆どの国でこのような規制が行われているのではないかと思う。帳面消しのような一時的な施策にならないよう検討してほしい。	【計画上の修正なし】 ・ ただ漫然とこの施策を展開するとすれば、確かに難しい。実行段階までに、関係事業者からのアドバイスも得ながら、利用促進の工夫を行う。	
5-27	5-17	循環バス(バス 停間隔)について	意見M	前出のとおり	【表現を修正】 実験の位置付け・実験名等について表現を修正する。	
	5-17	バス&レールライドについて	意見O	前出のとおり		
7-1	-	税金の投入	意見V	・ 税金を公共交通に投入していいかということを協議会の中でも打ち出してもいいのではないか。 ・ 利便性の向上には大きな費用がかかる。シアトルでは、まちなかの公共交通はバス(トロリーバスを含む)が担っているが、財務諸表を見ると、収入は経費の25%程度にすぎず、しかも設備の減価償却費等は別。不足分は公的資金(消費税)で賄っている。 ・ 市長がマニフェストに掲げてということになるのかもしれませんが。 ・ 料金面で思い切ってハードルを下げないと、公共交通への転換はしてもらえないのではないか。	【表現を追記】 ・ 7-1に「また、公共交通の利用を促進する方策の一つとして、利用料金面のハードルを下げる取組みも考えられることから、交通サービスに対する公的支援による利用料金施策の展開の妥当性を検討する余地がある。」という表現を追記。	

(2)全般に関する意見

修正ページ	旧ページ	修正項目		ご意見の内容	ご意見に対する対応	備考
—	—	計画外	意見①	・ 総合都市計画策定、相前後して推進協議会の立ち上げ、さらに来年度予算要求に向けて関係先との調整等具体的にどのようにお考えか。 ・ 時間の限られた中での迅速な作業が必要と考える。幅広くお話をお聞きできればと考える。	・ 可能な限り早期に進めていく。	
—	—	計画外	意見②	・ まちなか・郊外の2ルートの実証実験を行うためには、車両・要員の確保の問題が予想されるため、ルート案を決定していただき、出来るだけ早く打ち合わせをお願いしたい。		
—	—	資料の提示方法について	意見③	・ 資料はできるだけシンプル・簡素にしていただけるとありがたい。	・ 次回は協議会として計画をまとめたものを最終提出することから、同様に内容が多くなることにご理解いただきたい。	
—	—	LRTのルートについて	意見④	・ LRTが走るの、やはり中央通りが望ましいと思っている。 栗林公園・空港また免許センター・図書館・香川大学・屋島等に延びる線も必要だと思っている。	・ 第5回までに検討いただいた内容として、とらえていただきたい。	
—	—	以前の指摘について	意見⑤	・ 前回、FAXさせていただいた内容(高熱で倒れ、欠席した私が悪いのですが)意見は全く出してもらえなかったようで残念です。仏生山までの路線についての方が重大なことはわかりますが。	・ 東西軸は必要であるが、まずは既存ストックの活用等の点から南北軸を強化することが優先と考える。	
—	—	計画外	意見⑥	・ ドイツ・フランスへ行き環境やトラムのことを勉強し帰ってきた。(2010年4月) 是非とも高松にLRTを走らせ、静かで安心して暮らせる街づくりをしていただきたい。 “静か”とは人々でにぎわっているが騒音のないという意味。 また、市民に納得していただけるようもっと前端的にアピールする必要もあるように感じています。ストラスブルではどんなに便利で安全かということ写真・映像等で訴えていた。今では7年前と比べ線も増し、ますます便利になっていた。	・ 意見のとおり、広報・周知活動は実験や施策遂行の要であり、効果的な手法を熟考した上で取り組んで参りたい。	
—	—	その他(トラック専用駐車場)	意見⑦	・ この機会にトラックの専用駐車場(荷捌きP)を拠点に設置をしていただいたら、その拠点から押ししていけるような移動方法も取れる。そうすれば、道路に止めなくてもスムーズに行け、運搬もできる。検討してもらいたい。	・ 総合交通計画にて荷捌き駐車場についての記載を検討してまいりたい。	

修正ページ	旧ページ	修正項目		ご意見の内容	ご意見に対する対応	備考
—	—	その他(自転車利用)	意見⑧	・ 特に商店街において、自転車の抑制適切な利用等の方策についてセットで考えないといけない。	・ 自転車計画(及び総合交通計画)で対応する内容と考える。	
—	—	その他(実態調査の要望)	意見⑨	・ 実際の居住状況など、役所の持っているデータと実態がずいぶん乖離しているケースが多い。都市交通、公共交通を確定する上で、実態調査をやったほうがいいのか。ぜひご協力をお願いしたい。	・ 居住に関しては国政調査等の資料により判断したい。	