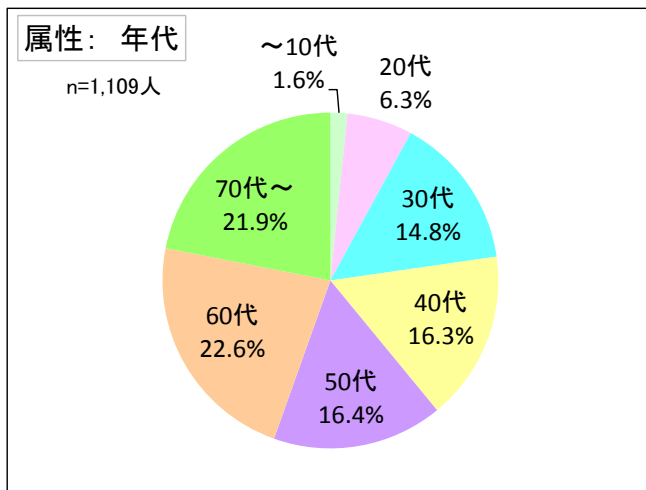


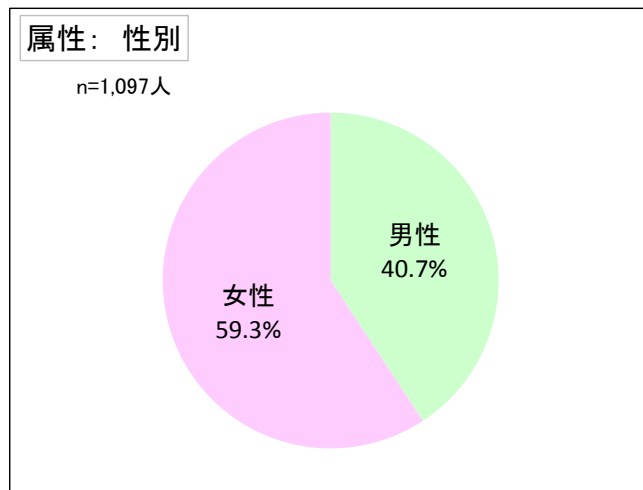
高松市公共交通利用促進条例(仮称)制定についてのアンケート調査結果

◇アンケートの概要

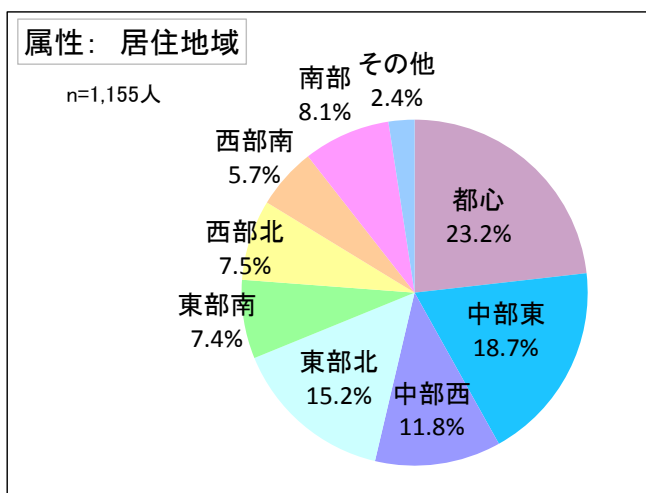
実施時期：平成24年6月4日～6月25日
 対象者：3,000人（無作為抽出）
 有効回答数：1,155人（回答率：38.5%）
 実施方法：郵送による（配布，回答とも） ※P. 27～29参照



50代以上の年齢層が約6割を占める。



女性の回答がやや多い。



人口構成比率にほぼ等しい割合での回答が得られている。

〔参考〕地域区分図(都市計画マスタープラン)



○地域区分

- ・都 心：旧市内，太田※¹，木太※¹
- ・中部東：太田※¹，木太※¹，多肥，仏生山，林，三谷
- ・中部西：鶴尾，檀紙，一宮，円座，川岡
- ・東部北：屋島，古高松，牟礼
- ・東部南：川添，前田，川島※²，十河
- ・西部北：香西，弦打，鬼無，下笠居
- ・西部南：国分寺
- ・南 部：香川※³，香南
- ・その他：上記以外

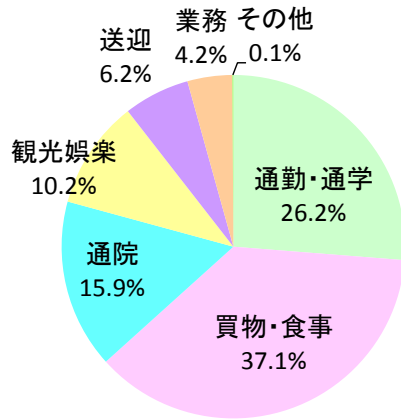
※¹ 太田，木太地区は都市計画道路室町新田線以北は「都心地域」，同路線以南は「中部東地域」

※² 川島地区のうち池田町は「その他地域」

※³ 香川地区のうち安原下第1号の全域ならびに東谷，安原下第3号の各一部は「その他地域」

問1： 外出目的

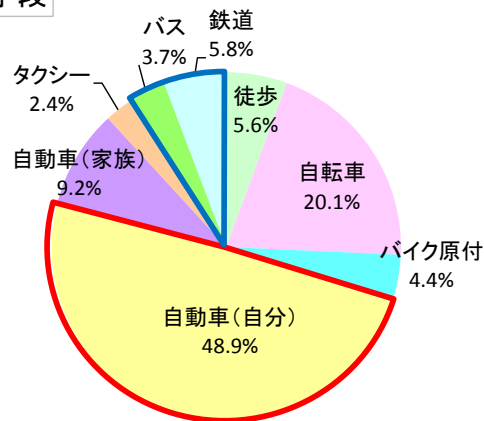
n=2,061票
(複数回答)



日頃外出する目的は、買物・食事、通勤・通学および通院の順となっている。

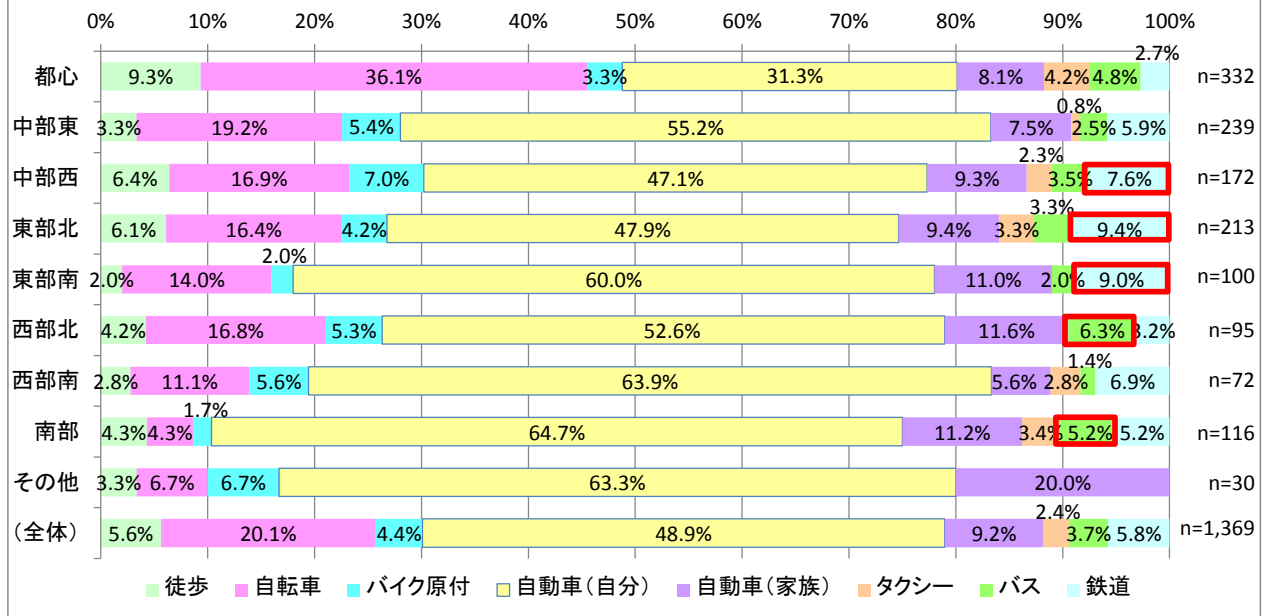
問2： 外出時の主な移動手段

n=1,369票
(複数回答を考慮)

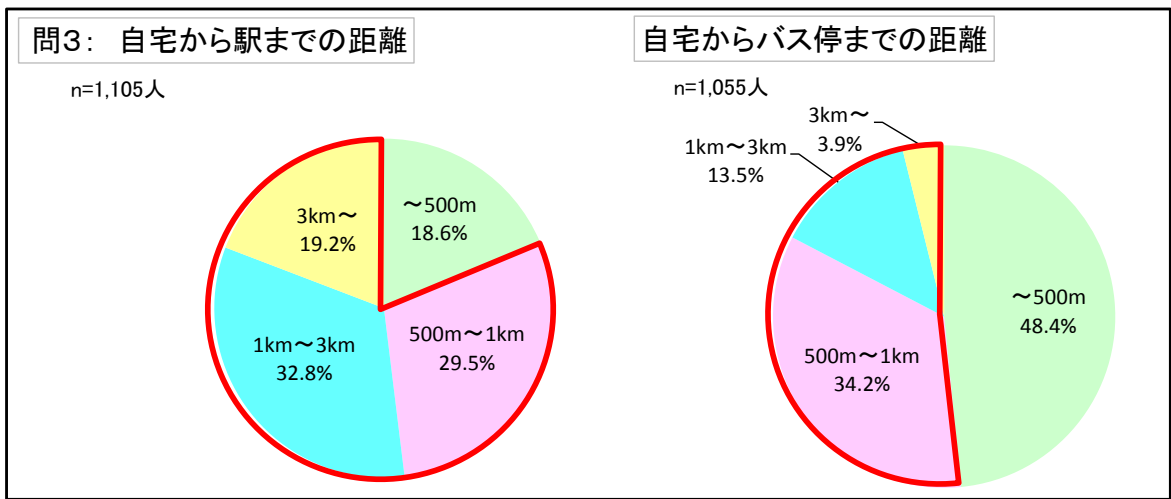


自動車(自分で運転)利用が約50%を占めており、公共交通(鉄道・バス)利用は10%に満たない。

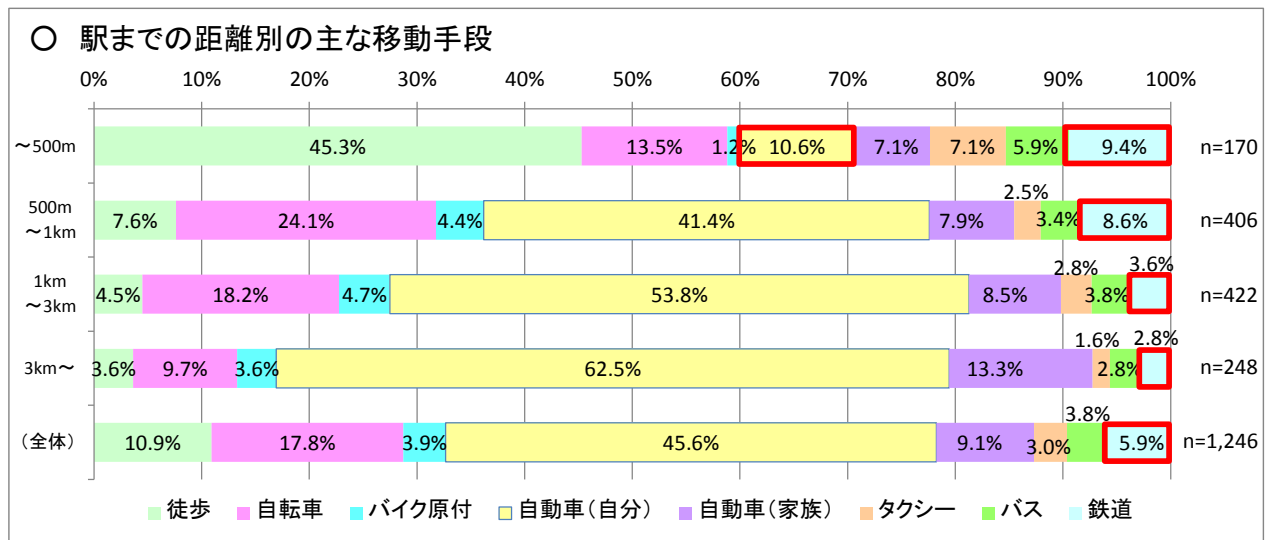
○ 居住地域別の主な移動手段



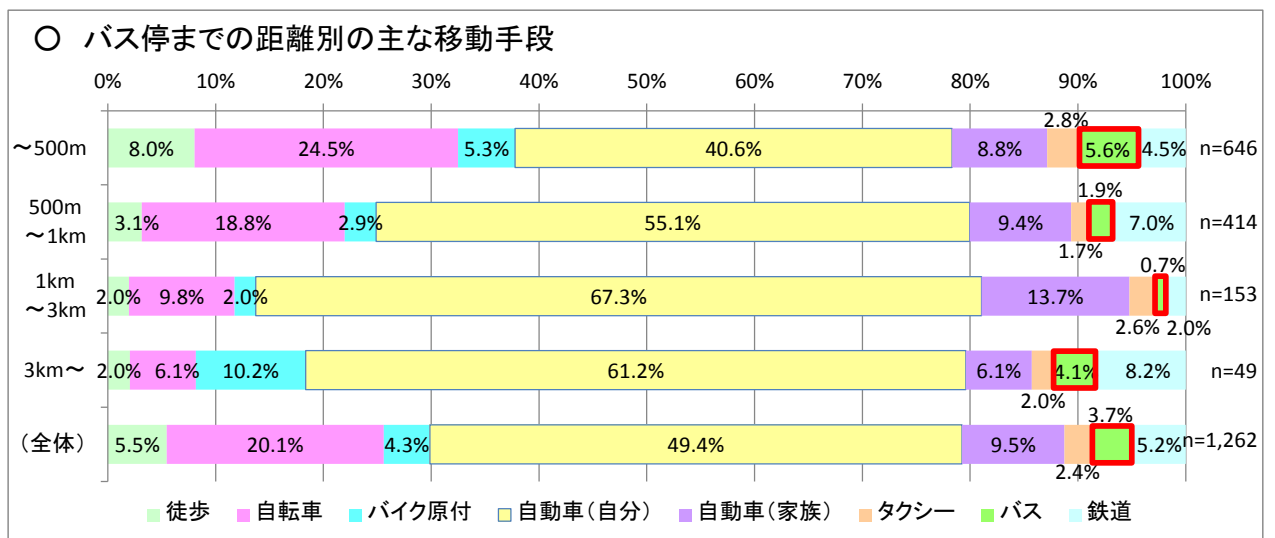
都心に近いほど、徒歩・自転車の割合が増加し、自動車等の利用が減少している。
 鉄道利用は、ことでん沿線(中部西、東部北、東部南)で比較的多い。
 バス利用は、ことでんの無い地域(西部北、南部)で比較的多い。
 その他地域では、公共交通の利用がほとんど無い。



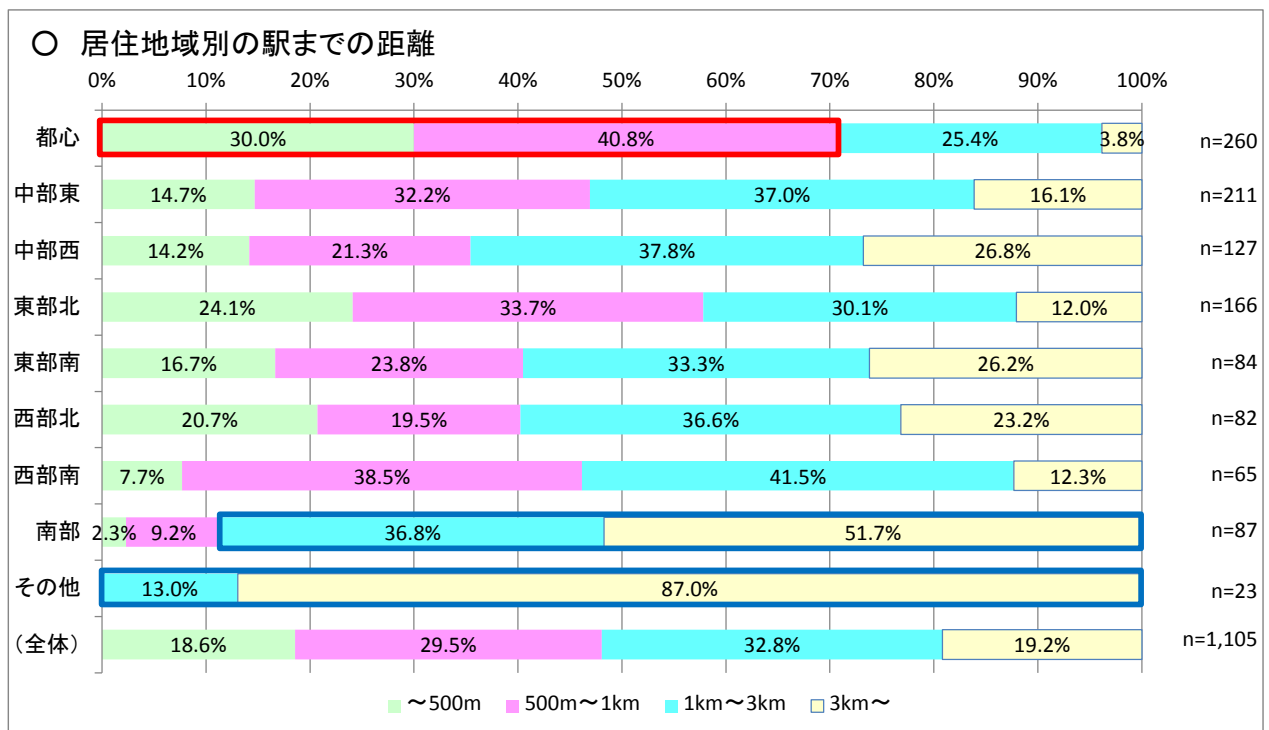
駅までは80%以上、バス停までは50%以上が、500mを超える距離となっている。



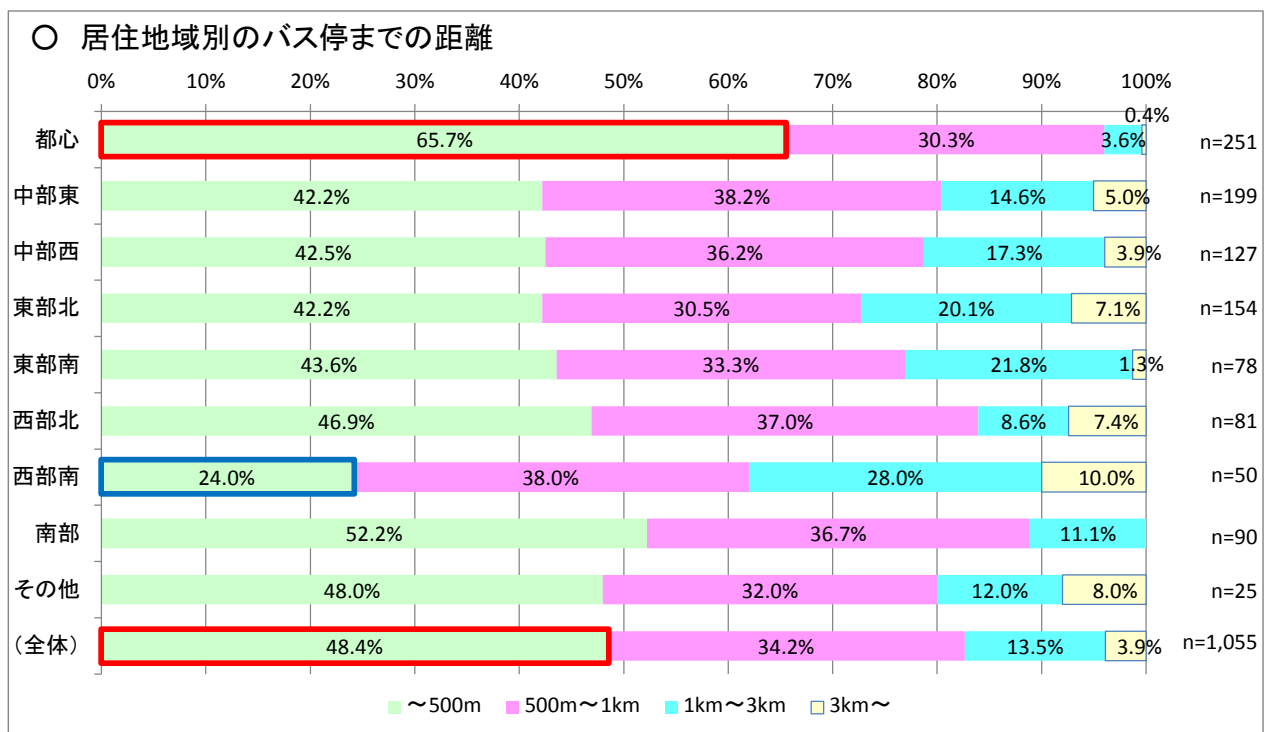
駅までの距離が近いほど、鉄道利用は多くなるが、低水準である。
500m以内では、自動車利用が大きく減少している。



バス停までの距離が近いほど、バス利用は多くなる傾向があるが、低水準である。
500m以内でも自動車利用はそれほど減少しておらず、バス停まで近いことが自動車利用抑制の動機となっていないことがうかがえる。



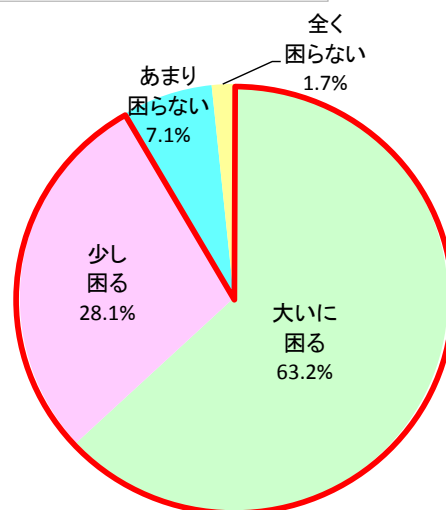
都心では駅まで1km以内が70%以上であるが、南部およびその他地域では、遠距離比率が高まっている。



全体では、500m以内の方が約半数、1km以内の方が8割超である。
都心地域では、500m以内が6割超である。
西部南では、バス停まで500m以内が極端に少ない。

問4： 公共交通が廃止・減便・値上げされたら

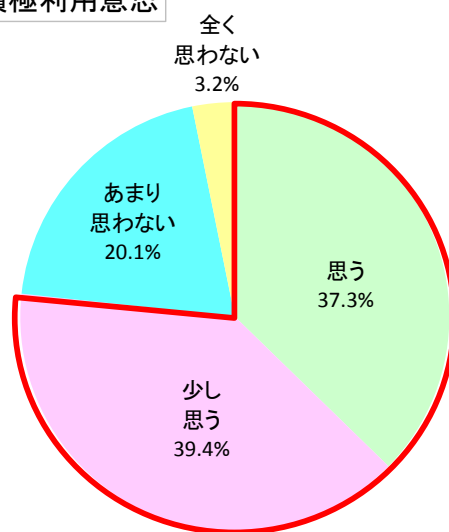
n=1,143人



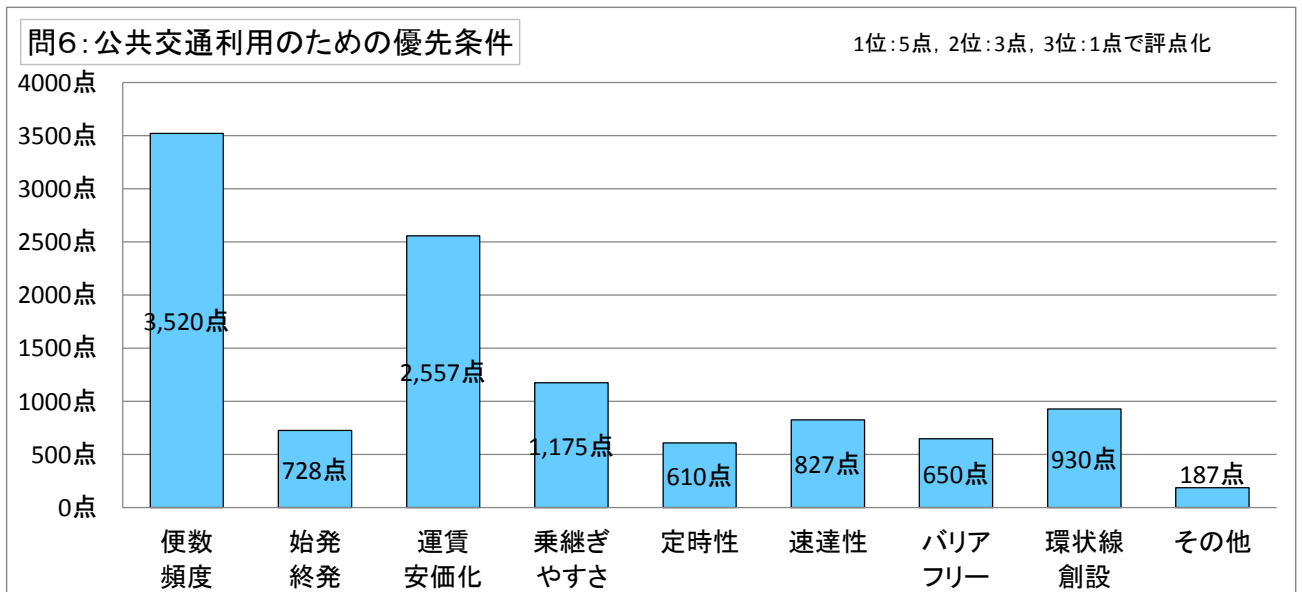
「大いに困る」、「少し困る」を合わせると90%以上である。
※地域別による大きな変動はない。

問5： 公共交通の積極利用意思

n=1,129人



「思う」、「少し思う」を合わせると70%以上である。
※地域別による大きな変動はない。



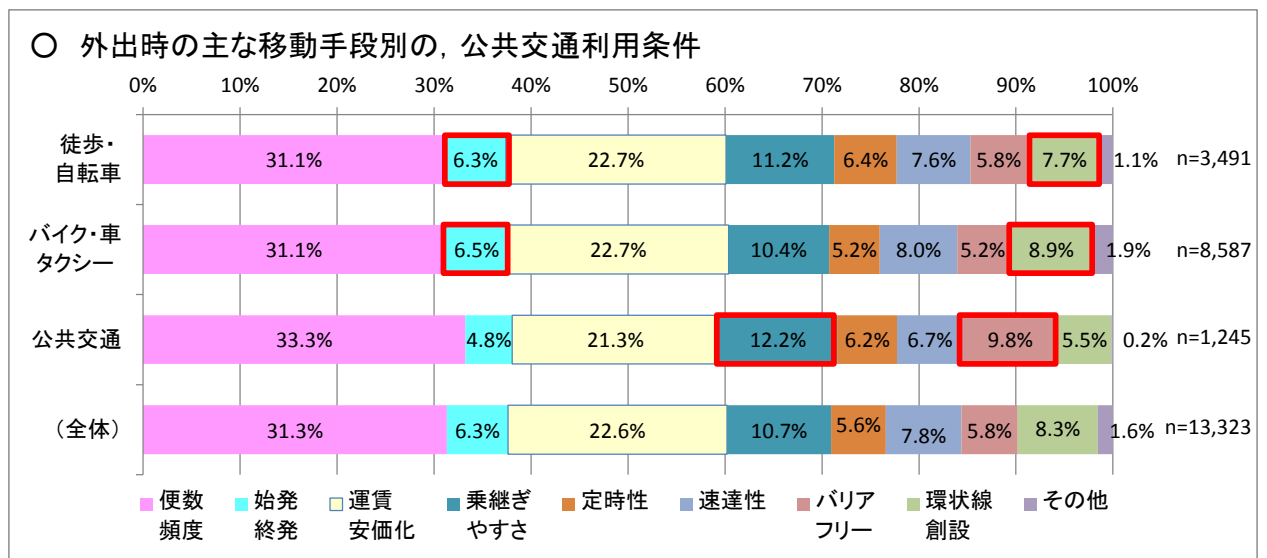
「運行便数・頻度の増加」が最も多く、次いで「運賃の安価化」が多い。

●主なその他意見

・運行ルート of 拡大(新規路線の設定, 駅・バス停の増加)など, 運行形態の改善・・・163点

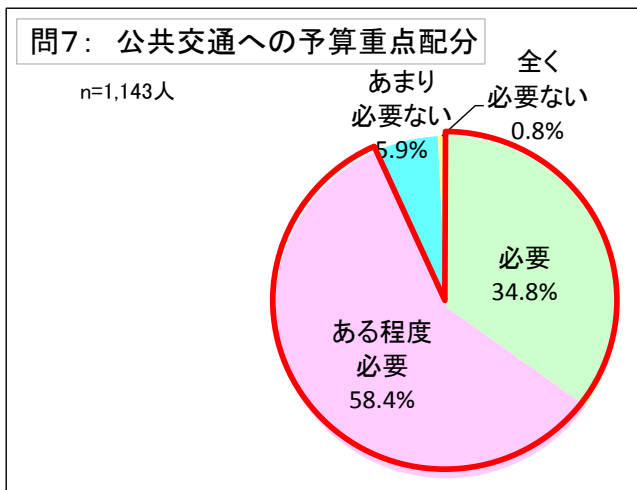
・P&R駐車場, C&R駐輪場の整備・・・8点

※その他, 自由意見はP. 10参照

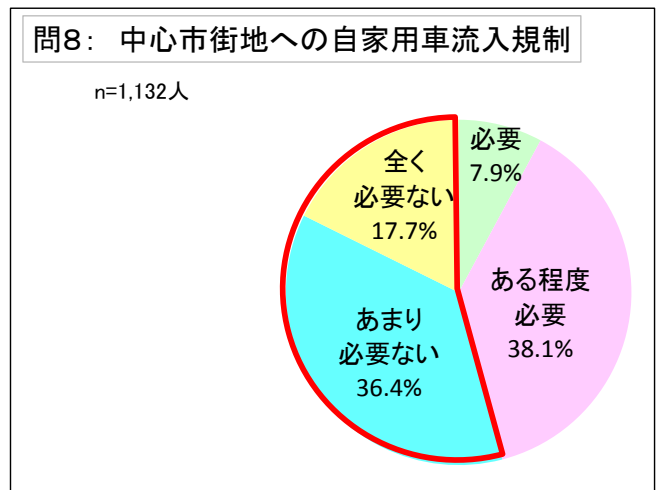


主に公共交通を利用する人は, バリアフリー化や乗り継ぎやすさなど, 既存の公共交通の利便性向上を求める意見が比較的多い。

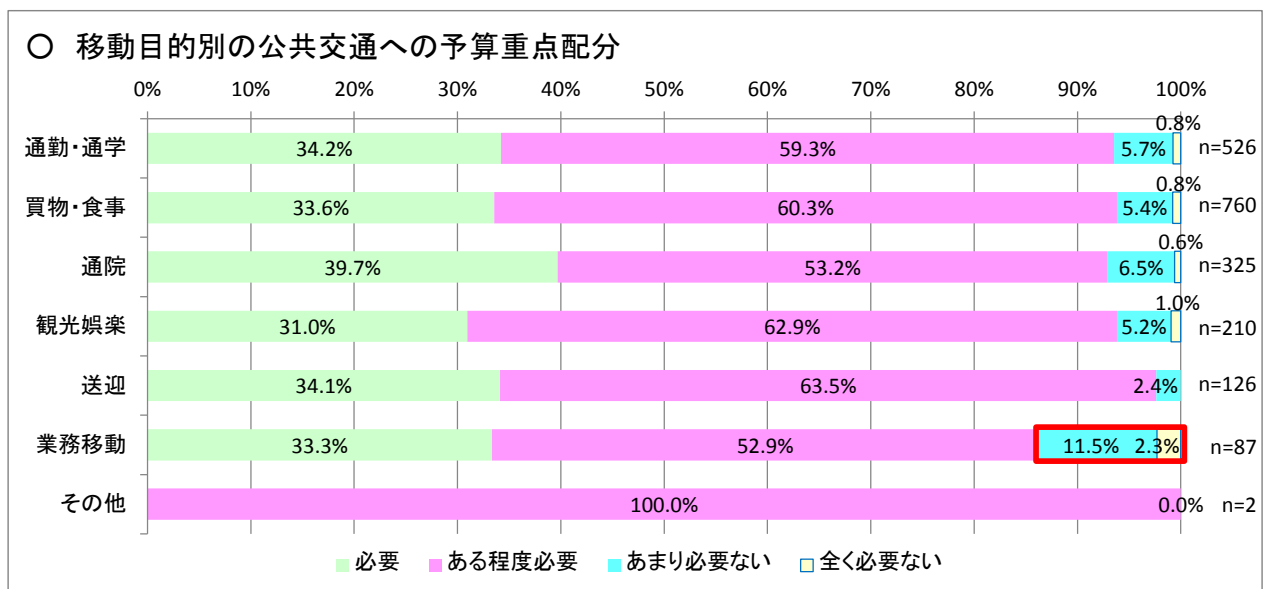
公共交通を主に利用しない人は, 運行時間の拡大や環状線の創設など, 既存の公共交通よりも更なる拡充を求める意見が比較的多い。



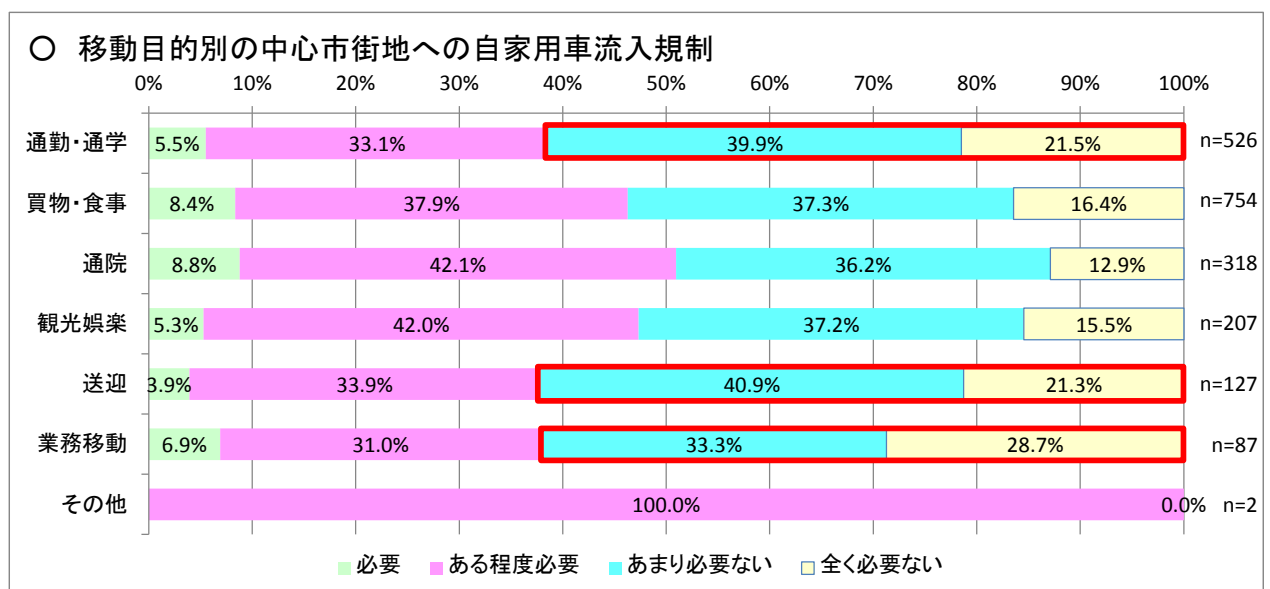
「必要」、「ある程度必要」を合わせると90%以上である。



「必要ない」、「あまり必要ない」が過半数である。

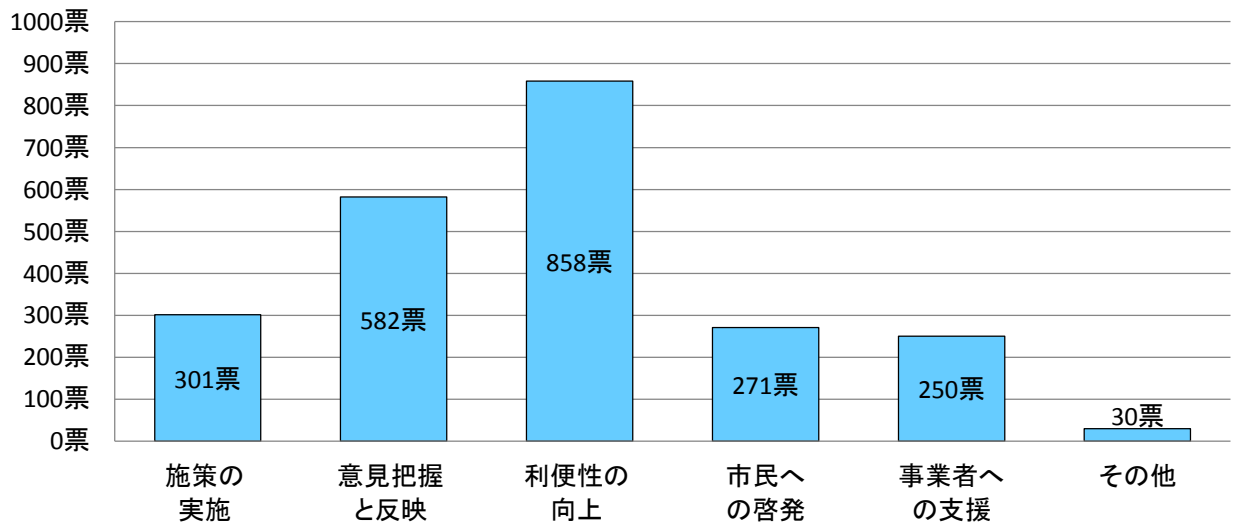


「業務移動」では、「あまり必要ない」、「必要ない」の割合が高く、公共交通への公費投入に対する理解がやや低い。



「通勤・通学」、「送迎」、「業務移動」では、「あまり必要ない」、「全く必要ない」の割合が高く、自車が無いと不便であるとの意識が強いことがうかがえる。

問9-1:市が果たすべき役割



「利便性の向上」、「市民の意見把握と施策への反映」が多い。

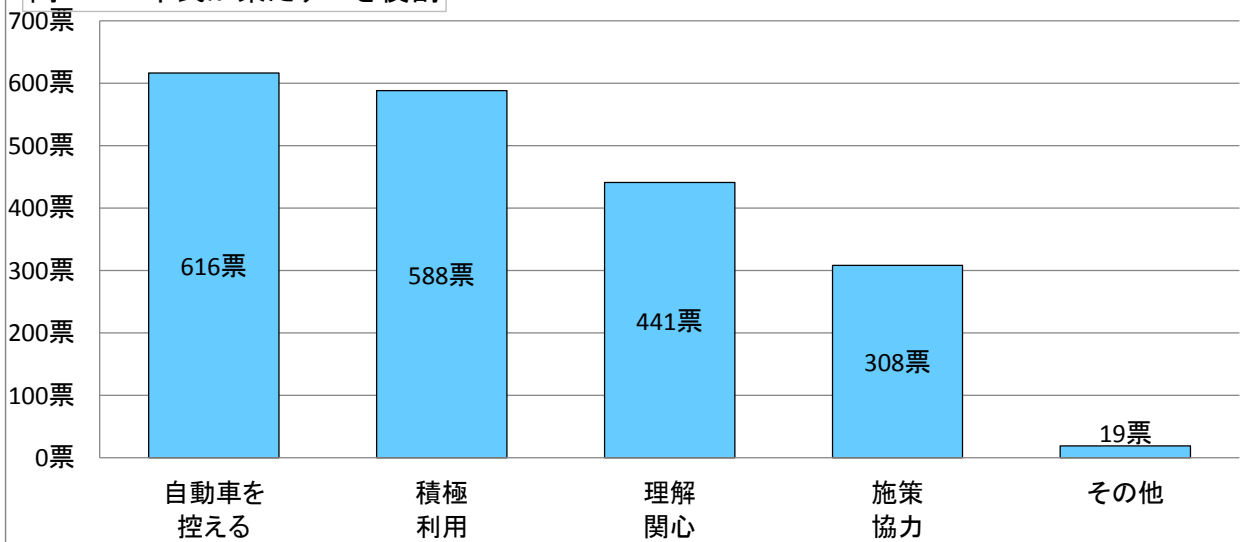
●主なその他意見

・行政の率先行動・・・8票

・まちづくり・・・1票

※その他, 自由意見はP. 11参照

問9-2:市民が果たすべき役割



「安易な自動車利用を控える」、「公共交通の積極的な利用」が多い。

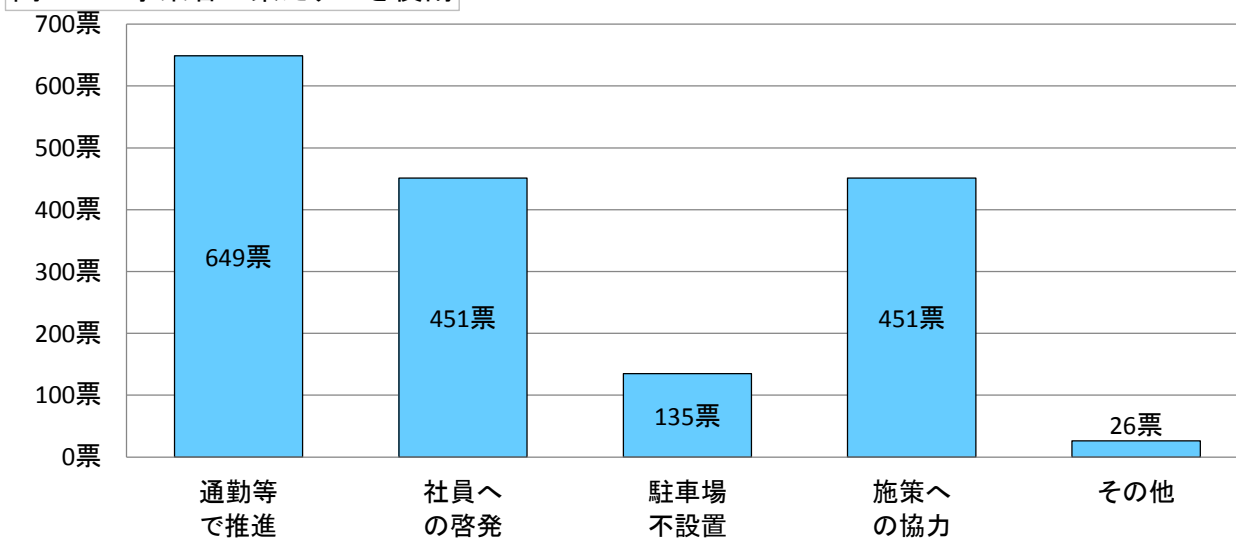
●主なその他意見

・責務を課すべきでない・・・3票

・自動車利用時の新たな負担(自動車税の強化や市街地流入への課金)・・・2票

※その他, 自由意見はP. 12参照

問9-3:事業者が果たすべき役割



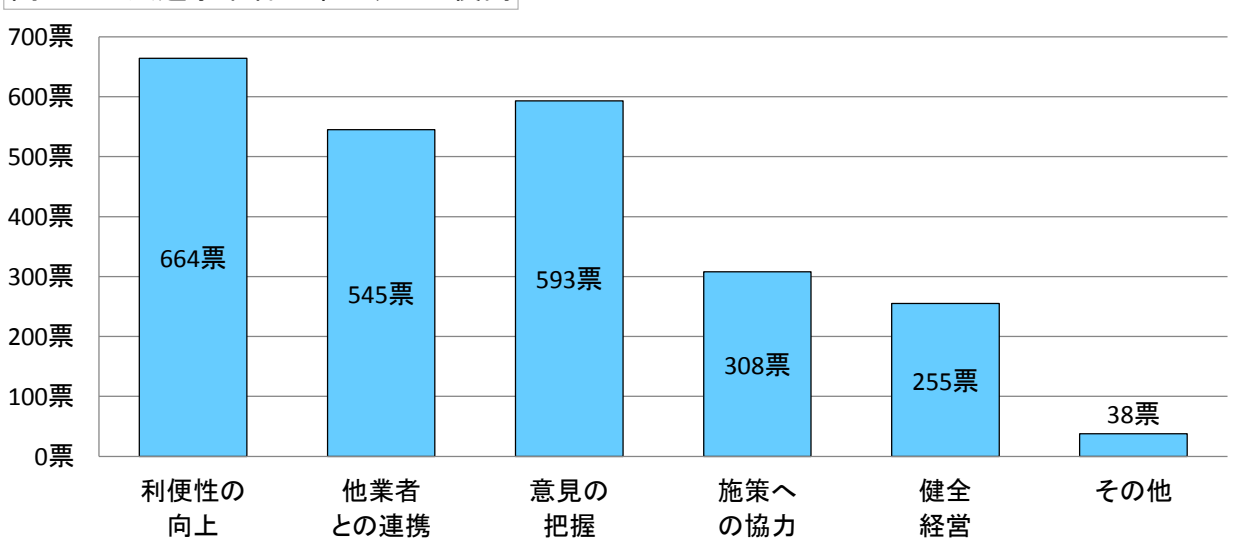
「社員の通勤や業務移動等で公共交通利用を推進」、「社員への意識啓発」、「市の施策への協力」が多い。

●主なその他意見

- ・交通費支給, フレックスタイム制導入など・・・7票
- ・所在場所・・・3票

※その他, 自由意見はP. 13参照

問9-4:交通事業者が果たすべき役割



「主体的・積極的な利便性の向上」、「他の交通事業者との連携」、「利用者の意見把握と反映」が多い。

●主なその他意見

- ・企業努力・・・7票
- ・具体的施策の提言・・・21票
- ・接遇の向上・・・3票

※その他, 自由意見はP. 14参照

問6 公共交通を利用するための重要な要素【自由意見】

【運行ルートの拡大(新規路線開設, 駅・バス停の増加)など, 運行形態の改善】

番号	自由意見
No.7	バス停・駅の増設。バス路線経路
No.105	駅の増加(バスは不可)
No.128	移動エネルギーとコストの低さ
No.160	駅までの近さ
No.162	駅・停留所の増加
No.166	運行経路の多様化
No.170	スーパー等を通るルート
No.185	小さい子供を安心して乗せられるよう安全性(バス停の場所なども含む)
No.214	運賃が高い。県外の人利用すると驚くことあがる。
No.239	近くのバス停から職場付近に向かうバスがない。あれば乗る。鉄道駅までは遠いし、駐輪場はごちゃごちゃして盗まれないか不安。
No.243	分かりやすい路線設定や便利な路線の新設
No.269	駅・バス停の増設
No.272	バス停の位置
No.314	バス停等の近さ
No.317	停留所・駅を多くする
No.379	最寄り駅まで500m以下に
No.410	近くに駅があると便利
No.438	公共交通までの手段(例えば自宅からバス停などまで遠いなど)
No.443	バス停、電車駅が1km以内でなければ利用しない。
No.456	待合場所(安全なところ)をきちんと(特に)バス停
No.459	最寄の駅、停の距離
No.467	実現性
No.494	駅、バス停と自宅との距離
No.530	路線を増やして欲しい
No.557	路線拡大
No.560	路線の見直し、行きたい場所に公共交通がない
No.579	家の近くにバス停がある、駅がある。
No.609	自宅から駅までの距離が遠い場合は老人の方は駅まで行くのが大変だと思う。
No.611	駅やバス停(駐輪車含めて)遠すぎる。雨の日に子供を抱えてどうするか。とか考える
No.614	郊外地から市街地への路線増加
No.743	駅、バス停までの距離
No.747	身体的に移動が困難な方が多い戸口から戸口が必要
No.750	自宅に近いこと
No.765	広報により500m以内のその町(家)の使いやすさmap
No.770	山間地域、過疎地域ほど必要なのに廃止になる
No.774	自宅からバス停などの距離
No.805	鉄道駅、バス停までの距離及び設置数
No.813	勤務先や買い物先と自宅周辺がルートとして結ばれる。
No.832	目的地までの交通手段の確保
No.868	自宅近くに最寄駅などがあるか
No.910	市街地の外周のみならず、路線を新設
No.944	自宅から最寄の駅、バス停までの近さ
No.970	近所に交通機関を設置する
No.1030	巡路が多くなること
No.1040	家から駅やバス停までの道は、夜になると暗い。歩くには治安の意味で不安
No.1053	バス路線の網羅
No.1065	室町新田線にバスの路線が欲しい
No.1104	駅までの距離
No.1108	近くにバス停が無い
No.1123	自宅近くに駅・バス停があること

【新規施策】

番号	自由意見
No.45	市内環状・縦横交通(モノレール・地下鉄・路面電車等)の整備
No.135	自転車専用車両の導入
No.452	荷物の運搬が容易(高速バスのような荷物室を利用可能)
No.1043	路面電車のようなものがあればよい。1回乗りの料金を同じにする。→1回100円とか200円とかにする。

【P&R駐車場, C&R駐輪場の整備など】

番号	自由意見
No.16	公共交通機関の駅周りの駐車場の整備
No.212	バス停や駅に駐輪場を整備する
No.1062	駅、バス停の自転車置き場の設置

【接客など】

番号	自由意見
No.155	乗務員の接客態度の改善
No.669	駅のきれいさ

【その他】

番号	自由意見
No.277	現在の仕事が車を持ち出しのため無理。バス・電車・JR駅まで遠い。
No.654	公共機関職員のマイカー利用の停止
No.981	予定から決定がスムーズにできる＝即時にルート、到着時刻がわかる

問9-1 「市(行政)」が果たすべき役割【自由意見】

【行政の率先行動など】

番号	自 由 意 見
No.7	公用車の廃止
No.105	公務員の意識改革。他業者の誘致。
No.146	行政職員の通勤時公共交通利用の義務化
No.161	まずは市役所職員全員が積極利用し、市民に促すべき。
No.438	ご自分達で車のない生活をしてみてはいかがですか？
No.649	税金を上げるのではなく、今している無駄なことをやめた予算で政策を行ってほしい。
No.654	行政職員のマイカー利用停止し、交通網状況を把握する。
No.891	市庁舎などの立地条件を考えると市、県職員から率先して公共交通機関を利用すべきでは

【まちづくり】

番号	自 由 意 見
No.80	市の施設を中心部以外に分散させる

【その他施策】

番号	自 由 意 見
No.45	強制的に利用させるのではなく、利用しなければ損すると思えるような、便利でローコストな乗り物を考えよ。
No.105	自転車利用者への補助
No.144	どのような公共交通があれば便利かを事業者等に聞いて把握しておく
No.149	必要性・相当性について更に検討し、説得的な説明をする
No.242	利用者に分かりやすい表示(看板)を作る
No.259	市が行っていることがあまり市民に伝わっていない。届いていない気がするのでもっと強く公共の場でもCM等でもアピールする必要があると思う
No.301	全国成功例を参考に、市民目線での施策を考える。
No.443	駐車場を駅に作らなければ利用しない。
No.467	公平な対処、例外はなし
No.498	公共交通利用をしたイベントなど
No.544	人がいなくても、多くても運行とおり走らせるので、いっそ市民無料カードを発行し利用者分、支援を交通事業者に行う。
No.546	受益者負担、自己責任につきる
No.716	郊外部交通網が充実できるよう希望する
No.738	公共交通機関の利用者に特典を与える(税の優遇化措置等)
No.761	ガソリンをエコガソリンに変える。うどんの廃棄物やゴミから燃料を作る
No.797	自転車等の購入の補助をして頂きたい
No.929	年配の方への割引制度
No.1024	駅の周辺に駐車場を確保する
No.1053	二輪(原付、自転車)での「通勤」も併せて抑制する。
No.1060	県や国との連携
No.1144	バイク利用(を向上?)

問9－2 「市民」が果たすべき役割【自由意見】

番号	自由意見
No.45	現状の公共交通では利用したくない。
No.128	自分の目線にあった移動エネルギーを考える(ECOスマート)
No.149	条例により義務を課すこと自体の合理性に疑問がある
No.303	自動車による市街地乗り入れに課金する。そのお金を公共交通機関に回す。
No.358	ノーカーデーの実施
No.493	積極的に利用したいと思うようにさせる
No.498	パークアンドライドなど
No.544	車より便利な所(利点)を見つける。
No.546	自己責任につきる
No.602	まず利用してみる。まず行動
No.628	公共交通の利便性が良くなれば自家用車利用が減るのでは
No.649	得にない。きちんとした政策をすれば市民はついてくる。
No.725	今は歩行不自由につき、自動車のみが移動手段である
No.738	確実に納税義務を果たす
No.747	身体的不自由な者には戸口～戸口の移動が必要となる
No.766	高級車の税負担の強化
No.1053	モラル、マナーの意識向上
No.1086	決められたルールを守り、一人一人の自覚特に大人が必要
No.1122	市民に強制すべきではない

問9-3 「事業者(企業)」が果たすべき役割【自由意見】

【交通費支給、フレックス制導入など】

番号	自 由 意 見
No.124	公共交通利用時に、交通費を会社が負担する
No.128	出勤時間の差をつける(フレックス制)
No.588	不必要な遠方への人事異動をあらためる
No.602	自ら知恵を巡らせ、主導権を持ってサービス提供を行う。
No.707	リストラは何の解決にもならない
No.955	料金を会社が負担する。
No.1139	出勤時間にある程度幅をもたせ、公共交通機関を利用しやすくする。

【所在場所】

番号	自 由 意 見
No.80	社員用駐車場を確保できるくらい郊外に移転する
No.598	郊外に事務所の移転でなく、市内のビルに入居すべき
No.777	公共交通機関で通勤出来る場所への移転

【社員への啓発など】

番号	自 由 意 見
No.595	せめて通勤には鉄道を利用するよう促す。業務での利用、時間の定まらない通勤でのバス利用は難しい面があると思います。
No.738	公共交通機関利用者の割合を公表する

【その他】

番号	自 由 意 見
No.103	公共の仕事以外は無理でしょう。
No.149	条例により義務を課すこと自体の合理性に疑問がある
No.277	仕事の内容により車を使用せざるを得ない
No.438	やはりご自分達で体験してみてください。
No.467	搬送器材の問題をクリアする。運送の利便性
No.546	自己責任につきる
No.649	得にない。きちんとした政策をすれば市民はついてくる。
No.659	市と事業者との合意が一番。決定しても理解度が不徹底
No.747	速効果が求められる今、公共交通の利用は？
No.797	市内の事業者のみの対応でいいかと
No.864	会社の営業(職種)によるから無理は出来ないと思います
No.889	安全の確保
No.1105	社員個人個人にあった公共交通機関があれば利用を推進できる。
No.1122	必然性がある限り協力する

問9-4 「交通事業者」が果たすべき役割【自由意見】

【企業努力】

番号	自 由 意 見
No.128	顔の見えるやさしい企業を希望
No.214	昔のような運賃を上げるだけでのやり方ではだめ。サービス業の意識をもたないと。
No.259	居眠り、個人情報流出等はなくさなければ、信頼につながらない
No.380	効率性を高める
No.596	琴電のようにサービスを良くし努力していく。高松に数年前に帰り、かなり良くなって驚いた。また乗ろうと思う。
No.602	諦めず、まだまだ出来ることは山ほどあるはず。本当にそこまで本気でやっていますか？
No.1086	行政に頼らずいろいろなアイデアを考えて努力すべき

【具体的施策】

番号	自 由 意 見
No.14	バス、電車、鉄道が一体化していない。大都市の様に。
No.146	タクシー運賃の安価化
No.166	JR、琴電の駐輪場整備
No.256	瓦町～築港間を市電としJR高松駅まで乗り入れとする。市電化することで踏み切りを無くし、信号化すれば交通の流れ、市電の乗降が便利になる。
No.303	車両・駅・バス停などに計画的な維持・更新投資をする
No.358	季節に応じたバス運営
No.493	自転車(車いす等)とともに乗れる公共交通を作る
No.544	他の企業との連携を図る。
No.574	公共交通の駅の近くの駐車場を安く確保して利用しやすくする。
No.595	高松のバス×鉄道は違う・・・と思わせるソフト面でのサービスの実現
No.598	路線の見直し
No.609	安全性(事故など)を徹底する
No.677	郊外の駅に駐車場、駐輪場を併設し公共交通の利用を促す
No.716	バス、電車の連携、路線間の連携の利便を高めてもらいたい
No.738	安価な運賃での利用促進、税金からの補填をうける
No.765	目的に対して明確な広報をする
No.813	人の集まる所、行きたい所と自宅が便利よく結ばれるようルート、金銭的によくする。
No.889	安全の確保
No.929	駅数の拡大(塩江、香川町など不便なので)
No.984	サービスの向上にも努めていただきたい。
No.1062	駅やバス停を増やす

【接客】

番号	自 由 意 見
No.45	乗務員の教育(マナー・接客態度等)タクシーは特にひどい。
No.797	サービス業は何かと勉強すべき(接客等)
No.1053	従業員のモラル改善や意識の向上

【その他】

番号	自 由 意 見
No.149	条例により義務を課すこと自体の合理性に疑問がある
No.438	やはりご自分達で体験してみてください。
No.467	一部の意見を迎合するのは×
No.546	自己責任につける
No.629	現に通勤に今の交通(鉄道、バス)では無理
No.707	リストラは何の解決にもならない
No.747	公共交通の利用は必要と思うが利便性が悪い

問10 条例に盛り込むべき内容【自由意見】

【公共交通利便性向上など】1/7

番号	自由意見
No.7	公共交通のバリアフリー化は当然のこと。中心部への流入規制は、市街地の活性化に反する
No.8	バス路線でいえば、たとえ利用者数が少なくても、行政と事業者との協力で維持に努力してほしい
No.9	少子高齢化、コンパクト・エコシティ、協働・連携、利便性の向上
No.10	私は普段は可能な限り公共交通機関を利用しています。難しいことも多いと思いますが、ご高齢の方が益々、利用が便利になる様考えて頂きたいです。
No.11	公共交通機関の少ない郊外では利用したくとも公共交通が無いので、どうにも自家用車に依存することになる。郊外のバス路線の増加をすすめると共に、都市中心部でのマイカー乗り入れを制限する対策を。
No.14	バスを利用して買物に行こうと思ってもどこの辺りに通っているのか何分おきに通っているのかさっぱり分からない。もっと増便したり、年寄りが分かるように自治体へも説明が必要。
No.15	利便性がないと車への依存は当然だと思う。市がもっと事業者と協力してほしい。
No.20	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備。八栗へお参りの昔あったバスを出してください。
No.21	郊外部交通について、老人達が利用する場合、例えば大型バスでなくもう少し小さな公共のバスを使用すると費用も少なくなり、回数も増やせるのでは？
No.29	通院にループバスは助かります。市民病院、中央病院が移転してもループバス運営をよろしく願います。
No.32	現在、高松に買物に行く時は、鉄道を利用するようにしております。将来、運転が出来なくなればもっと必要になることだと思いますので、公共交通の充実を望みます。バスは、停車駅の存在すら知らずとも市民に知らせてほしい。
No.45	もし自動車よりも公共交通の利用を優先させるならば、誰もが気軽に利用できる利便性のよい交通手段がある事が第一条件であると思います。高松市を環状する物と、高松駅から香川町までのルート、牟礼から坂出までのルート、南バイパスに平行するルート等に環状線ルートからの乗り継ぎできる小型のONレールの未来型交通を行政がつくり、運営は民間に任せるべきである。
No.46	これだけ車が走りやすい道ができてしまっているのに、なかなか難しいと思いますが、経路・便数・価格がそろえば可能性はあると思います。例えば1ヶ月全ての乗り物OKのフリーパスを勤め人、学生に配るなどして良さを知ってもらうとかもいいと思います。
No.49	バス停以外でも利用できる便を設ける。
No.50	ヨーロッパの都市は、車の乗り入れ制限をしたり、トラムを街に走らせ日券、週券を発売している。バスなどは通勤時間帯のみ大型のバスを走らせ日中は小型を走らせるとか。ハブ的な構想を。
No.52	公共交通の衰退、自動車への依存、環境問題、持続可能な交通体系、利便性の向上、積極利用
No.57	交通体系を見直し、変えていくことで、市全体に活気を取り戻したい。高齢化社会に向けて、住む所から町に出てみんなが健康的に生活する為には、公共交通は必要だと思います。具体的には、もっと便数を増やし、利用しやすくしてほしい。積極的に取り組みたい。
No.73	私は市民病院東回り、西回りを利用していますが、1時間に1便しかなく、これから高齢化にともない、もっと市民の足になるべく便数を増やしてもらって、利用しやすい市民の足になってほしいと強く思います。
No.75	公共交通が安全・安心・確実・安価を実現しない限り「便利」とはならない。ぜひ実現してほしい。
No.91	駅の新設(琴電等)
No.93	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.99	今後、少子高齢化が進むであろう時代に適した公共交通の利用環境を優先的に整備を行い、中心街よりも市外地に便利な利便性の高い交通網を早急に整備する必要があると思う。
No.105	バスを拡充しようとしているなら、必ず失敗する。大阪市の地下鉄、市バスを例にしても、電車の路線を増やすしかない。しかし人・金・物の原則からして不可能。条例案としては悪くないが、現実的に不可能。必ず失敗する。やるとしたら自転車への促進・転換がコスト的にも現実的。郊外の大型モールの増加などで構造的にも無理。この程度のアンケートしか作れない公務員も実現不可能。
No.112	公共交通機関を増やし、身体・金銭的に負担なく利用できるようにしてほしい
No.122	交通弱者となり、通院・買物移動することが先行き不安です。バス停まで片道10km。自宅前を県道が通っているながら。バスの運行ルートを考えていただければと思います。
No.123	通勤時、高松駅・瓦町駅経由のみでなく、郊外～郊外直行便があってもよい。または、終点を高松駅・瓦町でなく、経由して郊外へ直行などルートの工夫が必要。
No.130	公共バス路線体系の構築による新市内の路線拡充と料金体系の充実(安心感)
No.132	議員の方など、各交通を利用して来る方法を考えて下さい。(来賓の駐車場など、役員は用意して待っています)おかしいですよ。再都市化に対しては良いと思いますが、その場所に対して公共交通の接続を細かく決めてほしい。利便性をもっとアピールしたらよいかと。
No.133	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.135	公共交通機関と生活エリアの利便性の追求。都市化に伴う一極集中構造緩和の為にタイム制(通勤・通学時間帯を大幅にずらす)の検討。
No.137	通勤に、買物においても、特に郊外部からの車が中心部に入っている現状には、公共交通期間の利便性が悪いと思います。採算が取れない経営側の事情もあるが、この点を解決し、大いに利用しやすい環境を作って頂きたい。
No.139	自動車への依存、自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.142	何故交通手段が必要か。高齢人口が増加する未来、生活するに最低限の手段がほしい。買物するに必要な近ストア等。
No.144	中央通りのまん中にレールをひいて、チンチン電車を走らせると、道沿いがさかえるし、年寄りや車に乗れない者も便利。間隔約500mごとに停留所を作り、20～30分ごとに電車が乗り場に来るようにすれば、県外から来た人も、時間を気にせず商店街グリーンやいろは市場に行ける。せめて、室新町あたりまでひくとかなり便利だと思います。
No.146	バス・電車で目的地へ移動しても、緊急を要する時にタクシー運賃が高いためコストが見合わない
No.150	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.152	都会とは人口が少ないので地下鉄その他公共交通の便が悪いが、もう少し本数とか車両数を増して運行したら利用者が増加すると思う。駐車場を探す手間も必要ないし、公共交通の利便性が理解できると思います。ただ、荷物が多い場合は駅まで遠いと困りますけどね。車も運転しています。
No.154	現状の問題点:キーワードが全てあてはまると感じます。特に、自動車への依存が高いと思います。
No.155	障がいを持つ子供がいるため、交通手段は自動車になってしまします。時々子供とバス・電車を利用したときに、車内のアナウンスの音が聞き取りにくく、将来障がいのある子供が1人で利用する時に昇降に困るのを感じました。公共交通を利用促進を市民に求めるだけでなく、乗りたいと思える公共交通にしてほしいです。
No.157	公共交通が実際の居住地と一致していない地域が多いので、路線の見直しが必要とおもわれる。
No.158	自動車への依存、持続可能な交通体系、バリアフリー
No.159	旧市街はバスなどある程度の利便性があるが、郊外から市内中心部への公共交通は不便で高い。JRと琴電の連絡が(高松駅など)遠くて不便だし、同じJR内の予讃線と高徳線も乗り継ぎも何十分もかかる。電車の複線化・高架化は絶対に必須。

【公共交通利便性向上など】2/7

番号	自 由 意 見
No.160	家から駅までが遠ければ公共交通機関の利用は不可能です。なるべく多くの駅にパークアンドライドシステムが整備されるといいですね。
No.162	市より公共交通利用のための乗車料補助制度制定推進。
No.163	平成24年1月より運転免許証を継続していません。大変不便です。近くにバス停がないため。
No.164	拡散したまち、公共交通の衰退、自動車への依存、持続可能な交通体系、基幹交通と支線交通の機能分担。出かける目的地への路線がなし。
No.165	少子高齢化、公共交通の衰退、自動車への依存、社会的コストの増加、協働・連携、利便性の向上
No.166	交通弱者(移動困難者)、コンパクト・エコシティ、基幹交通と支線交通の機能分担
No.169	公共交通機関の方が安くて便利であることが必要(現状では圧倒的に車の方が便利)。公共交通(バス)の優先道路にする。
No.170	都内のように、乗り遅れてもつぎつぎ次の乗物が来るのであればいいが、高松のように乗り遅れてしまうと20分は待たないといけないとなると、仕事をもつ主婦は時間がすごく無駄になってしまうので、利便性を特に向上してほしい。
No.172	駅やバス乗り場まで遠いし、時間も限られているので、市全体で車で通勤しなくてもいい環境を考えてほしい。地方は車が必要。
No.175	エコや雇用、企業売上げなど、自動車マイカーより、交通公共機関を利用する事でよくなるなら、利用促進すすめるべきだ。だが各社連携はしてほしい。船やフェリー・電車・バス料金安く、時間を見なくても次々乗り継いで行けるように少しでもしてあげれば、利用したいと思う。神戸など都会ではいつも利用していた。高松ではマイカーばかりです。
No.182	日本最小面積の狭い道路(整備されていない道路)を3ナンバーの大きな車が歩行者の危険を思いやる事もなく、わが物顔に走り抜ける現状がある。(→車の乗り入れ禁止)、公共交通利用しようにも利便性が低いと使えない現状が大きい(→利便性・安全性の向上が急務)
No.188	交通弱者(老人・学生等)の利便性を確保するためにコミュニティバスをより使いやすく工夫してほしい
No.196	自動車への依存。停留所まで歩く距離が長ければ夏場汗だくで仕事を始めなければならないというのはいかがなものか。バス停留間の距離は今のままで良いが一考を。乗り継ぎやすさを。
No.202	バスや鉄道に乗り慣れていないため、乗り方がわかりづらい。
No.214	交通の便が悪いから自動車への依存が起き、それにより交通機関の運行コストが重荷になるという悪循環。計画性のない開発により拡散したまちづくり。三位一体でやらないとだめ。
No.215	今、バスアンドレールライド電車があるが最終便が早くて利用できない。
No.216	利便性の高い安価な公共交通環境が最優先、次にさまざまな利用するメリットを考える。どこかの立場にしわ寄せがくるのは駄目である。条例は規制なので、不自由さを感じないまちづくり(交通網)ができなければ、単なる不満が増えるだけである。
No.221	住宅地周辺の利便性の確保(高齢者の居住地から公共交通までの利便性)
No.223	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備、バリアフリー、市民の意識醸成
No.229	特に郊外から中心部への移動時、バスの運賃が高く運行頻度が少ないため、利用したいと思っても自家用車の利用が増えてしまう。(現状の問題点)。莫大な費用がかかるので、予算の確保に努め、公共交通の利便性が向上すれば、自ずと利用者が増え、理想的なコンパクト・エコシティが実現しやすいのではないかと思います。
No.235	少人数が乗れるワゴン車など利用できると良い
No.236	市役所などで、誰がどの交通機関を使っているか申請したり、学校に通う子供たちの定期のようなものがあればいい
No.243	公共交通を維持、発展させることは、社会インフラとして重要な課題。公共料金の運賃を値下げしても利用者が増加しないことは他地域の事例をみても明らかであり、他交通機関を組み合わせた移動がスムーズとなるよう動線がシンプルになること。バス停の位置が分かりやすいこと、路線を把握しやすいことなど、ヘビーユーザーでない利用者が利用しやすい公共交通の在り方を事業者、行政で街づくりとして考える必要がある。補助金だけでは、事業者が健全経営に努めなくなるため、利用者が増加など貢献度に応じて行政が支援する仕組みが必要。
No.245	公共交通を利用したいが路線バスが廃止になり不便なので、多くの人がバスを利用できるよう近くのバス停まで路線を復活してもらいたい。
No.255	バスをよく利用するが、バス停にベンチが無い所、自転車を停めるスペースが無い→高齢者が利用しにくい。家から少し離れていると利用しにくい。バスと琴電・JRの乗り換えのしにくさ。高松駅方面の便ばかりで東西の便がない。
No.256	バスの小型化で台数を増やし、運転間隔を早め待ち時間を短くする。また、各電車JR等の駅では必ず駅前にバス停を設置し、バス等に乗りやすくする。東⇄西、南⇄北間をはっきり区別させて路線をわかりやすくすることが大切だと思う。
No.265	地方では特に自動車への依存が大きいと思う。その大きな利用は、公共交通の利便性(便数・頻度による)に問題があると思う。その利便性が都会に少しでも近づけば若い人達も多く利用すると思う。
No.268	民間のバス会社を誘致させ、移動の選択肢を増やせるようにする
No.272	参考資料①②は現役世代の公共交通利用促進だと思いますが、これからの高齢化社会にむけて、交通弱者の為に利用促進は考えられていないように思う。例えば、タクシーチケットなどへの積極的援助等。
No.276	子供の通学、高齢者の通院や買物に対する交通体系を整備する必要がある。住居が郊外になり、大型店も郊外立地の現状では、一般家庭は自家用車の利便性に優るものなし。
No.285	琴電(電車)について。高松、琴平間がいまだに1時間かかるとは考えられない。こうした事が電車の利用を妨げている。将来のエコ交通を検討する前に、上記の件を検討して下さい。(利用者増が一番です)
No.285	エコ交通体系の構築よりも前に、琴電の利用(電車)促進を強力に進めてほしい。車両の軽量化、スピード化等。
No.286	高齢者割引利用券を検討
No.288	拡散したまちへの利便性を考え、市、他の事業者の連携を図り、市民が頼れるコース計画をすること
No.291	市(行政)と交通事業者の協働・連携が最も重要で、利便性の向上を推進していくことにより、市民も積極定期に利用するようになって来ると思います。
No.295	拡散したまち、公共交通の衰退、自動車への依存、持続可能な交通体系、利便性の向上
No.301	現在の市中心部の空洞化がどうして起こったのかをよく見直し、自動車を使わなくても市民が便利に生活できる公共交通があれば利用すると思う。条例ばかり(机上の空論)はいらない。
No.304	バスは足がフラフラして危ない。絶対に鉄道が必要(高松空港～香川支所～仏生山～高松駅)今更バスに乗れない。
No.306	郊外に住んでいるため交通の便が非常に悪いので、車がどうしても必要です。
No.307	少子高齢化により、交通弱者も増えてくる。スーパー・病院などが近くにない地域に交通機関を整備してほしい。
No.308	公共交通機関が自宅より近くにあり便利ですので、安全・安価で今後もよろしく願います。利用していきます。
No.309	田舎なのでバス・電車など公共の乗り物は一切ありません。自動車なくては生活できませんが、自動車に乗れるのもあと少しかと思っています。バス便を増やしていただければ幸いです。
No.310	自動車への依存は、それをやめてでも公共交通機関を使いたい！というメリットが大きくないとなかなか解消されない問題だと思う。コストや利便性を考えると、自転車道を増やしたり、道路・駐車場の整備といったハード面にお金を使うのがいいの、公共交通機関の増設にお金を使うのがいいの、税金のムダ使いにだけはしたくないのでしっかり検討してほしい。
No.312	公共交通の利用環境を優先的に整備し、持続可能な交通体系にしてほしい。
No.314	交通弱者の救済

【公共交通利便性向上など】3/7

番号	自 由 意 見
No.317	行く場所(方向)に公共交通が無い場合が多い
No.321	適正な運賃、使える路線、使える便があれば何とかなると思う
No.324	東京や大阪と違って、交通の便が悪く、自動車なしでは生活できないのが現状です。最寄駅から離れているので車が頼りです。今の高松ではとても難しいです。交通の便がよくなれば人口も増加するのでは？もちろんそれだけではありませんが。
No.326	他の交通事業者と連携を図りながら、市全体の交通の便を考慮する。目標を設け、達成した事業者に何か報酬を与える。
No.328	交通弱者、持続可能な交通体系、バリアフリー
No.331	障がい者にやさしい公共交通
No.332	自動車への依存を減少させ、持続可能な交通体系を整備することが必要だと思う。
No.335	少子高齢化、利便性の向上
No.337	現在、バスは本数も少なく、時間もあてにならないので利用できない。改善されたら利用すると思う。
No.338	私も含めて、自動車への依存が大きいと思います。近年、ガソリンの値上げ、駐車場は安くなっておりませんが、高齢化はどんどん進行しており、公共交通が増えれば気軽に利用できると思います。
No.341	少子高齢化、公共交通の衰退、交通弱者(移動困難者)、利便性の向上、バリアフリー
No.342	バスを便利に使わせてもらっています
No.346	自動車はとても便利で生活と一体化しています。よほどの魅力がないとなかなか電車やバスには乗りません。しかし人の意識と、公共交通が今より便利になれば可能かも？
No.350	都会並に公共交通が無いと無理
No.358	ループバスを増やす。病院・スーパー・市役所・宅配所・コミュニティ・学校・保育所などを往復。小型化(百円バス)。主要駅にリサイクル自転車を置き、安く貸し出す(今の自転車置場、あまり気がつかない)。観光体験(その他アイデアを募る)塩江のほたる祭りとか、栗林公園の季節めぐりとか、三木町の農業体験とかに臨時バスを出す(小型)
No.363	郊外居住者ほど公共交通機関が少ないためマイカー利用度が高い。今後高齢化が進めば、交通事故多発化の恐れもあり。免許証返還、運転不能となった場合のことも考慮すれば、本計画の早急な検討・対応を要望します。
No.371	道路の整備(歩道・自転車道の整備)、中心部の駐輪場の確保・充実、バス停の整備(ベンチ・時刻表の明確化)、公有地の積極的な有効利用
No.373	目的地までの公共交通機関が整備されていないため、利便性が悪い。また、駅までが遠く利用しにくい面がある。
No.374	公共交通の利便性を促進して頂ければ、利用は必ず増します。不便なうちは利用できない。私は関東からこちらに引っ越してきて、公共交通が不便すぎて困りました(今も困っています)
No.376	運賃の安さ、バス停・駅が近くなればなるほど利用しやすい
No.379	地域に密着した交通の利便性向上から、自動車依存を改善
No.381	パーク＆ライドの促進により市内中心部における公共交通の積極的利用と環境配慮に努める。
No.387	現在の市民病院への直接のバスの乗り入れのように、病院前で乗り降りでき、徒歩の距離を短くしてもらったらいいいと思います。病院ごとに直接行くことができますように、特にリハビリ等受けている人は大変だろうと思います。
No.398	今後公共交通を利用したく、支線交通の機能が便利に利用できることを望みます。
No.399	交通弱者のため持続可能な交通体系を作してほしい
No.403	私は50台女性です。ペーパードライバーなので電車は必要です。また、電車、バスが東西南北に便利なのといつも思います。車に乗るのが当たり前の世の中ですが交通機関を整備して利用しやすくしてほしいと思います。これから私ももっと年がいくし、まだ車に乗っている80歳の父のことも考えると、ぜひ充実した交通機関の整備をおねがいします。
No.406	高松駅から中央通り上天神交差点より南の中央通りに運行ルートを広げてほしい。高松空港へのリムジンバスしか運行していないので、公共交通を利用したくても利用できない状態である。
No.410	バスは高いし、電車は遠いし、近くに駅があれば利用したいが、田舎に引っ越してきて、とても困りました。(子供が市役所の近くの高校に通うのに)やはり車がないとダメでした。
No.411	通勤は公共交通を積極的に利用する。
No.413	早期に公共交通手段を作っていただきたい。考えるだけでなく実行に移すこと。
No.430	タクシーの運賃が高い
No.434	電車、バス、公共交通の道を増やすのが先ではないか。自動車の道と同じように考えては・・・と思う。
No.435	利便性。待時間(10～20分)と駐車場の間隔(500m)かどこでも乗車可。安価な運賃、どこまで乗っても¥100～¥200。
No.436	公共交通の衰退、持続可能な交通体系、利便性の向上
No.438	どんな政策にする市の方々、事業者の方々、皆様ご自分で体験されるのが一番良いと思います。お年寄りには参考資料はわかりにくいと思いますよ。
No.439	市民病院、県立中央病院が移転すると、現在運行しているループバスはどうなるのか心配です。
No.443	公共交通利用には駐車場、駐輪場が無ければ駅まで歩いては行きたくない。(1.5km約20分～30分歩く、荷物があれば車かバイク移動となります。)
No.452	公共交通を利用しない理由は、荷物を運ぶのに不便という視点も必要。拠点駅まで荷物を楽に持ち帰ることができるサービスを運用してほしい。乗り継ぎやすさは重要。
No.453	基幹交通はある程度充実していると思いますが、支線交通が不十分のため(利用者が少ない)駅等まで、どうしても自家用車に依存せざるを得ません。持続可能な交通体系はすみずみまでは行き届かないのでは？
No.456	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備、市民の意識醸成
No.464	乗る駅によって交通の利便性がないため、乗用車を使うようになる。移動困難者は特に公共交通の運行数が少ない為、乗用車を使わざるを得ないようになると思います。
No.470	公共交通を利用したくても、便が少なく利用できないことが多い。多少回り道になっても、いろんな所へ行けるルートにしてほしい。
No.489	電車に自転車に乗せられたらと思うんですが・・・。
No.494	自動車依存から公共交通への利用転換を図るため、公共交通の利用環境(駅、バス停の施設整備、アクセス性の改善等)を整備する。補助金のより低廉で安全性の高い公共交通網の整備を行う等を盛り込むよう是非ご検討下さい。
No.495	自動車への依存、交通弱者(移動困難者)、持続可能な交通体系
No.498	郊外に会社なりスーパーなりが多くなり、パーキングも広くたくさんあり、交通費と比べれば・・・やっぱりマイカーになります。ただ目的地直結や至近に駅などがあれば、考えます。ただコミバスは利用されている方が多いようです。
No.499	年齢的に公共交通利用に移行したいがバス、琴電、JR停へのタクシー利用の不便さと、特にバス便数の減少で利用することが減っている。大きいバスではなくミニバスで便数を増やしバス停自由制、乗り合い制などを取り入れてもらいたい。
No.501	うどん県として全国的にも知られてきたと思うが交通の便が悪すぎる。香川県民の交通マナーは良いとは言えないので交通機関を発達させる事により、それを利用し事故等も減少するし自動車への依存を改善すれば環境にも良いと思う。
No.502	交通機関等は障害者を配慮した移動が早く、優先した(交通弱者)行政をよろしく願いたい。

【公共交通利便性向上など】4/7

番号	自由意見
No.503	少子高齢化を迎え、アーケード街などの再開発がなされているが(店舗)みても、若者向けが多いように思う。交通弱者でも気楽に買物、通院ができる環境が必要。香南町に母が一人暮らししているが、2ヶ月ほど骨折で車が使えなかった時買物もままならなかった。郊外こそ公共交通の整備が必要なのではないか。
No.508	環状鉄道の新設より都市交通並の機能による発展を目指す。
No.512	コミュニティーバスが通っていますが、今のところ幹線道路がおもなので、もう少し枝分かれしてほしい。そうすればバスも乗りやすいと思います。(例えば朝1回、昼1回、夕方1回)
No.513	無駄に走行しないで、曜日決めて、乗合バスシステムを週末のみ実施！
No.522	香川は車やバスでないと移動が難しい地域が多く高齢者は特に必要。バスの運行路を増加するべき
No.523	ベビーカーでの買物が主なので、バリアフリーに特化したバスが走ってくれば行動範囲が広がり買物も楽しく行けると思います。床が低く、段差がなく、乗り降りに傾くバスがあつてベビーカーでもそのまま乗れるバスが良かった。(高松にもあったらごめんなさい。)
No.524	昔から我町は交通(バス、琴電)に不便な地区なので、自動車は手放せません。
No.527	公共交通の衰退、持続可能な交通体系、自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.532	ネットでバスの路線を検索してもわかりづらい。行きたいところへ直行できず、金額も高くなるし時間もかかる。
No.537	琴電太田駅⇄サンメッセ付近への試行運転中、週1回は必ず利用してきた。しかしバス運転間隔が15分から30分に変更になった今、全く利用しなくなった。足が弱くなる将来を考えると、利用し運行の継続に貢献すべきとも思うが、30分の待ち時間はもったいない。難しい問題だ。ちなみに今は自転車まで太田駅へ。
No.542	運賃を安くして通勤、通学に便利になるよう、時間帯には出来るだけ、間数を多くする。そして駐車料金をもう少し値上げした方がいいと思います。
No.544	バス停は店舗、コンビニや自販機の前など、待っていても楽しいかんじの所に移動してほしいです。鉄道は移動できませんが、駅で楽しく待てる様、改善してほしいです。荷物が多いと他のお客さんに迷惑かなと思い、公共交通は遠慮してしまいがちです。段差が多すぎます。スロープをつけて車いすが使えたりすると、ベビーカーやキャスター付にもやさしい街になるかと思えます。
No.549	便利であるという事、都会のように乗り継ぎがスムーズ(回数、時間帯)
No.550	交通弱者(移動困難者)、バリアフリー
No.552	長年、交通弱者として生きていました。近年バス停が近くなり大変助かっています。一層利用できやすくなりますように。
No.553	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.554	少子高齢化、交通弱者(移動困難者)、持続可能な交通体系、利便性の向上、積極利用、バリアフリー、市民の意識醸成
No.555	市内を網の目のように公共交通をはりめぐらせ、市民の足を確保する。高齢者の無料バス等を導入する(70歳以上)。遊歩道を市内に多く作り、市民の健脚を促進させる。車の入らない側道を作り通学路を安全にする。夜は散歩やランニングに利用する。
No.558	高齢者の車の運転は危険なのでバス、鉄道を使用するチケットをあげてはどうか。タクシーも同様、高齢者に対して運賃を下げるとか。
No.559	自動車への依存が高いのはわかるが、すでに自動車中心の生活が出来上がってしまっているものを変えるには、電車は便数が少なく、利用しづらい路線しかない現実、バスをほとんど使ったことがないのでバス停すらどこにあるのかわからない状態…。積極的な啓発はもちろんの事、事業者同士の連携は不可欠。利用料金、便数についても大幅な変更がない限り実現は無理です。
No.561	公共交通の衰退
No.564	駅、バス停付近駐輪場等の環境整備
No.566	公共交通利用者への税の優遇、所得税・県民税の軽減
No.567	誰もが安心して安価に安全に移動できる公共交通体系の構築
No.568	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.572	公共交通、高松駅まで週1回
No.581	三木町のようにミニバスを走らせる事も必要ではないでしょうか。海外旅行等で現地の乗物を利用する事が多いのですが運賃は安く、便利で日本とはかけ離れているなとつくづく思います。私の住む下田井町はコンビニもなく銀行、ゆう貯のATMもなく、ましてバス、電車に乗ろうと思うと遠くまで歩かなくてはならず、これから年取るのがこわいです。主人がなくなり一人になると、高松には住めないなと思います。車がなくてはどこにも行けないなんて老人の住む所じゃないと！
No.581	家の回りにバス、電車は通っていない為、将来が心配
No.585	琴電の路線を新しく増やす、駅も増やす等、乗りやすくすることで利用者が増えるのではないのでしょうか。
No.586	子供の頃、両親が運転できなくてとても不便だった。自分で運転するようになると、やっぱり便利で自動車がなくては生活できないと思う。でもいざ自分が交通弱者になった時に公共交通が便利であればとは感じる。
No.593	運賃が高いと利用しないから、車が減らない。これを行政が支援し利用を促進し、市民に協力を求めていく。痛み分けでないと何も変わらない。
No.597	公共交通は大型より小型でも頻度の増加が一番
No.594	コンパクト・エコシティは良いと思いますが、駐車料金の値上げ等は自家用車で仕事をしている者にとって悪条件になるので、それをカバーできる交通体系を作っていただけると良い。路面電車がバス路線の増線等、まず琴電の終電時間をもう少し遅い時間があっても良い
No.596	公共交通機関は時間、価格共に自家用車を比べると格段に不便、ファミリー層は厳しい。一人の時や、高齢になれば利用しようと思う。太田駅前のバスは危ない。近隣で迷惑。もう少し場所があるといい。
No.597	頻度上げ、とにかく細かく地域に密着したコンパクトな交通手段を作る事が先決である。また網の目の様に走ってどこでも乗り降り可能にする事、乗り継ぎ可能にする。
No.603	高齢化が進んでいくので、交通弱者が困らないように考えてほしいです。
No.611	都市のようにとは言いませんが、30分に一本の電車、一時間に一本のバスに乗るという意識はありません。バス停も駅も遠い雨が降った日にベビーカーで20～30分歩いて、バス停でバスや電車待ち、その時間がもったいないような気がします。どこかのバスは家の前で止まってくれるみたいです。そんなバスがあったら乗りたいな～。車も維持費がかかるから一台でおさめたいし・・・
No.613	路線バスは鉄道よりも路線拡大しやすいが渋滞により時間が正確でなく、又スムーズな進行もしにくい。私はもっと鉄道を延長し、駅を増やすべきだと思います。
No.614	郊外に住んでいる人が公共交通利用が少ないのは路線が少ない、本数が少ないことが原因だと思います。本気で公共交通利用促進を考えているのであればその部分から考えていっていただきたいです。公共交通利用のために駐車場料金を値上げするのは少々乱暴なのでは？と感じます。電車、バスの利用環境も改善できたらもっと利用者は増えるのでは？市街地のオフィス街の家賃を下げれば企業も入りやすくなりそこで働く人の電車、バスの利用も増えるのではと思います。なるべく公共交通機関を利用するよう考えていきます。
No.618	交通弱者

【公共交通利便性向上など】5/7

番号	自 由 意 見
No.619	自動車への依存を一人一人が少なくし、公共交通を積極的に利用する様にし、又交通業者も利便性を高めて維持する様にしてもらいたい。
No.621	路線を増やす
No.624	市内を定期的に回るバスの充実、及び大阪などのように100円バスなど運賃を利用しやすくする。バスの小型化も有
No.638	利便性の向上に努めるべきである。
No.639	他県の都市に行くと高齢者が多くバスに乗っているのを目にする。65歳以上交通料金一定区間の無料になっている。高松でも公共交通をもっと利用できる環境を早く進めてほしいです。
No.647	現状は公共交通(特にバス)がほとんど高齢者や免許のない人の利用となっていると思う。高松市は中心部以外は車が無いと不便な場所がほとんどである。公共交通(バス、鉄道)の整備が車の利便性にとってかわれるものか疑問である。
No.655	公共交通の朝のラッシュ時、夕方ラッシュ時以外の乗客の少ないときは減便など、あるいは車両の数、バスの小型化など事業者ももっと考えるべきだと思います。(エコのため)自動車の数が多すぎ、もっと少なくすべき、そのためにはどうするか。
No.656	バスは小型にして回数を増やすように！
No.659	過疎地域の対策
No.661	鉄道、バスに加えてタクシーも一部分公共交通化すると良いと思います。例:介護タクシーを乗合できるようにする為。また65歳以上は自治会からイルカ配布によって乗車料を自治体負担とする事を検討してください。
No.677	今の高松の現状は大型店が郊外にあり自動車利用の利便性があり公共交通がよほど利用しやすくないとむずかしいと思う。ただ会社、学校の通勤、通学には利用しやすい交通体系を積極的に施策として進めてほしい。そしてねがわくは高齢化する高松においてバス、電車が気軽に利用できる環境を構築してほしい。
No.678	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.681	市街地の為今は自動車を利用していますが、年を重ねますと運転も出来なくなります。病院に行くにもタクシー等になると出費もかさみ、大変になるかと思うと乗合タクシーみたいなもの必要かと思ひます。
No.697	自動車への依存
No.700	私は結婚する前、名古屋市に隣接する町に住んでいました。現在住んでいる所(香川町)の高松駅からの距離は名古屋駅から住んでいた場所とほとんど変わりませんが、交通の悪さにびっくりにしています。朝夕はバスが3台運んでくるほど(5分おきに接定、2つの会社)で名古屋駅まで連携しています。車はいらず。(市外でも)運賃も半値ほどです。住みづらいです。どうかしてください。
No.701	エコシティ。林町に住んでいます。バス&レールライド、継続してください。田舎の人はあまりに自家用車持ちすぎです(軽自動車)。(軽)自動車税UPすべきだと思います。
No.704	バスの回数を多くして利用しやすい環境を作る。
No.705	現在居住している地域は交通拠点でもなく少子高齢化の著しい地域である。将来公共交通機関は是非利用したい(利用しないと移動できない)が現状では、駅は遠くて使用不可能だし、バスも利用者数が少ない為便数も少ない。利益は決していない路線だと思われるが、そういう路線だからこそ是非存続できるようにしてほしい。また、その地域間でコミュニティバスのように利用できるものがあれば、バスや電車の駅へもスムーズに移動できると思う。
No.706	病院用循環バスを希望します。
No.716	バスの路線は今では中心向きばかりだが郊外で路線どうしをつなぎ合わせる工夫(支線間の交通)。バスを小型し、運行回数を増やし新たに路線を作り少し細道でも走りやすくする。前日予約制バスの運行(少々割高でもよし、タクシーよりは安価)
No.721	ベビーカー利用者が公共交通を利用しやすいようにしてほしい。(ベビーカーをたたまずに乘れるように等)高齢者の人が気軽に利用できるようにしてほしい。
No.734	駅に駐車場があると利用しやすい。
No.734	バス停の増設
No.735	勤務先の近くに駅などが無い。バスでは乗り継ぎが多かったり、時間がかかりすぎる。
No.738	第一は交通死亡事故抑止のため、公共交通機関の利用を促進する。全国ワースト上位の汚名返上。死亡事故等の対応に税金を何億円使うなら、格安運賃の補填に充当すべき。
No.739	交通弱者への自己送迎バスを優先に安心安全の向上が必要
No.742	現在、太田駅からサンメッセまでを医大病院まで延長して下さい。
No.750	公共交通利用促進条例は交通の円滑化や環境問題に魅力的ではあるが、各地区に利便性での公平感や採算性のない料金体系にしなければ益々中心部への人の流れは少なくなり、大型店舗のある郊外に流れることになり、ドーナツ化をさらに拡大する事になる。まず公共交通の利便性を上げる事を先に行いそれから、自動車利用の制限をする必要があると思います。
No.759	これから高齢化するため自分で自動車等を運転できない人は公共交通を使用すると思います。その時にパリアフリーが必要だと思います。また公共交通を利用するための運賃についても考える必要があると思う。
No.761	子供と老人は無料にしてあげればよい。家族4人で(大2小2)100円バスに乗るとして、片道300円、往復600円かかる上自分の行きたい目的地まで連れて行ってくれるわけではないし、荷物もある。まずふつうに考えて自分の車で出かけるでしょう。バスで出かけるのはせいぜい1年に1回か2回程度です。
No.769	便数と料金が利用率に大きく影響していると思う。
No.770	私自身は市の中心部の住んでいるが高齢の母が山間部にいる。路線バスが廃止され、市のコミュニティバスが運行されているが一番利用したい土、日曜が運休されているので全く意味がない。市民の為と言いながら公務員化しているのはいかがなのでしょう。
No.772	住民税は同じ基準だと思えるが、市街地の利便性が高いいわゆるコンパクトエコシティの図を見ても、生活交流基点からもはずれているところは結局不便でしかもバス代も高く、動きにくくなっている。また市民病院もいわゆる郊外となり、分散するべき計画となっている。公共の病院は中心市街地に立地すべきはずだが・・・町に出て行けない高齢者は困り果てる。行ける人であっても交通費がかかり行けない。郊外の者には交通チケットを月1回程度でも補助してもらえると助かる。
No.776	朝夕はある程度利用出来るが昼には間隔が1時間とかあり利用しづらい。バスを小さくしてもっと走らせてほしい。
No.776	今バスの回数が少ないので利用しづらい。
No.781	中心市街地の駐車場の値上げ、及び電車、バス料金を値下げして公共交通を利用しやすく環境を整える。
No.784	最寄の駅まで自転車で行きますが、置き場が少なく、ましてバス停ではそれも不可能。自然とマイカーになってしまいます。高松は自転車王国、自転車と公共交通機関相互利用ができれば街内の歩行もゆったり出来るのでは。
No.785	自動車への依存はこの公共交通の便では仕方ない。駅を増す、バスをもっと増やす、お店の送迎バス等の施策をしない限りムリ。
No.789	最近になって丸亀町や瓦町が活気づいて街中に行くには電車が便利かな・・・と思うが、やはりまだまだ郊外のほうが利便性が高いので、そちらを利用する事が多い。そうすると駐車場がある為、車で行ったほうが自由に動けるし早い。駅やバス停が少ない。私は香川町に住んでいますが正直、バス→電車→街の手段で行くでは車で行くほうが時間も早いし、安い(駐車場)。時間ももっとあれば・・・どこまで乗っても100円、150円・・・とか、助かります。
No.790	自動車への依存、持続可能な交通体系、自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備

【公共交通利便性向上など】6/7

番号	自 由 意 見
No.795	武蔵野市のバスのような小型の乗合バスを商店街やショッピングモール、住宅街の細い道まで縦横走らせてはどうか。ここは松島町だが瓦町や築港へは電車、バスへ行けるがレインボーやゆめタウン方面に行く足がない。
No.803	今住んでる弦打地区は南北の幹線道路(県道檀紙鶴市線)にバスは通っていない。高齢化が進むと自分で車を運転できない人が増加するでしょう。公共交通は県、市の補助がいつても1年でも早く復活させるべきだと思います。
No.807	私共は広島から引越して来ましたが、本当に交通の不便な所です。自家用車がないとどこへも行けません。
No.809	交通弱者をなくする。高齢者の事故が増加しているの、大きな道路までの支線交通を充実し、目的地迄の乗り換えも容易にして欲しい。
No.818	現状、公共交通機関よりも自動車の方がはるかに利便性が高い。そのため、公共交通機関の充実化が普及のためには必要である。ただし、税金をそのために使うには、なかなか支持されないと思う。
No.822	自然環境への配慮(路面電車、トロリーバス)ー二酸化炭素ー
No.823	合併により高松市自体が拡大していき、拡大した街までバス、電車の普及がいきとどいていないので、公共交通の拡大を期待したいです。又、最寄のバス停の場所、運行時間表などに配布をしてほしい。
No.833	10時～15時のバスの便数が少ない。
No.834	足が悪いため、バリアフリー化を
No.841	公共交通の衰退、エコシティ、自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.844	鉄道の乗務員の方は親切です。いつもありがとうございます。
No.848	バスや電車など利用したいが、毎日となると高くてもむずかしい。もう少し安くしてほしい。バスーレンタサイクルとバス停を降りるとレンタサイクル屋さんが近くにあると便利だと思う。
No.848	バス、電車に乗りたいが、高いので乗れません。
No.849	自動車への依存、昔からかわってないと思います。田舎に住んでいる以上免許、車はどうしても必要であったし、何より交通の便が悪く(駅が遠い等)こういった点を改善する事ができればこの条例、何とかかなと思っています。しっかりと説明してもらえたら市民の方々もきっと理解してくれると思います。全国に先がけて香川のエコシティ化、私は応援していきたいです。高松を自慢できる都市にしたいなあ。
No.852	バスなどできるだけ小型にして、本数を多くしてほしいと思います。
No.859	これから先、交通弱者が増加していくでしょうから、公共交通の利用環境を整備しなければならないと思います。
No.865	常々、電車の料金が高いと思っていました。都市部に様々な機能を集中させ公共交通を充実させれば、人口が中心部に集まると思います。
No.867	利便性の向上、基幹交通と支線交通の機能分担
No.869	環状路線の新設は歩いて行ける距離にバス停があること。
No.871	私は昔のチンチン電車に乗ってみたいと思う。どこへでも毎日出かけられて、毎日が楽しいと思います。老いていくと出かけられないので家にとじこもるしかありません。
No.871	昔のようにチンチン電車を利用すればよいと思う。皆老いていく者にとっては心配な事である。会社などは皆電車やバスを利用すれば良いと思う。運転の出来ない私は交通がなければどこにも行けないので毎日楽しくない。全国的にも香川は交通がひどく悪い県だと思います。
No.873	路線バス等の路線の再考。高松市に於ける公共交通機関とは何ぞや？具体的に。
No.876	道路に歩行者用道路が無いので、自転車で移動するのがこわい。田舎にも、バス停付近に自転車置き場があると、利用しようかと思う。
No.877	少子高齢化、自動車への依存、環境問題、持続可能な交通体系、基幹交通と支線交通の機能分担、市民の意識醸成
No.893	現在私の住んでいる場所はサンフラワー、レインボー通りの間で、日頃は車にて移動が主です。なので電車は時々使用するので駅は分かりますが、バス停は場所も分かりません。私の周りも日頃、公共交通機関を利用する人は少ないですが、その要因としてこの地域にも、電車があれば利用しやすいと感じます。
No.896	パークアンドライドを多くつくる。
No.899	山間部などは一度に利便性の向上はのぞめないで、パークアンドライドということを考えてもらいたい。
No.890	公共交通の乗り場が遠い
No.902	これからの少子高齢化になり、お年寄りの人も増えるだろうし、体の不自由な人もいる事を考えてバリアフリーにする機会を多く設けてほしいなあと思います。
No.905	高齢化社会になって行きますが、バスの構造など昔とあまり変わらないので利用し難い。もう少し何かならないのでは！(私が障害者なので)
No.911	ベビーカーなども一緒に乗せれるようにしてほしい。(バス)
No.914	郊外に居住していると自動車への依存度が高くなるのは、公共交通利用促進ではなく拡充の方が先だと思います。
No.919	現在、市内の便利な場所に居住し、大部分の交通手段は自転車でOK。だが将来、病気で入退院など一人暮らしになるなど考えると、タクシーなど利用しやすい環境になればと思う。
No.926	自動車利用は、近くにすぐ利用出来る交通機関がないからです。これから先2km以上の電停まで歩いての利用はだんだんきびしくなります。
No.927	高齢になり外出の手段を、やはり公共の交通機関を利用する様になると思いますので、色々便利にして欲しいと思います
No.939	高齢者は車などの運転ができなくなる。商店街へ出て行く際の簡便な公共の交通手段の提供をお願いしたい。
No.943	自動車への依存、交通弱者(移動困難者)、持続可能な交通体系、自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.945	ことでの車両が古すぎる。
No.948	高松市には公共交通事業者の競争原理があまり働いておらず、殿様商売的なところがあり、補助金などで助けてもらってあたり前との意識が強いように思います。交通事業者が市民からの共感を得るにはまず、事業者の意識を変えることが必要です。交通事業者の責務を厳格に明記すべきだと思います。(交通事業者への市民の理解がなければ、公共交通利用促進条例(仮称)は有名無実です。)
No.949	自転車の乗入れOKの車両を設けてほしい。(JR、ことでん) (時間帯等で区切るなどしてガラガラの時間帯に)
No.951	広島、岡山のように公共交通を利用すれば、ある程度の場所、観光地に行ける様になれば利用者は、増加するのではないのでしょうか。
No.952	少子高齢化、交通弱者
No.954	公共交通の衰退について、関東関西のように私鉄を増やす。
No.958	低所得者はタクシーでの通院は辛い。地区によっては乗合バス…みたいのに300円でいける話も聞きました。町の中にいても不自由を感じています。
No.961	前日、ガン検診センターへ行きましたが、帰りのバスは2時間以上待たなくてはありませんでした。これでは、公共交通を利用したくてもできません。経費を抑えて回数を増すことを考えてください。長い目でみて経費がかかるかも知れませんが、路面電車を走らせるとか、各コトデンの駅から細かくバスを走らせるとか。小型のバスで十分です。
No.962	バス停までは近いが、1～2時間に1本しかなく不便。また利用したい場所までのルートではないため、乗りかえをしていると所要時間が長くなる。バスも大型ではなく、ルートの大幅な見直しが必要と思う。高齢者も利用したいと思っているが不便なため利用してない。

【公共交通利便性向上など】7/7

番号	自 由 意 見
No.965	バス、鉄道などの乗り継ぎの便を良くする。高齢者の人々がタクシーになっている。
No.966	交通弱者、持続可能な交通体系、利便性の向上
No.968	あまり強制的な駐車場の制限などは、どうしても車での移動をよぎなくされている人(バス停が遠い、体調不良)にとって大変困ります。もちろん公共交通の衰退は困りますし維持、促進してもらいたいと思いますが。
No.973	公共交通の利便性を向上させる。特に運賃、運行頻度、ことでん以外も導入する。交通弱者の立場に立って考える。電車の路線が3つでは少ない。バスもことでん以外を導入する。
No.984	都会のように2〜3分に1回、電車が来るのは無理としても、電車の本数をもう少し増して欲しい。JR、バスでも。待ち時間が長いと利用したくても出来ない。これからのエコシティを目指す上で電車、JR、バスと本数を増やし連携を取って欲しい。又、ポイントがつくなどメリットもふやして欲しいです。
No.997	交通結節機能の強化ーパークアンドライドの拡充と無料化の促進をはかる。一通動時、遠方及び郊外地区からの自動車の市街地への乗り入れが多いので、①拠点となる郊外地区にパークアンドライドを必ず設置。②パークアンドライド発の電車、バス等の増便。(例 10分間隔で運行、運行頻度を高め利用者の利便性をはかる)③市がリーダーシップをとる。以上により①公共交通機関の利用度を高め、運賃等の合理化がはかれる。②排ガス規制に貢献③交通事故、全国ワースト1も減少できる。以上
No.1002	エコシティを目指す為には電車の利用を有効的に出来るように検討してほしいです。(他県のように駅を増やし、ワンマンカーの様に!)高齢になると交通基幹が大事です。(車に乗らない人の為にも)
No.1002	電車の三条駅と太田駅の間に新駅を希望します。
No.1004	将来、ますます高齢化が進むので、行政側も公共機関に援助して、県内各地への公共機関の充実を計ってもらいた
No.1011	今、車で移動してしまうのは、中心市街地へ向かうものばかりなので移動に不便であり、仕事のあとに寄り道も出来にくくなることなどを考える。駅周辺をもっと明るく、便利にすると使いやすいと思う。あとは最終のバスが早すぎて利用するにもりようできない。
No.1017	公共交通の利便性向上を行政主体で強く進めないかぎり、コンパクトシティにはなりえないと思います。予算的な事もあるため首長の力量に期待します。
No.1024	近隣の駅やバス停に行くまでに車を利用しなければならない地域の者にとっては、駐車場は絶対に必要であると思う。
No.1030	ハイエースのような車も利用し、バス停を広める。かたよりが無いような巡回路又は、時間的配慮(例えば、病院通い時間とか)
No.1031	交通弱者(移動困難者)
No.1031	月2回午前、午後2〜3便でも高松市内から八栗ケーブル道のバスの運行をご検討下さい。お願いいたします。
No.1032	近い将来の高齢化社会に向けて、公共交通を利用することが多くなると思います。安くて便利な公共交通網が整うことを希望します。
No.1037	国分寺町への路線を再設してほしいです。(高松市〜国分寺町)
No.1040	安易に自動車を利用しているのではなく他の方法が無い、又は他の方法では時間や努力が多く必要なので、自動車を利用している人もたくさんいる。仕事で疲れたときには、車の運転に不安をおぼえたり、負担に思うこともあるし、通勤に公共交通を利用できれば、勉強する等時間を有効に利用出来る。その利用ができる環境を整えてほしい。
No.1043	利用しやすい一駅の位置、路線の分かりやすさ、料金の分かりやすさ。
No.1044	バスは便数が少ない上、どうしても目的の地までに時間がかかりすぎる。又、電車にしても最寄駅まで徒歩では少し遠い所の人は自動車を利用せざるを得ないので、交通体系、料金を早急に整えなければ、ますます自動車への依存が高くなると思う。
No.1048	安い料金で乗れる市民タクシーがあればいいと思います。
No.1050	大型車ばかりではなく、バスを小型化して便数を増やせば利用しやすくなる。
No.1057	切符機、もっときれいに。汚くて押せない。受け口も度々掃除して。コトデンは2Fにあるけど、1Fエレベーター乗り場のあたりや、階段あたりに電子掲示板を設置してほしい。(聴覚障害のため、放送が聞こえない)
No.1057	電車(コトデン)の時刻表、もっと増やして。
No.1058	交通弱者、エコシティ、持続可能な交通体系、協働、利便性の向上、基幹交通と支線交通の機能分担
No.1060	少子高齢化、コンパクトシティ、協働、バリアフリー、利便性向上
No.1062	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.1066	利便性が向上すれば必然的に公共交通機関を利用する気になると思う。
No.1068	少子高齢化で自動車を運転する高齢者も増える。危険が伴う事故も起きやすくなる。また、イオン・ゆめタウン等大型商業店へ車で出かけなくてはいけない。公共機関とのアクセスのPR、できるだけ車を使用しない様にする。CO2の削減にもなるし、100円バス等もっとPRしたらどう。あまり乗ってないし、乗るのが恥ずかしいとも感じるし・・・PR不足かな。
No.1071	バスの時間が1時間に1本とか、時間に余裕が無くなるので、アンケートなどを取って、欲しい時間と知らない時間とを分けて、本数を増やして欲しい。バスはJRなどに比べて高い。回数券など利用する人にはもっとサービスしてほしい。
No.1073	公共交通の利便性の向上を図ることが必須。
No.1081	利便性の向上を考えて、バス停等増やしていただきたい。
No.1087	コンパクト・エコシティを目指して、自動車への依存を減らし、公共交通の衰退を防ぐために市民に公共交通の積極利用をはたらきかけ、その意識醸成をはかる。
No.1101	公共交通利用の促進をするのはよいが、駐車場の料金値上げや、社員用駐車場を設けないなどの取り組みを進めるならば、きちんと公共交通の整備(特に利便性)を整えてからにすべき。公共交通利用の魅力がなければ、自動車への依存は解消しない。慎重に検討してほしい。
No.1104	市、市民、会社が1つになって進むべき。まずは意見を把握し、その上で、事業をおこしてほしい。琴電はとにかく不便、バスと連携するか新設が必要。
No.1105	自家用車の利便性が身についている以上、公共交通機関がそれを上回る環境を構築し、私たち市民が感動しないと自家用車保持者はなかなか変わらないと思います。
No.1106	公共交通の利便性の向上、交通弱者が利用しやすく、市外地にも公共交通を巡回
No.1110	少子高齢化、交通弱者(移動困難者)、コンパクト・エコシティ、利便性の向上
No.1113	公共交通機関を何時でも気軽に利用するには最大限30分以内の待ち時間で乗れるようにしていただきたいです。
No.1124	電車の本数が少なく、買物や通勤に使うにも目的の地近くを通過していない。ことでんとJRがつながれば、中心部ももう少しにぎわう
No.1129	自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.1134	みんなが安心安全で利用でき、移動できる公共交通であること。交通弱者にやさしいこと
No.1138	交通機関の連携をはかり、乗り継ぎを便利にする。乗継時間の短縮、乗継割引、IruCa・IcoCaの相互利用
No.1139	市中心部以外に企業を作ることににより、公共交通網が拡げられるのでは?公共交通を利用したくても、居住地によって、最寄の電停・バス停まで行くのに遠く、「それならばいっそも目的の地まで自動車で」ということになるので、公共交通機関を利用促進を目指すならば、バス停等の近くに、市が遊休地などを借りて駐車場を確保すればどうか?
No.1150	公共交通期間を利用するにあたっての市民のメリットを大幅に提示しなければ、自動車依存の現状はかわらないと思う。個人的には、JRや琴電の駅前に広い駐車場があれば列車(電車)を使用する機会が増えると思う。

【啓発・教育・安全など】

番号	自 由 意 見
No.19	①自転車マナー悪すぎる。特に中高小学生。罰を課すこと(反省のため)。学校での強い教育を。②車の運転のマナー悪すぎる。車線変更の指示器出さない。二車線道路は高速に似せて遅い車は左側を走ること。信号待ちの車間あけすぎ。(特に女性) 事故原因！警察はしっかり仕事してほしい。
No.56	年齢関係ない人と人とのネットワーク。利他の精神。
No.63	周りを見ても、一家に2台以上の車を所有し、安易に車を利用する傾向がある。子供も小さい時から車の移動が当たり前のように育ち、公共マナーを身につける機会を失っていると思う。行政も交通事業者も市民も意識を変えて公共交通利用が基本の手段と考えるようになるのが理想。
No.66	中心市街地への自家用車流入規制策を実施して、市民の公共交通の積極利用を促すように(車は運転手1名がほとんどのため、相乗りを促すため)
No.78	車の台数を規制。マナーが悪い。交通事故にあいやすい。
No.100	子供をむやみに車に乗せて楽な生活を覚えさせない。子供の時から公共性のあるものに関心を持たせる。子供が積極的にこのような活動に参加する環境を作る。
No.227	交通弱者に対する利便性の向上は、自動車運転者に対しても公共交通利用のアピールになる。市内への乗り入れ規制強化、運転者に対する資格の厳格化、交通規制の強化も必要かも
No.259	条例を作っても、正直車を必要とする生活で、私は公共交通を利用しよう！とはすぐには思いません。香川の鉄道等は30分に1本とかだったりますので、県外(大阪、東京)から香川に戻ってくると余計車の方が便利だと感じ公共交通を使わなくなりました。公共交通の差別化をしっかりと示して、車よりも便利であることを伝えてほしい。
No.303	市中心部への車両乗り入れに対する課金することを検討すべきだと思います。身障者・高齢者そしてトラック・タクシーなどの業務用車両は除外するなど、運用が社会的な混乱を招かないものになるように知恵をこらして社会制度を構築して頂きたい。現在の日本は誰かが反対すると決められない大甘の社会となっていると思います。厳しさを打ち出し、自らの脚で立てる者にはそれを求めることが社会をすみよくてよいものにすると思います。言うは易く、行は難しいでしょうが、皆様の取組を応援しております。
No.451	ノーマイカー-dayを作る。週1日、月1日など
No.595	「高齢者も元気に町に出て健康的に活動し、人がたくさん歩き活気にあふれる商店街」はすばらしい発想だと思います。現役サラリーマンは時間の関係で休日の行動までマイカー放棄は難しいかもしれませんが、通勤はパークアンドライドの鉄道で・・・リタイアしたら意識して鉄道バスを利用すればいいと思います。そのためには市民がうとんを健康に食べられるよう歩くことを苦にしないよう心がけることが大切だと思いますよ。
No.606	誰もが将来、交通弱者になるということを意識し、自分たちのこととして考えていかなければならない
No.625	公共交通利用により、自分達が安全な移動出来ることを再認識すべきである。
No.630	加齢と共に身体的に弱くなり自動車の利用が必要になりますが、出来得る限り歩く様に努めます。(交通機関の利用)
No.703	TV番組でも取り上げられていたとき、他県や他国では小さな自治体単位で高齢者等対象に地域をまわる市民バスなどの活用法が紹介されていて、とてもステキだと思いました。私自身も自動車に依存していますが、たまにバスを利用すると女性運転手さんがお年寄りとコミュニケーションをとりながら運転されていて和みました。もっと手軽に利用できたらと思います。交通事故の死亡者件数も悪いですし、マイカー通勤で素人(タクシー、バス運転手等の職業をしてない人)が多いせいだと思います。自動車も必要ですが自動車学校の規定など根本的なマナー事故への意識の改革が重要だと考えます。
No.766	車依存社会には大いなる矛盾を感じます。我々は年間1万人の交通戦争中であることをもっと確認すべきと考えます。
No.791	排気ガスの少ない、きれいな高松市のために市民は歩く、自転車で移動する公共交通機関を利用することを宣言しよう！
No.833	商店街に自転車運転は歩行者にとって危険に思います。
No.875	少子高齢化、交通弱者の大波がそこまで来ている今日、もっと早く市民意識を高め、交通の環境を整備し安心して外に出かける事ができるように行政に力を出して市民を守って頂きたいです。
No.912	道路の右側を歩いていても、前方からやってくる車が、いつ運転を誤って自分に突っ込んでくるかもしれない・・・という恐怖感を抱いている。乱暴な運転らしき時は、よけてやり過ぎる事がある。人が車を利用しすぎる。この世は車の天下ですか。私は車の通らない道を歩きたい。このためには、皆さん公共交通をできるだけ利用してください。
No.929	高松駅、瓦町、片原町周辺の職場の方への自動車通勤完全廃止
No.994	健康のために徒歩で行ける場所は徒歩で。環境のためにもできることから少しずつ行う。
No.1001	地球(eco)のため、健康のため、みんなが少しずつ理解を深めていけばいいと思います。
No.1045	歩行者天国のような歩道を市の中心地に設け、日曜日とか土曜日の昼からは歩行者天国の道をノーカーディ(No-Car-Day)として考案されてはいかがでしょうか。
No.1086	横断歩道の線引きについては、自転車の幅が狭すぎるので両サイドに自転車を通れるようにすると良いのではないかと。自転車の安全運転の指導も小中高及び高齢者に指導しているが、未だに傘をさしたりメール無灯火をしたり、走っている人を良く見るので、市の条例を作り強化すべき、と同時に自転車も車であるので、左側を走ると同時に交通事故も起きなく命を守ることにつながることを伝えていくべきである。(大いに大人たちの責任であると思う)
No.1109	自動車が無くならない限り、自動車への依存は無くならない。私を含め、市民がこの問題に関心を向けないかぎり、問題解決はありえない。有効な税金活用を望みます。

【まちづくり】

番号	自 由 意 見
No.17	拡散したまち、自動車への依存
No.35	コンパクト・エコシティを目指し公共交通の利用を高め、自動車への依存度を減らし、拡散したまちを修正する
No.62	良い事だと思います。しかし、一方で高速道路等の工事も進み、矛盾している部分もあると思うので、小さくくりで見たい。
No.102	公共交通の衰退、コンパクト・エコシティ、自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備
No.118	拡散したまちの解消のため、公共機関、学校、病院等の集約化を促進してほしい。
No.119	コンパクトシティについては良い考えだと思いますが、山間部の方が引越が必要になるのではないのでしょうか？結局中心部のみ発達するのでは意味がないと思います。
No.128	これからも高松！いつまでも高松。「住みやすい街だとプチ自慢出来る私たちのまち高松」
No.145	少子高齢化、環境問題、コンパクト・エコシティ
No.141	クオリティの高いスマートエコシティを希望しています。
No.173	海に近い場所に公共の建物が多いように思います。災害の時に避難する事を考えて町づくりを考えてほしいです。旧市街地にとらわれ過ぎている様に思います。合併して切り捨てられるのは困ります。合併してコミュニティーがバラバラになった様に感じます。以前は小さいけどまとまりがあったと思います。
No.207	県庁、市役所などの公共施設がJR駅の近くにあれば良い。バスの利便性はまだまだ悪いと思うので。
No.208	コンパクトでエコシティにするため、県と協調し二重行政は省く。税金の有効活用を望む。
No.247	「拡散したまち」は困ります。ダイエー高松店、ジャスコ高松店、ジャスコ栗林店と次々つぶれて大変不便になり困りました。商店街全体空洞化？でしょうか。シャッターをおろす店が次々と増え、とても悲しいし、さみしいし、不便で買物をするのにともしづらく困りました。是非たくさんお金のお持ちの方に気持ちよく使って頂けるような街づくり(商店街)、私の様にブアな人にも安心して買えるスーパーマーケットをつくってください。お願いいたします。
No.248	少子高齢化、拡散したまち、公共交通の衰退、自動車への依存、交通弱者(移動困難者)
No.284	元気な高齢者はよいが、足腰の弱っている者はどうしても車に頼りがちになる。公共交通利用のために元気に年を重ねる必要がある。環境問題は次世代のためにもしっかり考えていく必要がある。
No.294	税金を使って整備するのなら、琴電の高架事業を再開、またJRと琴電の駅を同じにする等、市民の役立つことにお金を使ってください。再都市化って市民のためになりますか？
No.327	児童・幼児の住みよい街化するため、医療機関の増加や体制の見直し(病院保育や施設)
No.355	大型店舗の規制緩和により、都市中心部より田舎に店舗が進出することにより、中心市街地の商店が空洞化の現状で、特に大型店舗の進出に規制を設けることが失敗で、特に香川県(高松市)は全国でもトップの1人当たりの商店の床面積が多いと議論されている現状である。
No.380	非効率な交通事業者の救済策とならないようチェック機能が必要。コンパクトシティとは、交通の問題でなく、インフラ集中化等都市計画の問題。また市町村レベルでなく県単位で検討すべきでは？いずれにしても現行案では不十分。もっと研究すべき(cf.青森市)
No.454	これからの高齢化社会に対応出来る生活感ある住みやすい町になる様な条例を公共交通も全体的に遂行して欲しい。
No.515	自動車を持たなくても良い交通システムであれば問題ないのですが、市民負担は大になるのでは、と思います。中心街に人の流入には関係ないと思います。問題点は別にあるのでは。
No.540	年をとっても住みやすい町づくりをしよう！
No.541	超高齢化社会へ向けてのバリアフリー化の徹底。交通弱者が安心して暮らせる環境整備。
No.578	人があまり乗らない時間帯は大きなバスでなく小型なバスで便数を増やしてほしい。富山市の様に市内中心のまわりに電車とかが走って、中心部にいろいろな美術館とかホールとかがあるといいと思う。今はサンポートとかに行ったら商店街とかに行くのが遠く面倒。バラバラになってまとまりのない町になっている。
No.598	交通弱者の為に市内に市営住宅を建設してみても？自宅から最寄駅までの公共交通機関が無く(バスが通っていない)自家用車に頼らざるを得ない。運転が出来なくなったら郊外から市内マンションへの移転を考えている。
No.633	すでに道路網が整備され、かつ公共交通(特に電車)が弱い高松市において公共交通の推進はコスト的に妥当なのか。他都市に先がけて電気自動車の導入、インフラ整備を進める方が注目度も含め得策と考えます。
No.659	市の施策をやるには20～30年のスパンで計画立案すべきと思う。
No.685	県外から来ました。香川に来て住居選びの際公共交通の駅が近い物件を探していることを不思議がられました。(車がなければ問題ないと)逆に車がないと生活できない位、拡散したまちなので、今から公共交通を利用する生活というのも切り替えには無理がある気がします。
No.699	大型店舗が郊外に集中し、自動車の必要性を高めている。公共交通機関を使って買物が出来るように旧商店街などの復旧又、店舗の分散をすとし、老人で毎日の食料品を買うことが困難な人が増えている。
No.869	自転車や歩きで近くのコンビニ等を利用したいと思うが、最短距離で行くのに自動車が多く、自転車を使用するとかえって危険ということがある。また小さな子供のいる世帯なので車の方が便利で安全です。自動車中心の道路作りから公共交通や自転車中心の道作りをしないと公共交通等を一番には選択しないと思います。またなぜ、逆都市化が悪いのか分からない。高松市、香川県と楽しむ場所はたくさんあっても良いのでは？頂いた資料だけではメリット、デメリットがよく分かりません。またバス停は歩いて5分以内の場所にないと利用できない。交通弱者ならなおさらだと思います。小さな子供がいるとベビーカーをどうするかなど色々考えてバス停は利用しにくいです。
No.879	利便性だけを追求せず、エコだけではなく安全第一に考えて欲しい。高松市を交通面から子育てしやすい街にしたいです。
No.940	持続可能な交通体系(コンパクト)
No.941	交通弱者、コンパクト、市民の意識醸成
No.950	町中(商店街)に、映画館がないのがダメ。昔のように映画を見たあと食事とかすることで活性化につながる。そして商店街駐車料金をとるのがダメ。(1時間無料でもよい)
No.955	生活に必要な施設を徒歩ですませるようにする。市、中心に集まりすぎ
No.975	子供を連れて、移動しやすい町にしたい。(歩道がない所が多い。(バス停にもない(付近))集まって遊べる所などが少ない。ベビーカーでも移動しやすくしてほしい。少子化は子育て支援に力が入っていないせいだと思う。生んで育てる為に保育所にも預けやすくしてほしい。
No.983	公共交通を利用する人が増えなければ、実現は難しい。コンパクトないくつかの核となる地域を早く選定し、投資していくべき。コミュニティバスも運行を望んでも利用しないのは不自然だ。言い出した人の責任は重い。
No.1006	交通機関がなくて人が住めるようにして欲しい。交通機関よりも近くにお店が欲しい。又は移動スーパー、毎日来て下さい。田舎の人の事も考えてください。毎日の事が一番大切、通院、お出かけはタクシーが良い。
No.1069	交通弱者が直面する問題は買い物の他に医療機関の受診の問題がある。公共交通網の形成において市内外の基幹病院の位置を考慮しているとは思えないので検討してもらいたい。事業者(会社)に対しても立場を理解、役割を実践することを求めているが、実際に規制(あるいは努力義務が課せられる)事業者はどの範囲なのかわからない。郊外の会社にも規制するのか。条例制定の趣旨が読めない。環境配慮なのか、交通弱者救済なのか、中心部の都市機能維持なのか、はっきりしていないので各ステークホルダーの役割分担もあいまいになるのではないのか。
No.1076	エコシティでコンパクト活動しやすいまちづくり
No.1096	コンパクトシティへ向けた不動産開発、公共交通利用促進に向けた開発を進め、返すものは抑制する。市中心部に近い農地(休耕地)の強制収用を法令化(私権制限)

【その他】 1/3

番号	自由意見
No.5	琴平電気鉄道・JR四国の踏切は高松市内に何ヶ所ありますか？おそらく何百ヶ所もあると思います。それらが高架等によりなくなれば、踏切事故・交通渋滞が少なくなり、一旦停止等によるガソリンの無駄・CO2の減少・時間の節約等により経済効果にも貢献するのではないのでしょうか？
No.25	アンケート各項の回答に私の考え集約されており、それ以上の発言したいことはありません。
No.42	以前は電車にもほとんど乗らなかったけど、丸亀町グリーンがOPENして電車に乗って数回行きました。気分的にもいいです。瓦町もこれから開発することを願ひ、電車に乗っていけるようになったらと考えます。車ばかりで移動することを少し減らして交通機関にもと頭を切り替えたいと思います。
No.65	自動車流入規制は反対
No.74	○地方都市が自動車利用者が多い現実を見て考えれば自然に答えが出ると思う。○中央通（駅から栗林公園迄）の間に横断用歩道橋が極端に少ない。都会から見たら信じられないくらい
No.80	お年寄りの自転車は危険なので、中心部での自転車普及促進は反対。市街地の空洞化は良いことだと思う。
No.87	アンケート、充分なことむつかしくて記入出来るところしか記入出来ず申し訳ありません。買物・病院へはタクシー利用。同じタクシーにありますが、近いのであまりいい顔をしてくれません。月に1度、町へ買物・食事に家族の車利用してます。公共交通利用促進条例は大いに賛成です。期待してます。よろしく。
No.90	日増に不安を感じる自分自身ですが、息のある限り頑張って日々を過して行かなくてはならぬ中で、年齢を重ねてゆくに連れ、頭で理解は出来ても、身体が、気持ちがついてゆかない、ゆけない今現在の私です。時々友達と話して食事をして楽しく一日を過しておりますが、今のところ身体を動かす事は出来ております。唯一の楽しみがこれから先どのくらい続けてゆけるものやら？
No.97	私は街中に住んでいるので、中心市街地に行くのは自転車で行く事ができます。しかし、丸亀町は自転車乗り入れ禁止となり、行こうと思わなくなりました。歩いてまでは行きたくないし、まして、自転車を押してまでは行けません。
No.108	関係の無いことかも知れませんが、中心地活性化のためには、今の段階では駐車場料金の有料・高額(1時間あたり)すぎると思います。また営業の仕事の方には車は絶対必要。郊外に住んでいる1人暮らしの高齢の方には公共交通は必要。
No.120	現状の問題点は非常に多いと思います。定年退職までは自家用車の利用はしかたなし。しかし仕事なくなれば車をやめ、徒歩・自転車・交通機関の利用を積極的にすべき。その方が健康に良い。元気で生き方をめざして・・・
No.136	カーシェアリングの促進と公的補助
No.138	旧市街地を中心とした交通体系だが、周辺地・郊外においても健康的に活動できるのではないか。
No.147	私は交通事故の後遺症であまり歩けません。主人や子供に車にのせてもらって、必要な所へだけ動くようにしています。
No.149	いまだ必要性が伝わってこないし、目指す社会の実現可能性もよくわからない。よって条例制定は不要。
No.179	障害者なので、一般の車が駐車場(車いす用)に停められていて、困った事やトラブルがあったりするので県の条例を作ってほしい。
No.193	自動車税が加重になった。弱い物いじめです。
No.220	公共交通のことばかり考えるのではなく、現実、自動車社会なのだから、もっと車道や自転車道を整備するなど有効に税金を使ってもらいたい。
No.233	郊外に住む者にとって自動車は必要です。特に幼い子供をつれて公共交通利用は不便です。子供の手をつなぎ、荷物を持ち、電車やバスに乗ることは考えられません。
No.241	市のみでなく国政にも
No.244	現在は孫の送迎で車を利用しているが、年なのであと3年経ったら運転をやめ、公共交通を利用したい。
No.252	社員・公務員は自動車の通勤をしない取組が必要(啓発でなく施策として)
No.261	公共交通の利用を促進するためには、市民の自発性を待っていたのでは目的は達成されにくいと思います。ある程度の強制も必要です。
No.277	今回のアンケートについて、大まかすぎて無理がある。通勤に使用される方々には、事業者がそれなりの待遇をし、車で仕事をする。私のような職業には無理な話で、仕事によって変わらと思うのでもう少し考えてほしい。老人の病院の通院はマイカーはいらない。危ないので。
No.339	私事ですが、通勤にて自動車へ依存をしなければならぬのが現状です。自転車置場がありません。バス路線はありますが、退社時にはもうバスは走っていません。「エコ交通体系を構築」するなら、公共交通機関を使わざるを得ない状況になれば利用したいと思います。
No.343	環境などいろいろ考えると、公共交通を利用した方がいいと思いますが、私は乗り物に酔うのでバスとか電車などに乗りたくても利用できません。今は原付バイクに乗っていますが、これから先は自転車を利用しようと思っています。
No.353	他県から当地に定住するにあたり琴電駅近くを選定した結果、市内中心部への移動に不便はない。ただし、一步沿線外をみると、交通機関の利便性薄く、マイカーに依存している現状に驚く。交通体制も一社独占で競争原理が働かず料金高。鉄道の増設は望まれず、バス路線の拡充が必要。通勤にマイカー利用者が多数なところに交通違反が多い。取締りの強化によりマイカー利用を抑える面もあろう。取締り機関との協議も必要。
No.379	香川県は都会のように地下鉄もなく、買物をするのも自動車への依存は仕方ない。しかし、車のドアから店のドアへの「ドアtoドア」の社会は、運動不足も招き、糖尿病患者の増加につながる。そのため今後は地域に密着した交通の利便性を向上させる必要がある。
No.385	私には、何が何だか分かりません。見にくいイメージの図と将来の図は、わからないし見にくい。意味が分からないです。こんなことをしてもよくはないと思います。
No.404	車道とははっきり区別した走り易い快適な自転車道を増やせば、ちょっとした買い物等では車を利用しなくなると思います。
No.414	80歳以上、2年前免許証返納して感じたこと。信号が黄色になっても直進してくる車の多いこと。あれでは事故になると思うので、警察と連携して取り締まってほしいと思います。
No.419	自転車のマナー向上、歩道のバリアフリー
No.422	公共交通利用への転換のための自家用車流入規制は少し理解ができません。
No.467	すみ分けをきちんとする。(範囲、対称)明示する事。自由と自分勝手の差を明確に説明できる内容であることが前提としていること。
No.472	60歳から自動車免許取消し
No.475	車道を一方通行にしてでも、自転車、歩行者専用道を作る。自転車の運搬が可能なバスの導入(米国にある)
No.491	自転車で通勤しているが駐輪場が少なく、ときどきイタズラ(バンク)される。警備員をお願い。危険防止や坂道を少なくするなど、走りやすさがもっと必要。放置自転車も多い。カッパも盗まれた。
No.504	高松市だけでなく、香川県全体で考えてほしい。高齢な親が三豊市の田舎にいるから、自動車は必要です。東讃、西讃から通勤している人も多いと思うので、高松市民だけではなく、そういったマイカー利用者の声も聞いたらいいと思う。建築関係の仕事をしているが、中心市街地に工事現場があり、ナンバー規制されたら仕事にならないと思う。
No.505	郷東のマックがある交差点を南に向かって行った。ENEOSがある交差点で朝、通学中に渡ろうとした時、車が突っ込んできて何回もひかれそうになったので警察の人に立ってほしいです。
No.517	茜町在住、高松高校～私立図書館区間の自転車専用道路の設置で自動車道の渋滞を実感している。自転車専用道路が本当に必要でしたのでしょうか？

【その他】 2/3

番号	自 由 意 見
No.546	赤字財政の中でボランティアの方法が一番、すべては自己責任であります。
No.547	少子高齢化
No.560	自動車を減らすという意味で自動車の利用を考えたい。しかし自動車を運転するには免許をとり、ルールなどを勉強するが、自転車に関しては、あいまいな知識のまま利用している。両者ともに危険を感じる事がある。自転車の交通ルールに勉強会などを義務化してほしい。
No.577	健全財政(借金のない市政)の中での施策にしてください。このことを「条例制定最重要項目」にしてください。
No.579	高松は非常に自転車が多い。しかしマナーが悪い、右側通行など平気、危険である。自転車用通路の確保を普及促進すればどうか。駐輪場も必要か、自転車で琴電に乗れないのか。
No.587	「たまにはバス利用もいいかも」とことを基準に考えられたのが驚天。路線バス全くない所はどうするのか。運転免許返納後、交通手段なし。徒歩では危険を感じる事多くある。高齢者が高松市で何%の方が元気で健康的に活動出来るように「町づくり」が出来るのか疑問。何事にも形式だけで終わるのではないかとすべて思う。
No.588	問8の流入規制策については、小さな子供がいたり、手帳配布とまではいかなくてもケガをしたりで公共交通機関の利用が難しい方もおいてるので、よく考えてほしい。
No.602	前に進むしかない。もう引き返すのは無理です。
No.615	高齢者の為、外出はなるべく控えております。(10年以上)車椅子の為参考にならないと思います。
No.629	問9で答えた様に自動車がなければ通できない場所をどの様に考えているか知りたい。一部の地域やきれいな事のアンケートは意味がないのではないかな。ムダ！
No.632	市民としては市の実施に協力するが営業車に対する理解は欲しい
No.648	郊外に住まれている方が乗り継ぎしやすく通勤、通学に使用出来る様、時間にもゆとりを持たせたい。
No.649	市民に協力を求めるのではなく、市民が協力しても良いと思う政策を考えるのが先だと思います。
No.650	医療費を小学生にもかからないようにしてほしい。
No.653	バス、電車などの増便と運賃の安定化をすれば、市中心部の駐車場値上げをして自動車を排除して市民の反感を高めても、自然的に電車、バス等を利用するのではないかな。不便だから仕方なく自動車で頼っていると思う。市の考え方はアプローチが逆だと思います。どうしたら無く、なぜ？の考え方。
No.654	自動車は便利なので公共交通機関がいくらがんばっても地方都市には無理があると思う。各家、アパート等に駐車スペース(安価な)があるため、まずは行政機関の職員さんでどれだけの人がマイカー利用禁止とした場合どうなるか検証してみることが必要。市内各地より各職場へ行かれていますと思うので良いデータがとれるのでは。
No.687	こんなことよりも他にもっと市民のためのことを考えてほしい
No.725	高松のような地方都市では利便性が高い公共交通機関の整備は費用的に考えても不可能なので、自動車の利用を制限せず、駐車場の整備や交通マナーの向上(交通違反の取締りを増やすなど)などで都市機能の向上を図る方が良いと思う。
No.727	少子高齢化が一番と思う。市がもっと少子化を考えるべきである。人が減る税収も商業も全て駄目である。
No.745	現在核家族化したので一番不安です。
No.747	現在は自ら運転し移動できるが高齢、身体的に自ら移動が出来なくなれば、タクシー等の利用になると考える。現在も自家用車が出来ない時はタクシーが多い
No.765	この時代の今、いざ公共交通を利用としても事業者の数が多く時間もわからないので、つい自分の車を使ってしまう昨今。
No.786	仕事の業務等に余裕があれば協力できるけれど、定時の出勤・退社が出来ない一般の事業者が以前より多くなっていると思います。自身が高齢になれば必要と思いますが・・・(余裕が出来るので)正直、便利な方を選ぶ様になり規制されるとストレスの原因になります。
No.794	駅を降りてから目的地(例えば病院、デパートなど)まで行くための車イス(貸し出し用)の常設を考えてほしいです。普段は、つえを使い家族に送ってもらっていますが、車イスがあれば家族と一緒に電車等で出かけられます。また、駅から目的地までの(近距離)車イス介助ボランティアなどを考えていただいたら一人で外出できます。
No.797	電気自転車の促進を目指すべきだと思う。
No.805	小さな子供(乳幼児)が多い家庭では自家用車に依存せざるをえない状況にあり、市街地在住では時間的にもきびしく、又料金も負担が大きいため現実的に利用できない。
No.813	問8について、時間外勤務、3交替勤務でこんな事されたら仕事に行けない
No.815	富山県をみならってほしい
No.820	私は出来るだけ自動車を利用する様に心がけている。もっと自動車道の整備を望む
No.827	自家用車流入規制策について、香川県民は市の施策を理解しているので納得できると思うが、県外から来た人(観光客など)は知らないのではありませんか？これをきっかけに観光客が減ってしまったら市の経済力は下がってしまう。なので県外ナンバーはこの施策から外した方がよいと思う。
No.832	郊外に会社があるため、交通手段が思いつきません。(自家用車以外に)
No.839	居住の場所により、非常にむずかしい。
No.850	期限を設けて小規模モデル地区を整備し改善を繰り返し、成功例をつくりあげる。
No.864	通勤とか会社によると利便性の悪い所にある場合があると思うしそれに、時間帯で交通便がない場合もある様だからそこはなんともいえないと思いますが・・・
No.868	自宅近くに駅やバス停がない人はどうすればいいのでしょうか？そういう人がいる事も分かってほしい。
No.874	急病の搬送時等の通行について及び急を要する場合の車の使用を考慮された施策を希望します。
No.881	拡散したまち旧市内で物を買ったり又、用件が必要なくなった市街地の大型店がすべて便利になった大型店の駐車場の整備の充実、大型店とコンビニで用件が完了する。
No.900	電車、バスにも比較的近い距離に住んでいるので現在まであまり不自由を感じた事はありません。勿論自転車はよく使用しています。(郊外なので自転車道あるいは歩道は広くしてほしい。)
No.918	都心では車は走りづらい(駐車場が少ない、高い)一方通行、交通が便利など(バス、電車)ガソリンが上がったとき乗る回数が減った。68歳これからバスで病院に行く事になるでしょう。
No.920	市民の自由参加方式で優秀なものには、褒賞制度を設け具体性のあるものを採用する。
No.924	免許証を返納する時がきていますので、路線バスを利用しなければと思いますが、暑い時、寒い時などバス停より歩くことを、老いますとなかにふんざりがつきません。
No.937	なるべく自転車利用が良いと思います。
No.946	正直、高松は電車、バスともに利用場所が少なく、遠いので使えません。路線を増やすなどしないと、今後香川で自動車以外の外出、依存は変わらないと思います。
No.990	まずアンケートについて質問、回答欄に少し製作者の意図的なものを感じます。政策に反対する者ではありませんが、もう少し配慮が必要では？高松市の取り組み(コンパクト・エコシティ推進部)については、まったく問題なし。公共交通機関の利便性向上と、利用率アップはどっちが先という問題がある(事業者不利？)。難しいとは思いますが、全体論では環境問題もあって賛成です。(EVが増えると別かも)あと、公共交通の利用を優先整備するにあたって、高松市には市外の通勤者も多く、市だけの取り組みには少し限界を感じます。
No.995	スーパーなどと連携して自転車で来た場合の特別割引サービスをする。
No.1007	バリアフリー

【その他】 3/3

番号	自由意見
No.1019	あたりまえの質問ばかりで、経費のむだ使いアンケートです。どうすれば公共交通機関を利用できるか、具体案を示した内容でないと施策に反映の仕様がでないでしょう。
No.1023	会社にもバス、電車の通っていない所はどうするのですか？
No.1034	幼稚園の送迎で主に車を使います。幼稚園付近になると、かなり渋滞します。公立幼稚園もバス送迎があるといいと思います。環境のためにも。
No.1046	職場に公共を使って行きたくてもバス、電車が近く出ない。職場の開始時間と時刻が合わないなどで通勤に車を使わざるを得ないのが現状。
No.1051	高齢者、交通弱者にとって理想と現実の違いが大きくならないように願っています。
No.1107	問8について現状は無理でしょう
No.1112	公共交通の整備も大切かもしれないが、公共交通につながる道が悪すぎる。徒歩、自動車で行くのに狭いだけでなく、街灯がないので帰り道が困る。歩道がなくて狭すぎる。路側帯、落ちて死亡する人が出ても改善されない。安心して利用できないので車で行くことも多い。さらに、車で行くのがあたりまえと考える県民性がある限り、利用する人は増えないと思う。歩いていつまでも健康で医療費も減る、少子化で介護する人も少ないから‘交通‘にとらわれず広い意味で改善を期待します。
No.1122	生活のコストが押さえられるように、交通整備は行われるべきである
No.1132	車社会になっているので時間はかかるが公共交通を利用したいと思います。事業者も市民の意見を聞き対応してほしいと思います
No.1140	公共交通の利用を促進するにあたり、市内全事業所に対し、積極的に利用させる為の利用頻度による補助制度を設けるべき。また、各事業所に対して目標数値を提出させて、達成できない事業所より罰則金を徴収すべき。
No.1146	国分寺内走っているバス乗客ほとんどのっていない。税金のムダ。県・市の税金ばかり使っている駐車場が多く個人の駐車場が今どんなのか公務員はわかってない。
No.1148	連携の仕方
No.1149	問8について現在のままだと、バス停が遠いので無理。
No.1155	自転車を利用しているが左側通行が守られていないので注意喚起してほしい

高松市公共交通利用促進条例(仮称)制定についてのアンケート調査 ～ ご協力をお願い ～

**将来の高松のまちのためにも、公共交通を利用しましょう！
みんなで協力して、利用しやすい環境をつくりましょう！
そのために、あなたに出来ることは・・・？**

本市では、**人口減少、少子・超高齢社会の進展や地球規模での環境問題、厳しさを増す財政状況などの社会経済情勢**を始め、平成 17 年度の近隣6町との合併による市域の大幅な拡大などに適切に対応するため、**都市機能の集積と市街地の拡大抑制による「多核連携型コンパクト・エコシティ」を展望した都市づくり**を目指しています。

公共交通は、その一端を担う重要な要素であり、それぞれの交通手段が相互に連携した交通体系を構築すべく、**過度に自動車利用に依存した現状から公共交通機関利用への転換を促進**できるよう、各種交通施策に取り組んでいるところです。

このような取組を更に効果的なものとするため、**新たに「公共交通利用促進条例（仮称）」を制定**することとし、現在、検討を進めているところです。

このアンケート調査は、条例に盛り込むべき内容等について皆様のご意見をお伺いし、条例検討の基礎資料として活用させていただくものです。

ご協力のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

※ 調査に当たりましては、高松市に居住されている約 42 万人の中から、あなた様を始め約 3 千人の方々を、調査の対象として無作為に選ばせていただきました。**回答された内容は統計的に処理し、個人を特定するような情報は一切公表いたしません。**

※ 調査票は、宛先のご本人がお答えください。

回答方法・期限

ご回答いただいた用紙は、**同封の返信用封筒（切手不要）**に入れ、封をしていただき、**平成 24 年 6 月 25 日（月）までに郵便ポストに投函**してください。

お問い合わせ先

本調査についてご不明、ご不審な点等がございましたら、以下の連絡先までお問い合わせください。

〒760-8571 高松市番町一丁目 8 番 15 号

高松市 市民政策局 コンパクト・エコシティ推進部 交通政策課 担当：佐々木・宮武・田中

TEL:087-839-2138 FAX:087-839-2125 E-mail:kotsuseisaku@city.takamatsu.lg.jp

【アンケート回答用紙】

Q1. 日ごろ、お出かけになるときのことについて伺います

問1 お出かけの主な目的は何ですか。

☐通勤・通学 ☐買い物・食事 ☐通院 ☐観光・娯楽 ☐送迎 ☐業務
☐その他（具体的に：_____）

問2 そのときの主な移動手段は何ですか。（※最も利用頻度が高いものを1つだけお答え下さい。）

☐徒歩 ☐自転車 ☐バイク・原付 ☐自動車（自分で運転） ☐自動車（家族の送迎）
☐タクシー ☐バス ☐鉄道 ☐その他（ ）

問3 自宅から最寄りの鉄道駅・バス停までの距離はどれくらいですか。（※両方ともお答え下さい。）

鉄道駅まで	☐ 500m以下	☐ 500m～1 km	☐ 1～3 km	☐ 3 km以上
バス停まで	☐ 500m以下	☐ 500m～1 km	☐ 1～3 km	☐ 3 km以上

Q2. 参考資料(①②両面)をご覧ください、次の間にお答え下さい

問4 本市では、参考資料①のようなコンパクト・エコシティを目指す一方で、現在、路線バス等の運行に対し、補助金を支出するなど、路線の維持・確保に努めています。

人口減少・超高齢社会の進展は、今後更に、交通弱者（自分で自動車運転などできない方）の増加をまねきます。そのような時、公共交通機関が廃止・減便・値上げ等されていると、どう思いますか。（※ご自身が交通弱者となることをイメージしてください。）

☐大いに困る ☐少し困る ☐あまり困らない ☐全く困らない

Q3. Q2に示したような将来が予想される中で、今後のことについて伺います

問5 本市が目指す、参考資料②のようなエコ交通体系を構築するためには、過度な自動車依存から公共交通利用へ転換することが必要です。あなたは今後、公共交通を積極的に利用しようと思いますか。

☐思う ☐少し思う ☐あまり思わない ☐全く思わない

問6 公共交通を利用するために重要な要素は何ですか。優先順位が高いと考える順に3つ **番号** をつけて下さい。

運行便数・頻度の増加	定時性の確保（遅延なし）
始発・終発時刻の拡大	目的地までの速達性
運賃の安価化	車両の乗りやすさ（バリアフリー化）
鉄道・バスの乗り継ぎやすさ	市街地の外周を回る環状路線の新設
その他（具体的に：	）

問7 欧米などでは、安くて便利な公共交通網を構築する施策・事業に、重点的に予算配分している例がありますが、このようなことをどう思いますか。

☐必要 ☐ある程度必要 ☐あまり必要ない ☐全く必要ない

問8 公共交通利用への転換を目的として、中心市街地への自家用車流入規制策（駐車場料金の値上げ、日によって偶数（奇数）ナンバーの車両を規制など）を実施することについて、どう考えますか。

☐必要 ☐ある程度必要 ☐あまり必要ない ☐全く必要ない

～ 裏面に続きます。～

Q4. 参考資料②の「公共交通利用促進条例(仮称)のイメージ」を再度ご覧いただき、次の問にお答えください

問9 公共交通利用の促進を図るために、市、市民、事業者、交通事業者がそれぞれの立場で果たすべき役割として、ふさわしいと思うことを下記欄よりお選び下さい。(※ 複数選択可)

市（行政）	☐ 利用促進に関する施策を策定し、実施する ☐ 市民の意見を把握し、施策に反映する ☐ 交通事業者と協力し、利便性（運行ルート、運行頻度、運賃等）を向上させる ☐ 市民に公共交通の積極利用を促すための啓発を行う ☐ 交通事業者への支援等を行う ☐ その他（ ）
市 民	☐ 近距離の移動における安易な自動車の利用を控える ☐ 公共交通を積極的に利用する ☐ 利用促進に関する理解と関心を深める ☐ 市の実施する施策に協力する ☐ その他（ ）
事 業 者 （会社）	☐ 社員の通勤時や業務移動などでの公共交通の利用を推進する ☐ 社員に対し、公共交通利用意識の高揚や行動転換を働きかける ☐ 社員用駐車場を設けない ☐ 市の実施する施策に協力する ☐ その他（ ）
交通事業者 （鉄道会社など）	☐ 主体的かつ積極的に公共交通の利便性を高める ☐ 他の交通事業者との連携を図る ☐ 利用者の意見を把握・反映する ☐ 市の実施する施策に協力する ☐ 健全経営に努める ☐ その他（ ）

問10 この条例に盛り込むべき内容があれば、下の自由記入欄にご記入下さい。

なお、考えられる内容（キーワード）を次に例示していますので、参考にして下さい。

現状の問題点： 少子高齢化、拡散したまち、公共交通の衰退、自動車への依存、環境問題、社会的コストの増加、交通弱者（移動困難者）
将来の都市像： コンパクト・エコシティ、持続可能な交通体系
取組の方針： 協働・連携、利便性の向上、積極利用、基幹交通と支線交通の機能分担、自動車よりも公共交通の利用環境を優先整備、バリアフリー、市民の意識醸成

自由記入欄

Q5. あなたご自身について教えてください

年齢、性別についてお答えください。

年齢(年代)	☐ 10代 ☐ 20代 ☐ 30代 ☐ 40代 ☐ 50代 ☐ 60代 ☐ 70代以上
性別	☐ 男性 ・ ☐ 女性

～ ご質問は以上です。ご協力ありがとうございました。～