コミュニティ協議会との意見交換会結果

(H24.5.14 から 8.29 まで)

※ () 内は同意見の数

● 都心地域 (松島, 花園, 築地, 新塩屋町, 四番丁, 二番丁, 日新, 亀阜, 栗林)

【運行ルートの拡大, 再編等】

- ・ 現状のバス路線は, ニーズと若干ずれている。
- ・ 表示がわかりにくく, どのバスに乗ったら良いかわからない。
- ・ 瓦町駅東のバスターミナルを整備すべき。(2)
- ・ 新市民病院, 新中央病院へのアクセスを便利にすべき。(2)
- ・ 多核連携型の核と核を結ぶ公共交通が必要である。
- ・ 瓦町駅の東西道路 (瓦町松島線) を整備すべき。
- ・ 中心部に環状交通が必要である。
- ・ バスの運行間隔を 5 ~ 10 分に。
- ・ 環境面から, バスは小型が良い。
- ・ 現状のバスを利用するには, まだ不便な点が多い。
- ・ 琴電に資金が無く, 利便性向上は難しいのでは。
- ・ 岡本駅まで複線化すべき。

【運賃の安価化】

- ・ バスをポイント制にし, 乗車しやすくすべき。
- ・ 琴電は競争相手がいないため, 料金が高く利便性が悪い。
- ・ 公営交通のように, 行政が積極的に無料バス等を運行したら良い。

【交通機関までのアクセス】

- ・ 拠点には P & R 駐車場を整備すべき。
- ・ 栗林駅前の駐輪場は雑然として使いにくい。

【まちづくり】

- ・ 交通事業者はもっと積極的に, 行政は大胆に施策を実施すべき。
- ・ 空き家を活用し, 小規模商店を設置。そこを集いの場として, 目の前にバス停等を設けてはどうか。
- ・ 有識者で協議するより, 消費者動向を分析したり市民の意見を取り入れるべき。
- ・ 中心部に安価な店や生活用品の店が少ない。高級店は不要である。
- ・ 現状のままコンパクトにした場合の, 1人当たりの投資額を試算して示すべき。
- ・ 県がまちを拡散させている。(公共交通の無い場所に競技場を作っている。)
- ・ 地元商店街では活性化を実践しており, 行政も歩いて暮らせるまちにすべき。

【その他】

- ・ 条例制定とセットで, きっかけとなる事業を行うべき。
- ・ 本町交差点をどうにかすべき。
- ・ 過疎地域は公共交通がいらなくなるのでは。
- ・ 職員の人件費がかかっていることから, 方針に沿って積極的に推進すべき。
- ・ 人口減少を前提とした計画でなく, それ自体への対応を考えるべき。

● 中部東地域（太田，太田中央，太田南，木太，木太南，木太北部，林，三谷，仏生山，多肥）

【運行ルートの拡大，再編等】

- ・ ツボさえ押さえれば，利便性向上により利用者は増えると思う。
- ・ 太田駅と三条駅の間に新駅を整備すべき。
- ・ 利便性向上が先では。
- ・ モノレールや環状線など，夢のある事業を実施すべき。
- ・ 三谷地区は公共交通空白地になっている。
- ・ 東西方向にバスを走らせるべき。
- ・ 南北方向の電車，バス並走は非効率である。
- ・ サンメッセのバスは，終電まで接続するべき。

【運賃の安価化】

- ・ 家族5人が移動する時，駐車場代+ガソリン代よりバス代が高い。

【自転車施策】

- ・ 地元に任せないで，市で駐輪場を管理すべき。
- ・ 歩道に自転車と歩行者に区別する線を入れるべき。

【まちづくり】

- ・ レインボー循環バスの成功は，地元の魅力向上努力も一つの要因である。
- ・ コンパクトなまちづくりを目指すなら，駅前を何とかするべき。
- ・ 10年20年前から人口減少は分かっていたはずなのに，なぜ今コンパクトか。
- ・ 郊外の切捨て施策ではないか。
- ・ オフィスが中心部から郊外に移っているため，拠点公共交通をつないでも利用しないのではないか。
- ・ 条例も大事だが，特に中心部の交通計画を詳細に明示しなければならない。
- ・ ネット宅配により自宅にいてもモノが手に入る時代に，集約型都市構造に沿って人が動くか疑問である。
- ・ 仏生山地区の商業地区，歴史街道との連携をもっと考えるべき。

【その他】

- ・ サンポートでなく，サンメッセでイベントをすべき。
- ・ バス&レールライドは乗車率が非常に悪い。
- ・ 条例というと市民を縛る規則と感ずる。

● 中部西地域（鶴尾，一宮，川岡，円座，檀紙）

【運行ルートの拡大，再編等】

- ・ 東西方向の路線が必要である。
- ・ バス&レールライドを西側に延伸してほしい。
- ・ 岡本駅を有人駅に戻してほしい。
- ・ 鉄道を15分間隔にすべき。
- ・ 西山崎町にバス停があれば良い。
- ・ 岡本駅までは電車を15分間隔にしてほしい。
- ・ ことでん高架事業を実施すべき。
- ・ 檀紙地区には鉄道駅がない。

【運賃の安価化】

- ・ 中心部までのバス代600円は高い。
- ・ 路線バスも料金を一律100円にすべき。

【交通機関までのアクセス】

- ・ 足が悪く，バス停まで行けない人がいる。
- ・ 一宮駅にP&R駐車場がない。空港通り駅も満車で使えない。
- ・ 円座駅にP&Rを整備すべき。またP&R利用料への補助をすべき。

【自転車施策】

- ・ 歩道と自転車レーンを分けるべき。

【まちづくり】

- ・ 拠点となる施設の整備が必要である。
- ・ 市が各地域をどうしたいのか具体的に示してから議論すべき。
- ・ 都心部でなく、中部地区を核としたまちづくりをすべき。

● 東部北地域（屋島，屋島西，屋島東，古高松，古高松南，大町）**【運行ルートの拡大，再編等】**

- ・ 買い物後の荷物を考えると，バス利用は不便である。
- ・ コミュニティバス等の導入は，利用が伴うよう工夫をすべき。

【まちづくり】

- ・ 拠点整備は，市の中心市街地再開発と逆行ではないか。

【その他】

- ・ 中心部への車の乗り入れ規制をしては。
- ・ ことごととＪＲで共通で使えるカードを導入すべき。

● 東部南地域（前田，川添，川島，十河）**【運行ルートの拡大，再編等】**

- ・ バス停は300m以内でなければ利用しづらい。
- ・ バスの運行終了時刻を電車並にしないと，利用できない。
- ・ バスの実験など，周知広報が不十分である。（広報やHPは見ない）

【運賃の安価化】

- ・ 公共交通は利用料金が高く，利用に対し抵抗となっている。

【交通機関までのアクセス】

- ・ バス停まで車で行けるような環境を整えるべき。

【自転車施策】

- ・ 自動車に乗れなくなるときは，自転車も無理である。

【まちづくり】

- ・ 長期的なビジョンなら，技術革新等を踏まえた計画にすべき。
- ・ 高松市の人口について，減少を是認した考え方に見える。
- ・ 大規模店舗の進出への対応等，経済の動きを予測して計画・事業を実施すべき。
- ・ ロードサイド型の開発行為を規制することが重要である。
- ・ 中心市街地の衰退から駐車場が増加し，さらなる自動車利用と悪循環となっている。
- ・ 拠点とするのであれば，それなりの施設整備が必要である。

【その他】

- ・ 将来，交通弱者が困らない交通施策を実施すべき。

● 西部北地域（弦打，鬼無，香西，下笠居）

【運行ルートの拡大，再編等】

- ・ 産業道路にバス路線を復活させるべき。
- ・ 御厩線（バス路線）は，産業道路を通すべき。
- ・ バス路線は，税金投入してでもさらに充実させるべき。
- ・ 新市民病院へ行くのに一旦高松駅に出なければならず，郊外～郊外の公共交通が必要である。
- ・ 終バスが早い。
- ・ 昼間のバスの便の間隔が2～3時間であるので，20～30分間隔にすべき。
- ・ 市役所前にバス停を作るべき。
- ・ 当該地域にLRTを推進してほしい。
- ・ コミュニティバスよりも効率的な手段を検討する必要がある。

【運賃の安価化】

- ・ まちなかへ行くのにバスで移動するより，自動車(ガソリン代と駐車場代)で移動した方が安い。

【交通機関までのアクセス】

- ・ P&R駐車場を増やすべき。
- ・ 高齢者や体の不自由な人は，バス停まで移動できない。
- ・ 交通機関まで遠い地区は，車で移動せざるを得ない。

【まちづくり】

- ・ 鬼無が郊外となっていることに違和感がある。
- ・ 民間は拡散したまちを商機と見ており，市の将来像と逆行している。
- ・ 拠点以外の地域へも，必要な投資をすべき。

【その他】

- ・ 長年放置し荒れてしまった自然を維持するだけの財源があるのか。
- ・ イオンの駐車場まで車で移動し，イオンの買い物バス（高松駅からのシャトルバス）でまちなかへ移動する人が多く，P&Rのようになっている。

● 西部南地域（国分寺北部，国分寺南部）

【運行ルートの拡大，再編等】

- ・ 時間を大事にする日本人の気質を念頭に，公共交通が優位になるような施策をすべき。
- ・ 実際に使用する人の行動パターンに基づきルート・ダイヤを調整すべき。

【交通機関までのアクセス】

- ・ 駅周辺に駐車場を整備すべき。

【まちづくり】

- ・ 自動車でも移動しなくてもいいような，施設の立地を計画すべき。

【その他】

- ・ 自動車，使用禁止など強制力のある条例にすべき。
- ・ 出生率の向上施策を検討すべき。

● 南部地域（川東，東谷，浅野，大野，香南）

【運行ルートの拡大，再編等】

- ・ バスは行き先が決まっており，行きたいところへ行けず不便である。バスに代わる交通手段が必要である。
- ・ コミュニティバスは地元負担させず，市で欠損補填すべき。
- ・ 東西に走るコミュニティバス等を運行して欲しい。
- ・ 荷物が多い場合に対応したデマンドタクシーを運行すべき。
- ・ バス等にもっと税金を投入して，便利にして欲しい。
- ・ 公共交通で通勤しても業務の移動に困るので，郊外同士を結ぶ公共交通が必要である。

【自転車施策】

- ・ 自転車が走りにくいので，走りやすいような道路整備が必要である。

【まちづくり】

- ・ 中心部は，魅力があり人が行きたくなるようなまちづくりが必要である。
- ・ 農地の管理など，郊外に住む人も必要である。
- ・ 農村・漁村部と合併したので，それらの意見も取り入れるべき。
- ・ 高齢者が歩いていける場所に店舗を立地すべき。

【その他】

- ・ シャトルバスに定期を設定すべき。
- ・ 条例制定により現状から何が変わるのかわかりにくい。
- ・ 広報は単発でなく，シリーズ的にすべき。
- ・ 広報誌だけでなく，メディアにとりあげられるような工夫をすべき。
- ・ シャトルバスの利用が少ない。
- ・ 地域の発展には，4車線以上の道路が必要である。

● その他地域（女木，男木，庵治，東植田，西植田，塩江）

【運行ルートの拡大，再編等】

- ・ 終発便が早すぎるので，島からの通勤が出来ない。
- ・ 直島や小豆島への航路事業者と連携し，航路を再編すべき。
- ・ 電車とバスやバス同士が連携し，効率的な運行を行うべき。
- ・ 地方部において中心部と同等のサービスは必要ない。
- ・ 中心部へ行くのに乗換えが2回必要であり，せめて1回で行けるようにすべき。
- ・ どんぐり号の便数を増やしてほしい。
- ・ 三木町～西植田にバス路線導入をしてほしい。
- ・ 川島まで行く交通機関を整備してほしい。
- ・ どんぐり号への支援を引き続きお願いしたい。
- ・ どんぐり号の利用が伸びないなら，無料化を検討してはどうか。
- ・ コミュニティバス等が路線バスと重複できない制度のため，ニーズに合わない。

【運賃の安価化】

- ・ 離島航路の通勤割引や障がい者割引を拡充すべき。

【交通機関までのアクセス】

- ・ 定期利用以外にも，気軽にP & Rを利用できればよい。

【自転車施策】

- ・ 丸亀町の自転車規制は良くない。

【まちづくり】

- ・ 中心部に若者が集まるような魅力がないのでは。
- ・ 総合都市交通計画などには，島嶼部のことも明記すべき。
- ・ 中心部への集積だけでなく，郊外の将来ビジョンを示すべき。
- ・ 郊外の切捨てにはならないようお願いしたい。
- ・ 都市計画区域内とワンセットで塩江地区のプランを示すべき。
- ・ 市長のマニフェストに塩江を対象としたものが無いと感じる。

【その他】

- ・ 具体的に説明・指導または誘導して欲しい。