

高松市総合都市交通計画改定（案）に係る
パブリックコメントの実施結果

多くの御意見をいただきましてありがとうございました。

本市では、平成３１年３月１日（金）から３月２２日（金）までの期間、**高松市総合都市交通計画改定（案）**についてのパブリックコメントを実施しました。

皆様からいただきました御意見の要旨及び市の考え方を、下記のとおりまとめましたので、公表いたします。

記

- 1 いただいた御意見等の件数 8 件（8 人）
- 2 いただいた御意見の要旨とそれに対する本市の考え方

※提出いただいた御意見等は、趣旨を変えない範囲で簡素化又は文言等の調整をしているものがあります。

※高松市総合都市交通計画改定（案）以外の御意見につきましては、担当課等にお伝えしております。

No	御意見(要旨)	市の考え方
01	バス路線の見直しについて、ことでん新駅にバスを結節させ、運行距離を短縮させることは合理的であり、中心部への路線の輻輳が改善されるので賛成だが、路線が廃止される沿線の方が不便になるのでコミュニティバス等について配慮する必要がある。 新駅整備については、乗継利用者が多くなることが想定されるため、待合室が必要と思われる。新駅（三条～太田駅間）は高速バスの停留所ができることから、大型スーツケース等を持つ旅行者のため大人数又は複数のエレベーターが必要ではないか。なお、橋上駅のため、エスカレーターがあれば移動がスムーズになると思う。 既存の鉄道駅から、コミュニティバス、循環バス等の運行を計画してはどうか。	既存の鉄道駅周辺は、道路状況等により中型バスの結節が困難であることから、ことでん琴平線沿線に２つの新駅を整備し、バス路線のフィーダー化について検討を進めているところです。 新駅につきましては、電車と路線バスやコミュニティバスなど、多様な交通機関が有機的に連携する、交通結節拠点としての役割も期待されますことから、良好な乗り継ぎ環境の確保など、効果が最大限に発揮される附帯施設を併せて整備していくことにつきまして、駅舎整備を行う交通事業者と連携を図りながら、検討してまいりたいと存じます。 また、郊外部などの公共交通空白地域におけるネットワークの維持・確保の考え方といたしましては、地域住民の利用が前提となりますことから、まずは、それぞれの地域において、地域が主体的に関わったコミュニティ交通等の移動手段の必要性などにつきまして、住民の皆様理解と協力を求めていくことが重要と存じております。このため、一定程度の利用者が見込める地域におきましては、本市として、地域主体によるコミュニティ交通の導入への働き掛けを強化することとしております。

02	まちなかループバスについて、市役所、丸亀町グリーン、たかまつミライエの正面を通り、瓦町駅西口を経由するルートにしてほしい。バス停「丸亀町参番街」、「高松商業西」は脇道にあり存在に気付きにくいいため、目につきやすい道幅の広い道路や施設の正面に停車すれば使いやすい。各主要施設を瓦町からより短く、郊外から足を運んでも分かりやすいルートで結んでほしい。	まちなかループバスにつきましては、更なるサービスレベル向上・利用促進に向けて取り組んでいるところでございまして、将来を見据えて、今後とも交通事業者と協議・調整を図ってまいりたいと存じます。
03	他施策との連携を図り、調和のとれた都市計画を目指すこと。特にまちづくりを推進しコミュニティの再生を図ることが先決である。 広く市民や企業の理解を得て、段階的に事業を実施する。 持続可能な公共交通ネットワークの条件を洗い出し、再編後のサービス水準を確保すること。 公共交通を利用しない理由は、もっと本質的なものを追求すること。 3分冊の内容が不十分であり、合意形成のために智慧を絞ること。	鉄道を基軸としたバス路線の再編をスクラップ＆ビルドを一体的に行い、再編後においても、運賃や時間的なサービス水準を維持していく「高松モデル」について、まちづくりを含めた他施策と連携しながら進めてまいりたいと存じます。 また、モビリティ・マネジメントを推進するために作成した、「学校編」、「地域編」、「企業編」の3種類のパンフレットにつきましては、今後、公共交通の利用促進についての市政出前ふれあいトークや、バスの乗り方教室などで配布し、対話によるコミュニケーションにより、公共交通利用促進の普及・啓発に活用してまいりたいと存じます。
04	本計画改定は、市民の利便性向上及び公共交通の収益性向上に貢献するものと期待している。 太田駅を中心とする地区について、既存塩江線が廃止されるが、市中と仏生山駅を結ぶ路線バスの新たなルートの設置について検討してほしい。 既存太田駅の利便性向上策の充実について、自転車置き場設置等、狭くなったスペースを有効利用することを検討してほしい。 当地区では年に1～2回、公共交通を利用する日を設計し、本計画推進に協力したいと考えている。	塩江線については、新駅への接続について検討を進めており、廃止されるエリアにおいては、需用を考慮しつつ、代替輸送として循環系のバスも視野に、検討してまいりたいと存じます。 また、既存太田駅につきましては、新駅（太田～仏生山駅間）が整備されますと、既存利用者の分散が予想されますことから、需用に応じた対応を検討してまいりたいと存じます。

05	郊外部において、植田線とレインボー循環バスが乗り継げるバス停を設置し、互いのダイヤ調整を図り、スムーズに乗り換えが出来るようにするべきである。また、ICカードを活用したバスとバスの乗り継ぎが可能となれば、切符を買う手間がなくなる。 旧市内に LRT を走らせてはどうか。	バスの運行に関する、ルートやダイヤの御意見につきましては、運行事業者にお伝えさせていただきます。 また、交通系 IC カード「IruCa」を活用した決済は、ことでの電車・バスともに可能となっております。乗り継ぎ割引に関しては、電車とバスの乗り継ぎに加え、バスからバスへ乗り継いだ場合の制度を検討しているところでございます。 市街地における新交通システムにつきましては、将来の、本市にふさわしい、公共交通ネットワークの構築を視野に、LRT など新交通システムの導入につきまして、実施主体の在り方や、実現可能性の検証をしていきたいと考えています。
06	中心部の道路の渋滞解消のため、新県立体育館が完成するまでに、公共交通のサービスレベルを向上させ、自動車から公共交通への転換を進めてほしい。	公共交通のサービスにつきましては、鉄道を基軸としたバス路線の再編をスクラップ＆ビルドを一体的に行い、再編後においても、運賃や時間的なサービス水準を維持していく「高松モデル」を進めていきたいと考えています。 また、市民の皆様に対し、公共交通の利用促進のため、過度に自動車に依存した状態から、公共交通への転換を促していく、「モビリティ・マネジメント」の普及・啓発に努めてまいりたいと存じます。
07	交通体系構築に関わることを検討するため、諮問委員会の設置を提唱する。 みんなの病院への公共交通アクセスについて、各地域ごとの具体的な整備計画はあるか。	本計画では、公共交通体系の再構築に関することや、公共交通機関の利用促進に関することなどの施策の効果的な推進を図るため、学識経験者や交通事業者及び公募による委員などにより構成している「総合都市交通計画推進協議会」を設置しております。 みんなの病院へのアクセスにつきまして、各地域ごとの具体的な整備計画はございませんが、平成 30 年 9 月の開院時から、病院にアクセスするバス路線としまして、塩江線と香川町シャトルバス及び仏生山川島線を運行しております。今後につきましても、病院関係者や交通事業者とも連携しながら、病院利用者の利便性が図られるよう努めてまいります。
08	公共交通を利用し、歩く機会を増やすことは心や体の健康を保つために良いことである。歩行空間はどのように考えているか。	将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、今後は歩行空間等、他施策とも連携も図り、進めてまいりたいと存じます。