

香川県地域公共交通計画（素案）について提出されたご意見と それに対する県の考え方

問い合わせ先
交通政策課 総合交通グループ
〒760-8570 高松市番町四丁目1番10号
電話：087-832-3130／FAX：087-831-9606
電子メールアドレス：kotsu@pref.kagawa.lg.jp

令和6年2月2日から令和6年3月1日までの1カ月間、香川県地域公共交通計画（素案）について実施したパブリック・コメント（意見公募）では、6個人から19件のご意見が寄せられました。ご意見をいただきありがとうございました。

これらのご意見について、適宜要約・集約して整理し、それらに対する県の考え方とあわせて以下に示します。

なお、賛否の結論だけを示したご意見や案と直接関係のないと考えられるご意見については、公表していません。

〈ご意見の提出者数〉	〈提出されたご意見の数〉	
個人	6件	施策1-2「まちづくりとの連携」に関する事 2件
企業	0件	施策1-3「四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進」に関する事 5件
団体	0件	施策2-2「利用環境の改善」に関する事 1件
合計	6件	施策2-3「交通モード間の結節性の強化」に関する事 2件
		施策3-1「公共交通の利用意識の醸成」に関する事 3件
		施策3-2「他分野との連携」に関する事 2件
		その他 4件
	合 計	19件

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>施策1-2「まちづくりとの連携」に関すること</p>	
<p>異なる交通モード間の連携も必要だと考えるが、第4章「4 各種調査結果」の利用者アンケートの自由意見内に「ことごととJRの乗り継ぎが良くない」とある。ひとえにJR高松駅とことごと高松築港駅の距離が離れていることもその一因だと思うので、連絡通路の設置や琴電駅の移転などの対策を検討する必要があると考える。</p>	<p>JR高松駅とことごと高松築港駅の乗り継ぎ改善については、まちづくりの主体である高松市のほか、国や交通事業者などと連携し、交通結節機能の向上を目指して取り組んでまいります。</p>
<p>マイカー依存が最大の原因であることが解るが、それを改善しようとする方策が全く書かれていない。</p>	<p>本計画では、「住宅や商業施設等の郊外立地化などに伴い、マイカーに依存したライフスタイルが定着している」ことを、「公共交通の課題」に位置づけております。</p> <p>また、施策・事業としては、88ページの「施策1-2 まちづくりとの連携 ① 駅を一つの拠点としたまちづくり」に、「各市町が策定する立地適正化計画等で、駅周辺などの拠点エリアに商業・医療・福祉等の施設の立地を誘導することにより、拠点エリアから移動しやすい公共交通沿線などの地域における生活利便性の向上を図る」ことや、94ページの「施策3-1 公共交通の利用意識の醸成」では、公共交通利用促進イベントなどの「利用促進・啓発活動等を通じて、地域の一員として公共交通を積極的に利用しようという意識の醸成を図る」ことを掲げており、課題解決のために、これらの施策・事業を実施してまいります。</p>
<p>施策1-3「四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進」に関すること</p>	
<p>航空機での移動は体調に悪影響がある方々もおり、国内の移動が楽になりそうな四国新幹線の実現を楽しみにしている。</p>	<p>四国の新幹線の早期実現に向け、89ページの「施策1-3 四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進」を実施してまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>四国新幹線については、四国の維持発展や災害対策に必要な基本インフラであり、国に対して一刻も早い整備計画への格上げを強く働きかけてほしい。</p> <p>企画番組の制作や、岡山や兵庫、大阪などの四国以外の他地域とも連携することにより、四国新幹線への更なる県民の理解増進や機運上昇をはかっていただきたい。</p>	<p>ご意見については、89ページの「施策1－3 四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進 ①機運醸成・要望活動」の実施にあたり、参考とさせていただきます。</p>
<p>四国新幹線について、JR四国の経営戦略において、新幹線の実現はなさねばならない事だということは理解できるが、新幹線を敷設した時に整理されるであろう並行在来線がどの区間や駅に及ぶのかを説明してほしい。また、敷設に向けた着工ロードマップも事前に発表してほしい。おそらく、利用者が多いであろう岡山－松山間をまず優先的に実現させるのに注力するなどの具体計画をお知らせ願いたいです。そうすることで、県民が自分事として初めて考えられ、四国新幹線の計画に興味を湧いてくると思う。</p>	<p>新幹線の具体的なルート等は、整備計画を経て、新幹線の整備を担う鉄道・運輸機構が作成する工事实施計画に記載され、これが国の認可を受けることで決定されるものと承知しておりますが、現在、四国の新幹線については、瀬戸大橋を經由し四国内の県庁所在地を結ぶルートでの早期実現のため、整備計画への格上げに向けた法定調査の実施を国等に対し強く働きかけているところであり、ご意見については、89ページの「施策1－3 四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進」の実施にあたり、参考とさせていただきます。</p>
<p>第7章施策1－3「四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進」について、香川県と沿線各市町村で四国新幹線の費用を負担して建設しないのか。より早期に建設し開業できると思うが、どうか。</p>	<p>新幹線の建設費用は、全国新幹線鉄道整備法により、全体の建設費用から、新幹線の営業主体が受益の範囲で支払う鉄道施設貸付料を除いた額のうち、国が2/3、地方が1/3を負担することとなっています。さらに、この地方負担については、財政力に応じて交付税措置が講じられ、実質的な負担は12%～18%程度となっています。</p> <p>このように、新幹線が費用負担の面からも優れた公共事業であることや、その整備効果等について、県民の皆様に粘り強くご説明するとともに、国政の動きを一步でも前進・拡大していけるよう、89ページの「施策1－3 四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進」を実施してまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
<p>四国は、経済力が弱く人口も少ないため、新幹線の導入については、しっかりとした路線計画を立てないと採算が取れなかったり、在来線の廃線になりかねないと思う。また、四国内だけでなく近隣の県も含めた検討が必要ではないか。これらのことを踏まえて、四国縦断新幹線、四国横断新幹線の路線案を提示する。 （具体のルート等の提案あり）</p>	<p>四国の新幹線は、瀬戸大橋を經由し四国内の県庁所在地を結ぶルートにおいて、B/C（費用便益比）が「1」を上回る結果が得られており、現在整備中の新幹線と比べ、投資効率性の面からも遜色がないものとなっていることから、引き続き、このルートでの早期実現に向け、89 ページの「施策1-3 四国の新幹線の早期実現に向けた取組の推進」を実施してまいります。</p>
<p>施策2-2「利用環境の改善」に関すること</p>	
<p>歩道と低床バスの段差は利用しづらい点は気になる。</p>	<p>ご意見については、91 ページの「施策2-2 利用環境の改善」の実施にあたり、参考とさせていただきます。</p>
<p>施策2-3「交通モード間の結節性の強化」に関すること</p>	
<p>高松空港の利便性向上へ向けて、高松空港は高松市街地や各市町村からのアクセスが基本的にバスや自動車しかなく、利便性が高いとは言えない状態だと思うので、空港から比較的近い琴平電鉄の「空港通り駅」や「岡本駅」を交通のハブとしてバスやタクシーのロータリーをつけるなど機能を拡充させ公共交通を今以上にネットワーク化してほしいと思う。</p>	<p>高松空港の利便性の向上については、四国の拠点空港として発展するよう、交通アクセスの充実を図るなど、取組を進めているところです。 ご意見については、92 ページ「施策2-3 交通モード間の結節性の強化 ①交通結節点の整備・充実」の実施にあたり、参考とさせていただきます。 なお、令和6年4月1日の路線バスの再編により、交通結節点である高松駅、伏石駅、仏生山駅等と高松空港を結ぶ路線が新たに作られる予定となっております。</p>

<p>ことでんの栗林公園下車と徒歩で栗林公園へ行ったり、瓦町での電車バスの乗り継ぎで栗林公園へ行ったりするが、栗林公園へ向かう景観や電車バス乗り継ぎの不便さは気になる。</p> <p>栗林公園前でLRTの駅があり、おしゃれで素敵な街を望む。</p>	<p>鉄道とバスの乗り継ぎ改善については、92 ページ「施策 2-3 交通モード間の結節性の強化 ②交通モード間の連携強化」の実施にあたり、参考とさせていただきます。</p> <p>また、LRTの導入については、その設置、管理、運行主体をどうするのかといった観点を含めて、利用者のニーズや費用対効果などを勘案しながら検討する必要がありますと考えております。ご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>施策 3-1 「公共交通の利用意識の醸成」に関すること</p>	
<p>テレビ、ラジオ等マスコミを活用したPR活動を行ってはどうか。例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テレビ、ラジオ等で公共交通機関利用を促すキャッチコピーを流す ・県主催のイベントには、必ず公共交通機関を利用した来場をお願いする旨の案内をする ・交通政策課提供の番組を作り、「香川県地域公共交通計画」の現状等を流す <p>等があると思うが、こうすることにより、県民の公共交通機関利用に対する意識の高揚が図れるものとする。</p>	<p>ご意見については、94 ページの「施策 3-1 公共交通の利用意識の醸成」の実施にあたり、参考とさせていただきます。</p>
<p>大手企業にお願いして、公共交通機関を利用した通勤を推進していただけてはどうか。例えば、坂出の番の州工業地帯の通勤時間帯は、かなりの交通渋滞があるようだ。この解決策として、工業地帯内の各企業が協力して坂出駅、宇多津駅から通勤用バスを運行する。もちろん利用者にとって何らかのメリットがあるような方策は必要かと思う（通勤手当の増額等）。場合によっては、香川県からの補助も検討すべきではないか。</p> <p>また、県内主要駅周辺にさらなるパークアンドライド化を推進することも必要かと思う。</p>	<p>ご意見については、94 ページの「施策 3-1 公共交通の利用意識の醸成 ①利用促進・啓発活動の実施」、95 ページの「施策 3-2 他分野との連携 ②多様な分野と一体となった利用促進」の実施にあたり、参考とさせていただきます。</p> <p>パークアンドライドについては、92 ページの「施策 2-3 交通モード間の結節性の強化 ①交通結節点の整備・充実」において、パークアンドライド駐車場の整備・充実を掲げています。</p>

<p>平成13年から行っている「エコ金デー」についての成果等を追記すべき。</p>	<p>県では、毎週金曜日を「エコ金デー」とし、通勤の際には、率先して公共交通機関を利用することや、徒歩、自転車などによるエコ通勤を呼びかけてきたところです。令和4年5月には、香川県庁がエコ通勤優良事業認証登録を受けており、「施策3-1 公共交通の利用意識の醸成 ①利用促進・啓発活動の実施」に、エコ金デー、エコ通勤優良事業所認定制度等の推進を掲げているところです。</p> <p>今後より一層、県庁職員にエコ通勤を呼びかけるとともに、県内市町や事業者に対しても「エコ通勤優良事業所」の認証・登録を推奨してまいります。</p>
<p>施策3-2 「他分野との連携」に関すること</p>	
<p>現在小中学校の遠足は、バスに乗って近くの行楽地などに行っているようだが、例えば小学校高学年については公共交通機関を利用した遠足にしてはどうか。また、中学生については自分たちで目的地や行程計画を決める遠足にしたい。こうすることによって、乗車マナー、社会秩序等の習得が出来るだけでなく、子供の頃に乗車体験をすることにより大人になった時に抵抗なく、通学、通勤の手段として公共交通機関の選択につながるのではないか。わずかではあるが地道な努力が公共交通機関の利用客増につながるものと思う。</p>	<p>学校の校外学習については、子どもの状況に応じて各学校の判断で行っております。「中学生については、自分たちで目的地や行程計画を決める遠足にしたい」というご提案につきましては、特別活動における教育支援の在り方として大切な点であり、発達段階や各学校の実態に応じて、そのような生徒の主体性を育む取り組みを推進していく必要があると考えております。</p> <p>ご意見については、95ページの「施策3-2 他分野との連携 ②多様な分野と一体となった利用促進」の実施にあたり、参考とさせていただきます。</p>
<p>車の排気ガスの量がいたる所で増えているように感じるが、健康分野との連携は考えられていないのだろうか。肺がんが増えている点は非常に気になる。</p>	<p>自動車は、排出ガスとして窒素酸化物や浮遊粒子状物質などの大気汚染物質を環境中に放出します。県では、大気汚染状況を常時監視しており、窒素酸化物や浮遊粒子状物質については、全ての測定局において環境基準に適合し、濃度の年平均値は緩やかな低下傾向がみられています。</p> <p>ご意見については、95ページの「施策3-2 他分野との連携 ②多様な分野と一体となった利用促進」の実施にあたり、参考とさせていただきます。</p>

その他	
<p>第2章「4 施設の立地状況」の図11について、専修学校、各種学校（1年以上の課程）と高等専門学校（高専）についても、それらに通う人が多いため、図に追加してほしい。</p>	<p>図 11 については、公共交通での移動が想定される施設として大学・短期大学、高等学校・高等専門学校の立地状況を掲載していたところです。ご指摘の「専修学校・各種学校」についても、公共交通での移動が想定されるため追加することとします。ただし、対象施設が多数にのぼるため、個々の名称は記載せず、立地箇所のみ記号で表示します。</p>
<p>P80に公共交通に関する課題が書かれているが、個々の問題点への対応策が読み取れない。個々の解決策を記載すべき。</p>	<p>課題と施策の対応関係が読み取れるように、86～95 ページの施策のタイトルの横に、対応する課題番号を表示します。</p>
<p>先日都市計画が廃止となったが、コロナ明けの去年くらいから、琴電踏切において浜街道や国道11号線、観光通りで朝夕時間帯は渋滞が見られ、渋滞に巻き込まれた緊急車両が停滞している様子もしばしば見かける。高松環状道路ができることで浜街道の問題は解決されるが、国道11号や観光通りについては解決されない。そのため、瓦町駅付近のみ琴電を高架化or地下化するなどの対策が必要ではないか。</p>	<p>当該踏切は、通過する自動車交通量が減少傾向で推移しており、高松市内の混雑している交差点と比較しても渋滞の問題が小さいため、対策については今後の状況をみたいと考えております。</p>
<p>ことでん乗車時に無賃乗車の人を度々見かける。無賃乗車が増えているように感じるが、対応策は考えられているのか。治安が悪化しないか危惧する。法律の見直し等は必要だと思う。また改札時専門のボランティア活動があっても良いように思う。</p>	<p>ご意見については、関係者と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>