

## INTERVIEW

### 特集：公共交通が支える持続可能なまちづくり

[地域の活力を支える高松琴平電気鉄道]

# コンパクト・プラス・ ネットワークの まちをつくる

四国の玄関口であり、中核市である高松市。周辺町との合併により、これまで人口は微増傾向を示していたが、全国の地方都市同様、減少への陰りが見え始めている。モータリゼーションの進展を背景に都市機能が拡散し、自家用車への依存が一層高まりつつある中、来るべき人口減少社会に向けて、拡散型の都市構造をどう変えていくのか。全国に先駆けて集約型のまちづくりに舵を切り、公共交通ネットワークの再編を基軸に「多核連携型コンパクト・エコシティ」を進める高松市・大西秀人市長にお話を伺った。

高松市長

大西 秀人

Hidetoshi ONISHI

文●茶木 環／撮影●織本知之



## 特集：公共交通が支える持続可能なまちづくり

【地域の活力を支える高松琴平電気鉄道】

### 拡散型から集約型まちづくりに転換

——まず、高松市の概要と現状を教えてくださいいただけますか。

**大西** 香川県の県庁所在地である高松市は、経済・文化などさまざまな面において、瀬戸内海との深い関わりの中で、四国の中枢拠点都市として発展してきました。

昭和63年に瀬戸大橋が開通するまでは、鉄道連絡線である宇高連絡船が本州と四国を結ぶ大動脈だったことから、高松港を有する高松市が四国の玄関口として発展し、高松駅を起点として中心市街地が形成されてきた歴史があります。中心部には、全長約2・8kmにわたる八つの商店街があり、日本最長級のアーケードを持つ街として活気にあふれていました。

しかし、モータリゼーションの進展と相まった道路網の整備により、「郊外」での開発が急速に進んでいきました。また、高松市では平成16年に市街化区域と市街化調整区域の、いわゆる線引きを廃止しましたが、結果として旧市街化区域の周辺部に住宅が立ち並ぶ「拡散化」が加速していったのです。

平成17年に近隣6町と合併したことで市の人口は約42万人となり、その後も微増傾向にありましたが、平成27年になって人口減少が現実のものになったというのが現状です。

——その現状から、「多核連携型コンパ

クト・エコシティ構想」を掲げ、将来を見据えたまちづくりを進めていってほしいです。

**大西** 私が高松市長に就任したのは平成19年5月でした。高松市と近隣6町の合併は、その2年前に行われていて、地域資源も豊かになった高松市は、これからどのようなまちづくりを行っていくのか、目指すべき方向性を明確にしていく必要があります。また、市の総合計画や都市計画マスタープランを見直す時期でもあったのです。

市の将来人口推計では、今後、確実に人口が減少し、超高齢化が急速に進んでいくという結果が出ていました。

これまでは、幹線道路を整備して郊外に駐車場を備えた大型商業施設を立地していくというまちづくりの方向性でしたが、人口減少や超高齢化が進んで需要が縮小していけば、こうした商業施設など資本の撤退は十分あり得ます。しかも、中心市街地は衰退の傾向にある中、自動車での移動を前提とした拡散型のまちづくりを継続しているのは、全体として活力が失われ、ひいては市民が不幸になる地域社会になりかねません。

これまでの拡散型のまちづくりを集約型に切り替えていく、目指すべき都市構造の考え方が「多核連携型コンパクト・エコシティ」です。高松市の場合、先ほども申し上げたように、日本最長級のアーケード街を有する八つ

の商店街を中心とした「中心市街地」があり、ここを大きな核として、公共施設や商業施設、あるいは居住人口を再集約していく。また高松琴平電気鉄道（ことでん）やJRの駅周辺にある昔ながらの「まち」をそれぞれ小さな核として、そこに都市機能を集約していく。そうした大きな核と小さな核、複数の集積拠点を公共交通でつないでネットワーク化していく「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりです。

### 公共交通利用促進条例の公布

——自動車利用から公共交通利用へ切り替えていくのですね。

**大西** 現状では明らかに車の方が便利であり、だからといってそのまま放置しては、人口減少を踏まえると、公共交通はどんどん衰退してしまいます。その悪循環を、利用者が増えて路線や本数が増えていく好循環に変えていくため、平成25年9月に「高松市公共交通利用促進条例」を公布・施行しました。

この条例では、高松市・市民・公共交通事業者・一般事業者それぞれの責務を盛り込んでいます。市はインセンティブを働かせるような施策を打ち出し、交通事業者はできるだけ

経営努力をしながら利便性を向上させる。一般企業や市民には、公共交通を積極的に利用していただく。実際、条例の施行後、そういう意識がかなり浸透してきたと思っています。

——この条例に基づいた具体的な施策として、どのようなものがありますか。

**大西** 平成26年3月から電車とバスの乗り継ぎ利用を促進するために、相互の乗り継ぎ割引を実施しています。これまで、ことでんが20円の割引を実施していましたが、これに市が80円を補填して100円割引にしました。効果は非常に高く、乗り継ぎ件数が実施



瀬戸の都・高松。JR高松駅、高松港に隣接して大規模施設が立地する。



上段／丸亀町商店街、兵庫町商店街、片原町商店街の交差点にあるクリスタルドーム。  
下段：左／買い物客で賑わう丸亀町商店街。 右／英作家の石彫作品が並ぶ高松築港駅前。

前から3割ほど増加しています。

また、平成26年10月から、70歳以上の市民を対象に、電車やバスの運賃が半額になるICカード「ゴールドIrucA」の販売を開始しましたが、現在、市内在住の70歳以上の人口の約2割に相当します約1万6000枚を売り上げました。今まで公共交通には縁がなかった高齢者の方々にも利用していただき、外出機会の創出や健康づくりに寄与していると感じています。

——市としては、それだけ公金を投入しても効果があるということですね。

**大西** 平成27年度、市が公共交通利用

の施策に充てた費用は約1億5000万円で高松市の一般会計の予算（約1500億円）の0.1%相当です。公共交通の先進国であるヨーロッパでは、予算の10%近くを公共交通施策に費やしていると聞きます。公共交通に対する基本的な考え方や財源の入れ方が日本とは全く違うので単純比較はできませんが、高松市も将来に向けては、これぐらいは投入してもいいのではないかと考えています。

——公共交通施策に対する市民の関心

も上がっているのではないのでしょうか。

**大西** 平成20年から毎年実施している市民満足度調査では、常に最も不満が多いのが公共交通でした。関心が高いと不満も生まれてくるものです。一方、満足度が上がっているのも公共交通で、市民の関心の高さがうかがえます。公共交通の利便性の向上に対して「満足」「やや満足」という回答が平成21年に22.3%だったのが、平成27年には34.9%に上がっており、これらの取り組みが一定の評価をいただいていると受け止めています。

——高松市では自転車を利用したまちづくり施策も進められています。

**大西** 市内は平坦な地形で、道路も基盤の目状に整備され、雨が少ない気候です。自転車は昔から利用率が高く、通勤・通学に利用する人は7割と、国内でも有数の高さです。

私自身の選挙時のマニフェストにも、施策の一つとして「日本一のちゃんこ便利都市の実現」を掲げています。中心市街地におけるレンタサイクル事業を始め、自動車から公共交通への転換促進としても、サイクル&ライドあるいはサイクル&バスライドの駐輪場整備を進めて、鉄道やバス利用につなげていきたいと考えています。

**交通結節拠点となる新駅を設置**

——ことでの新駅整備も計画されて

いますね。

**大西** ソフト施策の展開によって公共交通の利用を促進するとともに、必要なハード整備もより充実させていきたいと考えています。地域公共交通活性化再生法の改正を受けて、平成27年3月に策定した「高松市地域公共交通網形成計画」に基づき、ことでの新駅の設置やバス路線の再編などの具体的な取り組みに着手しています。

ことでの新駅は、駅間隔が長い、三条駅ー太田駅間と太田駅ー仏生山駅間の2カ所に設置します。沿線住民の鉄道利用とともに、この新駅を乗換駅とする、鉄道とバスの結節機能の強化も大きな目的です。新駅が広域的な交通結節拠点としての役割が果たせるよう、高速バス乗降場などを兼ね備えた駅前広場の整備を行う予定です。こうした結節拠点からの各地域へのフィーダー交通やコミュニティ交通の確保・充実にも取り組んでいるところです。

特にこの沿線は、現時点でも住宅や商業施設などの都市機能が集積した中心地の一つです。新駅の設置や複線化により鉄道が幹線軸として強化されることで、地域内交通の利便性は格段に向上します。また、仏生山駅付近には、高松市新病院（仮称）が2年後の完成を目指しており、新駅の整備が進むこのエリアを基幹軸として、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを加速させていきたいと考えています。



## 特集：公共交通が支える持続可能なまちづくり

【地域の活力を支える高松琴平電気鉄道】

ます。

——高松市がこうした公共交通を基軸としたまちづくりを進める中で、ことではどういった存在なのでしょう。

**大西** 高松市内に3路線を運行する民鉄で、しかもバスやタクシーも持つ市内の公共交通の一大グループです。行政としてもしっかりとタイアップすべき事業者であると認識しており、公共交通ネットワークの再構築に向けた合意形成も比較的スムーズに進んでいます。

特に、企業として経営破綻の経験を持つだけに再生後はかなりの戦略をもって経営改革に取り組まれていきます。それが市のまちづくりの考え方と多くの部分で一致し、利用促進の施策の推進に協働して取り組んでいただけることは非常にありがたいと考えています。

また、再建の際に、いち早くICカード「IruCa」システムを導入したのも大きかったですね。乗り継ぎ割引や高齢者に対する公共交通利用支援も、IruCaというベースがあったからこそ実現できた施策です。

——ことでも再生後はまちづくりを意識した経営戦略を採っていました。

**大西** 鉄道や路線バスはそもそも「公共」としての交通機関であるにもかかわらず、日本では民間企業としての経営を求められ、収支が合わない事業者は廃止するしかありません。

一方、私が素晴らしいと思ったのが

フランスのストラスブールで、公共交通は福祉施策の一環であり、交通弱者に対する足を公共が責任をもって確保している。日本でも「上下分離方式」などが採用され、環境は変化しつつありますが、例えば高松市の場合であれば、ことでの複線化事業など、地方の財源だけで公共交通施策の充実を賄うのは、やはり厳しい状況があります。わが国でも、もう少し公共性が評価され、必要な財源が措置されるよう、関係方面に改善を求めていきたいと思っています。

### 魅力ある国際都市を目指す

——高松市ではまちづくりの一環として、商店街の再生を果たした「丸亀町商店街」が有名です。その後も賑わいは広がっていますか。

**大西** はい。丸亀町商店街が牽引して周囲の商店街にも効果が波及しています。往年の勢いにはかきませんが、中心市街地に人通りが戻りつつあり、全国でシャッター商店街が増え続ける中、成功しているモデルとして、市としても誇らしく思います。また、丸亀町商店街ではアーケード内で平成24年から実施している自転車の走行規制によつて、ベビーカーなどを使用する親子連れが戻ってきました。商店街もさまざまな形で魅力づけをしていけば、郊外型のライフスタイルを送る若い世

代がまちなかに帰ってくる可能性があるという手応えを感じています。

——現段階で高松市のコンパクト・エコシティ構想は、どのあたりまで進んでいるのでしょうか。

**大西** 今はまだ20〜30%で、そちらの方向によく歩み出したという認識です。私が最初に提案したときには、「人口を増やすのが市長であり、本来の仕事は投げ打っている」あるいは「郊外を切り捨てるのか」などといった厳しい声も多く、将来的な人口減少や超高齢社会が理解されるまで時間がかかりました。

公共交通が充実すれば、郊外に住む人が中心市街地に来る利便性を確保できる、そうでなければ高齢者が郊外で取り残され歩かなくなってしまう。それがようやく理解されるようになり、公共交通の重要性やコンパクトシティへの理解が進んでいます。

これらの取り組みと、現在、施策を進めている居住と都市機能に係わる誘導区域の設定を行う「立地適正化計画」が具体的に動き出せば、5〜6割ぐらいの進捗状況になります。人口が減少しても、集約密度を上げれば生産性を維持できます。低密度だと生産性が低下してコストばかりが高くなってしまう。活力を維持する

ためには新たな線引きで集約させる仕組みが必要であり、それをこの「立地適正化計画」に求めているつもりです。また、新駅設置や複線化による交通網の再編で、市民の方々にその効果とまちづくりの意義を実感していただけたと思います。

人口減少・少子超高齢化が本格的に到来してくる中で、いかにまちが活力を失わず、市民が心豊かに暮らすことができるか。量的拡大だけの豊かさを求めるのではなく、質的な豊かさやクリエイティブな部分に価値を見いだしていく——市民や企業の皆さんにご協力いただきながら、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを加速させていきたいと考えています。

そして、世界に対しても「ここに高松あり」と言えるような都市の魅力を高めていきたい。それだけの可能性は十分に秘めていると思っています。

