

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」

公共交通が支える 地域の活力

「多核連携型コンパクト・エコシティ構想」により、集約型の都市構造を目指す高松市のまちづくりでは、公共交通網の再編と地域活性化がカギとなる。地域を支える公共交通を、インパクトを持って変えることで、人々のライフスタイルに変化を促し、持続可能なコンパクトなまちづくりを進める。高松市と高松琴平電気鉄道（ことでん）が協働するその構想と計画、それぞれの取り組みを紹介する。

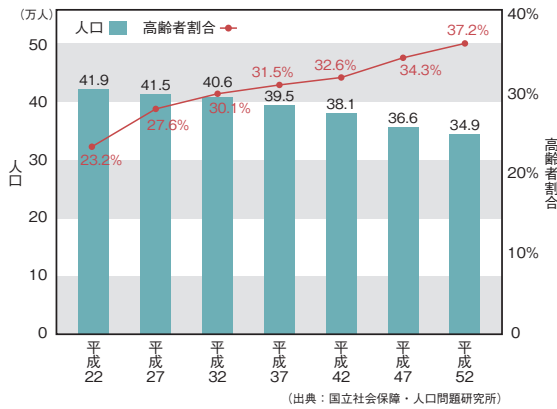
文●茶木 環／撮影●織本知之
写真提供◎高松琴平電気鉄道株式会社



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】

■高松市の将来人口



多核連携型コンパクト・エコシティ
 四国経済の中心地であり、中核市である高松市は、面積約375km²、人口は約42万人。北側は瀬戸内海、南は讃岐山脈に接しているため、他都市に比べてコンパクトな規模でまちが形成されている。人口集中地区である面積約41km²に、市全体の人口の半分に当たる約21万人が生活している。
 しかし、全国の地方都市同様、高松市においても、都市機能の拡散化が進んでいる。平成16年5月に実施された市街化区域と市街化調整区域の線引き廃止以降は、旧市街化調整区域での居住や商業施設等の建設、郊外部の宅地化が急速に進み、低密度な市街地が広がる。市民の生活は車に大きく依存してお

り、高松広域都市圏パースントリップ調査による交通分担率では、自動車利用が平成元年は46%だったのに対し、平成24年には67.7%と、1.5倍近くに増えている。興味深いのは、鉄道やバスなど公共交通利用に大きな変化がなく、徒歩や自転車が大いに減少している点で、全体として市民のライフスタイルが「車を利用する歩かない生活」にシフトしていることが分かる。
 「高松市の場合、自動車の利用率1%は自動車台数に換算すると約1300台に相当する。車による移動を公共交通利用に転換できれば、減便などのサービス低下に陥っている悪循環を好循環に変えることができる。公共交通が充実することにより、人で賑わい、環境に配慮したまち、人がそこに住んで健康的に歩いて生活する活力あるまちづくりの形成にもつながっていく」と高松市市民政策局の板東和彦交通政策課長は語る。
 平成20年に策定された「第5次高松市総合計画」と「高松市都市計画マスタープラン」に基づき、高松市が示した目指すべき都市構造は「多核連携型コンパクト・エコシティ」。大小の複数拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、人と環境にやさしい公共交通を基軸とした交通システムを併せ持つ都市を目指す。
 また、その施策の柱として平成22年

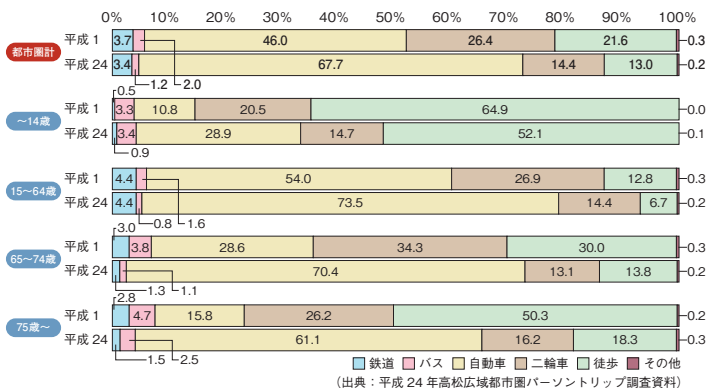
には「高松市総合都市交通計画」を策定し、計画を具現化する取り組みとして、まちなか循環バスやバス&レールライドの新ルートに向けたバス運行の社会実験、地域コミュニティによるコミュニティバス導入への補助、自動車通行を禁止する「カーフリーデー高松」の実施や都市交通に関するシンポジウムの開催などを行ってきた。
 さらに平成25年9月には、「高松市公共交通利用促進条例」を制定して、既存の交通基盤を有効に活用した公共交通体系の再構築に取り組んでいる。

地域を活性化する公共交通事業者

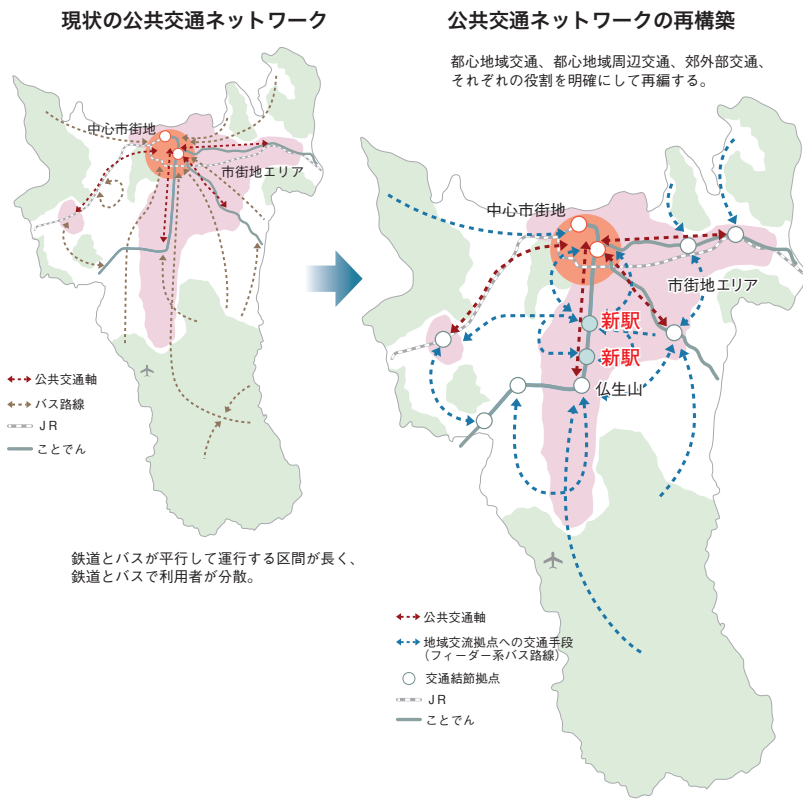
ところで、高松市内に三つの鉄道路線を持つ高松琴平電気鉄道（ことடன்）は、破綻した子会社への債務保証が原因で経営難に陥り、平成13年に民事再生法適用を申請した。全国初の民間による鉄道再生を果たしたのは4年4カ月後の平成18年3月。新生ことடன்として新たなスタートを切った。
 「ことடன்はいかに、いらぬか」経営破綻した際に問いかけたことடன்に対し、乗客サービスや駅員の態度の悪さで心が離れていた沿線住民からは、「電車は残してほしいがことடன்はいらない」との厳しい声も出た。しかし、抜本的な経営改革を行った再生以降は、地域の信頼を取り戻し、利用者も順調に推移している。

特に平成17年2月に電車・バス共通のICカード乗車券として導入した「IruCa」は、翌年に行った実証実験を経て、平成19年8月から本格的に電子マネーサービスを開始し、「地域カード」としての役割を年々高めている。輸送のみに徹していた再生前とは異なり、地域の活性化を担う公共交通事業者としての責務を果たし、その存在は力強い。
 そして高松市が公共交通を基軸とするまちづくりを推進する中で、鉄道・バスを有することによって大きな期待がかかっている。
 こうした期待に対し、「高松市によ

■高松広域都市圏の交通手段分担率

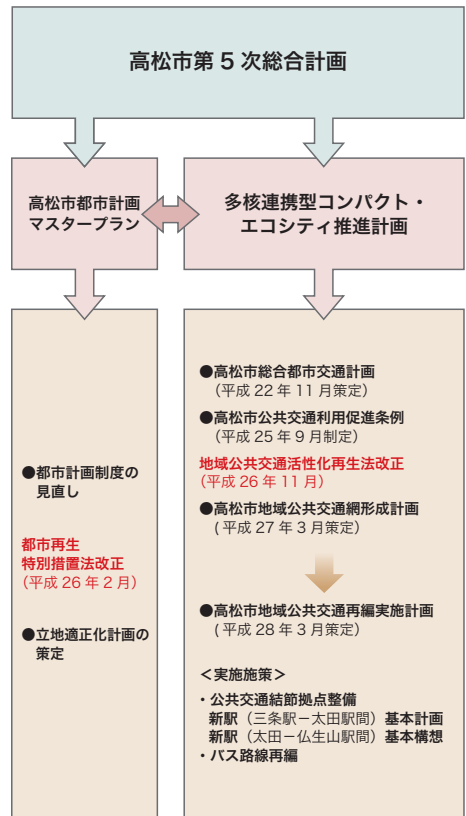


■公共交通ネットワーク再構築の基本方針



(出典：高松市地域公共交通再編実施計画)

■公共交通ネットワーク再編に関するこれまでの流れ



「高松市公共交通利用促進条例」は、公共交通の利用促進を図ることで、公共交通の収支を改善してサービスと利便性を高め、市民生活の基盤となる公共交通体系を確立することをその目的としている。

そして、その実現のために、市は公共交通の維持・改善が可能なまちづくりを推進するとともに利用促進に係る施策を実施し、公共交通事業者は事業の効率化と利便性向上に努める。一般事業者は従業員への啓発活動を行って公共交通利用を促し、市民は過度の自動車利用を控えて公共交通を積極的に利用する——4者の協働が必要である

公共交通利用促進条例の制定

真鍋康正社長が平成26年に就任してからは「社内の決断がより早くなり、若い世代にもさまざまな挑戦をさせてくれる」と鉄道事業本部運輸サービス部の平尾仁志リーダーが語るように、実務を担う社員たちも一層活気づいている。

「社内の決断がより早くなり、若い世代にもさまざまな挑戦をさせてくれる」と鉄道事業本部運輸サービス部の平尾仁志リーダーが語るように、実務を担う社員たちも一層活気づいている。



高松市 市民政策局
コンパクト・エコシティ推進部
交通政策課長

板東和彦

Kazuhiko BANDO

高松市は、この条例の制定に当たって市内各所で説明会を開き、大西秀人市長が「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すことを含め、市民に直接、理解と協力を呼び掛けたという。「条例の内容も、行政が一方的に決めるのではなく、交通関係の市民団体等で構成する総合都市計画推進協議会や議会とも素案について議論して、公に見える形で進めた」と、板東課長は地域と合意形成を重ねてきたことを説明する。

条例の理念を踏まえた公共交通利用促進施策も、早い段階で行われた。条例制定後半年足らずの平成26年3月には「電車バス乗り継ぎ割引拡大制度」を実施。電車とバスを乗り継ぐと、それまで20円割引だったところを市が80円の差額を補填して100円に拡大した。年間約2300万円の補助となっているが、この制度の導入により平成26年3月～10月の電車・バス乗り継ぎ件数は約22万件と、前年同時期に比べ

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】



ことでの始発駅である高松築港駅。琴平線と長尾線が発着する。200 m西にJR高松駅がある。

市内在住の70歳以上を対象に発行する「ゴールドIruCa」。

路線バスが発着する高松駅バスターミナル。下段右の「まちなかループバス」もここから発着する。

「平成元年当時は、65歳以上で車を運転する人はあまりいなかったが、免許保持者が高齢化して、主な移動手段がそのまま車となっている」（板東課長）

に伸びている。
 「平成元年当時は、65歳以上で車を運転する人はあまりいなかったが、免許保持者が高齢化して、主な移動手段がそのまま車となっている」（板東課長）
 1%に、いずれも数倍に伸びている。
 「平成元年当時は、65歳以上で車を運転する人はあまりいなかったが、免許保持者が高齢化して、主な移動手段がそのまま車となっている」（板東課長）
 4%に、75歳以上で15・8%から61・1%に、いずれも数倍に伸びている。

約3割が増加する結果となっている。同じく平成26年10月からは高齢者に対する公共交通利用支援として、市内在住の70歳以上を対象にICカード「ゴールドIruCa」を発行した。IruCaを導入している電車やバスの運賃が、カードの利用で半額になる。「これまでさまざまな種類のIruCaカードを発行してきたが、これが最も売れ行きがいい。当初用意した数千枚は発売開始2週間で売り切れてしまった」（植田取締役）

ことでは65歳以上を対象に、運賃が7〜8%割引となる「シニアIruCa」を発行していたが、乗り継ぎ割引と同様、ゴールドIruCa利用の差額は市の財源からの補填となる。初年度は初期費用が約1000万円、差額補填が約3900万円となった。一方、高齢者に自動車利用が多いのも、高松市の特徴だ。先の交通手段分担率で平成元年と平成24年の自動車利用分担率は、65〜74歳で28・6%から70・4%に、75歳以上で15・8%から61・1%に、いずれも数倍に伸びている。



高松琴平電気鉄道株式会社 鉄道事業本部 運輸サービス部長 取締役

植田俊也

Shunya UETA

これらの施策が功を奏し、高松市内の公共交通利用は増加傾向を見せている。市内の公共交通利用率は、条例制定前の平成24年と制定後の平成27年で13・4%から14・2%と0・8ポイント上昇した。ことでの利用人員数

事業者では難しい投資や調整を支援

高松市では、こうした高齢者層が将来的に移動する手段を持たない交通弱者にならないよう、高齢者福祉の観点からも公共交通の利用を積極的に促している。
 平成26年7月には、市内在住の65歳以上の人が免許を返納した場合、1万円のポイントが付加されたシニアIruCaあるいはICOCA（JR）を発行する制度を開始した。また、ICカードになじめないという高齢者が少なくないことから、IruCaを使った公共交通の乗り方教室の開催やDVDの作成など、啓発活動を行っているという。



三条駅-太田駅間に整備される新駅は、高速道路と結節する立地にある。

は、平成25年から平成27年で5%上昇している。

施策の効果について、板東課長は「実施のスピードや内容からも、市が公共交通を基軸とするまちづくりに向きに取り組んでいることを、市民に徐々にご理解いただけていると思う」と語る。一方で、ことでの植田取締役も「地方鉄道の場合は運賃を下げて乗客が増えないという話もよくあるが、当社の場合、こうした行政の支援が大きな要因となって、好調に推移している」と話す。

循環バスの再編も行われている。平成27年10月にスタートした「まちなかループバス」は、中心市街地の駅や商店街、病院、公共施設などを経由し

て、東西双方向に約40分おきに循環する。このバスは運営主体の異なる3路線の巡回路線バスが統合して共同運行しているもので、それまでは重複して競合しており、市がそれぞれに赤字補填を行っていた。共同運行後は、1台平均の利用客数も約15人と当初の運行計画を上回り、今年に入ってから18人に増加している。

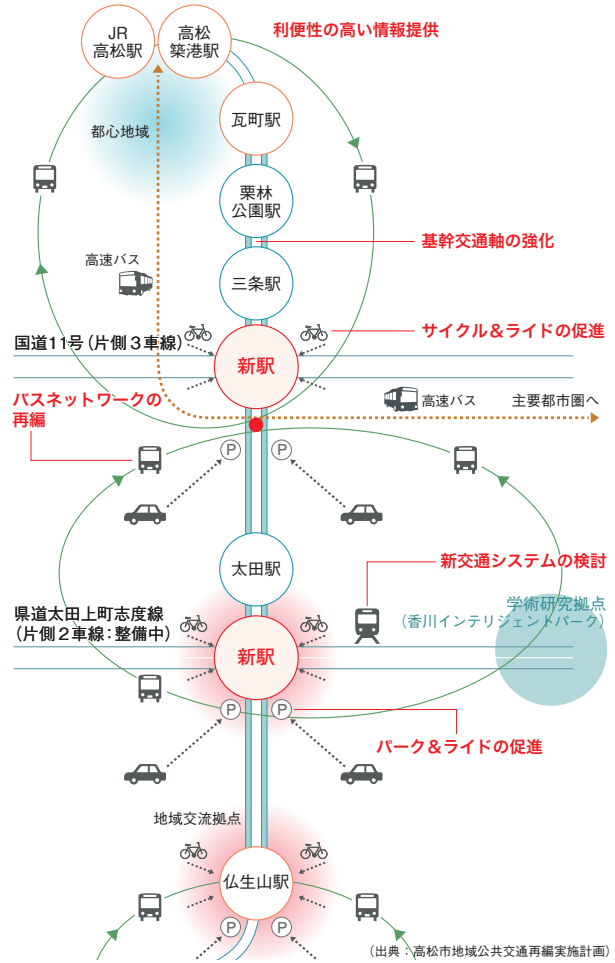
使用されている4台の車両のうち1台は高松丸亀町商店街振興組合が国の補助を得て32人が乗車できるノンストップバスを導入し、今年4月から運用を開始している。レトロな外観が印象的なバスは観光客にも人気が高い。また、同組合では高松丸亀町商店街で買い物をすると、購入額に応じて乗車

サービス券を発行するなど、利用促進のためのサービスを実施している。「年間約400〜500万円程度を市が補填しているが、事業者の将来的な自立を想定している」（板東課長）というように、事業者同士の調整や新たな投資など事業者単体では難しい部分を、行政が公的な支援の枠組みでサポートしていく考えだ。

多様な交通結節点となる新駅

平成26年度に中心市街地活性化法、都市再生特別措置法、地域公共交通活性化再生法が改正され、コンパクトシティ・プラス・ネットワーク形成を国が支援する枠組みが設けられた。高松

■新駅と公共交通結節拠点整備



鉄道の利便性を高めるため、駅舎のバリアフリー化やサイクル&ライドの駐輪場整備が進められている。

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】



仏生山駅にある「ことでん仏生山工場」。ことでんの心臓部ともいえる車両工場で、他社から譲り受けた古い車両を高い技術力で改造補修している。下段左は、仏生山駅のホーム。

市は平成27年3月に「高松市地域公共交通網形成計画」を、平成28年3月には「高松市地域公共交通再編実施計画」を策定。今年度以降は、公共交通ネットワーク再編に向けた具体的な実施施策の検討を進めていく。

「都市計画と公共交通施策の一体化は高松市も平成22年度の総合都市交通計画策定の段階から取り組んでいたの

で、国の支援制度の枠組みにうまく収まり、スピード感をもって進められた」と板東課長は語る。

公共交通体系再編の軸は鉄道の新駅設置とバス路線の再編で、新駅は高松市内の中心部を南北に貫くこと

で、国は平成27年3月に「高松市地域公共交通網形成計画」を、平成28年3月には「高松市地域公共交通再編実施計画」を策定。今年度以降は、公共交通ネットワーク再編に向けた具体的な実施施策の検討を進めていく。

「都市計画と公共交通施策の一体化は高松市も平成22年度の総合都市交通計画策定の段階から取り組んでいたの

で、国の支援制度の枠組みにうまく収まり、スピード感をもって進められた」と板東課長は語る。

公共交通体系再編の軸は鉄道の新駅設置とバス路線の再編で、新駅は高松市内の中心部を南北に貫くこと

で、国は平成27年3月に「高松市地域公共交通網形成計画」を、平成28年3月には「高松市地域公共交通再編実施計画」を策定。今年度以降は、公共交通ネットワーク再編に向けた具体的な実施施策の検討を進めていく。

「都市計画と公共交通施策の一体化は高松市も平成22年度の総合都市交通計画策定の段階から取り組んでいたの

で、国の支援制度の枠組みにうまく収まり、スピード感をもって進められた」と板東課長は語る。

公共交通体系再編の軸は鉄道の新駅設置とバス路線の再編で、新駅は高松市内の中心部を南北に貫くこと



高松琴平電気鉄道株式会社
鉄道事業本部 運輸サービス部
リーダー

平尾仁志

Hitoshi HIRAO



駅を中心としたまちづくりを目指し、住宅開発が進む綾川駅周辺。バリアフリーの駅舎、駐輪場のほか駅近くに駐車場も確保している。

「高松市地域公共交通再編実施計画」による新駅事業スキームは、三条駅ー太田駅間の駅舎が9・5億円（国が3分の1でほかは県と市が負担）、駅前広場が11・5億円（国55％・市45％）で、太田ー仏生山駅間の駅舎は、2・8億円（国が3分の1でほかは市等で負担）となっている。

その規模は「ことでのん歴史の中でも1、2位を争う大事業」（植田取締役）で、具体的な段階に入れば、プロジェクトチームが結成される。

また、駅の新設に伴い、鉄道幹線の強化も必要になる。停車駅が増えることで、移動の所要時間が増えるのは利便性が向上したとは言えない。琴平線の高松築港駅ー栗林公園駅間は複線化されているが、新駅の設置で、栗林公園駅以南、仏生山駅までの複線化が

必至となる。事業費は17・7億円、ことでのんが3分の1を負担し、ほかを県と市で分担する。

「複線化事業のことでのん負担は5・6億円と決して少なくないが、新駅が開業すれば、駅勢圏の利用のみならず、ライダーバス等のアクセスにより、人口が増加している公共交通空白地域からの利用が見込まれる。公共交通の利用促進や将来のまちづくりを展望する上でも、一定の投資については理解してほしい」との板東課長の言葉に、植田取締役は「他の設備投資などもあるが、公共交通を利用しやすい都市構造が実現したとき、市民の移動のライフスタイルもきっと大きく変わることで

新駅の完成は5年後ということだが、公共交通を利用しやすい都市構造が実現したとき、市民の移動のライフスタイルもきっと大きく変わることで

ろう。

国際都市を目指したインバウンド策

一方、四国の玄関口であり、国際都市である高松市では、海外からの訪問客の受け入れ態勢強化を進めている。

高松市と香川県は共同で無線LAN「かがわWiFi高松」を整備し、高松シンボルタワー周辺やJR高松駅、ことでのん瓦町駅、高松中央商店街などに無料利用できる通信環境を整え、今年3月、サービスを開始した。

多言語音声翻訳アプリの「Voice Tra」の実証実験なども、高松中央商店街と行っている。

また、4月には市内5カ所に設置した「高松市観光情報発信用デジタルサ

イネージ」の稼働を開始し、日本語・英語・中国語（簡体・繁体・韓国語・仏語）の6言語表示で高松市の観光情報を提供している。これに連動して、ことでのんが発行を開始したのが観光客向けの「高松観光IruCa」で、デジタルサイネージのリーダー部分にカードをかざすと、指定の言語に対応した観光情報が表示される。

「市とも連携して、高松を訪れる国内外のお客さまの利便性を向上させていきたい」と平尾リーダーは話す。

さらに、主要駅に翻訳機能アプリを入れたタブレットや指さし会話シートを配備し、4カ国語の沿線ガイドブックを発行するなど、国際的なサービスの強化に努力を重ねている。



近代化産業遺産に認定される「レトロ電車」。現在もイベント運用で活躍している。下段は、子供たちに人気のラッピング電車「ボコでん」。

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】



ことでの視点で高松の観光を発信

「多核連携型コンパクト・エコシティ構想」をまちづくりの方針に掲げ、市民の公共交通利用を柱に据える高松市。その実現に向けて市と協働することでは、地域の活性化に貢献しようと独自の取り組みも積極的に展開している。

その一つに観光振興がある。ことでの車両3両・施設10カ所は平成21年「近代化産業遺産」に認定されているが、以来、毎月1回、高松築港駅―琴電琴平駅間で日本最古の電車となる「レトロ電車」を運行。運行に合わせてさまざまなイベントも開催し、地域の観光資源として役立っている。

また、平成14年に誕生したことでのキャラクター「ことちゃん」は、平成25年にご当地キャラ総選挙で全国3位となったことで、知名度が飛躍的に上がっている。ことちゃんがデザインされた100周年記念ラッピング電車「ことちゃんひやく号」や漫画『うどんの国の金色毛毯』のキャラクターがデザインされた「ポコでん」などラッピング電車の人気も高い。

「ことちゃんのツイッターや販売を開始したLINEスタンプも好評で、高松の

観光をPRしていくということでの役割も大きくなっている。接遇の土台をしっかりとつくり、お客さまの層をさらに広げていきたい」と平尾リーダーは語る。

こうしたことでの取り組みや姿勢に板東課長は「非常に前向きな交通事業者という印象を持っている。IruCa導入時もそうだったが、将来を見据えた取り組みとそのため必要な投資を経営陣がよく理解されている。高松市として目指すべき方向に少しでも近づけるよう、市としても協力していきたい」と語る。

新体制下で新たな視点も取り入れながら、利用客と、そして地域とより深くつながっていくという強い姿勢を見せることでの。「The customer is always right」の精神で、地域の人々とさらに密にかかわっていききたい」と植田取締役が語るように、地域の活力と人々の生活を、公共交通事業者として基盤からしっかりと支えていくことだろう。



4カ国語で発行した「ことでん沿線ガイドブック」(上)と駅に配備する「指さし会話シート」(下)。