

▲高松市のバス路線の変遷。左右の図を見比べると、路線数が変わらないように見える。これが問題である。

事業者との合意形成
鉄道の新駅整備となると莫大な費用がかかるため、交通事業者においても簡単に同意できるものはありません。ハード整備の前に、ソフト施策による利用促進を図り、また、整備するための根拠を示すことで、合意形成の基盤を整えました。

本市では、2013年に高松市公共交通利用促進条例を制定し、市民・事業者・交通事業者・市のそれぞれに責務を課しました。本条例において特徴的な点は、市の責務として「利用促進に係る施策を実施する」ということを謳った点であり、こ

の理念を踏まえ、ICカードを活用した取組を行っています。本市のハウスカードである、ことでんが発行する交通系ICカード「IruCa(イルカ)」は、ことでんが経営難に陥った際、効率化のために導入したのですが、本市においてコミュニティバスやレンタサイクルなど、様々なモードに導入するとともに、利用促進施策として割引施策を行っています。その一つが、「電車・バス乗継割引」です。ことでんでは、電車とIruCaシステムの導入されているバスを乗り継ぐと、運賃から20円割引くという取組を行っていました。そこに本市が80円補填することで、100円引きとなるよう割引施策を実施しました。また、本市在住の70歳以上の方が、ことでんの発行する「ゴールドIruCa」で公共交通を利用すると、運賃が半額となる「高齢者運賃半額制度」も実施しています。これらの施策により、近年本市において鉄道、バスともに利用者は増加しており、効果に



持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた香川県高松市のまちづくり

▲高松築港駅に入ることのでん琴平線

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

高松市では、都市計画と交通計画を両輪として捉え、交通計画においては、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、市が持つ「強み」を活かした、持続可能な公共交通ネットワークの形成に取り組みんでいます。高松市役所交通政策課の伊賀大介さんにお話を伺いました。

高松市の現状

高松市では、モータリゼーションの進展と共に進んだ道路整備により、郊外に大規模店舗が増加、宅地開発も急速に進み、都市機能の拡散が進みました。公共交通の利用者は大きく減少し、市内を走るバスについて1992年と2016年を比較すると、4路線28系統が廃止となりました。しかし、廃止路線の沿線には、わずかといえども利用者がおり、地域の声などから自治体が「コミュニティバス」として欠損を全額補助することで、運行を支えています。人口減少、少子超高齢化が

インタビュー

高松市役所 交通政策課 課長補佐 伊賀大介さん



1995年高松市入庁。都市計画及び交通政策セクションに10年以上携わり、高松市の特色を活かしたまちづくりに取り組み。

進むなか、このような支え方は持続性が低く、また、市民の生活が車に大きく依存するなか、公共交通が衰退することは地域社会にも大きな影響を及ぼしかねません。このような状況に対応するため、2010年の「総合都市交通計画」策定以降、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けて取組を進めてきました。

都市経営の視点から、いかに安く、長期間にわたり移動サービスを提供するかと考えた際、本市にはJRとことでんという、民間鉄道が5路線も残っているという「強み」がありました。長期的に見ると、民間会社に



▲駅舎整備工事の様子

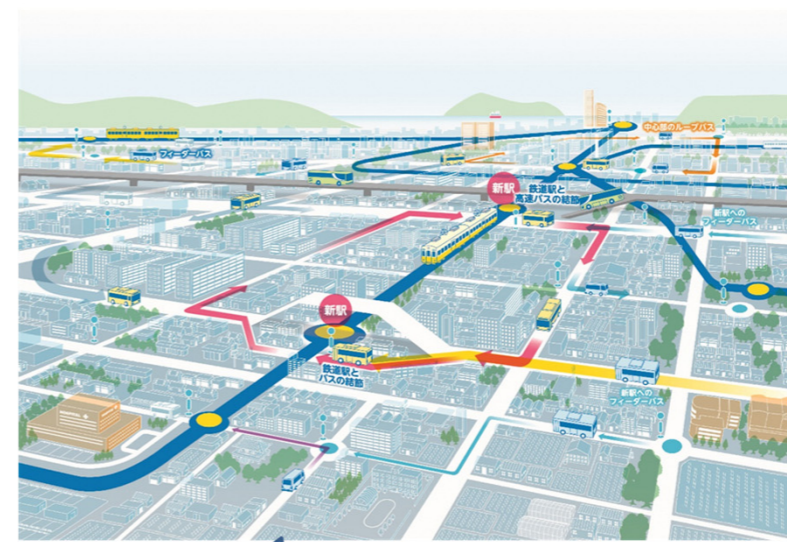


▲駅前広場整備箇所から、埋蔵文化財が出土したため、発掘調査を行う。



▲ことでん新駅（伏石駅）のイメージパース

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぐ。



交通結節拠点

- ▶ 既存ストックを活用
- ▶ 鉄道を基軸としたバス路線の再編を行い、まちづくりに寄与するものとなるよう検討・整備する。

バス路線再編

- ▶ 既存路線のスクラップと新規路線のビルドを、パッケージにより一体的に行う。

サービス水準

- ▶ 再編により発生する、鉄道とバスとの乗継ぎを促進するため運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においても、サービス水準を維持する。

各視点において、持続可能なモデルとしての実行性を高めるため、行政と事業者が連携して計画・施策展開する。

高松モデル

持続可能な公共交通ネットワークの再構築を、一定のサービス水準を維持しながら実現

▲高松モデルイメージ図

基づく経験から、交通事業者とまちづくりのビジョンを共有することが可能となりました。

また、ハード整備を行う上での費用対効果や、バス路線再編のしっかりした根拠を交通事業者に示しています。2012に香川県が行ったパーソントリップ調査をもとに経済モデルを構築し、交通事業者から提供されるICカードデータを活用し、モデルをブラッシュアップしながら、需要予測を行っています。

得られた根拠をもとに、サービスの最適化について交通事業者と協議しながら、将来のまちのビジョンを共有し、公共交通ネットワークの再構築を重ねてきました。

「高松モデル」の共有

持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、バス路線再編のあり方から検討しました。現行バス路線の多くは、郊外から中心部に目掛けて運行しているため、鉄道と並走する区間も多く、かつ運行距離が長い

移動を束ねてコンパクトに

本市では、2008年に都市計画マスタープランを策定し、目指すべき都市構造として「多核連携型コンパクト・エコシティ」を掲げ、都市経営として市民生活に欠かせない移動を、いかに将来にわたって持続させるかという仕組みづくりに取り組んできました。

地方都市において、一度、居住地として選択し住居をかまえてしまうと、そこに30〜40年住み続けます。コンパクトシティ実現のために、居住地に規制や誘導をすすめることは非常に難易度が高いわりに、効果が薄くなり易く、また無用な都市間競争を生むことになり得ます。公共交通によって人の移動をコントロールし束ねることで、住居や商店など目的施設が自然と集積し、まちの機能が変わるように誘導していく方が、無理なくコンパクトシティ化できるのではないかと考えています。

高松市とMaas

「高松モデル」の取組が、M

ものとなっていきます。バス路線再編として既存の需要に合わせた最適化を図るためには、基軸である鉄道にライダー化したバスを結節させる必要があります。ことでん琴平線沿線に整備される2つの新駅は、バスを受け止めるためのデバイスとしての役割を担うため、計画されたものなのです。

この再編の考え方は、電車とバスを乗り継いで利用してもらうことが前提となります。地方都市では乗り継ぎに対する抵抗が非常に大きいため、先に紹介したICカードを活用した割引により運賃抵抗を抑え、バス目線での、乗り換えやすく結節性の高い駅前広場整備を行うことで時間抵抗を抑えています。

このように、既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により、持続性の高い公共交通体系に変えつつも一定のサービス水準を維持しながら実現する「高松モデル」のビジョンを交通事業者と共有しながら、取組を進めています。

Maasの先進事例であるとして、都市交通を深く理解する関係者から注目されています。サイバー空間で情報をつなぎ合わせる前に、モード間、事業者間を一元的に捉えたサービス供給の最適化を目指し、まちづくりのビジョンを事業者と共有しながらフィジカル空間を整備してきた、この取り組みこそが、Maasであると考えています。

本市には既存ストックが残ったという強みはありますが、持続可能を目指してあらゆるモードをツールとして活用するというポリシーは、他の自治体でも参考になると考えています。

まちづくりのポイント

高松市の取組は、事業者と行政がお互いの課題を共有しながら同じ方向を向いて、持続可能な公共交通ネットワークに向けた取組を進めている点や、ネットワークの形成を通じて、コンパクトシティの実現を目指している点が特徴的と考えられます。