

# 現地調査報告 高松市 ヒアリング

都市自治体のモビリティに関する研究会

調査日時:2017年8月22日 参加者: 高野

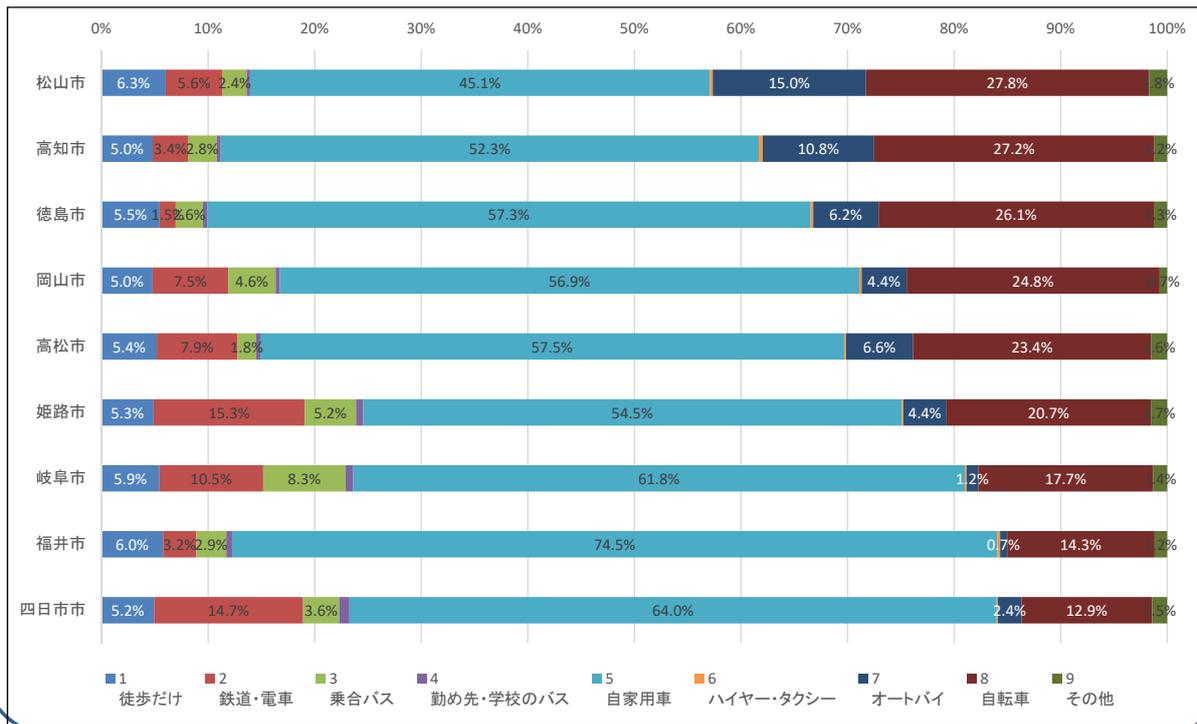
## 高松市の公共交通の概要



- 市勢概要  
人口: 420,261人  
面積: 375.41km<sup>2</sup>
- 鉄道
  - JR予讃線
  - JR高徳線
  - ことでん(高松琴平電鉄)
    - ・琴平線
    - ・長尾線
    - ・志度線
- バス
  - ことでんバス
  - コミュニティバス

平坦な地形、雨が少ない気候から  
自転車の利用が比較的多い

## 通勤・通学時の代表交通手段【国勢調査2010年】



## 高松市の公共交通政策の経緯

| 年月              | 琴電関連事項                  | 高松市関連事項       |
|-----------------|-------------------------|---------------|
| 2001.01         | コトデンそごう(百貨店)破綻          |               |
| 2001.12         | 琴電・バス民事再生申請             |               |
| 2002.08         | 新体制発足・再生へ               |               |
| 2004.05         |                         | 線引きの廃止(香川県全域) |
| 2005.02         | ICカードIruCaサービス開始        |               |
| 2005.09-2006.01 |                         | 周辺6町と合併       |
| 2007.05         |                         | 大西市長就任        |
| 2008            |                         | 都市計画マスタープラン改訂 |
|                 |                         | 交通政策「室」設置     |
| 2010            |                         | 交通政策「課」設置     |
|                 |                         | 総合都市交通計画策定    |
| 2013.09         |                         | 公共交通利用促進条例    |
| 2014.10         | ゴールドIruCa(70歳以上の運賃半額)導入 |               |
| 2015.03         |                         | 地域公共交通網形成計画策定 |

## 組織体制

- 市民政策局 コンパクト・エコシティ推進部 公共交通政策課
  - 2008年度「公共交通政策室」として設置
  - 2010年度「公共交通政策課」設置
- 職員数6名(管理職2名・技術系3名・事務系1名)
  - 鉄道・バスを中心とした交通ネットワークに関する業務
  - 離島航路の維持・支援に関する業務
  - 高松空港の民営化に関する業務
- 市民政策局内には、別にまちづくり企画課(立地適正化計画などの担当)がほぼ同規模で存在
- 都市計画・道路系の業務は『都市整備局』内に各課が存在

## 公共交通利用促進条例

- 平成25年9月27日施行
- アクションプランの推進体制として「行政」「交通事業者」「市民代表」「商工・経済」「学識経験者」が参画する双方都市交通計画推進協議会を位置づけ
- 各主体の責務を明確化
- ビジョンとミッションに対する意識の共有化
  - 事業者(ことでん)と行政(高松市)との間の信頼関係が徐々に築かれていき、ICカードデータなどもスムーズに提供されるようになってきた

## 琴電経営破綻と再生の経緯

### ●経営破綻の要因

- 利用者は減少傾向にあったが・・・
- 効率化が不十分でコスト高の体質であった
- 経営破綻の直接的な要因は「ことでんそごう」の破綻によって巨額の負債を抱えたこと

### ●民事再生後の施策

- 人件費削減による効率化
  - ICカードによる利用促進
- 劇的に利用者が増加しているわけではないが、鉄道単体としては黒字を計上

## 【論点】公共の経営参加・上下分離のあり方

- 高松琴平電鉄の経営再生にあたって
  - 新たな経営陣(株主)は地元の民間資本が入った
  - IruCaカードの導入やサービス改善につながる事業に対する補助は行ったが・・・
  - 行政(香川県・高松市・沿線市町)は資本参加していない
  - 結果的に行政負担が少なく公共交通の維持ができた
- 将来的な経営形態の再編の検討
  - 2つの新駅の設置や複線化に関する事業への投資に対しては、様々な形で公的な補助を行っている
  - ICカードによる高齢者への割引(ゴールドIruCa)や鉄道とバスの接続に係る経費は行政が負担している
  - 鉄道単体で黒字運営ができていうのは、「上下分離」や「公有民営」など、行政が経営に介入することはしない、という判断
  - 将来的に訪れる大規模な車両・設備等の改修への対応は？



- 仏生山駅まで複線化の用地は確保済み
- 三条—太田間の新駅は来年度中にも着工、再来年度には開業の予定

左上: 三条駅から太田駅へ 左側に複線化用地  
 右上: 三条—太田間新駅予定地(高架上)  
 左下: 仏生山から太田駅へ 新駅予定地

Copyright 2017 The Authors. Copyright 2017 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

9

## 【論点】再編実施計画の枠組み

- 高松市の公共交通網の再編は、ことでん琴平線を幹線軸とし、その駅を交通結節点としたフィーダーバスへの転換を図ることが基本的な戦略
- 新たに作られた道路が従来の駅を避けて通っており、従来の駅へのアクセス性が悪い
  - 従来の駅まで道路を整備する?
  - 道路近くに新しい駅を設置する? ←○
- 新駅設置や複線化など鉄道関連にも活性化再生法・再編実施計画の財源が使えるものと期待していたが・・・
- 再編実施計画の期限(5年)で新駅設置からネットワーク再編までを行うのは難しいと判断し、再編実施計画の申請は先送りした
  - 新駅設置のめどが立ったため、2018年度から着手の予定

## 【論点】LRT導入の可能性

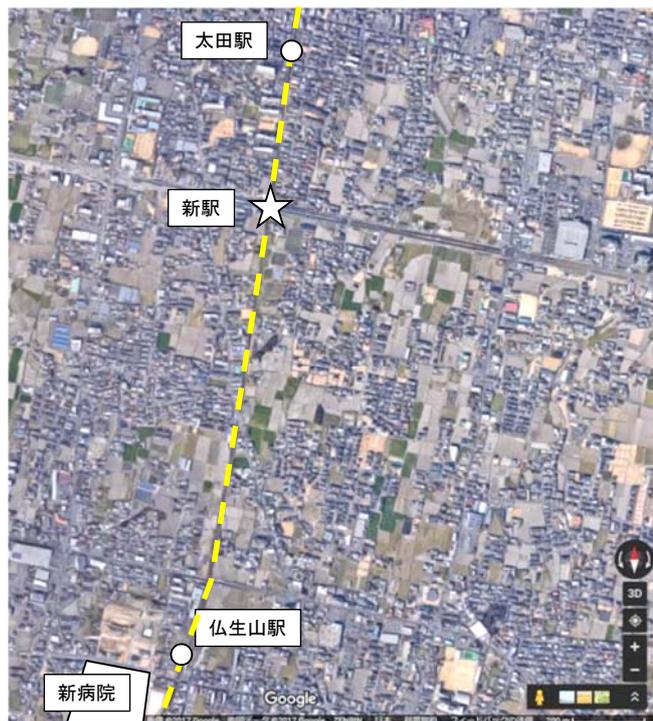
- LRTの様々な形態
  - インターアーバン →既にことでんがその役割を担う  
→LRT車両では輸送力・速達性が劣る  
→現状の普通鉄道の形態が望ましい
  - 中心部の循環 →実現しうるのはこの形態だが・・・  
→中心部の交通規制が必要不可欠になる
- 検討のプロセス
  - PT調査から分析した経済モデル・シミュレーションでは、自家用車依存が大きい現状においては、中心部の交通規制(自家用車の乗り入れ制限)を行うと、中心部への来訪者が減少してしまい、中心部が衰退してしまうという、本末転倒な結果を招いてしまう
  - バスの再編・ことでんの活性化によって徐々に公共交通利用に転換していき、最終的にLRT導入ができれば

## 土地利用規制と宅地開発・市街地整備

- 2004年：香川県全域で線引き廃止
  - 市街化調整区域がなくなったことで郊外の開発が加速化
- 2011年：都市計画見直し
  1. 用途地域の指定
  2. 特定用途制限地域の見直し
  3. 開発許可対象規模及び最低敷地規模規制の変更
    - 開発許可対象面積を1,000㎡以上から700㎡以上に変更
    - 最低敷地規模規制の変更 165㎡に統一
  4. 建築基準法第22条指定区域の指定
- 立地適正化計画の策定へ
  - 用途地域が設定されている区域(元の市街化区域)に居住誘導区域を設定する

## 【論点】新駅と土地利用・基盤整備の関係

- 太田—仏生山間新駅周辺の一部はもともと市街化調整区域(現在白地)で、居住誘導区域にも入らない予定
- ことでの利便性が高く、転入者の受け皿となっている
- 開発圧力は高まるが都市施設は貧弱なまま
  - 区画整理などによって生活道路の整備をするほどのコストは掛けられないという判断
  - 公共交通によって利便性を向上させること(下駄をはかせる:課長補佐談)で持続的なモデルにしていければ



- 琴平線沿線(瓦町～仏生山)では比較的新しい戸建て住宅や集合住宅が多く建ち、市外からの転入者の受け皿となっている

左上写真: 仏生山駅近傍に建設中の市立病院

右上写真: 病院付近の戸建て住宅

左下写真: 太田駅付近の車窓 集合住宅が立ち並ぶ