

市長講演

「高松市 多核連携型コンパクト・エコシティ」

香川県 高松市長

大西 秀人 氏

みなさんこんにちは。ご紹介いただきました香川県高松市長の大西秀人でございます。本日は都市計画シンポジウムにおきまして、高松が取り組んでいる「多核連携型コンパクト・エコシティ」を中心にした計画等についてご紹介できますこと、本当に光栄に存じています。

いま宇都宮の佐藤市長さんが本当に熱弁をふるわれましたが、お聞きしていると、ほとんど方向性は高松のコンパクト・エコシティも一緒です。ただ、あれだけ総合的、前向き、積極的にまとめられた、まさに宇都宮のネットワーク型コンパクトシティを、またちょっとコンパクトにしたものが高松の多核連携型コンパクト・エコシティかなというふうにも思っておるところでございます。それにつきまして私からご説明いたします。

宇都宮が餃子で有名なら高松といいますと、何と言いましても讃岐うどんということでございます。最近香川県がうどん県、それだけじゃない香川県と言っているのですが、それだけじゃないを強調すればするほど讃岐うどんばかりが有名になっているというような状況でございます。何となくうどんばかりという目で見られるのがだんだんいやだな、と。高松というのはもう少し文化のかおりが高い都市でございます。日本で最初に認定された国立公園を有する、瀬戸内海に直接面した風光明媚な都市であるというのが1つの売り物でございます。

資料の表紙の写真のいちばん左側が高松城跡を公園にいたしました玉藻公園というところで、高松城というのは生駒親正が 1588 年以降に造ったお城ですけれども、瀬戸内海に面しております、その水を引いてお堀にたたえております、日本三大水城の 1 つです。お堀の中にはコイならぬタイ、ヒラメがおります。いま、そのタイにエサをやって鯛願成就がなるというような催しもやっております、けっこううけているところでございます。

上側の写真が連絡船のあとを再開発いたしましたサンポート高松という新しいまちです。下側が源平合戦、扇の的、那須与一で有名な屋島でございます。右下が、後でまた出てまいりますけれども、商店街の再開発事業として全国的に有名になっております丸亀町の再開発事業のガラスのドームでございます。

高松市の概要ということで、写真は高松市の南側から瀬戸内海に向けて空撮したものでございます。ここの公園がまさに天下の名園、栗林公園でございます。栗林公園の横を道路がずっと港まで走っておりますけれども、高松港が本州と四国を結ぶ 1 つの動脈でありました宇高連絡船の発着所であったということです。ですから高松駅が海に面しております、そこから連絡船に乗って四国の旅客は全部本州に行って、本州から帰ってくる時も宇野から連絡船に乗って高松に帰ってきたというところでございます。

その高松ですけれども、現在の人口は 42 万 1,048 人。ほぼこれでピークでございまして、ここ 2 か月くらいは、対前年の人口がマイナスになっております。それまでは微増だったのですが、いま人口減少にちょっと入ってきたかなというような状況でございます。

総面積が平成 17 年度に近隣 6 町と合併いたしまして、それまでは 195 平方キロメートルくらいだったのですが、約 2 倍の 375 平方キロメートルということになっております。ただご承知のとおり、香川県という県は日本でいちばん小さな県でございまして、1,800 平方キロメートルちょっとしかございません。その真ん中の中心部に高松市が位置しているということで、県全体から見ても高松市がいわゆる中心であって、そこにコンパクトなまちがまとまっている、

その高松市の中でさらにコンパクト・エコシティを進めていきたいと思いますという
かたちで、いま進めているところでございます。

あと DID（Densely Inhabited District）人口（人口集中地区）等々書いており
ますが、これはほかの都市と同じかたちでございますが、DID の面積自体はそ
れほど変わっておりませんが、やはり人口が郊外に流出することによっ
て、人口密度は若干ずつ下がってきているということでございます。

その高松の 1 つの特徴として、平成 16 年にいわゆる「線引き」、つまり市街
化区域と市街化調整区域の区分を廃止いたしております。それによりまして、
いわゆる市街化区域の外の周辺部にどんどん住宅が出ていって人口のスプロ
ール化が起こってきているということでございます。

私が市長に就任した 2007 年に、2005 年の国勢調査の人口に基づいて将来推
計をして人口減少の予測を出し、「これからは人口減少時代だ」と、「いままで
と同じような拡散型のまちづくりをしていったのではみんなが不幸になるよう
なまちになってしまう、そのような認識で集約型のまちづくりをしましょう」
ということで、いまのコンパクト・エコシティという構想をつくらせていた
きました。

グラフは、2010 年の国勢調査の人口に置き換えて推計しなおしたものです
けれども、もちろん傾向はほとんど変わりません。ほぼ高松市の人口総数の減
少率あるいは高齢化率というのは、だいたい全国平均並みで推移していくとい
うことになっております。したがって、全国の平均的な数値としてこういう
かたちが起こるということでございます。

これを出したときに、実はいろいろ議論がございました。いまの高松市の総
合計画が平成 20 年度から始まって 27 年度までの 8 年間の計画なのですが、そ
の総合計画の前提として人口推計を出したのですが、その際私がいろいろ説明
にまわりますと市民の方からは、「人口を増やすのが市長の仕事だろう」とか「人
口が減ることを前提にいろいろなものを抑えたり何かするというのは全然積極
的に市長の仕事をやっていないということじゃないか」というようなことをけ

っこう言われたりしました。それだけ、人口減少というものは、何となくそうなるのではないかと思いつつも、市民の方は、現実のものとしてほとんど受け止められなかったということかと思えます。

そういう意味で昨年、日本創成会議で消滅市町村が 896 ある、というような、ショッキングな出し方であり、またセンセーショナルな言い方ではありましたが、ああいうかたちで人口減少、超高齢化が「現実のものなのだ」ということを多くの国民に知らしめたというのは、それはそれで意味があったのではないかと思っているところでございます。

そういう中で高松市は、平成 20 年度から始まる総合計画と同時に、平成 20 年度に都市計画マスタープランの改定をいたしまして、「多核連携型コンパクト・エコシティ」という構想をつくりました。

考え方などは先ほど佐藤市長さんからお話しいただいた宇都宮のネットワーク型コンパクトシティとほとんど同じですけれども、地域特性によって少し違います。その元となった人口減少なり先ほども言いましたスプロール化の状況でございます。資料 54 ページが線引き廃止後の各地区における人口の増減です。色がついたところが高松市の地域でございます。赤、黄が人口が増えているところ、青が減っているところでございます。高松市の場合、旧市内と青色で真ん中にございますが、そこが中心部です。有名な丸亀町商店街を中心として 8 つの商店街が中心部にありまして、中央商店街連合会とありますが、この中央商店街連合会の 8 つの商店街はアーケードでつながっておりまして、そのアーケードの連続した長さが 2.7 キロで、アーケードの長さでいえば日本一の商店街だということです。ここはそのアーケードを中心にした中心市街地なのですが、そこが昔は市の中心部で人口も多かったのです。それが、特に線引き廃止後、どんどん中南部の郊外のほうに人口が移っていったということでございます。

いちばん南は徳島県との県境でございまして山の地域でございます。塩江町という過疎地も合併いたしましたので、そういうところはやはり人口が減って

います。特に、中南部に人口がどんどん移って行って、そこは人口急増で子どもの数もどんどん増えておりまして、学校を増築しなければならなくなっています。一方で中心部は人口が減って子どもの数がどんどん減りましたので、菊池寛が卒業した四番丁小学校も含め、6つの小学校を2つの小学校に統合せざるを得なくなったというような状況でございます。したがって中心部で人口が減って小学校統合があり、中南部においては人口が急増して子どもの数が増えて増築や改築をしなければならない、ということで、一定の財政の制約のある中で非常に厳しい状況になっているということです。

コンパクト化ということを掲げておりますが、先ほどからお話が出ておりますようにコンパクト化というのはすぐできるわけではありません。5年、10年で効果が発揮できるわけではございませんので、その辺りが現実の動きとのもどかしさということで感じているところでございます。

そこで都市計画マスタープランに掲げる多核連携型コンパクト・エコシティでつくったものがこういう計画でございます。高松市の場合、先ほど言いました8つの中央商店街を中心とした中心市街地というものが、もともとコンパクトにまとまっています。そこに市役所もあり県庁もあり、高松の場合支店経済でございますので国の出先機関でありますとか、あるいは大手企業等々の四国支店、高松市に所在する支店等につきましては、ほとんどがこの中心市街地に全て集まっていると言ってもいいくらい、そのくらい集中、コンパクトにはなっているのですが、事業所はあっても住む人は、先ほども言いましたように人口がどんどん郊外に出ているというような状況です。

それをもう一度中心市街地に集めなおし、それと同時にそれぞれの地域でJRと高松琴平電気鉄道（ことでん）という私鉄がありますが、それらの駅の周辺あたりを中心にやはり昔のいろいろなまちがあり、そういう昔のまち、小さな拠点と中心市街地の大きな拠点を基本的には公共交通で結びましょう、と。あるいは公共交通の主要駅からフィーダー交通で拠点同士を結びましょう、と。そういう考え方で多核連携型コンパクト・エコシティという構想をつくらせて

いただいたということでございます。

資料の 55 ページは郊外型と同時にやはり商業機能やまち自体が広がったものを商業施設から見た状況でございます。高松の場合人口は 41 万人くらいですが、香川県全体が非常に小さな県でございますので都市圏としましては通勤・通学者などを見ますと 70 万都市圏くらいでございます。したがってましてけっこう大型スーパー等の立地も激しいということで、3 万平方メートル以上の売り場面積をもつショッピングセンターが市内に 2 つと隣町の綾川町というところに 4 万 2,000 平方メートルのイオンと、全部で 3 つございます。あと百貨店があるのですが中心に三越があり、ことでの瓦町駅ビルに大きなビルを建てて最初はそごうが入っていたのですが撤退し、その後岡山に本店がある天満屋が入っていたのですが、これも昨年 3 月で閉店してしまいました。いまそれをどうにかたちで穴埋めしようかということで、市の公共施設も一部入居を検討しているところでございます。

これだけの大きな大型スーパーが周りにありながら、いま中央商店街は頑張っている、特に丸亀町商店街が再開発事業でこれだけ頑張っているというのはかなり民間の努力が行われていることだと思えます。それに市としましては中央商店街の努力を支えていきながら、官民連携によって、どうにかこのコンパクト・エコシティ、特に中心市街地の活性化をやっていきたい、ということでございます。

この中心市街地につきましては、平成 19 年の 5 月に中心市街地活性化基本計画の認定をいただきまして、いま第 2 期の基本計画を進めているところです。

こういう「オーバーストア」の状態ですから、商店街も一生懸命やろうとはして、空き店舗率は確かに下がってきていますし、丸亀町などの居住人口も中心市街地は若干増えてきています。ただ、なかなか計画ほどにはまだっていないという状況でございます。厳しい環境の中で、今後とも努力が必要だという状況です。

資料の 56 ページが、その丸亀町の再開発のイメージ図でございます。毎日

のように全国から視察が押し寄せておりますが、丸亀町商店街というのは端から端までだいたい470メートルくらいございます。この470メートルの区間をA、B、C、D、E、F、Gという7つの街区に区切ってそれぞれの街区ごとに再開発手法を当てはめながらまちをつくりかえていきましょう、ということでやっております。いまできておりますのがA、B、C、G街区が完成しているところがございます。ただ、A街区はわりとすんなりうまくいったのですが、B、C街区がなかなか全地権者の同意が得られなくて若干間が空いたようなかたちの再開発になって、なかなか収支がまだ計画どおりにっていないということで、D、Eにかかれないというのがいまの状況です。G街区につきましては法定再開発として、かなり厳しい状況だったのですが、ぎりぎり最後、県、市がかなり協調したようなかたちで再開発事業ができて、どうにかいま回ってきつつあるという状況でございます。

資料の56ページが竣工写真でございますけれども、いちばん左上がシンボリックになっております壱番街、A街区のちょうど商店街が3つ交差するところだということで3町ドームといっておりますが、これがガラス製のドームです。ガラスのドームとガラスのアーケードをいまA街区のところはつけておりますけれども、これはイタリアのミラノのガレリア商店街を模してつくったものがございます。ちょっと違うのはドームの上が出ているんですね。これは何かといいますと、うどんの鉢をイメージしてそれを伏せた形につくっているということでございまして、やはりうどんの高松だということでございます。

あとG街区は先ほどいいましたように法定再開発で大きな広場をつくっております、ケヤキ広場という広場でいろいろなイベントが開催できるようになっているということでありまして、この商店街の再開発は単なる商業施設というだけではなく公共スペースとしていろいろな音楽とか文化芸術イベントなど、ひっきりなしにいろいろなことをやれるようになっておりますので、まちとしての賑わいづくりにも役立っているというような状況です。

以上がまちづくりの関係ですけれども、次に公共交通です。高松市の公共交

通は、予讃線と高徳線という JR がありまして、あと港の築港駅から、高松から琴平に行く高松琴平電気鉄道（ことでん）というのが走っております。あとバス路線もあるのですが、ほとんど全てが高松駅から郊外に路線が延びております。したがって中央通りから駅まで全ての路線が重なって走っているということで交通渋滞も引き起こしておりますし、利便性もそれほどよくないということで、これを将来回遊性のある交通体系に再整備していきたいということでやっております。

公共交通というのはいままで悪循環であったというのが一番の問題だと思っています。といいますのは、公共交通というのは日本の場合、公共交通といながら民間事業でして、その公共性に見合うような公的な財源措置というのはあまりない、赤字になったら補填しますよというような制度しかありませんので、どうしても地方都市などでは公共交通の収支を黒字化するのは非常に難しいものですからだんだん路線も減ってくるしまた便数も少なくなってくる、そうすると便利が悪くなりますからみんな乗らなくなる。乗らなくなって、またどんどん赤字が膨らんでいって廃線になってしまうというような悪循環を繰り返してきたのだと思います。

ですから、とにかく利用を促進しなければならない。利用して好循環に変えなければならないだろうということで、一昨年9月に高松市の「公共交通利用促進条例」というものをつくらせていただきました。これについても、いまは確かに自家用車、車のほうが便利かもしれないけれども、若干無理をしてでも、あるいは若干公金を入れてでもとにかく公共交通をみんなを利用して少しずつ収支をよくして、利便性をよくしていく、そういう好循環をつくっていきましょう、ということで、公共交通利用促進条例というものをつくりました。それで安全かつ快適で人と環境にやさしい都市交通を形成していきたい。先ほどいきました理想的なカタチにもっていききたいということでございます。

この公共交通利用促進条例に基づきまして2つの大きな支援措置をやっております。1つが電車とバスの乗り継ぎ割引制度というものです。先ほどいいま

した「ことでん」というのは、バスもやっております。「ことでん」以外のバス会社も含めて、電車からバスに乗り換えた場合、あるいはバスから電車に乗り換えた場合には、いままではことでん独自で 20 円割引というのがあったのですが、これに税金を 80 円足し込んで全て 100 円割引にしましょう、と。これは「IruCa カード」という、ことでんのカードがありますので、カード決済で全部やれるというようなかたちにしております。

3 月からやったのですが、これをやりましたら昨年 12 月までの実績で乗り継ぎ件数が 3 割増に増えています。結局「ちょい乗り」なんかでも 100 円割引になりますとちょっとバスに乗っていかうかということになるということです。やはりそういう件数が増えることによって車利用が若干抑制される。特にこのメリットは、電車の定期券をもっていると常にバスが 100 円割引になるというようなかたちになっておりますので、通勤とか通学で定期券利用をしてくれる人が増える、という効果もねらっています。そうなりますと利用促進が図られるだろうと考えております。

それからもう 1 つ、高齢者に対しまして、これは健康づくりとか生きがいづくり等も含めた観点ですけれども、70 歳以上の高齢者には「ゴールド IruCa」というのを発行したのですが、これをもっていれば全て公共交通は半額にしますというかたちでやっております。その半額分については市が負担しながらやっています。それまではシニア IruCa という 1 割引の高齢者のカードがあったのですが、その利用者がだいたい 7,000~8,000 人だったものですから、すぐゴールド IruCa を発行してもたぶん 5,000 枚くらいあったら 4、5 か月もつだらうということで 5,000 枚用意したのですが、それが 3 日で 4,500 枚いきまして、急遽発行を中止して 2 か月くらい待ってもらっていま追加発行しています。最終的に 1 月末で 1 万枚以上出ているというような状況でございます。

このような利用促進策をやりながら少しずつ伸ばしていったら、それで市民の皆様とやりとりをしながら、より望ましい路線、あるいは改善点、そういうものを「ことでん」を中心とした交通事業者の方たちと市がタイアップして話を

しながら利便性を向上させていきたいと思っています。

もう1つやりたいのは自家用車利用の抑制ということなのですが、これは施策としてはなかなか難しい、いろいろなことを検討しておりますけれども、できれば自家用車利用の抑制をしながら公共交通の利用促進をもう少しうまくやっていたらと思っているところでございます。

それから将来の交通体系の再編ということでいま具体的に動き出しているのが、JRの高松駅のすぐ近くに築港駅ということでの駅があるのですが、高松駅から^{ぶっしょうざん}仏生山駅、琴平までつながっているのですが、^{ちっこう}築港駅から仏生山駅までが市の中心部を走っている南北の軸でございます。その南北の軸をいま築港駅から栗林公園駅までは複線化しているのですが、残りはまだ単線です。これを仏生山駅まで複線化し、それに合わせてちょっと距離が長い三条駅と太田駅間に新駅、それから太田駅と仏生山駅間に新駅をそれぞれつくって、それぞれ横に幹線道路が走っておりますので、そこをバスでありますとか新交通システムみたいなものを考慮して、そこで「フィーダー交通」として結節させようと考えています。そうすることによって、高松の中心部であります築港駅、瓦町駅、中心市街地と副都心的な地域交流拠点であります仏生山の地域、これを軸として公共交通がかなり利便性高く結ばれます。途中の駅からもフィーダー交通ということで郊外部の小さな核との間で利便性を高めることができるということを考えているところでございます。この考え方につきましては、新しく国土交通省から示されている、「地域公共交通網形成計画」というものに位置付けまして、来年度実施計画をつくり、複線化と新駅設置とフィーダー交通の整備というものを具現化していこうと考えているところでございます。

(以 上)