

変わる公共交通

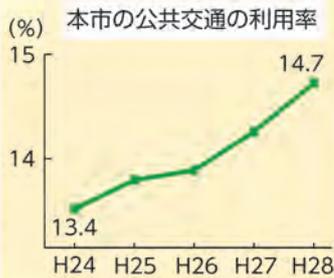
人口減少、少子・超高齢社会の到来が現実のものとなる中、地域社会を維持し、活力あるまちづくりを進めていくため「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、公共交通の再編を進めています。そこで、今回は、その取り組みの核となる「新駅構想」について紹介します。

■高松市の公共交通

本市には電車・バス・船などの公共交通がありますが、1日の利用者が一番多いのが電車です。

マイカーの急激な普及により、全国の地方鉄道で廃線や路線の縮小を余儀なくされている状況ですが、本市では「電車とバスの乗継割引の拡大」や「高齢者の運賃支援制度」などの利用促進施策の効果もあり、電車の利用率は伸びています。

また、「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定め、公共交通の利用を総合的に促進しています。



■「強み」を活かす

本市には、

- 公共交通の基軸となる電車が利用されている
- 交通事業者や行政などの関係者が合意形成を図りながら、効率的に施策を展開しているなどの「強み」があります。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりのためには、これらの「強み」を活かし、電車と路線バスやコミュニティバスなど、多様な交通手段が密接に連携する必要があります。

そこで、本市では新駅を整備し、利便性を高めることで公共交通の利用者を増やし、「生活の足」が無くならないよう「公共交通ネットワークの再構築」を進めています。



新駅整備 編



お問い合わせ
交通政策課 (☎ 839・2138)

※フィーダーバスとは、地域の拠点と駅を結ぶバスのことです。

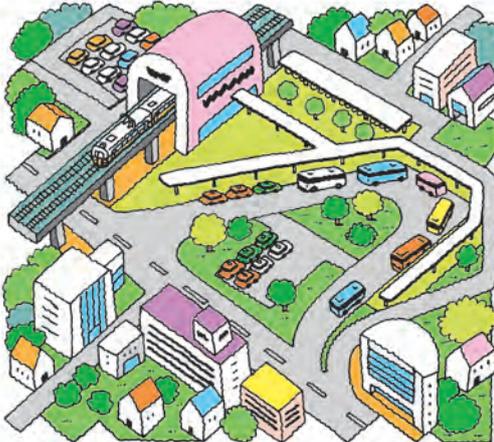
これまでの駅と

これからの駅

これまでの駅は、徒歩や自転車でアクセスすることを想定して整備され、利用しやすいように駅を中心に住宅が建てられています。



これからは、徒歩や自転車に加え、遠くからでもバスなどの交通手段で駅に来てもらい、電車に乗り換えて中心部まで移動してもらえよう、利用しやすい駅を整備する必要があります。



既存の駅を活用するには、多くの人が住んでいる場所に道路を整備しなければならぬため、莫大な時間と費用がかかります。一方、既に整備された幹線道路を活用し、駅を整備すると、短時間で安価に広い道路とながるというメリットがあるため、本市では幹線道路との交差点に新たな駅を整備することを選択しました。



2つの新しい駅

本市では、ことぞん琴平線の「三条～太田駅間」と「太田～仏生山駅間」に新駅を整備します。

▼新駅「三条～太田駅間」の特徴

路線バス、コミュニティバスに加え、高速バスなど主要な都市へも移動できる交通手段とつながることのできる「駅前広場」の整備を予定。

▼新駅「太田～仏生山駅間」の特徴

香川大学工学部やサンメッセなどの学術研究拠点との連携や、公共交通の再編によりバス沿線の起終点に必要な「駅前広場」の整備を予定。

▼新駅(三条～太田駅間)完成予想イメージ図



なぜ今、

新駅が必要なのか

電車の複線化事業を含め、新駅整備事業を国・県・市が支援するのは理由があります。



もし、電車やバスなどの公共交通が無くなったらどうなるでしょうか。多くの自治体がそうであるように、市民の移動手段を確保するため、行政が主体的に公共交通を走らせたり、収支不足を解消するため、赤字の補てんに多くの税金が投入されます。

いま投資することにより将来的な税金の投入が抑えられることは、健全な都市経営につながります。本市では、これらの整備も含め、健全で持続可能な公共交通を目指して、市域全体のネットワークの再編を進めていきます。

