

資料3-1

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業者名 [高松市総合都市交通推進協議会]

○事業概要 注1			
事業名	ことடன்新駅（三条～太田駅間）駅舎整備事業	整備区間	三条駅～太田駅間
事業期間	平成28年8月23日（施行認可）～令和2年11月28日（開業）	総事業費	13.6億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・高松市は、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」の実現を目指しており、都市の核となる地域交流拠点を形成する上で、公共交通ネットワークを強化し、都市の中心部とのアクセス性の向上を図ることが課題となっている。 ・本事業は、高松市が目指す将来都市構造の実現に向け、新駅整備により公共交通機能を充実するとともに、新駅を核とした地域のまちづくりを促進し、都市の核となる地域交流拠点の形成に寄与するものである。		
	≪事業目的≫ ・三条～太田駅間に新駅を設置し、公共交通の利便性の向上と都市の核となる地域交流拠点を形成する。 また、鉄道利用者の増加により、琴平電気鉄道の経営安定化を通じ、地域交通の持続的な確保を図る。	≪関連する政策目標≫ ・公共交通の利便性向上により、高松市総合都市交通計画の基本方針である「だれもが利用しやすい安全・安心な公共交通体系の構築」「環境負荷の小さい公共交通体系の構築」「自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築」「都心へのアクセスとまちなかの回遊性を支える公共交通体系の構築」に寄与する。	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
ことடன்新駅（三条～太田駅間）開業に伴う市内バス路線再編により、駅利用者が増加している。 【ことடன்新駅（三条～太田駅間）に新たに結節したバス路線】 R3.11：レインボー循環バス、伏石駅サンメッセ線 R4.4：鹿角線（鹿角伏石系統）、高松西高線 R6.4：大学病院線（伏石高田系統）、塩江線（伏石空港系統） R7.4：塩江線（伏石塩江系統）			
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 注1			
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因
事業費	9.5億円	13.6億円	・駅舎実施設計による事業費の変更、資材等の物価高騰、工事監理等業務追加に伴う増額が生じたため。
工期	3年	4年3ヶ月	・新駅供用開始に必要なことடன்複線化事業（三条～太田駅間）の整備に日数を要したため。
輸送人員	約2,300人/日	1,022人/日（開業：令和2年度） 3,216人/日（令和6年度）	・市内のバス路線再編に伴い、ことடன்伏石駅に結節するバス路線を新設したため。
○事業の効果の発現状況			
評価項目	評価結果		
■利用者への効果・影響	■駅へのアクセス向上 ・琴平線（三条～太田駅間）最寄駅までの所要時間の短縮 新駅設置前：9.9分(794m)、10.1分(805m) 新駅設置後：4.6分(370m)、4.5分(358m) ・新駅に新たに結節するバス路線の増加 R3.11：レインボー循環バス、伏石駅サンメッセ線 R4.4：鹿角線（鹿角伏石系統）、高松西高線 R6.4：大学病院線（伏石高田系統）、塩江線（伏石空港系統） R7.4：塩江線（伏石塩江系統）		

資料3-2 P3

資料3-2 P4

資料3-2 P5、6

<p>■供給者への効果・影響</p>		<p>■利用者の増加に伴う収入増（増加分：1,291人/日） （開業前：令和元年度）・三条駅（3,224人/日）、太田駅（4,573人/日） （現在：令和6年度）・三条駅（2,532人/日）、新駅（3,216人/日）、 太田駅（3,340人/日）</p>					
<p>■社会全体への効果影響</p>	<p>住民生活</p>	<p>■新駅を整備することにより、駅への所要時間が短縮され、公共交通機関の利便性が向上し、新駅周辺にマンション開発が行われるなど、住宅需要が高まった。 ■本市の人口は減少傾向が続いているものの、新駅周辺（三条町、太田下町、伏石町）の人口は微増している。 ■民間カーシェアサービスが実施されているほか、令和7年8月から民間シェアサイクルサービスの実証事業が実施されており、民間投資が期待されている。</p>					
	<p>地域経済</p>						
	<p>地域社会</p>						
	<p>環境安全</p>						
<p>■費用便益分析 [令和6年度価格] 注2 計算期間： 30年（50年）</p>	<p>便 益</p>	<p>24.7億円 （29.7億円）</p>	<p>貨幣換算した主要な費用：利用者便益（移動短縮便益）、 供給者便益（事業者収益改善）</p>				
	<p>費 用</p>	<p>16.8億円 （20.2億円）</p>	<p>貨幣換算した主要な費用：総事業費、維持管理費</p>				
	<p>指 標</p>	<p>費用便益比 B/C</p>	<p>1.47 （1.47）</p>	<p>純現在価値 NPV</p>	<p>8.0億円 （9.6億円）</p>	<p>経済的内部 収益率 EIRR</p>	<p>3.8% （4.1%）</p>
<p>上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、令和6年度（事後評価時点）以降を予測 三条駅～太田駅間：伏石駅 開業年度 1,022人/日 開業4年後 3,216人/日</p>							
<p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</p>							
<p>特になし。</p>							
<p>○改善措置の必要性</p>							
<p>・想定値の輸送人員を上回っており、事業効果が十分に発揮されていると判断できる。改善措置の必要性はないが、今後、更なる駅利用者の利便性向上を図るため、新駅に乗り入れる高速バス路線の増加に取り組む。 R3.11 高徳エクスプレス（高松～徳島）乗入 R5.12 ハローブリッジ号（丸亀・高松～横浜・東京・新宿線）乗入</p>							
<p>○今後の事後評価の必要性</p>							
<p>想定値の輸送人員を上回っており、事業効果が十分に発揮されていると判断できることから、今後の事後評価の必要性は不要とする。</p>							
<p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p>							
<p>特になし。</p>							
<p>○概要図（位置図）</p>							
<p>【整備前】</p> <p>三条駅 2.3 km 太田駅 1.8 km 仏生山駅</p>							
<p>【整備後】</p> <p>三条駅 1.1 km 新駅 1.2 km 太田駅 1.8 km 仏生山駅</p>							
<p>○備考</p>							
<p>※評価実施時期：令和6年10月 ※評価の過程で使用したデータ、文献等：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012 ※評価の体制（有識者の委員会等）：令和7年10月高松市総合都市交通計画推進協議会</p>							

資料3-2P7

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：表中の（）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

<参考資料>

「変化の要因」について、例えば、以下の要因が考えられる。

表.1 変化の要因例

社会全体	夜間人口、昼間人口、 経済成長率、物価上昇・下落、金利 等
対象事業	所要時間、運賃料金、運行本数、他路線との接続等
関連する事業等	競合・補完交通サービス状況、 沿線開発等の関連事業の遅れ、 (空港アクセス鉄道の場合) 航空需要の低迷、立ち上がりの遅れ、 面整備等との調整 等
事業固有	追加設備の設置、 難工事、工法変更、埋蔵文化財調査 用地取得の長期化、関連事業者との調整 等

要因の変化の結果は、次のようにとりまとめる。

表.2 事業による効果・影響等の算定基礎となった要因の変化のとりまとめ例

基礎要因	新規事業採択時評価	事後評価	変化とその要因
事業費	合計：〇〇億円 うち用地：〇〇億円 主体：〇〇億円 車両：〇〇億円	合計：●●億円 (新規事業採択時の〇%) うち用地：●●億円 (新規事業採択時の〇%) 主体：〇〇億円 (新規事業採択時の〇%) 車両：〇〇億円 (新規事業採択時の〇%)	(例) 〇〇工区の工法の見直し(〇〇工法から〇〇工法)により、全体事業費が□億円の減少となった。
工期	〇年〇月→〇年〇月 (〇年〇ヶ月)	〇年〇月→〇年〇月 (〇年〇ヶ月) (新規事業採択時から〇年遅れ)	(例) 上記工法の見直しにより、工期短縮がなされ、開業時期が3ヶ月早まった。
輸送人員	全線：〇〇人/日 開業区間〇〇人/日	開業5年目： 全線：●●人/日 (新規事業採択時の〇%) 開業区間：●●人/日 (新規事業採択時の〇%) 1年目：●●人/日 2年目：●●人/日 3年目：●●人/日 4年目：●●人/日	(例) 沿線開発の遅れ(■地区)により、沿線人口が当初予想から7割程度に留まったこと、〇〇県全域の景気の停滞の影響があり、輸送人員は新規事業採択時の6割に留まっている。但し、新規事業採択時の輸送人員は開業後10年目を想定したものである。

注：再評価が実施されていない場合の取りまとめ例を示した。

「事業の効果の発現状況のとりまとめ」の結果は、次のようにとりまとめる。

表.3 事業の効果の発現状況のとりまとめ例

評価項目		新規事業採択時評価	事後評価	変化とその要因
地域 経済	地域の 活性化	対象圏域全体の商業ポテンシャル(代理指標)が3%増加し、地域活性化へ寄与する。	開業4年目までの沿線地域の商業販売額の変化をみると、開業前年までと比べて横ばいの状況にある。	(例) 沿線開発の遅れ((未達成) ■ ■地区)により、沿線人口が当初予想から7割程度に留まったこと、〇〇県全域の景気の停滞の影響があり、地域の活性化への寄与は限定的なものとなっていると考えられる。
地域 社会	定住 人口の 増加	当該事業と合わせて居住施設(マンション等)の立地が決定しており、またその入居状況も良好。	マンション等の立地はあったが、開業4年目までの沿線地域の人口数の変化をみると、横ばいの状況である。	-

注：再評価が実施されていない場合の取りまとめ例を示した。