

令和7年度 第2回 高松市総合都市交通計画推進協議会

ことடன்新駅（三条～太田駅間）駅舎整備事業の事後評価（案）について
※伏石駅

令和7年10月24日（金）



■ 鉄道関係公共事業の完了後の事後評価実施細目(抜粋)

第1 目的

鉄道関係公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、完了後の事後評価(以下「事後評価」という。)を実施する。

第2 事後評価の対象とする事業の範囲

事後評価の対象とする事業は、鉄道関係の以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除く全ての事業とする。

(1) 省略

(2) 補助事業等(国庫からの補助(間接補助を含む。))、出資又は貸付に係る事業をいう。ただし、(1)に該当するものを除く。

第3 事後評価を実施する事業

1. 事後評価を実施する事業は、以下の事業とする。

(1) 事業完了後5年が経過した事業。また、事業完了の定義は、別紙に定めるとおりとする。

(別紙) 事業完了の定義: 事業採択を行った箇所及び区間が全て 供用を開始した時点

2 対象事業概要及び目的



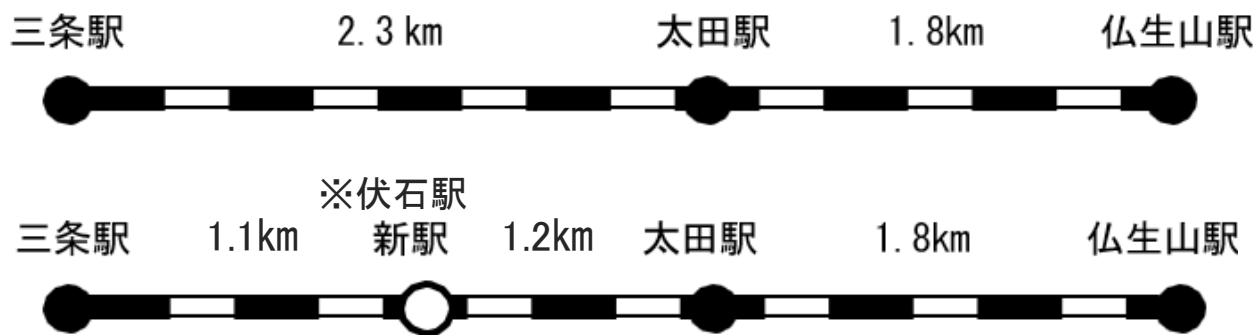
■ 事業概要

- ①事業名：ことでん新駅(三条～太田駅間)駅舎整備事業 ※三条～太田駅間：伏石駅
- ②事業期間：平成28年8月23日～令和2年11月28日
- ③総事業費：13.6億円

■ 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。
- ・鉄道利用者の増加により、高松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。

■ 概要図



3 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



要因	計画値	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カ月	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	(開業:令和2年度) 1,022人/日 (令和6年度) 3,216人/日	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。

■ 輸送人員(駅利用者数) ※人/日

駅名	R元	R2	R3	R4	R5	R6
三条	3,224	2,403	2,250	2,304	2,407	2,532
伏石	—	1,022	1,420	2,404	2,878	3,216
太田	4,573	3,653	3,465	3,188	3,255	3,340
合計	7,797	7,078	7,135	7,896	8,540	9,088



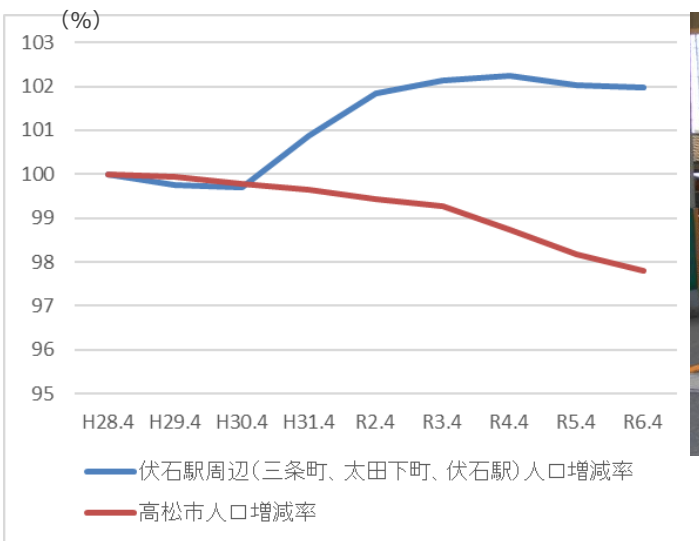
・伏石駅の利用者数は増加傾向

・現在、新型コロナウイルス感染症前(令和元年度)より、3駅合計の利用者数は増加

4 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ・新駅に新たに結節するバス路線の増加(伏石駅サンメッセ線、高松西高線等)
供給者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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)
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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、<u>新駅周辺(三条町、太田下町、伏石町)の人口は増加傾向にある。</u> ■ <u>民間カーシェアサービス</u>が実施されているほか、令和7年8月から<u>民間シェアサイクルサービスの実証事業</u>が実施されており、民間投資が期待されている。



カーシェアサービス(高架下)



シェアサイクルサービス(駅前広場内)



■ 費用便益分析 ※計算期間30年(50年)

便 益	24.7億円 (29.7億円)	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)				
費 用	16.8億円 (20.2億円)	貨幣換算した主要な費用:総事業費、維持管理費				
指 標	費用便益比 B/C	1.47 (1.47)	純現在価値 NPV	8.0億円 (9.6億円)	経済的 内部収益率 EIRR	3.8% (4.1%)

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル抜粋(国土交通省鉄道局発行)

利用者便益 効果項目例:総所要時間の短縮、交通費用の減少

供給者便益 効果項目例:事業者収益の改善

事業の効果の発現状況や、費用に対する便益の相対的な大きさを表す「費用便益比」が1を超えていることから、**効率的な事業**と評価する。

6 改善措置の必要性及び今後の予定



計画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まれない。

【高速バス乗入経緯】

R3.11 高徳エクスプレス(高松～徳島)

R5.12 ハローブリッジ号(丸亀・高松～横浜・東京・新宿線)



高架下駐輪場利用状況



路線バス利用状況



高速バス利用状況

(今後の予定)

本協議会に事後評価の内容を報告後、国へ提出