

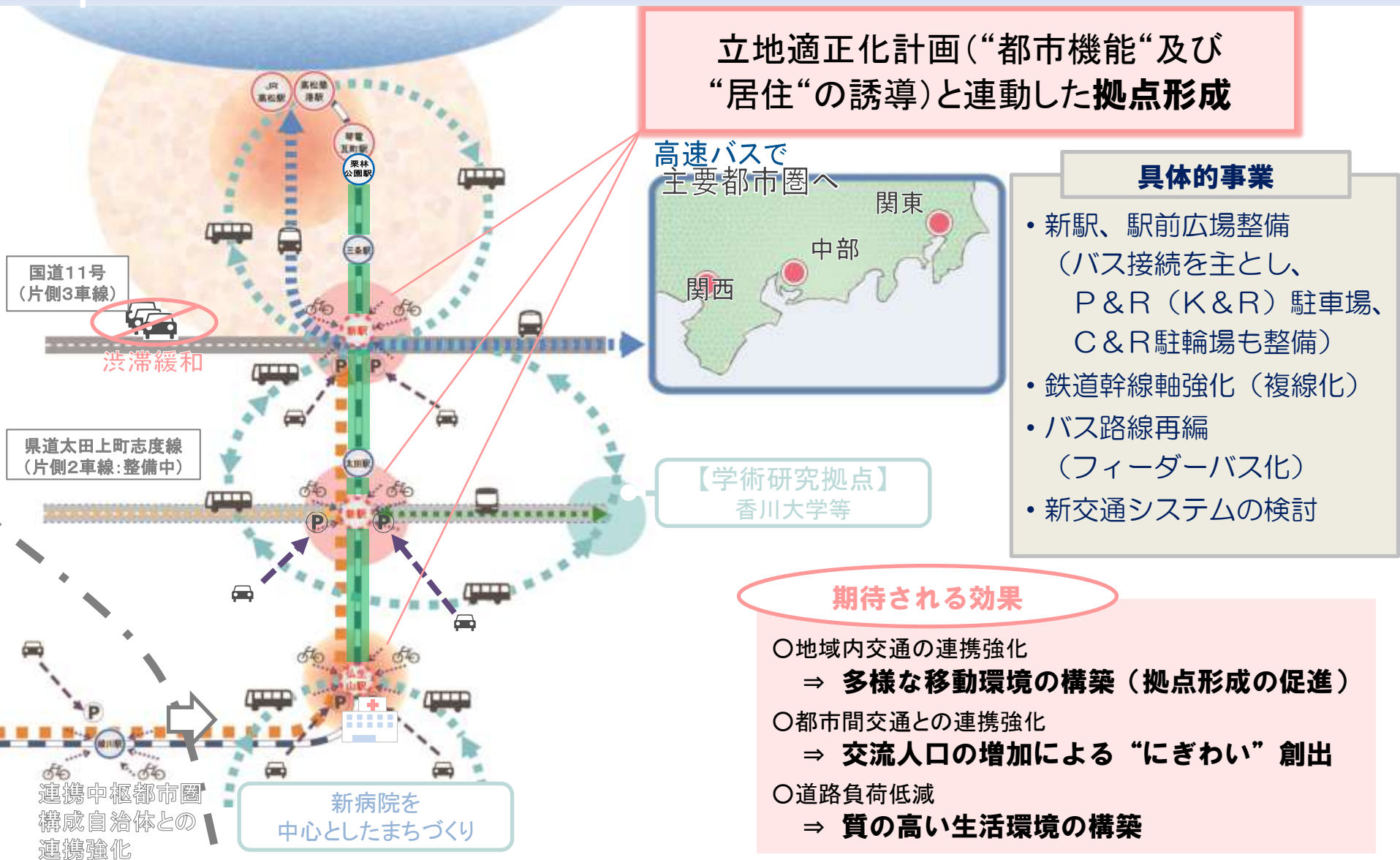
ことでん新駅(太田～仏生山駅間) 基本構想

平成28年3月

高松市

1 整備に向けた課題

(1) 全体構想



1 整備に向けた課題

(2) 課題と取扱いケースの設定

課題 太田駅と新駅（太田～仏生山駅間）は、駅間が約450mと非常に短い⇒両駅の取扱いについて検討

複数の取扱いケースを想定して検討

■ことでん新駅（太田～仏生山駅間）と太田駅による3つのケース〔左図参照〕

■ケース毎の比較・検討に際しての調査項目を下記のとおりとする。

I 太田駅の鉄道利用者への影響

II 新駅の整備効果

III ダイヤの検討

IV コスト（整備コスト、維持管理コスト）

①太田駅利用実態調査

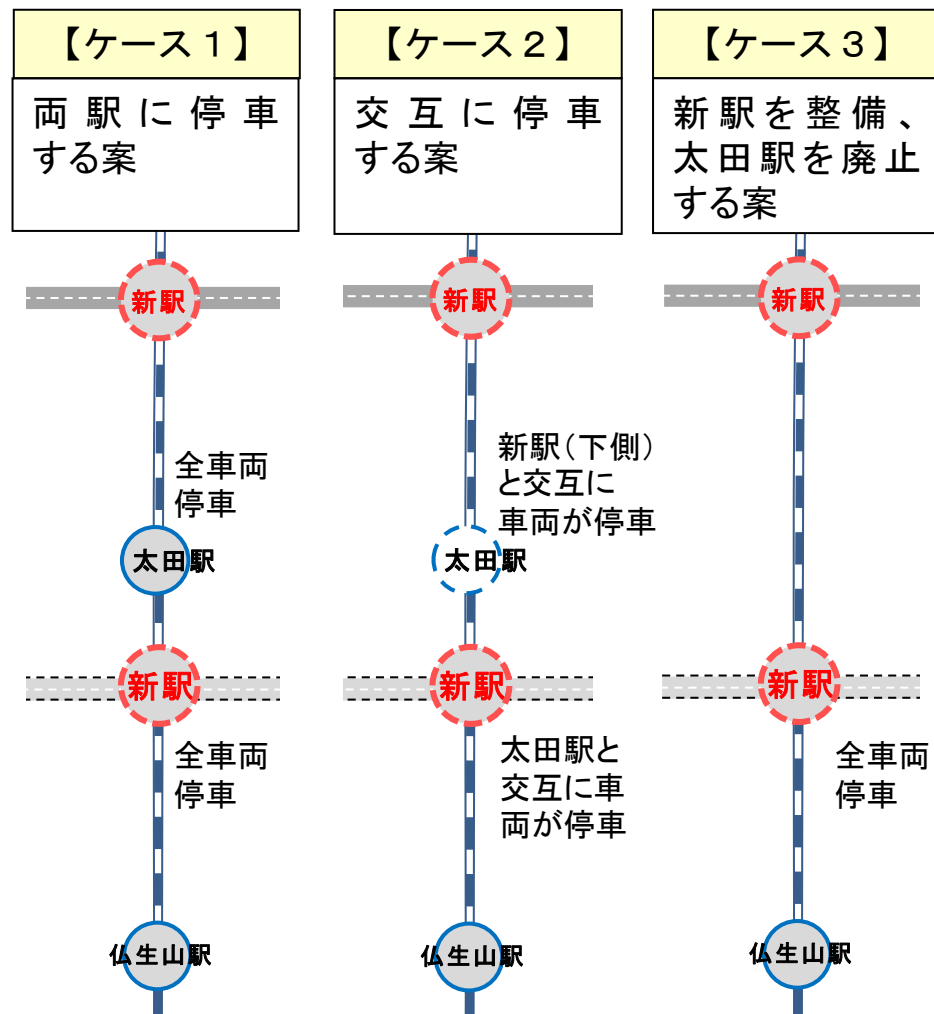
新駅整備後の利用継続・利用転換意向

交互停車した場合の利用変化

②新駅の需要検討調査

新駅の利用需要

附帯施設（駐輪場・バス停等）の規模



2 補完調査

(1) ①太田駅利用実態調査

太田駅・新駅の利用者推計(太田駅利用者の利用転換考慮)

太田駅利用者数1,956人/日(H26年度平均)に対し、新駅整備後の各駅の利用意向に対する回答の各比率を乗じて、利用者数の変動を推計

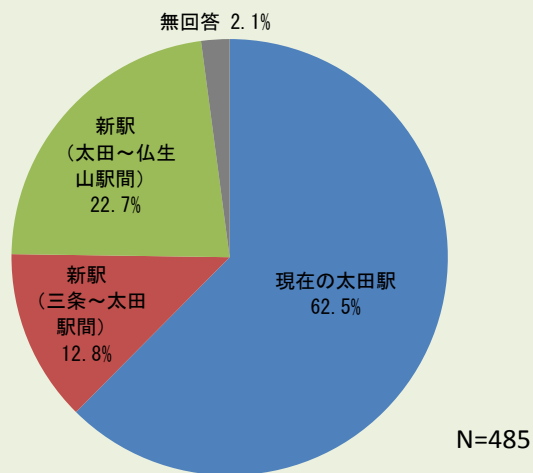
太田駅:1,223人

新駅(三条駅～太田駅間):250人

新駅(太田駅～仏生山駅間):444人

A5 新駅整備による利用駅の転換状況

新駅が整備されても「太田駅を利用する」と約63%が回答



	現状 (人/日)	新駅整備後 利用者推計 (人/日)	
太田駅	1,956	× 62.5%	1,223
新駅 (三条駅～太田駅間)	—	× 12.8%	250
新駅 (太田駅～仏生山駅間)	—	× 22.7%	444

2 補完調査

(2) ①太田駅利用実態調査

交互停車導入による利用者数への影響

交互停車の運行形態での利用意向を踏まえて、太田駅と新駅(太田駅～仏生山駅間)の利用者の減少人数を算出

利用を継続する割合は $65.7\% / (65.7\%+25.6\%)=72.0\%$ として算出

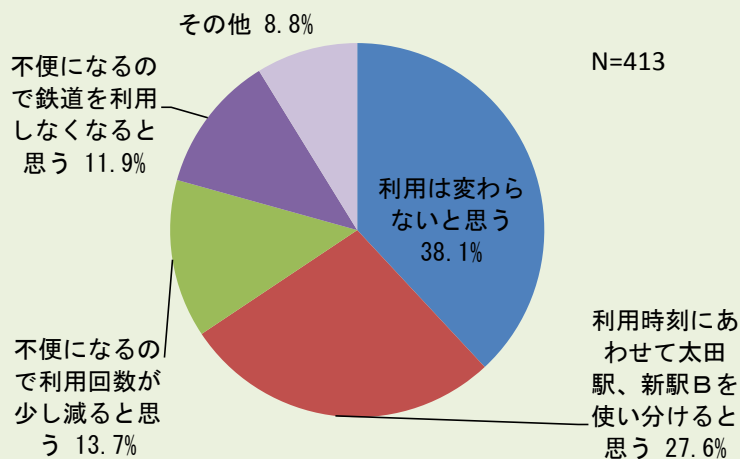
太田駅:881人(342人減)

新 駅:320人(124人減)

A6 交互停車の運行形態での利用意向

利用する(使い分ける)が65.7%

利用が減る・しなくなるが25.6%



	新駅整備後 (人/日)	交互停車 導入後 利用継続 (人/日)	差：利用 喪失 (人/日)
太田駅	1,223	881	▲342
新駅 (太田駅～仏生山駅間)	444	320	▲124

*なお、交互停車に対しては自由意見において「本数が減って不便になる」「ややこしく使いにくい」などの批判が多く寄せられている。

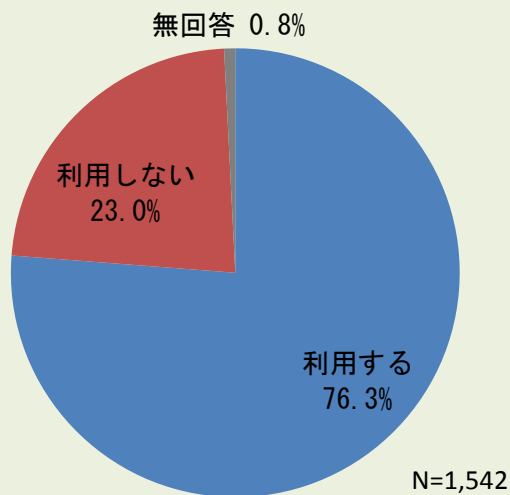
2 補完調査

(3) ②新駅(太田～仏生山駅間)の需要検討調査

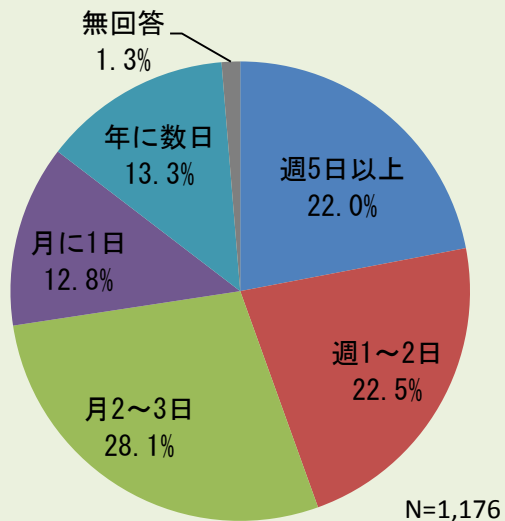
新駅の利用者数推計

B6の新駅ができた場合、**利用すると回答した方(76.3%)**のうち、
B7の新駅の利用頻度が「**週5日以上**」と回答した方(**22.0%**)を日当たりの新駅の利用者と想定し、
新駅の利用者数は駅勢圏人口13,442人×76.3%×22.0%=**2,256人/日**と推計
この利用者数に、移動手段を「**自転車**」と回答した率**35.3%**を乗じて駐輪場必要数を**約800台**と推計

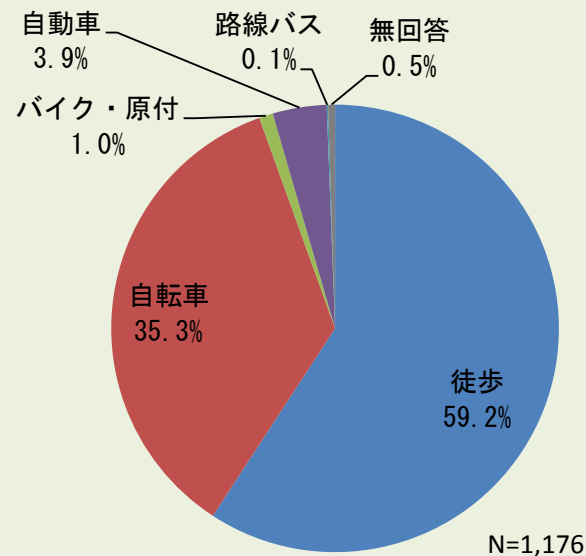
B6 新駅の利用可否



B7 利用頻度

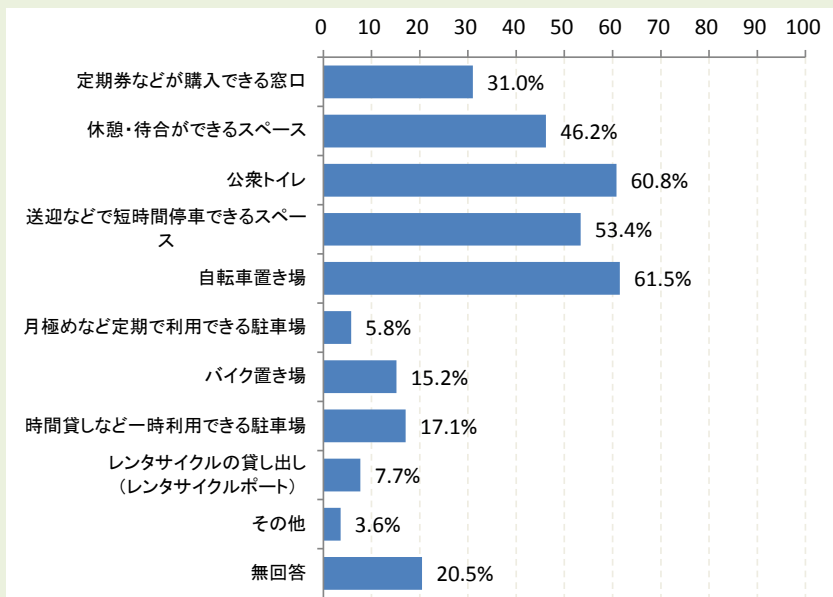


B8 新駅への移動手段



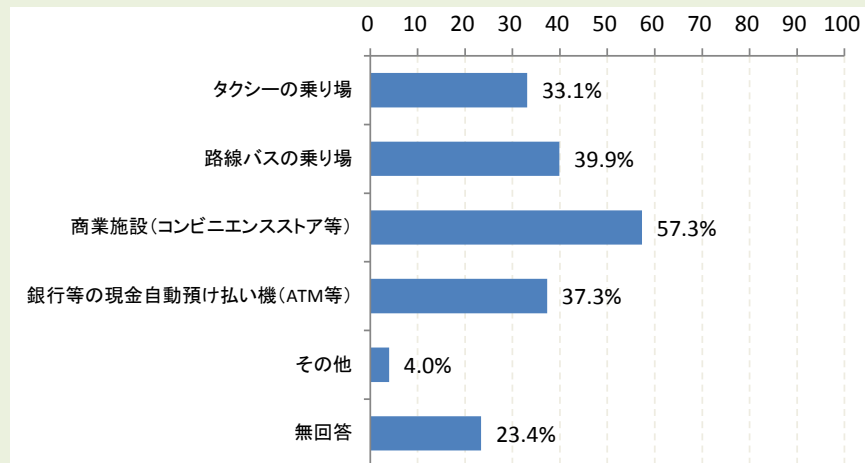
B4 新駅に必要な施設ニーズ

施設ニーズは、「**自転車置き場**」が約**62%**、次いで「**公衆トイレ**」と「**送迎などで短時間停車できるスペース**」が**5割超**。



B5 新駅周辺の施設ニーズ

駅周辺の施設ニーズは、「**商業施設(コンビニエンスストア等)**」が最も高く約**57%**、次いで「**路線バス乗り場**」で約**40%**となっている。



3 ケース比較検討

(1) ケース1

【ケース 1】 両駅に停車する案		
新駅による地域交流拠点・都市軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・太田駅と新駅整備により地域交流拠点としての拠点性が向上 ・片側2車線の県道との結節により、バス路線との接続が充実し、フィーダー公共交通の通利便性が向上 	○
ダイヤへの影響	太田駅～仏生山駅間の所要時間が、 下りで55秒、上りで50秒増える	△
駅勢圏の人口	太田駅勢圏人口は15,670人、新駅勢圏人口は13,442人で、このうち両駅勢圏が重なる個所の人口は10,742人 よって、両駅勢圏人口は 18,370人(2,700人増)	○
太田駅の鉄道利用者への影響 新駅の整備効果	<p>【太田駅】利用者が新駅(太田駅～仏生山駅間)へ分散するため混雑の緩和 現状利用者数1,956人/日→1,223人/日 ※P. 9参照</p> <p>【新駅】新駅(太田駅～仏生山駅間)利用者数2,256人 ※P14参照</p> <p>【2駅】太田駅+新駅の利用者数:3,479人(1,523人増)</p>	○
学術研究拠点(香川インテリジェントパーク等)との連携性	鉄道へのアクセス性向上 (既存路線太田サンメッセ線の時間短縮:約5分及び定時性の確保)により、多くの就業者、学生、来訪者の公共交通利用が期待	○
コスト (整備コスト、維持管理コスト)	新駅の整備コストに加え、 2駅分の維持管理コストが必要 整備費 2.4億円 管理費 3,372万円/年(1,686万円/年増)	△
総合評価	○	

3 ケース比較検討

(2) ケース2

【ケース 2】 交互に停車する案		
新駅による地域交流拠点・都市軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> 太田駅と新駅整備により地域交流拠点としての拠点性が向上 片側2車線の県道との結節により、バス路線との接続が充実し、フィーダー公共交通の通利便性が向上するも、接続可能となる鉄道の運行頻度は低下 	×
ダイヤへの影響	三条駅～仏生山駅間の所要時間は 現行とほぼ同等 (整備による影響はほとんどない)	○
駅勢圏の人口	太田駅勢圏人口は15,670人、新駅勢圏人口は13,442人で、このうち両駅勢圏が重なる個所の人口は10,742人 よって、両駅勢圏人口は 18,370人(2,700人増)	○
太田駅の鉄道利用者への影響 新駅の整備効果	<p>【太田駅】本数が半減し、利用の迷いによる乗客離れで利用者は減少 交互停車導入後の利用者数1,223人/日→881人/日</p> <p>【新駅】新駅(太田駅～仏生山駅間)利用者数2,256人→2,132人/日</p> <p>【2駅】太田駅+新駅の利用者数:3,013人(1,057人増)</p>	△
学術研究拠点(香川インテリジェントパーク等)との連携性	鉄道へのアクセスは現行と同程度 (既存路線太田サンメッセ線の時間短縮:約5分及び定時性を確保にするも、接続する鉄道運行本数が減少)となり、現行以上の連携は期待できない	△
コスト (整備コスト、維持管理コスト)	新駅の整備コストに加え、 2駅分の維持管理コストが必要 整備費 2.4億円 管理費 3,372万円/年(1,686万円/年増)	△
総合評価	×	

3 ケース比較検討

(3) ケース3

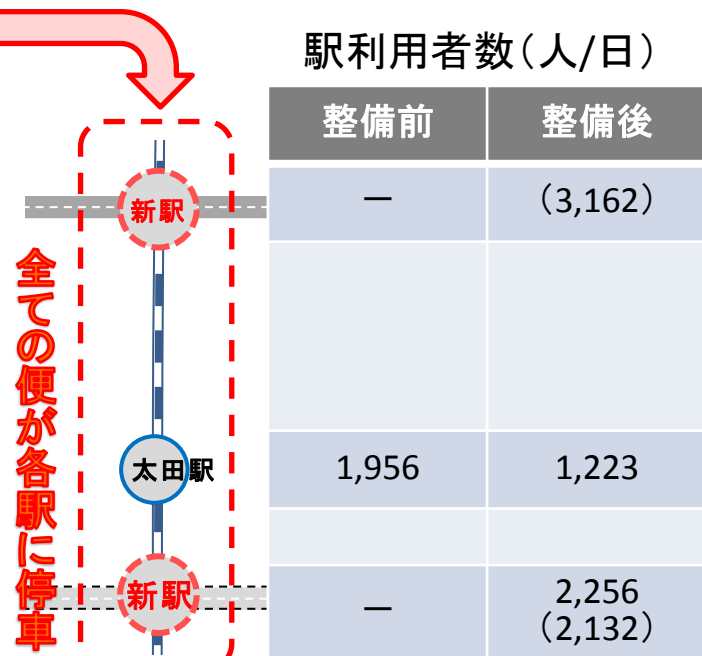
【ケース 3】 新駅を整備、太田駅を廃止する案		
新駅による地域交流拠点・都市軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・太田駅は廃止されることから、その他のケースと比較し拠点性は低下 ・片側2車線の県道との結節により、バス路線との接続が充実し、フィーダー公共交通の通利便性が向上 	△
ダイヤへの影響	三条駅～仏生山駅間の所要時間は 現行とほぼ同等 (整備による影響はほとんどない)	○
駅勢圏の人口	新駅勢圏人口は 13,442人(太田駅と比較し、2,228人減)	×
太田駅の鉄道利用者への影響 新駅の整備効果	<p>【太田駅】廃止されるため利用者への影響は大きく、特に新駅整備後も太田駅の利用を継続したい1,223人に大きな影響が出る</p> <p>【新駅】新駅(太田駅～仏生山駅間)利用者数2,256人(300人増)</p>	×
学術研究拠点(香川インテリジェントパーク等)との連携性	鉄道へのアクセス性向上 (既存路線太田サンメッセ線の時間短縮:約5分及び定時性の確保)により、多くの就業者、学生、来訪者の公共交通利用が期待	○
コスト (整備コスト、維持管理コスト)	<p>新駅の整備と太田駅の撤去コストが必要であるが、維持管理費は増えない</p> <p>整備費 2.6億円 管理費 1,686万円/年(現状と同じ管理費で増加はない)</p>	○
総合評価	△	

3 ケース比較検討

(4) 整備ケース比較結果

整備ケースの比較検討

	【ケース 1】	【ケース 2】	【ケース 3】
	両駅に 停車する案	交互に 停車する案	新駅を整備、 太田駅を 廃止する案
新駅による地域交流拠点・ 都市軸の形成	○	×	△
ダイヤへの影響	△	○	○
駅勢圏の人口	○	○	×
太田駅の鉄道利用者への影響 新駅の整備効果	○	△	×
学術研究拠点との連携性	○	△	○
コスト（整備、維持管理）	△	△	○
総合評価	○	×	△



※()内の数字は全体構想
策定時の推計値

【参考】 仏生山駅: 1,482人/日
また、他路線で最も利用者数の多い駅は
長尾線 林道駅: 847人/日
志度線 湯元駅: 910人/日 いずれもH26平均

ケース1の「新駅と太田駅の両駅に全車両を停車」を整備方針として位置付け

4 新駅(太田～仏生山駅間)基本構想

(1) 目的

○地域内交通の連携強化

〔公共交通〕

- ・既存路線バスの再編による、郊外部からのフィーダーバス系統との結節
- ・新交通システムの検討

〔自動車〕

- ・パーク&ライド駐車場の整備

〔自転車〕

- ・県道高架下を活用した駐輪場の整備

➡ 人口増加が進む市南東部に対応した公共交通網の形成

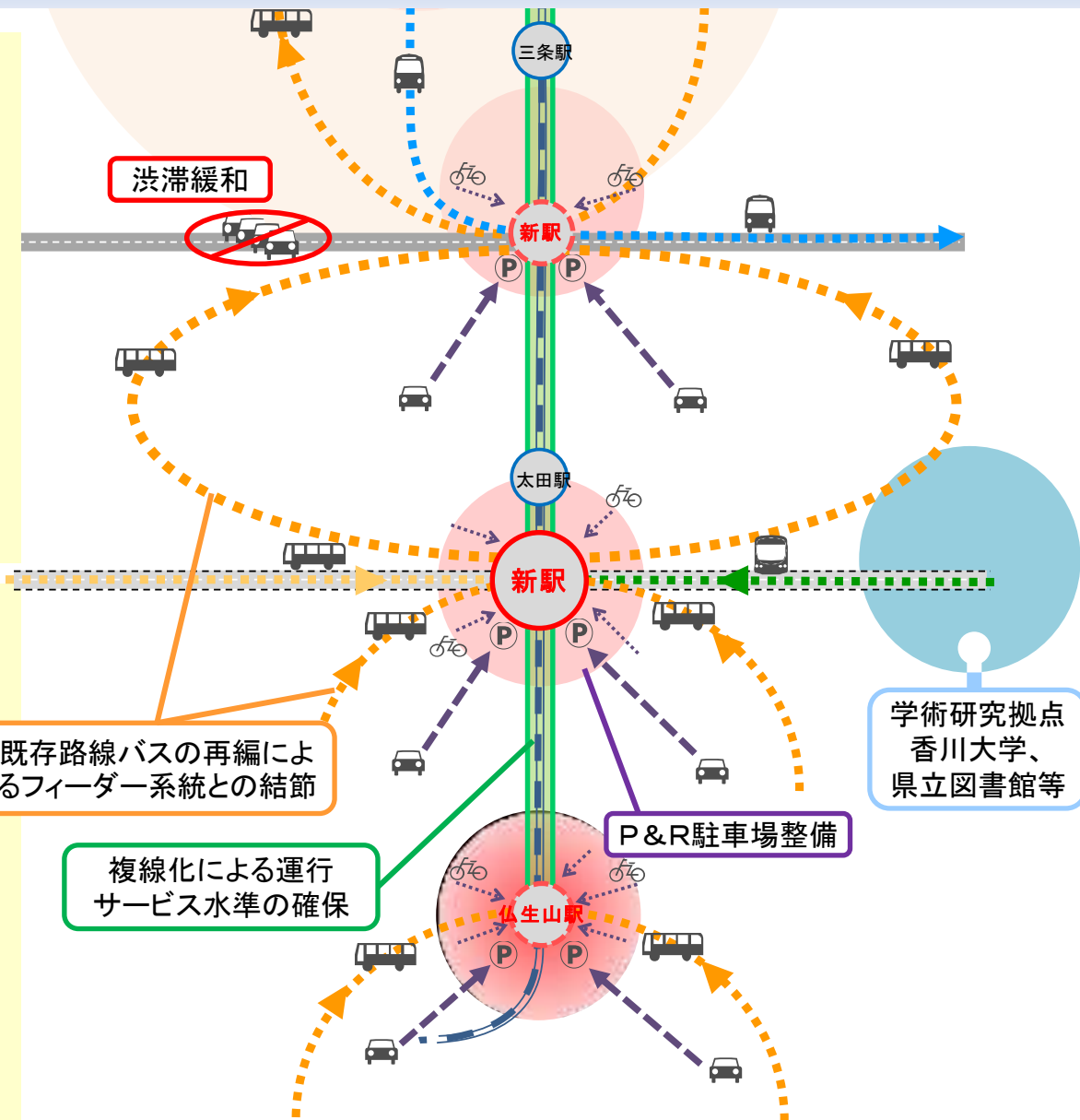
○学術研究拠点等との連携強化

- ・香川大学工学部を始めとした各種研究施設に加え、県立図書館、県立桜井高校等へのアクセス性向上

○主要幹線道路を生かした交通ネットワークの形成

- ・県道高松長尾大内線(10号BP)等及び太田上町志度線(整備中)によるリンク上に位置

➡ 県下広域にわたる連携・交流の強化



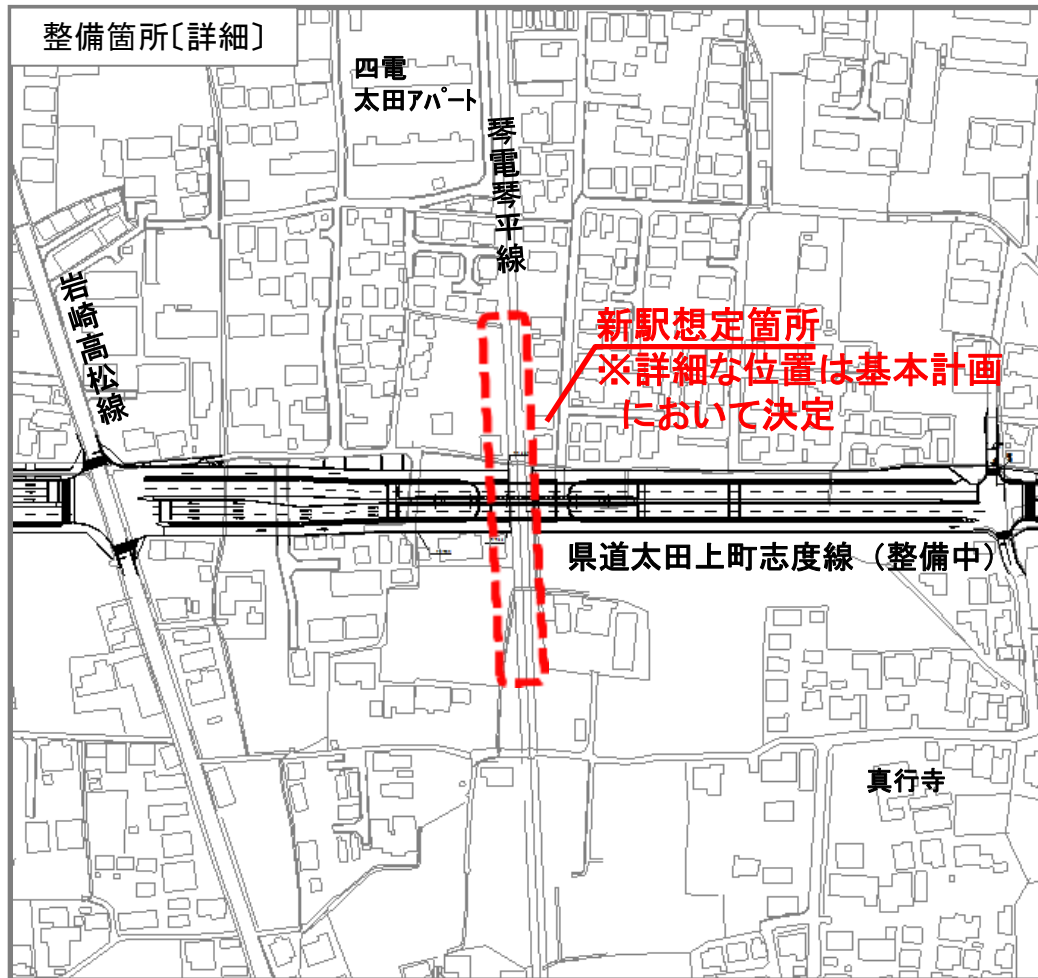
4 新駅(太田～仏生山駅間)基本構想

(2) 新駅整備箇所

駅舎整備箇所:ことでん琴平線と県道太田上町志度線(整備中)の交差点 ※ 道路高架下部



(出典:ゼンリン電子地図帳 Zi16『Z16EB 第1016号』)



4 新駅(太田～仏生山駅間)基本構想

(3) 新駅施設概要及び概算事業費

・新駅施設概要

項目	内容	項目	内容
所在地	高松市多肥上町	駅管理施設	事務所・休憩室:約20㎡
駅舎形式	地上駅タイプ (相対式プラットホーム L=85m)	便所	男性トイレ 女性トイレ 多目的トイレ 合計:約30㎡
構造種別	鉄骨造		
最高高さ	約4.5m	駐輪場台数	800台
段差解消	スロープを設置(勾配:5.0%)	周辺道路	県道太田上町志度線 (地上)幅員28m、(高架)幅員16.6m

・概算事業費

約2.8億円 ※平成27年度時点における単価で算出

駅舎附帯施設(パーク&ライド駐車場等)の費用については、今後詳細を検討するため含んでいない。

5 今後の課題

(1) 基本計画策定に向けた課題

課題 新駅間ループバス等、新駅を東西に通過するバス路線との結節

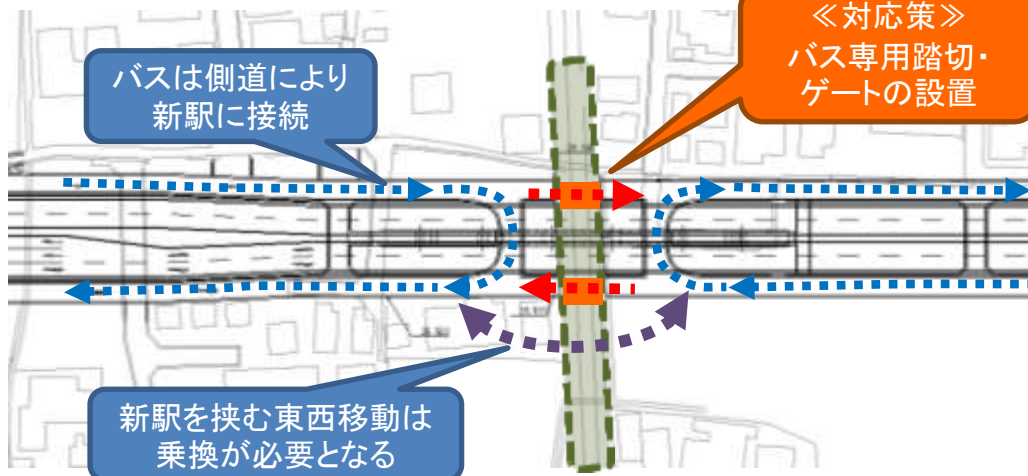
地域公共交通再編実施計画

バス路線網再編案の検討方針

鉄道を基幹とする交通ネットワークの再構築

交通結節拠点(新駅)整備とバス路線再編

新駅からのフィーダーバスシステムの創設
⇒2つの新駅を循環するループバス等も検討



事例:「鹿島鉄道廃線跡BRT(バス高速輸送)システム」
バス専用道入口に設置しているゲートの活用
⇒バス専用踏切の設置で、高架側道から琴平線を横断



5 今後の課題

(2) 基本計画策定に向けた課題

課題 駅舎附帯施設の検討

- フィーダーバスシステムの接続ベイ
- 駐輪場
- 送迎用駐車場
- その他附帯施設(商業施設等)

これらの配置検討に加え、

都心部から5km以上
離れた場所に位置することから、
パーク&ライド駐車場の配置も検討

⇒関係機関との協議、調整が必要



課題 事業スキームの整理

⇒駅舎整備にかかる費用負担について検討が必要

これらの課題を整理し、来年度中に基本計画の策定を目指す