

ことでん新駅（太田～仏生山駅間）基本計画

平成30年3月

高 松 市

1 ことでん新駅(太田～仏生山駅間)基本構想 (H28.3策定)

(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

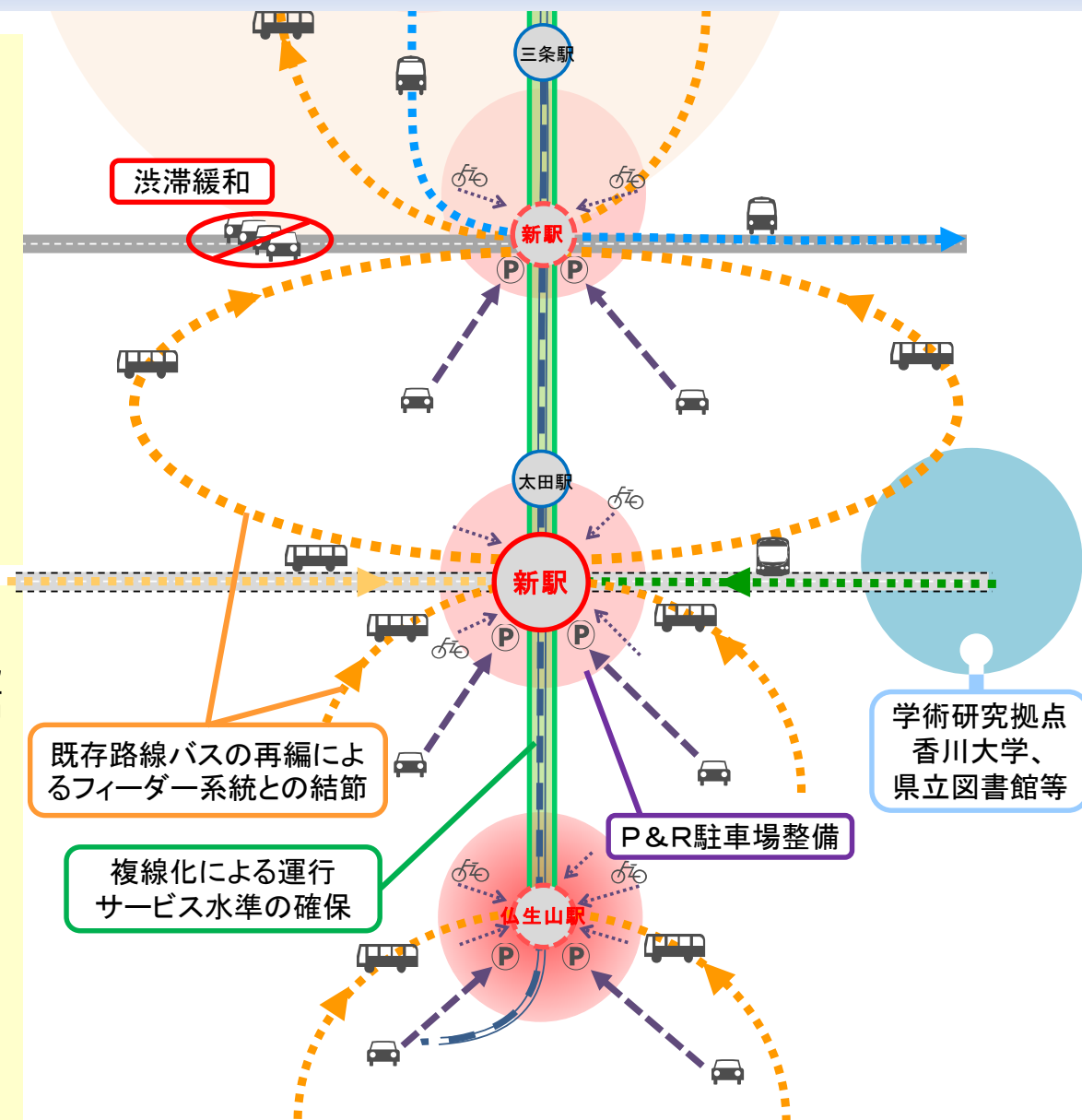
○学研究拠点等との連携強化

- ・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



2 ことでん新駅(太田～仏生山駅間)基本構想における課題と対応方針

課題① 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接続

新駅(太田～仏生山駅間)の整備は、①駅舎及び周辺附帯施設を**優先的に整備**し、②その他の機能については関係機関と調整しながら、**第2段階での整備**を目指す。

(第1段階) 優先的な整備

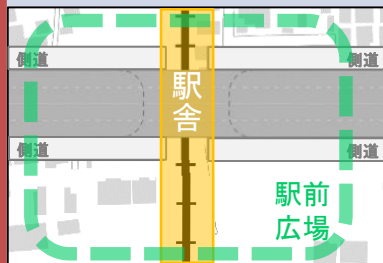
① 駅舎、附帯施設 (駅前広場、K&R、P&R、駐輪場等)

(第2段階) 課題解決により整備

② 高架バスベイ、自由通路

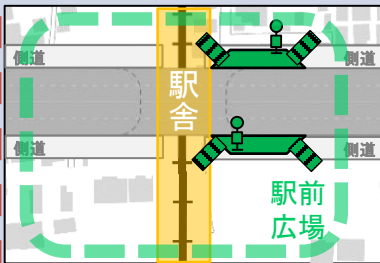
①平面駅舎(駅広)

- ・道路外に駅前広場(バスバース)を設置



②平面駅舎(駅広) + 高架利用

- ・駅前広場(バスバース) + 高架道路を拡幅し、バスベイを設置



高架バスベイ 課題

- 整備までの検討項目(縦断勾配に対する安全性等)が多く、複数関係機関との調整が必要
- 県道太田上町志度線開通(H29.3)直後の設計変更に対する、十分な必要性の検討

自由通路 課題

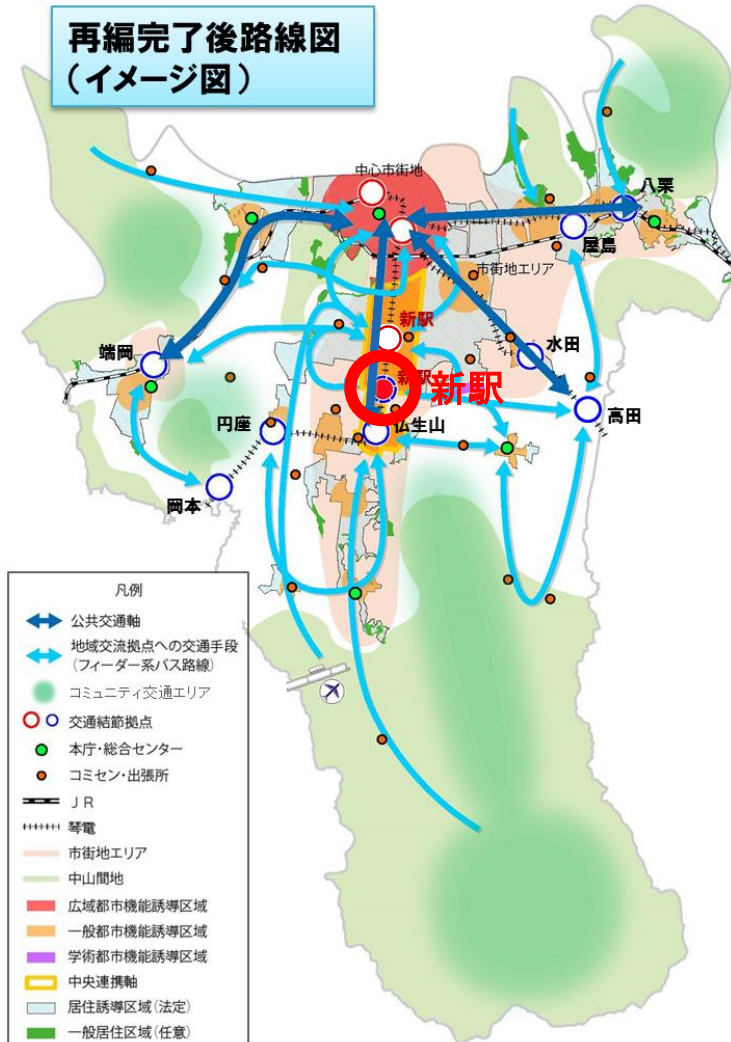
- 高架バスベイと駅舎とのアクセス性や、利便性向上を図るため、高架バスベイに合わせた整備が必要
- PPP/PFIの活用を含め、調整

◎当面は、駅前広場等を活用し東西エリアのアクセスを図る。

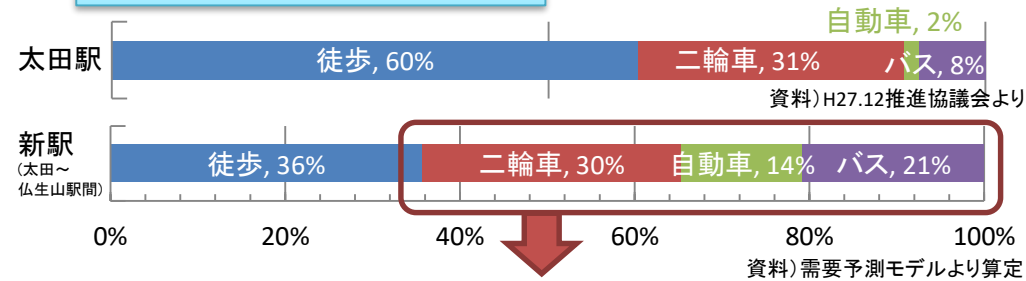
2 ことでん新駅(太田～仏生山駅間)基本構想における課題と対応方針

課題② 駅舎附帯施設の検討

再編完了後路線図
(イメージ図)



新駅へのアクセス手段



多様な交通手段との結節を可能とし、
その効果を最大限に発揮できる駅前広場を整備

新駅へのアクセス手段		附帯施設の考え方
自動車	送迎 (K&R)	・ 安全・安心および快適に歩行できる幅員・滞留スペースを確保 ・ 他の交通モードとの輻輳に留意した安全な動線確保、横断歩道の設置
	P&R	・ 需要に応じた駐輪容量を確保 ・ 安全で、アクセス性の高い駐輪場の配置
	タクシー	・ 停車による側道利用交通への影響が生じないように、駅広及び路側にて処理
バス		・ バスのサービス水準に応じたバース数を確保 ※再編後の系統を見据えた、バース数の検討が必要

2 | ことでん新駅(太田～仏生山駅間)基本構想における課題と対応方針

課題③ 事業スキームの整理

駅舎整備事業

幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業)

駅前広場整備事業

社会資本整備総合交付金

道路事業

都市再生整備計画事業

都市・地域交通戦略推進事業

国土交通省鉄道局、都市局等の**補助制度を最大限活用**した事業スキームの確立
早期竣工できるよう、立地適正化計画との連携により、**充当率の高い補助制度**の活用を検討

3 バス路線が抱える課題と対応策

公共交通ネットワークの再構築(鉄道を基軸としたバス路線再編)

既存ストックの活用
(鉄道・幹線道路)

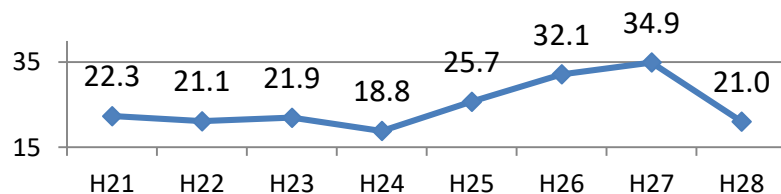
需要に合ったサービスを提供

運転手の
不足を補う

公共交通空白
地域への対応

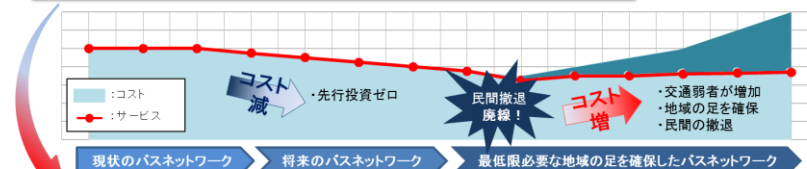
市民満足度の向上

(%) 公共交通の利便性の向上 (満足・やや満足)



先行投資による持続可能な公共交通の構築

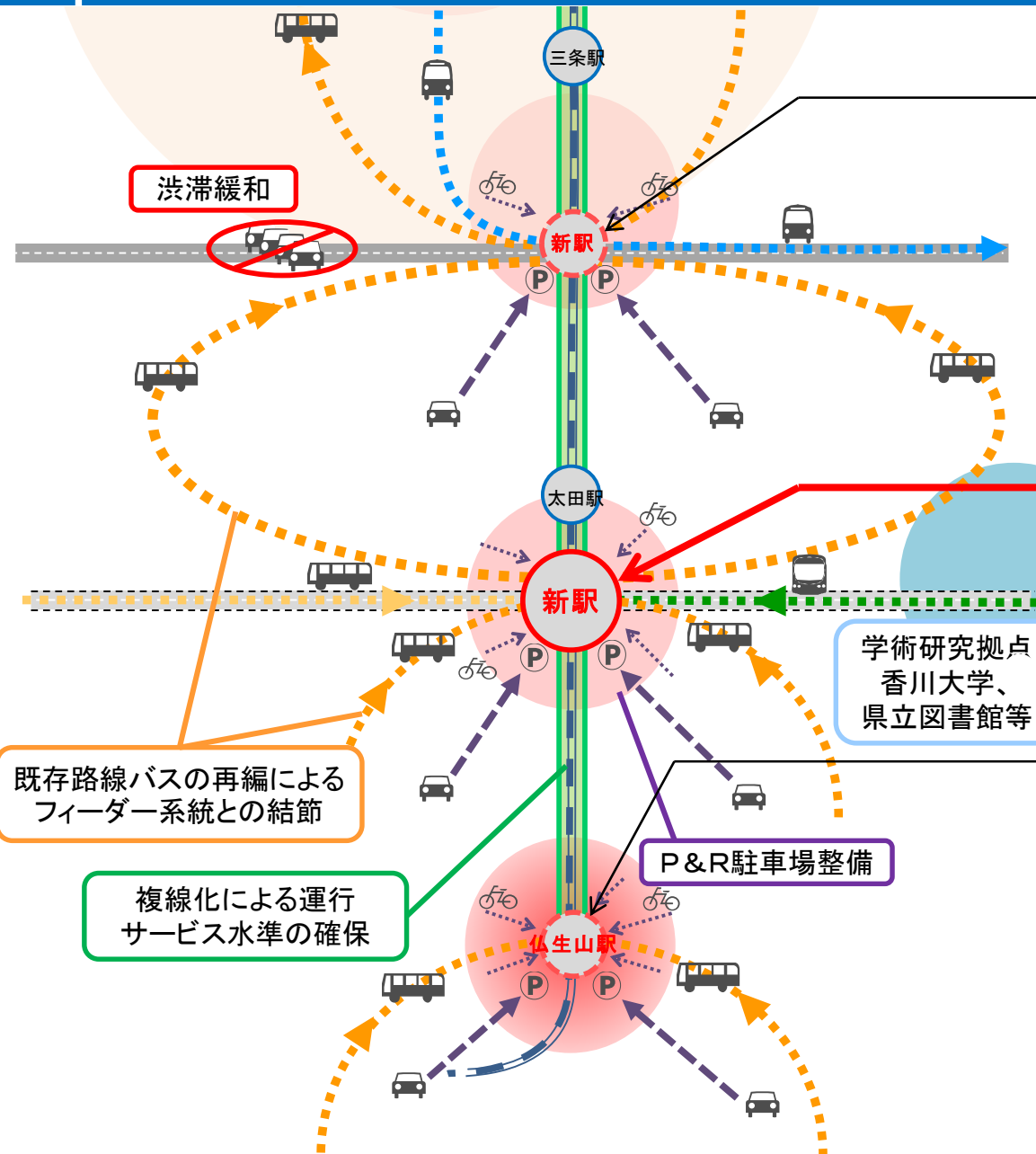
現状の公共交通を継続したまま、新たな取組をしない場合



公共交通ネットワークを再構築した場合



4 公共交通ネットワークの再構築に向けた琴平線各駅の役割



○新駅(三条～太田駅間)

主要都市と連絡する高速バスのアクセスにより、広域都市間輸送交通の結節拠点となる駅。また、国道を生かし本市の東西を広域に結ぶバスや、市の中心部と居住エリアを結ぶ循環系バスの結節拠点としての機能を担う。

○新駅(太田～仏生山駅間)

新駅からの支線となるフィーダー交通及び公共交通空白地域を抱える中部東地域や中部西地域を面的にカバーする交通結節拠点としての機能を担う。

○仏生山駅

当該駅からの支線となるフィーダー交通や、公共交通空白地域を抱える南部地域を面的にカバーする交通結節拠点としての機能を担う。

○その他の既存駅

主に駅勢圏(半径約1km以内)の地域住民の利用に供する駅。

5 事業概要

(1) 駅前広場整備方針

駅舎

- 駅施設は県道の南側への設置を検討
- 用地補償費の観点から、駅舎は建築物の密度の低い南東側への設置を検討
- 駅の改札は東西双方への設置を検討
- バス路線のアクセス性から、メインとなる駅前広場は東側での整備が合理的



駅舎	高架道路の南東側に設置
駅前広場	軌道の東側に設置



駅前広場

路線バス・コミュニティバス

- 再編により、既存系統に加え複数路線の接続が可能となるバース数を確保
- 起終点(ターミナル)となる駅前広場の整備

その他(送迎車両、タクシー等)

- 鉄道の東西各方面からの送迎車両(K&R)及びタクシーに配慮した空間の確保
- 停車による側道利用交通への影響が生じないように、駅前広場及び路側にて処理
- P&Rについて、高架下の活用など、活用可能面積に応じて、駐車容量を確保

自転車

- 東西各方面からの利用に配慮した駐輪場の確保
- 東側は香川大学工学部等、自転車需要の多い施設が立地しているため、東側への容量確保を重視

5 事業概要

(2) 事業概要

駅舎

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	周辺道路	県道太田上町志度線: 車道部幅員(高架)16m (側道)5m
段差解消	スロープを設置(勾配: 5.0%)		

駅前広場

項目	内容
バスバース	7バース 【東側】 乗降場4バース・駐機場2バース 【西側】 乗降場1バース 接続するバス(東側: 路線バス3系統・コミバス3系統、西側: 路線バス1系統・コミバス1系統)
タクシーベイ	2台(東側)
送迎用駐車場	5台(うち身障者等用1台を確保)(東側)
駐輪場	800台
P&R	民間活力を生かした効果的な取組を検討

詳細については、都市計画決定等の手続きを経て決定

(1) 活用を想定する事業スキーム



- 幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業)
・対象: 駅舎(ホーム、上屋、事務所、トイレ等)
※本件では下記の施設、設備を除く
・補助率及び交付対象: 1/3、法定協議会

駅前広場整備事業関係

- 道路事業
- ・対象：駅前広場（バスターミナル、駐輪場等）
 - ・補助率及び交付対象：55/100、地方自治体（補助充当率が課題）

※都市再生整備計画事業、都市・地域交通戦略推進事業の活用も検討
(立地適正化計画への位置づけにより補助金の上乗せが可能)

- 都市再生整備計画事業(補助率:40/100⇒45/100)
○都市・地域交通戦略推進事業(補助率:1/3⇒1/2)

複線化事業(栗林公園～仏生山駅間) ※H28～実施中

- 交付税(地域鉄道支援に対する地方財政措置)
- ・対象:鉄道事業者による施設投資に対し、地方公共団体が行う補助
 - ・負担割合:県・市・ことでん 各1/3

6 事業スキーム

(2) 事業費内訳

鉄道事業

区分	概算事業費	負担内訳	事業主体
駅舎整備 (太田～仏生山駅間)	5.1億円	国(1/3)を基本とし、 県、市負担については 調整中	高松市総合都市交通計画推 進協議会 ※協議会からの補助により、 ことでんが施工

※概算事業費は、平成29年度時点における単価で算出したものであり、事業着手後の実施設計により増減する可能性がある。

道路事業

区分	概算事業費	負担内訳	事業主体
駅前広場整備 (太田～仏生山駅間)	8.4億円	国(55/100):4.6億円 市(45/100):3.8億円	市

※概算事業費は、平成29年度時点における単価で算出したものであり、事業着手後の実施設計により増減する可能性がある。

※事業スキームについては、都市再生整備計画事業、都市・地域交通戦略推進事業の活用も検討する。

※別途、埋蔵文化財の調査に費用を要する。【参考】新駅（三条～太田駅間）においては、80,000千円を要する見込み。

7 事業スケジュール

