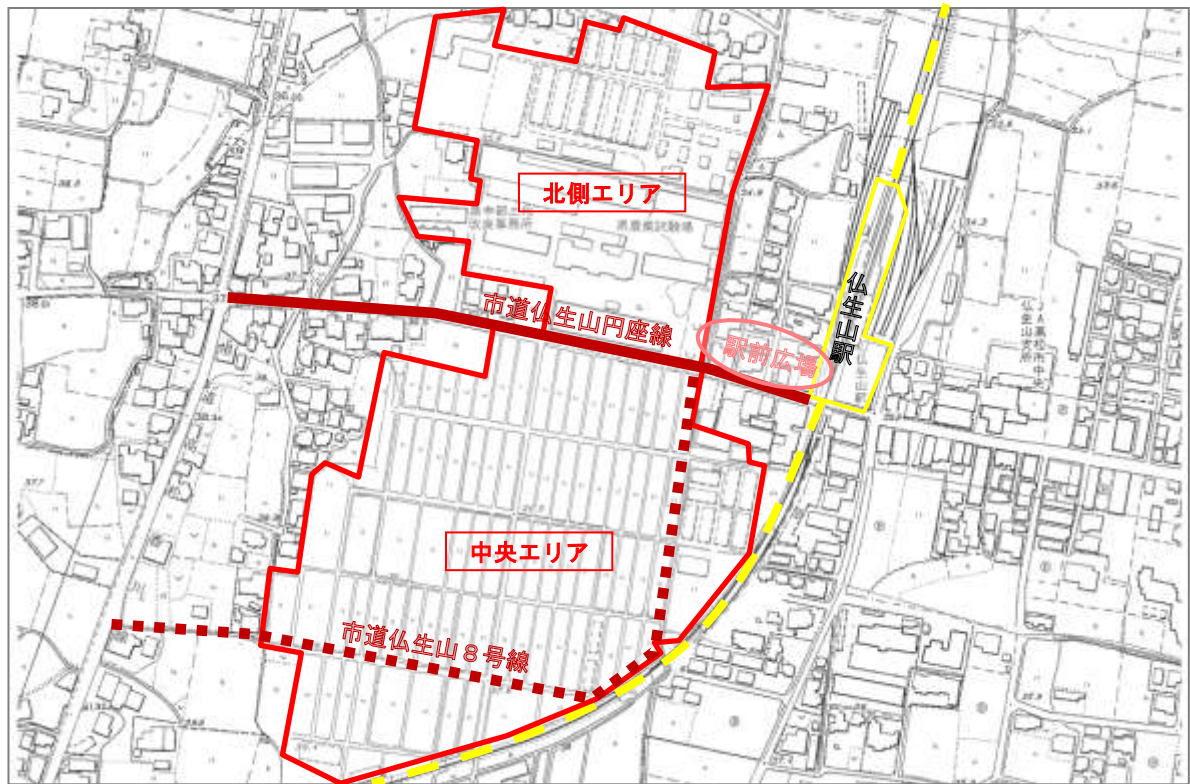


## ことでん仏生山駅周辺におけるP & R駐車場整備検討

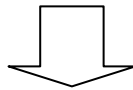
### 1. 香川県農業試験場跡地利用について

#### 1.1 概要

高松市では、現在、香川県農業試験場跡地（高松市仏生山町）およびその周辺部の在り方の方向性について、「高松市新病院を核としたまちづくり」の観点から、その整備方針・内容について検討を進めている。



■■■■ 香川県農業試験場跡地（市整備対象）



高松市都市計画マスタープランにて地域交流拠点と定める仏生山地区において、香川県農業試験場跡地の整備に合わせ、ことでん仏生山駅の交通結節機能強化を図るための施策のひとつである「パーク&ライド駐車場整備」の必要性について検討する。

## 2. 自動車利用者のパーク&ライド駐車場利用需要の検討

### 2.1 転換対象となる自動車交通量の設定

#### (1) H17 センサスでの交通量（高松市都市計画マスタープランに定めるエリア間の移動）

- ・中部東地域 → 都心地域： 10,513 台/日
- ・南部地域 → 都心地域： 5,856 台/日

#### (2) 対象エリアと人口比率の設定

検討にあたっては、利用環境がほぼ同一となる仏生山駅と空港通り駅の両駅に係る転換対象エリアを、次のとおり設定する。

- ・中部東地域：「ことでん仏生山駅」以南のエリア
  - ・南部地域：円座駅，岡本駅へのアクセスが多く見込まれる香南町を除いたエリア
- 平成 24 年 7 月 1 日現在の高松市町別登録人口から、対象エリアの人口比率を算定し、転換対象となる自動車交通量に乘じ、対象エリアからの自動車交通量を算定。

#### ○想定対象エリア

- 中部東地域
  - 多肥上町南部
  - 出作町
  - 仏生山町
  - 三谷町
- 南部地域
  - 香川町



図 2-1 各地域の想定 P & R 対象エリア

表 2-1 各地域におけるP & R駐車場利用対象比率算定表

(H24.7.1 現在高松市町別登録人口)

区域	町名	転換対象	人口	対象率	対象人口
中部東	一宮町		4,952	0%	0
	三名町		1,078	0%	0
	鹿角町		1,831	0%	0
	多肥下町		4,346	0%	0
	多肥上町	対象	7,089	30%	2,127
	太田下町		7,440	0%	0
	太田上町		7,385	0%	0
	寺井町		4,754	0%	0
	出作町	対象	1,172	100%	1,172
	仏生山町	対象	8,011	100%	8,011
	三谷町	対象	4,158	100%	4,158
	計		52,216		15,468
	比率(対象/全体)				29.6%
南部	香南町		7,776	0%	0
	香川町	対象	24,468	100%	24,468
	計		32,244		24,468
	比率(対象/全体)				75.9%

(3) 人口比率から補正した転換対象交通量

- ・中部東地域→都心地域 :  $10,513 \text{ 台/日} \times 29.6\% = 3,112 \text{ 台/日}$
- ・南部地域→都心地域 :  $5,856 \text{ 台/日} \times 75.9\% = 4,445 \text{ 台/日}$

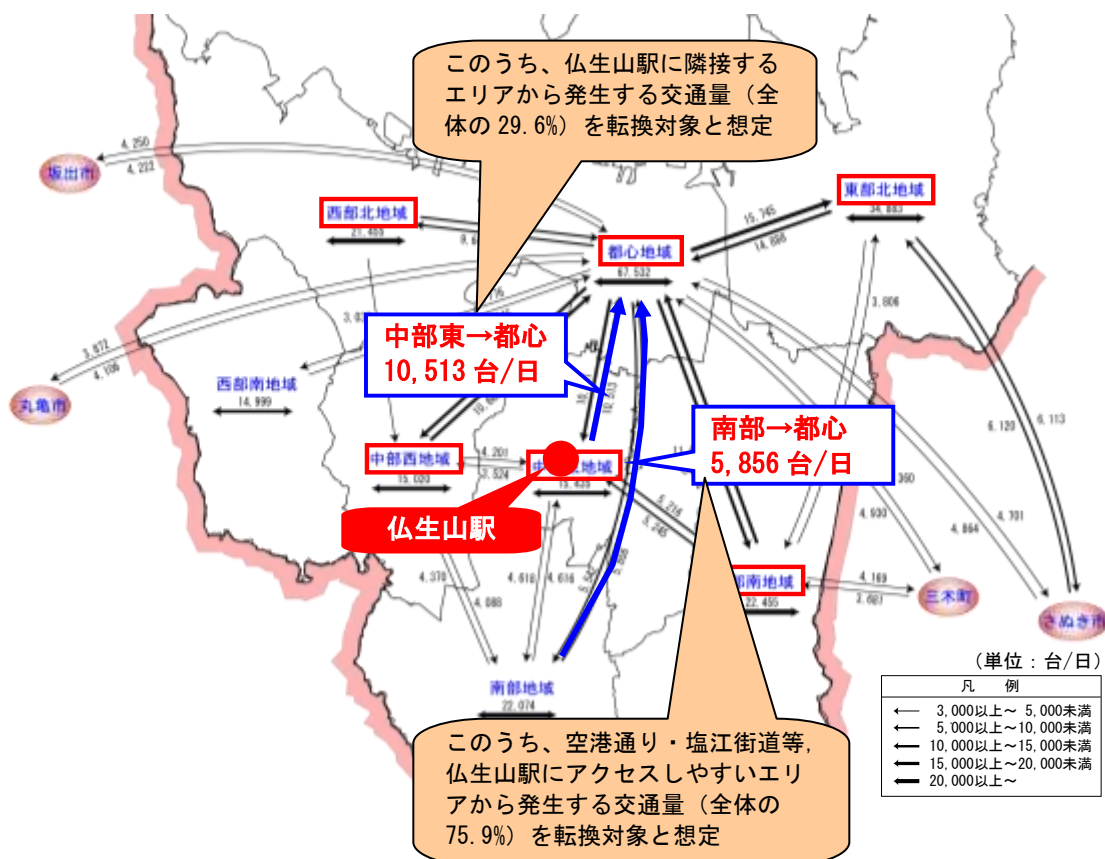


図 2-2 転換対象となる交通量 (H17 センサス、高松市環境配慮型都市交通計画報告書に加筆)

## 2.2 仏生山駅周辺におけるパーク＆ライド駐車場利用想定台数

### (1) 転換対象自動車交通量（仏生山駅と空港通り駅）

前項で算出した転換対象自動車交通量のうち、パーク＆ライド駐車場利用を想定できる「通勤・買い物」目的の流動に限定し、平成20年度に実施した「市民交通意識アンケート」の結果から得られた「公共交通利用への転換意向」、「転換条件が駐車場整備」の比率を乗じ、転換自動車交通量を算定する。

表 2-2 転換自動車交通量算定表

項目	資料	中部東地域	南部地域
①転換対象自動車交通量	H17 センサス H24 高松市登録人口	3,112 台/日	4,445 台/日
②自動車利用の通勤・買い物目的比率	H20 アンケート	85.7%	84.6%
③自動車利用からの公共交通転換率(自動車から鉄道・バスへ「今よりも便利になれば変更できる」を選択)	H20 アンケート	16.2%	21.6%
④自動車利用から公共交通利用への転換条件が駐車場・駐輪場整備	H20 アンケート	29.4%	40.6%
⑤うち、転換条件がP&R駐車場整備	H20 アンケート	70.0%	69.2%
転換自動車交通量 (①×②×③×④×⑤)		89 台/日	228 台/日
転換自動車交通量 計			317 台/日

### (2) 仏生山駅周辺におけるパーク＆ライド駐車場利用想定台数

仏生山駅周辺におけるパーク＆ライド駐車場利用想定台数は、(1)で算出した転換対象自動車交通量から、既設の空港通り駅P&R駐車場容量 109 台を差し引いて算出する。

$$\begin{aligned} \text{仏生山駅周辺におけるパーク＆ライド駐車場利用想定台数} &= 317 - 109 = 208 \\ &\doteq \underline{\underline{210 \text{ 台/日}}} \end{aligned}$$

### 3. 新たに必要となるパーク＆ライド駐車場台数の検討

#### 3.1 仏生山駅周辺の既存民間駐車場

##### (1) 仏生山駅周辺既存民間駐車場の現況

仏生山駅周辺の既存民間駐車場について、現地確認、聞き取り等により現況調査を行い、パーク＆ライド駐車場として利用可能な台数を算出した。

表 3-1 仏生山駅周辺既存民間駐車場の現況調査表

距離	番号	接道条件	①	②	③ =①-②	契約空き台数※1		料金	備考
			駐車場容量	店舗等契約台数	月極でP&Rに利用可能台数	契約空き台数	推計		
100m以内	1	○	27	27	0	—		6,000円/月	店舗専用
	2	○	40		40	4		7,000円/月 (一部6,000円/月)	
	3	○	21	18	3	0		不明	
100m以内	計		88	45	43	4			
100m ~ 200m	4	○	68		68	10		5,000円/月	
	5	○	6		6	1	○	不明	
	6	○	9	9	0	—		3,000円/月	アパート居住者専用
	7	○	8		8	1	○	不明	
	8	×	16		16	1		5,000円/月	
	9	×	15		15	0		4,725円/月	
	10	×	16		16	1		5,775円/月	
	11	×	4		4	1	○	不明	
	12	○	33	33	0	—		6,000円/月	アパート居住者専用
	13	×	16		16	5		5,250円/月	
	14	×	8		8	1	○	不明	
100~200m	計		199	42	157	21			
200m以内	小計		287	87	200	25			
200m ~ 300m	15	×	23		23	12		4,000円/月	
	16	○	7		7	1		3,000円/月	
	17	○	48	9	39	14	○		
	18	○	22	3	19	3		6,000円/月	
	19	×	5		5	2	○	不明	
	20	×	8		8	2	○	不明	
21	○	30		30	9	○	不明		
200~300m	計		143	12	131	43			
300m以内	小計		430	99	331	68			

調査日：平成24年7月17日（火）

※1 管理者等が不明な駐車場については、距離区間ごとの空き率（聴き取り結果から算定）から推計  
 駅からの距離別空き率：100~200m：13%、200~300m：30%、300m以上：30%

上記表より、既存民間駐車場利用可能台数=68

≒ 70台



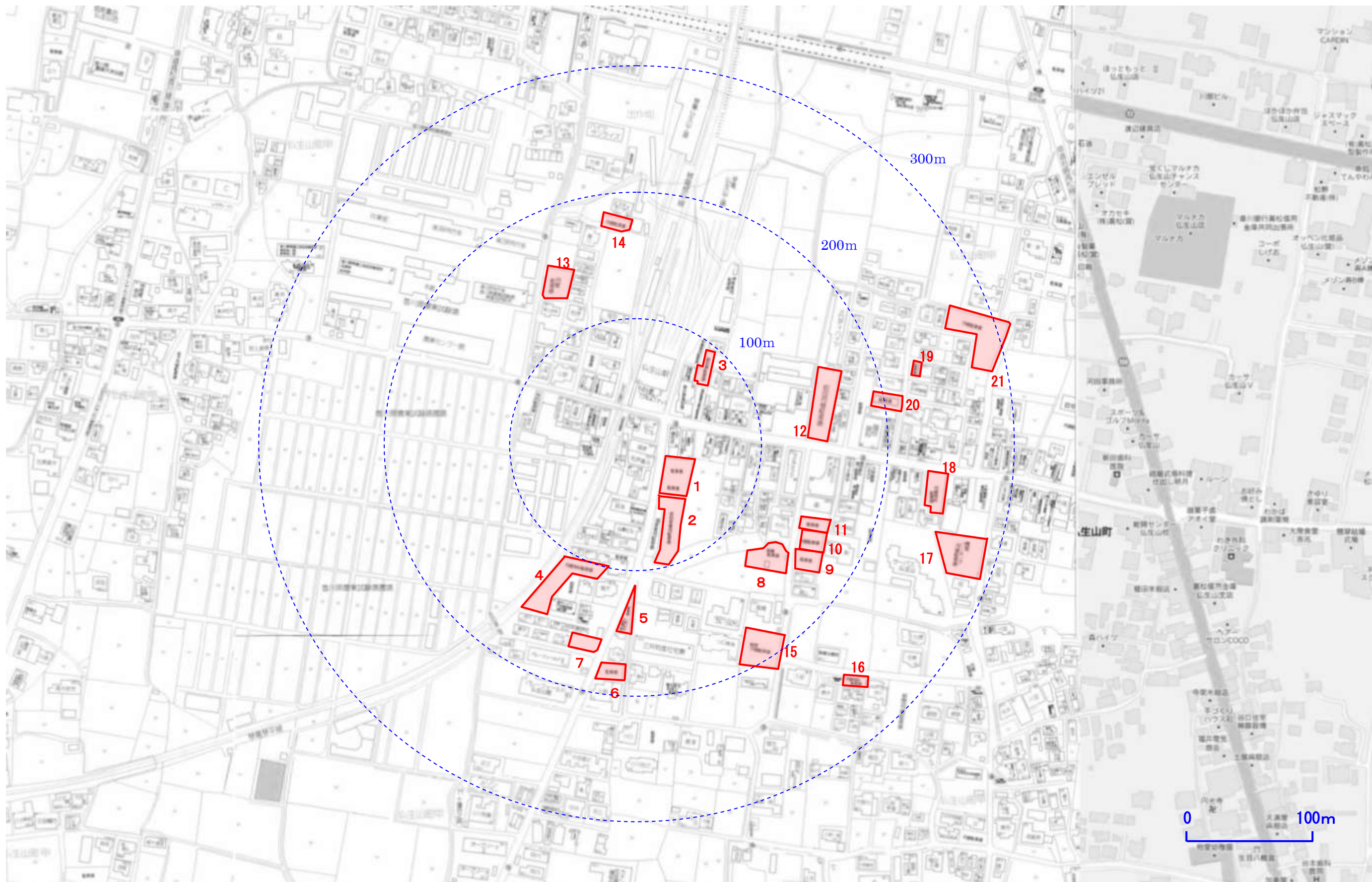


図 3-1 生山駅周辺既存民間駐車場位置図

## (2) 既存民間駐車場の利活用

現況調査結果から、仏生山駅から徒歩圏となる300m以内に存在する既存民間駐車場は一定程度空きがあり、仏生山駅のパーク＆ライド駐車場としての利用の可能性はある。しかしながら、駐車場料金は、仏生山地区の地価や、旧市街地であるために不足する住居用駐車場利用が顕著であるなどの理由から、平均約5,000円/月となっており、近接する空港通り駅併設のパーク＆ライド駐車場利用料金3,000円/月との乖離があることから、なんらかの誘導施策が必要と考えられる。

一方で、新たに設置するパーク＆ライド駐車場について、既存民間駐車場との競争を避け、双方が公共交通利用転換を図れるストックとして活用されるよう、料金面・広報面等の活用策を講じる必要がある。

## 3.2 新たに必要となるパーク＆ライド駐車場台数

上記の理由などから、既存民間駐車場の利活用は現状のままでは難しい面があるが、既存ストックとしての活用は必要であるため、新たに必要となる駐車場容量は想定される駐車場利用数量から、既存民間駐車場利用可能台数を差し引いたものとする。

表 3-1 仏生山駅におけるP＆R需要検討

①駐車場利用想定台数	約210台/日
②既存民間駐車場利用可能台数	約70台/日
新たに必要となるパーク＆ライド駐車場台数(①-②)	約140台/日

以上の検討により、必要となる駐車場台数は 140台 となる。

なお、上記算出結果は、平成17年度交通センサスおよび平成20年度実施のアンケート調査結果といったやや古いデータを用いていることから、早急に整備が必要な最小限の値として捉える。

将来的には、複合的に実施する各種交通サービス水準の向上や、新市民病院開院等の仏生山地区の拠点性向上などによる需要増について、現在調査を開始した高松広域都市圏パーソントリップ調査の結果を踏まえ、より精度の高い検証を行い、さらに多くの駐車場整備を進めていく必要がある。

