

交通結節拠点の整備

1. 検討方針

(1) 検討内容

鉄道を基軸とし、基幹バス（路線バス）が補完しながら、市域を面的にカバーする交通体系の構築・強化に向け、「交通結節拠点の整備」に向けた検討を行う。

(2) 検討経緯

H22 高松市総合都市交通計画

- ・取り組むべき具体的施策として「交通結節拠点の整備」を掲げており、「JR 高松駅周辺」、「ことடன்瓦町駅周辺」、「ことடன்仏生山駅周辺」を重要整備拠点として位置付けている。
- ・また、八栗、岡本、端岡、平木、滝宮の 5 駅を、乗降客数やキス&ライド利用者の多さ等により、整備を検討すべき拠点として位置付けている。

◇JR 高松駅周辺整備の方向性

- ①JR 高松駅・ことடன்高松築港駅の結節強化
- ②JR 高松駅周辺の各モードの再配置
- ③ウォーターフロントとしての連結改善



◇ことடன்瓦町駅周辺整備の方向性

- ①瓦町駅のターミナル機能の強化
- ②駅前広場へのアクセス機能の確保
- ③駅周辺の回遊性向上

◇ことடன்仏生山駅周辺整備の方向性

- ①仏生山駅の結節機能の強化
- ②駅前アクセス道路の整備
- ③駅周辺における地域交流機能の向上

H22 ことடன்沿線地域公共交通総合連携計画

- ・住民アンケートや路線バスとの接続状況を踏まえ、連携計画の基本目標の一つである「ことだんの軸・結節点の強化」では、「重点駅の整備」として、優先性の高い箇所において、新駅整備とともに、駅前広場、パーク&ライド駐車場等の設置等を位置付けている。



(3) 検討方針

高松市総合都市交通計画において、取り組むべき施策として掲げられる交通結節拠点の整備について、路線バスネットワークの再編と関連付け、検討を行う。

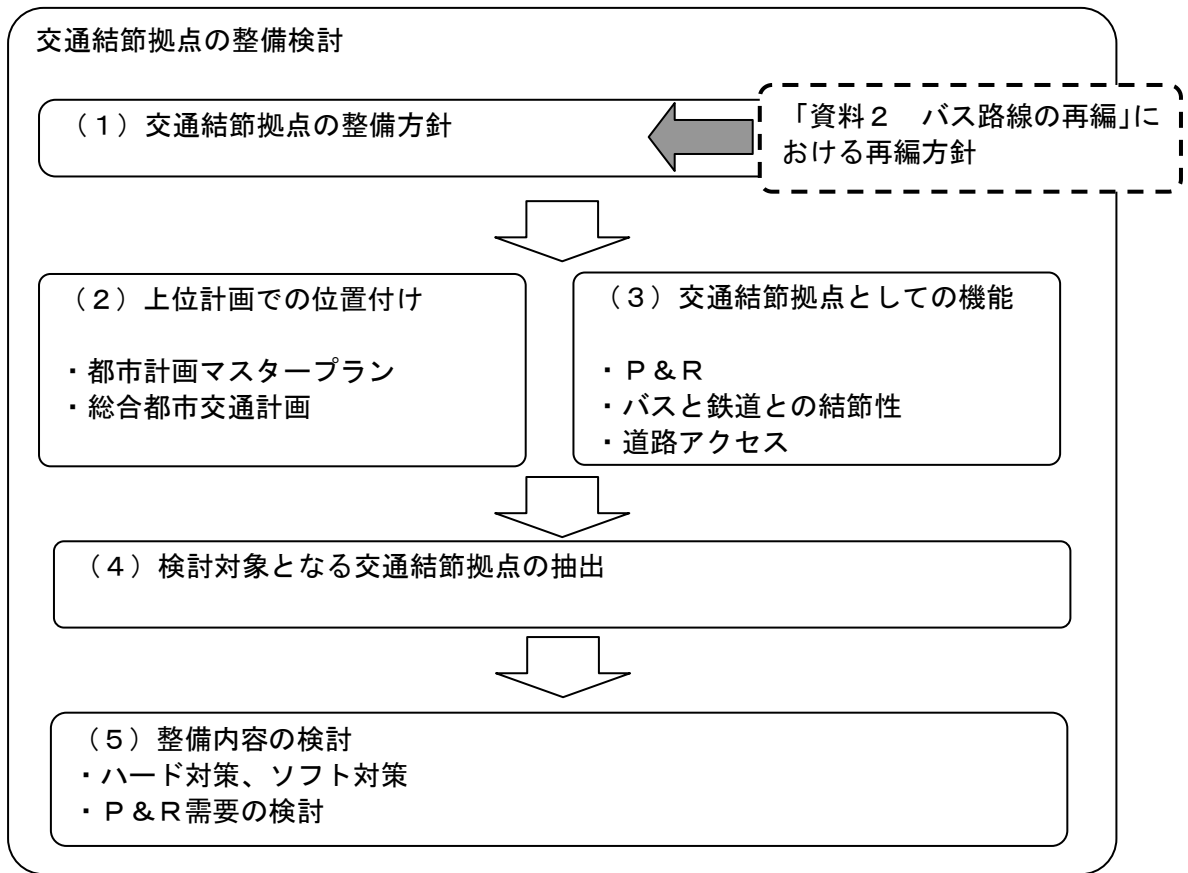


図 1.1 検討フロー

2. 交通結節拠点の整備検討

(1) 交通結節拠点の整備方針

1) 交通結節拠点の整備方針

交通結節拠点は、下図に示すバス路線の再編方針（資料2 バス路線の再編 p. 13 再掲）における交通結節拠点の機能を踏まえ、次のように位置付ける。

都心地域周辺部の既成市街地における鉄道駅等においては、バス・鉄道との結節強化や、自動車・自転車から公共交通への乗り継ぎ（パーク＆ライド駐車場・サイクル＆ライド駐輪場）の円滑化が図られるよう、交通結節拠点としての機能強化に努める。

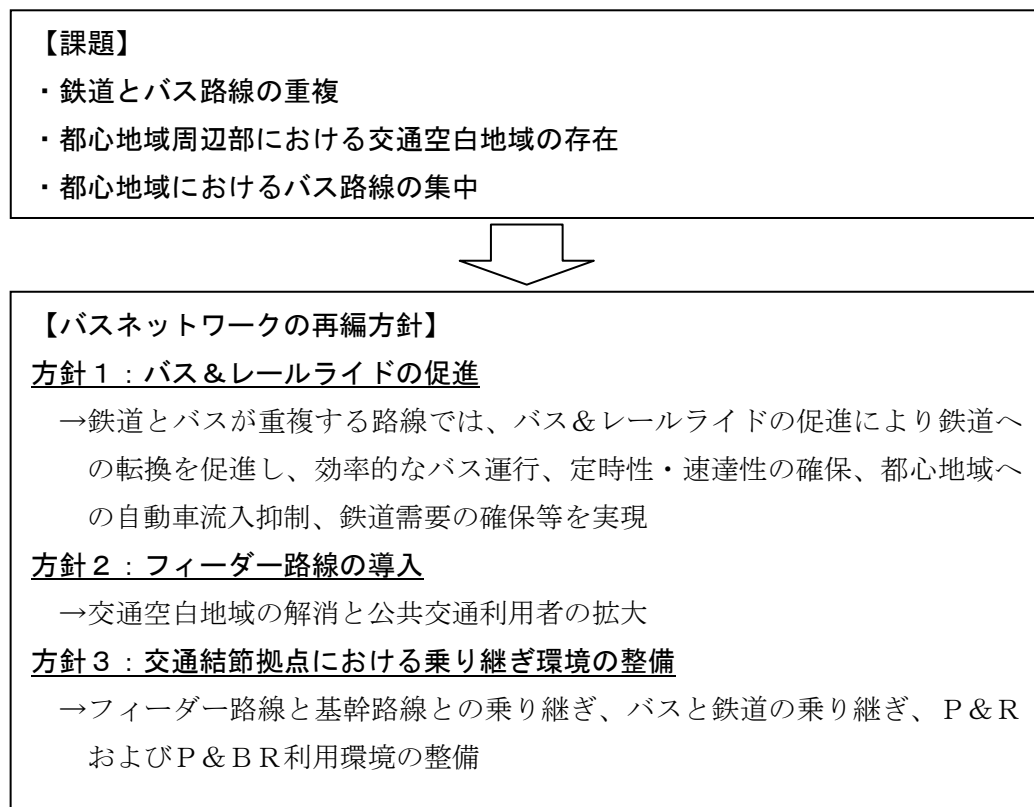


図 2.1 バス路線の再編方針（再掲）

2) 整備対象交通結節拠点の抽出方針

前述した交通結節拠点の整備方針に基づき、本市のバスネットワークにおいて、整備すべき交通結節拠点の抽出を行う。

抽出に当たっては、以下に示す上位計画における位置付けおよび交通結節拠点としての機能の両面から評価する。

【上位計画における位置付け】

上位計画である都市計画マスタープラン、総合都市交通計画において位置付けられている交通結節拠点を抽出する。

【交通結節拠点としての機能】

①道路アクセス、②バスと鉄道との結節性、③P & Rの整備状況等の3項目について評価する。

表 2.1 抽出方針

1) 上位計画における位置付け	都市計画マスタープラン	
	総合都市交通計画	
2) 交通結節拠点としての機能	総合評価（以下の①～③の3項目による）	
	①道路アクセス	
	②バスと鉄道との結節性	a. 結節性
		b. 乗り継ぎ実態
		c. ニーズ
	③P & R	a. 施設
		b. ニーズ

(2) 上位計画等における位置付け

1) 都市計画マスタープラン

「高松市都市計画マスタープラン」では、人口、公共交通、都市基盤、都市機能集積を基準として広域、地域、生活の各交流拠点を設定している。

鉄道駅と連携する拠点は広域交流拠点以外に、次図のように11箇所（12駅）あり、ゾーニングで示したフィーダー化の促進が求められるゾーン内にも立地している。

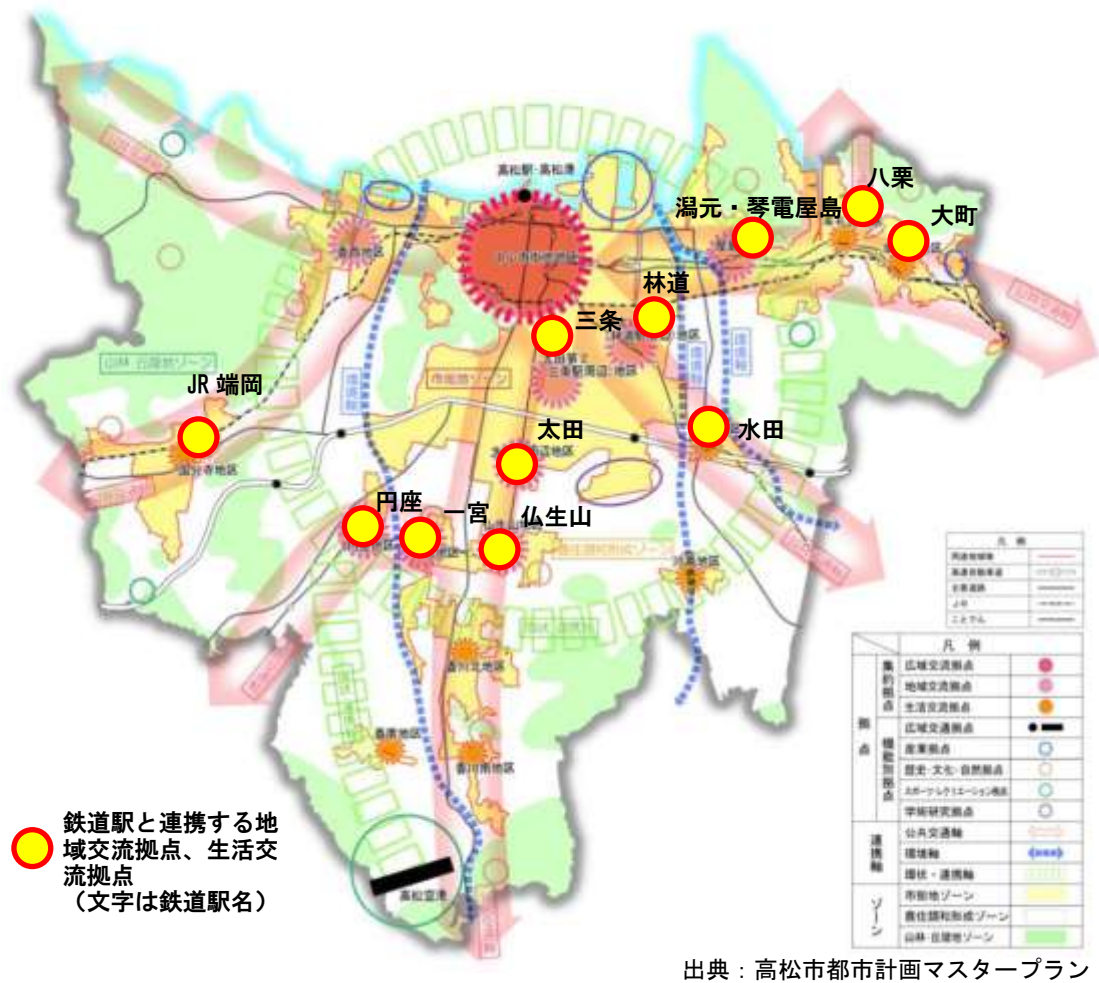


図 2.2 将来都市構造図

表 2.2 都市計画マスタープランにおける拠点と連携する鉄道駅

地域交流拠点		生活交流拠点		広域交流拠点（参考）	
拠点	連携する鉄道駅	拠点	連携する鉄道駅	連携する鉄道駅	
木太（林道駅周辺）地区	林道駅	牟礼東地区	大町駅	JR	高松駅
太田第二（三条駅周辺）地区	三条駅	牟礼西地区	八栗駅		昭和町駅
太田駅周辺地区	太田駅	川添地区	水田駅		栗林公園北口駅
仏生山地区	仏生山駅	川島地区	—		栗林駅
一宮地区	一宮駅	国分寺地区	JR 端岡駅	ことのでん	高松築港駅
円座地区	円座駅	香川南地区	—		片原町駅
屋島地区	湯元駅、 琴電屋島駅	香川北地区	—		瓦町駅
		香南地区	—		栗林公園駅
香西地区	—				今橋駅
					松島二丁目駅
					沖松島駅
					花園駅

2) 高松市総合都市交通計画

「高松市総合都市交通計画」では、取り組むべき具体的施策として「交通結節拠点の整備」を掲げており、「JR 高松駅周辺」、「ことでん瓦町駅周辺」、「ことでん仏生山駅周辺」を重要整備拠点として位置付けているほか、八栗、岡本、端岡、平木、滝宮の5駅を、乗降客数やK&R利用者の多さ等により整備を検討すべき拠点と位置付けている。これらは、いずれもフィーダー化の促進が求められるゾーンに位置している。



出典：高松市総合都市交通計画

図 2.3 高松都市圏の駅別の K&R 利用者数と結節点整備を検討すべき駅

表 2.3 鉄道駅の 1 日当たり平均乗降客数

J R					こ と で ん									
予讃線	高松	24,890	高德線	昭和町	989	琴平線	高松築港	10,434	長尾線	花園	703	志度線	今橋	717
	香西	899		栗松園口	928		片原町	4,574		林道	1,566		松島二丁目	458
	鬼無	1,365		栗林	2,102		瓦町	12,108		木太東口	675		沖松島	616
	端岡	2,636		木太町	574		栗林公園	2,753		元山	634		春日川	334
	国分	685		屋島	1,400		三条	2,182		水田	1,008		湯元	1,747
				古高松南	429				西前田	97	琴電屋島	661		
				八栗	624				高田	1,343	古高松	618		
				讃岐牟礼	478				池戸	472	八栗	984		
									農学部前	631	六万寺	1,057		
									平木	405	大町	293		
									学園通り	1,073	八栗新道	225		
									白山	283	塩屋	114		
									井戸	71	房前	89		
									公文明	189	原	193		
			</											

JR：平成 22 年度四国旅客鉄道（株）の駅別輸送実績（1 日平均）

ことでん：平成 23 年度各駅乗降人員（1 日平均）

出典：（JR）香川県統計書、（ことでん）事業者資料

(3) 交通結節拠点としての機能

1) 道路アクセス

鉄道各駅の道路アクセスについて、①幹線道路からの距離、②駅へのアクセス経路の幅員、③交通広場等を想定した整備スペースの確保の可能性から評価する。

なお、総合評価については、上記3項目のうち、全てに該当する場合を○、それ以外を×として評価した。

表 2.4 道路アクセスの評価

路線	駅名	周辺図	現状・評価	①	②	③	総合評価
				①	②	③	
JR 予讃線	香西		・幹線道路（県道）から離れており、駅へのアクセス経路は街路が中心。 ・駅周辺は住宅等が建て詰まっており、交通広場等の確保は難しい	△	△	×	×
	鬼無		・幹線道路からのアクセス性は高いものの、駅周辺は住宅等が建て詰まっており、交通広場等の確保は難しい。	○	×	×	×
	端岡		・幹線道路からのアクセス性は高く、駅前へのアクセス経路も、比較的幅員が確保されている。 ・現状ではコミュニティバスが駅前に乗り入れているが、中型以上のバス車両が転回できる空間はなく、転回場の整備が望まれる。	○	○	○	○

路線		駅名	周辺図	現状・評価	①	②	③	総合評価
JR	予讃線	国分		・幹線道路からのアクセス性は高く、駅前へのアクセス経路も、比較的幅員が確保されている。 ・駅前には現況駐車場として利用されているスペースが存在する。	○	○	○	○
	高徳線	屋島		・幹線道路からのアクセス性は高く、駅前へのアクセス経路も、比較的幅員が確保されている。 ・駅前にはロータリーが整備されているが、高松市街地への路線バスは乗り入れていない。	○	○	○	○
ことでん	琴平線	三条		・都市計画道路「木太鬼無線」が駅南側の東西方向に計画されており、鉄道交差部は道路が高架化される予定であるが、現状は幹線道路からのアクセス性は低く、駅へのアクセス経路は街路が中心である。 ・駅周辺は住宅等が建て詰まっており、交通広場等の確保は難しい。	×	×	×	×
		太田		・幹線道路は近いが、駅へのアクセス経路は狭い。 ・現状ではB&R R路線である「太田駅サンメッセ線」の小型バスが駅前に乗り入れているが、バスの転回スペースは確保されていない。	△	×	×	×

路線		駅名	周辺図	現状・評価	①	②	③	総合評価
ことடன்	琴平線	仏生山駅		・幹線道路まではやや離れているが、アクセス経路である市道仏生山円座線は拡幅等の整備が予定されている。 ・現状ではコミュニティバスが東口駅前に乗り入れている。	○	○	○	○
		空港通り駅		・駅に近接して国道 193 号が位置しているが、高架構造であり、駅とは側道を介してのアクセスとなっている。 ・現状では駅から 400m 離れた位置に路線バスのバス停がある。	×	×	○	×
		一宮駅		・駅は幹線道路から離れた位置に立地している。 ・駅前には交通広場的に利用されているスペースがあるが、周辺は住宅地であり、アクセス経路も狭く、車両でのアクセス性は低い。	×	×	△	×
		円座駅		・駅の東側に幹線道路が通っているが、アクセス経路は狭く、車両でのアクセス性は低い ・駅周辺は住宅等が建て詰まっており、交通広場等の確保は難しい。	○	×	×	×

路線		駅名	周辺図	現状・評価	①	②	③	総合評価
ことடன்	琴平線	岡本駅		・国道 32 号および県道が駅に近接して通っている。 ・現状ではコミュニティバスが駅前に乗り入れている。 ・駅前には小規模ながらバス停車スペースがある。	○	○	○	○
	長尾線	林道駅		・駅東側には片側 2 車線の県道「福岡三谷線」が南北に通っている。 ・駅周辺は住宅等が建て詰まっており、交通広場等の確保は難しい。	○	○	×	×
		元山駅		・幹線道路からのアクセス性は高いものの、駅周辺は住宅等が建て詰まっており、交通広場等の確保は難しい。	○	○	×	×
		水田駅		・国道 11 号および県道が駅に近接して通っており、駅へのアクセス経路では幅員が確保されている。 ・高架構造となっており、高架下空間が活用可能である。	○	○	○	○

路線		駅名	周辺図	現状・評価	①	②	③	総合評価
ことடன்	長尾線	高田駅		・国道 32 号および県道が駅に近接して通っている。 ・現状ではコミュニティバスが駅前に乗り入れている。 ・駅前には小規模ながらバス停車スペースがある。	○	○	○	○
	志度線	湯元		・国道 11 号および県道が周辺に通っており、幹線道路からのアクセス性は高い。 ・駅直近の交差点が変則五叉路となっており、交通結節拠点整備上の課題となる可能性がある。	○	○	×	×
	琴電屋島	琴電屋島駅		・幹線道路からのアクセス性は良好。 ・駅前にはバス停があるが、高松市街地への路線バスは乗り入っていない。	○	○	○	○
	古高松	古高松駅		・駅に近接して国道 11 号及び県道が通っているが、駅へのアクセス経路は狭い。 ・駅前にスペースはなく、交通広場等の確保は難しい。	○	×	×	×

路線		駅名	周辺図	現状・評価	①	②	③	総合評価
ことடன்	志度線	八栗駅		・幹線道路からのアクセス性は良好。 ・現況では駅へのアクセス経路上にバス停が設置されている。 ・駅前にスペースはなく、交通広場等の確保は難しい。	○	○	×	×
		大町駅		・幹線道路からのアクセス性は良好。	○	○	○	○

2) バスと鉄道との結節性

a) 結節性

現在、下表に示す駅においては、鉄道駅に近接して路線バスおよびコミュニティバスがアクセスしており、バスと鉄道との結節性が高い。

J R 屋島駅および琴電屋島駅へのアクセスは、屋島山上へのシャトルバス路線であることから、抽出の対象としない。

表 2.5 バスと鉄道との結節状況

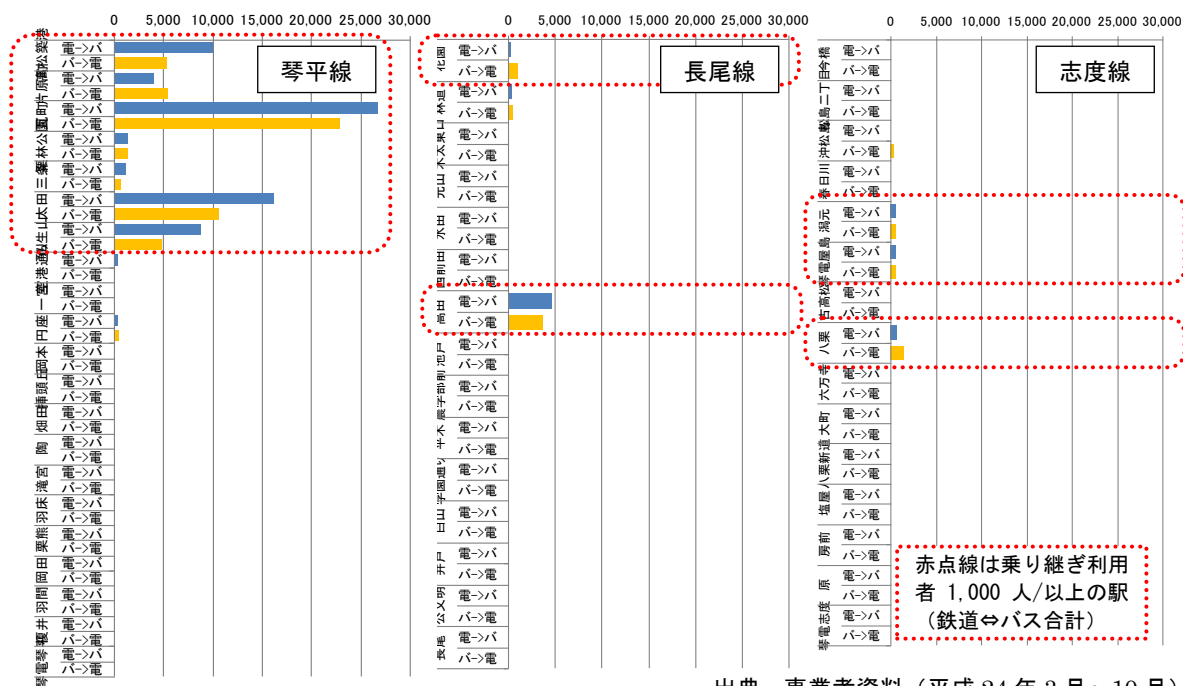
路線	駅名	近接バス停	路線種別	運行事業者等
J R	予讃線	香西	—	—
		鬼無	鬼無駅前 鬼無駅	路線バス 乗合タクシー
		端岡	端岡駅前	コミュニティバス
		国分	国分駅前	コミュニティバス
	高德線	屋島	J R 屋島駅	施設シャトルバス
こと で ん	琴平線	三条	—	—
		太田	太田駅	ネットワークバス
		仏生山	ことでん仏生山駅 仏生山駅	コミュニティバス 路線バス
		空港通り	空港通り駅	コミュニティバス
		一宮	—	—
		円座	ことでん円座駅前	路線バス
		岡本	岡本駅前	コミュニティバス
	長尾線	林道	札場 ことでん林道駅	路線バス 路線バス
		元山	—	—
		水田	—	—
		高田	ことでん高田駅 高田駅	路線バス 乗合タクシー
	志度線	湊元	湊元	路線バス
		琴電屋島	ことでん屋島駅	施設シャトルバス
		古高松	—	—
		八栗	八栗 ことでん八栗駅前	路線バス 路線バス
		大町	—	—

※駅に近接してバス停（路線バス、コミュニティバス）が立地する駅を抽出（グレー着色欄）

b) バス～鉄道乗り継ぎ利用者数

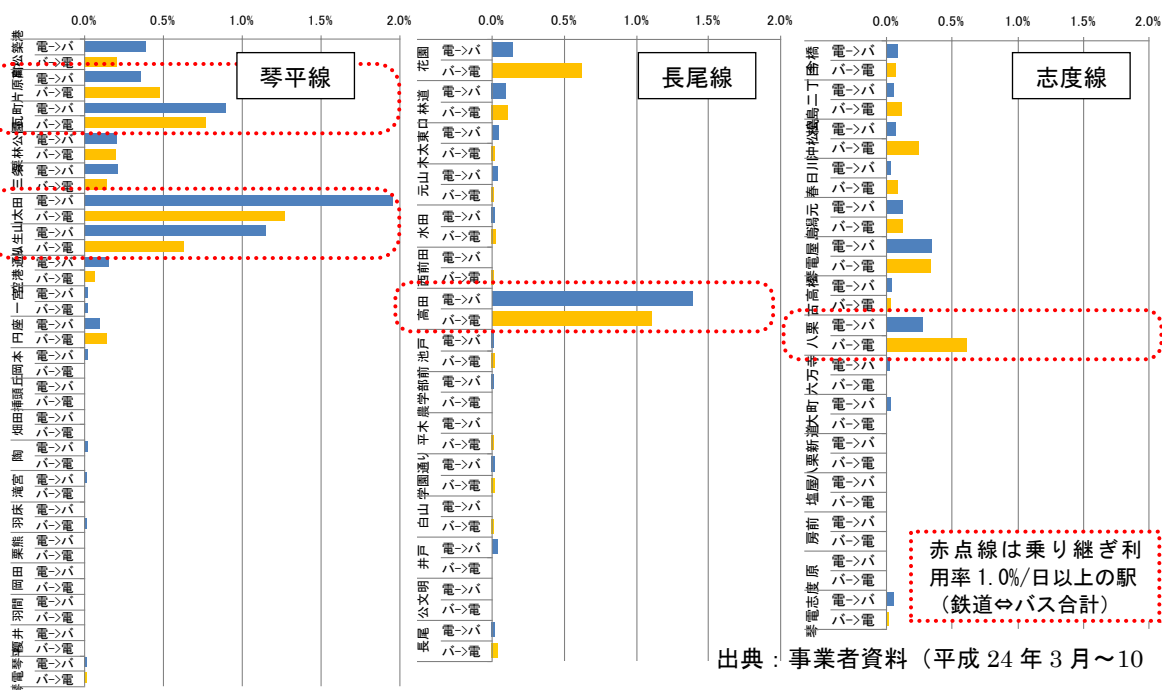
ことでん各駅の電車～バス乗継割引利用状況では、ことでん八栗駅と高田駅は、乗降者数が全路線中 10 位以内と多く、この 2 駅については、バスと鉄道がリンクして利用されている駅と考えられる。

また、都心以外では八栗駅、高田駅に加え、仏生山駅、太田駅での乗り継ぎ利用が比較的多い（総利用者数 1,000 人以上、乗り継ぎ利用率 1%以上）ことから、これらの駅も交通結節拠点としての機能を果たしているものと考えられる。



出典：事業者資料（平成 24 年 3 月～10 月）

図 2.4 ことでん各線の電車～バス乗継割引利用状況（平成 24 年 3 月～10 月の利用者数総計※実数）



出典：事業者資料（平成 24 年 3 月～10 月）

図 2.5 ことでん各線の電車～バス乗継割引利用状況（1 日平均鉄道利用者数に対する利用率）

表 2.6 ことでん各線の電車～バス乗継割引利用の上位駅
(平成 24 年 3 月～10 月の利用者数 1,000 人以上)

路線	駅名	総利用者数 (鉄道⇄バス合計)	利用率 (鉄道⇄バス合計)
琴平線	瓦町駅	49,691	1.7%
琴平線	太田駅	26,842	3.2%
琴平線	高松築港駅	15,333	0.6%
琴平線	仏生山駅	13,521	1.8%
琴平線	片原町	9,418	0.8%
長尾線	高田駅	8,256	2.5%
琴平線	栗林公園駅	2,758	0.4%
志度線	八栗	2,154	1.0%
琴平線	三条駅	1,888	0.4%
長尾線	花園駅	1,313	0.8%
志度線	琴電屋島駅	1,115	0.7%
志度線	渦元駅	1,045	0.2%

※利用率 1%以上の駅を抽出 (グレー着色欄)

出典：事業者資料 (平成 24 年 3 月～10 月)

c) 鉄道駅に近接するバス停利用者数

鉄道駅に近接するバス停での利用者数は、以下のとおりである。

J R 高松駅やことでん瓦町駅、高松築港駅等に近接するバス停は目的地としての利用が中心であり、ことでん高田駅、ことでん八栗駅、花園町等に近接するバス停では鉄道への乗り継ぎ利用が多いと考えられる。



出典：事業者資料

図 2.6 鉄道駅と接続するバス停における利用者数 (上り下り合計)

表 2.7 鉄道駅と接続するバス停における利用者数

路線	駅名	バス停	利用者数 (※)
J R	高松駅	高松駅	2, 130
琴平線	高松築港駅	高松築港	213
琴平線	片原町駅	片原町駅前	9
琴平線	瓦町駅	瓦町天満屋 瓦町	414 1, 037
琴平線	三条駅	上之町	14
琴平線	太田駅	太田 太田駅	38 168
琴平線	仏生山駅	仏生山	21
琴平線	円座駅	ことでん円座駅前	5
長尾線	花園駅	花園町	54
長尾線	林道駅	札場 ことでん林道駅	13 1
長尾線	高田駅	ことでん高田駅	105
志度線	今橋駅	松島町	1
志度線	松島二丁目駅	高松中央高校前	3
志度線	沖松島駅	市立体育館前	5
志度線	渦元駅	渦元	5
志度線	八栗駅	八栗 ことでん八栗駅前	4 31

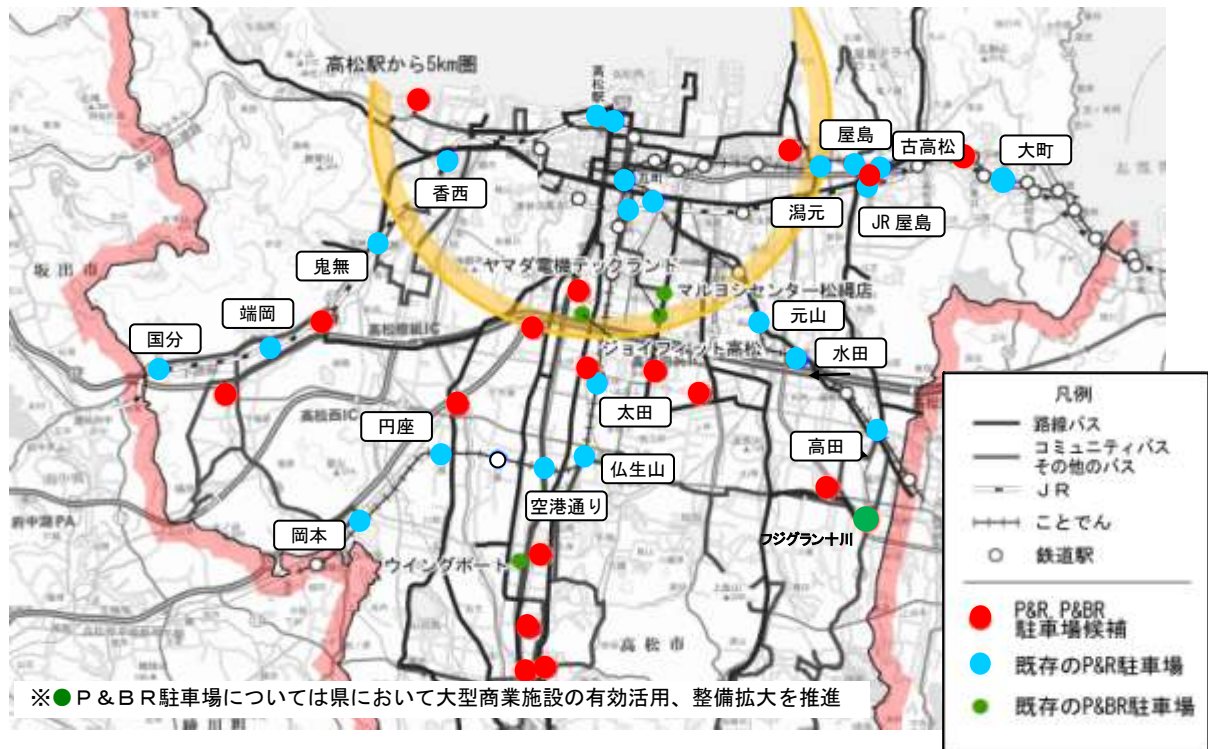
※利用者数が概ね 10 人以上のバス停（鉄道駅）を抽出（グレー着色欄）

出典：事業者資料

3) パーク・アンド・ライド（P&R）

a) P&R実施状況

交通結節点としての重要な機能の一つでP&R駐車場が整備されている駅は 17 駅あり、大型商業施設を有効活用したP&B R 5 箇所を含め、22 箇所において、これらの機能強化と合わせたフィーダー化促進が考えられる。



出典：高松市総合都市交通計画、香川県ホームページ

図 2.7 P & R実施状況

表 2.8 P & R用駐車場、P & B R 駐車場

J R		P & R 用駐車場		
		台数	契約台数	利用率
予讃線	香西	46	42	93.5%
	鬼無	96	63	65.6%
	端岡	96	63	65.6%
	国分	106	82	77.4%
高德線	屋島	86	62	72.1%

P & B R 用駐車場	最寄りバス停
ヤマダ電機デックランド	レインボーロード・天満屋ハ
高松レインボー通り店	ピータウン・DEPO 前
マルヨシセンター松縄店	松縄下所公園前
ウイングポート	ウイングポート前
ジョイフィット高松	ゆめタウン高松前、 三条池
フジグラン十川	フジグラン十川

ことでん		P & R 用駐車場		
		台数	契約台数	利用率
琴平線	太田	41	35	85.4%
	仏生山	46	35	76.1%
	空港通り	109	100	91.7%
	円座	64	29	45.3%
	岡本	22	20	90.9%
	元山	19	0	0%
長尾線	水田	59	55	93.2%
	高田	77	62	80.5%
	湯元	27	24	88.9%
志度線	屋島	52	38	73.1%
	古高松	94	79	84.0%
	大町	20	13	65.0%

b) P & Rに対するニーズ

「ことでん沿線地域公共交通総合連携計画」の策定に当たり実施したアンケート調査結果から、P & Rに対するニーズの高い駅として、以下のことでん各駅が抽出されている。またことでん各駅における1～3km圏域人口の大きさから、P & Rの対象需要について以下のように評価されている。なお、いずれの駅でも行政や交通事業者によるP & R駐車場の整備等は行われていない。

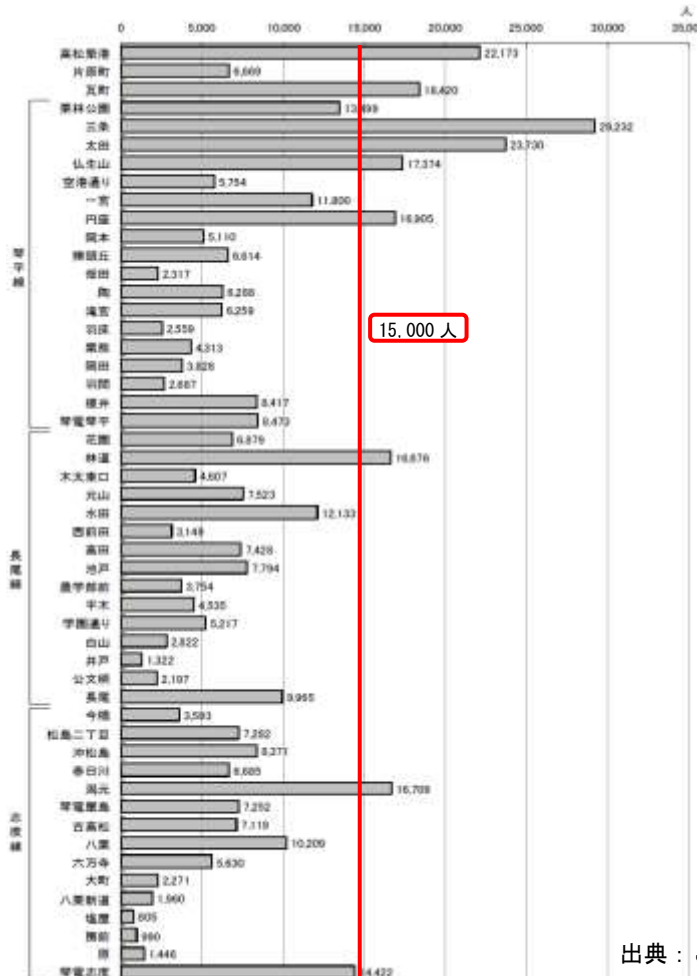
表 2.9 P & Rに対するニーズ

路線	駅名	アンケートでのP&Rニーズ(※1)	P & R対象需要 (※2)
琴平線	三条駅	○	○
	太田駅	○	○
	仏生山駅	○	○
	円座駅	○	○
	岡本駅	○	—
長尾線	林道駅	○	○
	水田駅	○	—
志度線	渦元駅	○	○
	琴電屋島駅	○	—
	大町駅	○	—

※1：「最寄り駅でパーク＆ライド駐車場を拡充した場合にことでんを利用する」と回答したことでん非利用者が5人以上の駅をニーズが大きい駅として抽出（グレー着色）

※2：対象圏域人口（駅から1～3km圏域人口）が15,000人以上の駅を需要が大きい駅として抽出（グレー着色）

出典：ことでん沿線地域公共交通総合連携計画



出典：ことでん沿線地域公共交通総合連携計画

図 2.8 ことでん各駅における駅から1～3km圏域人口

(4) 整備検討の対象となる交通結節拠点候補の抽出

下表に示す3項目（都市計画マスタープランにおける位置付け、総合都市交通計画における位置付け、交通結節拠点としての機能）のうち、2つ以上の位置付けがある箇所（鉄道駅）について、整備検討の対象となる交通結節拠点として抽出する。

その結果、JR 端岡駅、仏生山駅、円座駅、岡本駅、林道駅、水田駅、高田駅、湯元駅、八栗駅の各駅が抽出され、交通結節点として高いポテンシャルが見込まれる、別途検討中の琴平線三条駅～太田駅間の新駅を加えた10駅を検討の対象とする。

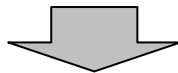
なお、上記の考え方からはことでん太田駅も交通結節拠点として抽出されるが、太田駅から400mの距離に新駅2が検討されていることから、今回の検討対象からは除外するものとする。

表 2.10 交通結節拠点の評価

			1) 上位計画における位置付け		総合評価	2) 交通結節拠点としての機能					
			都市計画マスタープラン	総合都市交通計画		①道路アクセス	②バスと鉄道との結節性			③P & R	
							a. 結節性	b. 乗継実態	c. ニーズ	a. 施設	b. ニーズ
JR	予讃線	香西									
		鬼無					○			○	
		端岡	○	○	○	○	○			○	
		国分			○	○	○			○	
	高德線	屋島	○			○				○	
ことでん	琴平線	三条	○						○		○
		太田	○		○		○	○	○	○	○
		仏生山	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		空港通り					○			○	
		一宮	○							○	
		円座	○		○		○			○	○
		岡本		○	○	○	○			○	
		林道	○		○		○		○		○
	長尾線	元山									
		水田	○		○	○				○	
		高田			○	○	○	○	○	○	
		高田			○	○	○	○	○	○	
	志度線	湯元	○		○		○			○	○
		琴電屋島	○			○				○	
		古高松			○		○		○	○	
		八栗	○	○	○		○	○	○		
大町					○				○		

【各項目の評価の考え方】

- 1) 都市計画マスタープラン：地域交流拠点あるいは生活交流拠点の位置付けあり
 - 1) 総合都市交通計画：交通結節点整備の位置付けあり
 - 2) ①道路アクセス：幹線道路からの距離、駅へのアクセス道の幅員、交通広場等を想定した駅前スペースの有無から評価
 - 2) ②a. 結節性：鉄道駅に近接してバス停（路線バス、コミュニティバスを対象（屋島山上シャトルバスは対象外）が立地している駅
 - 2) ②b. 乗継実態：ことでん各駅で、鉄道⇄バス乗り継ぎ利用者が多い（総利用者数1,000人以上、乗り継ぎ利用率1%以上）駅
 - 2) ②c. ニーズ：鉄道駅に接続するバス停で10人/日以上のある利用のある駅
 - 2) ③a. 施設：P & R用駐車場が整備されている
 - 2) ③b. ニーズ：アンケートにおけるP & Rニーズが大きく、かつ対象圏域人口（駅から1～3km圏域人口）が15,000人以上の駅
- ※2) ①～③の6項目のうち、3項目以上に該当する駅を、交通結節点としての機能が強いとし、総合評価で○としている



【抽出された交通結節拠点】全10駅

JR 端岡駅

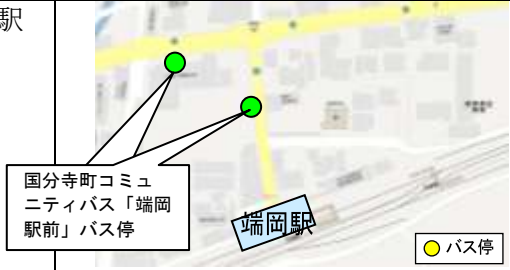
ことでん 新駅1（三条駅～太田駅間）、仏生山駅、円座駅、岡本駅、林道駅、水田駅、高田駅、湯元駅、八栗駅



図 2.9 検討対象となる交通結節拠点

(5) 整備内容の検討
1) 交通結節拠点の現況

表 2.11 交通結節拠点の現況

路線	駅名	周辺状況	利用者数	接続バス路線	接続バス停利用者数 (バス停、駅からの距離)	交通結節点としての機能	機能面からの評価
ＪＲ ことでん琴平線	端岡駅		2,636 人/日	国分寺町コミュニティバス	—	現状でも駅から比較的近い場所にコミュニティバスのバス停が立地しているが、運行頻度は低い。鉄道利用者は多いことから、パーク＆ライド駐車場等の整備と一体となった交通結節拠点整備が求められる。	コミュニティバスと鉄道との結節性向上という観点からは必要だが、交通結節拠点整備による顕著な機能向上は見込みにくい。 (△)
	新駅 1		1,772 人/日	高速バス各路線 レインボーショッピングバス (塩江線)	—	路線バスや都市間バスが集中する国道 11 号に隣接し駅を設置するため、これらのバスとの接続性が高まり、交通結節点として機能する。またバスルート見直しにより、塩江線との接続も可能。またフィーダー路線の導入に向けては、結節拠点整備が求められる。	幹線道路に隣接するため複数路線の路線バス、鉄道および P & R や B & R R との結節による利便性向上が期待される。 (◎)
	仏生山駅		3,085 人/日	塩江線 香川町シャトルバス	21 人/日 (仏生山バス停 (約 450m))	香川県農業試験場跡地を利活用したパーク＆ライドや駅前広場整備等の総合的な結節機能強化が位置付けられている。また塩江線のルート見直しにより、交通広場を活用してのより円滑な接続も可能。	高松市総合都市交通計画において、重要整備拠点としての位置付けや地域交流拠点としての整備など、関連施策が展開されつつある。 (◎)
	円座駅		1,423 人/日	池西・由佐・岩崎線	5 人/日 (ことでん円座駅前 バス停 (約 250m))	鉄道駅から最寄りバス停までやや離れているものの、現況で鉄道～バスの乗り継ぎ利用者は一定存在。バス→鉄道（上り）の乗り継ぎによる所要時間短縮効果も大きい（9 分の短縮）。またフィーダー路線の導入に向けては、結節拠点整備が求められる。	交通結節拠点の整備による結節機能の強化により、利用者の利便性向上が期待される。 (○)
	岡本駅		782 人/日	国分寺町コミュニティバス	—	現状でも駅から比較的近い場所にコミュニティバスのバス停が立地しているが、運行頻度は低い。	コミュニティバスと鉄道との結節性向上という観点からは必要だが、交通結節拠点整備による顕著な機能向上は見込みにくい。 (△)

路線	駅名	周辺状況	周辺状況	利用者数	接続バス路線	接続バス停利用者数 (バス停、駅からの距離)	交通結節点としての機能	機能面からの評価
ことでん長尾線	林道駅		交通広場等の空間的な整備については、駅周辺が建て詰まっており、空地の確保が難しい。	1,566 人/日	川島・西植田線	13 人/日 (札場バス停 (約 100m)) 1 人/日 (ことでん林道駅バス停 (約 100m))	現状でも駅から比較的近い場所にバス停が立地しており、乗り継ぎ利用者は一定存在。ことでん林道駅バス停の設置により、結節機能の強化を図っている。	交通結節拠点整備による顕著な機能向上は見込みにくい。 (△)
	水田駅		駅前にパーク＆ライド用駐車場が整備されており、交通広場等の確保も可能。	998 人/日	(大川バス引田線)	—	駅近傍に既存のバス停はないが、車両アクセスの面で隣接駅の中では優位。バスルートの見直しにより、駅近傍を運行する川島・西植田線との接続が可能。	交通結節拠点整備による顕著な機能向上は見込みにくい。 (△)
	高田駅		駅前にパーク＆ライド用駐車場が整備されており、交通広場等の確保も可能。	1,343 人/日	高松医療センター・大学病院線 (大川バス引田線)	105 人/日 (ことでん高田駅バス停)	現状でも駅から比較的近い場所にバス停が立地しており、乗り継ぎ利用者も多い。	交通結節拠点の整備による結節機能の強化により、利用者の利便性向上が期待される。 (○)
ことでん志度線	八栗駅		周囲は河川に囲まれているとともに、建て詰まっており、利活用うる十分な空間の確保が現状では難しい。	984 人/日	庵治線	31 人/日 (ことでん八栗駅前バス停 (約 200m)) 4 人/日 (八栗バス停 (約 150m))	現況で鉄道～バスの乗り継ぎ利用者は一定存在。バス→鉄道(上り)の乗り継ぎによる所要時間短縮効果も大きい。(5分の短縮)	交通結節拠点の整備による結節機能の強化により、利用者の利便性向上が期待される。 (○)
	潟元駅		駅前に駐車場が整備されており、交通広場等の確保も可能。駅入口の交差点は変則五叉路となっており、交通結節拠点整備上の課題となる。	1,732 人/日	浦生線	5 人/日 (潟元バス停 (約 100m))	駅から比較的近い場所にバス停が立地しているものの、乗り継ぎ利用者は少ない。	交通結節拠点整備による顕著な機能向上は見込みにくい。 (△)

ア JR端岡駅



イ 新駅 1（検討対象地周辺）



ウ 仏生山駅



エ 円座駅



才 岡本駅



力 林道駅



キ 水田駅



ク 高田駅



ケ 八栗駅

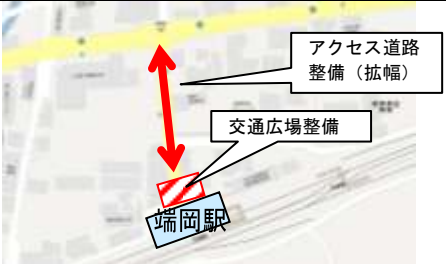
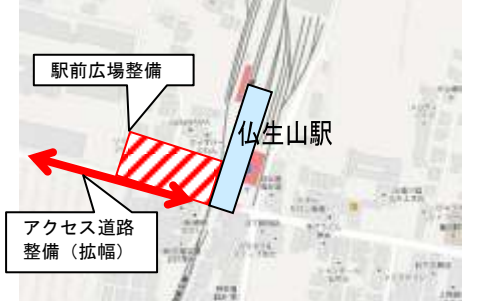
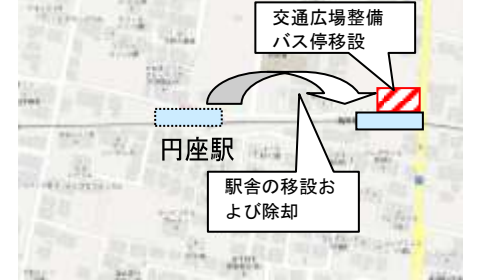


コ 潟元駅



2) 交通結節拠点の整備内容の検討

抽出結果から、J R 端岡駅、ことでの新駅 1（太田駅～三条駅間）、仏生山駅、円座駅、岡本駅、林道駅、水田駅、高田駅、八栗駅、湯元駅の 10 駅を交通結節拠点として抽出し、整備内容を検討する。

路線	駅名	整備内容（案）	ソフト対策	ハード対策	機能面からの評価（再掲）	経済面からの評価
J R	端岡駅		・バス停位置見直し（交通広場へ移設） ・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等	・アクセス道路整備 ・交通広場整備 概算事業費 2.82 億円	△	△
琴平線	新駅 1		・ルート見直し（塩江線乗り入れ） ・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等	・アクセス道路整備 ・バスベイ整備（新駅整備のうちアクセス道路、バスベイ整備） 概算事業費 1.58 億円	◎	新駅設置事業全体の概算事業費は最大で 14.1 億円※1 △
	仏生山駅		・ルート見直し（塩江線乗り入れ） ・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等	・アクセス道路整備（拡幅） ・駅前広場整備 概算事業費 4.55 億円	◎	仏生山踏切改修、仏生山駅改良工事が別途必要（駅改良工事 4.25 億円※2） △
	円座駅		・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等 ・交通広場へのバス停移設	・交通広場整備 概算事業費 1.02 億円	○	駅舎等の移設および除却が別途必要（1.5 億円程度※3） ○
	岡本駅		・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等	・交通広場整備 概算事業費 0.46 億円	△	◎

路線	駅名	整備内容（案）	ソフト対策	ハード対策	機能面からの評価（再掲）	経済面からの評価
長尾線	林道駅		・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等	・アクセス道路整備 ・交通広場整備 概算事業費 1.6 億円	△	○
	水田駅		・ルート見直し川島・西植田線乗り入れ ・わかりやすい案内サイン設置等	・アクセス道路整備（拡幅） ・交通広場整備 概算事業費 1.78 億円	△	○
	高田駅		・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等	・交通広場整備 概算事業費 0.67 億円	○	交通広場整備に伴い、既存の自転車駐車場の移設が必要。 ◎
志度線	八栗駅		・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等	・交通広場整備 概算事業費 1.73 億円	○	交通広場整備に伴い、既設道路の付け替え工事が別途必要。 ○
	湯元駅		・乗り継ぎダイヤの改善 ・わかりやすい案内サイン設置等	・交通広場整備 概算事業費 1.08 億円	△	交通広場整備に伴い、隣接住宅の接道確保が別途必要。 ◎

※1：第3回交通結節部会・第2回交通機能部会合同部会資料

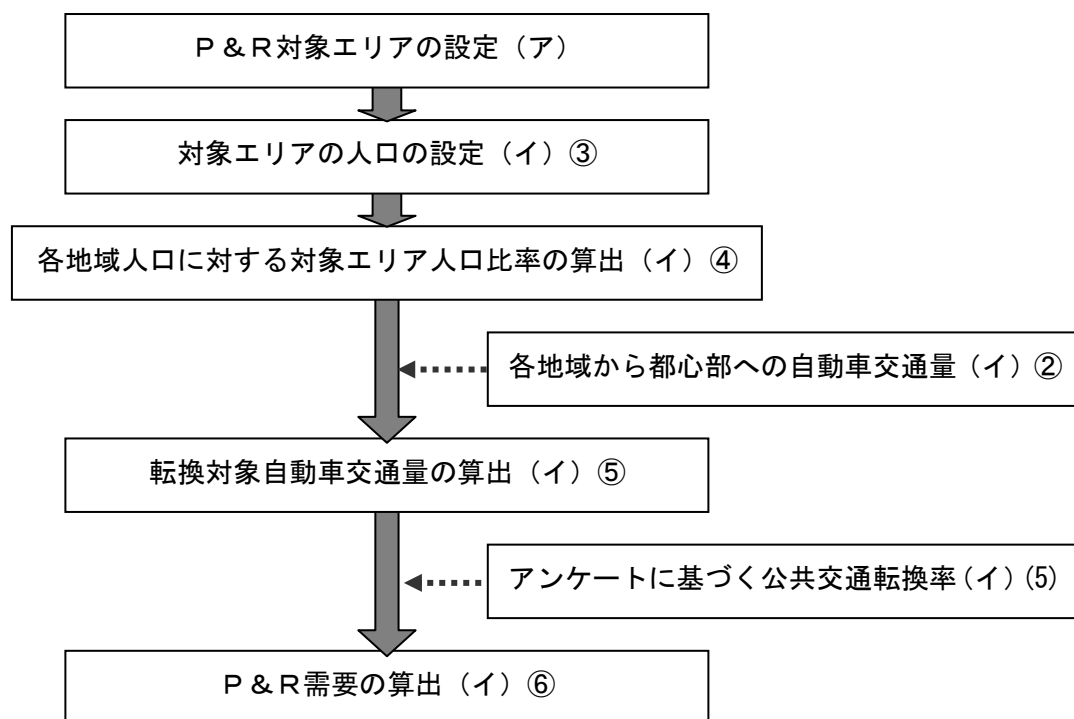
※2：ことடன்仏生山駅改良基本計画策定業務委託報告書（平成23年10月）

※3：ことடன்仏生山駅改良基本計画策定業務委託報告書（平成23年10月）から、停車場（ホーム、通路等）の除却および新設1.0億円、建築（駅舎・諸設備等）の除却および新設0.5億円（計1.5億円）と設定

3) 交通結節拠点におけるパーク＆ライド駐車場の需要検討

a) 検討方法

交通結節拠点におけるパーク＆ライド駐車場の需要は、以下の手順により算出する。



※フロー中の番号は、次ページ以降の図・表の該当項目

図 2.10 P & R需要の検討方法

b) P & R駐車場の需要検討

ア 対象エリアの設定

交通結節拠点ごとにP & R駐車場の対象エリアを下図のとおり設定する。

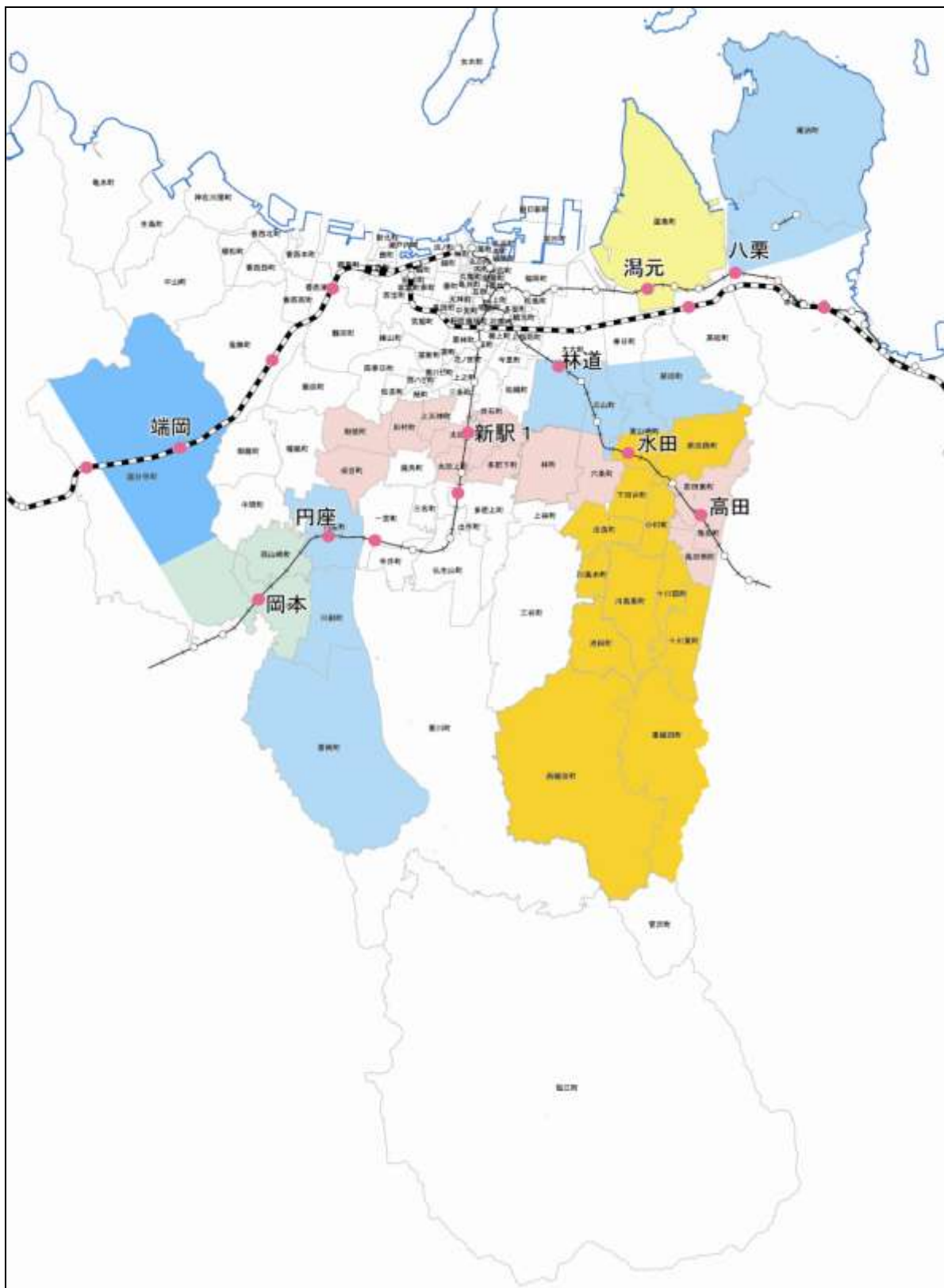


図 2.11 P & R対象エリア

イ P & R駐車場の需要算出結果

P & R駐車場の需要算出結果は以下のとおりとなる。

表 2.12 P & R需要検討における各諸元

	①地域別人口	②都心への自動車流動		(1)自動車利用の通勤・買い物目的比率	(2)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)	(3)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	(4)うち、転換条件がP & R駐車場整備	(5)転換率((1)×(2)×(3)×(4))
資料	H24.7.1 登録人口	H17センサス	資料	H20アンケート	H20アンケート	H20アンケート	H20アンケート	H20アンケート
01_都心地域	130,422	67,532	01_都心地域	83.6%	17.6%	39.7%	47.8%	2.8%
02_東部北地域	66,584	14,888	02_東部北地域	91.2%	19.7%	30.5%	55.6%	3.0%
03_東部南地域	48,112	11,620	03_東部南地域	94.3%	18.9%	29.7%	63.6%	3.4%
04_中部東地域	52,216	10,513	04_中部東地域	88.6%	16.2%	29.4%	70.0%	3.0%
05_中部西地域	37,036	10,680	05_中部西地域	76.1%	22.5%	36.8%	57.1%	3.6%
06_西部北地域	33,577	8,869	06_西部北地域	89.5%	16.0%	32.0%	62.5%	2.9%
07_西部南地域	25,014	4,045	07_西部南地域	82.6%	18.5%	35.0%	85.7%	4.6%
08_南部地域	31,948	5,856	08_南部地域	100.0%	21.6%	40.6%	69.2%	6.1%
09_塩江町	3,074	—	09_塩江町	75.0%	33.3%	40.0%	50.0%	5.0%

表 2.13 交通結節拠点におけるP & R需要

				端岡	新駅1	円座	岡本	林道	水田	高田	八栗	湯元
				0	7,821	0	0	15,988	0	0	0	0
想定P & R利用圏の流動台数・転換自動車交通量	02_東部北地域	③ 地域別想定P & R利用圏人口	④=③/① 想定P & R利用圏人口が各地域の人口に占める割合	0	0	0	0	1,178	0	0	9,153	21,141
	03_東部南地域			0	9,212	0	0	8,797	24,479	4,942	0	0
	04_中部東地域			0	15,479	0	0	0	0	0	0	0
	05_中部西地域			0	7,726	10,919	0	0	0	0	0	0
	06_西部北地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	07_西部南地域			14,377	0	1,181	5,319	0	0	0	0	0
	08_南部地域			0	0	7,776	0	0	0	0	0	0
	01_都心地域	⑤=④×② 流動台数	⑥=⑤×転換率((1)×(2)×(3)×(4))(台/日)	0%	6%	0%	0%	12%	0%	0%	0%	0%
	02_東部北地域			0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	14%	32%
	03_東部南地域			0%	19%	0%	0%	18%	51%	10%	0%	0%
	04_中部東地域			0%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	05_中部西地域			0%	21%	29%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	06_西部北地域			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	07_西部南地域			57%	0%	5%	21%	0%	0%	0%	0%	0%
	08_南部地域			0%	0%	24%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	01_都心地域	⑦の合計	P & R需要	0	4,050	0	0	8,278	0	0	0	0
	02_東部北地域			0	0	0	0	263	0	0	2,047	4,727
	03_東部南地域			0	2,225	0	0	2,125	5,912	1,194	0	0
	04_中部東地域			0	3,116	0	0	0	0	0	0	0
	05_中部西地域			0	2,228	3,149	0	0	0	0	0	0
	06_西部北地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	07_西部南地域			2,325	0	191	860	0	0	0	0	0
	08_南部地域			0	0	1,425	0	0	0	0	0	0
	⑤の合計	⑧の合計	P & R需要	端岡	新駅1	円座	岡本	林道	水田	高田	八栗	湯元
	01_都心地域			2,325	11,619	4,765	860	10,666	5,912	1,194	2,047	4,727
	02_東部北地域			0	113	0	0	231	0	0	0	0
	03_東部南地域			0	0	0	0	8	0	0	62	144
	04_中部東地域			0	75	0	0	72	199	40	0	0
	05_中部西地域			0	92	0	0	0	0	0	0	0
	06_西部北地域			0	80	113	0	0	0	0	0	0
	07_西部南地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	08_南部地域			107	0	9	39	0	0	0	0	0
	⑥の合計	⑨の合計	P & R需要	端岡	新駅1	円座	岡本	林道	水田	高田	八栗	湯元
	01_都心地域			107	360	209	39	311	199	40	62	144
	02_東部北地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	03_東部南地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	04_中部東地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	05_中部西地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	06_西部北地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	07_西部南地域			0	0	0	0	0	0	0	0	0