

高松市総合都市交通計画推進協議会

平成29年度 第1回 交通機能・交通結節合同部会

～ことடன்新駅（太田～仏生山駅間）整備方針について～

平成29年8月23日（水）

持続可能な公共交通ネットワークのイメージ図

立地適正化計画(“都市機能“及び
“居住“の誘導)と連動した拠点形成



具体的事業

- 新駅、駅前広場整備
(バス接続を主とし、P&R (K&R) 駐車場、C&R駐輪場も整備)
- 鉄道幹線軸強化(複線化)
- バス路線再編
(フィーダーバス化)
- 新交通システムの検討

期待される効果

- 地域内交通の連携強化
⇒多様な移動環境の構築
(拠点形成の促進)
- 都市間交通との連携強化
⇒交流人口の増加による
“にぎわい” 創出
- 道路負荷低減
⇒質の高い生活環境の構築

高松市が持つ“強み”を生かした「コンパクト プラス ネットワーク」のまちづくり

新駅（太田～仏生山駅間）基本計画策定スケジュール

総合都市交通計画推進協議会関係等

検討フロー

第1回 推進協議会【H29.5.29】
 (1)平成28年度取組結果と29年度予定事業
 (2)バス路線の再編に向けて

第1回 交通機能・交通結節合同部会【H29.8.23】
 ● ことடன்新駅（太田～仏生山駅間）整備方針

第2回 推進協議会【H29.11月予定】
 ● 新駅（太田～仏生山駅間）整備方針

第3回 推進協議会【H30.2月予定】
 ● 新駅（太田～仏生山駅間）基本計画（案）

○市民説明会
 パブリックコメント

新駅（太田～仏生山駅間）基本計画策定

鉄道局協議

国への要望

事業採択

補助金申請

1. 整備方針検討

(1)上位計画における位置づけ

2. 基本計画策定に向けた課題

(1) 駅舎・附帯施設の検討（1回目）
 ・考え方について複数案提示

(2) 駅舎・附帯施設の検討（2回目）
 ・方向性決定

B/C算出

・測量
 ・予備設計

3. 新駅（太田～仏生山駅間）基本計画（案）

- (1) 全体構想
- (2) 新駅整備に向けた課題・対応方針
- (3) 駅舎・駅前広場等整備方針
- (4) 事業概要
- (5) 事業スキーム
- (6) 資金計画
- (7) スケジュール

意見聴取

H
2
9

H
3
0

新駅（太田～仏生山駅間）基本計画策定に向けたエリアの課題

新駅(太田～仏生山駅間)基本計画の策定(H29事業)

課題

- ・交通結節機能、将来まちづくりの“核”としての機能
- ・新駅間ループバス等、新駅の東西地域を結ぶバス路線の在り方と結節
- ・駅舎附帯施設の検討
- ・事業スキーム(資金計画)の整理

- 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
- 主要幹線道路を生かした交通ネットワークの形成

都市計画マスタープラン、立地適正化計画におけるまちづくりの方向性を踏まえ、基本計画を策定。

周辺エリアの課題

旧市街化区域エリアからの都市機能のにじみ出しによる人口増加が続いており、種々の問題が発生

- 周辺のインフラ整備が追いつかない
- 多様な施設が混在した都市空間の形成
- 公共交通空白地域への人口集積による、将来にわたる足の確保 等

新駅整備が行われた綾川町の状況

H12 イオンモール綾川店開業前

H22 イオンモール綾川店開業後

航空写真



人口
26,205人
(H12国勢調査より)

24,849人(H22.4.1現在)
(香川県人口移動調査報告より)

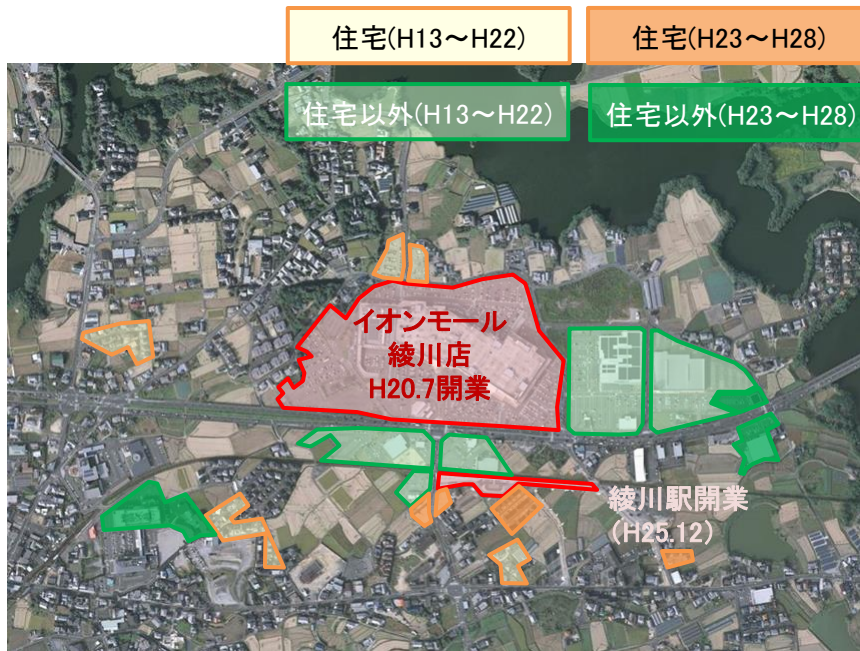
状況
● 農地が広がっている

● 周辺地域での商業施設・住宅等開発

新駅整備が行われた綾川町の状況

H28 ことடன்綾川駅開業後

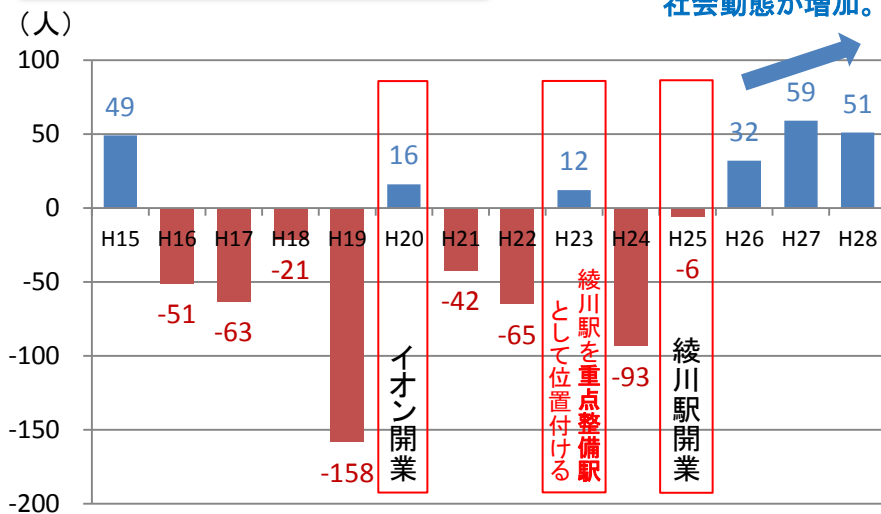
航空写真



人口 23,512人(H28. 4. 1現在)
(香川県人口移動調査報告より)

- 状況
- 周辺開発が進行
 - 住宅と住宅以外の用途が混在した空間形成
⇒適正な土地利用がなされていない
 - 宅地化による、居住区域の拡大

綾川町における社会動態



資料)香川県人口移動調査報告

H20.7	イオンモール綾川店開業 ➤ 社会動態…増加後、減少
H23.3	● ことடன்活性化協議会において、綾川駅を重点整備駅として位置付ける ● 新駅を中心としたまちづくりがスタート ➤ 社会動態…増加後、減少
H25.12	綾川駅開業 ➤ 社会動態…増加

〔1日平均乗降人数〕
H26 1,119人 ➔ H28 1,364人

利便性の高い駅は、更なる人口集積を生む

➡ 今後の社会動態に「大きく影響」

駅整備に合わせて、適正な土地利用計画を含め、「秩序あるまちづくり」を行っていくことが望ましい。

駅 ～新駅(太田～仏生山駅間)整備に向けて～

駅機能の考え方

駅の機能

① 交通結節の機能

+

② まちづくりの“核”としての機能

基本計画検討項目

駅舎

- 駅本体施設
- 自由通路

+

附帯施設

- 駅前広場(バスバース、駐輪場、送迎用駐車場 等)

① 駅までのアクセス手段である各モードとの結節

② 東西アクセス(バス、鉄道利用者、鉄道非利用者)

③ 駅本体の設備

④ 土地利用を踏まえた駅前広場の規模

基本計画の策定に向けて、将来の需要を踏まえ、
駅舎と附帯施設を一体で検討・評価を行う必要がある。

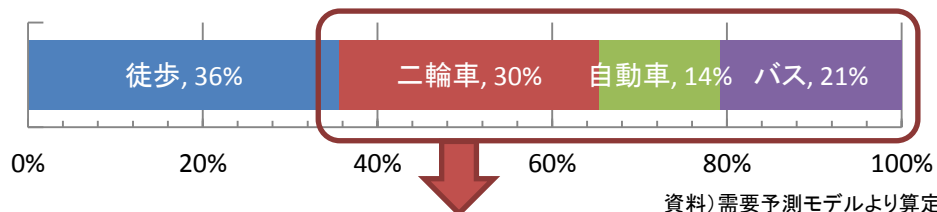
交通結節機能に関する検討

新駅(太田～仏生山駅間)検討図



新駅については、多様な交通モードを結節させる拠点として、駅前広場による対応が望ましい。

新駅へのアクセス手段



多様な交通モードによるアクセスを想定

新駅へのアクセス手段	付帯施設の考え方	
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 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 	
二輪車 (バイク・自転車)	<ul style="list-style-type: none"> 需要に応じた駐輪容量の確保 安全で、アクセス性の高い駐輪場の配置 	
自動車	送迎 (K&R)	<ul style="list-style-type: none"> 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
	P&R	<ul style="list-style-type: none"> 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
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> タクシーバースの確保
バス	<ul style="list-style-type: none"> バスのサービス水準に応じたバース数の確保 ※再編後の系統を見据えた、バース数の検討が必要 	

路線バスのアクセスについては、高架道路の利活用による効果検証を踏まえ、運用方法を検討。

※バス専用踏切の新設は「不可」

駅舎整備の考え方

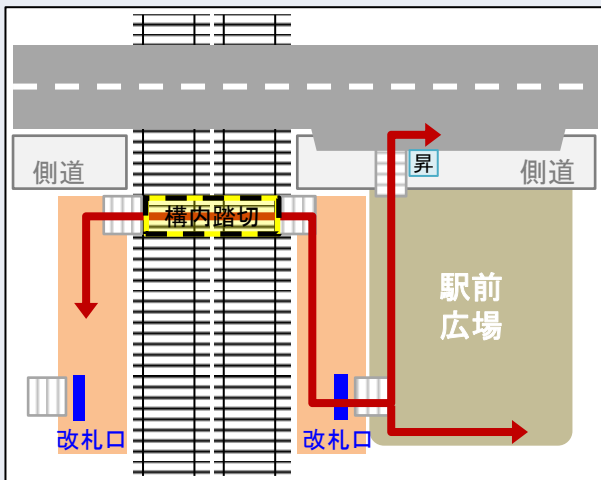
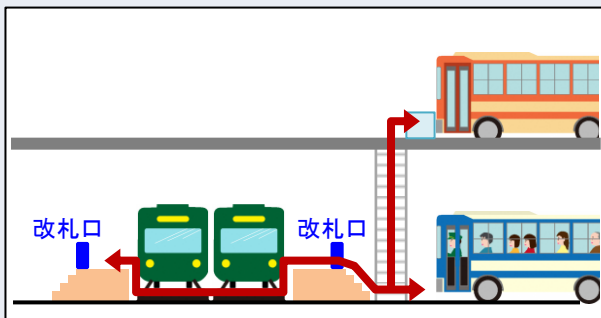
(1) 駅利用者の東西アクセス(駅舎内)

※高架道路にバスベイを設置することも想定

①平面横断

構内踏切によりホーム間を移動

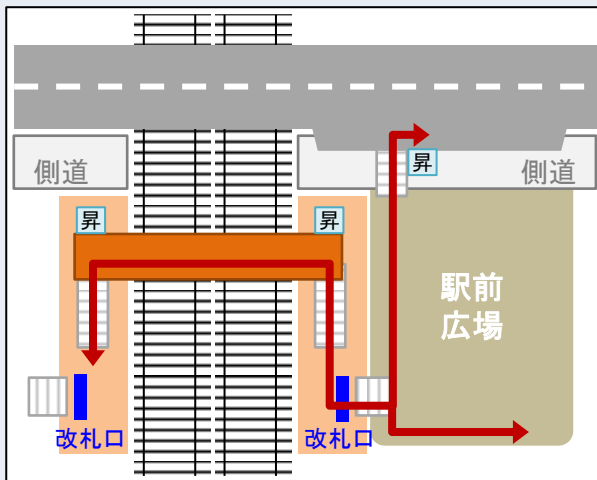
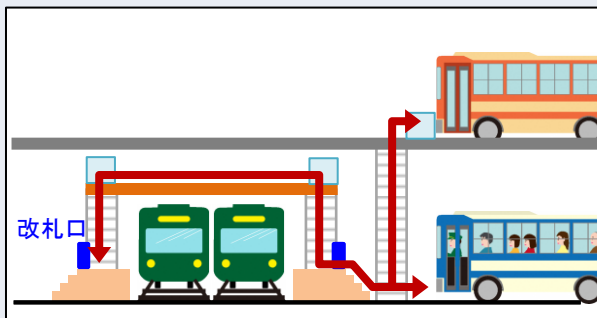
- ・複線化に伴う運行頻度の増加により、踏切が閉ざされる時間が長くなり、利便性・安全性には課題が残る。



②立体横断(駅構内階段利用)

構内にホーム間移動用の階段(+昇降機)通路を設置

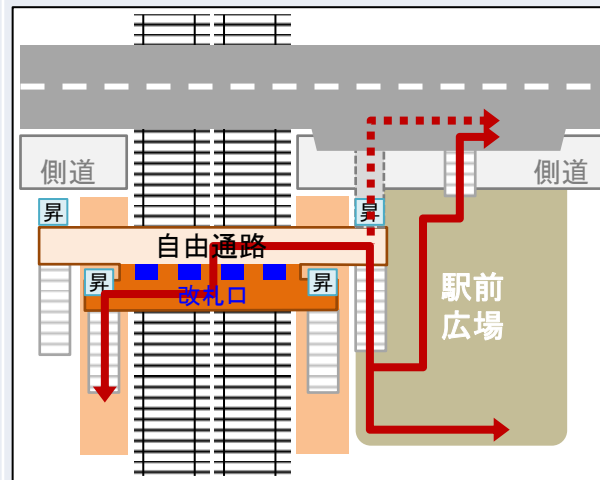
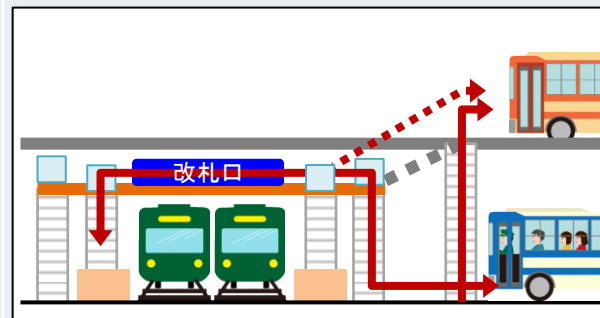
- ・踏切に比べ、安全性や利便性が向上。
- ・昇降機等駅施設整備や、維持管理費用が増加。



③立体横断(自由通路利用)

自由通路機能を有する通路を設置

- ・踏切に比べ、安全性や利便性が向上。
- ・鉄道利用者以外も、駅を自由通路として活用可能。
- ・改札口を1箇所に集約可能。
- ・高架部と改札口間のアクセス性も高い。
- ・昇降機等駅施設整備や、維持管理費用が増加。



駅舎整備の考え方

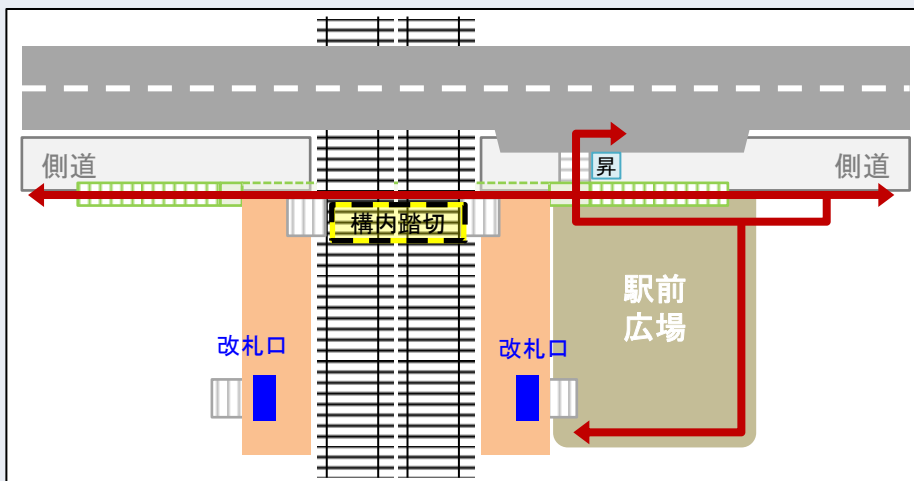
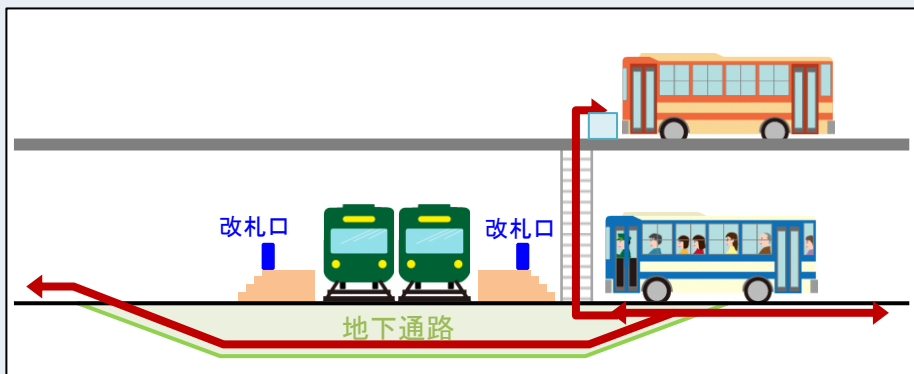
(2) 駅非利用者の東西アクセス(駅舎外)

※高架道路にバスベイを設置することも想定

① 平面横断 (地下通路利用)

既存の地下通路を利用

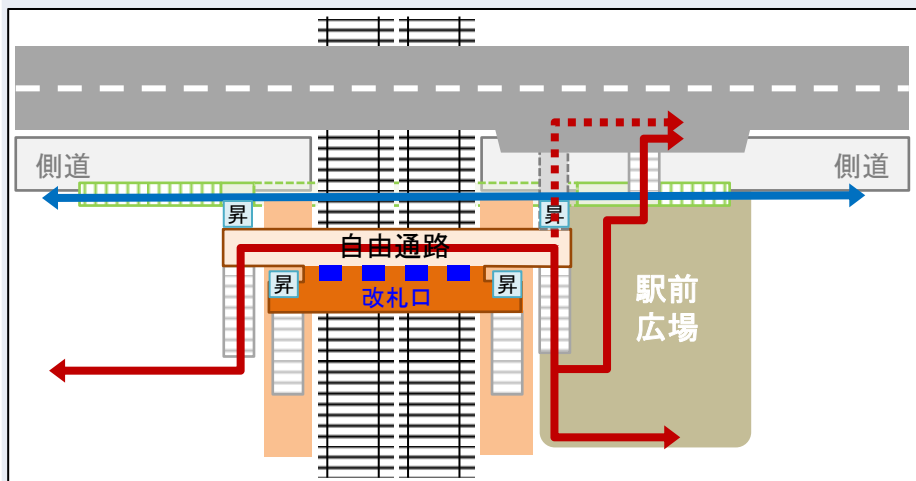
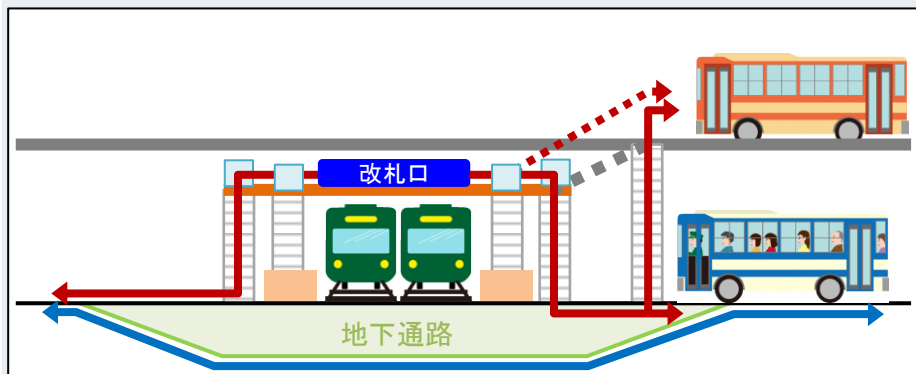
- 地下通路の出入り口部が琴平線から少し離れており、バス利用者等にとっては遠回りになる。



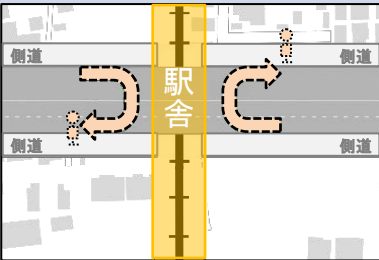
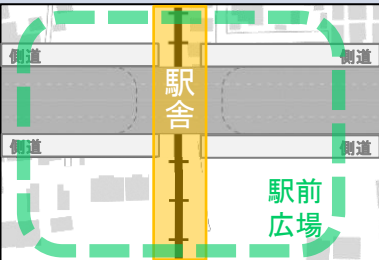
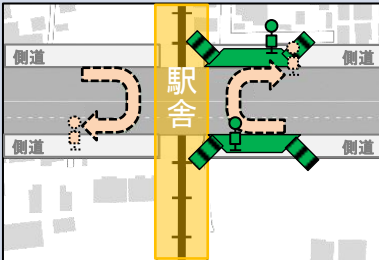
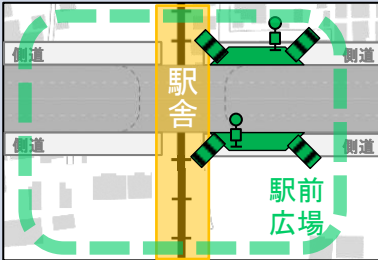
③ 立体横断 (自由通路利用)

地下通路や、自由通路による横断

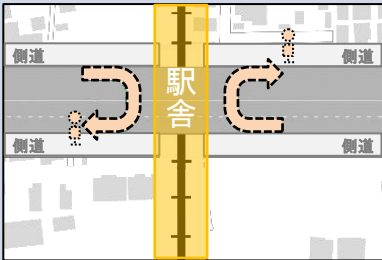
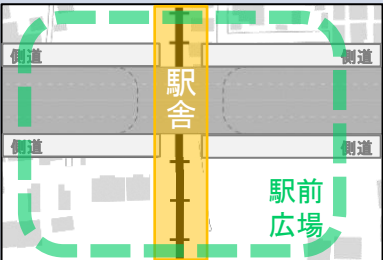
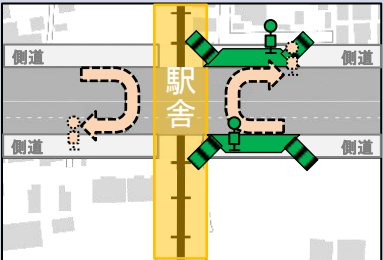
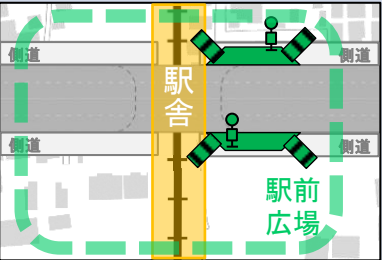
- バス利用者にとっては利便性が高く、昇降機を活用することから、高齢者や車イス者等にとって利用しやすい。
- 高架による鉄道横断の利便性は著しく向上。



新駅（太田～仏生山駅間）周辺整備の考え方

		案A 平面駅舎	案B 平面駅舎(駅広)	案C 平面駅舎+高架利用	案D 平面駅舎(駅広)+高架利用
駅の結節機能 (駅舎+バス)		・側道にバスベイを設置 	・道路外に駅前広場(バスバース)を設置 	・側道に加え、高架道路を拡幅し、バスベイを設置 	・駅前広場(バスバース)+高架道路を拡幅し、バスベイを設置 
新駅基本構想 (H28.3)					
駅舎	地上駅タイプ (相対式プラットフォーム L=85m)	○	○	○	○
構造種別	鉄骨造	○	○	○	○
最高高さ	約4.5m	○	○	○	○
段差解消	スロープを設置 (勾配:5.0%)	○	○	○	○
駅管理施設	事務所・休憩室 約20㎡	○	○	○	○
トイレ	男・女・多目的 合計:約30㎡	○	○	○	○
駅前広場	バスバース、 送迎用駐車場 等		○		○
バスベイ	平面側道拡幅	○		○	
	高架道路拡幅			○	○
自由通路	高架バスベイと 鉄道の接続			○	○

新駅（太田～仏生山駅間）周辺整備の考え方

		案A 平面駅舎	案B 平面駅舎(駅広)	案C 平面駅舎+高架利用	案D 平面駅舎(駅広)+高架利用
駅の機能 (駅舎 +バスとの結節)		<ul style="list-style-type: none"> 側道にバスペイを設置 	<ul style="list-style-type: none"> 道路外に駅前広場(バスバース)を設置 	<ul style="list-style-type: none"> 側道に加え、高架道路を拡幅し、バスペイを設置 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場(バスバース)+高架道路を拡幅し、バスペイを設置 
利便性・整備費		低			高
バス 利便性	駅との アクセス	<ul style="list-style-type: none"> 側道のバスペイからアクセス <ul style="list-style-type: none"> ◎:維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場(バスバース)からアクセス <ul style="list-style-type: none"> ○:維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> 側道のバスペイ及び高架から自由通路を經由しアクセス ⇒自由通路及び昇降機等の管理が必要 <ul style="list-style-type: none"> △:維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場(バスバース)及び高架から自由通路を經由しアクセス ⇒自由通路及び昇降機等の管理が必要 <ul style="list-style-type: none"> ▲:維持管理費
	東西 アクセス	<ul style="list-style-type: none"> △:鉄道横断を伴う、乗継が必要 △:同一路線が東西を跨いで運行する際、迂回が生じる 	<ul style="list-style-type: none"> △:バスで東西を移動する場合、鉄道横断を伴う乗継が必要 △:同一路線が東西を跨いで運行する際、迂回が生じる 	<ul style="list-style-type: none"> ◎:バス停が高架にあり、東西方向の利便性が飛躍的に向上 	<ul style="list-style-type: none"> ◎:バス停が高架にあり、東西方向の利便性が飛躍的に向上
	結節機能	<ul style="list-style-type: none"> ▲:接続する全てのバスを側道で処理するが、側道での処理量に限界がある ⇒バスの結節数が制限 	<ul style="list-style-type: none"> ○:駅前広場(バスバース)で結節するため、バス路線の結節が可能 	<ul style="list-style-type: none"> △:側道での処理量に限界がある ⇒高架道路へのバスペイ設置により、一定の結節性は担保される 	<ul style="list-style-type: none"> ◎:駅前広場(バスバース)+高架道路での運用のため、複数バス路線の結節が可能
費用対効果(B/C)*		4.4	3.4	2.6	2.4
必要となる土地利用 施策の難易度		低			高

※B/Cについては、需要予測モデル等に基づく予測値である。