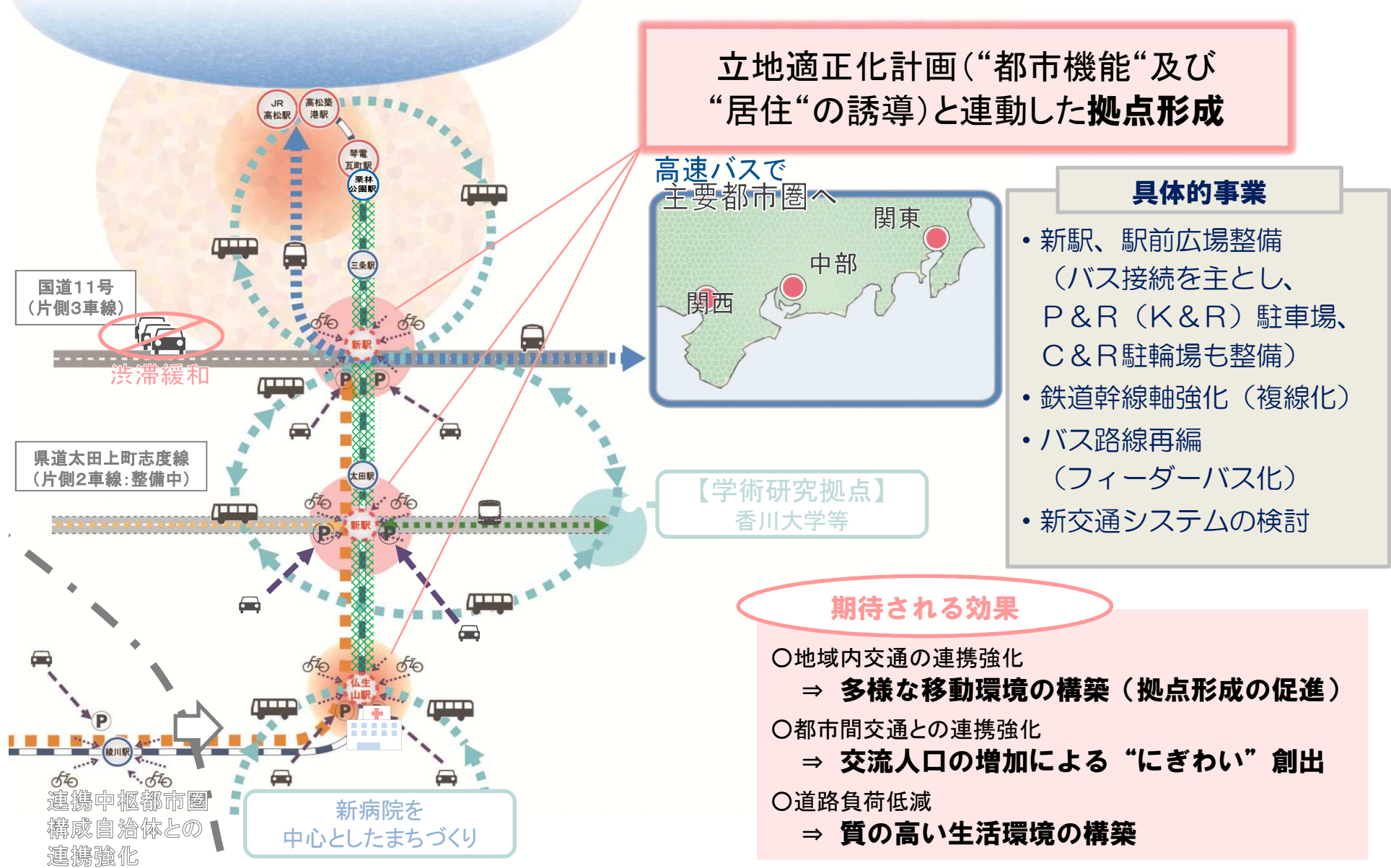


ことでん新駅（太田駅～仏生山駅間） 整備に係る考え方

1. ことでん新駅（太田～仏生山駅間）基本構想（H28.3策定）



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

2. 基本計画策定に向けてのポイント

(平成29年8月23日
交通機能・交通結節合同部会資料)

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。

3. 交通結節機能に関する検討

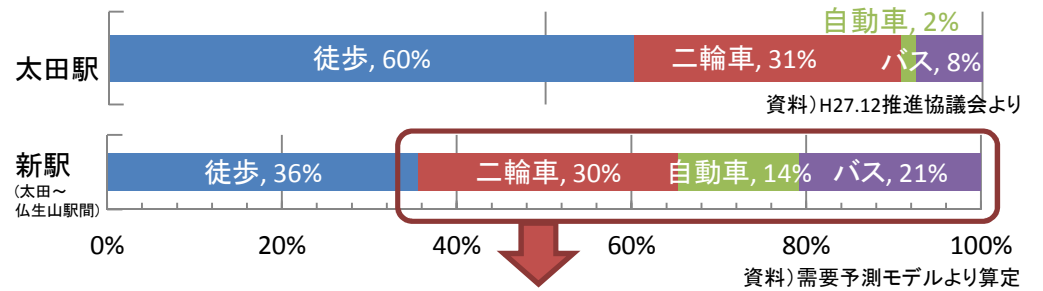
(平成29年8月23日
交通機能・交通結節合同部会資料)

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」

4. 新駅（太田～仏生山駅間）基本計画

(1) 交通結節機能に関する考え方

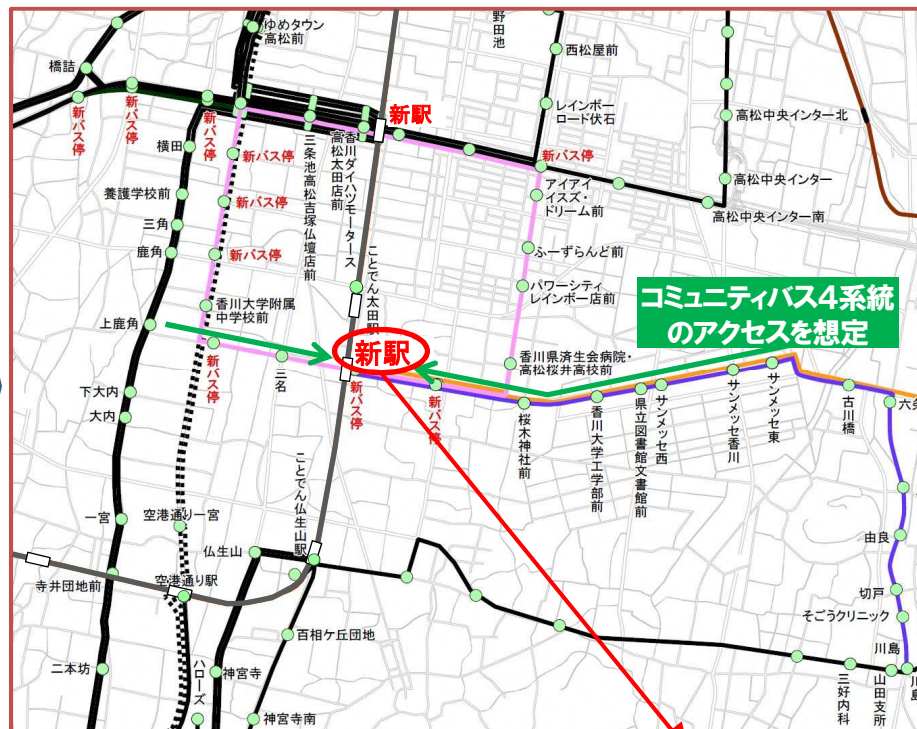
- 鉄道と並行して運行している路線について新駅の整備と合わせて再編
- 新駅(太田～仏生山駅間)にアクセスする系統は、東側から6系統(路線バス3系統、コミバス3系統)、西側から2系統(路線バス1系統、コミバス1系統)を想定 ⇒ **一定規模の駅前広場が必要**

【再編前(現況)】



- 鹿角線 栗林公園 日生ニュータウン
- 鹿角線 栗林公園 香川中央高校
- 塩江線 栗林公園 仏生山 岩崎
- 塩江線 栗林公園 塩江
- 由佐線 栗林公園 由佐 空港
- 由佐線 栗林公園 由佐 岩崎
- 御殿線
- 香川町シャトルバス
- 香川町コミュニティバス
- 高松空港リムジンバス
- 通勤特急バス
- ショッピング・レインボー循環バス
- 川島線 サンメッセ香川経由
- 川島線 レインボーロード 伏石経由
- 川島線 林新道経由
- 西植田線
- 太田駅サンメッセ線
- 山田地区乗合タクシーどんぐり号
- まちなかループバス

【再編後】



- 新駅間ループ(東廻り・西廻り)
- 大学病院線
- 太田駅サンメッセ線
- コミュニティバス(4系統)
- その他(新駅にアクセスしない)

新駅(太田～仏生山駅間)に
アクセスするバスの
ピーク時運行本数
21本/h

4. 新駅（太田～仏生山駅間）基本計画

（2）新駅・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

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



詳細な配置計画については、今後、都市計画決定等の手続きを経て決定

公共交通の利用促進

公共交通利用促進施策「電車・バスの乗継割引拡大」

概要

ICカード「IruCa」による電車⇔バス利用時における

乗り継ぎ割引額(20円) ⇒ 100円に拡大 [H26. 3. 1から制度開始]

事業実施による効果

電車とバスの効率的なネットワーク形成
⇒ **公共交通の利用を促進**

補助スキーム

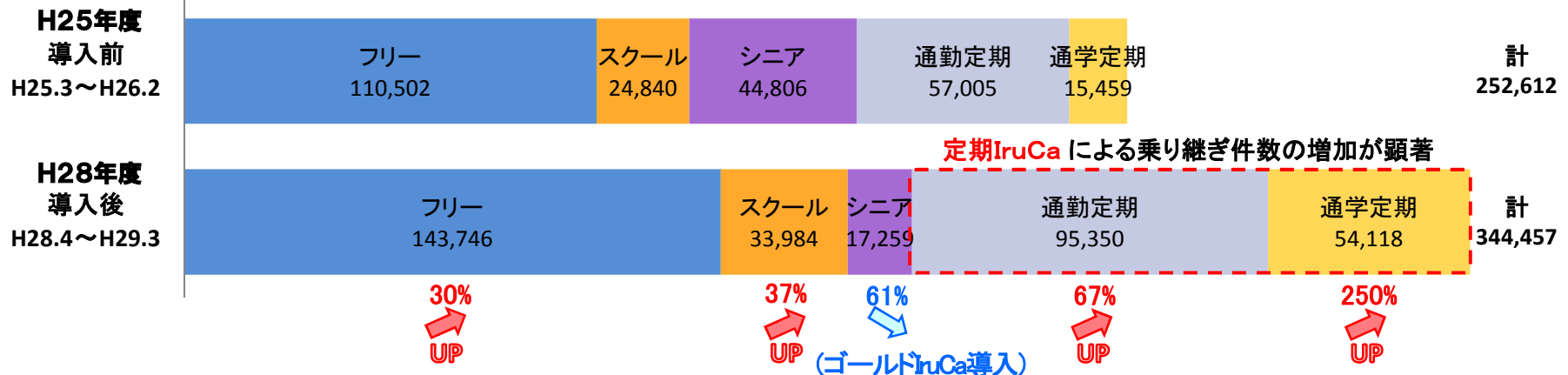
初期費用(システム改修費等)
+
運賃割引額の差額



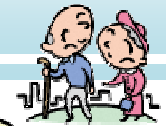
市が補助金として補填

電車⇔バス乗り継ぎ 利用実績等

年度	利用件数(件)	実施前比	補助金(千円)
H25	252,612	実施前	6,000
H26	320,855	約27%増	23,328
H27	330,292	約31%増	23,328
H28	344,457	約36%増	23,328



公共交通利用促進施策「高齢者に対する公共交通利用支援」



概要

平成26年10月1日から制度開始



新IruCaカード「ゴールドIruCa」を活用し、市内に在住する70歳以上の方を対象とし、

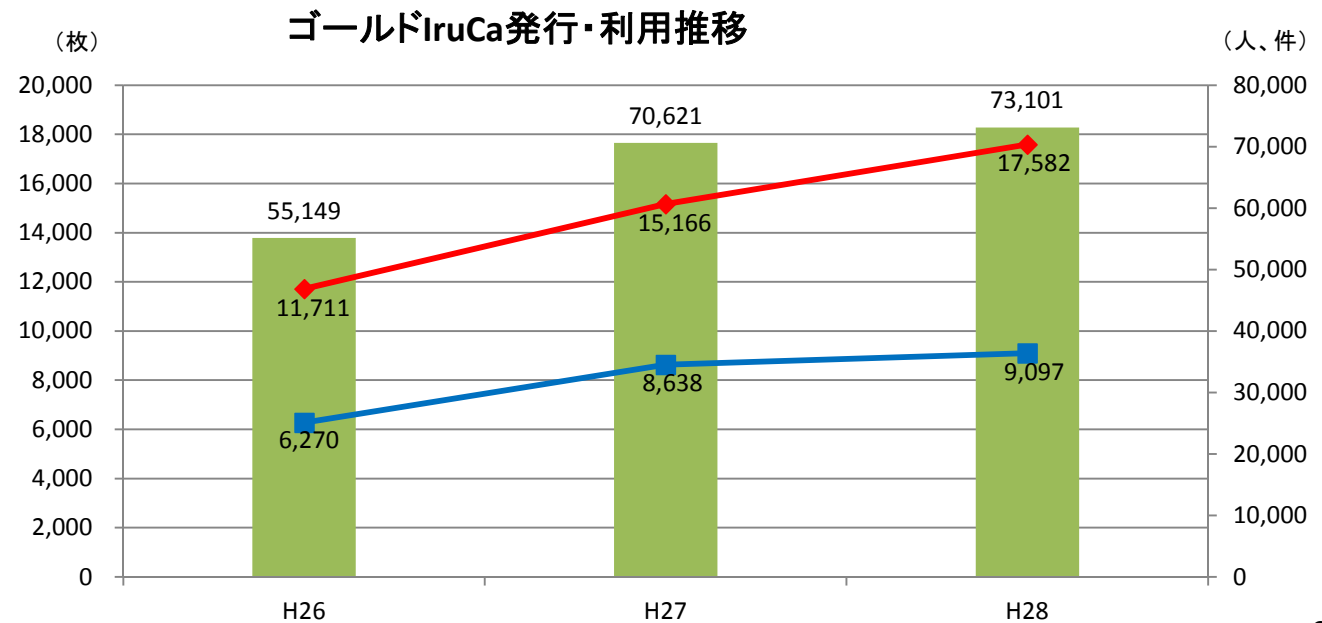
IruCaが導入されている電車、路線バス、コミュニティバス等の運賃を半額にする事業を展開

利用等実績

【販売枚数】ゴールドIruCa 17,582枚 (平成29年3月末現在)
 ⇒70歳以上人口 79,497人 (平成29年3月末現在)
 保有率 約22%

年度	補助金(千円)
H26	39,651
H27	98,006
H28	97,169

■ 平均利用件数/月
 ■ 平均利用人数/月
 ◆ 累計発行枚数



高松市のバス路線（まちなかループバス）

まちなかループバス



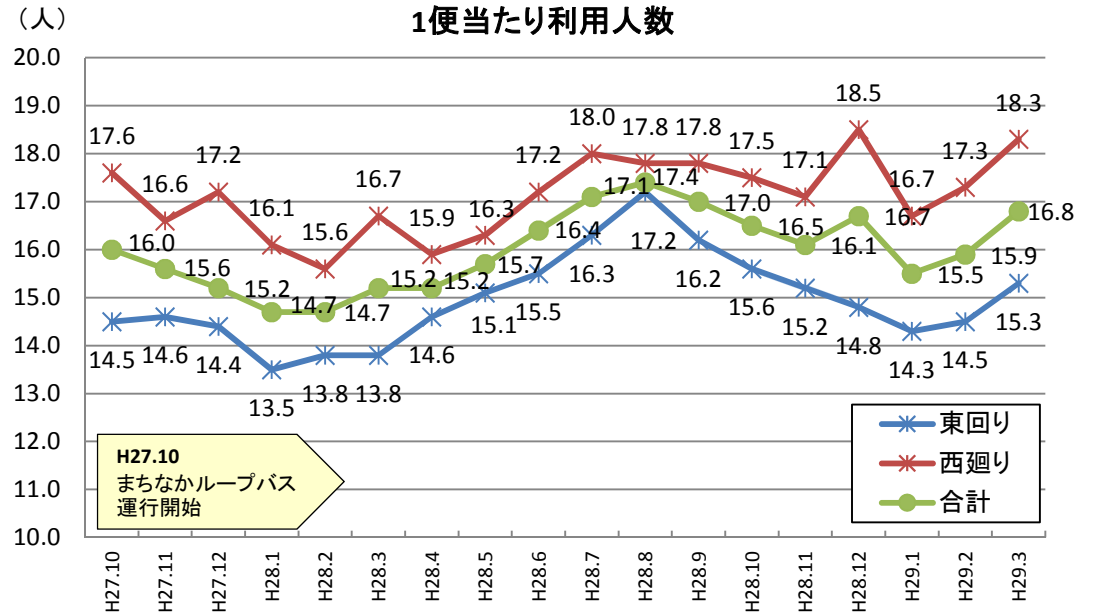
成り立ち

H17	まちバス運行 (運行主体:丸亀町商店街振興組合) 市は補助金充当
H26	まちバス(丸亀町商店街振興組合)、県中病院線(ことでんバス)に市は補助金充当。 利用減により赤字が拡大⇒中心部のバス路線を、持続可能な路線となるよう改善策を検討
H27	まちなかループバス運行開始(10月) まちバス、市民病院ループバス、県中病院線の3路線を統合。丸亀町商店街振興組合、ことでんバスの共同運行に、市は補助金を充当。

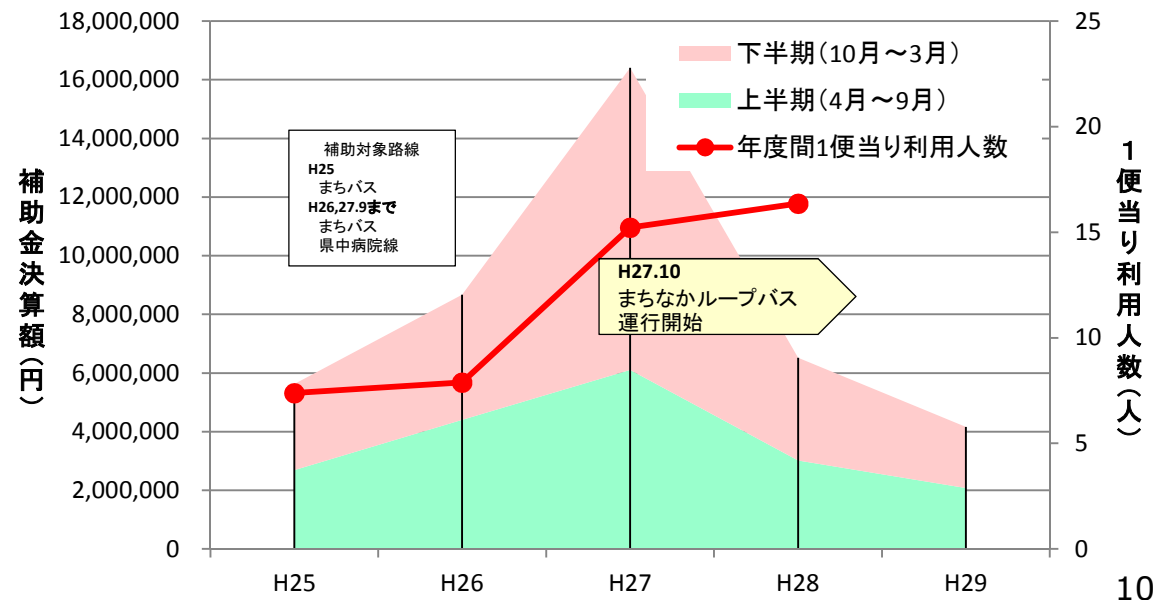
統合後の傾向

■ 補助金額

利用増により収支改善。補助金は大幅に縮減。



補助金額と利用人数



高松市のバス路線（ショッピング・レインボー循環バス）

■サービス向上施策実施に関する基本的考え方

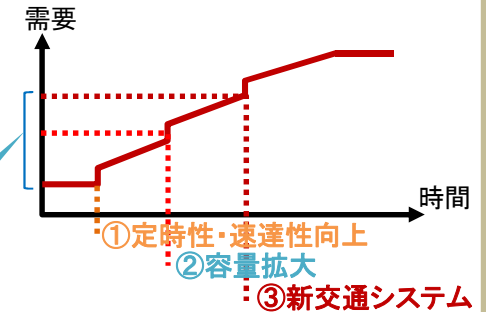
・サービスレベルの向上に当たっては、対策実施の実現性・対応時間を踏まえるとともに、需要に応じて、段階的に施策を講じていくものとする。

〔施策実施のステップ〕

- ①ニーズの高い“時間”に関するサービス向上を図る
- ②一定の需要増を踏まえ、容量拡大を図る
- ③都市の交通軸としての位置づけへの対応として、将来的に新交通システムの導入を検討する

モニタリングを踏まえた進捗管理を実施

〔施策展開のイメージ〕



	平成29年度	平成30年度～
定時性向上	既存バス優先レーンの厳格化	
	新規でのバス優先レーン化、ルートの変更等の検討	バス専用レーン化検討→実施
	バスロケーションシステムの強化	
速達性向上	急行バスの運行検討→運行	
容量拡大		需要量に応じた増便・車両大型化

新交通システム検討

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)

公共交通空白
地域への対応

運転手不足
を補う



需要に合った
サービスの提供

既存ストック(鉄道・
幹線道路)の活用

