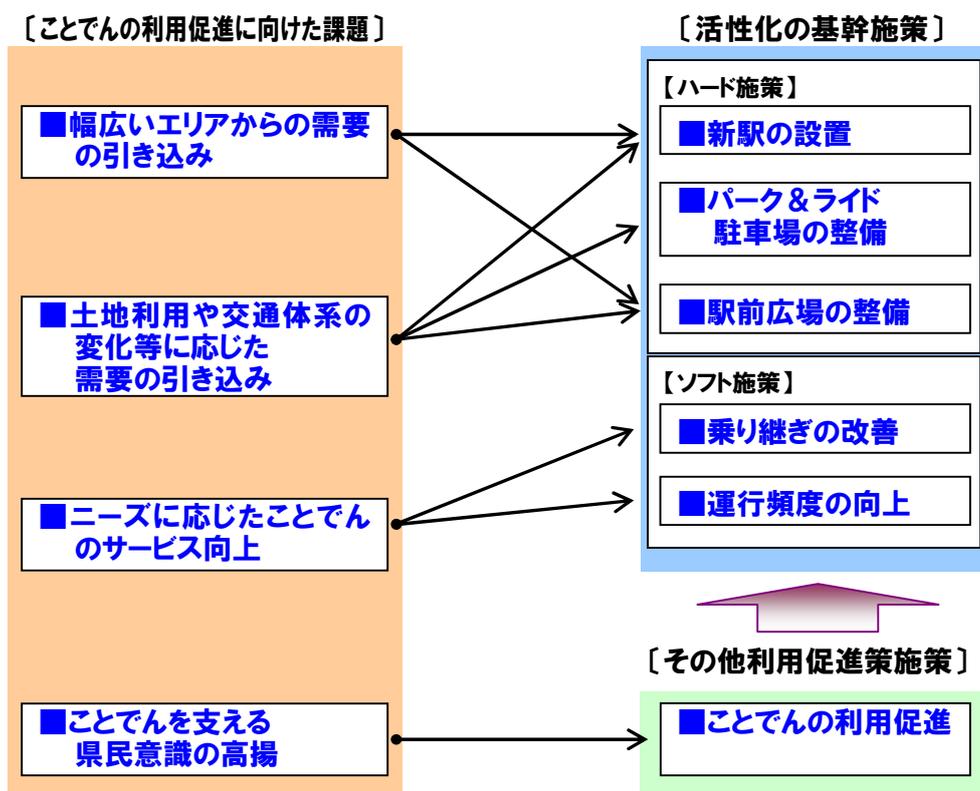


5. 施策導入に関する分析・検討

ここでは、ことでの利用促進に向けた課題に対応していくうえで、導入すべき施策対象の絞込みを行います。

導入すべき施策対象の絞込みにあたっては、下図に示すように、ことでの活性化に向けた5つの施策（ハード3施策、ソフト2施策）と、それを支える利用促進策という施策体系に基づき、進めていくものとします。

ここでは、アンケートを含めた各種データに基づき、この5つの施策に着目して、どのような対象に対して、どのような形態で施策を講じれば、効率的・効果的に、ことでの活性化を図ることができるかについて分析・検討を行います。



5-1. ハード施策の検討

ここでは、ハード施策として、以下の3施策を、どのような箇所に対して施策を講じるべきかについて分析・検討を行います。

- ・新駅の設置
- ・パーク&ライド駐車場の整備
- ・駅前広場の整備

その際には、アンケートを含めた各種データに基づき、候補となるべき箇所を抽出したうえで、候補となるべき箇所間で、需要や事業性を考慮した比較検討を行い、特に優先性の高い箇所の絞込みを行うものとします。

(1)新駅の設置

ここでは、アンケート調査から得られた「新駅の設置」の回答の多い区間や、駅間のエリアにおける夜間人口、施設立地状況、関連計画における位置づけ等を踏まえ、新駅の設置が望まれる駅を抽出します。

①アンケート調査に基づく新駅の設置に係るニーズの高い駅の把握

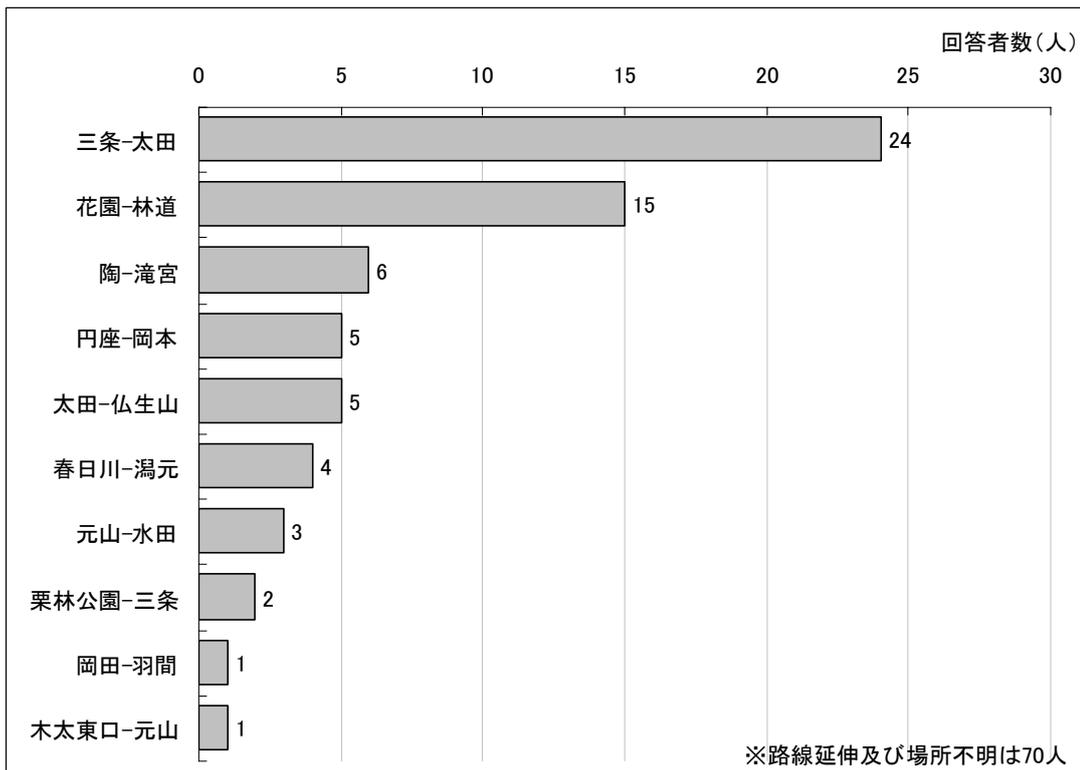
アンケートにおいて、新駅を希望する回答の多くは路線延伸（自分の自宅等へのアクセス向上）でしたが、既存駅間に係るニーズも多く見られます。

最も多い箇所は、三条-太田間で、駅間隔が離れていることや高速バスとの乗り継ぎ等に係るニーズが見られます。

その他にも、近年人口集積が大きい花園-林道間、イオンのある陶-滝宮間等において、ニーズが高くなっています。

<現在、ことでんを利用していない方が

ことでんを利用するための新駅設置に対する条件(既存駅間における希望設置箇所)>



② 駅間の地域における人口分布の把握

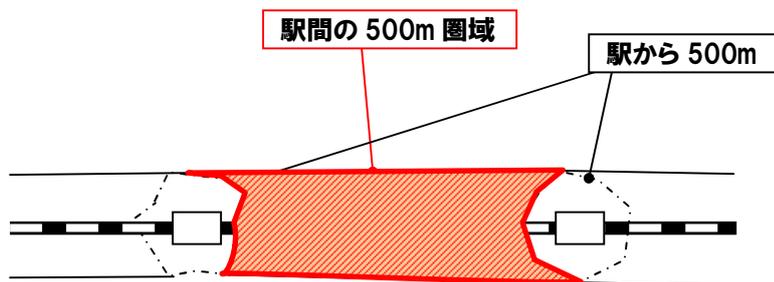
ここでは、GISによる人口分布等を用いて、新駅設置が求められる地域における人口分布をみました。

その際には、駅からの徒歩圏を500mとして、駅から500mの箇所をつないだ圏域について、駅間単位で人口をみるものとししました。

なお、500mの圏域については、道路ネットワーク状況を考慮するため、道のりで設定します。

また、各駅間の人口分布の把握に当たっては、国勢調査による平成17年人口メッシュを100mメッシュ人口に置き換えたものに基づき算出を行いました。

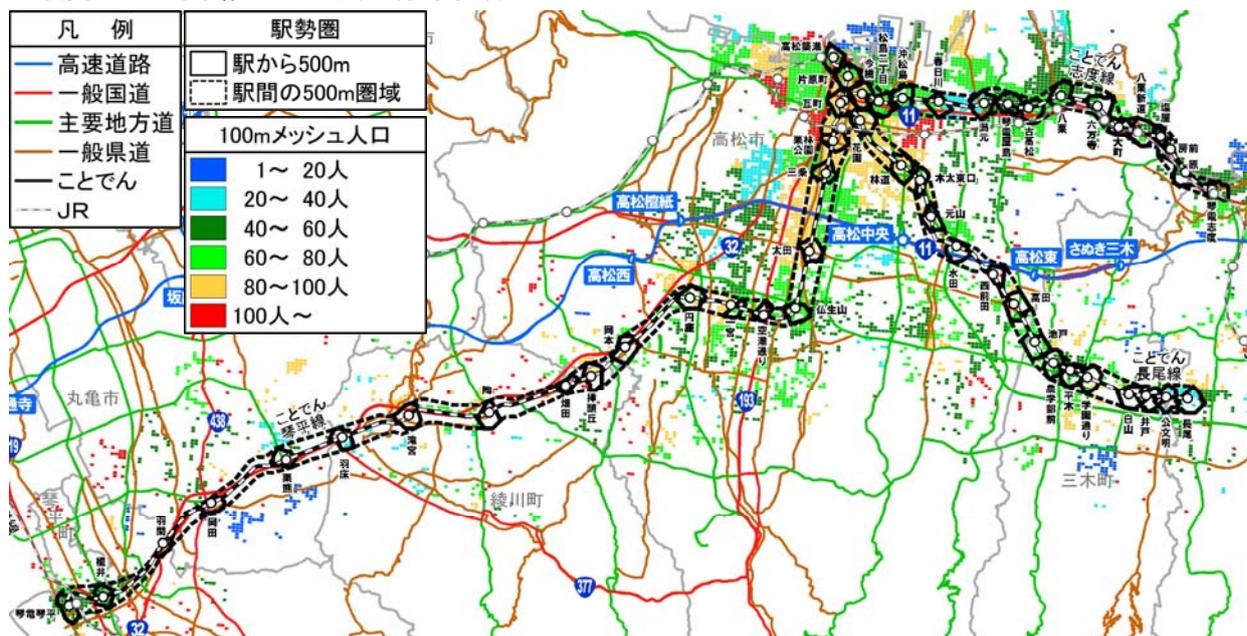
< 駅間における500m圏域の設定の考え方 >



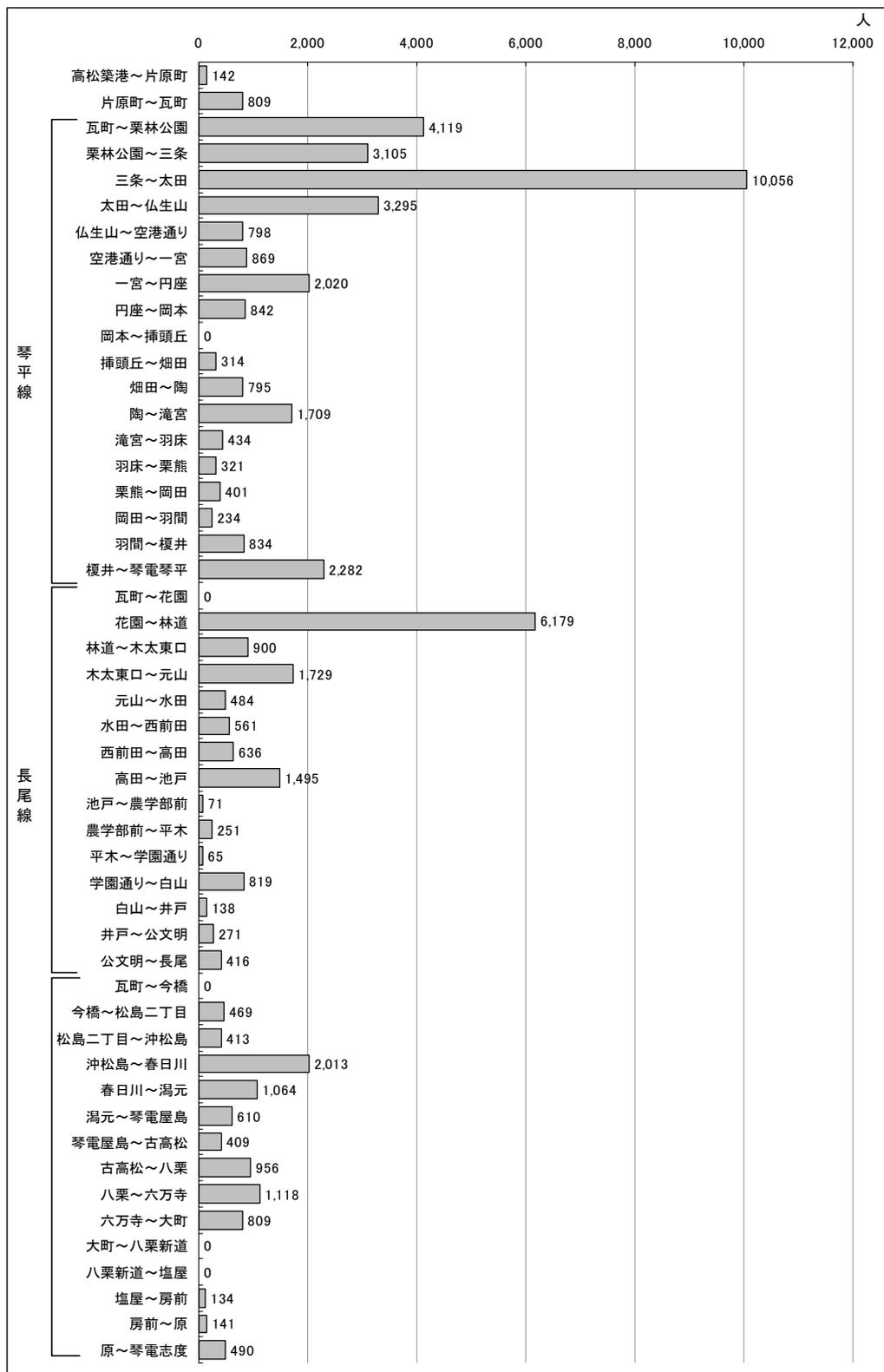
駅間の線路から500mの圏域における人口分布をみた結果、以下のような傾向がみられます。

- 琴平線；瓦町駅～仏生山駅における駅間の人口がいずれも3,000人を上回るが、特に、三条駅～太田駅間が10,000人を上回っており、突出して大きい。
- 長尾線；花園駅～林道駅間が突出して大きい。
- 志度線；沖松島駅～春日川駅間が相対的に大きいが、他路線の区間と比較して小さい。

< 駅間500m圏域における人口分布状況 >



< 駅間毎の 500m 圏域人口 >



③ 駅間の大規模商業周辺施設分布の把握

大規模商業施設の立地箇所をみると、郊外部の幹線道路沿線を中心に立地が進んでいます。

このため、例えば、陶駅と滝宮駅の中間にイオンが立地しましたが、いずれの駅からも1 km遠隔地にあるなど、ことடன்にとって需要を取り込みにくい状況にあります。

そのほか、レインボーロード（高松市道上福岡多肥下町線）や主要地方道10号高松長尾大内線の沿道には、郊外型の店が多く立地しているが、駅から離れた位置に存在しており、ことடன்にとって需要を取り込みにくい状況にあります。

このことから、大規模商業施設とのアクセスの観点では、以下の駅において、新駅設置が望まれます。

琴平線；三条駅～太田駅間（レインボーロードへのアクセス）

陶駅～滝宮駅間（イオン綾川SCへのアクセス）

長尾線；花園駅～林道駅間（レインボーロードへのアクセス）

志度線；春日川駅～瀧元駅間（主要地方道10号高松長尾大内線へのアクセス）

※水田駅が主要地方道10号高松長尾大内線に近接しているため、元山駅～水田駅は含みません

④ 関連計画

高松市総合都市交通計画及びまんのう町地域公共交通総合連携計画（平成21年3月）では、ことடன்の駅としては、以下の2箇所について新駅を位置づけています。

琴平線；三条駅～太田駅間（高松市総合都市交通計画）

羽間駅～榎井駅間（まんのう町地域公共交通総合連携計画）

⑤新駅の設置検討箇所の抽出

アンケート調査から得られた「新しい駅の設置」の回答の多い箇所について、駅間距離、箇所周辺から500mエリアの夜間人口、駅周辺の大規模商業施設立地状況、関連計画における位置づけ等を踏まえ、新しい駅の設置が望まれる箇所を抽出しました。

<新駅の設置検討対象候補箇所の抽出>

路線	新駅設置 検討対象 候補駅	候補の抽出根拠				駅間 距離	沿線状況
		アンケート	新駅対象 需要 (両側500m 圏域人口)	駅周辺 施設	関連計画 の 位置づけ		
琴平線	瓦町駅～ 栗林公園駅		●			1.2km	・建て詰まっており、空地の確保が難しくなっています
	栗林公園駅～ 三条駅	●	●			1.0km	・比較的建て詰まっているが、空地も存在しています
	三条駅～ 太田駅	●	●	●	●	2.3km	・高速バスルート(国道11号)と交差しています ・レインボーロードへのアクセス駅としての役割が期待できます ・比較的、空地(田地)が存在しています
	太田駅～ 仏生山駅	●	●			1.8km	・現在、インテリジェントパーク方面と国道193号とを結ぶ都市計画道路成合六条線(太田駅から南側約400m)が事業中です ・比較的、空地(田地)が存在しています
	円座駅～ 岡本駅	●				2.6km	・比較的、空地(田地)が存在しています
	陶駅～ 滝宮駅	●		●		2.4km	・琴平線沿線の重要な交通の集中発生源であるイオン綾川SC等が立地しており、アクセス駅としての役割が期待できます ・比較的、空地(田地)が存在しています
	羽間駅～ 榎井駅間				●	2.5km	・比較的、空地(田地)が存在しています
長尾線	花園駅～ 林道駅	●	●	●		1.8km	・レインボーロードへのアクセス駅としての役割が期待できます ・比較的、空地(田地)が存在しています
	元山駅～ 水田駅	●				1.3km	・比較的、空地(田地)が存在しています
志度線	春日川駅～ 瀧元駅	●		●		1.3km	・紳士服はるやま高松屋島店、西村ジョイ屋島店等が立地しています ・主要地方道10号高松長尾大内線へのアクセス駅としての役割が期待できます ・空地(田地)が存在しています

注) アンケートで複数回答のあった駅間を抽出

注) 対象範囲人口(駅間500m圏域における人口)は、3,000人以上を抽出

(2)パーク&ライド駐車場の整備

ここでは、アンケート調査から得られた「駐車場の充実」の回答の多い駅や、駅から1km以上離れたエリアにおける夜間人口、関連計画における位置づけ等を踏まえ、パーク&ライド駐車場の設置が望まれる駅を抽出します。

①アンケート調査(ことでん非利用者)に基づくパーク&ライド駐車場の拡充ニーズの高い駅の抽出

1)パーク&ライド駐車場に係る基本的なニーズ(駅からの距離、料金)の把握

「最寄駅でパーク&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、ことでん非利用者の具体的な条件についてみると、月極め駐車場よりも、一時預かり駐車場のニーズが高くなっています。

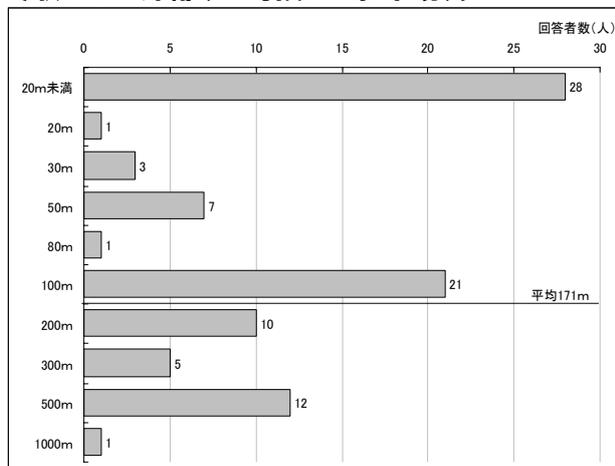
駅からの距離については一時預かりが平均170mで、月極めが平均200mとなっています。

また、料金については一時預かりが平均530円/日、月極めが平均3,400円/月となっています。

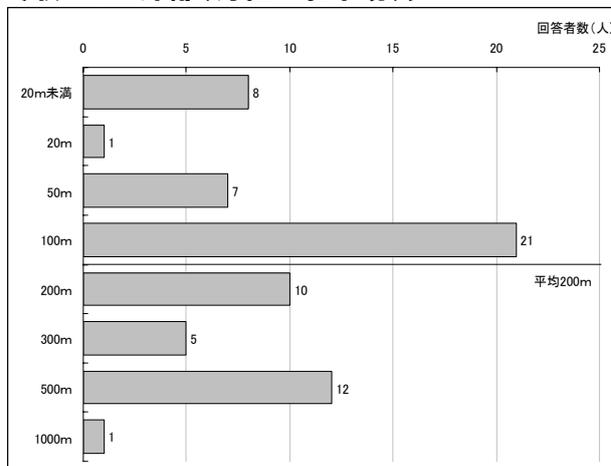
現在の、ことでんにおけるパーク&ライド駐車場の料金をみると、一時預かりは300～500円/日、月極めは3,000～4,000円/月となっており、現状と概ね合っているものと捉えることができます。

<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件(パーク&ライドの拡充)>

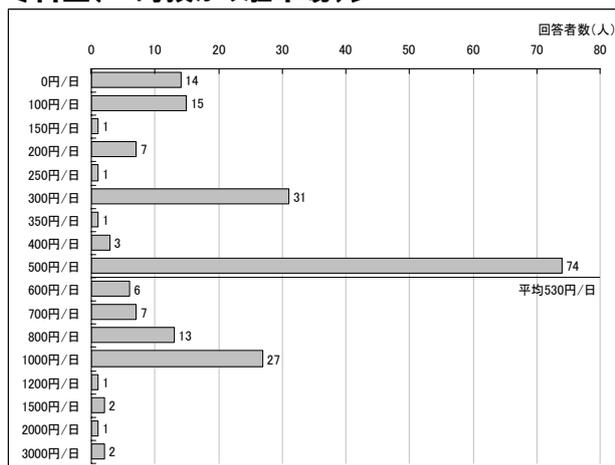
[駅からの距離(一時預かり駐車場)]



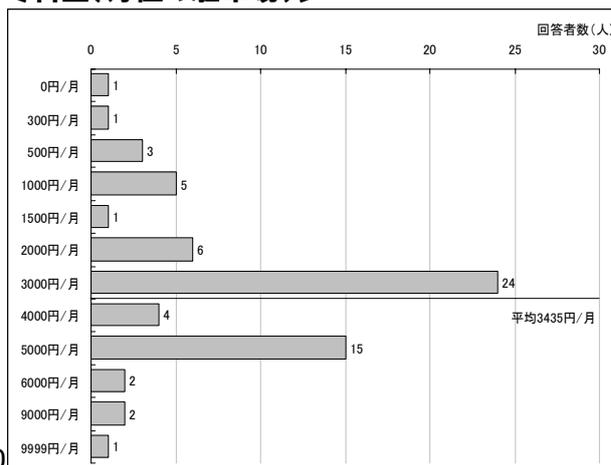
[駅からの距離(月極め駐車場)]



[料金(一時預かり駐車場)]



[料金(月極め駐車場)]



<ことでのパーク&ライド駐車場の状況>

	駐車場名	設置駅	料金			収容 台数	契約 台数	月極め 契約率
			月極め (円/月)	一時預かり (日/月)	一時預かり (時間/月)			
琴 平 線	市立空港通り駅 P&R駐車場	空港通り	3,000	—	—	109	100	91.7%
	ことでん栗熊駅 パーク&ライド駐車場	栗熊	3,000	300	—	35	25	71.4%
	ことでん岡田駅 パーク&ライド駐車場	岡田	3,000	300	—	94	54	57.4%
	羽間駅P&R駐車場	羽間	無料	無料	無料	52	—	—
	ことでん琴平駅 パーク&ライド駐車場	琴電琴平	3,000	300	—	44	44	100.0%
長 尾 線	ことでん高田駅 パーク&ライド駐車場	高田	3,000	300	—	28	28	100.0%
	三木町 パークアンドライド駐車場	学園通り	4,000	—	—	53	44	83.0%
	ことでん長尾駅 パーク&ライド駐車場	長尾	3,000	300	—	28	28	100.0%
志 度 線	ことでん志度駅 パーク&ライド駐車場	琴電志度	3,000	300	100	51	※	※
	さぬき市 パーク・アンド・ライド駐車場	琴電志度	3,000	—	—	108	51	47.2%
	さぬき市 JR 志度駅南駐車場	琴電志度 (JR志度)	—	500 (夜間 300)	—	19	—	—

資料)香川の乗り物ナビホームページ(平成21年2月16日現在)

※平成21年2月16日現在ではデータなし

2)パーク&ライド駐車場の拡充を望む駅の把握

「最寄駅でパーク&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、ことでん非利用者の居住地の最寄り駅（居住地住所〔町丁目〕からの最短距離にある駅）をみました。

その結果を、次ページ以降に示していますが、総じて、月極め駐車場よりも、一時預かり駐車場に対するニーズが高くなっています。

また、駅別にみると、特に、以下の駅でニーズが高くなっています。

・三条駅、太田駅、仏生山駅

現状でパーク&ライドの施策を講じていない中心市街地近郊の駅においてニーズが高くなっています。

三条駅や太田駅については、駅間が比較的離れていることも要因と想定されます。

・岡本駅、円座駅

中心市街地から若干距離を置いた円座駅や岡本駅においても、パーク&ライドのサービスがないため、ニーズが高くなっています。

・岡田駅

岡田駅では、一時預かりに対するニーズが突出して高くなっています。

しかし、岡田駅においては、駅直近にパーク&ライド駐車場が確保され、月極めの利用率が低いため、一時預かりを利用しやすい状況になっているなど、提供しているサービスが適切に機能していない可能性があります。

・林道駅

林道駅においてニーズが高いが、花園駅との駅間が比較的離れていることも要因と想定されます。

・水田駅

中心市街地から若干距離を置いた水田駅において、ニーズが高くなっています。

なお、近接する高田駅については、収容台数が月極め契約台数で埋まっている状況にあります。

・長尾駅

終着駅である長尾駅において、ニーズが高い状況にあります。

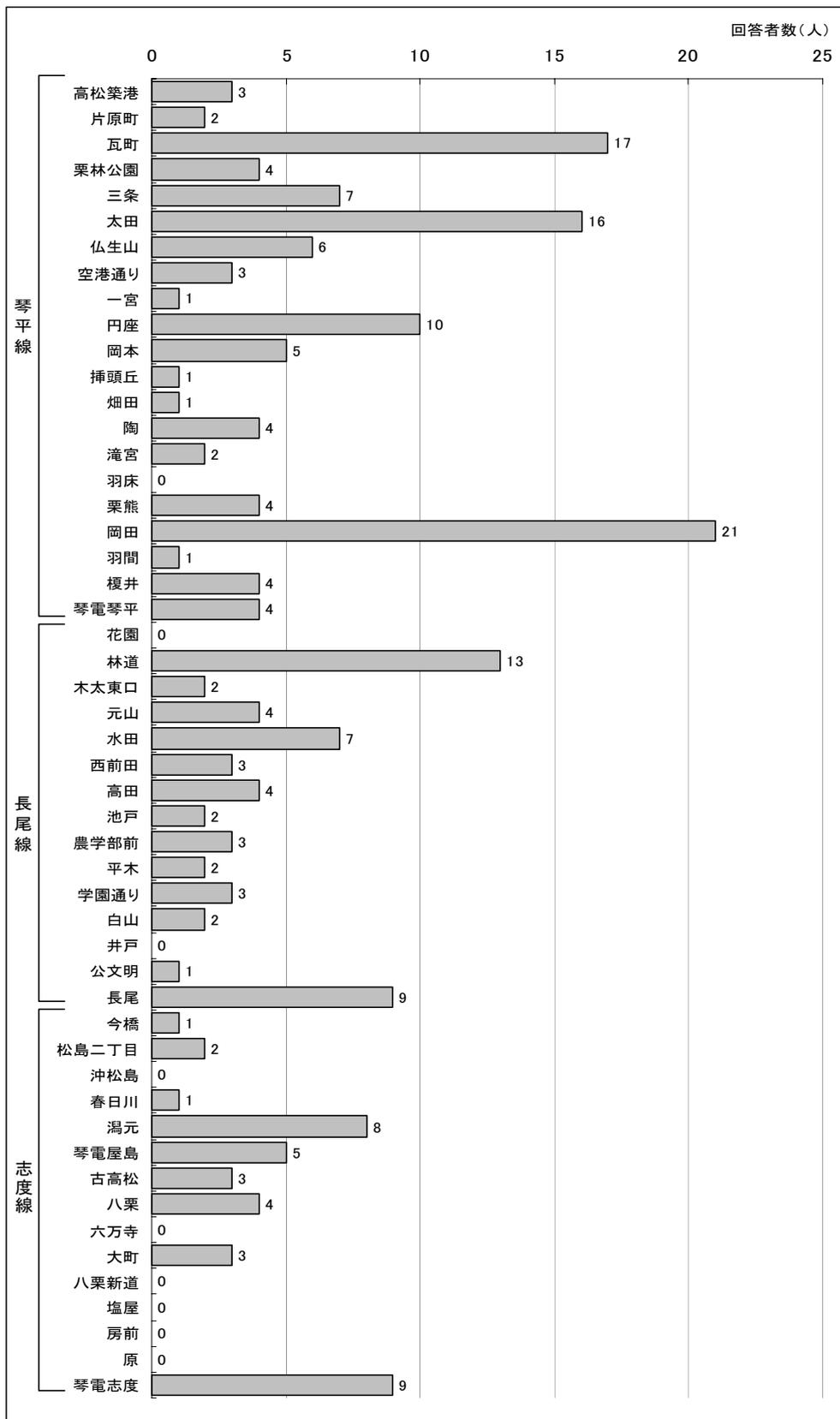
駅直近のパーク&ライド駐車場の収容台数が月極め契約台数で埋まっており、利用に制約があることも、ニーズが高い要因と考えられます。

・潟元駅、琴電屋島駅

現状でパーク&ライドの施策を講じていない潟元駅、琴電屋島駅においてニーズが高くなっています。

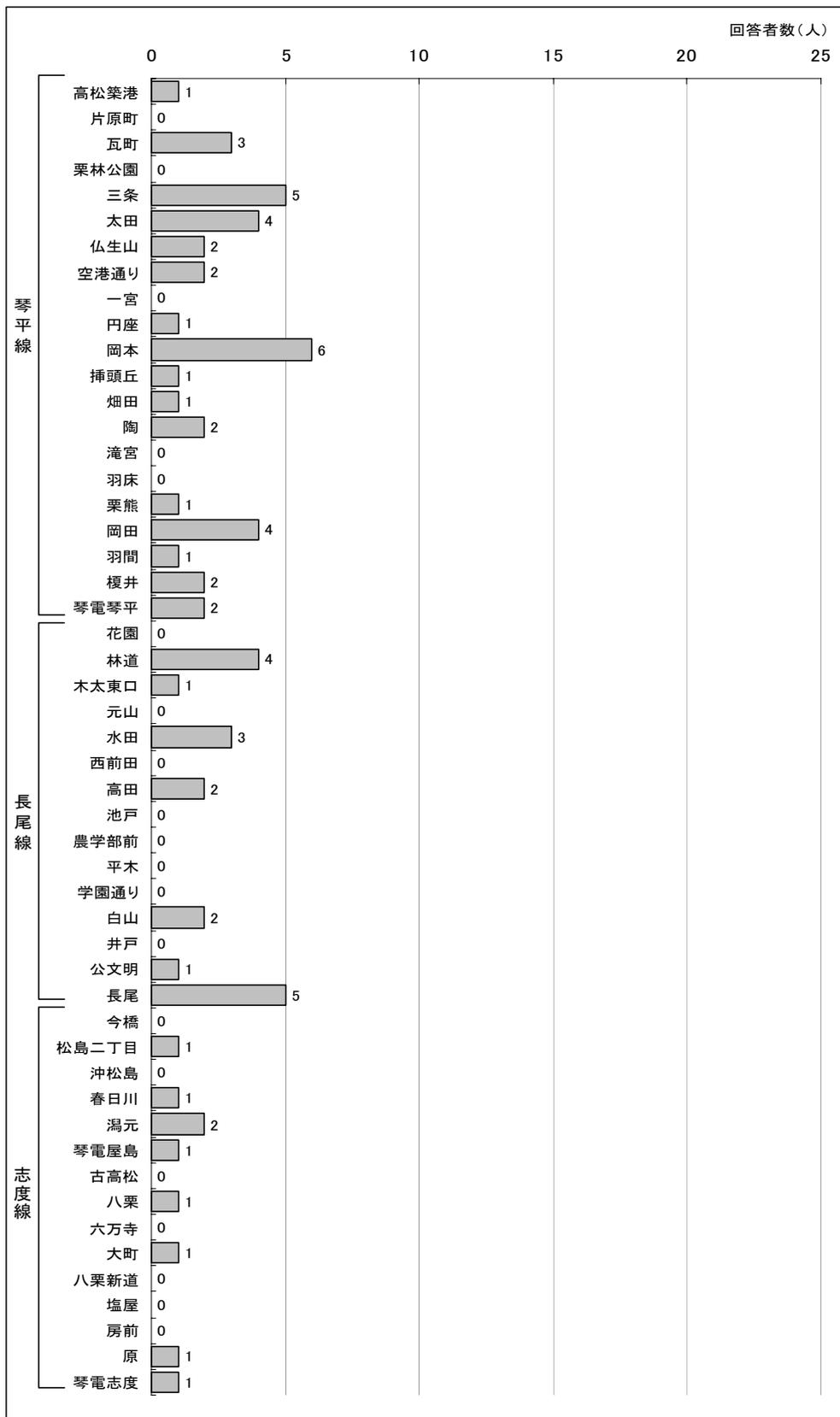
<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件

[パーク&ライドの拡充対象駅(一時預かり駐車場)]>



<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件

[パーク&ライドの拡充対象駅(月極め駐車場)]>



②GIS分析に基づくパーク&ライド対象需要のポテンシャルの高い駅の抽出

ここでは、GISによる人口分布等を用いて、パーク&ライドの利用が考えられる地域における人口分布をみました。

その際には、駅から近距離についてはパーク&ライドの利用が考えにくいいため、駅からの道のりが1km以上で、かつ3km以内の距離にある圏域の人口をみるものとししました。

なお、駅から3kmの距離で見える場合、隣接駅の圏域と重複する可能性があるため、下図のように、隣接する駅の等距離圏の交点を結び、隣接駅での圏域の境界線を設定しました。

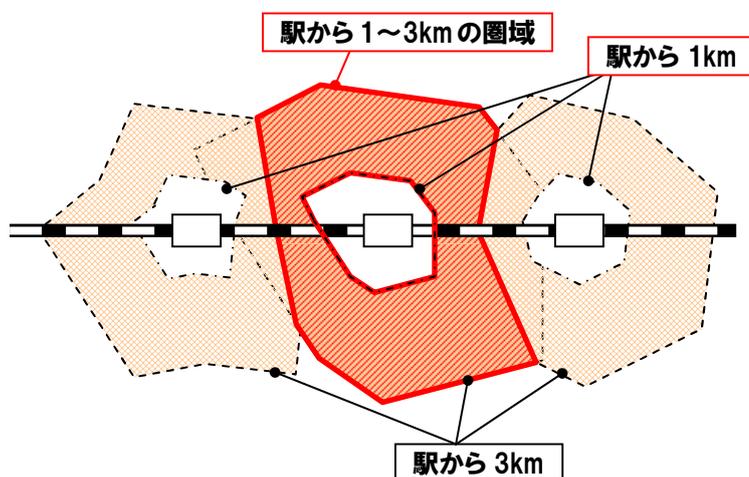
また、各駅の人口分布の把握に当たっては、国勢調査による平成17年人口メッシュ(1kmメッシュ)をベースに、土地利用細分メッシュ(100mメッシュ)に基づくメッシュ簡易分割*を行い、100mメッシュ人口に置き換えて算出を行いました。

※メッシュ簡易分割にあたっては、国勢調査による1kmメッシュの人口を、その1kmメッシュ内の建物用地メッシュ(100mメッシュ)に均等に割り当てて算定します。

$$\text{建物用地における100mメッシュの人口} = \frac{\text{1kmメッシュの人口}}{\text{1kmメッシュに存在する建物メッシュの数}}$$

なお、その他の用途の地域の100mメッシュ人口は0とします。

<駅から1~3kmの圏域の設定の考え方>



駅から1～3kmの圏域における人口における人口分布をみた結果、以下の傾向がみられます。

琴平線；市街地が連担している地域では、三条駅、太田駅、仏生山で大きい。

市街地が連担している地域以西では、円座駅が大きい。

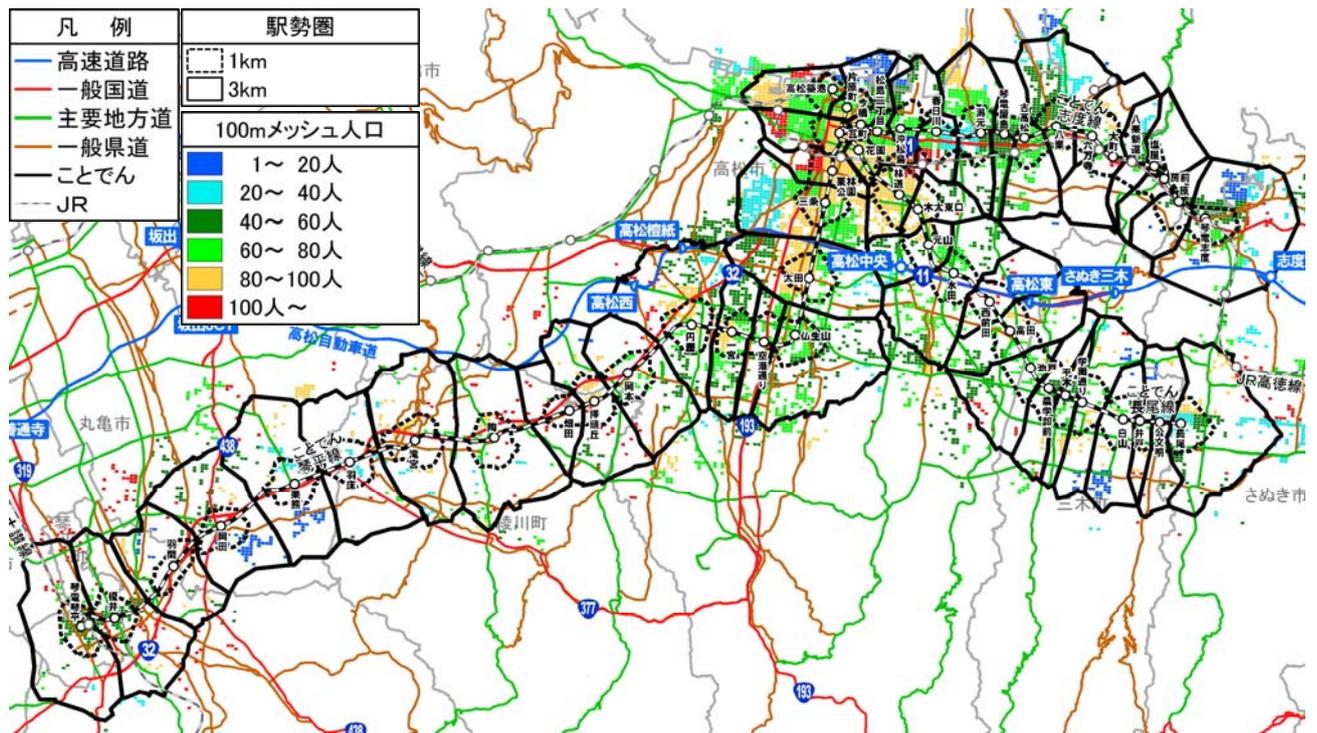
長尾線；市街地が連担している地域では、林道駅で特に大きい。

市街地が連担している地域以东では、水田駅、長尾駅が大きい。

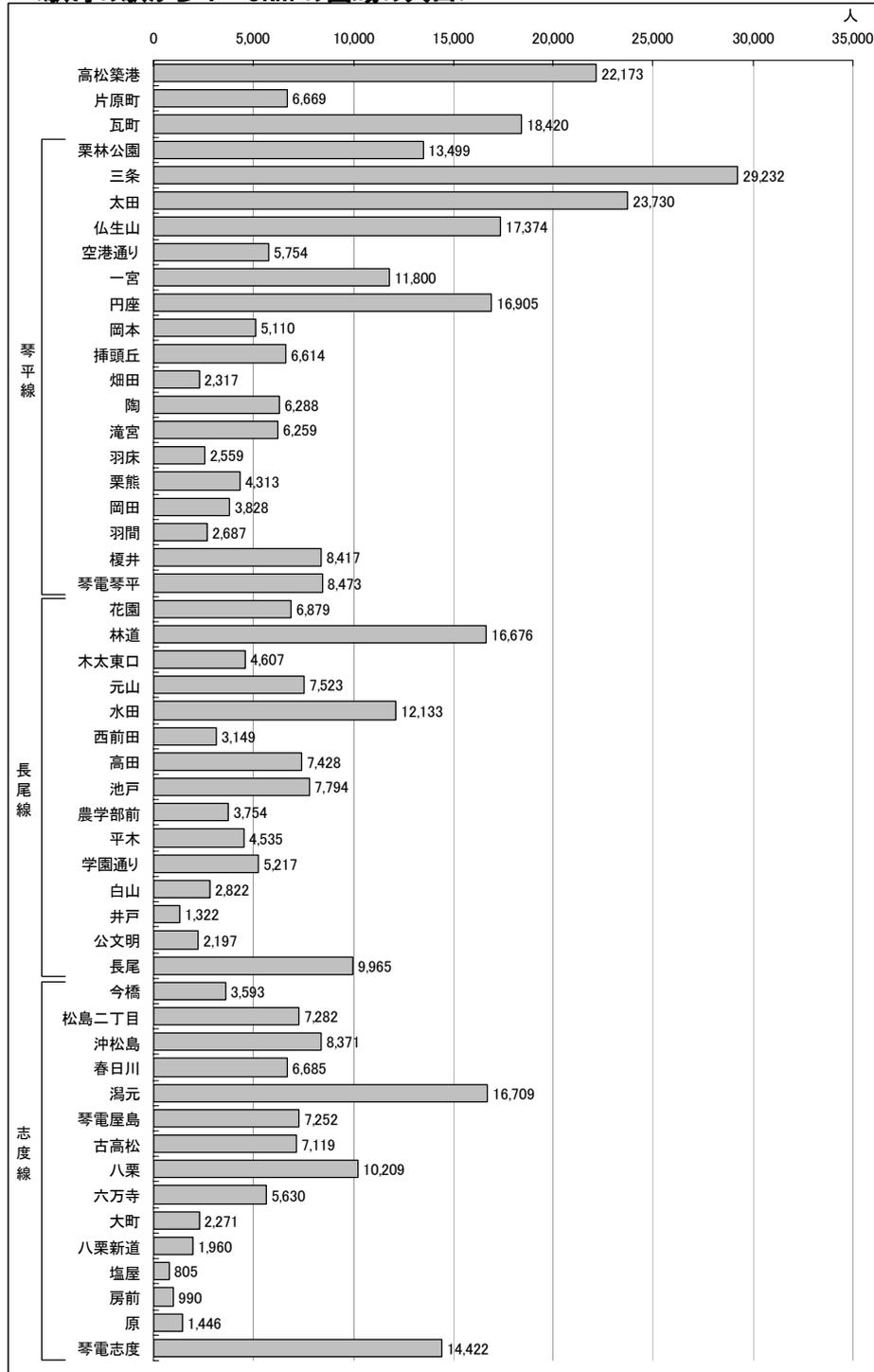
志度線；市街地が連担している地域では、渦元駅で特に大きい。

市街地が連担している地域以东では、八栗駅、志度駅が大きい。

<駅から1～3kmの圏域における人口の分布>



<駅毎の駅から1~3kmの圏域の人口>



③関連計画にパーク&ライド駐車場の設置が位置づけられている駅の抽出

高松市総合都市交通計画では、ことでの駅のうち、以下の3駅をパーク&ライド駐車場整備を行う駅として位置づけています。

琴平線；仏生山駅

長尾線；水田駅

志度線；大町駅

<パーク＆ライド駐車場の拡充検討対象駅の抽出>

路線	パーク＆ライド駐車場 拡充検討対象 候補駅	候補の抽出根拠			既存のパーク＆ライドサービス状況
		アンケート	パーク＆ライド 対象需要 (1～3km 圏 域人口)	関連計画 の 位置づけ	
琴平線	三条駅	●	●		・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	太田駅	●	●		・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	仏生山駅	●	●	●	・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	円座駅	●	●		・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	岡本駅	●			・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	岡田駅	●			・駅南側にパーク＆ライド駐車場を確保済みだが、利用率は高くない。 ・駅北側からの利用に対しては、国道 433 号の跨線橋を越えて迂回して側道から南側駐車場にアクセスしなくてはならない状況にある。
長尾線	林道駅	●	●		・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	水田駅	●		●	・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。 ・なお、近接する高田駅でパーク＆ライド駐車場が存在するが、収容台数が月極め契約台数で埋まっている。
	長尾駅	●			・ことடன்が運営するパーク＆ライド駐車場が存在しますが、収容台数が月極め契約台数で埋まっている。
志度線	湯元駅	●	●		・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	琴電屋島駅	●			・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	大町駅			●	・公共や交通事業者によるパーク＆ライドサービスは存在しない。
	琴電志度駅	●			・ことடன்やさぬき市が運営するパーク＆ライド駐車場が存在しますが、利用率は高くない。

注) アンケートで 5 人以上回答のあった駅間を抽出

注) 対象範囲人口(駅から 1～3km の圏域における人口)は、15,000 人以上を抽出

(3) 駅前広場の整備

① アンケート調査に基づく駅前広場に係るニーズの把握

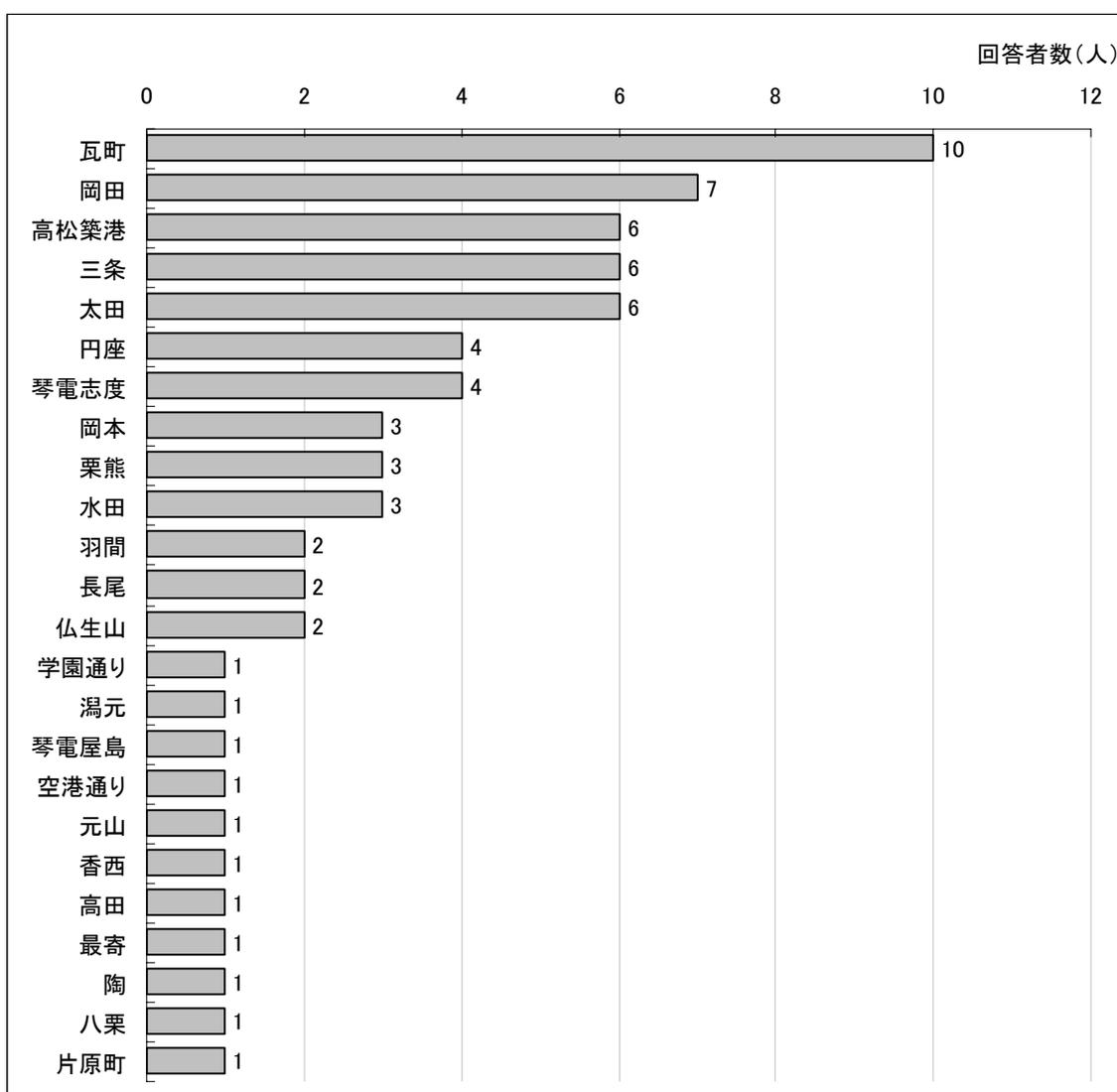
アンケートにおいて、駅アクセスのバス路線充実が求められる駅をみると、既存の駅前広場が存在する瓦町、岡田、高松築港等においてニーズが高くなっています。

これらについて、三条駅、太田駅、円座駅等の駅前広場の存在していない駅におけるニーズが高くなっています。

これらの駅においては、駅前広場の設置を含めて、結節機能強化を図ることが求められます。

<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件

(駅アクセスのバス路線充実の希望対象駅)>



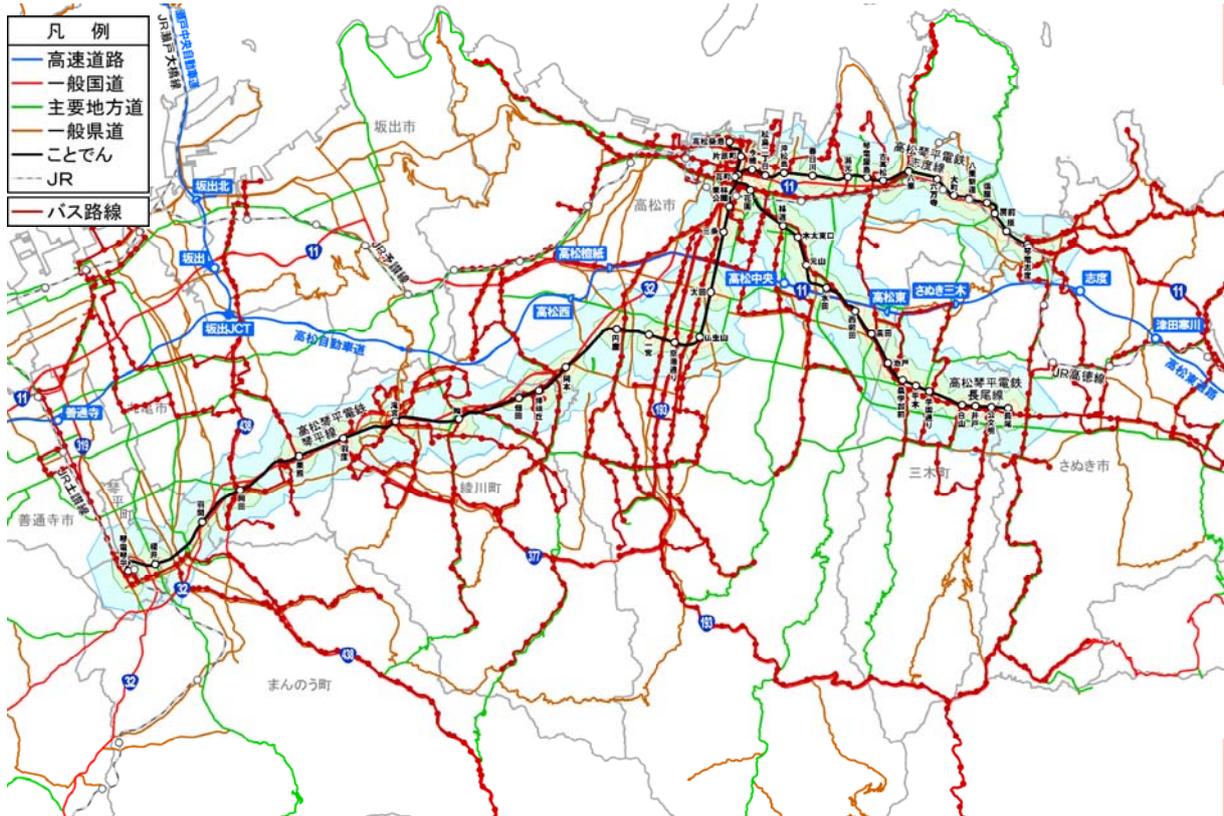
②バスとの接続状況の把握

バスとの接続状況を見ると、多くの駅ではバス路線が通過しているものの、ことでの駅の起終点となっているのは、7駅のみとなっています。

そのうち、5駅が路線バスとの接続となっており、なかでも仏生山駅と長尾駅の2駅については駅前広場が存在していません。

これらの駅においては、駅前広場の設置を含めて、結節機能強化を図ることが求められます。

<ことでん沿線のバス路線図>



資料)各事業者及び自治体ホームページ(平成22年10月15日時点)

<バスとの接続(起終点)>

	設置駅	バス事業者	バス停名	駅前広場の有無
琴平線	高松築港駅 (JR高松駅)	ことでんバス 大川バス	高松駅、高松築港	無
	瓦町駅	ことでんバス	瓦町天満屋	有
	仏生山駅	ことでんバス(香川町シャトルバス)	仏生山	無
	空港通り駅	香川町コミュニティバス	空港通り駅	無
長尾線	高田駅	ことでんバス	ことでん高田駅	無
	学園通り駅	大川バス(三木町コミュニティバス)	学園通り駅	無
	長尾駅	大川バス 大川バス(さぬき市コミュニティバス)	大川バス本社前	無
志度線	琴電志度駅 (JR志度)	大川バス(さぬき市コミュニティバス)	JR志度駅	無

③関連計画

高松市総合都市交通計画及びまんのう町地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月）では、ことでの駅として、以下の 4 箇所について交通結節拠点として位置づけています。

琴平線；仏生山駅（高松市総合都市交通計画）

岡本駅（高松市総合都市交通計画）

羽間駅（まんのう町地域公共交通総合連携計画）

志度線；八栗駅（高松市総合都市交通計画）

④駅前広場の整備検討駅の抽出

アンケート調査から得られた「バス路線充実」の回答の多い駅やバス路線との接続状況、関連計画における位置づけ等を踏まえ、駅前広場の整備が望まれる駅を抽出しました。

<駅前広場の整備の検討対象候補駅の抽出>

路線	駅前広場 整備検討 対象候補 駅	候補の抽出根拠			駅前広場 の有無	接続するバスの状況	
		アンケート	現状の バスの 起終点	関連計画の 位置づけ		バス 事業者	バス停 名
琴平線	三条駅	●			無	—	—
	太田駅	●			無	—	—
	仏生山駅	●	●	●	無	ことでんバス (香川町シャトルバス)	仏生山
	円座駅	●			無	ことでんバス	ことでん円座駅前
	岡本駅	●		●	無	国分寺町循環バス	岡本駅前
	栗熊駅	●			無	—	—
	羽間駅	●		●	無	—	—
長尾線	水田駅	●			無	—	—
	長尾駅	●	●		無	大川バス	大川バス 本社前
志度線	琴電志度 駅	●	●		有	さぬき市 コミュニティバス	JR志度駅

注) アンケートで複数回答のあった駅間を抽出

(4)ハード施策対象の絞り込み

以上の検討結果に基づき抽出された施策を導入するにあたっては、網羅的に施策を実施するのではなく、限られた財源のなかで、施策対象を絞り込み、重点的に施策を実施することが必要となります。

このため、ここでは、抽出された施策について、駅ごとに需要や事業性を考慮したうえで比較検討を行い、特に優先性の高い箇所として、以下の箇所に絞り込みを行いました。

- ①新駅（三条駅～太田駅間）；新駅の設置、パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備
- ②仏生山駅；パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備
- ③新駅（陶駅～滝宮駅間）；新駅の設置、パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備
- ④新駅（花園駅～林道駅間）；新駅の設置、（パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備）

<施策導入対象の絞り込み(琴平線1)>

路線	対象駅・区間	抽出施策			沿線状況	事業の絞り込み (需要や事業性の考慮)
		新駅の設置	パーク&ライド駐車場の設置	駅前広場の整備		
琴平線	(瓦町駅～栗林公園駅)	●			・建て詰まっており、空地の確保が難しい。	・事業用地を確保することが難しく、事業実施上の支障となっている。
	(栗林公園駅～三条駅間)	●			・比較的建て詰まっており、まとまった空地の確保が難しい。	・事業用地を確保することが難しく、事業実施上の支障となっている。
	三条駅		●	●	・駅周辺に、比較的小規模な民間月極め駐車場等が数多く点在しています。 ・駅周辺は建て詰まっており、駅前広場として活用しうる十分な空間の確保が難しい。 ・接続する道路(市道)が狭く、脆弱で、沿線が建て詰まっている。	・三条駅～太田駅の駅間 500m圏域人口が約 1.0 万人存在するなど、突出した需要が存在する区間であるとともに、アンケートにおいて新駅設置のニーズが、全区間で最も高くなっていることから、新駅設置により、非常に大きい需要が見込まれる。
	(三条駅～太田駅間)	●			・高速バスルート(国道 11 号)と交差。 ・比較的、空地(田地)が存在している。	・さらに、国道 11 号付近において新駅を設置することにより、高速バスとの接続による需要の誘引が期待できる。 ・三条駅、太田駅では、パーク&ライドや駅前広場の事業用地を確保することが難しく、事業性が低い。新駅設置の想定される国道 11 号付近では用地確保の可能性が期待できることから、新駅を対象に整備を図ることが望ましい。
	太田駅		●	●	・駅南側等に、民間月極め駐車場等が複数存在。 ・駅周辺は建て詰まっており、駅前広場として活用しうる十分な空間の確保が難しい。 ・接続する道路(市道)が狭く、脆弱で、沿線が建て詰まっている。	

注) ○:特に優先性が高い

△:優先性が高いと考えられるものの、需要もしくは事業性において課題を有する

なお、需要もしくは事業性における課題が大きいと捉えられ、優先性が劣位にあるものは空白とした

<施策導入対象の絞込み(琴平線2)>

路線	対象駅・区間	抽出施策			沿線状況	事業の絞込み (需要や事業性の考慮)	
		新駅の設置	パーク&ライド 駐車場の設置	駅前広場の整備			
琴平線	(太田駅～ 仏生山駅間)	●			<ul style="list-style-type: none"> ・現在、インテリジェントパーク方面と国道 193 号とを結ぶ都市計画道路成合六条線(太田駅から南側約 400m)が事業中。 ・比較的、空地(田地)が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ・太田駅～仏生山駅の駅間 500m圏域人口は 3.3 千人程度と、沿線需要は比較的高い。 ・都市計画道路成合六条線に接して設置することにより、インテリジェントパーク方面とのアクセス向上等が期待できる。 ・また、都市計画道路成合六条線付近では用地確保の可能性は高い。 ・ただし、太田駅との距離が短いため、現駅の移設が妥当となるが、移設にあたっては、現利用者の理解が必要となる。 	△
	仏生山駅		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・駅西側の香川県農業試験場が移転し、高松市民病院が計画中だが、利活用しうる空間確保が可能。 ・駅周辺に、比較的小規模な民間月極め駐車場等が複数存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ・仏生山駅は、パーク&ライドのニーズや、背後の自動車利用圏域の人口が高い駅の一つである。 ・さらに、駅西側の香川県農業試験場跡地には、高松市民病院が立地予定であり、著しい需要増加が見込まれる。 ・駅西側の香川県農業試験場跡地を利活用して、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のための用地確保は可能。 	○
	円座駅		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に、民間月極め駐車場等が数多く点在。 ・駅前に空地(田地)が存在するものの、駅前広場として活用しうる十分な空間の確保が難しいことに加え、接続する道路(市道)が狭く脆弱。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利活用しうる十分な空間の確保が難しいうえ、接続道路についても沿線が建て詰まっており、道路用地の確保が難しいことから、支障となっている。 	
	(円座駅～ 岡本駅間)	●			<ul style="list-style-type: none"> ・比較的、空地(田地)が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置のための用地確保は可能。 ・ただし、円座駅～岡本駅の駅間 500m圏域人口は 8.4 百人程度と、沿線需要が低く、優先性は低い。 	
	岡本駅		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南側に、民間月極め駐車場等が複数存在。 ・西側で一般県道 282 号と接続するが、道路との距離が小さく、さらに駅周辺は建て詰まっているため、空間確保は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用地を確保することが難しく、事業実施上の支障となっている。 	

注) ○:特に優先性が高い

△:優先性が高いと考えられるものの、需要もしくは事業性において課題を有する

なお、需要もしくは事業性における課題が大きいと捉えられ、優先性が劣位にあるものは空白とした

<施策導入対象の絞り込み(琴平線3)>

路線	対象駅・区間	抽出施策			沿線状況	事業の絞り込み (需要や事業性の考慮)	
		新駅の設置	パーク&ライド駐車場の設置	駅前広場の整備			
琴平線	(陶駅～滝宮駅間)	●			<ul style="list-style-type: none"> ・比較的、空地(田地)が存在。 ・イオン綾川 SC 等大規模商業施設が集積。 	<ul style="list-style-type: none"> ・イオン綾川 SC の平均来店者数は、年間 850 万人(平日;1.2~1.5万人/日、日祝;3.5~4.0 万人/日)となっているほか、大規模商業施設が集積しており、多大な需要の誘引が期待できる。 ・アンケートにおいて新駅設置のニーズが、全区間で3番目に高くなっている。 ・新駅設置のための用地確保は可能であり、事業性は高い。 ・さらに、単に、大規模商業施設アクセスのための新駅設置のみでなく、パーク&ライドや駅前広場の事業用地を確保することも可能であり、滝宮駅周辺に建て詰まりが見られるなか、新駅を核とした、新たなまちづくり等の展開が期待できる。 	○
	栗熊駅			●	<ul style="list-style-type: none"> ・駅北側は、国道 32 号と接しつつ並行しているが、南側においては駅直近に空地等が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置のための用地確保は可能。 ・併せて、コミュニティバス等の路線強化を図ることにより、駅の結節機能強化を図ることが期待。 ・ただし、バスや自動車利用圏域の人口(駅から1~3km圏域の人口 4.3 千人程度)が低く、優先性は低い。 	
	岡田駅		●		<ul style="list-style-type: none"> ・駅北側に月極め駐車場等が存在しない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既に、駅南側に駅前広場やパーク&ライドが存在。 ・北側へのサービスが弱いものの、新たな施設整備の必要性は高いとはいえない。(パーク&ライドを中心に、既存施設の利活用を高めることが重要) 	
	羽間駅			●	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前には平地が限定的で狭く、駅前広場として活用しうる十分な空間の確保が難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線の地形上、利活用しうる十分な空間の確保が難しく、事業実施上の支障となっている。 	
	(羽間駅～榎井駅間)	●			<ul style="list-style-type: none"> ・比較的、空地(田地)が存在しています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関連計画に位置づけがあるとともに、新駅設置のための用地確保は可能。 ・ただし、羽間駅～榎井駅間の駅間 500m圏域人口は 8.3 百人程度と、沿線需要が低く、優先性は低い。 	

注) ○:特に優先性が高い

△:優先性が高いと考えられるものの、需要もしくは事業性において課題を有する

なお、需要もしくは事業性における課題が大きいと捉えられ、優先性が劣位にあるものは空白とした

<施策導入対象の絞込み(長尾線)>

路線	対象駅・区間	抽出施策			沿線状況	事業の絞込み (需要や事業性の考慮)	
		新駅の設置	パーク&ライド 駐車場の設置	駅前広場の整備			
長尾線	(花園駅～林道駅間)	●			・比較的、空地(田地)が存在。	<ul style="list-style-type: none"> ・花園駅～林道駅の駅間500m圏域人口が約6.2千人存在するなど、非常に高い需要が存在する区間であるとともに、アンケートにおいて新駅設置のニーズが、全区間で2番目に高くなっていることから、新駅設置により、非常に大きい需要が見込まれる。 ・新駅設置のための用地確保は可能であり、事業性は高い。 ・さらに、新駅設置のみでなく、比較的空き地が存在していることから、一体的に、パーク&ライドや駅前広場の事業用地を確保することも期待できる。 	○
	林道駅		●		<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺は建て詰まっており、空地の確保が難しい。 ・駅周辺に、比較的小規模な民間月極め駐車場等が複数存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用地を確保することが難しく、事業実施上の支障となっている。 	
	(元山駅～水田駅間)	●			・比較的、空地(田地)が存在。	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置のための用地確保は可能。 ・ただし、元山駅～水田駅の駅間500m圏域人口は4.4百人程度と、沿線需要が低く、優先性は低い。 	
	水田駅		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南側は住宅の立地等が進行。 ・駅南側に近接して、民間月極め駐車場等が存在。 ・駅北側には自動車学校の駐車場や田地等が存在しているものの、まとまった空間を確保することは難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用地を確保することが難しく、事業実施上の支障となっている。 	
	長尾駅		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に、民間月極め駐車場等が存在。 ・駅周辺が建て詰まっており、パーク&ライド駐車場や月極め駐車場等が存在するものの、駅前広場として活用しうる十分な空間の確保が難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用地を確保することが難しく、事業実施上の支障となっている。 	

注) ○:特に優先性が高い

△:優先性が高いと考えられるものの、需要もしくは事業性において課題を有する

なお、需要もしくは事業性における課題が大きいと捉えられ、優先性が劣位にあるものは空白とした

<施策導入対象の絞込み(志度線)>

路線	対象駅・区間	抽出施策			沿線状況	事業の絞込み (需要や事業性の考慮)	
		新駅の設置	パーク&ライド駐車場の設置	駅前広場の整備			
志度線	(春日川駅～湯元駅間)	●			<ul style="list-style-type: none"> 沿道に大規模商業施設が立地している主要地方道 10 号高松長尾大内線に近接。 周辺に空地が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> 新駅設置のための用地確保は可能。 大規模商業施設が立地している主要地方道 10 号高松長尾大内線に近接するため、ある程度の需要の誘引が期待できる。 ただし、春日川駅～湯元駅間の駅間 500m 圏域人口は 1.1 千人程度と、沿線需要が低く、優先性は若干低い。 	△
	湯元駅		●		<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺は、病院や銀行等の施設関連の駐車場があるものの、空地の確保が難しい。 駅周辺に、民間月極め駐車場等が複数存在。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業用地を確保することが難しく、事業実施上の支障となっている。 	
	琴電屋島駅		●		<ul style="list-style-type: none"> 駅前道路に面して、建て詰まりがみられ、空地の確保が難しい。 駅周辺に、民間月極め駐車場等が複数存在。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業用地を確保することが難しく、事業実施上の支障となっている。 	
	八栗駅			●	<ul style="list-style-type: none"> 周囲は河川に囲まれているとともに、建て詰まりしており、駅前広場として活用しうる十分な空間の確保が難しい。 駅に近接して、牟礼支所来客用駐車場が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> 周囲は河川に囲まれているとともに、建て詰まりしており、利活用しうる十分な空間の確保が難しく、事業実施上の支障となっている。 	
	琴電志度駅		●	●	<ul style="list-style-type: none"> 駅に近接してことでんのパーク&ライド駐車場が整備されており、さぬき市P&R駐車場が別途確保されているため、この用地が転用可能で、国道 11 号の事業による影響が少なければ、駅前広場として活用しうる空間の確保が可能。 ただし、近接するJR志度駅の両側に駅前広場が整備されており、その機能分担を明確にすることが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 既に、パーク&ライド駐車場が存在し、利用率が低下しているなかで、新たな施設整備の必要性は高いとはいえない。 駅前広場については、国道 11 号の事業による影響が懸念されるとともに、JR志度駅の両側に駅前広場が存在するなかで、利便性の高いことでんのパーク&ライド駐車場を廃止して整備する必要性が高いとはいえない。 	

注) ○:特に優先性が高い

△:優先性が高いと考えられるものの、需要もしくは事業性において課題を有する

なお、需要もしくは事業性における課題が大きいと捉えられ、優先性が劣位にあるものは空白とした

5-2. ソフト施策の検討

ここでは、ことでのんに対するニーズに応じたことでのんサービスの向上を図るうえで、「乗り継ぎの改善」と「運行ダイヤの改善」に係り、効率的・効果的な施策導入の進め方について検討します。

(1) 乗り継ぎの改善

① 鉄道間の乗り継ぎ駅の状況

ことでのんとJRは、高松築港駅、琴電琴平駅、八栗新道駅、琴電志度駅で接続しています。

しかし、高松築港駅とJR高松駅で300m程度、琴電琴平駅とJR琴平駅で200m程度、八栗新道駅とJR讃岐牟礼駅で100m弱、琴電志度駅とJR志度駅で100m程度の距離があります。さらに、琴電琴平駅を除いて、駅間が幹線道路で分断されており、乗り継ぎ環境は良好とはいえません。

また、ことでのんは、瓦町駅で琴平線、長尾線、志度線が接続しているため、相互に乗り継ぎが必要になります。特に、志度線については、瓦町駅を起点としているため、高松築港駅もしくは片原町駅に向かう際に、琴平線もしくは長尾線に乗り継ぐことが必要となっています。

ただし、いずれについても、駅の移設等による物理的な乗り継ぎ改善を図ることは難しいものとなっています。

<ことでのんの路線網と鉄道間の乗り継ぎ箇所>



②鉄道とバス間の乗り継ぎ駅の状況

ことでんとバス（路線バス、コミュニティバス）との乗り継ぎについては、県内の路線バス網がJR高松駅を中心とする放射状の網体系となっているため、高松築港駅と瓦町駅が中心で、多くの駅ではバス路線が駅付近を通過するのみとなっています。

ことでんの駅が起終点となっているのは、7駅のみとなっています。

そのうち、高松築港駅、瓦町駅を除く駅では、駅前広場が存在していません。

<バスとの接続駅(琴平線、長尾線)>

	設置駅	バス事業者	バス停名	バス起終点	駅前広場の有無
琴平線	高松築港	ことでんバス 大川バス	高松駅、高松築港	● (高松駅)	有
	片原町	ことでんバス	片原町駅前		無
	瓦町	ことでんバス	瓦町天満屋	●	有
		大川バス	瓦町		
	栗林公園	ことでんバス	高松一高前		無
	三条	ことでんバス	上之町		無
	太田	ことでんバス	太田		無
	仏生山	ことでんバス(香川町シャトルバス)	仏生山	●	無
	空港通り	香川町コミュニティバス	空港通り駅	●	無
	円座	ことでんバス	ことでん円座駅前		無
	岡本	国分寺町コミュニティバス	岡本駅前		無
	挿頭丘	綾川町町営バス	かざし丘駅前		無
	畑田	綾川町町営バス	田池		無
	陶	綾川町町営バス	陶駅前		無
	滝宮	綾川町町営バス	端/新町		無
	羽床	綾川町町営バス	羽床駅前		無
	栗熊	琴参バス(丸亀コミュニティバス線)	琴電栗熊駅		無
	岡田駅	琴参バス(丸亀コミュニティバス線)	琴電岡田駅		無
	榎井	琴参バス	榎井		無
琴電琴平	琴参バス	琴電前		無	
	三豊市コミュニティバス	琴電琴平駅			
長尾線	花園	ことでんバス	花園町		無
		大川バス			
	林道	ことでんバス	札場		無
		大川バス			
	木多東口	大川バス	木多東口		無
	元山	大川バス	元山		無
	水田	大川バス	水田		無
	西前田	大川バス	前田橋		無
	高田	ことでんバス	ことでん高田駅	●	無
		大川バス	高田		
	池戸	大川バス	池戸		無
	農学部前	大川バス	農学部前		無
	平木	大川バス	三木町役場前		無
		大川バス(三木町コミュニティバス)			
	学園通り	大川バス(三木町コミュニティバス)	学園通り駅	●	無
白川	大川バス	白山		無	
井戸	大川バス	真行寺		無	
公文明	大川バス	井戸		無	
長尾	大川バス 大川バス(さぬき市コミュニティバス)	大川バス本社前	●	無	

<バスとの接続駅(志度線)>

	設置駅	バス事業者	バス停名	バス起終点	駅前広場の有無
志度線	今橋	ことでんバス	市民文化センター前		無
	松島二丁目	ことでんバス	高松中央高校前		無
	沖松島	ことでんバス	市立体育館前		無
	潟元	ことでんバス	潟元		無
	琴電屋島	ことでんバス	ことでん屋島駅		無
	古高松	ことでんバス	古高松		無
	八栗	ことでんバス	ことでん八栗駅前		無
	琴電志度(JR志度)	大川バス(さぬき市コミュニティバス)	琴電志度駅 JR志度駅		無

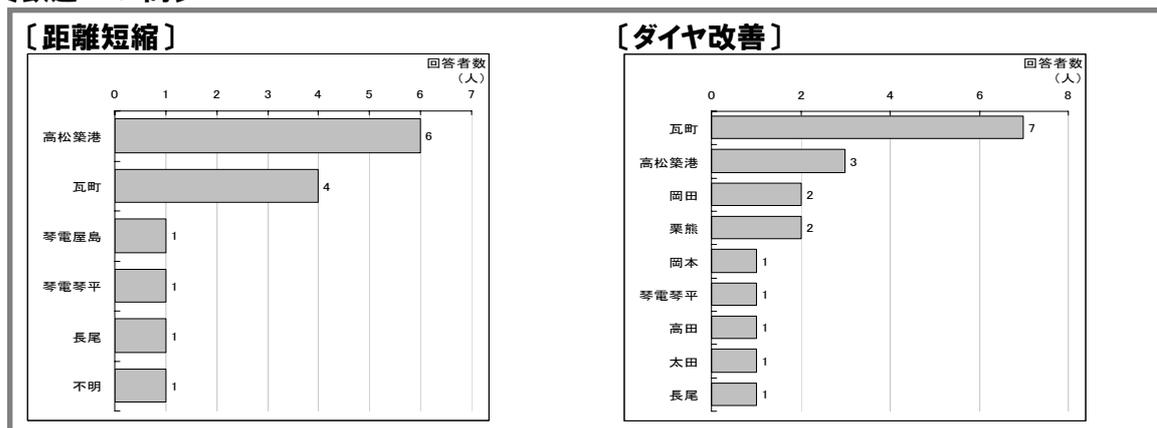
③アンケート調査に基づく乗り継ぎの改善に係る沿線住民(非利用者)のニーズの高い駅の把握

アンケートにおいて、鉄道・バス間や鉄道相互間における乗り継ぎの改善が求められる駅をみると、高松築港駅と瓦町駅においてニーズが高くなっています。

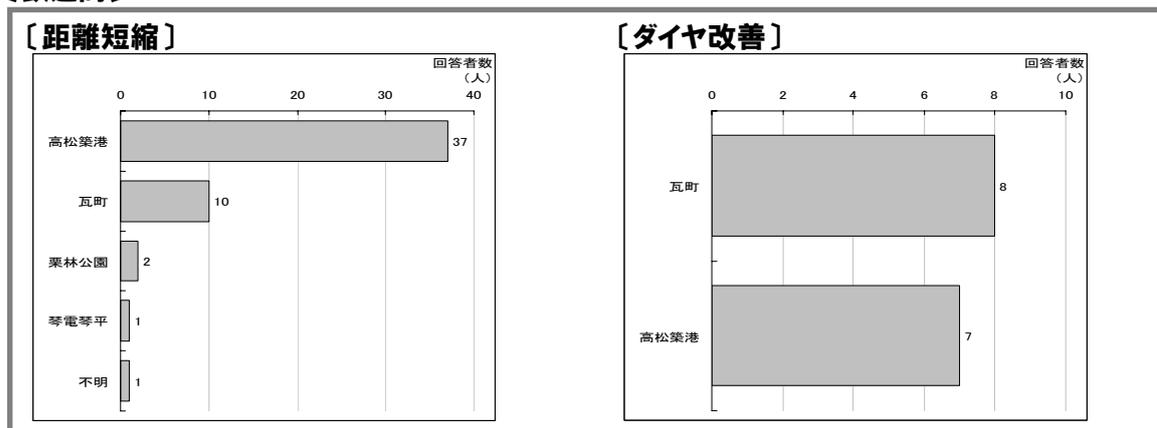
これらに着目した乗り継ぎの改善が求められます。

<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件(乗り継ぎ改善充実箇所)>

[鉄道・バス間]



[鉄道間]



④関連計画に乗り継ぎの改善に係る事項が位置づけられている駅の抽出

高松市総合都市交通計画では、既に駅前広場を有する、以下の2駅について、交通結節拠点としての機能強化を図る駅として位置づけています。

琴平線；高松築港駅（鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化、交通結節拠点の整備）

瓦町駅（交通結節拠点の整備）

⑤乗り継ぎの改善に係る施策の考え方

上記の現状やアンケート調査の結果を踏まえて、乗り継ぎの改善に係る施策を、効率的・効果的な進め方について検討を行います。

1)ソフト施策による乗り継ぎのシームレス化

アンケート調査から得られた「乗り継ぎ改善」の回答の多い駅や、関連計画における位置づけ等から、高松築港駅や瓦町駅において、駅間距離の短縮が求められていることが明らかになりました。

しかし、これらの駅において、物理的に対応を図ることが難しいため、情報等を含めて、物理的な障害の解消に資する施策等が必要となります。

アプローチとしては、以下のような考え方があります。

- i) 高松築港駅や瓦町駅などの具体的なターゲットに着目しての施策の導入
- ii) 全線を対象としたシステム構築に係る施策の導入

i) については、駅や駅内のホーム、バス停間における相互の発車時刻情報の提供、JR等と連携した乗り換え動線におけるサインの統一化や充実、ダイヤの調整など、ソフト的なシームレス対策が挙げられます。

また、ii) については、現在、ことでんとことでんバスにおいて、共通のICカードが使用されていますが、それ以外のバス会社やJR等とも共通のICカードを導入することによる、公共交通全体でのシームレス対策が考えられます。

2)ことでん・バス間の乗り継ぎ改善

ことでんとバスとの乗り継ぎについては、県内の路線バス網がJR高松駅を中心とする放射状の網体系となっているため、高松築港駅と瓦町駅が中心で、多くの駅ではバス路線が駅付近を通過するのみとなっています。

さらに、沿線市町で導入されているコミュニティバスについても、多くが、ことでんの駅を起終点バス停に設定しておらず、ことでんのダイヤとの調整を柔軟に図ることが難しくなっています。

このため、前述のハード施策（新駅〔三条駅～太田駅間、陶駅～滝宮駅間〕、仏生山駅）と連携して、路線バスの再編を図るとともに、その他の駅においても、コミュニティバスの再編を図り、ことでんとバス間における乗り継ぎ改善を図ることが重要と考えられます。

(2) 運行頻度の向上

ここでは、アンケートに基づく、ことでん非利用者のニーズを把握し、運行頻度の向上が望まれる区間を抽出します。

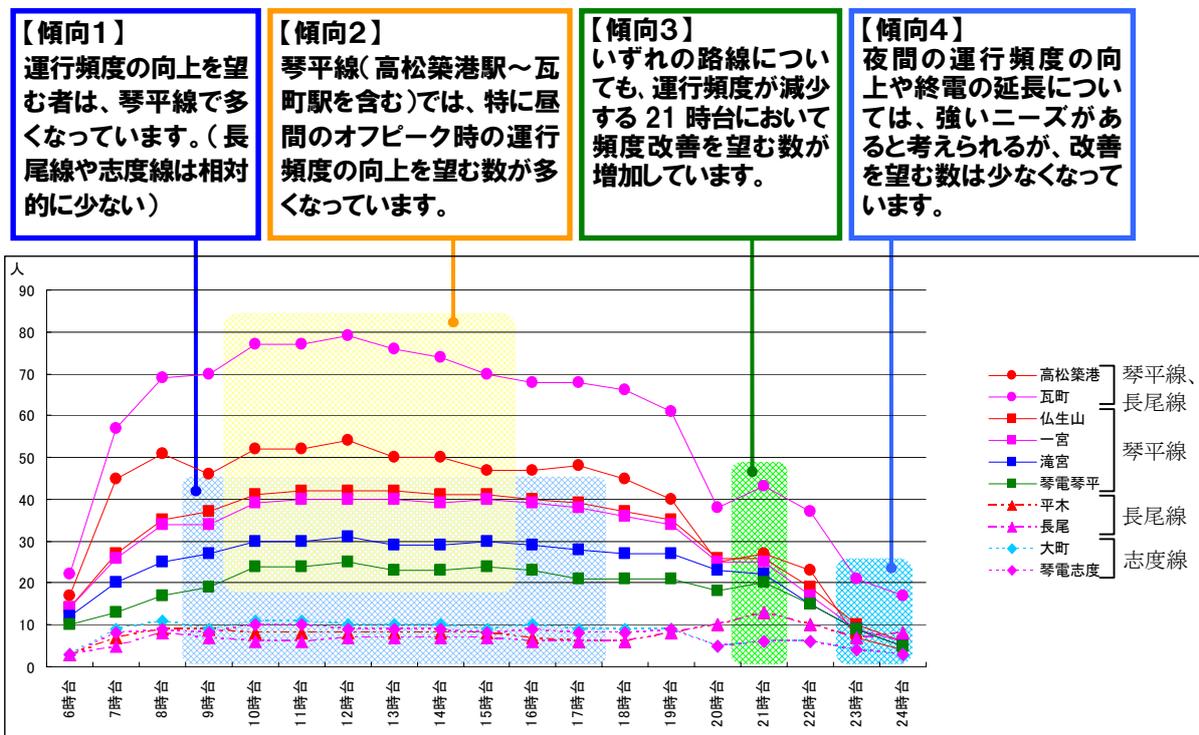
① アンケート調査に基づく運行ダイヤに係るニーズの傾向分析

運行頻度の向上に係るニーズをみると、時間帯別・駅別では、以下のような傾向がみられます。

- ・ 運行頻度の向上を望む者は、琴平線で多くなっています。(長尾線や志度線は相対的に少ない)
- ・ 琴平線(高松築港駅～瓦町駅を含む)では、特に昼間のオフピーク時の頻度の改善を望む数が多くなっています。
- ・ いずれの路線についても、運行頻度が減少する21時台において頻度改善を望む数が増加しています。
- ・ 夜間の頻度向上や終電の延長については、強いニーズがあると考えられますが、改善を望む数は少なくなっています。

<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件

(時間帯別・駅別の運行頻度の向上ニーズ)>



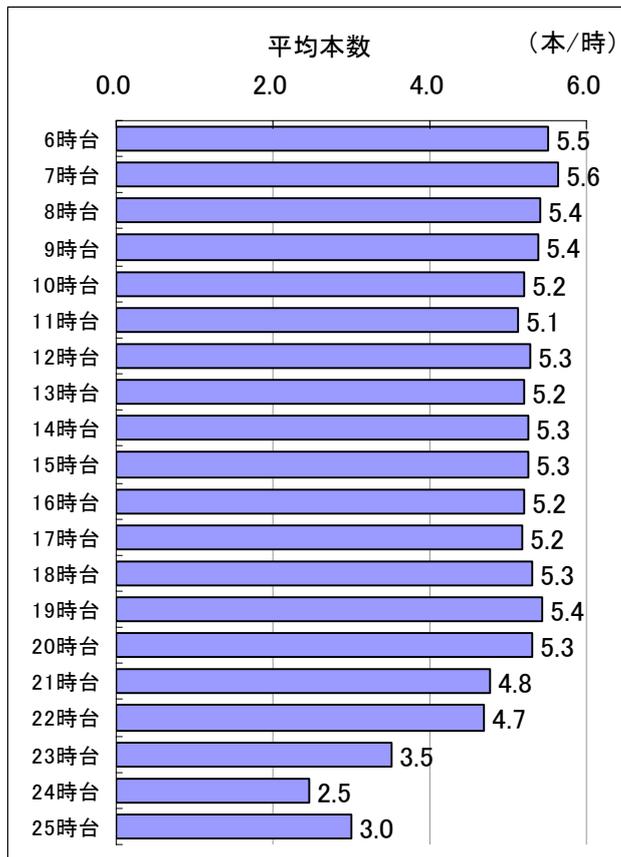
注) 駅は現在のダイヤでの発着駅を選択した

運行ダイヤに係る時間帯別の本数のニーズをみると、4本/時間もしくは6本/時間のニーズが高くなっています。

昼間は6本/時間が多いが、21時以降は4本/時間が優位になっています。

<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件

(時間帯別の運行頻度の向上ニーズの平均値)>



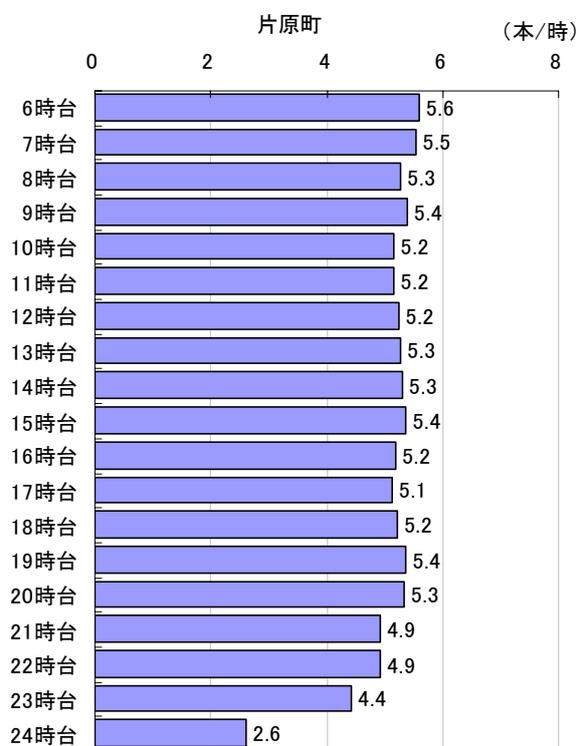
また、駅別に、時間帯別の運行頻度の向上ニーズの平均値をみると、以下のような点が明確になりました。

- ・運行頻度の向上を望む者が琴平線より少ない長尾線や志度線において、より多い運行本数を望む傾向がみられます。
- ・琴平線では、オフピーク時の運行頻度が 4 本/時の区間（例えば、空港通り駅）と、2 本/時の区間（例えば、栗熊駅）においても、平均的な希望運行本数は変わらず、4～5 本/時程度となっています。

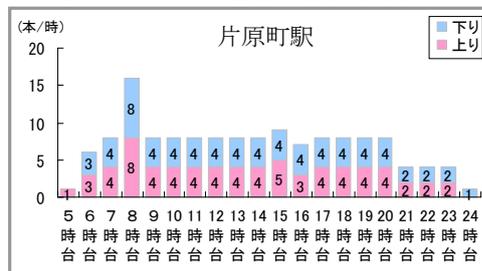
<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件

(時間帯別の運行頻度の向上ニーズの平均値)>

[琴平線・長尾線]

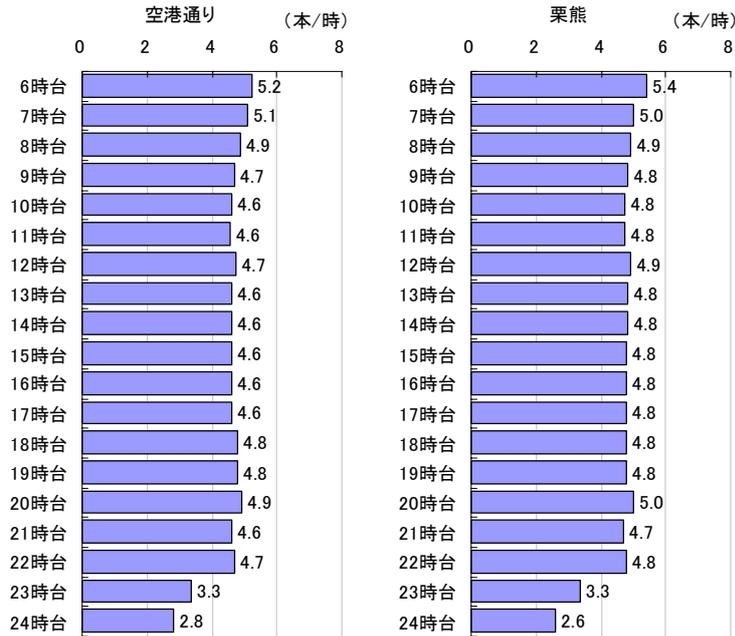


参考)ことでんの運行頻度(平日)

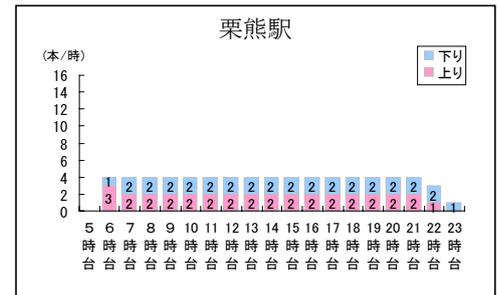
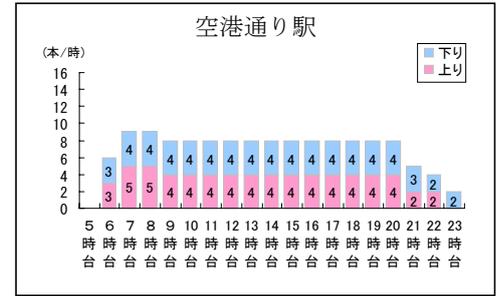


(平成 22 年 12 月 18 日現在)

〔琴平線〕

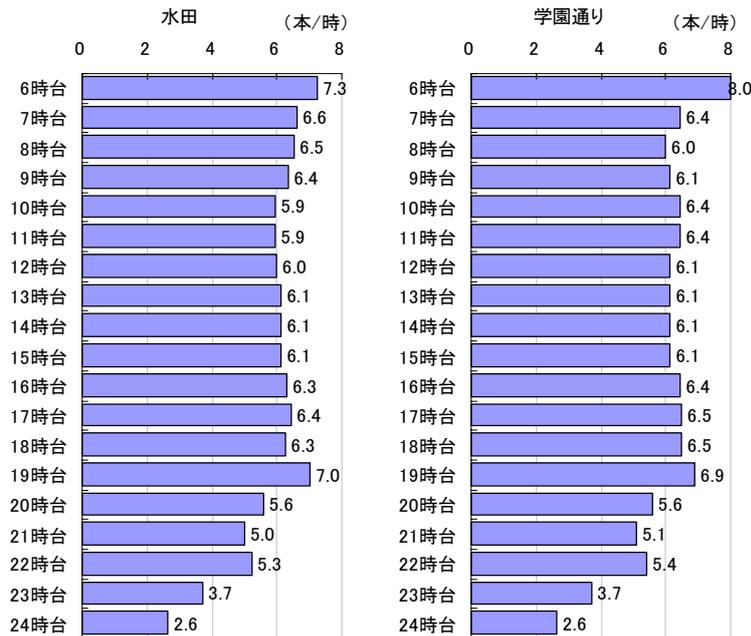


(平日)

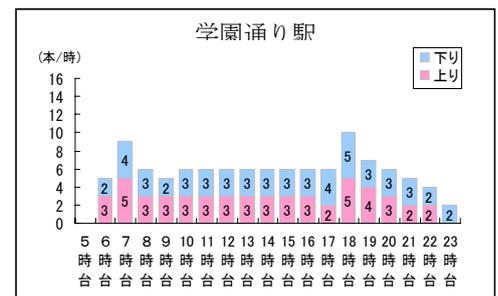
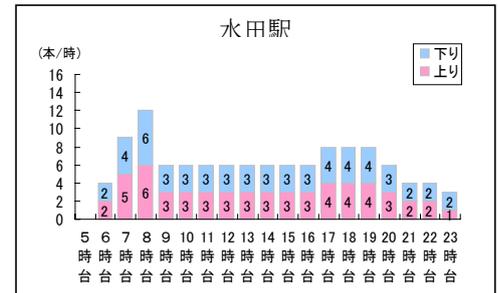


(平成 22 年 12 月 18 日現在)

〔長尾線〕

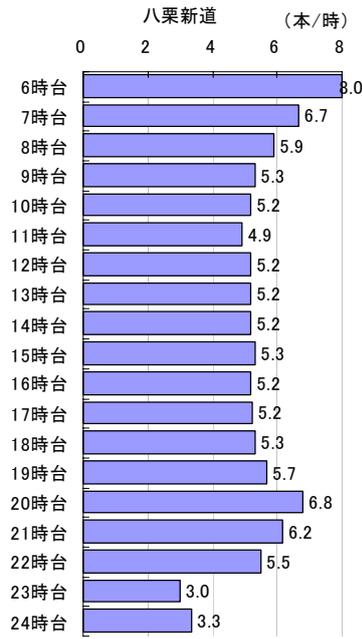
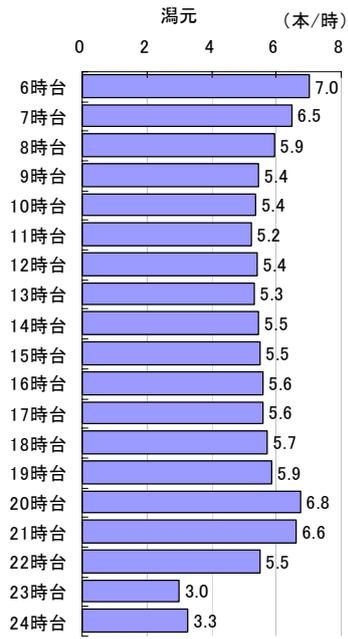


参考)ことでの運行頻度(平日)

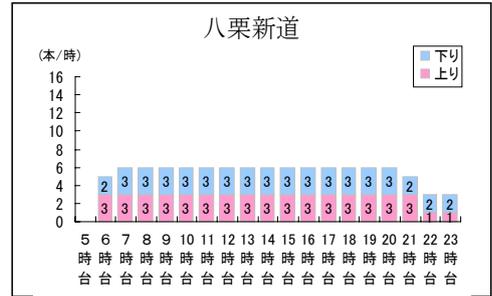
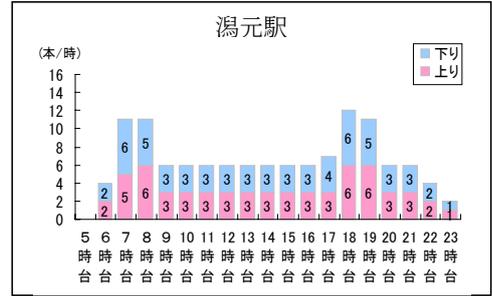


(平成 22 年 12 月 18 日現在)

〔志度線〕



参考)ことでの運行頻度(平日)



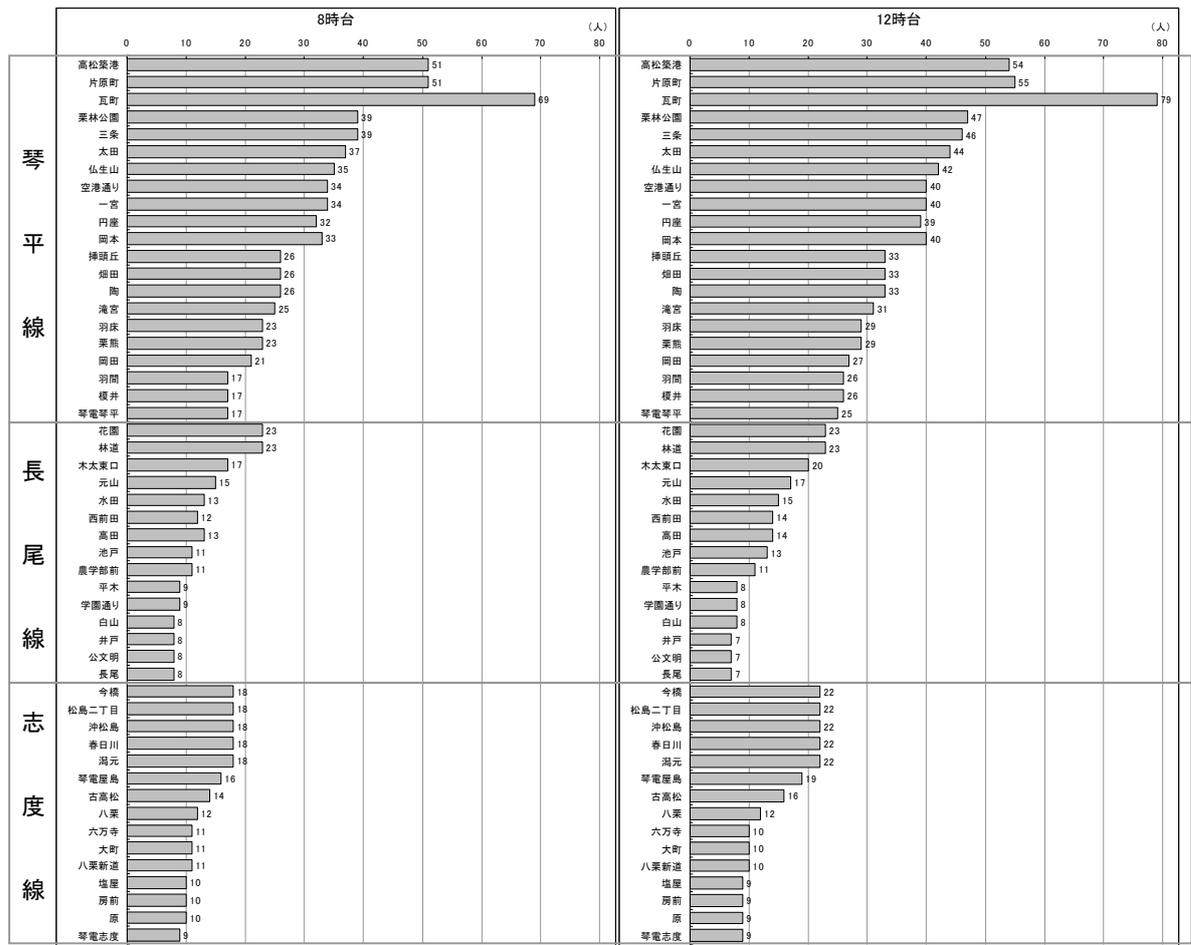
(平成 22 年 12 月 18 日現在)

各時間帯の駅別の回答者数をみると、瓦町駅が突出して多く、ついで片原町や高松築港駅が多くなっています。

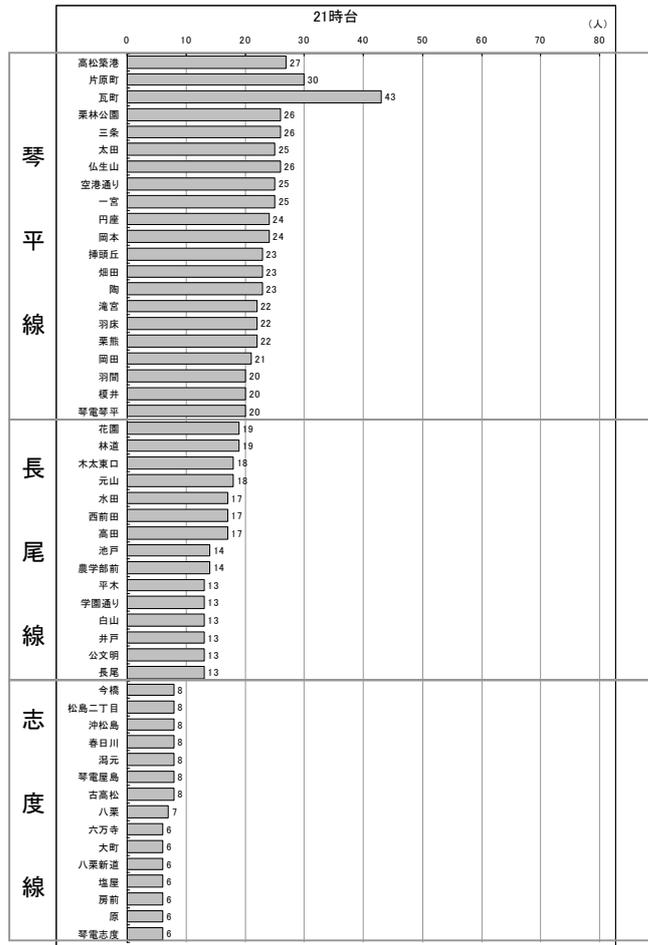
瓦町より郊外側をみると、瓦町駅から離れていくほど減少傾向にあります。

路線別にみると、琴平線が相対的に多くなっています。

**<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件
(駅別の運行頻度の向上ニーズ)>**



<現在、ことでんを利用していない方がことでんを利用するための条件
(駅別の運行頻度の向上ニーズ)>



②運行頻度に係るサービス水準及び対象区間の検討

アンケート分析を踏まえ、運行運度に係る改善アプローチとしては、以下のようなアプローチが考えられます。

特に、琴平線については、昼間の運行頻度が低いほか、現在の終電が運行されない琴平線の一宮駅以西において、対応を図ることが重要と考えられます。しかし、瓦町駅から離れるほど、利用者数が減少する傾向にあるため、前述の新駅の新駅設置により、需要増大が期待できる滝宮駅もしくは新駅（陶駅～滝宮駅間）までの導入が望ましいと考えられます。

さらに、21時以降については、3路線とも運行頻度の増便を図ることが重要と考えられます。

<運行頻度の向上のサービス水準の考え方>

	アンケートに基づくニーズ	現状のサービス状況	運行頻度の向上アプローチ
昼間時間帯の増便	<ul style="list-style-type: none"> 昼間時間帯のダイヤ改善のニーズは、特に、琴平線において高い。 運行ダイヤに係るニーズをみると、4本/時間もしくは6本/時間が多い。 改善ニーズは、瓦町駅から離れるほど減少。 	<ul style="list-style-type: none"> 昼間の現況ダイヤは、琴平線の高松築港駅～一宮駅間が4本/時間、一宮駅～琴電琴平駅間が2本/時間、長尾線、志度線が3本/時間。 	<ul style="list-style-type: none"> オフピーク時における運行本数6本/時間のサービスは事業者にとって負担が大きいため、4本/時間を基準とすべきと考えられる。 特に、運行頻度が低い琴平線の一宮駅以西において、4本/時間への頻度向上が必要と考えられる。 ただし、瓦町駅から離れるほど、利用者数が減少するため、琴電琴平駅までではなく、前述の新駅の新駅設置により、需要増大が期待できる滝宮駅もしくは新駅（陶駅～滝宮駅間）までの区間とすることが望ましい。
21時以降の運行頻度の増便	<ul style="list-style-type: none"> 21時以降のダイヤ改善のニーズは、いずれの路線においても、若干高くなっている。 時間帯別の平均ニーズを見ると、21時台、22時台は4～5本/時、23時台は3～4本/時。 	<ul style="list-style-type: none"> 21時以降の頻度は2本/時。 	<ul style="list-style-type: none"> 21時台以降については、いずれの路線も2本/時となっており、ニーズとギャップが生じているため、頻度向上が必要と考えられる。 ただし、瓦町駅から離れるほど、ニーズのみでなく、利用者数も減少するため、琴電琴平駅までではなく、一定の駅までの区間とすることが望ましい。
終電の延長	<ul style="list-style-type: none"> 夜間の頻度向上や終電の延長については、強いニーズがあると考えられるが、改善を望む数は少なくなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 下り方向の終電については、琴平線が23時30分高松築港発（一宮行き）、長尾線が23時26分（長尾行き）、志度線が23時20分（琴電志度行き）となっている。（琴平線のみが終点駅〔琴電琴平〕まで運行していない状況） なお、平成22年4月～平成23年3月の毎週金曜日については、琴平線が0時0分高松築港発（琴電琴平行き）、長尾線が0時10分（長尾行き）、志度線が0時10分（琴電志度行き）となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 24時台のニーズについては、比較的高くないことから、毎週金曜日の利用実態等を踏まえて、その必要性を考慮することが必要。 ただし、通常の終電について、琴平線のみが終点駅〔琴電琴平〕まで運行していない状況にあることから、上記同様、滝宮駅もしくは新駅（陶駅～滝宮駅間）までの区間とすることが望ましい。

5-3. 施策導入に関する分析・検討の総括

以上のような検討を踏まえ、ことでのん活性化を推進していくうえで、特に優先性の高いアプローチとして、以下の施策に絞込みを行いました。

地域公共交通総合連携計画においては、その標を達成するために、これらの施策を中心に事業推進を図るものとします。

<ハード施策>

[導入対象箇所]

①新駅(三条駅～太田駅間)

- ・新駅の設置、パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備、高速バスとの接続

②仏生山駅

- ・パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備

③新駅(陶駅～滝宮駅間)

- ・新駅の設置、パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備

④新駅(花園駅～林道駅間)

- ・新駅の設置 等

<ソフト施策>

[乗り継ぎの改善]

①ICカードによるシームレス化

- ・ことでんバス以外のバス会社や JR 等との共通の IC カードを導入することによる、公共交通全体でのシームレス化

②駅乗り継ぎのシームレス化(高松築港駅、瓦町駅)

- ・駅や駅内のホーム、バス停間における相互の発車時刻情報の提供、乗り換え動線におけるサインの統一化や充実、ダイヤの調整等

③ことでん・バス間の乗り継ぎ改善

- ・ハード施策(新駅〔三条駅～太田駅間、陶駅～滝宮駅間〕、仏生山駅)と連携して、路線バスとの乗り継ぎ改善
- ・その他の駅における、コミュニティバスとの乗り継ぎ改善(駅の起終点化によるダイヤ等の調整)

[運行頻度の向上]

①昼間時間帯の増便

- ・琴平線の一宮駅～滝宮駅間、もしくは一宮駅～新駅(陶駅～滝宮駅間)における、昼間時間帯の増便(4本/時間)

②21時台以降における増便

- ・全路線における21時台以降における増便(3本/時間以上)

③終電の延長(終電運行区間の延伸)

- ・現在、一宮駅となっている、琴平線下り最終便の運行区間の延伸(琴平線の一宮駅～滝宮駅間、もしくは一宮駅～新駅(陶駅～滝宮駅間)まで)