

6. 地域公共交通総合連携計画

6-1. ことでんの活性化に向けた基本方針

公共交通が人口減少や少子高齢化の進展などにより、大きな転換期を迎えるなか、香川県では、平成21年度に、学識経験者等により構成された香川県地域公共交通ネットワーク検討委員会を設立し、「香川県における地域公共交通のあり方に関する調査・検討」を実施しました。

そのなかで、香川県では、「輸送力、定時性等に優れた鉄道をネットワークの中心に置き、交通結節点において、公共交通相互や自動車等との乗り継ぎ機能を高め、県全体でネットワークの利便性と結節性を向上させる必要がある」とのとりまとめを行いました。

ことでんは、県内の地域間移動を支える地方鉄道ですが、県庁所在地である高松市から放射状にネットワークが形成されているという特性を生かして、そのサービスレベルを高め、他の公共交通との有機的なネットワークを形成することにより、JRや高速バス等の広域的な公共交通軸を補完し、多様な移動ニーズに応じる都市鉄道として機能しうるものといえます。

しかし、現状では、高松都市圏を中心に、県の地域公共交通ネットワークの基幹的な役割を担う都市鉄道としては、運行頻度が少ない区間が存在するほか、現在の駅の配置や機能が沿線需要等に的確に対応していないなど、機能が十分とはいえない面もあります。

ことでんが、今後さらに発展していくためには、路線のサービスレベルを向上するとともに、路線バス、コミュニティバス、タクシー、自動車等の他の交通手段との有機的な連携に資する取り組みを進め、県内の地域公共交通体系を強化していくことが重要になります。

さらに、既存需要のみに着目するのみではなく、路線のサービスレベル向上と連携して、沿線地域における公共交通指向型のまちづくり（駅を核としたまちづくり）を推進していくことも重要となります。

以上のような考えから、本計画では、ことでんの活性化に向けて、以下の基本方針を掲げるものとします。

<ことでんの活性化に向けた基本方針>

● 都市鉄道としての特性を活かした、県内の地域公共交通体系の強化

- ・ ことでんが、JRや高速バス等の広域的な公共交通軸と、路線バスやコミュニティバス等の地域レベルの公共交通軸との中間的な位置づけにあることを踏まえ、ことでん自身がサービスレベルを高めていくとともに、JRや高速バス等との乗り継ぎ利便性の向上、ことでんの駅を中心とするバス路線網（コミュニティバスを含む）を形成するなど、他の公共交通軸等との有機的なネットワークを形成することにより、県内の地域公共交通体系の強化を図ります。

● ことでんの駅を核としたまちづくりと地域の活性化

- ・ 沿線地域とことでんを結ぶ「結節点」である駅においては、他の交通手段と連携して広域的な需要を引き込むための機能を強化するとともに、駅を活用した人の流れを創出するため、沿線市町等と連携して、交通基盤整備や市街地整備、施設誘導に加え、駅が市民生活に根ざしたものとなるよう、駅を核とするまちづくりを推進し、沿線地域の活性化を図ります。

6-2. 連携計画の目標

本計画においては、前述の基本方針に基づき、交通事業者、行政（県、沿線自治体）、地域住民等の地域の関係者が連携して、以下に示す3つの基本目標を掲げます。

そして、この3つの目標を実現することにより、少子高齢化等の厳しい状況にあるなか、数値目標として、ことでの年間利用者数1,300万人の確保を目指すものとします。

さらに、中長期的な観点では、重点駅の整備により、各々の駅において、利用者の数値目標を設定し、ことでの年間利用者数1,300万人の確保に資するものとします。

<連携計画の基本目標>

【目標1】 ことでの軸・結節点を強化します

①重点駅の整備

市街地の形成や大規模商業施設の立地等による沿線需要の変化に応じるとともに、比較的距離の離れた地域における需要を引き込むため、優先性の高い箇所において、重点的に、新駅や駅前広場、パーク&ライド駐車場等の設置等を目指します。

そのうえで、これらの重点駅の整備と一体となって、駅を核とした活力あるまちづくりを図り、沿線地域の活性化を目指します。

②乗り継ぎの改善

ことでんを中心として、県内の地域公共交通体系の強化を図るうえで、ことでの路線間相互及びことでんと他の公共交通との乗り継ぎの利便性を高めていくことが重要であるため、他の交通事業者等と連携して、シームレスな乗り継ぎ環境の形成を目指します。

③運行頻度の向上

自動車交通からの転換と新たな需要の取り込みを図っていくうえで、ことでの利用価値を高めていくことが重要となるため、特に改善ニーズの高い運行頻度について、昼間時間帯及び21時台以降における増便、終電運行区間の延伸等に着目してサービス水準の向上を目指していきます。

【目標2】 ことでの利用意識を高めます

沿線の住民や事業所等が積極的にことでんを利用するように、ことでの重要性を認識していただくとともに、駅が市民生活に根ざしたものとなるよう、様々な主体と連携して鉄道と市民生活との接点（インターフェース）を増やし、ことでの利用意識を高めていくよう目指していきます。

【目標3】 ことでん自身で自主的な取り組みを図ります

ことでんでは、平成22年末にダイヤ改正（瓦町駅での乗り継ぎの改善、終電の延長等）を図るなど、利用促進に資するサービス向上に係る取り組みに努めていますが、今後も、沿線住民等のニーズに応じて、継続的に取り組むことを目指します。

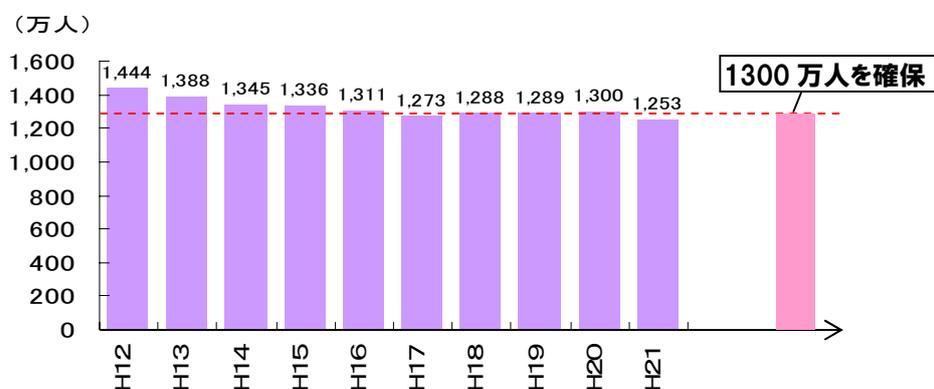
<連携計画の数値目標>

【数値目標】年間利用者数 1,300 万人を確保します

沿線の少子高齢化等を背景に、ことでの年間利用者数の減少が継続するなど、厳しい状況にあるなか、上記の目標を達成することにより、減少を食い止め、年間利用者数 1,300 万人（平成 21 年度利用者：1,253 万人に対して、約 4% 増加）の確保を目指します。

そのためには、中長期的な観点で重点駅の整備を図り、各駅で以下の乗降客数を確保していくものとします。

- ・新駅（三条駅～太田駅間）；1 日平均乗降客数 1,800 人/日
- ・仏生山駅；1 日平均乗降客数 4,100 人/日（平成 21 年：3,954 人/日）
- ・新駅（陶駅～滝宮駅間）；1 日平均乗降客数 1,300 人/日
（一宮駅～滝宮駅間の運行頻度向上の効果を含む）
- ・新駅（花園駅～林道駅間）；1 日平均乗降客数 950 人/日



6-3. 連携計画の対象地域

本計画の対象区域は、ことでの沿線市町とします。

〔高松市、丸亀市、さぬき市、三木町、綾川町、琴平町、まんのう町〕

6-4. 連携計画の期間

本計画の期間は、平成 23 年度から平成 25 年度までの 3 年間とします。

そのうえで、将来的なビジョンとして、中長期的な視点に立った施策についても、記載するものとします。

6-5. 目標を達成するために行う事業及び事業主体

施策導入に関する分析・検討結果を踏まえ、目標を達成するために行う事業及び事業主体について、以下のように位置づけます。

(1)ことでの軸・結節点の強化

①重点駅の整備(新駅の設置、パーク&ライド駐車場の整備、駅前広場の整備)

1)事業内容

市街地の形成や大規模商業施設の立地等による沿線需要を取り込むとともに、駅から離れた地域における需要を、路線バス、タクシー、自動車等と連携して引き込むため、以下の箇所を重点駅として、導入可能性を含め、中長期的に検討を進めてきます。

	事業内容
新駅(三条駅～太田駅間)	三条駅～太田駅間においては、駅間隔が約2.3km離れているものの、沿線市街地の人口が多いことから、新駅の配置について検討します。 その際には、ことごとと高速バスとの接続性を高めるため、国道11号直上における駅設置等を検討するとともに、交通結節性強化に資するパーク&ライド駐車場やバス乗降場(道路両側における路線バス、高速バスの乗降場等)、駅前広場の整備等に係る導入可能性や整備形態等について検討を行います。
仏生山駅	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ですが、併せて駐車場として利活用しうる空間確保が可能なため、アクセス道路の整備と一体となって、駅前広場やパーク&ライド駐車場の整備等について検討します。 また、このような駅周辺の基盤整備と連携して、西側改札を設けるなど、駅構内の改良について検討します。
新駅(陶駅～滝宮駅間)	陶駅～滝宮駅間においては、駅間隔が約2.4km離れているものの、沿線にイオン綾川SC等の大規模商業施設が立地していることから、買い物客等のことごと利用を促進するとともに、ことごとを核とした新たなまちづくりを図っていくため、新駅の配置について検討します。 その際には、一体的に、交通結節性強化に資する駅前広場やパーク&ライド駐車場の整備等に係る導入可能性や整備形態等について検討を行います。
新駅(花園駅～林道駅間)	花園駅～林道駅間においては、駅間隔が約1.8km離れているものの、沿線市街地の人口が多いことから、新駅の配置について検討します。 その際には、一体的に、交通結節性強化に資する駅前広場やパーク&ライド駐車場の整備等に係る導入可能性や整備形態等について検討を行います。

2)実施主体

高松琴平電気鉄道株式会社、沿線市町、香川県

3)実施期間

中長期

②乗り継ぎの改善

1)事業内容

ことでんにおける乗り継ぎを改善するため、以下の施策の検討・推進を図ります。

	事業内容
ICカードによるシームレス化	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、小豆島においても順次拡大していますが、それ以外のバス会社やJR等についても、共通のICカードを導入していくため、関係交通事業者との検討・調整を進めます。
駅乗り継ぎのシームレス化	高松築港駅や瓦町駅では、ダイヤ調整を含め、乗り継ぎのシームレス化を図ります。 なお、乗り継ぎのシームレス化にあたっては、各駅で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等が考えられます。
ことでん・バス間の乗り継ぎ改善	バス事業者と連携して、前述した新駅〔三条駅～太田駅間、陶駅～滝宮駅間、花園駅～林道駅間〕、仏生山駅において、路線バスとの乗り継ぎ改善を検討します。 その他の駅についても、沿線市町と連携して、ことでんの発着を意識したダイヤ等の調整、駅と近接したバス停の配置等のコミュニティバスとの乗り継ぎ改善を検討します。

2)実施主体

高松琴平電気鉄道株式会社、香川県、沿線市町、他の交通事業者

3)実施期間

平成23年度～25年度

(3箇年中において導入の可能性や形態等に係る検討や調整等を行ったうえで、目処が立った事業から順次事業を推進)

③運行頻度の向上

1)事業内容

ことでの運行頻度の向上について、以下のアプローチからの検討・推進を図ります。

	事業内容
昼間時間帯の増便	<p>現在、ことでの昼間の運行頻度については、琴平線の一宮駅～琴電琴平駅間を除き、3便/時間（20分に1便）以上確保されており、一定のサービスは確保されています。</p> <p>しかし、高松都市圏における多様な移動ニーズに応じる都市鉄道として機能していくには、4便/時間（15分に1便）、さらには6便/時間（10分に1便）などが確保されていくことが望まれます。</p> <p>このようななか、当面は、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）において、昼間時間帯の運行頻度を増便させ、高松築港駅～滝宮駅間、もしくは新駅（陶駅～滝宮駅間）における「4便/時間（15分に1便）」運行に取り組んでいきます。</p> <p>なお、琴平線への導入にあたっては、実施期間を限定した、実験運行を行い、その結果を踏まえるものとします。</p> <p>さらに、この検討結果を踏まえ、他の路線についても、増便の必要性に係る検討を行います。</p>
21時台以降における増便	<p>21時台以降については、3路線とも2本/時間となっているため、各路線において運行頻度の向上について検討します。</p> <p>導入にあたっては、実施期間を限定した、実験運行を行い、その結果を踏まえるものとします。</p>
終電の延長（終電運行区間の延伸）	<p>現在、一宮駅となっている、琴平線下り最終便の運行区間について、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）までの延伸について検討します。</p> <p>なお、導入にあたっては、実施期間を限定した、実験運行を行い、その結果を踏まえるものとします。</p>

2)実施主体

高松琴平電気鉄道株式会社、香川県、沿線市町

3)実施期間

平成23年度～25年度

（3箇年中において、社会実験等を実施し、その効果等を踏まえて、継続的实施に係る判断等を実施）

(2)ことでの利用促進

1)事業内容

ことでの利用促進について、以下のアプローチからの検討・推進を図ります。

	事業内容
パーク&ライド やサイクル& ライドの促進	駅から離れた地域における需要を引き込むため、パーク&ライドやサイクル&ライドの促進を図ります。 このため、月極め駐車場等を一時預かり駐車場としての運用を図るなど、利活用促進を検討します。 また、周辺の利活用できる空地等を活用して、駐輪スペースの確保を検討します。
ことでの利用 意識向上	様々なソフト施策を講じて、ことでんを利用する流れを創出することにより、県民のことでん利用意識の向上を図ります。 【検討対象例】 <ul style="list-style-type: none">・平日昼間や休日等に限定した、車内に自転車を積み込んで乗車することが可能とする「自転車積み込み対応車両」の導入・観光ボランティアの協力の下での、単身赴任者や転入者等を対象とする、ことでん沿線観光ツアーの実施・最寄りの駅における、身近な情報提供（沿線施設における催しのチラシ等の駅留め置き等）の充実（駅に立ち寄る「流れ」の形成）・駅を活用したイベント（地域密着型のイベントや朝市等）の実施・既存の沿線イベント（高松まつり等）と連携した、イベントへの訪問客の誘引 （イベント開催を示したヘッドマークを掲出等によるイベントに電車で行けることのPR等）。

2)実施主体

高松琴平電気鉄道株式会社、沿線住民、沿線市町、香川県

3)実施期間

平成23年度～25年度

（3箇年中において、検討を行い、その内容を踏まえ、効率的で効果的と判断できる事業から順次実施）

6-6. 目標を達成するために行う事業の全体イメージ

目標を達成するために行う事業について、全体イメージを以下に示します。

今後、これらの事業の実施に向けて、検討や調整等を進めていくものとします。

なお、これらの事業については、目標を達成するために、中長期的な視点に立って、事業の導入の可能性や形態等に係る検討や調整等を行ったうえで推進するものも含まれており、事業実施が確定しているものではありません。

<目標を達成するために行う事業の全体イメージ>

