

平成30年度 第2回
高松市総合都市交通計画推進協議会

～ JR端岡駅周辺整備に向けた考え方 ～

平成30年11月13日（火）

1 課題整理

① これまでの経緯

◆ 事業としての位置付け

① 建設計画

- H18.1 国分寺町合併・・・建設計画に「JR端岡駅周辺整備事業」を登載

② 地元・地権者との調整・対応状況

- H21.7 地元主体「JR端岡駅周辺整備検討協議会」設置
- H22.8 検討協議会が地元説明会開催

⇒ 合意が図られず、整備計画は一時中断

- H29.6 「JR端岡駅周辺整備検討協議会」解散
同日、「JR端岡駅南口整備推進協議会」発足

⇒ 「市主体による整備」の要望提出

- H29.9 JR端岡駅周辺整備
道路概略設計等業務委託(都市計画課発注)

参考(北口を優先して整備)

端岡駅北口回転広場

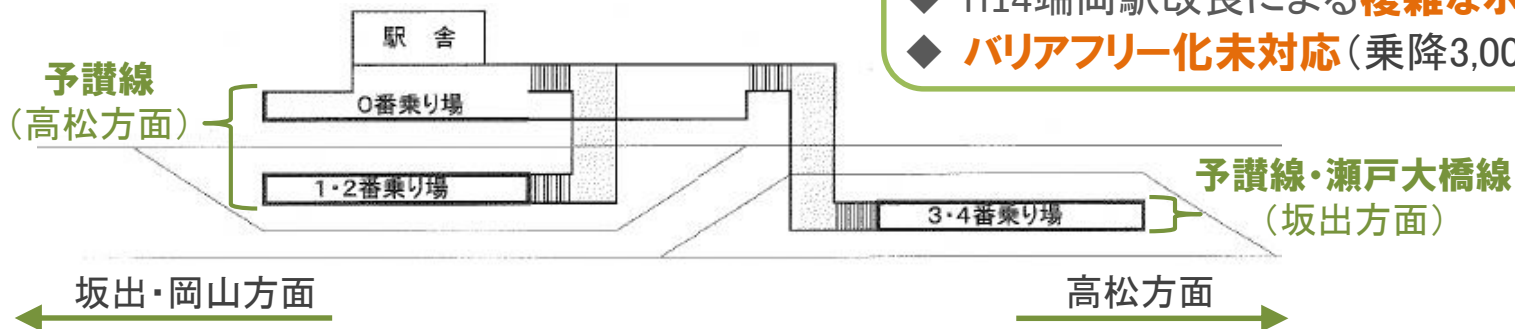
- H24.5 JR端岡駅北口整備
検討協議会設立
- H28.8 工事着手
- H29.3 竣工及び供用開始



1 課題整理

② JR端岡駅の状況

◆ JR端岡駅の現状

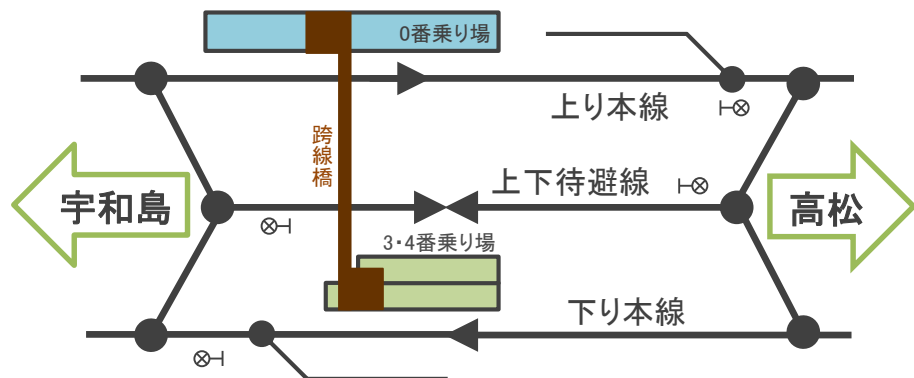


- ◆ 改札が北口のみで、交通結節機能が脆弱
- ◆ マリンライナー停車は早朝・深夜の上下各3便
- ◆ H14端岡駅改良による複雑なホーム構成
- ◆ バリアフリー化未対応 (乗降3,000人/日以下)

◆ 端岡駅の改良 (H14)

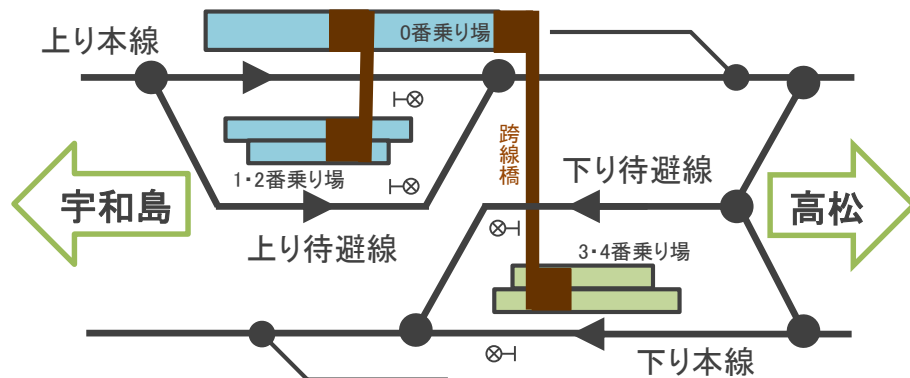
四国内の快速列車の増発を目的に、高松～坂出間において追い越し設備の増強を図った。
改良に当たっては、鉄道軌道近代化設備整備補助を活用。

改良前



改良後

- 上下待避線 (3・4番乗り場) を分離し、4線化
- 駅前後の閉塞信号設備改良



1 課題整理

③ 最近の動向

◆ H29.8 「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」設置

利用者の減少により、**鉄道事業者の自助努力のみでは、**
既存鉄道ネットワークを維持することが将来的に困難になることが想定



四国における鉄道ネットワークのあり方について、幅広く意見交換を行う

◆ H30.2 高松市総合都市交通計画推進協議会での議論

- **まちづくりと公共交通が有機的に絡み、鉄道とバスを繋ぐという「高松モデル」について、公共交通の利用促進に繋がるものとして、ことடன்新駅整備の**成功を期待。****
- **このような取組が公共交通ネットワークの形成・維持に寄与していくものと感じている。**
- **鉄道を基軸とするバス路線再編やまちづくりについて、検討が必要。**

◆ H30.3 四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ

地域との連携を強化し、パターンダイヤや、多様な交通モードとの結節について
検討が必要。



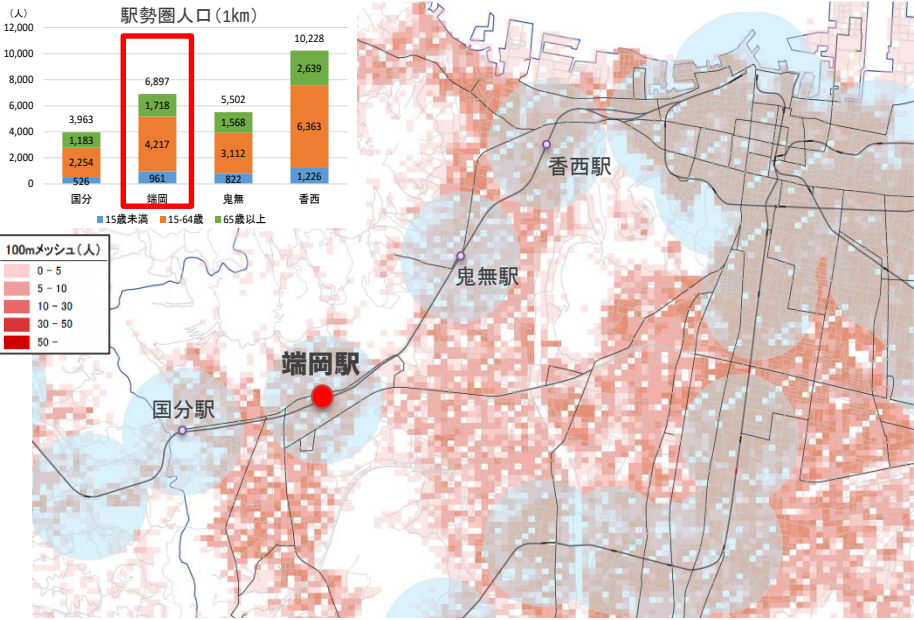
JR端岡駅周辺整備に係るプランニングについて、
コンパクト・プラス・ネットワークの考えの下、
まちづくりに資する交通結節拠点となるよう、一体的に検討。

2 交通結節拠点整備の考え方 (参考: JR端岡駅の現況)

① 人口状況

駅勢圏人口が多く、増加傾向にある。

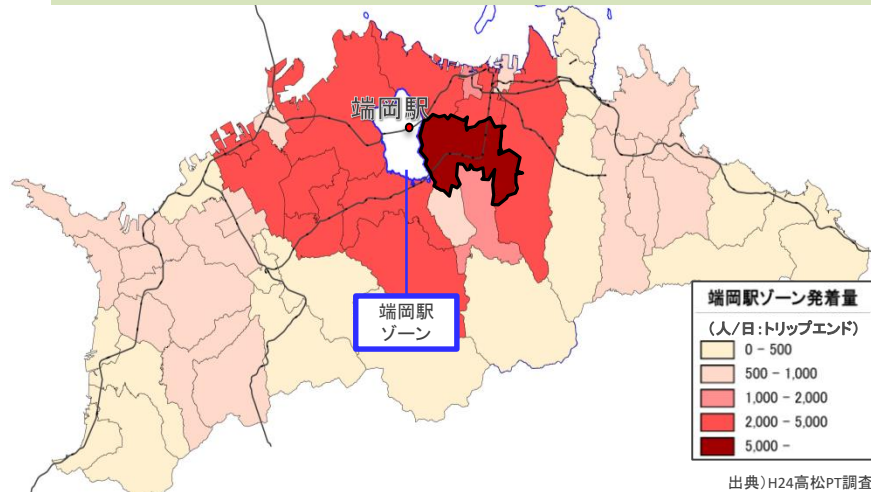
※駅勢圏:
駅を中心に半径1kmエリア



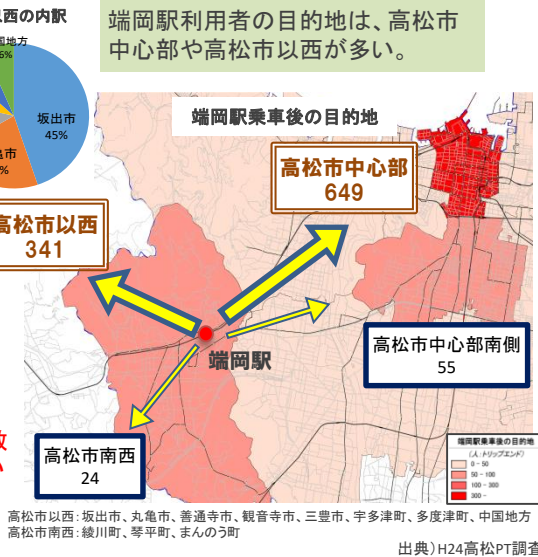
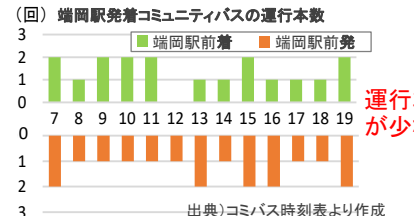
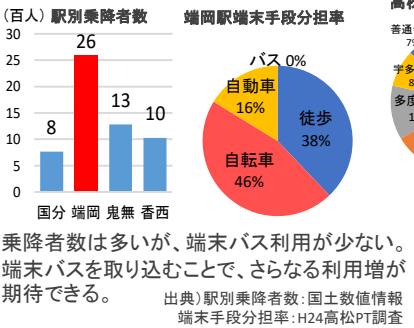
② 端岡駅周辺の移動状況

端岡駅ゾーンの発着量分布(ODのどちらかが端岡駅ゾーン)

エリア間の移動としては、「太田・仏生山方面」への移動が最多となっている。

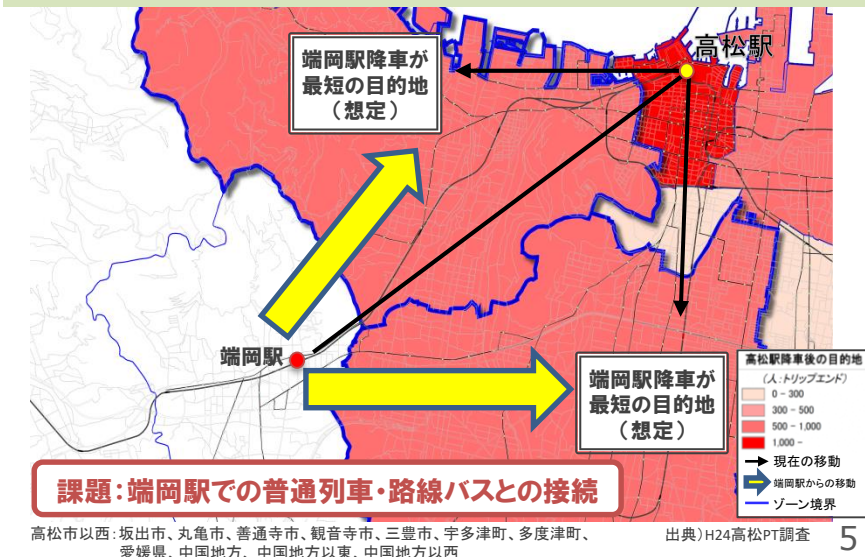


③ 端岡駅の利用状況



④ 広域利用状況(高松市以西出発から高松駅降車後の目的地)

端岡駅で降車し、目的地に向かう方が効率的。
※マリンライナーが高松駅まで停車しないため、高松駅経由の移動となっている。



3 基本構想の策定に向けて

◆ 条件のまとめ

地元の合意形成

- 地元の合意が得られる駅機能と周辺整備が一体となった整備計画の策定

ネットワークの再構築

- 高松市地域公共交通網形成計画における、公共交通ネットワークの拠点形成箇所としての位置付け

事業者との連携

- 四国における公共交通ネットワークのあり方を踏まえた整備の考え方
〔地域との連携強化を模索〕

公共交通の再編も視野に、
JR端岡駅を本市西部南地域のまちづくりに資する
結節拠点として整備するための基本構想の策定を行う。

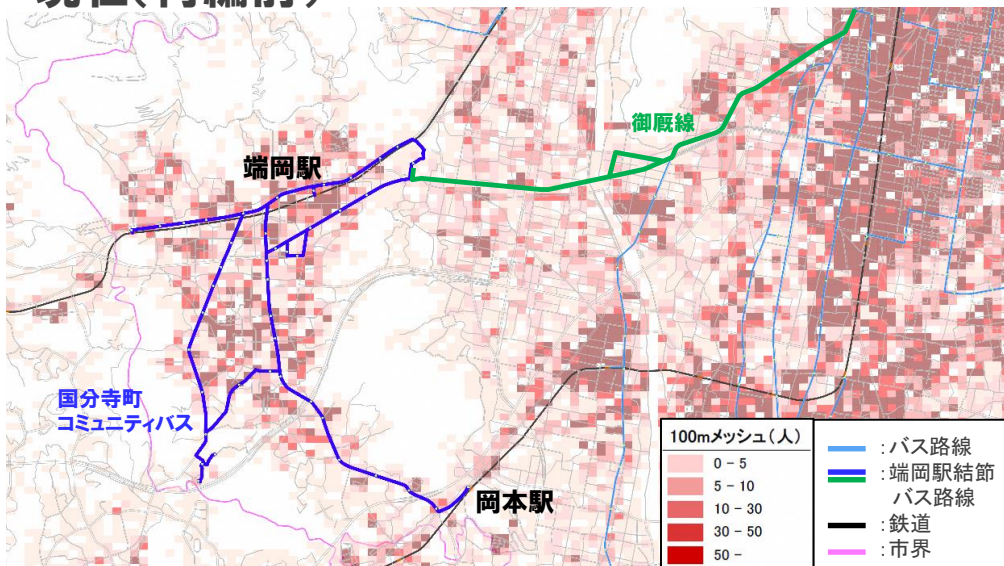
市民・事業者・関係者のコンセンサスを得ながら、事業化に向け、多角的に検討

- 高松市西部の拠点として、事業の実現の可能性
- 整備により期待される効果・検証
- 事業スキームの確立

ことでん新駅整備等、
蓄積されたノウハウを活用

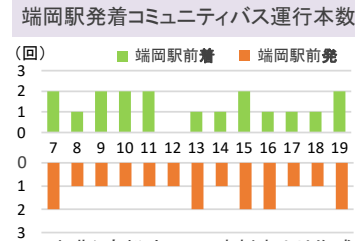
4 JR端岡駅へのバスアクセス状況

現在(再編前)



■ 岡本－端岡駅間バス路線

- 国分寺町コミュニティバス
 - 運行本数:1本/時間 程度
 - 端岡～岡本駅間の利用が全体の9割を占める※
- ※H29赤ルート利用実績

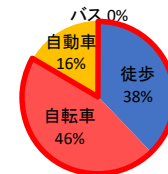


出典)高松市HPの時刻表より作成

■ 端岡駅までの交通手段

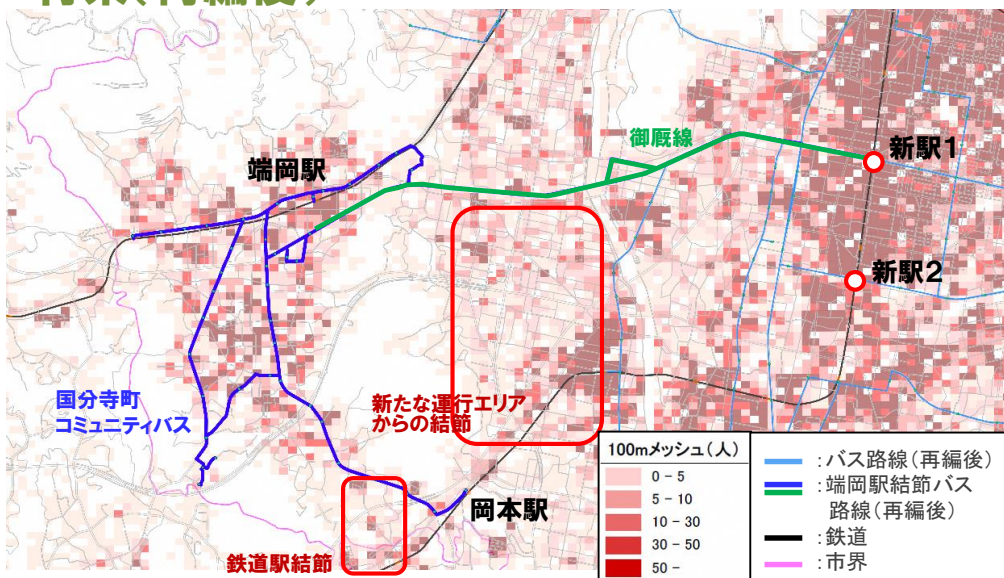
- 端岡駅へのアクセスは、徒歩・自転車が8割

端岡駅端末手段分担率



出典)端末手段分担率:H24高松PT調査

将来(再編後)



■ 端岡駅結節バス路線

- 御厩線
 - 運行本数:1~1.5本/時間 程度
 - 新駅(三条～太田駅間)へ結節
 - ⇒ことடன்琴平線とJRの結節
 - 停車バス停を減らし、高速化を想定
- 国分寺町コミュニティバス
 - 端岡～岡本駅間は路線バス化を想定
 - 一部、ことடன்琴平線沿線の駅との結節を想定
 - ⇒ことடன்琴平線とJRの結節
- その他
 - 人口の多い、新たなエリアからの結節を検討

5 JR端岡駅周辺整備に関する構想（案）

◆ 整備検討施設（案）

北側	<ul style="list-style-type: none">● 北口駅前広場（既存）● 立体駐輪場（既存）
南側	<ul style="list-style-type: none">● プラットホームの再編● 駅舎・自由通路の整備● 南口駅前広場の整備● 南口駐輪場の整備● 滞留施設の検討● 南口アクセス道路



駅舎と附帯施設を一体で検討することにより、駅舎のバリアフリー化など、利便性の高い結節拠点整備を行う。

◆ 基本構想策定に向けた検討課題

① 交通結節機能

- 駅機能の向上、駅舎のバリアフリー化を踏まえた駅舎整備方針
⇒ 駅舎形状、改札位置、待合スペース 等
- バス路線再編と連携した駅前広場・アクセス道路整備方針及び施設等配置案
⇒ 需要に合わせた規模、利便性を高める配置
- ICカード等を活用した乗継施策等
⇒ 鉄道・バス乗り継ぎ利用環境の整備

② 施工等事業化に向けた課題

- ホーム配置計画や駅舎整備の検討
- 既存駅の乗降機能や、鉄道運営・運行等を継続しながらの駅改良工事の実現性に関する検討
- 事業スキーム
- 関係者との合意形成

③ 効果の検討と調整

- 駅利用者の需要及び整備効果の検証

7 スケジュール (案)

