

令和元年度 第3回
高松市総合都市交通計画推進協議会資料

～JR端岡駅周辺整備事業～

令和2年2月5日（水）

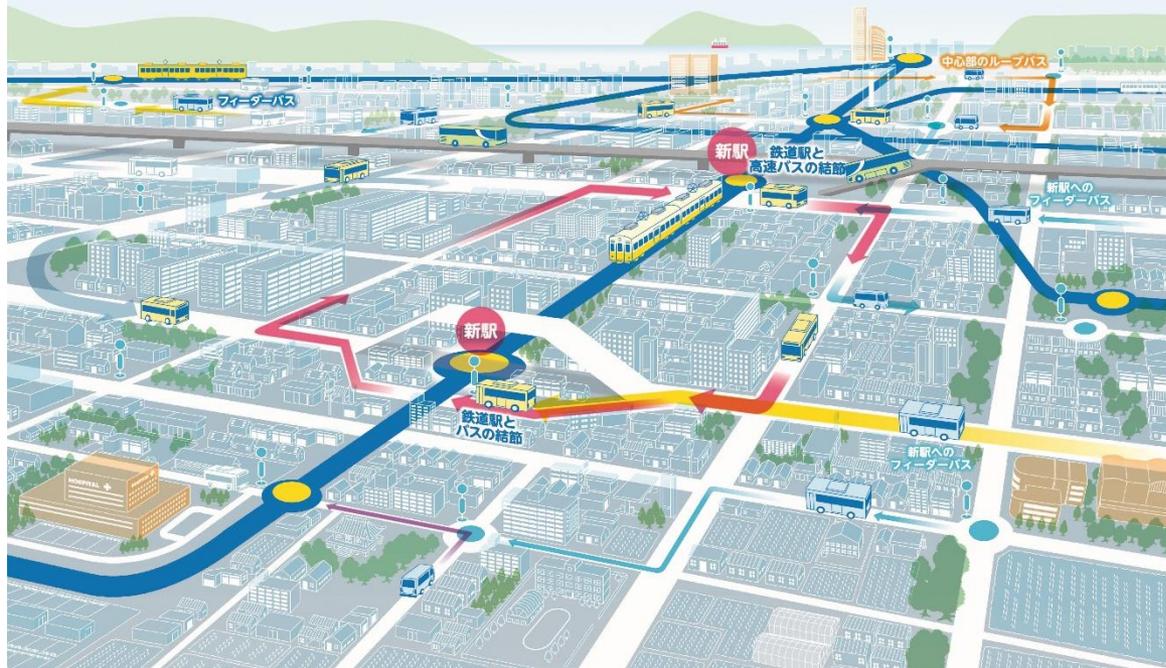
1 事業の目的

高松市の進めるまちづくり

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぐ。

高松モデル

持続可能な公共交通ネットワークの再構築を、一定のサービス水準を維持しながら実現



交通結節拠点

- 既存ストックを活用
- 鉄道を基軸としたバス路線の再編を行え、まちづくりに寄与するものとなるよう検討・整備する。

バス路線再編

- 既存路線のスクラップと新規路線のビルドを、パッケージにより一體的に行う。

サービス水準

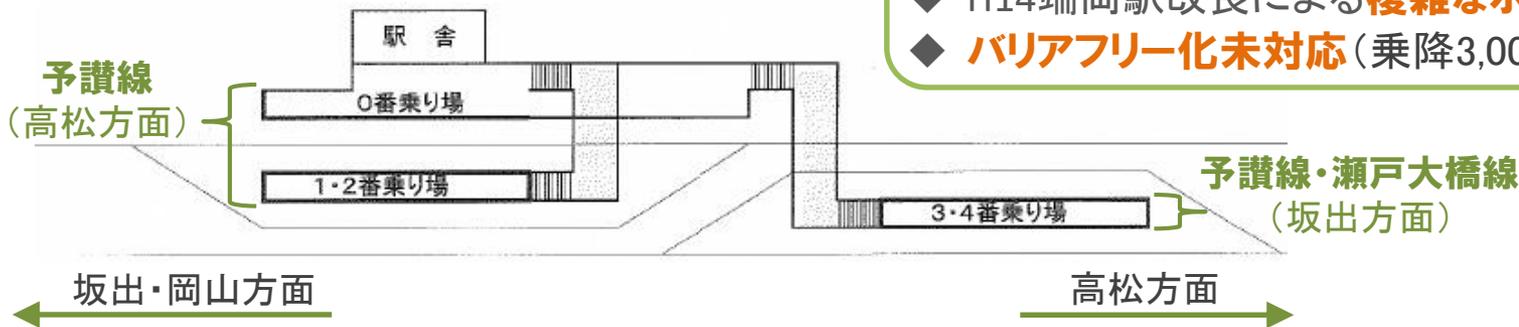
- 再編により発生する、鉄道とバスとの乗継ぎを促進するため運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においても、サービス水準を維持する。

JR端岡駅をマリンライナーの停車や広域的なバス路線の再編も視野に、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

2 課題整理

JR端岡駅の状況

◆ JR端岡駅の現状

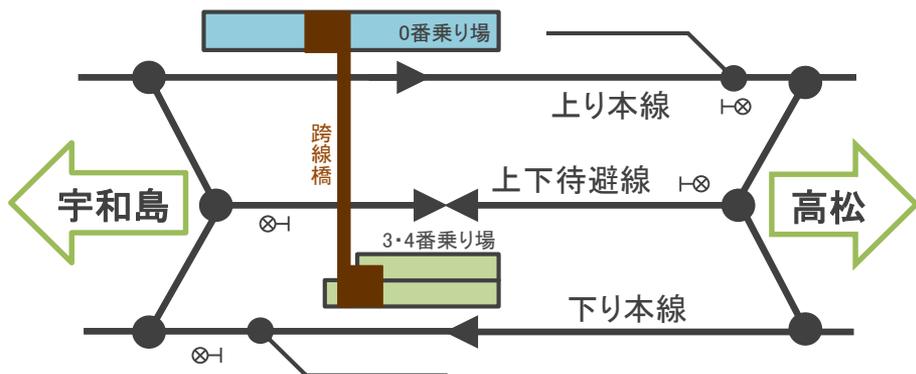


- ◆ 改札が北口のみで、交通結節機能が脆弱
- ◆ マリンライナー停車は早朝・深夜の上下各3便
- ◆ H14端岡駅改良による複雑なホーム構成
- ◆ バリアフリー化未対応(乗降3,000人/日以下)

◆ 端岡駅の改良 (H14)

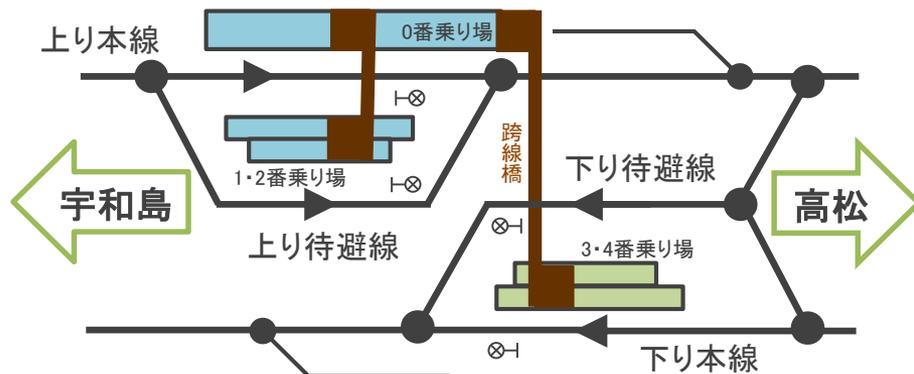
四国内の快速列車の増発を目的に、高松～坂出間において追い越し設備の増強を図った。
改良に当たっては、鉄道軌道近代化設備整備補助を活用。

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



3 整備に向けた基本的な考え方

◆ 検討方針

高松市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えのもと、

交通結節拠点整備



バス路線再編



持続可能な公共交通ネットワークの再構築

JR端岡駅に結節するバス路線の検討

ことでのとの連携

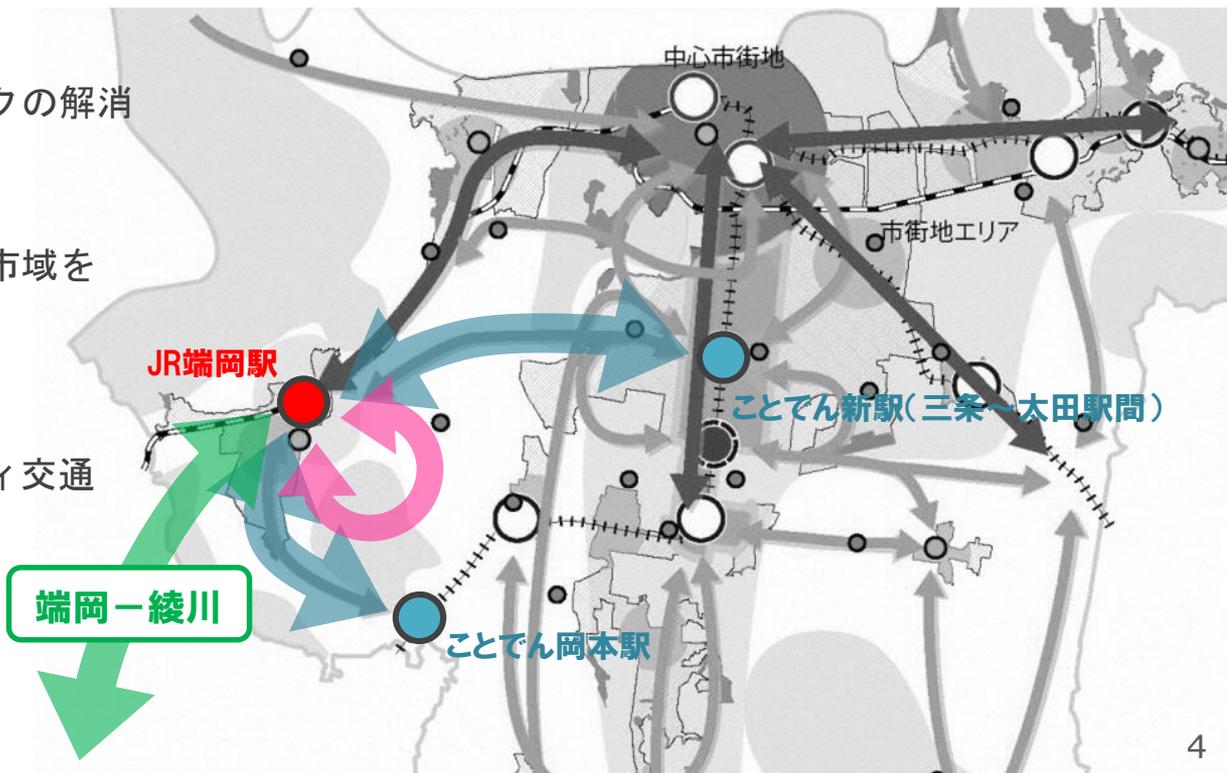
- 予讃線と琴平線のミッシングリンクの解消

綾川町との連携

- 連携中枢都市圏の枠組みにおいて市域をまたぐバス路線の結節

地域との連携

- 地域が主体的に考えるコミュニティ交通の結節



端岡-綾川

利便性の向上による
利用者の増加

3 整備に向けた基本的な考え方

◆ 整備方針

駅舎整備

- 昇降施設の配置により駅舎のバリアフリー化(乗降客 3,000人/日以上)
- 現況施設と同等の機能確保を基本

自由通路整備

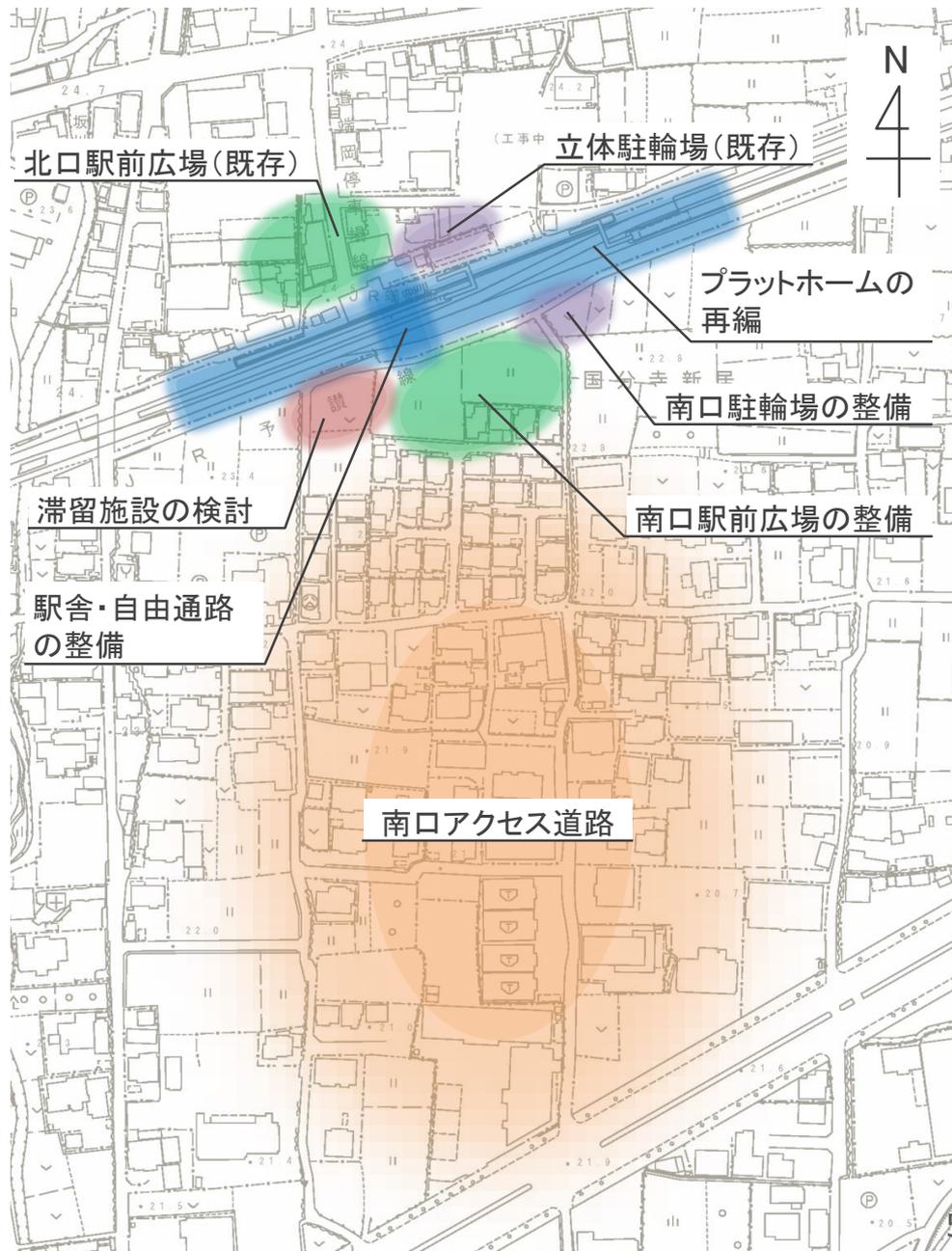
- 南北のアクセス性や駅舎改良工事の施工計画等を踏まえた計画案を検討

駅前広場整備

- バス路線の再編を踏まえ、既存駅南側に新たな駅前広場を整備
- 需要に応じた施設規模・配置を検討

南口アクセス道路整備

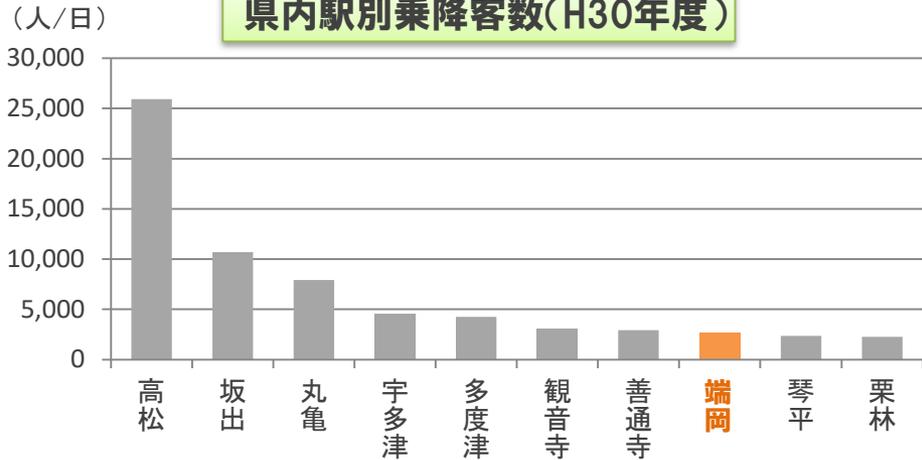
- 駅前広場の規模に合わせ、国道からのアクセス道路を検討



4 JR端岡駅のポテンシャル

① 端岡駅の利用状況

県内駅別乗降客数(H30年度)

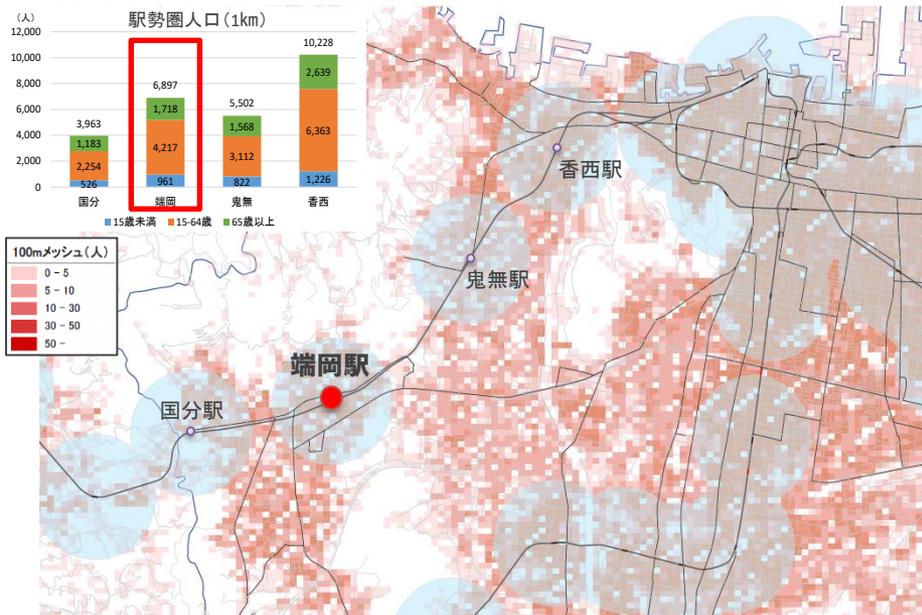


出典)JR四国HPより

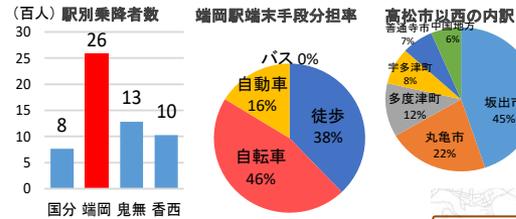
② 人口状況

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



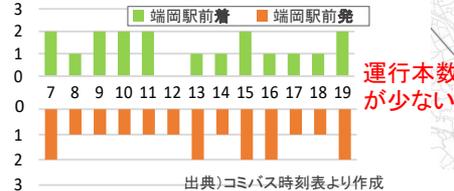
出典)H27国勢調査より作成



乗降者数は多いが、端末バス利用が少ない。端末バスを取り込むことで、さらなる利用増が期待できる。

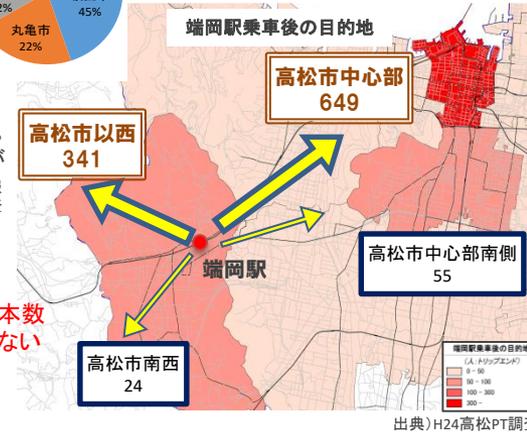
出典)駅別乗降者数:国土数値情報
端末手段分担率:H24高松PT調査

(回) 端岡駅発着コミュニティバスの運行本数



出典)コミバス時刻表より作成

端岡駅利用者の目的地は、高松市中心部や高松市以西が多い。



出典)H24高松PT調査

郊外部の駅ではあるが...

- 県内各市町の主要駅と同等の利用者数
- 周辺の開発圧力が高い

駅勢圏の拡大

- 鉄道とバスとのダイヤ面での連携
- バス路線の再編

乗降客数の増加

5 基本計画の策定に向けて

① 課題

駅舎整備

駅前広場整備

規模の検討

サービス水準の設定を含めた需要予測が必要

過年度調査	県内居住者	<ul style="list-style-type: none"> 高松市都市圏パーソントリップ調査により移動手段別の交通量を把握
	県外居住者	<ul style="list-style-type: none"> 幹線旅客純流動調査・国勢調査により県外から県内への交通量を把握 県内での詳細な移動先、移動手段が不明

需要予測の精度が粗い

今年度調査	県外居住者	アンケートにより予測の精度を補完する
-------	-------	--------------------

県外

幹線旅客純流動調査では、県外から県内西部、県内東部の大きい区域の移動しか把握できない



アンケート調査

県外

アンケート調査で、県外から県内東部のどこへ移動しているか、把握する



6 アンケート調査の実施

① 調査対象及び方法



香川県東部を目的地とする県外来訪者

高松市、さぬき市、東かがわ市、三木町、綾川町、小豆島町、土庄町、直島町

	方法	配布数	回収数	回収率
①	マリンライナー利用者配布調査 マリンライナー車両内(児島→坂出間)と、JR高松駅構内で調査票を配布	5,103	760	15%
②	WEBアンケート調査 WEBアンケートサイトで質問を配信	—	2,000	—

■ JR高松駅構内でのアンケート配布状況 (R1.10.3実施 JR四国協力)

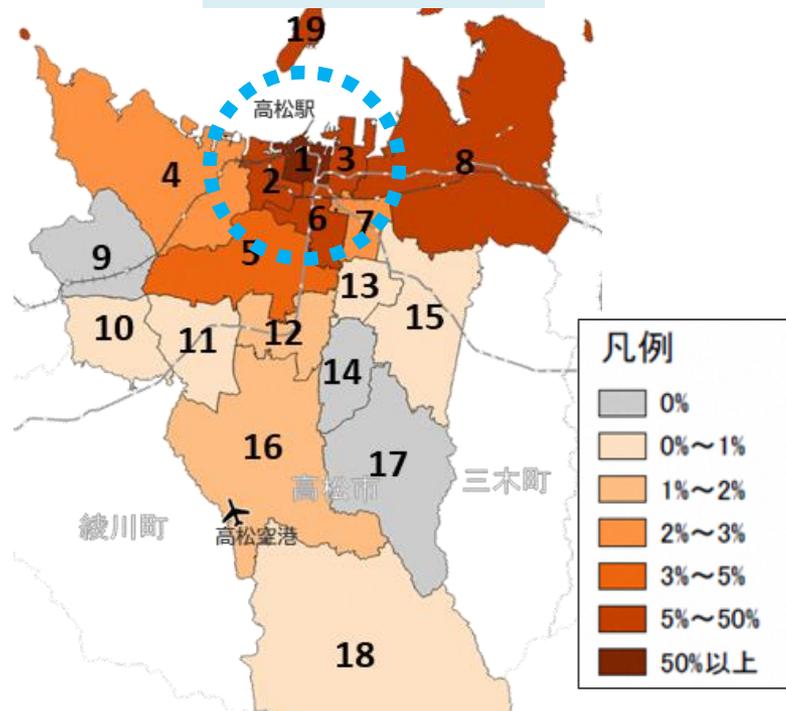


6 アンケート調査の実施

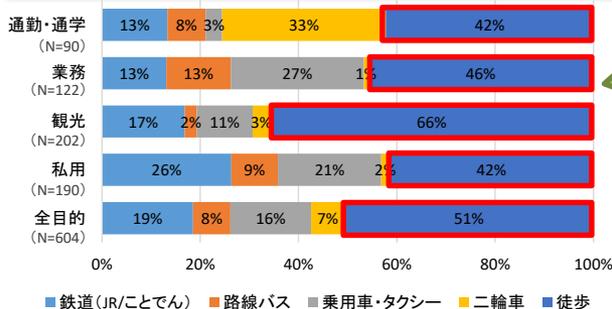
② 調査結果

■ 全目的

県外からは高松市
中心部に移動が集中

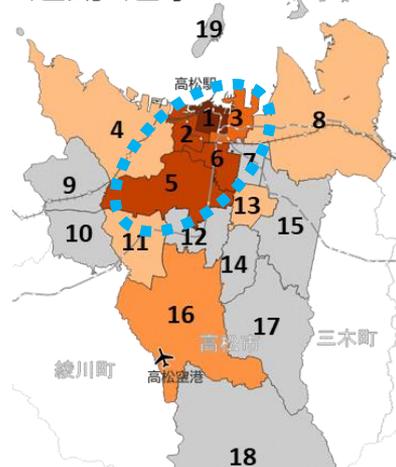


マリンライナー利用者の目的別端末交通手段



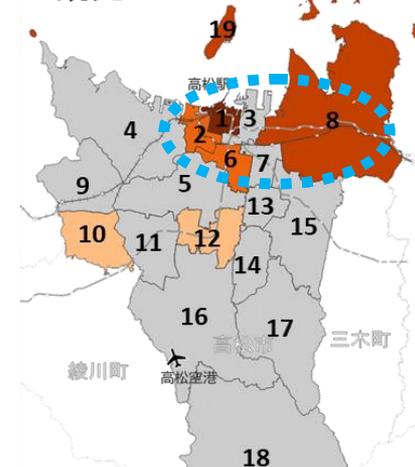
マリンライナー
利用者の多くが、
駅から徒歩で
移動している

■ 通勤・通学

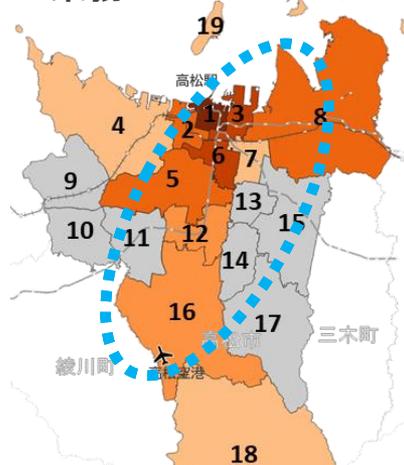


- 駅から主に徒歩、二輪車を利用
- 中心部周辺の狭い範囲での移動

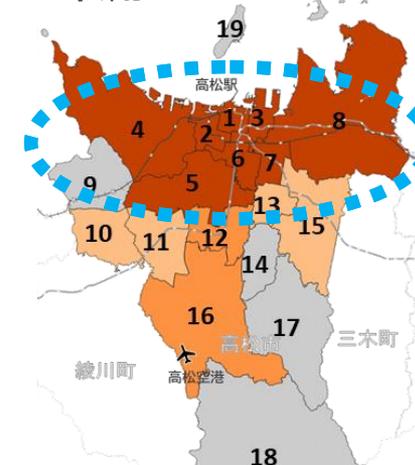
■ 観光



■ 業務



■ 私用



- 駅から主に鉄道、乗用車、タクシーを利用
- 広域的な移動

7 事業推進に向けた課題

① 鉄道とバスとの連携

- パターンダイヤ等、鉄道とバスとのダイヤ面での連携
⇒ **JR四国等との協議・調整**

② 駅舎・駅前広場の規模の決定

- 駅舎・駅前広場の施設規模・配置計画
⇒ **需要予測の精査、関係機関との協議・調整**

③ 事業スキーム

- 鉄道施設整備に活用できる補助スキーム
⇒ **活用できる補助制度の創設を国に要望**
- 駅周辺整備に係る事業計画
⇒ **民間活力を生かした事業スキームを検討**

④ 高松モデルの水平展開

- ICカードを活用した移動のシームレス化
⇒ **乗り継ぎ利用環境の整備**
⇒ **JR四国・ことでのんとの協議・調整**

8 今後のスケジュール

