

JR 端岡駅周辺整備基本構想(案)に関するパブリックコメント実施結果

本市では、令和8年1月30日(金)から3月6日(金)までの期間、「JR 端岡駅周辺整備基本構想(案)」についてのパブリックコメントを実施しました。寄せられた御意見の要旨及びそれに対する本市の考え方を、以下のとおりまとめましたので、公表いたします。

(1)意見総数:112件(26人)

(2)寄せられた御意見とそれに対する本市の考え方

※寄せられた御意見は、趣旨の変えない範囲で、簡素化又は文言等の修正をしています。

NO	御意見の概要	意見総数(件)	基本構想への反映
JR 端岡駅周辺整備基本構想(案)に関する御意見			
①	JR 端岡駅周辺整備の目的に関すること	7	
②	JR 端岡駅周辺整備の経緯に関すること	2	
③	需要予測及び分析等に関すること	6	
④	南口駅前広場に関すること	1	
⑤	アクセス道路に関すること	6	○
⑥	駅のバリアフリー化に関すること	7	
⑦	駐車場・駐輪場に関すること	5	
⑧	駅構内施設に関すること	9	
今後の検討事項や進め方に関する御意見			
⑨	バス路線に関すること	4	
⑩	南口駅前広場に関すること	1	
⑪	アクセス道路に関すること	8	
⑫	駅のバリアフリー化に関すること	2	
⑬	駅構内施設等に関すること	12	
⑭	防災・防安に関すること	11	
⑮	事業費に関すること	4	
⑯	今後の周知に関すること	5	
⑰	用地補償に関すること	7	
⑱	その他	15	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
① JR 端岡駅周辺整備の目的に関すること		
①-1	コンパクト・プラス・ネットワークの考えから JR 端岡駅周辺整備が重要であることが解りました。子供が通学で、JR を使っており、南口があれば、もっと便利だし、利用する人ももっと増えるのにといい話はよくしており、構想には賛同いたします。	本市では、「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、交通結節拠点整備やバス路線再編により、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に取り組んでいます。 基本構想に掲げる整備方針に基づき、利用者の利便性向上に取り組んでまいります。
①-2	高松市が掲げるコンパクトエコシティ・公共交通ネットワークの理念及び利便性向上には賛同いたします。	
①-3	端岡駅周辺整備基本構想案に賛同します。居住性が高いのにまだ開発余地のある端岡駅周辺ですが、弱点である公共交通の不便さを補う事で、高松市全体での居住性があがると感じました。中心市街地、伏石駅、端岡駅を結節させる構想もスマートで、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに合致すると思います。現在も琴電岡本駅方面からバスで来る事も可能ですが、南口が整備される事で更に利便性が向上すると感じます。バス路線の経路上、琴電挿頭丘駅付近の住民もそのバスを利用する事が可能です。	
①-4	JR 端岡駅周辺整備基本構想に賛成します。 計画案にある南口への道路計画により安全な通勤ができることです。いままで国道11号から駅への道は、ほとんど道幅は細く、車と人や自転車の接触の危険性を感じていました。	
①-5	整備の優先度として、一番は国道 11 号からのアクセス道整備だと思いません。現在は極めて道が狭く北口に回り込む必要があり、車で駅にアクセスする事があまり想定されていない状況だと思えます。ここが改善されると利用者数が増えると感じました。道路整備はかなり難しい事業とは感じますが、是非とも実現頂きたいです。	
①-6	現在、端岡駅は計画概要にあるように、上下線ホームの移動には階段しかなくバリアフリーに非対応であることや、駅舎が北側にしかないため、南側住宅地からの利用にはかなりの迂回を強いられていること、また駅前広場・道路が狭く、自家用車での乗り付けやバス路線の乗り入れが不便な状態です。本計画では、そういった問題点を解決する一手となると思いますので、支持いたします。	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
①-7	<p>率直に、反対です。理由といたしましては、現在無人駅化している端岡駅はさらに縮小計画が出ているほどに利用者数が少ない駅だと聞いております。少し先まで行けば主要駅の高松駅があります。端岡駅周辺の整備をしたところで、一般の周辺地域住民の利用者が激増することは考えにくいです。整備区域内には多くの住宅、ここ数年で建てられたところも多くあるように見受けられます。そこを立退にし、地域住民に転居という負担を強いて、更には膨大な費用をかけてまで端岡駅周辺整備をすることは正しいのでしょうか？もっとお金を使うべきところがあるのではないのでしょうか？</p>	<p>本市では、「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、交通結節拠点整備やバス路線再編により、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に取り組んでいます。</p> <p>JR 端岡駅につきましては、周辺市町までもエリアとして捉えた広域的な公共交通ネットワークの形成に資する、本市西部南地域の交通結節拠点として、高松市総合都市交通計画に位置付けており、バス路線再編やマリノライナーの停車便数増加により、新たな需要が生じると見込んでいます。</p>
② JR 端岡駅周辺整備の経緯に関すること		
②-1	<p>市主体化の経緯および合意形成の透明性</p> <p>2017 年、新たな地元推進協議会からの要望を受け、市が主体となつたとされています。しかしながら、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該協議会の構成 ・選任方法 ・地域全体を代表する位置づけであったかが明確ではありません。 <p>計画の正当性を担保するためにも、合意形成過程の詳細資料の公表を求めます。</p>	<p>今回のパブリックコメントは、お示した基本構想案の内容について意見を伺うものであり、また、他の本市の各種計画と同様に、協議等の過程を資料として公表することは、考えておりません。</p> <p>なお、JR 端岡駅の周辺整備を行うことにつきましては、平成17年2月に、高松市・国分寺町合併協議会が策定した「高松市と国分寺町の合併によるまちづくりプラン(建設計画)」において、駅南口の設置、アクセス道路や駅前広場の整備などを含めた「JR 端岡駅周辺地区まちづくり事業」として位置づけられております他、その後、本市の公共交通に関する具体的施策を定めた、高松市総合都市交通計画にも位置づけ、本市として推進しているものです。</p>
②-2	<p>この基本構想は、南口駅前広場とアクセス道路等の整備が前提となっておりますが、合併時の約束事で整備したいのであるならば、もっと丁寧でわかりやすい分析資料を添付する必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要な資料 ・合併の際からの「JR 端岡駅周辺整備」に係る協議経緯 	
③ 需要予測及び分析等に関すること		
③-1	<p>将来利用者数について</p> <p>p.5 から将来利用者数を算出していますが、四段階推計法においては、将来の人口を用いた生成交通量の推定を行うことが一般的と考えます。一方、p.5 に記載された予測結果では、新規需要と転換需要を除いた 2,218 人はそのままであり、これは”将来利用者数”ではなく、”現在利用者数”です。足し込んだ 4,908 人についても、正しくは”過去に周辺整備を行っていた場合の利用者数”ではないでしょうか。表現については分かりやすいよう割り切っている部分はあると思いますが、語弊の無いようお願いいたします。</p>	<p>JR 端岡駅の将来利用者数につきましては、四段階推計法により新規需要及び転換需要を算出しております。</p> <p>また、既存の駅利用者数が近年横ばい傾向であることから、既存利用者数に新規需要及び転換需要を合わせ、JR 端岡駅の将来利用者数としております。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
③-2	<p>交通量予測について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来交通量予測(大型車割合、昼夜別) <p>「必要に応じて検討する」といった抽象的表現ではなく、数値に基づいた対策基準を事前に明示されたい。</p>	<p>JR 端岡駅の将来利用者数から、南口駅前広場を利用する将来交通量を算定し、アクセス道路につきましては、道路の区分及び種類を第4種第3級としております。</p>
③-3	<p>今回の需要予測については、平成 24 年度のパーソントリップ調査を活用しています。正直、このデータは古くないでしょうか。人口構成の変化、大型店舗の立地、サンポートや商店街の整備充実、様々な要因で都市を巡る人の動きは変わってきています。バスについても再編されることでしょうか、ぜひともパーソントリップ調査をしていただき、より適切な地域・都市計画にしてください。もちろん、最新の事情を考慮して、各社の扱うビッグデータを活用することを妨げるものではありませんが、パーソントリップ調査を多くの市民や研究者が扱えるようオープン化することで、都市全体としてそれ相応の価値を発揮できるのではないのでしょうか。</p>	<p>JR 端岡駅の将来利用者数の算定におきましては、県内間の移動需要につきまして、目的や交通手段、個人属性に関する情報を得ることができ、かつ、現段階で最新となるパーソントリップ調査の結果を基に、四段階推計法を用いております。</p> <p>また、マリンライナー停車便数の増加による県外との広域移動需要も期待されることから、この移動需要につきましては、同じく現段階で最新となる全国幹線旅客純流動データを用いております。</p> <p>なお、新型コロナウイルス感染症の影響については、直近の IC カードの利用データを需要予測モデルに追加するとともに、これまでの業務委託による検討も加味しております。</p>
③-4	<p>合併から 20 年以上が経過し社会環境が大きく変化しています。今回需要予測の根拠とされるデータは 2012 年および 2015 年調査のものであり、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による人流変化 ・人口減少の進行 ・自動車利用構造の変化 <p>等が十分反映されているとは言い難く、また、交通量増加の具体的内訳や根拠についても明確ではありません。</p> <p>そのため、最新データを用いた再検証およびその公表を求めます。</p>	<p>これらの検討手法につきましては、令和3年11月にグランドオープンした「ことでん伏石駅」の整備の際と同様ですが、コロナ後となる令和6年度の同駅の利用者数が、推計した将来利用者数を上回ったほか、また、開業後における三条駅及び太田駅との3駅合計の利用者数も、開業前の利用者数を上回っている状況からも、妥当性があるものと判断しており、追加の調査・検討や、資料の公表は考えておりません。</p>
③-5	<p>本基本構想に記載されています「需要予測結果:4,908 人/日」の現況(R6 年度):2,218 人/日、新規需要:850 人/日、転換需要:1,840 人/日は、過大予測にしか見えません。</p> <p>まず、平成24年度に実施したパーソントリップ調査時点から人の動きやコロナ禍を経験しての行動変容がおきており、更に、車社会文化が定着している高松市の人々が、今後、鉄道利用が倍以上に増加するとした需要予測値は、過大であると思います。13年も前の調査結果をベースとした予測モデルを使用した予測の妥当性や適切性の説明が不十分である。</p> <p>また、10年以上も前の平成27年度全国幹線旅客純流動調査の結果についても、わかりやすく説明した資料を添付すべきである。将来利用者数の予</p>	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
	<p>測年度が記載されていない。現況の 2,218 人/日(R6)が将来も維持できるのか疑問である。</p> <p>瀬戸大橋が開通して、車社会が浸透している高松市において、鉄道輸送人員が、伸びるとする根拠が不十分である。</p> <p>転換需要について、R8.1.27 開催の「令和7年度第3回高松市総合都市交通計画推進協議会」で、ことでん伏石駅や岡本駅利用者が転換すると予測となっていないと思われる。</p>	<p>(③-3に対する考え方と同様)</p>
<p>③-6</p>	<p>この基本構想は、南口駅前広場とアクセス道路等の整備が前提となっていますが、合併時の約束事で整備したいのであるならば、もっと丁寧でわかりやすい分析資料を添付する必要があります。これだけの資料では、基本構想としての妥当性・整備の必要性を判断する情報が全く不足しています。以下の情報の追加公表を行った上で、再度のパブコメ実施を要望します。</p> <p>必要な資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 北口回転広場整備(H29.3共用)に伴い、JR 端岡駅とことでん岡本駅とのコミュニティバスの便数と利用者の推移 ○ JR 端岡駅の乗降者数の推移(内訳として、マリナーライナーの利用者と方向別の利用者の推移) ○ JR 端岡駅の駅勢圏(半径1km)の人口(6,299 人:R2 国勢調査)の推移と将来予測値 ○ これまでに既に多くの検討業務をコンサルタントに外部委託している検討結果 <ul style="list-style-type: none"> 平成29年度 JR 端岡駅周辺整備道路概略設計等業務(約 110 万円) 平成30年度 JR 端岡駅周辺整備基本構想策定業務(約 1,200 万円) 令和元年度 JR 端岡駅周辺整備基本計画策定のための調査業務(約 2,000 万円) 令和6年度 JR 端岡駅周辺整備基本構想策定業務(約 2,200 万円) ○ 将来需要予測(新規、転換) <ul style="list-style-type: none"> H24 パーソントリップ調査結果をベースとした需要予測モデルを見直した内容 等 ○ 瀬戸大橋断面の自動車交通台数と電車利用者数及び高速バス利用者数の推移データ ○ ことでん岡本駅及び転換すると見込んでいる駅の利用者数の推移 	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
	<p>直近の動向が不明である為、判断が出来ないが、利用者数の推移は、とても注視する必要がある。また、ことでは、伏石駅を整備し、多肥駅も整備中である為、利用動向については、注意深く慎重な分析が必要である。</p> <p>○ 概算工事費・事業対効果分析(B/C)・事業スケジュール</p>	<p>(③-3に対する考え方と同様)</p>
④ 南口駅前広場に関する事		
④-1	<p>南口広場の整備は時期尚早である。</p> <p>南口広場を整備する前に、北口回転広場とことでん岡本駅を結ぶコミュニティバスの利用拡大の取組を実施し、利用者の増加を確認し、利用者の拡大が見込める段階で、南口広場整備の必要性について、改めて検討することを要望します。また、駅のバリアフリー化と南口整備を一体とした計画となっているが、駅のバリアフリー化には、多分、利用者 3,000 人/日以上基準があったと記憶していますが、まずは、北口回転広場の整備による利用者の増加策等のソフト対策を優先すべきです。その結果、3,000 人/日利用者までの増加が見込める段階で、南口広場の整備とすべきである為、バリアフリー化と南口広場の整備を分離して、出来ることを、やるべきことを実施した上で、端岡駅の利用者の増加で見込める段階で、改めて、南口広場の整備について、検討すべきである。</p>	<p>本基本構想案は、現在の JR 端岡駅の交通結節機能を強化することを目的としており、アクセスが北口のみであることやバス路線の結節数が少ないこと、駅のホーム間の跨線橋にはエレベーターが未設置であることなどの課題を踏まえ、駅南側からのアクセス道路及び南口駅前広場を整備するとともに、エレベーター設置によるバリアフリー化による利用者の利便性向上を図るものです。</p> <p>駅施設のバリアフリー化及び南口駅前広場整備によるバス路線再編により、利用者の増加が図られることから、一体となって整備する必要があるものと考えております。</p> <p>なお、御意見にある「バリアフリー化の基準」につきましては、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、「1日当たりの平均利用者数が 3,000 人以上の鉄道駅等については、令和7年度までに、原則、バリアフリー化を実施する」とされているものです。</p>
⑤ アクセス道路に関する事		
⑤-1	<p>基本構想(案)p.4に記載された課題は、確かに重要な課題の1つであるのですが、1点、大きな課題として設定していただきたいのが、「端岡駅周辺の道路交通問題」です。</p> <p>特に、朝夕の通勤通学ラッシュ時に見られますが、端岡駅の西側を南北に貫く市道端岡駅西線においては、歩道はなく、車のすれ違いも難しいほどの幅員ですが、送迎の自家用車、自転車、歩行者の交通が非常に多く、特に自転車の右側通行とそれに起因する交通事故の可能性が高い点が課題かと思えます。学生も多いので重要な点と考えます。</p>	<p>JR 端岡駅へのアクセスが北口のみであることから、朝夕の通勤通学ラッシュ時に、市道端岡駅西線に交通量が集中し、駅周辺の道路交通における安全性に課題があるものと認識しており、南口アクセス道路の整備により、市道端岡駅西線の交通量が減少するものと考えております。</p> <p>この課題につきましては、基本構想案の「JR 端岡駅周辺の整備方針」に追記いたします。</p>
⑤-2	<p>南側から直接駅に入ることが可能になれば、北側に集中している送迎車や利用者の混雑が緩和されると考えます。現在、端岡駅西側の道路から JA の駐車場を横切って駅へ出入りする車も多く見受けられ、周辺住民の車で</p>	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
	<p>の通行や駅利用の歩行者にとって危険を感じる場面があります。南側からのアクセス整備が進むことで、交通の分散と安全性の向上につながることを期待しています。</p>	<p>(⑤-1に対する考え方と同様)</p>
⑤-3	<p>南口駅前広場へのアクセスは国道11号からの一方向だけでなく、市道端岡駅西線から市道新居鉄道側道1号線拡幅により、南と西の2方向へのアクセスが必要と思います。</p>	<p>南口駅前広場の施設配置や既存道路との取り合わせ等につきましては、駅前広場内を運行するバスやタクシー、一般車両の通行の安全性を確保する観点などから、交通事業者や関係機関と協議・調整を図りながら、基本構想の策定後、より詳細な検討を行ってまいります。</p>
⑤-4	<p>南方面から来る人は廻り道となる。既存の横断歩道・信号のある道を整備した方が動線上すっきりするのでは</p>	<p>アクセス道路につきましては、南口駅前広場の位置から、既存道路との交差形状を踏まえた安全性や、周辺の土地利用に与える影響、事業の経済性を考慮し、ルートを検討したものです。</p>
⑤-5	<p>南口の整備については賛成ですが、その南口へのアクセス道路については、現在、基本構想(案)に示されている南口へのアクセスのみの道路整備ではなく、国分寺町の南北道路の渋滞緩和や歩行者の安全対策にもなる整備をお願いしたい。渋滞緩和としては、現在、国分寺総合センター東側の南北道路は、通勤時間帯をはじめ、広範囲で慢性的な渋滞が発生しています。その渋滞緩和のため、端岡駅南口整備に際しては、ぜひとも端岡駅西側の南北道路である、県道33号線(農協西側)から喫茶麦西側を経由し、国分寺町福家甲3881-1のローソンまでを拡幅していただきたい。次に、歩行者の安全対策については、この道路は中学校や小学校への通学路として、また、端岡駅利用者の利用経路をみると通学、通勤の主な道路として利用されており、混雑時の車両の迂回路にも利用されている危険な状況の道路であるため、この道路を拡幅して歩道を整備し、端岡駅南口へのアクセス道路とすることで、駅利用者や通学路として利用している方々の安全が図れると考えます。</p> <p>なお、農協西側の県道33号線との接続部においては信号処理ができないと思いますので、農協南側を通り、駅の北口道路とを結び、日新タクシーの信号交差点へ接続することも考えられます。今後、駅周辺の整備を計画される中では、国分寺町の道路の問題点をひとつでも多く解消していただけることを期待しております。</p>	<p>アクセス道路につきましては、南口駅前広場の位置から、既存道路との交差形状を踏まえた安全性や、周辺の土地利用に与える影響、事業の経済性を考慮し、御指摘の市道端岡駅西線を含めた複数のルートと比較検討し、基本構想で示す範囲を選定したものです。</p> <p>南口駅前広場及びアクセス道路の整備により、市道端岡駅西線の交通量が分散され、安全性の向上が図られるものと考えております。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑤-6	<p>現アクセス道路の課題として、朝夕の時間帯は駅に向かう通勤・通学の人と国分寺中学校等の南部に向かう人、駅への送迎及び33号線に抜ける自動車等で混雑し、歩道もない為 大変危険極まりない交通状況 となっています。</p> <p>今回の計画図を見ますと現在のアクセス道路よりも大きく東側に位置したアクセス道路の計画がされているようにみえます。</p> <p>果たして利用者は、東に位置したアクセス道路を利用するのでしょうか。</p> <p>端岡駅は、国分寺中心部・近隣居住区から高松駅に向かう人の比率が高いと思いますが、残念ながら高松方面に向かう多くの人達は駅が東に遠くなります。狭い階段を昇り降りして0番乗り場に向かうこととなる南口を目指すのでしょうか。多くの方は従来のアクセス道路で踏切を渡りフラットな北口を目指す人が多いのではないのでしょうか。</p> <p>需要予測は 2.2 倍です、その多くが現在のアクセス道路を目指すこととなれば更に危険な交通状況となるのではと懸念を抱いています。</p> <p>私の意見としては、現在のアクセス道路を拡幅していただくことの方が安心・安全で利便性が高くなると思われましたのでご意見させていただきました。</p>	(⑤-5に対する考え方と同様)
⑥ 駅のバリアフリー化に関すること		
⑥-1	<p>高齢者の利用促進のためにも、バリアフリー化は必須です。私自身も、高齢となり、車を手放す際にも駅が近いと安心であると考え、この場所に住居を構えることにしました。構想にありますように、エレベーターの整備等すすめていただき、高齢者や体が不自由な方も安心して利用できる駅になることを希望します。</p>	<p>JR 端岡駅の駅施設につきましては、エレベーター設置によるバリアフリー化により、利用者の利便性向上を図る必要があるものと認識しております。</p>
⑥-2	<p>ベビーカー利用時、階段のみの移動は非常に困難であり、安全面にも大きな不安があります。また、本地域は今後さらに高齢化が進むことが予測されます。エレベーター設置、段差解消、歩行導線の明確化など、「誰一人取り残さない駅整備」を強く希望いたします。</p>	
⑥-3	<p>基本構想 p.7 にはバリアフリーの方法として、北口・南口を整備後、エレベーター設置によるバリアフリー化が記載されています。しかし、最もバリアフリーとなる手段は”段差をなくす”ことです。例えば、上りホームの 0 番線と同様、下りホームに南口から段差のない 5 番線ホームを設置することで、多くの下り線が段差無しで乗降が可能となります。プラットホームの設置は JR</p>	<p>駅の橋上化には、現在の島式ホームを対面式ホームに変更する必要がありますが、平常時の列車運行を継続したまま、ホーム構成の変更を実施するには、線路の振替に必要な用地の確保を含め、線路沿線の周辺への影響が大きくなる恐れがあります。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
	<p>の仕事とせず、利便性やバリアフリー対策として高松市がホームの設置することは可能でしょうか。</p> <p>また、現状の跨線橋形状でエレベーターを設置する場合、0 番ホームに 2 機、1・2 番ホームに 1 機、3・4 番ホームに 1 機、南口に 1 機の計 5 機が必要になります。エレベーターの設置費用はさることながら、メンテナンス費用も馬鹿になりません。例えば、駅を橋上化(例:JR 志度駅)して 2 つの跨線橋を一体化すれば、エレベーターを 1 機減らすことができます。先述の 5 番ホーム設置案であれば、エレベーター稼働率を抑えることも可能です。かつて行っていた 0 番ホームと 1 番ホームのドアを開けて車内移動とすれば、島式ホームにほとんど段差無く行き来することができます(こちらは JR とダイヤに関して協力が必要ですが)。</p> <p>もう一点課題を挙げると、現状の島式ホームは狭く、もしエレベーターを設置すると、階段の設置が困難になる可能性があります。バリアフリー対策を行うことは非常に重要ですが、そのために利便性が大きく低下してしまう状況は避けていただきたいです。</p>	<p>このため、列車の平常運行への影響を考慮し、現状の島式ホーム構成を基本として、エレベーターの設置によるバリアフリー化を図る方針としております。</p>
⑥-4	<p>今後、バリアフリー基準が強化されたり、人口構造が変化したりした際、このホームが分離構造のままで改修が可能ですか？今、ホームを統合型にしないことによる将来の改修コストの増大をどう考えていますか？</p>	<p>バリアフリー基準が見直された際には、改正後の基準に合わせた改修が必要となるものと考えております。</p> <p>また、駅の橋上化には、現在の島式ホームを対面式ホームに変更する必要がありますが、平常時の列車運行を継続したまま、ホーム構成の変更を実施するには、線路の振替に必要な用地の確保を含め、事業費の増大や線路沿線の周辺への影響が大きくなる恐れがあるものと考えております。</p>
⑥-5	<p>南口のエレベーターの設置によりトランク等の重い荷物や足が不自由な人にも使いやすくなります。もしエレベーターだけで階段がないのなら、是非階段もつけてほしいです。通勤時にはエレベーターだけでは対応できないと思います。</p>	<p>南口駅前広場からの駅利用に関しては、バリアフリーの観点から、エレベーターの設置に加え、階段を整備する方針としております。</p>
⑥-6	<p>バリアフリーは「水平移動のみ」です。現在のプランで、スロープ等を使って階段を使わずに移動できるルート検討はありますか？</p>	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑥-7	地震や火災でエレベーターが停止した場合、車椅子利用者や歩行困難者をどのように安全かつ迅速に避難させる計画ですか？階段以外に代替手段はありますか？	<p>現在、JR 端岡駅における1番線、2番線ホーム及び3番線、4番線ホームには、それぞれ端部からスロープが設置されており、車椅子利用者は、周辺道路から駅施設を利用できる環境となっています。</p> <p>エレベーター設置によるバリアフリー化を図ることに伴い、災害時や緊急時の避難経路の考え方については、スロープ等の既存施設の取扱を踏まえ、JR 四国と協議してまいります。</p>
⑦ 駐車場・駐輪場に関すること		
⑦-1	パーク&ライドも考慮してほしい。	<p>本市では、「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、交通結節拠点整備やバス路線再編により、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に取り組んでいます。</p> <p>パークアンドライド駐車場につきましては、鉄道利用を促進する取組みではありますが、駅周辺にパークアンドライド駐車場を整備した場合に、自動車交通量が増大し、公共交通の速達性に影響を及ぼすことも想定されますことから、その在り方等について、今後、整理してまいります。</p> <p>また、駅前広場における施設配置の検討に当たりましては、関係団体が定める「駅前広場計画指針」に基づき、緑地などの環境空間機能の確保に留意してまいります。</p>
⑦-2	南口に駐車場も設置することで、旧国分寺町全域から端岡駅の利用者確保に繋がると思います。さらに、駅前広場には公園も設置すると、地域の中心駅として活性化も図られると思います。	
⑦-3	<p>期待できる取り組みだと思えます。</p> <p>通勤や余暇活動で端岡駅を利用している者として、より充実した開発のために以下のことを提案します。</p> <p>南側に立体駐車場の整備を追加してください。</p> <p>私は、自宅から徒歩、自転車で端岡駅を利用できるため、出かける際の選択肢に JR がありますが、南部地区からは徒歩や自転車で端岡駅に出にくいいため、車で移動してしまいます。端岡駅前に駐車場が整備されると利便性が高まり、JR の利用者は確実に増加すると思えます。また、マリンライナーの増便で、国分駅、府中駅の利用者を集めることが可能になります。</p>	
⑦-4	現在の計画では駐車場が少なく、徒歩、自転車圏内の住民でないと利用しにくいです。南側に立体駐車場の整備されることを強く望みます。	
⑦-5	橋上駅とし、南北方向の動線確保。FL は3F レベルになるので、駐輪場新館2F の上空になる。2F:自転車専用 1F:原付1, 2種用とする。	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑧ 駅構内施設に関すること		
⑧-1	<p>駅南口の整備位置は、現状のホーム構成を基本として検討されていますが、現状の3番線、4番線ホームが離れているため北改札口からの移動距離が長く利便性が確保されていません。利用者の利便性向上のためには、現在2箇所ある跨線人道橋(陸橋)を統合し、志度駅を参考に橋上駅とする必要があります。しかしながら、現状の陸橋を移動することは、線路やホームの大幅な改修が必要となることは理解できます。例えば、2番線と3番線の待避線を共用することの技術的な問題はあるのでしょうか？ また、列車のダイヤ調整は可能なのでしょうか？</p> <p>検討されていれば、その資料も公表していただきたいと思います。</p>	<p>駅の橋上化には、現在の島式ホームを対面式ホームに変更する必要がありますが、平常時の列車運行を継続したまま、ホーム構成の変更を実施するには、線路の振替に必要な用地の確保を含め、線路沿線の周辺への影響が大きくなる恐れがあります。</p> <p>また、2番線及び3番線の待避線の供用に係る御意見につきましては、現在、2番線及び3番線に同時に列車が停車している時間帯がありますことから、ダイヤ調整が必要になることや、列車の運行に遅れが生じた場合に、行き違い列車の待機に制約が生じる恐れがあります。</p> <p>いただいた御意見を踏まえ、今後、JR 四国と協議してまいります。</p>
⑧-2	<p>既存資産を活かした「自由通路」化の推進</p> <p>隣の鬼無駅をモデルとして、現在の跨線橋をそのまま活用し「改札外の自由通路(公道)」として開放する現実的な設計を求めます。通路幅の拡張といった大規模で非現実的な工事ではなく、今ある橋を「道」として開放することを優先してください。これにより、南口バス停を利用する市民が踏切を渡ることなく、安全に駅の北側へ通り抜けられるようになります。また、端岡駅に関して乗り換えデメリットは限定的かと思われます。</p>	<p>駅施設につきましては、列車への平常運行への影響を考慮し、現状のホーム構成を基本として検討しております。</p> <p>このため、現在の跨線橋は駅施設内のホームを行き来するものとなっておりますが、改札外を自由通路とする御意見を踏まえ、今後、JR 四国と協議してまいります。</p>
⑧-3	<p>「北口から入ったが実は下り線の乗りたかった」という場合、一度上階へ上がり、長い距離を歩いて南口側へ行く必要があります。急いでいる利用者にとって、このタイムロス是非常に大きなストレスとなります。</p> <p>「上りから下りへの移動距離が離れている」ことは、乗り換えや通り抜きの利便性を著しく下げます。特に、雨の日や荷物が多い時の長距離歩行は、公共交通機関としての魅力を削ぎます。</p> <p>北口と南口で開札を完全に分離。改札内での南北移動ができず、乗り間違えたら一度開札を出て、遠くの行動を通らなければならない。</p>	<p>駅南口の整備は、上り線ホームと下り線ホームへの動線を分離することが目的ではなく、両ホーム間の移動に制限が生じることはありません。</p>
⑧-4	<p>「駅の改札前で」という待ち合わせが成立しにくくなります。北口と南口で機能がバラバラだと、車での送迎時にどちらに回るべきか混乱を招き、駅前ロータリーの渋滞原因にもなる。</p>	<p>駅南口を整備し、北側及び南側の両方から駅を利用できるようになることで、利便性の向上が図られるものと考えております。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑧-5	改札が分離されることで、駅の南北間の回遊性が何%低下すると予測していますか？商業施設への波及効果について、統合型改札の場合と比較したデータはありますか？	また、駅前広場やアクセス道路の整備、バス路線の再編により、公共交通の利便性も向上することで、駅周辺には、住宅や商業系の民間の開発圧力が高まってくるのが想定されます。今後、駅周辺における土地利用規制の在り方についても検討してまいります。現時点において、商業施設への波及効果については、算出しておりません。
⑧-6	このプランの最大の問題は、「鉄道都合(線路の構造)」が優先され、「人間都合(歩行者の自然な動き)」が後回しになっている点。再開発は数十年単位のインフラを決定づけるにもかかわらず、一度作ってしまうと修正がほぼ不可能。 代替案 橋上駅舎化による改札の一本化:2階に自由通路を作り、そこに全ての改札を集約できないか。 地下自由通路の活用:地上での移動が難しい場合、地下で南北を繋ぎ、ホームへアクセスできないか。	駅の橋上化には、現在の島式ホームを対面式ホームに変更する必要がありますが、平常時の列車運行を継続したまま、ホーム構成の変更を実施するには、線路の振替に必要な用地の確保を含め、線路沿線の周辺への影響が大きくなる恐れがあると考えております。
⑧-7	北口から上り下り線に乗る場合、現在のプランでは高低差を含め何メートルの歩行が必要ですか？また、それは平均的な成人の歩行時間で何分と想定していますか？	駅施設につきましては、現状のホーム構成を基本として、バリアフリー化を図ることとしておりますことから、既存の跨線橋の高低差や移動時間に関し、現在の利用状況と変わらないものと考えております。
⑧-8	改札やホームを間違えて入場した利用者が、反対側のホームへ移動する際の最短ルートはどうなりますか？その際、駅員の介助なしでスムーズに移動できる設計になっていますか？	駅施設につきましては、現状のホーム構成を基本として、エレベーター設置によるバリアフリー化を図ることとしておりますことから、ホーム間の移動距離につきましては、現状と変わらず、また、障がいのある方につきましては、現状よりスムーズに移動ができるようになるものと考えております。
⑧-9	朝夕のラッシュ時、エレベーターに何人程度の待機列ができると予測していますか？また、列ができた際に他の歩行者の動線を妨げない設計になっていますか？	駅施設内の1番線・2番線ホーム及び3番線・4番線ホームには、エレベーター及び階段による移動経路を整備することとしております。各ホームにおけるエレベーターや階段の設置位置につきましては、いただいた御意見を踏まえ、今後、JR 四国と協議してまいります。

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑨ バス路線再編に関すること		
⑨-1	<p>交通結節点としてのデジタルサイネージ導入 南口のバス停と駅の間で、互いの運行情報をリアルタイムで確認できるデジタルサイネージを設置してください。無人駅だからこそ、バスの出発時刻や電車の遅延情報を視覚的に分かりやすく提供することが、スムーズな乗り換えと利用者の安心には不可欠な機能です。</p>	<p>デジタルサイネージにつきましては、列車やバスの運行状況をリアルタイムに確認することができ、交通結節拠点としての機能を発揮するために必要な設備と考えており、その設置について、今後、交通事業者と協議・調整してまいります。</p>
⑨-2	<p>端岡駅的最寄りの琴電円座駅も整備(円座小学校の南への位置変更をするなど)して、高松空港から檀紙町に繋がる産業道路に循環バスを配置する。(円座経由)そのバスを端岡駅南口まで運行する。こうすることで産業道路の有効活用、高齢者や観光者の利便性向上が図れるのではと思います。(JR, 琴電という会社の垣根を越えたまちづくり)</p>	<p>現段階におきまして、バス路線の再編内容を、具体的にお示しすることはできませんが、市民の皆様からの御意見も踏まえながら、交通事業者との協議・調整を図りつつ、検討を進めてまいります。</p>
⑨-3	<p>南口にバス路線が乗り入れるなら、そのバス路線には香川高等専門学校(高松キャンパス)を経由する路線にしてほしいという事と、南口に駐車場・公園を設置してほしいです。</p> <p>香川高等専門学校に JR を利用して通学している学生は、端岡駅の駐輪場に置いている自転車を利用して通学しているパターンが多いですこの流動を公共交通で担うことができれば、再編したバス路線の利用者確保にも繋がると考えています。</p>	
⑨-4	<p>バスターミナルのバスとマリンライナーの停車便増加により、ゆくゆくは高松空港への連絡バスがあれば良いと思います。丸亀方面から JR を使う方の時間短縮になります。始発、最終使用だけでも便利になりそうです。</p>	
⑩ 南口駅前広場に関すること		
⑩-1	<p>どこの駅前広場もそうですが、車の導線を最優先として、歩行者が遠回りしなければならない、という状況が多々見られます。端岡駅においては、自転車や自動車送迎が多いと思いますが、“利用しやすい駅”とは歩く人が歩きやすい駅だと考えます。そのためにも、どうか、歩く人の導線を意識して設計してください。</p>	<p>本市では、これまで、交通結節拠点の整備にあたり、バスと鉄道の乗換による時間抵抗を抑えるための施設配置や、雨天時にも歩行者が円滑に移動できる環境づくりに取り組んできたところです。</p> <p>今後、いただいた御意見も踏まえて、歩行者導線を考慮した駅前広場における施設配置を検討してまいります。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑪ アクセス道路に関すること		
⑪-1	<p>市道端岡駅西線の道路交通問題を解消するためには、p.8 から記載のある、アクセス道路の整備は必須事項と考えます。</p> <p>ただし、端岡駅に南からアクセスする方の多くは、端岡駅よりも西側、すなわち市道端岡駅西線や国道 11 号を挟んで南側に位置する市道端岡・北谷線を経由する方が多いかと思えます。そして、これらの自転車・歩行者の方々は、できるだけ楽なルート(最短ルートまたは上り下りが少ないルート)を選ぶこととなります。</p> <p>p.8 には、検討ルートを国道 11 号と 90 度で接道と記載されています。この場合、南西方向からアクセスする方にとっては、アクセス道路は”遠回り”のルートとなってしまいます。また、上りホームを目指す方にとっては、わざわざ跨線橋を”上り下り”してまで南口にアクセスしようとするのでしょうか。また、幅員は両側自転車歩行者道としていますが、南西方向の利用者が多いのに、左右均等に利用してくれるでしょうか。</p> <p>解決案としては、たとえば、南口アクセスルートは、既存道路をなぞるように、南北方向とすることとし、幅員構成としては、西側から、歩道 2.5m、自転車道 1.0m×2 レーン、路肩 0.5m、車道 3.0m×2 車線、路肩 0.5m、歩道 2.5m(計 14.0m は変わらず)とするなど、左右非対称ですが柔軟な幅員構成をしてはどうでしょうか。この方が、車と自転車、自転車と歩行者が交錯せず、安全で快適な道になるのではないのでしょうか。(自転車道:香川大学幸町キャンパス北側の道にある自転車専用のレーン)</p>	<p>アクセス道路の幅員構成につきましては、いただいた御意見を踏まえ、基本構想の策定後に詳細な検討を行ってまいります。</p>
⑪-2	<p>案では既存の横断歩道・信号機に近いので交通の妨げになる。</p>	<p>アクセス道路につきましては、南口駅前広場の位置から、既存道路との交差形状、既存の横断歩道や信号との距離を踏まえた安全性、周辺の土地利用に与える影響や事業の経済性を考慮し、複数のルートを比較検討し、基本構想で示す範囲を選定したものです。</p> <p>アクセス道路と国道11号の交差点における交通処理につきましては、基本構想の策定後に、関係機関との協議・調整を行ってまいります。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑪-3	南口アクセス道路での、自転車歩行者道は、自転車と歩行者の分離を希望します。歩行者は雨の日もすべらない例えば国分寺ホール前と横に使用している石畳風が良いと思います。そうすることでスムーズな安全・安心な進行ができると思います。	アクセス道路の構造につきましては、いただいた御意見を踏まえ、基本構想の策定後に、詳細な検討を行ってまいります。
⑪-4	生活安全への影響 <ul style="list-style-type: none"> ・抜け道化の可能性の検証 ・通学路の安全対策 ・歩道幅員およびガードレール設置基準 ・横断歩道の具体的位置計画 駅前アクセス道路である以上、当初想定を超える交通量増加の可能性も踏まえた検討を求めます。	JR 端岡駅の将来利用者数から、南口駅前広場を利用する将来交通量を算定し、アクセス道路につきましては、道路の区分及び種類を第4種第3級としております。 歩道幅員や横断歩道の位置、ガードレール等の安全施設の設置につきましては、基本構想の策定後に、関係機関との協議・調整を図りながら、詳細な検討を行ってまいります。
⑪-5	国道 11 号からの流入車両や駅送迎車両が急増することで、通学路の危険性が高まります。歩車分離の徹底、十分な幅の歩道整備、ガードレール設置など、子どもたちの命を守るための設計を最優先してください。	
⑪-6	アクセス道路の具体的ルートおよび幅員検討において、既存住宅への影響がないよう、可能な限り計画検討を行うこと。	アクセス道路につきましては、南口駅前広場の位置から、既存道路との交差形状を踏まえた安全性や、周辺の土地利用に与える影響、事業の経済性を考慮し、基本構想にお示しする範囲を選定したものです。
⑪-7	住民の犠牲の上に成り立つ整備であってはなりません。立ち退きを最小限にするルートを再検討するとともに、影響を受ける住民に対する個別相談の場を早期に設けることを要望します。	また、アクセス道路の整備位置につきましては、基本構想の策定後に、関係機関との協議・調整を図りながら、詳細な検討を行ってまいります。
⑪-8	現在の構想道路線が選定された経緯および他ルート案について、他の代替ルートはどのように検討されたのか既存道路の活用や線形の調整による影響軽減の可能性はないのか比較検討の評価基準は何か該当する住民への影響が極めて大きいことから、当該道路線形については代替案を含めた再検討を行い、その比較検討資料を公表すべきと考えます。	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑫ 駅のバリアフリー化に関すること		
⑫-1	<p>JR 端岡駅南口再開発という大きなプロジェクトにおいて、改札口が上下線で分断され、かつ移動に上下移動を強いる設計は、完成後に「不便な駅」というレッテルを貼られ、今後の地域としての一体感、活気が失われる可能性が大です。</p> <p>本設計は、時代遅れの思想設計として、設備(エレベーター)を置くだけの「点」の対策であり、移動全体を円滑にする「線」のデザインになっていない。これは、多様な利用者を想定した最新のユニバーサルデザイン(UD)の考え方に逆行している。</p> <p>バリアフリーをエレベーターに頼る設計の場合、車椅子利用者、ベビーカー利用者、高齢者が集中すると、エレベーター待ちで行列が発生。「階段を使えない層」として、移動距離以上に「待ち時間」が大きな壁。</p> <p>「必ず階段かエレベーターを使わなければならない」構造は、健康な人にとっても毎日の通勤・通学では負担です。特に災害時や停電時、エレベーターが停止した際の避難・移動経路の確保が極めて困難。</p>	<p>御意見につきましては、今後、JR 四国との協議・調整に当たり、駅舎のバリアフリー化に関する検討の参考にさせていただきます。</p>
⑫-2	<p>南北一直線の通路がないため、災害時に反対側の出口へ逃げるには複雑な迂回が必要ではないでしょうか？1基のみのエレベーターが停電や故障で停止した場合、車椅子利用者や歩行困難者は完全に移動手段を失い、孤立するリスクがあるのでは？</p>	<p>現在、JR 端岡駅における1番線、2番線ホーム及び3番線、4番線ホームには、それぞれ端部からスロープが設置されており、車椅子利用者は、周辺道路から駅施設を利用できる環境となっています。</p> <p>エレベーター設置によるバリアフリー化を図ることに伴い、災害時や緊急時の避難経路の考え方については、スロープ等の既存施設の取扱を踏まえ、鉄道事業者である JR 四国と協議してまいります。</p>
⑬ 駅構内施設・トイレ等に関すること		
⑬-1	<p>将来の利用者数を現状の 2.2 倍に見込むのであれば、駅舎の外観整備以上に「移動経路全体への屋根の設置」を最優先すべきです。現状、北側駅舎から 3・4 番線ホームへ向かう経路には屋根がなく、雨天時は非常に危険です。この状態で利用者が倍増すれば、雨の日に傘を差した人々が密集することで、視界不良や転倒による重大な人身事故が起きるリスクが非常に高いと考えます。高齢者や子供が「雨の日でも濡れずに安全に移動できる」インフラを整えることこそが、公共交通としての信頼に繋がります。</p>	<p>雨天時や鉄道からバスへの乗換時における快適な移動環境の形成は、重要であるものと認識しております。</p> <p>南口駅前広場につきましては、ことでん伏石駅同様に歩行者の導線には、屋根を整備する予定としておりますが、駅施設内につきましては、既存の跨線橋の構造を踏まえ、今後、JR 四国と協議・調整を図りながら、屋根の整備の可否について検討してまいります。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑬-2	雨天対策 利用者の動線に屋根さえなく、雨の日は乗客濡れ放題です。ちなみに今の動線は無能無策の極み	(⑬-1に対する考え方と同様)
⑬-3	改札が完全に分かれている場合、駅員を両方に配置するか、遠隔対応システムを強化する必要があり、トラブル対応時(精算機トラブルや急病人など)に、スタッフの駆けつけに時間がかかるリスクがありますが、無人化となるセキュリティの脆弱化と非効率。構造が複雑で死角が多い、あるいは通り抜けが困難な設計は、防犯上の監視が行き届きにくい。	駅の運用に係る御意見につきましては、鉄道事業者である JR 四国にお伝えするとともに、非常時における必要な対策について、今後、検討してまいります。
⑬-4	無人化による初動遅れが懸念されます。以上発生時(不審者、体調不良者、火災など)に現地に駅員がいないため、離れた南北改札の状況把握や誘導が遅れ、被害が拡大する恐れがあるのでは？	
⑬-5	現在の JR 端岡駅の利用者導線は、0番乗り場の表示がわかりづらく誤乗車が生じるほか、ホーム間が離れており、遠回りしなければならない。 0番乗り場は、1番に改名し、乗降位置を高松方向に 100m 移行し、現改札口も同じく高松側に移動してはどうか。 1番乗り場は、JR 西日本における新快速が通過する駅のようにフェンスかコープで封鎖してはどうか。	乗り場表示や駅施設内の施設配置等に係る御意見につきましては、鉄道事業者である JR 四国にお伝えいたします。
⑬-6	駅南口整備は昇降施設の配置によりバリアフリー化することになっていますが、当然各ホームにも昇降施設が必要であり、またトイレなども含めた端岡駅全体のバリアフリーの検討もお願いします。	JR 端岡駅の駅施設につきましても、エレベーター設置によるバリアフリー化により、利用者の利便性向上を図る必要があるものと認識しております。
⑬-7	駅のトイレについても、バリアフリー対応の一環で整備していただきたく思います。JR 四国は費用負担を問題に、トイレの整備に消極的であり、追加の負担となるので難しいとは思いますが、端岡駅を公共交通結節拠点とするならば、やはり必要不可欠であると思います。	また、現在、JR 端岡駅の構内にあるトイレにつきましては、洋式化やバリアフリー化が図られていない状況であると認識しておりますが、本市では、鉄道事業者が主体的に行う、駅舎施設のバリアフリー化に対し、香川県と連携し、支援を行っているところであります。
⑬-8	新しいトイレは、男性・共用(車イス)・女性と別れた方が良いです。車イスの方にもやさしい駅となってほしいです。	今後とも、JR四国と協議・調整を図りながら、JR端岡駅の整備に合わせて、トイレの改修等につきまして、具体的な検討を進めてまいります。
⑬-9	トイレは改札内にありますか？改札が分断されている場合、北口側のホームにしかトイレがないと、南口側の利用者は一度上階を経由して長い距離を移動するのは嫌です。	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑬-10	<p>マリナーの停車も大変助かります。ぜひ、これらの計画が滞りなく進み、一年でも早く完了しますことを楽しみにしています。</p>	<p>国分寺町にお住まいの方や、綾川町や岡本町のことでん琴平線沿線にお住まいの方が、端岡駅を經由して本州方面に移動できる環境をつくることで、利用者の利便性向上につながるものと認識しております。</p> <p>引き続き、マリナーの停車に向け、鉄道事業者である JR 四国と協議・調整を図ってまいります。</p>
⑬-11	<p>「みどりの券売機プラス」設置とマリナー停車の波及効果</p> <p>快速マリナーの停車増は、岡山での新幹線接続を改善し、地域の価値を飛躍的に高める鍵となります。停車増に伴い、指定席券の購入や払い戻しなどの需要が複雑化するため、オペレーターが遠隔対応できる「みどりの券売機プラス」の設置を要望します。完全な無人化ではなく、必要な時に対面サポートが受けられる体制を整えることが、ハブ駅としての安心感に繋がります。</p>	<p>マリナーの停車により、本州方面への利用者数の増加が見込まれるため、全国の JR 乗車券や指定券が購入できるほか、オペレーターによる切符の購入サポートが受けられる「みどりの券売機プラス」の設置につきまして、今後、鉄道事業者である JR 四国と協議してまいります。</p>
⑬-12	<p>計画内容では、快速マリナーの停車本数を増やすとありますが、現在の端岡駅は北側駅舎側上りホームを除いて 4 両しか止まれないように思います。</p> <p>ホームの長さを伸ばす必要があると思うのですが、そこは考えられているのでしょうか？</p>	<p>現在、上りホーム0番線からは、5両編成のマリナーを利用いただけますほか、下りホーム4番乗り場からは、JR 端岡駅を 22 時 35 分に発車する岡山行き快速マリナー70号(5両編成)を利用いただけます。</p> <p>マリナーにつきましては、最大7両編成で運行しておりますことから、必要な駅施設の機能の確保につきましては、今後、鉄道事業者である JR 四国と協議・調整してまいります。</p>
⑭ 防災・防安に関すること		
⑭-1	<p>内水氾濫リスクおよび排水能力の検証</p> <p>道路整備により不浸透面積が増加することで、雨水流出量の増大が想定されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画降雨強度(何年確率想定) ・既存排水路および下水道の処理能力 ・流出係数の変化 ・ポンプ設備等の余裕度 <p>これらについて、現況と計画後の比較を含めた具体的な数値検証を示していただきたい。</p>	<p>アクセス道路整備に伴い、道路面で受ける雨水については、既存の排水施設に適切に接続するとともに、既設の水路断面を確保するなど、基本構想の策定後に行う詳細設計において検討してまいります。</p> <p>また、駅前広場につきましては、整備面積が明らかとなる詳細設計において、「高松市開発指導技術基準」に基づき、流出量の変化を算定いたします。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑭-2	<p>浸水・排水リスクの再評価 当該地域は過去に平成 16 年の台風および高潮の影響により浸水した経緯がある。</p> <p>そのため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路かさ上げによる雨水流向変化の検証 ・想定最大降雨に基づく排水能力再計算 ・内水氾濫リスクの評価 ・排水施設(側溝・ポンプ等)の能力明示 <p>を実施し、その結果を公表されたい。</p> <p>道路整備により水の流れが変化し、住宅側へ水が集中する事例も各地で報告されていることから、慎重な検証が不可欠である。</p>	(⑭-1に対する考え方と同様)
⑭-3	<p>高潮および将来的な海面変動との整合性 過去に高潮被害が発生している地域であることを踏まえ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画地の標高設定 ・盛土や切土による周辺地盤への影響 ・高潮時の水の流れの変化 <p>について、将来的な気候変動を考慮した安全余裕度の検証が必要と考えます。</p>	
⑭-4	<p>本計画は地域の利便性向上を目的とするものと理解しますが、防災安全性の低下を招く可能性がある場合には、その公益性とのバランスを慎重に検討すべきと考えます。</p> <p>基本構想の確定にあたり、過去の浸水履歴を踏まえた詳細な防災検証結果を公表し、住民への十分な説明を行うことを強く要望いたします。</p>	
⑭-5	<p>地震時の液状化および道路機能維持 当該地域の地盤特性を踏まえ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・液状化判定の有無 ・地震時に道路が緊急輸送路として機能する設計となっているか ・災害時に地域が分断されない構造となっているか <p>の検証状況を明らかにしていただきたい。</p>	<p>緊急輸送道路については、阪神・淡路大震災を契機に、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために、「香川県緊急輸送道路ネットワーク計画策定協議会」が、「緊急輸送道路ネットワーク計画」を策定しており、定期的に計画の見直しが行われているところです。</p> <p>アクセス道路が、緊急輸送道路として指定される場合、詳細設計の段階において、液状化対策の必要性や必要な機能について検討してまいります。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑭-6	<p>災害時には、防災拠点の役目を果たすと良いです。バス・タクシーの活用、備蓄倉庫の確保など</p> <p>いつ災害はやって来るかもわからない</p>	<p>必要な防災機能につきまして、地域コミュニティ協議会と協議してまいります。</p>
⑭-7	<p>消防活動への影響</p> <p>計画道路予定地付近には消防用消火栓が設置されており、現在は道路両側地域をカバーし得る位置関係にあります。道路新設により物理的な分断が生じた場合、消火活動時の動線やホース延長距離に影響が生じる可能性があります。消防活動への影響評価および代替措置の有無について明示を求めます。</p>	<p>基本構想の策定後、アクセス道路の具体的な整備位置を検討する際に、現状の消防活動への影響や代替措置の必要性についても検討してまいります。</p>
⑭-8	<p>交通量増加を見据えた安全対策の先行整備</p> <p>道路整備や利便性向上に伴い、交通量の増加が見込まれます。</p> <p>その結果、通学中の児童や高齢者の事故リスク増加を懸念しております。歩車分離設計、減速対策、防犯灯・横断歩道の強化など、安全対策を開発と同時ではなく「先行実施」していただくことを求めます。</p>	<p>アクセス道路における歩車分離等を踏まえた幅員構成や安全施設につきましては、基本構想策定後、関係機関との協議・調整を図りながら、詳細な検討を行ってまいります。</p>
⑭-9	<p>共用後の生活環境への対策</p> <p>路上駐車対策(送迎スペース等)と防犯(照明・死角・カメラ・警察連携)を具体化し、生活環境重視の観点から大型車両の通行(規制の可否)も明確にしてください。併せて、優先度の高い対策を先行し、効果検証後に次段階へ進む段階整備としてください。</p>	<p>供用後における生活道路への対策につきましては、周辺住民の方々の意見を踏まえ、必要な通行規制等につきまして、関係機関と協議・調整を図ってまいります。</p>
⑭-10	<p>治安の悪化に対する防犯対策</p> <p>新しい道路や駅入口ができることで、不特定多数の出入りが増え、地域の防犯機能が低下することを心配しています。特に夜間の死角や暗がりの発生を防ぐため、十分な数の防犯灯や防犯カメラの設置を計画段階から盛り込んでください。</p>	<p>南口駅前広場及びアクセス道路につきましては、必要な照度を確保するよう照明灯等の設計に取り組んでまいります。</p> <p>また、安全で安心できる利用環境づくりに向けて、地域コミュニティ協議会等との連携を図ってまいります。</p>
⑭-11	<p>青少年健全育成と見守り安心駅の実現</p> <p>駅は青少年が日常的に利用する公共空間です。</p> <p>非行防止は取締まり強化ではなく安心できる環境整備から始まります。</p> <p>適切な防犯カメラ設置</p> <p>明るい照明環境</p> <p>地域と連携した見守り体制</p> <p>「監視」ではなく「温かい見守り」による安心駅づくりを希望いたします。</p>	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑮ 事業費に関すること		
⑮-1	概算事業費の提示(レンジと内訳) 工事費に加え、土地買収・補償・測量設計、維持管理・更新費(ライフサイクルコスト)を含む概算額を、根拠とともに示してください。	概算事業費につきましては、今後、駅前広場やアクセス道路に関する詳細検討を踏まえ、算定することとしております。
⑮-2	費用上振れ時の歯止め 物価上昇や買収難航等で総事業費が上振れする場合、〇%以上で再説明・再検討(規模縮小、代替案、段階整備等)する手続きを明記してください。	
⑮-3	財源と将来負担の明確化 国・県・市負担、起債の有無と償還見通し等、将来負担が分かる形で示してください。	地方公共団体が行う道路事業においては、国からの補助金や起債の活用が見込まれます。基本構想の策定後、詳細な検討を行う際に、資金計画についても併せて検討してまいります。
⑮-4	土地買収の範囲・手順・代替案 買収範囲の考え方、補償項目、合意形成プロセスを示し、買収量を抑える代替案(既存用地活用、配置変更等)も比較検討してください。	用地の買収に当たっては、不動産鑑定士による鑑定評価により評価額を算定します。 また、補償につきましては、国が定める「物件移転等標準書(物件移転等に係る調査算定要領)」に基づき、補償額を算定します。 用地買収等につきましては、個人の財産に関わるものであるため、地権者と個別に協議をさせていただきます。
⑯ 周知に関すること		
⑯-1	現在、自治会を離脱されている世帯も増えている状況の中、従来の自治会経由での周知は住民全体に計画が行き届く状況ではありません。情報が届かないまま、計画が進んでしまわないか懸念しております。本計画は地域の将来性に大きく影響する内容ですので、自治会加入の有無に関わらず影響が及ぶ全住民に対して十分な周知と意見聴取の場を今後確保していただきたいと思っております。対象の家へのポスティングなど、広報を見落としただとしても、分かるような確実性の高い周知の検討をお願い致します。	1 周知について 本市では、市民に必要な行政情報などを届けるために、広報高松を全世帯に配布することやホームページでの情報発信、また、「たかまつホッとLINE」などのSNSを活用するなど、イベント情報なども含め、多様な情報発信を行っております。 JR 端岡駅周辺整備基本構想(案)のパブリックコメントにつきましては、本市ホームページや全世帯に配布される広報たかまつへの掲載を始め、SNSにより発信を行ったところです。 また、市内の各総合センターや支所・出張所、コミュニティセンターにパブリックコメント実施期間中に募集案内兼記入用紙及び閲覧資料を設置しております。
⑯-2	情報公開および住民周知の在り方について 本計画は一部の関係者のみで進められるものではなく、地域全体に影響を及ぼすものです。 自治会加入の有無にかかわらず、対象地域住民全員への直接的な情報提供、説明会の複数回開催、議事録の公開、個別ヒアリングの機会確保など、透明性の高い情報公開と丁寧な説明を求めます。 本計画が十分な説明と合意形成を経て進められることを強く望みます。	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
	<p>本計画が地域住民の生活再建および生活環境に重大な影響を与える可能性があることを踏まえ、代替案の比較検討結果および生活再建支援の基本方針を早期に明示するとともに、十分な情報公開と住民参加の機会を確保することを強く求めます。</p>	<p>2 事業の説明等について 南口駅前広場及びアクセス道路につきましては、基本構想策定後、都市計画決定に向け、具体の事業範囲やルートを決めるための詳細検討を行うこととしております。</p>
⑩-3	<p>基本構想決定前の段階から、影響を受ける可能性のある住民に対して、詳細図面や検討状況について早期かつ継続的な情報提供を行うこと。 そして、要望があれば、個別に説明の場を設けること。</p>	<p>都市計画決定に係る手続きとして、「都市計画に係る原案を説明する説明会」や「住民の公開の場での意見陳述の機会を確保する公聴会」の開催を予定しており、開催につきましては、本市ホームページや全世帯に配布される広報たかまつへの掲載を始め、SNSによる発信を予定しております。</p>
⑩-4	<p>端岡駅南口駅前広場整備(案)は国分寺町活性化にとてもうれしく思います。ただ、自宅が道にかかるのか、かからないのか不安になりました。年齢的な事もあり、先の事を考えなければと思います。 高松市側にも準備等に時間がかかると思いますが、できるだけ早い時期に、自宅がどうなるかお知らせいただければと思います。 少しでも早く、お知らせいただける事を希望します。</p>	<p>また、都市計画決定に係る手続きの中で、影響を受ける可能性がある方々に対し、地元説明会の開催を予定しております。</p>
⑩-5	<p>住民生活・子育て環境への影響 当該地域は子育て世帯が多く、学校・保育施設を中心とした地域コミュニティが形成されています。私自身が多子世帯であり、転居に伴う子どもへの影響、経済的負担、生活環境の変化は極めて大きなものとなります。 計画実施にあたっては、 子育て世帯への特段の配慮 継続的な説明会・個別協議の機会確保 基本構想段階からの丁寧な合意形成 を強く要望いたします。</p>	
⑪ 用地補償に関する事		
⑪-1	<p>本計画により移転を余儀なくされる可能性のある住民にとって、住居の移転は生活基盤そのものに関わる重大な問題です。 補償の具体的内容の提示段階ではないとしても、 ・生活再建支援の基本的な考え方 ・移転先確保支援の有無 ・個別事情への配慮の方針について、 早期に明示することを求めます。</p>	<p>1 用地補償に向けた今後のスケジュールについて 基本構想策定後、駅前広場内における施設配置やアクセス道路の具体の整備ルートに関する検討を経て、駅前広場及びアクセス道路に係る都市計画決定手続きに移ります。 都市計画決定がなされた後に、駅前広場及びアクセス道路に係る詳細設計を行い、事業対象用地が明確になります。 また、現時点で、今後の明確なスケジュールをお示しすること</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑰-2	万が一、移転などが必要となる場合には、子育て世帯の生活再建を十分に考慮し、同等の生活環境確保を前提とした適切な補償および十分な移転準備期間を確保すること。	はできませんが、今後、必要となる手続き等については、次のとおりです。
⑰-3	基本構想(案)において、以下の点を強く要望いたします。 ① 当該道路の検討および代替案の公開 ② 補償・生活再建築への最大限の配慮と具体的算定基準の明示 住民の生活基盤に重大な影響を及ぼす可能性がある計画である以上、代替案の検討過程および補償基準の明確化を行うとともに、必要に応じて計画内容の再検討を行い、住民への十分な説明と合意形成を図ることを強く求めます。	<ul style="list-style-type: none"> ① 都市計画決定手続きに向けた詳細検討 ② 都市計画決定手続き(説明会、公聴会、都市計画審議会) ③ 駅前広場及びアクセス道路詳細設計 ④ 用地取得(用地補償協議) ⑤ 造成工事
⑰-4	近隣の地価・建築資材の高騰を考えると、時価による金銭補償だけでは現在の生活水準を維持した移転は不可能です。生活が破綻しないよう、市としてローンの借り換え支援や住み替え先の確保など、踏み込んだ生活再建築を提示してください。	<p>2 用地補償について</p> <p>用地につきましては、本市から不動産鑑定士に土地の鑑定評価依頼を行い、土地の評価額を算定いたします。</p> <p>建物補償につきましては、建物の現地調査を経て、国が定める物件移転等標準書(物件移転等に係る調査算定要領)に基づき、補償額を算定いたします。</p>
⑰-5	補償および生活再建築の具体化・最大限の配慮 特に以下の点について、具体的算定方法および適用条件の明示を求めます。 築浅住宅への特別配慮 住宅ローン残債への対応 減価償却と市場価格の乖離への補填 建築直後の転居による損失補償 建築価格高騰および金利上昇の影響 引越費用および仮住まい費用 多子世帯・子育て世帯への特段の配慮 補償が不十分な場合には移転の検討は極めて困難であり、生活再建が可能となる水準での最大限配慮いただくよう具体的な明示を求めます。	<p>これらは、用地補償が生じた時点における単価等を採用し、算定されます。</p> <p>土地の評価額及び建物の移転補償額については、個人の資産に関わるものであるため、地権者と個別に協議をさせていただきます。</p> <p>なお、公共事業における用地補償額については、譲渡所得から最高5,000万円までの特別控除が受けられます。</p>
⑰-6	本構想において示されている端岡駅南口整備及びアクセス道路整備について、地域利便性の向上などを目指した公共性の高い取り組みであり、地元の将来的な発展に資する重要な事業であると認識しています。 一方で、当該アクセス道路の検討ルートが、居住する住宅と重複する可能性があることから、生活への影響が極めて大きい立場として、意見を申し述べます。	<p>3 代替地について</p> <p>公共事業における用地補償では、個人で移転先の用地等を探していただくこととなります。移転先については、個々の事情により判断が異なるため、本市が代替地を整備し、移転先を指定することは行っておりません。</p>

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
	<p>構想(案)そのものには期待もしていますが、アクセス道路による住居移転の可能性については、現時点で同意できるものではありません。</p> <p>第1の理由は、勤務、生活の利便性を重視し、長期居住を前提として住宅ローンを契約の上購入したものです。そして、住宅取得(土地・建物)時において、本構想に関する具体的な計画や将来的な道路整備の説明などは一切なく、本事業を予見することは極めて困難でした。</p> <p>第2の理由は、住環境の急激な変更や移転をともなう可能性は、生活基盤および子育て環境に大きな影響をおよぼすものと懸念しているからです。移転となれば、新たな土地のリサーチや確保、各種契約、ローン組み換えなど、共働き心理的にも労力的にも多大な負担を強いられることになると考えられます。</p> <p>また、近年の住宅価格および建築費の上昇、金利上昇局面における住宅ローン負担を踏まえると、同等の立地条件および生活環境を新たに確保することは容易ではありません。</p> <p>特に、現在のように駅に近いという条件を満たす宅地は、地域内において限られており、移転となった場合には、端岡駅の近くでの住宅取得は困難であると予見されます。</p>	<p>(⑰-1に対する考え方と同様)</p>
⑰-7	<p>現時点における本計画案に際して反対と言わざるを得ない。個人的な理由と捉えられるかもしれないが、本宅を終の住処とするべく、十数年をかけて計画し、内装のリノベーション、外壁塗装、庭の整備等々を終わらせたばかりで、本宅から通えるようにと転職までした。これで、大きな出費はしばらくないだろうと思っていた矢先の事である。現状、足の悪くなった後期高齢者を抱えている。</p> <p>建物における評価にも正しくなされるものか、疑問を抱いている。本宅は、良い素材を用いて、頑丈に建設されている。骨格が古いとかの理由で価値を下げられたりすると、心外極まりない。現代の建築物と居心地とは別の次元のものだからである。</p> <p>今後は周知の徹底、真摯な対応を期待する。</p>	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑱	その他	
⑱-1	<p>無人運用を前提とした「賑わい空間」の創出 人手をかけずに駅を目的地化するため、駅舎内や通路の余剰スペースを活用した無人運営の仕組みを提案します。地域の絵画や盆栽の展示、キャッシュレス決済による特産品の無人販売所などは、常駐スタッフなしでも運用可能です。これらは普段は通路として使い、必要に応じてフリーマーケットや講演会、期日前投票所といったイベントに転用できる「多目的な空間」とすることで、維持管理コストを抑えつつ、利用者 2.2 倍という目標に向けた駅の賑わいを生み出すことができます。</p>	<p>交通結節拠点における公共空間の利活用は、公共交通利用者の増加にもつながるような、にぎわい創出の観点からも重要と考えており、今後の検討の参考とさせていただきます。 なお、本市のサンポートエリアでは、公共空間を活用し、継続的ににぎわいの創出や、空間開放に向けたルールづくりを目的に社会実験を実施しておりますことから、この取組みを参考に、官民共創など、持続可能な、にぎわい創出の方策を検討してまいります。</p>
⑱-2	<p>端岡駅周辺については、用途地域が定められていますが、端岡駅を将来的にどういう位置づけにしたいのか、それによっては用途地域の変更が必要かと思えます。住宅街に大型店舗を作る必要性は無いと考えますが、端岡駅や公共交通機関を利用しやすい環境を整備することも、大切なことと考えます。</p>	<p>公共交通の利便性を向上させることにより、駅周辺やアクセス道路の沿道には、商業系の開発圧力が高まってくることが想定されます。 今後、駅前広場やアクセス道路の詳細な検討において、住環境に配慮しながら、駅周辺のにぎわいを創出する観点も踏まえ、アクセス道路沿道の土地利用規制の在り方についても、併せて検討してまいります。</p>
⑱-3	<p>本地域は本計画が実現した後も住宅地としての性格を維持する方針でしょうか。維持するのであれば、このエリアは第一種住居地域である以上、一定規模の商業施設の立地が可能であり、アクセス道路や駅の新南口が出来ることで沿線の土地利用転換が進む可能性があります。既存住民の生活環境を守るためにも、沿線の過度な開発を抑制する都市計画上の措置(地区計画)の検討をお願いします。</p>	
⑱-4	<p>商業誘致は“量より質”を 店舗の増加は利便性向上につながる一方で、深夜営業や若者のたまり場化など、治安面への影響も想定されます。 子育て世帯や高齢者が安心して利用できる業種選定を行い、市域に調和する誘致方針を明確にしていきたいと存じます。</p>	
⑱-5	<p>再開発の本来の目的は「街の一体化」のはず、開札が分断されていると人の流れが滞ります。北口側と南口側の回遊性が失われ、一方のエリアだけが廃れる「シャッター通り化」を招く恐れがある。 移動が面倒な駅では、利用者は「早く目的地(家や職場)へ行きたい」という心理が働き、駅地下の店舗に立ち寄る余裕がなくなります。 高齢者から「迷子になる」「歩き疲れる」と苦情殺到懸念。駅周辺の店舗も、反対側の改札を利用する客を取り込めず、駅前の活気が二分される。</p>	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
⑬-6	パン屋や総菜店、コンビニエンスストアなどの店舗が駅に隣接して整備されれば、利用者にとってさらに利便性が高まると考えます。	(⑬-2に対する考え方と同様)
⑬-7	コンビニ・郵便ポストもできると良いです。便利になると思います。	
⑬-8	<p>工事期間中の生活環境対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事期間および時間帯 ・工事車両通行ルート ・粉塵・騒音対策 ・仮設交通処理計画 <p>完成後のみならず、工事期間中の生活環境への影響についても事前に具体策を示されたい。</p>	<p>国が示す環境アセスメント対象事業の基準未達の事業規模でありますことから、現在のところ、騒音や振動に係る予測調査を実施する予定はございませんが、工事実施時には、低騒音型建設機械の使用や防塵対策を講じるなど、周辺環境へ配慮いたします。</p> <p>また、工事期間中における周辺住民の通行については、交通誘導員を配置するなどにより、影響が少なくなるよう努めてまいります。</p> <p>なお、周辺住宅の生活環境への配慮といたしましては、今後、速度を抑えることによる騒音や振動の抑制策などにつきまして、交通事業者とともに検討してまいります。</p>
⑬-9	<p>騒音・振動対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒音予測値(環境基準との比較を含む) ・振動予測値 ・低騒音舗装や防音壁設置の具体的基準 <p>「必要に応じて検討する」といった抽象的表現ではなく、数値に基づいた対策基準を事前に明示されたい。</p>	
⑬-10	生活環境への影響評価の明示について当該地域は閑静な住宅街であり、現在の交通量も限定的です。本計画により交通量の増加、騒音・振動の発生、通学路の安全性低下などが懸念されます。交通量予測、騒音・振動予測、安全対策の具体的内容について、数値を含めた客観的な影響評価を示すことを求めます。	
⑬-11	<p>大気環境への影響評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx、PM2.5等の予測値 ・住宅密集地における健康影響評価 ・交通増加による将来的負荷の検証 <p>住宅地内道路としての位置づけを踏まえ、簡略的評価ではなく具体的根拠を示すことを求める。</p>	
⑬-12	<p>立退き対象とならない場合であっても、騒音増加、振動、出入口制限等により生活環境が著しく変化する可能性がある。</p> <p>その際の補償や救済措置の考え方について、あらかじめ整理し公表されたい。</p>	
⑬-13	アクセス道路が至近距離を通ることによる騒音・振動、排気ガスの影響を危惧しています。住宅が近接する場合、防音壁の設置や低騒音舗装、住宅の	

NO	御意見・理由	御意見・理由に対する考え方
	防音工事費の助成など、具体的な住環境保護策を計画に明記してください。	(18-8に対する考え方と同様)
18-14	<p>本計画道路は住宅に隣接し、かつバス等の大型車両の通行が想定されることから、騒音、振動等住環境悪化が強く懸念されます。現在は閑静な住宅環境が保たれていますが、本計画の実施により生活環境が著しく変化する可能性が大きくなります。子育て世帯もこのエリアには多く住んでいる状況です。</p> <p>つきましては、十分な防音、振動対策の実施を強く求めます。具体的には、騒音、振動予想値の詳細開示、低騒音舗装の採用、振動対策、大型車両通行時間の制限、速度制限、緑地帯の整備等ございますが、これらは検討ではなく、計画の前提条件として明確に計画に盛り込んでいただくよう、お願いいたします。今回仮に立ち退きとならなかった住宅については、住宅のすぐ近くに大きなアクセス道路が通るようになりますが、環境保証制度はあるのでしょうか。アクセス道路が出来ることで、環境がガラッと変わる可能性は大きく、閑静な住宅街であることを選んでこの土地を選び住んでいる人々は納得がいくものではないと思います。例え基準内だったとしても著しい環境変化がある場合でも対象となるよう住民への誠意ある配慮をお願い致します。</p> <p>利便性向上と、従来からの住環境保全の両立を前提とした計画にさせていただくことを強く求めます。</p>	(18-8に対する考え方と同様)
18-15	<p>闇雲な開発ではなく、対話型まちづくりを再開発の目的は建物の刷新ではなく、地域の未来を守り育てることにあると考えます。</p> <p>地域住民との意見交換の場の設置 子育て世代・高齢者の声の反映 長期的視点での設計思想 開発ありきではなく、「地域とともに創る再開発」を強く望みます。</p> <p>端岡駅が</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 子どもが安心して利用できる駅 ✓ 高齢者が不安なく歩ける駅 ✓ 観光客にも誇れる駅 ✓ 地域住民が愛着を持てる駅 <p>となることを心より期待し、本要望を提出いたします。</p>	JR 端岡駅周辺整備につきましては、事業進捗に応じて、今後、意見の取り入れ方について検討してまいりたいと存じます。