

# JR端岡駅周辺整備基本構想

## 目次

1. JR端岡駅周辺整備の目的
2. JR端岡駅のポテンシャル
3. JR端岡駅周辺の整備方針
4. JR端岡駅の将来利用者数
5. 南口駅前広場の必要交通施設規模
6. 南口の位置検討
7. アクセス道路の検討
8. JR端岡駅周辺整備基本構想図

令和8年4月23日策定

## 2. JR端岡駅周辺整備の目的

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**

本市西部南地域の拠点として「JR端岡駅にバス路線を結節」



**JRとの連携**

- マリンライナー停車便数増加

**ことでんとの連携**

- JR予讃線とことでん琴平線のミッシングリンクの解消

**綾川町との連携**

- 市域をまたぐバス路線の結節

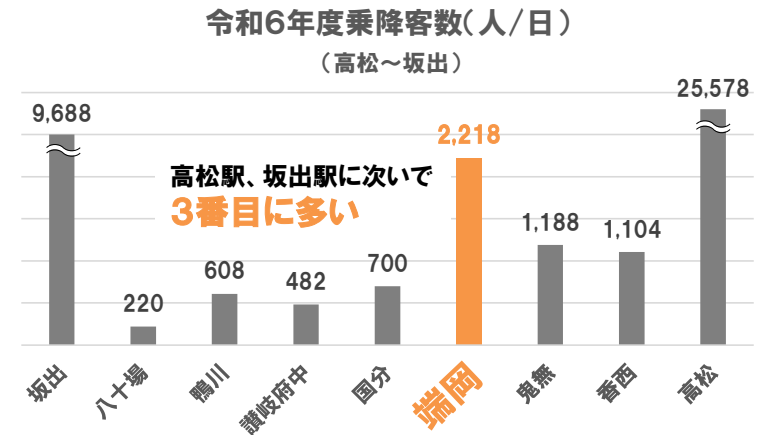
**地域との連携**

- コミュニティ交通の結節

利便性の向上による利用者の増加

# 3. JR端岡駅のポテンシャル

## 前後の鉄道駅との比較



	坂出方	端岡駅	高松方
(R2年度国勢調査) 駅勢圏人口	3,485人	6,299人	4,909人
(R6年度) 乗降客数	700人/日	2,218人/日	1,188人/日
現況駅施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>送迎ロータリーなし</li> <li>駐輪場あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型バス・送迎ロータリーあり</li> <li>駐輪場あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>送迎ロータリーなし</li> <li>駐輪場あり</li> </ul>

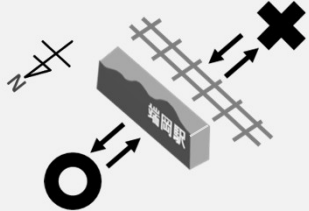
- ・ JR高松駅と坂出駅の概ね中間的な場所に位置し、国道11号や高松西ICとの結節性が高い
- ・ 高松駅、坂出駅に次ぐ乗降客数(高松駅～坂出駅間)

# 4. JR端岡駅周辺の整備方針

## 現状における課題及び整備方針

### 端岡駅の現状における課題

アクセスが北口のみ  
交通結節機能が脆弱  
周辺道路の混雑



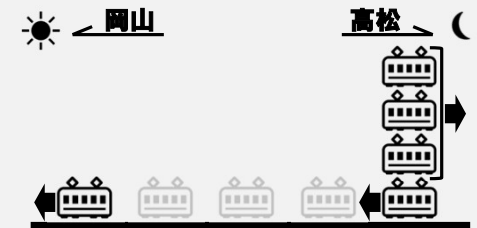
バスの  
結節数が少ない



エレベーター  
未設置



マリンライナー停車は、  
早朝・深夜のみ



### 高松市の端岡駅周辺整備方針

国道11号からの  
アクセス道路を整備

南側に  
駅前広場を整備し  
バス路線を再編

エレベーター設置による  
バリアフリー化

マリンライナーの  
停車便数増加を目指す

バス路線の再編に向け、交通結節機能を強化するため、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やマリンライナーの停車便数増加による利便性の向上を目指す。

# 5. JR端岡駅の将来利用者数

**JR端岡駅周辺整備完了後における端岡駅の利用者数を算出するため、需要予測を実施**

新たな**需要の変化**へ繋がる要素

バス路線再編   マリンライナーの停車便数増加



**①新規需要**

新たに端岡駅を利用するようになる新規需要

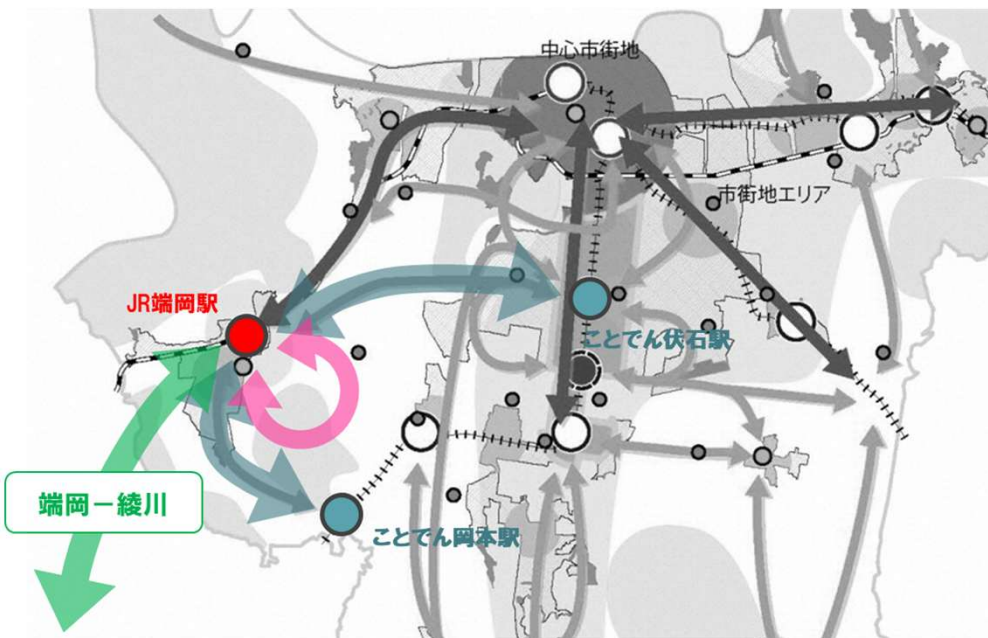
**②転換需要**

新たに端岡駅を経路変更を伴い、利用するようになる転換需要

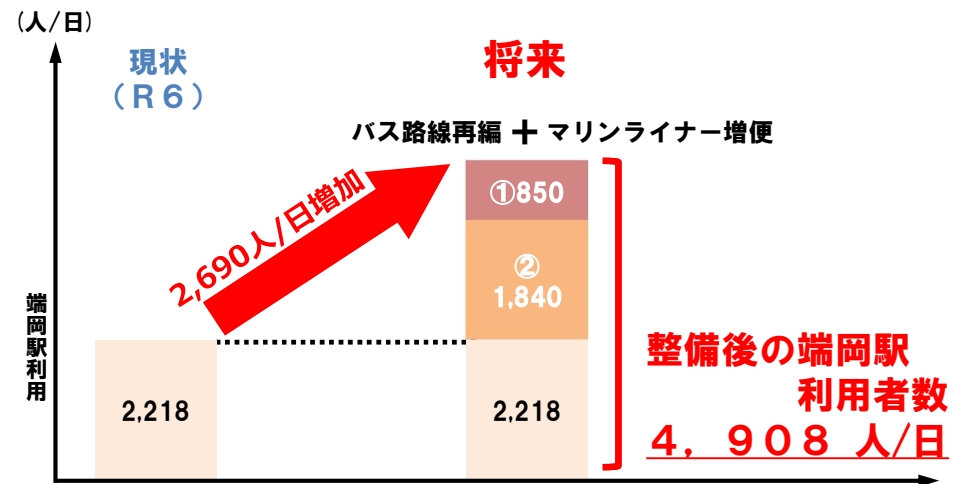
マリンライナーについては、県外からの利用が多い路線であることから、**県外モデル**と**県内モデル**に分類

	対象	活用するデータ
県外モデル	県外⇔県内間の移動	平成27年全国幹線旅客純流動調査 (幹線交通機関における旅客流動の実態をと都道府県間で定量的かつ網羅的に把握することを目的とした調査。目的、交通手段等が把握できる。)
県内モデル	県内⇔県内間の移動	平成24年高松広域都市圏PT調査 (香川県内の1日の全流動が把握できるデータ。目的、交通手段、個人属性等が把握できる。県内～県外間の流動の信頼性が低い。)

※四段階推計法をもとに算出



**【需要予測結果】**   ①新規需要   ②転換需要



# 6. 南口駅前広場の必要交通施設規模

需要予測の結果から得られた端岡駅の将来における利用者数をもとに、南口駅前広場の必要交通施設規模を算出

## 必要交通施設規模まとめ

現況 R6年度	2,218人/日
1 新規需要	850人/日
2 転換需要	1,840人/日
合計	4,908人/日

駅前広場計画指針に基づき、南口駅前広場の必要交通施設規模を算出

	バス	TAXI タクシー	一般車	駐輪場
乗車	1台	1台		
降車	1台	1台		
乗降車	1台		3台 身障者用1台	
待機	1台	1台		駐輪場
合計	4台	3台	4台	360台

駅前広場区域面積：約1,800m<sup>2</sup>～

# 7. 南口の位置検討

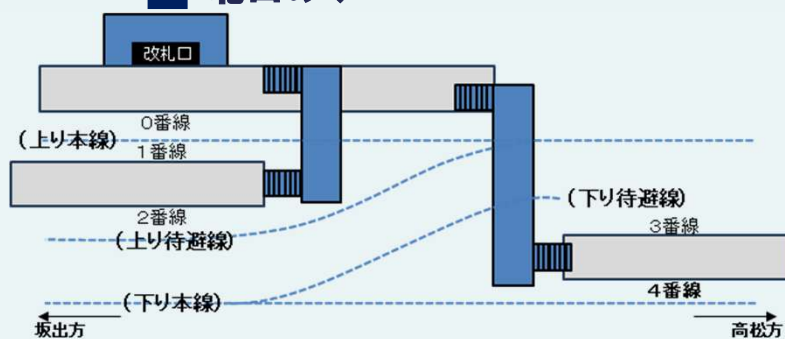
列車の平常運行への影響を考慮し、現状のホーム構成を基本として、南口の整備位置を検討

端岡駅の現状ホーム構成



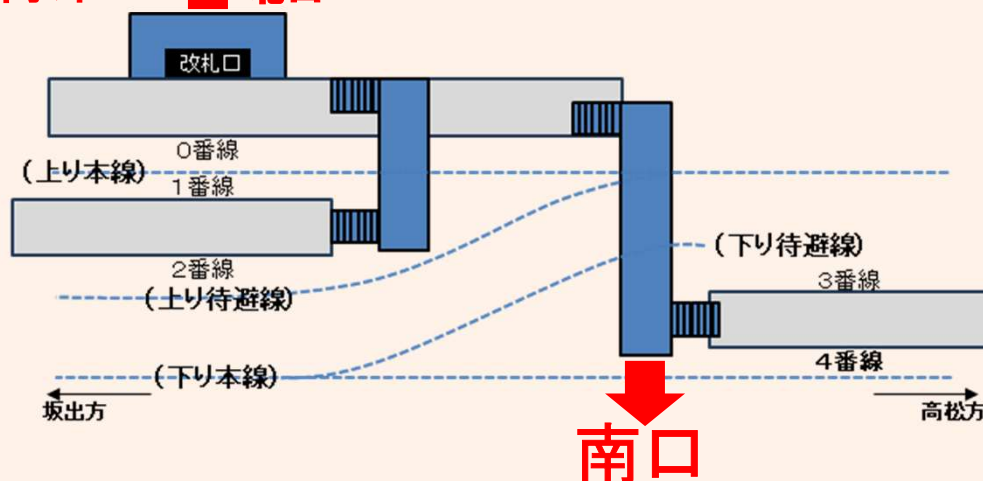
現状

北口のみ



将来

北口



南口のおおよその位置を定め、エレベーター設置によるバリアフリー化を目指し、利便性の向上を図る

# 8. アクセス道路の検討

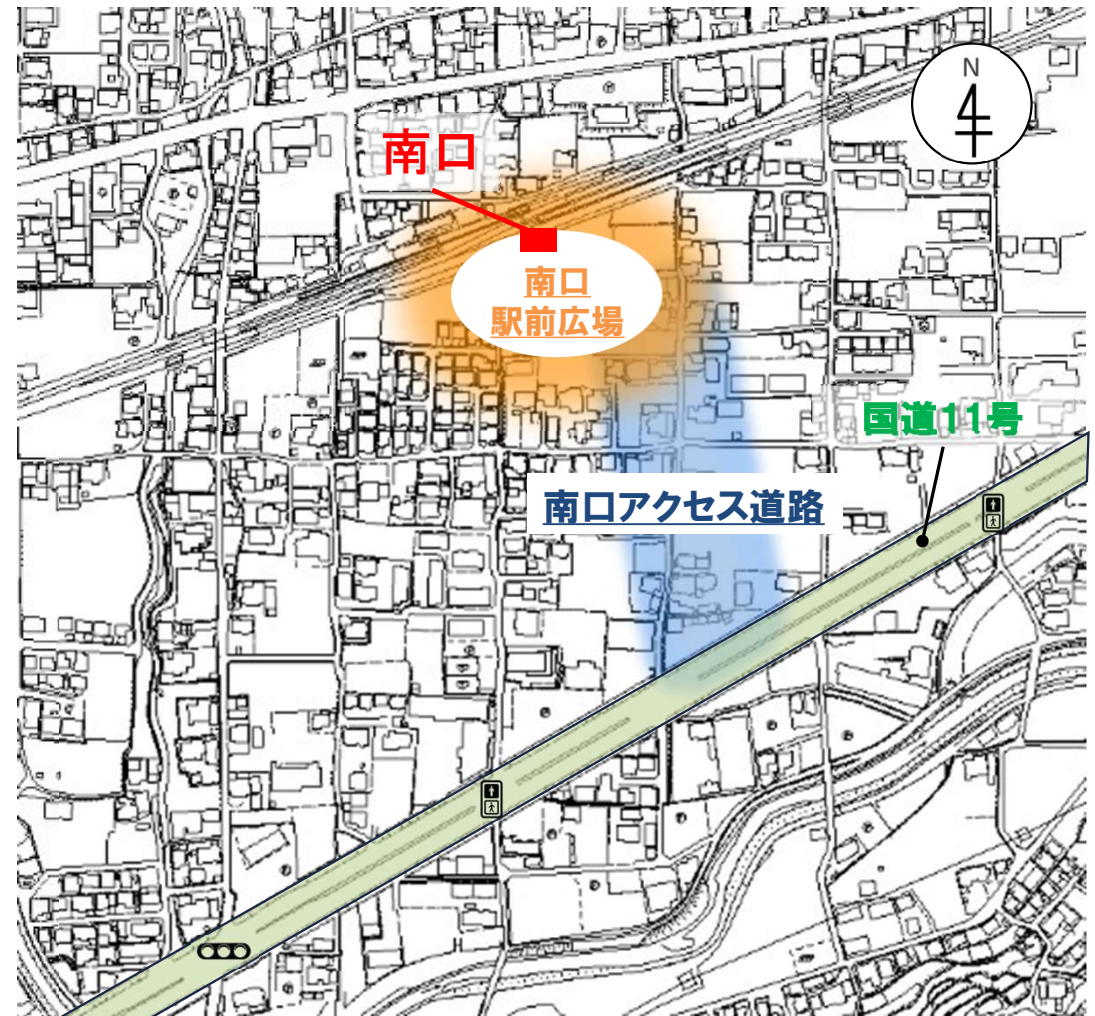
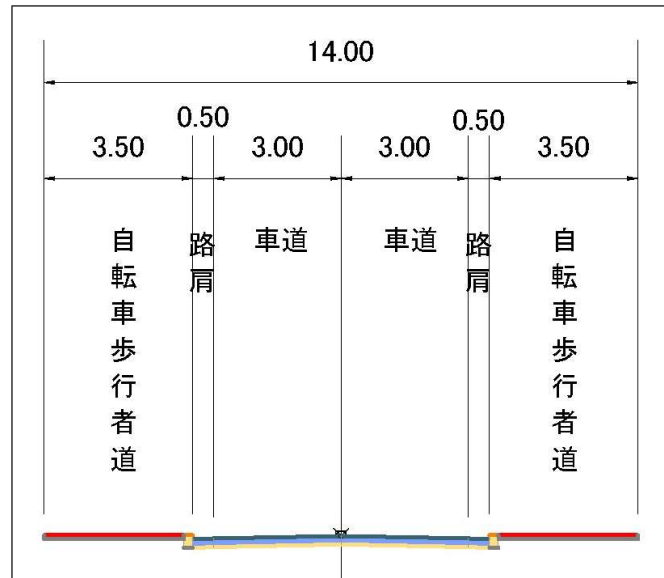
駅南口の位置から南口駅前広場の位置を想定し、安全性、土地利用に与える影響、経済性を考慮したアクセス道路のルート検討を実施

## 【検討ルートの考え方】

- 国道11号と90度で接道
- 用地買収範囲を少なくするため、既存道路の線形を活かしたルートを検討

## 【想定幅員構成】

道路種別：第4種第3級と想定



# 9. JR端岡駅周辺整備基本構想図

## 南口駅前広場整備

- バス路線の再編を見据え、駅南側に新たな駅前広場を整備
- 需要に応じた施設を配置

## 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整備

## 駅南口整備

- 上記整備に合わせて駅南口を整備
- 昇降施設の配置によるバリアフリー化

