



観音寺駅を中心とした まちづくりプロジェクト

2025年9月25日 作成

政策部プロジェクト推進課

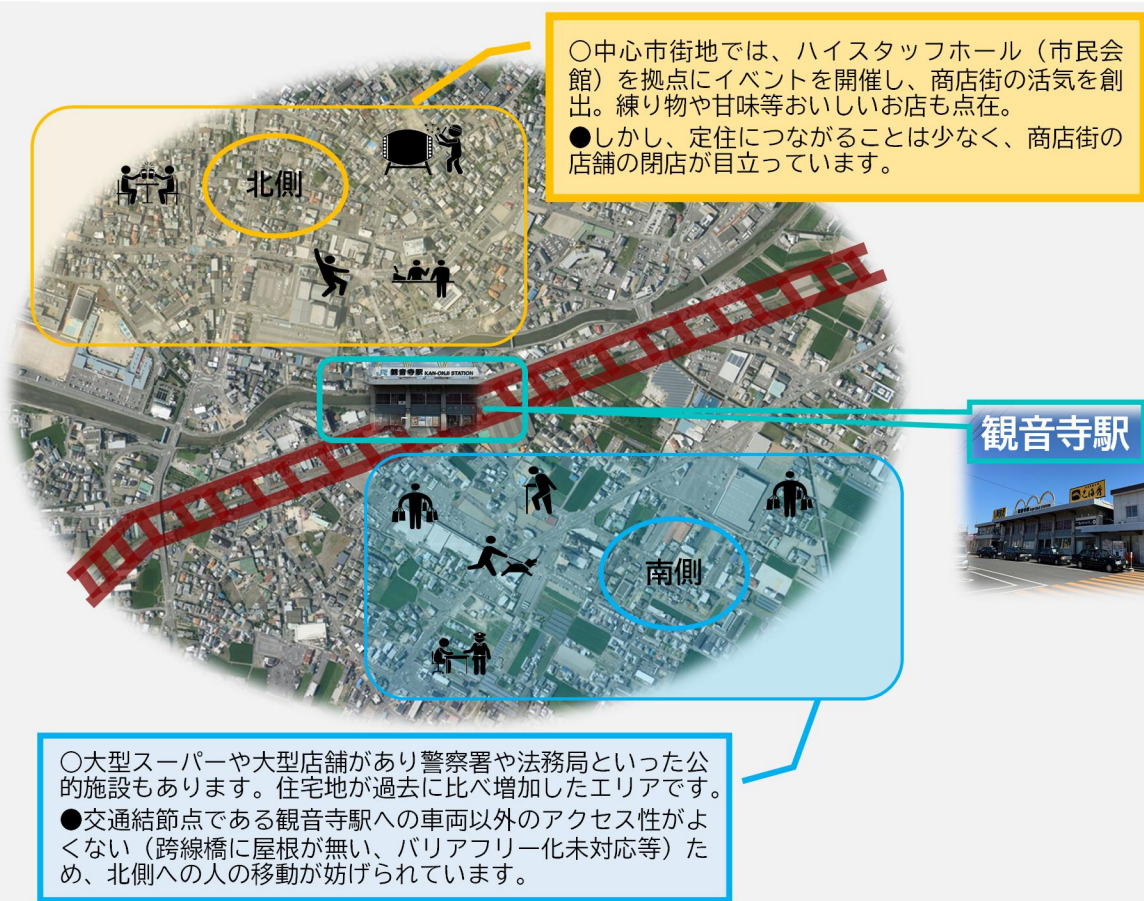
01

現状と課題

中心拠点にふさわしい玄関口と課題

中心拠点にふさわしい玄関口（観音寺駅）

観音寺市立地適正化計画（令和3年6月策定）では、観音寺駅を中心に半径800m程度の範囲を「観音寺都市機能誘導区域」として設定し、市の中心にふさわしい魅力的で暮らしやすいエリアの形成をめざしています。この区域を「北側」「駅周辺」「南側」と整理したとき、線路によって「北側」と「南側」が分断されているのが分かります。



『観音寺都市機能誘導区域』

観音寺都市機能誘導区域は、中心市街地活性化基本計画における中心市街地区域を基に、観音寺駅を中心に半径800m程度の範囲で設定されています。この区域は、より高次で、生活利便性や魅力を高める機能の集積を狙い、市の中心と呼ぶにふさわしい暮らしやすく、訪れたいエリアの形成を目指します。

観音寺駅



観音寺駅は、西讃地区で唯一、すべての特急が午前5時台から午後11時台まで概ね1時間に1本運行しています。また、普通列車は、高松方面へは概ね1時間に2～3本、松山方面へは概ね1時間に1～2本運行しています。

このように、駅利用者にとって利便性が高いため、通勤・通学、さらにはビジネスパーソンの出張時の主要なゲートの一つといえます。

現状、駅周辺で抱える課題を掘り下げてみよう。



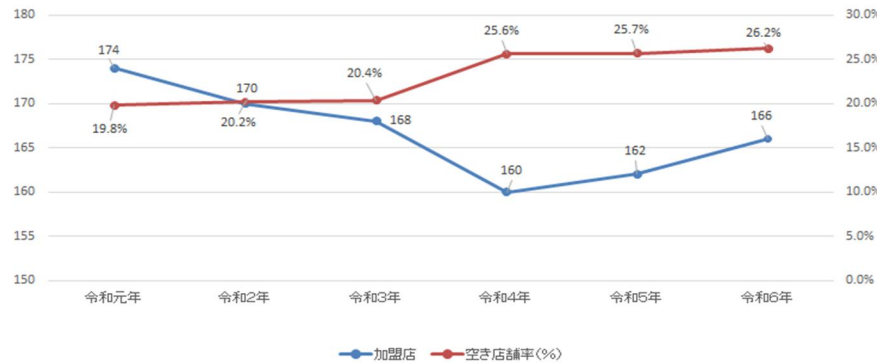
▼ 駅周辺の抱える課題（商業・人）

中心市街地の衰退

かつて中心市街地には多くの店舗がありましたが、徐々に閉店数が増えていきました。さらにコロナ禍の影響で、閉店数が急増しました。

その後、コロナ禍が落ち着き、商店街連合会への加盟店は徐々に回復していますが、**街全体の店舗数は減少傾向にあります。**

中心市街地区域内加盟店、空き店舗数の推移



商店数、従業者数、年間商品販売額の推移



平成3,6,11,19,26年は商業統計調査、平成28年、令和3年は経済センサス-活動調査

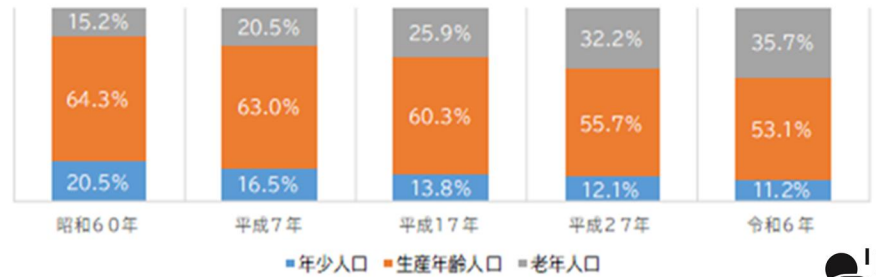
人口減少の進行

年齢3区分別人口推移

	年少人口	生産年齢人口	老年人口	計	年齢不明	合計
昭和60年	14,239	44,560	10,509	69,308	0	69,308
平成7年	11,110	42,566	13,859	67,535	7	67,542
平成17年	9,005	39,296	16,893	65,194	32	65,226
平成27年	7,162	32,838	18,983	58,983	426	59,409
令和6年	6,017	28,605	19,225	53,847	739	54,586

令和6年香川県人口移動調査、以外は国勢調査

年齢3区分別人口推移



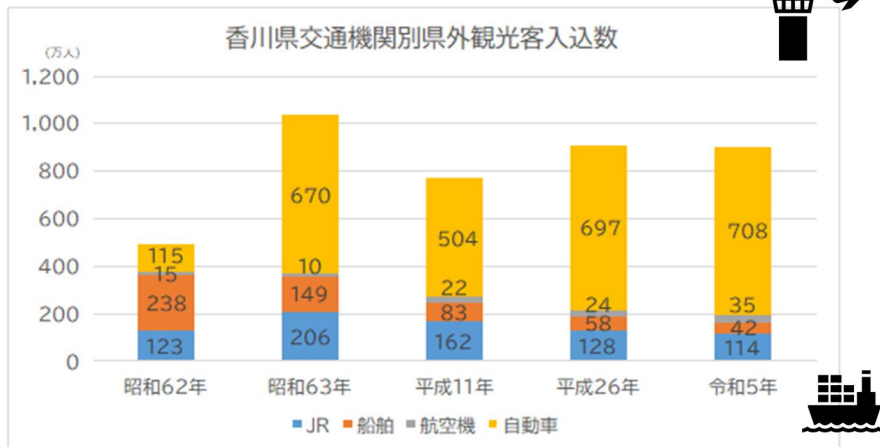
当市だけでなく、他の自治体でも人口が減り続けています。特に、将来を担う子どもの数や働く世代の割合が少なくなっています。

店舗数の減少にともない、働き手の減少も進みました。**駅前からの動線という立地を生かしたにぎわいづくり**や、市民を含めた買い物の利便性を向上させれば、状況が変わるかもしれません。

人口、商店の減少がみられ、にぎわいが少なくなってきました。

駅周辺の抱える課題（移動）

観光客の移動手段



昔は、県外観光客の移動手段としてJRや船がよく使われていました。しかし現在では、JRの運行本数の減少や道路網の整備によるアクセス性向上により、**自動車**を利用する人が大幅に増えました。

香川県への交通機関別県外観光客入込数



(単位:万人)

交通機関	昭和62年		平成11年		令和5年	
	人数	比率(%)	人数	比率(%)	人数	比率(%)
JR	123	25.0%	162	21.1%	114	12.7%
船舶	238	48.5%	83	10.7%	42	4.7%
航空機	15	3.1%	22	2.9%	35	3.9%
自動車	115	23.5%	504	65.4%	708	78.7%
合計	490	100.0%	771	100.0%	899	100.0%

※船舶:直島、小豆島を含む

出典:令和5年香川県観光客動感調査報告(速報版)

駅利用者数の減少



単位:人

	観音寺駅	高松駅	坂出駅	丸亀駅	宇多津駅	多度津駅
平成23年	3,132	24,308	10,388	7,652	4,166	4,154
平成26年	3,078	24,648	10,336	7,748	4,100	4,024
平成29年	3,184	25,882	10,552	8,020	4,472	4,190
令和2年	2,574	18,570	8,428	6,556	3,690	3,350
令和5年	2,820	23,274	9,602	7,414	4,488	3,832
H23-R5減少率	-10%	-4%	-8%	-3%	8%	-8%

国土数値情報(駅別乗降客数データ) (国土交通省国土政策局・令和5年度)を加工して作成



瀬戸内国際芸術祭会場の伊吹島へ行く港への動線がわかりにくいことや、駅舎内に観光案内所がなく少し離れた場所にあるため、**駅利用者への「おもてなし感」が不足しています。**
また、アート性を打ち出したい市の玄関としても、**趣きや魅力が不足している状況です。**



地方における駅利用時の利便性向上のためには、**二次交通や駐車場の整備が重要**ですが、現状十分な状況とはいえません。また、軽食がとれるような環境もないため、それらが利用者の減少につながっているかもしれません。



JRは通勤・通学や観光客の移動手段として重要な役割を果たしており、駅舎や駅前ロータリーは交通結節点として地域全体の発展に貢献します。また、JRだけでなく、バス、タクシー、自転車など多様な交通手段の乗り換え拠点として利便性を高め、**街のにぎわいを創出する重要な場所**です。

利用者の利便性を向上させ、おもてなし感を高めることが、にぎわいにつながります。

駅周辺の抱える課題（駅）

駅利用者の居場所づくり



観音寺駅やその周辺には、市民や学生が集まって交流したり、地域活動の拠点となる場所が不足しています。駅舎には、人々が集まれる居場所や地域を活性づける拠点としての役割が期待されています。

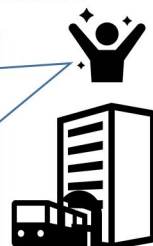
駅舎の災害対策



出典：平成 27 年国勢調査、観音寺市資料



大正2年に開業。昭和62年に国鉄民営化によりJR四国の駅となりました。今の駅舎は昭和38年に建設されています。今後予想される、大きな災害(地震や浸水等)への対策が必要な状況です。



駅利便性の向上



多目的トイレがあれば、子ども連れも便利に利用できます。



バス停には椅子がありますが、屋根がありません。駐輪場も、屋根がある場所とない場所があります。そのため、突然の雨の際には濡れてしまいます。



階段ばかりの跨線橋や駅舎への階段は、車椅子などを利用する人にとっては不便であり、市街地の一体的な形成を阻害しています。

県道の横断歩道を渡り駅舎へ向かう途中にタクシーの待機所の前を通る構内横断歩道があるため、歩行者の安全性が低い状況です。歩行者専用道路があれば、駅舎まで安全にいきます。



市の玄関口である「駅周辺」の魅力が弱いことが分かります。

駅周辺の「魅力」

北側のイトコロ



街なかには、観音寺市のシンボルとして、彫刻家・和泉正敏さんが作成した「きんたろう」が設置されており、アートを感じる事ができます。

琴弾八幡宮では、毎年10月の第3日曜日を最終日とする3日間に秋季大祭が行われます。土曜日と日曜日には、琴弾八幡宮神幸殿付近に屋台がずらりと並び、多くの人で賑わいます。



駅周辺のイトコロ



駅周辺には学習塾があり、学生が勉強しやすい環境が整っています。



香川県のうどん県PR団に任命されているポケモン「ヤドン」のマンホールは、ファンが訪れるスポットになっています。



広くてベンチがある憩いのスペースもあります。



意外と広い駅南側広場。特にタクシー乗車ができるロータリーには広いスペースがあります。



観光案内所を起点としたサイクリングマップ



令和6年9月に、駅近くにある観光案内所を起点としたサイクリングマップを観音寺市観光協会と観音寺市で作成しました。観光案内所ではレンタサイクルを提供しており、気軽に市内を周遊できるように工夫しています。

駅周辺にも多くの「魅力」があります。観光スポットだけでなく、練り物や甘味などの美味しいお店もありますが、それらを結びつける工夫が必要です。



駅周辺にある魅力を輝かせる施策が必要です。



02

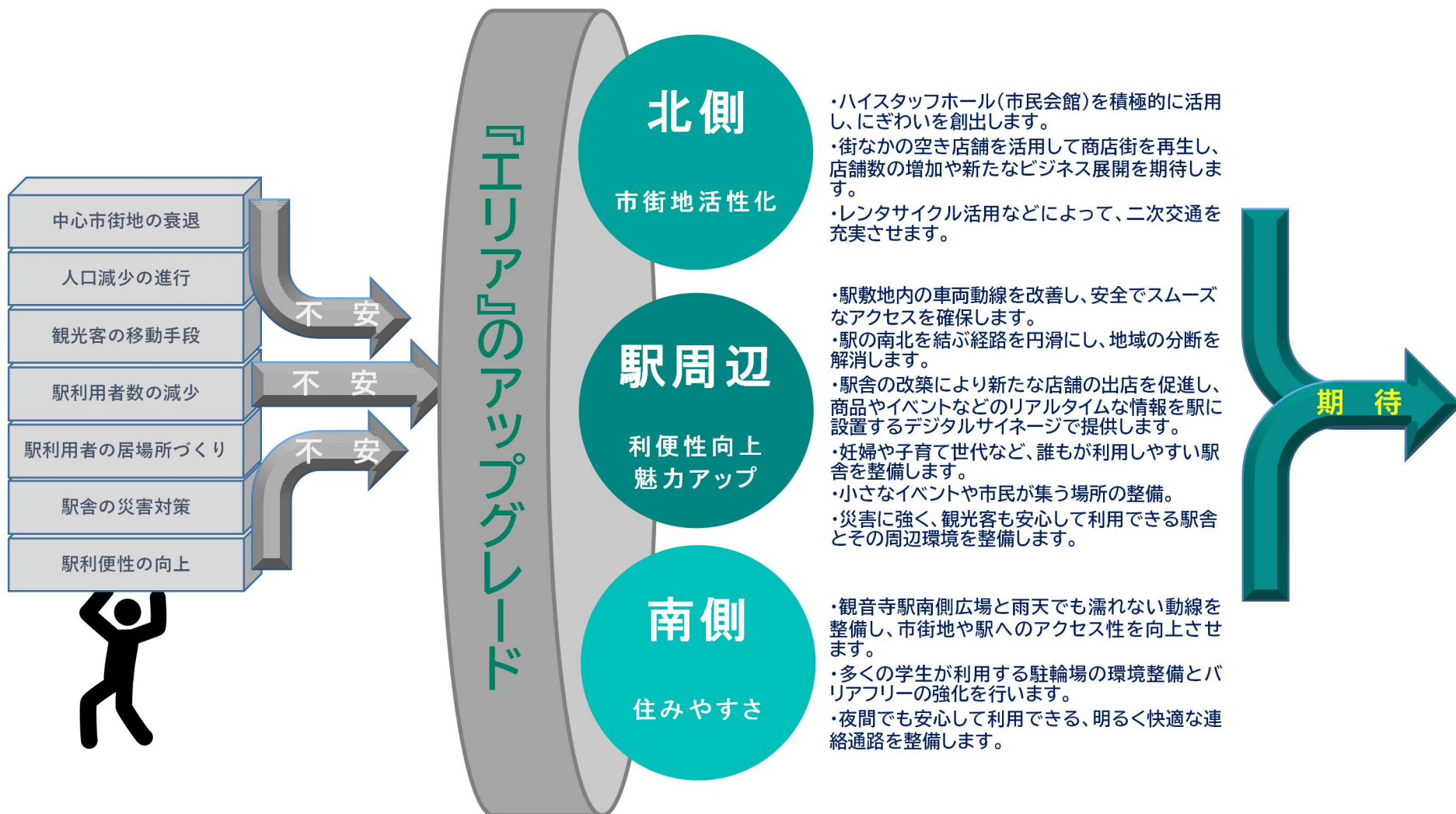
展望

『CORE』の活性化へ

※CORE - 本質、中心、核

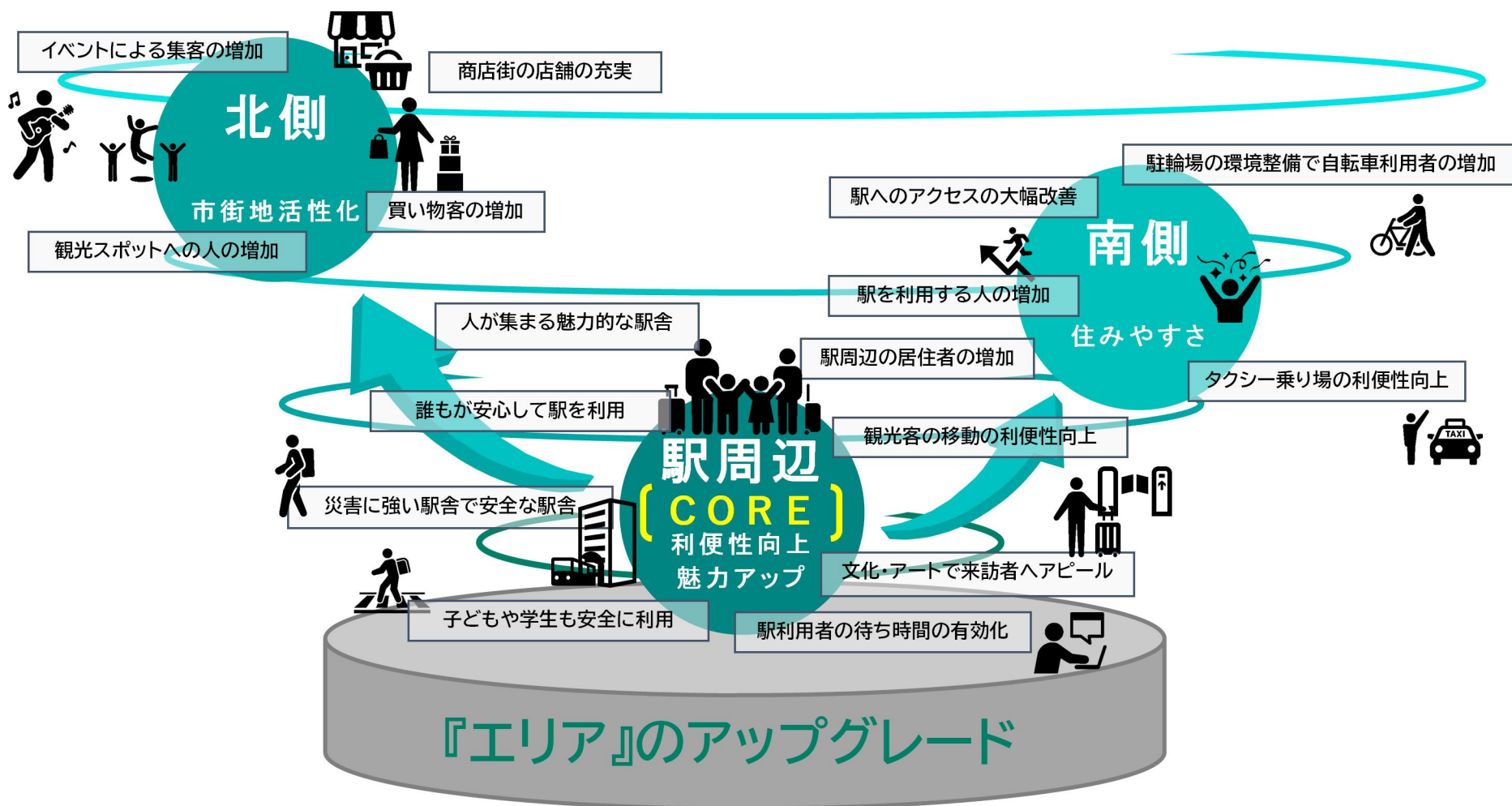
エリアの活性化

駅周辺や北側、南側は、それぞれが魅力的でにぎわいの起点となる、街の顔としてふさわしいエリアであるべきです。また、それぞれが地域活性化への重要な役割を担う必要があります。各エリアが今より活性化することで、その効果はさらに市内全体へと広がります。各エリアを活性化させる施策を打ち出し、**最も大きな効果が得られるものから取り組んでいきます。**



COREの活性化へ

各エリアへの活性化対策の中でも、最も多くの施策が必要なのが「駅周辺」エリアです。このエリアは、「観音寺都市機能誘導区域」の中心、つまりCOREとなるエリアであり、活性化対策の波及効果としてもっとも大きな成果を生み出せます。駅利用者はもちろん、駅を利用しない人も自然と集まるにぎわいの拠点としてふさわしいエリアにすることで、『まちの再発展の起点』となります。



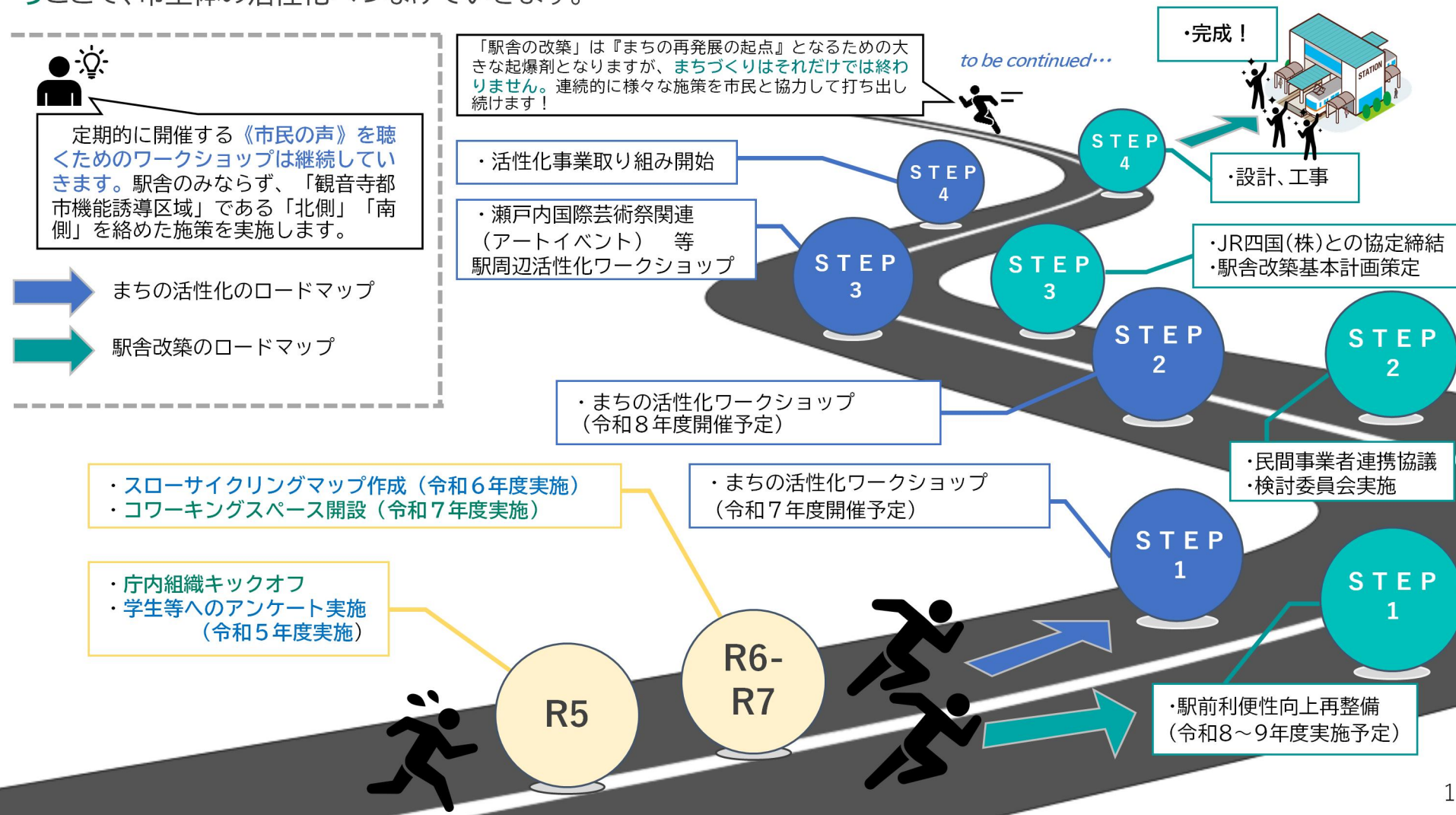
03

施策の選択

施策実施のロードマップ

まちの再発展へ（両輪の取り組み）

多くの施策が必要であり、波及効果の大きいエリアの「駅周辺」。その中で、最も効果の大きい施策の一つが「駅舎の改築」です。駅舎を改築をすることで、**駅舎が『中心拠点にふさわしい玄関口』となり『まちの再発展の起点』になることをめざします。**また、駅舎を改築するだけでなく、併せて北側及び南側も含めた「まちの活性化」施策を並行して行うことで、市全体の活性化へつなげていきます。

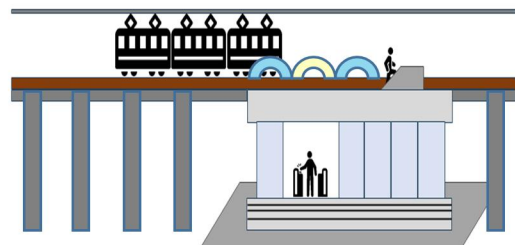
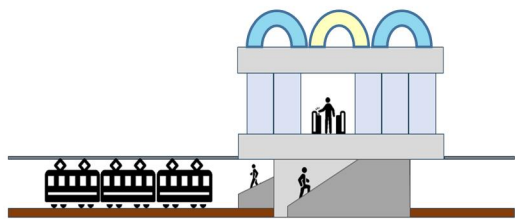
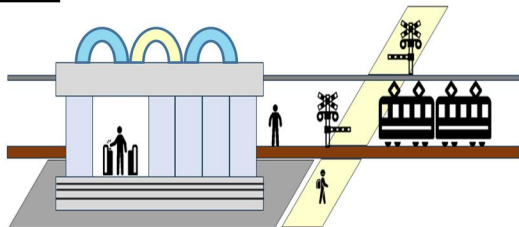


駅舎の選択肢

COREへの対策の中で、最も波及効果が高い可能性のある対策の一つが《駅舎の改築》であり、これを優先的に取り組む必要があります。市の玄関口としてふさわしい駅舎を選択するには、**どのような駅舎にするのかが非常に重要です。**そのため、**市民や有識者の意見を参考にすることが不可欠です。**



駅舎の型にはどういったものがあるのか、知っておこう。



特徴

メリット

デメリット

地上型

線路と駅舎が地上にあり、シンプルな設計が特徴です。土地費用が安いので、郊外や人口密度の低い地域で有利です。線路を挟んだ隣接するプラットフォームへの移動には、跨線橋、地下道、踏切などを利用します。

高架型などと比べて、**建設費用が抑えられます。**また列車への乗車までの距離が短いため、乗り換えもスムーズです。さらに、跨線橋や地下道などが不要な場合、**維持管理費も他と比べて抑えられます。**

プラットフォーム間の移動に**跨線橋や地下道が必要な場合、維持管理に費用がかかります。**踏切を利用する場合は、鉄道のダイヤによって**乗車に影響がでることがあり、車椅子での横断も困難です。**なお、踏切の新設は原則としてできません。

橋上型

ホームを跨ぐ形で駅舎と自由通路を整備することで、上階に駅舎機能を集約し、線路で分断された北側と南側をつなぐ役割を果たします。プラットフォーム上の空間に駅舎を配置するため、土地を有効に利用することが可能です。

自由通路により、線路で分断された北側と南側のアクセスが容易になり、**他の交通への動線もスムーズになります。**また、**線路を横断する必要がなく安全性が向上します。**自由通路を含めて使える空間が広がるため、トイレや店舗などを設置して、**「にぎわいの場」を充実させやすくなります。**

駅舎が高架にあるため、**プラットフォームへの移動には跨線橋やエレベーターが必要で、これにより建設費用や維持管理費が高額になります。**また線路は地上にあるため、自動車などは地上型と同じく踏切により横断する必要があります。

高架型

線路が高架に設置され、駅舎はその高架橋の下に位置しています。これにより、道路や他の鉄道との連続的な立体交差が可能になります。

踏切がなくなることで、**交通渋滞が解消されます。**また高架下の空間を有効利用することが可能です。

高架橋の構造では、**駅舎を高架橋の下に設置するため、建設費用が他と比べて特に高額になります。**また、**エレベーターの設置も必要です。**さらに、高架橋を走行する電車による**騒音問題が懸念されます。**

～Fin～

『市の中心であり、まちの顔である駅周辺、北側、南側。それぞれの課題を解決し、COREとしてどのように活性化していくか。また、それを市全体の発展にどう繋げていくか。』は、今後の市の重要なテーマであると考えています。

市民の皆様のご意見やコメントをいただきながら、取り組んでいきます。

Contact

観音寺市政策部プロジェクト推進課
プロジェクト推進係

<https://www.city.kanonji.kagawa.jp/soshiki/54/>

