

みんなで考える、
みんなが主役になる、
みんなの新しい未来をつくる、

観音寺駅未来新聞

発行人：観音寺市政策部プロジェクト推進課
発行日：令和8年（2026年）4月1日
文構成：株式会社イチバンセン

第1回観音寺駅を中心としたまちづくりミーティングを実施しました



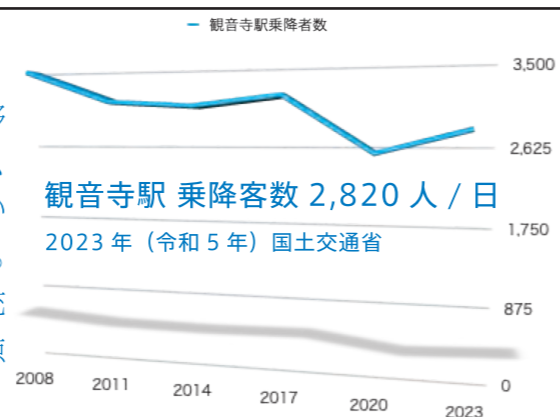
たくさんの市民の皆さんにお集まり頂きました。

観音寺駅は、1913年（大正2年）の開業以来、街の発展を支えてきました。瀬戸内海の航路以外で、陸上で初めての大量輸送機関だったのです。1987年（昭和62年）には予讃線の一部が電化され、スピードアップと増発が図られました。同じ年には高松自動車道さぬき豊中インターチェンジが開通、併せて一般道路の整備も進み、自家用車の普及率が上がり、道路沿いの郊外で商業施設が増加しました。現在の駅舎は1963年（昭和38年）に完成した鉄筋コンクリート造ですが、老朽化が進行しており、トイレや地下道などでバリアフリーに対応する設備や耐震性能は現在の基準に適合していません。市民からも「駅を何とか改善して欲しい」という声が多数寄せられています。

観音寺市では、駅を中心に半径800m（＝徒歩10分圏内）を魅力ある生活圏がある「市中心部で暮らしやすいエリア」を目指しています。しかしながら、駅によって市街地は分断され、人口減少と高齢化、商店街連合会の加盟店や駅利用者数の減少などの課題点が多いのが現状です。これからも住み続けたい観音寺市と駅周辺を目指すために、市民の皆さまの声が基礎になります。駅周辺の良い点は伸ばす、課題点は解決することが重要です。2026年（令和8年）2月7日土曜日に「第1回観音寺駅を中心としたまちづくりミーティング」を実施し、あまねく市民の皆さんにお集まり頂き、貴重なご意見を多数お預かりしましたので、ほぼ全てを公開します。

微減傾向が続く観音寺駅の利用者数

昭和時代までは観音寺駅の利用者数は現在よりも多く、香川県内外への移動は鉄道と船舶が主役でした。瀬戸大橋と高松自動車道が開通して以来、自家用車の所有台数が急激に増え、鉄道の利用者数が減少する傾向が続いています。人口減少と高齢化もあり、この傾向は続くと考えられています。予讃線は数多くの特急や貨物列車も運行される幹線ですが、公共交通の充実には「高齢を迎えても安心して住める」条件であり、人口流出防止の観点からも観音寺駅の改善・活性化は観音寺市にとって大変重要です。



みんなが思う観音寺駅の良い点

早朝～深夜まで全ての特急列車が停車

朝 5:38 岡山行き～夜 23:13 伊予西条行き
快速・普通列車は始発・終着が多い
高松・岡山への通勤・通学・移動が楽
1番乗り場（特急発着ホーム）が乗りやすい
比較的空いているので乗り場が分かり易い

便利

中心市街地
バス停・タクシー乗り場
高校（観音寺第一、観音寺総合）
市民会館・市役所・中央図書館
観光案内所・駐車場・駐輪場
大型商業施設・ビジネスホテル
居酒屋など飲食店
農業選果場

駅員がいる（早朝深夜を除く）
みどりの窓口（有人対応）が助かる
みどりの券売機（無人対応）が助かる
ICOCA（交通系ICカード）が使える
駅構内の土産店・コンビニが便利
勉強スペース・コワーキングが便利
改札前ベンチの席数が多く、座って待てる

が駅に近い、徒歩圏内

自家用車を持たない人にも嬉しい
駅南側に広がりがある
駅南側に大型商業施設が増えつつある
景境の結節点

夜間でも駅周辺は明るく安心

東京方面へは自家用車利用で高松空港経由よりも、観音寺駅から予讃線～新幹線が楽

まとめ

観音寺駅では岡山・高松・松山行き特急と快速・普通列車が終日それぞれ約1時間おきに運転され、きっぷ販売体制も含めて利便性が高いため、**日常的な鉄道利用への信頼性は高い**。利用者も比較的多く、これは大変恵まれている。駅周辺には**主な公共施設や大型商業施設等が徒歩圏内に既に集積**しており、自家用車を所有してなくても市街地内で安心して暮らせる「コンパクトシティ」が形成されている。公共交通への期待値も高く、希望は多い。

みんなが思う観音寺駅の課題点

駅周辺には
飲食店（カフェやうどん店）
駐車場・駐輪場
休憩する場所
人が集まる場所

駅構内には
バリアフリー設備
エアコン付き待合室
イベント対応の広場
デザインへの配慮
待ち時間を潰す術
バス・タクシー乗り場に屋根

が少ない
がない
がない

駐車がいない

駅とくにトイレが古くて暗い怖い

利用者が減少している ホームに発車表示がない
きっぷ購入で待たされる・時間が掛かる JR 四国は予算がないのだろうか
JR 駅員のサービスが乏しい 市内の主な観光地はいずれも遠い

駅前ロータリーが分かりにくい

階段の昇り降りが多い 送迎の自家用車が停めにくい
バス停の場所が分かり難い

駅によって街が分断されている

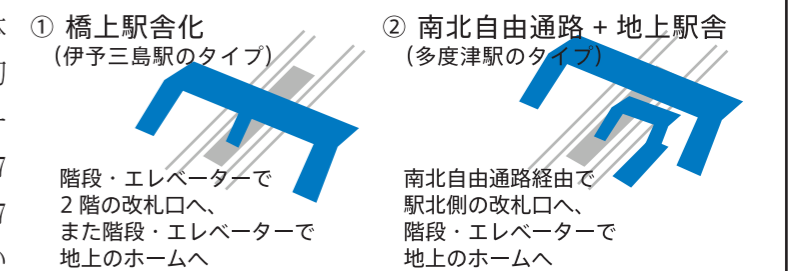
南側から改札口が遠い 南口は作れないのか
南北を結ぶ連絡通路が不十分 優秀な市内在住学生が市外へ流出
JR と市とのコミュニケーションは大丈夫か

まとめ

老朽化が進む駅舎・構内への不満、送迎駐車が大変少ない、駅前ロータリーが狭い等の辛辣な意見や報告が大変多かった。とくに**バリアフリー未対応や旧態依然としたトイレへの不満の声は多く、早急な改善が必要**と言えるだろう。駅舎と線路によって**市街地が南北が分断**されており、線路を跨ぐ歩道橋もあるが不便で整備が不十分という指摘も多かった。駅のみならず、**駅周辺地域全体で歩行者と自家用車の動線をしっかりと検討**する必要がある。

どうすれば駅と周辺は良くなるか

鉄道による市街地の分断を解消するためには、線路の立体高架化（丸亀駅や坂出駅のタイプ）が考えられます。踏切が廃止され、駅ホームは高架になり、道路の流動はスムーズで安全になります。昨年には松山駅が事業認可から17年もの歳月をかけて高架化されましたが、総事業費約607億円（愛媛県発表）でした。観音寺市の人口や予算規模から鑑みて、困難な選択肢でしょう。では、どんな選択肢があるのでしょうか。観音寺駅の問題から右のような案が一般的に考えられます。観音寺市単独の事業ではなく、JR 四国との協議は欠かせません。



上記どちらの案でも一長一短があり、投資額と時間がかかります。まずは市民の皆さんの声を集約し、限られた予算のなかで市民と利用者にとって有益になるよう、要望の優先順位をまとめることが重要です。（文・川西 康之）

観音寺駅は のために新しく生まれ変わって欲しい

令和8年(2026年)2月7日土曜日に一般市民向けに実施したワークショップにおいて、会場の指定用紙に記載頂いた内容をほぼそのまま記載。固有名称や個人名、類似の意見は一部省略しています。大きな文字は同様の意見が多かったもの、または優先順位が高い事項です。

「第1回観音寺駅を中心としたまちづくりミーティング」の参加者に「いずれ自家用車が運転できなくなる年齢になると生活は不安ですか?」と聞いたところ、大半の参加者が「心配である」と答えました。自家用車は便利ですが、高齢者や障がい者にとって、鉄道やバスなどの公共交通の選択肢がしっかりと確保されることは重要です。

前頁のとおり観音寺駅は観音寺市にとって公共交通の結節点であり、数多くの夢と希望、課題を抱えています。様々な年代・立場の市民の声をあまねく集めて、アイデアを分析して共有し、客観的に優先順位を付けてまとめることが大事です。なお、現時点で市や鉄道会社で決定した事項は一切ありません。市民の皆さんの声から計画は始まります。

「第1回観音寺駅を中心としたまちづくりミーティング」の最後に、参加者の皆さんに観音寺駅と周辺地域を生まれ変わらせるために、一番の優先事項をお伺いしました。誰のために、どんな夢と目的を持って、どんなことを解決するのか、ざっくばらんに伺った意見が下記のキーワードです。簡単なイラストで図案化してみました。

鉄道駅は関係者が多く、駅舎の改築等となれば10年単位の時間が掛かります。観音寺市は手間を惜しまず、市民の皆さんと一緒に新しい観音寺駅をつくりたい。私たちの未来のために、一緒に考えませんか。主役は市民・利用者の皆さんです。まだ始まったばかりです。是非一緒に。
(文・川西 康之、イラスト・イチバンセン)

