

6 香川駅周辺地区の整備の方向

(1) 駅周辺地区の整備戦略

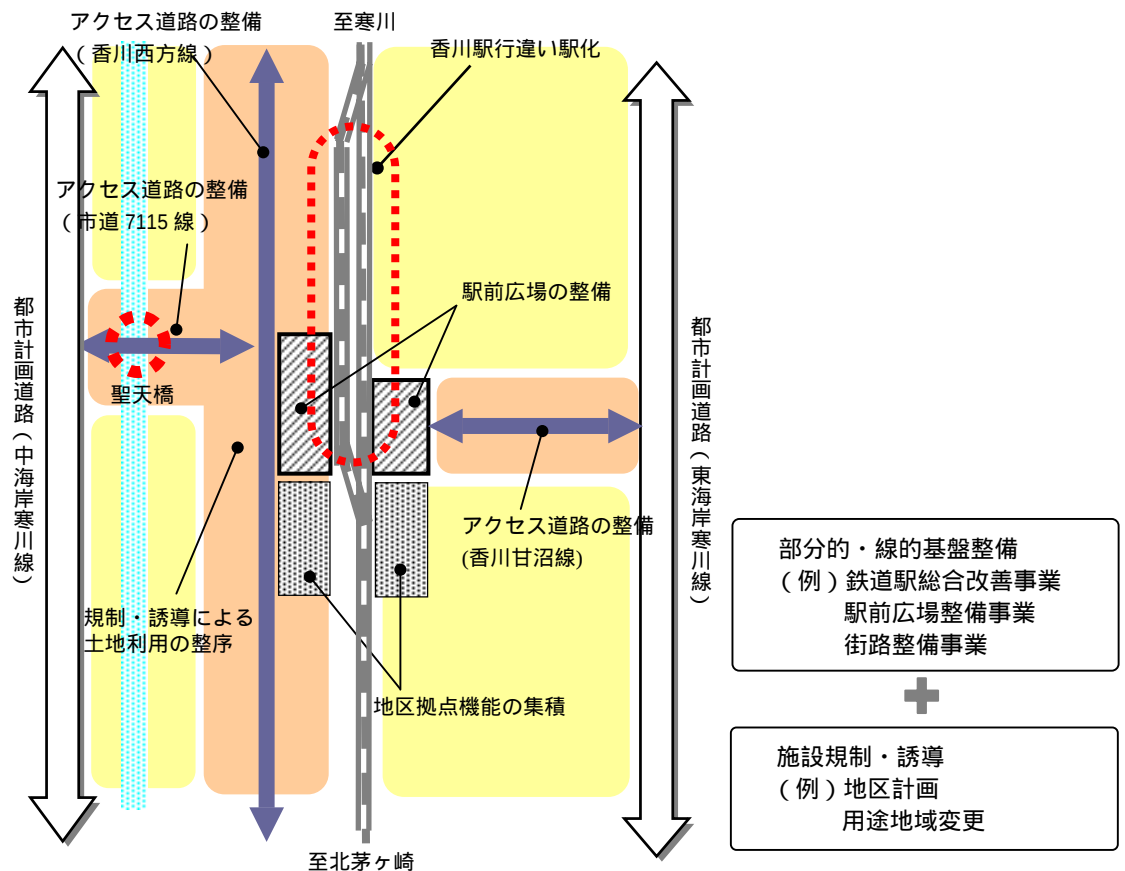
香川駅の行き違い駅化及び将来の複線化を視野に入れ、駅前広場の整備を中心とした〔交通結節点機能〕と〔地区拠点機能〕を創出することが、駅周辺地区における整備目標となる。

これらは互いに影響しあうものであるが、〔交通結節点機能〕が創出されてこそ、駅周辺地区としてのポテンシャルが高まると判断され、「交通結節点施設の整備をインパクトとする周辺地区の計画的な市街化促進」をめざした以下の整備戦略を想定する。

〔整備目標〕

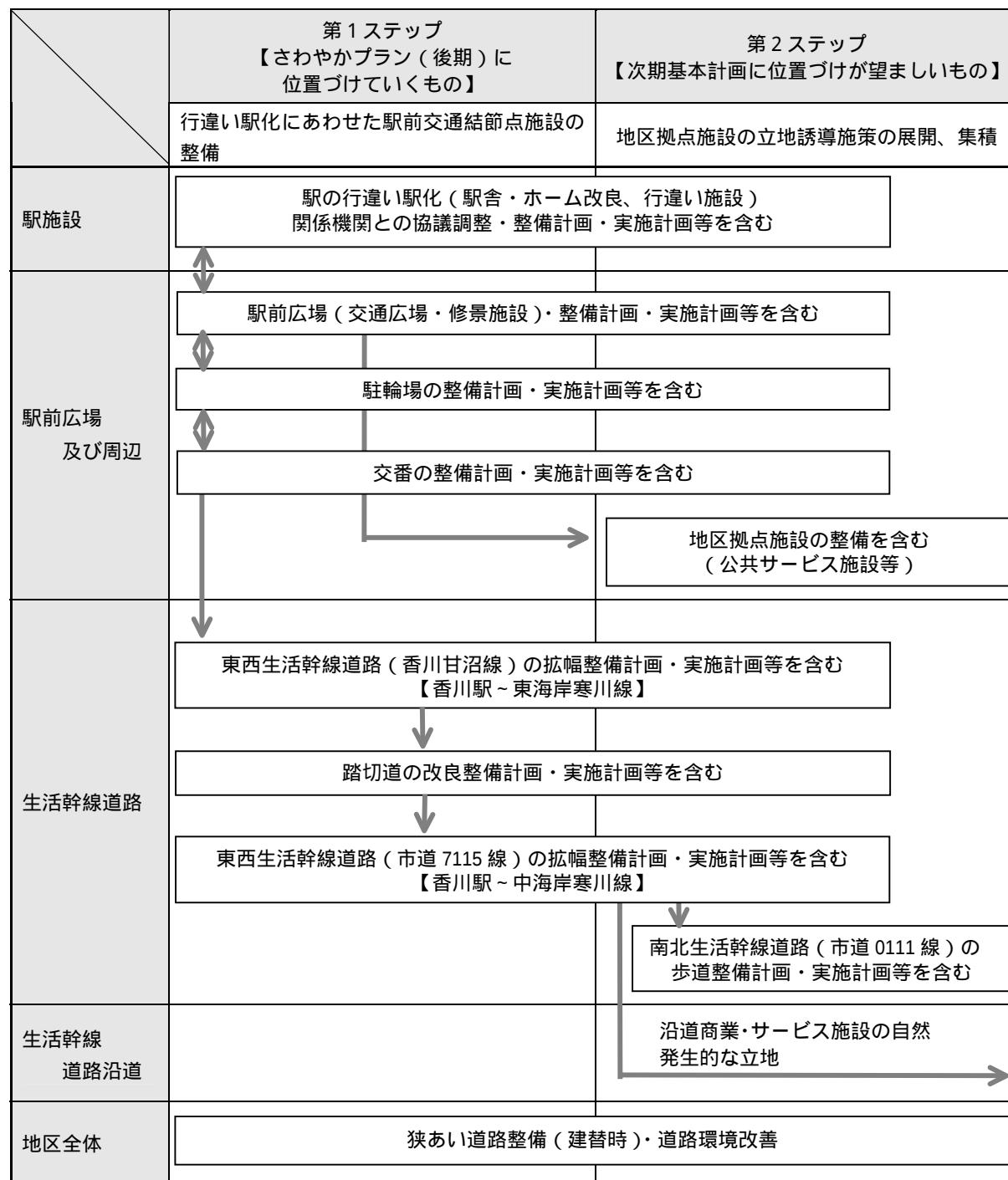
県・市およびＪＲが一体となって、駅前広場及びそのアクセス道路整備を早期に実施する。そして、この交通結節点機能の創出を起爆剤として、駅前地区に新たな都市機能の集積を誘導するとともに、虫食い状のミニ開発の進行が懸念される地区全体において、適正な規制・誘導による土地利用の整序を図り、段階的な市街地の形成を目指す。

〔整備イメージ〕



【まちづくりのシナリオ】

香川地区のまちづくりは、「交通結節点施設の整備をインパクトとする周辺地区の計画的な市街化促進」をめざした、次のような2つのステップによるまちづくりのシナリオが想定される。



【特 徴】

- ・交通結節点機能を持つ施設の早期実現が図られ、まちづくりの起爆剤としての効果をあわせもつ。
- ・駅周辺における土地の高度利用への促進効果が期待できる。
- ・地区拠点機能の集積を目指すべき用地が計画的に確保できない。
- ・自然発生的な拠点機能の集積により、核化が期待しにくい。

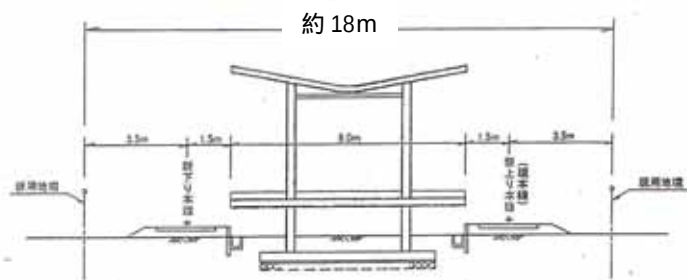
(2) 行違い駅化的検討

香川駅の行違い駅化にあたっては、将来的な複線化も見込んだ検討を行う。

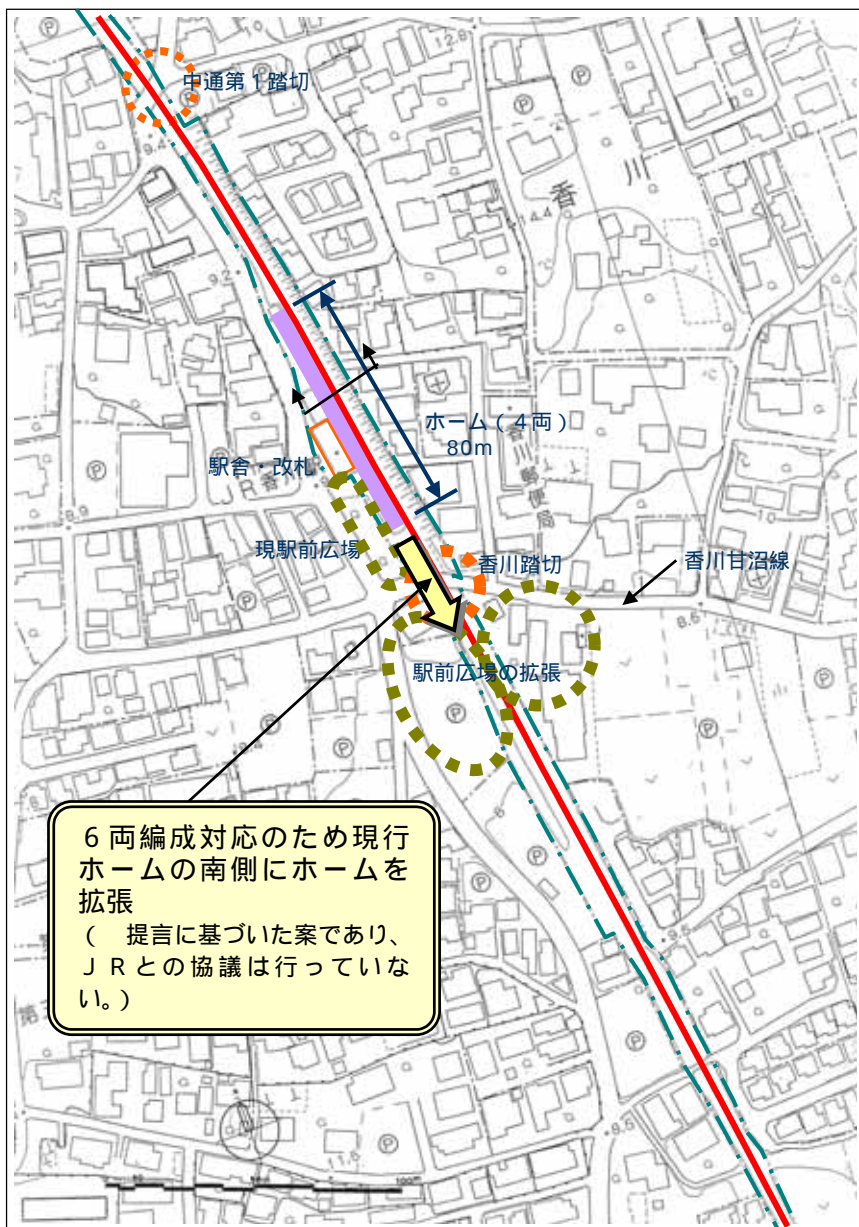


■ 標準ホーム断面図

【島式】



- 香川駅の行き違い駅化
→ 「島式ホーム」＝「橋上駅舎」
- 4両→6両編成に対応可能なホームの整備
- 東側利用者の利便性を考慮した東側駅前広場の新設
- 東西駅前広場の交通結節点機能創出



【メリット】

- 現香川踏切以北の民地には影響の少ない配置であり、南側の現駐輪場の用地取得が進めば実現の可能性は高い。
- 既存駅前広場と現駐輪場付近に拡張した南側駅前広場が一体的に利用できる。
- 相模線を横断することなく、東西の駅前広場から直接、駅にアクセスすることができる。
- 出入口を東西に分けた広場レイアウトが可能となり、スムーズな交通流とすることができる。

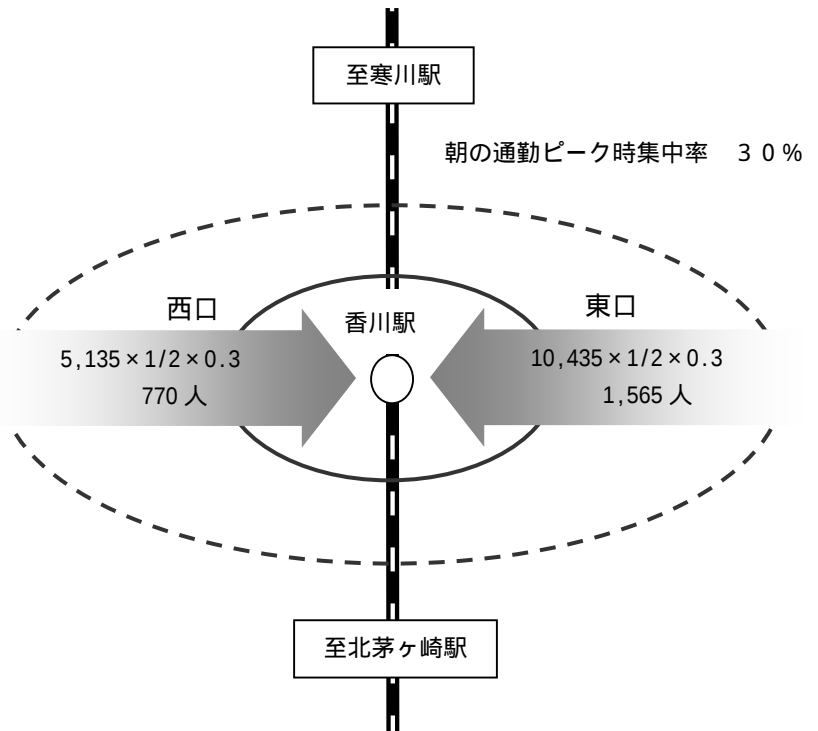
【デメリット】

- 香川踏切の移設および香川甘沼線の法線の変更が必要となる。
- 移設踏切道の平面交差の可否を検討する必要がある。

(3) 駅前広場の検討

1日の香川駅乗降客数の需要予測(平成27年時)である15,570人(P.5参照)のうち、朝の通勤ピーク時に西口で770人、東口で1,565人が利用するとし、各広場に必要とする交通結節機能の規模を検討する。

なお、既存の香川駅前広場については、交通結節点機能の向上と交通安全上の観点から(短期事業として)整備を進める。



■ 朝の通勤時間帯における駅前広場の利用者数

	端末手段				合 計
	徒歩・自転車	路線バス	自家用車	タクシー	
端末交通比	85%	7%	7%	1%	
(西口)	655人	54人	54人	7人	770人
(東口)	1,330人	110人	110人	15人	1,565人

- ・路線バス1台平均乗車客数 40人/台
- ・コミュニティバス1台平均乗車人員 29人/台
- ・自家用車1台平均乗車人員 1.3人/台
- ・タクシー1台平均乗車人員 1.4人/台
- ・路線バス平均停車時間 10分(6回転/時)
- ・コミュニティバス平均停車時間(始発) 20分(3回転/時)
- ・自家用車平均停車時間 7.5分(8回転/時)
- ・タクシー平均停車時間 30分(2回転/時)
- ・広場利用者滞留時間 5分(12回転/時)

(参考) 昭和28年式による算定
電車駅(通勤駅)の場合
○標準式 $A = 0.119 \times (x \div 73,000)$
○上限式 $A = 0.128 \times (x \div 73,000)$
○下限式 $A = 0.0878 \times (x \div 73,000)$
A: 面積(m^2)
x: 1日鉄道乗降客数(人)

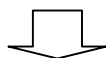
乗降客数	広場面積	
西口 x = 5,135人	標準	611 m^2
	上限	657 m^2
	下限	451 m^2
東口 x = 10,435人	標準	1,242 m^2
	上限	1,336 m^2
	下限	916 m^2

■ 駅前広場必要施設量の算定（駐輪場は別途）

	バスバス	自家用車バス	タクシーバス	歩行者スペース	道路・修景施設等	合計
原単位	150 m ² /バス 80 m ² /バス	30 m ² /バス	60 m ² /バス	2 m ² /人	左記面積の 30%	
（西口）	54 ÷ 40 ÷ 6 1 バス 150 m ²	54 ÷ 1.3 ÷ 8 6 バス 180 m ²	7 ÷ 1.4 ÷ 2 3 バス 180 m ²	770 ÷ 12 65 人 130 m ²	640 × 0.3 200 m ²	840 m ²
（東口）	110 ÷ 29 ÷ 3 2 バス 160 m ²	110 ÷ 1.3 ÷ 8 11 バス 330 m ²	15 ÷ 1.4 ÷ 2 6 バス 360 m ²	1,565 ÷ 12 130 人 260 m ²	1,110 × 0.3 340 m ²	1,450 m ²

■ 駐輪場の整備方針

	香川北東自転車置場	香川北西自転車置場	香川南自転車置場
収容台数	150 台	450 台	1,300 台
月利用台数合計	2,957 台	142 台	20,783 台
1 日平均駐輪台数	118 台	6 台	831 台
利用率	78.7%	1.3%	63.9%



（平成 15 年 6 月末日）

- 上記、3ヶ所の駐輪場はいずれも借地であるため、上記収容台数合計 1,900 台を駅に近接して整備する。
- その用地として、現放置自転車保管場所（約 968 m²）に 2 階建自走式（0.61 m²/台）の駐輪場を計画する。
968 m² × 0.6（建蔽率） ÷ 0.61 m²/台 × 2 階 1,900 台