

# 高松市都市計画道路網の見直し（案）について

高松市 都市整備局 都市計画課

# 都市計画道路網の見直しについて

## ◆本市の都市計画道路の現況

高松市において都市計画決定している道路は、令和3年3月31日現在で、65路線、延長約222.2kmであり、そのうち整備済延長は、約193.0km、整備率は86.9%と高い状況である。

一方で、未着手路線は、16路線、延長約17.7kmとなっており、これらの路線の多くは整備の目途が立たないことや、決定から長期間を経過したことによる都市構造や交通需要の変化等により、当初計画と整合しなくなっているなど、縮小・廃止を含めた都市計画道路網の見直しが大きな課題となっている。

(令和3年3月31日現在)

道路種別	路線数	計画延長(m)	整備済延長(m)			整備率	備考
			供用済延長	整備中換算	合計		
自動車専用道	1	13,460	13,460	0	13,460	100.0%	四国横断自動車道
幹線街路	59	207,020	166,853	11,560	178,413	86.2%	
区画街路	3	990	200	205	405	40.9%	花園側道、藤塚側道1・2号線
特殊街路	2	740	740	0	740	100.0%	港頭中央1号線、宮脇中野町線
合計	65	222,210	181,733	9,727	193,018	86.9%	

# 見直し対象路線について

## 対象① 長期未着手路線

都市計画決定後、長期的に未着手となっている16路線（23区間、延長約17km）を見直し検討対象路線とした。

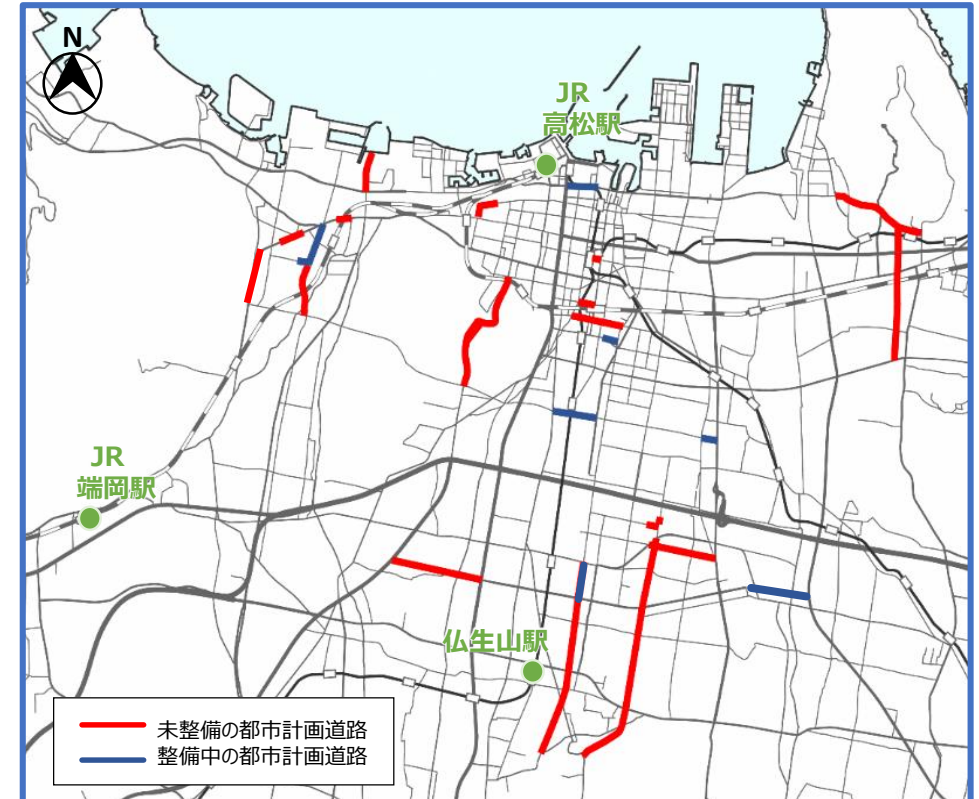
路線	区間	都市計画道路名称		当初決定
			未整備区間	
1	1	錦町国分寺綾南線	(都)宮脇中野町線 ~ (都)木太鬼無線北側	S21
2	2	朝日町仏生山線	(都)成合六条線 ~ (都)出作中間線	S21
	3		(都)出作中間線 ~ 終点(仏生山町)	S21
3	4	成合六条線	(都)錦町国分寺綾南線 ~ (都)高松港岩崎線	H3
4	5	高松海岸線	(一)屋島停車場屋島公園線 ~ (一)新開新馬場線	S21
	6		(都)屋島西宝線 ~ (都)室町新田線	S21
5	7	中新町鬼無線	弦打区画・西側 ~ 跨線橋・西側	S21
	8		本津川西詰 ~ (都)香西東臨港線東詰	S21
	9		(都)香西東臨港線西詰 ~ (都)木太鬼無線	S21
6	10	郷東香南線	起点(郷東町) ~ (都)高松海岸線	S39
7	11	郷東檀紙西線	(都)香西東町香西南町線 ~ (都)木太鬼無線	S29
8	12	太田下町林線	(一)太田上町志度線 ~ (都)福岡三谷線	S61
9	13	屋島中町線	(都)高松海岸線 ~ 終点(屋島中町)	H3
10	14	兵庫町西通町線	(市)扇町11号線 ~ (都)扇町宮脇線	S21
11	15	瓦町松島線	起点(塩上町一丁目) ~ (都)東浜港花ノ宮線	S21
12	16	中野町藤塚線	(都)魚屋町栗林線 ~ (都)東浜港花ノ宮線	S21
13	17	栗林上福岡線	(都)東浜港花ノ宮線 ~ (市)楠上町4号線	S21
14	18	扇町宮脇線	起点 ~ (都)屋島西宝線	S21
15	19	木太多肥上町線	太田第2区画内長池部分	S61
	20		(一)太田上町志度線 ~ (都)成合六条線	S61
	21		(都)成合六条線 ~ (主)三木国分寺線	S61
	22		(主)三木国分寺線 ~ (一)岩崎高松線	S61
16	23	太田下町長池線	太田第2区画内長池部分	S61

都市計画道路網見直し対象路線延長約17km 16路線(23区間)

## 対象② 新規路線候補

都市機能誘導区域及び居住誘導区域内を対象に、人口や事業所立地等に関する現在および将来における地域・地区の状況を踏まえたまちづくり支援や、公共交通関連計画において重要な結節拠点として位置づけられている駅（新駅を含む）に関する結節機能向上支援に資すると想定される路線を抽出する。

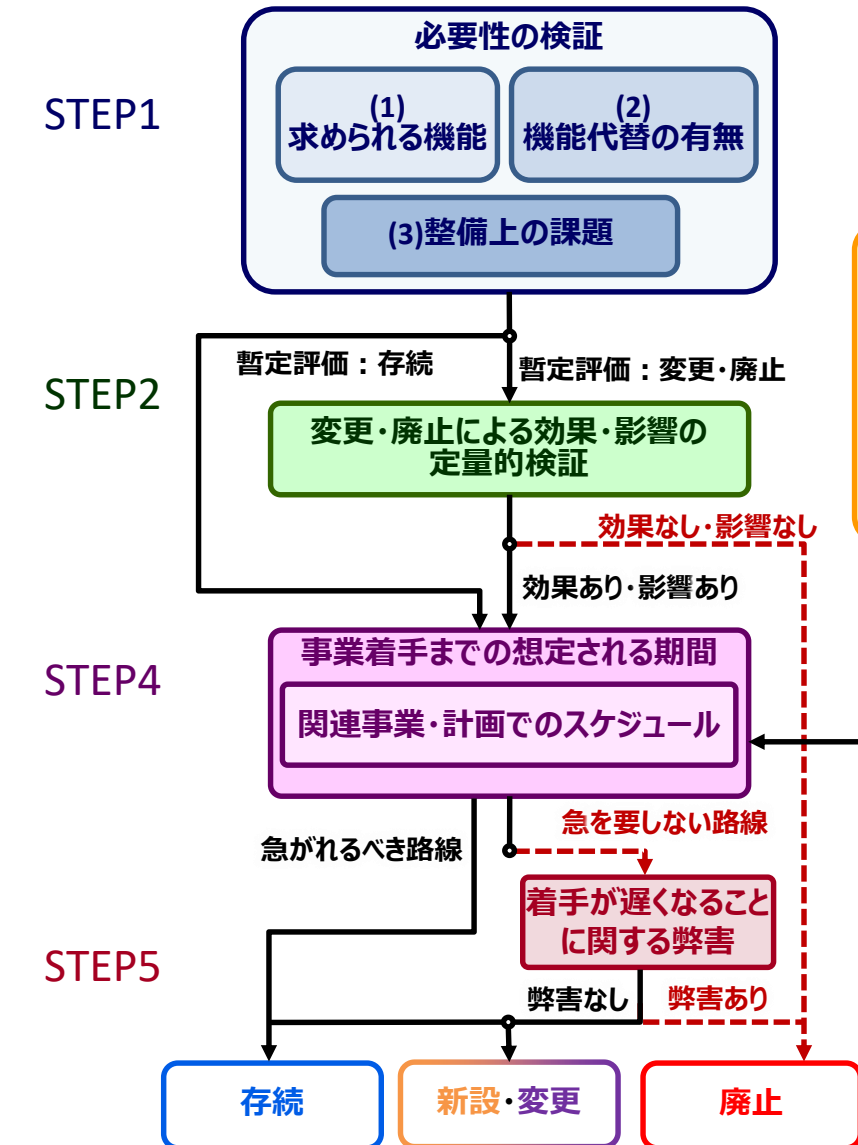
主な狙い	想定される地区
まちづくり支援	高松駅周辺
結節機能向上	JR予讃線端岡駅、ことでん仏生山駅



# 都市計画道路網の見直し（案）の検討手法

都市計画道路網の見直しに当たっては、「見直し案の立案に関するステップフロー（案）」に基づき、「存続」「新設・変更」「廃止」の判断を行う。

## ■見直し案の立案に関するステップフロー（案）

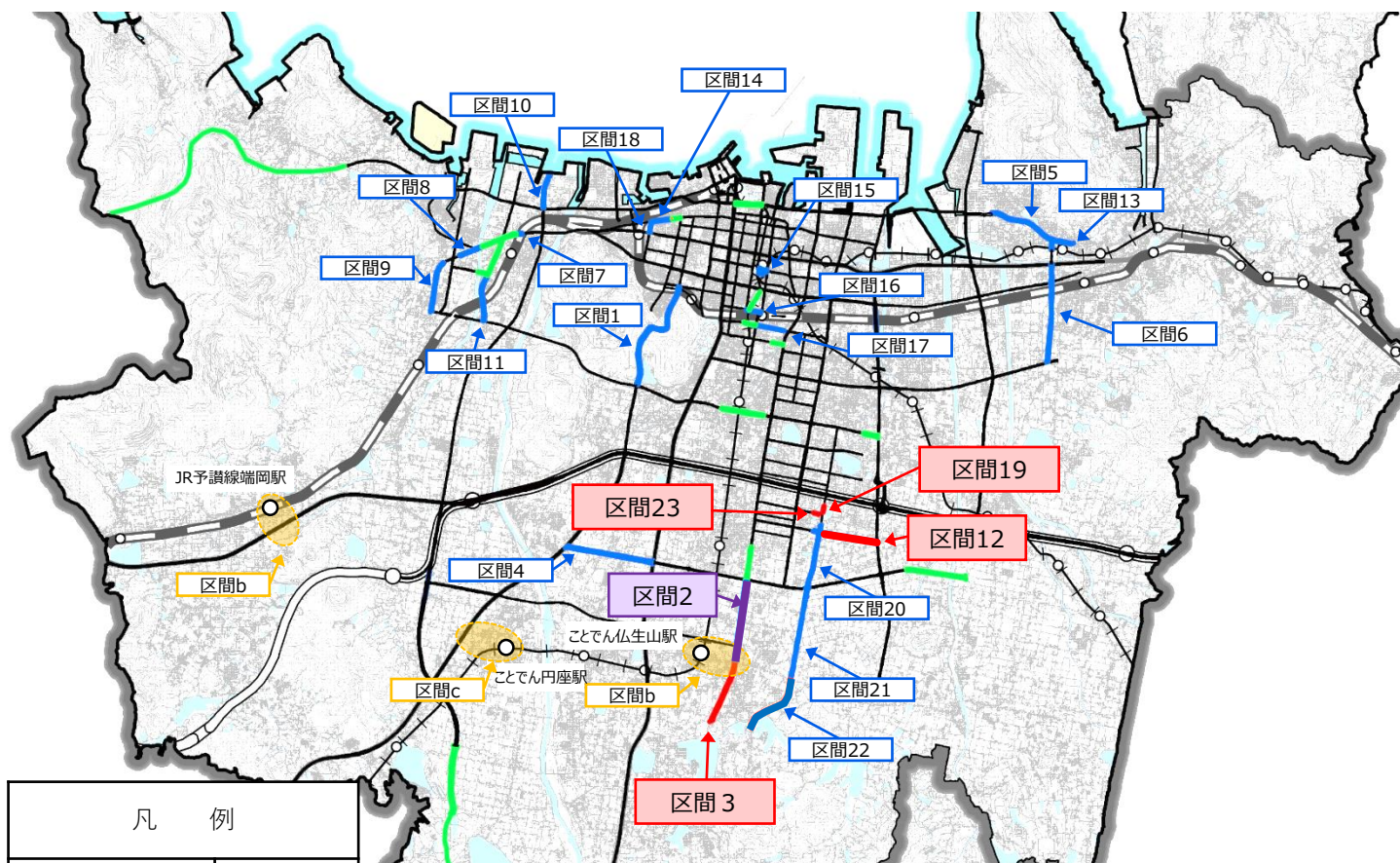


## ■各ステップの具体的な対応内容（案）

論点		視点
必要性の検証	(1)求められる機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画決定時と比較して、現時点・将来も変わらず必要であるか？</li> <li>県・高松市が考えるまちづくりを踏襲するものか？（市街地拡大・自動車利用促進など）</li> <li>まちづくりを支援する都市交通施設となり得るのか？</li> </ul>
	(2)代替案の有無及び進捗	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要性が高いと判断された各種機能について、当該街路以外での対応は困難か？（既存計画or検討中or新規対応）</li> </ul>
	(3)整備上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>長期未着手となっている要因は何か？</li> <li>その要因は半永久的に解決されないものか？</li> </ul>
変更・廃止による効果・影響の定量的検証		<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の変更、廃止による効果、影響はどの程度か？</li> <li>路線単体の費用対効果はどの程度か？</li> </ul>
新設路線の検討		<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画における交通結節拠点へのアクセス性確保に対して、それを支援する街路はあるか？（なければ新設）</li> </ul>
事業着手までの想定される期間	関連事業・計画でのスケジュール	<ul style="list-style-type: none"> <li>個別街路と関連性の高い計画はあるか？ある場合は、どのようなスケジュールか？</li> </ul>
着手が遅くなることに関する弊害		<ul style="list-style-type: none"> <li>未着手状態が続くことによる他事業への弊害はないのか？都市計画道路区域との重複物件は？</li> </ul>

# 都市計画道路網の見直し（案）

ステップフローに基づき、路線ごとに評価を行い、都市計画道路網の見直し（案）の取りまとめを行った。



・今回の都市計画道路網の見直しにおいて、「急がれるべき路線」と判断された路線については、都市計画道路整備プログラムの作成を行うことで、整備時期の明確化を図る。  
 ・「急を要しない路線」と判断された路線については、今後、市内で計画される大規模プロジェクトの動向や公共交通施策との連携を図り、情勢の変化を的確に捉え、遅滞なく見直しを行っていく。

## ◆長期未着手路線

路線番号	区間番号	路線（区間）名	計画概要			最終判定	備考	
			区間延長 (m)	計画幅員 (m)	車線数			
1	1	(都)錦町国分寺綾南線	1,887	22	4	2	存続	
2	2	(都)朝日町仏生山線①	1,040	22	4	-	変更	車線数変更（4→2）
	3	(都)朝日町仏生山線②	1,290	22	4	-	一部変更 一部廃止	車線数変更（4→2）及び 一部廃止
3	4	(都)成合六条線	1,520	25	4	-	存続	
4	5	(都)高松海岸線①	1,227	16	2	-	存続	
	6	(都)高松海岸線②	1,530	16	2	-	存続	
5	7	(都)中新町鬼無線①	193	18	2	2	存続	
	8	(都)中新町鬼無線②	330	18	2	2	存続	
	9	(都)中新町鬼無線③	850	18	2	2	存続	
6	10	(都)郷東香南線	558	16	2	-	存続	
7	11	(都)郷東檀紙西線	805	16	2	-	存続	
8	12	(都)太田下町林線	1,040	16	2	-	一部廃止	
9	13	(都)屋島中町線	350	16	2	-	存続	
10	14	(都)兵庫町西通町線	300	15	2	2	存続	
11	15	(都)瓦町松島線	130	25	2	2	存続	
12	16	(都)中野町藤塚線	250	15	2	-	存続	
13	17	(都)栗林上福岡線	470	15	2	2	存続	
14	18	(都)扇町宮脇線	170	15	2	-	存続	
15	19	(都)木太多肥上町線①	100	12	2	-	廃止	
	20	(都)木太多肥上町線②	1,000	12	2	-	存続	
	21	(都)木太多肥上町線③	1,460	12	2	-	存続	
	22	(都)木太多肥上町線④	1,100	12	2	-	存続	
16	23	(都)太田下町長池線	70	12	2	-	廃止	

## ◆新規路線候補

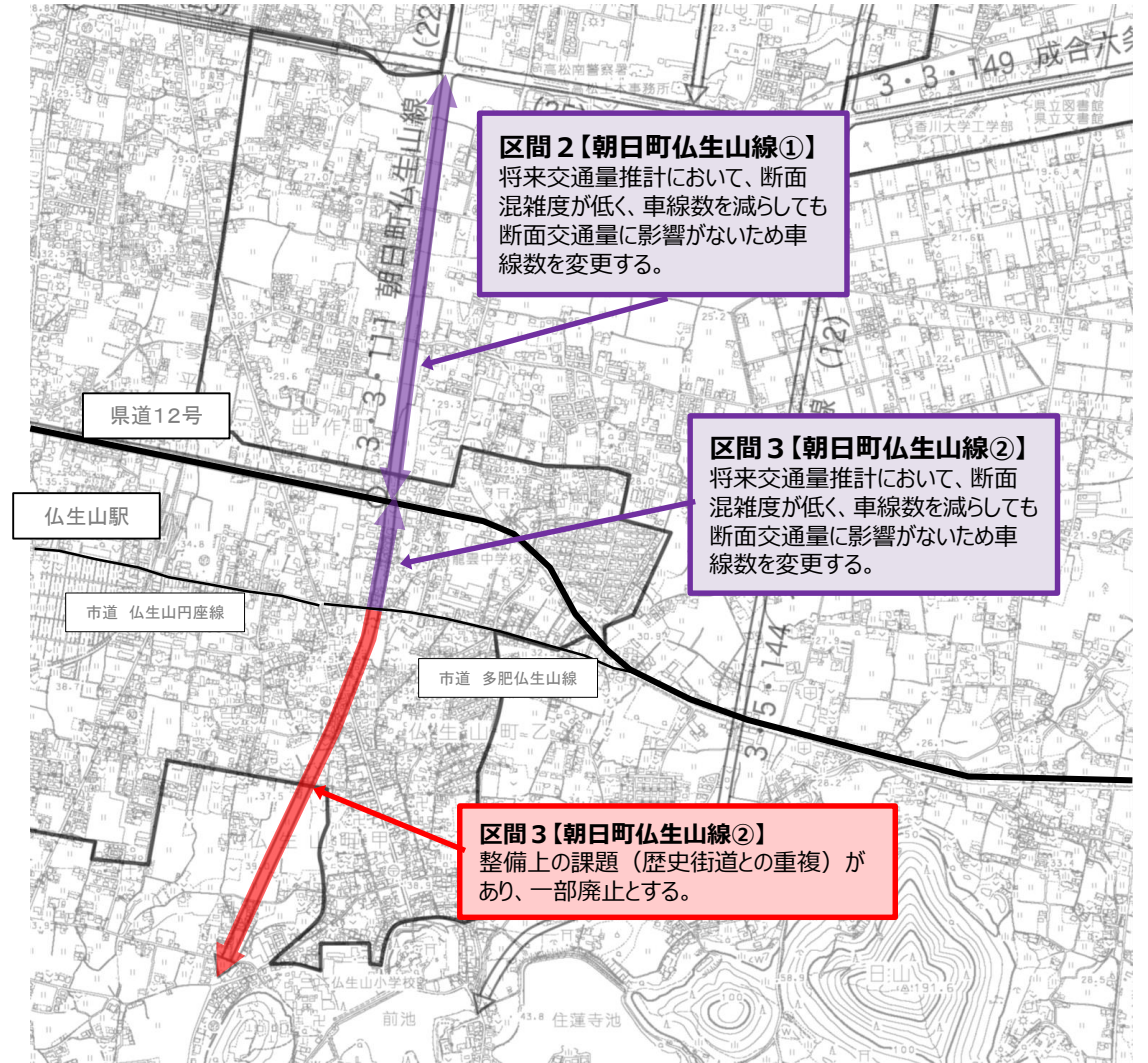
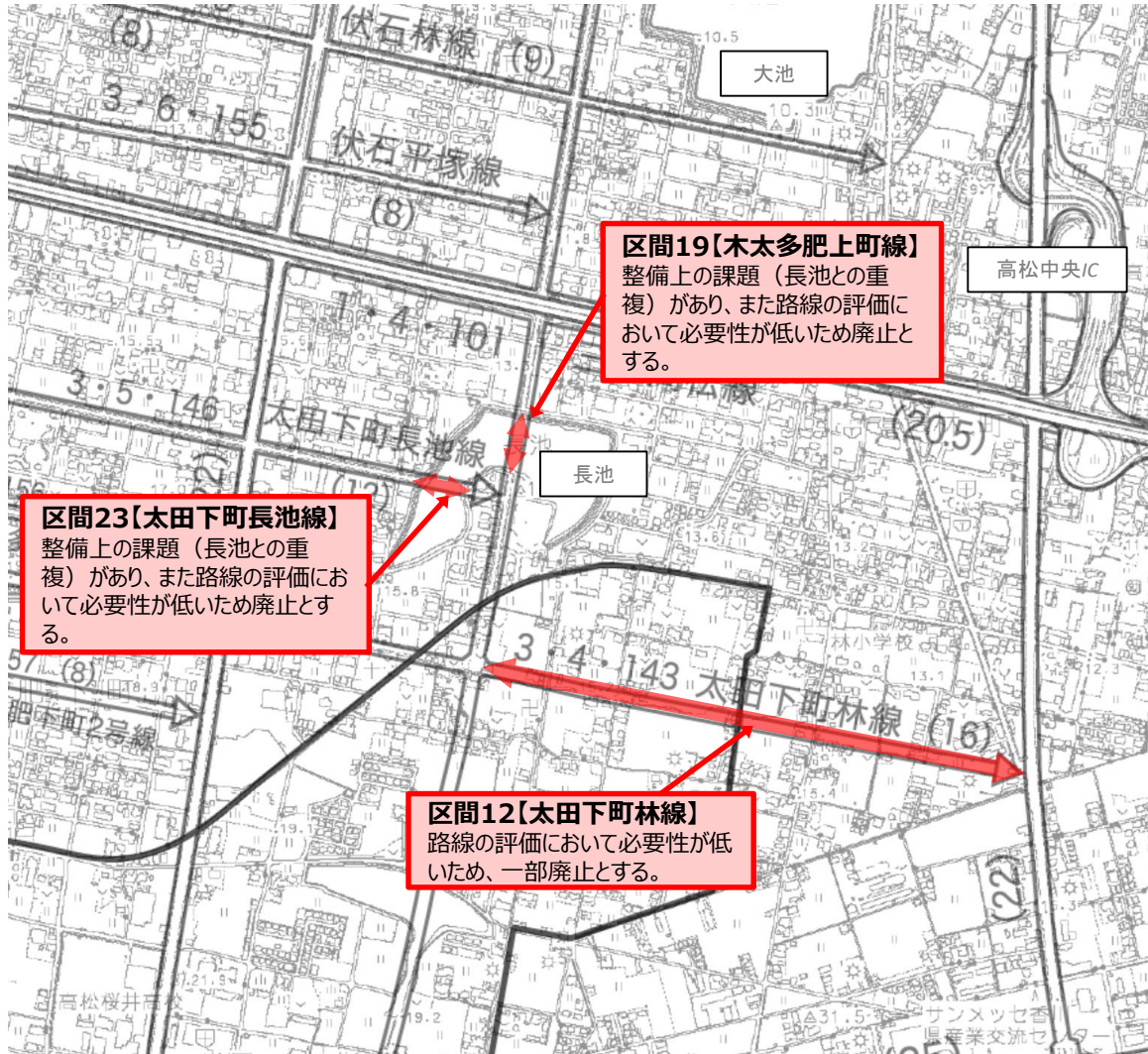
A	a	ことでん仏生山駅	500	未定	2	-	新設
B	b	JR予讃線端岡駅	300	未定	2	-	新設
C	c	ことでん円座駅	800	未定	2	1	新設

# 都市計画道路網の見直し（案）

## ◆変更及び廃止区間詳細図

都市計画道路網の見直しによって、変更又は廃止となった区間の詳細図を表す。

← 変更区間 (車線数4→2) →  
← 廃止区間 →



# 都市計画道路網の見直し（案）

## ◆新規路線候補区間 想定図

地域公共交通計画において、結節拠点として位置付けられている、JR端岡駅、ことடன்仏生山駅、円座駅については、拠点アクセスが脆弱であり、アクセス性の確保が必要と評価したことから、都市計画道路網の見直しによって、新しく都市計画道路として、想定される区間の想定図を表す。

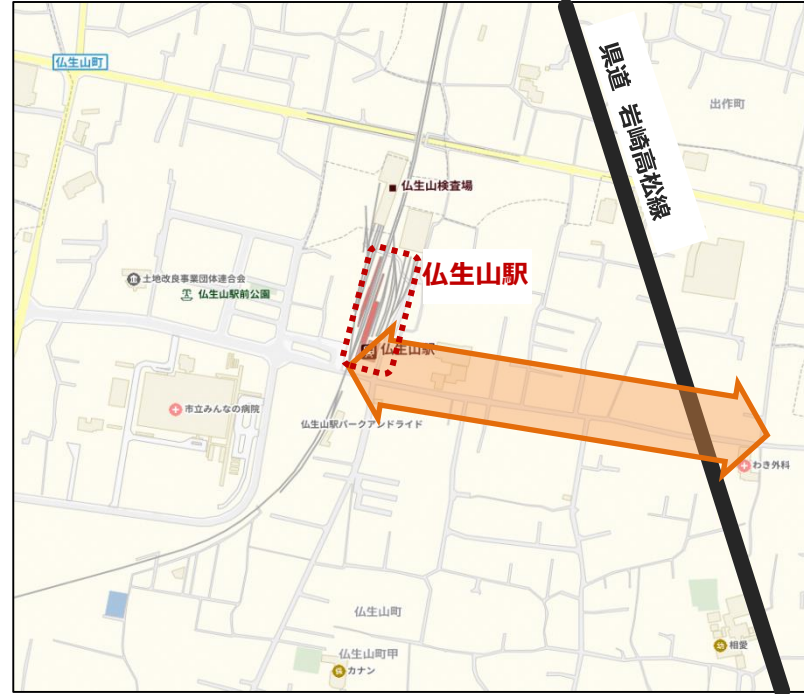
※幅員構成の詳細については、今後検討するものとする。

⇔ 新規候補区間

○JR端岡駅周辺



○ことடன்仏生山駅周辺



○ことடன்円座駅周辺



↑ 駅舎の移設も考慮し、今後検討するものとする。

# 今後のスケジュール

項目	令和3年度					令和4年度
	11	12	1	2	3	
都市計画道路網再編				● 建設消防 調査会	● パブリック コメント ● 地元説明 (Web動画での説明)	● 都市計画 変更手続
	都市計画道路網検討委員会					
	← H30.10～R3.9 第1回～第6回			● 2/4第7回 再編素案	● 第8回 再編案	→
道路整備プログラム策定	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">           対象路線の抽出            必要性の検討            検討・調査の実施方針            基本方針・検討手法         </div>					→ 道路整備プログラム検討