

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%	

対象路線について

対象①

長期未着手路線

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

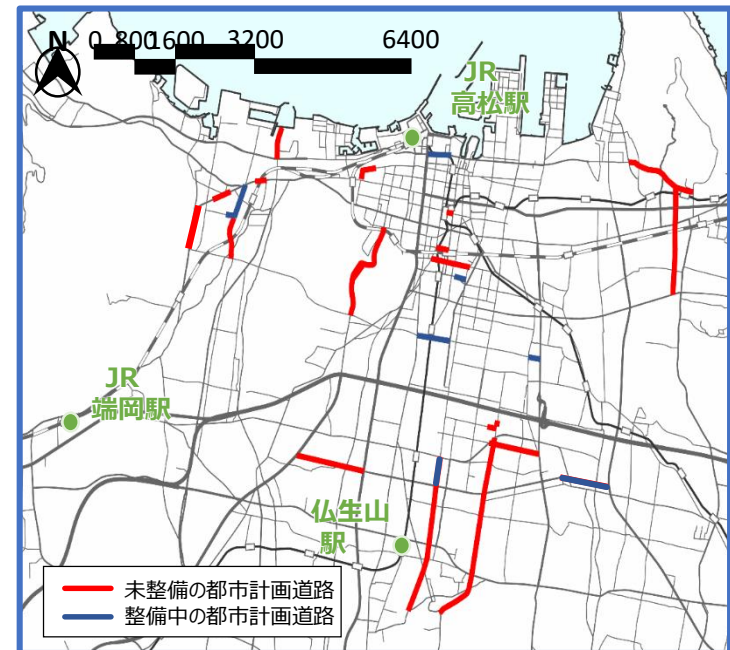
都市計画道路網見直し対象路線延長約17km 16路線(23区間)

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及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。

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



要点①

種々のデータの特徴・特性を考慮した、客観性を確保した分析、評価の実施

☞ パーソントリップ調査に加え、本市がこれまでに分析した種々のデータ（ICカードデータ等）を活用した分析

要点②

種々の開発計画、交通施策展開を踏まえた定量的な評価、効果分析

☞ 公共交通関連計画により構築されている交通手段選択モデルを活用した、四段階推計モデルの構築とともに、高松環状道路などの各種関連等計画を踏まえた定量的な評価、効果分析

要点③

新規路線については、鉄道駅を中心とした結節拠点を中心に検討

☞ 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周辺のまちづくり、公共交通利用促進、都心部のにぎわい向上などまちづくりを支援する新規路線の抽出

要点④

コンパクト・プラス・ネットワークの視点から必要性について検討

☞ 都市計画マスタープランや立地適正化計画等により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の視点からの検討

都市計画道路網の見直しに当たっての基本方針

公共交通

- ・誰もが利用しやすい交通体系の構築
- ・公共交通網の維持・強化
- ・交通結節点の整備、拠点間の公共交通の強化

土地利用

- ・コンパクトで持続可能な集約型都市構造の構築
- ・適切な土地利用の誘導
- ・魅力ある都市空間の形成

まちづくりの考え方

- コンパクト・プラス・ネットワーク
- 集約拠点への都市機能の集約と居住の誘導
- 公共交通による拠点間の円滑な移動

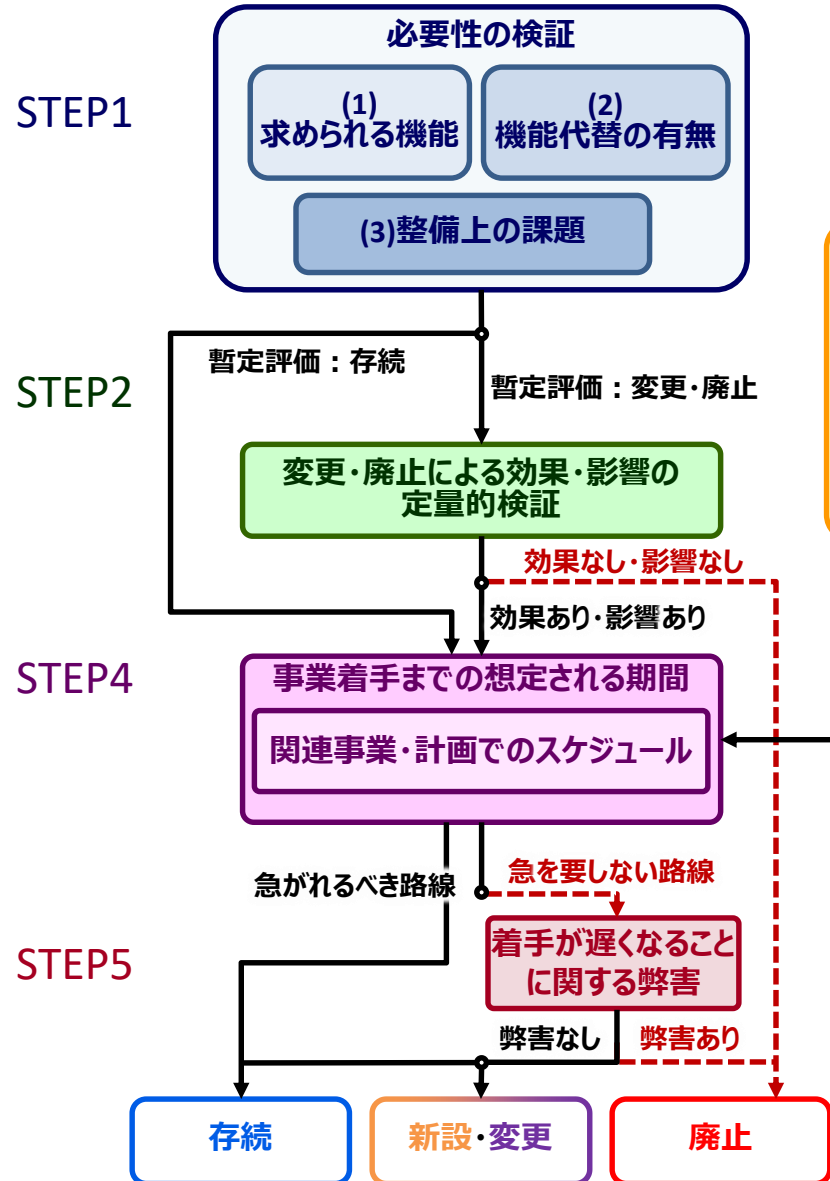


基本方針

- ・“鉄道を基軸、バスをフィーダー”とする公共交通ネットワーク構築の支援に資するネットワーク検討
- ・都市機能誘導区域におけるにぎわい創出に資する歩行者・自転車への快適性確保につながるネットワーク検討
- ・各種計画との整合性を確保した道路網再編

都市計画道路網の見直し（案）の検討手法

■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
必要性的検証	(1)求められる機能	<ul style="list-style-type: none"> 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？ 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） まちづくりを支援する都市交通施設となり得るのか？
	(2)代替案の有無及び進捗	<ul style="list-style-type: none"> 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）
	(3)整備上の課題	<ul style="list-style-type: none"> 長期未着手となっている要因は何か？ その要因は半永久的に解決されないものか？
変更・廃止による効果・影響の定量的検証		<ul style="list-style-type: none"> 路線の変更、廃止による効果、影響はどの程度か？ 路線単体の費用対効果はどの程度か？
新設路線の検討		<ul style="list-style-type: none"> 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）
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"> 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？
着手が遅くなることに関する弊害		<ul style="list-style-type: none"> 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？

STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能)

■ 求められる機能

求められる機能		機能の詳細	必要性のある路線選定の考え方
市域全体に及ぶ機能	① 将来都市構造の形成	都市の将来像の実現に寄与する路線機能（上位計画の位置づけによる） ・都市構造上の主軸を形成	都市計画マスタープラン等上位計画を踏まえて、以下の路線を選定 ・上位計画で、都市の骨格（軸）として位置づけられている路線 ・上位計画で、都市構造上の核として位置づけられる地区を相互に連携する軸、もしくは周辺都市と連携する路線
	② 将来公共交通網の形成	将来の公共交通サービスを受け持つべき路線機能	公共交通空白地域の解消に寄与する路線を選定
	③ 自動車交通混雑緩和への寄与	自動車交通混雑の緩和に資する路線機能	以下の考え方に基づいて選定 ・既存ストックを最大限活用する観点から、現在、整備の目処が立っているネットワークに該当する路線を選定（現道、事業中及び事業予定路線） ・上記路線を対象に断面混雑度を検証し、断面混雑度1.25以上となる場合、断面混雑度を1.25以下にするために、追加すべき路線を選定
局所的な機能	④ 地区レベルのまちづくりの誘導	地区レベルのまちづくりの誘導に資する路線機能	以下のような地区レベルのまちづくりにおいて主軸等として位置づけられる路線を選定 【条件：地区レベルのまちづくりに関係する路線である】 ①立地適正化計画で定められる居住誘導区域 ②土地区画整理事業の区域に含まれる ③バリアフリー重点整備地区 ④中心市街地活性化重点整備エリア ⑤あんしん歩行エリア

STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能)

■ 求められる機能

求められる機能		機能の詳細	必要性のある路線選定の考え方
局所的な機能	⑤ 主要駅アクセスの強化	まちづくり上重要な鉄道駅（上位計画に位置づけのある鉄道駅）へのアクセスの強化に資する路線機能	都市計画マスタープラン等で、都市構造上の核として位置づけられる駅と区域全体に及ぶ機能を有する路線を結ぶ路線を選定
	⑥ 路線バスの円滑な運行の確保	現在運行している路線バスの運行の円滑化に資する路線機能	<p>現道に路線バスが運行している路線で、当該路線の整備により、歩道・拡幅等により円滑な運行が確保されるという観点で、条件1に加えて、条件2または条件3に該当する路線を選定</p> <p>【条件1】現道に路線バスが運行している路線</p> <p>【条件2】以下の①か②に該当</p> <p>①現道に歩道が存在しない（片側歩道は歩道ありと判断）</p> <p>②現道でバスが離合不能（車道幅員5.5m未満）</p> <p>【条件3】歩行者・自転車交通が多く（DID区域内）、都市計画道路の計画幅員上、歩道等を確保できる路線（片側歩道を考慮し、計画幅員8m以上）</p>
	⑦ 歩行者・自転車の通行環境の確保	歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資する路線機能	<p>快適な通行環境を確保するという観点で、以下の1～2のいずれかの条件に該当する路線を選定</p> <p>【条件1】交通量の多い路線（4,000台/日以上）</p> <p>【条件2】4,000台/日以下で、DID区域内（歩行者・自転車交通が多いと想定される路線）に位置する路線</p>
	⑧ 防災空間の形成	密集市街地における避難路や延焼防止の遮断空間などに資する路線機能	<p>密集市街地における避難路や延焼防止の遮断空間などの路線機能を有すると判断できる路線を選定</p> <p>【条件1】国土交通省の設定する重点密集市街地に位置する路線</p> <p>【条件2】避難路や延焼防止の遮断空間などの路線機能を有すると判断できる路線（計画幅員12m以上の道路）</p>

STEP 1 : 必要性の検証 ((2)機能代替の有無)

■ 機能代替の有無

求められる機能		代替路線の考え方
市域全体に及ぶ機能	① 将来都市構造の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・上位計画において、都市の重要な路線として、当該路線を対象に機能が設定されているため、当該路線が未整備で、都市の将来像の実現に寄与する路線としての機能を十分に発揮できない場合においては、当該路線として機能強化を図る必要があるため、基本的に、他の現道等への機能代替は考慮できない。 ・ただし、市街化調整区域や市街化区域外延部に位置する路線において、現道や代替路線が自動車交通処理上支障なく（車道幅員5.5m以上）、求められる機能を受け持つものと判断できる場合、機能受容できる現道や代替路線が存在すると判断する。
	② 将来公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・並行路線に関するバスルート設定や、小型車両導入による現道での代替可能性があれば代替機能が存在すると判断する。
	③ 自動車交通混雑緩和への寄与	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、整備の目処が立っているネットワークに該当する路線については、すでに当該路線で機能を有しているため、他の現道等への機能代替は考慮できない。 ・また、追加すべき路線についても、代替性等を考慮して追加を判断するため、他の現道等への機能代替は考慮できない。
局所的な機能	④ 地区レベルのまちづくりの誘導	<ul style="list-style-type: none"> ・関連計画において、当該路線を対象に設定されている機能であり、当該路線が未整備で求められる機能を十分に発揮できない場合においては、当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない。
	⑤ 主要駅アクセスの強化	<ul style="list-style-type: none"> ・対象駅と連絡する「区域全体に及ぶ機能を有する路線」が同一であり、対象路線と並行している路線が存在すれば、代替路線が存在すると判断する。
	⑥ 路線バスの円滑な運行の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・現道が路線バスの通行を受け持つものと捉え、以下のように判断する。 【条件2】において②に該当する場合、【条件3】における状況いかに係わらず、機能代替は考慮できない。 【条件3】に該当する場合は、当該路線とは別に歩行者の動線（細街路を含む）が存在すれば、代替路線が存在すると判断する。
	⑦ 歩行者・自転車の通行環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の歩道あり区間と別動線（細街路を含む）により、連続的に歩行者の動線が確保できれば、代替路線が存在すると判断する。 ・ただし、この場合、学校や駅の位置等に留意し、動線確保の可能性を確認する必要がある。 ・例えば、通学路に指定されているものの、歩道が存在しない路線の場合、機能代替は考慮できない。
	⑧ 防災空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・重点密集市街地においては、当該路線の整備が重要であり、他の現道等への機能代替は考慮できない。

STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能・(2)機能代替の有無)

■ 機能評価_市域全体に及ぶ機能

機能① 将来都市構造の形成

○ 機能の詳細

都市の将来像の実現に寄与する路線機能（上位計画の位置づけによる）

- ・都市構造上の主軸を形成
- ・都市内の拠点間や都市間を連携・連絡

○ 設定路線

区間	区間名	内外	機能評価	必要性	代替評価	代替性
1	(都)錦町国分寺綾南線	拠点内	地域連携軸に位置付けられている	○	当該路線として機能強化を図る必要性あるため考慮できない	×
2	(都)朝日町仏生山線①	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-
3	(都)朝日町仏生山線②	拠点内	地域連携軸に位置付けられているが、接続する県道164号が1車線の道路であり、軸形成が不可能		-	-
4	(都)成合六条線	拠点外	放射環状道路に位置付けられている	○	当該路線として機能強化を図る必要性あるため考慮できない	×
5	(都)高松海岸線①	拠点内	地域連携軸に位置付けられている	○	当該路線として機能強化を図る必要性あるため考慮できない	×
6	(都)高松海岸線②	拠点外	地域連携軸に位置付けられている	○	当該路線として機能強化を図る必要性あるため考慮できない	×
7	(都)中新町鬼無線①	拠点外	都市間連携軸に位置付けられている	○	当該路線として機能強化を図る必要性あるため考慮できない	×
8	(都)中新町鬼無線②	拠点内	都市間連携軸に位置付けられている	○	当該路線として機能強化を図る必要性あるため考慮できない	×
9	(都)中新町鬼無線③	拠点外	都市間連携軸に位置付けられている	○	当該路線として機能強化を図る必要性あるため考慮できない	×
10	(都)郷東香南線	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-
11	(都)郷東檀紙西線	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-
12	(都)太田下町林線	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-
13	(都)屋島中町線	拠点内	拠点間の連携強化には資さない		-	-
14	(都)兵庫町西通町線	拠点内	拠点間の連携強化には資さない		-	-
15	(都)瓦町松島線	拠点内	拠点間の連携強化には資さない		-	-
16	(都)中野町藤塚線	拠点内	拠点間の連携強化には資さない		-	-
17	(都)栗林上福岡線	拠点内	拠点間の連携強化には資さない		-	-
18	(都)扇町宮脇線	拠点内	拠点間の連携強化には資さない		-	-
19	(都)木太多肥上町線①	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-
20	(都)木太多肥上町線②	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-
21	(都)木太多肥上町線③	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-
22	(都)木太多肥上町線④	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-
23	(都)太田下町長池線	拠点外	拠点間の連携強化には資さない		-	-

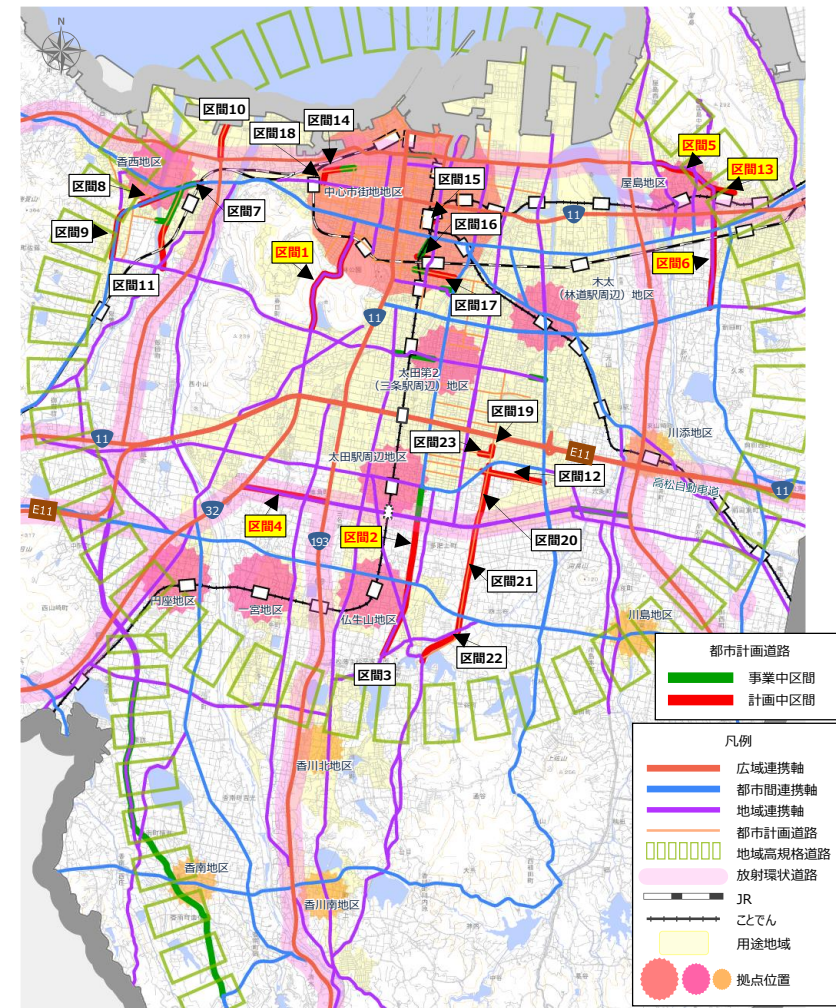
○ 機能選定の考え方

都市計画マスタープランによる「交通関連施設の整備方針」上の位置づけ

- ・放射環状道路
- ・市外拠点と市内中心拠点を連絡する道路（広域連携軸）
- ・都市外拠点と市街地を連絡する道路（都市間連携軸）
- ・都市内拠点を連絡する道路（地域連携軸）

○ 機能代替の考え方

- ・上位計画において、当該路線を対象に機能が設定されているため、基本的に他の現道等への機能代替は考慮できない。
- ・ただし、用途白地地域や用途地域外縁部に位置する路線において、現道や代替路線が自動車交通処理上支障なく（車道幅員5.5m以上）、求められる機能を受け持つものと判断できる場合、機能受容できる現道や代替路線が存在すると判断する。



STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能・(2)機能代替の有無)

■ 機能評価_市域全体に及ぶ機能

機能② 将来公共交通網の形成

○ 機能の詳細

地域公共交通計画における公共交通利用促進の方向性と整合した路線を選定
(公共交通の運行の効率化や利便性・安全性向上に寄与する路線を選定)

○ 設定路線

区間	区間名	機能評価	必要性	代替評価	代替性
1	(都)錦町国分寺綾南線	現道はバス路線となっておらず、沿道利用も限られるため、4車線化されても公共交通の利用促進には繋がらない		-	-
2	(都)朝日町仏生山線①	当区間は、地域公共交通計画の中で、人口密度が高く鉄道駅・バス停勢圏からは離れた「公共交通不便地域」と位置付けられたエリア内にあり、当区間整備による琴電太田駅を中心としたフィーダー路線等の新たな運行により、公共交通不便地域の解消に繋がると考えられる	○	並行する県道43号は2車線であり、歩道も存在しない道路であるため、バスルートの設定は困難、機能の代替は不可能	×
3	(都)朝日町仏生山線②	仏生山地区内を通過するが、琴電仏生山駅への直接的なアクセス路とはならず、公共交通の利用促進には繋がらない		-	-
4	(都)成合六条線	当区間の大部分が「公共交通不便地域」エリア内にあり、当区間整備による琴電太田駅を中心としたフィーダー路線等の新たな運行により、公共交通不便地域の解消に繋がると考えられる	○	並行する県道171号は2車線であり、歩道は狭く片側のみの道路であるため、バスルートの設定は困難、機能の代替は不可能	×
5	(都)高松海岸線①	当区間整備により、屋島地区(拠点)の公共交通拠点となる琴電屋島駅へのアクセス路となり、公共交通拠点へのアクセス性向上により公共交通利用促進に繋がると考えられる	○	東西方向の琴電屋島駅へのアクセス路となるような周辺道路はなく、バスルートの設定は困難、機能の代替は不可能	×
6	(都)高松海岸線②	当区間に並行する(主)塩江屋島西線がバス路線となっており、当区間の整備は公共交通利用促進には繋がらない		-	-
7	(都)中新町鬼無線①	連続する区間7・8・9と事業中区間との連携した整備により、香西駅、鬼無駅周辺のフィーダー路線等の新たな運行により、公共交通不便地域の解消に繋がると考えられる	○	現道のバス路線の機能強化を図る必要があるため、周辺道路での機能の代替は不可能	×
8	(都)中新町鬼無線②		○	並行する路線はなく、バスルートの設定は困難、機能の代替は不可能	×
9	(都)中新町鬼無線③		○	機能の代替は不可能	×
10	(都)郷東香南線	本区間の一部の現道区間がバス路線(運転免許センター線)となっており、本区間整備によりバスの走行環境は改善されるが、利用者が限定的であり、利用促進には繋がらない		-	-
11	(都)郷東檜紙西線	本区間の一部が「公共交通不便地域」のエリアに含まれるが、対象エリアが狭く、整備後にバスを運行しても利用促進効果は限定的であると考えられる		-	-
12	(都)太田下町林線	本区間の一部が「公共交通不便地域」のエリアに含まれるが、本区間でなくとも、並行する(主)中徳三谷高松線へバスが運行されれば同様の不便地域解消効果が得られるため、本区間整備による公共交通利用促進には繋がらない		-	-
13	(都)屋島中町線	屋島地区(拠点)内ではあるが、公共交通拠点となる琴電屋島駅へのアクセス路とはならないため、当区間の整備は公共交通利用促進には繋がらない		-	-
14	(都)兵庫町西通町線	当区間に並行する(市)五番町西宝線がバス路線となっており、当区間の整備は公共交通利用促進には繋がらない		-	-
15	(都)瓦町松島線	琴電瓦町駅の東側駅前広場整備を行う計画であり、瓦町駅を中心とした公共交通利用促進に繋がると考えられる	○	駅前広場整備も含む計画であり、周辺道路等での機能の代替は考慮できない	×
16	(都)中野町藤塚線	中心市街地地区(拠点)における主要交通拠点であるJR栗林駅へのアクセス路となり、公共交通拠点へのアクセス性向上により公共交通利用促進に繋がると考えられる	○	並行する周辺道路は幅員が狭く、歩道がない道路であるため、バスルートの設定は困難、機能の代替は不可能	×
17	(都)栗林上福岡線	中心市街地地区(拠点)における主要交通拠点であるJR栗林駅へのアクセス路となり、公共交通拠点へのアクセス性向上により公共交通利用促進に繋がると考えられる	○	並行する周辺道路は幅員が狭く、歩道がない道路であるため、バスルートの設定は困難、機能の代替は不可能	×
18	(都)扇町宮脇線	区間14に並行する(市)五番町西宝線がバス路線となっており、当区間の整備は区間14との連携が前提であることから同様に公共交通利用促進には繋がらない		-	-
19	(都)木太多肥上町線①	「公共交通不便地域」内の区間ではあるが、橋梁のみの区間であり、本区間整備による公共交通利用促進には繋がらない		-	-
20	(都)木太多肥上町線②	当区間は人口密度が高く鉄道駅・バス停勢圏からは離れた「公共交通不便地域」にあり、琴電新駅を中心としたフィーダー路線等の新たな運行により、公共交通不便地域の解消に繋がると考えられる	○	バスが運行可能な並行する周辺道路は存在せず、バスルートの設定は困難、機能の代替は不可能	×
21	(都)木太多肥上町線③		○		×
22	(都)木太多肥上町線④	本区間の大半が「公共交通不便地域」に含まれるが、概ね農地を通過する路線となっており、整備後にバスを運行しても利用促進効果は限定的であると考えられる		-	-
23	(都)太田下町長池線	「公共交通不便地域」内の区間ではあるが、橋梁のみの区間であり、本区間整備による公共交通利用促進には繋がらない		-	-

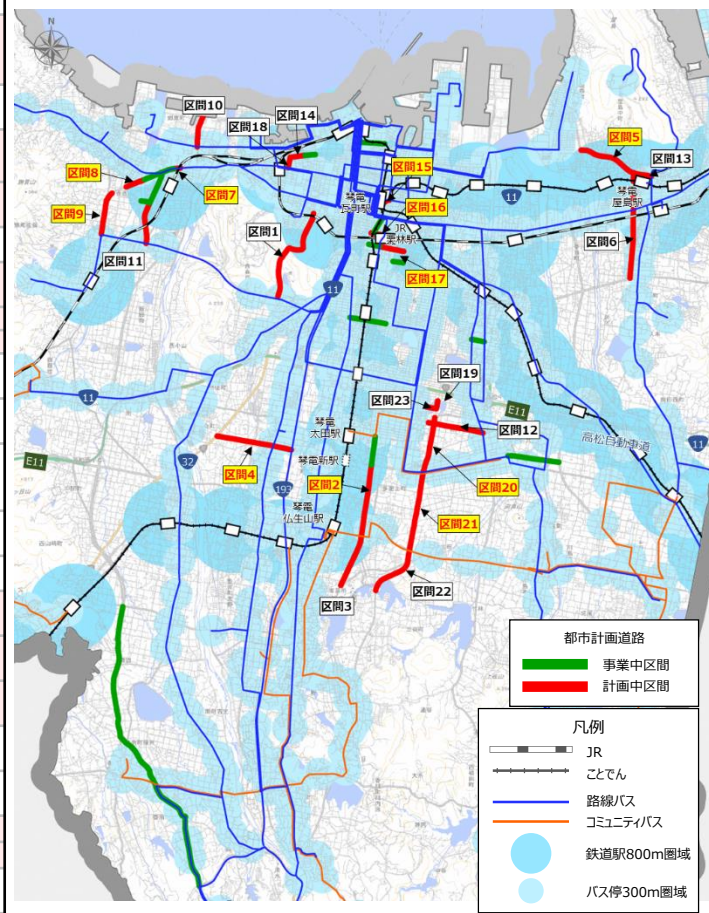
○ 機能選定の考え方

以下の項目により、公共交通の利用促進効果の有無について検証

- ・現道が現行のバス路線となっているか
- ・道路整備によりバス運行の効率化につながるか
- ・バスのフィーダー運行の拡充(公共交通不便地域の解消)等に繋がるか
- ・拠点内における鉄道駅等の交通拠点へのアクセス向上に繋がるか
- ・道路整備により公共交通利用促進に向けて逆効果とならないか

○ 機能代替の考え方

・並行路線に関するバスルート設定や、小型車両導入による現道での代替可能性があれば代替機能が存在すると判断する。



STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能・(2)機能代替の有無)

■ 機能評価_市域全体に及ぶ機能

機能③ 自動車交通混雑緩和への寄与

○機能選定の考え方

○機能代替の考え方

○機能の詳細

自動車交通混雑の緩和に資する路線機能

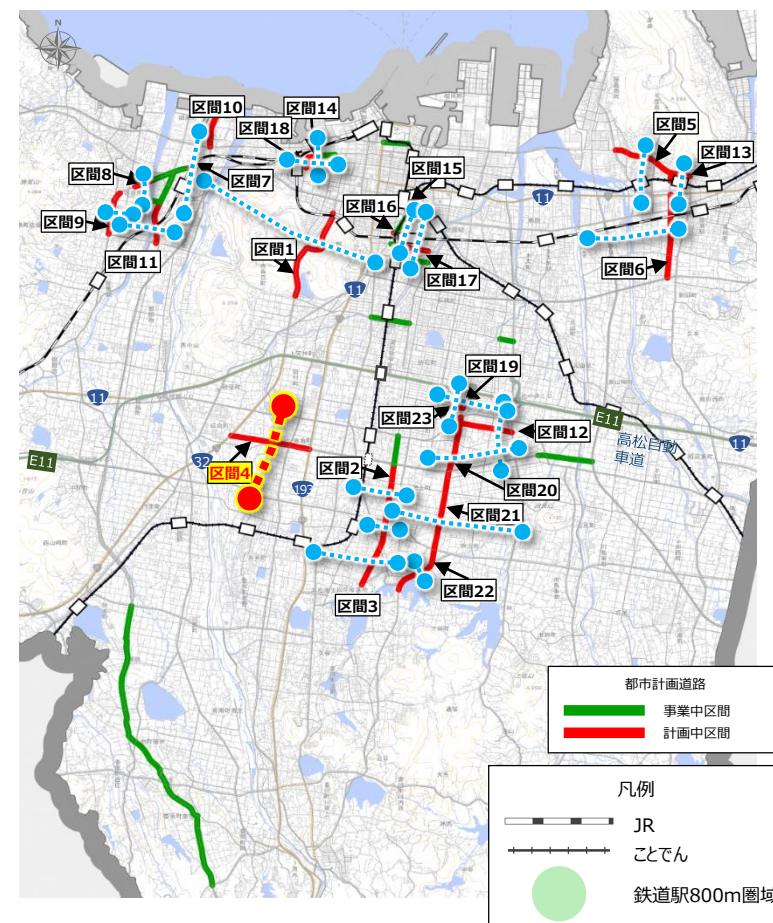
以下の考え方に基づいて選定

- 既存ストックを最大限活用する観点から、現在、整備の目処が立っているネットワークに該当する路線を選定（現道、事業中及び事業予定路線）
- 上記路線を対象に断面混雑度を検証し、断面混雑度1.25以上となる場合、断面混雑度を1.25以下にするために、追加すべき路線を選定

- 現在、整備の目途が立っているネットワークに該当する路線については、他の現道等への機能代替は考慮できない。
- 追加すべき路線についても、代替性等を考慮して追加を判断するため、他の現道等への機能代替は考慮できない。

○設定路線

区間	区間名	断面交通容量 (百台/日)	機能評価			混雑度	必要性	代替評価	代替性
			断面交通量 (百台/日)						
			対象区間	代替道路	計				
1	(都)錦町国分寺綾南線	800	49	773	822	1.03		-	
2	(都)朝日町仏生山線①	162	81	55	136	0.84		-	
3	(都)朝日町仏生山線②	172	18	155	173	1.01		-	
4	(都)成合六条線	180	168	146	315	1.75	○	現道等への機能代替は考慮できない	×
5	(都)高松海岸線①	288	132	193	326	1.13		-	-
6	(都)高松海岸線②	560	81	373	454	0.81		-	-
7	(都)中新町鬼無線①	474	184	210	394	0.83		-	-
8	(都)中新町鬼無線②	280	70	12	82	0.29		-	-
9	(都)中新町鬼無線③	190	93	42	135	0.71		-	-
10	(都)郷東香南線	ネットワーク性が無いため断面混雑度測定不能						-	-
11	(都)郷東檀紙西線	180	44	46	90	0.50		-	-
12	(都)太田下町林線	570	36	283	318	0.56		-	-
13	(都)屋島中町線	288	73	187	261	0.90		-	-
14	(都)兵庫町西通町線	656	6	310	316	0.48		-	-
15	(都)瓦町松島線	ネットワーク性が無いため断面混雑度測定不能						-	-
16	(都)中野町藤塚線	512	0	196	196	0.38		-	-
17	(都)栗林上福岡線	576	84	125	209	0.36		-	-
18	(都)扇町宮脇線	152	30	69	99	0.65		-	-
19	(都)木太多肥上町線①	360	19	95	114	0.32		-	-
20	(都)木太多肥上町線②	960	8	441	448	0.47		-	-
21	(都)木太多肥上町線③	570	26	212	238	0.42		-	-
22	(都)木太多肥上町線④	80	61	22	83	1.04		-	-
23	(都)太田下町長池線	512	0	316	316	0.62		-	-



STEP 1：必要性の検証（(1)求められる機能・(2)機能代替の有無）

■機能評価_局所的な機能

機能④ 地区レベルのまちづくりの誘導

○機能の詳細

地区レベルのまちづくりの誘導に資する路線機能

○設定路線

○機能選定の考え方

以下のような地区レベルのまちづくりにおいて主軸等として位置づけられる路線を選定

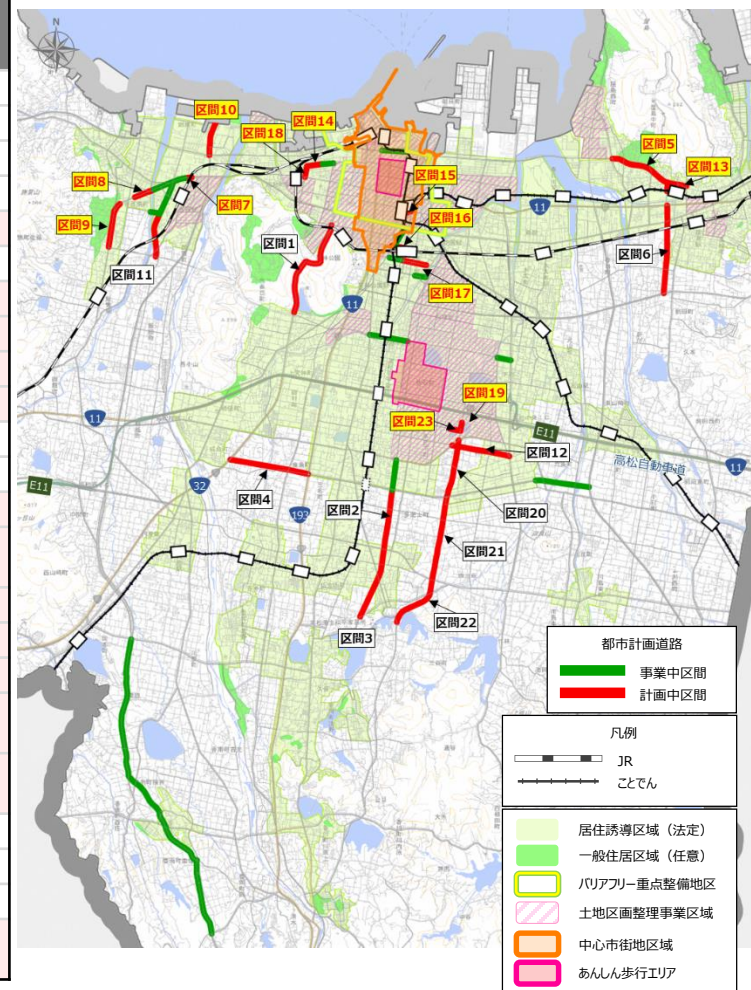
【条件：地区レベルのまちづくりに関係する路線である】

- ①立地適正化計画で定められる居住誘導区域に区間全域が含まれている
- ②土地区画整理事業の区域に含まれる
- ③バリアフリー重点整備地区
- ④中心市街地活性化重点整備エリア
- ⑤あんしん歩行エリア

○機能代替の考え方

・関連計画において、当該路線を対象に設定されている機能であり、当該路線が未整備で求められる機能を十分に発揮できない場合においては、当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない。

区間	区間名	機能評価条件					必要性	代替評価	代替性
		①	②	③	④	⑤			
1	(都)錦町国分寺綾南線							-	-
2	(都)朝日町仏生山線①							-	-
3	(都)朝日町仏生山線②							-	-
4	(都)成合六条線							-	-
5	(都)高松海岸線①	○					○	当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない	×
6	(都)高松海岸線②							-	-
7	(都)中新町鬼無線①	○					○		×
8	(都)中新町鬼無線②	○					○	当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない	×
9	(都)中新町鬼無線③	○					○		×
10	(都)郷東香南線	○					○	当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない	×
11	(都)郷東檀紙西線							-	-
12	(都)太田下町林線							-	-
13	(都)屋島中町線	○					○	当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない	×
14	(都)兵庫町西通町線	○					○	本区間は居住誘導区域に含まれているが、区間周辺は住居が集積しており、機能の必要性は十分に確保されていると判断したため、当該機能の必要性はなく、代替性は考慮できない	×
15	(都)瓦町松島線	○	※1	○	○		○	まちづくり上重要な機能を有しており、周辺道路等への機能代替は考慮できない	×
16	(都)中野町藤塚線	○					○	当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない	×
17	(都)栗林上福岡線	○					○	当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない	×
18	(都)扇町宮脇線	○					○	本区間は居住誘導区域に含まれているが、区間周辺は住居が集積しており、機能の必要性は十分に確保されていると判断したため、当該機能の必要性はなく、代替性は考慮できない	×
19	(都)木太多肥上町線①	○	※1				○	本区間は居住誘導区域に含まれているが、区間周辺の土地区画整理は既に完了しており、機能の必要性は十分に確保されていると判断したため、当該機能の必要性はなく、代替性は考慮できない	×
20	(都)木太多肥上町線②							-	-
21	(都)木太多肥上町線③							-	-
22	(都)木太多肥上町線④							-	-
23	(都)太田下町長池線	○	※1				○	本区間は居住誘導区域に含まれているが、区間周辺の土地区画整理は既に完了しており、機能の必要性は十分に確保されていると判断したため、当該機能の必要性はなく、代替性は考慮できない	×



※1：土地区画整理事業の区域に含まれているが、土地区画整理は既に完了している。

STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能・(2)機能代替の有無)

■ 機能評価_局所的な機能

機能⑤ 主要駅アクセスの強化

○ 機能の詳細

まちづくり上重要な鉄道駅（上位計画に位置づけのある鉄道駅）へのアクセスの強化に資する路線機能

○ 設定路線

区間	区間名	機能評価	必要性	代替評価	代替性
1	(都)錦町国分寺綾南線	駅勢圏に含まれない			
2	(都)朝日町仏生山線①	仏生山駅と新駅の駅勢圏に含まれる	○	駅勢圏内に並行する路線は存在しないため、機能の代替は不可能	×
3	(都)朝日町仏生山線②	仏生山駅の駅勢圏に含まれる	○	並行・近接して歴史街道が存在するが、仏生山駅へのアクセス機能は有していないため、代替は不可能	×
4	(都)成合六条線	駅勢圏に含まれない			
5	(都)高松海岸線①	屋島駅の駅勢圏に含まれる	○	駅勢圏内に並行する路線は存在しないため、機能の代替は不可能	×
6	(都)高松海岸線②	屋島駅の駅勢圏に含まれる	○	駅勢圏内に並行する県道30号が存在しており、機能の代替が可能	○
7	(都)中新町鬼無線①	駅勢圏に含まれない			
8	(都)中新町鬼無線②	駅勢圏に含まれない			
9	(都)中新町鬼無線③	駅勢圏に含まれない			
10	(都)郷東香南線	駅勢圏に含まれない			
11	(都)郷東檀紙西線	駅勢圏に含まれない			
12	(都)太田下町林線	駅勢圏に含まれない			
13	(都)屋島中町線	屋島駅の駅勢圏に含まれる	○	駅勢圏内に並行する路線は存在しないため、機能の代替は不可能	×
14	(都)兵庫町西通町線	駅勢圏に含まれない			
15	(都)瓦町松島線	瓦町駅の駅勢圏に含まれる	○	瓦町駅の東側には並行する主要な路線は存在しないため、機能の代替は不可能	×
16	(都)中野町藤塚線	瓦町駅の駅勢圏に含まれる	○	駅勢圏内に並行する路線は存在しないため、機能の代替は不可能	×
17	(都)栗林上福岡線	駅勢圏に含まれない			
18	(都)扇町宮脇線	駅勢圏に含まれない			
19	(都)木太多肥上町線①	駅勢圏に含まれない			
20	(都)木太多肥上町線②	駅勢圏に含まれない			
21	(都)木太多肥上町線③	駅勢圏に含まれない			
22	(都)木太多肥上町線④	駅勢圏に含まれない			
23	(都)太田下町長池線	駅勢圏に含まれない			

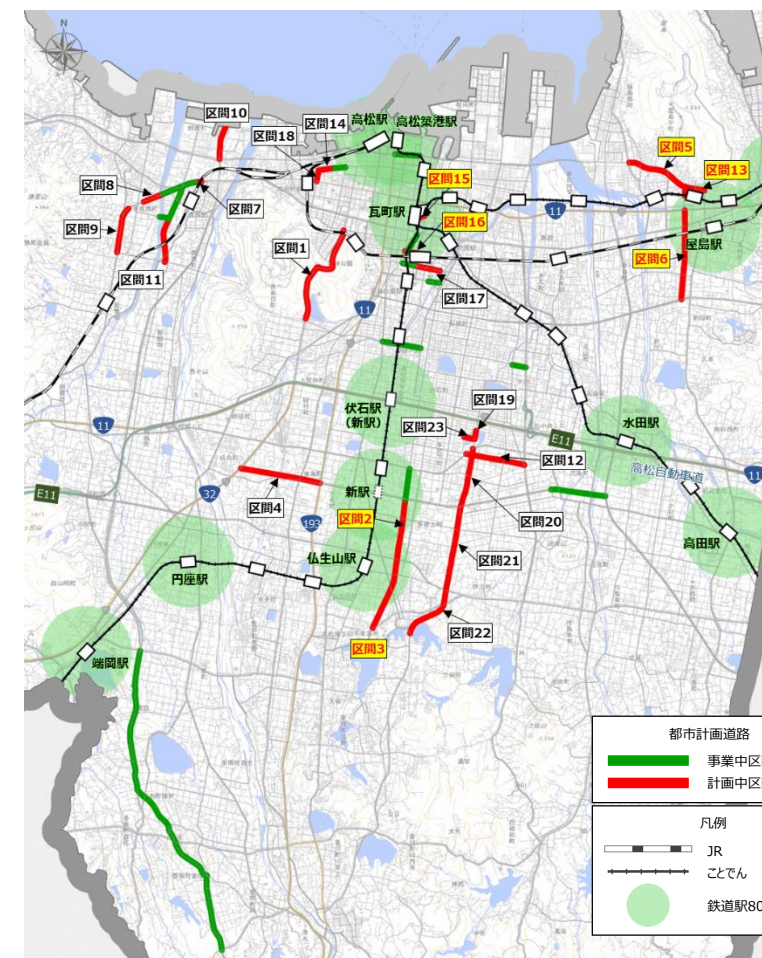
○ 機能選定の考え方

都市計画マスタープラン等で、都市構造上の核として位置づけられる駅と区域全体に及ぶ機能を有する路線を結ぶ路線を選定
以下の考え方に基づいて選定

- 都市構造上の核として位置付けられている駅は高松市総合都市交通計画の将来交通体系イメージ資料上の交通結節拠点を用いる
- 都市構造上の核として位置付けられている駅より駅勢圏（一般に半径800mの区域）に含まれる路線を選定

○ 機能代替の考え方

- 対象駅と連絡する「区域全体に及ぶ機能を有する路線」が同一であり、対象路線と並行している路線が存在すれば、代替路線が存在すると判断する。



STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能・(2)機能代替の有無)

■ 機能評価_局所的な機能

機能⑥ 路線バスの円滑な運行の確保

○ 機能の詳細

現在運行している路線バスの運行の円滑化に資する路線機能

○ 設定路線

区間	区間名	機能評価				必要性	代替評価	代替性
		条件1 必要性	条件2 ①	条件2 ②	条件3 必要性			
1	(都)錦町国分寺綾南線	×	×	×	×	—		
2	(都)朝日町仏生山線①	—	—	—	—	○		
3	(都)朝日町仏生山線②	—	—	—	—	○		
4	(都)成合六条線	—	—	—	—	—		
5	(都)高松海岸線①	—	—	—	—	○		
6	(都)高松海岸線②	—	—	—	—	○		
7	(都)中新町鬼無線①	○	×	×	×	○	○	周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能
8	(都)中新町鬼無線②	×	×	×	×	○		
9	(都)中新町鬼無線③	×	×	×	×	○		
10	(都)郷東香南線	—	—	—	—	○		
11	(都)郷東檀紙西線	—	—	—	—	○		
12	(都)太田下町林線	—	—	—	—	—		
13	(都)屋島中町線	—	—	—	—	○		
14	(都)兵庫町西通町線	×	○	×	○	○		
15	(都)瓦町松島線	○	×	×	×	○	○	周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能
16	(都)中野町藤塚線	—	—	—	—	○		
17	(都)栗林上福岡線	×	×	×	×	○		
18	(都)扇町宮脇線	—	—	—	—	○		
19	(都)木太多肥上町線①	—	—	—	—	—		
20	(都)木太多肥上町線②	—	—	—	—	—		
21	(都)木太多肥上町線③	—	—	—	—	—		
22	(都)木太多肥上町線④	—	—	—	—	—		
23	(都)太田下町長池線	—	—	—	—	—		

○ 機能選定の考え方

現道に路線バスが運行している路線で、当該路線の整備により、歩道・拡幅等により円滑な運行が確保されるという観点で、条件1に加えて、条件2または条件3に該当する路線を選定

【条件1】

現道に路線バスが運行している路線

【条件2】以下の①か②に該当

①現道に歩道が存在しない（片側歩道は歩道ありと判断）

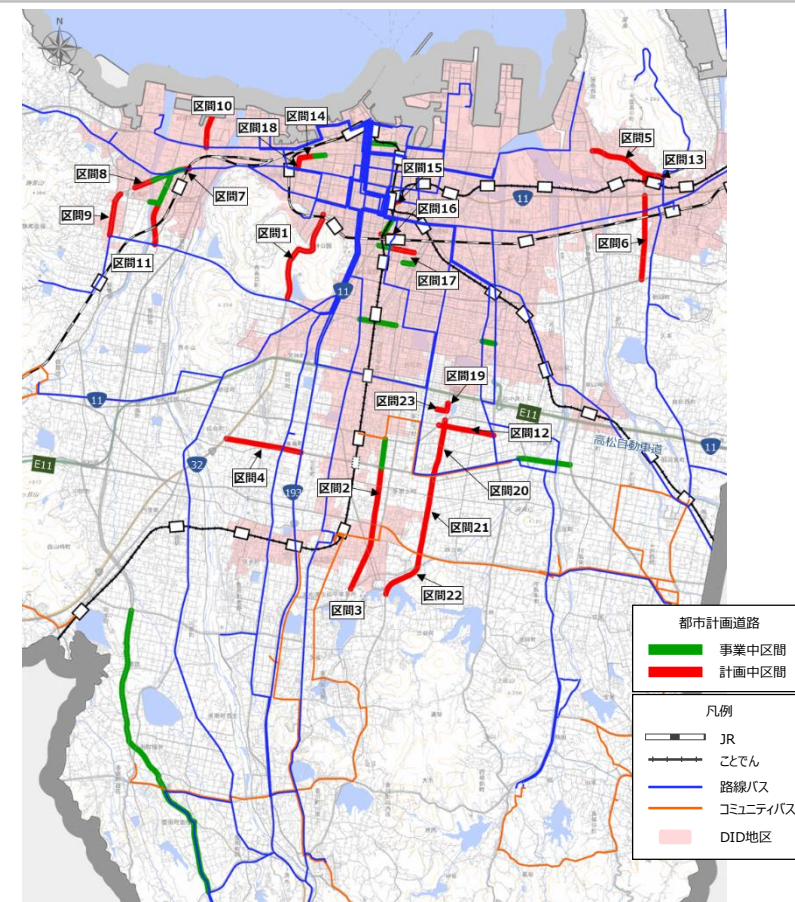
②現道でバスが離合不能（車道幅員5.5m未満）

【条件3】

歩行者・自転車交通が多く（DID区域内）、都市計画道路の計画幅員上、歩道等を確保できる路線（片側歩道を考慮し、計画幅員8m以上）

○ 機能代替の考え方

・現道が路線バスの通行を受け持つものと捉え、以下のように判断する。
 【条件2】において②に該当する場合、【条件3】における状況いかんに関わらず、機能代替は考慮できない
 【条件3】に該当する場合は、当該路線とは別に歩行者の動線（細街路を含む）が存在すれば、代替路線が存在すると判断する



STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能・(2)機能代替の有無)

■ 機能評価_局所的な機能

機能⑦ 歩行者・自転車の通行環境の確保

○ 機能の詳細

歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資する路線機能

○ 設定路線

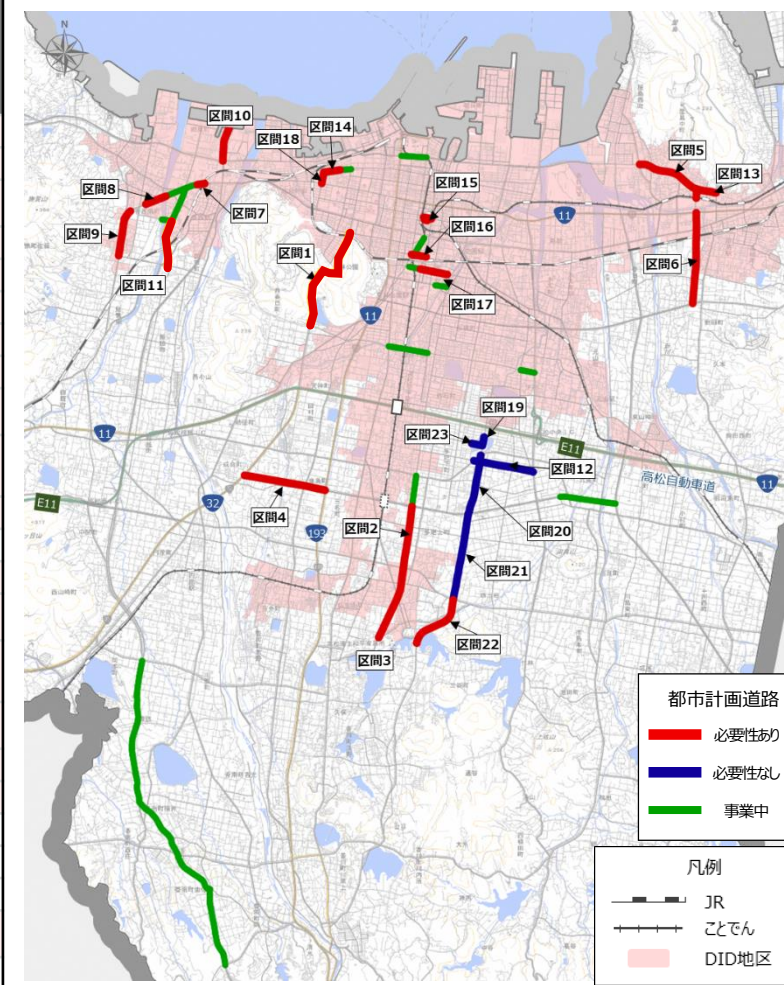
区間	区間名	機能評価		必要性	代替評価	代替性
		条件1	条件2			
1	(都)錦町国分寺綾南線	○	-	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
2	(都)朝日町仏生山線①	○	-	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
3	(都)朝日町仏生山線②	×	○	○	交通量の少ない路線でDID区域内ではあるが、並行・近接して歴史街道が存在し、地区内区画道路が既に機能を代替している	○
4	(都)成合六条線	○	-	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
5	(都)高松海岸線①	○	-	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
6	(都)高松海岸線②	○	-	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
7	(都)中新町鬼無線①	○	-	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
8	(都)中新町鬼無線②	○	○	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
9	(都)中新町鬼無線③	○	-	○	本路線の東側に並行する道路は歩道が広く、歩行者・自転車が安全で快適な通行が可能であるため、機能の代替は可能	○
10	(都)郷東香南線	ネットワーク性がないため 交通量測定不能	○	○	交通量の少ない路線ではあるがDID区域内であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
11	(都)郷東檀紙西線	○	※	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
12	(都)太田下町林線	×	-			
13	(都)屋島中町線	○	-	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
14	(都)兵庫町西通町線	×	○	○	交通量の少ない路線ではあるがDID区域内であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
15	(都)瓦町松島線	ネットワーク性がないため 交通量測定不能	○	○	瓦町駅の東側の並行する周辺道路は歩道が整備されていないため、歩行者・自転車の安全で快適な通行環境が確保されているとは言えない。周辺道路での機能の代替は不可能	×
16	(都)中野町藤塚線	×	○	○	交通量の少ない路線ではあるがDID区域内であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
17	(都)栗林上福岡線	○	-	○	交通量の多い路線であり、周辺に歩行者・自転車が通れるような道が存在しないため、機能の代替は不可能	×
18	(都)扇町宮脇線	×	○	○	交通量の少ない路線でDID区域内ではあるが、並行する市道に歩道があるため、当該道路が機能代替可能	○
19	(都)木太多肥上町線①	×	-			
20	(都)木太多肥上町線②	×	-			
21	(都)木太多肥上町線③	×	-			
22	(都)木太多肥上町線④	○	-	○	交通量の多い路線ではあるものの、交通混雑緩和に関する必要性は低いため、当該機能の必要性はなく、代替性は考慮できない	×
23	(都)太田下町長池線	×	-			

○ 機能選定の考え方

快適な通行環境を確保するという観点で、以下の1～2のいずれかの条件に該当する路線を選定
 【条件1】交通量の多い路線（4,000台/日以上）
 【条件2】4,000台/日以下で、DID区域内（歩行者・自転車交通が多いと想定される路線）に位置する路線

○ 機能代替の考え方

・当該路線の歩道あり区間と別動線により、連続的に歩行者の動線が確保できれば、代替路線が存在すると判断する。
 ・ただし、この場合、学校や駅の位置等に留意し、動線確保の可能性を確保する必要がある。



※DID地区内であるが、現状の土地利用は農地であり、将来的にも居住空間としての利用がなされないことが想定される。

STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能・(2)機能代替の有無)

■ 機能評価_局所的な機能

機能⑧ 防災空間の形成

○ 機能の詳細

密集市街地における避難路や延焼防止の遮断空間などに資する路線機能

○ 設定路線

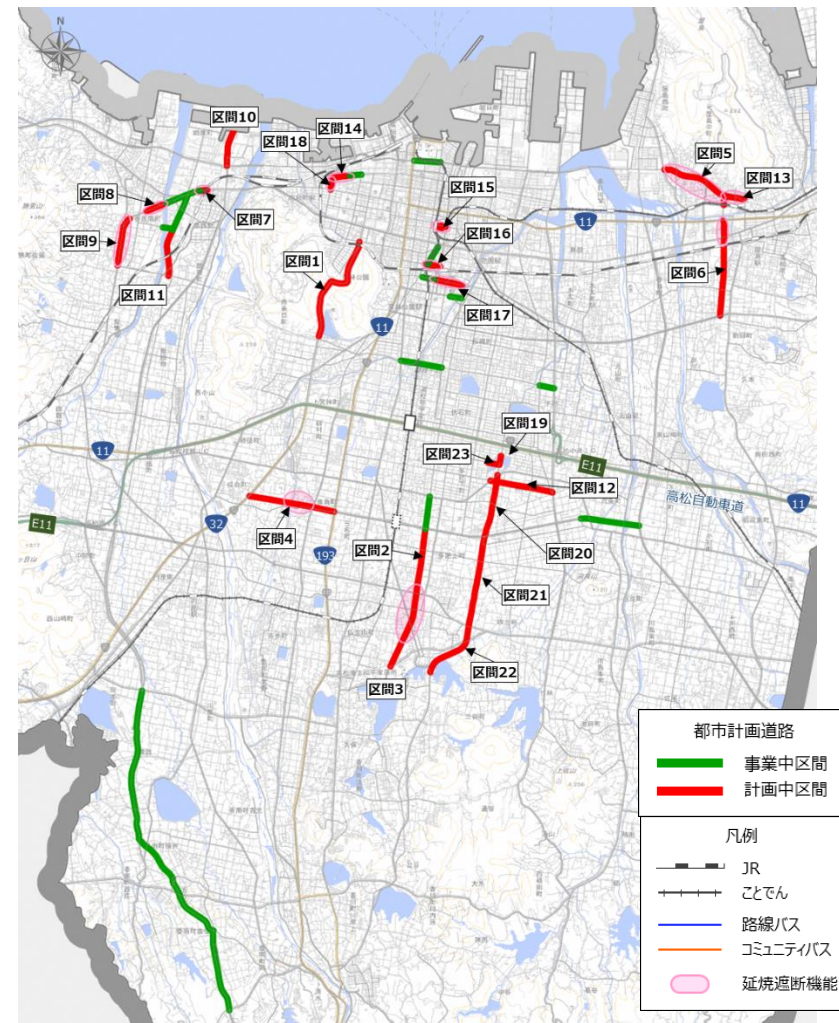
区間	区間名	機能評価	必要性	代替評価	代替性
1	(都)錦町国分寺綾南線	区間北側の片側のみ密集市街地が立地しており、延焼遮断を図る必要性は低い。			
2	(都)朝日町仏生山線①	沿道の大半が農地であり延焼遮断を図る必要性は低い			
3	(都)朝日町仏生山線②	仏生山地区の既成市街地内を通過するため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	並行・近接して歴史街道が存在し、地区内区画道路が既に機能を代替している	○
4	(都)成合六条線	区間内で一部住宅地を通過するため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
5	(都)高松海岸線①	屋島地区の既成市街地内を通過するため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
6	(都)高松海岸線②	北部区間で一部既成市街地を通過するため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
7	(都)中新町鬼無線①	香西地区の既成市街地を通過するため、現道はあるが、幅員18mの整備により、延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
8	(都)中新町鬼無線②	香西地区の既成市街地を通過するため、現道はあるが、幅員18mの整備により、延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
9	(都)中新町鬼無線③	香西地区の既成市街地を通過するため、現道はあるが、幅員18mの整備により、延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
10	(都)郷東香南線	沿道の大半が農地であり延焼遮断を図る必要性は低い			
11	(都)郷東檀紙西線	沿道の大半が農地であり延焼遮断を図る必要性は低い			
12	(都)太田下町林線	沿道の大半が農地であり延焼遮断を図る必要性は低い			
13	(都)屋島中町線	屋島地区の既成市街地内を通過するため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
14	(都)兵庫町西通町線	扇町の既成市街地を通過しており、現道はあるが幅員6mのため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	鉄道用地が近接して存在することから、機能の代替は可能	○
15	(都)瓦町松島線	瓦町駅東側の既成市街地を通過するため、現道は幅員が約18mあるが、計画幅員25mの整備により延焼遮断機能がさらに確保できる	○	当該路線として機能強化を図る必要があるため、他の現道等への機能代替は考慮できない	×
16	(都)中野町藤塚線	JR栗林駅周辺の既成市街地を通過し、現道はあるが幅員6mのため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
17	(都)栗林上福岡線	JR栗林駅周辺の既成市街地を通過するため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
18	(都)扇町宮脇線	扇町の既成市街地を通過するため、整備により延焼遮断機能が確保できる	○	周辺の道路は幅員が狭く延焼遮断機能はないため、機能の代替は不可能	×
19	(都)木太多肥上町線①	長池上の区間であり延焼遮断を図る必要性は低い			
20	(都)木太多肥上町線②	沿道の大半が農地であり延焼遮断を図る必要性は低い			
21	(都)木太多肥上町線③	沿道の大半が農地であり延焼遮断を図る必要性は低い			
22	(都)木太多肥上町線④	沿道の大半が農地であり延焼遮断を図る必要性は低い			
23	(都)太田下町長池線	長池上の区間であり延焼遮断を図る必要性は低い			

○ 機能選定の考え方

密集市街地における避難路や延焼防止の遮断空間などの路線機能を有すると判断できる路線を選定
 【条件】避難路や延焼防止の遮断空間などの路線機能を有すると判断できる路線
 (計画幅員12m以上の道路)

○ 機能代替の考え方

・重点密集市街地においては、当該路線の整備が重要であり、他の現道等への機能代替は考慮できない。



STEP 1 : 必要性の検証 ((1)求められる機能)

○ 車線数の検討を行う路線選定の考え方

計画車線数が4車線以上の路線を抽出し、2車線整備時及び4車線整備時の断面混雑度より、車線数の変更の検討を行う路線を選定する。
ただし、現道がある路線については、現時点で断面混雑度が1.0を超えている場合、4車線整備が必要と判断し、車線数変更の検討は行わない。

○ 計画車線数が4以上の路線

区間	区間名	現状車線数	計画車線数	断面交通容量 (百台/日)	現状			混雑度
					断面交通量 (百台/日)			
					対象区間	代替道路	計	
1	(都)錦町国分寺綾南線	2	4	800	49	773	822	1.03
↑ 現道 (2車線) で混雑度が1.0を超えていることから、計画通り4車線整備が必要と判断								
2	(都)朝日町仏生山線①	-	4	162	81	55	136	0.84
3	(都)朝日町仏生山線②	-	4	172	18	155	173	1.01
4	(都)成合六条線	-	4	180	168	146	315	1.75



○ 車線数の検討を行う路線

区間	区間名	現状車線数	計画車線数	断面交通容量 (百台/日)	現状			混雑度
					断面交通量 (百台/日)			
					対象区間	代替道路	計	
2	(都)朝日町仏生山線①	-	4	162	81	55	136	0.84
3	(都)朝日町仏生山線②	-	4	172	18	155	173	1.01
4	(都)成合六条線	-	4	180	168	146	315	1.75

○ 4車線で整備した場合の断面混雑度

区間名	車線数	断面交通容量 (百台/日)	断面交通量 (百台/日)	混雑度
区間2 (都)朝日町仏生山線①				
【対象区間】(都)朝日町仏生山線①	4	480		
(主)中徳三谷高松線	2	90	136	
(県)岩崎高松線	2	72		
断面計		642	136	0.21 <1.0
区間3 (都)朝日町仏生山線②				
【対象区間】(都)朝日町仏生山線②	4	480		
(県)高松香川線	2	72	173	
(県)岩崎高松線	2	100		
断面計		652	173	0.27 <1.0
区間4 (都)成合六条線				
【対象区間】(都)成合六条線	4	480		
(一)国分寺太田線	2	80	315	
(主)三木国分寺線	2	100		
断面計		660	315	0.48 <1.0

○ 2車線で整備した場合の断面混雑度

区間名	車線数	断面交通容量 (百台/日)	断面交通量 (百台/日)	混雑度
区間2 (都)朝日町仏生山線①				
【対象区間】(都)朝日町仏生山線①	2	120		
(主)中徳三谷高松線	2	90	136	
(県)岩崎高松線	2	72		
断面計		282	136	0.48 <1.0
区間3 (都)朝日町仏生山線②				
【対象区間】(都)朝日町仏生山線②	2	120		
(県)高松香川線	2	72	173	
(県)岩崎高松線	2	100		
断面計		292	173	0.59 <1.0
区間4 (都)成合六条線				
【対象区間】(都)成合六条線	2	120		
(一)国分寺太田線	2	80	315	
(主)三木国分寺線	2	100		
断面計		300	315	1.05 >1.0

区間2及び3について、4車線整備は過剰であり、2車線整備でも対応可能であることから、車線数の変更候補とする。

STEP 1 : 必要性の検証 ((3)整備上の課題)

■ 整備上の課題

・都市計画道路網見直し指針においては、「早急にその対応方針を明確にしなければならない課題」として、以下の計画実現上の課題を設定する。

都市計画道路の計画実現上の課題

	計画実現上の課題
公共施設との重複	・学校や公民館等の公共施設と重複し、地域の活動に支障が生じると判断される場合
歴史文化資産等との重複	・重要な歴史文化資産等と重複し、歴史資産の維持に問題が生じると判断される場合
街並みや 地域コミュニティの維持	・成熟した住宅地や商店街と重複し、地域の活力やにぎわいの向上、街並みやコミュニティの維持に支障が生じると判断される場合
その他	・その他、事業実施にあたって大きな支障がある場合

○ 廃止候補路線の選定に関する考え方

・上記の検証に基づき抽出された廃止検討路線に対して、都市計画の廃止によって生じる影響を以下のような**地域固有の課題による視点から評価し、影響が小さいと判断される場合は廃止候補路線**とする。

・なお、廃止検討路線を抽出した際、必要性が高く、計画実現上の課題を有すると評価された路線については、将来の事業化や代替案による都市計画の変更の可能性を視野に入れて評価し、**影響が小さくなると判断される場合は廃止候補路線**とする

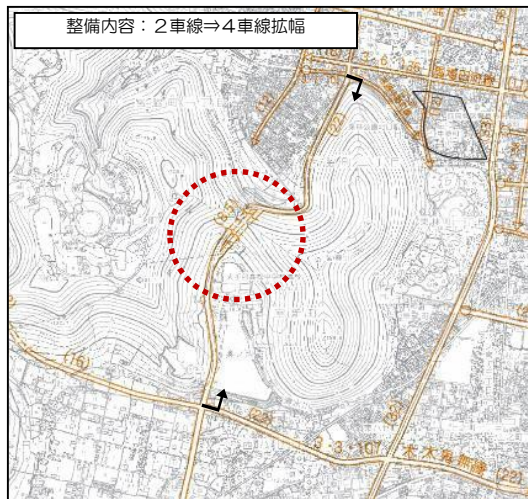
<地域固有の課題の例>

- ・ 周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響が大きい場合
- ・ 隣接して並行する道路への混雑の影響が大きい場合
- ・ 既に大部分が完成している場合
- ・ 沿道にセットバックしている建物が多の場合 等

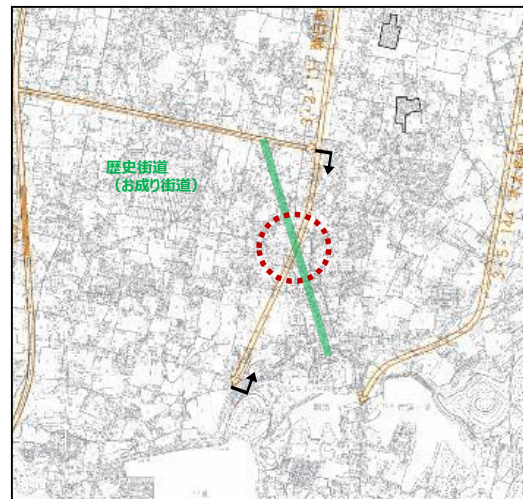
STEP 1 : 必要性の検証 ((3)整備上の課題)

■ 整備上の課題

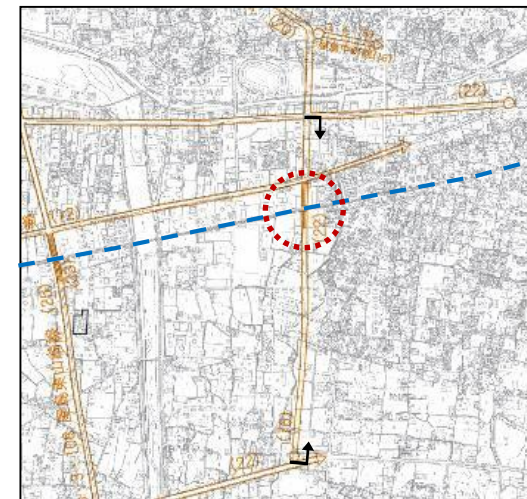
【区間1：錦町国分寺綾南線】
⇒峰山に新たなトンネル整備が必要



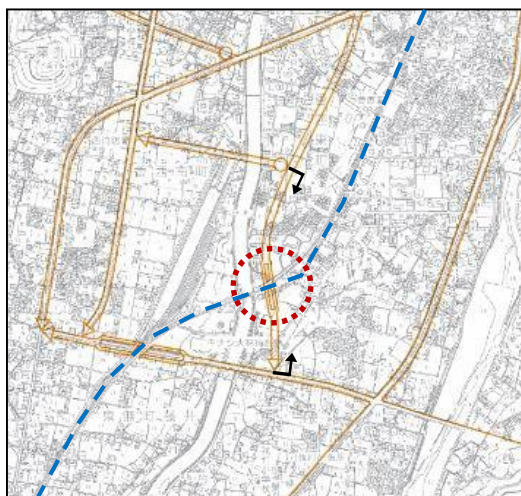
【区間3：朝日町仏生山線】
⇒歴史街道との重複（保存すべき施設との重複）



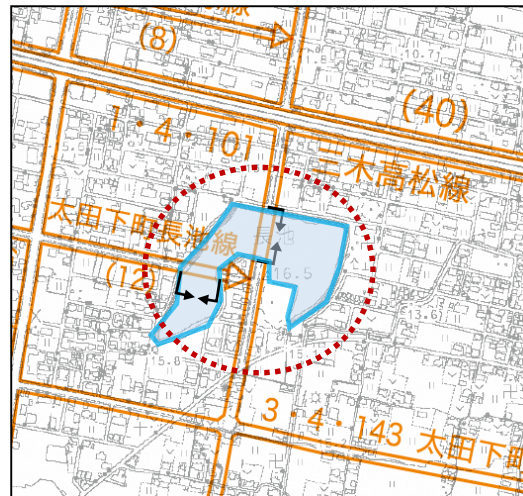
【区間6：高松海岸線】
⇒JR高徳線との交差（アンダーパス）
※新規の平面交差踏切は不可



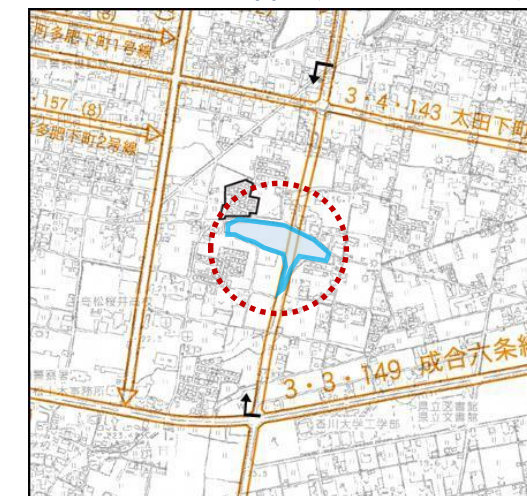
【区間11：郷東檀紙西線】
⇒JR予讃線との交差（アンダーパス）
※新規の平面交差踏切は不可



【区間19：木太多肥上町線】 ⇒長池との重複
【区間23：太田下町長池線】
※橋りょう施設により、ため池堤体補強が必要
橋りょうになるため、沿線からのアクセスが不可



【区間20：木太多肥上町線】
⇒下池との重複
※橋りょう施設により、ため池堤体補強が必要
橋りょうになるため、沿線からのアクセスが不可



STEP 2 : 変更・廃止による効果、影響の定量的検証

■ 変更・廃止による効果、影響の定量的検証

- 将来交通量推計により、道路ネットワークについて、路線の変更、廃止による効果、影響を定量的に検証する。
⇒全路線で検証を行った場合と各路線ごとに定量的な検証を行った場合で結果が変わらないため、路線ごとの検証は行わない。
- 路線単体では、費用対効果の検証を行う。

■ 評価方法

将来交通量推計において、下記の場合と、**都市計画道路全路線整備時（フルネット）** の評価指標を比較し、変更、廃止による効果、影響を検証する。

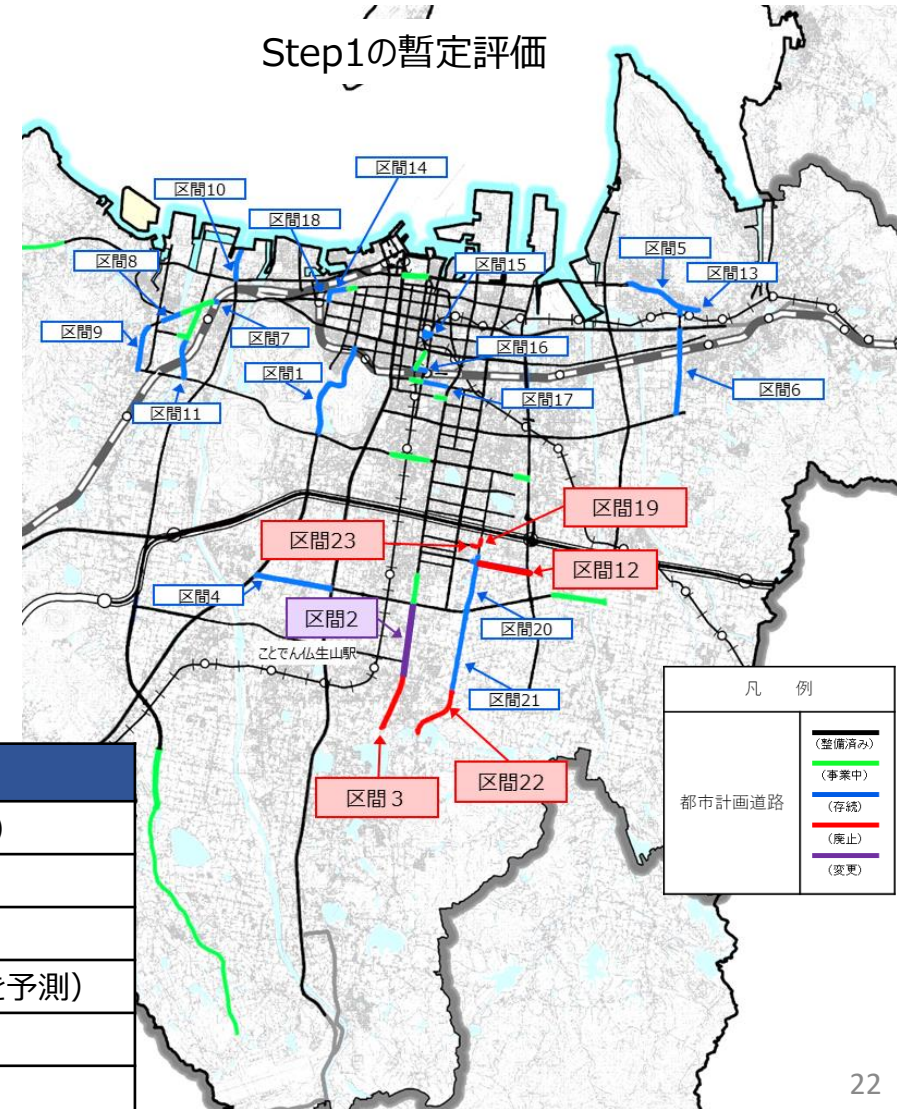
・「**必要性の検証**」において**変更、廃止となった路線を除いた路線整備時**

■ 検証対象路線

区間	区間名	計画概要			現状車線数	STEP1 暫定評価	備考
		区間延長 (m)	計画幅員 (m)	車線数			
2	(都)朝日町仏生山線①	1,040	22	4	2	変更	車線数の変更 (4→2車線)
3	(都)朝日町仏生山線②	1,290	22	4	-	一部変更 一部廃止	車線数の変更 (4→2車線) 及び一部廃止
12	(都)太田下町林線	1,040	16	2	-	一部廃止	
19	(都)木太多肥上町線①	100	12	2	-	廃止	
22	(都)木太多肥上町線④	1,100	12	2	-	廃止	
23	(都)太田下町長池線	70	12	2	-	廃止	

■ 定量的な評価を行う項目

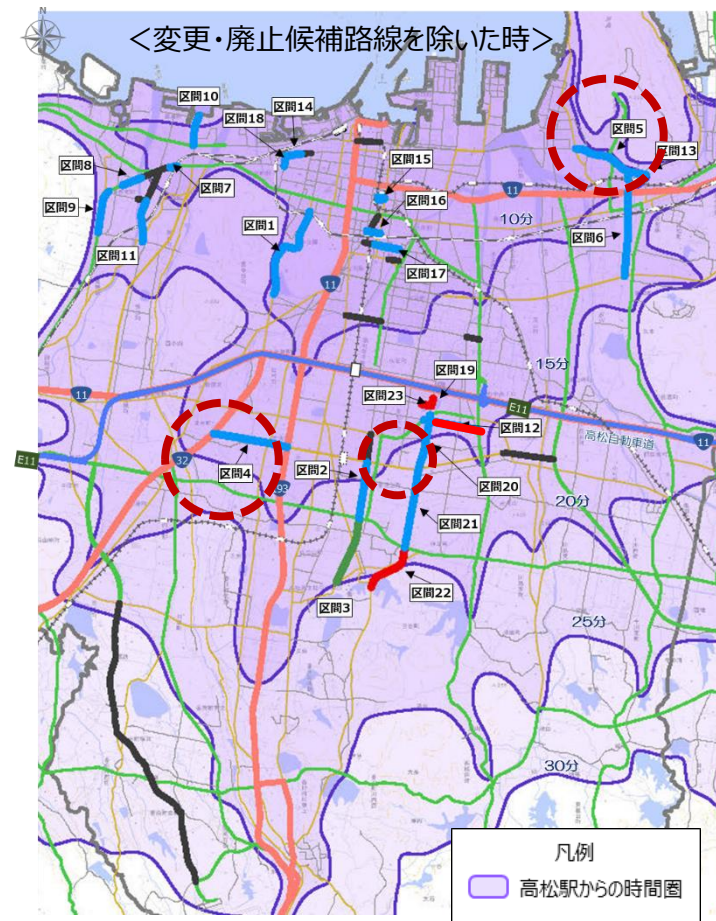
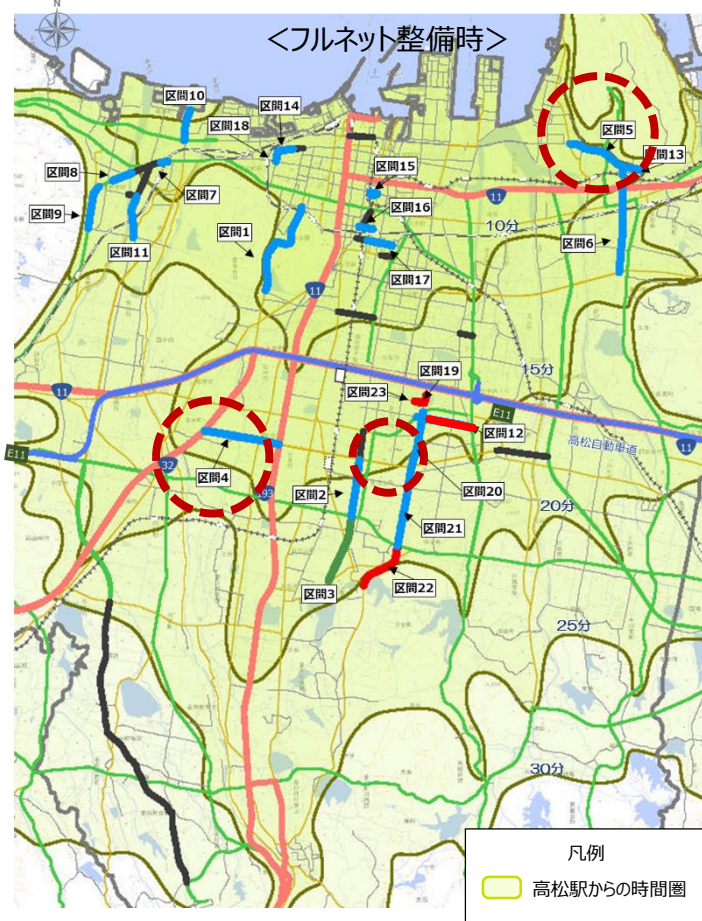
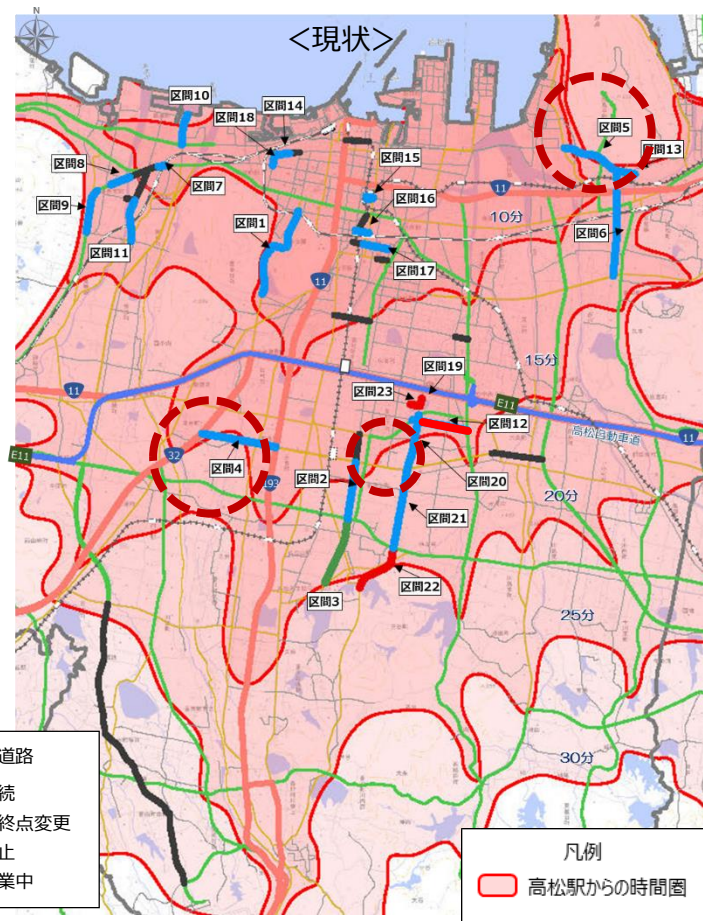
評価方法	評価する機能・視点	評価指標
ネットワーク全体	アクセシビリティ	アクセシビリティの空間分布の差 (高松駅からの所要時間分布を予測)
	公共交通利便向上	公共交通利用分担率 (乗継改善・定時性向上等を踏まえて予測)
	都市圏全体での便益	利用者便益 (全交通モードへの効果を貨幣換算化)
	交通の円滑化	渋滞損失時間、踏切遮断交通量 (市内の渋滞損失低減への効果を予測)
	環境改善	CO2排出量 (エコシティの実現に向けた環境面での評価を予測)
単体街路	事業効率性	費用対効果



STEP 2 : 変更・廃止による効果、影響の定量的検証

○アクセシビリティ（高松駅からの所要時間分布）

前回（第6回）委員会において、整備パターン別のアクセシビリティの空間分布の差について分析が必要との意見があったことから、下図のように検証を行った。

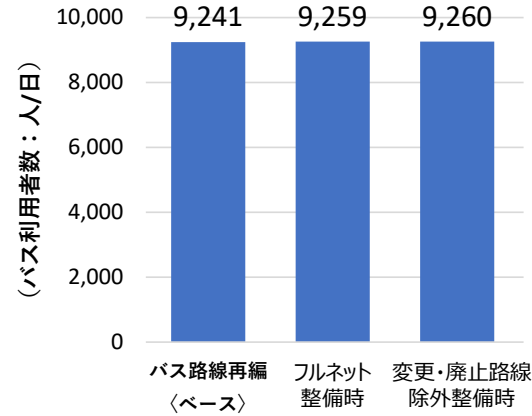


現在の道路ネットワークと、フルネット整備時及び変更・廃止候補路線を除いた時のアクセシビリティの空間分布の差を比較
⇒屋島や伏石町、鹿角町や多肥下町において、高松駅からの所要時間が約10分～15分へ短縮になる区域が見られるものの、フルネット整備時と変更・廃止候補路線を除いた時の差はほとんどなく、廃止による影響は小さいと考えられる。

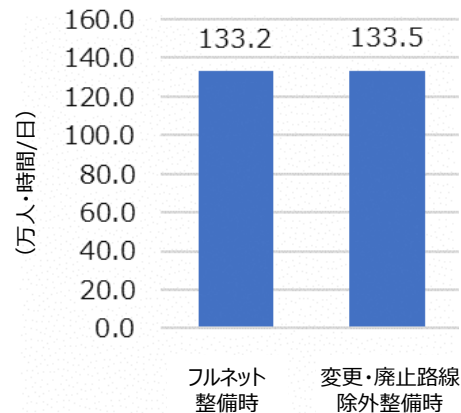
STEP 2 : 変更・廃止による効果、影響の定量的検証

■ ネットワーク全体

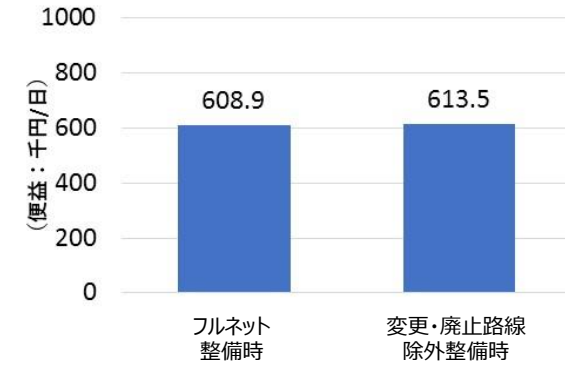
○ 公共交通利便向上



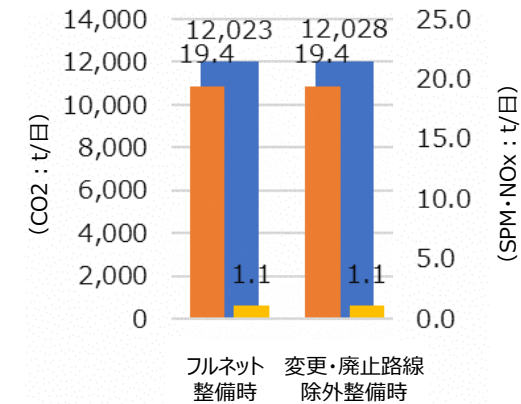
○ 交通の円滑化



○ 都市圏全体での便益



○ 環境改善



■ 変更・廃止による効果、影響の定量的検証結果

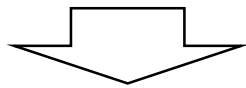
○ ネットワーク全体において、フルネット整備時と変更・廃止候補路線の変更・廃止後を比較すると、**変更・廃止による各評価項目に関する影響は小さい。**

STEP 2 : 変更・廃止による効果、影響の定量的検証

■ 単体街路

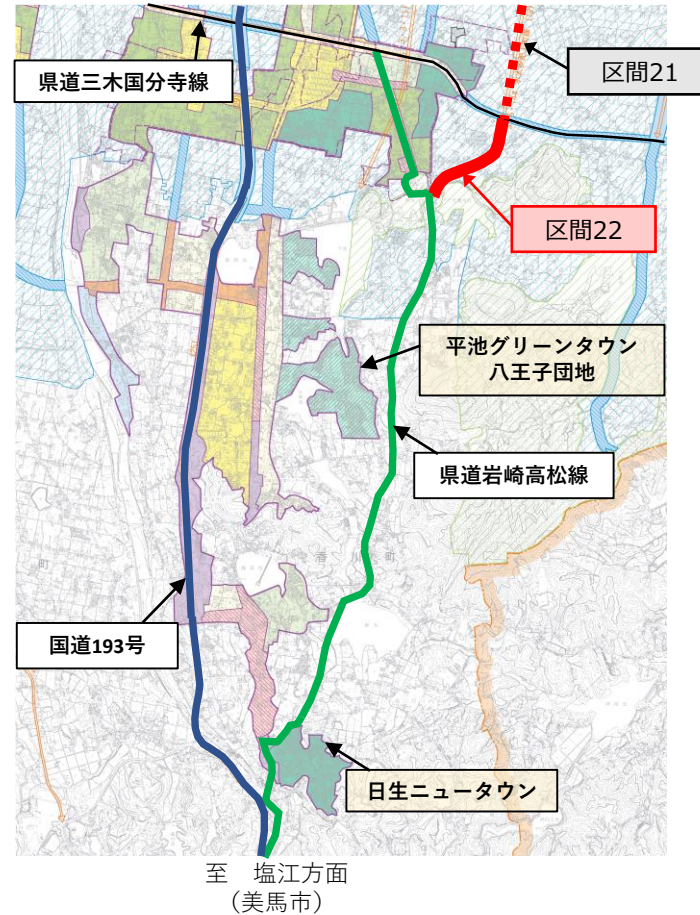
○ 事業効率性

区間	区間名	STEP1 暫定評価	B/C
2	(都)朝日町仏生山線①	変更	0.69
3	(都)朝日町仏生山線②	一部変更 一部廃止	0.10
12	(都)太田下町林線	一部廃止	0.20
19	(都)木太多肥上町線①	廃止	0.38
22	(都)木太多肥上町線④	廃止	4.84
23	(都)太田下町長池線	廃止	0.00

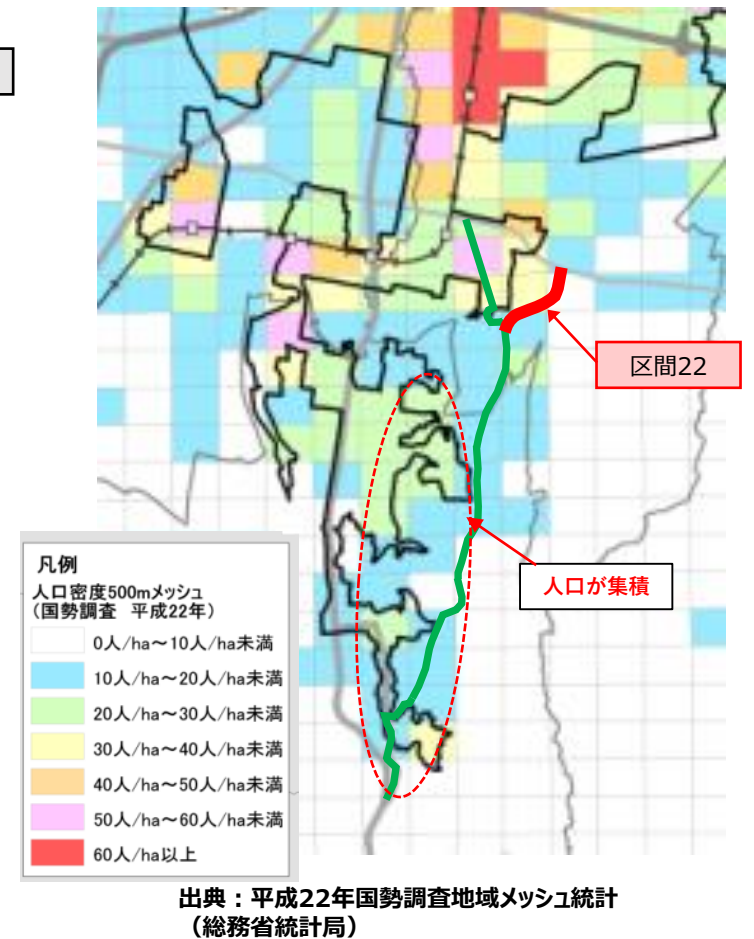


区間22については、他路線と比較して突出して費用対効果が高い。

○ 区間 2 2 木太多肥上町線④周辺状況



【人口密度の分布 (平成22 (2010) 年)】



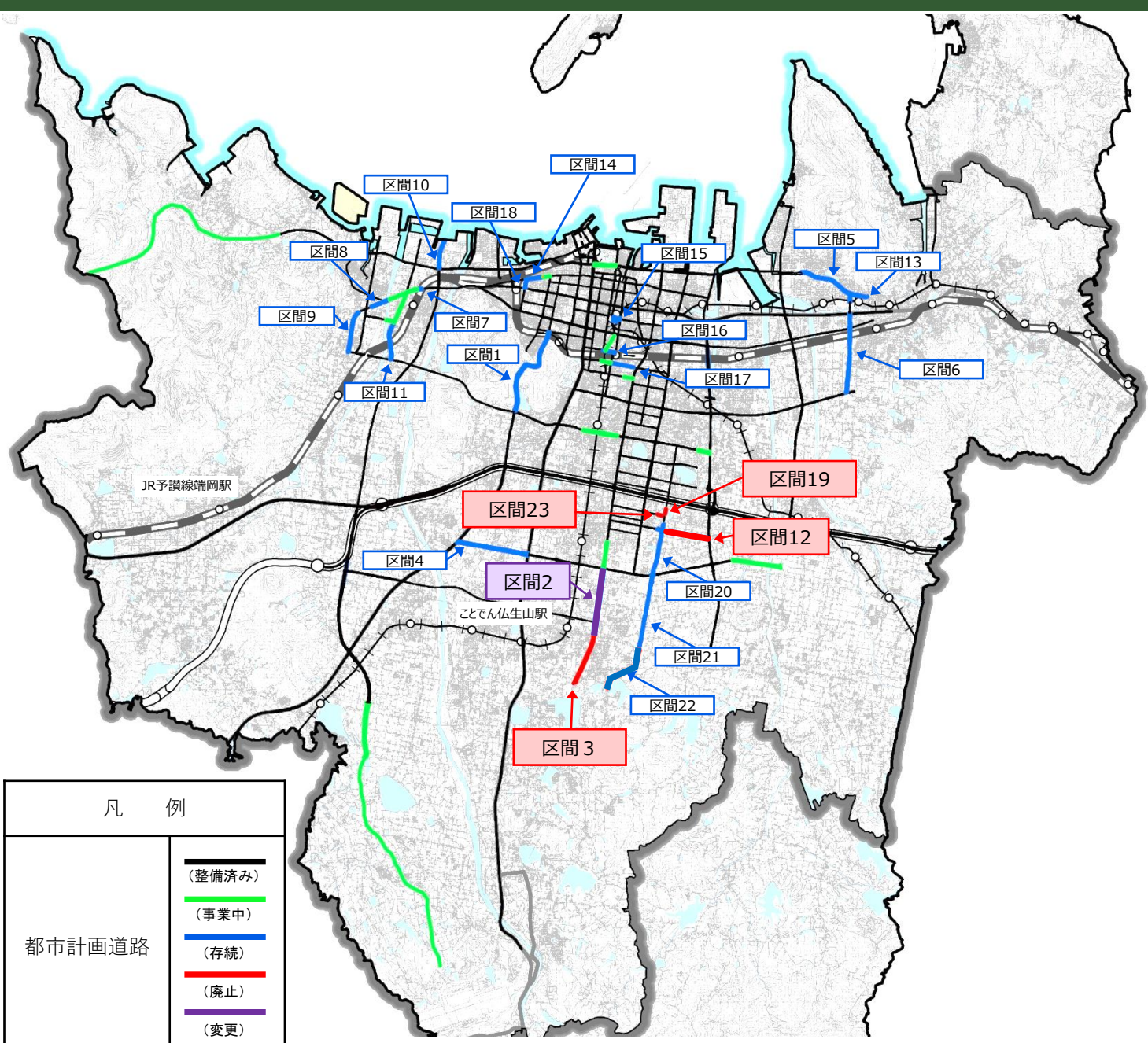
■ 変更・廃止による効果、影響の定量的検証結果

- 単体街路ごとの事業効率性について、高松環状道路の整備の有無にかかわらず、**区間22を除く5つの区間は1以下と低い。**
- 区間22については、**県道岩崎高松線周辺の用途地域内に一定の人口が集積しており、発生交通量が見込まれる中、区間22と連続的に整備される区間21の整備もあり、現道の国道193号から岩崎高松線への交通転換、さらに岩崎高松線から区間22へ交通転換が発生し、経路短縮による便益が発生し、費用対効果が高くなっている。**



区間22については、**存続候補路線へ暫定評価を変更する。**それ以外の路線については、STEP 1 の暫定評価を据置とする。

STEP2 : 定量的検証結果を踏まえた路線の評価



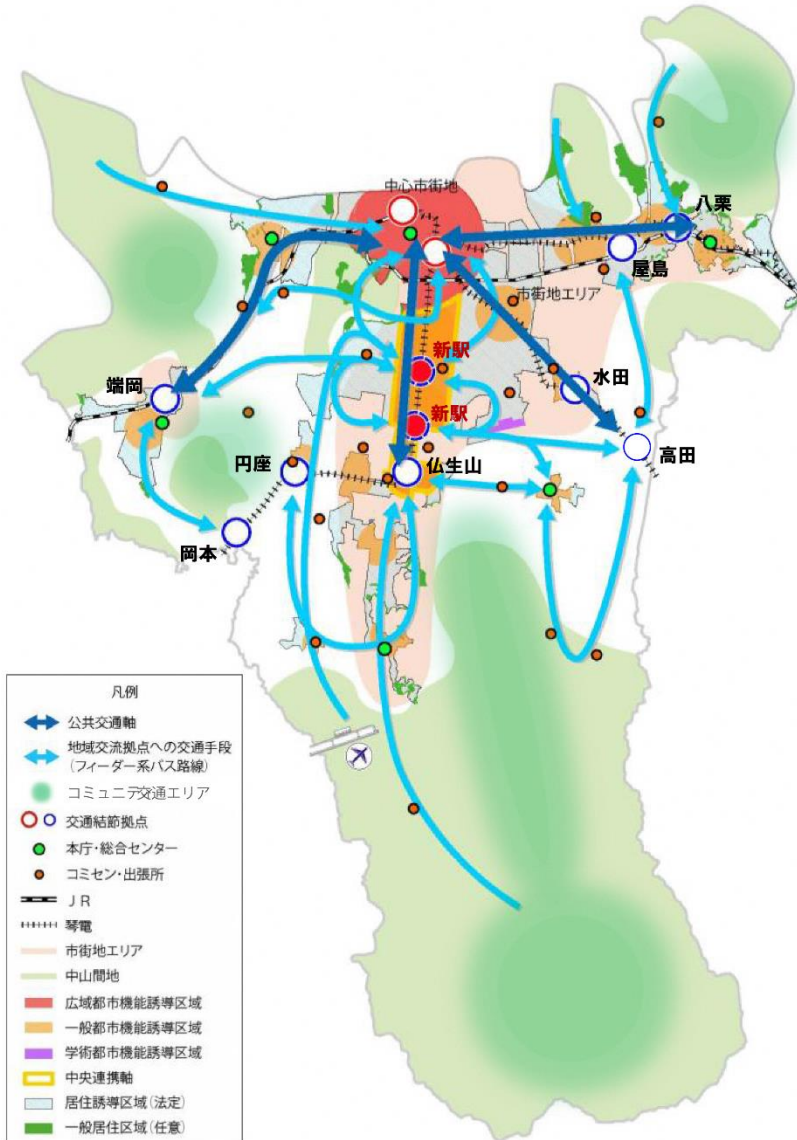
◆長期未着手路線

路線番号	区間番号	路線 (区間) 名	暫定評価	備考
1	1	(都)錦町国分寺綾南線	存続	
2	2	(都)朝日町仏生山線①	変更	車線数変更 (4→2)
	3	(都)朝日町仏生山線②	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	存続	
4	5	(都)高松海岸線①	存続	
	6	(都)高松海岸線②	存続	
5	7	(都)中新町鬼無線①	存続	
	8	(都)中新町鬼無線②	存続	
	9	(都)中新町鬼無線③	存続	
6	10	(都)郷東香南線	存続	
7	11	(都)郷東檀紙西線	存続	
8	12	(都)太田下町林線	一部廃止	
9	13	(都)屋島中町線	存続	
10	14	(都)兵庫町西通町線	存続	
11	15	(都)瓦町松島線	存続	
12	16	(都)中野町藤塚線	存続	
13	17	(都)栗林上福岡線	存続	
14	18	(都)扇町宮脇線	存続	
15	19	(都)木太多肥上町線①	廃止	
	20	(都)木太多肥上町線②	存続	
	21	(都)木太多肥上町線③	存続	
	22	(都)木太多肥上町線④	存続	
16	23	(都)太田下町長池線	廃止	

STEP 3 : 新設路線の検討 ((1)上位計画の整理)

■ 地域公共交通計画における施策展開 (交通結節拠点の位置づけ)

○地域公共交通計画において、交通結節拠点として市内に13箇所が位置づけられており、これらへのアクセス性を確保することが求められている。



現況の公共交通が抱える問題点

前計画策定時から残存する問題点

- 高齢化の進行と移動困難な交通弱者の増加**
 - 公共交通網が脆弱な郊外部での高齢化が進行。
 - 交通弱者に対する移動手段が確保されていない。
- 自動車交通への過度な依存**
 - 自動車交通に過度に依存し、鉄道やバスの利用割合が低い。
 - 都心地域へ指向する自動車交通流動が多い。
- 自動車利用に比べ、利便性が劣る公共交通サービス**
 - 鉄道やバス等の公共交通について、運行頻度の不足、乗り継ぎの不便性、駅・バス停への低アクセス性が指摘されている。
- 中心市街地に不足する回遊性**
 - 回遊性を支える公共交通が未熟で、利便性が低い。
 - バスの運行ルートの見直しが必要であり、バス不便地域の是正が必要である。
- 公共交通不便地域の存在**
 - 都心地域では、バスの運行ルートに偏りがみられる。
 - 市街地周辺部に、公共交通サービス脆弱地域がある。
 - 郊外部に、公共交通不便地域が点在している。
- 未熟な自転車利用環境**
 - 需要に即した自転車利用環境が整備されていない。

社会潮流を踏まえて新たに考慮すべき問題点

- バス路線サービスの持続的提供**
 - 赤字が継続するバス路線の存在
 - バスドライバーの不足等、利用者ニーズに対応できない基盤。
- 県外客を中心に使いづらい公共交通**
 - インバウンド観光客が増加、公共交通利用にあたり、高松駅地区などの公共交通結節拠点で迷いが発生。
 - 県外観光客は、大半が自動車を利用。

改善されつつある問題点

- 中心市街地の人口減少と低密度化**
 - 都心回帰が進行しており、都心部・鉄道沿線地域において人口増加が進行
 - 一方で、香大工学部周辺などの郊外部における人口増加も進行
- 二酸化炭素排出量の増加**
 - CO2排出量の増加傾向はマイナスに転じたものの、依然として平成2年と比較して多い

【基本理念】
いつまでも 人と環境にやさしく 快適で利用しやすい 公共交通体系の構築

目指すべき将来都市構造=コンパクト・エコシティ

目指す都市構造に向けて交通が果たすべき課題

- 誰もが安全で快適に移動できる機会の創出
- コンパクトなまちづくり(集約化)への寄与
- まちの魅力を高め、賑わいの創出に寄与

交通の将来ビジョン

- 目指す都市構造と整合した、都市交通システムの構築
- 利用者の視点で使いやすい、公共交通ネットワークの形成
- 公共交通への理解と関心を深める意識の醸成

基本方針1 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
⇒鉄道を基軸としたバスのフィーダー化 (既存バスの再編) による公共交通網への再編を図るため、交通結節拠点と拠点間をつなぐアクセスの確保、鉄道・バスの一体的な公共交通網構築によるサービス水準の確保を進めます。

基本方針2 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
⇒公共交通軸とあわせて利用できる、地域交流拠点周辺の居住地等から各拠点駅へアクセスする公共交通等の交通手段を強化します。
⇒また、郊外部の生活交流拠点と周辺エリアを結ぶ移動手段を確保します

基本方針3 各拠点へのアクセス性の向上
⇒公共交通軸とあわせて利用できる、地域交流拠点周辺の居住地等から各拠点駅へアクセスする公共交通等の交通手段を強化します。
⇒また、郊外部の生活交流拠点と周辺エリアを結ぶ移動手段を確保します

基本方針4 中心市街地における回遊性の向上
⇒中心市街地の魅力を向上し、公共交通中心のまちづくりを進めるため、中心市街地エリアにおけるバスや自転車等での回遊性を高めるとともに、豊かな都心地域の公共空間を創出します。

基本方針5 中心部への自動車利用の抑制
⇒公共交通等の強化とあわせて効果を高めるため、自動車による中心市街地等への来訪、通過交通の抑制を図ります。

基本方針6 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発
⇒公共交通の利用環境整備とあわせて、市民や来訪者一人ひとりが地域にとって望ましい交通行動を考え、実践していくことを後押しするための地域等と連携した情報提供、啓発活動を展開します。

基本方針7 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進
⇒利用者や地域コミュニティ、まちなかの施設や企業等と連携し、公共交通サービスの継続的改善に向けたユーザーリティ*評価、地域交通の育成、新たな連携による展開等を促していきます。

STEP 3 : 新設路線の検討 ((2)上位計画を支持する街路検討)

交通結節拠点へのアクセス状況

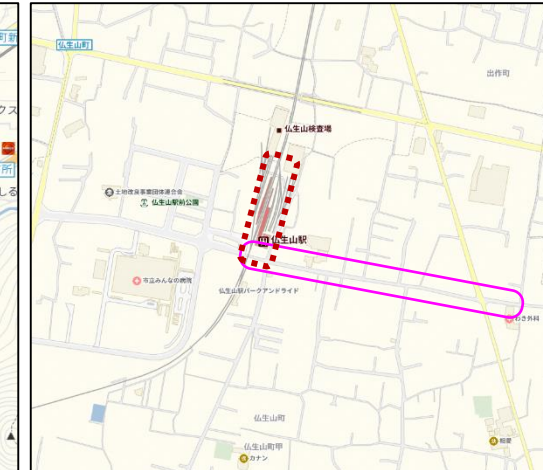
- 地域公共交通計画において、交通結節拠点として市内に13箇所が位置づけられており、これらへのアクセス性を確保することが求められている。
- JR端岡駅、ことでん仏生山駅・円座駅については、拠点アクセスが脆弱であり、新設路線によるアクセス性確保が必要。

	交通結節拠点	主なアクセス道路
JR	高松駅	○ 国道30号、(都)高松駅北線・駅前線等
	端岡駅	× 端岡停車場線 (南側: アクセスなし)
	屋島駅	○ 県道屋島停車場屋島公園線
ことでん	屋島駅	○ 新開新馬場線
	瓦町駅	○ 西側: 魚屋栗林線、天神前瓦町線 東側: 瓦町松島線
	伏石駅	○ 国道11号
	新駅 (太田~仏生山間)	○ 成合六条線
	仏生山駅	× (隣接幹線へのアクセス道路は1車線道路)
	円座駅	× (隣接幹線へのアクセス道路は1車線道路)
	岡本駅	○ (一) 高松琴平線
	八栗駅	○ (主) 高松牟礼線等
	水田駅	○ 市道東山崎町51号線
	高田駅	○ (主) 塩江屋島西線

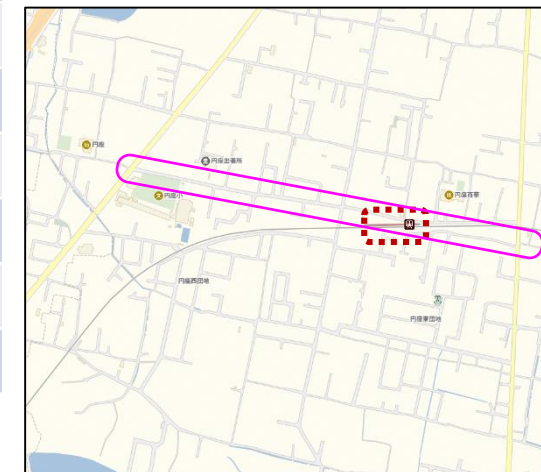
○JR端岡駅周辺



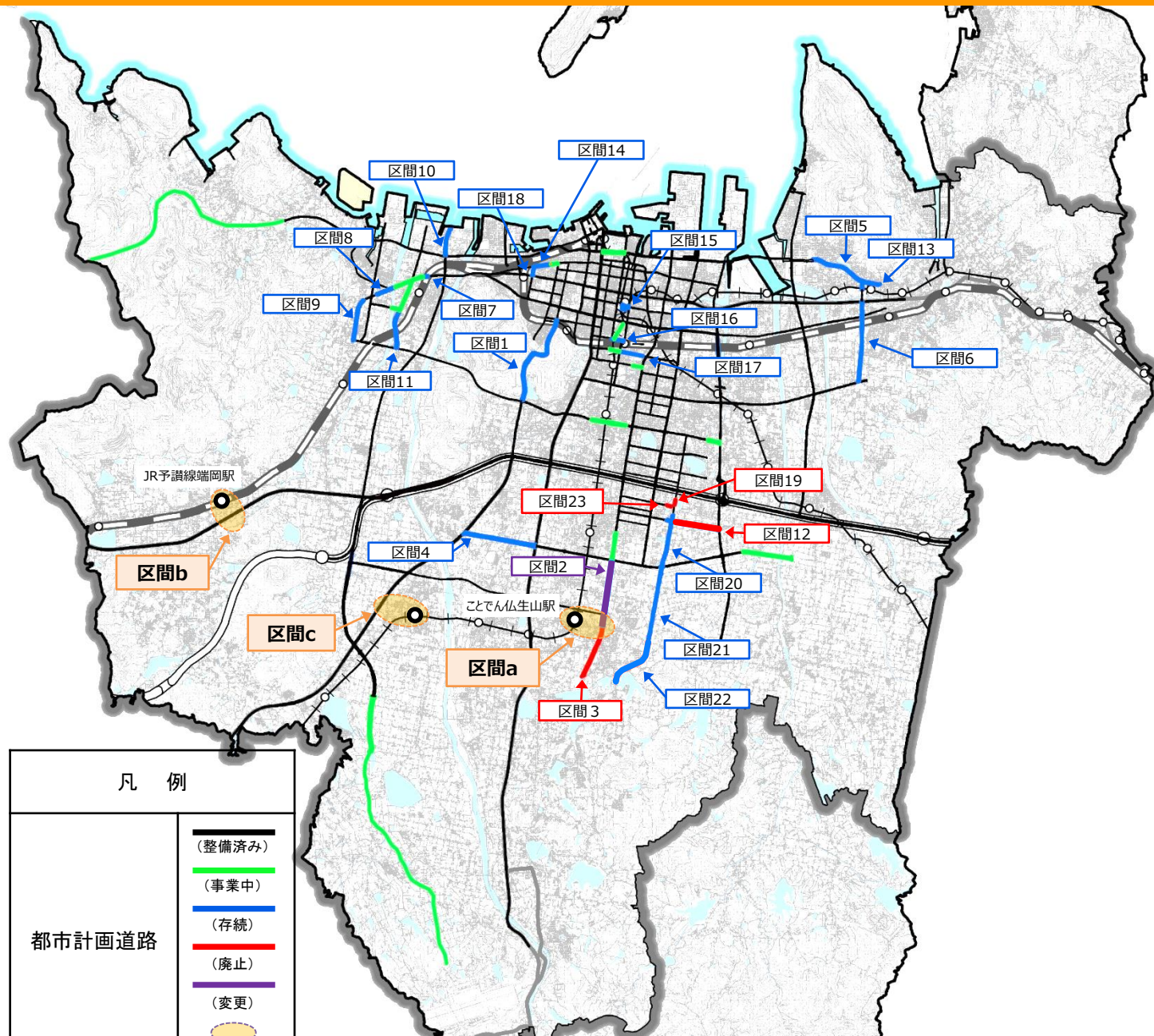
○ことでん仏生山駅周辺



○ことでん円座駅周辺



STEP 3 : 新設路線の検討 まとめ



新規路線は、拠点アクセス性の確保を目的としており、路線が短く、断面交通量で車線数を判断することができないため、車線数については、2車線として計画するものとする。

◆新規路線候補

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)	車線数		
A	a	ことでん仏生山駅	500	2	新設	
B	b	JR予讃線端岡駅	300	2	新設	
C	c	ことでん円座駅	800	2	新設	駅舎の移設も考慮し、今後検討する

※幅員構成の詳細については、今後検討するものとする。

○JR端岡駅周辺



○ことでん仏生山駅周辺



○ことでん円座駅周辺



STEP 4 : 事業着手までの想定される期間

○事業着手期間の想定にあたっては、整備優先順位の検討が必要となるが、ここでは、以下に示す①～⑤の視点により各区間を整理したうえで、「急がれるべき路線」「急を要しない路線」に分類を行う。

<分類フロー>

要素①又は②に該当する場合：急を要しない路線

要素①又は②に該当せず、要素③～⑤に該当する場合：急がれるべき路線

どの要素にも当てはまらない場合：急を要しない路線

○事業着手検討の要素

要素	内容
①整備上の課題への検討	・整備上の課題があるものの存続と評価された路線については、整備上の課題への対応検討期間を要することによる方、事業着手までの期間は長くなるものと判断。
②将来計画との関連	・高松環状道路や連立事業等、当該路線整備の要件となる事業次第となる路線については、計画検討状況・供用目途等を勘案して判断。
③機能評価における多面的な必要性	・必要性の検証において、多くの機能について、担うことが期待されている路線であれば、整備優先性が高いと考えられ、事業着手までの期間は短くすべきと判断
④事業中路線との連続性	・すでに連続・接続する街路・道路が事業中であり、その事業中路線との連携により、ネットワークとしての機能向上が図られる路線であれば、整備優先性が高いと考えられ、事業着手までの期間は短くすべきと判断（ただし、事業中路線の供用目途に準じる）
⑤重要施策との関連	・拠点整備等の、当該路線整備の要件となる事業次第となる路線については、計画検討状況・供用目途等を勘案して判断。

※①～⑤のいずれにも該当しない路線については、連続する未整備都市計画道路の有無などを踏まえ、設定

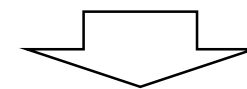
路線番号	区間番号	路線（区間）名	要素					どの要素にも該当なし	事業着手期間の想定	
			①	②	③	④	⑤		急がれるべき路線	急を要しない路線
1	1	(都)錦町国分寺綾南線		○						●
2	2	(都)朝日町仏生山線①				○			●	
	3	(都)朝日町仏生山線②			○				●	
3	4	(都)成合六条線			○				●	
4	5	(都)高松海岸線①			○				●	
	6	(都)高松海岸線②	○							●
5	7	(都)中新町鬼無線①			○	○			●	
	8	(都)中新町鬼無線②			○	○			●	
	9	(都)中新町鬼無線③			○	○			●	
6	10	(都)郷東香南線						○		●
7	11	(都)郷東檀紙西線	○	○						●
8	12	(都)太田下町林線						○		●
9	13	(都)屋島中町線					○		●	
10	14	(都)兵庫町西通町線		○						●
11	15	(都)瓦町松島線		○	○					●
12	16	(都)中野町藤塚線		○	○					●
13	17	(都)栗林上福岡線				○			●	
14	18	(都)扇町宮脇線		○						●
15	19	(都)木太多肥上町線①								
	20	(都)木太多肥上町線②	○							●
	21	(都)木太多肥上町線③						○		●
	22	(都)木太多肥上町線④						○		●
16	23	(都)太田下町長池線								
A	a	ことでん仏生山駅				○			●	
B	b	JR予讃線端岡駅					○		●	
C	c	ことでん円座駅						○		●

STEP 5 : 着手が遅くなることに関する弊害

○着手が遅くなることに関する弊害

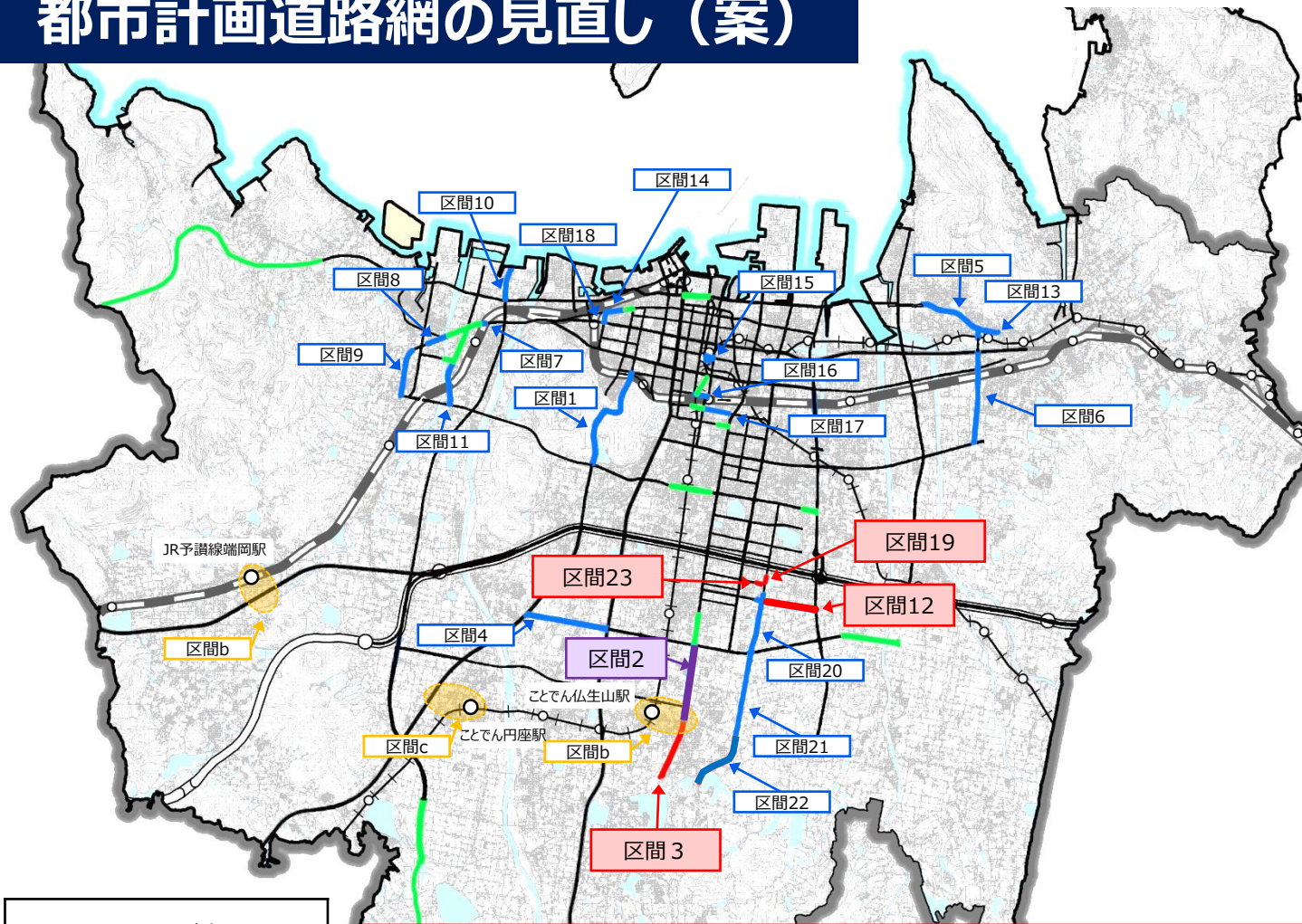
路線（区間）名	概算事業費（億円）
錦町国分寺綾南線	県道のため除外
朝日町仏生山線①	11.9
朝日町仏生山線②	
成合六条線	県道のため除外
高松海岸線①	24.3
高松海岸線②	53.1
中新町鬼無線①	県道のため除外
中新町鬼無線②	県道のため除外
中新町鬼無線③	県道のため除外
郷東香南線	5.1
郷東檀紙西線	51.5
太田下町林線	2.9
屋島中町線	7.3
兵庫町西通町線	5.5
瓦町松島線	15.7
中野町藤塚線	12.8
栗林上福岡線	21.2
扇町宮脇線	19.4
木太多肥上町線②	9.5
木太多肥上町線③	18.3
木太多肥上町線④	13.9
計	272.5

「存続」「変更」の全路線整備に要する概算事業費（県道を除く）は、約270億円である。令和2年度における、本市の歳出内訳では、目的別歳出における土木費が約138億円、性質別歳出における建設事業費が約233億円となっている。
このうち道路整備に向けられる額は、令和2年度においては13億5千万であり、今後の公共投資可能額から長期間（一般には30年以上）着手が見込めない路線は無いものと考えられる。



着手が遅くなることに関する弊害なし と判断

都市計画道路網の見直し（案）



・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。

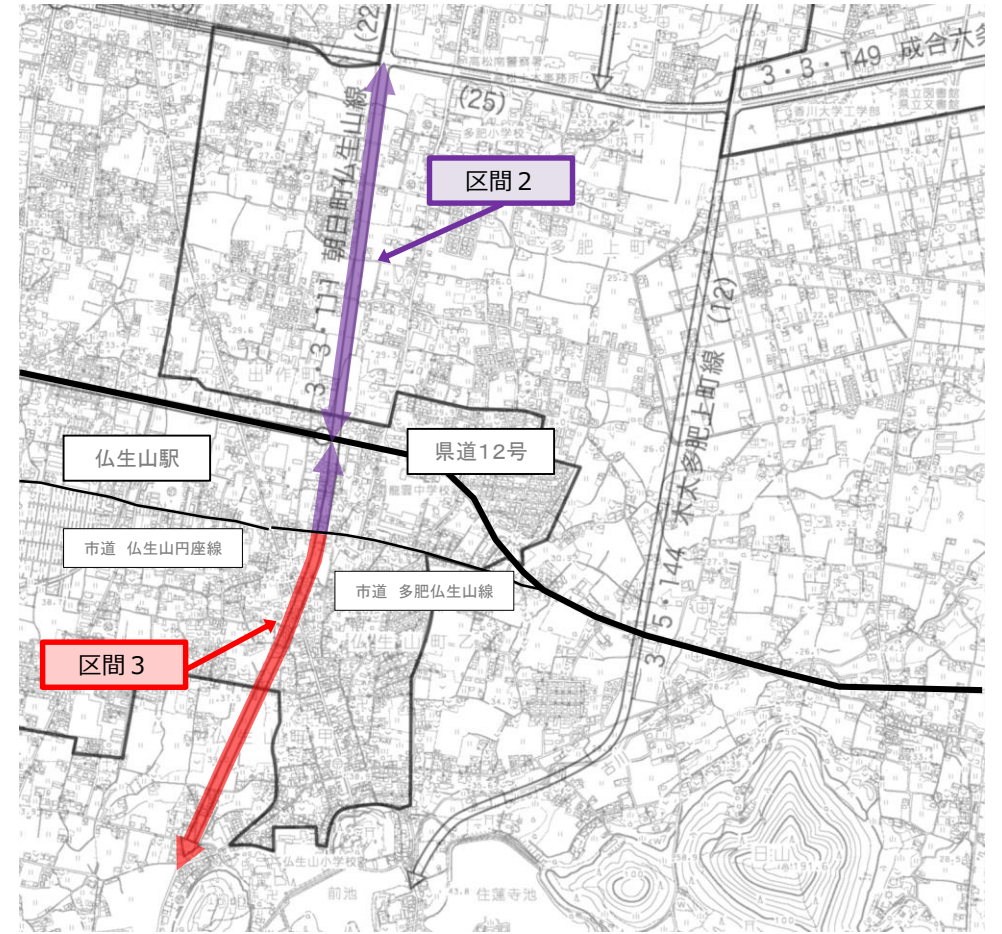
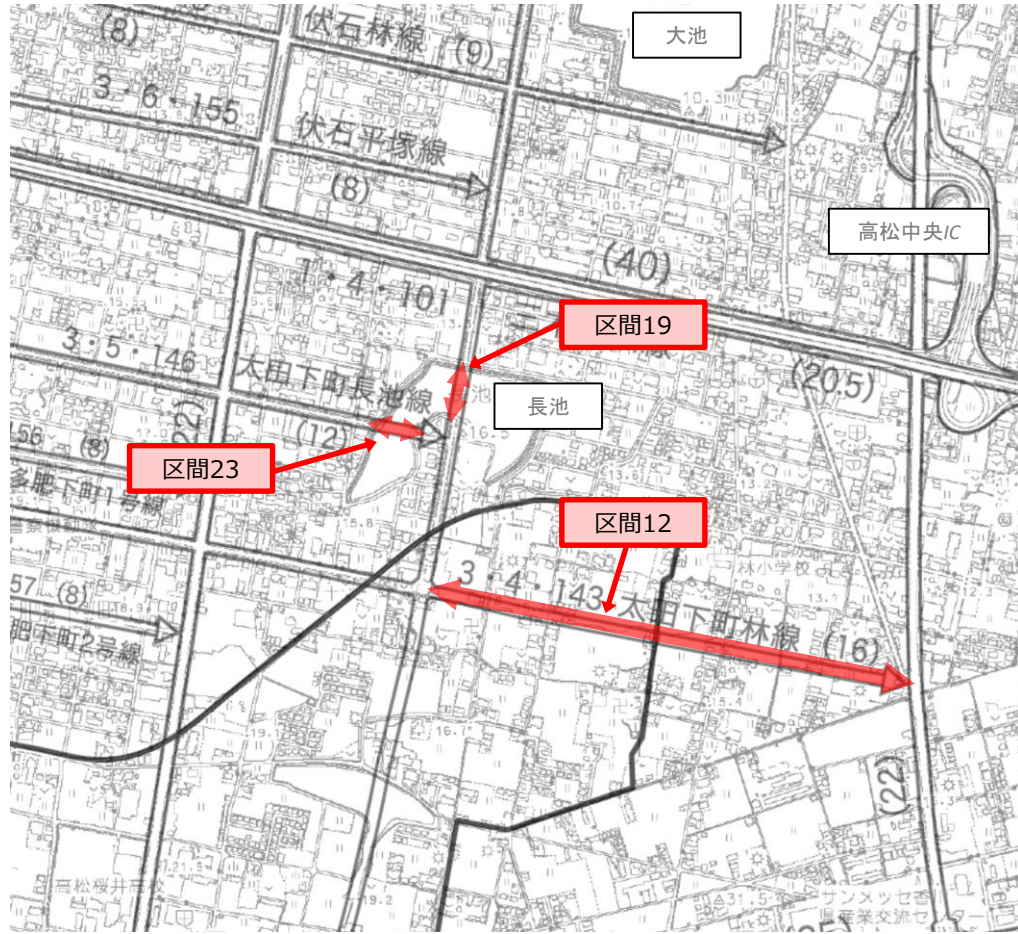
◆長期未着手路線

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	現状車線数		
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

◆変更及び廃止区間詳細図



↔ 変更区間 (車線数4→2) ↔ 廃止区間

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 ● 都市計画道路網検討委員会	● 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
道路整備プログラム策定	H30.10～R3.9 第1回～第6回 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			● 2/4第7回 再編素案	● 第8回 再編案	● 道路整備プログラム検討