

第8回高松市都市計画道路網検討委員会資料

議案(1) 高松市都市計画道路網再編（案）について

議案(2) 道路整備プログラム作成に向けて

令和4年7月 書面開催
高松市 都市整備局 都市計画課

対象路線について

対象① 長期未着手路線

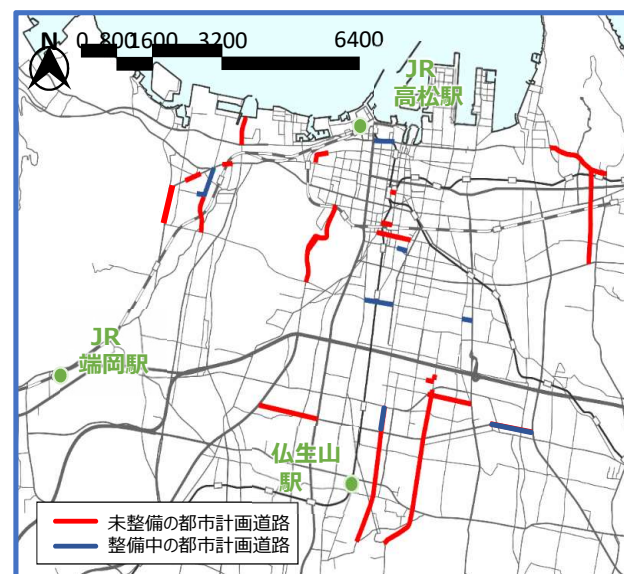
| 路線 | 区間 | 都市計画道路名称 | | | 当初決定 |
|----|----|----------|---------------|---------------|------|
| | | 未整備区間 | | | |
| 1 | 1 | 錦町国分寺綾南線 | (都)宮脇中野町線 | ～ (都)木太鬼無線北側 | S21 |
| 2 | 2 | 朝日町仏生山線 | (都)成合六条線 | ～ (都)出作中間線 | S21 |
| | 3 | | (都)出作中間線 | ～ 終点(仏生山町) | S21 |
| 3 | 4 | 成合六条線 | (都)錦町国分寺綾南線 | ～ (都)高松港岩崎線 | 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)

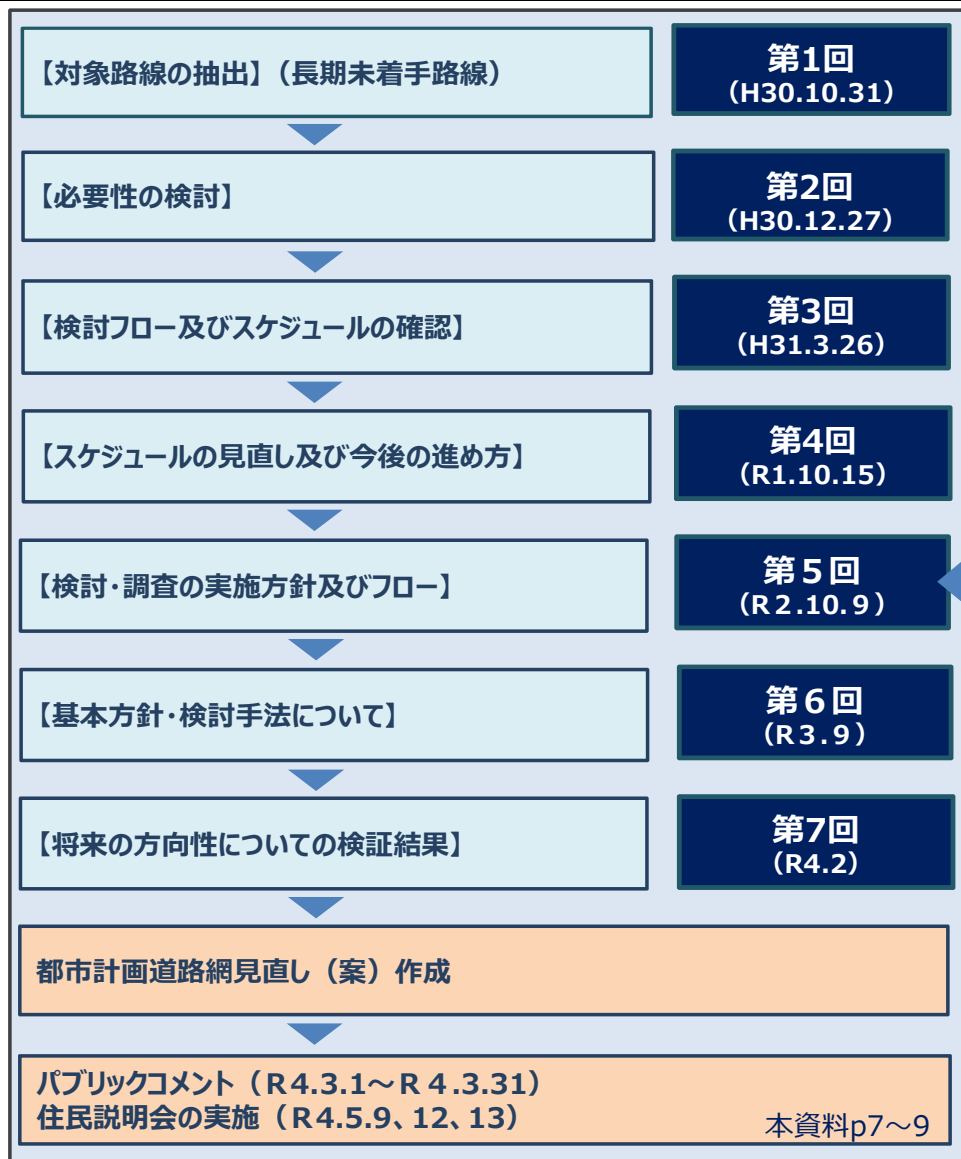
対象② 新規路線候補

・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 |



これまでの検討委員会について



委員会の申し送り事項（第4回委員会）

追加検証の必要性について

- ・ **定量的な分析、評価が必要**
都市計画道路の変更、廃止は私権に関わり、市民生活に多大な影響を及ぼす
(評価が定性的であり、説明責任を果たせない)
- ・ **多様な交通手段を踏まえた検証が必要**
自動車利用者の視点に加え公共交通施策を踏まえた将来交通需要の見直しなど更なる評価検証が必要
- ・ **目指すべき都市構造に対応した整備の在り方について、改めて検証**
立地適正化計画に基づく「コンパクト・プラス・ネットワーク」の観点から、総合的な判断が必要

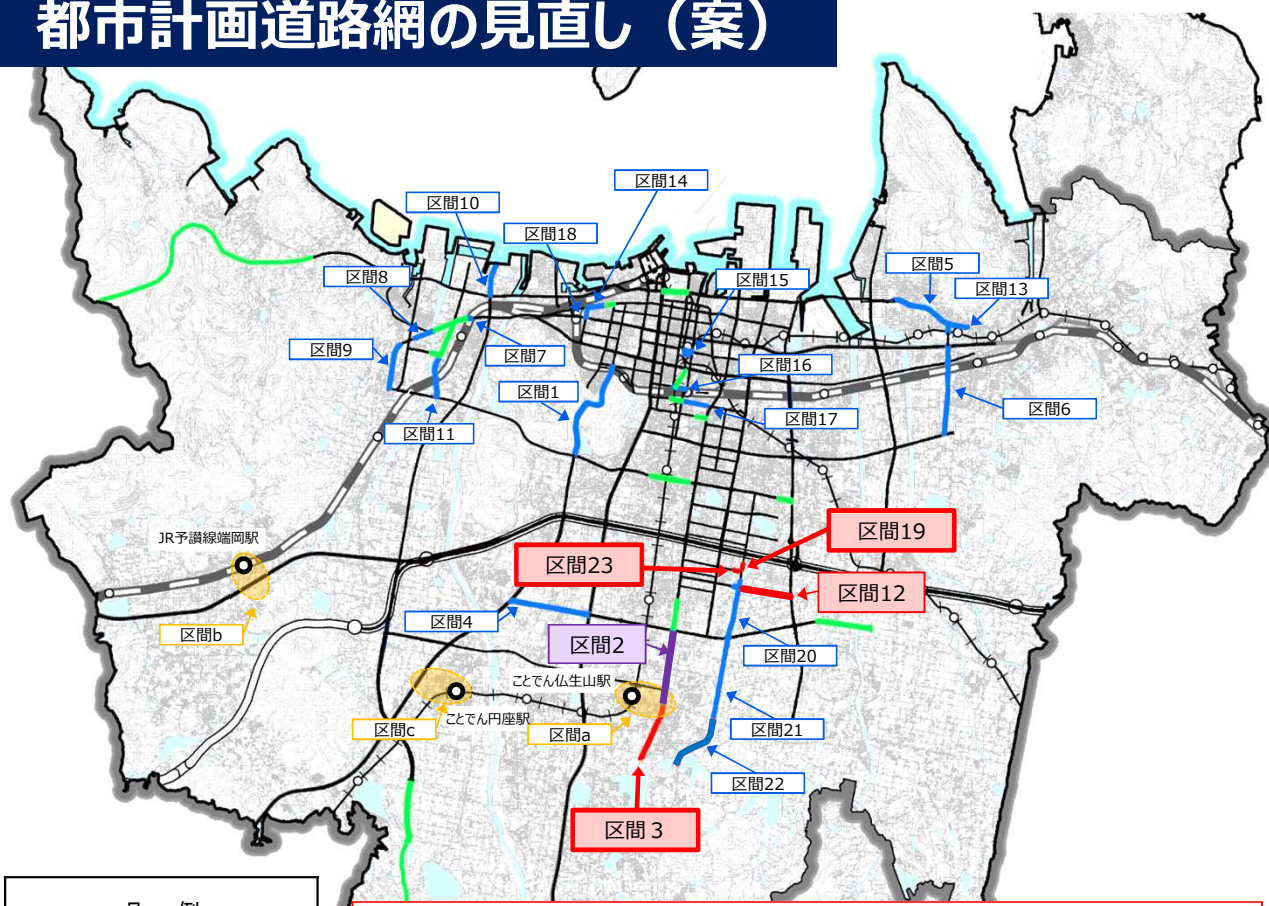
整理すべき課題

- ・ 周辺環境の変化・動向に的確に対応
- ・ 公共交通を基軸としたまちづくりへの対応
- ・ 説明責任と合意形成

多面的・広域的な観点から評価・分析

将来需要予測モデルを用いた定量的な路線評価や、今後のまちづくりとの整合性を確保した上で、路線整備の実現性や影響を考慮した評価を実施する

都市計画道路網の見直し（案）



| 凡 例 | |
|--------|--------|
| 都市計画道路 | (整備済み) |
| | (事業中) |
| | (存続) |
| | (廃止) |
| | (変更) |
| | (新規) |

・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) | 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)郷東檜紙西線 | 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

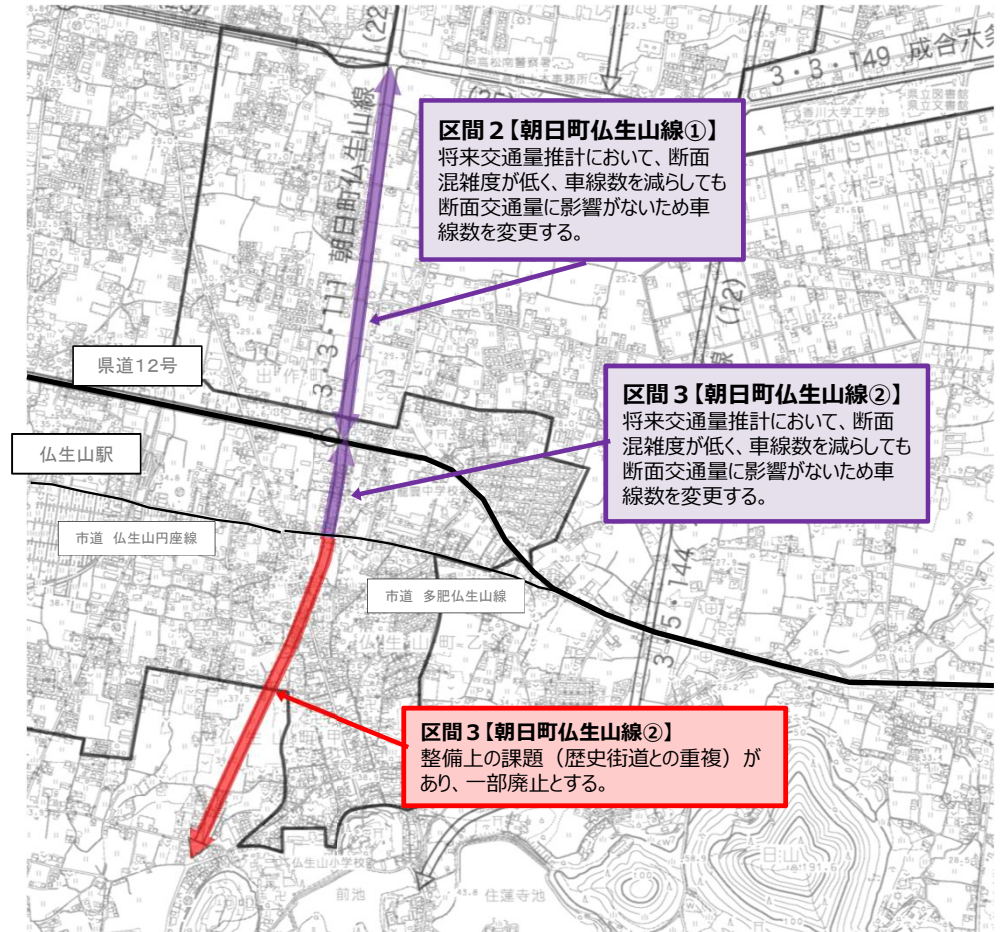
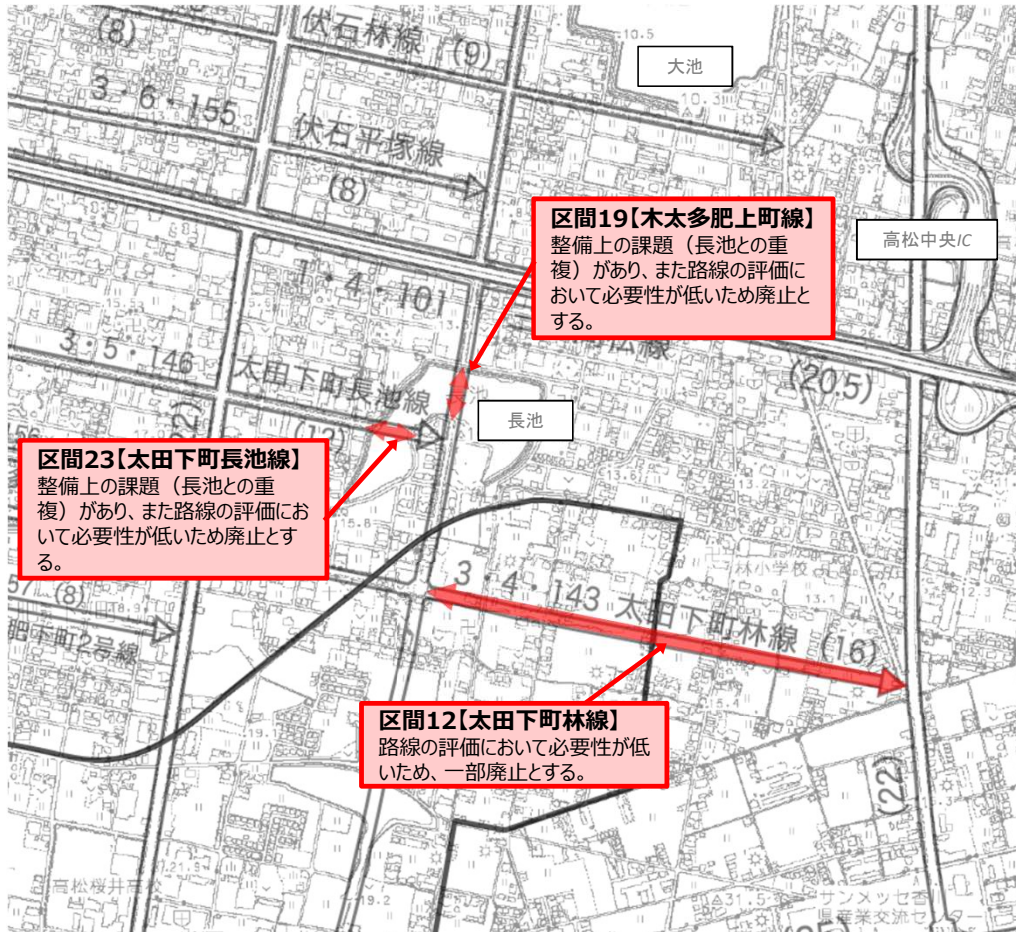
| | | | | | | | | |
|---|---|----------|-----|----|---|---|----|--|
| A | a | ことん仏生山駅 | 500 | 未定 | 2 | - | 新設 | |
| B | b | JR予讃線端岡駅 | 300 | 未定 | 2 | - | 新設 | |
| C | c | ことん円座駅 | 800 | 未定 | 2 | 1 | 新設 | |

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、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



○ことでん仏生山駅周辺



○ことでん円座駅周辺



↑ 駅舎の移設も考慮し、今後検討するものとする。

都市計画道路網の見直し（案）

◆パブリックコメント実施結果（実施期間：令和4年3月1日～令和4年3月31日）

○意見総数 5件（1人）※ 提出いただいた御意見は、趣旨を変えない範囲で、簡素化又は文言等の調整。

| No | 御意見（要旨） | 市の考え方 |
|-----------------------------|---|--|
| 全体に関すること | | |
| 1 | 費用対効果や景観バランスなども考慮して計画廃止・縮小に踏み込んでおり、全体としては高く評価する。 | 今回の都市計画道路網の見直しに当たり、高松市都市計画道路網検討委員会を設置し、委員の皆様から頂いた意見を参考に、定量的な分析や歴史的景観保全等といった視点を踏まえて検討してまいりました。今後とも、本市を取りまく状況の変化を的確にとらえて、遅滞なく適切なタイミングで見直しを行ってまいりたいと存じます。 |
| 新規路線候補A「ことでん仏生山駅アクセス道路」について | | |
| 2 | 駅へのアクセス性を向上させることの必要性が薄い。 現在は片側1車線の道でジャンボタクシーによるバス路線が運行できている。つまり、自家用車のための新規道路であるが、駅付近に駐車場が満足にない状況で、車から電車への利便性向上にどれだけの意味があるのか不明である。 | 高松市地域公共交通計画において、仏生山駅は交通結節拠点として位置付けており、拠点周辺の居住地等から拠点駅へのアクセス強化を図ることを基本方針の一つとして掲げております。 平成30年度には、仏生山駅においてパーク＆ライド駐車場及びサイクル＆ライド駐輪場の整備を行っております。 仏生山駅への新規路線候補については、自動車や自転車と公共交通を組み合わせた交通手段として、アクセス向上を図ることにより、公共交通への利用促進につながるものと考えております。 |
| 3 | 地域公共交通計画基本理念との齟齬がある。 「少子高齢化が進行する中でも持続力の高い公共交通網体系の再構築」や「中心部への自動車利用の抑制」を考えると、市南部の交通・生活の拠点となる仏生山駅周辺での自動車利用がさらに増えることはバスや自転車の利用効率を低下させ、交通弱者へのしわ寄せに繋がると考えられる。 自動車はよりアクセス性の高い空港通り駅や新駅（太田～仏生山駅間）に誘導する方がよいのではないかと。 | 高松市地域公共交通計画では「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」を基本理念とし、7つの基本方針を設定しております。 現在、仏生山駅以東の市道 仏生山円座線につきましては、歩道が無く、交通量の比較的多い道路でありますことから、都市計画道路の整備を行う際には、車道の一部を利用し、バス停の整備や歩道を整備することで、交通弱者に対して安全で快適な道路空間の形成につながると考えております。 また、高松市都市計画マスタープランにおいて、地域交流拠点に位置付けております仏生山駅は、当該駅からの支線となるフィーダー交通や公共交通空白地域を抱える南部地域を面的にカバーする交通結節拠点としての機能を担っていることから、当該駅へのアクセス性の向上を図ることとしております。 |
| 4 | 費用対効果の問題について、仏生山駅周辺は建物が立て込んでおり、道路の拡幅・新設の費用は必然的に高額となる。 一方で、車の通行量は間違いなく増えると思うが、それを効果と呼んで良いのかは議論のあるところである。並走する公共交通機関の足腰を確実に弱めると、人口密集地域である仏生山市街地の交通量増大により生活環境を悪化させるのではないかと。 | 御指摘のとおり、想定している区間につきましては、沿道に建物が密集している道路であり、事業化に伴う費用も高くなることや、交通量の増加が想定されます。 都市計画道路の計画を行う際には、説明会等の実施等、地元の皆様の御意見を伺いながら、適切な規模、構造の道路とし、周辺環境に配慮した設計となるよう、努めてまいりたいと存じます。 |
| その他 | | |
| 5 | ワード文書形式の意見書について、罫線で区切られており大変不便である。文書形式の再考をお願いしたい。 | 意見書の様式について、御不便をおかけし申し訳ございません。今後、意見書等の文書を提供させていただく場面において、改善に努めてまいりたいと存じます。 |

都市計画道路網の見直し（案）

◆住民説明会での御意見

- 令和4年5月9日（月） 午後7時 市役所13階大会議室 傍聴者 6人
- 令和4年5月12日（木） 午後7時 林コミュニティセンター 傍聴者 5人
- 令和4年5月13日（金） 午後7時 仏生山コミュニティセンター 傍聴者 6人

| No | 御意見（要旨） | 市の考え方 |
|--------------------------------------|--|--|
| 全体について | | |
| 1 | 新規路線があるが、当初決定が昭和21年とか61年とかまだ動いてないものがあるが、どうなるのか。いつ頃になるのか。 | 昔に立てられた計画が現時点で道路が必要なのかというところを今回検討させていただき、その中で、必要性が乏しいなど「コンパクト・プラス・ネットワーク」の観点から説明させていただきました。公共交通の利便性に繋がるかというところを検討し、公共交通の利便促進できるように、3つの新規路線候補を位置づけ、まとめました。 廃止路線については、速やかに手続きを取ってまいります。存続路線については、今後のスケジュールとして、道路整備プログラムで、どこから整備していくのか、優先順位をつけていく検討をしてまいります。 |
| 路線15：木太多肥上町線、路線16：太田上町長池線について | | |
| 2 | 廃止路線に入っている区間19、23であるが、急いでいるということで、15年くらい前に測量までしている。図面までできているのに廃止になっている。サンメッセから西のカーブが混んでいる。測量までしているなら早くしてほしい。 | 長池のところ南北に路線（区間19）があり、太田第二区画整理事業の計画に伴い、その路線が計画されており、区画整理内は区画整理事業によって進められております。隣県から水ももらっている中で池を埋め立てることが難しいため、区画整理事業外となっており、整備が残ったままとなっております。路線によっては、杭を打っていたりしたものの、整備がその後進められないということもございます。存続路線においては、今後道路整備プログラムの中で、どの路線を優先して整備すべきかどうかというところを明確にしていきたいと思っております。 |
| 3 | 長池の上だけが廃止なのか。それとも全体が廃止なのか。 | 赤色の区間（長池部分）だけが廃止です。部分ごとに検証した結果、赤色のところについては、必要性が見いだせなかったため、廃止してはどうかと案をまとめました。 |
| 4 | 路線15において、路線が途切れているのに整備するのか。 また、下池も同じやり方はあるのか。 | 起点から終点まで全部が繋がっていることが理想ですが、道路は所々で繋がっているため、そのネットワークで自動車交通を処理いたします。長池の上が繋がっていないからといって路線全体の必要性がないということではありません。 下池の上は、路線として整備いたします。整備方法は今後検討いたします。 |

都市計画道路網の見直し（案）

◆住民説明会での御意見

路線 2：朝日町仏生山線について

| | | |
|---|--|--|
| 5 | 仏生山の商店街を斜めに横断する計画があったということか。 | 4車線の道路が歴史街道と交差し、歴史的な景観や歴史的資源を阻害してしまうこと、平池の箇所では4車線の道路が突き当たっていく先がないということもあり、将来的に交通量も減ってくるため、守るべきところを優先してはどうかとなり、廃止する案となりました。 |
| 6 | 仏生山のところを廃止するとあるが、その方向に環状道路ができるのではないか。 | 環状道路は、高松西インターからサンポートまでを結んでいこうというのが、国の計画でございます。ただし、どこを通っていくかは、現在検討中でございます。高松西インターから南に向いての路線は環状道路の一部でございますが、東にどう向いていくかはまだこれからでございます。仏生山の辺りがどのようになってくるかは未定でございます。 |
| 7 | 今、工事している朝日町仏生山線から南へはいつ頃工事が始まるのか。 | まずは現計画の見直しを行っていき、残るものについてはどこから進めていくかというところを検討してまいります。朝日町仏生山線以外のところも含めてどこから優先順位が高いかを道路整備プログラムにて位置づけてまいります。今の時点では、いつからは決まっておりません。 |
| 8 | 今回、廃止予定の区間3についても、計画路線として期待していた仏生山の方々はいらっしゃると思うが、今回はやむを得ないとしても、早急に復活するようにご優位、ご配慮いただきたい。 | 「コンパクト・プラス・ネットワーク」ということで、高齢の方が増えている中、公共交通の利便を促進するような路線が不足しているところもあるため、そのような箇所を新規路線候補として位置づけていながら、他の路線も、将来の都市像として、本当に必要か再検討する必要があります。今後見直しをしていながら、必要な路線は作っていく、必要でない路線は見直していくというような是々非々の考え方で進めてまいりたいと思います。 |

新規路線について

| | | |
|---|---------------------------|---|
| 9 | 仏生山駅から区間3までは道を広げようということか。 | 新規候補路線として位置づけておりますが、仏生山駅からのアクセスを繋げることにより、区間3とアクセス、ネットワークを確保していこうと考えております。 |
|---|---------------------------|---|

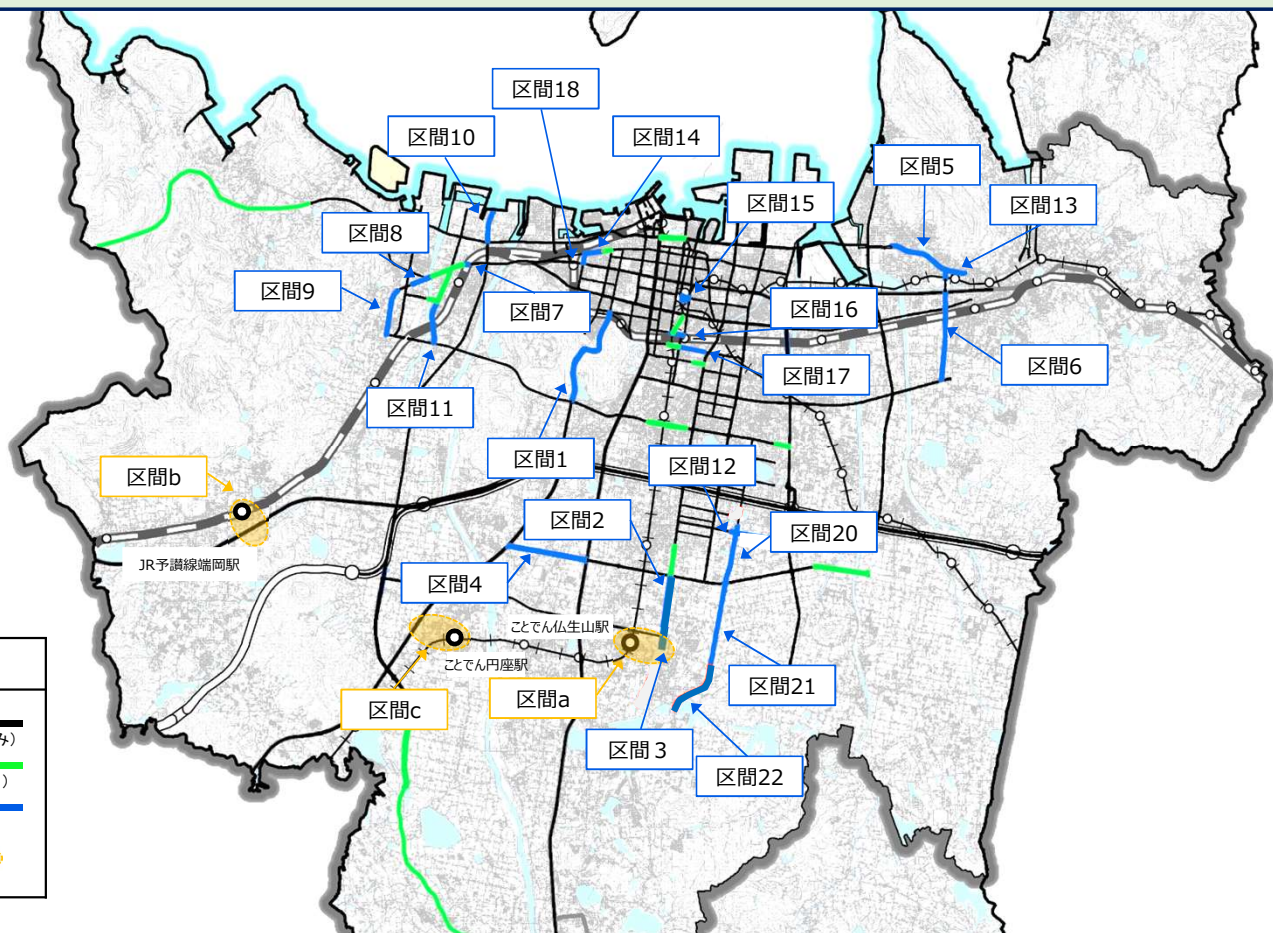
◆パブコメ、住民説明会まとめ

都市計画道路網の見直し（案）については御意見がなかったことから、**都市計画道路網の見直し（案）を取りまとめ、道路整備プログラムの作成を実施する。**

道路整備プログラム作成に向けて

◆業務目的

費用対効果や現況の整備状況などを総合的に勘案し、効率的な道路整備の優先性の検討、早期事業化路線の設定並びに道路整備を推進するための事業化に向けた検討を行い、「高松市都市計画道路整備プログラム」を作成することを目的とする。



凡例

都市計画道路

- (整備済み)
- (事業中)
- (存続)
- (新規)

◆対象路線

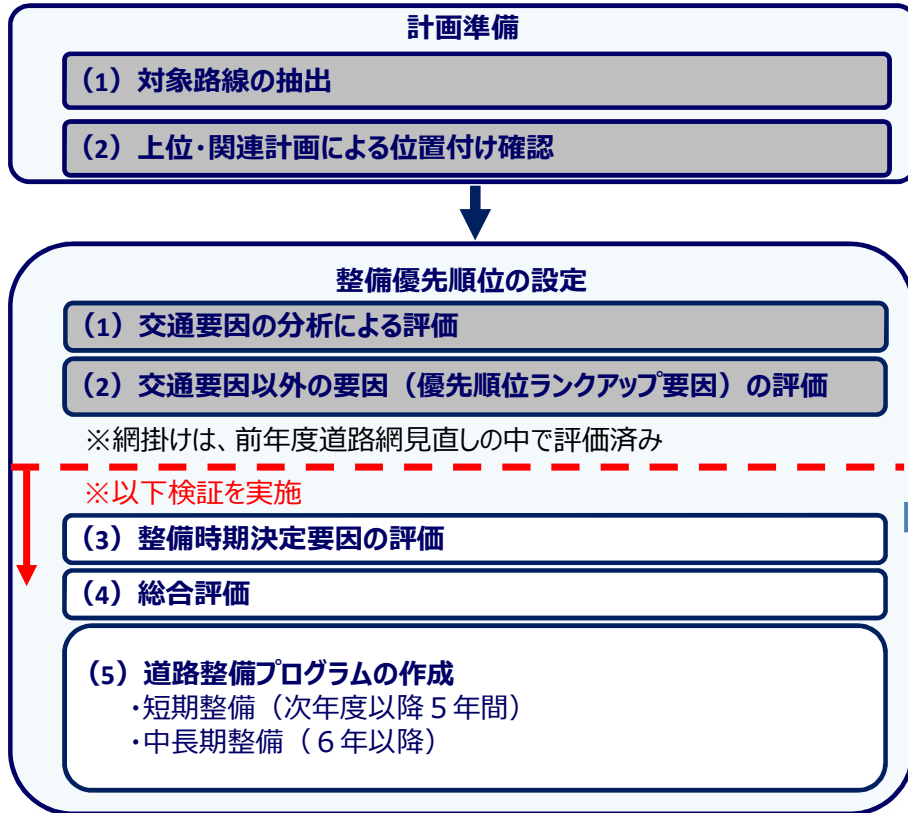
| 路線番号 | 区間番号 | 路線(区間)名 | 計画概要 | | | |
|------|------|-------------|---------|---------|-----|-------|
| | | | 区間延長(m) | 計画幅員(m) | 車線数 | 現状車線数 |
| 1 | 1 | (都)錦町国分寺綾南線 | 1,887 | 22 | 4 | 2 |
| 2 | 2 | (都)朝日町仏生山線① | 1,040 | 未定 | 2 | - |
| | 3 | (都)朝日町仏生山線② | 268 | 未定 | 2 | - |
| 3 | 4 | (都)成合六条線 | 1,520 | 25 | 4 | - |
| 4 | 5 | (都)高松海岸線① | 1,227 | 16 | 2 | - |
| | 6 | (都)高松海岸線② | 1,530 | 16 | 2 | - |
| 5 | 7 | (都)中新町鬼無線① | 193 | 18 | 2 | 2 |
| | 8 | (都)中新町鬼無線② | 330 | 18 | 2 | 2 |
| | 9 | (都)中新町鬼無線③ | 850 | 18 | 2 | 2 |
| 6 | 10 | (都)郷東香南線 | 558 | 16 | 2 | - |
| 7 | 11 | (都)郷東檀紙西線 | 805 | 16 | 2 | - |
| 8 | 12 | (都)太田下町林線 | 104 | 16 | 2 | - |
| 9 | 13 | (都)屋島中町線 | 350 | 16 | 2 | - |
| 10 | 14 | (都)兵庫町西通町線 | 300 | 15 | 2 | 2 |
| 11 | 15 | (都)瓦町島線 | 130 | 25 | 2 | 2 |
| 12 | 16 | (都)中野町藤塚線 | 250 | 15 | 2 | - |
| 13 | 17 | (都)栗林上福岡線 | 470 | 15 | 2 | 2 |
| 14 | 18 | (都)扇町宮脇線 | 170 | 15 | 2 | - |
| 15 | 20 | (都)木太多肥上町線② | 1,000 | 12 | 2 | - |
| | 21 | (都)木太多肥上町線③ | 1,460 | 12 | 2 | - |
| | 22 | (都)木太多肥上町線④ | 1,100 | 12 | 2 | - |

◆新規路線候補

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

道路整備プログラム作成に向けて

◆ 業務実施フロー



| 視点（国、県のガイドラインより） | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| (1) 交通要因の分析による評価 | 経済的な整備効果の大きさ（費用便益比） |
| | 交通機能（幹線性の大きさ及び自転車歩行者機能） |
| | 公共交通とのネットワーク形成、まちづくりとの関係 |
| (2) 交通要因以外の要因（優先順位ランクアップ要因）の評価 | 防災、環境保全等の空間機能を有する道路 |
| | 都市構造上、重要な位置付けにある道路 |
| | 自転車、歩行者交通の多い道路 |
| (3) 整備時期決定要因の評価（整備時期の整合） | 地域活性化などの都市政策上、重要な道路 |
| | 高規格幹線道路や国道等の上位計画 |
| | 工業団地開発等の他事業の道路計画 |
| (4) 総合評価 | 土地区画整理事業、再開発事業等の地元の事業計画 |
| | 投資効果（費用便益比）が大きい路線 |
| | 交通需要が大きく幹線性が高い路線 |
| | 都市構造上重要な路線 |
| | 空間機能を有する区間 |
| (5) 道路整備プログラムの作成 | 地域活性化など政策上重要な区間 |
| | 整備時期決定要因がある路線、区間 |
| | 公共交通を含めたネットワーク形成に必要な区間（市独自） |
| (5) 道路整備プログラムの作成 | 地域高規格道路、ことんでん連続立体交差事業の状況を見極め、作成 |

都市計画道路網の見直しにて検証したデータを基に、上位計画や関連事業（地域高規格道路、琴電連立事業等）との整合を図りながら、道路整備プログラムを作成する。

今後のスケジュール

| 作業内容 | ～R3年度 (～2021年度) | R4年度 (2022年度) | | | | | | | | | | | | R5年度 (2023年度) | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|---|------------------|----|----|-----------------------------|----|----|-----|-----|--------------------------------|----|----|--------------------------------|------------------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|
| | | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
| 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）の実施 | | | | 8回委員会 ◆ (見直し案) | | | | | 9回委員会 ◆ (プログラム方針) | | | 10回委員会 ◆ (プログラム案) | | | | | | | | | | | | |
| 都市計画変更手続き (廃止路線) | 第1回～第7回 (H30.10～R4.2) ・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 ・再編素案 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 都市計画変更手続き (変更路線) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 道路整備プログラム | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 新規路線 (端岡、円座、仏生山) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

※公共交通施策の進捗に合わせ、検討を実施する。