会　議　記　録

高松市附属機関等の会議の公開及び委員の公募に関する指針の規定により、次のとおり会議記録を公表します。

会　議　名	令和元年度　第２回　高松市都市計画審議会
開 催 日 時	令和元年１１月２５日（月）　１０時３０分～１２時００分
開 催 場 所	高松市役所　３階　３２会議室
議　　題	議案第１号　高松広域都市計画特定用途制限地域の変更　（高松市決定） 議案第２号　高松広域都市計画道路の変更　（香川県決定） 議案第３～５号　高松広域都市計画道路の変更　（高松市決定） 議案第６号　用途地域の指定のない区域の容積率等の変更　（特定行政庁）
公開の区分	■　公開　　□一部公開　　□非公開
上 記 理 由	－
出 席 委 員	嘉門委員、太田委員、川口委員、紀伊委員、清水委員、三笠委員 中村委員、西岡委員、妻鹿委員、大山委員、吉峰委員 佐々木委員（代理：企画部事業調整官　宮武）、竹内委員、 栗委員、吉田委員
欠 席 委 員	－
オブザーバー	－
傍　聴　者	０人（定員　１０　人）
担当課及び 連　絡　先	都市整備局　都市計画課 Tel　８３９－２４５５　Fax　８３９－２４５２

会議経過及び会議結果
会議を開会し、次の議題について協議し、下記の結果となった。 ・議案の審議について 議案第１号　高松広域都市計画特定用途制限地域の変更　（高松市決定） 議案第２号　高松広域都市計画道路の変更　（香川県決定） 議案第３～５号　高松広域都市計画道路の変更　（高松市決定） 議案第６号　用途地域の指定のない区域の容積率等の変更　（特定行政庁） **・議案第１号、第２号、第３～５号、第６号について** 事務局より議案第１号、第２号、第３～５号、第６号について説明。

会議経過及び会議結果

【主な質疑・意見等】

・議案第１号及び６号

（嘉門会長）

ただいまの説明に対しまして、何か御意見、御質問など、お気づきの点がございましたら、御自由に御発言を頂きたいと思います。

（紀伊委員）

高松市として目指す方向性と現状の課題に対応していくため、必要な措置であると思います。

一方で、高松市が規制を強化した分、隣接する市町村に開発が移行してしまう可能性がありますが、周辺の市町村における対応について情報があれば教えていただきたいです。

（事務局）

高松市と周辺の市町の三木町、綾川町とで高松広域都市計画区域を構成しております。

土地利用の見直しについては、高松市だけでなく周辺の市町と連携を図りながら取り組んでいこうと考えております。

今回の規制については、高松市に限った変更になりますが、幹線道路は、国道３２号であれば綾川町と、県道１０号は三木町と隣接しております。

三木町や綾川町での立地可能な店舗面積に関しては、両町とも特定用途制限地域の指定をしていないため、１０，０００㎡までの店舗が立地可能な状況でございます。

高松市だけで集約型に向けた議論を行い、規制を強化しても、三木町や綾川町で大規模な店舗が立地してしまう可能性があるため、広域連携中枢都市圏という協議の枠組みもございます。

高松広域都市計画区域を設定している三木町、綾川町に対して土地利用としてどうあるべきかについて、申し出を行いまして、市町で整合のとれた土地利用を検討していこうと両町とも協議をしておりますので、御報告させていただきます。

（嘉門会長）

店舗の立地が周辺の市町へ流れてしまうと、本来の趣旨から外れてしまいますので、瀬戸・高松広域連携中枢都市構想が綾川町や三木町を含めて議論されておりますが、３０年、５０年後の地域の利便性を図っていくことが重要ですので、高松市だけでは済む話ではなく、紀伊委員の意見のとおりであると思います。

（結果）「原案どおり可決」として答申。

・議案第２号

（清水委員）

今日の朝、実際に通ってきました。自転車道は無いが、歩道に関してはフェンスなどがあり、整備されています。一部分だけを広げても交通量は減ることはなく、また別のところで渋滞が発生するので、信号機や時間帯を限定した一方通行などの工夫をする考えはお持ちではないですか。

（県都市計画課）

渋滞の主な原因は、亀阜小学校北西交差点の右折車両が滞ることによるものでございます。警察と協議をしましたが、時差信号については交通量の面から、それだけでの解消は難しく、また、右

折の矢印信号については、原則、右折車線とセットで設置することで効果を発揮するため、右折車線がないと設置できないということでした。

現在、亀阜小学校北西交差点については、信号の現示を、車の交通量に合わせて自動的に制御するということは既に行ってはいるものの、それだけでは不十分で渋滞解消には繋がっていないことから、抜本的な交差点改良を行いたいと思っております。

（清水委員）

歩行者と車を分離した信号機が増えてきているが、今回の場所での設置は難しいのですか。

（県都市計画課）

歩車分離式信号機は、車の流れる時間が短くなり、今回、交通量が１０，０００台を超える交差点での設置は、かえって渋滞を引き起こしてしまう恐れがございます。

（清水委員）

午前１０時くらいにこの道路を通ったときは、渋滞もなく、スムーズに通行できました。一部分だけ拡張すると、拡張した部分はよりスムーズに通ることができるかもしれませんが、そのほかの部分において、また別の問題が発生してくる可能性もあるため、広げるのであれば、他の部分も含めて同時に行わないといけないと思います。

安全を確保するのであれば、他にやり方があるのではないですか。安易にこの部分だけを拡張するだけで解決する問題なのですか。

（嘉門会長）

おっしゃる通り、道路ですから、どこか一部分だけ広げればいいという問題ではありません。県道高松善通寺線の通行量の方が、恐らくもっと多いはずだと思います。ここを歩車分離の原理にしてしまうと、県道高松善通寺線の通行の障害となるので、この計画のように歩車一体の整備としております。通称八幡通りのところの交通量はそれほど多くありませんが、朝夕において交差点からトンネル付近まで渋滞が発生しており、その解消のために、拡幅によってスムーズに通行できるようにするものでございます。

また、道路は一つに繋がっておりますが、県道高松善通寺線より北は市道となっており、通行量によって道路のレベルも違うので、一度に整備を行うのは難しいです。県道高松善通寺線は主要地方道となっており、この道路に曲がって入る車両が多いので、その交差点を起点に渋滞が発生しております。

（清水委員）

道路が整備されると必ず渋滞が起こると思います。実際にほかの道路においても朝夕において渋滞が発生しております。少し不便さを感じる道路の方が交通安全につながると思います。

（嘉門会長）

どの辺りで手を打つかということですね。不便にする方が、通行すること自体を避ける人もいると思います。

そういった考え方もありますが、この場所は朝夕だけではありますが渋滞が激しいことから、この渋滞を解消することとなっております。

ほかにございませんでしょうか。

（宮武委員）

今回、自転車道を設ける計画となっていますが、高松市の作成している自転車ネットワーク計画の中における位置づけについて教えていただきたいです。

自転車道というのは、４月に道路構造令が改正されているので、６０ｋｍ/ｈ以上のところに設けることとなっていますが、この道路の設計速度が６０ｋｍ/になっているのですか。

また、この自転車道について、一方通行なのか双方通行なのか、どちらですか。

以上の３点について教えていただきたいです。

（県都市計画課）

自転車ネットワーク計画については、高松市の策定している計画の中で位置づけられております。今回、整備することによって、高松善通寺線が整備済みになるかと思いますので、そちらの方と連結するというような形の整備になるかと思います。

設計速度は５０ｋｍ/ｈです。

（宮武委員）

それは何らかの理由をつけて、自転車道をつけるということですか。

（県都市計画課）

自転車道につきましては、県の条例に基づいて整備することとしておりますので、自転車道は設けるということになります。

（宮武委員）

４月から道路構造令が変わりましたので、県の条例で定めているようであれば、その整理をしていただければ、と思います。

自転車道は、一方通行なのか双方通行なのかについてはどのようにお考えですか。

（県都市計画課）

自転車道については２ｍ確保しておりますので、双方向で設計しております。

（宮武委員）

高松高校の北側に自転車道が整備されていますが、そこは双方通行で合っていますよね。私たちが走行している時に、すれ違う時に交通安全上どうかなと思うところがありますので、何か具体的な対策は考えられているんですか。

（県都市計画課）

２ｍでありますので、当然、構造分離などは難しいので、対策としてはカラー化や路面標示、通行の仕方に関しての周知や啓発等になると思いますが、そういった工夫はしていきたいと考えております。

（清水委員）

対向車線でも自転車は走行して大丈夫なのですか。自転車は車と同様で左走行ですよね。

（宮武委員）

自転車は車道の左を走行するということは把握していますが、自転車道においては、自転車の専用道路となりますので、双方向走ることが可能です。

（清水委員）

しかしそれは教育上、きちんと教えていないということになりませんか。やはり、車と同じ方向に走行し、きちんと横断歩道を渡ってその場所に行くということを教えなければ、どこの道においても双方向走れると子供たちは考えてしまい、きちんとした知識が伝わらない可能性はありませんか。

（嘉門会長）

そういった教育は子どもたちだけでなく、大人についても重要であります。通行する際、車と同じ交通規則を守らなければいけないということを周知しているはずですが、理解して自転車に乗っている方はほとんどいらっしゃらない。

ここのように自転車道を整備するということは、亀阜小学校がすぐ隣ということで、子供たちの安全については、今度の改修で向上するだろうと思います。自転車道の双方向の通行について、恐らく自転車道では掲示が出ていまして、両方走れるときは両方走れる表示がされていると思います。

ここは両側に自転車道が整備されるということで、自転車に乗る人にとっては大変便利になるかと思われます。

ところが、この北側の市道については片側一車線の車道のみで自転車道がないため、この道路が整備された後においても、走行の注意は必要で、周知を徹底してほしいです。

（清水委員）

中央公園付近の道路は歩行者道と自転車道が分かれていますが、歩道部分を歩いていても危機感がすごくあります。自転車に乗る人の教育が必要であると思います。自転車道を作ったから両方向走ってもいいという教育の仕方は間違っていると思います。

（嘉門会長）

自転車の利用者に対する教育が全然ありません。現在、自転車が事故を起こした際の加害責任が厳しくなっていることなどから、自転車に乗る方の意識がだんだん変わってきていると期待はしています。

しかしながら、実際に京都大学付近においても、学生との接触事故が少なくありません。今回の場所において、栗林トンネルからの下り坂でスピードが出やすく、制御が難しく歩行者にぶつかるといったことが起こらないよう、道路が広がることによって安全が確保されることを期待しております。

地方都市では車社会となっている中で、高松市は坂道が少なく、自転車にとって利便性が高いため、自転車利用者が多くなっており、自転車による事故を起こさない配慮も必要であります。

ほかにございませんでしょうか。

（紀伊委員）

現に渋滞が激しい場所でまた、将来にわたっても交通量がそれなりに見込まれているということで、何らかの対策が必要であるということには同感であります。

一方で、１９ページ目の変更の拡大図を見ますと、かなり多くの家が計画線にかかっておりまして、影響を受ける方も、一定程度住まわれている方もいるとお見受けします。

整備するのに費用も時間も数億程度かかるのではないかと想像されるのですが、この事業の費用対効果と言いますか、これだけの労力、時間、お金をかけてやることに対して、将来高松市の人口が減っていく中で、あるいは環状道路のような構想もあると聞いておりますが、そういった周辺の交通整備の状況を鑑みたときにおいても費用対効果があるのかということを検証されているのでしょうか。

また、先ほどの回答の中で、右折待ちの車で渋滞が起こっているということであるので、右折待ちが渋滞の原因だとする話に、自転車道と歩道を拡幅するということは、違う話だと思います。代替案との比較はできないのでしょうか。

（県都市計画課）

まず、費用対効果についてでございます。

御指摘のとおり、相当の費用と相当の年月の方がかかる事業になろうかと思います。効果の方でありますけども、事業の内容としては交差点改良と歩道の設置による安全対策ということで、数値的な費用対効果がいくらかというものを算出するのは非常に難しい事業でありまして、１．０あるからといった説明は難しい事業です。ただ、事業の効果としては渋滞対策と小学生の安全対策ということで十分効果のある事業ではなかろうかと考えております。

また、代替案についてですが、やはり渋滞対策の原因が右折車両によるものということですので、例えば迂回等については難しいです。

（紀伊委員）

ありがとうございます。

代替案というのは、確かに条例ではこういった積み上げでこれくらいの幅員が必要というのではありますが、もう一つ最小限の、例えば右折レーンがあれば一定程度渋滞が解消されるといった、フルセットの整備と、もう一つ最低限の手当てのような案というものもあるのではないかという意味で質問いたしました。

もう一点、嘉門会長の言われたとおり、全体で考えなければならないこともあると思います。清水委員の言われたとおり、恐らくここを整備すると、誘発事業も見込まれるだろうと思われるところですが、そういったこともシミュレーションを行えば、必ずしも正確ではないにせよ一定程度、これくらい増えそうだといった見込みみたいなものも得られると思いますので、今後、具体的に整備をどうするかを検討される際には定量的な視点も併せて検討されたら、より合理的な判断につながると思われます。

（嘉門会長）

ほかにございますでしょうか。

（大山委員）

西側に多くの民家が建ち並んでおり、大変な費用と時間とかかると思いますが、渋滞解消が一番の目的であり、また亀阜小学校への通学の際に、自転車と接することが多いため、その２つの対策という認識でよろしいのでしょうか。

自転車道を設けなければならない基準は制限速度が５０ｋｍ/ｈ以上、それとも６０ｋｍ/ｈ以上の場合ですか。

（各委員）

６０ｋｍ/ｈ

（大山委員）

この道路は５０ｋｍ/ｈ制限のため、必ずしも自転車道を設ける基準ではないと思います。

（香川県都市計画課）

香川県の条例では、交通量の多い４種の道路については、自転車道を設けるとなっているため、今回の計画では自転車道を設けるようにしています。

（大山委員）

つまり、５０ｋｍ/ｈ制限や６０ｋｍ/ｈ制限は関係ないということですか。

（香川県都市計画課）

現在の県の条例では、スピードに関しての基準はございません。

（大山委員）

歩道と自転車道を植樹帯で分ける形態になっておりますが、一体型で半分に分けるといった方法もあると思います。

そのような方法をすることによって、道路の幅員が全体的に狭くなり、民地の整備部分を狭くすることができるのではと思います。

長い年月が経ち、人口が減少することや費用対効果などについて考えた時に、２４ｍの道路幅員は必要なのかどうか、道幅を狭くする可能性は残されていないのか、紀伊委員が発言された代替案とは、A案、B案があった時にそれぞれを比較されたらどうか、と聞かれたのではないかと思いました。

通学路の安全性の確保というのは必要ですが、通行する自転車量や過去に交通事故が発生したのかなど、これだけの植樹帯を設け、幅員を確保する必要があるのか、理解ができておりませんので、教えていただきたいです。

（香川県都市計画課）

植樹帯については、街なかの４種の道路には設けることになっております。

幅員についても、木を植えるために必要な最低限の幅しか設けておらず、一般的に道路脇に植樹帯を設けること多いですが、今回については、歩道と自転車道を設けるため、それぞれの間に植樹帯を設けることで構造的な分離ができるため、このような計画になっております。

全体の幅員については、条例の中で最低限の幅員を積み重ねた結果、２４ｍの幅員構成になっておりますので、むやみに幅員を拡げたわけではございません。

（大山委員）

今回の計画が必要最小限の幅員ということで、中央道路のように、自転車道と歩道をバリカーで区切るのではなく、植樹帯で区切り、車道と自転車道を施設帯で分けることが最善という理解でよろしいのでしょうか。

これ以上、幅員を狭くすることできないということでしょうか。

（香川県都市計画課）

施設帯とは、標識などを設置する部分になるため、必要なものになります。

中央通りと比べて、植樹帯が施設帯の隣に設置するか、自転車道と歩道の間に設置するかの違いになりますが、全体の幅員としては、それぞれ必要最低限の幅員を確保しております。

（嘉門会長）

この区間だけ整備しても意味がないという意見もございますが、その一方で亀阜小学校に隣接していること、また小学生に自転車は車道を通るという認識を与えるという意味でも、今回の計画は効果があると思います。

しかし、これほどまで幅員を拡げる必要はないという考えもございますが、香川県が整備しようとしておりますので、取り上げて言う必要もないかと思います。

高松市のために品格のある道を整備するという案であるため、そういった点で考えていただきたいと思います。

将来３０年・５０年後にこのような道路は必要なのかという考えもありますが、まだ先の話ということ考えいただけければと思います。

（清水委員）

現在、規制速度は何キロですか。

規制速度は分かりませんが、４０ｋｍ/ｈの制限が、道路拡幅後は５０ｋｍ/ｈになるということ

ですか。
（香川県都市計画課）
規制速度は４０ｋｍ/ｈだったかと思います。
設計速度という走ることが可能な速度というものがありまして、実際に５０ｋｍ/ｈで走ることができる道路であっても、周りの施設等を考慮したうえで警察の方で規制をかけるとことがありますので、今回の道路についても、５０ｋｍ/ｈで走ることができる道路だからといって、規制速度を５０ｋｍ/ｈにするかどうかは分かりません。
（清水委員）
今回の事業区間だけ５０ｋｍ/ｈになるのは危険であると思いますので、他の区間が４０ｋｍ/ｈならば同じ４０ｋｍ/ｈにそろえた方がいいと思います。
（香川県都市計画課）
幅員について、一部補足させていただきます。
植樹帯の幅員についてですが、県の条例では１．５ｍであり、今回の計画では１．２５ｍと２５ｃｍ狭めております。
また、停車帯についても、通常２．５ｍ必要としていますが、条例の中で大型車の導入が少ないということで１．５ｍと１ｍ狭めております。
そのため、基準よりも、縮小した幅員構成となっております。
（嘉門会長）
国が道路構造令を定めておりますが、必ずしも守らなければいけないわけではなく、香川県の条例で決めており、また、道路構造令で定められている設計速度と道路交通法で定めている制限速度は、また別になります。
警察の方で、設計速度が６０ｋｍ/ｈの区間でも制限速度は４０ｋｍ/ｈと交通安全等を考慮して決めておりますので、御理解いただければと思います。
（清水委員）
区間が短いですからね。
（嘉門会長）
ここだけを速度が高くなることはないと思いますので、安心していただければと思います。
このあたりで答申させていただければと思います。
ありがとうございました。今回、出た意見を参照して、今後の設計に反映していただければと思います。

（結果）「異存なし」として答申。

・議案第３～５号
（紀伊委員）
県立体育館整備に伴う都市計画道路の廃止ではありますが、廃止後の歩行者専用道路はどのような状況になるのか、廃止後、すぐに閉鎖するのでしょうか。
また、県立体育館整備のスケジュールと都市計画道路の廃止のスケジュールはどのような期間になっていますか。
廃止後、閉鎖して誰も入らない期間が長くなり、逆に賑わいの低下にならないのかと思い、２点

について回答をお願いします。
（事務局）
　市道の廃止については、市議会へ議案として図ることになっておりまして、来年３月に廃止の承認を受ける予定でございます。
　また、県立体育館の整備については、令和３年から本体工事に着手する予定でございます。
市道の廃止後は、普通財産になりまして、事故等が起こった時の対応などについては、今後、市の方で適切に検討し、対応してまいりたいと思っております。
　詳しい県立体育館整備のスケジュールについては、香川県新県立体育館整備推進課より説明があります。
（香川県新県立体育館整備推進課）
　香川県新県立体育館整備推進課の安長でございます。
　県立体育館の整備スケジュールについてですが、平成２９年１２月に基本計画を策定しておりまして、その中で平成３０年度から令和２年度の期間で基本・実施設計を行い、令和３年度から５年度にかけて建設工事を行うこととなっております。
　そのようなスケジュールの中、令和３年度の建設に向けて、現在、市の方で手続きを進めてもらっております。
　また、歩行者専用道路が廃止後についてですが、メインアリーナの施設規模が大きく、Ａ２街区とＢ１街区のエリアに、サブアリーナや武道場をＡ１街区に建設を予定しており、その間の歩行者専用道路の部分については、一般の方が常時、通行できるような通路を確保していこうとしております。
（嘉門会長）
　令和３年度から本体着工になりますので、Ａ１、Ａ２、Ｂ１、Ｂ２は公開された状態になり、それに合わせて今回、廃止になる歩行者専用道路も公開されたままになると思います。

（結果）「原案どおり可決」として答申。