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５年度　第２回　高松市都市計画審議会
開 催 日 時	令和５年１１月２８日（火）　１０時００分～１１時００分
開 催 場 所	高松市防災合同庁舎　３階　３０１会議室
議　　題	議案第１号　高松広域都市計画臨港地区の変更（高松市決定） 議案第２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３号　建築基準法第２２条指定区域の指定（特定行政庁） 議案第４号　高松広域都市計画都市高速鉄道の変更（香川県決定） ２号高松琴平電鉄琴平線 ３号高松琴平電鉄長尾線
公開の区分	■　公開　　□一部公開　　□非公開
上 記 理 由	－
出 席 委 員	土井会長、太田委員、川口委員、紀伊委員、清水委員、三笠委員、中西委員、小比賀委員、大山委員、北谷委員、黒木委員、喜多委員、中野委員、吉田委員
欠 席 委 員	大西委員
オブザーバー	－
傍　聴　者	５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　高松広域都市計画臨港地区の変更（高松市決定） 議案第２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３号　建築基準法第２２条指定区域の指定（特定行政庁） 議案第４号　高松広域都市計画都市高速鉄道の変更（香川県決定） ２号高松琴平電鉄琴平線 ３号高松琴平電鉄長尾線 **・議案第１～３号について** 事務局より議案第１～３号について説明。

会議経過及び会議結果
（主な質疑・意見等） 特になし。 **・議案第４号について** 事務局より議案第４号について説明。 （主な質疑・意見等） （清水委員） 本町の道路の高架案はどこからどこまでか。その計画はまだ進んでいないのか。交通渋滞が結構あるが、高架により交通渋滞がどのように解消するかによってくると思う。踏切も高架にすればなくなるのか。 （事務局） 29 ページに示している道路の高架というのは、本町踏切の渋滞を緩和するための一つの案としてお示しをしている。 ご質問にあったように、どこからどこまでが高架かというのは、今後検討が進められるとのことであり、現時点でここからここまでとは、お示しできない状況である。 （清水委員） それではよく考えて高架を考えてほしいと思う。十分検討していただきたい。 （事務局） ご意見としていただきます。 （三笠委員） 県の方からの説明であるが、念を押させていただくが、市も当然この説明と同じ考えか。 （事務局） その通りである。 検討委員会には、市も参画しており、議論を経て、廃止の方向性に導かれたと考えている。県、市ともに同一の考え方である。 （三笠委員） 琴電連続立体交差事業（以下「連立事業」という）については、交通政策上だけでなく、高松市全体の問題として、考えなければならない。 高松市全体の問題として捉えた都市計画決定であるという考え方でなければ、せっかく都市計画決定されたことが、もう二度とこの計画に対して、都市計画決定されないということに等しい。 この連立事業の都市計画決定の廃止をなぜ高松市は了とするのか。色んな理由もあるだろうと思うが、こういう大事な問題というのは、県にお願いして、この都市計画決定だけは残してもらいたい、ということを私は言うべきであったと思う。将来、この琴電がどういうふうになるのか、資料に市民の交通量が減っていくという統計が書いているが、将来、高松市の発展のためには、人口を増やしていかなければならない。そういう中で交通政策というのは、高松市にとっては非常に大事であるという考え方でなければ、この問題というのは、解決しえない。当然、この瓦町駅東側の問題、当初はその周辺開発も視野に入れてのこの計画であったと思う。そこまで念頭に置いて動いているのであれば、私はこの都市計画決定の廃止というのは、残念でならない。特に、

会議経過及び会議結果
踏切事故の問題など色々あって、県の方へ改善計画を出したそうだが、そのあたり全体を視野に入れながらこの計画というのをやっていかないと、禍根を残すと思う。なので、本当は県の方へお願いして、将来のためこの都市計画決定は残してもらいたいと考えている。これを今度都市計画決定するといっても認めてくれない。特に、なぜこれを言いたいかといえば、高松市としては、将来のあるべき姿、全体の都市計画決定としての在り様というのは考えていく必要があるのではないか。 （土井会長） 三笠委員がおっしゃったことは、県の委員会の中で議論されてきた三つのポイントでいうと、交通対策、まちづくりの姿、合意形成の三つのポイントがあり、まちづくりの姿に関わることかと思う。それについて、どなたか詳しい方がいれば補足いただければと思うが、私が考えるに、交通体系というものが、この 10 数年の間にだいぶ変わってきた。そして、それまでは鉄道を速達にして、郊外から人をとにかく運んでこようということが、高松市の発展の原動力であったが、もはや速達性に頼るという役割は、おそらく琴電としては役割を終えており、さらに速達性を求めるのであれば、四国新幹線というものが必要となってくる。そして、琴電においては、もう少し今までよりも、駅を中心として重視しながら、市民がフラットでバリアがない、新しい方向にして、さらに言うと、バスが新しい交通手段と上手に結節している、こういうことが求められている中で、おそらく交通網を軸としたまちづくりの考え方も、大きく変わらざるをえなかったのではないかと私は想像している。それを受けて、この検討委員会ではこの答えを出されているのだろうと私は思っているが、紀伊委員は何かあるか。 （紀伊委員） 私も検討委員として出ておりましたのでこれまでの経緯は承知しているところである。まちづくりとか交通の観点とかを色々考えた上でこういう結論となっていると思うが、一つの理由として、24 ページにこれまでの経緯が書かれているが、連立事業を残したとして、今後、どのくらいかかるのかと想定したときに、その見通しが全く立たない。もし事業を立ち上げても、長い時間がかかってしまい、人口が減っていくのも確定しているので、デメリットではないか。また、瓦町周辺の付随する都市計画が残ることになり、言い換えると関連する開発ができないことを意味する。このように、凍結したままおいておくのか、一旦廃止してまちづくりを見直すのかというようなことが議論された。 （土井会長） ありがとうございます。 紀伊委員にご説明いただいたのが検討委員会の内容である。まちづくりの考え方が時代とともに大きく変わったので、この計画自体が意味をなさなくなったと考える。そして、三笠委員が言うように、いつかこの計画が価値を持つという誤解もあると思う。もちろん残すことによるコスト面をみればよいかもしれないが、恩恵をうけるのは、駅周辺など一定の範囲だけで、広域的にみればまちづくりへの価値を縮小していると考える。そういう意味でいうと、この検討委員会にて、色々な議論があってもよかったのかなと思う。 （三笠委員） 琴電を抜きにしては考えられないが、高松市の将来のあるべき姿と琴電の状態を考えると、不安である。連立事業は県の事業ではあるが、高松市としてどう考えるかが重要だ。廃止したとし

会議経過及び会議結果
て、これらの不安が解消されたわけではないので、連立事業の廃止は解せない。 （事務局） 連立事業は渋滞解消のような道路事業としての性質が強い。琴電を軸として、土地利用と交通サービスを一緒に考えていくべきであるというのは、数年してきたし、これからもしていかなければならないというのは認識している。連立事業のもともとの意図であった渋滞解消という車の問題を解消するだけでなく、まち全体をとらえて、バスや電車もセットにしたまちづくり「コンパクト・プラス・ネットワーク」を展開しているところである。今回、連立事業を廃止したことをいい方向に変えていき、琴電と協力し、高松市の便益を損なわないように、発展させていきたい。 （三笠委員） 飛躍した話ではあるが、琴電の経営不振により、別の民鉄事業者が参入した場合、連立事業が必要となり、都市計画決定をしないといけなくなるかもしれない。 （事務局） 地場の民鉄が撤退し、大手民鉄が参入したり、第三セクター鉄道として、税金をかなり投入して運営していったりという事象が全国各地で起こっている。もし、大手の交通事業者が琴電を買収した場合には、儲かる路線しか運行しないようになるが、それは避けたい。築港駅から仏生山駅までのピストンしかしない可能性があり、他のところに税金をたくさん投入していく未来しかみえない。それは高松市としても避けたいので、県・市・琴電の三者でしっかり問題意識を共有して、議論しているし、これからも行っていく。 （土井会長） 都市計画の審議会なので、交通政策の話はあまり上げるべきではないが、琴電は２０００年から需要が上がり続けており、新型コロナウイルス感染症の影響で、一時落ち込んだが、それからＶ字回復し、利用者が伸びている。これは全国的に見ても極めて稀である。言い換えれば、連立事業がなくても発展できている。以上から、我々は今の琴電のビジネスモデルの発展を支援するとともに、連立事業がなければ琴電が破綻するというわけではない。 交通政策上でも、連立事業の廃止は良いと考えている。 （事務局） 地方における鉄道事業は全国で９割が赤字である。しかし、市民の足を確保していかなければならない。仮に、琴電が撤退し、大手鉄道が参入した場合、将来に見合う路線だけ運行するのは目に見えている。また、運行は琴電、安全施設などの設備の管理を行政がする上下分離方式という方法もあるが、行政は多額の費用を支払うことになる。それらを踏まえ、相対的に考えると、今までどおり琴電に運行してもらえるように、関係者全員が協力していくことが求められている。これからも「駅を基軸としたまちづくり」で住民の足を確保していくとご理解いただきたい。 （土井会長） はい。ありがとうございました。他にご意見あるか。十分議論を尽くしたと私は考えている。この議案第４号の諮問について、原案通り異存なしとしてよろしいか。 （全委員） 異存なし （結果）

会議経過及び会議結果
原案のとおり決定。