

第3回 本町踏切渋滞等対策検討委員会

目 次	
第1章 本町踏切渋滞等対策検討の背景と目的	P1
第2章 本町踏切等を取巻く道路交通状況	P3
第3章 本町踏切渋滞等対策方針及び暫定整備計画（案）	P8
第1節 第1回検討委員会における検討	P8
第2節 第2回検討委員会における検討	P11
第4章 暫定整備に向けた課題に対する考え方	P14

平成28年11月14日（月） 10:00～
香川県社会福祉総合センター 6階 研修室

事務局 香川県 土木部 都市計画課
高松市 都市整備局 都市計画課

第1章 本町踏切渋滞等対策検討の背景と目的

1 検討の背景と目的

本町踏切については、市道高松海岸線（瀬戸大橋通り）と、市道魚屋町栗林線（フェリー通り）の交差点内に存在する複雑な形状となっており、高松琴平電鉄（琴平線・長尾線）連続立体交差事業（以下、連立事業という。）により踏切を除却する計画としていたが、厳しい県の財政状況や事業を取り巻く状況の変化等により、平成22年3月末をもって連立事業が中止となり、抜本対策が実施されていない状況となっている。

また、連立事業の中止以降、高松坂出有料道路（県道高松坂出線）の無料化（H22年度）や県立中央病院の開院（H25年度）など、高松海岸線を取り巻く状況も変化しており、現在、香川県渋滞対策協議会において、渋滞対策が必要なポイントに指定されている。

このことから、本町踏切における渋滞等対策について、速やかに検討する必要があることから、その対策案の取りまとめに当たり、本委員会を設置し、関係機関との意見調整・課題検討をおこなうものである。



2 高松琴平電鉄（琴平線・長尾線）連続立体交差事業

連立事業については、鉄道の高架化により高松市中心市街地の交通渋滞や踏切事故、地域的な分断等の課題を解消し、安全で円滑な都市交通の確保と地域の一体化を促進し、中枢都市機能の更なる向上や活力に富んだ魅力あるまちづくりを進めるため、平成10年に都市計画決定、平成12年に事業認可を受け事業を進めてきたが、平成22年3月末をもって事業を中止した。

□経緯

H10.7	高松琴平電鉄連続立体交差事業の都市計画決定
H12.3	事業認可
H13.12	琴電が民事再生法適用の申請
H16.10	香川県が財政再建方針を発表
H17.2	香川県公共事業再評価委員会から答申を受け、「連立事業の一時休止」を表明
H17.7~H21.5	琴電交差問題等検討委員会（5回） 学識経験者、四国地方整備局・運輸局、琴電、県、市 → 比較検討案について、いずれも課題が残るとの指摘
H21.10	香川県公共事業再評価委員会に「事業中止」を諮問
H22.2	委員会より「事業中止」の答申 → サポート高松での「取得済用地の活用」（附帯意見） 連立事業の「中止」を知事が表明

□連立事業に関する都市計画決定内容

No.	種類	名称	区域延長	構造/計画延長	決定年月日	決定権者
①	都市高速鉄道	高松琴平電鉄琴平線	2,860m	連続立体交差化、線路数2	H10.7.10	県
②	〃	高松琴平電鉄長尾線	970m	連続立体交差化、線路数1	H10.7.10	県
③	都市計画道路	3・4・112 高松海岸線	20m	13,750m	H3.12.13	市
④	〃	3・4・159 高松駅南線	16m	250m	H6.12.6	市
⑤	〃	3・5・126 瓦町松島線 (駅前広場)	15m 3,900㎡	1,160m (計画面積)	H10.7.10 H10.7.10	市 市
⑥	〃	7・7・102 藤塚側道1号線	6m	400m	H10.7.10	市
⑦	〃	7・7・103 藤塚側道2号線	6m	390m	H10.7.10	市
⑧	都市計画公園	8・4・101 玉藻公園	8.9ha		H10.7.10	市

3 これまでの検討状況（琴電交差問題等検討委員会(H17.7~21.5)での検討結果）

高松市の交通渋滞、交通混雑を解消し、交通の円滑化を図るとともに、社会情勢の変化を踏まえつつ、「本町踏切などの交通混雑の解消及び安全性の確保」や「サンポート高松への乗り入れによる交通結節機能の強化」等の課題解決に向けた調査及び検討を行うため、平成17年10月に高松琴平電鉄交差問題等検討委員会を設けて、21年5月までの間、計5回にわたって審議を行ってきた。

□検討委員会での検討案一覧

No	検 討 案	概 要	B/C	総合評価
①	結節強化案 (現状案)	高松市施行の街路事業である高松駅南線の整備を進め、高松駅南線の歩道と連立事業で取得している用地を活用し、サンポート高松との連絡通路として幅広歩道等を整備する。	0.3	×
②	現計画案 (連立事業案)	琴電の琴平線L=2.6km、長尾線L=1.0kmを高架化し、関連する街路事業の高松駅南線、高松海岸線、藤塚側道を整備する。	2.0	△
③	鉄 道 立 体 案	国道11号北側高架化案	1.6	△
④		片原町駅北側高架化案 (勾配2.5%)	0.8	×
④'		本町踏切北側高架化案 (勾配2.5%)	1.6	×
⑤	路面電車化案	現在の車両を利用して、本町踏切手前から琴電を路面電車化(信号処理)し、サンポート高松に乗り入れる。	0.5	×
⑥	単独立体交差(道路高架)案	本町踏切で東西方向の道路(高松海岸線)を高架化する。サンポート高松への連絡は①案と同じ。	2.0	△
⑦	単独立体交差(道路地下)案	本町踏切で東西方向(高松海岸線)を地下化する。サンポート高松への連絡は①案と同じ。	1.3	×
⑧	単独立体交差(道路高架)案 +路面電車化案	本町踏切で東西方向の道路(高松海岸線)を高架化するとともに、国道30号(中央通り)の東側から琴電を路面電車化し、サンポート高松に乗り入れる。	0.8	×

委員会における検討案の評価について

これら9つの検討案について、B/Cなどの観点から評価した結果、上記②、③、⑥の3案が他の案と比べて優位な「△評価」として抽出されたが、いずれについても、事業費等の課題があり、事業者間で詳細な協議が必要との結論となった。

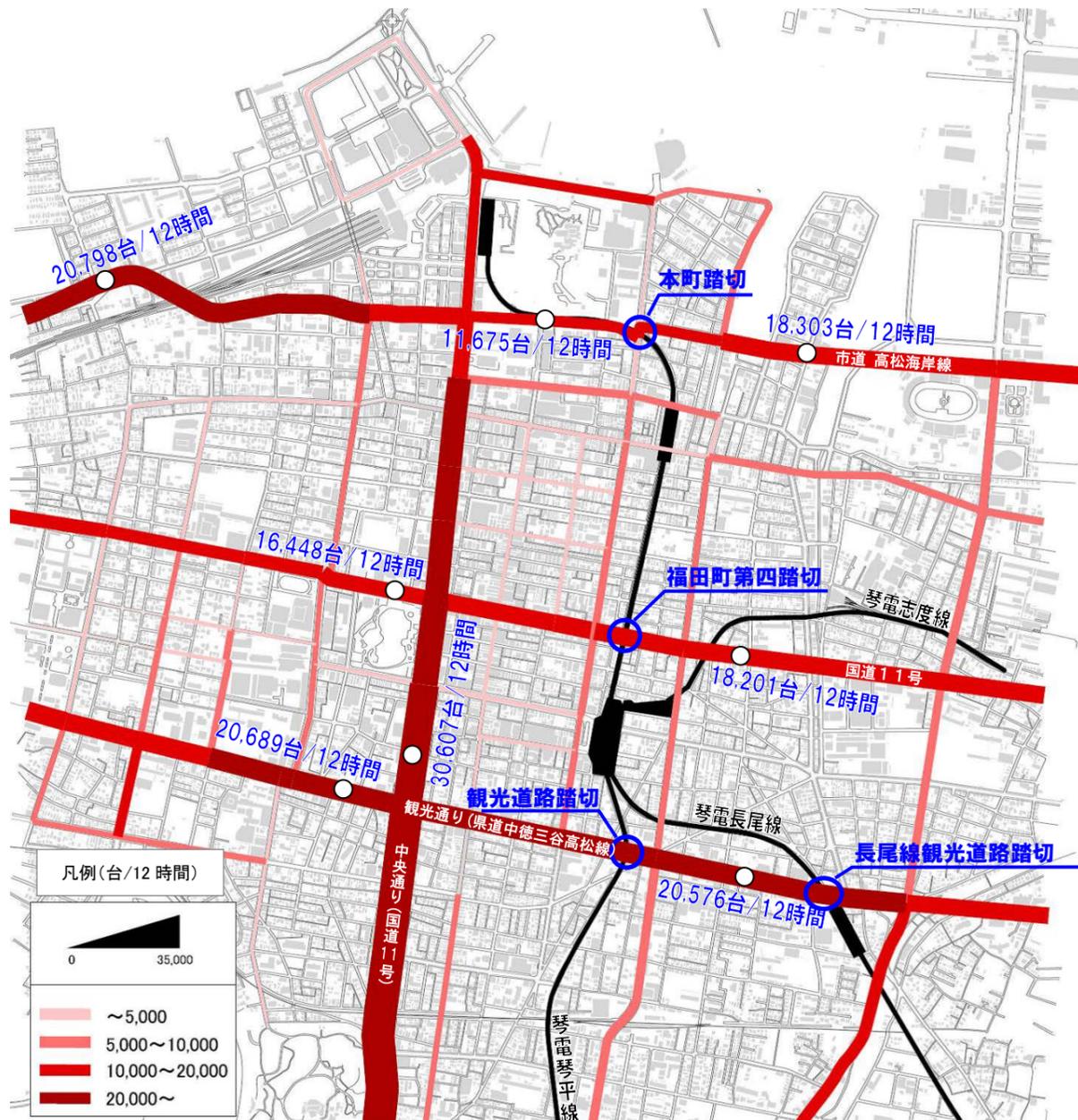


第2章 本町踏切等を取巻く道路交通状況

1 交通量

中心市街地の交通量については、東西方向は市道 高松海岸線(2車線)、国道11号(4車線)、観光通り(4車線)の3路線、南北方向は中央通りが、主要な幹線流動を受け持っている。

□交通量(自動車)



(出典：高松市交通量調査結果(平成22~24年実施))

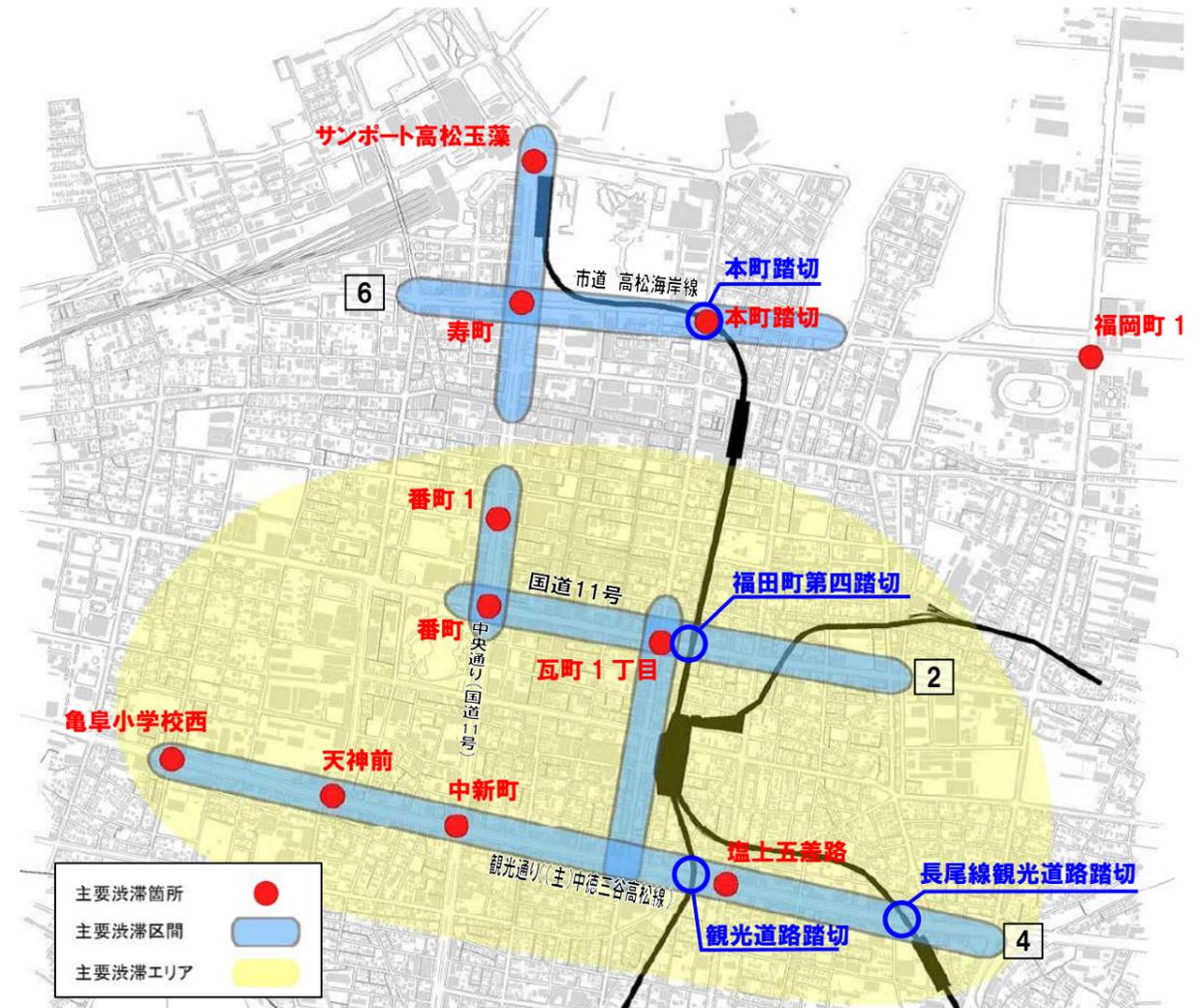
3路線で東西方向の幹線流動を受け持つ

2 主要渋滞箇所

香川県渋滞対策協議会において、高松中心部の主要渋滞箇所として、下図の箇所が指定されており、このうち、以下の区間において、高松琴平電鉄の踏切が存在している。

□高松琴平電鉄の踏切が存在している主要渋滞箇所

区間名	連続立体交差区間に含まれる踏切
6 市道 高松海岸線 寿町~本町踏切	本町踏切
2 国道11号 番町~瓦町1丁目	福田町第四踏切
4 観光通り 亀阜小学校西 ~塩上五差路	観光道路踏切、長尾線観光道路踏切



中心市街地を中心に渋滞箇所が顕在

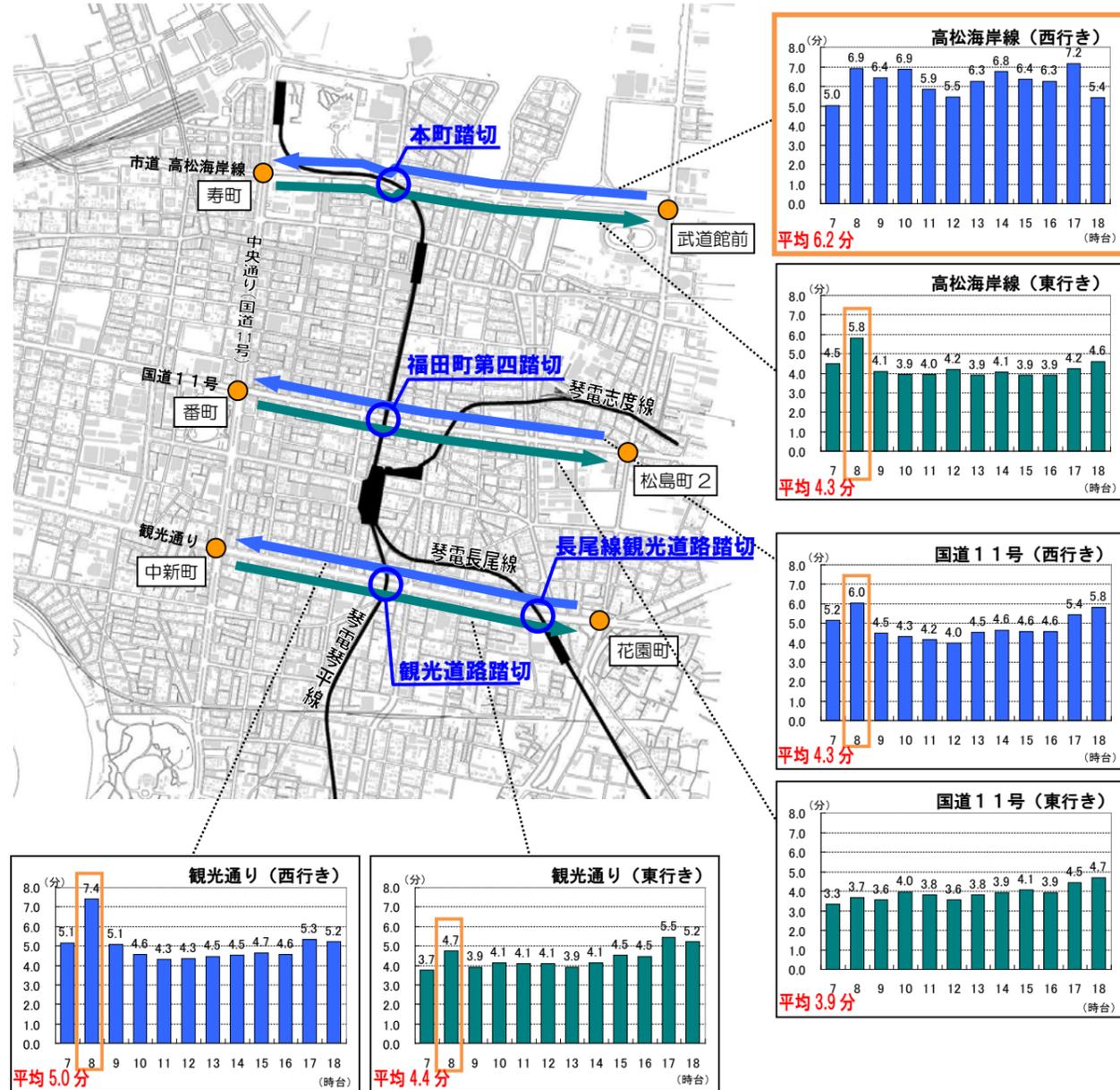
3 時間別所要時間・旅行速度

①市道 高松海岸線、国道11号、観光通りの時間別所要時間

3路線（市道 高松海岸線、国道11号、観光通り）の旅行速度・所要時間については、以下のような傾向にあり、方向別では、中央通りへの進入方向となる西行きの所要時間が大きい傾向にある。また、時間帯別には、総じて8時台の所要時間が大きくなる傾向にある。

特に、区間別にみると、市道高松海岸線の西行きの所要時間が終日にわたって大きい傾向にある。

□市道 高松海岸線、国道11号、観光通りの時間別所要時間



(出典：民間プローブデータ (H24. 3~9) ※平均所要時間は、各時間帯における平均速度の単純平均)

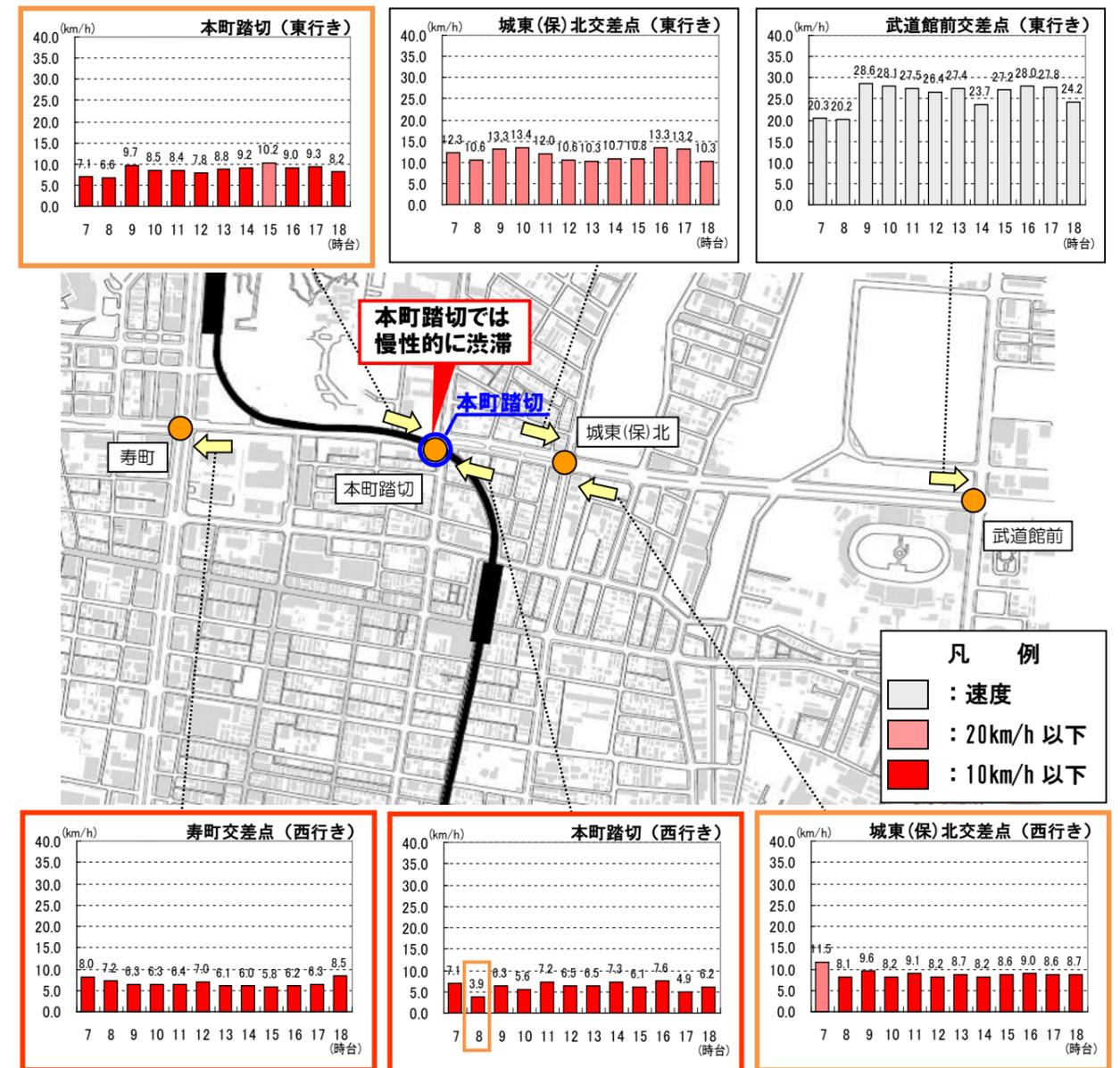
3路線を比較すると、高松海岸線の所要時間が長い

②市道 高松海岸線の時間別旅行速度

主要交差点流入部の旅行速度をみると、以下のような傾向がみられる。

東行き：特に、本町踏切の流入部の旅行速度が低く、15時台を除いて、いずれの時間も10km/h以下となっているなど、終日にわたって速度低下が顕在化する傾向がある。

西行き：城東(保)北交差点流入部の7時台を除いて、8~19時までのいずれの時間も10km/h以下と、終日にわたって、区間全体で速度低下が顕在化する傾向がある。特に、本町踏切の流入部の旅行速度が低く、8時台は3.9km/hとなっている。



(出典：民間プローブデータ (H24. 3~9))

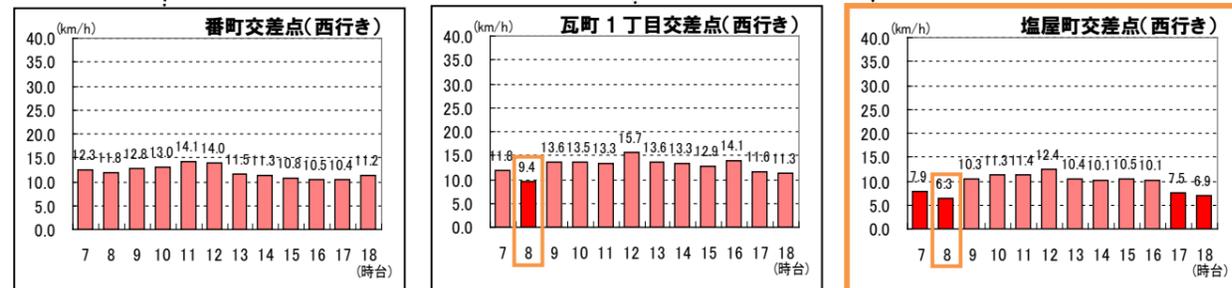
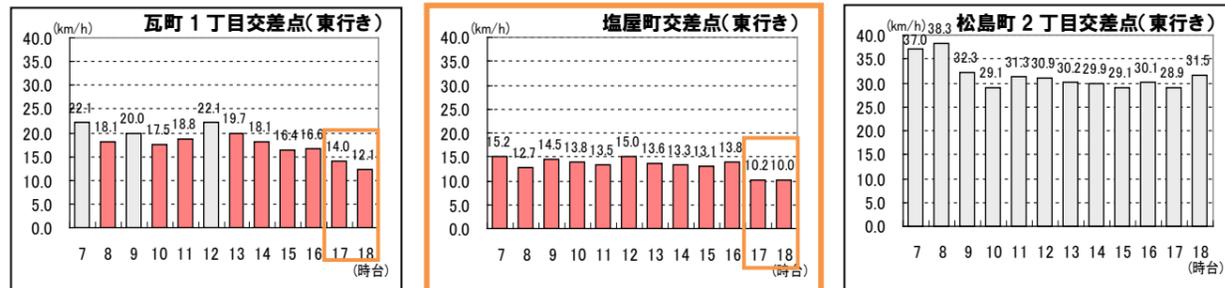
交差点、踏切部を含めた全体において、終日にわたり、速度低下が顕著である。

③国道11号の時間帯別旅行速度

主要交差点流入部の旅行速度をみると、以下のような傾向がみられる。

東行き：特に、塩屋町交差点流入部の旅行速度が低く、いずれの時間も20km/h以下となっている。時間帯別には、17時台、18時台に旅行速度が低くなる傾向。

西行き：8～19時までのいずれの時間も20km/h以下となっている。塩屋町交差点流入部の旅行速度が特に低くなっている。8時台に旅行速度が低くなる傾向。



(出典：民間プローブデータ (H24. 3～9))

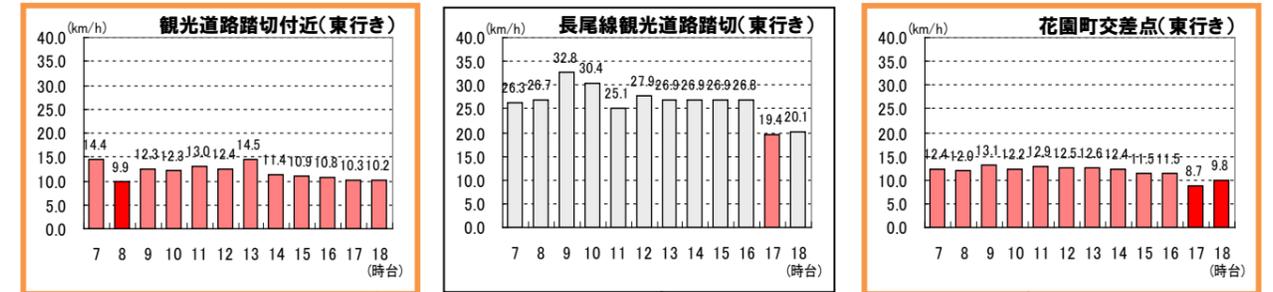
特に、東方向の速度低下は、踏切との関連が高いと考えられる。

④観光通り（主）中徳三谷高松線の時間帯別旅行速度

主要交差点流入部の旅行速度をみると、以下のような傾向がみられる。

東行き：観光道路踏切付近や花園町交差点流入部では、7～19時までのいずれの時間も20km/h以下となっている一方、長尾線観光道路踏切進入部付近では比較的平均速度が高い。

西行き：踏切には関連しないものの、特に、主要渋滞箇所である中新町交差点流入部の旅行速度が低く7～19時までのいずれの時間も10km/h以下となっている。また、主要渋滞箇所である塩上五差路の旅行速度も、7～19時までのいずれの時間も20km/h以下となっている。



(出典：民間プローブデータ (H24. 3～9))

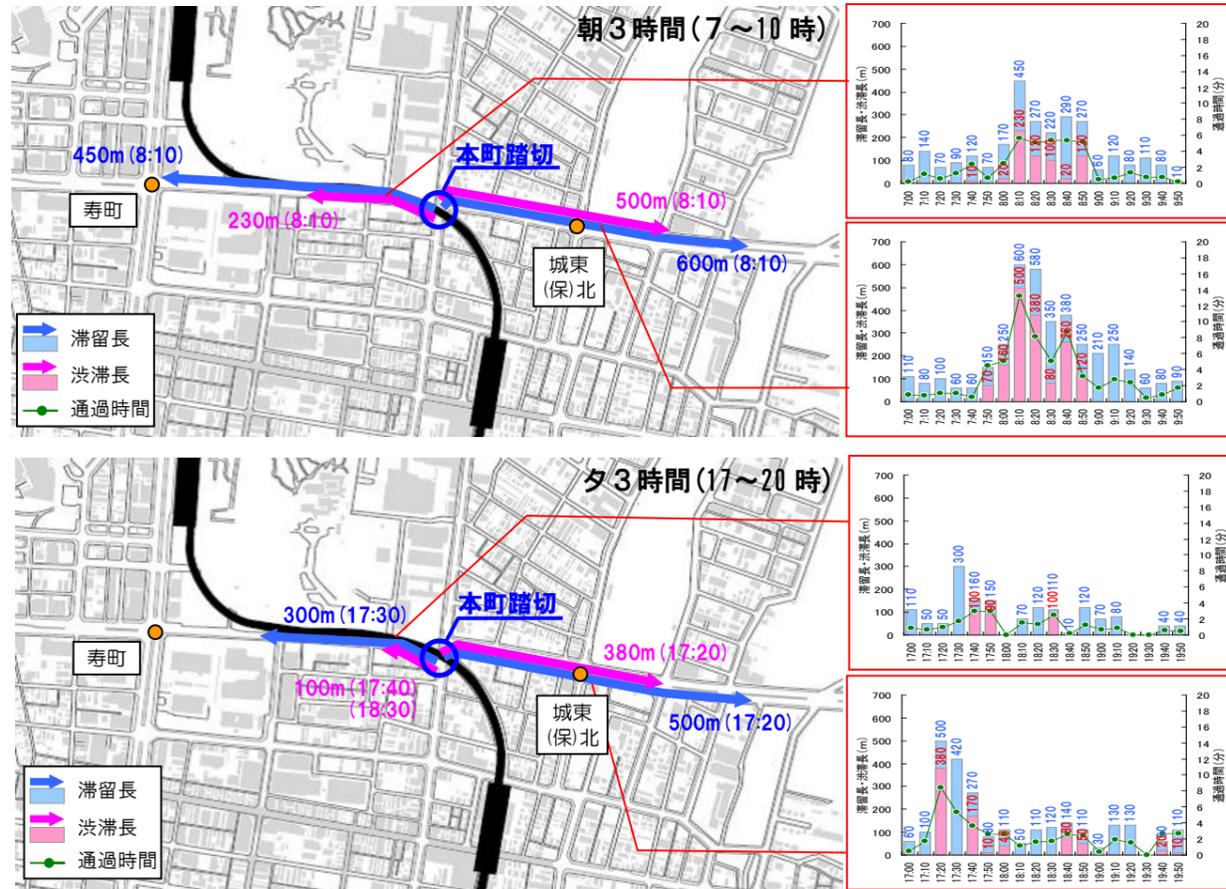
速度低下は、中新町交差点で著しい状況である。

4 踏切遮断による渋滞長・滞留長・通過時間

踏切の遮断による自動車交通への影響として特に問題と捉えられるのは、踏切の遮断によって生じる滞留・渋滞が隣接交差点にまでおよび、交差点進入を阻害する状況と考えられる。

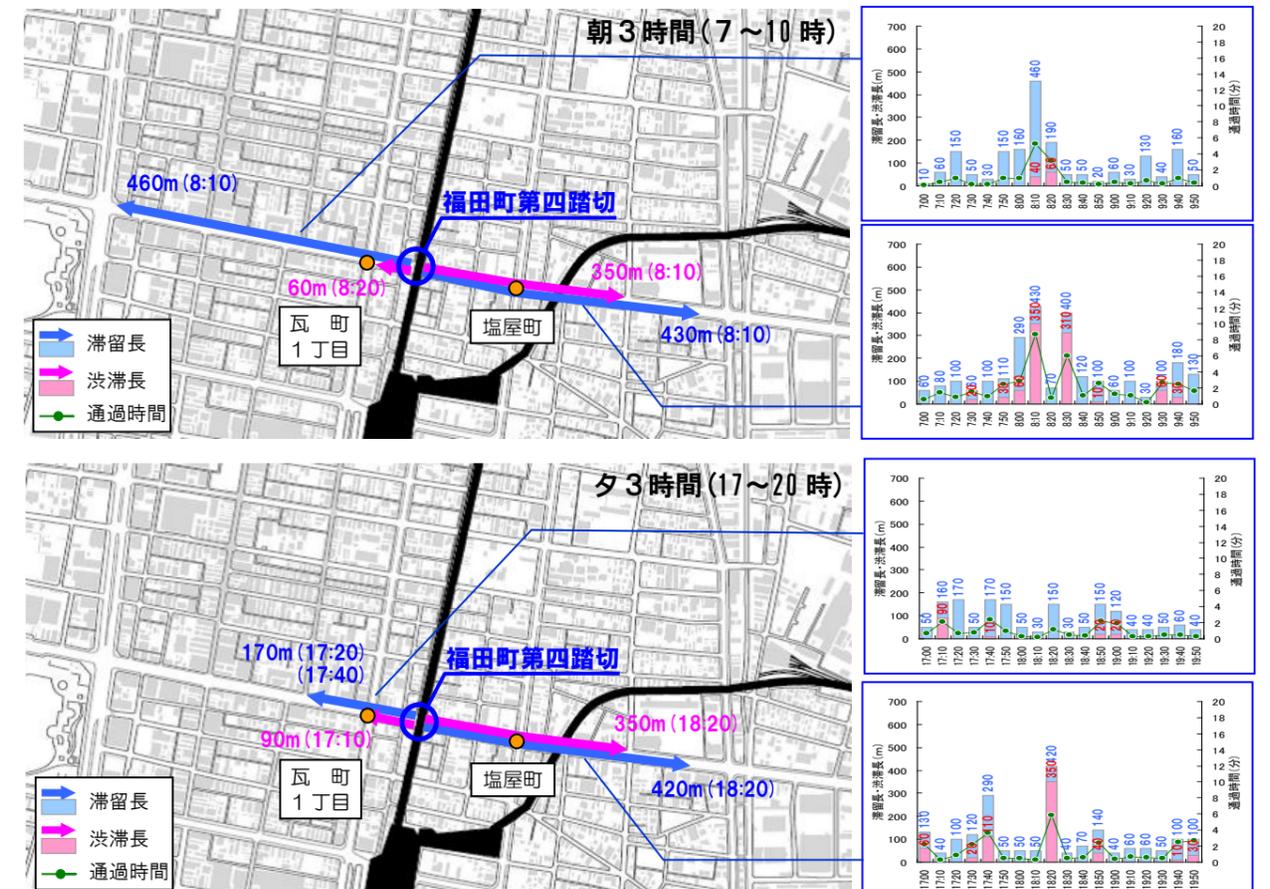
①本町踏切（市道 高松海岸線）

- ・踏切遮断時間は、朝で55分/3時間(7~10時)、夕で48分/3時間(17~20時)であるが、朝においては、鉄道の運行ピークである8時台において、踏切遮断時間が増加している。
- ・交通量は朝、夕ともに、ほぼ同程度。

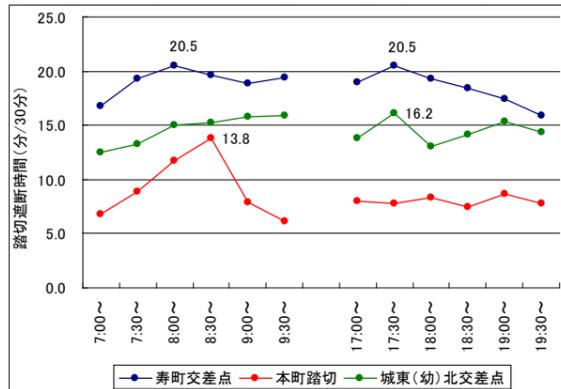


②福田町第4踏切（国道11号）

- ・遮断時間は、朝は52分/3時間だが、夕は53分/3時間と、本町踏切よりも長く、朝においては、鉄道の運行ピークである8時台において、踏切遮断時間が増加するが、本町踏切のような、捌ける交通量が減少する傾向はみられない。
- ・朝は西行き、夕は東行きの交通量が多い傾向。

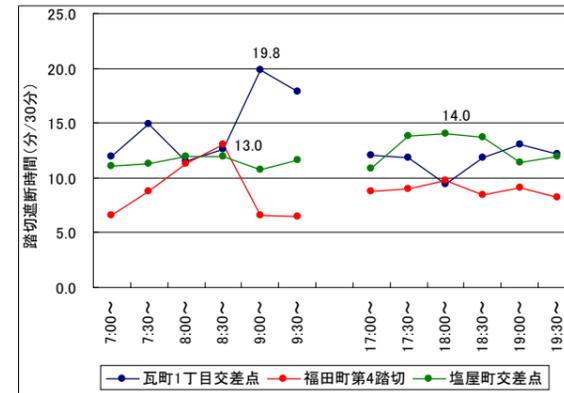


<踏切遮断時間と隣接交差点の直進赤時間の状況>



- ・鉄道の運行ピークである8時台を中心に、交通処理機能が低下。
- ・遮断時間は、隣接交差点の赤時間よりも短いですが、踏切部における線形の悪さや自動車相互の輻輳、一時停止の必要性等の非遮断時における処理能力の低さに、8時台を中心とする遮断時間の増加があいまって生じるものと捉えられる。

<踏切遮断時間と隣接交差点の直進赤時間の状況>



- ・鉄道の運行ピークである8時台を中心に、遮断時間の増加に起因する、突発的かつ比較的短時間で解消する渋滞が発生。
- ・本踏切では、遮断時間は隣接交差点の赤時間との差が小さいが、踏切部で一時停止が必要となることから、ボトルネックとなりやすい状況にある。

滞留長：踏切遮断が終了する瞬間の停止線から最後尾の車両までの距離（※複数車線は長い方の車線を観測）
 渋滞長：滞留長で観測した車両が、次の踏切遮断開始時に捌け残った場合、停止線から滞留長で観測した車両までの距離
 通過時間：踏切遮断による滞留長が、隣接交差点に到達している時間について、到達開始時刻と終了時刻を計測

5 道路交通状況まとめ

高松海岸線（本町踏切）等を取巻く道路交通状況については、次のとおりである。

● 中心市街地における東西方向の主要な幹線流動は3路線が受け持っている。

・ 市道 高松海岸線（2車線） ・ 国道11号（4車線） ・ 観光通り（4車線）

※市道 高松海岸線の計画車線数は6車線である。（連立事業の中止に伴い未整備）

● 香川県渋滞対策協議会において、3路線共に主要渋滞箇所指定されている。

・ 市道 高松海岸線（寿町交差点～本町踏切）

・ 国道11号（番町交差点～瓦町1丁目交差点）

・ 観光通り（亀阜小学校西交差点〔高松善通寺線〕～塩上五差路〔中徳三谷高松線〕）

● 特に、市道 高松海岸線における速度低下傾向が著しい。

3路線においては、中央通りへの進入方向となる西行き速度低下が著しい傾向にあるが、特に、市道 高松海岸線における速度低下傾向が著しい状況にある。

なかでも、主要渋滞箇所でもある本町踏切は、交差点内に踏切が存在する複雑な形状で、踏切の遮断による影響のみでなく、線形の悪さや動線の輻輳による速度低下が著しいことから、西行きにおいて、8時台は3.9km/hと旅行速度の低下傾向が特に著しいものとなっている。

● 国道11号、観光通りでは、踏切に近接して主要渋滞箇所が存在

国道11号では福田町第四踏切に近接して瓦町1丁目交差点が存在するとともに、観光通りでは観光道路踏切に近接して塩上五差路が存在するなど、踏切に近接して主要渋滞箇所が存在している。

このため、踏切部において、主要渋滞箇所による混雑等の影響を受けるものとなっているとともに、踏切遮断が主要渋滞箇所における混雑に影響を及ぼす可能性がある。

● 鉄道の運行ピークである8時台を中心に、交通処理機能が低下している。

本町踏切において、遮断時間は、隣接交差点の赤時間よりも短いですが、踏切部における線形の悪さや自動車相互の輻輳、一時停止の必要性等の非遮断時における処理能力の低さに、8時台を中心とする遮断時間の増加があいまって交通処理能力が低下している。

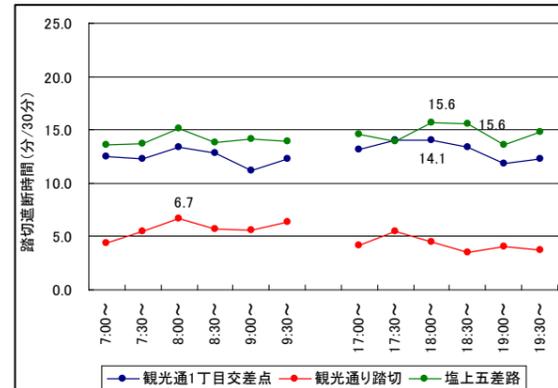
③ 観光道路踏切（観光通り）

- ・ 琴平線のみ区間であるため、遮断時間は、朝は34分/3時間、夕は25分/3時間と、本町踏切や福田町第4踏切と比較して、特に短く、また、朝においては、鉄道の運行ピークである8時台において、踏切遮断時間が増加するが、それによって捌ける交通量が減少する傾向はみられない。
- ・ 朝は東西方向で同程度、夕は西行きの交通量が多い傾向。
- ・ また、本踏切では、踏切信号が運用されており、一時停止による処理能力低下がないため、踏切に起因する問題は小さいものと捉えられる。



(出典：高松市交通量調査結果(平成25年実施))

＜踏切遮断時間と隣接交差点の直進赤時間の状況＞



- ・ 他の踏切と比較して、問題は比較的小さい。
- ・ 遮断時間が、隣接2交差点の直進赤時間より短く、踏切信号が運用され、一時停止による処理能力低下がないため、踏切に起因する問題は小さいものと捉えられる。

第3章 本町踏切渋滞等対策方針及び暫定整備計画（案）

第1節 第1回検討委員会における検討

1 道路交通状況を踏まえた渋滞等対策方針

高松市中心市街地の東西方向の主要な幹線流動は、3路線（市道 高松海岸線、国道11号、観光通り）が受け持っており、いずれも、踏切周辺が主要渋滞箇所位置づけられ、特に、市道 高松海岸線（本町踏切）における東西方向の速度低下が著しい状況である。

その主な要因として、市道 高松海岸線において、計画車線数6車線に対し、連立事業の中止に伴い、施行期間中に買収した用地を有するものの、現在、2車線で通行している状況にあり、道路線形の悪さや自動車相互の輻輳、一時停止の必要性等の非遮断時における処理能力の低さに起因する部分が多く、また、本線が渋滞する状況を迂回する形で、他の2路線に自動車交通量が増加しているものと考えられる。

近年、高松坂出有料道路（県道高松坂出線）の無料化（H22年度）や県立中央病院の開院（H25年度）など、高松海岸線を取り巻く状況も変化しており、今後、ますます、渋滞状況が悪化することが想定されるが、連立事業の中止時点から、事業を取り巻く状況が大きく変わっていないことから、抜本的対策は難しいものと考えられる。

このことより、早期に渋滞対策等を講じるため、現在、連立事業で買収した用地や本町踏切北側の城内中学校跡地を活用して、暫定的に高松海岸線の車線数を増やすことにより、渋滞対策等を行うものである。

連立事業の中止以降、県立中央病院の開院等による高松海岸線（本町踏切）の交通負担が増加（渋滞悪化）

連立事業の中止以降、事業を取り巻く状況は依然として厳しく、**抜本的対策は難しいもの**、本町踏切北側用地（城内中学校跡地）を活用して、暫定的な対策が可能

渋滞等対策方針（案）

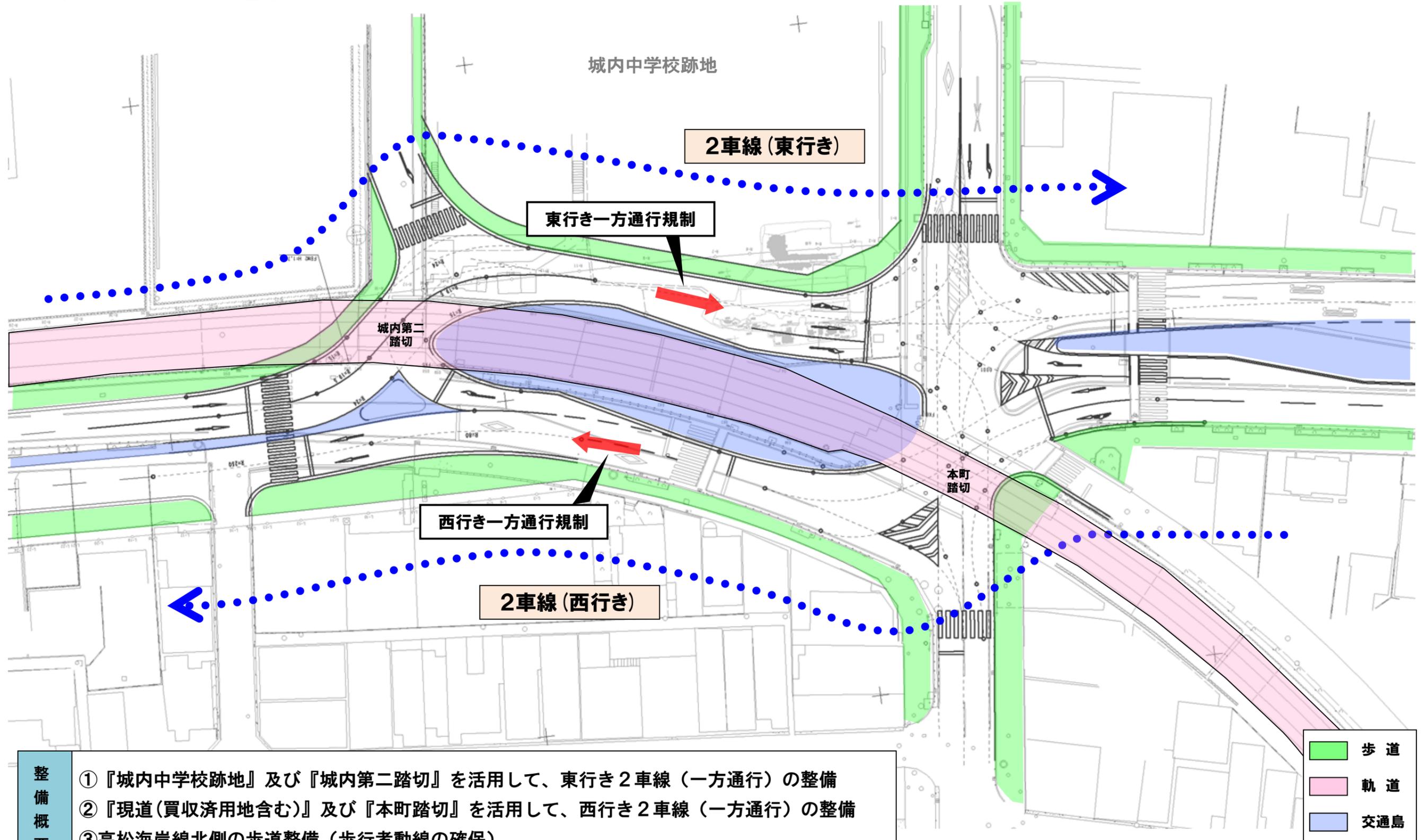
- 高松海岸線（本町踏切）における、未整備用地（買収済）等を活用し、**暫定的な車線数の増加（2車線→4車線）による交通処理能力の向上**

本町踏切周辺の状況図（活用可能な用地等）



2 暫定整備計画（案）

渋滞等対策方針を踏まえた暫定整備計画（案）は次のとおりです。



3 整備課題

課題1 城内中学校跡地の活用には史跡保護が必要

- ・城内中学校跡地には、文化財（史跡高松城の中堀の石垣）が存在するため、暫定的に道路構造物を施行する場合においても、史跡の保護層(30 cm程度)が必要となる。



課題2 一方通行等の道路通行制限が発生

- ・高松海岸線と魚屋町栗林線の交差部が大規模な交差点となり、交差点処理能力が低下する。(※1)
- ・現道沿線については、西向き的一方通行となる区間が生じることから、その沿線の利便性が低下する。(※2)
- ・高松海岸線(西)からフェリー通り(南)への交通に関し、踏切を2回横断する必要が生じる。(※3)



課題3 踏切部分の工事には、運輸局の認可基準に適合

- ・踏切部分の工事については、鉄道事業者から運輸局への認可手続きが必要となり、認可基準に適合する必要がある。

4 期待される整備効果

高松海岸線（本町踏切）における、未整備用地(買収済)等を活用し、暫定的な車線数の増加（2車線→4車線）による交通処理能力が向上するとともに、本線北側歩道整備による歩行者等の安全性が向上する。

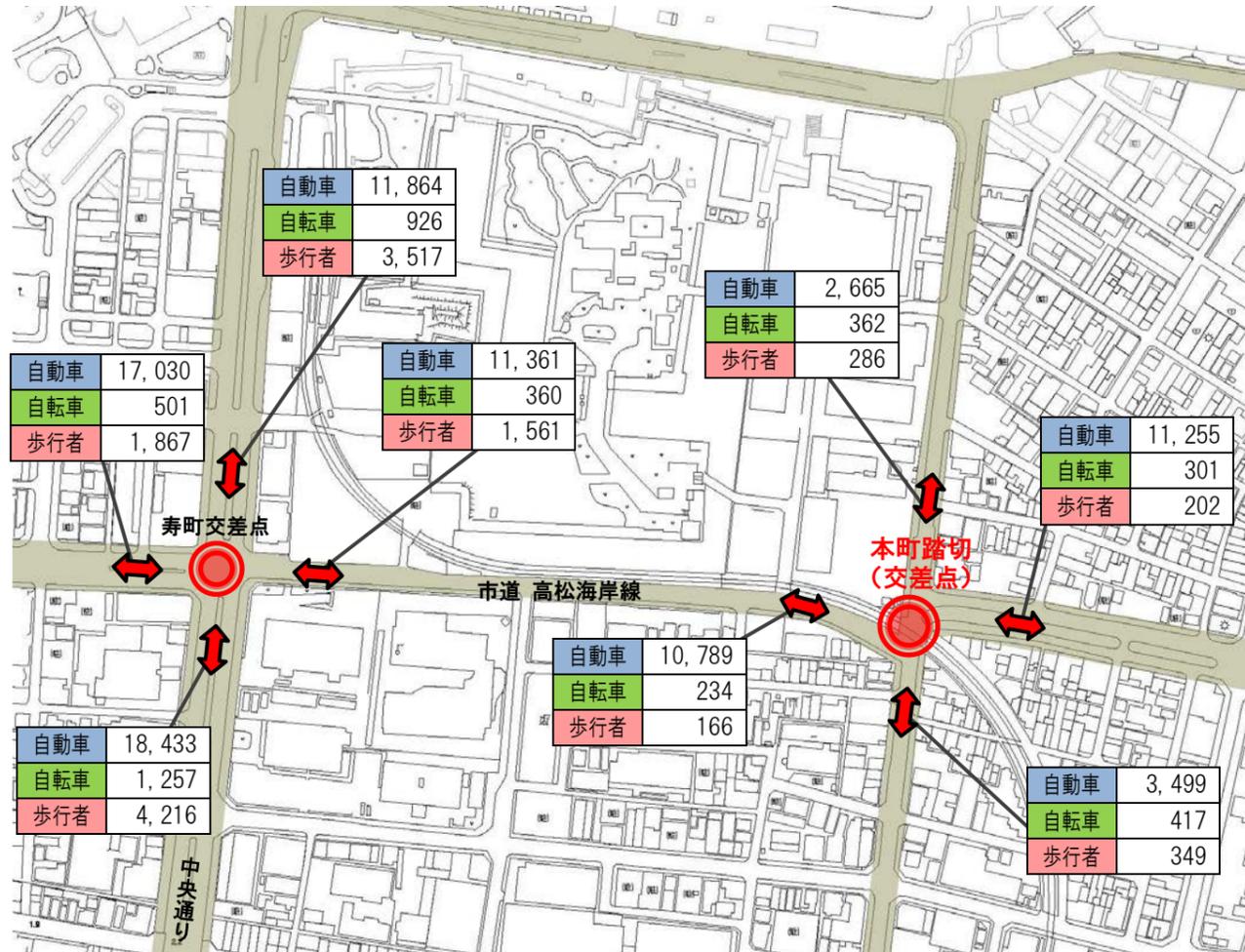
5 第1回本町踏切渋滞等対策検討委員会での意見

- ・交通量調査のデータとして、例えば大型車が多いといったようなデータはあるのか。
- ・本町踏切の渋滞の原因は、単なる踏切ではなく、交差点と一体となった形状のため、交通処理が難しくなっているからであり、暫定整備案では、踏切と交差点が混在したままでは、渋滞解消は難しいのではないか。
- ・この交差点を通過する際に、迷ったことがある。暫定整備案では、交差点が広くなり、さらに迷う自動車ができるのではないのか。
- ・道路の東行きと西行きが分断され、はじめて利用される方は迷われる恐れがあることから、信号による制御ができれば迷わないのではないのか。
- ・信号による制御については、問題点が多々あり、最大の問題点は、列車の運行本数が多く、現状でも遮断機が頻繁に降りている状況なのに、さらに赤信号での停車が増加し、安全で円滑であるための信号が逆に渋滞を招く恐れがある。
- ・踏切信号を導入する場合において、どの程度、遮断時間が延長するのかを調査しなければ、見えてこないと思われるが、信号制御が難しくなると代案を検討しなければならない。
- ・暫定整備案では交通量を考えて片側2車線としているが、2車線になるということは事故の確率も2倍に増えることとなり、踏切の危険度は面積で考えることから、交通量だけではなく、安全に対する検討を優先すべきである。
- ・連立事業の都市計画が残っている中での暫定整備案とは思われるが、都市計画の内容と矛盾が生じないように整備をする必要がある。
- ・観光通りに2カ所の踏切信号があるが、見通しが確保されているが、本町踏切においては、見通しが悪く危険な踏切であるため、暫定整備であっても安全対策を慎重に検討すべきである。
- ・渋滞解消は単一の踏切だけに固執するのではなく、周辺にも信号があり、それらの交差点を見据えながら考えていく必要がある。また、この踏切に右折レーンは必要ないと思う。
- ・単一の踏切の処理だけでの対応は難しいと思うが、周辺の道路状況を含めて対策を考えるという意見であり、検討に加えたかどうか。

第2節 第2回検討委員会における検討

1 本町踏切等を通過する自動車交通流動について

本町踏切等を通過する交通量（自動車、自転車、歩行者）については、次のとおりである。



単位：台(人)/12時間 出典：高松市道路交通量調査（平成27年度実施）

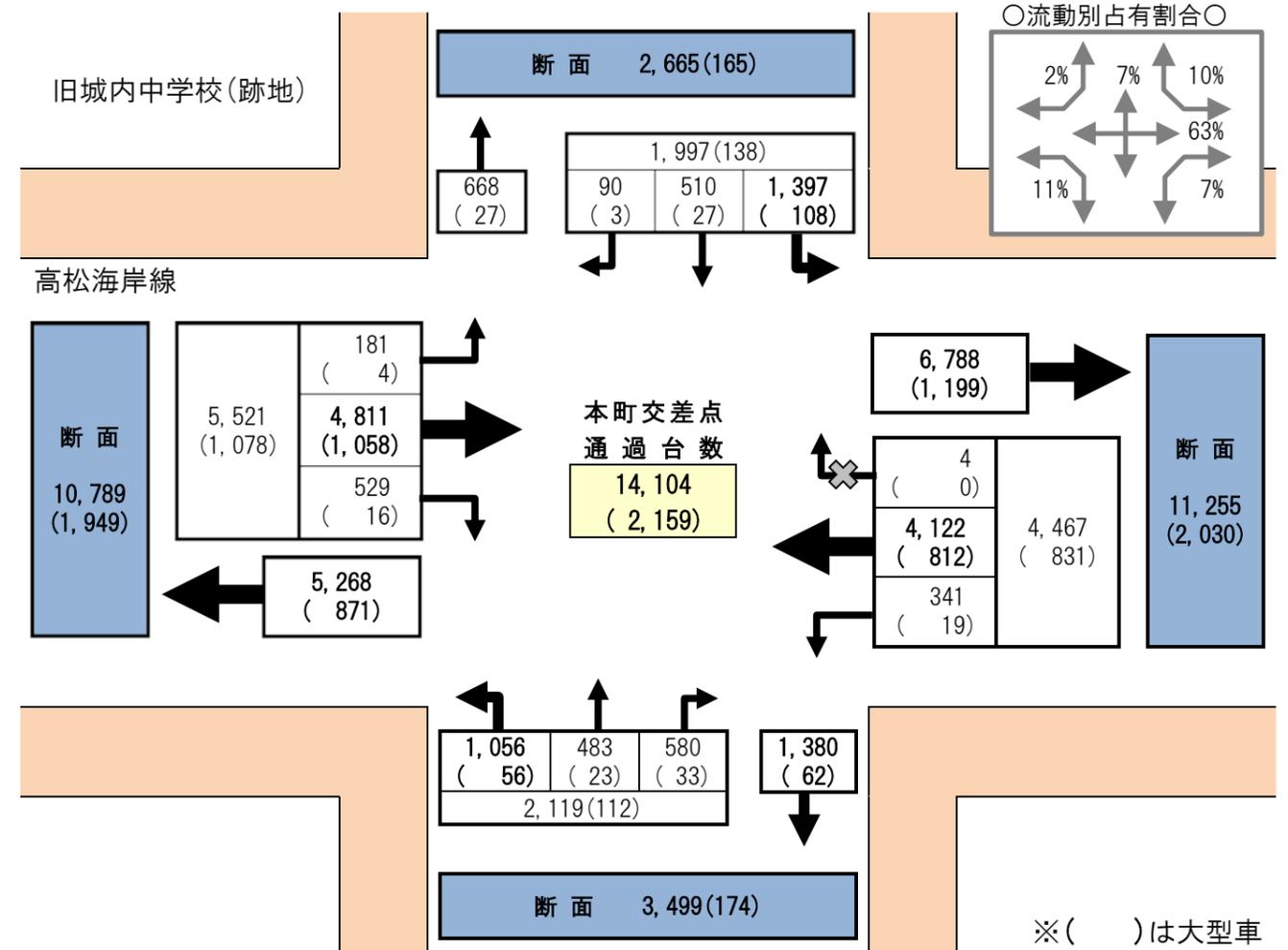
交通量調査（概要）

調査対象	自動車(大型車含む。)、自転車、歩行者
調査日時	平成27年11月17日(火) 7:00~19:00(12時間)
調査内容	方向別毎に通過台数を調査
調査箇所	本町踏切、寿町交差点を含む市内16箇所
実施主体	高松市

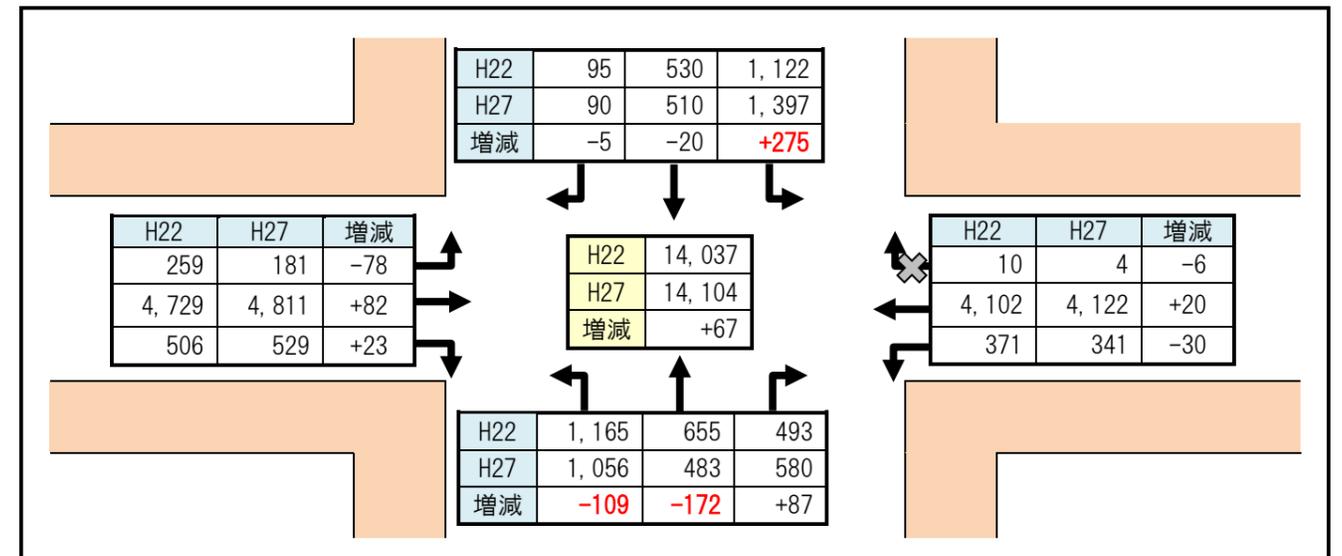


◆本町踏切（本町交差点）自動車通過交通量（詳細）

単位：台/12h



◇参考（H22交通量調査との比較）※赤字：前回と100台/12h以上変化した流動



交通量調査結果(まとめ)

・本町交差点を通過する自動車のうち、高松海岸線の東西方向への流動が約86%を占めている。

区 分		自動車交通量(台/12h)
全体		14,104台(100%)
高松海岸線	東西流動	12,056台(85.5%)
	東行き	6,788台(48.1%)
	西行き	5,268台(37.4%)

・また、本町踏切を通過(一旦停止必要)する流動が約79%を占めている。

区 分	自動車交通量(台/12h)
全体	14,104台(100%)
本町踏切を通過	11,118台(78.8%)

・本町交差点を通過する自動車のうち、大型車が約15%を占めている。

区 分	自動車交通量(台/12h)
全体	14,104台(100%)
大型車通過台数	2,159台(15.3%)
〃(本町踏切通過)	1,979台(14.0%)

・寿町、本町、福岡町一丁目交差点を比較すると、本町交差点を通過する自動車の台数が約6,000台減少するなど、本町交差点を迂回する自動車交通が顕著である。

交差点名称		自動車交通量(台/12h)
寿町交差点 (中央通り)	西	17,030台(±0台)
	東	11,361台(-5,669台)
本町交差点 (本町踏切)	西	10,789台(-6,241台)
	東	11,255台(-5,775台)
福岡町一丁目交差点	西	18,092台(+1,062台)

・平成22年の交通量調査と比較すると、高松海岸線(東西方向)の交通量は変化していないが、フェリー通り(南北方向)の南からの流入が減少しているとともに、北から東への流動が増加している状況が見受けられる。

2 第1回委員会意見及び交通量調査結果等を踏まえた暫定整備検討案について

第1回委員会の意見及び交通量調査結果(H27年11月17日調査)を踏まえ、次の4案について、検討を進めることとする。

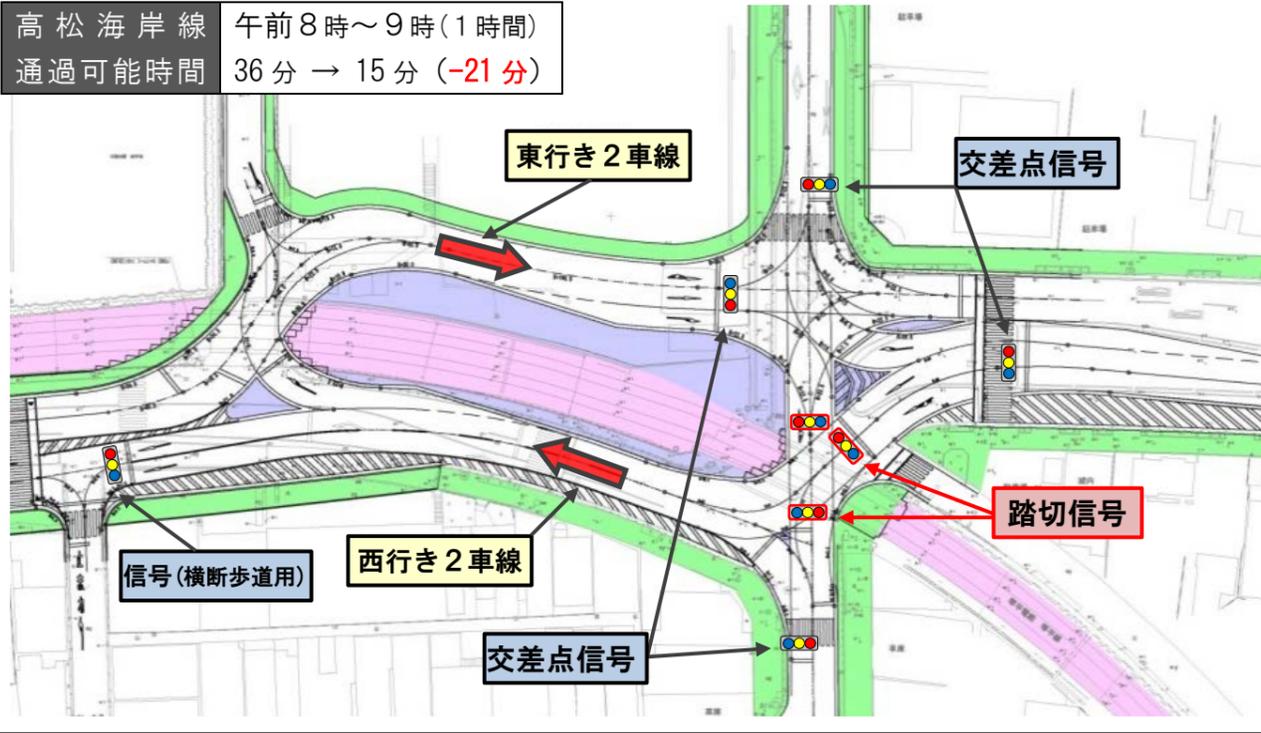
◆暫定整備検討案

No.	暫定整備検討案	第1回検討委員会での意見
1	踏切信号 導入案 ・本町踏切(交差点)に踏切信号を導入し、自動車通行を信号処理にて実施。 ・高松海岸線の道路線形は4車線(東行き2車線、西行き2車線)を整備。 【課題:踏切信号の導入可否】	<ul style="list-style-type: none"> 道路の東行きと西行きが分断され、はじめて利用される方は迷われる恐れがあることから、<u>信号による制御ができれば迷わないのではないか。</u> 信号による制御については、問題点が多々あり、最大の問題点は、列車の運行本数が多く、現状でも遮断機が頻繁に降りている状況なのに、さらに赤信号での停車が増加し、<u>安全で円滑であるための信号が逆に渋滞を招く恐れがある。</u> 踏切信号を導入する場合において、<u>どの程度、遮断時間が延長するのかを調査しなければ、見えてこないかと思われるが、信号制御が難しいとなると代案を検討しなければならない。</u>
2	通行制限 導入案 ・本町踏切に流入する交通量の少ない流動を制限し、交差点と踏切を分離。 ・高松海岸線の道路線形は4車線(東行き2車線、西行き2車線)を整備。 【課題:通行制限の導入可否】	<ul style="list-style-type: none"> 本町踏切の渋滞の原因は、単なる踏切ではなく、交差点と一体となった形状のため、交通処理が難しくなっているからであり、暫定整備案では、<u>踏切と交差点が混在したままでは、渋滞解消は難しいのではないかと。</u> 観光通りに2カ所の踏切信号があるが、見通しが確保されているが、本町踏切においては、<u>見通しが悪く危険な踏切であるため、暫定整備であっても安全対策を慎重に検討すべきである。</u>
3	(一部流動の 通行禁止) ・上記案2を基本として、交差点形状の継続案 ・高松海岸線の道路線形は3車線(東行き1車線、西行き2車線)を整備。 【課題:通行制限の導入可否】 【課題:交通処理能力】	<ul style="list-style-type: none"> この交差点を通過する際に、迷ったことがある。暫定整備案では、<u>交差点が広くなり、さらに迷う自動車ができるのではないかと。</u> 暫定整備案では交通量を考えて片側2車線としているが、2車線になるということは事故の確率も2倍に増えることとなり、踏切の危険度は面積で考えることから、<u>交通量だけではなく、安全に対する検討を優先すべきである。</u>
4	優先流動 明示案 ・本町交差点の改良を最小限とし、交差点に流入する高松海岸線の流動を優先する案 【課題:交通処理能力】	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞解消は単一の踏切だけに固執するのではなく、<u>周辺にも信号があり、それらの交差点を見据えながら考えていく必要がある。</u> 単一の踏切の処理だけでの対応は難しいと思うが、周辺の道路状況を含めて対策を考えるという意見であり、検討に加えたらどうか。

3 暫定整備検討案（案1～案4）

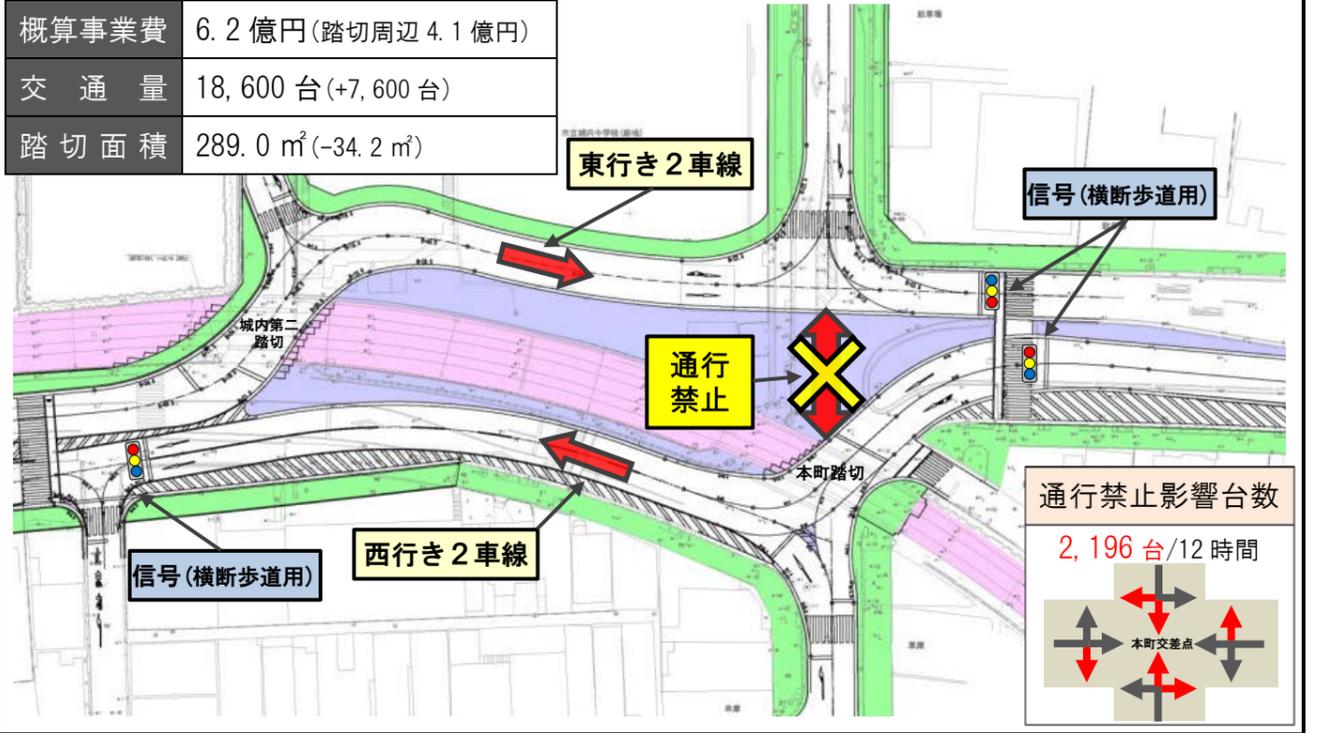
暫定整備検討案1 「踏切信号導入案」

高松海岸線 午前8時～9時(1時間)
通過可能時間 36分 → 15分 (-21分)



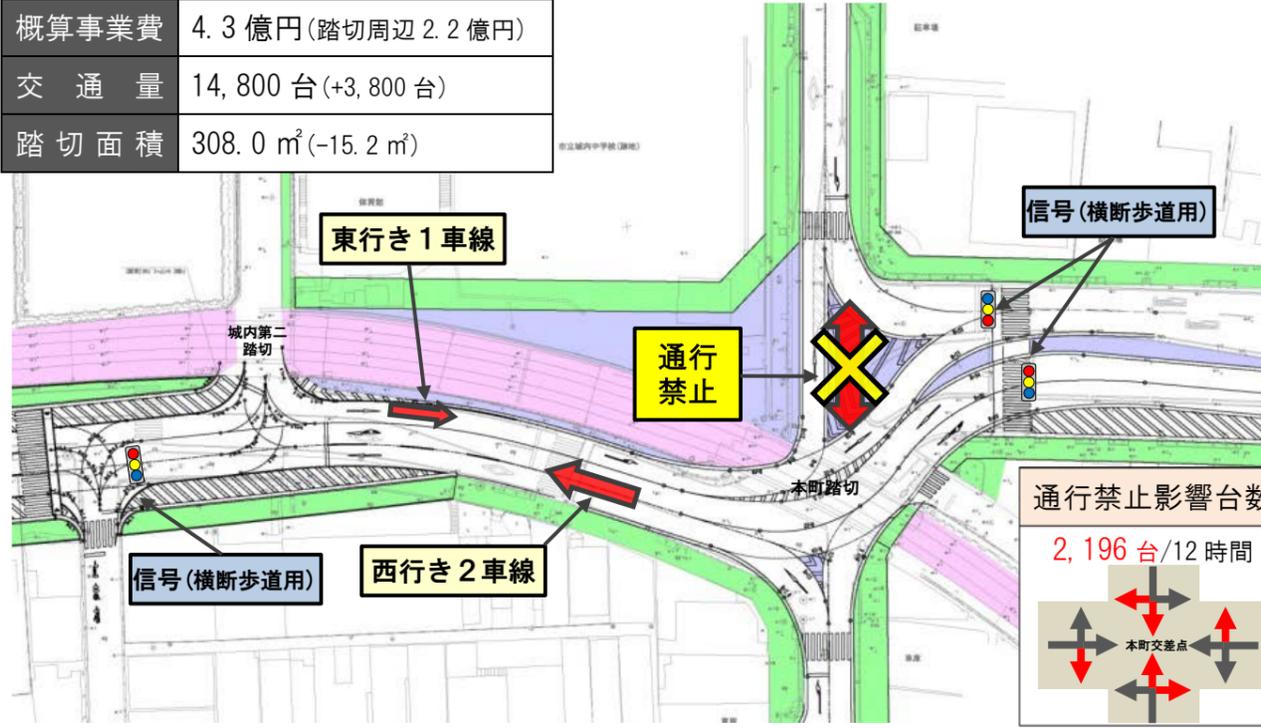
暫定整備検討案2 「交通制限（通行禁止）導入案①」

概算事業費 6.2億円(踏切周辺4.1億円)
交通量 18,600台(+7,600台)
踏切面積 289.0㎡(-34.2㎡)



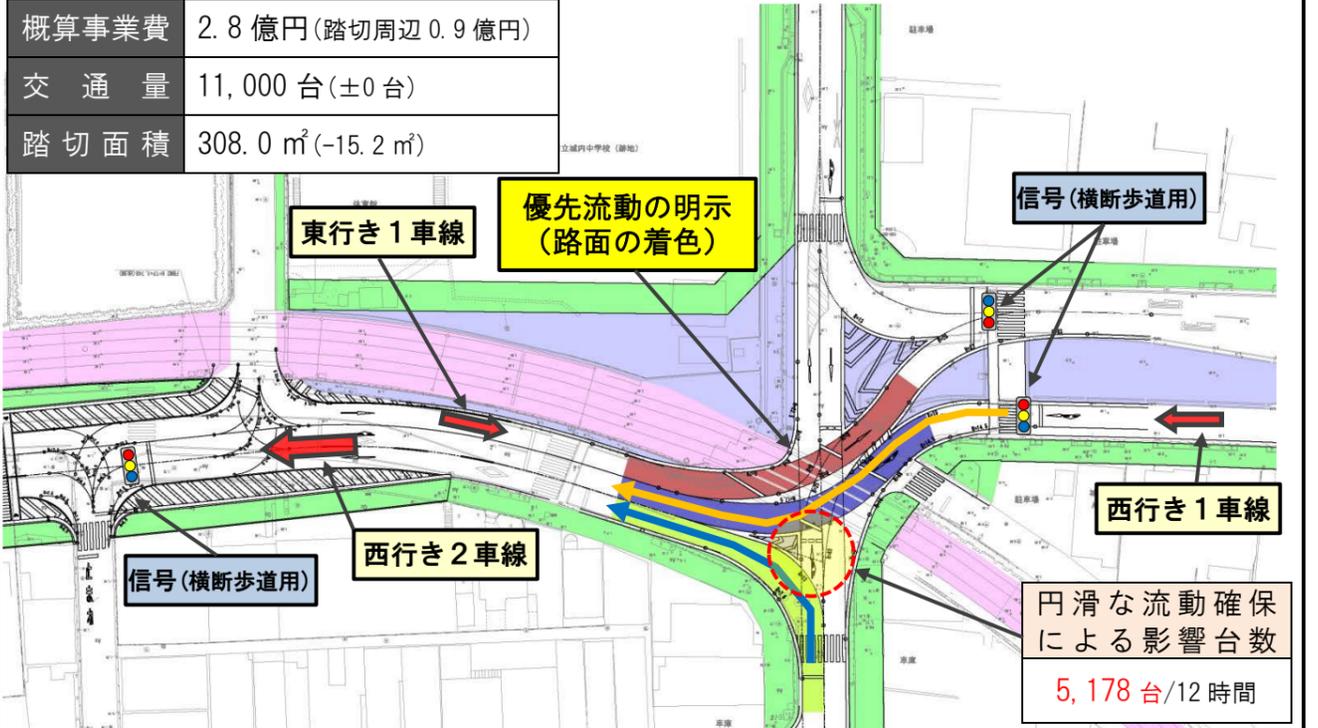
暫定整備検討案3 「交通制限（通行禁止）導入案②」

概算事業費 4.3億円(踏切周辺2.2億円)
交通量 14,800台(+3,800台)
踏切面積 308.0㎡(-15.2㎡)



暫定整備検討案4 「優先流動明示案」

概算事業費 2.8億円(踏切周辺0.9億円)
交通量 11,000台(±0台)
踏切面積 308.0㎡(-15.2㎡)



※『概算事業費』は、中央通り（寿町交差点）から、本町踏切の東の交差点までの事業費

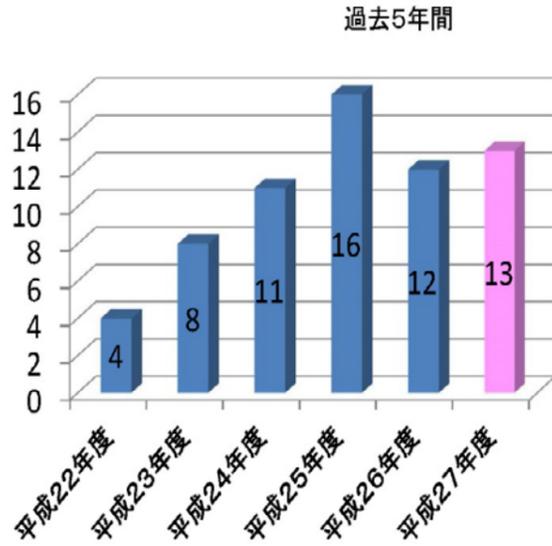
※『交通量』は、交通量調査結果等から推計した高松海岸線（東西流動）における12時間当たりの交通量

第4章 暫定整備に向けた課題に対する考え方

4 第2回本町踏切渋滞等対策検討委員会追加資料（ことடன்提供）

本町踏切 踏切支障発生件数及び推移（平成22年度～平成27年度現在）

- ・平成22年度と26年度に踏切支障対策を実施
 （停止ラインの引き直し及び全方向型警報灯の増設(4方向すべて)）
- ・平成22年度以前は年間約12件発生
- ・経年と共に支障件数が増加
- ・ドライバーの停止位置不良が大多数
- ・1件あたり2～3分の遅延が発生している
- ・本年度は12月末現在において13件発生



高松琴平電気鉄道株式会社より情報提供

5 第2回本町踏切渋滞等対策検討委員会での意見

- ・踏切信号導入案は、踏切通過可能時間が減っており、渋滞対策として不相当である。
- ・本町踏切では、遮断機に車両が接触して運行を止める踏切支障事故が年間10件程度発生しており、踏切の安全対策としては、踏切幅員が狭いことが望ましい。
- ・通行制限導入案は、東西の渋滞緩和のために南北を通行規制する案であるが、近隣の方の利便性が損なわれることには、慎重な対応が必要である。
- ・優先流動明示案は、交通の円滑化を優先して形状を設定しており、スピードが増すと、一旦停止違反などによる事故が増加しないか課題である。
- ・暫定整備であることから、費用面についても十分検討されたい。

1 第2回委員会意見を踏まえた近隣住民等への意見聴取

第2回検討委員会で提示した暫定整備検討案に対する『近隣の方の利便性が損なわれることに、慎重な対応が必要である』との意見を踏まえ、近隣住民等の意見を反映した案の検討を進めるため、次のとおり、近隣住民への説明会及び関係事業者への意見聴取を行った。

① 近隣住民等を対象とした説明会

開催日時：平成28年7月26日（火） 午後7時15分～
 開催場所：新塩屋町コミュニティーセンター 大会議室
 参加者数：約70名

② 関係事業者への意見聴取

聴取日：平成28年7月下旬～8月上旬
 聴取事業者：香川県トラック協会、香川県バス協会、高松タクシー協会、四国フェリー(株) 県民ホール、歴史資料館

③ 説明会及び意見聴取資料

フェリー通りの通行制限を含めた本町踏切の改良検討案について（7月26日説明会資料）

本町踏切における「交通の円滑化」や「安全性の向上」に向け、現在、本町踏切渋滞等対策検討委員会において検討を行っております。このような中で、特に日常生活や業務で関係が深い皆様から、現段階の案に対する御意見を伺いするものです。

お問い合わせ先
 高松市 都市整備局 都市計画課
 TEL 087-839-2455

暫定整備検討案① 『通行制限（通行禁止）導入案』

・交通量の比較的少ない流動を制限し、交差点と踏切を分離

踏切周辺部概算事業費 4.1億円 交通量 18,600台(+7,600台)

暫定整備検討案② 『優先流動明示案』

・交差点に流入する高松海岸線の優先流動を明示

踏切周辺部概算事業費 0.9億円 交通量 11,000台(±0台)

迂回が必要となる流動

フェリー通り

迂回誘導経路

通行制限区間
 迂回誘導経路

【参考】現況図

2 暫定整備検討案に対する近隣住民及び関係事業者の意見

① 近隣住民からの意見（要旨）（※説明会後の近隣住民からの意見を含む。）

- ・本町踏切を南北に通過する魚屋町栗林線（フェリー通り）は生活の基盤となる道路であり、南北方向に通行制限（通行禁止）を導入してしまうと周辺住民の生活に大きく影響が及ぶため、反対であり、東西方向を優先に考えなければならないのか。（その他、同類意見多数）
- ・交通渋滞については、本町踏切から詰田川に及ぶまでの間にあるおおよそ10か所程度の信号機に起因しており、本町踏切を改良しても渋滞解消には繋がらない。
- ・通行制限の案の中で、迂回路に設定されている鶴屋町交差点の渋滞は検討しているのか。片原町駅の横にも踏切があり、既に渋滞しており、迂回路に設定した場合さらに渋滞がひどくなることが予想される。
- ・本町踏切の渋滞は東方面から西向きに直進する車がほとんどで、寿町交差点の信号制御が原因となっているが、一部、2車線になったことで、渋滞が減ったと感じる。
- ・本町踏切東側にある横断歩道用信号の時間が長い上に、東の信号と連動しておらず、これも渋滞の原因となっている。
- ・片原町駅に電車が停まっているときから遮断機が降りており、とても長い。
- ・優先流動明示案について、東西方向の通行車両を優先すると、南北方向の通行車両はずっと待たなければならなくなるのではないか。その際は踏切に信号を設置し、南北方向の通行時間を確保すべきである。
- ・通行制限導入案については近隣の住民は反対であるため、残るのは優先流動明示案になる。しかし、この案では交通量の変化がない。これは一体何のための事業なのか。
- ・大型トラック等が踏切を通る際、騒音や振動がして、近隣の住民は迷惑しており、予算の問題ではなく、道路を高架若しくは地下化してほしい。
- ・ことでん新駅（三条～太田間）整備を進めるのであれば、本町踏切も高架にするべきであり、予算不足で整備ができないのはおかしい。

② 関係事業者からの意見（要旨）

【各種協会等】

- ・南北道路の通行制限により、業務に支障があり、通行制限導入案には反対である。
- ・通行制限導入案については、迂回誘導が必要となり、乗車客へ影響が想定されるため、反対である。
- ・大型車については、当交差点の渋滞状況から、できる限り迂回して走行している。

【公共施設管理者等】

- ・来館者がどの道路を利用して訪れているか正確にはわからないが、イベント時には、駐車場が満車になることから、ある程度の影響は考えられるため、暫定整備を行う場合には、十分な周知啓発が必要である。

3 検討委員会及び近隣住民等の意見を反映した暫定整備検討案について

第2回検討委員会での意見や近隣住民等からの意見を踏まえ、本町踏切における『交通の円滑化』や『安全性の向上』に向けた、暫定整備検討案については、次の考え方を踏まえ、更なる暫定整備案を検討するものとする。

◇第2回検討委員会提示暫定整備検討案

提示検討案		検討委員会意見		近隣住民等意見		総合判定
案1	踏切信号導入案	×	渋滞解消に寄与しない。	—		×
案2	通行制限導入案	△	近隣住民への慎重な対応が必要	×	近隣住民の生活や事業者の活動に大きく影響を及ぼすため、反対	×
案3						
案4	優先流動明示案	△	交通の円滑化を優先して事故が増加する可能性有	△	東西交通を優先すると、南北交通は不便になる	△



暫定整備案の検討に当たっては、通行制限導入案（案2・3）は近隣住民等からの意見を踏まえて実現不可能なものと判断し、優先流動明示案（案4）を基本として、次の考え方を考慮し、修正案を作成することとする。

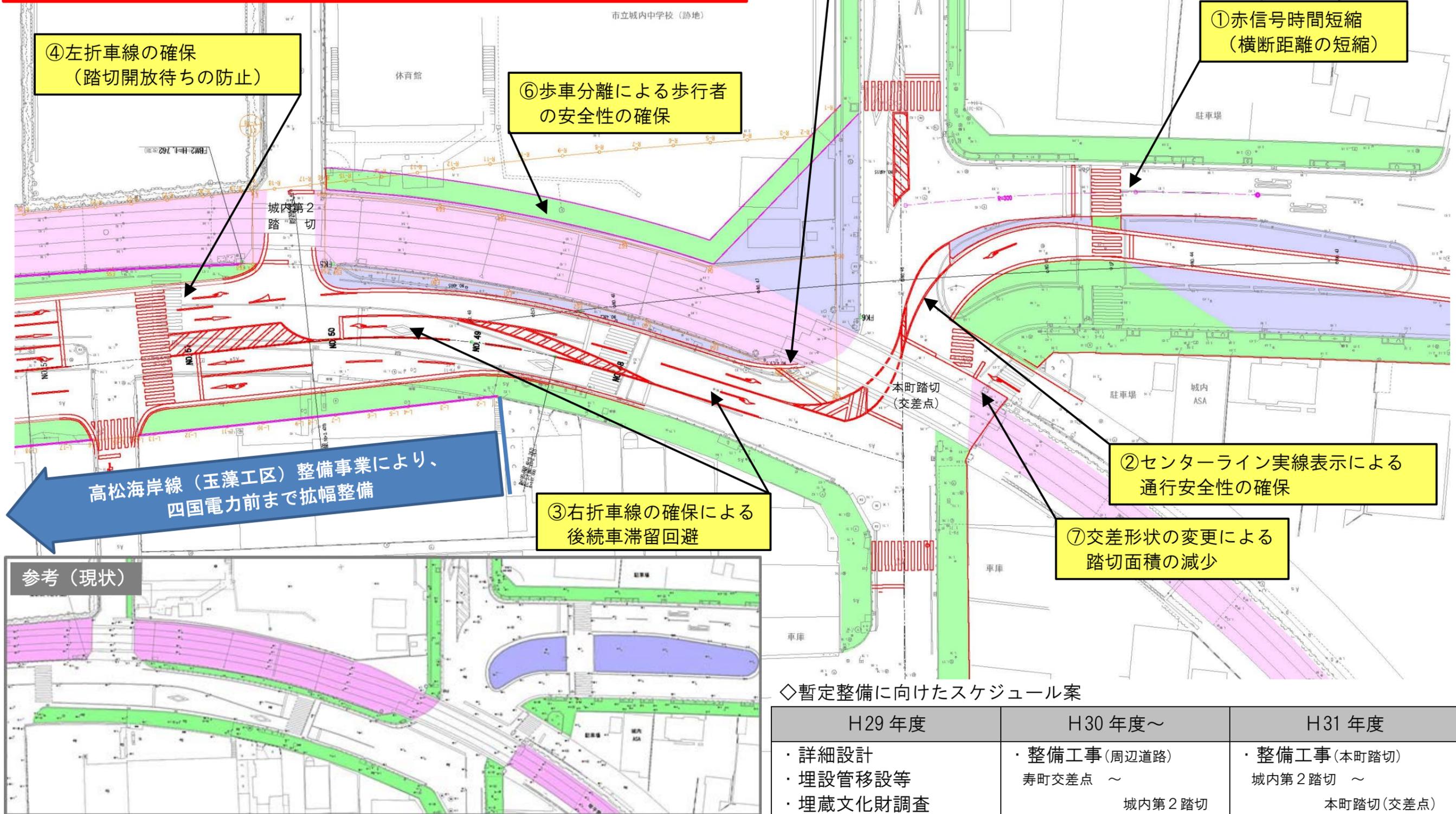
暫定整備検討修正案骨子

- ・通行制限（通行禁止）の導入については、近隣住民の生活に大きな影響を及ぼすため、原則として、現行の交通流動を確保する。
- ・本町交差点（踏切）東側の横断歩道の信号時間が渋滞に影響を及ぼす可能性もあることから、信号時間を短縮することを検討する。
- ・踏切支障や事故の増加がないよう、配慮した検討を行う。
- ・本町踏切を通過する自動車の通行経路を明示し、通行安全性を向上させる。

4 暫定整備検討修正案

東西方向の道路線形の変更・右左折専用車線の整備、城内中学校跡地への歩道整備及び遮断機移設等による踏切面積の減少により、処理交通量の増加は定量的に評価できないものの、**一定の交通の円滑化及び安全性の向上に寄与するもの。**

概算事業費	2.3億円(踏切周辺0.2億円)
交通量	11,000台(±0台)※定量的評価は困難
踏切面積	255.7㎡(-67.5㎡)



◇暫定整備に向けたスケジュール案

H29年度	H30年度～	H31年度
<ul style="list-style-type: none"> ・詳細設計 ・埋設管移設等 ・埋蔵文化財調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備工事(周辺道路) 寿町交差点 ~ 城内第2踏切	<ul style="list-style-type: none"> ・整備工事(本町踏切) 城内第2踏切 ~ 本町踏切(交差点)