

第4回 琴電連立検討委員会

日時：令和4年3月28日（月）10時00分～

場所：香川県庁 本館21階 特別会議室

次 第

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) アンケート調査結果の分析
 - (2) まちづくりの姿についての検証
 - (3) 都市計画の存廃の方向性
 - (4) その他
- 3 閉会

<配布資料>

資料1 琴電連立検討委員会設置要綱・委員名簿

資料2 第4回琴電連立検討委員会 説明資料

琴電連立検討委員会 設置要綱

(目的及び設置)

第1条 事業中止となっている高松琴平電鉄連続立体交差事業について、都市計画決定からの社会情勢等の変化を踏まえ、同事業の都市計画のあり方について存廃も視野に検討することを目的として、琴電連立検討委員会（以下「委員会」という。）を置く。

(委員会)

第2条 委員会は、別表に掲げる委員で組織する。

- 2 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員長は、委員の互選によって定め、副委員長は、委員長が指名する。
- 3 委員長は、会務を総理する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長が不在又は事故があるときは、その職務を代理する。
- 5 委員会の会議は、委員の2分の1以上が出席しなければ開くことができない。
- 6 委員に支障があるときは、当該委員が委任する者が会議に出席し、議決に加わることができる。ただし、委員長、副委員長は他の者に委任できない。
- 7 委員会の会議は、委員長が招集し、議長となる。ただし、最初に開催される会議及び委員の任期満了後における最初の会議は事務局長が招集する。
- 8 委員長は、指定感染症の感染拡大防止或いはその他理由により、やむを得ないと認める場合は、書面会議又はインターネット環境等を利用した会議を開き、議決を得ることができる。

(会議の公開)

第3条 会議は、原則として公開するものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合であって、委員長が会議の全部又は一部を公開しない旨を決定したときは、この限りではない。

- 一 香川県情報公開条例（平成12年条例54号）第7条各号に定める情報に該当すると認められる事項について審議等を行う場合
 - 二 公開することにより、公正かつ円滑な検討が著しく阻害され、会議の目的が達成できなくなると認められる場合
 - 三 その他、委員長が必要と認める場合
- 2 前項の規定により会議を公開する場合において、議長は、会議の運営上必要があると認めるときは、傍聴人の数の制限その他必要な措置を講じることができる。

(事務局)

第4条 委員会事務局は、琴電連続立体交差事業検討業務委託の受注者が行う。

- 2 事務局は、委員会の運営に必要な事務を行う。

(その他)

第5条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

- 1 この要綱は、令和2年8月6日から施行する。
- 2 この要綱は、委員会の設置目的を達成したときにその効力を失う。

別表 委員（10名）

（敬称略 令和4年3月28日現在）

区 分	職 名	氏名	備 考
学識経験者	日本大学理工学部教授	中村 英夫	
	香川大学創造工学部教授	紀伊 雅敦	
	日本政策投資銀行 四国支店長	柏原 亮	
交通事業者	高松琴平電気鉄道株式会社 専務取締役	川上 純一	
関係行政 機関	国土交通省四国地方整備局建政部 都市調整官	渡邊 慶	
	国土交通省四国地方整備局道路部 道路調査官	檜田 幸伸	
	国土交通省四国運輸局鉄道部次長	秋山 敬介	
	香川県警察本部交通部長	旭 国雄	
	香川県土木部長	西川 英吉	
	高松市都市整備局長	板東 和彦	

第4回 琴電連立検討委員会 説明資料

1	第3回検討委員会のふりかえり	1
2	第4回検討委員会の検討内容	3
3	アンケート調査結果の分析	5
4	まちづくりの姿についての検証	23
5	都市計画の存廃の方向性	33
6	今後のスケジュール	35

1 第3回検討委員会のふりかえり

1 第3回検討委員会のふりかえり

・第3回検討委員会では、現況調査結果の分析を行い、交通対策の課題とその対応案について検討

第1回 (R2.9.1)	【琴電連立の都市計画の目的の確認】 <ul style="list-style-type: none">・都市内交通の安全化と円滑化を図り、都市の健全な発展に寄与①交通渋滞及び踏切事故の解消等②地域分断の解消等③サンポート高松の都市拠点機能を高める 【検討の論点整理】 <ul style="list-style-type: none">・「交通対策」、「まちづくりの姿」、「住民との合意形成」の3つの論点で検討
第2回 (R3.2.3)	【琴電連立の都市計画に関する課題の整理】 <ul style="list-style-type: none">・これまでの課題の確認 【今後の検討の進め方】 <ul style="list-style-type: none">・「交通対策」の評価方法の検討
第3回 (R3.11.5)	【交通対策の検討】 <ul style="list-style-type: none">・現況調査結果（交通量、渋滞）の分析・課題と対応案の検討・アンケート調査の概要
第4回 (R4.3.28)	【アンケート調査結果の分析】 <ul style="list-style-type: none">・アンケート調査結果を踏まえ、交通対策の評価を実施 【まちづくりの姿についての検証】 <ul style="list-style-type: none">・「まちづくりの姿」についての検証 【都市計画の存廃の方向性】 <ul style="list-style-type: none">・「交通対策」の評価や「まちづくりの姿」の検証を踏まえ、都市計画の存廃の方向性を決定
第5回	【これまでの検討の整理】 <ul style="list-style-type: none">・都市計画の存廃の方向性に応じた今後のスケジュールなどの整理 【住民との合意形成】 <ul style="list-style-type: none">・住民等との合意形成の方策について（手法、評価方法）
第6回	【委員会の結論の確認】 <ul style="list-style-type: none">・今後の対応も含めた都市計画の存廃についての住民との合意形成・今後のスケジュール等も含めた委員会の結論

【交通対策の検討】

○現況調査結果の分析

- ・主要3踏切の交通量調査、渋滞調査、運輸団体へのヒアリング結果について分析

○課題と対応案の検討

- ・「交通対策」の課題は、本町踏切の渋滞の解消と大型車通行時の安全性の確保
- ・対応案は、短期的対策は高松市による本町踏切の暫定整備計画、中長期的対策は本町踏切を東西に越える高架の道路の整備

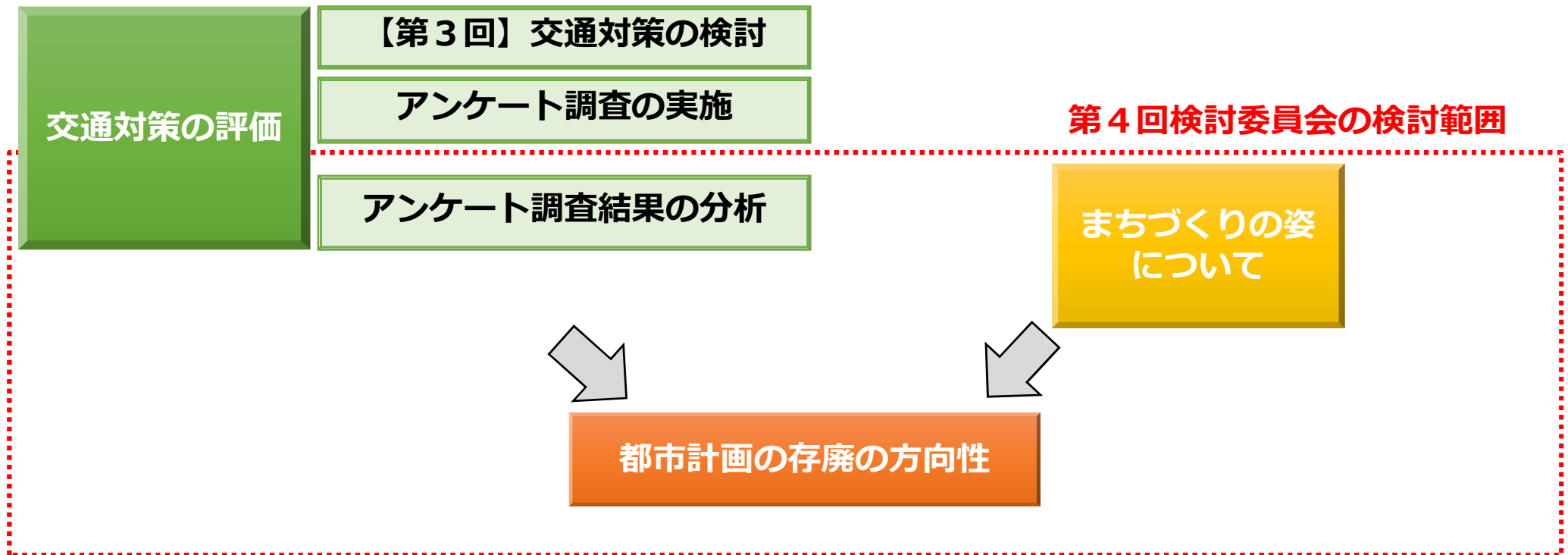
○アンケート調査の概要

- ・調査内容を報告

2 第4回検討委員会の検討内容

2 第4回検討委員会の検討内容

- 第3回検討委員会で報告した交通対策の検討結果と、第3回検討委員会後、実施したアンケート調査結果から「交通対策の評価」を実施
- まちづくりの姿について検証を実施
- 「交通対策の評価」、「まちづくりの姿の検証」から都市計画の存廃の方向性を検討



3 アンケート調査結果の分析

①アンケートの実施概要	6
②アンケート調査結果の分析	7
③交通対策の評価	22

①アンケートの実施概要

○アンケート実施の結果、1,399通の回答があり、統計的に必要な数（約1,000通）を満足した

調査の実施概要

対象者	高松市に居住している20歳以上75歳未満の市民
調査方法	郵送配布・郵送回収
抽出方法	無作為抽出
配布数	4,000通
調査期間	令和3年11月30日（火）（発送）～令和3年12月15日（水）（投函期限）
回収数	1,399通（回収率：35%）

項目	設問概要
1. あなたご自身のことについて	
	■年齢、地域など回答者の属性
2. 交通に関する施策について	
	■「過度に自動車に依存しないまちづくり」の方針に関する意見
	■道路に関する施策の重要度
3. 琴電連続立体交差事業の都市計画について	
	■琴電連立事業や事業中止に関する認知度
	■平面軌道による生活への不都合に関する意見
4. 琴電連続立体交差事業に関係する主要な3踏切の交通渋滞状況について	
	■3踏切の通過頻度、混雑や交通量に関する印象
5. 琴電連続立体交差事業に関係する主要な3踏切の自動車交通対策について	
	■3踏切の自動車交通対策に関する意見
6. 自由意見	

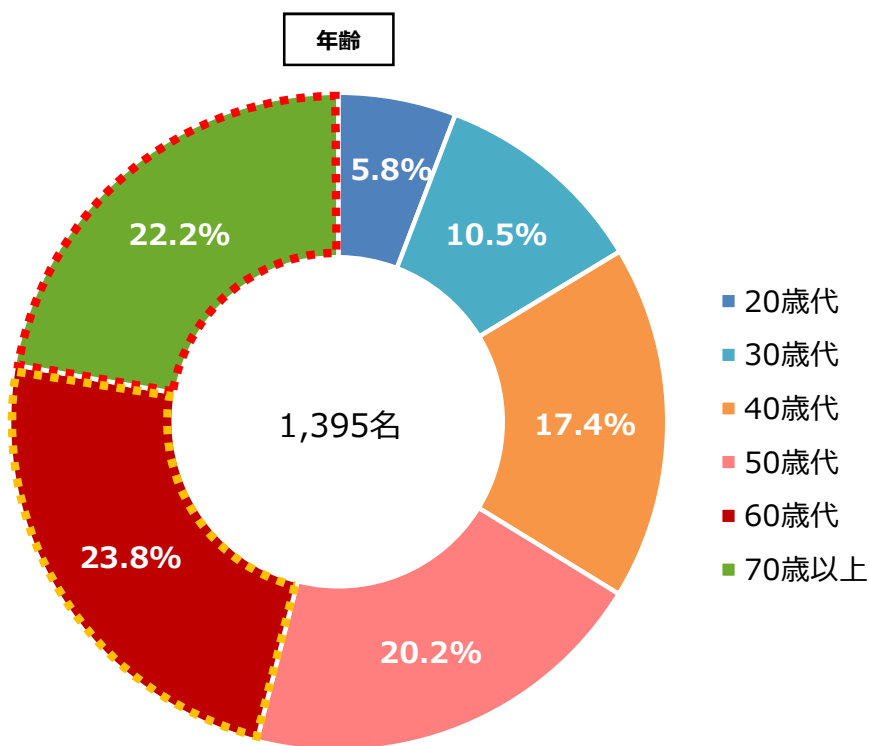
②アンケート調査結果の分析

1. あなた自身のことについて

■年齢、地域など回答者の属性

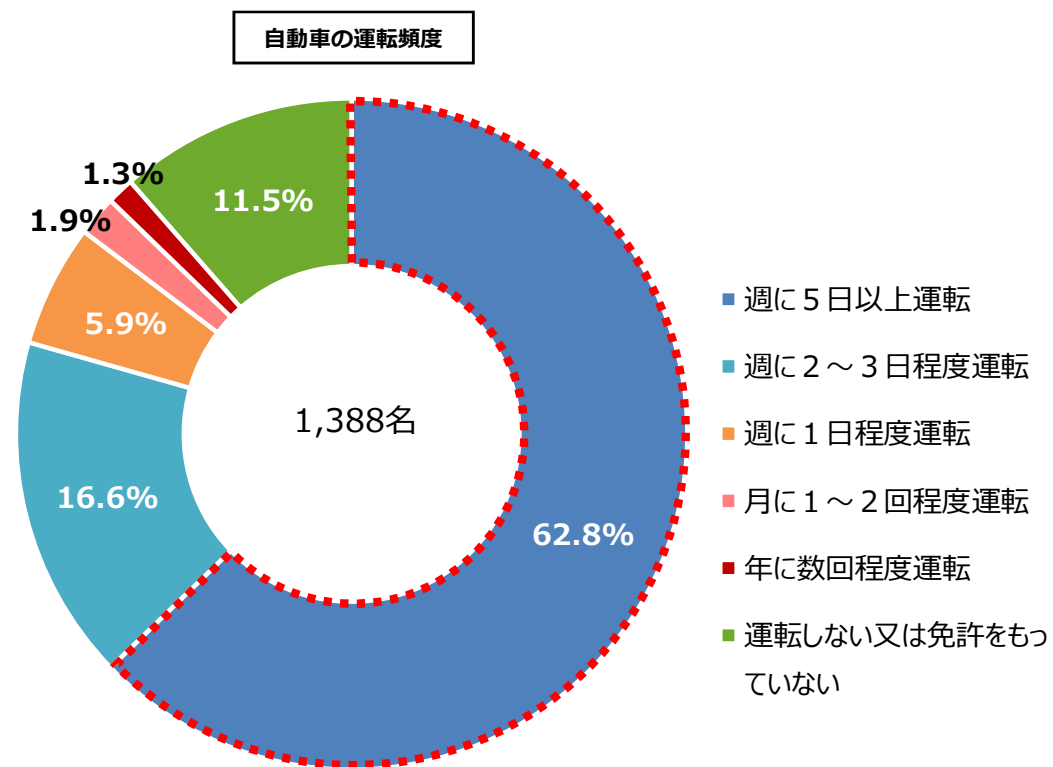
問. あなたの年齢について教えてください（令和3年10月1日現在）。

「60歳代」が23.8%と最も多く、次いで「70歳以上」が22.2%となっている



問. あなたの自動車（オートバイ含む）の運転頻度について教えてください。

「週に5日以上運転」が62.8%と最も多い



②アンケート調査結果の分析

2. 交通に関する施策について

■「過度に自動車に依存しないまちづくり」の方針に関する意見

問. 香川県及び高松市では、「過度に自動車に依存しないコンパクトで人と環境にやさしい公共交通を基軸とした持続可能なまちづくり」を目指しています。この方針についてどう思いますか。

- ・過度に自動車に依存しない公共交通を基軸にしたまちづくりに「賛同できる」「どちらかといえば賛同できる」の割合が約8割
- ・運転頻度、地域に関わらず賛同意見が約8割

過度に自動車に依存しない公共交通を基軸にしたまちづくりに賛同する意見が多く、そのようなまちづくりを進めると、市街地の渋滞緩和等にもつながると考えられる

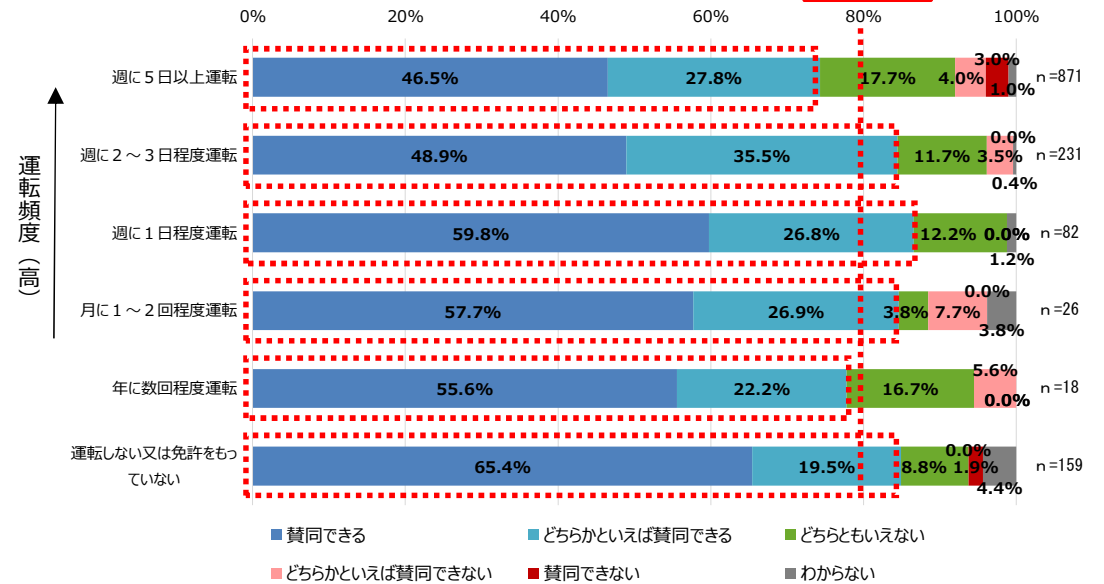
まちづくりの方針について



「賛同意見」
約8割

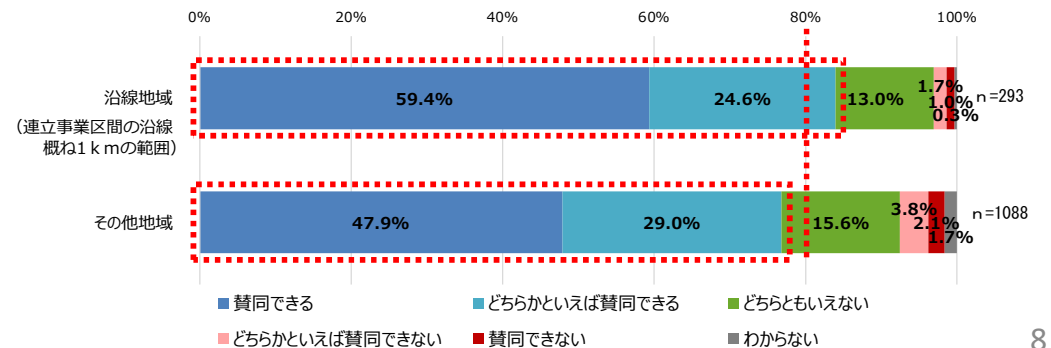
運転頻度別の意見

約8割



地域別の意見

約8割



②アンケート調査結果の分析

2. 交通に関する施策について

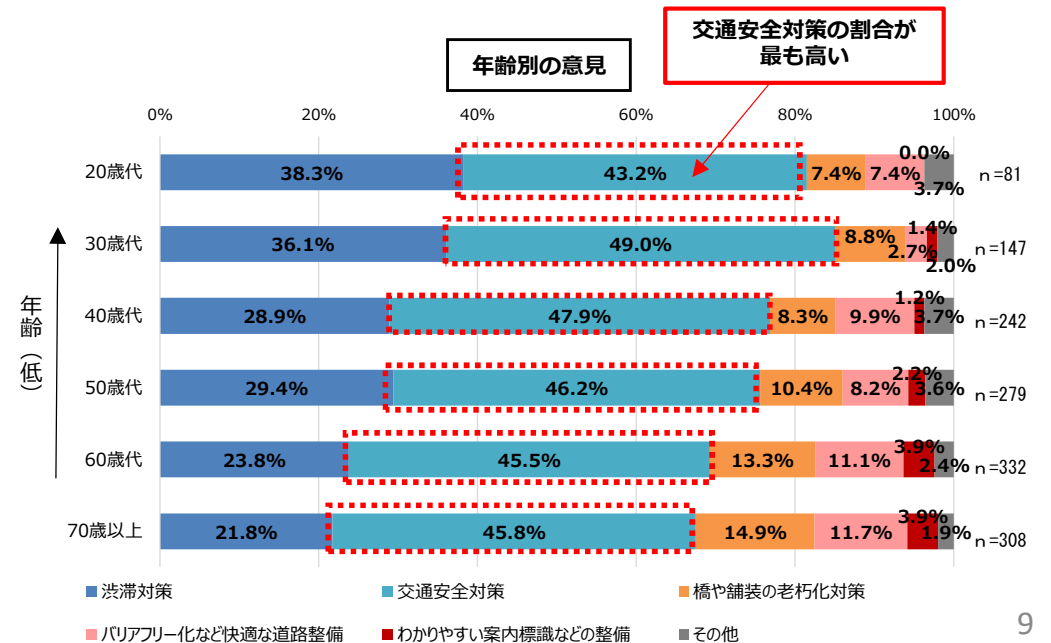
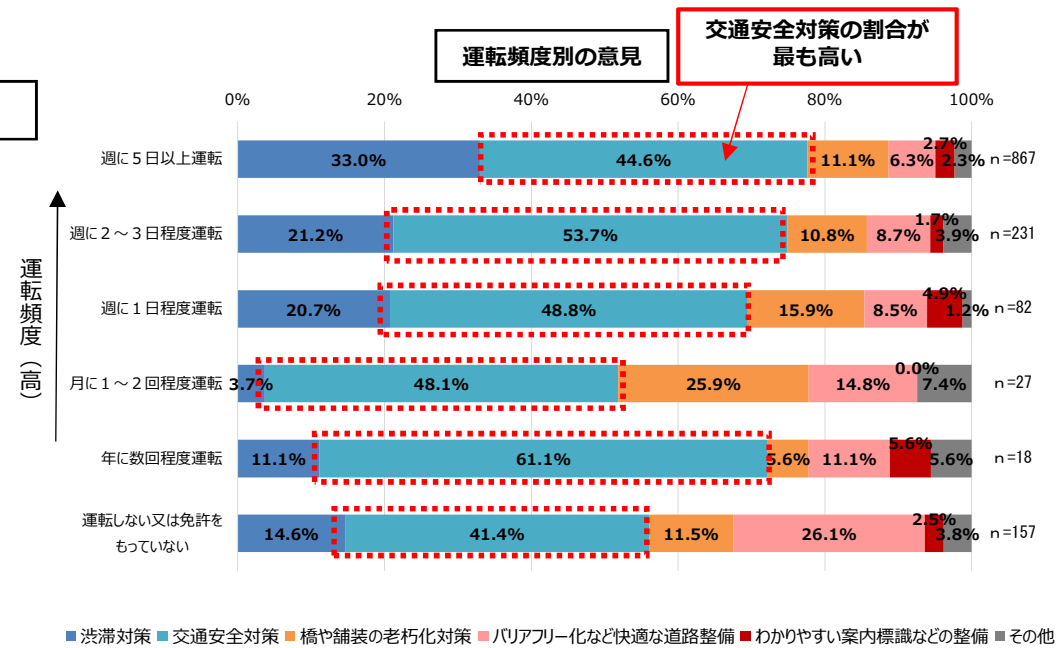
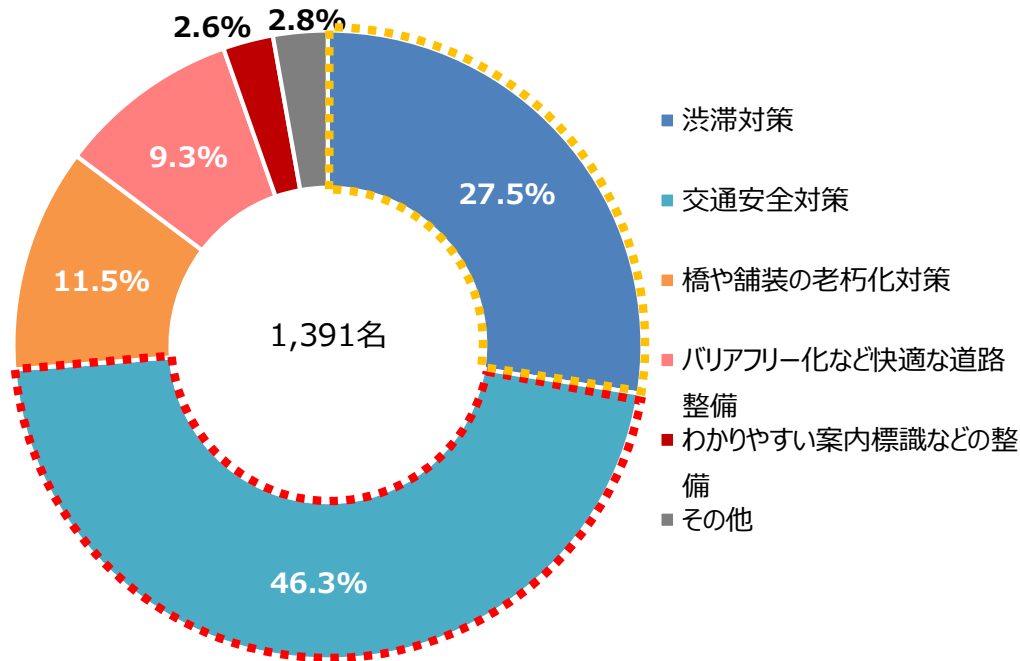
■道路に関する施策の重要度

問. 道路に関する施策において、あなたが重要と思うものを教えてください。

- ・「交通安全対策」が46.3%と最も多く、次いで、「渋滞対策」が27.5%となっている
- ・運転頻度、年齢に関わらず「交通安全対策」の割合が最も高い
- ・運転頻度別では、運転頻度が高いほど「渋滞対策」の割合が高い
- ・年齢別では、年齢が低くなるほど「渋滞対策」の割合が高い

「交通安全対策」、「渋滞対策」の順で重要とされている

道路に関する施策において重要と思うもの



②アンケート調査結果の分析

3. 琴電連続立体交差事業の都市計画について

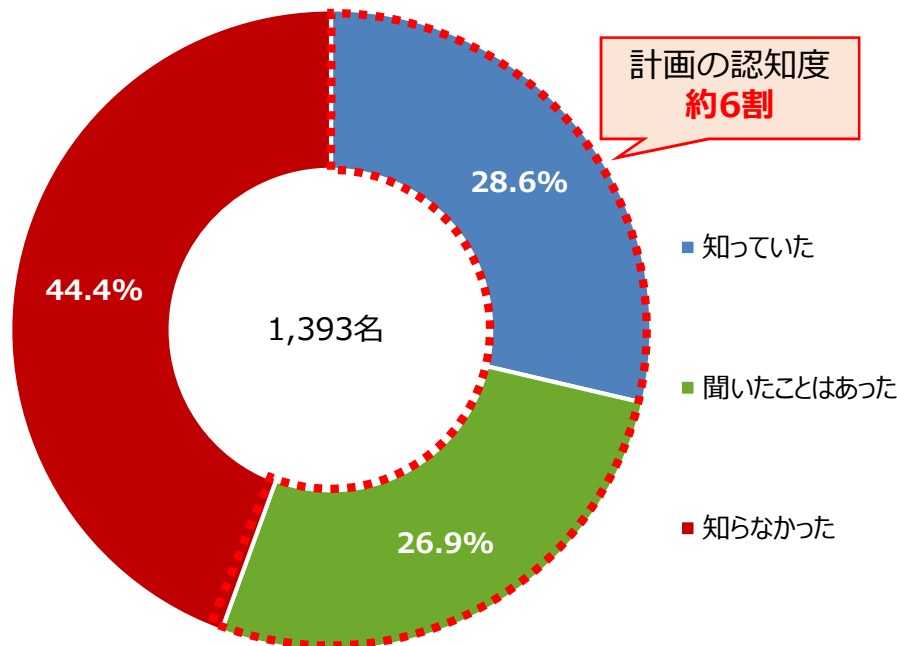
■ 琴電連立事業や事業中止に関する認知度

問. 琴電連続立体交差事業は、高松市の中心市街地を南北に縦断している琴電を高架化することで、交通渋滞、踏切事故や地域分断を解消するとともに、琴電高松築港駅をサンポート高松に乗り入れることによる交通結節機能の強化を目的として、平成10年に都市計画決定をしました。このことについてご存じでしたか。

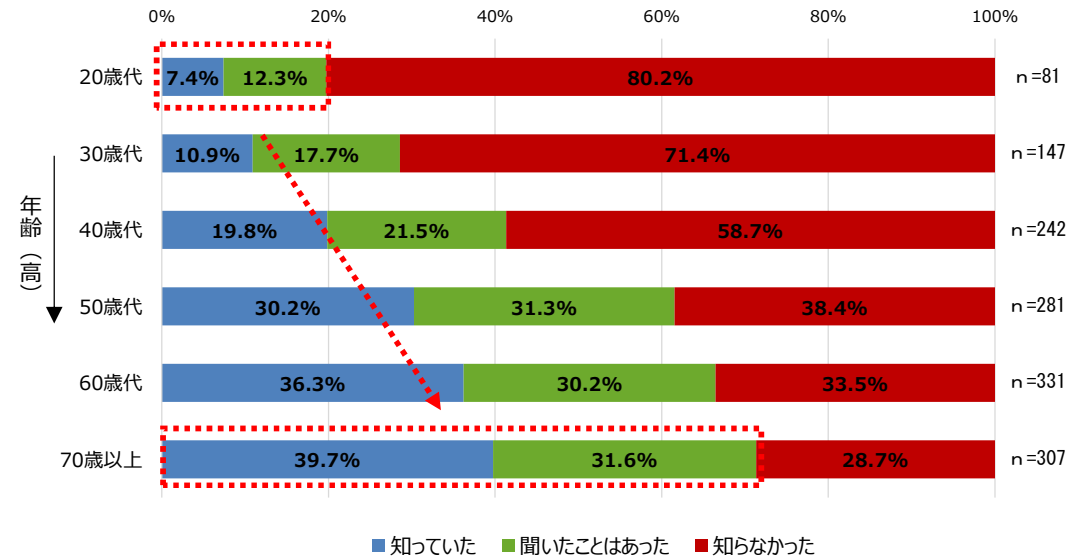
- ・ 琴電連立事業の都市計画決定を「知っていた」「聞いたことはあった」の割合が約6割
- ・ 年齢別では、年齢が高くなるほど認知度が高い
- ・ 地域別では、沿線地域のほうが認知度が高い

都市計画決定の認知度は6割程度であり、琴電連立事業に対する関心が高いとはいえない

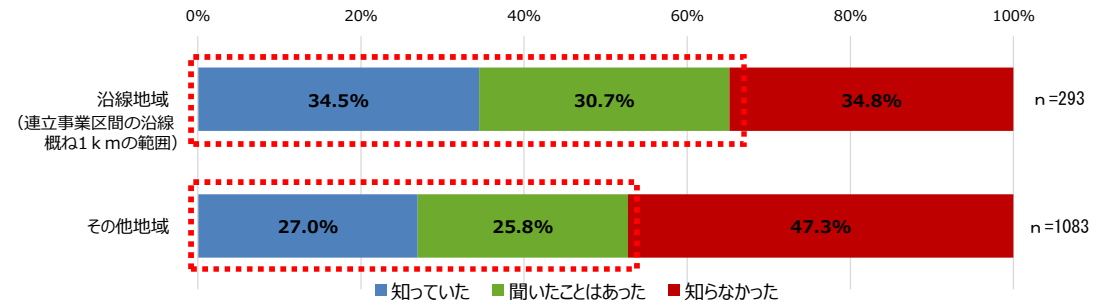
琴電連立事業の都市計画決定（平成10年）の認知度



年齢別の意見



地域別の意見



②アンケート調査結果の分析

3. 琴電連続立体交差事業の都市計画について

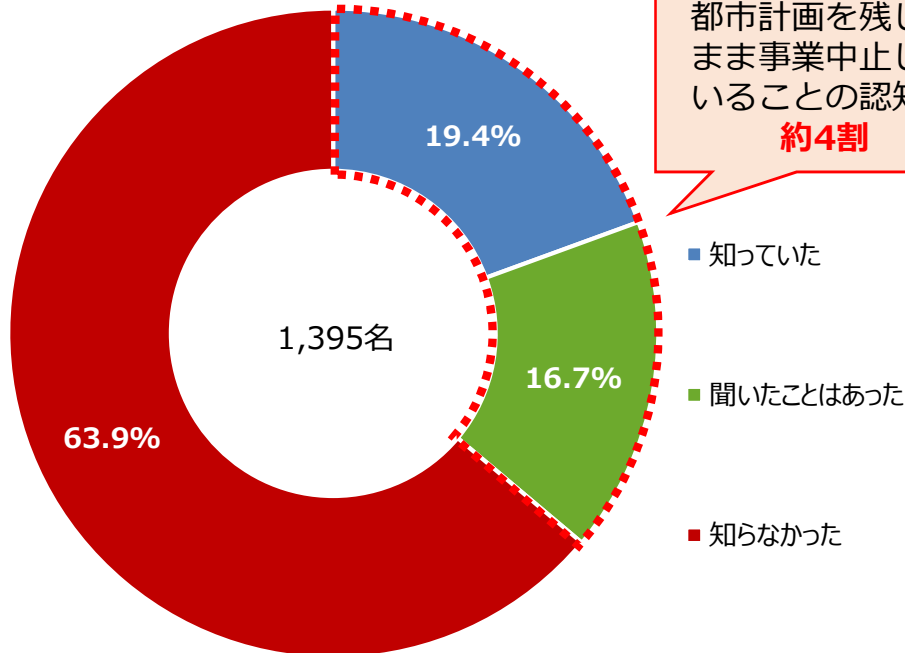
■ 琴電連立事業や事業中止に関する認知度

問. 琴電連続立体交差事業は、琴電を取り巻く経済環境や県の厳しい財政状況などを踏まえ、都市計画決定を残したまま、平成22年に事業中止としています。このことについてご存じでしたか。

- ・都市計画を残したまま事業中止していることを「知っていた」「聞いたことはあった」の割合が約4割
- ・年齢別では、年齢が高くなるほど認知度が高い
- ・地域別では、沿線地域のほうが認知度が高い

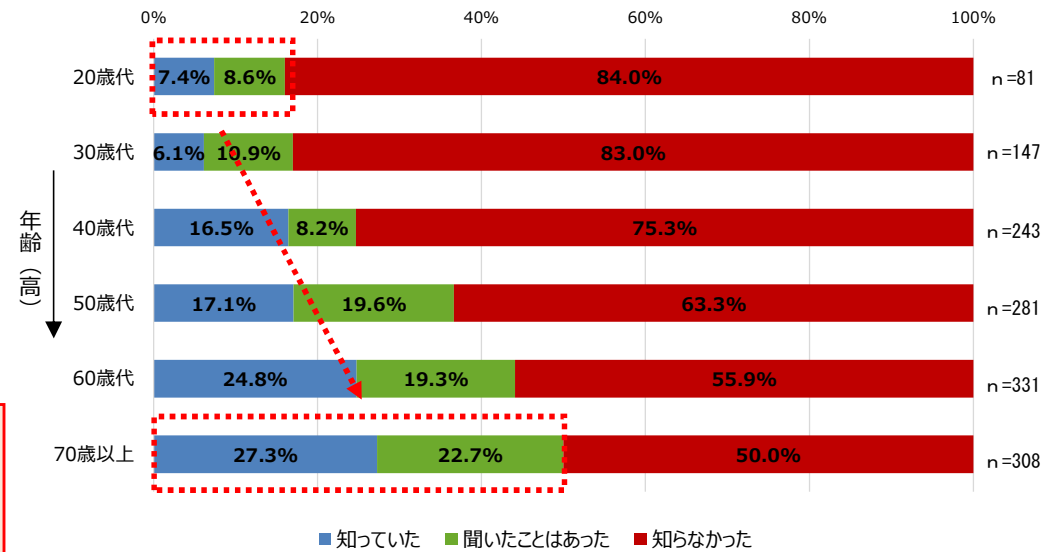
都市計画を残したまま事業中止していることの認知度は4割程度であり、そのことに対する認識が高いとはいえない

琴電連立事業の事業中止（平成22年）の認知度

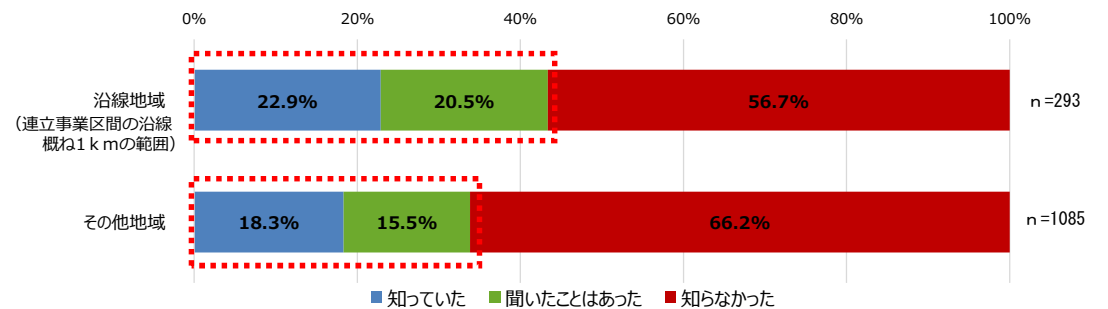


都市計画を残したまま事業中止していることの認知度 **約4割**

年齢別の意見



地域別の意見



②アンケート調査結果の分析

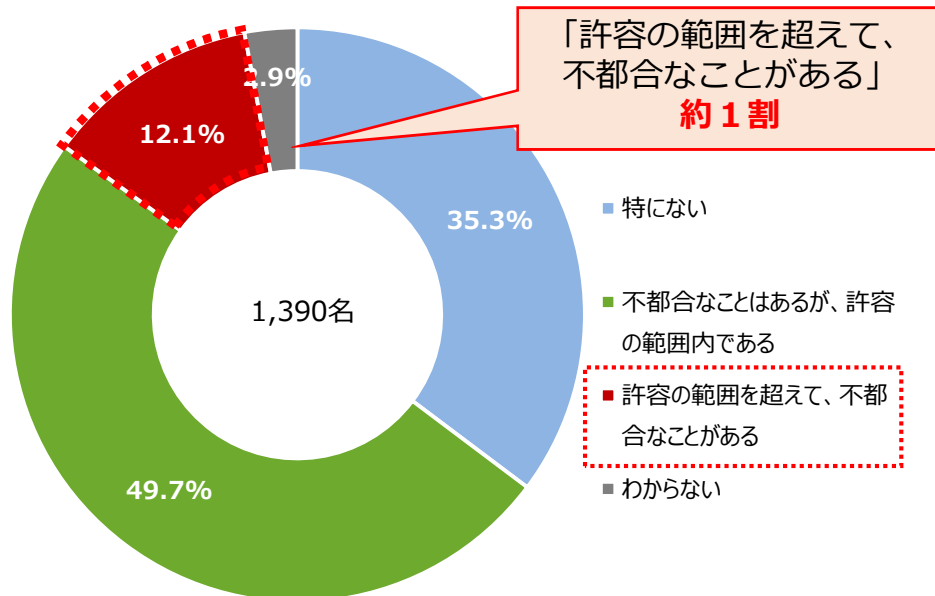
3. 琴電連続立体交差事業の都市計画について ■ 平面軌道による生活への不都合に関する意見

問. 琴電連続立体交差事業の計画区間では、現在、琴電の線路が平面で走っていますが、その線路や踏切があることによって、生活に不都合なことはありますか。

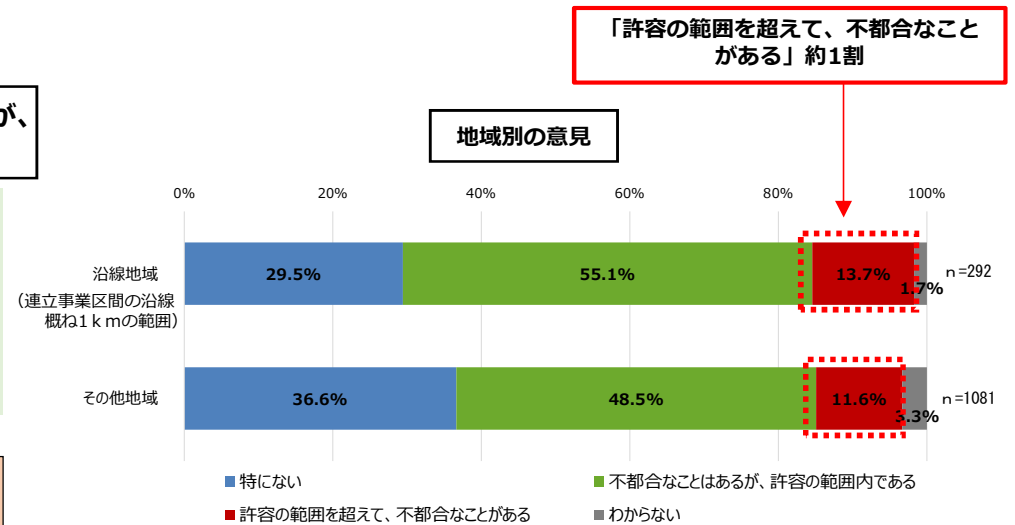
- ・「特にない」が35.3%「不都合なことはあるが、許容の範囲内である」が49.7%、「許容の範囲を超えて不都合なことがある」は12.1%
- ・地域、運転頻度に関わらず、「許容の範囲を超えて、不都合なことがある」の割合は約1割

▶ 平面軌道により「許容の範囲を超えて、生活に不都合なことがある」と感じている人は1割程度と少ない

琴電の線路が平面で走っていることによる生活への不都合

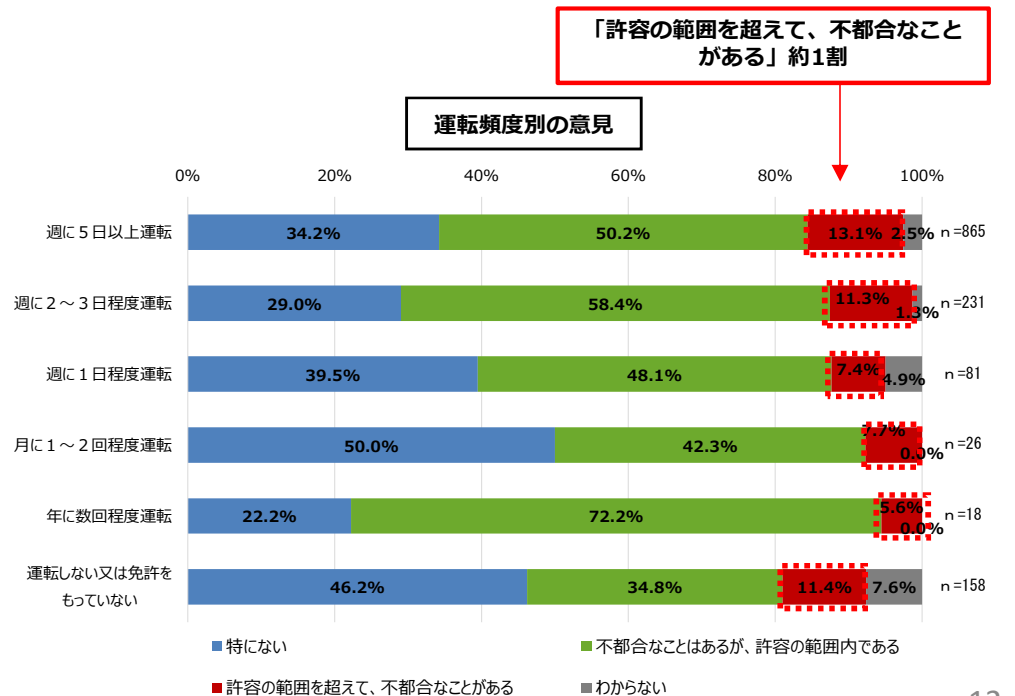


地域別の意見



「許容の範囲を超えて、不都合なことがある」約1割

運転頻度別の意見



②アンケート調査結果の分析

3. 琴電連続立体交差事業の都市計画について

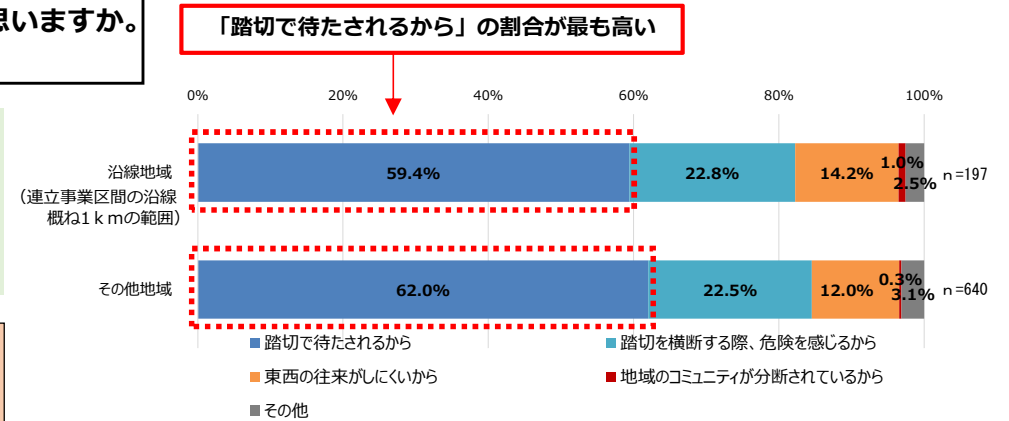
■ 平面軌道による生活への不都合に関する意見

問. 前頁の問で、「2. 不都合なことはあるが、許容の範囲内である」、「3. 許容の範囲を超えて、不都合なことがある」と回答された方におたずねします。なぜそのように思いますか。理由をお聞かせください。（最もあてはまると思う項目に○印1つ）

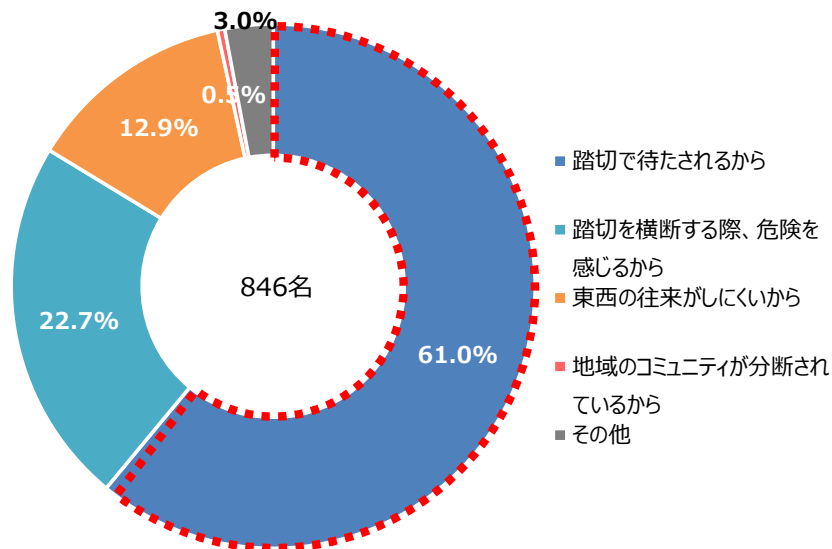
- ・「踏切で待たされるから」が61.0%、次いで「踏切を横断する際、危険を感じるから」が22.7%
- ・地域、運転頻度に関わらず、「踏切で待たされるから」が最も多く、次いで「踏切を横断する際、危険を感じるから」となっている

平面軌道による一番大きい生活への影響は、「踏切で待たされる」ことである

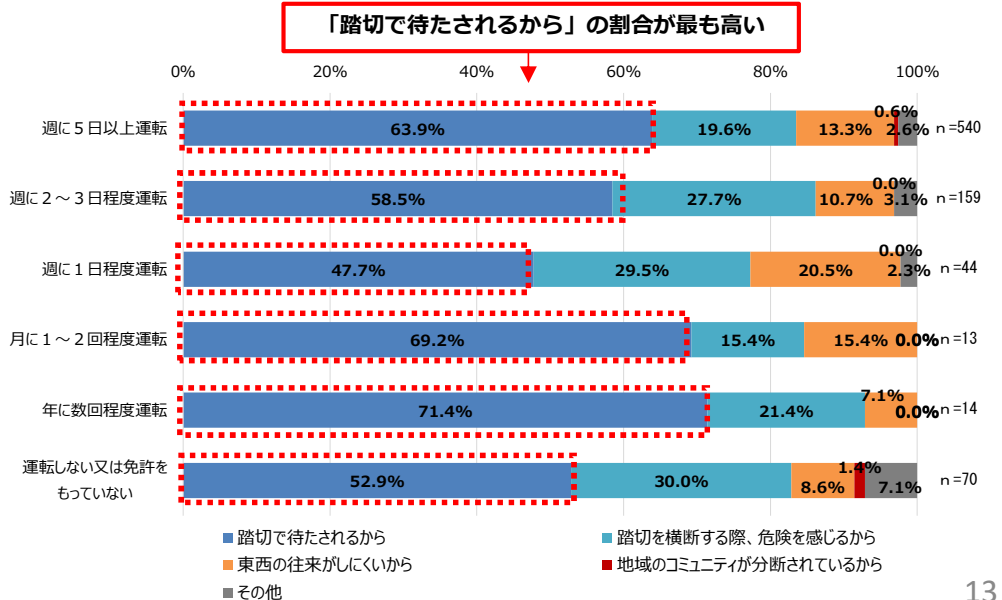
地域別の意見



生活への不都合を感じる理由



運転頻度別の意見



②アンケート調査結果の分析

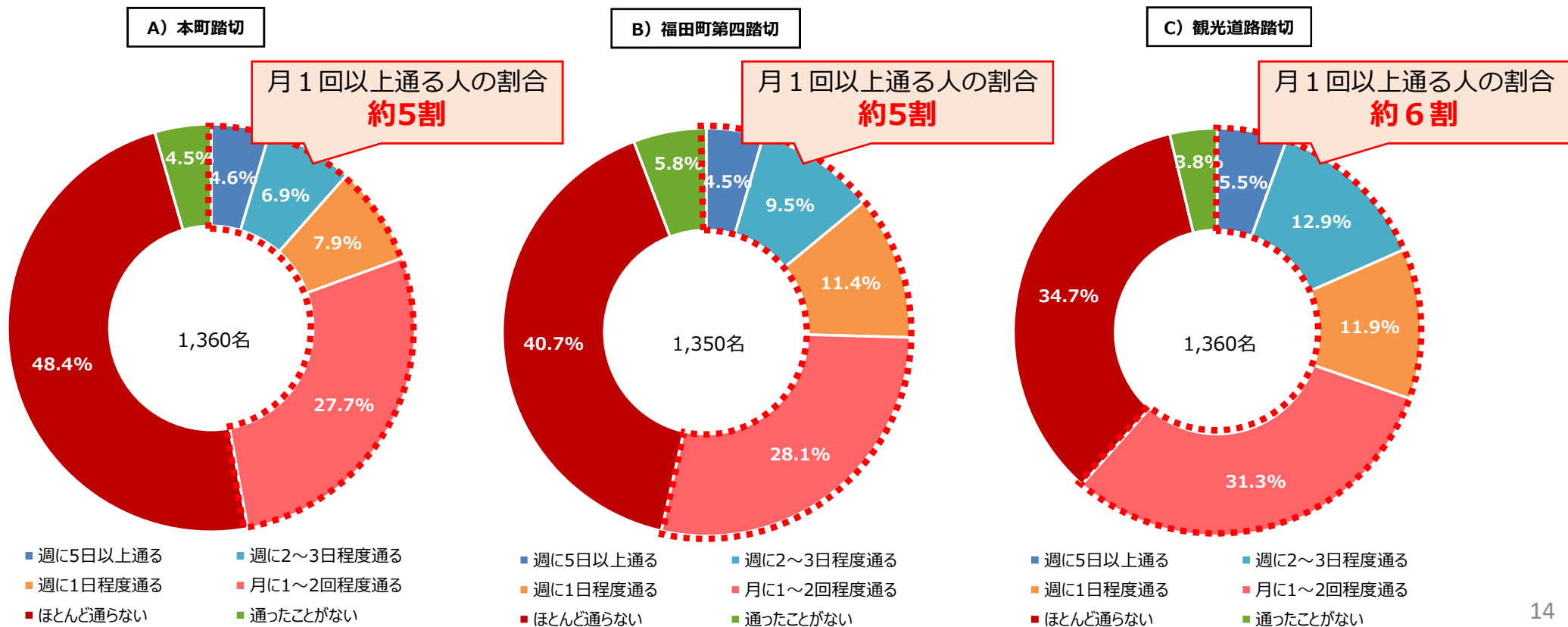
4. 琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切の交通渋滞状況について

■ 3踏切の通過頻度、混雑や交通量に関する印象

問. 主要な3踏切の通過頻度について教えてください。

各踏切において、月1回以上通ると回答した人の割合は、本町踏切が約5割、福田町第四踏切が約5割、観光道路踏切が約6割

各踏切を月1回以上通る利用者の割合は、「本町踏切」、「福田町第四踏切」が5割程度、「観光道路踏切」が6割程度となっており、各踏切の通過頻度は同程度である



②アンケート調査結果の分析

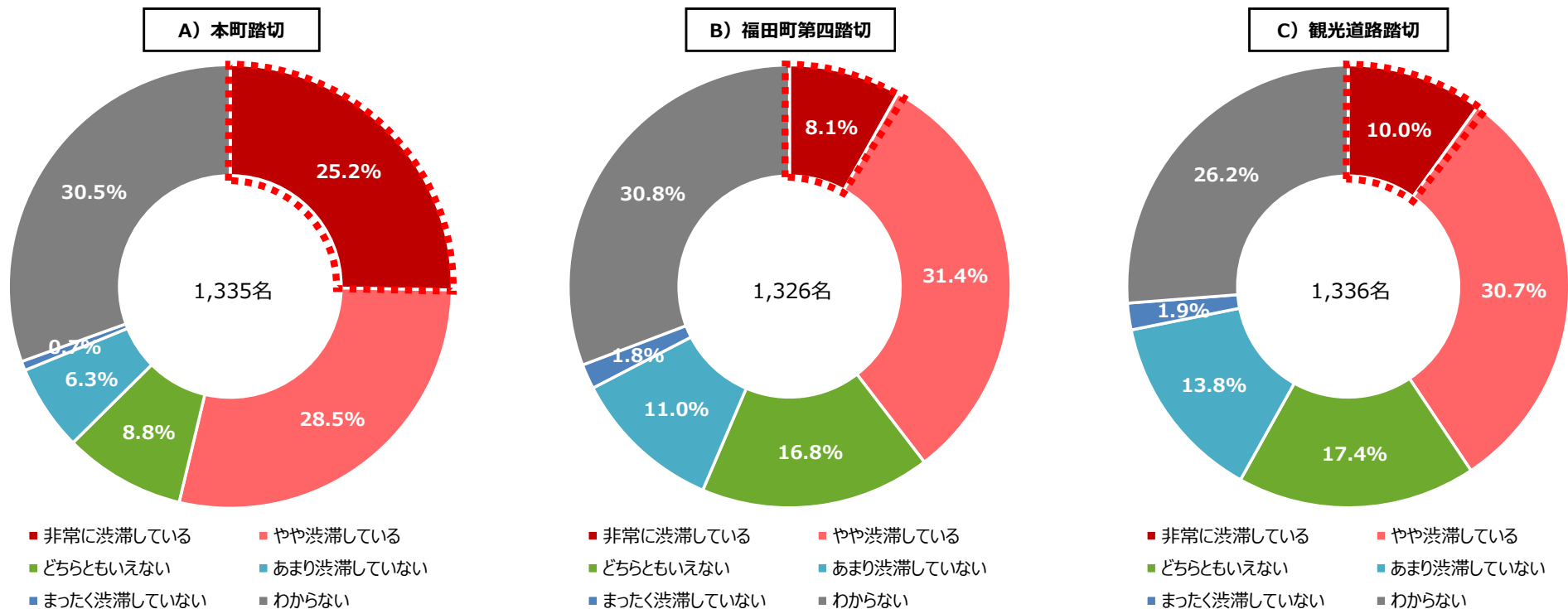
4. 琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切の交通渋滞状況について

■ 3踏切の通過頻度、混雑や交通量に関する印象

問. 主要な3踏切の渋滞状況の印象を教えてください。

「非常に渋滞している」と感じている人の割合は、本町踏切が25.2%、福田町第四踏切が8.1%、観光道路踏切が10.0%

本町踏切は他の主要な2踏切と比較して「非常に渋滞している」と感じている人の割合が高く、渋滞の問題が大きいと考えられる



②アンケート調査結果の分析

4. 琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切の交通渋滞状況について

■ 3踏切の通過頻度、混雑や交通量に関する印象

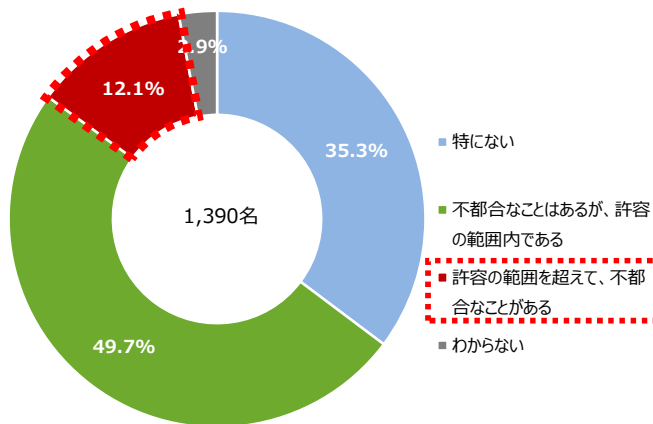
【主要な3踏切の渋滞状況の印象】と【琴電の線路が平面で走っていることによる生活への不都合】、【不都合の理由】を組み合わせた集計

○線路や踏切により「許容の範囲を超えて、不都合なことがある」と回答した人に着目して、3踏切の渋滞状況の印象について分析

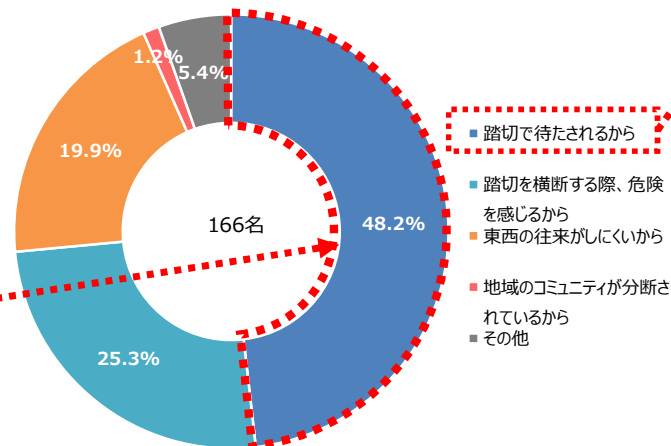
- ・線路や踏切により、許容の範囲を超えて不都合なことがある人が12.1%。そのうち48.2%が「踏切で待たされるから」と回答
- ・「踏切で待たされるから」と回答した人の3踏切の渋滞状況の印象は、「非常に渋滞している」の割合が、本町踏切49.4%、福田町第四踏切28.0%、観光道路踏切32.1%となっており、本町踏切が他の2踏切と比較して高い

▶ 許容の範囲を超えて不都合がある人のうち、本町踏切が「非常に渋滞している」と感じている割合は福田町第四踏切、観光道路踏切と比較して高く、本町踏切は渋滞の問題が大きいと考えられる

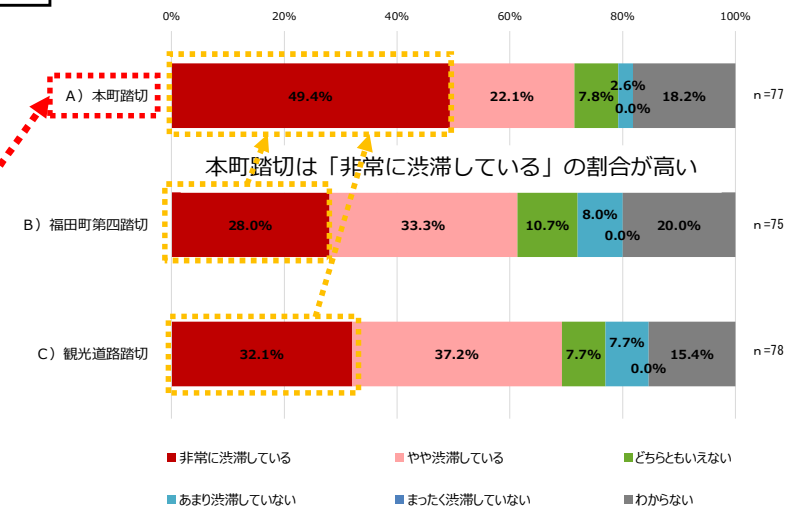
(12頁の間の集計結果の再掲)
琴電の線路や踏切が平面で走っていることによる生活へ不都合



(許容の範囲を超えている人について、不都合の理由を再集計)
「許容の範囲を超えて、不都合なことがある」と回答した人の理由



「踏切で待たされるから」を選択した人の3踏切の渋滞状況の印象



②アンケート調査結果の分析

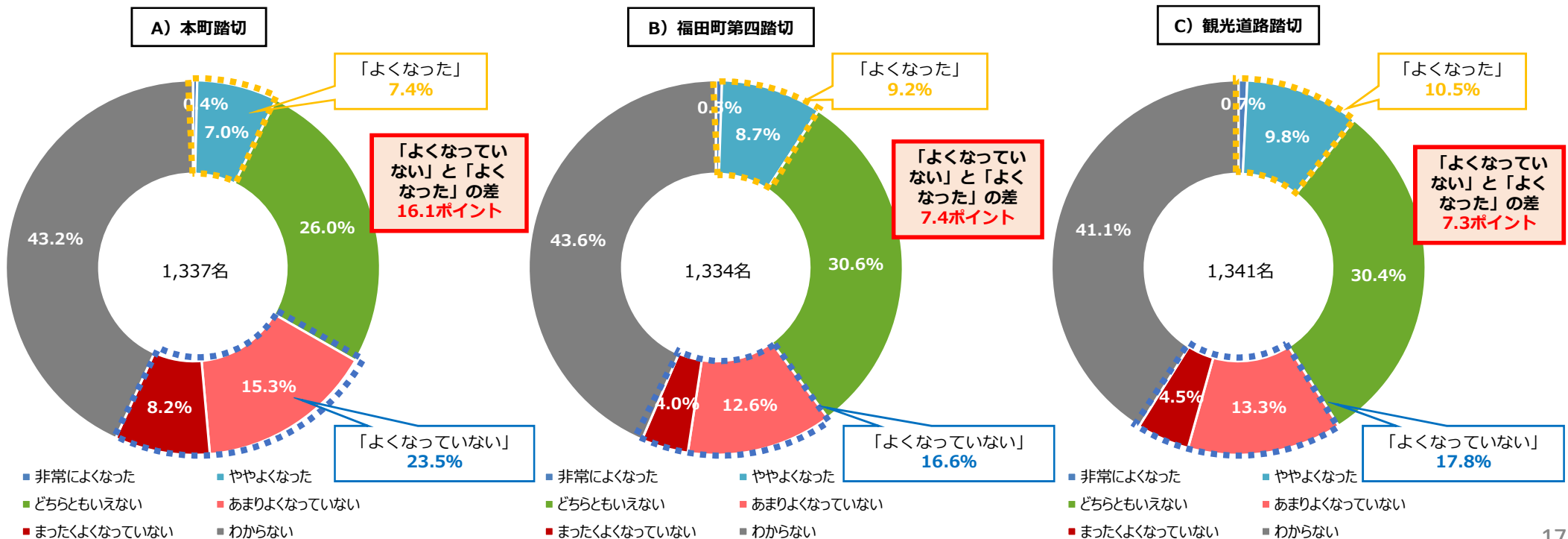
4. 琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切の交通渋滞状況について

■ 3踏切の通過頻度、混雑や交通量に関する印象

問. 琴電連続立体交差事業が計画された約22年前と比較して、データ上は主要な3踏切における自動車交通量は減少傾向となっておりますが、あなたご自身は渋滞状況の変化をどのように感じていますか。

- ・ 渋滞状況が「よくなった」と感じている人の割合は、本町踏切が7.4%、福田町第四踏切が9.2%、観光道路踏切が10.5%
- ・ 渋滞状況が「よくなっていない」と感じている人の割合は、本町踏切が23.5%、福田町第四踏切は16.6%、観光道路踏切が17.8%
- ・ 「よくなっていない」と「よくなった」の差は、本町踏切が16.1ポイント、福田町第四踏切が7.4ポイント、観光道路踏切が7.3ポイント

「よくなっていない」と「よくなった」との差が、本町踏切は他の主要な2踏切と比較して約2倍であり、改善が十分でないと考えられる



②アンケート調査結果の分析

5. 琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切の自動車交通対策について

■ 3踏切の自動車交通対策に関する意見

問. A)本町踏切については、琴電連続立体交差事業の中止の状況を受け、現況の混雑状況の緩和に向けた即効的（短期的）な対策として、図-1のような暫定整備を高松市において、進めていく予定にしておりますが、暫定整備後の交通状況を踏まえ、抜本的（中長期的）な対策として、図-2のような高架の道路をつくって、踏切と立体交差することが有効ではないかと考えております。この対策についてどう思いますか。あなたの意見をお聞かせください。

- ・「図-1の暫定整備の対策を行えば、十分である」人の割合は16.5%
- ・高架の道路の対策まで行えば「効果が期待できる」「一定の効果が期待できる」もしくは「ほかに対策がないのであればやむを得ない」という意見の合計は67.6%

本町踏切については、暫定整備を高松市において進めているが、暫定整備後の交通状況を踏まえた中長期的な対策としての高架の道路整備まで行えば、暫定整備の対策で十分である人を加えると、約8割の人が「十分である」、「効果が期待できる」もしくは「やむを得ない」と考えている

図-1（高松市による本町踏切の暫定整備計画の概要）

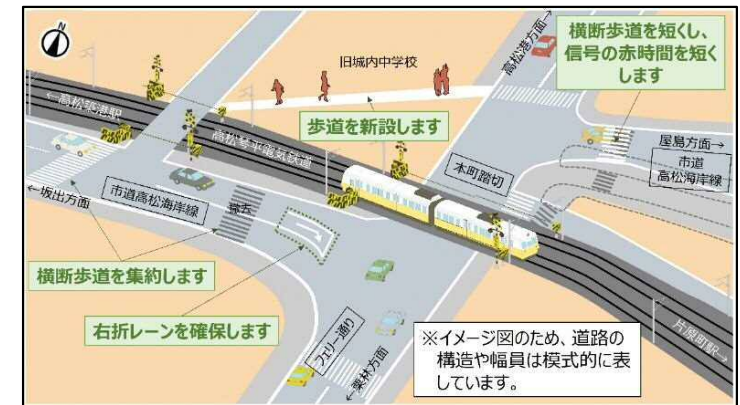
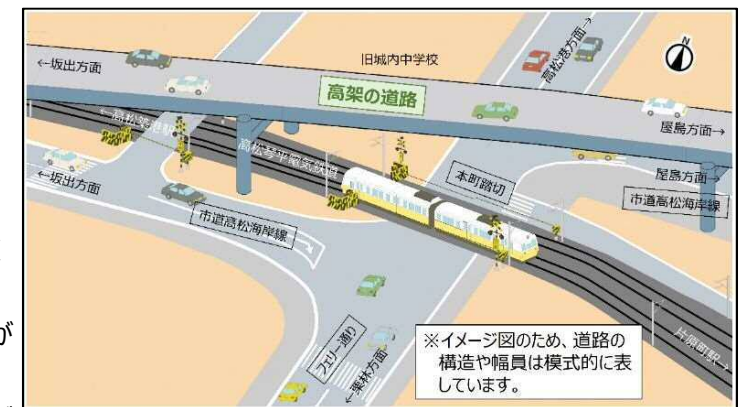
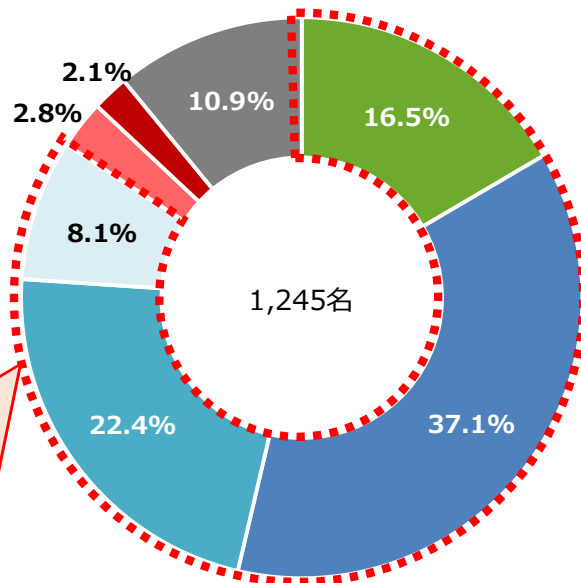


図-2（高架の道路のイメージ図）



自動車交通対策について



暫定整備の対策で十分である人を加えると、高架の道路整備まで行えば、「十分である」、「効果が期待できる」もしくは「やむを得ない」という意見 **約8割**

- 図-1の暫定整備の対策を行えば、十分である
- 図-2までの対策を行えば、十分であり、効果が期待できる
- 図-2までの対策を行っても、十分であるとまでは言えないが、一定の効果が期待できる
- 他に対策がないのであれば、図-2までの対策でやむを得ない
- 図-2までの対策を行っても十分でなく、効果があまり期待できない
- 図-2までの対策を行っても十分でなく、効果が期待できない
- わからない。特に意見はない

②アンケート調査結果の分析

5. 琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切の自動車交通対策について

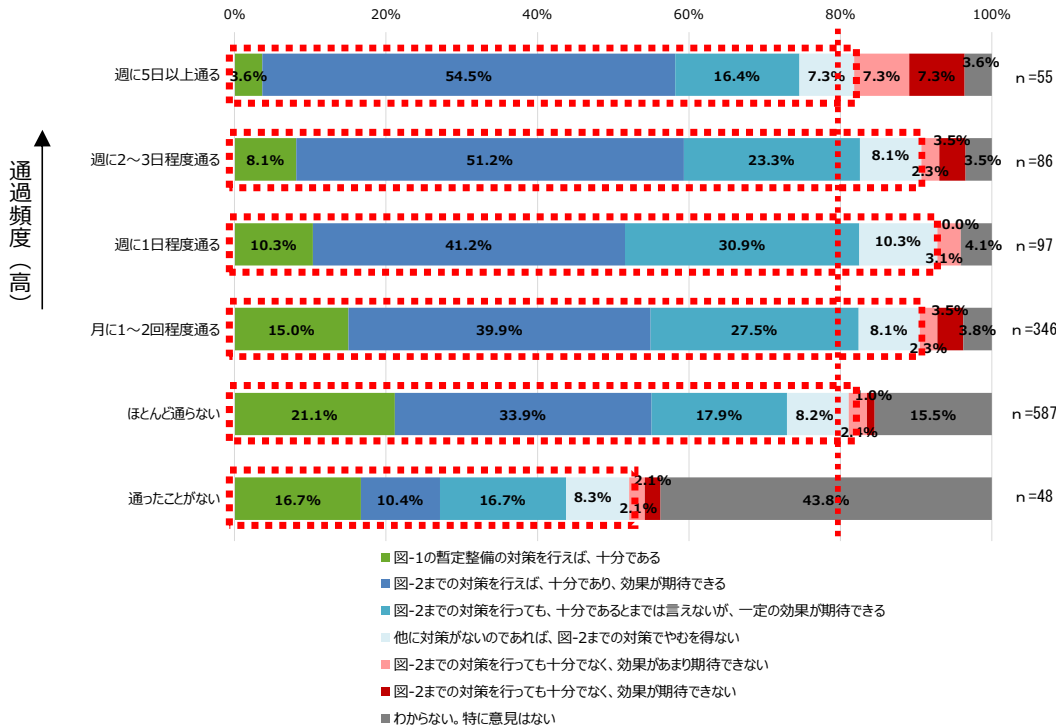
■ 3踏切の自動車交通対策に関する意見

問. 前頁の問について、本町踏切の通過頻度別、渋滞状況の印象別の意見

本町踏切の通過頻度や渋滞状況の印象に関わらず、暫定整備後の交通状況を踏まえた中長期的な対策としての高架の道路整備まで行えば、暫定整備の対策で十分である人を加えると、8割以上の方が「十分である」、「効果が期待できる」もしくは「やむを得ない」と考えている

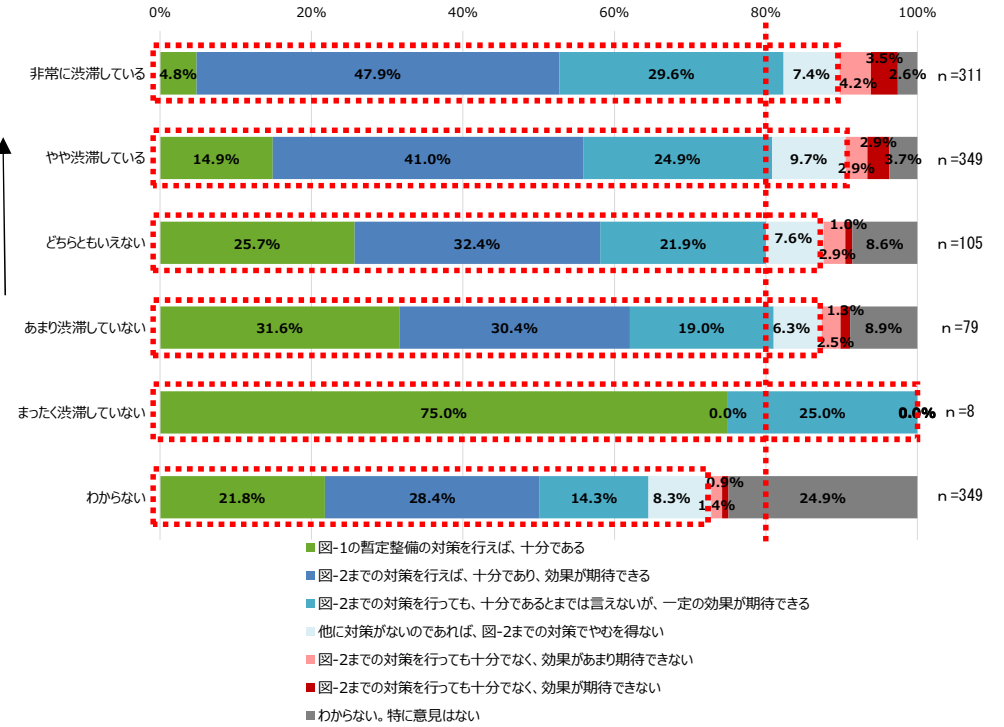
本町踏切の通過頻度別の対応案に対する意見

通過頻度に関わらず 8割以上
※「通ったことがない」を除く



本町踏切の渋滞状況の印象別の対策案に関する意見

渋滞状況の印象に関わらず 8割以上
※「わからない」を除く



②アンケート調査結果の分析

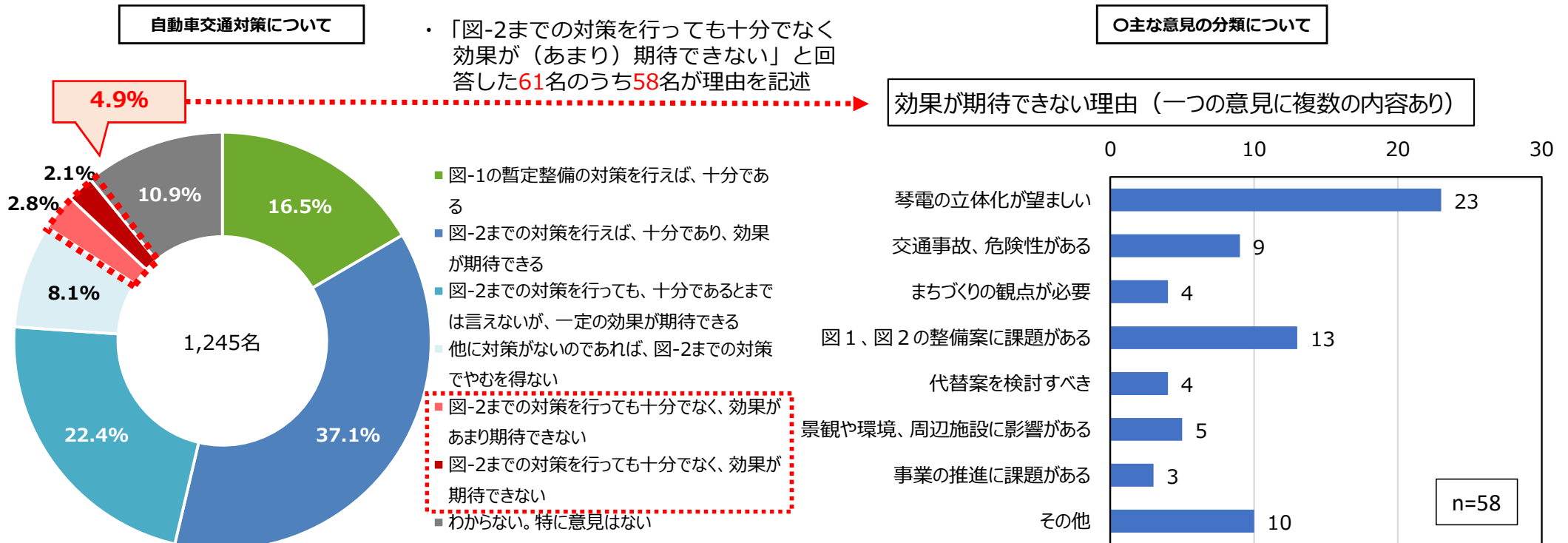
5. 琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切の自動車交通対策について

■ 3踏切の自動車交通対策に関する意見

問. 18頁の問で、「5. 図-2までの対策を行っても十分でなく、効果があまり期待できない」、「6. 図-2までの対策を行っても十分でなく、効果が期待できない」と回答された方におたずねします。なぜそのように思いますか。理由をお聞かせください。

- ・自動車交通対策について、図-2の高架の対策では効果が期待できないと回答した人の割合は4.9% (n=61)
- ・理由として、琴電の立体化が望ましいという意見 (n=23) や、図-1、図-2の整備案に問題があるという意見 (n=13) があつた

「高架の道路の対策」まで行っても効果が期待できないと考えている人は約5%と少ないが、その主な理由としては、「琴電の立体化が望ましい」「図-1、図-2の整備案には課題がある」などであった



②アンケート調査結果の分析

5. 自由意見

問. 琴電連続立体交差事業の都市計画に関して、ご意見がありましたらご記入をお願いいたします。

本町踏切の対策に関する意見や琴電連立に関する意見、まちづくりや公共交通の利用に関する意見等があった

○主な意見について（678名が自由意見を記入し、延べ869件の意見があった）

①本町踏切の危険性、対策の必要性（81件）

- ・本町踏切はいつも混雑しているし、危険である。
- ・早急な改善の必要性を感じる。

②本町踏切の高架の道路整備への期待（140件）

- ・高架の道路が出来ることによってスムーズに通行できる。
- ・高架になれば事故の不安が減って安心して通行できる。
- ・早急に図2の高架の道路のイメージで整備を進めてほしい。

③琴電連立が望ましい（97件）

- ・琴電が高架になれば、渋滞の緩和や歩行者の安全性、利用者の利便性が高まる。
- ・道路ではなく鉄道を高架にしたほうがよい。

④琴電連立は必要ない（61件）

- ・琴電を取り巻く経済環境や県の財政状況などを踏まえれば、連続立体交差事業の廃止で良いのではないかと。
- ・都市計画を廃止して、対策が必要なところを個別に対応する方が良いのではないかと。

⑤まちづくりや公共交通利用の促進（53件）

- ・高齢者や子どもの交通手段を考えるべき、公共交通の充実を検討すべき。
- ・郊外の駅への駐車場整備や自転車購入補助などにより、車を減らせる工夫があるのではないかと。

⑥その他（437件）

- ・交通安全対策や既存の道路の歩行者・自転車道の整備等が必要である。
- ・税金は、真に必要なところに使ってほしい。

③交通対策の評価

現況調査結果等

- 主要な3踏切※を通過する自動車交通量は減少傾向であり、高松市による将来推計においても、高松市全体の自動車交通の発生集中量は減少している
- 福田町第四踏切と観光道路踏切の渋滞については、市内の混雑している交差点の20位以下に相当しているが、本町踏切については、平均渋滞長や平均踏切通過時間が長く、渋滞の問題が大きいと考えられる
- 主要な3踏切の人身事故は平成19年を最後に発生していない

※琴電連立計画区間の東西主要路線の3踏切
 本町踏切（市道高松海岸線）
 福田町第四踏切（国道11号）
 観光道路踏切（観光通り）



アンケート結果 （平面軌道による生活への不都合）

平面軌道による生活への不都合は、「特にない」が約4割、「不都合なことはあるが、許容の範囲内である」が約5割であり「許容の範囲を超えて不都合なことがある」は残る約1割であった



運輸関係団体へのヒアリング

- 本町踏切は、他の主要な2踏切と比べ、渋滞しており、大型車通行時の安全性確保にも問題があるため、対策が必要である
- 福田町第四踏切、観光道路踏切は、一時的な渋滞はあるが、大きな問題とは考えていない

アンケート結果 （渋滞の印象）

本町踏切は、他の主要な2踏切と比べ、「非常に渋滞している」と感じている人の割合が高い

アンケート結果 （本町踏切の対応案）

本町踏切については、暫定整備を高松市において進めているが、暫定整備後の交通状況を踏まえた中長期的な対策としての高架の道路整備まで行えば、暫定整備の対策を行えば十分である人を加えると、約8割の人が「十分である」、「効果が期待できる」もしくは「やむを得ない」と考えている

- 主要な3踏切※の人身事故は平成19年を最後に発生しておらず、また、現況調査結果から、3踏切を通過する自動車交通量は減少傾向であり、高松市による将来推計においても、高松市全体の自動車交通の発生集中量は減少していることから、現況より悪化するとは考えにくい
- アンケート結果から、平面軌道により、許容の範囲を超えて、現在の生活に不都合を感じている人が少ない
- 現況調査結果等から、本町踏切については福田町第四踏切や観光道路踏切に比べ、平均渋滞長や平均踏切通過時間が長く、渋滞の問題が大きいと考えられる
- 自動車交通対策の問題が大きい本町踏切については、暫定整備を高松市において進めており、アンケート結果から、その暫定整備後の交通状況を踏まえた中長期的な対策としての高架の道路整備まで行えば、暫定整備の対策で十分である人を加えると、約8割の人が「十分である」、「効果が期待できる」もしくは「やむを得ない」と考えている

等を考慮すると都市計画を廃止しても支障がないと考えられる

4 まちづくりの姿についての検証

①廃止した場合も含めたまちづくりの姿（高松市作成資料）	24
（1）サンポート高松の都市拠点機能の向上	24
（2）地域分断の解消	29
②琴電連立の都市計画が残っていることによる影響	31
③まちづくりの姿についての検証	32

① 廃止した場合も含めたまちづくりの姿 (1) サンポート高松の都市拠点機能の向上

○ 高松市サンポート地区都市再生検討委員会における検討

・ サンポート高松の回遊性の向上や安全で快適な歩行空間の確保による利便性の向上を図るため、屋根付き歩道や連絡デッキ等の整備について、高松市サンポート地区都市再生検討委員会で検討を行ってきた。

- ・ 琴電連立検討の影響を受けない範囲の周辺環境整備に令和4年度から着手予定
- ・ 琴電高松築港駅付近の琴電の都市計画の影響を受ける範囲は、サンポート地区全体のグランドデザインを検討 ⇒ 未来ビジョン

高松市サンポート地区都市再生検討委員会における検討



屋根付き歩道等のイメージ図



凡例

屋根付き歩道や連絡デッキ

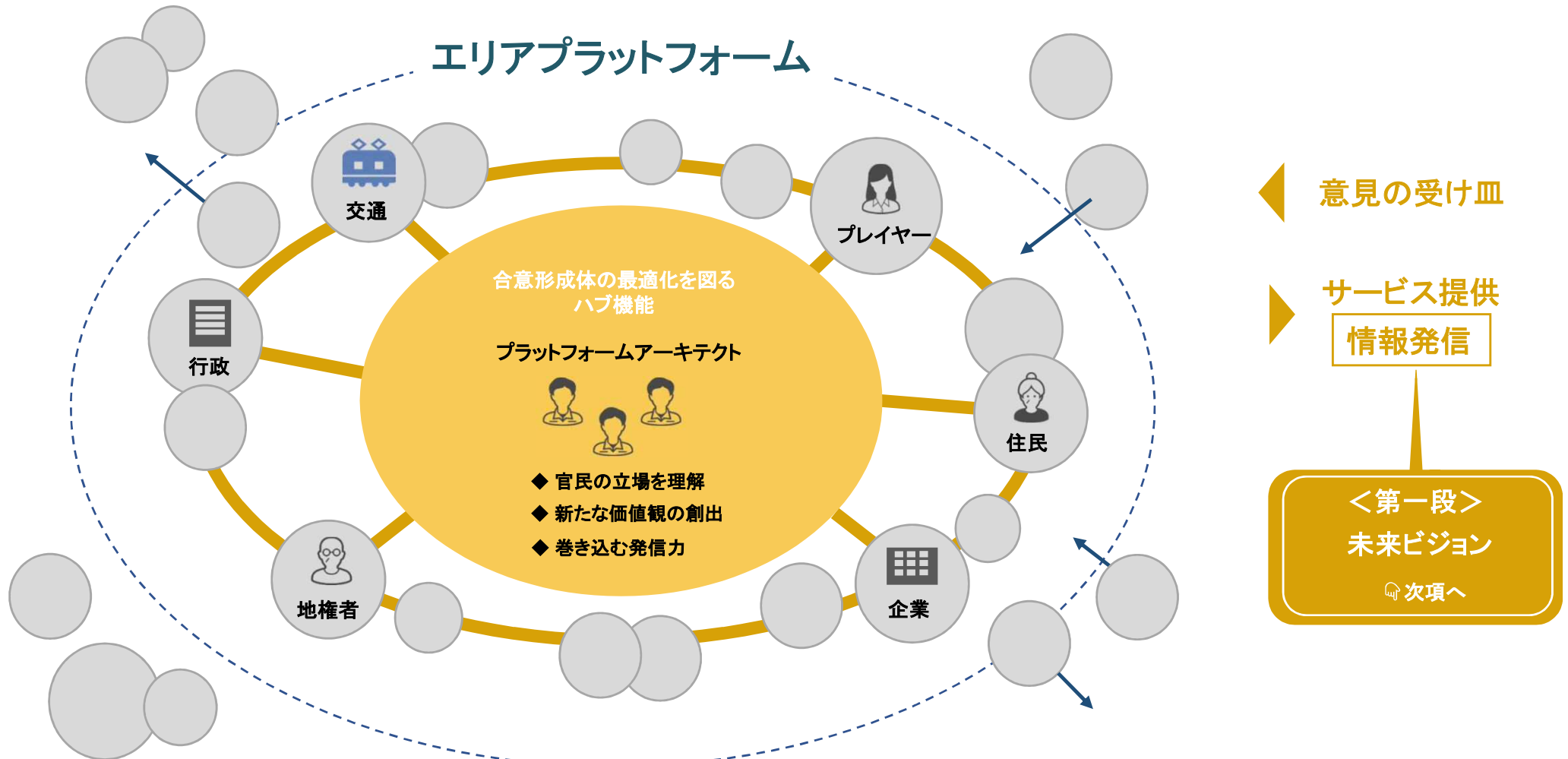
— 整備予定箇所

— 既設箇所

【高松市作成資料】

○ 未来ビジョンの検討

■ サンポートエリアのまちづくり－エリアプラットフォームの構成－



① 廃止した場合も含めたまちづくりの姿

(1) サンポート高松の都市拠点機能の向上

○ 未来ビジョンの検討

■ 未来ビジョンのイメージ【短期】

サンポート多目的広場

- ・ イベント開催
マルシェ・キッチンカー等

駅前広場(駅間連絡)

- ・ イベント開催
マルシェ・キッチンカー等
- ・ 海を感じるツール
- ・ 各施設への誘導

玉藻公園西側

- ・ イベント開催
- ・ 商店街との回遊性向上

シーフロントプロムナード

- ・ 周辺住民の憩いの空間

ハーバープロムナード

- ・ イベント開催

水城通り

- ・ イベント開催
- ▶ 国道フェリー廃止により
車道需要の低減

玉藻公園

- ・ イベント開催
- ▶ 史跡保全による制約
- ・ 文化財の活用
県産品売り場・飲食店

エリア全体

- ・ MaaS (レンタサイクル)
→ 民有地活用推進
- ・ 瀬戸内海との一体感
- ・ 地域産業との連携
- ▶ イベント開催における課題
 - ・ 車両(搬入用)進入
 - ・ 日差し・風対策
 - ・ 熱源等の確保



ひと ものが こと
が
あつまる エリア へ

※ 上記は連立が廃止となる場合を想定している。丸亀町商店街方面(連立が早期着手の場合においても、イベント開催箇所が異なる程度である。)

※ 記載の事業は、各施設管理者の了承を得たものではない

【高松市作成資料】

① 廃止した場合も含めたまちづくりの姿

(1) サンポート高松の都市拠点機能の向上

○ 未来ビジョンの検討

■ 未来ビジョンのイメージ【中・長期】

エリア全体

- ・ 一体性
- ・ 道路・施設再編
- ・ MaaS
- ・ 移動をパッケージ
- ・ 窓口の一元化

- ◁ 意見の受け皿
- ▷ 情報発信
サービス提供

人 移動 情報
が
つながるエリアへ

水産棟との連携向上

波止場を活かす空間高質化

交通モード
の
連携

回遊性向上
海と城を活かすエリアへ空間再編

アクセス改善

高松港

- ・ 世界につながる港へ
- ・ 島を身近に

駅前広場

- ・ 広場の再編
- ・ イベントしやすい設備
- ・ 海を感じるツール
- ・ 各施設への誘導

※ 記載の事業は、各施設管理者の了承を得たものではない

【高松市作成資料】

① 廃止した場合も含めたまちづくりの姿

(1) サンポート高松の都市拠点機能の向上

○ 未来ビジョンの検討

■ 琴電連立検討委員会への対応

	連立を再開の場合		連立を廃止の場合
	着手時期未定	早期に事業着手	
現在	・築港駅がいつできるのか分からないため、誰も手をつけたくない。	・駅中心の空間を活かした施策展開が可能。	・高松駅と築港駅の距離はあるが、人の動線を踏まえ、駅間や駅周辺の空間を活かした施策展開が可能。
将来 (数十年後)	・築港駅が完成したものの、人口も減ってきて、施策を展開する動機につながらない。	・初期に展開した施策効果により、にぎわいが生じ、事業者等が、さらなるにぎわい創出に向け、開発の価値に対する検討が可能。	・初期に展開した施策効果により、にぎわいが生じ、事業者等が、さらなるにぎわい創出に向け、開発の価値に対する検討が可能。

未来ビジョン【短期】

投資機会の損失
まちづくりの停滞

投資機会の創出
まちづくりの発展

早期に結論付けることで“新たなまちづくり” = “未来ビジョン”につなげる

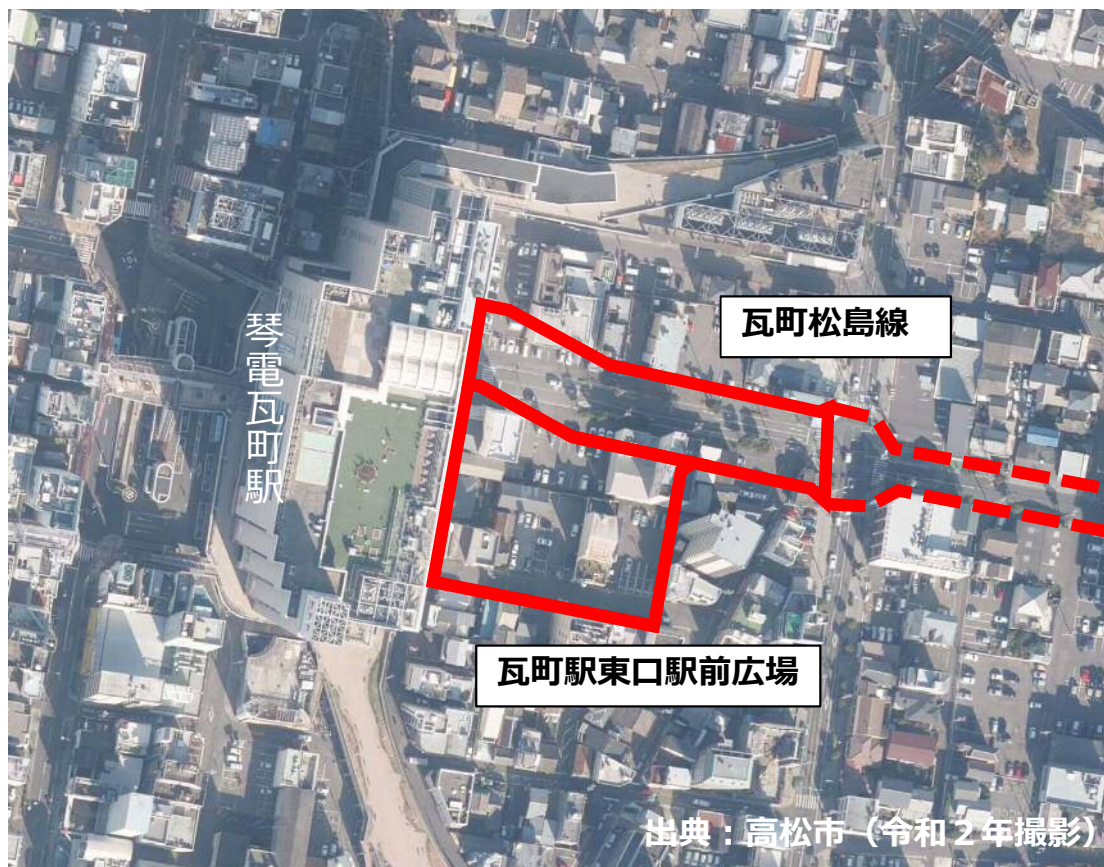
① 廃止した場合も含めたまちづくりの姿 (2) 地域分断の解消

○沿線のまちづくりの姿について (瓦町駅東口駅前広場)

○瓦町駅東口駅前広場の都市計画決定区域の見直し

→瓦町駅東口駅前広場を含む瓦町松島線の都市計画は、連立事業を前提とした計画となっているため、事業着手できておらず、建築制限がかかる都市計画決定区域や周辺の開発が進んでいない。現在の都市計画決定区域を適正な規模や配置に見直すことにより、新たな土地利用や開発が見込まれる。

都市計画決定区域の見直しにより、沿線のまちづくりが進展し、まちの活性化につながる



○都市計画決定の概要

・瓦町松島線

幅員：W=25m (駅前広場付近)

・瓦町駅東口駅前広場

広場面積：A=3,900m²

バスバース：4箇所
タクシーバース：3箇所
タクシープール：18台

 都市計画決定区域

【高松市作成資料】

①廃止した場合も含めたまちづくりの姿 (2) 地域分断の解消

○沿線のまちづくりの姿について (市街地のまちづくり)

○瓦町駅東口駅前広場の早期整備によるアクセス機能向上

→琴電瓦町駅は琴平線、長尾線、志度線が乗り入れる琴電の中でも乗降客が最多の拠点駅であり、瓦町駅東口駅前広場の都市計画を適正な規模や配置に見直し、バス、タクシー乗り場、駐輪場等を含む駅前広場を早期に整備することによって、主に駅東部エリアにおいて、瓦町駅や中心市街地へのアクセス機能の向上が図られる。

○新たなレンタサイクルシステムの導入による回遊性向上

→高松市では、これまでのゲート管理による貸し出しを廃止して、車両ごとに施錠管理を行う、新たなレンタサイクルシステムの導入に向けて準備を進めている。

新たなシステムにより、都市計画の見直しに伴い整備が見込まれる瓦町駅東口駅前広場をはじめ、建築制限がなくなる民間用地等へのポート設置のハードルも低くなることから、市内7箇所のポート設置に加え、新たなポート設置の可能性が生じることによりレンタサイクルの利用が促進され、回遊性の向上につながると考えられる。

▶ 新たな結節点整備を行うこと等により、アクセス機能や回遊性の向上が期待でき、交通の利便性が良く人が往来しやすいまちづくりが進められる

② 琴電連立の都市計画が残っていることによる影響

琴電連立の都市計画が残っていることによる影響（第3回委員会資料）



① サンポート高松地区のまちづくりへの影響

- 駅の最終位置が確定しないので、駅周辺の新たな整備や施設配置が難しい

② 玉藻公園の整備計画への影響

- 現在の高松築港駅が玉藻公園区域内にあるため、公園の整備が進まない

③ 本町踏切対策への影響

- 本町踏切に関して、連立事業以外の抜本的対策を、検討・実施できない

④ 駅舎の改修等への影響

- 利便性に問題のある高松築港駅の建替が難しい
- 老朽化した片原町駅の建替が難しい
- 瓦町駅の改修が難しい

⑤ 沿線の土地利用への影響

- 沿線の土地において、開発や投資を行うことが難しい
- 瓦町東口駅前広場の都市計画区域内に規制があり、土地の利用が難しい

新たなまちづくりの検討における制約

鉄道の既存施設の更新改修を制約

まちの活性化に資する土地利用の制約

この地図は、高松市長の承認を得て、同市所管の成果（高松市都市計画図1/2,500）を使用して調整したものです。（承認番号令和3年9月16日高都第232号）

③まちづくりの姿についての検証

○サポート高松の都市拠点機能の向上について

- ・ 廃止したとしても、「未来ビジョン」など新たなまちづくりの構想があり、JR高松駅、琴電高松築港駅間や駅周辺の空間を活かしたまちづくりを進めることができる

○地域分断について

- ・ 廃止したとしても、瓦町駅東口駅前広場の都市計画の見直しによる新たな土地利用や開発の進展、駅前広場の整備をはじめとする施策により、交通の利便性が良く、人が往来しやすいまちづくりが期待できる。

○まちづくりへの影響

- ・ 琴電連立の都市計画が残っていることにより、まちづくりに様々な制約がある



○都市計画が廃止されても、「未来ビジョン」など新たなまちづくりの構想を進めることができ、サポート高松の都市拠点機能の向上を図ることができる

○都市計画が廃止されることにより、様々な制約がなくなるため、沿線のまちづくりの検討が進む等を考慮すると都市計画を廃止しても支障がないと考えられる

5 都市計画の存廃の方向性

5 都市計画の存廃の方向性

琴電連続立体交差事業は、琴電を取り巻く経済環境や県の厳しい財政状況などを踏まえ、都市計画決定を残したまま、平成22年に事業中止しましたが、現在においても、事業を再開できる状況になく、おおむね20年後の都市の姿を示した県や市の都市計画マスタープランにも位置づけられていない

交通対策

- 主要な3踏切※の人身事故は平成19年を最後に発生しておらず、また、現況調査結果から、3踏切を通過する自動車交通量は減少傾向であり、高松市による将来推計においても、高松市全体の自動車交通の発生集中量は減少していることから、現況より悪化するとは考えにくい
- アンケート結果から、平面軌道により、許容の範囲を超えて、現在の生活に不都合を感じている人が少ない
- 現況調査結果等から、本町踏切については福田町第四踏切や観光道路踏切に比べ、平均渋滞長や平均踏切通過時間が長く、渋滞の問題が大きいと考えられる
- 自動車交通対策の問題が大きい本町踏切については、暫定整備を高松市において進めており、アンケート結果から、その暫定整備後の交通状況を踏まえた中長期的な対策としての高架の道路整備まで行えば、暫定整備の対策で十分である人を加えると、約8割の人が「十分である」、「効果が期待できる」もしくは「やむを得ない」と考えている

等を考慮すると都市計画を廃止しても支障がないと考えられる

※琴電連立計画区間の東西主要路線の3踏切
本町踏切（市道高松海岸線）
福田町第四踏切（国道11号）
観光道路踏切（観光通り）

まちづくりの姿

- 都市計画が廃止されても、「未来ビジョン」など新たなまちづくりの構想を進めることができ、サンポート高松の都市拠点機能の向上を図ることができる
- 都市計画が廃止されることにより、様々な制約がなくなるため、沿線のまちづくりの検討が進む等を考慮すると都市計画を廃止しても支障がないと考えられる



存廃の方向性

琴電連立の都市計画について、廃止の方向性をもって今後検討を進める

6 今後のスケジュール

6 今後のスケジュール

令和2年度	第1回 (R2.9.1)	【琴電連立の都市計画の目的の確認】 ・都市内交通の安全化と円滑化を図り、都市の健全な発展に寄与 ①交通渋滞及び踏切事故の解消等 ②地域分断の解消等 ③サンポート高松の都市拠点機能を高める 【検討の論点整理】 ・「交通対策」、「まちづくりの姿」、「住民との合意形成」の3つの論点で検討
	第2回 (R3.2.3)	【琴電連立の都市計画に関する課題の整理】 ・これまでの課題の確認 【今後の検討の進め方】 ・「交通対策」の評価方法の検討
令和3年度	第3回 (R3.11.5)	【交通対策について】 ・現況調査結果（交通量、渋滞）の分析 ・課題と対応案の検討 ・アンケート調査の概要
	第4回 (R4.3.28)	【アンケート調査結果の分析】 ・アンケート調査結果をふまえ、交通対策の評価を実施 【まちづくりの姿についての検証】 ・「まちづくりの姿」についての検証 【都市計画の存廃の方向性】 ・「交通対策」の評価や「まちづくりの姿」の検証を踏まえ、都市計画の存廃の方向性を決定
		
令和4年度	【次回委員会】 第5回 (R4年度中期)	【これまでの検討の整理】 ・都市計画の存廃の方向性に応じた今後のスケジュールなどの整理 【住民との合意形成】 ・住民等との合意形成の方策について（手法及び評価方法）
	第6回	【委員会の結論の確認】 ・今後の対応も含めた都市計画の存廃についての住民との合意形成 ・今後のスケジュール等も含めた委員会の結論

参 考 資 料

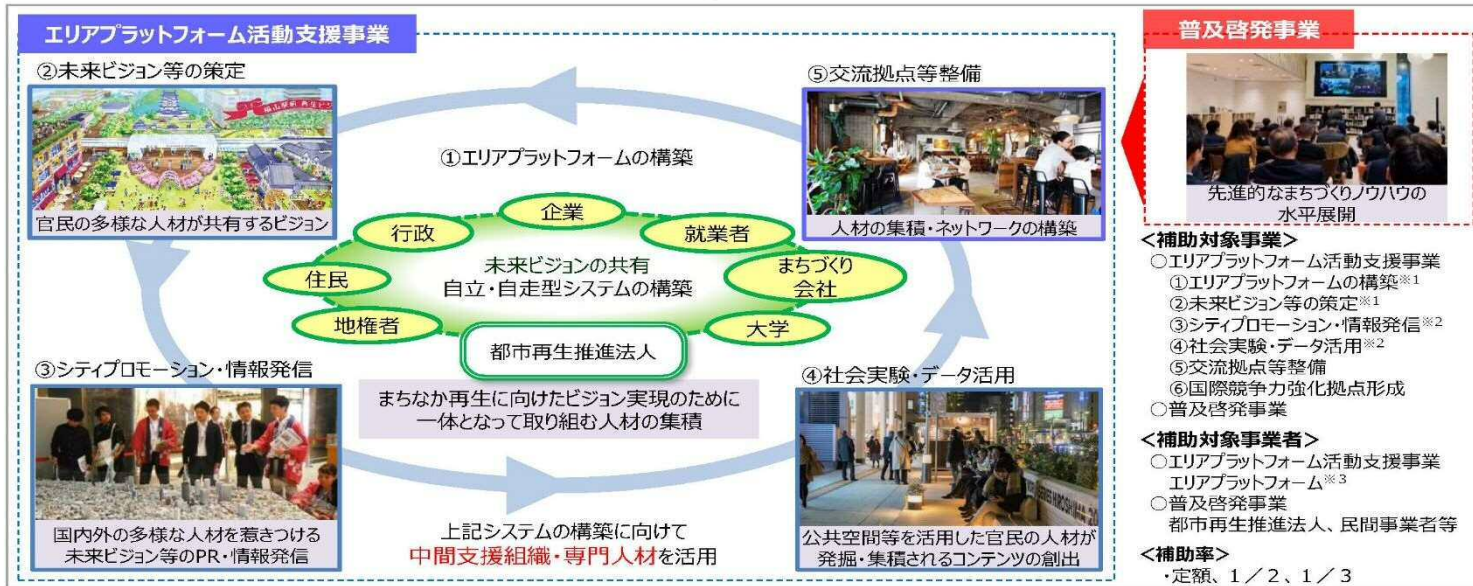
未来ビジョンの補足説明資料
(高松市作成資料)

エリアプラットフォーム活動支援事業（国交省資料抜粋）

官民連携まちなか再生推進事業

官民の様々な人材が集積する**エリアプラットフォームの構築**やエリアの将来像を明確にした**未来ビジョンの策定**、ビジョンを実現するための**自立・自走型システムの構築**に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資を惹きつける都市の魅力・国際競争力の強化を図る。
【令和2年度創設】

未来ビジョン策定とビジョン実現のための自立・自走型システムの構築への支援



※1：新規に取り組む「エリアプラットフォーム構築」と「未来ビジョン等策定」については、単年度あたり合計1,000万円を上限とする。（最大2年間 ただし、試行・実証実験を行いながら、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたビジョンを策定するものに限り、最大3年間）
※2：1事業あたり1年間に限る。 ※3：「エリアプラットフォーム構築」及び「未来ビジョン等策定」における準備段階においてのみ、市区町村を補助対象とすることができる。

【高松市作成資料】

本市の考えるエリアプラットフォーム

新たな合意形成体 = エリアプラットフォーム

役割 1

◆ 課題の共有

- ・ 関係者の抱える課題を共有
- ・ 課題同士をマッチング
- ・ 単独では達成できない施策展開

役割 2

◆ アーバンデザイン

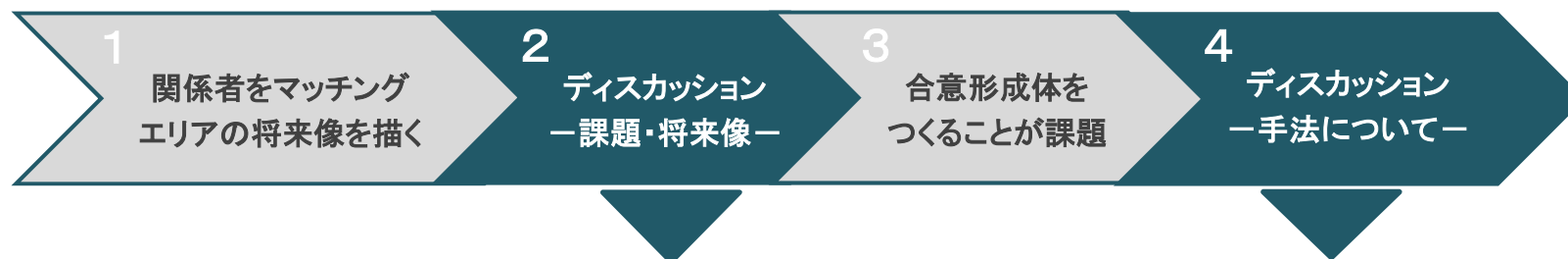
- ・ 一体的な都市空間
 - ◆ 機能的 : 動線等
 - ◆ 社会的 : DX・ゼロカーボン

➤ 全体最適となる未来ビジョンの策定を目指す

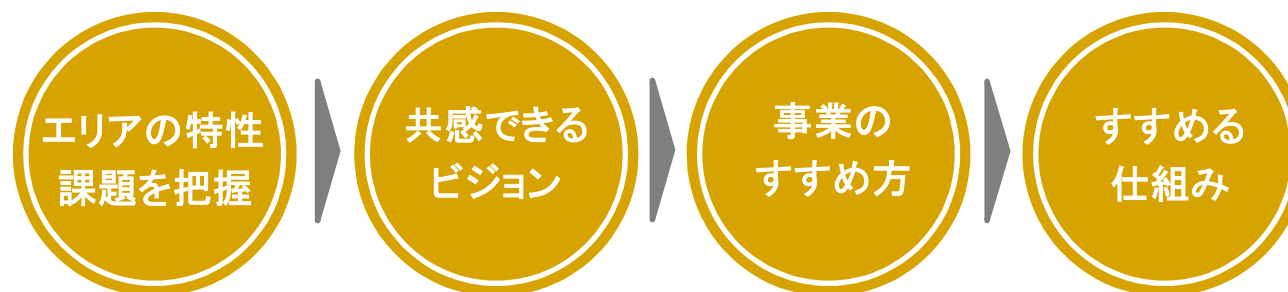
令和3年度 エリアの関係者と個別に

ヒアリングをスタート

令和3年度 エリアプラットフォーム・未来ビジョン

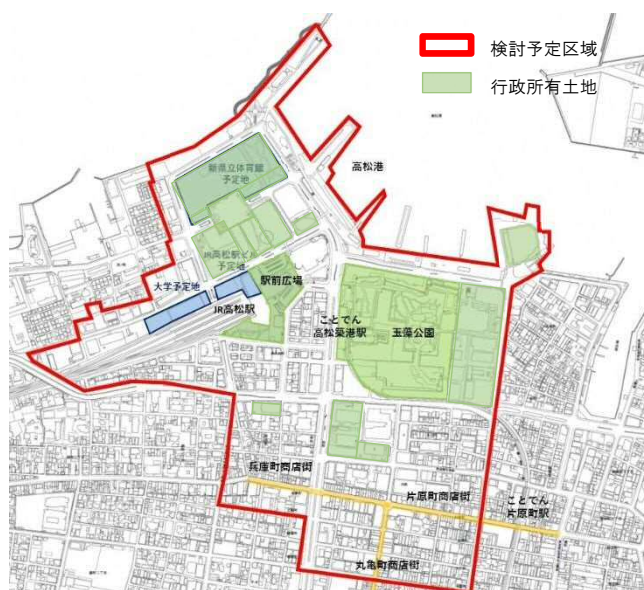


ディスカッションの中で見えてきたもの





ヒアリング —エリアの特性・課題—



特性

行政の土地 : 約4割
民間の土地 : ほぼ開発済

課題

当事者
人の滞留 :
回遊性



行政の土地が多いため、まちづくりの当事者が少ない

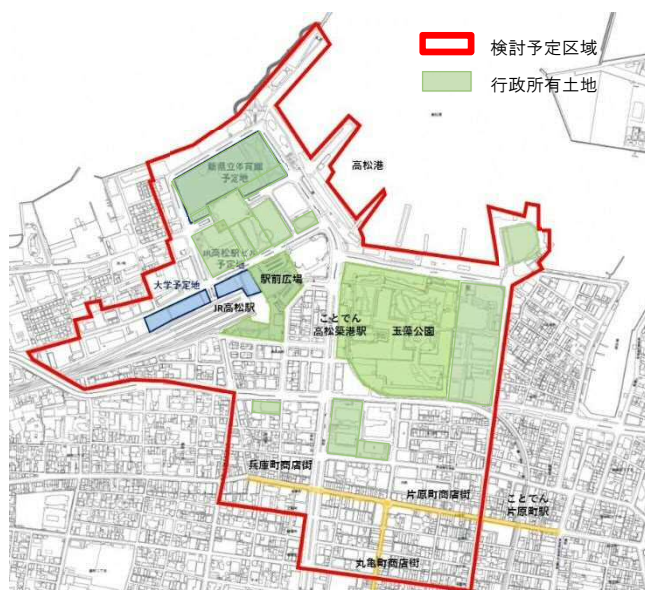
課題

ビジョン

進め方

仕組み

ヒアリング —共感できるビジョン—



エリアのあるべき姿

魅力を最大限に活かす

瀬戸内海

玉藻公園

交通結節点

思想

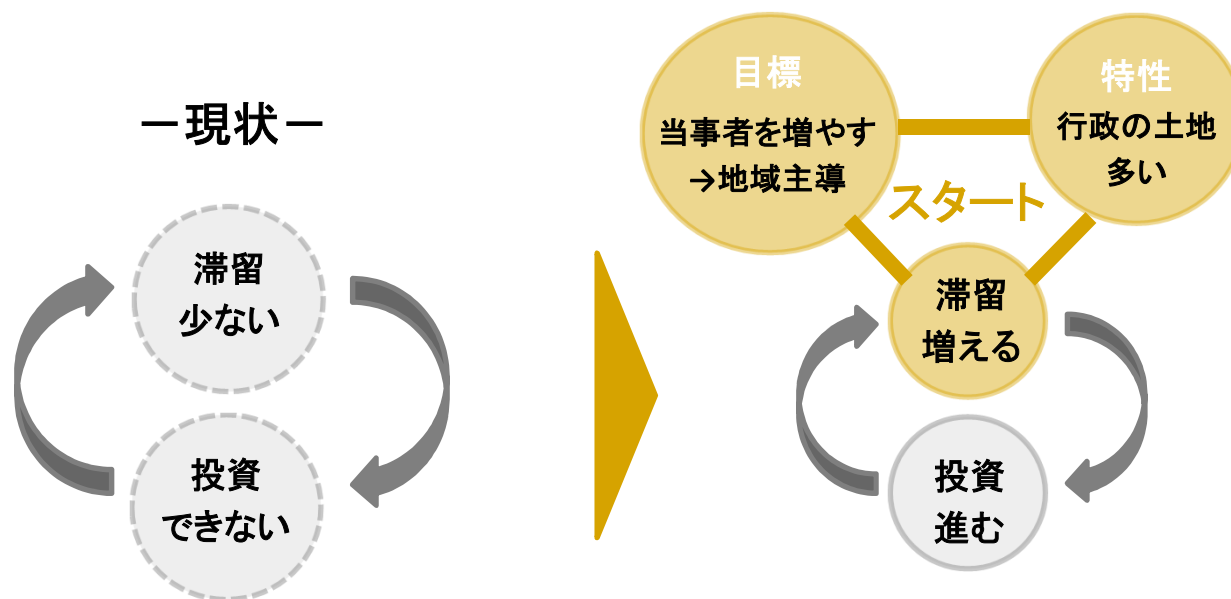
『持続性』

シビックプライドの醸成

都市に対する市民の誇り

魅力に気付き、まちづくりの当事者が増える

事業のスタート



まずは、行政の土地でソフト事業を展開し滞留性を向上

地域主導で出来る



おすすめ仕組み — 課題 —



行政の土地

縦割りの権限で管理している土地を需要に応じて開放へ

エリアプラットフォーム

地域に根ざす継続的な取り組み ▶ マネジメントする組織が必要

未来ビジョン

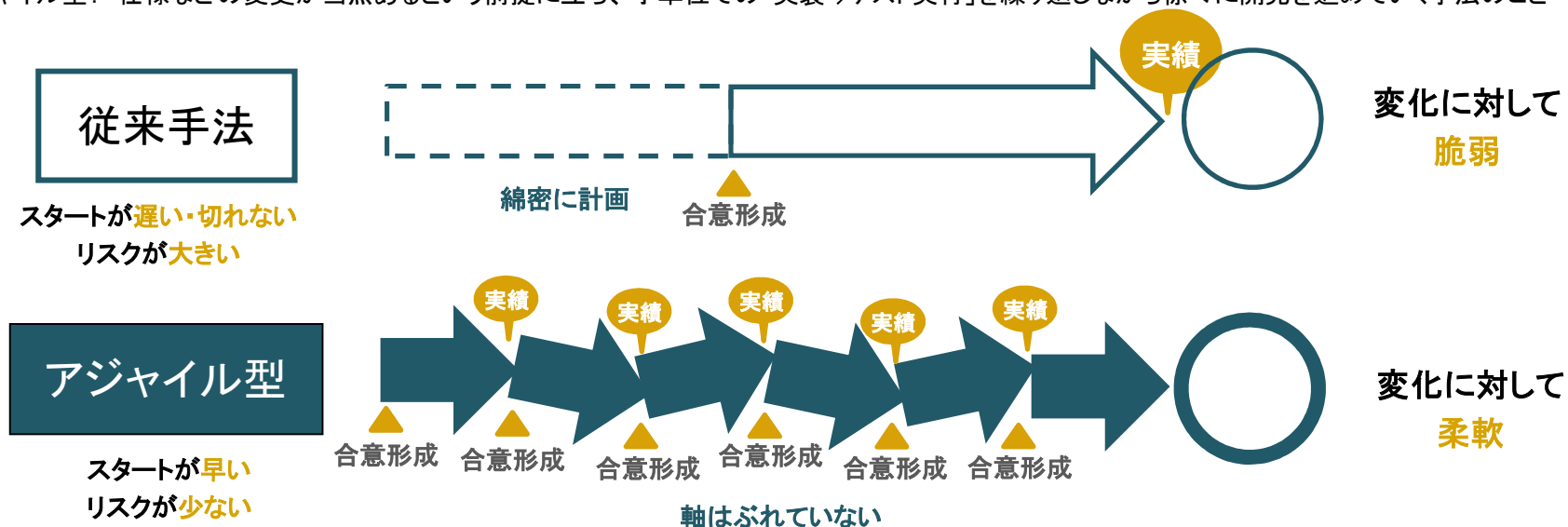
共感できるビジョンを視覚的に共有する

**不確定な未来に対して合意形成が困難
一歩目を踏めなければ、これまでと同じ状況になってしまう**



仕組み ー 従来手法とアジャイル型[※] ー

※アジャイル型：仕様などの変更が当然あるという前提に立ち、小単位での「実装→テスト実行」を繰り返しながら徐々に開発を進めていく手法のこと



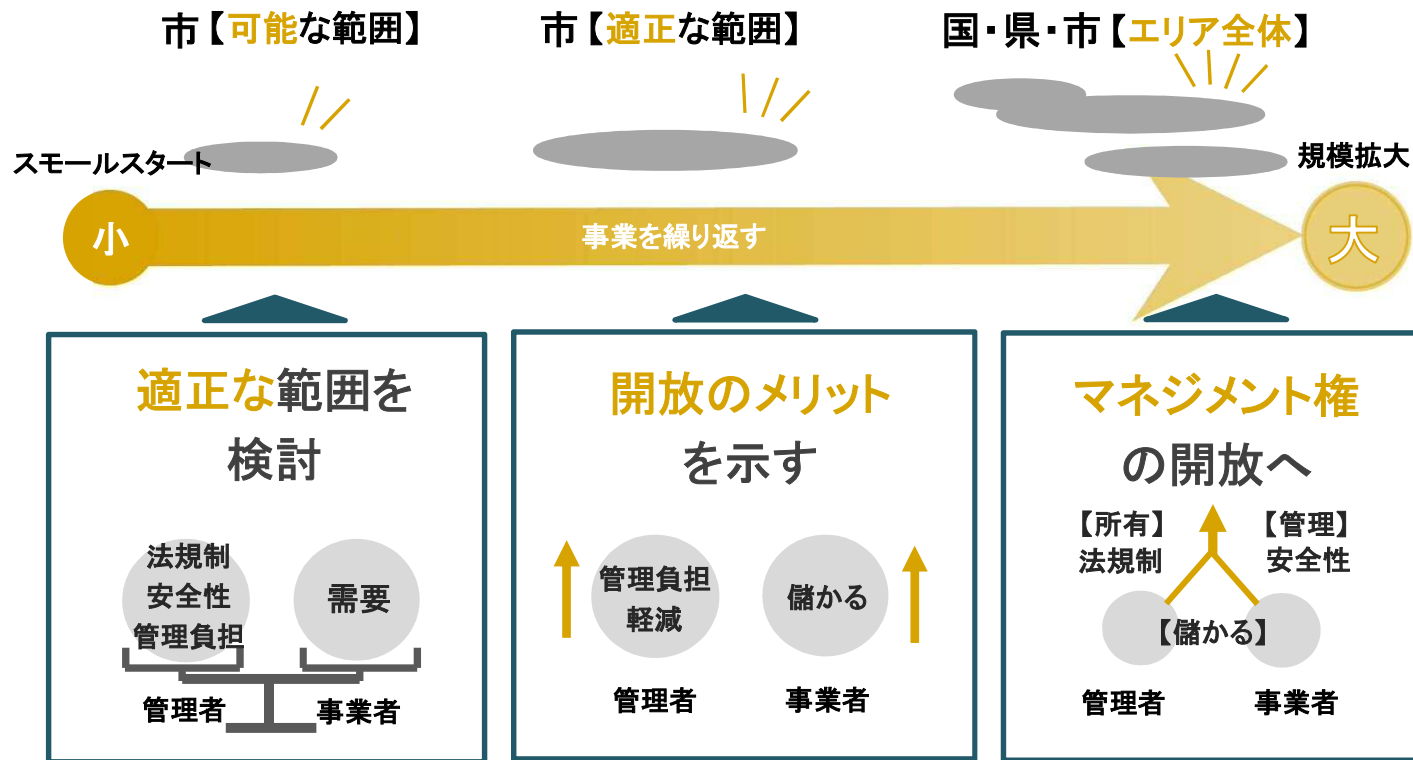
迅速に合意形成をおこない、変化に対して柔軟に対応
アジャイル型でないとはスタート不可能



土地の開放



－アジャイル型－






エリアプラットフォーム


－アジャイル型－



初期の運営費は出資なし

 **行政主導**

行政支援

 **特定の便益優先**

民間資金

まちづくりの方向性を示唆

+

参画するメリットを示す

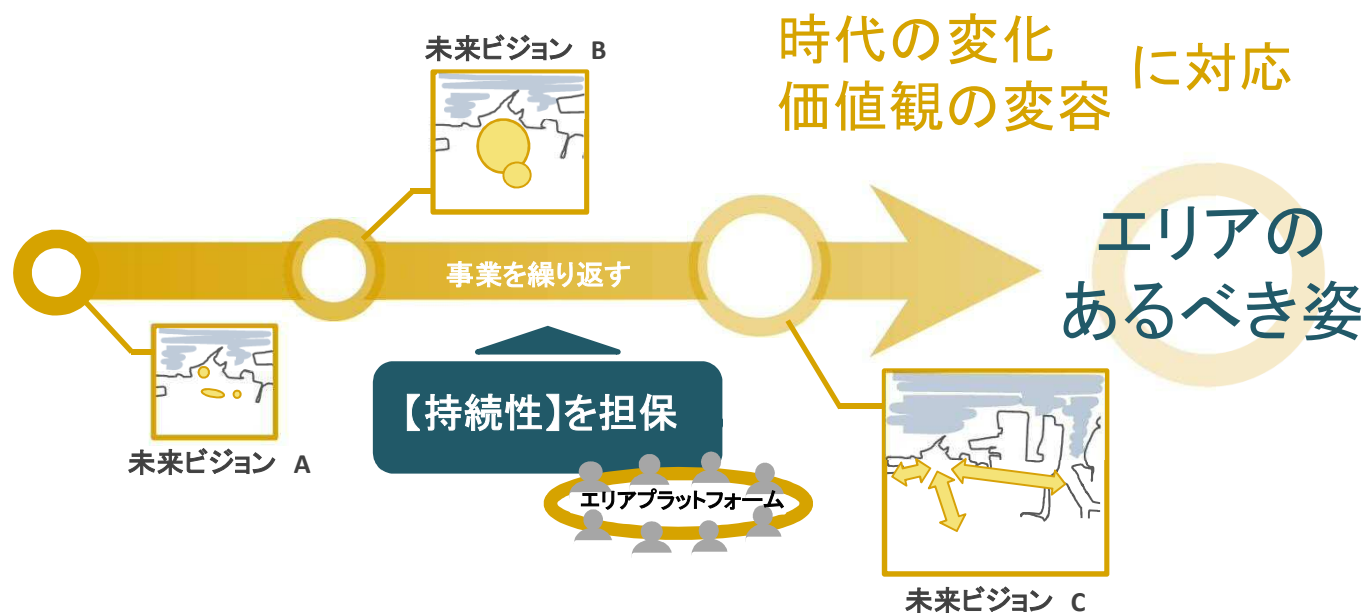
||

適切な原資



未来ビジョン

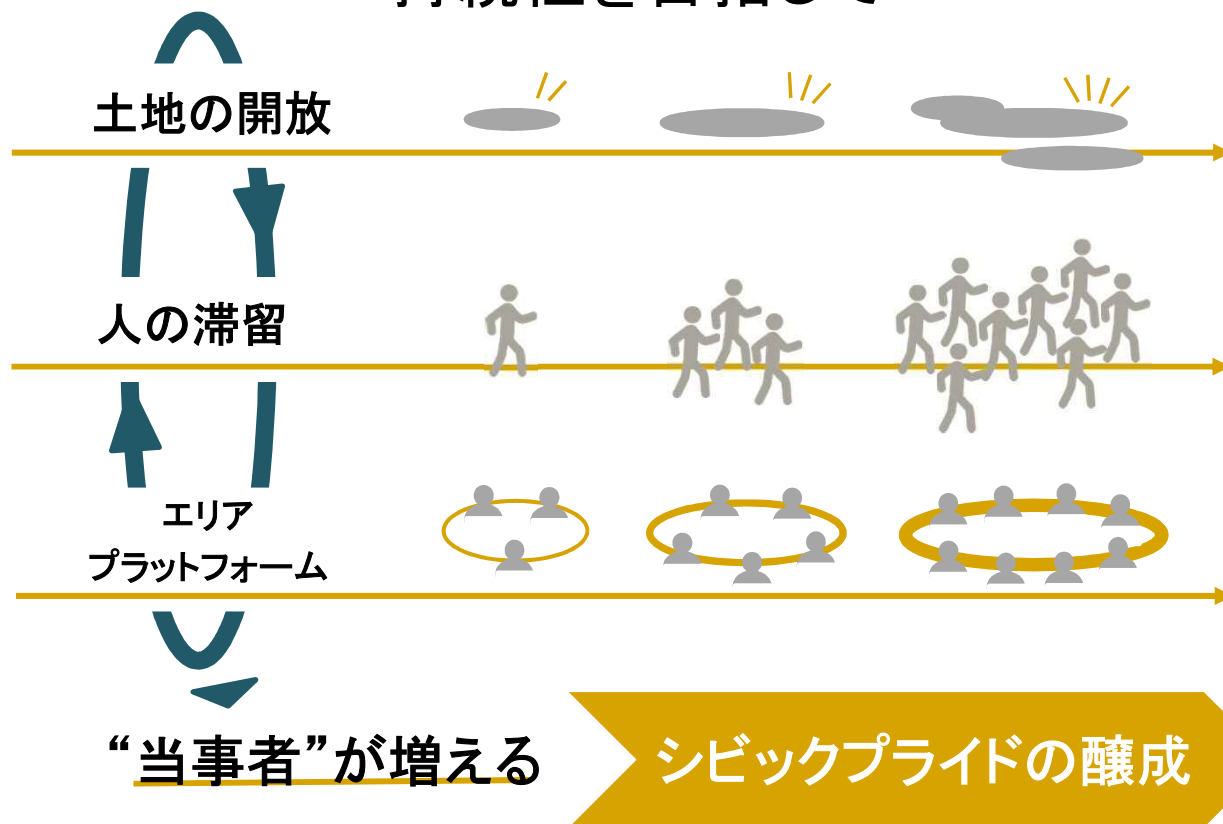
－アジャイル型－

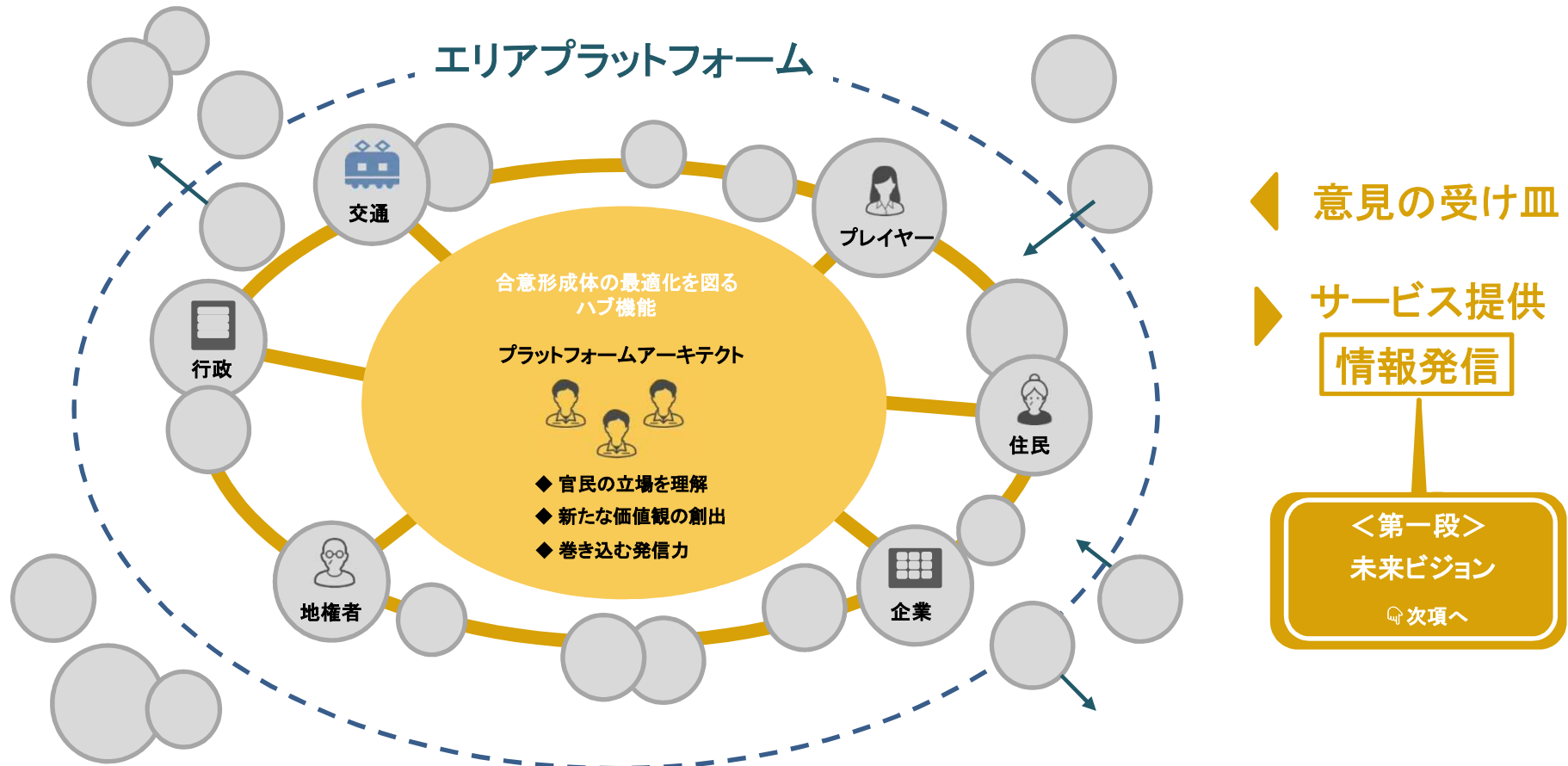


エリアプラットフォームと共に

想像以上の未来へ

持続性を目指して





未来ビジョン【短期】

サンポート多目的広場

- ・ イベント開催
マルシェ・キッチンカー等

駅前広場(駅間連絡)

- ・ イベント開催
マルシェ・キッチンカー等
- ・ 海を感じるツール
- ・ 各施設への誘導

玉藻公園西側

- ・ イベント開催
- ・ 商店街との回遊性向上

シーフロントプロムナード

- ・ 周辺住民の憩いの空間

ハーバープロムナード

- ・ イベント開催

水城通り

- ・ イベント開催
- ▶ 国道フェリー廃止により
車道需要の低減

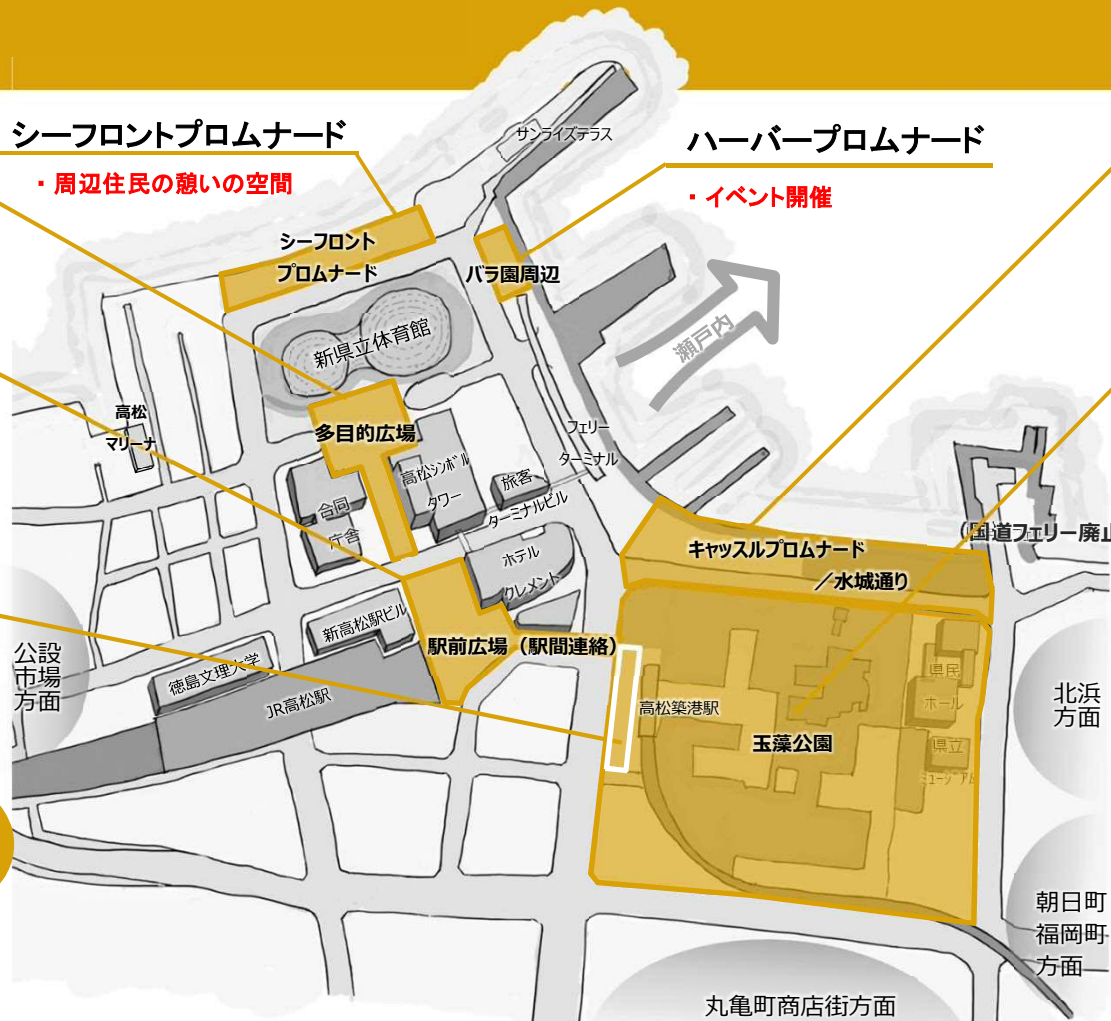
玉藻公園

- ・ イベント開催
- ▶ 史跡保全による制約
- ・ 文化財の活用
県産品売り場・飲食店

エリア全体

- ・ MaaS (レンタサイクル)
→ 民有地活用推進
- ・ 瀬戸内海との一体感
- ・ 地域産業との連携
- ▶ イベント開催における課題
 - ・ 車両(搬入用)進入
 - ・ 日差し・風対策
 - ・ 熱源等の確保

ひと
もの
こと
が
あつまる エリア へ



※ 記載の事業は、各施設管理者の了承を得たものではない

【高松市作成資料】

未来ビジョン【中・長期】

エリア全体

- ・ 一体性
 - ・ 道路・施設再編
- ・ MaaS
 - ・ 移動をパッケージ
- ・ 窓口の一元化

- ◁ 意見の受け皿
- ▷ 情報発信
サービス提供



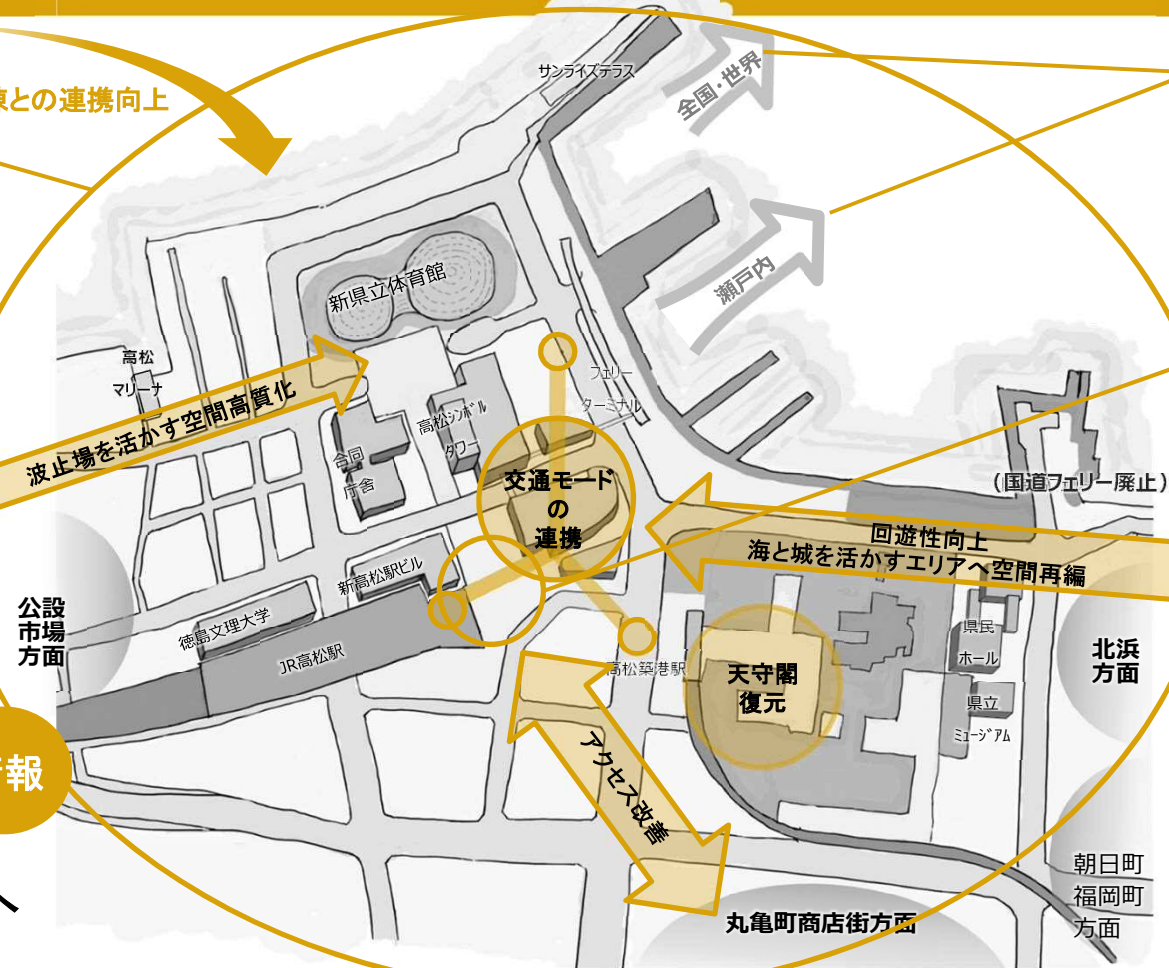
水産棟との連携向上

波止場を活かす空間高質化

交通モードの連携

回遊性向上
海と城を活かすエリアへ空間再編

アクセス改善



高松港

- ・ 世界につながる港へ
- ・ 島を身近に

駅前広場

- ・ 広場の再編
- ・ イベントしやすい設備
- ・ 海を感じるツール
- ・ 各施設への誘導

※ 記載の事業は、各施設管理者の了承を得たものではない

【高松市作成資料】