

「琴電連続立体交差事業の都市計画のあり方」について

提出されたご意見とそれに対する県の考え方

【問い合わせ先】

都市計画課 都市政策・計画グループ
〒760-8570 高松市番町四丁目1番10号
電話：087-832-3557／FAX：087-806-0222
e-mail：toshikei@pref.kagawa.lg.jp

令和4年11月24日から令和4年12月23日までの1カ月間、「琴電連続立体交差事業の都市計画のあり方」について実施したパブリック・コメント（意見公募）では、7名の方から12件のご意見が寄せられました。ご意見をいただきありがとうございました。

これらのご意見について、適宜要約・集約して整理し、それらに対する県の考え方とあわせて以下に示します。

なお、案と直接関係のないと考えられるご意見については、公表していません。

〈ご意見の提出者数〉		〈提出されたご意見の数〉	
個人	5件	交通対策に関すること	10件
企業	1件	まちづくりの姿に関すること	2件
団体	1件	合 計	12件
合計	7件		

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
交通対策に関すること	
（本町踏切の抜本的対策に関するご意見）	
<p>1 本町踏切暫定整備計画では、本町踏切のボトルネックは解消しないと思われることから抜本的解決をお願いしてきたところである。</p> <p>琴電連立検討委員会で、交通対策の課題は、本町踏切の渋滞の解消と大型車両の安全確保であることが確認されたこと、また中長期的な対策として、高架の道路をつくって踏切と立体交差化することが有効と検討されたことについて、一日も早いその実現を期待しており、その手続きとして都市計画の廃止が前提になるのであれば、その廃止について全く異議はない。</p> <p>一方で、新聞報道によると四国地方整備局が高松環状道路の整備を検討する中で、高松市寿町から高松市檀紙町までの区間について、「計画段階評価」の具体的作業を行うと発表され、その評価区間についても検討される見通しとされていた。</p> <p>検討を行っている四国地方小委員会においても、計画段階評価の区間をサンポート高松以東へ延伸して、本町踏切の課題解消について検討いただくことを期待している。</p> <p>また、県道高松坂出線の4車線化工事が完成すれば、本町踏切のボトルネックの問題がますます大きくなると思われるので、国、県、市が連携して、本町踏切の改善を最優先に検討・実現していただくことを願います。</p>	<p>琴電連続立体交差事業の都市計画のあり方の検討に当たっては、交通対策の観点から、さまざまな検討を行ってまいりました。</p> <p>特に、本町踏切については、令和3年に実施した渋滞に関する現況調査等により、問題が多かったことから、抜本的対策について検討を行いました。アンケート調査の結果では、高松市が進めている暫定整備や、その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、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」と考えていることが分かったことから、高架の道路をつくって、踏切と立体交差することを対応案として考えております。</p> <p>一方、令和4年12月に、国において高松環状道路（高松市寿町～檀紙町）の計画段階評価の議論が開始され、高松港朝日地区からの円滑な物流機能を確保するため、本町踏切においてボトルネックの問題があるとされております。</p> <p>県としては、国や高松市と連携して、本町踏切の改善に向けて、鋭意取り組んでまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
交通対策に関すること	
（本町踏切の抜本的対策に関するご意見）	
<p>2 琴電連立検討委員会の検討を踏まえ、琴電連立の都市計画を廃止し、本町踏切を市道高松海岸線の高架道路で立体交差すれば効果が期待できると考える。</p> <p>サンポート高松の都市拠点機能は、2025年ごろまでに、新県立体育館、大学、ホテル等の開設が予定されており、寿町交差点周辺道路への車両交通量が更に増えると想定される。この問題については、四国地方整備局が高松環状道路として高松市檀紙町から高松市寿町までの区間を整備する計画があるとのことなので、この計画に本町踏切を含めた上で東に延伸していただき、本町踏切部分の高架工事の整備を先行することにより解決していただきたい。</p>	<p>1と同様です。</p>
<p>3 県の計画の見直しは仕方ないにしても、五色台トンネルの4車線化で東西の車の流れが変わるまでに、本町踏切の抜本的対応案の実現を早急に促すことが必要である。</p> <p>なお、本町踏切の東西2か所の横断歩道により車の流れが阻害されているため、赤信号時間の短縮や横断歩道の移動などはすぐにでも対応すべきである。</p>	<p>1と同様です。</p> <p>なお、当面の対策として、赤信号時間の短縮や横断歩道の移動などの暫定整備計画に関しては、高松市において、警察と協議しながら、順次実施しています。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
交通対策に関すること	
(本町踏切の渋滞対策の検討に関するご意見)	
<p>4 本町踏切の渋滞を避けるため、周辺の迂回路・抜け道を通る車がいるため、そのことも踏まえて本町踏切について検討する必要がある。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の検討の参考にしてまいります。</p>
<p>5 五色台トンネルの4車線化が完了すると東西に移動する車の流れが増えることが予想されることから、トンネル完成後の車の流れも予想して本町踏切について検討する必要がある。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の検討の参考にしてまいります。</p>
(道路の高架化による景観への影響に関するご意見)	
<p>6 本町踏切の対応案について、高架道路を設置することは景観を損ね、観光資源としての機会損失となるため反対である。</p> <p>琴電琴平線の高松海岸線と並走する区間は通称「お堀端」と呼ばれ、中堀(なかぼり)の奥に良櫓(うしとらやぐら)を望む風景が県内外の写真愛好家や鉄道ファン、観光客をはじめ多くの人に親しまれており、玉藻公園周辺エリアの観光資源のひとつとして捉える事ができる。高架化を行う場合こうした景観が失われ、大きな機会損失となる懸念がある。</p> <p>本町踏切の交通対策のうち中長期的（抜本的）対応としては、コストが掛かっても景観保護を優先すべきであり、その為には高架ではなくサンポート地下道や上天神交差点の様に地下化が妥当である。</p>	<p>琴電連続立体交差事業の都市計画のあり方の検討に当たっては、さまざまな観点から、検討を行ってまいりました。</p> <p>特に、本町踏切については、令和3年に実施した渋滞に関する現況調査等により、問題が多かったことから、抜本的対策について検討を行いました。アンケート調査の結果では、高松市が進めている暫定整備や、その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、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」と考えていることが分かったことから、高架の道路をつくって、踏切と立体交差することを対応案として考えております。</p> <p>今後、高架道路の検討に当たっては、玉藻公園周辺の景観にも配慮しながら、関係機関と連携して取り組んでまいります。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
交通対策に関すること	
（本町踏切付近の線路の地下化に関するご意見）	
<p>7 玉藻城南側の琴電については、かなり前から高架化か地下化で議論されてきた問題で、以前、高架化するよりも、地下化したほうがコストが安く工事期間も短くできるとの意見を読んだことがあります、私もこの意見に賛成している。玉藻城南側の市道高松海岸線の渋滞は、本当に不便な問題なので、予算の問題もあると思うが早急な改善をお願いしたい。</p> <p>また、琴電の地下化については、国道11号を横断する2本の線路についても同じで、踏切の遮断と赤信号が交互になった時の渋滞は悲惨である。住みよい街、高松、香川県にするために是非解決してほしい課題である。</p>	<p>市道高松海岸線の本町踏切における抜本的な対策については、令和3年に実施した渋滞に関する現況調査やアンケート調査等から、高松市が進めている暫定整備や、その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、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」と考えていることが分かったことから、高架の道路をつくって、踏切と立体交差することを対応案として考えております。</p> <p>また、国道11号の踏切の渋滞についてのご意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p>
（本町踏切の線路の部分的な高架化に関するご意見）	
<p>8 特に渋滞が多い本町踏切については、当時の立体交差整備事業の計画よりも大幅に規模を縮小し、踏切の周辺のみを高架化（電車を高架）にするといった事業の予算をできるだけ縮小した高架化の整備を望んでいる。</p>	<p>本町踏切の抜本的な対策については、令和3年に実施した渋滞に関する現況調査やアンケート調査等から、高松市が進めている暫定整備や、その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、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」と考えていることが分かったことから、高架の道路をつくって、踏切と立体交差することを対応案として考えております。</p>

ご意見（要約）	ご意見に対する県の考え方
交通対策に関すること	
（廃止する理由に関するご意見）	
<p>9 廃止の方向性とする理由の一つに、平成 19 年以降人身事故が起こっていないとあるが、これをもって踏切を残しても問題なしとするのはいかなものかと思う。交通量が減っても事故の危険性がゼロにはならない。</p> <p>財政的に計画が進まず廃止となるのは仕方ないと思うが、廃止とする理由に上記理由をいれるのはやめるべきだと思う。</p>	<p>廃止とする理由など都市計画の内容については、今後検討してまいります。</p>
（対策のイメージ図に関するご意見）	
<p>10 パブリック・コメントの資料の 11 頁の対応案のイメージ絵図では、循環道路の高架化が前提としているように見えるので、琴電の高架化のイメージ絵図と両方の資料で、今後は検討していただきたい。</p>	<p>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。現在においても、事業を再開できる状況にないことから、自動車交通対策の問題が大きい本町踏切において、琴電の高架化に替わる対応案としてのイメージを掲載し、意見を伺ったものです。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考にしてまいります。</p>
まちづくりの姿に関すること	
（琴電高松築港駅と JR 高松駅とのつながりに関するご意見）	
<p>11 正式に廃止となれば、琴電高松築港駅の建て替えや周辺の再整備が予想されるが、その際には JR 高松駅やサンポート高松地区と歩道橋や地下道で一体化となるような開発を前提に廃止としてほしい。</p> <p>JR 高松駅から琴電高松築港駅は距離がある上に屋根のある部分は一部であり、乗り換えが大変不便である。正式に廃止となるならこの部分の解消を最低限の条件としてほしい。</p>	<p>都市計画を廃止した後のサンポート高松の都市拠点機能の向上については、まちづくりの主体である高松市のほか、国や交通事業者などと連携し、交通結節機能の向上を目指して取り組んでまいります。</p> <p>ご意見につきましては、今後の検討の参考にしてまいります。</p>
<p>12 琴電高松築港駅の JR 高松駅への乗り入れ（新駅舎：現在の高松駅の隣の高速バスターミナル施設の 2 階部分）の整備をぜひご検討いただきたい。</p>	<p>11 と同様です。</p>