

1 調査名称：（高松市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：高松市

3 調査圏域：高松市都市計画区域内

4 調査期間：令和2年度から令和3年度

5 調査概要：

現在、高松市の都市計画道路は66路線、延長222.44kmであり、令和2年3月末現在の整備済延長は、191.81km、整備率は86.2%と比較的高い状況にある。

なお、未整備路線のうち未着手区間は、16路線（23区間）、延長約17.7kmであり、都市計画決定から長期間が経過したことによる都市構造や交通需要の変化等による整合性を図るため、縮小・廃止を含めた都市計画道路網の見直しの検討を行うものである。

I 調査概要

1 調査名称：（高松市）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 業務概要

- 1.1 業務目的
- 1.2 業務概要
- 1.3 業務項目
- 1.4 業務実施フロー
- 1.5 業務内容
- 1.6 業務計画書の作成

2. 都市計画道路網再編に係る課題の整理

- 2.1 道路網に関する現況の問題点
- 2.2 将来計画における都市計画道路網との不整合箇所の確認

3. 都市計画道路網再編に当たっての基本方針の設定

- 3.1 基本方針

4. 新規路線候補の抽出

- 4.1 基本方針を受けた新規路線候補の抽出の視点
- 4.2 新規路線候補の抽出
- 4.3 新規路線候補のまとめ

5. 都市計画道路網再編計画の検討

- 5.1 再編計画立案手法の検討
- 5.2 将来交通需要予測
- 5.3 都市計画道路網の見直し

6. 長期間着手が見込めない路線への対応方針検討

- 6.1 事業着手までの想定される期間
- 6.2 着手が遅くなることに関する弊害

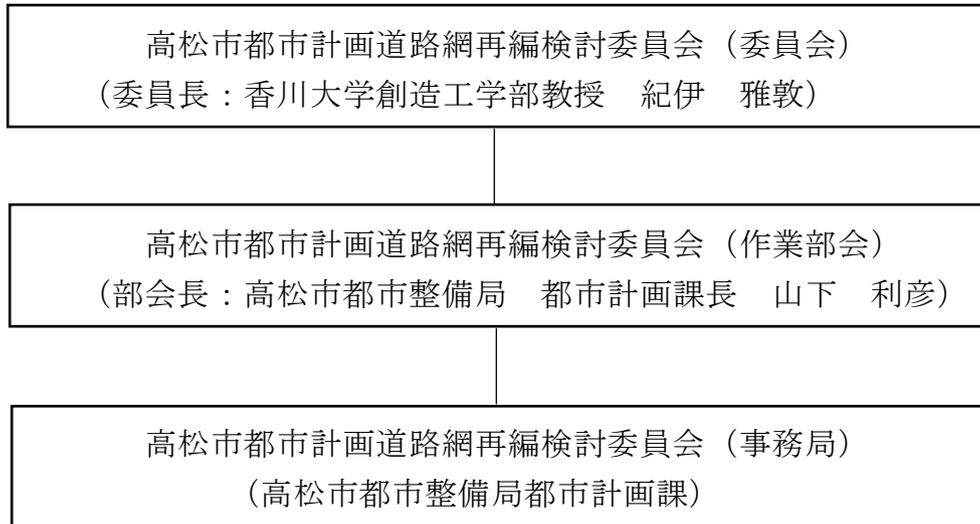
- 6.3 路線カルテ

- 7. 都市計画決定の変更に向けた対応方針
 - 7.1 廃止・変更路線

- 8. 駅前広場の規模算定
 - 8.1 駅前広場規模算定の対象
 - 8.2 駅利用者数・アクセス手段別需要の設定
 - 8.3 規模算定

- 9. 長期間着手が見込めない路線への対応方針検討
 - 9.1 検討委員会
 - 9.2 パブリックコメント

3 調査体制



4 委員会名簿等：

	所属	役職等	氏名
委員長	香川大学創造工学部	教授	紀伊 雅敦
副委員長	香川大学経済学部	教授	西成 典久
委員	弁護士		太田 瑠美
委員	香川大学経済学部	教授	岡田 徹太郎
委員	国土交通省四国地方整備局 建政部都市・住宅整備課	課長	安達 幸信
委員	香川県土木部道路課	課長	奥村 武
委員	香川県土木部都市計画課	課長	佐治 康弘

II 調査成果

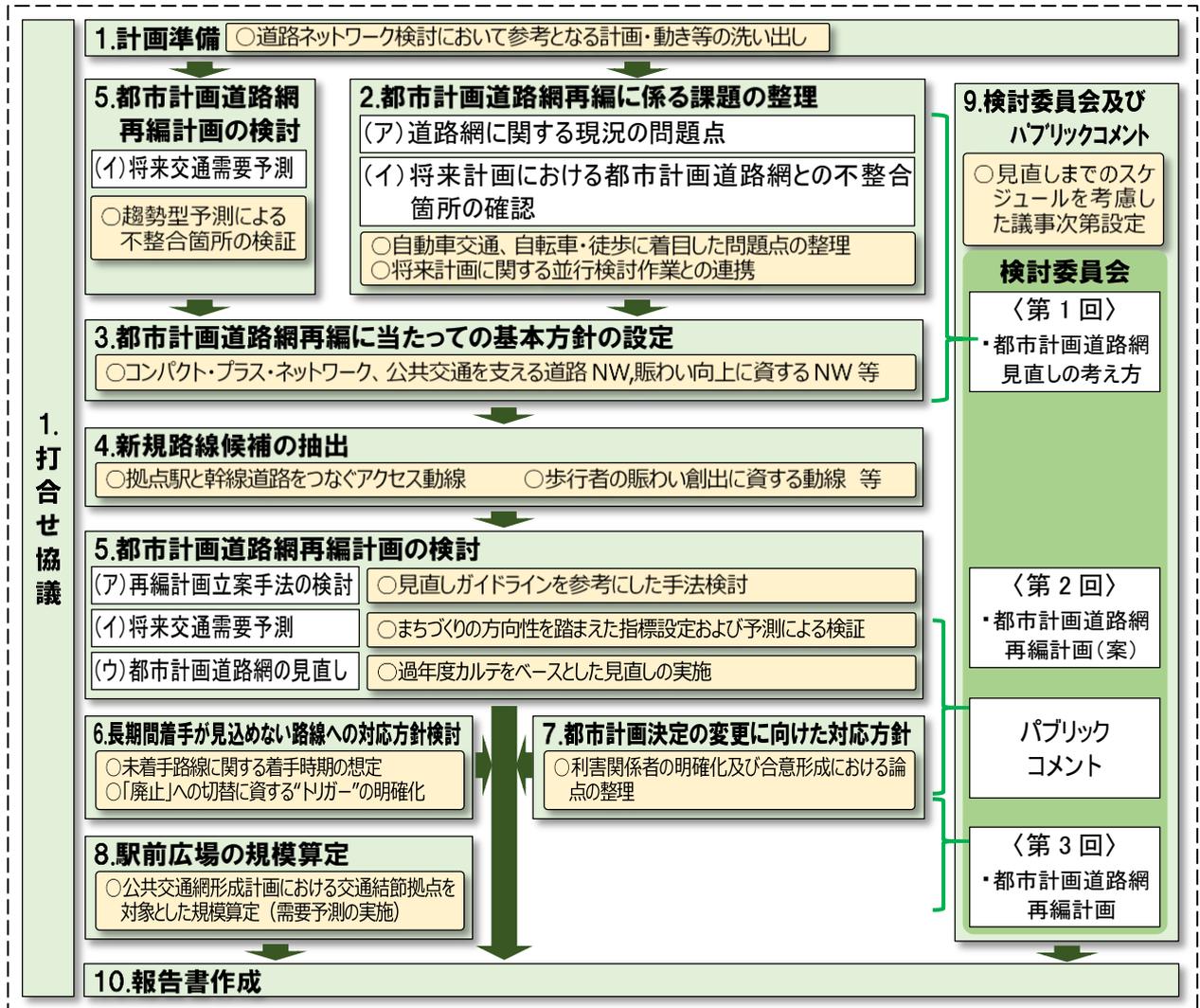
1 調査目的

高松市の都市計画道路は 66 路線、延長 222.44km であり、令和 2 年 3 月末現在の整備済延長は、191.81km、整備率は 86.2%と比較的高い状況にある。しかしながら、未整備路線のうち未着手区間は、16 路線、延長約 17.7km あり、予算、用地買収、道路の構造的な制約等もあり、路線の多くは整備予定の目処が立たないことや、都市計画決定から長期間が経過したことによる都市構造や交通需要の変化等により、当初の計画と整合しなくなっているなど、縮小・廃止も含めた都市計画道路網の再編が大きな課題となっている。

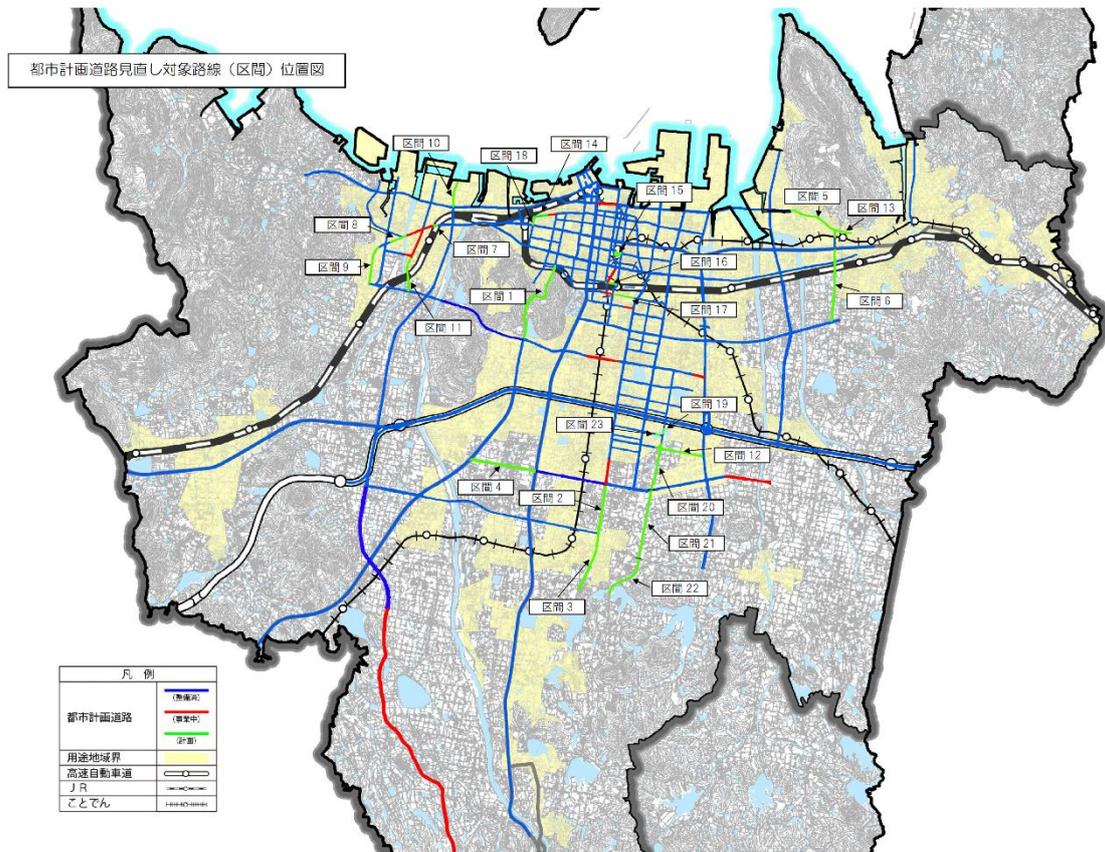
また、前回の都市計画道路網の見直しから 10 年以上が経過しており、公共交通を基軸とした集約型都市（コンパクト・プラス・ネットワーク）の構築に向けた取組がより、一層求められており、新県立体育館や新駅整備など、新規事業への「立地適正化計画」（31 年 3 月改正）や「地域公共交通網形成計画」を踏まえた対応も含めた、将来的な都市構造を見据え都市計画道路ネットワークを再構築する必要がある。

このため、本市における都市計画道路の新設路線及び未着手路線の必要性や課題を評価し、新設、計画の存続、変更、廃止等の方向性について明確化することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

別紙のとおり

1. 業務概要

1.1 業務目的

高松市の都市計画道路は 66 路線、延長 222.44km であり、令和 2 年 3 月末現在の整備済延長は、191.81km、整備率は 86.2%と比較的高い状況にある。しかしながら、未整備路線のうち未着手区間は、16 路線、延長約 17.7km あり、予算、用地買収、道路の構造的な制約等もあり、路線の多くは整備予定の目処が立たないことや、都市計画決定から長期間が経過したことによる都市構造や交通需要の変化等により、当初の計画と整合しなくなっているなど、縮小・廃止も含めた都市計画道路網の再編が大きな課題となっている。

また、前回の都市計画道路網の見直しから 10 年以上が経過しており、公共交通を基軸とした集約型都市（コンパクト・プラス・ネットワーク）の構築に向けた取組がより、一層求められており、新県立体育館や新駅整備など、新規事業への「立地適正化計画」（31 年 3 月改正）や「地域公共交通計画」を踏まえた対応も含めた、将来的な都市構造を見据え都市計画道路ネットワークを再構築する必要がある。

このため、本市における都市計画道路の新設路線及び未着手路線の必要性や課題を評価し、新設、計画の存続、変更、廃止等の方向性について明確化することを目的とする。

1.2 業務実施フロー

業務の全体構成を以下に示す。

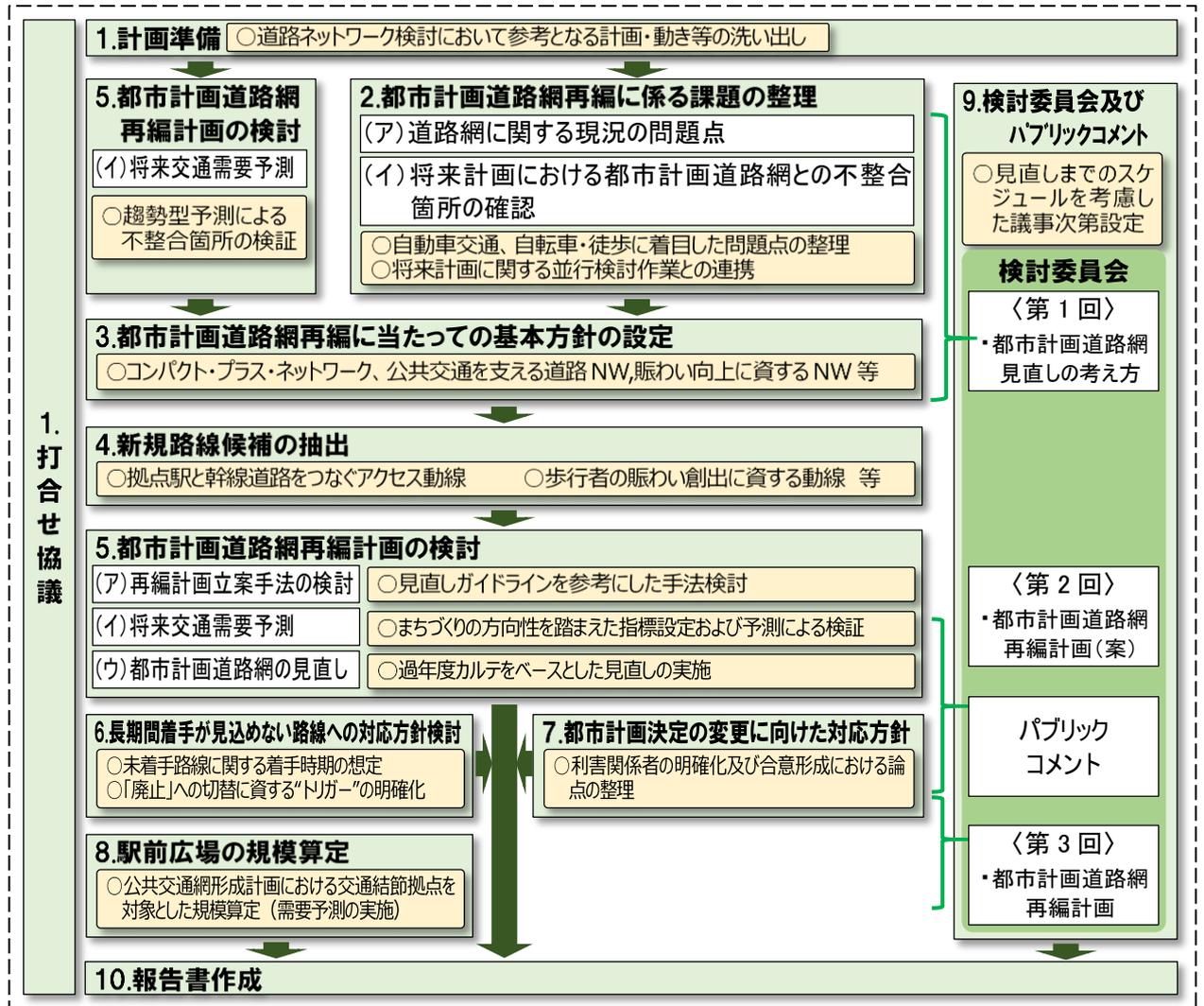
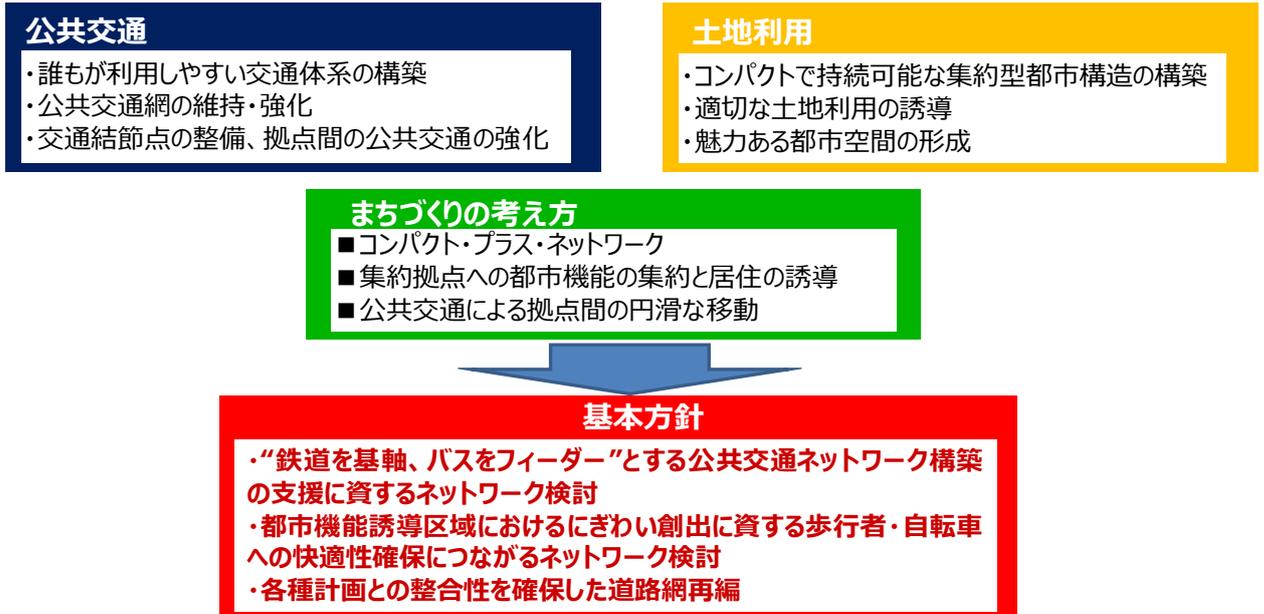


図 1.1 業務の全体構成

2. 都市計画道路網再編に当たっての基本方針の設定

2.1 基本方針

都市計画の道路の本来の機能に対して、都市計画マスタープランや立地適正化計画等により目指している『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくり、公共交通関連計画が目指す『鉄道を基軸、バスをフィーダーとするコンパクト・プラス・ネットワークの実現』、さらには、都市再生整備計画等を踏まえた広域拠点等における“にぎわい創出”、多様な交通モード・道路の使い方を踏まえた基本方針を以下の通り設定。



2.1.1 ガイドラインの作成

過年度の成果を踏まえたガイドラインを作成した。

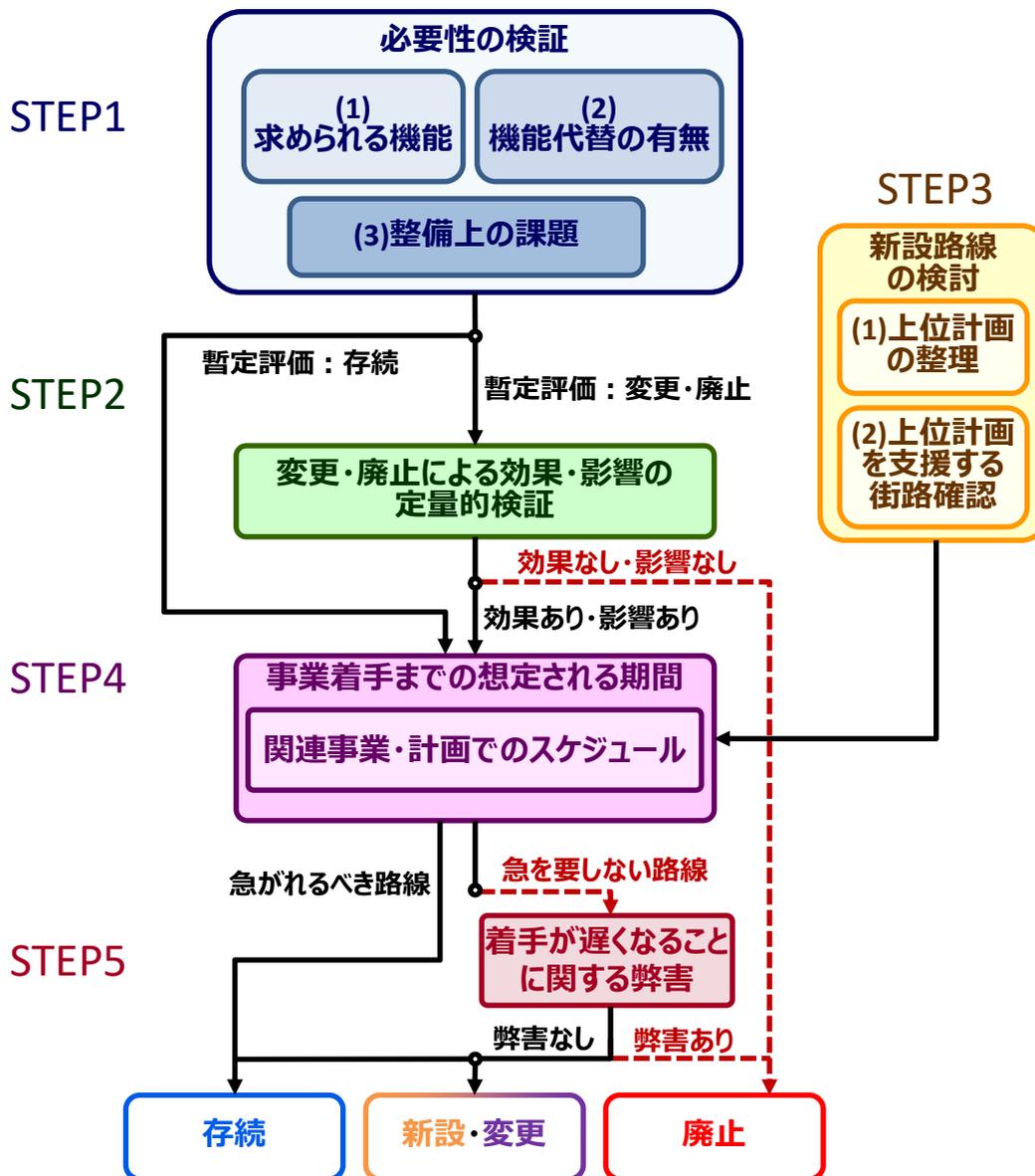


図 2.1 都市計画道路再編案の立案に関するステップフロー

表 2.1 長期未着手路線

路線	区間	都市計画道路名称				当初決定
		路線名	未整備区間			
1	1	錦町国分寺綾南線	(都)宮脇中野町線	～	(都)木太鬼無線北側	S21
2	2	朝日町仏生山線	(都)成合六条線	～	(都)出作中間線	S21
	3		(都)出作中間線	～	終点(仏生山町)	S21
3	4	成合六条線	(都)錦町国分寺綾南線	～	(都)高松港岩崎線	H3
4	5	高松海岸線	(一)屋島停車場屋島公園線	～	(一)新開新馬場線	S21
	6		(都)屋島西宝線	～	(都)室町新田線	S21
5	7	中新町鬼無線	弦打区画・西側	～	跨線橋・西側	S21
	8		本津川西詰	～	(都)香西東臨港線東詰	S21
	9		(都)香西東臨港線西詰	～	(都)木太鬼無線	S21
6	10	郷東香南線	起点(郷東町)	～	(都)高松海岸線	S39
7	11	郷東檀紙西線	(都)香西東町香西南町線	～	(都)木太鬼無線	S29
8	12	太田下町林線	(一)太田上町志度線	～	(都)福岡三谷線	S61
9	13	屋島中町線	(都)高松海岸線	～	終点(屋島中町)	H3
10	14	兵庫町西通町線	(市)扇町1 1号線	～	(都)扇町宮脇線	S21
11	15	瓦町松島線	起点(塩上町一丁目)	～	(都)東浜港花ノ宮線	S21
12	16	中野町藤塚線	(都)魚屋町栗林線	～	(都)東浜港花ノ宮線	S21
13	17	栗林上福岡線	(都)東浜港花ノ宮線	～	(市)楠上町4号線	S21
14	18	扇町宮脇線	起点	～	(都)屋島西宝線	S21
15	19	木太多肥上町線	太田第2区画内長池部分			S61
	20		(一)太田上町志度線	～	(都)成合六条線	S61
	21		(都)成合六条線	～	(主)三木国分寺線	S61
	22		(主)三木国分寺線	～	(一)岩崎高松線	S61
16	23	太田下町長池線	太田第2区画内長池部分			S61
都市計画道路網見直し対象路線 16路線(23区間)						

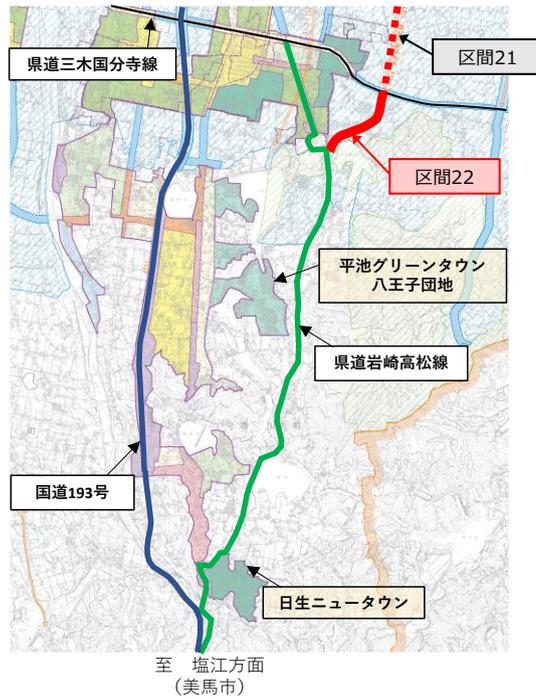
表 2.2 新規路線候補

路線	区間	路線名	区間位置
A	a	ことでん仏生山駅	ことでん仏生山駅東側から(都)朝日町仏生山線の区間
B	b	JR 予讃線端岡駅	JR 予讃線端岡駅南側から国道11号の区間
C	c	ことでん円座駅	県道 高松琴平線からことでん円座駅北側を通り 主要地方道 円座香南線を結ぶ区間

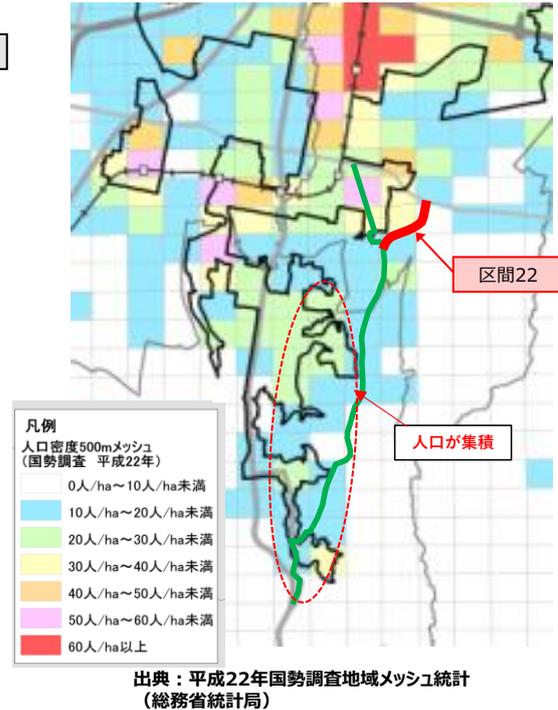
(1) 変更・廃止による効果・影響の定量的検証結果

- ・ 単体街路ごとの事業効率性について、高松環状道路の整備の有無にかかわらず、区間 22 を除く 5 つの区間は 1 以下と低い。
- ・ 区間 22 については、県道岩崎高松線周辺の用途地域内に一定の人口が集積しており、発生交通量が見込まれる中、区間 22 と連続的に整備される区間 21 の整備もあり、現道の国道 193 号から岩崎高松線への交通転換、さらに岩崎高松線から区間 22 へ交通転換が発生し、経路短縮による便益が発生し、費用対効果が高くなっている。

○区間 22 木太多肥上町線④周辺状況



【人口密度の分布（平成22（2010）年）】



⇒区間 22 については、存続候補路線へ暫定評価を変更する。それ以外の路線については、STEP 1 の暫定評価を据置とする。

2) 暫定評価結果

廃止・変更により効果・影響の検証結果を反映した、路線の暫定評価結果を以下に示す。

路線番号	区間番号	路線（区間）名	暫定評価	備考
1	1	(都)錦町国分寺綾南線	存続	
2	2	(都)朝日町仏生山線①	変更	車線数変更（4→2）
	3	(都)朝日町仏生山線②	一部変更 一部廃止	車線数変更（4→2）及び 一部廃止
3	4	(都)成合六条線	存続	
4	5	(都)高松海岸線①	存続	
	6	(都)高松海岸線②	存続	
5	7	(都)中新町鬼無線①	存続	
	8	(都)中新町鬼無線②	存続	
	9	(都)中新町鬼無線③	存続	
6	10	(都)郷東香南線	存続	
7	11	(都)郷東檀紙西線	存続	
8	12	(都)太田下町林線	廃止	
9	13	(都)屋島中町線	存続	
10	14	(都)兵庫町西通町線	存続	
11	15	(都)瓦町松島線	存続	
12	16	(都)中野町藤塚線	存続	
13	17	(都)栗林上福岡線	存続	
14	18	(都)扇町宮脇線	存続	
15	19	(都)木太多肥上町線①	廃止	
	20	(都)木太多肥上町線②	存続	
	21	(都)木太多肥上町線③	存続	
	22	(都)木太多肥上町線④	存続	
16	23	(都)太田下町長池線	廃止	

3. 都市計画決定の変更に向けた対応方針

3.1 廃止・変更路線

廃止・変更と評価された路線を以下に示す。

表 3.1 廃止・変更路線一覧

路線番号	区間番号	路線（区間）名	最終判定	備考
2	2	(都)朝日町仏生山線①	変更 車線数(4→2)	断面混雑度は低く、車線数を減らした場合でも断面交通量に影響がないため、車線数を変更する。 車線数変更(4車線→2車線)
	3	(都)朝日町仏生山線②	一部変更 車線数(4→2) 一部廃止	整備上の課題があり、断面混雑度も低いため、路線区間を一部廃止、車線数を変更する。
8	12	(都)太田下町林線	一部廃止	区間20と現道との連続性を確保するため、一部廃止、一部存続とする。
15	19	(都)木太多肥上町線①	廃止	
16	23	(都)太田下町長池線	廃止	

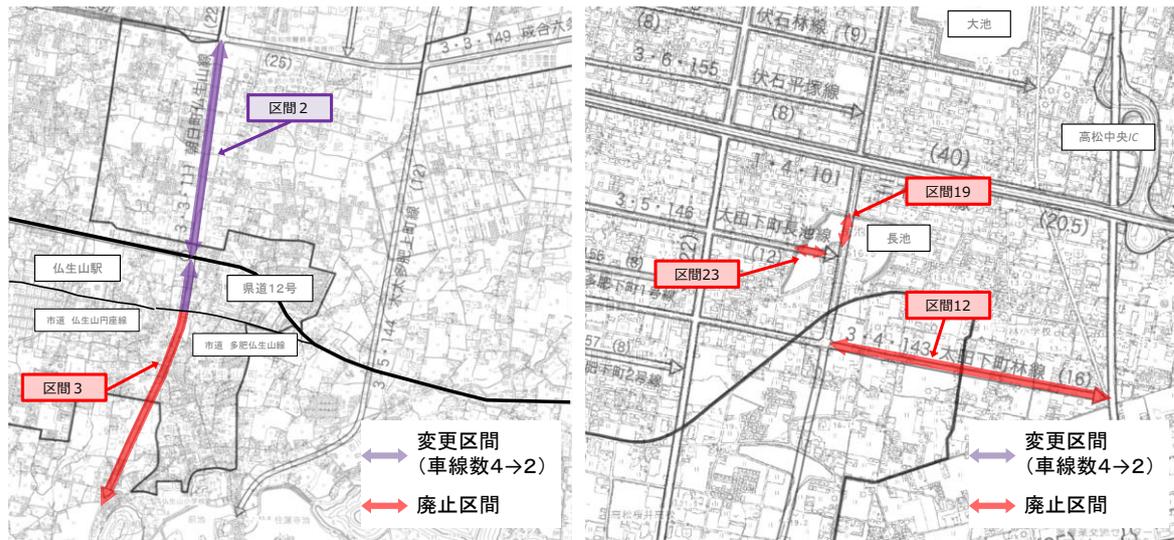


図 3.1 廃止・変更路線位置

3.1.1 個別路線の評価詳細

1) 区間 2:朝日町仏生山線① 変更路線

4 車線での整備が計画されていたが、車線数の検討において、2 車線で整備した場合にも道路断面の混雑度は 1.0 を下回っており、4 車線化は過剰であると判断したため、車線数を 4 車線から 2 車線に変更する。

2) 区間 3:朝日町仏生山線② 一部変更、一部廃止路線

本区間の必要性の検討結果は接続する県道 164 号が 1 車線の道路であり、軸形成が不可能であることから、必要性は仏生山駅アクセスの機能のみであり、南側区間を廃止しても、求められる機能は満足すると判断した。また、歴史街道との重複の課題もある為、南側区間を廃止とする。

また、4 車線での整備が計画されていたが、車線数の検討において、2 車線で整備した場合にも道路断面の混雑度は 1.0 を下回っており、4 車線化は過剰であると判断したため、車線数を 4 車線から 2 車線に変更する。

3) 区間 12:太田下町林線 一部廃止路線

本区間の必要性の検討結果は「すべての機能について必要性がない道路」であり、廃止候補路線と評価するものだったが、存続候補路線の区間 20 と現道との接続性を確保する必要があることから、区間 20 と現道を接続する区間のみ存続路線とし、残りの区間を廃止路線とする。

4) 区間 19:木太多肥上町線① 廃止路線

本区間の必要性の検討結果は「すべての機能について必要性がない道路」であるため、本区間を廃止路線とする。

5) 区間 23:太田下町長池線 廃止路線

本区間の必要性の検討結果は「すべての機能について必要性がない道路」であるため、本区間を廃止路線とする。