

第6回 琴電連立検討委員会

日時：令和5年3月27日（月）10時30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) パブリック・コメントの実施結果の評価
 - (2) 琴電連立検討委員会の結論
- 3 閉会

<配布資料>

- | | |
|------------|---------------------------------|
| <u>資料1</u> | 琴電連立検討委員会設置要綱・委員名簿 |
| <u>資料2</u> | 第6回琴電連立検討委員会 説明資料 |
| <u>資料3</u> | パブリック・コメントで提出されたご意見とそれに対する県の考え方 |

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5年3月27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	委員長
	香川大学創造工学部教授	紀伊 雅敦	副委員長
	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 代表取締役専務	植田 俊也	
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	森本 英二	
	国土交通省四国運輸局鉄道部次長	板橋 孝則	
	香川県警察本部交通部長	中村 弘孝	
	香川県土木部長	安西 慎	
	高松市都市整備局長	板東 和彦	

第 6 回 琴電連立検討委員会 説明資料

1	これまでの検討内容の整理	1
2	パブリック・コメントの実施結果の評価	2
3	琴電連立検討委員会の結論	12

1 これまでの検討内容の整理

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】 <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<ul style="list-style-type: none">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
令和3年度	第3回 (R3.11.5)	【交通対策について】 <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】 <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
令和4年度	第5回 (R4.10.28)	【住民との合意形成】 <ul style="list-style-type: none">・住民との合意形成の方策について 【今後のスケジュール】 <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確認
	【今回委員会】 第6回 (R5.3.27)	【検討委員会の結論の確認】 <ul style="list-style-type: none">・パブリック・コメントの実施結果の評価・今後のスケジュール等も含めた検討委員会の結論



パブリック・コメントの実施（R4.11～R4.12）

2 パブリック・コメントの実施結果の評価

- ①パブリック・コメントの実施概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- ②パブリック・コメントで提出されたご意見とそれに対する県の考え方・・・・・・・・ 4

① パブリック・コメントの実施概要

- パブリック・コメントは、「香川県パブリック・コメント実施要綱」に基づき実施し、令和4年11月24日から12月23日までの1ヶ月間意見を募集した。
- 7名の方から合計12件の意見の提出があり、内訳は交通対策に関する意見10件、まちづくりの姿に関する意見が2件であった。

パブリック・コメントの実施概要

- 意見を募集する案件
琴電連続立体交差事業の都市計画のあり方
- 意見を募集する対象
県民等
- 意見募集期間
令和4年11月24日から12月23日までの1ヶ月間
- 意見の提出方法
郵送、持参、FAX、電子メール
- 募集結果の発表方法
提出された意見は、これに対する香川県の考え方とともに整理した上で、第6回琴電連立検討委員会後に、県のホームページ等で発表する。

提出された意見の概要

○ご意見提出者数・・・7名

(内訳)

- 個人・・・5名
- 企業・・・1企業
- 団体・・・1団体

○提出されたご意見の数・・・12件

(内訳)

- 交通対策に関する意見・・・10件
- まちづくりの姿に関する意見・・・2件

②パブリック・コメントで提出されたご意見とそれに対する県の考え方

○パブリック・コメントで提出されたご意見に対しては、**資料3**「パブリック・コメントで提出されたご意見とそれに対する県の考え方」の内容で対応する。

「交通対策」に関するご意見

通し番号	ご意見
1～3	本町踏切の抜本的対策に関するご意見
4～5	本町踏切の渋滞対策の検討に関するご意見
6	道路の高架化による景観への影響に関するご意見
7	本町踏切付近の線路の地下化に関するご意見
8	本町踏切の線路の部分的な高架化に関するご意見
9	廃止する理由に関するご意見
10	対策のイメージ図に関するご意見

ご意見に対する県の考え方（抜粋）

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。

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。

※「ご意見の要約」と「ご意見に対する考え方」は**資料3**を参照

②パブリック・コメントで提出されたご意見とそれに対する県の考え方

○パブリック・コメントで提出されたご意見に対しては、資料3「パブリック・コメントで提出されたご意見とそれに対する県の考え方」の内容で対応する。

「まちづくりの姿」に関するご意見

通し番号	ご意見
11～12	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

ご意見に対する県の考え方（抜粋）

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。

※「ご意見の要約」と「ご意見に対する考え方」は資料3を参照

【四国地方小委員会及び 計画段階評価について】

社会資本整備審議会 道路分科会
令和4年度 第1回 四国地方小委員会

日時： 令和4年12月2日（金） 15時00分～

場所： 高松サポート合同庁舎 13階 災害対策室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

(1) 四国地方小委員会及び計画段階評価について

(2) 計画段階評価
高松環状道路 寿町～檀紙町

3. 閉 会

四国地方小委員会について

1. 目的

直轄事業の事業評価など地方における道路事業の効率的・効果的な実施に関し、意見を聴取すること等を目的として設置

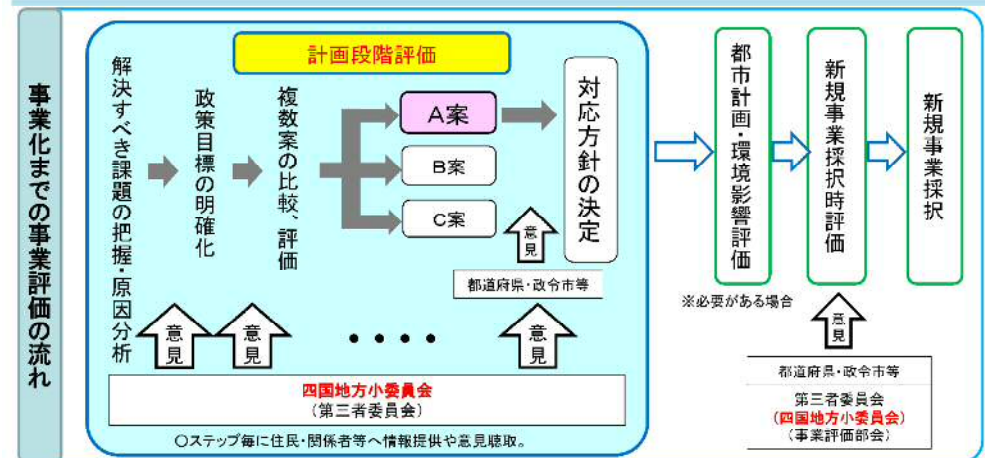
2. 主な議題等

①新規事業採択時評価

②計画段階評価

③地域の道路事業の効率的・効果的な実施について意見聴取

計画段階評価について



■評価の視点

- ①事業目的となる解決すべき課題・背景を把握し、その原因を分析する。
- ②達成すべき政策目標を明確化する。
- ③政策目標に応じて必要な評価項目を設定し、事業内容の妥当性等について、複数案を提示した上で、具体的データやコスト等により比較、評価を行う。

「国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領 第5-3」

参考資料 高松環状道路の検討状況

【計画段階評価 高松環状道路 寿町～檀紙町】

1. 評価対象区間



- 高松環状道路は、高松市内を環状に結ぶ延長約40kmの高規格道路である。
- 評価対象区間の寿町～檀紙町は、高松市の北西部に位置し、令和2年度より実施している、計画段階評価を進めるための調査結果やサンポート高松地区周辺の状況変化等を踏まえ、課題整理や意見聴取を行う。



凡例	
高速自動車道	(1車以上) (2車)
直轄国道	(1車以上) (2車)
補助国道	(1車以上) (2車)
主な県道・市道	(1車以上) (2車)

— — — — —	JR
— — — — —	ことでん
◎	香川県庁
○	高松市役所

出典：令和4年度 第1回四国地方小委員会資料

参考資料 高松環状道路の検討状況

【計画段階評価 高松環状道路 寿町～檀紙町】

3. 地域の現状と課題（物流）高速ICと物流拠点の定時性・速達性向上

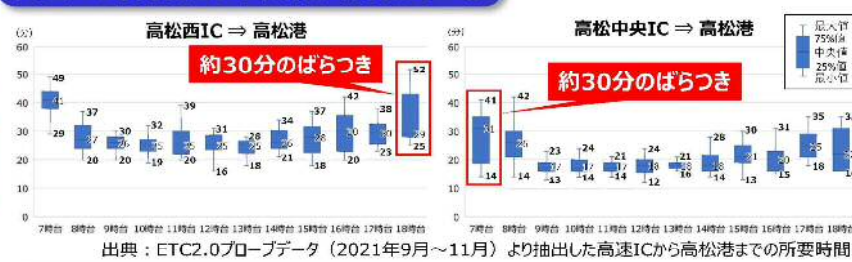


- 高松市の物流拠点は工業系の用途地域が指定されている高松港等の臨海部に集中。
- 物流拠点が特に集中している、高松港発着の大型車は、県西部や他県等、市外との流動が約8割を占めている中、高松自動車道へのアクセスにおいて、国道11号や本町踏切に主要渋滞箇所が存在。
- 高松自動車道ICと高松港の所要時間は朝夕を中心にばらつきが大きく、時間帯別の所要時間差も大きいことから、物流面での生産性向上や産業競争力強化への障壁となっている。

土地利用と物流拠点の配置状況



高速ICから高松港までの所要時間とばらつき



朝日地区内の製造業に関する物流状況

～外航船低速エンジン製造の世界トップシェア企業「株式会社マキタ」～



（株）マキタ

本州や県西部方面に向かうときは、高松自動車道を利用するが、中央通りが渋滞により時間が読めないため、高松中央ICを利用しており、迂回による経費増に繋がっている。また、坂出方面に行く際、本町踏切が渋滞のため、迂回しなければならず不便である。

【R4.8ヒアリング】

出典：物流拠点：国土交通省国土政策局「国土数値情報（物流拠点）-R4H25」
用途地域：国土交通省国土政策局「国土数値情報（用途地域）-R4H23」
出典：ETC2.0プローブデータ（2021年9月～11月）大型車

参考資料 高松環状道路の検討状況

【計画段階評価 高松環状道路 寿町～檀紙町】

4. 道路の現状と課題（サービス水準）^{ほんまち}本町踏切における渋滞



- ^{ほんまち}本町踏切は、交差点形状が複雑で通過しにくく、自動車ボトルネック踏切※であり、法指定踏切にも位置づけられている。
- 停車した車列の長さについて、高松市内の混雑交差点と比較すると、朝・夕ともにワースト10にランクインしている。
- ^{ほんまち}本町踏切では渋滞が発生している一方、隣接交差点では重大な交通渋滞は発生しておらず、踏切自体が交通を阻害している。

本町踏切付近の道路現況



高松市内の混雑交差点と本町踏切の比較

※踏切自動車交通遮断量5万以上の踏切

朝（7時～10時）の平均

順位	交差点名	赤信号などで止まった車列の長さ(m)
1	上天神町交差点	541
2	三条交差点	406
3	詰田川西交差点	404
4	瓦町1丁目交差点	404
5	洲端東交差点	394
6	礼福東交差点	319
7	峰山口交差点	317
8	本町踏切	286
9	川東下交差点	285
10	観光通り1丁目交差点	267

夕（17時～20時）の平均

順位	交差点名	赤信号などで止まった車列の長さ(m)
1	新聞交差点	358
2	川東下交差点	328
3	三名町交差点	327
4	三条交差点	306
5	木太南小学校北交差点	273
6	本町踏切	257
7	東山崎町交差点	253
8	瓦町1丁目交差点	249
9	瀬戸内町交差点	246
10	奥の池南交差点	217

出典：第3回 琴電運立検討委員会資料(香川県)をもとに作成

本町踏切の渋滞状況（朝ピーク時）



参考資料 高松環状道路の検討状況

【計画段階評価 高松環状道路 寿町～檀紙町】

4. 道路の現状と課題（機能性）サンポート高松地区周辺の状況変化



- 物流関係の拠点である、高松港（朝日地区）においては、コンテナ数の増加やコロナ禍における宅配便の増加といった状況が見られる。
- 高松港を発着する大型車交通の約7割が西側であり、本町踏切を迂回することにより、景観モデル地区に位置づけられているサンポート高松地区周辺を物流関係の大型車が通過するなど良好な都市景観の形成を阻害。
- 高松港周辺で新たに地区計画が設定され、新しい都市拠点開発に伴う道路ネットワークの強化と機能分担が必要。



高松広域都市計画地区計画の概要

朝日新町地区【約21.0ha】 (2018.3.1公示)

- ・流通業務系を中心とするまちづくりの推進
- ・適正かつ合理的な土地利用を図る
- ・良好な業務環境を形成し、保持する

高松港頭地区【約27.8ha】 (2020.7.15公示)

- ・安全で快適な歩行者空間の創造や、良好な都市景観の形成
- ・商業、業務、住宅をはじめとする多様な都市機能
- ・鉄道、港湾などの交通機能を適正に配置
- ・新しい都市拠点にふさわしい都市環境を形成、保持する

朝日新町第2地区【約9.6ha】 (2020.10.2公示)

- ・物流機能を強化するまちづくりの推進
- ・適正かつ合理的な土地利用を図る
- ・良好な業務環境を形成し、保持する



高松港発着の大型車交通の割合



出典：ETC2.0プローブデータ（2021年9月～11月）大型車

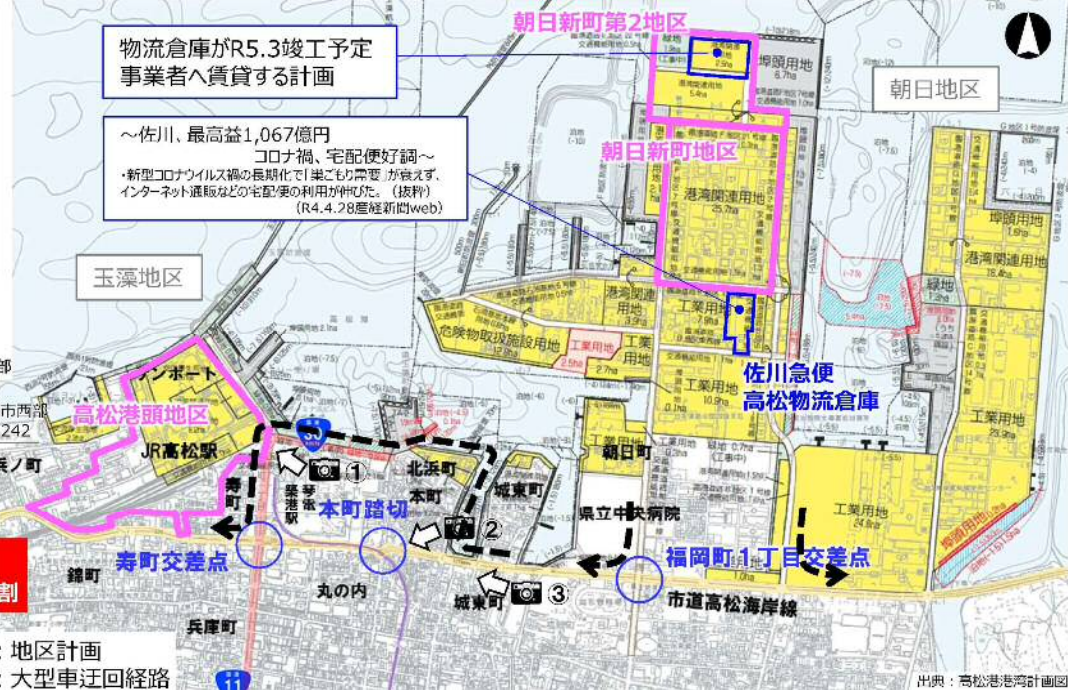
▼本町踏切を迂回するコンテナ車



▼本町踏切での渋滞発生状況



▼本町踏切手前での右折滞留状況



出典：高松港港湾計画図（令和3年8月）
香川県HPをもとに作成

参考資料 高松環状道路の検討状況

【計画段階評価 高松環状道路 寿町～檀紙町】

5. 課題の整理



視点	課題	要因
サービス水準	<p>高松市中心部における渋滞や事故により道路のサービス水準が低い</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高松市中心部における渋滞 <ul style="list-style-type: none"> ・市中心部の道路は、信号が連担しており、日中を通した慢性的な速度低下 ・多くの交差点が主要渋滞箇所位置付け ○本町踏切における渋滞 <ul style="list-style-type: none"> ・交差点形状が複雑で通過しにくく、自動車ボトルネック踏切に指定 ○交通事故の多発 <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故のリスクを下げるためにも混雑度を下げることが重要である 	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部では信号が連担し、主要渋滞箇所が多く存在 ・市中心部では日中を通した慢性的な速度低下
機能性	<p>道路の周辺環境に応じた適切な機能分担が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サンポート高松地区周辺の状況変化 <ul style="list-style-type: none"> ・新しい都市拠点開発に伴う道路ネットワークの強化と機能分担が必要である ○道路空間の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・中央通りの車道部では渋滞が発生、自歩道部においては歩行者と自転車が錯綜 	<ul style="list-style-type: none"> ・サンポート高松地区周辺では本町踏切を迂回する、物流関係の大型車により、良好な都市景観の形成を阻害
物流 (産業振興)	<p>産業振興を支援するためのサービス速度の高い道路が確保されていない</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高速ICと物流拠点の定時性・速達性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高松道ICと高松港間の所要時間はばらつきが大きく、物流面での生産性向上や産業競争力強化への障壁となっている ○市場関連交通の円滑化 <ul style="list-style-type: none"> ・出荷時に朝の渋滞に巻き込まれ、生鮮食品の輸送に支障を来している 	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点形状が複雑な本町踏切で踏切自体が交通を阻害 ・混雑度が高いことに起因する追突等の事故が多い
交流・人流	<p>公共交通や高速道路網との速達性・定時性が低い</p> <ul style="list-style-type: none"> ○瀬戸内地域観光振興 <ul style="list-style-type: none"> ・観光客は自動車での来訪が多いが、高松道ICから高松港への速達性・定時性が低い ○高松空港へのアクセス性 <ul style="list-style-type: none"> ・ビジネスや観光での空港利用者にとっては、高松空港-JR高松駅間のアクセス性が悪い ○公共交通の定時性 <ul style="list-style-type: none"> ・中央通りを運行するバスは、渋滞による遅れが発生している 	<ul style="list-style-type: none"> ・高松市西側エリアは道路密度が低く国道11号等の混雑度が高い ・中央通りでは渋滞が発生し、歩行者と自転車が錯綜
安全・安心	<p>平時・災害時を問わず安定した信頼性の高いネットワークが確保されていない</p> <ul style="list-style-type: none"> ○救急搬送の速達性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・市中心部の道路の旅行速度は20km/h以下の区間が多く搬送時間が不安定 ○災害リスク <ul style="list-style-type: none"> ・防災拠点と高速道路間の確実なアクセスルートの確保が課題である 	<ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ地震により、市中心部の臨海部において津波浸水や液状化が想定

政策目標（素案）

渋滞緩和や交通事故の削減

道路空間の適切な機能分担

産業振興の支援

交流・人流の促進

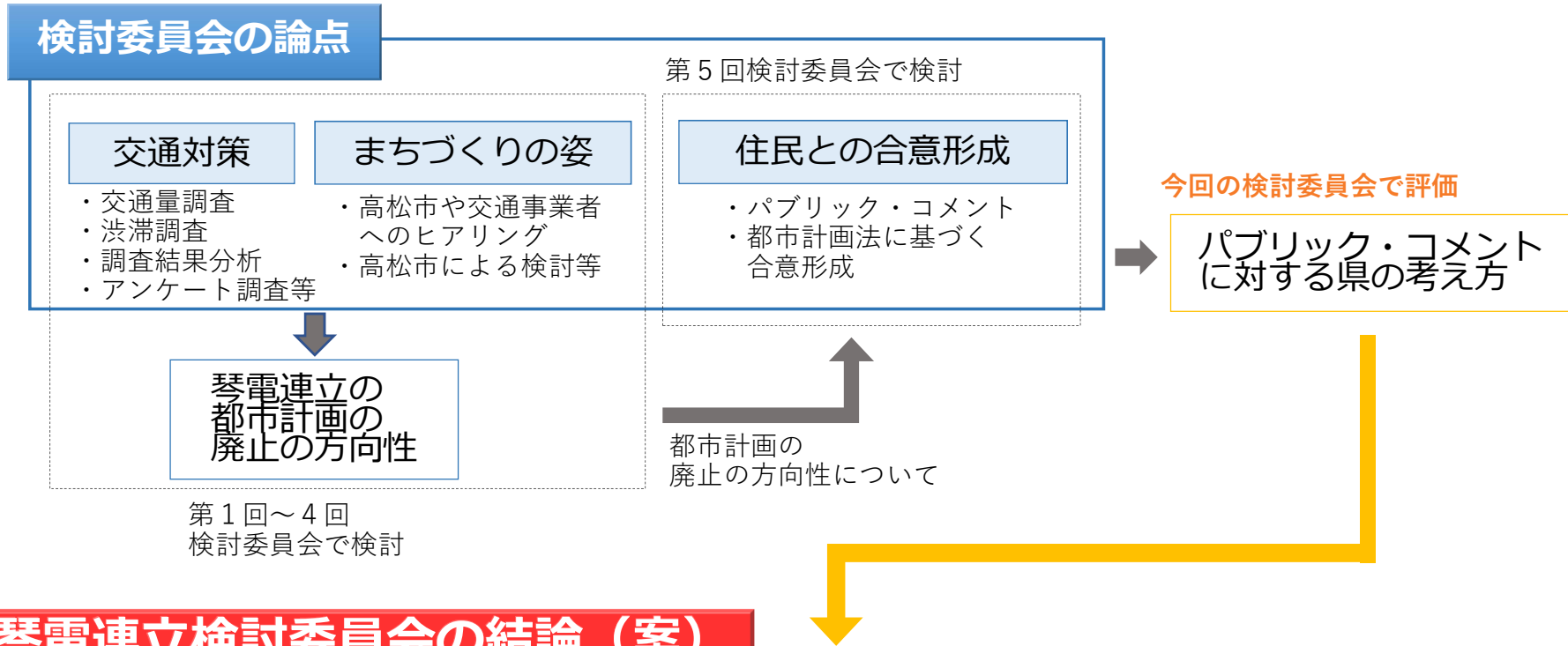
平時・災害時でも「安全・安心」な通行の確保

3 琴電連立検討委員会の結論

①検討委員会の結論（案）	13
②検討委員会の検討結果の活用方法	14
③今後のスケジュール	15

① 検討委員会の結論

○ 設定した論点に対するこれまでの検討から、琴電連立検討委員会の結論は次のとおりとする。



琴電連立検討委員会の結論（案）

- これまでの検討結果を踏まえ、琴電連立の都市計画を廃止しても支障がないと考えられる。
- 県と高松市においては、琴電連立や関連する都市計画について、都市計画の変更に向けた手続き等を速やかに進めるとともに、本町踏切などの課題に対し、連携して取り組んで欲しい。

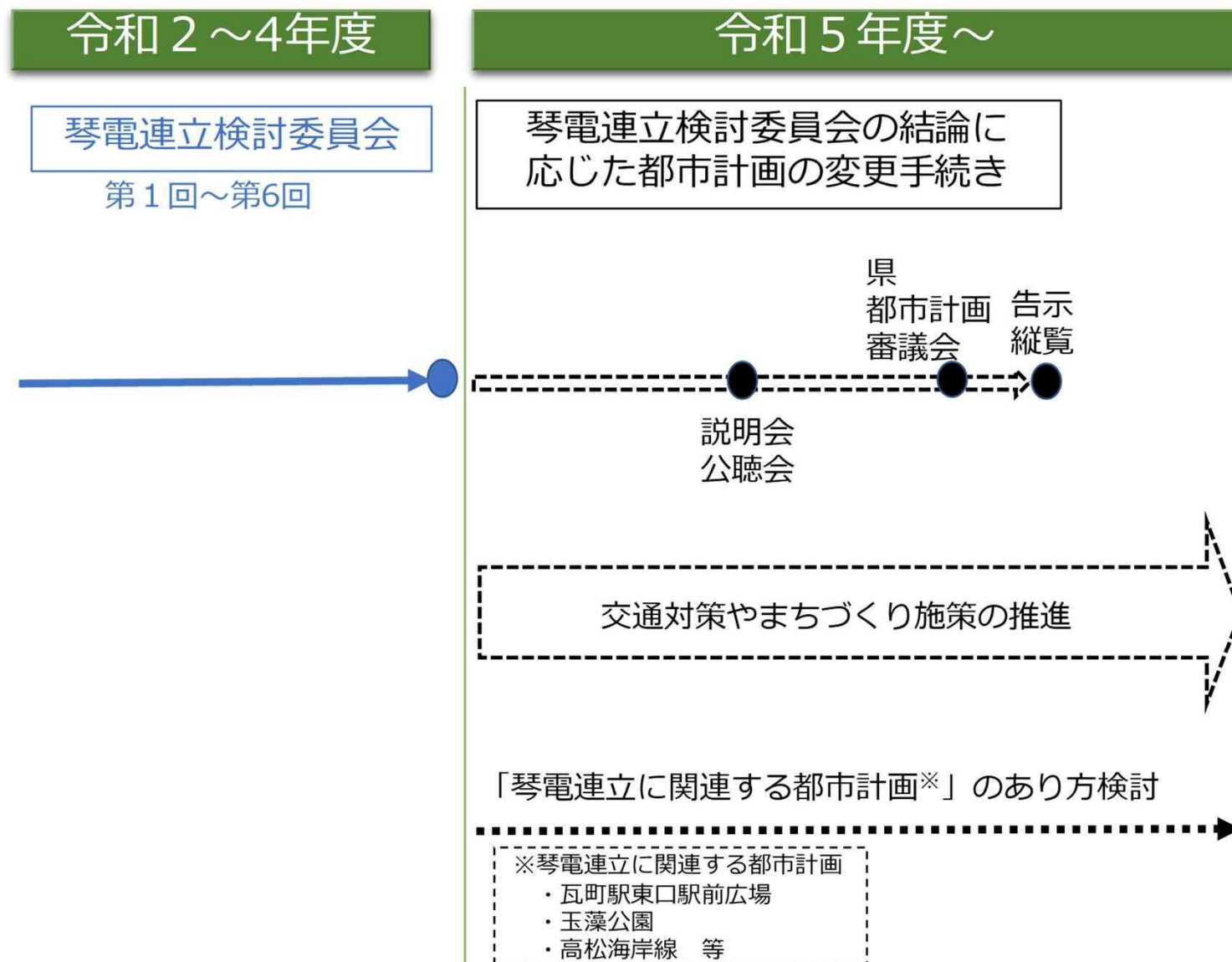
②検討委員会の検討結果の活用方法

検討委員会の検討結果の活用方法

- 都市計画法に基づく住民との合意形成の際の説明会や公聴会の説明資料として活用する。
- 香川県都市計画審議会における参考資料として活用する。
- 検討委員会の資料及び議事録を県ホームページに掲載し、検討内容の周知に活用する。（第1回～第5回は既に掲載）

③今後のスケジュール

- 令和5年度から、都市計画法に基づく住民との合意形成を図りながら、都市計画の変更手続きを行う。
- あわせて、「琴電連立に関連する都市計画※」のあり方の検討を行うとともに、交通対策やまちづくりの施策を進める。



「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>