

第3回 琴電連立検討委員会

日時：令和3年11月5日（金）10時00分～

場所：香川県庁 本館12階 大会議室

次 第

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 「交通対策」の検討
 - (2) 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3回琴電連立検討委員会 説明資料

参考資料 琴電連続立体交差事業の都市計画に関するアンケート調査（案）

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3年11月5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	森本 浩一	
	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3回 琴電連立検討委員会 説明資料

1	第2回検討委員会のふりかえり	1
2	「交通対策」の検討	3
3	その他	23
4	今後のスケジュール	25

1 第2回検討委員会のふりかえり

1 第2回検討委員会のふりかえり

○第2回検討委員会では、これまでの課題と交通対策の評価方法について確認

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
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	【交通対策の評価】 <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 【琴電連立都市計画の存廃の方向性の決定】 <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">・都市計画の存廃を判断する前提条件の整理（時期等）・存廃を含む都市計画のあり方の方針決定
第6回	【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 【委員会の結論の確認】 <ul style="list-style-type: none">・住民との合意形成の確認（手法及び評価方法）・委員会の結論の確認



【第2回委員会の主な意見と対応】

- 連立の都市計画を廃止した場合の検討では、課題を明確にして、何らかの対策を考えていくことが必要であり、対策の方向性が委員会で示されればよいのではないかと考えている。
➡廃止した場合の課題について整理し、対応案を示す。
- 連立の都市計画が存続していることによる弊害が生じているという意見も出たので、その点について整理してもらいたい。
➡琴電や高松市にヒアリングを実施し整理する。
- 事業の存廃の議論イコール、連立事業の復活だと勘違いされないように、住民へのアンケート調査の際には、きちんと説明してもらいたい。
➡住民等へのアンケートにおいては、事業の経緯を説明したうえで意見の聞き取りを行う。
- 物流拠点が近いということも踏まえて、適切なアンケートを実施してもらいたい。
➡運輸関係団体にヒアリング調査を行ったうえで、課題や対応案を検討する。

2 「交通対策」の検討

①検討方法	4
②交通に関する計画、施策	5
(1) 交通に関する計画、施策	5
(2) 社会情勢の変化	6
③現況調査結果の分析	7
(1) 現況調査の概要	7
(2) 3踏切を通過する交通量の推移	8
(3) 3踏切の渋滞状況	9
A)本町踏切	9
B)福田町第四踏切	12
C)観光道路踏切	15
(4) 交差点と3踏切の渋滞の比較	18
(5) 踏切の事故状況の推移	19
(6) まとめ	20
④交通に関する課題の抽出と対応案	21
⑤アンケート調査について	22
(1) アンケートの実施概要	22

2 「交通対策」の検討 ①検討方法

○第3回検討委員会では交通対策の検討を実施

交通対策の検討方法

第3回検討委員会の検討範囲



2 「交通対策」の検討 ②交通に関する計画、施策

(1) 交通に関する計画、施策

香川県の計画、施策

○高松広域都市計画区域マスタープランでは、公共交通を主とし、集約拠点間や都市圏域内を結ぶ交通ネットワークの形成が都市づくりの方針の一つに示されている

○高松広域都市圏都市交通マスタープランでは、公共交通利用促進が施策の体系の項目の一つに示されている

高松市の計画、施策

○高松市都市計画マスタープランでは、公共交通機能の充実による人と環境にやさしい連携づくりが基本目標の一つに示されている

○高松市総合都市交通計画では、自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築などが基本方針の一つに示されている

香川県の計画、施策

高松広域都市計画区域マスタープラン

都市づくりの方針

- ①集約都型都市構造の実現を目指した持続可能な都市づくり
■公共交通を主とし、集約拠点間や都市圏域内を結ぶ交通ネットワークを形成
- ②安全・安心で住み続けられる快適な都市づくり
- ③地域の個性を活かした賑わいのある都市づくり
- ④環境と共生する都市づくり

※高松広域都市計画区域マスタープラン (R3.5) の都市づくりの方針より抜粋

高松広域都市圏都市交通マスタープラン

施策の体系

- ①拠点間連携軸の強化
- ②拠点（交通結節点）へのアクセス性向上
- ③拠点内周遊環境向上
- ④公共交通利用促進

※高松広域都市圏都市交通マスタープラン (H27.3) の施策の体系より抜粋

高松市の計画、施策

高松市都市計画マスタープラン

都市づくりの基本目標

- ①賑わいと魅力ある都心づくり
- ②安全・安心で利便性の高い地域づくり
- ③計画的な土地利用の推進による暮らしやすい環境づくり
- ④公共交通機能の充実による人と環境にやさしい連携づくり
- ⑤自然や歴史を活かしたうおいのある空間づくり
- ⑥市民との協働によるまちづくり

※高松市都市計画マスタープラン(H29.8改定)の都市づくりの基本目標より抜粋

高松市総合都市交通計画

基本方針

- ①少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
- ②だれもが利用しやすく安全・安心な公共交通体系の構築
- ③環境負荷の小さい公共交通体系の構築
- ④自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築
- ⑤都心へのアクセスとまちなかへの回遊性を支える公共交通体系の構築

※高松市総合都市交通計画【改定版】(H31.3)の基本方針より抜粋

2 「交通対策」の検討 ②交通に関する計画、施策

(2) 社会情勢の変化

- 高松市の人口は、将来的に減少していくことが予測されている
- 香川県の運転免許保有者数は、平成25年をピークに減少している
- 高松市の公共交通利用者数及び公共交通利用率は、増加傾向にある

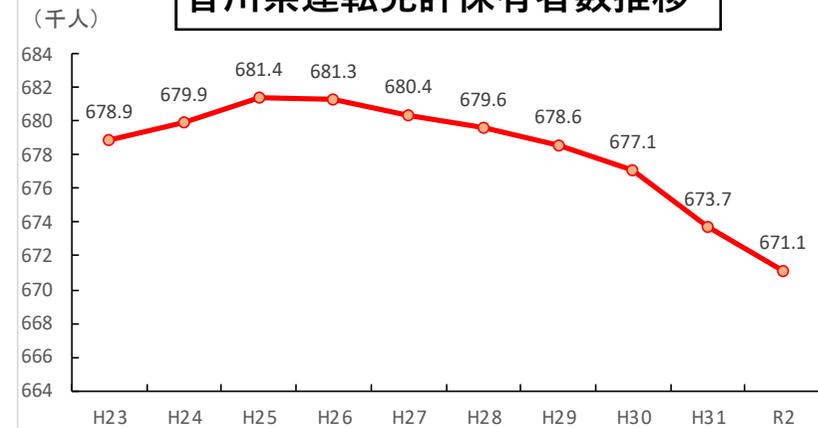
高松市全域の人口推移と将来予測



資料) 国勢調査、たかまつ人口ビジョン

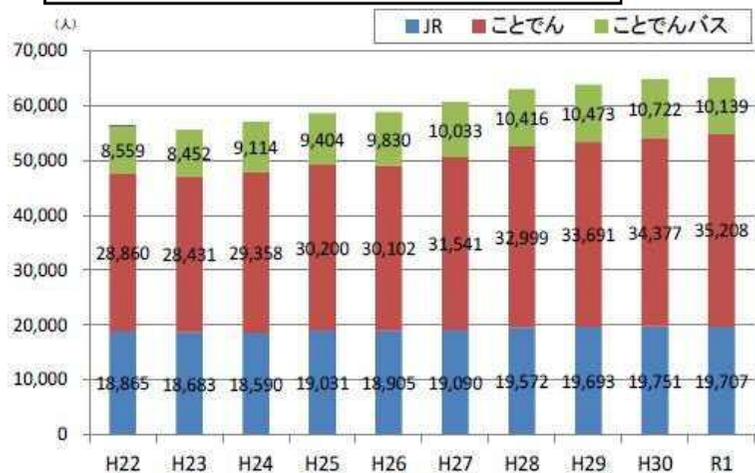
※高松市総合都市交通計画【改訂版】(平成31年3月)より引用

香川県運転免許保有者数推移



※香川県警のデータをグラフ化

高松市の公共交通利用者の推移



出典：高松市統計資料

※高松市都市計画道路網検討委員会資料より引用

高松市の公共交通利用率の推移

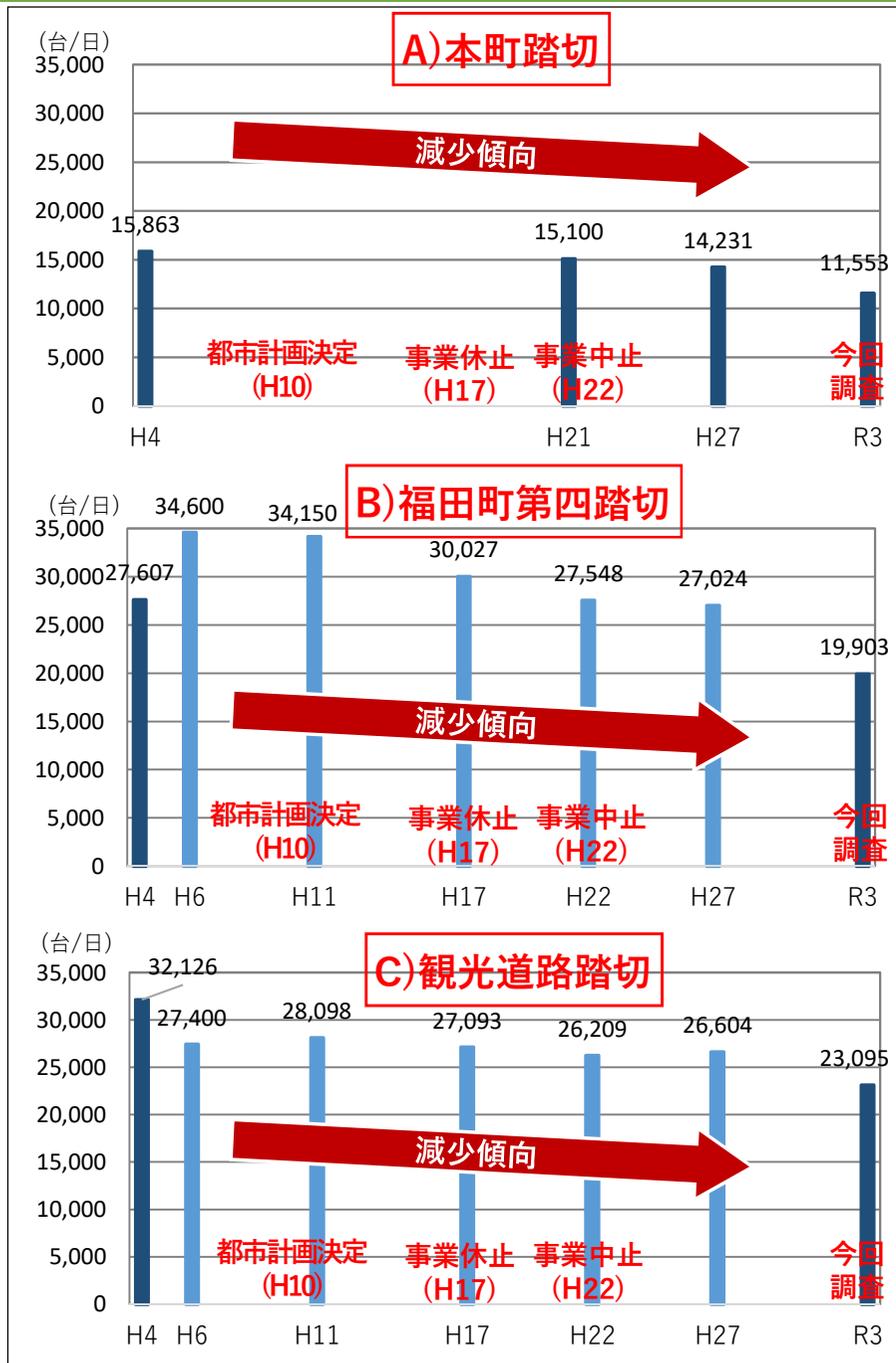


出典：高松市統計資料

※高松市都市計画道路網検討委員会資料より引用

2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(2) 3踏切を通過する自動車交通量の推移



グラフ凡例

- 踏切での交通量
- 踏切近傍での交通量 (道路交通情勢調査(道路交通センサ)による)

○高松市の自動車交通の発生集中量の将来推計



※H22、H27の数値は道路交通センサ、将来の数値は高松市の推計による
 ※T.E(トリップエンド)：1日の自動車交通の発生、集中の数

- ・ 3踏切を通過する自動車交通量は、いずれも「減少傾向」で推移
- ・ 人口が減少していることも踏まえ、過度に自動車に依存しない公共交通を基軸としたまちづくりに取り組んでいる
- ・ 高松市の自動車交通の発生集中量の将来推計も「減少」

2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

A)本町踏切 (本町踏切付近の道路現況)



2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

A)本町踏切（【西側】（東行き方向）の渋滞状況）

○本町踏切【西側】では、交通渋滞が発生

⇒朝（7時～10時）で、平均渋滞長180m、平均踏切通過時間5分39秒を観測

⇒夕（17時～20時）で、平均渋滞長80m、平均踏切通過時間3分59秒を観測

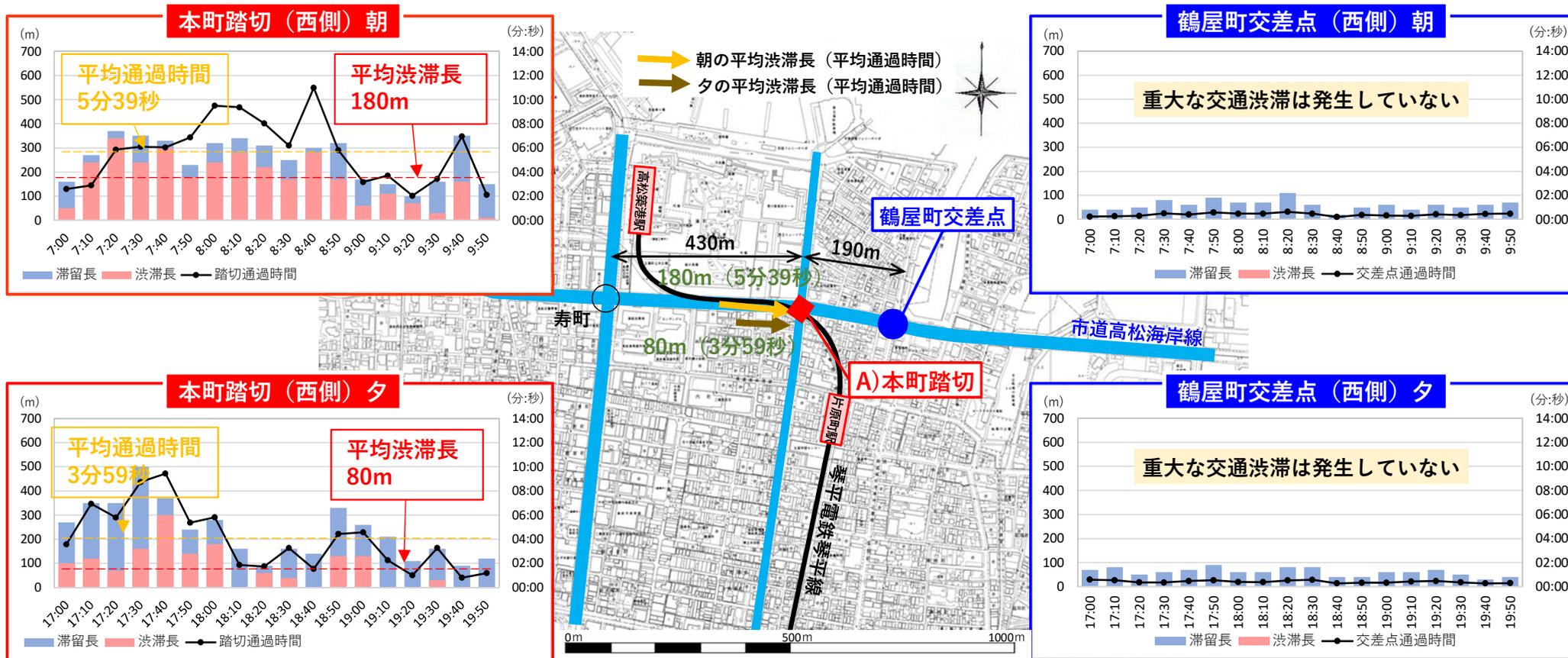
○隣接交差点の鶴屋町交差点では重大な交通渋滞は発生していない

※**滞留長**：踏切遮断の開放時の停止線から最後尾の車両までの車列の長さ

※**渋滞長**：踏切遮断の開放後、次の遮断までに通過できなかった車列の長さ

※**踏切通過時間**：踏切遮断の開放後、最後尾の車両が踏切を通過するまでにかかった時間

▶ 本町踏切【西側】では、本町踏切自体が自動車交通の阻害要因となり交通渋滞が発生



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）を使用して調製したものです。（承認番号令和3年9月16日高都第232号）

2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

A)本町踏切（【東側】（西行き方向）の渋滞状況）

○本町踏切【東側】では、交通渋滞が発生

⇒朝（7時～10時）で、平均渋滞長140m、平均踏切通過時間6分6秒を観測

⇒夕（17時～20時）で、平均渋滞長90m、平均踏切通過時間4分46秒を観測

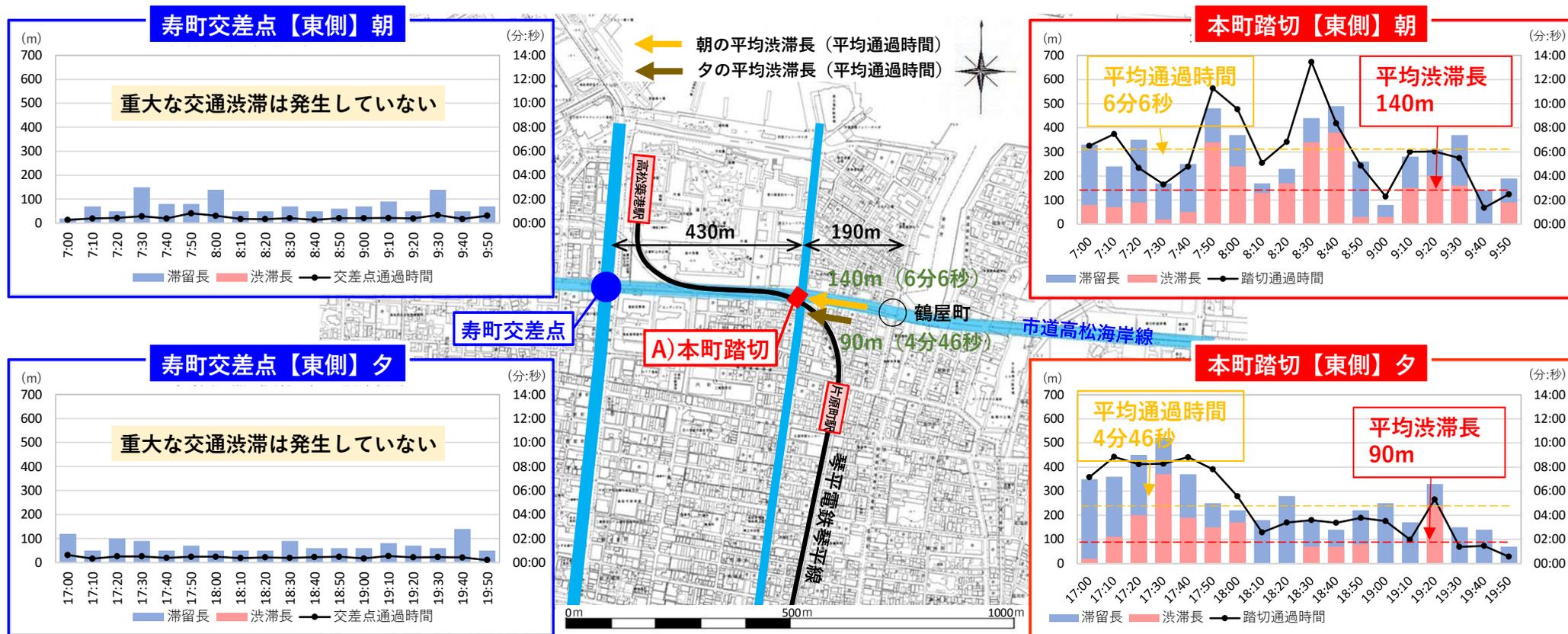
○隣接交差点の寿町交差点では重大な交通渋滞は発生していない

※**滞留長**：踏切遮断の開放時の停止線から最後尾の車両までの車列の長さ

※**渋滞長**：踏切遮断の開放後、次の遮断までに通過できなかった車列の長さ

※**踏切通過時間**：踏切遮断の開放後、最後尾の車両が踏切を通過するまでにかかった時間

本町踏切【東側】では、本町踏切自体が自動車交通の阻害要因となり交通渋滞が発生



2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

B) 福田町第四踏切 (福田町第四踏切付近の道路現況)



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）を使用して調製したものです。（承認番号令和3年9月16日高都第232号）

2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

B) 福田町第四踏切（【西側】（東行き方向）の渋滞状況）

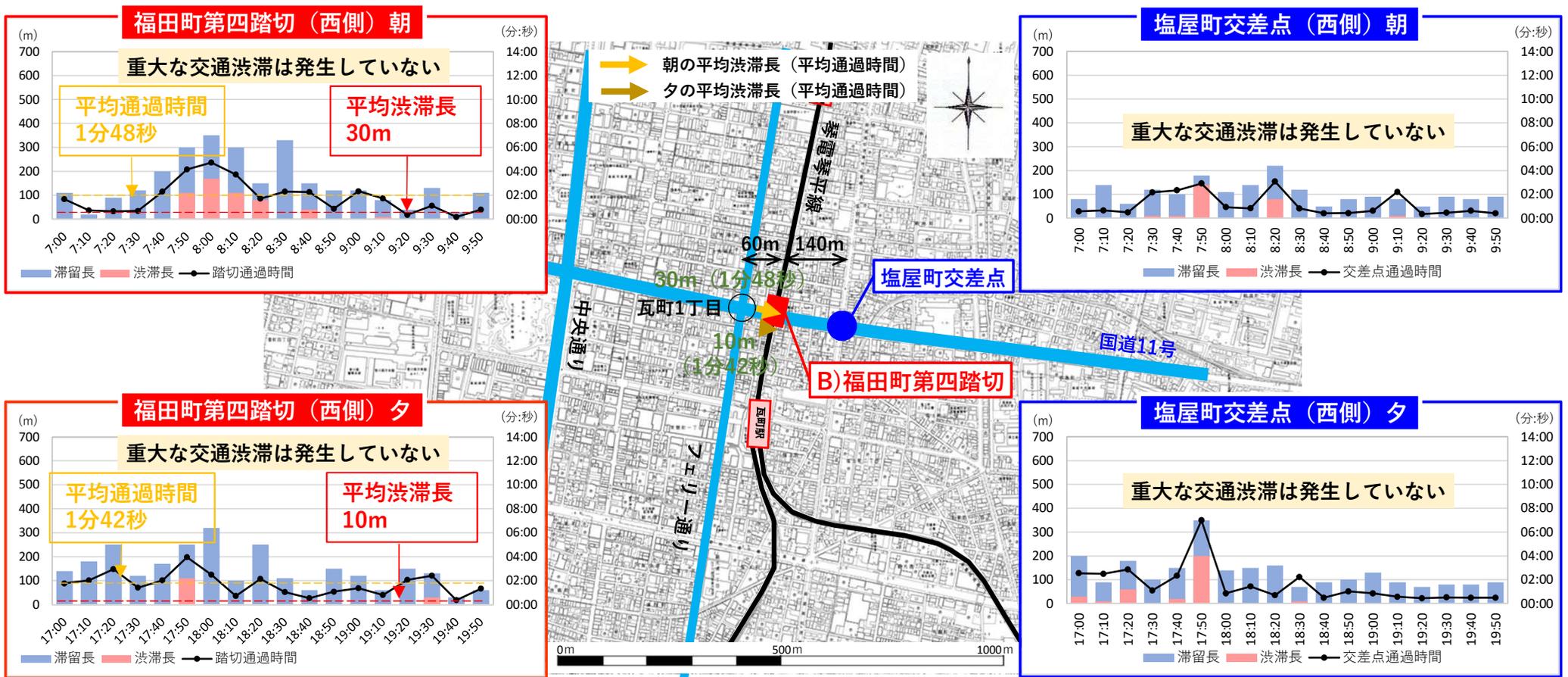
○福田町第四踏切【西側】では、重大な交通渋滞は発生していない

朝（7時～10時）で、平均渋滞長30m、平均踏切通過時間1分48秒を観測
 夕（17時～20時）で、平均渋滞長10m、平均踏切通過時間1分42秒を観測

○隣接交差点の塩屋町交差点も重大な交通渋滞は発生していない

※**滞留長**：踏切遮断の開放時の停止線から最後尾の車両までの車列の長さ
 ※**渋滞長**：踏切遮断の開放後、次の遮断までに通過できなかった車列の長さ
 ※**踏切通過時間**：踏切遮断の開放後、最後尾の車両が踏切を通過するまでにかかった時間

▶ 福田町第四踏切【西側】では、重大な交通渋滞は発生していない



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）を使用して調製したものです。（承認番号令和3年9月16日高都第232号）

2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

B) 福田町第四踏切 (【東側】 (西行き方向) の渋滞状況)

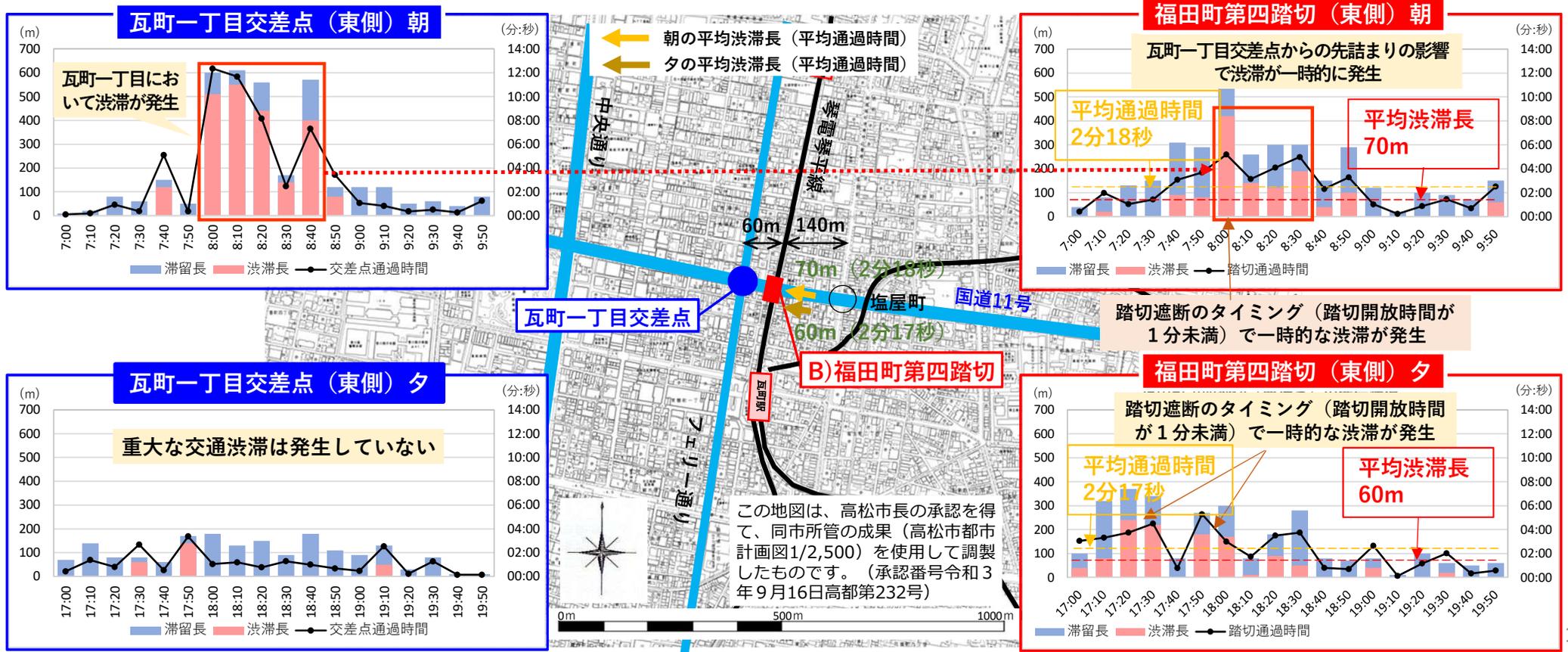
○ 福田町第四踏切【東側】では、瓦町一丁目交差点の先詰まりの影響や、踏切開放時間が短いタイミングで、一時的な交通渋滞が発生

朝 (7時~10時) で、平均渋滞長70m、平均踏切通過時間2分18秒を観測
 夕 (17時~20時) で、平均渋滞長60m、平均踏切通過時間2分17秒を観測

○ 隣接交差点の瓦町一丁目交差点 (朝) でも交通渋滞が発生

※**滞留長**：踏切遮断の開放時の停止線から最後尾の車両までの車列の長さ
 ※**渋滞長**：踏切遮断の開放後、次の遮断までに通過できなかった車列の長さ
 ※**踏切通過時間**：踏切遮断の開放後、最後尾の車両が踏切を通過するまでにかかった時間

▶ 福田町第四踏切【東側】では、交通渋滞が一時的に発生



2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

C) 観光道路踏切 (観光道路踏切付近の道路現況)



2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

C) 観光道路踏切（【西側】（東行き方向）の渋滞状況）

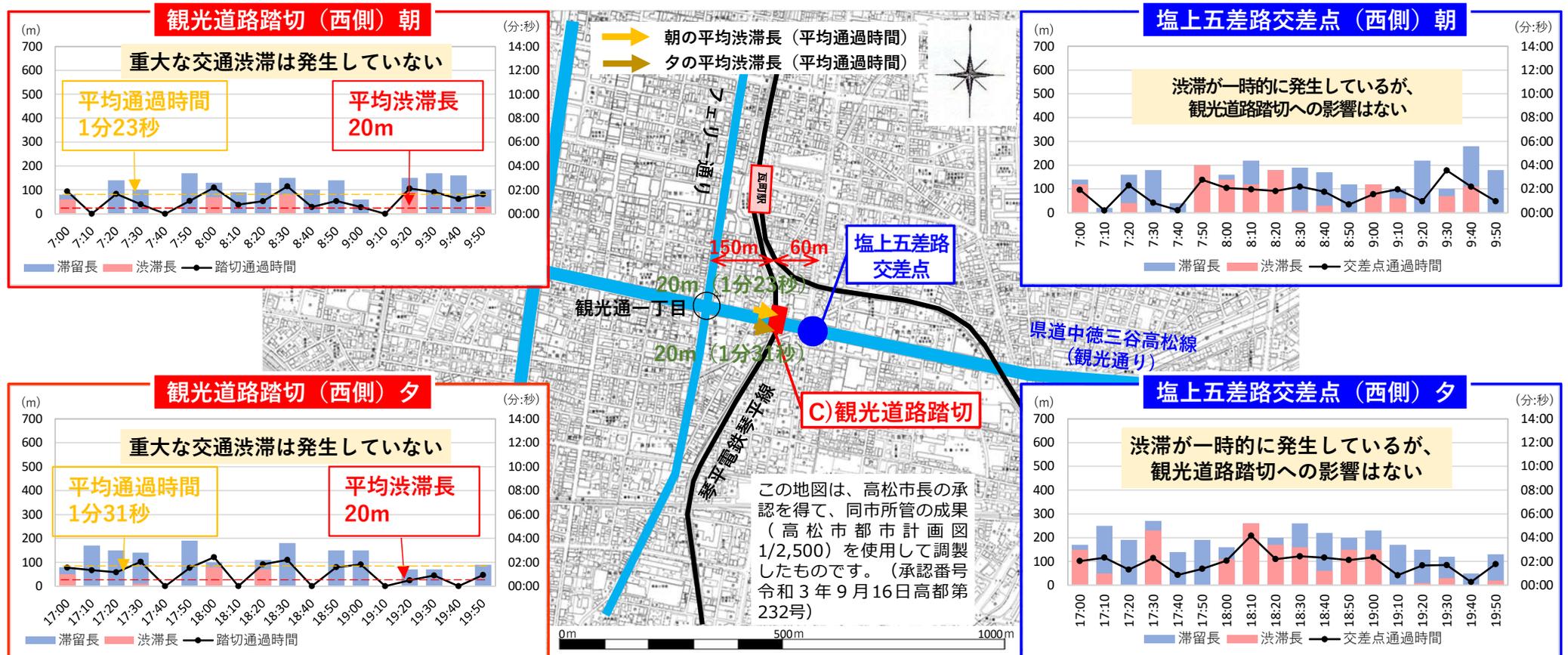
○観光道路踏切【西側】では、重大な交通渋滞は発生していない

朝（7時～10時）で、平均渋滞長20m、平均踏切通過時間1分23秒を観測
 夕（17時～20時）で、平均渋滞長20m、平均踏切通過時間1分31秒を観測

○隣接交差点の塩上五差路では一時的な渋滞が発生しているが、観光道路踏切への影響はない

※**滞留長**：踏切遮断の開放時の停止線から最後尾の車両までの車列の長さ
 ※**渋滞長**：踏切遮断の開放後、次の遮断までに通過できなかった車列の長さ
 ※**踏切通過時間**：踏切遮断の開放後、最後尾の車両が踏切を通過するまでにかかった時間

観光道路踏切【西側】では、重大な交通渋滞は発生していない



2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(3) 3踏切の渋滞状況

C) 観光道路踏切 (【東側】 (西行き方向) の渋滞状況)

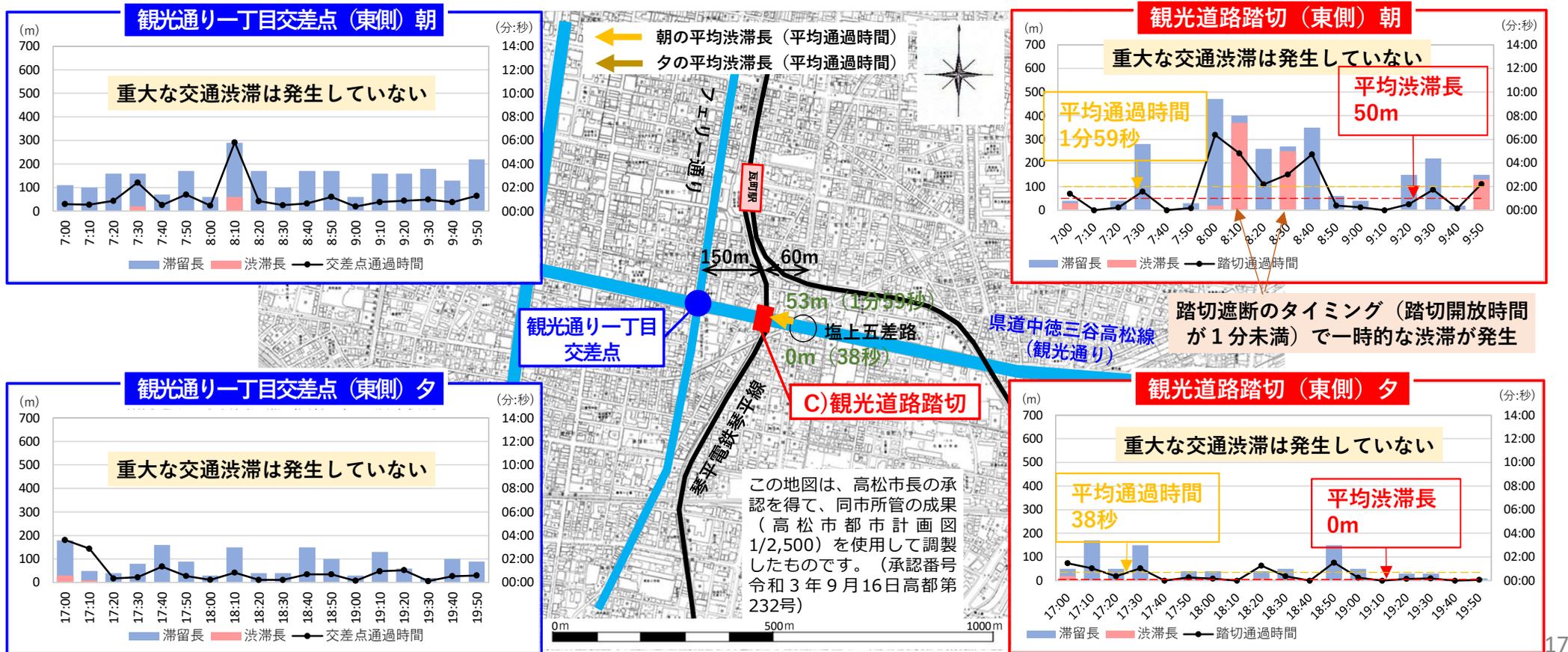
○観光道路踏切【東側】では、重大な交通渋滞は発生していないが、踏切開放時間が短いタイミングで、一時的に渋滞が発生

朝 (7時~10時) で、平均渋滞長50m、平均踏切通過時間1分59秒を観測
 夕 (17時~20時) で、平均渋滞長0m、平均踏切通過時間38秒を観測

○隣接交差点の観光通り一丁目交差点も重大な交通渋滞は発生していない

※滞留長：踏切遮断の開放時の停止線から最後尾の車両までの車列の長さ
 ※渋滞長：踏切遮断の開放後、次の遮断までに通過できなかった車列の長さ
 ※踏切通過時間：踏切遮断の開放後、最後尾の車両が踏切を通過するまでにかかった時間

▶ 観光道路踏切【東側】では、重大な交通渋滞は発生していない



2 「交通対策」の検討

③現況調査結果の分析

(4) 交差点と3踏切の渋滞の比較

○高松市内の混雑している交差点と3踏切の比較

朝（7時～10時）の平均

順位	交差点名	赤信号などで停まった車列の長さ(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	札幌東交差点	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1丁目交差点	267
11	木太南小学校北交差点	260
12	新開交差点	256
13	木太東口交差点	254
14	東山崎町交差点	243
15	春日町交差点	242
16	詰田川東交差点	238
17	室新交差点	232
18	東永井交差点	218
19	琴電松島踏切交差点	217
20	奥の池南交差点	217
21	福田町第四踏切	194
22	弦打小学校北東交差点	193
23	南上福岡町交差点	191
24	新篁池交差点	189
25	田中東交差点	188
26	観光道路踏切	185
27	檀紙交差点	182
28	春日川西交差点	173
29	栗林公園南交差点	170
30	郷東町交差点	170
31	元山橋東交差点	156
32	西永井交差点	156
33	大栗橋西交差点	152
34	瀬戸内町交差点	151
35	三谷町中央交差点	148
36	一宮新交差点	148
37	花ノ宮交差点	144
38	西ハゼ町交差点	143
39	三名町交差点	142
40	出作東交差点	138

夕（17時～20時）の平均

順位	交差点名	赤信号などで停まった車列の長さ(m)
1	新開交差点	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
11	東永井交差点	217
12	木太東口交差点	216
13	エビス交差点	208
14	詰田川西交差点	207
15	高松市国分寺総合センター前交差点	201
16	鶴市本村交差点	200
17	一宮新交差点	167
18	鹿角東交差点	167
19	番町交差点	166
20	春日町交差点	166
21	田中東交差点	159
22	福田町第四踏切	157
23	上天神町交差点	155
24	西永井交差点	150
25	百相交差点	141
26	田中交差点	138
27	花園南交差点	137
28	室新交差点	135
29	林町佐古交差点	133
30	峰山口交差点	131
31	観光道路踏切	127
32	花園町交差点	125
33	元山町交差点	125
34	札幌東交差点	122
35	伏石町交差点	121
36	新橋西交差点	116
37	新篁池交差点	115
38	中央橋西交差点	110
39	札幌交差点	102
40	太田下町交差点	100

○1時間あたりの踏切が閉まっている時間

	1時間あたりの踏切が閉まっている時間	3踏切平均
A) 本町踏切	19分	15分
B) 福田町第四踏切	17分	
C) 観光道路踏切	10分	

※朝（7～10時）、夕（17～20時）の平均値

○1時間あたりの踏切が閉まっている時間は、平均で15分程度である。なお、交差道路の交通量が同程度である一般的な十字の交差点での赤信号時間は、30分程度である。

○本町踏切の混雑は、市内の混雑している交差点の上位に相当しているが、福田町第四踏切と観光道路踏切の混雑は、20位以下に相当している

※踏切のデータは、令和3年6月23日に実施した渋滞状況調査の結果を使用

※交差点のデータは、渋滞状況調査と同日の県警提供のデータを集計して使用

2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(5) 踏切の事故状況の推移

- 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28踏切の人身事故は、平成22年を最後に発生していない
- 高松市内の交差点では人身事故が発生している

【琴電連立計画区間の28踏切の事故状況の推移】

	踏切名	路線名	人身事故件数			
			H13～H17	H18～H22	H23～H27	H28～R2
1	築港構内第一	琴平線	0	0	0	0
2	築港構内第二	琴平線	0	1	0	0
3	城内第二	琴平線	0	0	0	0
4	本町	琴平線	0	0	0	0
5	工町	琴平線	0	0	0	0
6	鶴屋町第一	琴平線	0	0	0	0
7	鶴屋町第二	琴平線	0	0	0	0
8	片原町	琴平線	1	0	0	0
9	百閒町	琴平線	0	0	0	0
10	桶屋町	琴平線	0	0	0	0
11	野方町	琴平線	0	1	0	0
12	福田町第一	琴平線	0	0	0	0
13	福田町第二	琴平線	0	0	0	0
14	福田町第三	琴平線	0	0	0	0
15	福田町第四	琴平線	1	3	0	0
16	八坂町第一	琴平線	0	0	0	0
17	八坂町第二	琴平線	0	0	0	0
18	千日前	琴平線	0	0	0	0
19	栗林新道	琴平線	0	0	0	0
20	観光道路	琴平線	0	0	0	0
21	松生	琴平線	0	0	0	0
22	藤塚	琴平線	0	0	0	0
23	塩上第一	長尾線	0	0	0	0
24	塩上第二	長尾線	0	0	0	0
25	塩上第三	長尾線	0	0	0	0
26	松生	長尾線	0	1	0	0
27	花園町第一	長尾線	0	0	0	0
28	花園町第二	長尾線	0	0	0	0
	計		2	6	0	0

(事故データは、琴電提供のデータを集計して使用)

(参考) 高松市内の交差点の人身事故件数

直近5年間 (H28.10～R3.9)

交差点名	件数
寿町交差点	19
室町交差点	18
上天神西交差点	16
東山崎町交差点	15
上東原交差点	14
三条交差点	14
成合大橋西交差点(信号なし)	13
上天神町交差点	12
中央橋西交差点	12
峰山口交差点	12
郷東橋西交差点(信号なし)	11
花園西交差点	11
観光道路踏切東交差点(信号なし)	11
桜井高校北西交差点(信号なし)	11
林町佐古交差点	10
洲端東交差点	10
新春日川橋西詰交差点	10
福岡町3丁目交差点	10
聾学校南交差点	10
伏石町交差点	10
檀紙交差点	9

(香川県警交通事故情報提供システムより抽出)

2 「交通対策」の検討 ③現況調査結果の分析

(6) まとめ

● 3踏切を通過する自動車交通量

3踏切を通過する自動車交通量は減少傾向で推移しており、高松市の自動車交通の発生集中量の将来推計も減少している

● 3踏切の渋滞の評価

・ 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

▼ 3踏切の平均渋滞長・平均通過時間

	踏切から西側での渋滞				踏切から東側での渋滞			
	朝（7時～10時）		夕（17時～20時）		朝（7時～10時）		夕（17時～20時）	
	平均渋滞長	平均踏切通過時間	平均渋滞長	平均踏切通過時間	平均渋滞長	平均踏切通過時間	平均渋滞長	平均踏切通過時間
A) 本町踏切	180m	5分39秒	80m	3分59秒	140m	6分6秒	90m	4分46秒
B) 福田町第四踏切	30m	1分48秒	10m	1分42秒	70m	2分18秒	60m	2分17秒
C) 観光道路踏切	20m	1分23秒	20m	1分31秒	50m	1分59秒	0m	38秒

● 渋滞長：踏切遮断の開放後、次の遮断までに通過できなかった車列の長さ

● 踏切通過時間：踏切遮断の開放後、最後尾の車両が踏切を通過するまでにかかった時間

● 3踏切での事故状況

高松市内の交差点では人身事故が発生しているが、3踏切の人身事故は平成19年を最後に発生していない。また、琴電連立計画区間の28踏切の人身事故は、平成22年を最後に発生していない

2 「交通対策」の検討 ⑤アンケート調査について

(1) アンケートの実施概要

調査の方法

対象者	対象の抽出方法	配布・回収方法	配布数
高松市民 (20歳以上75歳未満)	無作為抽出 (高松市に協力依頼)	郵送配布・郵送回収	回答数約1000部が必要であるため、回収率3割程度を見込み、4000部を配布する。

アンケートの概要

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	

※琴電連立の都市計画の概要、事業の経緯、3踏切の交通データなどを別冊で示す。

3 その他

①琴電連立の都市計画決定が残っていることによる影響・・・・・・・・・・ 24

(1) 関係機関等からの意見

3 その他 ①琴電連立の都市計画決定が残っていることによる影響

(1) 関係機関等からの意見



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）

4 今後のスケジュール

4 今後のスケジュール

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

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



- ・アンケート調査の実施及び結果の分析
- ・「まちづくりの姿」の検討

【次回委員会】

第4回
(R3年度後期)

【交通対策の評価】

- ・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

【琴電連立都市計画の存廃の方向性の決定】

- ・「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

第6回

【これまでの検討の整理】

- ・都市計画の存廃を判断する前提条件の整理（時期等）
- ・存廃を含む都市計画のあり方の方針決定

【住民との合意形成】

- ・住民等との合意形成の方策について

【委員会の結論の確認】

- ・住民との合意形成の確認（手法及び評価方法）
- ・委員会の結論の確認

琴電連続立体交差事業の都市計画に関するアンケート調査（案）

香川県の都市計画行政につきまして、日頃よりご理解とご協力をいただきありがとうございます。

さて、香川県では、平成22年から事業を中止している琴電連続立体交差事業の都市計画を「存続させるか」又は「廃止するか」の検討を行っています。

つきましては、高松市にお住いの皆様にアンケートを行い、検討の参考資料とさせていただきますと考えておりますので、ご協力いただきますようお願い申し上げます。

香川県 土木部 都市計画課

【用語の解説】

○鉄道の連続立体交差事業とは？

鉄道を高架にすることで、鉄道と複数の道路を連続的に立体交差し、踏切をなくす事業です。

○都市計画決定とは？

まちづくりにとって、重要な施設などの計画について、都市計画法に基づき定める手続きです。都市計画決定した施設の計画区域内では、建物の建築等に制限があります。

○都市計画事業認可とは？

都市計画決定した施設について、事業を実施するために国などに認可をうける手続きです。

【ご記入にあたってのお願い】

- 本調査は、20歳以上75歳未満の高松市民の皆様のうち、令和3年10月1日時点の住民基本台帳を基に、無作為に抽出した約4,000人を対象としています。
- この調査票は、無記名式です。ご回答いただいた内容を集計した結果は公表しますが、個別の回答が公表されることはありません。また、ご回答の内容を本調査以外の目的で使用することはありません。
- 調査票にご回答いただき、同封の返信用封筒（切手不要）にてご返送ください。
【ご注意】回答用紙や封筒には、氏名や住所の記入はお控えください。
- ご回答は、○月○日（○）までをお願い致します。
- 本調査の内容等についてご不明な点などございましたら、お手数ですが、下記までご連絡ください。

〔調査に関するお問い合わせ先〕

香川県土木部都市計画課

都市政策・計画グループ 森元、上村

電話：087-832-3557

FAX：087-806-0222

※電話の受付時間は、平日8:30～17:15となります。FAXをご利用の場合は、「琴電連続立体交差事業の都市計画に関するアンケート担当宛て」と明記してください。

1. あなたご自身のことについて

問 1-1. 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)。(○印 1つ)

- | | | |
|----------|----------|-----------|
| 1. 20 歳代 | 2. 30 歳代 | 3. 40 歳代 |
| 4. 50 歳代 | 5. 60 歳代 | 6. 70 歳以上 |

問 1-2. あなたのお住まいの地域について教えてください。町丁名又は郵便番号

高松市 _____ ※町丁名までの記載で構いません。番地等は必要ありません。

郵便番号

--	--	--

 -

--	--	--	--

問 1-3. 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。(○印 1つ)

- | | | |
|---------------|---------------|---------------------|
| 1. 週に5日以上運転 | 2. 週に2～3日程度運転 | 3. 週に1日程度運転 |
| 4. 月に1～2回程度運転 | 5. 年に数回程度運転 | 6. 運転しない又は免許をもっていない |

2. 交通に関する施策について

問 2-1. 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。(○印 1つ)

1. 賛同できる
2. どちらかといえば賛同できる
3. どちらともいえない
4. どちらかといえば賛同できない
5. 賛同できない
6. わからない

問 2-2. 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。
(最も重要と思う項目に○印 1つ)

1. 渋滞対策
2. 交通安全対策
3. 橋や舗装の老朽化対策
4. バリアフリー化など快適な道路整備
5. わかりやすい案内標識などの整備
6. その他

{

}

3. 琴電連続立体交差事業の都市計画について

琴電連続立体交差事業の都市計画の概要、経緯及び都市計画決定が残っていることによる影響については、別冊参考資料の1～3ページをご覧ください。

問3-1. 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。(○印 1つ)

1. 知っていた 2. 聞いたことはあった 3. 知らなかった

問3-2. 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。(○印 1つ)

1. 知っていた 2. 聞いたことはあった 3. 知らなかった

問3-3. 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。(○印 1つ)

- | | |
|-------------------------|-----------------|
| 1. 特にない | } 問4-1へお進みください。 |
| 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 | } 問3-4へお進みください。 |
| 4. わからない | |
| | } 問4-1へお進みください。 |

問3-4. 問3-3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)

1. 踏切で待たされるから
2. 踏切を横断する際、危険を感じるから
3. 東西の往来がしにくいから
4. 地域のコミュニティが分断されているから
5. その他

[]

4. 琴電連続立体交差事業に係る主要な3踏切の交通渋滞状況について

主要な3踏切(A)本町踏切、(B)福田町第四踏切、(C)観光道路踏切)の位置については、別冊参考資料1ページ、交通データについては、別冊参考資料4～6ページをご覧ください。

問 4-1. 主要な3踏切の通過頻度について教えてください。(それぞれの踏切で○印 1つ)

	週に 5日以上 通る	週に 2～3日程度 通る	週に 1日程度 通る	月に 1～2回程度 通る	ほとんど 通らない	通った ことが ない
A) 本町踏切	1	2	3	4	5	6
B) 福田町第四踏切	1	2	3	4	5	6
C) 観光道路踏切	1	2	3	4	5	6

問 4-2 主要な3踏切の渋滞状況の印象を教えてください。(それぞれの踏切で○印 1つ)

	非常に 渋滞して いる	やや 渋滞して いる	どちらとも いえない	あまり 渋滞して いない	まったく 渋滞して いない	わから ない
A) 本町踏切	1	2	3	4	5	6
B) 福田町第四踏切	1	2	3	4	5	6
C) 観光道路踏切	1	2	3	4	5	6

問 4-3. 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。
(それぞれの踏切で○印 1つ)

	非常に よくな った	やや よくな った	どちらとも いえない	あまり よくなっ て いない	まったく よくなっ て いない	わから ない
A) 本町踏切	1	2	3	4	5	6
B) 福田町第四踏切	1	2	3	4	5	6
C) 観光道路踏切	1	2	3	4	5	6

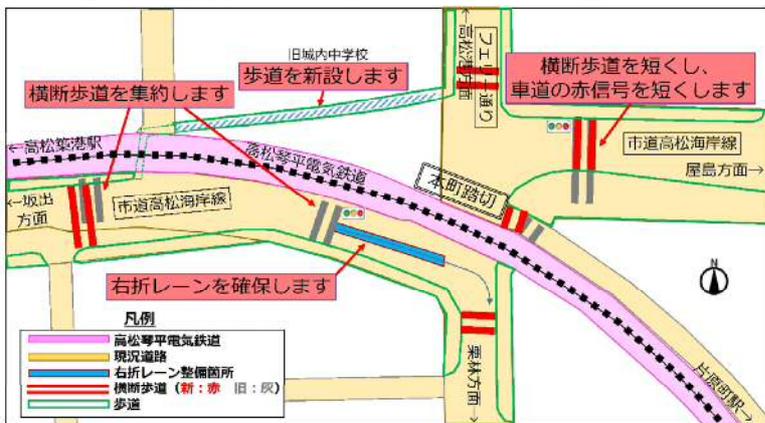
5. 琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切の自動車交通対策について

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ません。

このため、県としては琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切のうち、**A)本町踏切**については、**B)福田町第四踏切**や**C)観光道路踏切**と比べ自動車交通対策の問題が大きいことから、改善の必要があると考えております。

問5-1. **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かって、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。(○印1つ)

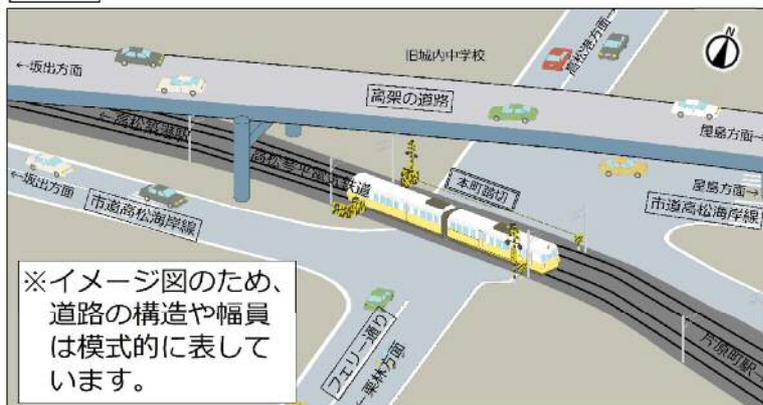
図-1 (高松市による本町踏切の暫定整備計画の概要)



対策の効果

- 横断歩道の短縮、集約で車道の赤時間が短くなり、渋滞が緩和する
- 右折レーンの設置で、右折車の滞留による渋滞が緩和する
- 歩道の新設により、本町踏切を通る歩行者と自動車の交錯が減り、渋滞が緩和する

図-2 (高架の道路のイメージ図)



対策の効果

- 高架の道路により、混雑なく車両が通行できる
- 高架の道路により、大型車両が安全に通行できる
- 高架を通る車両が増え、踏切部の渋滞が解消する。

1. 図-1の暫定整備の対策を行えば、十分である
2. 図-2までの対策を行えば、十分であり、効果が期待できる
3. 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
4. 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
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
7. わからない。特に意見はない

問6へお進みください。

問5-2へお進みください。

問6へお進みください。

問5-2. 問5-1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。

理由

[]

[]

問6へ
お進みください。

6. 自由意見

問6. 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。

[]

[]

ご協力ありがとうございました。

調査票は同封の返信用封筒（切手不要）に入れて、〇月〇日（〇）までにポストに投函してください。

【ご注意】回答用紙や封筒には、氏名や住所の記入はお控えください。

琴電連続立体交差事業の都市計画に関するアンケート調査（案）

別冊参考資料

【目次】	ページ
1. 琴電連続立体交差事業の都市計画の概要	1
2. 琴電連続立体交差事業の経緯	2
3. 琴電連続立体交差事業の都市計画決定が残っていることによる影響	3
4. 琴電連続立体交差事業に関する踏切の交通データ	4

【用語の解説】

○鉄道の連続立体交差事業とは？

鉄道を高架にすることで、鉄道と複数の道路を連続的に立体交差し、踏切をなくす事業です。

○都市計画決定とは？

まちづくりにとって、重要な施設などの計画について、都市計画法に基づき定める手続きです。都市計画決定した施設の計画区域内では、建物の建築等に制限があります。

○都市計画事業認可とは？

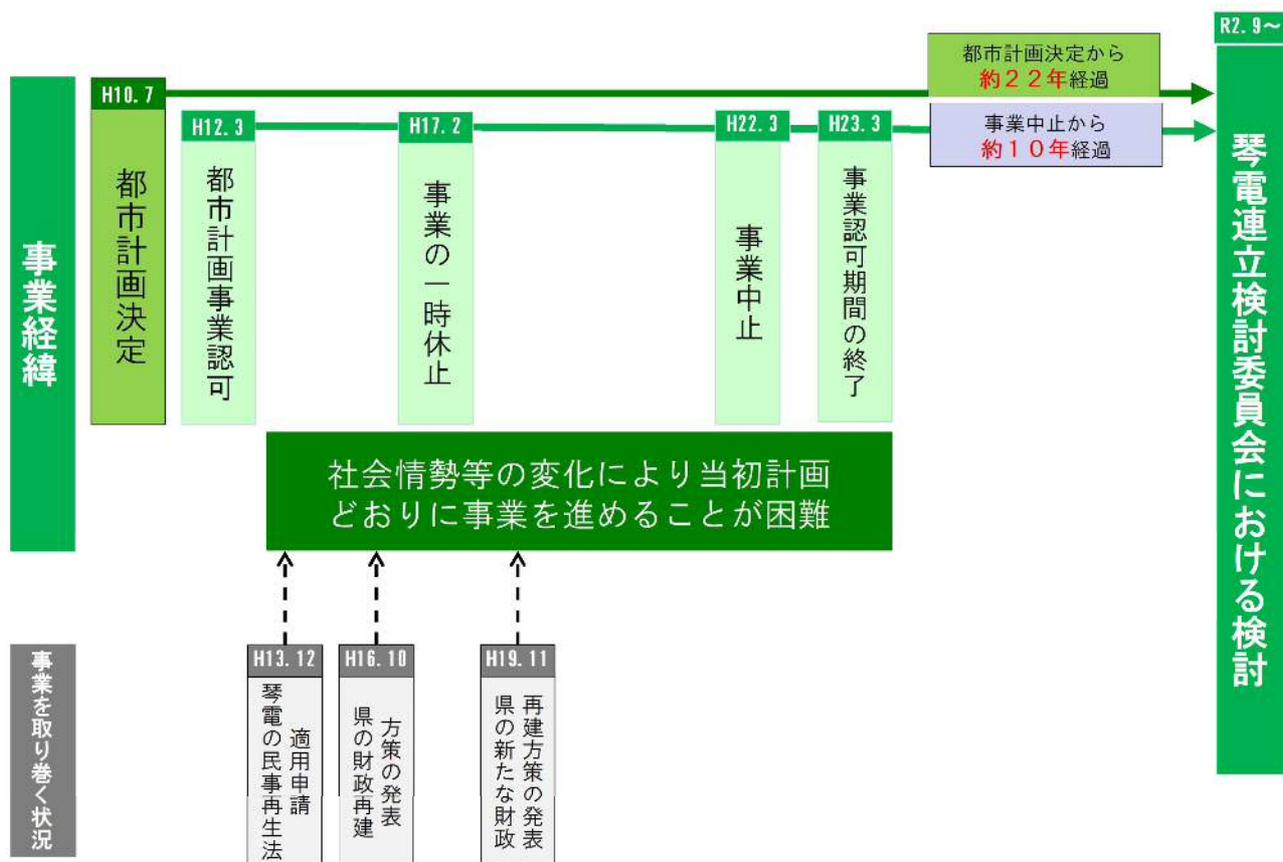
都市計画決定した施設について、事業を実施するために国などに認可をうける手続きです。

1. 琴電連続立体交差事業の都市計画の概要



○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、平成10年に、県において都市計画決定しました。

2. 琴電連続立体交差事業の経緯



○平成12年に、総事業費約340億円で都市計画事業認可を受け、県において事業を進めていましたが、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17年に「事業の一時休止」、平成22年に「事業中止」とし、その後、事業認可期間も平成23年に終了しています。

○事業中止から約10年、都市計画決定から約22年が経過するなど長期間が経過していることから、令和2年に「琴電連続立体交差検討委員会」を立ち上げ、都市計画を「存続させるか」又は「廃止するか」の検討を行っています。

○なお、「琴電連続立体交差検討委員会」のこれまでの検討内容等については、香川県都市計画課のホームページに掲載しています。

琴電連続立体交差検討委員会のHPアドレス

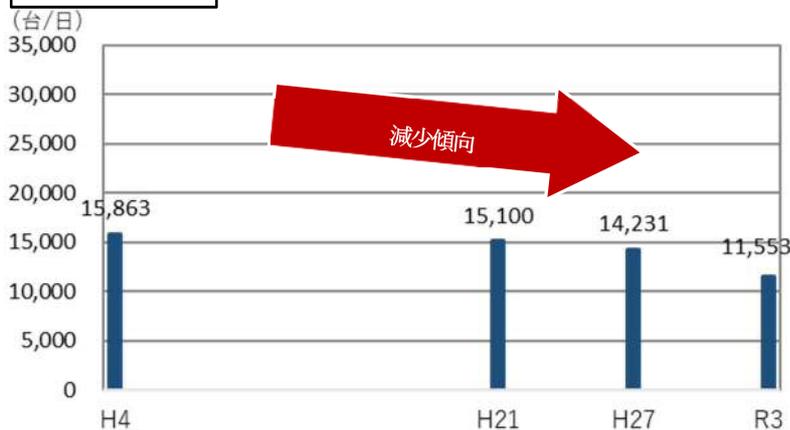
<https://www.pref.kagawa.lg.jp/toshikei/toshikeikaku/w9t4s6200311114034.html>

4. 琴電連続立体交差事業に関する踏切の交通データ

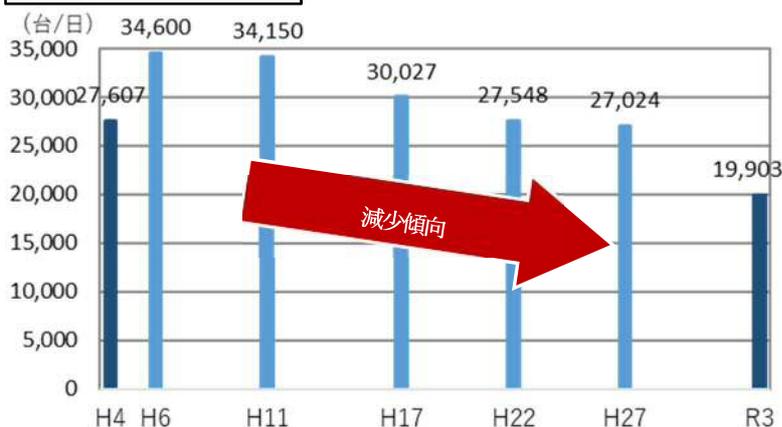
琴電連続立体交差事業に関する主要な3踏切である**A) 本町踏切**、**B) 福田町第四踏切**、**C) 観光道路踏切**の交通データについて整理しました。

①3踏切を通過する自動車交通量の推移

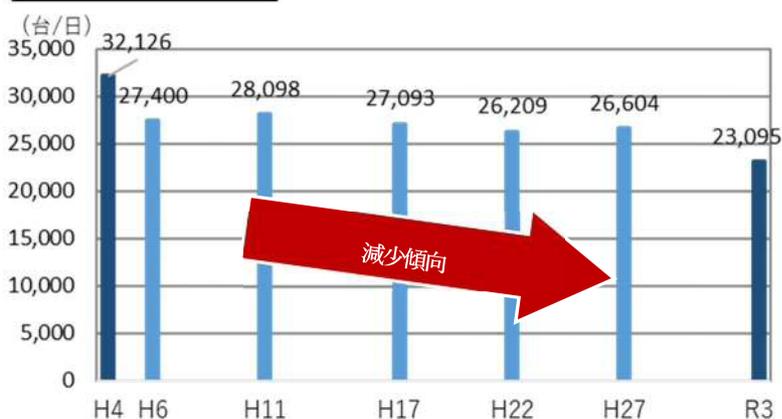
A) 本町踏切



B) 福田町第四踏切



C) 観光道路踏切



グラフ凡例

- 踏切での交通量
- 踏切近傍での交通量
(道路交通情勢調査(道路交通センサス)による)

【評価】 3踏切を通過する自動車交通量は、いずれも減少傾向で推移している。また、今後、人口が減少していくことも踏まえ、香川県や高松市では過度に自動車に依存しない公共交通を基軸としたまちづくりに取り組んでいる。

②3踏切の渋滞の比較(令和3年6月調査)

	踏切から西側での渋滞				踏切から東側での渋滞			
	朝(7時~10時)		夕(17時~20時)		朝(7時~10時)		夕(17時~20時)	
	平均渋滞長	平均踏切通過時間	平均渋滞長	平均踏切通過時間	平均渋滞長	平均踏切通過時間	平均渋滞長	平均踏切通過時間
A)本町踏切	180m	5分39秒	80m	3分59秒	140m	6分6秒	90m	4分46秒
B)福田町第四踏切	30m	1分48秒	10m	1分42秒	70m	2分18秒	60m	2分17秒
C)観光道路踏切	20m	1分23秒	20m	1分31秒	50m	1分59秒	0m	38秒

渋滞長：踏切遮断の開放後、次の遮断までに通過できなかった車列の長さ

踏切通過時間：踏切遮断の開放後、最後尾の車両が踏切を通過するまでにかかった時間

【評価】3踏切のうち本町踏切では、平均渋滞長や平均踏切通過時間が長いことから、渋滞の問題が大きいと考えられる。

③1時間あたりの踏切が閉まっている時間

朝(7時~10時)、夕(17時~20時)の平均

	1時間あたりの踏切が閉まっている時間	3踏切平均
A)本町踏切	19分	15分
B)福田町第四踏切	17分	
C)観光道路踏切	10分	

【評価】1時間あたりの踏切が閉まっている時間は、平均で15分程度である。なお、交差点路の交通量が同程度である一般的な十字の交差点での赤信号時間は、それぞれ30分程度である。

④3踏切の事故の状況

3踏切の人身事故発生件数(件)

	H13~17	H18~22	H23~27	H28~R2
A)本町踏切	0	0	0	0
B)福田町第四踏切	1	3	0	0
C)観光道路踏切	0	0	0	0

(参考)高松市内の交差点の人身事故件数

直近5年間(H28.10~R3.9)

交差点名	件数
寿町交差点	19
室町交差点	18
上天神西交差点	16
東山崎町交差点	15
上東原交差点	14
三条交差点	14
成合大橋西交差点(信号なし)	13
上天神町交差点	12
中央橋西交差点	12
峰山口交差点	12
郷東橋西交差点(信号なし)	11
花園西交差点	11
観光道路踏切東交差点(信号なし)	11
桜井高校北西交差点(信号なし)	11
林町佐古交差点	10
洲端東交差点	10
新春日川橋西詰交差点	10
福岡町3丁目交差点	10
鷺学校南交差点	10
伏石町交差点	10
権紙交差点	9

【評価】高松市内の交差点では人身事故が発生しているが、3踏切の人身事故は、平成19年を最後に発生していない。

⑤高松市内の混雑している交差点と3踏切の比較

朝（7時～10時）の平均

夕（17時～20時）の平均

順位	交差点名	赤信号などで停まった車列の長さ(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	札幌東交差点	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1丁目交差点	267
11	木太南小学校北交差点	260
12	新開交差点	256
13	木太東口交差点	254
14	東山崎町交差点	243
15	春日町交差点	242
16	詰田川東交差点	238
17	室新交差点	232
18	東永井交差点	218
19	琴電松島踏切交差点	217
20	奥の池南交差点	217
21	福田町第四踏切	194
22	弦打小学校北東交差点	193
23	南上福岡町交差点	191
24	新籠池交差点	189
25	田中東交差点	188
26	観光道路踏切	185
27	檀紙交差点	182
28	春日川西交差点	173
29	栗林公園南交差点	170
30	郷東町交差点	170
31	元山橋東交差点	156
32	西永井交差点	156
33	大栗橋西交差点	152
34	瀬戸内町交差点	151
35	三谷町中央交差点	148
36	一宮新交差点	148
37	花ノ宮交差点	144
38	西ハゼ町交差点	143
39	三名町交差点	142
40	出作東交差点	138

順位	交差点名	赤信号などで停まった車列の長さ(m)
1	新開交差点	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
11	東永井交差点	217
12	木太東口交差点	216
13	エビス交差点	208
14	詰田川西交差点	207
15	高松市国分寺総合センター前交差点	201
16	鶴市本村交差点	200
17	一宮新交差点	167
18	鹿角東交差点	167
19	番町交差点	166
20	春日町交差点	166
21	田中東交差点	159
22	福田町第四踏切	157
23	上天神町交差点	155
24	西永井交差点	150
25	百相交差点	141
26	田中交差点	138
27	花園南交差点	137
28	室新交差点	135
29	林町佐古交差点	133
30	峰山口交差点	131
31	観光道路踏切	127
32	花園町交差点	125
33	元山町交差点	125
34	札幌東交差点	122
35	伏石町交差点	121
36	新橋西交差点	116
37	新籠池交差点	115
38	中央橋西交差点	110
39	札幌交差点	102
40	太田下町交差点	100

※交差点のデータは、県警提供のデータを集計して使用

※踏切のデータは、実測したデータを使用

【評価】 本町踏切の混雑は、市内の混雑している交差点の上位に相当しているが、福田町第四踏切と観光道路踏切の混雑は、20位以下に相当している。