

第2回 琴電連立検討委員会

日時：令和3年2月3日（水）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) 琴電連立の都市計画に関する課題の整理
 - (2) 今後の検討の進め方
 - (3) 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2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3年2月3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	岡井 覚一郎	
交通事業者	高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役専務	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	下平 弘和	
	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	佐藤 隆治	
	香川県土木部長	西川 英吉	
	高松市都市整備局長	木村 重之	

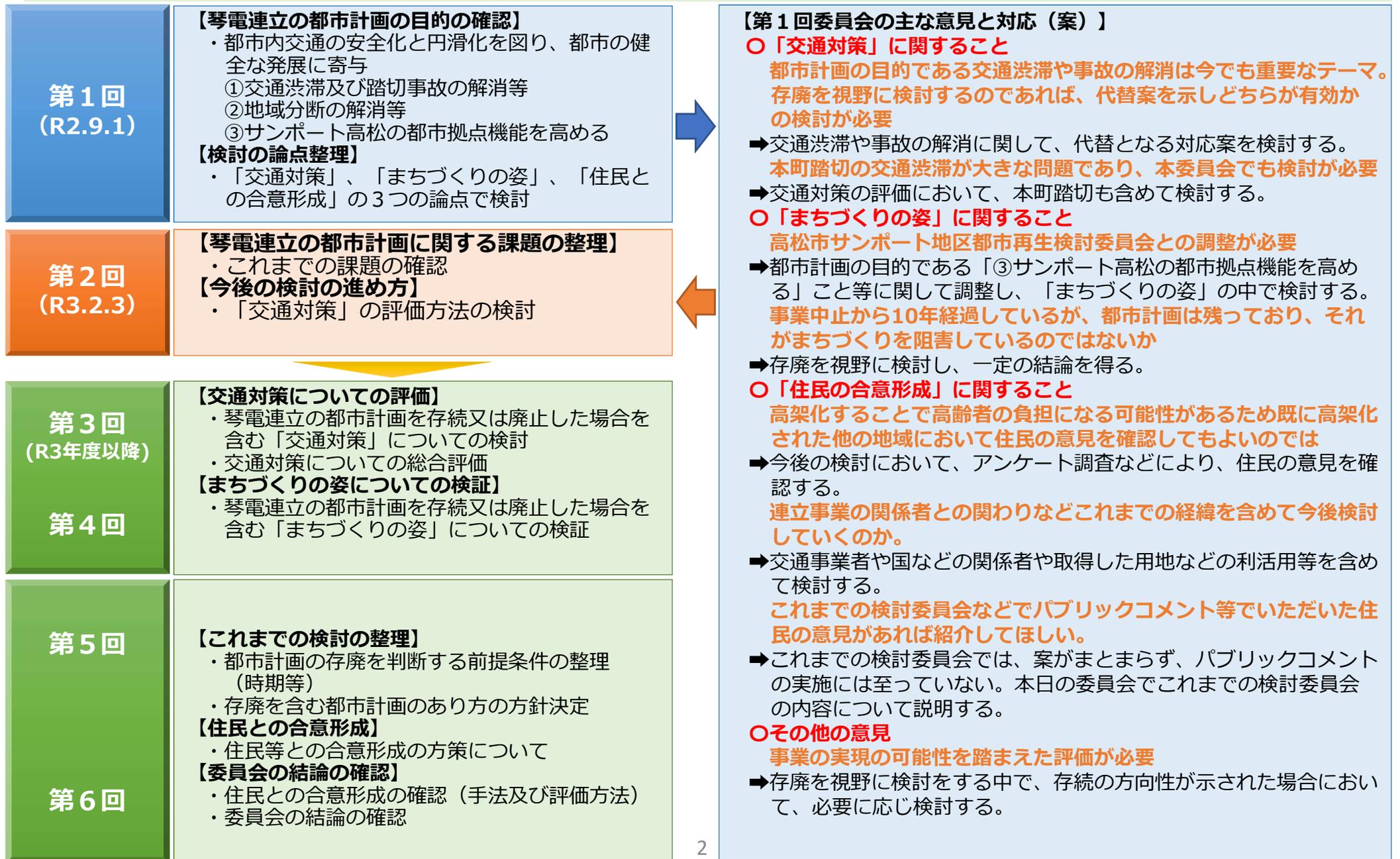
第 2 回 琴電連立検討委員会 説明資料

- 第 2 回検討委員会の検討内容 1
- 琴電連立の都市計画に関する課題の整理 3
- 今後の検討の進め方 12
- 本日の議論のポイント 15
- 今後の検討スケジュール 17

○第2回検討委員会の検討内容

第2回検討委員会の検討内容

・第2回検討委員会では、これまでの課題の確認や交通対策の評価方法について検討



○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

- (1) 都市計画決定時の状況 4
- (2) これまでの各種委員会の開催経緯 5
- (3) 各種委員会の概要 6
- (4) まとめ 11

これまでの課題の確認

(1) 都市計画決定時（H10）の状況

- ・都市計画の目的の背景となる計画決定時の課題の状況

都市計画の目的

- ①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により、**交通渋滞及び踏切事故の解消**等を図り、県都高松市の都市機能を向上させること
- ②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により、**地域分断の解消**等を図り、県都高松市の都市機能を向上させること
- ③琴電高松築港駅をサンポート高松に乗入れることにより、**サンポート高松の都市拠点機能を高める**こと

都市計画決定時の課題の状況

①交通渋滞及び踏切事故

○交通渋滞

琴電連立計画区間の主要3路線の踏切である本町踏切の踏切自動車交通遮断量[※]は約7万3千(台・h/日)、福田町第四踏切で約7万2千(台・h/日)、観光道路踏切で約4万6千(台・h/日)となっている。

※当該踏切の自動車交通量(台/日)×踏切遮断時間(h/日)

○踏切における死傷事故(H6~H10)

福田町第四踏切で3件発生(うち死亡1件)

②地域分断

○土地利用の状況

築港駅～瓦町駅間の西側に商業施設が集中しており、東側は商業施設が少なく、西側と比較して地平線路による地域分断の影響が出ている。

③サンポート高松の都市拠点機能

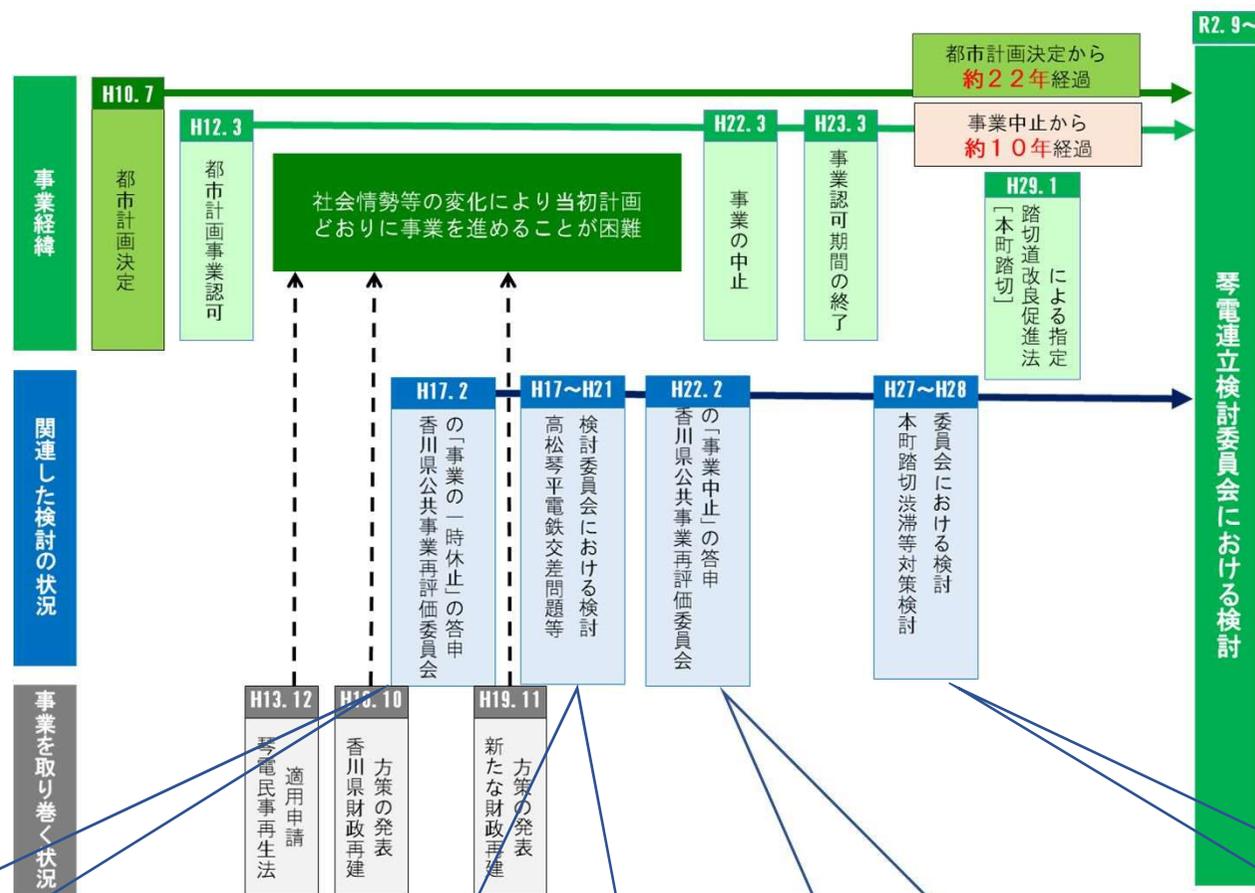
○JR高松駅の西側への移転により、琴電高松築港駅との連絡機能が低下している。



これまでの課題の確認

(2) これまでの各種委員会の開催経緯（全体の流れ）

- これまで各種委員会において、琴電連立事業の継続の可否や現状の改善に向けた検討を実施



①H16年度 香川県公共事業再評価委員会
 琴電の民事再生法、香川県の財政再建方策の発表を受け、「事業の一時休止」を諮問

②高松琴平電鉄交差問題等検討委員会
 H16年度再評価委員会の「事業の一時休止」の答申及び答申に付された条件を受けて、検討を実施。

③H21年度 香川県公共事業再評価委員会
 高松琴平電鉄交差問題等検討委員会の検討結果を受け、「事業中止」を諮問

④本町踏切渋滞等対策検討委員会
 琴電連立事業の中止以降の状況変化も踏まえつつ、本町踏切における渋滞対策の検討

これまでの課題の確認

(3) 各種委員会の概要

①香川県公共事業再評価委員会（H17.2（H16年度））

- ・ 琴電の民事再生法の申請や県の財政再建方策等を踏まえ、整備案の見直し検討をしたうえで「事業の一時休止」を諮問
- ・ 高架する範囲の見直しによる4案を比較した結果、各案ともに問題があり、厳しい財政状況の中で、現計画の事業推進が事実上困難であることから「事業の一時休止」の答申

項目	概要															
検討事項	<p>■ 琴電連立の整備案の見直しの検討</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画案</th> <th>計画概要</th> <th>問題点など</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①現計画案</td> <td>JR高德線から北側を高架</td> <td>事業費が大きい</td> </tr> <tr> <td>②事業区間短縮案</td> <td>国道11号から北側を高架化</td> <td>市街地で2か所の道路が閉鎖</td> </tr> <tr> <td>③現築港駅乗入案</td> <td>JR高德線から片原町駅までを高架化</td> <td>サンポートへの乗り入れなし</td> </tr> <tr> <td>④地下化案</td> <td>国道11号から北側を地下化</td> <td>市街地で4か所の道路が閉鎖</td> </tr> </tbody> </table> <p>高架する範囲の見直し等による4案を比較した結果、各案ともに問題があり、<u>事業推進が事実上困難</u></p>	計画案	計画概要	問題点など	①現計画案	JR高德線から北側を高架	事業費が大きい	②事業区間短縮案	国道11号から北側を高架化	市街地で2か所の道路が閉鎖	③現築港駅乗入案	JR高德線から片原町駅までを高架化	サンポートへの乗り入れなし	④地下化案	国道11号から北側を地下化	市街地で4か所の道路が閉鎖
計画案	計画概要	問題点など														
①現計画案	JR高德線から北側を高架	事業費が大きい														
②事業区間短縮案	国道11号から北側を高架化	市街地で2か所の道路が閉鎖														
③現築港駅乗入案	JR高德線から片原町駅までを高架化	サンポートへの乗り入れなし														
④地下化案	国道11号から北側を地下化	市街地で4か所の道路が閉鎖														
委員会からの答申	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会経済情勢の大きな変化や厳しい財政状況の中で、現計画の事業推進が事実上困難であることから、<u>当面「事業の一時休止」とする県の対応方針は一定の理解ができ、やむを得ない。</u> ・ 「1.本町踏切などの交通混雑の解消及び安全性の確保」や「2.サンポート高松への乗り入れによる交通結節機能の強化」については、引き続き課題解決に向け、<u>3.大幅な当初事業計画の見直しも含め検討を継続。</u> 															

これまでの課題の確認

(3) 各種委員会の概要

②高松琴平電鉄交差問題等検討委員会 (H17~H21)

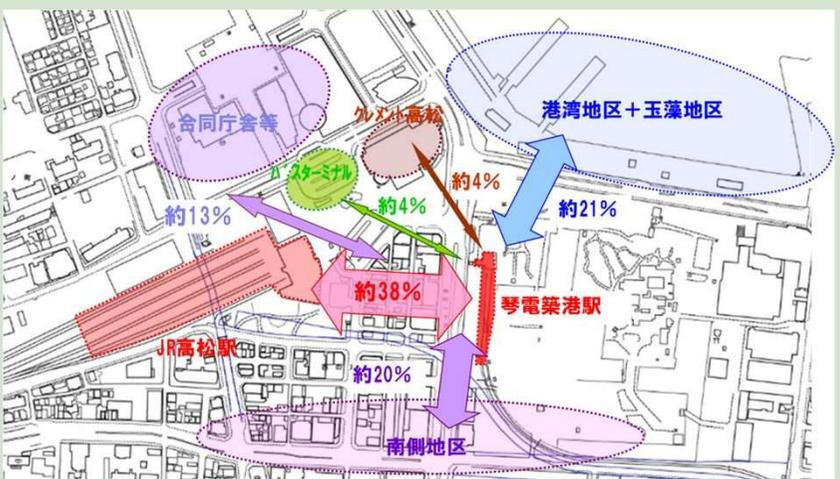
香川県公共事業再評価委員会 (H16年度) で答申された3つの事項について検討

【1.本町踏切の渋滞対策】

→本町踏切の踏切遮断パターンをプログラム制御することにより、遮断時間を短縮

【2.サンポート高松の交通結節機能の検証】

→琴電築港駅からの人的流動は、JR高松駅へ向かう「線」ではなく高松港や南側商店街などへ向かう「面」である。

項目	概要	概要												
検討事項	<p>【1.本町踏切の渋滞対策】</p> <ul style="list-style-type: none">○遮断パターンをプログラム制御方式に改良➔ 遮断時間の短縮 ※ 1日あたり約20分の短縮。➔ 渋滞長の減少 ※ 平均渋滞長が250m短縮 (390m→140m) <table border="1" data-bbox="324 1165 1176 1428"><thead><tr><th>1日あたり踏切遮断時間</th><th>8~9時 平均渋滞長</th><th>1日あたり踏切通過交通量</th></tr></thead><tbody><tr><td>速効対策前 4:39:09</td><td>390m</td><td>速効対策前 14,019台</td></tr><tr><td>↓ 20分37秒 (△7.4%)の短縮</td><td>↓ 250m の短縮</td><td>↓ 1,081台 (+7.7%)の増加</td></tr><tr><td>速効対策後 4:18:32</td><td>140m</td><td>速効対策後 15,100台</td></tr></tbody></table>	1日あたり踏切遮断時間	8~9時 平均渋滞長	1日あたり踏切通過交通量	速効対策前 4:39:09	390m	速効対策前 14,019台	↓ 20分37秒 (△7.4%)の短縮	↓ 250m の短縮	↓ 1,081台 (+7.7%)の増加	速効対策後 4:18:32	140m	速効対策後 15,100台	<p>【2.サンポート高松の交通結節機能の検証】</p> <ul style="list-style-type: none">○琴電築港駅からの人的流動は、JR高松駅へ向かう「線」ではなく高松港や南側商店街などへ向かう「面」である。○広域かつ多モードの交流結節点という視点  <p>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2年8月11日高都第383号）</p>
1日あたり踏切遮断時間	8~9時 平均渋滞長	1日あたり踏切通過交通量												
速効対策前 4:39:09	390m	速効対策前 14,019台												
↓ 20分37秒 (△7.4%)の短縮	↓ 250m の短縮	↓ 1,081台 (+7.7%)の増加												
速効対策後 4:18:32	140m	速効対策後 15,100台												

これまでの課題の確認

②高松琴平電鉄交差問題等検討委員会（H17～H21）

【3.大幅な当初事業計画の見直しも含めた比較案の検討】

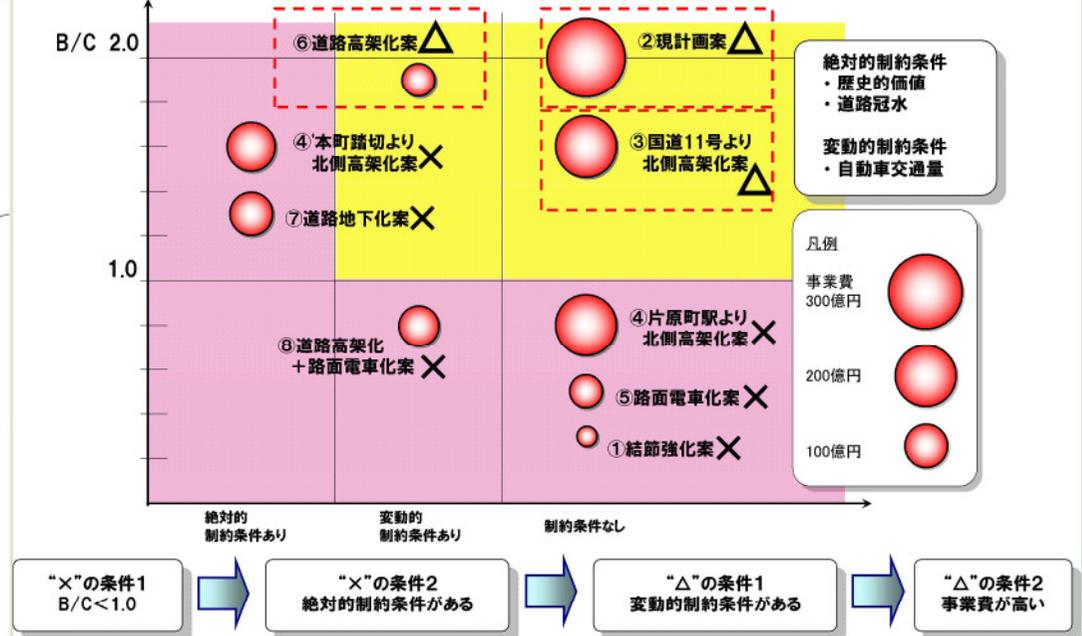
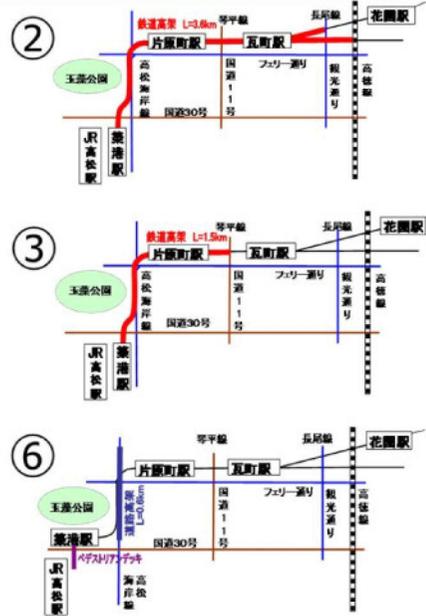
→渋滞や結節機能などの課題に対し、現計画案に加え、鉄道の一部高架案、また道路の高架化や地下化など9案の検討をし、3案に絞り込みを行ったが、それぞれ一長一短があり結論は得られなかった。

概要

【3.大幅な当初事業計画の見直しも含めた比較案の検討】

■比較案9案（詳細は参考資料参照）の問題点や課題、費用対効果、制約条件等を踏まえて3案を抽出

No.	検討案	B/C	総合評価
①	結節強化案	0.3	×
② 鉄道立体案	現計画案	2.0	△
	国道11号北側高架案	1.6	△
	片原町駅北側高架化案	0.8	×
	本町踏切北側高架化案	1.6	×
⑤	路面電車化案	0.5	×
⑥ 鉄道平面案	道路高架案 (単独立体交差)	1.9	△
	道路地下案 (単独立体交差)	1.3	×
	道路高架+路面電車化案	0.8	×



■抽出した3案の課題

②現計画案 ③11号北側高架案	事業費が大きく、計画見直しの主旨から、現時点では認められない。 ※) 将来的に事業者の財政状況が好転すれば、整備が可能となる。
⑥道路高架案	現時点の交通量及び、交通量推計値によると、2車線の高架では、容量不足となり、認められない。 ※) 将来的に交通量が減少すれば、2車線での整備が容認される。



今後は社会情勢の変化を踏まえつつ、事業者間の調整により、整備方針を決めていく

これまでの課題の確認

(3) 各種委員会の概要

③香川県公共事業再評価委員会 (H22.2 (H21年度))

- ・②の「高松琴平電鉄交差問題等検討委員会」で検討した【1.本町踏切の渋滞対策】【2.サンポート高松の交通結節機能の検証結果】【3.大幅な当初事業計画の見直しを含めた比較案の検討結果】の報告や鉄道事業者による踏切安全対策実施などについて報告し、「事業中止」を諮問
- ・様々な視点から検討を行ってきたが、依然として厳しい財政状況等から、「事業中止」の答申

項目	概要									
検討事項	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>■ 高松琴平交差問題検討委員会の検討結果の報告</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">検討内容</th> <th>検討結果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.本町踏切の渋滞対策</td> <td>・システム改良により、警報時間の短縮を実施。 ・交通流の改善がみられた。</td> </tr> <tr> <td>2.サンポート高松の交通結節機能の検証</td> <td>・「面」的な流動特性の発見 ・「広域かつ多モードの交流結節点」という新たな視点</td> </tr> <tr> <td>3.大幅な当初事業計画の見直しを含めた比較案の検討</td> <td>・現計画案を含む比較優位案はどれも課題が残る。 ・事業者間のさらなる協議が求められる</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="width: 48%;"> <p>■ 踏切事故対策の実施</p> <p>鉄道事業者による福田町第四踏切の対策実施 (H20.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遮断機の全遮断化による踏切への誤進入の防止 ・踏切警報灯の全方向型化による視認性の向上 <p>⇒対策実施から再評価委員会開催 (H22.2) まで事故なし</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>対策前</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>遮断機の全遮断化</p>  </div> </div> </div> </div>		検討内容	検討結果	1.本町踏切の渋滞対策	・システム改良により、警報時間の短縮を実施。 ・交通流の改善がみられた。	2.サンポート高松の交通結節機能の検証	・「面」的な流動特性の発見 ・「広域かつ多モードの交流結節点」という新たな視点	3.大幅な当初事業計画の見直しを含めた比較案の検討	・現計画案を含む比較優位案はどれも課題が残る。 ・事業者間のさらなる協議が求められる
検討内容	検討結果									
1.本町踏切の渋滞対策	・システム改良により、警報時間の短縮を実施。 ・交通流の改善がみられた。									
2.サンポート高松の交通結節機能の検証	・「面」的な流動特性の発見 ・「広域かつ多モードの交流結節点」という新たな視点									
3.大幅な当初事業計画の見直しを含めた比較案の検討	・現計画案を含む比較優位案はどれも課題が残る。 ・事業者間のさらなる協議が求められる									
答申	<p>・本計画について様々な視点から検討を行ってきたが、依然として厳しい財政状況や事業を取り巻く状況等から、「<u>事業を中止</u>」とする県の対応方針は一定の理解ができ、やむを得ない。</p> <p>・「JR高松駅と琴電築港駅とのつながり」や「サンポート高松での「取得済み用地の活用」」などの諸課題については、高松市の将来のまちづくりも踏まえ、高松市や琴電等の関係機関などとも十分に連携を図り、その解消に向け取り組んでほしい。</p>									
答申後の対応	<p>「JR高松駅と琴電築港駅とのつながり」</p>  <p>琴電築港駅からJR高松駅間の屋根付き歩道や案内標識の整備 (H22実施)</p>	<p>「サンポート高松での「取得済み用地の活用」」</p>  <p>高松駅南交通広場として高速バス乗り場などを整備 (H25供用開始)</p>								

これまでの課題の確認

(3) 各種委員会の概要

④本町踏切渋滞等対策検討委員会 (H27~H28)

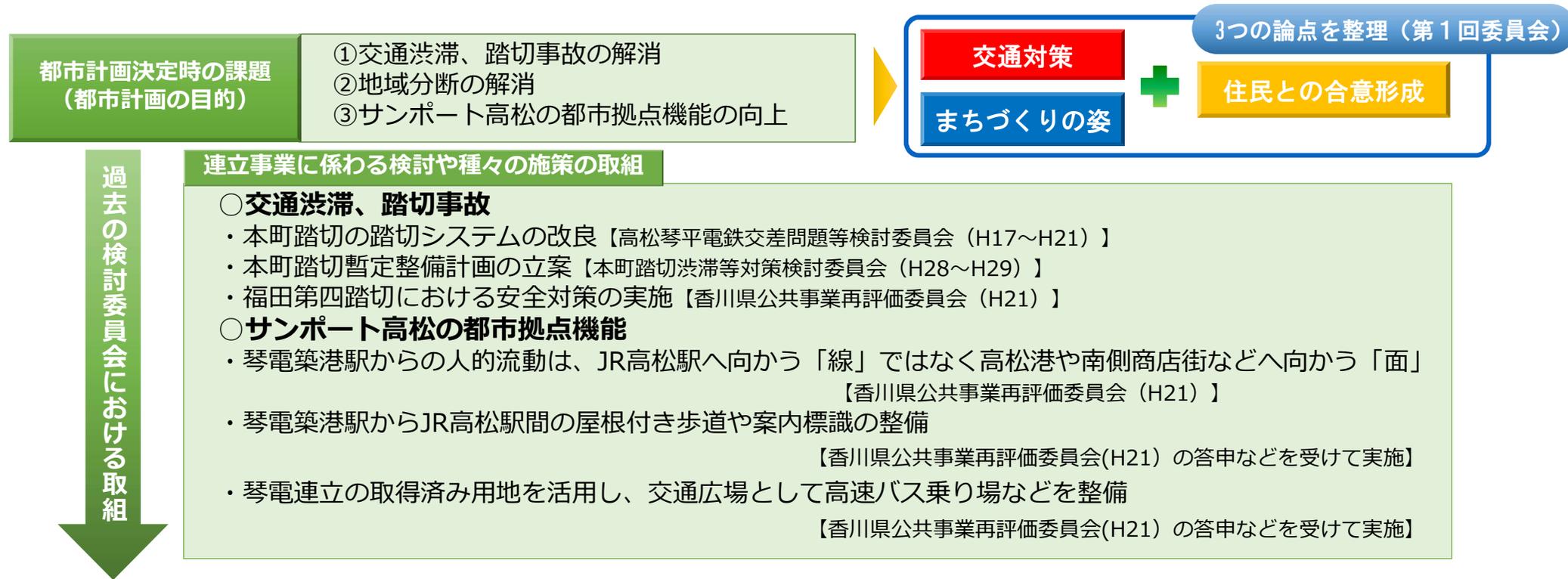
琴電連立事業の中止以降、県道高松坂出線の無料化 (H22年度) や県立中央病院の開院 (H25年度) など高松海岸線 (本町踏切) の交通状況の変化に対応するため、本町踏切における交通流円滑化や踏切事故減少に資する対策を検討し、暫定整備計画を立案した。道路管理者の高松市が令和3年度から工事を実施予定。

項目	概要
検討事項	<p>■本町踏切 暫定整備計画</p> <p>東西方向の道路線形の変更・右左折専用車線の整備、城内中学校跡地への歩道整備及び遮断機移設等による踏切面積の減少により、処理交通量の増加は定量的に評価できないものの、一定の交通の円滑化及び安全性の向上に寄与するもの。</p> <p>①赤信号時間短縮 (横断距離の短縮)</p> <p>②センターライン実線表示による通行安全性の確保</p> <p>③右折車線の確保による後続車滞留回避</p> <p>④左折車線の確保 (踏切開放待ちの防止)</p> <p>⑤遮断機移設や停止線の位置変更等による踏切支障件数の減少</p> <p>⑥歩車分離による歩行者の安全性の確保</p> <p>⑦交差形状の変更による踏切面積の減少</p> <p>高松海岸線 (玉藻工区) 整備事業により、四国電力前まで拡幅整備</p> <p>参考 (現状)</p>

これまでの課題の確認

(4) まとめ

- ・連立事業の都市計画決定時の課題に対応するため、これまで事業に係わる検討や種々の施策の取り組みを実施
- ・過去の検討委員会における取組などにより「課題の程度」に変化が生じているのではないか
- ・都市計画決定時の課題に関して、現況分析を改めて実施



過去の検討委員会における取組などにより、「課題の程度」に変化が生じているのではないか

今後の検討

【交通対策】 【まちづくりの姿】 の検討にあたって、現況分析を改めて実施したうえで検討を進める

○今後の検討の進め方

検討の進め方	13
交通対策の評価方法	14

検討の進め方

- ・ 検討にあたっては、都市計画の目的に関する評価を行う。
- ・ 都市計画を存続した場合は、都市計画の目的を当然達成できるため、改めての評価は行わない。
- ・ 都市計画を廃止した場合は、目的に関する評価を実施し、廃止後の状況を許容できる場合は、廃止の方向性を決定し、廃止後の状況を許容できない場合は、対応案の有無により、存続または廃止の方向性を決定する。

琴電連立の存廃検討の進め方

【琴電連立の都市計画の目的に関する評価】

目的 ①渋滞、踏切事故の解消 ②地域分断解消 ③サンポート拠点機能の向上

都市計画を
存続した場合

都市計画の目的
を達成可能

都市計画を**廃止**した場合

都市計画の目的に関する評価を実施

廃止後の状況を
許容できる

廃止後の状況を
許容できない

ある

対応案があるか

ない

都市計画の存廃の方向性

廃止の方向性

存続の方向性

住民の合意
形成

廃止

実現性に関する
評価

実現性低い

実現性高い

存続

都市計画を廃止した場合の
【交通対策】と【まちづくりの姿】の評価の視点

①渋滞、踏切事故
の解消

②地域分断解消

③サンポート拠点機能の向上

【第3回委員会】

【第4回委員会】

【住民の合意形成】

・ 住民との合意形成の方策

・ 住民との合意形成の確認（手法及び評価方法）

【第5回委員会】

【委員会の結論の確認】

【第6回委員会】

交通対策の評価方法

- ・評価の対象は、琴電連立事業に関連する範囲とするが、特に検討・評価が必要な箇所として、本町踏切、福田町第四踏切、観光道路踏切及びその周辺とする。
- ・交通渋滞、踏切事故の解消に関して、現況調査、将来分析を実施したうえで課題を抽出し、対応案を検討する。
- ・抽出した課題や対応案について、住民の意向を確認するため、アンケート調査を実施し、交通対策の評価を行う。

(1) 評価方法の概要

評価項目

都市計画の目的
①交通渋滞、踏切事故

対象範囲

琴電連立事業に関連する範囲とするが、特に検討・評価が必要な箇所として、本町踏切、福田町第四踏切、観光道路踏切及びその周辺とする。



評価手法

現況調査

- ▶渋滞の発生状況や待ち時間はどれくらいか？
- ▶交通量はどれくらいか？
- ▶事故の発生状況はどれくらいか？

将来分析

- ▶現況と将来の交通量を比較してどうか？

課題抽出

- ▶現況調査や将来分析の結果を踏まえた課題は？

対応案の検討

- ▶渋滞や事故の対策に関して、住民の望むサービス水準は？
- ▶廃止後の状況を許容できるか？

検討項目案

- ▶踏切待ち時間、交差点待ち時間
- ▶踏切自動車交通遮断量
- ▶混雑度、旅行速度
- ▶主要踏切及び踏切周辺の事故件数
- ▶現況交通量と将来交通量の比較分析 など

抽出方法案

- ▶調査した渋滞指標や事故指標の分析
- ▶他の渋滞箇所との比較
- ▶ヒアリング調査 など

検討方法案

- ▶許容できるサービス水準の分析
- ▶施設整備などのハード対策やソフト対策の検討 など

住民等の意向の確認【アンケート調査】

アンケート調査項目の検討

- ▶抽出した課題や検討した対応案に関するアンケート項目の検討

アンケート調査の実施

- ▶第3回委員会でアンケート項目について検討したうえで実施

交通対策に関する総合評価

○本日の議論のポイント

本日の議論のポイント

○「検討の進め方」について（資料P13）

1. 検討にあたっては、都市計画の目的に関する評価を行う。
2. 存続した場合は、目的を当然達成できるので、改めての評価は行わない。
3. 廃止した場合は、目的に関する評価を以下のとおり実施する。
 - ① 廃止後の状況が許容できる場合は、廃止の方向性を決定する。
 - ② 廃止後の状況が許容できない場合は、対応案を検討し、対応案の有無により、存続または廃止の方向性を決定する。
 - ③ 存続、廃止の方向性に応じて、実現性の評価や住民の合意形成を行い、委員会としての結論を得る。

○このうち「交通対策の評価方法」について（資料P14）

1. 評価の対象は、琴電連立事業に関連する範囲とするが、特に検討・評価が必要な箇所として、本町踏切、福田町第四踏切、観光道路踏切及びその周辺とする。
2. 交通渋滞、踏切事故の解消に関して、現況調査、将来分析を実施する。
3. 上記を踏まえ、渋滞や事故に関して課題を抽出する。
4. 課題に対して、住民が許容できるサービス水準等を分析し、対応案を検討する。
5. 抽出した課題や対応案について、住民の意向を確認するためのアンケート調査を実施する。
6. アンケート調査項目は、第3回委員会で検討する。
7. アンケート調査結果を踏まえ、交通対策に関して評価を行う。

○今後の検討スケジュール

今後の検討スケジュール

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

現況調査、将来分析、課題抽出
対応案の検討、アンケート調査項目の検討

令和3年度

【次回委員会】
第3回
(R3年度中期)

【交通対策についての評価】

- ・琴電連立の都市計画を存続又は廃止した場合を含む「交通対策」についての検討
- ・交通対策についての総合評価(アンケート調査結果を踏まえて評価)

第4回

【まちづくりの姿についての検証】

- ・琴電連立の都市計画を存続又は廃止した場合を含む「まちづくりの姿」についての検証

令和4年度の予定

第5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

第6回

【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

参考資料

高松琴平電鉄交差問題等検討委員会（H17～H21）の比較案の詳細

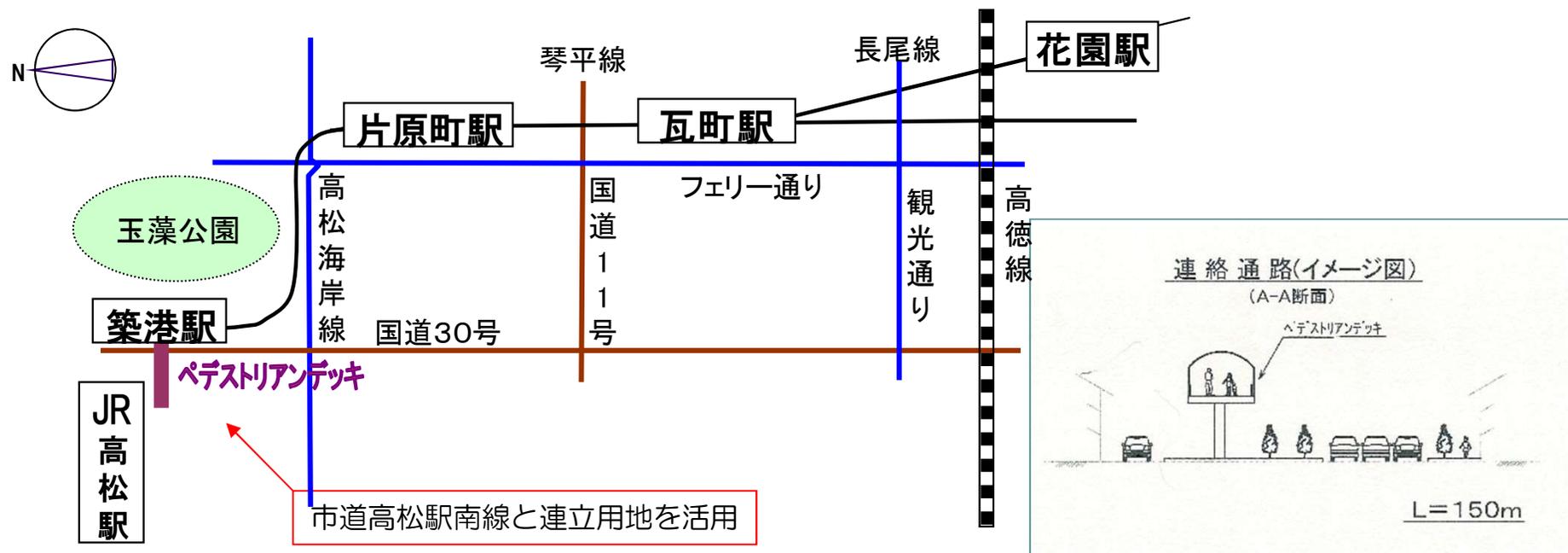
○高松琴平電鉄交差問題等検討委員会（H17～H21）の比較案の詳細

		検討の視点												
		高松築港駅の位置		事業化する区間（開始位置）				高松海岸線の整備状況				本町踏切		
		サンポート内 （直接乗入れ）	現位置 （徒歩）	JR高徳線北 側	国道11号 北側	片原町駅 北側	本町踏切 北側	6車線	4車線	2+2車線	2車線	除却	残置 路面 電車	残置
①	結節強化案		○								○			○
②	鉄道立体案	現計画案	○		○				○				○	
③		11号北側高架	○			○			○				○	
④		片原町駅北側高架案	○				○			○			○	
④'		本町踏切北側高架案	○					○			○		△	
⑤	鉄道平面案	路面電車化案	○							○			○	
⑥		道路立体	道路高架案 （単独立体交差）		○						○			○
⑦			道路地下案 （単独立体交差）		○						○			○
⑧			道路高架 ＋路面電車案	○					○			○		○

■ 各案の詳細

① 結節強化案

築港駅とサンポート高松との連絡通路として幅広歩道等を整備する。

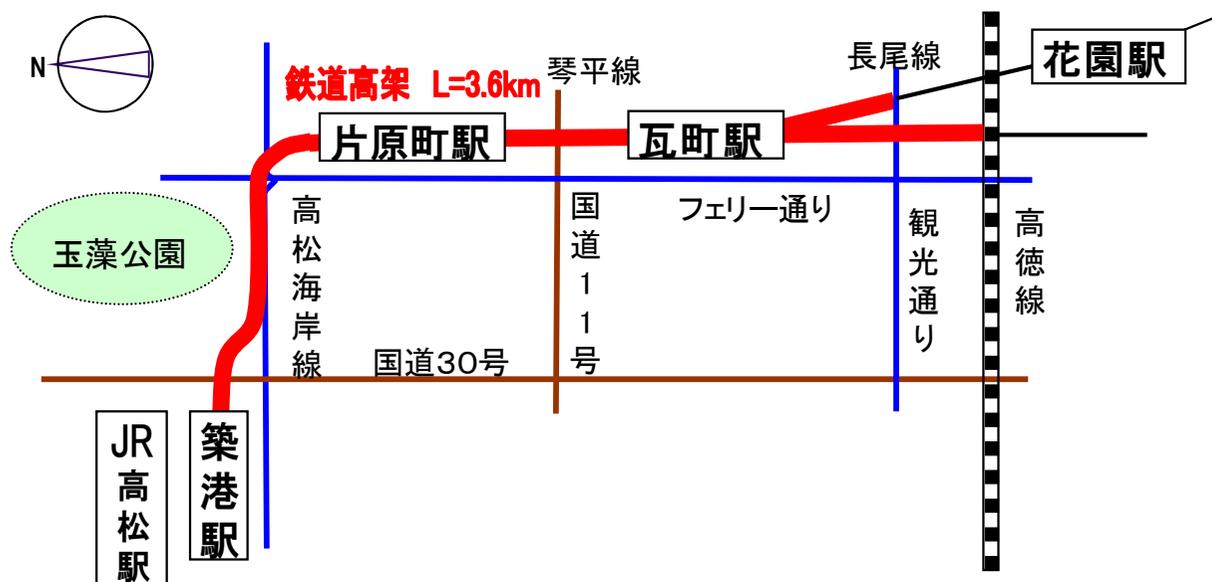


問題点・課題

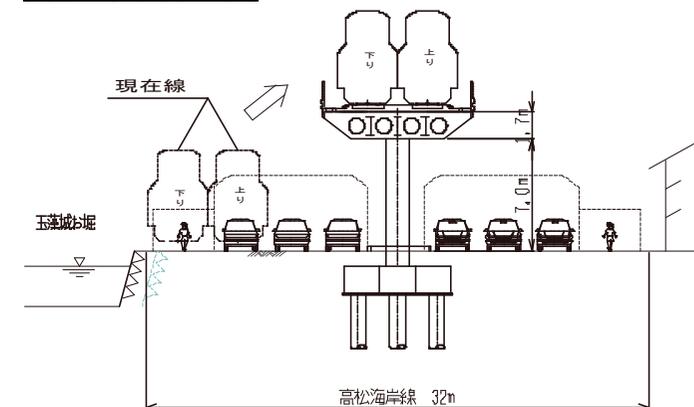
- 1) 既存踏切による交通渋滞、地域分断の解消ができない。
- 2) 本町踏切の交通量を減少させるため、本町踏切を通過する交通量の分散化を図る必要がある。

② 現計画案

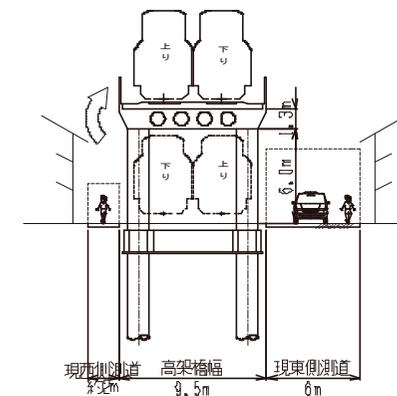
琴電の琴平線L=2.6km、長尾線L=1.0kmを高架化し、関連する街路事業の高松駅南線、高松海岸線、藤塚側道を整備する。



高松海岸線区間



片原町～瓦町区間

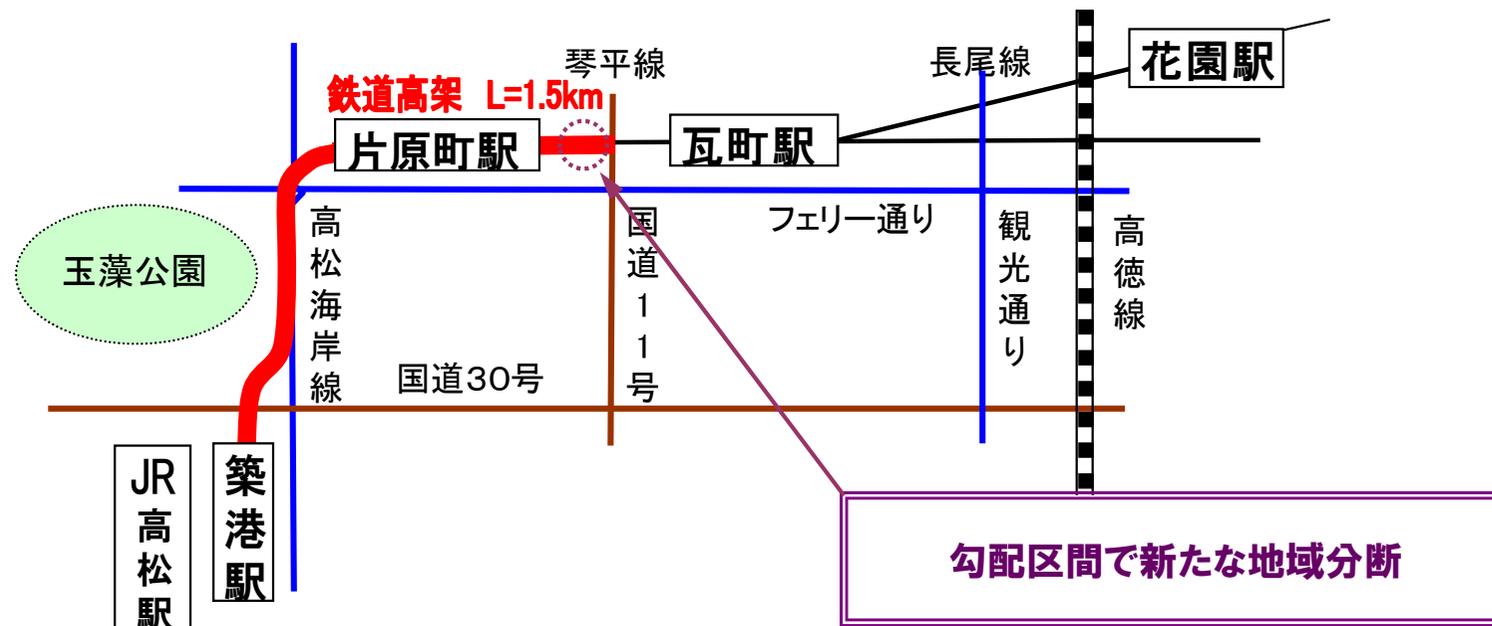


問題点・課題

- 1) 社会経済情勢の急激な変化に伴い、一時休止となった。
- 2) 事業費が最も大きい。

③ 11号北側高架化案

国道11号の北側から琴電を高架化し、サンポート高松に乗り入れる。

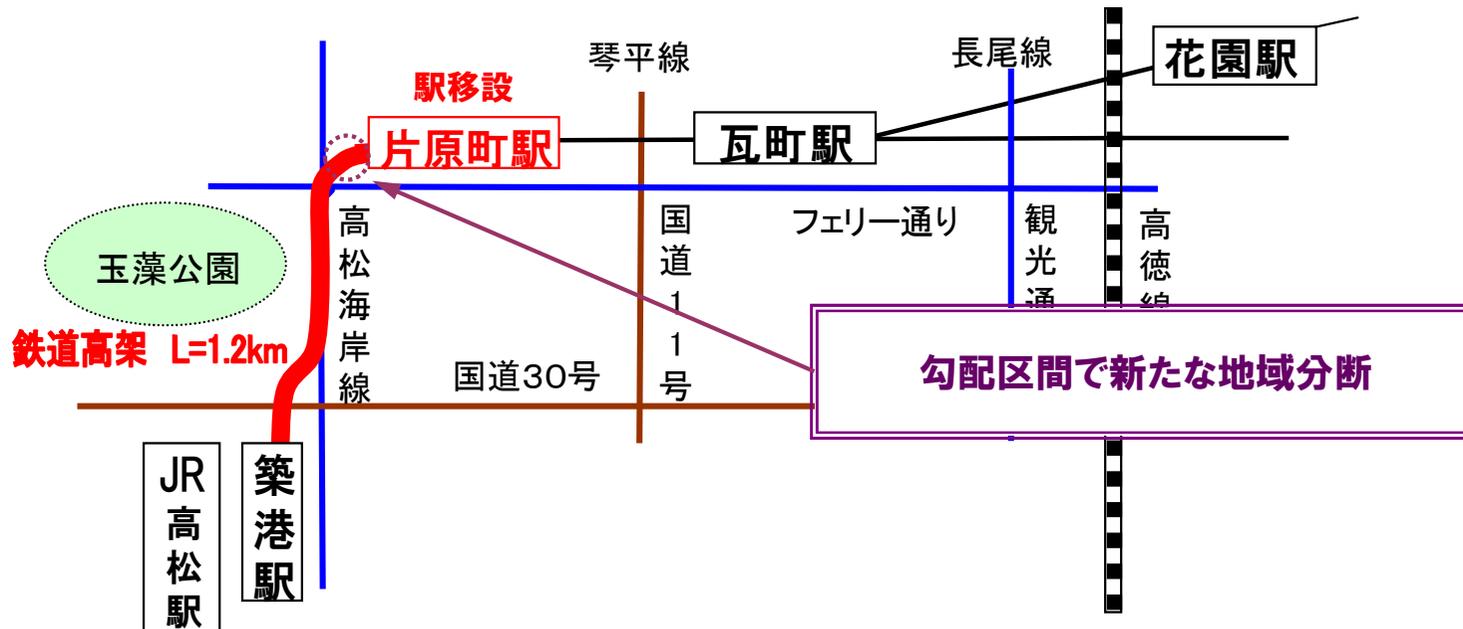


問題点・課題

- 1) 国道11号から北側を高架化することにより、福田町等で4箇所の踏切が閉鎖又は通行制限を受け、**新たな地域分断**が生じる。
- 2) 将来、国道より南側を高架化する場合、勾配区間が手戻りとなる。

④ 片原町駅北側高架化案 (勾配2.5%)

片原町駅の北側から琴電を再急勾配2.5%(琴電自主基準)で高架化し、サンポート高松に乗り入れる。

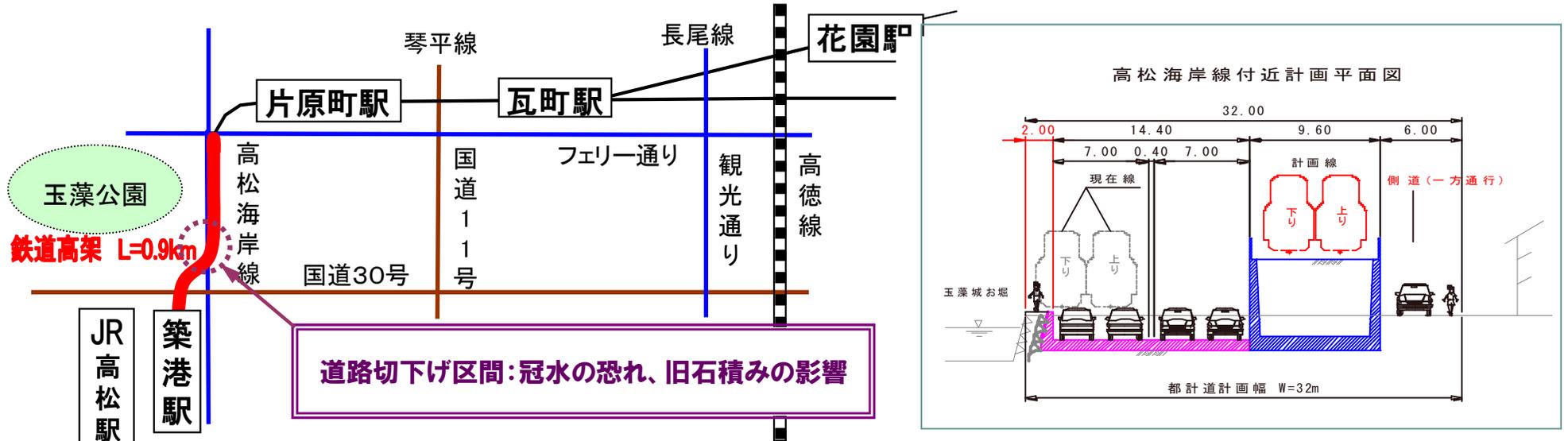


問題点・課題

- 1) 片原町駅から北側を高架化することで、4箇所(県道高松港線を含む)の踏切が閉鎖又は通行制限を受け、**新たな地域分断**が生じる。
- 2) 本町踏切部で桁下高さを確保するために、**現片原町駅を南側に130m移転**する必要があり、用地買収等、新たな費用が生じる。
- 3) 片原町駅南側を高架化する場合、勾配区間が手戻りとなり、駅舎も建て替えなければならない。
- 4) 勾配区間と、曲線半径最小区間が重なるため、電車運行の安全性に問題がある。

④' 本町踏切北側高架化案 (勾配2.5%)

本町踏切で軌道を南側に移動して交差点を改良し、踏切を越えた北側から高架化することにより、高架区間を短縮する。

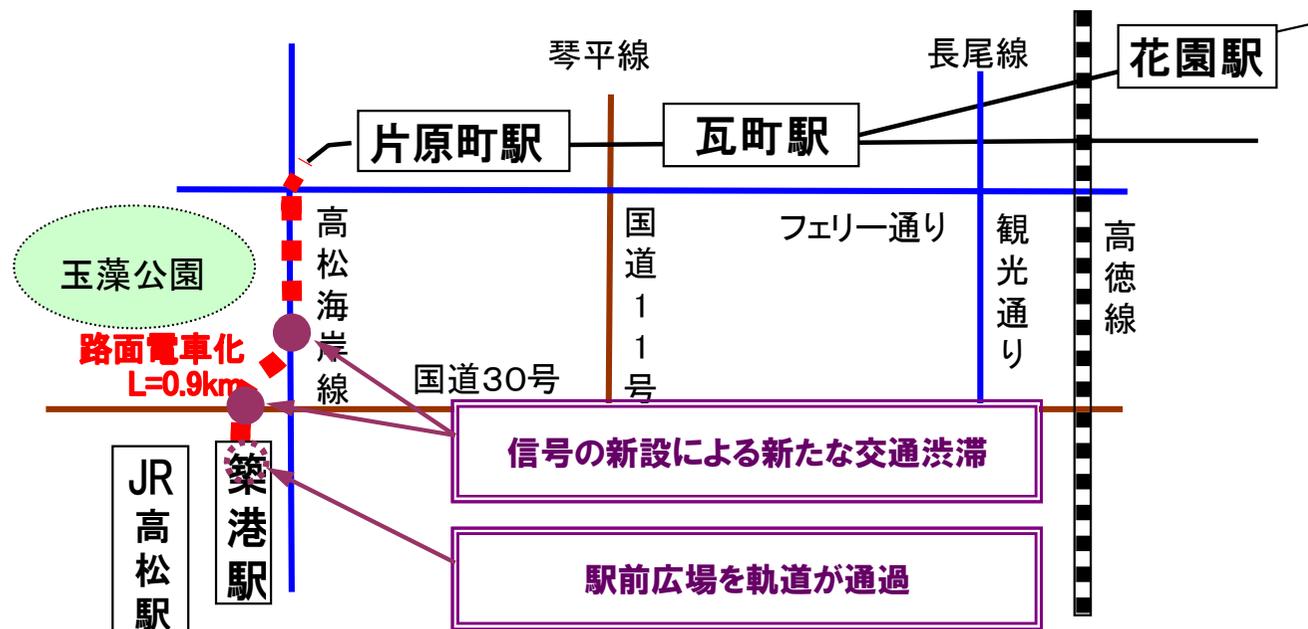


問題点・課題

- 1) 本町踏切南側を高架化しようとした場合、勾配区間が手戻り工事となる。
- 2) 軌道と道路の交差部は、**道路を切り下げる**ため、台風、高潮等により道路が冠水する恐れがある。
- 3) 玉藻城の旧石積みが支障となる可能性がある。
- 3) 高松海岸線は、軌道南側に側道を設置するため、**4車線の整備**となる。
- 4) 高松海岸線北側の歩道幅員が2mしかとれない。
- 5) 軌道南側に設置する側道は、一方通行になる。

⑤ 路面電車化案

現在の車両を利用して本町踏切手前から琴電を路面電車化(信号処理)し、サンポート高松に乗り入れる。

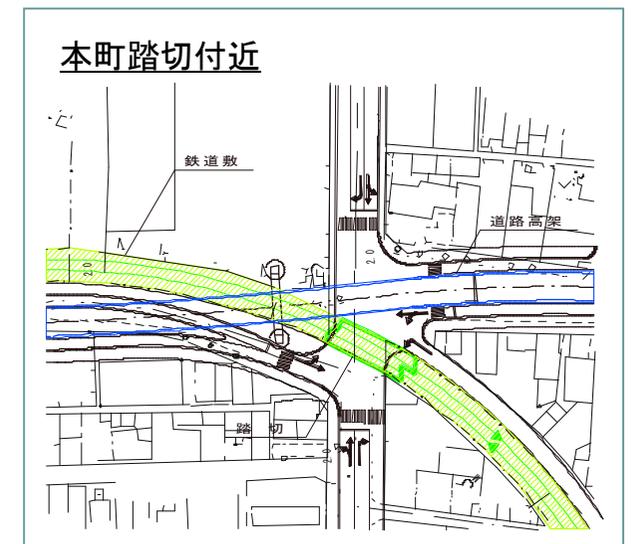
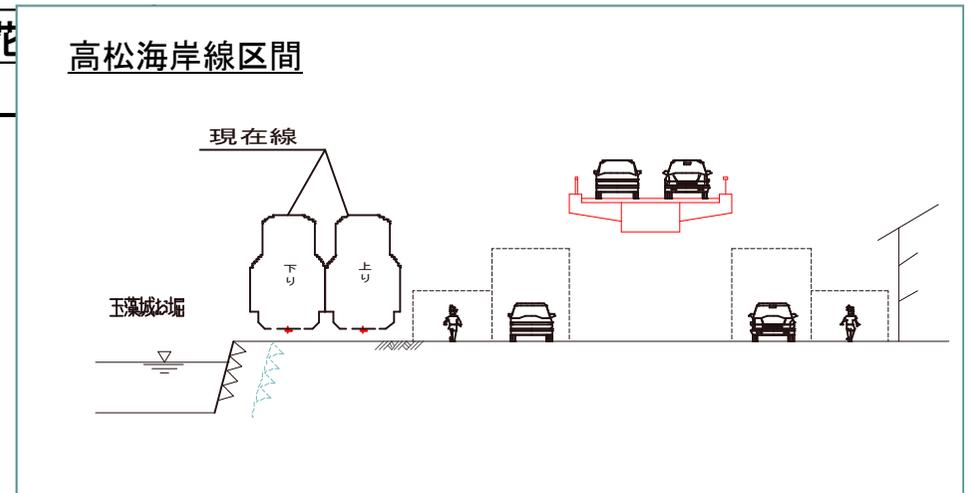
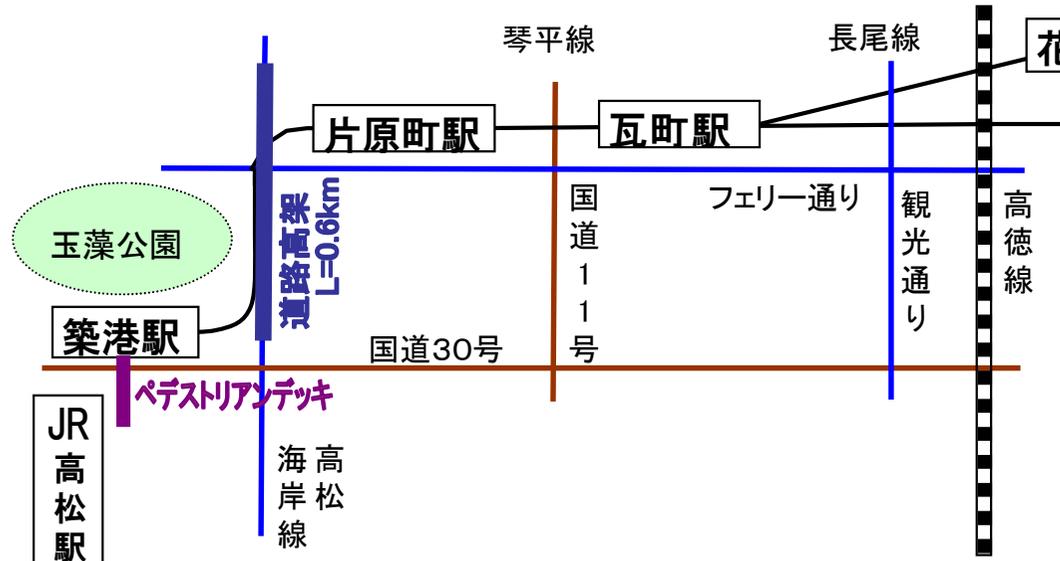


問題点・課題

- 1) 信号処理することにより、**輸送力が大幅に低下**する。
- 2) 国道30号を含め、**信号の新設が6箇所**となり、**新たな交通渋滞**が生じる。
- 3) 駅前広場を軌道が通過することにより、**JR利用者等の通行に支障**が出る。
- 4) 高松海岸線は、中央部に軌道を設置するため、**4車線の整備**となる。
- 5) 路面電車化には軌道法による特許が必要である。

⑥道路高架案(単独立体交差)

本町踏切で東西方向の道路(高松海岸線)を高架化する。サンポート連絡は①案と同じ。

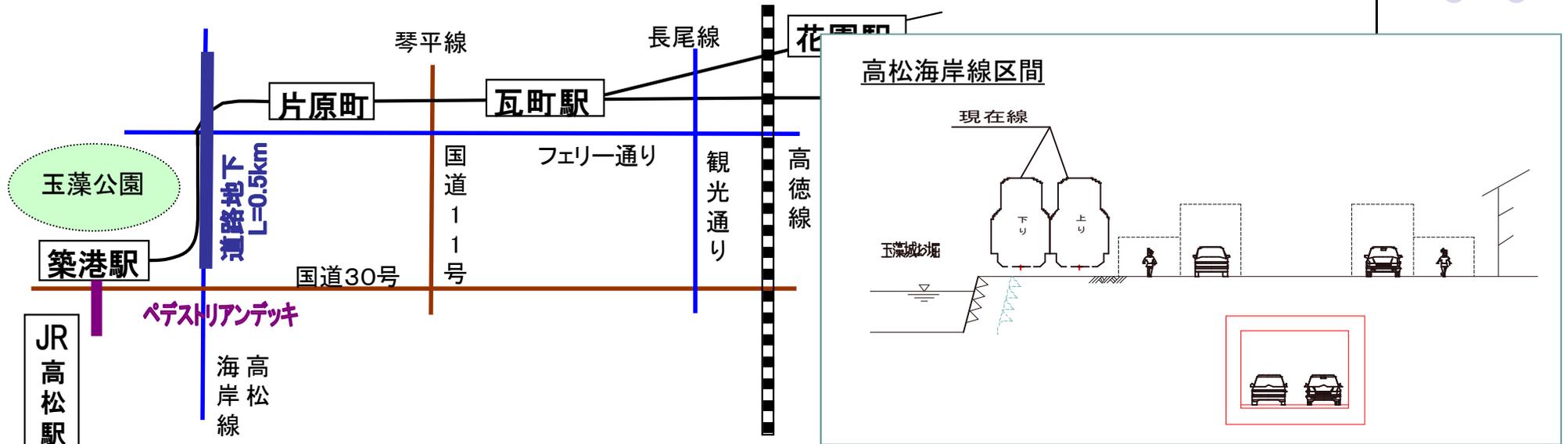


問題点・課題

- 1) 高松海岸線は、計画6車線が4車線(高架2車線+地上2車線)となる。
- 2) 本町踏切で東西方向の交通量は減少するが、既存の踏切は存置される。
- 3) 高架構造物が玉藻公園の景観を阻害する。
- 4) 新たな用地買収が必要となる。
- 5) 連続立体交差事業の都市計画決定の変更が必要となる。

⑦道路地下案(単独立体交差)

本町踏切で東西方向の道路(高松海岸線)を地下化する。サンポート連絡は①案と同じ。

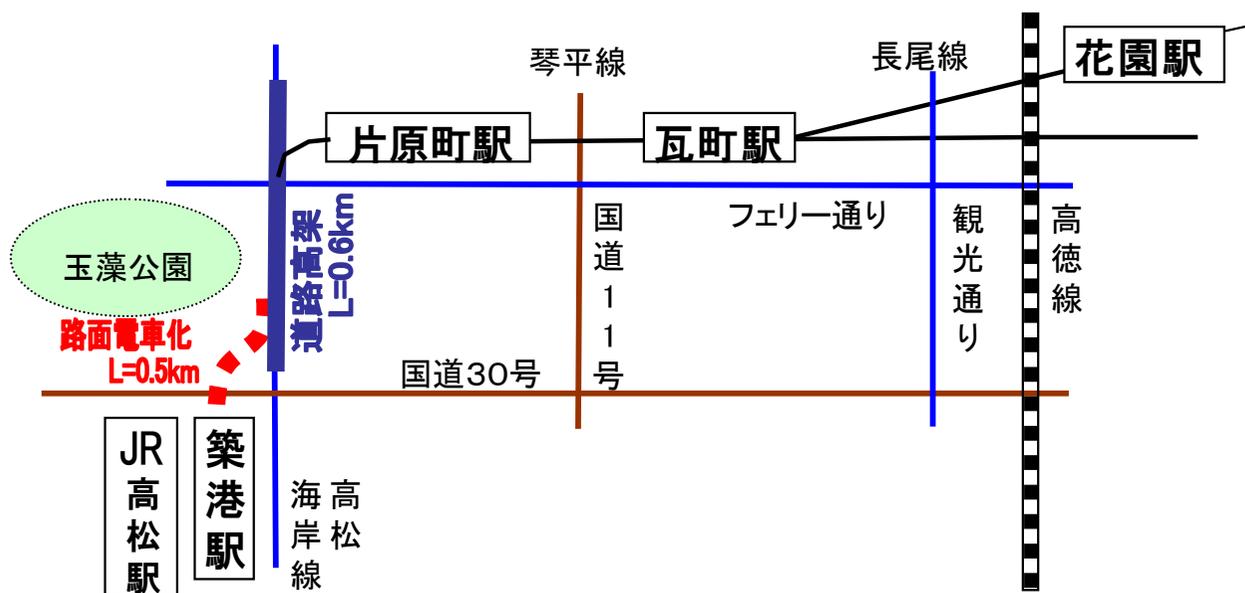


問題点・課題

- 1) 高松海岸線は、計画6車線が4車線(地下2車線+地上2車線)となる。
- 2) 本町踏切で東西方向の交通量は減少するが、既存の踏切は存置される。
- 3) 将来、鉄道を高架化する場合、手戻り防止のため高架地下部分を先行施行する必要がある。
- 4) 新たな用地買収が必要となる。
- 5) 地下埋設物の大規模な移設が必要となる。
- 6) 連続立体交差事業の都市計画決定の変更が必要となる。
- 7) 高潮等の災害時に、水没する恐れがある。

⑧道路高架案(単独立体交差) + 路面電車化案

本町踏切で東西方向の道路(高松海岸線)を高架化するとともに、
国道30号(中央通り)の東側から琴電を路面電車化し、サンポートに乗り入れる。



問題点・課題

- 1) 高松海岸線は、計画6車線が4車線(高架2車線+地上2車線)となる。
- 2) 本町踏切で東西方向の交通量は減少するが、既存の踏切は存置される。
- 3) 高架構造物が玉藻公園の景観を阻害する。
- 4) 国道30号を含め、信号の新設は4箇所となる。
- 5) 新たな用地買収が必要となる。