

第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

第1節 都市計画対象道路事業の目的

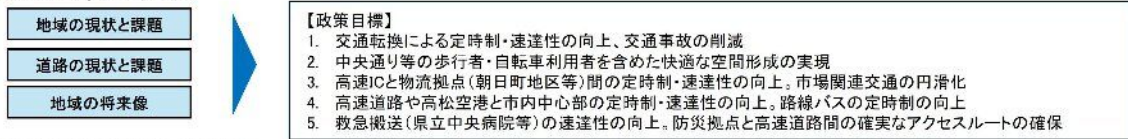
都市計画対象道路事業の対象地域である福岡町～檀紙町では、信号が連坦し、主要渋滞箇所が多く存在する等、道路のサービス水準が低いため、慢性的な渋滞が発生しており、物流拠点、防災拠点、観光施設等へのアクセス性が悪く円滑な防災活動や救援活動、産業活動や観光振興の妨げになっています。

また、渋滞に伴って中央通り（高松玉藻交差点～栗林公園前交差点）では追突事故が多数発生しているのに加え、歩行者、自転車の利用が多く歩行者と車両の接触事故の危険性も高い地域となっています。

以上の、渋滞、事故、産業、観光、災害に係る課題を解決するために、本事業では以下の5つの政策目標を設定し、道路整備による対策案を検討しています。

1. 渋滞緩和や交通事故の削減
2. 道路空間の適切な機能分担
3. 産業振興の支援
4. 交流・人流の促進
5. 平時・災害時でも「安心・安全」な通行の確保

■政策目標の設定



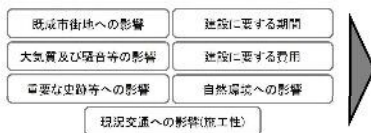
■対応方針(案)の検討

【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「安心・安全」な通行の確保】
<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の緩和 ・ 安全性の向上による交通事故の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中央通り等の交通量転換 ・ 歩行者・自転車利用者が快適な空間の確保 ・ まちづくりとの整合 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路・物流拠点間の定時性・速達性の向上 ・ 市場関連交通の円滑化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路・市中心部間の定時性・速達性の向上 ・ 空港・市中心部間の定時性・速達性の向上 ・ 路線バスの定時性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 救急搬送時の速達性の向上 ・ 代替路の確保と防災拠点へのアクセス性の向上

※対応方針（案）とは、複数の案の比較評価の結果を踏まえて選定された最も優位な概略計画の案。

基本コンセプト：高松市中心部における渋滞緩和や事故の削減により、定時制・速達性・走行性・安全性の向上を図り、産業振興の支援や交流人流の促進、道路空間の適切な機能分担による利便性の向上、平時時・災害時でも安心安全な通行の確保による救急医療活動の支援を目指す。

■対策案を検討する上でのその他の配慮事項



既存道路ストックの活用や別線整備等の対策案を検討

図 3-1-1 計画段階評価における政策目標及び対策案の検討

第2節 都市計画対象道路事業の内容

2.1 都市計画対象道路事業の種類

高速自動車国道又は、一般国道の新設もしくは改築

2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

1) 都市計画対象道路事業の区間

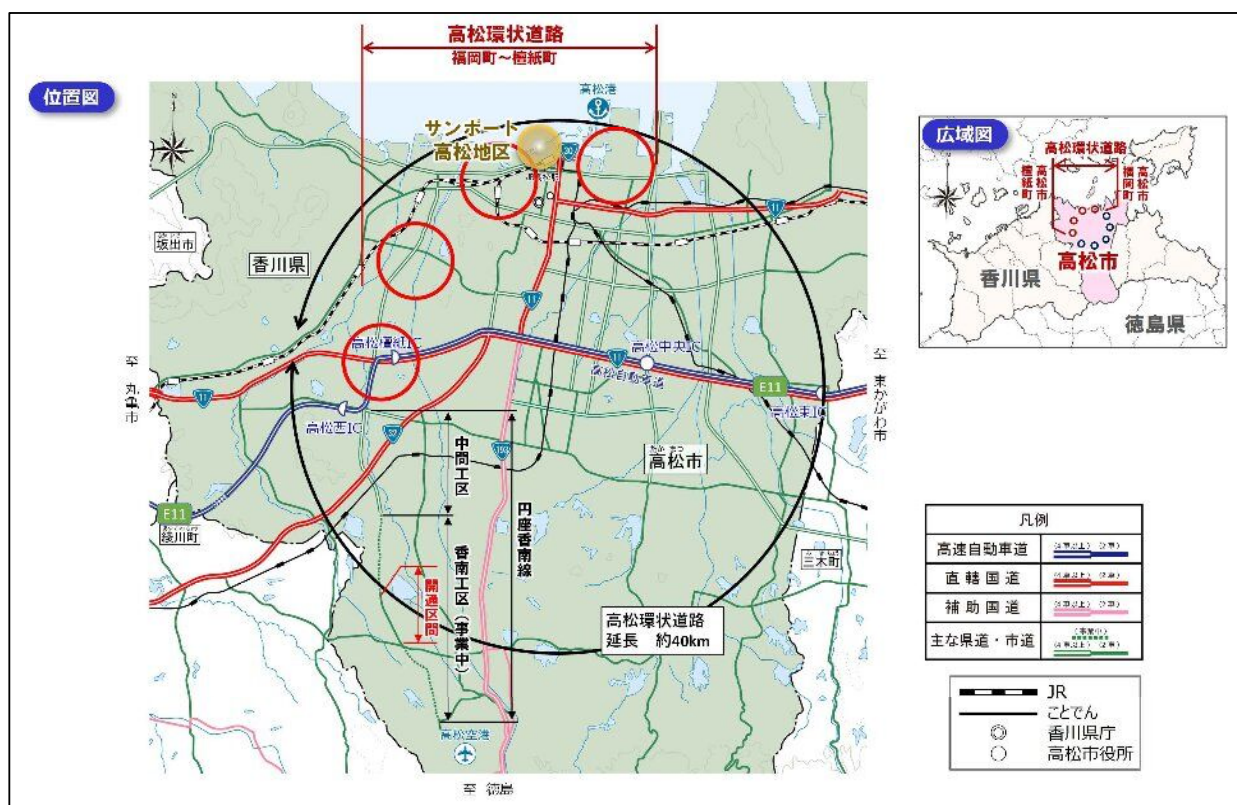
起点：香川県高松市福岡町

終点：香川県高松市檀紙町

2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

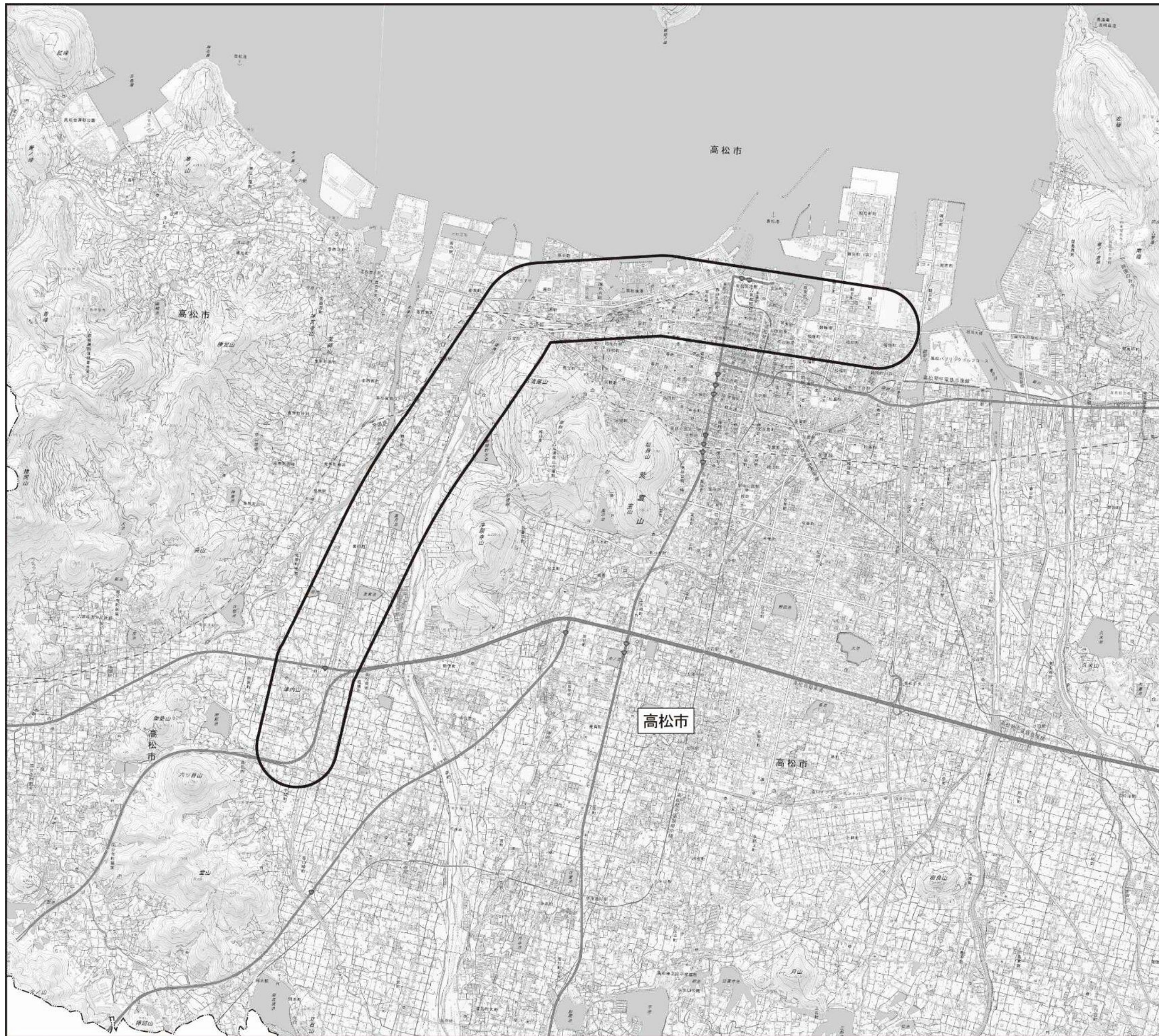
都市計画対象道路事業の位置は、図 3-2-1 に示すとおりです。

計画路線により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築がありうる範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「実施区域」という。）といい、その位置は、図 3-2-2 に示すとおりです。



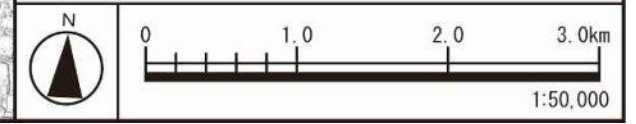
出典：第4回四国地方小委員会資料を一部加工

図 3-2-1 都市計画対象道路事業の位置



都市計画対象道路事業実施区域

図 3-2-2 都市計画対象道路事業実施区域の位置図



2.3 都市計画対象道路事業の規模

道路延長：約 10 k m

2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線

2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：60km/h（第2種第2級区間）、80km/h（第2種第1級区間）

2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容

1) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）を予定しています。

2) 休憩所の設置

都市計画対象道路事業において、休憩所の設置の計画はありません。

第3節 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

3.1 環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

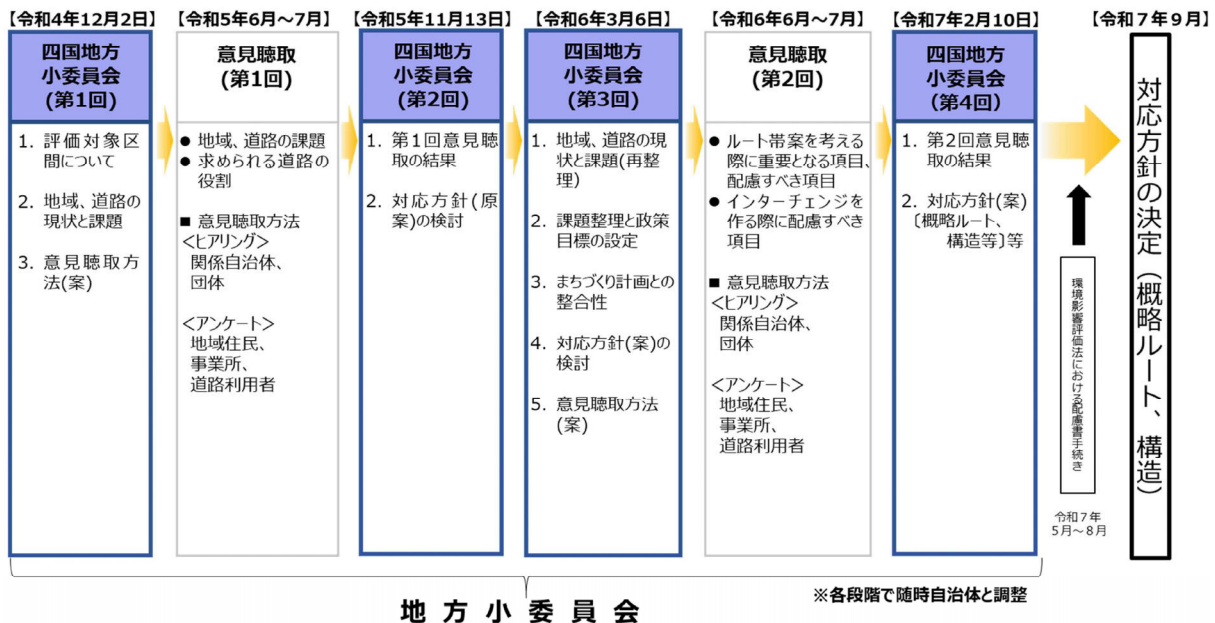
1) 都市計画対象道路事業の経緯

高松環状道路は、高松市内を環状に結ぶ延長約 40km の道路です。対象地域である福岡町～檀紙町は、高松環状道路の一部で延長約 10km の区間であり、高松市の北西部及び沿岸部に位置します。

対象地域である福岡町～檀紙町においては、沿道の土地利用の高度化によって短距離移動の生活交通と物流交通が混在し、日常的な渋滞が発生しており、主要幹線道路の機能が果たせていません。また、対象地域には、物流関連事業所や優れた観光施設が多数立地していますが、日常的な渋滞が、産業や観光の振興を阻害しています。さらに、中央通り（高松玉藻交差点～栗林公園前交差点）では追突事故が多数発生していることに加え、自動車、歩行者、自転車の利用が多く、自動車と歩行者の接触事故の危険性も高い地域となっています。

これらの課題を解決するために、高松環状道路（福岡町～檀紙町）の事業実施に関し、事業予定者（概略計画の検討を実施した主体）が令和4年度から計画段階評価^{※1}の手続きを実施しており、「社会資本整備審議会 道路分科会 四国地方小委員会^{※2}」（以下、「四国地方小委員会」という。）を4回実施しました。

計画段階評価では、住民や企業へのアンケート調査や、関係する地方公共団体の長からの意見、四国地方小委員会での有識者の意見等を踏まえ、総合的な観点から複数の案の比較評価を行い、対応方針^{※3}を検討しました。



出典：第4回四国地方小委員会資料に加筆

図 3-3-1 社会資本整備審議会 道路分科会 四国地方小委員会における審議経過

※1) 計画段階評価：国土交通省が所管する公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価の前段階において、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数の案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証する手続き。

※2) 社会資本整備審議会 道路分科会 四国地方小委員会：国土交通省が所管する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を目的として設置された委員会。

※3) 対応方針：複数の案の比較評価の結果を踏まえて選定された最も優位な概略計画。

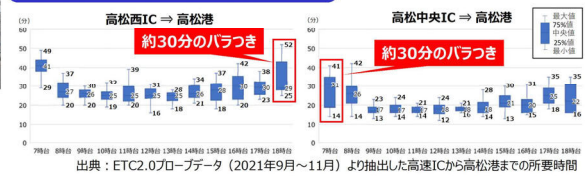
地域の現状と課題（物流）高速ICと物流拠点の定時性・速達性向上

- 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 I C 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バラつき



朝日地区内の製造業に関する物流状況



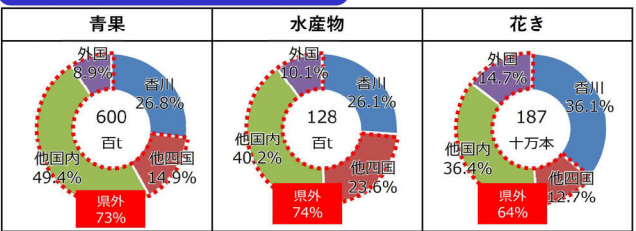
地域の現状と課題（物流）市場関連交通の円滑化

- 臨海部には、高松市中央卸売市場が立地しており、日々、県内外の広範囲から多くの農水産物が輸送されている。
- 既存施設の老朽化・劣化等のため、朝日地区内に青果棟が移転予定。
- 市場からの出荷において市中心部の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。

高松市中央卸売市場に関する物流状況



高松市中央卸売市場における産地別取扱数量



高松市中央卸売市場青果棟に関する移転計画



出典：第3回四国地方小委員会資料

図 3-3-2(1) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

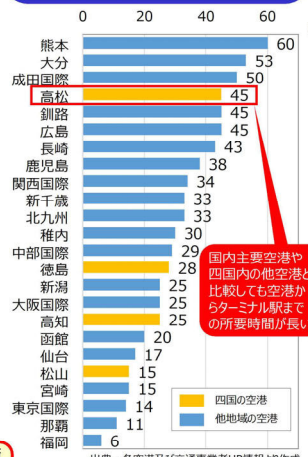
地域の現状と課題（交流・人流）高松空港へのアクセス性

- 空港リムジンバスは主要渋滞箇所の多い市中心部を通過し、高松空港からJR高松駅までの所要時間は45分と他の拠点空港などと比較してもアクセス性が劣る。一方で、空港利用者の多くが市中心部及び島しょ部を目的地としている。
- 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。

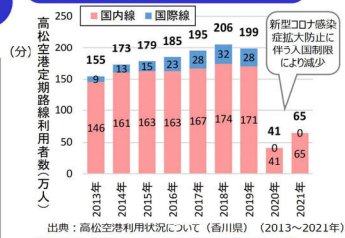
高松空港と高松駅のアクセスルート



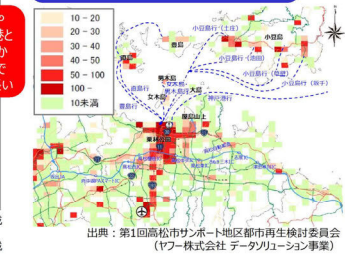
主な公共交通機関によるターミナル駅までの所要時間（公表値）



高松空港定期路線利用者数の推移



高松空港利用者の県内立ち寄り先



中央通りの混雑等、高松空港からJR高松駅へのアクセス性が悪いことは、空港利用者の利便性の低下につながっている。四国・瀬戸内の玄関口として目的地へのアクセス性向上は、国内外からの来訪者増加の観点においてありがたい。【R4.9ヒアリング】



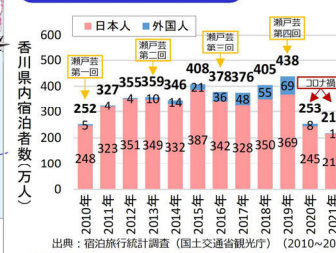
地域の現状と課題（交流・人流）瀬戸内地域観光振興

- 香川県への観光客は、瀬戸内国際芸術祭の開催を契機に増加傾向であり、会場である島しょ部への航路は高松港に集中。また、海外旅行サイトにおける高松市の紹介により、今後もインバウンド客のさらなる増加が見込まれる。
- 香川県への観光客は山陽・近畿をはじめ広範囲から自動車で来訪しているが、市中心部の渋滞により高松自動車道ICと高松港間の所要時間にバラつきが生じており、速達性・定時性が低い。

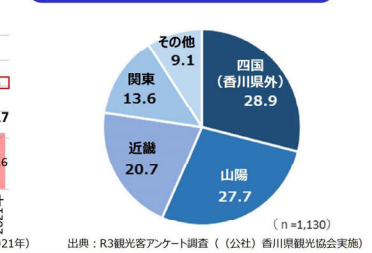
観光施設等の立地状況



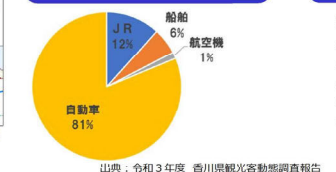
香川県内の宿泊者数の推移



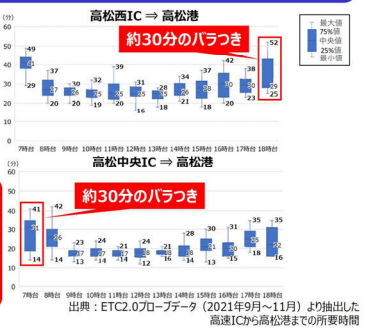
香川県内への観光客の国内居住地割合



交通機関別県外観光客入込数



高速ICから高松港までの所要時間とバラつき【再掲】



海外旅行サイトにおける高松市の紹介

- 世界最大規模の旅行予約サイト「Booking.com」が発表した2020年に訪れるべき目的地TOP10に、日本で唯一「高松」が選ばれ、うどん王国としての側面や森林公園等も併せて紹介されています。
 - また、世界中で利用されている旅行比較サイト「Skyscanner」が発表したアジア太平洋地域の2020年の旅行トレンドにおいて、注目すべき新興目的地のTOP10に、日本で唯一「高松」が選ばれ、うどんや一宮寺、法然寺、鹿の井出水等も併せて紹介されています。
- 出典：高松市HP

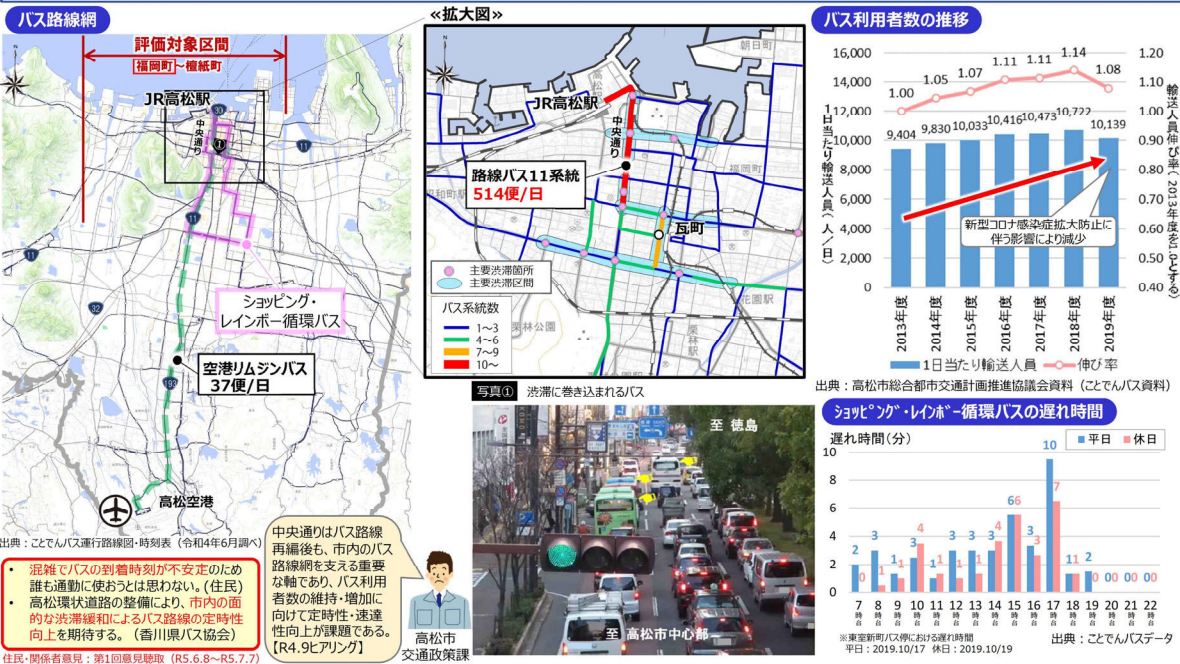
- 高松市は、北に高松港・高松駅、南に高松空港と、南北に拠点が存在している。拠点間を結び各エリアを繋ぐことで都市の価値を高めていくことが必要。（高松市）
 - 沿岸部～高松中央IC間の所要時間が不安定。（住民）
 - 広域道路ネットワークができることで、高松市中心部と他県へのアクセス性が向上し、香川を中心とした四国内の観光振興に期待。（観光協会）
- 住民・関係者意見：第1回意見聴取（R5.6.8～R5.7.7）

出典：第3回四国地方小委員会資料

図 3-3-2 (2) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

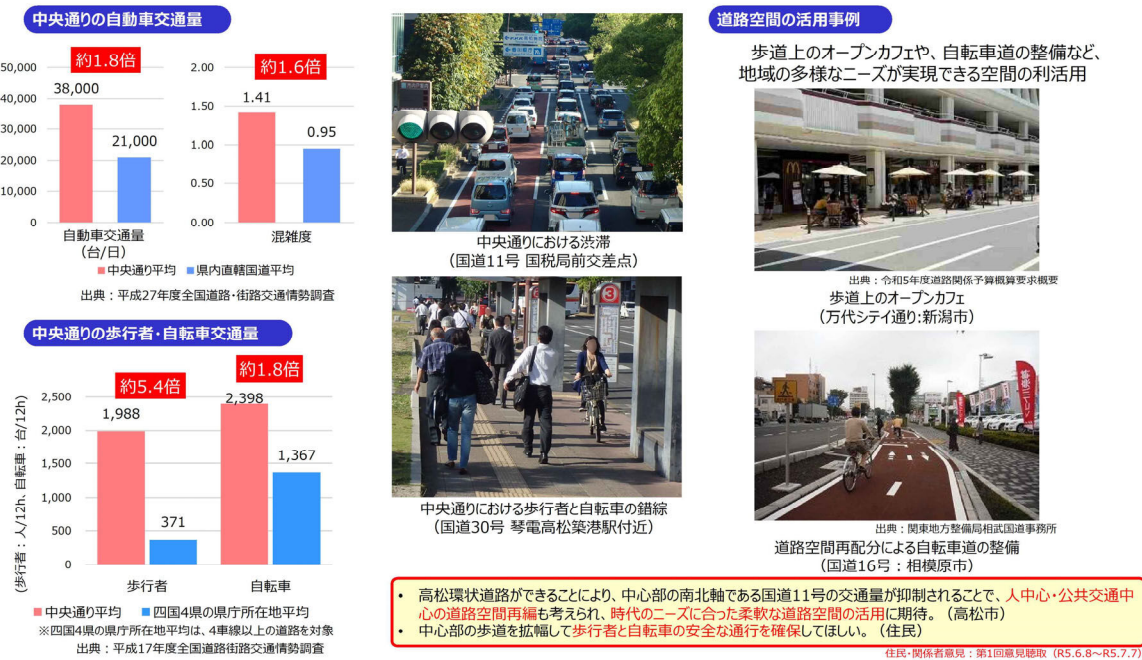
地域の現状と課題（交流・人流）公共交通の定時性

- 高松市のバス路線網はJR高松駅を起点として放射状に運行し、特に主要渋滞箇所の多い中央通りに多くが集中（514便/日）。
- バス利用者数は年々増加傾向にあり、公共交通の持続性向上の施策を進めるには利用者の満足度向上が重要。
- 中央通りを運行するバスは、渋滞により最大10分程度の遅れが発生。



地域の現状と課題（機能性）道路空間の活用

- 市中心部を南北に縦断する中央通りには、自動車交通量が県内直轄国道平均の約1.8倍、歩行者、自転車交通量はそれぞれ、四国4県の県庁所在地平均の約5.4倍、約1.8倍と多い。
- また、高松市内において広い道路空間を有する区間だが、車道部では渋滞が発生し、自歩道部においては歩行者と自転車が錯綜。



出典：第3回四国地方小委員会資料

図 3-3-2 (3) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

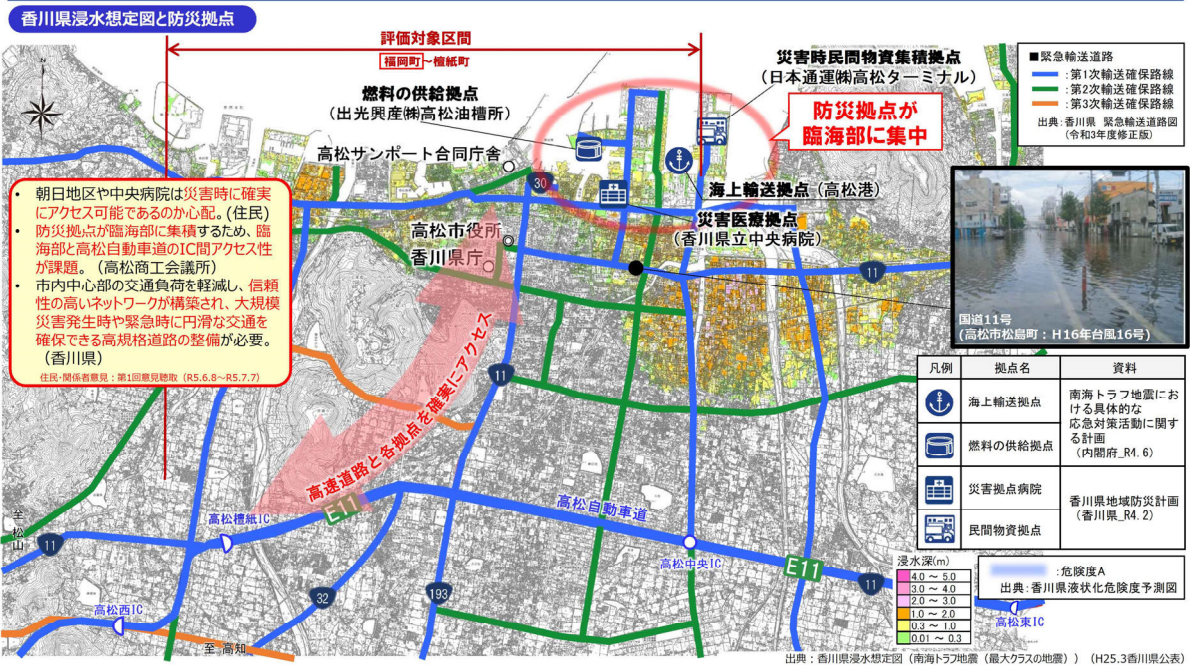
道路の現状と課題（サービス水準）交通事故の多発

- 香川県内の事故危険箇所のうち約50%が高松市内に存在しており、事故危険箇所の多くが混雑度の高い区間に位置している。
- また、高松市内における事故発生状況の内訳は混雑度が高いことに起因する追突等の事故が多い。
- 市中心部の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。



道路の現状と課題（安全・安心）災害リスク

- 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による被害が想定される。
- 内閣府や香川県の防災計画で各拠点に位置づけられている施設は臨海部に集中しており、各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。



出典：第3回四国地方小委員会資料

図 3-3-2(6) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況