

地域の現状と課題（第1回地域の意見聴取結果）について

■意見聴取期間

アンケート調査期間：令和5年6月8日～令和5年7月7日

ヒアリング調査期間：令和5年6月8日～令和5年7月7日

■意見聴取の実施状況

	対象者	実施期間	回収方法	実施概要	回収状況
アンケート調査	地域住民	令和5年6月8日 ～令和5年7月7日	郵便またはWEBで回収	高松市の沿線地域全世帯、および周辺地域（高松市）の無作為に抽出した世帯へ配布。	回答数：13,853票 ●地域住民・事業所 回答数：12,806票 (回収率：16%) 【内数】 地域住民：8,586票 (アンケート調査全回答数の62%) 事業所：1,891票 (アンケート調査全回答数の14%)
	事業所	令和5年6月8日 ～令和5年7月7日	郵便またはWEBで回収	高松市の沿線地域全事業所、および周辺地域（高松市、坂出市、綾川町）の無作為に抽出した事業所へ配布。	属性（回答者）未回答： 2,329票 (アンケート調査全回答数の17%) ●道路利用者 回答数：1,047票 (アンケート調査全回答数の7%)
	道路利用者 <small>※高松市内の商業施設、公共施設の利用者</small>	令和5年6月8日 ～令和5年7月7日	インタビュー調査	JR高松駅、こでん瓦町駅、高松港旅客船ターミナル、高松空港、高松シンボルタワー、ゆめタウン高松、イオンモール高松、丸亀町グリーン(丸亀町商店街含む)、イオン高松東店にてインタビュー形式での調査を実施。	
ヒアリング調査	自治体及び 団体代表者	令和5年6月8日 ～令和5年7月7日	対面形式でのヒアリング	【自治体】 香川県、高松市 【各団体等】 香川県トラック協会、高松商工会議所、四国港運協会、高松港振興協会、香川経済同友会、香川県観光協会、高松観光コンベンション・ビューロー、香川県バス協会、香川県タクシー協同組合、香川県警察、高松消防局、高松丸亀町商店街振興組合	【自治体】 香川県・高松市 【各団体等】 12団体

出典：第2回四国地方小委員会資料

図 3-3-3(1) 地域の課題（第1回意見聴取結果）について

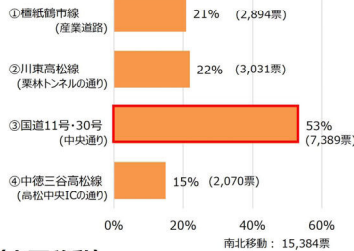
地域の現状と課題（第1回地域の意見聴取結果）について

- 道路課題の渋滞区間について、南北移動では③国道11号・30号(中央通り)が渋滞していると回答した人が突出しており、半数以上の課題認識がある。東西移動では⑦国道11号(番町交差点以東)が渋滞しているという回答が最も多い。
- “特に解決を望む区間”としても③国道11号・30号(中央通り)が突出しており、次いで⑦国道11号(番町交差点以東)や⑥瀬戸大橋通り(サンポート～本町踏切～朝日町)、⑩国道11号(上天神町交差点以西)の東西移動の区間における渋滞解決が求められている。

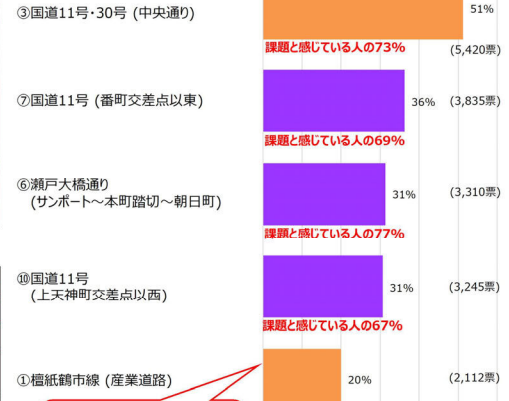
■道路交通課題：渋滞区間について

〈南北移動〉

n=13,853 (複数回答)



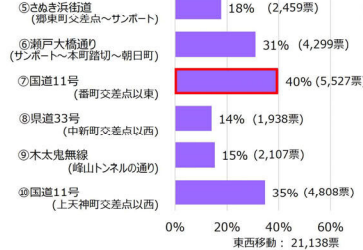
〈特に解決を望む区間（上位5区間）〉



各路線において、課題を感じている人の半数以上が“特に解決を望む区間”として認識している
 n=10,565 (特に解決を望む区間は無いという回答者・未回答を除く)
 ※特に解決を望む区間は無いという回答者：高松市中心部において特に解決すべき道路交通課題・地域課題は無いと考えられている方 (課題A・B・Cにおいて特に解決を望む課題が無いと回答) 1,198票

〈東西移動〉

n=13,853 (複数回答)

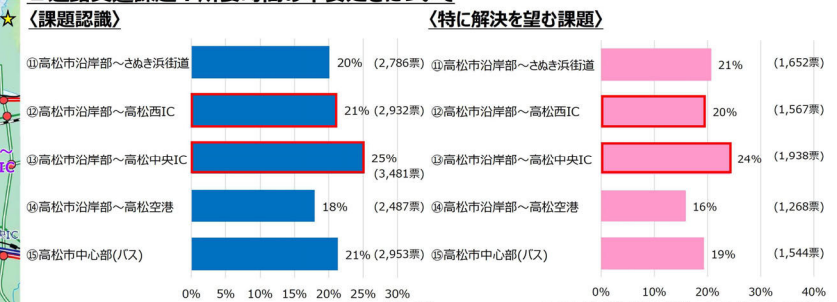


- 道路課題の所要時間の不安定さについて、⑩高松市沿岸部～高松中央IC、⑫高松市沿岸部～高松西ICにおける課題認識が多く寄せられ、高松市沿岸部からICへのアクセス性が低いと感じる意見が多いことを確認。
- また、その他項目についても一定数の課題認識が確認でき、高松市中心部全体における所要時間の不安定さを確認。

【課題位置図】



■道路交通課題：所要時間の不安定さについて



〈自由意見〉 n=118

路線区間	所要時間の不安定さに関する意見
沿岸部～さぬき浜街道	本町踏切の渋滞で、県立中央病院へ通院する際の所要時間が不安定。(60代、高松市鶴町市)
沿岸部～高松西IC	サンポート高松地区～高松西ICの渋滞が酷く、特に通勤時には通りたくない。(20代、高松市鶴町市)
沿岸部～高松中央IC	中心部から高松西ICまでのアクセスが国道11号、榑紙鶴市線ともに混雑しており不便。(40代、高松市紺屋町)
沿岸部～高松空港	高松中央ICから高松市中心部までが混雑して移動に時間がかかる。(30代、高松市太田下町)
高松市中心部(バス)	空港までの道路事情も悪く移動時間が予測できない状況。(40代、高松市宮脇町)
	高松市中心部から空港へのアクセスについて、所要時間が不安定。(40代、高松市太田下町)
	空港まで到着する時間が読めないのが一番困っている。(70代以上、高松市扇町)
	混雑バスへの到着時刻が不安定のため誰も通勤に使おうとは思わない。(50代、高松市太田下町)
	空港行きやその他の高速バスを利用する際、朝や晩などの通勤ラッシュ時に遅れて運行することがあり公共交通機関での移動に安心感がない。(30代、高松市末広町)

出典：第2回四国地方小委員会資料

図 3-3-3 (2) 地域の課題（第1回意見聴取結果）について

地域の現状と課題（第1回地域の意見聴取結果）について

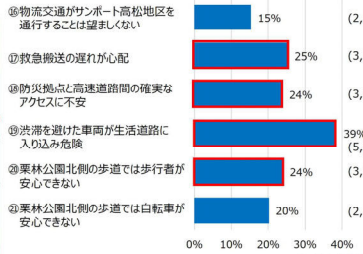
- 道路課題のその他の地域内の課題について、⑨渋滞を避けた車両が生活道路に入り込み危険が突出しており、幹線道路の渋滞が周辺の生活道路に影響を及ぼしていると感じる意見が多いことを確認。
- また、⑩救急搬送や⑪防災拠点のアクセス、⑫栗林公園北側の歩道についても一定数の課題認識があり、特に解決を望む課題としてあげられている。

【課題位置図】

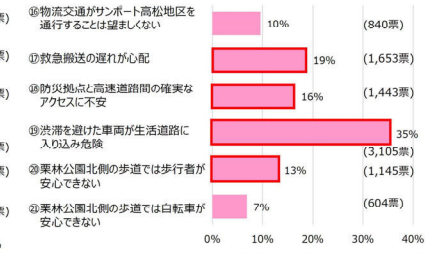


■ 道路交通課題：その他の地域内の課題について

《課題認識》



《特に解決を望む課題》



《自由意見》

路線区間	所要時間の不安定さに関する意見
サンポート高松地区の交通錯綜	サンポート高松地区の開発に伴い、サンポートに入る車が増加しているが、歩行者・自転車の通行も多いため非常に危険。(60代、高松市浜ノ町)
救急搬送の遅れ	・市内中心部に進入する場合、渋滞が常にあるため緊急自動車の通行が不安である。(60代、高松市田村町) ・渋滞中、緊急車両のために車を寄せたくも道路上に自分の余裕のある箇所が少なく。(40代、高松市木太町)
防災拠点アクセス	・市内の渋滞について、災害時には通れなくなるのだからと予測できず不安である。(60代、高松市羊丸町) ・朝日地区や中央病院は災害時に確実にアクセス可能であるが心配。(50代、高松市上天神町)
生活道路への迂回	・権紙鶴市線の郷東町交差点の朝の渋滞により、生活道路に抜け道利用する車が多く危険。(60代、高松市郷東町) ・生活道路を抜け道として利用している人が多く、事故も多いため歩行者やその周辺に住む人々にとって常に危険を感じざるを得ない。(10代、高松市木太)
歩行者・自転車の安全性	・歩行者と自転車とが錯綜しないような対策をし、安心して通行できるようにしてほしい。(60代、高松市扇町) ・中心部の歩道を拡幅して歩行者と自転車の安全な通行を確保してほしい。(20代、高松市片原町)

○意見聴取の結果から、前回審議した地域の課題及び政策目標(素案)の妥当性を確認した。

課題の視点	道路交通・地域課題	住民や事業者、関係団体等への意見聴取結果	政策目標(案)
サービス水準	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	【地域住民・事業所・道路利用者】 ・南北移動では国道11号・30号(中央通り)、東西移動では国道11号(番町交差点以東・上天神町交差点以西)及び瀬戸大橋通り(サンポート～本町踏切～朝日町)において渋滞区間と認識している ・渋滞を避けた車両が生活道路に入り込み危険を感じている 【行政・関係団体】 ・朝ピーク時間帯は、国道11号を高松市中心部に向かう交通が多く、混雑により時間が読めない ・本町踏切は、混雑していないところを見たことがないくらい、毎日混雑している ・国道11号(中央通り)の渋滞により、周辺の生活道路への迂回が発生しており、歩道がなく路側帯のみの道路は歩行者と自動車のすれ違いが危険	渋滞緩和や交通事故の削減
機能性	道路の周辺環境に応じた適切な機能分担が必要	【地域住民・事業所・道路利用者】 ・サンポート高松地区は、人が安心して歩けるエリアを確保してほしい 【行政・関係団体】 ・中央通りの車道部では渋滞が発生、自歩道部では歩行者と自転車が錯綜しており危険	道路空間の適切な機能分担
物流(産業振興)	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	【地域住民・事業所・道路利用者】 ・沿岸部～高松西IC・高松中央ICへのアクセスにおける所要時間の不安定さを感じている 【行政・関係団体】 ・高松自動車道を利用する際、港湾やコンテナヤードとIC間の定時性・速達性に関する課題は大きい ・今後、高松市中央卸売市場が朝日町に移転すると、更に大型車の出入りが増え、中心部の混雑悪化や物流への影響を懸念	産業振興の支援
交流・人流	公共交通や高速道路網との速達性・定時性が低い	【地域住民・事業所・道路利用者】 ・沿岸部～高松空港までのアクセスにおける所要時間の不安定さを感じている ・高松市中心部におけるバス利用時に所要時間の不安定さを感じている 【行政・関係団体】 ・臨海部は高松駅や高速バス等が集結する交通結節点であるが、臨海部のまちづくり推進により交通が多いエリアに更なるヒトの集中が懸念 ・コロナ禍の収束とともに、瀬戸内芸術祭や万博開催等の大規模イベントがあり、更なるインパウンドの増加に期待できる中、高松空港から中心部へのアクセスに時間がかかり不便 ・ショッピングレインボース(時計回り方向の系統)は上天神交差点周辺の渋滞に巻き込まれ遅延	交流・人流の促進
安全・安心	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	【地域住民・事業所・道路利用者】 ・市内中心部の慢性的な渋滞に伴う、救急搬送の遅れを心配している ・防災拠点と高速道路間の確実なアクセスに不安を感じている 【行政・関係団体】 ・上天神町交差点等の渋滞は、救急活動において課題として認識している ・防災拠点が臨海部に集積するため、臨海部と高松自動車道のIC間アクセス性が課題	平時・災害時でも「安全・安心」な通行の確保

出典：第2回四国地方小委員会資料

図 3-3-3 (3) 地域の課題（第1回意見聴取結果）について

地域の現状と課題（第1回地域の意見聴取結果）について

○本町踏切の課題解消や物流拠点（コンテナターミナル等）・防災拠点（病院等）へのアクセス性向上を望む意見が多くあった。

物流地区（朝日町地区）へのアクセス

- 高松環状道路ができることにより、本町踏切を通過せずに高松港や朝日町へのダイレクトアクセスを可能とし、物流が円滑化されることに期待。（事業所）

安全・安心の向上

- 臨海部に集積する防災拠点へのアクセスが高まることで、平時・災害時ともに使われる（機能する）道路が確保されるとともに、災害時の備えに関するPRとしても期待。（高松市）

本町踏切の課題解消

- 慢性的な渋滞のある本町踏切について、早く高架道路で渋滞解消してほしい。（住民）
- 本町踏切の渋滞は慢性化しており、トラック等も北浜エリアへ迂回している。（事業所）
- 高松環状道路の整備を併せて、本町踏切の抜本的な対策が必要。（香川県）

【アンケート】

- 評価対象区間外の路線が課題との意見が多かった
- なかでも、渋滞等の道路交通課題や地域課題において、**本町踏切の渋滞に関する意見が多かった**

▼渋滞区間のうち、特に解決を望む区間

③国道11号・30号 (中津川町)	51%
⑦国道11号 (朝日町交差点以西)	36%
⑥瀬戸大橋通り	31%
⑧国道11号 (上天神交差点以东)	31%
①福成橋市場 (東栗原町)	20%

▼渋滞課題に関する自由回答意見

本町踏切に関する渋滞課題	32%
その他	68%

出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（物流拠点）～H25」
 防災：南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画（内閣府_R4.6）、香川県地域防災計画（香川県_R4.2）
 観光施設：香川県観光協会等（スポーツ・体験施設）
 浸水深：香川県浸水想定図（南海トラフ地震（最大クラスの地震））（H25.3香川県公表）
 主要渋滞箇所、区間：地域の主要渋滞箇所（一般道）（R5.7.24時点）
 事故危険箇所、区間：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 第4次事故危険箇所(H29)、第5次事故危険箇所(R3)

■ 道路交通課題と地域課題認識

課題の視点	住民や事業者、関係団体等への意見聴取結果
サービス水準	<p>【地域住民・事業所・道路利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 南北移動では国道11号・30号(中央通り)、東西移動では国道11号(番町交差点以东・上天神交差点以西)及び瀬戸大橋通り(サンポート～本町踏切～朝日町)において渋滞区間と認識している <p>【行政・関係団体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道11号(中央通り)の渋滞により、周辺の生活道路への迂回が発生しており、歩道がなく路側帯のみの道路は歩行者と自動車のすれ違いが危険
機能性	<p>【地域住民・事業所・道路利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流交通がサンポート高松地区を通行することが望ましくないと感じている <p>【行政・関係団体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央通りの車道部では渋滞が発生、自歩道部では歩行者と自転車とが錯綜しており危険
物流(産業振興)	<p>【地域住民・事業所・道路利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿岸部～高松西IC・高松中央ICへのアクセスにおける所要時間の不安定さを感じている <p>【行政・関係団体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高松自動車道を利用する際、港湾やコンテナヤードとIC間の定時性・速達性に関する課題は大きい
交流・人流	<p>【地域住民・事業所・道路利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿岸部～高松空港までのアクセスにおける所要時間の不安定さを感じている <p>【行政・関係団体】</p> <ul style="list-style-type: none"> シャッピングレインボース（時計回り方向の系統）は上天神交差点周辺の渋滞に巻き込まれ遅延
安全・安心	<p>【地域住民・事業所・道路利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内中心部の慢性的な渋滞に伴う、救急搬送の遅れを心配している <p>【行政・関係団体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 防災拠点が臨海部に集積するため、臨海部と高松自動車道のIC間アクセス性が課題

■ 評価対象区間外の課題認識

アンケート結果

道路交通課題や地域課題において、物流・防災拠点等へのアクセス性等の観点から**本町踏切の課題や朝日町の物流拠点・防災拠点へのアクセスに関する意見が多かった。**

【アンケート自由意見】

- 本町踏切は線路上に高架を作って、渋滞解消してほしい。朝の通勤時間は**渋滞の問題だけでなく事故の危険**もあります。（住民）
- 本町踏切は東西通行上の渋滞の原因や安全上からも問題があり、早期に解決してほしい。（事業所）
- 県立中央病院に行く時、**本町踏切の渋滞で毎回時間を要する**ため、スムーズに流れるようになってほしい。（住民）
- 本町踏切の渋滞は慢性化**しており、トラック等も北浜エリアへ迂回している。（事業所）
- 物流拠点がある朝日町からのトラックが、高松市内の慢性的な渋滞区間を走行する事が大きな課題。（事業所）
- 朝日地区や中央病院は**災害時に確実にアクセス可能であるのか心配**。（住民）

ヒアリング結果

全ヒアリング対象者から“本町踏切における課題”について、中心部における渋滞・事故や産業振興、観光・交流、救急活動や災害等、様々な観点から**早期改善を望む**声があった。また、高松環状道路が整備されることにより**朝日町の物流拠点へのアクセス性が向上**することに期待する声があった。

ヒアリング対象	主な意見
物流・産業関係	高松環状道路ができることにより、本町踏切を通過せずに高松港や朝日町へのダイレクトアクセスを可能とし、物流が円滑化されることに期待。 朝日町地区や高松港からは西方面に向かう物流交通が多いが、本町踏切を避けて迂回する交通も多く、時間が読みにくく困っている。
観光関係	県外の方にとっては、本町踏切の横断は分かりにくく、危険。
交通事業者	公共交通の定時性や速達性のために、本町踏切を避けるよう運行せざるを得ない。
警察・消防	防災拠点が臨海部に集積するため、臨海部から高松自動車道のICへのアクセス性が確保される道路整備に期待。
行政	さぬき浜街道の郷東町交差点～本町踏切～福岡町の混雑は喫緊の課題

意見聴取まとめ

- ① 第1回四国地方小委員会で整理した**道路交通課題と地域課題について妥当性を確認した。**
- ② 評価対象区間外において、**本町踏切の課題解消や朝日町の物流拠点（コンテナターミナル等）・防災拠点（病院等）へのアクセス性向上を望む意見が多くあった。**

出典：第2回四国地方小委員会資料

図 3-3-3(4) 地域の課題（第1回意見聴取結果）について

重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果）について

■意見聴取期間

アンケート調査期間：令和6年6月13日～令和6年7月8日

ヒアリング調査期間：令和6年6月13日～令和6年7月18日

■意見聴取の実施状況

	対象者	実施期間	回収方法	実施概要	回収状況
アンケート調査	地域住民	令和6年6月13日 ～令和6年7月8日	郵便またはWEBで回収	高松市の沿線地域全世帯、および周辺地域（高松市）の無作為に抽出した世帯へ配布。	回答数：12,999票 ●地域住民・事業所 回答数：11,844票 (回収率：16%) 【内数】 地域住民：9,356票 (アンケート調査全回答数の72%) 事業所：2,083票 (アンケート調査全回答数の16%)
	事業所	令和6年6月13日 ～令和6年7月8日	郵便またはWEBで回収	高松市の沿線地域全事業所、および周辺地域（高松市、坂出市、綾川町）の無作為に抽出した事業所へ配布。	属性（回答者）未回答： 405票 (アンケート調査全回答数の3%) ●道路利用者 回答数：1,155票 (アンケート調査全回答数の9%)
	道路利用者	令和6年6月13日 ～令和6年7月8日	インタビュー調査	JR高松駅、こつでん瓦町駅、高松港旅客船ターミナル、高松空港、高松シンボルタワー、ゆめタウン高松、イオンモール高松、丸亀町グリーン(丸亀町商店街含む)、イオン高松東店にてインタビュー形式での調査を実施。	
ヒアリング調査	自治体及び 団体代表者	令和6年6月13日 ～令和6年7月18日	対面形式でのヒアリング	【自治体】 香川県、高松市 【各団体等】 香川県トラック協会、高松商工会議所、四国港連協会、高松港振興協会、香川経済同友会、香川県観光協会、高松観光コンベンションビューロー、香川県バス協会、香川県タクシー協同組合、香川県警察、高松市消防局、高松丸亀町商店街振興組合	【自治体】 香川県・高松市 【各団体等】 12団体

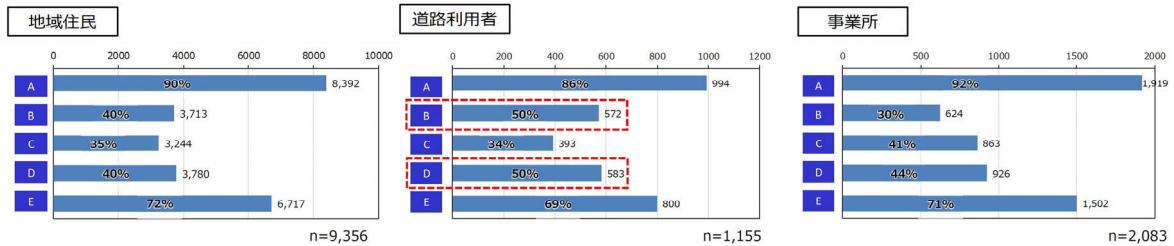
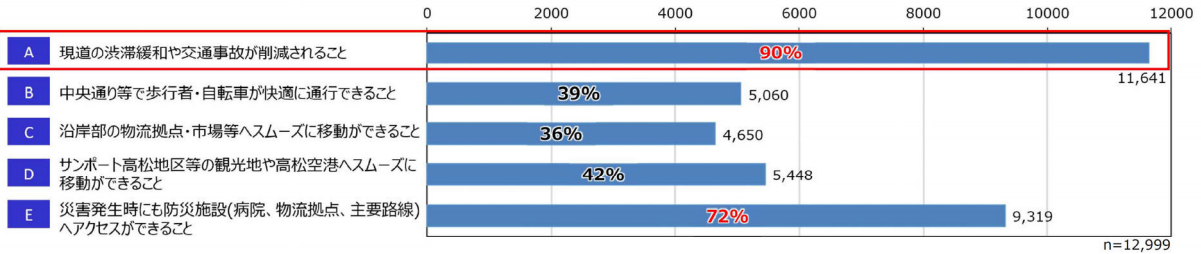
出典：第4回四国地方小委員会資料

図 3-3-4(1) 重視すべき事項（第2回意見聴取結果）について

重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果）について

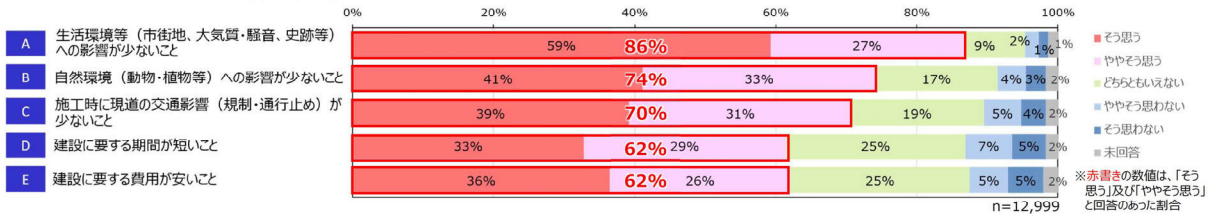
- 重要と思う項目については、「**A** 現道の渋滞緩和や交通事故が削減されること」の割合が9割と高く、次いで「**E** 災害発生時にも防災施設（病院、物流拠点等）へアクセスできること」が7割と高い。
- 回答者別には大きな違いはみられないが、道路利用者は「**B** 中央通り等で歩行者・自転車が快適に通行できること」及び「**D** サンポート高松地区等の観光地や高松空港へスムーズに移動できること」が半数を占める。

問：高松環状道路の望ましいルート帯案を考える際に、何が重要と思いますか。（重要と思う項目、上位3つを選択）



- 配慮すべき項目については、いずれの項目も回答者の6割以上が配慮すべきと考えており、「**A** 生活環境等（市街地、大気質・騒音、史跡等）への影響が少ないこと」については約9割と高い。

問：望ましいルート帯案を考える際に、何に配慮すべきと思いますか。



質問事項	地域住民 n=9,356	道路利用者 n=1,155	事業所 n=2,083
A	60% 87% 27% 2% 8% 1% 1%	56% 84% 28% 11% 1% 1%	56% 86% 30% 10% 1% 1%
B	40% 74% 34% 17% 4% 3% 2%	49% 78% 29% 17% 3% 2% 1%	42% 74% 32% 18% 3% 1%
C	38% 70% 32% 19% 6% 4% 2%	44% 73% 29% 21% 4% 2% 1%	44% 74% 30% 17% 3% 1%
D	32% 61% 29% 25% 7% 5% 2%	33% 57% 24% 31% 6% 3% 1%	36% 64% 28% 25% 5% 4% 1%
E	37% 63% 26% 24% 6% 5% 2%	32% 56% 24% 34% 4% 4% 2%	38% 62% 24% 27% 5% 5% 1%

※四捨五入により、合計があわない場合がある

出典：第4回四国地方小委員会資料

図 3-3-4(2) 重視すべき事項（第2回意見聴取結果）について

重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果）について

- 「生活環境等への影響」に関する意見が特に多く、「渋滞緩和」や「事故が少なく走りやすいこと」についての意見も多い。
- 費用面については、「時間やお金をかけたしっかりした道路整備」に関する意見が多い。

<問に関する自由意見>

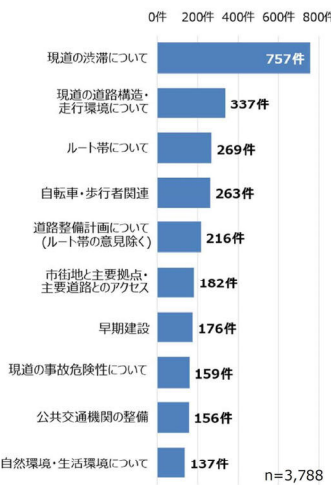


※その他 630件
「自然環境・文化財への影響への配慮」「主要道路へのアクセス」等に関する意見（配慮事項と直接関連しない意見を含む）
※複数の意見がある場合は、項目ごとに重複してカウントしている。

項目	自由意見
生活環境等への影響	<ul style="list-style-type: none"> 対象地区の住民への日照問題への配慮。(60代、地域住民) 既成市街地（特に住宅地）に悪影響が及ばないよう、注意が必要。(40代、地域住民)
時間やお金をかけたしっかりとした道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 時間やお金が掛かっても、しっかりした道路を作ることが望ましい。(30代、地域住民) 期間や費用が「短い」「安い」ではなく、工事の「安全」「品質」を重視すべき。(50代、事業所)
渋滞緩和	<ul style="list-style-type: none"> 香川県の道路は信号による渋滞が多いため、信号が少ないルートが望ましい。(30代、事業所) 踏切周辺が入みやすいので、それを回避できる道路の整備が望ましい。(20代、地域住民)
事故が少なく走りやすいこと (安全に走行できる)	<ul style="list-style-type: none"> 救急車両の走行・安全向上のためにも幅員を十分に確保してほしい。(50代、事業所) 安全に走行でき、わかりやすい道路を望む。(40代、事業所)
市街地等へスムーズに移動できること	<ul style="list-style-type: none"> 高松市中心部から高速入り口まで早く行くことができればより便利になる。(50代、地域住民) 高松駅と中心部から空港へアクセスしやすくなる方がよいと思う。(70代以上、道路利用者)
景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> 市街地、田園地域の各地域に溶け込む作りをしていただけると嬉しい。(50代、地域住民) 利便性は大事だが景観などを大事にして無機質な質感にならないようにしてほしい。(30代、地域住民)
早期建設	<ul style="list-style-type: none"> 早期供用を目指して欲しい。(60代、地域住民) どのルートも生活に影響が出るので、スピード感をもって早期に工事に切りかかってほしい。(40代、事業所)
歩行者・自転車の安全、快適な通行	<ul style="list-style-type: none"> 車移動の利便性と、歩行者の安全性のバランスを配慮。(40代、地域住民) 通学路の安全確保に配慮して欲しい。(30代、地域住民)
施工時の現道等への影響	<ul style="list-style-type: none"> 施工時の通行止め等で現状よりも渋滞がひどくなる箇所がないようにしてほしい。(20代、地域住民) 工期中の渋滞は仕方ないが、工事期間と安全性に配慮していただきたい。(60代、地域住民)
災害の影響を受けず機能すること	<ul style="list-style-type: none"> 津波、洪水時に高架道路への避難ができる構造にしてほしい。(60代、地域住民) 大規模災害が発生した後、人や物資の輸送がスムーズに行えること。(40代、地域住民)

- 「現道の渋滞」に関する意見が特に多く、「現道の道路構造・走行環境について」の改善や課題についての意見も多い。
- また、「ルート帯について」の要望等に関する意見も多い。

問：高松環状道路（福岡町～檀紙町間）の道路整備等について、あなた自身が日頃から思う事など、ご意見やご要望をご自由にお書きください。



※その他 1,333件
「周辺道路の整備」「交通マナーの向上」等に関する意見（高松環状道路と直接関連しない意見を含む）
※複数の意見がある場合は、項目ごとに重複してカウントしている。

項目	自由意見
現道の渋滞について	<ul style="list-style-type: none"> とにかく朝と夕方の渋滞が酷い。道路整備を図り、円滑な交通の実現を求めたい。(20代、地域住民) 慢性的に渋滞が発生しており、運転者の心理状態にも大きくストレスが掛かる。(40代、事業所) 救急車が進めなくなっている所を何度か見かけたのでそれがなくなると良いと思います。(30代、地域住民)
現道の道路構造・走行環境について	<ul style="list-style-type: none"> 高松市は、交差点と信号が多すぎ。その為、渋滞と事故が起きやすい。(30代、地域住民) 緊急車両が、電車の遮断機でずっと止まっている所を目の当たりにして、不安になった。(40代、地域住民)
ルート帯について	<ul style="list-style-type: none"> 市街地への影響や事業の実現性等を考えれば全線バイパス案が最も望ましいと思う。(60代、地域住民) より街中を通るルートで、景観への影響を考慮すると、B案が亂れていると思う。(50代、地域住民) 現道改良案は費用面や市街地の生活環境の悪化が見込まれるので反対です。(70代以上、地域住民)
自転車・歩行者関連	<ul style="list-style-type: none"> 高松市内は歩行者・自転車が多いため、工事中も安全に通行できる配慮が必要。(50代、地域住民) 歩行者・自転車が安心して通行できる道路整備を行って欲しい。(60代、地域住民)
道路整備計画について (ルート帯の意見除く)	<ul style="list-style-type: none"> 環状道路で渋滞しないようインターチェンジの場所を考えてほしい。(60代、事務所) 100年以上残るものです。長い目で見て良いものをお願いします。(50代、道路利用者)
市街地と主要拠点・主要道路とのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路、空港、高松港、高松駅、サンポート地区への円滑なアクセスが重要。(50代、地域住民) 現在、高松中心部から最寄りの高速インターチェンジまでの移動時間が長く不便。(40代、地域住民)
早期建設	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和に向けて早期に整備を行っていただきたい。(40代、事業所) 緊急車両や物流車両が快適に通行できるよう早期の工事着手をお願いします。(30代、地域住民)
現道の事故危険性について	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞の抜け道として住宅地に多くの車が通ります。中にはスピードを出しすぎている車両もあり、子供の通学路が大変危険に感じる。(30代、地域住民) 本町踏切の交差点は混雑しており、事故も起こりやすい現状です。改善をお願いします。(50代、事業所)
公共交通機関の整備	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通手段の整備・拡充も併せて検討してほしい。(70代以上、地域住民)
自然環境・生活環境について	<ul style="list-style-type: none"> 平穏な生活環境や自然への影響を最小限にして欲しい。(60代、地域住民)

出典：第4回四国地方小委員会資料

図 3-3-4(3) 重視すべき事項（第2回意見聴取結果）について

重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果）について

■ヒアリング結果：ルート帯案を考える際に重要と思う項目

- 「現道の渋滞緩和や交通事故の削減されること」が重要であるという意見が特に多い。
- 「沿岸部の物流拠点・市場へスムーズに移動ができること」や「サンポート高松地区等の観光地や高松空港へスムーズに移動できること」、「災害発生時に防災施設（病院、物流拠点、主要路線）へアクセスできること」が重要という意見も多い。

項目	自由意見
A 現道の渋滞緩和や交通事故が削減されること (14団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■特に渋滞緩和が重要。本町踏切の交差点は変則な交差点になっており、大型車は曲がりにくく、事故に繋がりがやすい。(香川県トラック協会) ■本町踏切が緊急車両の通行に支障をきたしている。渋滞が緩和されることで救急車の到着時間が短縮できる。(高松市消防局) ■公共交通機関の事業者としては道路整備により渋滞が緩和されることを最も期待している。中央通り、櫛紙交差点付近、上天神交差点付近、空港通り、ゆめタウン付近などの渋滞するエリアがどのように改善されるかが重要である。(香川県バス協会) ■交通の安全と円滑化が第一。高松環状道路の安全性はもちろんだが、整備することで周辺道路の事故削減に繋がることが望ましい。(香川県警察)
B 中央通り等で歩行者・自転車が快適に通行できること (9団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■サンポート高松地区のフロムナード化を進めてにぎわいを創出し、その効果を高松中心市街地に波及させていくためにも、高松中心市街地の一般道の交通量が減少することにより、歩行者・自転車が快適に通行できることは重要である。(香川県) ■中央通りについて、高松環状道路が整備され交通が転換できれば、公共交通や自転車通行環境に再配分するなど空間再編に繋がってほしいと考える。まちづくりに寄与する。(高松市) ■歩道を歩いていて楽しいと思えるのも大事。玉藻城から商店街への人の流れも加味した計画が必要である。(香川県観光協会)
C 沿岸部の物流拠点・市場へスムーズに移動ができること (11団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■朝日町には物流コンテナの拠点があるとともに、市場青果棟の移転も予定されており、朝日町へのアクセス性を高めることが重要である。(高松港振興協会・香川経済同友会) ■ドライバーが不足しているため、渋滞緩和や物流拠点への移動時間の短縮が労働時間短縮にも繋がる。(香川県トラック協会)
D サンポート高松地区等の観光地や高松空港へスムーズに移動できること (13団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■インバウンドへの対応を含めサンポート地区は重要な拠点であるため、スムーズにアクセスできることが望ましい。(香川県タクシー協同組合) ■高松空港から高松駅を結ぶムジナバスは、現状で50分程度掛かる。所要時間が短縮されればサービス向上に繋がる。(香川県バス協会) ■広域的な観点から高松市街地への入口となる高松自動車道(高松西IC)とサンポート高松地区や高松空港とのアクセス性が悪く、観光客のスムーズな移動に支障がある。(香川県・高松市)
E 災害発生時に防災施設（病院、物流拠点、主要路線）へアクセスできること (13団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■災害時には、高松環状道路のような幹線道路が確保されていれば活動しやすい。速達性と代替性が重要となる。(高松市消防局) ■災害時において、現道が通行不可能になった際に高松環状道路が通行できることは非常に重要である。また、災害時はサンポートの合同庁舎が拠点になるため、拠点へのアクセス路も確保できる。(高松市) ■災害時には医療物資や人員輸送を担うため災害時でも緊急輸送路としてスムーズに通行できる道路が必要。(香川県トラック協会・タクシー協同組合)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ■安全・安心して輸送できる環境が最も重要。(香川県トラック協会) ■高松市は街づくりの中で公共交通を重視している。道路整備により市内の公共交通の利便性向上に繋がることが重要。(高松市) ■地元産業活性化の観点から交流・人流の促進、渋滞緩和が重要であるとする。(四国港運協会)

■ヒアリング結果：ルート帯案を考える際に配慮すべき項目

- 「建設に要する期間が短いこと」について、施工期間が短いことや早急な整備を望む意見が特に多い。
- また、「生活環境等への影響」および「自然環境（動物・植物等）への影響が少ないこと」、「施工時の現道への交通影響が少ないこと」を望む意見もある。

項目	自由意見
A 生活環境等（市街地、大質・騒音、史跡等）への影響が少ないこと (10団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■現状はトレーラーの通行による騒音の苦情が住民からでている。高松環状道路に大型車が転換することにより生活環境が改善される。(高松市) ■高松市は景観、まちづくりの観点から“みどり”を重視している。くすのきがシンボルとなっている中央通りと重複するC案と、多くの史跡を通過するB案は景観への影響が大きい。玉藻城前、中央通りを横断する箇所はどの案も景観への配慮が必要(高松市) ■生活環境への影響が最小限となるよう十分な事前調査等を実施し、影響の度合いを適切に評価・判断すべきである。(香川県) ■史跡や歴史文化施設については十分景観に配慮して欲しい。事例として、高松自動車道の鳴門IC付近では大古古墳に支障しないようトンネルとなっている。(香川県観光協会) ■騒音などの生活環境への配慮が重要であるとする。(四国港運協会)
B 自然環境（動物・植物等）への影響が少ないこと (6団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■人と自然がふれあえる峰山への影響が最小限となるよう配慮する必要がある。(香川県) ■自然環境への配慮が重要であるとする。(四国港運協会)
C 施工時に現道の交通影響（規制、通行止め）が少ないこと (6団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■施工時の現道の規制や通行止めによる事故・渋滞への要因にならないように配慮が必要。(香川県警察) ■現道への影響についてはできる限り従前と同等の機能を確保し、規制については必要最小限となるよう十分な検討・配慮が必要である。(香川県) ■施工時の現道への影響に配慮して欲しい。(香川県タクシー協同組合、香川県バス協会、高松市消防局)
D 建設に要する期間が短いこと (14団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■施工期間が短いことも重要。早く工事を終わらせてほしい。(高松観光コンベンション・ビューロー) ■香川県のビジョンでは、概ね20年後となっているがもっと早い整備を望む。早期の渋滞緩和が業界にとって大きなメリットである。(香川県トラック協会) ■早急に整備をして欲しい。スピード感のある幹線道路整備をお願いしたい。(香川県タクシー協同組合) ■事業期間・施工期間も長ければ、渋滞の状態が続き利用者のバス離れが懸念される。できる限り事業期間は短い方が望ましい。(香川県バス協会) ■少しでも早く供用できたらよい。特に本町踏切及び中央通りの立体交差を含む東西方向の早期整備が経済効果大きい。(高松商工会議所)
E 建設に要する費用が安いこと (2団体)	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上や安全性の確保のほか、景観や周辺地への配慮等に対して必要となる一定のコスト増はやむを得ないと考えるが、建設費用を抑制するためにコスト削減について十分検討を行ってほしい。(香川県)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ■バスが通行できるような構造にしてほしい。また、高速度バス停留所の設置や停留所の待ちスペースにも配慮してほしい。(香川県バス協会) ■高松環状道路そのものや橋のデザインが、高松市のシンボルになれば良い。(香川県観光協会) ■どの区間から整備するのかによって便益が変わってくる。市の緊急度からすると早期の本町踏切や中央通りの渋滞緩和が望まれる。(高松市)

出典：第4回四国地方小委員会資料

図 3-3-4(4) 重視すべき事項（第2回意見聴取結果）について

重視すべき事項（第2回地域の意見聴取結果）について

■香川県、高松市の意見

自治体	意見
香川県	<p>計画段階評価における高松環状道路「福岡町～檀紙町」の対応方針（素案）について、同意します。</p> <p>高松市中心部は、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、県内の事故危険箇所の約半数近くが中心部に集中しており、交通事故の危険性が高い地域であるとともに、日常的な渋滞が産業や観光の振興を阻害しています。</p> <p>また、高松自動車道とサンポート高松地区などの臨海部や高松空港との連結が弱く、物流や人流の観点からも課題があると考えています。</p> <p>高松環状道路は、高松市中心部の慢性的な渋滞の抜本的改善、高松自動車道とサンポート高松地区や高松港朝日地区との連結強化、並びに本県で整備を進めている高松空港連絡道路と併せた高松空港へのアクセスの向上など、高松都市圏が抱える課題に対応するとともに、大規模災害時の復旧や地域支援の活動を支える広域支援ルートの確保の観点からも、非常に重要な事業であると考えております。</p> <p>本県といたしましては、高松環状道路の整備促進に向け、地元自治体とも連携して全力で取り組んでまいりますので、一日も早く事業化されますよう、特段の御配慮をお願いします。</p>
高松市	<p>計画段階評価における高松環状道路「福岡町～檀紙町」の対応方針（素案）について、同意します。</p> <p>高松環状道路は、高松空港とサンポート地区及び高松港朝日地区が、速達性と信頼性の高い地域高規格道路で結ばれることで、防災や物流機能の強化など、大きな経済効果をもたらすとともに、本市中心市街地の渋滞緩和にも大きく寄与する重要な社会資本です。</p> <p>とりわけ「福岡町～檀紙町」間については、南海トラフ地震など大規模災害発生時の交通確保、高松自動車道とサンポート高松地区、高松港朝日地区とのアクセス性向上と物流機能強化といった観点から、非常に重要な路線であると認識しています。</p> <p>また、サイクルツーリズムの拠点とすべく再整備に取り組んでおります高松競輪場や、瀬戸内の海と魚のテーマパークとして再整備を検討している高松中央卸売市場、また、基本計画路線に定められている四国の新幹線の立地可能性を検討することとしている新高松駅など、本市が進めております、サンポートエリアを核としたシーフロントの特色あるまちづくりにも、大きく寄与するものと存じます。</p> <p>本市といたしましては、安全・安心で快適なまちづくりの推進と地域経済の活性化に不可欠となる、高松環状道路の整備促進に向け、県とも連携し、全力で取り組んでまいりますので、早期に事業着手されますよう、特段の御配慮をお願いします。</p>

出典：第4回四国地方小委員会資料

図 3-3-4(5) 重視すべき事項（第2回意見聴取結果）について

4) 比較評価結果

第4回四国地方小委員会において、意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）をとりまとめ、政策目標や生活環境等の配慮すべき事項について、意見聴取で重視されている項目を踏まえて、複数案の比較評価を行いました。複数案の比較評価は、表 3-3-2 に示すとおりです。

比較評価の結果、「A 案 全線バイパス案」は、全ての政策目標の達成が見込まれるほか、意見聴取で重要との意見が多く寄せられた「渋滞緩和」「生活環境への影響が少ないこと」という点で優れています。

以上を踏まえ、図 3-3-6 に示すとおり、対応方針（案）を示しました。

表 3-3-2 事業実施想定区域の位置又は規模に関する複数の案での比較評価の結果

○ A案およびB案は、C案と比べ、全ての政策目標の達成が見込まれる。また、A案は、B案に比べ意見聴取で重要との意見が多く寄せられた「渋滞緩和」「生活環境等への影響が少ないこと」という点で優れている。

対策案の考え方		A案 全線バイパス案	B案 バイパス案（一部高松自動車道活用）	C案 現道改良案（一部高松自動車道活用）	
評価項目		延長約10km	延長約7km	延長約6km	
政策目標	渋滞緩和や交通事故の削減	交通渋滞がなく、スムーズに移動できる道路交通環境の確保 ①渋滞の緩和	交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和	交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和（A案よりは劣る）	
		混雑度の低下に伴う安全性の向上による交通事故の削減 ②安全性の向上による交通事故の削減	交通が高松環状道路へ転換し、現道の混雑度が低下 高松環状道路と国道11号の機能分担により、現道の安全性が向上し、交通事故の削減が見込まれる	交通が高松環状道路へ転換し、現道の混雑度が低下 高松環状道路と国道11号の機能分担により、現道の安全性が向上し、交通事故の削減が見込まれる（A案よりは劣る）	
	道路空間の適切な機能分担	中央通り等中心部道路のにぎわい環境の形成	③中央通り等の交通量転換	交通が高松環状道路に転換し機能分担が見込まれる	交通が高松環状道路に転換し機能分担が見込まれる
			④歩行者・自転車利用者が快適な空間の確保	中央通りの交通が高松環状道路へ転換し、歩行者・自転車利用者等の快適な空間の確保や道路空間の形成が可能となる	中央通りの交通が高松環状道路へ転換し、歩行者・自転車利用者等の快適な空間の確保や道路空間の形成が可能となる
			⑤まちづくりとの整合	サンポート高松地区等へのアクセス性の向上や現道交通が高松環状道路に転換し高松市が目指すウォーカブルなまちづくり（歩いて楽しめるまちづくり）の推進が見込まれる	サンポート高松地区等へのアクセス性の向上や現道交通が高松環状道路に転換し高松市が目指すウォーカブルなまちづくり（歩いて楽しめるまちづくり）の推進が見込まれる
	産業振興の支援	産業振興を支援する道路ネットワークの強化	⑥高速道路・物流拠点間の定時性・速達性の向上	高松自動車道と臨海部に集積する物流拠点までの定時性・速達性の向上が見込まれる	高松自動車道と臨海部に集積する物流拠点までの定時性・速達性の向上が見込まれる
			⑦市場関連交通の円滑化	高松中央卸売市場へのアクセス性の向上が見込まれる	高松中央卸売市場へのアクセス性の向上が見込まれる
	交流・人流の促進	観光拠点へのアクセス性の向上	⑧高速道路・市中心部間の定時性・速達性の向上	高速道路と市中心部間のアクセス性の向上が見込まれる	高速道路と市中心部間のアクセス性の向上が見込まれる
			⑨空港・市中心部間の定時性・速達性の向上	高松空港と市中心部の定時性・速達性の向上が見込まれる	高松空港と市中心部の定時性・速達性の向上が見込まれる
		公共交通の利便性の向上	⑩路線バスの定時性の向上	交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が見込まれる	交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が見込まれる（A案よりは劣る）
平時・災害時でも「安全・安心」な通行の確保	救急医療機関への速達性の向上	⑪救急搬送時の速達性の向上	交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、医療施設までの速達性の向上が見込まれる	交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、医療施設までの速達性の向上が見込まれる（A案より劣る）	
	防災拠点と高速道路間の確実なアクセスルートの確保	⑫代替路の確保と防災拠点へのアクセスの向上	国道11号等の代替路が確保でき、高速道路と防災拠点間のアクセス性の向上が見込まれる	国道11号等の代替路が確保でき、高速道路と防災拠点間のアクセス性の向上が見込まれる	
配慮すべき事項	生活環境	既成市街地への影響	人口集積地を通過しない（縁辺部を通過する）ため比較的影響は小さい	市街地への影響が大きい	
		大気質及び騒音等の影響	現道沿線（浜街道）への影響があるが、B案・C案と比較すると、人口集積地を通過しないため影響は小さい	市街地への影響が大きい（C案よりは小さい）	
		重要な史跡等への影響	重要な史跡等は回避するため影響は小さい	重要な史跡等は回避するため影響は小さい	
自然環境	峰山（鳥獣保護区）付近を通過するルートであるがB案と比較すると影響は小さい（C案よりは大きい）	峰山（鳥獣保護区）を通過するルートのため比較的影響は大きい	既に開発されている現道沿線の地形改変であるため影響は小さい		
現況交通への影響（施工性）	現道（浜街道）への影響がある（C案よりは小さい）	現道（浜街道）への影響がある（C案よりは小さい）	現道（国道11号）への影響がある		
事業期間	建設に要する期間	現道交通を確保しながら工事を進める必要があるため、事業期間は長い	現道交通を確保しながら工事を進める必要があるため、事業期間は長い	現道への影響区間が最も長く、現道交通を確保しながら工事を進める必要があるため、事業期間は最も長い	
経済性	建設に要する費用	約2,400～2,700億円 （1kmあたり：240～270億円）	約2,200～2,500億円 （1kmあたり320～360億円）	約4,600～4,900億円 （1kmあたり770～820億円）	

 評価が優位な項目
 意見聴取で重要との意見が多い項目
 ※現時点での試算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により数量・金額が変更となる場合がある。

出典：第4回四国地方小委員会資料

3.2 計画段階環境配慮書以降方法書までの検討の経緯

四国地方小委員会での有識者や地域住民・企業等の意見を踏まえ、事業予定者（概略計画の検討を実施した主体）が、「計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」という。）を作成し、令和7年6月に高松市長意見、同年8月に香川県知事意見、国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。その後、配慮書において複数案としていたルート帯のうち、「A案 全線バイパス案」を対応方針として決定しました。選定した理由は、以下に示すとおりです。

（理由）

- A案及びB案は、C案と比べ、全ての政策目標の達成が見込まれる。
- また、A案は、B案に比べ意見聴取で重要との意見が多く寄せられた「渋滞緩和」「生活環境等への影響が少ないこと」という点で優れている。