

令和 6年 6月12日

香川河川国道事務所

高松環状道路 ふくおかちょう だんしちょう 福岡町～檀紙町間の
道路計画について、皆さまのご意見をお聞かせ下さい。
～第2回アンケート調査～

地域の皆さまや道路を利用されている方などからご意見をお伺いし、今後の道路計画に反映するためのアンケート調査を行います。

下表の通りアンケート調査票の配布など行いますので、ご協力をお願いいたします。

○調査期間：令和6年 6月13日(木)～ 7月 8日(月)

※配布作業の都合により開始が前後する場合があります。

○調査内容：高松環状道路における道路計画に関するアンケート調査(別添1)

○調査対象者・実施方法：以下のとおり

調査対象者	実施方法
地域住民(高松市)	・郵送にて配布 【沿線地域 ^{※1} 】全世帯に配布 【周辺地域 ^{※1} 】無作為に抽出させていただいた世帯へ配布
事業所(高松市、坂出市、綾川町)	・郵送にて配布 【沿線地域 ^{※2} 】全事業所に配布 【周辺地域 ^{※2} 】無作為に抽出させていただいた事業所へ配布
道路利用者	・商業施設、公共施設(別添2)でインタビュー形式での調査 ^{※3} ・インターネット(WEB)アンケート ^{※4}

※1: 沿線地域と周辺地域の分けは別添2参照

※2: 高松市内の沿線地域と周辺地域の分けは別添2参照

周辺地域は高松市(沿線地域を除く)・坂出市・綾川町

※3: 各施設で行うインタビュー形式での調査は、9時～17時を予定しています。

※4: インターネット(WEB)アンケートアドレス

<https://rsch.jp/eqt6/?645269> (香川河川国道事務所 HP 内)

第2回
高松環状道路
(福岡町～檀紙町)
に関するアンケート
ご協力をお願いします

実施期間

令和6年

7月8日

(月)まで

(HPバナー)



(二次元バーコード)

本施策は、四国圏広域地方計画「No.1 南海トラフ地震を始めとする大規模自然災害等への「支国」防災力向上プロジェクト」等の取組みに該当します。

【発表先】高松市サンポート記者クラブ

お問い合わせ先 (○主な問い合わせ先)

国土交通省 四国地方整備局 香川河川国道事務所

電話 087-821-1561(代表)

副 所 長 よこた なおき 横田 直紀 (内線)205

○道路調査課長 おおくぼ こうた 大久保 剛貴 (内線)451 電話 087-821-1628(道路調査課)

高松環状道路（福岡町～檀紙町間）における道路計画に関する第2回アンケート調査

※返信用はがきでの回答は、**令和6年7月8日(月)まで**に投函願います。

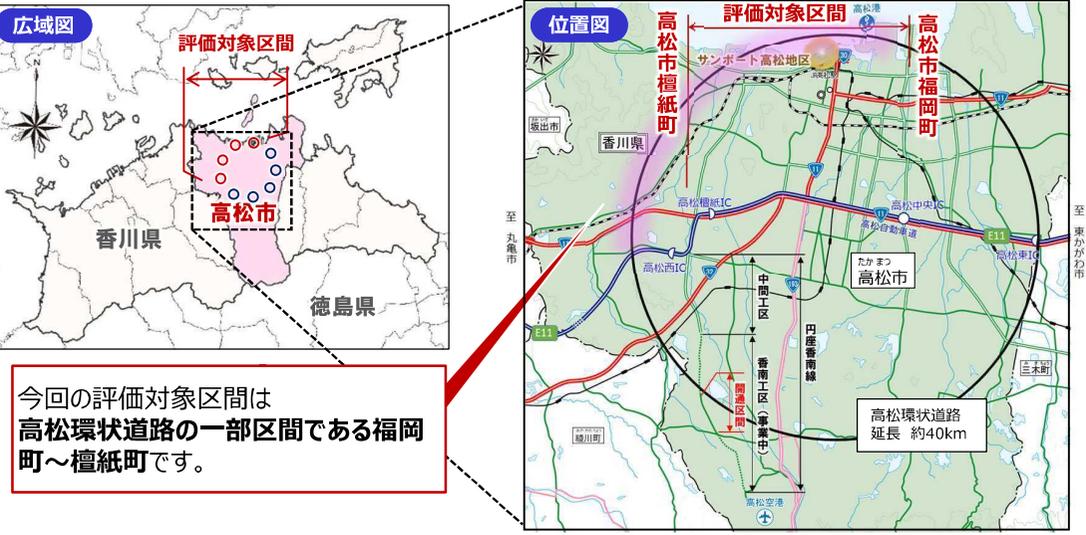
このアンケートは、高松環状道路（福岡町～檀紙町間）の道路計画について、ご意見を伺うアンケート調査です。

第1回（前回）のアンケート調査では、「地域の皆さまが感じている地域や道路の課題」、「道路に求められる役割」について、ご意見を伺いました。

第2回のアンケート調査では、「提示した3つのルート帯を1つに絞るため、重視する項目や配慮すべき項目」などについて伺います。前回に引き続き、アンケートにご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

※表面の説明および裏面の「概ねのルート帯案の概要および比較」をご覧になったうえで、アンケートにご回答ください。

対象区間



計画段階評価の流れ



アンケートに関するお問い合わせ先

【お問い合わせ先】
高松環状道路に関するアンケート調査コールセンター
(受付期間 午前9時～午後5時 土・日・祝日を除く)
0120-981-552 <フリーダイヤル(無料)>

【調査実施主体】
国土交通省 四国地方整備局
香川河川国道事務所 道路調査課

質問内容 ※左のルート帯案とルートの比較表をご確認の上でご回答ください！

《はがきオモテ面》 個人属性・評価対象区間（福岡町～檀紙町）の利用状況について

郵便はがき 760-8790 257

香川県高松市福岡町 4丁目2番32号

香川河川国道事務所 道路調査課 行

〒760-8790

1) 利用する道路の種類 (※1つを選択)

2) 利用頻度 (※1つを選択)

3) 1) で回答した、よく利用する道路の主な利用目的を教えてください。(※1つを選択)

4) 1) で回答した、よく利用する道路の交通手段を教えてください。(※1つを選択)



《はがきウラ面》 高松環状道路のルート帯案について

問1 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)

問2 望ましいルート帯案を考える際に、何に配慮すべきだと思いますか？ (a～eについて、5段階で評価)

問3 インターチェンジを作る際に、配慮すべき事項についてどう思いますか？ (a～cについて、5段階で評価)

問4 その他、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。

問3 インターチェンジを作る際に、配慮すべき事項についてどう思いますか？ (a～cについて、5段階で評価)

問4 その他、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。

質問は以上です。ありがとうございました。

■回答方法 (①②いずれかの回答で構いません)

①返信用はがきによる回答
・同封の返信用はがきに記入し、郵便ポストに投函してください。

②インターネットによる回答
・右記のURL・二次元バーコードより、アンケートページにアクセスし、回答してください。

■締め切り
・令和6年7月8日(月)までに回答願います。

【インターネットによる回答】
香川河川国道事務所 検索
https://www.skr.mlit.go.jp/kagawa/

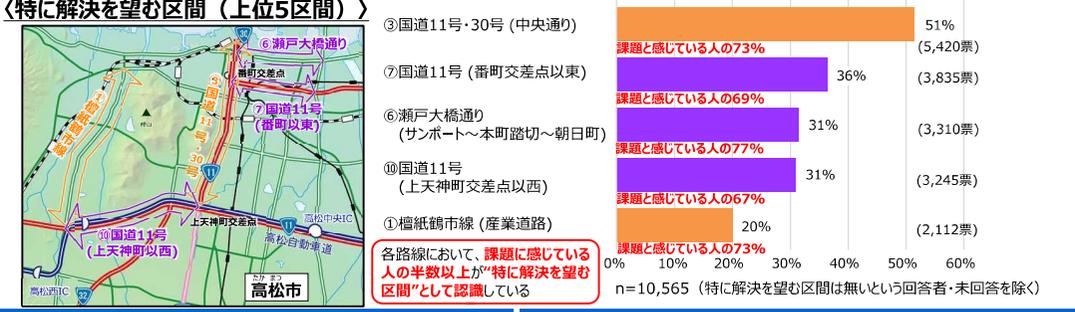
第1回アンケート調査の結果および高松環状道路（福岡町～檀紙町間）の政策目標について

第1回アンケートでは、地域にお住まいの方や高松市の主要施設に来訪された方を対象に、全13,853件の回答をいただきました。ご協力ありがとうございました。
アンケートの結果（概要）及びその結果を踏まえ設定した本計画の政策目標をご報告いたします。

【問1】高松市内（高松自動車道以北）の道路交通課題について、どのようなものがありますか？
【問2】問1で回答した課題のうち、特に解決を望む課題を教えてください。
※以下、アンケートの結果（概要）では、問2：特に解決を望む課題の回答結果をお示ししています。

A：渋滞区間に関する課題について

特に渋滞解決を望む区間として、国道11号・30号(中央通り)が突出しており、次いで国道11号(番町交差点以東)や瀬戸大橋通り(サンポート～本町踏切～朝日町)、国道11号(上天神町交差点以西)の東西移動の区間について多く挙げられました。



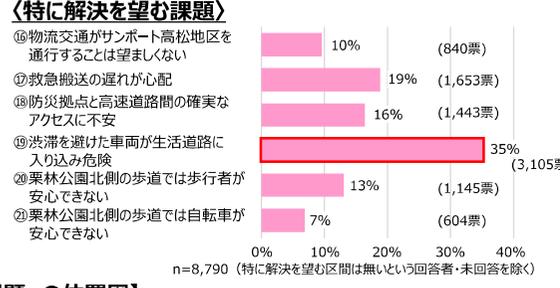
B：所要時間の不安定さに関する課題について

所要時間の不安定さについて、高松市沿岸部～高松西IC・中央IC間の回答が多く、ICへのアクセス性の低さを確認しました。



C：道路に関係する地域課題について

地域内の課題について、「渋滞を避けた車両が生活道路に入り込み危険」という回答が突出しており、幹線道路の渋滞が周辺に影響していると感じている意見が多いことを確認しました。



【B：所要時間の不安定さ、C：道路に関係する地域課題】の位置図



◆第1回意見聴取での皆様のご意見等を踏まえ、5つの政策目標を設定しました。

サービス水準

- 高松市中心部における渋滞
 - ・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
 - ・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
 - ・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

機能性

- サンポート高松地区周辺の状況変化
 - ・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
- 道路空間の活用
 - ・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者が錯綜

物流（産業振興）

- 高速ICと物流拠点の定時性・速達性向上
 - ・高松道ICと臨海部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
 - ・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

交流・人流

- 瀬戸内地域観光振興
 - ・観光客は自動車での来訪が多いが、高松道ICからサンポート高松地区への速達性・定時性が低い
- 高松空港へのアクセス性
 - ・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
- 公共交通の定時性向上
 - ・中央通りを運行するバスは、渋滞による遅れが発生

安全・安心

- 救急搬送の速達性の向上
 - ・市内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
 - ・防災拠点と高速道路間への確実なアクセスルートの確保が課題

地域の現状と課題をもとに政策目標を設定

高松環状道路（福岡町～檀紙町間）の政策目標

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」な通行を確保

※今後、この5つの政策目標を達成するための概略ルート・構造等を検討するために、皆様のご意見をお聞かせ下さい！！！！

ルート帯案

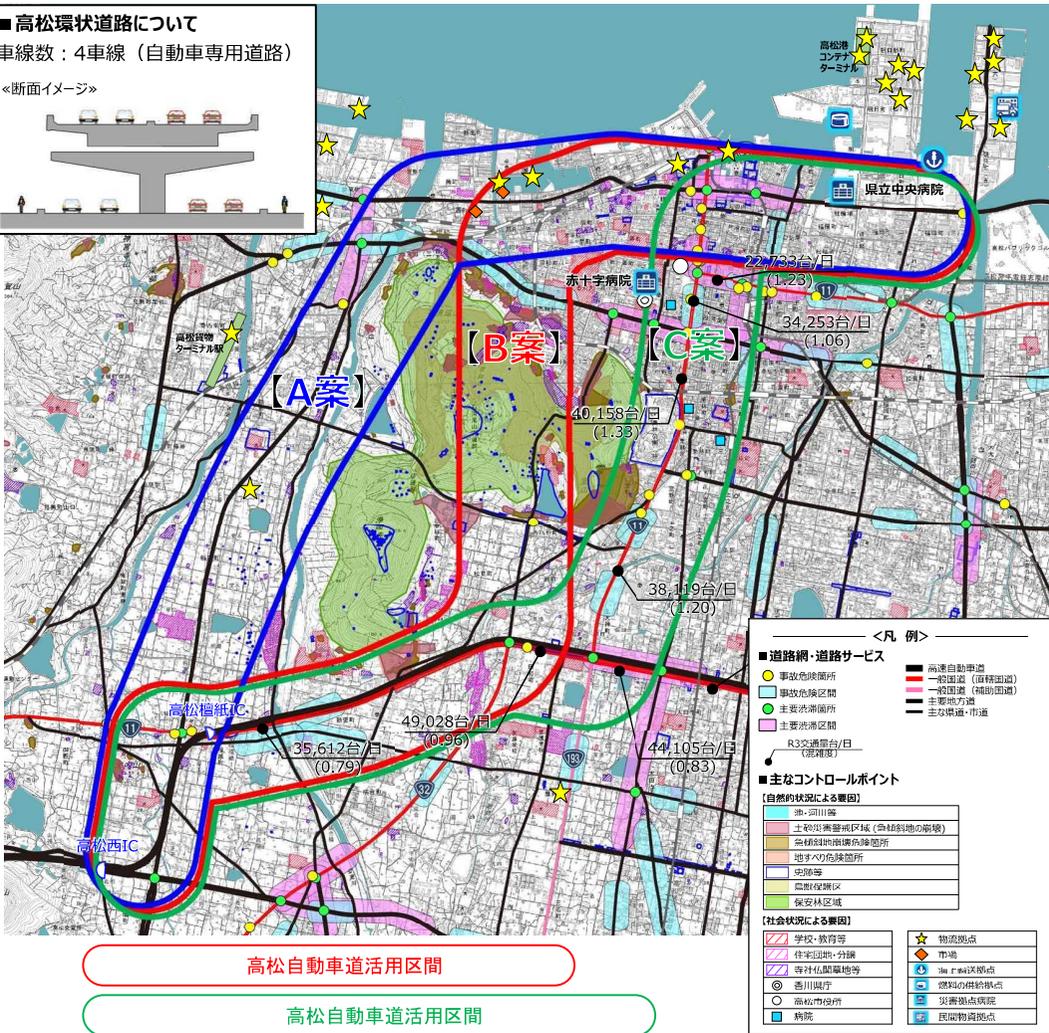
A案	全線バイパス案 ・全線をバイパスとし、通過交通等の転換および沿岸部の各拠点へのアクセス性を重視し、既成市街地への影響に配慮したルート
B案	バイパス案（一部高松自動車道活用） ・沿岸部の各拠点等へのアクセス性を重視したバイパスルート
C案	現道改良案（一部高松自動車道活用） ・中心市街地へのアクセス性を重視した現況道路（中央通り）を改良するルート

ルート帯案の比較評価

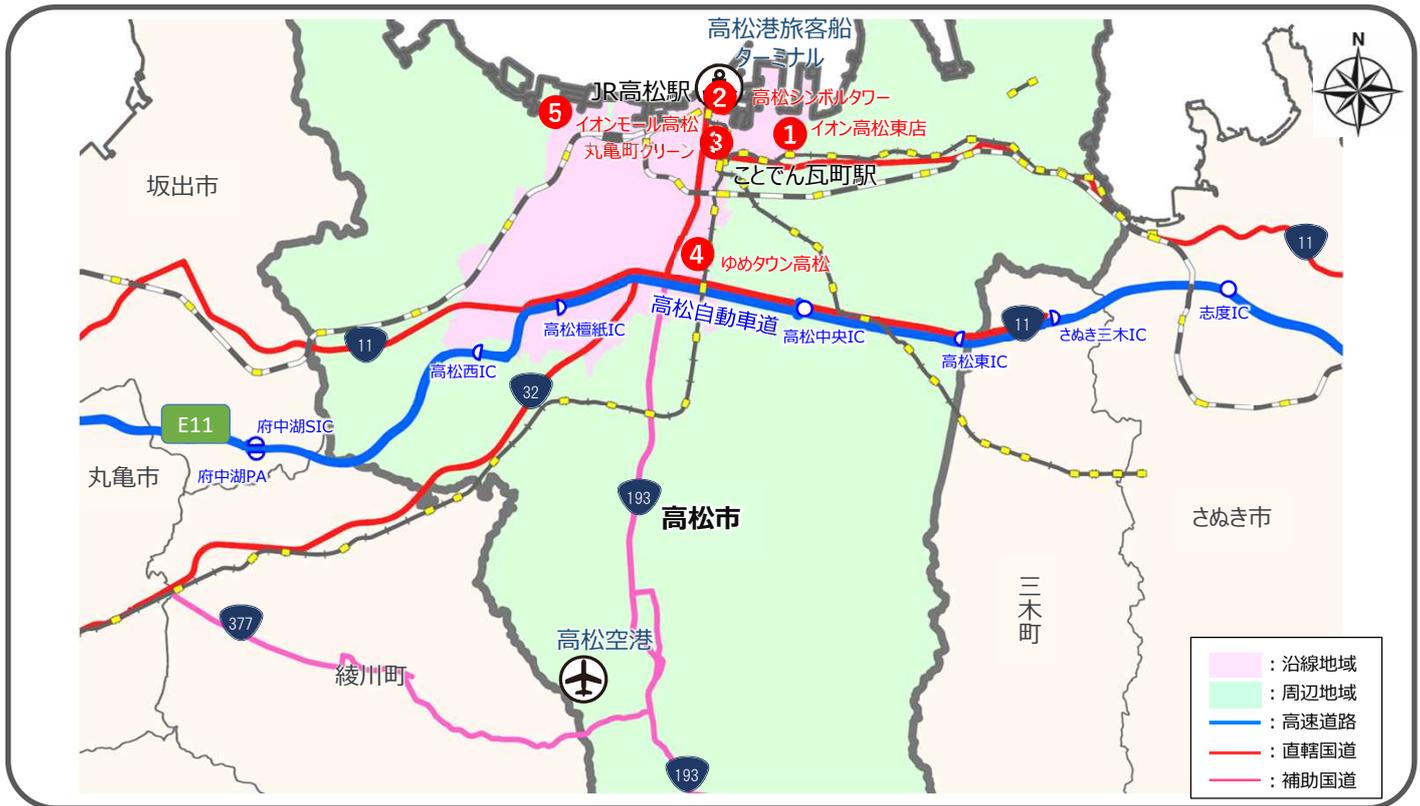
詳細な評価項目は、香川河川国道事務所のホームページにて公表しております。
 右記の二次元バーコードより、香川河川国道事務所のホームページにアクセスし、ご確認ください。 ※URL⇒ <https://www.skr.mlit.go.jp/kagawa/>



ルート帯案		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)
		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 ・現道の 渋滞緩和が見込まれる	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 ・現道の 渋滞緩和が見込まれる (A案よりは劣る)	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 ・現道の 渋滞緩和が見込まれる (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 ・現道の渋滞緩和により、 交通事故の削減が見込まれる	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 ・現道の渋滞緩和により、 交通事故の削減が見込まれる (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 ・現道の渋滞緩和により、 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 ・中央通り等の交通量が減少し、 歩行者・自転車利用者等の快適性向上が見込まれる	中央通り等中心部道路のにぎわい環境の形成 ・中央通り等の交通量が減少し、 歩行者・自転車利用者等の快適性向上が見込まれる	中央通り等中心部道路のにぎわい環境の形成 ・中央通り等の交通量が減少し、 歩行者・自転車利用者等の快適性向上が見込まれる (A案・B案よりは劣る)
	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 ・物流拠点や高松中央卸売市場への アクセス性向上が見込まれる	産業振興を支援する道路ネットワークの強化 ・物流拠点や高松中央卸売市場への アクセス性向上が見込まれる	産業振興を支援する道路ネットワークの強化 ・物流拠点や高松中央卸売市場への アクセス性向上が見込まれる (A案・B案よりは劣る)
	交流・人流の促進	観光拠点へのアクセス性の向上 ・高松空港やサンポート高松地区等の市中心部への アクセス性の向上が見込まれる	観光拠点へのアクセス性の向上 ・高松空港やサンポート高松地区等の市中心部への アクセス性の向上が見込まれる	観光拠点へのアクセス性の向上 ・高松空港やサンポート高松地区等の市中心部への アクセス性の向上が見込まれる (A案・B案よりは劣る)
		公共交通の利便性向上 ・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	公共交通の利便性向上 ・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)	公共交通の利便性向上 ・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 ・現道の渋滞が緩和され、 救急搬送時の速達性の向上が見込まれる	救急医療機関への速達性の向上 ・現道の渋滞が緩和され、 救急搬送時の速達性の向上が見込まれる (A案よりは劣る)	救急医療機関への速達性の向上 ・現道の渋滞が緩和され、 救急搬送時の速達性の向上が見込まれる (A案よりは劣る)
		防災拠点と高速道路間の確実なアクセスルートの確保 ・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	防災拠点と高速道路間の確実なアクセスルートの確保 ・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	防災拠点と高速道路間の確実なアクセスルートの確保 ・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
	生活環境	既成市街地への影響 ・市街地を概ね回避するため、 影響を与える可能性は小さい	既成市街地への影響 ・市街地への 影響が大きい	既成市街地への影響 ・市街地への 影響が大きい
		大気質及び騒音等の影響 ・市街地を概ね回避するため、 影響を与える可能性は小さい	大気質及び騒音等の影響 ・市街地への 影響が大きい (C案よりは小さい)	大気質及び騒音等の影響 ・市街地への 影響が大きい
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	重要な史跡等への影響 ・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のため 影響は大きい (B案よりは小さい)	峰山（鳥獣保護区）を通過するルートのため 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	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	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 (A案・B案よりも長い)	
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)	建設に要する費用 約2,200～2,500億円 (1kmあたり320～360億円)	建設に要する費用 約4,600～4,900億円 (1kmあたり770～820億円)	

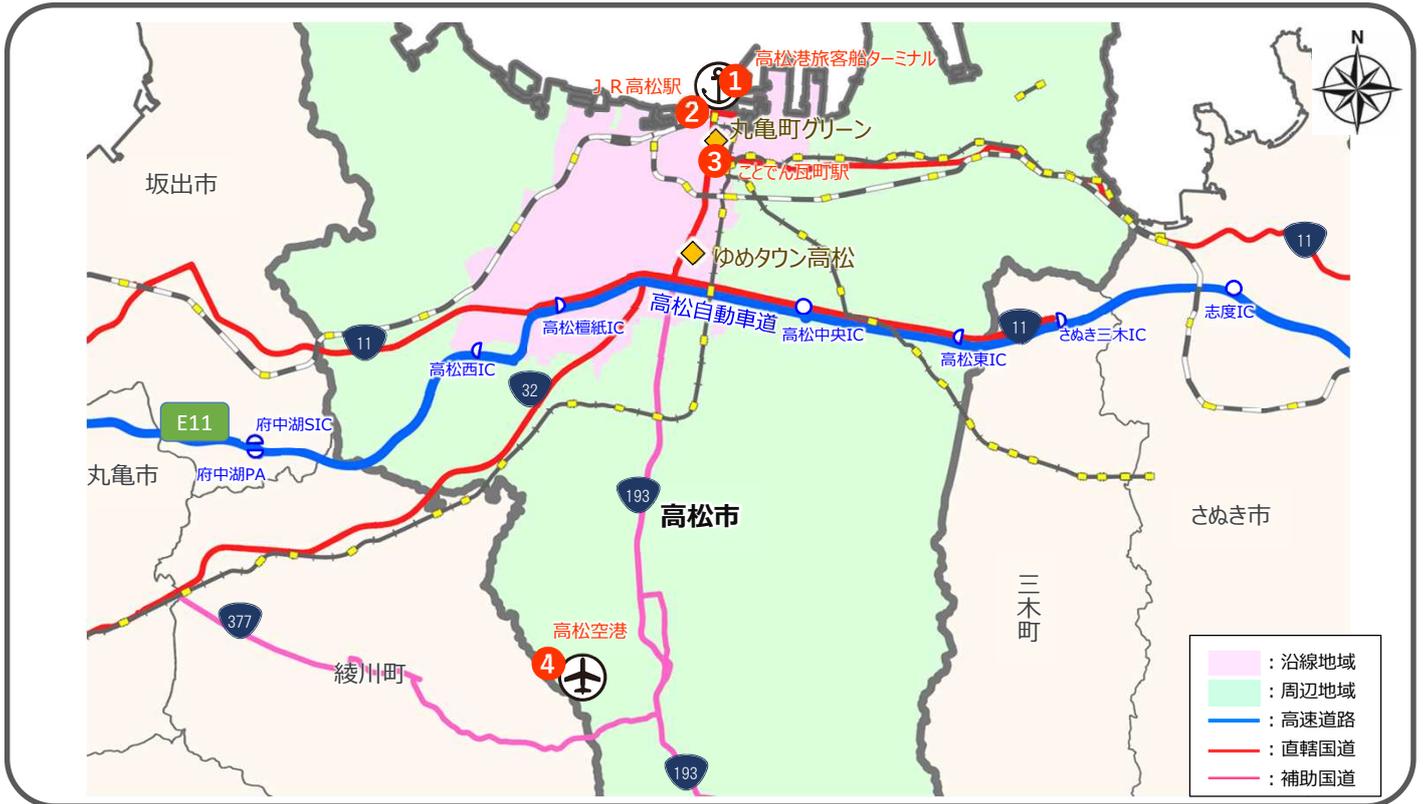


インタビュー形式で調査を実施する場所1/2（商業施設）



出典：電子地形図(国土地理院)を加工して作成

インタビュー形式で調査を実施する場所2/2（公共施設）



出典：電子地形図(国土地理院)を加工して作成