

香 川 県 の 都 市 基 盤

～ヒアリング調査を中心に～

財団法人 香川経済研究所

主席研究員 田 岡 弘

1. はじめに

近年の我が国の経済・社会は国際化、情報化、サービス経済化、技術の高度化、人口の高齢化など、様々な面において急速な変化を遂げつつある。このような急激な環境変化の中、21世紀に向けた産業発展のためには、時代のニーズに対応した都市基盤の整備が必要と思われる。

また、昭和63年4月の瀬戸大橋の開通は香川県に大きな恩恵をもたらしたが、平成10年度には本四3橋時代が訪れる。今まで四国の玄関としての恩恵を受けてきた香川県は、本四3橋時代にどう対応すれば良いのかも大きな課題である。

以下、香川県の現状、主要プロジェクトの概要、瀬戸大橋開通の効果とともに、香川県の主要企業へのヒアリング調査をもとに、香川県の都市基盤整備について考えてみる。

2. 香川県の現状

当県の自然条件は面積が全国で最も小さいものの、降雨量は少なく、年間日照時間は全国一である。総じて自然環境に恵まれているが、以下に社会・経済面から香川県の現状を考える。

(1) 指標からみた香川県の姿

「100の指標からみた香川」の主要指標をもとに、「人」「福祉と医療」「産業と経済」「家計とすまい」「生活環境」「教育と文化」「財政」の各面から見てみる。(図1参照)

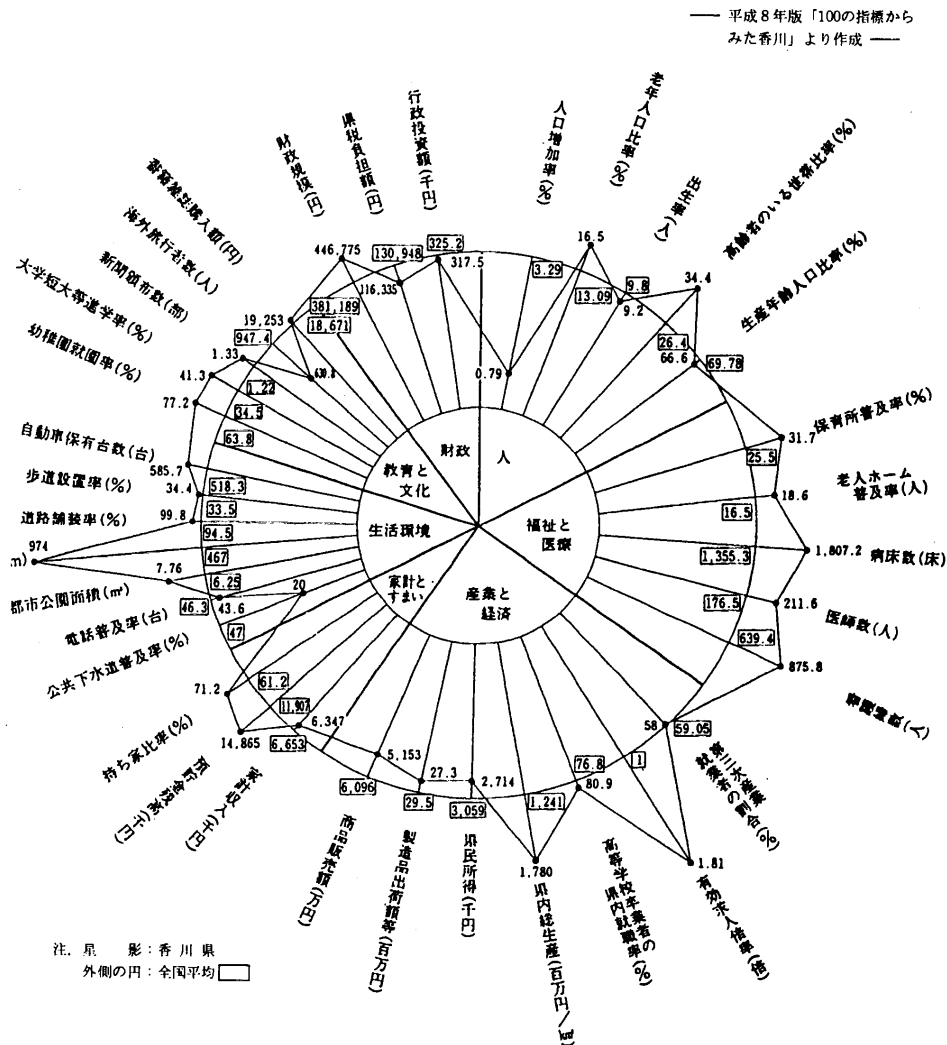
① 人～人口増加率は全国平均を大きく下回る

人口増加率は四国では唯一かろうじてプラスを維持しているものの、全国平均を大きく下回っている。また、出生率も全国平均を下回っている。このため、老年人口比率、高齢者のいる世帯比率は全国平均を上回り、その裏返しとして、生産年齢人口比率は全国平均を下回る結果となっている。

香川県の人口の高齢化は全国平均に比べ凡そ10年先行していると言われている

图 1

レーダーチャートでみる香川県の姿



が、人口の伸びの鈍化と老年人口比率の上昇は、今後の香川県が活力を維持する上で大きな課題である。

② 福祉と医療～全国平均を上回り充実

いずれの指標とも全国平均を上回っており、福祉・医療面での充実がうかがえる。

③ 産業と経済～水準は全国平均を確保

第三次産業就業者の割合は全国平均をやや下回るものの、県内総生産、有効求人倍率などは全国平均を上回っている。また、県民所得、商品販売額などは全国平均を下回っているが、これらの指標は東京、大阪等の特定の地域が突出してお

り、それが全国平均を押し上げている。それらを勘案すれば、産業と経済の水準は充分全国水準を確保している。

④ 家計とすまい～ストック面が充実

1世帯当たり年間家計収入は全国平均をやや下回っているものの、預貯金残高、持ち家比率は全国平均を大きく上回っている。家計と住まいの面では、特にストック面の充実がうかがえる。

⑤ 生活環境～道路面は充実しているが、公共下水道普及率に問題

生活環境面では、公共下水道普及率と電話普及率が全国平均を下回っている。中でも公共下水道普及率は全国平均を大きく下回っている。一方、道路密度や道路舗装率は全国平均を大幅に上回り、全国トップクラスにある。

⑥ 教育と文化～全国水準を上回る

大方の指標で全国平均を上回っており、教育と文化面では全国水準を上回っている。

⑦ 財政～1人当たり財政規模は全国平均を上回る

以上、生活面では、福祉と医療、教育、雇用機会、道路整備などは全国でも高水準にある。また、産業と経済などその他の面でも全国平均を上回り、全国でも有数の住み良い県であると言える。生活環境面で唯一の問題は、公共下水道の普及率である。

このような香川県ではあるが課題がないわけではない。県の基盤とも言える人の面で大きな課題を抱えている。つまり、人口増加率は低下傾向でマイナス寸前となっており、それに伴い年少人口の減少と老年人口の増加が目立っていることである。

3. 香川県の大型プロジェクト

(1) 三大プロジェクト

香川県民の長年の夢であった瀬戸大橋、新高松空港、高速道路の三大プロジェクトについて、瀬戸大橋は昭和63年4月に開通、新高松空港は平成元年12月に開港、高速道路は昭和62年に四国横断自動車道の善通寺～川之江間が開通したのをはじめ、漸次整備が進みつつある。三大プロジェクトの整備が香川県に与えた影響は大きく、これらの交通インフラ整備の効果をいかに生かしていくかが、今後の課題となっている。

次に現在進行中の大型プロジェクトを見てみる。

(2) 進行中の大型プロジェクト

① 高松港頭地区総合整備事業（愛称「サンポート高松」）

i 事業構想の概要（計画期間 昭和58年～平成12年）

高松港頭地区総合整備事業は、廃止になった宇高連絡船の棧橋一帯を埋め立て、旧国鉄用地や周辺の市街地も一体的に再開発、併せて港湾機能の再編を図

り、四国の中枢管理都市高松の新しい都市拠点の創造を目指すものである。この計画は三大プロジェクトに続く香川県の21世紀長期構想の最重点プロジェクトとして位置づけられている。

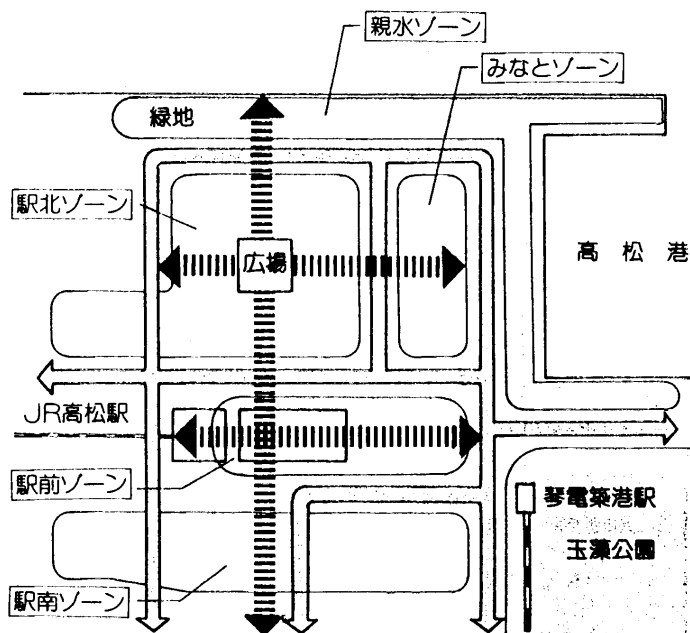
ii 対象区域および土地利用方針

対象区域はJR高松駅を中心とする埋め立て地約10haを含む42haであり、この対象地域を「駅北」「駅前」「みなと」「親水」「駅南」の5つのゾーンに区分して、それぞれの土地利用方針を定めて施設を導入、整備していく。(図2)

ゾーン	導 入 予 定 施 設
「駅 北」	多目的広場、コンベンションアリーナ、ホテル、高度情報センター、官公庁施設
「駅 前」	JR高松駅、バスターミナル、タクシープール、駐車場、駅前広場
「み な と」	港湾関連業務ビル、旅客ターミナル
「親 水」	大型旅客船ふ頭、透過式防波堤、緑地プロムナード、親水護岸、ペDESTリアンデッキ
「駅 南」	各種商業業務ビル

図2

ゾーニング図



② 香川インテリジェントパーク計画（K I P計画）

i 事業構想の概要（計画期間 平成2年～平成7年）

三大プロジェクトの進展による交通インフラというハード面の充実を活用して、ソフト面の充実を図ろうとするものである。この計画は、県庁所在地である高松市の中心から南々東へ約7km、面積約32haの旧高松空港跡地という緑豊かな地理的条件のもと、田園の快適さと都市の活力とを調和させ、四国の中枢拠点に相応しい「技術・情報・文化の複合拠点」の形成を目指している。

ii 対象区域および土地利用方針

旧空港跡地を下記のように、産業振興の拠点としての「サイエンス・ソフトパーク」、文化の集積の場としての「カルチャーパーク」、長期的土地需要に備えた「リザーブゾーン」の3つのゾーンで構成している。

a. サイエンス・ソフトパーク（12.66ha）

以下に掲げる施設、いわゆる産業の頭脳部分の集積を図り、本県産業の高度化を目指すパークゾーン

- ・四国工業技術研究所（平成6年10月開所）
サイエンス・ソフトパークの中核となる試験研究施設
- ・香川県産業交流センター（愛称「サンメッセ香川」）（平成6年3月開館）
情報拠点機能の向上を図り、地域産業の振興および文化の向上に資するため、人・物・情報の総合的な交流の場としての大規模な展示・会議総合施設
- ・香川産業頭脳化センター（平成8年開所予定）
研究開発、インキュベーター、人材育成、情報提供などの機能を併せ持った施設
- ・民間業務用地13区画（平成6年5月分譲開始、平成8年度営業開始予定）
分譲対象企業をソフトウェア業、デザイン業、自然科学研究所の3業種に限定。現在10区画、9社が進出

b. カルチャーパーク（7.18ha）

高次文化機能の強化に努めるパークゾーン

- ・県立図書館（平成6年3月開館）
- ・県立文書館（平成6年3月開館）
- ・博物館（現在未着手・整備検討中）

c. リザーブゾーン（4.15ha）

将来におけるサイエンス・ソフトパークの拡充強化あるいは理工系大学・学部の新設等の長期的な土地需要に備えるゾーン

③ 琴電瓦町駅周辺地区再開発

i 事業構想の概要

高松市の都市交通の結節拠点でありながら軌道により東西交通が分断され、土地利用も東西格差が生じ交通結節機能が低下している「琴電瓦町駅周辺」を、軌道の連続立体交差事業の計画や瓦町駅ビル建設を契機として、地区を一体的に再開発して都市活力再生の拠点とするものである。

また、この開発計画は大きく分けて a. 「コトデン瓦町駅ビル」建設事業、b. 瓦町駅前整備、c. 駅東地区市街地再開発事業、d. 琴電連続立体交差事業の 4 計画で構成されている。

ii 個別事業の概要

a. 「コトデン瓦町駅ビル」建設事業

・目的

老朽化した現駅舎を建て替え高層化し、核テナントとして四国最大の百貨店となる「コトデンそごう」を誘致。高松市の交通・商業の南の拠点形成を目指す。

・施設の概要

敷地面積	16,051m ²		
建物概要	鉄骨鉄筋コンクリート造 本館 地下3階・地上11階・塔屋1階建 別館 地下2階・地上2階建 延床面積 本館 83,130m ² 別館 7,477m ² その他 499m ² 合計 91,106m ²		
建物設置者	高松琴平電気鉄道(株)		
総事業費	約 300億円		
店舗面積	(株)コトデンそごう (百貨店)	28,500m ²	
	琴電商事(株)	474m ²	
		合計	28,974m ²
駐車場	約 800台		

b. 瓦町駅前整備

駅ビル建設に伴い、交通結節機能強化のため駅前西広場を立体的に整備するものである。

c. 駅東地区市街地再開発事業

東口駅前広場が設置され、東西通路で駅西地区と直結される。この駅東地区を「都市拠点整備ゾーン」、「広域交通拠点整備ゾーン」として再開発する。

d. 琴電連続立体交差事業

交通阻害や地域分断を解消するため、高松市の築港から都市計画道路、室町―新田線を越えた地点までの延長3.6kmの琴電の軌道を連続立体交差化するという事業である。

平成2年9月、軌道を高架にするという基本方針を受け、県・市で平成2・3年予備調査を行った。また、平成4年5月には連続立体交差事業として国の認可を受けており、現在、事業採択に向けて調査および要望を行っている。

4. 瀬戸大橋の効果

次に瀬戸大橋架橋が四国および香川県に与えた効果について見てみる。

(1) 瀬戸大橋架橋後の四国への人の流れの変化

① 四国～本州間の旅客移動

瀬戸大橋開通の効果は、四国～本州間の交通について、高速性による時間短縮、架橋による安全性・安定性の確保、輸送における利便性の向上、輸送の大量化、輸送ルートを選択幅の拡大など多様である。

これらの効果は大きく、本州～四国間の旅客移動人数は、瀬戸大橋開通前の昭和62年度の31,666千人から平成5年度の49,205千人へと、この6年間で55.4%の伸びを示している。

また、平成5年度に瀬戸大橋を利用（瀬戸大橋通行、JR瀬戸大橋線、瀬戸大橋特急線バス）した人は23,127千人に上り、四国～本州間の旅客移動の47.3%を占めている。（表1、図3）

② 瀬戸大橋車両通行量

平成4年4月瀬戸中央自動車道と四国横断自動車道が直結したことにより、高知市と岡山市との間は3時間10分短縮されている。四国の各県都と岡山市との自動車道利用での所要時間は、今後の高速道路網の整備の進展に伴います短縮が期待できる。（表2）

JRを利用する場合に比べ割高感があるため、瀬戸大橋を通行する車両は平成5年度でも1日平均12,639台と、当所予想していた1日24,900台には及ばない。しかしながら、中国地方や四国内の高速道路網の充実に伴い、普通車、大型車（トラック）を中心に漸増傾向を示している。特大車（観光バス）が増加していないのに対し、普通車、大型車が増加しつつあるということは、瀬戸大橋が観光の橋としての役割は一段落したものの、生活・産業の橋としての役割を果たしつつあると言える。（表3、図4）

表1 四国・本州間交通機関別旅客移動数推移表

(単位：千人・%)

交通機関	昭和62年度		昭和63年度		平成元年度		平成2年度	
	客数	シェア	客数	シェア	客数	シェア	客数	シェア
瀬戸大橋車両通行	—	—	13,717	27.2	10,292	22.5	10,003	21.4
瀬戸大橋特急線バス	—	—	419	0.8	370	0.8	255	0.5
J R (瀬戸大橋線)	4,278	13.5	10,997	21.8	9,879	21.6	10,245	22.0
フェリー・旅客船	22,995	72.6	20,836	41.4	20,388	44.6	20,795	44.6
航空機(東京・大阪)	4,393	13.9	4,375	8.7	4,830	10.6	5,370	11.5
合 計	31,666	100.0	50,344	100.0	45,759	100.0	46,668	100.0

交通機関	平成3年度		平成4年度		平成5年度		対62年度 伸び率
	客数	シェア	客数	シェア	客数	シェア	
瀬戸大橋車両通行	11,432	23.3	11,957	24.5	12,131	25.0	—
瀬戸大橋特急線バス	185	0.4	101	0.2	56	0.1	—
J R (瀬戸大橋線)	10,906	22.2	10,680	21.9	10,940	22.2	155.7
フェリー・旅客船	20,880	42.6	20,515	42.0	20,280	41.2	△ 11.8
航空機(東京・大阪)	5,663	11.5	5,592	11.4	5,608	11.4	27.7
合 計	49,066	100.0	48,845	100.0	49,205	100.0	55.4

- ・本州～四国間の旅客及び貨物の動向(四国運輸局)より作成
- ・瀬戸大橋車両通行には特急線バスは含まない(瀬戸大橋特急線バスは平成5年12月1日より運行休止の後、平成6年12月1日廃止)
- ・瀬戸大橋車両通行の移動客数は当所にて推計(普通車・軽等1台当たり2.3人、大型車1台当たり1.8人、特大車1台当たり23人)
- ・J R (瀬戸大橋線)の62年度および63年4月1日～9日については宇高連絡船の実績

図3 四国・本州間交通機関別旅客移動数推移

(単位：千人・%)

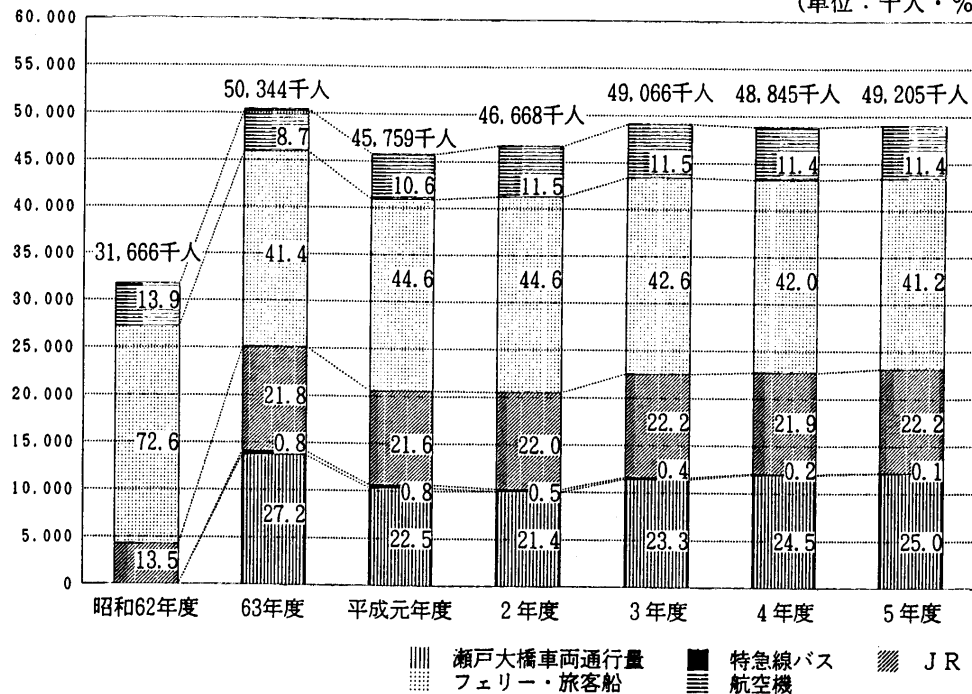


表2 四国4都市から岡山市への所要時間の変化

(時:分)

		開 通 前	平成5年4月	短 縮 時 間
岡 山 市	高 松 市	2 : 1 0	1 : 1 0	1 : 0 0
	徳 島 市	4 : 1 0	3 : 0 0	1 : 1 0
	松 山 市	6 : 0 0	3 : 1 0	2 : 5 0
	高 知 市	5 : 3 0	2 : 2 0	3 : 1 0

資料：四国地方建設局

表3 瀬戸大橋車両通行台数推移表

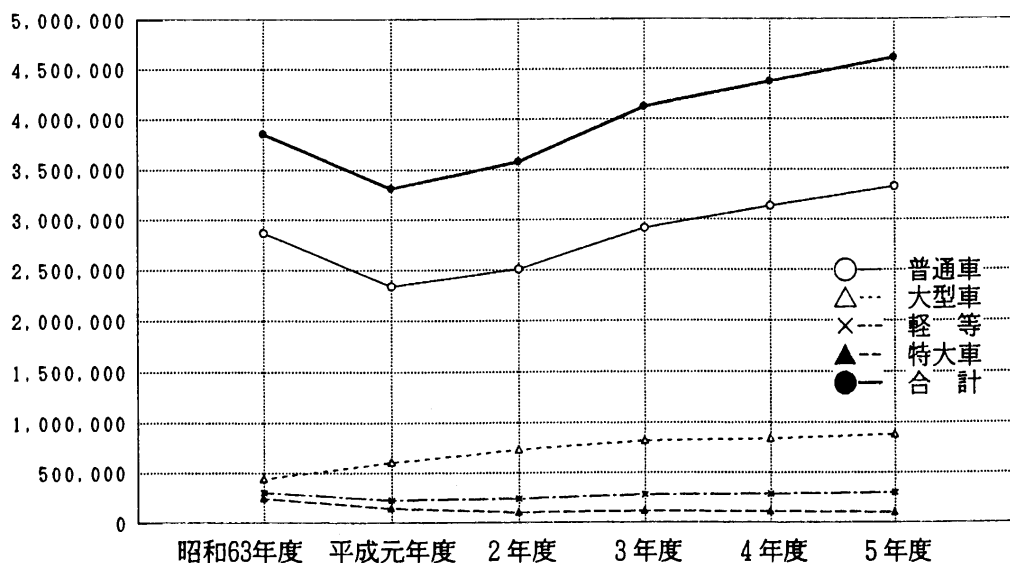
(単位：台・%)

車種/年度	昭和63年度	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度	平成5年度	対63年度伸び率
普 通 車	2,864,096	2,335,151	2,508,358	2,913,606	3,131,673	3,330,033	16.3
大 型 車	439,972	601,481	726,510	815,332	838,017	880,297	100.1
特 大 車	245,200	143,872	103,011	114,015	112,317	103,872	△57.6
軽 等	303,571	229,949	242,351	278,900	288,365	299,101	△1.5
合 計	3,852,839	3,310,453	3,580,230	4,121,853	4,370,372	4,613,303	19.7
1 日 平 均	10,823	9,070	9,809	11,262	11,974	12,639	16.8

資料：四国運輸局

図4 瀬戸大橋車両通行量

(単位：台)



③ J R 瀬戸大橋線

瀬戸大橋の開通により、四国各県の県都と本州主要都市とのJ Rによる所要時間は大幅に短縮された。このような時間短縮効果と、低料金のシステムにより、瀬戸大橋が開通して最も効果があったのはJ Rであった。瀬戸大橋は鉄道併用橋の特徴を最大限に活かしていると言える。

平成5年度の輸送人員は10,940千人と、宇高連絡船時代の昭和62年度の2.6倍になるなど、予想を下回る瀬戸大橋通行量を尻目に順調に推移している。(表4)

表4 J R 瀬戸大橋線輸送人員

(単位：千人)

項目／年度	昭和62年度	昭和63年度	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度	平成5年度
輸送人員	4,278	10,997	9,879	10,245	10,906	10,680	10,940
1日平均	12	30	27	28	30	29	30

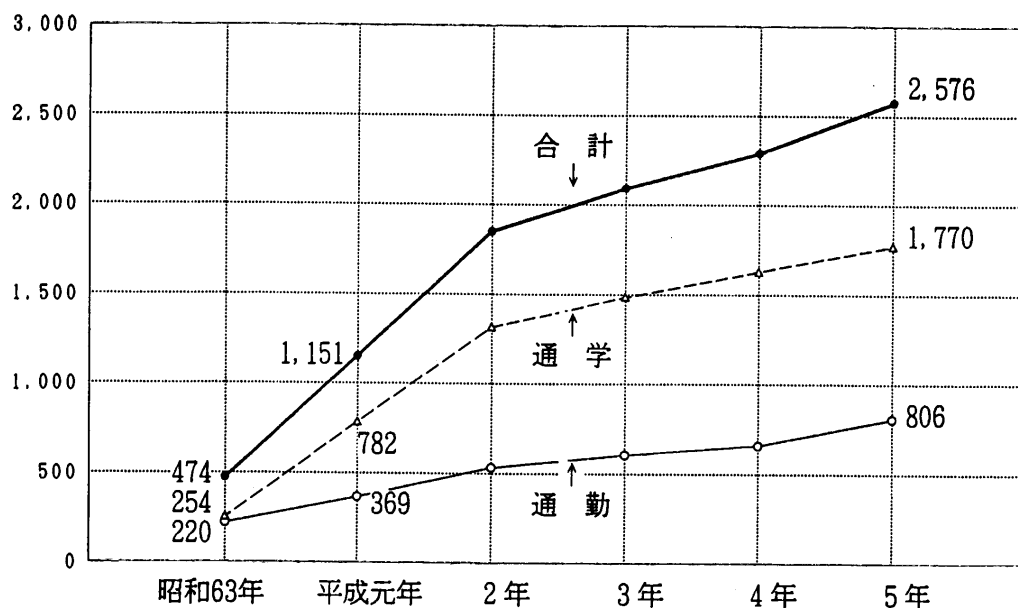
・62年度及び63年4月1日～9日については宇高連絡船の実績

資料：四国運輸局

また、瀬戸大橋線を利用した定期旅客数を見ると、瀬戸大橋開通後の昭和63年5月から平成5年5月迄で、通学は254人から1,770人に、通勤は220人から806人に増加。全体では474人から2,576人へと5.4倍になっている。このように通勤、通学とも漸増傾向にあり、J R 瀬戸大橋線によって香川県と岡山県が同一生活圏になりつつあると言える。(図5)

図5 瀬戸大橋線定期旅客数推移(各年5月現在)

(単位：人)

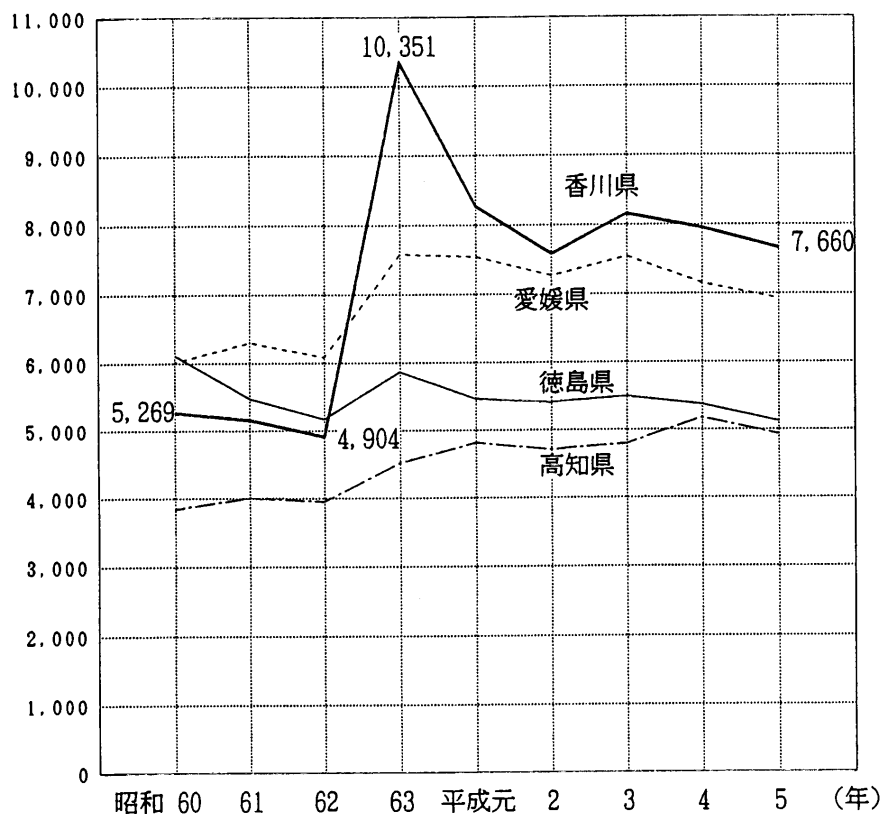


④ 観光入り込み客数の推移

瀬戸大橋が開通した昭和63年の県外から香川県への観光入り込み客数は1千万人を突破し、前年比5,447千人増加と倍増した。しかし、その後は反動もあり減少に転じた。そして、平成3年には大型テーマパークの開園により、少し持ち直したものの、引き続き減少傾向は続いている。

しかし、長雨・冷夏で不振であった平成5年をみても、瀬戸大橋開通前の昭和62年の5割以上の増加となっているなど、観光客誘致に大きく寄与している。(図6)

図6 観光入り込み客推移 (単位：千人)

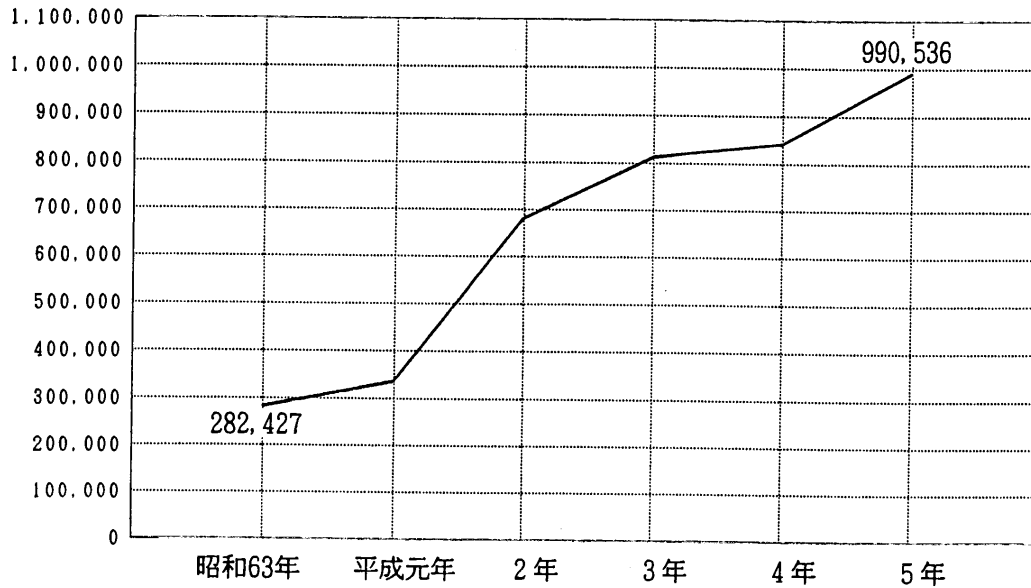


資料：各県「観光行政に関する資料」

(2) 物の流れの変化

四国から本州間の特別積合せ貨物運送を瀬戸大橋を利用して行っている16社について瀬戸大橋経由での貨物輸送量の推移を見ると、輸送トン数は年々漸増傾向にある。平成5年度には99.1万トンと、瀬戸大橋開通の昭和63年度に比べ、3.5倍と大幅に増加している。(図7)

図7 特別積合せ貨物輸送量（瀬戸大橋経由分）推移 （単位：トン）



資料：四国運輸局

5. 県内都市基盤整備についてのヒアリング調査

このような現状の下、香川県の都市基盤について県下の主要な企業に下記の様なヒアリング調査を実施した。

(1) ヒアリング調査の概要

① 調査対象企業

主として高松市、丸亀市、坂出市、善通寺市、観音寺市に事業所のある主要な企業69社を対象とした。（その業種内訳は、製造業21社、卸・小売業22社、その他サービス業等26社、合計69社）

② 調査内容（自由意見を除き3項目以内で列挙）

- ・当該企業または同業界の今後の発展のために整備が必要な香川地域の都市基盤
- ・香川地域の既存産業の活性化、新産業の振興を支援するために整備の必要な都市基盤
- ・香川地域の現状の都市基盤で整備の進んでいる点、遅れている点
- ・本四3橋時代に向けて必要とされる香川地域の都市基盤
- ・香川地域の都市基盤についての自由意見

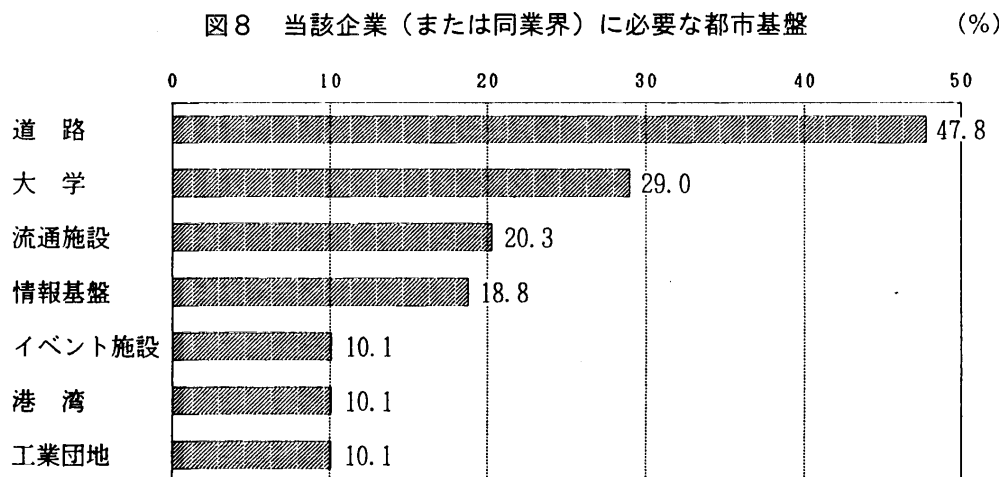
③ 調査時期

平成6年10月

(2) 当該企業（または同業界）の今後の発展のために整備が必要な香川地域の都市基盤

自社（または同業界）の今後の発展のために整備が必要な都市基盤として挙げたもので最も多いのは道路であり、半数近くの47.8%の企業が挙げている。また、道路に駐車場、交通の利便性等域内交通網の整備に関するものを含めると52.2%に達する。以下、大学29.0%、流通施設20.3%、情報基盤18.8%、イベント施設、港湾、工業団地がともに10.1%などの順となっている。（図8）

道路を挙げた企業の内72.7%が一般道路の整備を、57.6%が高速道路の整備を挙げている。高速道路についての要望は四国全体としての整備促進が多く、一般道路については高松以东の整備を挙げる企業が多い。大学を挙げる企業では30%が理工系大学を望んでいる。流通施設では、流通卸団地、協同配送センター、コンテナヤード、トラックターミナル等を、情報基盤では、情報ネットワークの構築・整備、ニューメディアセンターなどニューメディアへの対応、地域情報センターの設置等を、イベント施設では、大規模な会議場や展示場を、港湾では通関施設も併せての整備を挙げている。



（注）複数回答のため合計は100を超える

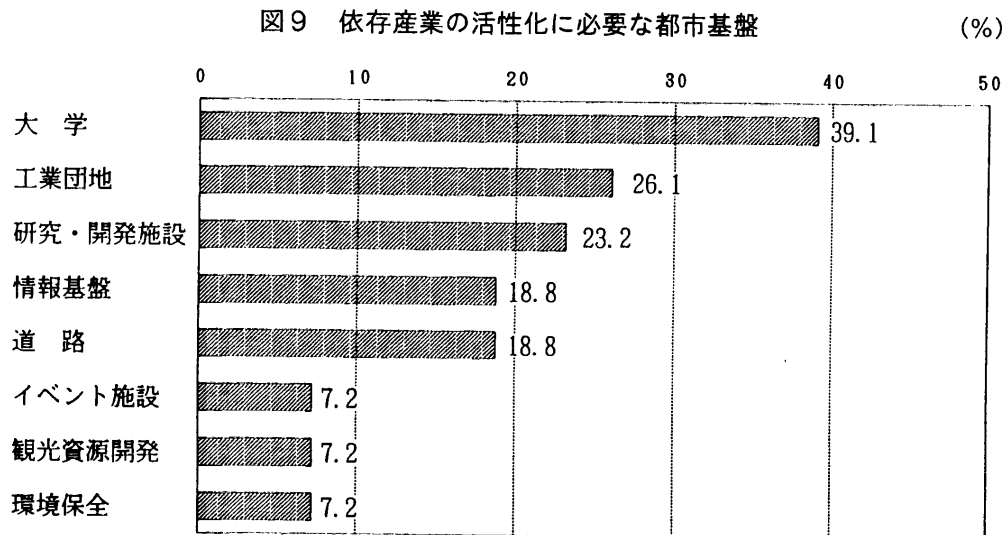
(3) 香川地域の既存産業の活性化、新産業の振興を支援するために整備の必要な都市基盤

既存産業の活性化、新産業の振興を支援するために整備の必要な都市基盤として最も要望の多いのは大学で、39.1%の企業が挙げている。以下、工業団地26.1%、研究・開発施設23.2%、情報基盤、道路がともに18.8%、イベント施設、観光資源開発、環境保全施設がともに7.2%などの順となっている。（図9）

大学を挙げた企業のうち48.1%が工学部系大学を望んでいる。大学の誘致は技術水準の向上もさることながら、せっかく高校まで教育した若者を地元を引き止めるためにも必要であるとしている。また、工業団地も、高齢化が進んでいる香川県に若者を定着させるために是非必要であるとしている。そして、研究・開発施設とし

ては産学共同研究機関、公設試験研究機関、インキュベーター支援施設、地場産業振興センター等を、情報基盤としてはニューメディアセンター、情報通信網・拠点整備、地域情報センター等を、イベント施設としては大規模な会議場や展示場等を、環境保全施設としては産業廃棄物処理施設、下水処理施設等を、観光資源開発では瀬戸内海を生かした、他にはない独自性をもったものの開発を挙げている。

前問(2)では1位が道路であるが、この(3)では大学であるということは、短期的には道路の整備が必要だが、長期的に見れば大学が必要であることを示している。



(注) 複数回答のため合計は100を超える

(4) 香川地域の現状の都市基盤で整備の進んでいる点、遅れている点 (図10)

① 進んでいる点

香川地域の都市基盤整備で進んでいる点として挙げたもので最も多いのは道路の14.5%であり、続いて生活基盤8.7%となっている。一方、進んでいる点は特にないとする企業が58.0%と過半数を占めている。

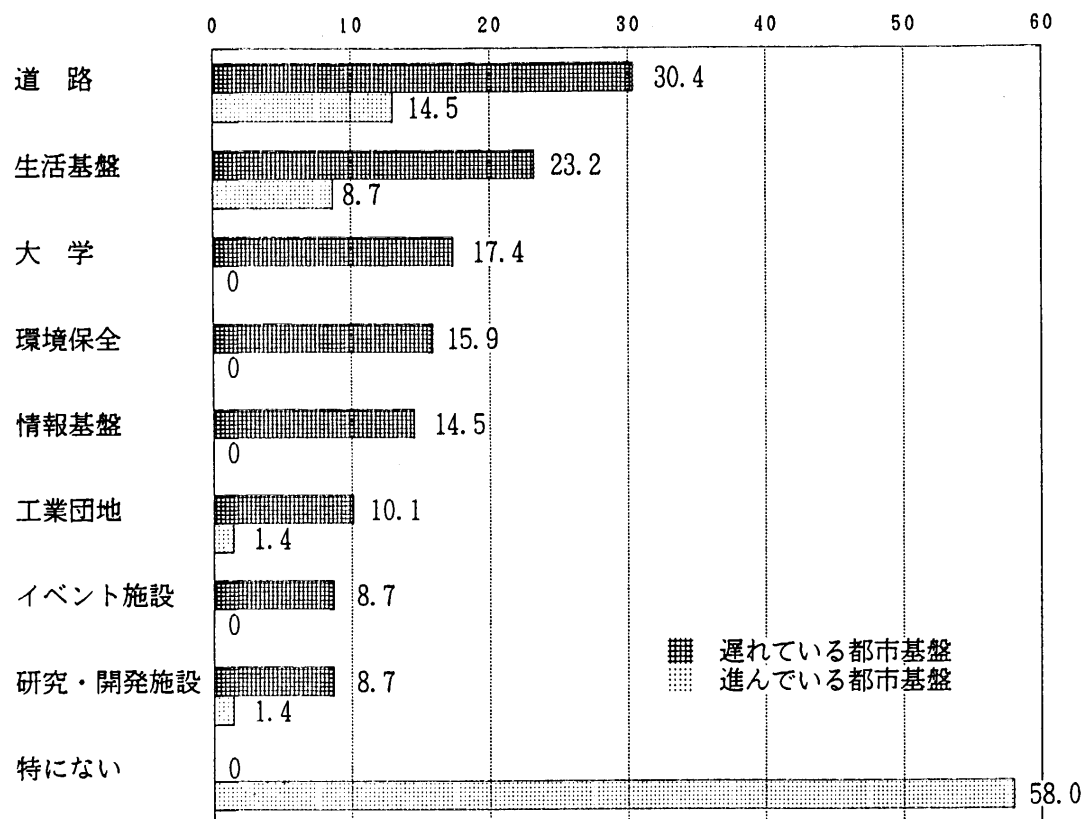
② 遅れている点

香川地域の都市基盤で遅れている点として挙げたもので最も多いのも道路で30.4%の企業が挙げている。以下、生活基盤23.2%、大学17.4%、環境保全15.9%、情報基盤14.5%、工業団地10.1%、イベント施設、研究・開発施設がともに8.7%などの順となっている。

遅れている点として、道路では高速道路、高松以東の道路、道幅が狭い、高松市内の道路の混雑等を、生活基盤では文化施設、医療施設、アミューズメント施設等を、大学では理工系、特色ある大学を、環境保全施設では下水処理関係施設

や産業廃棄物処理場を、情報基盤では情報化への対応、ニューメディアセンター、地域情報センター、インテリジェントビル、情報処理専門学校等を、イベント施設では大会議場や展示場を、研究・開発施設では産学共同研究機関、地場産業振興センター、インキュベーター支援施設等を挙げている。

図10 現状で整備の遅れている都市基盤・進んでいる都市基盤 (%)



(注) 複数回答のため合計は100を超える

(5) 本四3橋時代に向けて整備が必要とされる香川地域の都市基盤

本四3橋時代に向けて整備が必要とされる香川地域の都市基盤として最も多いのは道路で、29.0%の企業が挙げている。以下、観光資源開発18.8%、生活基盤の充実15.9%、イベント施設の充実11.6%、余暇・ゆとり施設の充実10.1%、工業団地、情報基盤、研究・開発施設の充実がともに8.7%、サンポート高松の整備7.2%などとなっている。(図11)

道路を挙げた企業の85.0%は高速道路の充実を望んでおり、特に鳴門ー高松間の早期開通を挙げている。

観光資源開発では「何で香川県に人を呼ぶかを考えると観光しかない」「3橋がで

きて通過県とならないように特色のあるものを。二番煎じではだめ」等の意見が見られ、独自性を重視している。

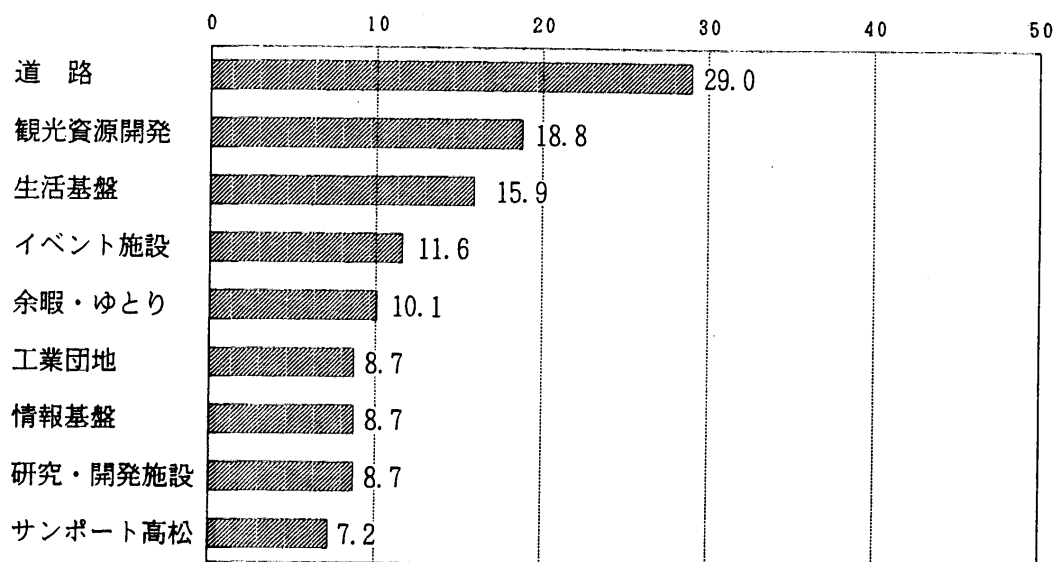
生活基盤の充実では、公園、文化施設等を挙げる企業が多く、生活基盤の充実により、魅力ある都市をつくるべきで、それが人（特に若者）を呼ぶとしている。

イベント施設の充実では、国際会議もできるような大会議場を望んでいる。

余暇・ゆとり施設としては、若者が楽しめるようなレジャー施設、スポーツ施設を望んでいる。

そして、工業団地では若者の就業機会の増加を、情報基盤では情報網の整備、ニューメディアへの対応、地域情報センター等を、研究・開発施設ではインキュベーター支援施設、公設試験研究機関、産学共同研究機関、地場産業振興センター等の充実を望んでいる。また、今後の香川県の発展はサンポート高松の整備にかかっているという意見もみられる。

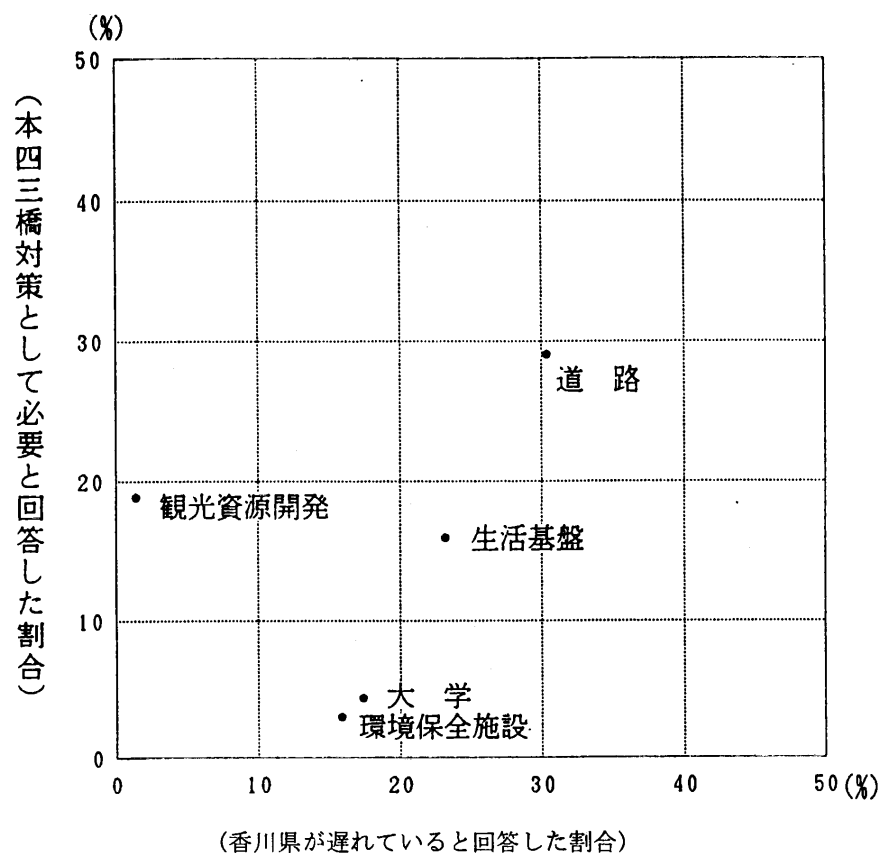
図11 本四3橋時代に向けて必要な都市基盤 (%)



(注) 複数回答のため合計は100を超える

次図（図12）は香川県で整備が遅れていると回答した割合、または、本四3橋対策に必要とする割合のどちらかが15%以上の都市基盤を一つの図にしたものである。この図を見ると香川地域の今後の都市基盤整備は、道路の整備、生活基盤の充実、観光資源の開発、大学の充実、環境保全施設の充実整備などに重点を置く必要があることがわかる。

図12 香川県が遅れている本四3橋時代に必要な都市基盤



(6) 自由意見

自由意見は52社（75.4%）から86件の意見があり、要約すれば、交通基盤に関するもの、生活基盤に関するもの、観光に関するもの、大学に関するもの、資源及び産業廃棄物に関するもの、行政区域に関するもの、工場立地、企業誘致に関するもの、サンポート高松に関するもの、香川県の独自性に関するもの、その他に分類される。その主だったものを列挙すると次のとおりである。

① 交通基盤に関するもの（14件）

- ・ 高速道路を含め道路網の整備が必要（特に高松以東）
- ・ 中讃から高松空港へのアクセス道路が不便
- ・ 公共交通網の整備が必要
- ・ 瀬戸大橋の通行料金を安く
- ・ 関西国際空港へのアクセス（特に現状1日1便の増便）

② 生活基盤および余暇・ゆとりに関するもの（10件）

- ・ 暮らし易い都市づくりで人口増加を
- ・ 心の豊かさを充実させる施設を（都市公園、スポーツ施設、レジャー施設等）

- ・若者が都会感覚で楽しく遊べるレジャー施設を
- ・住宅の整備を
- ③ 観光に関するもの（7件）
 - ・観光資源の見直しと発掘を
 - ・香川県の特色ある料理の開発を
 - ・県ぐるみでのイベントを、また、全国に向けて香川県のPRを
- ④ 大学に関するもの（5件）
 - ・若者を引き止めるべき都市基盤としての大学を（特に理工系大学を）
- ⑤ 資源及び産業廃棄物に関するもの（7件）
 - ・資源のリサイクルシステムの確立と産業廃棄物処理施設の整備
 - ・中水の利用等水不足への対応を
- ⑥ 行政区域に関するもの（5件）
 - ・市町合併を含む行政区域の見直しを
- ⑦ 工場立地、企業誘致に関するもの（4件）
 - ・若者が定着できるような企業（第三次産業）の育成を
 - ・海上輸送を考えた工場立地を
- ⑧ サンポート高松に関するもの（3件）
 - ・サンポート高松には独自性・特殊性をアピールできる企画を
- ⑨ 香川県の独自性に関するもの（3件）
 - ・香川県は何で食っていくのかを改めて考えよ
 - ・基盤は一応整っているが特徴がない
- ⑩ その他
 - ・香川県の都市基盤は高松市に集中しすぎている（丸亀、観音寺、宇多津等へ分散を）
 - ・文化施設を一箇所に集中してはどうか
 - ・電気・ガス・水道網等をデータベース化して、地理情報システムを構築してはどうか
 - ・都市基盤に地域差がありすぎる（特に下水道）
 - ・四国は一つという動きが必要（外から見れば四国は一つ）
 - ・経済団体に個性ある人が必要
 - ・思い切って香川県を老人天国にしてはどうか
 - ・これからの生産基地はアジアになる。アジアとの結びつきを
- (7) ヒアリング調査結果のまとめ

以上ヒアリング調査結果を要約すると、

 - ①産業界の活性化のためには、高速道路を含む道路網の整備、大学（理工系）の誘致、工業団地の造成、研究・開発施設の充実、流通施設の充実、情報基盤の整備

等が急がれる。

- ②香川地域が遅れている都市基盤としては、高速道路を含む道路網の整備、生活基盤の整備、大学の充実、環境保全施設の充実、情報基盤の整備等が挙げられる。
一方、進んでいる都市基盤は、特にないとする意見が圧倒的に多い。
- ③本四3橋時代への対応としては、高速道路を含む道路網の整備、独自性を持った観光資源開発、生活基盤の充実、イベント施設の充実等が必要である。
- ④以上を総合すると、今後の香川地域の都市基盤整備は、道路網（高速道路を含む）の整備、公園や文化施設等の生活基盤の充実、特色ある観光資源の開発、大学（特に理工系）の充実、下水処理関係施設や産業廃棄物処理場等の環境保全施設の充実などに特に重点を置く必要がある。

6. 今後の香川県の都市基盤整備

これまでの香川県の現状やヒアリング調査を踏まえて、ヒアリング調査で重点を置くべきとの回答のあった、道路網の整備、生活基盤の充実、観光資源の開発、大学の充実、環境保全施設の充実などの都市基盤について考えてみる。

(1) 道路網の整備

香川県の道路については、道路密度、道路舗装率、道路改良率などの指標で見ると限りでは全国水準をはるかに上回っている。しかし、高速道路の未整備や県面積が最小であることなどから、日常の生活や産業活動から感じる課題は多い。

この課題解消には、①明石海峡大橋の完成に合わせた高松～鳴門間の早期開通、②高速道路へのアクセス道路の整備、③産業道路である「さぬき浜街道」の整備、④高松市内の交通渋滞を解消する市内環状道路の整備、⑤市内部の電車軌道との立体交差などの施策が望まれる。

(2) 生活基盤の充実

ここでは生活基盤の中でも要望の多かった公園や文化施設について見てみると、公園では、都市計画区域内人口1人当たり都市公園面積は全国平均を上回っている。また、県でも従来から都市公園整備を進めているが、今後は生活の場に近い住居近くの公園やスポーツ・レクリエーションの場としての運動公園などを重点的に整備する必要がある。

文化施設についても全国水準は確保しているが、今後インテリジェントパークやサンポート高松などに設置が予定されている博物館や美術館に期待したい。

(3) 観光資源の開発

瀬戸大橋の開通は県外から香川県への入り込み観光客数を大きく増加させたが、高速道路の延伸は、一方、香川県を通過県としてしまう恐れがある。本四3橋時代に向けて香川県の観光振興のためには、まず、観光香川のイメージの確立に努める

ことが第一であるが、環瀬戸内圏や西日本中央連携軸圏域との連携を進めることも重要である。その上で、瀬戸内海を利用した、オートキャンプ場等も備えた滞在型観光施設を整備したい。

(4) 大学の充実

地域の活性化は若者が定住するかどうかにかかっていると言える。また、産業・科学振興の核となる基礎的研究の場をつくり、産・官・学の連携を進め、長期的な産業振興を図るためには、理工系大学の存在は欠かせない。現在、県内には徳島文理大学工学部は存在するが、それだけでは充分とは言えない。全国でも国公立大学の工学部がない県は僅かであり、香川大学への工学部設置は急務である。現在進行中の理工系学部創設の動きに期待したい。

(5) 環境保全施設の充実

環境保全施設として要望の強いのは、下水処理施設と廃棄物処理施設である。都市としての基本的な施設とも言える公共下水道の普及率は、平成6年3月31日現在で全国平均49%に対し、香川県は21%と大きく立ち遅れている。環境保全とともに、生活環境の改善のためにも、早急に整備が必要である。

近年、資源の再利用・有効利用、廃棄物の減量化などが促進されてはいるものの、最終処分場は不可欠である。しかし、平成6年3月31日現在26ある一般廃棄物焼却施設の内には、残余年数3年未満の施設が14もあり、10年以上の施設は7か所にすぎない。土地が高度に利用されている香川県にとって、新たな最終処分場の確保は困難であるが、それだけにより一層最終処分場の確保が急がれる。