

香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョン

1 長期ビジョン策定の主旨

本県における道路整備のうち、高規格幹線道路については、瀬戸中央自動車道及び高松自動車道が平成 15 年までに全線整備された一方、地域高規格道路については、平成 5 年策定の「香川県広域道路整備基本計画」で計画された高松環状道路及び高松空港連絡道路が国の計画路線に位置付けられています。

このうち、高松環状道路の一部と高松空港連絡道路にあたる区間を空港連絡道路として整備中であり、また、高松環状道路の一部が、国において、計画の具体化に向けた調査が進められています。

なお、一般道や街路の整備については、厳しい財政事情の下、抑制的に推移してきたものの、全国的に見れば一定進んだ状況にあります。

このようななか、本県においては、全国に先んじて進む人口減少や高齢化、切迫する南海トラフ地震への対応、地域間競争の激化などへの対応が喫緊の課題となっています。

国においては、令和 5 年 7 月に国土形成計画が改定され、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることとされ、道路整備に関しては、シームレスネットワークの構築のため、地方都市における環状道路整備推進などが位置付けられました。

また、国土強靱化実施中期計画の策定など、計画的な事業推進の必要性が改めて認識されました。

一方、本県の幹線道路ネットワーク計画については、平成 3 年に「道路整備の将来ビジョン」を策定して以降、平成 22 年に「県土軸ネットワーク計画」を策定しています。また、令和 3 年に、概ね 20～30 年間の中長期的な視点で広域的な道路交通の今後の方向性を定める「四国地域 新広域道路交通ビジョン」及び「四国地域 新広域道路交通計画」が策定されたことを受け、それらの計画に合わせ、「香川県新広域道路交通ビジョン」及び「香川県新広域道路交通計画」を策定し、その中で、広域的な道路交通の基本方針や広域道路ネットワーク計画を定めています。

その後、本県においては、新型コロナウイルス感染症の影響などによる社会経済情勢等の変化を踏まえ、令和5年10月に県の総合計画『人生100年時代フロンティア県・香川』実現計画』を策定しており、これを実現し、本県経済の発展と豊かな県民生活を実感するとともに、近い将来に起こりうる大規模災害への対応等のための道路整備を計画的に進める必要があります。

本県の道路整備は、これまで、実施中の事業については、今後10年間の実施計画を示した「香川県 道路の整備に関するプログラム」を策定し、毎年見直ししながら、整備を進めています。

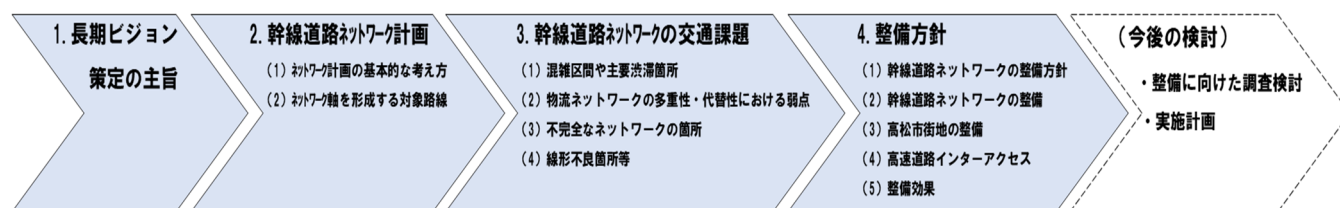
このほか、橋梁などの老朽化対策や無電柱化等については、5か年程度の整備計画を策定しているものの、幹線道路の整備は、将来の目指すべきネットワークを示した計画がありません。

このため、本県が目指すべき幹線道路ネットワークを示したうえで、現在抱える道路交通の課題を整理し、その課題解決のために必要となる整備箇所を示した新たな道路整備の長期構想である「香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョン」を策定することとしたものです。

幹線道路の整備は、その事業の性格上、完了までには長い年月を要することから、長期的な視点に立ち、「地域間連携の強化」、「交通物流拠点へのアクセス向上」、「高速道路インターチェンジからの圏域拡大」及び「平常時・災害時でのネットワークの強化」という4つの整備目標を達成するためのネットワークを構成する軸の整備を進めます。

また、幹線道路ネットワークの整備を計画的に進めるため、おおむね20年後を目標としています。

【計画フロー図】



【計画の体系】

(香川県総合計画)

【県政運営の基本指針】

香川県総合計画 「人生 100 年時代のフロンティア県・香川」 実現計画（令和 5 年 10 月策定）

基本目標	基本方針	重点政策	
		17 の重点政策	取り組みの方向
人生 100 年時代のフロンティア県	県民 100 万人計画	5. 災害や渇水に強い県土をつくる	1. 南海トラフの地震・津波対策の推進 5. 公共土木施設の老朽化対策の推進
		6. 交通事故や犯罪のない安全安心な社会をつくる	1. 交通死亡事故の抑止
	デジタル田園都市 100 計画	8. 産業拠点香川へ	1. 企業立地の促進と産業基盤の強化
		9. 「四国の玄関口」として確かなインフラ整備をすすめる	1. 高松空港の利便性向上 3. 幹線道路等の整備
			7. 企業立地の促進と産業基盤の強化
	にぎわい 100 計画	16. まち全体の美化推進	1. 快適で美しいまちづくりとおもてなしの向上
			2. 安全で快適な歩行空間の整備



(道路整備に関する計画)

【広域的な道路交通の基本方針・ネットワーク】

香川県新広域道路交通ビジョン（令和 3 年 3 月策定）、香川県新広域道路交通計画（令和 3 年 3 月策定）

【香川県の都市計画】

香川県都市計画区域マスタープラン（令和 3 年 5 月策定）

道路施策		具体的な中長期計画	事業中事業の実施計画
交通の円滑化	幹線道路の整備	今回策定 「香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョン」 （幹線道路ネットワークの整備）	香川県道路の整備に関するプログラム（毎年見直し） ・事業中箇所を効果的、効率的に実施するための実施計画を策定 ・全体事業費 5 億円（市町事業は 1 億円）以上の事業を対象 ・計画期間は 10 年間で適宜更新
	渋滞対策		
交通安全	歩道等の整備	通学路交通安全プログラム（平成 24 年度から適宜更新）	
	自転車活用	香川県自転車活用推進計画（令和 5 年 3 月策定）	
防災	道路啓開	香川県道路啓開計画（令和 3 年 3 月策定） 香川県緊急輸送道路ネットワーク計画（令和 4 年 1 月策定）	
	無電柱化	香川県無電柱化推進計画（令和 5 年 3 月策定）	
維持管理	老朽化	香川県橋梁長寿命化修繕計画（令和 5 年 3 月策定） 香川県トンネル維持管理計画（令和 5 年 3 月策定） 香川県大型道路施設維持管理計画（令和 5 年 3 月策定） 香川県横断歩道橋長寿命化修繕計画（令和 5 年 3 月策定）	

2 幹線道路ネットワーク計画

幹線道路ネットワーク計画は、高松自動車道や国道 11 号、さぬき浜街道等の広域的な道路と、空港や港湾、高速道路インターチェンジなどの交通・物流拠点などを結ぶネットワークを形成することを基本に、令和 3 年に策定した「香川県新広域道路交通計画」に位置付けられた高規格道路や一般広域道路、物流に資するネットワーク、災害時における多重性・代替性を確保するネットワークを踏まえ、県土を東西方向に貫く **3 つの「東西軸」**と、それらを沿岸部から空港や高速道路インターチェンジ、内陸部へつながる **7 つの「南北軸」**、面的に渋滞の広がる高松市の **1 つの「環状道路」** 及び小豆島・直島など **「離島の循環道路」** からなるネットワークの形成を目指す計画とします。

(1) 「東西軸」

「東西軸」は、「中央軸」と「沿岸軸」及び「内陸軸」の **3 つの軸**で構成しています。

「中央軸」は、高松中心部と県内地域間の連携強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 11 号、(主) 高松長尾大内線、(主) 三木国分寺線、(主) 三木綾川線、(一) 三木寒川線などです。

「沿岸軸」は、高松港などの防災機能強化港の連携や、環瀬戸内海地域の連携強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 11 号、(主) 高松王越坂出線、(主) 丸亀詫間豊浜線、(主) 高松善通寺線、(一) 高松坂出線、(一) 大屋富築港宇多津線、(一) 川津丸亀線、(一) 詫間仁尾線、(一) 高松志度線、(市) 高松海岸線、(市) 花ノ宮木太線などです。

「内陸軸」は、山間部の地域間連携や山間部から高松空港へのアクセス強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 32 号、国道 377 号、(主) 白鳥引田線などです。

(2) 「南北軸」

「南北軸」は、**7 つの軸**で構成しています。

「東かがわ南北軸」は、東かがわ市内における山間部と沿岸部の連携強化や阿波市とのアクセス強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 318 号などです。

「三木・さぬき南北軸」は、三木町とさぬき市との地域間連携や徳島県から三木町、さぬき市へのアクセス強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 193 号、(主) 志度山川線、(主) 三木津田線、(主) 三木牟礼線、(主) 小蓑前田東線、(一) 石田東志度線などです。

「高松南北軸」は、高松市中心部と徳島県美馬市とのアクセスを強化し、香川徳島両県の連携強化を図るための道路軸です。

主な路線は、空港連絡道路、国道 11 号、国道 30 号、国道 193 号、(主) 中徳三谷高松線、(一) 檀紙鶴市線などです。

「中讃東部南北軸」は、中讃地域における山間部と沿岸部の連携強化や美馬市とのアクセス強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 438 号、(主) 善通寺府中線、(主) 坂出港線、(一) 綾川府中線、(一) 林田府中線などです。

「中讃西部南北軸」は、徳島県美馬市と中讃地域とのアクセスを強化し、香川徳島両県の連携強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 32 号、国道 319 号などです。

「西讃東部南北軸」は、西讃地域における山間部と沿岸部の連携強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 32 号、(主) 詫間琴平線などです。

「西讃西部南北軸」は、西讃地域における山間部と沿岸部の連携強化や三好市とのアクセス強化を図るための道路軸です。

主な路線は、国道 32 号、(主) 観音寺池田線、(主) 豊中三野線、(一) 黒渕本大線、(一) 豊中仁尾線、(都) 柞田川右岸線などです。

(3) 「環状道路」

「環状道路」は、高松中心部での環状機能を図るための道路軸です。

主な路線は、高松環状道路、空港連絡道路などです。

(4) 「離島の循環道路」

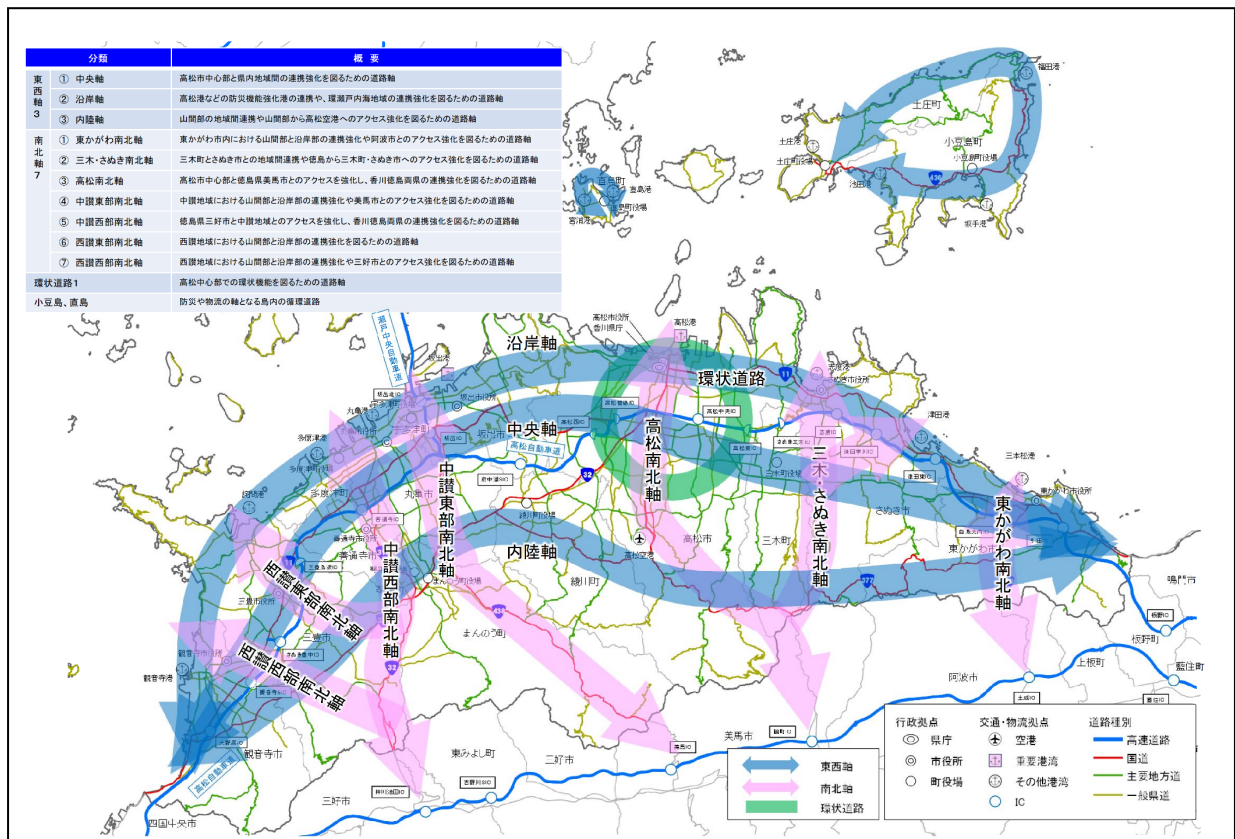
「離島の循環道路」は、防災や物流の軸となる島内の循環道路です。

主な路線は、国道 436 号、(主) 土庄福田線、(主) 坂手港線、(一) 上庄池田線、(一) 北風戸積浦線などです。

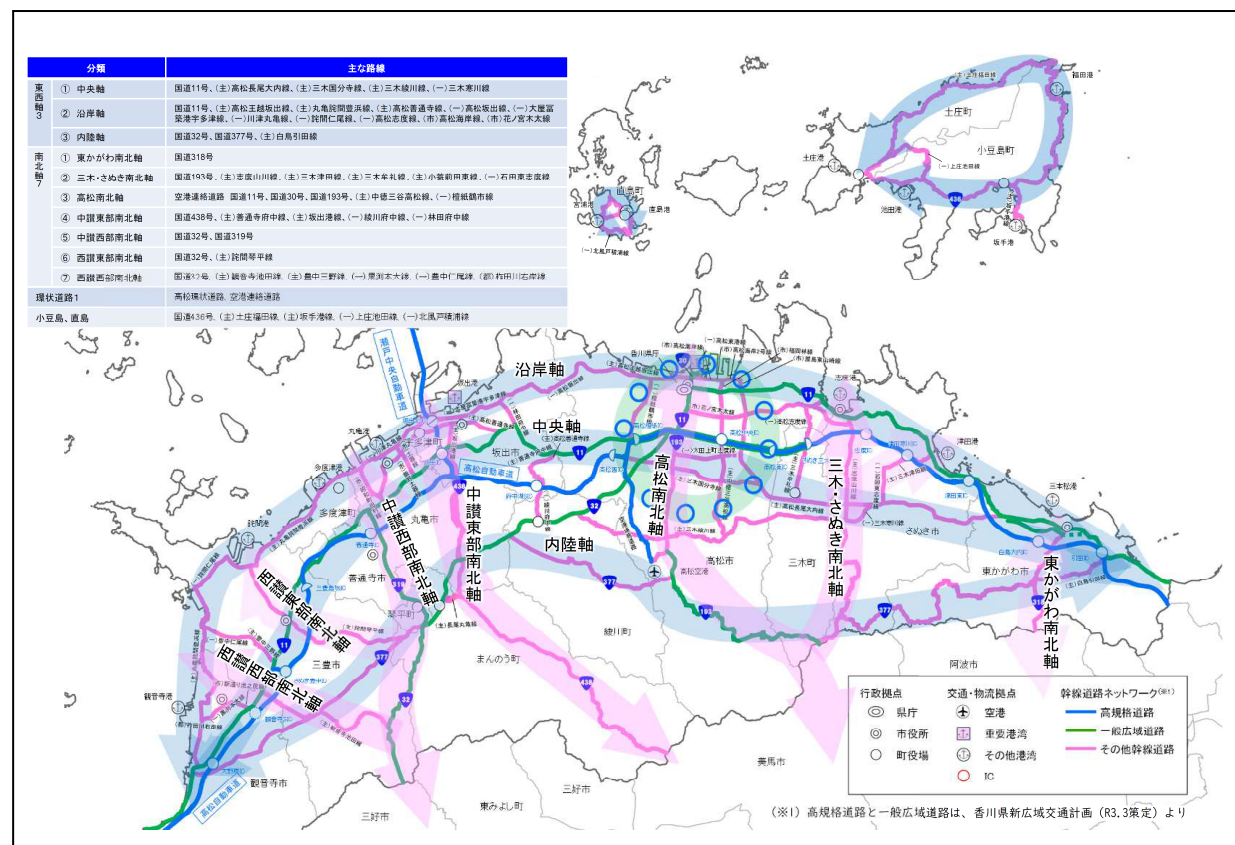
幹線道路ネットワークは、広域道路ネットワーク計画として位置付けている路線に、必要な補助国道や県道等を追加し、「幹線道路ネットワーク計画」としています。

また交通量の多い市街地では、複数路線でネットワークの軸を形成しています。

【ネットワーク計画の基本的な考え方】



【ネットワーク軸を形成する対象路線】



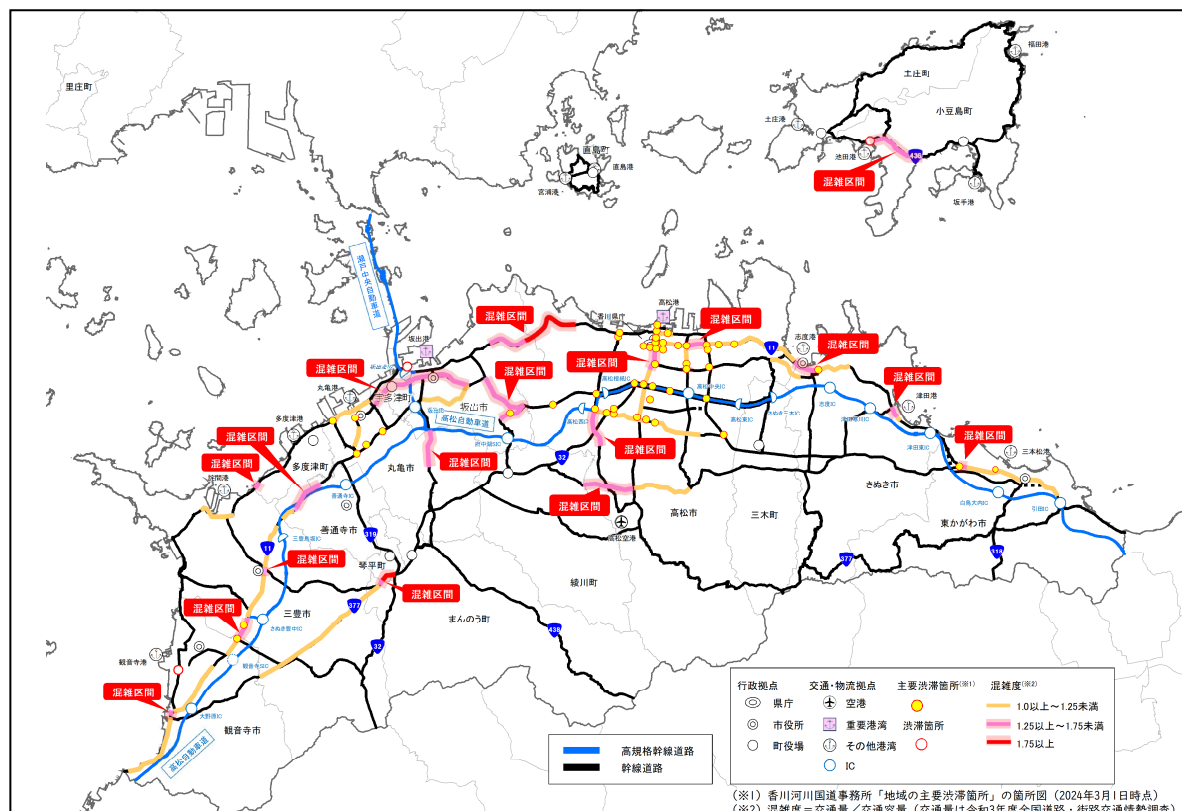
3 幹線道路ネットワークの交通課題

現在、県内の幹線道路ネットワークには、渋滞箇所や交通混雑する区間が多数存在しています。また、その原因ともなる車線数不足やネットワークの欠落などのボトルネックやミッシングリンク箇所のほか、不完全なネットワーク箇所や線形不良箇所等が存在しています。このため、高速道路インターチェンジなどの交通・物流拠点などへのアクセス性が悪くなっており、平時・災害時を問わず安定した人・モノの流れに支障が生じている箇所があります。特に、高松市街地は、短い区間に信号が連続していることもあり、多くの渋滞箇所や交通混雑する区間が集中しているほか、最寄りの高速道路インターチェンジへのアクセス性も悪くなっています。

(1) 混雑区間や主要渋滞箇所

幹線道路ネットワークは、交通や物流拠点を結ぶため円滑な道路交通の確保が必要です。しかし、ネットワーク上に多くの主要渋滞箇所や交通混雑する区間が存在しており、また人口集中地の高松市街地に主要渋滞箇所（※1）と混雑区間（※2）が集中しています。なお、都市計画道路の改良率（※3）は高いが、市街地での渋滞解消には至っていません。

【混雑区間や主要渋滞箇所】



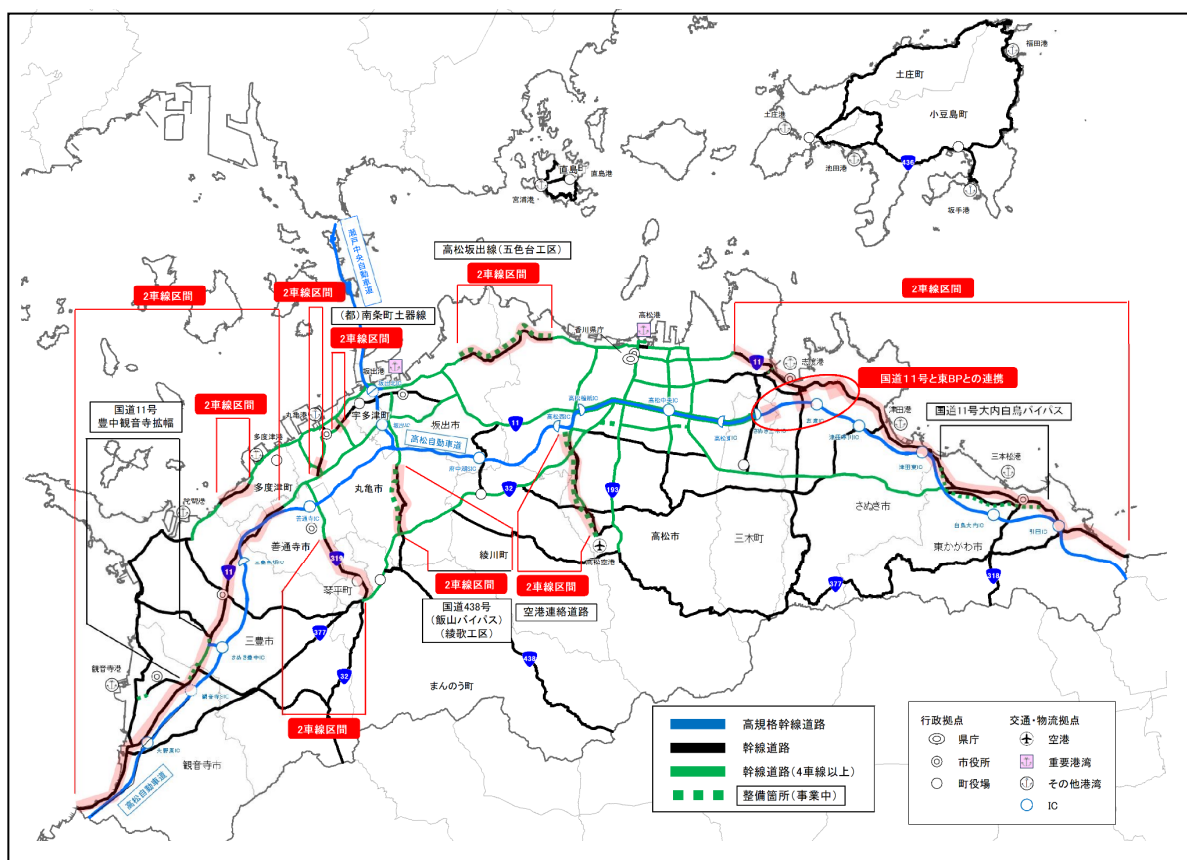
- (※1)「主要渋滞箇所」は、香川県渋滞対策協議会で客観的なデータなどを活用して、渋滞が多発している箇所などを抽出し、道路を利用される一般の方や民間事業者（トラック協会、タクシー協同組合、バス協会）、道路管理者（自治体）から意見を伺ったうえで特定された箇所
- (※2) 混雑度（＝交通量／交通容量）1.25を混雑区間としている。
- (※3)「都市計画道路の改良率」は、現在の都市計画道路延長に対する割合

（２）物流ネットワークの多重性・代替性における弱点

高松自動車道を補完・代替する国道11号やさぬき浜街道、南北軸のうち空港連絡道路や国道319号、438号は、人流・物流の基幹軸を成し、平時から交通量が多く、比較的高い交通機能が期待されるとともに、事故や災害時においても安定的な交通を確保するため、4車線整備が望ましいが、対面2車線区間が多く残されています。

また、都市計画道路について、暫定2車線で供用された局所的な2車線区間がボトルネック箇所となり、交通の阻害による交通混雑を招いています。

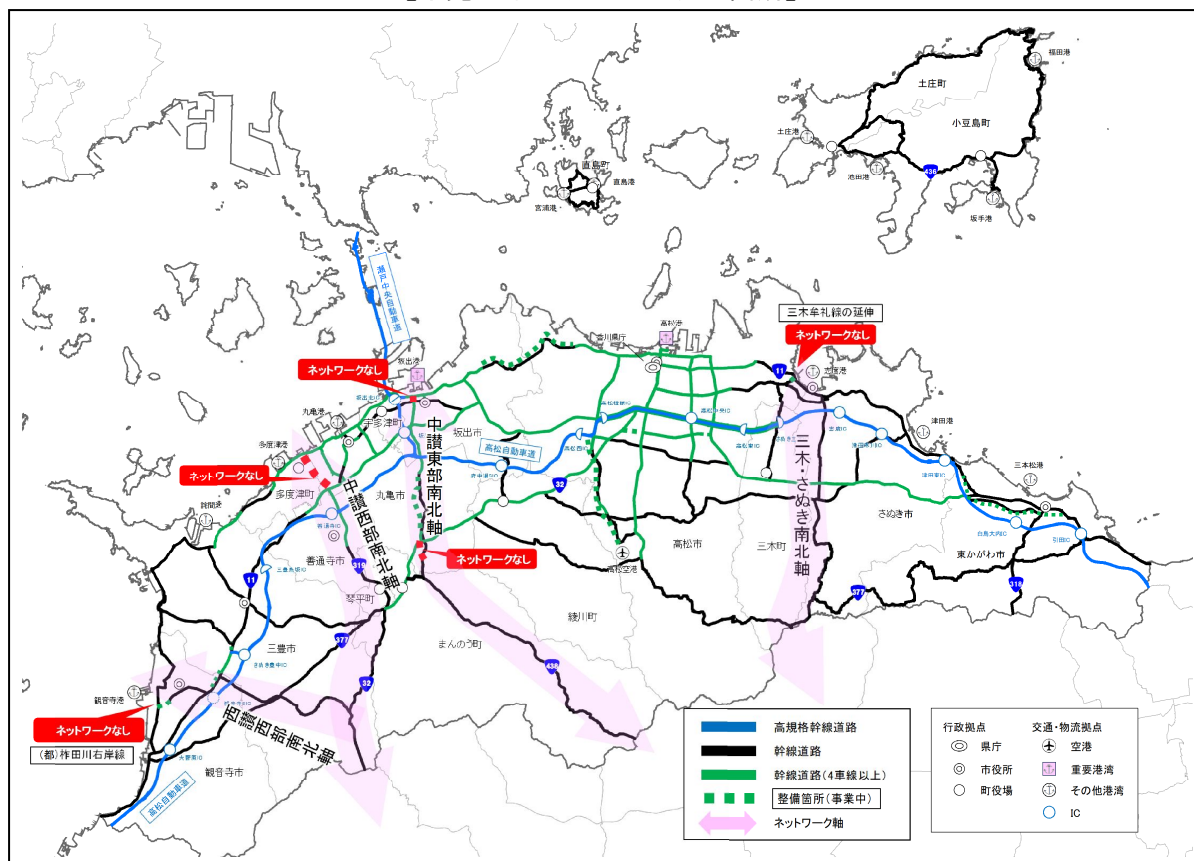
【物流ネットワークの多重性・代替性における弱点】



(3) 不完全なネットワークの箇所

幹線道路ネットワークの路線において、直線で繋がっていない箇所、路線がない箇所など、ネットワークとして不完全な箇所が存在しています。

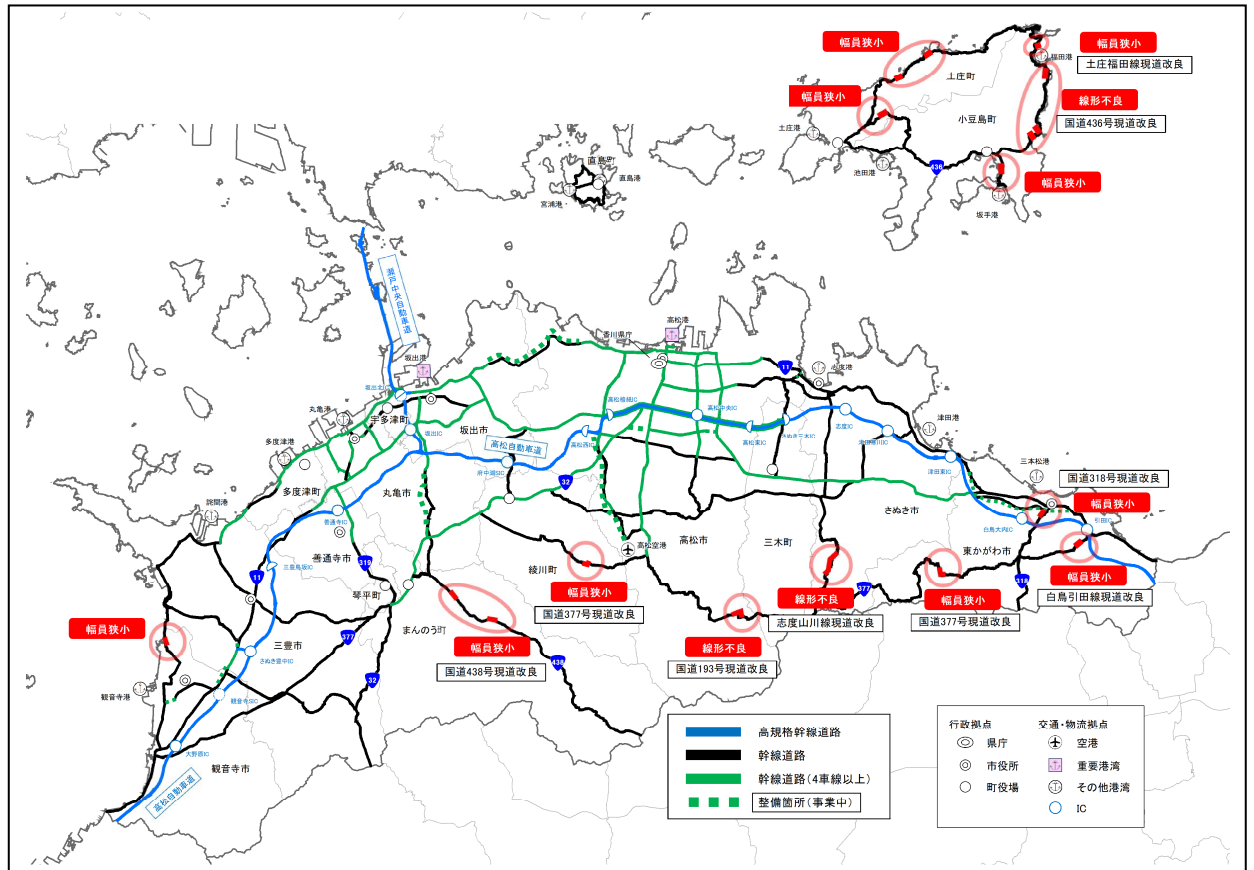
【不完全なネットワークの箇所】



(4) 線形不良箇所等

幹線道路ネットワークにおいて、局所的に1車線区間となっている「幅員狭小箇所」や、見通しが悪い、急カーブ等の「線形不良箇所」が点在しています。

【線形不良箇所等】



このため、現在本県が抱えるこれらの交通課題の解消に向けた道路整備が必要となります。

4 整備方針

(1) 幹線道路ネットワークの整備方針

本ビジョンに示す幹線道路の整備箇所や調査検討箇所は、本県として目指すべき幹線道路ネットワーク計画における現在の道路交通の課題を解決するために、本県が必要と考える箇所をとりまとめたものです。

基本的には、ネットワークを構成する軸の整備を進めるとともに、重要度、緊急度に応じて、優先度の高い箇所より事業実施に向けて、調査検討を進めていき、幹線道路ネットワークの形成を確実なものにします。

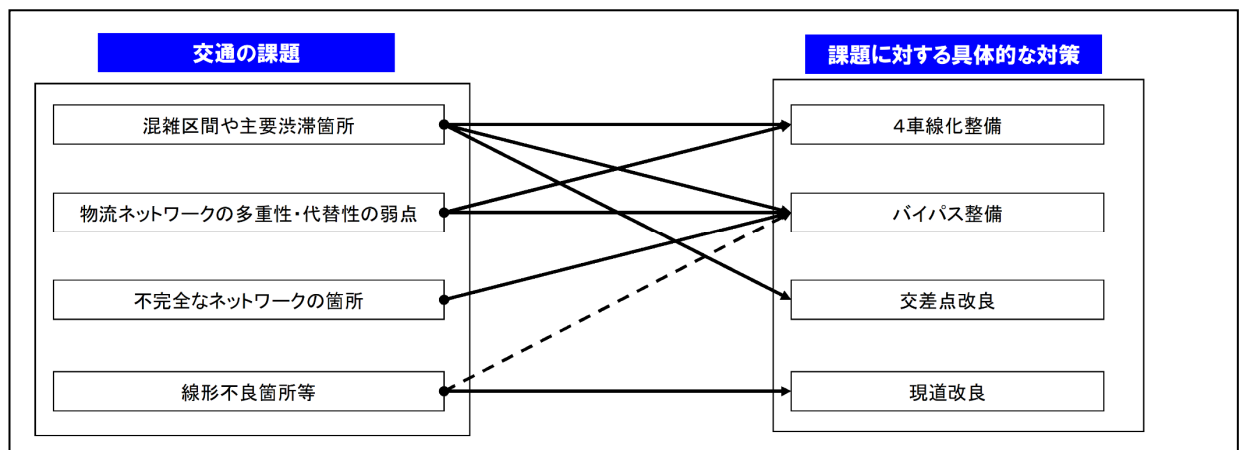
具体的には、「4車線化整備」、「バイパス整備」、「交差点改良」及び「現道改良」の4つの対策を実施します。

また、多くの課題を抱える高松市街地については、高松環状道路（計画段階評価中の「福岡町～檀紙町」、福岡町以東）の整備が効果的ではありますが、長期的な計画であり、事業効果が発現するまでには数十年の期間を要することから、短期的な整備による市街地の渋滞対策が必要です。

なお、本ビジョンでは、県が整備・管理する道路だけでなく、国や高速道路会社、市町が整備・管理する道路も含め、本県において目指す幹線道路ネットワークを提示しています。

現時点で具体的な計画が定められていない事業について、現状の課題への対応の観点から、今後調査を進めるべき事業として提示したものであり、各道路管理者と連携・調整し、必要性・有効性、技術的検討や費用対効果などの調査を進め、具体化していきます。

【整備方針のフロー図】



（２）幹線道路ネットワークの整備

◆対策が必要な整備箇所及び調査を進めるべき箇所

「４車線化整備、バイパス整備、交差点改良、現道改良」

車線数不足やネットワークの欠落などのボトルネックやミッシングリング箇所の解消や線形不良箇所などの改善のため、バイパス道路や現道拡幅等の整備を行います。更に、主要渋滞箇所などの交通混雑区間を解消するため、交差点改良等の整備を行います。

これらなどにより、主要渋滞箇所の解消を目指します。

また、最寄り高速道路インターチェンジへのアクセス時間の短縮のため、インターチ

ェンジまでのアクセス道路等の整備を行うことで、最寄りのインターチェンジまで、概ね 10 分以内のアクセスを目指します。

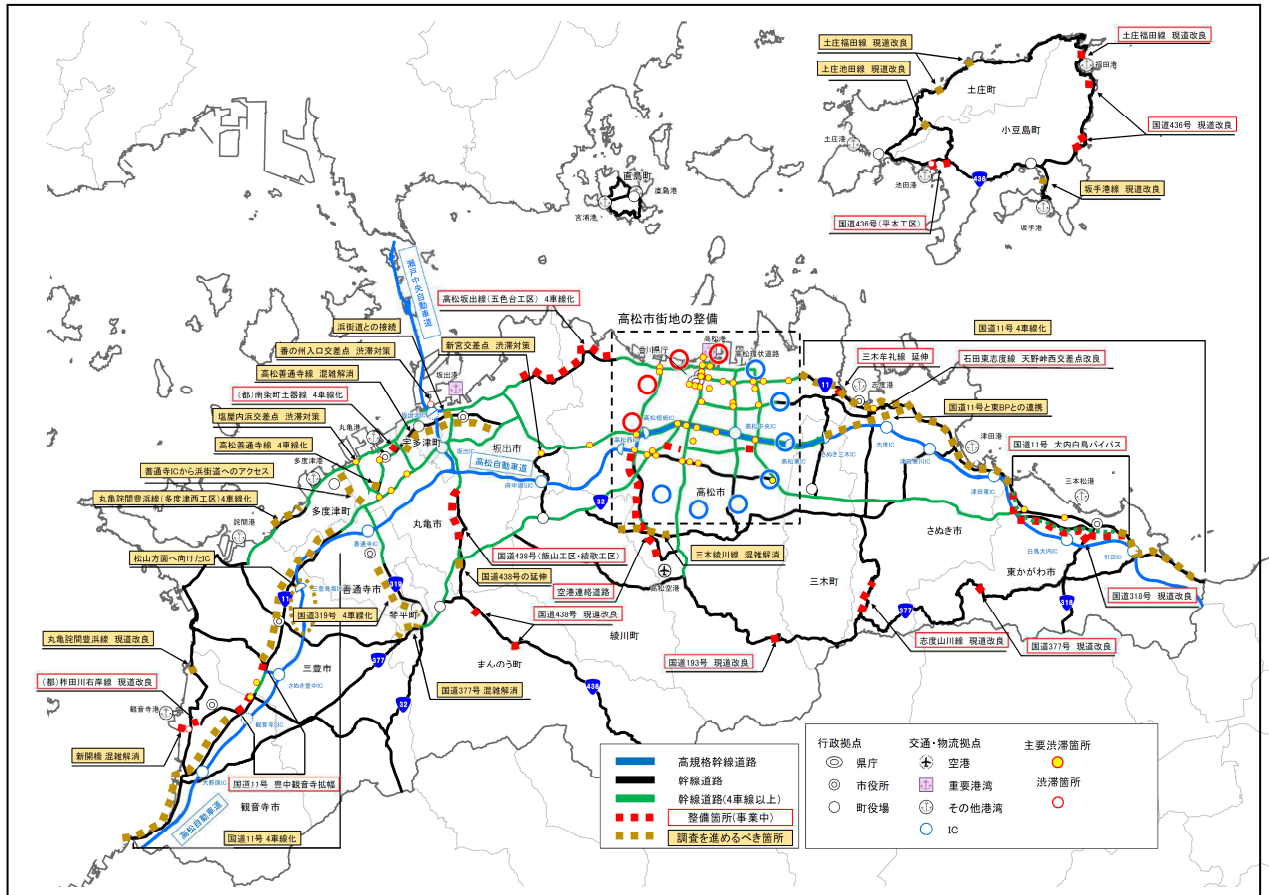
<主な整備箇所>

- 【東西軸】 国道 11 号大内白鳥バイパス（東かがわ市）、
国道 11 号豊中観音寺拡幅（三豊市～観音寺市）、
さぬき浜街道 県道高松坂出線（五色台工区）（高松市～坂出市）
国道 377 号（東かがわ市）、
（都）南条町土器線（丸亀市）、
坂出北 I C フル化（坂出市）
観音寺スマート I C（観音寺）
- 【南北軸】 国道 193 号（高松市）、
国道 438 号（飯山工区・綾歌工区）（丸亀市）
（都）柞田川右岸線（観音寺市）
- 【交差点改良等】 天野峠西交差点（さぬき市）、
国道 436 号（平木工区）（小豆島町）

<主な調査を進めるべき箇所>

- 【東西軸】 国道 11 号（東かがわ市～高松市、善通寺市～観音寺市）、
国道 11 号東バイパス（さぬき市～高松市）
さぬき浜街道 県道丸亀詫間豊浜線（多度津西工区）（多度津町）
さぬき浜街道 県道丸亀詫間豊浜線（観音寺市）、
県道三木綾川線（高松市）
三豊鳥坂 I C 松山方面へのインター検討（三豊市）
- 【南北軸】 空港連絡道路（高松市）、
国道 319 号（善通寺市～まんのう町）、
国道 438 号（国道 32 号から南）（丸亀市）、
善通寺 I C から浜街道へのアクセス（丸亀市～多度津町）
- 【交差点改良等】 国道 377 号（琴平町～まんのう町）

【整備箇所（事業中）及び調査を進めるべき箇所】



（３）高松市街地の整備

高松市街地の渋滞対策としては、抜本対策として市内の通過交通の排除や交通分散を図る高松環状道路の整備と合わせ、新たな都市計画道路整備や渋滞対策を進めます。

市街地中心部～西部では、中央通りや県道高松善通寺線、国道 11 号等の渋滞対策として、高松環状道路（福岡町～檀紙）の整備と合わせて、県道川東高松線（栗林トンネル）やレインボー通り北側の 2 車線区間の 4 車線化、県道三木国分寺線と国道 32 号との交差点（円座付近）について渋滞対策を検討します。

市街地東部では、国道 11 号等の混雑対策として、高松環状道路（福岡町以東）の計画について都市計画道路高松海岸線と合わせて具体化を進めるが、環状道路の具体化には時間を要することから、県道牟礼中新線の 4 車線化や県道中徳三谷高松線の渋滞対策等を検討します。

南部地域（国道 11 号東 BP 以南）は、県道三木国分寺線に主要渋滞箇所が集中しており、環状道路の計画の具体化に長期間要することから、県道三木国分寺線の渋滞対策の検討及び、並行する県道太田上町志度線（六条工区）、県道国分寺太田上町線（成合・鹿角工区）の整備を進

めます。

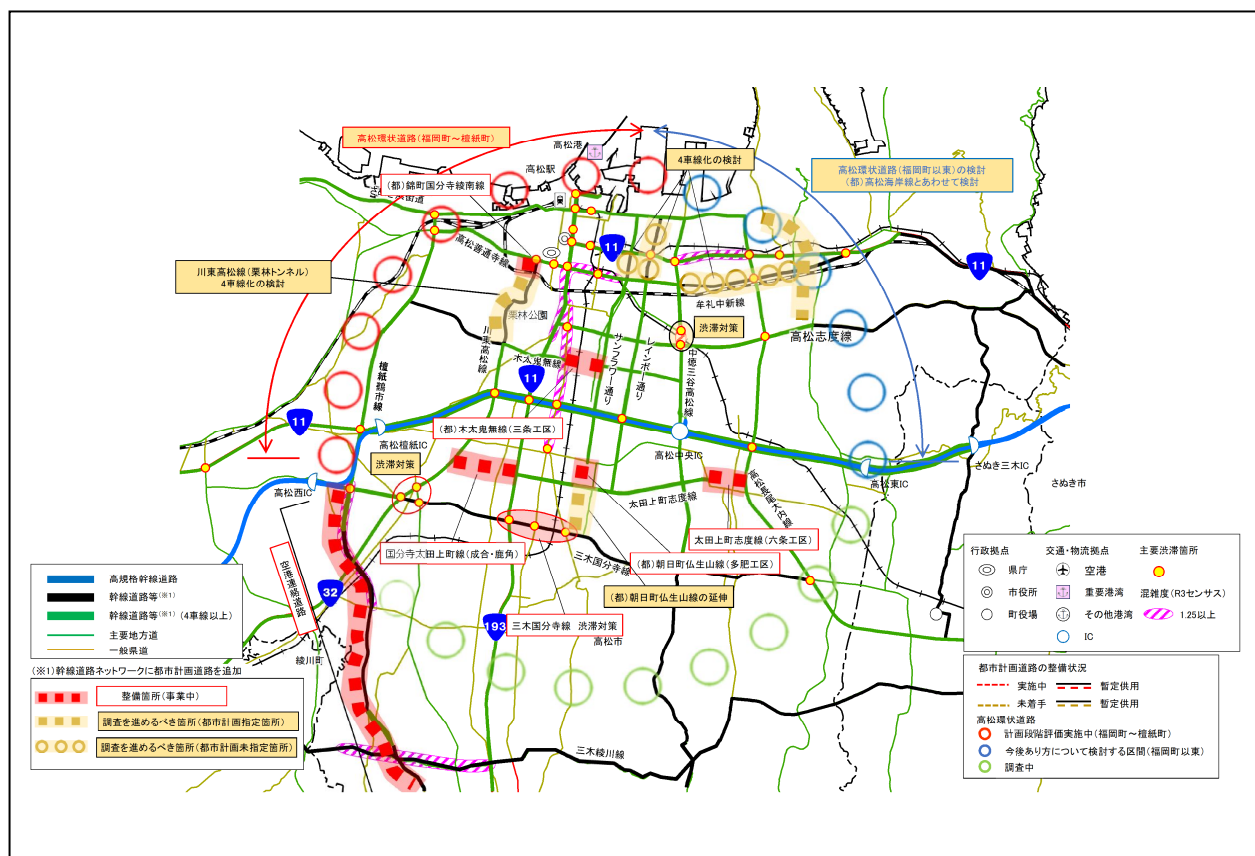
＜主な整備箇所＞

県道太田上町志度線（六条工区）、県道国分寺太田上町線（成合・鹿角工区）
 （都）錦町国分寺綾南線、
 （都）木太鬼無線（三条工区）、（都）朝日町仏生山線（多肥工区）

＜主な調査を進めるべき箇所＞

高松環状道路（福岡町～檀紙町（計画段階評価実施中））、
高松環状道路（福岡町以東・（都）高松海岸線）
国道 32 号 渋滞対策（高松市成合町）
県道中徳三谷高松線 渋滞対策（高松市木太町）
（都）錦町国分寺綾南線（栗林トンネル）、
県道牟礼中新線（高松市）
県道三木綾川線バイパス（高松市）

【整備箇所（事業中）及び調査を進めるべき箇所（高松市街地）】



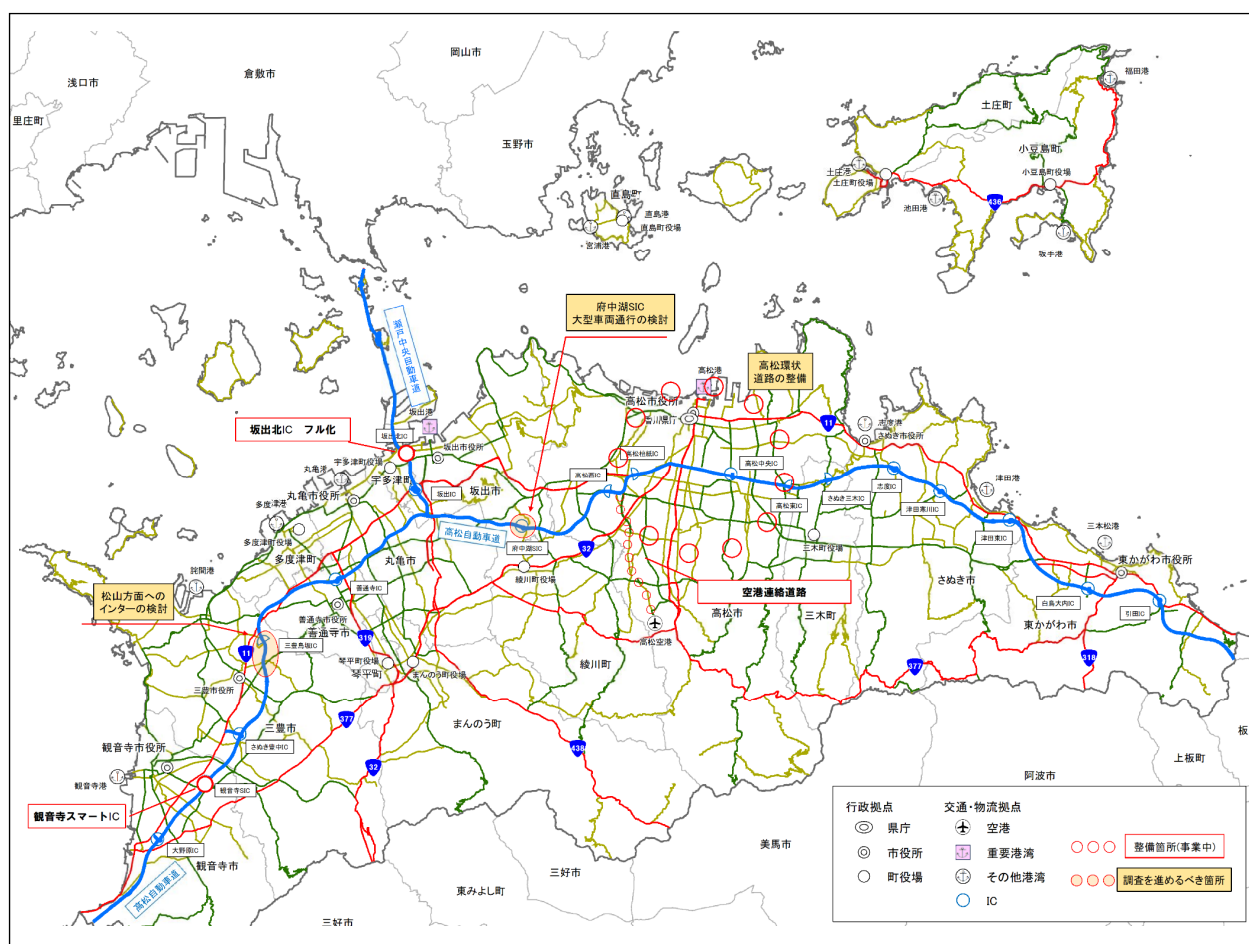
(4) 高速道路インターアクセス

坂出北インターのフル化、観音寺スマートインターの整備により、坂出市、観音寺市でのインターアクセスが向上します。

また、空港連絡道路や高松環状道路の整備により、高松市街地でのインターアクセスが向上します。

なお、車両通行制限のある府中湖S I Cでの大型車両通行の検討や、ハーフインターである三豊鳥坂インター付近で松山方面へアクセスの検討はインターアクセス向上のため必要。

【高速道路インターアクセス】



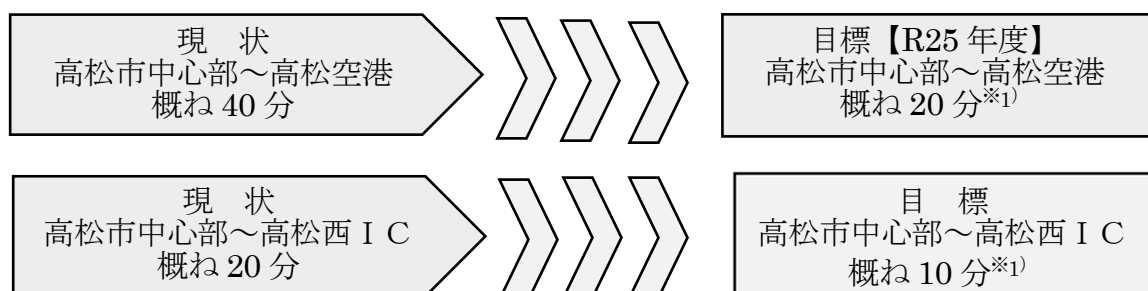
（５）整備効果

幹線道路ネットワークの整備は、事業完了までに長い年月を要し、調査検討を進める区間については優先度や費用対効果を勘案しながら順次具体化・整備着手していくものの、全ての区間の整備には相当長期を要することから、概ね２０年度における整備効果を示します。

◆ 県管理道の主要渋滞箇所（20 箇所）



◆ 交通・物流拠点へのアクセス時間



※¹⁾ 高松環状道路 計画段階評価区間
（福岡～檀紙町）の完了を想定

◆ 高速道路インターチェンジからの 10 分圏域



※²⁾ 約 66 万人／全人口約 95 万人（R2 国勢調査）

※¹⁾ 高松環状道路 計画段階評価区間
（福岡町～檀紙町）の完了を想定

※³⁾ 約 79 万人／全人口約 95 万人（R2 国勢調査）

◆ 地域間連携の強化



5 さいごに

調査を進めるべき箇所については、今後、各道路管理者と連携しながら、必要性や有効性、費用対効果などを考慮して事業化を検討し、事業着手後は、「香川県道路の整備に関するプログラム」において、その事業進捗を示していきます。

なお、今後新たな開発などにより道路周辺環境の変化が生じた場合には、必要に応じて整備箇所の見直しを行います。

その他本計画の定めのない生活道路などの地域を連絡する道路整備については、未改良区間や防災上必要な箇所などから順次整備を進めます。