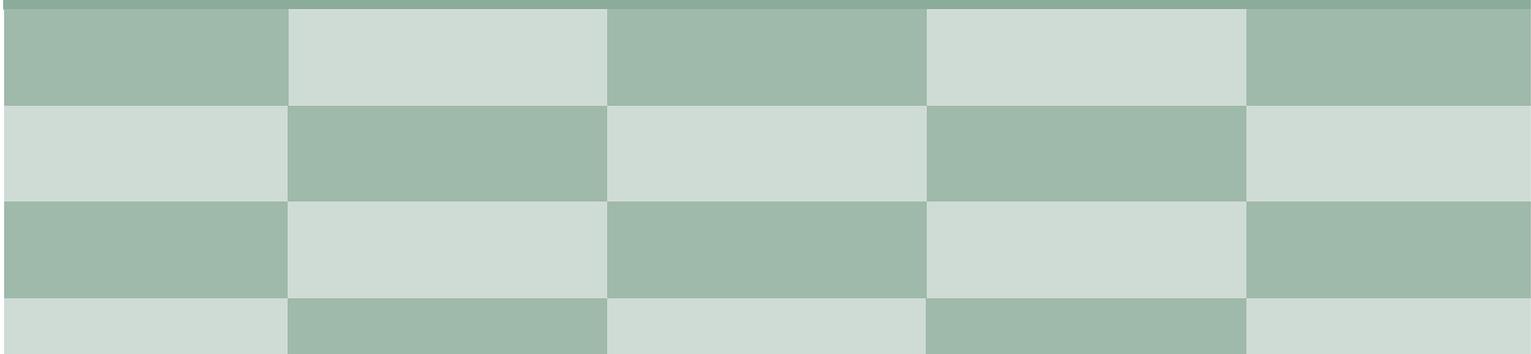


# 香川県 新広域道路交通計画



# 目次



## 第1章 新広域道路交通計画について

- 1. 概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2. 計画年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 3. 計画の見直しについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

## 第2章 広域道路ネットワーク計画

- 1. 広域ネットワークの構成
  - (1) 基本戦略・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
  - (2) 広域道路ネットワークの構成・・・・・・・・・・・・ 3
- 2. 広域ネットワーク形成のための拠点設定
  - (1) 拠点設定の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
  - (2) 拠点一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- 3. 広域道路ネットワーク計画
  - (1) 都市間・物流に関するネットワークの形成・・・・・・・・ 12
  - (2) 災害時における多重性・代替性を確保するネットワークの形成・・・・・・・・ 13
  - (3) 路線一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
  - (4) ネットワーク計画図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16

## 第3章 交通・防災拠点計画

- 1. 防災拠点計画
  - (1) 防災道の駅の認定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18
  - (2) 対象となる拠点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
  - (3) 防災拠点の強化策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20

## 第4章 ICT マネジメント計画

- 1. ICT マネジメント計画
  - (1) 交通安全対策の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
  - (2) 自動運転の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27

# 第1章 新広域道路交通計画について

## 1 概要

我が国の幹線道路ネットワークは、昭和41年 国土開発幹線自動車道建設法が制定され、全国各地から概ね2時間以内で到達できる高速道路網の構築を行うため、約7,600kmの予定路線が決定されました。

昭和62年には、第4次全国総合開発計画の策定で、地方中軸、中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能となるようネットワークを形成することが示され、高規格幹線道路網約14,000kmが決定されました。

平成6年には、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路で、自専道もしくは、同等の規格を有し、概ね60km/h以上のサービスを提供する地域高規格道路の計画路線約6,950kmの指定を行いました。（平成10年に見直しを実施）

これらの全国の動きに合わせて、香川県においても、平成5年に香川県広域道路網マスタープランを策定（平成10年改訂）し、高松市からの30分圏域の拡大を目指し、四国8の字ネットワークをはじめとした高規格幹線道路等の整備に努めて来たところです。

しかしながら、策定から20年以上が経過し、道路ネットワークの整備状況や東日本大震災を契機とした南海トラフ地震への備え、ICTを活用した新たな交通モードの開発等、社会を取り巻く変化が大きくなっています。

また、平成30年3月30日に成立、同月31日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

これらの社会情勢の変化、新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を取り入れる必要があります。「香川県新広域道路交通ビジョン」では、今後の香川県の道路のあり方について、「広域道路ネットワーク」、「交通・防災拠点」、「ICT 交通マネジメント」を柱として、とりまとめを行っております。本計画では、「香川県新広域道路交通ビジョン」で示された方針に基づき、物流生産性の向上や迅速な災害対応の観点から、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流について重点的に検討し、具体的なネットワーク計画を策定するものです。

## 2 計画年次

本計画は、概ね20年～30年の中長期的な視点で計画を策定します。

## 3 計画の見直しについて

計画の策定後も適宜、追加・見直しを行います。

## 第2章 広域道路ネットワーク計画

### 1 広域ネットワークの構成

#### (1) 基本戦略

広域道路ネットワークは、地域の経済活動を支える基盤となりますが、各地域の実情に応じて必要となる拠点連絡等の強化を検討する必要があり、その効果を早期に発現させるため、効率的に道路ネットワークを構築する必要があります。

そのため、都市間連絡速度、高速道路や一般道路の渋滞、拠点へのアクセス性、災害時のリダンダンシーなどの現状の交通課題の解消を図る観点やアジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土や新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえた社会の変化の可能性への備え等の新たな国土形成の観点が重要であり、これら「両輪」となった観点を踏まえ、次の基本戦略に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていきます。

##### 1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進します。

##### 2) ブロック都市圏の利便性や魅力の向上

ブロック都市圏内の拠点間連絡、環状道路を強化し、都市圏の利便性や魅力の向上を図ります。

##### 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

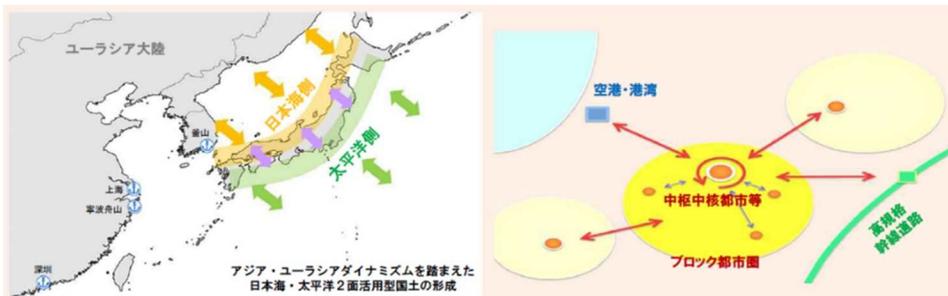
グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図ります。

##### 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

広域道路ネットワークを強化することにより、大規模災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進します。

##### 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図ります。



国土交通省『新たな広域道路ネットワークに関する検討会』中間とりまとめ(R2.6.8)より

## (2) 広域道路ネットワークの構成

広域道路ネットワークは、前述のとおり、高規格幹線道路や地域高規格道路、一般国道（指定区間）等からなる「基幹道路」、平常時において基幹道路と主要拠点、基幹道路相互、主要拠点相互を接続する「アクセス路」、災害時における広域的なネットワークの多重性・代替性の強化や、ネットワーク上の局所的な脆弱区間に対する代替性確保のための「代替路」、基幹道路と防災拠点を接続する「補完路」により構成します。

また、広域道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路については「構想路線」とし、今後、必要な検討を進めるなど、地域の実情に応じた検討を行います。

なお、「基幹道路」については、連絡する拠点の重要性や、通過する交通の特性により、個々の道路に求められるサービスレベルは異なることから、以下の階層性を持たせて、効率的に強化を図ります。

### 1) 高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的なネットワークを構成する道路です。

また、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60 km/h以上の道路です。

全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図ります。

広域道路ネットワーク計画では、原則として以下のいずれかに該当する道路とします。

- ・ブロック都市圏<sup>※1</sup>間を連絡する道路
  - ※1：中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏 等
- ・ブロック都市圏内の拠点連絡<sup>※2</sup>や中心都市<sup>※3</sup>を環状に連絡する道路
  - ※2：都市中心部から高規格幹線道路 IC へのアクセスを含む
  - ※3：三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市
- ・上記道路と重要な空港・港湾<sup>※4</sup>を連絡する道路
  - ※4：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

### 2) 一般広域道路

基幹道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40 km/h以上の道路です。

現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保を

図ります。

広域道路ネットワーク計画では、原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く基幹道路を一般広域道路とします。

- ・ 広域交通の拠点となる都市<sup>※1</sup>を効率的かつ効果的に連絡する道路

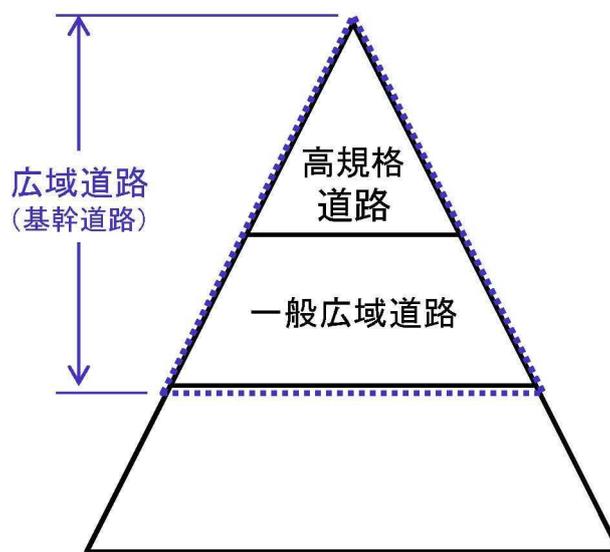
※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市

上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）

ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する

- ・ 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等<sup>※2</sup>を連絡する道路

※2：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅



広域道路ネットワークの構成

## 2 広域ネットワーク形成のための拠点設定

### (1) 拠点設定の考え方

広域ネットワーク計画の拠点の考え方として、国土交通省が全国的な設定基準を示しており、この基準に基づいて拠点を設定することとされています。この基準の内容は、以下に示すとおりです。

#### 【「都市」拠点の考え方】

拠点	概要	設定理由	平常時	災害時
地方中核都市	都道府県庁所在地または人口が概ね30万人以上の都市 【「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月閣議決定）に記載】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の中心都市として、生産・消費に伴う大量の輸送需要が発生するため</li> <li>●観光施設が多く、広域的な観光総合案内や宿泊施設が充実し観光客が集中するため</li> </ul>	○	○
地方中心都市	人口が10万人以上の都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の中心都市として、生産・消費に伴う大量の輸送需要が発生するため</li> <li>●観光施設が多く、広域的な観光総合案内や宿泊施設が充実し観光客が集中するため</li> </ul>	○	○
地方生活圏中心都市	大都市地域及び沖縄県を除く全国において、都市と周辺の農山漁村が一体になるよう設定した生活圏域（地方生活圏、二次生活圏）の中心となる都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の中心都市として、生産・消費に伴う大量の輸送需要が発生するため</li> <li>●観光施設が多く、広域的な観光総合案内や宿泊施設が充実し観光客が集中するため</li> </ul>	○	○
市町村役場	市町村の役所・役場及びその立地する地域 【地方自治法第2条第3項市町村は、基礎的な地方公共団体として、都道府県が処理するものを除き、地域における事務等を処理するものとする】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の防災本部として機能するため</li> <li>●地域における救援物資の集散拠点として機能するため</li> </ul>	—	○

【「物流」拠点の考え方】

拠点	概要	設定理由	平常時	災害時
<b>拠点空港</b>	国際航空輸送網、または、国内航空輸送網の拠点となる空港 【空港法第4条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため</li> <li>●飛行機による国外内からの長距離移動として自動車との乗り換え拠点として機能するため</li> </ul>	○	○
<b>その他のジェット化空港</b>	拠点空港以外で、滑走路延長2,000m以上、または、ジェット機が就航している空港（ヘリポート除く） 【空港法第5条第1項（地方管理空港）、第2条（その他空港）等】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため</li> <li>●飛行機による国外内からの長距離移動として自動車との乗り換え拠点として機能するため</li> </ul>	○	○
<b>国際戦略港湾 国際拠点港湾</b>	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾 【港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため</li> <li>●国際海上コンテナ車（40ft背高）の起終点となることが多いため</li> <li>●フェリー・クルーズ船による観光周遊ルートの拠点となりうるため</li> </ul>	○	○
<b>重要港湾</b>	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾 【港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため</li> <li>●国際海上コンテナ車（40ft背高）の起終点となることが多いため</li> <li>●フェリー・クルーズ船による観光周遊ルートの拠点となりうるため</li> </ul>	○	○
<b>コンテナ取扱駅 (トップリフター駅)</b>	鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点 【鉄道事業法に基づく事業許可を取得したJR貨物株式会社が運営する貨物駅】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●マルチモーダルによる効率的な輸送の支援を図るため</li> </ul>	○	○
<b>トラックターミナル</b>	大型トラックと小型トラックとの間の貨物の積み替え 【自動車ターミナル法】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●多数のトラックの起終点及び積み替え地点であるため</li> </ul>	○	○

<b>卸売市場</b>	生鮮食料品等の取引及び荷さばきを行う施設（集分荷機能、価格形成機能、品揃え機能、代金決済機能） 【卸売市場法】	●物流車両の起終点であるため	○	○
<b>工業団地</b>	一定の範囲を工業用地として整備し、工場や倉庫を計画的に立地させた地域	●物流車両の起終点であるため ●国際海上コンテナ車（40ft背高）の起終点となることが多いため	○	○
<b>特定流通業務施設</b>	輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことによる流通業務の総合化等を図り、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資する流通業務総合効率化事業の中核となる施設として設置 【物流総合効率化法に基づき、国土交通省による認定を受けた総合効率化計画に基づき整備されるもの】	●物流車両のクロスポイントであるため ●国際海上コンテナ車（40ft背高）の起終点となることが多いため	○	○
<b>流通業務地区</b>	流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、もって都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として都市計画で定められている地区 【流通業務市街地の整備に関する法律、都市計画法】	●物流車両のクロスポイントであるため ●国際海上コンテナ車（40ft背高）の起終点となることが多いため	○	○
<b>保税地域</b>	外国から輸入された貨物を、税関の輸入許可が未了の状態にて税関を留保したまま保管できる場所として、財務大臣が指定（指定保税地域）または税関が承認（総合保税地域）したもの 【関税法第37条（指定保税地域）、同法第62条の8（総合保税地域）】	●物流車両の起終点であるため ●国際海上コンテナ車（40ft背高）の起終点となることが多いため	○	○
<b>その他</b>	その他物流上必要な拠点	—	○	○

【「交流・観光」拠点の考え方】

拠点	概要	設定理由	平常時	災害時
主要鉄道駅	交通結節点機能を有し、利用の最も多い駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通結節点としてモーダルコネクタ拠点となりうるため</li> <li>● 駅前広場周辺は観光施設が多く、観光客が集中するため</li> </ul>	○	—
主要観光地 (国際観光上重要な地等)	<p>「美しき日本」を象徴する観光資源であり、日本人として一生に一度は見てほしい、外国の人々にも誇りたい観光資源</p> <p>【道路法 5 条 4 項『国際観光上重要な地』、道路法『主要な観光地』】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主要な観光地であり、観光客が集中するため</li> </ul>	○	—

【「防災」拠点の考え方】

拠点	概要	設定理由	平常時	災害時
自衛隊基地 駐屯地	<p>航空自衛隊の部隊または機関が所在する基地および陸上自衛隊の部隊または機関が所在する駐屯地</p> <p>【自衛隊法施行令第 51 条の 2 により規定された航空自衛隊の基地および、第 50 条により規定された陸上自衛他の駐屯地】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自衛隊による救援物資の集散拠点となるため</li> </ul>	—	○
広域防災拠点 (備蓄基地)	<p>広域的な災害対策活動の体制を構築する拠点</p> <p>救援物資の輸送、備蓄、要員のベースキャンプ、災害医療支援等、域外から域内へのヒトやモノの流れを扱う</p> <p>【災害対策基本法に基づき、地方公共団体が作成する地域防災計画に位置づけ】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の救援物資の集散拠点となるため</li> </ul>	—	○
災害医療拠点 (総合病院等)	<p>被災地からの重傷者の受入れ・搬出拠点となるとともに、医療チームや資器材を外部から受け入れ、被災地に提供する機能を有する病院</p> <p>【平成 24 年 3 月 21 日付け厚生労働省医政局長通達「災害における医療体制の充実強化について」で位置づけられ、都道府県医療審議会等の承認のもと都道府県が指定】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 被災地からの重傷者の受入れ・搬出拠点となるため</li> </ul>	—	○

<b>防災機能を有する道の駅</b>	道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供、地域の振興に寄与することを目的として設置 「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」を併せ持つ休憩施設 【道路法、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律等】	●地域における救援物資の集散拠点となるため	—	○
<b>災害時民間物資集積拠点</b>	災害時の支援物資の広域的な受入拠点としての活用を想定する民間施設 【国土交通省による「民間の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システム構築に関する協議会」がとりまとめた、災害時に活用できる民間物流拠点】	●地域における救援物資の集散拠点となるため	—	○
<b>製油所・油槽所</b>	我が国への石油の供給が不足する事態が生じ、又は生じるおそれがある場合において、経済産業大臣が備蓄量の報告を求める施設 【石油の備蓄の確保等に関する法律施行規則に位置づけ】	●災害復興の際、緊急車両、暖房、生産活動等の必要な石油（ガソリン、灯油等）を確保する必要があるため	—	○
<b>道路啓開計画拠点</b>	南海トラフ地震発生時に道路啓開の拠点となる施設 【内閣府の具体計画※で定める進出拠点及び四国広域道路啓開計画で出発・集結拠点に指定されている施設】	●災害時における道路啓開の拠点となるため	—	○
<b>原子力発電所</b>	原子炉の中でウランやプルトニウム等の核分裂反応によって発生するエネルギーにより発電を行う発電所 【核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の対象となる施設】	●原発事故の際の避難・救援の起点となるため	—	○
<b>その他</b>	その他防災上必要な拠点	—	—	○

※ 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

(2) 拠点一覧

(1) の考え方にに基づき、次のとおり、香川県における拠点を選定しました。

【「都市」拠点の一覧】

拠点	拠点
地方中核都市	香川県庁舎、高松市役所
地方中心都市	丸亀市役所
地方生活圏 中心都市	観音寺市役所、坂出市役所、土庄町役場
市町村役場	三豊市役所、さぬき市役所、善通寺市役所、東かがわ市役所、 三木町役場、綾川町役場、多度津町役場、宇多津町役場、 まんのう町役場、小豆島町役場、琴平町役場、直島町役場

【「物流」拠点の一覧】

拠点	拠点
拠点空港	高松空港
国際戦略港湾 国際拠点港湾	－
重要港湾	高松港、坂出港
コンテナ取扱駅 (トップリフター駅)	高松貨物ターミナル駅
トラックターミナル	四国トラックターミナル
卸売市場	高松市中央卸売市場
工業団地	蓬萊塩田工業団地、昭和町地先工業団地、新宇多津都市工業団地、 朝日町 A 地区工業団地、朝日町 B 地区工業団地、 林田・阿河浜地区臨海工業団地、多度津臨海工業団地、 水出・松下・西野・詫間臨海工業団地、番の州臨海工業団地、 高松東ファクトリーパーク、志度臨海工業団地
特定流通 業務施設	ムロオ、シモハナ物流
流通業務地区	－
保税地域	－

## 【「防災」拠点の一覧】

拠点	拠点
自衛隊基地 駐屯地	善通寺駐屯地（陸上駐屯地）
広域防災拠点 （備蓄基地）	香川県産業交流センター（サンメッセ香川）、消防学校備蓄倉庫
災害医療拠点 （総合病院等）	三豊総合病院、香川大学医学部附属病院、香川県立中央病院、さぬき市民病院、高松赤十字病院、社会医療法人財団大樹会 総合病院 回生病院、四国こどもとおとなの医療センター、独立行政法人 労働者健康福祉機構 香川労災病院、小豆島中央病院、高松市立みんなの病院
防災機能を 有する道の駅	滝宮、たからだの里さいた
災害時民間物資 集積拠点	四国名鉄運送(株) 中讃営業所、日本通運（株）高松ターミナル、日本通運(株)郷東町第3号倉庫、四国西濃運輸（株）三豊支店、四国福山通運（株）大野原営業所、ヤマト運輸（株）四国支社、（株）フードレック本社物流センター、関西陸運（株）高松物流センター、高松臨港倉庫（株）宇多津センター、朝日通商（株）仕上加工工場倉庫、朝日通商（株）本社新倉庫
製油所・油槽所	出光興産 高松油槽所、コスモ石油坂出物流基地
道路啓開計画 拠点	四国地方整備局、国営讃岐まんのう公園、白鳥中央公園、まんのう町琴南中央公民館、瀬戸大橋記念公園、四国管区警察学校、萩の丘公園
原子力発電所	－
その他	丸亀港



## (2) 災害時における多重性・代替性を確保するネットワークの形成

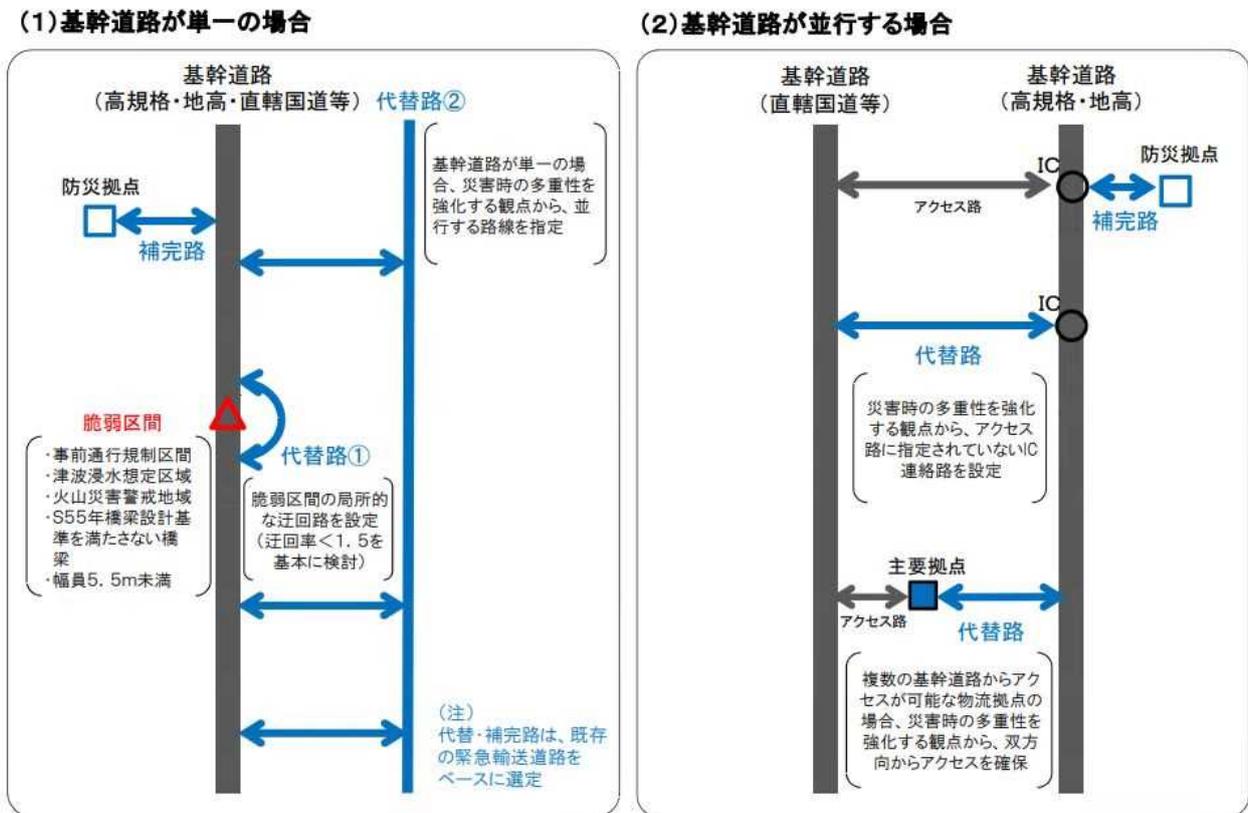
災害時における多重性・代替性を確保するネットワークについても、平常時と同様に高規格幹線道路及び一般国道（指定区間）などの広域道路ネットワークの基幹となる道路を基本とします。

災害時における多重性を確保するため、「代替路」を確保します。これは、基幹ネットワークに並行する地方管理道路を含めて広域的な代替路としての役割の他、基幹ネットワークに津波浸水などの脆弱区間が存在する場合、大きな迂回を生じさせない迂回路としての役割も担います。

また、基幹ネットワークと防災拠点へのアクセスの役割を担う「補完路」を確保します。

「代替路」と「補完路」のイメージは、以下の図のとおりとなります。

【災害時のネットワークの考え方】



出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第66回基本政策部会 資料3

なお、脆弱区間については、事前通行規制区間、津波浸水想定区域、火山災害警戒区域、昭和55年橋梁設計基準を満たさない橋梁、幅員5.5m未満の区間を基本とします。

表 脆弱区間の設定一覧（想定するリスク）

<b>道路幅員リスク</b>	物資を輸送する大型車の円滑な通行が困難な箇所 （「幅員 5.5m 以上の改良済みの箇所」以外の箇所等）
<b>地震リスク</b>	i) 昭和 55 年改定の橋梁設計基準を満たさない橋梁 ii) 落石・土砂災害・雪崩等のおそれのある箇所（事前通行規制区間）
<b>津波リスク</b>	都道府県により作成・公表されている津波浸水想定区域内で浸水する箇所
<b>豪雨・豪雪リスク</b>	落石、土砂災害、雪崩等のおそれのある箇所 （事前通行規制区間）
<b>火山リスク</b>	「活火山対策特別措置法第 3 条」に定められる火山災害警戒地域内の道路 ※四国地方には該当道路なし

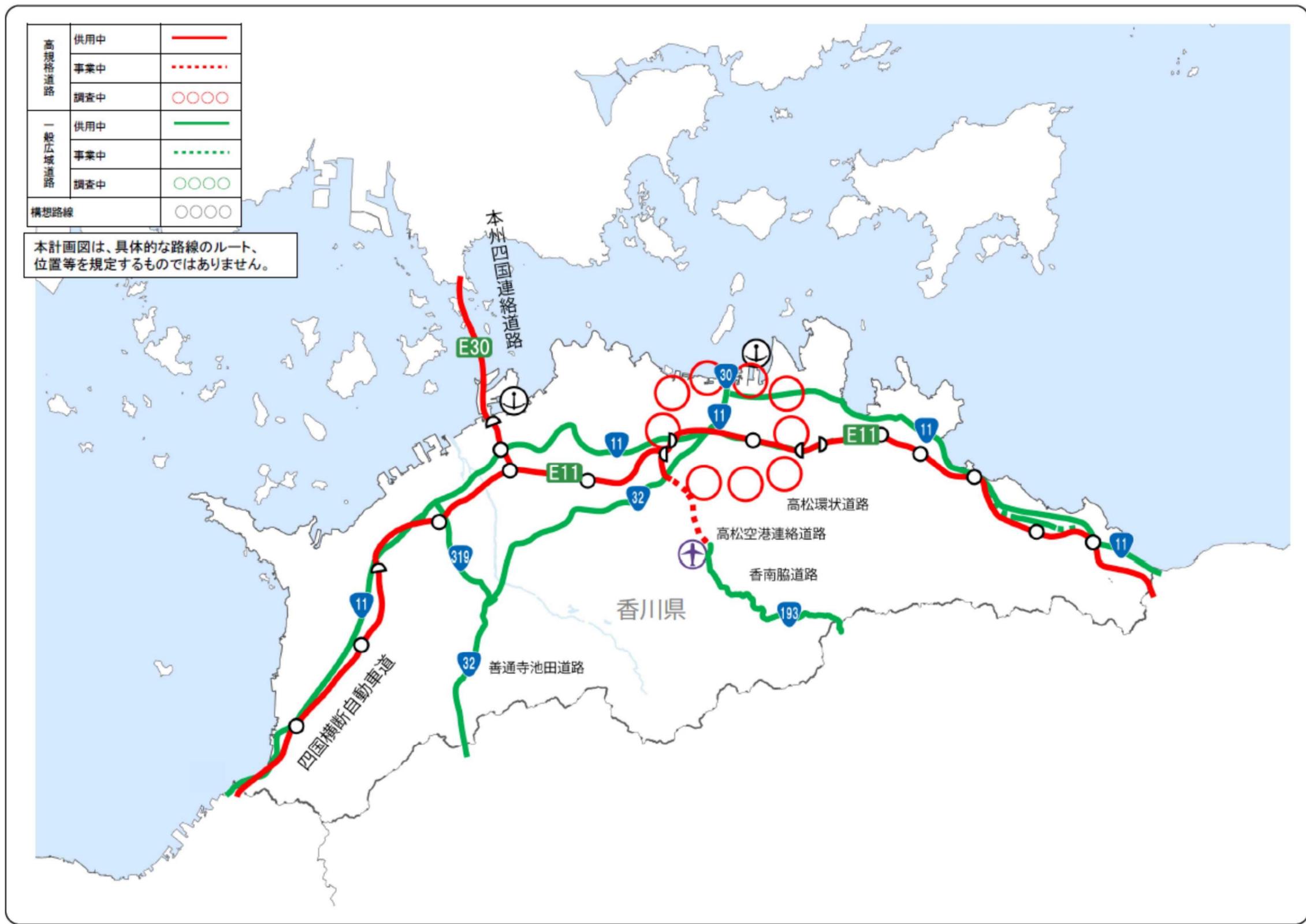
## (3) 路線一覧

既存の高規格幹線道路網に加え、下記の路線を広域道路ネットワークとする。

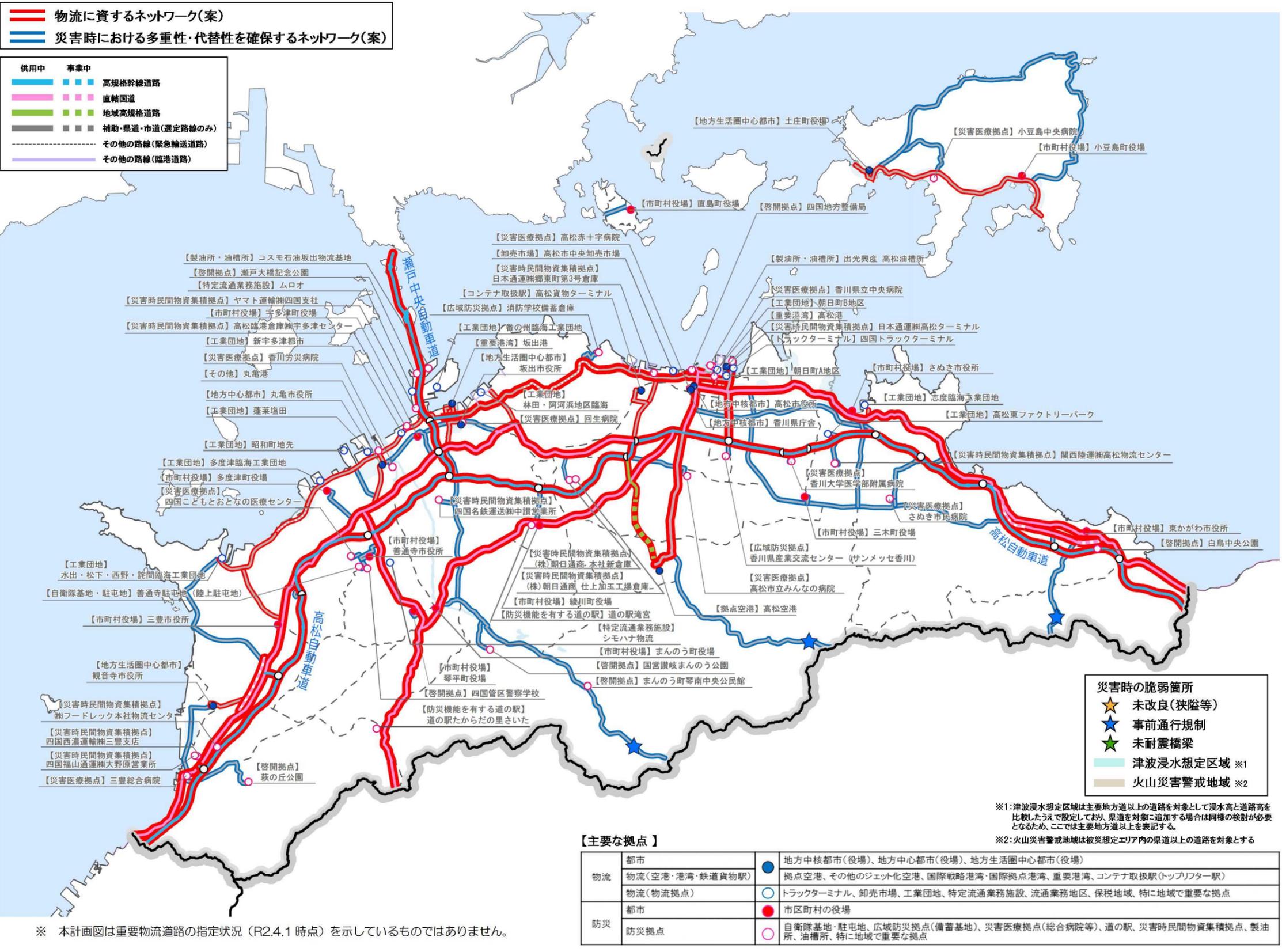
路線名	分類	起終点	
		起点	終点
高松環状道路	高規格道路	香川県高松市	香川県高松市
高松空港連絡道路	高規格道路	香川県高松市	香川県高松市
善通寺池田道路	一般広域道路	香川県善通寺市	香川県三豊市
香南脇道路	一般広域道路	香川県高松市	香川県木田郡 三木町
一般国道 11 号	一般広域道路	香川県東かがわ市	香川県観音寺市
一般国道 30 号	一般広域道路	香川県高松市	香川県高松市
一般国道 32 号	一般広域道路	香川県高松市	香川県三豊市
一般国道 319 号	一般広域道路	香川県坂出市	香川県仲多度郡 琴平町

(4) ネットワーク計画図

広域道路ネットワーク計画（計画路線）



広域道路ネットワーク計画（供用中及び事業中路線）



# 第3章 交通・防災拠点計画

## 1 防災拠点計画

### (1) 道の駅の防災拠点化

#### 【道の駅第3ステージ】

「道の駅」は、これまで避難住民の受け入れや被災地支援の前線基地となるなど、防災拠点としての機能を発揮しており、平成30年7月豪雨においても、四国地方の道の駅では、復旧工事車両の駐車場提供、生活水の供給、仮設トイレの設置等、地域の防災拠点として機能し、復旧を後押ししました。



国土交通省において、2020年からは「『道の駅』第3ステージ」と位置づけ、その取組の一つに「防災機能の強化」が掲げられており、今後、大規模災害時等の広域的な防災機能を担うため、復旧・復興活動の拠点となる道の駅を選定し、ハード・ソフト両面から防災機能を強化します。

選定された「道の駅」では、地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供する予定です。また地域の防災計画に基づき、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施します。これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等で共有し、地域の復旧・復興の拠点として貢献します。

#### 【選定要件】

都道府県が策定する広域的な防災計画及び新広域道路交通計画に広域的な防災拠点として位置づけられていること

災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること

- ① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
- ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500m<sup>2</sup>以上の駐車場を備えていること
- ③ BCP（業務継続計画）が策定されていること

施設・体制が整っていない場合については、今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があること

## (2) 対象となる拠点

### 【防災機能を有する道の駅】

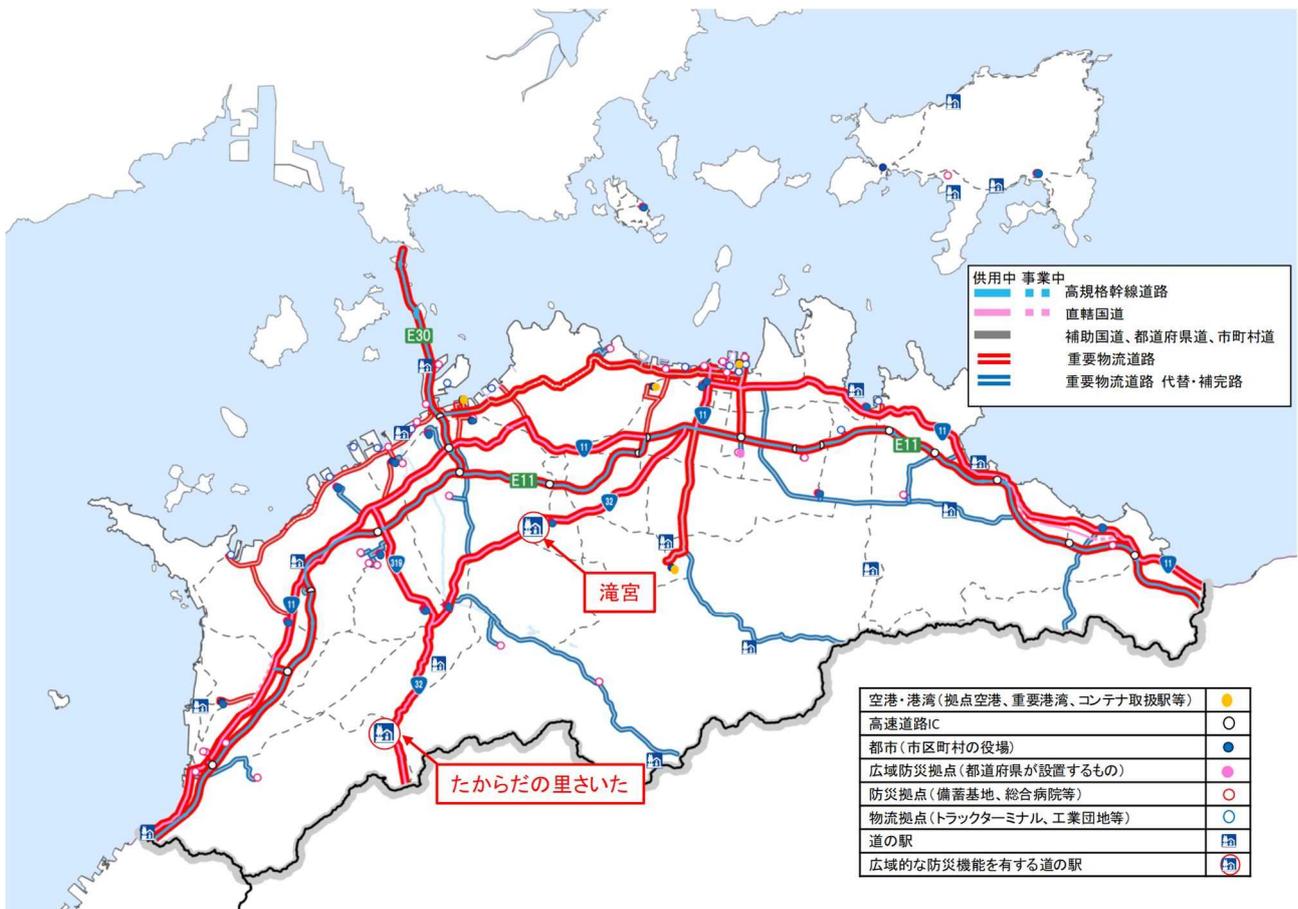
「第2章 広域ネットワーク計画」で設定した広域道路ネットワーク形成のための拠点のうち、「防災機能を有する道の駅」については、以下の道の駅を選定しています。

防災機能を有する道の駅	
香川県	滝宮、 <u>たからだの里さいた</u>

※下線は広域的な防災機能を有する道の駅（候補）

香川県では広域的な防災機能を有する道の駅として、道の駅「滝宮」「たからだの里さいた」の取組を進めているところですが、今後、重要物流道路や代替・補完路との接続性を考慮して、災害時に広域的な復旧・復興活動拠点となる、広域的な防災機能を有する道の駅として位置付け、防災機能の強化を図ります。

### 【広域的な防災機能を有する道の駅 配置計画】



(3) 防災拠点の強化策

①道の駅「滝宮」

○基本情報

設置者 (市町村名)	整備手法	道路種別 (路線名)	駐車場面積	最寄りIC名 (距離)
綾川町	直轄一体型	直轄国道 (国道 32 号)	3,206 m <sup>2</sup>	府中湖スマートIC (3.5km)

○位置図



○施設配置図



○広域的な防災計画への位置づけ

計画名	位置づけ内容
香川県地域防災計画	一次（広域）物資拠点支援施設

○広域的な防災拠点としての機能と分担範囲

機能	内容
休憩機能	災害時にも利用可能なトイレの提供
情報発信機能	災害時において重要な広域の道路交通情報の提供
地域連携機能	地域や自治体との連携、防災訓練

香川県の中央部に位置し、国道32号に接していること、府中湖スマートICからも近いことから、休憩や情報発信といった役割に加えて、災害関連物資の集積・集配拠点としての役割を担う。

○施設機能・体制の整備状況及び予定

【施設（ハード）】

耐震化	無停電化	通信設備 <sup>※1</sup>
整備済み	整備済み	整備済み

貯水タンク	防災トイレ	防災倉庫	ヘリポート
整備済み	整備済み	整備済み	整備予定 なし

【体制（ソフト）】

BCP策定	災害協定 <sup>※2</sup>	防災訓練	感染症対策
整備予定 (令和3年度)	整備済み	整備済み	整備予定 (令和3年度)

※1 停電時にも使用できる通信機器（個人携帯は除く）

※2 道の駅設置者（綾川町）が道路管理者（国土交通省）と締結

②道の駅「たからだの里さいた」

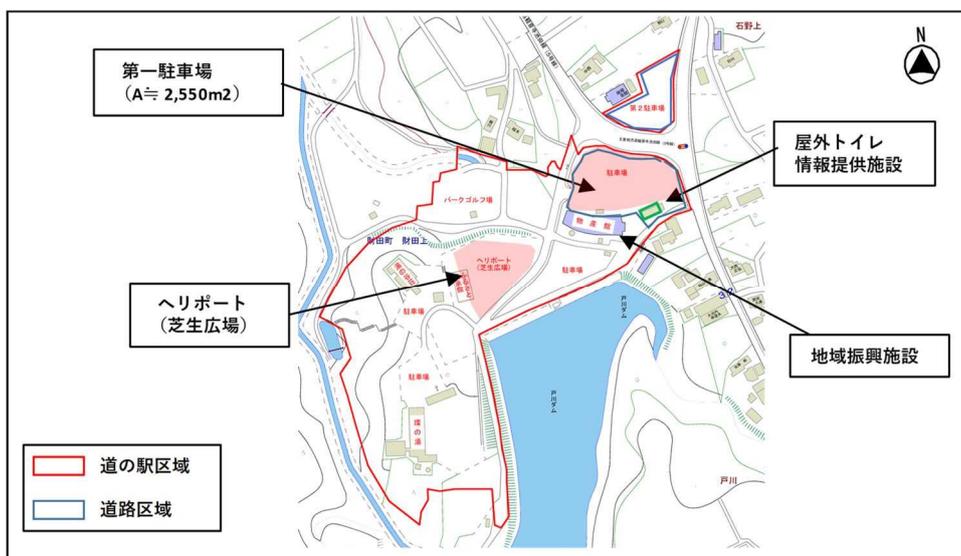
○基本情報

設置者 (市町村名)	整備手法	道路種別 (路線名)	駐車場面積	最寄りIC名 (距離)
三豊市	地方一体型	主要地方道 観音寺池田線	7,681 m <sup>2</sup>	さめき豊中IC (14.3km)

○位置図



○施設配置図



○広域的な防災計画への位置づけ

計画名	位置づけ内容
香川県地域防災計画	一次（広域）物資拠点支援施設

○広域的な防災拠点としての機能と分担範囲

機能	内容
休憩機能	災害時にも利用可能なトイレの提供
情報発信機能	災害時において重要な広域の道路交通情報の提供
地域連携機能	地域や自治体との連携、防災訓練
部隊活動拠点としての役割	自治体相互応援隊（徳島県三好市、美波町） 県内消防組織（三観広域、仲多度南部広域他）

国道32号に接していることから、公共トイレの提供、情報提供施設による道路交通・災害情報の提供に加え、災害関連物資の集積・集配拠点としての役割を担う。

○施設機能・体制の整備状況及び予定

【施設（ハード）】

耐震化	無停電化	通信設備 <sup>※1</sup>
整備済み	整備予定 (令和4年度)	整備済み

貯水タンク	防災トイレ	防災倉庫	ヘリポート
整備予定 (令和5年度)	整備済み	整備済み	整備済み

【体制（ソフト）】

BCP策定	災害協定 <sup>※2</sup>	防災訓練	感染症対策
整備予定 (令和4年度)	整備予定 (令和5年度)	整備済み	整備済み

※1 停電時にも使用できる通信機器（個人携帯は除く）

※2 道の駅設置者（三豊市）が道路管理者（香川県）と締結

# 第4章 ICT マネジメント計画

## 1 ICT マネジメント計画

### (1) 交通安全対策の検討

交通事故の削減を目指し、生活道路対策エリア等において、ETC2.0等のビッグデータを活用して、速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の潜在的な危険箇所を特定し、凸部（ランプ）や狭さく等の物理的のデバイスを効果的、効率的に設置することにより、速度抑制を図り、交通安全対策を推進します。

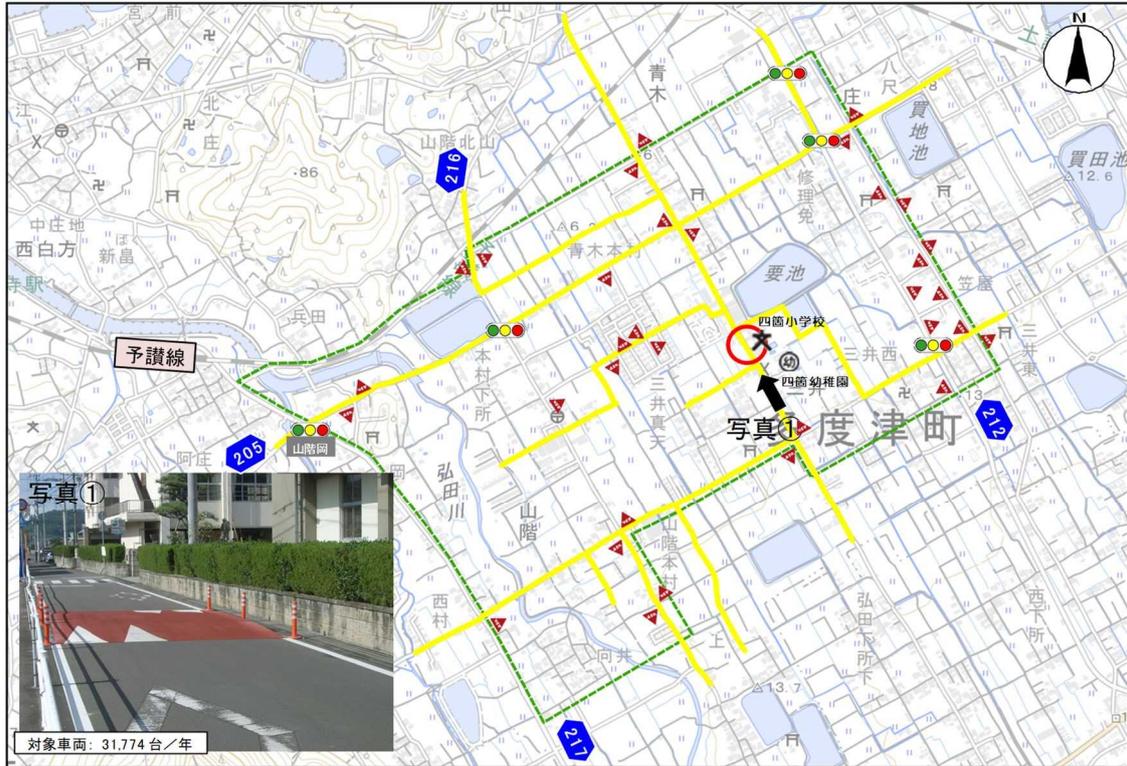
【生活道路対策エリアの登録状況】



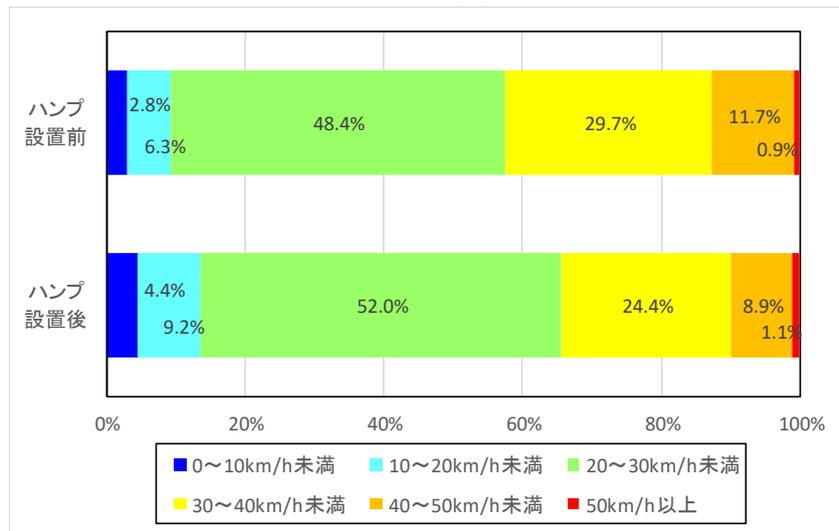
出典：香川県事故対策会議 第17回委員会資料より抜粋

【物理的デバイスの設置事例1】

四箇小学校前において、四国地方整備局の貸出しによる可搬型ハンプを設置した。(令和元年8月29日(木)～令和元年11月1日(金))

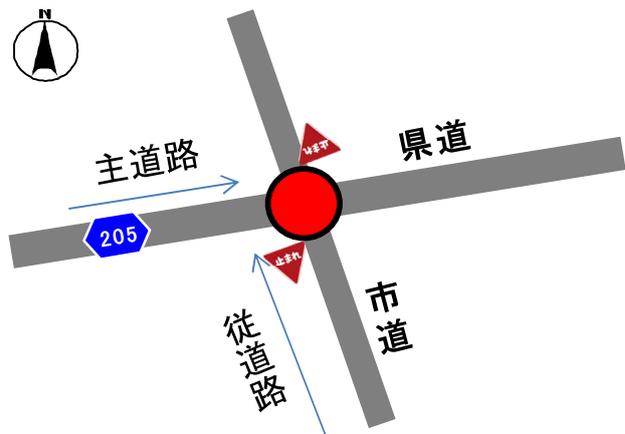


■ ハンプ設置箇所周辺区間の速度構成比



出典：香川県事故対策会議 第17回委員会資料の一部を加工

【物理的デバイスの設置事例 2】



写真①

ハンプ施工前



ハンプ施工後



写真②

ハンプ施工前



ハンプ施工後

出典：香川県事故対策会議 第17回委員会資料の一部を加工

## (2) 自動運転の検討

高齢化が進行している状況から、高齢者を含めた交通弱者が安心・安全に移動できる社会の実現を図るため、自動運転の実用化に向けた取組を検討していきます。

香川県では、平成30年10月に、「自動運転に関するワーキンググループ」を設置し、国や県内市町、関係機関等と意見交換や情報収集を実施しています。

令和元年5月には、自動運転車の公道走行に関する規定の整備を含む道路交通法の改正がなされ、今年4月1日から施行されたことから、国内で高速道路上でのレベル3の自動運転（レベル3：システムが決められた条件下で全ての運転操作を実行、自動運転の継続が難しい場合は、システムからの要請でドライバーがいつでも運転に戻る必要がある）が解禁されるなど、国において制度面の整備等も進められています。

今後も引き続き、ワーキンググループを活用し、国における制度面の整備や、自動車業界等における自動運転技術の開発状況、実証実験に先進的に取り組む他の自治体等の取組みについて情報収集・情報共有を図っていきます。

### 【自動運転に対応した道路空間のあり方「中間とりまとめ」】

中間とりまとめにおける政府目標の早期達成のための今後の方針

政府目標	一般道路の限定地域		高速道路の隊列走行	
	限定地域での無人自動運転サービス(レベル4)	2020年まで	後続車有人隊列走行システムの商業化	2021年度まで
	" (対象地域や範囲等の拡大)	2025年目途	後続車無人隊列走行システムの商業化	2022年度以降

○自己位置特定のためのインフラからの支援



電磁誘導線による  
路車連携型支援



磁気マーカーによるバス停等における正着制御のためのインフラからの支援

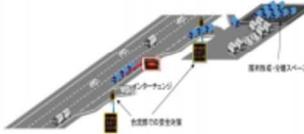
○自動運転に対応した走行空間の確保



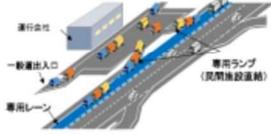
自動運転車が走行することを明示する路面標示の図柄の統一



地域のニーズを踏まえ、専用空間に他車線からの進入を防ぐ分離施設等の構造



▲後続無人隊列の商業化までのイメージ



▲後続無人隊列の普及時のイメージ

○商業化普及時における専用の走行空間の確保

- ・一般車両との錯綜等の安全性の確保から専用の走行空間の確保

○GPS測位精度低下対策のための支援

- ・自己位置特定のための位置標識及び位置情報を取得できるシステム
- ・トンネル、高架下等GPS測位精度低下時における磁気マーカーの整備等



▲位置情報補正標識(ドイツ)

○物流拠点の整備

- ・隊列形成・分離スペースを備えた物流拠点等の整備

○合流支援施設の整備

- ・専用の空間が確保されるまで、合流部における合流支援システムやランプメータリング等の技術的制約の検証

出典：自動運転に対応した道路空間に関する検討会 第5回（2020年6月29日）配布資料より