

1. 長期ビジョン策定の主旨

○具体的な中長期計画が定められていない「幹線道路ネットワークの整備」について、本県として将来目指すべき姿に向けて、本県が抱える道路交通課題の解消のために必要と考える整備箇所を示した新たな道路整備の長期構想として、「香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョン」を策定した。

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
			1. 高松空港の利便性向上
		9. 「四国の玄関口」として確かなインフラ整備をすすめる	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)	

整備の視点

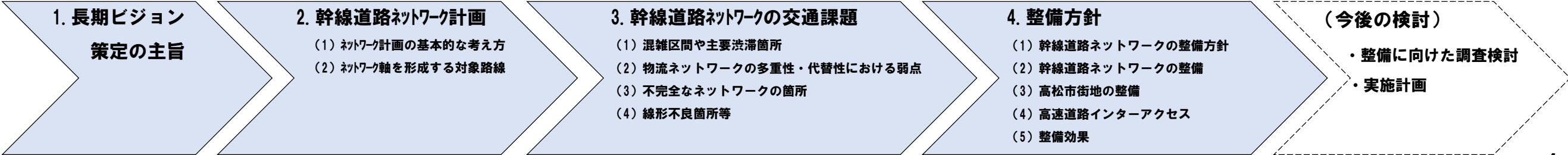
地域間連携の強化
・主要都市間連絡時間短縮

交通・物流拠点へのアクセス向上
・交通・物流拠点への所要時間短縮

高速道路インターチェンジからの圏域拡大
・行政拠点から最寄りインターチェンジへの所要時間短縮

平常時・災害時でのネットワークの強化
・走行速度の向上 ・主要幹線道路の4車線化

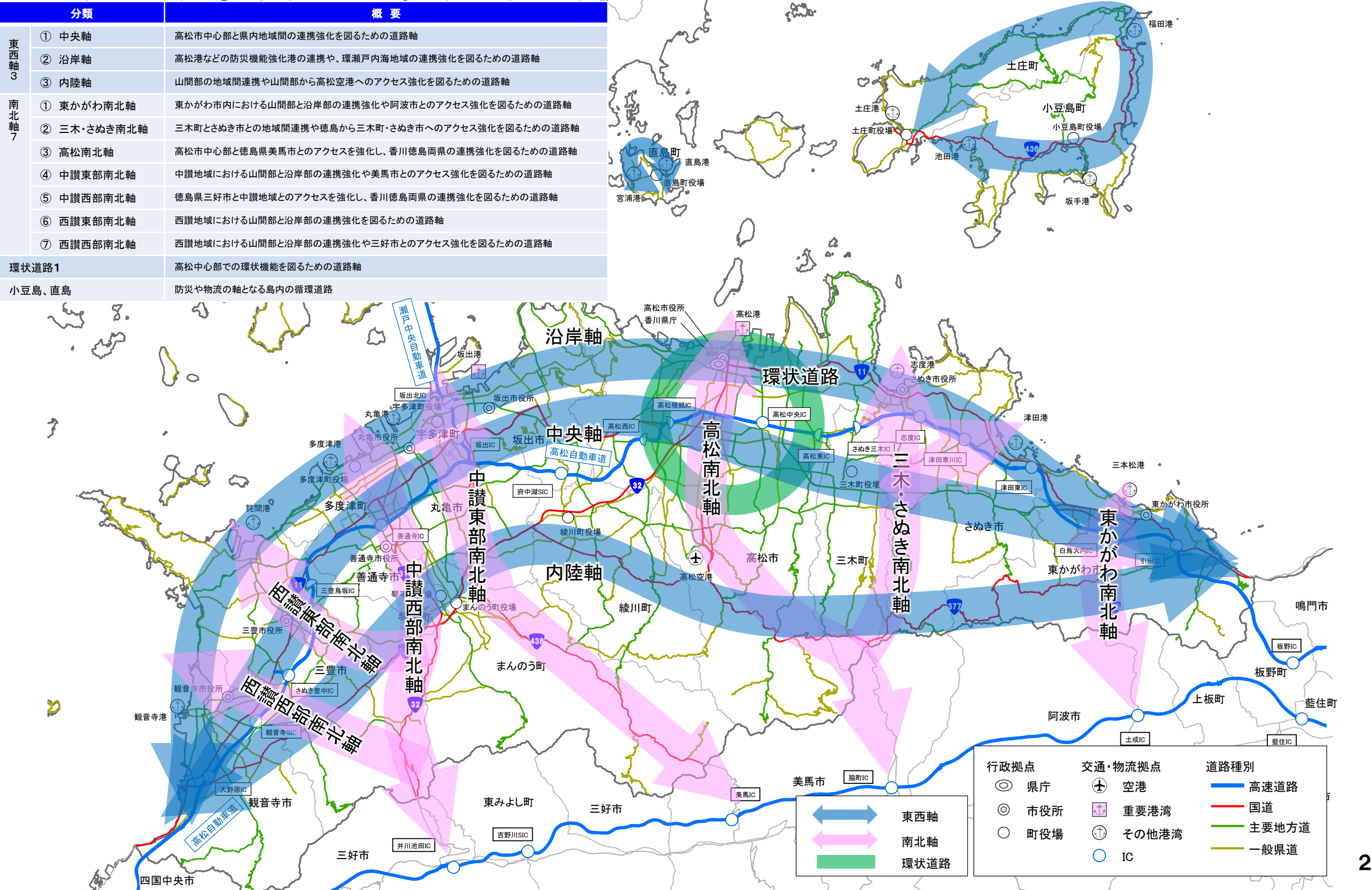
計画フロー



2. 幹線道路ネットワーク計画（1）ネットワーク計画の基本的な考え方

○広域的な道路と交通・物流拠点などを結ぶネットワーク軸を形成することを基本に、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内陸部へつなぐ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。

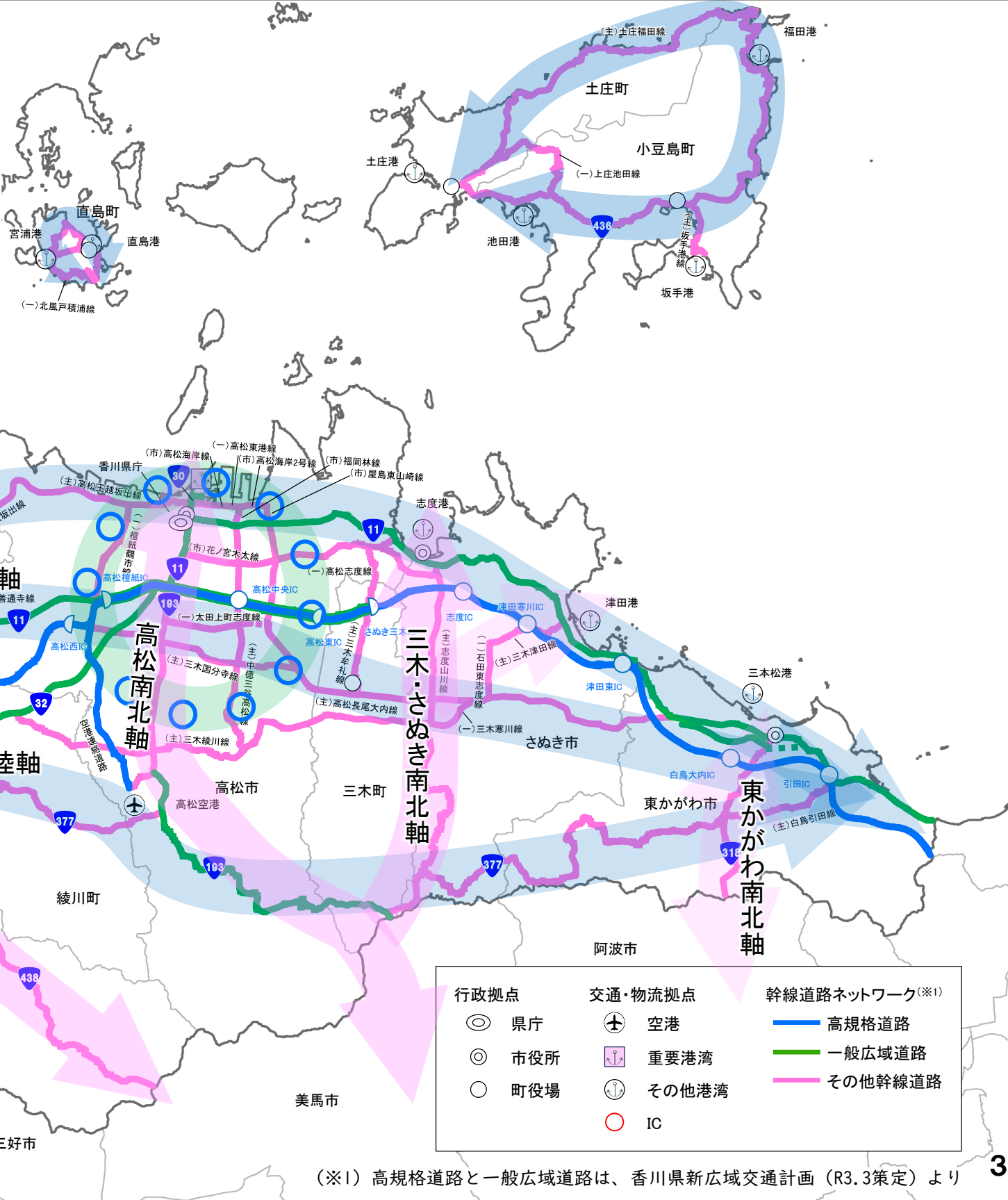
分類		概要
東西軸3	① 中央軸	高松市中心部と県内地域間の連携強化を図るための道路軸
	② 沿岸軸	高松港などの防災機能強化港の連携や、環瀬戸内海地域の連携強化を図るための道路軸
	③ 内陸軸	山間部の地域間連携や山間部から高松空港へのアクセス強化を図るための道路軸
南北軸7	① 東かがわ南北軸	東かがわ市内における山間部と沿岸部の連携強化や阿波市とのアクセス強化を図るための道路軸
	② 三木・さぬき南北軸	三木町とさぬき市との地域間連携や徳島から三木町・さぬき市へのアクセス強化を図るための道路軸
	③ 高松南北軸	高松市中心部と徳島県美馬市とのアクセスを強化し、香川徳島両県の連携強化を図るための道路軸
	④ 中讃東部南北軸	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
	⑤ 中讃西部南北軸	徳島県三好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
	⑥ 西讃東部南北軸	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
	⑦ 西讃西部南北軸	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
環状道路1		高松中心部での環状機能を図るための道路軸
小豆島、直島		防災や物流の軸となる島内の循環道路



2. 幹線道路ネットワーク計画（2）ネットワーク軸を形成する対象路線

○幹線道路ネットワークは、県内幹線の骨格を担う高規格道路や直轄国道を基本に、補助国道や主要の県道等から形成する。
○交通量の多い市街地等では、複数路線でネットワークの軸を形成する。

分類		主な路線
東西軸 3	① 中央軸	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
	② 沿岸軸	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
	③ 内陸軸	国道32号、国道377号、(主)白鳥引田線
南北軸 7	① 東かがわ南北軸	国道318号
	② 三木・さぬき南北軸	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
	③ 高松南北軸	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
	④ 中讃東部南北軸	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
	⑤ 中讃西部南北軸	国道32号、国道319号
	⑥ 西讃東部南北軸	国道32号、(主)詫間琴平線
	⑦ 西讃西部南北軸	国道32号、(主)観音寺池田線、(主)豊中三野線、(一)黒瀬本大線、(一)豊中仁尾線、(都)杵田川右岸線
環状道路1		高松環状道路、空港連絡道路
小豆島、直島		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



行政拠点

○ 県庁

◎ 市役所

○ 町役場

交通・物流拠点

✈ 空港

⚓ 重要港湾

⌚ その他港湾

○ IC

幹線道路ネットワーク(※1)

— 高規格道路

— 一般広域道路

— その他幹線道路

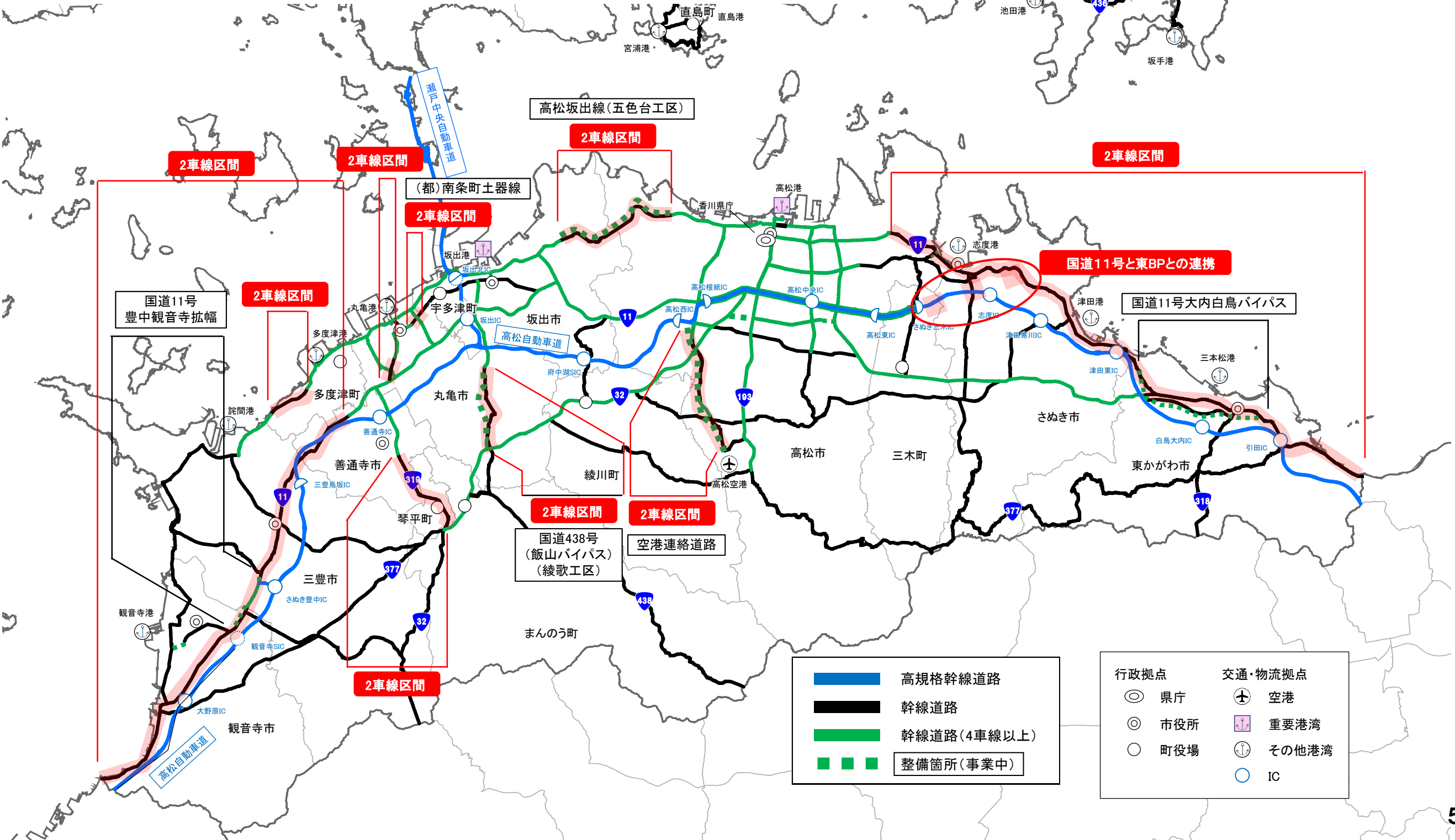
(※1) 高規格道路と一般広域道路は、香川県新広域交通計画（R3.3策定）より

-
- 行政拠点 交通・物流拠点 主要渋滞箇所※(1) 混雑度※(2)
- | | | | |
|-------|---------|--------|---------------|
| ◎ 県庁 | ✈ 空港 | ● 渋滞箇所 | 1.0以上～1.25未満 |
| ◎ 市役所 | ⚓ 重要港湾 | ○ 混雑区間 | 1.25以上～1.75未満 |
| ○ 町役場 | ⚓ その他港湾 | | 1.75以上 |
| | ⓘ IC | | |
- 高規格幹線道路
— 幹線道路
- ※(1) 香川河川国道事務所「地域の主要渋滞箇所」の箇所図（2024年3月1日時点）
※(2) 混雑度＝交通量／交通容量（交通量は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査）

4

3. 幹線道路ネットワークの交通課題（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る。
- 都市計画道路の暫定2車線で供用された区間が局所的な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る。

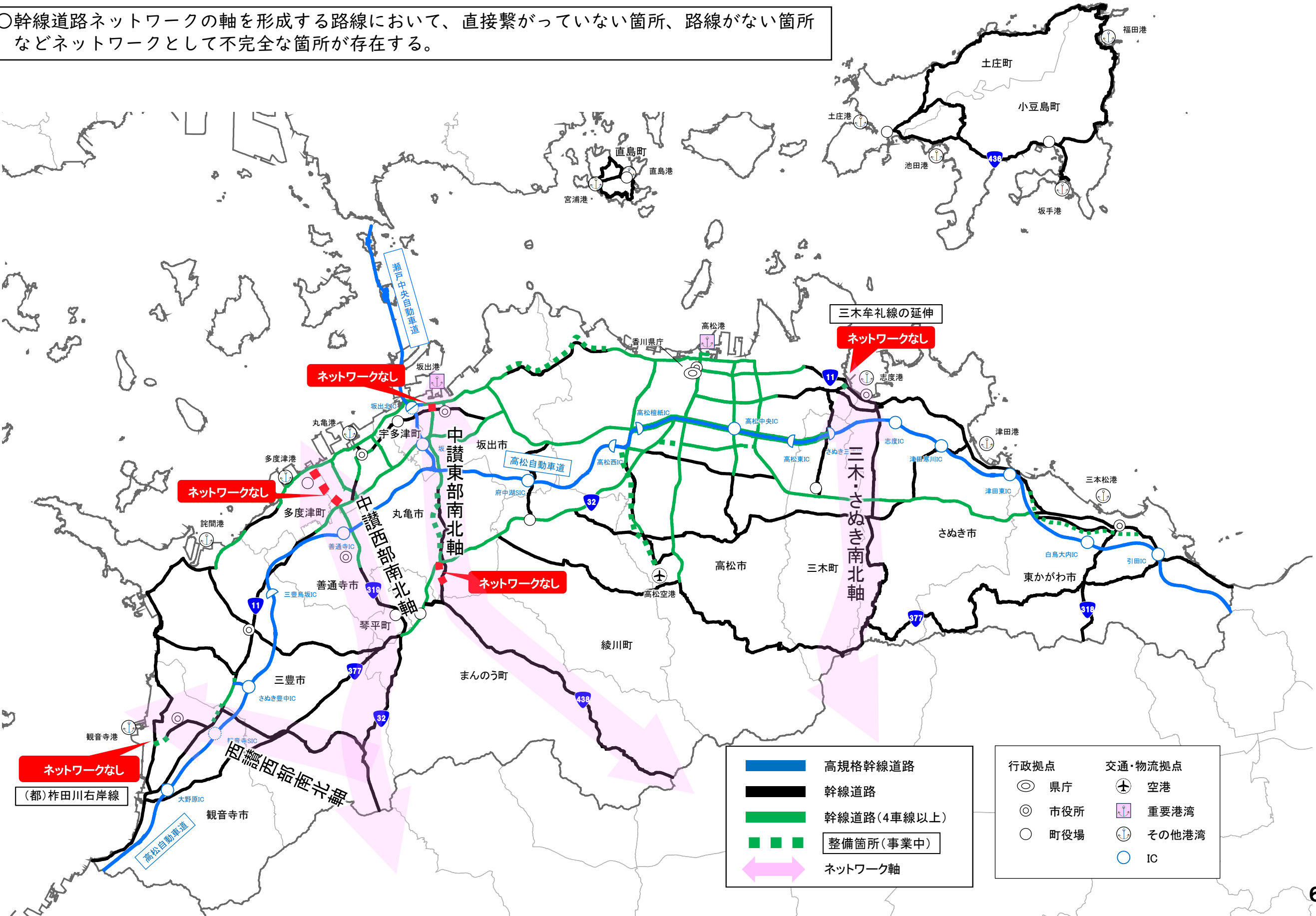


	高規格幹線道路
	幹線道路
	幹線道路(4車線以上)
	整備箇所(事業中)

行政拠点	交通・物流拠点
	県庁
	市役所
	町役場
	IC
	空港
	重要港湾
	その他港湾

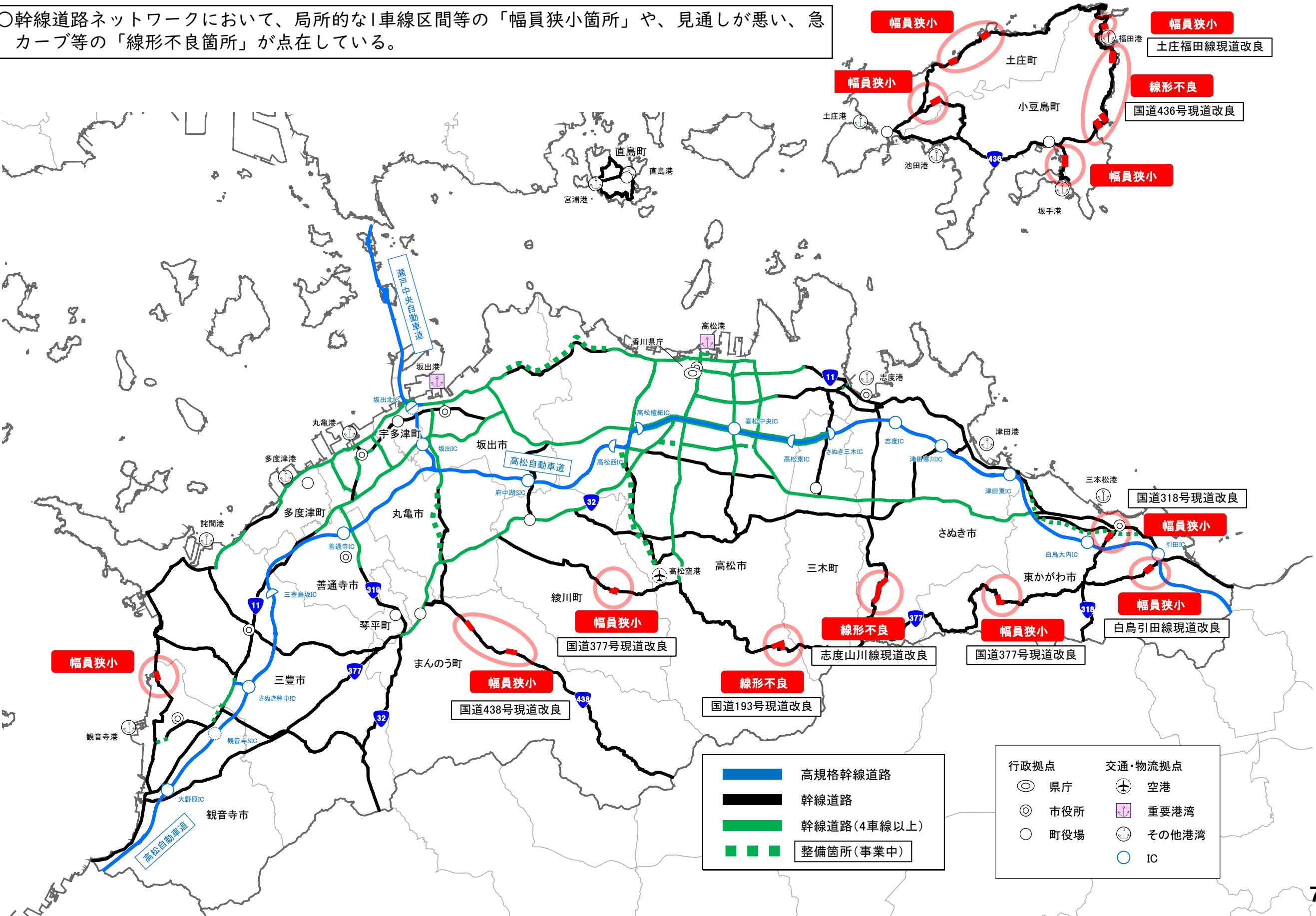
3. 幹線道路ネットワークの交通課題（3） 不完全なネットワークの箇所

○幹線道路ネットワークの軸を形成する路線において、直接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する。



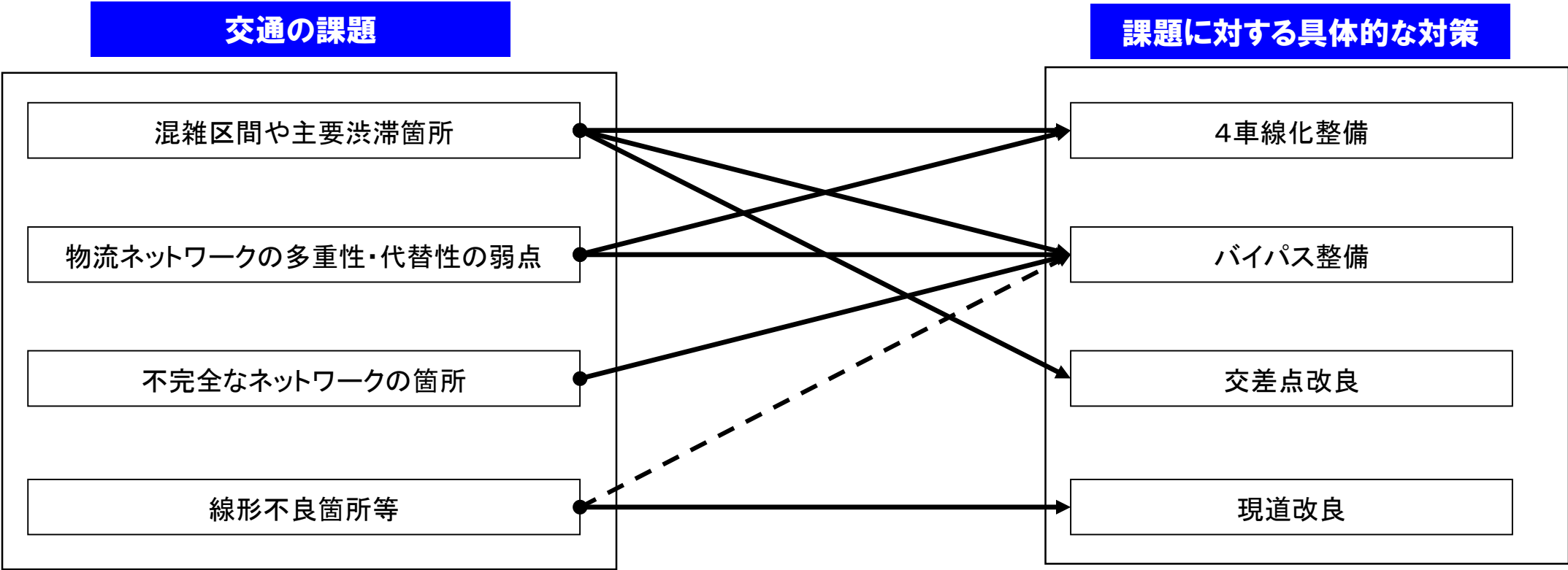
3. 幹線道路ネットワークの交通課題（4）線形不良箇所等

○幹線道路ネットワークにおいて、局所的な1車線区間等の「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」が点在している。



4. 整備方針（1）幹線道路ネットワークの整備方針

- 幹線道路ネットワークの交通課題を解消し、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むけて、調査検討を進めていく。
- 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おり、各道路管理者と連携・調整し、理解を得ながら整備に取り組んでいく。
- 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は、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、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、具体化していく。



具体的な対策事例



4車線化整備

県道高松坂出線(五色台工区)



バイパス整備

国道438号(飯山バイパス)



交差点改良

県道石田東志度線(天野峠西交差点)



現道改良

県道志度山川線(前山・多和工区)



[illegible]

3. 整備方針（４）高速道路インターアクセス

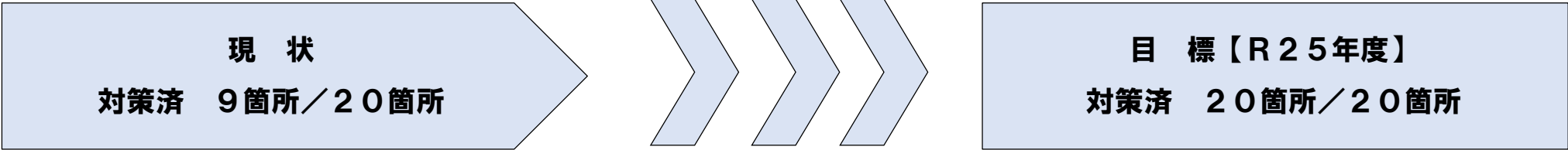
- 坂出北インターのフル化、観音寺スマートインターの整備により、坂出市、観音寺でのインターアクセスが向上する。
- 空港連絡道路や高松環状道路の整備により、高松市街地でのインターへのアクセスが向上する。
- 車両通行制限のある府中湖S I Cでの大型車両通行の検討や、ハーフインターである三豊鳥坂インター付近で松山方面へアクセスの検討はインターアクセス向上のため必要。



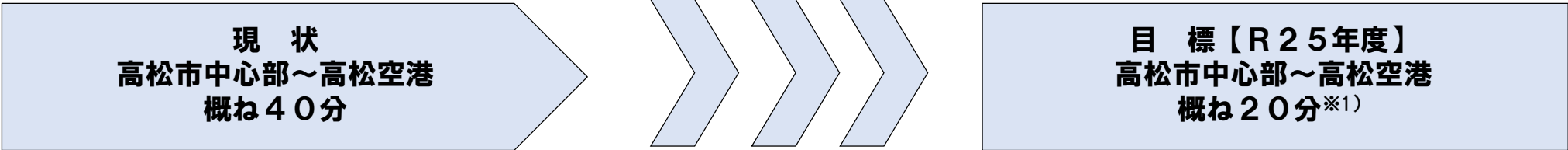
4. 整備方針（５）整備効果

○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等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年後における整備効果を示す。

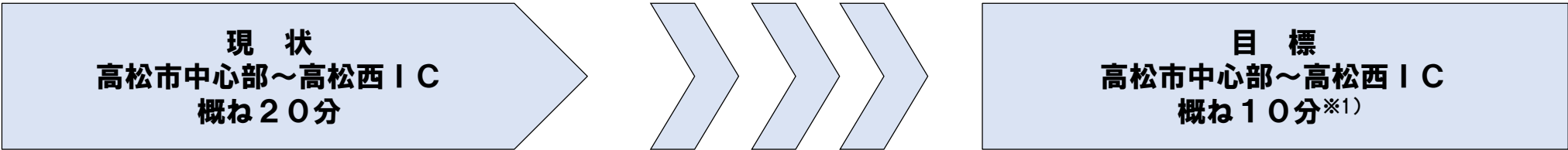
◆ 県管理道の主要渋滞箇所（２０箇所）



◆ 交通・物流拠点へのアクセス時間

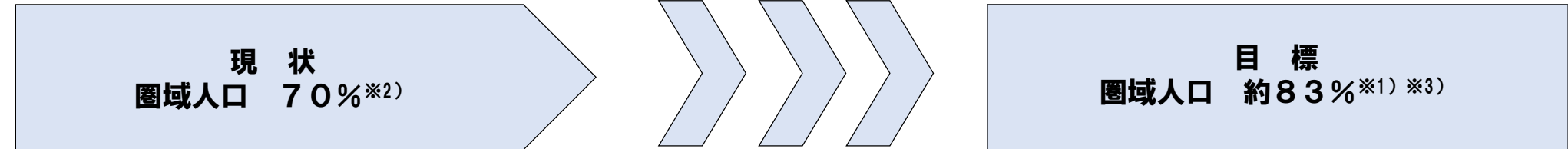


※１)高松環状道路 計画段階評価区間(福岡町～檀紙町)の完了を想定



※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

◆ 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

