

新規事業採択時評価対象事業

道路改築事業

県道円座香南線 なか つま みなみ 中間南工区

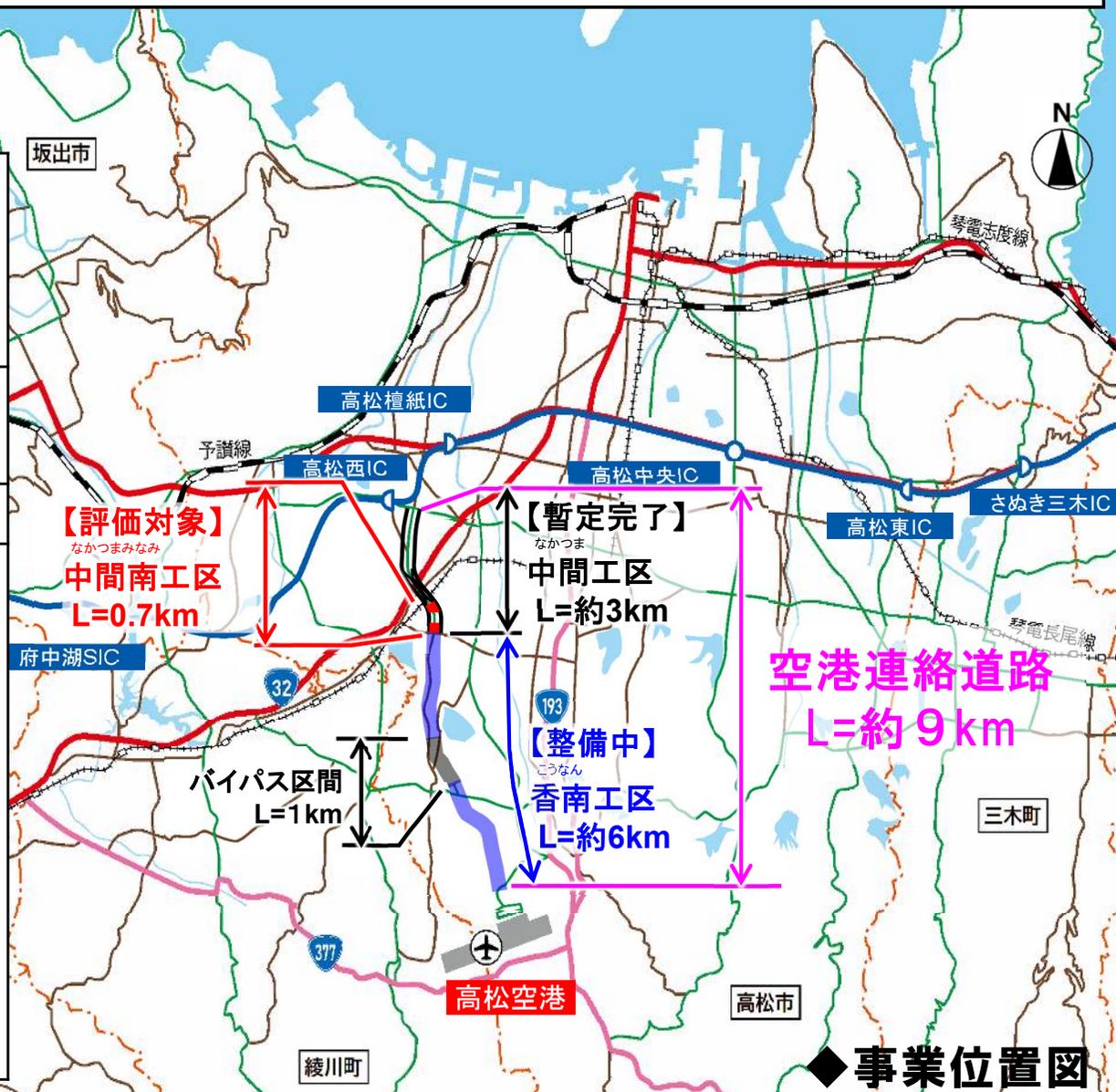
土木部 道路課

◆事業目的

- ・高松自動車道(高松西IC、高松檀紙IC)と高松空港とのアクセス性の向上
- ・道路交通の円滑化(並行幹線道路における交通渋滞緩和)
- ・大規模災害時における緊急輸送道路(広域移動ルート)の確保

◆計画概要

名称	通称: 空港連絡道路 地域高規格道路 高松環状道路・高松空港連絡道路 県道円座香南線
起終点	自: 香川県高松市中間町 至: 香川県高松市香南町
延長	約9km
事業の経緯	<p>【中間工区(暫定完了)】 平成11年度 事業着手 平成23年3月 側道(2車線)を全線供用 平成30年3月 側道+立体交差部 (高架)暫定2車線供用</p> <p>【香南工区(整備中)】 平成30年度 事業着手 令和4年4月 バイパス区間供用 (L=1.0km)</p>

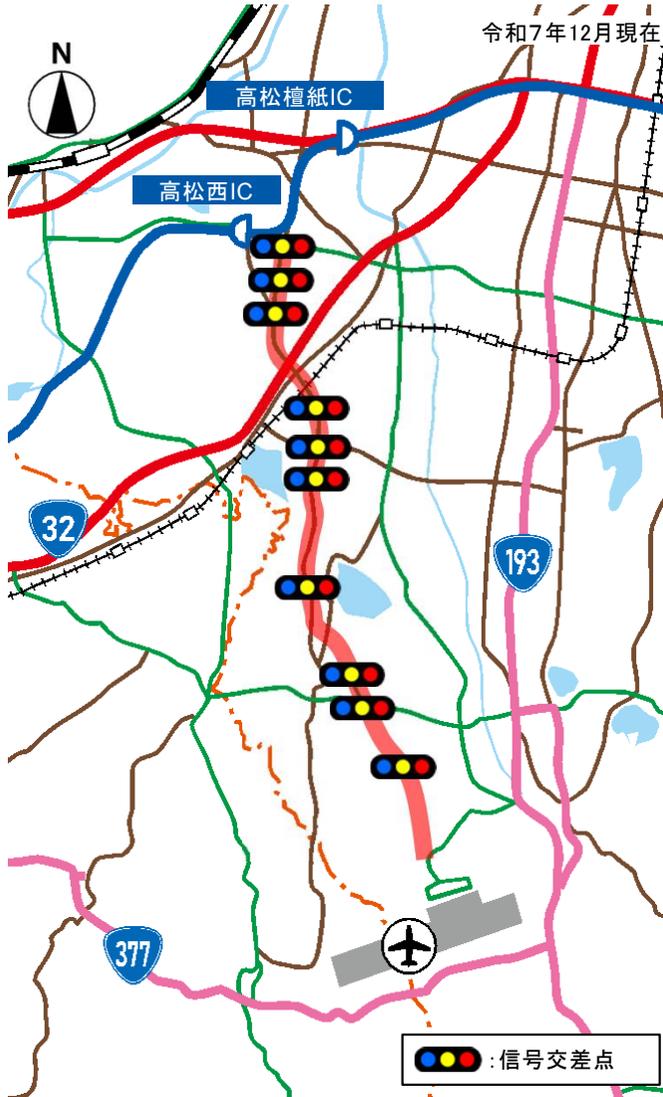


◆事業位置図

空港連絡道路の必要性【①空港アクセス】

- ・現在、高松西IC～高松空港入口交差点には、信号交差点が10箇所あり、スムーズなアクセスに支障がある。
- ・愛媛県や高知県は、高速道路と空港をつなぐ高規格道路が整備されており、相対的に高松空港へのアクセス性が低い。
- ・高松空港利用者は令和6年度に過去最高の211万人。空港機能の増改修工事を行っており、利用者のさらなる増加が期待される。

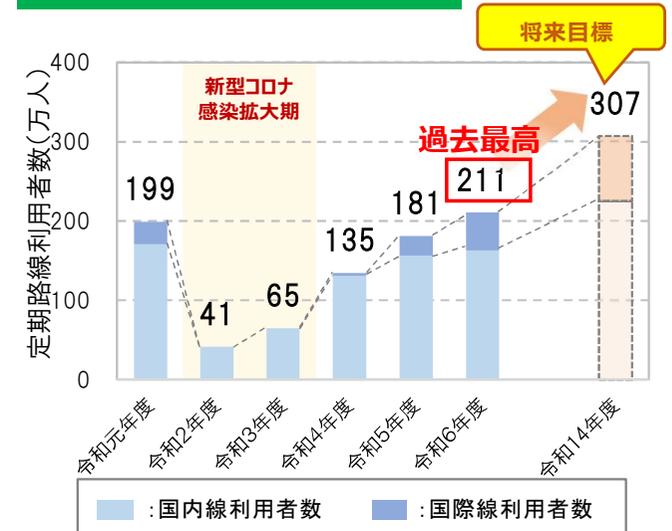
高松西IC～空港入口交差点の信号箇所



空港⇄高速ICの高規格道路整備状況



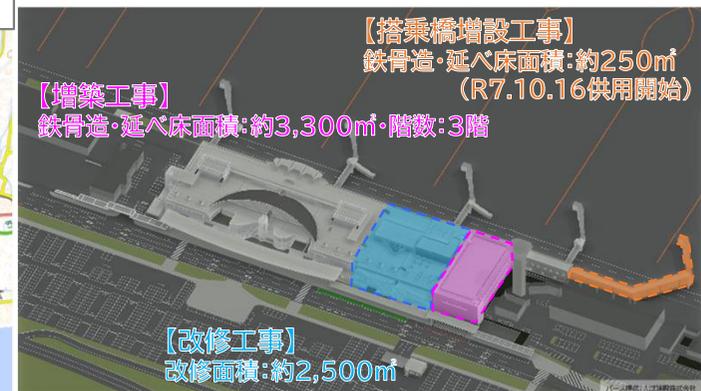
高松空港の定期路線利用者数



出典: 香川県交流推進部空港振興課(令和6年度までの実績)
高松空港株式会社マスタープラン(令和14年度の将来目標)

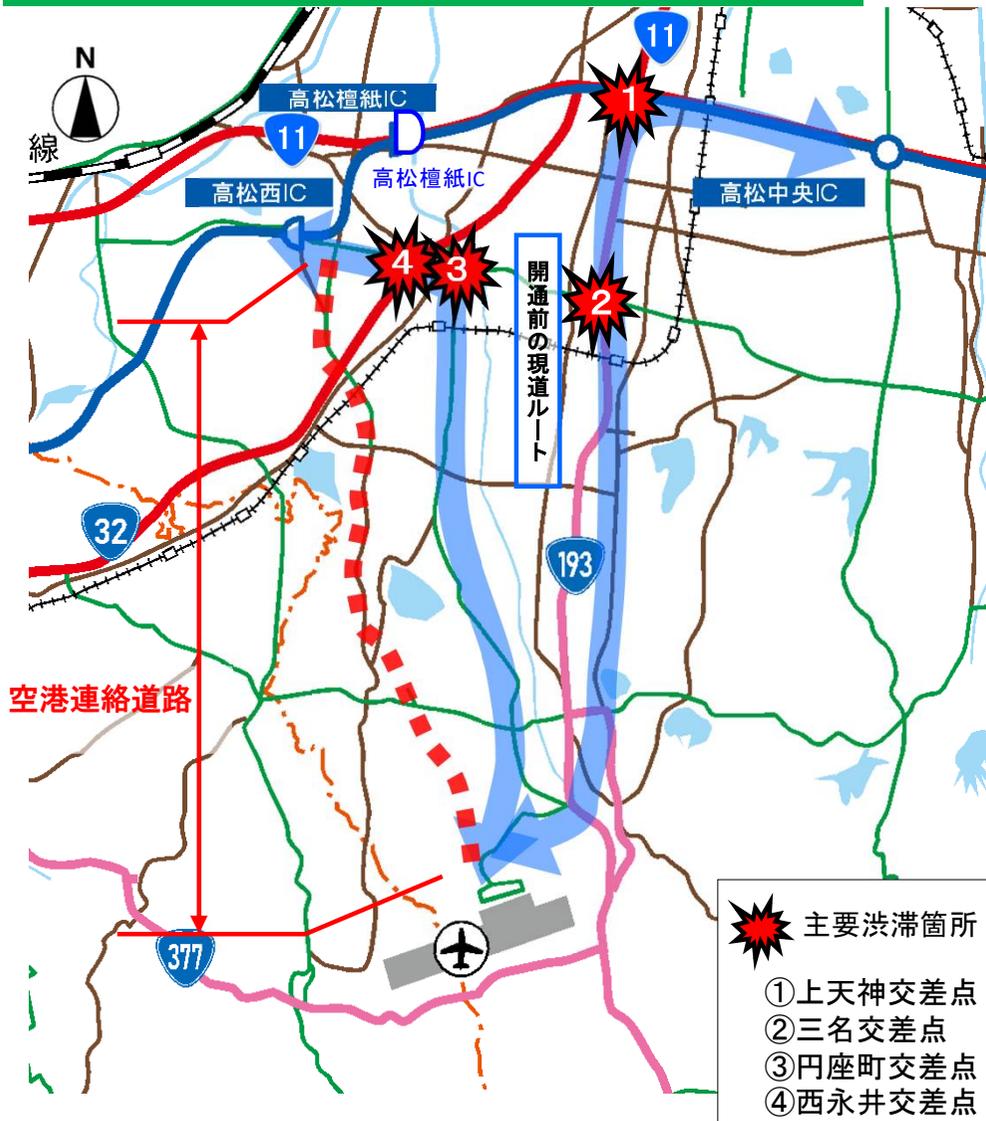
高松空港国際線エリア増改修

(2027年春頃グランドオープン)



- ・市内中心部から空港へのアクセスは国道11号・国道193号に集中し、混雑している。
- ・国道11号、国道193号、高松西IC～国道193号には主要渋滞箇所が多数存在している。
- ・国土交通省において、高松市臨海地区と高速道路をつなぐ高松環状道路(福岡町～檀紙町)の検討が進められている。

高速道路と空港を結ぶ既存のアクセスルートと主要渋滞箇所

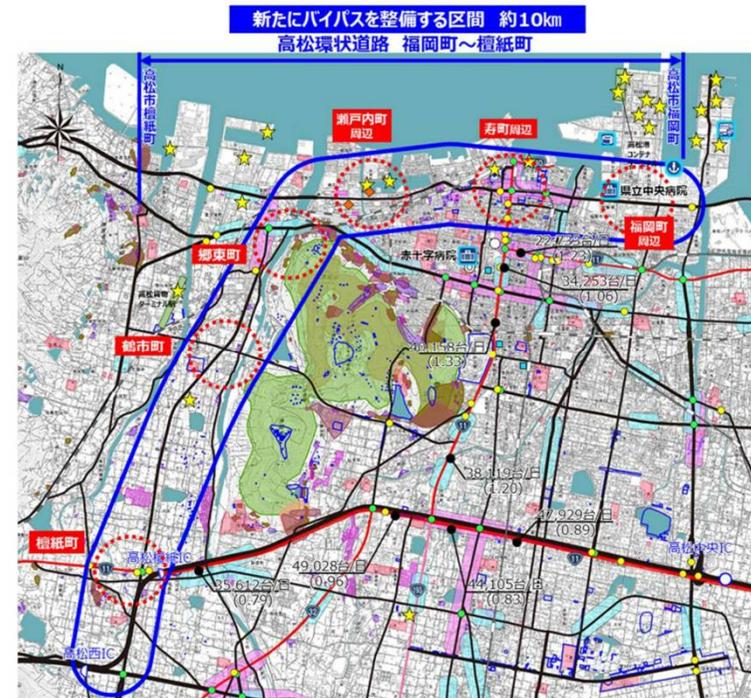


渋滞状況(③円座町交差点)



渋滞状況(②三名町交差点)

高松環状道路(福岡町～檀紙町)



空港連絡道路の必要性【③災害時対応】

- ・高松空港は四国で唯一の「内陸型」で「航空輸送上重要な空港」に位置付けられている。
- ・高松空港は災害時にDMAT※の参集拠点候補地となっており、高松空港から四国4県へ展開する計画となっている。

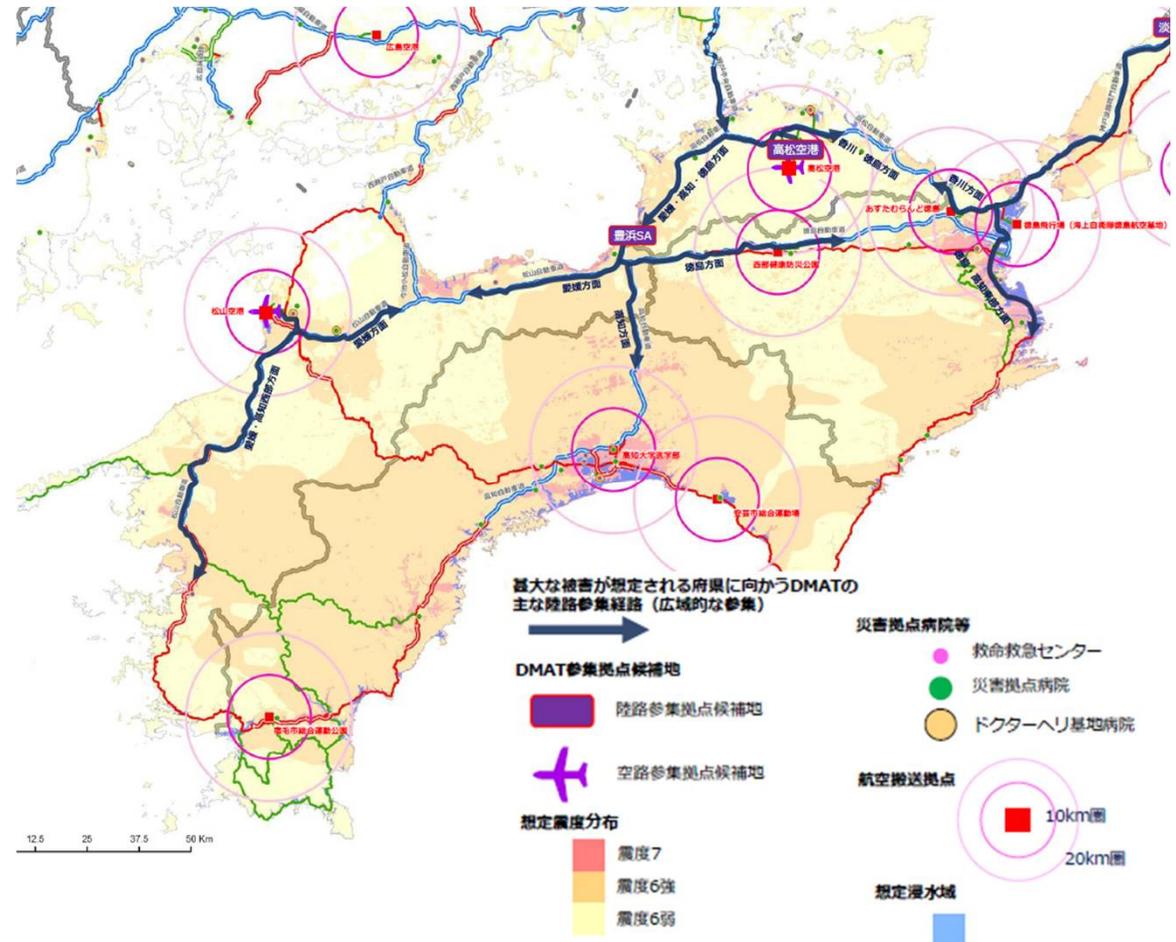
※ DMAT:災害時派遣医療チーム(災害急性期に活動できる機動性をもったトレーニングを受けた医療チーム)

航空輸送上重要な空港



DMATの陸路参集イメージ

「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（令和7年6月30日）（中央防災会議幹事会）」において、高松空港は陸路と空路の参集拠点候補地となっており、香川から徳島県の西部地域、愛媛県の東予地域、高知方面へ展開する計画となっている。



四国4県の空港の標高

空港	標高
高松空港	184.9m
徳島阿波おどり空港	11.4m
松山空港	4.0m
高知龍馬空港	8.7m

事業の効果【①空港アクセスの向上】

- ・ 高松空港⇄高速ICの平均所要時間が短縮。(8～9分短縮)
- ・ 高松空港⇄高速ICの定時性が向上。(信号交差点を立体交差)
- ・ 主要観光地や道の駅などをカバーできる30分圏域が市内全域を越えて拡大。

高松空港⇄高速ICのアクセス性の向上

○ 平均所要時間の変化

(高松西IC～高松空港)

ルート	所要時間
ルート① 空港連絡道路	約11分 ← 8分短縮
ルート② 円座香南線(現道)	約19分 ← 9分短縮
ルート③ 国道193号	約20分 ←

将来交通量推計による空港連絡道路の整備前後の旅行時間算出結果



○ 定時性の向上

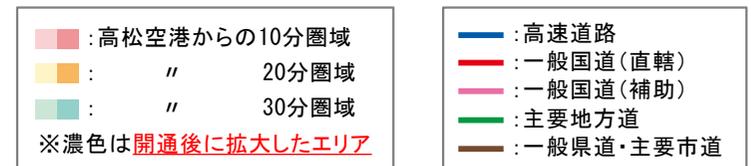
空港連絡道路の整備により、信号交差点が立体交差化されるため、信号待ちによる所要時間のばらつきが減少し、定時性が向上する。



高松空港を拠点とした交通の変化



将来交通量推計による空港連絡道路の整備前後の旅行時間から時間圏域、ならびに所要時間を算出



香川県 関係課の声

<空港振興課>

・ 空港利用者数の増加は、高松空港への交通アクセスが向上したことにより高松空港を拠点に四国などを周遊する観光客が増加したことが考えられます。

<観光振興課>

・ 定期観光バスの新規路線としての活用が見込まれ、周遊観光の促進や1施設での滞在時間の延長に繋がると思います。

<企業立地推進課>

・ 交通拠点である高松空港へのアクセス性の向上により、高松市を主とした香川県内への県外企業の立地意欲が高まると期待されます。



香川県 関係課の声

事業の効果【②交通の円滑化】

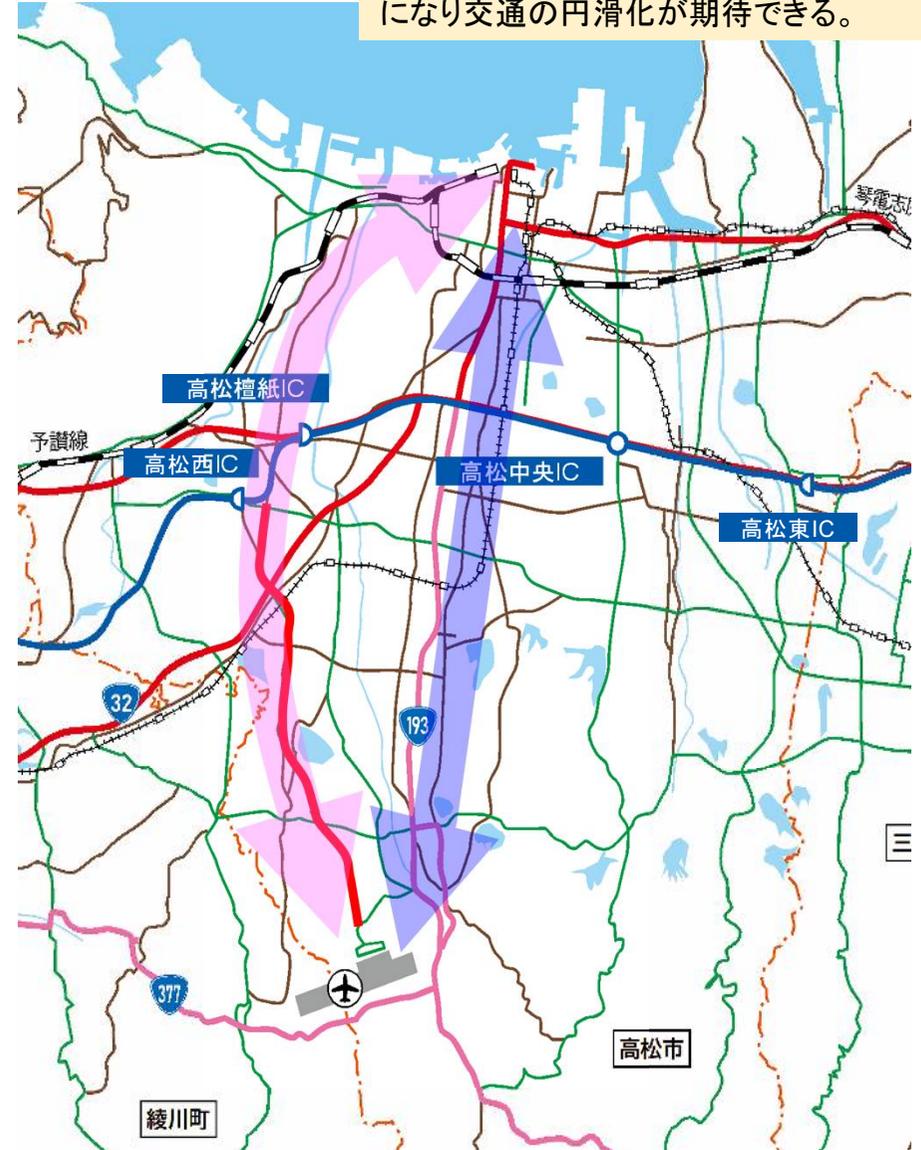
- ・ 空港連絡道路の開通により、並行幹線道路である**国道193号の交通量が約2割減少**。
 (主)円座香南線の現道部の交通量が約3割減少。
- ・ 国交省において検討中の高松環状道路(福岡町～檀紙町)の整備により、環状道路としての機能を発揮。

交通の転換

主要渋滞箇所が点在する並行路線の渋滞緩和や安全性の向上が期待できる。

高松市中心部へのアクセス

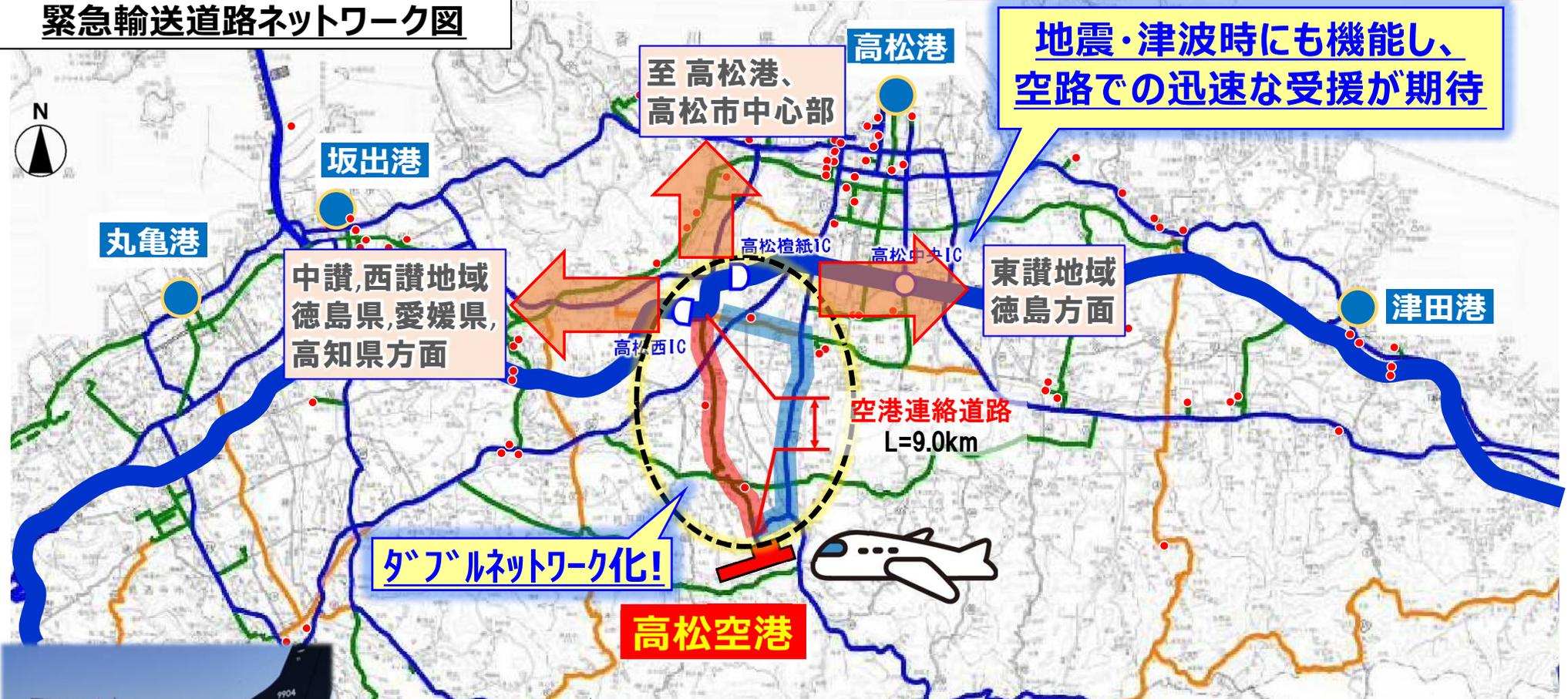
高松市中心部とのアクセス道路が2ルートになり交通の円滑化が期待できる。



事業の効果【③地域防災力の向上】

- ・高松空港と高松自動車道をダブルネットワークでつなぎ、**災害時におけるネットワークの多重化・代替性を確保**。
- ・大規模災害時には**DMATの参集拠点候補地**や**医療搬送の拠点**となる高松空港を活用した**広域的な応急対応の迅速化**が図られる。

緊急輸送道路ネットワーク図



※物資の輸送イメージ

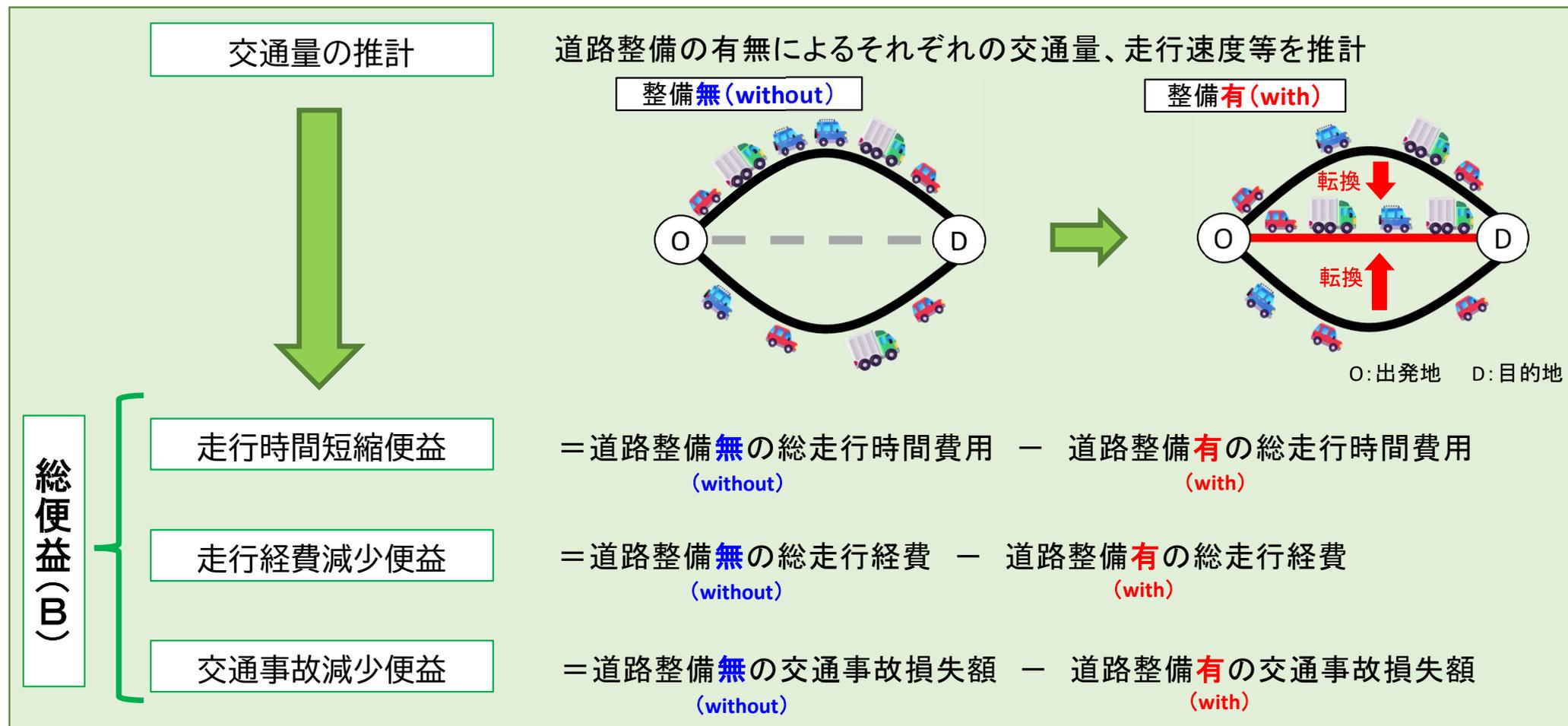
■南海トラフ地震時における高松空港の役割

- ・DMATの参集拠点候補地
- ・医療搬送の拠点

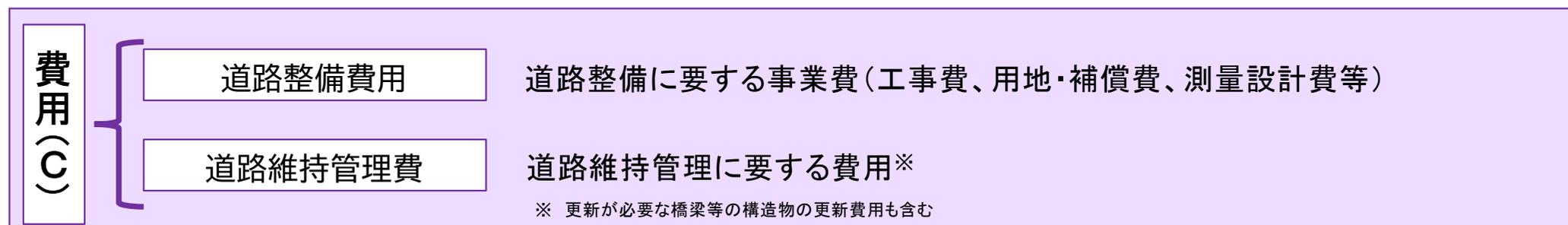
施設	●	防災拠点施設	
港湾	●	防災機能強化港	
道路	—	1次輸送確保道路	広域的に輸送に必要な主要幹線道路
	—	2次輸送確保道路	市町役場等の主要な防災拠点と接続する幹線道路
	—	3次輸送確保道路	第1次、第2次輸送確保路線を補完する道路

この地図は、国土地理院長の承認(平29四使、第1号)を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製して作成した地図を、一部加工したものである。

◆ 便益の算定方法



◆ 費用



費用対効果分析結果

		(主)円座香南線	
		空港連絡道路全体	中間南工区
便益 (B)	走行時間短縮便益	561 億円 ※1	80 億円 ※1
	走行経費減少便益	99 億円 ※1	19 億円 ※1
	交通事故減少便益	6 億円 ※1	5 億円 ※1
	合計	667 億円 ※2	104 億円 ※2
費用 (C)	事業費	589 億円 ※1	75 億円 ※1
	維持管理費	10 億円 ※1	0.2 億円 ※1
	合計	599 億円 ※2	75 億円 ※2
費用便益比(B/C)		1.1	1.4
		(参考) { 1.6 (2%) ※3 2.1 (1%) ※3	(参考) { 2.2 (2%) ※3 2.8 (1%) ※3

※1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。
(現在価値算出のための社会的割引率は4%)

※2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

※3) 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆ 計算条件

基準年次 : 令和7年度

供用開始年次 : 【路線全体】 令和30年度 【中間南工区】 令和19年度

分析対象期間 : 供用後50年間 (一体評価は部分供用期間も含む)

基礎データ : 平成27年度道路交通センサス

将来推計年次 : 令和22年度

推計交通量 : 【路線全体】 3,400~21,300 (台/日) 【中間南工区】 16,200 (台/日)

<事業の必要性>

- 費用便益比 (B/C) = 1.1 (1.4) ※

※ () 書きの値は中間南工区を対象にした場合

- 高速道路ICと空港間のアクセス性が向上することによって、安定した人流・物流が確保され、県経済の活性化を促進
- 整備により並行路線の渋滞緩和が見込まれるなど、円滑な交通を確保
- 大規模災害時におけるダブルネットワークが確保されるとともに、香川県のみならず、四国の防災・災害復旧のために重要な役割を果たす
- 中間南工区の整備により、整備中の香南工区の整備効果がさらに発揮



対応方針(案) 「中間南工区の事業実施」