

# 空港連絡道路 県道円座香南線（中間南工区）

## 事業説明会

日時：令和8年3月26日（木）19：00～（1回目）

令和8年3月29日（日）10：00～（2回目）

場所：高松市川岡コミュニティセンター

## **【説明内容】**

- 1. 事業概要と整備状況**
- 2. 整備方針について**
- 3. 今後の事業の進め方について**

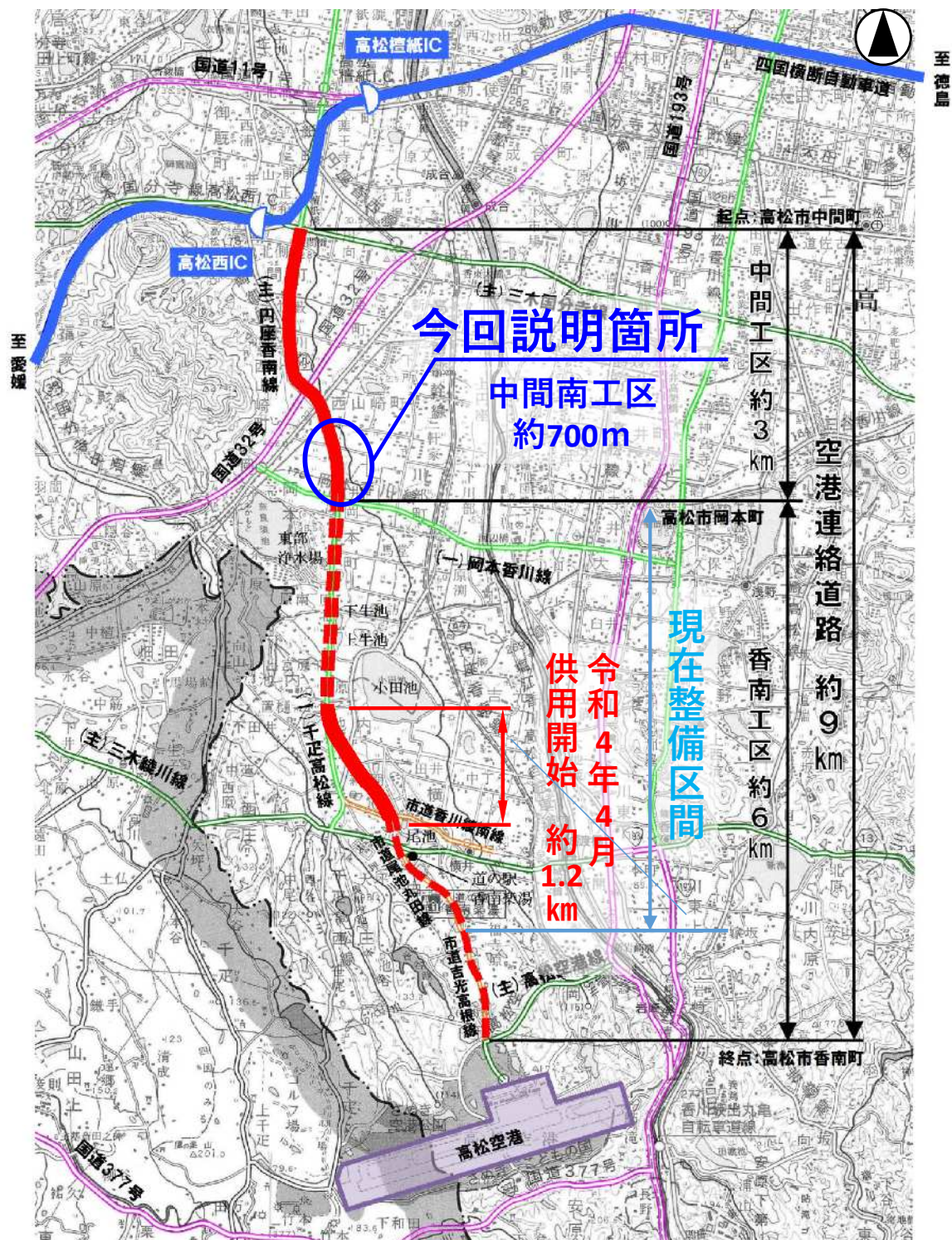
# 1. 事業概要について

## ◆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

延長	約9km
事業の経緯	<b>【中間工区(暫定完了)】</b> 平成10年度 都市計画決定 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
	<b>【香南工区(整備中)】</b> 平成29年度 都市計画決定 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)



この地図は、測量法第29条に基づく承認「R7Sf4」を得て、国土地理院発行の5万分の1地形図を複製したものを、一部連載したものである。

# 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。

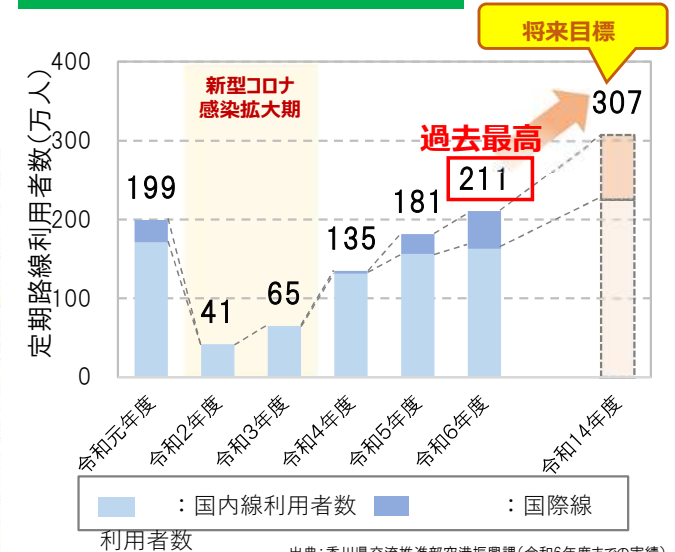
高松西IC～空港入口交差点の信号箇所



空港⇄高速ICの高規格道路整備状況

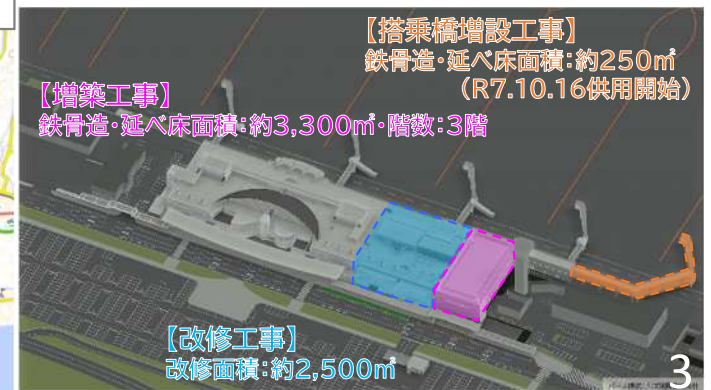


高松空港の定期路線利用者数



高松空港国際線エリア増改修

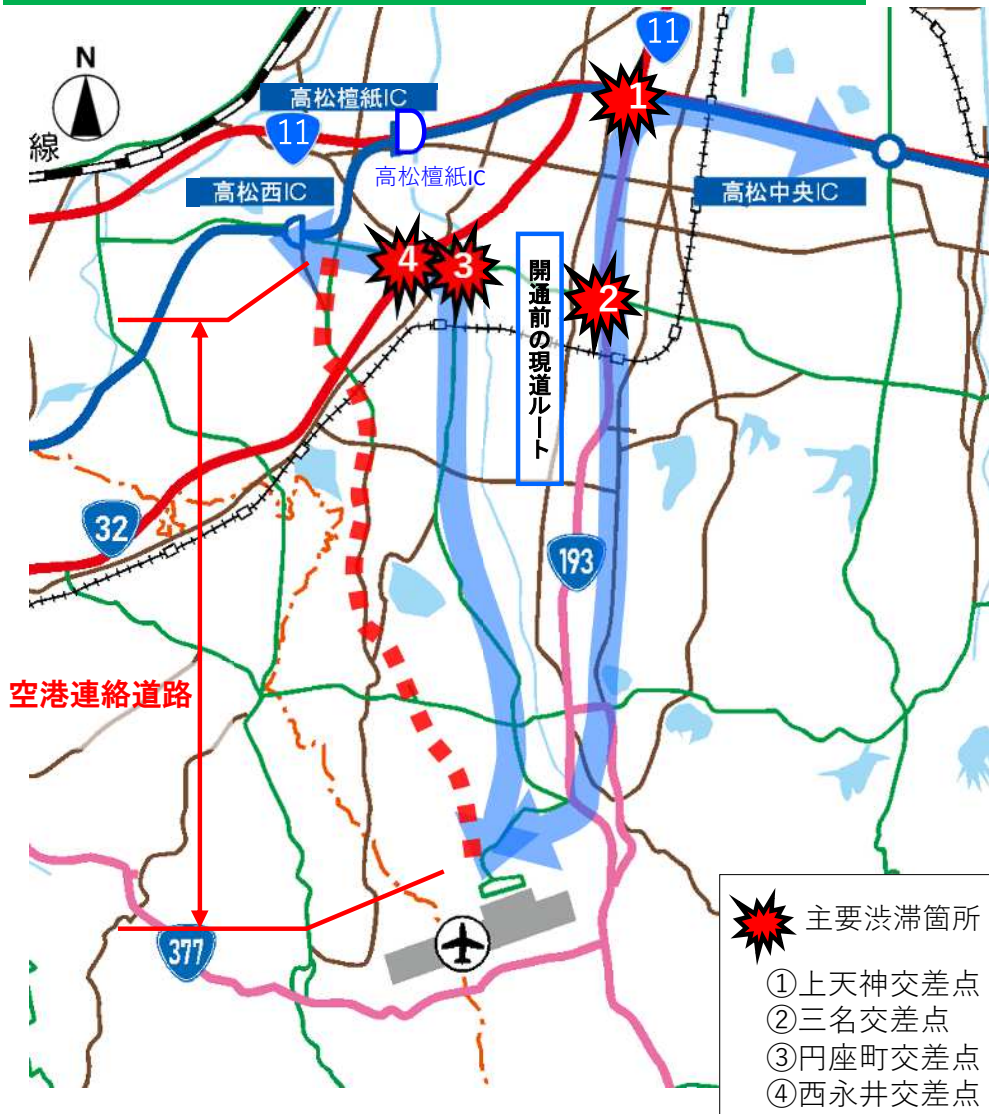
(2027年春頃グランドオープン)



# 空港連絡道路の必要性 【②交通の円滑化】

- ・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

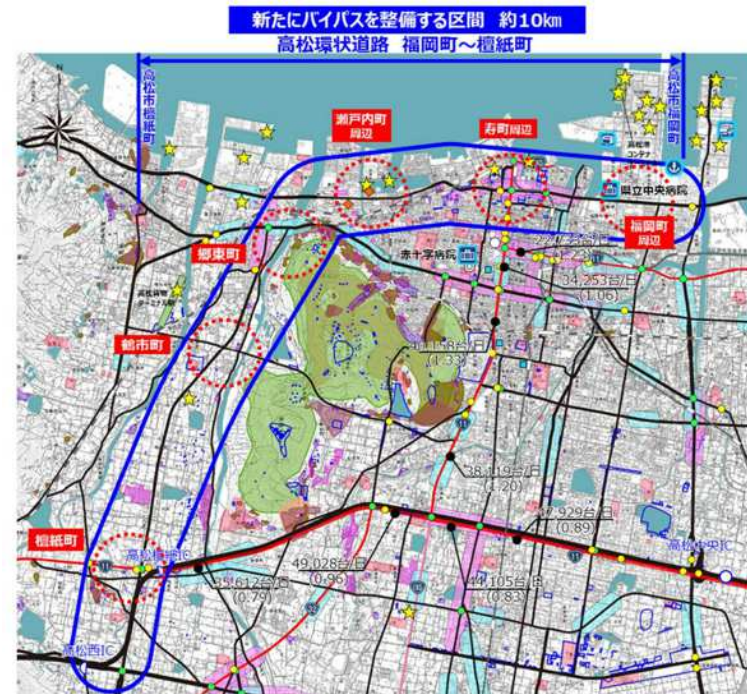


渋滞状況(③円座町交差点)



渋滞状況(②三名町交差点)

## 高松環状道路(福岡町～檀紙町)

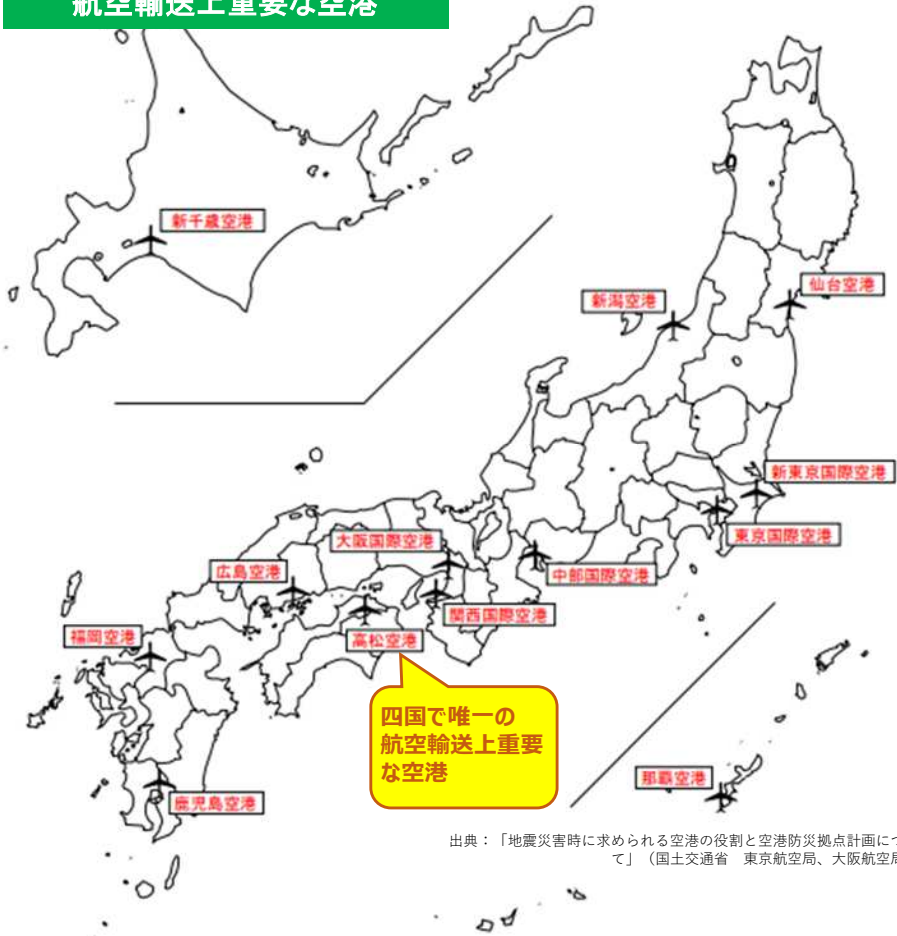


# 空港連絡道路の必要性 【③災害時対応】

- ・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。

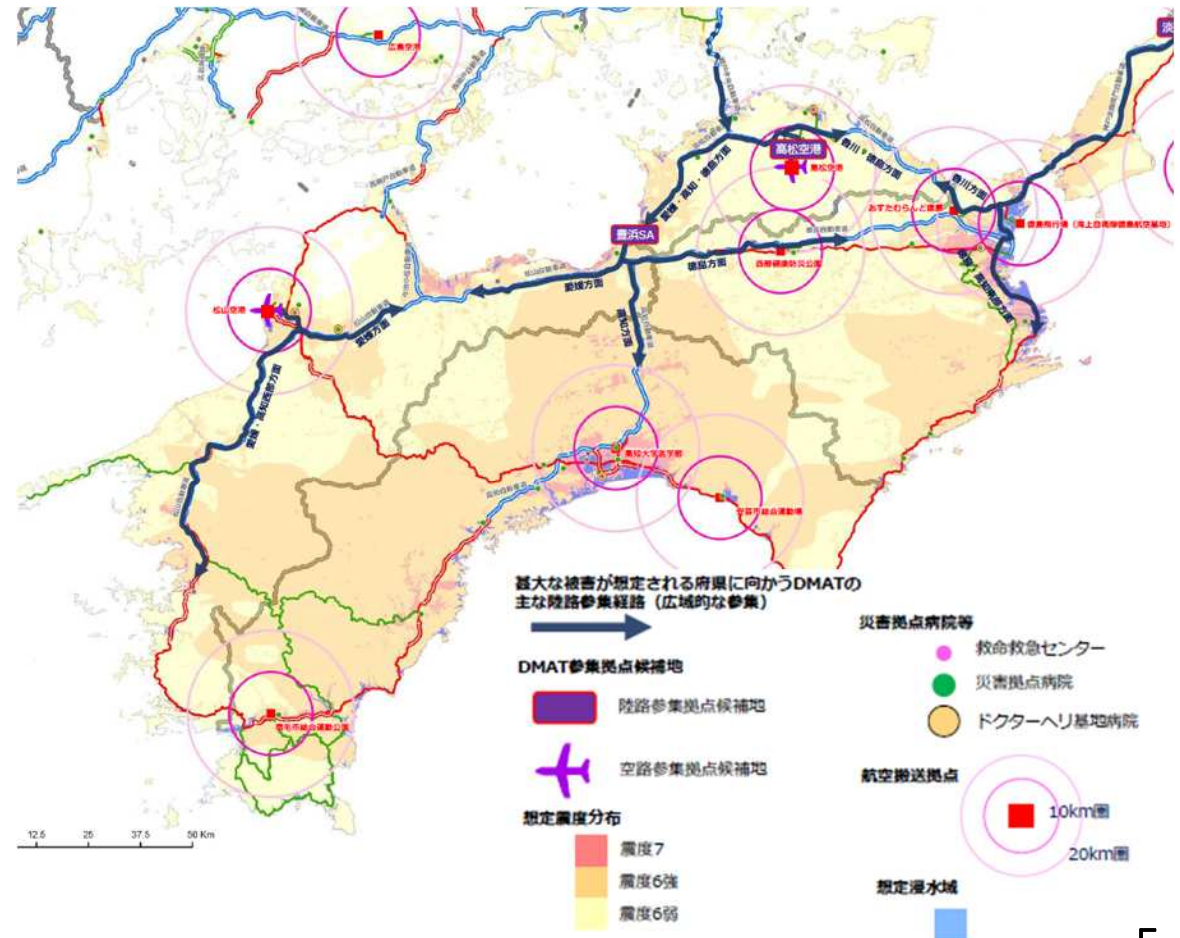
※ DMAT:災害時派遣医療チーム(災害急性期に活動できる機動性をもったトレーニングを受けた医療チーム)

## 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

# 1. 整備状況について



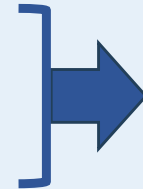
## 2. 整備方針について（『中間南工区』（西山崎高架橋南～川岡交差点））

### ◆これまでの計画内容

- ・「西山崎高架橋南交差点」は「**平面交差（信号あり）**」の計画

### ◆空港連絡道路の必要性（目的）から整備方針を検討

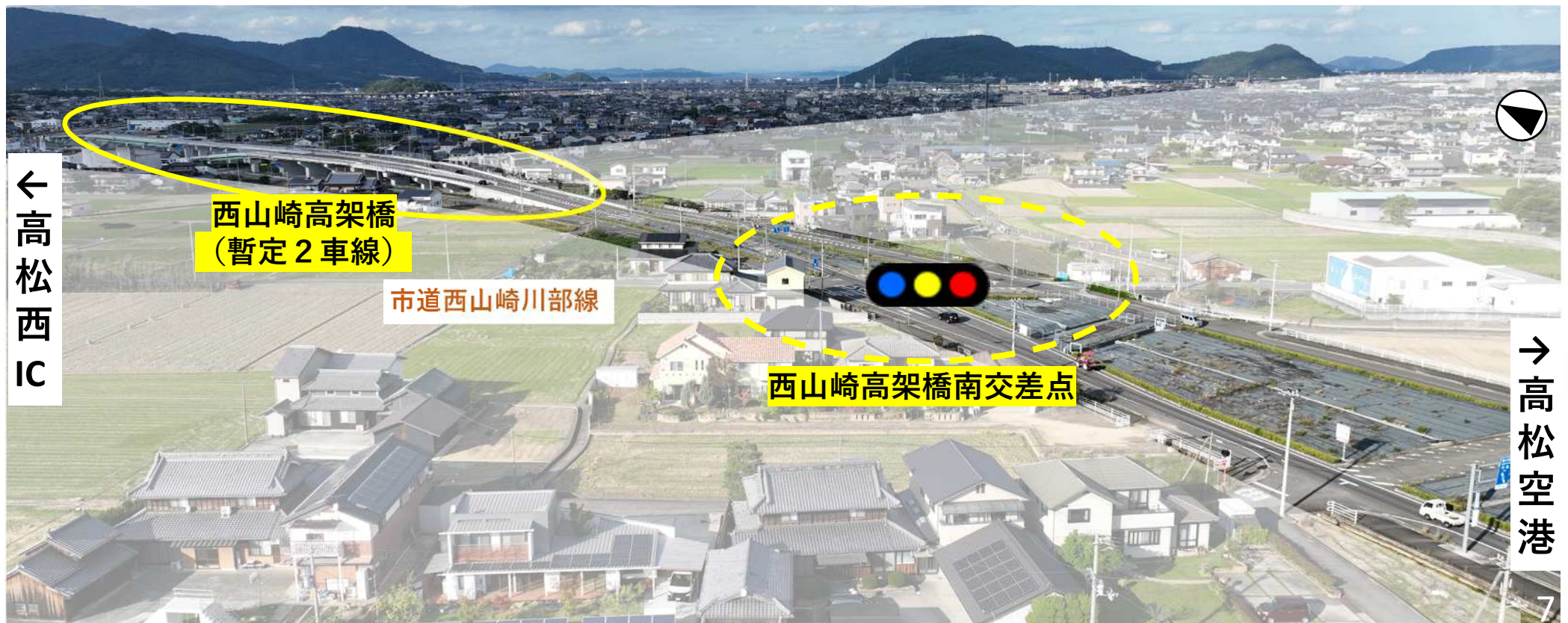
- ・ 高速道路から空港までのアクセス性の向上（定時性の確保）
- ・ 道路交通の円滑化（交通渋滞の緩和）
- ・ 緊急輸送道路の確保



**交差点の立体化**

### ◆交差点の立体化に伴うその他の効果

- ・ 速度の速い通過交通と地元の生活道路利用者の分離により、**交差点での事故リスクが減少**

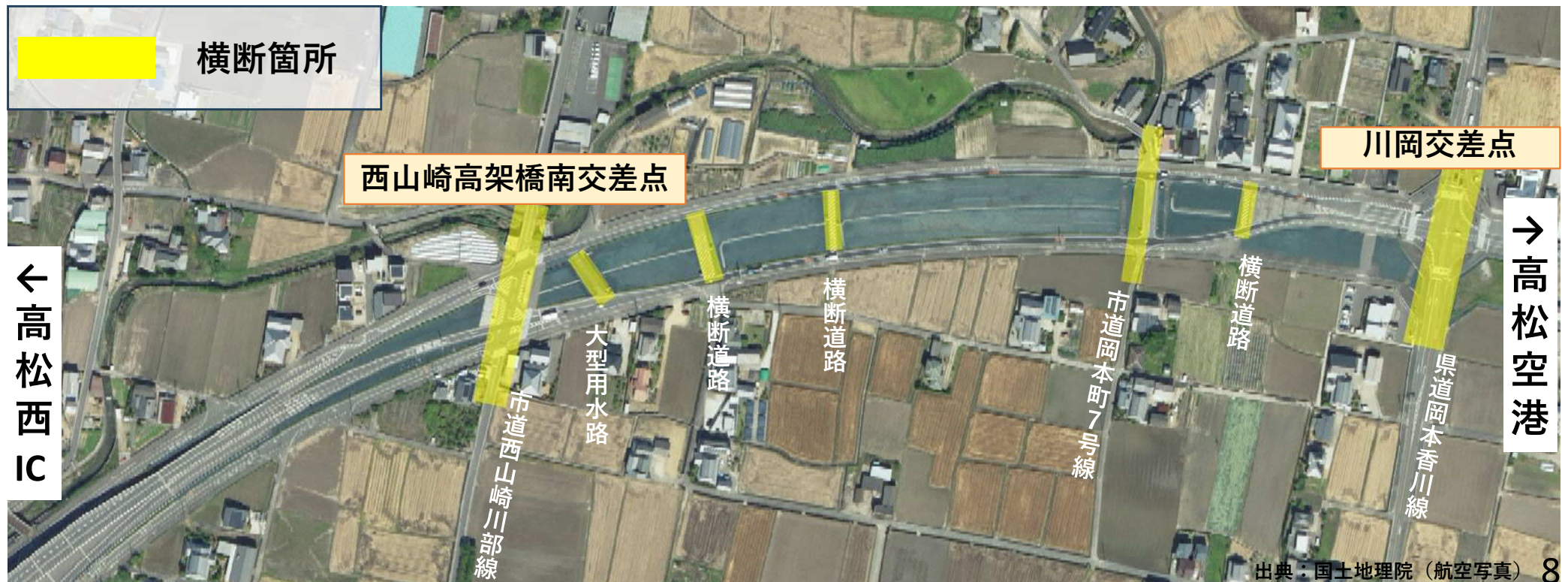


## 2. 整備方針について（『中間南工区』（西山崎高架橋南～川岡交差点））

### ◆『立体構造の検討』における前提条件

- ・ 地域高規格道路としての走行性の確保（縦断勾配など）
- ・ 西山崎高架橋南交差点のクリアランス（H=4.5m）を確保
- ・ 既設横断箇所（市道、管理道など）、大型用水路の確保
- ・ 横断箇所と側道通行車両との事故リスク低減

『橋梁形式』を採用



## 2. 整備方針について (将来イメージ図①)



## 2. 整備方針について (将来イメージ図②)

### 現況写真



### 将来イメージ図 (暫定時)



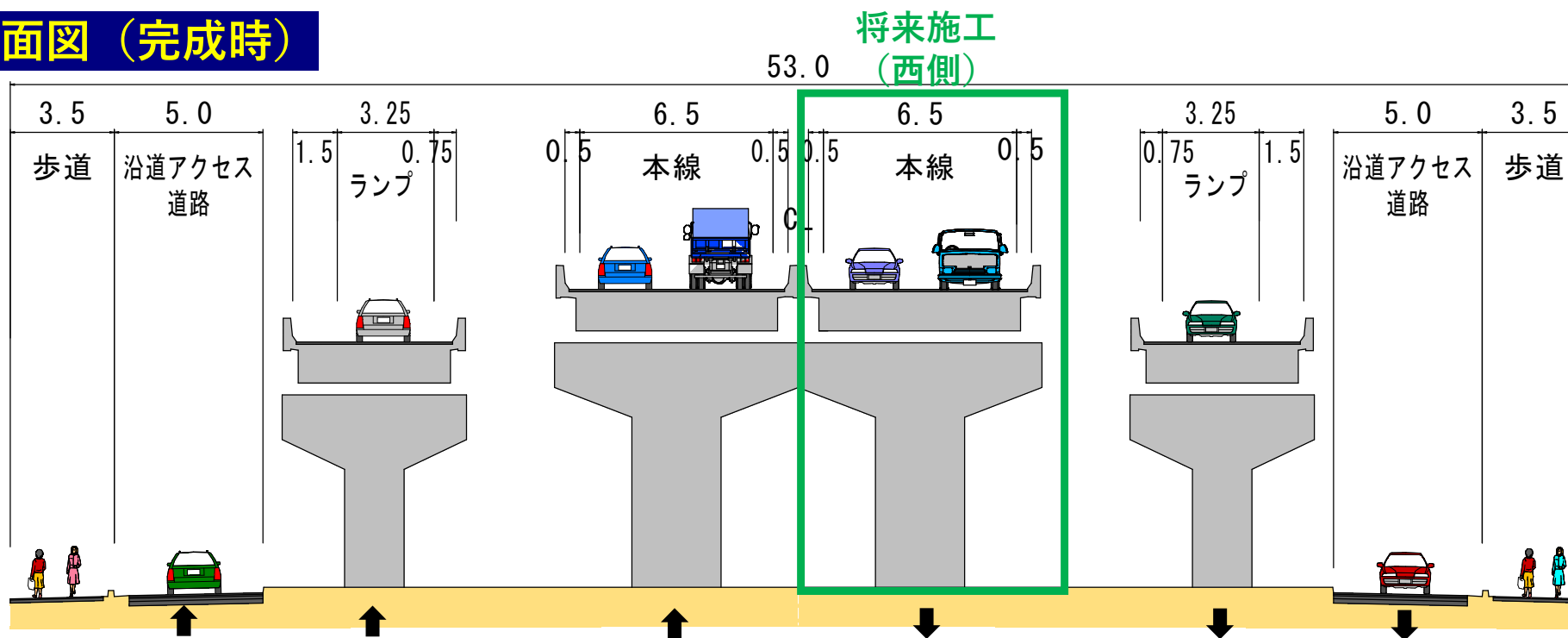
※イメージ図は現段階のものであり、今後の詳細設計等により変更となる可能性があります。10

## 2. 整備方針について（本線4車立体構造（ランプ部））

### 将来イメージ図（暫定時）



### 横断面図（完成時）



## 2. 説明内容について (将来イメージ図③)

現況写真



← 高松西 IC

→ 高松空港

将来イメージ図 (暫定時)



← 高松西 IC

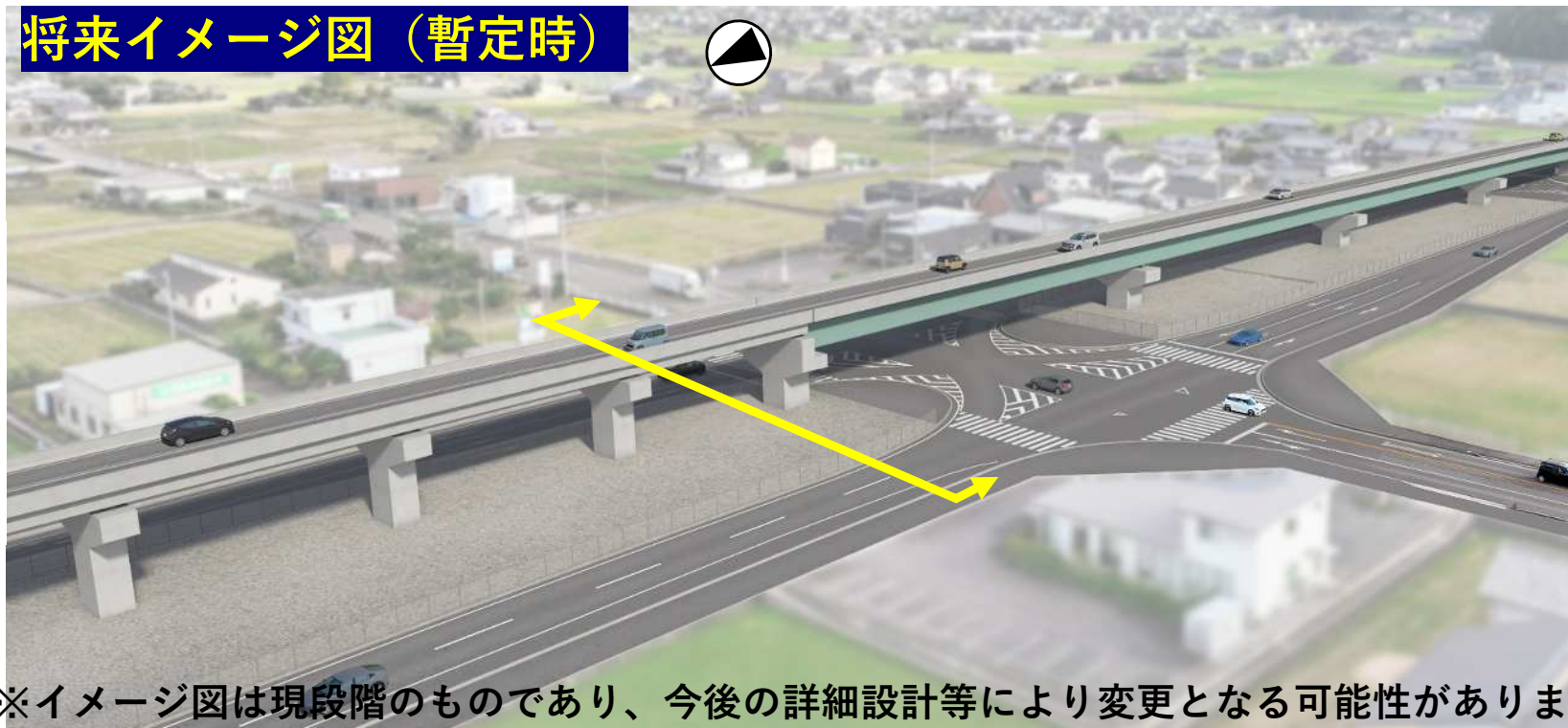
→ 高松空港

※イメージ図は現段階のものであり、今後の詳細設計等により変更となる可能性があります。

## 2. 説明内容について（標準断面図：本線4車立体構造（岡本香川線交差点付近））

将来イメージ図（暫定時）

← 高松西 IC



↑ 高松空港

※イメージ図は現段階のものであり、今後の詳細設計等により変更となる可能性があります。

横断面図（完成時）

