

第4回

空港連絡道路の整備

香川の地域経済や県民生活を支える幹線道路の整備


池田 豊人

IKEDA Toyohito

香川県知事

(元)国土交通省道路局長

はじめに

香川県における幹線道路整備は、全国約14,000 kmの高規格幹線道路網を形成する高速自動車国道の高松自動車道及び一般国道の自動車専用道路の瀬戸中央自動車道が、いずれも全線4車線で完成整備済みである。四国では、四国4県を8の字で結ぶ高速道路ネットワーク「四国8の字ネットワーク」の整備が途上にある中、本県における高速道路の整備がいち早く完了していることは、本県経済や県民生活の基盤として大変ありがたいところである。

一方、地域高規格道路は、高松環状道路及び高松空港連絡道路が計画路線に位置づけられ、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（高松西インターチェンジ(IC)から高松空港に至る約9 km)について、県で「空港連絡道路」として、整備している(図-1)。

本稿では、本道路の位置づけや計画の変遷、整備状況などについて紹介する。


 図-1 香川県地域高規格道路指定路線図¹⁾

1. 空港連絡道路の役割

空港連絡道路は、県を東西に結ぶ高松自動車道と高松空港を接続する路線であり、高松市街部から高松空港へのアクセスのみならず、県下の広域的な空港アクセス向上に効果が見込まれる。

既存の空港アクセスは、高松市内の南北交通の幹線を担う国道11号及び国道193号が主であり、これらは市街部を通過する一般道で、渋滞も頻発していることから、空港連絡道路の整備による渋滞緩和への期待も高い。

また、高松空港は四国唯一の内陸空港であり、切迫する南海トラフ地震に際しては、四国の復旧・復興の拠点となることが期待されており、高速道路網との接続により災害に強い道路ネットワークの構築も期待されている。

2. 地域高規格道路としての位置づけ

(1) 広域道路整備基本計画

「空港連絡道路」を含む地域高規格道路の出発点は、平成5年度に策定された「香川県広域道路整備基本計画」である。

本計画は、全国的には多極分散型国土の形成及び活力ある地域づくりを推進するとともに、豊かさやゆとりのある生活大国を実現していくことが、本県においては県全体が田園の持つ「ゆとり」や「やすらぎ」と都市の持つ「利便性」や「活力」とを兼ね備えた、豊かで文化の薫り高い県土づくりを目指す等の時代の要請に応え、広域的な幹線道路網整備の基本計画としてとりまとめたものである。

計画は、広域道路整備の基本方針及び広域道路網マスタープランからなり、広域道路整備の基本方針では、地域の現状として交流圏の拡大、国際化の進展、高齢化の進展、情報化の進展、技術革新の進展、社会のソフト化、価値観の多様化があげられ、地域整備の取り組みとして、本州四国連絡橋3ルート及び高速道路の整備を踏まえ、環瀬戸内交流圏の核となる香川づくりを進め、県土全体が都市の活力と田園の快適さの調和のとれた魅力ある地域「田園都市香川」となるよう整備を進める、とされた。

広域道路網マスタープランとしては、県内及び県を越えた地域間相互の連携強化を図るうえで基盤となる道路など広域的な活動・流を支える幹線道路であって、高規格幹線道路と一体的に機能する一般国道及び主要な県道等

からなる「広域道路」を選定することとされ、香川県では、沿岸部のさぬき浜街道や四国横断自動車道を東西の主軸に、高速道ICや地域開発プロジェクトを勘案して沿岸軸から内陸軸を連絡する道路ネットワークを基本とした広域道路網を形成することとし、①四国横断自動車道等高速交通体系の整備、②高松市と丸亀市、観音寺市等の地域間の連絡性向上、特に地域集積圏の形成のための臨海部の都市間を連絡する道路、③高規格幹線道路（高松西IC・徳島脇町IC）と、高松空港、高松港等の広域交通拠点連絡する道路、④高松市の都市内道路ネットワークを形成する環状道路、⑤地域の活性化を促進する道路網の形成、を基本的な考え方とし、広域道路を選定した。

このうち、本線のトラフィック機能を確保するため、整備の目標として特に構造上の強化を図る「広域道路（交流促進型）」として、具体的には次の5路線（約110km）を選定した（図-2）。

- 高松市を外周し、中心業務地における通過交通を排除し都市内交通の速やかな導入分散を図る「**①高松環状道路**」
- 高松市と主要都市^{さかいで}丸亀市を臨海部で連絡し、地域集積圏の形成を図る「**②高松・丸亀道路**」
- 高松道等のIC、高松空港、高松駅、高松港などの交通拠点、地域拠点を連絡し、高速ネットワークの補完と拠点性の増進を図る「**③高松空港連絡道路**」「**④脇・高松空港自動車道**」
- 香川西部地方生活圏と徳島地方生活圏を連絡し広域交流圏の形成を推進する「**⑤池田・丸亀道路**」



図-2 香川県広域道路網マスタープラン（平成5年12月）

計画策定から約30年が経過するが、本県を含む四国では全国に先んじて進む人口減少・高齢化やグローバル化の進展、社会のデジタル化など、計画に書かれた社会の変化が顕在化する一方で、計画で目指していた道路で実現したものは一部にとどまる。

高松環状道路は、空港連絡道路として一部が事業化されているが、環状道路としての計画は、北西の区間について国で調査が始まったところである。高松・丸亀道路

は一般道のさぬき浜街道として整備が進められ、高松～坂出間が令和6年度中の4車線化に向け最終段階にある。また、脇・高松空港自動車道は、国道193号の改良が、池田・丸亀道路は、国道319号の丸亀～善通寺間が4車線整備され、国道32号では新猪ノ鼻トンネルが令和2年に開通するなど、一定の整備が進んだ。

公共事業を取り巻く環境の変化などもあり、計画当時に描いた、本線の走行性を確保するため特に構造上の強化を図る（すなわち自動車専用道路またはそれと同程度の機能を有する）道路での整備は実現していない。

こうした中、空港連絡道路は、地域高規格道路として着実に整備が進められている。

（2）地域高規格道路の路線指定

地域高規格道路の路線指定は広域道路（交流促進型）の中から地域の要望を踏まえて選定され、本県ではこれまでに「計画路線」として、高松環状道路 約40km及び高松空港連絡道路 約5kmの2路線が指定されている。

このうち、高松環状道路の一部と高松空港道路にあたる、高松西ICから高松空港に至る約9kmの区間について、平成10年度と平成29年度に地域高規格道路の「整備区間」の指定を受け、平成11年度から「空港連絡道路」として整備着手した（図-3）。

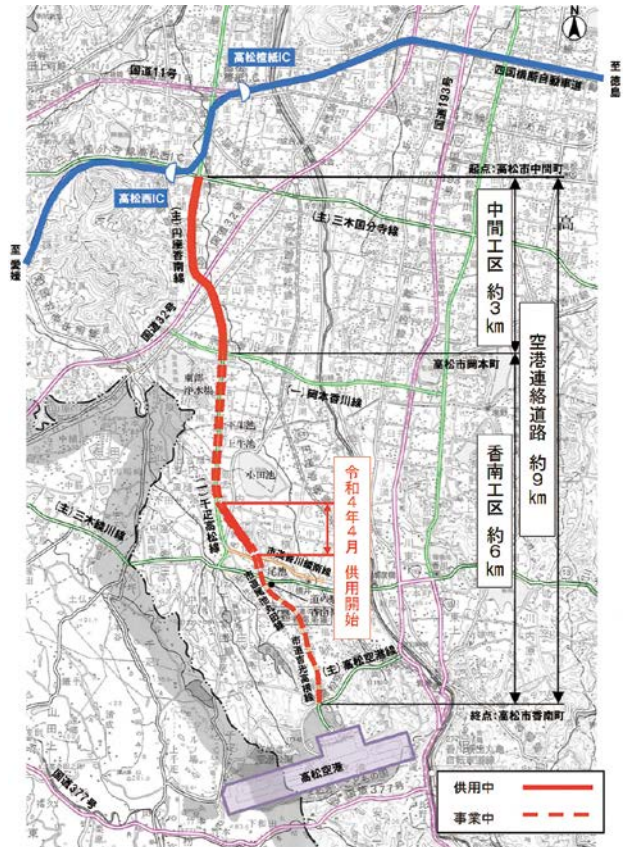


図-3 空港連絡道路整備計画

3. 空港連絡道路の整備状況

(1) 中間工区

なかつま

中間工区は、高松西 IC から約 3 km を事業区間とし、県内初の地域高規格道路として、平成 11 年度から事業着手した(図-3)。

当初計画では、主要交差点を立体化し、全線副道を設置することにより、沿道からのアクセスを制限し、サービス速度 60 km を確保する計画としていたが、地元住民から、地域を分断する道路構造への強い懸念が示され、国とも協議を重ね、全線高架構造に計画を変更した(図-4、5)。

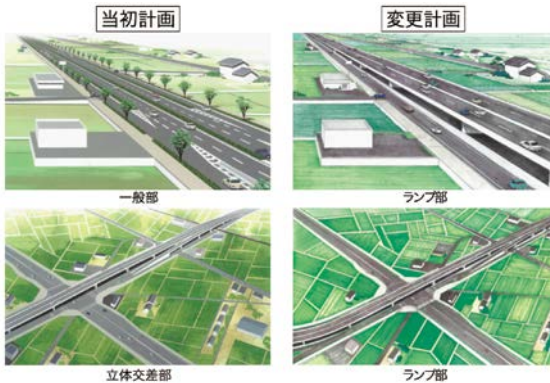


図-4 中間工区の整備イメージ(当初計画・変更計画)

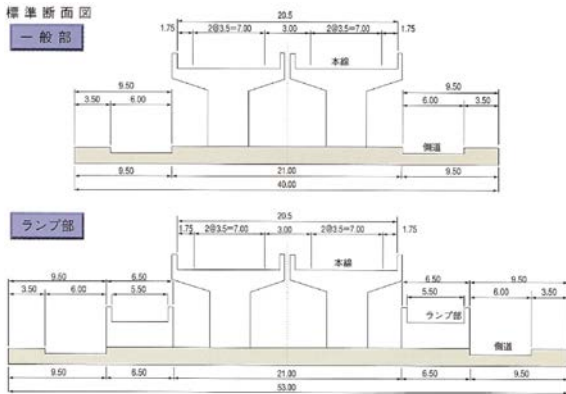


図-5 中間工区標準断面図(変更計画)

平成 14 年度からは側道の工事に着手するなど整備を進めたが、厳しい財政状況を踏まえ、平成 19 年度に策定した財政再建方策において、「本線部の整備は凍結、当面は側道のみを整備を行う」こととなった。

その後、平成 23 年に側道部は全線供用したものの、本線部分は未整備のままであった。

こうした一方で、四国の他の 3 県では空港連絡道路の整備が着実に進められ、高松空港が四国の拠点空港として機能を果たす上で、空港アクセスの向上を図る必要が生じていた。

そのため、厳しい財政状況も踏まえ、国道 32 号や琴電

等との主要な交差点は 2 車線の高架構造とし、その他区間は平面で側道を含め 4 車線整備として、平成 24 年度から引き続き整備を進めることとなった。

平成 30 年 3 月には、県内最長となる橋長 564 m の西山崎高架橋などを供用した(写真-1)。

完成後は、交通量が 4 割増となるなど空港へのアクセスの向上が図られている。また、中間工区の主要交差点である国道 32 号との交差点や周辺の主要渋滞箇所においても、混雑時の旅行速度が向上しており、周辺道路の交通の円滑化にも寄与している。



写真-1 中間工区・国道 32 号交差点部(令和 4 年 10 撮影。高架道路が空港連絡道路。右下が空港方面)

(2) 香南工区

中間工区に引き続き、「空港連絡道路」として残る約 6 km 区間を、香南工区として平成 30 年度から事業着手した(図-3)。

当初、高架構造によるバイパス道路の構想もあったが、平成 15 年 5 月の地域高規格道路の構造要件の見直しを踏まえ、整備効果の早期発現を図るため、現道を極力活用しながらバイパス区間をできるだけ短くするとともに、主要な県道との交差点は高架橋による立体構造とするものの、その他の箇所は平面構造とする計画とした(写真-2、図-6)。

事業着手にあたっては、まずは空港までの分かりやすいルートを確認するため、バイパス区間約 1 km の整備に重点的に取り組み、着手から 4 年後の令和 4 年 4 月に供用を開始した。これにより、高松西 IC と高松空港は 1 本の道路で結ばれることとなり、分かりやすい走行ルートが確保できた。

現在は、空港への更なるアクセスの向上を図るとともに、付近の小・中学校に通学する児童・生徒や子ども園に通う園児の通行の安全確保を図るため、令和 4 年 4 月に供用開始したバイパス区間終点から南側約 1.1 km について、令和 9 年度の供用開始を目指し、主要な交差点である県道三木綾川線と立体交差する高架橋の整備などに取り組んでいる。



写真-2 香南工区・県道千疋高松線分岐部（令和4年10月撮影。左上が空港方面）

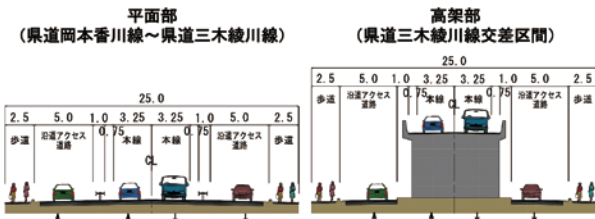


図-6 香南工区標準断面図

4. 今後の高規格道路整備に向けて

令和3年には、平常時・災害時を問わない物流・人流の確保・活性化の観点から、広域道路ネットワーク計画を含む「香川県新広域道路交通計画」を策定し、主要な都市や空港・港湾の連絡等、広域的な役割をもつ道路として、高速道路とともに高松環状道路及び高松空港連絡道路を「高規格道路」に、国道11号等の直轄国道などを「一般広域道路」に位置づけた（図-7）。

本県の発展には、物流・人流の円滑化・活性化を担う広域道路ネットワークの整備を着実に進める必要があり、現在整備を進めている「空港連絡道路」のほか、今後は高松環状道路の早期整備に取り組んでいく必要があると考えている。



図-7 香川県広域道路ネットワーク計画（計画路線）（令和3年3月）

おわりに

空港連絡道路は、平成5年の香川県広域道路整備基本計画の策定以来、時代の要請に応じ計画変更を加えつつ、現在も整備途上にある。

その間、平成22年から3年おきに開催している「瀬戸内国際芸術祭」を契機に、ニューヨークタイムズなど世界のメディアに、香川や瀬戸内海の魅力が取り上げられたこともあり、新型コロナウイルス感染症流行前には県の想定を大きく上回る外国人観光客が高松空港を利用する状況となった。

コロナ禍により高松空港の国際線は全路線が運休していたが、令和4年11月のソウル線を皮切りに順次運航が再開されている。

短期的な社会環境の変化にぶれることなく、長期的視点に立ち整備を続けてきた空港連絡道路は、高松空港の拠点性の向上、四国の発展に不可欠と考えている。

本県では、安全・安心で住みたくなる香川をつくる「県民100万人計画」、活力に満ち挑戦できる香川をつくる「デジタル田園都市100計画」、多くの人が行き交い訪れたい香川をつくる「にぎわい100計画」の実現を目指している。

四国の玄関口として地域経済や県民生活を支える空港連絡道路をはじめとする高速道路網や新幹線、港湾空港などの広域交通基盤を着実に整備するとともに、活力に満ち挑戦できる香川をつくるデジタル田園都市100計画を進めていく。

空港連絡道路が計画された時代背景としては、第4次全国総合開発計画の目指した多極分散型国土形成があり、香川県の目指す「田園都市」は、大平元総理の提唱した「田園都市国家構想」と軌を一にするものである。

空港連絡道をはじめとする幹線道路整備など、本県のインフラ整備についても、人口減少や巨大災害リスク、国際環境など社会経済環境の激変に加え、時代とともに県民のニーズも大きく変化している。こうした変化に的確に応えつつ、適宜計画を見直し、香川県の発展のため、着実にインフラ整備を進めることが不可欠であると改めて感じている。

参考文献

- 1) 道路広報センター：地域高規格道路 - 平成13年度 -

その他の記事は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索

rirs.or.jp/kokudo/