

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川3	高松自動車道建設史制作委員会企画「高松自動車道建設史」(四国地方整備局、日本道路公団四国支社、香川県、2003年)、286頁、289頁、296頁	高松自動車道の効果 (1)時間距離短縮 (中略) 高松中央～高松西間の9kmの開通により、東西総延長101.5kmの香川県内区間が全通、県内最西端の大野原ICから大阪市内に一番近い中国池田ICまで3時間弱で結ばれた。これで京阪神が県内どこからでも日帰り可能なエリアとなり、利便性が大いに高まった。逆に関西エリアから見ても、途中で一般道路を経由することなく香川へ来県できるようになり、時間的な遠隔感は一時的に緩和されたと言える。 (2)高速バス運行 (中略)香川県でも、瀬戸大橋完成後に瀬戸中央自動車道・山陽自動車道経由で京阪神行きの運行を開始した。高松中央～板野間の開通後は神戸淡路鳴門自動車道経由にシフトし、大幅な時間短縮と増便を実現、利用客も順調に増加した。 (中略) さらには、高松中央～高松西間の開通を契機として、中国～四国(特に徳島との連携)の高速バスが活発化してきている。 (中略) 年間約30万人が利用する「とらまる公園」に隣接する大内BSでは、町当局が駐車場整備をするにあたり、高速バスで四国を訪れる方々が公園自体を目的に立ち寄りたくなるような積極的な施策を展開した。その結果、全国的にも珍しい高速道路併設型のパークアンドライド施設として各種メディアに取り上げられ、運用後も順調な乗車率を記録している。平成14年11月1日からは、高松中央ICから近い高松市三条町のゆめタウン高松店で「パークアンド高速バスライド」がスタートした。四国高速バスとJR四国が、旅客利便の向上と新規需要の掘り起こしを狙って同店と調整して開始、京阪神路線を中心に順調に利用者が増加した。100台分用意した無料駐車場は開始直後にパンク状態となり、関係者らはうれしい悲鳴を上げながら駐車場増設計画を急いだ。

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川3	高松自動車道建設史制作委員会企画「高松自動車道建設史」(四国地方整備局、日本道路公団四国支社、香川県、2003年)、297-300頁	(3)魚介類の出荷体制の確立 県産の養殖生産物は、平成10年4月の明石海峡大橋開通までは、市場の取扱量が減り、採算性も悪化の傾向にあったが、明石海峡大橋の開通により状況は一変した。東讃域から阪神圏への所要時間が大幅に減少して輸送コストも下がり、今まで流通のなかった阪神圏への新規市場開拓、流通の合理化などの取り組みがなされたのである。 (中略) 漁船漁業生産物(地魚)の具体的な県外出荷事例を挙げると、香川県漁連では、明石海峡大橋が開通して以降、週に2回程度、主に東讃地域の漁船漁業生産物を利用して出荷している。出荷している鮮魚は、引田、庵治、高松などの市場から仕入れている。漁協も、サヨリなどの一時期に多量に漁獲できる魚を、高速道路を活用して県外へ出荷している。民間業者による京阪神市場への出荷も活発化している。漁業者から漁港で魚を買い取って荷造りし、活魚運搬車や保冷車で高速道路やフェリーを利用して京阪神地域へ出荷している。 (4)畜産物輸送の拡大 (中略) 神戸淡路鳴門自動車道の開通が畜産物輸送に与えた具体的な効果を挙げると、まず高速道路をトラック輸送することで時間短縮が実現、それにもまして牛の消耗や体重の目減り、ストレスの減少がみられた。また、ブレーキ回数が減少し振動が低減した結果、輸送にかかわる事故も減少した。 肉牛の生産は県内全般で行われているため、高松自動車道の全通により京阪神地区との時間的、距離的障害がますます緩和され、流通経路の拡大を図ることが可能と考えられる。 (5)京阪神への農産物の新たな販売戦略 (中略)JA香川県東讃支部では、平成13年度から、明石海峡大橋の利便性を生かして早朝に収穫した新鮮なイチゴを、当日の午前中から神戸市内の量販店の店頭で販売する「瀬戸の香りとれたて朝摘みいちご」の取り組みを開始している。(中略) また、高松自動車道全線開通に併せて、中讃(JA香川県綾歌南部支部など)や西讃(JA香川県観音寺支部など)の産地では、朝どりによる野菜の出荷販売に取り組むべく検討を進めている。対象品目は、イチゴ、キュウリ、ブロッコリー、グリーンアスパラガスなどで、京阪神地域を対象とした販売戦略の再構築につながるものと考えられている。

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川3	高松自動車道建設史制作委員会企画「高松自動車道建設史」(四国地方整備局、日本道路公団四国支社、香川県、2003年)、301-304頁	(6)工場の進出・増設と雇用拡大 キノコ栽培・販売最大手のホクト産業(本社:長野市)は、平成9年まで全国9カ所のきのこセンター工場から出荷していた。京阪神方面への出荷は福岡工場や新潟工場を利用していたが、(中略)本四架橋・高速道路の整備が進み、大消費地である京阪神地区へ定時・確実な納入が可能となり安定した輸送ルートの確立が見込まれるようになったため、大内工業団地内に香川きのこセンターの工場を新設し、平成9年5月から操業を開始した。 同センターでは年間に主力商品のブナシメジ3,200トン、エリンギ1,200トンの計4,400トンを生産、出荷していたが、平成13年春からの高松自動車道延伸で一層の鮮度保持が可能となり、販路拡大を狙って大内工業団地に第3工場を増設し、平成12年6月14日から稼働した。 これにより同センターのブナシメジ生産量は、年間3,200トンから5,500トンと約70%アップし、これまでパートを含め168人(うち地元雇用160人)だった従業員も、正社員22人とパート54人を新規採用して大幅増強、雇用の促進にも大きく貢献する結果となった。 (7)救急医療への貢献 県内には、脳卒中、心筋梗塞、頭部損傷などの重篤患者を24時間体制で受け入れている第3次医療施設として、県立中央病院(高松市)と香川医科大学付属病院(三木町)の2施設がある。(中略)特に、急病患者的の管外への搬送割合が高い東讃地域では、横断道の開通が大幅な時間短縮につながり、整備効果は大きい。
香川10	香川県土木史編纂委員会編「香川県土木史 第Ⅱ巻」(香川県建設技術協会、2004年)、41頁	高松自動車道 (中略) これによって、高松自動車道は、山陽自動車道、瀬戸中央自動車道、神戸淡路鳴門自動車道と結びつき、瀬戸内海東側の循環型高速交通ネットワークを形成し、地域的高速交通体系は飛躍的に向上した。しかしながら、鳴門ー津田間、及び高松東道路(津田東ー三木町)は暫定2車線整備となっており、早期完成に向けた取り組みが要望されている。
香川24	大内町史編纂委員会編「大内町史 補遺」(大内町、2003年)、475頁、478頁	四国横断自動車道の津田東ー板野間開通 (中略)高松中央ー板野間四五・八キロメートルがつながり、高松市と徳島間の所要時間は、約一時間二〇分となり、国道十一号線を利用した場合より約四〇分間短縮できることになった。 大内バスストップの開設 四国横断自動車道開通とともに、とらまる公園南側に大内バスストップがオープンした。大内町では、とらまる公園駐車場を含め、一一台収容の駐車場を開設した。町内外のドライバーがここに車を止め、バスに乗り換えて京阪神方面へ出かける利用者が多くなった。 大川バスの大内バスストップ線開通 四国横断自動車道経由で京阪神方面への高速バス利用者向けに、JR三本松駅と大内バスストップを結ぶ定期バス路線が開通した。

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川54	国分寺町誌編纂委員会編「さぬき国分寺町誌」(国分寺町、2005年)、577-578頁	高松自動車道 (中略)平成四年(一九九二)四月十九日に高松西IC～善通寺IC間と坂出ジャンクション(JCT)～坂出IC間が供用開始され、本州の高速道路と直接結ばれた。 平成十年(一九九八)三月二十六日に津田東IC～さぬき三木IC間、平成十三年三月二十九日に板野IC～津田東IC間とさぬき三木IC～高松中央IC間、平成十四年七月二十一日に鳴門IC～板野IC間、平成十五年三月三十日に高松中央IC～高松西IC間がそれぞれ供用され、高松自動車道が全線開通、大鳴門橋を介して京阪神とも高速道路でつながった。
香川60	香川町誌編集委員会編「香川町誌」(香川町、1993年)、655頁	高松自動車道 (中略)六十三年の瀬戸大橋の完成が拍車を掛け、六十二年、善通寺～豊浜間三キロが開通、さらに平成四年三月十九日善通寺～高松間二・七キロが開通、高松西インターにより、本町もその恩恵をモロに受けるようになった。この高松道は瀬戸中央道に直結、山陽道に早島ジャンクションで接合している。 高松西インターから高知までは南国インターで降りれば高速部分だけは一時間、アクセスを入れても二時間で本町から高知に行けるようになった。岡山へも一時間半の距離になった。 この高速道は川之江ジャンクションで松山道となり、最終的には「8の字型」に四国を循環できるようになる。 高松以東の阿南までのルートについても予定路線になっていて早期完成が待たれている。このルートは、平成六年完成の関西空港への至近コース、さらには十一年度に完成の明石大橋へのルートとして大いに期待される。
香川94	一ノ谷郷土史研究会編「かがわ一ノ谷の歴史」(一ノ谷郷土史研究会、2001年)、402-403頁	四国横断自動車道 (中略)平成四年(一九九二)三月に高松～善通寺間が開通して高松自動車道は、飯野山北側の高架で瀬戸大橋(昭和六十三年完成)に接続され、四国は本州と念願の陸路で結ばれた。さらに、四国横断自動車道は、後に完成した徳島市～大洲市間二二三キロメートルの四国縦貫自動車道と、川之江JCTで交差して、四国四県を結ぶX(エックス)ハイウェイとなり四国内外への移動や経済活動の動脈となった。
香川96	新修大野原町誌編さん委員会編「新修大野原町誌」(大野原町、2005年)、786頁	四国横断自動車道 昭和六十二年十二月十六日、四国横断自動車道の善通寺～川之江間が開通し、大野原インターチェンジが開通した。(中略) 四国横断自動車道の高松～善通寺間が開通すると、瀬戸大橋とも直結することになり、四国の中心部にあってインターチェンジをもつ大野原町は、交通の要衝としてのみならず、商工業、流通、観光などの面でも要地となることが期待された。

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川98	新修豊浜町誌編さん委員会編「新修豊浜町誌」(豊浜町、1995年)、389-391頁	四国横断自動車道 (中略)善通寺ー三島・川之江間三八・四キロメートルの四国横断自動車道が昭和六二(一九八七)年一二月一六日に開通した。(中略) 四国内の高速道路がすべて完成すると、四国の各地域間の時間距離が大幅に短縮される。したがって、産業の振興と人々の交流の増進に著しく寄与することになる。 高松ー松山間が約四時間から約一時間五〇分に、高松ー高知間が約三時間三〇分から約一時間三〇分に、高松ー徳島間が約二時間一〇分から約一時間に短縮される。 また、二一世紀までには、四国は三本の渡海橋によって本州と結ばれる。 その結果、四国が属する阪神圏の中心地域大阪・神戸への時間距離も大幅に短縮され、四国がかつて「陸の孤島」であった時代は終わりを告げることになる。ちなみに高松から大阪までは、約五時間半が二時間二〇分くらいに、豊浜から大阪までは約三時間で行けるようになる。 このように高速道路網の拡張は、豊浜町の今後の発展にとってきわめて意義深いものとなり、人々の豊かな暮らしを保障してくれることにつながるものといえる。
香川194	坂出市史編さん所編「坂出市史 通史 下 現代篇」(坂出市、2020年)、239-240頁	四国横断自動車道高松・善通寺間 (中略)高松西インターチェンジ・善通寺インターチェンジ間の開通式は、平成四(一九九二)年四月十九日に開催され、昭和六十三(一九八八)年に先行して開通していた瀬戸中央自動車道と直結することになった。 坂出市域では高松・善通寺間は飯野山の北側を通過するが、すでに瀬戸中央自動車道の坂出インターチェンジが開業しており、本線と坂出インターチェンジを結ぶ支線が建設され、瀬戸中央自動車道と高松自動車道が直結することになった。 坂出市内には、府中湖パーキングエリアも設置された。 府中湖スマートIC (中略)坂出市域では、府中湖パーキングエリア内に府中湖スマートインターチェンジ(IC)を併設し、平成二十(二〇〇八)年から社会実験が開始され、平成二十一(二〇〇九)年四月一日から本格運用が開始された。

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国8	土木学会四国支部編「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」(四国建設弘済会、1995年)、29-30頁	高速道路がもたらす効果 こうした四国内の高速道路の整備により、本四三ルートを経由して近畿、中国地域との文化、経済、産業等の交流がより盛んなものとなることが期待される。特に観光の開発としての役割も多く果たしており、例えば高知自動車道の川之江～大豊間と高松自動車道の高松～善通寺間が開通し、本四瀬戸中央自動車道と連結され本州と高知県が直結したことにより、本州からの観光客が増加する等の効果が現われている。さらには、高速道路の開通による地元地域産業の振興や工場等の立地により、地元就職の機会が増加し、地域の生活のための利便性が向上することにより人口の定着も図られていくことになる。 そして、なによりも高速道路を利用することにより、移動時間の短縮が図られるとともに定時性の確保が図られ、より安全で快適な旅行や通勤、貨物の輸送が行われることになる。 四国は、歴史的背景や地形的要因などから交通面において「四国はひとつ」と叫ばれながらもなかなかひとつになりきれない面があったが、高速道路「8の字ルート」の整備により、それぞれの都市が有機的に結合され四国の一体化が図られるものと期待される。
四国91	日本道路公団高松建設局編「四国的高速道路のあゆみ」(日本道路公団高松建設局、1993年)、20-21頁	高松自動車道高松西～善通寺開通 平成4年4月19日、高松自動車道、高松～善通寺が開通したことで、本州と四国が高速道路で直結しました。このことによって四国の玄関口、香川は本格的なハイウェイ時代に入りました。 瀬戸中央自動車道と結ばれる高松自動車道、高松西～善通寺間(21.7km)が開通し、本州と四国的高速道路が直結しました。この開通で、岡山～高松間は約10分間短縮されました。

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国93	日本道路公団四国支社編「四国がひとつにーエクスハイウェイ時代の幕開けー」(日本道路公団四国支社、2001年)、23頁、25-27頁、28頁	エクスハイウェイ開通効果 (1)交流の増加 エクスハイウェイ開通前後に主要料金所12ヶ所で、アンケート調査(平日・休日)を実施、交通量の流れの変化を取りまとめました。高速道路を利用した四国4県間の交流は、エクスハイウェイ開通に伴い、平日で+7%、休日で+9%と増加しています。 県間別でみると、徳島県と他3県との交流が増加しており、特に徳島県と愛媛県との交流が平日+31%・休日+52%、徳島県と高知県との交流が平日+92%・休日+75%で、大幅に増加しています。 (2)血液の緊急輸送を支援 四国4県の赤十字血液センターでは、血液が不足する緊急時に、岡山県血液センターを中心にした相互間の血液輸送を実施。 岡山から血液を取り寄せる際、従来は香川県血液センターが必ず中継に入っていました。高速道路整備の進捗に伴い、岡山県血液センターと各県の血液センターが直接やり取りできるようになり、血液輸送が大幅に効率化しました。エクスハイウェイ開通に代表される高速道路ネットワークの構築により恩恵を受けたことになります。 (3)山間部の町村の高度医療を支援 高速道路整備の進捗に伴い、高度な医療処置のため山間部の町村の診療所から周辺都市の総合病院等への患者の転送や転院が必要な場合に高速道路の利用が可能となり、緊急時の対応が大幅に改善されました。高速道路を利用することで患者の搬送時間を短縮できるだけでなく、走行時の車両振動が少ないことから患者を安静な状態で搬送することが可能となりました。 (4)高速道路周辺への大規模小売店舗の進出 平成4年の大規模小売店舗法改正後の四国4県における第1種大規模小売店舗(店舗面積3,000㎡以上)数の推移を見ると、高速道路の整備とともに増加傾向を示しています。 また、第1種大規模小売店舗の平成4年以降の新設届出・出店状況(種別変更を含む)を見ると、高速道路沿線市町村への進出が目立ちます。 高速道路のインターチェンジ近傍に出店することで、大型店舗の商業圏ならびに消費者の生活圏がともに大きく広がっています。四国は大都市圏と比べて人口が少ないため、高速道路を活用することで市場の規模の小ささを商圈の広域化で補っています。

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国93	日本道路公団四国支社編「四国がひとつにーエクスハイウェイ時代の幕開けー」(日本道路公団四国支社、2001年)、29頁	エクスハイウェイ開通効果 (5)工業団地の開発 四国の工業団地の開発状況をみると、高速道路沿線に分布していることがわかります。このような工業団地の開発は、四国の産業基盤としてのポテンシャルを大きく向上させていると言えます。 (6)インターチェンジ周辺への活発な工場立地 四国の工場立地状況をみると、ここ数年の厳しい景気の影響を受け新規立地件数は減少傾向にあります。平成9年～11年度の実績(新規立地145件)をもとに、立地位置を内陸部・臨海部に分類すると、内陸部が110件、臨海部が35件となっており、ここ数年は内陸部への立地が目立ちます。また、全145件の内、101件(約70%)が高速道路のインターチェンジから10km以内に立地しており、この内57件(約40%)は5km以内の立地です。立地件数は落ち込んでいるものの、工業用地を取得する際の条件として「輸送の便」を重視する企業が多く、高速道路周辺への立地は依然高い割合を占めています。
四国106	四国地方建設局、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二建設局編「本四架橋・高速道路の利用状況とインパクト調査～瀬戸大橋開通7年間・四国の高速道路開通10年間の検証～」(四国地方建設局、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二建設局、1996年)、13頁、36頁	トラックのIC利用にみる周辺地域の発展 インターチェンジ出入交通量のうち、トラック(中型・大型車)の占める割合が高いのは坂出本線料金所、大野原、土居、いよ西条、また増加率(H4→H6)が大きいのは大野原、坂出、高松西、新居浜となっており、これらの地域では製造業を中心とする産業が活発である。 大野原ICは四国内の主要都市や瀬戸大橋に近く、立地条件に優れていることから、運輸流通業や食料品製造業などが新たに立地し、高速道路の利用が進んでいる。この結果、トラックの混入率や伸び率が大きくなっている。 インターチェンジ周辺での企業立地 四国内の高速道路の整備・延伸に伴い、インターチェンジ周辺市町村を中心にして新規の企業立地が進展し、地元での就業機会の拡大が図られている。 今後、高規格幹線道路網の延伸に伴ってさらに企業立地等が進展し、四国全域での就業機会の拡大や人口定着が進むものと期待される。
四国111	高速道路調査会編「高松自動車道[高松東道路]津田東～さぬき三木の開通について」(高速道路と自動車第41号第2号)(高速道路調査会、1994年)、84～85頁	高松自動車道[高松東道路](津田東～さぬき三木)の開通の効果 今回の開通により、東讃地域の域内交通と通過交通が分離され、高松市街への交通を分散導入することにより、一般国道11号の交通混雑の解消につながるものと期待されるとともに、津田町から高松市(上天神交差点)までは、一般道路11号を利用する場合と比較し、約30分の時間短縮となる。 さらに、当該区間は、現在事業中の四国横断自動車道および平成10年4月5日に開通予定の本四架橋の神戸淡路鳴門自動車道と一体となって、四国内はもとより、本州との広域的な高規格幹線道路のネットワークを形成し、産業・経済の発展、文化の交流および地域の連携に大きく寄与することが期待される。

道路18 高松自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川196	NEXCO西日本編「四国横断自動車道・国道11号高松東道路(鳴門～高松西間)(事後評価)」(平成19年度NEXCO西日本事業評価監視委員会資料、2008年)、3-12頁	高松自動車道徳島県境～高松西間の事業の直接効果 (1)周辺道路の交通量の分散 高松道の開通により並行する一般国道の交通量が減少しており、交通量の分散化が図られている。 (2)交通量の増加 全線開通翌年度(平成15年度)の日平均交通量は、高松中央～さぬき三木、さぬき三木～津田東、津田東～板野の各区间で増加傾向にある。 (3)所要時間短縮 高松市から鳴門市までの所要時間は59分短縮(1時間52分→53分)。旅行速度は35km/h向上(37km/h→72km/h)。 (4)交通事故減少 並行する一般国道と高速道路を合わせた死傷事故率は約3割減少。 高松自動車道徳島県境～高松西間の事業の間接効果 (1)高速バスの利便性向上 香川県と京阪神間の移動手段は鉄道から高速バスに移行。高速バスの利用者数・運行便数は高松道の開通と並行して増加。 高松道の高速バス停周辺に地元自治体が駐車場を整備。高松中央インターバス停においては高速バス運行会社が駐車場を整備。 (2)救急医療活動の支援 高松道の開通により、大川広域消防組合(東かがわ市・さぬき市)から3次医療施設への搬送に要する時間が約30分短縮。 (3)商業圏域の拡大 高松道の整備による所要時間の短縮効果により、高松市の商業圏域が拡大した。高松市内では平成10年以降、店舗面積5,000㎡以上の大型小売店舗が順次立地している。 (4)地域産業の振興支援 高松道の開通後、沿線に2つの工業団地が立地した。「高松東ファクトリーパーク」が位置する三木町では、従業者数、製造品出荷額とも約1.3倍に増加した。