四国の高速道路

我が国の高速道路の建設経緯

1. 国土開発幹線自動車道建設法の制定

我が国における高速自動車国道の建設体制は、昭和 32 年(1957)4 月の国土開発縦貫自動車道建設法と高速自動車国道法によって本格的に整えられた。国土開発縦貫自動車道建設法では予定路線と基本計画決定を行うとされ、6 路線、のち 7 路線 3,730km の予定路線が決められた。高速自動車国道法では建設管理は建設省(現国土交通省)が所管して路線の指定と整備計画決定を行い、うち有料のものは日本道路公団に行わさせることとなった。あわせて道路整備特別措置法の改正が行われ、日本道路公団を実施機関とする有料道路として高速自動車国道の建設が進められることとなった。こうして、予定路線、基本計画決定、整備計画決定、施工命令と続く計画段階は建設省が、また実施段階は、施工命令を受けた後日本道路公団が担当する体制が整えられた。その後、昭和 32 年 10 月に名神高速道路の整備計画決定、施工命令により高速道路建設が実際に始まり、名神高速道路は昭和 40 年 6 月に小牧・西宮間全線が開通した。

昭和 41 年(1966)7 月には、国土開発縦貫自動車道建設法及び、議員立法による各個別道の建設法(東海道、関越、東海北陸、九州横断、中国横断の合計 5 路線 1,330km)を統合し、かつ新たな路線を追加して 32 路線約 7,600km の予定路線を定めた国土開発幹線自動車道建設法(国幹道法)が制定された。

2. 高規格幹線道路網計画の決定

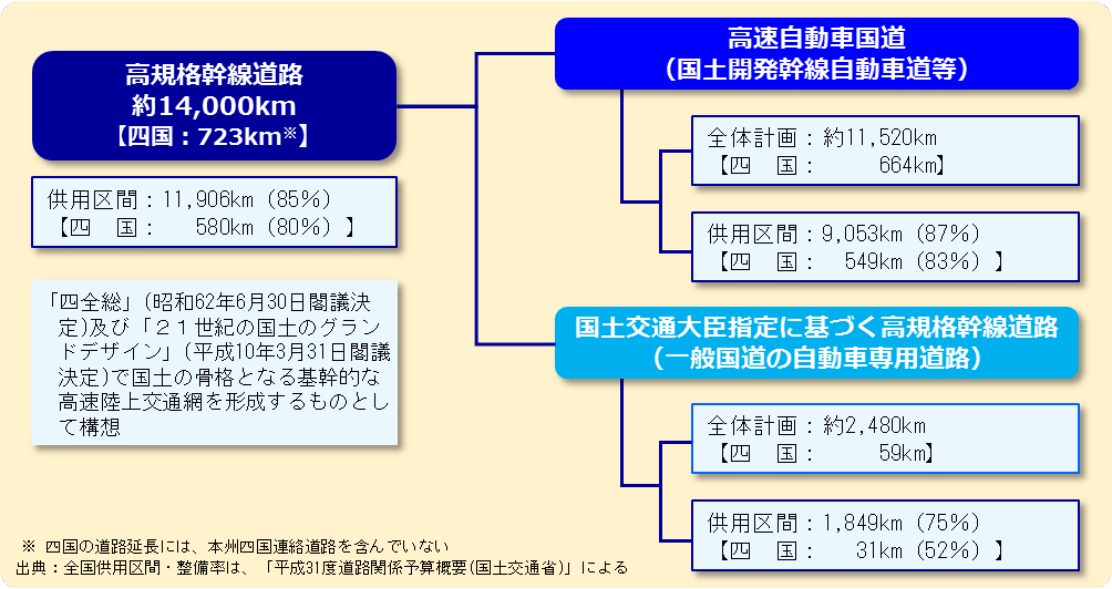
昭和 62 年(1987)5 月に建設省は、道路審議会に対して、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路網として、高規格幹線道路網を構成する路線用件等を諮問し、6 月には適当と認めるとの答申を得た。その結果、同年 9 月に国土開発幹線自動車道建設法が一部改正され、14,000km の高規格幹線道路網計画を決定した。このうち、高速自動車国道の予定路線は、新たに 11 路線 3,920km が追加されて 11,520km になった。また、残りの 2,480km は高速自動車国道と一体となって高規格幹線道路網を構成する「一般国道自動車専用道路」であり、本州四国連絡道路 180km を含んでいる。なお、「一般国道自動車専用道路」でも基本計画、整備計画を決定して事業が行われる。

高速自動車国道は、原則として日本道路公団が建設するが、予定路線に並行して自動車専用道路がされる区間ではその自動車専用道路を当面活用するとの考え方が盛り込まれた。また、「一般国道自動車専用道路」のうち本州四国連絡道路は本州四国連絡橋公団が整備し、その他に対しては、建設省が事業を開始してその後公団等の有料事業として事業化する合併施工として整備することになった。

平成 7 年 11 月に開催された道路審議会中間答申で、高速自動車国道のうち、“一般国道のバイパスを高速自動車国道との二重投資を避けるため、自動車専用道路として整備し、高速自動車国道機能を当面代替することが可能な路線”として、「高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路」が定められた。なお、「高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路」は、一般国道として整備されるため、基本計画、整備計画の決定

を必要としない。

平成 15 年 5 月、高速自動車国道法が改正され、高速自動車国道のうち、必要な高速道路建設のため、国と地方が負担(国が 3/4、地方公共団体が 1/4)して直轄事業で整備する新直轄方式が導入された。



▲高規格幹線道路網の整備体系（平成 31 年 3 月時点）

四国の高規格道路整備

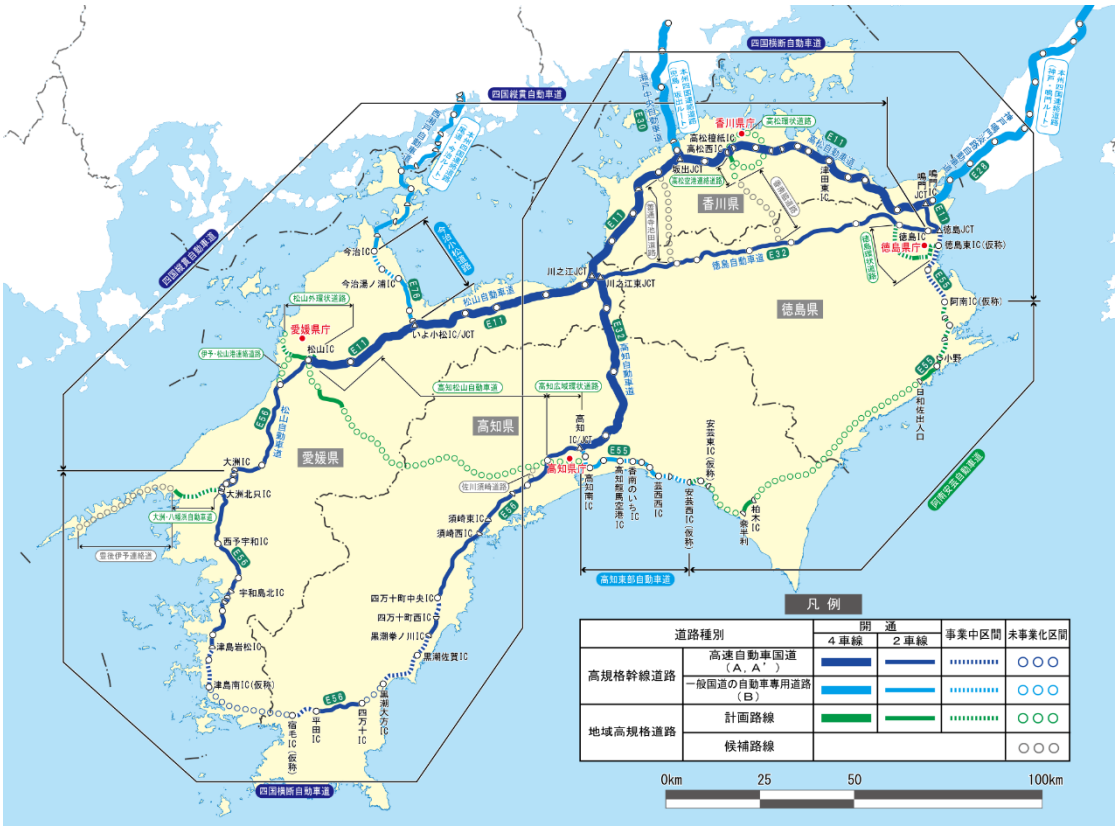
1. 予定路線、基本計画、整備計画

昭和 41 年 7 月の国土開発幹線自動車道建設法制定に際して、徳島市・大洲市間の四国縦貫自動車道 222km と高松市・須崎市間の四国横断自動車道 150km が予定路線となった。その後昭和 62 年 9 月の同法一部改正時に、阿南市・高松市間 110km、須崎市・大洲市間 190km 区間が四国横断自動車道の予定路線に追加され、四国の予定路線長は 672km になった。

昭和 44 年、四国縦貫自動車道の徳島市・脇町間 41km、四国横断自動車道の高松市・豊浜町間 42km で、四国最初の基本計画が告示された。昭和 45 年には高知県内で、昭和 46 年には愛媛県内でも基本計画が告示され、昭和 48 年には四国縦貫自動車道の全線、徳島市・大洲市間と四国横断自動車道の高松市・須崎市間が基本計画区間になった。平成 3 年までには四国横断自動車道の阿南市・津田町（さぬき市）間、須崎市・窪川町（四万十町）間、大洲市・内海村（愛南町）間が、平成 9 年に四国横断自動車道の高松市・津田町（さぬき市）間、窪川町（四万十町）・中村市（四万十市）間が基本計画区間に追加され、今日に至っている。

昭和 47 年、善通寺市・川之江市間で四国最初の整備計画決定、施行命令がなされた。昭和 63 年までには、徳島市・美馬町間、川之江市・伊予市間、高松市・伊野町（いの町）間で整備計画決定、施行命令がなされ、平成 2 年までには、美馬町・川之江市間、伊予市・大洲市間、伊野町（いの町）・須崎市間で整備計画決定、施行命令がなされた。平成 10 年 12 月時点では、鳴門市・阿南市間、鳴門市・津田町（さぬき市）間、高松市内、大洲市・

宇和島市間、須崎市・窪川町（四万十町）間整備計画決定、施行命令が終わり、現在に至っている。



▲四国の高規格幹線道路図

また、「一般国道自動車専用道路」については、高知東部自動車道を構成する高知南国道路では平成元年に基本計画、平成 3 年に整備計画が決定され、南国安芸道路では平成 9 年に基本計画、平成 12 年に整備計画が決定されている。また、今治小松自動車道では平成元年に基本計画、平成 5 年と平成 13 年に整備計画が決定されている。

2. 建設、供用

昭和 60 年(1985)3 月 27 日に四国縦貫自動車道の三島川之江・土居間 11.0km が四国で初めて供用された。続いて昭和 62 年(1987)10 月 8 日に高知県内で初めての四国横断自動車道大豊・南国間 21.0km が、同年 12 月 16 日には縦貫道の三島川之江 JCT 間 3.2km、及び香川県内初めての横断自動車道善通寺・川之江 JCT 間 35.2km が同時供用され、四国全体の供用延長は 70.4km になった。

▲昭和 60 年 3 月四国初の高速道路が開通
（松山道　三島川之江～土居）

▲平成 12 年 3 月エックスハイウエイ完成
（徳島道　井川池田～川之江東 JCT）

翌年昭和 63 年(1988)4 月に高規格幹線道路の本州四国連絡道路児島坂出ルート 37.3km が完成した。なお、平成 4 年 4 月に横断自動車道高松西・善通寺間が開通した時に本州四国連絡道路が四国横断自動車道に直結された。これより先、平成 3 年 3 月には縦貫自動車道の土居・いよ西条間が、また平成 4 年 1 月には横断自動車道川之江 JCT・大豊間が開通している。このうち、横断自動車道の高松西・川之江 JCT 間及び接続している縦貫自動車道のいよ西条・川之江 JCT 間は当初から 4 車線で供用されたが、横断自動車道の川之江 JCT・南国間は暫定 2 車線で供用された。なお、その後の四国の高規格幹線道路整備では、より早期の供用を目指して、ほとんどの区間で暫定 2 車線供用を先行させた。ちなみに、徳島県内初めての高速道路の供用は平成 6 年(1994)3 月の縦貫自動車道　藍住～脇町間 30.1km であった。

四国の高速道路が初めて供用してから 15 年後の平成 12 年(2000)3 月には、四国縦貫自動車道の徳島・大洲間が、また四国横断自動車道の高松西・伊野間が供用され、四国 4 県都をつなぐ X ハイウエーが開通し、この時点で供用率は 50%の 406km となった。

▲四国 4 県都を結ぶエックスハイウェイの完成（平成 12 年）

その後も高規格幹線道路の整備は精力的に行われたが、国が計画して道路公団が建設する方式のみでは必ずしもスムースに整備できない路線区間もあり、地域の実情に応じてさまざまな工夫がこらされた。

四国横断自動車道の徳島・鳴門 JCT 間は NEXCO 西日本が建設し、平成 27 年 3 月に暫定 2 車線で供用された。徳島 JCT・徳島東間については、NEXCO 西日本が建設しているが、徳島東・阿南間については、新直轄方式で事業化されている。

四国横断自動車道の高松西・鳴門間 65.3km については、高松市内の高松西・高松市東間は一般国道 11 号高松東道路用地の上空を利用して NEXCO が建設し、高松市東・津田東間は国土交通省と NEXCO との合併施工により、一般有料道路高松東道路として整備された。津田東・鳴門間は NEXCO が建設している。一般国道 11 号としての高松東道路は昭和 56 年に事業化、一般有料道路高松東道路は昭和 63 年に事業化された。高松西・高松中央間は平成 15 年 3 月に、高松中央・さぬき三木間は平成 13 年 3 月にそれぞれ 4 車線で供用され

た。さぬき三木・津田東間は平成 10 年 3 月に暫定 2 車線で供用され、津田東・鳴門間は平成 14 年 7 月までに暫定 2 車線供用されている。その後、さぬき三木・鳴門間の 4 車線化が NEXCO により整備され、平成 31 年 3 月に供用された。なお、高松市東・津田東間は一般国道の自動車専用道路区間となっていたが、平成 29 年 11 月に四国横断自動車道に編入された。

愛媛県内の四国横断自動車道大洲以南については、まず大洲道路が接続している。大洲道路は国道 56 号線バイパスとして昭和 55 年に事業化され、平成 4 年同大洲南・東大洲間は自動車専用道として 2 車線供用された。平成 7 年、四国横断自動車道の大洲・大洲北只間が「高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路」として認定され、平成 16 年 4 月に両インターチェンジ間が直結された。大洲北只・西予宇和間は道路公団が施行して平成 16 年 4 月に暫定 2 車線で供用された。西予宇和・北宇和島間は、平成 15 年 12 月に新直轄方式の指定を受け、平成 24 年 3 月に暫定 2 車線で供用された。北宇和島・津島岩松間は国道 56 号線バイパス宇和島道路として昭和 59 年に事業化された後、平成 7 年に自動車専用区間が「高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路」の指定を受け、平成 27 年 3 月に暫定 2 車線で供用された。また、津島岩松・内海間も「高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路」の指定を受けた自動車専用の国道 56 号線津島道路として平成 24 年に事業化され、事業実施中である。

▲四国の高規格道路整備の変遷

高知県内の四国横断自動車道では、平成 14 年 9 月に伊野・須崎東間が道路公団施工で暫定 2 車線供用された。須崎東・須崎西間については国道 56 号線須崎道路として昭和 51 年に事業化された後、自動車専用区間が「高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路」の指定を受け、平成 21 年 3 月に暫定 2 車線で供用された。須崎西・四万十町中央間は、平成 9 年に事業化されたが、新直轄方式の指定を受け、平成 24 年 12 月に暫定 2 車線で供用された。四万十町中央・黒潮佐賀間については、「高速自動車国道に並行する

一般国道の自動車専用道路」の指定を受けた国道 56 号線窪川佐賀道路・片坂バイパスとして事業化されている。このうち片坂バイパスは平成 17 年に事業化し、平成 30 年 11 月に 2 車線で供用され、窪川佐賀道路は平成 24 年から事業実施中である。黒潮佐賀・黒潮大方間の国道 56 号線佐賀大方道路も「高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路」の指定を受けて平成 29 年から事業実施中である。四万十・宿毛間については、昭和 51 年に四万十市古津賀･宿毛市和田間の国道 56 号線中村宿毛道路として事業化された。その後平成 7 年に自動車専用道路区間が「高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路」の指定を受け、四万十・平田間は平成 21 年 3 月までに暫定 2 車線で供用されており、平田・宿毛間は平成元年から事業実施中である。

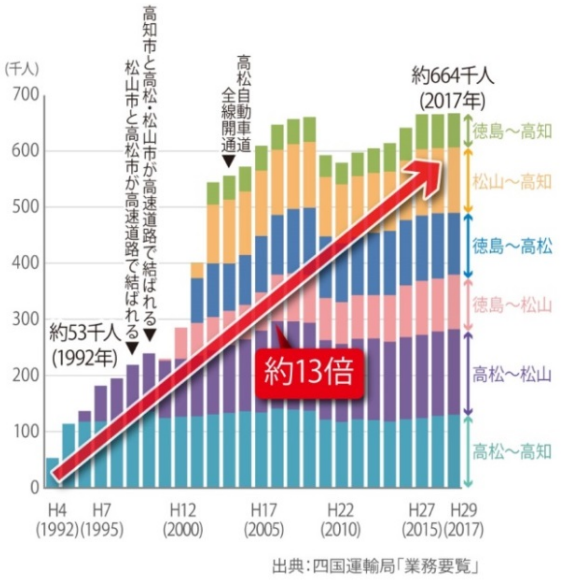
「一般国道自動車専用道路」については、高知東部自動車道を形成する高知南国道路は平成 2 年に事業化され、そのうち高知南・高知龍馬空港間が平成 28 年 4 月までに暫定 2 車線で供用されている。南国安芸道路は平成 12 年に事業化され、そのうち香南のいち・芸西西間が平成 26 年 3 月までに暫定 2 車線で供用されている。また、今治小松自動車道では平成元年に事業化され、いよ小松・今治湯ノ浦間の今治小松道路は平成 13 年に NEXCO 管理の有料道路として暫定 2 車線で供用されている。今治湯ノ浦・今治間は平成 13 年から事業実施中である。

四国の高速道路整備による効果

1. 小さくなる四国

四国 4 県都間の自動車移動は時間が読めるようになり、移動時間も約 3～5 割短縮され効率的な旅行計画が可能となった。中でも、地形急峻で大雨等の通行規制への懸念が多かった一般国道 32 号の代替えとなる、高知道の 4 車化による時間短縮効果には目を見張るものがある。また、高知・松山間の一般国道 33 号も四国 V ルートとして道路条件は同じで、高知・松山間の移動は、高知道・松山道経由(高速バス等)の利用が定着している。

高松市を拠点とした場合の、四国西南部の宇和島市及び四万十市への日帰り業務も可能となり、担当者の疲れは増すものの移動範囲の拡大では選択肢が増えた。
また、JR 瀬戸大橋線と合わせて、3 架橋ルートの整備により本州と四国を移動する人が、高速バス網等の拡大進展もあり増大している。
これに伴い、四国と中国・近畿を統合的に管轄する営業体制に移行し、業務拠点の集約化を進める企業が目立ってきた。

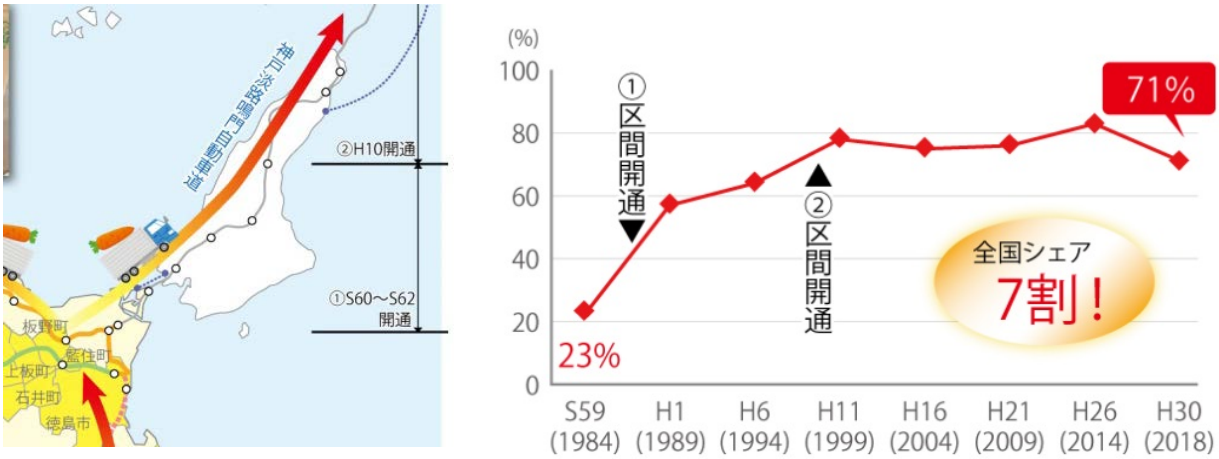


▲高速バスの利用者数

2. 四国の特産物が首都圏・阪神に直結

四国特産の鮮魚や野菜類が、天候等に左右されず、荷痛みも少なく、大量確実に、タイ

ムリーに首都圏・阪神圏にダイレクトに出荷できる様になったことから、例えば、宇和島市・愛南町等愛媛県南産のマダイが全国シェアで約 6 割に拡大、徳島県産の 4 月のニンジン出荷量がこれも全国シェアで 8 割に拡大している。産地から四国内高速道路及び本四架橋道路活用による本州側高速道路とのネットワーク直結の意義は大きい。



▲4 月のにんじん出荷量に占める徳島県のシェア

3. 体験型観光客の増加が顕著

道路構造物そのものが観光施設となり集客に尽力した。特に、しまなみ海道のサイクリングロードは、サイクリストの宿泊施設や、各種サポート施設の整備により、平成 26 年度実績で約 12 万人の利用客を数えている。世界的に無二な道路施設が体験型観光空間となり、PR 及び活用法如何でまだまだ観光客を呼び込める要素はある。

一方、完全な高速道路の連結アクセスは完成していない高知県黒潮町の土佐西南大規模公園(大方地区)には、温暖な気候とそれなりのアクセスのし易さ等で、四国外を含め県内外から各種スポーツ合宿の利用者が増加している。

また、徳島県から高知県にかけての吉野川でのラフティグについても、高知道をはじめとする四国内及び関空等とのアクセスの良さが際立って、世界大会の開催等の PR の良さと好河川条件等で、インバウンドの増加にもつながっている。

4. 災害時のお助け空間確保

高速道路は、地震・津波・豪雨等に強く、災害救助活動に対応できる連続空間を確保、災害時の避難場所にもなり、退避のための移動お助け空間が連続的に拡大・整備されている。また、阪神淡路大震災時においては本州の幹線道路の代替路線としても活用され四国のみならず本四三架橋も含めた高速道路ネットワークが災害時の安心・安全に大きな役割を果たしている。

＜参考文献＞

・建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988 年)
・建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」(四国建設弘済会、1978 年)
・道路ポケットブック 1992. (建設省四国地方建設局)
・この 100 年をふりかえり明日の四国に繋げる (建設集四国地方建設局 2000 年)
・高松道建設史 (国土交通省四国地方整備局・日本道路公団四国支社・香川県)