

第5節 区間別の取り組みと対応

(1)善通寺～三島川之江間



善通寺ICで行われた四国横断自動車道の起工式＝昭和59年5月29日

事業の経緯

昭和44年1月22日に善通寺～大野原間が、昭和45年6月18日に大野原～三島川之江間がそれぞれ基本計画決定され、昭和47年6月20日に整備計画の決定および第6次区間として施行命令を受けた。

昭和48年2月にJH大阪支社は高松工事事務所を開設し、四国初の高速道路建設がいよいよスタートした。しかし、実現までの道のりは長く険しかった。路線の通過する地域は、人口密度が高く、全国でも有数の生産量を誇

るレタス、タマネギなどの生産性の高い優良農地が広がっているため、土地に対する愛着が強く用地買収が困難であったほか、降雨量が少ないため水事情も厳しく、路線上に点在する約100カ所のため池に対する補償や少ない水を有効かつ組織的に利用するための複雑な用排水路の機能回復など、さまざまな問題が持ち上がった。

JHは、昭和49年1月19日に四国横断自動車道事業概要説明会を開き、4月以降に路線発表を行い、設計協議・用地測量を経て、建設に着手し、昭和53年度には供用を開始したい

とする計画を明らかにした。これに対し沿線住民は、「肥よくな農用地を奪う」「貴重な地下水が建設によって汚染される」「地域を分断し、住民の生活を脅かす高速道路はいらない」と反発し、各地で建設反対運動が起こった。

中でも特に激しかったのが観音寺地区だった。昭和49年3月25日に観音寺市高速道路対策協議会が発足し、県・市に建設の見直しを強く働きかけ、JHに対しては、沿線約3,000世帯の署名を添えて要求書を提出した。

建設反対の激しい嵐が吹き荒れる中、JHは昭和51年4月8日、路線発表を行ったが、反対運動は一層の高まりを見せ、沿線2市5町は高速道路反対西讃地区連絡会議を結成した。話し合いは難航し、全国で建設計画が最も遅れている区間に挙げられるほどだった。



沿線では激しい反対運動が起こった



昭和52年3月14日、県は沿線住民の要望を十分に考慮することを条件に「四国横断自動車道用地事務の委託に関する協定」に調印した。



対策本部の看板を掲げる前川知事
＝昭和52年4月1日

条件付きの合意は全国でも珍しいケースだった。JHは要望に応え、地元住民を第一に、環境・地域生活に十分配慮して建設を進めることを約束した。

その後、JH・県・市の再三にわたる働きかけにより、各地で事業説明会が始まり、一部では中心杭の打設を行うなど、徐々に進展し始めた。こうした動きの中、観音寺市高速道路対策協議会は、JH・県・市に要望書を提出するなど、依然として反対運動を続け、受け入れを拒否する姿勢を崩さなかった。

昭和56年に協議はようやく進展し、同協議会は、住民の生活・安全確保に積極的に取り組むことを条件に、10年近く拒否し続けてきた事業説明会の開催を受け入れた。説明会は同年5月から市内9会場で行い、公害対策を中心に活発な討論が交わされた。

旧農村集落地に市営住宅、労住協団地（と

もに約百世帯）など新興住宅が加わり五百数十世帯と観音寺地区の沿線で最大の居住地域となる池之尻地区では、幅員23.5m、高さ約6mの盛土構造で建設する計画に「農村集落地、市営住宅、労住協団地などの一部がルートにかかり、地域が分断され、騒音被害を受ける」と反対の声が多く挙がった。住民から提案として出されたのが、地下に掘り下げて建設する掘削方式だった。

提案を受けたJHは、民間調査機関に委託し、本格的な調査に乗り出した。約1年にわたる科学的調査の結果、ため池の漏れ、周辺井戸の枯渇など、農業や日常生活に多くの影響が出ることが判明し、掘削構造は不可能との回答を出した。

住民との議論は2年に及び、最終的に遮音壁の設置などを条件に、盛土構造で建設することで合意した。その他の地区でも協議を重ね、JH・県・市は構造変更や沿線道路の整備などを希望する住民の意見を尊重し、地域に溶け込む高速道路づくりを目指して協議に全力を挙げた。

こうした結果、ようやく区間最後となる中心杭、幅杭の打設が始まり、昭和59年11月18日に最後の団体契約調印を交わすことができた。施行命令から12年、幾多の難題を乗り越え、本格的な工事がいよいよ始まった。昭和58年12月工事用道路工事の発注を皮切りに、鳥越トンネル工事を昭和59年3月最初に発注し、その後、土木工事、橋りょう工事を全面着工した。昭和61年度より舗装工事、施設工事に着手し、未買収用地の交渉、文化財調査などの障害を乗り越え重複工事を行う中で、昭和63年3月供用予定を3カ月繰り上げて無事



測量調査に備えての中心杭打ち式＝昭和56年10月30日

完成し、昭和62年12月16日供用を迎えることができた。

路線の概要

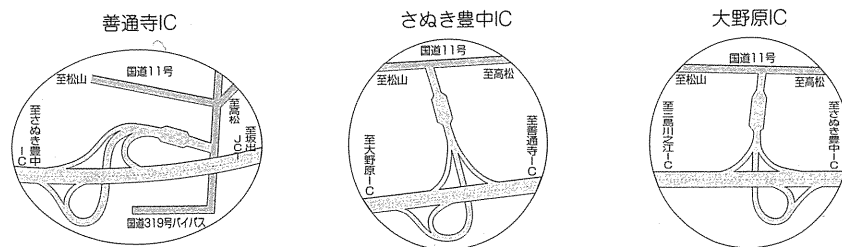
路線は、善通寺北東部で一般国道319号と連結する善通寺ICに始まり、一般国道319号、JR土讃線と交差し、丸亀平野を西へ進み善通寺市吉原町で一般国道11号と交差し、善通寺市西部より三野町へ入り再び一般国道11号を横切り、高瀬町へ入る。この辺りはミカンを主体とした果樹園の広がる丘陵地帯で、高瀬町は四国を代表するお茶の産地としても知られている。路線は高瀬町より眉山トンネルを抜けて豊中町に入り、さぬき豊中ICで一般国道11号と連結する。西讃地区の中核都市である観音寺市の中央部を通り大野原町に入り、大野原ICで再び一般国道11号と連結する。こ

の間は、二級河川財田川と杵田川によって形成された扇状地が広がり、三豊平野と呼ばれる平坦肥沃な耕地で、稲作のみならず、レタス、タマネギなどの野菜、たばこ栽培などが、全国でも有数の生産量を誇っている。道路はさらに西へ進み、豊浜町に入ると、讃岐山脈と瀬戸内海の燧灘に挟まれた狭い山腹を一般国道11号、JR予讃線と平行しながら、3つの連続するトンネルを抜け愛媛県川之江市に至る。

この区間は東が本州四国連絡橋、西は四国横断自動車道・縦貫自動車道川之江JCTとながり、本州と四国各地を結ぶ重要な位置にある。

道路構造

この区間の道路延長は35.2kmで道路規格は、



IC諸元表

(1)普通寺～川之江間

	入 口		出 口		リバース プース	Aランプ (m)	Bランプ (m)	Cランプ (m)	Dランプ (m)	連結等施設
	車線数	ETC 車線数	車線数	ETC 車線数						
普通寺	2	1	4	1	1	401	587	729	816	一般国道319号
さぬき豊中	2	1	3	1	-	899	982	1,176	1,311	一般国道11号
大野原	2	1	2	1		402	519	558	776	一般国道11号

用地買収

県は普通寺市6.4km、三野町2.2km、高瀬町5.7km、豊中町3.2km、観音寺市5.4km、大野原町3.0km、豊浜町5.8kmの2市5町の用地買収を行った。この区間の用地面積は約205万㎡で、移転家屋は約240戸にも及んだ。路線は丸亀平野、三豊平野の中央を盛土で通過するため、平地部（宅地・田・畑）の割合が山地部に比べ非常に大きかった。人口密度が高く（550人/㎢、全国10位）、1年中作物を栽培している優良農地である反面、農家1戸当たりの耕作面積は0.62ha（全国40位）と非常に小さいため関係者の数も多く、土地への愛着も強かった。このため設計協議、用地買収は難航を極めたが、約2,700人に及ぶ地権者の理解と協力のもとに、無事買収を行うことができた。



用地買収契約に調印する地権者の皆さん
（観音寺市黒嶋会館）＝昭和59年11月15日

工事の概要

この区間は、約70%が平地部に位置し、道路構造別の延長をみても、土工区間が約81%、

橋りょう区間が約12%、トンネル区間が約7%で土工主体の工事となった。

工事件数は、工事用道路工事1件、土工工事11件、橋りょう下部土工工事5件、PC上部土工工事6件、鋼上部土工工事4件、舗装工事3件、標識工事6件、トンネル内装板工事2件、遮音壁工事13件、施設工事41件の合計92件の工事を行った。

完成までの事業費は、普通寺IC～三島川之江IC間が約1,800億円、このうち、普通寺IC～川之江JCT間までは、工事費約810億円、用地費約640億円、その他約150億円、合計1,800億円であり、1km当たりの事業費は約45億円と高額であった。

主な工事数量は、切土量400万㎡、客土量230万㎡、総盛土量630万㎡、コンクリート量50万㎡、鋼材4万t、アスファルト合材30万tとなった。

この区間は真砂土を使った盛土工事を主体としており、降雨による法面の浸食対策、法面緑化工法についても十分検討の上施工した。また切土法面についても安定を図るため現場打砕工、プレキャストコンクリート砕工、コンクリート吹付工、アンカー工、岩盤緑化工法などを用い安定に努めた。

地区別の特徴をあげると、普通寺地区では起点側3kmが山地部の切盛、残り5.9kmが平地部の盛土構造で、法面の浸食防止に努めた。横断構造物が多く、盛土区間の法尻に高さ3mのブロックを施工するため、水路の切り廻し、仮排水対策に細心の注意を払った。

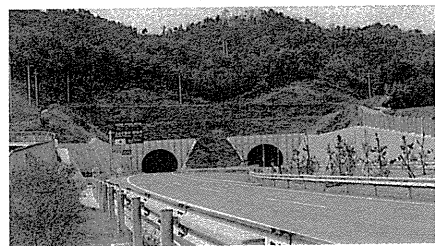
豊中地区では、地質が花こう岩起源の真砂土、風化花こう岩主体で、法面の保護工、切土法面の保護工には特に配慮し、施工した。

観音寺地区では、客土工事で施工し、約7万㎡にも及ぶ文化財発掘調査区域があったため、発掘などの工程を密に調整しながら作業を進めた。

豊浜地区では、香川～愛媛間初のトンネルが3カ所あり、和泉層群の砂岩優性の砂岩・頁岩の互層をロックボルトによる補強を行いながら施工した。



区間最後の橋りょう床版打設が完了した豊浜高架橋



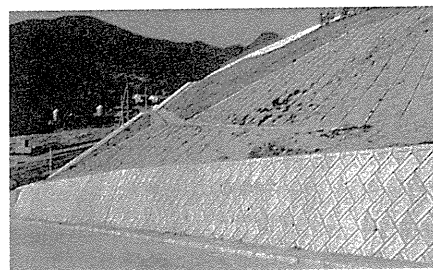
眉山トンネル高松側坑口



工事が急ピッチで行われる善通寺市吉原町付近
＝昭和61年8月12日

沿線対策

植栽工事は、高速道路のグリーンベルト化の構想に伴い、ほぼ全線的に盛土法面に植樹を行った。未植栽法面は民家のない一部の地域のみで、沿線の環境対策の一環となっている。しかしながら、豊浜地区の一部では植栽工事を発注した時点で、樹種の問題も含めて意義の申し出があり、未解決のまま現状凍結



法面には植栽を行った



鳥越トンネル貫通式＝昭和61年6月



鳥越トンネル高松側坑口付近



善通寺市から寄贈されたクスの木の植樹式＝昭和62年11月30日



高瀬PAでの植樹式



参加者全員で記念撮影

とした場所もある。

各施設の植栽は、善通寺ICはクス、高瀬PAは茶、さぬき豊中ICはクロガネモチ、大野原ICは萩、豊浜SAは綿など、各自治体の市町木、花などを植えた。なお、善通寺市からクスが2本寄贈されIC内に植樹されている。

香川県は少雨県であるため、地下水対策にも細心の注意を払わなければならなかった。

この区間には農業用水として存在するため池が多く、うち106個が支障した。三豊平野には出水も多く、路線上にあったものは代替施設を設けるなどして対応した。しかし、高速道路建設に伴う地下水への影響は事前調査では判断しがたい部分もあり、建設後も調査を継続、補償処理を含めて問題解決に努力した。

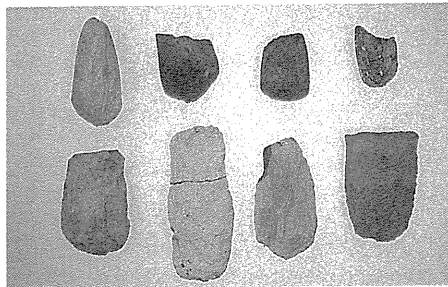
文化財調査

この地域は、瀬戸内海沿岸の気候温暖な平地部で、古くから開けた地域であるため、高速道路の用地内にも数多くの遺跡があった。このため、埋蔵文化財発掘調査を香川県教育委員会に委託し、現地調査を昭和58年2月から4年間の歳月を費やし24遺跡総面積21万700㎡にも及ぶ大規模な発掘調査を行った。この区間の主な埋蔵文化財として、豊中町上高野大地・八反地の延命遺跡、善通寺市金蔵寺町下所の金蔵寺下所遺跡、善通寺市中村町筆岡の永井遺跡が挙げられる。

延命遺跡からは、中世の屋敷地の一面に作られた井戸が出土、大木をくり抜いた井戸枠を底に置き、その上に石を組んでいた。



井戸が出土した延命遺跡

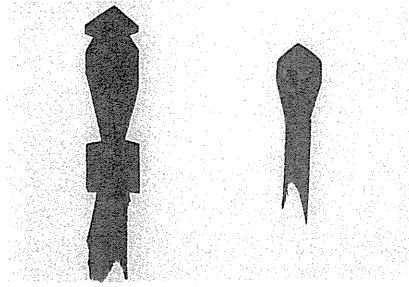


永井遺跡の出土品から、縄文人の生活スタイルがうかがえる

金蔵寺下所遺跡からは古代の建物群や、祭祀用の木製品などが出土した。住人たちが川で人形や船の形をした木の道具を使い、干ばつや飢饉などのお祓いをしていたと考えられている。

永井遺跡の縄文時代後期の川跡からは、多量の土器や石器、ドングリなどの果実類、ひょうたん、網カゴ、木製品などが出土し、この時代に香川で暮らしていた人々の暮らしぶりが分かった。

その他の遺跡からも、弥生時代から古墳時代の竪穴式住居跡、古墳時代から中世にかけての掘立柱建物跡（集落跡）、分銅型土製品やミニチュア土器、鳥形土製品、銅剣形土製品など、注目に値する貴重な文化財が多数発掘された。



金蔵寺下所遺跡から出土した祭祀用の道具

遺跡・古墳名	所在地	面積	発掘年月	文化財
柞田八丁遺跡	観音寺市柞田町	14,000㎡	S61.4～S62.1 S62.6	古墳時代～中世の集落跡
長砂古遺跡	観音寺市池ノ尻町	8,900㎡	S61.1～8	弥生時代～中世の集落跡 横穴式石室古墳が出土
石田遺跡	観音寺市池ノ尻町	17,200㎡	S60.5～S61.1	古墳時代～中世の集落跡
一の谷遺跡群	観音寺市古川町、中田井町、 本大町	36,000㎡	S60.5～S61.12	弥生時代～古墳時代の集落跡 銅剣や銅鏡が出土
延命遺跡	豊中町上高野	18,000㎡	S58.11～S60.5 S61.9	弥生時代～中世の集落跡
財田古墳	豊中町上高野	1,000㎡	S58.9～11	古墳時代の横穴式石室墳 耳環や木棺の釘が出土
四ツ塚古墳	豊中町笠田	1,000㎡	S59.4～5	古墳時代の横穴式石室墳 耳環や須恵器が出土
矢ノ岡遺跡	高瀬町上勝間	2,600㎡	S61.1～2	中世の集落跡 古代の銅鏡が出土
大門遺跡	高瀬町上勝間	5,500㎡	S60.7～S61.1	古墳時代～中世の集落跡
利生寺古墳	高瀬町上勝間	700㎡	S60.12～S61.3	古墳時代の横穴式石室墳 耳環や須恵器が出土
利生寺遺跡	高瀬町上勝間	3,200㎡	S60.5～7	弥生時代後期 中、近世の集落跡
道免窯跡	三野町大見	100㎡	S59.9～10	飛鳥、白鳳時代の須恵器窯跡
西碑殿遺跡	善通寺市碑殿町	5,200㎡	S60.2～4 S61.7～8	弥生、奈良時代、中世の集落跡 近世塚から一字一石経が出土
矢ノ塚遺跡	善通寺市吉原町	11,800㎡	S59.10～S60.8	弥生、奈良時代、中世の集落跡 珍しい剣・鳥・分銅形土製品が出土
上一坊遺跡	善通寺市吉原町	2,800㎡	S60.11～S61.1	中、近世の集落跡 近世陶磁器が出土
乾遺跡	善通寺市中村町	2,100㎡	S60.9～11	弥生時代前期の低湿地遺跡
中村遺跡	善通寺市中村町	9,000㎡	S59.7～9	中世の集落跡 古代の銅印「貞」 が出土
永井遺跡	善通寺市中村町	33,300㎡	S60.5～S61.12	近世の集落跡 川から縄文時代後、 晩期の土器が大量に出土
稲木遺跡	善通寺市下吉田町	21,300㎡	S58.6～S59.2 S59.4～S60.3	弥生時代～古代の集落跡 銅鏡が出土
金蔵寺下所遺跡	善通寺市金蔵寺町	17,000㎡	S58.4～S60.2	古代～中世の集落跡 川跡から祭 祀に使われた木製品が出土

(2)高松～善通寺間



起工式でクワ入れする平井知事ら関係者（土器川河川敷）＝昭和62年10月20日

事業の経緯

高松～善通寺間は、昭和44年1月22日に善通寺～豊浜間とともに基本計画路線に組み入れられた。昭和63年開通の瀬戸大橋と直結する重要ルートとして早期完成が期待されたが、国の財政事情などから事業着手は大幅に遅れた。県は国に対して建設促進の要望を続け、先行する善通寺～豊浜間から10年遅れの昭和57年1月20日ようやく整備計画路線に昇格した。各種調査を進め、昭和59年11月30日に第9次区間として待望の施行命令を受けた。

工事に先立って昭和56年11月、建設省は当区間の関連地域の環境に及ぼす影響について調査し、環境影響評価報告書にまとめた。調査の結果、大気汚染や水質汚濁、騒音といった項目はすべて基準値を下回り、人の健康や

生活環境への悪影響は少ないとの結論に達した。また、この区間で最も危ぐされたのは、瀬戸内海国立公園に含まれる飯野山（讃岐富士）周辺の景観に及ぼす影響である。計画路線は飯野山の山麓を通過するため、この点についても細心の調査が行われた。結果、計画路線は標高40m部分の雑木林や果樹園を通過するため、国立公園区域（標高100m以上）を侵すこともなく、公園内の植生への直接的な影響はないと判断された。一般国道11号坂出丸亀バイパス、坂出富士見町付近の市街地、鎌田池、聖通寺山、青ノ山、丸亀城など周辺からの代表的な眺望については、一部法面に遮られる個所があったものの、計画路線の景観上の問題は少ないと判断できた。法面についても、地質上可能な限り緑化に努め、従来地形との不連続性や違和感をなくし、景観と



完成を祈念し中心杭を打ち込む前川知事（中間町）＝昭和60年12月18日

しての機能を損なわないように配慮した。

JHは優良農地やため池をできる限り避けるよう配慮して路線を選定し、昭和60年3月25日に路線発表を行った。その後、JH・県はルート上の4市3町の地元協議、用地買収を急ピッチで進めたが、坂出市の川津、府中両地区で建設反対の声が出た。

坂出JCT、坂出ICの建設予定地にかかる川津地区からは、河川改修や生活道路などの周辺整備について強い要望が出された。狭い地区内にJCT、ICを建設することに抵抗感を持つ住民も多く、話し合いは平行線をたどった。地域では瀬戸中央自動車道の坂出IC建設の際に、住居跡などの貴重な遺構が出土しており、高松道建設区間でも建設工事の着手に先立ち約1年間という長期の文化財発掘調査の必要性が指摘されていたことなどから、早い時期に地元の協議の円満な解決が望まれていた。

JH・県は、坂出市の協力を得ながら、住民の理解と協力を得るため粘り強く交渉を続けた。再三にわたる話し合いの末、ようやく合意に達し、平成元年8月30日に設計協議に関す



初の幅杭を打ち込む堀家丸亀市長＝昭和62年5月11日

る契約書を交わすことができた。

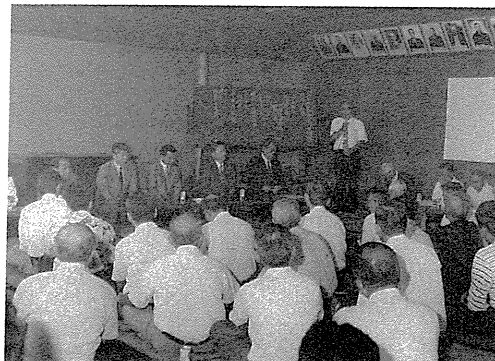
府中湖周辺の府中地区でも話し合いは難航した。懸案となったのは、住民の生活道路となる側道橋の建設問題であった。

付近にはかつて綾川を挟み小原橋が架かっていたが、府中ダムの建設で水没し、対岸との連絡が途絶えたままになっており、住民からは生活道路として側道橋建設を望む声が強かった。

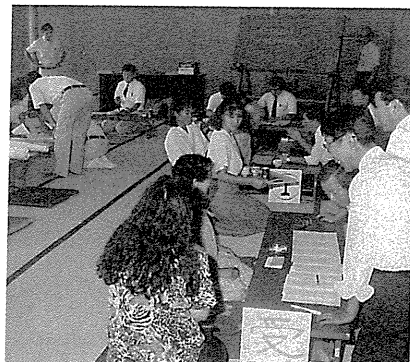
JHは、高速道路建設に伴い損なわれることとなる機能の回復という観点からは、側道橋を建設することは非常に厳しい状況にあった。



幅杭打設の覚書に調印し握手する小林川津町横断道対策協議会長ら（坂出市役所）＝平成元年8月30日



集団調印同意を決めた府中地区横断道対策協議会地権者総会
＝平成2年8月18日



府中地区用地補償契約集団調印
＝平成2年8月19日

長さ200m級の側道橋の建設には、約10億円もの費用が必要であり、建設に踏み切るとしても、事業主体、負担割合、架橋位置などの問題も浮上し、JH・県・市の協議は平行線をたどった。

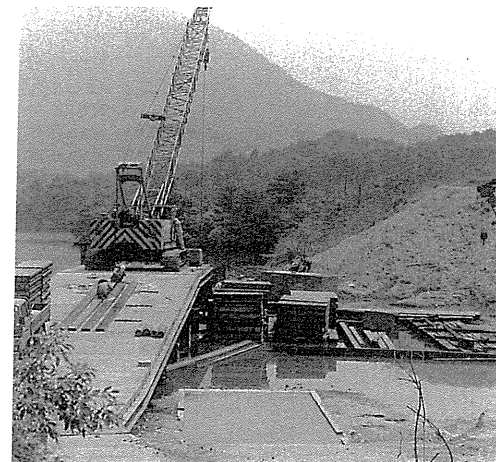
他の地区で用地買収・幅杭打ちなどの作業が本格化していく中、同地区の設計協議は依然として足踏み状態が続き、地元は側道橋の建設が認められなければ協議に応じない構えを崩さなかった。

ルート最大の構造物となるさぬき府中湖橋は、工期が2年半必要なことから、府中地区の動向は、高松西～善通寺間の平成3年度完成目標を達成する鍵を握っており、懸案である側道橋建設問題に注目が集まった。

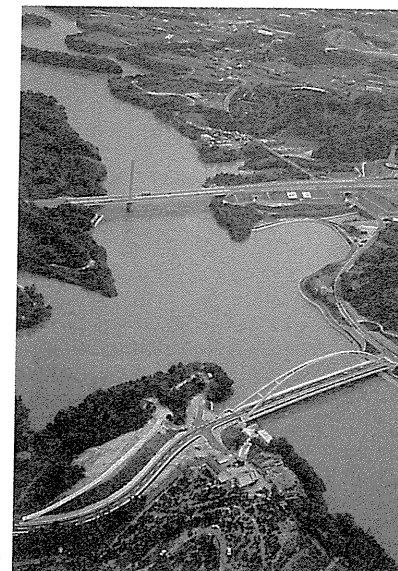
JH・県・市は協議を重ね、最終的に坂出市が事業主体となり橋の建設を行い、県は工事費用の負担を軽減するよう努力し、架橋位置など地元の要望にできる限り応えることとなった。これにより、住民の悲願であった側道橋の建設が決まった。



国分寺トンネルの貫通突破を喜ぶ平井知事と
川本JH高松建設局長＝平成2年4月6日



さぬき府中湖橋下部工事の準備工事が始まる
＝平成2年5月12日



さぬき府中湖橋（上）と府中湖大橋

側道橋建設の決定で、地元との協議は進展を見せ、平成元年10月2日に設計協議の確認書調印式を行うことができた。その後、区間最後となる幅杭打設を行い、平成2年8月20日、地元住民と用地買収契約の集団調印をして、高松～善通寺間の全線工事が本格的にスタートした。

工事は昭和62年6月工事用道路工事を発注、7月1日に着手した。本線土工工事は、土器川橋（下部工）工事を昭和62年9月1日最初に発注し、その後土工工事、橋りょう工事を全面着工、平成3年度より舗装工事、施設工事に着手した。工事最終段階で予想外に硬い岩盤が出土して平成3年度末の開通予定日には若干遅れたものの、平成4年4月19日に無事供用の日を迎えた。路線発表から開通まで通常10年以上かかるところ、わずか7年4カ月で完成したことは、市町や地元の協力もあり、全体的に

は順調に展開した事業であったといえる。

この区間は、約32万㎡の文化財発掘や85カ所あるため池、230戸を越す支障家屋など問題が山積していたが、関係者が一丸となり解決にこぎ着けた。また土工量は全体で500万㎡に達し、その一部は県道を利用して運搬した。土質が真砂土であったため、前日まで降雨でも翌日には土工工事が可能となる個所も多く、比較的稼働率が高かった。

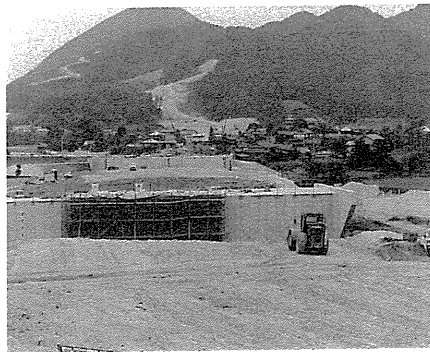
総事業費は約1,311億円で、内訳は工費約591億円、用地費約601億円、その他119億円となった。

平成5年7月2日には側道橋の府中湖大橋が完成し、20年来の悲願の実現に地元住民は感慨深げであった。同橋は長さ167m、幅8.5mで、さぬき府中湖橋から下流500mに架かり、県道府中琴南線と県道綾南府中線を結んだ。形状は景観を重視し、鋼線が橋げたを支えるニー

ルセン形式を採用した。総工費は約15億円であった。

路線の概要

ルートは高松西ICに始まり、六ツ目山と伽藍山に挟まれた唐渡峠を西へ進み、綾歌郡国分寺町に入る。同町は松盆栽の生産地として全国的に有名である。路線は讃岐七富士の一つにも数えられる美しい容姿の六ツ目山ろくを南西に進み本津川を渡る。上空から見ると、高松槽紙ICからこの付近まで、路線がクランク状になっているのが分かる。北にはくちょう温泉、鷺ノ山を望みながら綾歌郡綾南町北端部をかすめ坂出市に入ると、すぐに府中湖が見えてくる。ここは日本有数のカヌー競技場として高い評価を受けている。路線は坂出市南部地域を西へ向かい、綾歌郡飯山町に入る。同町は桃の産地として知られ、毎春一面に咲き誇る花の美しさは現代の桃源郷さながらである。路線は飯山トンネルを抜けて、讃岐富士の名で親しまれる飯野山に向かって西進、再び坂出市に入り一般国道438号と交差する。瀬戸中央自動車道と連結する坂出JCTを通過し、飯野山北ろくをかすめながら、中讃地区の中核都市丸亀市に入る。同市で生産されるうちは、実に全国シェアの90%を占めている。路線は北に丸亀城の雄姿を望みつつ県下唯一の一級河川・土器川を渡り、かつての条里制の跡を残す碁盤の目のような水田地帯を突っ切るように南西へ進む。そのまま盛土構造の路線を直進して善通寺市に入り、一般国道319号と連結する善通寺ICへ至る。



山を切り開き道路の建設が進む
＝平成2年5月31日



桃をかたどった坑口（飯山トンネル）

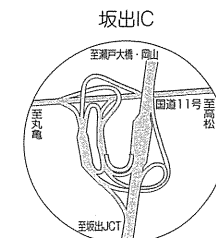
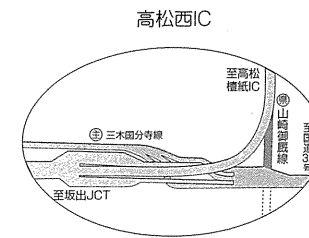


土工工事（額坂高架橋付近）

道路構造

この区間の道路延長は21.7kmで、道路規格は第1種第2級B規格、設計速度100km/h、車線数は上下各2車線の4車線、最小曲線半径は800m、最急縦断勾配は5%となっている。

この区間の連絡等施設のうち、ICは、主要地方道三木国分寺線と連結する高松西IC、一



IC諸元表

(2)高松～善通寺間

	入 口		出 口		リバース ブース	Aランプ (m)	Bランプ (m)	Cランプ (m)	Dランプ (m)	連結等施設
	車線数	ETC 車線数	車線数	ETC 車線数						
高松西	3	1	5	1	-	-	483	649	-	県道三木国分寺線
坂出	2	-	3	-	-	-	512	828	-	一般国道11号 一般国道30号 (瀬戸中央自動車道)

用地買収

この区間は、高松市1.4km、国分寺町4.0km、綾南町0.9km、坂出市5.6km、飯山町3.7km、丸亀市5.2km、善通寺市0.9kmの4市3町の用地買収を行った。この区間の用地面積は約150万㎡で、用地提供者は約2,070人、移転家屋は237戸に及んだ。

工事の概要

この区間の路線は、土工区間が約17.7km（約82%）、橋りょう区間が約2.9km（約13%）、トンネル区間が約1.1km（約5%）で、土工主体の工事となった。

工事件数は、土工工事10件、橋りょう工事9件、舗装工事2件、施設工事33件、その他工事

15件の合計69件である。

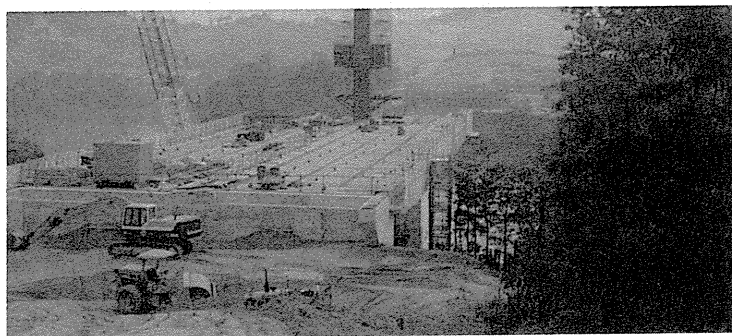
また、主な工事数量は、土工量約380万 m^3 、コンクリート量約25万 m^3 、鉄筋量約2万7,831t、鋼材量約4,234t、アスファルト量約17万8,000t、樹木約9万6,000本である。

沿線対策

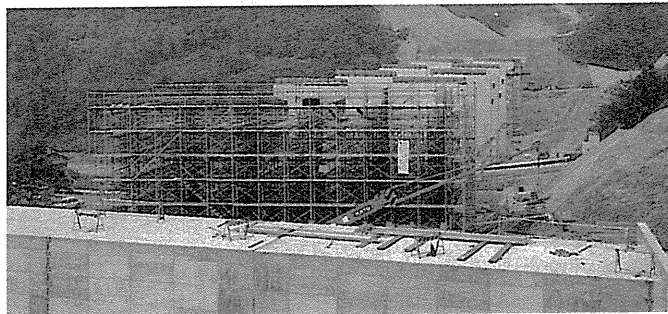
JHと丸亀市は、横断道の高架下などの殺風景になりがちな場所に壁画や彫刻を設け、通行する人々に潤いを与える空間を演出した。



土工工事（国分寺地区）



斜張橋工事（さぬき府中湖橋）



橋りょう工事（池の宮高架橋）

丸亀市三条町の県道善通寺府中線との高架下三角地には彫刻を設置した。丸亀市の商店街などで開催された野外彫刻展の出品作で、高松市在住の大島克文氏作「トンボの枝」、高知県南国市在住の都築房子氏作「POSITION'92」、牟礼町在住のアキホ・タタ氏作「パラダイス」の3点である。地元児童の通学路にもなっている場所に設置したことで、子どもたちが身近に芸術に触れることができるようになったと好評である。

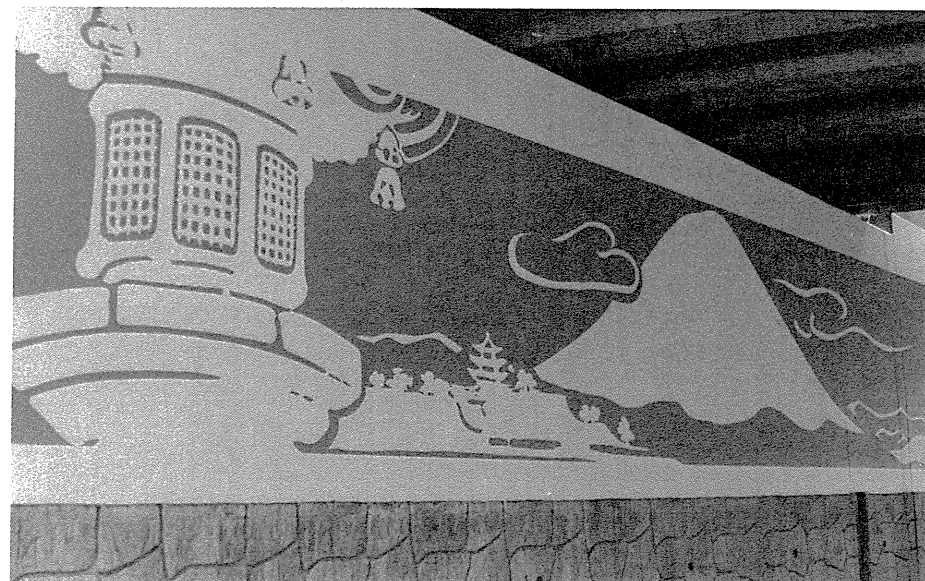
同市郡家町の県道と交差する高架橋側面には壁画を描いた。同所は金毘羅さんへ向かう観光バスの通行も多く、金毘羅参りのムード作りに一役買っている。このほか、同市川西町北の丸亀BS付近にも、丸亀市役所の都市空間デザイン計画策定研究会のアイデアで、斬新な色合いとデザインの幾何学的な模様を描

いた。

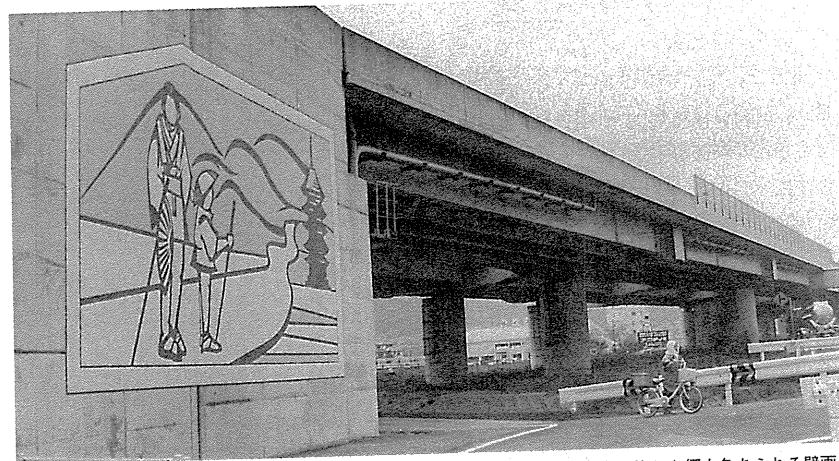
坂出市府中町の府中湖PA上り線には、生き物にやさしい自然環境を再現し、高速道路利用者や地域の人々に野鳥や昆虫と親しんでもらおうと、ビオトープ「びおっと府中湖」を整備した。面積約5,000 m^2 の敷地内にアラカシやクスノキ、アオキなどを植え、フィーダー、バードパス、雑木林、丸太積みなどのエコアップ装置を設けた。

建設の際にはコンクリートや鉄を使わず、土、石、木だけで造成したほか、池や湿地の水源は、PA内の雨水を循環して利用するなど自然環境に特に配慮した。

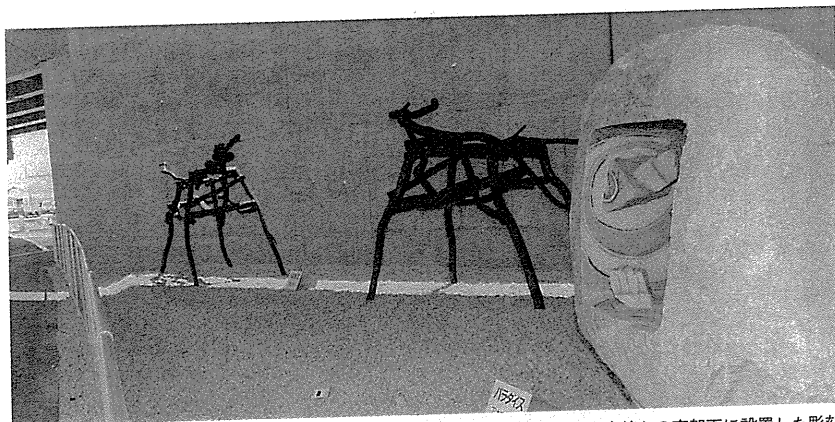
平成11年の調査では、ウグイス、ホトトギス、メジロや、ギンヤンマ、トノサマバッタ、チョウセンカマキリなどが見られた。



通行する人々の心を和ます高架下の壁画



普通寺市内の橋台に施した郷土色あふれる壁画



丸亀市三条町の県道普通寺府中線との高架下に設置した彫刻



JHの費用により県教育委員会が発掘し記録保存を行った

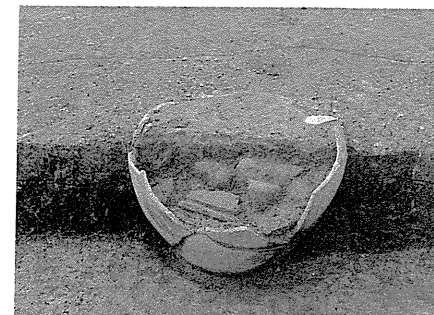
文化財調査

この区間では昭和63年4月から平成3年9月まで、29遺跡総面積約32万㎡におよぶ埋蔵文化財調査を行った。この区間の主な埋蔵文化財として、丸亀市郡家町田代の郡家田代遺跡、坂出市川津町の川津下樋遺跡、国分寺町福家の六ツ目古墳が挙げられる。

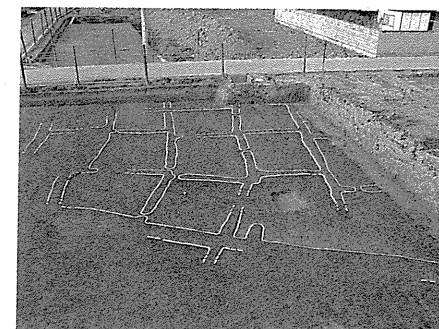
郡家田代遺跡からは、火葬したあと壺に入れて埋葬した人骨が出土した。奈良時代に中国から伝わった火葬は、香川県でも僧侶や上流社会の間に広まっていた。

瀬戸中央自動車道と連結する坂出JCT・坂出IC付近一帯では、弥生から中世にかけての複合遺跡「川津遺跡群」の発掘調査が行われた。同遺跡群は、下川津遺跡、川津中塚遺跡、川津下樋遺跡、川津二代取遺跡などからなる。坂出IC直下の下川津遺跡からは、木製農耕具のカラスキをはじめ竪穴式住居跡や水田跡が出土したほか、多数の土器も見つかり、弥生時代に大集落として開けていたことを物語っていた。川津下樋遺跡からは、碁盤の目のように並んだ小さい方形の水田跡が出土、間には水口があり、現代と同じように用水が上流から下流へ流れていくようになっていたことが分かった。

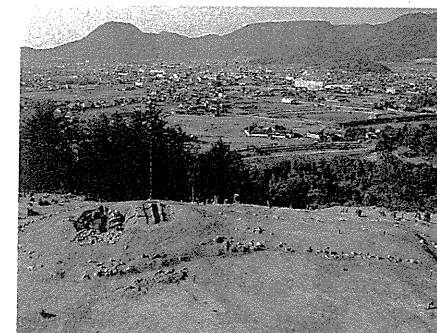
国分寺六ツ目古墳は、古墳時代初期のものとみられる全長20.7mの前方後円墳で、後円部に3基の埋葬主体部があり、大人2人と乳幼児1人を葬っていた。石室の内外からは鉄製の刀・剣・鏃・斧・刀子などの副葬品や古式土師器、広口壺などが出土、現在埋葬部3基は隣接地に移築復元している。



郡家田代遺跡からは火葬した人骨が出土



川津下樋遺跡の水田跡



六ツ目古墳は前方後円墳

遺跡・古墳名	所在地	面積	発掘年月	文化財
龍川五条遺跡	善通寺市原田町	22,500㎡	H元.6~H2.12	弥生時代前期の拠点環濠集落
龍川四条遺跡	善通寺市原田町、木徳町	20,200㎡	H元7~H2.3 H2.5~12 H3.4~6	古代~中世の集落跡 中世の銅鏡が出土
三条番ノ原遺跡	丸亀市三条町	13,341㎡	S63.4~H元.2 H元.4~H2.3	弥生時代の集落跡
三条黒島遺跡	丸亀市三条町	7,677㎡	S63.6~11	旧石器時代の石器が出土
郡家原遺跡	丸亀市三条町、郡家町	19,699㎡	S63.4~H2.3	古代~中世の集落跡 出水で祭祀を行った跡を発見
郡家一里屋遺跡	丸亀市郡家町	20,517㎡	S63.4~H2.3	弥生時代、古代の集落跡
郡家大林上遺跡	丸亀市郡家町	11,175㎡	S63.6~H元.3	古代の集落跡 川で祭祀を行った跡を発見
郡家田代遺跡	丸亀市郡家町	12,741㎡	S63.6~H元.2	旧石器の遺跡、古代の集落跡 須恵器を骨壺とした火葬墓が存在
川西北・原遺跡	丸亀市川西町北	3,033㎡	S63.12~H元.3	中世の墓
川西・七条Ⅰ遺跡	丸亀市川西町北	4,034㎡	S63.12~H元.2	古代の集落跡
川西・七条Ⅱ遺跡	丸亀市川西町北	4,760㎡	H元.2~3	古代の集落跡
川西北・鏡治屋遺跡	丸亀市川西町北	12,208㎡	H元.4~H2.3	中世~近世の集落跡
飯野東二瓦礫遺跡	丸亀市川西町北	3,366㎡	S63.12~H元.3	古代~中世の集落跡
飯野東分山崎南遺跡	丸亀市飯野	300㎡	H2.3	古墳の埴輪が出土
川津東山田遺跡	坂出市川津町	28,600㎡	H2.8~H3.3 H3.9	弥生時代~古代の集落跡
川津川西遺跡	坂出市川津町	5,400㎡	H2.5~H3.1	古代~中世の集落跡 墨書土器や土馬が出土
川津中塚遺跡	坂出市川津町	20,990㎡	H2.5~H3.2 H3.5~9	弥生時代、古代~中世の集落跡 中世の墓地も所在
川津下樋遺跡	坂出市川津町	9,850㎡	H2.5~H3.1 H3.7	弥生時代前期の水田、川、井堰 を発見
川津二代取遺跡	坂出市川津町	10,400㎡	H2.5~H3.3	中世の集落跡
川津一ノ又遺跡	坂出市川津町	36,510㎡	H2.4~H3.3 H3.7~9	弥生時代~中世の拠点集落跡 古代の牛馬骨が大量に出土
飯山一本松遺跡	飯山町	2,200㎡	H元.4~5	
綾南奥下池南遺跡	坂出市府中町	2,900㎡	H元.5~7	中世の須恵器窯跡
国分寺下日名代遺跡	国分寺町福家	11,350㎡	H元.8~H2.2	弥生時代、古代の生産域 牛の足跡を発見
国分寺楠井遺跡	国分寺町福家	4,400㎡	H2.4~10	古墳時代の古墳、中世の土鍋な どの土師質土器窯跡が所在
国分寺六ツ目古墳	国分寺町福家	900㎡	H元.9~12	古墳時代の前方後円墳 埋葬部 3基は隣接地に移築復元した
国分寺六ツ目遺跡	国分寺町福家	5,600㎡	H元.10~H2.2	中~近世の集落跡
中間西井坪遺跡	高松市中間町	21,550㎡	H元.8~H2.3 H2.5~H3.7	旧石器、弥生時代~中世の集落跡 古墳、埴輪焼成土坑
中間東井坪遺跡	高松市中間町	709㎡	H9.1~3	旧石器~縄文時代の遺跡
正箱遺跡	高松市檀紙町	800㎡	H11.1~2	奈良時代の集落跡

(3)津田~三木間



工事関係者や地元住民が出席した高松東道路の安全祈願祭（志度町）＝平成2年10月25日

事業の経緯

津田~三木間は、昭和53年12月21日に都市計画の決定がなされ、昭和62年6月30日に高規格幹線道路網計画として閣議決定された。同年9月1日には国土開発幹線自動車道建設法の一部改正により四国横断自動車道の予定路線に追加された。

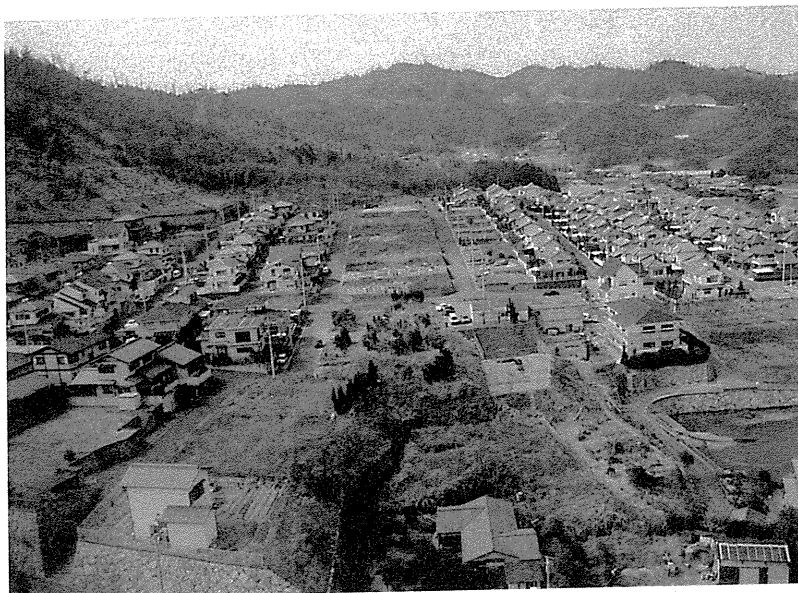
昭和63年4月14日、中心杭の打設を開始、いよいよ本格的に始動する。同年10月17日には道路審議会から「追加された国土開発幹線自動車道予定路線の整備のあり方」について答申を受け、「国土開発幹線自動車道」の機能を相当期間にわたって代替できることから、建設省直轄事業の一般国道自動車専用道路として整備が開始された。その後、平成8年8月30日にJHが一般有料道路として事業許可を得る

ことで、建設省とJHの合併施行方式で実施することとなった。

県は平成元年3月、計画路線の沿線地域への影響を調査した。特に、大気汚染と騒音については、計画路線周辺に住居密集地域があるため、環境影響を予測、評価した。結果、大気汚染（二酸化窒素濃度）に関しては、調査



中心杭を設置する工事関係者（志度町志度南ニュータウン）＝昭和63年4月14日



志度グリーンタウン地区

ポイントのすべての地域において環境保全目標値を満足しており、沿線への影響は軽微であると判断された。しかし、騒音に関しては、志度町志度幸田地区で環境保全目標値の昼65ホンを上回る昼66ホンという結果となり、遮音壁を設置することで対策を講じた。

沿線住民に対する事業説明会を各地で行い、平成2年5月15日鴨部地区を皮切りに用地買収を順次進め、同年11月には鴨部川橋下部工事に着手した。しかし、住宅地を東西に横切る志度グリーンタウン地区で協議が難航し、公害調停にもつれ込んだ。公害調停は5回開かれたが、合意が成立する見込みがないとして打ち切られた。建設省四国地方建設局はこの一連の問題を今後の課題として重く受け止め、地域に配慮したより良い道づくりを目指し、



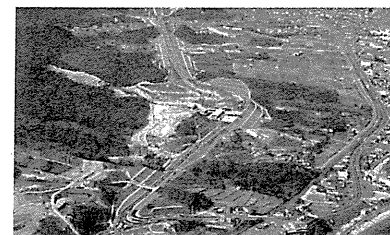
工事に向けて測量を行う

工事に全力を挙げた。

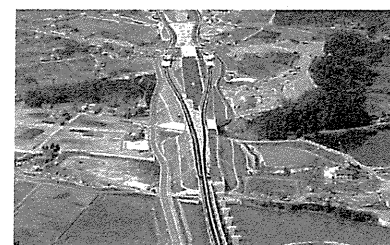
その後工事は全線にわたって本格化した。土工、トンネル、橋りょうなどの建設省発注工事135件、舗装・施設などのJH発注工事11件、合計146件に上る工事を着実に施行し、平成10年3月26日に供用を迎えた。

路線の概要

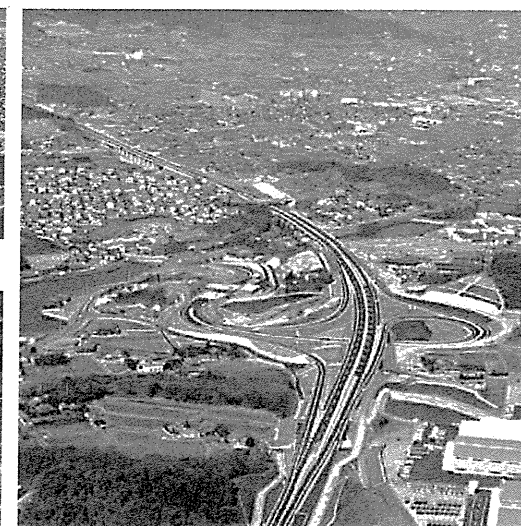
この区間は、さぬき市鶴羽（当時：津田町鶴羽）で一般国道11号と連結する津田東ICに始まり、一般国道11号と並行するように西進する。やがて北西に進路を変え、津田トンネルを抜けると、名勝・津田の松原で有名な津田湾を望む丘陵地が続く。JR高德線と交差し、旧津田・寒川・志度3町の町境付近の津田寒川ICで主要地方道三木津田線と連結する。路線



平成10年3月供用時の津田東IC付近



平成10年3月供用時のさぬき三木IC付近



平成10年3月供用時の志度IC付近

道路構造

この区間の道路延長は15.6kmで、道路規格は第1種第3級A規格、設計速度80km/h、車線数は上下各1車線の暫定2車線（用地は4車線）、最小曲線半径1,000m、最急縦断勾配4.00%となっている。

連絡等施設のうちICは、一般国道11号に連

は田園地帯を北西に進み、鴨部川を渡れば山腹にポッカーリと口を開けて待ち受ける志度トンネルへ。これを抜けて路線は新興住宅街の真ただ中を走り、再びJR高德線と交差、志度ICで県道石田東志度線と連結する。西南に向きを変え峰堂峠をくり抜いた三木トンネルを抜けると木田郡三木町へ入り、点在するため池群をかすめるように西進して主要地方道三木牟礼線と連結するさぬき三木ICを通過し、高松市境にて四国横断自動車道に接続する。

結する津田東IC、主要地方道三木津田線に連結する津田寒川IC、県道石田東志度線に連結する志度IC、主要地方道三木牟礼線に連結するさぬき三木IC4カ所で、型式は津田東、津田寒川、志度の各ICはシングルランペット型、さぬき三木ICがハーフダイヤモンド型である。

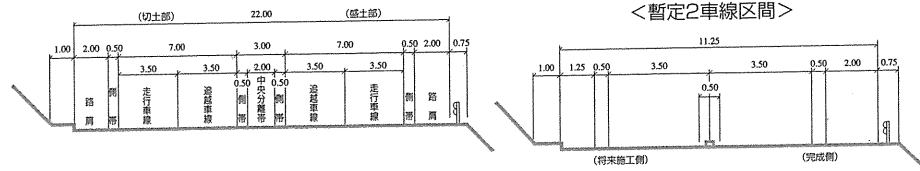
休憩施設は、津田東ICと津田寒川ICの間に津田の松原SAが設置されている。このSAは、

BSは、津田BS（さぬき市鶴羽）と志度BS（さぬき市志度）の2カ所に設置している。開発状況やアクセス性、JHによる追加施設の立

地条件などを検討した結果、津田BSは休憩施設併設型、志度BSは単独型となった。両BSとも本線に隣接して高速バス利用者用の駐車場を整備し、パークアンドバスライド方式を採用した。特に津田BSの上り線には高速バス利用とSAの外部利用を兼ねて100台規模の一般駐車場を設けている。

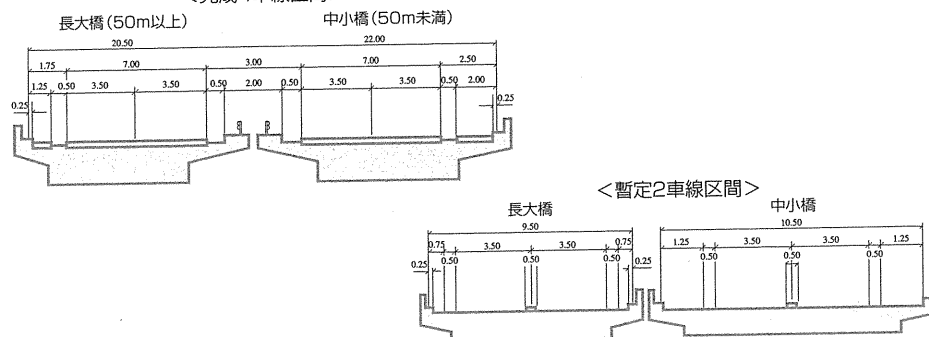
A. 土工部

＜暫定2車線区間＞

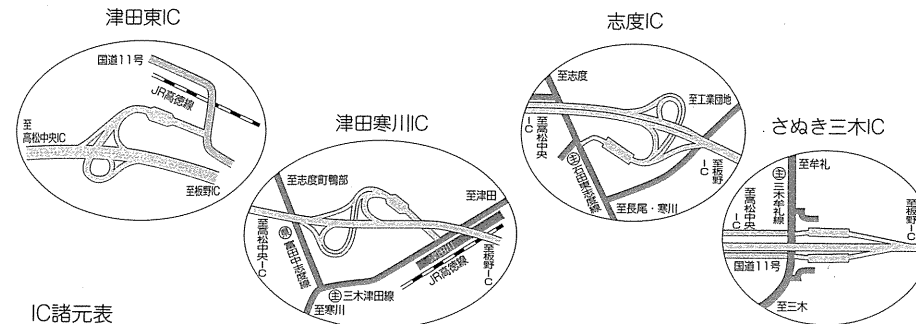
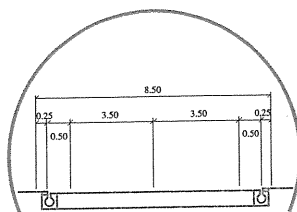


B.橋りょう部

＜完成4車線区間＞



C.トンネル部



IC諸元表

(3)津田～三木間

	入 口		出 口		リバース ブース	Aランプ (m)	Bランプ (m)	Cランプ (m)	Dランプ (m)	連結等施設
	車線数	ETC 車線数	車線数	ETC 車線数						
津田東	2	-	2	-	-	212	421	536	345	一般国道11号
津田寒川	2	-	2	-	-	223	308	557	567	主要地方道三木津田
志度	2	-	2	-	-	564	614	343	449	県道石田東志度線
さぬき三木	2	-	2	-	-	272	-	-	71	主要地方道三木牟礼

用地買収

この区間は、さぬき市（旧津田町、寒川町、志度町）、木田郡三木町の1市1町の用地買収を行った。この区間の用地面積は約104万㎡で、用地提供者は約700人、移転家屋は125戸に及んだ。

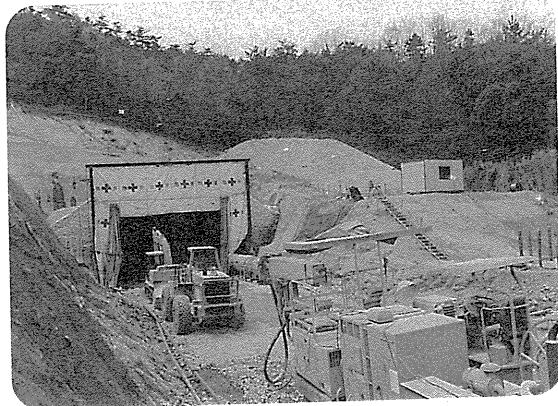
工事の概要

この区間の道路構造は切土、盛土構造が主体で、土工区間が約9.2km（約69%）、橋りょう区間が約1.8km（約14%）、トンネル区間が約2.3km（約17%）である。山間部を通過するため橋りょうが28カ所、トンネルが3カ所と多く、構造物比率が比較的高い路線となっている。

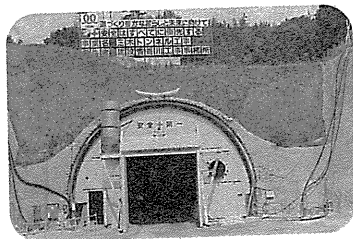
工事件数は、建設省発注工事が、工事用道路工事1件、土工工事64件、橋りょう下部工事21件、CO上部工事19件、鋼橋上部工事10件、トンネルに関する工事6件、舗装工事6件、電気工事1件、付属物工事5件、塗装工事2件の合計135件、JH発注工事が、土工工事1件、舗装



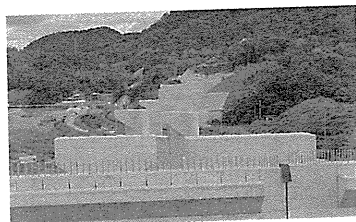
用地売買の契約に調印する地権者の皆さん＝平成8年1月31日



工事中的三木～津田間＝平成4年4月17日



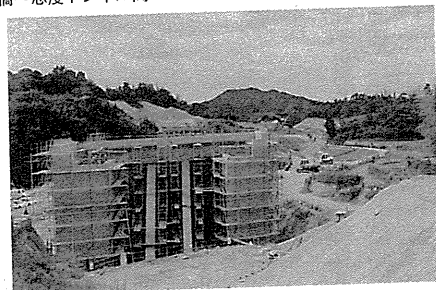
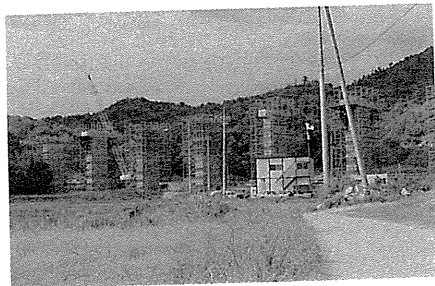
工事中的三木トンネル



工事中的津田川橋下部工



着々と建設が進む津田川橋～志度トンネル間



関連工事4件、施設関連工事6件の合計11件、総合計146件であった。

なお、完成までの事業費は、工事費615億円、用地費271億円、その他37億円、合計923億円である。

文化財調査

平成2年度から8年度にかけて5遺跡、総面積約3万1,000㎡に及ぶ埋蔵文化財調査を工事に先立って実施した。この区間の主な埋蔵文化財として、さぬき市神野の野牛古墳、さぬき市鴨部の鴨部・川田遺跡が挙げられる。

津田湾を見下ろす丘陵地から見つかった野

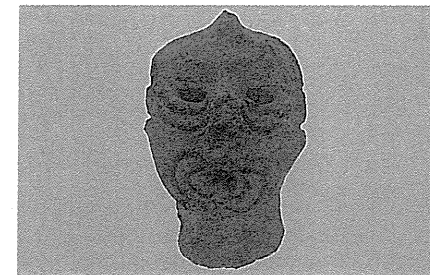
牛古墳では、石囲いの棺の中から青銅鏡や首飾りの玉などが見つかった。

さぬき市鴨部の鴨部・川田遺跡からは、弥生時代前期の終わりごろの竪穴式住居跡のほか、木製広楕の完成品と制作途中の部品や鉄の製作に使ったとみられる多数の石斧が出土した。そのほか、はっきりと溝を巡らせた環濠集落をはじめ、木製鉄の工房とみられる遺構や、顔に入れ墨を施した土偶なども発掘され、弥生人の生活やファッションをうかがい知れるとあり県内外の考古学ファンから注目を浴びた。公開説明会には近隣から多くの人々が訪れ、地域の歴史を学ぶ絶好の機会となり好評であった。

遺跡・古墳名	所在地	面積	発掘年月	文化財
西浦谷遺跡	三木町池戸	12,672㎡	H7.4～H8.3 H8.10～H9.1	弥生時代の高地性集落跡 横穴式石室古墳が所在
幸田遺跡	さぬき市志度	1,600㎡	H7.8～9	縄文時代の川跡
末3号窯跡	さぬき市末	3,939㎡	H3.12～H4.3 H7.1～2	飛鳥、白鳳時代の須恵器窯跡
鴨部・川田遺跡	さぬき市鴨部	12,000㎡	H2.9～H3.2 H3.4～H4.1	弥生時代の拠点環濠集落跡 木器、石器、土器などが大量に出土
野牛古墳	さぬき市神野	500㎡	H7.10～11	古墳時代中期の石棺古墳

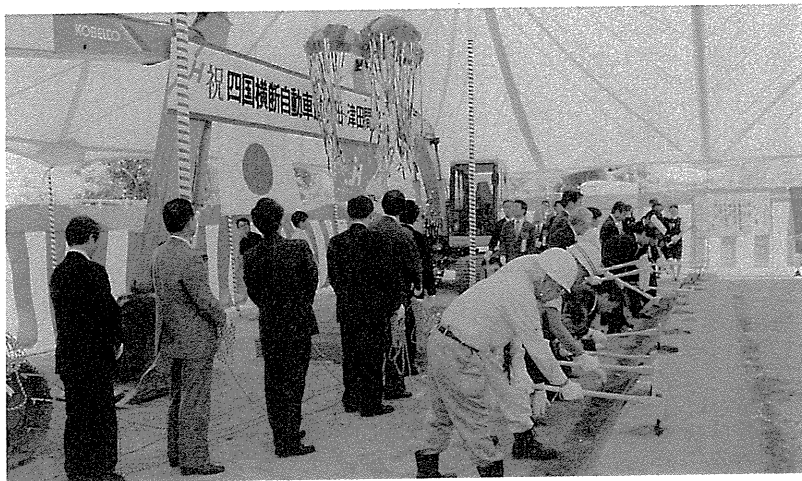


野牛古墳



鴨部・川田遺跡から出土した土偶

(4)鳴門～津田間



鳴門～津田間の起工式が香川県側で行われる（大内町水主）＝平成9年7月24日

事業の経緯

鳴門～津田間は、平成元年2月27日に基本計画の決定がなされ、平成3年12月3日に整備計画が決定、平成5年11月19日に第12次区間として施行命令を受け、平成6年5月27日に路線発表を行った。

県境～津田東間は、平成6年9月26日から中心杭打設を開始、用地買収は平成8年4月12日引田町坂元地区を皮切りに順次進め平成8年12



津田～鳴門間中心杭打ち式＝平成6年12月28日

月2日、工事用道路工事を発注した。本線土工事は、宮池橋工事を平成9年3月27日に着工し、その後土工事、橋りょう工事を全面着工、平成11年度より舗装工事・施設工事に着手し、工事が錯綜する中で無事完成、板野～津田東間は平成13年3月29日に供用を迎えた。

この区間の計画路線は豊かな自然を残す地域を通過するため、生態系への影響を最小限に食い止める配慮が必要である。そこで建設省四国地方建設局は平成3年6月、この区間のうち引田町～津田町間の環境影響評価書を発表した。これによると、ニホンザルの群れが生息する引田町龍王山、指標昆虫類のハルゼミ生息域の引田町、白鳥町、大内町、特定昆虫類のタイワンカンタン生息域の津田町、カスミサンショウウオが生息する白鳥町の一部を路線が通過している。しかし、計画段階で橋りょうなどを用いて極力生息域を避けてお

り、環境に与える影響は軽微と判断、特別な環境保全対策の必要性はないという検討結果となった。

鳴門～県境間は、平成6年10月31日から中心杭打設を開始し、10年11月19日鳴門市木津地区を皮切りに用地買収を進めた。本線工事は11年6月3日に大谷工事から着工し、その後全線にわたって土工事、橋りょう工事を展開し、平成14年7月21日に開通し、高松自動車道と神戸淡路鳴門自動車道とが直結した。この区間は、接続道路の変更や幹線道路整備の遅れなどがあり、必ずしも順風満帆な工事ではなかった。しかし、地元を挙げての積極的な協力により、大内町内で収用案件が1件あったもののおおむね円滑に進捗し、終わってみれば路線発表からわずか7年4カ月という短期間で供用を実現した。

路線の概要

この区間の路線は、神戸淡路鳴門自動車道と接続する鳴門ICを起点とし、鳴門西PA、板野ICを経て香川県に入る。県境にあるのは、古くから難所として知られる大坂峠を真っ直ぐに貫く大坂トンネル。抜けた先は大川郡引田町。かつては東讃随一の商港として栄え、今なお当時をしのぶ白壁の町並みが残る。路線は北に歴史ある町並みを望みながら讃岐山脈の山腹を西進し、^{さき}引田地区付近で一転北上する。小海川手前の引田ICで主要地方道白鳥引田線と連結し、一般国道11号と最接近する。そのまま一般国道11号、JR高徳線と並行して西寄りにカーブし、白鳥町内に入る。日本武尊の霊が白鳥になって舞い降りた伝説が残る

白鳥町は、日本一の手袋生産量を誇る町として全国に名をとどろかせている。一般国道11号・JR高徳線にいったん別れを告げて路線は山すそを西進、一般国道318号と交差する。同国道の両側には、今回の四国横断自動車道建設に伴う調査で全国的にも例の少ない弥生時代の集石遺構が発掘された成重遺跡がある。湊川を渡りそのまま西へ向かうと、大内町との町境付近の白鳥大内ICで県道大内白鳥インター線と連結する。建設中、同IC用地内の原間遺跡から弥生時代後期の集落跡などが発掘され話題を呼んだ。路線はとらまる公園の南をかすめて緩やかに北上、再び一般国道11号・JR高徳線と並走する。さぬき市内に入るとすぐ瀬戸内海に急接近、一般国道11号と連結する津田東ICに至る。

道路構造

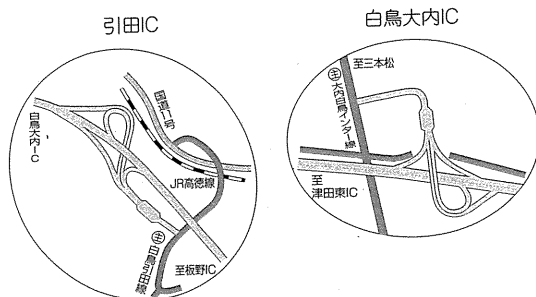
この区間の道路延長は30.4km（うち県内区間19.9km）で、道路規格は第1種第2級B規格、設計速度100km/h、車線数は上下各1車線の暫定2車線（用地は4車線）、最小曲線半径800m、最急縦断勾配は3.776%となっている。

県内区間の連絡等施設のうちICは、主要地方道白鳥引田線と連結する引田IC、主要地方道大内白鳥インター線と連結する白鳥大内IC、一般国道11号と連結する津田東IC3カ所で、型はいずれもシングルランペット型である。

この区間の休憩施設は鳴門西PAのみで、県内区間には設置されていない。

BSは、鳴門西BS（徳島県鳴門市）と引田BS（東かがわ市）、大内BS（東かがわ市）の3カ所に設置しており、鳴門西BSはPA併設型、

引田BSはIC併設型、大内BSは単独型である。特に大内BSは、とらまる公園にアクセスしており、各方面から注目を受けている。



IC諸元表

(4)鳴門～津田間

	入 口		出 口		リバース プース	Aランプ (m)	Bランプ (m)	Cランプ (m)	Dランプ (m)	連結等施設
	車線数	ETC 車線数	車線数	ETC 車線数						
鳴門(本線)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	
鳴門(IC)	2	-	5	-	1	1,139	907	384	700	一般国道11号 一般国道28号(神戸淡路鳴門道)
板野	1	1	3	1	-	650	585	493	600	県道板野インター線
引田	2	-	3	-	1	873	451	398	423	県道白鳥引田線
白鳥大内	2	-	2	-	1	341	405	560	379	県道大内白鳥インター線

用地買収

県境～津田東間は、引田町7.5km、白鳥町4.7km、大内町6.5km、さぬき市1.2kmの1市3町の用地買収を行った。この区間の用地面積は約123万㎡で、用地提供者は959人、移転家屋は89戸

に及んだ。

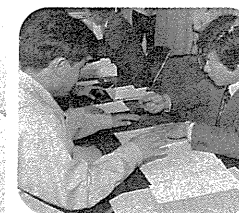
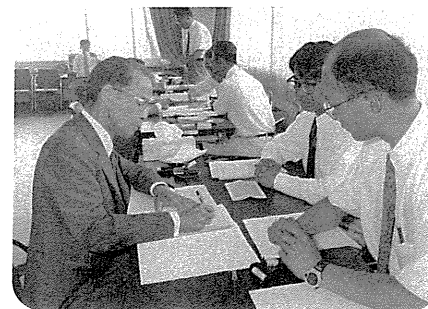
鳴門～県境間は、鳴門市9.3km、板野町7.0kmの1市1町の用地買収を行った。この区間の用地面積は約249万㎡で用地提供者は496人、移動家屋は180戸に及んだ。



水主地区対策協議会とJHなどで行われた設計協議確認書の調印式
＝平成8年2月29日



本町地区対策協議会とJHなどで行われた設計協議確認書の調印式＝平成9年3月4日



各地で行われた土地売買契約の調印風景

工事の概要

この区間の路線は、土工区間が約71.9%、橋りょう区間が約15.7%、トンネル区間が約12.4%で、土工主体の工事である。

工事件数は、土工工事24件、トンネル工事2件、橋りょう下部土工工事2件、橋りょう上部土工工事12件、舗装工事5件、供用関連(標識等)工事24件、施設(機械、電気、通信等)工事48件の合計117件である。

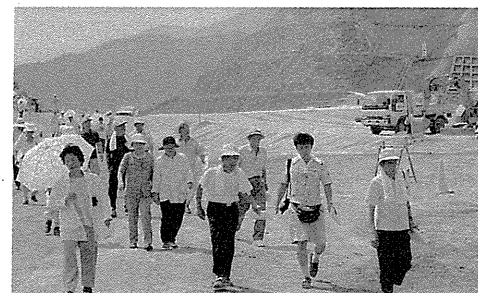
なお、完成までの事業費は、工事費約830億円、用地費約362億円、その他約278億円、合計約1,470億円で、1km当たりの事業費は約40億6,077万円である。

また、主な工事数量は土工量約5,200万㎡、

コンクリート量約30万㎡、PC鋼材約520t、鉄筋量2.5万tである。

沿線対策

香川県のため池は1万6,304カ所あり、水田面積の約70%をまかなう重要な水源となっている。この区間では38カ所がルートにかかり、ため池の破壊、枯渇を防ぐよう細心の注意を払い、県の「ため池の保全に関する条例」「ため池の保全に関する条例施工規則」などを遵守して設計協議を重ねた。しゅんせつ、拡張工事の際には、現況の貯水量を確保するよう特に配慮し、ため池の設計基準に合った施工を行った。



四国横断道建設工事ルート見学会で歩く人ら(引田町)
＝平成12年7月23日



足場が組まれた工事現場(白鳥町付近)

文化財調査

平成8年10月から平成12年8月まで、20遺跡総面積14万4,285㎡に及ぶ埋蔵文化財発掘調査を行った。発掘された主な埋蔵文化財として、白鳥町白鳥成重の成重遺跡、大内町川東原間の原間遺跡、白鳥町白鳥谷の谷遺跡が挙げられる。

成重遺跡は一般国道318号を挟んで調査を進め、平成10年4月17日に国道西側の調査区から弥生時代の遺構と思われるドーム状の集石墓を14基発掘した。集石遺構の発見は稲木遺跡（普通寺市）に続いて県内2例目、弥生時代のもものは全国でも4例目と珍しく、文化庁も「古墳の出現を裏づける大変貴重な遺跡」と発表された。

県内外からも注目を浴び、平成10年4月25日に開催した現地説明会には、420人の考古学ファンが詰めかけた。遺構内で層を成す謎の土器片など古代ミステリーの奥深さに、多くの考古学ファンが酔いしれた。

原間遺跡は白鳥大内IC建設用地内にあり、広さは約2万㎡。この付近は古代の幹線道路である南海道が通っていたと考えられており、弥生時代から平安時代にかけての3層にわたる住居遺構が確認された。太古の昔から、この地は交通の要所であり続けている。また、原間遺跡は古墳群も隣接しており、麓の集落の住人たちが葬られたとみられる丘の上から古墳から革綴式の鉄製の鎧が見つかった。同時に発見された「三皇環頭太刀」は、九州北部や朝鮮半島でも出土しており、この地域の居住者と大陸との交流を推し量る貴重な資料である。

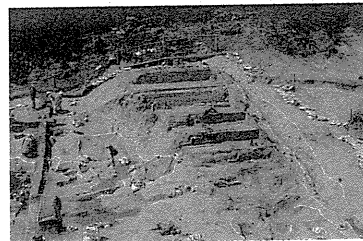
谷遺跡からは、江戸時代後期にレンガ積み
の焼成室で日常使う陶器を焼いた登り窯跡が
見つかった。窯跡は北向きの斜面に沿った形
で、長さ12m、幅約3m、高さ4m、陶器を焼
く焼成室は5室あった。県内の陶器文化は、高
松藩9代藩主・松平頼恕が、19世紀前半に京焼
きの名工・仁亜弥道八を招いたのが始まりと
いわれ、当時県内に約20の窯があったと推測
されている。



原間6号古墳から
出土した
三角板革綴短甲
(さんかくいたか
わとじたんこう)



原間遺跡



谷遺跡の登り窯跡

遺跡・古墳名	所在地	面積	発掘年月	文化財
中谷遺跡	さぬき市鶴羽	518㎡	H8.10~H9.1	中世の集落跡、墓跡
大山遺跡	さぬき市鶴羽	2,113㎡	H8.10~H9.2	中世の集落跡
坪井遺跡	大内町中山	6,566㎡	H10.9~H11.3	奈良時代の集落跡 「王」刻印土器が出土
三殿出口遺跡	大内町三殿	6,505㎡	H11.4~7 H11.11	近世の集落跡 砂糖竈跡も所在
楠谷遺跡	大内町水主	3,038㎡	H8.12 H9.7~ H10.3 H11.3	弥生時代の集落跡
金毘羅山遺跡	大内町水主	5,446㎡	H8.11 H10.3~8 H11.12	縄文~古墳時代、中世の集落、 墓跡 弥生時代の銅鏡や県内初 の縄文時代の扶状耳環が出土
塔の山南遺跡	大内町川東	1,315㎡	H9.9 H11.1~3	弥生時代末~古墳時代初頭の木 棺や石棺を埋葬した墳墓群
西谷遺跡	大内町川東	2,092㎡	H9.6~H10.3	古代、中世の集落跡
原間遺跡	大内町川東	43,997㎡	H9.2 H9.4~ H11.3	弥生時代~古代の拠点集落 古 墳群も隣接し、遺物などから居 住者と韓半島との関係も判明
樋端遺跡	白鳥町西藤井	5,237㎡	H10.12~H11.3 H11.9~10	弥生時代末~古墳時代初頭の木 棺を埋葬した墳墓群
成重遺跡	白鳥町白鳥	26,785㎡	H9.2 H9.4~H11.3 H11.6~H12.3	弥生時代~近世の集落跡 弥生時代の集石墓は現状保存
谷遺跡	白鳥町白鳥	3,752㎡	H10.7 H11.9~H12.8	江戸時代の日常雑器を焼いた登 り窯跡
善門池西遺跡	白鳥町白鳥	7,116㎡	H9.11~H11.3 H11.7~8	古墳時代~中世の集落跡 中世の商品流通圏を示す
池の奥遺跡	白鳥町白鳥	8,700㎡	H10.6~H11.3	弥生時代の石器製作遺跡
天王谷遺跡	引田町引田	2,675㎡	H11.1~3 H11.7~8	鎌倉時代の瓦窯跡 瓦が詰まったままの状態発見
川北遺跡	引田町引田	6,038㎡	H10.8~H11.3	奈良時代の集落跡 柱材に貴重な檜を使用
辻田石垣遺跡	引田町引田	2,854㎡	H10.4~5 H11.4~6	中世の集落跡
辻田谷川下池遺跡	引田町引田	1,450㎡	H10.12~H11.1	中世の集落跡
鹿庭遺跡	引田町吉田	4,110㎡	H9.7~10 H10.4~8	弥生時代、中世の集落跡
庵の谷遺跡	引田町黒羽	3,978㎡	H9.10~H10.3	弥生時代の集落跡 石鏃を中心に石器を製作

(5)高松市内区間



六条高架橋（下部工）工事の安全祈願祭＝平成8年7月

事業の経緯

四国の玄関都市高松市。屋島の源平合戦や、名園で名高い栗林公園などの歴史的ロマンがあふれ、瀬戸内海の輝く青と山々の緑がやさしく包み込む美しい街である。瀬戸大橋開通、高松空港開港、高松自動車道の乗り入れにより、経済、産業構造はめざましく変貌し、サンポート高松のウォーターフロント、沿線道路の整備、大型店の出店ラッシュなど、高松市は未来へ向けて躍進を続けている。高速道路もその発展を担ってきた。

高松自動車道は松山、高知の四国二県都をはじめ、瀬戸大橋で岡山とも結ばれ、残る徳島への延伸が急務となっていた。瀬戸大橋、高松、明石海峡大橋を結ぶ瀬戸内海東側の高速ネットワークが完成すれば、地域のさらな

る発展が期待されることから、明石海峡大橋の開通までの実現を望む声が増しに高まっていた。

昭和62年の国土開発幹線自動車道（国幹道）建設法の改正に伴い、阿南～高松間は四国横断自動車道の延伸として予定路線に組み込まれた。

しかし、国幹道の整備には長い年月の事務手続きと莫大な予算を必要とする。明石海峡大橋の開通に間に合うのか、既に都市計画決定が完了し事業着手している一般国道11号高松東道路とどのように連結するかなど、実現までには解決しなければならない長い道のりがあり、難題が山積していた。

昭和63年1月29日に開かれた県議会高速自動車道促進特別委員会で、県は、建設省との協議の結果、高松以東区間は事業着手している

一般国道11号高松東道路を活用し、一般国道、高規格幹線道路、国幹道の3つの手法で整備することを明らかにした。すべての区間を国幹道で整備するには、莫大な費用がかかることや、明石海峡大橋の完成に間に合わせる事が非常に困難となるためである。

計画では、阿南市～津田町間が高速道路、津田町～高松市中間町間が一般国道11号高松東道路で接続する。このうち、津田町鶴羽～三木町池戸間は自動車専用の有料道路にするというものであった。しかし、高速道路空白区間となる三木町池戸～高松市中間町間の接続問題が残った。

建設省四国地方建設局は、県などの関係機関と検討・調査を重ね、市街化の進んでいる三木～高松間に新たなルートを確認するのは困難と判断し、一般国道11号の上を走る2階建ての高架橋構造で建設する方針を打ち出した。

平成元年3月1日、建設省香川工事事務所は高松市内区間（香川中央都市計画道路三木高松線）のルートを発表した。

香川中央都市計画道路三木高松線の計画のあらまし

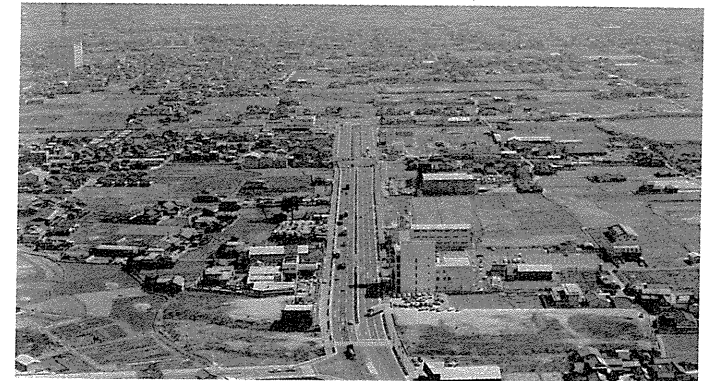
1.計画区間および延長

（自）香川県高松市前田東町

（至）香川県高松市中間町

延長約13.5km

2.通過する市町 高松市

高松市バイパスのスタート区間として動き出す「高松道路」
＝昭和56年4月7日

3.計画の諸元

種類	自動車専用道路
道路規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	4車線

4.連結位置および連結予定施設

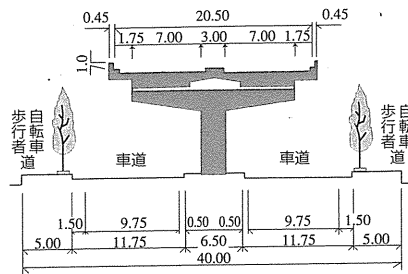
高松市前田東町	3.1.101三木高松国分寺線 (一般国道11号高松東道路)
高松市林町	3.3.109福岡林線
高松市檀紙町	3.1.101三木高松国分寺線 (一般国道11号)

5.都市計画道路名 香川中央都市計画道路
1.4.101三木高松線

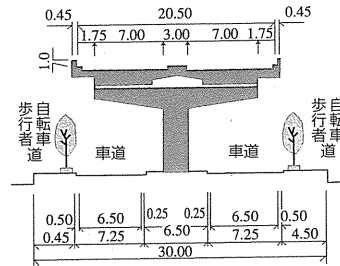
これに伴い、県は都市計画決定の手続きを進めることとなった。

香川中央都市計画道路三木高松線標準横断面図 (単位: m)

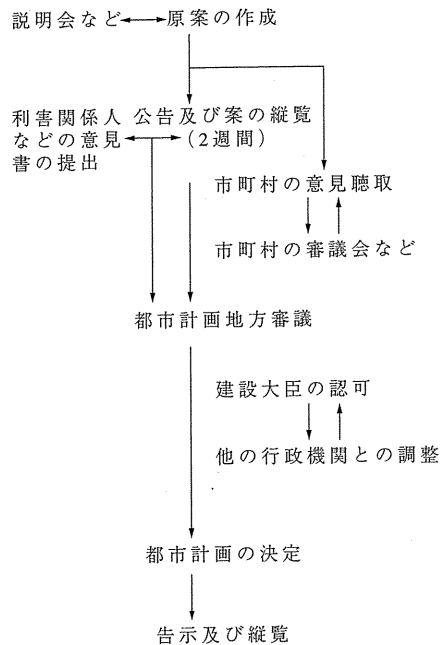
都市計画道路三木高松国分寺線 (一般国道11号) 併設区間



都市計画道路郷東西山崎線併設区間



都市計画の流れ



都市計画策定のため、県は環境影響評価(アセスメント)の調査を、ルート沿いの東山崎町、勅使町、伏石町、檀紙町で実施した。

また、国・県・市が沿線各地区で行った三者合同の地元説明会には、多くの住民が参加した。行政側から示された環境アセスメントの具体的数値に対しては、その根拠や責任の所在についての質問が相次ぎ、予定時間をオーバーする熱い議論が交わされた。行政側は、環境アセスメントの数値は信頼できるものと説明し、ルートの重要性を強く訴えた。また住民の不安を少しでも解消するために努力することを約束し、高松市では、住民の相談に応じるため独自の体制を築くことを決めた。

しかし、国・県・市によるこのような取り組みもなかなか功を奏することなく、沿線各地の住民団体による建設反対運動が起こった。住民団体から出た主な意見は、「高松東道路建設の段階では高速道路の建設は知らされていなかった」、「2階建ての高速道路は地域を分断し、自動車の騒音や排気ガスなどの公害を引

き起こす」などで、署名を募り行政側に要望書を提出するなどして建設中止を訴えた。

平成2年11月30日、県都市計画地方審議会は、2階建て構造の環境アセスメントの結果を「問題なし」と判断し知事に答申した。これにより、香川中央都市計画道路三木高松線として整備することが決定し、平成3年12月3日の国土開発幹線自動車道建設審議会で整備計画路線に昇格した。この区間は事実上の事業のスタートを切り、着工に向け施行命令を待つのみとなった。鳴門～津田間も同じく整備計画路線に格上げされ、高松自動車道は東へ向けて大きな一歩を踏み出した。

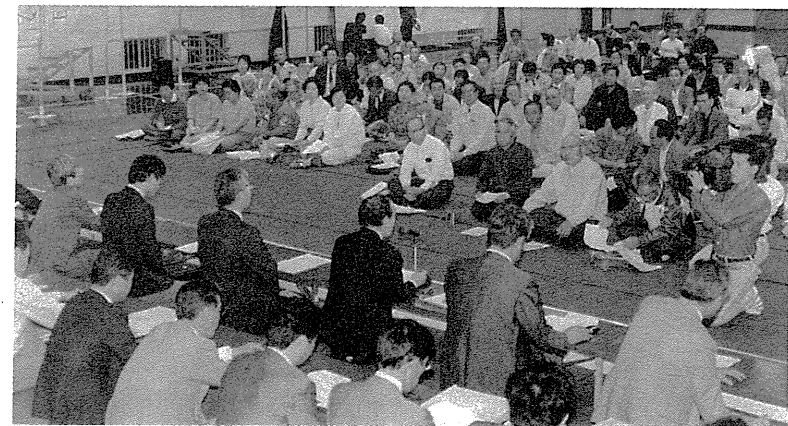
県は「早期施行命令」を重点要望のトップ項目に挙げ、県議会、地元市町とともに関係機関に働きかけた。こうした努力が実り、整備計画路線昇格から2年後の平成5年11月19日、三木～高松間、鳴門～津田間に待望の施行命令が出された。待ちに待った施行命令を喜びながらも、明石海峡大橋開通まで残り4年となり、同時開通が難しくなっていた。また、用

地買収などの問題も多く残っており、波乱含みの事業スタートとなった。

工事の本格的な着工までには、JHが設計・計画を作成し、路線発表後に用地買収に取りかからなければならない。明石海峡大橋の完成までに間に合わせるためには、この期間をいかにスムーズにこなすかが鍵となった。

平成5年11月の県議会において県は、各地域ごとに対策協議会を設立し、特別用地対策などの周辺整備の実施、用地買収の組織強化など、早期着工へ向けて積極的に取り組む姿勢を示した。県議会も超党派の「四国横断道建設促進議員連盟」を設立し、徳島県議会とともに建設省四国地建、JH高松建設局を訪れ、早期整備を要望するなど、早期着工、早期完成の機運はますます盛り上がりを見せた。

建設省、JH、県、高松市の4者は施行命令を受け、地元住民に対する合同説明会を開催した。会場で、高松市は、高松市内区間の重要性を訴え、地域の理解と協力を求めるとともに、地元対策協議会の設置を要請した。同



厳しい意見が続出したが整然と進められた説明会＝平成2年5月22日

時に、今までに出されていた住民からの意見や陳情に十分な対応がなされてこなかったことについて謝罪し、住民との連携をより緊密にし、要望を関係機関に働きかけることを約束した。またJHは、ルートの内容や今後の設計協議、用地買収の流れについて説明、平成6年1月中旬から地元説明会を順次行っていく意向を明らかにした。

しかし参加者からは、「住民の意思を無視し、計画だけが進んでいる」「いきなり対策協議会を作れと言われても納得できない」などの厳しい意見も出た。

平成7年1月17日、戦後最大の惨事となった阪神淡路大震災が発生した。TVには崩壊した神戸の街が毎日映し出され、倒れたビルや住居からは、自然に対する人間の無力さを改めて思い知らされた。中でもクローズアップされたのは、阪神高速道路神戸線の倒壊現場であった。橋脚が根元からねじ曲げられ、635mにわたって北側へ横倒しになり、「安全神話崩壊」を象徴するものとなった。

高松市内区間も、倒壊した阪神高速と同じ中央分離帯に設置される橋脚が高架橋を支えるT字型で、安全性に対する不安や、建設時期が大幅に遅れるのではないかと声が出た。これに対しJH高松建設局は平成7年2月9日、高松市内区間の安全性を強調、仮に阪神淡路



高速道路期成同盟会が陳情＝平成11年6月17日

大震災規模の地震が四国で発生しても、高速道は軽微な被害にとどまり、倒壊などという致命的な事態には至らないという見解を示した。

その後の地元住民との設計協議に関する話し合いは難航したが、次第に歩み寄りを見せ、「住民の生活を守る」「環境に配慮する」などの条件がついたが、各地区で確認書の調印が交わされていった。

平成7年4月26日の中間町、檀紙南地区を皮切りに、8月25日に上下所、下下所、木太地区、太田地区、9月28日に上天神・三条・太田地区、太田第二都市区画整理地区、林地区、11月22日に檀紙町幹線道路事業と続き、平成8年に入っても、1月9日に川添地区、2月6日に勅使西部亀山地区、3月28日に前田地区、4月15日に勅使東部西春日地区、9月27日に勅使御殿地区で調印が行われた。

合意内容は、高速道路建設に伴う用地買収の方針、既設道路や水路変更、周辺環境整備

などについてである。JH・県は合意を受け、道路の幅杭を打設し、丈量測量に着手するなど、用地買収に取りかかった。

高松市林町の高松中央ICの建設地に面する上下所、下下所地区ではIC設置反対運動や、高松市が区画整理の参考資料として提出したIC周辺の図面が、「既に線引きが決まっている」と住民に誤解を与え、混乱を招いたこともあった。しかし、住民の理解と協力から解決に向かい、上下所地区が平成8年3月19日、下下所地区が平成8年8月12日にそれぞれ団体妥結した。

契約後、住民の一人は「大事な先祖代々の土地。環境面などで子孫が困らないよう、行政当局は最大限の努力を払ってほしい」と要望した。(平成7年8月26日 毎日新聞)

その後も沿線の各対策協議会との集団調印を進め、平成10年8月27日に勅使東部・西春日地区と最後の調印を交わし、個別交渉は一部残るものの、団体交渉地区の用地買収はおおむね終了した。こうして、高松市内区間は本格的な工事着工を迎えた。

本線土工事は、六条高架橋工事（下部工）を8年3月22日最初に発注、本格的なスタートを切った。上天神町から檀紙町までの8工区は、平成6年3月29日に建設省とJHが基本協定を締結し、建設省が工事を受託した。9年度の国道拡幅工事を皮切りに本線工事に取りかかり、その後全線にわたって土工事、橋りょう工事を進め、14年度より舗装工事、施設工事に着手した。交通量の多い一般国道11号上での高架橋工事、上天神立体交差工事など作業は困難を極めたが、平成15年3月に無事完成、平成15年3月30日に開通の日を迎えた。

路線の概要

この区間は、高松市前田東町から中間町まで高松市南部地域を横切る路線で、一般国道および県道上空を並走する全区間完成4車線のコンクリート構造主体の高架橋りょうで建設された四国初の都市型高速道路がその大半を占める。この区間の橋脚は三味線のバチ型で設計、周囲の視界を広げるなど景観に配慮している。

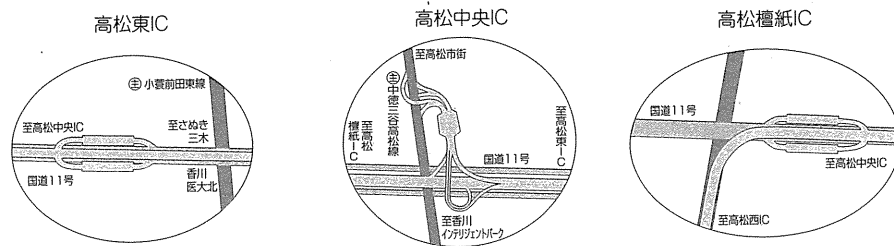
路線は一般国道11号と連結する高松東IC起点に、同国道上を西進、途中高松琴平電鉄長尾線、県道高松長尾大内線と交差後、高松中央ICで県道中徳三谷高松線と連結する。南に日ごろ大規模なイベントを開催しているサンメッセ香川や香川インテリジェントパークを望みながらさらに西進、高松琴平電鉄琴平線、一般国道193号と交差後、2級河川香東川を渡り高松檀紙ICで一般国道11号と連結する。ここから路線は一般国道11号と別れを告げ南下、古川をまたいで主要地方道三木国分寺線と連結する高松西ICに至る。

道路構造

この区間の道路延長は13.5kmで、道路規格は第1種第3級A規格、設計速度80km/h、車線数は上下各2車線の4車線、最小曲線半径400m、最急横断勾配3.0%となっている。

この区間の連絡等施設のうち、ICは、一般国道11号と連結する高松東IC、主要地方道中徳三谷高松線と連結する高松中央IC、一般国道11号と連結する高松檀紙IC、主要地方道三木国分寺線と連結する高松西ICの4カ所で、型

式は高松東、高松檀紙、高松西の各ICがハー
フダイヤモンド型、高松中央ICがシングル
ランペット型である。

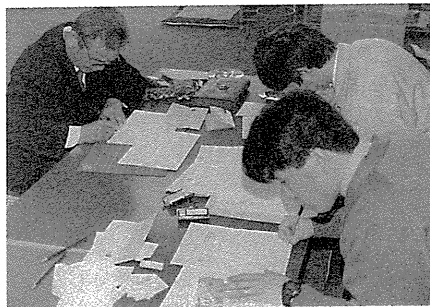


IC諸元表
(5)高松市内区間

	入 口		出 口		リバー ス ブース	Aランプ (m)	Bランプ (m)	Cランプ (m)	Dランプ (m)	連結等施設
	車線数	ETC 車線数	車線数	ETC 車線数						
高松東	1	1	1	1	-	-	370	95	-	一般国道11号
高松中央	2	1	3	1	-	353	442	543	303	県道中徳三谷高松線
高松檀紙	1	1	2	1	-	280	-	-	150	一般国道11号

用地買収

この区間は、高松市内13.5kmの用地買収を
行った。この区間の用地面積は約11万㎡で、
用地提供者は約733人、移転家屋は150戸に及
んだ。



檀紙地区の用地契約＝平成10年2月20日

一方、区間内の勅使御殿地区では、住民か
ら騒音・環境被害を心配する声が多く上った。
協議は難航したが、JH側が遮音壁の設置、
植樹を行うなどの環境配慮に努めることで折
り合いが付き、平成10年8月3日、用地買収の
集団調印に至った。

工事の概要

この区間の道路構造は、橋りょう区間が約
99%、土工区間が約1%で、橋りょう主体の工
事である。(高松市内区間13.5km)

工事件数は、建設省の発注工事が、土工工
事2件、橋りょう下部工工事12件、CO上部工
事8件、鋼橋上部工事3件、舗装工事2件の計27

件、JH発注工事が土工工事5件、橋りょう
(下部工)工事21件、橋りょう(上部工)工事
30件、舗装工事4件、供用関連(標識等)工事
46件、建築工事3件、施設(機械・電気・通信
等)工事19件の計128件で、総合計155件であ
る。

なお、完成までの事業費は、工事費約1,050
億円、用地費約369億円、その他約140億円、
合計約1,559億円で、1km当たりの事業費は約
115億円である。

主な工事数量は、コンクリート量53万㎡、
PC鋼材5,600t、鉄筋量7.7万tである。



幅杭を打つ増田
高松市長
＝平成7年5月30日

沿線対策

この区間は高松市の市街地を通り、周辺に
は商業施設や住宅地域が広がっている。騒音
などで住民の日常生活を阻害しないように、
全線にわたって遮音壁を設置した。ポリカー
ボネート製の透光タイプを採用し、日照問題
の解消を図り、景観にも配慮した。東山崎地
区には環境施設帯を整備し、植樹帯、側道、
歩道を設けた。

文化財調査

平成8年度から平成12年度まで11遺跡、総面
積は約3万7,600㎡に及ぶ埋蔵文化財調査を工
事に先立って実施した。発掘された主な埋蔵
文化財として、高松市林町の林・坊城遺跡や
落・長池Ⅱ遺跡、高松市檀紙町の中森遺跡、
高松市前田東町の前田東・中村遺跡、中間町
の中間西井坪遺跡が挙げられる。

林・坊城遺跡では、縄文時代晩期末葉の凸
帯文土器とともに、諸手鋸、えぶりなど合計8
点の木製農耕具類が出土した。縄文時代晩期



高松市内の工事＝平成11年2月12日

の木製農耕具類の出土は県内初であり、全国的にも極めて例の少ないものであった。これらの木製農耕具類は、日本の稲作開始の時期のみならず、弥生時代の始まりの問題とも関連する意義深いものである。

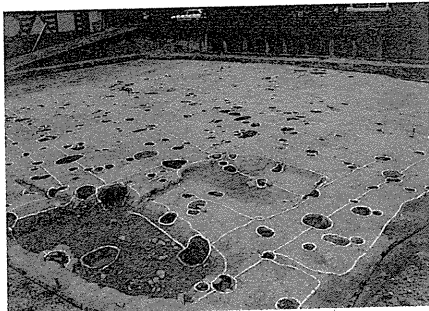
落・長池Ⅱ遺跡からは、弥生前期（紀元前3～1世紀）の水田跡（約2,000㎡）が見つかった。弥生時代の水田跡は、すぐ東側の落・長池遺跡や坂出市の下樋遺跡などで既に確認されていたが、当時県内で10例ほどしか見つかっておらず、これほど大規模なものは県内でも初めてだった。遺構は、南西から北東に向かって緩やかに落ちる高地につくられ、段々畑状になっていた。定型小区画水田と言われるタイプで、畦によって方形に小さく区切られ、同時期の水田の特徴を示している。確認された区画は全部で259以上で、1区画の広さは1.5×3㎡を中心としてばらつきがある。畦は、高さ3～5cm程度、幅約30cm。北西から低位に向かって用水路跡も1本確認され、ここから両脇の水田へ畦ごしに水を供給する高度な水田耕作技術を物語っていた。水田跡を覆っていた砂層から弥生時代中期前半（紀元前100年～紀元前後）の土器片が出土しており、水田はこれ以前の洪水で埋まった可能性が高い。科学技術が進歩した今も、水田耕作には多大な労力を費やしている。2千年以上も前からこれだけのスケールを耕せる農業技術が存在していたことに、関係者一同驚きを禁じ得なかった。

中森遺跡からは、中世の屋敷跡が見つかった。溝で囲まれた屋敷地の中に、母屋と離れて納屋が建っていたようである。

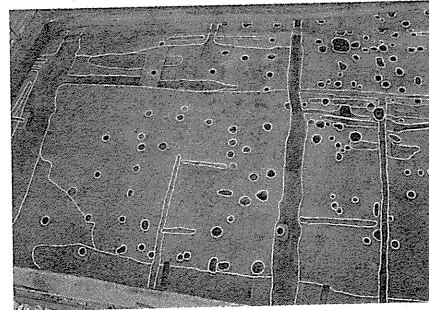
前田東・中村遺跡は、東バイパス建設に伴

う調査の延長として調査した結果、古代から中世にかけてこの地域の中心集落として栄えてきたことが分かった。貴重な遺構・遺物が数多く見つかったほか、掘立柱建物が何度も同じ土地に建てられており、その重なりや多くの柱穴が見つかった。

中間西井坪遺跡からは4世紀後半から5世紀初め（古墳時代前期）に作られたとみられる船形埴輪の破片が出土した。それまで全国では、近畿地方を中心に19例発見されていたが、中・四国地方からの出土は初めてで、讃岐地方に船、家などの形象埴輪が伝わった時期を知る貴重な資料になった。



中森遺跡



前田東・中村遺跡

遺跡・古墳名	所在地	面積	発掘年月	文化財
八幡遺跡	高松市檀紙町	5,857㎡	H11.7～9 H12.1 H12.3～5	中世の集落跡
中森遺跡	高松市檀紙町	5,303㎡	H10.6～8 H11.10～12 H12.8～10	旧石器の遺跡および中世の屋敷跡
上天神遺跡	高松市上天神町	190㎡	H9.8～9	弥生時代のかんがい水路群
林・坊城遺跡	高松市林町	4,917㎡	H9.10～11 H10.9～12	弥生時代の川跡と円形周溝墓群 縄文時代晩期の川跡
林・浴遺跡	高松市林町	2,626㎡	H8.10～H9.1	弥生時代のかんがい水路跡 勾玉やガラス玉も出土
浴・長池遺跡	高松市林町	7,757㎡	H元.8～H2.3	縄文時代晩期から弥生時代前期にかけての旧河道
浴・長池Ⅱ遺跡	高松市林町	7,860㎡	H2.11～H3.3 H3.7～9	弥生時代前期末以前の不定形小区画水田
東山崎・水田遺跡	高松市東山崎町	1,978㎡	H10.7～9 H11.2	中世後半の屋敷地群
前田東・中村遺跡	高松市前田東町	13,146㎡	H9.10～H11.6	古墳時代、古代～中世の集落跡

第1節 本体建設工事

(1)善通寺～豊浜間



鳥越トンネル高松側坑口

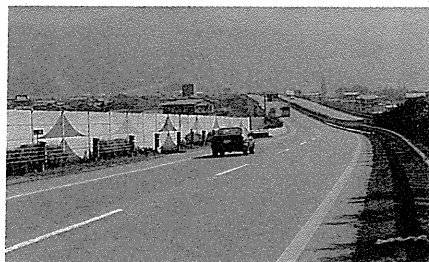
観音寺地区工事

観音寺地区の工事は延長3.8kmで、財田川橋下部工事を皮切りに、柞田川橋の下部工・上部工工事など用地買収を必要としない橋りょう工事からスタートし、用地買収の契約調印を経て、昭和60年7月に全線本格着工となった。

地質は、表層に沖積粘土層が1～2m、下に透水性の良い砂礫層が7～8m続いていた。この地盤に6～7mの客土盛土を行い、総量は94万3,000m³に上った。

問題となった騒音対策は、全線に高さ2mの遮音壁を設け、将来3mにできる構造とした。

コンクリート板にイチマツ模様のペインティングを施し、景観対策に努め、壁の前には植栽を行い、ドライバーに潤いを与える空間づくりを目指した。その他に法面工10万6,000m²、用排水工2万7,000m²を施工した。



イチマツ模様を施した遮音壁

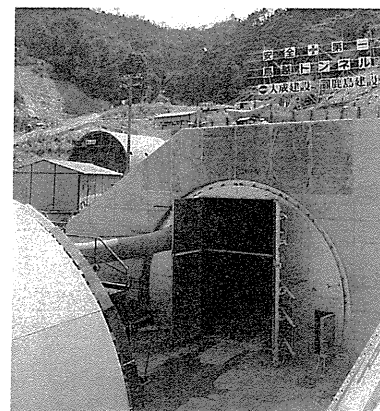
工事中の安全対策にも十分配慮した。盛土をダンプカーで頻繁に運搬するため、ドライバーに安全教育を徹底し、事故防止に努めた。また、沿線の農作物に配慮し、ほこり、砂を防ぐための散水を行い、かんがい用水などの水路に細心の注意を払った。

事故も無く工事は順調に進み、昭和62年5月に土工工事、橋りょう工事の概成を迎えた。

鳥越トンネル

香川県と愛媛県の県境に位置する鳥越トンネルは、善通寺～豊浜間の建設工事のトップを切って、昭和59年3月に着工した。

地質は、砂岩、頁岩、凝灰岩と、これを覆う崖錐堆積物から成っており、上半先進ベンチのNATM工法で香川県側の東坑口から施工した。東坑口付近の地形は、傾斜約35度の急斜面であったため、切取法面にロックボルト、モルタル吹き付けなどを行った。坑門、明り巻、押え盛土を先に施工して坑口を固め、上半掘削を開始した。

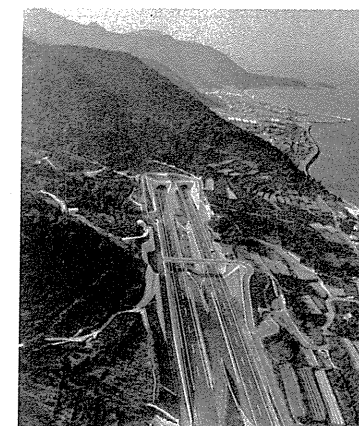


鳥越トンネル坑口の工事風景

坑口から約500m地点の上部にため池があり、断層破碎帯を確認したため、掘削時に吐出水による崩落の危険があった。ボーリング調査でため池、沢水の水質分析を行い、調査、検討を重ねながら慎重に掘削した。その結果、事故もなく通過することができた。

愛媛県側の西坑口付近は土被り10m前後、弾性波速度1～2km/sの低速地帯で、ロックボルトの削孔もできない状態だった。大型の鋼製支保工を採用し、吹き付けコンクリートを厚くして縫地ボルトを多く打つなど、安全対策に努め、崩落を防いだ。

掘削開始直後から、傾斜45度の砂岩、頁岩



鳥越トンネルより西を望む
＝昭和62年12月16日



上空から見た工事中の鳥越トンネル

の互層が連続し、作業は難航したが、昭和61年6月19日に無事貫通した。

施工開始前には、地元説明会を行い、振動、騒音対策の防音扉の設置、ほこりを防ぐ散水、道路清掃を実施するなど、地域住民の日常生活を阻害しないように配慮した。



鳥越トンネル貫通式＝昭和61年6月

工事名・工期・請負業者名

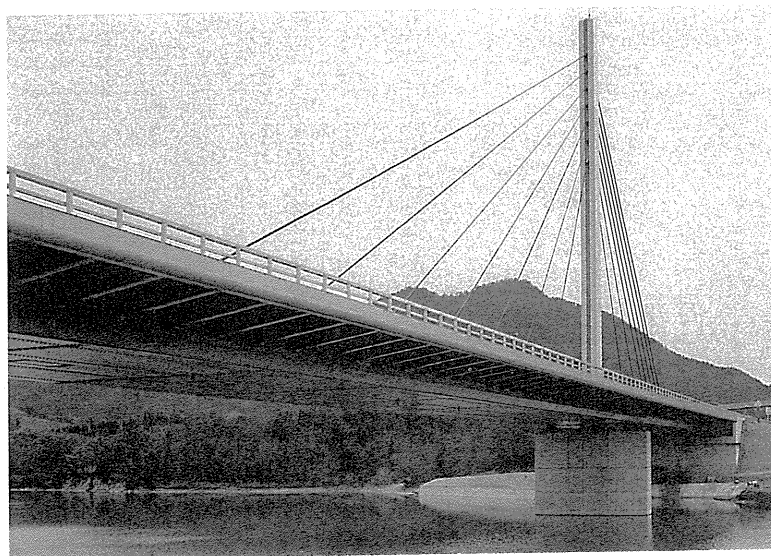
善通寺～川之江間

件名	工期	請負業者
善通寺工事	S61.01～S62.04	(株)熊谷組・(株)竹中土木 J.V
三野工事	S59.11～S62.09	(株)大本組・(株)アイサワ工業 J.V
高瀬東工事	S60.07～S62.07	清水建設(株)・(株)佐藤組 J.V
高瀬西工事	S61.05～S62.05	(株)大林組・佐藤工業(株) J.V
豊中工事	S59.10～S62.02	三井建設(株)・不動建設(株) J.V
観音寺工事	S60.03～S62.05	(株)青木建設・戸田建設(株) J.V
土井之池工事	S60.07～S62.08	東亜建設工業(株)・大鐵工業(株) J.V
大野原工事	S60.10～S62.10	(株)浅沼組・(株)二神組 J.V
豊浜工事	S60.07～S62.11	西松建設(株)・(株)白石 J.V
箕浦工事	S60.03～S62.06	前田建設工業(株)・住友建設(株) J.V
鳥越トンネル工事	S59.03～S62.06	大成建設(株)・鹿島建設(株) J.V
金倉川第二橋他2橋(下部工)工事	S59.03～S60.06	福岡開発(株)・豊和開発(株) J.V
吉原橋他1橋(下部工)工事	S59.03～S61.02	(株)轟組・(株)村上組 J.V
平池橋工事	S59.03～S60.08	安藤建設(株)・関西土木(株) J.V
財田川橋(下部工)工事	S59.06～S61.07	(株)竹内建設・赤松土建(株) J.V
柞田川橋(下部工)工事	S59.06～S60.11	(株)生田組・西讃土建工業(株) J.V
弘田川橋(鋼上部工)工事	S60.11～S61.12	古河鉱業(株)
吉原橋他1橋(鋼上部工)工事	S59.08～S61.03	日本橋梁(株)
宮川橋(鋼上部工)工事	S60.10～S61.11	(株)名村造船所
財田川橋他1橋(鋼上部工)工事	S59.08～S61.03	櫻田機械工業(株)
金倉川第二橋他2橋(PC上部工)工事	S59.08～S61.03	極東工業(株)
筆岡高架橋他5橋(PC上部工)工事	S60.10～S62.03	中央ピーエスコンクリート工業(株)
乙田川橋他3橋(PC上部工)工事	S61.03～S62.05	川田建設(株)
高瀬川橋他3橋(PC上部工)工事	S61.03～S62.05	南日本高圧コンクリート(株)
柞田川橋他1橋(PC上部工)工事	S60.02～S61.05	住友建設(株)
直場高架橋他4橋(PC上部工)工事	S61.03～S62.07	ドービー建設(株)
箕浦工事用道路工事	S58.12～S59.07	有明土建工業(株)
善通寺舗装工事	S61.09～S63.01	日本舗道(株)・鹿島道路(株) J.V
観音寺舗装工事	S61.08～S63.01	東亜道路工業(株)・熊谷道路(株) J.V
豊浜舗装工事	S61.10～S63.01	日本道路(株)・前田道路(株) J.V
善通寺IC標識工事	S62.03～S62.12	(株)四国特殊工事
観音寺標識工事	S62.03～S62.12	香東電機(株)
大野原標識工事	S62.03～S62.12	保安工業(株)
善通寺標識工事	S62.07～S62.12	開成工業(株)
高瀬標識工事	S62.07～S62.12	平野産業(株)

件名	工期	請負業者
豊浜標識工事	S62.07～S62.12	大東産業(株)
眉山トンネルその他照明設備工事	S61.11～S62.11	中国電気工事(株)
鳥越トンネルその他照明設備工事	S61.11～S62.11	栗原工業(株)
善通寺ICその他照明設備工事	S62.02～S62.11	三和電業(株)
善通寺ICその他受配電自家発電設備工事	S62.01～S62.11	松下電器産業(株)
財田川橋その他気象観測設備工事	S62.03～S62.11	シャープ(株)
善通寺～土居間可変標示板設備その他工事	S62.03～S62.12	名古屋電機工業(株)
鳥越トンネルその他受配電自家発電設備工事	S62.01～S62.12	(株)高岳製作所
大野原ICその他照明設備工事	S62.02～S62.11	大一電気(株)
鳥越トンネルその他防災設備工事	S61.11～S62.11	ホーチキ(株)
善通寺IC車重計設置工事	S62.06～S62.11	鎌長製衡(株)
善通寺ICその他軸重計設置工事	S62.08～S62.12	大和製衡(株)
善通寺～土居間遠方監視制御設備工事	S61.11～S62.12	富士電機(株)
善通寺～鳥越トンネル間通信線路その他工事	S61.12～S62.11	日本通信建設(株)
善通寺～土居間伝送設備工事	S62.01～S62.12	日本電気(株)
善通寺～土居間交換機設備その他工事	S62.01～S62.12	富士通(株)
善通寺～三島川之江間無線電話設備工事	S62.03～S62.12	(株)東芝
四国豊中IC管理施設新築工事	S61.11～S62.10	小田急建設(株)
鳥越トンネルその他電気室新築工事	S61.11～S62.09	(株)石川組
豊浜SA休憩施設新築工事	S61.12～S62.11	戸田建設(株)
善通寺IC管理施設新築工事	S61.12～S62.11	フジタ工業(株)
大野原IC管理施設新築工事	S62.01～S62.11	(株)光建設
高瀬PA休憩施設新築工事	S62.01～S62.11	大末建設(株)
善通寺IC造園工事	S62.03～S62.11	東海園(株)
四国豊中IC造園工事	S62.03～S62.11	本州緑化(株)
大野原IC造園工事	S62.03～S62.11	(株)泰正
高瀬PA造園工事	S62.03～S62.11	西部造園(株)
豊浜SA(上り線)造園工事	S62.03～S62.11	桜造園土木(株)
豊浜SA(下り線)造園工事	S62.03～S62.11	(株)富士植木
善通寺～四国豊中間路傍植栽(その1)工事	S62.03～S62.11	扶桑土木(株)
善通寺～四国豊中間路傍植栽(その2)工事	S62.03～S62.11	山白八松園
善通寺～四国豊中間路傍植栽(その3)工事	S62.03～S62.12	イビデン工業(株)
善通寺～四国豊中間路傍植栽(その4)工事	S62.03～S62.11	瀬戸内造園(株)
四国豊中～大野原間路傍植栽(その1)工事	S62.03～S62.11	(株)桂組
四国豊中～大野原間路傍植栽(その2)工事	S62.03～S62.12	富士緑化(株)
四国豊中～大野原間路傍植栽(その3)工事	S62.03～S62.11	森川ガーデン(株)
大野原～豊浜間路傍植栽工事	S62.03～S62.11	(株)中讃農園
豊浜～鳥越トンネル間路傍植栽工事	S62.03～S62.11	(株)豊和開発
善通寺中央分離帯植栽工事	S62.06～S62.12	四国グリーン産業(株)
善通寺中央分離帯植栽工事	S62.06～S62.12	(株)渡辺ゆうざき園
豊浜中央分離帯植栽工事	S62.06～S62.12	田中造園(株)
鳥越トンネル内装板設置(その1)工事	S62.06～S62.11	(株)日本バーカーライジング広島工場
鳥越トンネル内装板設置(その2)工事	S62.06～S62.11	秩父産業(株)
大野原地区遮音壁設置(その1)工事	S62.09～S62.12	松下興産(株)
大野原地区遮音壁設置(その2)工事	S62.09～S62.12	新日本道路施設(株)
観音寺地区遮音壁設置(その1)工事	S62.09～S62.12	野原産業(株)

件名	工期	請負業者
観音寺地区遮音壁設置(その2)工事	S62.09 ~ S62.12	森安建設(株)
観音寺地区遮音壁設置(その3)工事	S62.09 ~ S62.12	(株)四国特殊工事
観音寺地区遮音壁設置(その4)工事	S62.09 ~ S62.12	東邦ロード(株)
観音寺地区遮音壁設置(その5)工事	S62.09 ~ S62.12	四国ロードサービス(株)
観音寺地区遮音壁設置(その6)工事	S62.09 ~ S62.12	(株)甲陽
観音寺地区遮音壁設置(その7)工事	S62.09 ~ S62.12	開成工業(株)
豊中地区遮音壁設置工事	S62.09 ~ S62.12	(株)建商
善通寺地区遮音壁設置(その1)工事	S62.09 ~ S62.12	大東産業(株)
善通寺地区遮音壁設置(その2)工事	S62.09 ~ S62.12	日本ロード産業(株)
善通寺地区遮音壁設置(その3)工事	S62.09 ~ S62.12	香東電機(株)
料金収受機械の購入及び据付工事	S62.10 ~ S62.11	(株)東芝

(2)高松～善通寺間



湖に映えるさぬき府中湖橋

さぬき府中湖橋

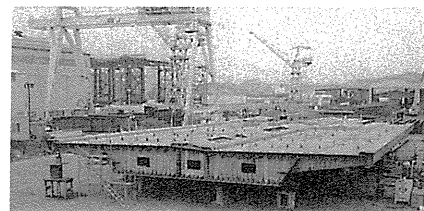
森と湖の美しい景観にマッチする橋りょうづくりを目指し、府中湖橋の構造・デザインの協議を重ねた結果、瀬戸大橋の岩黒島橋、櫃石島橋で採用されている斜長橋方式にする

ことを決めた。

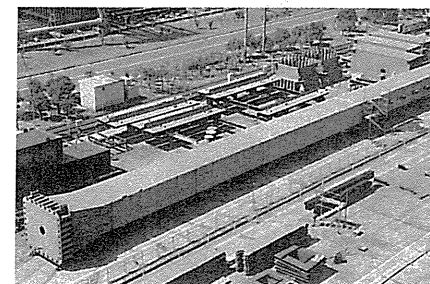
同橋は全長196.7m、幅23.3mの鋼2径間連続床版斜長橋で、府中湖がカーブ競技場となるため主塔を1本にし、橋げたの高さを湖面から

10mに設定した。色は緑と湖に映える「緑がかった白」とすることで美しい景観づくりに配慮した。また、構造力学的制振法衝撃質量ダンパー、確率論的手法を採用し、耐風・耐震効果を高めた。

工事は高松側の橋脚から開始した。



主桁の仮組立て

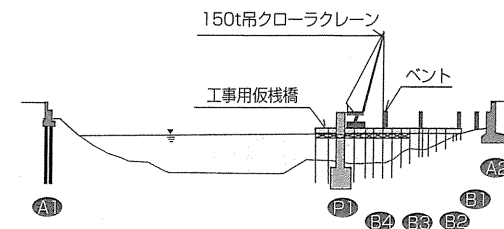


主塔の仮組立て

架設

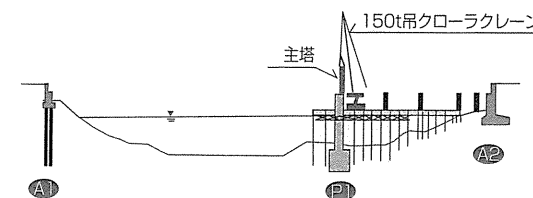
1.ベントの設置

ベントの設置は、工事用仮橋上に配置した150t吊クローラークレーンにより施工する。



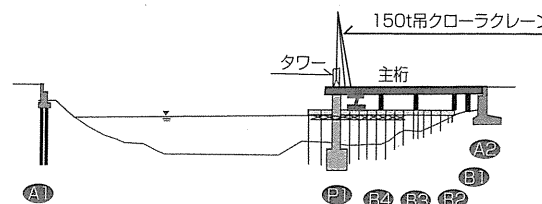
2.主塔基部、2段目ブロックの架設

A2～P1間の主桁架設に先立ち、150t吊クローラークレーンを用い、主塔の基部と2段目ブロックの架設を行う。



3.A2～P1間の主桁架設

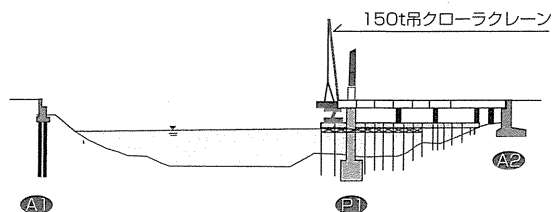
A2～P1へ向け、150t吊クローラークレーンを用い、B1～B4の4基のベントで主桁を支持しながら架設を進める。



4.主塔3段目、4段目ブロック

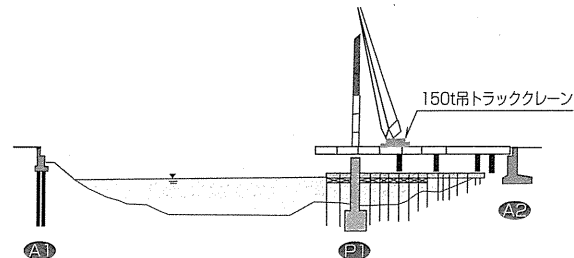
P1～A1間主桁パネルの架設

A2～P1間の主桁架設完了後、150t吊クローラクレーンを用い、主塔の3段目と4段目ブロックの架設を行い、次にP1～A1間の主桁1パネルの架設を行う。



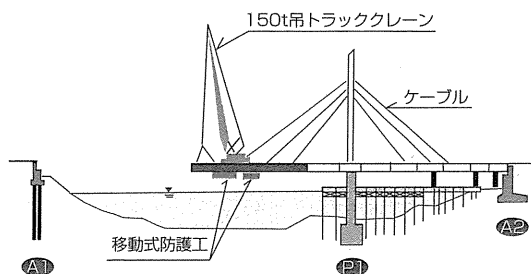
5.主塔5段目～塔頂ブロックの架設

P1付近の主桁上に配置した150t吊トラッククレーンにて、主塔の5段目～塔頂ブロックを架設する。



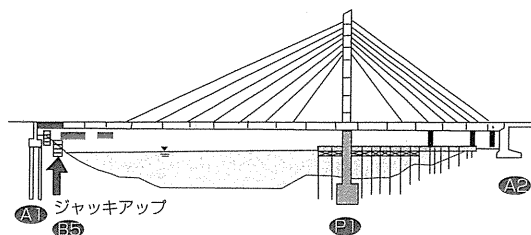
6.P1～A1間主桁、ケーブル張出し架設

P1～A1間の主桁を、150t吊トラッククレーンにて1ブロックずつ架設し、主塔に対して相対する2本のケーブルの張り渡しを行う。P1～A1に向け、順次ケーブルを所定の張力で張り渡ししながら、主桁の張出し架設を進める。



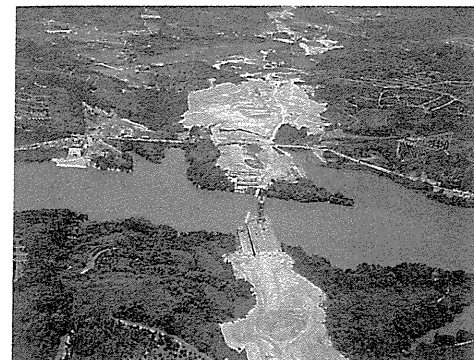
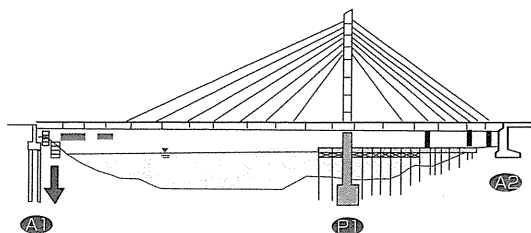
7.主桁ジャッキアップ

B5ベントまでの主桁架設完了後、B5ベント位置にて主桁を約1.8mジャッキアップする。

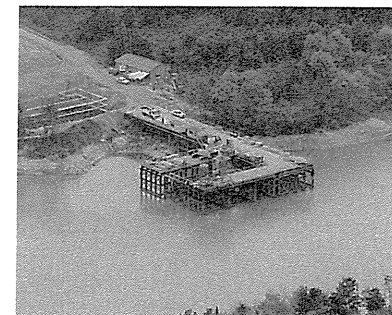


8.A1支点における閉合

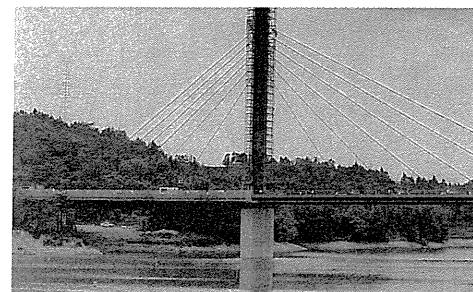
P1～A1間の主桁架設完了後、ジャッキアップした主桁をジャッキダウン (約5cm) し、A1への反力導入を行い架設を完了する。



着々と工事が進むさぬき府中湖橋



建設は高松側から着手＝平成3年2月18日



工事は急ピッチで進められた＝平成3年11月27日



美しくライトアップされたさぬき府中湖橋

飯山トンネル

府中湖PAを通過し、なだらかな坂を上って飯山町に入ると、飯山トンネルの坑口に描かれた大きな桃が現れる。上り809m、下り806mの同トンネルは、讃岐三十三観音霊場の三谷寺より北側の通称宝珠山を貫く。

工事発注当初は周辺が三谷地区であることから、三谷トンネルと名付けられていた。しかし、地元飯山町から「トンネルのデザインと名称は住民のアイデアを生かしてほしい」と要望を受け、採用することになった。住民

からデザイン23通、名称36通の応募があり、選考の結果、坑口デザインを町特産の桃に、名称を飯山トンネルとすることを決めた。

坑口のデザインは、入り口の半円を実に見立て、縁部分に鮮やかなピンクで桃を描いている。上下線それぞれの入り口に採用した。

工事は平成元年1月9日に上下線同時に着工し、NATM工法で1日2～3mのペースで掘削を進め、翌年3月1日に貫通した。

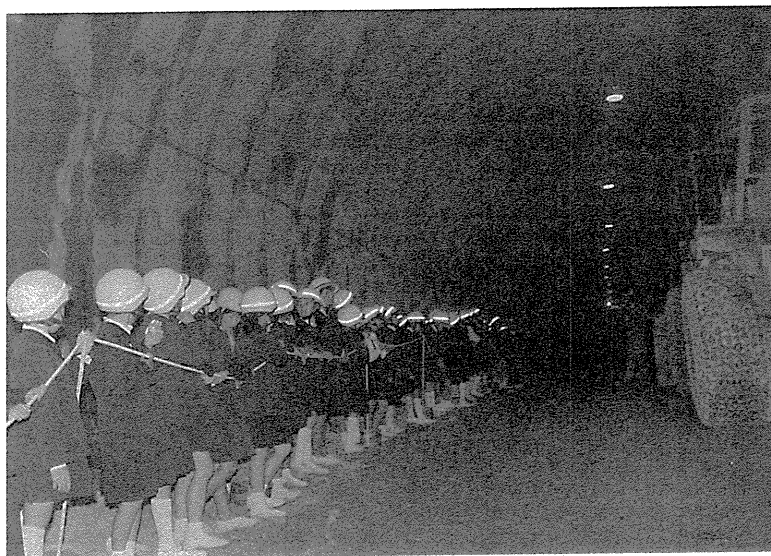
工事名・工期・請負業者名

高松～普通寺間

件 名	工 期	請 負 業 者
丸亀府中工事	H 元.12 ～ H04.03	(株)大林組・(株)熊谷組 J.V
丸亀飯山工事	S63.11 ～ H04.03	東急建設(株)・(株)大本組 J.V
土器川橋(下部工)工事	S62.09 ～ S63.11	大末建設(株)・(株)村上組 J.V
三谷トンネル工事	S63.03 ～ H02.11	(株)奥村組・鉄建建設(株) J.V
坂出工事	H02.03 ～ H04.04	清水建設(株)・若築建設(株) J.V
大束川高架橋(下部工)工事	H02.02 ～ H04.03	太平工業(株)・(株)村上組 J.V
額坂高架橋(下部工)工事	S63.09 ～ H02.03	井原工業(株)・西讃土建工業(株) J.V
府中東工事	H 元.12 ～ H03.12	(株)松村組・佐伯建設工業(株) J.V
国分寺工事	H 元.06 ～ H03.12	大成建設(株)・(株)フジタ J.V
高松工事	H 元.09 ～ H04.06	(株)森本組・(株)佐藤組 J.V
三条橋(鋼上部工)工事	H02.02 ～ H04.01	(株)名村造船所
七条橋他1橋(PC上部工)工事	H 元.10 ～ H04.03	(株)ビー・エス
土器川橋(鋼上部工)工事	S63.05 ～ H 元.11	川田工業(株)
大束川橋他7橋(PC上部工)工事	H02.07 ～ H04.03	極東工業(株)
大束川高架橋他5橋(PC上部工)工事	H02.07 ～ H04.03	昭和コンクリート工業(株)
額坂高架橋(鋼上部工)工事	H 元.06 ～ H02.08	宇部興産(株)
府中湖橋(鋼上部工)工事	H 元.12 ～ H04.03	川崎重工業(株)・三井造船(株) J.V
国分寺高架橋他8橋(PC上部工)工事	H02.06 ～ H04.02	(株)住友建設
飯山工用道路工事	S62.07 ～ S63.02	青葉工業(株)・高木建設(株) J.V
坂出西又地区付帯工事	S63.12 ～ H 元.06	川原建設(株)
横山地区付帯工事	H02.06 ～ H03.03	山楯建設(株)
丸亀舗装工事	H03.04 ～ H04.06	東亜道路工業(株)・世紀東急工業(株) J.V
高松舗装工事	H03.04 ～ H04.06	前田道路(株)・金亀建設(株) J.V
高松自動車道高松IC～局庁舎間通信土木工事	H02.12 ～ H03.11	(株)石川組
高松標識工事	H03.06 ～ H04.03	(株)キクテック
坂出標識工事	H03.06 ～ H04.03	北陸道路標識(株)
丸亀標識工事	H03.06 ～ H04.03	(株)協和産業
市街地案内標識工事	H03.06 ～ H04.03	(株)四国特殊工事
坂出JCT標識(その1)工事	H03.08 ～ H04.05	(株)コート
坂出JCT標識(その2)工事	H03.08 ～ H04.05	木戸エンジニアリング(株)
坂出JCT標識(その3)工事	H03.08 ～ H04.05	大東産業(株)
高松自動車道国分寺地区遮音壁設置工事	H03.10 ～ H04.05	森安建設(株)
高松自動車道丸亀地区遮音壁設置(その1)工事	H03.10 ～ H04.05	(株)富士技建
高松自動車道丸亀地区遮音壁設置(その2)工事	H03.10 ～ H04.05	(株)旭技建
高松自動車道丸亀地区遮音壁設置(その3)工事	H03.10 ～ H04.05	新日本實業(株)
四国縦貫・横断自動車道高松～普通寺間可変表示板設備その他工事	H03.03 ～ H04.04	星和電機(株)
高松自動車道三谷トンネルその他受配電自家発電設備工事	H03.06 ～ H04.04	松下電器産業(株)
高松自動車道高松ICその他受配電自家発電設備工事	H03.06 ～ H04.05	(株)井上電機製作所
高松自動車道三谷トンネルその他照明設備工事	H03.06 ～ H04.04	住友電設(株)
高松自動車道新名トンネルその他照明設備工事	H03.06 ～ H04.04	四電エンジニアリング(株)
高松自動車道坂出JCTその他照明設備工事	H03.06 ～ H04.04	徳寿工業(株)
高松自動車道坂出JCT交通量計測設備工事	H03.08 ～ H04.04	松下通信工業(株)
高松自動車道普通寺IC管理施設増築工事	H03.06 ～ H04.03	(株)新井組
高松自動車道高松IC管理施設その他新築工事	H03.06 ～ H04.03	大木建設(株)

件 名	工 期	請 負 業 者
四国縦貫・横断自動車道高松制御局遠方監視制御設備工事	H03.02 ～ H04.04	日新電機(株)
高松自動車道高松～普通寺間遠方監視制御設備工事	H03.03 ～ H04.04	富士電機(株)
高松自動車道高松～普通寺間通信線路その他工事	H03.03 ～ H04.04	東洋電機通信工業(株)
高松自動車道高松IC他造園工事	H03.06 ～ H04.04	芝茂造園建設(株)
高松自動車道坂出JCT他造園工事	H03.06 ～ H04.04	東洋造園土木(株)
高松自動車道府中PA造園工事	H03.06 ～ H04.04	(株)石勝エクステリア
高松自動車道高松～坂出間路傍植栽(その1)工事	H03.06 ～ H04.03	(株)山地宝松園
高松自動車道高松～坂出間路傍植栽(その2)工事	H03.06 ～ H04.03	(株)末包造園
高松自動車道坂出～普通寺間路傍植栽(その1)工事	H03.06 ～ H04.03	中央開発(株)
高松自動車道坂出～普通寺間路傍植栽(その2)工事	H03.06 ～ H04.03	(株)半田植物園
高松自動車道坂出～普通寺間路傍植栽(その3)工事	H03.06 ～ H04.03	(株)瀬戸内造園
高松自動車道坂出～普通寺間路傍植栽(その4)工事	H03.06 ～ H04.03	川原建設(株)
高松自動車道高松中央分離帯植栽工事	H03.06 ～ H04.03	(株)泉松園
高松自動車道坂出中央分離帯植栽工事	H03.06 ～ H04.03	四国緑化産業(株)
高松自動車道丸亀中央分離帯植栽工事	H03.06 ～ H04.03	(株)桑島農園
高松自動車道高松～普通寺間交換機設備工事	H03.02 ～ H04.04	(株)日立製作所
四国縦貫・横断自動車道高松～南国間幹線伝送設備工事	H03.02 ～ H04.04	富士通(株)
高松自動車道高松IC～局庁舎間通信線路工事	H03.02 ～ H04.02	(株)協和エクスオ
高松自動車道高松～普通寺間通信線路その他工事	H03.03 ～ H04.04	東洋電機通信工業(株)
高松自動車道高松～普通寺間無線電話設備その他工事	H03.06 ～ H04.04	(株)東芝
高松自動車道高松～普通寺間可変表示板設備その他工事	H03.03 ～ H04.04	星和電機(株)
高松自動車道高松～普通寺間伝送設備工事	H03.02 ～ H04.04	日本電気(株)
四国縦貫・横断自動車道高松中央局交換機設備工事	H03.02 ～ H04.04	日本電気(株)
高松自動車道高松単身者用宿泊施設新築工事	H03.06 ～ H04.01	(株)大本組
高松自動車道高松IC管理施設その他新築工事	H03.06 ～ H04.03	大木建設(株)
高松自動車道府中PA休憩施設新築工事	H03.06 ～ H04.03	日産建設(株)
高松自動車道高松IC軸重計設置工事	H03.11 ～ H04.05	大和製衡(株)
丸亀府中工事	H 元.12 ～ H04.03	(株)大林組・(株)熊谷組 J.V
金倉川橋(鋼上部工)工事	H02.05 ～ H03.09	(株)栗本鐵工所
丸亀舗装工事	H03.04 ～ H04.06	東亜道路工業(株)・世紀東急工業(株) J.V
丸亀標識工事	H03.06 ～ H04.03	(株)協和産業
市街地案内標識工事	H03.06 ～ H04.03	(株)四国特殊工事
高松自動車道丸亀地区遮音壁設置(その2)工事	H03.10 ～ H04.05	(株)旭技建
四国縦貫・横断自動車道高松制御局遠方監視制御設備工事	H03.02 ～ H04.04	日新電機(株)
高松自動車道普通寺IC管理施設増築工事	H03.06 ～ H04.03	(株)新井組

(3)津田～三木間



志度のトンネル工事モデル現場を公開＝平成4年4月25日

志度グリーンタウン地区工事(国土交通省施行)

ルートは志度グリーンタウンを東西に横切るため、工事は騒音や振動を極力抑え、住民の日常生活を阻害しないように岩盤掘削の発破作業は行わず、大型の特殊掘削機を使用し、高い効果を挙げることができた。また、工事を一層理解してもらうために地域の方々を招いて見学会を開催した。

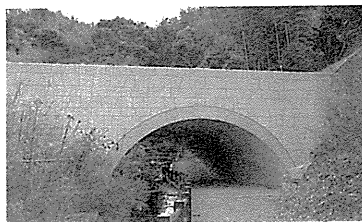
争点となった供用後の騒音対策としては、騒音が特に高くなることが予想されるコンクリートで囲むカルバート部分の内部には吸音板を、その他の個所には高さ5mの遮音壁を配置した。

地域の分断の対策としては、歩道橋、跨道橋を架設し、住民が安心して使用できるよう

に歩道面にはゴム系舗装を行い、景観に調和する曲線系のデザインとするなど住民が親しみを持てる橋づくりを目指した。

間川橋(国土交通省施行)

歴史の遺産を受け継ぎながら近代化が進むさぬき市志度。地域ゆかりの竹林上人によってつくられた景勝地「間川三十二勝」は、竹



景観に配慮した間川橋

林上人修行の地で文人墨客の語らいの場所であったといわれている。ルートはこの「間川三十二勝」のすぐ脇を通るため、間川橋は周辺の景観との調和を考えたデザインを採用した。

五分一池の工事(国土交通省施行)

建設工事の現場では、大量の建設副産物が発生する。資源には限りがあり、資源をより良く生かすため、三木町五分一池ではため池

から発生するしゅんせつ土を固化処理して路体盛土に使用し、建設副産物のリサイクルを積極的に行った。

安全性・省力化・工期短縮への配慮

工事の実施は、安全性、省力化、工期の短縮などを考慮し、「大型プレハブ擁壁」「プレキャスト壁高欄」などの新技術を導入してコストの削減、労働環境の改善を図った。



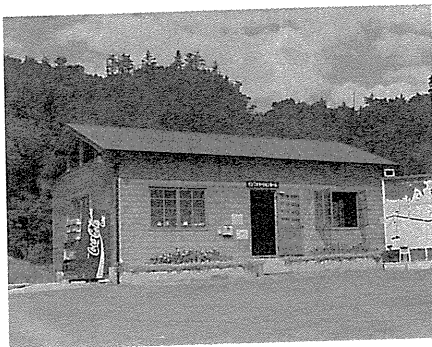
上空から見た五分一池



生態系に配慮した五分一池の工事

地域の理解と協力

建設工事の実施には、地域の理解と協力が不可欠である。工事期間中に津田東IC、志度トンネル、三木トンネルなどの建設現場に国



インフォメーションセンター外観
＝三木トンネル建設現場

土交通省はインフォメーションセンターを設け、近代的な工事現場を実際に歩いて体験する見学会を開催するなどのPR活動を積極的に行った。その結果、沿線の多大な理解と協力が得られ、着実に工事を進めることができた。



工事状況などを紹介したセンター内部

工事名・工期・請負業者名

津田東～さぬき三木間（JH施工）

件 名	工 期	請 負 業 者
津田工事	H11.01～H13.02	(株)クボタ建設・井原工業(株) J.V
深田池(PC上部工)工事	H10.07～H12.04	大成建設(株)・中央ビーエス(株) J.V
大内舗装工事	H12.01～H13.05	日本道路(株)・共栄建設(株) J.V
高松東舗装工事	H12.03～H13.05	鹿島道路(株)・フドウ道路(株) J.V
三木地区遮音壁工事	H12.09～H13.03	(株)ショウテクノ
三木地区標識工事	H12.09～H13.03	(株)富士テック
三木地区立入防止柵工事	H12.10～H13.03	(株)シーエム
白鳥トンネル受配電自家発電設備工事	H12.03～H13.03	(株)正興電気製作所
引田IC～高松中央IC間遠方監視制御設備工事	H12.03～H13.03	富士電機(株)
板野IC～津田東IC間道路情報板設備工事	H12.03～H13.03	星和電機(株)
白鳥トンネル道路照明設備工事	H12.03～H13.03	千歳電気工業(株)
大坂トンネル～高松中央IC間ローカル伝送設備工事	H12.03～H13.03	日本電気(株)
津田SA～高松中央IC間通信線路工事	H12.03～H13.02	日本コムシス(株)
さぬき三木IC～高松中央IC間道路情報板設備工事	H12.03～H13.03	岩崎電気(株)
引田IC～高松中央IC間路車間情報設備工事	H12.07～H13.03	住友電気工業(株)
津田の松原SA(上り線)造園工事	H12.07～H13.03	(株)イズミ
津田の松原SA(下り線)造園工事	H12.07～H13.03	大島造園土木(株)
三木地区造園工事	H12.09～H13.03	(株)森造園
津田の松原SA情報ターミナル設備工事	H12.11～H13.03	沖電気工業(株)

件 名	工 期	請 負 業 者
津田東地区防護柵工事	H09.09～H10.03	(株)四国特殊工事
津田西地区防護柵工事	H09.08～H10.03	保安工業(株)
津田寒川地区防護柵工事	H09.09～H10.03	岡山ロードメンテナンス(株)
志度東地区防護柵工事	H09.09～H10.03	森安建設(株)
志度中地区防護柵工事	H09.09～H10.03	(株)ケー・エフ・シー
志度西地区防護柵工事	H09.08～H10.03	大成工務(株)
三木地区防護柵工事	H09.08～H10.03	セイト(株)
津田東地区立入防止柵工事	H09.07～H10.02	(株)富田組
津田西地区立入防止柵工事	H09.07～H10.02	川建工業(株)
津田寒川地区立入防止柵工事	H09.07～H10.02	山和土木興業(株)
志度東地区立入防止柵工事	H09.07～H10.02	(株)山陽メンテック
志度西地区立入防止柵工事	H09.07～H10.02	(株)豊和開発
三木地区立入防止柵工事	H09.07～H10.02	(株)大下組
津田東地区標識工事	H09.09～H10.03	(株)日本バーカーライジング
津田西地区標識工事	H09.09～H10.03	(株)コート
津田寒川地区標識工事	H09.09～H10.03	富国産業(株)
志度地区標識工事	H09.09～H10.03	(株)キクテック
三木地区標識工事	H09.09～H10.03	松蔵金属工業(株)
津田地区市街地標識工事	H09.06～H10.03	日本道路興業(株)
三木地区市街地標識工事	H09.06～H10.03	開成工業(株)
津田トンネル内装板工事	H09.06～H10.03	四国ロードサービス(株)
高松東道路路面標示他工事	H09.12～H10.03	大東産業(株)
津田地区車線分離標他工事	H09.12～H10.03	(株)桃陵工業
志度地区車線分離標他工事	H09.12～H10.03	大久保産業(株)
津田東～さぬき三木間遠方監視制御設備工事	H09.03～H10.02	富士電機(株)
津田東～さぬき三木間道路交通情報設備工事	H09.02～H10.02	星和電機(株)
津田トンネル照明設備工事	H09.03～H10.02	昭和アステック(株)
津田トンネル受配電自家発電設備工事	H09.03～H10.02	神鋼電機(株)
津田東IC管理施設新築工事	H09.02～H10.01	大末建設(株)
志度IC管理施設新築工事	H09.02～H10.02	(株)光建設
さぬき三木IC管理施設新築工事	H09.02～H10.02	(株)合田工務店
津田トンネル～三木トンネル間画像音声設備工事	H09.03～H10.02	沖電気工業(株)
津田東～さぬき三木間通信線路工事	H09.02～H10.02	(株)三和エレック
三木トンネル照明設備工事	H09.03～H10.02	三機工業(株)
三木トンネル受配電自家発電設備工事	H09.02～H10.02	日新電機(株)
津田トンネル非常用設備工事	H09.01～H10.03	ホーチキ(株)
津田トンネル換気設備工事	H09.03～H10.02	(株)三井三池製作所
津田東～さぬき三木間ローカル伝送設備工事	H09.03～H10.02	日本電気(株)
志度IC道路照明設備工事	H09.01～H10.01	徳澤建設(株)
津田寒川IC道路照明設備工事	H09.03～H10.02	三和電業(株)
津田東IC造園工事	H09.08～H10.03	(株)中讀農園
津田寒川IC造園工事	H09.07～H10.03	関西植木(株)
志度IC造園工事	H09.07～H10.03	大島造園土木(株)
さぬき三木IC造園工事	H09.07～H10.03	九州林産(株)
津田東地区造園工事	H09.08～H10.03	緑造園興業(株)
津田西地区造園工事	H09.08～H10.03	(株)大成造園
志度東地区造園工事	H09.08～H10.03	(株)イズミ
志度中央地区造園工事	H09.08～H10.03	未澤緑地(株)
志度西地区造園工事	H09.08～H10.03	日本造園建材(株)
ラジオ再放送誘導線設置	H09.11～H09.11	四国道路エンジニア(株)

津田東～さぬき三木間（国土交通省施工）

件 名	工 期	請 負 業 者
平成2年度鴨部川橋下部工事	H02.09～H02.03	㈱村上組
平成2年度鴨部改良工事	H02.09～H03.03	西讃土建工業(株)
平成3年度坂子改良工事	H03.10～H04.03	㈱村上組
平成3年度池戸改良工事	H03.10～H04.03	松浦工業(株)
志度トンネル工事	H03.10～H05.05	㈱大林組
鴨部改良工事	H03.07～H04.12	日本国土開発(株)
津田川橋下部工事	H03.10～H04.11	新日本土木(株)
平成3年度鶴羽東改良工事	H04.01～H04.07	村角建設(株)
平成4年度間川改良工事	H04.10～H05.05	田村建設(株)
平成4年度戸敷改良工事	H05.01～H05.08	中村・井上(株)
三木トンネル工事	H05.01～H06.03	㈱間組
津田川橋下部第2工事	H04.09～H06.08	㈱ピーエス三菱
三木トンネル(その2)工事	H06.03～H07.03	㈱間組
城北高架橋下部工事	H06.03～H07.03	鉄建建設(株)
香蓮寺橋下部工事	H06.03～H07.01	㈱ピーエス三菱
柿谷高架橋下部工事	H06.03～H07.03	丸紅建設(株)
池戸高架橋外1橋下部工事	H05.10～H07.02	㈱銭高組
鴨部改良工事	H05.10～H07.03	日本国土開発(株)
末高架橋下部工事	H05.11～H07.03	佐伯建設工業(株)
北池橋下部工事	H05.11～H07.02	アイサワ工業(株)
平成5年度川北高架橋下部工事	H06.03～H06.10	村上・坂出土建建設(株)
平成5年度高松東道路路面保護第2工事	H05.10～H06.03	東興建設(株)
平成5年度川北改良工事	H05.10～H06.03	田村・光建設(株)
平成5年度高松東道路路面保護工事	H05.07～H06.03	大和工業(株)
平成5年度鶴羽東改良工事	H05.07～H06.03	村角建設(株)
平成5年度高松東改良工事	H05.04～H06.03	㈱大下組
寒国改良工事	H06.09～H08.03	佐藤工業(株)
平成6年度池戸改良工事	H06.10～H07.03	青葉・西讃(株)
平成6年度池戸改良第2工事	H06.09～H07.03	村角建設(株)
平成6年度城北改良工事	H06.07～H07.03	観光小西東讃建設(株)
末改良工事	H07.03～H08.03	佐伯建設工業(株)
津田トンネル工事	H07.02～H08.10	西松建設(株)
鴨部改良第2工事	H07.01～H08.03	日本国土開発(株)
津村高架橋下部工事	H07.02～H08.03	三井住友建設(株)
川北改良工事	H07.02～H08.03	東亜建設工業(株)
池戸高架橋下部工事	H07.03～H07.08	㈱銭高組
池戸改良第3工事	H07.03～H08.03	アイサワ工業(株)
中谷高架橋下部工事	H07.01～H08.03	前田建設工業(株)
志度高架橋下部工事	H07.03～H08.03	鉄建建設(株)
三木トンネル(その3)工事	H07.03～H07.11	㈱間組
平成6年度志度跨道橋工事	H07.03～H08.03	三井住友建設(株)
平成7年度高松東改良工事	H07.04～H08.03	㈱大下組
志度IC改良工事	H07.09～H09.03	東洋建設(株)
平成7年度鴨部改良第3工事	H07.07～H08.03	村角建設(株)
平成7年度池戸改良工事	H07.07～H08.03	青葉工業(株)
三木IC改良工事	H07.08～H09.03	㈱ピーエス三菱
平成7年度間川改良工事	H07.07～H08.06	丸紅建設(株)
平成7年度城北改良工事	H07.08～H08.03	中村土木(株)

件 名	工 期	請 負 業 者
平成7年度末改良第2工事	H07.07～H08.03	㈱村上組
平成7年度北地橋上部工事	H07.09～H08.03	極東工業(株)
志度高架橋下部第2工事	H07.09～H08.11	大鉄工業(株)
平成7年度鶴羽改良工事	H07.09～H08.03	大木建設(株)
津村高架橋上部第1工事	H07.09～H08.09	三菱重工業(株)
津村高架橋上部第2工事	H07.09～H08.09	川田工業(株)
中谷高架橋上部工事	H08.01～H08.09	大洋・田村(株)
平成7年度隠谷改良第1工事	H08.01～H09.02	㈱森組
津田寒川IC改良工事	H07.12～H08.12	りんかい日産建設(株)
志度IC改良第2工事	H08.02～H09.01	㈱大本組
高松東道路路面緑化工事	H07.12～H08.07	東興建設(株)
平成7年度志度高架橋上部工事	H08.01～H08.11	三井住友建設(株)
隠谷改良第2工事	H08.01～H09.05	東亜建設工業(株)
平成7年度城北改良第2工事	H07.12～H08.09	㈱松田工業
高德線神前・津田間津田川跨線橋桁架設工事	H08.05～H08.09	JR委託
高德線志度・造田間志度跨線橋桁架設工事	H08.～H09.05	JR委託
平成7年度幸田改良工事	H08.02～H09.02	㈱白石
平成7年度鴨部改良第4工事	H08.02～H09.01	不動建設(株)
平成7年度鶴羽改良第2工事	H08.03～H08.12	アイサワ工業(株)
末高架橋上部外2橋工事	H08.03～H09.05	㈱竹中土木
平成7年度間川改良第2工事	H08.03～H08.11	㈱村上組
平成7年度神野改良工事	H08.02～H08.07	観光小西東讃建設(株)
津田川橋上部第2工事	H08.03～H09.02	日本車輻製造(株)
津田川橋上部第3工事	H08.03～H09.05	日本鋼管(株)
津田川橋上部第4工事	H08.03～H09.01	日立造船(株)
平成7年度津田法面処理工事	H07.09～H08.03	大和工業(株)
鴨部川橋上部工事	H08.03～H09.01	日本鉄塔工業(株)
川北高架橋上部工事	H08.03～H08.12	㈱栗本鐵工所
津田川橋上部第1工事	H08.03～H08.12	佐藤鉄鋼(株)
平成8年度高松東道路路面緑化第1工事	H08.04～H08.08	日本基礎技術(株)
平成8年度高松東道路路面緑化第2工事	H08.04～H08.08	開発コンクリート(株)
平成8年度神野改良工事	H08.05～H09.03	鉄建建設(株)
平成8年度城北改良工事	H08.05～H09.07	佐伯建設工業(株)
平成8年度高松東改良工事	H08.05～H09.03	㈱大下組
平成8年度小谷改良工事	H08.07～H09.03	坂出土建工業(株)
平成8年度平竹改良第2工事	H08.07～H09.06	青葉工業(株)
平成8年度鶴羽改良工事	H08.07～H09.04	中村土木(株)
平成8年度志度IC橋上部外2橋工事	H08.07～H09.03	ドービー建設工業(株)
平成8年度津村高架橋上部工事	H08.07～H09.02	㈱村上組
平成8年度池戸改良工事	H08.08～H09.02	㈱クボタ建設
平竹改良工事	H08.08～H10.03	日本国土開発(株)
平成8年度西町改良工事	H08.08～H09.03	丸紅建設(株)
鶴羽改良工事	H08.08～H09.07	アイサワ工業(株)
平成8年度柿谷高架橋上部外1件工事	H08.08～H09.03	大洋・田村(株)
平成8年度川北高架橋上部外2件工事	H08.08～H09.03	村角建設(株)
藤村改良工事	H08.08～H09.10	佐藤工業(株)
平成8年度隠谷改良第3工事	H08.09～H09.02	㈱富田組
津田トンネル(その2)工事	H08.10～H09.09	西松建設(株)
志度高架橋上部第1工事	H08.10～H09.09	不動建設(株)
志度高架橋上部第2工事	H08.11～H09.05	㈱ピーエス三菱

件 名	工 期	請 負 業 者
平成8年度津村高架橋塗装工事	H08.12 ~ H09.03	(株)四ツ葉塗装
平成8年度津田川橋外1橋床版工事	H08.12 ~ H09.08	(株)松田工業
平成8年度高松東道路緑化工事	H08.12 ~ H09.03	(株)山地緑化センター
三木舗装工事	H08.12 ~ H10.01	(株)ガイアートクマガイ
井上舗装工事	H09.01 ~ H10.03	前田道路(株)
志度舗装第3工事	H09.01 ~ H10.03	日本舗道(株)
津田舗装第2工事	H09.02 ~ H10.03	大林道路(株)
志度舗装第2工事	H09.02 ~ H10.03	鹿島道路(株)
西代川橋外1橋上部工事	H09.03 ~ H09.09	日本鋼弦コンクリート(株)
神ノ上池橋外2橋上部工事	H09.03 ~ H09.08	(株)富士ビー・エス
三木法面緑化工事	H09.03 ~ H09.10	東興建設(株)
志度法面緑化第1工事	H09.03 ~ H09.10	日本基礎技術(株)
志度法面緑化第2工事	H09.03 ~ H09.10	開発コンクリート(株)
平成8年度津田法面緑化工事	H09.03 ~ H09.09	イビデングリーンテック(株)
志度舗装第1工事	H09.03 ~ H10.03	日本道路(株)
津田舗装第1工事	H09.03 ~ H10.03	大成ロテック(株)
津田川橋外2橋塗装工事	H09.03 ~ H09.10	八尾塗装工業(株)
池戸高架橋下部外1件工事	H09.03 ~ H09.10	(株)村上組
津田法面緑化第1工事	H09.03 ~ H09.10	日特建設(株)
平成9年度高松東改良工事	H09.05 ~ H10.03	(株)大下組
平成9年度志度歩道橋工事	H09.05 ~ H10.02	川田建設(株)
平成9年度隠谷改良外1件工事	H09.07 ~ H09.12	(株)富田組
平成9年度神野改良外1件工事	H09.08 ~ H10.02	大洋・田村建設(株) [乙型]
平成9年度高松東道路附属施設設置第1工事	H09.08 ~ H10.03	(株)アトム
平成9年度高松東道路附属施設設置第2工事	H09.08 ~ H10.03	(株)コート
平成9年度高松東道路附属施設設置第3工事	H09.08 ~ H10.02	(株)四国特殊工業
平成9年度高松東道路附属施設設置第4工事	H09.08 ~ H10.03	大東産業(株)
平成9年度高松東道路標識設置工事	H09.09 ~ H10.03	富国産業(株)
平成9年度香川管内証明設備設置工事	H09.11 ~ H10.03	(株)久保電機
平成10年度池戸高架橋下部工事	H10.08 ~ H11.02	坂出土建工業(株)
平成10年度柿谷高架橋下部工事	H10.08 ~ H11.02	(株)三興組
平成10年度香蓮寺橋外1橋上部工事	H10.08 ~ H11.03	(株)ピーエス三菱
平成10年度池戸高架橋上部第2工事	H11.02 ~ H11.03	三菱重工業(株)
平成10年度池戸高架橋上部工事	H11.01 ~ H11.11	(株)銭高組
平成11年度東本村高架橋上部工事	H11.08 ~ H12.06	(株)富士ビー・エス
平成11年度柿谷高架橋上部工事	H11.07 ~ H12.03	オリエンタル建設(株)
平成11年度池戸高架橋床版外1件工事	H11.12 ~ H12.06	富田組・真部組(株)

(4)鳴門～津田間



明るく走りやすい大坂トンネル

白鳥高架橋

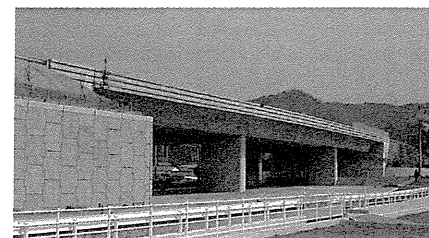
高松自動車道の建設ルートにある白鳥町の成重遺跡から、日本最古の集石墓が発見された。歴史的な発見に盛り上がりを見せた一方で、高松道の建設に支障が出るのではとの不安の声も上がった。

同地点は、地上10mまで土を盛り上げる盛土工法で建設することで、平成8年12月に地元

との設計協議を終えていた。しかし、当初の計画のまま作業を開始すると遺跡が土の中に埋まり、現状保存が不可能となるため、工法を変更してほしいとの声が相次ぎ、県教育委員会は、JHに遺跡の保存を要請した。

県教委とJHは協議を重ね、構造を橋りょうに変更することで合意した。地元説明会でも異論はなく、橋りょうで建設することが決定した。埋蔵文化財の出土による工法変更は、四国初のことだった。

橋りょうは、一般国道318号東側から西へ全長120m、幅20m、高さは両端の盛土部分と同じ10mに設定し、けた橋式構造を採用した。平成11年4月に着工し、遺跡を破壊しないように配慮しながら作業を行った。橋脚は、写真などの記録保存で対応できる2カ所に設置する



成重遺跡のある白鳥高架橋＝平成13年3月19日

ことで、歴史的価値の高い主要部分の現状保存を可能にした。

橋りょうの変更に伴い、問題視されていた騒音は、遮音壁の設置、走行騒音が抑制できる高機能舗装を施して防音対策に努め、地域住民の生活にも配慮した。工事は遺跡を残し、平成13年1月に無事完成した。

雄大な歴史の香りを漂わせながらたたずむこの小さな橋に、現在も住民や考古学ファンらが訪れている。

大坂トンネル

高松自動車道で最長の大坂トンネルは、トンネル本体の完成までに総工費約31億円、3年2カ月の歳月を要した。

高速走行でトンネルに進入する際のドライバーは、広い空間から狭い空間へ入る圧迫感、明るい空間から暗い空間へ入る明暗感などの心理的ストレスを受ける。

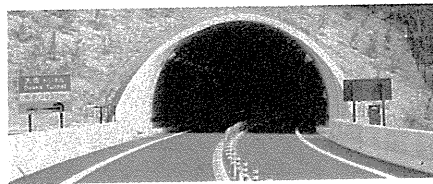
鳴門～津田間のトンネルは、暫定2車線供用で対面通行となるため、ドライバーがトンネル側壁と対向車から受ける圧迫感をいかに緩和するかが課題となった。高松、徳島両工事事務所で検討を重ねた結果、坑口の形状を竹



竹を割ったようなフォルムの坑口



大坂トンネル内の県境表示



坑口は圧迫感を緩和するよう配慮した

割式先端拡幅構造とすることなどを決定した。同構造は、竹を割ったようなフォルムで先端部分の幅が広く、心理的圧迫感を極力排除する効果があった。また、同区間すべてのトンネルで同一の型枠を用いることができ、工場で事前に製造したプレキャスト部材を使用することから、コスト削減、工期短縮が可能で、採用を決定するなど詳細設計がまとまり、平成9年6月に着工した。

本体施工では、吹き付けコンクリートとロックボルトで掘削壁面を支える発破方式による全断面掘削NATM工法を採用した。月進80mのペースで掘り進み、10tダンプ約3万8,000台分の土砂を掘り出した。

事故・災害も無く、掘削は順調に進み、平成11年11月9日に貫通し、工事はいよいよ佳境を迎えた。

坑口付近は、照明柱などの構造物を省き、トンネル名称板をバランスの取れた個所に配置するなど、すっきりした空間とした。また、工事で失った自然の回復を図るため、周辺の植生に合わせてウツギなどの植栽を行い、景観にも配慮した。同トンネルは、防災等級A級の暫定2車線供用のため、快適かつ安全な走行環境づくりに努めた。

内部には、視界を広げ、視線を誘導する効果のある内装板を設置した。白色ベースのタイルを使用し、県境部には香川・徳島両県名

を施した。また、従来の照明よりも明るい蛍光灯の採用、中央分離帯に発光体を設置するなど、ドライバーの安全性を高めるように特に配慮した。

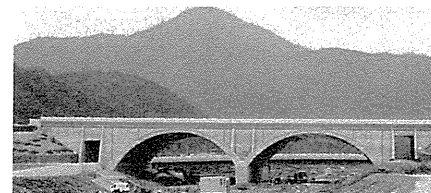
平成13年3月、すべての工事を終え、完成に至った。



大坂トンネル
貫通式

ばんどうドイツ橋

板野ICを通過し、板東谷平野に入ると盛土区間が続く。周辺には、四国霊場88カ所第1番札所霊山寺、大麻比古神社などの神社仏閣をはじめ、第1次世界大戦時のドイツ人俘虜収容所跡やドイツ村公園、記念館などの観光地が隣接している。板東谷川をまたぐ橋りょうは、区間の盛土構造とのバランスを図り、ドイツ村公園の石造りアーチ橋をイメージしたRC充腹式アーチ橋を採用した。側壁を控え壁式にしてコンクリートの美しさを引き出し、ジョイント部分から発生する騒音を抑えるよう配慮した。橋の名前は「多くの人に末永く親しまれる名称」をコンセプトに一般募集し、総数892通の応募の中から「ばんどうドイツ橋」を選んだ。



新しい形態のばんどうドイツ橋

大代古墳トンネル

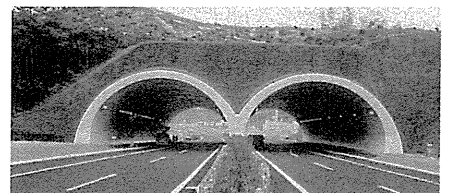
ルートにかかる大代古墳で行った文化財調査で、4世紀後半につくられた全長54mの前方後円墳が見つかった。白色凝灰岩を用いたくりぬき式舟形石棺のほか、獣形鏡、勾玉などが出土し、墓主は、この地の海上交通を支配した首長であったとみられている。



大代古墳全景

この地域は、当初切土で通過する予定だったが、貴重な古墳を現状保存するために計画を変更し、西坑口付近に建設予定の鳴門JCTを考慮して、日本初の片側3車線大断面双設（メガネ）トンネル構造を採用した。このトンネルは、第二東名神高速道路と同規模で、西日本では断面が最大級のトンネルとなった。

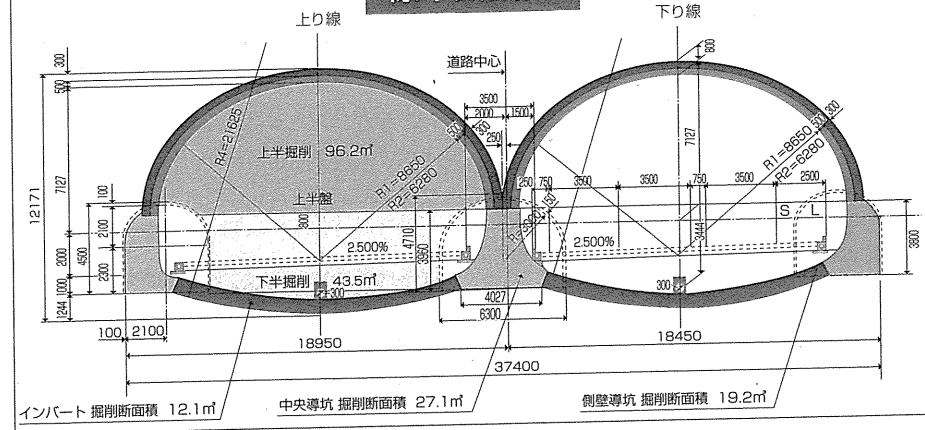
掘削は鳴門IC側から開始し、導坑先進、上半先進NATM工法（機械掘削）で掘り進み、平成13年9月に貫通、14年3月に完成した。



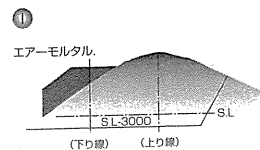
“メガネ型”の大代古墳トンネル

大代古墳トンネル

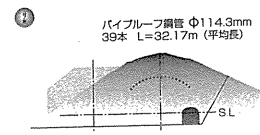
標準断面図



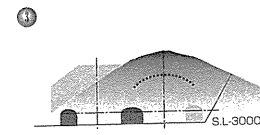
施工順序



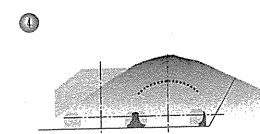
坑口切土+エア
ーモルタル施工



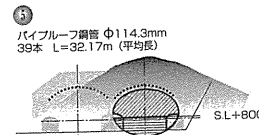
上り線側壁導坑
掘削+上り線バ
イブルーフ施工



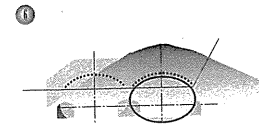
中央導坑掘削+
下り線側壁導坑
掘削



センターピラー
施工+上り線側
壁コンクリート
施工



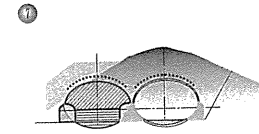
上り線上半掘削+下り線バイ
ブルーフ施工



上り線下半・イ
ンパート掘削

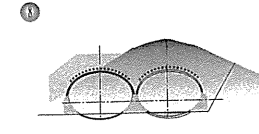
上り線インパー
ト施工

上り線覆工コン
クリート施工+
下り線側壁コン
クリート施工



下り線上半掘削

下り線下半・イ
ンパート掘削



下り線インパー
ト施工

下り線覆工コン
クリート施工

工事名・工期・請負業者名

津田東～県境間

件名	工期	請負業者
椿谷工事	H08.12～H10.03	(株)松田工業・(株)別枝組 J.V
小砂工事	H09.10～H10.10	坂出土建工業(株)・大洋建設工業(株) J.V
辻田工事	H09.12～H11.02	中村土木(株)・井上建設(株) J.V
津田東IC工事	H09.03～H11.07	(株)松村組・(株)神崎組 J.V
大山川橋(下)工事	H09.12～H11.04	青葉工業(株)・(株)真部組(株) J.V
大内西工事	H10.03～H12.09	真柄建設(株)・梅林建設(株) J.V
成重工事	H10.03～H11.05	田村建設(株)・(株)富田組 J.V
宮池橋工事	H09.03～H11.04	日本鋼管工事(株)・(株)村上組 J.V
坂元工事	H09.09～H12.02	大末建設(株)・堀部建設工業(株) J.V
引田東工事	H10.01～H12.05	(株)竹内建設
大正池橋工事	H10.02～H11.08	井上建設(株)・(株)亀井組 J.V
川北工事	H10.03～H12.02	尾崎工業(株)・佐々木建設(株)・赤松土建(株) J.V
引田IC工事	H10.03～H13.01	大成建設(株)・(株)森本組 J.V
白鳥大内IC工事	H10.07～H13.01	東亜建設工業(株)・(株)さとうベネック J.V
大内東工事	H10.07～H13.03	五洋建設(株)・勝村建設(株) J.V
引田西工事	H10.07～H12.09	(株)青木建設・(株)吉田組 J.V
引田中工事	H10.10～H12.11	(株)二神組
白鳥高架橋(下)工事	H11.01～H12.01	(株)西村建設・(株)井上組 J.V
大坂トンネル西工事	H10.05～H12.04	太平工業(株)・小松建設工業(株) J.V
白鳥トンネル工事	H10.10～H12.12	三井不動産建設(株)・香長建設(株) J.V
深田池橋(PC)工事	H10.07～H12.04	大成建設(株)・中央ビー・エス(株) J.V
与田川橋(PC)工事	H11.06～H13.03	興和コンクリート(株)
坂元川橋(PC)工事	H11.06～H12.07	三井建設(株)
湊川橋(PC)工事	H11.17～H12.12	(株)フジタ
番屋川橋(PC)工事	H12.02～H13.02	五洋建設(株)
馬宿川橋(鋼・PC)工事	H11.03～H12.08	宇部興産(株)
与田川橋(鋼)工事	H11.03～H12.06	東網橋梁(株)
大谷川橋(鋼)工事	H11.08～H12.07	石原工業(株)
北川橋(鋼)工事	H11.12～H12.12	オーエム工業(株)
大内舗装工事	H12.01～H13.05	日本道路(株)・共英建設(株) J.V
白鳥舗装工事	H12.02～H13.05	大林道路(株)・飛鳥道路(株) J.V
引田舗装工事	H12.03～H13.05	世紀東急工業(株)・金亀建設(株) J.V
大川地区市街地標識工事	H12.09～H13.03	東邦ロード(株)
引田地区標識工事	H12.09～H13.03	薦井(株)
白鳥地区標識工事	H12.09～H13.03	(株)キクテック
津田地区標識工事	H12.09～H13.03	木戸エンジニアリング(株)
引田地区遮音壁工事	H12.10～H13.03	(株)山陽メンテック
白鳥地区遮音壁工事	H12.10～H13.03	(株)アスウェイ
大内地区遮音壁工事	H12.10～H13.03	積水樹脂道路(株)
大坂トンネル西内装板工事	H12.10～H13.03	森安建設(株)
白鳥トンネル内装板工事	H12.10～H13.03	邦栄産業(株)
引田西地区立入防止柵工事	H12.09～H13.03	西讃土建工業(株)
引田東地区立入防止柵工事	H12.08～H13.03	(株)山陽メンテック
引田中地区立入防止柵工事	H12.09～H13.03	(株)ヒトミロード

件 名	工 期	請 負 業 者
白鳥西部地区立入防止柵工事	H12.10～H13.03	(株)ハルテック
津田地区立入防止柵工事	H12.10～H13.03	筒井工業(株)
白鳥東地区立入防止柵工事	H12.10～H13.03	四国ロードサービス(株)
大内東地区立入防止柵工事	H12.10～H13.03	(株)クロバーテクノ
大内西地区立入防止柵工事	H12.10～H13.03	ケイコン(株)
引田IC管理施設新築工事	H12.02～H13.02	戸田建設(株)
白鳥大内IC管理施設新築工事	H12.02～H13.01	堀田建設(株)
白鳥トンネル照明設備工事	H12.03～H13.03	千歳電気工業(株)
白鳥トンネル受配電自家発電設備工事	H12.03～H13.03	(株)正興電機製作所
板野IC～津田東IC間可変道路情報板設備工事	H12.03～H13.03	星和電機(株)
白鳥トンネル換気設備工事	H12.03～H13.02	三菱重工業(株)
引田IC～高松中央IC間軸量計設備工事	H12.09～H13.03	大和製衡(株)
板野IC～津田東IC間通信線路工事	H12.03～H13.03	大明(株)
引田IC～高松中央IC間遠方監視制御設備工事	H12.03～H13.03	富士電機(株)
大坂トンネル～高松中央IC間ローカル伝送設備工事	H12.03～H13.03	日本電気(株)
関柱トンネル～白鳥トンネル間ラジオ再放送設備工事	H12.03～H13.03	沖電気工業(株)
板野IC～高松中央IC間移動無線設備工事	H12.03～H13.03	(株)東芝
引田IC～高松中央IC間路車間情報設備工事	H12.07～H13.03	住友電気工業(株)
大坂トンネル～高松中央IC間交通量計測設備工事	H12.08～H13.03	オムロン(株)
引田IC～高松中央IC間気象観測設備工事	H12.08～H13.03	シャープ(株)
大坂トンネル西造園工事	H12.07～H13.03	(有)半田植物園
大内東地区造園工事	H12.07～H13.03	四国緑化産業(株)
引田IC造園工事	H12.07～H13.03	(株)昭和造園土木
津田地区造園工事	H12.07～H13.03	(株)竹中庭園
大内西地区造園工事	H12.08～H13.03	四国グリーン産業(株)
白鳥大内IC西地区造園工事	H12.08～H13.03	(株)北谷植花園
白鳥大内IC造園工事	H12.08～H13.03	(株)クリエイティブ阪急
白鳥トンネル西造園工事	H12.08～H13.03	(株)高石造園土木
引田西地区造園工事	H12.09～H13.03	(株)ちきりやガーデン
引田東地区造園工事	H12.09～H13.03	(有)大成造園
白鳥トンネル東造園工事	H12.09～H13.03	(株)山地宝松園
津田東IC造園工事	H12.09～H13.03	(株)池下翠松園

板野～県境間

件 名	工 期	請 負 業 者
唱谷工事	H09.02～H10.05	(株)岡岡組・吉崎建設(株)
大坂トンネル東工事	H09.06～H12.08	前田建設工業(株)・(株)浅沼組 J.V
古田工事	H10.02～H11.10	(株)北岡組
吹田高架橋(下部工)工事	H10.03～H11.12	(株)岡田組・高越建設(株)
関柱トンネル工事	H10.09～H12.12	矢作建設工業(株)・(株)北岡組 J.V
板野IC工事	H10.10～H13.01	大日本土木(株)・日東大部工業(株) J.V
吹田高架橋(PC上部工)工事	H11.06～H12.10	ピーシー橋梁(株)
関柱橋(鋼上部工)工事	H11.10～H12.09	(株)篠田製作所
板野舗装工事	H12.03～H13.05	佐藤道路(株)・国土道路(株) J.V
板野標識設置工事	H12.07～H13.03	永盛産業(株)
板野IC市街地案内標識設置工事	H12.07～H13.03	(株)アトム

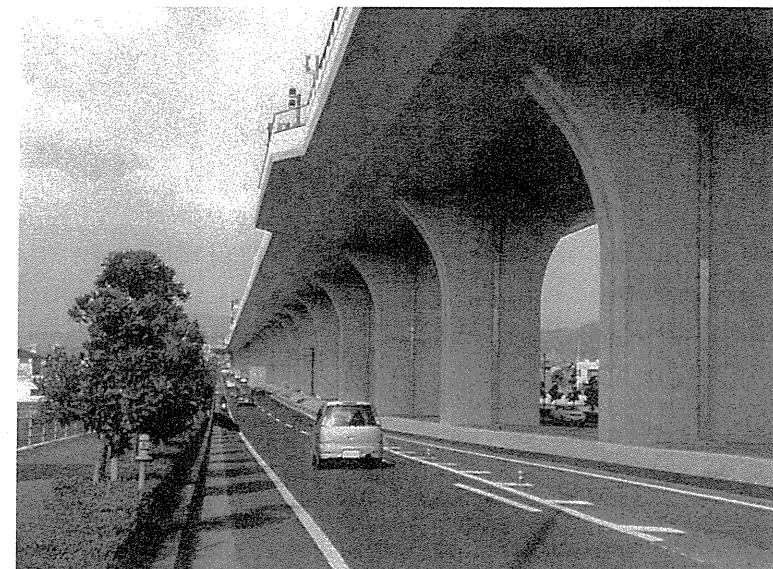
件 名	工 期	請 負 業 者
板野西地区立入防止柵設置工事	H12.08～H13.01	中川産業(株)
板野東地区立入防止柵設置工事	H12.08～H13.03	深井建設(株)
大坂トンネル東内装板設置工事	H12.09～H13.03	建成工業(株)
中村トンネル内装板設置工事	H12.09～H13.03	(株)ゼンテック
関柱トンネル内装板設置工事	H12.10～H13.03	日栄興業(株)
大坂トンネル換気設備工事	H12.01～H13.02	三菱重工業(株)
板野IC管理施設新築工事	H12.03～H13.02	大豊建設(株)
大坂トンネル電気室新築工事	H12.03～H12.12	(株)亀井組
板野IC～津田東IC間通信線路工事	H12.03～H13.03	大明(株)
板野IC～高松中央IC間移動無線設備工事	H12.03～H13.03	(株)東芝
関柱トンネル～白鳥トンネル間ラジオ再放送設備工事	H12.03～H13.03	沖電気工業(株)
板野IC～大坂トンネル間遠方監視制御設備工事	H12.03～H13.03	(株)日立製作所
大坂トンネル非常用設備工事	H12.03～H13.03	日本ドライケミカル(株)
板野IC～津田東IC間可変道路情報板設備工事	H12.03～H13.03	星和電機(株)
板野IC～大坂トンネル間ローカル伝送設備工事	H12.03～H13.03	日本電気(株)
大坂トンネル受配電自家発電設備工事	H12.03～H13.03	日新電機(株)
中村トンネル照明設備工事	H12.03～H13.03	新菱冷熱工業(株)
関柱トンネル照明設備工事	H12.03～H13.03	徳寿工業(株)
大坂トンネル照明設備工事	H12.03～H13.03	野里電気工業(株)
吹田地区造園工事	H12.07～H13.03	(株)松本観翠園
大坂地区造園工事	H12.07～H13.03	(株)板東建設
板野IC造園工事	H12.07～H13.03	(有)岩田造園
板野IC～大坂トンネル間気象観測設備工事	H12.08～H13.03	シャープ(株)
板野IC軸重計設備工事	H12.08～H13.03	大和製衡(株)

鳴門～板野間

件 名	工 期	請 負 業 者
大谷工事	H11.06～H14.03	住友建設(株)・松尾建設(株) J.V
川端工事	H11.07～H13.09	(株)森組・赤松土建(株) J.V
鳴門IC工事	H11.11～H14.03	(株)姫野組・須工ときわ(株) J.V
大坂東工事	H11.11～H14.02	丸磯建設(株)・(株)北岡組 J.V
鳴門PA工事	H12.02～H14.03	大成建設(株)・オーバースペース・インコーポレーテッド J.V
大坂西工事	H12.03～H14.03	壺山建設(株)・堀部建設工業(株) J.V
大代工事	H12.03～H14.04	鹿島建設(株)・(株)福田組 J.V
三軒屋高架橋(PC上部工)工事	H12.05～H14.03	(株)鴻池組
桧工事	H12.07～H14.07	尾崎工業(株)・佐々木建設(株) J.V
大代谷川橋(鋼上部工)工事	H12.09～H14.03	(株)アルス製作所
大谷高架橋(PC上部工)工事	H13.01～H14.03	(株)大林組
鳴門東舗装工事	H13.03～H14.07	フジタ道路(株)・小松舗道(株) J.V
鳴門西舗装工事	H13.06～H14.07	北川ヒューテック(株)・常盤工業(株) J.V
鳴門地区標識工事	H13.10～H14.08	(株)コート
鳴門地区遮音壁設備工事	H13.10～H14.07	日本ライナー(株)
大谷トンネル内装板設置工事	H13.10～H14.07	神洲建設(株)
川端地区立入防止柵設置工事	H13.11～H14.07	(株)加藤建設
大代地区立入防止柵設置工事	H13.11～H14.07	信号器材(株)
大坂地区立入防止柵設置工事	H13.11～H14.07	秩父産業(株)

件 名	工 期	請 負 業 者
大谷地区立入防止柵設置工事	H13.11 ~ H14.07	セイト一(株)
萩原地区立入防止柵設置工事	H13.11 ~ H14.07	(株)日本バーカーライジング広島工場
鳴門IC～板野IC間可変道路情報板設備工事	H13.06 ~ H14.06	星和電機(株)
高松自動車道板野IC～高松中央IC間ETC設備工事	H13.06 ~ H14.06	沖電気工業(株)
鳴門IC～板野IC間遠方監視制御設備工事	H13.07 ~ H14.07	(株)日立製作所
鳴門IC～板野IC間ローカル伝送設備工事	H13.07 ~ H14.07	日本電気(株)
川端地区造園工事	H13.07 ~ H14.07	須見造園土木(有)
松地区造園工事	H13.07 ~ H14.07	(有)水主植木造園
鳴門IC～板野IC間通信線路工事	H13.07 ~ H14.07	(株)三和エレクト
鳴門PA造園工事	H13.07 ~ H14.07	(有)八万造園土木
鳴門PA休憩施設新築工事	H13.07 ~ H14.07	(株)北岡組
大谷地区造園工事	H13.08 ~ H14.06	森本緑地建設(株)
大代地区造園工事	H13.08 ~ H14.06	津乃峰造園(有)
鳴門IC～板野IC間移動無線設備工事	H13.08 ~ H14.06	(株)東芝
大谷トンネルラジオ再放送設備工事	H13.08 ~ H14.06	沖電気工業(株)
鳴門PA照明設備工事	H13.08 ~ H14.07	三和電業(株)
大谷トンネル電気室新築工事	H13.08 ~ H14.03	(株)亀井組
大谷トンネル非常用設備工事	H13.08 ~ H14.06	日本ドライケミカル(株)
大谷トンネル受配電設備工事	H13.08 ~ H14.08	(株)安川電機
大谷トンネル照明設備工事	H13.09 ~ H14.06	四国電気工業(株)
大代トンネル照明設備工事	H13.09 ~ H14.06	三笠電機(株)
鳴門IC気象観測設備工事	H13.09 ~ H14.06	シャープ(株)
鳴門IC～板野IC間交通量計測設備工事	H13.09 ~ H14.06	住友電気工業(株)
鳴門IC～板野IC間路車間情報設備工事	H13.09 ~ H14.06	住友電気工業(株)

(5)高松市内区間



市内区間の橋りょうのデザインはドライバーに圧迫感を与えないよう配慮した

高松市内区間連続高架橋

平成元年、高松市は「都市景観形成モデル都市」に指定された。高松駅周辺の景観や市内の建物の色彩に配慮するなど、自然環境と調和した街づくりを目指している。JH高松工事事務所はこうした市の取り組みを踏まえ、自然と調和し、利用者や沿線の人々が愛着を持てる、時代を先取りした道づくりを目指した。

そして、地球環境を考慮した地域密着型の高速道路づくりを基本理念に、「ロマンと碧のハイウェイ」を高松市内区間の基本コンセプトとして掲げた。このコンセプトには、豊かな暮らしを与え、「ロマンと碧の街 高松」にふさわしい高速道路を建設するという熱意と取り組み姿勢を託している。

基本理念、コンセプトの決定に伴い、同工事事務所はGOOD ROAD検討会を設立し、有識者らと設計・構造の協議を重ねた。その結果、設計方針、基本形状を統一し、耐震性・経済性に優れ、沿線の人々や一般道路利用者に威圧感・圧迫感を与えない、環境の変化に対応するものとした。

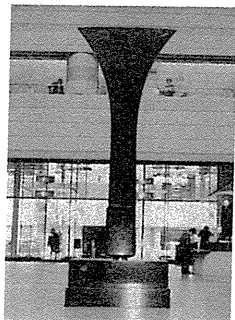
その後も検討を重ね、平成8年3月29日に開いた「高速道路高架橋と都市景観に関する検討会」で具体的な設計コンセプトや基本構造を決定した。

高松市内区間連続高架橋の構造は、耐震性を強化するために、橋げたの継ぎ目を無くした剛結構造を採用し、橋げたのジョイント区間を150mに延ばして安定性を高めた。デザインは、材質をコンクリート系で統一し、周辺

環境との調和を図るように努めた。

中でも最も特徴的となったのは橋脚である。形状を「バチ型」とし、シンプルなものにも安定感と開放感を表現した。

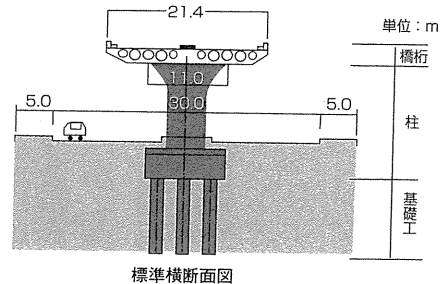
橋脚形状の決定要因の一つとなったのが、高松市立美術館のロビーに展示されている流政之氏の代表作「ながれバチ」である。この作品は三味線のバチをモチーフとし、「無駄なものを一切そぎ落とし、極限まで単純化する」というコンセプトで作られ、空間を切り裂くシャープなフォルムを持っている。景観に調和し、市民が「ながれバチ」を通して高架橋に親近感を持つことを期待し、採用することとなった。橋脚の側面には切り込みを入れ、細く見せる工夫を施し、橋げたの底面を大きくカットしてドライバーに圧迫感を与えないようにするなど、全体にすっきりした、人と環境に配慮したデザインとなった。



流政之氏の作品「ながれバチ」

平成8年3月22日、高松市内区間で初めて工事を発注した。四国横断自動車道六条高架橋（下部工）工事で、高松市林町から元山町までの延長810m、基礎工から柱の部分の橋脚28基を施工するものだった。

用地買収が比較的スムーズに進んだ高松東道路区間から、続々と橋脚が建設された。橋脚が中央分離帯に整然と並ぶ姿はまるで高松自動車道の背骨のように見え、四国初の2階建て高速道路の姿を徐々に現し始めた。



標準横断面図

平成11年2月には高松東ICから高松中央IC間の橋脚185基が、また平成14年3月には、高松中央ICから高松西IC間の橋脚256基が建ち上がり、順次上部工の工事に取りかかった。

一般国道11号は香川県の経済・文化・物流を運ぶ大動脈で、県内一の交通量を誇る主要幹線道路である。車両が頻繁に行き交い、両側に建ち並ぶ大型店に多くの買い物客が訪れ、沿線には新興住宅地域が広がっている。

市内区間の高架工事は、こうした一般国道11号の状況を踏まえ、地域や国道を利用する人々の交通の妨げにならないように配慮しなければならなかった。そこで上部工工事に大型移動支保工が登場した。作業スペースを減らし、一般国道11号の交通渋滞の緩和と交通事故の減少に寄与するために採用した。

大型移動支保工は橋脚間をレールで移動し、1径間約30mの上部工を18日程度で施工する。全天候型の屋根、養生を完備していることから、他の工法よりも施工期間が短く、天候に左右されず、精度の高い作業を行うことができた。面積1,120㎡、重量1,200tの巨大な姿はまさに「動く工場」で、市内区間工事のシンボリック的存在となった。市内区間では、のべ4基が稼働し、総施工延長は約4.2kmとなった。

JH高松工事事務所はシート、防護ネット、

ワーゲン、移動支保工などの工事用仮設備や架設機材の色使いをダークグリーンに統一した工事現場づくりを行った。ダークグリーンを採用した理由は4点ある。

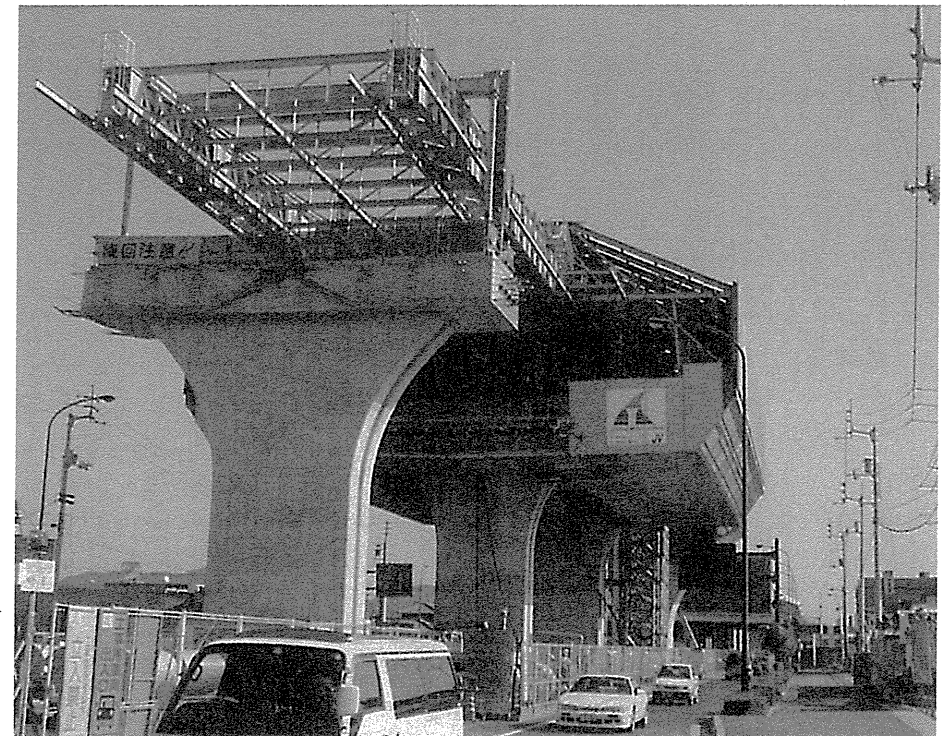
1. オリーブが県木の「田園都市・香川」、高松市の市街地郊外に調和した色彩である。
2. 沿線住民や国道通行者に「安心や落ち着き」を与える。
3. 工事作業員に対して心のゆとり、落ち着きを与え、事故の減少に寄与する。
4. 飛来、落下防護ネットでは、すき間などの不備を視認しやすく、黄色に黒文字の啓蒙幕などを引き立たせる。

風景風土と住民、工事作業員に工事現場が共生したこの取り組みには、各方面から高い評価を得ることができた。

工事は困難を極めたが、平成15年3月にすべての作業を終え、無事完成した。

上天神立体交差工事

上天神立体交差工事は、高松市内区間で最も難工事となった。区間中央部に位置する上天神交差点は、一般国道11号と一般国道193号が交わる四国最大の交差点で、1日の交通量は5万3,000台を超え、朝夕の慢性的な交通渋滞



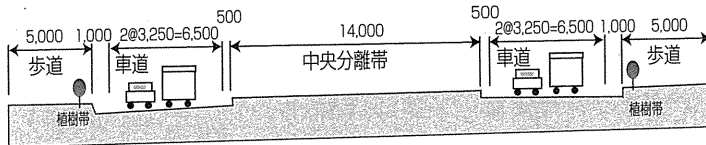
“動く工場” 大型移動支保工

が深刻化していた。

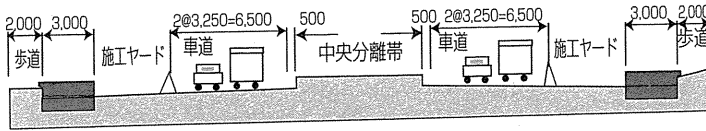
工事は交通渋滞緩和を図るため、一般国道11号の東西方向の最も内側、上下線各1車線をアンダーパスさせ、立体交差化するビッグプロジェクト。一般国道11号の東西各1車線が地

下に潜り、その上に現状の一般国道11号と一般国道193号、それをまたぐ歩道橋、さらに上部を高松自動車道が走る。四国初の4層立体工事は困難を極め、市区間工事のハイライトとなった。

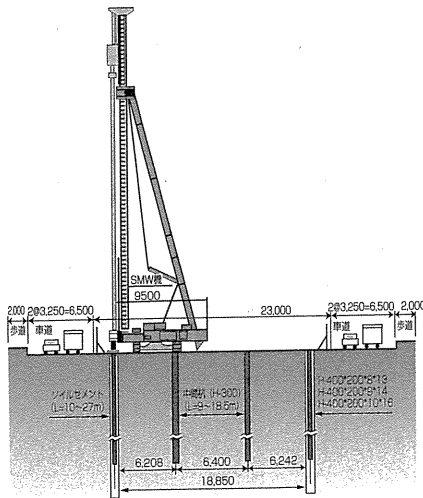
工事施工順序図



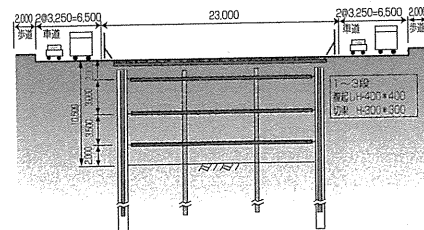
1.現状（準備工事）



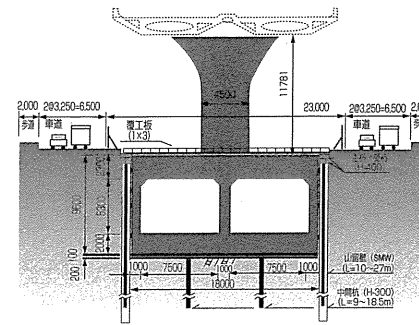
2.道路拡幅工事



3.中央固定占用
(SMW工・ペノト坑工・中間坑工)



4.路面覆工・掘削・土留支保工架設

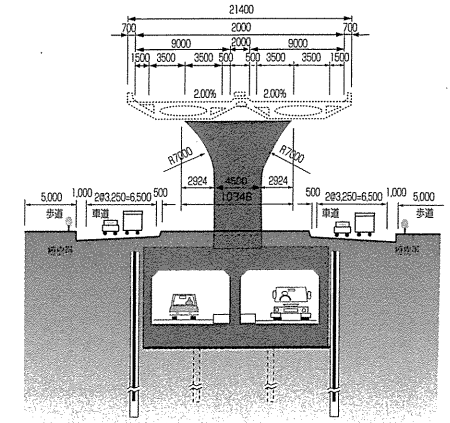


5.躯体構築工
(ボックスカルバート・橋脚下部)

混合橋

高松市内連続高架橋の一部である新川橋は、一般国道11号上にあり、新川を横過する橋りょうである。5径間連続鋼・コンクリート混合橋を採用し、118mの長支間となる河川交差部を、軽量の鋼床版箱桁と側径間の40mスパンPRC箱桁とを連続的に接合することで、断面力をバランスさせ縦断勾配を抑えた。また、軽量化、連続化を図り、経済性、走行性を向上した。

混合橋は、鋼とコンクリートの長所を生かした構造となっている。連続高架橋区間で道路や河川と交差する区間（中央径間と側径間の径間比が大）で、隣接径間より長支間となる中央径間を軽い鋼桁に、側径間を重いコンクリート桁とし、それぞれを組み合わせることで、桁断面力や支点反力のバランスが改善



6.道路復旧舗装工 完成

され、構造面で有利となる。さらに、経済面でも合理的で、約20%のコストダウンに成功した。

接合部は、鋼桁とコンクリート桁間の力の伝達をスムーズに行うよう構造上配慮することが重要であることから、断面の周縁とウェブ部分をマルチセル構造とし、鋼殻セル内に充てんした中詰めコンクリートと後面支圧板を介して力を伝達する方式を採用した。さらに、接合部鋼殻セルに用いるずれ止め構造として、従来のスタッドジベルにかわり「孔明き鋼板ジベル (PBL)」を使用した。

作業はコンクリート桁橋を先行施工し、その部分に接合部（鋼殻セル）を取り付け、PC鋼材の緊張を行い、支間中央の鋼箱桁を架設した。

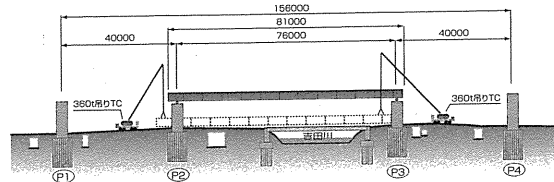
高松市区間の混合橋は、ほかに吉田川橋、勅使西高架橋がある。デザインは、地域景観

に溶け込む落ち着いたつくりとし、他の区間との連続性を持たせた。また、コンクリートと鋼材の違いを明確に表現し、軽さと落ち着きを感じさせるようにした。

工事施工順序図

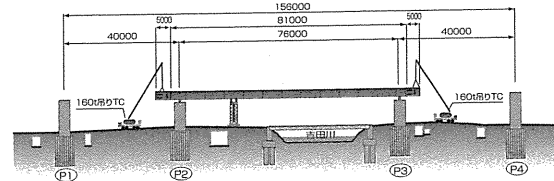
STEP1

- 1.中央径間鋼箱地組立
- 2.トラックレーンによる相吊り架設



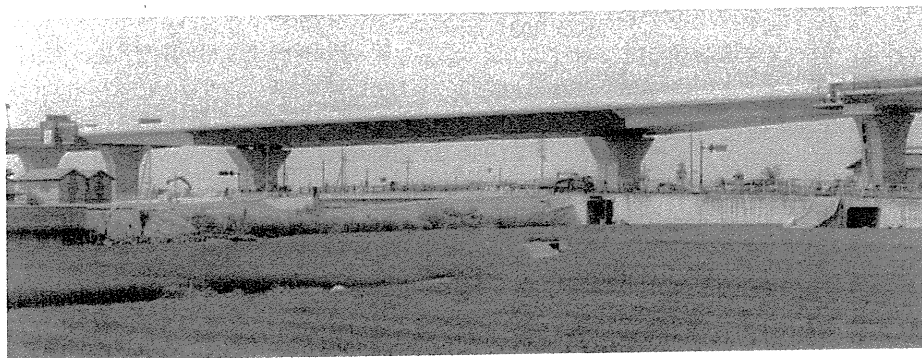
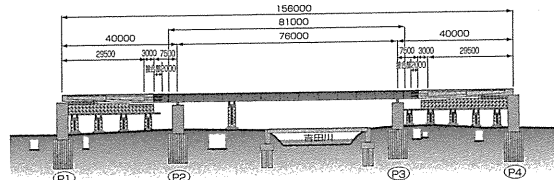
STEP2

- 1.接合部および隣接ブロックの架設



STEP3

- 1.PRC箱桁の施工



コンクリートと鋼の長所を生かした混合橋

この区間は都市化された地域を通過するため、混合橋の色彩には、地域景観に違和感を与えない配慮を施した。

決定に先立ち、周辺地域の色彩調査を実施し、カラーパレットを作成した。検討の結果、市街地区間の高松中央～高松檀紙間は、瀬戸の港をイメージし、都会的で伝統を感じさせる

「碧（青）」、郊外地域の高松東～高松中央・高松檀紙～高松西間は、田園や草木の緑に映え、暖かみのある風景に調和する「びわ茶（黄緑）」を採用した。

また、日光の反射などを考慮し、北、南側で微妙に色を調整するなど、沿線住民の日常生活に溶け込むように努めた。

工事名・工期・請負業者名

高松西～高松中央間

件名	工期	請負業者
三条高架橋(下部工)工事	H08.07～H10.04	丸紅建設(株)
伏石高架橋(下部工)工事	H09.08～H12.01	(株)竹中土木・佐伯建設工業(株) J.V
中間高架橋工事	H11.06～H13.11	(株)新井組・(株)村上組 J.V
檀紙高架橋(下部工)北工事	H11.09～H13.12	(株)神崎組
檀紙高架橋(下部工)南工事	H11.11～H13.08	(株)富士工・四国土建(株) J.V
太田跨線橋(PC上部工)工事	H09.06～H11.03	住友建設(株)
伏石高架橋(PC上部工)工事	H11.03～H14.03	オリエンタル建設(株)・機動建設工業(株) J.V
伏石東高架橋(PC上部工)工事	H11.10～H14.11	(株)ピー・エス三菱・(株)富士ピーエス J.V
太田下町高架橋(PC上部工)工事	H12.07～H14.11	住友建設(株)・日本鋼弦コンクリート(株) J.V
檀紙高架橋(PC上部工)工事	H12.07～H15.03	(株)大林組・昭和コンクリート工業(株) J.V
中間高架橋(M)工事	H13.05～H15.02	日立造船(株)・(株)サノヤス・ヒシノ明昌 J.V
中間高架橋(PC上部工)工事	H13.08～H15.01	(株)エム・テック
檀紙高架橋(M)工事	H13.08～H15.01	(株)富士技建
高松西舗装工事	H14.03～H15.04	鹿島道路(株)・戸田道路(株) J.V
佐古地区遮音壁工事	H13.12～H14.07	中国アーテック(株)
林地区遮音壁工事	H14.01～H14.08	(株)ハルロード
林西地区遮音壁工事	H14.02～H14.08	西讃土建工業(株)
伏石地区遮音壁工事	H14.02～H14.10	(株)山陽メンテック
伏石中地区遮音壁工事	H14.07～H15.03	日本ライナー(株)
伏石西地区遮音壁工事	H14.08～H15.03	木戸エンジニアリング(株)
太田地区遮音壁工事	H14.07～H15.03	四国ロードサービス(株)
三条地区遮音壁工事	H14.07～H15.03	(株)コート
上天神地区遮音壁工事	H14.07～H15.03	(株)アスウェイ
上天神東地区遮音壁工事	H14.09～H15.03	ハイウェイ開発(株)
高松檀紙IC北遮音壁工事	H14.07～H15.02	積樹道路(株)
高松檀紙IC南遮音壁工事	H14.09～H15.03	(株)富士テック
御蔵地区遮音壁工事	H14.08～H15.03	ケイコン(株)
檀紙南地区遮音壁工事	H14.07～H15.03	(株)ショウテクノ
檀紙中地区遮音壁工事	H14.09～H15.03	新日東(株)
檀紙東地区遮音壁工事	H14.10～H15.03	(株)山陽メンテック
檀紙西地区遮音壁工事	H14.08～H15.03	木村興業(株)
西春日地区遮音壁工事	H14.10～H15.03	オグラロード・サービス(株)
勅使山王地区遮音壁工事	H14.10～H15.03	川建工事(株)
勅使地区遮音壁工事	H14.08～H15.03	(株)富士技建
勅使東地区遮音壁工事	H14.10～H15.03	(株)ハルロード
田村東地区遮音壁工事	H14.09～H15.03	(株)旭技研
田村西地区遮音壁工事	H14.08～H15.03	大成工務(株)
中間地区遮音壁工事	H14.08～H15.03	東邦ロード(株)
中間東地区遮音壁工事	H14.09～H15.03	(株)協和産業
中間中地区遮音壁工事	H14.09～H15.03	(株)四国特殊工事
中間西地区遮音壁工事	H14.08～H15.03	建成工業(株)
高松東IC遮音壁工事	H13.12～H14.07	(株)四国特殊工事
高松東IC標識工事	H14.10～H15.03	富国産業(株)
高松中地区標識工事	H14.10～H15.03	永盛産業(株)

高松自動車道建設史

きめ細かく配慮した近代工事

件 名	工 期	請 負 業 者
田村地区標識工事	H14.10～H15.03	平野産業(株)
高松西地区標識工事	H14.10～H15.03	(株)キクテック
高松中地区市街地標識工事	H14.09～H15.03	(株)アトム
高松西地区市街地標識工事	H14.09～H15.03	日米興業(株)
伏石地区排水工工事	H14.07～H15.03	ユニコ(株)
太田地区排水工工事	H14.08～H15.03	(株)川元工務店
檀紙地区高架下整備工事	H14.10～H15.03	協拓建設(株)
中間地区高架下整備工事	H14.12～H15.03	城北建設(株)
檀紙地区立入防止柵工事	H14.12～H15.03	ヒトミロード(株)
中間～檀紙間立入防止柵工事	H13.12～H14.03	豊田(株)
板野IC～高松中央IC間ETC設備工事	H13.06～H14.05	沖電気工業(株)
高松中央IC可変道路情報板設備工事	H13.12～H14.07	星和電機(株)
高松東～高松西間可変情報板設備工事	H14.03～H15.03	星和電機(株)
高松中央IC～高松檀紙間ETC設備工事	H14.03～H15.04	沖電気工業(株)
高松東IC～高松檀紙IC間路車間情報設備工事	H14.07～H15.03	住友電気工業(株)
さぬき三木IC～高松西IC間交通量計測設備工事	H14.08～H15.03	オムロン(株)
高松東IC～高松檀紙IC間軸重計設備工事	H14.10～H15.03	大和製衡(株)
高松東IC管理施設新築工事	H14.03～H15.03	(株)有光組
高松檀紙IC管理施設新築工事	H14.03～H15.03	(株)合田工務店
高松檀紙IC受配電自家発電設備工事	H14.12～H15.05	富士電機(株)
高松檀紙IC～高松西IC間視線誘導灯設備工事	H14.08～H15.03	(株)大三洋行
高松東IC～高松西IC間道路照明設備工場	H14.08～H15.03	四国電気建設(株)
高松中央IC～高松西IC間通信線路工事	H14.08～H15.03	(株)コミュニチュア
高松東IC～高松西IC間口～カル伝送設備工事	H14.08～H15.03	日本電気(株)
高松東IC～高松檀紙IC間遠方監視制御設備工事	H14.06～H15.03	富士電機(株)
高松檀紙IC造園工事	H14.10～H15.03	(株)朝日
香東川橋(下部工)工事	H10.08～H11.06	(株)村上組
上天神立体交差工事	H10.09～H14.03	(株)大林組
勅使高架橋(下部工)第1工事	H11.08～H13.01	丸紅建設(株)
平成12年度檀紙改良工事	H12.09～H13.02	(株)大下組
檀紙高架橋(下部工)工事	H11.09～H13.03	青葉工業(株)
勅使高架橋(下部工)第2工事	H11.10～H13.03	不動建設(株)
西春日高架橋(下部工)第1工事	H12.09～H14.03	(株)竹中土木
西春日高架橋(下部工)第2工事	H12.09～H14.03	大日本土木(株)
田村高架橋(下部工)工事	H12.09～H14.03	東洋建設(株)
檀紙高架橋本線(下部工)第1工事	H12.12～H14.03	坂出土建工業(株)
檀紙高架橋本線(下部工)第2工事	H12.12～H14.03	中村土木(株)
香東川橋(M)第1工事	H13.03～H14.10	川崎重工業(株)・片山ストラテック(株) J.V
香東川橋(M)第2工事	H13.03～H14.10	川田工業(株)・(株)横河ブリッジ J.V
勅使高架橋上部工事	H13.01～H14.03	オリエンタル建設(株)・鉄建建設(株) J.V
勅使西高架橋上部工事	H13.03～H14.10	駒井鉄工(株)・日本鋼弦コンクリート(株) J.V
上天神高架橋上部工事	H13.06～H15.01	(株)富士ビー・エス・三井建設(株) J.V
勅使東高架橋上部工事	H13.06～H15.01	住友建設(株)・ドービー建設工業(株) J.V
檀紙ランプ高架橋上部工事	H13.06～H14.06	(株)日本ビー・エス
田村高架橋上部工事	H13.07～H15.01	(株)ビー・エス・(株)銭高組 J.V
西春日高架橋上部工事	H13.07～H15.01	(株)安部工業所・(株)鴻池組 J.V

高松中央IC～さぬき三木IC間

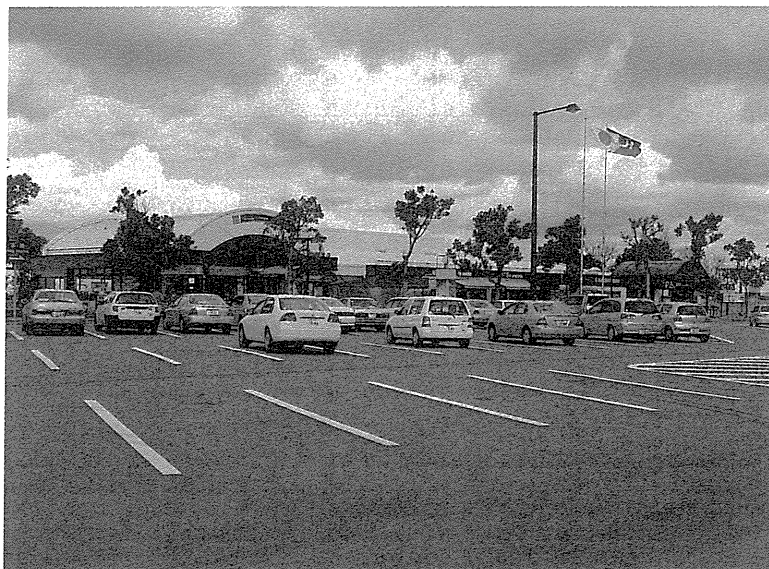
件 名	工 期	請 負 業 者
六条高架橋(下部工)工事	H08.03～H10.01	(株)さとうベネック・(株)村上組 J.V
東山崎高架橋(下部工)工事	H08.09～H10.12	(株)森組
前田西高架橋(下部工)工事	H09.03～H10.10	佐伯建設工業(株)・大谷建設(株) J.V
高松中央IC工事	H09.06～H13.03	(株)間組・松尾建設(株) J.V
前田東高架橋(下部工)工事	H09.08～H12.03	(株)姫野組
太田跨線橋(PC上部工)工事	H09.06～H11.03	住友建設(株)
六条高架橋(PC上部工)工事	H09.10～H12.07	オリエンタル建設(株)・川田建設(株) J.V
林高架橋(PC上部工)工事	H09.11～H12.08	(株)日本ビー・エス・清水建設(株) J.V
高松中央ICランプ橋(PC上部工)工事	H10.03～H12.08	機動建設工業(株)・新日本コンクリート(株) J.V
長尾跨線橋(PC上部工)工事	H09.12～H12.03	鉄建建設(株)・日本鋼弦コンクリート(株) J.V
東山崎高架橋(PC上部工)工事	H10.06～H13.02	住友建設(株)・(株)富士ビー・エス J.V
穂村高架橋(PC上部工)工事	H10.12～H13.03	(株)ビー・エス・ビーシー橋梁(株) J.V
前田東高架橋(PC上部工)工事	H11.01～H13.01	オリエンタル建設(株)・(株)安部工業所 J.V
春日川橋(鋼上部工)工事	H10.01～H11.10	高田機工(株)
新川橋(鋼・PC上部工)工事	H10.06～H12.12	川田工業(株)・日本高圧コンクリート(株) J.V
高松東舗装工事	H12.03～H13.05	鹿島道路(株)・フドウ道路(株) J.V

高松東IC～高松中央IC間

件 名	工 期	請 負 業 者
高松東地区市街地標識工事	H12.09～H13.03	(株)桃陵工業
高松東地区標識工事	H12.09～H13.03	(株)コート
高松中央IC遮音壁工事	H12.09～H13.03	大成工務(株)
六条地区遮音壁工事	H12.09～H13.03	四国ロードサービス(株)
元山地区遮音壁工事	H12.09～H13.03	(株)旭技建
東山崎地区遮音壁工事	H12.09～H13.03	(株)富士技建
前田西地区遮音壁工事	H12.09～H13.03	日本ライナー(株)
前田東地区遮音壁工事	H12.10～H13.03	(株)四国特殊工事
穂村地区遮音壁工事	H12.10～H13.03	川建工事(株)
東畑地区遮音壁工事	H12.10～H13.03	中国アーテック(株)
高松中央IC管理施設新築工事	H12.03～H13.03	鹿島建設(株)
高松中央IC受配電自家発電設備工事	H12.02～H13.02	(株)井上電機製作所
さぬき三木IC～高松中央IC間可変道路情報板設備工事	H12.03～H13.03	岩崎電気(株)
高松中央IC道路照明設備工事	H12.08～H13.03	鳴門電機(株)
引田IC～高松中央IC間軸重計設置工事	H12.09～H13.03	大和製衡(株)
津田の松原SA～高松中央IC間通信線路工事	H12.03～H13.02	日本コムシス(株)
引田IC～高松中央IC間遠方監視制御設備工事	H12.03～H13.03	富士電機(株)
大坂トンネル～高松中央IC間口～カル伝送設備工事	H12.03～H13.03	日本電気(株)
板野IC～高松中央IC間移動無線設備工事	H12.03～H13.03	(株)東芝
引田IC～高松中央IC間路車間情報設備工事	H12.07～H13.03	住友電気工業(株)
大坂トンネル～高松中央IC間交通量計測設備工事	H12.08～H13.03	オムロン(株)
引田IC～高松中央IC気象観測設備工事	H12.08～H13.03	シャープ(株)
高松中央IC造園工事	H12.08～H13.03	(株)中讀農園

第2節 施設工事

(1) 善通寺～豊浜間



豊浜SA全景（上り線）

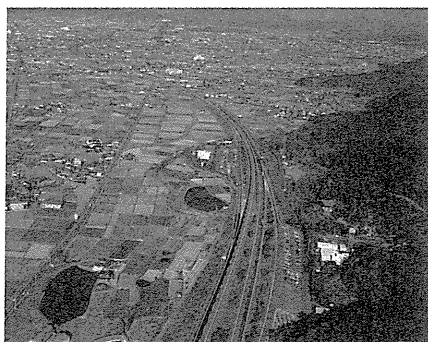
豊浜サービスエリア

瀬戸内海を見下ろす讃岐山脈のふもとにある豊浜SAは、四国初のSAとして整備した。

昭和61年12月から工事に着手し、99台収容の駐車場、内部に休憩所、道路案内所、売店、自動販売機コーナーを含むレストラン棟を建設し、併設するトイレには身障者用を完備したほか、上下線に給油所を設けた。

屋外にはパーゴラ、ベンチ、疲労回復のための健康遊具を設け、上り線には盛土を造成した展望園地、下り線には地元豊浜町名物のちょうさをデザインした展望台を整備し、利

用者が美しい景観を楽しめるように配慮した。
昭和62年12月に工事は完成した。



上空から見た豊浜SA



ドライバーを癒やす
展望台も整備
（上り線）



青鬼くんの石像
と案内板
（上り線）

	上り線（高松方面）	下り線（松山方面）
平地面積	約35,000㎡	約32,000㎡
駐車台数	小型 73台 大型 22台 トレーラー 3台 身障者用 1台	小型 73台 大型 22台 トレーラー 3台 身障者用 1台
トイレ	男性 小 10個 大 洋式 1個 和式 2個 女性 洋式 2個 和式 8個 身障者用 1個	男性 小 10個 大 洋式 1個 和式 2個 女性 洋式 2個 和式 8個 身障者用 1個
ベビーベッドコーナー	有（身障者トイレ内）	有（身障者トイレ内）
営業施設	レストラン 客席77席 売店 無料休憩所 客席31席 給油所	レストラン 客席93席 売店 無料休憩所 客席30席 給油所
その他	小児用遊戯所・展望台	小児用遊戯所・展望台

高瀬パーキングエリア

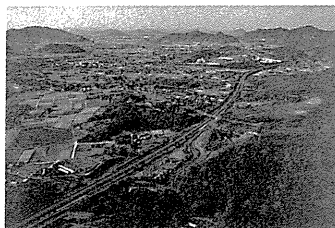
善通寺ICとさぬき豊中IC間にある高瀬PAは、上下線に小型車25台、大型車14台、トレーラー2台の駐車場とトイレを設けた。高瀬町特産のチャノキのほか、周辺の景観に調和する落葉広葉樹のムクノキ、ケヤキ、サルスベリなどを植え、落ち着いた雰囲気を出すよう配慮した。野外卓・ベンチもポイントとして設置した。

上り線には救命活動支援ヘリポートを整備し、平成14年9月1日から運用を開始した。こ

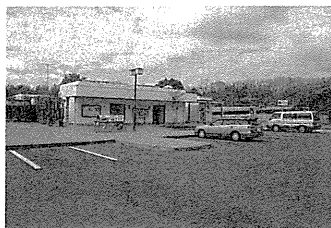
のヘリポートは面積400㎡で、事故、急病や災害発生時にヘリコプターを使用した救急患者の搬送時間短縮を図るために設置し、救命率の向上や後遺症の軽減に大きく貢献するものと期待されている。

同年11月15日には四国初の大規模な訓練をJH、県、消防、警察、病院が合同で実施した。当日は高松自動車道で2件の車両事故が発生したことを想定に、川崎医科大学付属病院のドクターヘリコプターを実際に使用し、ヘリコプター要請、離着陸、負傷者収容の訓練を行った。

	上り線（高松方面）	下り線（松山方面）
平地面積	約16,000㎡	約24,000㎡
駐車台数	小型 25台 大型 14台 トレーラー 2台	小型 25台 大型 14台 トレーラー 2台
トイレ	男性 小 5個 大 洋式 1個 和式 1個 女性 洋式 1個 和式 4個 子供用 女性 1個 身障者用 1個	男性 小 5個 大 洋式 1個 和式 1個 女性 洋式 1個 和式 4個 子供用 女性 1個 身障者用 1個
ベビーベッドコーナー	有（ブース内）	有（ブース内）
その他	ヘリポート	



上空から見た高瀬PA



高瀬PA全景（上り線）

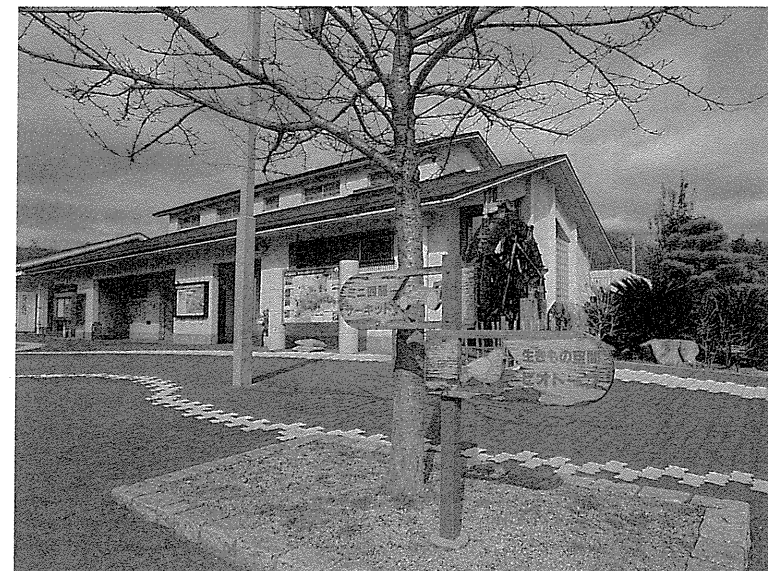


上り線にはヘリポートを整備



本番さながらのヘリポート訓練

(2)高松～善通寺間



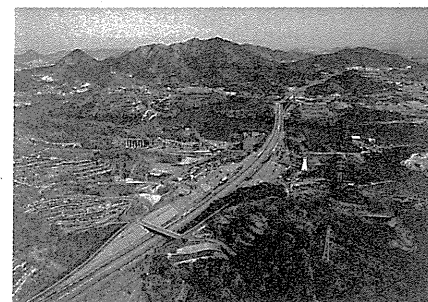
水車が特徴の府中湖PA（上り線）

府中湖パーキングエリア

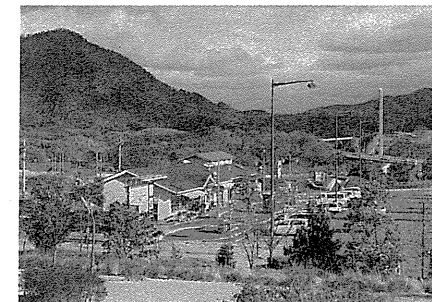
高松～善通寺間の施設は、かつて讃岐地方の特産物だった砂糖、塩、綿の「讃岐三白」をイメージし、シンプルなデザインを心がけた。色彩は白を基調とし、旧琴平街道の面影を見せる道標景石を高松西IC、府中湖PA、坂

出JCTに設置して、ドライバーに讃岐の風土、歴史を感じていただけるよう配慮した。府中湖PAは、カヌー競技場として有名な府中湖を一望でき、丘のように広がるみかん畑と、さぬき府中湖橋の斜長橋が森と湖の美しい景観に花を添えている。

このPAは、平成3年6月、工事に着手した。



上空から見た府中湖PA



さぬき府中湖橋と府中湖PA（上り線）

面積は上り線が約1万7,000㎡、下り線が約1万5,000㎡で、大型車17台、小型車38台、身障者用1台の計56台分の駐車スペースを整備した。周辺の景観を生かすため、構造物を和風のデザインとし、下り線には、PAのシンボリック存在となる金刀比羅宮の高灯ろうを模した高架水槽を設置した。



金刀比羅宮の高灯ろうを模した高架水槽（下り線）

周辺は、讃岐うどん発祥の地ともいわれ、うどんの原料となる小麦粉をつくる水車が綾川流域の各地で活躍していたことから、トイレの建物に水車を設置して当時を再現した。展望広場には道標景石の石柱を建て、四方にベンチを設けた。上から見ると石柱を軸に回る水車のようなデザインになっている。歩道には、水車から流れ落ちる水を描いた塗装を施し、地域の歴史文化を紹介する案内板を設置するなど、のどかな雰囲気の中でドライバーを和ませるPAづくりに配慮した。

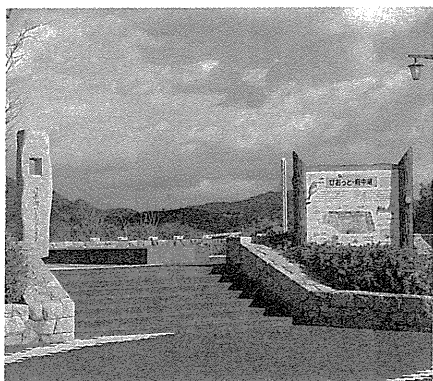
周囲の自然環境保護には特に配慮し、上り線の一角にビオトープ「びおっと府中湖」を整備した。野鳥保護施設があるPAは全国でも珍しく、アラカシ、クスノキ、ヤマモモなどを植え、落ち葉敷き、丸太積み、砂場、湿地などを設けた。誰でも気軽に野鳥と戯れるこ

とができ、ドライバーの疲れを癒やすように配慮している。ほかにも南海道の石碑、サヌカイト、ミニ四駆のコースを設置するなど、大人から子どもまでが楽しめる公園のようなPAづくりを目指した。

平成4年4月7日に開所式を行い、完成を祝った。



ビオトープとさぬき府中湖橋（上り線）



ビオトープ「びおっと府中湖」（上り線）

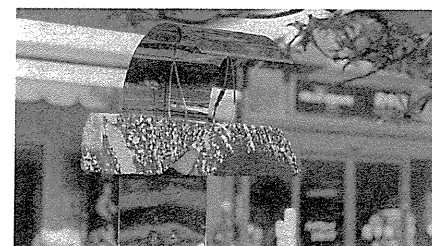
	上り線（高松方面）	下り線（松山方面）
平地面積	約17,000㎡	約15,000㎡
駐車台数	小型 38台 大型 15台 トレーラー 2台 身障者用 1台	小型 38台 大型 15台 トレーラー 2台 身障者用 1台
トイレ	男性 小 10個 大 洋式 1個 和式 2個 女性 洋式 2個 和式 11個 子供用 女性 1個 身障者用 1個	男性 小 10個 大 洋式 1個 和式 2個 女性 洋式 2個 和式 11個 子供用 女性 1個 身障者用 1個
ベビーベッドコーナー	有（単独）	有（単独）
営業施設	売店	売店
その他	小児用遊戯所 ピオトープ	小児用遊戯所



大人から子どもまで楽しめるよう配慮した（上り線）



道標景石の石柱（上り線）



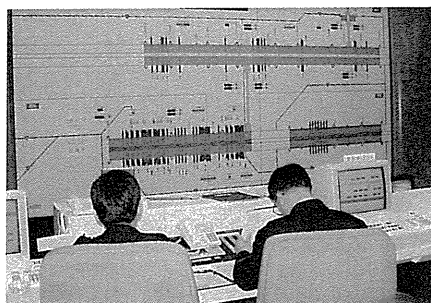
サヌカイトの美しい音色も楽しめる（上り線）

大規模広域監視制御システム

JH高松建設局は、高松～善通寺間の開通に伴い、高速道路上の可変情報板、証明設備、受配電・自家発電設備などの一体管理運用と保全を行う「大規模広域監視制御システム」を導入した。

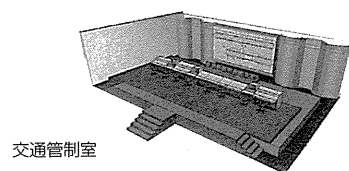
このシステムは業務の合理化、効率化を図るため、四国全域の高速道路設備を高松建設局で一括して管理するもので、情報提供設備で交通流管理を行う「交通管制室」と、全設

備の運転監視を行う「施設制御室」を分離して構築する全国初的方式を採用した。

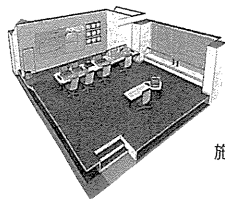


日夜高速道路を監視する交通管制室

大規模広域監視制御システム

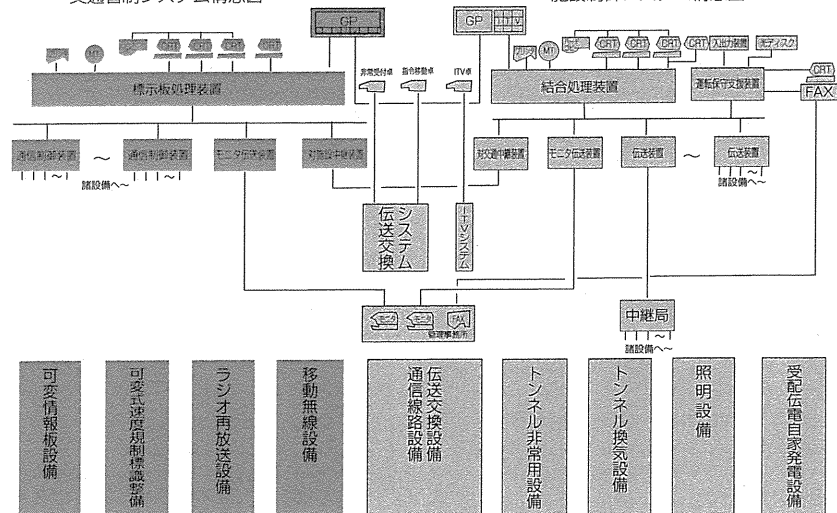


交通管制室



施設制御室

交通管制システム構想図



施設制御システム構想図

(3)津田～三木間



南欧をイメージした津田の松原SA（上り線）

津田の松原サービスエリア

津田湾を見下ろす丘りょう地のさぬき市鶴羽に、津田の松原SAがある。津田東ICから高松側の1.1km地点に位置し、平成13年3月29日の板野～高松中央間の開通に照準を合わせて整備した。

このSAは、平成8年8月30日に一般有料道路高松東道路として有料事業許可を受け、JHと国土交通省の合併施行方式で事業に着手した。平成11年2月1日、津田町が出資する第3セクターの津田健康開発公社は、JHと協定を結び、同SAの施設建設・管理を担当することになった。第3セクター方式で整備するSAは、九州、中四国で初の試みとなった。

平成11年1月から約40万㎡の切土造成工事を

行い、翌年から本体工事に着手した。このSAは、高速道路利用者以外でも気軽に利用できるように、上り線に3カ所、下り線に2カ所の利用者階段や出入口を設け、BS、外部駐車場を建設するなど、地域に密着した開放型SAを目指した。

SAへの連絡道路となる県道津田川島線は、外部から訪れる車両が通行しやすいように、SA整備に合わせて4mから7mの2車線道路に拡幅した。

このSAは、瀬戸内海を望む標高40mに位置する上下分離型で建設した。上り線からは風光明媚な播磨灘が一望でき、下り線は讃岐山脈の豊かな自然に包まれている。メイン施設のハイウェイショップ、トイレのデザイン、色彩は、上下線それぞれの景観に調和するも



GWは観光客らでにぎわう（下り線）＝平成13年5月3日

のを選んだ。

上り線の施設は、背景に広がる瀬戸内海を地中海に見立て、南欧風をイメージした建物を採用し、青や白、オレンジなどの色彩を使って明るい雰囲気をつくり出した。下り線は、背景に緑が豊富なことから、建物を大屋根の和風デザインとし、色も落ち着いた雰囲気の緑や茶色を採用した。そのため、利用者は、行きと帰りで違った雰囲気を味わうことができるようになっている。

自然環境に配慮したやすらぎのある空間づくりを目指し、「林の中のサービスエリア」をコンセプトに整備を進めた。その成果は随所に表れ、ケヤキ、ヘデラなどの木陰の中でゆっくりと休憩できる緑陰駐車場や、小型車スペースの一部に芝生駐車場（グリーンパーキング）などが完成した。

照明は駐車場、歩道とも必要最小限にとどめ、背の低いポールと、光が上空に散乱しな

い照明を使用し、自然の生態系への影響を極力抑えるよう努めた。上り線には、二酸化炭素を削減し、地球温暖化を防止する太陽光発電装置を取り入れ、地球環境への配慮も行っている。

また、トンネル工事で発生した花こう岩を利用した照明付きの車止め、廃材の木質系チップを使用した遊歩道の舗装、津田の松原の間伐材を利用した防護柵など、資源の有効利用も積極的に行った。

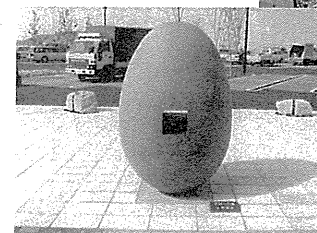
高齢者や子ども、身体障害者が心地よく利用できるよう、各所にバリアフリー構造を備えた。建物入り口や内部の段差をすべて無くし、最大勾配を3%以下に抑えた。屋根付きの身障者用駐車スペースは利用しやすい位置を検討し、建物前広場の一部に整備したほか、正面に身障者用トイレを設置して移動距離を短くし、通路には手すりを設けている。

香川県の東の玄関口にふさわしいSAを目指



テープカットで開所を祝った＝平成13年3月27日

本野雅宏氏作品「希望への道」



開所を記念して行った「希望への道」の除幕式（下り線）
＝平成13年3月27日

し、下り線には、地域ゆかりの彫刻作品などを整備した。香川県に縁の深い世界的彫刻家イサム・ノグチ氏の作品「オクテトラ」は、同SAのオープンに合わせ、高松市の県立中央病院から移設し、子どもたちが安全に遊べる

よう芝生広場に設置した。建物前広場には、本野雅宏氏の手になるモニュメントで、第5回石のさとフェスティバル・石の彫刻国際シンポジウム招待作品の「希望への道」を置いた。また、県外からの観光客に四国をPRするため、

タイルに四国霊場88カ所とエクスハイウェイをモチーフにしたデザインを施した。

施設には地元業者が入るスペースやセルフうどんコーナーを設けるなど、地域一体となったSAづくりを目指した。工事は順調に進み、平成13年3月27日、板野IC～高松中央IC間の開通に2日先がけてオープンした。

その後、高松自動車道的全線開通に合わせ、SAの機能充実を図った。平成15年3月12日、上下線にレストランがお目見えした。上り線の地中海風レストラン「リストランテ屋島」では、イタリアンとオリエンタルを融合した創作料理「オリタリアン」が楽しめる。下り線の「ビストロ錦」は、瀬戸の小魚や讃岐三

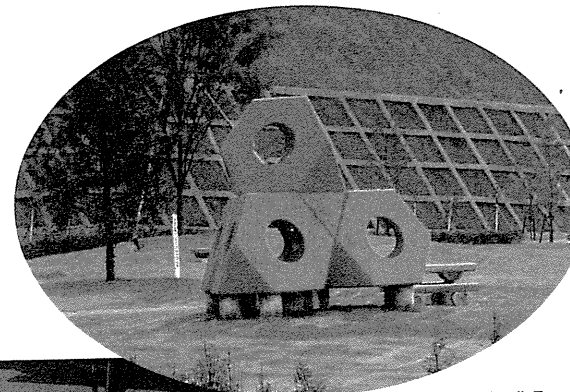
	上り線（高松方面）	下り線（松山方面）
平地面積	約17,000㎡	約20,000㎡
駐車台数	小型 60台 大型 18台 トレーラー 3台 身障者用 1台	小型 60台 大型 18台 トレーラー 3台 身障者用 1台
トイレ	男性 小 8個 大 洋式 1個 和式 2個 女性 洋式 3個 和式 11個 子供用 女性 1個 身障者用 1個	男性 小 8個 大 洋式 1個 和式 2個 女性 洋式 3個 和式 11個 子供用 女性 1個 身障者用 1個
ベビーベットコーナー	有（単独）	有（単独）
営業施設	レストラン 客席102席 売店 無料休憩所 客席60席 給油所	レストラン 客席100席 売店 無料休憩所 客席63席 給油所
その他	バスストップ併設 小児用遊戯所 展望台	バスストップ併設 小児用遊戯所

畜（讃岐牛・讃岐夢豚・讃岐コーチン）などの郷土料理を提供し、故郷の香りを連想させる雰囲気となっている。さらに、3月30日には

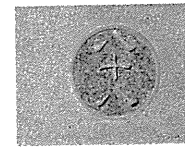
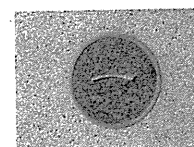
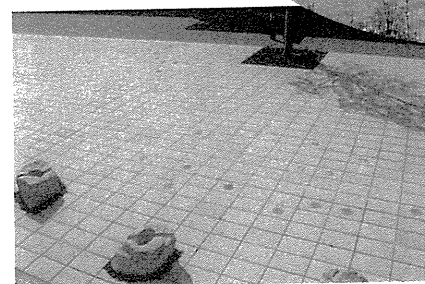
無料シャワールームを備えたガスターションがオープンした。

ガスターション施設概要

区分		上り線	下り線
面積	給油所	545㎡	582㎡
	建築面積	174㎡	174㎡
	キャノピー	116㎡	116㎡
地下タンク	レギュラー	30kℓ	30kℓ
	ハイオク	15kℓ	15kℓ
	軽油	15kℓ	15kℓ



イサム・ノグチ氏の作品 「オクテトラ」（下り線）



四国88カ所をイメージした舗板（下り線）



ドライバーを見守る大師像（下り線）

(4)鳴門～津田間



大内BS全景

大内バスストップ

大内BSは、平成11年3月に設置が認められた。道路本体はJH、プラットホームや上屋、周辺整備は大内町（現東かがわ市）により施された。当初、暫定2車線区間での建設であったため、BSも暫定位置にて計画されていたが、大内町の周辺整備であったロータリー、お手洗いなどの位置との整合を図り、完成4車線時の位置にBSを移動した。

このBSは、年間30万人が訪れる人気観光スポットの「とらまる公園」に隣接している。とらまる公園は、人形芝居劇場の「とらまる座」をメインに、県立大川体育館、運動場などが整備され、休日には子どもや家族連れな

どでにぎわう。

公園の景観にマッチし、利用者が愛着を持てるBSを目指し、待合所のデザインは「とらまる公園駅」をイメージした。また、照明設備、公衆電話、自動販売機、トイレを設置して、BSを心地よく利用できるように配慮した。

パークアンドバスライドの利用向上を図るため、一般道側には高速バス利用者用の無料駐車場や駐輪場、タクシーベイ、路線バス停留所、ロータリーを整備した。

完成後、大内町はBS利用促進策として、アクセスバスを運行している。京阪神への高速バスは、手軽さと低料金が受け利用者数は順調な伸びをみせている。

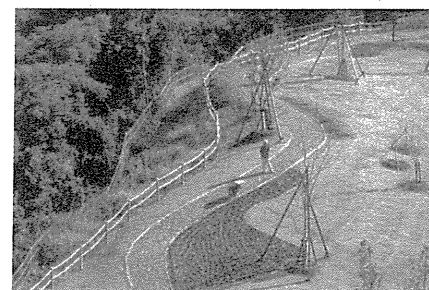


トラベルマップも設置

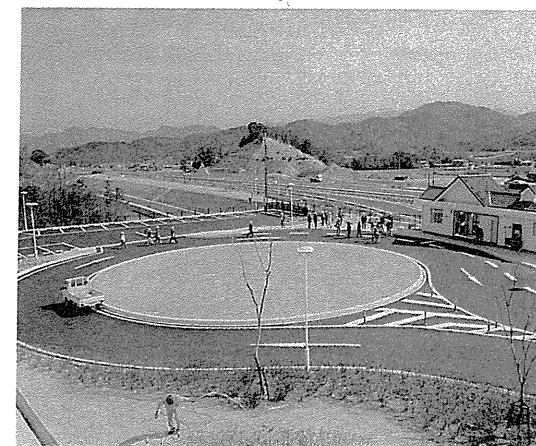
鳴門西パーキングエリア

鳴門西PAは、上下線に大型車14台、普通車20台、トレーラー3台、二輪車4台、身障者用1台の駐車場と、トイレを建設した。

周辺の森を再生するため、切り勾配を1:2と緩やかにして緑化に努めたほか、尾根や谷の整備、山の形を崩さないように山の輪郭線



遊歩道で散策も（上り線）

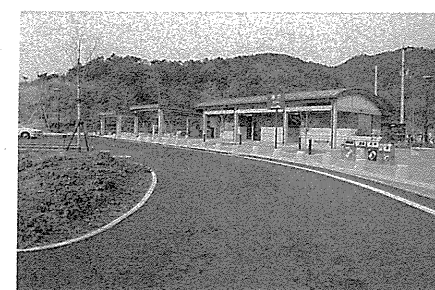


利用者の無料駐車場を完備＝平成13年3月19日

（スカイライン）を調整するなど、自然にやさしいPAづくりを目指した。景観にも配慮し、施設を住宅地から見えないよう工夫した。

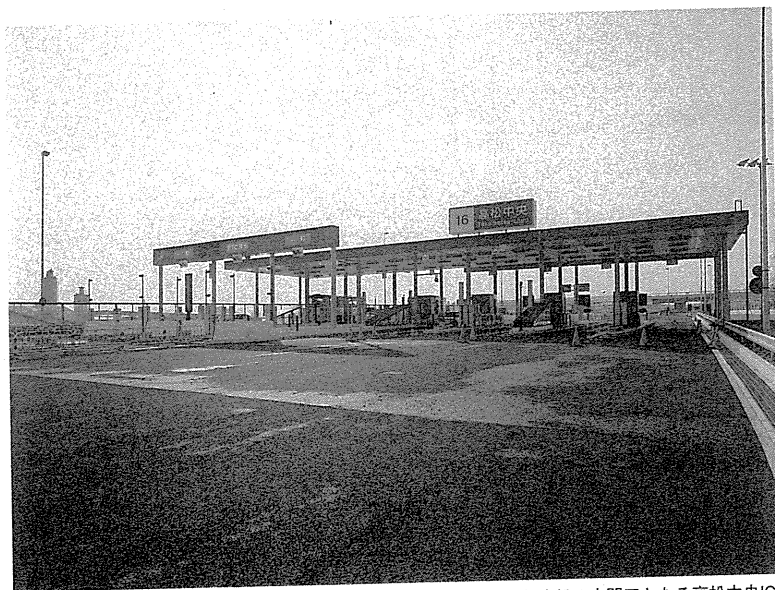
さらに、徳島県産の間伐材を施設の外装や遊歩道の舗装材料などに利用し、環境保全と資源の再利用に積極的に取り組んだ。

このPAは、平成14年に土木分野では初のグッドデザイン賞（金賞）を受賞した。



施設には間伐材を利用（上り線）

(5)高松市内区間



県都高松の玄関口となる高松中央IC

高松中央インターチェンジ

高松市林町の高松中央ICは、高松自動車道最大級のICであり、平成9年6月に着工した。

このICは、一般国道11号のバイパスである高松東道路が重複する上に民家が隣接しており、作業は交通や周辺住民の生活を妨げないよう特に配慮した。

このICは7レーンの出入口を設け、料金所などの構造物はシンプルなデザインとした。トールゲートの防護柱や標識支柱などをできる限り省略し、機器類は設置位置・方法を検討してコンパクト化を実現したほか、トールゲ

ート屋根裏の鉄骨を覆う天井スパンダレル施工や屋上面にIC名を書いて上空からも確認できるようにするなど、県都高松の高速道路玄関口にふさわしいICづくりに努めた。

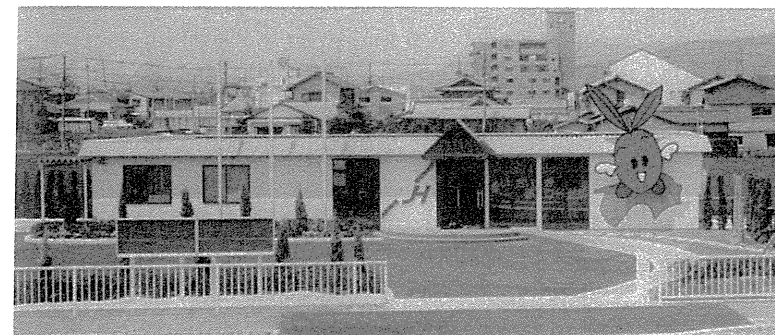
建物の色彩は周辺環境と調和するように配慮し、港と都市をイメージさせる「伝統的で深みのある青」を基調とした。屋根幕板、鋼製扉、壁ラインは深い青に、壁、トールゲート柱は灰色を施し、壁の下段には幕板と同色のラインを入れて、建物全体に締め持たせた。各種料金収受機械はIC施設全体のトータルコーディネートを重視し、標準色を使用せず、発券機をからし色、料金収受ブースを

紅色とした。

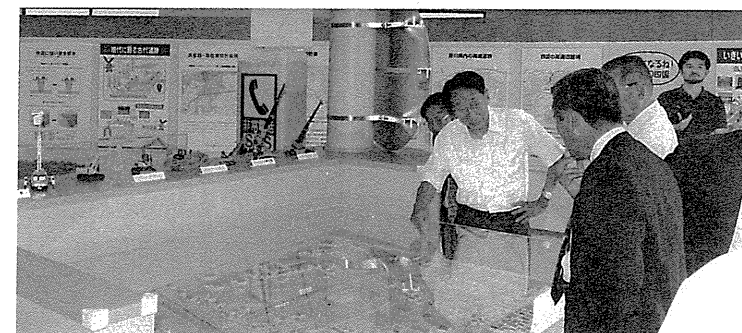
ドライバーに違和感を与えないよう舗装にも配慮し、連続鉄筋コンクリート版上に碎石マスチック舗装の中間層を入れ、その上に高機能舗装を施して耐久性を高めた。

地域の人々に高速道路事業を理解してもらうため、同ICの近くにインフォメーションセ

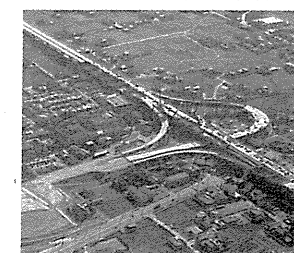
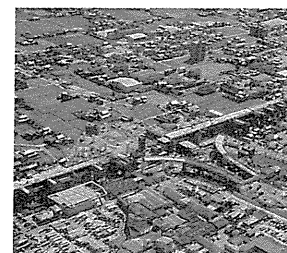
ンター「いいきいき夢ロード館」を平成10年7月に設置した。鉄骨平屋建て約180㎡の館内には、施工手順を分かりやすく説明したパネルや同ICの模型などを展示し、高速道路のイベント情報を紹介するインターネットコーナーも設けた。平成14年9月まで開設し、約6,000人が来館、大規模な工事の内容を見学した。



いいきいき夢ロード館外観



館内ではIC模型やパネルなどを展示＝平成10年7月29日



周辺に配慮しながら工事は進んだ