

近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)における計画段階評価

1. 和歌山県南部地域の課題

①災害時に予想される津波被害と越波等による交通規制

○東海・東南海・南海地震(今後30年以内の発生確率※はそれぞれ88%、70%、60%)発生時に、その地震の津波により、幹線道路である国道42号が浸水するなど、和歌山県南部地域間の信頼性の高い緊急輸送道路が未確保(図1)

※出典:文部科学省 地震調査研究推進本部 地震調査委員会 (H23.1.11)

○また、台風などによる越波や大雨による法面崩落等によって通行規制が過去10年間で117回発生しており、国道42号には災害に対して脆弱な区間が存在(図2)



図1 津波浸水区域

②第3次医療施設へのアクセス

○和歌山南部地域では、第3次救急医療施設に60分で到達できない地域が広く分布(図3)

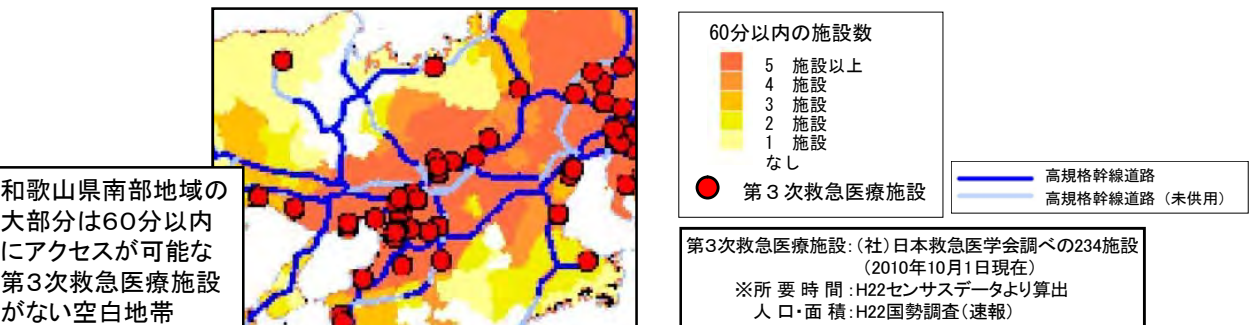


図3 第3次救急医療施設の60分圏域状況

③観光客数が減少傾向

○田辺市周辺の観光客数は平成15年と平成22年で比較して増加しているが、当該地域では同期間において減少傾向(図4)

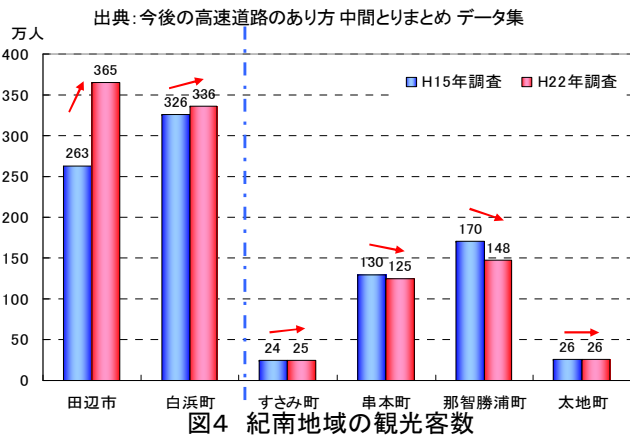


図4 紀南地域の観光客数

2. 原因分析

①唯一の幹線道路である国道42号が津波浸水区域を通過 防災対策が必要な急峻な法面等が存在

○国道42号のすさみ～太地区間の約6割が、東海・東南海・南海地震の発生時における津波浸水区域を通過(図5)
○また、防災点検要対策箇所も数多く分布しており、災害に弱い道路(図5)



図5 津波浸水区域、防災点検要対策箇所、線形が厳しい箇所

②高速道路ネットワークが未整備

○近畿自動車道紀勢線において、南紀田辺IC以南の高速道路が未整備であり、また、国道42号は線形の厳しい箇所が多数存在し、走行しづらいため、第3次救急医療施設への速達性の確保が困難(図5)
○事業中の区間(田辺～すさみ)が供用しても、60分以内に第3次救急医療施設に到達出来る人口は3割未満(図6)
○大阪都市圏から当該地域の主要観光地へのアクセスは、現在の道路ネットワークでは3～4時間程度必要



図6 第3次救急医療施設60分圏域図(事業中箇所供用後)

3. 政策目標

- ①災害時にも機能するネットワークの確保
- ②地域防災に資する「いのちの道」機能の強化
- ③高度な医療施設への速達性の向上
- ④主要な観光資源などの連絡性を高め、周遊性を確保

近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)における計画段階評価

4. 対策案の検討

【案1】海側ルート（全線新設案）		【案2】山側ルート（全線新設案）		【案3】現道改良案		
評価内容	津波浸水区域を概ね回避しつつ、集落へのアクセス性を優先する案		津波浸水区域を極力回避する案		現道である国道42号をできる限り活用する案	
	80km/hで走行できる自動車専用道路				60km/hで走行できる一般道	
	約38km		約34km		約42km	
アクセス性向上（広域） （所要時間）（全線供用時）	大阪～那智勝浦町 約75分短縮 （現況：約265分→整備後：約190分）	○	大阪～那智勝浦町 約79分短縮 （現況：約265分→整備後：約186分）	◎	大阪～那智勝浦町 約60分短縮 （現況：約265分→整備後：約205分）	△
医療施設への速達性 （60分圏域人口） （全線供用時）	全線別線で救急輸送ルートを確認	◎	全線別線で救急輸送ルートを確認 ただし、沿道部から離れた山間部に位置するため、迂回感が高い	○	現道を改良により走行性は向上するが、速達性は他案に劣る	△
	約2.6万人増 （現況：約0.5万人→整備後：約3.1万人）		約2.6万人増 （現況：約0.5万人→整備後：約3.1万人）		約0.9万人増 （現況：約0.5万人→整備後：約1.4万人）	
日常生活の利便性 （集落～IC間）	案②に比べ主要な集落からICまでの距離が近い ためアクセス性に優れる。	○	ルートが山間部を通るため、主要な集落からICまでの距離が遠くなり アクセス性に劣る。	△	現道を改良するため、集落に近く、アクセス性に優れる。	◎
災害時への適応性	代替路として機能。 津波からの避難場所として機能。 工事用道路等を活用した緊急出入口の設置が容易。	◎	代替路として機能。 沿道部から離れた山間部に位置するため、避難場所としての機能は困難。 アクセスは内陸部の主要路線の経由が必要。	○	現道活用区間で通行止めが発生した場合、代替路が無い。	△
歴史的・文化的遺産や景観への影響	歴史的・文化的遺産に配慮 設計段階において、景観との調和に配慮	○	歴史的・文化的遺産に配慮 設計段階において、景観との調和に配慮	○	歴史的・文化的遺産に配慮 設計段階において、景観との調和に配慮	○
生活環境への影響	全線別線で整備するため影響は少ないが、ルートが集落の近くを通るため、 案②に比べて支障となる家屋が多い。	○	全線別線で整備するため影響は少なく、ルートが山間部を通るため、支障 となる家屋が最も少ない。	◎	現道を改良するため、支障となる家屋が最も多い。	△
自然環境への影響	猛禽類等の貴重種の生息域はルート帯の範囲内で回避	○	猛禽類等の貴重種の生息域はルート帯の範囲内で回避	○	猛禽類等の貴重種の生息域には影響しない。	◎
整備効果の発現	インターチェンジ間など部分的に供用することが可能。	◎	インターチェンジ間など部分的に供用することが可能。 但し、ルートが山間部を通るため、部分的な供用効果は案①より劣る。	○	段階的に供用することが可能。 但し、支障となる家屋が最も多いため、用地買収等に関わる不確定要素が 多い。	○
事業費	約1,400億円	◎	約1,700億円	△	約1,400億円	◎
総合評価	○					



対応方針：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)
- ・区間：和歌山県西牟婁郡すさみ町～東牟婁郡那智勝浦町
- ・概略延長：約38km
- ・車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図8の通り

(参考)当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- ・H24.6～7 アンケート、ヒアリングにて地域の課題、道路整備の必要性、計画を検討する際の配慮事項を意見聴取
- ・H24.8 近畿地方小委員会において計画段階評価として案①のルート帯、IC配置の考え方が了承された

地域の要望等

- ・H24.4 和歌山県知事が国土交通省大臣に早期事業化を要望
- ・H24.6 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・H24.7 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・H24.10 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・H25.2 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・H25.4 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・H25.6 和歌山県知事が国土交通省大臣に新規事業化を要望
- ・H25.8 和歌山県知事が国土交通省大臣に新規事業化を要望
- ・H26.2 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成26年度新規事業化を要望