

近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊)における計画段階評価

1. 三重・和歌山県境地域の課題

①東海・東南海・南海地震に予測される津波被害

○東海、東南海、南海地震（今後30年の発生確率※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号が浸水する等、三重・和歌山県境地域間の緊急輸送道路が未確保。

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）

②自然災害発生における孤立集落の発生

○唯一の幹線道路である国道42号は主に海岸沿いを通過しており、台風等の異常気象時に土砂災害や河川の氾濫により孤立集落が発生。（図2）



図2 台風12号(平成23年9月)による紀伊半島の主な道路被災箇所

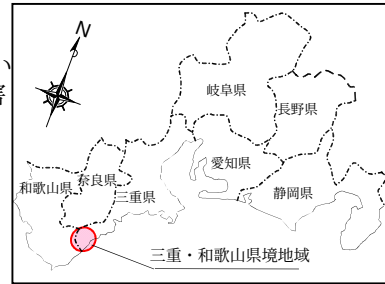
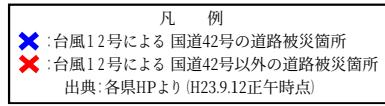


図1 位置図



③救急医療施設へのアクセス

○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。（圏域外人口：三重・和歌山県境地域約7.2万人）（図3）

※三重・和歌山県境地域：三重県熊野市、御浜町、紀宝町、和歌山県新宮市

○当該地域では、第2次医療において緊急性・専門性の高い医療を担当。

○第3次医療施設への搬送はドクターヘリによる運用を行っているが、運用時間に制約（夜間、荒天時不可）。

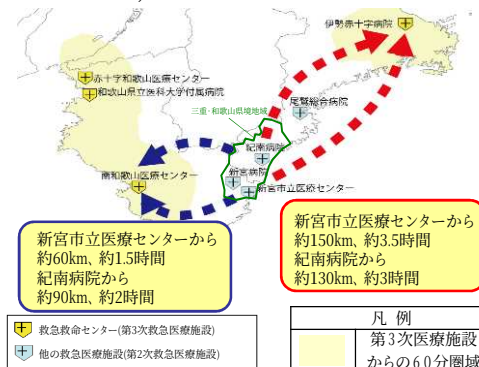
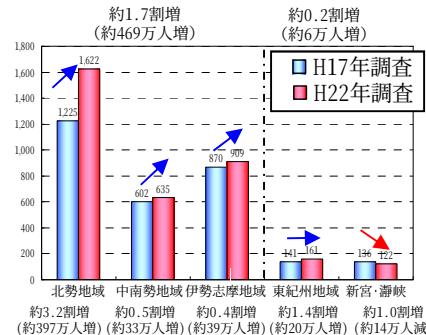


図3 対象地域周辺の第3次医療施設の60分圏域

④観光客数の伸び悩み

○三重県内の他地域の観光客数は平成17年と平成22年と比較して増加しているが、当該地域では横ばいの傾向（図4）



観光客数が増加傾向 観光客数が横ばいの傾向

出典：三重県統計書（H21,H23）、和歌山県観光客動態調査報告書（H22）より

図4 観光客の推移

2. 原因分析

①津波浸水地域を通過する国道42号の代替路が未確保

○東海・東南海・南海地震の発生時には、国道42号の新宮～大泊間では、約7割の区間が津波浸水想定区域を通過。（図5）

○国道42号に対する有効な迂回路がないため、多重性がないネットワークとして脆弱な状況。



図5 津波浸水区域を通過する国道42号

②高速道路ネットワークが未整備

○熊野尾鷲道路熊野市以南の高速道路が未整備のため、三重・和歌山県境地域の中心的な役割を担う医療施設への速達性の確保が困難。

○事業中の区間が供用しても、地域の中心的な役割を担う医療施設へ30分以内に到達出来る人口は5割未満。（図6）

○高速道路が未整備である当該地域では、名古屋から主要な観光地までの所要時間が3～4時間程度必要。

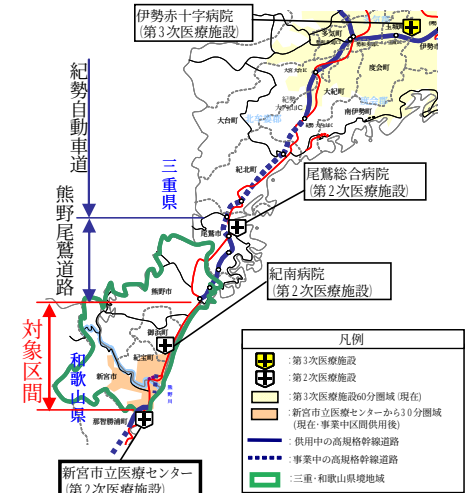


図6 第2次救急医療施設(新宮市立医療センター)からの30分圏域

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

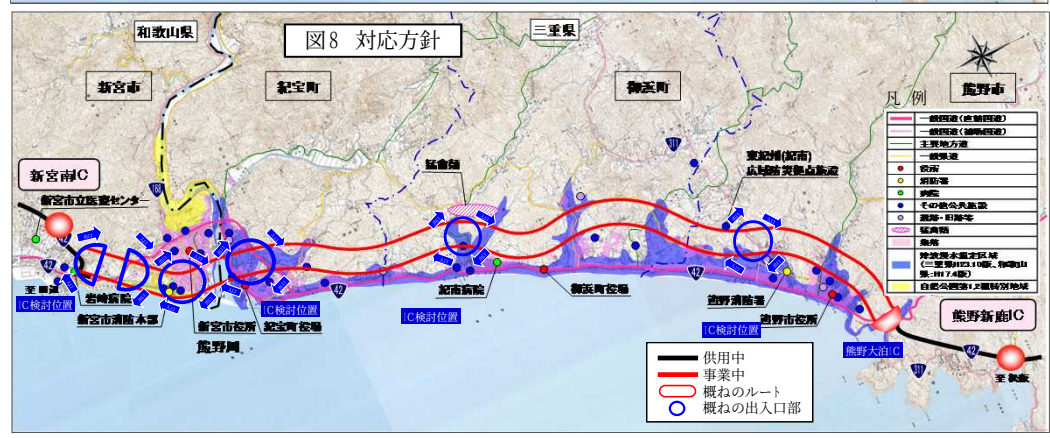
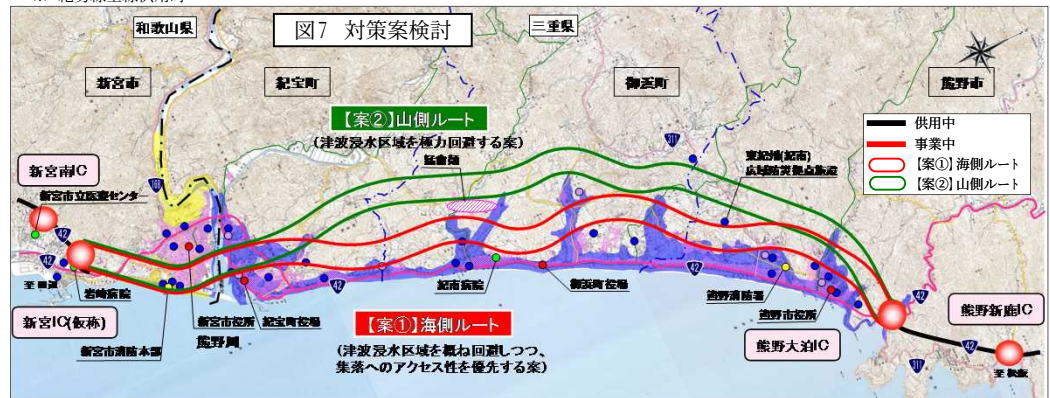
④主要な観光資源などの連絡性を高め、周遊性を確保

近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目	【案①】海側ルート	【案②】山側ルート
道路規格	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。	
延長	80km/hで走行できる自動車専用道路	
アクセシビリティ向上(所要時間)※	約30km	約31km
医療施設への到達性※	約22分短縮(現況:約45分→整備後:約23分) 新宮市立医療センターの30分圏域人口 約1.3万人増(現況:約1.8万人→整備後:約3.1万人) 紀南病院～新宮市立医療センター間の所要時間 約24分短縮(現況:約38分→整備後:約14分)	約22分短縮(現況:約45分→整備後:約23分) 新宮市立医療センターの30分圏域人口 約1.2万人増(現況:約1.8万人→整備後:約3.0万人) 紀南病院～新宮市立医療センター間の所要時間 約20分短縮(現況:約38分→整備後:約18分)
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。 治道から離れた山間部を通過するため、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。
歴史的・文化的遺産(景観)への影響	歴史的・文化的施設を回避 設計段階において景観との調和に配慮	歴史的・文化的施設を回避 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、ルートが集落を通るため、案②に対して支障となる家屋が移転	全線別線で整備するため、影響は少ないが、ルートが集落を通るため、案②に対して支障となる家屋が移転
自然環境への影響	猛禽類等の貴重種の生息域は避ける。 地形に沿うように通過することで、自然地形の改変が少ない。	猛禽類等の貴重種の生息域は避ける。 トンネルを多くして、自然地形の改変が最小になる。
整備効果の発現	構造物延長が短く、建設期間が比較的短期。	構造物延長が長く、建設期間が比較的長期。
事業費	約1,300億円	約1,500億円

※ 紀勢線全線供用時



対応方針：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：新宮～大泊
- ・区間：和歌山県新宮市三輪崎～三重県熊野市大泊町
- ・概略延長：約30km ・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

- H24.7 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 中部・近畿地方合同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配置の考え方が妥当と判断
- H25.4 計画段階評価完了
- H25.5 新宮紀宝道路(延長2.4km)が新規事業化
- H26.4 熊野道路(延長6.7km)が新規事業化

地域の要望等

- H29.5 和歌山県知事が、国土交通省に早期事業化を要望
- H29.9 両県関係7市町村首長が、国土交通省に早期事業化を要望
- H29.11 三重県・和歌山県知事が、国土交通省に早期事業化を要望
- H30.5 和歌山県知事が、国土交通省に早期事業化を要望
- H30.7 両県関係7市町村首長が国土交通省に早期事業化を要望
- H30.9 和歌山県知事が、国土交通省に早期事業化を要望
- H30.10 三重県知事が、国土交通省に早期事業化を要望
- H30.11 両県関係7市町村首長が、国土交通省に早期事業化を要望
- H30.11 三重県知事が、国土交通省に早期事業化を要望
- H31.12 和歌山県知事が、国土交通省に早期事業化を要望
- H31.1 三重県知事が、国土交通省に早期事業化を要望
- H31.2 和歌山県知事が、国土交通省に早期事業化を要望