

平成30年度新規事業候補箇所説明資料（計画段階評価）

- 近畿自動車道きせい紀勢線（すさみ～たいじ太地）
- 一般国道24号 やまときた大和北道路（ならきた奈良北～なら奈良）

に係る新規事業採択時評価

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)



※津波浸水エリアは和歌山県が中央防災会議の検討結果(H15)を踏まえ、H17に津波浸水区域を予測

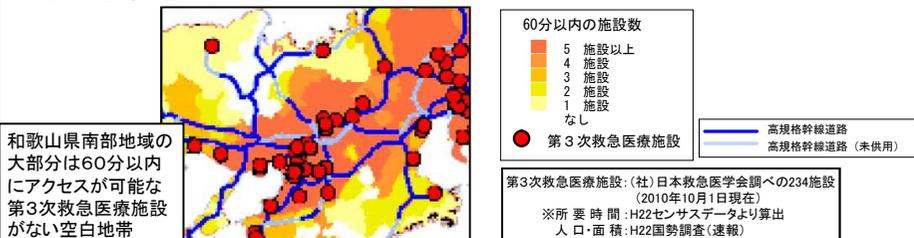
図1 津波浸水区域



図2 国道42号(すさみ～太地間)における交通規制回数実績(H14～H23)

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)

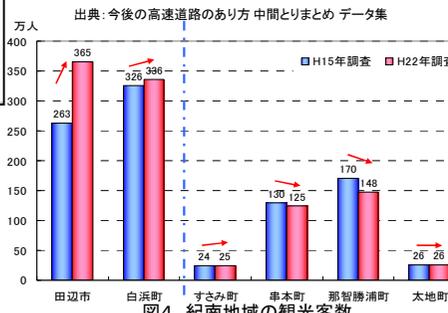


和歌山県南部地域の大部分は60分以内にアクセスが可能な第3次救急医療施設がない空白地帯

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)



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(事業中箇所供用後)

色	説明
黄色	現在
赤色	事業中の紀勢線(田辺～すさみ)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

評価内容	【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
		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
	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)
医療施設への到達性 (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 約2.6万人増 (現況：約0.5万人→整備後：約3.1万人)	◎ 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 約2.6万人増 (現況：約0.5万人→整備後：約3.1万人)	○ 現道を改良により走行性は向上するが、到達性は他案に劣る 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に比べて主要な集落からICまでの距離が近いので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、用地買収等に関する不確定要素が多い。
事業費	案3と同程度	◎ 3案のうち一番高い	△ 案1と同程度



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3.8km
- ・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
- ・H25.4 計画段階評価完了
- ・H26.4 すさみ串本道路(延長19.2km)が新規事業化

地域の要望等

- ・H25.6 和歌山県知事が国土交通大臣に新規事業化を要望
- ・H25.8 和歌山県知事が国土交通大臣に新規事業化を要望
- ・H26.2 和歌山県知事が国土交通大臣に平成26年度新規事業化を要望
- ・H27.3 和歌山県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H27.9 和歌山県知事が国土交通大臣に新規事業化を要望
- ・H27.12 和歌山県知事が国土交通大臣に新規事業化を要望
- ・H28.5 和歌山県知事が国土交通大臣に新規事業化を要望
- ・H28.11 和歌山・三重県知事が国土交通大臣に平成29年度新規事業化を要望

一般国道24号 大和北道路(奈良北～奈良)における計画段階評価

1. 奈良県北部地域の課題

①地域生活に影響を与える交通混雑

○奈良県北部地域の一般道路、特に南北幹線道路においては、慢性的に走行速度が低下しており、各所で渋滞が発生(図1・写真1)、通勤・通学の円滑性、定時性に支障をきたしている



写真1 国道24号の混雑状況 (柏木町交差点 H29.2.22撮影)

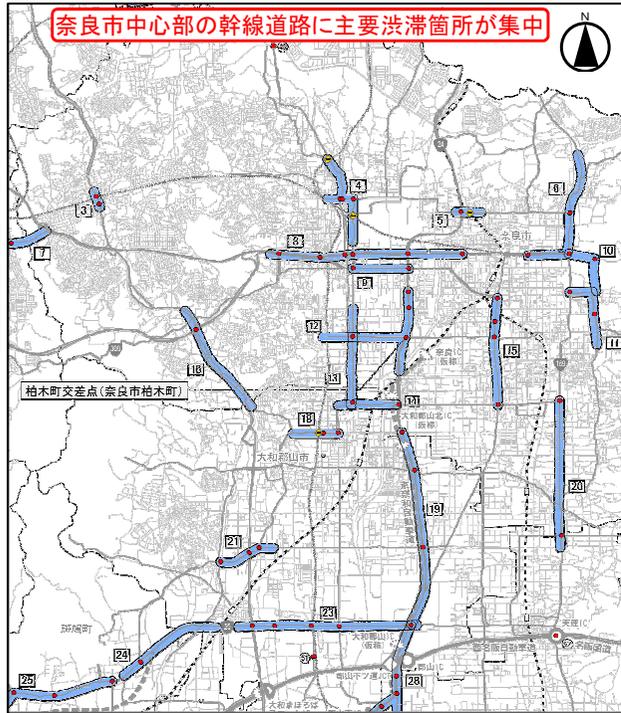


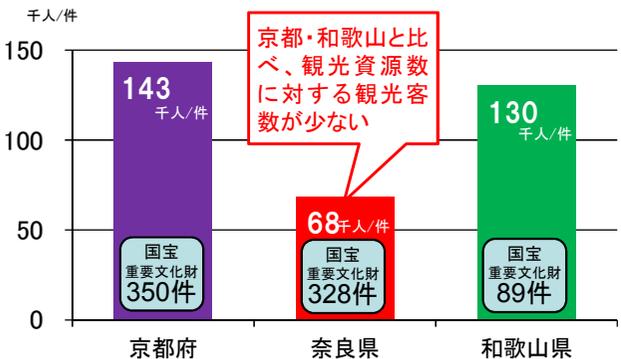
図1 奈良県北部の主要渋滞箇所

凡	例
<主要渋滞箇所>	
■ 区間	
● 箇所	
◆ 箇所(踏切)	
<道路種別>	
— 高速道路	
— 一般県道以上	
— 市町村道	
<主要施設>	
● 県庁	
● 市役所	
○ 役場	
— JR	
— 私鉄	

②高い観光ポテンシャルが活かさない移動性の低さ

○奈良県には、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、来訪者数が増加傾向にある等観光のポテンシャルが高い

○しかし、奈良県は観光地間の周遊性が十分でないことから、同じ京奈和自動車道沿線府県と比較して、観光資源数に対する来訪者が少なく(図2)、その高い観光ポテンシャルが十分活かされていない

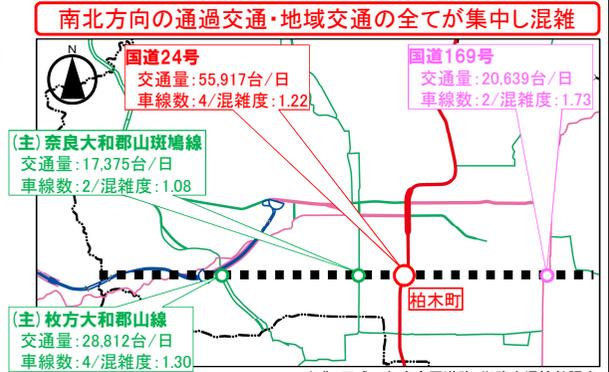


出典:「全国観光入込客統計に関する共通基準集計表」観光庁(H28) 国宝・重要文化財等都道府県別指定件数一覧(H30.2.1) 図2 沿線3府県の国宝・重要文化財件数(建造物)に対する観光入込客数

2. 原因分析

①通過交通と地域交通の集中による交通容量不足

○奈良県の南北交通を担う自動車専用道路である京奈和自動車道が、奈良県北部地域ではミッシングリンクとなっており、そのため地域内の一般道路、特に南北幹線道路では、地域交通に加え、地域に用事のない通過交通が混在するため、交通量が道路の交通容量を超過し(図3)、渋滞が発生している

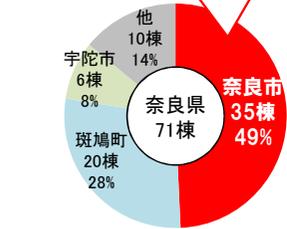


出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 図3 国道24号柏木町交差点断面を通過する奈良市内南北幹線道路の交通量・車線数・混雑度

②観光周遊性を阻害するミッシングリンクの存在

○奈良県北部でも特に世界遺産「古都奈良の文化財」の登録資産をはじめ主要な観光資源が多く立地する(図4)国際文化観光都市・奈良市の中心に他地域からアクセス可能な自動車専用道が整備されておらず、近傍の主要な観光地との観光周遊が円滑に行えない状況にある(図5)

奈良県の国宝の約半数が奈良市に集中



出典: 国宝・重要文化財等都道府県別指定件数一覧(H30.2.1) 図4 奈良県の市町村別国宝建造物棟数

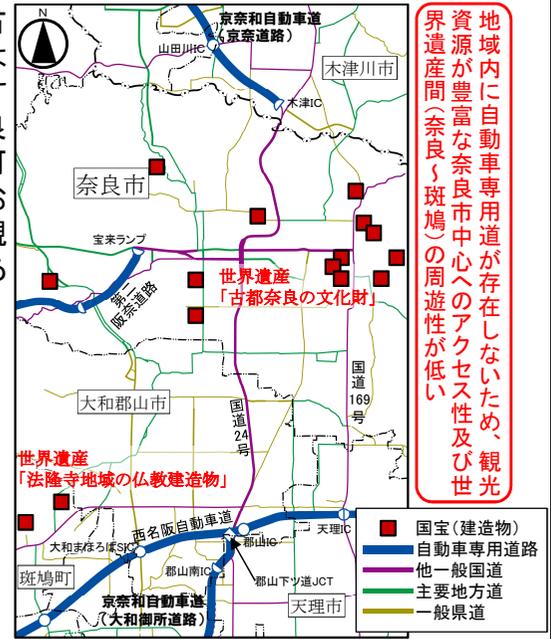


図5 奈良県北部地域の国宝位置と道路ネットワーク

地域内に自動車専用道が存在しないため、観光資源が豊富な奈良市中心へのアクセス性及び世界遺産間奈良・斑鳩の周遊性が低い

3. 政策目標

①周辺地域の交通混雑緩和

②広域的なアクセス性向上による観光行動の支援

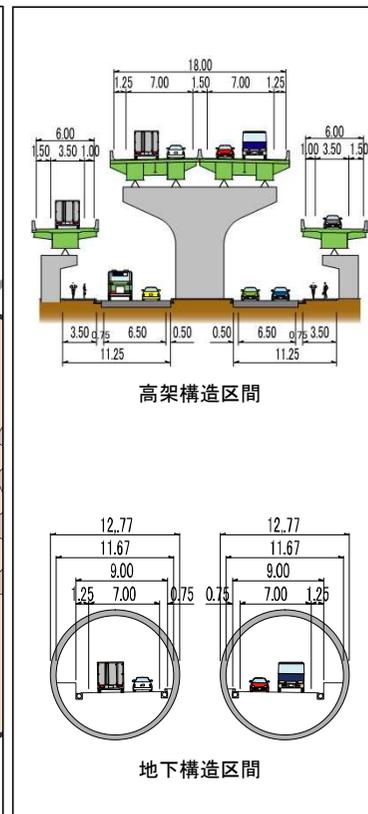
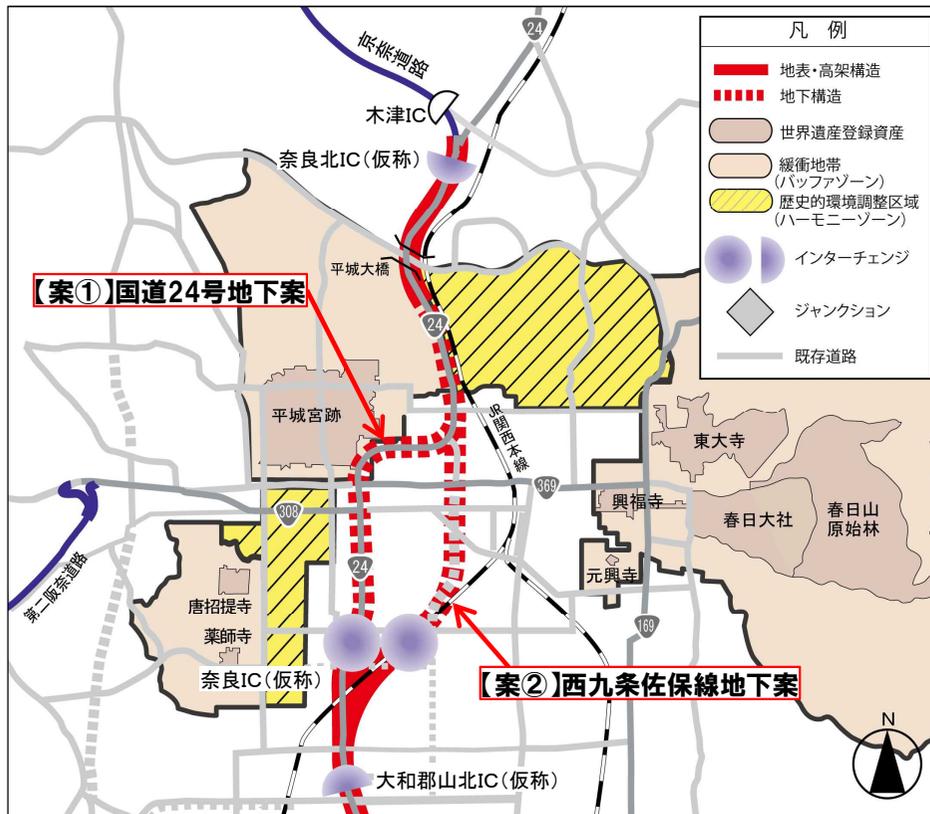
一般国道24号 大和北道路(奈良北～奈良)における計画段階評価

4. 対策案の検討

○ 効果有り・優位 △ 若干効果有り・下位 × 効果見込めない・望ましくない

評価軸		【案①】国道24号地下案	【案②】西九条佐保線地下案
政策目標	周辺地域の交通混雑緩和	国道24号の交通の大和北道路への転換効果により、国道24号の混雑が緩和、生活道路への迂回交通が減少	
	広域的なアクセス性向上による観光行動の支援	奈良公園～飛鳥公園間、奈良公園～薬師寺間、薬師寺～平等院間等の所要時間が短縮し定時性が向上	
奈良北部地域の課題改善の観点	○	○ 騒音の環境基準超過箇所及びCO ₂ 、NO ₂ の排出量が減少	○ 騒音の環境基準超過箇所及びCO ₂ 、NO ₂ の排出量が減少
		○ 国道24号と生活道路の交通事故が減少	○ 国道24号と生活道路の交通事故が減少
地域の利便性・信頼性の向上の観点	○	○ 奈良中心市街地から近傍ICへのアクセス性が良い	○ 奈良中心市街地から近傍ICへのアクセス性が良い
		○ 国道24号で突発的な事故・災害等による通行止時にも代替機能を発揮	○ 国道24号で突発的な事故・災害等による通行止時にも代替機能を発揮
		○ 危険物輸送の車両が自動車専用道路を利用でき、危険物輸送の利便性が向上	○ 危険物輸送の車両が自動車専用道路を利用でき、危険物輸送の利便性が向上
世界遺産、埋蔵文化財への配慮の観点	△	△ 世界遺産登録資産の指定範囲に近接	○ 世界遺産登録資産の指定範囲から離れている
		○ シールド工法及び地下水流動保全対策工法を講ずれば地下水位は維持	○ シールド工法及び地下水流動保全対策工法を講ずれば地下水位は維持
古都奈良の歴史的景観の観点	○	地下構造であり道路構造物が見えない	○ 地下構造であり道路構造物が見えない
沿道環境の保全の観点	○	住居系用途地域の通過延長が約1km以下	○ 住居系用途地域の通過延長が約1km以下
必要な用地面積の観点	○	整備に必要となる道路用地面積は200千㎡以下	○ 整備に必要となる道路用地面積は200千㎡以下
IC沿道(周辺地域)の土地利用状況の観点	△	既存の市街地へのIC設置により生活環境に影響	○ 既存の市街地へのIC設置による生活環境の変化が小さい
移転しなければならない建物数の観点	○	整備により移転しなければならない建物数は200件以下	○ 整備により移転しなければならない建物数は200件以下
事業費	○	30～40百億円	○ 30～40百億円
総合評価		△	○

(H15.10「大和北道路有識者委員会」提言・資料編より)



対応方針(案): 案②による対策が妥当
【計画概要】
 ・路線名: 一般国道24号 大和北道路
 ・区間: 奈良県奈良市歌姫町～奈良県奈良市八条三丁目
 ・概略延長: 12km ・設計速度: 60km/h
 ・道路規格: 第1種第3級 ・ルート(案): 図6 案②のとおり
 ・標準車線数: 4車線

(参考)当該事業の経緯等
地元調整等の状況
 H14. 9: PIプロセス着手「大和北道路有識者委員会」を設置
 H15. 10: 大和北道路有識者委員会が「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を提言
 H16. 11: 環境影響評価方法書縦覧
 H18. 2: 近畿地区幹線道路協議会において環境影響評価の手続きを進めていくルートについて地元自治体と合意
 H18. 6: 都市計画(案)地元説明会実施
 H18. 9: 都市計画(案)、環境影響評価準備書縦覧
 H18. 10: 環境影響評価準備書地元説明会実施
 H20. 3: 奈良県都市計画決定、環境影響評価書縦覧
 H20. 4: 京都府都市計画決定、環境影響評価書縦覧
地域の要望等
 H29. 8: 奈良県知事が国土交通省大臣に平成30年度新規事業化を要望
 H29. 12: 奈良県知事が国土交通省大臣に平成30年度新規事業化を要望

図6 奈良北部地域における対策案検討