

**近畿自動車道紀勢線  
「すさみ～太地」  
計画段階評価  
対応方針(案)**

**国土交通省 近畿地方整備局**

**平成24年8月1日**

# 目次

1. 政策目標の設定及び対策案の検討 .....	1
2. ルート帯の検討 .....	2
3. ルート帯の比較（案） .....	3
4. IC配置の検討（案） .....	4
5. 近畿自動車道紀勢線（すさみ～太地）における対応方針（案） ...	5

# 1. 政策目標の設定および対策案の検討

・地域が目指す将来像を踏まえて4つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための対策案として、当該地域における高規格幹線道路の空白域について整備方針を検討

◇地域の課題や将来像等を踏まえ、当該地域の政策目標を設定

地域や道路の状況や課題

圏域の将来像

地域の将来像

今後の高速道路のあり方中間とりまとめ

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

◇対策案の検討

【防災関連①】

災害時の迂回による社会経済活動や日常生活への影響を最小限に留めるため多重性の確保が重要

【防災関連②】

震災時の避難場所や緊急輸送路としての機能確保が重要

【医療関連】

高度救急医療病院のカバー圏を拡大

【地域振興関連】

地域の観光や産業面での活性化を図るためには、所要時間短縮が重要

災害時に機能する道路ネットワーク等とは

既存の道路ストック活用や高速道路による別線整備等の対策案を設定し検討

2

2. ルート帯の検討

■ルート帯は、高速道路を整備する2ルート案(海側ルート、山側ルート)と現道の国道42号をできる限り活用する案(現道改良案)で比較検討。  
 【ルートの考え方】

- ・津波浸水区域を平面的に回避、または、やむを得ず通過する場合は十分な高さを確保し、津波被害にも影響を受けない計画とする。
- ・スムーズに移動できるよう、既成の市街地・集落・防災拠点へできるだけアクセスしやすい計画とする。
- ・津波発生時の避難場所に利用できるような集落にできるだけ近づけた計画とする。
- ・環境上配慮すべき地域、城跡・史跡、公共施設等を避ける計画とする。

近畿自動車道 紀勢線(田辺～すさみ) 38km  
 近畿自動車道紀勢線 すさみ～太地 約38km  
 一般国道42号 那智勝浦道路 15.2km  
 H27供用予定(2/4)

**【案①】海側ルート**  
 (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)

**【案②】山側ルート**  
 (津波浸水区域を極力回避する案)

**【案③】現道改良案**  
 (現道である国道42号をできる限り活用する案)

**<参考>アンケート結果**

Q:近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)のルートを検討する際、どのようなことに配慮すべきだと思いますか?

項目	そう思う	ややそう思う	あまりそう思わない	そう思わない	分からない
①災害時に物資の輸送や復旧するための道路として利用できること	90%	8%	1%	0%	1%
②津波発生時に高台への避難場所として利用できること	72%	17%	8%	2%	2%
③スムーズに移動できること	84%	12%	2%	1%	1%
④自然環境への影響が小さいこと	62%	23%	9%	3%	3%
⑤歴史的・文化的遺産(景観)への影響が小さいこと	61%	23%	9%	3%	4%
⑥早く開通できること	83%	10%	4%	1%	1%
⑦整備費用を安くすること	57%	21%	13%	5%	4%

凡例

- 国道
- 主要地方道
- 県道
- JR紀勢線
- H17津波浸水予測エリア ※1
- 役場
- 消防署
- 病院
- 集落
- 猛禽類(文献及び現地調査による) ※2

● 事業中  
 ○ 【案①】海側ルート  
 ○ 【案②】山側ルート  
 ○ 【案③】現道改良案

※1 東海・東南海・南海地震同時発生時における津波浸水予測図(H17和歌山県)  
 ※2 文献調査(レッドデータブック等)、現地調査により貴重種の営巣が確認されている範囲

# 3. ルート帯の比較(案)

評価項目※1	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、集落へのアクセシビリティを優先する案		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	
スムーズに移動できること。	アクセシビリティ向上(広域) (所要時間)※2	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)※2	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	△
	日常生活の利便性 (集落～IC間)	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)	△ 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。	◎ 現道を改良するため、集落に近く、アクセシビリティに優れる。
災害時に物資の輸送や復旧するための道路として利用できること。	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。	△
津波発生時に高台への避難場所として利用できること。					
歴史的・文化的遺産や景観への影響が小さいこと。	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	○
自然環境への影響が小さいこと。	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。	◎
早く開通できること。	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。	○
整備費用を安くすること。	事業費	◎ 約1,400億円	△ 約1,700億円	◎ 約1,400億円	◎

※◎改善・満足している ○改善・満足しているが他案に比べやや劣る △改善・満足しているが、他案に比べ劣る

※1 政策目標をもとに評価項目を設定 ※2 紀勢線全線供用時

# 4. IC配置の検討(案)

## 【IC配置の考え方】

- ・IC配置は、沿道地域の主要な集落からのアクセス性を踏まえた位置。
- ・役場、防災拠点を踏まえた位置。
- ・江住地区と和深地区は併せてフルインターチェンジ機能を確保。



## <参考> 地方自治体の意見

### ICにかかる主な意見

- 病院・消防・役場等の防災拠点の近くに設置すること。
- 救助活動や復旧活動のために迅速かつ効率的に到着できる位置に設置すること。
- 集落からの利便性を考慮した配置とすること。

## <参考> 地域アンケート等での意見

### ICにかかる主な意見

- 主要な道路への取り付けや市街地に近いところにしてほしい。
- 病院、消防署、役場等に近い位置にしてほしい。
- 災害時に利用出来る位置にしてほしい。

## 5. 近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)における対応方針(案)

### ◆対応方針(案)

#### 1. 災害時に強く時間短縮効果のある道路を整備する

(理由)

- 当該地域は、高い確率で発生が予測されている東海・東南海・南海地震時に津波による被害が想定され、また、現在の道路は脆弱で、台風時等において道路の寸断が多発していることもあり、災害時に強い道路の整備が不可欠。
- また、高度医療施設への速達性の確保や地域の観光や産業の活性化を図るために、時間短縮効果のある道路の整備が必要。
- アンケートや地域代表者ヒアリング等においても、災害に強く時間短縮効果のある道路の整備が必要という意見が多く、また、都市圏から多彩な観光資源を有する地域へのアクセス向上や地域間の物流網の整備により、運搬に要する時間が短縮できるという意見があり、対応方針(案)に整合する。

#### 2. 【案①】海側ルートを基本として検討

(理由)

- 【案①】海側ルートは、【案②】山側ルート、【案③】現道改良案に比べ、
  - ・災害時の適応性、集落へのアクセス性等利便性について優れている。
  - ・全ての政策目標の達成が見込まれ、「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」に特に優れている。
- また、アンケート及び地域代表者ヒアリング等での地域意見においても、「災害時の適応性」「医療機関への速達性」を望むものが特に多く、対応方針(案)に整合する。

#### 3. その他

- IC配置については、地方自治体等の意見も踏まえて、沿道の主な集落からのアクセス及び役場、防災拠点の位置を考慮し設置する。
- 今後実施する具体の道路構造等の検討に際し、防災機能の観点から、避難階段や緊急出入口等にも配慮する。
- さらに整備にあたっては、自然環境等への影響や景観との調和にも配慮する。

# 5. 近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)における対応方針(案)

## 【ルートの方考え方】

- ・津波浸水区域を平面的に回避、または、やむを得ず通過する場合は十分な高さを確保し、津波被害にも影響を受けない計画とする。
- ・スムーズに移動できるよう、既成の市街地・集落・防災拠点へできるだけアクセスしやすい計画とする。
- ・津波発生時の避難場所に利用できるよう集落にできるだけ近づけた計画とする。
- ・環境上配慮すべき地域、城跡・史跡、公共施設等を避ける計画とする。

## 【IC配置の考え方】

- ・IC配置は、沿道地域の主要な集落からのアクセス性を踏まえた位置。
- ・役場、防災拠点を踏まえた位置。
- ・江住地区と和深地区は併せてフルインターチェンジ機能を確保。

近畿自動車道 紀勢線(田辺～すさみ) 事業中

近畿自動車道紀勢線 すさみ～太地 約38km

一般国道42号 那智勝浦道路 事業中



凡例	
	国道
	主要地方道
	県道
	JR紀勢線
	H17津波浸水予測エリア ※1
	役場
	消防署
	病院
	集落
	猛禽類(文献及び現地調査による※2)

※1 東海・東南海・南海地震同時発生時における津波浸水予測図(H17和歌山県)

※2 文献調査(レッドデータブック等)、現地調査により貴重種営業が確認されている範囲

## <参考>地方自治体の意見

### 【ルートにかかる主な意見】

- 災害時には集落へ迅速にアクセスできること、また避難路として活用できること。
- 日常生活において集落から利活用しやすいこと。
- 経済的であり、早く完成できること。

### 【ICにかかる主な意見】

- 病院・消防・役場等の防災拠点の近くに設置すること。
- 救助活動や復旧活動のために迅速かつ効率的に到着できる位置に設置すること。
- 集落からの利便性を考慮した配置とすること。

## <参考>地域アンケート等での意見

### 【ルートにかかる主な意見】

- 津波の影響を受けないルートがよい。
- 災害時の利用等を考えると集落に近い方がよい。
- 地域住民が利用しやすいルートがよい。

### 【ICにかかる主な意見】

- 主要な道路への取り付けや市街地に近いところにしてほしい。
- 病院、消防署、役場等に近い位置にしてほしい。
- 災害時に利用出来る位置にしてほしい。



