

# 近畿自動車道紀勢線

すさみ～<sup>たいじ</sup>太地      <sup>しんぐう</sup>新宮～<sup>おおどまり</sup>大泊

## 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局 近畿地方整備局

平成24年6月11日

## 目 次

1. 地域の状況と課題	・・・ 2
2. 道路交通の状況と課題	・・・11
3. 地域及び道路の課題とその原因のまとめ	・・・20
4. 政策目標の設定	・・・22

### (新宮～大泊)

5. 整備方針(ルート帯案)の検討	・・・27
6. 対策案の整備効果	・・・33
7. 地域からの意見聴取の方法の検討	・・・42
8. 今後の計画段階評価の進め方(案)	・・・53

### (すさみ～太地)

5. 整備方針(ルート帯案)の検討	・・・55
6. 対策案の整備効果	・・・60
7. 地域からの意見聴取の方法の検討	・・・67
8. 今後の計画段階評価の進め方(案)	・・・78

# 1. 地域の状況と課題

# 1-1 位置と構成市町村

- ・対象地域は、大阪府松原市を起点とし、三重県多気郡多気町に至る全長約335kmの近畿自動車道紀勢線の一部。
- ・沿線市町は、台風による越波や東南海・南海地震による津波の被害が危惧される太平洋に面した沿岸部に位置している。

## ●位置



## ●構成市町村

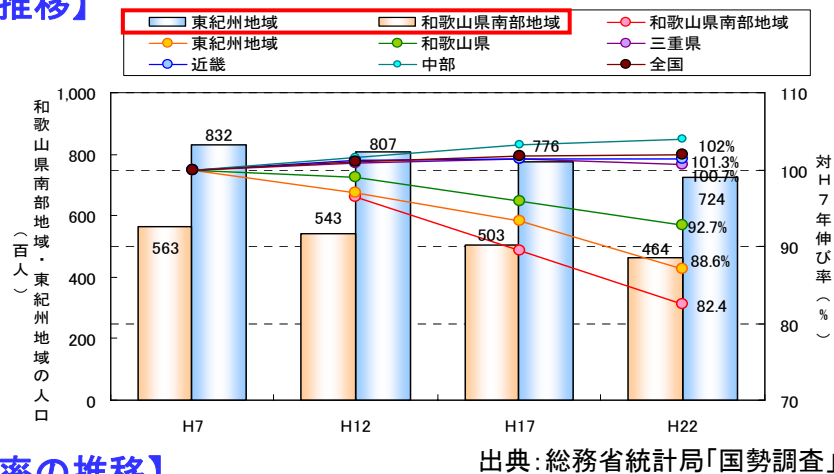


出典：総務省統計局「H22国勢調査」

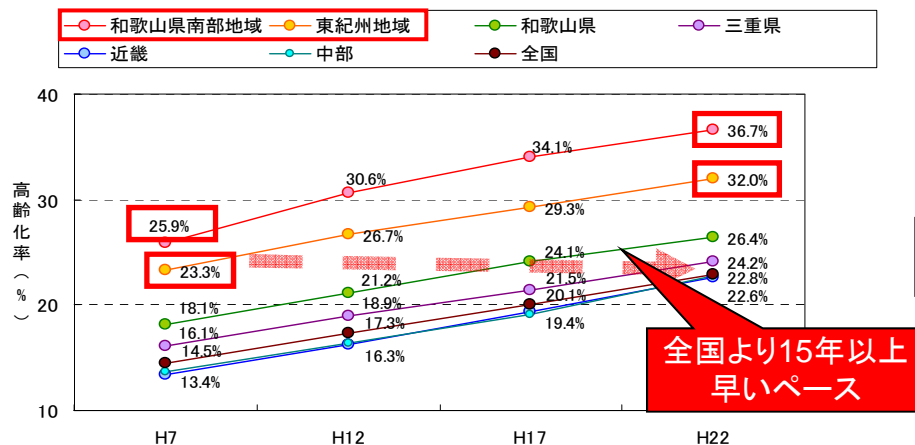
# 1-2 人口・地域経済の状況

- ・対象地域の人口は、全国平均を上回るペースで減少し、高齢化は全国より15年以上早く進行。
- ・また、1人あたりの所得額が低く、それに相関して生産年齢人口の減少率が著しい。
- ・人口減少・地域経済の現状を踏まえ、地域間の移動性を向上し、周辺地域との交流の活性化、地域の活力維持が必要。

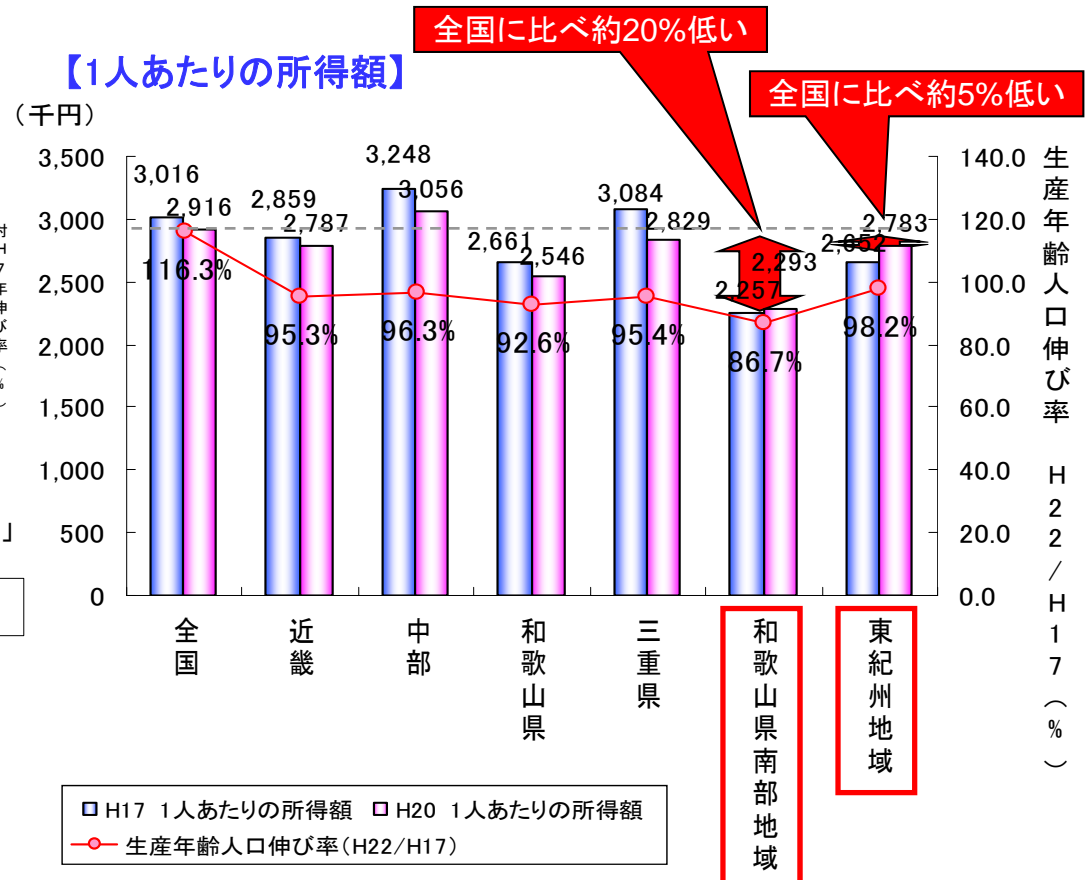
## 【人口の推移】



## 【高齢化率の推移】



## 【1人あたりの所得額】

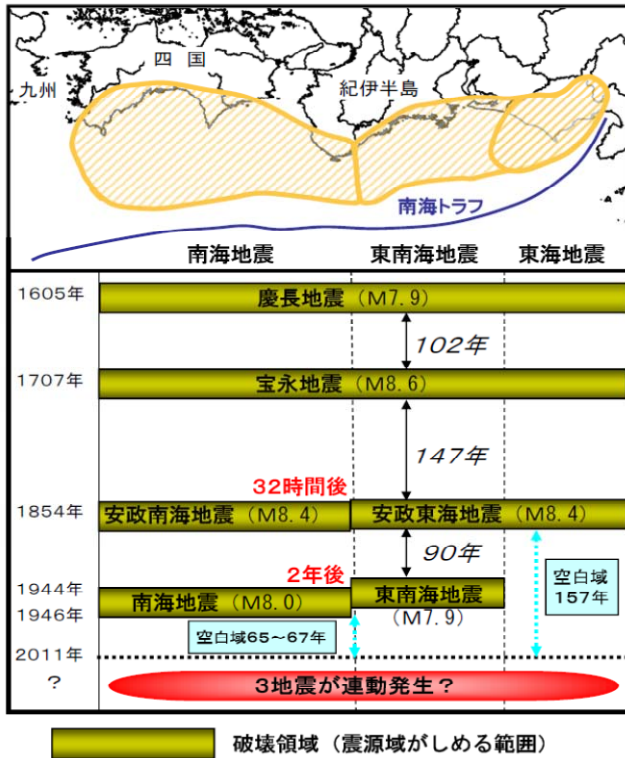


出典：H7~17-総務省統計局「国勢調査」 H22-住民基本台帳年齢別人口 (H23.3.31現在)

# 1-3 自然災害の状況①

- ・東海・東南海・南海地震の発生確率は、今後30年以内に60～88%。
- ・平成24年3月31日に内閣府が発表した対象地域の最大津波高は、すさみ町で約18m、熊野市で約19m。

## ●大規模地震の発生確率

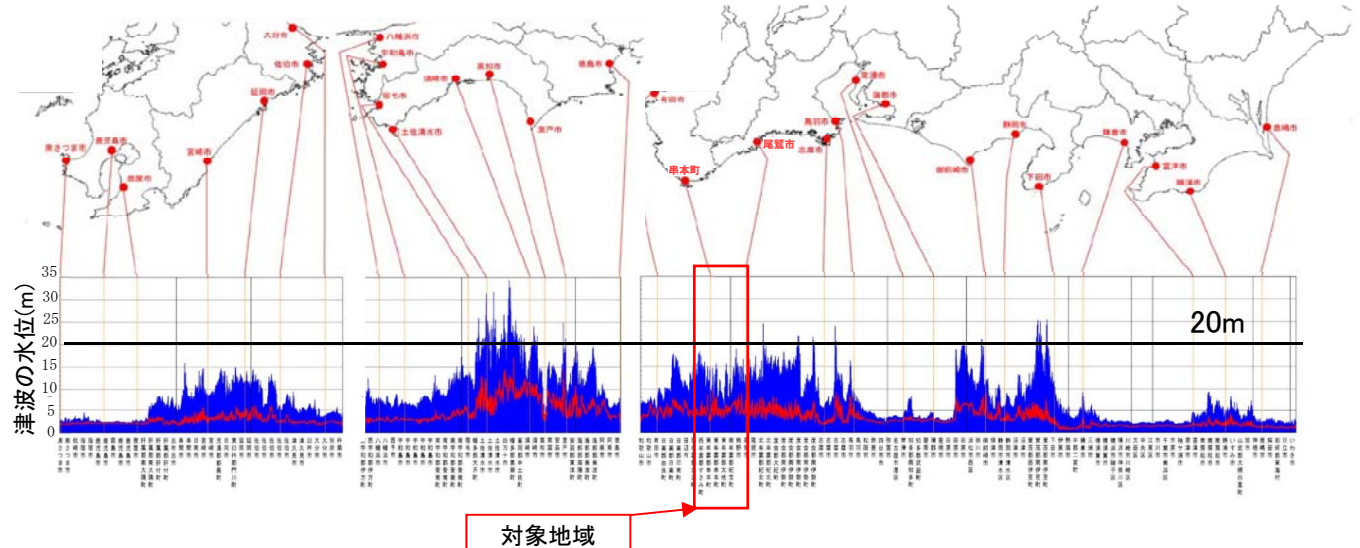


30年以内の発生確率 60%程度 70%程度 88%

イラスト出典:「南海トラフの巨大地震モデル検討会」第1回会合資料(H23.8.28)  
発生確率出典: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)

※東海地震の30年発生確率は2012年1月11日  
地震調査委員会による更新値

## ●最大クラスの津波高



出典:「南海トラフの巨大地震モデル検討会」H24.3.31公表値

表-市町村別最大津波高

市町村名		最大津波高(m)
和歌山県	西牟婁郡すさみ町	18.3
	東牟婁郡那智勝浦町	15.6
	東牟婁郡太地町	12.1
	東牟婁郡串本町	16.0
	新宮市	8.0
三重県	南牟婁郡紀宝町	9.6
	南牟婁郡御浜町	14.8
	熊野市	18.9

※満潮位・地殻変動考慮

出典:「南海トラフの巨大地震モデル検討会」H24.3.31公表値

# 1-4 自然災害の状況②

- ・平成23年9月、台風12号の影響により紀伊半島の広域において甚大な被害が発生。
- ・紀伊半島の道路は脆弱で、道路の寸断が多発し、集落の孤立化が発生するなど、災害に弱い地域。

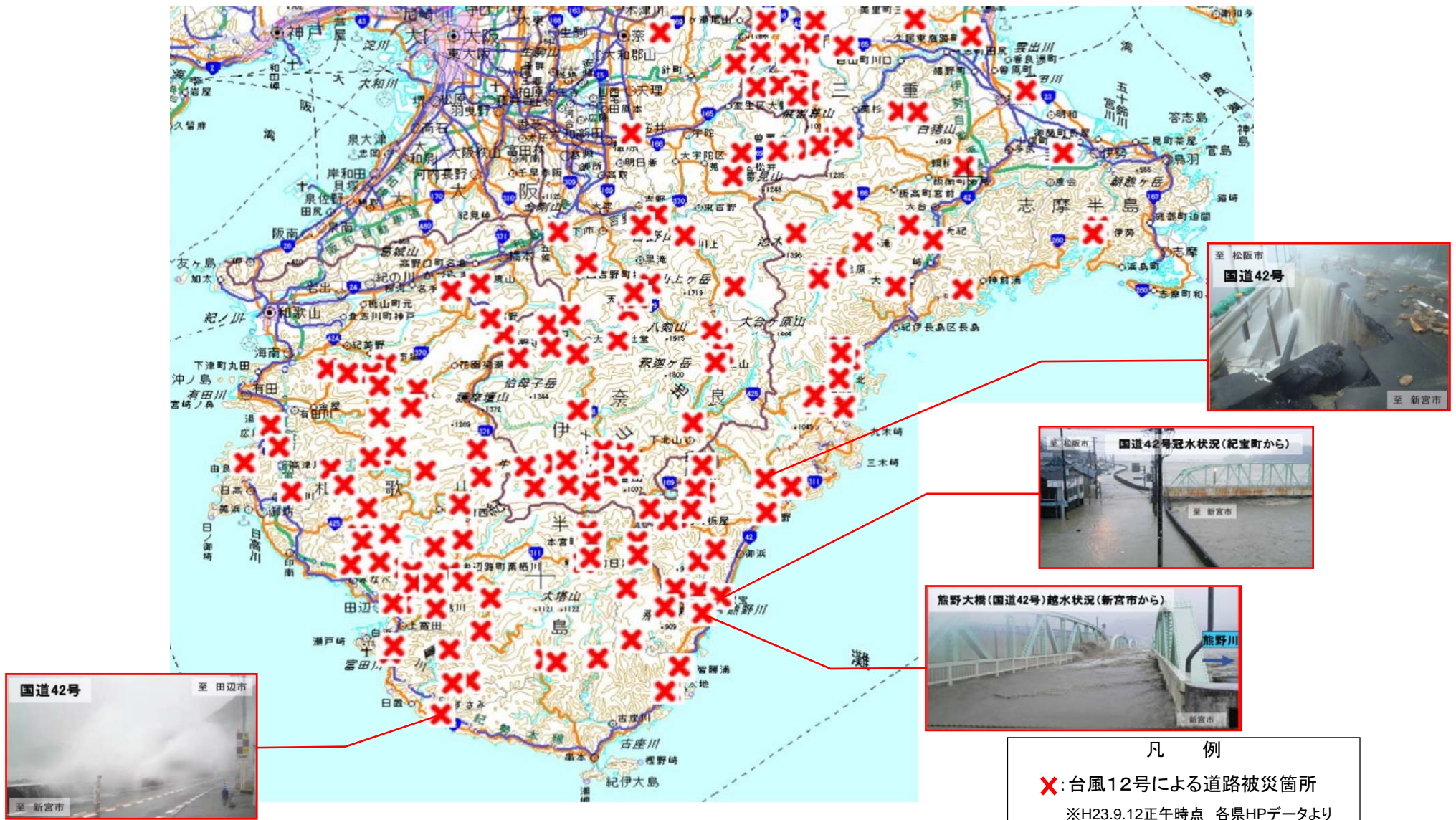
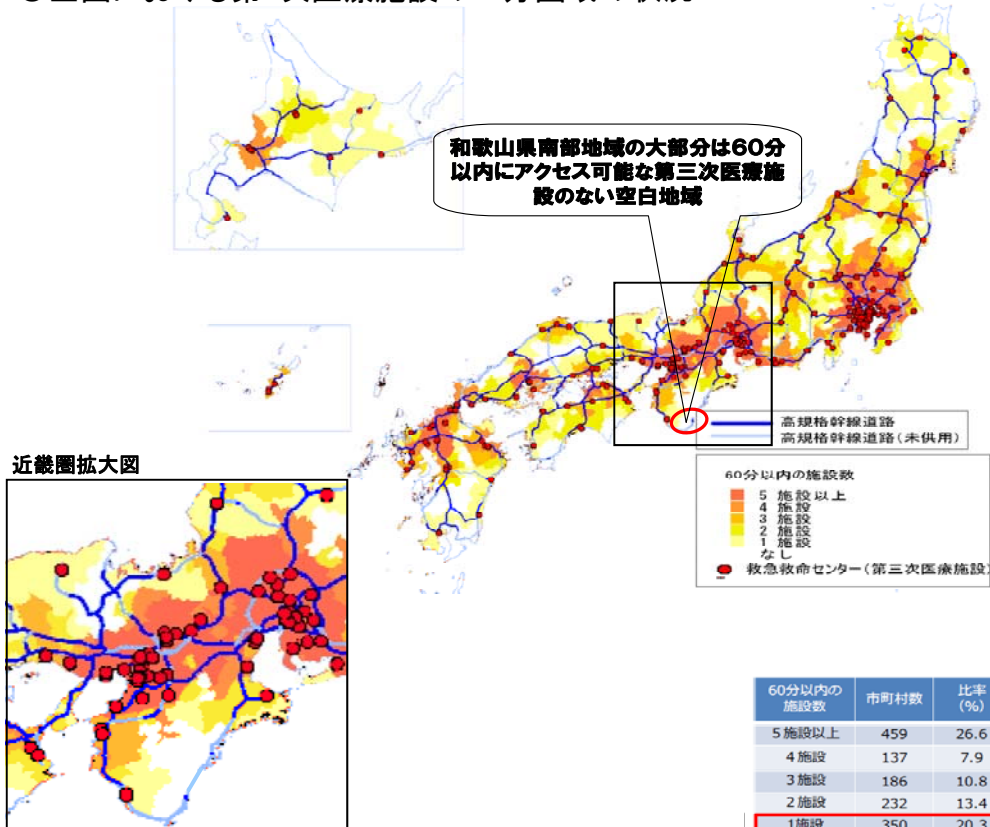


図-台風12号による紀伊半島の主な道路被災箇所

# 1-5 高次医療

- ・対象地域の大部分は第三次医療施設に60分以内に到達できず、第二次医療施設が連携して地域医療を担っている状況にある。
- ・第三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、天候に左右されるなど課題がある。

## ●全国における第3次医療施設の60分圏域の状況

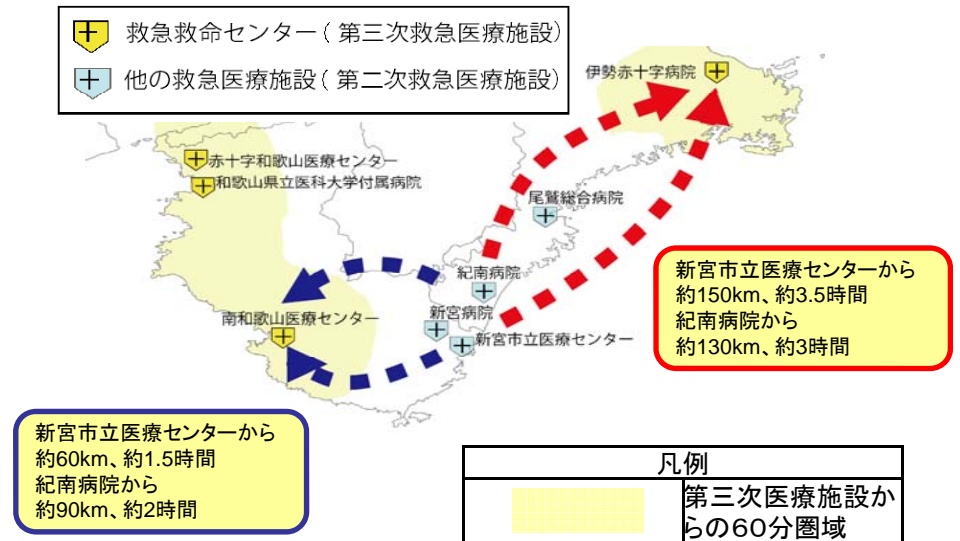


第三次医療施設：(社)日本救急医学会調べの234施設  
(2010年10月1日現在)

※所要時間：H22センサスデータより算出  
人口・面積：H22国勢調査(速報)

出典：今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ データ集

## ●対象地域における第三次医療施設の60分圏域の状況



- ※1) 時間圏域・時間圏域人口は、H22道路交通センサス平日上り混雑時旅行速度、H17国勢調査0.5kmメッシュ人口より算出
- ※2) 和歌山県南部地域とは、すさみ町、串本町、古座川町、那智勝浦町、太地町  
東紀州南部地域とは、熊野市、御浜町、紀宝町、新宮市

図-第三次医療施設の60分圏域  
表-第三次医療施設からの60分圏域外人口

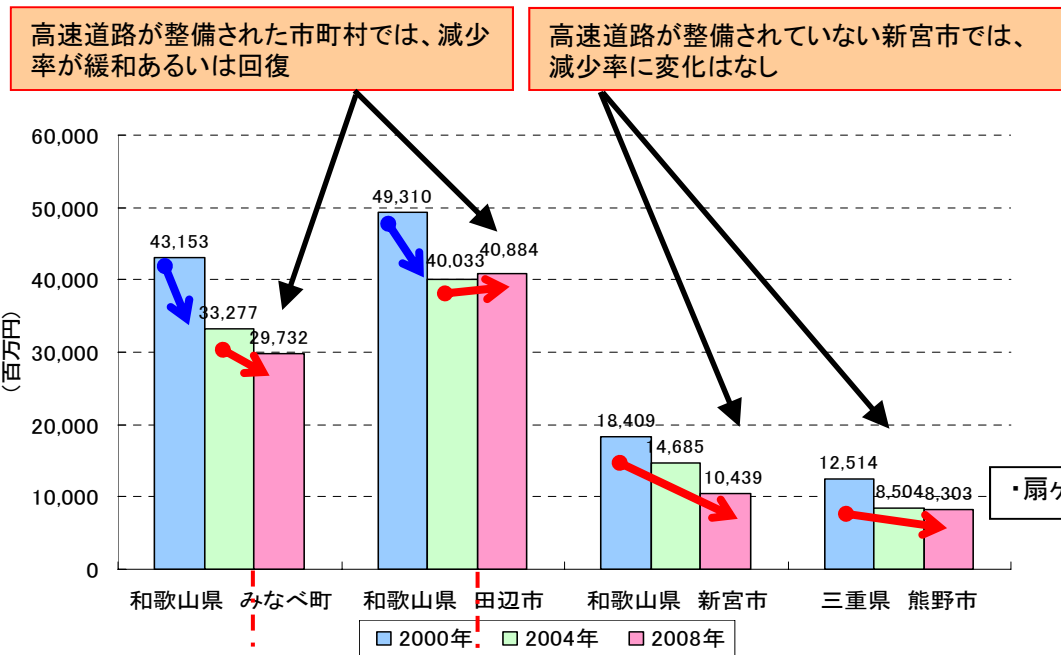
	対象地域 <sup>※2</sup> における60分圏域外人口 <sup>※1</sup>	対象地域 <sup>※2</sup> における60分圏域外人口の割合
和歌山県南部地域 (すさみ町、串本町、古座川町、 那智勝浦町、太地町)	4.5万人	90.1%
東紀州南部地域 (熊野市、御浜町、紀宝町、新宮市)	7.2万人	100.0%



# 1-6 地域経済

- ・高速道路が整備済みの地域では、製造品出荷額、商品販売額は減少率が緩和あるいは回復しているが、未整備の新宮市では、減少率に変化無し。
- ・高速道路が整備されていないことが、製造品出荷額、商業販売額の低下を招く原因の一つであると考えられる。

## ● 製造品出荷額の推移



2007年に御坊～南紀田辺間開通  
2007年に御坊～南紀田辺間開通

製造品出荷額等(百万円)

	2000年	2004年	2008年
和歌山県 みなべ町	43,153	33,277	29,732
和歌山県 田辺市	49,310	40,033	40,884
和歌山県 新宮市	18,409	14,685	10,439
三重県 熊野市	12,514	8,504	8,303

出典：工業統計

## ● 高速道路の開通と企業立地(H7～H23に立地した企業)



出典：和歌山県HP 和歌山県企業立地ガイドより引用  
近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)国土交通省近畿地方整備局  
三重県企業立地ガイド

# 1-7 観光（和歌山県南部地域）

- ・和歌山県南部地域は、平成16年に世界遺産登録された「紀伊山地の霊場と参詣道（熊野速玉大社、那智大滝等）」や勝浦温泉等、豊富な観光資源を有しており、年間約900万人の観光客が来訪。
- ・高速道路が供用済みである田辺市周辺の観光客数は平成15年と平成22年で比較し増加しているが、串本町など対象地域の市町村では減少傾向。

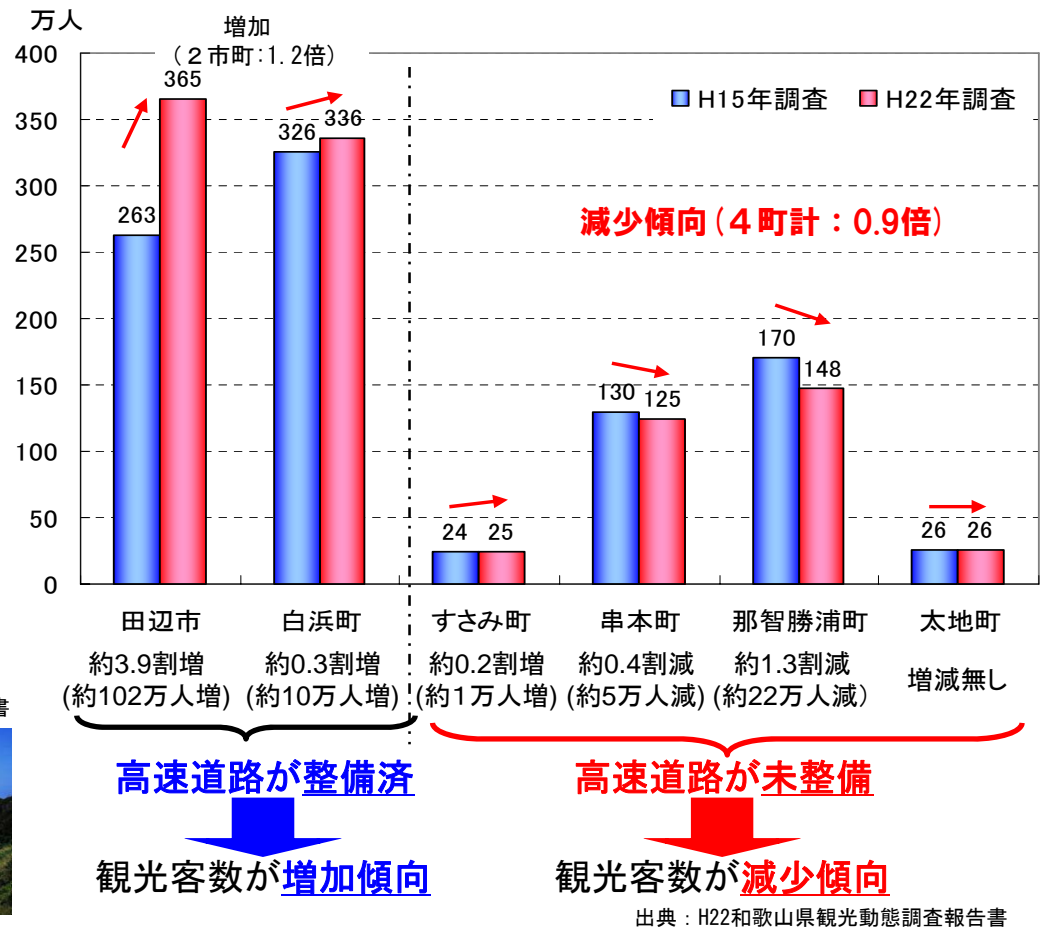
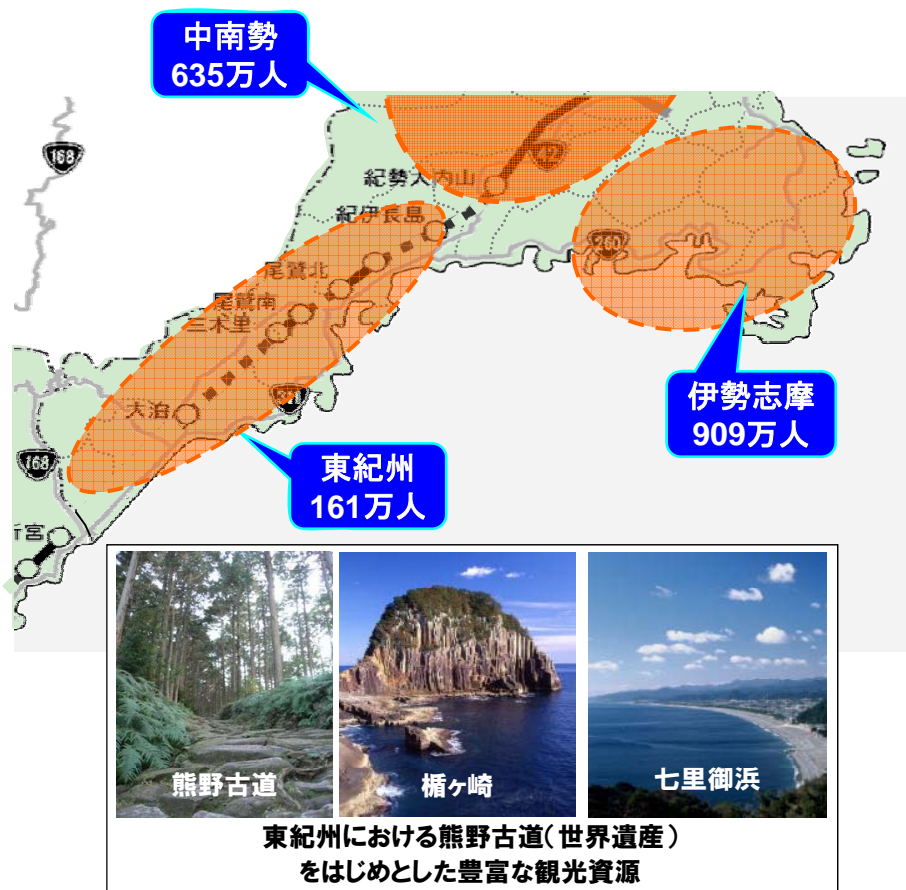


図-町別観光客数の推移

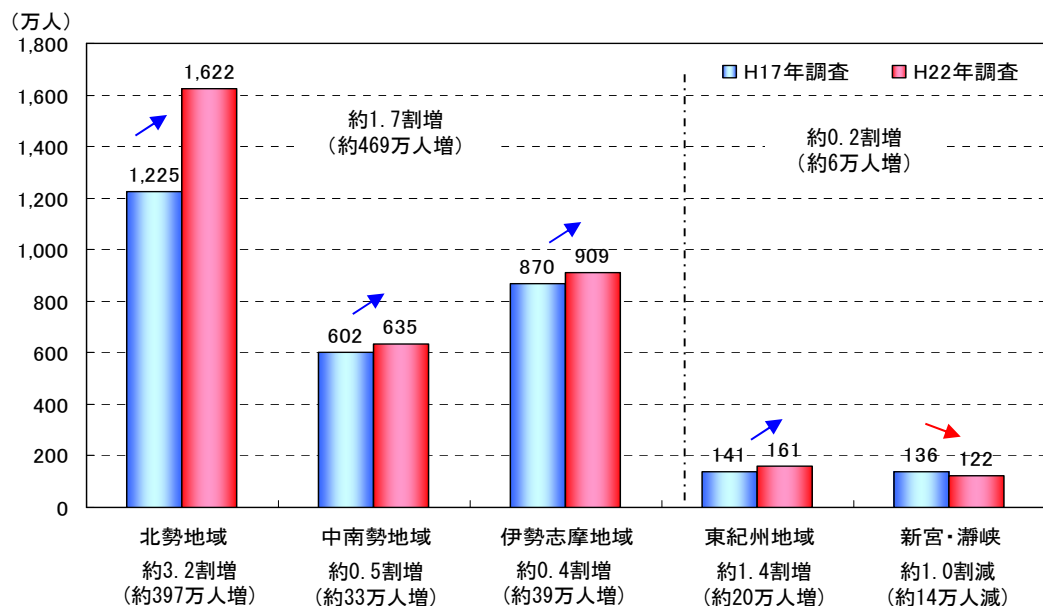
図-和歌山県南部地域の主要観光地

# 1-8 観光（東紀州南部地域）

・高速道路が整備済みである北勢～伊勢志摩地域の観光客数は平成17年と平成22年で比較し増加しているが、対象地域である東紀州、新宮の地域では横ばいの傾向にある。



●観光客の推移



高速道路が整備済

観光客数が増加傾向

高速道路が未整備

観光客数が横ばいの傾向

ここでの地域は以下の通り

- ・中南勢: 津市、松阪市、多気町、明和町、大台町、大紀町
- ・伊勢志摩: 伊勢市、鳥羽市、志摩市、南伊勢町、度会町、玉城町
- ・東紀州: 紀北町、尾鷲市、熊野市、御浜町、紀宝町

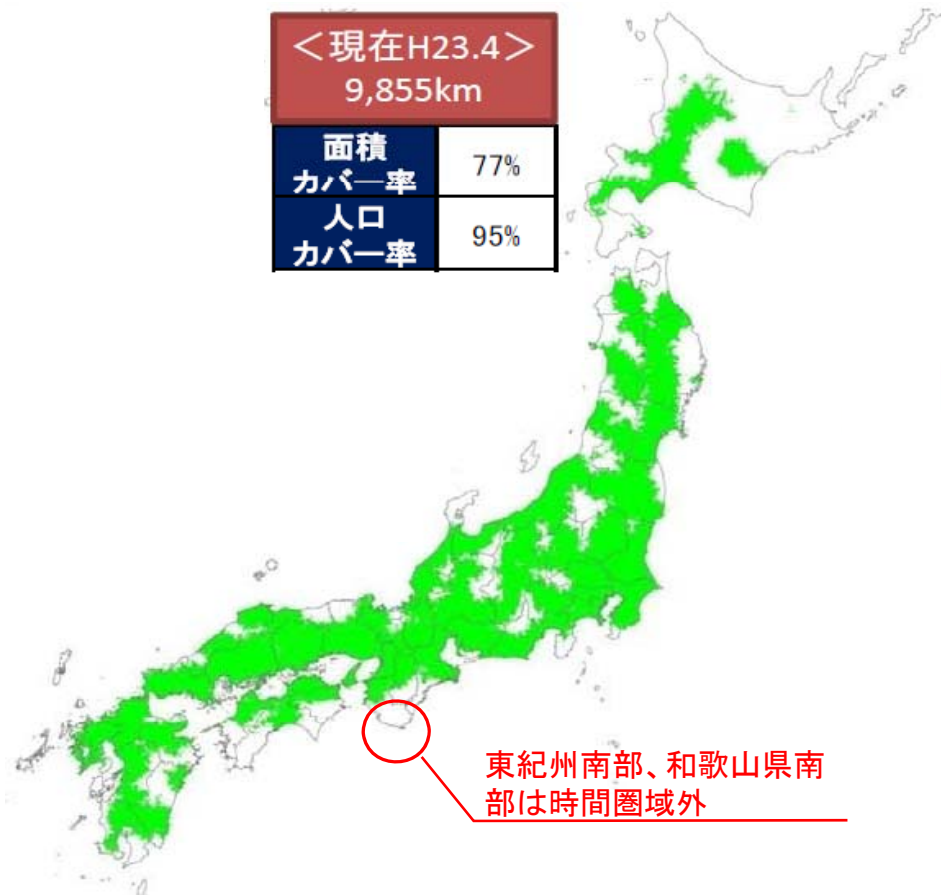
※三重県統計書(H21,H23)、和歌山県観光客動態調査報告書(H22)より

## **2. 道路・交通の状況と課題**

## 2-1 広域道路ネットワークの現状

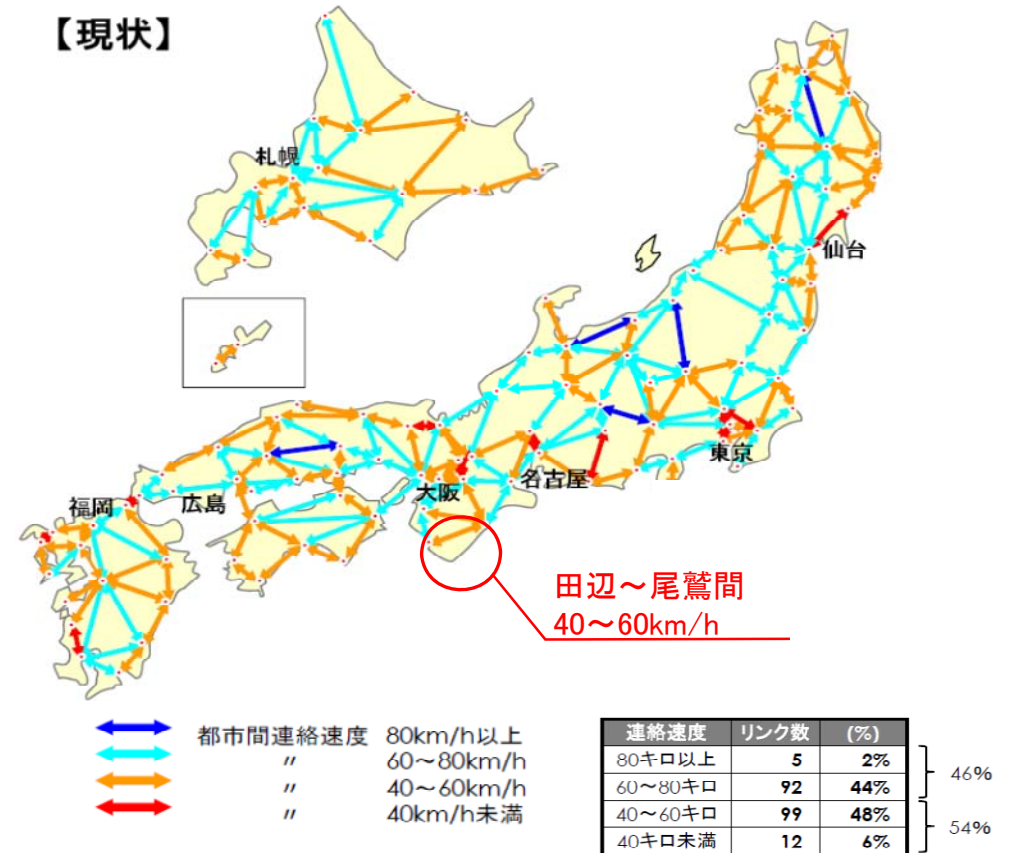
- ・対象地域は1時間以内に高速ネットワークに到達できる圏域の外。
- ・高速道路がある地域間のサービスレベルは概ね60～80km/hに対し、対象地域は40～60km/hと低い。

●1時間以内に高速道路ネットワークに到達できる地域



●都市・地域間のサービスレベル

【現状】



※現状の連絡速度は、最短経路とH21民間プローブデータによる拠点間の所要時間から算出。

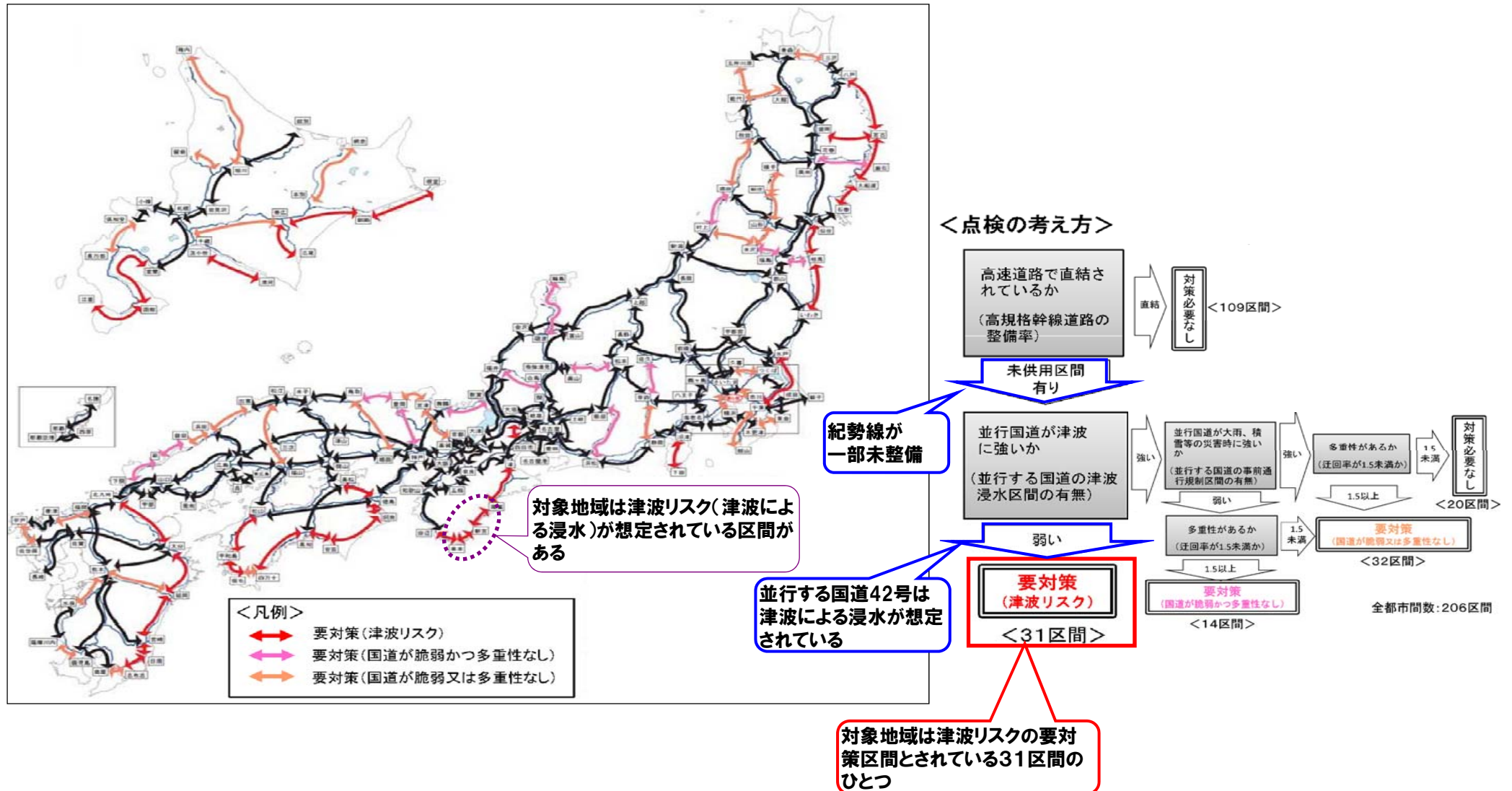
※14000キロのネットワーク化後の連絡速度は、H21民間プローブデータを参考に道路種別別平均速度から算出。

出典：今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ データ集

出典：今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ データ集

## 2-2 災害に強い高速道路のネットワーク

・対象地域は高速道路が未整備であるとともに現道42号が脆弱(津波浸水の恐れがある)なため、要対策(津波リスク)区間であり、災害面の弱点となっている。



# 2-3 国道42号が津波浸水想定区域を通過

・東海・東南海・南海地震の発生時には、海岸沿いを通過する国道42号は、すさみ～太地間で約6割、新宮～大泊間で約7割が、津波により浸水し通行不能になると予測。



出典：防災みえ及び防災わかやまの津波浸水予測データより作成

## 2-4 道路の状況(道路幾何構造の不良・防災点検要対策箇所)

- ・国道42号は線形の厳しい箇所が多数存在し、走行しづらい道路。
- ・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-国道42号の現況



線形の厳しい箇所



# 2-5 道路の状況(事前通行規制区間)

- ・国道42号は、台風などによる越波や大雨などにより、通行規制が過去10年間で117回発生。
- ・異常気象時通行規制区間が2箇所、越波による通行規制区間が2箇所、架設から50年経過した橋梁が25橋(計1,294m)、建築限界が不足するトンネルが6箇所(計1,275m)あり、災害に弱い道路。



## 串本で一時通行止め 2日間連続、6日に解除



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

台風12号の影響で  
50年経過した橋梁が  
一部通行止め

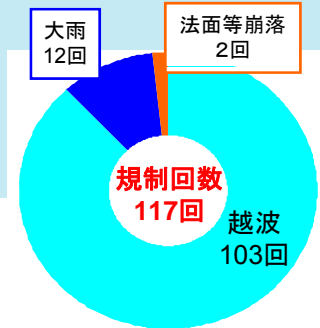
南紀州新聞  
(平成18年9月7日)



豪雨による法面崩落状況(和深付近)



台風による越波状況(西向付近)



過去10年間 (H14~H23)  
交通規制回数実績

## 2-6 迂回路の状況(すさみ～太地)

- ・対象地域の道路は、国道42号が唯一の幹線道路であり、多重性が無く脆弱なネットワーク。
- ・内陸部の国道311号から沿岸部の国道42号間の道路は、幅員が狭隘で、大型車が通行できないため、国道42号が通行不能になると物資輸送ができない。



図-周辺地域の道路状況

## 2-6 迂回路の状況(新宮～大泊)

- ・対象地域の道路は、国道42号が唯一の幹線道路であり、多重性が無く脆弱なネットワーク。
- ・新宮～紀宝、大泊～熊野は国道42号の有効な迂回路が無い区間である。
- ・県道による迂回路は、台風12号の被災箇所がある等、信頼性が低い。



当該地域で熊野川を渡る道路は国道42号しかなく、通行止めとなった場合、熊野川上流へ約40kmの大きな迂回を強いられる。



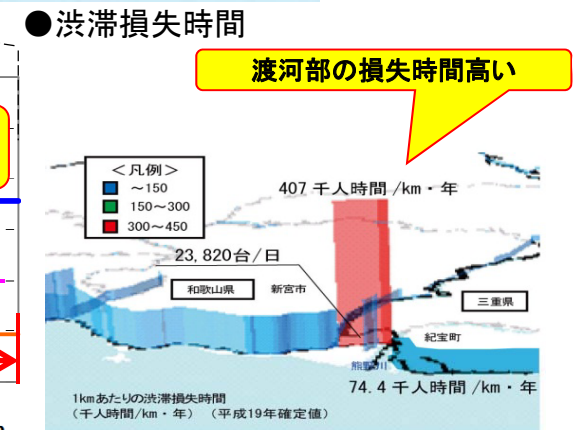
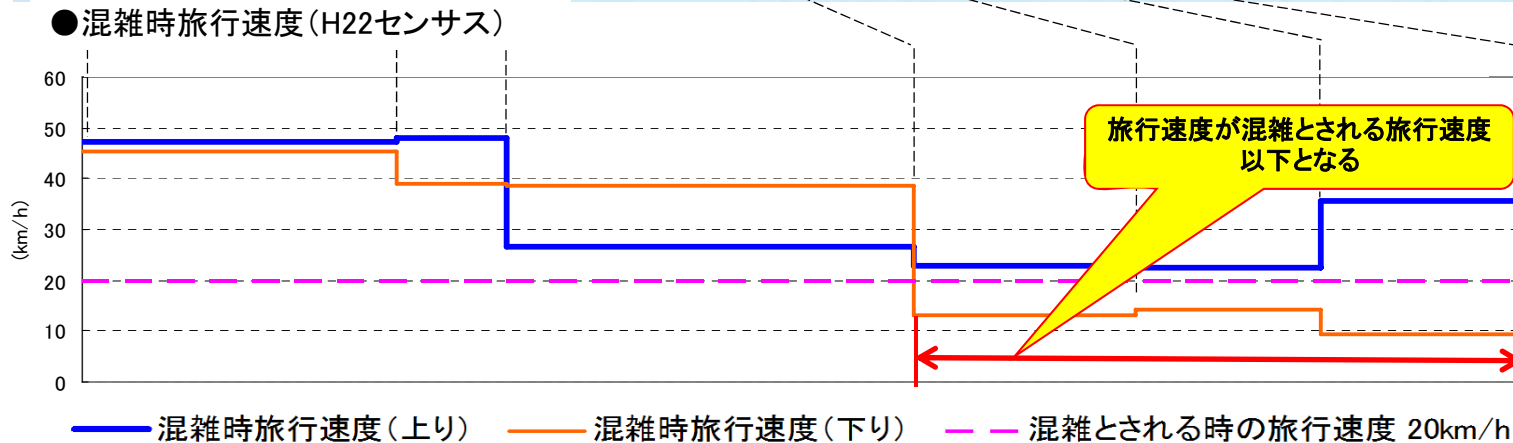
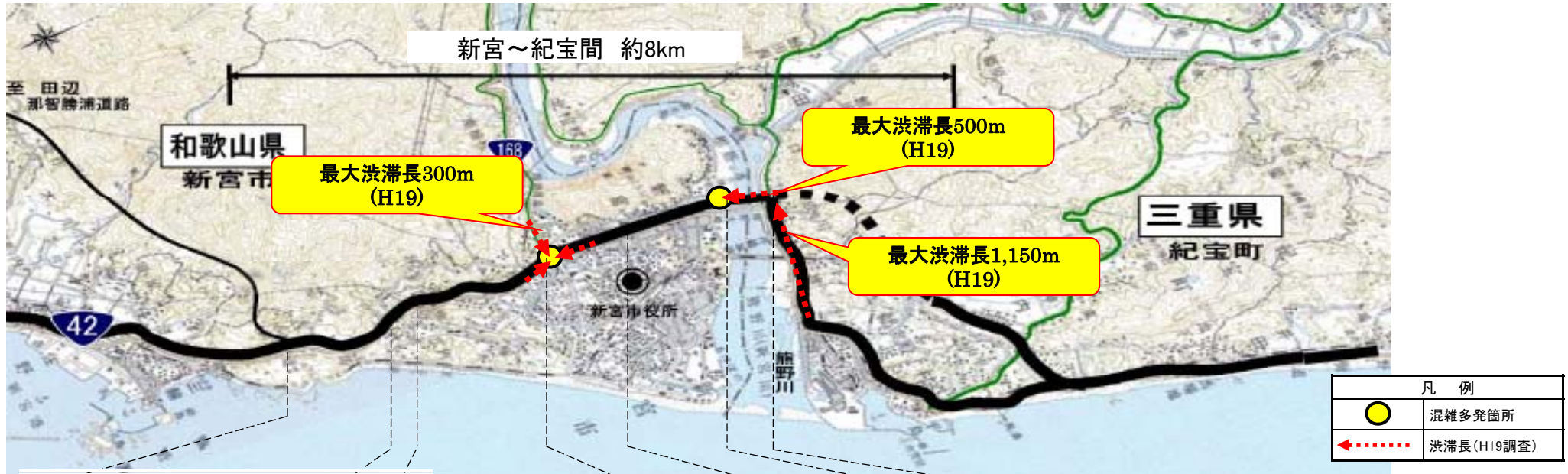
迂回路として想定している県道は2車線整備されているが、台風12号で被災した箇所があり、現在においても、片側交互通行を行っている。



大泊地区と熊野市街地を結ぶ道路は鬼ヶ城トンネルしかなく、事故等により本トンネルが通行止めとなった場合代わりとなる道路がない。

## 2-7 交通渋滞の現況

- ・新宮市、紀宝町の市街地にある、国道42号は慢性的な渋滞が発生。
- ・特に、熊野川の唯一の渡河部である熊野大橋がボトルネックとなっており、渋滞損失時間が高い状況。



### **3. 地域及び道路の課題とその原因のまとめ**

### 3-1 地域及び道路の課題とその原因のまとめ

		課題(例示)	現状	原因
地域 課題	防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模地震や災害発生時における孤立集落発生への解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>唯一の幹線道路である国道42号は津波浸水想定区域を通過</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路ネットワークが脆弱</li> <li>道路幾何構造の不良</li> </ul>
	医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通アクセスの強化等により高度医療サービスを受けることができる状況が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第三次救急医療施設に60分で到達できない地域が広く分布 (圏域外人口:和歌山県南部地域 約4.6万人、東紀州地域 約7.2万人)</li> </ul>	
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界遺産や著名温泉地などの観光資源を活かした紀南地域の周遊観光ルートの形成と周遊性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>三重県北部、東紀州地域、和歌山県を結ぶ区間において高速道路が未整備であり、連絡速度が低い(平均旅行速度60km/h未満)ため、他の県・地域からの観光目的の自動車交通量が少なく、豊富な観光資源が活かされていない。</li> </ul>	
道路 課題	防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時にも機能する道路ネットワークの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土砂災害危険箇所が多数分布</li> <li>唯一の幹線道路である国道42号は、約6割の区間が津波浸水想定区域を通過</li> <li>災害時の緊急輸送路となる幹線道路は国道42号のみ</li> <li>台風等の異常気象に対し国道42号をはじめとした主要道路が脆弱</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替路がない脆弱な道路ネットワーク</li> </ul>
	道路の現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>走行性の向上</li> <li>常時通行可能な道路の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>線形不良箇所が多数存在</li> <li>防災点検箇所や異常気象時通行規制区間が多数存在</li> <li>新宮市街地及び熊野川渡河部において慢性的に渋滞が発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路幾何構造の不良</li> <li>地形的要因</li> <li>交通容量不足</li> </ul>
	広域道路の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要地域間における連絡速度60~80km/hのサービスレベルの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大都市(大阪、名古屋)と中心都市間(串本町、熊野市)のネットワークが脆弱であり、サービスレベルが低い (串本町~名古屋間連絡速度約50km/h、串本町~大阪間連絡速度約54km/h) (熊野市~名古屋間連絡速度約53km/h、熊野市~大阪間連絡速度約41km/h)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間を繋ぐ幹線道路ネットワークが脆弱</li> </ul>

## 4. 政策目標の設定

## 4-1 圏域の将来像

◇我が国では、人口減少、高齢化、グローバル化の進展、東アジアの急成長、情報通信技術の発達など新しい時代の潮流を踏まえ、平成20年7月に将来の日本の姿を示す「国土形成計画(全国計画)」を閣議決定。

◇平成21年8月には、広域ブロックの自立発展に向け、全国計画の基本的方針に基づき「広域地方計画」を決定。

### 近畿圏が目指す姿

#### ～知と文化を誇り力強く躍動する関西～

(近畿圏広域地方計画H21.8より抜粋)

歴史・文化に誇りとこだわりを持って本物を産み育む圏域	歴史・文化資産の継承・活用 広域観光・国際観光の圏域形成
多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域	圏域全体での総合的な経済力の向上 隣接圏域との連携強化による大関西圏の実現
人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	健全な流域圏と生態系の管理・再生
都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域	地方における拠点機能の強化と連携 地域資源を活用した地域産業の形成・強化 過疎地域等における集落の維持・再生
人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域	誰もが移動しやすい社会空間の形成 安全・安心で魅力ある地域づくりの推進
暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	防災・減災対策の推進 アジア・太平洋地域の国際防災拠点の形成

### 中部圏が目指す姿

#### ～日本のまんなかから世界のまんなかへ～

(中部圏広域地方計画 H21.8より抜粋)

中部圏の資源を活かした国内外の多様な交流の拡大	地域特性を活かした都市と農山漁村の連携による地域力向上 中部圏の文化・歴史・自然・産業を活かした広域観光交流圏の形成
持続可能な環境共生社会を実現する環境先進圏の形成	豊かで多様な役割を有する中部圏の森林資源の整備・保全 生態系ネットワークの形成等を通じた生物多様性の保全・持続可能な利用 地球温暖化防止の促進と循環型圏域づくり
誰もが生き生きとして暮らせる地域社会の実現	快適で利便性の高い移動環境の構築 地域における保険・医療・福祉サービスの充実 美しく暮らしやすい農山漁村の形成
安全・安心で災害にも強い地域づくり	災害に強く、被害を最小限に抑える地域づくり 災害時における代替補完機能を有する広域交通体系の構築 安全・安心な生活環境の形成



## 4-2 地域の将来像

地域が目指す将来像 和歌山県や三重県では、安全・安心な暮らし等を踏まえた未来の姿をイメージ

未来に羽ばたく元気な和歌山 (和歌山県長期総合計画 H20.4より抜粋)	
総合的な防災対策の推進	護岸の耐震化、嵩上げなどによる津波避難困難地域の解消や、治水対策や海岸保全対策、土砂災害防止施設の整備や治山対策などを推進する。また、災害応急対策と被災者支援対策、復旧・復興対策を推進。
交通安全対策の推進	交通事故による人口10万人当りの年間交通事故発生件数を全国平均値以下に抑止。
医療の充実	地域の拠点病院等における救急医療や高度医療などを充実するとともに、病院と診療所との連携や、消防機関を含む医療連携体制を構築するとともに、ドクターヘリ、ドクターカーの活用を積極的に推進。
魅力ある地域づくり	世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の保全と適切な活用を両立させ、世界遺産にふさわしい地域づくりを推進。
快適で魅力ある都市づくり	医療・福祉や交通基盤・防災体制など基本的な定住環境を確保し、地域の実態に即した定住環境の整備。
交通ネットワークの充実	高速道路ネットワークの早期形成、高速道路を補完し県内各地へ連絡する幹線道路の早期整備、基本生活に不可欠な道路整備など、交通ネットワークの充実。

県民力でめざす「幸福実感日本一」の三重 (みえ県民カビジョンH24.4より抜粋)	
災害の危機から命と暮らしを守る社会	防災対策については、「減災」の考え方を重視し、「自助」「共助」を軸とした県民力による地域防災力の向上と、それを支える施設整備や体制づくりなど、「公助」の取組みを推進。
誰もが安全で安心して暮らせる地域社会	子どもや高齢者に重点を置いた交通安全教育・啓発など、地域の主体的な交通安全活動を進めるとともに、死亡事故の抑止に向けた取組みを推進。
健康な暮らしと安心できる医療体制	県内の全ての地域において、県民が必要とする医療サービスを受けることができ、生涯にわたって健康な暮らしを続けることができるよう、県民の命を守るという視点から、医師の不足・偏在など地域医療体制の整備を推進。
自然を大切に、環境への負荷が少ない社会	温室効果ガスの排出抑制や、廃棄物の発生抑制、再使用、再利用等を推進するとともに、野生動植物の保護・管理や、里地・里山・里海などの自然環境の保全の推進。
県民の生活や経済活動を支える基盤の整備	道路や港湾などの交流・連携基盤の整備を計画的に進める。特に、県民の命と地域を支える基盤としての幹線道路等の整備を推進。

## 4-3 今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ

### <中間とりまとめの基本思想>

- ①強くなやかに国際競争力ある21世紀日本の形成
- ②総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
- ③持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

### ●高速道路ネットワークのあり方

ネットワーク再考の基本理念:①人口減少局面での国土の再編・強化、②国土の信頼性向上

#### ○高速道路に求められる主な機能

##### ①大都市・ブロック中心都市を強化し、連携を図る

- ◆ 高度な都市機能の発揮に必要な環状道路など、大都市やブロック中心都市のネットワークを充実強化
- ◆ 大都市・ブロック中心都市間の連絡については、国土の骨格となるネットワークとして高いサービスレベルを確保

##### ②ゲートとなる空港・港湾などとの連絡性を高め、アクセスを強化

- ◆ 高速道路から主要な空港・港湾などの交通拠点までを大きく迂回することなく結ぶなど、利用者に使いやすいスムーズなアクセスにより、複数の交通機関の継ぎ目ない連携を実現

##### ③主要な都市間・地域間について、走行性が高い国道も活用しつつ、安全性にも配慮して、連絡速度60km/h～80km/h程度のサービスレベルを確保

- ◆ 医療などの地域サービスへのアクセスを確保
- ◆ 農業をはじめとする地方の基幹産業に必要な輸送を効率化し、競争力を醸成
- ◆ 主要な観光資源、空港などの連絡性を高め、周遊性を確保
- ◆ 日本海側港湾間や太平洋側と日本海側をつなぐ横断軸を強化

##### ④災害時にも機能するネットワークを確保

- ◆ 並行する国道とも連携しながら、災害時にも機能するようネットワークの耐災性・補完性を確保。
- ◆ 三大都市、ブロック中心都市を結ぶネットワークは、いざという時にも機能するよう多重化。

### 明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～最優先で取り組み2本柱～

#### 1)「日本経済を牽引する拠点地域」として大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化

- ①環状道路など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本的対策の加速
- ②テレビやラジオなどメディアでも「渋滞の名所」とされるようなボトルネック箇所への集中的対策
- ③路肩など運用改善、簡易ICの増設、既設出入口の時間運用、ICTをフルに活用した施策など、ネットワークを最大限活かす工夫により、抜本的対策を待つ間にも、段階的に渋滞を低減

#### 2)「繋げてこそそのネットワーク」を改めて認識し脆弱な地域の耐災性を高め、

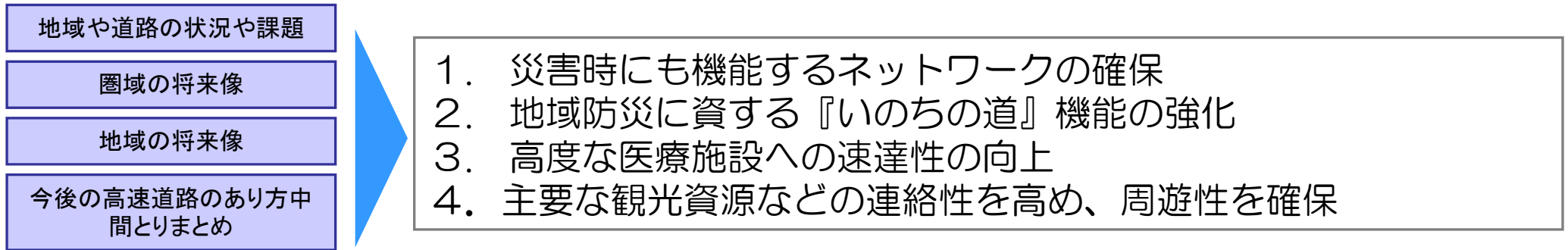
国土を保全するネットワーク機能の早期確保→早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入

- ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用(追い越し車線や災害などを考慮した幅員の確保)
- ②簡易な形式のICを数多く設置するなど、利便性の向上
- ③避難場所としての機能など、防災機能の付加

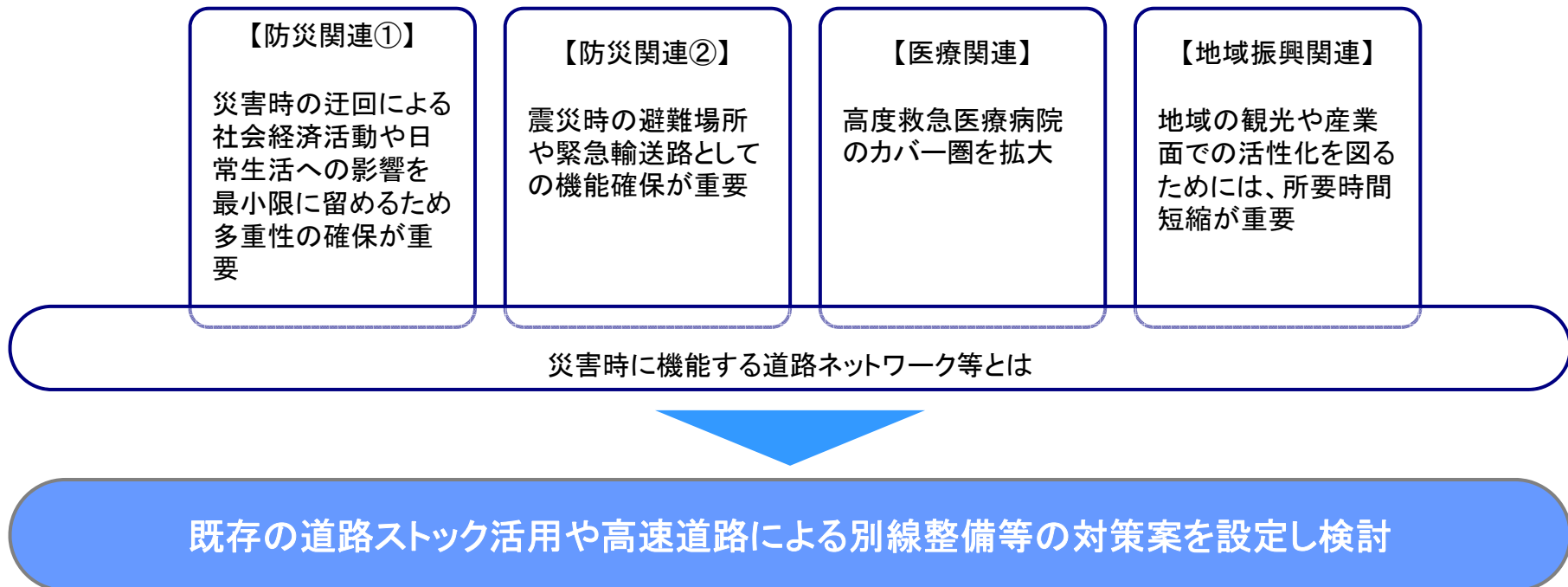
当該地域においては洪水、津波などの災害リスクが高いにもかかわらず、災害時に機能する高速ネットワークが確保されていない状況にある。そのため<中間とりまとめ基本思想>を受け、優先的な道路整備が求められる

## 4-4 政策目標の設定

◇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



◇対策案の検討



## **5. 整備方針(ルート帯案)の検討 (新宮～大泊)**

# 5-1 整備方針(ルート帯案)の考え方

・対策案は、以下の整備方針の考え方に基づき検討する。

## ● 走行性の高い国道(国道42号)の活用検討

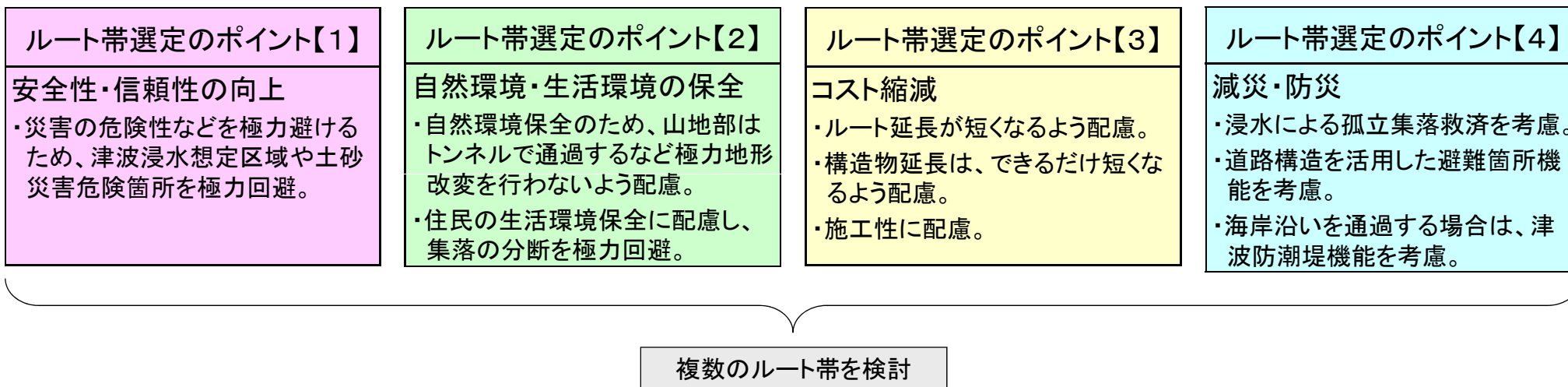
○「繋げてこそネットワーク」であり、脆弱な東紀州地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワークの早期確保の観点から、比較的走行性の高い現在の道路(国道42号)のうち現道活用可能区間※を対象として、高速道路を整備する代わりに、現況の道路を一部改良等して利用する案の可能性を検討する。

※現道活用可能区間: 走行速度60km/hの構造規格を満たす区間、災害や津波の危険区域以外、沿道家屋連担区間以外の条件を全て満たす区間

## ● 高速道路の整備する案の考え方

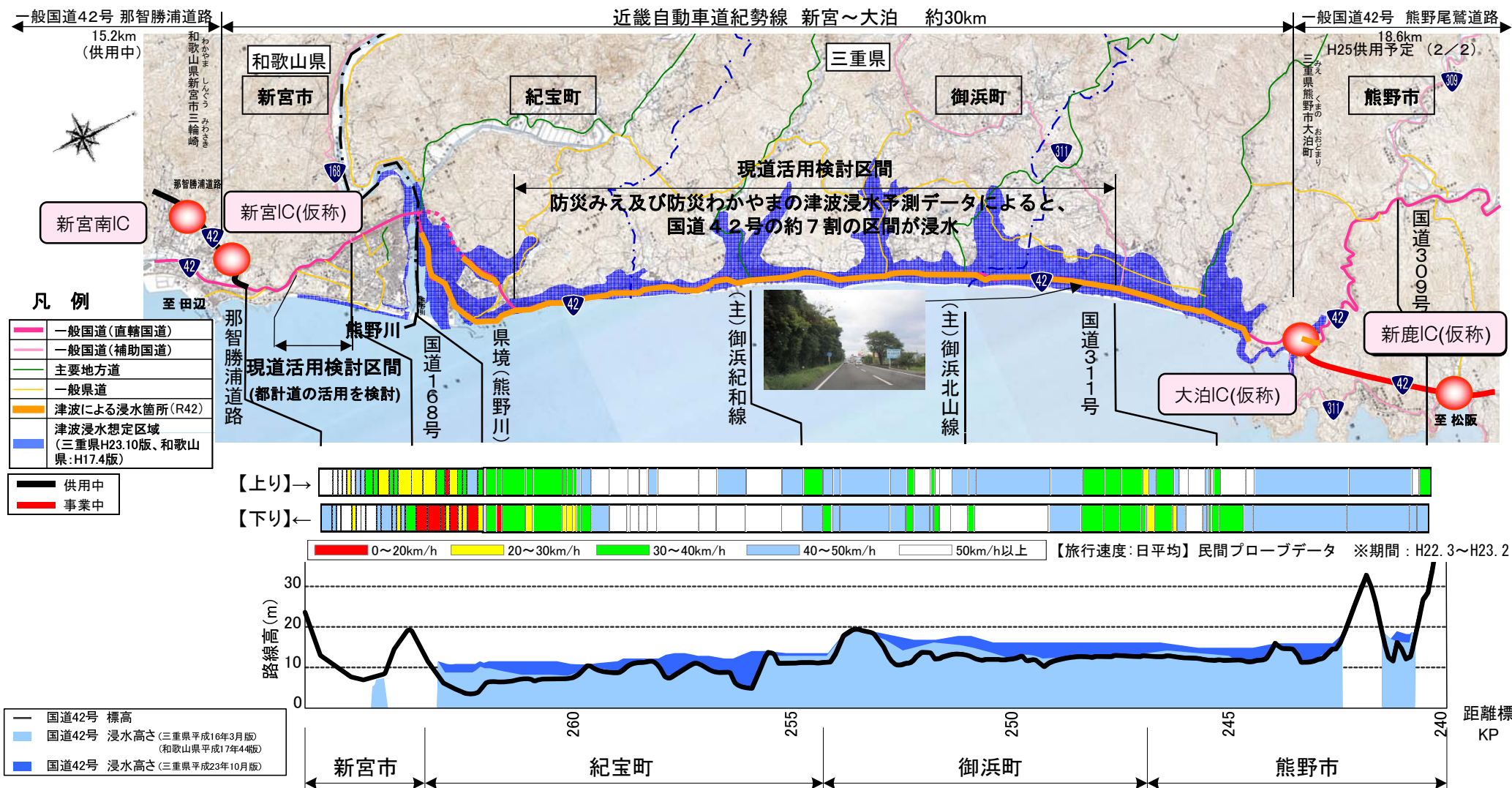
○高速道路が通過する位置の検討にあたっては、地形・地質条件、自然環境、生活環境、コスト縮減などを踏まえ、4つの「ルート帯選定のポイント」を設定。

○インターチェンジの設置位置は、事前通行規制区間の前後や主要幹線道路の結節点、拠点的な地区に近接した位置等を踏まえながら検討する。



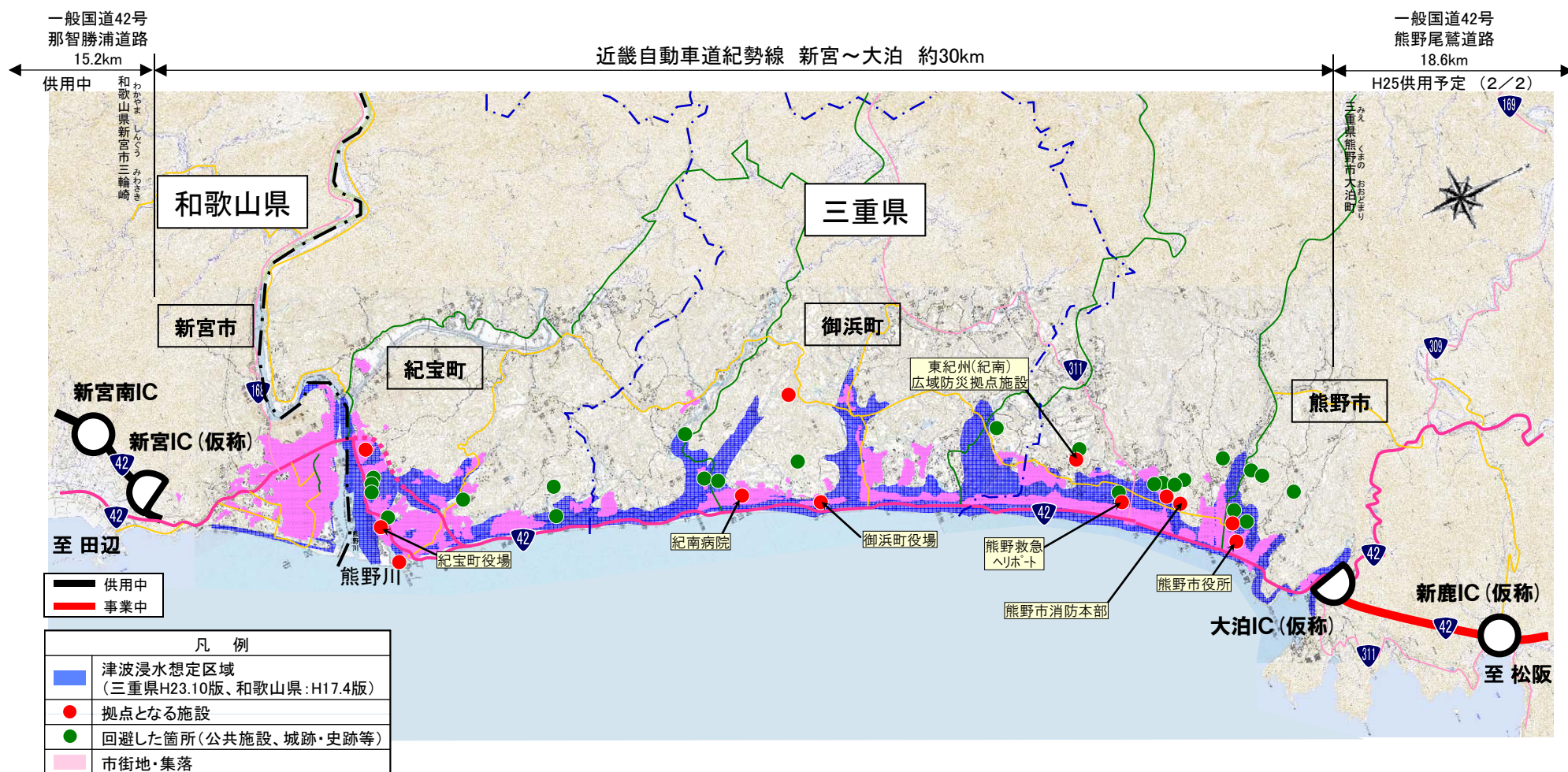
## 5-2 現道活用の検討

- ・新宮～大泊間の国道42号では、紀宝町～御浜町区間で海岸線に沿った走行性の高い区間が存在し、現道活用を検討（平均旅行速度50km/h以上）。当該区間の路面高は概ね10m以下で、津波の危険性を考慮すると活用困難
- ・新宮市内の都計道の活用も検討。速達性の確保、交通安全性を考慮すると活用困難



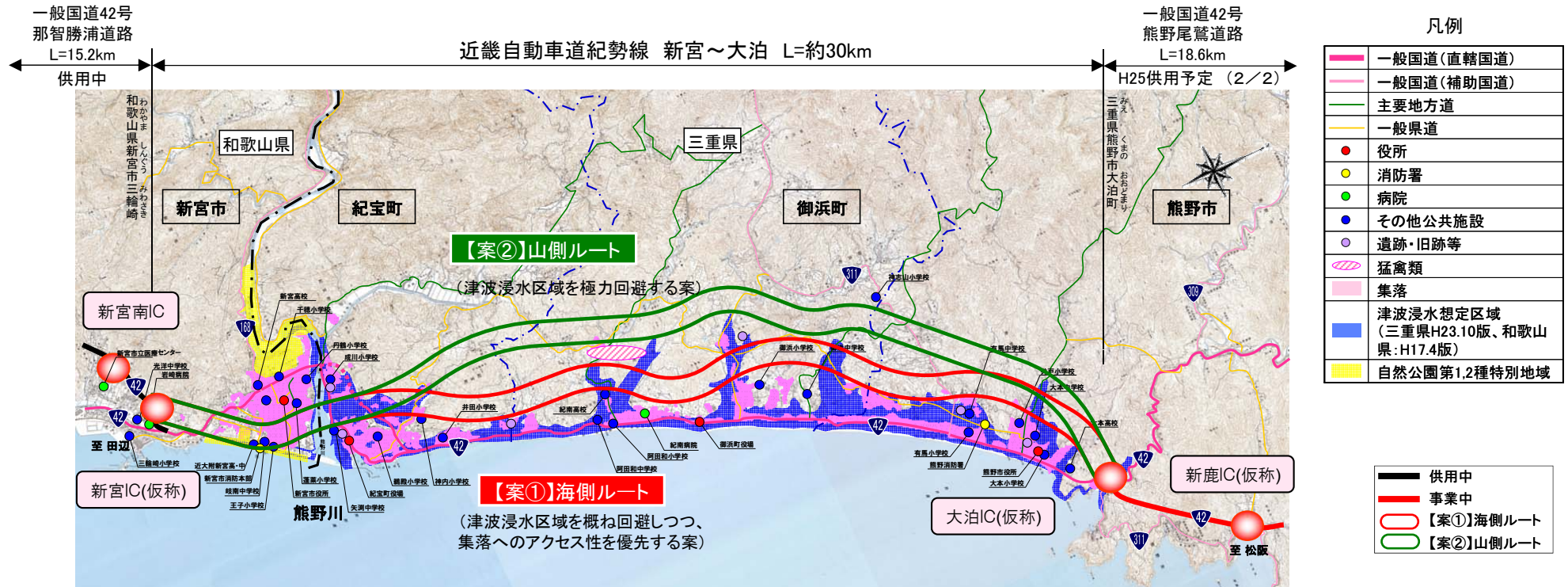
# 5-3 コントロールポイントの考え方

- ①津波浸水想定区域(三重県H23.10版、和歌山県:H17.4版)を平面的に回避。やむを得ず通過する場合は十分な高さを確保。
- ②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。
- ③環境上配慮すべき地域、城跡・史跡、公共施設等(コントロールポイント)を避ける。



# 5-4 ルート帯案の概要

・ルート帯は、全線にわたり高速道路を整備する案の2ルート帯(海側ルート、山側ルート)を設定。



**【ルート概要】**

**【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

- 山裾を集落等を迂回しながら通過するルートであり、一部津波浸水区域を通過する
- 市街地部近傍を通過するため交通の分散効果が高い
- 市街地・集落の近傍を通過するため緊急避難路・輸送道路としての機能が発現しやすい
- 国道42号との結節や拠点へのアクセス性に優れる
- 市街地や集落付近を通過するルートであり、地域住民の住環境に影響する可能性がある
- コストは構造物延長が短いため比較的低価となる

**【案②】山側ルート**：津波浸水区域の極力回避する案

- 津波浸水想定区域をほとんど通過しない
- 山地部を通過するため交通の分散効果が低い
- 市街地を大きく迂回することから、緊急避難路・輸送道路としての機能が発現しづらい
- 国道42号との結節や拠点へのアクセス性に劣る
- 市街地や集落を迂回するルートであり、地域住民の住環境への影響は少ない
- コストはトンネル等の構造物区間が多いため比較的高価となる



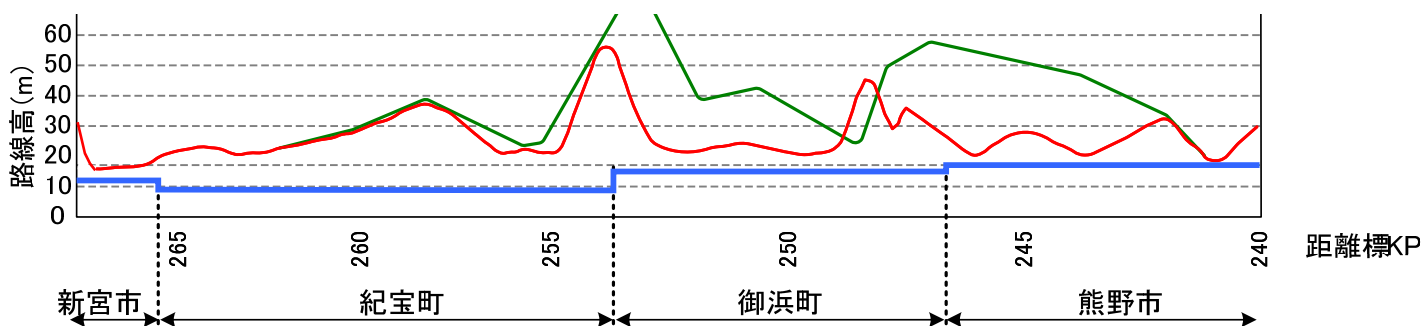
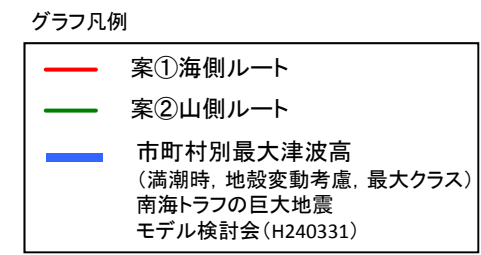
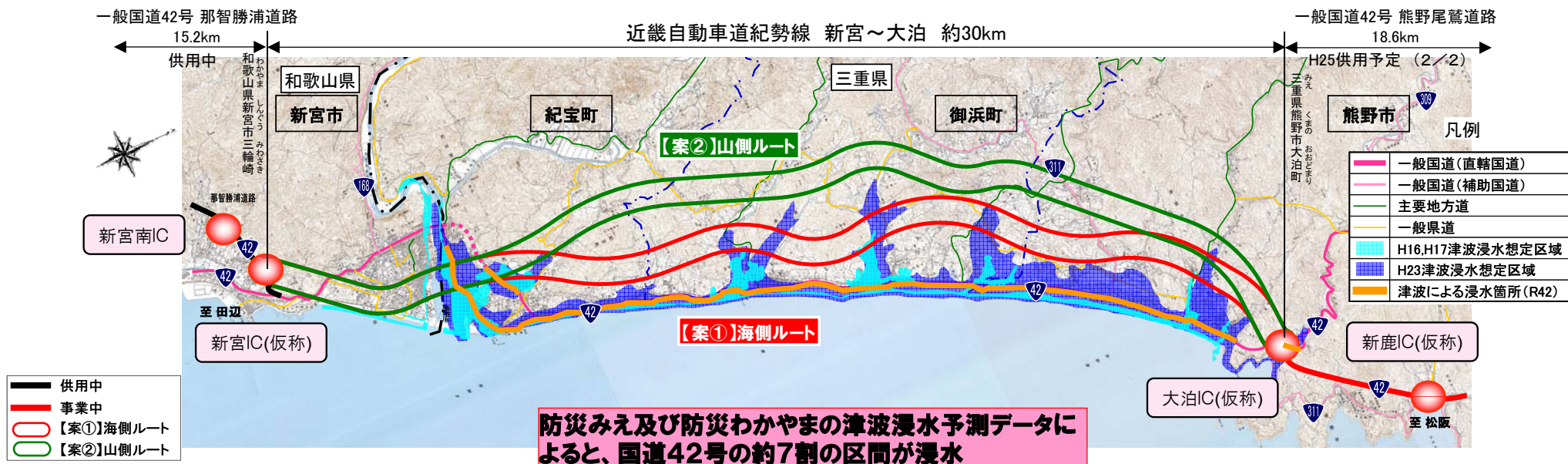
## 5-5 高規格幹線道路整備ルート帯の概要

	【案①】海側ルート	【案②】山側ルート
比較ルートの考え方	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。	津波浸水区域の極力回避する案。
	80km/hで走行できる自動車専用道路	
区間延長 (新宮IC~大泊IC)	約30km	約31km
アクセス性向上 (所要時間)	新宮IC~大泊IC 約22分短縮 (現況；約45分→整備後；約23分)	新宮IC~大泊IC 約22分短縮 (現況；約45分→整備後；約23分)
医療施設への速達性	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)	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。 沿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。
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。
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、整備効果が早期に発現する。	構造物延長が長く、整備効果が早期に発現しない。
事業費	約1,300億円	約1,500億円

## **6. 対策案の整備効果 (新宮～大泊)**

# 6-1 対策案の整備効果（防災関連①）

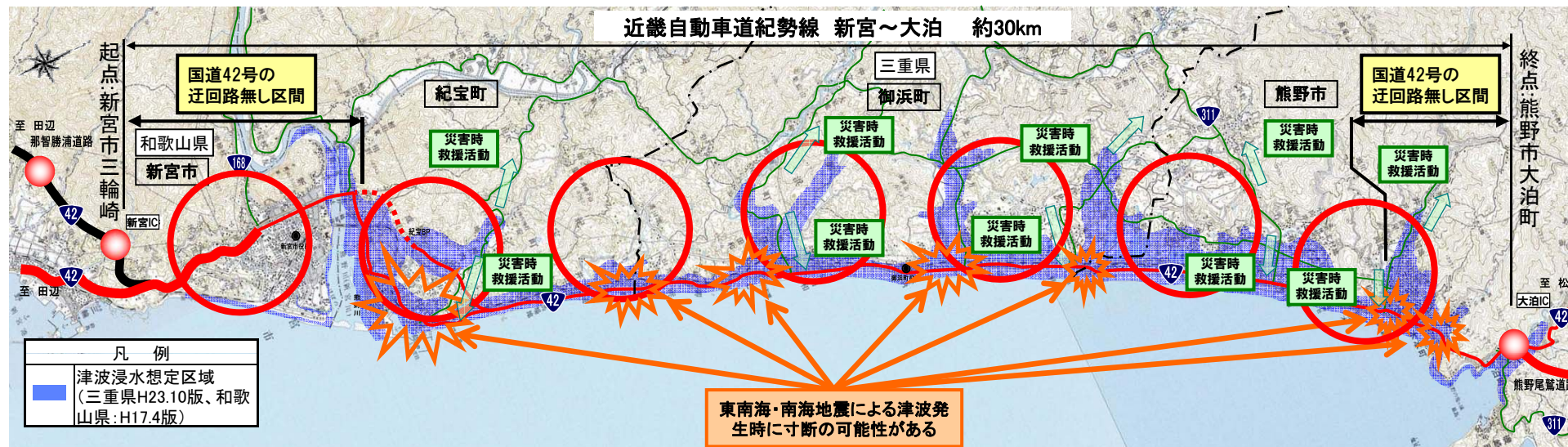
- ・現行の津波想定浸水域（和歌山H16、三重H16・H23）を概ね回避するとともに、想定浸水域内を通過する箇所は十分な高さを確保
- ・最新の津波高推計（内閣府・南海トラフの巨大地震モデル検討会 H24.3）に対しても、安全を確認



出典：防災みえ及び防災わかやまの津波浸水予測データより作成  
南海トラフの巨大地震モデル検討会(H240331)

## 6-2 対策案の整備効果（防災関連②）

- ・紀勢線は想定されている津波の影響を受けない位置、高さで検討しており、津波発生時にも代替路が確保される。
- ・代替路の確保により沿岸集落の長期孤立の解消、復旧支援の迅速化や広域迂回の解消が期待される。



### 「くしの歯作戦」による救援活動

●東日本大震災では三陸沿岸地域の啓開・復旧のために、東北道、国道4号を軸とした「くしの歯作戦」を展開

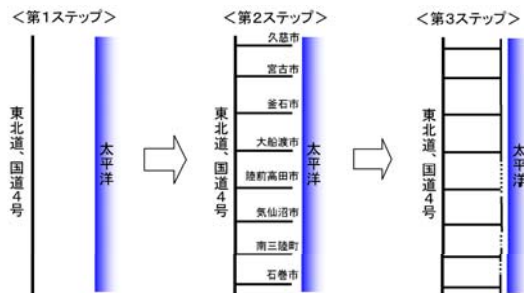


図 東日本大震災「くしの歯作戦」イメージ

●東紀州地域においても災害時に「くしの歯作戦」を展開するために、東日本大震災時の東北道・国道4号と同様に「くしの歯作戦」の軸となる道路としての役割に期待

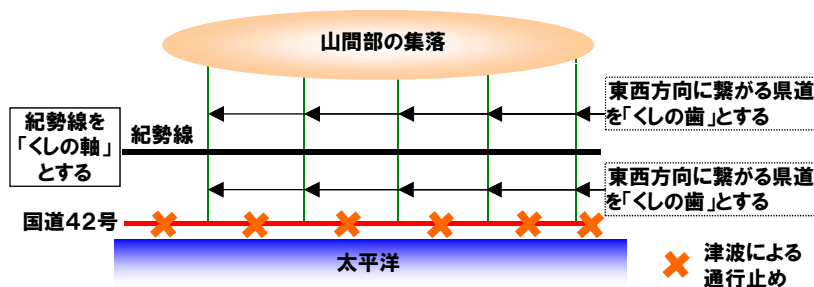


図 紀勢線整備時の「くしの歯作戦」展開イメージ

■国道42号が、津波浸水想定区域を通過する箇所が沿岸部に散見されるため、寸断による集落の孤立が危惧される

新宮市：人口33,800人  
御浜町：人口9,700人  
熊野市：人口19,800人  
紀宝町：人口12,200人

孤立

紀勢線整備により代替路が確保され孤立化が回避される

- 案① ●国道42号の津波浸水想定区域
- 【現況】7箇所 → 【整備後】0箇所
  - 津波による孤立人口
  - 【現況】41,700人 → 【整備後】0人
- 案② ●国道42号の津波浸水想定区域
- 【現況】7箇所 → 【整備後】0箇所
  - 津波による孤立人口
  - 【現況】41,700人 → 【整備後】0人

出典：東北地方整備局HP

# 6-3 対策案の整備効果（防災関連③）

・紀勢線は広域防災拠点をはじめとした防災拠点や道の駅、交通拠点（空港、港湾）と連携し、災害時における復興を支える連携軸としての役割が期待される。

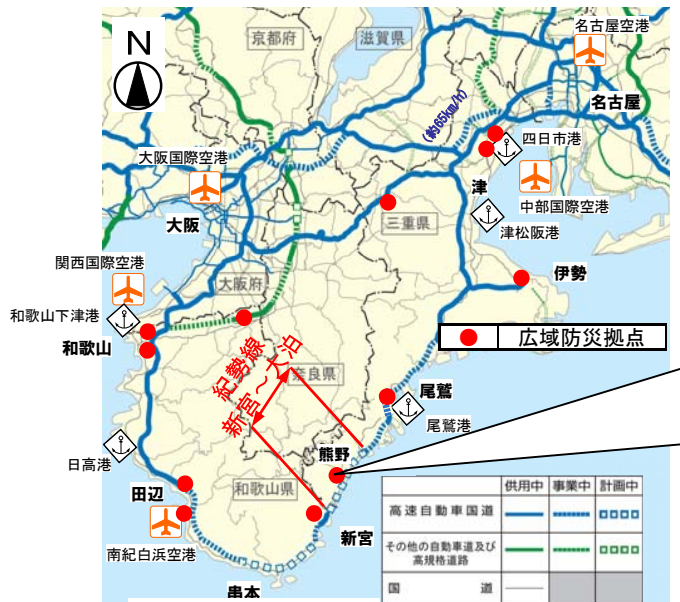


図 三重県・和歌山県の広域防災拠点

東紀州（紀南）拠点：和歌山県側（東牟婁地域）の広域防災拠点としての機能も補完する（和歌山県広域防災拠点基本計画 H21.3 より）



出典：三重県熊野県民センターホームページ

図 東紀州（紀南）広域防災拠点施設

【災害時における広域防災拠点の機能】

- ・災害対策本部またはその補完機能
  - ・広域支援部隊等の活動要員の一時集結・ベースキャンプ機能
  - ・災害医療活動の支援機能
  - ・備蓄物資の効果的供給機能
  - ・救援物資の中継・分配機能
  - ・海外からの救援物資の受け入れ機能
- （出典：広域防災拠点が果たすべき消防防災機能のあり方に関する調査検討会報告書H15.3総務省消防庁）

凡例	
——	第1次緊急輸送道路
——	第2次緊急輸送道路
——	第3次緊急輸送道路
○	広域防災拠点 ※1
●	防災拠点施設 ※2
h	道の駅
■	津波浸水想定区域 (三重県H23.10版、和歌山県：H17.4版)



※1 広域防災拠点は県などの自治体の管轄区域を越えた広域に亘る応急復旧活動の展開拠点、あるいは救援物資の中継拠点となる施設を示す。  
 ※2 防災拠点施設は災害時に防災活動の拠点となる施設(役場、警察庁舎、消防本部、災害医療拠点、駅等)を示す。

広域防災拠点との連携

広域防災拠点との連携

図 紀勢線と防災拠点との位置関係

## 6-4 対策案の整備効果（防災関連④）

- ・災害時における集落の孤立や迂回による社会経済活動など日常生活への影響を最小限にとどめるために、IC以外にも災害復興の支援として、緊急時出入口を設置する。
- ・紀勢線は津波浸水に対して縦断的に回避するため、避難階段を設置することにより避難場所としての機能も期待できる。

- ・緊急時出入口：緊急時のみ紀勢線への進入を可能とし、車両の出入口としての利用となる。トンネル施工時等に設けた工所用道路を存置し、緊急時出入口として活用する。
- ・避難階段：土工部の盛土法面への階段設置、高架部では橋梁点検用の通路・階段を利用。基本的に歩行者の避難経路としての利用となる。

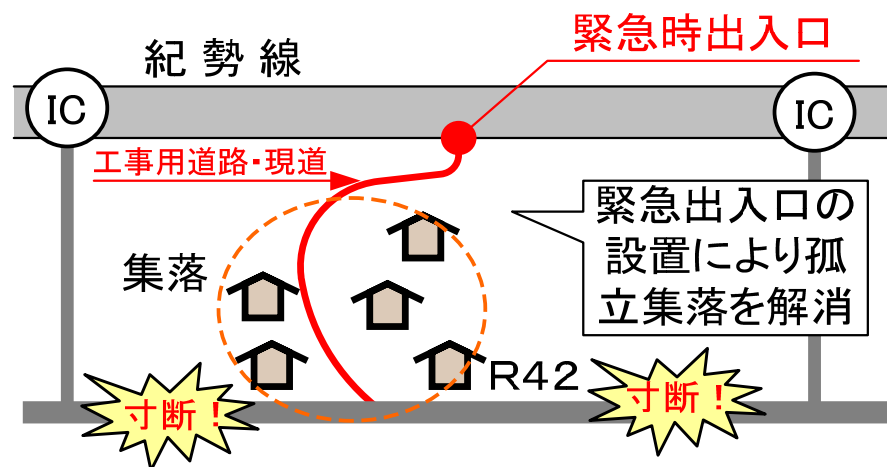


図 緊急時出入口等イメージ



図 緊急時出入口イメージ写真



図 避難階段（盛土部）イメージ写真

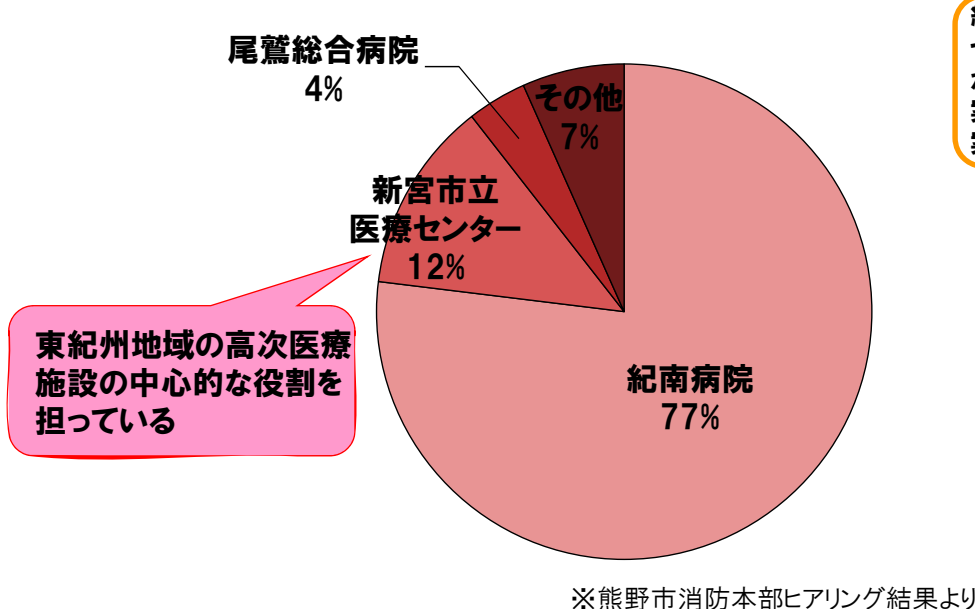


図 避難階段（高架部）イメージ写真

## 6-5 対策案の整備効果（医療関連）

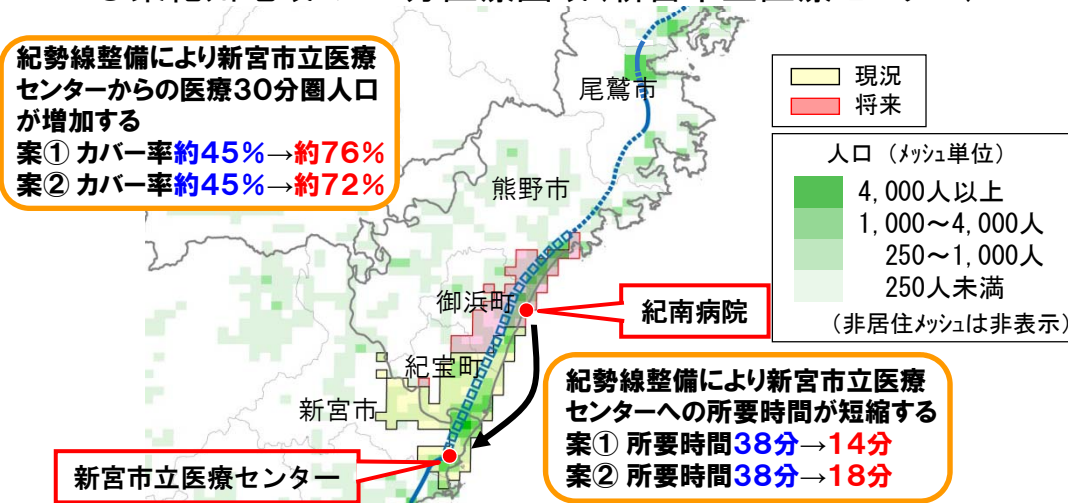
・紀勢線の整備により、地域の医療施設の中心的な役割を担う紀南病院から新宮市立医療センターへの所要時間が24分短縮し、30分医療圏域が45%→76%へ、60分圏域が93%→99%となり、「いのちをつなぐ道」の機能強化が期待される。

### ●熊野市消防本部の救急搬送先(H20～H22)

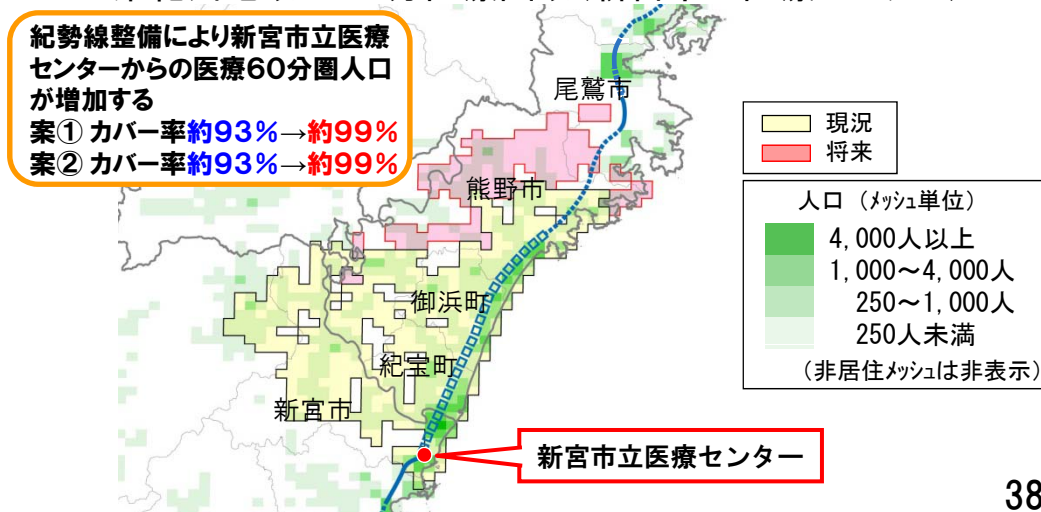


東紀州地域の  
高次医療施設の  
中心的な役割を  
担っている

### ●東紀州地域の30分医療圏域(新宮市立医療センター)



### ●東紀州地域の60分医療圏域(新宮市立医療センター)



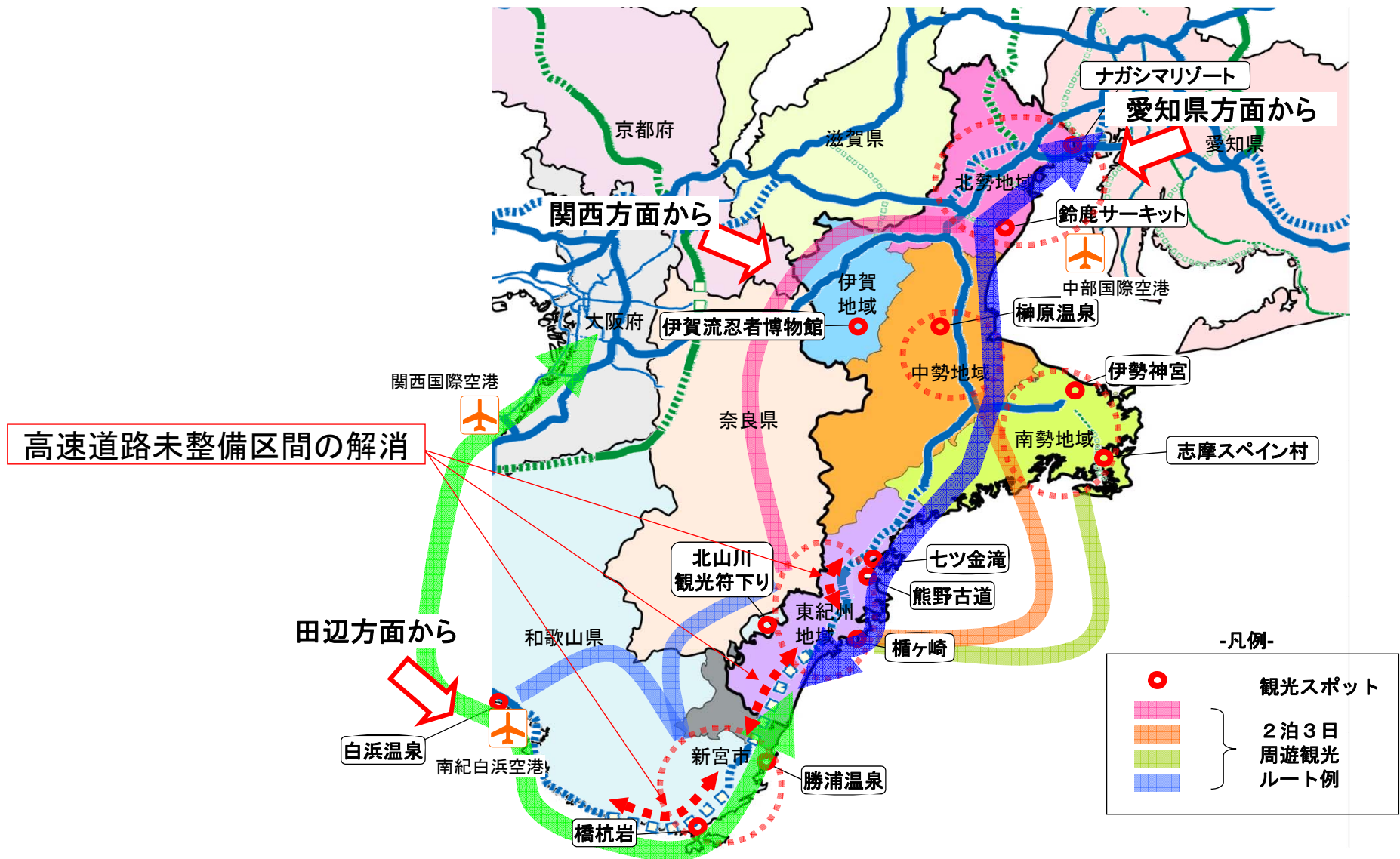
### 東紀州地域における救急医療の現状

- 熊野市消防本部の救急搬送先は、**紀南病院・新宮市立医療センター**が約9割を占める(いずれも第二次医療施設)
- 特に**新宮市立医療センター**は、**対象地域において高次医療施設の中心的な役割**を担っており、**心筋梗塞・脳疾患・心疾患**は新宮市立医療センターでしか対応できないため、これらの重篤患者が全て搬送されている。
- 第三次医療施設への搬送実績としてH20に和歌山県立医科大額付属病院に15人搬送している(ドクターヘリ)。(熊野市消防本部ヒアリング)

※東紀州地域はH15から和歌山県ドクターヘリを活用  
H23から伊勢赤十字病院で三重県ドクターヘリを運用

## 6-6 対策案の整備効果（地域振興関連①）

・東紀州地域の豊富な観光資源と南紀白浜空港をはじめとする交通拠点との連絡性を高め、周遊性を確保する。



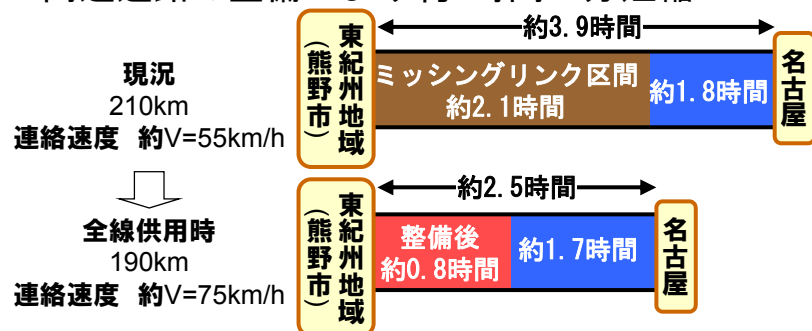


## 6-7 対策案の整備効果（地域振興関連②）

- ・紀伊半島沿岸部の都市、地域間移動の連結速度が60キロ以上となり、サービスレベルが確保される。
- ・東紀州地域はゲートとなる空港、港湾との連結性が向上し、輸送の効率化が図れ、競争力の醸成が期待される。

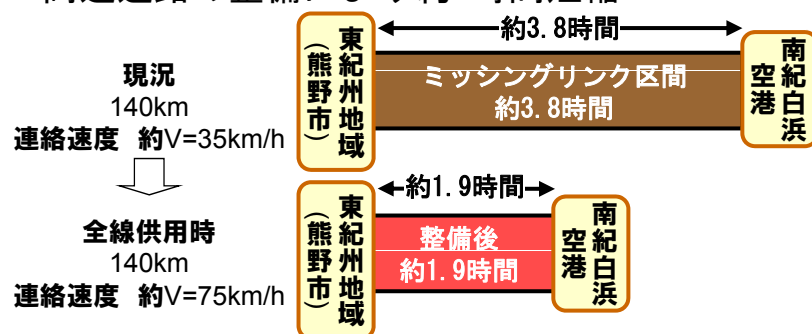
### ●東紀州地域と名古屋(大都市)の連携強化

- ・高速道路の整備により約1時間30分短縮

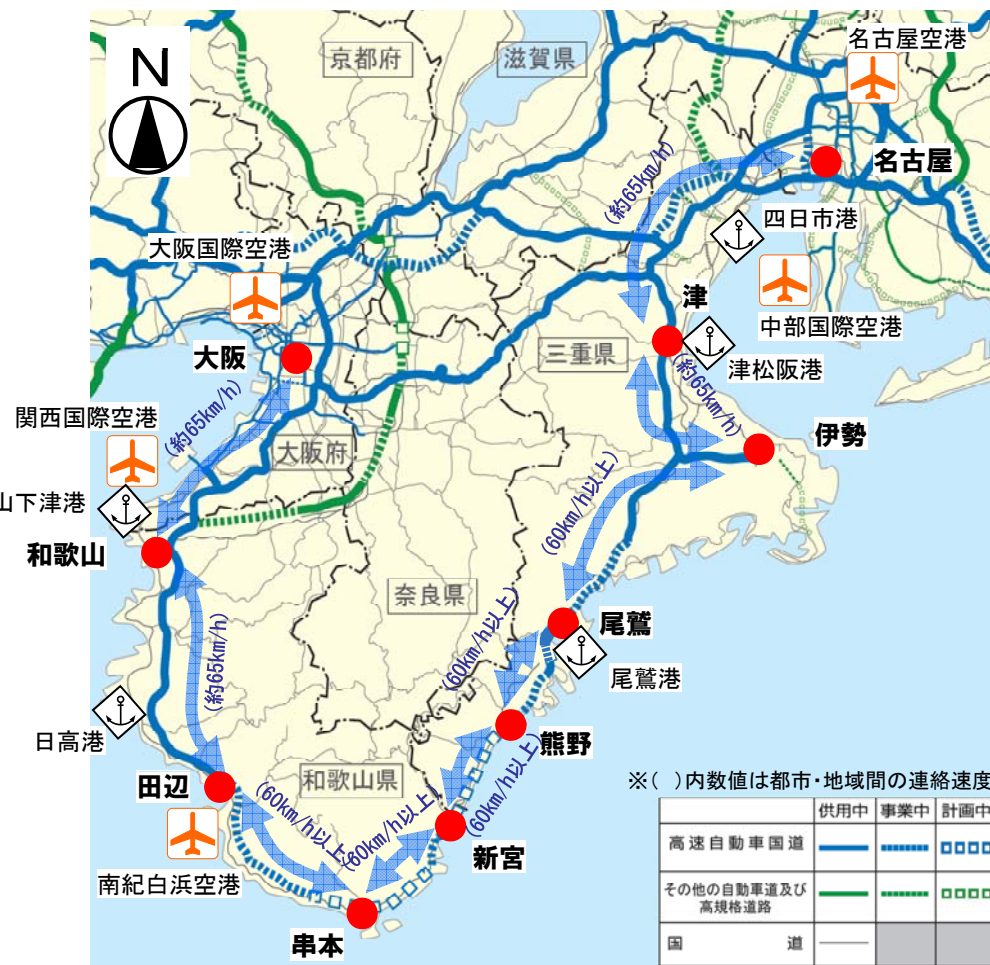


### ●東紀州地域と南紀白浜空港(交通拠点)の連携強化

- ・高速道路の整備により約2時間短縮



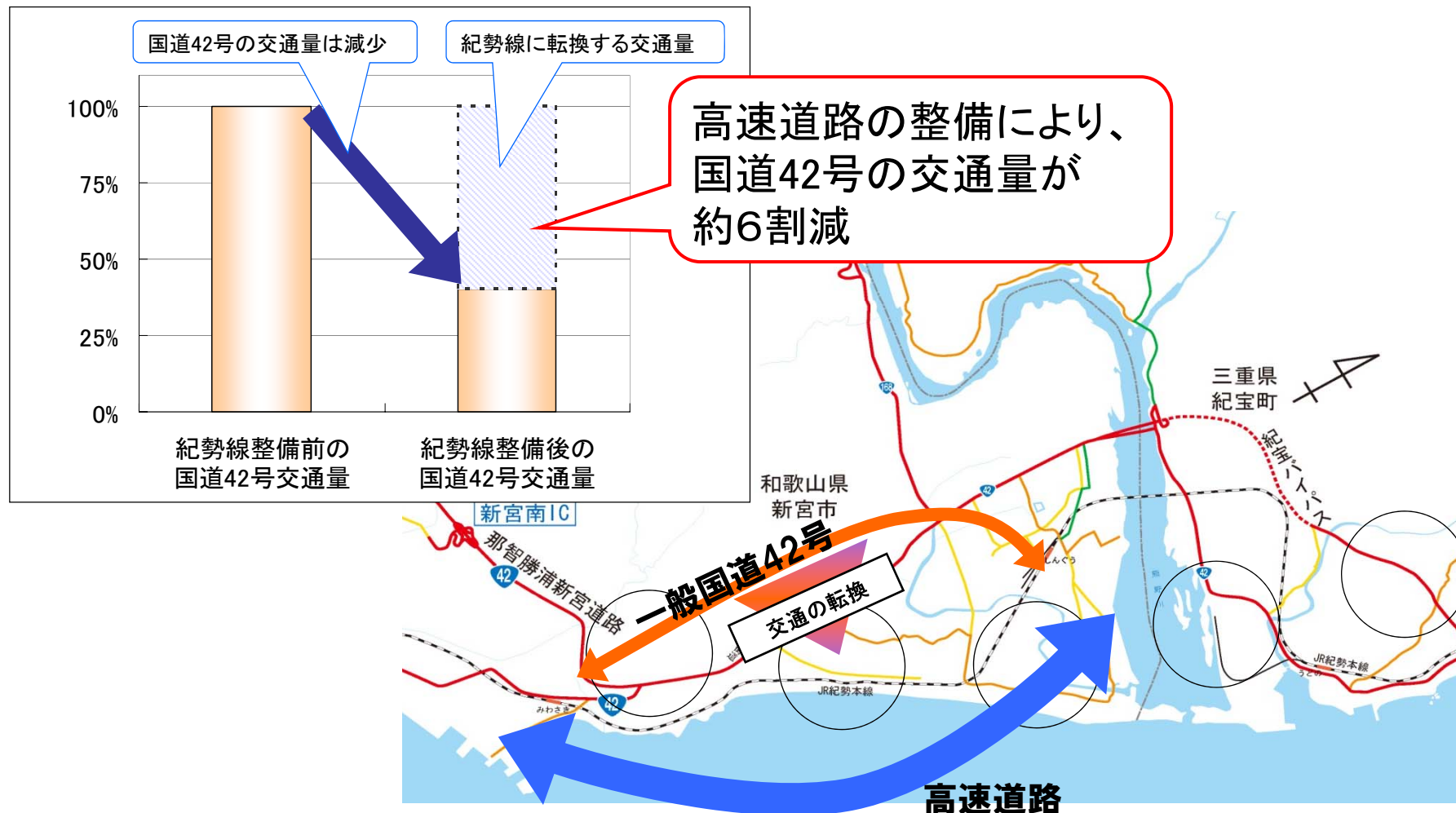
※連絡速度は道路交通センサス(H17)による道路種別別の平均旅行速度から役所、空港を拠点として平均旅行速度を算出



## 6-8 対策案の整備効果（地域振興関連③）

・新宮紀宝間の整備により、国道42号の通過交通等が転換して、国道42号の交通量が減少し、新宮市や紀宝町市街地の交通渋滞の緩和を図る。

### ●国道42号の交通量変化



## **7. 地域からの意見聴取の方法の検討 (新宮～大泊)**

# 7-1 基本的な考え方

## ●地域からの意見聴取の目的

- ◇住民などより当該事業の必要性及び、東紀州南部地域の道路網の交通課題について意見を幅広く聴取。
- ◇海側ルート及び山側ルートを提示しつつ、ルートを検討する際の配慮すべき項目を意見聴取し、ルート帯を決定する。
- ◇IC配置を検討する際に配慮する項目を意見聴取し、これらの意見を踏まえてIC位置を決定する。

## ●意見聴取の内容、対象範囲等

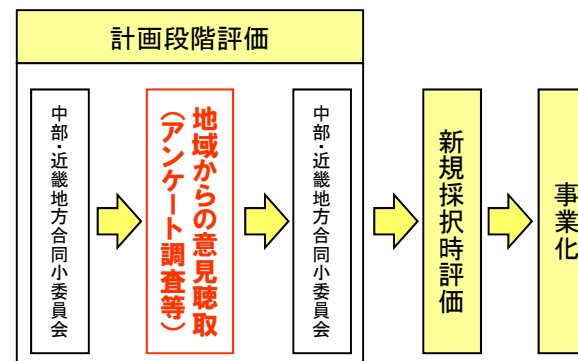
### 1. アンケートによる意見聴取の対象(案)

調査対象者	
地域住民	三重県熊野市、御浜町、紀宝町、和歌山県新宮市〔約72,500人(約32,200世帯)〕 →無作為抽出10,000世帯、郵送配布
事業所	三重県熊野市、御浜町、紀宝町、和歌山県新宮市〔約3,200事業所〕 →全事業所、郵送配布
トラック協会・会員企業	三重県・和歌山県トラック協会会員企業〔約1,400事業所〕 →全会員、郵送配布
道路利用者	WEBモニタ会員 →WEBアンケート 道の駅(熊野きのくに・パーク七里御浜・紀宝町ウミガメ公園) →聞き取りアンケート

### 2. 説明会等による意見聴取の対象(案)

調査対象者	
地域代表	自治体、経済・産業、物流、観光、医療、消防関係者および市町が地域代表として推薦いただける方(関係自治体の推薦により選定)
地方自治体	和歌山県、三重県、熊野市、御浜町、紀宝町、新宮市 →直接ヒアリング

## ●事業化までの流れ



# 【参考】アンケート配布範囲



## 配布先

地域住民 (人口比で配布)	約10,000部	
	熊野市	2,890部
	御浜町	1,283部
	紀宝町	1,644部
	新宮市	4,512部
事業所	約3,200部	
	熊野市	893部
	御浜町	335部
	紀宝町	319部
	新宮市	1,661部
トラック協会会員	約1,400部	
	三重県	940部
	和歌山県	470部

## 7-2 アンケートの調査項目の考え方

●地域等の意見を聴取するに当たって、以下の考え方でアンケートの項目を設定

### ■道路整備の必要性に関するニーズの把握

(1) 近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊間）の整備に関する意見

### ■新たな道路整備に関するニーズの把握

(2) ルート帯選定にあたっての配慮すべき点に関する意見

(3) インターチェンジ設置検討にあたっての配慮すべき点に関する意見

### ■上記を把握に併せて、回答者の認識を把握しておくべき項目

(1) 現道交通問題                      現道の道路・交通問題に関する認識・意識の把握

(2) 道路整備の効果                      道路整備により期待する効果に関する意識の把握

### ■道路利用者の特性による回答の差を確認するために必要な項目

道路利用者の特性

①住所・性別・年齢・職業

②自動車の利用頻度

③自動車の利用目的・主な行き先

## 7-3 アンケート調査項目

### ●アンケートの調査項目と活用方針

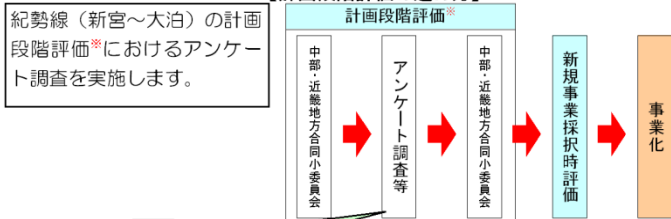
アンケートにより明らかにしたい項目	アンケートの質問	アンケート結果の活用
東紀州南部地域の道路に関する課題	東紀州南部地域の道路に関する意見	現実としておきている事象について、回答者の認識(課題として捉えているか?)を確認し、回答者の考える現道の課題を把握することが必要。
近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊間)の必要性	近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊間)の整備に関する意見	近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊間)の整備が必要と感じているか否かについて把握することが必要。
政策目標と利用者、地域の期待する整備効果の整合	近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊)が整備されることにより期待される効果に関する意見	回答者が考える政策目標の優先度を把握し、小委員会での議論の参考とする。
ルート選定における配慮事項	ルート帯選定にあたっての配慮すべき点に関する意見	ルート選定にあたって、回答者が重要視する観点を把握する。
インターチェンジ設置における配慮事項	インターチェンジ設置検討にあたっての配慮すべき点に関する意見	インターチェンジ設置検討にあたって、回答者が重要視する観点を把握する。
その他自由意見	近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊)についての意見、要望	その他、紀勢線に関する意見を聴取し、今後の作業の参考として活用する。
回答者の特性	住所・性別・年齢・職業	回答結果に差異が見られた場合、左記の分類で分析することが必要。
	自動車の利用頻度	
	自動車の利用目的・主な行き先	

# 7-4 地域住民アンケート(案)-1

## 近畿自動車道紀勢線(新宮~大泊)の計画検討に関するアンケート <紀勢線(新宮~大泊)の計画概要> (国土交通省・●●県・●●市・●●町)

本アンケートは、近畿自動車道紀勢線(新宮~大泊)の計画策定にあたり、みなさまのご意見をお聴かせ頂くためのアンケート調査です。

### 【計画段階評価の進め方】



紀勢線(新宮~大泊)の計画段階評価におけるアンケート調査を実施します。

今回のアンケートはここです。

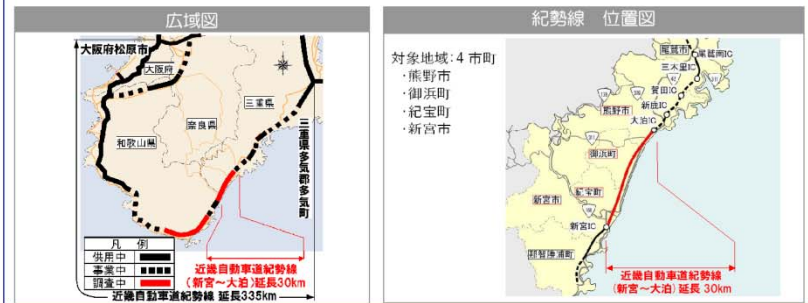
※計画段階評価とは、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、地域のみなさまの声をお聴かせ頂きながら、計画段階において事業評価を行う新しい取り組みです。

### 近畿自動車道紀勢線とは

近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市から、和歌山県を經由して三重県多気郡多気町に至る全長335kmの高速自動車国道(自動車専用道路)です。  
 現在、和歌山県・三重県の両側から事業が進められています。

### ◆新宮~大泊区間の計画概要

『新宮~大泊』区間は、和歌山県新宮市、三重県紀宝町、御浜町、熊野市を通り、大阪方面~和歌山県南部地域~名古屋方面を繋ぐ重要な区間です。  
 この区間が開通すると、名古屋から新宮までの高速ネットワークが確保され、高度な医療施設への時間短縮、所要時間短縮による観光・地域産業の活性化が期待されます。  
 また、東海・東南海・南海地震発生時や台風等の豪雨による災害時には、迅速な救助活動や復旧活動の支援となる道路としての機能が期待されます。



■お問い合わせおよび御意見は下記までお寄せ下さい。

国土交通省 中部地方整備局  
 紀勢国道事務所 調査設計課  
 国土交通省 近畿地方整備局  
 紀南河川国道事務所 調査第二課

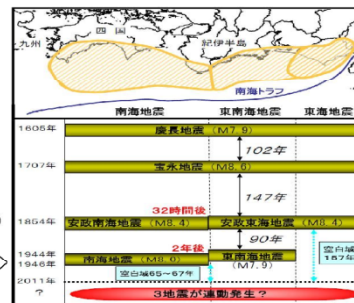
〒515-0005 三重県松阪市鎌田町 144-6  
 TEL: 0598-52-5365 (直通)  
 FAX: 0598-51-2085

〒646-0003 和歌山県田辺市巾着 142  
 TEL: 0739-22-4814 (直通)  
 FAX: 0739-22-4574

### 現状と課題① 地震発生時に替わりとなる道路がありません

東海・東南海・南海地震は、今後30年間で非常に高い確率で発生すると言われています。  
 地震発生時は、津波や落橋により国道42号は寸断されることも想定されます。しかし、周辺には迂回路として期待できる道路がほとんどありません。

### ●大規模地震の発生確率



30年以内の発生確率 60%程度 70%程度 88%

イラスト出典:「南海トラフの巨大地震モデル検討会」第1回会合資料  
 発生確率出典:文部科学省 地震調査研究推進本部 地震調査委員会  
 ※東海地震の30年発生確率は2012年1月11日 地震調査委員会による更新値

東海・東南海・南海地震において、国道42号(新宮~大泊)の約70%の区間が、津波高よりも低い高さとなる可能性があり、浸水の恐れがあります。  
 津波被害が生じた場合、国道42号が寸断し、集落の孤立が発生する可能性が高くなります。

### ●津波浸水予測(被災時の浸水イメージ)





# 7-4 地域住民アンケート(案)-2

## 現状と課題② 災害に弱い国道42号

昨年9月の台風12号では、国道42号で多くの箇所が通行止めになりました。また、国道42号は異常気象時や越波によって通行できなくなる「異常気象時通行規制区間」があり、防災上対策が必要な箇所が多数存在します。

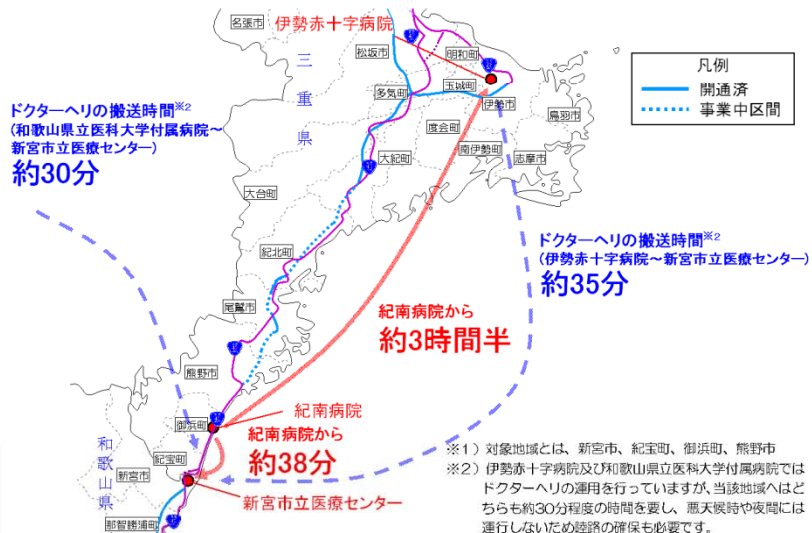
●平成23年9月 台風12号による通行止め箇所



## 現状と課題③ 高度な治療の出来る病院から時間が掛かります

救命救急を担う最も高度な病院（伊勢赤十字病院）が伊勢市にありますが、対象地域<sup>※1</sup>からは離れています。また、地域で核となる高度な病院（新宮市立医療センター）にも、30分以上かかります。

●対象地域における高度な治療の出来る病院までの時間

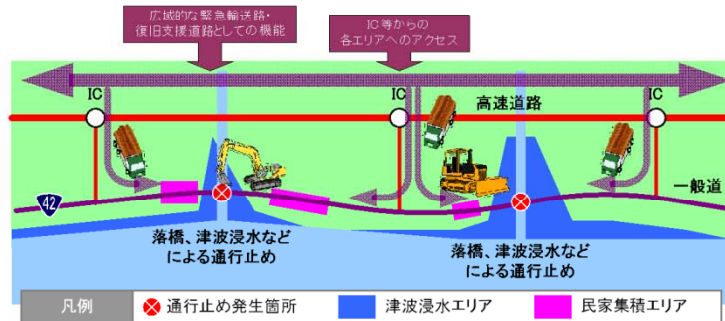


※1) 対象地域とは、新宮市、紀宝町、御浜町、熊野市  
 ※2) 伊勢赤十字病院及び和歌山県立医科大学附属病院ではドクターヘリの運用を行っていますが、当該地域へはどちらも約30分程度の時間を要し、悪天候時や夜間には運行しないため経路の確保も必要です。

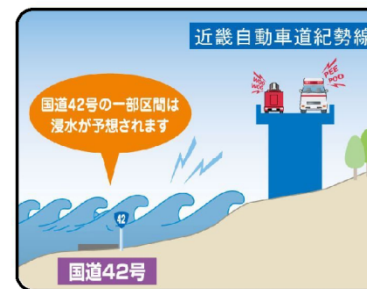
## 期待される効果① 地震発生時に替わりとなる道路を確保します

東海・東南海・南海地震発生時に、国道42号が津波浸水被害等により通行できなくなっても、紀勢線を活用することで、沿岸部への迅速な救助活動や復旧活動の支援が期待できます。

●地震発生時の救援のイメージ



●津波被害を受けない位置を通過する紀勢線のイメージ



## ■東北太平洋沖地震の事例■

津波を考慮して高台に計画された高速道路が、住民避難や緊急輸送路として機能



写真出典:国土交通省「高速道路のあり方検討有識者委員会」東日本大震災を踏まえた緊急提言(2011年7月14日)

# 7-4 地域住民アンケート(案)-3

**期待される効果② 災害に強い道路**

台風などの災害時に、国道42号が通行止めになっても、紀勢線を迂回路として目的地に行くことができます。

●国道42号通行止め時の迂回イメージ

台風による越波被害状況

凡例 ● 通行止めの発生箇所 ● 津波浸水エリア ● 民家集積エリア

**期待される効果③ 高度な治療の出来る病院へ早く行けます**

対象地域<sup>※1</sup>で核となる高度な病院（新宮市立医療センター）に、約14分で行くことができます

伊勢赤十字病院  
約30分

紀南病院  
約14分

新宮市立医療センター

【所要時間算出根拠】  
紀勢線整備無し：H22道路交通センサスの平日上り混雑時旅行速度  
紀勢線整備有り：現在の未整備区間は設計速度80km/h、その他はH22道路交通センサスの平日上り

**ルートの概要**

近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊間）の検討にあたっては次に示すことに配慮しながら検討しています。

1. 東海・東南海・南海地震等の大規模災害発生時において地震や津波の影響を受けにくい道路とする。
2. 高度医療機関等にアクセスしやすい道路とする。
3. 豊かな自然環境との調和を図る道路とする。
4. 集落から利用しやすく、走りやすい安全な道路とする。
5. 施工性・経済性に配慮した道路とする。
6. 新宮～紀宝間は平成20年にお開きしたルート<sup>※</sup>です。  
※新宮市と紀宝町の住民、企業、団体の皆様にアンケートなどによりご意見をお聞きしました。

以上の項目を考慮して、近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊）を検討しており、下図に示した範囲で、【案①】海側ルート、【案②】山側ルートを検討しています。各案の特徴は下表のとおりです。

	【案①】海側ルート	【案②】山側ルート
概要	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ルートです。	津波浸水区域の極力回避するルートです。
区間延長	約30km	約31km
津波への信頼性	津波浸水想定区域の一部通過しますが、津波浸水高さより高い位置を通過します。	津波浸水想定区域を極力回避します。
避難場所としての機能	役場から高速道路までの徒歩でのおおよその時間 <sup>※</sup> ・熊野市役所：10分 ・御浜町役場：15分 ・紀宝町役場：10分 ・新宮市役所：15分	役場から高速道路までの徒歩でのおおよその時間 <sup>※</sup> ・熊野市役所：20分 ・御浜町役場：65分 ・紀宝町役所：10分 ・新宮市役所：15分
緊急輸送路	災害時でも、緊急輸送路として機能します。津波からの避難場所としても機能します。	災害時でも、緊急輸送路として機能します。沿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です。
緊急医療施設への到達性	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1.8万人一整備後：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分一整備後：約14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1.8万人一整備後：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分一整備後：約18分）
高速道路へのアクセス	集落から距離が短く、【案②】山側ルートに比べ短時間で高速道路にアクセスできます。	集落から距離が遠くなり、【案①】海側ルートに比べ <sup>※</sup> 時間が掛ります。
自然環境への影響	地形に沿うように通過することで、自然地形の改変が少いルートです。	トンネルを多くして、自然地形の改変が最小となるルートです。
施工性	【案②】山側ルートに比べ、トンネルや橋梁が少ないので、早く整備できます。	トンネルが多いので、整備までに時間が掛ります。
事業費	約1,300億円	約1,500億円

# 7-4 地域住民アンケート(案)-4

## 近畿自動車道紀勢線（新宮<sup>しんぐう</sup>～大泊<sup>おおどまり</sup>）の計画検討に関する アンケート調査票

（国土交通省・●●県・●●市・●●町）

近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊）は、紀伊半島沿岸部を連絡する高速道路として構想されています。この道路の計画にあたり、地域のみなさまのご意見をお聴かせ頂くためのアンケート調査です。

みなさまから頂いた意見については、集計後、国土交通省紀勢国道事務所、紀南河川国道事務所ホームページ等において、公表する予定です。

調査の対象とさせていただいた方は、電話帳等による無作為の抽出方法により選定させていただきました。いただいた御意見は統計的に処理いたしますので、ご記入いただく方々にご迷惑をおかけすることはございません。また、他の目的での使用や、第三者に提供することはございませんので、ご協力をお願い致します。

裏表紙

～アンケート記入にあたってのお願い～

- 1) 世帯のうち、代表の方がご回答下さい。（世帯主である必要はありません）
- 2) アンケートご記入の際には、同封しております『紀勢線(新宮～大泊)の計画概要』資料をお読み頂きますようお願いいたします。
- 3) 問1から順番にお読み頂き、回答を直接アンケート調査票にご記入下さい。
- 4) 記入済みのアンケート調査票は、同封の返信用封筒(切手不要)に入れて、平成24年7月1日までに、お近くの郵便ポストに投函して頂きますようお願いいたします。

■お問い合わせおよび御意見は下記までお寄せ下さい。

国土交通省 中部地方整備局  
紀勢国道事務所 調査設計課

〒515-0005 三重県松阪市鎌田町 144-6  
TEL : 0598-52-5365 (直通)  
FAX : 0598-51-2085

国土交通省 近畿地方整備局  
紀南河川国道事務所 調査第二課

〒646-0003 和歌山県田辺市中万呂 142  
TEL : 0739-22-4814 (直通)  
FAX : 0739-22-4574

■お問い合わせおよび御意見は下記までお寄せ下さい。

国土交通省 中部地方整備局  
紀勢国道事務所 調査設計課

〒515-0005 三重県松阪市鎌田町 144-6  
TEL : 0598-52-5365 (直通)  
FAX : 0598-51-2085

国土交通省 近畿地方整備局  
紀南河川国道事務所 調査第二課

〒646-0003 和歌山県田辺市中万呂 142  
TEL : 0739-22-4814 (直通)  
FAX : 0739-22-4574

# 7-4 地域住民アンケート(案)-5

ご回答いただいた方ご自身のことをお聞きします。

問1 ご回答いただいた方ご自身のことについてお聞きします。

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。その他を選択された方は( )内に具体的な内容をお書き下さい。

1) 住所	1. 和歌山県新宮市	2. 三重県南牟婁郡紀宝町	3. 三重県南牟婁郡御浜町	
	4. 三重県熊野市	5. その他( )		
2) 性別	1. 男性	2. 女性		
3) 年齢	1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代
	5. 50歳代	6. 60歳代	7. 70歳代以上	
4) 職業	1. 会社員	2. 公務員	3. 自営業	4. 学生
	5. 主婦	6. 無職	7. その他( )	

問2 普段の自動車利用についてお聞きします。

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。その他を選択された方は( )内に具体的な内容をお書き下さい。

1) 自動車の利用頻度	1. ほとんど毎日	2. 週に1~2回位	3. 月に1~2回位	
	4. 年に数回	5. 利用しない		
2) 自動車の主な利用目的	1. 仕事	2. 通勤・通学	3. 家事(買い物など)	
	4. 送迎	5. レジャー・ドライブなど	6. その他( )	
3) 自動車での主な行き先	1. 町内移動	2. 那智勝浦町	3. 新宮市	4. 紀宝町
	5. 御浜町	6. 熊野市	7. 尾鷲市	8. その他( )

別紙資料『紀勢線(新宮~大泊)の計画概要』をご覧のうえ、下記設問にお答え下さい。

問3 対象地域\*の道路について、あなたはどのように思われますか?

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

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) 台風や豪雨等の災害時に地区が孤立することに不安を感じる。(参考: 現況と課題①)	1	2	3	4	5
2) 災害時に国道42号の代わりとなる道路が無く、不安を感じる。(参考: 現況と課題②)	1	2	3	4	5
3) 高度な治療ができる病院が遠く、重病になった時、不安を感じる(参考: 現況と課題③)	1	2	3	4	5
4) 高速道路が無く、移動に時間がかかる。	1	2	3	4	5
5) 新宮市内、熊野川渡河部で渋滞が暑い	1	2	3	4	5

\*対象地域: 熊野市、御浜町、紀宝町、新宮市

問4 災害に強く時間短縮効果のある道路は必要だと思われますか?

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

災害に強く時間短縮効果のある道路の必要性	1. 必要だと思う	2. 必要とは思わない	3. どちらともいえない
----------------------	-----------	-------------	--------------

問5 近畿自動車道紀勢線(新宮~大泊)が整備されることにより期待される効果として、あなたはどのように思われますか?

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

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) 災害発生時に物資の輸送や復旧するための道路として機能する(参考: 期待される効果①)	1	2	3	4	5
2) 津波発生時に高台への避難場所として機能する(参考: 期待される効果①)	1	2	3	4	5
3) 通行止め時に国道42号の代わりとなる道路が確保される(参考: 期待される効果②)	1	2	3	4	5
4) 高度な治療ができる病院への搬送時間が短縮され、救命率の向上が期待される(参考: 期待される効果③)	1	2	3	4	5
5) 所要時間が短縮され、スムーズに移動できる	1	2	3	4	5

問6 近畿自動車道紀勢線(新宮~大泊)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われますか?

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

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	1	2	3	4	5
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	1	2	3	4	5
3) スムーズに移動できること	1	2	3	4	5
4) 自然環境への影響が小さいこと	1	2	3	4	5
5) 早く開通できること	1	2	3	4	5
6) 整備費用を小さくすること	1	2	3	4	5

問7 近畿自動車道紀勢線(新宮~大泊)のインターチェンジ設置を検討する際、どのようなことに配慮すべきだと思われますか?

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

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) 主要な道路に取り付いていること。	1	2	3	4	5
2) 市街地に近いところ。	1	2	3	4	5
3) 病院・消防署に近いところ。	1	2	3	4	5
4) 国道42号にできるだけ近いところ。	1	2	3	4	5
5) 市役所や町役場に近いところ。	1	2	3	4	5

## 7-4 地域住民アンケート(案)-6

問8 近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊）について、  
ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書きください。


アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

## **8 今後の計画段階評価の進め方(案) (新宮～大泊)**

## 8 今後の計画段階評価の進め方(案)

