

# 紀伊半島を拓く近畿道紀勢線～東紀州地域～

中部ブロック 松居 茂久

## はじめに

紀伊半島は我が国最大の半島であり太平洋に大きく突き出た地形から、高温多湿な気候となっており、特に南東沿岸の年間降水量は約 4,000mm と我が国最大である。これは熱帯雨林のインドネシア・ジャカルタの年間降水量約 2,000mm と比較しても突出したレベルとなっている。また、半島中央部は紀伊山地が広がり、半島南部の市街地は沿岸部に集中している。

こうした地域特性を踏まえ、当地域の主要な陸上交通基盤は、鉄道・道路ともに沿岸部を主要ルートとして形成されてきたが、沿岸部においても大小の峠を克服する必要があるため、鉄道の全通は 1959 年（昭和 34 年）、国道 42 号の一次改築には 1968 年（昭和 43 年）までを要した。

多難な経緯を経て改良された国道 42 号であったが、依然として降雨による事前通行規制や土砂災害による通行止めなどの交通寸断が頻発し、生活・交流基盤の強化は地域の悲願であった。

これら課題を解消し、安全安心な国土形成を目指し整備が進む近畿自動車道紀勢線について、紀伊半島南東部（東紀州地域）を中心として紹介する。

## 1. 国道 42 号の課題

紀伊半島南東部（東紀州地域）は、世界遺産「熊野古道」をはじめ豊富な観光資源や豊かな海洋資源を有しているが、大都市圏や県庁所在地から遠く離れ、日帰り観光が厳しい状況もあり、秘境性は大きな魅力ではあるものの、観光客の増加に向けたアクセス環境の改善が急務であった。

また、紀伊半島南東部（東紀州地域）の国道 42 号には、<sup>にさか</sup>荷坂峠・<sup>まごせ</sup>馬越峠・<sup>や</sup>矢の川峠等の難所があり、これら峠では国道の一次改築後も降雨等に伴う通行規制が頻繁に発生しており、当地域の人流・物流が遮断されることにより、食料調達、海産物・農産物輸送、通勤通学、医療、観光など地域の生活全般に多大な影響を与えた。

さらに、当地域は発生が危惧される南海トラフ地震の震源域付近に位置し、地震発生後数分後には津波の第 1 波が到来する非常に厳しい地理的環境にあり、沿岸部の市街地を連絡する国道 42 号は各所で寸断されることが想定され、緊急時の交通確保が喫緊の課題となっていた。

## 2. 近畿自動車道紀勢線の概要

近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市を起点に紀伊半島沿岸を通り三重県多気郡多気町で近畿自動車道伊勢線につながる延長約 335km の国土開発幹線自動車道である。（図一 1）

このうち、紀伊半島南東部（東紀州地域）については、一連の道路公団民営化手続きのなかで、

---

松居 茂久

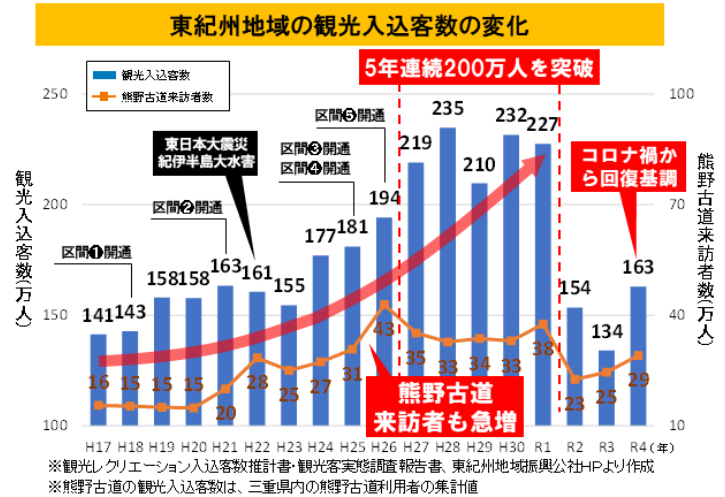
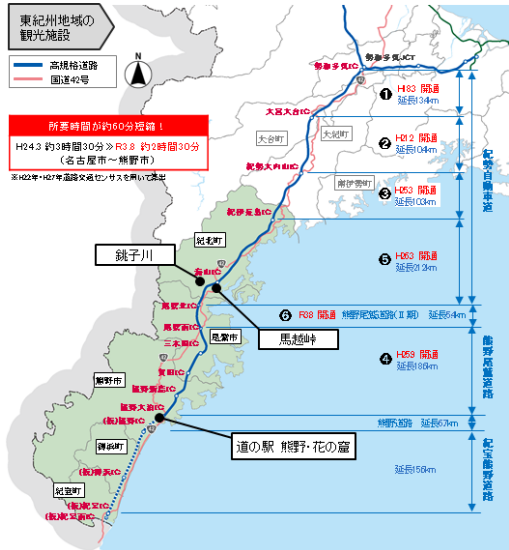
1985 年（昭和 60 年）建設省入省、国土交通省道路局環境安全課、中部地方整備局紀勢国道事務所長、国土交通省道路局環境安全・防災課道路防災対策室長、中部地方整備局道路部長を歴任。現在、徳倉建設株式会社常務執行役員。



#### 4. 紀勢線の整備効果

##### ○観光入込客数 5年連続 200 万人突破

平成 16 年（2004 年）7 月世界遺産に登録された「熊野古道」や伊勢志摩をはじめとする豊富な観光資源と高速道路ネットワークの延伸により、東紀州地域の観光入込客数は、平成 27 年以降 5 年連続で 200 万人を突破し、高速道路整備前の平成 17 年と整備後である令和元年の比較では、観光入込客数が約 1.6 倍に増加している。（図－2）

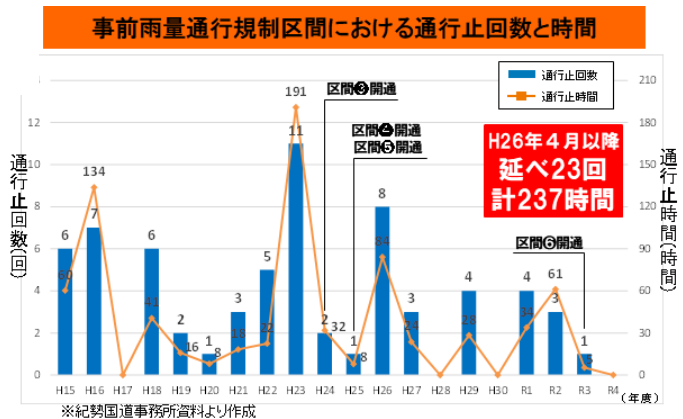
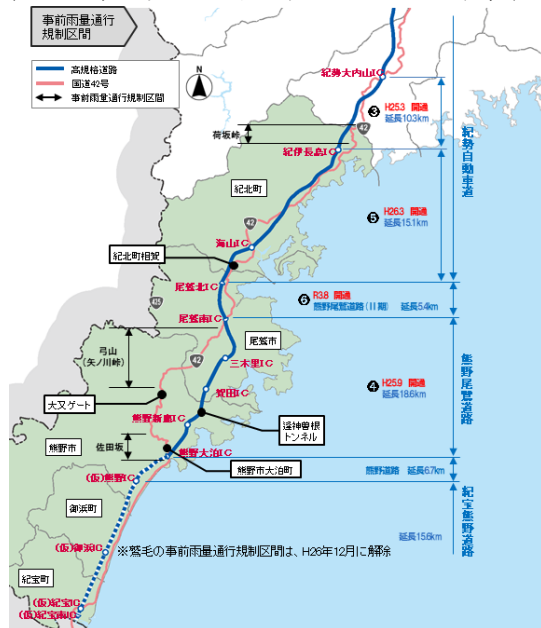


図－2 東紀州地域の観光入込客数の変化

##### ○陸の孤島からの脱却

東紀州地域の国道 42 号は、平成 16～25 年度の 10 年間に事前雨量通行規制区間の通行止が延べ 38 回、470 時間に達し、東紀州地域の唯一の幹線道路が利用できなくなることにより、人流・物流が遮断され、食料調達、海産物・農産物輸送、通勤通学、医療、観光など地域の生活に多大な影響を与えた。

しかし、平成 25 年度の紀勢線及び熊野尾鷲道路の供用により、維持管理のための規制を除き、東紀州地域の交通遮断は発生しておらず、陸の孤島から脱却した。（図－3）



図－3 国道 42 号通行止め回数と時間

### ○「いのち」をまもる医療

紀勢線及び熊野尾鷲道路の供用により、直接搬送可能な医療機関が拡大し、患者の状態に応じた適切な医療が可能となった。

三重紀北消防組合（尾鷲市・紀北町）管内から津市内の病院への直接搬送件数は1.6倍、松阪市内は12.6倍、伊勢市内は4.5倍に増加。紀南病院（御浜町）から伊勢赤十字病院（伊勢市）までの転院搬送時間が約60分短縮。東紀州地域の救急医療機関から三次救急医療機関である伊勢赤十字病院への転院搬送件数は3.8倍に増加し、高次医療施設へのアクセスが改善された。（図-4）

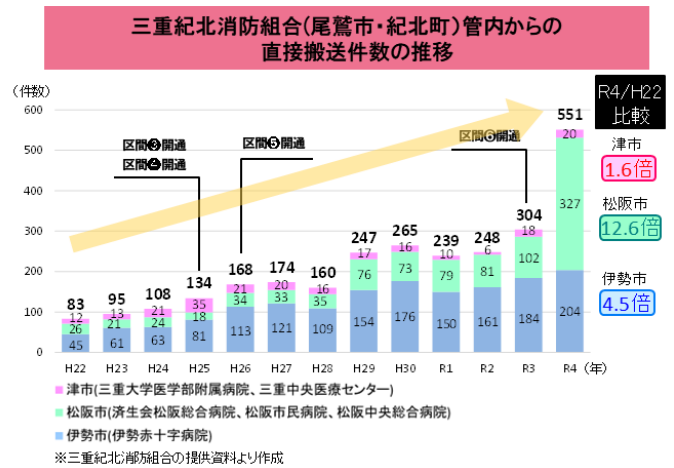
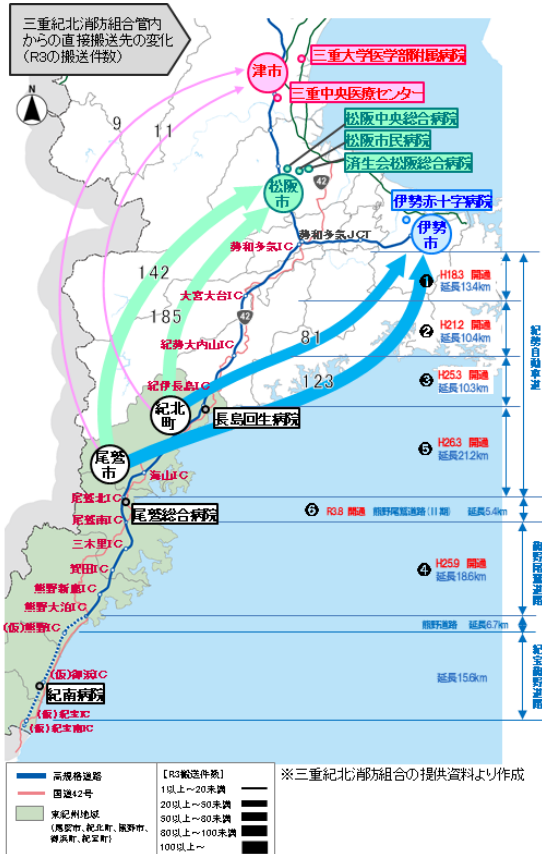


図-4 高度医療施設へのアクセス改善

### ○南海トラフ地震の津波から地域を守る

東紀州地域は、前述のとおり南海トラフ地震の震源域付近に位置し、地震発生後数分後には津波の第1波が到来すると予測されており、国道42号の沿岸部を通過する区間は、各地で寸断されると予測される。一方、紀勢線・熊野尾鷲道路の本線は津波予測高さをクリアしていることから、9か所の緊急避難施設が整備され、自治体と連携して活用する予定である。

また、発災後は救命・復旧・復興を支える緊急輸送路としての活用が見込まれている。

(図-5)

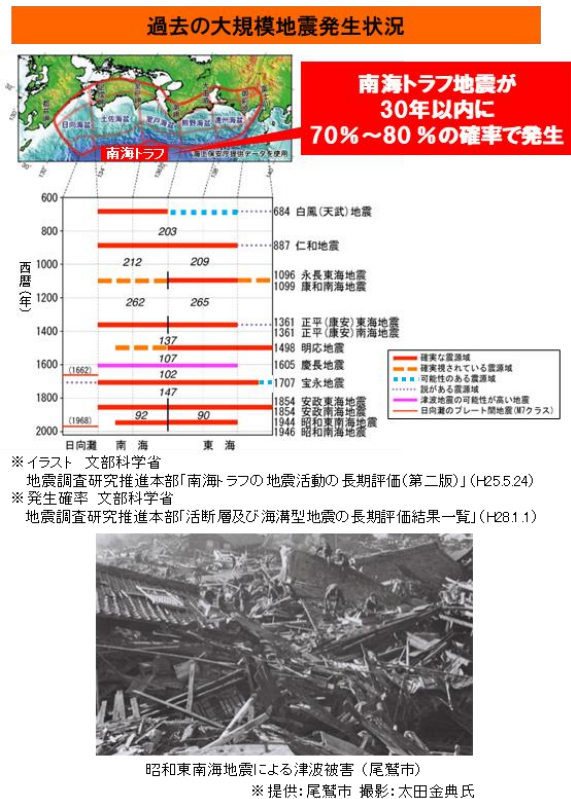
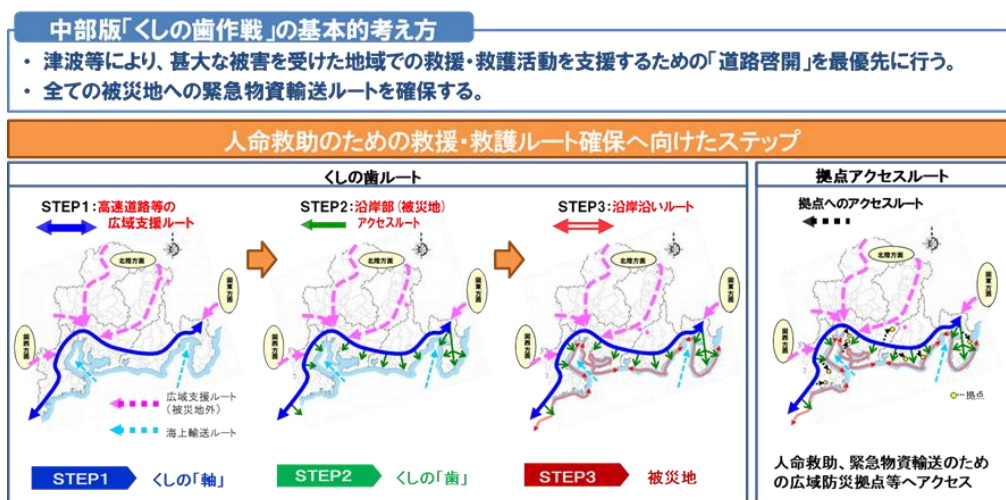


図-5 津波避難施設の整備状況

## 5. 紀勢線の全線供用に向けて

平成 23 年（2011 年）3 月に発生した東日本大震災では、多くのインフラが被災し救命・復旧に取り組む中で、強靱な幹線道路ネットワークや道路啓開の重要性をはじめ、道路の避難場所としての利用など、道路が有する多様な機能が再認識された。また、令和 6 年（2024 年）1 月に発生した能登半島地震では、半島の特性から代替性が限られる幹線道路が寸断したことにより、避難生活や復旧活動など多方面に影響が生じた。

近畿自動車道紀勢線は、平常時の国土基盤としての機能はもとより、今後発生が予想される南海トラフ地震発生時には、中部版「くしの歯作戦」において紀伊半島の復旧・復興を支える軸として位置づけられており、残る熊野道路、紀宝熊野道路の整備を急ぐ必要がある。（図-6）



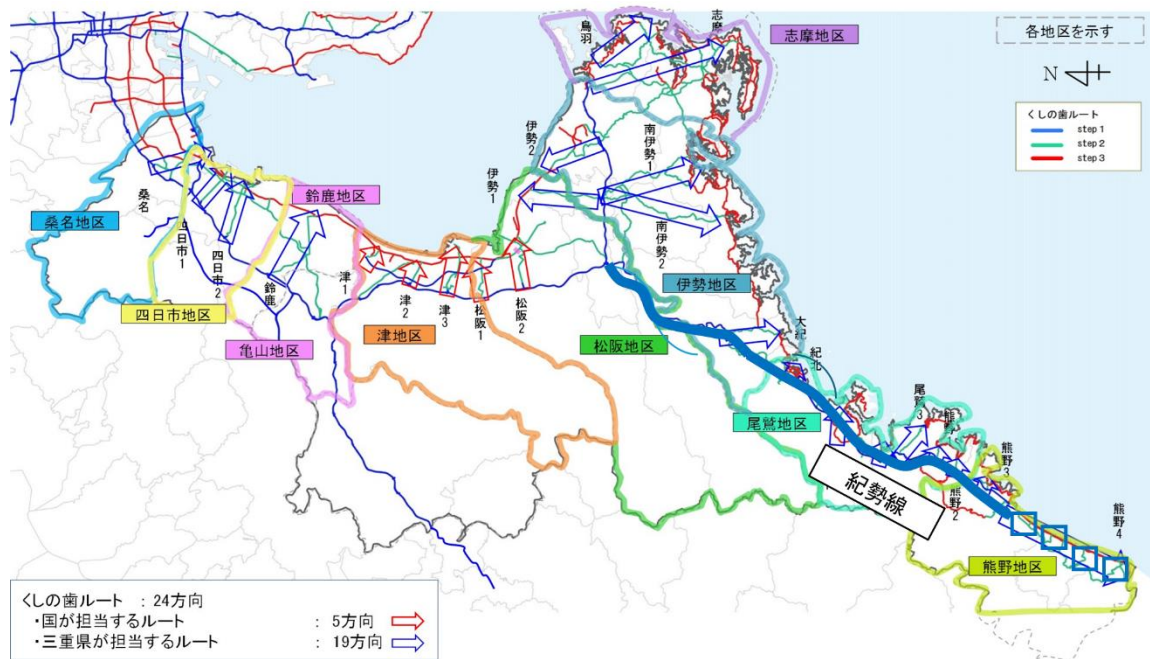


図-6 中部版「くしの歯作戦」

また、現在供用区間では、紀北パーキングエリア（紀北町）及び尾鷲南パーキングエリア（尾鷲市）が災害時の道路啓開、救援・救護活動の拠点として整備されているが、事業中区間である熊野道路、紀宝熊野道路においても、地域の防災拠点と連携した防災機能の確保・強化が求められる。

## おわりに

令和6年の元日、能登半島地震が発生し甚大な被害からの復旧・復興が懸命に進められている。被災された皆様に心よりお見舞いを申し上げます。また、令和6年8月8日には南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が発表され、同8月15日に「特別な注意の呼びかけ」を終了している。

南海トラフ地震が発生した際、紀伊半島では津波や地震動により極めて厳しい状況が想定されており、発災時の復旧、復興を支える近畿自動車道紀勢線も、熊野大泊 IC 以南に位置する熊野道路、紀宝熊野道路は現在も事業中である。今後とも防災・減災、国土強靱化対策を着実に推進し、南海トラフ地震に早急に備える必要がある。

なお、紀勢線の整備を支えていただきました、みえのみち・女性会議の皆様並びに本稿の作成にあたり資料の提供や確認をいただきました中部地方整備局道路部、紀勢国道事務所、中部地域づくり協会など関係者の皆様に深く感謝を申し上げます。

## 【参考文献】

- 1) 紀勢自動車道・熊野尾鷲道路のストック効果  
：東紀州地域高速道路整備効果検討会, 2023. 10