

委員長報告

平成17年7月19日の本会議において設置されました高速道路及び国道バイパス促進特別委員会における審査について、一定のご報告を申し上げます。

当委員会は、高速道路及び国道バイパス整備促進の重要性にかんがみ、特別委員会を設置以来、これまで19回にわたり委員会を開催し、近畿自動車道紀勢線及び国道42号田辺バイパス並びに田辺西バイパスの整備促進等について、市当局並びに関係機関の説明を聴取するとともに、必要に応じ、実地踏査や関係機関等への陳情を実施し、さまざまな角度から要望や提言を行うなど、これまで積極的に取り組んでまいりました。

その経過及び主要な点については、以下のとおりであります。

まず、近畿自動車道紀勢線の進捗状況についてであります。かねてから整備が進められていた、「みなべIC～南紀田辺IC間」(延長5.8km)が、平成19年11月11日に開通し、国道42号の同区間に比べ、通常時で約15分の時間短縮が実現しました。

当該区間については、平成9年12月25日に施行命令が発令されて以降、用地取得までの行程が順調に推移し、平成15年12月の田辺IC北工事の発注を皮切りに、その後順次工事発注され、当初の予定より約5カ月も早く開通いたしました。

高速道路が本市まで開通したことにより、京阪神圏域との高速ネットワークの強化が図られ、観光や物流に多大な効果をもたらすとともに、地域活性化にも大きな弾みを与え、現在では高速道路の南伸と熊野古道に代表される世界遺産の効果とも相まって、多くの方々が当地方を訪れております。

また、「田辺～白浜間」(延長14km)については、平成10年12月25日に施行命令が発令され、その後、測量・調査等の作業を経て、平成17年9月から当時の日本道路公団(現:西日本高速道路株式会社)により地元設計協議が開始されました。

そうした中、平成18年2月7日に開催された「第2回国土開発幹線自動車道建設会議」において、国と県がそれぞれ建設費を負担する新直轄方式による整備区間に選定され、既に新直轄区間として選定されていた「白浜～すさみ間」(延長24km)と合わせて、「田辺～すさみ間」の38kmが、国土交通省の新直轄事業によって施工されることとなりました。

同年9月には、国土交通省による地元設計協議が始まり、その後、用地幅杭の設置、用地測量等の作業を経て、平成20年8月から各地区での用地説明会が開催され、現在、順次用地取得が進められているところであります。

市では用地取得に際して、平成20年4月1日から市職員6名が和歌山県西牟婁振興局建設部近畿自動車道紀南高速事務所に派遣され、業務に従事しているところで、今年度と来年度の2カ年での田辺～すさみ間の用地取得を目指し、精力的に取り組みが進められております。

次に、地元協力事業として市が実施する高速道路整備関連事業についてであります。現在、新庄地区における工事用道路の確保に向け、稲妻線道路改良工事を施工し

ています。

工事用道路については、他にも数箇所必要とされており、実施箇所の選定に当たり国土交通省と鋭意協議を重ねているところで、早期に事業着手し、高速道路本線工事着手までの完了をめどに、引き続き事業協力を行います。

続いて、国道バイパスの進捗状況についてであります。田辺西バイパスについては、南紀田辺 I C と田辺バイパスを結ぶ約 0.6 km 区間が、みなべ I C ～南紀田辺 I C 間の開通と同時に供用が開始されました。

また、南紀田辺 I C ～県道芳養清川線までの区間については、既に用地取得が完了し、現在、順調に施工されているところであります。

同区間の三四六地区については、平成 16 年 11 月に、廃棄物処理場を通過することによる工事施工方法等の環境対策を検討するため、市及び県、国土交通省、有識者等による「田辺西バイパス三四六地区施工方法検討委員会」が設立され、平成 18 年 2 月まで計 5 回の検討委員会が開催されました。

そうした中、第 5 回検討委員会において、「施工方法の方向性は示された」とし、平成 18 年度からは、引き続き学識経験者や行政担当者による、「田辺西バイパス三四六地区モニタリング委員会」が設置され、当該地区における廃棄物及び土壌調査、処理方式、施工時及び施工後の環境対策等について経過観察を行い、現在まで 3 回にわたって委員会が開催されました。

本年度においては、三四六地区における市有地の用地買収費及び補償費について、国との契約を締結し、現在、現廃棄物処理場内のプレロード工法を用いた工事が実施されています。

また、県道芳養清川線～芳養町大屋までの区間については、既に、地元設計協議を終え、現在、用地取得に係る取り組みがなされる中、それぞれの区間において早期供用開始に向けた事業展開が図られている状況であります。

一方、田辺バイパスにおける田鶴トンネル開削事業についてであります。田鶴トンネルは、車道の幅が狭いうえに歩道が設置されていないことなどから、歩行者や自転車の通行が危険な状態にあり、それに加えて、高さ制限もあるため大型車両同士が対向できないなど、通行の支障となっていました。平成 19 年 4 月に暫定 2 車線による供用が開始されました。

その後、現在まで 4 車線化に向け鋭意工事が進められていましたが、先ごろその工事が完了し、当該区間の 4 車線化が実現したところであります。

なお、高速道路及び国道バイパスの施工にかかわって、委員から、全国的にも樹木の伐採など公共事業による緑の喪失が問題視されていることから、今後は環境面での配慮が特に必要になることを勘案し、のり面の樹林化等積極的な環境保護対策に努めるよう要望がありました。

このように、本市を取り巻く道路網の整備については、着実に進展している状況ではあります。近年、観光需要が増加傾向にある中、ますます道路の重要性が高まり、従来にも増して利便性並びにアクセス性が重視されています。

さらに、地方分権と広域行政の推進には、一定の交通ネットワーク機能が必要不可欠であり、特に、沿岸部の都市を結ぶ主要幹線道路が国道 42 号のみである当地域に

あつては、地域間の連携をさらに強化し、大規模地震など災害時の緊急輸送路や代替路の機能を有した道路整備が急がれているところであります。

当委員会といたしましては、常にそれぞれの道路整備状況を把握するとともに、これら関係する道路の一日も早い完成を目指し、今日まで国及び関係機関等に対し、強く要望を続けてきたところであります。

以上、委員長報告といたします。

平成21年3月26日

高速道路及び国道バイパス促進特別委員会
委員長 棒 引 昭 治