

E42 湯浅御坊道路 (有田 IC～御坊 IC) 及び E42 阪和自動車道 (御坊 IC～印南 IC) の四車線化完成と期待される整備効果について

NEXCO 西日本 関西支社

1 はじめに

一般国道 42 号湯浅御坊道路 (以下、「湯浅御坊道路」という。) は、和歌山県御坊市から和歌山県有田郡有田川町に至る高規格幹線道路、阪和自動車道は、大阪府松原市から和歌山県田辺市に至る高速自動車道国道であり、紀伊半島北西部における地域の連携強化や交流を推進するとともに、近畿南部地域と京阪神地域を結ぶ重要な路線です。

このたび、令和 3 年 12 月 18 日に E42 湯浅御坊道路 (有田 IC～御坊 IC) 及び E42 阪和自動車道 (御坊 IC～印南 IC) 29.2km の四車線化が完成しました (図-1)。これにより、交通渋滞の解消による定時制の向上や中央分離帯の設置により対面通行が解消されることによる交通事故に対する安全性の向上、のり面崩壊などの災害時に被災した車線と反対車線を対面通行運用するなど車線を有効活用することで迅速な交通確保が期待されるほか、南海トラフ地震などの大規模災害発生時には、支援物資の緊急輸送路になるなど道路機能の強化が期待されます。

本稿では、今回完成区間の事業概要や期待される整備効果について紹介します。



図-1 今回開通区間の位置図

2 今回完成区間の概要

今回四車線化した区間は、国道42号と並行しながら、和歌山県紀中地域を南北に通過している区間になります。



写真-1 川辺 IC 完成状況



写真-2 御坊 IC 付近完成状況

開通区間のうち、湯浅御坊道路については、完成二車線を四車線化する区間であり、用地取得からのスタートとなりました。インターチェンジのランプも完成二車線で施工されていることから、インターチェンジ部の拡幅工事は一度、新しいランプに交通を切り替えたのちに既設のランプを撤去し、その後、既設のランプがあった箇所に本線の拡幅工事を行う必要がありました（写真-3、写真-4）。



写真-3 有田南 IC 既設オンランプ橋撤去状況



写真-4 新設本線橋の架設完了状況

跨道橋についても、二車線跨ぎで施工されていることから、四車線化に伴い、既存の跨道橋を一度撤去した後で、四車線跨ぎの跨道橋を新たに架設する必要がありました（写真-5、写真-6）。



写真-5 前田第一跨道橋撤去状況



写真-6 前田第一跨道橋架設状況

また、供用路線のルートが将来の上り線と下り線を行き来していることから、拡幅車線と供用車線との摺り付けを施工するには夜間通行止めでの作業が必要になりました（写真-7）。

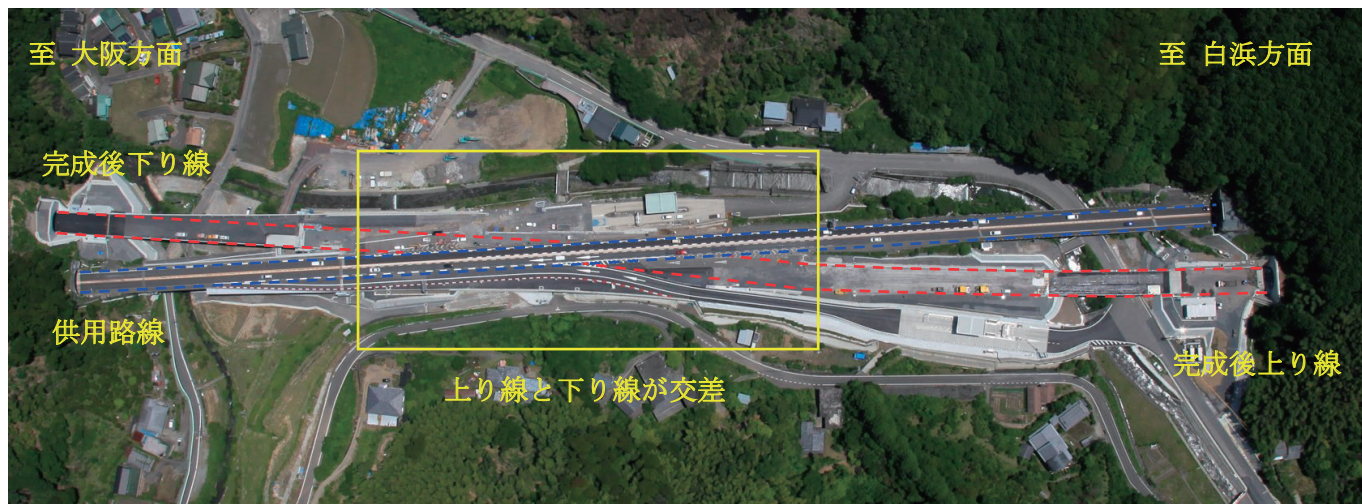


写真-7 広川南 IC 付近の状況

阪和自動車道（御坊 IC ～印南 IC）では供用路線の一部区間が上下線分離構造となっており、拡幅工事を行うにあたり、現場への進入開口部を設けペースカーを配置しながら、中央分離帯に設置されていた築堤を撤去するなどの作業を慎重に進める必要がありました（写真-8、写真-9）。



写真-8 築堤撤去前



写真-9 築堤撤去完了

3 整備効果への期待

(1) 渋滞緩和

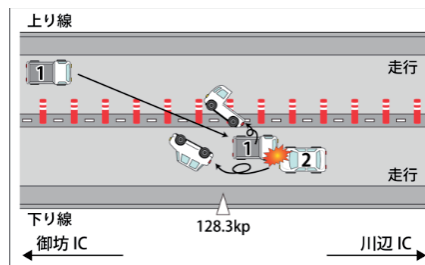
今回四車線化が完成した区間は、白浜や勝浦といった観光地へのアクセス道路でもあることから、交通混雑期をはじめ慢性的な渋滞がこれまで発生していました。特に、有田 IC ～印南 IC 間の渋滞は激しく年間約 450 回もの渋滞が発生していました（図-2）。今回の四車線化の完成で、定時性が確保されることにより渋滞が緩和し、和歌山県南部への利便性向上に寄与することが期待されます。



図-2 渋滞状況

(2) 安全性の向上

二車線区間の死亡事故率は四車線以上区間の約2倍と言われてています。今回四車線化が完成した区間は、これまで二車線の高速道路であったため、対向車線を走行していた車両と激しい正面衝突になるなどの重大事故が発生するリスクが高い状況に



発生日	令和元年6月3日
発生場所	湯浅御坊道路(川辺IC～御坊IC)
通行止め時間	延べ約4時間
事故概要	御坊IC方面から川辺IC方面に向け走行中の車両が中央線を突破し、対向車と正面衝突

図-3 事故事例

ありました。令和元年6月に御坊IC～川辺IC間で起きた交通事故では、御坊ICから大阪方面に向かっていた車両が中央分離帯を突破、対向車と正面衝突する大事故となり、約4時間の通行止めが発生しました。(図-3) 今回の四車線化により、安全性の向上が図られ、重大事故発生リスクが低減しました。

(3) 道路機能の強化

豪雨などによるのり面崩落の災害が発生した場合、二車線しかない道路では土砂を取り除くスペースが確保出来ないことで、緊急車両の走行も困難となり、四車線している区間と比べると、復旧までに長い期間が必要となります。平成26年に舞鶴若狭自動車道で発生した台風の影響によるのり面土砂災害では述べ約133時間にわたって被災区間が通行止めとなりました。四車線化により、災害時に片側二車線の対面通行が確保できるようになることで、通行止め期間の短縮が可能となり、道路機能の強化につながります(図-4)。

また、近い将来発生することが予測されている南海トラフ地震により、並行する国道42号やJR紀勢本線の一部においては浸水被害が発生することが予測されています。和歌山県によりますと、最大津波高は御坊市で16m、田辺市では12mと想定されており、



図-4 道路機能の強化(道路啓開)

浸水被害が不安視されています。一方、湯浅御坊道路や阪和自動車道の標高は想定最大津波高の上空を通過しており、災害発生時には被災したインフラの代替路として活躍することが期待されます（図-5）。



市町村	最大津波高
広川町	9m
御坊市	16m
田辺市	12m

出典：H25和歌山県津波浸水想定（和歌山県HP）

図-5 道路機能の強化（他インフラの代替路として機能）

(4) 観光の活性化

和歌山県には主要な観光地が多いこともあり、休日をはじめ二車線区間を中心に渋滞が多発していました。今回の四車線化の完成により、定時性の向上や道路機能の向上が図られ、それが快適な旅行に寄与することで、観光地の更なる活性化が期待されます（写真-10、写真-11）。



写真-10 白良浜



写真-11 アドベンチャーワールド

おわりに

E42 湯浅御坊道路及び E42 阪和自動車道は、大阪府松原市において、E25 西名阪自動車道や E26 近畿自動車道と直結し、近畿南部地区と京阪神及び中京地区を結ぶ交通輸送の大動脈になるとともに、関西国際空港へのアクセス道路として重要な役割を担い、その重要性はますます高まっています。

当該区間は、平成 25 年 6 月に湯浅御坊道路の四車線化の事業許可を受け、また、平成 28 年 6 月に阪和自動車道（御坊 IC～印南 IC）の四車線化の事業許可を受け、令和 3 年 12 月 18 日に無事完成を迎えることができました（写真-12）。

これもひとえに、貴重な土地をご提供いただいた地元の皆様をはじめ、各関係機関の皆様、工事関係者の皆様のおかげでございます。本誌をお借りして、厚くお礼申し上げます。



写真-12 完成式典でのテープカット