

和歌山県道路整備中期計画  
(中間とりまとめ)

平成 19 年 8 月

和歌山県

# 目 次

I. 和歌山県の特徴と道路整備状況	1
1 国際的に高い価値と魅力を有する多彩な観光資源	1
2 急速に進む少子高齢化	1
3 災害に脆弱な道路ネットワーク	1
4 全国水準から大幅に遅れる道路整備	2
II. グローバルな交流と和歌山スタイルによる戦略的道路整備	3
1 高速道路ネットワークの形成	3
2 効率的・効果的な地域活力の向上を図るための道路施策の推進	7
(1) 高速道路を補完し県内各地域へ連絡する幹線道路 ～概ね10年でネットワーク化～	7
(2) 幹線道路以外の生活道路 ～県民にとって真に必要な道路をメリハリをつけて整備～	8
(3) 道路を有効に活用した個性豊かなサービス提供 ～全市町村へ道の駅の設置～	9
(4) 道路構造物の長命化によるトータルコストの縮減～事後保全から予防保全への転換～	10
参考1：真に必要な道路整備 ～今後10年での取り組み～	11
参考2：和歌山県道路懇談会	13
1 和歌山県道路懇談会について	13
(1) 懇談会設立趣旨	13
(2) 懇談会委員名簿	13
(3) 懇談会の概要	14
2 和歌山県道路懇談会の提言	15
(1) 和歌山県道路懇談会の理念	15
(2) 道路整備を考える視点	15
1) 我が国が直面する国土政策課題の解決に資する地域再生	15
2) グローバルな交流と地方の役割	16
3) 和歌山スタイルによる戦略的道路整備	16
(3) 具体的道路整備の提言	16
(4) 委員意見（五十音順）	17

# I. 和歌山県の特徴と道路整備状況

## 1 国際的に高い価値と魅力を有する多彩な観光資源

世界遺産『紀伊山地の霊場と参詣道』をはじめとする歴史文化資源、森林・海洋の自然資源、豊富な温泉など多様な観光資源が遍在し、観光客数は年間 3,000 万人を超える。また、世界遺産登録後から外国人観光客が大幅に増加した。

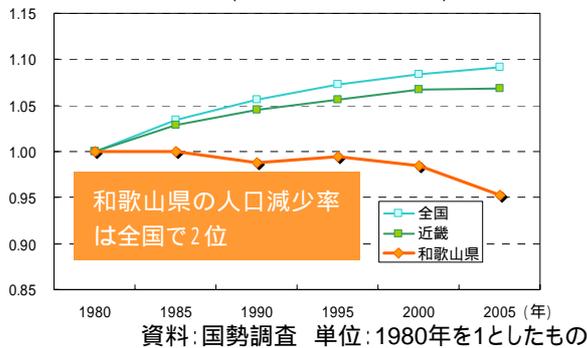
世界遺産『紀伊山地の霊場と参詣道』と豊富な観光資源



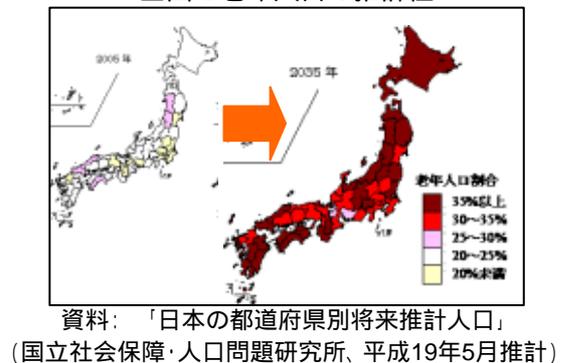
## 2 急速に進む少子高齢化

人口は全国でも有数の減少地域となっており、今後も著しい人口減少と高齢化が予想される。

人口推移 (1980年～2005年)



全国の老年人口の推計値



## 3 災害に脆弱な道路ネットワーク

土砂災害や越波、津波などの自然災害により寸断する可能性の高い区間が多く存在する。

県内の要対策箇所数



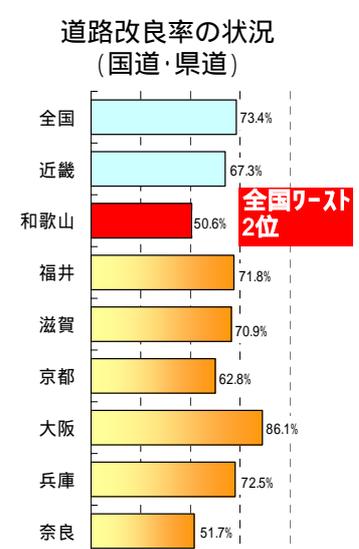
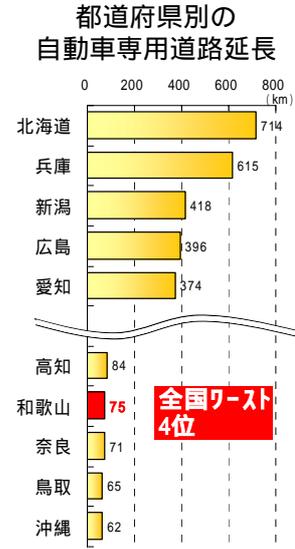
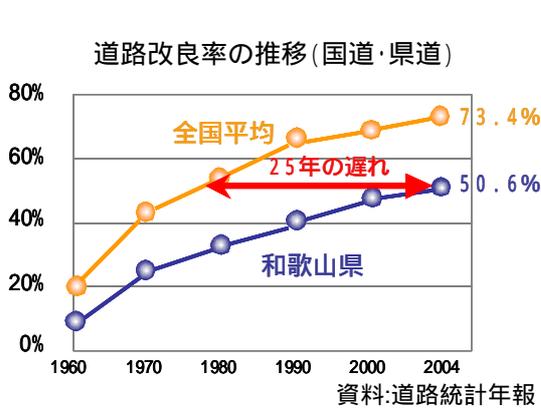
資料: 平成8年度道路防災総点検豪雨、豪雪に対する安全性について点検を行った際の要対策箇所

台風で越波する国道42号

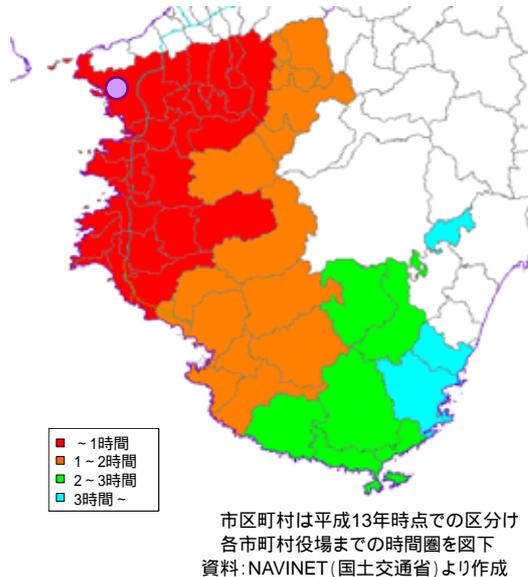


#### 4 全国水準から大幅に遅れる道路整備

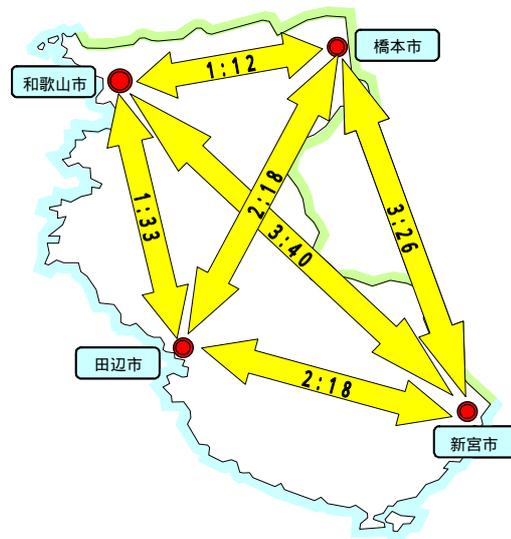
自動車専用道路延長や国道・県道の道路改良率は全国平均を大幅に下回っており、県南部では、県庁所在地和歌山市への道路利用による移動時間がおよそ4時間に上る。また、頻発する渋滞から物流面で重要視される定時性も確保されていない。



#### 和歌山市を中心とする等時間圏 (道路利用)



#### 道路利用主要都市間の移動時間



## II. グローバルな交流と和歌山スタイルによる戦略的道路整備

### 1 高速道路ネットワークの形成

#### 近畿自動車道紀勢線 ~ 自立した地域づくりの第一歩 ~

##### 人が暮らすための平等な権利の保障

- 人が暮らすためのナショナルミニマムとして捉える。
- 医療・教育機会を平等にする。

##### 経済活動の基本的なチャンスの保障

- 企業立地における誘致機会を平等にする。
- ポテンシャルやアイデアを活かした観光や農林水産業発展の機会を保障する。
- 高速道路渋滞区間の解消により本来の機能を発揮する。

##### 大規模地震など自然災害への備え

- 東南海・南海地震や風水害時の緊急輸送道路を確保する。

#### 京奈和自動車道 ~ 近畿の交流・連携を促進 ~

##### 関西経済圏の活性化

- 関西大環状道路及び放射状道路の形成により関西都市圏を拡大する。

##### 近畿各地域の個性を活かした広域連携

- 癒しと心の安らぎにより近畿の魅力を高める。
- 特産物の輸出など関西国際空港を活かしたアジアとの交流を促進する。

##### 世界遺産を活かした広域観光ルートの形成

- 京都から観光客を引き込み、京都 奈良 和歌山ルートを強化する。



## モータリゼーション時代に取り残された和歌山

かつて和歌山県は、蟻の熊野詣といわれる熊野古道で多くの人を訪れ、江戸時代など海運全盛時代には菱垣廻船・樽廻船の寄港地として栄えており、昭和34年には鉄道が紀伊半島一周繋がった。しかし、モータリゼーション時代に入った現在では、高速道路整備が遅れ、未だ空白箇所が残っているため、他府県との格差は広がる一方で、時代に取り残された状態となっている。

かつて栄えた熊野古道



資料: 紀伊国名所図会後編巻之二

江戸時代の航路



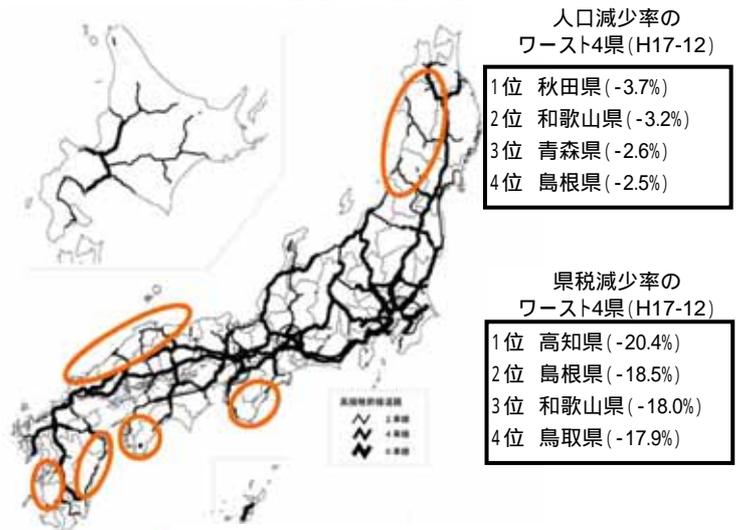
資料: 国土交通省近畿地方整備局

日本の鉄道網



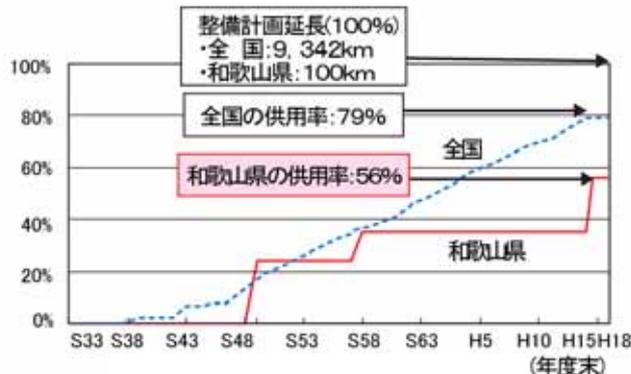
資料: 国土数値情報(国土交通省 国土計画局)

高速道路の空白地帯



資料: 社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部

高速道路の供用率の推移

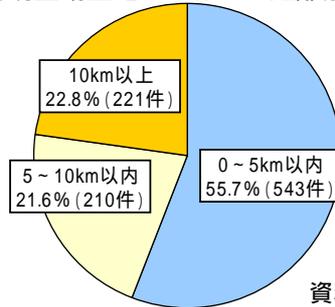


資料: 高速道路便覧2006

## 新規産業の立地には高速道路が不可欠

IC から 5km 以内に 6 割近くの新規工場が立地しており、新規産業の立地には、高速道路への交通アクセスの容易性が深く関与している。

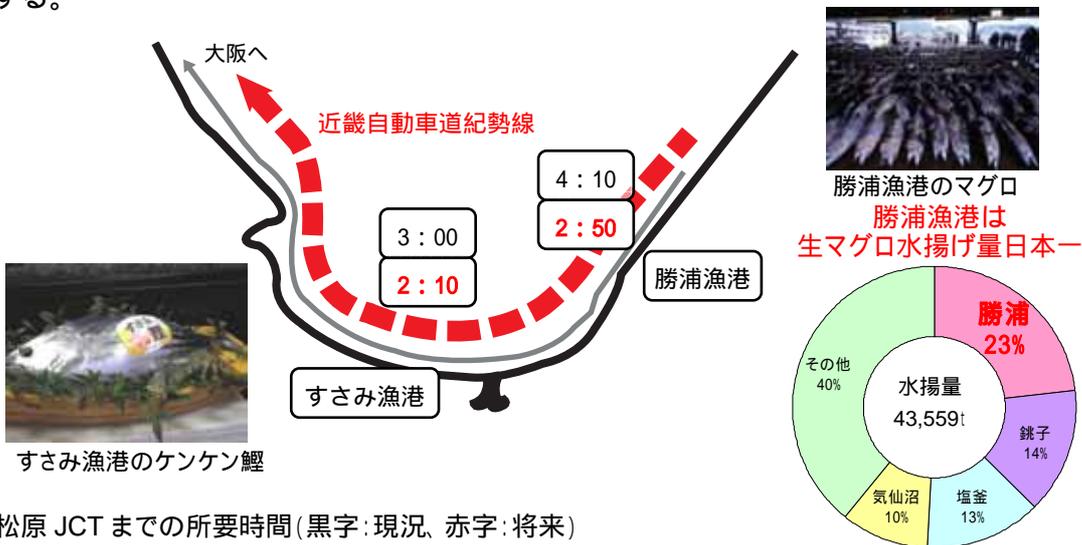
新規工場立地のICからの距離別件数



資料:国土交通省道路局

## 水産物の輸送時間短縮

日本一の水揚げ量を誇る勝浦漁港の生マグロなど紀南の新鮮な魚を、京阪神・東京へより早く輸送する。



## 暫定2車線のため大渋滞が発生

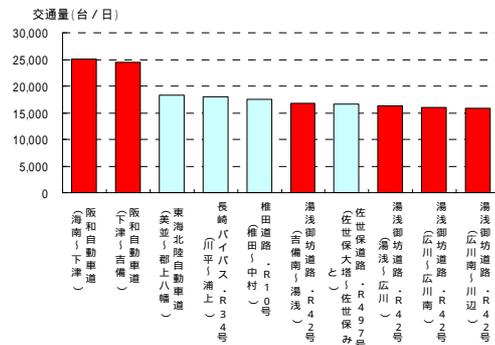
近畿自動車道紀勢線の海南から御坊にかけては、全国高速道路の暫定2車線区間でトップクラスの交通量となっており、渋滞や事故が多発している。また、物流輸送時間の不安定さによる不経済、移動に長時間を要することによる観光客のストレスを誘発している。

年間80回を超える渋滞  
上り線では西日本ワースト1位の渋滞長を記録(H18.8.13吉備IC27km)



吉備IC付近

全国的高速道路 暫定2車線区間(全243区間中)で和歌山県内の6区間がトップ10位内にランクイン



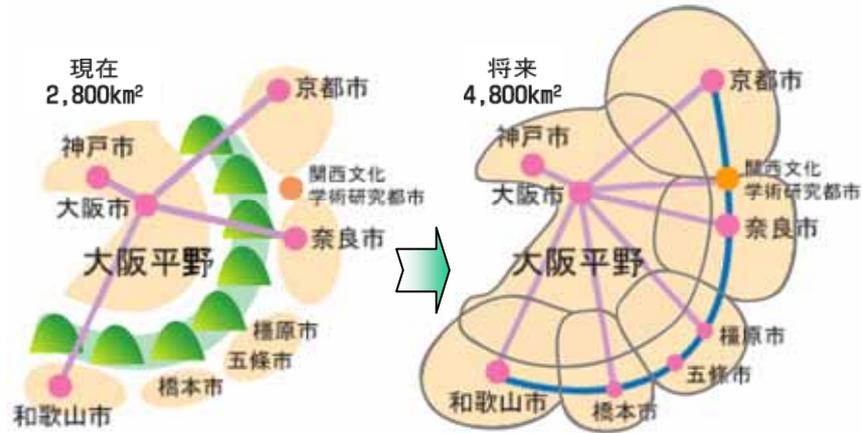
資料:平成17年度道路交通センサス

全国で東・中・西日本高速道路株式会社が管理する高速道路の暫定2車線区間を抜粋

## 関西都市圏の拡大

関西都市圏は、大阪平野の狭さから後背圏の広がりを欠いている。しかし、関西大環状道路を形成する京奈和自動車道と放射状道路を形成する府県間道路の整備により、関西都市圏が拡大し、関西経済の活性化が図られる。

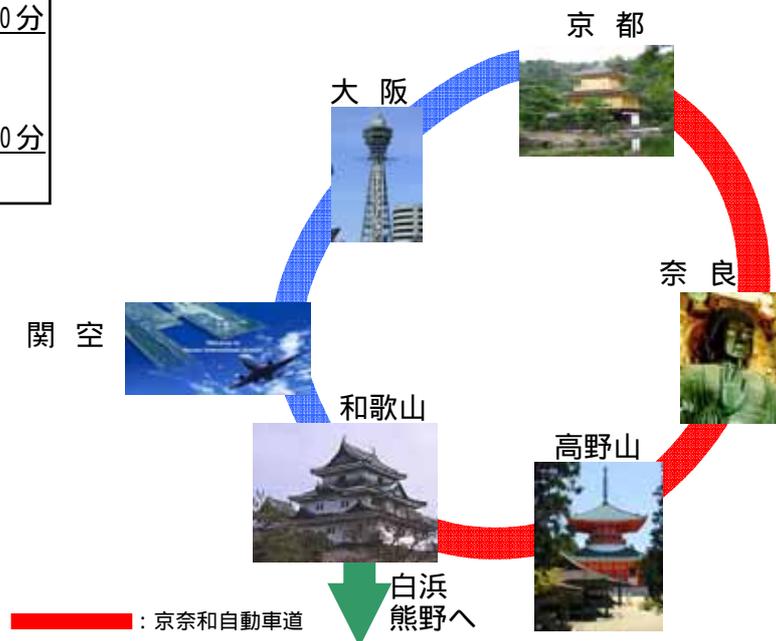
大阪平野を中心とした関西都市圏の拡大



## 世界遺産を活かした新たな観光ルートの形成

高野山などの世界遺産と京都、奈良とを結ぶ新たな観光ルートを形成する。

京奈和自動車道が開通すると 和歌山～(奈良経由)～京都が 約270分 → 約100分 約170分短縮
関空～高野山が 約100分 → 約80分 約20分短縮



## 2 効率的・効果的な地域活力の向上を図るための道路施策の推進

### (1) 高速道路を補完し県内各地域へ連絡する幹線道路 ~ 概ね10年でネットワーク化 ~

#### 限られた財源を踏まえた集中投資

- 「つながってこそ『道』」の理念に基づく『1つ1つ完成主義』を徹底する。

#### 高速道路と合わせて効果を発揮する骨格道路

- 高速道路を最大限活用した地域の自立と競争力強化を目指す。

限られた財源の中で、高速道路とあわせた戦略的道路ネットワークの形成を図るために、高速道路を補完し、府県間や県内の各地域間を連絡する幹線道路を概ね10年でネットワーク化する。



高速道路と合わせて  
県内の一体的発展に寄与する  
**内陸部骨格道路 (X軸ネットワーク)**  
京奈和自動車道と合わせて  
近畿の一体的発展に寄与する  
**府県間道路**

概ね10年で  
ネットワーク化

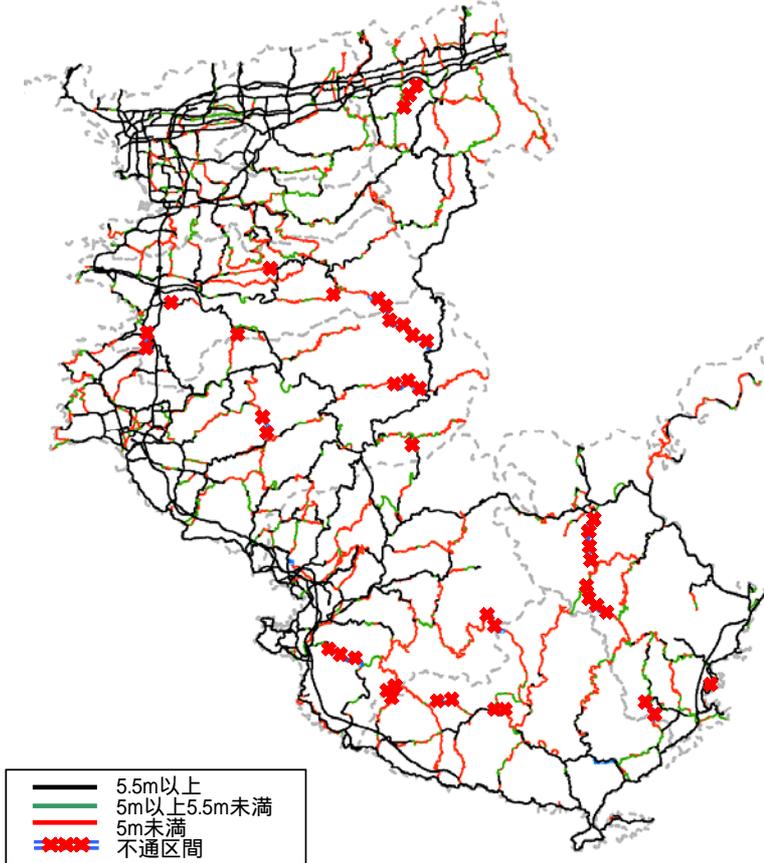
(2) 幹線道路以外の生活道路 ~ 県民にとって真に必要な道路をメリハリをつけて整備 ~

**基本的な生活に不可欠な道路整備**

- 県民の不便で不安な生活を解消する。

和歌山県内には不通区間が多く残っており、全ての整備を行うには、コスト縮減を図っても50年以上の期間を要する。そこで、生活圏30分圏域・高速道路IC60分圏域の拡大に資する効果の高い道路、防災・交通安全上必要な道路、あと少しで効果の出る道路を基準とした真に必要な道路に対し、メリハリをつけた整備を行う。

和歌山県の整備状況



つながっていない未整備の道路は  
まだまだあるが、  
**コスト縮減しても50年以上かかる**

1.5車線の整備を最大限活用



- ・生活圏30分圏域の拡大に資する道路のうち整備効果の高い道路
- ・高速道路ICから60分圏域の拡大に資する道路のうち整備効果の高い道路
- ・防災上・交通安全上必要不可欠な道路
- ・あと少しの整備で効果の出る道路

**概ね10年で完成**

上記については、地元協力が前提になる

あと少しの整備のイメージ図



時間圏域と道路整備のイメージ図



(3) 道路を有効に活用した個性豊かなサービス提供 ~ 全市町村へ道の駅の設置 ~

**多彩な地域資源を活かした道の駅の整備・日本風景街道の整備・充実**

○ 道路利用者への情報提供・観光などの地域振興と雇用を創出する。

**道の駅の機能と設置イメージ**

道の駅がもつ「休憩機能」、「情報提供機能」、「地域連携機能」の3つの機能に加え、地震・津波などの災害時に避難場所として利用する「防災拠点機能」を踏まえ、道の駅の充実を図る必要性があることから、全市町村への道の駅の設置を目指す。



**質の高い景観形成と沿道資源の保全・活用**

世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の文化的景観を保全するとともに、県内に広域に分布する観光地の魅力を高めるために、地域住民と行政が連携し、世界遺産を有する地域にふさわしい、地域の歴史・文化や自然と調和した質の高い景観形成を推進する。

日本風景街道の整備と景観条例の制定による質の高い景観形成

沿道地域資源の保全・活用と連携



花の植栽による沿道整備      熊野古道を活かした「田舎きめ細やかな情報発信 版オープンカフェ」



QRコードによる「紀南発信 ひとつこナビ」

(4) 道路構造物の長命化によるトータルコストの縮減～事後保全から予防保全への転換～

**戦略的な道路施設の維持管理**

- 予防保全による長寿命化を図るなどトータルコストを考えた維持管理。

**道路構造物の計画的維持管理**

今後、道路構造物の老朽化が著しく進展していく中で、これまでの事後保全から計画的な道路構造物の管理による予防保全へ転換し、トータルコストの縮減、災害に強い道路ネットワークの維持を図る。

事後保全となった事例

塩害による腐食が進行し主桁が消失



県道新和歌浦線 権見前橋

モルタルが破損し支承が大きく移動



県道垣内貴志川線 愛宕橋

塩害による鉄筋腐食によりコンクリートが剥離



県道有田港線 天浦橋

床版打継目からの漏水により劣化が進行



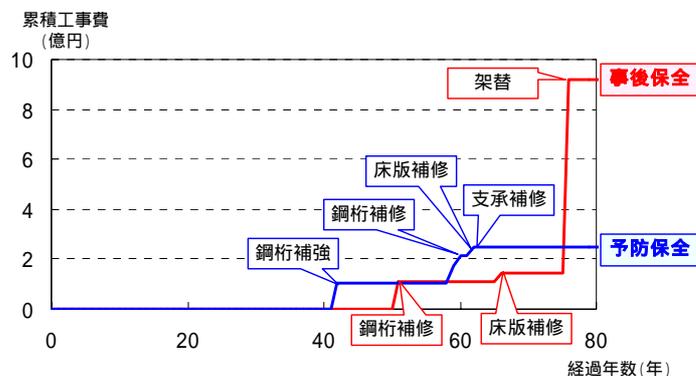
一般国道370号 五反田橋

米国での橋の崩落事故(ミネソタ州)



資料: 読売新聞 HP

予防保全によるコスト縮減例

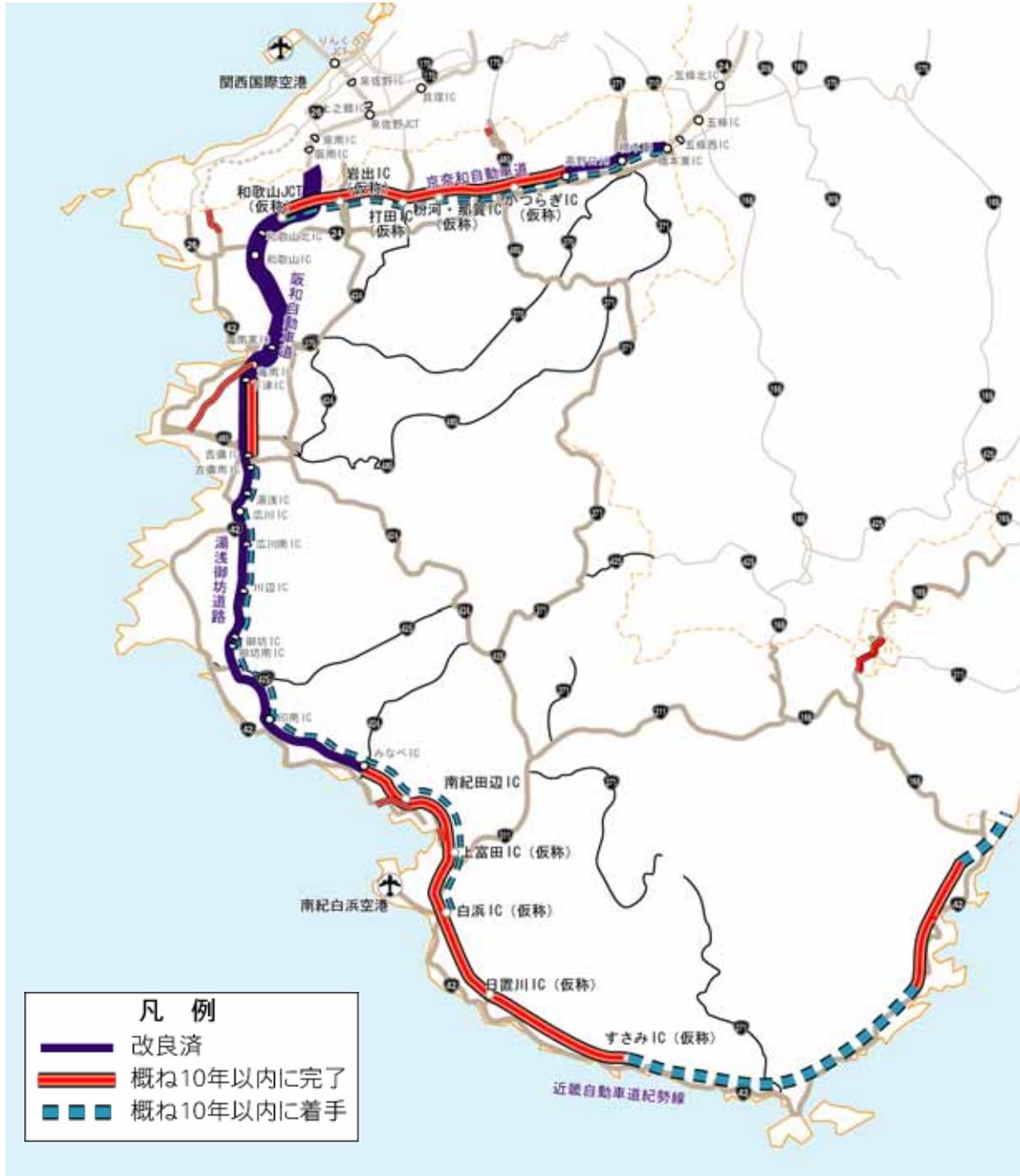


(県道和歌山海南線 和田川橋)

## 参考1：真に必要な道路整備 ～ 今後10年での取り組み ～

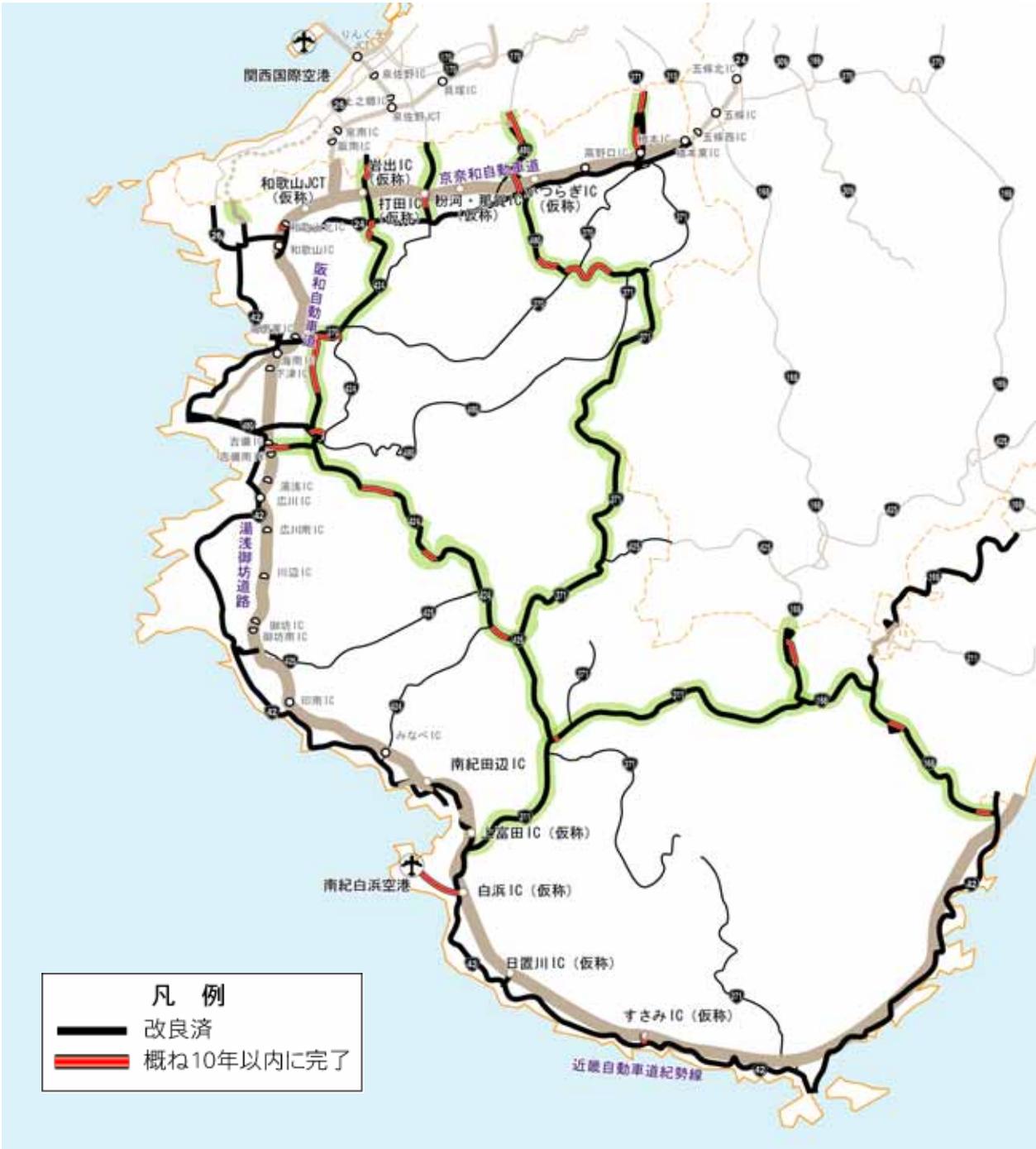
真に必要な道路の整備には、国と県合わせて1兆6100億円が必要であり、平成19年度予算の19年分である。

### 国の事業



近畿自動車道紀勢線 ～ 紀伊半島一周と機能強化～	事業中区間完成	1,900	億円
	新規着手区間	1,400	億円
	4車線化区間	2,400	億円
京奈和自動車道	事業中区間完成	1,700	億円
	県域内4車線化	800	億円
その他直轄事業(第二阪和国道、有田海南道路、田辺バイパス、田辺西バイパス、奥瀬道路、鍋谷トンネル、その他維持修繕等)		2,500	億円
		▶ 10,700	億円

県の事業



図面表示は一般国道以上とした

内陸部骨格道路及び府県間道路(第二阪和国道を除く)	1,000	億円
生活拠点都市圏及び高速道路 IC 圏の拡大に資する道路整備	2,200	億円
防災上・交通安全上必要不可欠な道路及びあと少しの整備で効果の得る道路整備	1,300	億円
道路構造物の維持修繕更新費等	900	億円
	▶	5,400 億円

## 参考 2 : 和歌山県道路懇談会

### 1 和歌山県道路懇談会について

#### (1) 懇談会設立趣旨

昨年末、国では「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定され、現在、国全体の道路整備のあり方が議論されているところであるが、道路整備の遅れが著しい和歌山県では、地域間格差など地方の実情を十分に踏まえた議論がなされていくことを強く期待している。

そこで、県では地方独自に「真に必要な道路整備」とは何かを検討し、国へ強く働きかけるとともに、道路整備の中期的な計画（和歌山県版）を策定するために、県内外各界のリーダー的な有識者で構成する和歌山県道路懇談会を設置し、提言を頂いた。

#### (2) 懇談会委員名簿

（五十音順）

- （県外）委員長 石田東生（筑波大学大学院システム情報工学研究科教授）  
委員 伊藤元重（東京大学大学院経済学研究科教授）  
委員 木村陽子（総務省地方財政審議会委員）  
委員 齊藤 慎（大阪大学大学院経済学研究科教授）  
委員 月尾嘉男（東京大学名誉教授）  
委員 村山 敦（関西国際空港株式会社代表取締役社長）
- （県内）委員 石橋芳春（JA 紀の里代表理事組合長）  
委員 尾崎征朗（尾崎酒造株式会社代表取締役）  
委員 高田 寛（日進化学株式会社代表取締役社長）  
委員 多田稔子（田辺観光協会会長）  
委員 中野幸生（中野 B C 株式会社社長）  
委員 西本和明（和歌山県花き生産協会会長）

### (3) 懇談会の概要

懇談会は6月と8月の計二回実施した。各懇談会での概要については以下に示す通り。

#### 【第一回】

日時：平成19年6月18日(月) 16:00～18:00

場所：西牟婁郡白浜町 ホテル古賀の井 桜

出席者：

- |      |     |      |                        |
|------|-----|------|------------------------|
| (県外) | 委員長 | 石田東生 | (筑波大学大学院システム情報工学研究科教授) |
|      | 委員  | 木村陽子 | (総務省地方財政審議会委員)         |
|      | 委員  | 齊藤 慎 | (大阪大学大学院経済学研究科教授)      |
|      | 委員  | 村山 敦 | (関西国際空港株式会社代表取締役社長)    |
| (県内) | 委員  | 尾崎征朗 | (尾崎酒造株式会社代表取締役)        |
|      | 委員  | 高田 寛 | (日進化学株式会社代表取締役社長)      |
|      | 委員  | 多田稔子 | (田辺観光協会会長)             |
|      | 委員  | 中野幸生 | (中野BC株式会社社長)           |
|      | 委員  | 西本和明 | (和歌山県花き生産協会会長)         |

伊藤元重委員(東京大学大学院経済学研究科教授)、月尾嘉男委員(東京大学名誉教授)、石橋芳春委員(JA紀の里代表理事組合長)は欠席

#### 【第二回】

日時：平成19年8月3日(金) 12:30～14:30

場所：和歌山市 ホテル グランヴィア和歌山 6F アクアグラン

出席者：

- |      |     |      |                        |
|------|-----|------|------------------------|
| (県外) | 委員長 | 石田東生 | (筑波大学大学院システム情報工学研究科教授) |
|      | 委員  | 伊藤元重 | (東京大学大学院経済学研究科教授)      |
|      | 委員  | 齊藤 慎 | (大阪大学大学院経済学研究科教授)      |
| (県内) | 委員  | 石橋芳春 | (JA紀の里代表理事組合長)         |
|      | 委員  | 尾崎征朗 | (尾崎酒造株式会社代表取締役)        |
|      | 委員  | 高田 寛 | (日進化学株式会社代表取締役社長)      |
|      | 委員  | 多田稔子 | (田辺観光協会会長)             |
|      | 委員  | 中野幸生 | (中野BC株式会社社長)           |
|      | 委員  | 西本和明 | (和歌山県花き生産協会会長)         |

木村陽子委員(総務省地方財政審議会委員)、月尾嘉男委員(東京大学名誉教授)、村山敦委員(関西国際空港株式会社代表取締役社長)は欠席

## 2 和歌山県道路懇談会の提言

### (1) 和歌山県道路懇談会の理念

和歌山県道路懇談会では、人口減少、高齢化などの全国的な課題に加え、道路整備が著しく遅れた和歌山県において、地域の生活・産業の現状や、地方部が未来の国づくりに対して果たす役割など幅広い観点から、真に必要な道路整備のあり方を考えて参りました。そして、この度、その成果をここに提言としてとりまとめることといたしました。

この提言は、和歌山県の県民にとって重要な願いを表しているとともに、同様の課題を抱える多くの地域にとっても同じように切実な課題を表していると感じます。我が国の道路整備に携わる方々が地方部の道路の役割と重要性を再認識する手助けになることを願っています。

### (2) 道路整備を考える視点

#### 1) 我が国が直面する国土政策課題の解決に資する地域再生

人生を切り開く機会を与える道路は、ナショナルミニマム保障の根本

如何なる地域に住もうとも勇気と希望を持って、自らの人生を切り開いていく機会是与えられるべきであり、また日本国民として最低限の医療、教育を保障される権利がある。今や道路は、このために必要な最大の手段であり、ナショナルミニマムを保障する根本と捉えるべきである。

地方の経済を放置して日本の未来はない

道路整備の遅れが住む場所としての魅力を損なっていることに加え、産業立地や付加価値向上が進まない原因ともなり、魅力的な職場の不足、若年層を中心とする人口流出に繋がるといった悪循環に陥っている。地方経済の崩壊は、我が国の生産機能や消費機能の低下など国の経済力を悪化させる懸念がある。

国土保全、CO2削減、食糧供給など地方特有の機能を守る

集落崩壊など地方部の極度の活力低下は、我が国が直面する重要課題の克服を大きく後退させる。農地や森林の放棄は、国土の荒廃に直結し、森林の二酸化炭素吸収・貯蔵機能を低下させるとともに、世界的な食糧需要逼迫が予想されるなかで食糧供給地としての機能が重要となっている。加えて、国土軸から離れた地域の道路が持つ、広域的迂回路としての機能は、災害に強い国土形成に果たす役割も大きい。

関西都市圏の拡大により東京一極集中構造を是正する

広域交通網の整備による関西都市圏の拡大は、農林水産物やエネルギーの供給、モノづくり機能における連携を通じた関西経済圏の再生を促し、東京一極集中構造の是正に繋がる。

## 2) グローバルな交流と地方の役割

世界遺産など世界に通じる資源を活かし国際観光を推進する

高野山・熊野などに代表される世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」、県内に広く分布する温泉、学術的価値も高い森林、海洋の豊かな自然など多様な資源を活かし、アジア有数の国際観光地である京都、世界遺産を共有する奈良・三重等との連携により、国際観光の戦略的な推進に資する。

関西国際空港への近接性を活かした輸出産業が進展する

東アジアにおける経済・社会のグローバルな交流が拡大するなかで、中国をはじめとするこれらの地域における購買力の向上が予想される。このため 24 時間空港・関西国際空港への近接性を活かし連携を強化することにより、果実や海産物等の「食」資源、林産資源をはじめとする地域資源や新たな商品開発がグローバル市場へ進出し、オンリーワン企業の育成や輸出産業が進展する。

癒し空間を提供し関西圏の総合力を向上する

温泉、森林・海の自然、世界遺産をはじめとする歴史・文化を活かし、交流の円滑化により、観光や多地域居住の地として、大阪など大都市に癒し空間を提供し、グローバル時代における住み・働き・憩う場としての関西圏の総合力を高める。

## 3) 和歌山スタイルによる戦略的道路整備

重点的投資と“1つ1つ完成主義”で効果の早期発現を目指す

“つながってこそ道”の理念に基づく“1つ1つ完成主義”により、完成目標を明確にし、整備のスピードアップ、効果の早期発現を目指すべきである。

“選択と集中”により効果的・効率的な道路整備を進める

投資余力に限られる中、高速道路などの既存ストックの有効活用などともに、新しい道路整備も“選択と集中”により効果的・効率的に進める必要がある。

地域の十分な理解・納得がえられるよう施策の透明性を高める

道路整備の評価基準は、地域に係わる人々に共有・理解され、高い透明性を有すべきことから、地域の10年、20年後の具体的姿と、その実現に資する道路の役割と整備効果を、定性的、定量的に評価し、公表する必要がある。

## (3) 具体的道路整備の提言

別紙「和歌山県に真に必要な道路整備への提言」参照

(4) 委員意見（五十音順）

石田 東生 委員長（筑波大学大学院システム情報工学研究科教授）

公平性の議論が必要

地域ビジョンと道路の役割を明確に

災害、医療、観光に重要な紀勢線

- 1桁2桁国道は昭和30、40年代に全国公平主義で整備された。今は効率性、採算性重視だが公平性の議論も必要。
- 道路を整備することが目的ではなく、どう使うかが重要。地域のビジョンと戦略、その中で道路の果たす役割が明確にされるべき。地域の人たちが10、20年先の集落の姿をイメージできるか、その人たちをどう元気づけるかが極めて重要。
- 紀勢線は、東南海・南海地震への備えとして、また救急医療といった地域住民の命の問題から極めて重要。南紀の豊かな自然、歴史・文化を活用した、基幹産業ともなりうる観光にとっても重要。

石橋 芳春 委員（JA紀の里代表理事組合長）

県、近畿、国が整合のとれた計画づくりを

集落再生のモデル地区の設定を

高速道路を活かす幹線道路が必要

- 道路政策に近畿全体の方針が必要。関空の活かし方、アクセス整備も各府県バラバラで、当初の宣伝ほど県北部も発展していない。県、近畿、国で整合のとれた計画が必要。
- 集落崩壊は平地も含めた日本農業全体の問題。モデル地区を設定し、都市と交流できる道路整備と、その地の特性を活かした生産と販売ができれば崩壊を防ぐことができる。
- 地域が永年の知恵や文化を活かして活性化するためには、高速道路を活かすための幹線道路も重要。

伊藤 元重 委員（東京大学大学院経済学研究科教授）

地域を大事にしないと日本の未来はない

グローバル社会の中で道路が必要

戦略的な道路政策 - 和歌山スタイルの確立を

- 21世紀の地方経済を日本としてどう考えるか。CO2削減、多様性、国土一極集中のリスクを考えると、地域を大事にしないといけない。そのためには道路が不可欠。
- 関西国際空港と近畿に関わることでグローバル社会や広域経済の中で実は道路は時代遅れの産物ではなく、むしろこれからが重要。
- 戦略性が重要。選択と集中、つまり「どこをやるか」と「スピード感」。地域の道路政策形成のスタイル、和歌山方式をつくり、それを全国に発信する。地域に対しても透明性のあるルールが必要。

尾崎 征朗 委員（尾崎酒造株式会社代表取締役）

国民の基本的権利を守る道路を

高野山と熊野をつなげば観光が発展

若者の交流が新しいアイデアを生む

- 京阪神から遠い県南部ほど交通事情が悪い。天災の可能性が高いのに、迂回する道路すらない。災害や医療も非常に不利で、国民が生きていく上での基本的な権利がない。早急に紀勢線の紀伊半島全通化と五條新宮道路の整備が必要。
- 京奈和自動車道から高野・龍神を經由し熊野へ至る道路の地域高規格道路化を提案したい。高野山と熊野を短時間で往来できれば観光産業が発展し、物流や災害時にも有効。
- 道路があれば若者同士の交流が生まれ、新しいアイデアを生かして、周辺の取り残された集落も含めて、まちをどうしていこうかというところにつながる。

木村 陽子 委員（総務省地方財政審議会委員）

まず基幹道路をネットワークとして繋げることが必要

中国など世界をターゲットにした戦略を

災害時の日本の安全保障を確保する

- 選択と集中が大切。まず、基幹道路をネットワークとして繋げ、そこから分かれるものは、ちょっと時間はかかるかもしれないという計画の見直しが必要。
- 熊野古道、植生の独自性、魚・果物など世界でも特徴的な資源を道路でどうつなぐのか、京都・奈良など県外の拠点とどう結ぶのかを、具体的に考えるべき。海産物、果物、紀州箆笥などの物産も、中国などをターゲットにした海産物の商品開発など具体的戦略が必要。
- 和歌山の高速道路は、大阪・名古屋間や滋賀方面で大地震が起こった場合に、安全保障の観点から日本全体の役に立つといった視点も必要。

齊藤 慎 委員（大阪大学大学院経済学研究科教授）

関西は道路改善のスピードが遅い

道路整備には地域づくりの観点が必要

既存ストックを活かすネットワーク形成を

- 和歌山は他地域より道路改善のスピードが随分遅い。日本全体の中で関西が、特に和歌山が冷遇されている印象がある。
- 資源が限られる中、どういう地域づくりを進めたいのかという観点なしに道路整備を考えるのは無理。
- これまでにある社会資本ストックをどう活用するかという視点も大変重要。すさみ～那智勝浦間、新宮～熊野間を優先的課題とし、ネットワーク空白箇所解消を訴えるべき。

高田 寛 委員（日進化学株式会社代表取締役社長）

ヒト・モノの流れを生む道路を優先的に

京奈和道がモノの流れを変える

紀勢線大渋滞に巻き込まれると二度目の訪問はない

- 将来像と道路の必要性を重ねて具体化し優先順位をつけて進めることが必要。県の発展には、ヒト・モノの流れを創出する必要があり、それが達成できればカネが生まれ、県政も多少豊かになる。
- 物流はコストとスピードが重要だが和歌山は非常に厳しい。京奈和自動車道で、いち早く幹線道路へつながりスピードが増す。無料であれば物流ルートが変わる可能性もある。物流量が増せば、帰り便や混載などのバリエーションが増え、コストも削減され、企業誘致もしやすくなる。
- 日常のストレスを和らげたいビジネスマンが、夏の行楽シーズンに田辺・白浜に来るときに大渋滞に巻き込まれると、2度目の訪問はない。紀勢線4車線化で、観光客倍増も夢ではない。

多田 稔子 委員（田辺観光協会会長）

つながってこそ「道」

住民と協働し世界遺産の地にふさわしい道路づくりを

関西経済圏の繁栄で東京一極集中を是正

- つながってこそその「道」。近畿だけでなく、紀伊半島全体のネットワークを考えた上の道路整備が基本ではないか。
- 世界遺産の地として、自然や景観に配慮した心地よい道づくりができないか。日本風景街道熊野の活動をはじめ、道の根本を考えるようになった。こうした活動も地域が道を支える上で重要。
- 大阪と和歌山の時間距離が近くなれば関西経済圏が繁栄する。東京一極だけでなく、地域に経済圏が形成される方が、今後の日本にとって望ましい。

中野 幸生 委員（中野BC株式会社社長）

世界へモノを売る時代に広域物流が重要

高速道路整備が企業立地、若者定着を促進

植樹や分離帯の改善で安全性を向上

- 世界へモノを売る、最低でも全国でモノを売る企業が利益を出す。広域物流が重要。生活道路にトレーラーが入る所もある。府県間道路の大阪側が非常に悪い。府県の連携が必要。
- 吉備では高速道路整備にあわせて中小企業が進出した。働く場所があれば東京や大阪に出る必要のない人も多く、紀伊半島を一周する高速道路の早期整備が大事。
- 植樹や分離帯のために見通しが悪く非常に危険で、走りにくくなっている道路もあり、改善が必要。

西本 和明 委員（和歌山県花き生産協会会長）

紀伊半島一周の高速道路に理屈は要らない

高速道路が産品の鮮度、付加価値を高める

地権者の協力を得て集中的投資を

- 紀伊半島一周の高速道路には何の理屈も要らない。流通、観光、防災、集落崩壊、全ての面における和歌山の基盤となる。
- 高速道路の紀伊半島一周と4車線化が必要。西牟婁、東牟婁の花き生産が増える。名古屋、東京方面への出荷がしやすくなり、関西市場にもより鮮度の良いものが出荷できる。
- 延長距離の短い道路を10年近くかかるようではいけない。集中して仕上げるほうが、結果として道路整備が進む。現実的には地権者の協力も非常に重要。

村山 敦 委員（関西国際空港株式会社代表取締役社長）

関空と中部空港を結びアジア観光のゴールデンルートに

優先順位、完成時期を明確に

まちづくり整備も拠点に集約

- 長く美しい海岸線、豊かな山、温泉、世界遺産があり、紀伊半島一周道路ができれば、関西空港～中部空港がアジアで話題の観光ゴールデンルートになる。カナダではクリスマスオレンジとして大人気の蜜柑などの果物や特産品も関西空港から上海や北京へ飛ばせば、国内より高値で売れるだろう。
- 効率性重視の議論に対して、地域エゴと言われない論理展開が必要。優先順位を示すべき。地域振興に寄与する紀伊半島一周道路を一番として、完成時期を明確化し、集中的に投資すべき。
- 財源がないなかで、全地域の均一な維持は不可能。まちづくり整備を拠点に集約すべき。試験的にモデル事業として実施することを提案したい。行政リーダーシップと、県民の合意が重要。