

令和8年3月25日14時00分
近畿地方整備局
紀南河川国道事務所

一般国道42号熊野大橋^{くまの}
橋梁技術検討会の開催結果について(概要)

○開通から約90年が経過し、経年劣化による耐荷性能低下や、治水機能の向上を図る必要のある一般国道42号熊野大橋について、有識者による検討会を開催し、新宮紀宝道路開通(令和6年12月)後の道路交通状況をふまえ、熊野大橋の撤去および、熊野大橋を利用する自転車・歩行者への対応として、新熊野大橋(下り線側)に自歩道を新たに設置し、安全な通行機能を確保する案について、妥当と判断されましたので、お知らせいたします。

○今後、検討会での結果を踏まえ、対応を進めて参ります。

<取 扱 い>

<配 布 場 所>	近畿建設記者クラブ 和歌山県政記者クラブ 和歌山県地方新聞記者クラブ 新宮中央記者会 三重県政記者クラブ 熊野市政記者会	大手前記者クラブ 和歌山県政放送記者クラブ 田辺記者クラブ 新宮記者クラブ 第二県政記者クラブ
-----------	---	---

<問 合 せ 先> 国土交通省 近畿地方整備局 紀南河川国道事務所
副所長 ^{なかむら} 中村 ^{きょうすけ} 恭介
事業対策官 ^{しげの} 滋野 ^{かつとし} 勝稔
TEL 0739-22-4564(代表)

一般国道42号熊野大橋の概要

一般国道42号 熊野大橋

- ・所在地: 和歌山県新宮市～三重県南牟婁郡紀宝町
- ・延長等: 418.5m、9径間
- ・開 通: 昭和11年3月31日
- ・交通量: 自動車約1,200台/12h
自転車約240台/12h、歩行者約30人/12h



熊野大橋



新熊野大橋

一般国道42号熊野大橋橋梁技術検討会の開催結果

○国道42号熊野大橋について、現状の課題を踏まえた対応案について議論し、橋梁の撤去および、必要な機能の確保するための対応案について、妥当性を確認をしていただきました。

熊野大橋の課題

- ・開通後約90年が経過した熊野大橋は、上部構造の多数の部材に、腐食、欠損、変形、破断等の損傷が見られるなど耐荷性能が低下している状況。
- ・平成23年9月の台風12号による大雨(紀伊半島大水害)では熊野川が増水し、熊野大橋の両端から氾濫。
- ・熊野大橋の治水機能の向上を図る必要のある一方、周辺の自動車交通の混雑状況より、地元自治体から新宮紀宝道路(熊野川河口大橋)開通まで熊野大橋の存置を要望。

熊野大橋本体の損傷状況(令和6年11月点検)



上部構造(トラス斜材)の腐食



上部構造(縦桁)の腐食



上部構造(横桁)の腐食

紀伊半島大水害(平成23年9月台風12号)



熊野大橋からの氾濫状況



熊野川左岸の状況



水防活動で設置された大型土のう

自動車交通の状況

- ・令和6年12月7日に開通した新宮紀宝道路により自動車交通が分散し、国道42号現道(熊野大橋・新熊野大橋)の交通量は約4割減少。熊野大橋の交通量は約5割減少。
- ・これにより、主要渋滞箇所である速玉大社前交差点など、国道42号現道の渋滞が解消。



▼新宮紀宝道路開通前後の交通量



▼速玉大社前(北側流入部)の最大渋滞長の変化



【開通前】230m

R6.11.5(火)AM8:30撮影

【開通後】0m

R7.3.26(水)AM8:30撮影

一般国道42号熊野大橋橋梁技術検討会の開催結果

自転車・歩行者交通の状況

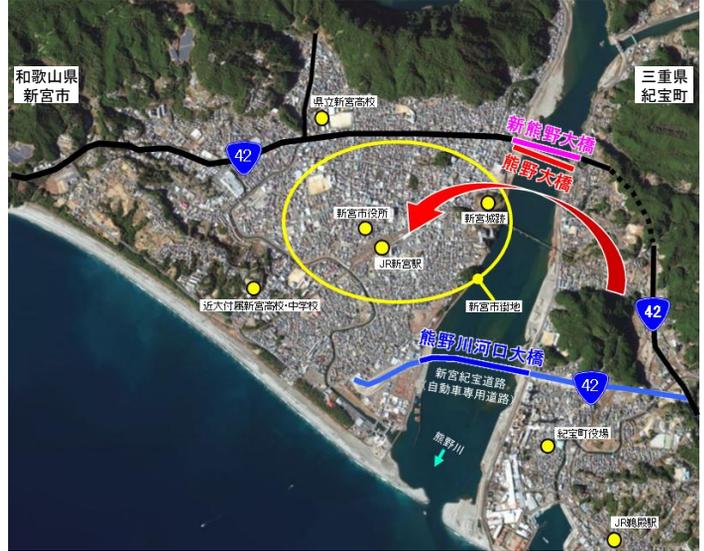
- ・熊野大橋と新熊野大橋の自転車・歩行者の利用総数は、301人/12hであり、86%は自転車の利用者。
- ・熊野大橋の自転車利用者は、相対的に国道42号現道(熊野大橋、新熊野大橋)より海側の利用者が多い状況。
- ・新熊野大橋の歩道は、片側(上り線側)にのみ設置されており、幅員2mと狭く、自歩道の基準を満たしていない。

熊野大橋、新熊野大橋の自転車・歩行者交通量

令和7年5月22日(7時~19時)

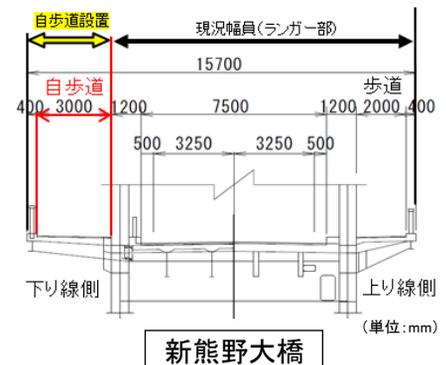
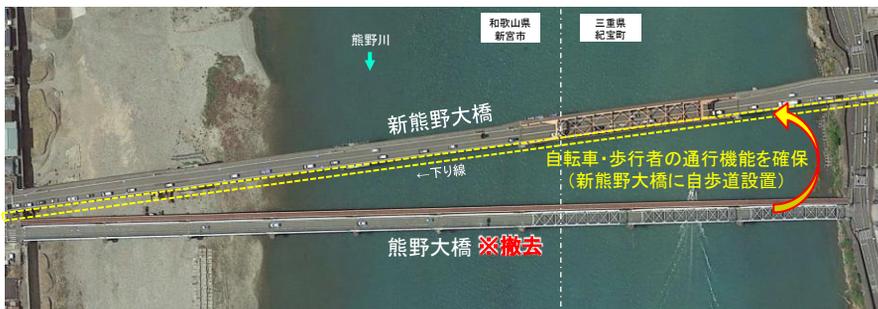


国道42号現道(熊野大橋、新熊野大橋)より海側に市街地や住宅地が集積しており、両橋とも海側からの利用者が多い



対応方針(案)

- 熊野大橋は部材の経年劣化による耐荷性能低下により維持管理上課題があり、また、治水機能の向上を図る必要があるため、新宮紀宝道路開通(令和6年12月)後の交通状況は大幅に改善し、熊野大橋の役割も低減したことをふまえた検討の結果、撤去。
- 自動車交通については、新宮紀宝道路の開通により転換が図られたことで、国道42号現道(熊野大橋、新熊野大橋)の交通量は約4割減少し、周辺の渋滞も解消するなど大幅に改善。熊野大橋の交通量は半減。撤去により、熊野大橋の自動車交通が他の橋梁へ転換された場合でも、交通容量等に問題はなく、交通への影響は軽微であり、熊野大橋の自動車交通に対する役割は低減しているため、架替えによる自動車交通の機能確保は不要。
- 自転車・歩行者交通については、熊野大橋の撤去により、新熊野大橋が唯一の渡河橋梁となるが、新熊野大橋には片側(上り線側)に幅員の狭い歩道しかないため、利用実態などもふまえ、新熊野大橋(下り線側)に自転車・歩行者が安全に渡河できる自歩道を新たに設置し、撤去後も安全な通行機能を確保する対応を実施。



開催結果

- ・熊野大橋の撤去および、自転車・歩行者への対応として新熊野大橋(下り線側)に自歩道を新たに設置し、安全な通行機能を確保する対応案は妥当。

【(参考)有識者による検討会メンバー】

- ・金 裕哲(大阪大学 名誉教授)
- ・伊勢 昇(和歌山工業高等専門学校 准教授)
- ・田中 克己(近畿道路メンテナンスセンター センター長)
- ・中村 恭介(紀南河川国道事務所 副所長)