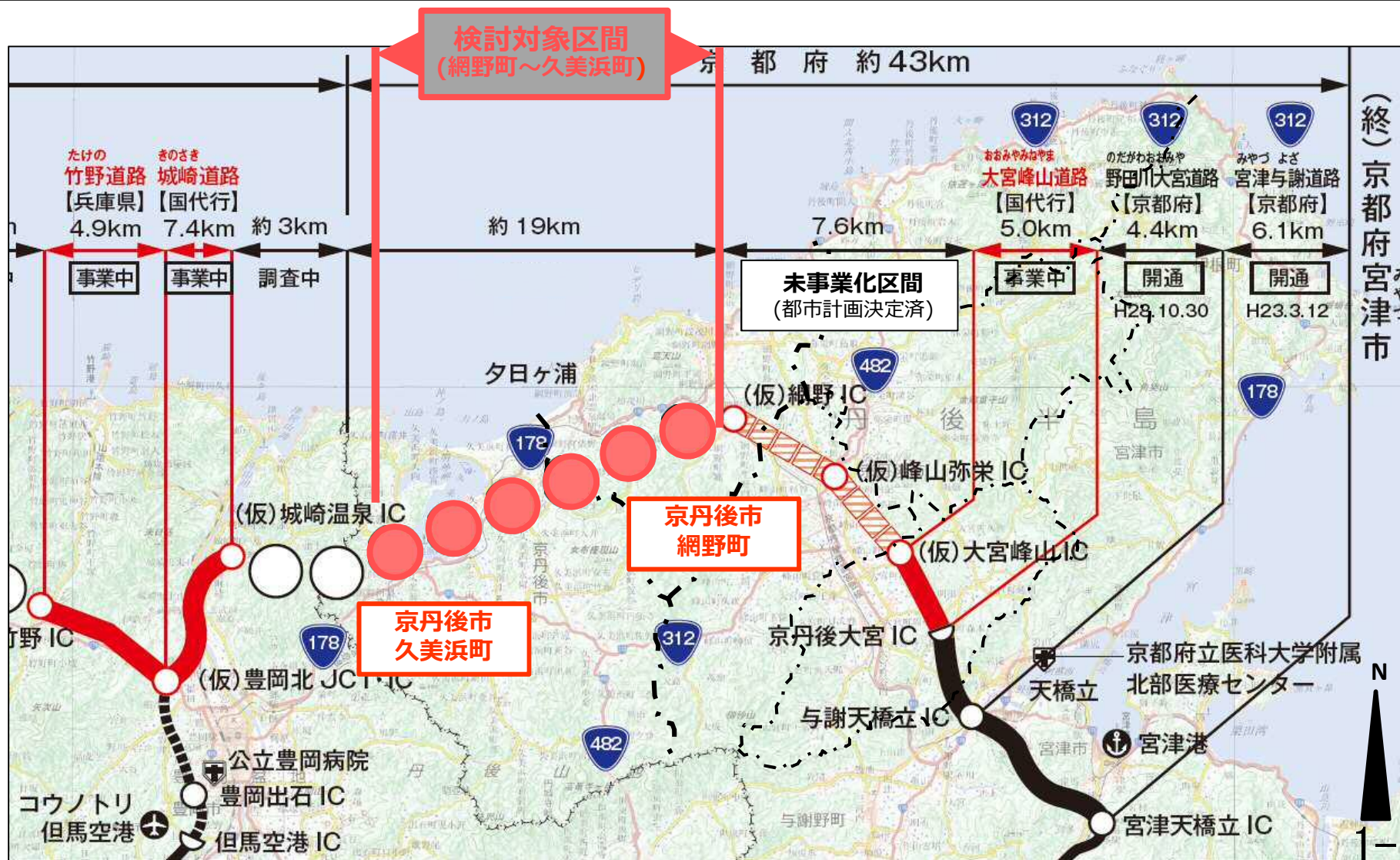


## 前回委員会の主な意見と対応方針

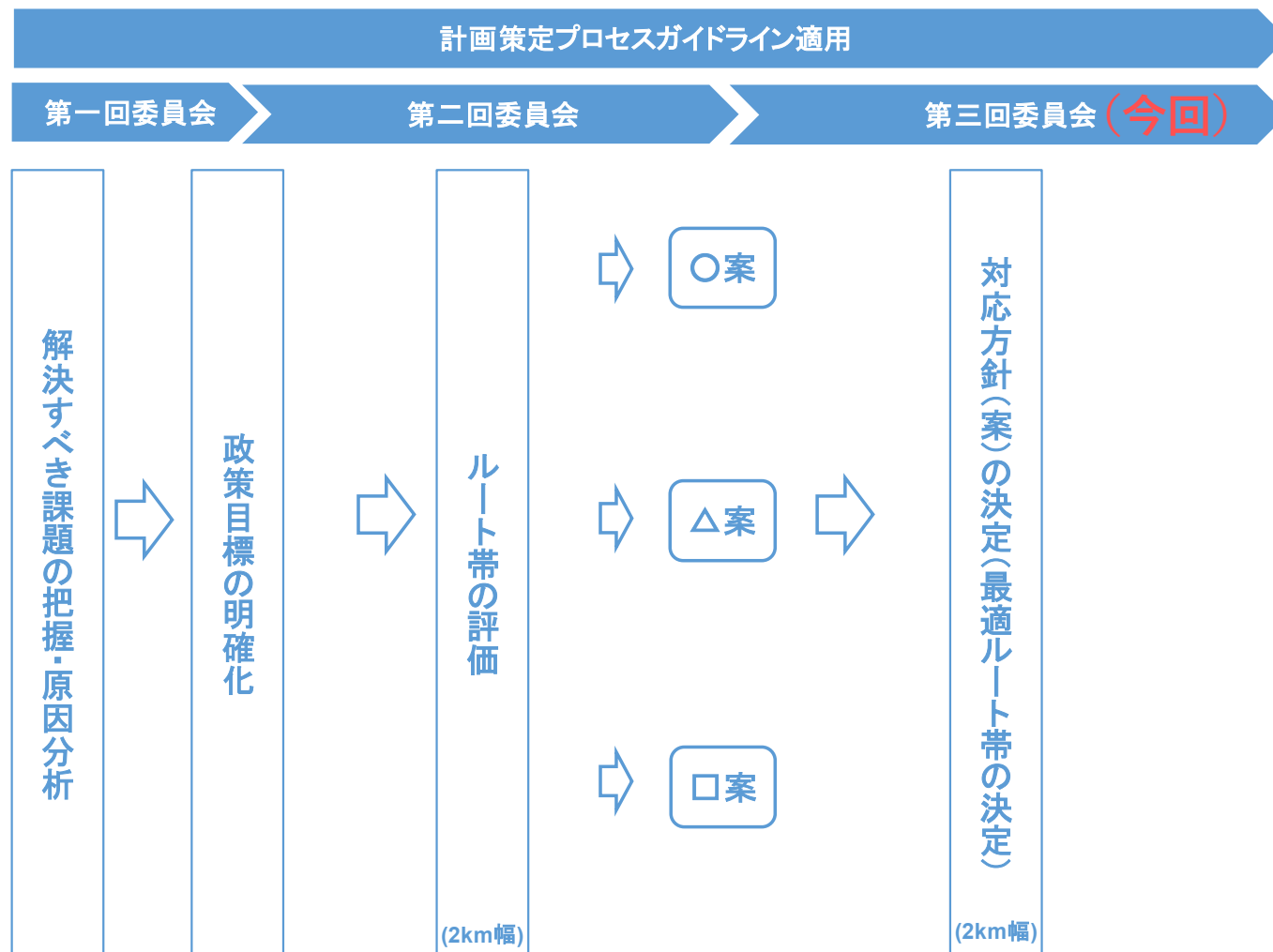
# 検討対象区間

- 対象区間は府県境を除く、**京丹後市網野町～京丹後市久美浜町**とする。
- なお、府県境については、別途、京都府・兵庫県の事業進捗に応じ、国土交通省・兵庫県と調整・検討を進めることとする。



# 計画検討委員会の進め方

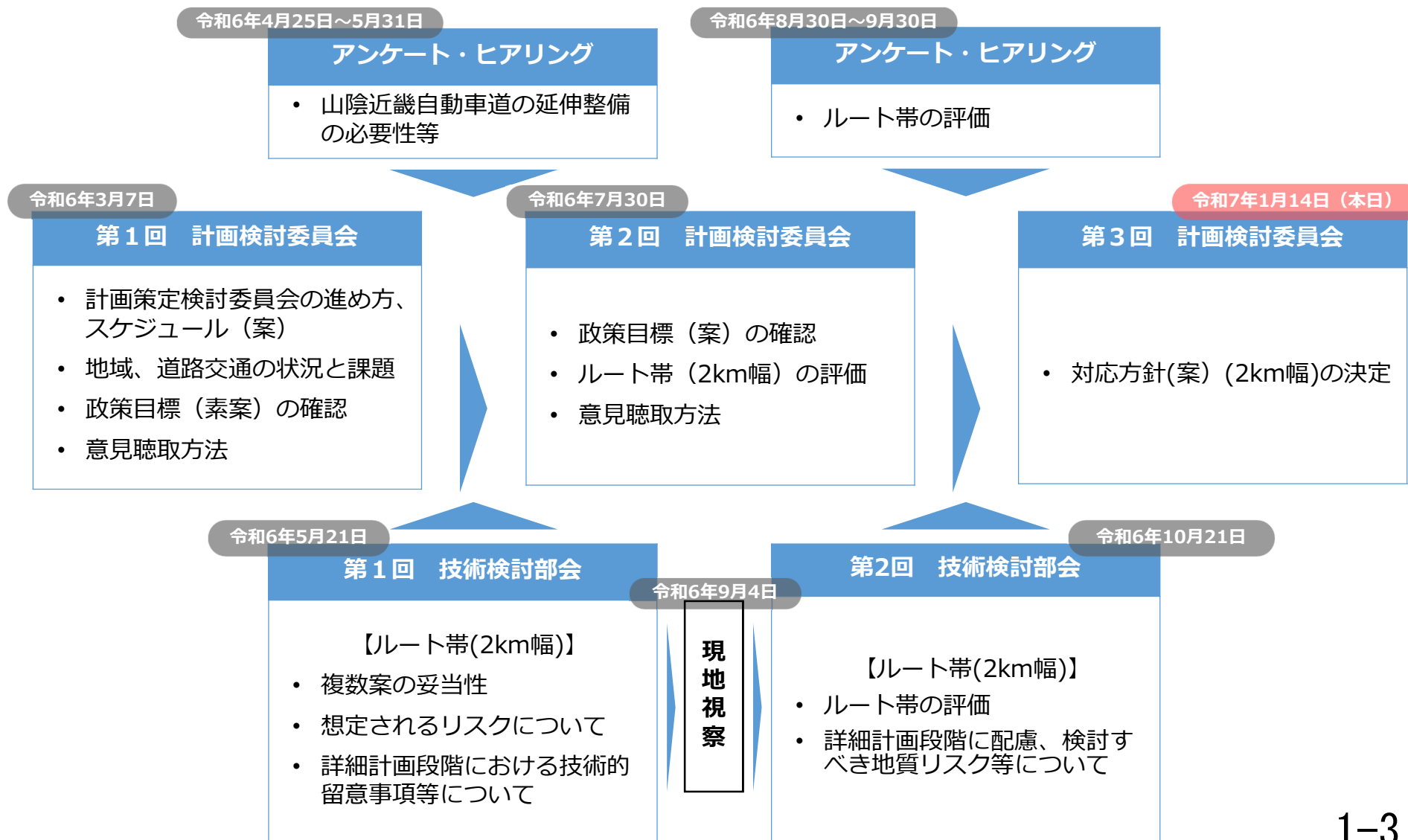
○ 今回の委員会では、複数案の比較評価結果、比較評価に関する関係地方公共団体の意見、委員会等の意見、コミュニケーションプロセスを通じて得られた住民・関係者等の意見を考慮した上で、**最適ルート帯（2km幅）を決定**します。



【有識者の助言】 【住民・関係者の参画】

# 計画検討委員会の流れ

○ 今回の委員会では、複数案の比較評価結果、比較評価に関する関係地方公共団体の意見、委員会等の意見、コミュニケーションプロセスを通じて得られた住民・関係者等の意見を考慮した上で、**最適ルート帯（2km幅）を決定**します。



# 前回委員会の主な意見と対応方針

## 政策目標について

- 「持続可能で暮らしやすい地域づくり」という表現は、抽象的であるという意見があった一方で、救急医療等の具体的な内容は評価項目の中で位置付けられていれば、アンケート回答者等にも理解頂けるのではないかと意見をいただいた。

評価項目に内容を位置付けていることから、表現は原案のとおりとさせていただきます。

## 谷口委員

- 政策目標の「持続可能で暮らしやすい地域づくり」という表現は、抽象的で、何のための道路かが非常に曖昧になっていると考えるので再考された方がいいのではないかと。前回の委員会では救急医療の話が出ており、非常に具体的に目的が見えていた。

## 山田座長

- 持続可能ということは非常に大事、便利でたくさんを含む言葉なので間違っていないが、救急医療という言葉は、多くの方に受け入れやすい言葉であり、自分事として感じることができる。
- 政策目標だけを捉えると分からないかもしれないが、評価項目の中には記載されているので、明確なことはわかるという印象である。

## 大西委員

- 若い世代の定着の分野で、道路は明らかに地域の暮らしぶりに直結する話なので「持続可能で暮らしやすい地域づくり」というのは間違っていないのではないかと。他の表現についても普遍的な記載をしているので、政策目標と評価項目がセットであれば、アンケート回答者にも分かっていたのではないかと考える。

# 前回委員会の主な意見と対応方針

## 複数ルート帯案について

- 災害時の医療確保やビジネスチャンス拡大の観点から早期の全線開通、土砂災害等に対する対策を行った道路整備を望むといった意見やインターチェンジの設置を希望する意見をいただいた。
- また、インターチェンジの設置やドクターヘリが安全に離発着できるエリアの確保を希望するといった意見もいただいた。

ご意見の主旨を踏まえ、最適ルート帯の決定や概略ルート帯を検討する際の参考とします。  
ドクターヘリ離発着エリアの確保については、災害に備えた防災機能のあり方なども踏まえ、必要性を検討します。

### 赤木委員

- ・ 災害時の医療の確保ができるということを最重要課題として頂きたい。

### 尾崎委員

- ・ 人の流れが全線開通によって増えてくると思うので、産業界としては、ビジネスチャンスが増えるということで、一刻も早く全線開通をお願いしたい。

### 川浪委員

- ・ 高規格道路はどのルートであっても山を通る区間が多くなってくると考えられるため、土砂災害に対する対策も行いながら道路整備をお願いしたい。

### 田中委員

- ・ 但馬空港や第3次救急医療施設である豊岡病院への最短ルートを望む。
- ・ 絶景の日本海が望める高台のルートとして、その周辺には眺望の良いサービスエリアを作っていただくような整備を期待する。

### 村岡委員

- ・ 漁協としては近い位置にインターチェンジができて、鮮度の良い、水産物を舞鶴市場に持っていくということが1番であり、早期にできることを期待する。

### 廣野委員

- ・ 現道活用案は浸水の可能性があるとのことなので自動車専用道路を望む。
- ・ タイヤチェーンのエリア等を活用し、ドクターヘリが安全に離発着できるようなエリアの確保を希望する。

# 前回委員会の主な意見と対応方針

## 複数ルート帯案について

- 安全性・走行性の向上を重視すべきやリダンダンシーの重要性が大きいといった意見をいただいた。
- また、現道活用案が入ることで自動車専用道路の2案が比較対象として評価しやすいといった意見や自然環境、景観、歴史、文化についても位置づけがなされ、丁寧な議論を進めていただいているといった意見もいただいた。

ご意見の主旨を踏まえ、最適ルート帯の決定や概略ルート帯を検討する際の参考とします。  
鉄道に関するご意見は、今後の府政運営の参考とさせていただきます。

## 引野委員

- ・ 安全性、走行性の向上という項目を特に重視すべきと考える。

## 大西委員

- ・ 政策目標と個別の評価項目について、評価視点を全体的に網羅して、漏れなく列挙されていると考える。
- ・ 能登半島地震も踏まえ、広域な迂回路になるという意味でリダンダンシーの重要性も大きいと感じた。

## 宇野委員

- ・ 3つのルート帯案に現道活用案が入ることによって、自動車専用道路の2案の比較対象として評価しやすいと感じた。

## 深町委員

- ・ 評価項目に自然環境、景観、あるいは歴史、文化の内容が位置付けられ、それぞれに配慮事項があることで、慎重に丁寧に議論を進めていただいていると感じた。
- ・ 自然環境、景観、あるいは歴史、文化は、対象地にとって道路を作るときに弊害になりやすいが、これからの地域にとっての宝でもあり、地域の価値を高める上で大事な視点であるため、様々な視点で検討をお願いしたい。

## 谷口委員

- ・ 鉄道との共存という観点で、高速道路と公共交通機関（丹後鉄道）が両立して、相乗効果が生まれる知恵を行政、事業者、そして市民が協働して議論していく必要がある。

# 前回委員会の主な意見と対応方針

## 第2回意見聴取について

○ 調査実施時に現道活用案のイメージがどこまで伝わるか懸念されるといった意見や地すべりリスクをどのように回避して施工していくかという資料の提示が重要であるといった意見を頂いた。

ご意見の主旨を踏まえ、現道活用案のイメージや地質リスク等への配慮イメージをアンケート調査の添付資料に追加。

### 宇野委員

- 地滑り地形などは一般の方から見ると少し驚かれるようなことも記載されているので、地滑りに対する考え方や対応等も添付資料の中でお知らせした方が良い。
- 3つのルート帯案のうち2つは自動車専用道路と明記されており、高速道路ができるのだという想像が容易であるのに対して、現道活用案は現道と新規区間の繋がりがどうなるか等、イメージがどこまで伝わるか懸念される。

### 三田村委員

- 地滑り地域が多いので、これをそのままアンケート回答者にお見せするよりも、回避が工学的にできるということも含めて、道路をどのように施工していけば地滑りリスクを回避できて、現実的な施工ができるという資料の提示をしてはどうか。

今後、山陰近畿自動車道のルートをより詳細に検討する上での配慮イメージについて

【新設道路整備イメージ図】

●自然環境への配慮イメージ  
 ■景観への配慮イメージ  
 ●地質リスクへの配慮イメージ

出典：道路地質影響評価の技術手法（国土研資料第906号）  
 出典：北舞臺の造園デザインブック(案)（専攻土木研究所）  
 出典：京都府

P10