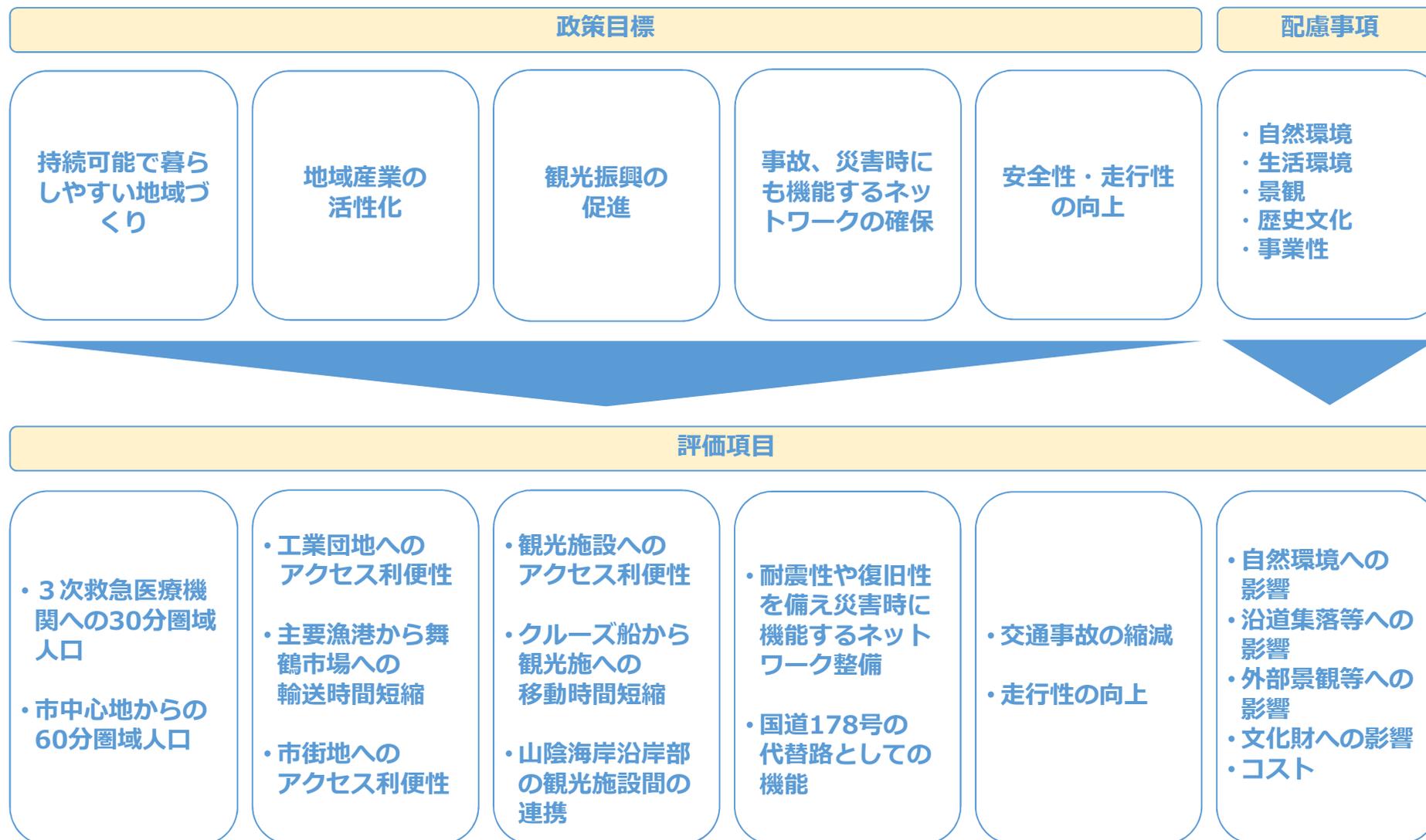


対応方針(案)の検討

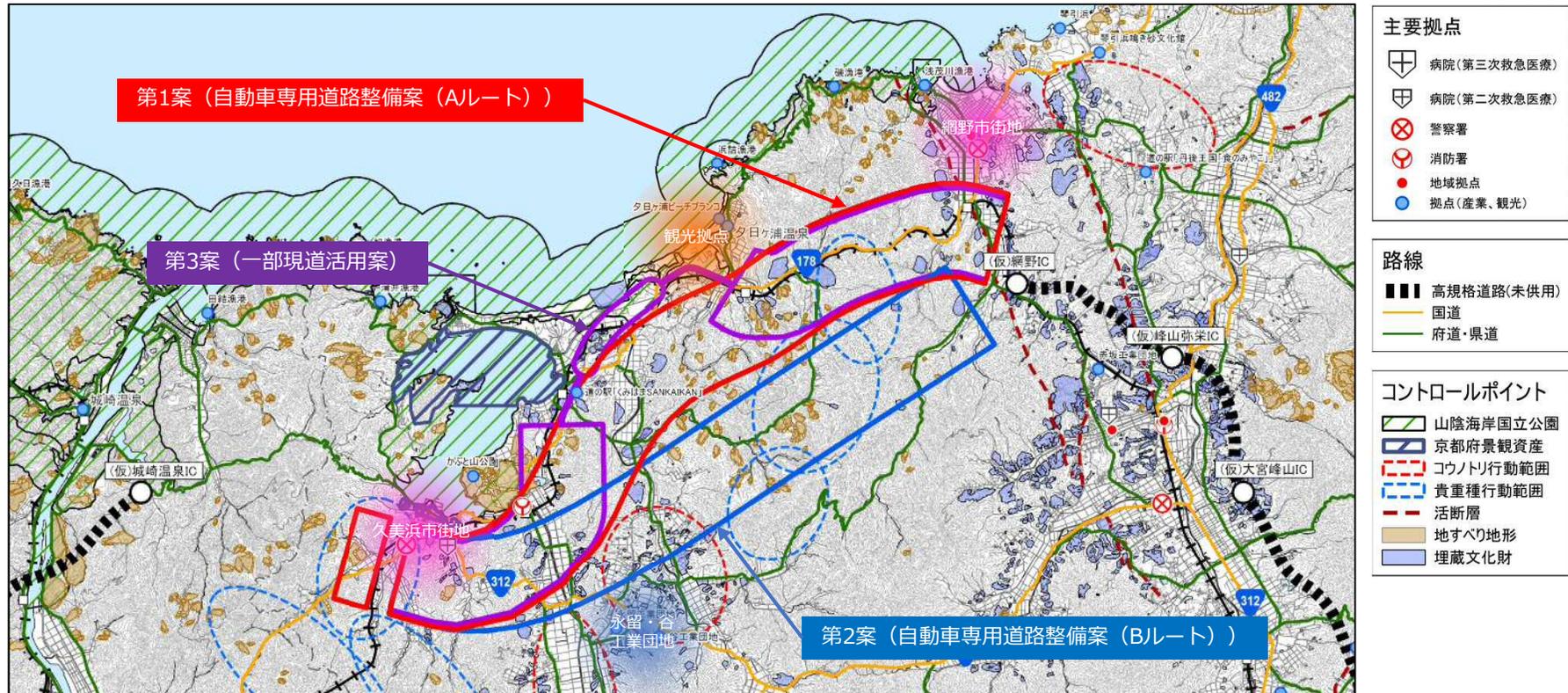
政策目標と評価項目【第二回委員会提示】

- 整備の合理性を深めるため、政策目標に加えて配慮事項「自然環境、生活環境、景観、歴史文化、事業性」を設定。
- 政策目標や配慮事項の達成度や影響の観点から、ルートと比較評価で用いる評価項目を設定。



ルート帯案の概要【第二回委員会提示】

○ 政策目標の達成を考慮し、比較するルート帯案は、**第1案（自動車専用道路整備案（Aルート））**、**第2案（自動車専用道路整備案（Bルート））**、**第3案（一部現道活用案）**の3案とする。



第1案（自動車専用道路整備案（Aルート））
 (主要拠点である網野市街地、観光拠点、久美浜市街地とのアクセスに配慮したルート)

- 全線で新たに自動車専用道路を整備する海側のルート
- それぞれの主要拠点ごとに近接してICを設置することにより、アクセス利便性の向上を図る
- 別線整備を行うため、環境や景観、歴史文化等への配慮が必要

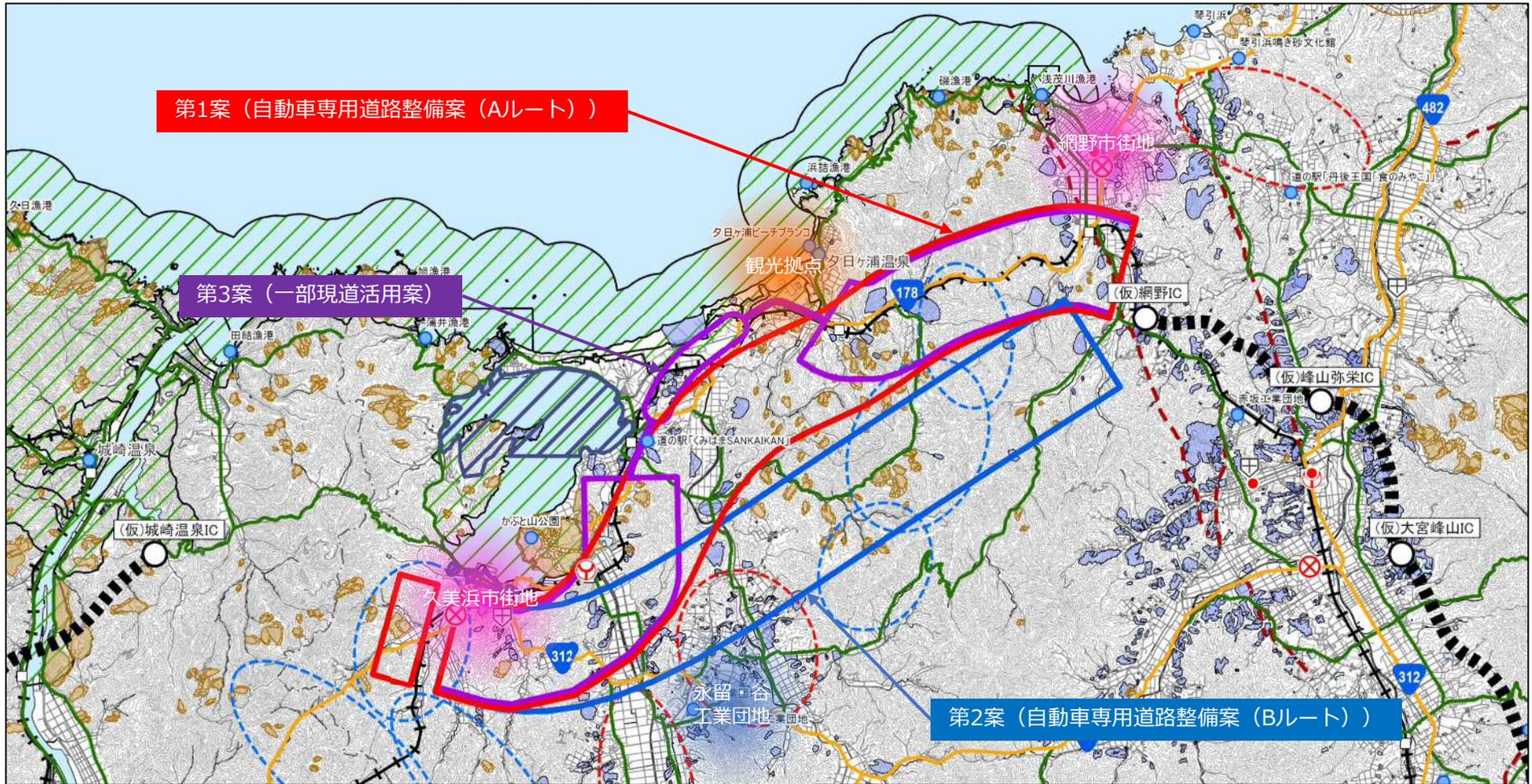
第2案（自動車専用道路整備案（Bルート））
 (主要拠点である網野市街地、永留・谷工業団地、久美浜市街地とのアクセスに配慮したルート)

- 全線で新たに自動車専用道路を整備する山側のルート
- それぞれの主要拠点ごとに近接してICを設置することにより、アクセス利便性の向上を図る
- 別線整備を行うため、環境や景観、歴史文化等への配慮が必要

第3案（一部現道活用案）
 (国道178号の現道の一部を活用するルート)

- 国道178号の約2.9kmを一部現道活用し、残り区間は新たに自動車専用道路を整備するルート
- 現道の一部を活用するため、コスト縮減が期待できる
- 一部区間で別線整備を行うため、環境や景観、歴史文化等への配慮が必要

ルート帯案の比較表



- 主要拠点**
- 病院(第三次救急医療)
 - 病院(第二次救急医療)
 - 警察署
 - 消防署
 - 地域拠点
 - 拠点(産業・観光)

- 路線**
- 高規格道路(未供用)
 - 国道
 - 府道・県道

- コントロールポイント**
- 山陰海岸国立公園
 - 京都府景観資産
 - コウノトリ行動範囲
 - 貴重種行動範囲
 - 活断層
 - 地すべり地形
 - 埋蔵文化財

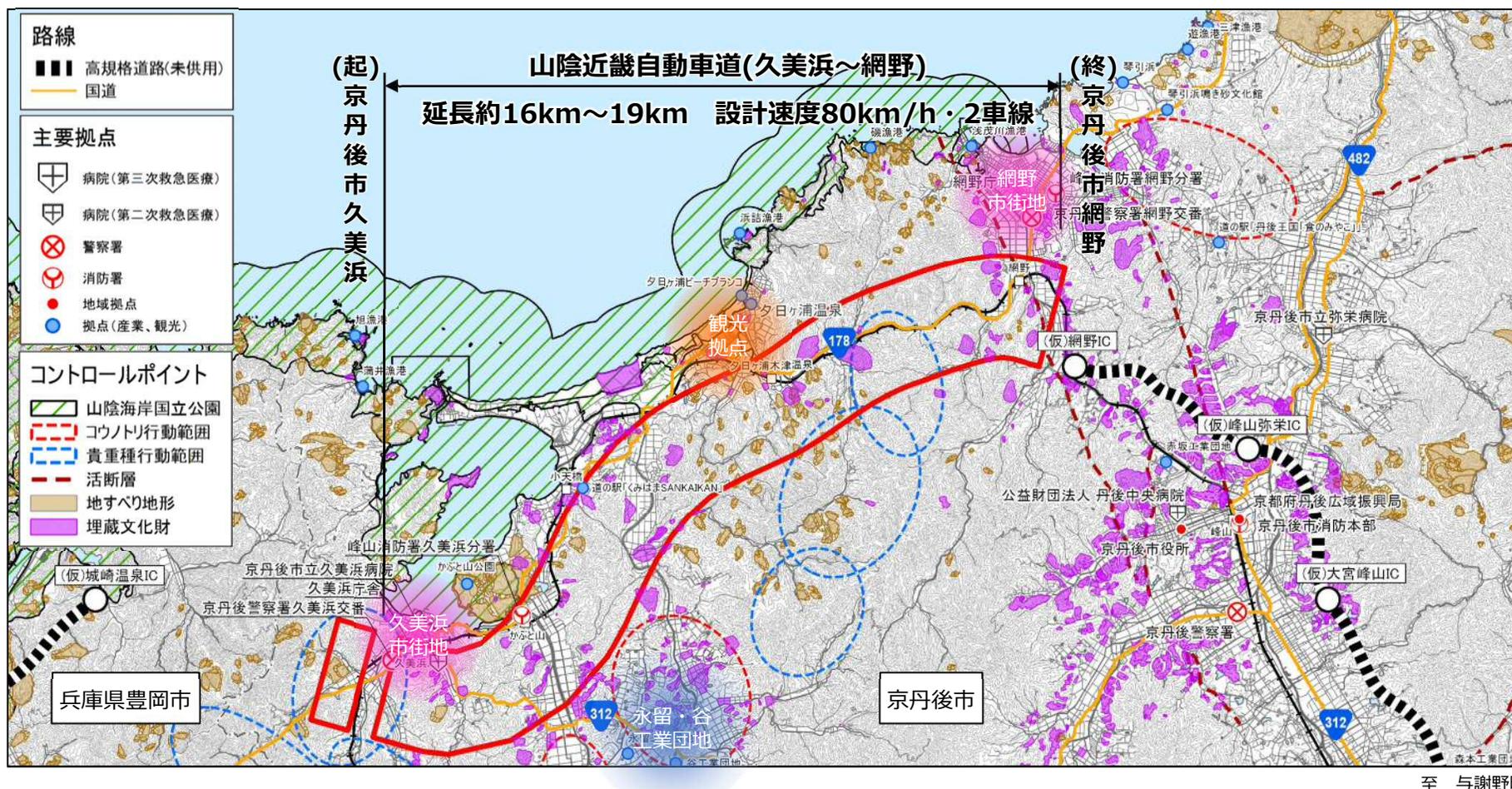
対策案の考え方		第1案（自動車専用道路整備案（Aルート））	第2案（自動車専用道路整備案（Bルート））	第3案（一部現道活用案）
主要拠点である網野市街地、観光拠点、久美浜市街地とのアクセスに配慮したルート		主要拠点である網野市街地、永留・谷工業団地、久美浜市街地とのアクセスに配慮したルート		国道178号の現道を一部活用するルート
延長(km)		約16～19km	約15～18km	約18～20km
政策目標	持続可能で暮らしやすい地域づくり	3次救急医療機関への30分圏人口 公立豊岡病院のカバー圏域が拡大し、沿線地域の救急医療活動が改善する。30分以内での搬送可能人口は3案中、 最も多い 。	公立豊岡病院のカバー圏域が拡大し、沿線地域の救急医療活動が改善する。30分以内での搬送可能人口は3案中、 最も少ない 。	公立豊岡病院のカバー圏域が拡大し、沿線地域の救急医療活動が改善する。30分以内での搬送可能人口は3案中、 中位 。
	市中心市街地からの60分圏人口	京丹後市の生活圏が拡大し、沿線地域の通勤・通学、通院、買い物等の利便性が向上する。60分以内での交流可能人口は3案中、 最も多い 。	京丹後市の生活圏が拡大し、沿線地域の通勤・通学、通院、買い物等の利便性が向上する。60分以内での交流可能人口は3案中、 中位 。	京丹後市の生活圏が拡大し、沿線地域の通勤・通学、通院、買い物等の利便性が向上する。60分以内での交流可能人口は3案中、 最も少ない 。
	地域産業の活性化	工業団地へのアクセス利便性 高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、物流の効率化や生産性の向上が期待できる。永留・谷工業団地からの近接性は、 第2案には劣る 。	高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、物流の効率化や生産性の向上が期待できる。永留・谷工業団地からの近接性は、 最も高い 。	高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、物流の効率化や生産性の向上が期待できる。永留・谷工業団地からの近接性は、 第2案には劣る 。
	主要漁港から舞鶴市街地への輸送時間短縮	水産拠点間の速達性・定時性が高まり、販路拡大などの効果が期待できる。主要漁港から舞鶴港への輸送短縮時間は、 最も大きい 。	水産拠点間の速達性・定時性が高まり、販路拡大などの効果が期待できる。主要漁港から舞鶴港への輸送短縮時間は3案中、 最も小さい 。	水産拠点間の速達性・定時性が高まり、販路拡大などの効果が期待できる。主要漁港から舞鶴港への輸送短縮時間は 第1案と同等 。
	市街地へのアクセス利便性	高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、経済活動の活性化や交流人口の増加が期待できる。市街地からの近接性は、 最も高い 。	高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、経済活動の活性化や交流人口の増加が期待できる。市街地からの近接性は、 第1案には劣る 。	高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、経済活動の活性化や交流人口の増加が期待できる。市街地からの近接性は、 第1案と同等 。
	観光施設へのアクセス利便性	高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、観光入込客数の増加が期待できる。夕日ヶ浦温泉からの近接性は、 最も高い 。	高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、観光入込客数の増加が期待できる。夕日ヶ浦温泉からの近接性は、 第1案には劣る 。	高速道路へのアクセス所要時間が短縮し、観光入込客数の増加が期待できる。夕日ヶ浦温泉からの近接性は、 第1案と同等 。
	クルーズ船から観光施設への移動時間短縮	クルーズ船から観光拠点への速達性・定時性が高まり、観光振興の促進が期待できる。舞鶴港から夕日ヶ浦温泉への移動短縮時間は、 最も大きい 。	クルーズ船から観光拠点への速達性・定時性が高まり、観光振興の促進が期待できる。舞鶴港から夕日ヶ浦温泉への移動短縮時間は、 最も小さい 。	クルーズ船から観光拠点への速達性・定時性が高まり、観光振興の促進が期待できる。舞鶴港から夕日ヶ浦温泉への移動短縮時間は 第1案と同等 。
	山陰海岸沿線の観光施設間の連携	観光資源を活かすネットワークが強化され、観光拠点間における周遊性の向上が期待できる。鳥取砂丘から夕日ヶ浦温泉への速達性・定時性は、 最も高い 。	観光資源を活かすネットワークが強化され、観光拠点間における周遊性の向上が期待できる。鳥取砂丘から夕日ヶ浦温泉への速達性・定時性は、 第1案には劣る 。	観光資源を活かすネットワークが強化され、観光拠点間における周遊性の向上が期待できる。鳥取砂丘から夕日ヶ浦温泉への速達性・定時性は、 第1案には劣る 。
	耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワークの確保	・丹後半島の地形的制約により、沿岸地域の市街地観光施設へのアクセスは第二次緊急輸送道路である国道178号に多くを依存している。 ・山陰近畿自動車道を沿岸地域の津波浸水想定区域外に別線整備することで、国道178号と共に緊急輸送道路ネットワークの強化が図られ、 沿岸地域においても災害に強い交通体系が構築できる 。	・山陰近畿自動車道を内陸側の津波浸水想定区域外に別線整備することで、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られる。 ・ただし、 沿岸地域の市街地や観光施設へのアクセス性に課題が残る 。	第二次緊急輸送道路である国道178号の現道活用区間で通行止めが発生した場合、沿岸地域の市街地や観光施設へのアクセスには現状と変わらず 広域的な迂回が必要となる 。
	国道178号の代替路としての機能（1/ダクタランシーの確保）	新たな別線整備であるため、国道178号の代替路としての 機能が確保できる 。	新たな別線整備であるため、国道178号の代替路としての 機能が確保できる 。	一部区間で現道が残るため、国道178号の代替路としての機能は 他家より劣る 。
交通安全・走行性の向上	交通事故の縮減（交通事故件数） 地域交通と通過交通が分離されるため、交通事故の縮減が期待できる。別線整備を行うため、縮減量は 最も大きい 。	地域交通と通過交通が分離されるため、交通事故の縮減が期待できる。別線整備を行うため、縮減量は 第1案同様、最も大きい 。	現道活用区間で地域交通と通過交通が分離できないため、縮減量は 他家より小さい 。	
走行性の向上	新たな別線整備であるため、交通の安全性、快適性などが向上するとともに、線形不良箇所を回避できるため、走行性の向上が 期待できる 。	新たな別線整備であるため、交通の安全性、快適性などが向上するとともに、線形不良箇所を回避できるため、走行性の向上が 期待できる 。	現道活用区間で地域交通と通過交通が混在するため、 他家より劣る 。	
その他配慮事項等	自然環境	自然環境への影響 貴重種（猛禽類）の生息域が存在し、その他動植物等も含めて自然環境への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。	貴重種（猛禽類）及び特別天然記念物であるコウノトリの生息域（繁殖域）が存在し、その他動植物等も含めて自然環境への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。	貴重種（猛禽類）の生息域が存在し、その他動植物等も含めて自然環境への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。
	生活環境	沿道集落等への影響 網野市街地・久美浜市街地に近接し、沿道集落への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。	久美浜市街地に近接し、沿道集落への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。	網野市街地・久美浜市街地に近接し、沿道集落への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。
	景観	外部景観等への影響 網野市街地・久美浜市街地・観光拠点に近接し、外部景観への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。	久美浜市街地に近接し、外部景観への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。	網野市街地・久美浜市街地・観光拠点に近接し、外部景観への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。
	歴史文化	文化財への影響 遺跡等の地域の重要な文化財への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。	遺跡等の地域の重要な文化財への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。	遺跡等の地域の重要な文化財への影響が懸念されるため、 回避・低減等による配慮が必要 。
	事業性	コスト 2,000億円～2,450億円	2,050億円～2,500億円	1,900億円～2,350億円

【凡例】◎：最も評価できる ○：評価できる △：他家に比べて劣る ※注1：影響は懸念されるが、配慮等で対応可能であり、3案で必ずしも甲乙つけられない場合は全て「○」で整理している

◎：意見聴取の結果、重視すべきとの意見が多い項目

対応方針（案）

- 全ての政策目標の達成が見込め、地域ニーズが高いの「持続可能な地域づくり」「観光振興の促進」「事故、災害時に機能するネットワークの確保」「安全性・走行性の向上」において優れた効果が期待され、総合的に優位な「**第1案（自動車専用道路整備案（Aルート））**」を対応方針（案）とする。



【計画ルートの考え方】

主要地点である網野市街地・観光拠点・久美浜市街地へのアクセスに配慮し、救急医療の速達性・確実性や事故・災害時の機能性を考慮した、現道と完全に異なる道路ネットワークとなるルート