

**【道路計画課計画係長】**

定刻となりましたので、これより、山陰近畿自動車道（網野～久美浜）計画検討委員会の第2回委員会を開催いたします。

本日は、ご多忙中にもかかわらずお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、京都府建設交通部 道路計画課の杉谷でございます。議事に入るまでの間、進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

本日は2回目の会合となります。委員のご紹介につきましては、行政関係の人事異動により新たに就任いただいた方についてのみとさせていただきます。

まず、京丹後市市長公室長の引野雅文委員でございます。

**【引野委員】**

引野でございます。どうぞよろしく願いいたします。

**【道路計画課計画係長】**

国土交通省近畿地方整備局福知山河川国道事務所 所長の大西民男アドバイザーでございます。

**【大西アドバイザー】**

大西でございます。どうぞよろしく願いいたします。

**【道路計画課計画係長】**

事務局である京都府の出席者につきましては、お手元の配席図をもって紹介に替えさせていただきます。

なお、事前のプレスリリースのとおり、本委員会は公開で行うこととし、撮影につきましては 冒頭のみ 議事に入るまでとさせていただきます。

なにとぞ、ご理解賜りますようお願いいたします。

また、本日の会議は、対面とウェブの併用で開催しております。オンラインにて御参加の谷口委員と深町委員におかれましては、接続等に関してトラブルがありましたら、事前にお知らせしている連絡先のほうに御連絡いただければと思います。

また、円滑な進行のため、御発言されるときを除いて、音声設定はミュートでお願いいたします。

本日、受付において手の消毒をお願いいたしましたが、全国的にも京都府においても新型コロナウイルスの感染者が急増しています。基本的な感染対策とし

て委員会中に窓を開けて換気をさせていただきますので、暑い中恐縮ではございますがご理解をお願いいたします。

続いて、お手元の資料の確認をさせていただきます。

縦長ホッチキス綴じの「委員会次第」「配席図」「出席者名簿」の3枚がセットになったものの他、中綴じ製本されております、右肩資料番号に意見発表資料と記載されているもの、同じく右肩資料番号資料1から資料5まで、同じく右肩資料番号参考資料1から3まで、その他パンフレットをお手元にご用意してごさいます。不足等があれば、お申し付け願います。

それでは、次第2によりまして、京都府建設交通部長の石井より、ご挨拶を申し上げます。

石井部長、宜しく申し上げます。

### 【建設交通部長】

7月1日付で京都府建設交通部長に就任いたしました石井でございます。

本日は大変お忙しいところ、山田座長はじめ、委員の皆様方の御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、地元委員の皆様を含め、各分野のエキスパートにお揃いいただき、山陰近畿自動車道のルート検討に多大なご協力を頂いていることにあらためて感謝申し上げます。

言うまでもなく、高速道路のネットワークは、広域的な人流・物流を担い、観光を含めた産業の振興を支える重要な社会資本であります。今回の能登半島地震においては、災害時における早期の復旧・復興にも欠かすことができない重要な社会資本であることが改めて認識されました。

先月の28日、国土交通省の社会資本整備審議会の国土幹線道路部会において、能登半島地震を踏まえた今後の道路政策に関する緊急提言をまとめられました。その中で、災害時こそアクセスルートとして最大限に機能することが求められる高規格道路が被災し、十分に機能することができなかつたことを踏まえ、特に高規格道路については、重要物流道路としての位置付けも含め、地域安全保障のエッセンシャルネットワークとして確実に機能するよう、その求められる機能と役割に応じた適切な耐震性と復旧性を備える必要があり、ネットワークの早期整備を図るとともに、防災上適切な構造とすることや、構造上の性能により対応するのみでなく、防災上のコントロールポイントを回避する計画とすることなど、道路のルート計画の段階から対応する観点が重要であると指摘されています。

この検討会では、地域の課題や在るべきネットワークについて、災害時の機能も含めて、検討会を通じながらご意見をしていただき、その上で、道路交通とい

う面での有効な手立てが何なのかということをもとめていきたいと考えております。

本検討委員会は、3月7日に第1回を開催させていただいたのち、地域の住民の皆さん、それから沿線、またその周辺の市町からのご意見や各種の団体の皆様からのご意見をたくさん集めてまいりました。

本日の検討委員会では、そういったご意見も確認しながら、ルート複数案をご提示させていただくこととしており、能登半島地震の観点も取りまとめに向けて御議論いただければと思っております。

それでは、限られた時間ではございますけれども、委員の皆様から忌憚のない御意見を賜ればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【道路計画課計画係長】

ありがとうございました。つづきまして、次第3に移ります。

前回の委員会で、山田座長から、基礎自治体である京丹後市から、山陰近畿自動車道を活かしたまちづくりの考え方を聞いてみてはどうかとのご提案をいただいております。

本日は、京丹後市市長公室長引野委員より、この高速道路を使ってどのような街づくりビジョンを描いておられるのか、京丹後市を代表して意見発表を行っていただきます。

お手元に配布しております右肩資料番号に意見発表資料と記載しております資料をご覧ください。引野委員、よろしくお願いいたします。

#### 【引野委員】

改めまして京丹後市市長公室長の引野と申します。よろしくお願いいたします。

今日はこのような発表の時間をいただき、ありがとうございます。それでは、私の方から京丹後市のまちづくりの観点から、山陰近畿自動車道の道路ネットワークを活かしたまちづくりについて、意見発表させていただきます。

まず、現在国の直轄で工事を進めていただいている山陰近畿自動車道が数年後には京丹後市内最大の商業集積地域近郊、都市拠点に直接入り、近く市内全線ルート決定により順次、市内各地にアクセスが届いてくることから、具体的に展望しながらまちづくりを構想していける時代に入ってきていると感じているところです。

こうした大動脈と直結する「大交流のまちづくり」につなげていける、まちづくりの第二ステージが始まってくるとも捉えているところです。

それでは、1ページ目ですけれども、本日の発表の流れということでここに記載をさせていただいております。京丹後市のまちづくりということで、総合計画に

少し触れさせていただきまして、2番といたしまして、自動車道の延伸に期待することということで、5点ほど発表させていただきたいと思います。

それでは、2ページ目のスライドとなります。

まず、「京丹後市の総合計画について」でございます。「京丹後市まちづくり基本条例」に沿いまして、市の目指す基本理念、目標、将来像などを示した「基本構想」と、その構想を実現するための各種施策を総合的、計画的に体系化した「基本計画」でこの総合計画は構成しております。この基本計画の中では、4つの重点プロジェクト「かせぐ」「はぐくむ」「ささえる」「つなぐ」を定め、それぞれをつなぎ、持続的な循環を形成するということで、市民総幸福の最大化を目指しています。この山陰近畿自動車道と密接に関わるものとしましては、例えば「かせぐ」では地域経済の発展、観光振興、「ささえる」では道路ネットワークの強化、「つなぐ」では都市拠点、地域拠点の整備が挙げられます。

それでは、次のページです。

「山陰近畿自動車道の延伸に伴う観光入込客数・消費額の増加」というところで、本市の観光入込客数はここに示しているとおり、平成27年の京都縦貫自動車道全線開通時の観光入込客数は、前年の173万人から平成27年219万人と、1.3倍まで大きく伸びています。実は当時、観光の担当もさせていただいており、目に見えて入込客や車が増えていったことを実感しておりました。

また、観光入込客の方はコロナ禍で落ち込み、今はまた回復傾向にある一方、観光の消費額については、近年の物価上昇等の影響もあり、観光客1人当たりの消費額というのが増加しており、直近の令和5年では88億円とコロナ前よりも大きく増えています。このように高速道路が京丹後市まで開通したことによるストック効果が大きく現れているということを実感しており、今後の先線の整備にも期待しているところです。

次のページです。そういった中で京丹後市といたしましては、主に3つの観光で誘客を進めており、1つは「食でもてなす観光」として、旬の食材を活用したもの。2つ目が「スポーツツーリズム」で、ウルトラマラソン等のスポーツ大会を通じた交流人口の増加。さらには「ヘルスツーリズム」として健康長寿のまちとしてジオトレッキングや長寿食などにフォーカスした観光も推進しております。

次のページです。そうした観光施策を推進しているということですが、京丹後市の1日あたりの宿泊収容人数は約8,400人であり府内では京都市に次いで宿泊収容人数が多くなっております。特に夕日ヶ浦の地域につきましては、海の京都の滞在促進地区となっており、市内でも最大の宿泊収容人数である約2,600人となっております。

さらに周辺地域では、砂丘や国営農地を中心にメロンや梨、ぶどうなどの旬

のフルーツも盛んに栽培されており、国道 178 号沿いには多くのフルーツの直売所があり、フルーツトレイルなどで集客に取り組んでおります。

また、久美浜地域においては、久美浜一区の豪商稲葉本家などの歴史的な町並を活用した観光や、かぶと山公園の豊かな自然を活用した観光、また、カヌーなどの久美浜湾でのマリンスポーツの観光にも取り組んでおります。

また、ヘルスツーリズムを始めとして、ジオパークの様々な魅力を生かした体験やツアーなどの観光にも取り組んでおります。

次のページですが、この委員会でも検討いただいております、先線のルート検討と合わせまして、京丹後市では、周遊観光に繋がるまちづくりを実現するため、令和 5 年度と 6 年度の 2 箇年で休憩施設等の企画調査を実施しております。

京丹後市内の高速道路本線上に休憩施設を整備すべきか、インターチェンジを下りたアクセス道路沿いに整備すべきか、現有施設を活用すべきか等を比較検討し、山陰近畿自動車の整備計画と連携・連動したまちづくりが進められるようにしたいと考えております。

山陰近畿自動車を利用する方が京丹後市内を周遊するきっかけとなる拠点施設の検討を今後も更に行い、京丹後市が目的地となる観光振興によるまちづくりを図っていききたいと考えております。

次のスライドにつきましては、先ほど石井部長の方からお話いただいたことと関連していますが、今年発生した能登半島地震は、半島という地形的な特徴から、交通アクセスが限られた地域の被災が災害対応を困難にした面があると考えており、道路の寸断で関係機関などが入れない集落が相次ぎ、被害状況の把握や周辺物資の搬入が遅れたということがあったと思います。丹後半島につきましても、こうした半島の地形ということで、山陰近畿自動車道の重要性を再認識しまして、昨今の地震、豪雨などの災害の状況も踏まえたと、災害に強い強靱な道路の整備は早期に必要であると考えております。

また、日本全体の地形を考えた時にも、南海トラフ地震等の太平洋側で被害があった時には、山陰近畿自動車道をはじめ日本海側に代替路が整備されておれば、そうした効果も発揮されて、国土強靱化にも大きく寄与すると考えております。

次のスライドにつきましては、救急医療の面ということで、高次救急医療機関にあたります豊岡病院や京都府立北部医療センターへの搬送時間が、道路整備により 30 分圏内となる地域が広がっているということで、山陰近畿自動車道の全線開通はまさに命の道としての効果も大きくあるのではないかと考えております。

続きまして、9 ページにつきましては、「地域の経済産業の振興の活性化」ということで、平成 28 年、京丹後大宮インターチェンジが開通して以降、例えば

大宮町の森本工業団地のように、相次いで工場の立地が実現しておりますし、他にも京丹後市内で、網野町の三津ですとか、また峰山町内にも5つの企業が続々と立地をしていただいたということで、まさにこの道路の整備が、新たな雇用の創出や産業、経済の活性化に大きく寄与してきたということを実感しております。

次のページにつきましては、アクセス、利用する時間ということで、この山陰近畿自動車道の全線開通後は、供用前と比べまして、例えばここに示しております鳥取市と宮津市との間の移動時間がおよそ半分で可能となるということです。物流や移動の時間が大幅に削減されるということで、商圈の拡大や、従業員の通勤の利便性の向上にも繋がると思いますが、そうしたことが新たな雇用の創出や企業誘致にもつながるのではないかと思います。

また、資料右側の方に書かせていただいておりますが、京都府の総合計画の方でも、日本最大の絹織物の産地である丹後の強みを生かした世界最高レベルのシルクとその技術を活用したテキスタイル産地を目指すといったことが挙げられており、こうした地場産業であります絹織物の新たな雇用創出にも繋げていけると思っております。

次のページです。今度は子育て、教育環境になりますが、まず京丹後市が位置する北近畿のエリアでは、山陰近畿自動車道や京都縦貫自動車道といった、高速道路の大動脈が繋がるということで、京阪神はもちろんその先の中京、また北陸、中国地方と繋がりますし、西側の鳥取空港やコウノトリ但馬空港から空路を使って他の地域とも飛躍的に短い時間で移動できるということで、全国的にもアクセスが良くなり、一層の活性化が期待できるのではないかなと思います。

次のページです。そうした中で、さらに山陰近畿自動車道の全線開通を見据えまして、京丹後市の方では、インターチェンジ周辺において都市拠点といったものの整備も現在計画して進めております。こうしたことで、近隣市町との広域的な連携も図りながら、人と経済、文化が交流する活力あるまちづくりを目指していきたいということを考えております。こうしたことが未来のあるまちづくり、子育て、教育環境の充実、あるいは人口減少の対策にも繋がると考えておりまして、13ページで具体的に紹介いたしますと、国道312号と482号が交わる、(仮)大宮峰山インターチェンジからのアクセス道路の付近に都市拠点施設の整備を現在計画しております。ここには、商業機能や教育機能だけではなくて、子育ての支援機能施設や、図書館などの多くの人が集まり交流できるような都市機能を集積していきたいと考えております。

次のページです。これは都市拠点と、加えまして、さらに地域拠点ということで、一例ですけれども、周辺の地域も発展させていくという意味で、網野地域の方では、網野庁舎の跡地に、こうした地域拠点、コミュニティ拠点を整備すると

いうことも考えておりました、高速道路、そして都市拠点、さらに地域と結ぶ道路により、市内全体の風光ある発展に繋げていけると考えているところです。

次のページです。移住者の実績について、京丹後市の方では特に若い方の移住が増えているということで、こうした背景には、京丹後市では様々な、京都府にも支援いただきながら、補助制度等の取り組みもしていますが、全国的に地方に目を向けるというような時代にも入ってきていると思います。高速道路が延伸することにより、さらに都市部と京丹後市のアクセス性の向上になりますし、こうした移住の取り組みも合わせて行っていくことで、先ほども申し上げましたけども、人口減少対策は進めていきたいと考えております。

さらに、16 ページでは、これは国益との密接な関わりということで、京丹後市では、北近畿で唯一の米軍サイトも展開し、航空自衛隊も設置されており、国の安全や平和の確保の上でも大きな国益を有していると捉えておりました、非常時に備えられたこれらの周辺との人的、物的なアクセスを大動脈として確保しておくことは、大きな国益の保全や、本市の国民保護計画の適切な運用の上でも重要で欠かせない道路となっており、そういった意味でも、山陰近畿自動車道は大きな意味を持っていると思っております。

次のページが最後ですけれども、高速道路につきましては、新たな人やモノの流れが生まれまして、但馬地域、また丹後地域が持つ多彩な産業や豊かな観光資源の最大限の活用など、まちづくりに大きな効果をもたらしております。物流・企業立地あるいは観光誘致などの地域経済の活性化を促すとともに、災害時の緊急輸送や緊急医療など、生活の安心・安全の確保や、地方創生を実現するためには、必要不可欠な社会基盤であると思っております、早期の全線開通を望んでいるところでございます。以上で発表を終わらせていただきます。

#### 【道路計画課計画係長】

ありがとうございました。ご意見、ご質問がございましたら、これ以降の議事の中でご発言をお願いできればと存じます。

これより議事に入りますので、報道関係の皆様方、カメラ・ビデオカメラによる撮影等はここまでとさせていただきます。ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を山田座長をお願いしたいと存じます。

山田座長、よろしく願いいたします。

#### 【山田座長】

山田でございます。よろしく願いいたします。

最初に基礎自治体としてのご意見を、京丹後市の引野委員から伺いました。委員の皆様もお気づきになられたと思いますが、前回の本委員会と整合が取れて

いたと思います。

観光を含む地域経済、防災、救急医療、それから若者の定住。これらの意見は前回のこの委員会でも出ており、そして、基礎自治体からも整合のとれたご意見を頂いていると理解しております。

さらに、今回は防衛面もご紹介して頂きました。国益、国策というのは、いわゆる地元の方だけじゃなくて国民全体が享受するという意味ですが、防衛ということだけではなく、いわゆる道路は、石井部長も最初にご挨拶で仰っていましたが、リダンダンシーも含め、道路はネットワークを組むことによって、地域住民だけでなく、それ以外の国全体の方々にもメリットが出ており、ネットワークによる効果は、防衛に限らず、たくさんございます。本検討会は、地元を焦点を当てておりますので、あまりそういうところをクローズアップしておりませんが、実は道路にはそういう効果があるということも、1つ留めておいて頂ければと思うところです。

それでは、次第に従って、議事に入っていきたいと思っております。今日は、議事の4、5がメインであると私は理解しております。その前段として、議事1及び2並びに3の政策目標は、それぞれ関係していますから、まとめてまずは事務局からご説明いただいて、委員の皆様からご意見をいただきたいと思っております。特に今日、前回もそうでしたけど、委員の皆様から一言ずつはいただきたいと思っております。

それは議題4、5の辺りでいただきたいと思っておりますので、そういう段取りでよろしく申し上げます。それでは、事務局から議事1、2、3についてご説明をお願いします

#### 【道路計画課長】

道路計画課長の傍島でございます。よろしくお願いいたします。着座にて説明させていただきます。失礼いたします。

それでは前回委員会の主な意見のおさらいから、政策目標の設定までを続けて説明します。

右肩に資料1と書かれている冊子をご覧ください。前回委員会の主な意見と対応方針です。

右下にページ番号がありますが、1-1 ページをご覧ください。まずは、全体スケジュールの再確認でございます。去る3月7日に第1回委員会を開催し、アンケート・ヒアリングにつきましては、1回目をすでに終え、とりまとめもできております。5月21日には第1回技術検討部会を開催し、部会の委員の皆様から、技術的な側面から、貴重な御意見を頂いたところです。

これらを踏まえまして、本日の第2回委員会で、政策目標の確認、2km幅のル

ート帯の評価、もう一度させていただく予定の意見聴取の方法について、御意見を伺いたいと考えております。今回の委員会終了後、もう一度、アンケート・ヒアリングそして、技術検討部会を開催し、これらを踏まえ、第3回委員会を開催し、2km幅のルート帯の中から、委員会としての最適ルート帯を決定。さらに、今後、策定する250m幅の概略ルートの評価を行ってまいりたいと考えております。

開催時期については、本日頂きます委員の皆様のご意見、アンケート・ヒアリングの結果、第2回の技術検討会の結果を踏まえまして、検討してまいります。

では、次に1-2ページです。ここから、前回委員会で頂いた主なご意見と対応方針です。1-3ページにも記載させていただいておりますが、貴重なご意見を頂いております。この趣旨を踏まえ、この後、ご説明します政策目標や、複数ルートの評価項目に反映いたしました。

次に1-4ページです。意見聴取につきまして、ご意見を頂いておりましたので、その趣旨を踏まえ、アンケートには属性を追加するとともに、対象者や調査の期間、街頭アンケートの追加など調査の方法を拡大し、実施いたしました。

次に、1-5ページ、1-6ページです。複数ルート帯を検討する上での留意点についても、貴重なご意見を頂きました。これらについて、後ほどご説明します複数ルート帯の検討項目として、反映してまいりました。

資料1の説明は、以上です。引き続きまして、右肩に資料2と書いてあります冊子をご覧ください。第1回意見聴取の結果概要です。

ページをめくっていただいて2-1ページです。4月25日から5月31日まで地域住民・道路利用者へのアンケート調査を、郵送、市役所などへの配架、インターネット、街頭アンケートにより実施するとともに、地元の丹後・地域高規格道路推進協議会に所属する団体へのヒアリング調査を実施しました。

2-2ページが、その実施状況です。

2-3ページです。結果ですが、回答総数として、2,293人の方から意見聴取することができました。

2-4ページです。回答していただいた方々の属性です。男女比率、年齢比率に大きな偏りはなく、また居住地については、計画対象地域である京丹後市内の回答を多く頂いており、おおむね正確な調査結果が得られているものと考えております。なお、特徴的なこととしては、「自動車の運転頻度がほとんど毎日」と「週に2～3回」の合計が約9割を占めておりました。

2-5ページです。まずは、整備の必要性についてですが、整備が必要と答えた方、どちらかと言えば必要と答えた方を合わせますと、約8割が整備を必要とする意見でありました。これは地域や職業による大きな差はありませんでした。

2-6ページです。必要と考える理由ですが、「医療機関への緊急搬送時間の短

縮」「通勤などの日常生活の利便性向上」「地域経済の活性化」「観光客の増加」これらの期待が大きいことがわかりました。

2-7 ページです。逆に不要と考える理由についてもお伺いしております。回答が多かった理由として「利用者がそもそも少ない」「福祉政策など、ほかに優先すべき施策がある」とのことでした。

2-8 ページです。コロナ禍、そして能登半島地震を経て、道路網の強化充実に対する意識の変化についても伺っております。「道路網の強化、充実に対する意識が高まった」という意見が大半を占めておりました。また、自由意見でも、「コロナ、能登半島地震に関係なく必要」「能登半島地震の状況を考えたとき、主要道路の大切さを痛感した」という意見も見られました。

2-9 ページからは自由意見です。整備に対する期待の声が多くありました、一方、「一般道沿いの店の経営が心配」「新たに道路が整備されたら通過されてしまう」「今ある道路の修繕を優先すべき」といった懸念や配慮を求める意見もございました。また、「具体的な進め方」や「市民の経済的負担」などについても意見を頂いており、計画策定の参考にさせていただきます。

2-11 ページです。団体からの意見ですが、「雇用の拡大や定住人口減少の緩和などの期待」の一方「北近畿タンゴ鉄道への影響・衰退を懸念」「大企業の進出により小規模な地元商店等の廃業」「車両増加に伴う交通事故の増加」といった懸念や配慮を求める意見もありました。

ここまで意見聴取の結果でございます。整備の必要性、そして皆様の求める整備の目的については確認できたところですが、整備の影響について懸念や配慮を求める声につきましては、道路整備だけではなく、まちづくりの中で、総合行政として、京都府と京丹後市が連携しながら、しっかりと取組んでいくべきものと考えております。

引き続き右肩に資料3と書いてあります冊子をご覧ください。政策目標(案)の設定について、ご説明いたします。

ページをめくっていただいて3-1です。これは第1回委員会で提示しました資料です。真ん中が、達成すべき政策目標の素案でございました。

次に、3-2 ページです。政策目標に対する頂いたご意見の趣旨、さらにアンケート結果を踏まえまして、表現を修正させていただきました。

次に、3-3 ページをお願いいたします。先ほど政策目標には、アンケートの結果を踏まえと申しましたが、この点について、ご説明します。アンケート結果、山陰近畿自動車道の整備が必要と考える理由として、今回設定した政策目標である項目を挙げるご意見が多数あり、今回設定した政策目標は地域住民のみならずさまや道路利用をされるみなさまのニーズに合致していると判断いたしております。

以上で、説明を終わります。

**【山田座長】**

ただいま事務局から、議事 1、2、3 すなわち前回委員会での主な意見と対応方針、それから第 1 回意見聴取の結果概要を踏まえての政策目標の設定、この 3 つについて説明をいただきました。

先ほども申しましたが、本日は議事 4、5 がメインですけれども、そこに至る前のこの議事 1、2、3 について、ご意見、確認事項がございましたらここで頂戴しますけれども、いかがでしょうか。

この時点ではよろしいでしょうか。

先ほども申しました通り、基礎自治体である京丹後市さんから意見発表いただきましたが、前回の委員会の主な意見とも整合しており、政策目標の設定と一定の類似性、関連性が確保できていると思いますので、特に修正等の必要もないかと思いますが、よろしいでしょうか。

はい。それでは、議事 1、2、3 については委員会としても了承とさせていただきますと思います。よろしく願いいたします。

では、議事を進めてまいりたいと思います。

先ほども申しましたが、この議事 4、複数ルート帯案の検討、それから議事 5、第 2 回意見聴取の方法、これが本日のメインの議題です。これら 2 つは関係していますので、まずは議事 4、5 をまとめて事務局の方から説明いただいて、その後、委員の皆様方からご意見頂きたいと思いますので、よろしく願いいたします。

**【道路計画課長】**

はい、失礼いたします。それでは、メインの資料となります資料 4 の方から説明をさせていただきます。

右肩、資料 4 でございます。これは、評価項目の設定と複数ルート対案の検討ということでこちらにございます。

ページをめくっていただき、4-1 ページです。今回、3 つのルート帯の案を作成し、それらを比較検討していくわけですが、その評価のための指標を、まずは設定します。5 つの政策目標のそれぞれに対して、達成度や影響の観点から、対応する評価項目を設定しました。たとえば、第三次救急医療機関への 30 分圏域人口でありますとか、工業団地へのアクセス利便性でありますとか、これらの項目により、設定したルート帯ごとについて、客観的に評価します。

さらに、整備の合理性を深めるために、政策目標に加え、配慮事項として、自然環境、生活環境、景観、歴史文化、事業性の観点から設定し、これらについて

も評価項目を設定しました。

つぎに、4-2 ページです。今回、作成しますルート帯の案についての考え方です。まず、ルート帯としましては、自動車専用道路を整備するとした場合、つまり新たに別線として整備する場合と、一部を現道活用する場合が考えられますので、これら2種類を設定することとします。

自動車専用道路につきましては、接続すべき主要な拠点や、逆に回避しなければならないところを設定したうえで、Aルート、Bルートの2つの案を設定することとし、現道活用案とあわせて、3つのルート帯の案を設定しました。ここから、接続すべき主要な拠点や、逆に回避しなければならないところを、これをコントロールポイントと呼んでおりますが、この説明の後、設定しました3つのルート帯の案をご説明します。

次に4-3 ページです。ルート設定に当たってのコントロールポイントです。まずは、道路として、結ぶべき、主要な拠点として、久美浜市街地と網野市街地、観光拠点であります夕日ヶ浦温泉、産業拠点である永留・谷工業団地が計画区間にあります。また、第三次救急医療施設である豊岡病院のある豊岡市街地との連携も必要です。

次に、4-4 ページです。今度は逆に回避すべき、ないしは配慮すべきコントロールポイントです。先ほどの市街地や観光拠点などの主要拠点については、その中を道路が通ることにより、社会の分断を招く恐れがあるため、回避すべきと考えます。また、山陰海岸国立公園についても回避すべきと考えます。その上で、計画エリアには、希少種生息地や地滑り地形・活断層が存在していることをすでに把握しておりますが、これら全てを回避するのは困難です。さらに、景観への配慮、歴史文化の保全を図るなどの配慮が必要であるため、これらを配慮ポイントとして選定し、可能な限り回避・影響の低減を図ることとします。

次に、4-5 ページです。これは、政策目標の達成を考慮し、先ほどのコントロールポイントを踏まえて設定したルート帯の案を3つ並べた図となります。赤色の線で囲ったルート帯が、第1案として自動車専用道路のAルート、第2案としては青色の線で囲ったルート帯、第3案として一部を現道活用し、残り区間を新たに自動車専用道路として整備する案として、紫色の線で囲ったルート帯です。

次に、3つの案をそれぞれ説明します。

4-6 ページです。まずは、第1案、自動車専用道路整備案Aルートです。主要拠点であります網野市街地、観光拠点、久美浜市街地とのアクセスに配慮したルートです。それぞれの主要拠点ごとに、近接してインターチェンジを設置することによりアクセス利便性を図ることとしております。新たに自動車専用道路として別線を整備することから、リダンダンシーの確保や安全性・走行性の向上

が期待できます。

次に 4-7 ページです。

第 2 案、自動車専用道路整備案 B ルートです。主要拠点であります網野市街地、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です。第 1 案に比べて山側を通るルートとなります。これについても、それぞれの主要拠点ごとに、近接してインターチェンジを設置することによりアクセス利便性を図ることとしております。新たに自動車専用道路として別線を整備することから、リダンダンシーの確保や安全性・走行性の向上が期待できます。

次に、4-8 ページです。第 3 案、一部に現道を活用するルート案です。活用できる現道区間ですが、走行安全性、沿線地域住民への影響、大雨など事前通行規制がないなど、道路ネットワークの信頼性・強靱性の観点から抽出しますと、図にありますように、国道 178 号で 2 区間、合計 2.9 km が活用できると判断しました。全線を自動車専用道路として整備するよりも約 50~100 億円のコスト縮減が可能です。しかし、この案ですと、地域内の交通、観光を目的とした交通、そして通過交通とを分離することができない、さらに、道路の構造が短区間ごとに変化するため、運転者を混乱させ、安全性・快適性の面から課題があります。

次に、4-9 ページです。これら 3 つの案を、さきほどご説明しました評価項目によりまして比較検討いたしました。このページだけ文字が小さいので、お手元に、拡大した A 3 の資料をご用意しておりますのでご覧ください。その結果を取りまとめましたのが、この表です。表の左側の黄色の部分に評価項目を列挙しており、その評価項目ごとに、3 つのルート案それぞれの案を客観的に評価しております。

上から順に、主なものをご説明します。

持続可能で暮らしやすい地域づくりの観点として、第三次救急医療機関である豊岡病院からの 30 分圏域人口や、京丹後市の生活圏は、どの案においても拡大しますが、第 1 案が最も大きいものとなりました。

地域産業の活性化の観点で、物流の効率化につながります工業団地へのアクセスにおいては、第 2 案が最も利便性が高いですが、主要漁港から舞鶴市場への輸送時間の短縮や市街地へのアクセス利便性は、第 1 案が最も効果が高い。

観光振興の観点で、夕日ヶ浦温泉からの近接性など観光施設への利便性については、第 1 案、第 3 案は同等ですが、兵庫、鳥取も含めた山陰海岸沿線観光連携の面では、速達性・定時性において、第 1 案が最も効果が高いと評価しております。

事故・災害時にも機能するネットワークの確保の観点から、第 1 案、第 2 案は、新たに別ルートでの整備ですので、能登半島地震の教訓を踏まえたルートの計画を行うことが可能です。第 3 案では、現道活用する区間を補強する等の対策が

必要となります。

さらに、第2案は山間部を通過するため、災害時において沿岸部は交通アクセスが限られてしまいます。これは、能登半島地震でもそうであったように沿岸部の復旧支援の迅速性においては、第1案に劣ると考えております。能登半島地震のことに触れましたので、補足させていただきます。冒頭に石井部長の挨拶でもございましたので、簡単になりますが、資料4をもう一度お願いします。

4-11 ページです。これからの道路づくりにおいて、この地震を踏まえた対応を行っていくべく国の審議会で議論されている内容です。まさに衝撃的被害でございました。大規模な地震では、構造物、構造物の強化だけで被害を防ぐことには限界がありました。

4-12 ページです。赤の破線で囲っておりますが、道路の計画段階において、周辺の地形や地質条件に関する情報とともに道路リスク評価の観点も踏まえ、安全で信頼性の高い道路計画となるよう配慮に努めることとされております。今後、国の技術基準は、このような方向に向かっていくと考えております。

4-13 ページです。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整備を行うよう緊急提言がなされたところです。従いまして、今回の山陰近畿自動車につきましても、能登半島地震の教訓を踏まえたルートの計画を行ってまいります。

それでは、A3の表に戻ります。安全性・走行性の向上の観点では、別線整備であります第1案、第2案が第3案に比べ、交通事故の縮減が期待でき、走行性の向上が期待できます。

次に、配慮事項についてです。まずは、自然環境ですが、どのルート帯であっても、希少種の生息域が存在しており、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、回避や影響の低減等による配慮が必要と考えております。配慮のイメージにつきましては、資料を用意しておりますので、ご覧いただきたいと思っております。お手元の参考資料3です。ページをめくっていただいて、参考3-1ページに例としてイラストがございました。

次に、生活環境ですが、どのルート帯であっても、市街地に近接するため、沿道集落への影響が懸念されるため、回避や影響の低減等による配慮が必要と考えております。

次に、景観ですが、どのルート帯であっても、外部景観への影響が懸念されるため、回避や影響の低減等による配慮が必要と考えております。これについても、先ほどの参考資料3-2ページにイメージがございました。

次に、歴史・文化ですが、どのルート帯であっても、遺跡などの地域の重要な文化財への影響が懸念されるため、回避や影響の低減等による配慮が必要と考えております。

事業コストを試算しております。第3案が最も安く、第2案が最も高い費用となります。

ここまでの3つのルート帯の比較検討の結果です。

次に4-10ページです。最後に、参考までに、現道の一部活用だけでなく、全線改良案を検討しました現道には多くの沿道利用がされていることから、サービス速度60kmが確保できず、高規格道路としての速達性・定時性に課題があります。

また、災害や事故時のネットワーク確保においても、課題がありますことから、政策目標の達成が困難であり、この案は比較の対象としないことと致しました。以上で資料4の説明を終わります。

引き続きまして、右肩に資料5と書かれている冊子をご覧ください。説明が長くなり恐縮ではございますが、意見聴取方法についてでございます。ページをめくっていただきまして、5-1ページでございます。

ルートの選定の過程におきましては、今回の委員会では行わず、これから行っていきますが、これから3つの案からルート帯を選定していくのですが、比較による評価結果を踏まえるだけではなく、関係地方公共団体の意見、本委員会でのご意見、住民や関係者などの意見を考慮し、様々な観点から総合的に判断することになります。そのため、今回のアンケートでは、ルート帯毎に達成される政策目標の優先順位を明らかにし、各案の課題に対する考え方を整理することを目的として実施します。

従いまして、どのルート帯案が一番良いかという人気投票は今回致しません。第1回目の意見聴取では、この道路の整備が必要であること、そして、その整備目的について確認を行いました。政策目標との整合性も図れていることを確認いたしました。このあと実施します第2回目の意見聴取ですが、今回お示ししました3つのルート帯が、地域の課題解決につながるものかという点。そして、ルート帯の比較検討を行う際に、重視する視点について、これらの点について、住民の皆様、道路利用者の皆様の意見を確認したいと考えております。3つのルート帯の案の概要とともに、比較表などをアンケートにお答え頂ける方に提示しまして、意見聴取したいと考えております。

5-2ページです。第1回目と同様に、アンケートと関係団体ヒアリングを実施いたします。京丹後市民だけでなく道路利用者等から幅広く意見聴取を行います。

5-3ページです。ここからは、詳細な内容となります。属性については第1回目と同様です。お答えいただく方の基礎情報のほか、自動車の運転頻度、道路の利用頻度について把握します。

5-4ページです。こちらからが本質となります。地域の課題を解消するため

に、今回お示しした3つのルート帯の案、それから、比較し評価したものは、比較表でございますけれども、適切でしたかという問いにしております。

5-5 ページです。次に、地域にとって望ましいルート帯を検討する際に、どのようなこと、項目を重視すべきかというところでございます。重視すべき項目を①～⑦で上げておりますが、これらを5段階で評価していただきます。

5-6 ページです。最後に、当然自由意見も書き込めるようにしております。提示した検討項目以外にも配慮すべき点、山陰近畿自動車道の計画全般に関する自由意見を記載していただく欄を設けたいと考えております。ここまでが、第2回目の意見聴取の方法についてでございます。

説明が長くなって申し訳ございませんでした。以上で、資料4、資料5の説明とさせていただきます。

#### 【山田座長】

議事の4、5「評価項目の設定」と「複数ルート帯案の検討」それから「第2回意見聴取方法」について説明いただきました。ここから委員の皆様にご意見、ご質問いただくわけですが、まず地域事情に精通されている委員の皆様からいただいて、その後、行政委員の2人から、その後、学識委員の先生方からいただきたいと考えております。

それでは、配席順となりますが、前回と同じく、まずは赤木委員から本件についてご意見がございましたらよろしく願いいたします。

#### 【赤木委員】

赤木でございます。1回目の委員会からかなり前進し、具体的なものに近づいてきていると思っております。私の立場からは、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と思っております。3月7日の第1回委員会時には能登半島地震の被害の全容が見えていない中で、今もほぼ復旧が進んでいない。丹後が同じような状況に陥らないように道路整備をして頂きたいと思っております。よろしく願いいたします。

#### 【山田座長】

前回に引き続き、災害時の救急医療を含めての機能の確保が重要であるということですので。

続いて尾崎委員お願いいたします。

#### 【尾崎委員】

失礼します。尾崎です。大分具体的になってきている印象があります。一つお

聞きしたいことが、3つの案で同じようにコストがかかるわけですが、スピード的にはどの案が一番早く整備できるのでしょうか。

**【道路計画課長】**

道路の構造に起因致しますので、一概には言えません。従いまして、現時点でどれが一番早いというのは明確に申し上げることは出来かねます。

**【尾崎委員】**

はい、わかりました。先程の説明でもありましたように人の流れが全線開通によって増えてくると思いますので、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と思えます。

**【山田座長】**

道路整備は、我が国では時間がかかり過ぎるということもありますので、出来るだけ早期にというご要望を頂きました。ありがとうございます。

続きまして、川浪委員よろしく願いいたします。

**【川浪委員】**

はい。京丹後市消防団長の川浪です。よろしく願いいたします。消防団として、防災の観点からですが、能登半島の地震も言われておりますが、この前山形の方でも線状降水帯による大雨の被害もたくさんあり、京丹後市の網野、久美浜でも大きな川があり、これの氾濫ということを警戒されております。その中で、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思えます。山に道路を作るということはどうしても土砂災害が懸念されると考えています。土砂災害に対する対策も取りながらルートを決めていく中で、私も網野から久美浜に行くにはどうしても海岸線の国道を通行しており、どうしても時間がかかります。山側に道路ができれば時間の短縮にもなりますし、観光、浜詰地区の方に関しても近くなると思っておりますので、道路整備をよろしく願いいたします。

**【山田座長】**

防災関連、水害等も含めて、我が国は自然災害が多いので、不安になる地域もたくさんあると思えます。そういう観点から必要ということかと思えます。続きまして、田中委員よろしく願いいたします。

**【田中委員】**

ご説明いただいたことに、その通りだなと思いながら聞かせていただきました。観光サイドから望むルートとしまして、当然、但馬空港や医療の関係の豊岡病院への最短ルートを望みます。

そして、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します。インターチェンジとして、浜詰付近、久美浜の周辺というような観点を持っております。はい。以上でございます。

**【山田座長】**

ありがとうございます。事務局として、サービスエリアについて回答ありますでしょうか。

**【道路計画課長】**

サービスエリアも含めまして、インターチェンジも同様ですが、具体的な位置までは現時点では決めきれないと考えております。ただ、先ほど3案の説明の中で、拠点、市街地にアクセスしないと意味がないというところで、そういったところに近接してインターチェンジを設定することを想定しております。あとサービスエリア、パーキングについては、本委員会ではなく、また別途検討の方はさせていただきたいと考えております。

**【山田座長】**

ありがとうございます。今の回答をお聞きしますと、本委員会では詳細な位置決めまでは行わないという理解でよろしいですか。

**【道路計画課長】**

はい。

**【山田座長】**

ただ、そういう要望があったということは記録に残しておいて下さい。続きまして、村岡委員お願いします。

**【村岡委員】**

はい。漁協の村岡です。かなり具体的に決まってきており、素晴らしいと思いますけれども、漁協としましては、とにかく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まず1番と思いま

す。同じことですが、早期にできることを期待します。湊漁港も8割、9割は舞鶴市場に持っていくことになりました。浜詰漁港も8割は同じように舞鶴市場に持っていくということで、とにかく近くにインターチェンジができれば嬉しいと思います。また、料金の方ですが、お昼までサービスするとか、また色々面白いこと考えていますから、よろしくお願いします。はい、以上です。

**【山田座長】**

ありがとうございました。田中委員、村岡委員の話は、やっぱり経済活性化に資するようなインターチェンジ等の位置等を検討していただきたいということです。それについては、おそらくこの委員会ではありませんが、いずれまた検討いただくことになると思います。申し送り事項ではありませんが、記録として残しておいて下さい。

それでは、続きまして、行政委員の方からも意見を頂きたいと思います。まずは、京丹後市の消防本部廣野委員、いかがでしょうか。

**【廣野委員】**

はい、失礼します。前回の3月7日につきましては欠席でございまして、今回が初めてでございまして。今日聞かせていただきまして、消防といえばまず防災と救急面でございまして、概ね私どもが希望していることは資料に記載されていると考えてございまして。ただ1点、私どもは3ルートがお示しされた中で、やはり自動車専用道路が1番好ましいのかなど。当然、救急でいいますと、一般道路よりは専用道路ありがたいので専用道路をお願いしたい。また、一般道路となりますと、浸水地域があるとのことですので、専用道路ありがたいと考えてございまして。

また、冒頭申しましたように、高規格道路になりますと、やはり能登半島地震の関係で、京都方面からも、また豊岡方面からもアクセスできるということで、非常にこれは早期の整備を希望するんですけども、1点要望としまして、この場で申し上げてよいのかわかりませんが、救急となりますと、ドクターヘリ関係がございまして、高速道路にタイヤチェーンのエリアがあるかと思いますが、そういった場所を使っても結構ですので、そういったところで、ドクターヘリもしくは中型ヘリが離発着できるようなエリア、専用でなくてよろしいので、タイヤチェーンのエリアでも結構ですので、そういったところを1つ盛り込んでいただくとありがたいと思っております。以上です。

**【山田座長】**

ありがとうございました。自動車専用道路が望ましいということと、望ましい

理由の1つとして、救急のドクターヘリ等が安全に離発着できるようなことにも配慮いただきたいという意見だと思っておりますので、本委員会で詳細な設計を議論するわけではありませんが、意見は出ておりますので、事務局からの回答をお願いいたします。

**【道路計画課長】**

はい。貴重なご意見ありがとうございます。  
ご要望はご要望といたしまして、いずれにいたしましても、今回の政策目標の1つとして、災害に強い地域作りを目指しておりますので、計画検討委員会が終わってからも、ドクターヘリ等も含めて検討の方はさせていただきたいと思っております。

**【山田座長】**

ありがとうございました。貴重な意見と思っておりますので、よろしく申し上げます。では、続きまして、京丹後市の引野委員よろしく申し上げます。

**【引野委員】**

初めて今日参加させていただいて、的を射ないことを言うかも知れませんが、私もまず考え方としましては、安全性、走行性の向上という項目を重視すべきではないかと感じましたので、第1案、第2案が合っていると感じております。

あと、資料4の中で評価項目の設定をされていますが、今から決定していくということかなと思いますが、地域産業の活性化のところ、工業団地と主要漁港からの輸送時間、そして市街地へのアクセスというところで、もう1つ、商業の集積を追加してもよいのかと感じました。

今回提示されたルート上でどこが商業の集積地ということもあるのですが、市街地と重なるかもしれませんが、そういう言葉もあってもいいのかなという事は思いました。

もう1つ、観光振興の促進のところでは、観光施設へのアクセスの利便性、観光施設、観光地という言葉、観光地、観光施設という風に並べていただくと、観光地域と連想できるかなという風に思いましたし、クルーズ船からの移動時間と記載されているが、具体的にどこを指しているのかがわからないので、お聞きしたいと思ひまして、これが必要なのかどうかかわからないなと感じたところです。以上です。

**【山田座長】**

ありがとうございました。安全性、走行性の面から自動車専用道路が望ましいというご意見です。それから、経済面で、商業の集積というような目標があってもいいのではないかと。あと、観光面では具体的にどこを指しているのかがわかりにくい。そういうご質問でよろしいですか。

**【引野委員】**

はいそうです。

**【山田座長】**

では、事務局よろしく願いいたします。

**【道路計画課長】**

まず、商業集積でございますけども、ご指摘の通り、市街地が商業集積であろうかと思っておりますので、そちらで読み替えていただければと思います。

あと、観光施設、クルーズ船ということで、具体的イメージがしにくいということでございますので、その辺りの表現につきましては、事務局で検討させて頂ければと思います。地元の方がおかしいと思うことは、事務局では気づかない点でございましたので、今のご意見を踏まえまして、表現につきましては検討させていただきます。

**【山田座長】**

ありがとうございました。 それでは続きまして、学識の委員の先生方からご意見を頂戴したいと思っております。一言ずついただければと思いますので、まずは技術検討部会部会長の西先生の方から頂きたいと思っております。その後、順番にご意見いただきたいと思っております。西先生よろしく申し上げます。

**【大西委員】**

ありがとうございます。今回お示しいただいたこの政策目標と個別の評価項目につきましては、これまで資料として出てきましたし、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思っております。

せっかくの機会ですので、先ほど京丹後市さま方からご説明いただいた中で、1つだけ伺いますが、移住者が増えているという話がありました。この移住者の方たちがどのような職についておられるのか、移住者の方も住みやすさがすごく重要だとは思いますが、その辺り、道路整備とどう関連しているのかがありましたら伺いできればと思っております。

あともう 1 つが、リダンダンシーの話は、私も能登半島を見てまいりましたが、道路がないとひとたび災害が発生すると右往左往する。まだ逆に道路があったことにより何とかなっている状況です。道路もかなり大きな被害が出ています。まだ完全復旧には至っていないという状況で、ハード面としても災害に強いことが重要と思いましたが、この地域だけではなくて、大きく見ると万が一太平洋側で、瀬戸内の方での有事の際に、大きな意味で迂回路にもなるという意味で、やはりそういった リダンダンシーの重要性も広域の面で見ても大きいと思いました。ですので、資料 4 に記載して頂いている評価項目については、概ね妥当であると考えております。

**【山田座長】**

移住者のことで、職は何を求めておられているのか。またそれを踏まえて、道路整備とどう関係するのかというご質問でした。何かもしご回答があればよろしく申し上げます。

**【引野委員】**

はい、ありがとうございます。明確にお答えできないかも知れませんが、先ほど申し上げたように、比較的若い世代の方、家族連れの方、小さな子供さんがおられるような方が増えているというのが 1 つ特徴としてあります。それと移住先については、京丹後市の中でも海側が多いです。1 番多いのが網野町です。

京丹後市内での人口の移動は、海側から峰山大宮の方へ移動する方が多いんですけども、移住者については海側を希望してこられるってということで、海や都会にないような自然豊かな環境を求めておられるんじゃないかと受け止めておりますし、職業的には、データはないですけども、丹後の方に移住されて、自ら起業されてお店を運営されたりだとか、サービス業的なことされたりだとか、また農業等、1 次産業に携わってる方が比較的いらっしゃる印象です。以上でございます。

**【大西委員】**

ありがとうございます。よくわかりました。

**【山田座長】**

ありがとうございます。なぜ、地元の方が海側から内陸の方に引っ越しされるのでしょうか。

**【引野委員】**

交通の利便性が大きいと考えています。鉄道も、例えば丹後町、間人あたりは運行していないことだとか、もしかしたらインターチェンジも京丹後大宮ですので、すぐに高速にアクセスできる大宮峰山あたりに住まれる方が、市内から移動される方、大型商業施設が大宮の方には集積していることもあると考えています。

#### 【山田座長】

内陸の方が便利になるのですよね。地域の特性もあるということで、わかりました。ありがとうございます。

続いて宇野先生、よろしくお願いします。

#### 【宇野委員】

宇野でございます。初回を欠席いたしまして申し訳ございませんでした。今回から参加となりますのでよろしくお願いします。

まずは、今回 3 つのルート対案をお示しいただいたことは良いことかなと思っております。特に、現道活用が比較対象入ることによって、他の 2 ルート、A ルート、B ルートが比較対象として評価しやすくなると思いますので、良いことだと思います。

あと、第 2 回目の意見聴取に向けてということで、いくつかコメントあるいは質問ということになりますが、まず、どこまで情報を提示して臨まれるのかというところ確認事項でございます。例えば先ほどお見せいただいた参考資料の 3 にあります自然環境、景観の配慮事項も資料としてご提示なされるのか。

例えばこのルート帯をお見せになられたときに地滑り地形など、どちらかと言いますと、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少しお知らせした方が良いと考えます。

それから、現道活用案のイメージがどこまで伝わるかを懸念しておりまして、A ルートと B ルート、これは自動車専用道路と明記されているが、これは高速道路ができるのだという想像がつくと思いますが、現道活用というのは、現道の扱いがどうなるのかということとか、あるいは現道と新規の区間との繋がりがどうなるのか等、伝わり方が違ってくるのではないかと考えますので、その辺りを少しご検討いただければというのが 1 つでございます。

それからもう 1 つ、非常に細かい内容で恐縮ですが、資料の 5 のところで質問の形式になっているところで、特に 5—4、問 2 という設問がありますが、ここで「3 つのルート帯案及び比較評価が適切」と「及び」でまとめていただいておりますが、できたら分けておいた方が良いと考えます。ルート帯案という評価とそれに対する比較評価、それは人によっては考え方が異なる場合もあるかと

思いますので、可能であるならば、まとめて評価していただくよりも、別物として切り分けて評価いただいた方が良いのではないのでしょうか。最後に非常に細かいところがございますけども、第2回の意見聴取に向けて、どういう前提で情報を提示されて市民の方々、地域の方々のお声を集められるか、その辺りご検討いただければと思います。以上でございます。

**【山田座長】**

ありがとうございました。意見聴取に向けて、資料の提示をどこまで行うのか。提示内容によって回答が異なるかもしれません。

それから現道活用のイメージ。回答者のイメージは大事で、どのように正しく伝えていくか。1つ目のご質問と重なることがあるかもしれません。それから、アンケートの書き方で「及び」という表現を用いてまとめることがよいのか。

答えられる部分があればお答えいただいて、もし今後検討が必要な事項であれば検討するというところで事務局から回答をお願いします。

**【道路計画課長】**

はい。貴重なご意見ありがとうございます。まさに、アンケートを答えていただく方にとって、見られる情報っていうのは非常に大きな要素であると思っております。それにつきましては、具体的なものはありませんが、基本的に我々が今描いていたイメージは、ルートの概要、比較表というものを考えておりました。今、宇野委員がご指摘いただきましたように、アンケート答えられる方にとっての前提条件をもう少し分かりやすく、例えば、先ほどいただきました現道活用のイメージというものが、アンケートを行う側と回答者で相違していたら問題であるというご指摘だと思いますので、わかりやすいイラストを入れる、写真を入れる等、先ほどいただきました参考資料にありましたような配慮のイメージみたいなところ、ご指摘かと思うのですが、そういったことも踏まえまして、検討をしてみたいと考えております。貴重なご意見ありがとうございます。

それから、問2についてはでございますけれども、こちらの方で検討させていただきます。

**【山田座長】**

確かに「及び」と記載されていると回答が1つになってしまうので、分けて設問を設ける方が無難な面もあると思いますので、検討いただきたい。

それでは、三田村先生、よろしく申し上げます。

### 【三田村委員】

先ほどの宇野先生とよく似ておりますが、意見聴取のための資料ページについて、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あげれ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を提示してはどうでしょうか。

それから平地の部分ですと、洪水であったり液状化であったりと、どのように回避が可能なのか、あるいはそういう可能性があるのかないのかと。それから、それについての対策ができますよということ、その辺りの資料提示の仕方が大事かと思っております。以上です。

### 【山田座長】

宇野先生と類似のご意見で、おそらく学問的にも完璧な提示の手法はありませんが、ただ、提示の仕方では回答が変わるということは考えられます。技術検討部会でも検討することですか。それとも事務局で検討することですか。

### 【道路計画課長】

はい。ルート帯の提示方法ということでございますので、私どもの方で考えます。おっしゃっていただいていることはよく認識しております。

やはり無用な不安を煽ることは本末転倒でございますので、ご指摘いただいた、何ができるのかということも含めて、我々事務局で考えさせて下さい。

### 【山田座長】

その技術検討部会委員の皆様、資料確認をしていただく等、ご活用とご検討をお願いしたいと思います。ありがとうございます。

それでは続きまして、オンライン上から深町先生、よろしく申し上げます。

### 【深町委員】

ご説明を聞きまして、ルート帯の案に関して、評価項目として、特に私が関心を持っております自然環境、景観、あるいは歴史、文化の内容がしっかり位置付けられて、それぞれの案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ました。

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ると囚われやすいが、実はこれからの地域にとっての宝でもあり、地域の価値を高めたりする上でも非常に大事な視点になる。引き続き、大事な場所がどこにあり、繋がりがどうなのか、微地形等、様々な視点で検討頂き、観光など地

域の産業にとってもいい方向に生かされるようお願いしたいと思っております。以上です。

**【山田座長】**

道路を作るときに、自然環境、景観、あるいは歴史、文化を大事にと言いますと、障壁のように囚われがちですが、逆であり、これを守ることが中長期的な地域の宝になる。

確かにそのような考え方はなかなか出てこない。出てこない部分で軽視されがちでもあるので、きちんと配慮してやってくださいというご意見だと思います。

一定配慮はなされているが、一層お願いしたいということだと思います。よろしく申し上げます。

ありがとうございました。それでは、谷口委員よろしくお願いたします。

**【谷口委員】**

お尋ねしたいことがありまして、日常の暮らしの利便性のことですが、利用料金について記載がなされていない。利用料金が発生すると利用したくても利用できない方もおられ、実は利便性が全く高まらないこともある方だと思います。アンケート回答者目線に立つとどう評価をしたらよいか分かりにくいのではないかと思います。

**【山田座長】**

料金に関する情報がないというお話ですが、事務局から回答をお願いします。

**【道路計画課長】**

はい、申し訳ございません。料金面の話は結論から申しますと、料金徴収の有無によってルートを選択事項は発生しないと我々としては考えております。それはなぜかと申しますと、道路整備は何段階かございまして、まず道路をどの辺りに作るのかという話の前提は、何のために作るのかと、実現すべき政策目標から実は今回議論をさせていただいてございまして、それを実現するためのルートというのはどこなのでしょうかと、それから次の段階がございまして、じゃあこれを本当に作るのですかと。誤解を招く表現で申し訳ないですが、この道路を作るのに2兆円かかりますという場合に、そこまで費用をかけて道路を作ることはできませんとなります。つまり、B/Cと我々呼んでいますけども、受益に対してどれくらいの費用を払うのかという、これは住民の皆様を始めとした税金になりますという段階、これを作るのかという段階で、実はその段階に

において、そこで料金を取るのか取らないのかと、では、誰が負担するのかという話で、そういう段階を踏んで道路は作っていくことになります。

ただ、谷口委員ご指摘いただいたように、利用料金が必要であるならば道路は不要である。そういうご指摘もあるかとは思いますが、道路作りの段階というところで、今はまだ料金徴収の有無まで議論はしておりません。

ただ、当然今後はその議論は出てまいりますので、その時には、実際それを作るのか作らないのかという時の議論というところでご理解いただければと考えております。以上でございます。

### 【谷口委員】

私はこのよう道路は必ずいるものであると考えております。日常も含め、やはり災害時がとても重要だということが分かっておりますので、ただ、この評価項目の設定のところで、「持続可能で暮らしやすい地域づくり」という、何と申し上げて良いか、抽象的というか、綺麗な言葉でまとめられたのですが、前回の委員会では救急医療の話が出てきており、非常に具体的に目的が見えていた。今回、この持続可能な暮らしとした時点で、何のための道路かが非常に曖昧になっているような気がします。日常の利便性という点で料金徴収のことが現時点ではっきりしないということであれば、場合によっては日常の利便性が高まらない可能性もあるので、やはりその評価の項目なり目的としては、その明確に命を守るための道路であるというのを見えやすい形で伝えていくというのは、1つ大事なことではないかと思いました。それでいくと、第二回意見聴取についても、設問をまとめすぎで、なかなかこれ、個別の機能なり、何が重要かというのが、問3の7つの項目だけでは曖昧になるのではないかと思いました。

したがって、政策目標の「持続可能で暮らしやすい地域づくり」という言葉は、もう一度、再考された方がいいのではないかなと思いました。

もう1つ、本委員会では議論されていませんが、やはり鉄道との共存は非常に重要だと思いますので、それについてどう問いかけているのかと。ちょっと私も知恵を持ってないのですが。それは問として市民に問いかけるのか、やはり政策を作っていく側として、そこを並行して考えていく必要はあると感じております。はい、以上です。

### 【山田座長】

はい、ありがとうございました。料金徴収の点については、これまでの道路の検討の仕方でやっていくので、現時点では資料として提示する予定はないということでもよろしいでしょうか。

**【道路計画課長】**

その通りでございます。

**【山田座長】**

続いて、救急医療という明確な言葉から「持続可能で暮らしやすい地域づくり」大事な言葉ではあるけれども具体性がわきにくい言葉に変えたのはなぜか。

あと鉄道との共存については何か示せないのか、現時点で答えられるものがあればお願いします。

**【道路計画課長】**

まず、「持続可能で暮らしやすい地域づくり」についてですが、前回の委員会時に日常の暮らしにも高速道路を役立てるためにも作っていくという目標ということで、実は委員会でもご指摘をいただいたところでございます。暮らしの部分と緊急救急医療をまとめるには無理がある、わかりにくいというご指摘だとは思いますが、暮らしの部分と言いますか、日常生活に役立つかどうかは、料金政策だけではなくて様々な面からも山陰近畿自動車道は有効だと考えておりますので、少しまだ工夫の余地があると考えておりますので、そこはもう少し検討させていただきたい。

ただ、日常の暮らしの部分で政策目標が現時点でない。どこかには入れておく必要があると考えているところでございます。

あと、鉄道の話については、前回の委員会でも谷口委員からご指摘されたことを明確に覚えております。非常に難しい問題でございます。

ただ、すいません。やはりこれについては道路政策だけで解決できるものではないでございます。総合行政で取り組んでいくべき重い課題だと考えております。

我々としては、道路と鉄道の共存について京都府全域で、道路政策だけではなくて、京都府の行政として取り組んでまいりたいと考えております。

少し答えになってないかもしれませんがよろしく願いいたします。

**【谷口委員】**

ありがとうございました。

**【山田座長】**

確かに持続可能ということは非常に大事、便利でたくさんの方を含む言葉なので間違っただけではありませんが、やはり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事ができる。

別の委員会で、救急医療等を明確に記載した方が良いと私も提案したことが

あります。ただ、評価項目の中には記載されているので、明確なことはわかりません。政策目標だけを捉えると分からないかもしれないという印象です。

#### 【大西委員】

前回の委員会で、私が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、特に地方の存続にとって、移住者が来ないと成り立たないところはあると思いますとコメントさせていただいたことを受けて、おそらく、こういったまとめた形でご提示いただいたものだと思います。

「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と思います。救急医療についても記載がないと若い人は移住されません。

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ないかと考えます。しかしながら、事務局の方で他に良い文言案があれば修正されても問題ないと思います。

#### 【山田座長】

評価項目を見れば、緊急医療も含まれているとわかって頂けると思いますけど、政策目標だけを見てしまうと分かりにくいだけですので、良い表現がないかということだと思います。

鉄道と道路についてですが、例えば京丹後市に東京からお越しになられる方は、車で基本的に来ないと思います。そうすると新幹線プラス鉄道でお越しになられます。ですので、道路と鉄道で競合して利用者を取り合うのではなく、もちろん一定数は競合しますが、鉄道は誰に利用してもらうかを考えて、乗り換えの利便性等も必要です。京都丹後鉄道だけで考えるのではなく、鉄道もネットワーク理論を用いないと議論できないと思っています。ネットワーク理論を用いないと道路と鉄道はライバルとなってしまいます。そうではなく、カスタマーを増やす議論をしないといけない。本委員会で議論する内容ではありませんが、カスタマーを増やす考え方は必要かと思っています。

#### 【道路計画課長】

助け舟を出していただきありがとうございます。確かによく言われることで、鉄道と道路というのは分担するその交通の種類が違っていると。例えば、長距離、短距離の利用目的によっても変わる。また道路は物流も担う。役割分担の中で利用者を分けるという一方、やはりこう利用者そのものを増やさないとどうしようもない。どちらも B/C が整立しないとダメという中で、利用者を増やすというこ

とはまさに行政に求められている課題であろうかと思しますので、その点、今後とも取り組んでまいります。

**【山田座長】**

ただ、この委員会で議論する内容ではないため、そこは難しいところでもあります。本委員会だけで約束できない部分がありますが、そういう方向で全体を考えていかないといけないと思います。

それでは、最後の議事にまいりまして、今後の進め方について事務局の方から簡単にご説明いただいて、終了とさせていただきますと思います。

**【道路計画課長】**

最後に今後のスケジュールにつきまして説明をいたします。

右肩に資料1と書かれている冊子をもう一度ご覧ください。1-1ページです。今回の検討委員会を開催後、今回いただきましたご意見を踏まえ、さらに、このあと、アンケート・ヒアリングを行い、その結果も踏まえ、第3回委員会では、最適な2km幅のルート帯を委員会として決定したいと考えております。

また、その3回目の委員会では、さらに絞り込んだ250m幅の概略ルートについての評価も行いたいと考えておりますが、その前に、第2回目の技術検討委員会を開催し、250m幅の概略ルートについて、複数案の妥当性、想定されるリスクについてそして、さらに、このあと決定します都市計画線、これは本当の道路幅となる計画線ですが、これを検討する際の申し送り事項についても意見を伺いたいと考えております。説明は以上でございます。

**【山田座長】**

スケジュールについてよろしいでしょうか。

それでは、最後少し駆け足になりましたが、議事は以上で終了とさせていただきますと思います。

それでは、進行を事務局の方にお返しします。

**【道路計画課計画係長】**

山田座長におかれましては、長時間にわたり、議事進行をお世話になり、ありがとうございました。

また、委員の皆様には、議事進行にご協力を頂き、ありがとうございました。

なお、本日の議事録につきましては、後日委員の皆様にご確認いただいたうえ、公表させていただきますので、ご了承願います。

それでは、最後に西岡京都府建設交通部理事より一言御礼を申し上げます。

**【道路政策担当理事】**

閉会にあたりまして、一言ご挨拶させていただきます。京都府建設交通部の西岡でございます。

委員の皆様におかれましては、貴重なご意見賜りまして誠にありがとうございます。私の経験の中で、これほどまで活発な議論になるような、それも同じ方向、ベクトルが向いている委員会はないのかなと思っております。

ご意見の中にも少しずつ画期的に動いているというご意見をいただいております。より良いものを作っていくべき。山陰近畿自動車道の計画委員会がますます活発になればと考えておりますので、引き続き委員の皆様にはご指導をお願い申し上げまして、閉会のご挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

**【道路計画課計画係長】**

それでは、これをもちまして、第2回検討委員会を閉会させていただきます。本日は、誠にありがとうございました。