

「山陰近畿自動車道」の道路計画に関する第2回アンケート調査 ～皆さまのご意見をお聞かせください～

調査目的

山陰近畿自動車道は、鳥取県・兵庫県・京都府を結び、広域的な道路ネットワークを形成する延長約120kmの高規格道路で、鳥取東部、但馬、京都北部の各地方生活圏を連絡するとともに、広域的な循環ネットワークを形成し、地域の交流・連携の促進と安全・安心の向上を図ることを目的として整備を進めています。

今回のアンケート調査では、地域の課題を解消するため設定した網野～久美浜間のルート帯案や重視すべき項目についてご意見を伺い、計画策定を進める際の参考とさせていただきます。

本アンケート調査へご協力いただきますようお願いいたします。

第1回アンケート調査では、令和6年4月25日(木)～5月31日(金)にかけて「山陰近畿自動車の延伸整備の必要性等」について、約2,300件のご回答を頂きました。ご協力ありがとうございました。

計画検討の対象区間



計画検討の流れ

令和6年4月25日～5月31日 (実施済み)

今回

アンケート・ヒアリング

- 山陰近畿自動車道の延伸整備の必要性等

アンケート・ヒアリング

- ルート帯の評価

第1回 計画策定検討委員会

- 計画策定検討委員会の進め方、スケジュール (案)
- 地域、道路交通の状況と課題
- 政策目標 (素案) の確認
- 意見聴取方法

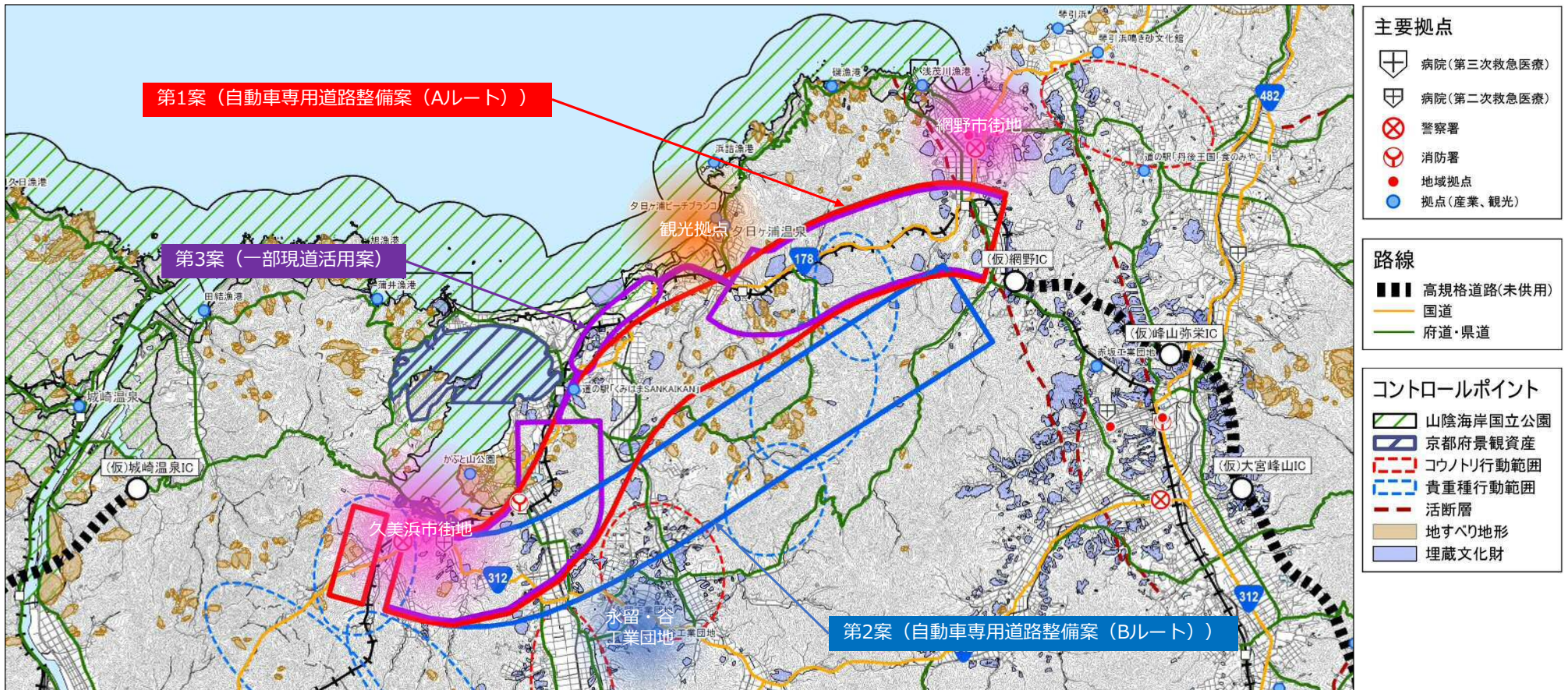
第2回 計画策定検討委員会

- 政策目標 (案) の確認
- ルート帯 (2km幅) の評価
- 意見聴取方法

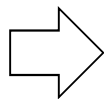
第3回 計画策定検討委員会

- 最適ルート帯の決定
- 概略ルート (250m幅) の評価

網野～久美浜間について、3つのルート帯案を検討しております。 これらについてご意見をお伺いします。

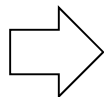


第1案 (自動車専用道路整備案 (Aルート))
(主要拠点である網野市街地、観光拠点、久美浜市街地とのアクセスに配慮したルート)



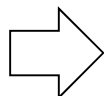
- ・全線で新たに自動車専用道路を整備する海側のルート
- ・それぞれの主要拠点ごとに近接してICを設置することにより、アクセス利便性の向上を図る
- ・別線整備を行うため、環境や景観、歴史文化等への配慮が必要

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

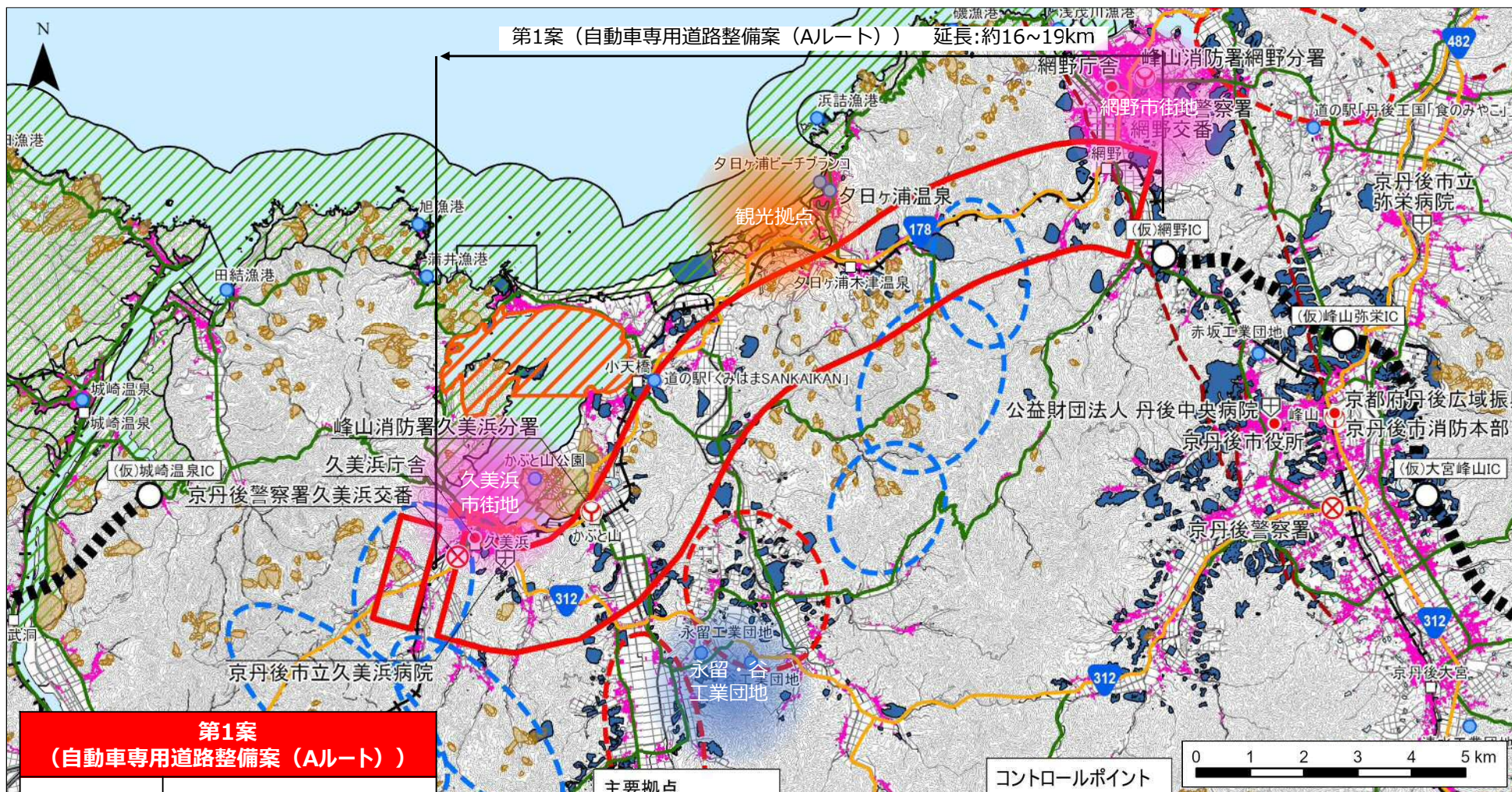
第3案 (一部現道活用案)
(国道178号の現道の一部を活用するルート)



- ・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

ルート帯案の概要【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。
- 自動車専用道路として整備することから、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る。



第1案 (自動車専用道路整備案 (Aルート))	
延長	・約16~19km
構造物延長	・約10~12km
事業費	・2,000億円~2,450億円

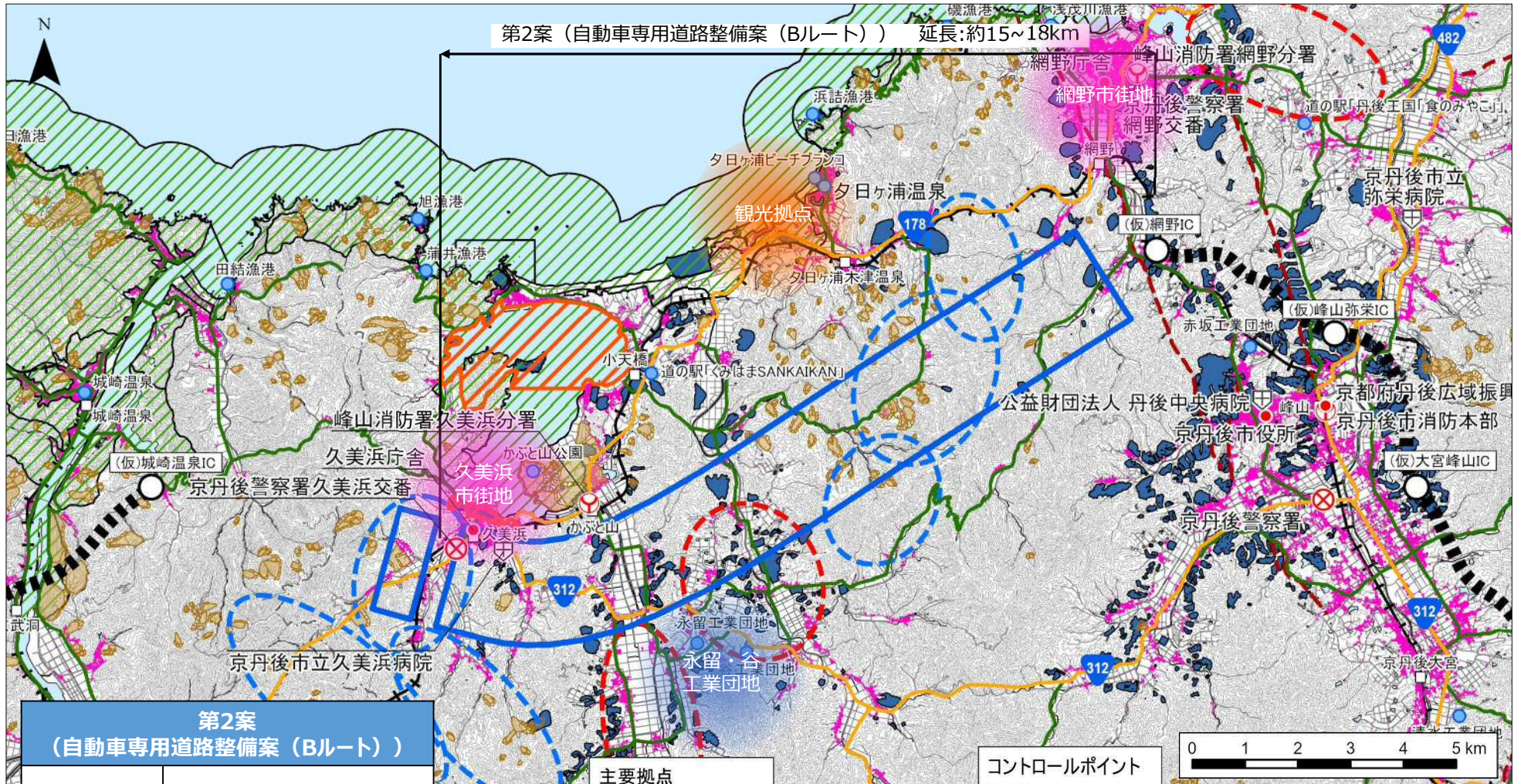
主要拠点
病院(第三次救急医療)
病院(第二次救急医療)
警察署
消防署
地域拠点
拠点(産業、観光)

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
集落(市街地)
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

ルート帯案の概要【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。
- 自動車専用道路として整備することから、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る。



第2案 (自動車専用道路整備案 (Bルート))	
延長	・約15~18km
構造物延長	・約11~12km
事業費	・2,050億円~2,500億円

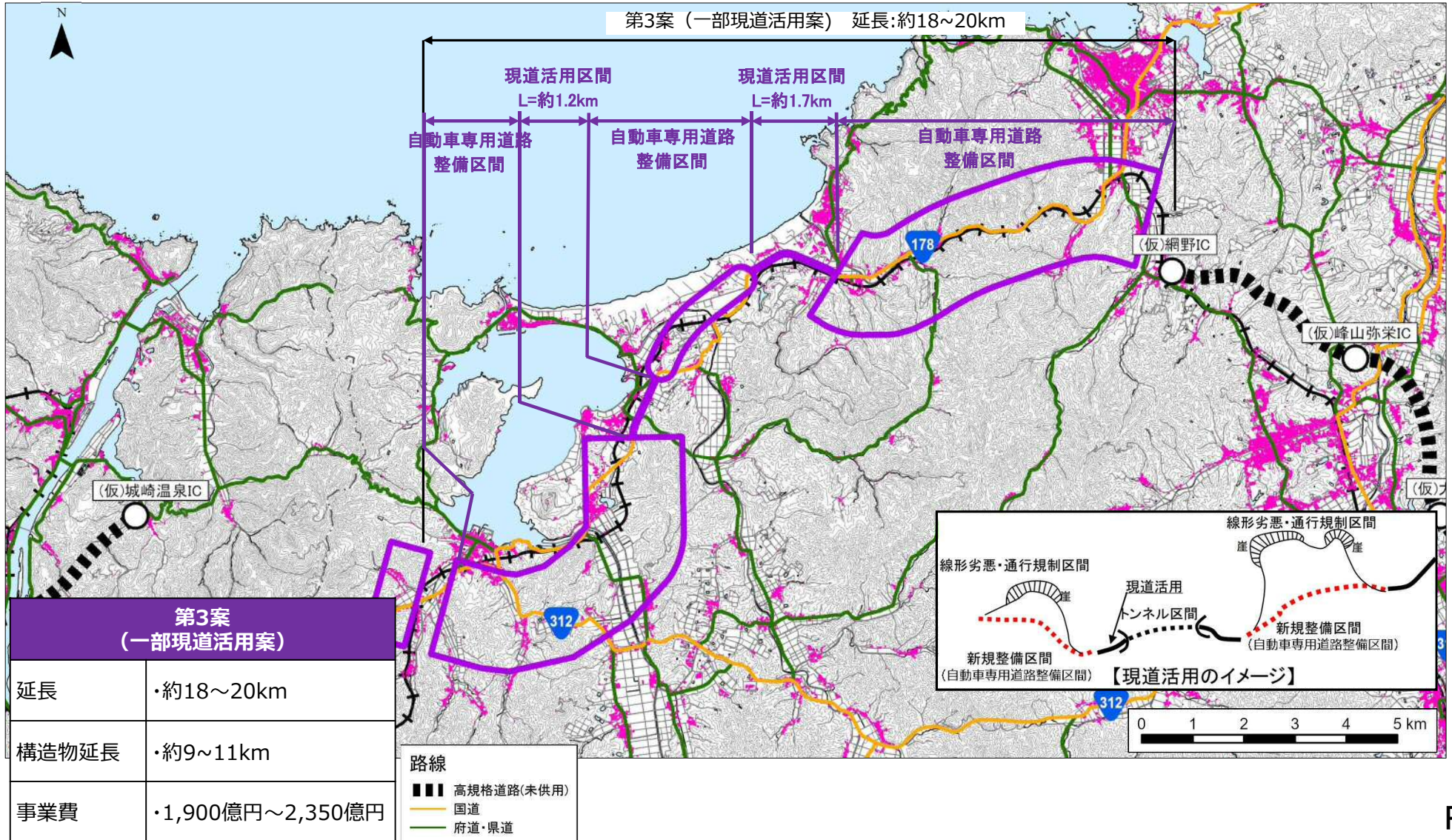
主要拠点
⊕ 病院(第三次救急医療)
⊕ 病院(第二次救急医療)
⊗ 警察署
⊗ 消防署
● 地域拠点
● 拠点(産業、観光)

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
■ 集落(市街地)
■ 山陰海岸国立公園
■ 京都府景観資産
■ コウノリ行動範囲
■ 貴重種行動範囲
■ 活断層
■ 地すべり地形
■ 埋蔵文化財

ルート帯案の概要【第3案（一部現道活用案）】

- 国道178号で2区間計2.9kmを現道活用したルート。
- 一部現道を活用するため、コスト縮減が期待できる。
- 地域交通や観光交通、通過交通の分離ができないため、走行性・安全性に課題がある。
- 幾何構造が短区間毎に変化するため、運転者を混乱させ、交通の快適性にも課題がある。



ルート帯案の考え方

○ ルート帯案は、**自動車専用道路整備（別線整備）** 及び **一部現道活用** の2種類を検討する。

○ 各ルート帯案は、政策目標の達成に向けて設定した評価項目に沿って評価する。

⇒ 各ルート帯案の比較評価（P7）をご確認ください。

● 自動車専用道路整備（別線整備）

【考え方】

- 速達性・定時性の確保や地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するためには、**別線での自動車専用道路としての整備**を行うことが有効。
- ルート帯案は接続すべき主要拠点や回避ポイント（コントロールポイント）を設定し、回避が困難なポイントは配慮ポイントとして留意する。

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））

● 一部現道活用

【考え方】

- **事業性（工期、事業費等）を考慮**すると、現道を活用した整備を行うことが有効。
- **対面2車線で供用されている国道178号**において現道活用を検討。
- 現道活用区間は60km/hの幾何構造を満足する区間とし、沿線集落の生活環境保全のため、沿道に集落のない区間かつ事前通行規制等がないネットワークの信頼性・強靱性が確保されている区間を抽出する。線形劣悪・通行規制区間



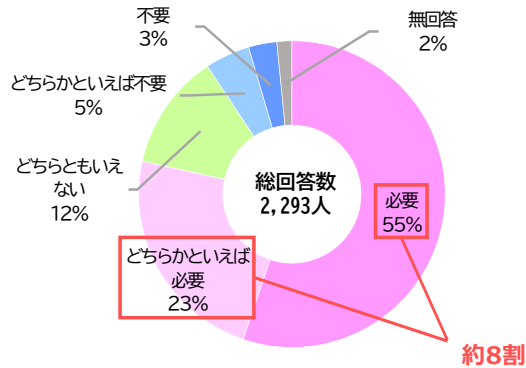
第3案（一部現道活用案）

網野～久美浜間のルート帯案の比較評価（特徴）

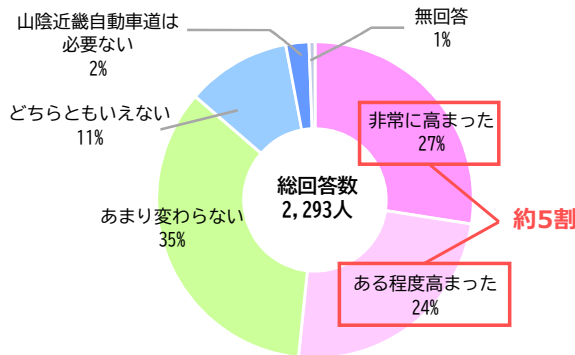
対策案の考え方		第1案（自動車専用道路整備案（Aルート））	第2案（自動車専用道路整備案（Bルート））	第3案（一部現道活用案）
		主要拠点である網野市街地、観光拠点、久美浜市街地とのアクセスに配慮したルート	主要拠点である網野市街地、永留・谷工業団地、久美浜市街地とのアクセスに配慮したルート	国道178号の現道を一部活用するルート
延長(km)		約16～19km	約15～18km	約18～20km
政策目標	持続可能で暮らしやすい地域づくり	3次救急医療機関への30分圏域人口 公立豊岡病院のカバー圏域が拡大し、沿線地域の救急医療活動が改善する。30分以内での搬送可能人口は3案中、 最も多い 。	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 。
	地域産業の活性化	工業団地へのアクセス利便性 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 。	工業団地へのアクセス利便性 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 。	工業団地へのアクセス利便性 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 。
	観光振興の促進	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 。	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、 第1案には劣る 。	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、 第1案と同等 。
	事故、災害時に機能するネットワークの確保	耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備 新たな別線整備であるため、能登半島地震の教訓を踏まえた ルート計画が可能 。交通アクセスが限られる沿岸地域の復旧支援の迅速性が 期待できる 。	耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備 新たな別線整備であるため、能登半島地震の教訓を踏まえた ルート計画が可能 。山間部を通過するため、交通アクセスが限られる沿岸地域の復旧支援の迅速性は、 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整備 新たに別線整備を行う区間では、能登半島地震の教訓を踏まえた ルート計画が可能 。交通アクセスが限られる沿岸地域の復旧支援の迅速性が 期待できる 。現道活用区間では、災害脆弱箇所に必要な 補強等の対策を講じる必要がある 。
	安全性・走行性の向上	交通安全の縮減（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 。	交通安全の縮減（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 第1案同様、最も大きい 。	交通安全の縮減（交通事故件数） 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 他案より小さい 。
	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 。	自然環境への影響 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 。	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 。
	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 。	沿道集落等への影響 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 。	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 。
	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 。	外部景観等への影響 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 。	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 。
	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 。	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 。	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 。
	事業性	コスト 2,000億円～2,450億円	コスト 2,050億円～2,500億円	コスト 1,900億円～2,350億円

第1回意見聴取にご協力頂きありがとうございました。 皆さまにお聴きしたご意見の結果を紹介します。

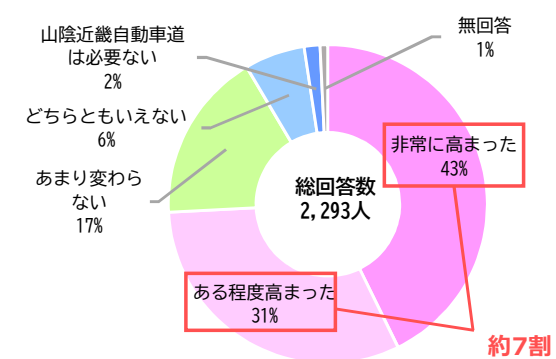
■ Q1. 山陰近畿自動車道の網野町～久美浜町における整備の必要性について、あなたの考えに近いものを1つ選んでください。



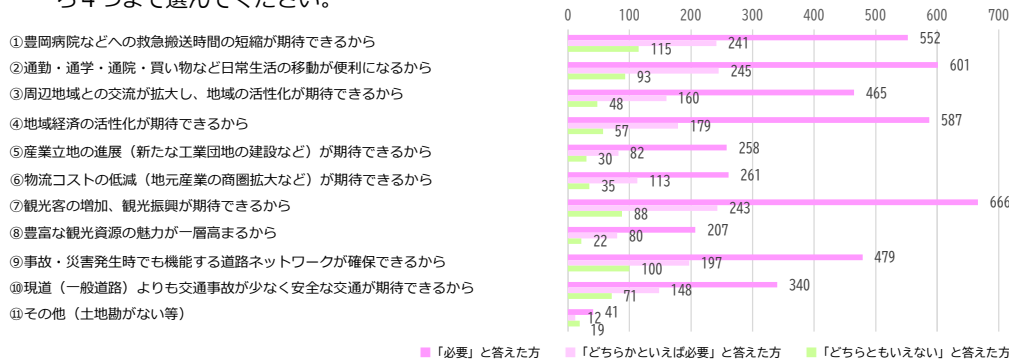
■ Q4-1. コロナ禍を踏まえ、山陰近畿自動車道の整備をはじめとした道路網の強化・充実に対する意識は高まりましたか。



■ Q4-2. 令和6年能登半島地震を踏まえ、山陰近畿自動車道の整備をはじめとした道路網の強化・充実に対する意識は高まりましたか。



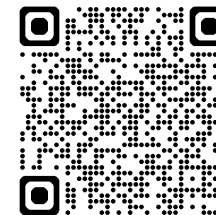
■ Q2. Q1で「必要」「どちらかといえば必要」「どちらともいえない」に回答された方にお尋ねします。山陰近畿自動車道の整備は必要と考える理由として、あなたの考えに近いと思うものを以下から4つまで選んでください。



■ 自由意見の一例

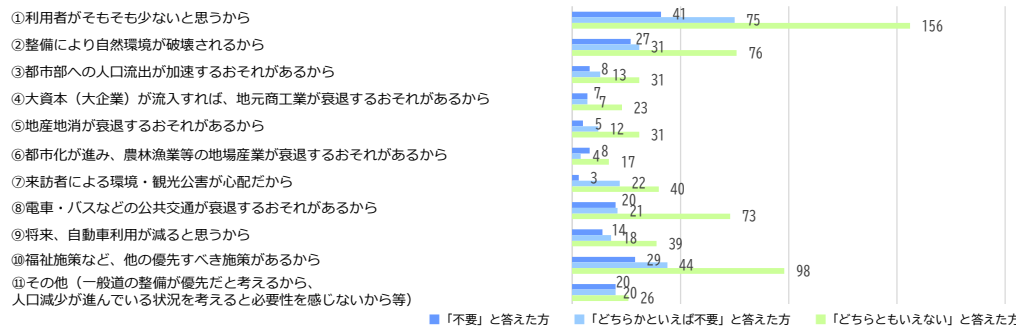
- ・自分も家族も安心して楽しく過ごせるように整備を早く進めてほしい。(10代男性)
- ・山陰近畿自動車道が本格的になれば一般道沿いの店の経営が心配。(50代女性)
- ・遠方からでも日帰り来やすい地域になる。(40代男性)
- ・道路が整備されたら通過されてしまうのではないかと。(70代男性)
- ・道路網を強化しておかないと地震などで孤立して支援の遅れが発生する。(60代女性)
- ・山があちこちで削られていくのを見るのは胸が痛む。(70代女性)
- ・海岸付近の美しい景色を全国の人に見てもらいたい。(30代男性)
- ・人口減少化でさらなる延伸は必要ない。現存の修繕を優先すべき。(40代男性)
- ・早期整備を希望する。(70代男性)

第1回意見聴取の結果についての詳細な内容は、以下の「第2回山陰近畿自動車道(網野～久美浜)計画検討委員会」のホームページに掲載しております。



URL : <https://www.pref.kyoto.jp/doro/saninkinkiepxpy-iinkai2.html>

■ Q3. Q1で「どちらともいえない」「どちらかといえば不要」「不要」に回答された方にお尋ねします。山陰近畿自動車道の整備は不要と考える理由として、あなたの考えに近いと思うものを以下から4つまで選んでください。



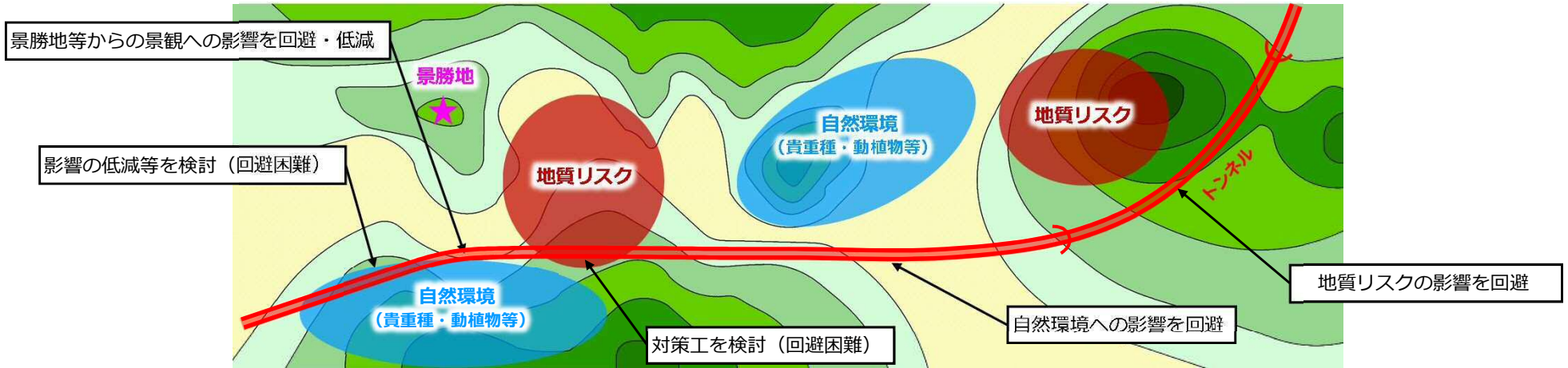
皆さまからいただいたご意見も踏まえて5つの政策目標※を設定しました。

※政策目標・・・政策（対策）の実施により、実現しようとする目標

	① 暮らし	② 産業	③ 観光	④ ネットワーク確保	⑤ 安全性・走行性
地域の課題等	<ul style="list-style-type: none"> 3次救急医療機関の空白地域であり、搬送に30分以上を要する。 経済活動や地域コミュニティの維持。 	<ul style="list-style-type: none"> 高速IC30分圏域に含まれない工業団地が存在し、新規立地も停滞。 豊富な農水産品があるが、輸送時間の短縮、定時性の確保が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ミッシングリンク区間にある観光拠点は、周辺と比較して観光客を引き込めていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 事故や災害による通行止めにもない、大幅な迂回が発生。 	<ul style="list-style-type: none"> 急カーブ・幅員狭小などの区間が存在し、走行性に問題。
原因	<ul style="list-style-type: none"> 3次救急医療機関への速達性が不十分 少子高齢化・人口減少の進展 	<ul style="list-style-type: none"> 企業活動や農水産品輸送を支援する速達性、確実性、走行性が不十分であり、ネットワークが脆弱 	<ul style="list-style-type: none"> 観光地間の周遊を図る速達性、確実性、走行性が不十分であり、ネットワークが脆弱 	<ul style="list-style-type: none"> 信頼性のある道路がない。 代替路線が不十分。 	<ul style="list-style-type: none"> 急カーブ、幅員狭小など道路構造に問題
政策目標	持続可能で暮らしやすい地域づくり	地域産業の活性化	観光振興の促進	事故、災害時にも機能するネットワークの確保	安全性・走行性の向上

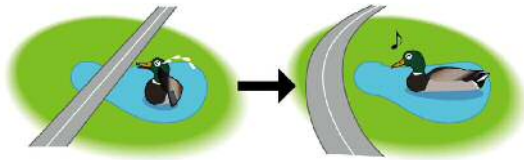
今後、山陰近畿自動車道のルートをより詳細に検討する上での配慮イメージについて

【新設道路整備イメージ図】

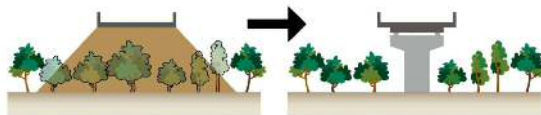


● 自然環境への配慮イメージ

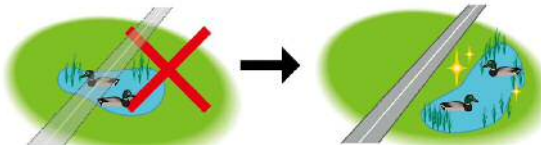
■ 回避の例：動植物の生息地を避けたルート選定をする



■ 低減の例：道路構造の工夫により改変面積を最小化する



■ 代償の例：事業により失われる環境と同等の環境を新たに整備する



出典：道路環境影響評価の技術手法（国総研資料第906号）

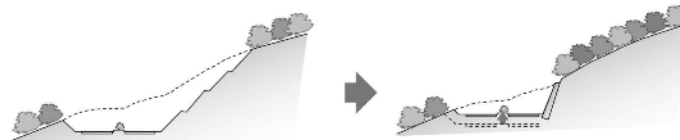
● 景観への配慮イメージ

■ 周囲地形との調和



大きな地形変化を回避した道路は周辺景観に馴染み美しい（道道小樽定山溪線・小樽市）

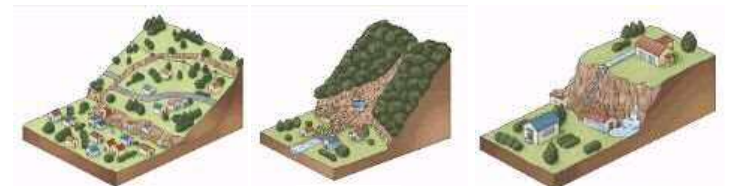
■ 構造物の採用（切土のり面の縮小）



出典：北海道の道路デザインブック(案)（寒地土木研究所）

● 地質リスクへの配慮イメージ

■ 地質リスクの例



地すべり

比較的低やかな斜面が地下水などの影響で下方へ移動する

土石流

山腹や川底の石、土砂が長雨や集中豪雨などの影響で下方へ一気に押し流される

がけ崩れ

急な斜面が雨水の浸透や地震などの影響で、突然崩れ落ちる

■ 対策工の例



出典：京都府