

【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（網野～久美浜）計画検討委員会の第3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、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、どうぞよろしくお願いいたします。

まず、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」「出席者名簿」「配席図」の3枚がセットになったもののほか、中綴じ製本されております、右肩資料番号の資料1から資料5、同じく右肩資料番号、参考資料1から2までをお手元にご用意してございます。不足等があれば、お申し付け願います。

続きまして、本日のご出席の状況をご報告いたします。次第を1枚めくっていただいて、出席者名簿をご覧ください。

宇野委員におかれましては本日ご都合がつかず欠席でございます。なお、事前に本日の資料一式をもって、事前にご説明にあがりまして、ご意見を頂戴して参りましたので、後ほど議事の中でご紹介をさせていただきます。

引野委員の代理としまして、京丹後市建設部長の安田様にご参加をいただいております。

深町委員におかれましては、本日ご都合がつかず欠席でございます。深町委員につきましても、事前にご意見を頂戴してまいりましたので、後ほど議事の中でご紹介をさせていただきます。

三田村委員におかれましては、Webでご参加をいただいております。

この他、会場にお集まりいただいた委員の皆様並びに事務局の出席者につきましては、もう1枚めくっていただきまして、配席図をもってご紹介に代えさせていただきます。

それでは次第2に移りまして、京都府建設交通部道路政策担当理事の西岡より開会のごあいさつを申し上げます。

【道路政策担当理事】

京都府建設交通部 道路政策担当理事の西岡でございます。よろしくお願いいたします。

委員の皆様方には平素より京都府政に格別の御理解を賜っており、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

また、本日は、年始早々何かと御多忙のところ、この山陰近畿自動車道（網野～久美浜）計画検討委員会に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

昨年3月に当委員会を設立して以来、委員の皆様には、地域の課題や達成すべき目標、いわゆる政策目標や、意見聴取の方法、また、前回、7月の委員会では、まちづくりや産業に与える影響なども踏まえた2kmルート帯3案の比較・評価方法などについてより良い計画づくりにつながる貴重なご助言をいただき、重ねて感謝申し上げます。

さて、本日は、当委員会の設立趣旨である概略計画の決定に向けた最終段階といたしまして、これまでに頂いたご意見も踏まえ、複数の2kmルート帯の比較評価を行い、事務局が考える最適案を選定し、対応方針の（案）を作成してまいりました。

当委員会からいただくご助言としては最終となりますし、この2kmルート帯の確定は、次の詳細計画段階、いわゆる都市計画決定に向けた検討の基本となる重要なプロセスとなりますので、委員の皆様方からの忌憚のない御意見を賜りたいと考えております。

予定では5時半までという長丁場になりますが、委員の皆様方におかれましては、貴重な時間を頂戴いたしますけれども、はなはだ簡単ではございますが挨拶に代えさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

【道路計画課計画係長】

ありがとうございました。それでは、以降の議事の進行を山田座長に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。年度末でもありますし、年始でもございますけれどもお忙しい中ご参集いただきましてありがとうございます。

本日は重要なことを決めていくこととなりますので、ご協力のほどよろしく願いいたします。

次第に従って議事を進めて参ります。

西岡理事も申されました通り、今回の最も肝心なところは、2km幅の最適ルート帯を選定することで、議事3と4で、議論させていただくことになります。

その前に議事1と2がございまして、それらはすなわちその2kmの最適ルート帯を選定するにあたっての前提ですから、議事1から4までの議事をまとめて進めさせていただきたいと思っておりますので、事務局より説明をお願いいたします。

【道路計画課長】

道路計画課長傍島でございます。よろしく願いいたします。

資料1をご覧ください。前回委員会の主な意見と対応方針でございます。

ページ番号1-1、1-2を見開きでご覧ください。

本日は最終の委員会として、この網野から久美浜間の対応方針（案）、いわゆる2km幅の最適ルート帯の決定に向けて、委員の皆様から、ご意見を頂戴したいと考えております。

1-3をご覧ください。フローで流れをお示ししております。中ほどが、この本委員会、下段が技術検討部会の流れでございます。去る7月30日に、この第2回委員会開催いたしました。そして、8月末から9月末にかけて実施したアンケートヒアリング結果につきましては、後ほどの資料にてご説明いたします。また、一番下の技術検討部会の方では、9

月4日に現地視察をお世話になりました。そして10月21日にルート帯の評価基準や今後の詳細計画段階において検討すべき地質リスク等について、技術部会委員の皆様より専門的な側面からの貴重な御意見を頂き、今回の委員会資料にも反映しております。

繰り返しになりますが、本日で最終となる第3回委員会では、事務局が選定してまいりました2km幅の最適ルート帯について、ご議論させていただきたいと考えております。その後、今後さらに詳細なルート、250m幅といったものにつきまして、行政の方で絞り込んで参ります。その際の留意点などにつきましても、この委員会、これは資料5になりますけれども、今後の進め方につきましても、ご説明をさせていただきたいと思っております。

1-4ページをご覧ください。

ここからは前回の第2回委員会におきまして、頂いた主なご意見とそれに対する京都府の対応方針について、ご説明いたします。まずは政策目標についてです。「持続可能で暮らしやすい地域づくり」という表現については抽象的なので再考した方が良いのではないかと、との意見をいただきましたが、一方で、この政策目標に対する評価項目の中に「救急医療」という具体的にイメージしやすい言葉も含まれており明確ではないかと、とのご意見もございました。事務局といたしましては、評価項目の細分として、救急医療機関への速達性はもとより、日常の利便性を図る60分圏域の拡大についても指標としたいため、大項目の政策目標については原案のままとさせていただいております。

1-5ページをご覧ください。

複数ルート帯案についてのご意見でございます。ルート帯に係るご意見については、政策目標との整合性、計画内容の合理性などの検討を加え、対応方針(案)を作成しており、後ほどご説明します。なお、休憩施設やドクターヘリ離発着エリアなどの意見がございましたが、これらは災害に備えた防災機能の在り方なども踏まえ、今後、必要性を検討することとしており、まずは本線ルートの決定を先決事項として進めさせていただきます。

1-6ページをご覧ください。

安全性や走行性の向上を重視すべきといったご意見やリダンダンシーの重要性が大きいといったご意見、また、鉄道との共存についても行政・事業者・市民が協働する必要があるといったご意見をいただきました。重視すべきポイントについては、後ほど説明します住民や利用者の皆様から頂いた第2回意見聴取の結果との整合性からの検討を加えまして、ルート帯の評価や最適ルート帯の選定を行っております。鉄道につきましては、私ども、道路行政を担う立場といたしましても、政策目標に掲げている持続可能な地域づくりを進めるため、必要な道路整備を進めるなどして公共交通ネットワークの改善に寄与してまいりたいと考えております。鉄道と道路は立場は異なりますが、持続可能な地域づくりという目的は同じであるため、いただいたご意見につきましては、今後の府政運営の参考とするため、関係部局と共有させていただいております。

1-7ページをご覧ください。

第2回意見聴取に関するご意見でございます。アンケート調査実施時に現道活用案のイ

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ご意見をいただきました。ご意見の趣旨を踏まえまして、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添付資料に追加してアンケート調査を実施いたしました。以上が前回委員会の主な意見と対応方針についてです。

続いて、資料2をご覧ください。

第2回意見聴取の結果概要について、ご説明いたします。

2-1、2-2 ページを見開きをご覧ください。

アンケートにつきましては、住民・関係者等がこの山陰近畿自動車道の計画に関して有している情報や関心、懸念等のニーズに関わる意見を把握するために行うものでございます。

また、計画検討手順における意思決定、ルートを選定において、住民・関係者等から得られた意見や情報も判断材料のひとつとして尊重することとしております。アンケート調査は8月30日～9月30日までの期間で実施いたしました。郵送、配架、WEB、街頭アンケートと、様々な媒体を用いて広く意見聴取を行っております。また、観光や工業、農業、漁業に関わる団体さんにもヒアリングを行っております。

2-3、2-4 ページをご覧ください。

市民の皆様にも協力いただき、今回も多く意見をいただくことができました。2-4 ページのとおり、回答者の属性については、大きな偏りも見られず、調査結果の信頼性が確保できていると考えてございます。自動車の運転頻度の円グラフからわかるように、皆様のご認識どおりかと思いますが、自家用車への依存度が高い地域となっていることが見えております。

2-5 ページをご覧ください。

国道178号、国道312号の利用頻度とその目的についてです。この2つの国道は、丹後半島の主要幹線道路であると同時に広域的な物流経路としての機能を担っておりますが、地域の方々にとっては、日常の通勤・通学、買い物といった日常の生活道路としての機能も担っていることがわかります。

2-6 ページをご覧ください。

これは私どもがお示した3つのルート帯案の妥当性についてお聞きしたものです。結果ですが、今回示したルート帯案が効果的だと思う、概ね効果的だと思うと答えた方が合計で79%、約8割を占める結果となっており、設定した複数ルート帯は概ね妥当であるとの評価を頂いたと認識しております。効果的だと思う理由としては、移動時間の短縮、災害時や観光振興に効果があるといった意見がありました。一方、地域の過疎化が進むのでは、といった懸念点も把握することができました。

2-7 ページをご覧ください。

ルート帯案を検討する際に重視すべき事項について、各政策目標及び配慮事項等について5段階評価で意見聴取を行っております。結果ですが、上から、「持続可能で暮らしやす

い地域づくり」、一つ飛んで、「観光復興の促進」、続いて「事故、災害時に機能するネットワークの確保」、続いて「安全性・走行性の向上」を重視すべきとの意見が約8割を超え、多い結果となっております。先ほど紹介しました、前回委員会での委員からいただいた意見、安全性や走行性の向上を重視すべきといった意見やリダンダンシーの重要性が大きいといった意見とも整合していることが確認できました。補足ですが、一つ飛ばしました「地域産業の活性化」についても、約7割の方が重視すべきとされていることから、私どもとしては達成すべき政策目標であるとの考えに変わりなく、あくまで相対的に序列化してお示ししているものをご理解ください。

2-8 ページをご覧ください。

以降、2-9 から 2-11 ページに自由意見を抜粋しております。少しご紹介しますと、近年では、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、甚大な被害が発生していることも背景に、災害時においても道路の機能が確保されるルートが望ましいと言った意見や、生物や生活環境への配慮を求める意見、交通量が増えることに伴う下道の安全性確保が必要ではといった意見を頂いております。もちろんこれが全てではありませんが、計画に関わる関係者の所在や、その利害・関心の把握が一定程度できたことは、今後、計画をより詳細に進めていく上で非常に有効であると改めて感じておりますし、十分に尊重して計画づくりを進めてまいりたいと考えております。

2-12 ページをご覧ください。

ここまできをまとめております。お示した複数のルート帯案について、効果的と評価していただいた割合が約8割、効果的でないは1割未満となっており、この結果を踏まえ、比較評価を行うための複数案は概ね適切に設定できていると判断しております。次に、重要視する政策目標の項目をお聞きしたところ、「持続可能で暮らしやすい地域づくり」、「観光復興の促進」、「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」を重視するという意見が約8割を占めておりました。この結果については、後ほど説明します対応方針（案）を決定する、いわゆる各ルートの比較評価し、最適ルート案を選定する際の重要視する項目として、適用いたしております。以上が、資料2、第2回意見聴取結果の概要でございます。

続きまして、資料3をご覧ください。

対応方針（案）の検討について、でございます。

3-1 ページは、前回委員会でも提示しておりますが、政策目標・配慮事項、評価項目でございます。下の3-2 ページ、これも前回委員会の再掲ですが、3案のルート帯でございます。おさらいしますと、赤の第1案自動車専用道路整備案、便宜的にAルートと呼びます。青の第2案自動車専用道路整備案であるBルート、紫の第3案一部現道活用案の3案を提示しております。

Aルートは全線で新たに自動車専用道路を整備する、海側のルートです。それぞれの主要拠点、網野市街地、観光拠点、久美浜市街地の3拠点に近接してICを設置することにより、

アクセス利便性の向上を図ります。なお、ここでは別線整備と記載しております、現道とは別に新たに道路をつくることから、環境や景観、歴史文化等への配慮が必要となってまいります。

Bルートも全線で新たに自動車専用道路を整備する案でございますが、Aルートと反対に山側に設定したルートでございます。Aルートと同じく、それぞれの主要拠点、ここでは、網野市街地、工業団地、久美浜市街地の3拠点に近接してICを設置することにより、アクセス利便性の向上を図ります。同じく、別線整備となりますので、環境や景観、歴史文化等への配慮が必要となるのはAルートと同様でございます。

続いて、一部現道活用案です。こちらは、丹後半島の主要幹線道路である国道178号の一部区間約2.9kmを活用し、残りは自動車専用道路を整備する案でございます。現道の一部活用することから、コスト縮減が期待できるとしてしております。自動車専用道路を整備する区間については、Aルート・Bルートと同様に、環境等への配慮が必要となってまいります。

3-3、3-4 ページ見開きをご覧ください。

この3つのルートを比較評価しております。評価項目については、第2回委員会で提示したものと変更しておりませんが、技術部会でのご意見も踏まえ、中ほど、「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」の項目におきまして、各ルートの優位性を明確化できるよう、説明文をより具体的な表現に修正しております。今回は、各ルートの相対評価として、各説明文の横に、◎・○・△を記載しております。◎は「他案と比較して最も評価できる」もの、○は「評価できる」、△は「他案に比べて劣る」ものとして整理しております。まず、3案とも、程度の差はありますが、すべての政策目標の達成が見込まれます。その上で、赤枠で囲っているのが、先ほど資料2でご説明しましたアンケート結果で重視すべきとの意見が多かった政策目標に対する評価項目です。Aルートにつきましては、赤枠で囲った、アンケートで重視する項目すべてにおいて、最も評価できるの◎としております。例えば、救急医療の関係で言いますと、Aルートは市街地に近接してルート設定していることから、他案に比べて30分以内での搬送可能人口が最も高くなり、他案より評価できます。同じ理由で、60分の交流可能人口も最も多くなり、Aルートは他案より評価できることとなります。また、Aルートは観光拠点にも近接することから、観光施設へのアクセス利便性や海沿いに広がる観光施設間の連携でも有利になっております。委員からも重視すべきと意見のあった、リダンダンシーの観点とも関係します「事故、災害時に機能するネットワークの確保」についてご説明します。京丹後市においては、丹後半島の地形的制約により、沿岸地域の市街地や観光地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おります。Aルート、Bルートのように、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号とともに、緊急輸送道路ネットワークの強化が図れるところは共通の評価点です。ただし、Aルートは、海側のルートであることから、市街地や観光拠点が集中する沿岸地域においても災害に強い交通体系が構築できることから、Bルートより高く評価しております。一部現道活用案については、現道活用

部において通行止めが発生した場合は、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発生することから、他案に比べ劣ると評価しております。

「安全性・走行性の向上」につきましては、別線整備となるA・Bで差は生じませんが、現道が残る一部現道活用案は劣るとして評価しております。その他、配慮事項につきましては、自然環境のところではAルートとBルートに評価の差をつけております。どのルートも貴重種の生息範囲に配慮が必要となってまいります。Bルートはこれに加えてコウノトリの繁殖生息域も含まれることから、他案に比べ劣るといいますか、より一層の配慮が必要になるとして評価の差をつけております。ただ、どのルートについても環境への影響は懸念されるため、回避や影響の低減といった配慮を行う必要があるという認識に変わりはありません。その一つ下、生活環境から歴史文化については優劣をつけず、3案横並びで○と※印注1と記載しております。この意味したいところは、影響は懸念されるものの、どの案についても回避や低減によって配慮が可能であるとして、差をつけておりません。例えば、生活環境で申しますと、どの案も市街地に近接しておりますが、詳細計画時に分断を避けるルートを策定するといった配慮が十分に可能であることから差をつけておりません。また、景観で言いますと、全て海側を望む景観が指定されている京都府景観資産および京都府文化的景観の観点では、どのルートも影響はないと判断できます。ただし、沿線住民の皆様からの視点で言いますと、どのルートも影響があることは明白でございます。これについては、いずれのルートが選定されたとしても、詳細計画の中で周辺地形との調和を検討することから、差をつけておりません。歴史文化についても、詳細計画の中で回避・低減を図ることになることから差をつけていないとご理解ください。以上より、特に、赤枠の部分に重点をおいて、3案を比較いたしますと、Aルートが相対的に最も高い評価することができるかと考えております。

3-5 ページをご覧ください。

対応方針(案)でございます。全ての政策目標の達成が見込め、その上で地域のニーズの最も高い政策目標の実現に資するルートとして、総合的に優位な第1案自動車専用道路整備案Aルートに対応方針の(案)とさせていただきます。

続いて、資料4をご覧ください。

自治体への意見照会と対応方針(案)まとめでございます。自治体にも意見照会をかけさせていただいております。4-1 ページに写しをつけさせていただいておりますが、対応方針(案)に対して同意するとの意見をいただいております。そのうえで、早期に全線開通されますようにという要望を頂いているところでございます。

4-2 ページに今回の「山陰近畿自動車道 網野～久美浜の対応方針(案)」をまとめております。対応方針(案)として、第1案Aルートとします。理由につきましては、先ほど資料3で紹介したものの再掲に加え、京丹后市からも同意が得られていることを明記しております。

4-3 ページにつきましては、それを図面に落としたものを示させていただいております。

が、これも資料3の再掲でございます。

説明は以上でございます。ご審議の程、よろしく願いいたします。

【山田座長】

お聞きいただいたように、事務局から前回委員会のおさらい、それから第2回のアンケートを中心とした意見聴取の結果、そしてそれに基づいて、対応方針（案）の検討、あとはその対応方針（案）について自治体への意見書、これが大きく4つの議題でございました。

これから委員の皆様にご意見いただくわけですが、まずは、本日もご欠席されている宇野先生と深町先生のご意見を、事務局からご紹介いただけますでしょうか。

【道路計画課長】

まず、宇野委員のご意見をご紹介させていただきます。

『この対応方針（案）につきまして、地域の住民は、「事故災害時に機能するネットワークの確保」というものを最も重視しているのではないかと。であれば、日本海側への全体的なネットワークという観点で、第1案Aルートが優位であると考えられ、他案との比較評価についても適正に行われていると思います。従って、第1案Aルートを最適案として選定した事務局の対応方針については、妥当であると判断します。なお、今後の詳細検討にあたっては、次の観点に留意して検討を進めていただきたい。まず1つ目。鉄道や道路などの他の交通機関との交差が発生すると考えられる。地震時の共倒れを防ぐ意味でも、高架橋であれば落橋しないというだけでなく、インフラ機能が十分果たせるよう、耐震性能を上げるなどの配慮をお願いしたい。次に2つ目。計画上やむを得ず縦断勾配の最急勾配が4%を取らなければいけない場合でも、登坂車線や追い越し車線などの設置を行うことで、大型車両の速度低下による他の車両への影響を小さくできると考えられるので、次の段階での検討項目に挙げる方が良いでしょう。3つ目です。命の道として、道路のルート、線形、規格、構造の面で災害に対する耐性のすぐれた道路にすることが重要である。』

とのご意見をいただいております。

深町委員のご意見をご紹介させていただきます。

『対応方針（案）について異存はありませんが以下の認識を持っておいていただきたい。1つ目は、景観は見る場所からの距離によって、評価や対応の仕方が異なるので、その辺りをきめ細かく設定し、景観としての一体性を確認しながら進めること。2つ目は、久美浜の西橋爪にある湿地環境は、現時点で、他の湿地に比べて極めて重要な場所であると考えてるので、湿地に供給されている水、湧き水の位置など面的にとらえて、回避や代替環境の有無の確認などの検討をお願いしたい。3つ目、ネイチャーポジティブや生物多様性の保全というものが一般的になってきている。その上で、模範となるようなやり方をぜひよい事例を作ってくださいようお願いしたい。4つ目、緑化について、地域性種苗というものがとても重要です。こういった苗や種が大量に必要となる場合、入手が難しいということもございますの

で、早めの準備を行っておいた方がよい。』

との意見をいただいております。

以上でございます。

【山田座長】

ありがとうございました。

宇野先生と深町先生のご意見を簡単にまとめてみますと、対応方針（案）には異存がないということです。宇野先生は、道路に求める耐震性能、登坂車線や追い越し車線のような、道路を作るからには、走行性を充実、円滑化すべきだというご意見をいただいております。深町先生は、景観・環境、環境についてはもちろん自然環境を含んでおりますが、それらへの配慮が必要だということです。これらについては、詳細計画を立てて、施工をしていく段階において特に重要なご意見だと思いますので、次のステップにおいて、先生方からいただいたご意見にご留意願いたいと思います。

それでは、今日ご出席いただいている委員の皆様におひとりずつご意見を頂戴したいと思います。特に対応方針（案）については、今日のメインの議題ですので、その点については何らかコメントいただきたいと思います。それではまず、地元の委員の皆様からよろしくお願いします。赤木委員からお願いいたします。

【赤木委員】

京丹後市の医療に携わっている立場から見て、京丹後は医療体制の脆弱な地域です。医療提供体制の確保、救急搬送の迅速化、災害時への対応、この3つの観点から、住民の方々に安心を提供し、住民の期待に応えるためには、ご提示の3案の中でA案が適切であると思っております。以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。続きまして尾崎委員、お願いいたします。

【尾崎委員】

先ほどの説明を聞かせていただきまして、我々近隣住民からしても遊びに行くのもビジネスに行くのも、そして観光客の方から見ても、A案が一番国道178号に近いので非常に利便性が上がると思われました。加えて、災害時に国道178号が通れない時に、代替道路としても使えるということでこのAルートが一番良いのではと思っております。

【山田座長】

ありがとうございます。川浪委員、お願いいたします。

【川浪委員】

アンケートを見る限りでも 87.5%と皆様、住民の方が思っている事故災害時のネットワークの構築というのが一番住民の中で安心安全ということを思っていると考えていますので、やはり今の中では、ルートでは、A案が一番いいと思っています。その中でもまだ2km帯なので、これからもう少し細かいところを確かに決めていく中で、国道178号沿いの近いところのルート検討をこれからもしていただきたいのと、先ほど申し上げた災害に強い道路も構築をしていただきたいと思っております。以上です。

【山田座長】

田中委員お願いいたします。

【田中委員】

先程のお三方がおっしゃったAルート、アンケートを見てもAルートということで、問題はないかと思えます。ただ、2kmというところで、絶景の日本海が望める高台のルート、眺望のよいサービスエリアというようなところも考えていただけたらありがたいと思います。もう少し先にはなるかもしれませんが、インターチェンジも夕日の景勝地でもあります夕日ヶ浦や、久美浜あたりの所に考えていただけたらありがたいと思います。以上です。

【山田座長】

村岡委員お願いいたします。

【村岡委員】

やはりAルートが最適であると思います。漁協としましても、舞鶴市場とアクセスがしやすく海沿いであり、鮮度維持の観点でもAルートが適切と考えています。また、当該地域は雪寒地域でもあり、冬期においても安全に走行できる道路整備をお願いします。

【山田座長】

ありがとうございました。

医療や災害、観光、生活、経済のような観点から見ても、事務局の原案でいいというご意見をいただいたかと思えます。ただし、今後2kmから絞っていく中で、適切なルートを設定してください、という要望も得ることができたと思います。次のステップになると思いますが、事務局の方でもご留意いただきたいと思えます。続きまして、地元の自治体ということで、代理で出席いただいております安田委員からよろしくお願いいたします。

【安田委員】

資料4-1をご覧ください。自治体への意見照会ということで、あらかじめ京丹後市の方からも対応方針(案)Aルートについて同意をさせていただいております。山陰近畿自動車道につきましては、道路延伸を見据えた京丹後市の今後のまちづくりを進めていく中で大変重要な道路であると認識しているところでございます。現在、京丹後市では、第三次総合計画を作成しているという段階でございます。その中でこの山陰近畿自動車道の整備につきましては、まず国内各地との時間距離が短縮され、より一層地域活性化が期待されます。つまり、大動脈と直結する大交流のまちづくりを具体的に展望していける時期が来ていると考えております。市内全域のアクセス性を向上させる、ネットワークを形成し、人・モノ・ことの流動や防災性を向上させる山陰近畿自動車道を軸としたまちづくりを今後第三次計画の中でも謳って参りたいと考えております。そういった中で、今回この3案の中で、Aルートにつきましては、観光振興の面では夕日ヶ浦温泉などの海岸沿いの観光地へのアクセスの利便性に寄与することに加えまして、地方創生の面におきましても、生活圏が拡大して、利便性がより向上し、市の中心市街地から60分以内での交流人口の増加が図れるという点について、3案の中でも本案が最も適切であると考えております。以上でございます。

【山田座長】

ありがとうございます。それでは廣野委員、よろしく願いいたします。

【廣野委員】

資料4-1、京丹後市からの同意書でございます。

基本的には昨年発生しました能登半島地震につきましては、三方を海に囲まれた外部からの支援が届きにくいという半島地域の地理的な脆弱さが露呈しました。災害対応の困難性が浮き彫りになったことが報告されています。要件がよく似通っている丹後半島で同じような災害が発生すれば、いち早く他府県からの人命救助や医療支援、災害対応を受け入れる必要がございます。また、昨年の消防本部の救急件数は2,907件でございました。そのうちの約1割が豊岡市内への救急搬送となっております。搬送の理由としましては、脳卒中疾患などの専門治療的処置が必要という症状がございまして、搬送となると40分、60分のところが30分圏内であるということで、救命への希望が大きく広がることを意味しており、早期の全線開通をお願いしたいと思っております。次にルートの方ですけれども、比較表で評価をされていますが、最も優位性が見込めるAルートということでございます。併せて消防本部の意見を言うならば併走する国道178号が災害等により不通となった場合、代替路としての役割を持ち、また沿岸集落の長期にわたる孤立の解消、復旧支援の迅速化に繋がり、災害に強い交通体系が構成されるルートであるAルートが一番適切ではないかと考えてございます。以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。

地域計画の面からも災害時、特に復旧の支援とか代替路の確保、それから生活、観光を含めた人流・物流、すなわち地域計画においても、原案でよいという意見をいただいたかと思えます。それでは次に学識の先生方をお願いしたいと思います。大西先生、よろしく願いいたします。

【大西委員】

京都大学の大西です。

今回の第1案が方針ということで、やはり災害に対する強靱性といいますと、やはりそこはアンケートにおいても、特に強い関心となっていることも私自身印象的でした。その観点から言いますと現道活用よりも別線整備の必要性があると思えます。このAとBの比較で言いますと、やはりこのアクセス性は沿岸に近いということが1つ大きいということ。後は、環境配慮の観点からも望ましいということで、A ルートというのは色々な視点で合理的だと思えました。今回能登半島地震で、半島防災という言葉が非常に注目を浴びてくるようなことになってきて、この丹後半島のところもまさに今このつけ根の部分で議論しているわけですが、やはり復旧、復興のことを考えると、高規格道路が使える・使えないというのは決定的に効いてくるということが、能登のケースから分かってきたという意味では、ここが整備されるということが今後の災害に対する備えとしても非常に大きな貢献をするのではないかと改めて考えています。以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。では谷口先生、お願いいたします。

【谷口委員】

福知山公立大学の谷口です。どうぞよろしく願いいたします。

私は前回の会議では政策目標について「持続可能で暮らしやすい地域づくり」では抽象的でないか。と意見させていただきましたが、今回、アンケートの評価項目を含めて問いを出していただきましたので、当初懸念していたことはなく、住民の皆様は、誤解なくどのようなメリットが生まれるのかということで評価いただいたと思えます。そういった意味では、災害に加えて命を守る道路の重要性というのは、やはり皆様非常に大事だと思っていられることが明確になったと思えます。そのあたりも踏まえまして、今回の基本方針（案）に関しましては、異存ございません。加えて大西先生からお話ありましたけれども、私も今能登は毎月ぐらい伺っています。大概、その活動に日帰りで行き、700 kmを往復するのですが、それはなぜできるかという、やはり高速道路で直結しているからです。おそらく下道で長く走らなければならないということになると、なかなか気持ちもそうですし、実質難しいのではないかと感じております。そういう意味では、復興過程で、事業者、専門家に加え

て、やはり一般市民ボランティアが地域に入っていくということはとても重要だと言われておりますけれども、多くの人々の復興への支援をしっかり受けていく意味においても、高速道路は早急に整備していく必要があると最近特に感じております。以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。では続きまして、三田村先生、お願いいたします。

【三田村委員】

三田村です。よろしく申し上げます。

3案の中で住民サイドへのアンケートの調査結果も含めて、やはり3つの案の中で、第1案のAルート帯が最もふさわしいということで、私もそれで良いかなと思っております。利点としてやはりそれぞれの地域を結ぶ市街地に非常に近いルート帯になっているということが1つですし、当然海岸沿いというのは漁業とか観光とかという意味でも、同じ重なった地域を結ぶ形でルート帯がありますので、ここは皆さんが言われるように、第1案が良いだろうと考えております。ただ今後、Aルートでいろいろと考えていく中で、1つはやはり活断層です。郷村断層を必然的に通過しないといけないということ、それから、地すべりの割と多い箇所を通らざるを得ないということもありますので、今後具体的な設計等に結び付けていくための事前の丁寧な調査を行っていただいて、できる限りそういうリスク回避に努めていただけるようにしていただけるとありがたいなと考えております。以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。

学識の先生方からは、半島防災という地域全体の防災の観点、それから、同じく能登を見ていますとやはり復興対応に高速道路は非常に重要であるという意見をいただき、それゆえに原案が良いということかと思えます。

ただし、施工段階においては、活断層とか地すべりとか、そういったものを丁寧に考慮・配慮していただきたいという要望もいただいたと思えます。原案でいいという話とともに、施工段階では注意して欲しいということですので、この点は事務局の方でもご考慮いただきたいと思えます。

それでは、国土交通省福知山河川国道事務所の大西所長より一言申し上げます。

【大西アドバイザー】

大西でございます。

アンケートの結果からも、A案かなと思っておりますし、先ほど話もありました、人口の増加だけでなく、人口の維持であるとか、地域の持続可能性も確保できるような高速道路になれば良いと思っております。よろしくお願いいたします。

【山田座長】

ありがとうございました。

地域の持続可能性という観点からも原案でいいのではないか、ということをおっしゃっていただきました。

これまでいただいた意見から、基本的には事務局からお示しいただいた対応方針（案）の通りで良いということと思います。その背景としてはアンケート調査も含めて地域ニーズに合致しているということ、それから、地域の自治体の方針とも整合するからです。この案とさせていただきたいと思います。原案の A ルートを進めていくということによろしいでしょうか。では、本委員会の結論としては、お示しいただいた対応方針の案の通り、すなわち、第 1 案 A ルートということで承認とさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

続いて、議事 5 の今後の進め方について事務局から、ご説明をお願いします。

【道路計画課長】

ルート帯につきましては、この委員会で事務局から提案した A ルートでご承認いただきました。ありがとうございました。続きまして、今後どのようにしてルートを決めていくのかというところのご説明をいたします。

それでは、資料 5 をご覧ください。今後の進め方について、でございます。

5-1 ページでございます。

さて、今後の進め方ですが、本日の委員会のご意見・ご要望も踏まえ、今後京都府として対応方針（案）に行政的な視点も含めた総合的検討を加えまして、時期は現段階で申し上げられませんが、京都府の対応方針を決定し、公表する予定としております。対応方針決定後は、住民・関係者等への説明、意見把握を行いながら、より幅を狭めた 250m 幅のルート帯の選定や、さらに幅を絞り込んで、詳細ルート・構造の検討を進め、都市計画手続きの着手を目指してまいります。

5-2 ページでございます。

今後、段階的に幅を絞り込んでいく際に、何に注意をするべきかというコントロールポイントに留意する必要があるがございます。コントロールポイントと言いますのは、道路を計画するにあたり、道路の利便性を考慮して通過すべき地点、または支障となるような社会的影響が大きいため避けるべき建物などを指します。

今後、概略ルート帯やさらに詳細ルートを検討するにあたっては、接続すべき主要拠点との連携を考慮し、社会経済活動への影響が大きいものを回避ポイントに設定し、それ以外は配慮ポイントとして可能な限り回避・影響の低減を図ることでルートを検討していきます。

5-3 ページに回避ポイントを図示しております。

回避するポイントとして社会経済活動への影響が大きい市街地、公共施設、鉄道駅舎、送

電線鉄塔等を回避ポイントとして設定します。また、地域社会への影響が大きく、移設代替が困難な神社・寺等も回避ポイントに設定します。

5-4 ページに配慮ポイントを図示しております。

集落（生活環境）、貴重種等生息地（自然環境）、埋蔵文化財等（歴史文化）、地すべり地形・活断層等の災害リスク及び国営農地等（土地利用）については、配慮ポイントとして選定し、可能な限り回避・影響の低減を図ります。そういったルートの作り方を今後考えたいと思っております。

説明は以上でございます。

【山田座長】

ありがとうございました。

今後の方向性についてご説明いただきましたが、今後は地元と協力しながら説明会とか開催して、より具体的にこの幅を狭めて、より具体的にルートを選定していくという段階になるということですのでよろしいですね。当然ながら絞り込んでいく際に、事務局の方からはコントロールポイントという名称で、それに特に留意して進めていきますという説明をいただきましたけれども、そのコントロールポイントを含めて、抜け落ちがないか、あるいはもっとこういうことに配慮しておいた方がいいのではないかというようなご意見がありましたら委員の皆様からいただきたいと思えます。

なお、今日の議論の中で、やはり地盤条件、地すべり、それから断層、またそれらも含んだ耐震性に配慮していただきたいという意見が出ていたと思えます。それから当然ながら景観・環境に配慮が必要という話も出ていたかと思えます。それら以外でコントロールポイントを含めて、配慮が必要ということがあれば、承っておきたいと思えます。

【大西委員】

コントロールポイントの話で、私は技術検討部会の部会長を仰せつかっておりますが、先ほど三田村委員から話がありましたように、このあたりの活断層はどうしても避けられないとか、あとは地すべり地形も少なからずというような状況で、計画段階でこういった地質リスクに関することを配慮しておくことは、何か当たり前のようで、当たり前ではないというところだったので、ぜひそういった意味での模範となるような形の知見を今後、技術的な意味で蓄積していただければと思えます。今回、三田村委員から、有識者として技術検討部会においても色々な知見をいただきました。そういったようなことを今後もぜひご活用いただければと思えます。あともう1つが、深町委員からもありましたけど、今後に向けてどのルートでも配慮しないといけないということがありました。そういったある意味で地元の人としっかりコミュニケーションをとりながら進めていくということが、どちらにしても重要なことと思えますので、今後事業を進めていく際には、ぜひ地元の方とのコミュニケーションをとりながら進めていくことが、ある意味でリスクを回避することになると思

ますので、その点ぜひ、ご配慮いただければと思います。

【山田座長】

ありがとうございました。

地質リスクのマネジメントの1つとして、地元の人とよく協調・共有していくことが、結局リスクを下げることになる。もちろん科学的にも下げないといけません。そういったコミュニケーションでも下げられるというご指摘だと思います。

その辺もご留意いただいて、関係者とコミュニケーションしていただきたいと思います。他はいかがでしょう。よろしいでしょうか。

それでは一通りご意見をいただきましたので、事務局におかれましては、いろいろご指摘、特にこれから進める上で重要なことをたくさんいただきましたので、それらに配慮して、利用される皆様にとって良い計画となるように、これからまだ詳細計画がありますから、ぜひ活かしていただきたいと思います。

議事は以上で終了としますけれども、何か全体を通じて、ご意見等ありますでしょうか。

【谷口委員】

おそらくもう少し先の話になると思いますが、観光の面を考えると、最近の社会実験で、道の駅が近くにあると、一時的に出て、また戻ってこられるというのがあり、そういったハードというよりは仕組みで、さまざま工夫されてみたり、スマート IC を設けることで大きな土木工事もなく、出入りできたりすることもありますので、住民とのコミュニケーションがありましたけれども、地域住民や事業者の方が、高速道路ができることによって何らか新たな取り組みをしていこうと思ったり、今ある資源を生かせるような伸びしろというか、一緒に協議できる、そういう府民参画を作っていただきたいなと思います。

【山田座長】

ありがとうございました。

地域経済の活性化という観点から考えると、一般市民の方はもちろんですけど事業者とも共有・協調して、できれば新しいビジネスモデルを作っていくようなことにつなげるべきという前向きな意見だと思います。それもまた、地域や関係者とのコミュニケーションに活用いただきたいと思います。

それでは、意見も出尽くしたようですので、私の方から最後に挨拶をさせていただきます。

私自身京都市で生まれ育ちましたが、子供のころは家族と、あと大学生ぐらいまで友人達とよく丹後に行っておりました。久々にこの地域に来る機会をいただいて感謝しております。風景はあまり以前と変わっておりませんが、アクセスはとて早くなりました。高速道路も、以前は丹波まででしたので、大宮ですけど、もうすぐそこまで来ております。道路というのは、速さ、円滑・快適を提供するものだなと、専門家ながらあらためて実感してい

るところであります。それに付随して言いますと初回でも申し上げましたが、道路に求められる効果・役割は大きく4つあります。人や物の円滑な移動、人や物の安全な移動、それから本委員会が出てきました観光とか漁業とか物流とか、それらを含む地域経済の活性化、そしてもう1つは、本日特にこれが出ましたけれども、地域の強靱化です。言うまでもなく災害がそれに当たり、救急医療の迅速化も含まれます。

それから大西所長からも地域の持続というお話がありましたが、例えば和歌山の南東部の大都市から離れた自治体からの道路への要望として、人口の維持・定着があります。もちろん鉄道でもいいのですが、道路というネットワークがないと、人が出ていくばかりで帰ってこないということがあります。これもある種の地域の強靱化です。そうして考えますと、実はこの委員会では、それら道路に求められる役割、機能、効果が、委員の皆さん、それから地元の自治体の皆さんから、ほぼ出てきました。道路が建設されて実際に供用されたとしたら、確定的には言えませんがおそらく道路が提供できるであろう機能と、地元の道路への要望が合致している。そういう意味では大変望まれた道路だということです。ただし、望まれているとはいえ、単に作ればいいというものではございません。今日も意見としてありましたが、もちろん景観・環境、それからこの時代ですからコスト抑制にも努めていただきたいと思えますし、やはり地元の皆さんは、作るのであればできるだけ早く作ってほしいと思っています。20年30年かかることは珍しい事ではないことを私は理解しておりますが、できる限り早い供用をお願いしたい。いずれにしろ、最終的には、地元の方々と利用者の皆さんに喜んでいただける道路になることを祈念いたしまして、挨拶と代えさせていただきます。供用に向けて、今後も引き続き大変であると思えますけれども、どうぞよろしく願いいたします。どうもありがとうございました。それでは事務局にお返しいたします。

【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のご協力をいただき、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上、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、京都府建設部部長の石井より、閉会のご挨拶を申し上げます。

【建設交通部長】

京都府建設交通部長の石井でございます。

この検討委員会の閉会にあたりまして、一言お礼を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、昨年3月から3回にわたりまして御出席いただきまして誠にありがとうございました。また、山田先生におかれましては、座長として取りまとめいただき、誠にありがとうございました。こういった山陰近畿自動車道のような、地域のまちづくりに大きく関わるような規模の大きな道路を、地域の中でどのように位置づけてい

くのか、また、実現をどのように図っていくのかを考えますと、地域の方の協力、ご理解が必要であり、住民をはじめとして多様に広がる関係者との密接なコミュニケーションをはじめ、我々はやはり計画策定のプロセスの透明性や客観性をしっかりと確保していくことが大事であると考えております。そういった中で、本委員会の初回、第一回目の開催にあたりまして、知事がビデオメッセージでご挨拶させていただきましたが、こういった構想段階から道路計画策定のプロセスをやっていくという国のガイドラインがあり、そういったものに基づきまして、本委員会を設置し、アンケート等も実施しながら、本日2km幅の最適ルート帯をとりまとめたいただいたというところでございます。本日とりまとめができましたのも委員の皆様方の御協力のおかげということで大変感謝しております。今後は、とりまとめたいただいた結果を最大限に尊重いたしまして、京都府として2km幅のルート帯を最終決定し、公表する予定としております。その上で、さらにルートを絞り込んでいくステップに進めてまいります。また、本日は次のステップとなります、より具体的な計画を決めていくにあたっての重要な点を併せて皆様からご意見をいただきました。今後、詳細ルートを検討する上でしっかりといただいたご意見を踏まえて取り組んでまいりたいと考えております。この山陰近畿自動車道につきましては、地元の方々からも非常に強く望まれているところでございます。京都府といたしましても、概ねのルートが未定である区間も含めてしっかり山陰近畿自動車道全体の整備促進に努めてまいりたいと考えております。最後になりましたが、改めて委員の皆様方のご協力に感謝を申し上げまして、お礼のご挨拶とさせていただきます。これもちまして、山陰近畿自動車道計画検討委員会を閉会させていただきます。ありがとうございました。