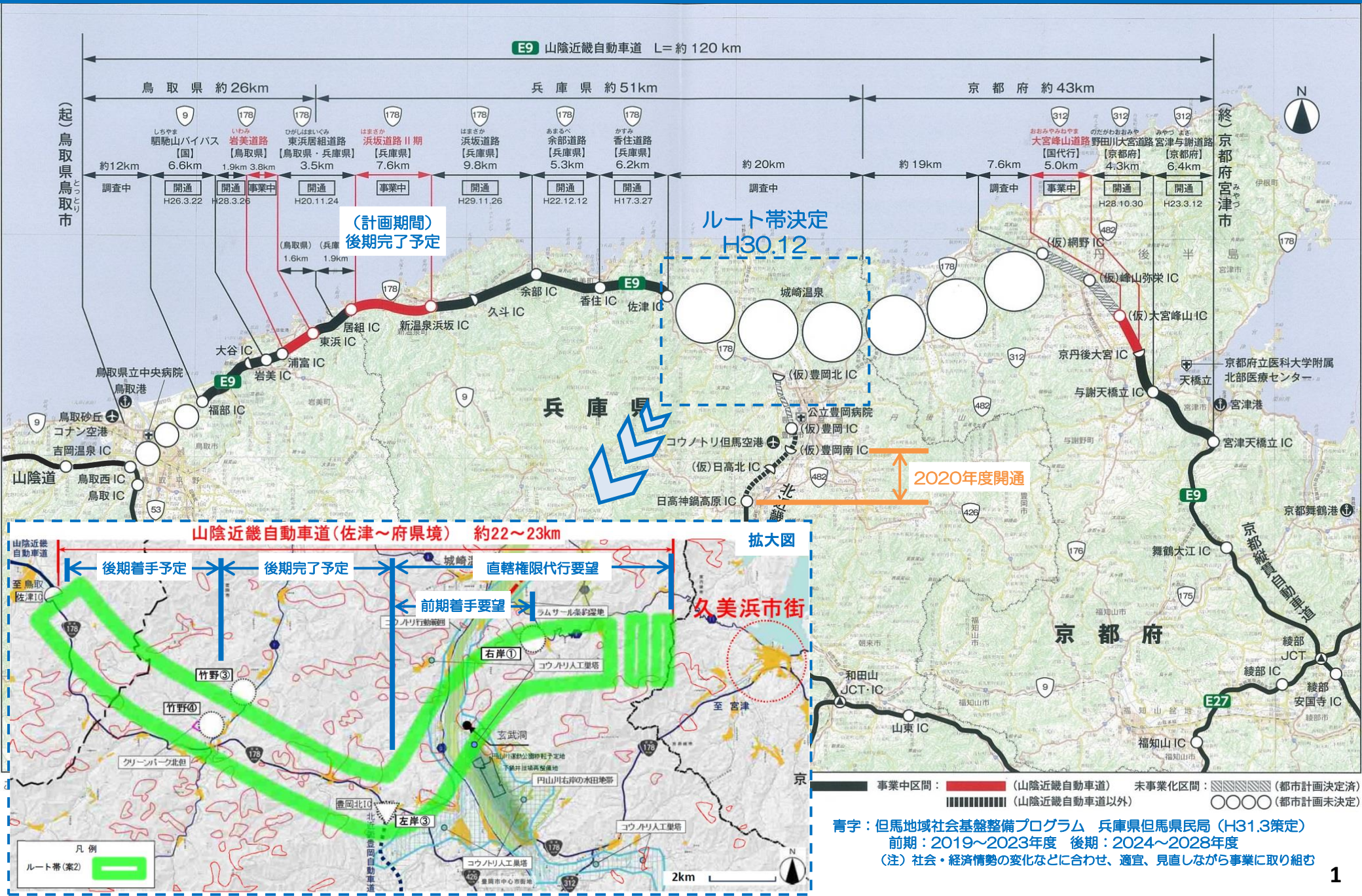


山陰近畿自動車道 網野～兵庫県境 地元希望ルート帯（案）について

令和元年6月26日

丹後・地域高規格道路推進協議会

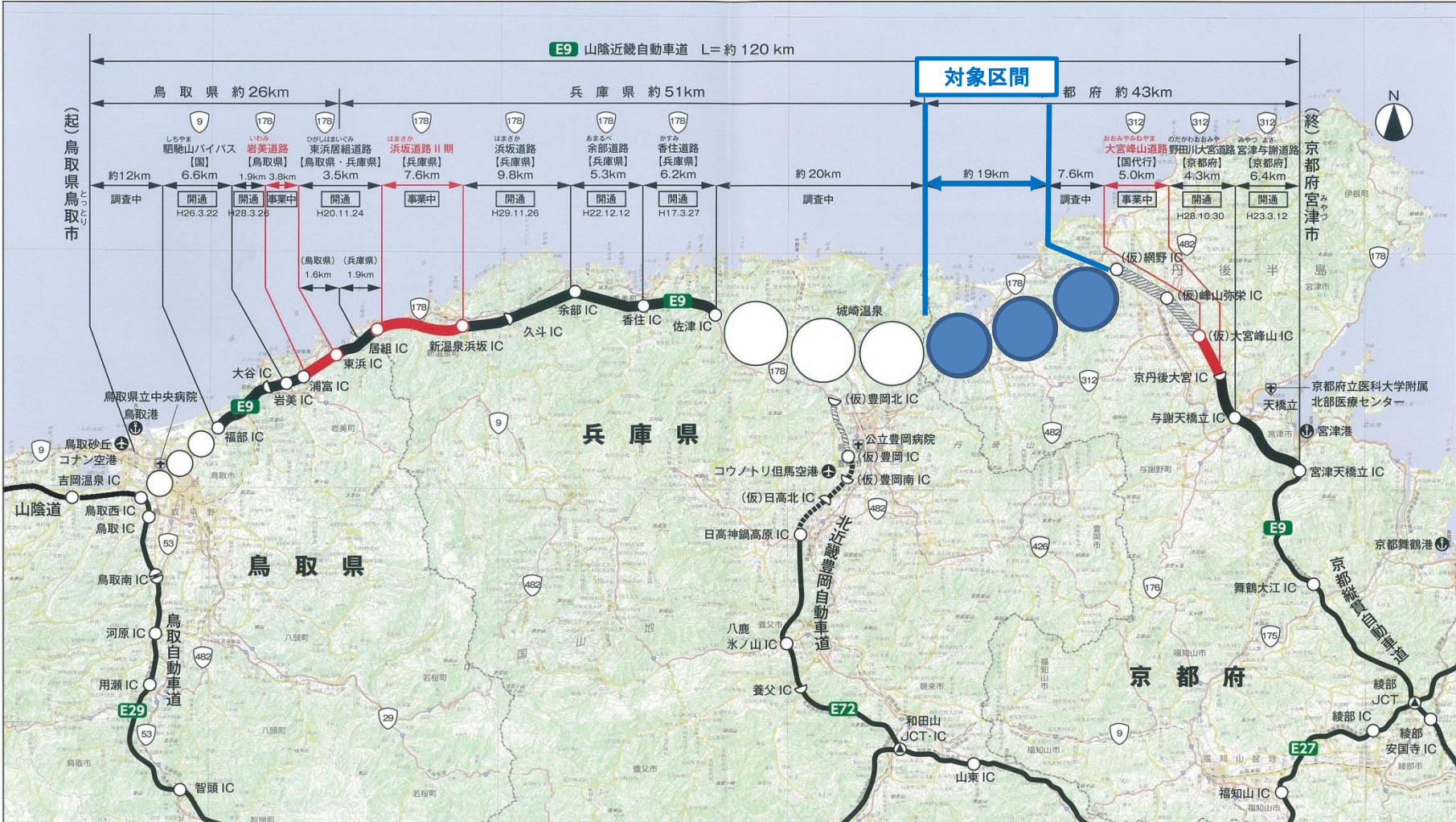
■山陰近畿自動車道の進捗状況



■地元希望ルート帯検討の経過について

■現状及び目的

- ・山陰近畿自動車道は、日本海国土軸を形成する道路で鳥取県鳥取市を起点とし、京都府宮津市を終点とする延長約120kmの地域高規格道路
- ・京都府内では、大宮～峰山間が国の直轄権限代行で事業中
- ・網野から佐津ICまでの区間については、日本海国土軸における唯一のミッシングリンク
- ・早期全線事業化を強く要望するため、網野から兵庫県との府県境までの区間の地元希望ルート帯を検討



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図 20 万を複製したものである。(承認番号 平 28 情複、第 220 号)

開通区間： 事業中区間： (山陰近畿自動車道) 未事業化区間： (都市計画決定済)
 (山陰近畿自動車道以外) (都市計画未決定)

■地域の意見聴取(市民アンケート)の結果

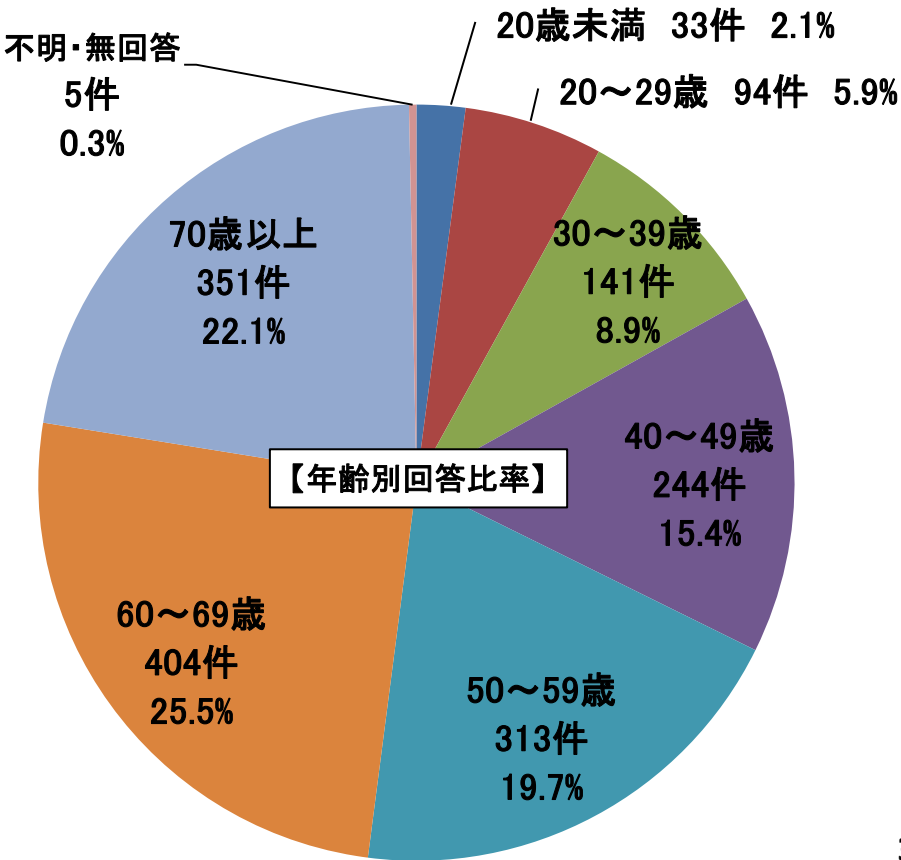
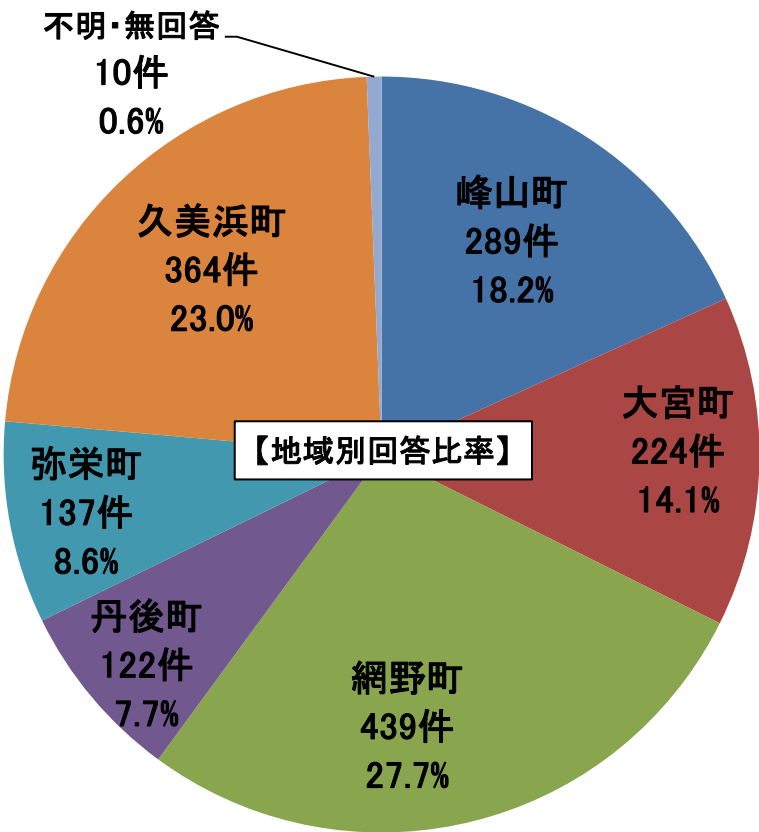
【調査の目的】

京丹後市在住の市民を対象に、山陰近畿自動車道(網野～久美浜～兵庫県との府県境)のルート検討に向けての意見を聴取し、最も望ましいルート帯を検討する際の資料とするために実施

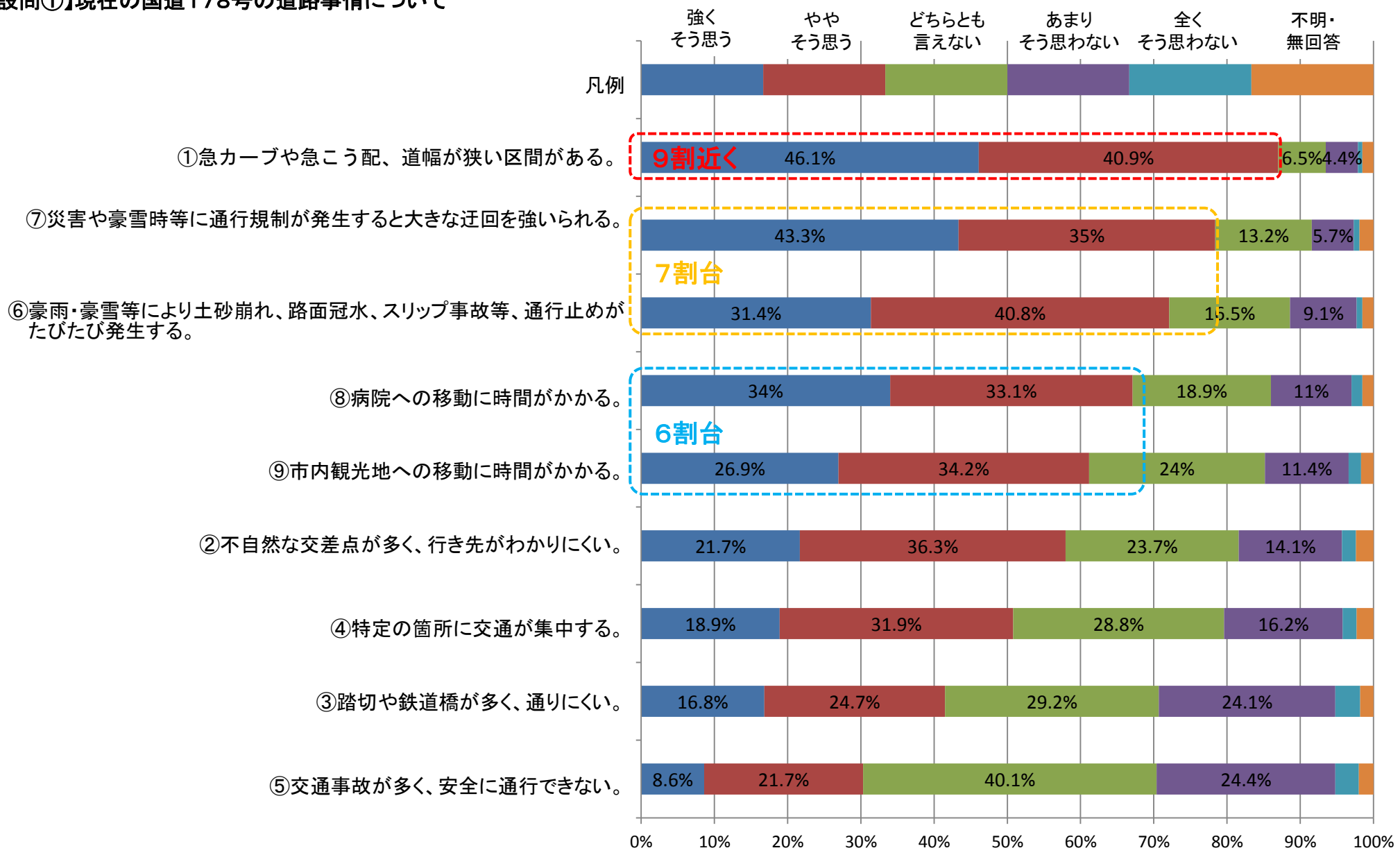
1. 調査概要

- 調査地域 : 京丹後市全域
- 調査対象者 : 京丹後市内在住の18歳以上の市民3, 200人(住民基本台帳より無作為抽出)
- 調査期間 : 平成31年2月26日(火)～平成31年3月11日(月)
- 調査方法 : 郵送による配布・回収による郵送調査
- 回答者数 : 1, 585人(有効回収率:49. 5%)

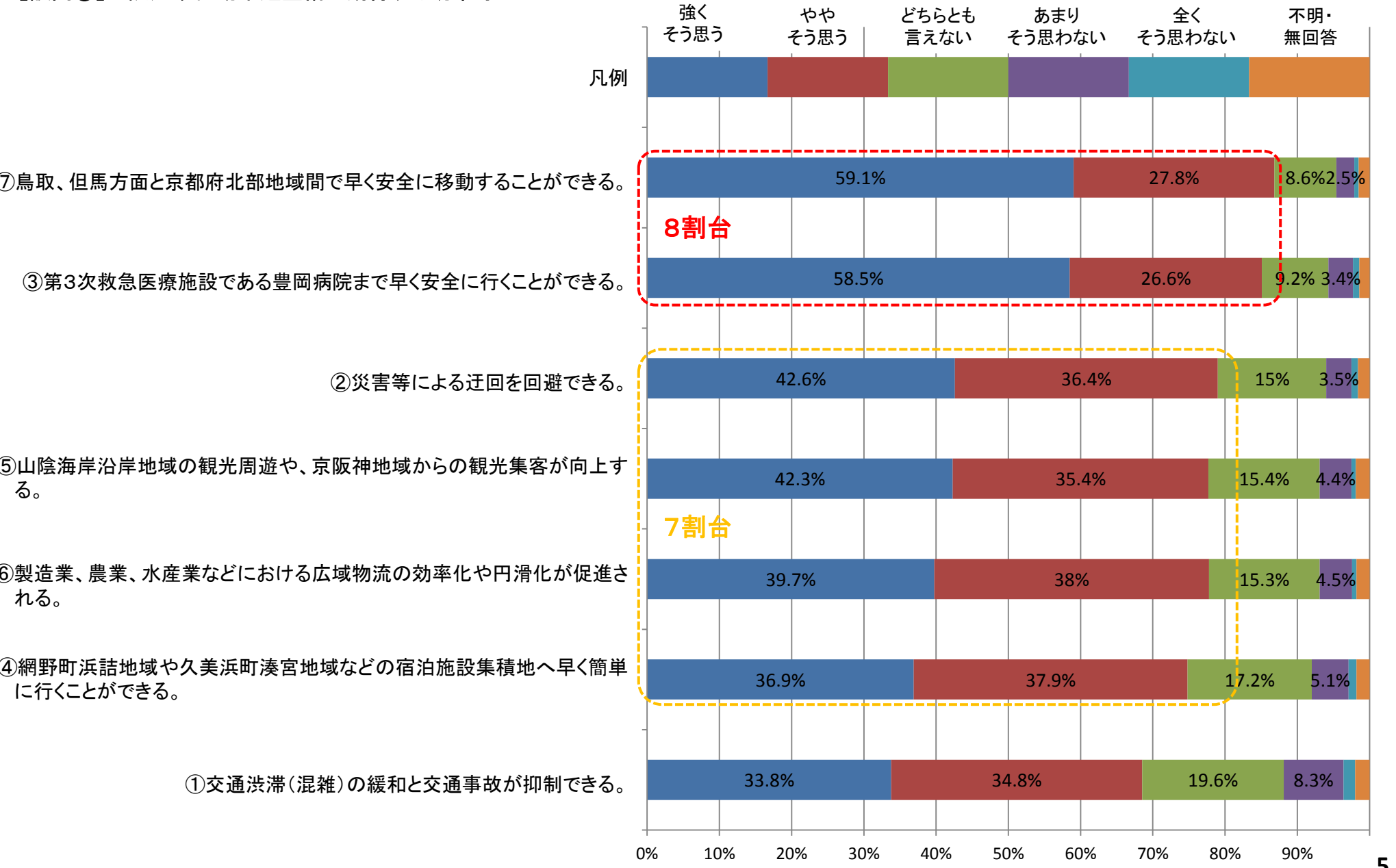
2. 調査結果



【設問①】現在の国道178号の道路事情について



【設問②】山陰近畿自動車道整備に期待する効果等について



■地域の意見聴取(アンケート調査の回答③)

【設問③】網野～久美浜～兵庫県境における山陰近畿自動車道のルート検討について(自由意見)

- 主な意見
- ・山陰近畿自動車道の早期完成
 - ・観光業などの地域産業の振興への期待
 - ・災害時の代替道路や救急医療における速達性への期待
 - ・国道や居住地からのアクセス性の確保(インターチェンジの位置など)

項 目	主な意見
自動車道整備への期待及び弊害	➤ 早期実現を希望する。(産業発展、観光・人口交流、若者のため、救急医療、災害時の対応) (<u>185件</u>) ➤ 他県に比べ整備が遅い。(11件) ➤ 自動車道の整備により、観光客の素通り、国道沿い店舗の客の変動が懸念される。(3件) ➤ 自然を壊してまで進める必要性を感じない。(2件)
ルート選定について	➤ 可能であれば海が見えるルートを多くしたら良い。観光道路の要素を盛りこんだ方が「海の京都」にも合致する。(15件) ➤ できるだけ直線で時短できるコースを望む。(15件) ➤ 一刻も早いルートの決定を望む。(6件) ➤ 雪害、風水害等、自然災害に強いルートにしていいただきたい。(4件) ➤ 山側ルートを通り、早期工事完成を願う。(3件) ➤ 災害などの迂回路及び救急医療施設である豊岡病院の活用を重点的に考え、できるだけ豊岡市街に近いルートで検討をお願いしたい。(3件) ➤ 観光地へアクセス性を良くし、都市部から観光客の増加を期待できるルートが望ましい。(2件)
「人」や「モノ」の移動について	➤ 日本人や外国人の集客、都市への利便性など期待は大きい。(5件) ➤ 京阪神方面と速くつながれば観光業などの地域産業が向上する。また都市部からのUターンにより人口減少のストップにも期待がもてる。(3件) ➤ 山陰方面とつながり、多くの人達が丹後を訪れるとうれしい。京阪神からも海の時期だけでなく、丹後に足を運んでもらえる良い機会になると思う。(2件) ➤ 自動車道の整備により、就労や学校、病院への通院、買い物などにも多くの選択肢が広がり、人の往来も増える。(2件) ➤ ルートによっては、網野や久美浜は通り過ぎ観光につながらないか不安。(1件)
インターチェンジの整備について	➤ 久美浜インターチェンジを作って欲しい。(5件) ➤ 浜詰付近にインターチェンジを作って欲しい。(2件) ➤ 国道の近くにインターチェンジの出入口ができれば良いと思う。(2件) ➤ 各地域より15分程度で入れる位置にインターチェンジがあればありがたい。(2件) ➤ 観光地や居住地からアクセスしやすい位置にインターチェンジの検討が必要。(2件) ➤ 京都府北部地域の活性化を考えるとインターチェンジを可能なかぎり多く設置してほしい。(1件) ➤ 浜詰や湊宮に近いところにインターチェンジができれば観光集客につながると思う。久美浜町内にも1箇所あればありがたい。(1件)

■地域の意見聴取(関係団体へのヒアリング)

【目的及び実施概要】

事業活動における山陰近畿自動車道への期待などについて関係団体へのヒアリング調査を実施
「丹後・地域高規格道路推進協議会」の構成団体である各市町から、市民アンケートと同様の内容でヒアリング

【ヒアリング結果】

●主な意見

- ・観光入込客数の増加への期待、観光地へのアクセス性の配慮
- ・早期全線開通
- ・景観を楽しめるルート選定
- ・流通の定時性、速達性の向上
- ・観光地付近へのインターチェンジの設置
- ・パーキングエリアの設置

ヒアリング先	主な意見
商工会議所及び商工会	➢ 国の重要港湾である「京都舞鶴港」にとって背後地の拡大になり、港の振興に大きく寄与する。(舞鶴) ➢ 観光客の流動性が高くなり、観光入込客数の大きな増加が期待できる。また、物流においても、輸送時間の短縮、ドライバーの負担軽減などにつながるほか、遠方との取引拡大にも大きな期待がもてる。(宮津) ➢ インターチェンジがどこにできるのかが重要。物流を考えるとインターチェンジは近い方が良い。(京丹後) ➢ インパウンドの面では宮津、伊根止まりなので北上してくるよう期待している。(京丹後) ➢ 通過交通の増加につながらないか危惧する。近過ぎて旅行気分にならないように、市内を周遊してもらう仕組みが必要。(京丹後) ➢ 自動車道の延伸で丹鉄の衰退が心配される。(京丹後) ➢ 自動車道を降りて利用する休憩施設は必要だと思う。降りないなら「味夢の里」のような形態が望ましい。(京丹後)
海の京都DMO各地域本部	➢ 観光振興において、高速道路網の整備は待ち望ましいところであり迅速な整備実施を望む。(舞鶴) ➢ アクセスが向上することにより、観光着地点となる地域にとっては、来訪者獲得に非常に大きな効果が期待できる。(伊根) ➢ 訪日外国人の増加、レンタカー利用者の増加など、高規格道路を利用して来訪した観光客による地域消費の拡大のため、兵庫県や鳥取県と連携して早期に全線開通できるように強く要望したい。(伊根)
京丹後市区長連絡協議会	➢ 速達性だけでなく観光アクセスも配慮したルートとされたい。
丹後機械工業協同組合	➢ 山陰近畿自動車道単体ではなく、播但道などを活用した南下ルートを踏まえると、コスト面も含め産業活動には有利。 ➢ 人材不足の現状の中、山陰近畿自動車道の延伸により労働力流出の懸念もあるが、通勤圏の広がりが期待できる。 ➢ 一般論としてアクセスが向上して産業交流が進めば商機は広がると考えられる。
丹後織物工業組合	➢ 取引先は京都の西陣や室町がほとんどであり西方向に取引先は少ない。また、製品の運搬は運送業者が行っている。 ➢ 後継者不足があり職人を集めた会社化の動きもあるがインフラ整備とはあまり関係ない。

■地域の意見聴取(関係団体へのヒアリング)

【ヒアリング結果】 つづき

ヒアリング先	主な意見
京丹後(宿)おかみさんの会	➢ 来訪者に都道府県や地域の分類はない。魅力があれば来てくれる。 ➢ 海岸線など景観を楽しめるルートとして欲しい。 ➢ 京丹後大宮ICは主要国道から遠く、インターチェンジの位置が分かりにくい。ため帰りに迷う客がいる。 ➢ 利用者に分かりやすい位置にインターチェンジを。 ➢ 久美浜一区に出来るだけ近い位置にインターチェンジを設置して欲しい。
京都農業協同組合	➢ 観光面でもルートが重要。丹後にお金落ちる仕組みが必要。 ➢ 「味夢の里」のような施設があると良い。 ➢ 道路整備による鉄道事業への悪影響は予想される。 ➢ 現在約80品目の取り扱いがあり、豊岡市場への物流があるが限定的。 ➢ 果樹の集荷拠点が久美浜町浦明と網野町木津にある。
京都府漁業協同組合	➢ 府内の市場は、網野、間人、宮津、舞鶴の4か所がメイン。 ➢ 湊漁協の水揚げの9割は舞鶴に行く。浜詰漁協の水揚げは網野市場に流れ、さばけない分が舞鶴に流れる。 ➢ 府内水揚げの8割強は舞鶴に集約されるが、鮮度により価格に差が付く。欲しいものから競り落とされていくため、到着時間が遅ければ遅いだけ値が下がることになる。 ➢ 山陰近畿自動車道の延伸により鮮度が向上し、確実に商品価値が向上する。インターチェンジは漁港に近い位置が良い。
丹後海陸交通株式会社	➢ 観光バスの観点からは観光地の近くにICが欲しいと思う。 ➢ 西(山陰方面)や南(京阪神方面)からの丹後へのニーズがあるので延伸すれば交流は活発化する。 ➢ 単発の観光ルートの拡大は期待できるが、山陰方面への高速バス事業の拡大は考えにくい。 ➢ 峰山、間人から各地を経由し、宮津天橋立ICから大阪方面に走っているが、山陰近畿自動車道が延伸すれば、峰山からの直通便など、現行ルートのバリエーションを増やすことはあり得る。 ➢ 播但道はコストが安いので播但道を介したルートも考えられる。 ➢ 由良川PA以北にトイレがないため、どこかでPAの整備が必要。道路上が難しければ、舞鶴若狭道の春日IC付近の道の駅「おばあちゃんの里」のように一旦高速を降りても料金が不利にならないような休憩施設でも良い。 ➢ アクセス道路に狭い道があると大型バスは嫌がる。
丹後地区森林組合	➢ 組合の事業的には一般道利用が基本であり、ルート位置による事業への影響はない。 ➢ ただ速達性だけでなく観光アクセス、居住地アクセスにも配慮したルートとされたい。浜詰と久美浜あたりにインターチェンジを設置するのが妥当。 ➢ アクセス道路が長くなるなどして、結局、利便性が損なわれないようにして欲しい。

■地域の意見聴取(関係団体へのヒアリング)

【ヒアリング結果】 つづき

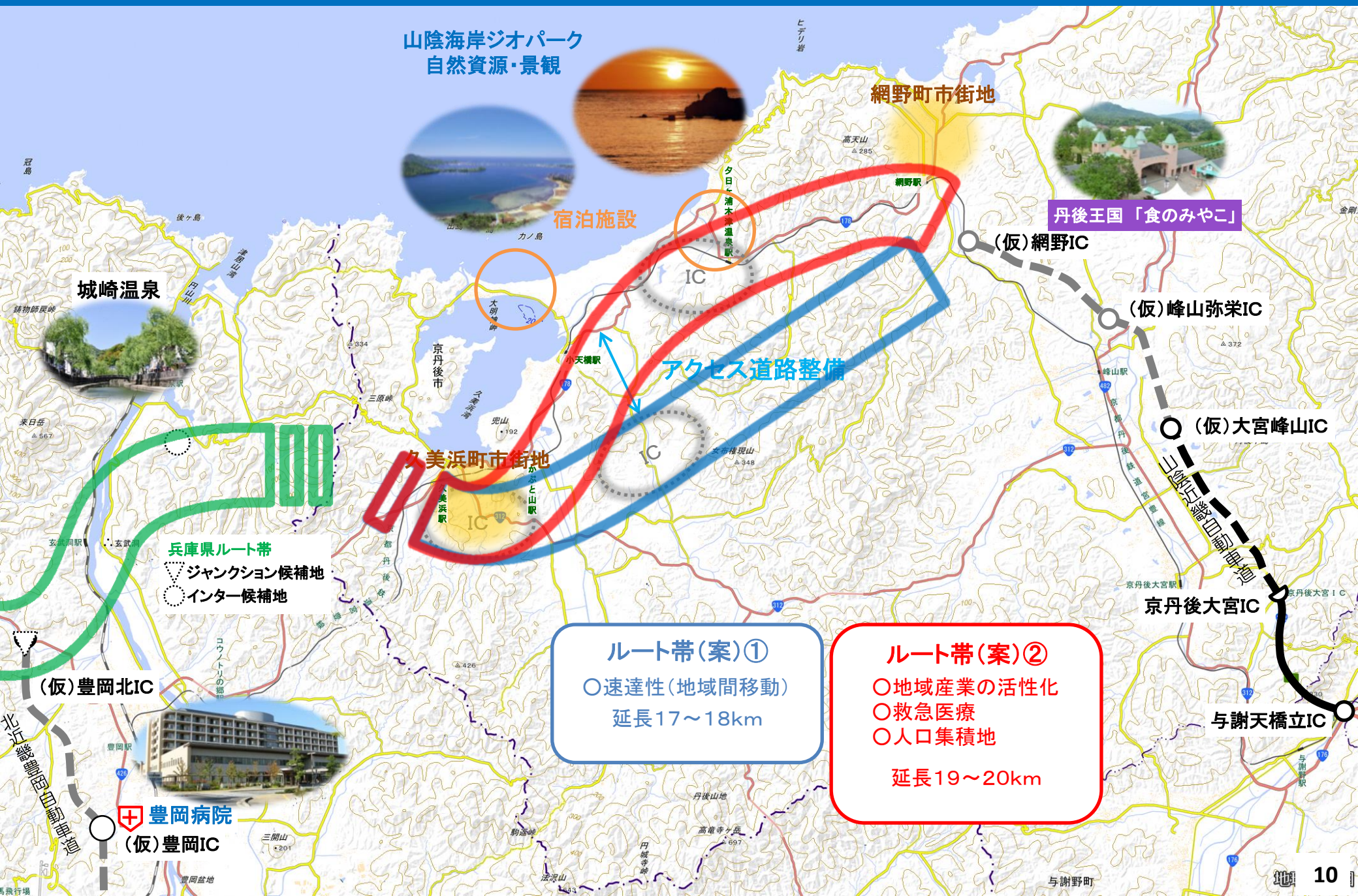
山陰近畿自動車道の沿線にあたる協議会幹事市町(舞鶴市、宮津市、伊根町、与謝野町)にも、ヒアリングを実施

●主な意見

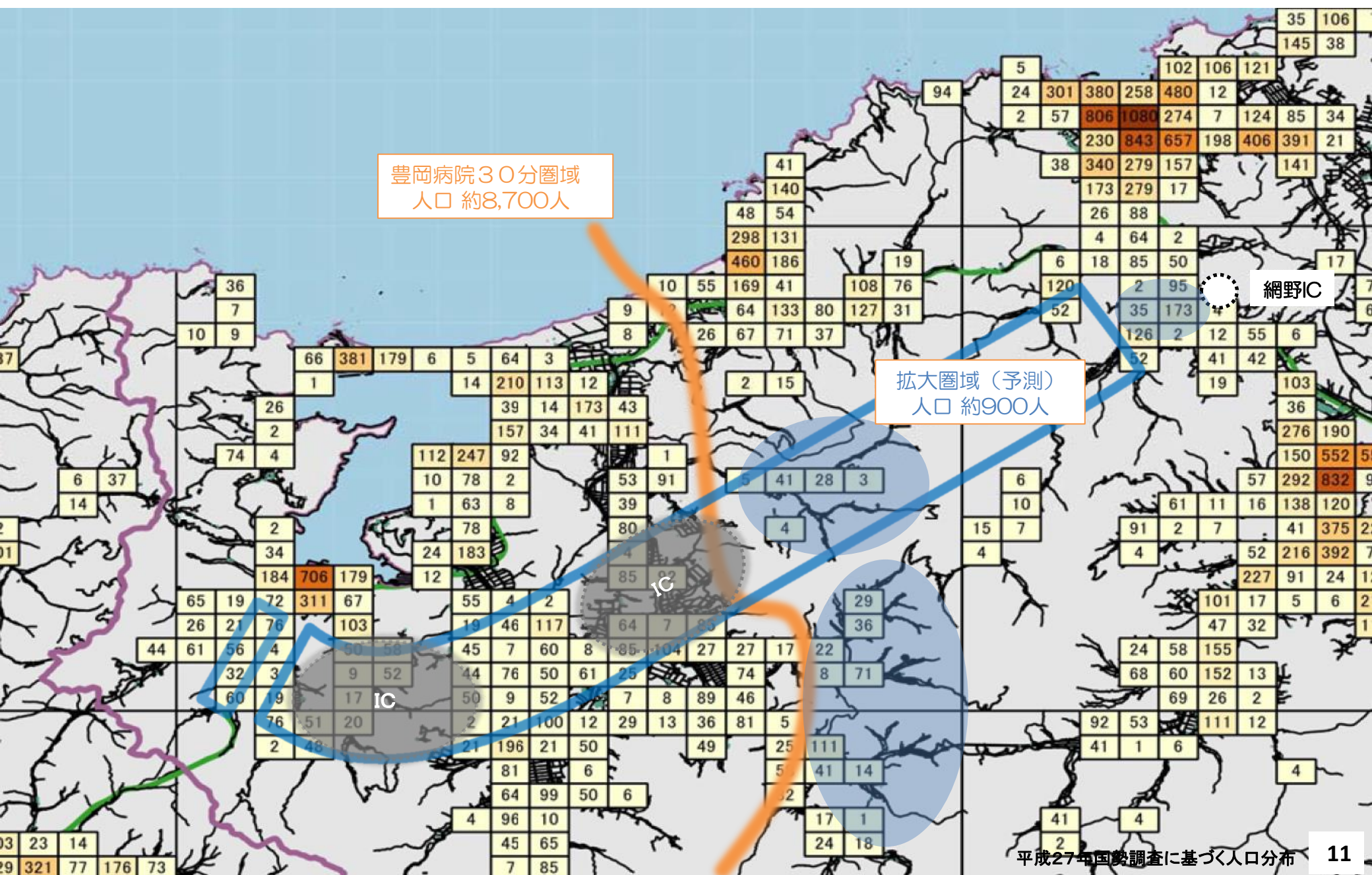
- ・災害時のリダンダンシーの確保
- ・経済活動への大きな効果
- ・救急医療施設への速達性に期待
- ・周遊観光ルートの構築

ヒアリング先	主な意見
協議会幹事市町	(舞鶴市) ➢ 山陰近畿自動車道は、日本海側国土軸形成の一翼を担う道路であり、多重・分散型国土型形成と災害時のリダンダンシーの確保を図る上で重要な道路である。 ➢ 高速道路の整備による時間短縮は経済活動に大きな効果が期待できる。特に、舞鶴市は日本海側の拠点港である「京都舞鶴港」を有しており、山陰近畿自動車道の全線開通により兵庫県北部や鳥取県東部企業の利用価値はますます高まると期待できる。 (宮津市) ➢ 海の京都観光エリアと城崎温泉及び鳥取との新たな周遊観光ルートの構築が図られる。 ➢ 丹後、但馬のアクセスが向上することにより、商圈、生活圏の幅も広がり、当該地域への就職、雇用、移住につながる。 ➢ 観光交流圏の拡大が期待される中、海の京都DMOと豊岡DMOが連携し、海の京都全体に観光客が流れる仕組みづくりが必要となる。 (伊根町) ➢ 山陰近畿の高規格道路が繋がることにより、救急医療施設への速達性、各地域にある空港、港湾、漁港などの連結による輸送の円滑化や生産拡大、地域間の交流拡大などの広域的な利点の他、整備地域周辺の一般道の通過交通量の減少による渋滞緩和や周辺地域住民の安心で安全な通行に寄与される。 ➢ 土地の収用から工事完了まで10年ほどを要する事業スパンでは、本区間の全線開通はかなり遠い先での実現となるため、府下で一区间ごとの整備でなく兵庫県のように複数区間を平行に進めていく必要がある。 ➢ 連絡済みの高規格道路や高速道路の交通量に応じた拡幅改良は重要なものであるが、全国的な道路網の平準的な整備の観点から、整備されていない区間こそ最優先すべき課題として早期の事業化を強く国へ要望していくべき。 ➢ まずは具体的な高規格道路のルートを早急に定め、各IC予定地から各観光地域までの一般道の路網整備も高規格道路の整備と並行して進めることにより、早期に利便性のある道路網の構築を進める必要がある。 (与謝野町) ➢ 日本海側で唯一の高速道路空白地帯であり、地域振興や観光交流の促進以外にも、近年多く発生している台風被害や太平洋側で近い将来発生が予想されている南海トラフ巨大地震により寸断されるであろう太平洋側の道路に代わる緊急避難や緊急物資、復興対策資材の輸送路としてミッシングリンクの解消は喫緊の課題であり、早期の整備が必要である。 ➢ 山陰近畿自動車道は京丹後大宮IC までは開通しており、大宮峰山ICまで事業中であるが、網野ICの先線についても早期に路線決定を行い、事業着手願いたい。 ➢ 地域の発展はもとより安心安全な国民生活を確立するため、山陰近畿自動車の整備は大変重要であり、早期の完成を今後とも強く要望する。 ➢ 京都縦貫道には京丹波PA(味夢の里)があるが、1時間(70km)程度走行した与謝天橋立IC附近に新たにPAの設置を求める。

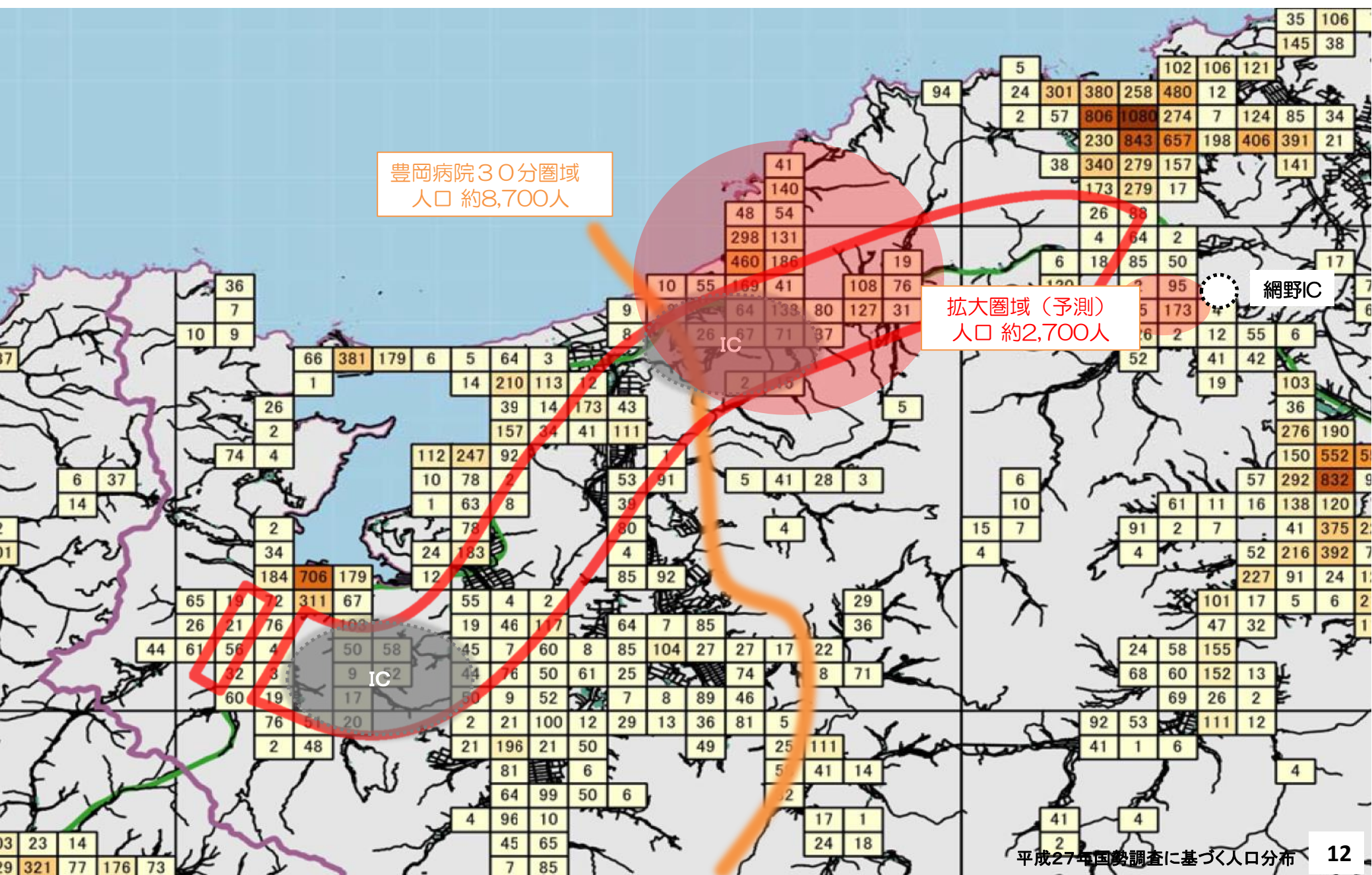
■想定されるルート帯



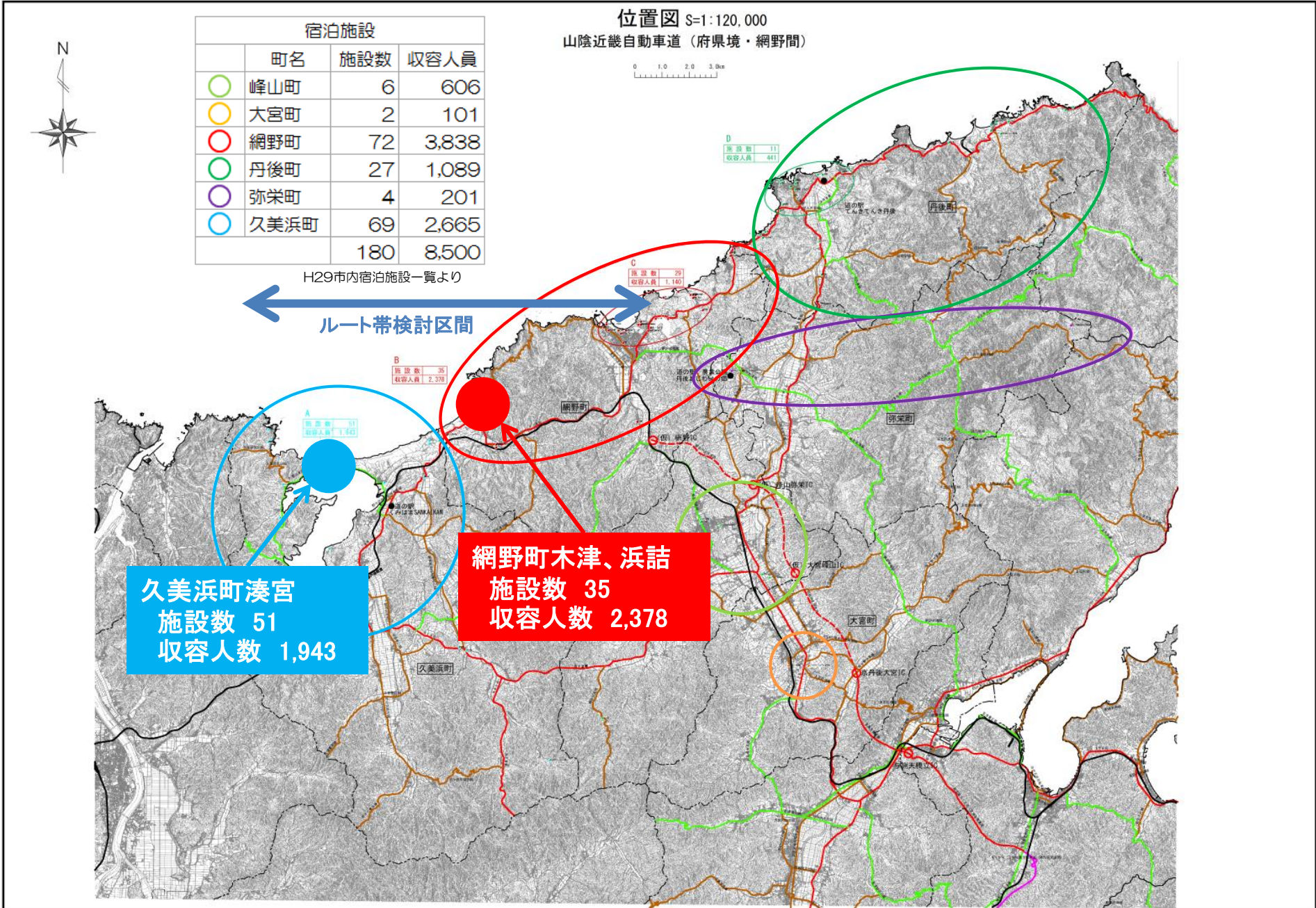
■ルート検討資料(救急医療機関までの所要時間)



■ルート検討資料(救急医療機関までの所要時間)



■ルート検討資料(宿泊施設・観光入込客数の分布)



■ルート検討資料(宿泊施設・観光入込客数の分布)

観光入込客数位置図 S=1:120,000
山陰近畿自動車道(府県境・網野間)

0 1.0 2.0 3.0km

丹後

丹後

府外 48%
府内 52%

弥栄

府内 40%
府外 60%

網野

府内 32%
府外 68%

久美浜

久美浜

観光入込客数(千人)	
●	200以上
●	200未満～100以上
●	100未満～50以上
●	50未満～10以上
●	10未満

(単位:人)	府内	府外	合計
網野	184,987	329,830	514,817
丹後	86,726	80,817	167,543
弥栄	211,189	316,785	527,974
久美浜	236,321	234,876	471,197

H29観光客入込客数

■各種地域計画(地域の将来像)の方向性

■目指すべき地域目標

希望ルート帯の検討は、住民や関係団体の意向のほか、関係する各種地域計画(目指すべき目標・方針など)に資するルート帯を検討

計画名称	目指すべき目標・方針など（計画抜粋）
第2次京丹後市総合計画(基本計画)	施策13 高速道路網と安全な生活道路網の整備促進 〈施策の目的〉 高速道路網の整備を促進し、大都市圏や周辺地域と交流連携によるにぎわいと活力あるまちづくりを推進します。また、救急医療、災害時の避難、緊急輸送、う回路機能が確保された安全な生活道路網を整備します。 〈施策の目標〉 国に対して、山陰近畿自動車道の早期整備を要望し、広域観光交流圏の形成や地域産業活動の発展をめざすとともに、京都府との連携を図り、国・府道の整備を推進します。 〈施策の主な内容〉 ①高規格自動車道の整備推進 ○(仮称)網野ICまでの区間の早期事業化及び(仮称)網野ICから豊岡市までの区間の早期のルート決定を要望します。 ※市民主役と協働の視点 ○大都市圏や周辺地域との交流により、にぎわいあるまちづくりを進めるためには、山陰近畿自動車道などの早期実現に向けて、市民が道路整備に対する地元意向を取りまとめる必要があります。
第3次京丹後市観光振興計画	〈基本方針6〉地域ぐるみの観光地づくりを推進します。 基本戦略 ⑥快適・安全・便利に移動できる交通環境やサイン整備を推進します。 戦略プロジェクト 60 海岸沿いの高速道路をはじめとした交通アクセス、サイン(多言語化含む)、駅周辺等の整備及び災害時の安全確保と状況提供
京都府北部地域連携都市圏ビジョン	VII 地域交通ネットワーク高度化プロジェクト 30万人連携都市を実現するため、圏域内に分散する都市機能を結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、圏域と都市部を結ぶネットワークの強化を図る。 【主な事業】 ■山陰近畿自動車道の早期完成に向けた働きかけ
【参考】 京都府新総合計画(仮称) ※第1次中間案	基本計画 IV 環境にやさしく安心・安全な京都府 ⑱ 成長・交流・情報・暮らしの基盤づくり 4年間の対応方向・具体方策 ➤ 新名神高速道路の令和5年(2023)年度全線開通に向け整備を促進するとともに、山陰近畿自動車道の兵庫県境までのルート選定等、ミッシングリンクの解消を進めます。

