

【道路計画課計画係長】

定刻となりましたので、ただいまから山陰近畿自動車道(網野～久美浜)計画検討委員会の第1回委員会を開催いたします。

本日は、御多忙の中御出席いただきまして誠にありがとうございます。

私、本日の司会を務めます、京都府建設交通部道路計画課の杉谷と申します。どうぞよろしく願いいたします。

恐れ入りますが、ここからは着座にて進行させていただきます。

本検討会では、13名の委員の皆様方により会を運営させていただきます。後ほど、議事の中で、座長を選出していただく必要がございますが、それまでは、私が議事を進行してまいりますので、よろしく願いいたします。

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、御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委員の皆様には、「ウェブ会議の運営方法の基本的なルール」を事前にお送りしておりますので、改めて御確認をお願いいたします。

ウェブ参加の方で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。

本日は1回目の会合でございますので、委員の方々を順に御紹介させていただきます。お手元にお配りしております。左ホッチキス止め、委員会次第をめぐっていただきますと、本日の配席図がございます。

御紹介にあたりましては、この配席図により、地元関係の委員の皆様から順に、学識関係、行政関係、と続けて、御紹介申しあげます。

お名前を御紹介いたしますので、差し支えなければ、一言いただければと存じます。

「北丹医師会副会長 あかぎしげのり 赤木重典」委員です。

【赤木委員】

京丹後市立久美浜病院で院長しております赤木です。本日は、どうぞよろしく願いいたします。

【道路計画課計画係長】

「丹後機械工業協同組合理事長 おぎよしひろ 尾崎至弘」委員です。

【尾崎委員】

丹後機械工業協同組合の尾崎といたします。どうぞよろしく申し上げます。

【道路計画課計画係長】

「京丹後市消防団長 かなみとかまさ 川浪隆将」委員です。

【川浪委員】

はい。京丹後市消防団長をさせていただいております川浪です。どうぞよろしくお願いいいたします。

【道路計画課計画係長】

「一般社団法人京都府北部地域連携都市圏振興社京丹後地域本部長 たなか 田中
ともこ 智子」委員です。

【田中委員】

京丹後市圏振興社の田中智子と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

【道路計画課計画係長】

「京都府漁業協同組合代表理事副組合長 むらおかしげき 村岡繁樹」委員です。

【村岡委員】

京都府漁業協同組合です。どうぞよろしく申し上げます。村岡です。

【道路計画課計画係長】

続きまして、学識関係の委員の皆様を御紹介します。「京都大学経営管理大学
院教授、工学研究科都市社会工学専攻教授併任 やまだただし 山田忠史」委員です。

【山田委員】

山田と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

【道路計画課計画係長】

「京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻教授 おおにしまさみつ 大西正光」委員です。

【大西委員】

大西と申します。どうぞよろしく願いいたします。

【道路計画課計画係長】

「大阪公立大学大学院理学研究科地球学専攻教授 みたむらむねき 三田村宗樹」委員におかれましては、ウェブで御参加いただいております。三田村先生、マイクをオンにして一言いただけますでしょうか。

【三田村委員】

はい。三田村です。どうぞよろしく願いいたします。

【道路計画課計画係長】

続きまして、「福知山公立大学地域経営学部教授 たにぐちともひろ 谷口知弘」委員におかれましては、ウェブで御参加いただいております。谷口先生、マイクをオンにして、一言いただけますでしょうか。

【谷口委員】

福知山公立大学の谷口と申します。御近所ですが、ウェブで失礼します。どうぞよろしく願いいたします。

【道路計画課計画係長】

続きまして、京都大学大学院地球環境学堂准教授 ふかまちかづえ 深町加津枝」委員におかれましては、16時ごろからウェブで御参加いただけると伺っております。

なお、「京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻教授 うののぶひろ 宇野伸宏」委員におかれましては、本日御都合がつかず欠席です。

続きまして、行政関係の委員の皆様を御紹介します。

「京丹後市市長公室長 ^{かわぐちまさひこ}川口誠彦」委員におかれましては、本日御都合がつかず欠席です。代理として「京丹後市市長公室政策企画課長 ^{まつもとこうじ}松本晃治」様にご出席頂いております。

【川口委員代理】

失礼いたします。川口公室長の代理で出席をさせていただきます。政策企画課の松本です。どうぞよろしくお願いいたします。

【道路計画課計画係長】

「京丹後市消防本部消防長 ^{ひろのかつみ}廣野克巳」委員におかれましては、本日御都合がつかず欠席です。代理として、「京丹後市消防本部警防課長 ^{やたにまさとし}矢谷正利」様に御出席いただいております。

【廣野委員代理】

失礼いたします。消防長の廣野の方が公務のため、代理ということで、京丹後市消防本部警防課長の矢谷と申します。よろしくお願いいたします。

【道路計画課計画係長】

最後に、本委員会には、道路政策に係るアドバイザーとして、「国土交通省近畿地方整備局福知山河川国道事務所所長 ^{いぬまるじゅん}犬丸潤」様に御参加いただいております。

【アドバイザー】

皆さん、こんにちは。福知山河川国道所長をしております犬丸と申します。今、大宮峰山道路の5km区間を京都府の権限代行として直轄で整備しております。その経験上、お話できることがあれば、させていただきたい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】

以上をもちまして、委員及びアドバイザーの紹介を終わらせていただきます。また、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。

それでは、次第2の挨拶に移ります。本日は、西脇隆俊京都府知事から、ビデオメッセージを預かってまいりましたので、前方のモニターを御覧ください。

【京都府知事】

京都府知事の西脇です。はじめに、今回の能登半島地震によって、多くの方々がお亡くなりになられましたことに謹んで哀悼の意を表しますとともに、被災されたすべての方々へ心からお見舞いを申し上げます。

改めまして、御出席の皆様には、平素より、京都府政、とりわけ山陰近畿自動車道の早期整備への御理解・御協力を賜りまして誠にありがとうございます。また、御多忙にもかかわらず、委員及びアドバイザーに御就任くださいました皆様に厚く御礼申し上げます。

さて、高速道路ネットワークは、広域的な人流・物流を担い、観光を含めた産業の振興を下支えしているほか、今回の能登半島地震においても改めて認識されたように、災害時における早期の復旧・復興に欠かすことができない重要な社会資本であります。

京都府における高速道路の整備は、他の地域に比べまして大きく遅れておりましたが、国、京都府、高速道路会社などが連携して全力で取り組んできた結果、平成27年に京都の背骨ともいべき京都縦貫自動車道が全線開通し、その後、その先線である山陰近畿自動車道及び新名神高速道路の一部区間の開通によりまして、平成29年には木津川市から京丹後市までが一筆で結ばれることとなりました。

残された未開通区間は、南部の新名神高速道路と北部の山陰近畿自動車道のみとなりました。山陰近畿自動車道につきましては、京丹後市大宮から兵庫県豊岡市までの約32kmの区間が一日も早く結ばれるよう、知事に就任して以来、まずは、現在、国で整備が進められている大宮峰山間の整備促進、また、京都縦貫道の西日本高速道路会社への移管などによる予算確保や体制強化、網野から府県境までの道路計画策定に先立つ調査の実施など様々な取組を進めてまいりました。そして、今般、具体的な道路計画を定めていくために本検討委員会を立ち上げる運びとなったところでございます。

山陰近畿自動車道は、日本海国土軸の一部となる重要な道路でございますので、国土交通省が定めるガイドラインに従いつつ、できる限り多くの地域の皆様の御理解も得ながら、今後の地域の発展や課題の解決に資する質の高い道路計画を作りたいと考えております。

今後は、測量や環境調査なども行い、ルートを検討を進めていく予定にしておりますが、引き続き、国からも技術面等での御指導をいただきながら、早期に計

画を定めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

結びにあたり、今後とも山陰近畿自動車道の一日も早い全線開通に向けて、本日お集まりいただきました委員の皆様のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。

【道路計画課計画係長】

御清覧いただき、ありがとうございました。

それでは、議事に移ります前に、まず、お手元の資料の御確認をお願いします。

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ほか、右肩資料番号資料1から資料8まで、同じく資料番号参考資料1から2まで、その他パンフレットを置いてございます。不足等があれば、お申し付け願います。

それでは、本日は議事(1)で本委員会の「設立趣意書(案)」「計画検討委員会設置要領(案)」について、委員の皆様にお伺いしたのち、議事(2)で座長を選出させていただきます。議事(3)～(7)については、座長の進行の下で、再度、事務局から、御説明したのちに、皆様から、御意見をたまわりたいと考えております。それでは、議事に移らせていただきます。

まず、本委員会の「設立趣意書(案)」及び「委員会設置要領(案)」につきまして、道路計画課長の傍島より説明いたします。

【道路計画課長】

京都府道路計画課長の傍島です。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

着座にて説明させていただくことをお許してください。

まず右肩に資料1と書かれています一枚紙を御覧いただきたいと思えます。山陰近畿自動車道(網野～久美浜)間、計画検討委員会設立趣意書です。長い文章になっていますので要点をお話しさせていただきますと、先ほど知事のビデオでもありましたが、京都府では山陰近畿自動車道の早期全線開通の実現に向け様々な取組を行っております。

まだ計画のない網野から久美浜ですが、地元京丹後市とも計画の基礎となる情報収集やデータ分析を行ってまいりました。

今般、こうした資料の準備が整ったことから、地域の声を計画に反映しつつ、客観的かつ合理的な道路計画を策定するため、国の定めた「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」を踏まえ、最適なルート検討を実施することとし、検討にあたりまして、学識者、民間団体の方々、京丹後市による『山陰近畿自動車道(網野～久美浜)計画検討委員会』を設置するという内容とさせてい

ただいております。

続きまして、右肩に資料2と書かれている見開きの冊子を御覧ください。山陰近畿自動車道網野から久美浜の区間「計画検討委員会設置要領」です。

これも長いので要点だけをお話しさせていただきます。

まず、目的ですが、これは先程の趣意書のエッセンスとなっております。そして、組織の規定です。座長は、これから後、互選で決めます。あと、後程説明申し上げますが、専門部会も、この委員会で作っていかうと考えております。任期は令和7年3月31日までとさせていただきたいと思っております。委員以外の出席も可能な規定を作っており、本日は国の道路政策の意見をということで、福知山河川国道事務所長の犬丸様にもお越しいただいております。そして、原則公開とさせていただきます。

最後に今日お集まりいただいた、それから欠席の委員がございますが、すべての委員のリストをつけております。以上です。

【道路計画課計画係長】

ただいま説明いたしました、設立趣意書(案)、委員会設置要領(案)につきまして、御異議ございませんでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【道路計画課計画係長】

ありがとうございます。それでは、設立趣意書、委員会設置要領は、御承認いただいたものとさせていただきます。今後、この要領により委員会を運営してまいります。

続きまして、要領第2条2項に基づき、座長の選任を行いたいと思っております。

互選ではございますが、事務局といたしましては、京都大学の山田教授にお願いしたいと考えてございます。山田先生は、国土交通省近畿地方整備局事業評価監視委員会の委員長を歴任されるなど、公共事業の評価に通じておられることに加え、交通計画やロジスティクスを専門分野として、学内外を問わずに広範に御活躍されておられます。

委員の皆様、御異議ございませんでしょうか。

【委員一同】

異議なし

【道路計画課計画係長】

ありがとうございます。

皆様の御賛同をいただきましたので、山田委員に座長をお願いいたします。山田座長にはお手数ですが、座長席へお移り願います。

ありがとうございます。

これから議題に移りますが、ウェブ会議で御参加されています委員の方につきましては、御発言の際はウェブ会議の挙手ボタンを押した状態かカメラに向かって挙手していただいた状態でお待ちいただき、座長から指名がありましたら、マイクのミュートを解除して御発言ください。それでは、ただ今より、議事進行は、山田座長にお願いしたいと思います。山田座長、よろしくお願いいたします。

【山田座長】

ただいま座長を仰せつかまつりました京都大学の山田と申します。今日は、ハイブリッドということで、立つとパソコン画面に映りませんので、座らせていただきたいと思えます。

山陰近畿自動車道の、網野～久美浜間が検討対象となっておりますが、皆さん御存じだと思いますが、道路整備というのは基本的に4つの効果が期待されるものであります。

1つ目は、人や物の円滑な移動です。最近では、円滑は単に高速化、早いということだけではなくて、時間どおりに着くという内容も含まれます。

2つ目は、人や物の安全な移動です。やはり交通というのは安全と切り離せないものです。

3つ目は、地域経済の活性化です。これは観光や、地域の産業が振興することなどを含みます。

4つ目は、先程知事から地震の話も出ましたが、地域の強靱化です。災害時に、交通が機能するかということも大事ですし、高齢化社会を迎えて平常時は、救急医療の高速化・円滑化が求められるということです。

これら概ね4つの効果が期待され、逆に言うと、これらの4つの効果が得られるように、道路を含めて交通というものを設計していかないとはいけません。そのためには、道路が存在することも大事ですが、ネットワークとして繋がっていること、つまり、一本道があるのではなくて、縦縦、横横と、しっかり繋がっている形が望ましいということは、理論的に間違いのないところです。

ただし皆さん御存知のどおり、カーボンニュートラルや、SDGsなどの時代を迎えておりますので、単に作ればよいというものではなく、環境への配慮も当然必要ですし、エネルギーを莫大に消費するようなシステムになってもいけま

せん。同時に、自治体・国も含めて、今我が国には潤沢にお金がありませんから、あまりお金をかけない形で、効率的に作っていくことも大事だと思います。

今回取り上げているこの道路につきましても、申し上げたような効果を最大限得られるよう、かつ、申し上げたような制約も満たすように、皆さんのお知恵を集めて、何とかいい結論を、いい方向性に導きたいと思いますので、どうぞ御協力よろしくお願いいたします。

以上を私の挨拶とさせていただきます。早速ではございますが、次第に従いまして議事を進めてまいりたいと思います。今、議事の2までいきましたので、この後、議事の3と4は関連しますから、まとめて事務局から御説明をお願いします。

【道路計画課長】

右肩に資料3と書かれている冊子をご用意ください。この山陰近畿自動車は今回始めたわけではなく、これまでから取組を続けています。これまでの取組について、御説明させていただきます。

ページをめくっていただきますと地図が出てきます。右下にページ番号がありますが、3-1とページが書いてございます。

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の高規格道路です。

次に3-2ページです。

120kmのうち京都府域は約43km。このうち10.5kmが完成しており、先程、犬丸アドバイザーからお話がありました大宮峰山間の5kmが事業中です。従いまして、27kmがまだ未着手という状態です。さらに、このうち峰山から網野までは、都市計画は決定されておりますが、残りの約19kmにつきましてもルートが定まっております。

次に3-3ページです。一枚めくっていただきます。先程知事のビデオメッセージでも強調しておりましたが、一日も早い全線開通に向けて取り組んでおります。新しい京都府総合計画におきましてもルート確定の促進を行っていくこととしております。

次に3-4ページです。早期全線開通に向けた取組といたしまして、維持管理費の一部を利用者の皆様から頂いた料金で賄い、その財源を先線の建設費に充てることといたしました。

次に3-5ページです。京都縦貫自動車道の宮津天橋立から丹波の区間を、令

和5年4月から京都府道路公社から NEXCO 西日本に移管いたしました。これも先程知事の方から話がありました。利便性が向上するとともに、山陰近畿自動車道の整備に集中できる体制を構築いたしました。

次に3-6ページです。ルート検討の経緯です。平成30年度、今から5年度ほど前になりますが、京丹後市が、山陰近畿自動車道に関する市民アンケートを実施されております。このアンケート結果も踏まえまして、丹後・地域高規格推進協議会、地元の協議会ですが、京都府に対し、地元希望ルート帯として提示されました。

これを受けまして、京都府は、京丹後市と様々な調査を進めまして、令和5年10月に、協議会に対しまして、地元希望ルート帯の中から、概略ルートの3案をたたき台として提示させていただいております。ここまでが、資料3の説明です。

次に、次の冊子、右肩に資料4と書いてある冊子を御用意お願いいたします。本検討委員会の進め方について、御説明をさせていただきます。

次に4-1ページです。山陰近畿自動車道は、日本海国土軸の一部となる重要な道路です。そのことから国土交通省が定めるガイドラインに従い、できる限り多くの地域の皆様の御理解も得ながら、計画づくりを行ってまいります。この検討委員会では、ガイドラインに基づいた計画検討を手順としてさせていただきます。この真ん中のピンク色の部分です。後程詳しく説明いたします。

次に4-2ページを御覧ください。今回の検討対象区間ですが、委員会の名称にもございますとおり、網野から久美浜とさせていただきます。

府県境部分が少し残ってしましますが、別途、国、兵庫県と調整の上、検討を進めてまいります。

次に4-3ページを御覧ください。先ほどのガイドラインに沿った進め方ということでこれを詳しく説明させていただきます。この検討委員会は3回開催いたしまして、最後は概略ルートまで決定したいと考えております。左から右へのフローチャートになっております。

手順ですが、まずは、この道路、山陰近畿自動車道を整備することによって解決すべき課題を把握した上で、実現すべき政策目標を明確にいたします。

つまり、何のための、この道路なのか。この道路を作ることによって地域として何を実現したいのか。この地域の皆様が思っておられることを把握したいと思っております。

その後、この目標を実現させるためには、どのようなルートを通る道路がよいのかという、この段階を追って検討を進めていきたい。

検討は2段階で進めます。一段階目は、まず幅2kmのルートの帯、ルート帯と呼んでいます。この複数案を作成します。この図では、丸、三角、四角で、その上で、これらを評価して、最適なルート帯、一番いいルートはどれなのかということを決めたいと思います。その上で2段階目、その決まったものの中から、更にもう少し幅を縮めて、250mの幅を想定していますが、さらに最適な概略ルートに絞り込んでいくという作業を行い、検討を進めてまいります。

次に4-4ページです。先程説明いたしました複数案、このルート帯の、概略ルートを作成するときには、地質、環境、道路の効果、施工上の課題といった、様々な技術的、専門的な課題の検討が不可欠です。

そこで、要領第2条6項に基づき、この本委員会の中に、技術検討部会を設置いたしまして、検討をしていきたいと考えています。この部会の委員は、大西委員、深町委員、三田村委員今日の席は御欠席ですが、宇野委員、この4人の委員の方々にお願いしたいと考えております。

最後に4-5ページです。そういった検討手順で進めてまいります。今回はその第1回目となります。最初に申しました政策目標、これについて、委員の皆さんのご意見を頂戴したいと考えております。

議事、3番、4番について、事務局からの説明は以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。本題はこの後ですが、それに入る前の、これまでのこの道路整備に関わる経緯、それから今回委員会を作りますので、委員会の進め方、また、部会を作りますからその部会について、説明いただきました。

計画検討委員会の進め方、部会の設置についての説明において、御意見ございましたらいただきたいと思っておりますけれどもいかがでしょうか。

この部分については、特に御意見ないということによろしいですか。

【委員一同】

意見なし

【山田座長】

では、了承いただいたということで、議事を進めてまいりたいと思います。今日のメインとなるところで、議事の5、6、7です。5、6、7も関係している

内容ですから、まとめて事務局より説明いただいて、この後、委員の皆様から御意見をいただきたいと思えます。では説明をよろしくお願ひします。

【道路計画課長】

はい。ありがとうございます。そういたしましたら、議事の5番から7番、内容については、かなり多めの資料になっておりまして、誠に恐縮です。できる限り簡潔に説明させていただきたいと思えますので、よろしくお願ひいたします。

まずは、右肩に資料5と書かれている冊子をご用意ください。地域の概況、課題と、政策目標の素案ということで資料を作成しています。

5-1 ページです。京丹後市を中心とした地図ですが、京丹後市の人口です。ご承知の通り、少子高齢化が進行しています。定住人口だけではなく、いわゆる関係人口、交流人口というものを増やしていくことも求められているんじゃないでしょうか。

次に、5-2 ページです。高齢化と後継者不足などにより、農業、漁業の生産量が減少しているということを表してあります。道路ネットワークの拡充などによる輸送時間の短縮、販路の拡大なども必要ではないかと考えてあります。

次に5-3 ページです。丹後地域には、機械金属関係の企業が集積しているということです。これまでに京都縦貫自動車道路が全線開通しており、山陰近畿自動車道も一部ですが、開通しています。これらにより、製造品出荷額、それから新規工場立地は増加してまいりましたが、近年は横ばい傾向というのが数字で現れてあります。

次に5-4 ページです。山陰近畿自動車道の沿線は、山陰海岸、鳥取砂丘、城崎温泉、夕日が浦温泉、天橋立等、優れたポテンシャルを有する観光資源が多くあります。これらを生かしていくためには、観光ネットワークを強化していくことが必要だと考えています。

次に5-5 ページです。医療の話です。京丹後市は、人口分布と申しますが、かなり広いエリアに分かれて住んでおられ、人口分布が広範囲に及んでいるということで、救急車の平均到達時間が京都府の平均よりも約4分も長いということです。あと、第三次救急医療施設が兵庫県豊岡病院となり、ドクターヘリも運航されていることが分かっていますが、運航には時間的な制約や、天候の制約もあるとのことで、搬送手段の多様化、救急車によるルート確保も必要です。

次に5-6 ページです。交通手段、これは物ではなく、人の交通です。京丹後地域におきましては、数字にしますと7割が自動車に頼っています。これは自動車分担率という言葉を使っていますが、この地域は、交通手段を自動車に依存している地域であるということです。

次に5-7 ページです。こちら少し難しい図になっていますが、交通流動と呼んでおり、これは市町村間の中で人が動いている、移動する人口の数のことです。図の見方ですが、京丹後市の○印の中に2万1千人と書いています。これは、京丹後市内で移動する人口が1日で2万1千人です。矢印は、京丹後市から豊岡市への移動が1112人、宮津市へは881人という図の見方をします。つまり、豊岡との結びつきが強い地域である。あと、今後、北部地域都市圏という言葉がありますが、今後とも、福知山市、舞鶴市といった近郊都市との交流も活発にしていくことも必要であるということを示しています。

次に5-8 ページです。これは現道というのは専門用語ですが、今の道のことです。今の国道178号、312号の幹線道路、これらを現道と言っていますが、端的に言いますと平成26年から令和4年までに大雨や災害による全面通行止めが、国道178号は10年間で21回、国道312号は9回発生しているということです。やはり、信頼性が高い道路ネットワークというものの構築が必要ではないでしょうか。

次に5-9 ページです。この国道178号、312号ですが、ちょっと分かりにくいかもしれませんが、踏切や、急カーブ、道路の幅が狭いところ。あと、急勾配もまだ残っており、平たく言えば、道路が良くないということを表しています。やはり道路ネットワークとして機能強化をしていく、速達性、走行性、安全性という言い方をいたしますが、それらの補助が必要だと考えています。ここまでが地域の課題として、御説明をさせていただきました。

次に5-10 ページです。参考ということで書かしていただいております。ここからは、この地域の課題を解決していくため、今後ルートをどうしていくのかという議論をしていく、ルートを決めていくときに、留意する必要があるものです。第2回目以降のテーマになりますが、留意しておかなければならない事柄を、一旦、整理していますので、説明させていただきます。

まず、地形です。御承知のとおり、平地部が少なく、山間部が多いということで、土地利用の制約が非常に多い地域です。

次に 5-11 ページです。これは地質を表しております。文献で調べておりますが、検討区間内に、いわゆる郷村断層帯、それから、その他に土砂災害の発生リスクが高い地質がいくつかあります。

こうしたことに留意し、道路構造というものを作っていくということが求められると思っております。

次に 5-12、13 ページです。生物のことで、色んな写真が出ております。コウノトリ、アベサンショウウオ、キタノメダカ等、検討区間内には、京都府レッドデータブックで絶滅危惧種に指定されているような生物も生息域としているとの情報を確認しています。これら生物につきましては、しっかりと現地で調査を行う必要がございます。この調査は、年単位の長期間にわたる調査が必要ですので、本委員会に先駆けまして、すでに 2022 年から調査を開始しています。この地域固有の生物多様性の保全、生息・生育環境の維持といったものにこのルートが入ります。

次に 5-14 ページです。景観については、皆さん御承知のとおり、久美浜湾、久美浜の城下町など色々ございます。そういった景観への配慮も、我々は必要と考えております。

次に 5-15 ページです。自然環境の特性の続きですが、このエリアは、関西広域連合が、関西の活かしたい自然エリアとして、生物多様性保全上重要な地域として指定されております。こういったことから、やはり生物に対する配慮というものが求められています。

次に 5-16 ページです。埋蔵文化財がたくさんあることは、これまでの文献もそうですし、今、工事を行っていただいております、大宮峰山間においてもたくさん出ており、分かっています。そういった文化財保護の観点から、重要な遺跡の保護、発掘調査による記録保存、そういったことに努めていく必要があります。ルート検討におきましても配慮が必要であると考えております。

次に 5-17 ページです。グラフがたくさん出ております。ここからは以前、平成 30 年度に京丹後市が行いました市民の方々を対象にしたアンケートの結果を、全て説明すると長くなりますので、大きな傾向だけ申し上げます。

まず、国道 178 号の道路事情についてという質問に対し、9 割近くの方が、道路の安全性とか走行性について課題があると回答されております。

7割以上の方が、災害時の防災面での課題があると回答しており、6割以上の方々が利便性に課題があると回答しております。

次に 5-18 ページです。山陰近畿自動車道に期待する効果との質問に、利便性、緊急時、災害時の安心、安全、それから観光産業への効果などに期待されているという回答がありました。

次に 5-19 ページです。これは、自由意見を書いていたのですが、最も多い意見は、早期完成の実現、これを求める意見です。

次に 5-20、21 ページです。市民アンケートだけではなく、関係団体、関係市町からもヒアリング調査を実施したと伺っております。その意見としましては、観光入込客数増加への期待、観光地へのアクセス性への配慮、早期全線開通実現、景観を楽しめるルートを選定といった、御意見がありました。以上がアンケートの意見です。

次に 5-22 ページです。いろいろな事柄が書いてありますが、これからの高規格道路に求められる役割という内容です。こちらは現在、国が進めている高規格道路、いわゆる高速道路の今後のあり方について、今、議論がされており、この議論について御紹介させていただきます。

高規格道路、高速道路は、我が国にとって、なくてはならないものとなっております。今後求められる役割について議論されていますが、今回、この10月に中間取りまとめがされたということです。高規格道路に求められる幾つかの役割ですが、この赤で印をしております7つが、経済成長、物流強化等、いわゆる国策であり、国が今、求めている姿です。特にこの山陰近畿自動車道で申しますと、観光立国の推進、それから、地域安全保障のエッセンシャルネットワーク、これらに該当するのではないかと考えております。

次に 5-23 ページです。先ほど課題の中で説明いたしました、たくさんの有力な観光地が、このエリアには山陰近畿自動車道 120km の間にございます。この山陰近畿自動車道を全線整備することにより、そういった観光地へのアクセスが向上し、それぞれの観光資源の魅力が高まります。まさに観光立国の推進に役立てることになるのではないのでしょうか。

そして、医療施設へのアクセスも向上いたします。地域の救急救命活動を支援することにより、地方での生活圏人口の維持に繋がって、不可欠な政策であると考えております。これは、まさに地域安全保障のエッセンシャルネットワークと

して機能するものではないかと考えております。

一昨日のことですが、国の審議会の部会で、今話している内容があり、急遽、資料を付け加えたものがあります。冊子が変わりまして、参考資料の2という資料が、3月5日に行われた国の部会の資料ですので、これを御紹介させていただきます。

参考資料2を御覧ください。今後、能登半島地震を踏まえて、災害リスクについて、今まさに議論されています。ページをめくっていただき、掲載されている日本地図ですが、丹後半島に丸印があります。これが何かといいますと、半島振興法という法律があり、その対象エリアを示していますが、丹後半島と能登半島は、丸印がピンク色で入っています。能登半島と丹後半島は、災害のリスクで言いますと非常に似通っているということであり、今後の災害リスク、半島リスクとも言われている、半島特有の状況があります。その特殊性、例えば、過疎、高齢化、点在する気象、地域の制約等、今回、災害での復興復旧を阻害しているものですが、その中で整備と管理の主体のあり方についても、それらも今、国で議論されているということで、御紹介をさせていただきます。

元の資料5に戻ってください。

次に5-24ページです。こちらは今日、議題の中心となる作りたいものを示しています。ここまで、長々御説明して申し訳ありません。地域の現状と課題、それからアンケートの結果をご紹介、ご説明をさせていただきましたが、これらを踏まえまして整理をさせていただきました。

冒頭、山田座長からも、道路の目的が、4つの柱ということで、4つに分類されたということをご紹介いただきました。それと似通った話ですが、整理いたしますと、この課題については、5つの柱に分類されるということで分割しました。

1つ目は医療の課題、2つ目が産業の課題、3つ目が観光の課題、4つ目が防災、代替路、代替とは、どこかが途切れたらどこかが補完するもので、先程座長はネットワークは縦縦、横横という表現をなされましたが、そういう代替路、5つ目は、安全性、走行性に分類できるというふうに考えております。

これらの課題を、この山陰近畿自動車道路整備によって解決していくために、政策目標として取りまとめましたのが、一番下の赤い文字です。

1つ目が、第三次救急医療機関への速達性、確実性の確保。2つ目が、地域産業の活性化。3つ目が観光振興の促進、4つ目が、通行止め時に機能するネットワーク、先ほど言いました代替性の確保。5つ目が、安全性、走行性の向上。このように、政策目標を事務局の方で素案として取りまとめさせていただきました。

後程、これについて、御意見をいただきたいと思います。ここまでが議事の5の説明です。

引き続きまして、議事の6です。資料6を御覧いただきたいと思います。意見聴取の方法です。

6-1 ページです。先ほど説明いたしました平成30年度のアンケートです。ただ、その時点から、5年の時が経過してしまっていて、社会情勢も変化しております。新型コロナや能登半島地震など、こういった社会情勢の変化を踏まえて、前のアンケートを補完していきたいと考えております。

従いまして、この委員会を開催した後、アンケートを市民の方々にも実施させていただきたいという内容です。本日の委員会で、皆様方、委員の方々にいただいた意見とともに、この追加アンケートの結果も踏まえて、先ほどの政策目標、必要に応じて修正いたしまして、次回の委員会で御審議いただきたいと思います。

次に6-2 ページです。意見聴取の方法です。この意見聴取の目的が、この道路で、地域の方々が実現させたいことを聞くというのが一番の目的ですので、地域の方々への郵送によるアンケート調査と、関係団体のヒアリングを実施することといたします。

次に6-3 ページです。長々と書いていますが、具体的には前回、平成30年度にされたアンケートと同じです。その時の補完する意味でのアンケートになりますので、同じ形でさせていただきたいと思っております。

次に6-4 ページです。ここからは、アンケートの内容です。道路整備の必要性を問います。必要か、必要でないのか、その中間かという内容でございまして、その理由も含めて選択肢を作っております。

次に6-5 ページです。能登半島地震の話を書いております。最大震度が7、大津波警報まで発令されました。

下の6-6 ページでも書いておりますが、舞鶴でも津波が0.4m観測されております。

次に6-7 ページです。能登半島の例です。これは国交省のホームページによるものですが、テレビ等で報道されておりましたとおり、地震により道路が寸断さ

れて人名の救助、物資の輸送、それから復興のために、まずは道路の確保が重要ということが、多くの方に御理解いただけたかと思っております。

災害に強い道路ネットワークの構築が、喫緊の課題と考えております。

次に 6-8 ページです。我々コロナ禍を経験して、暮らし、ライフスタイル、働き方にも変化があったと思います。電子商取引、いわゆるネットショッピングや通販も増加の一途です。ますます物流の必要性が高まり活発なものになっております。

次に 6-9 ページです。そういった中で、テレワークの実施、これはなかなか地方では進んでいないというのが実情です。

次に 6-10 ページです。アンケートの中身に戻りますが、こういったコロナ禍、能登半島地震を踏まえまして山陰近畿自動車道の整備に対する皆様の意識の変化を問うていきたい。それから、自由記入欄を用意してアンケートを取らせていただきたいと思っております。

以上が議事 6 の意見聴取方法についての説明です。

【道路計画課長】

引き続き、議事 7 です。右肩に資料 7 と書いてございます資料を御覧ください。今日、御議論いただきたい論点として御用意させていただいております。事務局が 3 つの論点を整理させていただきました。

1 つ目は、先程説明いたしました地域の課題、政策目標のほかに考慮するべき事項がないか、大事な点が抜けていないか。本日は、地域にお住まいの方々にお越しいただいておりますので御意見をいただけたらと思っております。

2 つ目は、住民の皆様、利用者の意識を把握した上でルートを検討してまいります。先ほど私が説明しました必要性、コロナ禍、能登半島地震、これら以外にも大事な点が抜けていないでしょうかという内容です。

最後に、3 つ目は、次回以降の議論の留意事項として頂戴できればと思うのですが、今後、冒頭に説明しました複数のルート案を作っていく上で、先程説明いたしました観光立国や地域の安全保障エッセンシャルネットワークを実現する上で、どのようなサービスレベル、いわゆる道路としてどんな機能を持たせたいのか、どんな道路が必要なのか、何を指すのかという内容です。

これら 3 つの論点を立てさせていただきました。

以上で議事 5 から 7 の準備といたしまして、事務局からの説明とさせていただきます。

【山田座長】

ありがとうございました。事務局の方から地域の概況、状況、解決すべき課題、それに向けて、どのような政策目標を立てるべきかについて、説明いただきました。地域の方々を含めて、委員の皆様のご意見を聴取した上で、一番大事な点について御意見をいただくことになろうかと思えます。

ちょうど今事務局の方からお話いただきましたが、政策目標が5つありました。私の最初の挨拶で4つと言いました。1つ増えたじゃないかと思われたかもしれませんが、事務局が1つ増やしたわけではなく、分け方が違うということです。私自身はいろいろな項目を円滑、安全、経済、強靱、というキーワードで4つに分けただけなのです。個人的には私の分け方のほうが良いなと思えますけど、好みの問題があるので、特に問題ないかと思えます。

さて、資料7に記載の論点1、2、3を中心とさせていただきますが、もちろんこれら以外でも構いません。皆さんの専門分野、お立場から御意見をまずはいただきたいと思えます。つきましては、学識の先生方は後から御意見を頂くことにさせていただきます。

地域事情に精通されている委員の皆様から、業界、地域の事情を踏まえながら、まずはお一方ずつ、お座りの順で恐縮ですが、赤木委員から順に、御意見を頂戴できればと思えます。よろしくお願ひします。

【赤木委員】

京丹後市立久美浜病院の赤木です。本日は、京丹後市の医療を担う、北丹医師会と京丹後市内の4病院を代表して出席させていただいています。私は、京丹後市の医療に従事して40数年、現在の久美浜病院に赴任して37年が経過しています。平成16年、平成の大合併で誕生した京丹後市ととともに歩んできて20年の節目を迎えようとしています。

京丹後市は、面積が500km²の広大な市域に約5万人が生活し、旧6町の形態をほぼ維持したまま現在に至っています。その中で、京丹後市の医療は、丹後中央病院、京丹後市立弥栄病院、京丹後市立久美浜病院の3救急指定病院と丹後ふるさと病院を合わせての4病院と、十数か所の開業診療所などにより支えられています。そこに従事する医師の総数は約70名と少なく、丹後医療圏の医師充足率は全国に335ある2次医療圏の中で280位と厳しい医師不足の状況にあります。その丹後医療圏の中でも、北部医療センターが立地する宮津与謝地域と比較して、京丹後市の医師不足の状況は極めて深刻です。厳しい状況にはありますが、長年の歴史の中で、各病院が地道な努力を重ね、必要に迫られて役割分担が進み、連携し協働することで、微妙なバランスの上に地域医療が維持されている現実があります。

97年前の今日、3月7日、マグニチュード7.3の「北丹後地震」が発生した同じ日に、この検討委員会が開催されることに意義があるように思います。今年の元旦に発生しました能登半島地震では、同じような環境に立地する丹後半島の住民として、よそ事とは思えないほどの危機感を覚え、感染症対応に加えて災害対応にも備えることの重要性を、改めて肝に銘じることとなりました。円山川が氾濫した後に、兵庫県と京丹後市を結ぶ唯一の幹線道路である国道178号の河梨峠が、がけ崩れで通行止めになり、長期にわたり兵庫県との往来に支障を来したこともありました。微妙なバランスの上にぎりぎりの状況で成り立っている京丹後市の医療体制は極めて脆弱で、発災時などの緊急時には、早急で大規模な支援体制の構築が求められ、その体制整備のためには「高規格道路」の存在が必要不可欠だと思います。

少子高齢化が進む京丹後市ですが、75歳以上の後期高齢者は、依然として増加の傾向にあり、京丹後市消防本部の年間別の、救急搬送人数は漸増の傾向にあります。令和5年の救急搬送の総数は2754人で、丹後中央病院に31%、弥栄病院に31%、久美浜病院に20%、北部医療センターに7%、公立豊岡病院に9%が搬送されています。先日、3月3日付の京都新聞の北部データマップで「救急搬送困難事案」の報告があり、その中で、各消防本部の入電から病院収容までの平均所要時間の比較が報告されていて、京丹後市が最長の43.9分で、最短は宮津・与謝の31分とありました。救急患者一人ひとりのために、搬送時間を少しでも短縮するために、地域住民に安心を届けるためにも、「高規格道路」が早期に全線整備されることが待ち望まれます。

私からは以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。医療面からの必要性についてお話いただいたかと思えます。続きまして、尾崎委員をお願いします。

【尾崎委員】

はい。失礼します。丹後機械工業協同組合では、毎年ですが、京都府知事に要望書を提出していきまして、組合は今年で七十数年になりますが、70年間ずっと、第1番目は、高速道路の全面整備をよろしくお願いしますということを要望しております。

先ほどの資料の中でちょっと説明もあり、山田座長もおっしゃられていましたが、高速道路ができると、人や物の流れが増えてくると思っていますので、早期に全面的な開通をお願いしたいと思えます。人の流れが増えるということは、今深刻になっている雇用維持であるとか、また、豊岡の方面からは、今移動に45～50

分ほどかかるのが、多分 10 分～15 分となれば通勤圏内だと思いますし、新しいビジネスチャンスも広がってくるだろうと思いますし、高速道路で地域、企業の活性化に繋がるができると思います。

でも、今この資料 5-7 の内容を見てますと、京丹後市から出るのは多いけども、京丹後市に来る人は少ないです。ということは、京丹後市はあまり魅力がないということになるのでしょうか。よく分からないですが、地域の魅力作りも一緒に、やっていかないといけないと感じております。

簡単ですが以上です。

【山田座長】

どうもありがとうございます。経済面での必要性についてお話いただき、特に必要な視点は広域での変動でした。それから京丹後市についてですが、この数字の理由は分からないですが、確かに出ていくのが多い。京丹後市にもっと入ってこないといけない。それにも期待されるということだと思います。それでは続きまして川浪委員お願いいたします。

【川浪委員】

はい。京丹後市消防団長の川浪です。消防団として防災について主に話したいと思っています。京丹後市消防団は 1525 名、広域、旧 6 町から、1 つの消防団になりました。とても大きな活動範囲です。

全国的どこも同じですが、本市においても、人口減少、社会生活の多様化によって団員の確保が大変難しい状況です。でも、地域に密着して、即応で動員力を有する消防団は、地域防災の要として欠かせない存在だと自負しております。時代の変化とともに対応しながら、持続可能な消防団組織を運営していかなければならないと考えています。

また、コロナ禍によって、なかなか活動ができない時期がありましたが、できることをするという思考にチェンジし、団員の安全確保であったり、総合力の維持、バランスなどを考えて活動してきました。

京丹後市でも、多様化している災害は、大規模化、局地化など年々様々に変化し、本市においても、いつ、対応が不可能な災害に見舞われるかもしれない状況であると思います。能登のように、近隣あるいは全国からの応援は非常に心強く感じ、そのための環境整備は非常に重要だと考えます。

昨年、久美浜で、大規模な林野火災がありました。消火するのに 13 時間かかったのですが、管轄の方面隊だけでなく、3 方面隊増員して、全員で 700 名の団員を増員し、消火活動した経験をしました。応援協定に基づく市町村からの応援や消火用の水を運搬してもらうなど、応援をいただく重要性、ありがたさを痛感

いたしました。能登地震を見ても、全国から色んな分野での応援が行われており、早期の応援が人命救助や、復旧復興に欠かせないものだと感じています。

このような点からも、高規格道路の早期整備は、防災関係の観点からも重要かつ喫緊の課題だというふうに感じています。以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。防災面からの必要性についてお話いただき、その点では、他地域からの応援においても道路がやっぱり必要ということをお話しいただいたかと思えます。

それでは田中委員よろしく申し上げます。

【田中委員】

失礼いたします。この度はありがとうございます。昨年、意見発表させていただいた部分とも重なるかと思えますが、観光における山陰近畿自動車道の必要性を、お伝えさせていただきます。

平成 27 年、京都縦貫自動車道の全線開通で約 170 万人だった観光客が、約 220 万人に約 50 万人増加しました。当時されていた、高速道路ができれば、宿泊客数が減るという懸念は一切関係なく、宿泊数は減っておりません。

さらに、遠方の地域からの誘客に繋がり、高速道路の有効性が検証されたと言えらると思えます。京丹後市の宿泊施設は約 180 件で、府内では京都市に次いで 2 番目の多さです。また宿泊施設は、ホテル旅館、民宿、グランピングなど多種多様で約 7 割がリピーターです。京丹後市内の宿泊キャパは、宿泊収容人数、1 日当たり 8400 人で、年間約 300 万人が宿泊可能です。京丹後市は他の有名観光地ほどの知名度はありませんが、多くのリピーターが訪れる一大観光地であるという認識が必要で、公社の方でも広報を頑張っております。実際の年間の総宿泊客数は約 35 万人から 40 万ですが、京丹後の宿泊客数は、天橋立、宮津舞鶴エリアの約 8 割に達します。これはコロナ前の 2019 年です。

交通インフラの整備は必須であると思えます。京丹後市を訪れる観光客の 8 割は京阪神地域からで、その 9 割近くが、自動車やバスで道路を利用されており、特に高速道路の整備は、必須であると思えます。

コロナ禍を経てからの観光業の産業構造の変化ですが、コロナ前の京丹後の総観光客数、日帰り宿泊客は、コロナ禍の期間で大きく減少しましたが、昨年からは徐々に回復しております。なお、この間、日帰り客数は大きく減ったものの、宿泊客数は横ばい、また、観光消費額もコロナ禍前に比べて増加傾向にあります。施設改修や観光サービスの高付加価値化により、京丹後市に来られる方の客単価が向上しており、天橋立、宮津舞鶴エリアの年間客単価の約 1.6 倍です。

国内や海外からの富裕層の需要の高まりに向けて、レンタカーやタクシーなど、観光使用力や空港、但馬空港や鳥取空港、からの高速交通網の整備が必須だと思います。観光業の現状と今後の見通しで、関西主要駅などから京丹後への直通の高速バスの直行も望めますし、高速道路でのバスターミナルの建設が観光客だけでなく、市民にも重要な足となることを願います。

その他ですが、最近では降雪や寒波襲来などによる高速道路の通行止めが、長期化することにより、観光においては、大規模のキャンセルや足止めが発生するため、適切な除雪の対応が望めます。台風や大雨による高速道路の土砂崩れなどは、観光に大打撃を与えるため、リダンダンシーの確保のためにも、早期の片側2車線化を望みます。

その他に、一昨日、美食都市アワードに選ばれる受賞の5つの都市に、帯広、鶴岡、金沢、京丹後、雲仙。京丹後市がその中に入っております。

また、山陰ジオパークの関係で、オープンカレッジ丹後学で、もともと峰山高校で地学を教えておられました小長谷先生が、先日震災の記憶は将来に生かせるかという内容のお話をされまして、今は能登半島地震がありますが、震災のときのことに関連して、今の、断層のこと等をお話になりました。そのことも含めて今は一刻も早く安全のために、高速道路の整備していただくことを強く切望いたします。以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。色々と数字を基にされながら、この地域にいかに関光面から道路が必要か、また、どのような道路が必要かということをお話しいただいたかと思えます。

先ほど私、縦縦、横横と話しましたが、田中委員から、リダンダンシーという言葉が出てきまして。その言葉をちゃんと使えばよかったと思っております。言い換えますと縦縦、横横のネットワークが、リダンダンシーが高いということです。

それでは村岡委員よろしく願いいたします。

【村岡委員】

漁業組合副組合長の村岡です。よろしく願いします。山陰近畿自動車道は、鳥取県 26km、兵庫県 50km、京都 43km の約 120km の高規格道路であり、この道がつながるということは、地域の水産物を今以上により鮮度の高い状態でかつ高く売れるようになりますので、まずもって地域の水産業にとっては大変喜ばしいことです。

漁業の分野に山陰近畿自動車道の必要性をかいつまんで御説明いたしますと京都府内の水産物は一年を通して、その 85%弱が舞鶴市の京都府北部の地方卸

売市場、舞鶴市場に運ばれて、日々競りにかけられます。皆さんも御存知のとおり、海産物は鮮度が大変重要であり、鮮度の良いものから競り落とされますので、市場と道路のアクセスの環境の良さは、新鮮な水産物の商品価値に直結する命綱です。

そのような中、京丹後市の主要漁業は、「湊漁業株式会社」や、浜詰の「浜詰漁業生産組合」の実施する大型定置網であり、兵庫県境に近い、この2団体で、京丹後市内の漁獲量の約64%を水揚げしており、山陰近畿自動車道の延伸により、鮮度が良い状態で、舞鶴卸売市場に、運ぶことができるようになれば、その販売力や売上高の向上によって、漁業所得の向上が図られるものと各々期待しています。

脱線いたしますが、「水産物の運搬については高速道路が無料」であれば、私どもはうれしい限りですが、冗談です。

平成28年の京丹後大宮インターチェンジの開通により、間人や網野、久美浜から市場までの輸送時間が短縮され、鮮度の良い海産物の輸送ができ、大変喜んでいるところですが、網野まで延伸され、新たなインターチェンジが漁港に近い位置にできることに、更に大きな期待を寄せております。繰り返しになりますが、大型定置網は、湊、浜詰で行っていますので、網野から久美浜の法線は、私どもにとっては、海沿いに近い場所を通り、海沿いにインターチェンジができる方がより効果があり、観光立市を目指す、京丹後市として、海沿いへのアクセスは非常に重要な要素であると考えております。

コロナ禍を経ても、京都府漁協の漁業の産業構造は変化してはございません。

鮮魚の単価は、引き続き、右肩上がりです。年々上昇している状況でございます。

これまでからと同様により鮮度を保つ、更に衛生的にとということで、製氷機器の導入、市場でも間人漁港のように、衛生管理型荷捌所にする等の取組を進めてまいります。

地域における水産業界の現状と今後の見通しですが、京丹後市の主要漁業は、大型定置網漁業を操業する2団体と機船底曳網漁業を操業する6隻ですが、「ぶり」、「さわら」、「間人ガニ」、「久美浜かき」、「丹後とり貝」をはじめとする豊富な水産資源に恵まれ、令和4年度の漁獲高は、年間約8.4億円で、京都府全体のおよそ21.0%を占めています。

間人漁港に水揚げされる良質なカニは、「間人ガニ」として地域団体商標を取得し、全国的な知名度を誇る重要な観光資源となっており、本市の令和4年度ふるさと納税返礼品の26.3%を占める人気商品となっています。

また、久美浜湾内では、「真ガキ」や「三倍体カキ」「丹後とり貝」の養殖をしています。

更に、令和3年度以降は、観光と連携を強化するよう、地域水産物による地産

地消の取組として、生きたままのケンサキイカを料理する活イカの取組を始め
るなど、すばらしい地域水産物を地域で活用する取組に力を入れています。

また、湊漁業株式会社では、観光定置網体験もでき、市の海業の取組を支えて
いるとともに、漁業を知ってもらう取組を行っています。

以上です。

【山田座長】

どうもありがとうございました。今、地元の事情に精通されている委員の皆様
から御意見を頂戴しました。経済面での話もありましたし、観光や水産業という
視点からの地域経済活性化の話、それから医療について、救急医療の高速化によ
り、助かる命がある。そういう話もございました。また、我が国、そしてこの地
域もそうですが、地震や火災のリスクもありますから、防災面からも高速道路が
必要ではないかという御意見をいただいたと思います。

それでは引き続きまして、学識の委員の皆様からも、先生方お一人ずつ御意見
をいただきたいと思います。まずは、欠席の宇野先生の御意見を事務局から御紹
介下さい。

【道路計画課長】

承知いたしました。本日欠席の宇野先生には、事前に私共から今日の委員会に
ついて説明させていただき、御意見を伺って、預かっています。その意見につい
て御紹介させていただきます。

まず、総括的なご意見といたしまして、この地域、日本海側かつ半島部という
地理的特性は、能登半島と共通の部分が多い。命の道として、道路のルート及び
線形幾何構造の面で、災害に対する耐性の優れた道路とすることが重要です。

その上で、当該地域の交通アクセス性、リダンダンシーの改善に資することが
最優先目標です。西日本の高規格幹線道路ネットワークのリダンダンシーの向
上に資する重要な区間であると考えています。

論点ごとに申し上げます。

論点1については、事務局の方でも少し話をしましたが、「通行止時に機能す
るネットワークの確保」と書いてありますが、「通行止め」と「機能するネット
ワーク」という表現に違和感があるということで、ならば、「事故、災害時にも
機能するネットワークの確保」あるいは先ほどお話ありました、「リダンダンシ
ーの確保」や、「現道通行止め時にも機能する、代替性にすぐれたネットワー
クの構築」などの表現とする代替案もいいのではないかという御意見です。

論点2、アンケートのことですが、年齢、性別、居住エリア、職業等の情報は
データとして収集される予定でしょうか。属性別の反応も把握できればよいの

ではないでしょうか、ということです。先にこれにお答えしておきますと、年齢、性別、居住エリアについては、前回の5年前のアンケートでも伺っており、今回も伺う予定です。前回は、職業は聞いておりませんでした。今回、先生の意見を受けまして、職業についても、お答えいただけるかどうかわかりませんが、選択肢として用意しておく方向で調整したいと思っております。

最後、論点3の、今後ルートの検討にあたって留意事項です。これについて、多く御意見いただいております、道路のルートの面で、悪天候や災害、台風水害地震津波などに対する、耐性の点で優れた計画を打ち出していくことが重要です。先程の総括的な御意見によく似たご意見です。

あと観光客の利用が期待される道路という側面もあるので、景観面での配慮も望まれます。可能であれば、市街地から見た場合の道路として、道路構造物としての景観面での美しさ、道路利用者目線で見た場合の目に入る景色の面での美しさにも配慮ができればというところです。

それと相反する部分があるかもしれませんが、道路利用者の利便性確保の意味で、居住誘導区域等からのアクセス、こういった点からもルート帯の設定に配慮が必要かと思えます。

最後に、ルート帯を設定する際には、比較対象として現道の拡幅、今使える道路の拡幅や改良も準備していただく方が、新規のルート帯を設定することの意見、課題も明確になるのではないかと。こういった意見を頂戴いたしております。

以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。先ほどの通行止め時に機能する代替路線というのは、競合路線が通行止め時に通行できる道という意味で書かれているのではないのですか。そう説明すれば、はっきりすると思えます。

【計画課長】

はい。次回委員会までに文言整理をさせて下さい。

【山田座長】

通行止めなのに機能しているという表現が変であるということかもしれません。伝えたいことは、そういうことではないと思えます。

例えば、他の道が通行止めになっても、この道が機能しているとか、そういうことを言いたいのだと思うのです。

【計画課長】

はい、言いたいことはそうですので、書き方を変えさせていただければと思います。

【山田座長】

わかりました。それでは、次にまいります。深町先生、御挨拶を兼ねて御意見いただければと思います。よろしくお願いします。

【深町委員】

ありがとうございます。京都大学の深町と申します。私の専門はランドスケープ、あるいは景観生態学等の分野で、樹木の生態系や、歴史文化を、いかに地域づくりや、様々な支援をうまく活用した計画に結びつけられるかということに関心を持っております。

丹後半島には、長く関わらせていただいております。地元の方々の様々な自然資源を生かした活動も、NPO等で一緒にさせていただいております。やはり地域のネットワークは、とても大事です。しっかり整理し、丹後半島の進展につなげていくことが大事だと思っております。

丹後半島の魅力が、失われるような方向での道路整備となってしまうのは残念なことですので、十分な検討が必要だと思います。丹後半島は、海から里があり、農地があり、山の部分があり、それらが非常に近い位置にあって、一体として繋がっています。ルート選定にあたっては、この海から山までの繋がりを邪魔せず、うまく生かすことが大事になると思います。

同じように見える地域ですが、生物あるいは文化ということを考えてときに、ホットスポットになる場所が、小さなスケールあるいは大きなスケールで見てもあると思いますので、そういった部分をしっかり調査していただいて、それらが反映されるような道づくりをぜひお願いしたいと思っております。

また、水系の繋がりがとても大事です。私も丹後半島の道路、すでに活用されている道路も研究していますが、せつかくの水系が道路によって分断されたり、水の処理の仕方がうまくいかなくなってしまうということも、可能性としては十分にあります。

流水の位置や、水系の繋がりが、それらは防災減災にも通ずることです。地元の方の農業、漁業にも関係していきますので、影響がないように十分配慮していただきたいと思っております。

最後に、丹後半島は特に鳥類がすごく豊富な場所です。例えばクマタカ、コウノトリのように、地域のシンボルとなる観光資源という側面も含め、大事な野生生物がいますので、絶滅危惧種を含めてですが、短期調査では生息域が分からない部分もありますので、しっかりとした調査が必要です。もちろん道路の建設を

早く進めることは大切ですが、蓄積されてきた調査データを十分生かしながら、道づくりに繋げていただきたいと思います。

以上です。

【山田座長】

深町先生どうもありがとうございました。山から繋がっている独特の地形であることとか、美しい水系があることとか、もしもこれらが失われると、結局丹後半島の魅力が失われることにも繋がって、本末転倒になるから、自然とか環境面からの十分な対応が必要だというご意見をいただいたと思いますので、これも今日メモしておいていただきたいと思います。

では順にいきたいと思います。次に、大西先生お願いします。

【大西委員】

地元の方のお話を伺いながら、この地域には色々な魅力があるなと思います。私も京都に住んでましたが、京都市内でしたので、年に1回ぐらい、こちらの方に若いときに遊びに来たりしてましたが、まだまだ僕も知らない魅力があるんじゃないかなと思いました。是非、またそれらを見させていただく機会もいただければと思います。

すでに、山陰近畿自動車の重要性については、もう私自身も疑う余地もなく必要だと思っていますが、どのような視点で必要かということです。

1つ目は災害の話は、かなり出ていますが、能登半島地震の時の話で、やはり半島ということで、こちらに住まれている方も一種の危機感が芽生えたと思いますが、大きな災害が起こった時に何をやるにしてもまず道路がないと何もできないってところです。例えば電力、通信、基地局の修理等。そういうものも、道路がないとできないので、先ほどからリダンダンシーという言葉が受けますが、道路を作っても、やはり壊れにくいことが大事なんだろうと思いますので、災害に、外力に強いような道路が必要かなと思います。

2つ目は、5つの目標ですが、産業に関連するかもしれませんが、物流の話で、舞鶴港があります。今調べると、舞鶴港からは、金属機械工業品の輸出量が多いようで、この京丹後市にも工場が立地していると思いますが、結構広く、豊岡まで含めて、影響があるのではと思いますので、その辺の効果も入れ込んだ方がいいかなと思いました。

3つ目は、目標の1から5に含まれていないので、是非、考慮していただければと思ったのが、この人口減少の中でどうやって、若い人を取り込むかという話がものすごく重要で、医療の話でも、人がまずいない、新しい人が住まないとなかなか地域が維持できないところです。その時に何が重要かといえば、子育てし

やすいとか、住みやすさの問題だと思います。これは道路のどこに線を引くかということにも、関係するかもしれないと思います。やはり、地元の人にとって、とにかく使いやすいという視点は、結構重要だと思いましたので、この1から5に、仮に足すのであれば、何か医療にも関わるかもしれないですが、暮らしや、もう少し広い住みやすさという視点で、目標を捉えればいいのかと思います。若い人が入ってくるということは、一番、地域存続にとっても重要です。

関係人口の話が冒頭にもありましたが、この地域の魅力を知ってもらって、ここで住み心地が良いと思っていただく。例えば、保育園もこの道路を使って行きやすくなるとか、この道路を少しくまく使って住み心地の良い町をどうやって作っていくかという視点も結構重要だと思いましたので、ぜひそういう観点も考慮いただければと思います。

【山田座長】

どうもありがとうございました。最後の若い世代の定着というのは、広く言うと多分経済的な話になると思いますが、政策目標のいずれかのボックスの中に書いておいていただくのがよいと思います。若い世代の定着は、京都府内のいろいろな町でも考えられてますけど、結局仕事も必要であり、インフラも必要であり、総合政策になります。

それに向けて、このような道路が役立つということが重要です。このエリアは、高齢化も進んでいますよね。ですので、そういう面でも少し書いておいていただきたらと思います。

それから、舞鶴から豊岡にかけての経済圏の形成にも繋がるという御意見でもあったと思います

お待たせしました。谷口先生、よろしく願いいたします。

【谷口委員】

私は、福知山公立大学におりまして、協働のまちづくりに取り組んでおります。丹後では伊根町と与謝野町で総合計画に関わらせていただいております、丹後が大好きで、よく伺っております。今、皆様のお話を聞いていて、もうどれも重要だと思いました。

私の専門分野からしますと、その重要なことを、どんなプロセスで決めていくのかというところが大事だと思います。やはり情報を市民と専門家、行政でしっかり共有していくということ、これがまず第一歩だろうなと思いました。そういう意味では、この委員会も公開をされており、ホームページ等を見ましても、各市町も、この件に関しては情報も発信されていらっしゃると思いますので、そこを丁寧にやっていくことによって、丹後にお住まいの方が、この高速道路ができるとい

うことに、自分の暮らし、自分の子どもの生活にどう繋がっていくのかということ、考えて主体的に動ける、そんな可能性が出てくるのではないかと思います。

先ほど尾崎委員がおっしゃっていました市から出る人が多いという話、いかに魅力を作っていくのかというこれが非常に大事だと思います。高速道路ができることによってどんな魅力がつかれるのか、これは、地域外の人がどのようなニーズを求めているのかということをしっかり把握する必要があります。よって、今日提案のあったアンケートは、このエリア内が主ですけれども、エリア外の近隣市町であるとか、都市部の例えば観光事業者、場合によっては産業に携わっている人が、丹後に高速道路ができたら、どんな行動をとるのかというようなニーズを把握する調査を行い、市民に伝えていくが重要ではないかなと思いました。

もう1つは先ほどから出ている景観の話です。これはとても大事だと思います。加えて、いわゆる観光地の景観ではなく、文化的景観という概念でくくられますが、日々の暮らしの中の景観です。丹後は本当に里山が綺麗です。田んぼがあって、海があって、山があって、久美浜の辺りも湾もとっても綺麗ですし、ですから日々の人々の暮らしの中で作られてきた景観、これはやはり草刈する人がいないと里山は美しくなりませんし、田植えする人がいないと里山の景観は変わりますし、このような日々の暮らしでできている景観、いわば暮らしも含めてですが、悪い影響を極力減らし、先ほど大西先生がおっしゃられた日々の暮らしにどれだけ良い影響を与えてくれるのかを、市民も一緒に考えられたら、すてきだなと思いました。

もう1点、非常に懸念しているのは、鉄道との関係です。私は、今年度、北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会に参加しております。京都北部にとって鉄道は重要な市民の足ですが、高速道路が通ることによって鉄道利用は、悪影響を受けるんじゃないだろうかということです。この懸念は、今紹介いただいたアンケートにも市民から意見が出ていました。

非常に難しい問題だと思いますけれども、これは単に乗降客数を増やす、減らすということではなくて、市民として、行政として、公共交通機関というものをどうとらえていくのかという、これ政治的な問題も出てくるかなと思いますけれども、そんな議論もしていく必要があるのではないかと思います。個人的には、鉄路はとても大事だと思いますので、残していきたいと思いますし、高速道路も当然大事ですので、うまく両立して相乗効果が生まれるような、そんな知恵がまさに協働、行政、事業者、そして市民、一緒になって作っていったら、すてきだと思います。

最後に、故郷宇治田原町に建設が進む新名神の開通時期が、未定になりました。2回延期されての未定の発表です。これは、地元にとっては大変な話で、事業者

は特にそうです。土木のことはわかりませんが、このような大規模な土木事業は、1年2年延びるっていうのは当たり前なのか、そうじゃないのか。そのあたりの感覚は、何か少し市民感覚とずれがあるような気がしますので、非常に長い年月の中での計画だと思いますが、その市民感覚と行政感覚、専門家の感覚のずれをどう均していくのか、情報共有を丁寧にしていくことがとても大事だと思います。以上です。

【山田座長】

ありがとうございました。

情報共有やアンケートなど、施工に向けての計画の手続き論の話もありましたし、景観面、鉄道との競合性、施工期間が長くてしかも不確実だという話もありました。事実として、非常に長かったり、また何年延びましたということがよくありますが、それについて今ここでどう回答するか、事務局からできないとは思いますが、そういう声があるということは、明記しておいて欲しいです。

それでは最後三田村委員お待たせしました。どうぞ御意見お願いいたします。

【三田村委員】

はい。三田村です。私は山陰海岸ジオパークの学術部会長をしてまして、山陰海岸ジオパークは、東は丹後半島の経ヶ岬から西は鳥取市の青谷の地区まで大体東西140km程、3府県に跨る領域がジオパークに設定されております。今、この領域には高規格道路が整備されてきて、豊岡から西側に関してはかなりの部分の整備がなされてきました。山陰近畿のこういう高規格道路がしっかりと完成すると、東西方向の軸が、非常に強固になるということです。ですから、観光や地域振興において非常に重要な道路として位置付けられるだろうと思っております。

私は地質関係の人間ですので、地震、地すべり、土砂災害といったところで見ますと、この地域は、特に久美浜の東側の山地側は、地すべりが多発している地域です。この前の能登半島の地震を見ましても、国道249号はトンネルが崩落したり、法面が崩れて通れなくなったりといった形で道路が寸断されましたので、そういうことができるだけ発生しないような道路計画というものが非常に大事になってくると思います。

しっかりとした土砂災害のリスクの把握、既存の地すべり地形がどこにあるのか、斜面崩壊が起こりやすそうな場所がないのか、あるいは土石流で、道路に影響するような場所がないのかという、観点で十分にリスク回避がなされるような道路計画、道路選定をお願いしたいと考えています。

もう1つは、道路を建設する際のことを想定して、考えておいてほしいと思いますが、例えば、おそらく今回かなりの区間がトンネルによる工事になってくる可能性があります。地質体、地層の中に含まれている有害な重金属などが場合によると問題になって、工事の経費がかさばってくるというようなことにもなりかねません。そういった地層の中の重金属の分布状態や、この地域にかつて稼働していたような鉱山跡、そういうものがあるのかないのか、ぜひ事前に調査していただいて、リスク回避をお願いしたいと思っております。以上です。

【山田座長】

どうもありがとうございました。土砂災害、いわゆる自然災害のリスクと、あともう1つ、日本全国で結構問題になっておりますが、道路施工時の地質についてです。それによって随分、施工費用が変わってくるということにもなりますので、事前に科学的に地質のことが分かって、費用の確実性が高まると、計画面でも進めやすいですから、非常に示唆深いご意見をいただいたかと思えます。どうもありがとうございました。

委員の皆様から一通り御意見をいただきましたが、あと犬丸所長から御意見があれば、お願いします。

【アドバイザー】

実務をしてる人間として見ておりますと、どうしても丹後半島は、現在、脆弱な道路網です。例えるなら毛細血管しかないというところを感じております。やはり大きなきちんとした動脈を、アプローチとして持つということです。

我々の職員も能登半島へ TEC-FORCE として派遣されまして、帰ってきた人間に聞きますと、やはり道路がガタガタであり、それによって、インフラや避難が、機能しないということを言っていますので、5つの観点、達成すべき、政策目標のところですが、やはり防災代替路。ここを、きちっとすることで残りの4つが、ついてくるんじゃないかというふうに考えております。

経験上、そこでしか、意見することができませんが、私からは大動脈をきちっと整備するっていうところを、皆さんで考えて、今後、検討を進められたらどうかということ、意見として述べさせていただきます。以上です。

【山田座長】

どうもありがとうございました。毛細血管ばかりで、動脈が必要ではないかという御意見をいただきました。

これで一通り御意見をいただいたこととさせていただきたいと思います。事務局の方で挙げていただいた政策目標はずれていたということではなく、それも含んだうえで、委員の皆様から補足をいただいたので、必要なものは明記していただいて、回答していただけたらと思います。

また、政策目標を設定してから、この後ルートの話に入っていくわけですが、基礎自治体の京丹後市の御意見は、非常に重要です。ただし、今日は代理の方々に来ていただいており、川口委員、広野委員からは御意見をいただけていないので、京丹後市から、すなわち、基礎自治体の方からの御意見も聞いておく必要があるかと思います。それは次回いただくということとさせていただきたいと思いますが、事務局はそれでよろしいですか。

【道路計画課長】

はい。ありがとうございます。事務局といたしましても、京丹後市のまちづくり、そのためにもこの高速道路を作りたいと思っていますので、是非まちづくり、目指す姿、この高速道路を使って、どんなまちづくりしていただけるのかということをお聞かせ願えたらと思います。そのように調整をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

【山田座長】

それではよろしく申し上げます。時間の方が、終了を迎えてきましたので、最後に次第8、議題8だけが残っています。事務局から簡単に説明をよろしく申し上げます。

【道路計画課長】

はい。最後に事務局の方から、今後のスケジュールにつきまして、お話をさせていただきます。右方に資料8、その他と書いてある冊子がありますでしょうか。

見開きですが、ページをめくっていただきますと、フローチャートがでてまいります。これに基づきまして今後のスケジュール、この委員会、3回と最初申し上げましたこの3回を、どのような手順でやっていくのかということをお説明させていただきます。

本日、第1回委員会を行っていただきました、たくさん貴重な意見をいただきましてありがとうございます。この意見を踏まえまして、あと先ほど言いましたアンケート、ヒアリングを行い、4月中を目途にとりまとめさせていただきます。それから、それも踏まえて、第1回の技術検討部会で、5月の下旬から6月上旬になると考えております。こちらを開催いたしまして、これらの意見、幾つかの、

今日の意見、アンケート、ヒアリングの意見、皆様のご意見、それから技術検討部会への検討を踏まえまして、次回、第2回、このメンバーでの、第2回の検討委員会につきましては、6月下旬から7月上旬ぐらいを目途に、開催させていただければと思います。この第2回委員会では、今日御議論いただいたものを、少しブラッシュアップいたしまして、政策目標を確認させていただきます。その上で、2km幅のルート帯を、第1回の検討は、技術検討部会の方でしっかりと検討いたしまして、これの評価をいたします。

またそれを受けてまた更にもう一度市民の方々と、意見交換、意見聴取いたしまして、さらに検討部会を通じて、第3回の委員会は、この秋を目途に開催させていただきます。この中で、250m幅まで追い込み、絞り込んでいって、概略ルートの評価を行ってまいりたいと思っています。

以上で、今後のスケジュールについての説明です。

【山田座長】

ありがとうございました。今スケジュールが示されましたけども、概ねそのような進め方で良いと思いますが、皆さん御意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは概ねこのようなスケジュールに沿って進めていくということで、本日、これを最後の議題としまして、議事を終了したいと思います。

委員の皆さんよろしいでしょうか。

はい。ありがとうございます。それではこれもちまして議事進行を事務局の方にお返ししたいと思います。よろしくお願いします。

【道路計画課計画係長】

ありがとうございました。

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御協力いただき、誠に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、本日、委員の皆様の内容を御確認いただいた上、公表させていただきますので、御了承願います。

それでは最後に、濱田京都府交通部長より一言御礼を申し上げます。

【建設交通部長】

建設交通部の濱田です。長時間どうもありがとうございました。

山陰近畿道の久美浜までの道路計画を、都市計画として最終的に決定するのは、法律的には京都府知事ということになるわけですが、本件の委員会は言わば

その土台を作っていくための会でございます、委員の皆様には、医療や産業など、幅広い観点から貴重なご意見を賜り、誠にありがとうございました。

私事で恐縮ですが、最近魚釣りを趣味にしております、中でも浅茂川漁港から出る遊漁船に乗るのが一番好きですが、その他御当地には多数魅力がありまして、このような魅力をつなげて、活性化に繋げていくことが規格の高い道路を整備することの究極的な目的です。逆に申しますと道路は、地域活性化の手段に過ぎないということです。

あと事務局の方から、大事な道路なので国のガイドラインに従って道路計画を作っていきますと御説明させていただきましたが、国のガイドラインは何を目指しているかと申しますと、計画づくりの初期の段階から、有識者や、広く地域の皆様の声をお聞きして反映させていくことによって、共通認識を、共通の目的意識を作っていくために、手続きを定めていくものです。

知らない間に道路計画ができていたとか、建設が始まっていたということがないように進めていった方が、結局は早くでき、地域に望まれるもの、良いものができるという、この反省等を踏まえて定められたものです。

知事が申しておりますとおり、京都府といたしましては、従前から北部振興を非常に重要なテーマとしておりまして、規格の高い道路の整備は振興や発展の基盤です。具体的な道路計画ができて初めて企業などが立地を決めてくるというようなこともあります。地域の皆様が描く将来像の実現に役立つ道路計画を作ってまいりたいと考えておりますので、引き続き御指導をよろしくお願い賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。

【道路計画課計画係長】

それではこれもちまして、第1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。