

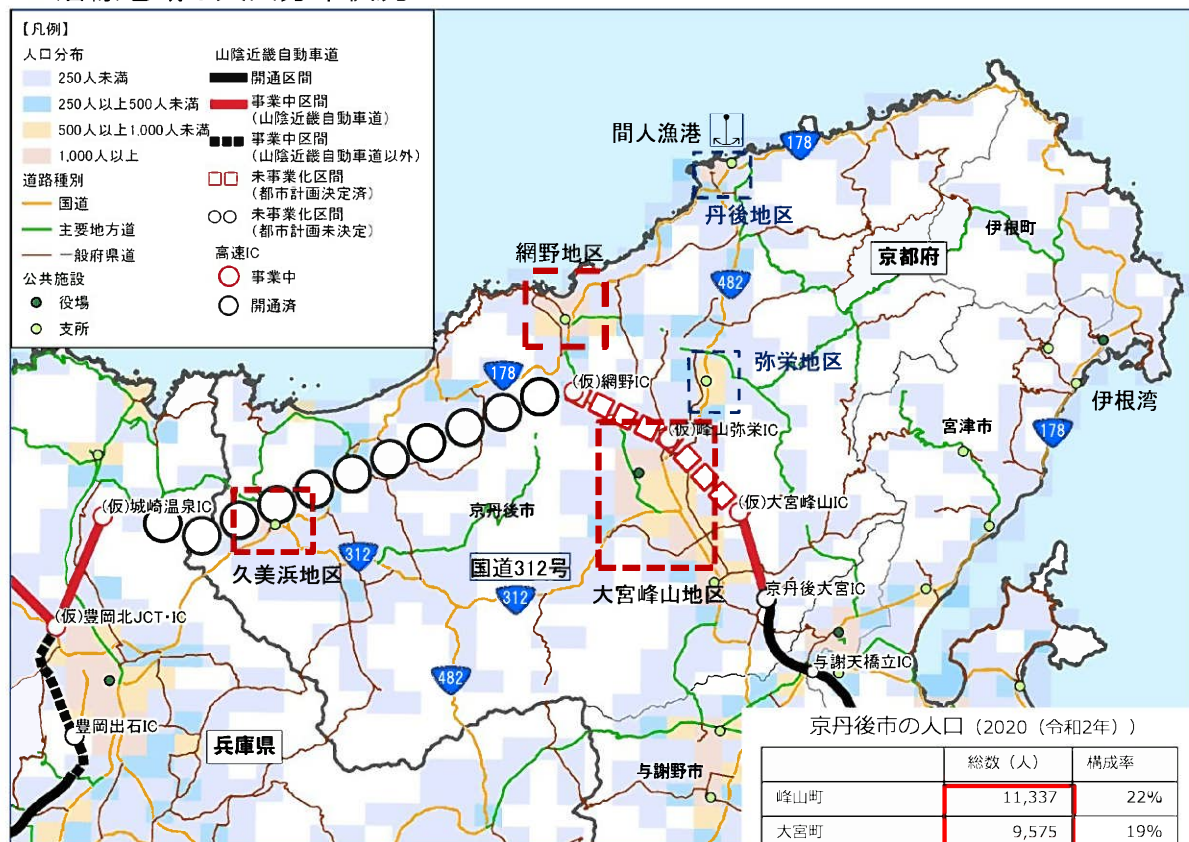
# 地域の概況・課題と政策目標（素案）について

# 地域の概況と課題（人口）

- 大宮峰山地区（約20.9千人）、網野地区（約11.8千人）、久美浜地区（約8.8千人）に人口集積がみられる。
- 丹後地域の合計特殊出生率は、全国、京都府よりも高く、1.8人程度で推移しているが、京丹後市の人口は、昭和25（1950）年の8万3千人をピークに減少が続き、令和2（2020）年では5万860人となっており、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、対策を何もしなければ、**更に人口減少が進み、令和27（2045）年には約3万2千人、高齢化率は約50%になると予測されている。**
- 少子高齢化・人口減少の進展による**経済活動や地域コミュニティの維持などへの影響が懸念される。**

⇒人口減少を前提としながら、定住人口だけでなく、関係人口・交流人口を増やしていくことが求められる。

## ■沿線地域の人口分布状況



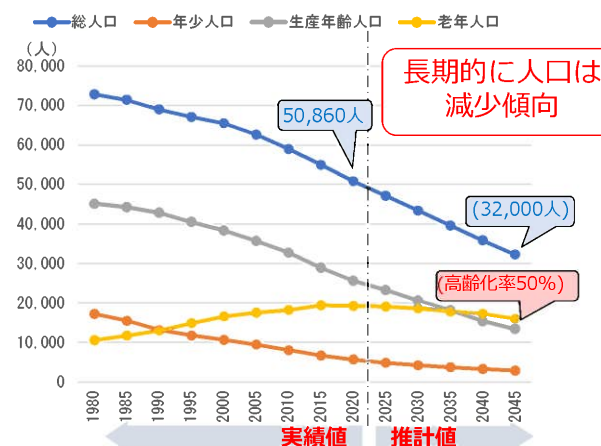
京丹後市の人口（2020（令和2年））

	総数（人）	構成率
峰山町	11,337	22%
大宮町	9,575	19%
網野町	11,778	23%
丹後町	4,657	9%
弥栄町	4,671	9%
久美浜町	8,842	17%
京丹後市（合計）	50,860	100%

出典：京丹後市「令和2年国勢調査結果」

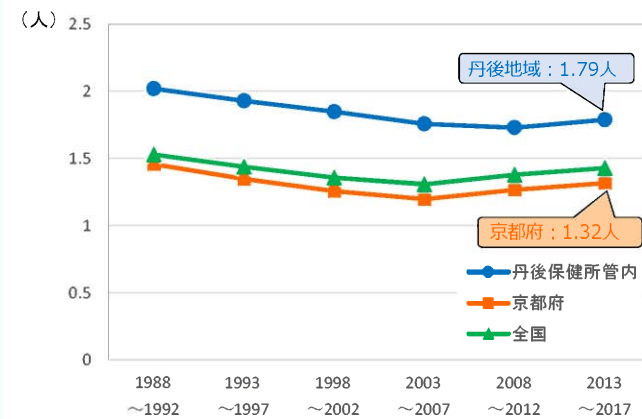
出典：総務省「令和2年国勢調査」/ 令和2年国勢調査メッシュデータ

## ■京丹後市人口の推移



出典：総務省「国勢調査」  
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

## ■合計特殊出生率の推移



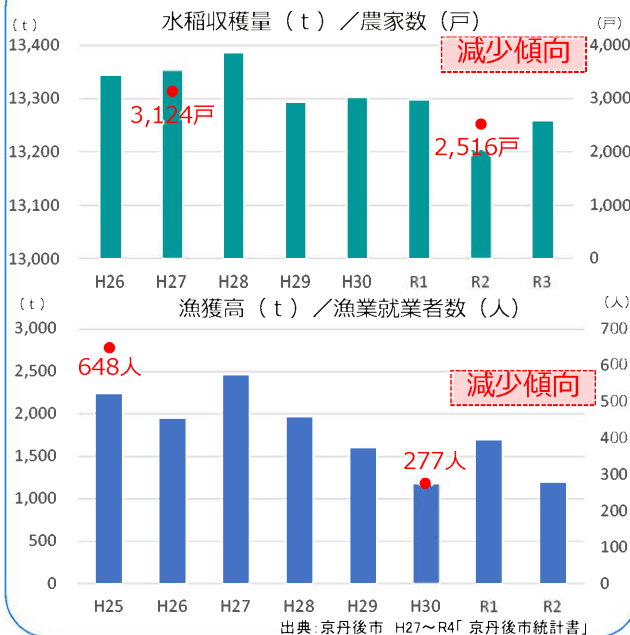
出典：厚生労働省「人口動態統計特殊報告」

# 地域の概況と課題（産業）

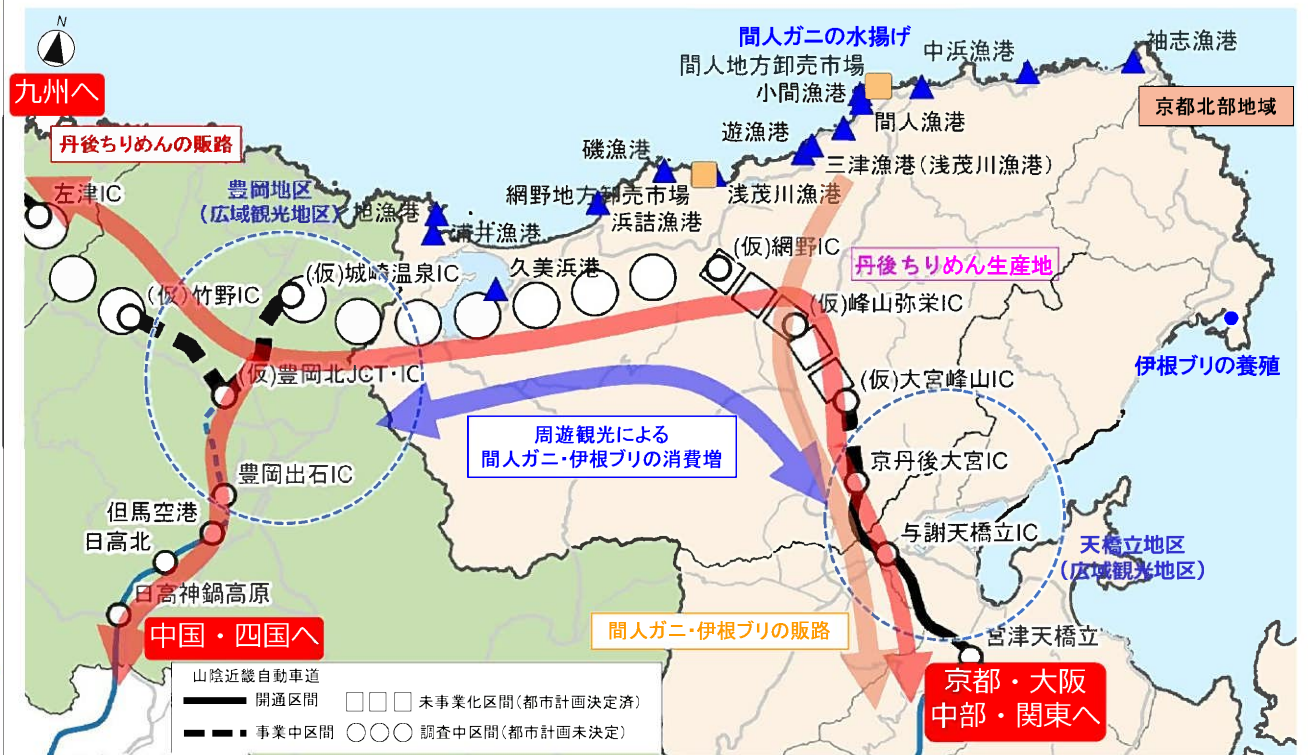
○戦前から丹後は日本一の絹織物生産地となり、今やそのシェアは全国の約88%に上る「丹後ちりめん」、日帰り操業により鮮度が高く、味や品質などすべてにおいて最上級といわれている「間人（たいぎ）ガニ」、日本三大鰯（ブリ）漁場とである伊根漁港で水揚げされる「伊根ブリ」など、全国的に高い評価を受ける地域ブランドに強み。

⇒**就業者の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おり、労働生産性の向上が課題。**  
**人流・物流ネットワークの強化による地産地消・地産来消の促進や輸送時間の短縮による販路拡大などが必要。**

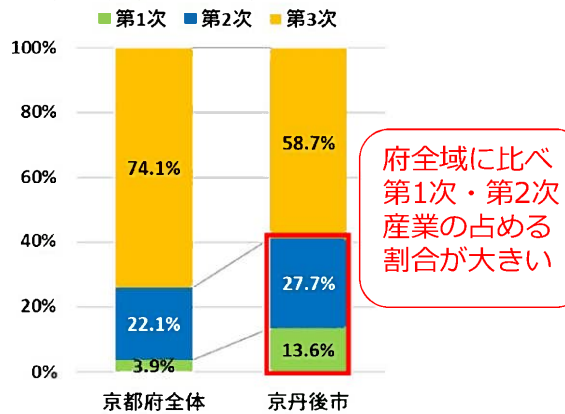
■京丹後市の一次産業生産量



■丹後地域の特産品と販路



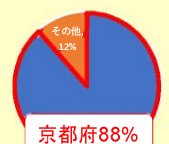
■産業別就業者の比率



丹後ちりめん

第2次産業

擦りのない経糸(たていと)、強い撚りをかけた緯糸(よこいと)を交互に織り込み、精練によって糸が収縮、生地前面に細かい凹凸の「シボ」ができた織物です。

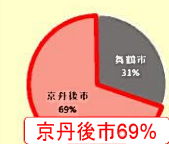


出典: 丹後織物工業組合HP  
全国出荷数量: 666千m2  
出典: R3経済センサス活動調査

間人ガニ

第1次産業

間人漁港(京丹後市丹後町)に水揚げされたカニ(ズワイガニ)は、平成18年に特許庁の地域団体商標を取得し、「間人ガニ」と呼ばれています。

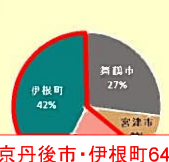


出典: 京都府HP  
京都府漁獲合計: 62t  
出典: H30 海面漁業生産統計調査

伊根ブリ

第1次産業

日本三大ブリ漁場の伊根町で採れる良質な脂を蓄えたブリを使った「ブリしゃぶ」は丹後地方発祥ともいわれている料理。(諸説あり)



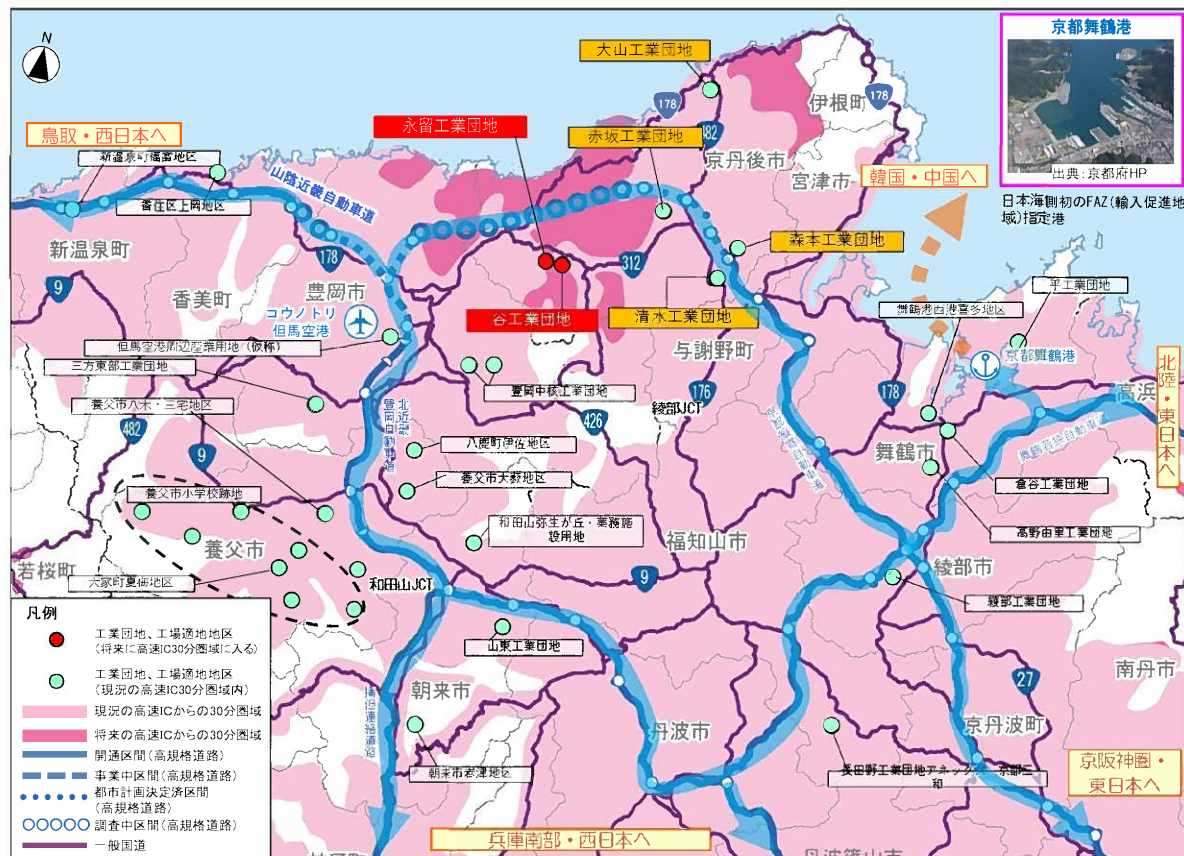
出典: 伊根町観光協会HP  
京都府漁獲合計: 770t  
出典: H30 海面漁業生産統計調査



# 地域の概況と課題（産業）

- 丹後地域は機械金属関係企業が集積し、高い国内シェアを有する企業が存在。
- 京都縦貫自動車道の全線開通、山陰近畿自動車道の開通に伴い製造品出荷額・新規工場立地件数は増加したが、H30以降は伸び悩み。
- 輸送ルートである国道178号、312号沿道には高速IC30分圏域に含まれない工業団地が存在し、新規工場立地は停滞。  
⇒労働力確保や物流の効率化が課題。人流・物流ネットワークの強化による通勤圏の拡大や、京都縦貫自動車道の他にも、兵庫県域（北近畿豊岡自動車・播但連絡道路）も使った新たな出荷ルートの確保などが必要。

## ■山陰近畿エリアの工業団地立地状況と高速30分IC圏域



## ■京丹後市に立地する企業

### 株式会社日進製作所

超精密加工機械・生産ラインシステムを製造。ホーニングマシン（自動車等の部品の穴をミクロン単位の精度で仕上げる工作機械）は国内シェア50%以上を占めている。



### 株式会社エクセル電子

スマートフォン等の部品の防水ジャックや防水コネクタを製造。主要販売先はパナソニック（株）、ソニー（株）、京セラ（株）等。

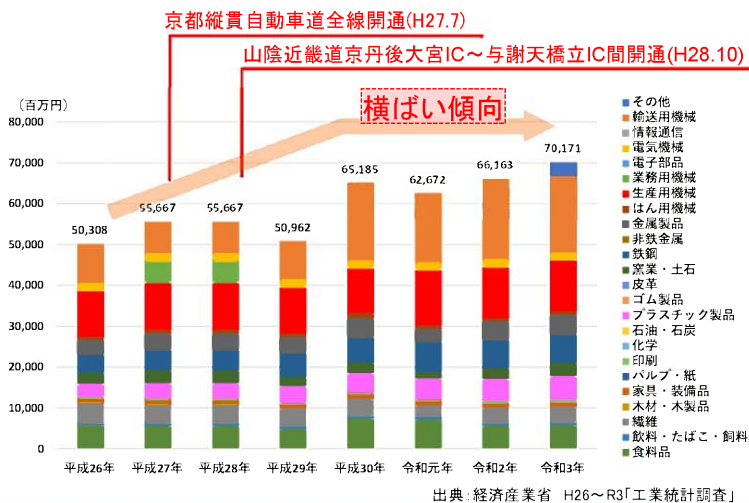


### 株式会社紫野和久傳

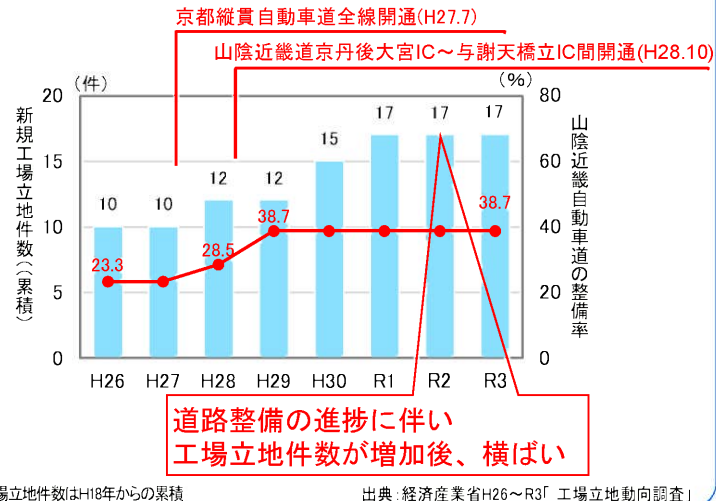
丹後地域発祥の料亭和久傳が展開するおもたせを製造する会社。全国の百貨店で商品が取り扱われる。



## ■京丹後市の製造品出荷額



## ■京丹後市の新規工場立地件数





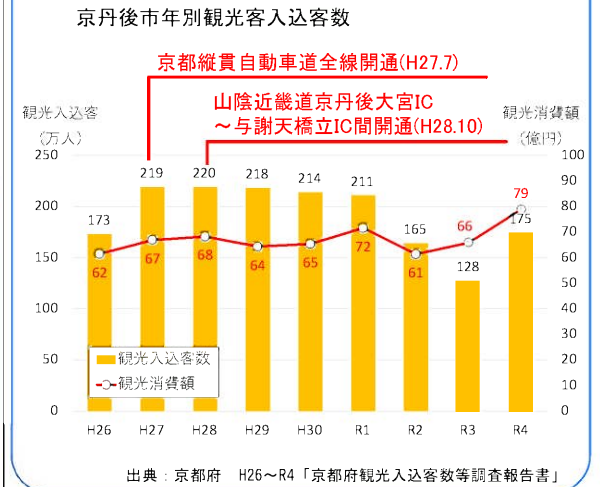
# 地域の概況と課題（観光）

- 2023温泉総選挙において、絶景部門全国1位を獲得した夕日ヶ浦温泉など、対象エリアには魅力ある多様な観光地が存在
- 京都府、兵庫県、鳥取県はユネスコが認定している山陰海岸ジオパークを活用した3府県連携の広域的観光を推進している。  
⇒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十分に引き込めておらず、観光拠点間における周遊性向上が課題。  
優れたポテンシャルを有する観光資源を活かす観光ネットワークの強化が必要。

## ■ 山陰海岸付近の観光地及び著名地点観光入込客数



## ■ 観光客の推移



## ■ 京丹後市久美浜～網野周辺の主な観光地

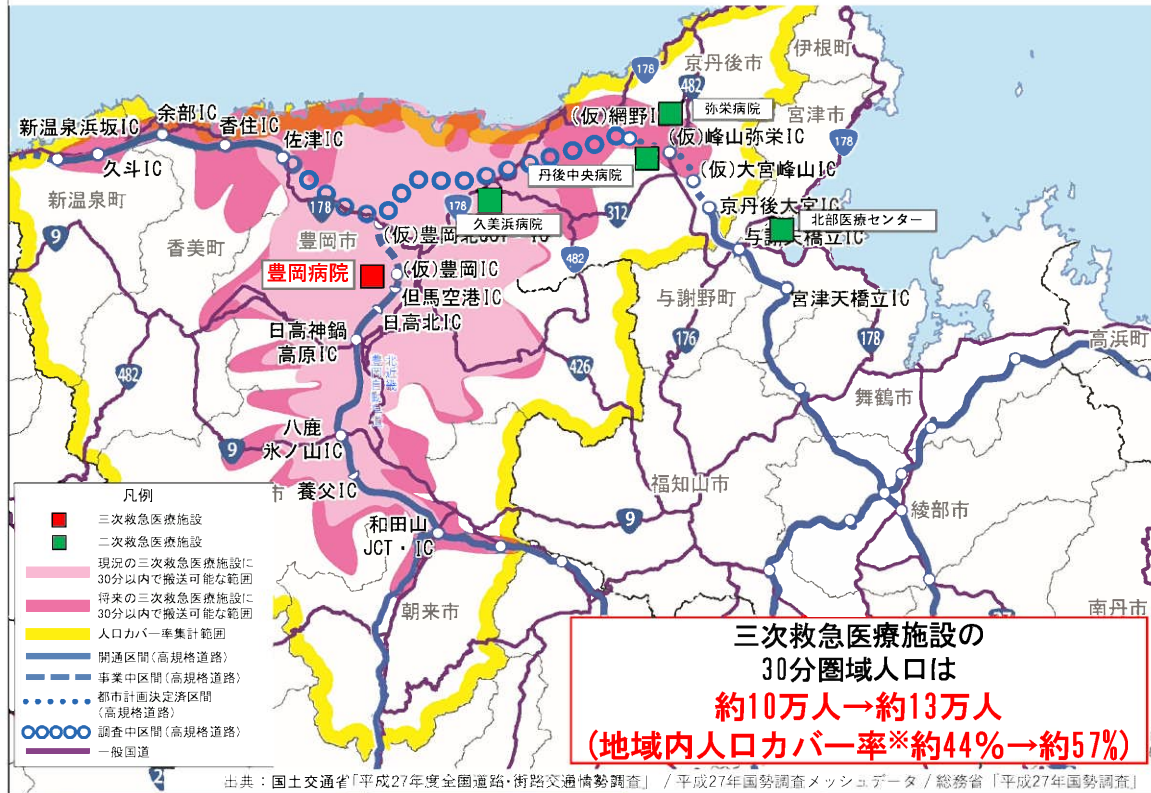


# 地域の概況と課題（医療）

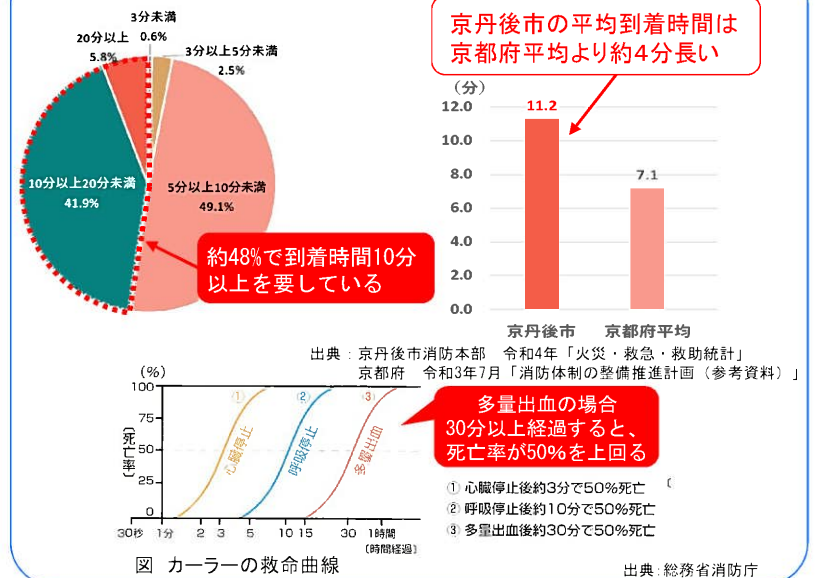
- 京丹後市を含む京都府北部は三次救急医療施設である公立豊岡病院のドクターヘリ（3府県共同ドクターヘリ）の運行範囲であるが、原則として、午前8時30分から日没30分前までの運行かつ有視界飛行が原則であるため、悪天候時や夜間は運航できない。
- 京丹後市、兵庫県北部地域における豊岡病院への車両による30分圏域人口カバー率は44%と低水準。また、京丹後市域では、人口分布が広範囲に及ぶため、救急現場到着所要時間は約48%が10分以上を要し、平均到着時間は京都府平均よりも約4分長い。

⇒**住み慣れた地域社会の中で、安心して暮らせる環境づくりが課題。**  
**三次救急医療施設への搬送手段の多様化、速達性のあるルート確保などが必要。**

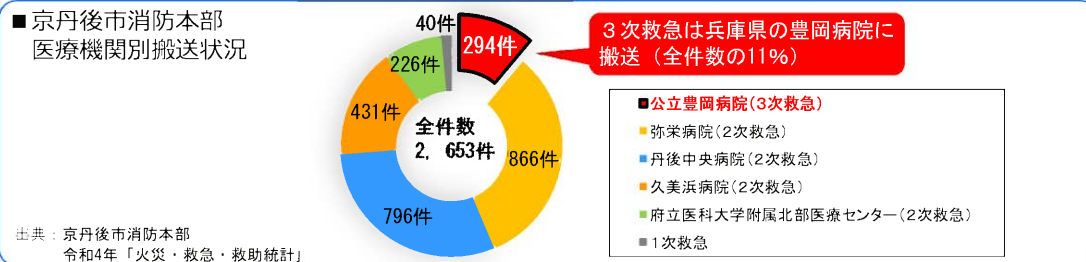
## ■山陰近畿自動車道による三次救急医療施設までのカバー圏域の拡大



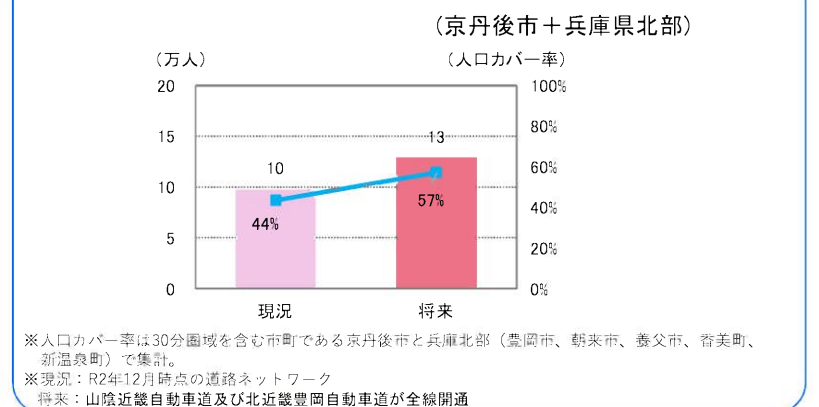
## ■救急現場到着所要時間別出場状況



## ■京丹後市消防本部 医療機関別搬送状況



## ■3次救急医療の30分圏域カバー人口

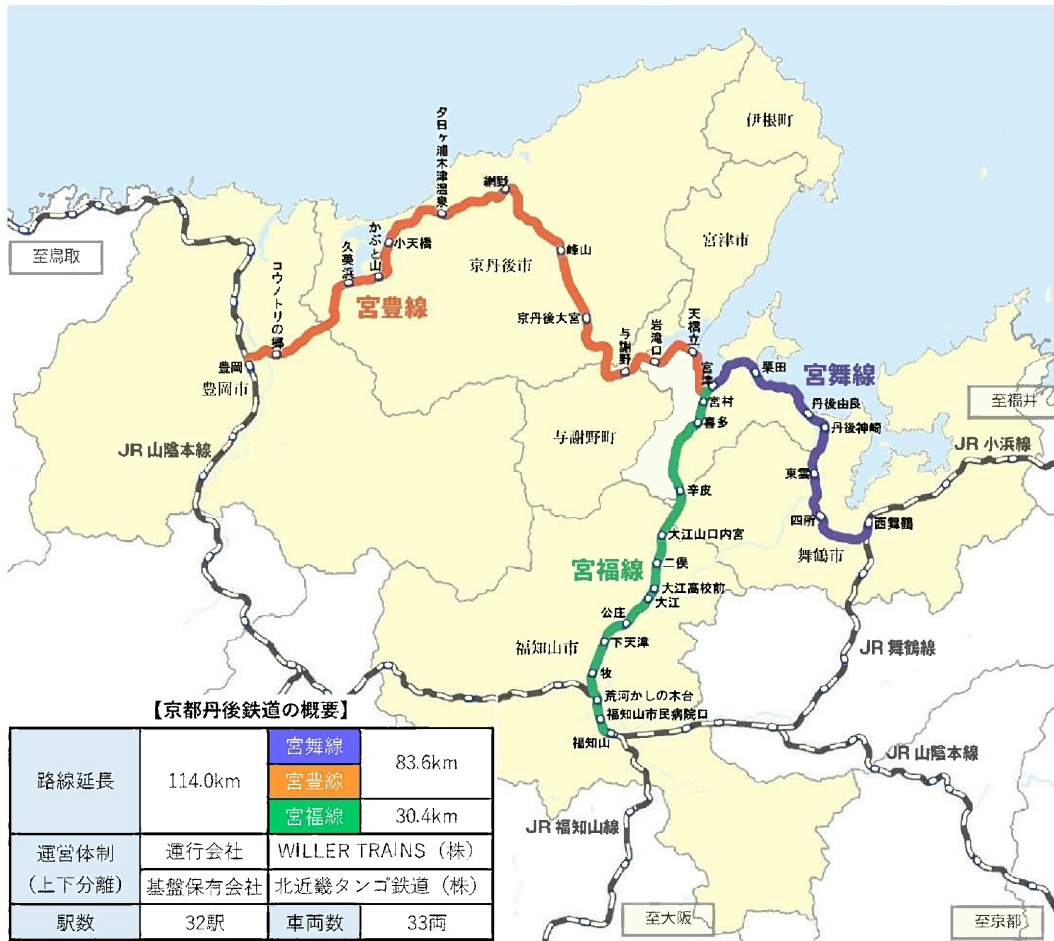




# 地域の概況と課題（地域の交通利用の状況）

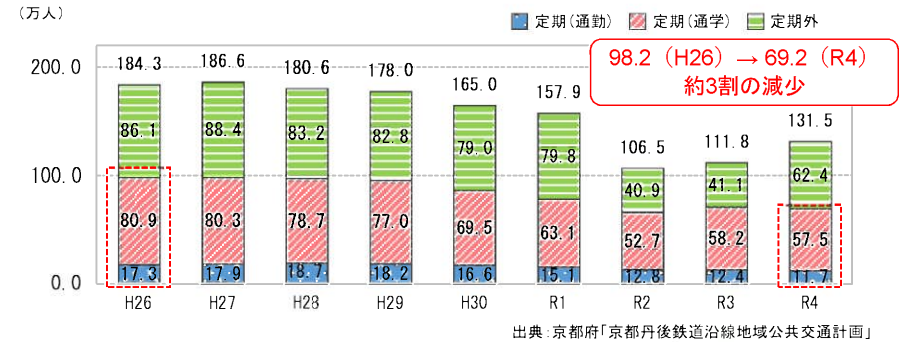
○京都府北部地域の鉄道網は、丹波、丹後地域と兵庫県北東部の但馬地域を走る「京都丹後鉄道」が存在。  
 ○鉄道の利用目的は、通勤、通学での利用割合が年間輸送人員の約5割を占めているが、利用人口は減少傾向にある。  
 ○丹後地域における主要な移動手段は、**7割が自動車による移動に依存**している。

## ■ 京都府北部地域の鉄道網（京都丹後鉄道）

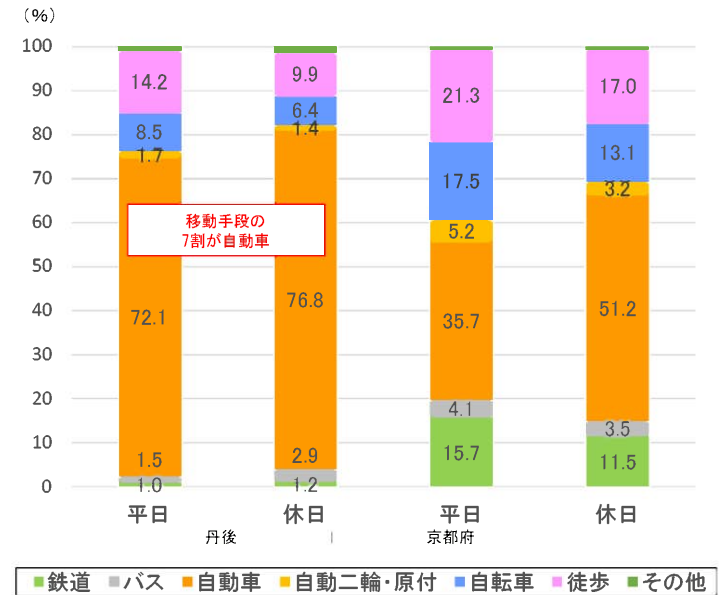


出典：「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画」京都府

## ■ 京都丹後鉄道の年間輸送人員



## ■ 丹後地域の交通手段の割合

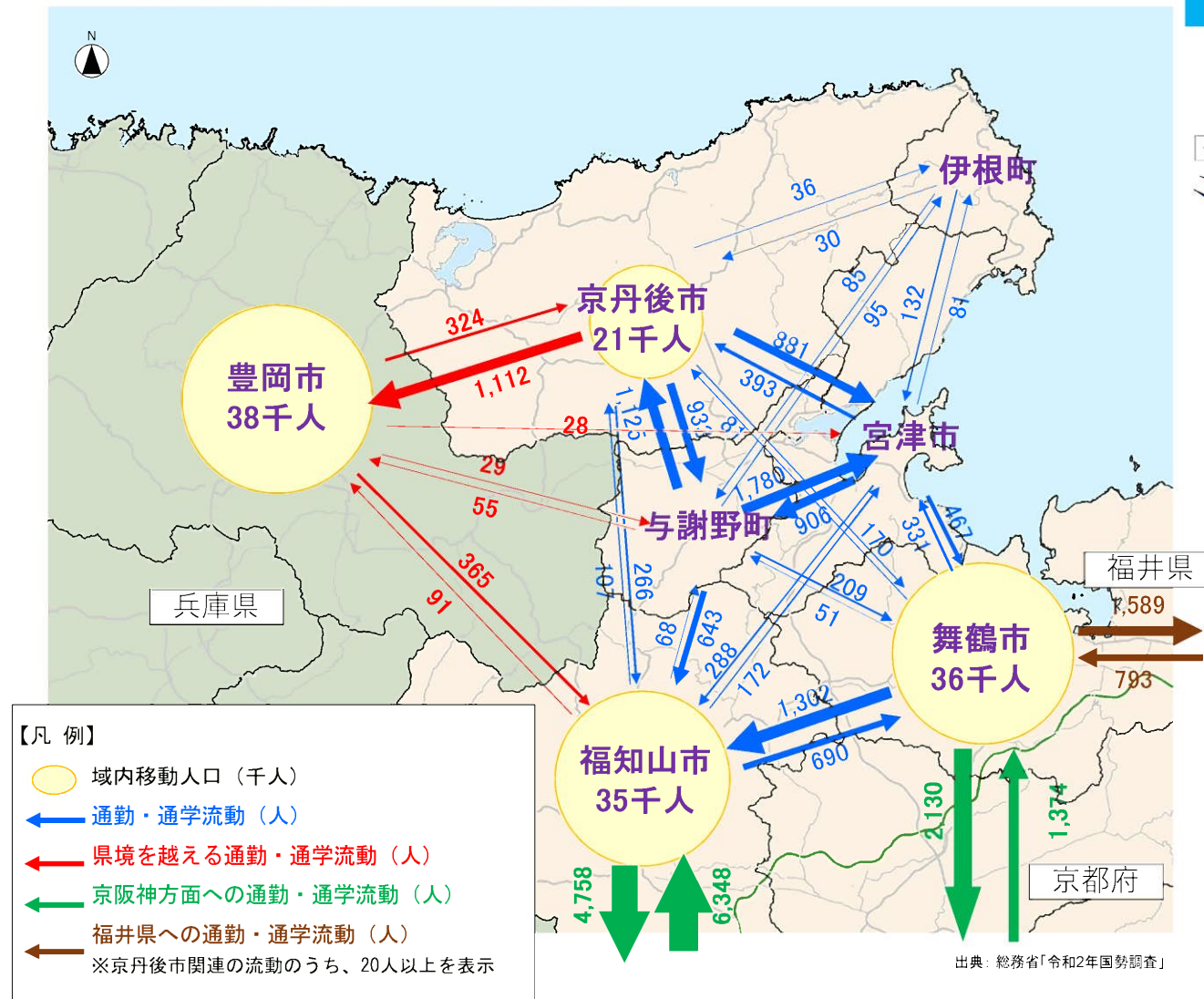


出典：京都府H25.5「京都府における人の動き～平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査集計結果から～」

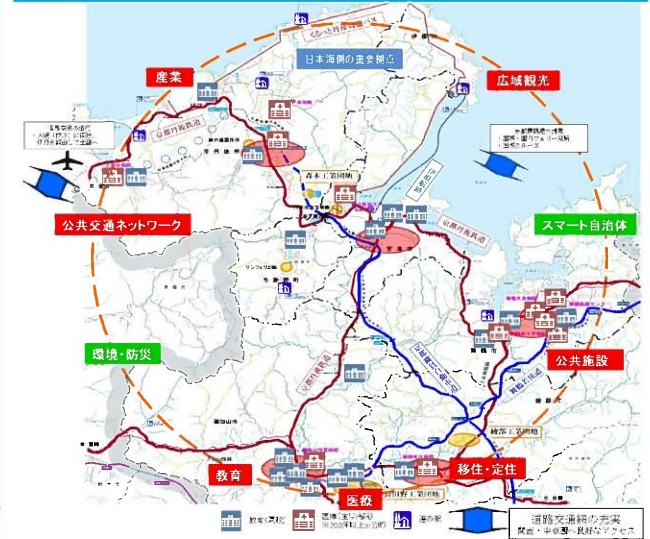
# 地域の概況と課題（地域の交通利用の状況）

- 京丹後市の通勤・通学流動は、京丹後市域内での移動が21千人と最も多い。
- 京丹後市、福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、伊根町、与謝野町の5市2町では、地域の特性を一体となり発展させるため、平成27年4月に「京都府北部地域連携都市圏形成推進宣言」を行い、地方創生に向けた様々な水平型の連携を推し進めている。
- 京丹後市から隣接市への移動は、兵庫県豊岡市との結びつきが最も強くなっており、府県を跨ぐ生活圏が形成されている。  
⇒北部地域連携都市圏域内の人流活性化が課題。通勤通学圏や商圏を拡大する人流・物流ネットワークの強化が必要。

## ■周辺地域における昼間人口・通勤通学流動状況



## 〈京都府北部地域連携都市圏〉



出典：京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会「第2期京都府北部地域連携都市圏ビジョン（概要版）」

構成自治体の人口（2020（令和2年））

市町	人口（人）
福知山市	77,306
舞鶴市	80,336
綾部市	31,846
宮津市	16,758
京丹後市	50,860
伊根町	1,928
与謝野町	20,092
兵庫県 豊岡市【参考】	77,489

出典：総務省「令和2年国勢調査」

出典：総務省「令和2年国勢調査」



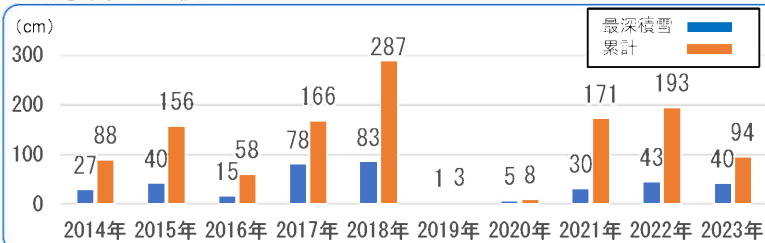
# 地域の概況と課題（現道）

- 国道312号には連続雨量170mmで事前通行止めとなる雨量通行規制区間が存在
- 丹後地域全体が豪雪地帯でもあるため、国道178号、国道312号は降雪によっても通行止めが発生
- 平成26年～令和4年にかけて、**全面通行止めが国道178号で21回、国道312号で9回発生**  
**⇒災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築が課題。**

## ■ 通行規制発生状況



## ■ 冬季降雪の履歴



**丹後地域全域が豪雪地帯(※)**  
降雪により道路交通に支障

豪雪地帯：豪雪地帯対策特別措置法（第2条第1項）に基づき指定された地域

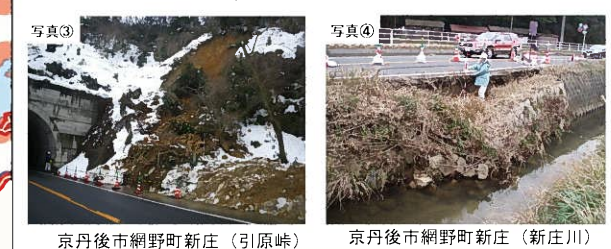


## ■ 国道178号（災害発生状況）

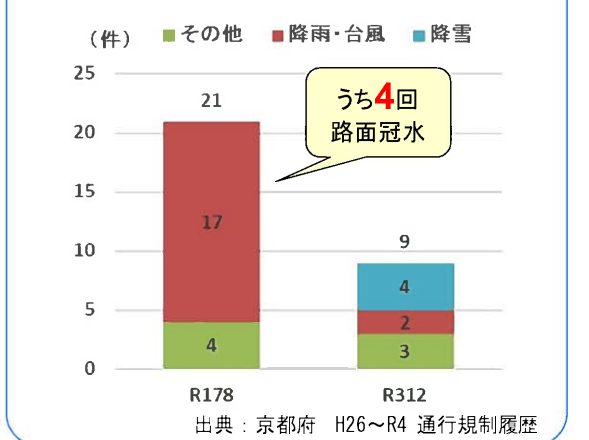
### <路面冠水、降雪状況>



### <崩土、路肩欠壊>



## ■ 災害別全面通行止め発生回数





# 地域の概況と課題（現道）

○京丹後市における主要な幹線道路である国道178号、国道312号は、踏切交差・急カーブ・幅員狭小・急勾配など、道路構造に問題がある箇所が多く、旅行速度が40km/h未満である区間や交通事故発生箇所とも重なっており、速達性・走行性・安全性に問題がある。

⇒ **道路ネットワークの機能強化による速達性・走行性・安全性の向上が必要。**

■ 国道178号、312号の幅員狭小箇所・最小縦断勾配不足箇所・最小曲線半径不足箇所および交通事故発生位置





# 自然環境の特性（地形）

【参考】

○京丹後市は、府の最北端、京都市から直線距離で約90kmに位置し、東西約35km、南北約30km、約501km<sup>2</sup>の広域な面積を有している。  
○北側は日本海に面し、その他の周囲は標高400～600mの山地に囲まれており、そこから流れ出る竹野川などの流域に盆地が形成。  
○検討区間の沿線には、網野低地、久美浜低地が南北方向に分布し、低地部を中心に市街地が形成されている。

⇒山地・丘陵地が卓越し平野が少ない。久美浜には内湾性の久美浜湾があり、海岸部には砂州や砂浜などの海岸地形が一部にみられるが、その他の海岸線は全般に急峻な山地が海に迫り、曲折した岩浜などが海岸線を形成しており、土地利用には一定の制約がある。

■丹後地域の地形図



出典：国土地理院「国土地理院地図」に加筆



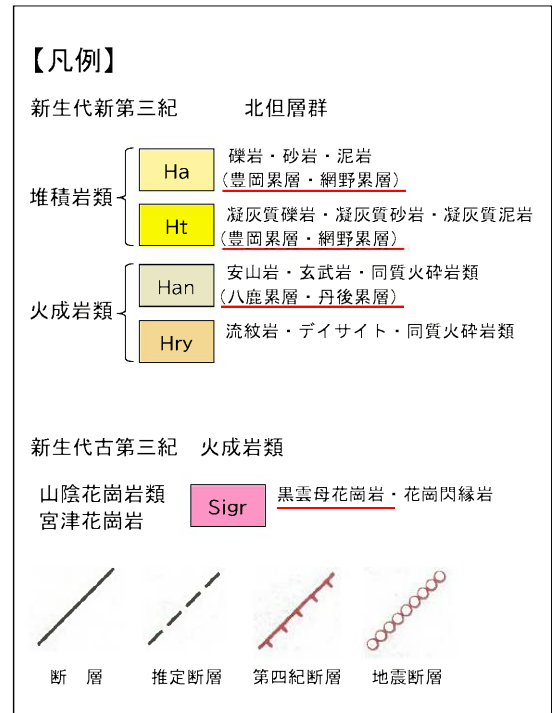
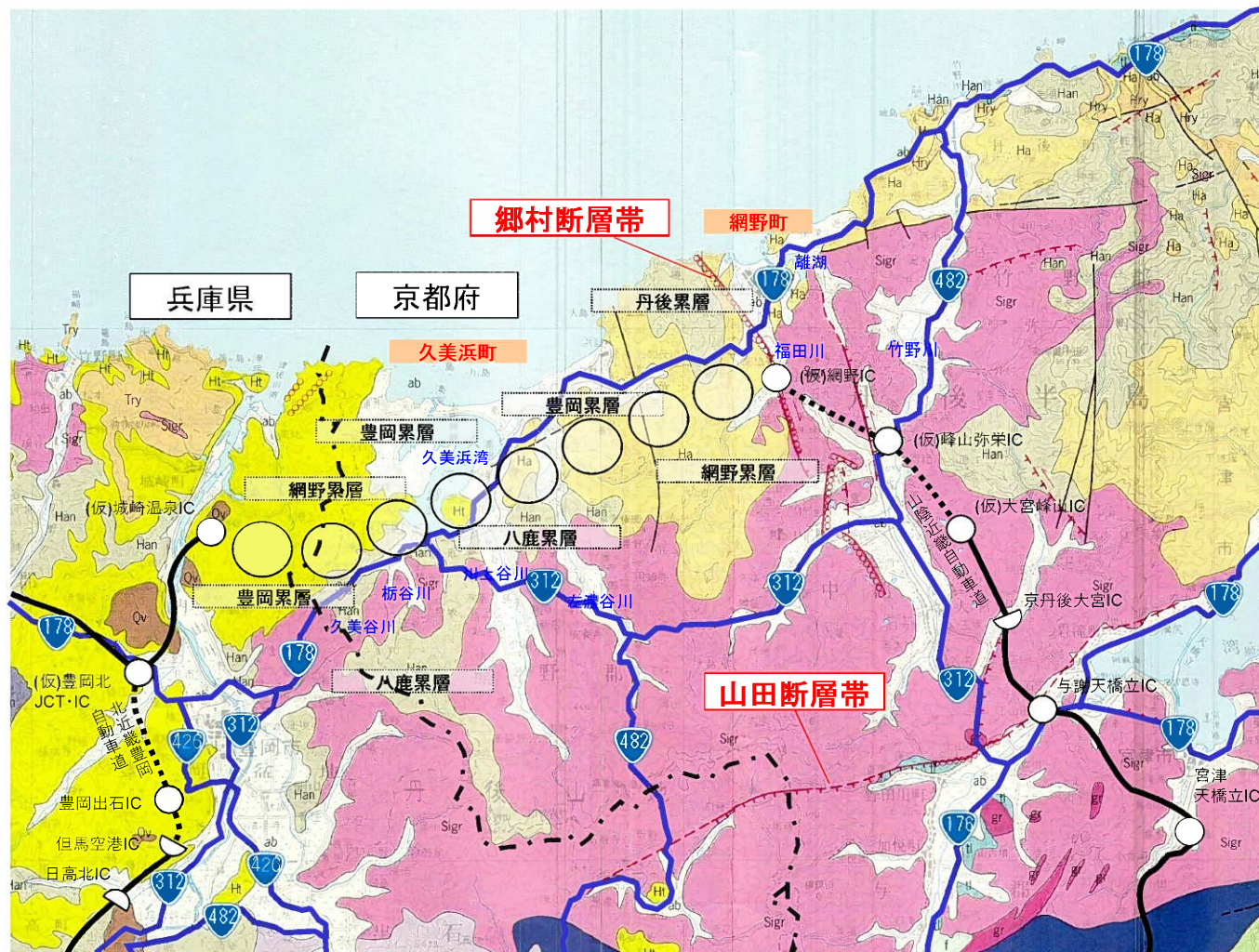
# 自然環境の特性（地質）

【参考】

- 検討区間の沿線は、主に内陸部に広く分布する「宮津花崗岩」、堆積岩類、火成岩類から成る「北但層群」を基盤とする地質構造である。
- 河川の沿岸は、未固堆積物である礫・砂・泥からなる軟弱な粘性土や泥炭層が堆積している。
- 現況道路である国道178号、312号は、地震断層の一つである郷村断層を横断している。

⇒断層の存在と斜面崩壊（宮津花崗岩）、地すべり（北但層群）等の土砂災害の発生リスクが高い地質のため、道路構造に留意が必要。

## ■丹後地域の地質図





# 自然環境の特性（生物）

【参考】

○検証対象区間である京丹後市域は、数多くの希少な野生生物の生息環境が確保されている。  
 ○これら希少な野生生物の生息環境調査は長期に渡るため、本委員会に先駆けて、令和4年から現地調査を実施中。  
 ⇒**地域固有の生物多様性の保全、生息・生育環境の維持に配慮が必要。**

## 京都府レッドデータブック



○京都府内で、絶滅のおそれのある野生生物種や緊急に保護を要する地形・地質・自然現象、学術上重要な自然生態系について掲載した資料集  
 ○府内の生物多様性をとりまく状況が大きく変化していることから、2015年版の更新に向けて調査を実施しており、各調査が終了したものは、順次レッドリストとして公表（2021、2022、2023）

### ■ 検証対象区間付近に生息が想定される重要種（抜粋）

分類	NO	種名	重要な種の選定基準				府内の生息域		
			京都府RDB	環境省RL	文化財保護法	種の保存法		京都府条例	
哺乳類	1	ニホンカワネズミ	絶滅危惧種					丹後地域 ～南部地域（京都市、乙訓地域）	
	1	アベサンショウウオ	絶滅寸前種	絶滅危惧 I A類(CR)	府指定天然記念物	国内希少野生動植物	指定希少野生生物		丹後地域
両生類	2	ヒダサンショウウオ	絶滅危惧種	準絶滅危惧種 (NT)					丹後～山城地域（局地）
	1	クマタカ	絶滅危惧種	絶滅危惧 I B類(EN)		国内希少野生動植物			府全域
鳥類	2	コウノトリ	絶滅危惧種	絶滅危惧 I A類(CR)	特別天然記念物	国内希少野生動植物			北部、京丹後市
	3	コルリ	絶滅危惧種						府全域
	4	ハヤブサ	絶滅危惧種	絶滅危惧 II 類(VU)		国内希少野生動植物			府全域 （繁殖期は北部地域、南部地域）

【哺乳類】ニホンカワネズミ



【両生類】アベサンショウウオ



【鳥類】コウノトリ



【鳥類】クマタカ



- 京都府RDB：京都府レッドデータブック2015、改訂版レッドリスト2021、2022、2023
- 環境省RL：環境省レッドリスト2020
- 文化財保護法：文化財保護法（昭和25年）、京都府文化財保護条例（昭和56年）
- 種の保存法：絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成4年）
- 京都府条例：京都府絶滅のおそれのある野生生物の保全に関する条例（平成19年）

# 自然環境の特性（生物）

【参考】

○検証対象区間である京丹後市域は、数多くの希少な野生生物の生息環境が確保されている。  
 ○これら希少な野生生物の生息環境調査は長期に渡るため、本委員会に先駆けて、令和4年から現地調査を実施中。  
 ⇒**地域固有の生物多様性の保全、生息・生育環境の維持に配慮が必要。**

## ■検証対象区間付近に生息が想定される重要種（抜粋）

分類	NO	種名	重要な種の選定基準				府内の生息域
			京都府RDB	環境省RL	文化財保護法	種の保存法	
昆虫類	1	ナミゲンゴロウ (ゲンゴロウ)	絶滅寸前種	絶滅危惧II類(VU)			亀岡市南部、京丹後市弥栄町
	2	ヒヌマイトトンボ	絶滅寸前種	絶滅危惧I B類(EN)		指定希少野生生物	京丹後市久美浜湾の一部
	3	ミズスマシ (ナミミズスマシ)	絶滅危惧種	絶滅危惧II類(VU)			京丹後市弥栄町、福知山市、京都市左京区、南山城村
	4	ギフチョウ	絶滅危惧種	絶滅危惧II類(VU)	府指定天然記念物		府全域
	5	キマダラルリツバメ	準絶滅危惧種	準絶滅危惧(NT)			府全域
魚類	1	キタノメダカ	絶滅危惧種	絶滅危惧II類(VU)			由良川など日本海側の河川
	2	タンゴスジシマドジョウ	絶滅寸前種	絶滅危惧I A類(CR)		国内希少野生動植物	丹後半島の1河川
	3	シロウオ	準絶滅危惧種	絶滅危惧II類(VU)			日本海、若狭湾に注ぐ河川
	4	カワヤツメ	絶滅危惧種	絶滅危惧II類(VU)			日本海、若狭湾に注ぐ河川
植物	1	ヒメザゼンソウ	絶滅寸前種			指定希少野生生物	丹後地域、南丹地域、京都市域北部
	2	ミズハナビ (ヒメガヤツリ)	絶滅寸前種				丹後地域、南丹地域、山城地域
	3	アゼオトギリ	絶滅寸前種	絶滅危惧I B類(EN)			福知山市、南丹市、京都市域左京区、乙訓地区

【昆虫類】ナミゲンゴロウ



©声可久

【昆虫類】ヒヌマイトトンボ



©新村健介

【魚類】キタノメダカ



©近畿大学

【魚類】タンゴスジシマドジョウ



©近畿大学

【植物】ヒメザゼンソウ



©山本義則

【植物】ミズハナビ



●京都府RDB：京都府レッドデータブック2015、改訂版レッドリスト2021、2022、2023 ●環境省RL：環境省レッドリスト2020  
 ●文化財保護法：文化財保護法(昭和25年)、京都府文化財保護条例(昭和56年) ●種の保存法：絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(平成4年)  
 ●京都府条例：京都府絶滅のおそれのある野生生物の保全に関する条例(平成19年)



# 自然環境の特性（景観）

# 【参考】

○京都府は、京都府景観条例（平成19年3月16日 京都府条例第15号）を制定し、景観法に基づく施策とともに、地域の個性と特色を生かした良好な景観の形成に関する施策を総合的に推進

⇒貴重な資産である良好な景観の整備及び保全を図る必要がある。

## 景 京都府景観資産

○地域固有の歴史や文化に裏打ちされた府内各地の身近な景観と、その景観を支えている地域の活動を合わせて、景観資産として京都府が認定したもの（府条例第12条）

## 文 京都府選定文化的景観

○京都府景観条例が規定する府景観資産に登録された区域などに存し、府又は市町村が保存及び修復のために必要な措置を講じているものの内、府にとって重要なものを選定（府条例第64条）

久美浜湾と牡蠣の養殖景観



琴引浜の白砂青松と鳴砂



京丹後市久美浜湾のカキの養殖風景  
文化的景観



丹後の立岩・屏風岩・丹後松島・  
経ヶ岬の海岸景観



屏風岩



丹後松島



経ヶ岬



城下町に由来する風情ある久美浜の  
街なみ



京丹後市久美浜湾沿岸の商家郡と  
街並み景観





# 自然環境の特性（生物多様性保全上重要な地域）【参考】

## 関西の活かしたい自然エリア

○関西広域連合は、博物館ネットワーク等を活用し、森・川・海のつながりを重視し、府県域を越えた広域的な視点に立ち、生物多様性保全上重要な地域として、23区域にわたる「関西の活かしたい自然エリア」を選定（平成28年11月）

⇒**地域固有の生物多様性の保全、生息・生育環境の維持に配慮が必要。**

## 17 丹後半島・大江山

ブナ林、スギ天然林、アカガシ林、スタジイ・タブなどの常緑広葉樹林など自然性の高い林が分布しています。河川下流域の低地帯の地下には数千年前のスギ埋没林が認められます。最終氷期からの堆積物を持つ大フケ湿原などの湿地群があります。絶滅危惧種アベサンショウウオの基準産地、生息地保護区が含まれています。



**景観・文化・一次産業の特徴**

- 日本の棚田百選（袖志・毛原）

**自然環境・生物多様性の特徴**

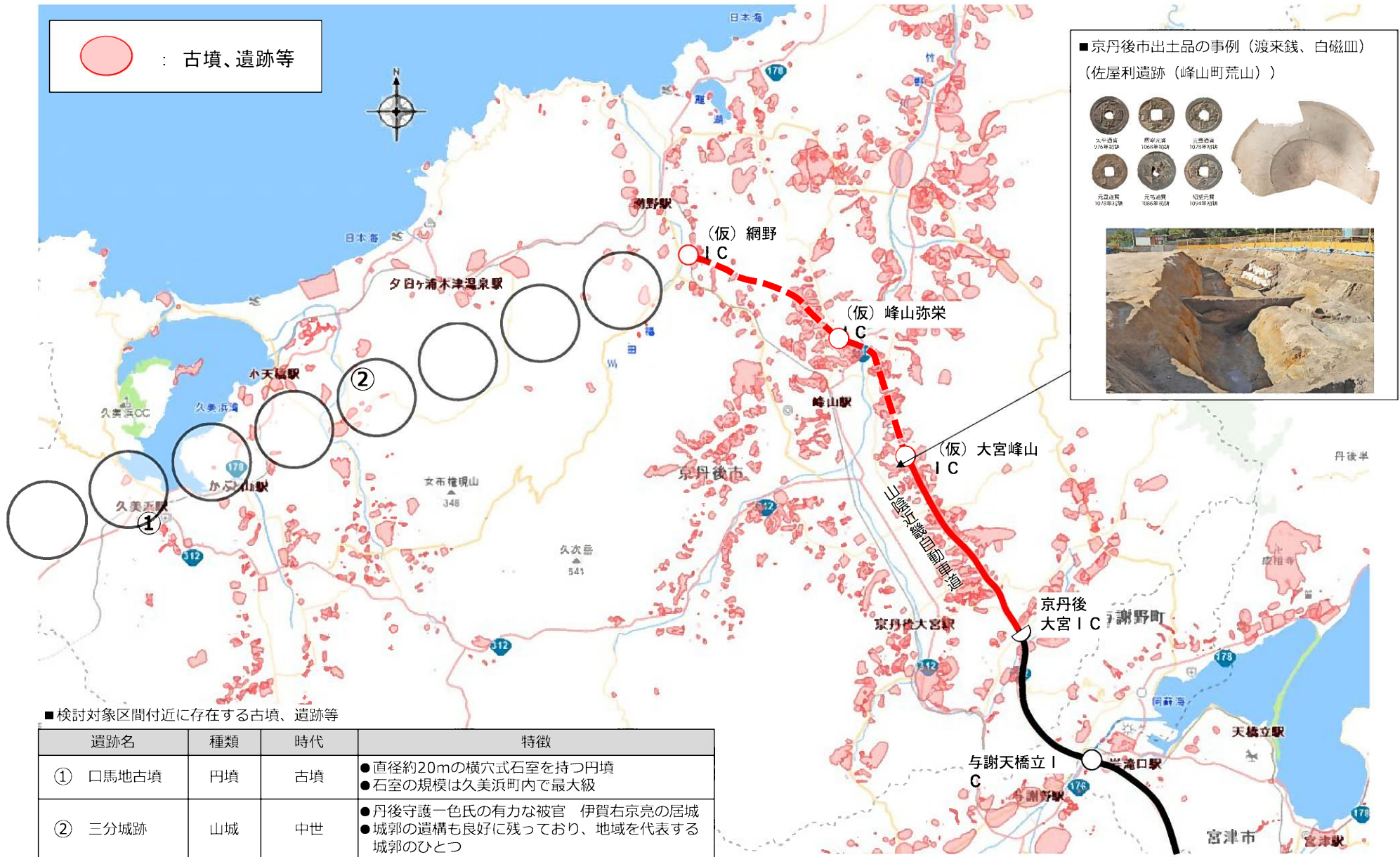
- アカガシ林（毛原）
- 関西最大のスギの天然林（杉山を中心とした一帯、上宮津杉群生地）
- 仏性寺の原生林
- ブナ林（高竜寺山）
- アベサンショウウオの生息地



# 自然環境の特性（埋蔵文化財）

【参考】

○丹後地域には約2000年前（弥生時代後半～古墳時代）に王国があったとされており、多数の古墳、遺跡等が存在  
 ⇒文化財保護の観点から重要な遺跡等の保護及び発掘調査や記録保存に努める必要があり、ルートを選定においても配慮が必要。



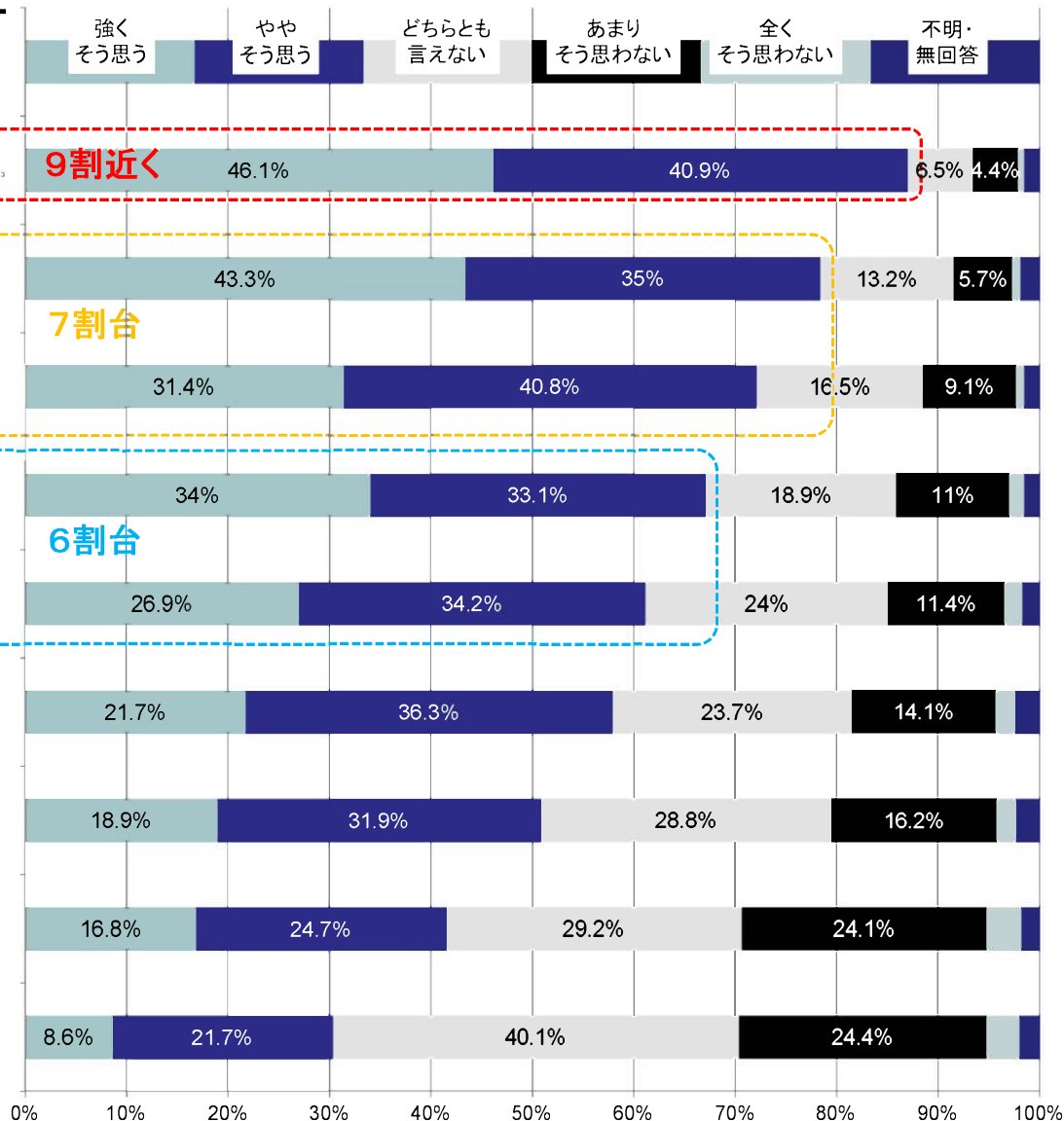
# H30アンケート結果（市民の意見）

○ 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（平成31年2月26日～平成31年3月11日）

- ・ 地域：京丹後市全域
- ・ 対象：市内在住の18歳以上の市民3,200人（無作為抽出）
- ・ 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（回収率：49.5%）

## 【設問①】現在の国道178号の道路事情について

[凡例]

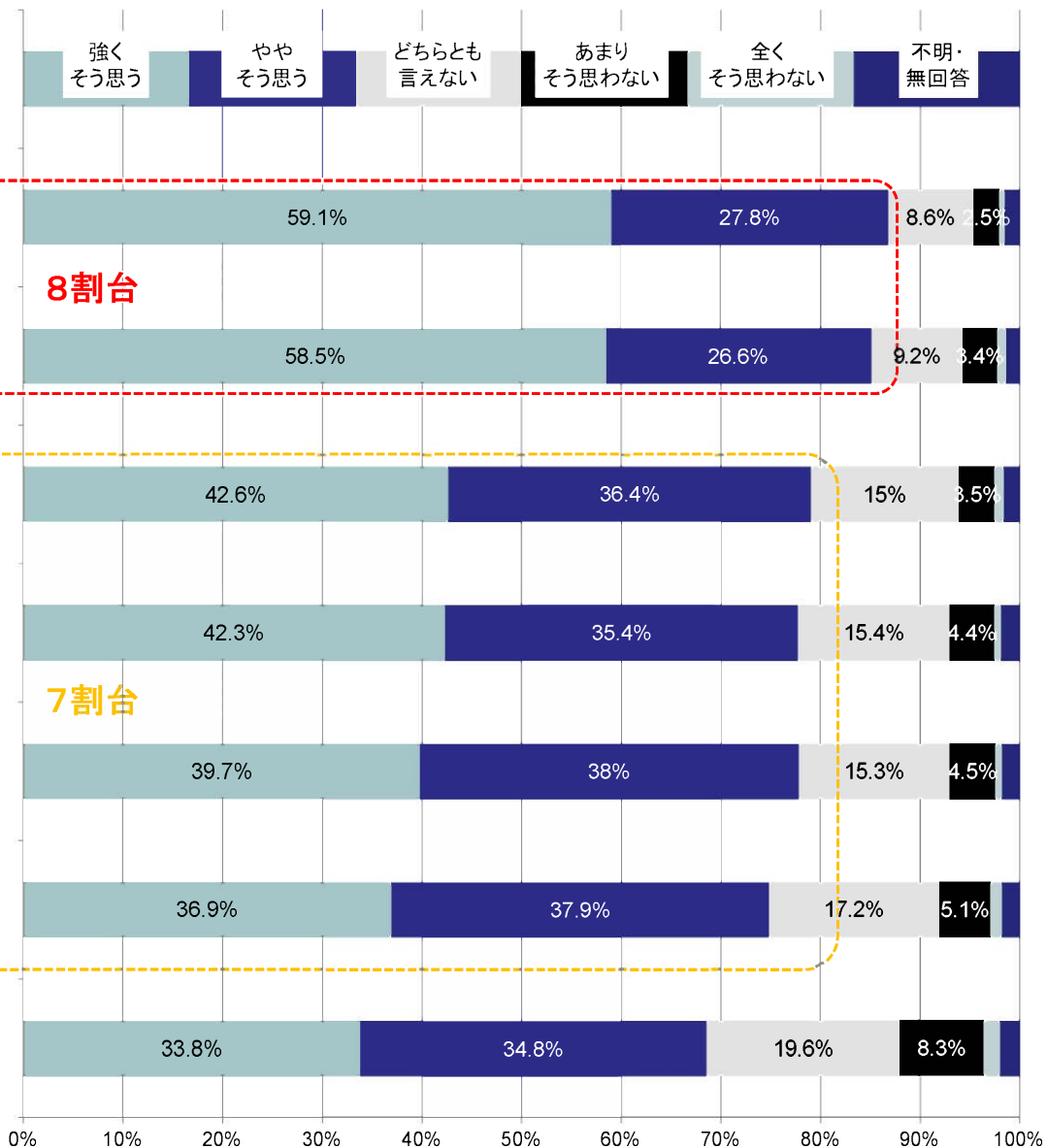




# H30アンケート結果（市民の意見）

## 【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

[凡 例]



⑦鳥取、但馬方面と京都府北部地域間で早く安全に移動することができる。

8割台

③第3次救急医療施設である豊岡病院まで早く安全に行くことができる。

②災害等による迂回を回避できる。

⑤山陰海岸沿岸地域の観光周遊や、京阪神地域からの観光集客が向上する。

7割台

⑥製造業、農業、水産業などにおける広域物流の効率化や円滑化が促進される。

④網野町浜詰地域や久美浜町湊宮地域などの宿泊施設集積地へ早く簡単に行くことができる。

①交通渋滞(混雑)の緩和と交通事故が抑制できる。

# H30アンケート結果（市民の意見）

## 【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	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <b>早期実現</b>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></li><li>➤ 他県に比べ<b>整備が遅い</b>。<u>（11件）</u></li><li>➤ 自動車道の整備により、<b>観光客の素通り、国道沿い店舗の客の変動が懸念</b>される。（3件）</li><li>➤ 自然を壊してまで進める<b>必要性を感じない</b>。（2件）</li></ul>
ルート選定について	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 可能であれば<b>海が見えるルート</b>を多くしたら良い。<b>観光道路の要素</b>を盛りこんだ方が「海の京都」にも合致する。<u>（15件）</u></li><li>➤ できるだけ<b>直線で時短できるコース</b>を望む。<u>（15件）</u></li><li>➤ <b>一刻も早いルートの決定</b>を望む。<u>（6件）</u></li><li>➤ 雪害、風水害等、<b>自然災害に強いルート</b>にしていきたい。（4件）</li><li>➤ <b>山側ルート</b>を通り、早期工事完成を願う。（3件）</li><li>➤ <b>災害などの迂回路</b>及び救急医療施設である<b>豊岡病院の活用</b>を重点的に考え、できるだけ<b>豊岡市街に近いルート</b>で検討をお願いしたい。（3件）</li><li>➤ <b>観光地へアクセス性</b>を良くし、都市部から<b>観光客の増加を期待できるルート</b>が望ましい。（2件）</li></ul>
「人」や「モノ」の移動について	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 日本人や外国人の<b>集客、都市への利便性</b>など期待は大きい。<u>（5件）</u></li><li>➤ 京阪神方面と速くつながれば<b>観光業などの地域産業が向上</b>する。また都市部からのUターンにより<b>人口減少のストップ</b>にも期待がもてる。（3件）</li><li>➤ 山陰方面とつながり、<b>多くの人達が丹後を訪れる</b>とうれしい。京阪神からも海の時期だけでなく、<b>丹後に足を運んでもらえる</b>良い機会になると思う。（2件）</li><li>➤ 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<b>選択肢が広がり</b>、人の往来も増える。（2件）</li><li>➤ ルートによっては、網野や久美浜は<b>通り過ぎ観光</b>につながらないか不安。（1件）</li></ul>
インターチェンジの整備について	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <b>久美浜インターチェンジ</b>を作って欲しい。<u>（5件）</u></li><li>➤ <b>浜詰付近にインターチェンジ</b>を作って欲しい。<u>（2件）</u></li><li>➤ <b>国道の近くにインターチェンジ</b>の出入口ができれば良いと思う。（2件）</li><li>➤ 各地域より<b>15分程度で入れる位置</b>にインターチェンジがあればありがたい。（2件）</li><li>➤ <b>観光地や居住地からアクセスしやすい位置</b>にインターチェンジの検討が必要。（2件）</li><li>➤ 京都府北部地域の活性化を考えると<b>インターチェンジを可能なかぎり多く設置</b>してほしい。（1件）</li><li>➤ <b>浜詰や湊宮に近いところ</b>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。<b>久美浜町内にも1箇所</b>あればありがたい。（1件）</li></ul>



# H30アンケート結果（関係団体の意見）

## 【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

### ●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	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 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、<b>港の振興に大きく寄与</b>する。（舞鶴）</li><li>▶ 観光客の流動性が高くなり、<b>観光入込客数の大きな増加が期待</b>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、<b>遠方との取引拡大にも大きな期待</b>がもてる。（宮津）</li><li>▶ <b>インターチェンジがどこにできるのか</b>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）</li><li>▶ <b>インバウンド</b>の面では宮津、伊根止まりなので<b>北上してくるよう期待</b>している。（京丹後）</li><li>▶ <b>通過交通の増加につながらないか危惧</b>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）</li><li>▶ 自動車道の延伸で<b>丹鉄の衰退が心配</b>される。（京丹後）</li><li>▶ 自動車道を降りて利用する<b>休憩施設は必要</b>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）</li></ul>
海の京都DMO各地域本部	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 観光振興において、<b>高速道路網の整備は待ち望ましい</b>ところであり迅速な整備実施を望む。（舞鶴）</li><li>▶ 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）</li><li>▶ 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<b>早期に全線開通できるように強く要望</b>したい。（伊根）</li></ul>
京丹後市区長連絡協議会	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 速達性だけでなく<b>観光アクセスも配慮したルート</b>とされたい。</li></ul>
丹後機械工業協同組合	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 山陰近畿自動車道単体ではなく、<b>播但道などを活用した南下ルート</b>を踏まえると、コスト面も含め産業活動には有利。</li><li>▶ 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、<b>通勤圏の広がり</b>が期待できる。</li><li>▶ 一般論としてアクセスが向上して産業交流が進めば<b>商機は広がる</b>と考えられる。</li></ul>
丹後織物工業組合	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 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。</li><li>▶ 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。</li></ul>

# H30アンケート結果（関係団体の意見）

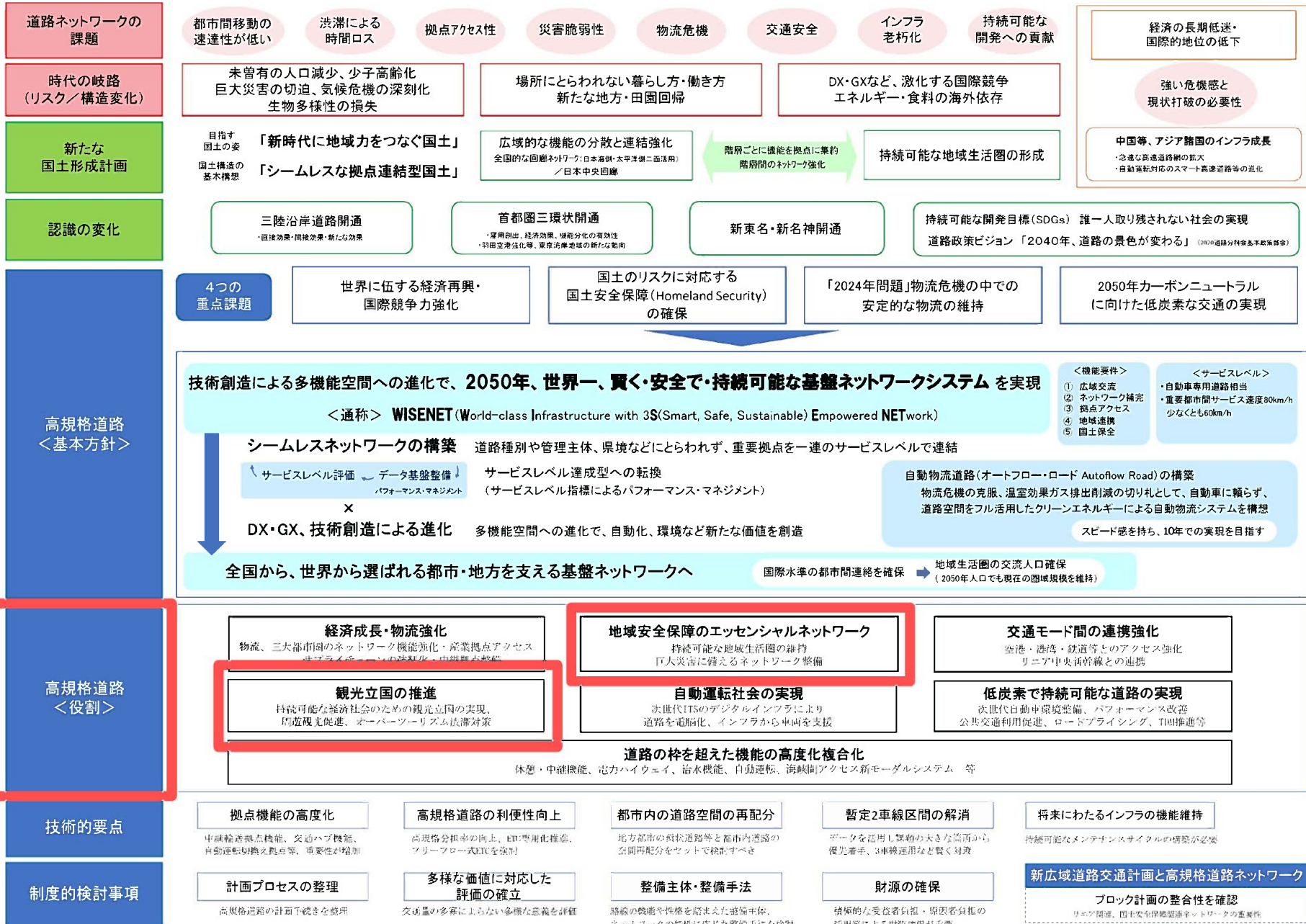
ヒアリング先	主な意見
京丹後(宿)おかみさんの会	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 来訪者に都道府県や地域の分類はない。魅力があれば来てくれる。</li><li>▶ 海岸線など<b>景観を楽しめるルート</b>として欲しい。</li><li>▶ 京丹後大宮ICは主要国道から遠く、インターチェンジの位置が分かりにくいいため帰りに迷う客がいる。</li><li>▶ 利用者に<b>分かりやすい位置にインターチェンジ</b>を。</li><li>▶ <b>久美浜一区に出来るだけ近い位置にインターチェンジ</b>を設置して欲しい。</li></ul>
京都農業協同組合	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 観光面でもルートが重要。丹後にお金が落ちる仕組みが必要。</li><li>▶ <b>「味夢の里」のような施設</b>があると良い。</li><li>▶ 道路整備による<b>鉄道事業への悪影響</b>は予想される。</li><li>▶ 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。</li><li>▶ 果樹の集荷拠点が久美浜町浦明と網野町木津にある。</li></ul>
京都府漁業協同組合	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 府内の市場は、網野、間人、宮津、舞鶴の4か所がメイン。</li><li>▶ 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。</li><li>▶ 府内水揚げの8割強は舞鶴に集約されるが、<b>鮮度により価格に差が付く</b>。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。</li><li>▶ 山陰近畿自動車道の延伸により<b>鮮度が向上し、確実に商品価値が向上</b>する。インターチェンジは漁港に近い位置が良い。</li></ul>
丹後海陸交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 観光バスの観点からは<b>観光地の近くにICが欲しい</b>と思う。</li><li>▶ 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<b>延伸すれば交流は活発化</b>する。</li><li>▶ 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。</li><li>▶ 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。</li><li>▶ 播但道はコストが安いので<b>播但道を介したルート</b>も考えられる。</li><li>▶ 由良川PA以北にトイレがないため、どこかで<b>PAの整備が必要</b>。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。</li><li>▶ アクセス道路に<b>狭い道</b>があると<b>大型バスは嫌がる</b>。</li></ul>
丹後地区森林組合	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 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<b>事業への影響はない</b>。</li><li>▶ 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。</li><li>▶ アクセス道路が長くなるなどして、結局、<b>利便性が損なわれないように</b>して欲しい。</li></ul>



# これからの高規格道路に求められる役割

高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ  
社会資本整備審議会 道路分科会  
国土幹線道路部会 令和5年10月31日

## 高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 概要



# これからの高規格道路に求められる役割との整合性

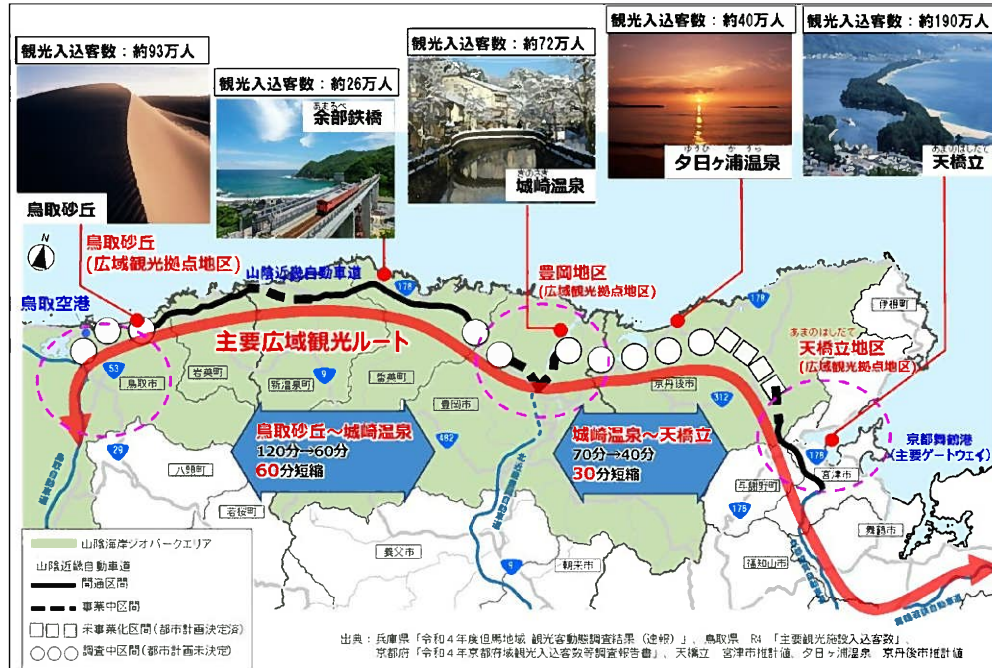
## 観光立国の推進

- 山陰近畿自動車道は、山陰海岸ジオパークや天橋立に代表される「海の京都」観光圏や城崎温泉、鳥取砂丘といった日本海側の魅力ある観光地への周遊性をさらに高める高規格道路です。
- 『高規格道路のあり方中間とりまとめ』で掲げられたWISENETの実現に向け、今後取り組む具体的な政策を、国土交通省道路局がとりまとめた「WISENET2050・政策集」において、今後の高規格道路が果たすべき役割の一つとして「観光立国の推進」が掲げられており、山陰近畿自動車道はこの役割を担うことを期待されています。

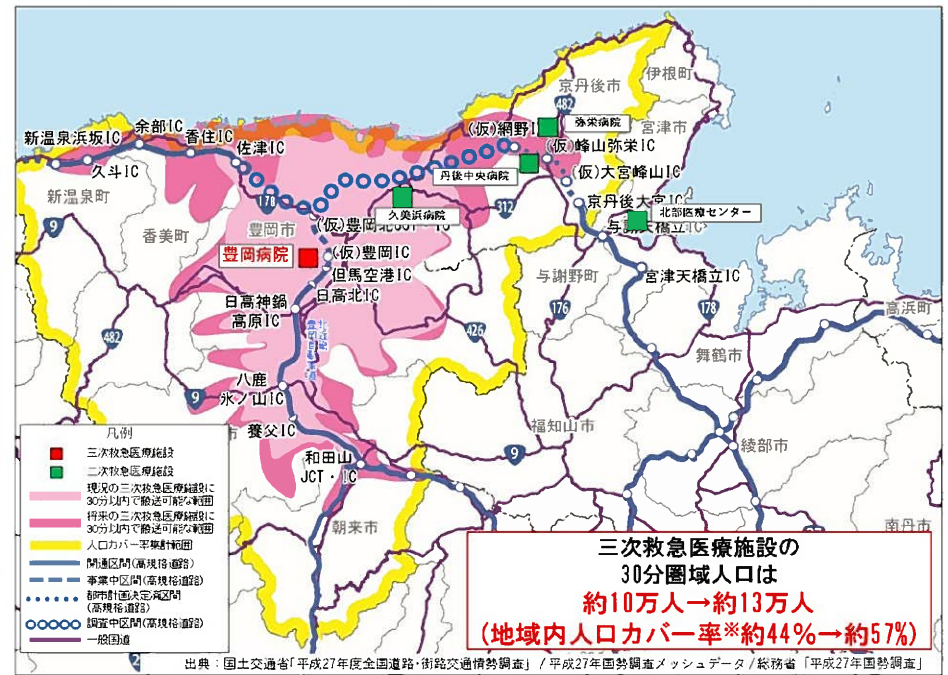
## 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 人口減少や災害等のリスクに対する脆弱性が高い京都府北部地域においては、持続可能な地域生活圏の確立を図ることが重要です。
- 同政策集では、人口減少や大規模災害リスクの中、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期形成を目指すとしており、山陰近畿自動車道はこの役割を担うことも期待されています。

### ■ 観光地へのアクセスが向上し、観光資源の魅力が高まります



### ■ 医療施設へのアクセスが向上し、地域の救急救命活動を支援します





# 地域の課題まとめと達成すべき政策目標（素案）

○客観的データ、H30アンケート結果を踏まえ、地域の課題と原因・政策目標（素案）を次のように設定した。

	① 医療	② 産業	③ 観光	④ 防災・代替路	⑤ 安全性・走行性
課題等	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>事故や災害による通行止めにともない、大幅な迂回が発生。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>急カーブ・幅員狭小などの区間が存在し、走行性に問題。</li></ul>
原因	<ul style="list-style-type: none"><li>3次救急医療機関への速達性が不十分</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>信頼性のある道路がない。</li><li>通行止め時の代替路線が不十分。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>急カーブ、幅員狭小など道路構造に問題</li></ul>
政策目標（素案）	<b>3次救急医療機関への速達性・確実性の確保</b>	<b>地域産業の活性化</b>	<b>観光振興の促進</b>	<b>通行止め時に機能するネットワーク（代替性）の確保</b>	<b>安全性・走行性の向上</b>

# 意見聴取方法について



# 地域の課題まとめと達成すべき政策目標（素案）

H30アンケートを補完する目的で、昨今の社会情勢（新型コロナ・能登半島地震）も踏まえた山陰近畿自動車道に対する意見聴取を追加実施

達成すべき政策目標（素案）

委員会のご意見・意識調査結果を踏まえ、  
必要に応じて修正し、政策目標（案）を作成（次回委員会で審議）

3次救急医療機  
関への速達性・  
確実性の確保

地域産業の  
活性化

観光振興の  
促進

通行止め時に機  
能するネット  
ワーク（代替  
性）の確保

安全性・走行性  
の向上

政策目標（案）を実現するルート複数案を作成（次回委員会で審議）

# 意見聴取の実施方法（案）

## ■適切なコミュニケーションプロセスの選択

検討の目的（政策目標の明確化）と意見聴取の対象として適切な対象者の範囲より、郵送によるアンケートの調査、関係団体へのヒアリングを実施する

範囲	対象者	方法	特徴
沿道等の限られた範囲	・沿道住民・関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ワークショップ</li> <li>・グループヒアリング</li> <li>・オープンハウス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者へ個別に意見や考えを十分に聞くことができる</li> </ul>
より広い範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係市町村住民</li> <li>・都道府県住民</li> <li>・立地企業・団体等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート</li> <li>・広報誌への掲載</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査対象区域が広い場合</li> <li>・地域別の分散ができる</li> <li>・統計的な調査が可能</li> </ul>
更に広い範囲	・不特定多数の関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページ</li> <li>・webアンケート</li> <li>・SNS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・若者層からの回答が期待できる</li> <li>・端末から回答可能で時間的制約が小さい</li> </ul>

オープンハウス



ワークショップ



広報誌への掲載





# 意見聴取の実施方法（案）

H30に行った山陰近畿自動車道に関するアンケートを補完する位置づけとしたいため、**①前回と同規模の市民アンケート**と**②関係団体へのヒアリング**を実施

## ①市民アンケート

- 地域 : 京丹後市全域  
対象 : 市内在住3,000人程度（無作為抽出）（約7%）  
調査方法 : 郵送での配布・回収による調査

## ②関係団体へのヒアリング

- 「丹後・地域高規格道路推進協議会」に所属する各種団体
  - ・舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町 各商工会議所、商工会
  - ・一般社団法人 京都府北部地域連携都市圏振興社
  - ・京丹後市区長連絡協議会
  - ・丹後機械工業協同組合
  - ・丹後織物工業組合
  - ・京丹後 宿 おかみさんの会
  - ・京都農業協同組合
  - ・京都府漁業協同組合 等

# 意見聴取の項目（案）

- 政策目標設定の参考資料とするため、H30アンケートを補完する最新の意識把握を行う。
- なお、今回は、不要と考える住民の意識も調査し、多様な意見を把握する。

問1：山陰近畿自動車道の網野～久美浜における整備の必要性について、あなたの意識に近いものを1つ選んでください。

必要	どちらかといえば必要	どちらともいえない	どちらかといえば不要	不要
問2へ	問2へ	問2、問3へ	問3へ	問3へ



問2：必要とする理由として、あなたの意識に近いと思うものを下記の中から4つまで選んでください

- ① 豊岡病院などへの救急搬送時間の短縮が期待できる
- ② 通勤・通学・買い物が便利になる
- ③ 地方部における生活圈人口の維持に不可欠だから
- ④ 地域経済の活性化が期待できる
- ⑤ 産業立地の進展が期待できる
- ⑥ 物流コストの低減が期待できる（地元産業の商圈拡大）
- ⑦ 観光客の増加、観光振興が期待できる
- ⑧ 豊富な観光資源の魅力が一層高まる
- ⑨ 災害に強い道路ネットワークが構築できる
- ⑩ 現道（一般道路）よりも安全な交通が期待できる
- ⑪ その他（ ）

4つまで回答（ ）（ ）（ ）（ ）

問3：不要とする理由として、あなたの意識に近いと思うものを下記の中から4つまで選んでください

- ① 利用者がそもそも少ないと思う
- ② 整備により自然環境が破壊される
- ③ 都市部への人口流出が加速する
- ④ 大資本(大企業)が流入すれば、地元商工業が衰退する
- ⑤ 地産地消が衰退するおそれがあるから
- ⑥ 都市化が進み、農林漁業が衰退するおそれがあるから
- ⑦ 来訪者増による環境・観光公害が心配だから
- ⑧ 公共交通が衰退するおそれがあるから
- ⑨ 将来は、自動車利用が減ると思うから
- ⑩ 福祉施策など、他の優先すべき施策があるから
- ⑪ その他（ ）

4つまで回答（ ）（ ）（ ）（ ）



# 社会情勢の変化（能登半島地震）

## ○ 津波予警報

【大津波警報】 石川県(能登地方) 【津波警報】 日本海沿岸部各地

京都府内：【津波注意報】 舞鶴市、京丹後市、宮津市、伊根町、与謝野町

津波到達：舞鶴市：0.4m（1月1日21:47、1月2日0:43） 1月2日 10:00 解除

## ○ 京都府の被害状況等

(1) 人的・住家被害：なし (2) 福井県内の原子力発電所：異常なし

(3) 高速・府管理道：府道天橋立線通行止(2日10:50解除) (4) 交通機関

○JR 西日本：京阪神エリアを発着するサンダーバード、しらさぎは1月2日正午頃より運転再開（一部区間は運転取りやめ）

○丹後海陸交通：伊根湾めぐり遊覧船 → 1月2日始発より欠航 → 津波注意報解除に伴い1月2日10時30分より運行再開

天橋立観光船 → 1月2日始発より欠航 → 津波注意報解除に伴い1月2日10時30分より運行再開

(5) 配備体制：災害警戒本部・支部（丹後・中丹・山城）設置(1月1日16:10)

（山城支部：1/1 21:41閉鎖、丹後支部：1/2 11:00閉鎖、中丹支部：1/2 12:46閉鎖、本部：1/2 12:50閉鎖）

(6) その他の被害：府立八幡支援学校校舎で複数箇所の亀裂、府立東宇治高等学校の渡り廊下で天井ボード落下及び各階ジョイント部にずれ、向日市福祉会館外壁タイルの亀裂及びひび割れ、向日市保健センター外壁タイルの盛り上がり、京都府南部総合地方卸売市場（宇治市）で水道管破裂、漏水

(7)避難の状況 ○舞鶴市：沿岸部に対して高台等への避難指示を発令(1/1 16:56)約516名が避難実施（全員帰宅済み）

○宮津市：自主避難あり（全員帰宅済み）

○京丹後市：自主避難145名(全員帰宅済み)

○与謝野町：自主避難1名(全員帰宅済み)

○伊根町：自主避難4名(全員帰宅済み)

令和6年1月1日16時10分頃の石川県能登地方の地震について

## 震度7を観測

震度7 石川県

（揺れの強かった地域）

家の倒壊や土砂災害の危険  
今後の地震や雨に十分注意  
危険な場所に入らない！

※1週間程度(特に今後2～3日の間)  
最大震度7程度の地震に注意

1月1日16時24分発表



令和6年1月1日16時10分頃の石川県能登地方の地震について

## 津波警報等の発表状況

大津波警報

石川県能登

津波警報

山形県 新潟県上中下越 佐渡 富山県

石川県加賀 福井県 兵庫県北部

津波注意報

北海道太平洋沿岸西部 北海道日本海沿岸北部

北海道日本海沿岸南部 青森県日本海沿岸 秋田県

京都府 鳥取県 島根県出雲・石見 隠岐

山口県日本海沿岸 福岡県日本海沿岸 佐賀県北部

志岐・対馬

1月1日16時22分発表



# 社会情勢の変化（能登半島地震）

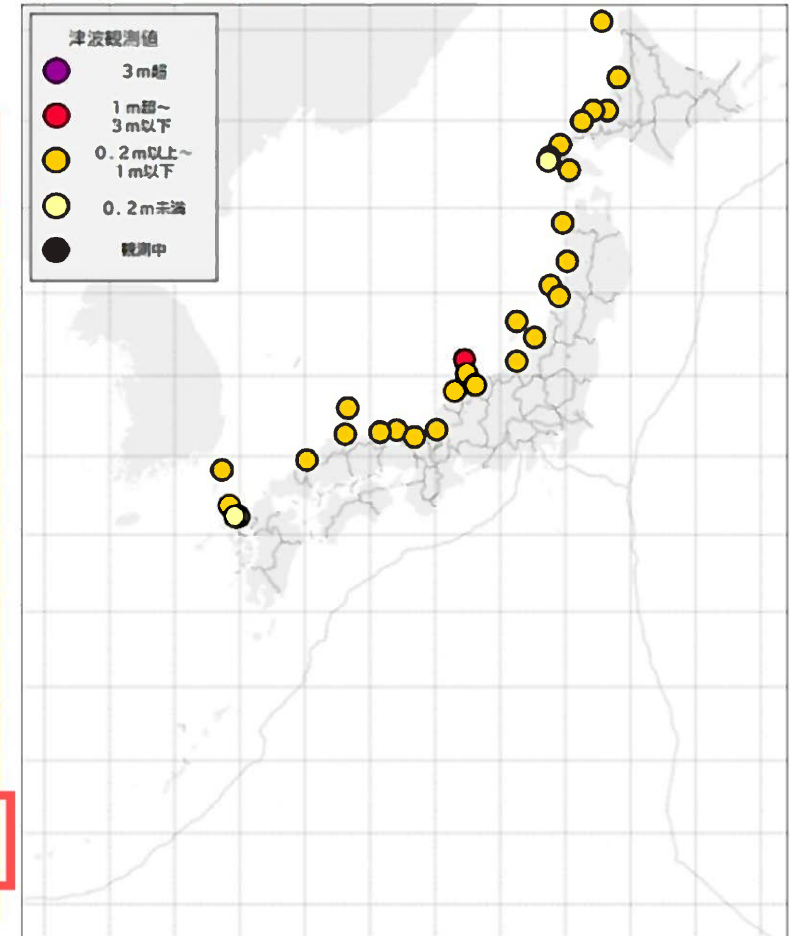
「令和6年能登半島地震」について(第5報)

## 津波の観測状況

### 【主な観測点の観測値】

観測点名	該当予報区名	第一波 到達時刻	これまでの 最大波	高さ
輪島港	石川県能登	1日16:10	1日16:21	1.2m以上
金沢	石川県加賀	--	1日19:09	0.9m
酒田	山形県	1日17:12	1日19:08	0.8m
富山	富山県	1日16:13	1日16:35	0.8m
瀬棚港	北海道日本海沿岸南部	1日17:54	1日18:26	0.6m
境港市境	鳥取県	1日18:14	1日22:30	0.6m
岩内港	北海道日本海沿岸南部	1日17:18	2日00:26	0.5m
奥尻島奥尻港	北海道日本海沿岸南部	--	1日18:07	0.5m
七尾港	石川県能登	1日16:37	1日18:59	0.5m
敦賀港	福井県	1日17:33	1日20:28	0.5m
飛島	山形県	1日16:57	1日17:52	0.4m
柏崎市鯨波	新潟県上中下越	1日16:31	1日16:36	0.4m
舞鶴	京都府	--	2日00:43	0.4m
豊岡市津店山	兵庫県北部	--	1日19:20	0.4m

1月2日02時33分発表



気象庁「令和6年能登半島地震」について(第5報)より抜粋



# 社会情勢の変化（能登半島地震）

## 令和6年能登半島地震 能登半島 道路の緊急復旧の状況

令和6年1月26日（金）7時00分時点  
国土交通省・石川県

- 1/2から幹線道路の緊急復旧に着手。24時間体制を構築し、地元を中心とした各建設業協会や（一社）日本建設業連合会の応援を受け、緊急復旧作業を順次実施。
- 沿岸部では被災箇所が多数確認されているため、自衛隊と連携し、内陸側・海側の両方からくしの歯状の緊急復旧も進めており、10方向で通路を確保。
- 孤立集落は1/19に実質的に解消。引き続き、水道・電気などの要望、自治体の要請を踏まえ、緊急復旧を実施。

### ・緊急復旧の進捗率

	1/7 7時	現在
半島内の 主要な幹線道路	約6割 ⇒	約9割
うち国道249号 沿岸部※1	約2割 ⇒	約8割 (迂回路を考慮 約9割)
沿岸部への到達 ※2	6方向 ⇒	10方向

※1: 輪島市門前町～珠洲市役所、※2: 内陸側・海側の両方

### ・孤立地区数の推移 ※1

1月5日8時	33地区 (最大3,345人)
1月21日16時	実質的に解消 (4地区14人) ※2

※1: 内閣府防災資料より  
※2: 避難の意向なし



写真④ 国道249号法面崩落



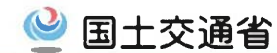
- ### 凡例
- : 国交省対応(通行可能)
  - : 県対応(通行可能、この他でも作業を実施)
  - : 自衛隊対応(通行可能)
  - : 自動車専用道路(通行可能)
  - : 自動車専用道路(通行不可)
  - ✕ : 被災規模 大
  - ✕ : 被災規模 小～中程度
  - ✕ : 完了(緊急復旧含む)
  - : 孤立集落(内閣府防災資料)
  - : 孤立集落(解消済)
  - ★ : 国復旧業者到達済み箇所
  - : 沿岸部への到達点

# 社会情勢の変化（コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化）

○ ニッセイ基礎研究所「第12回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査」 調査結果概要によると、以下の調査結果が得られている。

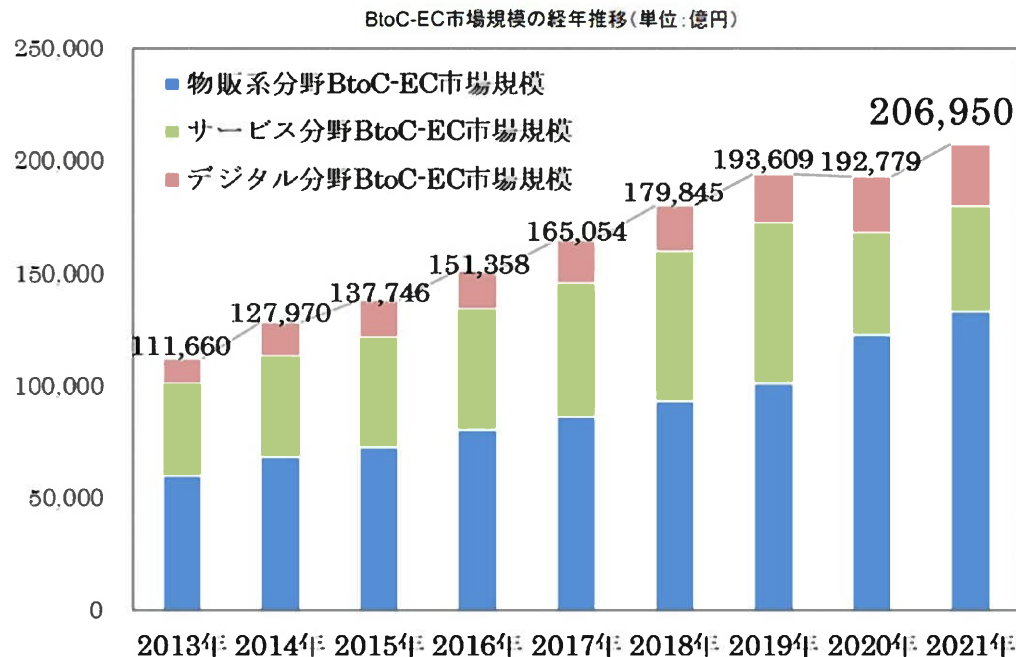
コロナ禍で進行していた「**買い物手段のデジタルシフト**」にやや後退傾向が見られ、消費者が一層、外へ出始めた様子が伺える。ただし、ネットショッピングやキャッシュレス決済の利用を増やしてきた状況をやや控える動きと比べて、デパートなどの店舗の利用を再開する動きは鈍く、**コロナ禍で増えたネットショッピングの利用に一定の定着が見られる**。

## 電子商取引の増加



○日本国内のBtoC-EC（消費者向け電子商取引）の市場規模は年々増加してきたものの、2020年は新型コロナウイルス感染拡大の影響により前年から減少（外出自粛の呼びかけ及びECの利用が推奨された結果、物販系分野の大幅な市場規模拡大につながった一方、主として旅行サービスの縮小に伴い、サービス系分野の市場規模が大幅に減少）。

○2021年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が始まる前の2019年を上回り、20.7兆円に拡大。



（出典）経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

国土審議会第19回計画部会  
配布資料【資料3-3】  
国土形成計画（全国計画）  
関連データ集より抜粋

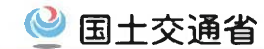


# 社会情勢の変化（コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化）

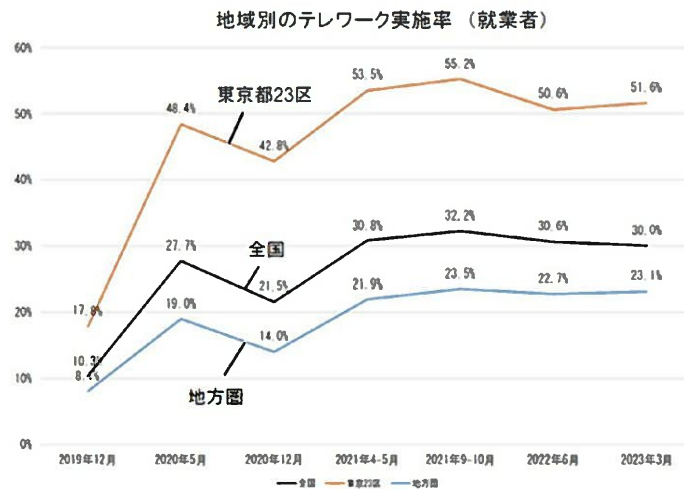
○ ニッセイ基礎研究所 「第12回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査（2023年03月29日～03月31日）」 調査結果概要によると、以下の調査結果が得られている。

コロナ禍で進行していた「公共交通機関利用のパーソナルシフト」は既に2021年半ばをピークに鈍化していたが、3月は消費者が一層、外へ出始めたことで、**自家用車などのパーソナル手段の利用を増やしてきた状況がやや控えられるようになって**いる。それに伴って公共交通機関の利用控え傾向は僅かに緩和しているが、利用者層は2021年3月にかけて戻った後は、おおむね変わらず、テレワークによる通勤や移動の減少、高齢者の外出控えなどで公共交通機関の利用が減った状況に一定の定着が見られる。

## テレワークの利用状況



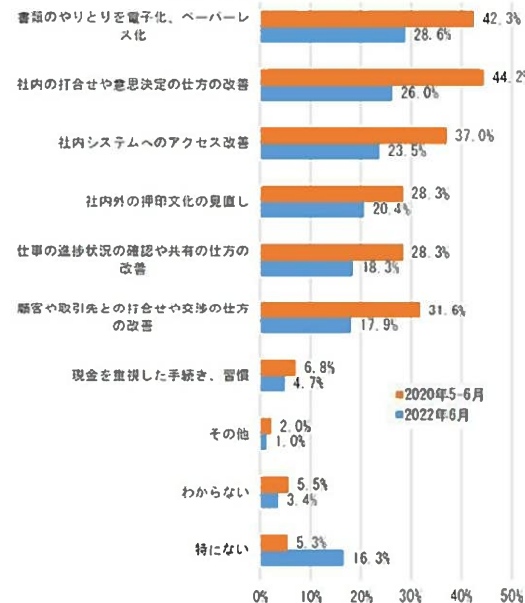
○ 全国のテレワーク実施率は2023年3月時点で約3割となっており、新型コロナ感染症拡大前と比較して高い傾向。  
○ テレワークの利用拡大が進むための課題は、2020年から2022年にかけて減少してきている。



※働き方に関する問に対し、「テレワーク（ほぼ100%）」、「テレワーク中心（50%以上）で定期的にテレワークを併用」、「出勤中心（50%以上）で定期的にテレワークを併用」、「基本的に出勤だが不定期にテレワークを利用」のいずれかに回答した人の割合

（出典）内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」（左図：令和5年4月 右図：令和4年7月）

### テレワークの利用拡大が進むために必要な課題



※「テレワークできない又は合わない職種である」と回答した人の割合は、2020年5-6月は34.6%、2022年6月は27.8%

国土審議会第19回計画部会  
配布資料【資料3-3】  
国土形成計画（全国計画）  
関連データ集より抜粋

# 意見聴取の項目（案）

- 政策目標設定の参考資料とするため、H30アンケートを補完する最新の意識把握を行う。
- 昨今の社会情勢の変化を踏まえた設問とし、多様な意見を把握する。

問4：コロナ禍や令和6年能登半島地震などの近年の社会情勢を踏まえて、あなたの意識に近いと思うものを選んでください。

問4-1：コロナ禍を踏まえ、山陰近畿自動車道の新設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。

非常に高まった	ある程度高まった	あまり変わらない	どちらともいえない (わからない)	山陰近畿自動車道 は必要ない
---------	----------	----------	----------------------	-------------------

問4-2：令和6年能登半島地震を踏まえ、山陰近畿自動車道の新設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。

非常に高まった	ある程度高まった	あまり変わらない	どちらともいえない (わからない)	山陰近畿自動車道 は必要ない
---------	----------	----------	----------------------	-------------------

問5：山陰近畿自動車道の整備について、自由に意見を記入してください。

(自由回答)