

一般国道483号(北近畿豊岡自動車道)豊岡道路(Ⅱ期)における計画段階評価

1. 但馬地域の課題

(1) 地域産業・観光の活性化

○但馬地域には観光資源が豊富に存在するが、和田山八鹿道路供用までは観光入込客数が減少傾向であり、その後は横ばい(図1)

○但馬地域における事業所数、従業者数ともに年々減少傾向(図2)

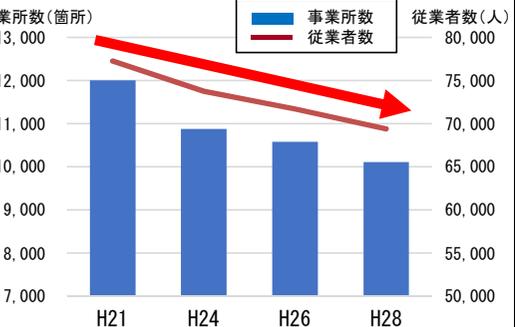
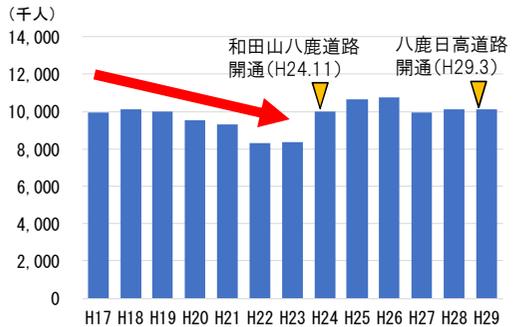


図1 但馬地域の観光入込客数(兵庫県観光動態調査)

図2 但馬地域の事業所数と従業者数(経済センサス) 民営事業所のみ

(2) 高次医療施設へのアクセス性の向上

○但馬地域唯一の第三次救急医療施設は豊岡病院のみで、病院到着まで60分を超える圏域が存在し、さらに降雪時は速度低下により60分圏域が減少することで、救命率の低下が懸念(図3)

(3) 災害時の救助、救援活動に資する道路ネットワークの構築

○平成16年の台風23号では、北近畿豊岡自動車道と並行する国道178号、312号等で浸水・通行止めが発生し、豊岡市街地が孤立(図4)

災害拠点病院である豊岡病院等への県南部からの支援ルートが途絶えるなど、災害時に機能する道路ネットワークの構築が課題

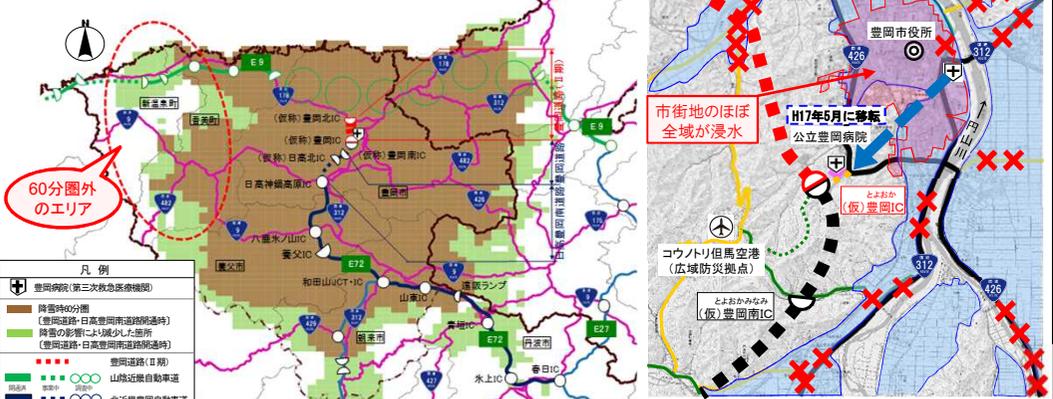


図3 豊岡病院への搬送60分圏域 (ETC2.0(H30年度)データ)

図4 平成16年台風23号被災状況
※浸水区域:兵庫県地域の風水害対策情報 洪水 H16年実績 通行止箇所:兵庫県台風23号による被害調査報告書、及び豊岡河川国道事務所調べ

2. 原因分析

(1) 高速道路ネットワークが未整備

○但馬地域北部は高速道路の整備が遅れており、豊富な観光資源や市街地へのアクセスに時間が掛かり、企業誘致や観光客誘致の障害となっている(図5、図6)

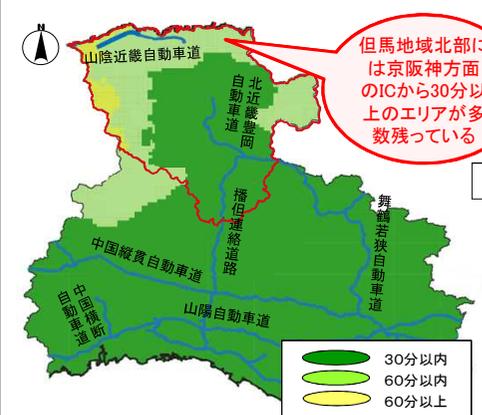


図5 京阪神都市圏とつながる高規格幹線道路等のインターチェンジからの到達時間 (H27センサス)



図6 主要観光地等へのアクセス時間 (ETC2.0(H30年度)データ)

(2) 広域をカバーする救急搬送

○但馬地域の広さは東京都に匹敵するが第三次救急医療施設が1箇所しかなく、幹線道路も2車線道路のみであり、円滑な救急搬送に支障となっている

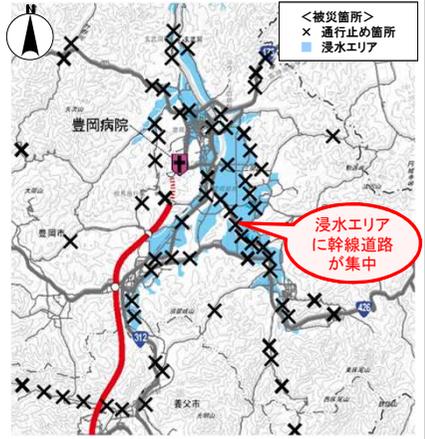


図7 H16年23号台風浸水区域・通行止め箇所
※浸水区域:兵庫県地域の風水害対策情報 洪水 H16年実績 通行止箇所:兵庫県台風23号による被害調査報告書、及び豊岡河川国道事務所調べ

(3) 道路が浸水区域に集中

○主要な幹線道路(国道312号、426号、178号)が豊岡市街地の浸水区域に集まっており、災害時に機能する道路ネットワークが存在しない(図7)

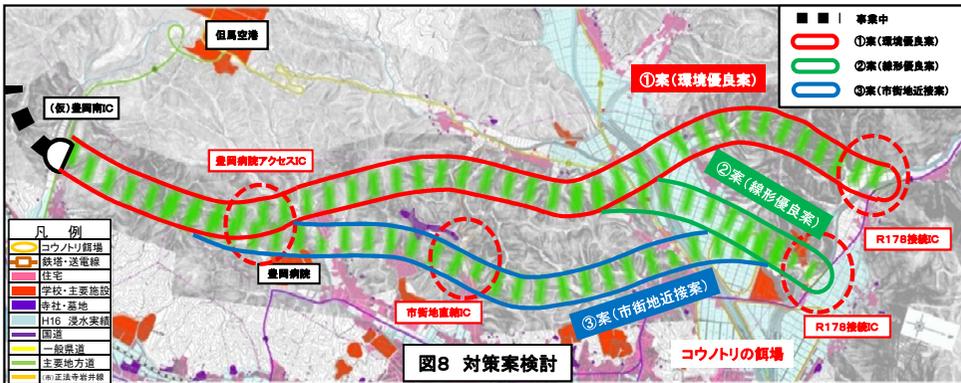
3. 政策目標

- ① 高速道路ネットワークの形成による産業・観光活性化
- ② 救急医療を支援する速達性の向上
- ③ 災害時に機能する道路ネットワークの確保

一般国道483号(北近畿豊岡自動車道)豊岡道路(Ⅱ期)における計画段階評価

4. 対策案の検討

概略ルート(案)	①案(環境優良案)		②案(線形優良案)		③案(市街地近接案)	
評価内容	豊岡南ICからコントロールの少ない山地部西側を通過し、コウノトリの餌場を避けて、豊岡市新堂で国道178号に接続する案		豊岡南ICからコントロールの少ない山地部西側を通過し、コウノトリの餌場を回避することを基本とするが、道路線形を優先して、豊岡市森津・滝付近で国道178号に接続する案		将来的に、中心地直近へのIC追加の可能性を残すため、豊岡南ICからコントロール物件を回避しながら山地部市街地側を通過し、豊岡市森津・滝付近で国道178号に接続する案	
アクセス性の向上 所要時間(全線開通時)	京阪神(大阪市)～豊岡市 約20分短縮 (現況:約160分→整備後:約140分) (H26プローブデータ)					
医療施設への到達性	豊岡病院付近にインターを設置し、ドクターカーとの連携により、但馬地域の救急医療に寄与					
日常生活の利便性 (交通転換)	通過交通を豊岡道路が分但することにより、市街地内の交通利用が減少	△	通過交通を豊岡道路が分但することにより、市街地内の交通利用が減少	△	通過交通を豊岡道路が分但することにより、市街地内の交通利用が減少 追加IC設置の場合、ICアクセスが分散するため、①・②案より一般道の交通量は減少する可能性がある	○
日常生活の利便性 (アクセス性)	②・③案に比べ豊岡市北部の市街地からのアクセス性に劣る	△	豊岡市北部の市街地からのアクセス性が良い	○	豊岡市北部の市街地からのアクセス性が良い	○
災害時への適応性	大規模災害時には、緊急輸送道路として機能する 豊岡市街を連絡する主要南北道路が北近畿豊岡自動車道と国道312号の2本となり、リダンダンシーが向上する					
生活環境への影響	生活環境(大気質、騒音等)への配慮が必要となる可能性のある地区が少ない(戸牧第二団地、栃江(西)集落)	○	生活環境(大気質、騒音等)への配慮が必要となる可能性のある地区が少ない(戸牧第二団地、森津・滝の178号沿道建物)	○	生活環境(大気質、騒音等)への配慮が必要となる可能性のある地区が多い(豊岡病院、戸牧第二団地、戸牧集落、戸牧第一団地、高屋集落、福田集落、栃江(東)集落)	△
自然環境への影響	コウノトリ野生復帰事業に対して最も配慮している	○	コウノトリへの配慮が少ない	△	コウノトリへの配慮が少ない	△
概算事業費	約565億円(暫定2車:約370億円)	○	約590億円(暫定2車:約390億円)	△	約625億円(暫定2車:約410億円)	×
総合評価	○		△		×	



対応方針:案①による対策が妥当
【計画概要】
 ・路線名:一般国道483号(北近畿豊岡自動車道)豊岡道路
 ・区間:兵庫県豊岡市新堂～豊岡市上佐野
 ・延長:約7.1km
 ・車線数:4車線
 ・設計速度:80km/h
 ・概ねのルート:図9の通り

- (参考)当該事業の経緯等
- 地元調整等の状況**
- 平成19年8月～9月:PIの取組として住民アンケート調査
 - 平成20年2月～9月:豊岡道路懇談会から、推奨案(①案)並びに配慮事項についての意見を受ける
 - 平成26年6月～7月:都市計画案地元説明会を8回実施し、概ね賛同を得る
 - 平成27年6月:都市計画決定
 - 平成28年4月:豊岡道路(延長2.0km)が新規事業化
 - 平成31年2月:兵庫県が山陰近畿自動車道(佐津～京都府境)のルート帯を決定
 - 令和2年2月:都市計画変更
- 地域の要望等**
- 平成28年7月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成28年10月:北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会が早期事業化を要望
 - 平成28年11月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成28年12月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成29年1月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成29年2月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成29年7月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成29年10月:北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会が早期事業化を要望
 - 平成29年11月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成30年7月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成30年10月:北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会が早期事業化を要望
 - 平成30年11月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 平成31年1月:兵庫県、但馬3市2町が早期事業化を要望
 - 令和1年5月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 令和1年7月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 令和1年9月:兵庫県が早期事業化を要望
 - 令和1年10月:北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会が早期事業化を要望
 - 令和1年11月:兵庫県が早期事業化を要望

