

令和2年度 新規事業候補箇所説明資料 (計画段階評価資料)

一般国道483号（北近畿豊岡自動車道） 豊岡道路（Ⅱ期）
一般国道168号（五條新宮道路） 十津川道路（Ⅱ期）
にかかると新規事業採択時評価

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)

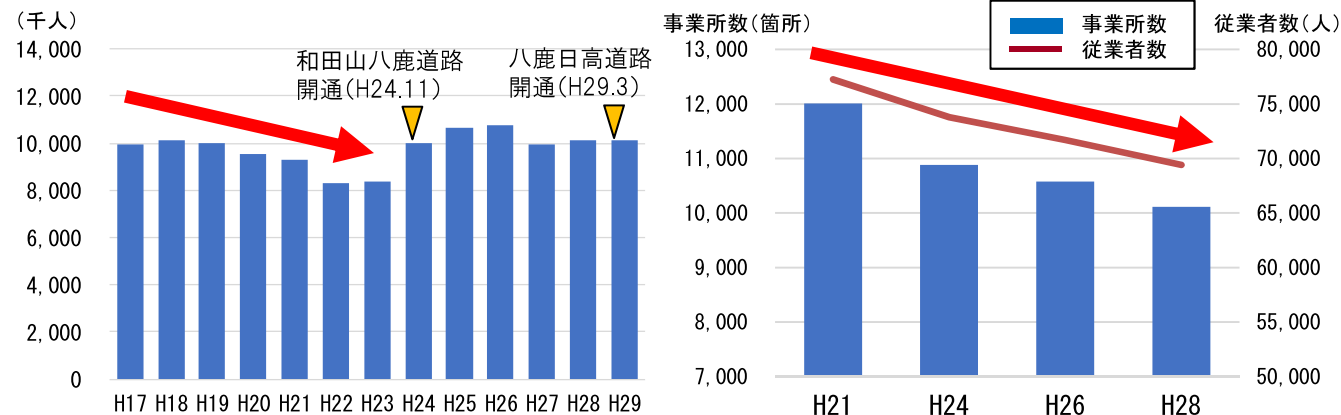


図1 但馬地域の観光入込客数(兵庫県観光動態調査)

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

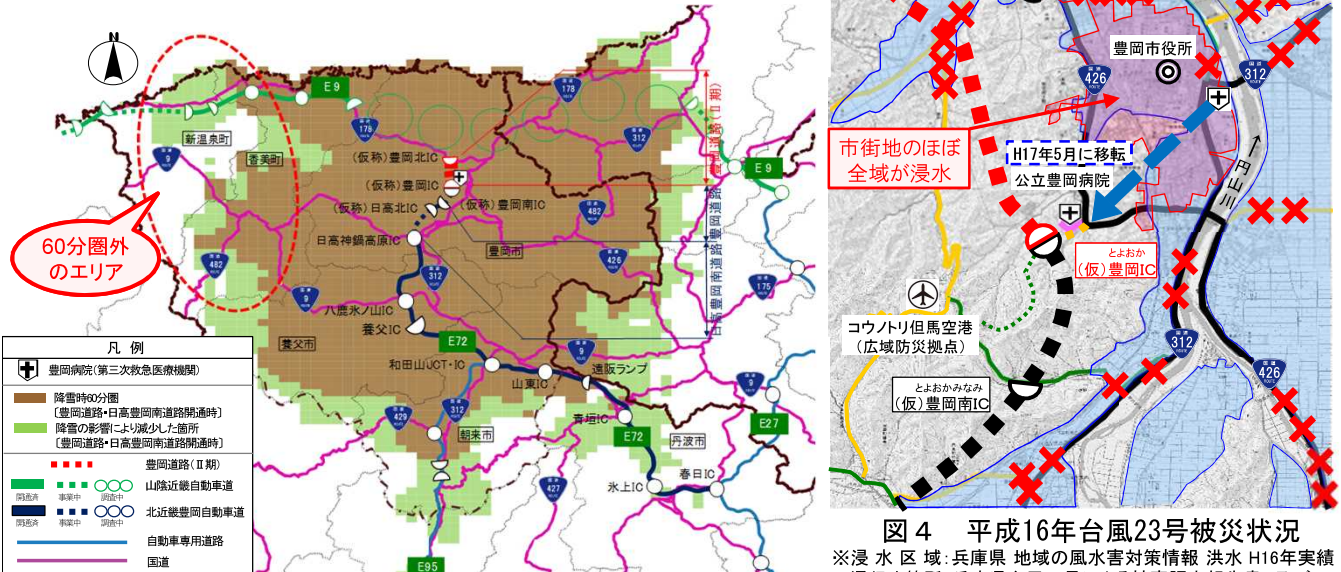


図3 豊岡病院への搬送60分圏域(ETC2.0(H30年度)データ)

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 通行止め箇所: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)

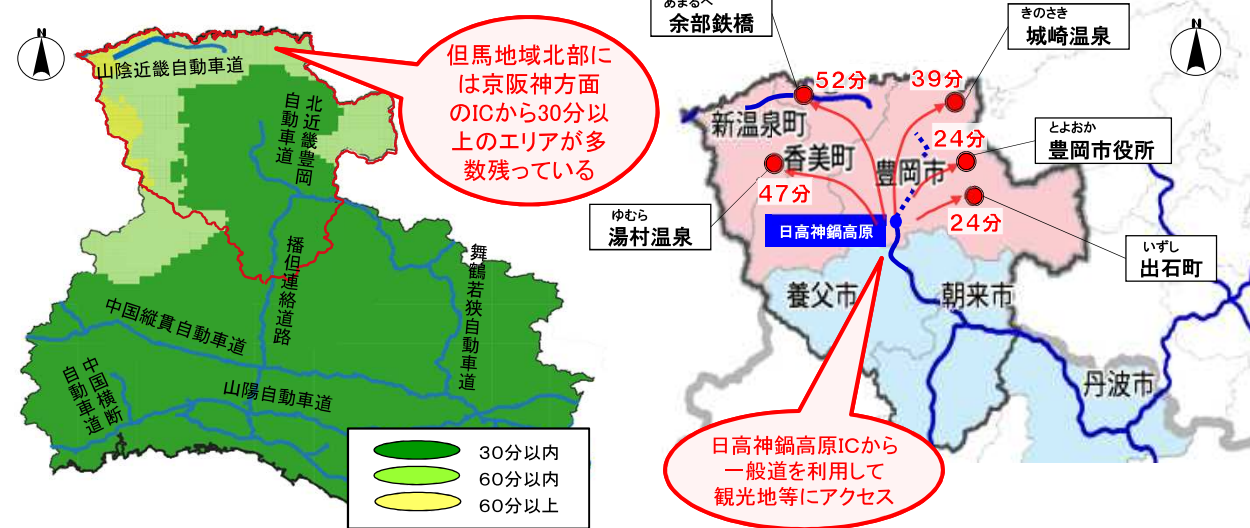


図5 京阪神都市圏とつながる高規格幹線道路等のインターチェンジからの到達時間(H27センサス)

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

(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)

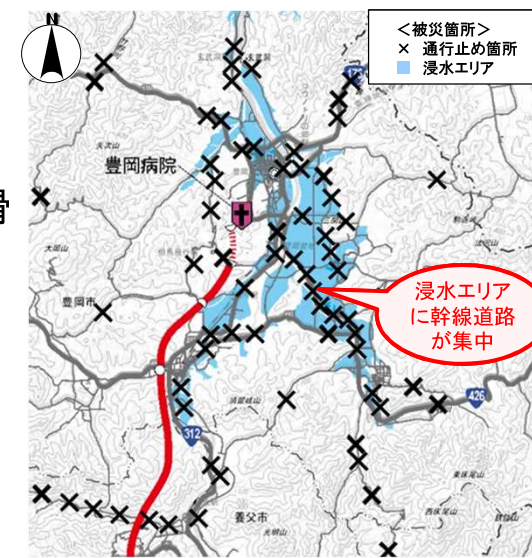


図7 H16年23号台風浸水区域・通行止め箇所 ※浸水区域:兵庫県地域の風水害対策情報 洪水 H16年実績 通行止め箇所:兵庫県台風23号による被害調査報告書、及び豊岡河川国道事務所調べ

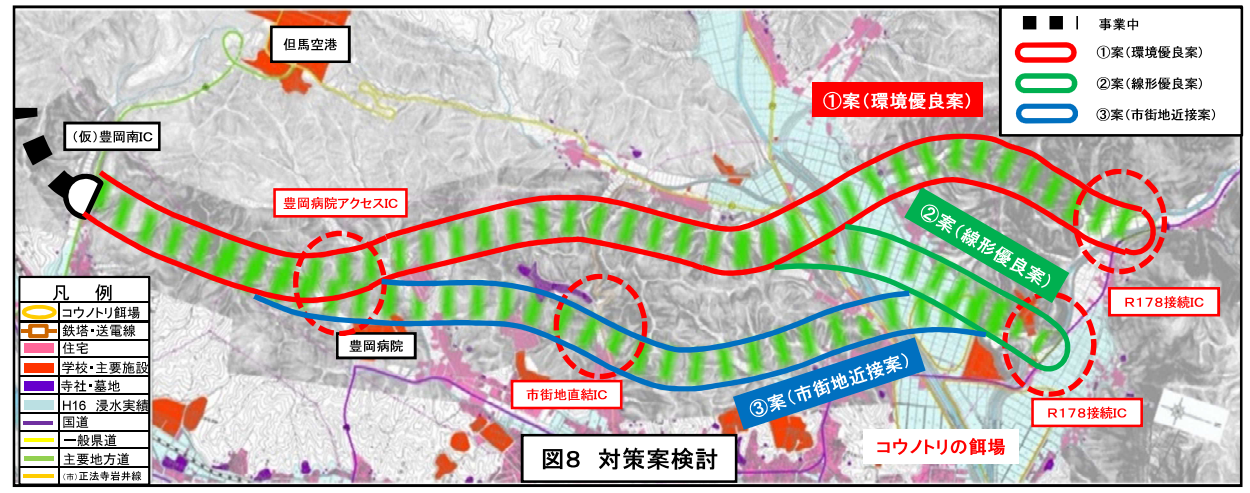
3. 政策目標

- 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

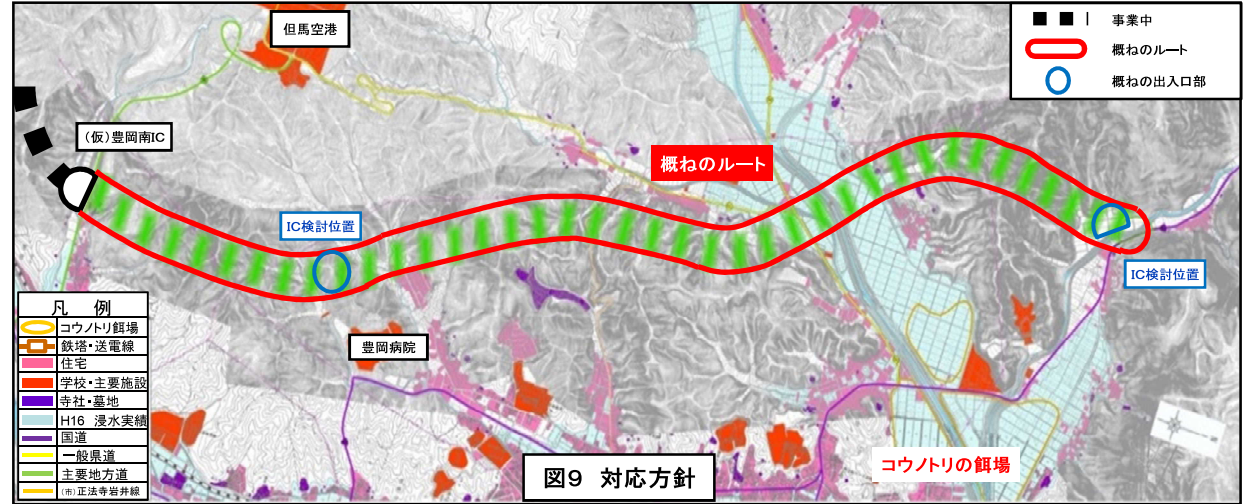
一般国道483号(北近畿豊岡自動車道)豊岡道路(Ⅱ期)における計画段階評価

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)					
医療施設への速達性	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、柝江(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、柝江(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: P1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

奈良県十津川村周辺地域における計画段階評価

1. 奈良県十津川村周辺地域の課題

①異常気象・災害時における国道168号の通行止め

- 国道168号は、和歌山県新宮市と奈良県五條市を連絡する唯一の幹線道路（図1）
- 十津川村内の国道168号では過去10年間（H21年度～H30年度）に、落石、崩壊等による通行止めが25箇所発生、豪雨による通行止めが計100回発生、周辺道路も事前通行規制区間に指定されており迂回路がない
- 平成23年9月の台風12号では、十津川村内で大規模な崩壊が30箇所発生し、10地区（103世帯、195人）が孤立。十津川村内の国道168号では10箇所が被災し、救命・救急活動に支障（図2）
- 十津川村内の国道168号には防災点検要対策箇所（51箇所）、地すべり危険箇所（3箇所）が存在し、災害に対して脆弱（図2）



図1 国道168号位置図

凡例

- 自動車専用道路
- 京奈和自動車道
- 一般国道
- 事前通行規制区間
- 地域高規格(供用済)
- 地域高規格(事業中)
- 既往災害発生箇所 (H23.9 台風12号)
- 既往災害発生箇所 (H21.4～H31.3, 台風12号を除く)
- 防災点検要対策箇所
- 地すべり危険箇所 (H10 奈良県公表)
- 幅員狭小区間(幅員5.5m未満)

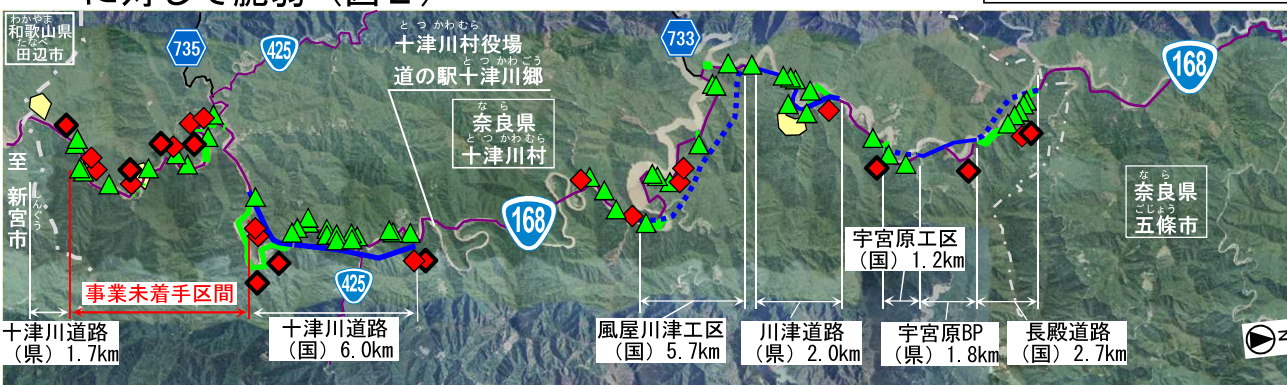


図2 十津川村周辺地域の被災状況

②救急医療施設へのアクセス

- 災害・豪雨による国道168号通行止め時の救急活動が懸念されるほか、第二次救急医療機関への救急搬送には60分以上要する状況（図3）
- また、現道は多くのカーブが連続し走行性が悪いため、搬送患者への負担が課題

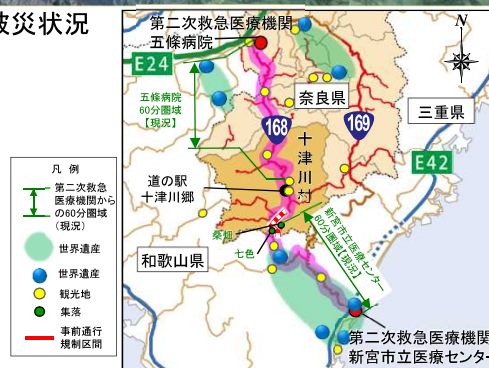


図3 十津川村周辺の第二次救急医療機関・観光地

③災害による観光産業・地域産業への影響

- 十津川村への主要な観光ルートである国道168号は、カーブが多く走行性が悪いほか、災害等による通行止めが観光客数に大きく影響（図3・4）
- 十津川村の木材等の主要な輸送路である国道168号が災害に対して脆弱

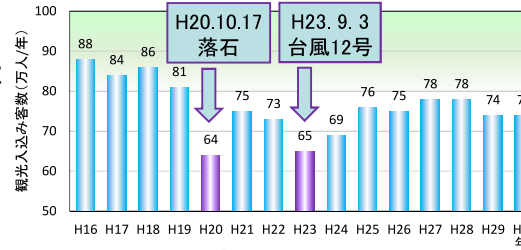


図4 十津川村の観光入込み客数
出典：十津川村統計資料

2. 原因分析

①災害に脆弱な区間が存在

- 十津川村内の国道168号のうち、事業未着手区間には、深層崩壊の危険度が高い溪流のほか、地すべり危険箇所（1箇所）や既往災害発生箇所（9箇所）、防災点検要対策箇所（10箇所）や崩壊の恐れが想定される斜面が存在。また、幅員5.5m未満の幅員狭小区間が5箇所（延長0.5km）存在しており、路肩欠損等の道路損傷により通行不能となる可能性が高く災害に脆弱。（図5）



【写真】
国道168号崩壊状況

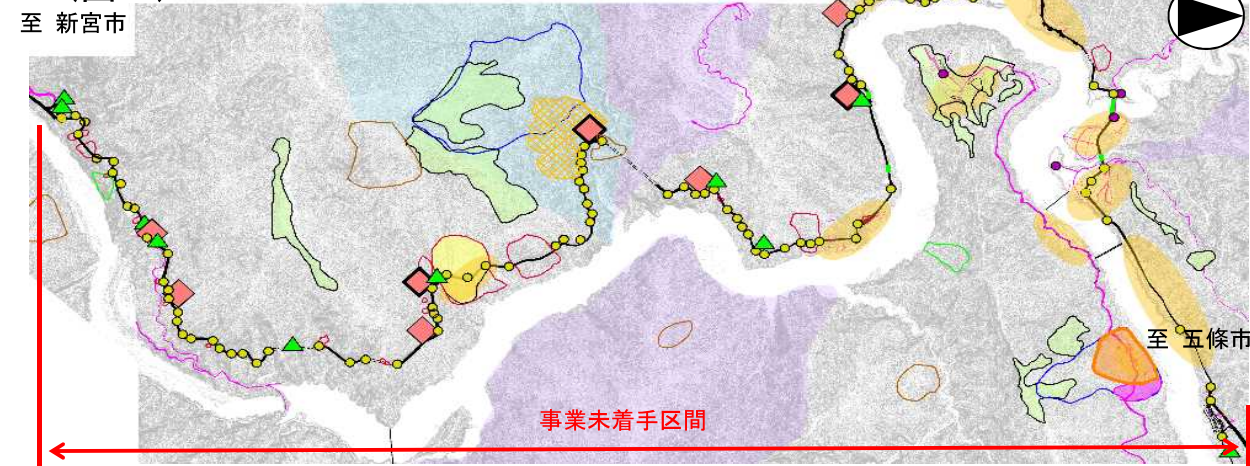


図5 事業未着手区間の概要

②速達性・走行性に課題

- 十津川村から第二次救急医療機関へは60km以上離れており、急峻な地形を通過する事業未着手区間は線形が厳しく、幅員狭小区間に加えて94箇所の急カーブが存在し、離合が困難な区間もあることから、移動・搬送に時間を要し、走行性にも課題。 ※急カーブ：道路構造令の規定による設計速度40km/hの曲率半径の特例値（R=50m）を満足しない区間

凡例

- 一般国道
- その他道路
- 集落
- 幅員5.5m未満
- 平面線形の厳しい区間(R=50以下)
- 指定緊急避難箇所
- 既往災害発生箇所 (H23.9台風12号)
- 既往災害発生箇所 (H21.4～H31.3) ※H23.9台風12号を除く
- 防災点検要対策箇所
- 深層崩壊 (相対的な危険度が高い溪流)
- 深層崩壊 (相対的な危険度のやや高い溪流)
- 地すべり危険箇所(法指定箇所)
- 地すべり地形
- 崖崩ブロック
- 地すべりブロック
- 岩盤クレーブ斜面
- 緩み領域
- 崩壊跡
- 山腹緩斜面
- 不安定抽出ブロック

③平常時・災害時を問わない安定した幹線道路がない

- 十津川村には、鉄道が存在しないため、観光、物流目的等の村外との移動は、自動車交通に依存せざるを得ず、「唯一の主要幹線道路」である国道168号が災害により被災した場合、観光産業・地域産業への影響が大きい。

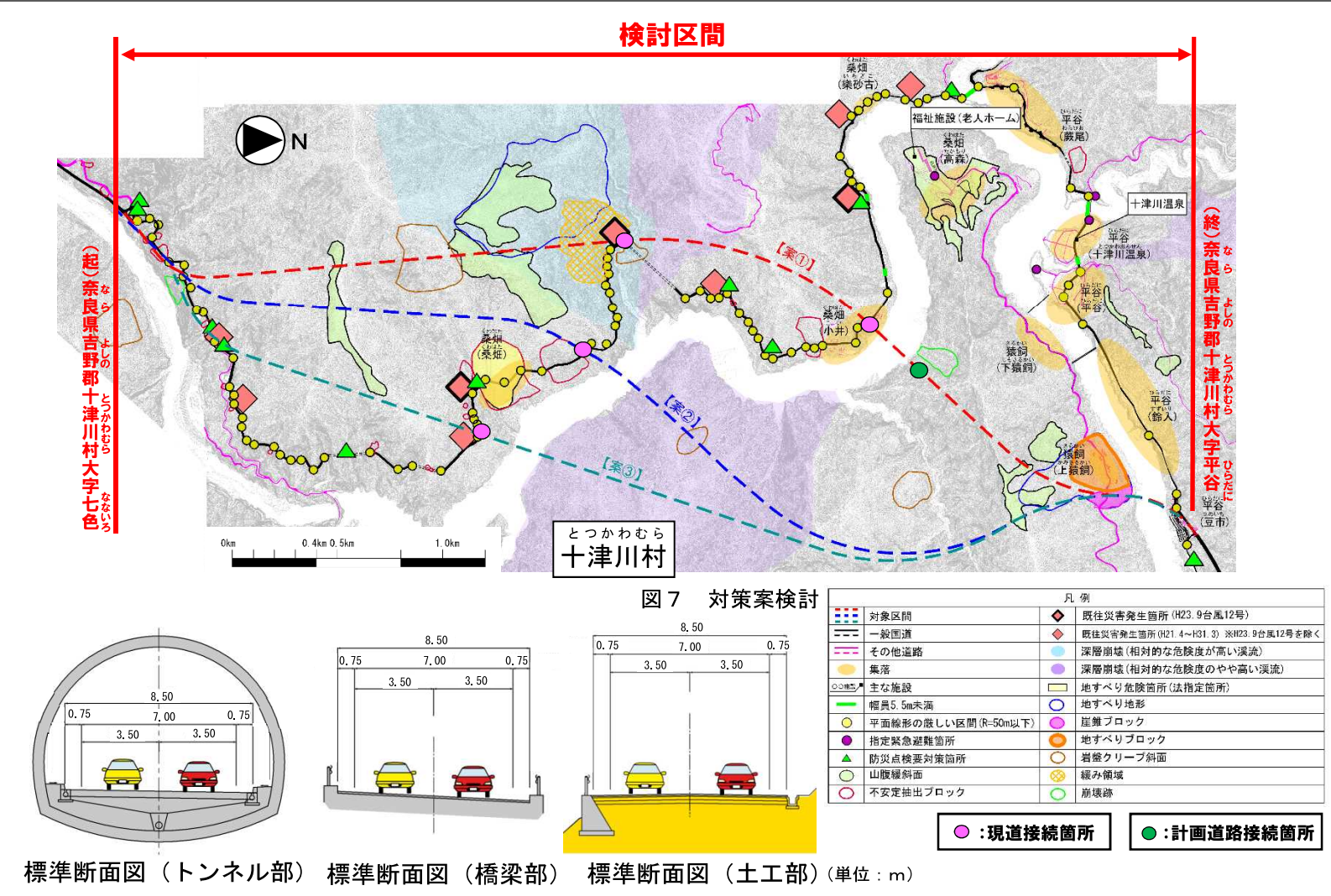
3. 政策目標

- ① 災害時にも機能する幹線道路の確保
- ② 第二次救急医療機関への速達性・走行性の向上
- ③ 主要な観光資源間の連携を高め周遊観光を支援し、安定した輸送の確保により地域産業を支援

奈良県十津川村周辺地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】バイパス案 集落へのアクセス性を考慮したルート	【案②】バイパス案 地すべり危険箇所を回避した位置で現道接続するルート	【案③】バイパス案 走行性(線形)を最も考慮したルート
延長	約5.6km	約5.8km	約5.7km
I 災害時にも機能する幹線道路の確保	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備により災害危険箇所を回避し、幹線道路の機能を確保 バイパス整備により、孤立集落となるリスクが軽減 	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備により災害危険箇所を回避し、幹線道路の機能を確保 1方向からのアクセスとなる集落があり、孤立集落となる可能性 	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備により災害危険箇所を回避し、幹線道路の機能を確保 1方向からのアクセスとなる集落があり、孤立集落となる可能性
指標①: 既往災害発生箇所における対応	○ 【現況】 既往災害発生箇所: 9箇所 → すべて解消 【整備後】	○ 【現況】 既往災害発生箇所: 9箇所 → すべて解消 【整備後】	○ 【現況】 既往災害発生箇所: 9箇所 → すべて解消 【整備後】
指標②: 防災点検要対策箇所、地すべり懸念箇所における対応	○ 【現況】 防災点検要対策箇所: 10箇所 → すべて解消 地すべり危険箇所: 1箇所 → すべて解消 【整備後】	○ 【現況】 防災点検要対策箇所: 10箇所 → すべて解消 地すべり危険箇所: 1箇所 → すべて解消 【整備後】	○ 【現況】 防災点検要対策箇所: 10箇所 → すべて解消 地すべり危険箇所: 1箇所 → すべて解消 【整備後】
指標③: 幅員狭小区間の解消 (幅員5.5mに対応していない区間)	○ 【現況】 幅員5.5m未満の幅員狭小区間: 5箇所 → すべて解消 【整備後】	○ 【現況】 幅員5.5m未満の幅員狭小区間: 5箇所 → すべて解消 【整備後】	○ 【現況】 幅員5.5m未満の幅員狭小区間: 5箇所 → すべて解消 【整備後】
指標④: 集落へのアクセス性 (概ね2km以下の集落)	○ 十津川温泉: ○ 蕨尾集落: ○ 桑畑集落: ○ 高森集落: ○	× 十津川温泉: ○ 蕨尾集落: × 桑畑集落: ○ 高森集落: ×	× 十津川温泉: ○ 蕨尾集落: × 桑畑集落: ○ 高森集落: ×
II 第二次救急医療機関への速達性・走行性の向上	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備により、被災時における救急搬送ルートを確保 バイパス整備により、線形の厳しい箇所を回避することで搬送患者の負担を軽減 	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備により、被災時における救急搬送ルートを確保 バイパス整備により、線形の厳しい箇所を回避することで搬送患者の負担を軽減 	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備により、被災時における救急搬送ルートを確保 バイパス整備により、線形の厳しい箇所を回避することで搬送患者の負担を軽減
指標①: 速達性の向上 (60分圏域の集落数(十津川村内))	○ (新宮市立医療センター～十津川村内の集落) 【現況】七色、桑畑 → 【整備後】七色、桑畑、小井、豆市、鈴入、蕨尾、薬砂古	△ (新宮市立医療センター～十津川村内の集落) 【現況】七色、桑畑 → 【整備後】七色、桑畑、豆市、鈴入	△ (新宮市立医療センター～十津川村内の集落) 【現況】七色、桑畑 → 【整備後】七色、桑畑、豆市、鈴入
指標②: 走行性の向上(線形の厳しい箇所の解消) (急カーブ箇所(R≤50m))	○ 【現況】 線形不良箇所(R≤50m): 94箇所 → すべて解消 【整備後】	○ 【現況】 線形不良箇所(R≤50m): 94箇所 → すべて解消 【整備後】	○ 【現況】 線形不良箇所(R≤50m): 94箇所 → すべて解消 【整備後】
III 主要な観光資源間の連携を高め周遊観光を支援し、安定した輸送の確保により地域産業を支援	○ 新宮市から道の駅十津川郷までの所要時間 【現況】約72分 → 【整備後】約63分(約1割短縮)	○ 新宮市から道の駅十津川郷までの所要時間 【現況】約72分 → 【整備後】約63分(約1割短縮)	○ 新宮市から道の駅十津川郷までの所要時間 【現況】約72分 → 【整備後】約63分(約1割短縮)
事業費	約380億円	約380億円	約440億円
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168号
- 区間: 奈良県吉野郡十津川村大字七色 ~ 奈良県吉野郡十津川村大字平谷
- 延長: 5.6km
- 車線数: 2車線
- 設計速度: 60km/h
- 概ねのルート: 図7【案①】の通り

- (参考) 当該事業の経緯等 地域の要望等
- H26. 7 奈良県知事が国による早期事業化を要望
 - H26. 11 奈良県知事が国による早期事業化を要望
 - H27. 7 十津川村長が新規事業化等を要望
 - H27. 12 奈良県知事が権限代行による早期事業化を要望
 - H28. 2 十津川村長が新規事業化等を要望
 - H28. 8 奈良県知事が権限代行による早期事業化を要望
 - H29. 2 奈良県知事と十津川村長が直轄による新規調査着手を要望
 - H29. 11 十津川村長が権限代行による早期事業化を要望
 - H29. 12 奈良県知事が権限代行による早期事業化を要望
 - H30. 1 十津川村長が権限代行による早期事業化を要望
 - H30. 7 奈良県知事が権限代行による早期事業化を要望
 - H30. 11 奈良県知事が権限代行による早期事業化を要望
 - H31. 1 十津川村長が直轄による権限代行実施の検討を行うための調査着手を要望
 - R 1. 8 十津川村長が早期事業化を要望
 - R 1. 8 奈良県知事が権限代行による早期事業化を要望
 - R 1. 11 奈良県知事が権限代行による早期事業化を要望
 - R 1. 12 国道168号防災検討会
 - R 2. 2 国道168号防災検討会