

## 2. 懇談会の議論の内容

### 2-1 但馬地域の交通における現状と課題

但馬地域の現状と課題について以下に整理する。

#### ◆まちの活性化の観点

- (1) 高速道路ネットワークが未整備
  - ①大都市から遠い但馬 ～観光振興に課題
  - ②高速道路から遠い但馬 ～産業振興に課題
- (2) 自動車利用の多さと交通渋滞の発生

#### ◆安全・安心な暮らしの観点

- (3) 冬季積雪時における自動車交通への影響
- (4) 生活道路の交通事故が多発
- (5) 災害の頻発する但馬 ～生活・医療への不安

### (1) 高速道路ネットワークが未整備

- ・但馬地域の高規格道路等の整備率は未だ3割と遅れており（但馬を除く兵庫県内の整備率は8割）、高速道路ネットワークが未整備である。
- ・但馬地域の大部分はインターチェンジからの30分アクセス圏外で、高速道路へのアクセス性が不十分であり、企業誘致や観光客誘致の障害となっている。

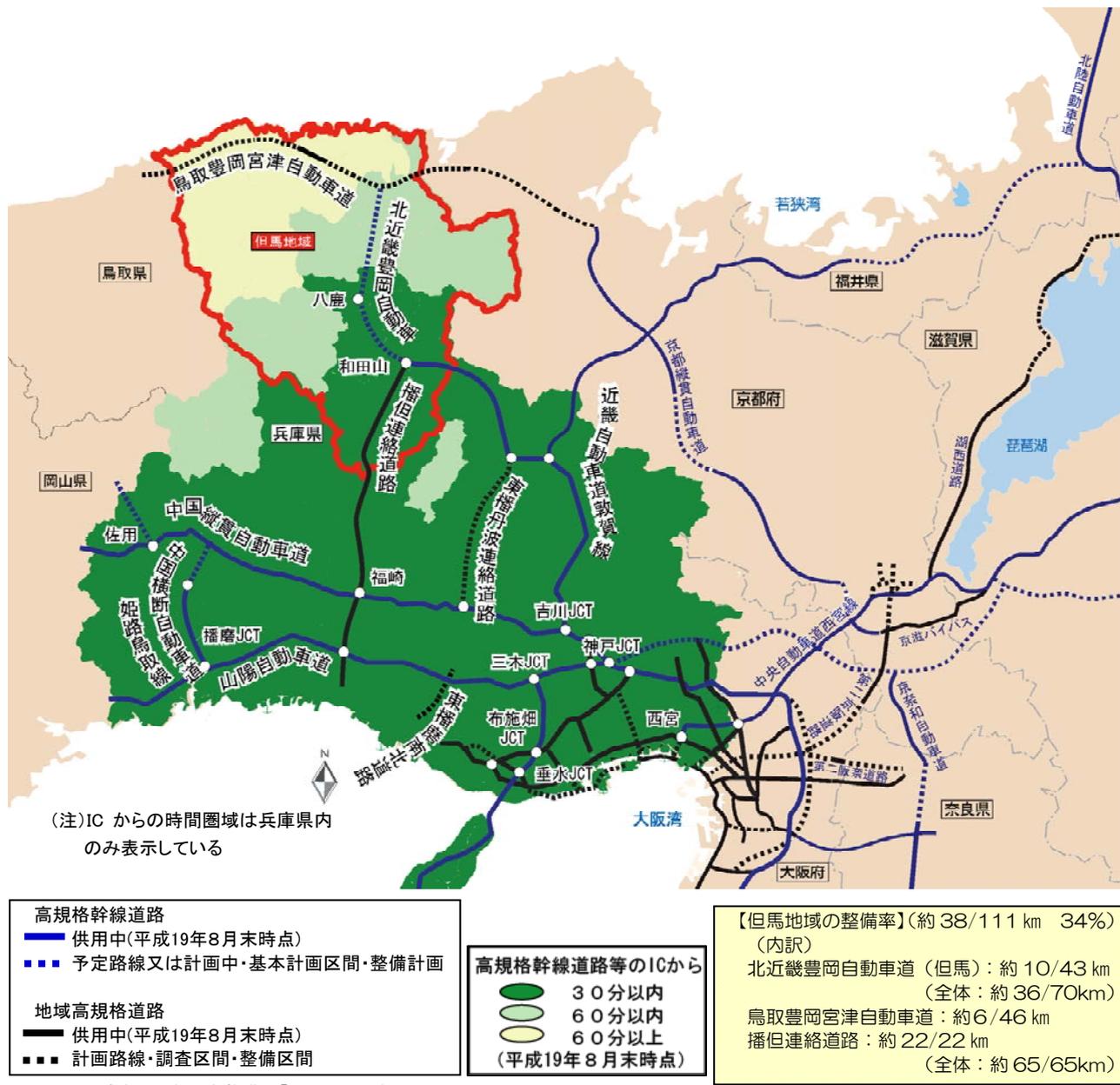
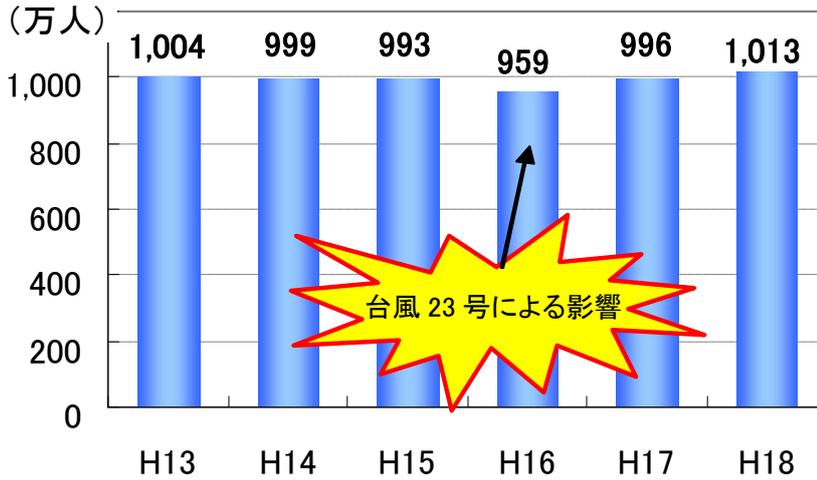


図 兵庫県の高規格道路等

①大都市から遠い但馬 ～観光振興に課題

- ・但馬地域には観光資源が豊富に存在し、観光入込客数は年間約1千万人で推移している。
- ・しかし高速道路が未整備のため、大都市圏からの所要時間が長く、観光客誘致の障害となっている。

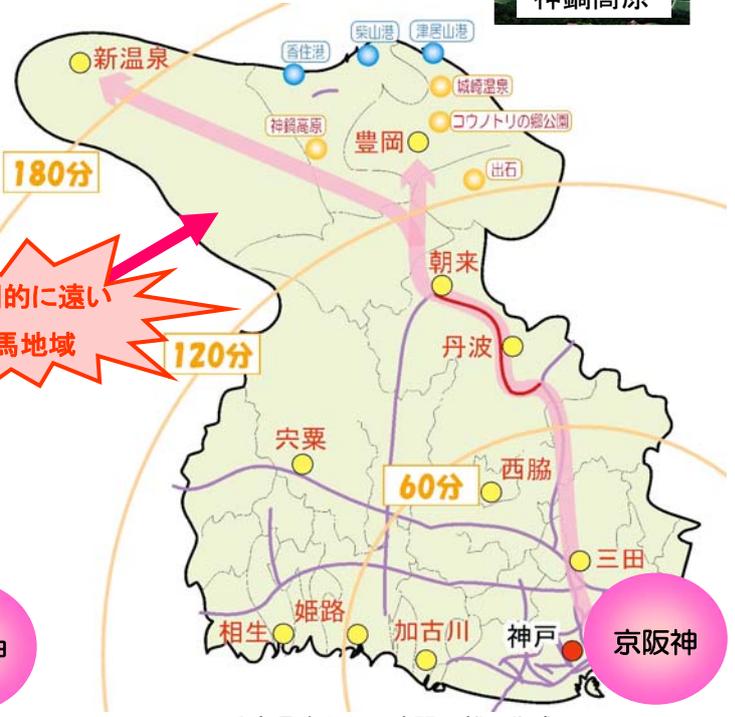


出典:但馬の観光(但馬県民局)

図 但馬の観光入込客数の推移



図 但馬の主な観光施設分布

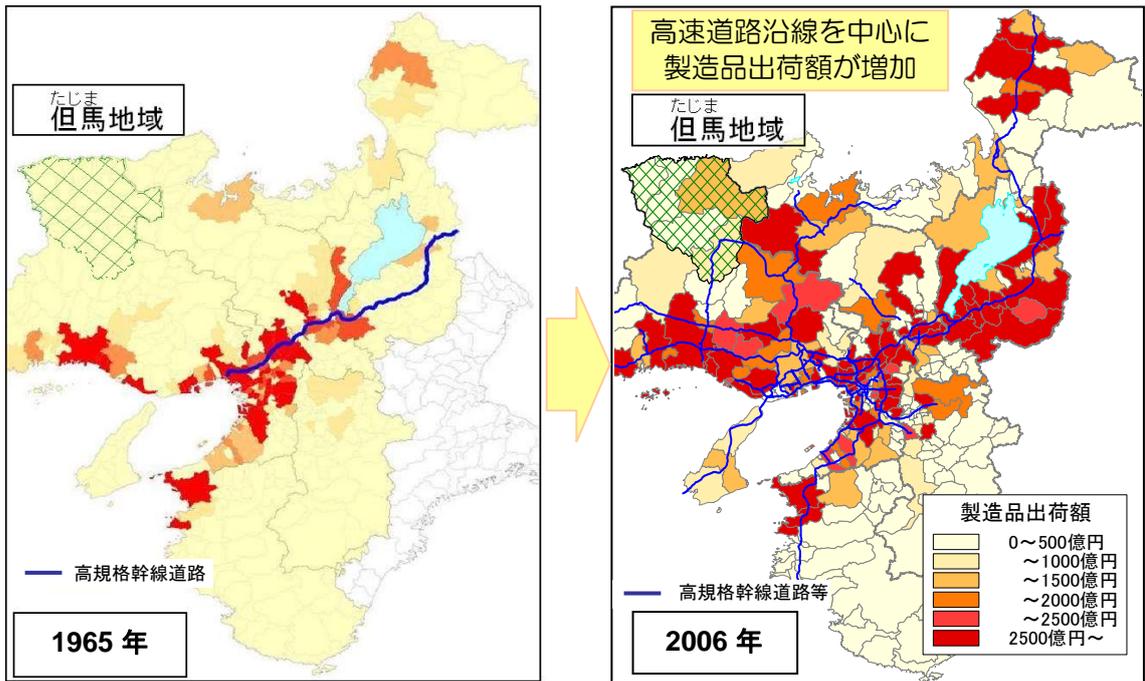


※兵庫県庁からの時間距離で作成

図 京阪神からの時間距離地図

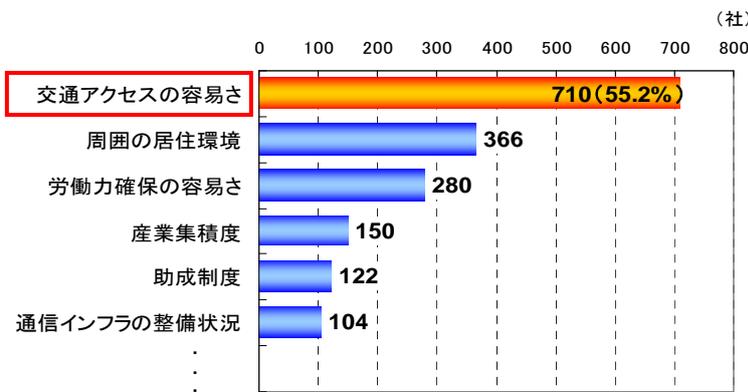
②高速道路から遠い但馬 ～産業振興に課題

- ・大阪湾臨海部及び京阪神地域に集積していた産業活動が、高速道路の整備とともに、高速道路沿線地域に拡大している。
- ・工場の約8割が高規格道路のICから10km以内に立地している。
- ・但馬地域では高速道路の整備が遅れていることによって、製造品出荷額が他地域に比べ低いままとなっているなど産業活動が停滞している。



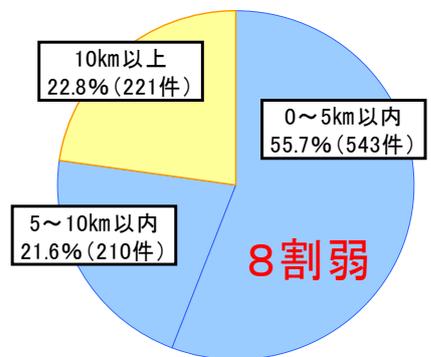
資料：工業統計表

図 高速道路の整備と製造品出荷額の推移



資料：「企業立地(誘致)に関する意向調査」(2005.10)帝国データバンク

図 企業立地先選定の決め手と考える条件



資料：「工場立地動向調査」(H18.9) 経済産業省 経済産業政策局

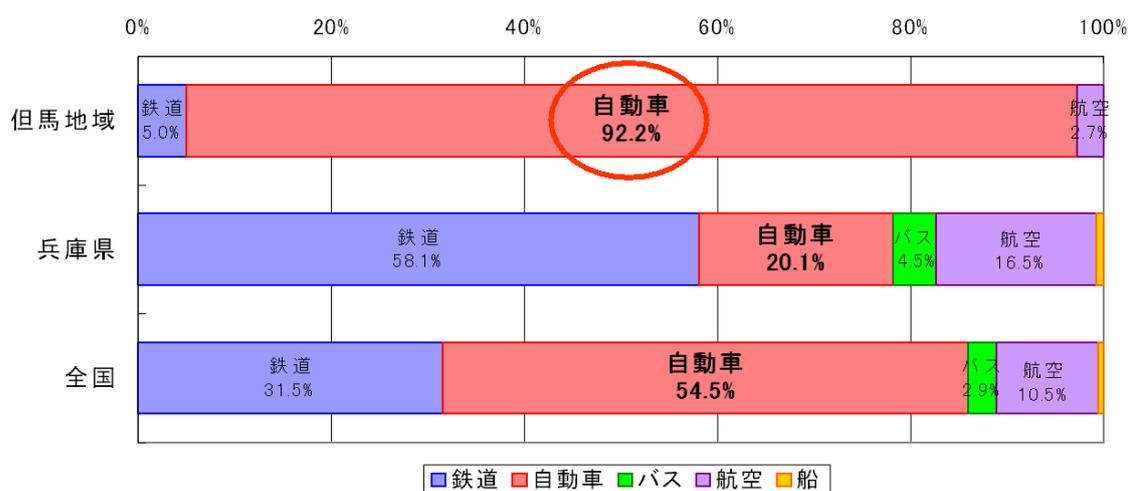
図 高速道路ICからの距離別工場立地件数

## (2) 自動車利用の多さと交通渋滞の発生

但馬地域では、移動の多く（9割以上）を自動車に依存し、道路は生活に必要不可欠となっているが、朝夕・観光期の交通渋滞や冬季の円滑な交通確保が課題となっている。

但馬地域の1世帯当たりの自動車保有率 2.3台/世帯（平成17年3月末現在）  
（兵庫県全体では、1.3台/世帯）

出典：自動車保有台数：兵庫県統計書  
（原付・二輪及び小型特殊を除く）  
世帯数：国勢調査（平成17年）



資料：第4回全国幹線旅客純流動調査(2005年)  
交通機関別生活圏流動表(秋期1日の居住地から旅行先間の流動)  
※大都市圏内々、県内々の流動量は対象外

図 居住地ごとの地域間移動手段分担率



休日の渋滞状況(豊岡市内)



積雪時の状況(国道312号 豊岡市内)



### (3) 冬季積雪時における自動車交通への影響

- ・但馬地域では、東北地方に匹敵する多くの降雪があり、過去に交通マヒなどの発生例があった。
- ・積雪により路線バスが運休する場合もあるなど、冬季の交通確保が但馬の大きな課題となっている。



図 日本の代表豪雪地と平均累計降雪量比較 (H13～H17年度の5ヶ年平均)

資料: 気象庁・国土交通省観測データ

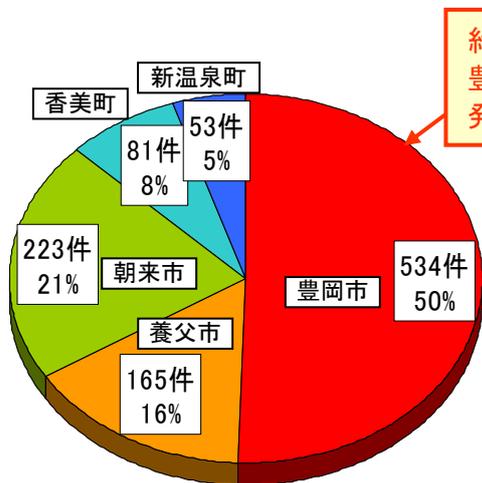


図 積雪によるバス運休状況 (八鹿地域)

資料: 全但バス

(4) 生活道路で交通事故が多発

- ・但馬地域での交通事故発生件数の約半数が、豊岡市内で発生している。
- ・特に、国道312号立野橋交差点付近で交通事故が多発、特に冬季の交通事故が多い。



約半数が豊岡市内で発生

国道312号では冬季の事故が多い

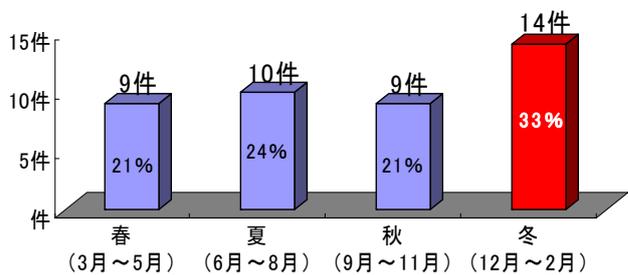


図 但馬地域の事故件数 (平成18年)

図 国道312号の季節別事故件数 (平成18年)



図 豊岡市内の国道312号における交通事故発生位置(平成18年)



## 2-2 豊岡道路に求められる機能及び整備効果

豊岡道路に求められる機能を以下に整理した。

### ◆地域を活性化

- (1) 所要時間の大幅短縮 ……………大都市圏や、近畿圏外の各地とのアクセス性が向上
  - ①観光客の増加 ……………観光地が身近になり、来訪客の増加が期待
  - ②企業立地の促進 ……………物流の迅速化により沿線の新規企業立地が進む
- (2) 生活道路の渋滞緩和 ……………朝と夕方、観光シーズンの渋滞が緩和

### ◆環境と暮らしを守る

- (3) 交通事故の減少 ……………国道 312 号等での交通事故の発生を低減
- (4) 自然・環境との調和 ……………但馬の豊かな自然環境に配慮した計画とする
- (5) 災害時の輸送道路確保 ……………災害時における緊急輸送道路として機能する
- (6) 地域医療の支援 ……………公立豊岡病院へのアクセスが向上
- (7) 冬季交通の確保 ……………大雪時でも但馬地域の市民の生活を支える

(1) 所要時間の大幅短縮 ~大都市圏や、近畿圏外の各地とのアクセス性が向上

・大都市圏や、近畿圏外の各地とのアクセス性が向上する。

(北近畿豊岡自動車道整備で約40分短縮する。)

・春日和田山道路の供用により、豊岡市役所から大都市圏までの移動時間が約20分短縮

・豊岡道路を含む北近畿豊岡自動車道が全線供用すると、さらに約20分、合計で約40分の短縮



・広域幹線道路ネットワークの一翼を担うことにより、兵庫県内はもとより、大阪方面を始めとする大都市圏や、近畿圏外の各地とのアクセス性が向上

・企業立地や観光誘客等に伴う雇用の促進が期待され、人口の定住化が期待される

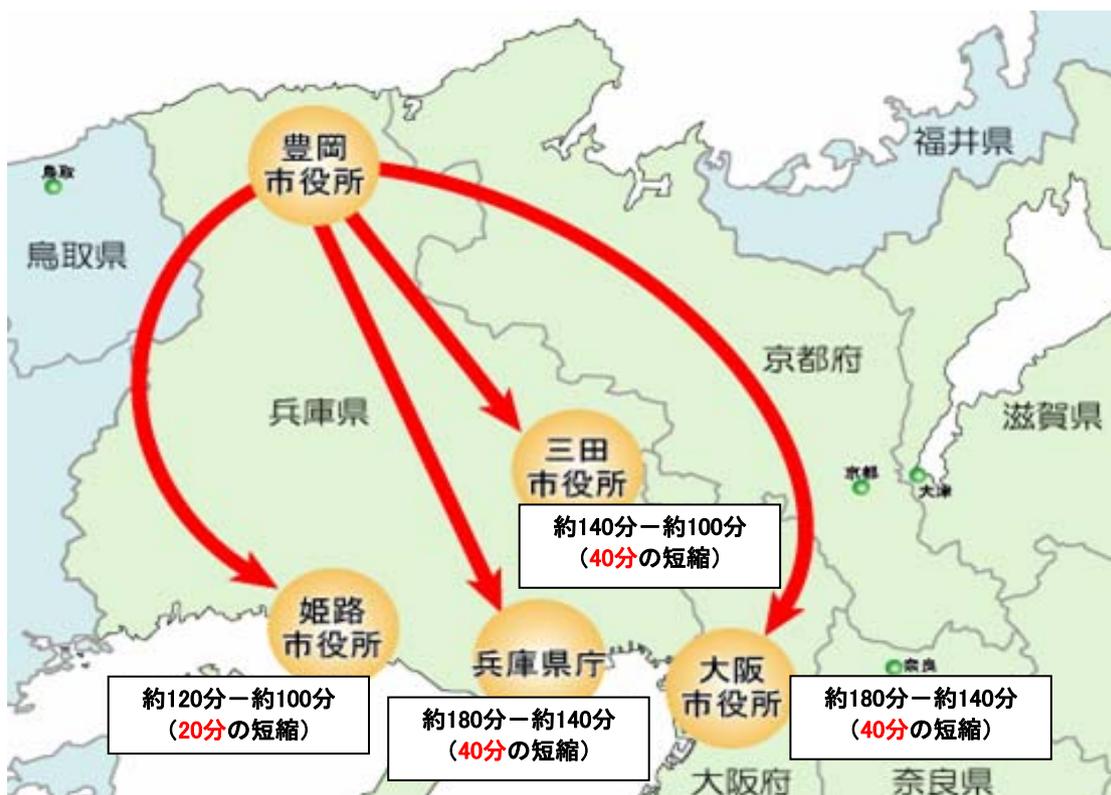
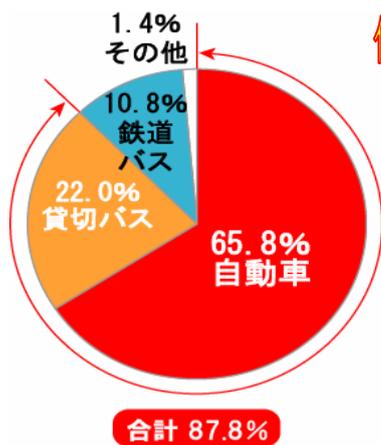


図 北近畿豊岡自動車道整備による短縮時間

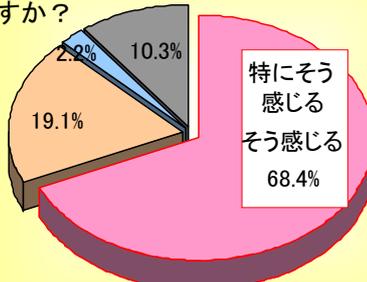
①観光客の増加 ～観光地が身近になり、来訪客の増加が期待

- ・但馬地域は、大阪など他府県からも多くの方が訪れ、その多くは、自動車や貸し切りバスなどで道路を利用している。
- ・北近畿豊岡自動車道の整備により、観光地がより身近になり、来訪客の増加と地域の活性化が期待できる。



住民の70%が期待している!

【設問】観光客が増え、地域が活性化しますか？



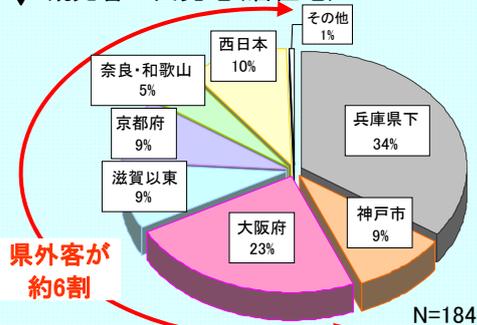
(凡例)

- 特にそう感じる
- そう感じる
- あまり感じない
- 全く感じない
- 無回答

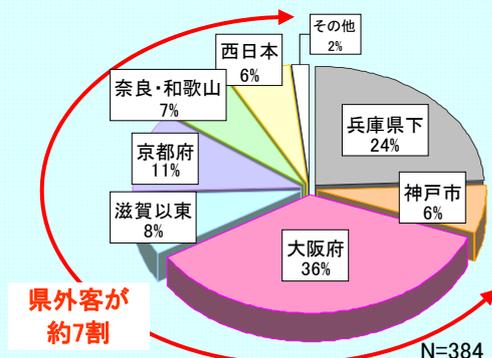
出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)

図 但馬地域の観光入り込み客の交通手段 図 観光客増加による地域活性化への期待

▼ 観光客の出発地(居住地)

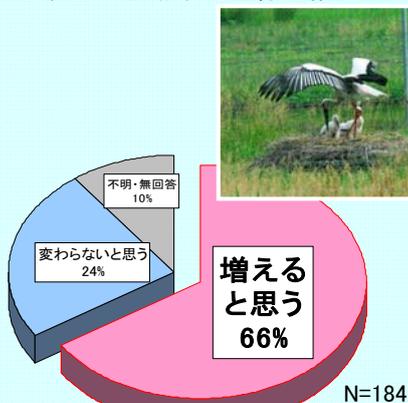


コウノトリの郷公園(H19.11 調査)

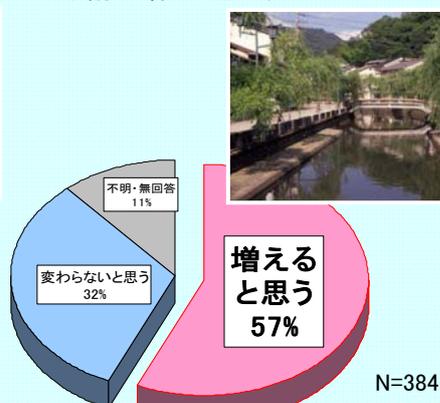


城崎温泉(H17.2 調査)

▼ 北近畿豊岡自動車道全線整備によって但馬地域への来訪が増えると思うか



コウノトリの郷公園(H19.11 調査)



城崎温泉(H17.2 調査)

出典：豊岡河川国道事務所調べ（コウノトリの郷来訪者アンケート、城崎温泉来訪者ヒアリング結果）

図 観光客アンケート結果

②企業立地の促進 ～物流の迅速化により沿線の新規企業立地が進む

- ・兵庫県内の工業団地は、主に高速道路沿い（中国道、山陽道、舞鶴若狭道）等に多く立地している。
- ・北近畿豊岡自動車道の整備により、高速道路へのアクセス性が向上し、物流の迅速化・円滑化が図られることから、沿線の新規企業立地が進み、雇用の促進や経済の活性化が期待される。

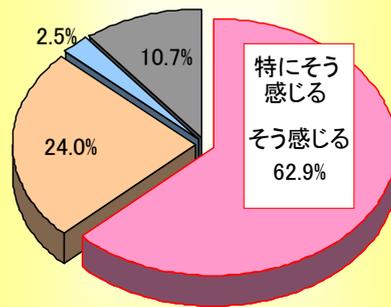


図 兵庫県内の主な工業団地の分布状況

住民の60%が期待している！

【設問】

産業の競争力が増し、地域が活性化すると感じますか？



（凡例）

- 特にそう感じる
- そう感じる
- あまり感じない
- 全く感じない
- 無回答

出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果（H19）

図 産業活性化への期待

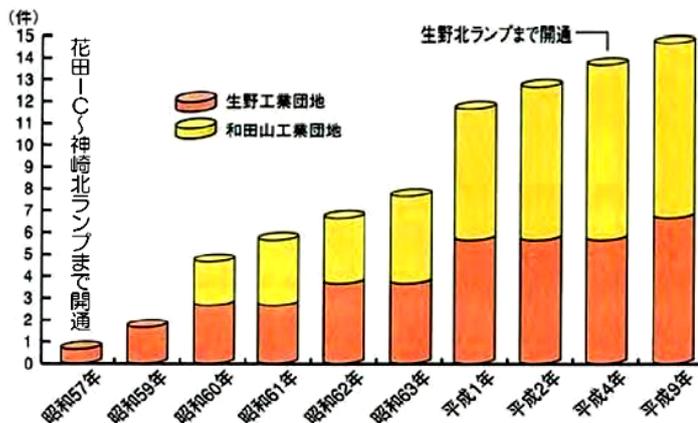


図 播但連絡道路沿線工業団地の企業立地動向

【整備効果事例】

播但連絡道路の北伸により沿線の工業団地では企業立地が促進した。

## (2) 生活道路の渋滞緩和 ～朝と夕方、観光シーズンの渋滞が緩和

- ・現在、豊岡市内では、ピーク時最大 1.7Kmもの渋滞が観測されるなど、朝夕及び休日の交通渋滞が顕著である。
- ・大型車や観光交通が豊岡道路に転換することにより、但馬地域の中心都市である豊岡市内における朝と夕方の時間帯や、観光シーズンの渋滞が緩和される。
- ・渋滞緩和による走行速度向上は、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の削減にもつながり「環境に優しい交通」が実現できる。

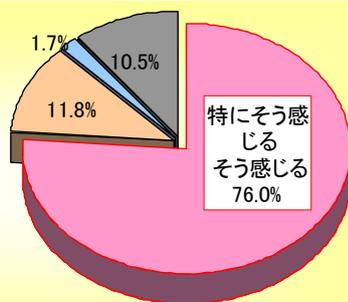


図 休日の渋滞状況

住民の75%が期待している！

【設問】

観光シーズンなど休日の交通渋滞が緩和すると思いますか？



(凡例)

- 特にそう感じる
- そう感じる
- あまり感じない
- 全く感じない
- 無回答

出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)

図 観光シーズンなど休日の交通渋滞緩和への期待

(3) 交通事故の減少 ～国道312号等での交通事故の発生を低減

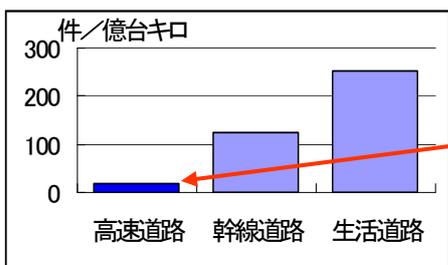
・国道312号等と北近畿豊岡自動車道とが適切に交通を分担することにより、国道312号等での交通事故の発生を少なくさせ、生活環境の向上と安全・安心な道路網が実現できる。

	平成18年度 実績値
全国	115
兵庫県	134
立野橋周辺	<b>339</b>

立野橋交差点周辺で事故が多発(全国・兵庫県平均より高い事故率)

※県の実績値の約2.5倍

図 立野橋交差点周辺の死傷事故率(全国・兵庫県平均との比較) 単位:件/億台キ



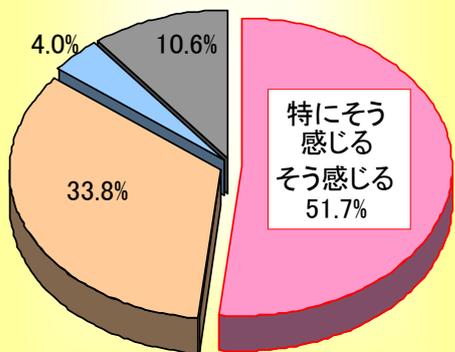
高速道路は、一般道の幹線道路や生活道路と比較して、1/10程度の事故発生率である。

図 道路の種類ごとの交通事故発生率(兵庫県平均) 単位:件/億台キロ

住民の50%が期待している!

【設問】

豊岡の市街地の道路で交通事故が減ると感じますか？



出典:北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)

図 交通事故減少への期待

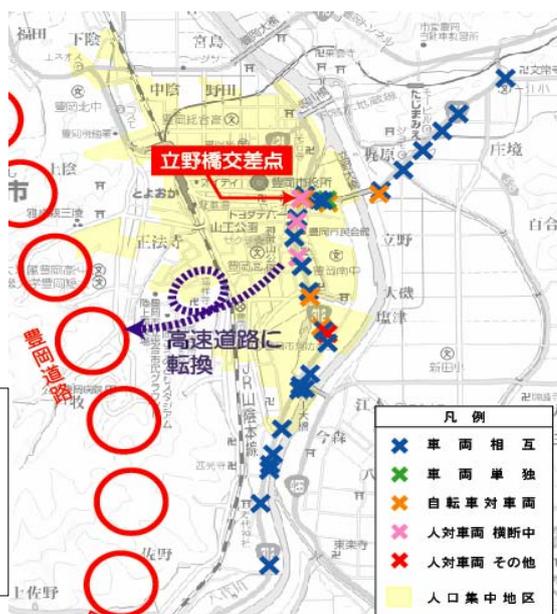


図 交通事故発生箇所

(4) 自然・環境との調和 ～但馬の豊かな自然環境に配慮した計画とする

・豊岡市では「環境を良くする取り組み」と「経済活動」が、相互に刺激しながら互いを高める「環境と経済が共鳴するまち・豊岡」を目指している。

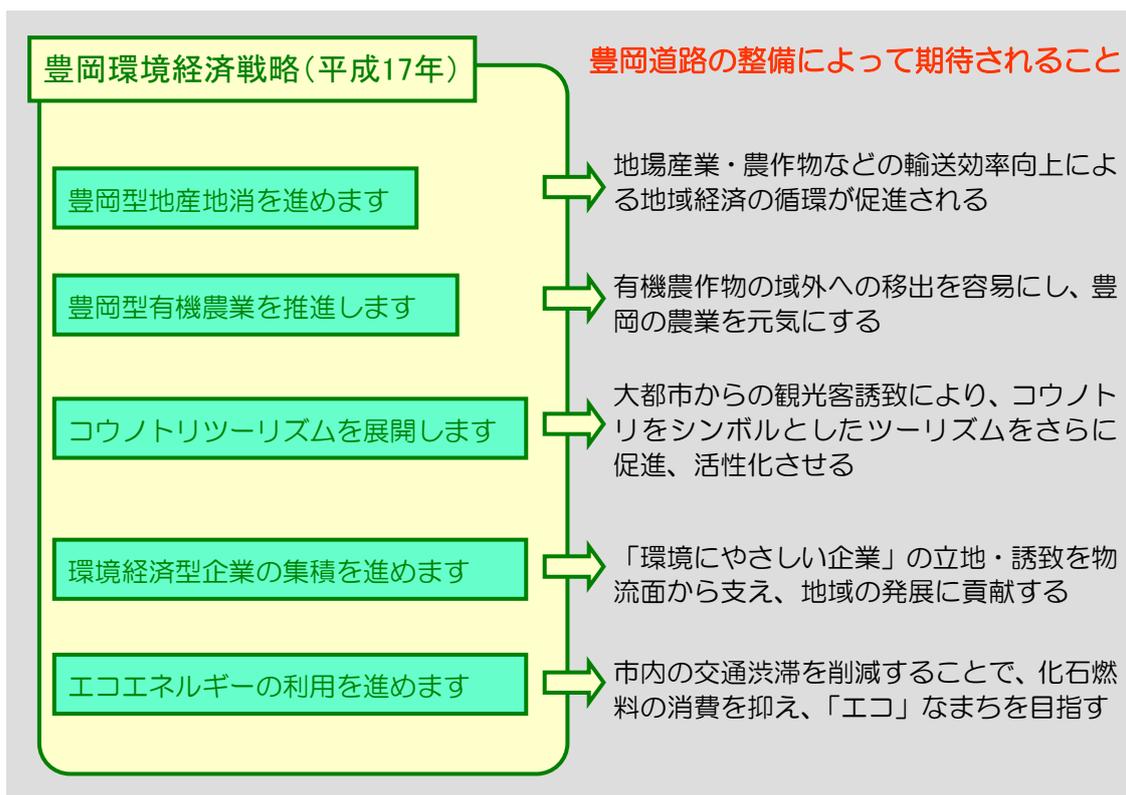


図 豊岡市の取り組みと豊岡道路の整備による期待

(5) 災害時の輸送道路の確保 ～災害時における緊急輸送道路として機能する

- ・平成16年の台風23号では、但馬地域は大きな被害を受け、円山川周辺では道路が水につかり通行できなくなった。このため、救援物資などの輸送や救急救援活動に困難を強いられた。
- ・豊岡道路の整備により、広域防災拠点と連携しつつ、災害時、緊急時における緊急輸送道路として地域を支える。



図 平成16年台風23号時の豊岡の状況

**住民の80%が期待している!**

【設問】

洪水などの災害発生時に緊急物資などが輸送できる道路として利用でき、安心できると思いますか？

出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)

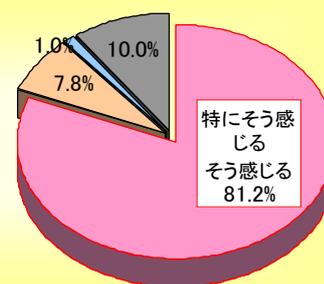


図 緊急物資輸送のための道路への期待

(凡例)

- 特にそう感じる
- そう感じる
- あまり感じない
- 全く感じない
- 無回答

(6) 地域医療の支援 ～公立豊岡病院へのアクセスが向上

・但馬地域唯一の第3次救急医療施設\*である公立豊岡病院から 30 分以内に到達できるエリアが拡大し、高度な医療サービスが受けられる救急医療施設へのアクセスが向上する。

\*第3次救急医療施設: 脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷等の重篤な患者を24時間体制で受け入れ、高度の診療を提供する救急センター等の医療施設

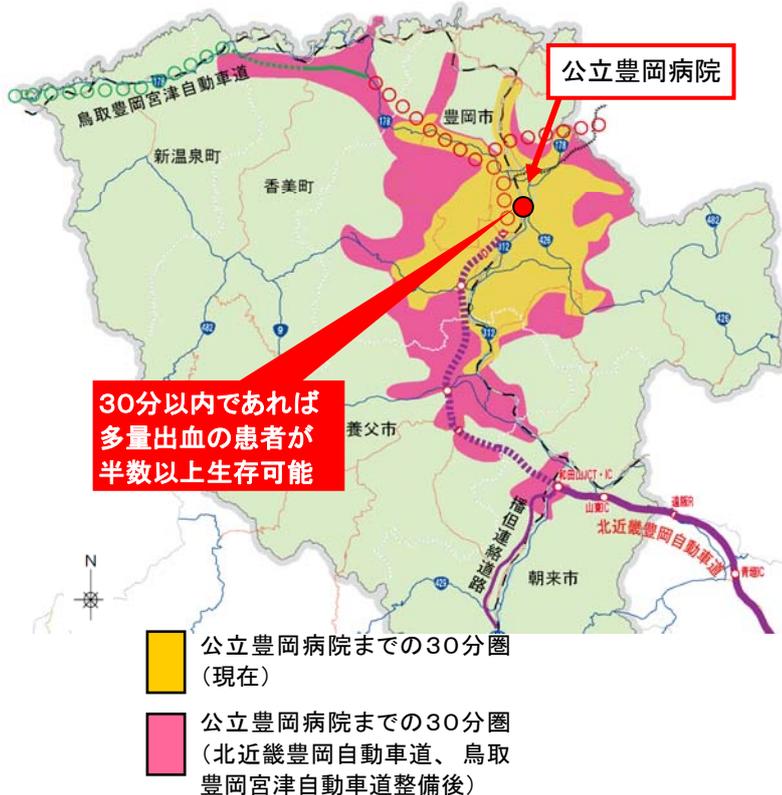


図 第3次救急医療施設(豊岡病院)までの30分到達圏

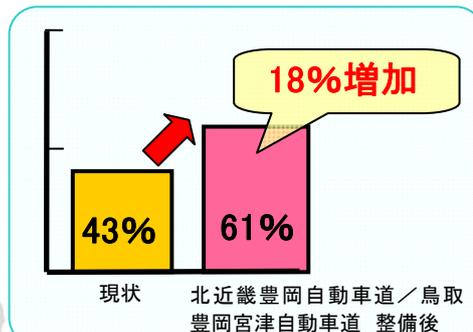
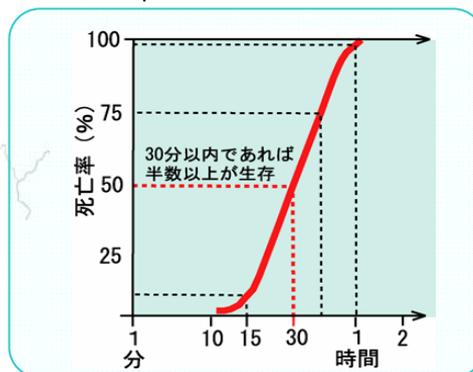


図 豊岡病院まで30分圏内の人口カバー率



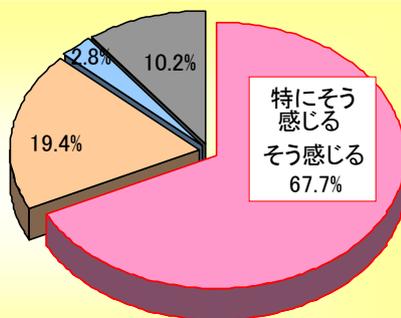
出典:カーラー「緊急事態における経過時間と死亡率の関係」(1981)

図 カーラー曲線図

住民の70%が期待している!

【設問】

第3次救急医療機関である豊岡病院まで速く安全に行くことができ安心であると思いますか？



(凡例)

- 特にそう感じる
- あまり感じない
- 全く感じない
- 無回答

出典:北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)

図 第3次救急医療機関へネットワーク強化への期待

(7) 冬季交通の確保 ～大雪でも但馬地域の市民の生活を支える

- ・但馬地域は、東北地方に匹敵するほど雪が積もる豪雪地帯で、大雪で市民生活に影響が出る場合が多い。
- ・豊岡道路は、雪に強い道路とすることで、北近畿豊岡自動車道のその他の区間と一体となって、大雪時においても但馬地域の市民の生活を支える。



積雪時の状況(国道312号 豊岡市内)



平成16年1月27日 毎日新聞記事

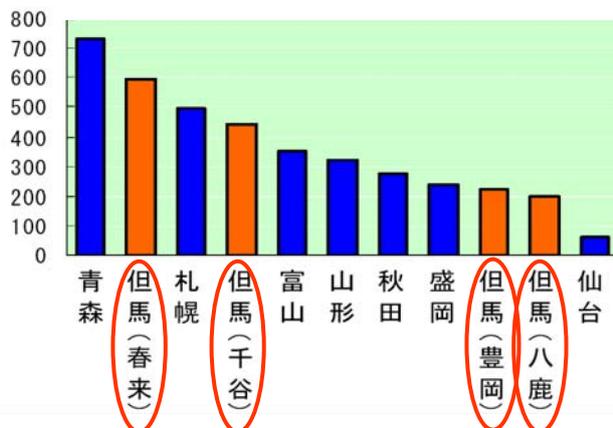


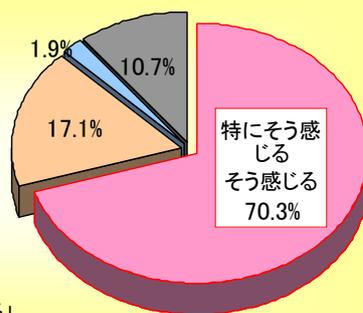
図 日本の代表豪雪地と平均の累計降雪量比較(H13～H17年度の5年平均)

住民の70%が期待している!

【設問】

豊岡市内に雪が降った時でも国道312号等比べ安全に車で走行できると思いますか？

出典:北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)



(凡例)

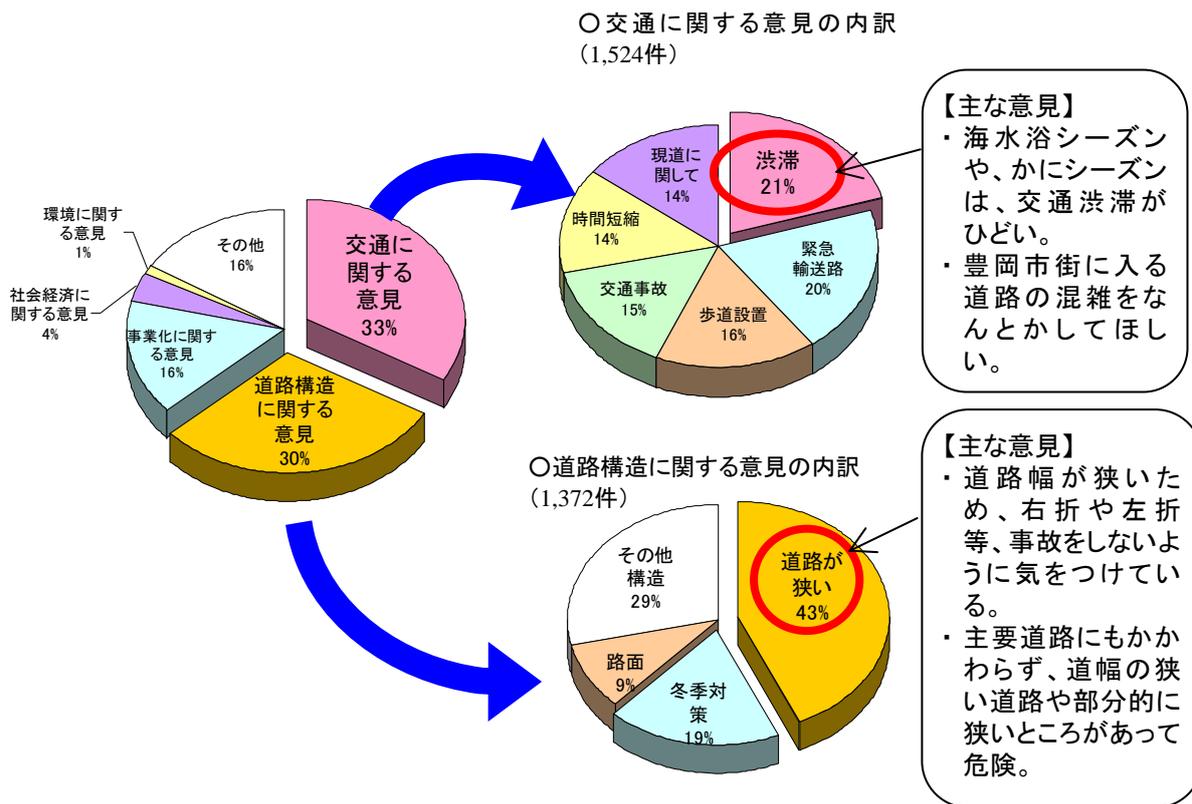
- 特にそう感じる
- そう感じる
- あまり感じない
- 全く感じない
- 無回答

図 積雪時での走行性確保への期待

## 2-3 豊岡道路の必要性

### (1) 但馬の道路に関する市民の意見

・豊岡市内の渋滞が激しいことや、道路が狭いことに対して特に市民の意見が強い。

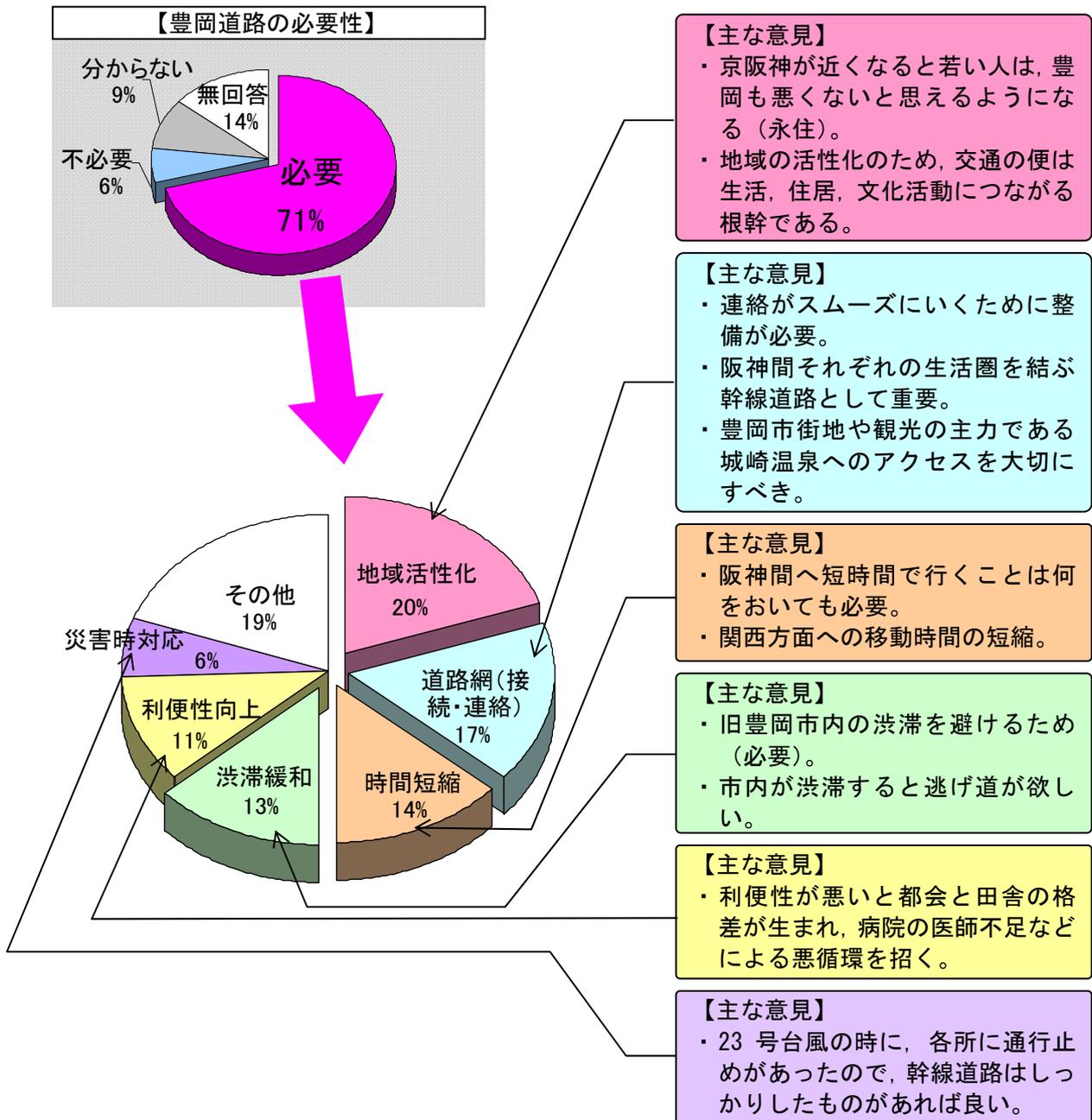


出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)

図 但馬地域の道路について日頃感じていること(自由意見)

## (2) 豊岡道路の整備の必要性

・地域の活性化や道路網の接続・連絡、時間短縮のため「豊岡道路」の整備に7割の方が必要性を感じている。



出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)

図 豊岡道路が必要と思う理由(自由意見)

①災害

・平成16年の台風23号では、但馬地域は大きな被害を受け、円山川周辺では道路が水に浸かり通行できなくなった。このため、救援物資などの輸送や救急救援活動に困難を強いられた。



水害時に水に浸からない道路整備が求められる



浸水状況(豊岡市内)



円山川氾濫時の豊岡市内



図 平成16年台風23号の浸水区域

- ・豊岡市内においても国道や県道に浸水の可能性のある箇所が存在している。
- ・豊岡市内への浸水時の緊急輸送道路の確保が必要である。



**緊急輸送道路となる道路については水害時に水に浸からない道路整備が求められる**



図 主な国道・県道における浸水の可能性のある箇所（豊岡市内）

## ②雪害

- ・豊岡市内の国道 312 号及び 426 号は冬季積雪時に十分な幅員が確保できない箇所が多い。
- ・積雪時において歩行者・自転車の通行に対し、交通安全上問題がある。



冬季の円滑な交通の確保が必要



積雪時の状況

豊岡市内中心部の  
国道で狭小な幅員

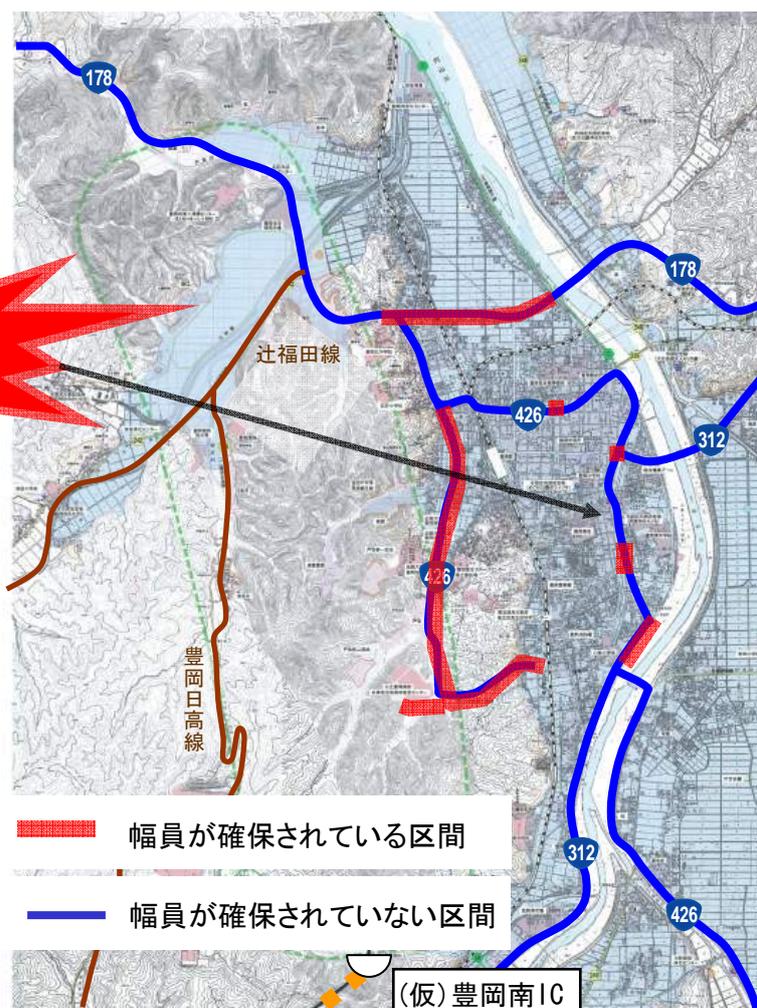


図 主要道路の現況幅員

③医療

・但馬地域唯一の第3次救急医療施設\*である公立豊岡病院から 30 分以内に到達できるエリアは限られており、道路整備の遅れにより但馬地域住民の生活が脅かされている。



**救急医療施設へのアクセス確保が必要**

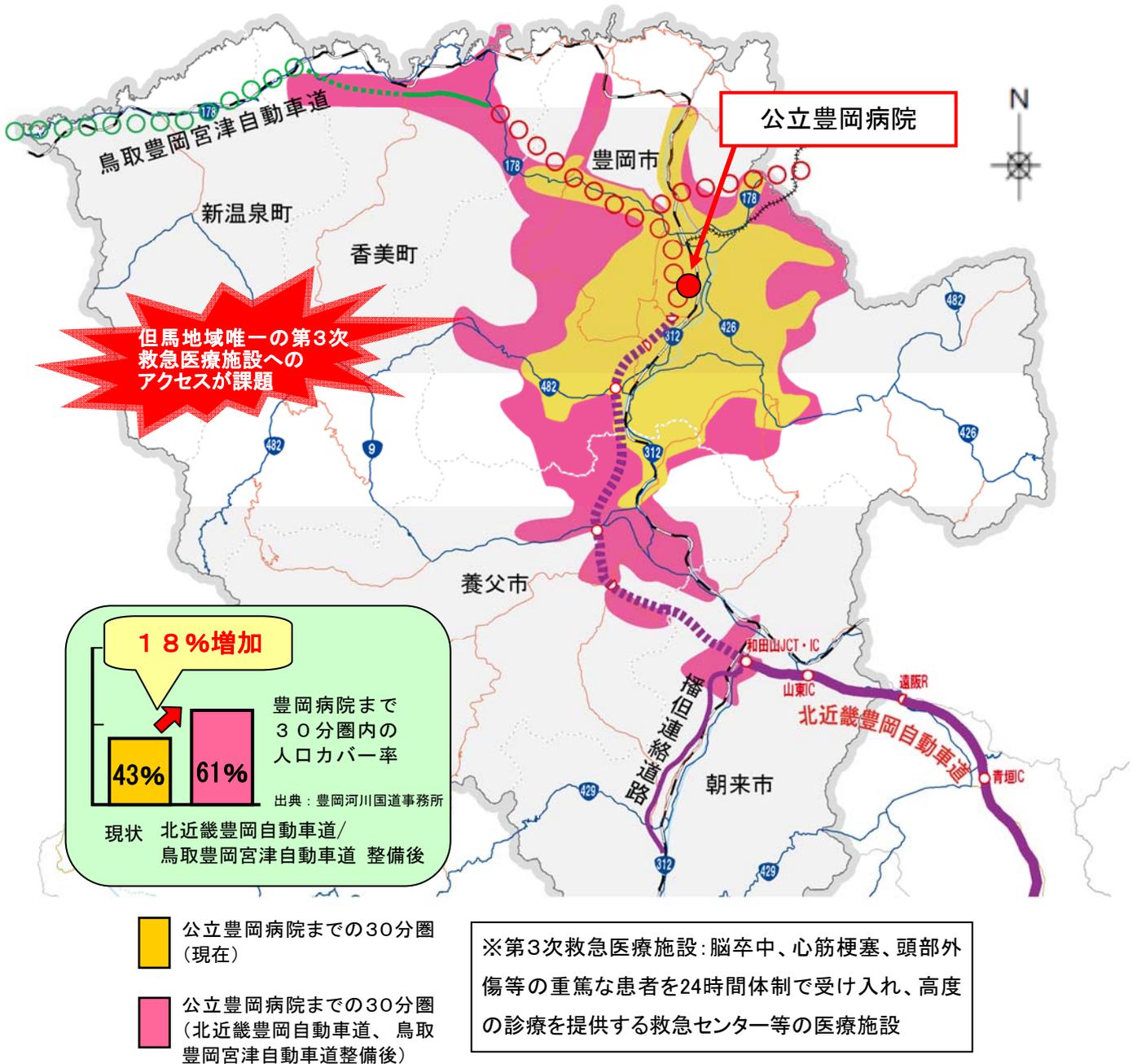


図 第3次救急医療施設（豊岡病院）までの30分到達圏

④観光・地場産業

・但馬地域の大部分はインターチェンジからの30分アクセス圏外で、高速道路へのアクセス性が不十分であり、企業誘致や観光客誘致の障害である。

時間短縮による京阪神都市圏との連携強化が必要



図 京阪神からの時間距離地図 (平成19年末時点)

⑤ 渋滞

・現在、豊岡市内では、ピーク時最大 1.7Kmもの渋滞が観測されるなど、平日朝及び休日夕方の交通渋滞が顕著である。



**豊岡市内の渋滞緩和による交通の円滑化が必要**



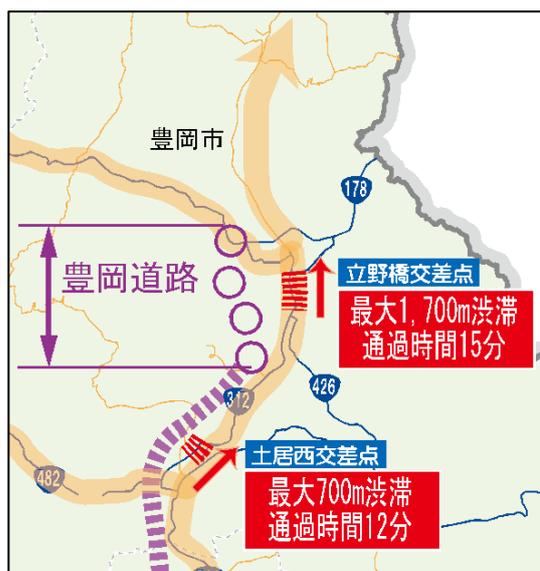
豊岡市城南町付近



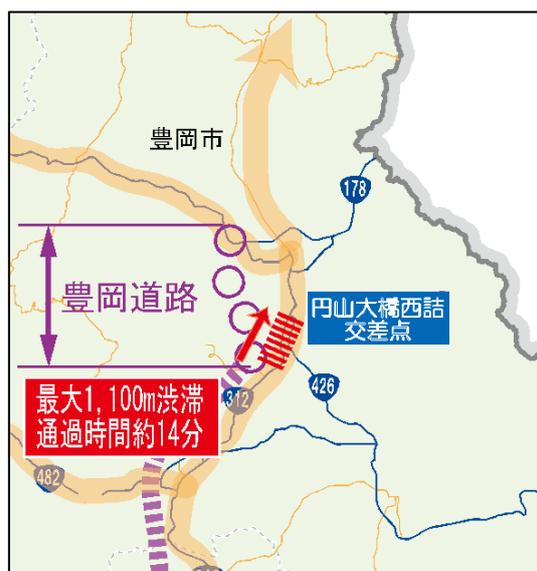
豊岡市九日市下町付近



豊岡市塩津町付近



休日の渋滞状況(夕方16時台)  
平成19年2月11日(祝)調査



平日の渋滞状況(朝8時台)  
平成19年6月12日・19日(火)調査

図 豊岡市内の渋滞状況

⑥交通状況

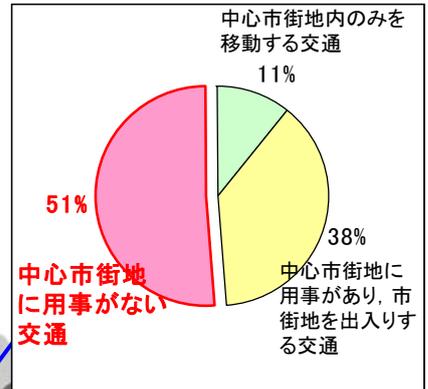
- ・豊岡市内は国道 312 号の市街地に大部分の交通が集中しており、交通量は約2万台前後（平日）となっている。
- ・ピーク時の平均走行速度は 20Km/h 台と低い。



豊岡市蓼川大橋付近(22千台)



豊岡市元町付近(10千台)



**豊岡市内の国道312号は  
中心市街地に用事のない  
交通が半数**

**ピーク時の交通混雑  
の大きな要因となる**



図 豊岡市周辺の交通量(線の太さ)  
ピーク時平均走行速度(線の色)



豊岡市塩津町付近(17千台)



豊岡市上佐野付近(22千台)

数値:平成17年道路交通センサス  
平日24時間交通量

### (3) 高速道路整備の必要性

- ・ 既存道路拡幅では、豊岡市中心部の国道312号に日常交通と観光・通過交通が集中する。
- ・ 既存道路拡幅では、時間短縮効果が小さい。
- ・ 既存道路拡幅では、住宅密集地での拡幅となり支障物件が多い。

**日常交通と観光・通過交通を分散させることができる高速道路としての整備が必要**

但馬地域における課題		高速道路整備の効果と既存道路拡幅の課題	
	地域を活性化	高速道路整備	既存道路拡幅
所要時間の大幅短縮	観光客の増加 企業立地の促進	常時高速(時速80km)で移動可能 時間短縮効果が大きい	信号の影響を受け速度が低下する 時間短縮効果が小さい
生活道路の渋滞緩和		一般道からの転換による渋滞緩和	拡幅により渋滞緩和
交通事故の減少		一般道からの転換による事故減少	交通量増加による市街地での交通事故増加が懸念
自然・環境との調和		自然環境に影響	人の生活環境に影響
災害時の輸送道路確保		水害時に代替輸送可能	市街地で水害による影響が懸念
地域医療の支援		豊岡病院へのアクセスを改善する道路づくりが必要	
冬季交通の確保		広い路肩の確保が必要 除雪体制の強化による対応が必要	
市街地の改変		市街地の改変がない	市街地の改変が大きい(約100件程度の住宅・店舗移転)

赤字:効果と考えられるもの 青字:課題と考えられるもの

図 但馬地域における課題と高速道路整備・既存道路拡幅の課題

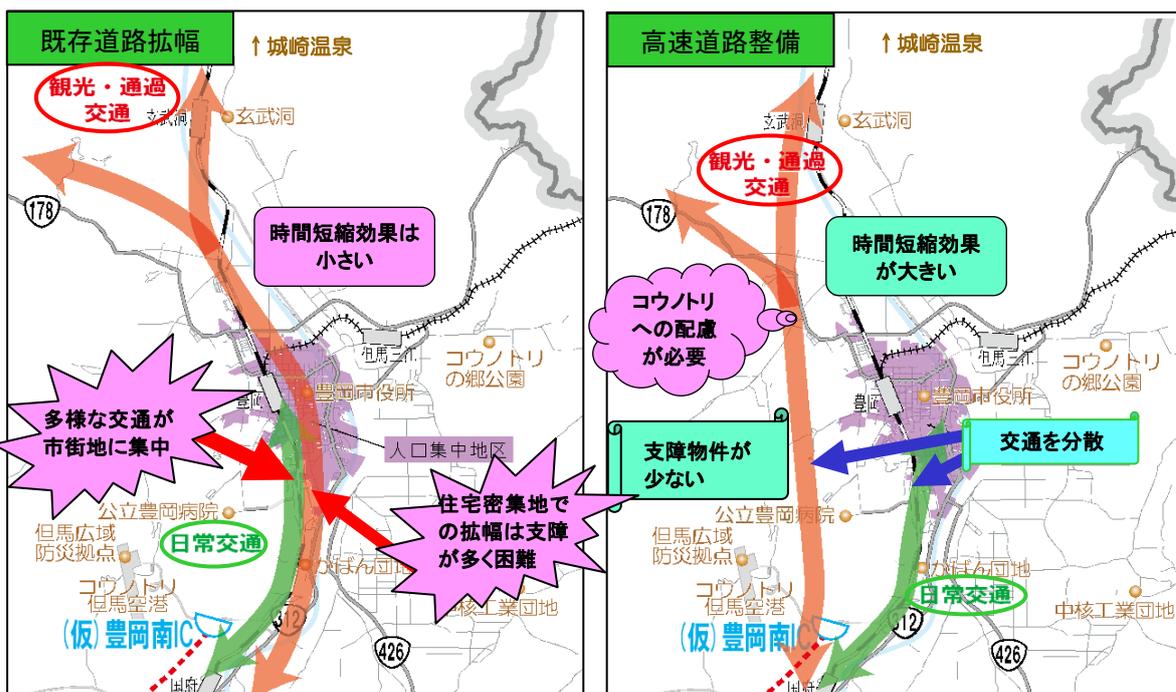


図 既存道路拡幅と高速道路整備の比較

(注) 日常交通:市街地及び市街地周辺の住民が日常的に利用する移動距離の短い自動車交通  
観光・通過交通:観光や業務等で、豊岡市街地を南北に通過する自動車交通

#### (4) インターチェンジの必要性

##### ① インターチェンジ設置の考え方

###### 一般的なインターチェンジ設置の考え方

道路構造例の解説と運用では、インターチェンジの配置計画について、「地域計画及び広域的な交通運用計画との関連のもとに、社会的、経済的効果などを考慮して最も適切な位置を選定しなければならない」とされている。

設置の基本的な考え方
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 主要道路との交差点</li><li>・ 地域内人口がおおむね 50,000 人以上</li><li>・ 重要な港湾、飛行場、流通施設または国際観光上重要な地に通ずる主要道路との交差または近接地点</li><li>・ インターチェンジ間隔が最小 1.5~4km、最大 20~30km</li><li>・ インターチェンジ利用交通量からみて経済的に適当か</li><li>・ 必要に応じて1つのインターチェンジの機能を2箇所分散</li><li>・ 域内交通が多い場合や沿線及び周辺の市街化が進んでいる場合はさらに細かい間隔でインターチェンジを検討</li><li>・ 地形に適合する形をえらび、交通の安全と円滑が得られるよう配慮</li><li>・ 土地利用の現況と将来の変化等を検討し、できるかぎり生活環境の保全上問題が生じない位置</li></ul>



###### 豊岡道路のインターチェンジ設置の考え方

豊岡道路に求められる以下の機能が発揮できるよう、効果的なインターチェンジの設置が必要である。

豊岡道路に求められる機能(抜粋)	インターチェンジ設置の考え方
<ul style="list-style-type: none"><li>所要時間の大幅短縮</li><li>観光客の増加</li><li>企業立地の促進</li></ul>	<p>市街地・主要観光地・産業拠点からのアクセスが便利になるような配慮が必要</p> <p>国道178号, 426号等との連絡により広域的な流動への配慮が必要</p>
生活道路の渋滞緩和	国道312号の渋滞が緩和されるように配慮することが必要
災害時の輸送道路確保	広域防災拠点がある但馬空港へのアクセスに配慮することが必要
地域医療の支援	第3次救急医療施設である公立豊岡病院へのアクセスに配慮することが必要

## ②インターチェンジの必要性

- ・将来、豊岡道路から市街地や観光地に向かう主要な一般道へのアクセスが不十分である。
- ・インターチェンジがない場合は、国道312号の負荷軽減が不十分である。
- ・但馬全域の救急医療を担う豊岡病院がインターチェンジから離れている



市街地へのアクセスができ、かつ豊岡病院に近い位置への  
インターチェンジ設置が必要

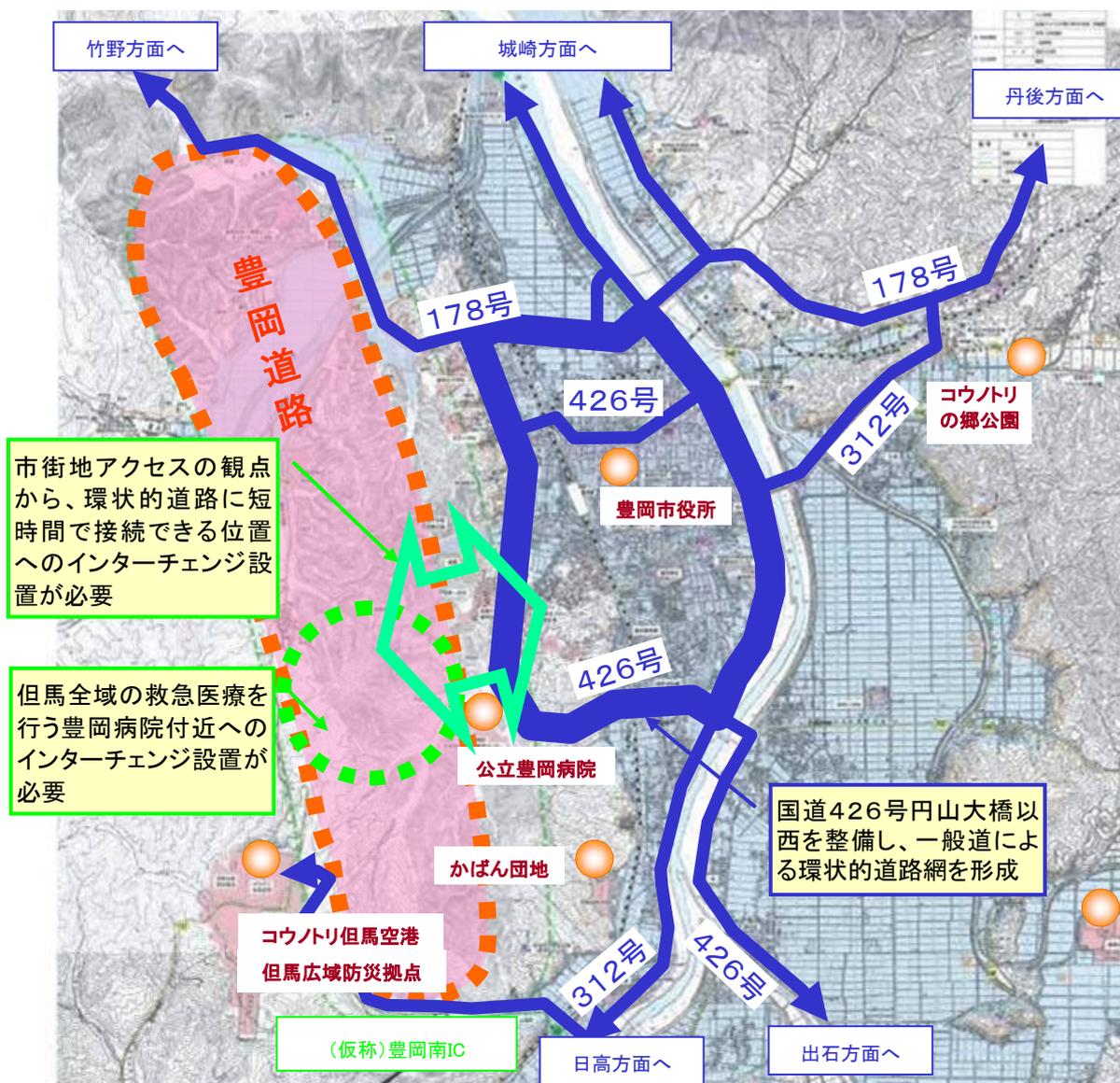


図 インターチェンジの必要性

## 2-4 コウノトリに関する検討

### (1) コウノトリと共生する道路整備の考え方

#### ①コウノトリによる地域活性化と道路の役割

- ・豊岡市は、コウノトリと地域住民の共生により、環境と経済活性化を両立したまちづくりを進めている。
- ・道路整備も貴重なコウノトリの生態に配慮しつつ、地域活性化に資する計画とする。

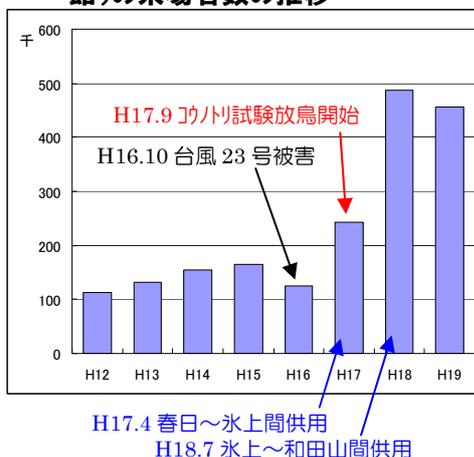
- ・平成 17 年のコウノトリ試験放鳥以後、コウノトリの郷公園への来訪者が著しく増えた。現在兵庫県外を中心に多くの方が来訪している。
- ・北近畿豊岡自動車道の整備を契機とした大都市からの観光客誘致により、コウノトリをシンボルとしたツーリズムをさらに促進、活性化させる。
- ・豊岡の貴重な自然財産であるコウノトリを間近に見てもらうことによって、全国に自然環境保護の必要性を啓発・発信する。



- ・コウノトリの生態や生活環境に配慮しつつ、他地域からの来訪者が訪れやすい交通環境を進める。

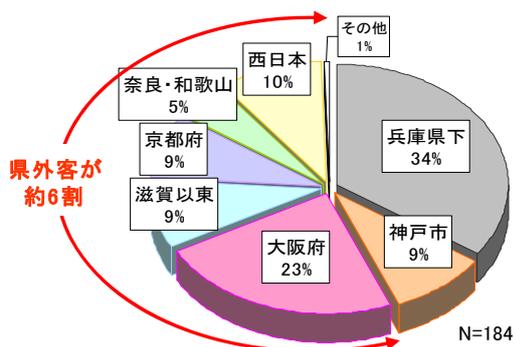


#### ▼コウノトリの郷公園(コウノトリ文化館)の来場者数の推移

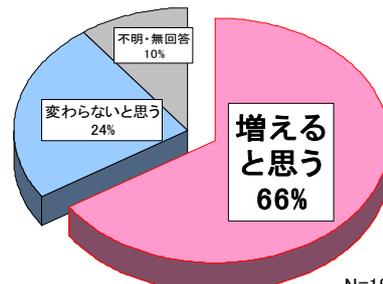


#### コウノトリの郷公園来訪者アンケート

##### ▼ 観光客の出発地(居住地)



##### ▼ 北近畿豊岡自動車道全線整備によって但馬地域への来訪が増えると思うか



出典: 豊岡河川国道事務所調べ(コウノトリの郷来訪者アンケート) N=184

②貴重な鳥類生息環境での道路計画の事例（鹿児島県出水市）

コウノトリの飛翔誘導の対策が必要であり、コウノトリの生態を踏まえ、詳細設計実施時に十分検討する。

◆出水市の模型実験等で分かったこと

（南九州西回り自動車道：ナベヅル・マナヅルの事例）

- ・ 模型設置後1～2週間でねぐらから餌場まで（中距離移動）の飛行経路、採餌等の行動は元に戻った。
- ・ 中距離移動の平均飛翔高度は、模型設置時64m、模型非設置時53m、最低飛翔高度の平均は、模型の有無にかかわらず39m。
- ・ 工事に関する影響はほとんどない。
- ・ 車両とツルの離隔が概ね50m以下であると、警戒、飛立等、ツルの行動に影響があった。
- ・ 照度が低ければ、照明による影響はない。



◆鹿児島県出水市の模型実験



出水市のツルと豊岡のコウノトリとの相違

	ナベヅル・マナヅル	コウノトリ
地域での個体数	ナベヅル約10,000羽、マナヅル約2,500羽	29羽(飼育外個体数:現在市外に移動中のものを含む)
分布	冬鳥、国外で繁殖	豊岡では留鳥、繁殖あり
生息環境	水田、畑、干潟等	水田、河川等の湿地等
餌	植物の根茎、小動物	小動物
飛翔高度	地上39m以上(中距離移動)	地上20～30m(短距離移動)地上40m(中距離移動)
営巣箇所	国外で湿地の地上(高いところにはとまらない)	地上12m程度の人工巣塔
ねぐら	共同ねぐら(人工)	単独またはつがい

鹿児島県のツルの渡来地は特別天然記念物  
ナベヅル・マナヅルは種の保存法による国際希少野生動物種

ナベヅル



体長1.0m,体重3～4kg

マナヅル



体長1.3m,体重5～7kg

コウノトリ



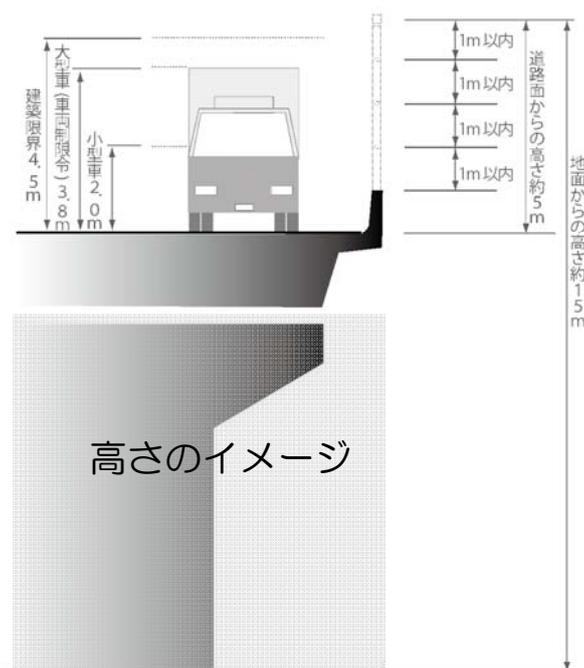
体長1.1m,体重4～5kg

写真:鹿児島県国道事務所資料、豊岡河川国道事務所資料等

### ③コウノトリなどと車との衝突を防ぐ配慮

コウノトリの餌場水田の近くを通過するところにおいては、コウノトリの保護及び走行車両の安全の観点から「コウノトリと車との衝突を防ぐ配慮」が必要であり、今後、具体的な飛翔誘導などの検討を進めるが、検討条件は以下のとおり。

- ・コウノトリは、壁になっていなくても、高さ方向1 m以内の間隔で障害物があれば通り抜けられない。(コウノトリの郷公園より)
- ・大型車との衝突を防ぐため、大型車の高さの余裕をもって越える高さの物が必要。
- ・コウノトリの衝突を防ぐ配慮を行うにあたり、道路の内部景観(ドライバーの視点)にも配慮する必要がある。
- ・管理上の問題が少ない構造とすることが必要である。
- ・その他の鳥類への対応については、専門家の意見を聞きながら、対策の必要性を検討し、適切な対応を行う。



※あくまでイメージです。  
構造・デザインは今後検討

※コウノトリと車の衝突を防ぐ配慮の具体的な構造などの検討については、今後、引き続きコウノトリの行動特性より、コウノトリの郷公園の専門家の意見を聞きながら進める。

## (2) 生物多様性について

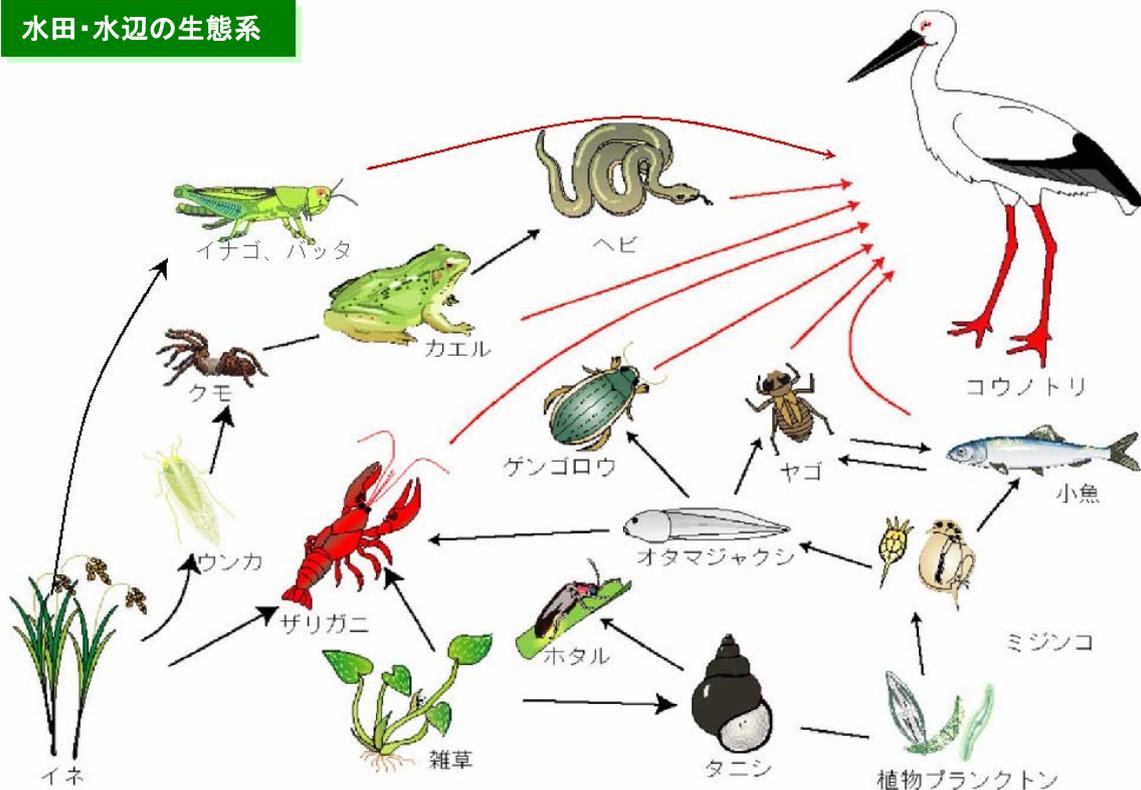
### 生物多様性について

- ・生物多様性の保全のためには、地域における遺伝子・種・生態系全体の多様性に配慮する必要がある。
- ・生息環境の連続性を確保することは、生物の多様性につながり、生態系の頂点にいるコウノトリが暮らせる環境につながる。
- ・豊岡盆地を代表する田園生態系について、生物多様性のある生態系ネットワーク（特に水のネットワーク）に配慮する必要がある。

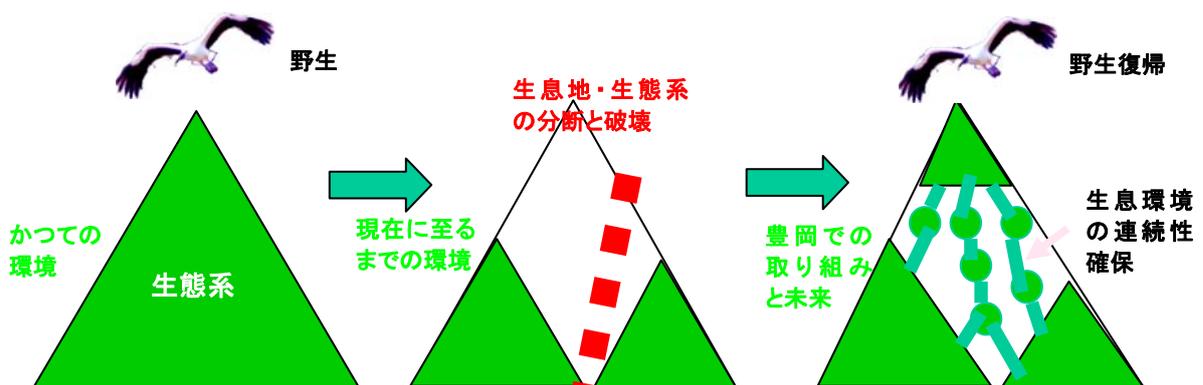
### 豊岡道路計画における配慮

- ・豊岡における生物の生息環境の連続性を確保する取り組みに配慮した計画とする。
- ・水田通過部においては、生物の生息環境の連続性に配慮する。

### 水田・水辺の生態系



### 生態系のイメージと生物の生息環境の連続性を確保する豊岡での取り組み



## 2-5 景観の考え方

・隠すデザインではなく、魅力的な景観の創出という積極的な取り組みを行うべきである。

### (1) 景観検討の流れ

#### 1, 概略ルートのご検討： 比較ルートのご検討 ルート決定

**基本的な考え方**

- ① 視界や視野について、視界の遮蔽や空間の狭隘さを軽減する。
- ② 構造物により生まれる陰影の影響に配慮する。
- ③ 景観資源の保全・活用を図る。

地形は極力さわらず、有形の資源は保ち活かす。



#### 2, 構造物のご検討： 構造、規模、構造物のご概略デザイン（形状、色彩、素材等）



#### 3, 詳細ご検討： 構造物のごデザイン、付属物のごデザイン

### (2) 概略ルートご検討における景観整備上のご配慮事項

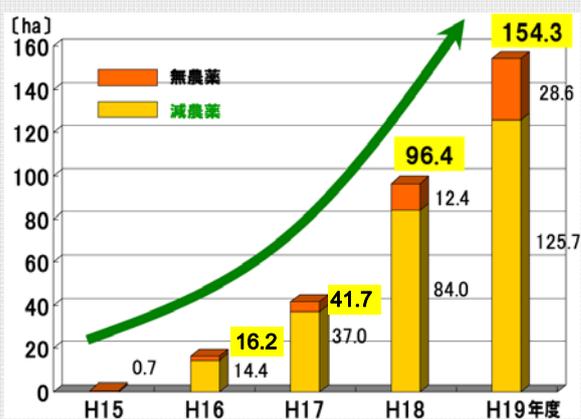
概略ルート上のご地形等のご条件		景観整備上のご配慮事項
平地	一般（高架の場合）	空間の分断の影響、視界の阻害、圧迫感、煩雑感や陰影の影響
	田畑、住宅近傍、集落近傍	日照・日陰（季節・時間）の影響、生活圏・地区コミュニティへのご影響、集落からの田畑へのご眺望
	交通路	一般の道利用者のご見通し
谷渡り	一般（高架の場合）	谷筋と計画道路の交差角度 谷の空間へのご影響、圧迫感や陰影の影響
	田畑、住宅近傍、集落近傍	日照・日陰（季節・時間）の影響、構造物による集落へのご陰影へのご影響、谷空間全体のご眺望
	道路上	道路軸とごの交差角度
川渡り		流軸横断の角度
山地・台地	稜線	稜線のご連続性
	山腹・山麓・山端	地形改変の影響
切土・盛土		地形改変の影響、のり面のご緑化回復等へのご影響
トンネル坑口		緑化等のご配慮、道路利用者のご快適性のご配慮
景観資源の保全・活用		道路外観、道路内観の質を高める観点

## 2-6 農業への配慮

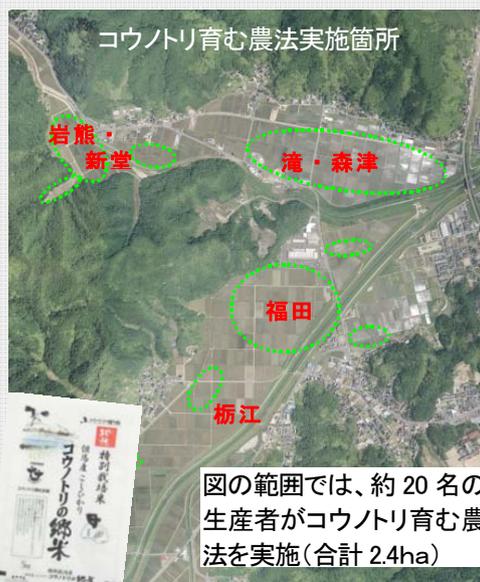
- ・近年、食糧自給率の確保が重要視されており、農地をできるだけ壊さない道路計画とする必要がある。
- ・将来「コウノトリ育む農法」等が広がると、コウノトリの餌場も広がる可能性がある。

### <地域の農業に対する取組（コウノトリ育む農法）>

- ・無農薬・減農薬等により、安全で安心な作物作りと動物との共生を実現する農法で、稲作が主である。
- ・その耕作面積は、豊岡市では平成15年には0.7haであったが、平成19年には154haと年々めざましく広がっている。
- ・コウノトリ育む農法では、稲の収穫量は10～15%減少するが、販売単価が上がるため、農家販売額は20～40%増加する。（但馬県民局資料より）
- ・豊岡市福田・森津等でもコウノトリ育む農法や冬期湛水田が実施されている。



豊岡市のコウノトリ育む農法による水稲作付面積



## 2-7 コントロールポイントと配慮事項

アンケート調査結果及び懇談会での意見を踏まえ、ルートを検討する際のコントロールポイント及び配慮事項については、自然、社会環境、史跡・墓地等、公共施設等、防災関連、その他項目の6つに分類し、整理した。

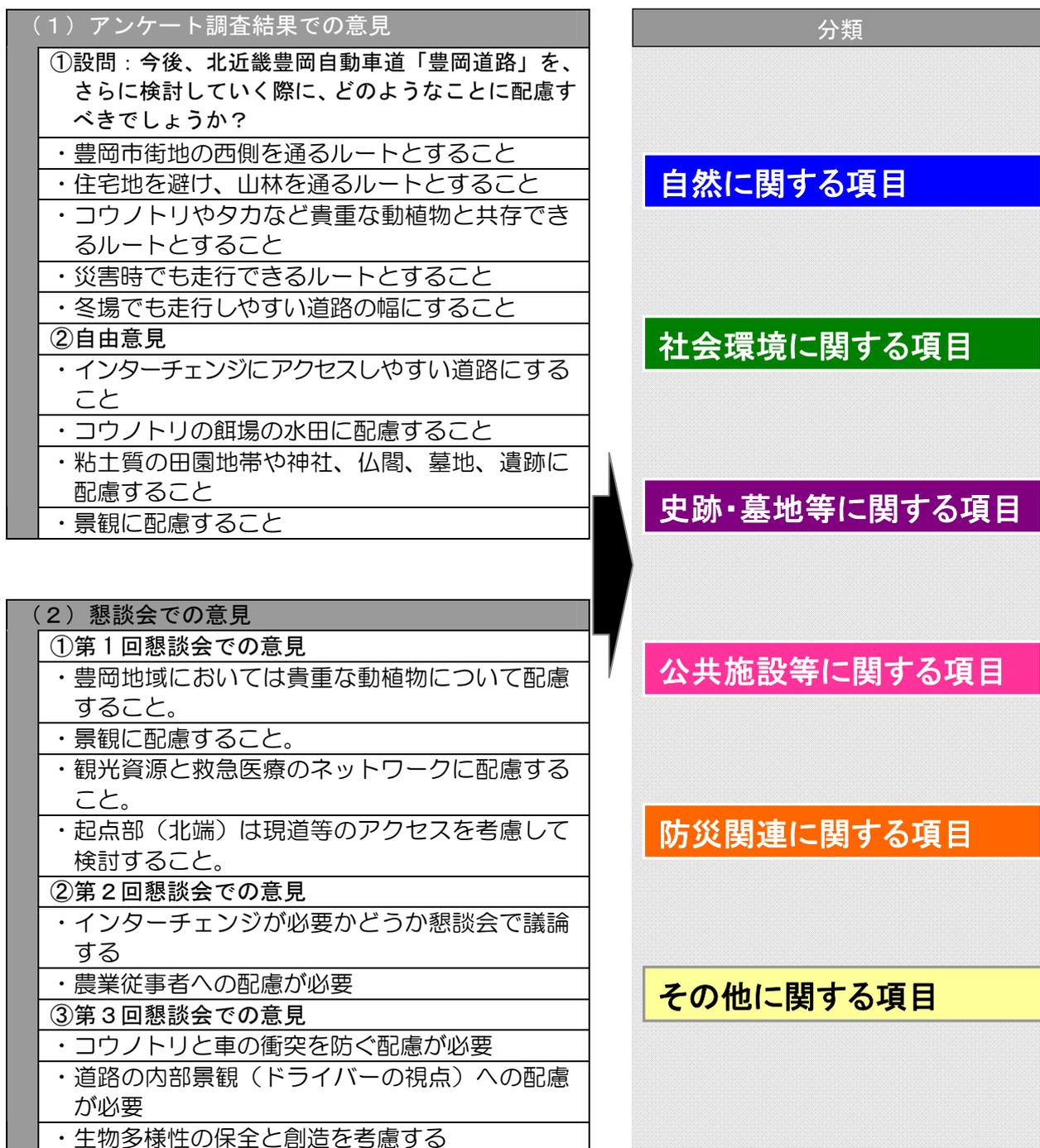


図 コントロールポイント・配慮事項の分類

## (1) コントロール及び配慮事項

豊岡道路の概略ルート（案）を検討するにあたり、コントロールポイント及び配慮事項を下記のとおり、定義した。

### コントロールポイント

道路のルートを検討する際に、既に存在しているもので、極力避けたり、あるいは、施設へアクセスしたりしなければならないもの

例) コウノトリ現利用区域、学校、病院、住宅、雅成親王陵、コウノトリ但馬空港、大規模地滑り箇所等

(豊岡清掃センターは、移転が確定したため、コントロールポイントから除外した。)



### 配慮事項

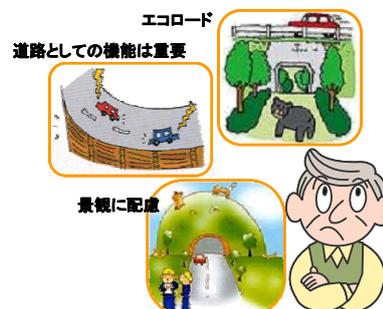
コントロールポイント以外の地形や環境など配慮が望まれるもの

#### ・ルートの配慮事項

道路のルートを検討する際に、地域の状況をふまえて考慮するもの

#### ・技術的検討課題

ルートだけでなく、構造で配慮するもの



## (2) コントロールポイント

アンケート調査結果及び懇談会での意見を踏まえ、整理したコントロールポイントを以下に示す。

表 コントロールポイント一覧表

自然	・コウノトリ人工巣塔 ・コウノトリの飛来地（えさ場）	・ビオトープ ・オオタカ営巣期高利用域
社会環境	・学校 ・病院	・住宅等施設
文化財（史跡・墓地等）	・雅成親王陵 ・高屋霊園	・雷神社の大杉
公共施設	・コウノトリ但馬空港 ・地方卸売市場	・浄化センター ・最終処分場
防災関連	・浸水区域 ・土砂災害（大規模な地滑り※を回避）	

※大規模地滑り箇所は、今後調査により確認する

### ①自然に関するコントロールポイント

**コウノトリ人工巣塔**

**ビオトープ**

**コウノトリの飛来地(えさ場)**

**オオタカ営巣期高利用域**

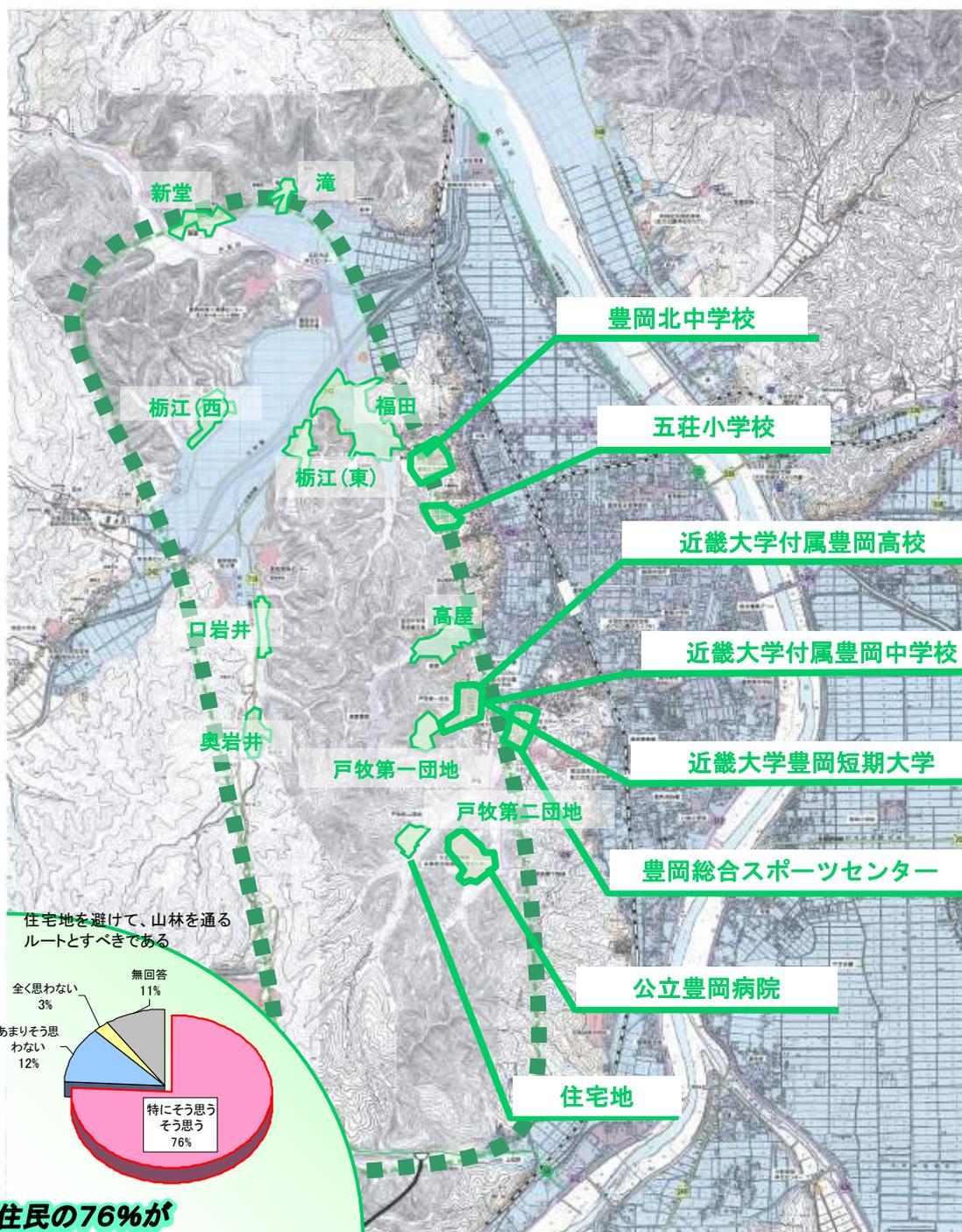
コウノトリや生態系の頂点であるタカなど貴重な動植物と共存できるルート・構造にした方がよい

無回答 11%  
 全く思わない 3%  
 あまりそう思わない 12%  
 特にそう思う 68%

**住民の68%が貴重な動植物との共存を望む！**

出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」  
アンケート調査結果（H19）

②社会環境に関するコントロールポイント



**住民の76%が住宅地を避けたルートを望む！**

出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果 (H19)

③史跡・墓地等に関するコントロールポイント

宮内庁所管 雅成親王陵

高屋霊園

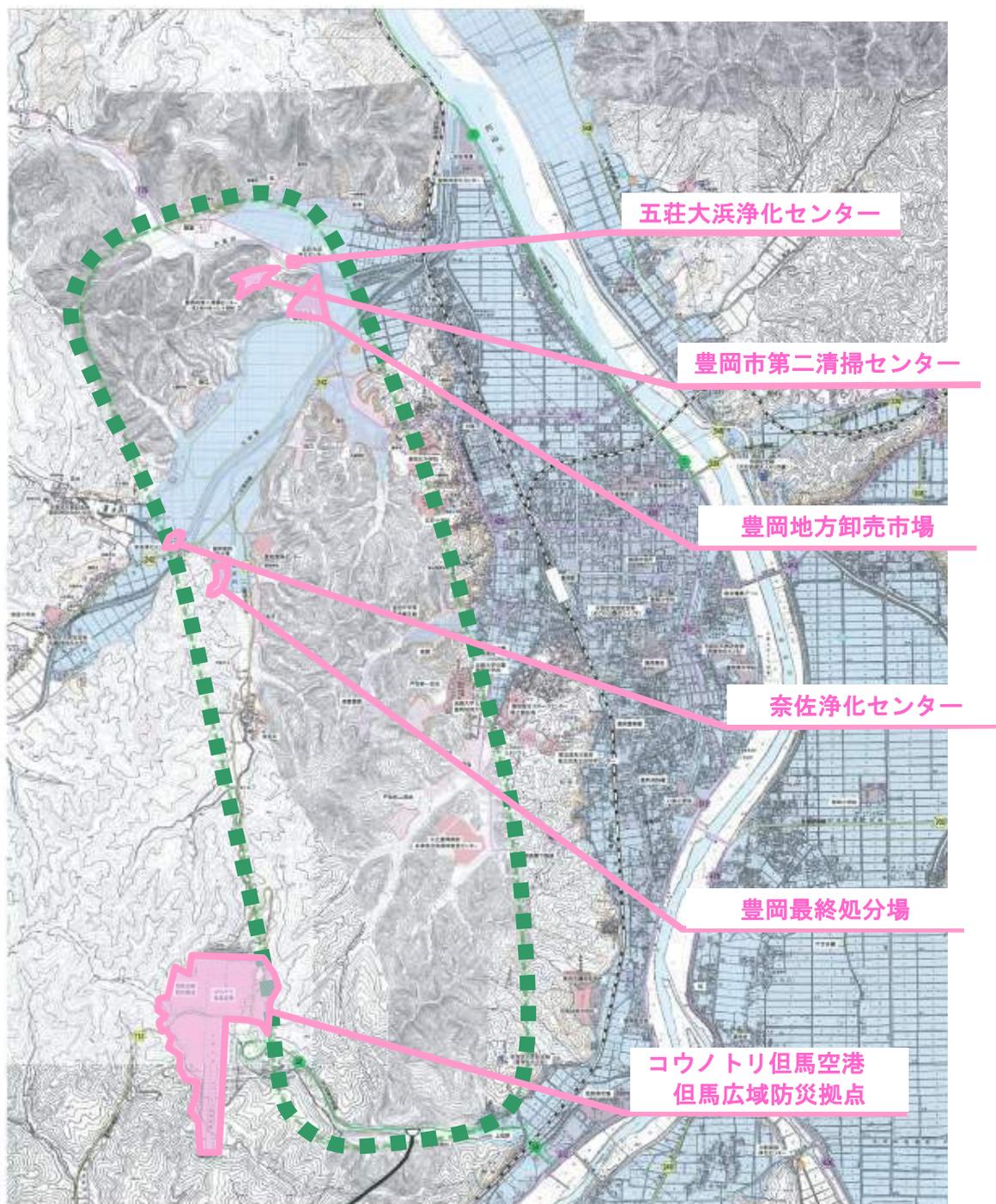
雷神社の大杉

・神社、仏閣、墓地、  
遺跡に配慮すること

**アンケート調査結果**  
**自由意見**

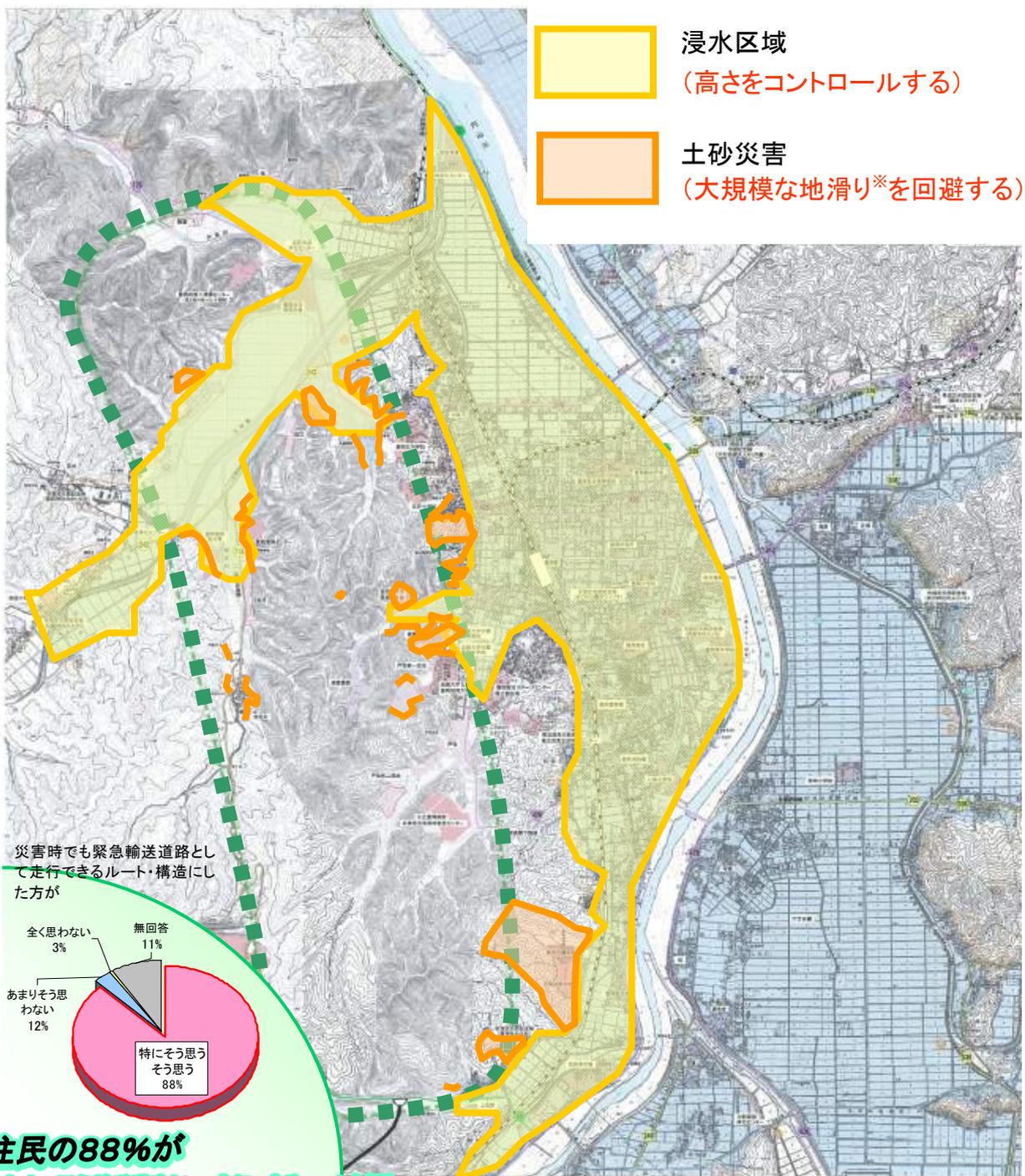
出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」  
アンケート調査結果(H19)

#### ④公共施設等に関するコントロールポイント



※豊岡清掃センターについては、移転が確定したためコントロールポイントから除外した

⑤防災関連に関するコントロールポイント



※大規模地滑り箇所は、今後調査により確認

出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」  
アンケート調査結果 (H19)

### (3) 配慮事項

アンケート調査結果及び懇談会での意見を踏まえ、豊岡道路の概略ルート(案)を検討する際の配慮事項を以下に示す。

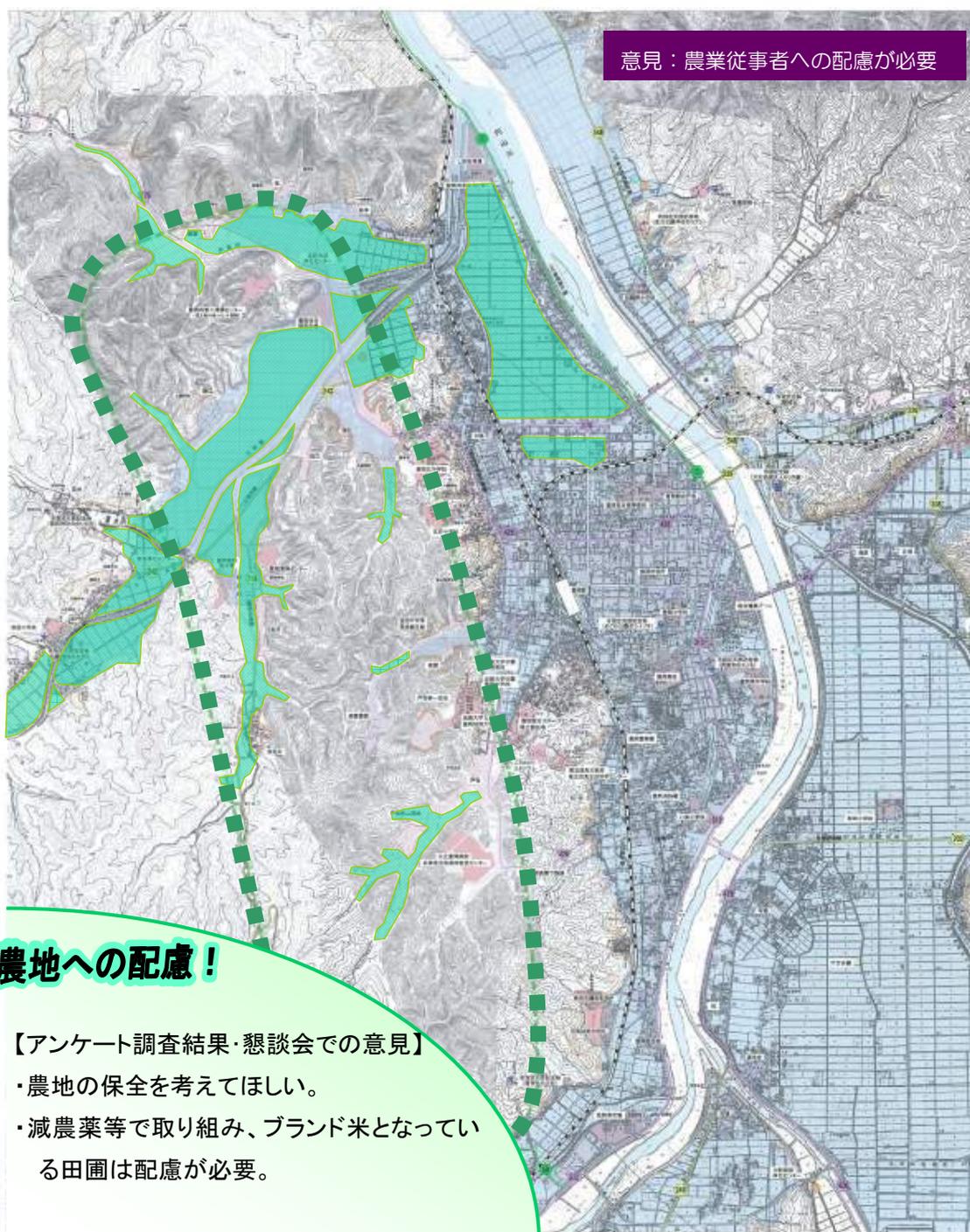
表 配慮事項一覧表

自然	・ コウノトリのえさ場 (将来)
社会環境	・ 農地 ・ 景観 (範囲は示せず)
防災関連	・ 浸水区域 ・ 土砂災害 (小規模な土砂災害に配慮する)

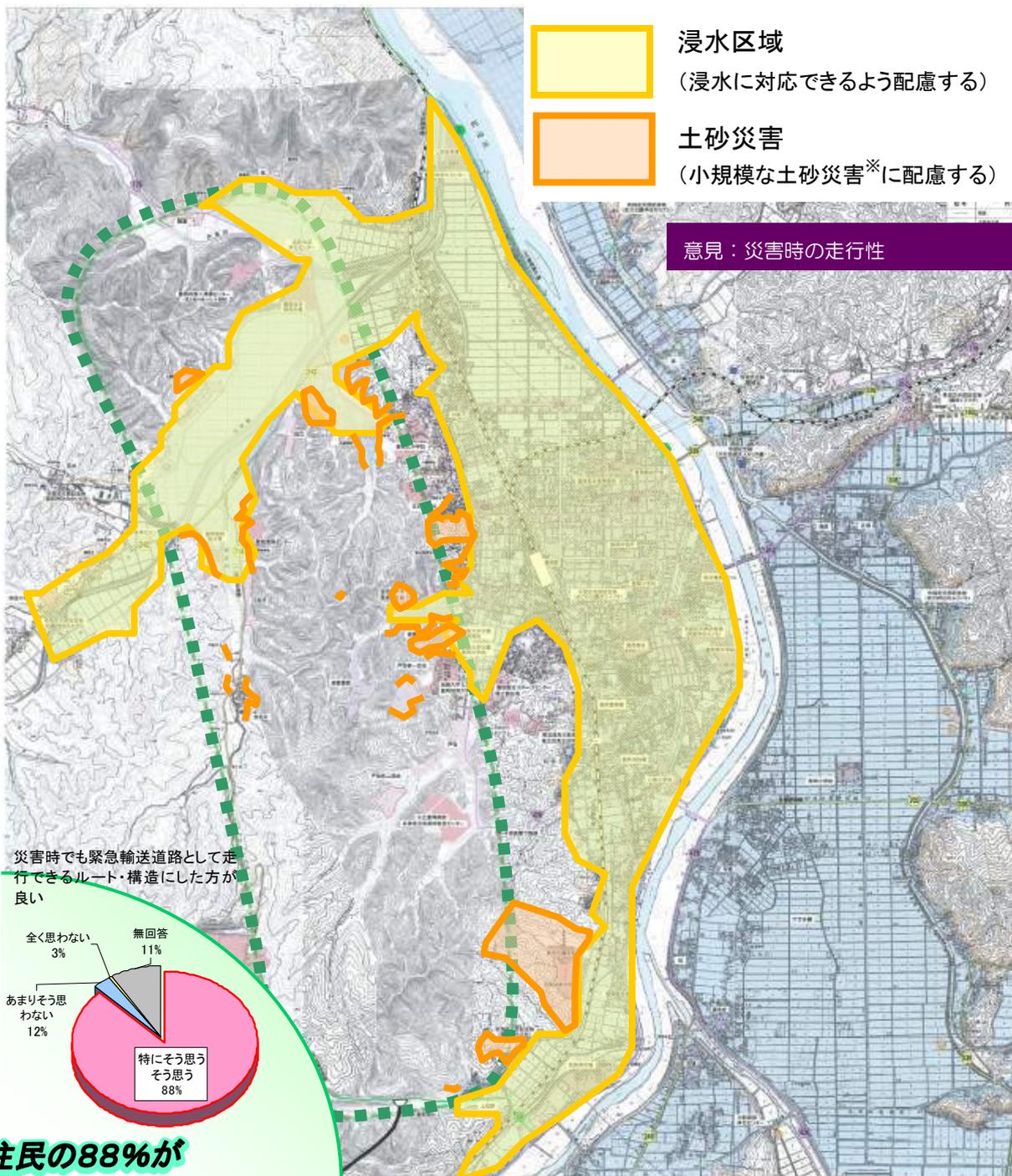
#### ① 自然に関する配慮事項



## ②社会環境に関する配慮事項



③防災関連に関する配慮事項



**住民の88%が  
災害時の緊急輸送道路として走行できるルートを望む！**

※土砂災害の規模については、今後調査により確認

出典：北近畿豊岡自動車道「豊岡道路」アンケート調査結果(H19)

## 2-8 概略ルート推奨案

### (1) 概略ルート（案）の基本条件

概略ルート（案）の基本条件を以下に示す。

#### <道路の機能>

- 1.所要時間の大幅短縮、一般道の渋滞解消、事故減少に寄与する道路
- 2.災害時、冬季積雪時に機能する道路
- 3.緊急医療活動に資する道路

#### <道路の線形>

- 1.豊岡道路のおおよその範囲の中でコントロールポイントを避けたルート
- 2.南端は（仮称）豊岡南 IC、北端は国道 178 号
- 3.曲線半径、縦断勾配等の幾何構造は道路構造令の標準値以上
- 4.豊岡病院の近くを通過
- 5.台風 23 号の浸水高以上
- 6.鳥取豊岡宮津自動車道が今後計画された場合に接続できるルート

※概略ルート（案）の基本条件であり、設定するルート（案）でその機能等に大きな差は生じない。

## (2) 設定した概略ルート (案)

道路の線形の基本条件から、概略ルート (案) 3 案が設定可能である。

各案のコンセプトは以下に示す。

### ①案 (環境優良案)

- ・ (仮称) 豊岡南 IC から山地部の西側を通過し、新堂付近で国道 178 号に接続するルート案
- ・ コウノトリの餌場や景観等への配慮が優れる

### ②案 (線形優良案)

- ・ 豊岡南 IC から山地部の西側を通過し、森津付近で国道 178 号に接続するルート案
- ・ 道路線形が優れ、走行性がよい

### ③案 (市街地近接案)

- ・ 豊岡南 IC から山地部の市街地側を通過し、森津付近で国道 178 号に接続するルート案
- ・ 市街地直近への追加 IC 設置の可能性を検討する案で、コウノトリの餌場はコントロールから除外



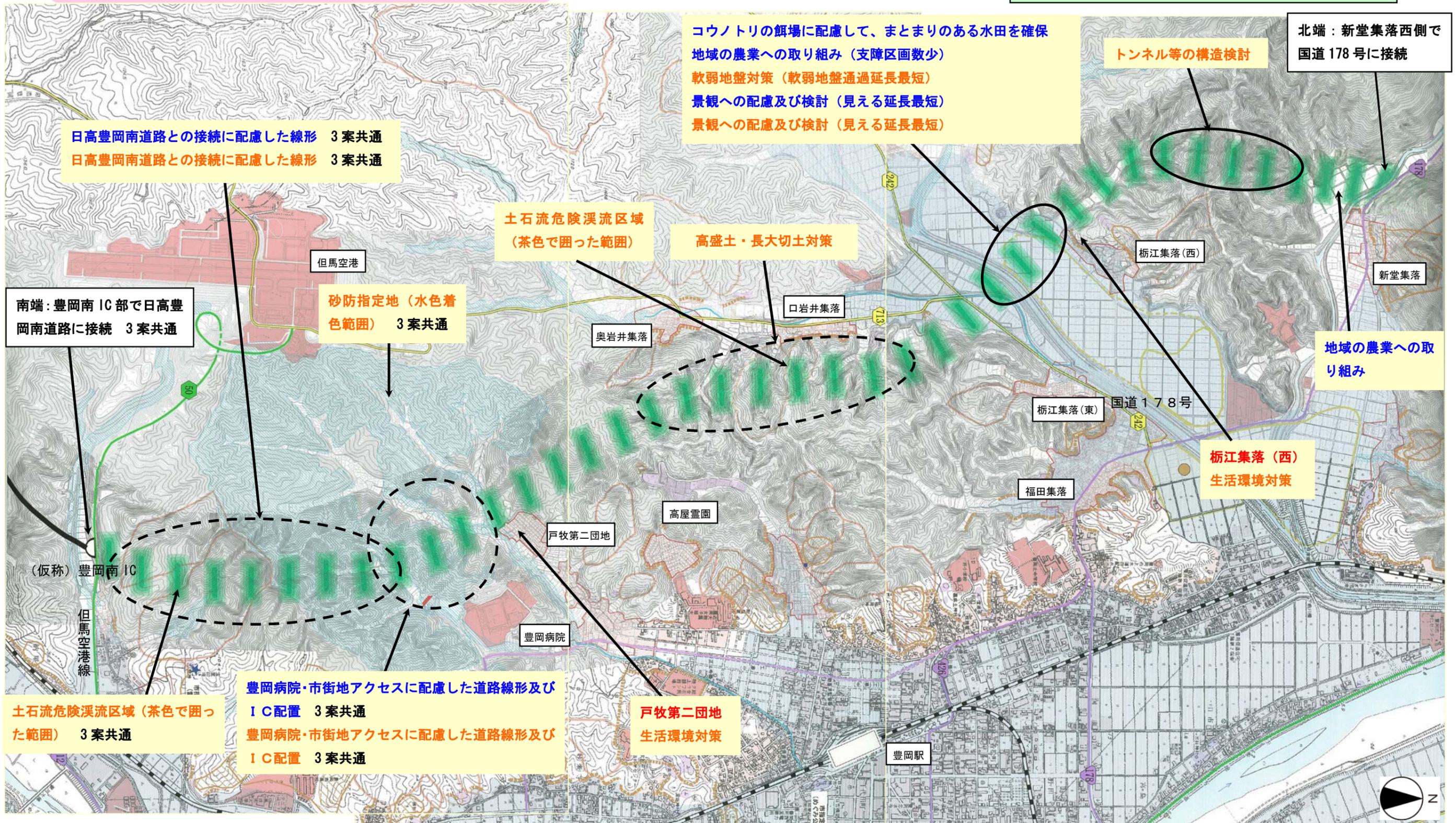
図 概略ルート

豊岡道路概略ルート（案）（①案：環境優良案）

他案に比べて、コウノトリ、景観等への配慮が優れている。  
延長がやや長いという点では他案に劣る。

凡例

赤字	: コントロールポイント（近接部のみ表示）
青字	: 概略ルート（案）を設定した際の配慮事項
橙字	: さらにルートの絞り込みを行う際の配慮・検討事項



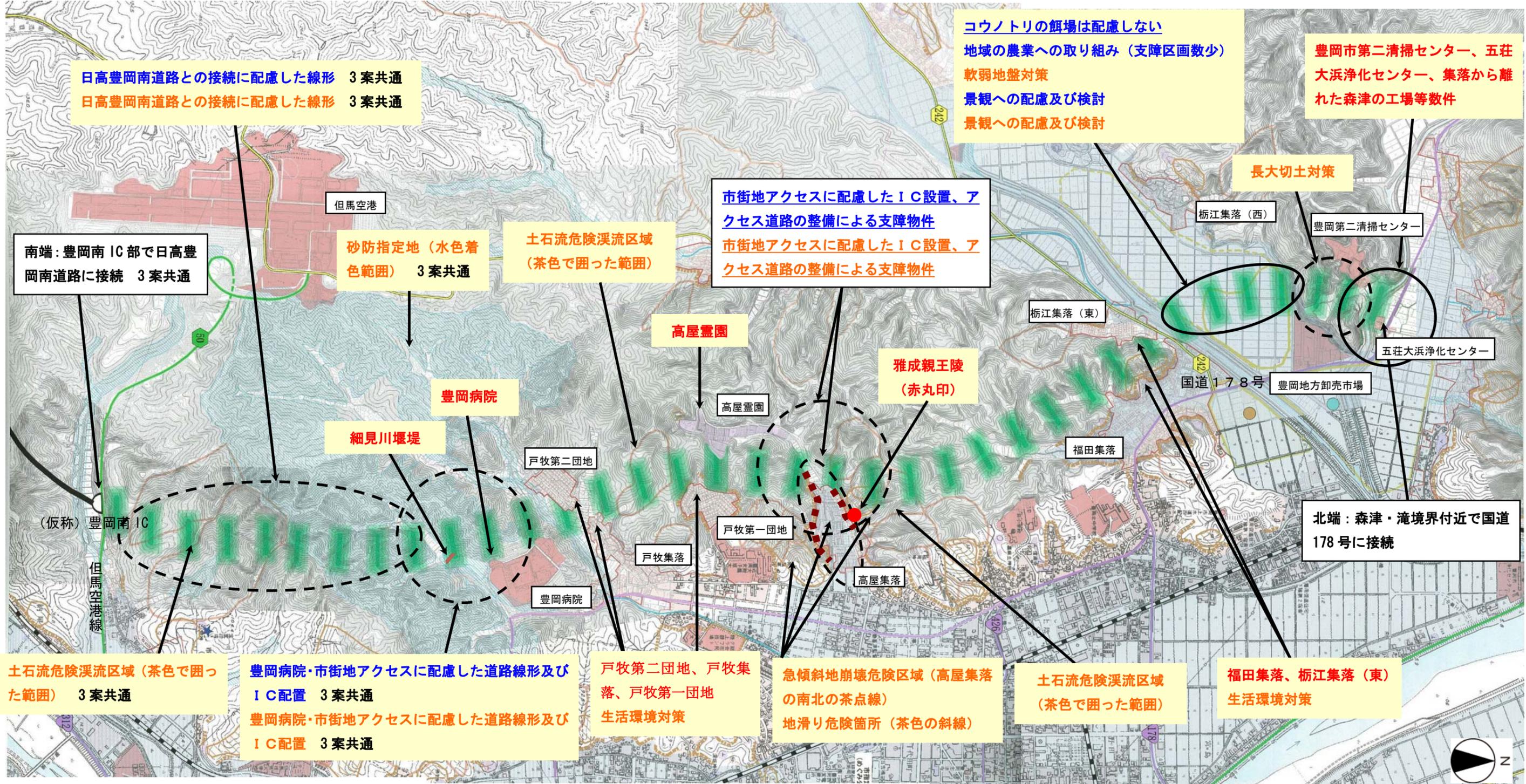


豊岡道路概略ルート（案）（③案：市街地近接案）

追加 IC を設置する場合、他案に比べて、市街地等からのアクセスがよい。  
 ただし、インターチェンジ及びアクセス道路の整備により、事業費は高くなり、近接する集落等も多い。  
 コウノトリの餌場には配慮していない。アクセス道路による支障物件数が多い。

凡例

赤字	コントロールポイント（近接部のみ表示）
青字	概略ルート（案）を設定した際の配慮事項
橙字	さらにルートの絞り込みを行う際の配慮・検討事項



(3) 概略ルート(案)の概略イメージスケッチによる景観

<概略イメージスケッチの考え方(福田・栃江の田圃及び奈佐川横断部)>

**考え方**

- ・構造は今後検討する予定だが、仮に一般に考えられる高架(橋梁)構造を想定
- ・高架の道路までの高さは約10m程度(通常より低い)、橋脚の間隔は30m程度を想定
- ・コウノトリが自動車に衝突しない様にパネルなどを設ける(壁か網かなどは未定)

**設定した視点場**

- ・福田、栃江からの眺望景観として設定

<視点場>

→福田の栃江橋たもと

→栃江(西)集落

<イメージスケッチ作成>

→参考として、①案及び②案のイメージスケッチを作成



表 概略イメージスケッチによる景観

	①案	②案
福田の栃江橋たもとからの景観	<p>～福田の栃江橋たもとから南西を望む～</p>	<p>～福田の栃江橋たもとから南西を望む～</p>
栃江(西)集落からの景観	<p>～栃江(西)集落から南を望む～</p>	<p>～栃江(西)集落から東を望む～</p>

#### (4) 概略ルート案（3案）に対する意見

概略ルート案（3案）を提示し、これに対して、懇談会委員より、次の意見が出された。

概略ルート案（3案）に対する懇談会意見概要
<ul style="list-style-type: none"><li>・②案と③案は現在コウノトリが良く利用している区域を通過する</li><li>・①案が景観面ですっきりしている</li><li>・自然環境、軟弱地盤、アクセスポイントを考慮すると①案がよい</li><li>・生物多様性の保全と創造など、環境全体に配慮した道路づくりを積極的に進めるべきである</li><li>・近年、食料自給率の確保が重要視され、田圃や畑をこわさせない道路計画にすべき</li></ul>

概略ルート案（3案）に対する懇談会意見
<p>コウノトリ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・平野部を通過する区間が問題である。特に、②案と③案は、現在、コウノトリがよく利用している餌場を通過する。①案が通過する箇所は、まだ、コウノトリのえさ場にはなっていない。将来、「コウノトリ育む農法」等が広がるとえさ場も広がる可能性がある。（第3回懇談会）</li><li>・現在、栃江の西側の水田地帯は、コウノトリのえさ場としては利用されていない。当該地域の通過区間については、将来のえさ場が広がる可能性を踏まえ、生物の生息環境の連続性に配慮した道路構造とすべきである。（第4回懇談会）</li></ul> <p>市 民</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・自然環境、軟弱地盤、アクセスポイント等を考慮すれば、①案が良い。一日も早く実現してもらうことを切望している。（第3回懇談会）</li><li>・点在している墓地への影響がないか心配している。ルート帯に関する詳細検討に際しては、配慮事項の一つに整理してほしい。（第3回懇談会）</li><li>・「①案（環境優良案）」が最も地域への影響が小さい案である。清掃センター移転問題等により、整備スケジュールが遅れることのないようにしてほしい。早く道路を造ることが地元の要望である。（第4回懇談会）</li><li>・概略ルート案が新聞記事になり、地元が関心を持っているが、今のところ新堂、栃江などの地元地区からの反対はない。（第4回懇談会）</li></ul> <p>農 地</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・環境も大事だが、近年、食糧自給率の確保が重要視されており、田圃や畑をこわさない道路計画とすべきである。（第3回懇談会）</li></ul> <p>環 境</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・生物多様性の創造、維持、保全をキーワードとし、環境全体に配慮した道路づくりを積極的に打ち出すべきである。また、それらを考慮してルート帯案の評価をすべきである。（第3回懇談会）</li></ul> <p>景 観</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・①案が景観面ではすっきりしている。隠すデザインではなく、魅力的な景観の創出という積極的な取り組みを行ってはどうか。（第3回懇談会）</li></ul>

(5) 概略ルート(案)の比較

意見があった項目      優位と考える項目

但馬地域の課題		①案(環境優良案)	②案(線形優良案)	③案(市街地近接案)
地域の活性化	所要時間の大幅短縮	おおよそ7km強[約6分]	おおよそ7km弱[約5分]	おおよそ7km弱[約5分]
	生活道路の渋滞緩和	通過交通を豊岡道路が分担することにより、市街地内の交通量が減少		通過交通を豊岡道路が分担することにより、市街地内の交通量が減少 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
環境と暮らしを守る道路の整備	交通事故の減少	高速道路利用による事故減少、一般道の交通量減少による事故減少		
	環境との調和	約350m+栃江の狭い谷部約500m 水田のまとまりの奥(上流側)で影響(新堂付近でも影響)	約850m 水田のまとまりのほぼ中央で影響	約550m 水田のまとまりの入口(下流側)で影響
	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	戸牧第二団地、栃江(西)集落	戸牧第二団地、森津・滝の178号沿道建物	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
	地形改変量(自然環境の保全)	栃江～新堂の区間をトンネルにすることにより、他案よりやや切土量は少なくなる	卸売市場西側の山を通過する分、切土量は①案より多くなる	豊岡病院付近、市街地直結のIC部の切土量が多くなる
	景観(特に配慮が必要と予想される視点場と眺望景観の課題等)	福田・栃江付近は、谷奥で奈佐川の流軸に直角に短く通過、栃江集落から南西の景観が課題	卸売市場から福田・栃江付近を広く横切る景観が課題、栃江集落の正面を横切る景観が課題、切土が課題	豊岡病院、戸牧第二団地からの景観が課題、卸売市場から福田を広く横切る景観が課題、切土が課題
	災害時の輸送道路確保	大規模災害時には、緊急輸送道路として機能する 豊岡市内外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		
	地域医療の支援	豊岡病院付近にインターチェンジを設置することにより、但馬地域の救急医療に寄与		
冬季交通の確保	堆雪幅の確保、必要に応じて融雪設備等を設置することにより、積雪時にも機能する			
近傍の避けるべきコントロールポイント	住宅、公共施設等	戸牧第二団地、栃江(西)集落	戸牧第二団地、豊岡市第二清掃センター跡地、森津・滝の178号沿道建物	細見川堰堤、豊岡病院、戸牧第二団地、戸牧集落、戸牧第一団地、高屋霊園、高屋集落、福田集落、栃江(東)集落、豊岡市第二清掃センター跡地、森津・滝の178号沿道建物 追加IC設置の場合、アクセス道路により、15~20件支障する可能性あり
	現在使用しているコウノトリの餌場	支障しない	福田及び栃江の餌場を通過	考慮しない(支障する)
	オオタカの営巣期高利用域	支障しない		
配慮・検討事項	地形・地質条件	豊岡南IC北側の土石流危険渓流区域、豊岡病院付近に広がる砂防指定地		
		軟弱地盤帯(主に田圃)の通過部(通過延長最短)	軟弱地盤帯(主に田圃)の通過部(通過延長最長)	軟弱地盤帯(主に田圃)の通過部(通過延長は①案、③案の中間)
円滑な事業の推進(早期事業化)	事業費	道路延長はやや長い、軟弱地盤帯の通過延長が短いため、②案と同程度	道路延長はやや短い、軟弱地盤帯の通過延長が長いため、①案と同程度	追加IC設置の場合、追加IC費、ICへのアクセス道路設置費及びその補償費のため、他案より高い
	事業手法	早期に整備効果を発揮させるため、地元関係者及び関係機関とのスムーズな合意形成を目指して早期事業化を図るとともに、早期供用可能な供用形態を検討する		
	課題	地元との合意形成 コウノトリの誘致に積極的な地域の通過が最小限	地元との合意形成 コウノトリの誘致に積極的な地域を大きく通過する	合意形成が必要な地区、支障物件が非常に多い コウノトリが現在餌場としている範囲の水田を大きく通過する追加IC設置の場合、インターチェンジ間距離が非常に短く、交通安全面に課題あり

※地域を活性化する道路の機能や役割と費用については、3案ともほとんど差がない。

(6) 概略ルート (推奨案)

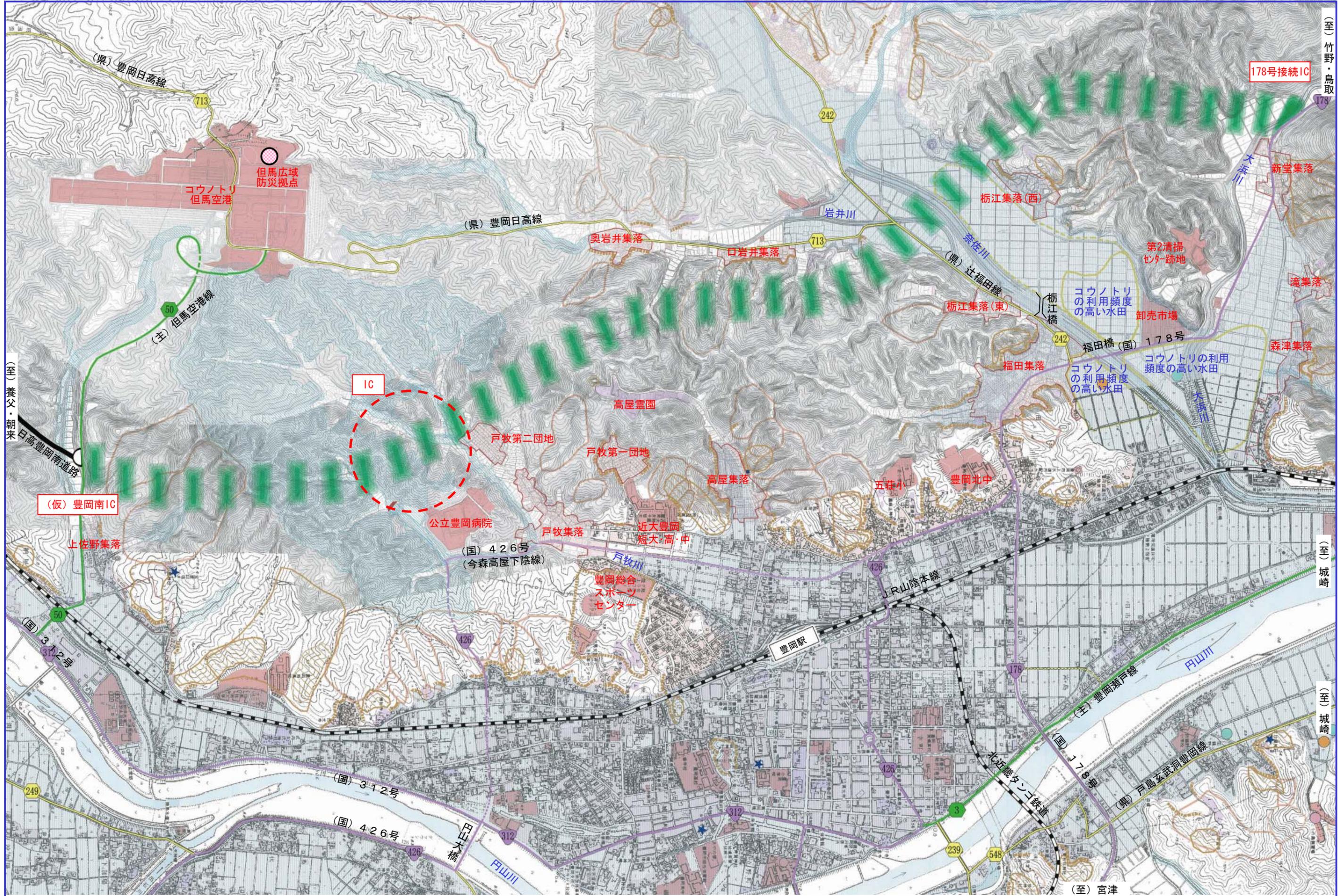
3つの概略ルート (案) の比較を行った結果、

[①案 (環境優良案)] が、環境との調和などにおいて他の案に比べ優れており、コウノトリのえさ場及び農地への影響が少なく、地形改変量が少なく、景観に優れ、軟弱地盤通過延長が短い

※地域を活性化する道路の機能や役割と費用については、3案ともほとんど差がない。

という理由から[①案 (環境優良案)] を概略ルート (推奨案) とした。

概略ルート（推奨案）〔①案（環境優良案）〕



(至) 養父・朝来

(至) 竹野・鳥取

(至) 城崎

(至) 城崎

(至) 宮津

## 2-9 「豊岡道路」懇談会での主な意見と対応

「豊岡道路」懇談会が出された主な意見とその対応を以下に示す。

主な意見	対 応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間短縮による地域活性化のため高規格幹線道路（高速道路）としての豊岡道路の整備が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間短縮効果の大きい高規格幹線道路（高速道路）として豊岡道路を整備する</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域活性化のため早期整備が重要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域活性化のため、早期供用が図れる様に努力して計画を進める</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・但馬地域の課題に対して、既存一般道路改良と豊岡道路（高速道路）整備の効果の比較検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・比較検討の結果、求められる機能と役割に対応する豊岡道路（高速道路）整備が適切と判断した</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・インターチェンジの必要性について議論する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊岡病院と市街地からアクセスのよい位置に1箇所中間インターチェンジを設置する</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・福田・栃江の水田はコウノトリのえさ場となっている</li> <li>・コウノトリなど豊岡の自然財産を見に来てもらう道路としたい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コウノトリに対する配慮を行いながら地域活性化に資する道路を整備する</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・コウノトリと車の衝突を防ぐ配慮が必要</li> <li>・道路の内部景観（ドライバーの視点）への配慮が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コウノトリと車の衝突を防ぐ配慮（案）を提示</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境への配慮に関して、懇談会と環境アセスメントの位置付けが不明確</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊岡道路の事業の流れを説明し、今後実施する環境影響評価（環境アセスメント）実施時に動植物の調査などの詳細な環境現地調査を実施する</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・生物多様性の保全と創造など、環境全体に配慮した道路づくりを積極的に</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊岡においての、生物の生息環境の連続性を確保する取り組みに配慮した計画とし、水田通過部においては、生物の生息環境の連続性に配慮する</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・農業従事者への配慮が必要で、近年食料自給率の確保が重要視され水田や畑を壊さない道路計画にすべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コウノトリ育む農法などの地域の農業に対する取り組みに配慮し、優良農地の通過延長を短くする</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・懇談会の時点から景観に配慮し検討する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・概略ルート（案）レベルでのイメージスケッチを作成して検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊岡道路のコントロールポイント及び配慮事項より、概略ルート（案）の検討可能な範囲を確認する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊岡道路のコントロールポイントを整理して、概略ルート（案）の検討可能な範囲を確認</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の利便性（トイレ等の休憩施設の設置や管理）について、ネットワーク（国・県・市など）として一体的に運営すべき</li> <li>・今後増加する外国人観光客への対応（道路標識の英文標記等）についても、同様に取り組むべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の利便性の視点に立ち、県や市などの関係機関と連携した休憩施設の運営、案内標識の設置などに努める</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・冬季の安全な交通確保について、ネットワーク（国・県・市など）として、一体的に運用すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北近畿豊岡自動車道の他区間での実績を踏まえ、道路構造、融雪設備、管理体制などに配慮し、関係機関と連携しながら、冬季の安全な交通確保に努める</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・配慮事項の「自然環境との調和」の中に、「環境への負荷軽減」の項目を追加すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自然環境との調和」の中に、「環境への負荷軽減」の項目を追加する</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自然環境の連続性を保全できる環境整備」、「地形、集落等の景観への配慮」を懇談会意見として取り込み、今後の環境影響評価等の段階へ確実に引き継ぐ必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・配慮事項の中に反映させる</li> <li>・今後の環境影響評価実施時に、動植物の調査を行い、確実に引き継ぐ</li> </ul>