第２回　米子・境港地域　道路整備勉強会

議事概要

１．　日時：令和６年 11 月 22 日（金）9：30～：

２．　場所：米子コンベンションセンター　6 階第 7 会議室

３．　出席者

国土交通省　中国地方整備局　道路部　道路計画課長
国土交通省　中国地方整備局　倉吉河川国道事務所長
鳥取県　　県土整備部長
米子市　　都市整備部長
境港市　　建設部長
日吉津村　　建設産業課長

４．　議事

〇第１回勉強会の概要
〇高規格ネットワークの必要性
〇まちづくりの方向性との整合・まちづくり計画から見た高規格道路の必要性
〇ルート検討の上で配慮すべき事項・期待される事項
〇第１回・第２回勉強会とりまとめ

５．　議事概要

〇高規格ネットワークの必要性について確認。
〇まちづくりの方向性などを踏まえた、米子～境港間における求められる機能や高規格道路の必要性について確認。
〇ルート検討の上で配慮すべき事項・期待される事項を確認。
〇引き続き、配慮すべき事項を踏まえながら、国・県・市村が連携し、概略ルート・構造の検討や、整備方針等について検討していく。

写真：勉強会の開催状況

第２回　米子・境港地域　道路整備勉強会

日時：令和６年１１月２２日（金）９：３０～
場所：　米子コンベンションセンター

次　第

１．　第１回勉強会の概要

２．　高規格ネットワークの必要性

３．　まちづくりの方向性との整合・まちづくり計画から見た高規格道路の必要性

４．　ルート検討の上で配慮すべき事項・期待される事項

５．　第１回及び第２回勉強会のとりまとめ

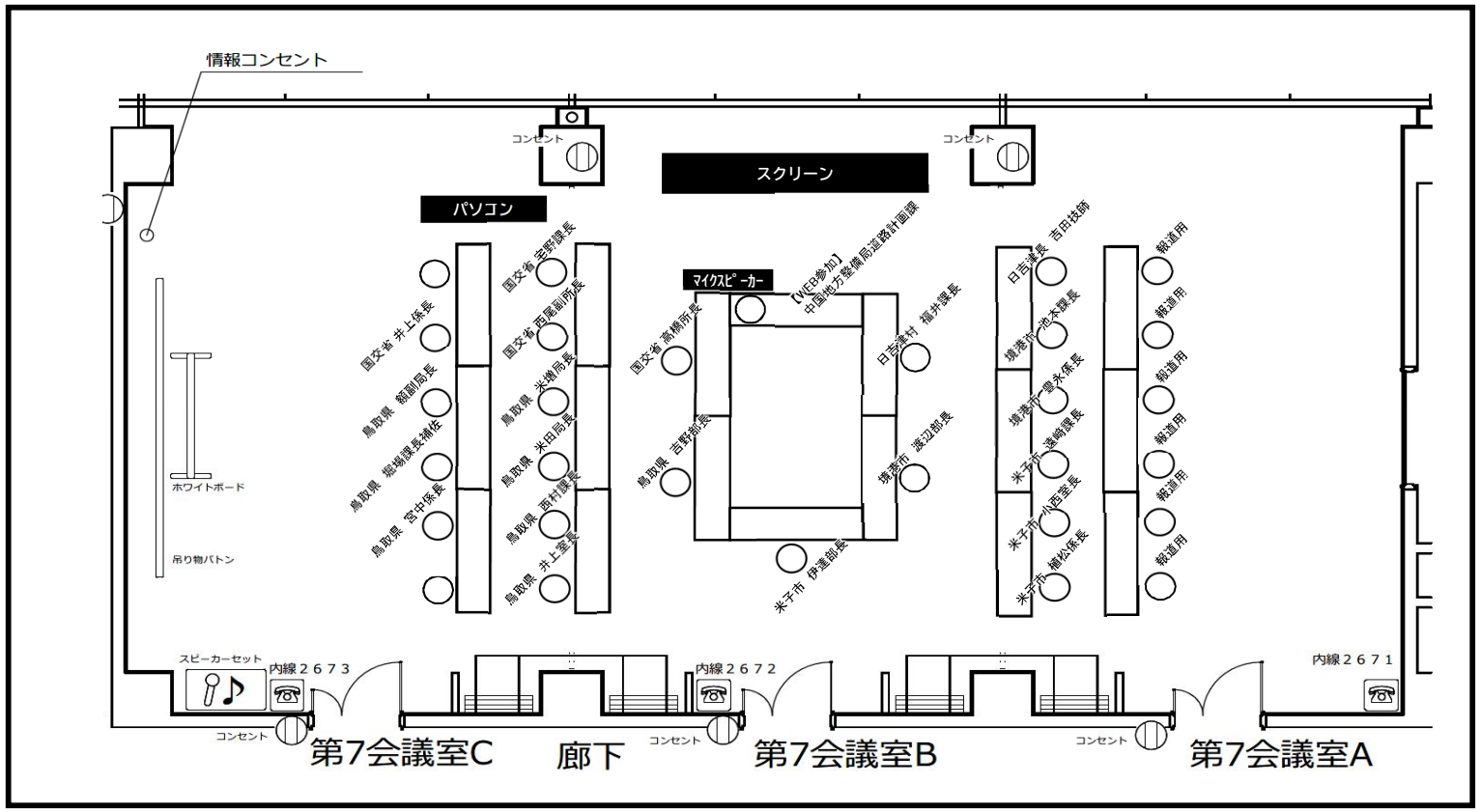
米子・境港地域　道路整備勉強会
委員（規約第３条関係）

所属・役職
国土交通省　中国地方整備局　道路部　道路計画課長
国土交通省　中国地方整備局　倉吉河川国道事務所長
鳥取県　県土整備部長
米子市　都市整備部長
境港市　建設部長
日吉津村　建設産業課長

事務局	国土交通省　倉吉河川国道事務所　調査設計課
	鳥取県　県土整備部　道路局　道路企画課

【第２回米子・境港地域 道路整備勉強会】

配席図



1. 第1回勉強会の概要

資料１

■第1回　米子・境港地域　道路整備勉強会　議事

日時	場所
令和6年3月25日(月) 14:00~15:20	鳥取県西部総合事務所　講堂
出席者	**議事**
国土交通省中国地方整備局　道路部　道路計画課長 国土交通省中国地方整備局　倉吉河川国道事務所長 鳥取県　県土整備部長 米子市　都市整備部長 境港市　建設部長 日吉津村　建設産業課長	○勉強会設立の趣旨 ○規約（案）について ○米子・境港地域の社会情勢の変化 ○米子・境港地域の課題について

■第1回　米子・境港地域　道路整備勉強会　議事概要

議事概要
○米子・境港地域における平成18年以降の人口、商業、工業、開発計画、港湾、空港、観光、防災、地域の将来像等の社会情勢の変化や、自動車保有台数、交通量、混雑度等の交通状況の変化について確認。 ○米子・境港地域における現在の物流、観光、防災、医療等の地域課題や、混雑度、死傷事故率、鉄道等の交通課題について確認。 ○今後も、引き続き国・県・市・村が連携し、米子・境港地域の道路整備の必要性について検討していく。

資料２

中国横断自動車道
岡山米子線（米子～境港）

高規格道路ネットワークとしての必要性

令和６年１１月２２日

米子～境港間に求められる機能（高規格ネットワークとしての必要性）

■ 第1回勉強会にて、「物流・産業」「観光」「防災・医療」「交通」の観点より、地域・交通課題を把握した。
■ 検討結果を踏まえ、「物流・産業」「防災」「観光」「医療」「安全」の観点より高規格ネットワークとしての必要性を確認する。

第1回勉強会にて把握した課題

物流・産業	● 境港から高速ICまでのアクセス時間は30分以上。日本海側重点港湾の中で最も時間を要している。 ● 重要港湾境港では、平成28年に国際物流ターミナル、令和2年には貨客船ターミナル「境夢みなとターミナル」が完成。 ● さらに特定第3種漁港である境漁港では、高度衛生管理型の施設整備など機能強化が進んでいるが、その機能が十分に発揮されていない。 ● 境港の貨物輸入量は木材チップが約8割を占めており、米子市内の製紙工場に輸送されるが、運搬ルートとなる国道431号の渋滞により木材チップの搬入量が制限され、工場の生産能力が十分に発揮できていない。
防災・医療	● 津波浸水想定では国道431号等が浸水し、日野川の洪水浸水想定では広範囲に渡って道路網が寸断されることが予測されている。寸断時の円滑な避難や救急・救命活動、復旧活動ができないことが懸念される。 ● 平成12年の鳥取西部地震では境港市で震度6強、米子市で震度5強の揺れがあり、液状化被害が発生している。国道431号沿いには液状化リスクの高いエリアがあり、ネットワークが寸断されるおそれがある。 ● 高齢化の進展により、県西部からの救急搬送は約6割が高齢者。境港市には第三次救急医療機関がなく、米子市の鳥取大学医学部附属病院までの所要時間は30分以上もかかる状況。
観光	● クルーズ船のオプショナルツアーは、道路の渋滞等で移動時間が長くなると観光地での滞在時間が短くなるため、周遊観光の範囲が制約される。そのため、比較的移動時間の短い島根県内への周遊が多く、鳥取県東部・中部への周遊は少ない。 ● 最近では、令和5年3月のクルーズ船「ウエステルダム」寄港や、令和5年10月から米子・ソウル（仁川）便の再開など、インバウンド拡大が期待され、コロナ収束後は観光などの落ち込んだ地域経済を一刻も早くV字回復させることが求められている。 ● 令和6年春には水木しげる記念館のリニューアルオープンが予定されており、一層の交流人口拡大を図るための利便性向上が求められる。
交通	● 高規格道路がなく、国道431号等への一般道に通過交通と生活交通が混在しており、慢性的な渋滞が発生している。 ● 国道431号において右左折レーン延伸等の交差点改良を実施してきたが、皆生付近では依然として旅行速度が低く、混雑度も高い状況。 ● 速度低下に起因すると推察される追突事故の割合が高い。

米子～境港間に求められる機能（高規格道路に求められる機能）

物流・産業	防災	観光	医療	安全
産業の活性化	信頼性の高いネットワークの確保	広域周遊観光の促進	救急医療機関への速達性の向上	交通安全の確保

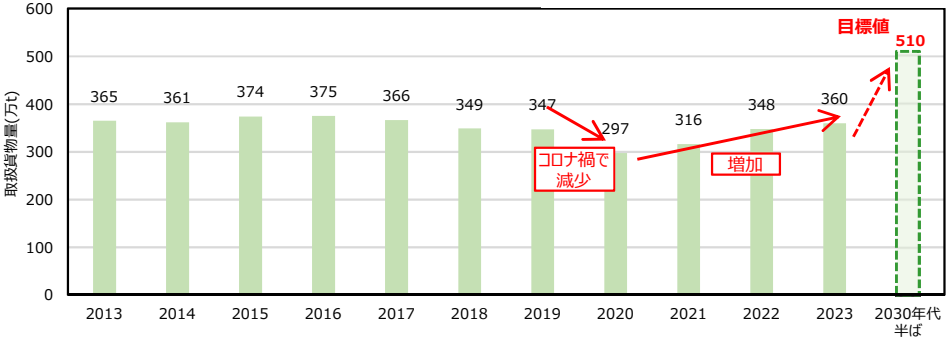
1．産業の活性化 [経済成長・物流強化]

■ 境港の取扱貨物量はコロナ禍以降増加傾向であるほか、ベニズワイガニ水揚量のシェアは全国１位である。
■ 境港発の物流は約半数が米子IC・JCTまで、約3割が中国道以遠へ向けて広域に通過している。
境港～米子は国道431号が主に利用されているが、市街地においては主要渋滞箇所が点在し、速度低下が顕著である。
■ 高規格道路が整備された場合、速度低下のボトルネックが解消し、境港から大阪までの所要時間は約23分短縮される。

境港の取扱量
取扱貨物量はコロナ禍以降**増加**
ベニズワイガニのシェアは**全国1位**

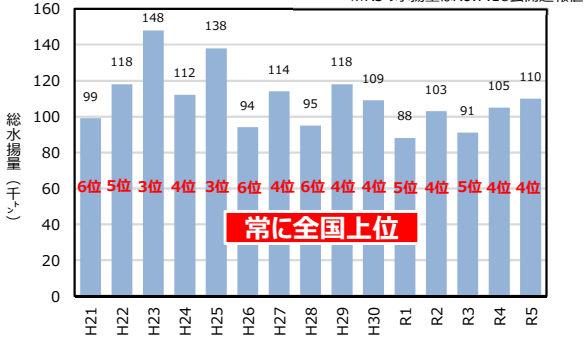
境港の取扱貨物量の変化

資料：境港管理組合HP 目標値は境港港湾計画（R3.7改訂）



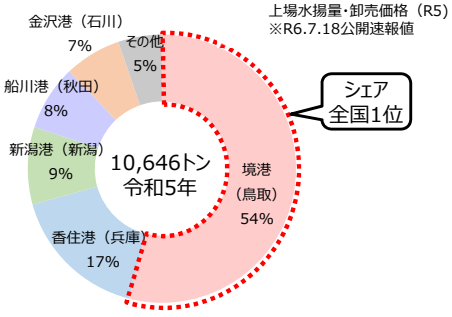
境港の水揚量と全国順位

資料：水産物流調査（水産庁）
※R5の水揚量はR6.7.18公開速報値



ベニズワイガニ水揚量

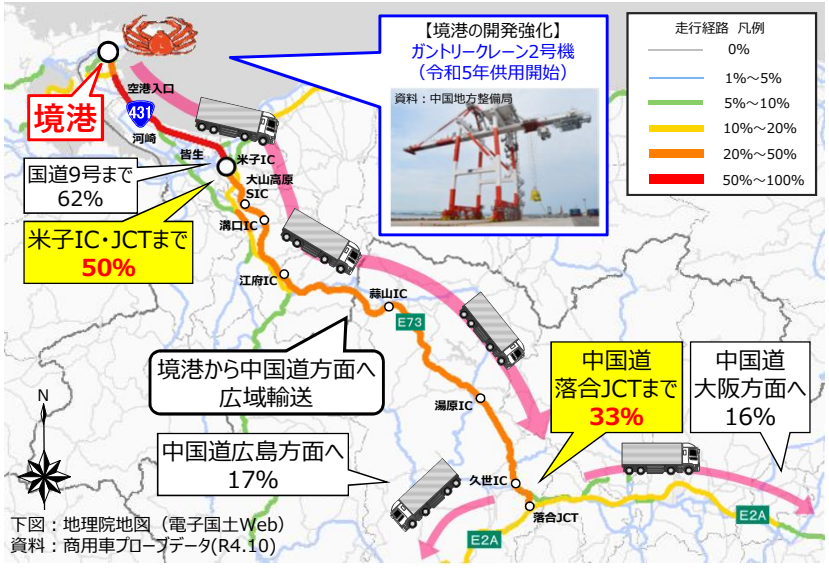
資料：水産物流通調査
漁港別品目別
上場水揚量・卸売価格（R5）
※R6.7.18公開速報値



境港発の商用車
約半数が米子まで、約3割が中国道までの**広域利用**
境港～米子ICは速達性の**ボトルネック**

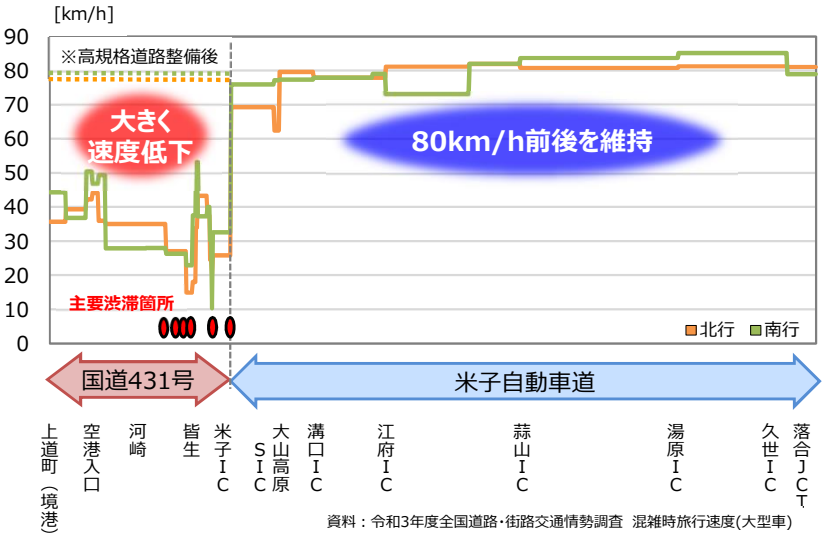
所要時間短縮
速度低下の**ボトルネックが解消**し
境港～大阪の所要時間が**23**分短縮

境港を発地とする広域輸送



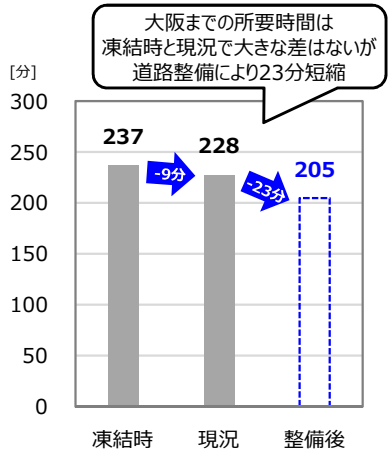
下図：地理院地図（電子国土Web）
資料：商用車プローブデータ(R4.10)

境港～落合JCT間の混雑時旅行速度



資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度(大型車)

境港～大阪の経年所要時間



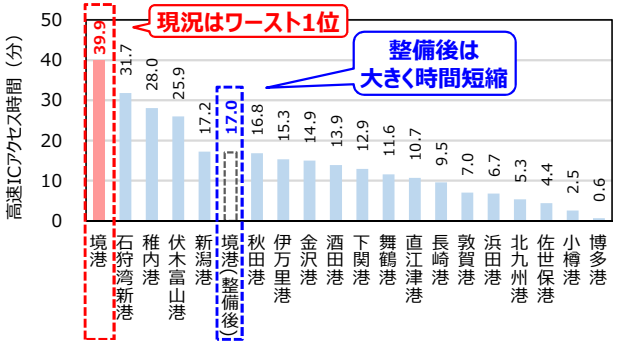
資料：平成17年度・令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
混雑時旅行速度の上下平均値を用いて算出
境港は上道町交差点、大阪は西船場JCTを拠点として
米子道・中国道経由で算出
整備後は国道431号の境港～米子を80km/h、
延長は現況と同様と仮定して算出

1．産業の活性化 [経済成長・物流強化]

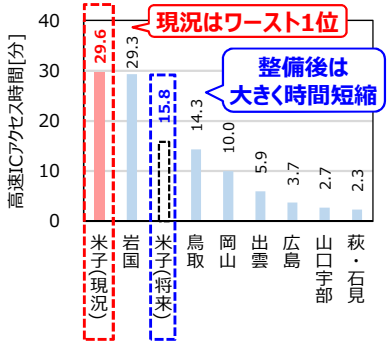
■ 境港と米子空港の高速ICアクセス時間は、他の日本海重点港湾や中国地方空港と比較してワースト1位である。
■ 境港は北東アジアとのゲートウェイとして近年港湾機能を拡充するなど高いポテンシャルを有しており、鳥取県西部や島根県東部との物流が活発である。中海・宍道湖圏域内の結びつきも強く、圏域内での物流量は全体の約6割を占めている。
■ 広域地方計画においても、中海・宍道湖圏域の都市間連携による高次都市機能強化が位置づけられている。
■ 圏域全体の発展に向け、物流効率化による産業活性化や生産性向上を図るため、中海・宍道湖圏域東側の道路ネットワークおよび、ゲートウェイ強化につながる境港、米子空港へのネットワークの整備が必要である。

高速ICアクセス　境港・米子空港は他港と比べ**高速ICアクセスに劣る**

日本海側拠点港の高速ICアクセス性



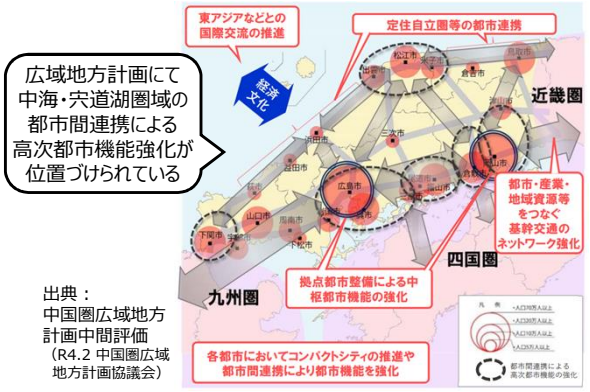
空港(中国地方)の高速ICアクセス性



資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度の上下平均により試算（市道等の非観測路線は速度30km/hで計算）
整備後は国道431号の境港～米子を80km/h、延長は現況と同様と仮定して算出

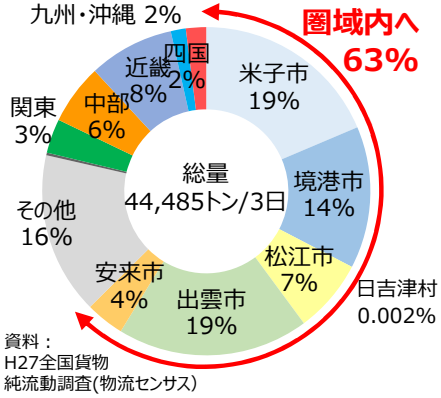
中海・宍道湖圏域の物流　6市村発の物流は**約6割が域内へ発送**

中国圏広域地方計画における位置づけ



出典：中国圏広域地方計画中間評価（R4.2 中国圏広域地方計画協議会）

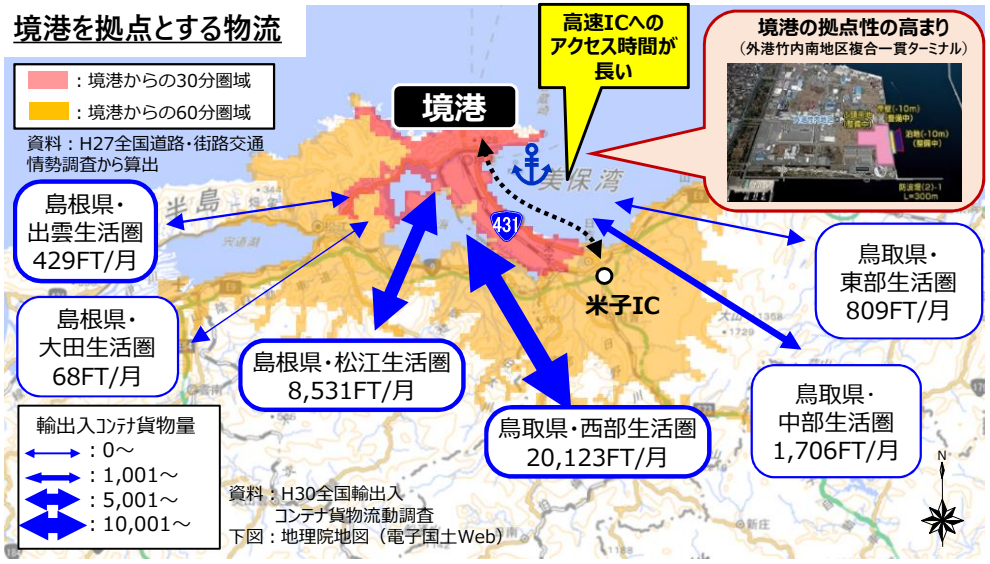
圏域自治体(6市村)発の物流



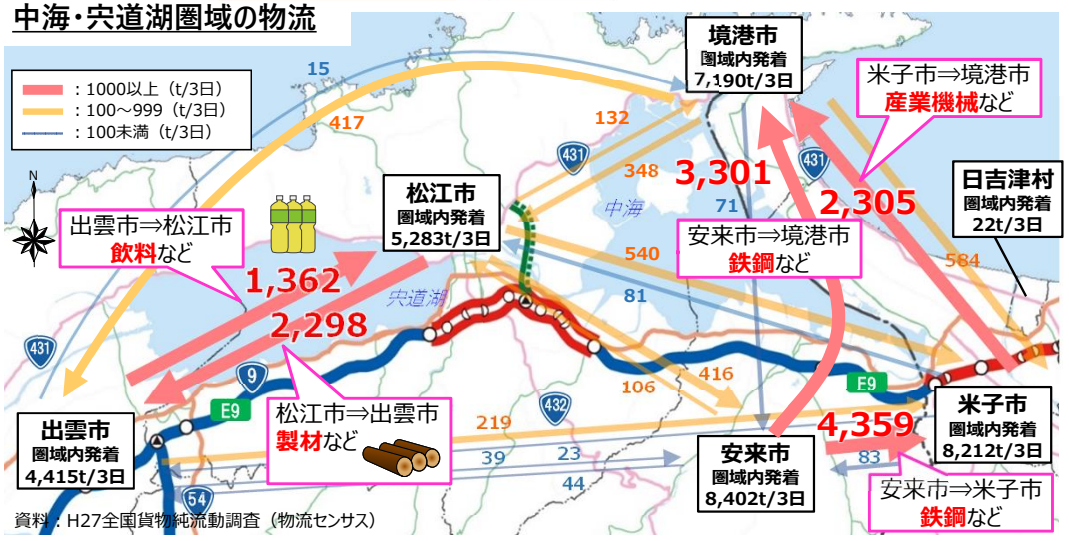
資料：H27全国貨物純流動調査(物流センサス)

境港発の物流　**鳥取県西部生活圏・松江生活圏**への物流が多い

境港を拠点とする物流



中海・宍道湖圏域の物流



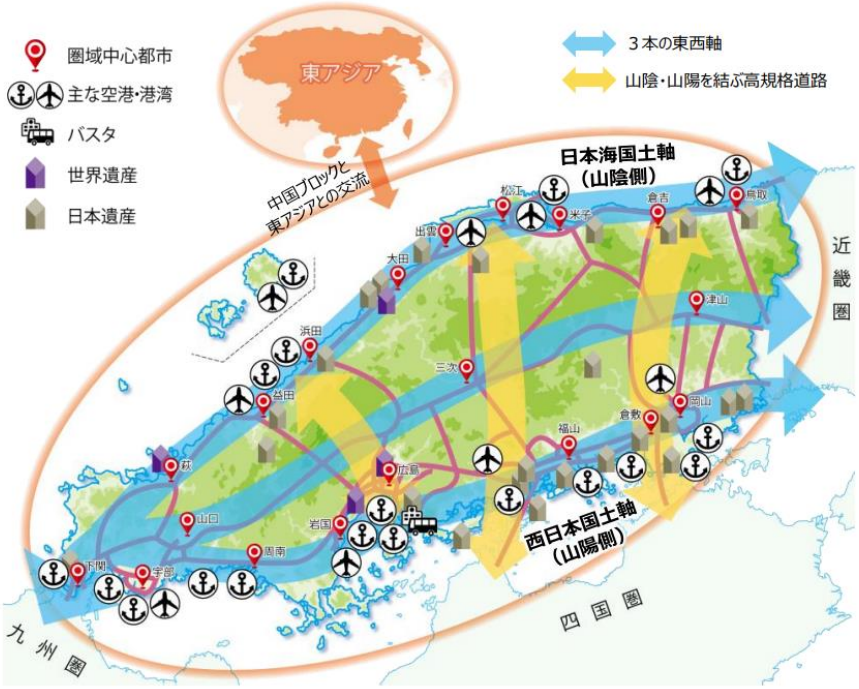
産業活性化　高規格道路整備によりさらなる**時間短縮・連携強化**が期待

2．信頼性の高いネットワークの確保 [地域安全保障のエッセンシャルネットワーク]

■ 中国ブロックにおける広域的な道路交通に関する今後の方向性として、災害時等においても機能する強靭な広域ネットワークの確保を目指している。
■ 南海トラフ地震発生時には、被害が想定されない地域として、太平洋側の応急対策活動をバックアップする役割を担う。

■中国ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針
「３本の東西軸と山陰・山陽を結ぶ格子状ネットワーク」

今後の方向性	西日本国土軸と日本海国土軸を支え、山陽と山陰の多様な個性の対流を促進する広域道路ネットワークの整備
基本戦略	１）中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成 ２）我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上 ３）空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化 **４）災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化** ５）国土の更なる有効活用や適正な管理
災害に対する視点	平常時及び災害時を問わず物流や人流を確保するため、ミッシングリンクを解消するとともに、高規格幹線道路や直轄国道等における津波浸水想定区域といった局所的な脆弱区間を回避する代替路を確保する。



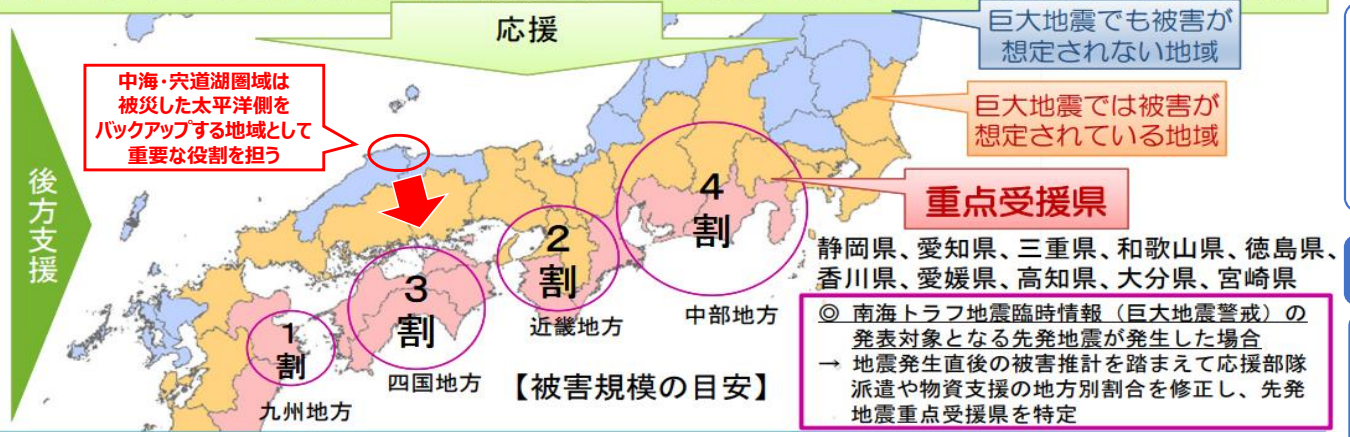
■「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画の概要（内閣府）（R5.5）」抜粋

国は、緊急災害対策本部の調整により、被害の全容把握、被災地からの要請を待たず直ちに行動（プッシュ型での支援）

緊急輸送ルート、防災拠点

◎人員・物資の「緊急輸送ルート」を設定、発災時に早期通行確保

◎各活動のための「防災拠点」を分野毎に設定、発災時に早期に確保



◎ 南海トラフ地震臨時情報（巨大地震警戒）の発表対象となる先発地震が発生した場合
→ 地震発生直後の被害推計を踏まえて応援部隊派遣や物資支援の地方別割合を修正し、先発地震重点受援県を特定

半島部の道路整備　高規格道路整備によって**災害対応力の高い道路ネットワークが形成**

具体計画のポイント

①人命救助に重要な72時間を意識しつつ、緊急輸送ルート、救助、医療、物資、燃料の各分野でのタイムラインと目標行動を設定
（例：24Hで広域移動ルートを確保、広域応援部隊が順次到着、等）
②広域応援部隊、全国の応援DMATの派遣は、被害が甚大な地域（重点受援県10県）に重点

南海トラフ地震における緊急輸送ルート計画の概要

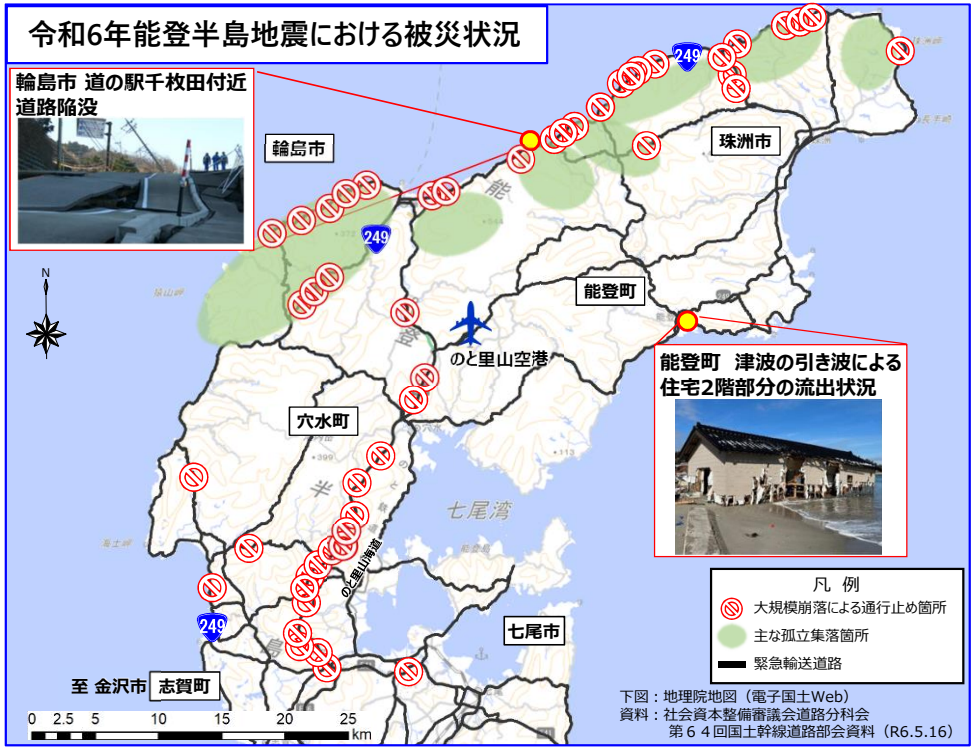
緊急輸送ルート計画は、被害が甚大な被災地域へ到達するためのアクセス確保が全ての災害応急対策活動の基礎であることに鑑み、発災直後から全国からの人員・物資・燃料の輸送が迅速かつ円滑に行われるよう、あらかじめ、通行を確保すべき道路を定めるもの。

2．信頼性の高いネットワークの確保 [地域安全保障のエッセンシャルネットワーク]

■ 令和6年能登半島地震では、国道249号を中心に通行止めが多発し、多くの集落が長期間孤立した。
■ 弓ヶ浜半島南側の緊急輸送道路は浸水や液状化リスクが高く、通過困難となれば半島が孤立する懸念がある。また、大雪等の災害で山陰道が通行止めになると、東西方向の幹線道路(国道9号、431号)の負荷が増大し移動に支障が発生する。
■ 災害の激甚化・頻発化するなか、令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言(R6.6)では、災害対応力の高い道路ネットワーク整備が求められている。弓ヶ浜半島においても災害時の交通を確保する強靭な高規格道路ネットワークの整備が必要。

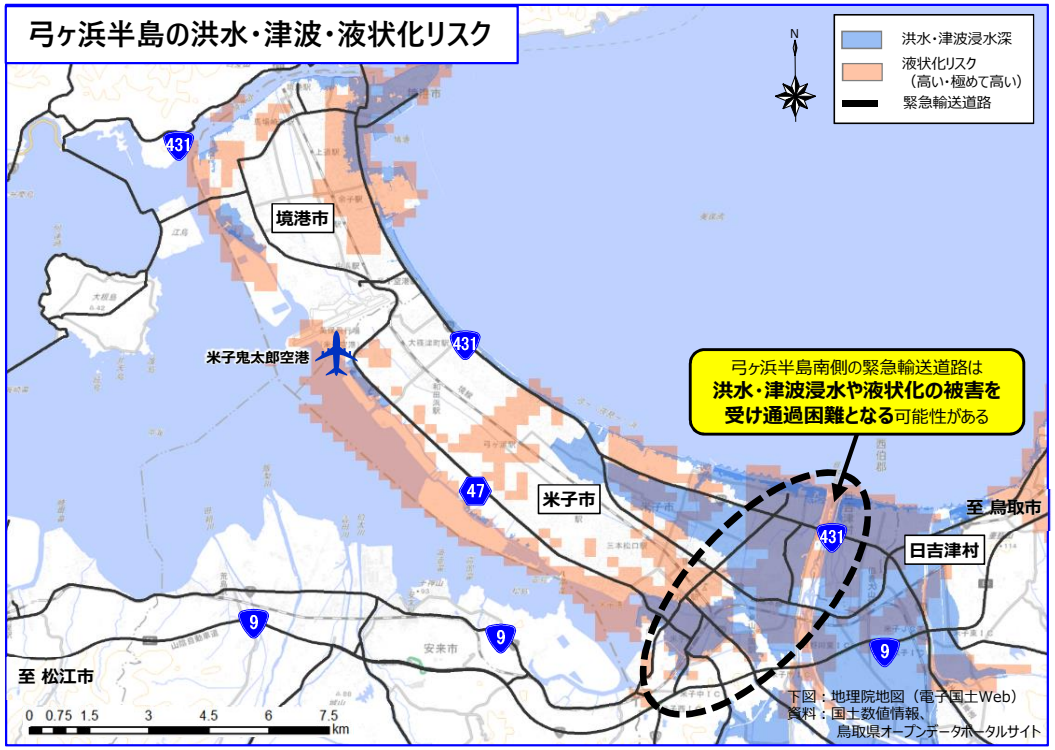
能登半島地震 **道路が寸断され半島が孤立**

令和6年能登半島地震における被災状況



弓ヶ浜半島 **洪水・津波・液状化の発生による孤立リスク**

弓ヶ浜半島の洪水・津波・液状化リスク



「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言(R6.6)」抜粋

半島部の道路整備 高規格道路整備によって**災害対応力の高い道路ネットワークが形成**

現状認識
＜地域的特色＞
○半島でアクセスが限定
➡弓ヶ浜半島も、主要な路線は国道431号、県道47号に限られる

教訓
＜能登半島地震における主な課題＞
○道路ネットワークの寸断による復旧活動等の困難化
○アクセスルートとして機能すべき高規格道路の被災
➡弓ヶ浜半島も道路ネットワークが脆弱で被災リスクがある
ライフラインの復旧や被災地域への迅速な支援活動に課題

提言
＜地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立＞
○能登半島における道路ネットワークの再構築　○珠洲道路など高規格化も含め、必要な機能や役割の精査
➡弓ヶ浜半島においては、浸水や液状化の影響を受けずに
復旧や地域支援の活動を根幹から支えることのできる広域支援ルートが必要
＜災害に備えた体制の強化＞
○代替手段も備えた総合的な防災力の強化　○地理的不利性を有する地域における総合的な対応の必要性
○自衛隊等との連携による海上・航空アクセスルート／緊急時の空陸一体輸送
➡弓ヶ浜半島には米子空港、境港、自衛隊が立地しており、防災力のポテンシャルは高い
➡ポテンシャルを発揮するためには各拠点を結ぶ道路ネットワークの強化が不可欠

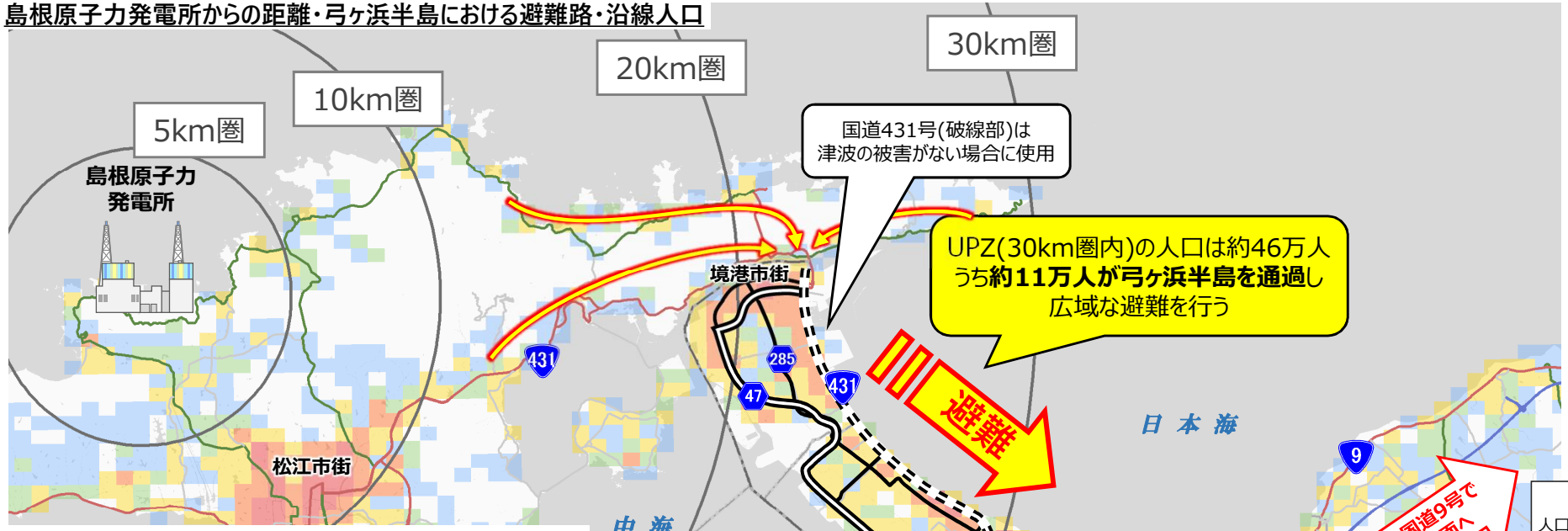
2．信頼性の高いネットワークの確保 [地域安全保障のエッセンシャルネットワーク]

- 米子・境港地域は島根原子力発電所の30km圏内(UPZ)に一部が含まれている。
- 広域住民避難計画では、松江市・境港市・米子市の約11万人が弓ヶ浜半島を通過して避難する計画となっている。
- 国道431号の沿岸部は津波の影響を受ける可能性があるため、予備路線とされている。
  弓ヶ浜半島は避難に使用できる道路が国道431号、県道47号線の2本に限られ迂回路確保が困難であること、米子市街を通過する必要があることが、避難上の課題に位置付けられている。
- 高規格道路整備により、津波の影響を受けず円滑な広域避難活動が可能となる。

避難計画における懸念：弓ヶ浜半島は避難経路が限定され **迂回路がなく市街地を通過する必要**

有事の際の対応力：高規格道路整備により島根原子力発電所有事の際の **円滑な広域避難活動が可能**

島根原子力発電所からの距離・弓ヶ浜半島における避難路・沿線人口



凡例
- 人口
  - 1～50人
  - ～100人
  - ～500人
  - ～1,000人
  - 1,001人～
  - ※R2国勢調査・500mメッシュ
- 避難経路
  - 主要避難路線
  - 予備路線
  - ※鳥取県広域住民避難計画（島根原子力発電所事故対応）

鳥取県広域住民避難計画における避難上の課題

3 避難上の課題

- 避難経路は主要道路に限られることから、道路交通の確保と円滑な交通が必須である。
- 県外避難のため、交通規制が通常の管轄を超えることから、広域の交通規制・管轄が必要である。
- 島根県避難については、鳥取県のＵＰＺである弓ヶ浜半島及びＵＰＺに近接する米子市街地を通過しなければならない。
- ＵＰＺに近接して米子市街地が存在し、島根県と鳥取県の避難が交錯集中する隘路となることから避難経路についてはＵＰＺと一体的に整備、交通統制することが必要である。
- 弓ヶ浜半島では、避難の一般方向が限定され、かつ使用できる道路が大きく２本（国道４３１号、県道４７号米子境港線）に限られる。また、並行する２本の道路を接続する道路(肋骨道路)が限られるため、一方の道路が寸断又は渋滞すれば、迂回が困難で避難に支障を来すおそれがある。そのため、避難車両を必ず円滑に通過させる対策が必要である。
- 弓ヶ浜半島では、避難経路は大きくは、平行する２本の道路に限られ、有機的な輸送網の構成ができない。
- 米子鬼太郎空港付近で、２本の主要避難道路が近接する。
- 東側沿岸部（国道４３１号等）は、地震時に津波等の影響を受けるおそれがある。

鳥取県広域住民避難計画（島根原子力発電所事故対応）R5.8 鳥取県防災会議

3．広域周遊観光の促進 [観光立国の推進]

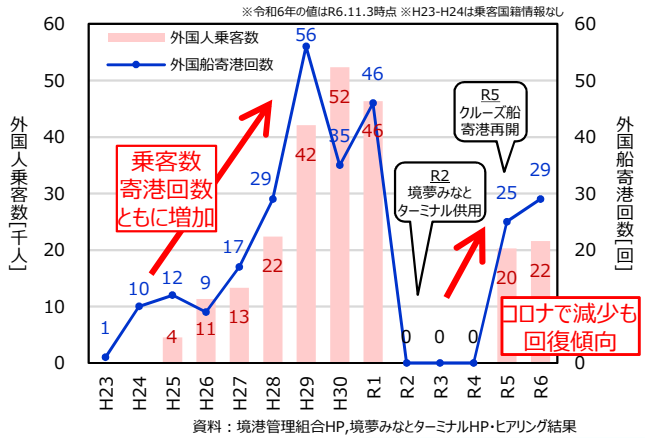
■ コロナ禍により境港への外国船の寄港および米子空港の搭乗客数は大きく減少したが、近年は回復傾向にある。
■ OPツアーは所要時間90分未満の観光地を周遊することが多いが、時間のかかる鳥取県東部・中部への周遊は少ない。
■ 中海宍道湖圏域内の出雲大社等の観光地を周遊するツアーが多いが、観光地間の移動時間短縮と定時性確保が課題。
■ 今後、クルーズ船の寄港、観光旅行がさらに復調した際には、周遊観光先の選択肢を増やし、観光地への滞在時間を確保するため、圏域内の周遊観光を促進する高規格道路ネットワークの整備が早急に必要。

外国人乗客数 外国船寄港回数
約**12**倍増加（H25⇒R1）
約**4**倍増加（H25⇒R1）

米子空港 搭乗客数
約**1.3**倍増加（H18⇒R1）

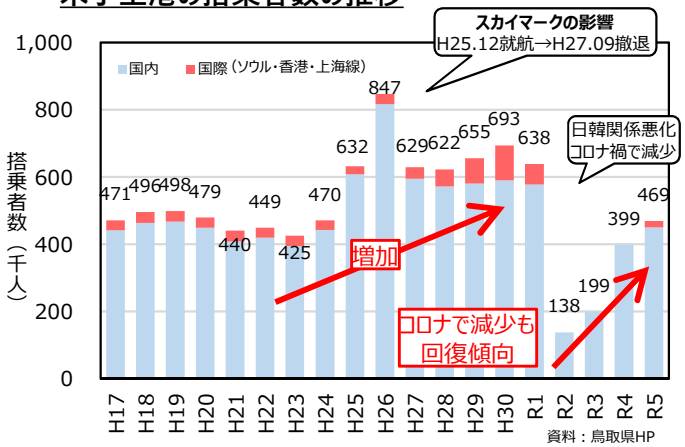
OPツアー 周遊先
90分圏内の箇所が多い

境港の外国人乗客数・外国船寄港回数



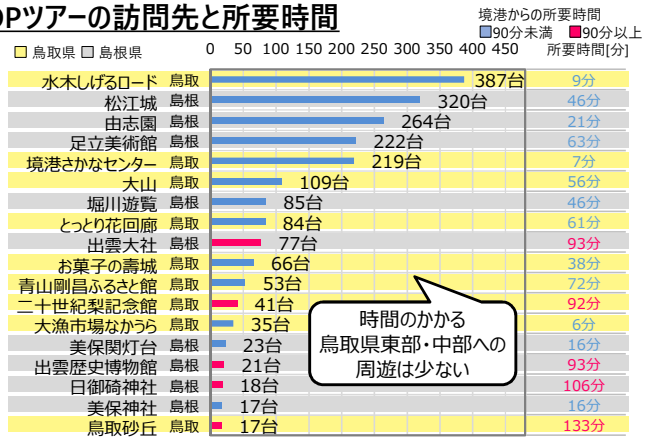
資料：境港管理組合HP,境夢みなとターミナルHP・ヒアリング結果

米子空港の搭乗客数の推移



資料：鳥取県HP

OPツアーの訪問先と所要時間



資料：＜OPツアー観光バス台数＞境港管理組合提供（2019年）
＜所要時間＞R3全国道路・街路交通情勢調査（非センサス路線は30km/hとして算定）

クルーズ船の周遊観光ツアー

周遊観光促進 圏域内の移動時間が短縮

＜道路整備による時間短縮効果＞

資料:R3全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度
松江～境港は国道431号経由 東行・西行平均
整備後は国道431号の皆生～上道町を80km/h、延長は現況と同様と仮定して算出

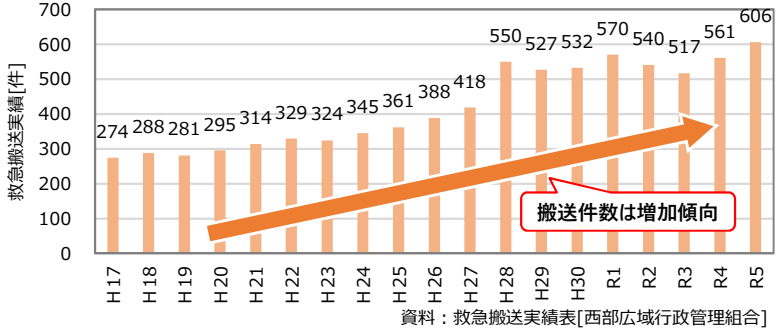
4．救急医療機関への速達性の向上 [地域安全保障のエッセンシャルネットワーク]

■ 境港市には第三次救急医療機関がなく、米子市の鳥取大学医学部附属病院まで年間600件程度の搬送がある。
また、松江市（島根半島）からの県を跨いだ搬送も行われている。
■ 境港市の一部は30分カバー圏に含まれないほか、所要時間のばらつきが大きく、地域安全保障が確保されていない。
■ 円滑な救急救命活動を支援するため、高度医療施設まで迅速・安定した搬送のできるネットワークが必要。

救急搬送

搬送件数が年々増加しているなか
境港市から第3次救急医療機関までの搬送は
30分以上を要する

境港消防署→鳥取大学附属病院の搬送実績

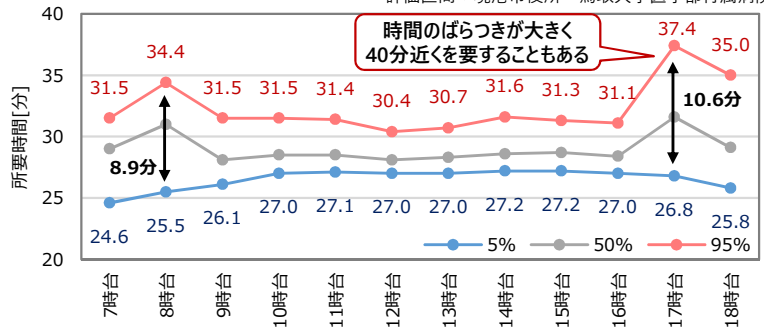


資料：救急搬送実績表[西部広域行政管理組合]

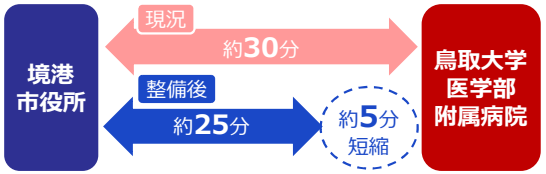
境港市役所→鳥取大学附属病院の所要時間

＜所要時間のばらつき＞

資料:ETC2.0プローブデータ（令和5年度全日）
評価区間：境港市役所→鳥取大学医学部付属病院



＜道路整備による時間短縮効果＞



※整備後は国道431号の利用区間を80km/h延長は現況と同様と仮定して算出

資料:ETC2.0プローブデータ（令和5年度全日・朝夕ピーク時）
評価区間：境港市役所→鳥取大学医学部付属病院

円滑な搬送 迅速で安定した救急救命活動を実現

米子・境港地域における救急搬送

地域の声

・救急搬送でドクターヘリを使用することがあるが、夜間や天候不良時に飛行出来ない日が多い。
・通勤時間帯に県道47号で混雑が発生する。
・災害時の代替路として高規格道路の整備を望む。

（鳥取大学医学部付属病院　R3ヒアリング結果）

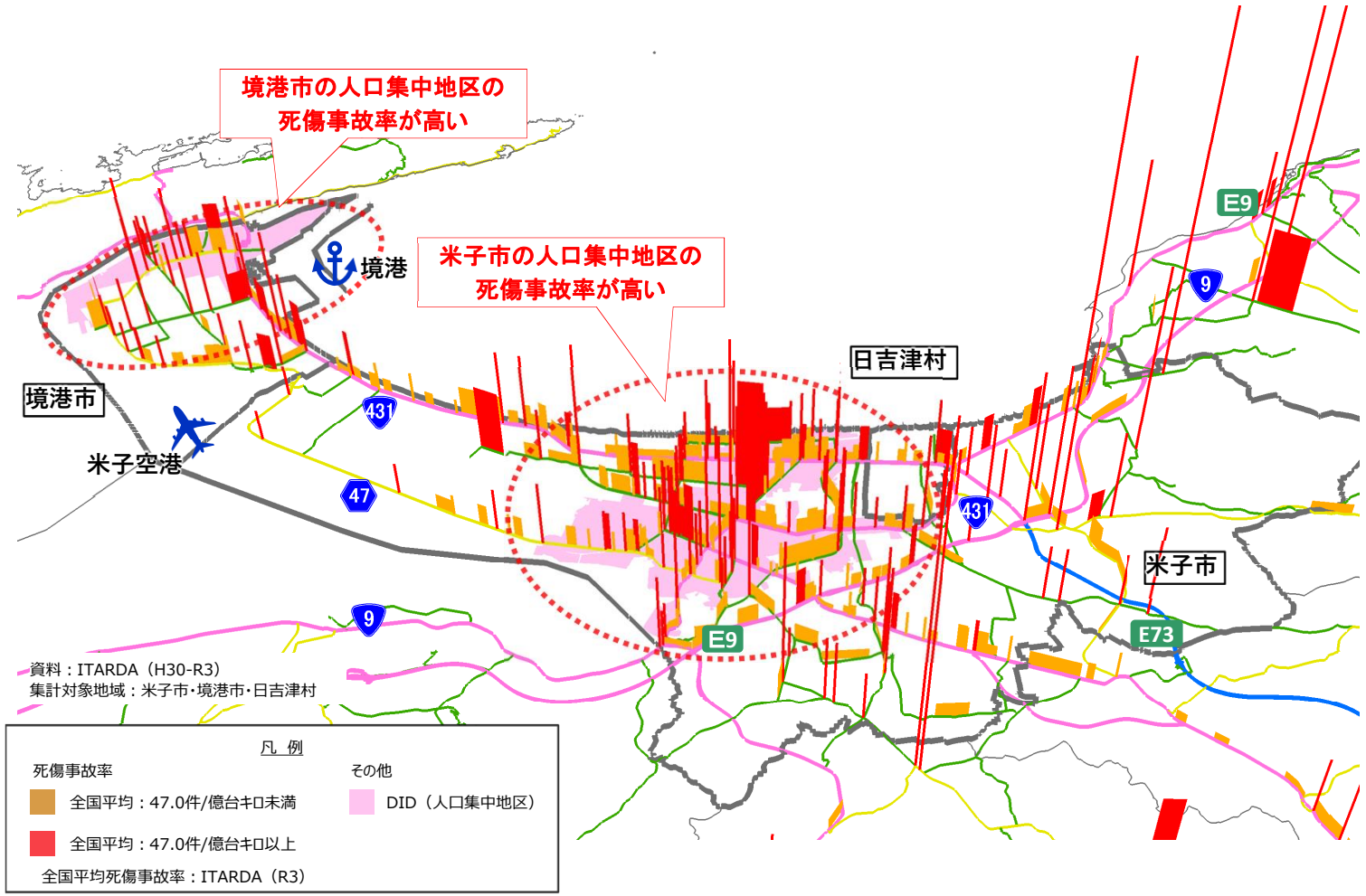
5． 交通安全の確保 [地域安全保障のｴｯｾﾝｼｬﾙﾈｯﾄﾜｰｸ]

■ 米子・境港地域はDID内を中心に、死傷事故率が全国平均（47.0件/億台キロ）を超える区間が多数存在している。
■ 事故類型は追突事故や出会い頭事故の割合が高い。幹線道路沿道には商業施設が多数立地しており、出入りが多い。
■ 高規格道路の整備によって、通過交通が転換し交通量が減少することで、事故の減少が期待される。

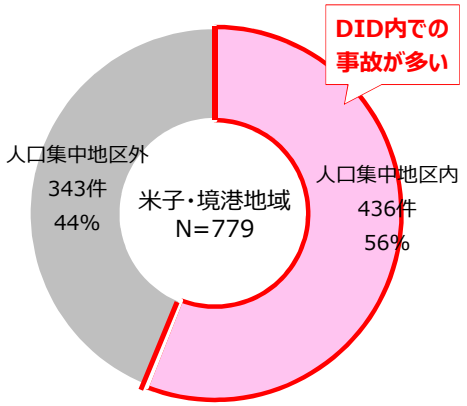
事故の危険 DIDを中心に**死傷事故率が高い**

安全性向上 高規格道路整備による通過交通転換、渋滞緩和により **事故の減少が期待**

米子・境港地域の死傷事故率

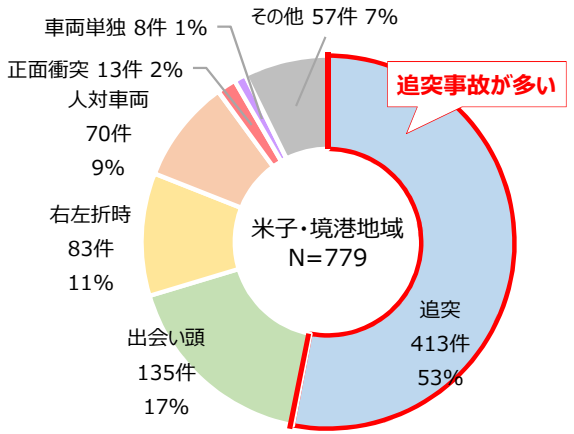


米子・境港地域の事故発生箇所



資料：ITARDA（H30-R3）
集計対象地域：米子市・境港市・日吉津村

米子・境港地域の事故類型



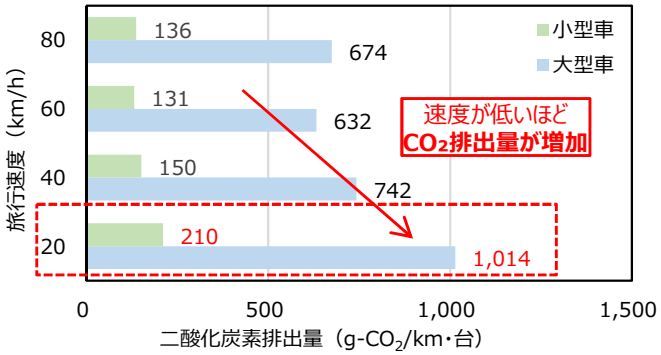
資料：ITARDA（H30-R3）
集計対象地域：米子市・境港市・日吉津村

6．低炭素社会への対応 [低炭素で持続可能な道路の実現]

■ CO_2排出量は旅行速度が低下するにつれ増加し、速度20km/hでは特に排出量が多くなる。
■ 一方で、米子市街の道路は、平成22年から令和3年にかけて、速度低下がより顕著となっている。
■ 高規格道路整備後は境港～米子IC間の大型車のCO_2排出量が約2割減少する見込みであり、より低炭素で持続可能な道路が実現される。

CO_2排出量　速度低下により **CO_2排出量増加**

旅行速度とCO_2排出量の関係　資料：国土技術政策総合研究所

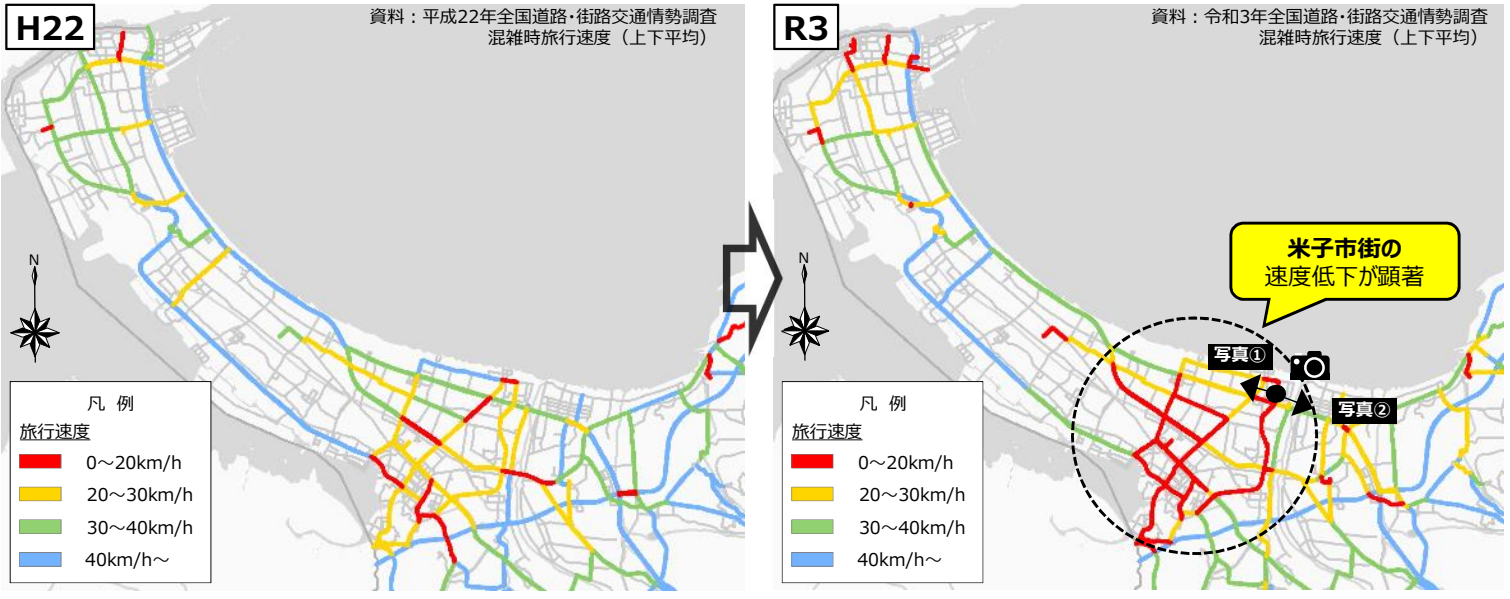


写真① 国道431号皆生大橋付近（R6.4.1 7時台）

写真② 国道431号皆生大橋付近（R6.4.1 8時台）

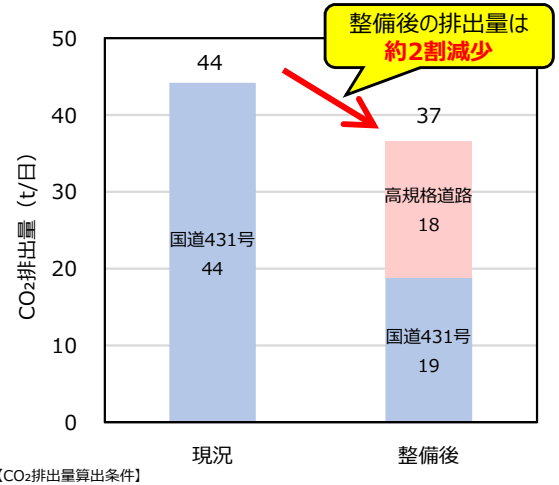
旅行速度　米子市街の道路は**速度低下が顕著**

米子市・境港市・日吉津村の道路における速度状況の変化



CO_2排出量　整備後の境港～米子IC間のCO_2排出量は**約2割減少**

整備前後におけるCO_2排出量（大型車）



【CO_2排出量算出条件】
・上道町交差点～米子IC間の国道431号を通過する大型車を対象
・排出量＝CO_2原単位×距離×交通量より、R3センサスの混雑時旅行速度を用いて算出
・整備後は交通量の半分が高規格道路に転換したと仮定
・高規格道路の旅行速度は設計速度80km/hを使用、距離は国道431号の値を使用

7．まとめ

米子～境港間に求められる機能	現況の課題	必要性
産業の活性化	●境港は高速ICアクセスに30分以上を要し、日本海側拠点港の中で最も劣っている。 ●境港発の物流は約半数が米子IC・JCTまで、約3割が中国道以遠への広域利用であるが、国道431号の市街地は速度低下が顕著であり、ボトルネックとなっている。	**速達性と拠点アクセス性を向上させ地域産業の発展を支える道路ネットワークが必要**
信頼性の高いネットワークの確保	●弓ヶ浜半島は洪水・津波浸水や液状化による被災リスクがある。 ●緊急輸送道路が被災した場合、半島が孤立してしまう懸念があり、円滑な避難復旧活動が困難。 ●米子・境港地域の一部は島根原発の30km圏に含まれるが、国道431号は津波浸水リスクがあるほか、混雑する米子市街地を通過するため円滑な避難が困難である。	**被災リスクの回避リダンダンシーの確保により信頼性・災害対応力の高い強靭なネットワークが必要**
広域周遊観光の促進	●コロナ禍以降、境港や米子空港の利用や観光地の入込客数は復調傾向にあるが、高速ICまでのアクセスには時間がかかり、周遊観光がしづらい。 ●クルーズ船のオプショナルツアーは境港から片道90分以内の観光地が多く、鳥取県方面への誘客ができていない。	**観光地への周遊性向上により広域観光周遊を促進する道路ネットワークが必要**
救急医療機関への速達性の向上	●境港市の一部は現道の速度低下により、第三次救急医療機関である鳥取大学医学部附属病院の30分カバー圏域に含まれておらず地域安全保障が確保されていない。	**第三次救急医療機関への速達性を向上させ救急救命活動を支援する道路ネットワークが必要**
交通安全の確保	●米子・境港地域はDIDを中心に死傷事故率が高くなっている。 ●追突事故や出会い頭の事故が多い。	**交通事故を減少させるため通過交通を転換させる道路ネットワークが必要**

鳥取県

資料3

高規格道路の整備の必要性について

0. はじめに

1. まちづくりの方向性

2. 地域の声と将来像

3. 高規格道路の必要性

4. 期待される効果

5. 最近のトピックス

6. まとめ

令和6年11月22日

0. はじめに＿第1回勉強会のおさらいと第2回勉強会の整理の流れ

鳥取県

【第１回勉強会のおさらい】

・第１回勉強会では、右図のとおり
米子・境港地域が抱える課題について、

の４項目に分けて整理した。

交通	● 高規格道路がなく、国道431号等への一般道に通過交通と生活交通が混在しており、慢性的な渋滞が発生している。 ● 国道431号において右左折レーン延伸等の交差点改良を実施してきたが、皆生付近では依然として旅行速度が低く、混雑度も高い状況。 ● 速度低下に起因すると推察される追突事故の割合が高い。
物流・産業	● 境港から高速ICまでのアクセス時間は30分以上。日本海側重点港湾の中で最も時間を要している。 ● 重要港湾境港では、平成28年に国際物流ターミナル、令和2年には貨客船ターミナル「境夢みなとターミナル」が完成。 ● さらに特定第3種漁港である境漁港では、高度衛生管理型の施設整備など機能強化が進んでいるが、その機能が十分に発揮されていない。 ● 境港の貨物輸入量は木材チップが約8割を占めており、米子市内の製紙工場に輸送されるが、運搬ルートとなる国道431号の渋滞により木材チップの搬入量が制限され、工場の生産能力が十分に発揮できていない。
観光	● クルーズ船のオプショナルツアーは、道路の渋滞等で移動時間が長くなると観光地での滞在時間が短くなるため、周遊観光の範囲が制約される。そのため、比較的移動時間の短い島根県内への周遊が多く、鳥取県東部・中部への周遊は少ない。 ● 最近では、令和5年3月のクルーズ船「ウエステルダム」寄港や、令和5年10月から米子・ソウル(仁川)便の再開など、インバウンド拡大が期待され、コロナ収束後は観光などの落ち込んだ地域経済を一刻も早くV字回復させることが求められている。 ● 令和6年春には水木しげる記念館のリニューアルオープンが予定されており、一層の交流人口拡大を図るための利便性向上が求められる。
防災・医療	● 津波浸水想定では国道431号等が浸水し、日野川の洪水浸水想定では広範囲に渡って道路網が寸断されることが予測されている。寸断時の円滑な避難や救急・救命活動、復旧活動ができないことが懸念される。 ● 平成12年の鳥取西部地震では境港市で震度6強、米子市で震度5強の揺れがあり、液状化被害が発生している。国道431号沿いには液状化リスクの高いエリアがあり、ネットワークが寸断されるおそれがある。 ● 高齢化の進展により、県西部からの救急搬送は約6割が高齢者。境港市には第三次救急医療機関がなく、米子市の鳥取大学医学部附属病院までの所要時間は30分以上もかかる状況。

【第２回勉強会の整理の流れ】

今回の勉強会では、高規格道路の整備の必要性について、以下のフローにより整理する。

★ STEP1 ★
・各自治体等が策定しているマスタープラン等をひも解き、今後の「まちづくりの方向性」について確認する。
・あわせて、「まちづくりの方向性」が第１回勉強会で整理した課題を解決する施策として整合がとれているかを確認する。

★ STEP2 ★
・「まちづくりの方向性」や「地域の声」をもとに、期待される「地域の将来像」を明確化する。

★ STEP3 ★
・「地域の将来像」を実現するため、「高規格道路の必要性」を整理する。

★ STEP4 ★
・高規格道路がもたらす効果に触れる。（米子自動車道の効果事例も踏まえて）

★ STEP5 ★
・結びに、高規格道路の必要性に係る最近のトピックを紹介する。

1. まちづくりの方向性＿米子・境港地域全体

鳥取県

- 米子境港都市計画区域マスタープランでは、都市づくりの目標を達成するための都市計画の方針として、広域的な道路網の形成に資する**「米子と境港を結ぶ主要な幹線道路」を構想路線**として挙げている。
- 米子市は圏域における都市的サービスを中核とした広域交流都市を目指し、境港市は北東アジアゲートウェイ及び境港を活かした広域交流都市を目指しており、日吉津村は住宅・工業・沿道型商業の拠点機能を目指している。
- まちづくりの方向性は、第１回勉強会において整理した課題（交通／物流・産業／観光／防災・医療の４項目_Ｐ１参照）を解決する施策として整合がとれている。

米子境港都市計画区域マスタープラン（H16.5策定、H27.3改定）

＜都市づくりの目標＞

１）広域的視点での都市機能の強化

（交通機能の強化）

- 重要港湾境港や米子空港の機能拡張、中国横断自動車道岡山米子線や山陰道（国道9号米子道路）などの高速道路ネットワークの整備を進める。⇒交通
- 国道９号、国道431 号、県道米子境港線、江島幹線といった地域の幹線道路を相互に結ぶ道路の整備を進める。⇒交通

（広域都市拠点の機能強化）

- 広域都市拠点として、都市中心部の都市機能を強化する。特に、米子駅周辺の活性化に向けて都市基盤施設の整備等を図る。

（産業拠点の育成）

- 工業団地の未利用地の有効活用を図るなど、産業拠点を育成していく。

（中心市街地と郊外が調和した都市構造の形成）

- 国道431号沿線等の郊外における開発が進行しているが、中心市街地と郊外の適切な役割分担を図り、双方が調和した都市構造を形成していく。

３）地域資源を活かした魅力づくり

- 個性的な地域資源を保全し存分に有効活用していくことで、観光やレクリエーションなどの充実を図る。⇒観光

６）防災減災・防犯都市づくり

- 地域防災計画や鳥取県犯罪のないまちづくり推進計画を踏まえ、ハード（避難路や防災拠点の確保、建築物の不燃化、防犯環境の構築等）やソフト一体の対策を進める。
- 特に、弓浜半島の津波・原子力災害に対して広域的避難のための都市施設（道路等）の整備を検討するとともに、木造建築物の密集地において、住環境の防災性の向上を図る。

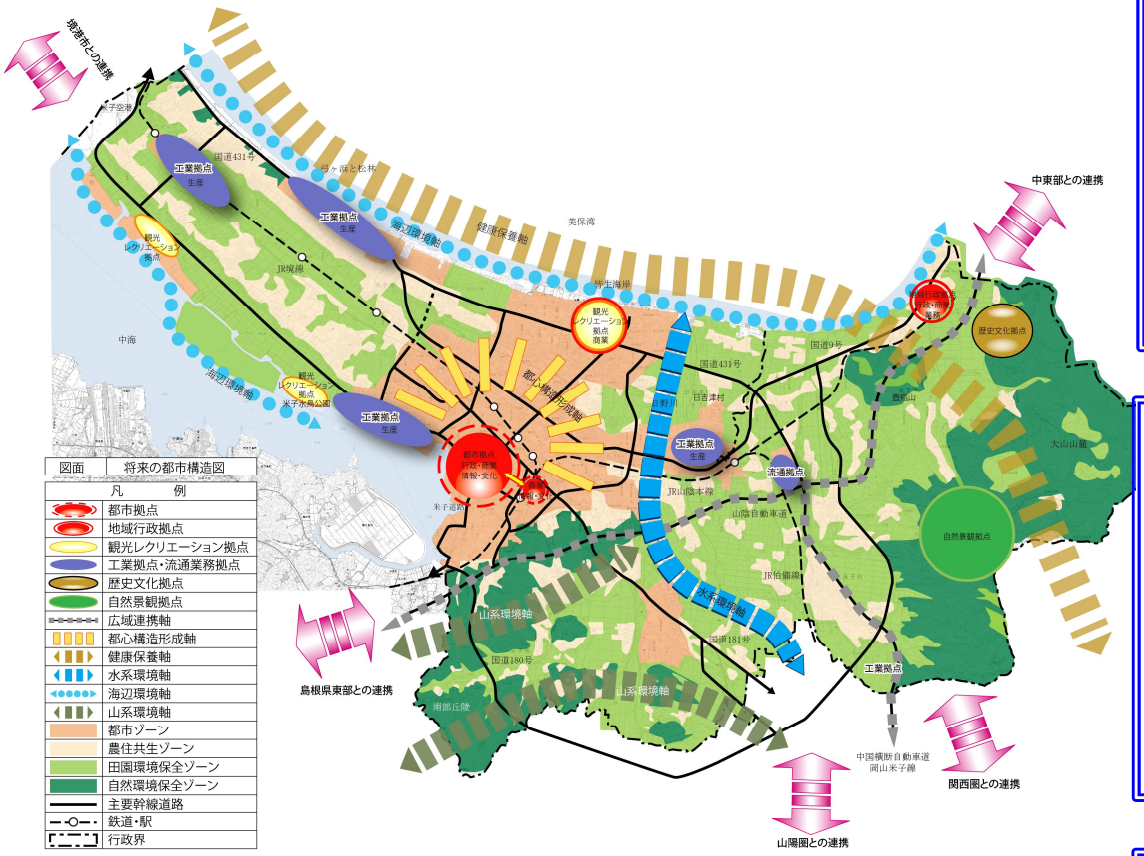
⇒防災・医療

1. まちづくりの方向性＿米子市

鳥取県

- 「米子まちづくりビジョン」や「米子市都市計画マスタープラン」、「米子市国土強靭化地域計画」において、中海・宍道湖・大山圏域の広域ネットワークの形成や災害時の行政や経済活動の機能維持に向けた取り組みとして**米子・境港間を結ぶ高規格幹線道路の整備が位置付け**られている。
- まちづくりの方向性は、第１回勉強会において整理した課題（交通／物流・産業／観光／防災・医療の４項目_Ｐ１参照）を解決する施策として整合がとれている。

米子市都市計画マスタープラン　将来都市構造図（R1.6）



図面	将来の都市構造図
凡	例
	都市拠点
	地域行政拠点
	観光レクリエーション拠点
	工業拠点・流通業務拠点
	歴史文化拠点
	自然景観拠点
	広域連携軸
	都心構造形成軸
	健康保養軸
	水系環境軸
	海辺環境軸
	山系環境軸
	都市ゾーン
	農住共生ゾーン
	田園環境保全ゾーン
	自然環境保全ゾーン
	主要幹線道路
	鉄道・駅
	行政界

＜米子市まちづくりビジョン＞（R2.3改訂）

第３部　基本計画
まちづくりの基本方向1-1　広域的な交通基盤の整備
【主な取組】①高規格幹線道路及び国、県道の整備促進
・米子・境港間を結ぶ高規格幹線道路の早期事業化 ⇒ 交通

まちづくりの基本方向2-9　国県・他自治体との連携協力
【主な取組】①鳥取県西部圏域における共通課題解決に向けた取り組み促進
②中海・宍道湖・大山圏域市長会を通じた圏域の一体的発展の促進
・圏域の共通課題である交通インフラの整備に向けた活動の充実 ⇒ 交通
まちづくりの基本方向4-7　広域連携による観光振興
【主な取組】①広域連携による観光振興
・地域資源の情報発信と広域観光ルートの造成 ⇒ 観光

＜米子市都市計画マスタープラン＞（R1.6）

第4章　都市整備の方針
２．広がりのある交通ネットワークの形成
2-2　整備方針(1)道路①高規格道路及び主要幹線道路
・中海・宍道湖・大山圏域としての広域・都市間交通網の充実を図るため、米子と境港を結ぶ高規格道路や中海架橋の構想実現に向けて検討します。 ⇒ 交通

６．活力生む産業基盤整備
6-1　基本的な考え方
・今後の地域経済の発展を図るためには物流環境を良好にする米子自動車道の4車線化、山陰自動車道の付加車線設置、米子-境港間の高規格道路及び中海架橋の整備、今までにストックされた諸機能の活用や新たな産業用用地の確保・整備、大学などと連携した新たな産業の創出が望まれます。 ⇒ 物流・産業

＜米子市国土強靭化地域計画＞（R3.3改訂）

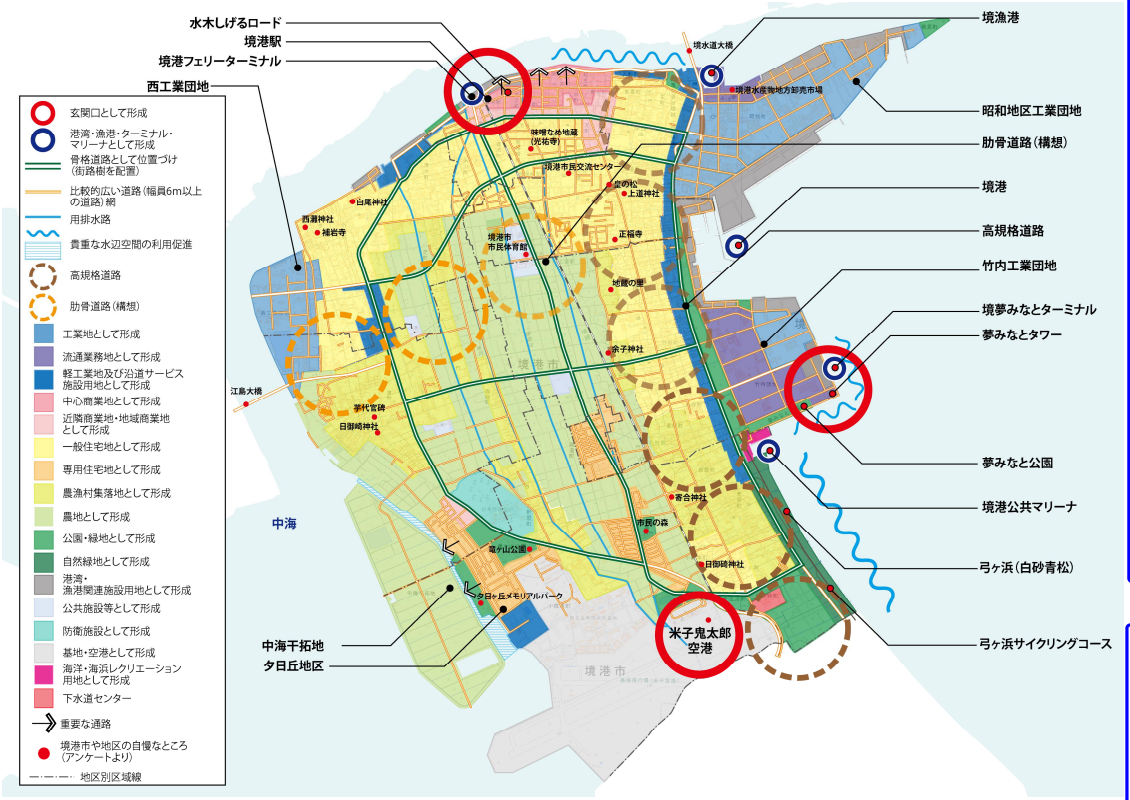
Ⅴ　脆弱性評価　３．脆弱性評価の総括
(3)行政や経済活動の機能を維持に向けた取り組みの強化が必要
・物流のネットワークを確保し、また、地域の交通ネットワークが維持されるよう、緊急輸送道路とネットワークを形成する路線等(安部三柳線など)、防災・減災に資する道路ネットワークの整備を促進するとともに、米子・境港間の高規格道路、米子自動車道、山陰道などの高速道路の整備に向けた取り組みが必要である。 ⇒ 防災・医療／物流・産業

1. まちづくりの方向性＿境港市

鳥取県

- 「境港市総合戦略」や「境港市都市計画マスタープラン」、「境港市国土強靭化地域計画」において、境港・境漁港・米子鬼太郎空港からの物流・人流の円滑化による圏域の更なる発展、災害時の信頼性の高い避難ルートや行政・経済活動の機能維持に向けた取り組みとして**米子・境港間を結ぶ高規格幹線道路の整備が位置付け**られている。
- まちづくりの方向性は、第１回勉強会において整理した課題（交通／物流・産業／観光／防災・医療の４項目_Ｐ１参照）を解決する施策として整合がとれている。

境港市都市計画マスタープラン　全体構想図（R4.3）



＜境港市国土強靭化地域計画＞（R3.3改訂）

Ⅴ　脆弱性評価　３．脆弱性評価の総括
(3)行政や経済活動の機能を維持に向けた取り組みの強化が必要
・物流のネットワークを確保し、また、地域の交通ネットワークが維持されるよう、緊急輸送道路とネットワークを形成する路線の整備を促進するとともに、**米子・境港間の高規格道路**などの高速道路の整備に向けた取り組みが必要である。⇒ 防災・医療／物流・産業

＜境港市総合戦略＞（R4.9改訂）

基本目標①　３つの港と水産・観光資源を生かしたまちづくり
(3)社会基盤の整備
・本市の有する重要港湾『境港』、特定第三種漁港『境漁港』、国際空港『米子鬼太郎空港』という重要な社会基盤である３ つの「港」、日本有数の水揚量を誇る水産資源、水木しげるロードをはじめとした観光資源を生かしたまちづくりを進め、本市の魅力を高めることにより、『ひと』、『もの』の交流を一層促進し、観光の振興と産業の活性化による『しごと』の創出を図り、雇用の拡大、定住促進を目指します。⇒ 物流・産業／観光
③**米子～境港間の高規格幹線道路**の早期実現
・高規格幹線道路の実現は、大災害時には強靭で信頼性の高い避難ルートになるとともに、境港・境漁港・米子鬼太郎空港からの物流や人流の円滑化が図られ、圏域の更なる発展に資することになります。⇒ 交通／物流・産業／防災・医療
圏域の目標　県境を越えた広域連携による住みたくなる圏域づくり
(１)中海・宍道湖・大山圏域市長会としての取組
②未来をひらく交通ネットワークの形成
・圏域内外の「ひと」と「もの」の移動や流通の一層の利便性向上を目指して、米子～境港間の高規格幹線道路、境港出雲道路といった中海・宍道湖を介する「8の字ルート」の早期完成、中国横断自動車道岡山米子線の4車線化、中海架橋などの早期実現、RORO船の定期化実現や境夢みなとターミナルとその周辺の活性化などによる物流拠点「境港」の利便性向上、山陰新幹線・中国横断新幹線(伯備新幹線)の整備促進、台湾便誘致をはじめとした航空路線の拡大に圏域全体で取り組むなど、交通ネットワークの充実を図っていきます。
⇒ 交通／物流・産業／観光

＜境港市都市計画マスタープラン＞（R4.3）

第５章　全体構想
３．道路・交通施設に関する方針
(1)広域交通ネットワーク
・生活圏である中海・宍道湖・大山圏域が全体として発展していくために、3つの港の機能を最大限に発揮するとともに、災害時の広域避難路を確保するためにも、**米子市や松江市方面へのアクセスを高める高規格道路**を含む交通ネットワーク構想の実現に向けて、関係自治体と連携して取り組んでいきます。⇒ 交通／物流・産業／防災・医療

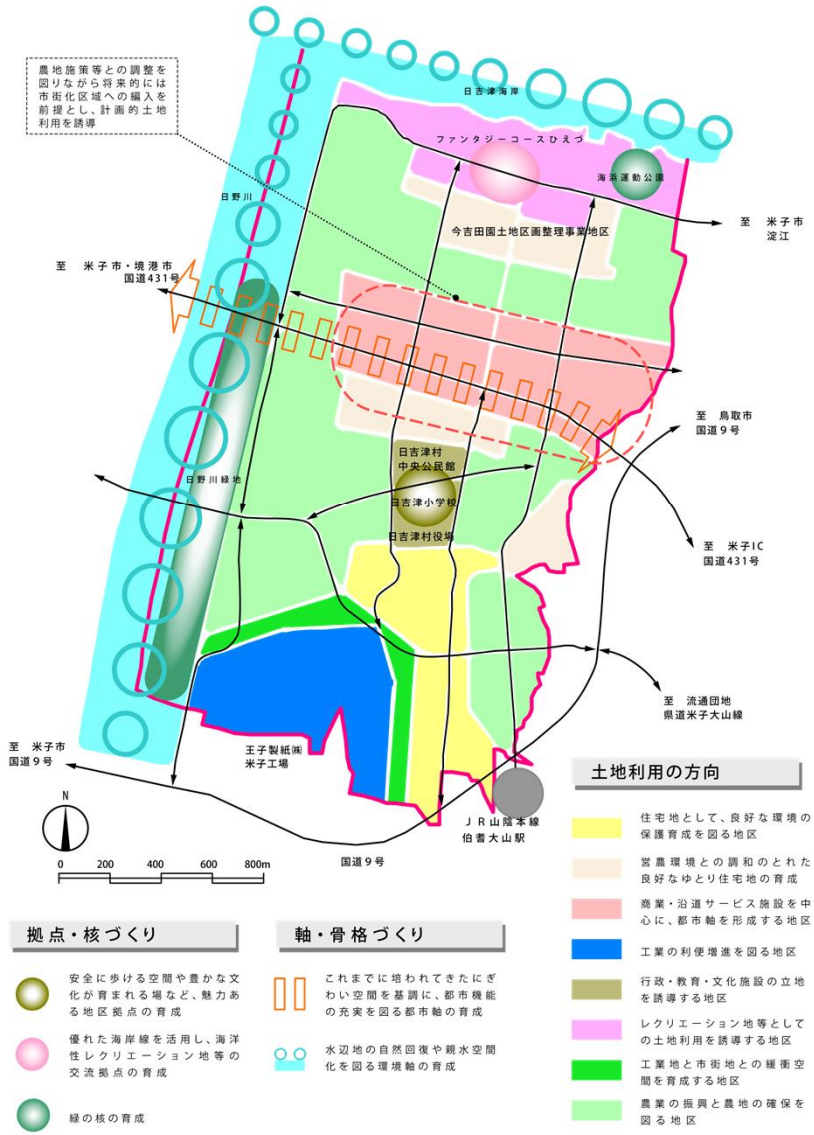
６．都市防災に関する方針
(4)避難ルート
・地域防災計画と連携して、高潮・高波や大規模地震災害による津波、島根原子力発電所の災害が発生した場合の対応として、広域避難のためのバス待機所や港や空港を利用した避難を考慮した待機所の整備を行うとともに高規格道路等の避難ルートの確保に努めます。
⇒ 防災・医療

1. まちづくりの方向性＿日吉津村

鳥取県

- 「日吉津村都市計画マスタープラン」や「鳥取県西部町村国土強靭化地域計画」において、国道431号の交通機能の強化や災害時の輸送ルートの代替性確保のため、**高速道路未開通区間の整備促進が位置付け**られている。
- まちづくりの方向性は、第１回勉強会において整理した課題（交通／物流・産業／観光／防災・医療の４項目_Ｐ１参照）を解決する施策として整合がとれている。

日吉津村都市計画マスタープラン　将来都市構造図（H19.3）



＜日吉津村都市計画マスタープラン＞（H19.3）

Ⅳ．都市づくりの方針（部門別方針）
２．都市施設の整備方針2-1.交通施設の整備方針
2)整備方針　(1)幹線道路網の整備
・広域幹線道路は、都市間交通及び広域交通体系への連絡を受け持つ道路であり、国道9号、国道431号の交通機能の強化を促進し、都市圏としての定時制、速達性の確保を進めます。
⇒ 交通／物流・産業

＜鳥取県西部町村国土強靭化地域計画＞（H30.3）

Ⅵ　強靭化のための取組　２．施策プログラムの設定
(6)ライフラインの確保及び早期復旧（地域交通ネットワークの維持）
・輸送ルートの確実な確保や地域間の輸送ルートの代替性確保のため、高速道路未開通区間や地域高規格道路の整備促進、国道181号岸本バイパス等の幹線道路ネットワークの整備促進及び緊急輸送道路等の耐震化や老朽化対策、道路斜面の防災対策を着実に推進する。
⇒ 物流・産業／防災・医療

2. 地域の声＿第2回米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料より

鳥取県

●地域の声を把握するため、アンケート調査、ヒアリング調査、オープンハウスによる意見聴取を実施した。

■調査期間

《アンケート調査》　令和３年１１月１日～１４日
《ヒアリング調査》　平成３０年２月～令和３年１１月
《オープンハウス》　令和３年１１月１３日・１４日

■聴取内容

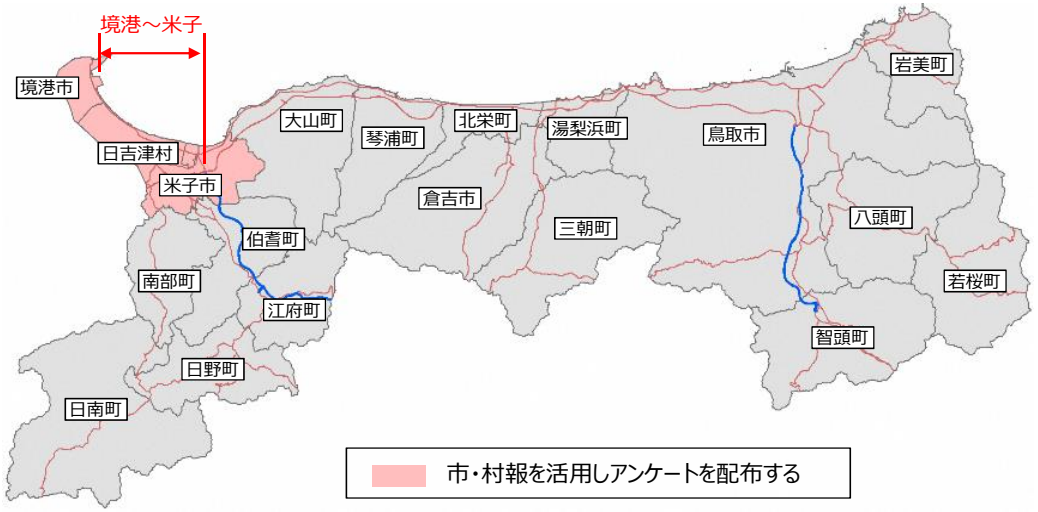
・米子～境港間の道路や交通の課題
・米子～境港間の道路に求められる機能

■対象

下表のとおり

■アンケート配布範囲

【住民アンケート対象エリア】



対象者・実施方法		
アンケート	【地域住民】アンケートは市報・村報を活用して配布し、新聞広告、県・市・村のHPでも周知を行う。回答はweb、又は回答票を回収箱（公民館・市役所・村役場等に設置）へ投函してもらう。	
	米子市・境港市・日吉津村	全戸約84,000世帯 資料：令和2年住民基本台帳
	【道路利用者】新聞広告、県市村のHP、道の駅等（14箇所）で周知し、回答はWebで行う。	
ヒアリング	【団体】 対面または過去に行ったヒアリング内容を基に実施する。	
	各団体：警察署、消防署、拠点病院、農協、漁協、バス会社、トラック協会等の関連団体	
オープンハウス	【地域住民】パネルやチラシなどを活用し、路線概要や取り組み状況などについて直接説明を行うほか、アンケートへの協力を依頼する。	
	イオンモール日吉津	令和3年11月 13日・14日

2. 地域の声＿第2回米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料より

鳥取県

●アンケートは計1,503件の回答を得た。ヒアリングは計10社に実施した。オープンハウスはイオンモール日吉津にて実施した。

■アンケート・ヒアリングの実施状況

調査種別	対象者	実施期間	回収方法	対象地域・団体等	回答数
アンケート	住民	R3年11月1日 ～11月14日	常設	米子市・境港市・日吉津村	544
			WEB	–	731
		R3年11月 13日・14日	オープンハウス	イオンモール日吉津	35
				小計	1,310
	道路利用者	R3年11月1日 ～11月14日	WEB	米子市・境港市・日吉津村以外の 米子～境港間の道路利用者	174
		R3年11月 13日・14日	オープンハウス	イオンモール日吉津	19
				小計	193
				合計	1,503件
ヒアリング	企業・団体	R3年11月	ヒアリング	警察署、消防署、拠点病院、農協、漁協、トラック協会等	10社

■オープンハウスの開催状況

【開催場所】
イオンモール日吉津

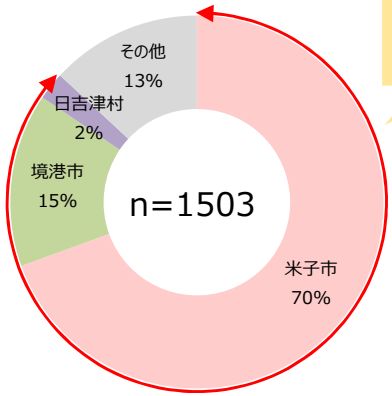
【開催日時】
令和3年11月13日・14日
10時～16時

2. 地域の声＿第2回米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料より

鳥取県

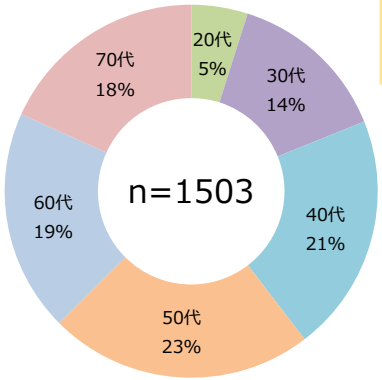
- アンケート回答者の所在地は、米子市・境港市・日吉津村の3市村で約9割を占める。
- 年齢別では幅広い世代で抽出されている。
- 米子・境港間の道路を利用する頻度は、週2～3回以上利用する人が全体の約半数を占める。
- 利用目的は家事・買い物が最も多く全体の約4割を占め、次いで通勤が約2割を占める。
- 主な目的地は、米子市・境港市・日吉津村の3市村で約9割を占める。

住所



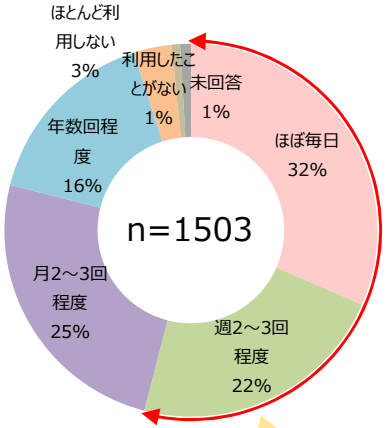
約9割が3市村からの回答

年齢



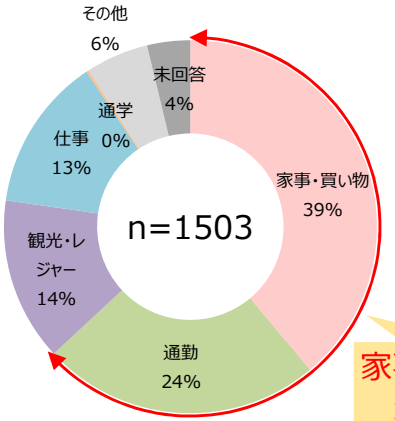
幅広い世代

米子・境港間の道路を利用する頻度



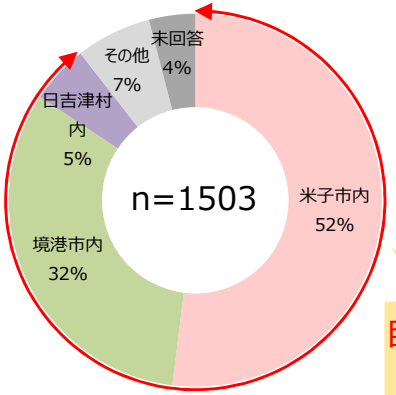
約半数が週2～3回以上利用

自動車の主な利用目的



家事・買い物に次いで通勤利用が多い

主な目的地



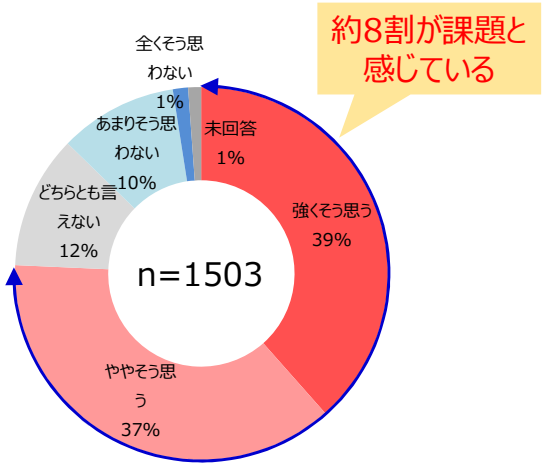
目的地の約9割が3市村

2. 地域の声＿第2回米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料より

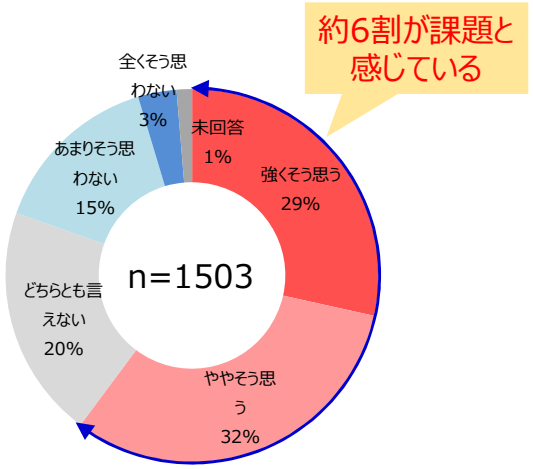
鳥取県

●地域の声として、米子市街の慢性的な渋滞、第3次医療施設や空港・港、観光地等の拠点や高速道路への移動など**物流産業、観光、暮らし、災害対応に関して課題を感じる意見が多く寄せられている**。

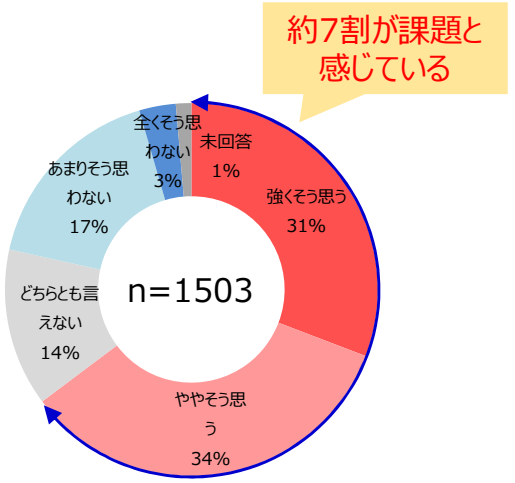
①米子市街を中心に、慢性的な渋滞がひどい。



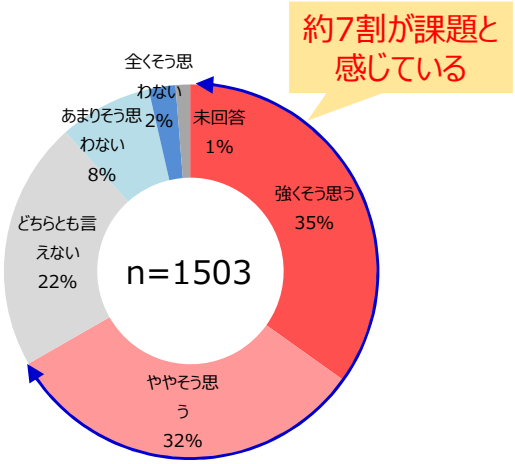
②山陰道や米子自動車道のインターチェンジへのアクセス性が低く、物流活動に支障をきたすことがある。



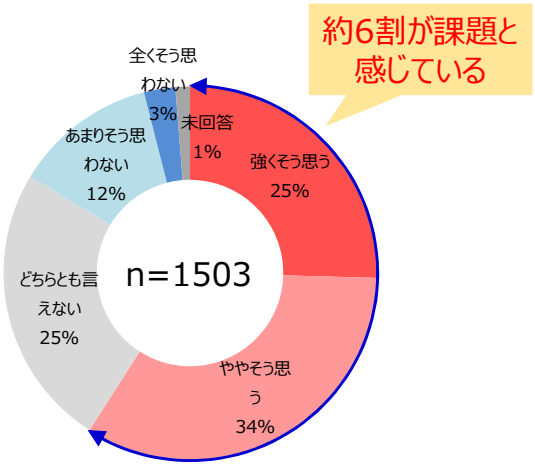
③境港や米子鬼太郎空港をはじめ、観光地などの拠点への移動に時間がかかる。



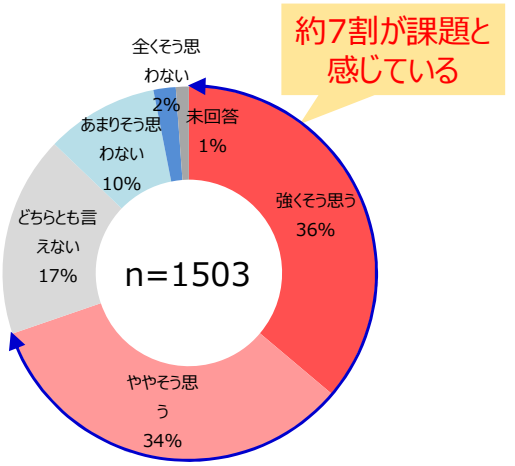
④日野川で大きな洪水が発生した場合や、津波・原子力事故が発生した場合、救命・救助や物資輸送などの緊急活動に支障をきたすことがある。



⑤米子市街や境港市街を中心に、交通事故が多く危険である。



⑥鳥取大学医学部附属病院など第3次医療機関への救急搬送において、搬送時間に支障をきたすことがある。



2. 地域の声＿第2回米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料より

鳥取県

●地域の声として、米子市街の慢性的な渋滞、第3次医療施設や空港・港、観光地等の拠点や高速道路への移動など**物流産業、観光、暮らし、災害対応に関して課題を感じる意見が多く寄せられている。**

■地元の方の意見

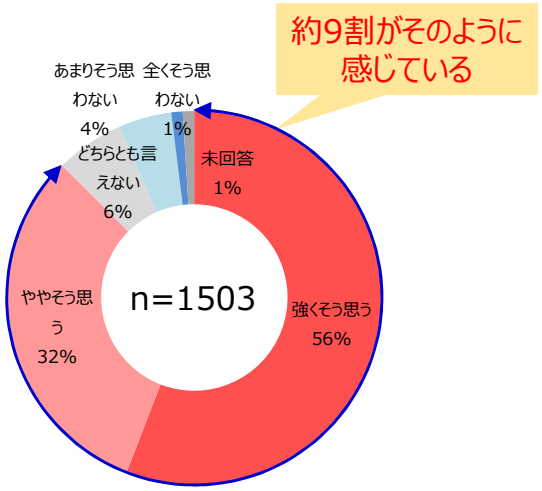
分類	回答者属性	自由意見
① 渋滞に関する意見	境港市/60代	国道431号線や県道47号線は**米子市街地に近づくにつれて混雑**し始めて、そのエリアを通り抜けることに毎度うんざりする。**所要時間も読めません。**緊急時搬送や避難にも支障をきたすと思います。
	米子市/30代	**通勤や買い物などの日常生活を目的とした移動と、境港からの大型トラック、観光目的の移動が国道431号に集中しており、渋滞が頻繁にある**ため**近隣住民として大変不便**を感じている。
② 物流に関する意見	境港市/40代	近くの**ICから港までの所要時間は全国でも境港はワースト**です。中海県域の**物流円滑化**や観光の活性化、災害時のネットワークのためにも、**高規格道路は絶対必要**です。
	米子市/30代	迂回路が少ない上に**物流面のトラックが数多く通行する**ことを鑑みれば**整備を急ぐ必要**を感じます。
	境港市/40代	道路が狭い。事故や工事個所があれば、直ぐに大渋滞。通勤時など原因不明の渋滞が発生しやすい。雪が積もれば時間が2倍以上かかる。なのに、**回り道や、回避できる道が少ない**ので、待つしかない。**関西方面から来る人からは、高速道路おりてから、境港までが一番長いとよく言われる。**
③ 観光に関する意見	境港市/40代	アクセスが良ければ、米子市・境港市周辺の経済の活性化に繋がると思う。また、最近は県外車が**水木ロードに行こうとされている方が道に迷っている**方も見られる。**わかりやすい道路が観光客にも優しい**と思う。
	日吉津村/60代	**観光道路として、大山・花回廊・皆生温泉・境港とのアクセスが容易になる高規格道路**が有れば、滞在する県外旅行者の増加も考えられる。
④ 災害に関する意見	境港市/70代	**島根原発の大規模事故と災害時の避難**の時、現状の道路だけでは、大渋滞が起き、**車での避難が困難**となる。
	境港市/60代	**原子力災害発生時等を含め、境港市が陸の孤島になることを一番恐れています。**特に要望したいのは、**主要幹線道路の計画的な整備・拡充**（道路の轍の解消など）に、最大限の努力を傾注していただきたく思います。
⑤ 事故に関する意見	境港市/30代	毎日通勤で国道431号を利用していますが、時間帯にもよりますが、やはり**渋滞と事故が蔓延**しています。
	米子市/60代	日常的に**大型トラックと一般車が混在して走行することに危険を感じながら利用**しています。朝晩の混雑はもとより、日中でも片側二車線では事故や工事がある場合に支障も感じます。安全のためにも利便性のためにも改善してほしいです。
⑥ 医療に関する意見	境港市/40代	早く高速道路が出来て欲しい、**救急搬送の迅速性が必要不可欠です、妊産婦の出産に間に合うかが心配で、産婦人科のない町に暮らせば米子市内まで時間がかかり大変な思い**をした。自転車道より自動車道路を優先して作って下さい。
	米子市/50代	特に日曜日の日中、米子道の米子インターから境港方面に向かって走る県外車や、境港方面から日吉津イオンに向かう県内車で、４３１号線の清掃工場から日吉津イオンまでの間の渋滞が激しいので気になっています。**米子労災病院に向けてこの区間を救急車が走ることがあるのですが、渋滞に巻き込まれて助かる命が助からないような事態になって欲しくない**と思っています。※清掃工場（米子市河崎にあり）[事務局追記]
⑦ 道路整備に関する意見	境港市/50代	米子と境港を結ぶ道路は大きく４本あると思います。しかしながら、４本とも米子市街地内は、慢性的に混雑していて、県東部から米子を経由して境港に行く場合には、その渋滞が非常に支障となっている。到着時間が読みにくい上に、事故や道路工事があると、大渋滞になることがよくある。できれば、**米子市街地を通過する交通と、生活道路を利用する交通とを区分できる道路**を建設してほしい。
	日吉津村/50代	**日吉津村内には**王子製紙、関連企業があり、またイオンもあり、**村内にインターが必要。**

2. 地域の声＿第2回米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料より

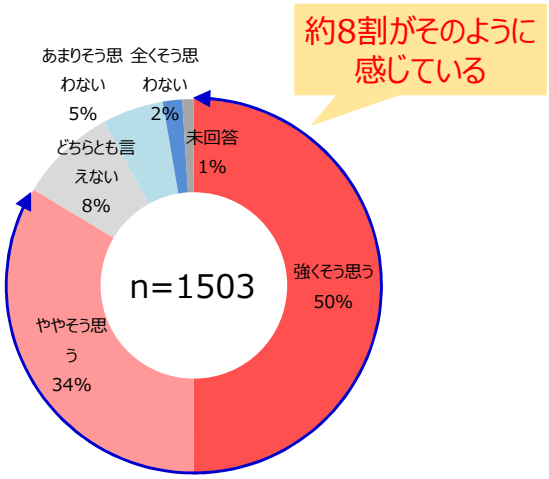
鳥取県

●地域の声として、米子市街の慢性的な渋滞、第3次医療施設や空港・港、観光地等の拠点や高速道路への移動など、**物流・産業や観光、災害時にも通行できる安全・安心な機能が道路に求められているという意見が多く寄せられている。**

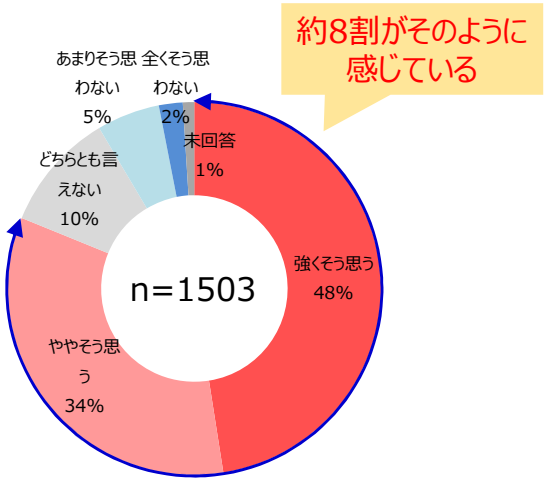
①米子市街や境港市街において交通渋滞がなく、円滑に移動ができること。



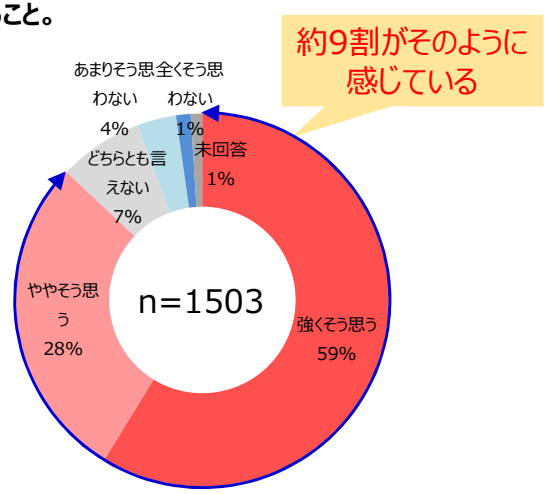
②山陰道や米子自動車道のインターチェンジへのアクセス性が良く、効率的な物流が確保されること。



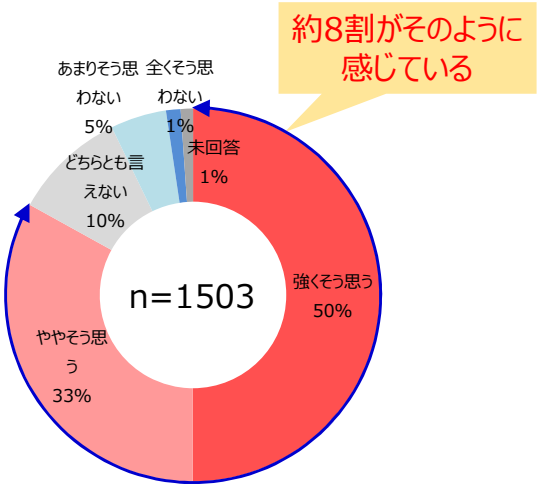
③境港や米子鬼太郎空港から観光地への移動時間が短縮され、広域な周遊観光が可能になること。



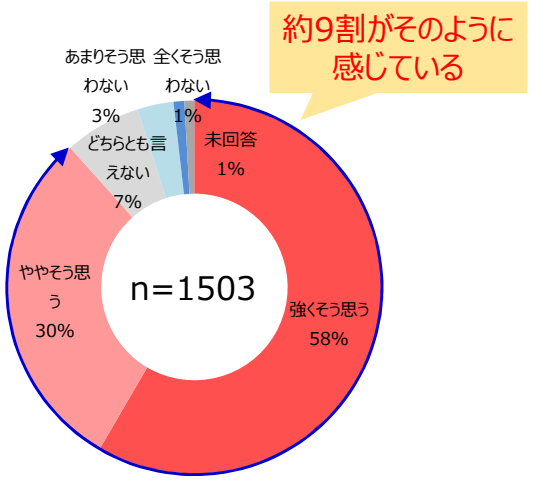
④洪水や津波・原子力事故等の災害時において安全・安心に機能する道路ネットワークや代替路が確保されること。



⑤米子市街や境港市街で多発している交通事故の件数が減少し、安全・安心に走行できること。



⑥高度な医療が受けられる第3次医療機関への救急搬送の迅速性や安定走行性が確保されること。



2. 地域の声＿第2回米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料より

鳥取県

●地域の声として、米子市街の慢性的な渋滞、第3次医療施設や空港・港、観光地等の拠点や高速道路への移動など、**物流・産業や観光、災害時にも通行できる安全・安心な機能が道路に求められているという意見が多く寄せられている。**

■地元企業の意見

分類	主な意見
産業	● 輸送時間が早くなれば、**ネギの鮮度維持**につながり、結果として利益につながる。 ● 定時性が確保されれば、**販路拡大・商圏拡大**が期待できる。**中部まで朝獲れ鮮魚を提供できる**可能性がある。 ● 働き方改革で**ドライバーの時間管理**は厳しくなっており**時間が読める高規格道路は必要**と思う。 ● 高速道路の整備により各地から空港への所要時間が短縮することで**生鮮食料品などの航空貨物利用の拡大**が期待できる。 ● 定時性確保が可能となり、ドライバーの休憩を含めた**業務管理の適正化**につながる。
観光	● クルーズ船のお客が本当に行きたいのは**鳥取砂丘**。**コナン**も人気が高い。現在は時間的な制約でいけないが、**米子～境港間の高規格道路が出来れば行くことが出来る**と思う。時間が読める高規格道路が整備されれば**選択肢が広がる**。 ● 山陽側から高速道路で来ると米子から西に行くか東に行くかになり、北は外されることが多いが、**高規格道路が整備されれば北（境港方面）も選択肢が広がる**。 ● 高速道路の整備により空港からの移動エリアが拡大することで、**県内外広域な観光コースの設定が可能となり、人流の拡大**が期待できる。 ● 高規格道路と一般道の並走により混雑が緩和されることも期待できるが、あとは**インターチェンジ付近の混雑をどう緩和**するか、あるいはさらにそこに混雑が集中することにならないよう望む
医療	● 高速道路が整備されれば**搬送に障害のない搬送ルートを確保**でき、搬送時間が短くなることから**救命率の向上が期待**できる。 ● 高速道路を利用できれば、走行速度が速くなり、医師接触時間が短縮するため、**患者の生存率の向上が見込まれる**（1 分でも短縮することが重要）。また、**ドクターカーの運用可能範囲も広がる**。
渋滞	● 国道431 号から山陰道米子中IC 付近に接続するような高規格道路ができれば、**国道9 号の渋滞を回避**することができ、**業務が効率的に行える**だけでなく、ドライバーの拘束時間も短くなる。 ● 高速道路を活用することで、目的地が米子市以遠だった場合には混雑を回避することで**時間短縮が図られる**とともに、市内が目的だった場合にも**道路の選択肢が増えることで車両が分散**し、**渋滞緩和・時間短縮**の効果が期待できる。
事故	● 国道431号の**混雑解消と大型トラックと一般車両の分別は安全上必要**なので、早期事業化に期待したい。 ● 米子～境港間の高規格道路が出来れば**事故渋滞等のリスク回避**となる。 ● **事故リスクの軽減**が期待できる。
防災	● 今年、島根県内の**国道9号が豪雨で被災**して通行止めとなったが、たまたま**山陰道が開通していて事なきを得た。災害時の代替え道路としても高規格道路は必要と思う。** ● 米子～境港間をつなぐ道路は国道１本と県道２本しかなく、**事故や豪雪による通行止めが発生した場合に代替道路が少ない**が、選択肢が増えることで**イレギュラー時の代替ルートが確保できる**。 ● H23 年の正月の大雪で県道47 号と国道431 号のどちらも通行不能な状態となったが、主要幹線道路がもう1 本増えれば**早期復旧に向けて動きが活発**になったり、**患者の救急搬送が可能になる**ことも考えられる。 ● **島根原発で災害が起こった場合**の対応をシュミレーションすると、境港市民の避難経路確保のため、高速道路は必要となる。 ● 大規模な地震災害では、米子・境港間は**液状化被害**が想定される。災害時には**避難や応援の両方の観点から緊急通行路の確保が重要**であり、その点からも高規格道路の整備は有用である。

2. 地域の声＿第2回米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料より

鳥取県

●「地域の課題」や「道路に求められる役割や機能」より、米子・境港間には、**広域的な交通流動の円滑化、災害時の交通確保等に資する高規格道路の整備が求められている。**

■地元の方の主な意見【課題】

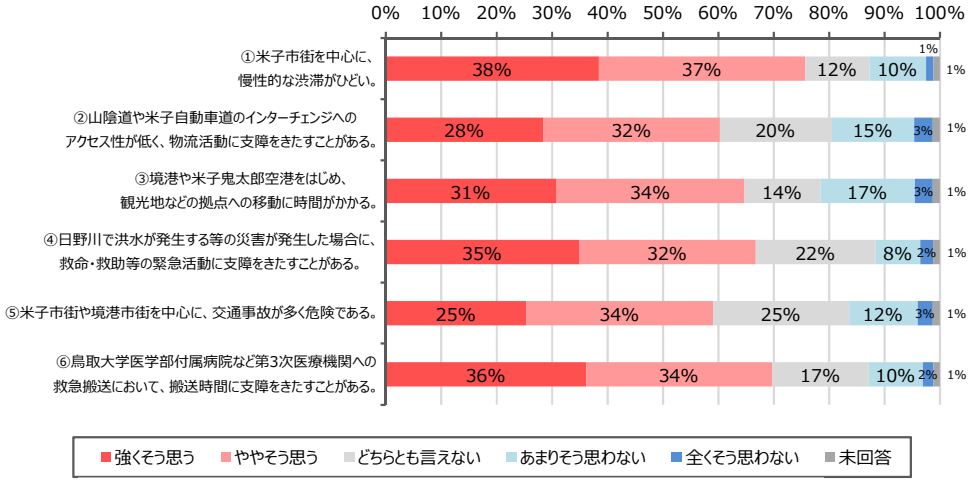
【渋滞】
○**所要時間も読めません。緊急時搬送や避難にも支障をきたす**と思う。（境港市　60代）
【物流】
○近くの**ICから港までの所要時間は全国でも境港はワースト**である。（境港市　40代）
【観光】
○観光道路として、**大山・花回廊・皆生温泉・境港とのアクセスが容易になる高規格道路**が有れば、滞在する県外旅行者の増加も考えられる。（日吉津村　60代）
【災害】
○島根原発の大規模事故と災害時の避難の時、**現状の道路だけでは大渋滞が起き、車での避難が困難**となる。（境港市　70代）
【事故】
○日常的に**大型トラックと一般車が混在して走行することに危険を感じ**ながら利用してる。安全のためにも利便性のためにも改善してほしい。（米子市　60代）
【医療】
○**妊産婦の出産に間に合うかが心配で、産婦人科のない町に暮らせば米子市内まで時間がかかり大変な思いをした**。（境港市　40代）
【道路整備】
○日吉津村内には王子製紙、関連企業があり、またイオンもあり、**村内にインターが必要**。（日吉津村　50代）

■地元企業の主な意見【道路に求められる役割や機能】

【渋滞】
○高速道路を活用することで、**時間短縮が図られる**とともに道路の選択肢が増えることで車両が分散し、**渋滞緩和・時間短縮の効果が期待**できる。
【産業（物流）】
○**定時性確保**が可能となり、ドライバーの休憩を含めた**業務管理の適正化**につながる。
【観光】
○現在は時間的な制約でいけないが、**米子～境港間の高規格道路が出来れば行くことが出来る**と思う。時間が読める高規格道路が整備されれば選択肢が広がる。
【災害（防災）】
○大規模な地震災害では、米子・境港間は**液状化被害**が想定される。災害時には**避難や応援の両方の観点から緊急通行路の確保が重要**であり、その点からも高規格道路の整備は有用である。
【事故】
○米子～境港間の高規格道路が出来れば**事故渋滞等のリスク回避**となる。
【医療】
○高速道路が整備されれば搬送に障害のない搬送ルートを確保でき、搬送時間が短くなることから**救命率の向上が期待**できる。

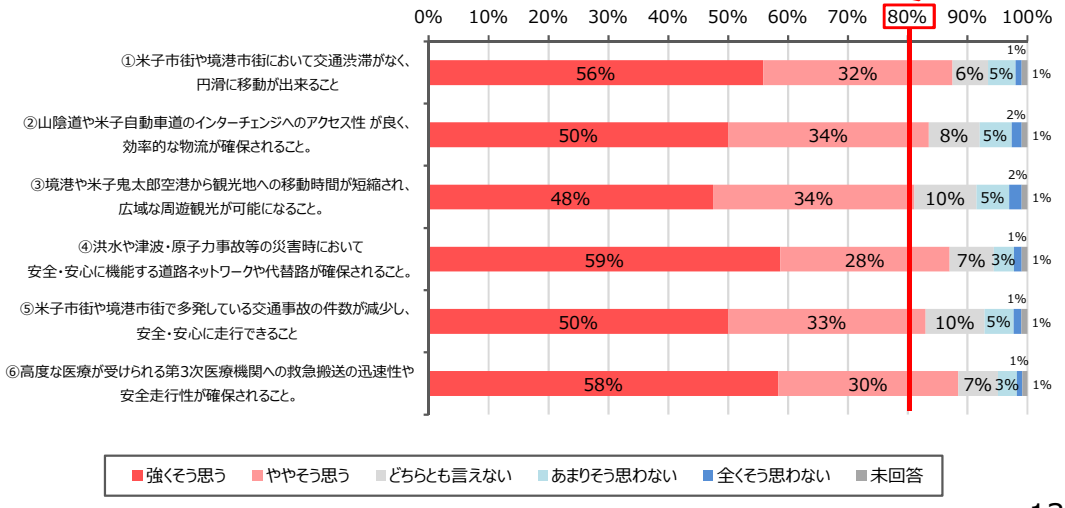
■道路の課題に関する意向

物流産業、観光、災害対応、暮らしに関して課題を感じている。



■道路に求められる役割や機能

物流・産業や観光に寄与し、災害時にも通行できる安全・安心な道路を求めている。【8割超】



出典：第2回米子・境港間の高規格道路　地元懇談会資料（R4.2.7）

2. 地域の将来像

鳥取県

- 米子・境港地域の最大の特色は、地域内に陸・海・空の交通拠点を有していることであり、その強みを最大限に活用し、山陰のみならず日本海側のゲートウェイとして成長することが、地域の経済活動に大きな発展をもたらすと期待される。
- また、地域が活力を持って継続的に発展していくためには、人を育み、人が集まる魅力的な生活圏の創出が不可欠であり、中海・大山などの豊かな自然を活かしながら、人が快適に安心して生活するための都市機能の充実が必要である。
- 以上のまちづくりの方向性を実現することで、以下のような地域の将来像を目指す。

米子・境港地域が目指す将来像（イメージ）

交　通

■効率的な道路ネットワーク

幹線道路などの道路ネットワークの整備・強化により交通量が適切に配分し、目的地までの移動時間を短縮し、快適かつ効率的な交通圏を目指す。

道路ネットワークが充実した快適かつ効率的な交通圏

物流・産業

■陸・海・空の連携した効率的な物流ネットワーク

渋滞解消等により物流基地等からインターチェンジまでの移動時間を短縮し、陸・海・空が連携した山陰地方の物流拠点を目指す。

■日本海側の産業拠点

企業誘致や起業の促進により産業の活性化を図り、日本海側の産業拠点を目指す。

■北東アジアゲートウェイ

貨物の取扱量の増加を図り、日本海側の物流拠点として北東アジアのゲートウェイを目指す。

陸・海・空の連携した効率的な物流ネットワークと企業の活力にあふれた日本海側のゲートウェイ

【米子市の将来像】
圏域の内外にわたる広域交流都市

【境港市の将来像】
港の特徴を活かした広域交流都市

米子・境港地域がもつ特色やポテンシャルを活かし活力あるまちを目指す

【日吉津村の将来像】
住宅・工業・沿道型商業拠点

観　光

■インバウンド観光圏

移動時間の短縮による観光周遊ルートの形成などにより新たなインバウンド観光需要を創出し、陸・海・空の連携したインバウンド観光圏を目指す。

観光資源と周遊観光が融合した広域インバウンド観光圏

防災・医療

■避難や救急に強い道路ネットワーク

道路ネットワークの整備により、避難・救急に要する時間の短縮と円滑化を図ることにより、災害に強い防災圏を目指す。

災害時の避難や救急活動に強い防災圏

3. 高規格道路の必要性

鳥取県

地域の課題を解決し、目指す将来像の実現に必要な社会基盤としての道路整備が期待されている。

交　　通

- 道路ネットワークが充実した快適かつ効率的な交通圏を目指すため、道路網の形成が必要。

物流・産業

- 陸・海・空が連携した効率的な物流ネットワークと企業の活力にあふれた日本海側のゲートウェイを目指すため、経済活動を支える道路網の形成が必要。

観　　光

- 観光資源と周遊観光がベストマッチする広域インバウンド観光圏を目指すため、道路網の形成が必要。

防災・医療

- 災害時の避難や救急活動に強い防災圏を目指すため、強靭で信頼性が高く代替性も備えた道路網の形成が必要。

地方創生の取組が本格的に始まってから10年の節目を迎え、人口減少や東京圏への一極集中等を解消するための取り組みを一層加速させる必要がある。

- ◆ 地方が生き残りをかけて地域間競争を勝ち抜くため、米子・境港地域の高いポテンシャルを最大限に活用して競争力を強化し物流の効率化や空港・港湾との連携を強化する道路整備。
- ◆ 人々が安心して快適に生活するため、大規模災害時における避難路や緊急輸送路を確保。
- ◆ 日本海側のゲートウェイとして成長するため、地域内のアクセス性を向上させ、定時性・信頼性・安全性を兼ね備えた道路網の構築。

3. 高規格道路の必要性

鳥取県

地域に求められている道路整備は、高い効果発現が期待できる高規格道路！！

＜高規格道路が地域にもたらす効果＞

✓ 一般道路に比べて交通容量が大きく、時間短縮効果及び定時性確保に優れており、生産性の向上、産業立地条件の改善、市場圏の拡大、事故や渋滞の減少、避難路・代替路の確保などに大きな効果が期待できる。

＜まちづくりにおいて高規格道路が地域に与える影響＞

✓ 一般道路に比べ占有幅が多く、ＩＣやアクセス道路の整備も必要となり、農地の減少や地域の分断、振動・騒音・排ガスによる環境への影響、既存の重要な施設等への影響などへの配慮が必要となる。

プラスの影響	マイナスの影響
【都市機能の向上】 • 道路ネットワークの向上がもたらす主要施設へのアクセス性の向上や事故・渋滞の減少などにより、都市機能が向上し、暮らしやすい生活圏が構築される。	**【道路沿線地域への環境問題】** • ICやアクセス道路などへの交通量の増加による騒音、振動、排ガスなどの沿線地域への影響が懸念される。
【産業立地条件の改善】 • 人やモノの移動・輸送の効率化や定時制の向上により、企業の競争力を高める立地条件が強化され、企業進出などによる企業活動の活性化が期待できる。	**【農用地（農作物）の減少】** • 道路用地への転換や道路による農地分断による生産効率の低下などにより、農産物の減少が危惧される。
【観光客の増加】 • 県内観光地を結ぶ移動時間の短縮がもたらす周遊範囲の拡大やアクセス向上による観光エリアとしての魅力向上により、観光客の増加が期待される。	**【地域コニュニティ機能の低下】** • 道路による地域の分断や用地提供者の転出などがもたらす地域コミュニティ機能の低下が懸念される。
【大規模災害時の安全性の向上】 • 大規模災害時にも強い道路網が構築され、交通容量の向上により短時間の大規模避難を可能とする安全な生活圏が構築される。	**【既存企業や中心市街地の衰退】** • 沿線地域への新たな産業の集積などにより、既存集積地や中心市街地の衰退が懸念される。

◆ 多様な効果を安定的に提供できる高規格道路を核とした道路ネットワークの形成が必要。

◆ 高規格道路が地域に与える影響にも十分配慮し、総合的に高い効果を生み出せる（部分最適ではなく全体最適の）まちづくりを目指す。

4. 高規格道路により期待される効果

鳥取県

●米子・境港間の高規格道路の整備により、期待される効果を 交　通 物流・産業 観　光 防災・医療 の４項目に分けて整理した。

交　通

【現　状】

- 国道431号の旅行速度 交差点で昼間10時間以上20km/h以下
- 国道431号の交通事故 全国平均の３倍の箇所あり
- 米子都市圏の旅行速度 20km/h以下の延長 約３倍（H22→R3）

【将　来】

- 通過交通と生活交通の分離により、慢性的な渋滞の解消＆交通事故の低減　等

交通円滑化が期待される

物流・産業

【現　状】

- 境港～山陰道アクセス時間　約35分　（日本海側重点港湾で最下位）

【将　来】

- 境港～山陰道アクセス時間　約20分（約15分短縮）

・弓ヶ浜半島への企業進出

北東アジアゲートウェイ「境港」と米子自動車道を結ぶ高規格道路の整備により、中海・宍道湖圏域の玄関口となる弓ヶ浜半島へのさらなる企業進出が期待される。

・海上輸送へのモーダルシフト促進

高規格道路の整備により、境港を経由した海上輸送へのモーダルシフトが促進され、ドライバー不足への対策やコスト縮減、カーボンニュートラルの促進やリダンダンシーの確保が期待される。

観　光

【現　状】

- 周遊観光の範囲に制約あり

【将　来】

・利便性向上による旅行客の増加

政府による訪日外国人旅行客の2030年度6000万人を目標とする中、さらなるインバウンドの増加が見込まれる。

高規格道路が整備されると、レンタカーを利用する旅行客や複数回目で訪日する外国人旅行客の利便性が向上し、満足度の上昇とともに旅行客の増加も期待される。

・観光圏域の拡大による観光需要の上昇

北東アジアゲートウェイ「境港」から高規格道路が利用できることによって、宍道湖・中海圏域のみならず、大山圏域や鳥取県中部・東部まで観光圏域が拡大し、広域観光の周遊性が向上とともに沿線の観光需要が期待される。

防災・医療

【現　状】

- 境港市～鳥大病院アクセス時間　約30分
- 米子～境港間の国道431号は、ほぼ全区間が津波・洪水浸水想定区域

【将　来】

- 境港～鳥大病院アクセス時間　約25分（約5分短縮）

・津波・洪水・液状化による通行止めリスクを低減

・南海トラフ地震等における「命の道」

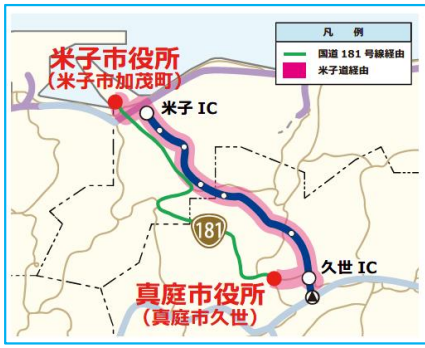
南海トラフ地震が発生した際、救援や支援の資機材等を大量に運ぶためには、日本海側からのアクセスが重要となり、重要港湾「境港」からの輸送のほか、航空自衛隊美保基地、陸上自衛隊米子駐屯地が利用する「命の道」として、日本を救う重要な役割を果たすと期待される。

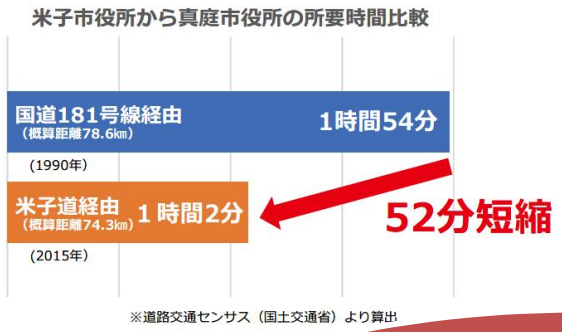
4. 高規格道路の効果事例

鳥取県

- 令和４年12月に、米子自動車道が全線開通30周年を迎え、NEXCO西日本はその整備効果をまとめた。
- **米子自動車道を延伸し境港までつなげることにより、弓ヶ浜半島や中海・宍道湖圏域にも効果が行き渡り浸透することが期待される。**
- 現在、全線４車線化に向けた事業が進捗しており、一層の効果拡大が期待できる。

移動時間短縮効果





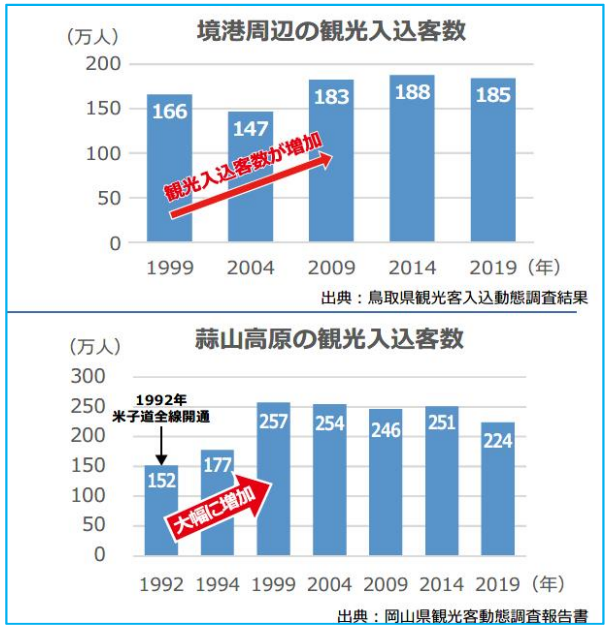
※道路交通センサス（国土交通省）より算出

企業立地効果

出典：鳥取県立地戦略課提供資料を元に作成

交　通　物流・産業
観　光　防災・医療

観光客増加効果



搬送時間短縮効果

※平成27年度道路交通センサス（国土交通省）より算出

出典：R4.12.16 NEXCO西日本ニュースリリース「米子自動車道が開通して30周年を迎えます」

5. 最近のトピックス　【物流】【観光】国際定期便の就航

鳥取県

- 令和5年10月25日に、**米子－ソウル**国際定期便が約4年ぶりに就航。搭乗率は8割を超えている。
- 令和6年8月3日には、**境港－東海（韓国）**を結ぶ定期貨客船が約5年ぶりに就航。また、令和6年10月27日には、**米子－香港**国際定期便が就航。
- さらに、令和7年3月以降に、**米子－台北**国際定期便が就航する予定。
- **今後、中海・中海圏域を中心として山陰全体に経済・人民交流・観光など様々な波及効果が期待される。**
- **米子・境港地域における魅力が飛躍的に向上しており、地元における事業化を求める気運は非常に高まっている。**

令和５年１０月　就航

令和７年３月以降就航（予定）

令和６年８月　就航

令和６年１０月就航

■地域の声

空港アクセスに関する声

鳥取県の経済を活発にするにはまず他県、他国から来てもらうが最重要である。**鬼太郎空港を拠点に境港市街、米子市街及び観光地にアクセスしやすい道路**と、道路沿いに盛り上げる店舗や街灯などがあれば良い。
（R3住民アンケート結果）

物流・産業に関する声

高速道路の整備により各地から空港への所要時間が短縮することで**生鮮食料品などの航空貨物利用の拡大が期待**できる。
（R3企業ヒアリング結果）

観光に関する声

高速道路の整備により空港からの移動エリアが拡大することで、**県内外広域な観光コースの設定が可能となり、人流の拡大が期待**できる。
（R3企業ヒアリング結果）

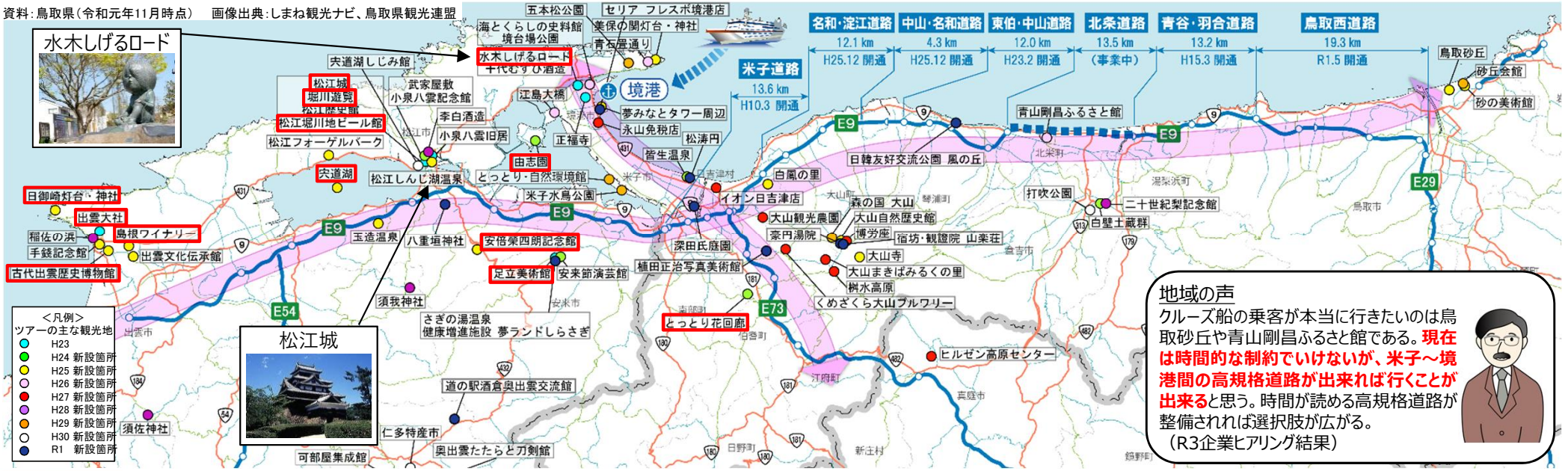
5. 最近のトピックス　【観光】境港に国際クルーズ船3隻相次ぎ寄港！！

鳥取県

- 令和６年５月２０日に、境港に国際クルーズ船３隻が寄港。
  - 境夢みなとターミナルにダイヤモンド･プリンセス（11万5906トン）が着岸。
  - 昭和北岸壁にヘリテージ･アドベンチャラー（8445トン）、ル･ソレアル（1万992トン）が着岸。
- 国際クルーズ船が境港に同じ日に３隻寄港するのは、新型コロナ感染拡大前の平成３１年４月以来。
- オプショナルツアーも数多く企画され、**たくさんの観光客が中海･宍道湖圏域の観光地を巡った**。

＜クルーズ船の周遊観光ツアー＞

資料：鳥取県（令和元年11月時点）　画像出典：しまね観光ナビ、鳥取県観光連盟



地域の声

クルーズ船の乗客が本当に行きたいのは鳥取砂丘や青山剛昌ふるさと館である。**現在は時間的な制約でいけないが、米子～境港間の高規格道路が出来れば行くことが出来る**と思う。時間が読める高規格道路が整備されれば選択肢が広がる。
（R3企業ヒアリング結果）

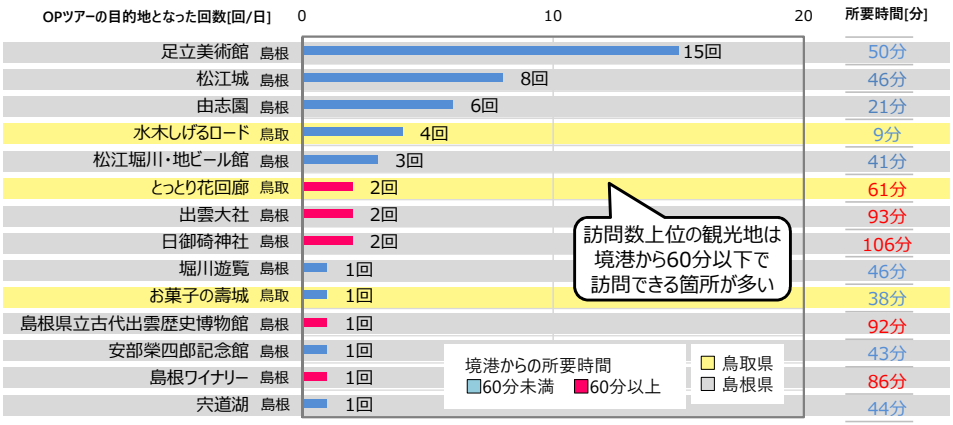
＜5/20 OPツアー バス台数等＞

■昭和北岸壁
- ■ヘリテージ･アドベンチャラー
  - ･バス台数　･･･　４台
  - ･OPツアー参加者数･･･１３１名
- ■ル･ソレアル
  - ･バス台数　･･･　６台
  - ･OPツアー参加者数･･･１８１名

■境夢みなとターミナル
- ■ダイヤモンド･プリンセス
  - ･バス台数　･･･　１５台
  - ･OPツアー参加者数･･･６０１名

＜5/20 OPツアー 訪問先と所要時間＞

資料：＜OPツアー観光バス台数＞境港管理組合提供
＜所要時間＞独自調べ

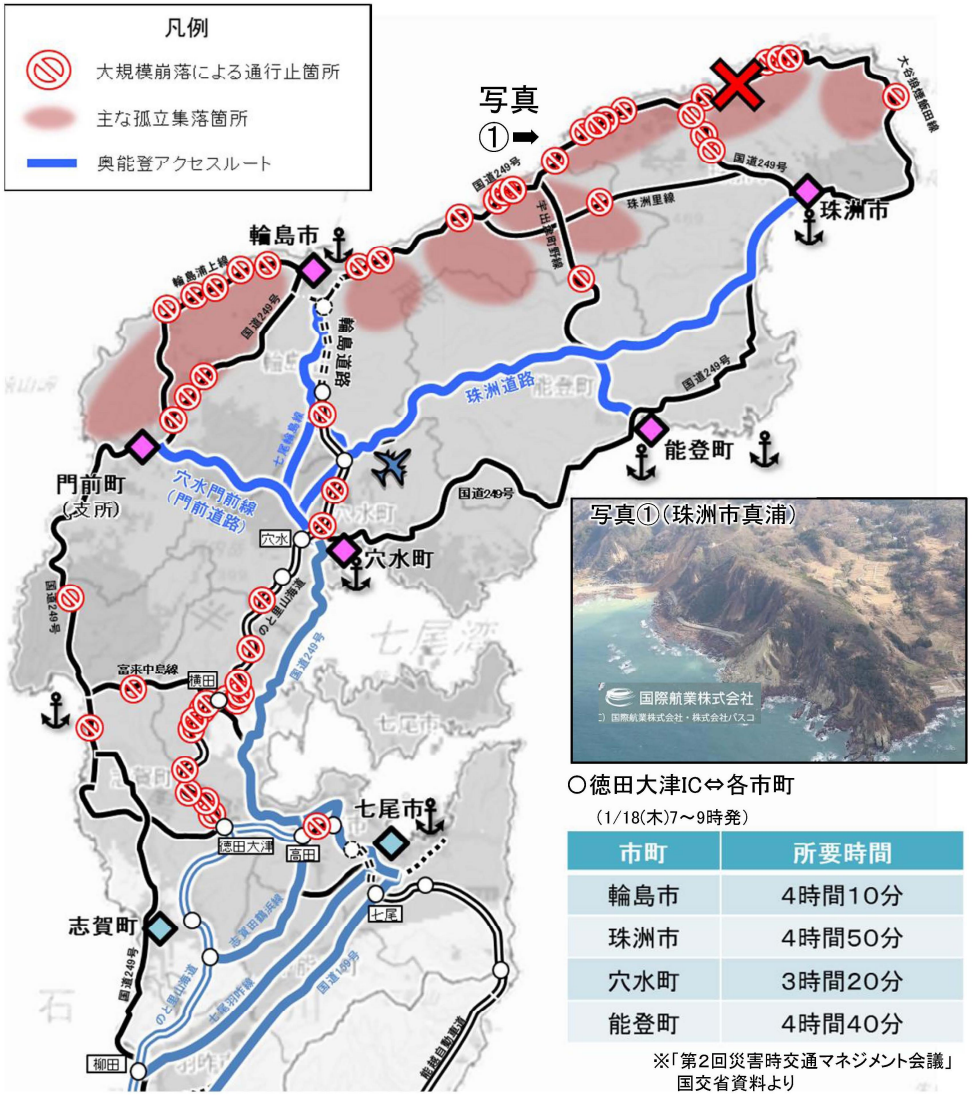


5. 最近のトピックス　【防災】R6能登半島地震を踏まえた道路ネットワークの必要性

鳥取県

- 令和6年元旦に発生した能登半島地震では、半島部の限定された幹線道路が被災し、幹線道路の通行止めや、通行可能な限られた道路への交通集中による渋滞発生により復旧・支援が思うように進まなかった。
- 国土幹線道路部会では、地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立の必要性等が提言されている。
- 弓浜半島は能登半島と同様の道路事情を抱えており、能登半島地震の教訓をもとに、道路ネットワークの多重性・代替性等、災害に強い交通体系を確保するため、**米子・境港間の高規格道路は必要不可欠**

■令和6年度能登半島地震での通行止め発生箇所　等


凡例
大規模崩落による通行止箇所
主な孤立集落箇所
奥能登アクセスルート
写真①➡
輪島市
珠洲市
能登町
門前町
（支所）
穴水町
七尾市
志賀町
珠洲道路
穴水門前線（門前道路）
輪島道路
のと里山海道
国道249号
国道249号
国道249号

5. 最近のトピックス　中海・宍道湖8の字ネットワーク整備の気運の高まり

鳥取県

- 中海・宍道湖8の字ネットワークは、その必要性や役割、生み出す効果について勉強会や検討会で整理されている。
- 令和5年8月に開催された「中海・宍道湖8の字ネットワーク整備による効果分析検討会」では、8の字ネットワークの役割や生み出す効果、地域の取組みに関する具体的な内容がとりまとめられ、**ネットワーク整備の気運が高まっている**。

＜中海・宍道湖圏域8の字ネットワークの検討経緯＞

中海・宍道湖圏域道路整備勉強会（R3.3）

中海・宍道湖圏域における各地域の発展を目指して、真に必要な将来の道路ネットワークのあり方について、あらゆる角度から幅広い検討を実施し、**機能軸強化の方向性**と**8の字状の高規格道路ネットワークの必要性**を整理。

中海・宍道湖・大山圏域市長会（H24.4）
中海・宍道湖・大山圏域振興ビジョン（R4.3）

中海・宍道湖・大山圏域の行政上の共通課題等について連絡調整を行い、本圏域の総合的かつ一体的な発展の推進を図ることを目的に「**中海・宍道湖・大山圏域振興ビジョン（R4.3）**」を策定。

中海・宍道湖8の字ネットワーク整備による効果分析検討会（R5.8）

中海・宍道湖8の字ネットワーク整備によって発現すると想定される経済効果等について、広い視点で検討・分析を実施し、**中海・宍道湖8の字ネットワークの役割や生み出す効果、地域の取組み**を整理。

各勉強会・検討会等の成果を受け「中海・宍道湖8の字ネットワーク整備」の気運が高まっている。

＜機能軸強化の方向性＞ ※中海・宍道湖圏域道路整備勉強会

＜圏域内外交通ネットワーク＞ ※中海・宍道湖・大山圏域振興ビジョン

＜中海・宍道湖8の字ネットワークの役割＞ ※中海・宍道湖8の字ネットワーク整備による効果分析検討会

力強い産業圏域の形成・地産外商への貢献	多様な資源の継承・観光振興への貢献	安心して暮らせる環境の充実への貢献

6. まとめ__地域の理想とする将来像を実現するために・・・

鳥取県

【現　状】

抱える課題

- 交　　通
- 物流・産業
- 観　　光
- 防災・医療

【将　来】

目指す将来像

米子・境港地域がもつ
特色やポテンシャルを活かし
活力あるまちを目指す

【米子市の将来像】
圏域の内外にわたる広域交流都市

【境港市の将来像】
港の特徴を活かした広域交流都市

【日吉津村の将来像】
住宅・工業・沿道型商業拠点

現状を打破（課題を解決）し
理想の将来像を実現するため
米子・境港間の高規格道路は
必要不可欠！！

【期　待】

整備効果

- 交　　通
- 物流・産業
- 観　　光
- 防災・医療

地域の声

物流・産業や観光に寄与し、災害時にも通行できる
安全・安心な道路の整備

気運の高まり

【インバウンド拡大】
国際定期便の就航
国際クルーズ船の就航

【大規模災害の懸念】
能登半島地震の事例

米子・境港間の高規格道路に期待される効果・配慮事項＿米子市

鳥取県　資料4

米子市

配慮事項

○景観・環境への配慮

・景観形成重点区域やけやき並木、水鳥公園周辺への環境負荷に配慮

○農業振興地への配慮

・農業振興地域への影響に配慮

○工事に伴う交通影響への配慮

・工事中の現道部への交通影響に配慮

○集落・地域分断への配慮

・「行政・商業・情報・文化等の都市拠点」や「観光レクリエーション拠点」への支障に配慮

期待される効果

○産業活性化

・米子市内の工業団地へのアクセス性向上による産業活性化・物流効率化に期待
（活力生む産業基盤整備：米子市都市計画マスタープラン R1.6）
・弓浜半島農地へのアクセス性向上による農業振興に期待　（農業基盤整備の推進：米子市まちづくりビジョン R2.3）
・働き方改革でドライバーの時間管理は厳しくなっており時間が読める高規格道路は必要　（R3企業ヒアリング結果）

○観光振興

・皆生温泉へのアクセス性向上による皆生温泉活性化（宿泊拠点）に期待
（交通インフラ、温泉資源、自然環境を活かした観光振興：米子市都市計画マスタープラン R1.6）
・中心市街地へのアクセス性向上による、まちなか観光活性化に期待
（広域連携による観光振興：米子市まちづくりビジョン R2.3）
・高速道路の整備により県内外広域な観光コースの設定が可能となり、人流の拡大に期待　（R3企業ヒアリング結果）

○市街地活性化

・市街地へのアクセス性向上による市街地活性化に期待　（広域都市拠点の機能強化：米子境港都市計画区域ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ H27.3）
・通過交通と生活交通の分離による渋滞緩和、市街地活性化に期待　（広域的な交通基盤の整備：米子市まちづくりﾋﾞｼﾞｮﾝ R2.3）
・高速道路の整備により車両が分散し、渋滞緩和・時間短縮の効果に期待　（R3企業ヒアリング結果）

○防災機能の強化

・災害に強い市街地の形成・避難路の確保に期待　（安全な市街地形成：米子市都市計画マスタープラン R1.6）
・災害時には避難や応援の両方の観点から緊急通行路の確保が重要であり、高規格道路の整備に期待
（R3企業ヒアリング結果）

エリア・拠点	
	DID
	物流・産業拠点
	観光拠点
	地区拠点(マスタープラン)
	大型小売店
	景観形成重点区域

エリア・拠点	
	高規格幹線道路
	国道
	主要地方道
	一般県道
	その他道路
	鉄道

交通状況	
●	主要渋滞箇所
	主要渋滞区間
×	R431号　事故多発箇所※1

医療拠点	
	第三次救急医療機関
	第二次救急医療機関

※1：死傷事故率100件/億台キロ以上の区間
（全国平均値(46.4件/億台キロ)の概ね2倍以上の区間）

米子・境港間の高規格道路に期待される効果・配慮事項＿境港市

鳥取県

境港市

境漁港

水木しげるロード

配慮事項

○物流拠点への配慮

・国際空港「米子鬼太郎空港」への影響に配慮

○工業団地や農業振興地域への配慮

・工業団地や農業振興地域への影響に配慮

○工事に伴う交通影響への配慮

・工事中の現道部への交通影響に配慮

○集落・地域分断への配慮

・ルート帯が通過する集落や地域分断に対し、住民等に理解を得るための説明に配慮

期待される効果

○産業活性化

・境港市内の工業団地へのアクセス性向上による産業活性化・物流効率化に期待
・重要港湾「境港」 、特定第三種漁港「境漁港」、国際空港「米子鬼太郎空港」へのアクセス性向上による産業活性化に期待
（3つの港と水産・観光資源を生かしたまちづくり：境港総合戦略 R4.9）
・定時性が確保されれば、中部まで朝獲れ鮮魚を提供できる可能性があり、販路拡大・商圏拡大に期待 （R3企業ヒアリング結果）

○観光振興

・水木しげるロードへのアクセス性向上による観光活性化に期待
・米子鬼太郎空港・境夢みなとターミナルへのアクセス性向上によるインバウンド観光の活発化に期待
（国内およびインバウンド観光の促進：境港総合戦略 R4.9）
・クルーズ船の乗客が本当に行きたいのは鳥取砂丘や青山剛昌ふるさと館である。現在は時間的な制約でいけないが、米子～境港間の高規格道路が出来れば行くことが出来ると思う。時間が読める高規格道路が整備されれば選択肢が広がる （R3企業ヒアリング結果）

○市街地活性化

・市街地へのアクセス性向上による市街地活性化に期待
（広域都市拠点の機能強化：米子境港都市計画区域マスタープラン H27.3）
・最寄りの高速道路ICまで現在は一般道で30分近く要しているところを短縮できることで、移動可能なエリアが拡がり、人流・物流の拡大効果に期待 （R3企業ヒアリング結果）

○防災機能の強化

・高潮・高波や大規模地震災害による津波、島根原子力発電所の災害が発生した場合の避難ルート確保に期待。
（避難ルート：境港市都市計画マスタープラン R4.3）
・島根原発で災害が起こった場合の対応をシミュレーションすると、境港市民の避難経路確保のため、高速道路は必要
（R3企業ヒアリング結果）

夢みなとターミナル

米子空港

エリア・拠点	
	DID
	物流・産業拠点
	観光拠点
	地区拠点(マスタープラン)
	大型小売店

交通状況	
●	主要渋滞箇所
▬	主要渋滞区間
×	R431号 事故多発箇所※1

エリア・拠点	
	高規格幹線道路
	国道
	主要地方道
	一般県道
	その他道路
	鉄道

医療拠点	
□	第三次救急医療機関
□	第二次救急医療機関

※1：死傷事故率100件/億台キロ以上の区間
（全国平均値(46.4件/億台キロ)の概ね2倍以上の区間）

米子・境港間の高規格道路に期待される効果・配慮事項＿日吉津村

鳥取県

日吉津村

配慮事項

○工事に伴う交通影響への配慮

・工事中の現道部への交通影響に配慮

○基幹産業への配慮

・地域の基幹産業である工場への影響に配慮

○商業施設への配慮

・「商業・沿道サービス施設を中心に、都市軸を形成する地区」への支障に配慮

○集落・地域分断への配慮

・「行政・教育・文化施設の立地を誘導する地区」及び住宅地への支障に配慮

期待される効果

○市街地活性化

・住宅地へのアクセス性向上による市街地活性化に期待
・通過交通と生活交通の分離による渋滞緩和・交通事故抑制、市街地活性化に期待
（良好な市街地・集落地環境の育成：日吉津村都市計画マスタープラン H19.3）

○産業活性化

・工場へのチップ運搬の効率化・安全性向上による産業活性化に期待
（地区拠点・産業拠点の形成：日吉津村都市計画マスタープラン H19.3）
・木質由来エタノール・糖液のパイロット設備を設置（R7.3末頃完成予定）。完成後は、木材チップ原料、薬品や資材納入関係、製品出荷などの車両が増加する見込み。輸送効率化（物流2024年問題）に繋がる米子～境港間の高規格道路整備に期待。

○渋滞・交通事故抑制

・国道431号の混雑解消と大型トラックと一般車両の分別は安全上必要なため、早期事業化に期待
（R3企業ヒアリング結果）

エリア・拠点	
	DID
	物流・産業拠点
	観光拠点
	地区拠点(マスタープラン)
	大型小売店
	住宅地

エリア・拠点	
	高規格幹線道路
	国道
	主要地方道
	一般県道
	その他道路
	鉄道

交通状況	
●	主要渋滞箇所
▬	主要渋滞区間
×	R431号　事故多発箇所※1

医療拠点	
□	第三次救急医療機関
□	第二次救急医療機関

※1：死傷事故率100件/億台キロ以上の区間
（全国平均値(46.4件/億台キロ)の概ね2倍以上の区間）

資料５

米子・境港地域道路整備勉強会
第1回・第2回　とりまとめ

令和６年１１月２２日

地域の将来像と課題の対比

	地域の将来像	地域の課題
物流・産業	● 渋滞解消等により物流基地等からインターチェンジまでの移動時間を短縮し、陸・海・空が連携した山陰地方の物流拠点を目指す。 ● 企業誘致や起業の促進により産業の活性化を図り、日本海側の産業拠点を目指す。 ● 貨物の取扱量の増加を図り、日本海側の物流拠点として北東アジアのゲートウェイを目指す。	● 境港から高速ICまでのアクセス時間は30分以上。日本海側重点港湾の中で最も時間を要している。 ● 重要港湾境港では、平成２８年に国際物流ターミナル、令和２年には貨客船ターミナル「境夢みなとターミナル」が完成し、さらに特定第３種漁港である境漁港では、高度衛生管理型の施設整備など機能強化が進んでいるが、その機能が十分に発揮されていない。 ● 境港の貨物輸入量は木材チップが約８割を占めており、米子市内の製紙工場に輸送されるが、運搬ルートとなる国道431号の渋滞によりボトルネックになっているため木材チップの搬入量が制限され、工場の生産能力が十分に発揮できていない。
防災	● 道路ネットワークの整備により、災害時の避難に要する時間の短縮と円滑化を図ることにより、災害に強い防災圏を目指す。	● 津波浸水想定では国道431号等が浸水し、日野川の洪水浸水想定では広範囲に渡って道路網が寸断されることが予測されている。寸断時の円滑な避難や救急・救命活動、復旧活動ができないことが懸念される。 ● 平成12年の鳥取西部地震では境港市で震度6強、米子市で震度5強の揺れがあり、液状化被害が発生している。国道431号沿いには液状化リスクの高いエリアがあり、ネットワークが寸断されるおそれがある。
観光	● 移動時間の短縮による観光周遊ルートの形成などにより新たなインバウンド観光需要を創出し、陸・海・空の連携したインバウンド観光圏を目指す。	● クルーズ船のオプショナルツアーは道路の渋滞等で移動時間が長くなると観光地での滞在時間が短くなり、周遊観光の範囲が制約される。そのため、比較的移動時間の短い島根県内への周遊が多く、鳥取県東部・中部への周遊は少ない。 ● 最近では、令和５年３月のクルーズ船「ウエステルダム」寄港や、令和５年１０月から米子・ソウル（仁川）便の再開など、インバウンド拡大が期待され、コロナ収束後は境港や米子空港の利用や観光地の入込客数は復調傾向にあるが、高速ICまでのアクセスに時間がかかり、周遊観光しづらい。
医療	● 道路ネットワークの整備により、救急に要する時間の短縮と円滑化を図り、救急活動に強い地域を目指す。	● 高齢化の進展により、県西部からの救急搬送は約6割が高齢者。境港市には第三次救急医療機関がなく、米子市の鳥取大学医学部附属病院までの所要時間は30分以上もかかる状況。
安全	● 幹線道路などの道路ネットワークの整備・強化により交通量が適切に配分し、目的地までの移動時間を短縮し、快適かつ効率的な交通圏を目指す。	● 高規格道路がなく、国道431号等への一般道に通過交通と生活交通が混在しており、慢性的な渋滞が発生している。 ● 国道431号において右左折レーン延伸等の交差点改良を実施してきたが、皆生付近では依然として旅行速度が低く、混雑度も高い状況。 ● 速度低下に起因すると推察される追突事故の割合が高い。

米子～境港間における課題と効果

	米子～境港間に求められる機能	地域の将来像を達成するにあたっての課題	道路の整備による効果
物流・産業	産業の活性化	● 境港は高速ICアクセスに30分以上を要し、日本海側拠点港の中で最も劣っている。 ● 境港発の物流は約半数が米子IC・JCTまで、約3割が中国道以遠への広域利用であるが、国道431号の市街地は速度低下が顕著であり、ボトルネックとなっている。	○速達性の向上 ○拠点アクセス性の向上 ○低炭素で持続可能な道路の実現
防災	信頼性の高いネットワークの確保	● 弓ヶ浜半島は洪水・津波浸水や液状化による被災リスクがある。 ● 緊急輸送道路が被災した場合、半島が孤立してしまう懸念があり、円滑な避難復旧活動が困難。 ● 米子・境港地域の一部は島根原発の30km圏に含まれるが、国道431号は津波浸水リスクがあるほか、混雑する米子市街地を通過するため円滑な避難が困難である。	○浸水・液状化による被災リスク回避 ○道路ネットワークのリダンダンシー確保
観光	広域周遊観光の促進	● コロナ禍以降、境港や米子空港の利用や観光地の入込客数は復調傾向にあるが、高速ICまでのアクセスには時間がかかり、周遊観光がしづらい。 ● クルーズ船のオプショナルツアーは境港から片道90分以内の観光地が多く、鳥取県方面への誘客ができていない。	○観光地への周遊性向上による広域観光周遊の促進 ○低炭素で持続可能な道路の実現
医療	救急医療機関への速達性の向上	● 境港市の一部は現道の速度低下により、第三次救急医療機関である鳥取大学医学部附属病院の30分カバー圏域に含まれておらず地域安全保障が確保されていない。	○第三次救急医療機関への速達性向上による地域安全保障の確保
安全	交通安全の確保	● 米子・境港地域はDIDを中心に死傷事故率が高くなっている。 ● 追突事故や出会い頭の事故が多い。	○交通事故の減少による地域安全保障の確保

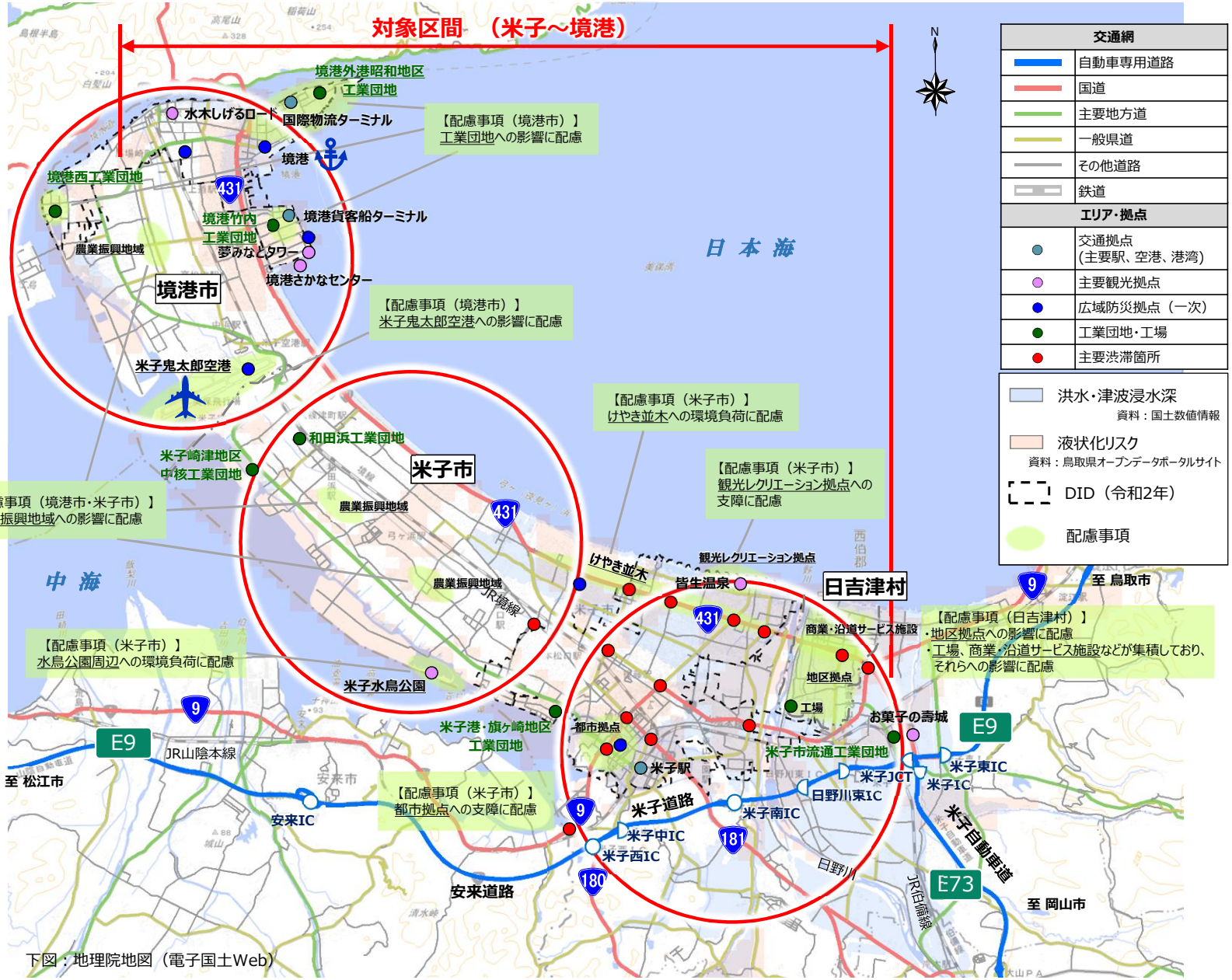
道路の整備

米子～境港間に求められる機能と配慮すべき事項

- ■ 地域の将来像を達成するためには、米子～境港間の高規格道路の整備が必要であり、産業の活性化や信頼性の高いネットワークの確保、広域周遊観光の促進などの機能が求められる。
- ■ 引き続き、配慮すべき事項を踏まえながら、国・県・市村が連携し、概略ルート・構造の検討や、整備方針等について検討。

米子～境港間に求められる機能

- 産業の活性化
- 信頼性の高いネットワークの確保
- 広域周遊観光の促進
- 救急医療機関への速達性の向上
- 交通安全の確保



下図：地理院地図（電子国土Web）

中国横断道 岡山米子線（米子～境港）社会情勢の変化（2006年→現在）

R6.3.25
第1回勉強会資料より

- 米子都市圏では、境港や米子空港の物流・観光面での利用増、企業立地が進んでいる。
- 更なる地域活性化のためより高いサービスレベルの道路が求められている。

米子空港 搭乗者数 約3割増 ＊H19→R1

国際便の路線数増加により、特にH28以降はインバウンドが増加。

境港 コンテナ取扱量 約7割増 ＊H20→R1

R4からは、日本海側では初となる国際フィーダー航路※が定期化した。
※神戸港経由で世界と繋がる航路

境港 クルーズ船 約5倍 ＊H26→R1

H29には61回寄港し、日本有数の寄港地となっている。境夢みなとターミナルの供用により、R2からは大型クルーズ船も寄港可能に。

境港 漁獲量 ズワイガニ漁獲量 日本一 ＊R4

しかし、境港は日本海側拠点港としては最も高速ICから遠い港（米子ICまで約40分）となっている。

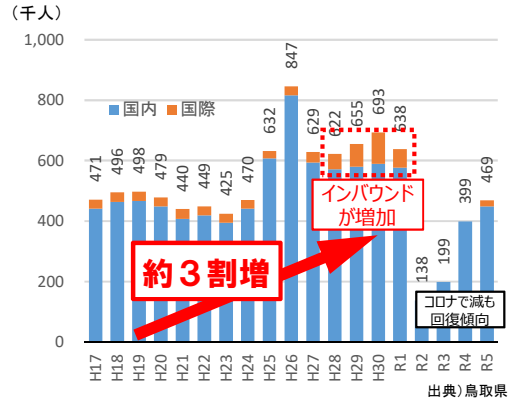
米子都市圏 企業立地 約5倍 ＊H19→R4

近年は再エネであるバイオマス発電所も立地している。（R4に2箇所、R8に更に1箇所稼働予定）

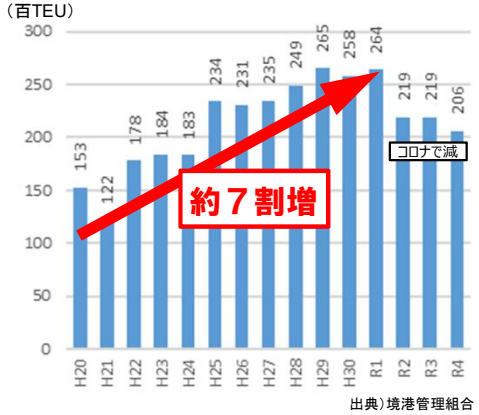
国道431号 交通量 約2割増 ＊H17→R3

人口は減少しているが、交通量は増加している。混雑度2.3の箇所も。

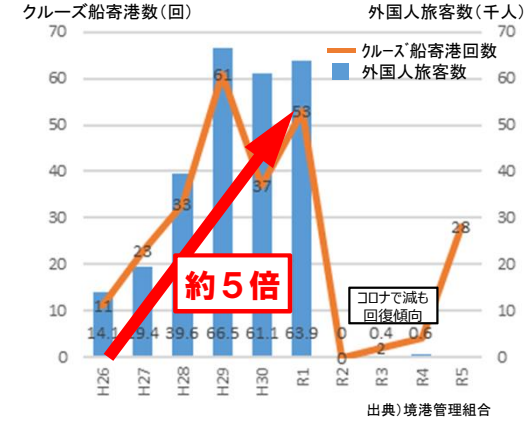
＜米子空港の搭乗者数＞



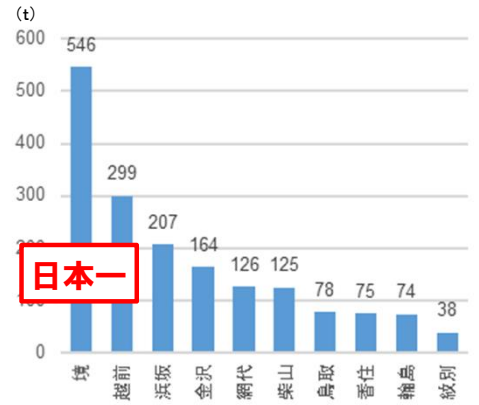
＜境港のコンテナ取扱貨物量＞



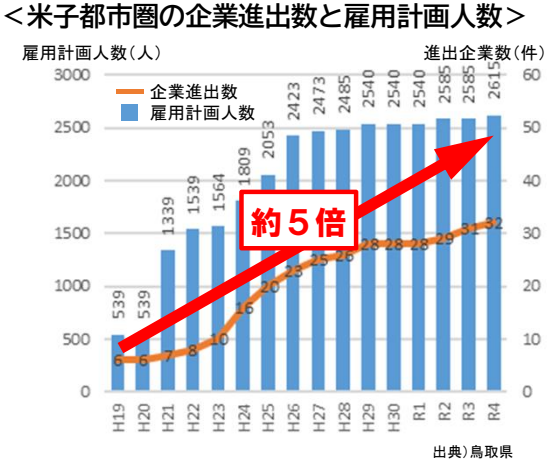
＜境港のクルーズ船寄港回数・旅客数＞



＜ズワイガニの漁獲量＞



＜米子都市圏の企業進出数と雇用計画人数＞



＜国道431号の交通量＞

中国横断道 岡山米子線（米子～境港）現在の地域課題

R6.3.25
第1回勉強会資料より

- 米子～境港間の主要幹線である国道４３１号には速度低下や事故等の課題があり、米子市街の交通混雑は悪化傾向。
- 災害リスクも高く、地域安全保障のエッセンシャルネットワークとしての機能が求められている。

国道431号 旅行速度

3箇所の交差点で
昼間10時間以上にわたり20km/h以下

境港のクルーズ船ターミナルの入口、皆生温泉の入口、国道９号との交差点では、休日は朝ピークから昼を跨ぎタピークまで一日中慢性的に混雑。

国道431号 交通事故

全国平均の 約3倍 の箇所あり

速度低下に起因する追突事故が約６割。
令和２年には年２件の死亡事故が発生。

米子都市圏 旅行速度

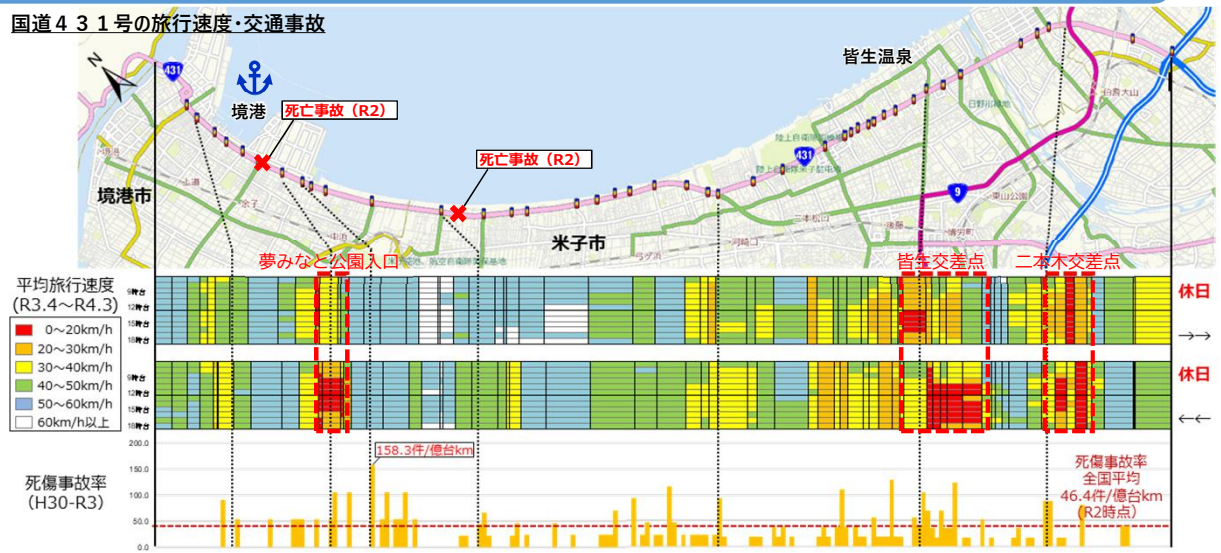
20km/h以下の延長 約3倍
＊H22→R3

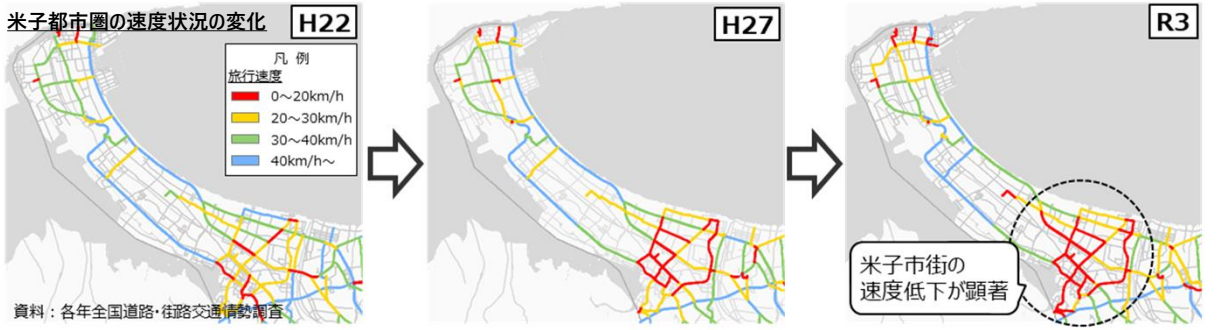
都市圏の旅行速度は、米子市街を中心に低下傾向。

地域安全保障

米子～境港間の国道431号は
ほぼ全区間が津波・洪水浸水想定区域

米子都市圏は日本最大級の砂州である弓ヶ浜半島に位置しており、津波・洪水・液状化リスクが高い地域。
令和６年８月の島根原発２号機の再稼働を控え、原発災害時の避難路強化が求められている。





地域	避難人数
松江市（島根半島等）	約3.3万人
境港市	約3.8万人
米子市の一部	約3.3万人
合計	約10.3万人