

第1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3月25日（月）14：00～15：20
2. 場所：鳥取県西部総合事務所 講堂
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
○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
5. 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。



写真：勉強会の開催状況

第 1 回 米子・境港地域 道路整備勉強会

日時：令和 6 年 3 月 2 5 日（月） 1 4 : 0 0 ~

場所：鳥取県西部総合事務所講堂（1 号館 2 階）

次 第

1. 勉強会設立の趣旨
2. 規約（案）について
3. 米子・境港地域の社会情勢の変化
4. 米子・境港地域の課題について
5. その他

米子・境港地域 道路整備勉強会 規約

（名称）

第1条 この会議は、米子・境港地域 道路整備勉強会（以下「本勉強会」という。）と称する。

（目的）

第2条 本勉強会は、米子・境港間の高規格道路の計画の具体化に向け、地元が真に必要なとする高規格道路をあらゆる角度から幅広い検討を行うことを目的とする。

（組織・運営）

第3条 本勉強会は、別紙1に掲げる委員をもって構成する。なお、必要に応じて、本勉強会の承諾を得て委員を追加することができる。

- 2 本勉強会に会長を置き、委員の互選により選出する。
- 3 会長は、本勉強会を代表し、会務を総括する。
- 4 会長は、必要に応じて、本勉強会を招集し、その運営、進行にあたるものとする。
- 5 会長に事故があった場合は、あらかじめ会長が指名した者が会長の職務を代行する。
- 6 会長は、必要に応じて、委員以外の者に出席を要請し、意見の陳述、説明その他の必要な協力を求めることができる。

（委員の責務）

第4条 委員は、公正かつ公平に意見を述べなければならない。

- 2 委員は、直接又は間接を問わず、特定の利害関係者の意見を代弁してはならない。
- 3 委員は、本勉強会で知り得た情報を漏らしてはならない。委員の職を退いた後も同様とする。ただし、国土交通省、鳥取県、米子市、境港市、日吉津村が、公表した情報又は認めた場合については、この限りではない。

（事務局）

第5条 本勉強会の庶務を処理するため、事務局を国土交通省倉吉河川国道事務所調査設計課及び鳥取県県土整備部道路局道路企画課に置く。

事務局は、会議の円滑な運営にあたるとともに、議事録を整理するものとする。

（部会）

第6条 本勉強会は、必要に応じて、特定の事項、課題を調査研究し、調整、協議を行うための部会等を設置することが出来る。

- 2 部会等の組織、運営については、別途規約を定めるものとする。

（規約の改正）

第7条 本規約の改正は、本勉強会の決議によらなければならない。

（雑則）

第8条 この規約に定めるもののほか、本勉強会の運営に必要な事項は会長が定める。

附 則

この規約は、令和 6 年 3 月 25 日から施行する。

米子・境港地域 道路整備勉強会

委員（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

米子・境港地域 道路整備勉強会 設 立 趣 意 書

中国横断自動車道岡山米子線は、昭和 41 年度に予定路線（岡山市～境港市）に指定され、平成 4 年度に米子 IC まで開通したが、米子～米子北間は平成 18 年に「当面着工しない区間」とされている。

しかしながら、米子・境港地域をとりまく社会情勢は、重点港湾である境港のコンテナ取扱貨物量の増加やインバウンドを含めた交流人口の増大など、平成 18 年以降に大きく変化している。

また、米子境港地域の道路交通は、商業施設や物流施設などが集中する市街地を中心に、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。

そして、高速道路や港湾・空港などの交通拠点へのアクセス性が低いなどの課題により、経済活動や観光振興に対する広域交流の機能が果たせていない状況となっている。

更には、近年、中国地方でも激甚・頻発化している自然災害に対して、災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開を見据え、被災後もすぐに機能する道路ネットワークが求められている。

このような背景から、国、関係自治体が連携して、米子～境港間の道路の必要性などについて検討を行うため、「米子・境港地域 道路整備勉強会」を設立するものである。

中国横断自動車道 岡山米子線（米子～境港）

米子～境港地域における社会情勢の変化

1. 位置図	1
2. 事業概要	2
3. 地域状況の変化	3
4. 交通状況の変化	14
5. 社会情勢の変化のまとめ	19

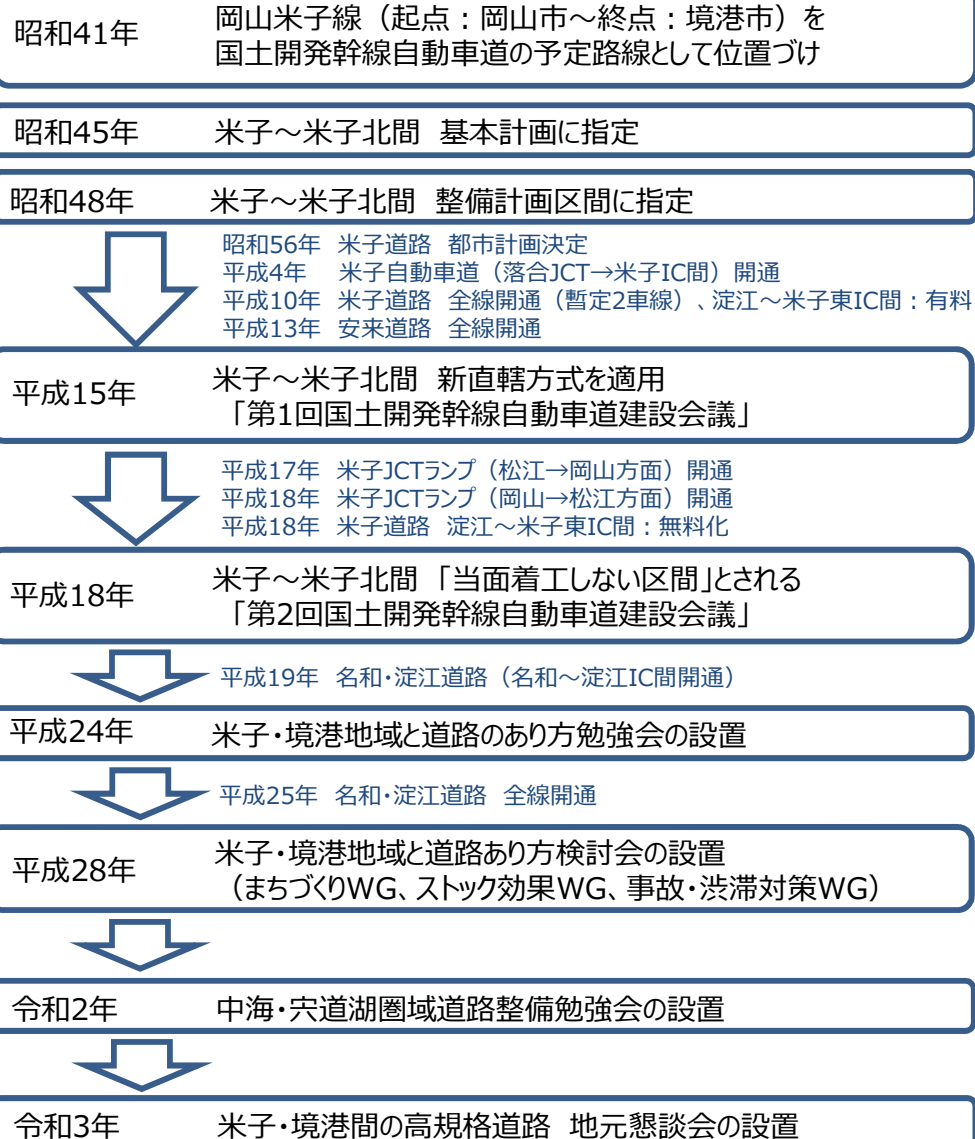
1. 位置図

1

- 中国横断自動車道岡山米子線は、岡山県岡山市から鳥取県境港市に至る延長約128kmの高速自動車国道である。
- そのうち、岡山県岡山市から鳥取県米子市までの区間（延長約107km）は、平成9年3月までに暫定2車線で供用開始している。

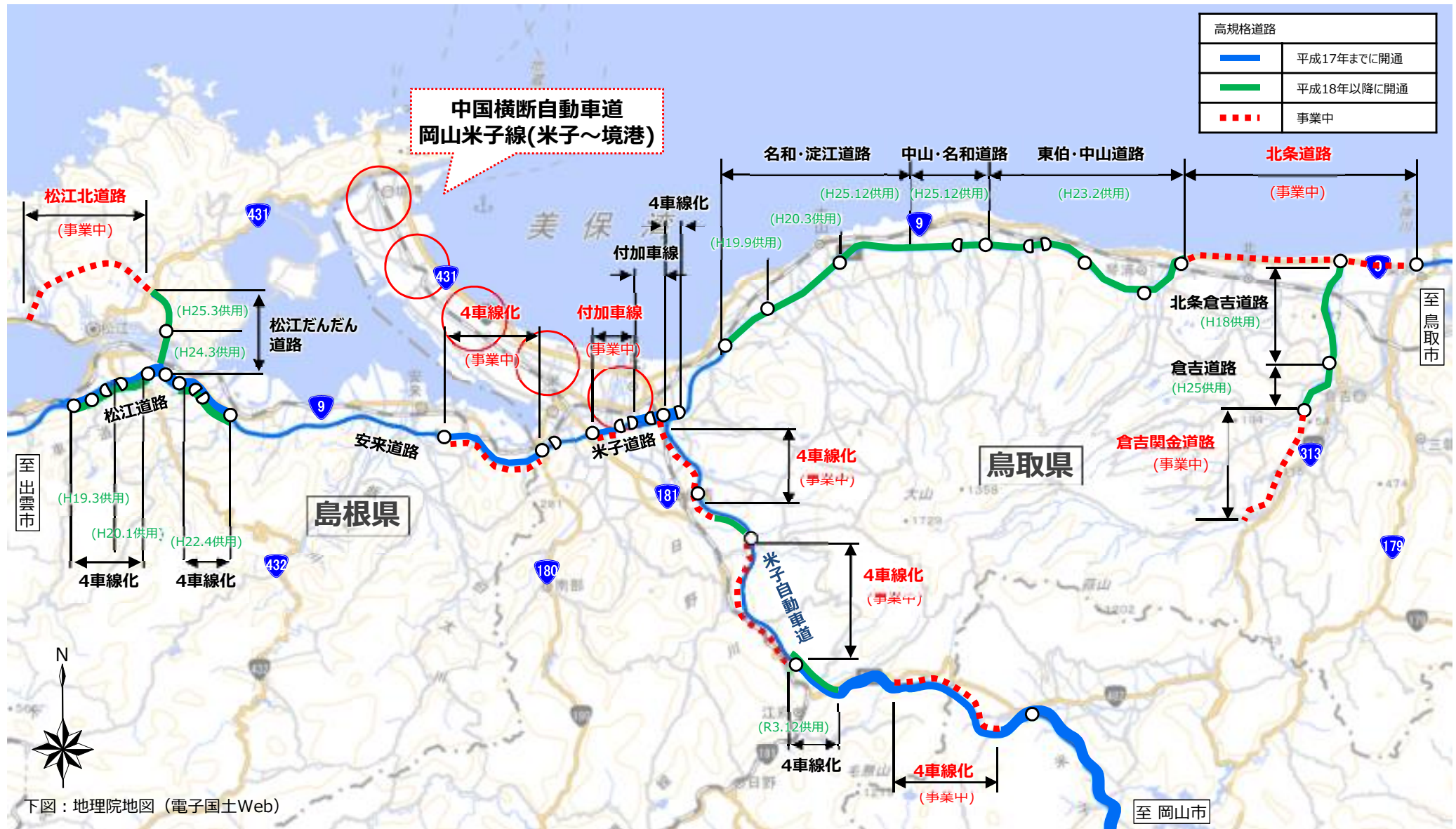


- 岡山米子線は昭和41年に予定路線として位置づけられ、そのうち、米子～米子北間（約5km）は、昭和48年に整備計画区間に指定されたが、平成18年の「第2回国土開発幹線自動車道建設会議」において「抜本の見直し区間」として「当面着工しない区間」に設定された。
- その後、平成24年に米子・境港地域と道路のあり方勉強会、令和2年に中海・宍道湖圏域道路整備勉強会、令和3年に米子・境港間の高規格道路地元懇談会が設置されている。



-
- 中国横断自動車道**
- 岡山米子線(米子～境港)
 - 山陰自動車道
 - 多岐・朝山道路
 - 仁摩・温泉津道路
 - 浜田・三隅道路
 - 益田道路
 - 萩・三隅道路
 - 長門・俵山道路
 - 山口県
 - 広島高速2号線・3号線
 - 東広島・呉自動車道
 - 中国横断自動車道尾道松江線
 - 中国横断自動車道姫路鳥取線
 - 岡山自動車道
 - 米子自動車道
 - 中山・名和道路
 - 東伯・中山道路
 - 鳥取西道路
 - 鳥取県
 - 兵庫県
 - 大阪へ
- 平成17年までに開通
■平成18年以降に開通
- 下図：地理院地図（電子国土Web）
資料：国土数値情報 高速道路時系列データ（R4.12.31時点）

- 鳥取県西部地域周辺においても、山陰道の延伸や松江だんだん道路の供用など、ネットワーク整備が進められてきている。北条道路、倉吉関金道路、松江北道路などが事業中であるほか、4車線化なども進められている。
- 中国横断自動車道・岡山米子線のうち、米子～米子北間は平成18年に「当面着工しない区間」とされ、未整備のまま。

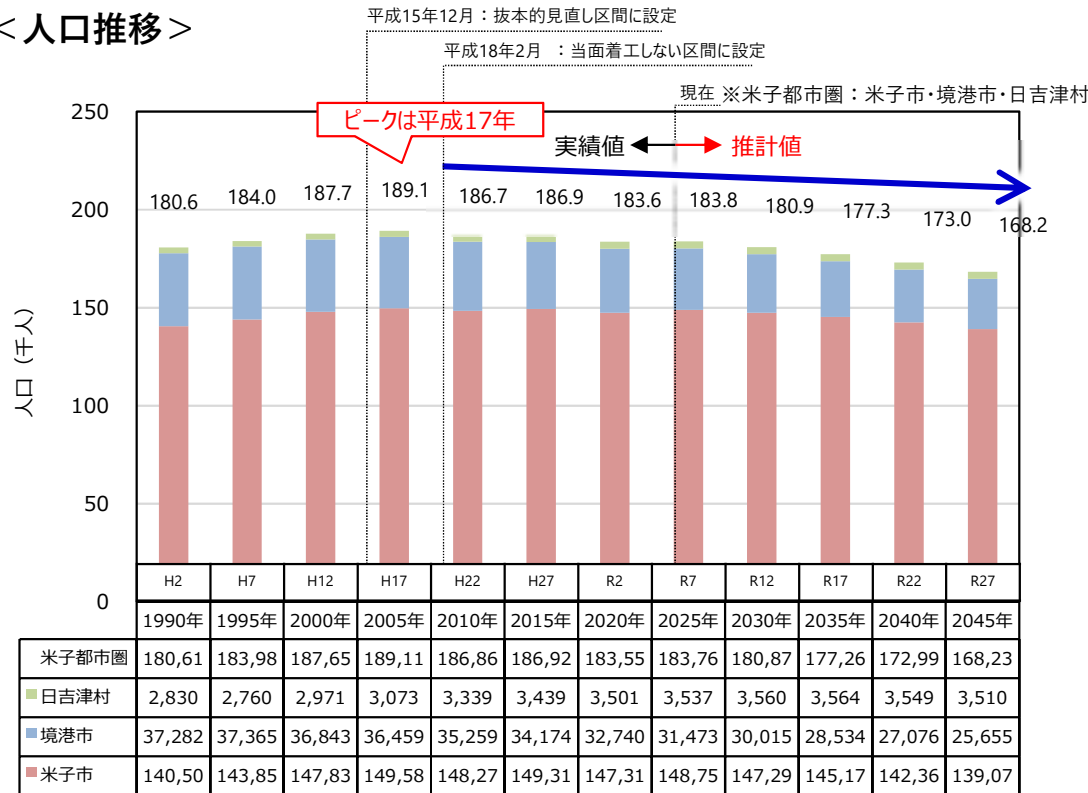


3. 地域状況の変化 <②人口・DID>

5

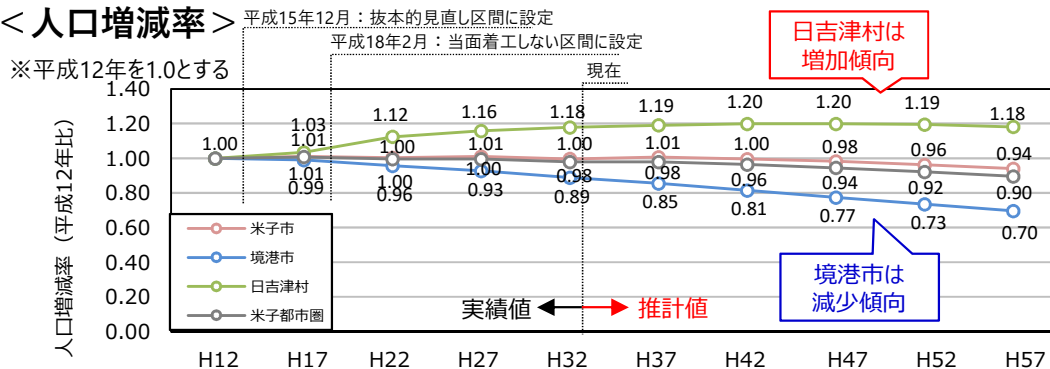
- 米子都市圏の総人口は、平成17年をピークに緩やかに減少しており、その後、日吉津村は増加、米子市は横ばい、境港市は減少傾向となっており、推計人口も同様の傾向である。
- DID面積は、平成12年から令和2年にかけて、米子市、境港市ともに拡大している。
- 鳥取県の合計特殊出生率は全国平均を上回り、概ね1.60前後を推移している。

<人口推移>



資料：各年国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

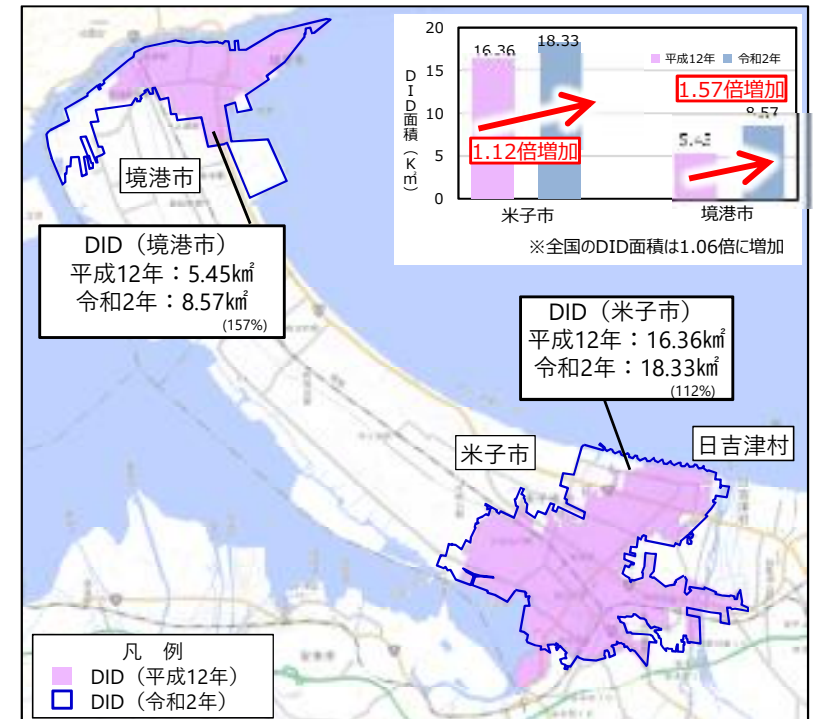
<人口増減率>



資料：各年国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

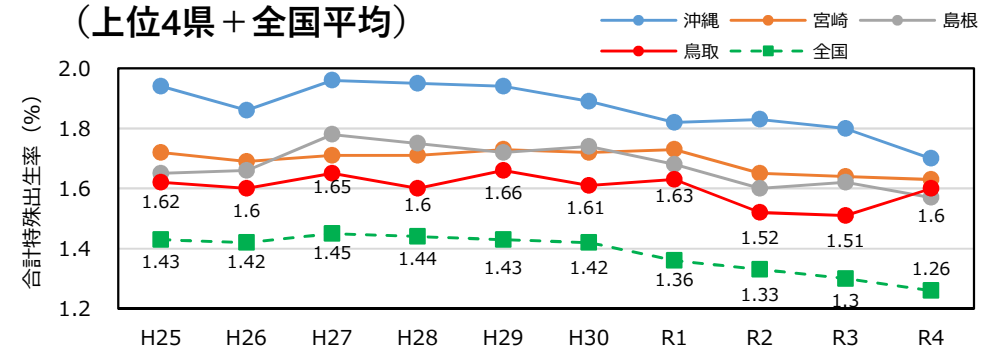
<DIDの変化>

資料：国土数値情報・国勢調査・統計地理情報システム（平成12年・令和2年）



<合計特殊出生率> (上位4県 + 全国平均)

下図：地理院地図（電子国土Web）



資料：人口動態統計（確定数）の概況

- 下図：地理院地図（電子国土Web）

3. 地域状況の変化 <④工業・新規企業>

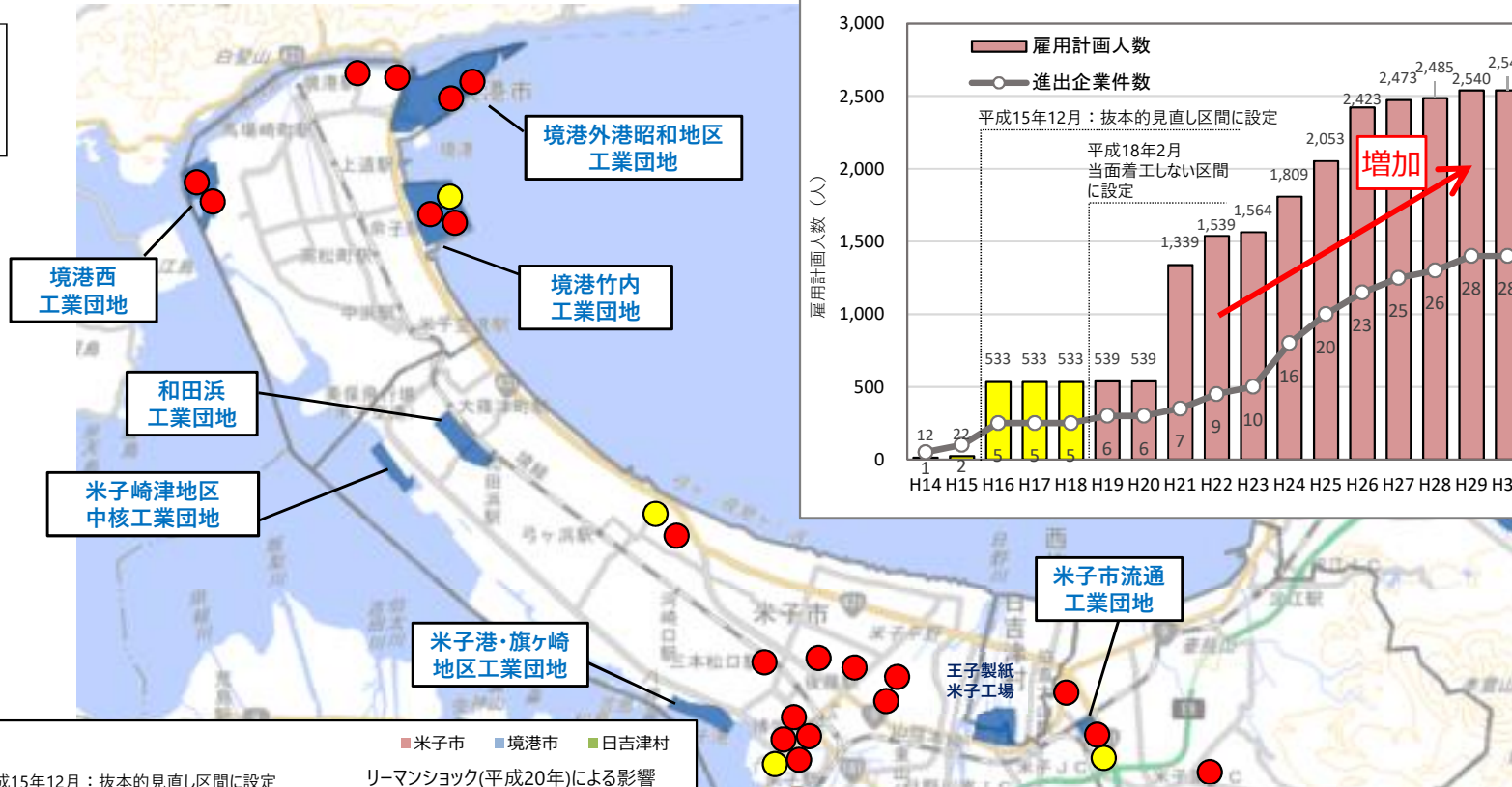
7

- 米子都市圏には、多くの工業団地が立地しており、その分譲率は増加傾向にあり、新規の企業進出も続いている状況。
- 製造品出荷額は平成16年をピークに下降したが、平成25年以降は増加傾向。

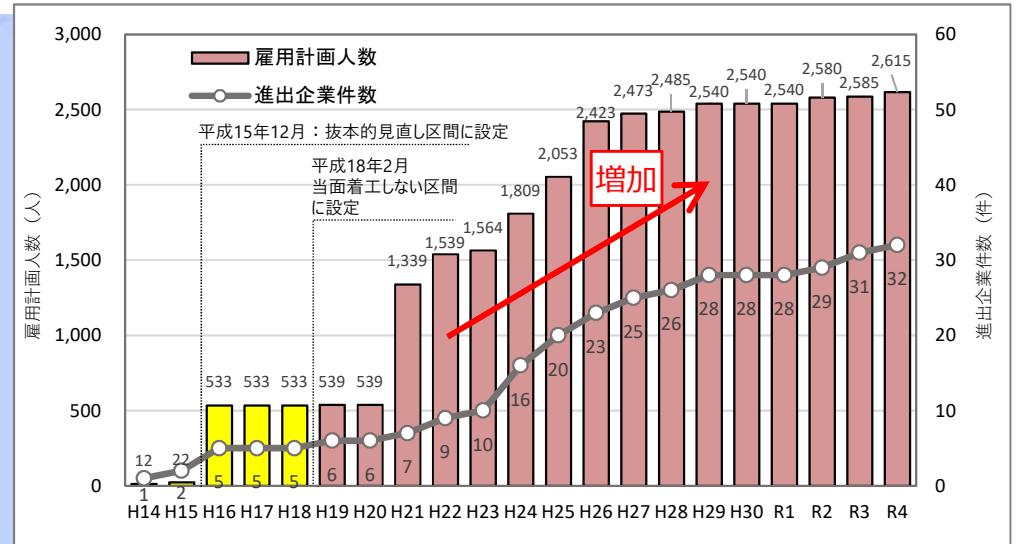
<立地・進出状況>

進出企業

- : H14~H18
- : H19~H29

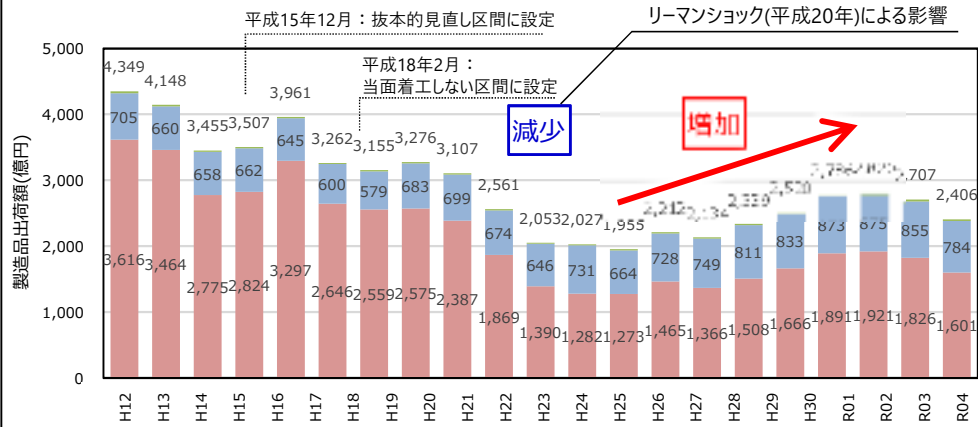


<企業進出数と雇用計画人数>



資料：鳥取県

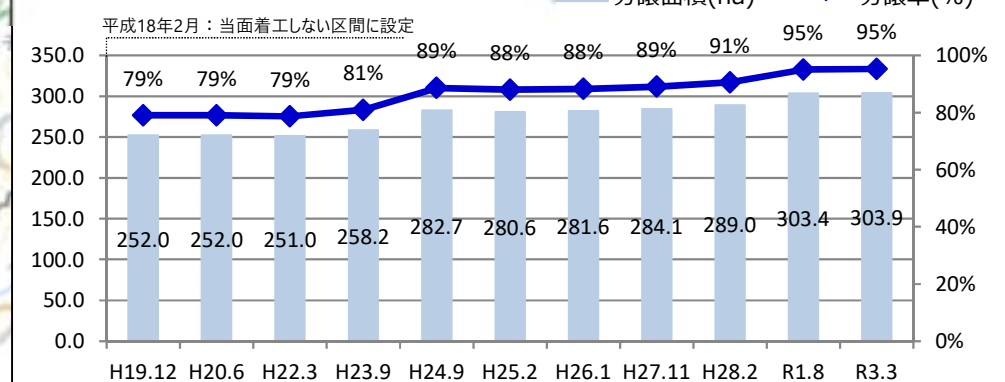
<製造品出荷額>



資料：経済産業省「商業統計調査」 総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」

資料：経済産業省「工業統計調査」 総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」

<弓ヶ浜半島北側工業団地の分譲率の推移>



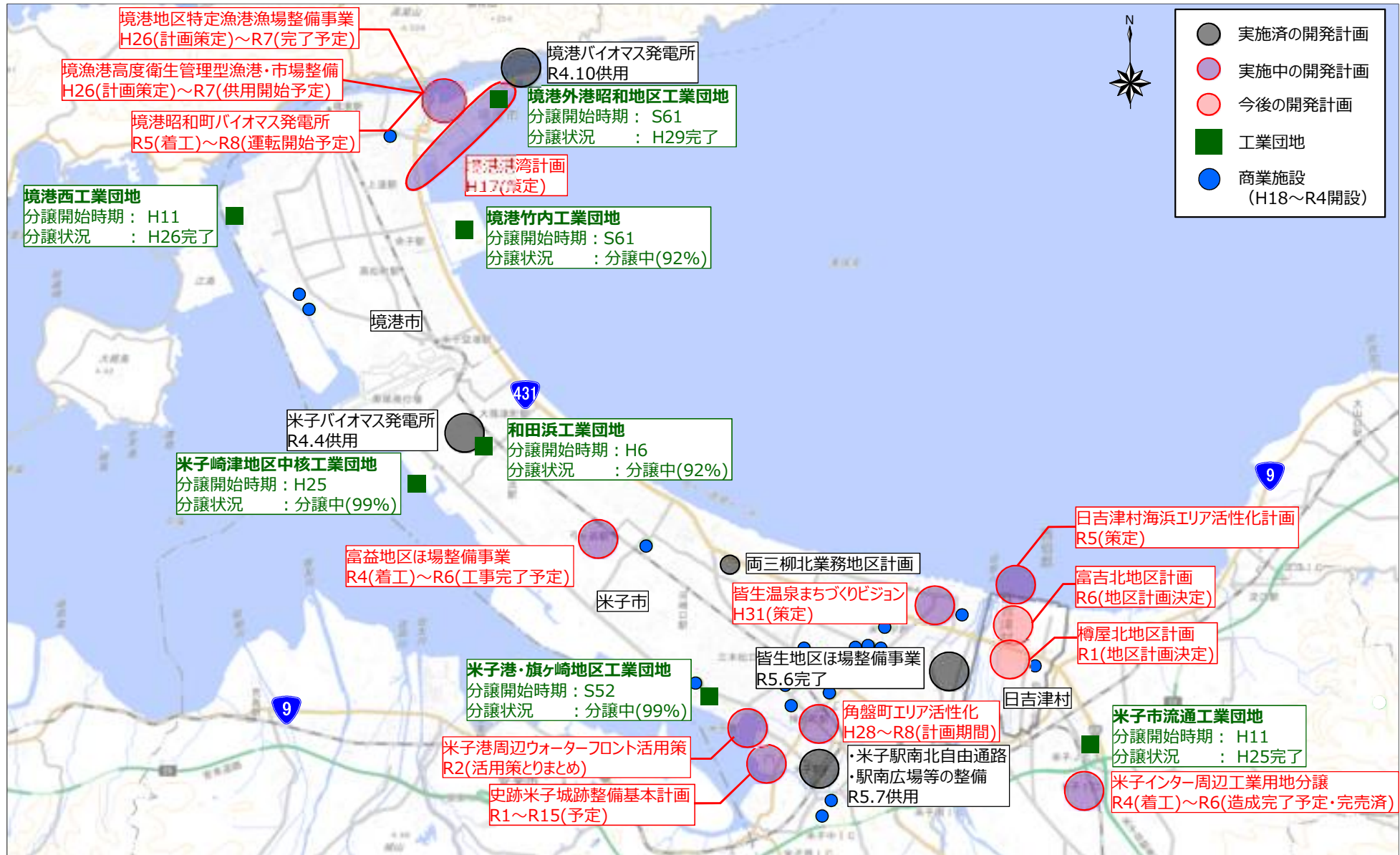
資料：鳥取県

3. 地域状況の変化 <⑤周辺の開発計画>

8

- 平成18年度以降、米子都市圏では商業施設や工業団地が進出、米子駅南北自由通路整備等が実施済みである。
- 米子都市圏周辺の開発計画は、現在複数実施されており、特に境港では漁港関連の開発計画等が実施されている。
- 弓ヶ浜半島では、林業資源を有効活用したバイオマス発電所の設置が進んでおり、一部が供用開始している。

<開発状況・開発計画の位置図>



3. 地域状況の変化 <⑥境港>

9

- 重要港湾境港は、重点港湾指定(H22)、日本海側拠点港指定(H23)等を受け、物流拠点としての重要性が高まっており、コンテナ取扱取扱量は増加傾向にある。ガントリークレーン2号機の供用など、港湾機能が強化されている。
- 日韓航路（定期貨客船）は、令和6年に再開見込みとなっている。
- 境港は日本海有数の漁港でもあり、その水揚げ量は約10.5万トンで全国第4位と、常に全国上位を維持している。
- 一方で、境港の高速ICまでの所要時間は、他の日本海側港湾と比べて、所要時間が長い。

<境港の概要>

ガントリー
クレーン2号機
(R5供用開始)

大型コンテナ船の荷役に対応
2機体制による信頼性向上

原木輸送船の大型化や
リサイクル貨物の増加に対応

外港中野地区
国際物流ターミナル整備事業
(H28供用開始)

資料：中国地方整備局

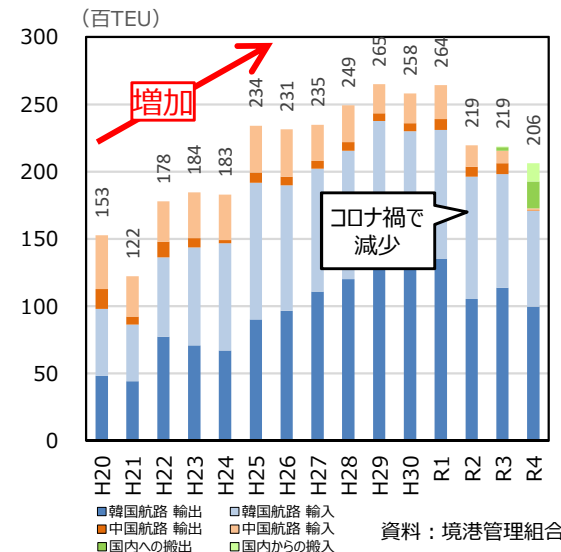
境港の近年の動向

H16	山陰地域初の国際コンテナターミナル 供用開始
H21	環日本海側拠点を結ぶ国際定期フェリーの 就航
H22	重点港湾指定
H23	日本海側拠点港に指定
H27	境港流通プラットフォーム協議会が設立
H28	外港中野地区国際物流ターミナル 供用開始
R1	日韓航路(定期貨客船)廃止
R3	外港竹内南地区境港ふ頭 供用開始
R4	バイオマス発電所 営業運転開始
R4	国際フェーダー航路 定期化
R5	ガントリークレーン2号機 供用開始
R6	日韓航路(定期貨客船)再開予定
R7	高度衛生管理型市場 工事完了予定

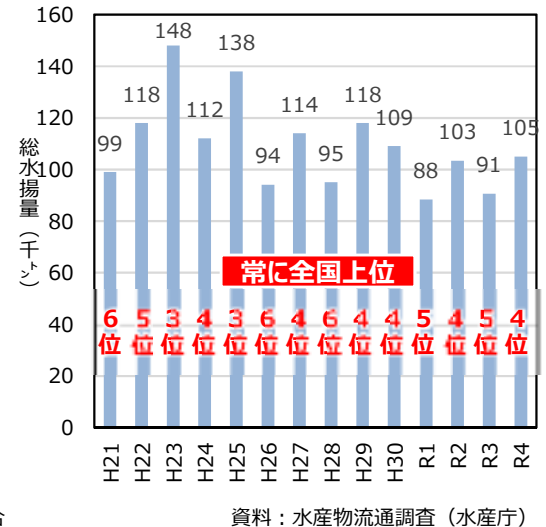
国際フェリーや国内RORO船などに対応した
物流ネットワークの拠点として機能し
かつ大型クルーズ客船も就航

資料：日本海側拠点港への境港の計画書(H23.8)、港湾要覧より

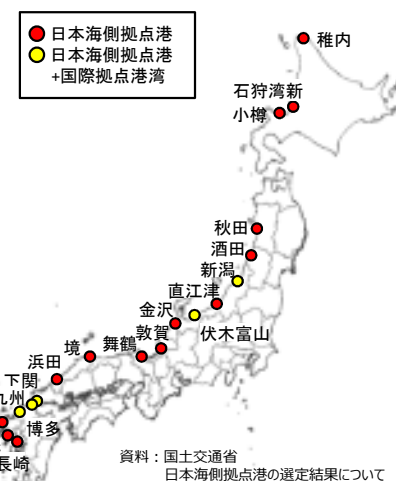
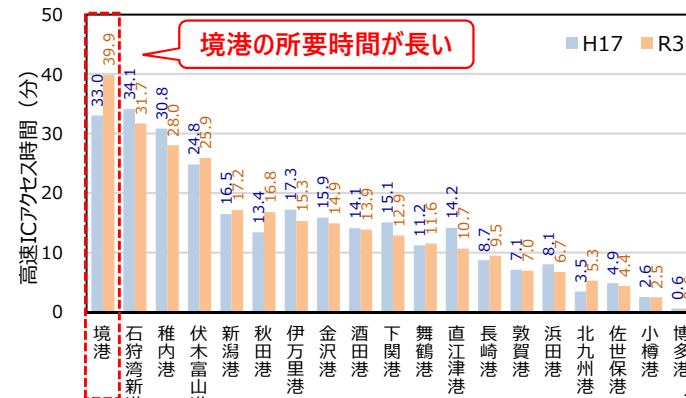
<境港のコンテナ取扱貨物量の変化>



<境港の水揚げ量と全国順位>



<日本海側拠点港と高速ICアクセス性>



※1) 重要港湾：国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるもの

※2) 重点港湾：直轄港湾整備事業の選択と集中を図るべく、地域拠点性や貨物取り扱い実績をもとに選定された43箇所の港湾

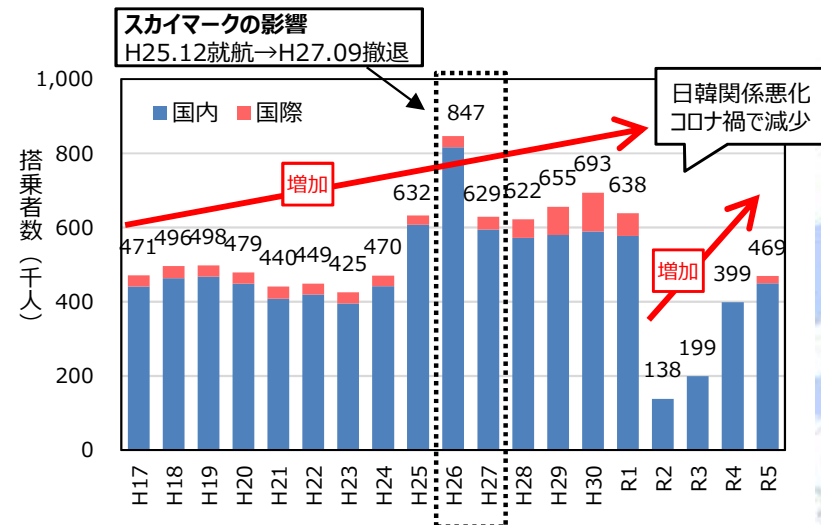
※3) 日本海側拠点港：日本海側港湾の国際競争力を強化することを目的とした、日本海側に存在する国際拠点港湾及び重要港湾。

3. 地域状況の変化 <⑦米子鬼太郎空港>

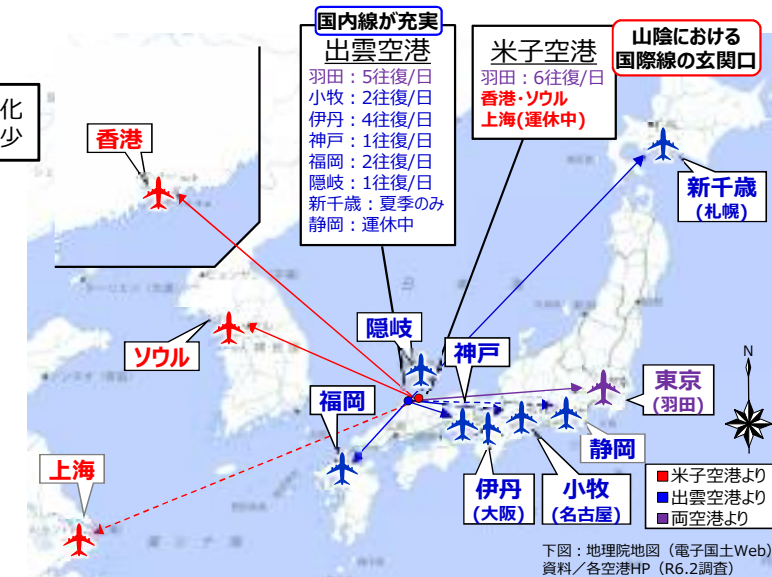
10

- コロナ禍以前は、米子空港の搭乗者数が増加傾向にあり、山陰における国際線の玄関口の役割として、国際便の路線数が増加し、韓国や香港からの入国外国人が増加していた。
- ソウル便は令和5年10月から週3往復、香港便は令和5年12月から週4往復の定期便が再開している。

<米子空港の搭乗者数の推移>



<米子空港・出雲空港の就航先>



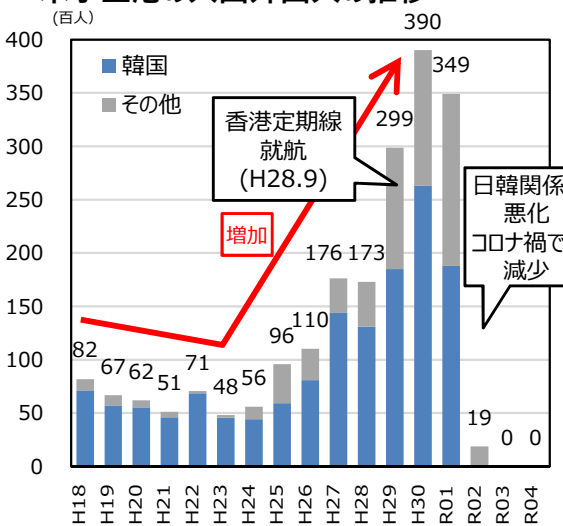
【就航路線】R6.2時点

- ・ANA米子－東京（羽田）
- ・エアソウル 米子－ソウル（仁川）
- ・香港航空 米子－香港

【米子空港沿革】

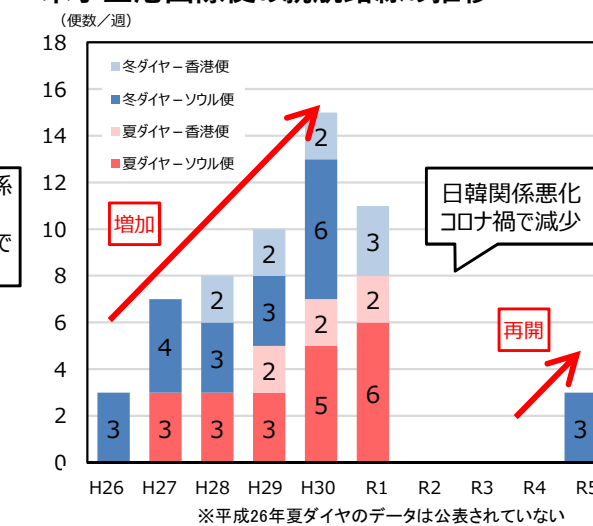
- 平成13年 アシアナ航空 ソウル～米子 定期線開設
- 平成20年 JR米子空港駅開業
- 平成25年 スカイマーク就航
- 平成27年 スカイマーク撤退
- 平成28年 全日空 羽田～米子線 1日7便化
- 平成28年 香港航空 香港～米子定期線開設
エアソウル ソウル～米子定期線開設（アシアナ航空から移管）
- 令和元年 エアソウル ソウル～米子定期線運休
- 令和2年 吉祥航空 上海～米子定期線開設
新型コロナウイルスにより国際線運休
- 令和5年 エアソウル ソウル～米子定期線再開
香港航空 香港～米子定期線再開
- 令和6年 全日空 羽田～米子線 機材大型化予定（B787）

<米子空港の入国外国人の推移>



資料：出入国管理統計（法務省）

<米子空港国際便の就航路線の推移>



※平成26年夏ダイヤのデータは公表されていない
※R5冬ダイヤの統計に香港便再開は反映されていない

資料：国際線就航状況（国土交通省航空局） 米子空港HP

<米子～ソウル線運航再開>



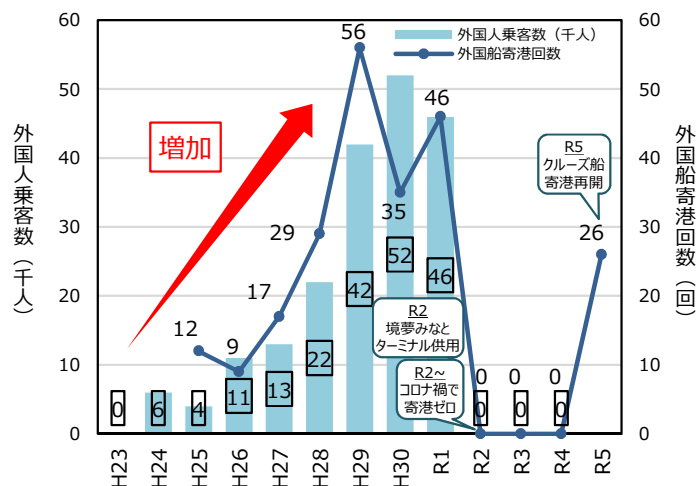
- 境港への大型クルーズ船の寄港により、訪日外国人数は大きく増加していた。令和5年度には寄港が再開している。
- 主要観光地である水木しげるロードの入込客数は、コロナ禍で大きく減少したが、回復傾向にある。
- オプショナルツアーの訪問先は、境港から片道60分程度で訪問可能な観光地が多く選定されている。

<クルーズ船の周遊観光ツアー>

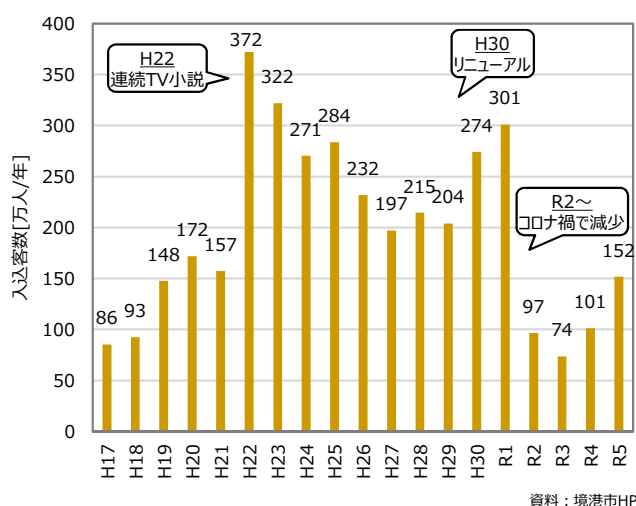
資料：鳥取県(令和元年11月時点) 画像出典：しまね観光ナビ、鳥取県観光連盟



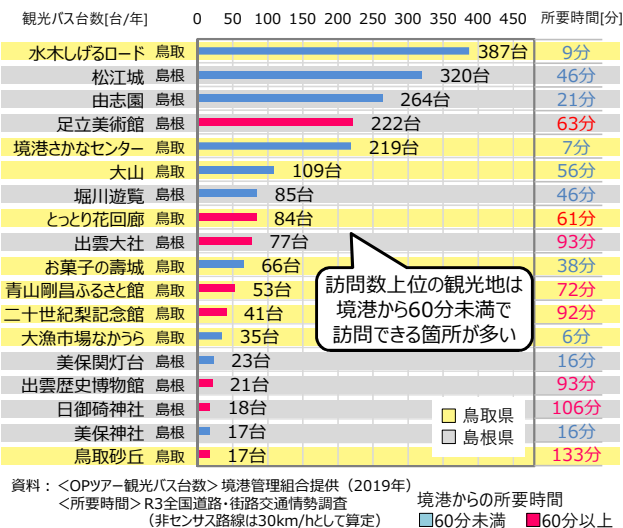
<外国人乗客数・外国船寄港回数>



<水木しげるロード入込客数>



<OPツアーの訪問先と所要時間の変化>



- 東日本大震災等をきっかけに、米子市・境港市・日吉津村において津波ハザードマップや国土強靱化地域計画が作成されており、災害時における迅速な避難の確保が課題となっている。
- 島根原子力発電所の避難地域(30km圏内)に位置しており、平成30年には広域住民避難計画が策定されているが、数日かけて地域ごとに避難する計画となっている。

近年の災害発生状況

平成18年	平成18年豪雪（北陸地方を中心とする日本海側）
平成19年	新潟県中越沖地震（新潟県）
平成20年	岩手・宮城内陸地震（岩手県・宮城県）
平成22年	平成22年大雪等（北日本から西日本にかけての日本海側）
平成23年	東日本大震災（東日本地方全域）
平成23年	平成23年台風第12号（近畿・四国地方）
平成23年	平成23年の大雪等（北日本から西日本にかけての日本海側）
平成24年	平成24年の大雪等（北日本から西日本にかけての日本海側）
平成25年	平成25年の大雪等（北日本から関東甲信越地方）
平成26年	平成26年8月豪雨・広島土砂災害（広島県）
平成26年	平成26年御嶽山噴火（長野県・岐阜県）
平成28年	平成28年熊本地震（九州地方全域）
平成30年	平成30年7月豪雨（全国・特に広島県・岡山県・愛媛県）
平成30年	平成30年北海道胆振東部地震（北海道）
令和元年	令和元年東日本台風（関東・東北地方）
令和2年	令和2年7月豪雨（全国・特に九州地方）
令和3年	令和3年7月1日からの大雨（全国・特に静岡県）
令和3年	令和3年8月からの大雨（全国・特に長野県・広島県・長崎県）
令和6年	令和6年能登半島地震（石川県を中心とする北陸地方）

米子都市圏に関わる災害

資料：令和4年版防災白書

津波ハザードマップや国土強靱化計画の策定状況

【米子市】

- H24：米子市・日吉津村津波ハザードマップ
- H28：米子市地域防災計画および広域住民避難計画
- H30：米子市国土強靱化地域計画
- R3：米子市国土強靱化地域計画

【境港市】

- H24：境港市津波防災ハザードマップ
- H27：境港市地域防災計画および広域住民避難計画
- R2：境港市国土強靱化地域計画

【日吉津村】

- H24：米子市・日吉津村津波ハザードマップ
- H27：日吉津村地域防災計画

【鳥取県】

- H29：鳥取県地域防災計画
- H31：鳥取県国土強靱化地域計画
- R2：鳥取県国土強靱化地域計画（第2期計画）
- R4：鳥取県広域住民避難計画（島根原子力発電所事故対応）

【鳥取県西部7町村】

- H30：鳥取県西部町村国土強靱化地域計画

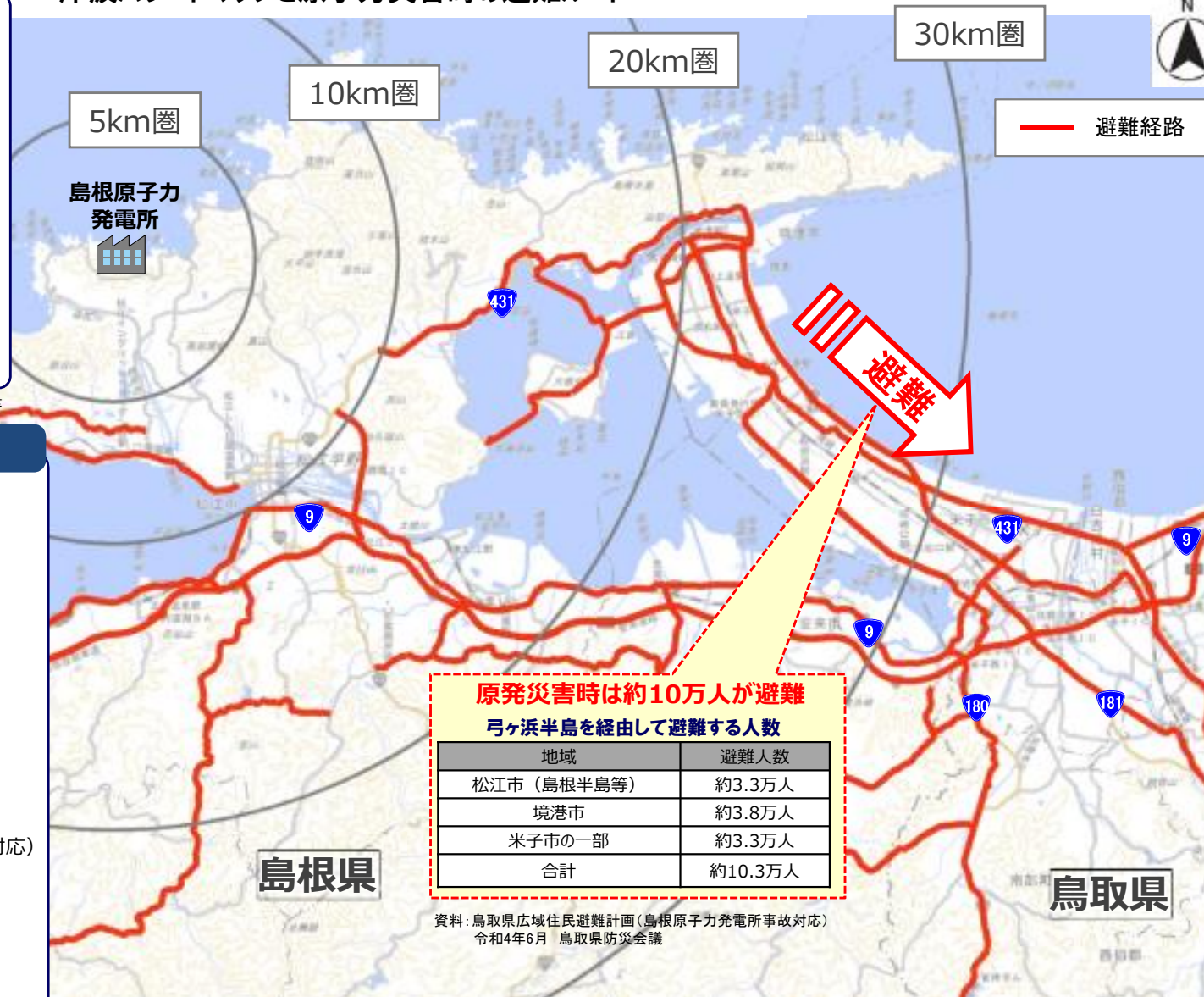
【島根県】

- R4：島根県広域避難計画

【内閣官房】

- H30：国土強靱化基本計画
- H30：原子力災害対策指針等の改正

< 津波ハザードマップと原子力災害時の避難ルート >

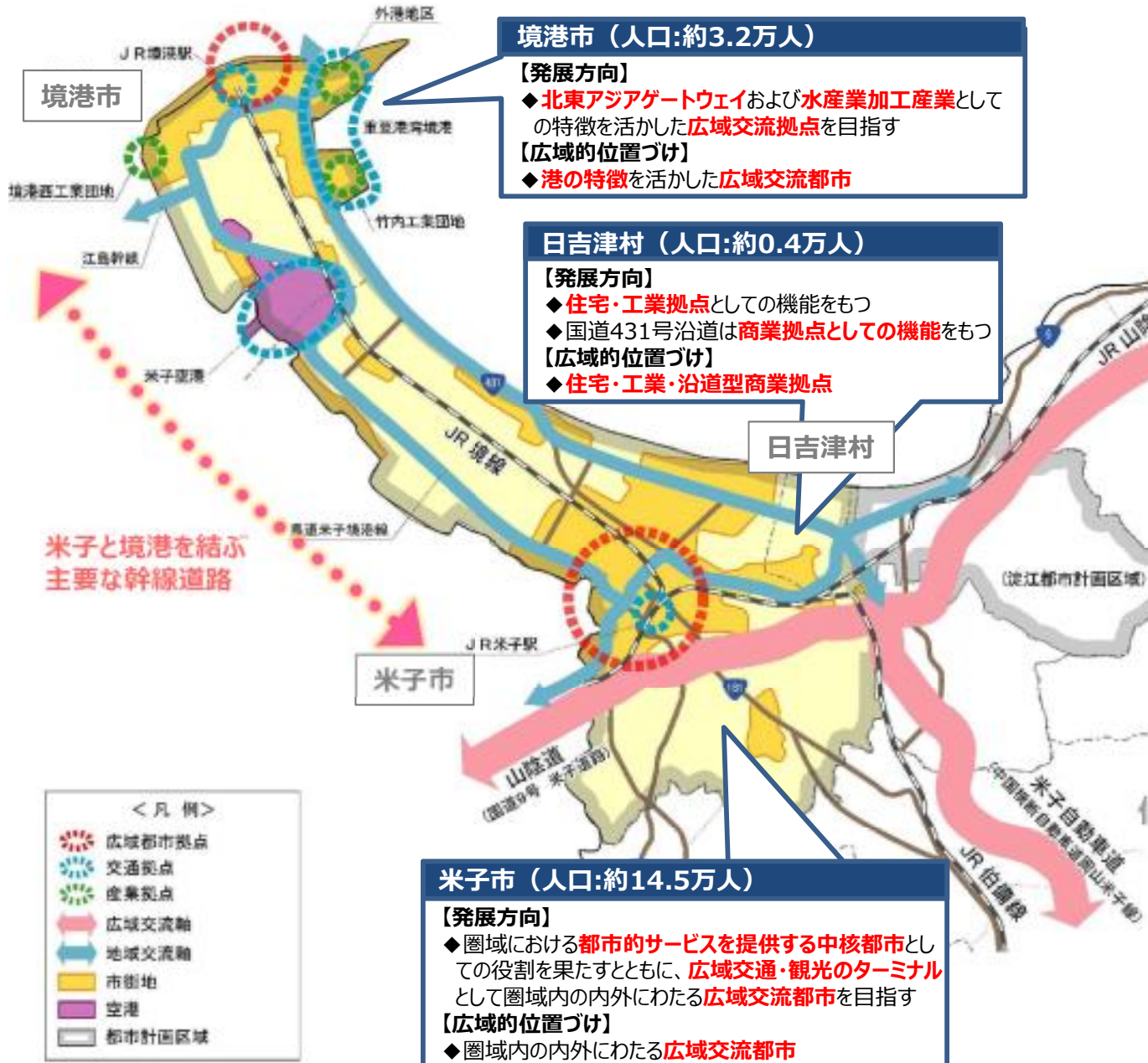


3. 地域状況の変化 < ⑩地域の将来像 >

13

- 米子市は圏域内の都市的サービスの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。

【米子境港都市計画区域マスタープラン（H27.3）】 ※人口の資料は住民基本台帳（令和5年8月）



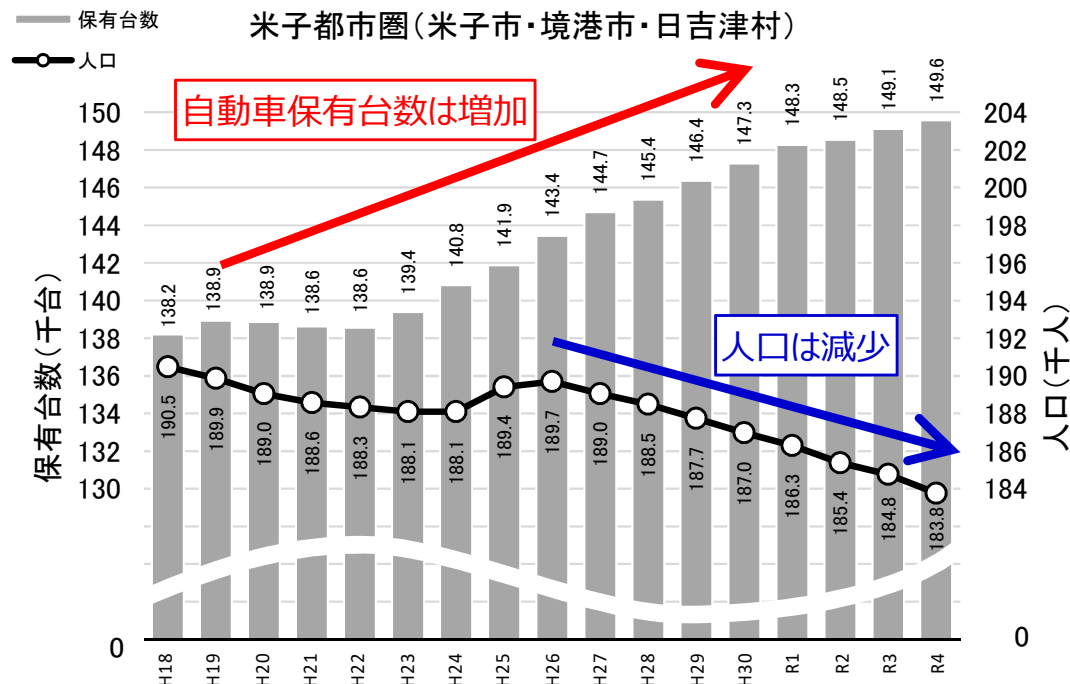
【地域の将来像】

分野	地域の将来像
産業・物流	○次世代産業の成長による県経済の持続的発展と商圏拡大（R2.3 鳥取県令和新時代創世戦略） ○新たな企業誘致の促進、企業立地条件向上を図るための高規格道路の検討（R1.6 米子市都市計画マスタープラン） ○北東アジアの玄関口機能を果たす境港の整備（H29.9 境港市総合戦略）
観光	○豊かな観光資源を活かした戦略的観光立件（R2.3 鳥取県令和新時代創世戦略） ○広域連携による観光ルートの確立（R1.6 米子市都市計画マスタープラン） ○交通インフラ、温泉資源、自然環境を活かした観光振興（R1.6 米子市都市計画マスタープラン）
防災	○強靱な防災基盤の構築（R2.3 鳥取県令和新時代創世戦略） ○災害に強い市街地の形成・避難路の確保（R1.6 米子市都市計画マスタープラン） ○地域交通ネットワークの維持（H31.3鳥取県国土強靱化地域計画） ○交通物流のミッシングリンクの解消（H31.3 鳥取県国土強靱化地域計画）
円滑化	○高規格幹線道路等の機能強化（H28.3 第3次米子市総合計画） ○市街地における慢性的な交通渋滞の解消（H27.3 米子境港都市計画区域マスタープラン） ○快適に移動できる交通環境の整備（H19.3 日吉津村都市計画マスタープラン） ○都市間連絡道路の整備促進（H16.3 米子市都市計画マスタープラン）
まちづくり	○夢みなとタワー周辺地区の魅力向上（H29.9 境港市総合戦略） ○米子駅及び周辺の賑わい創出（H28.10 米子がいな創生総合戦略） ○国道431号沿線の商業エリアとした地域振興（H28.6 第6次日吉津村総合計画） ○拠点間の連携強化（H28.3 第3次米子市総合計画）

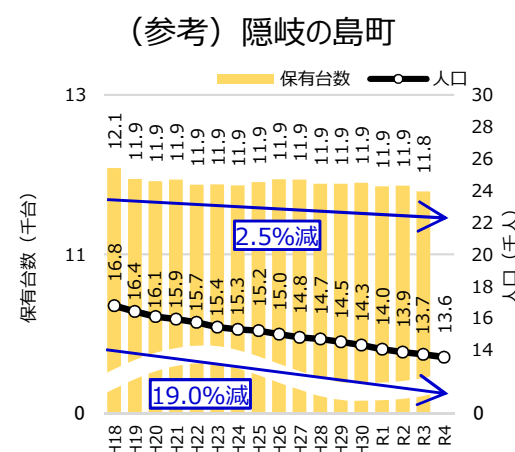
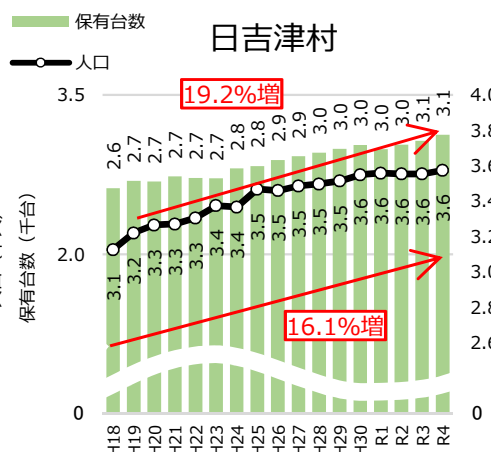
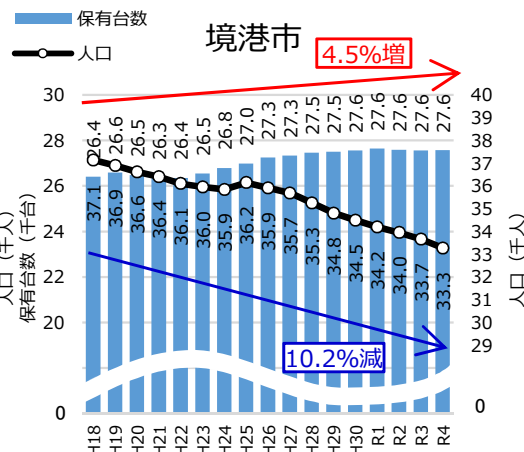
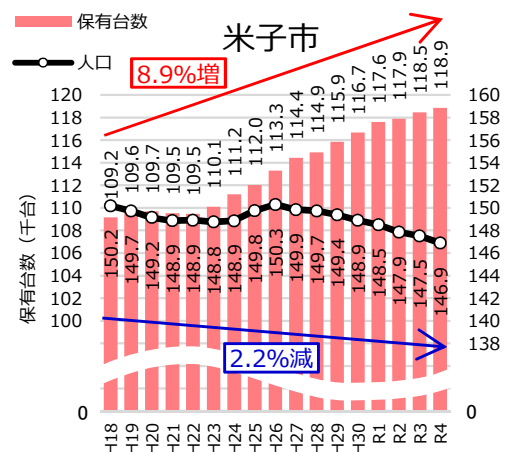
4. 交通状況の変化 <①自動車保有台数>

14

- 米子都市圏（米子市・境港市・日吉津村）では、人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は増加傾向にある。
- 隠岐の島町の人口も減少傾向にあり、自動車保有台数もやや減少している。



<各市町の状況>



資料: 人口: 住民基本台帳

自動車保有台数: 鳥取県勢要覧、島根県統計書(隠岐の島R3のみ島根県市町村別情報(運輸))

※隠岐の島町の令和4年はデータなし

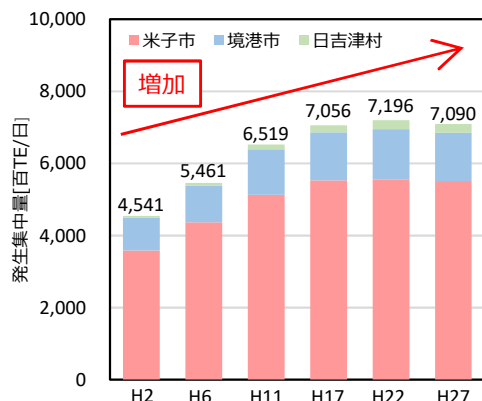
4. 交通状況の変化 <②発生集中交通量・OD交通量>

15

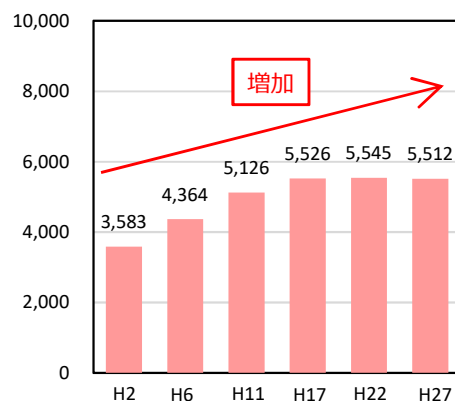
■ 米子都市圏の自動車交通需要（発生集中量）や、米子都市圏の市村間を移動する交通量は増加している。

<米子都市圏の発生集中交通量の推移>

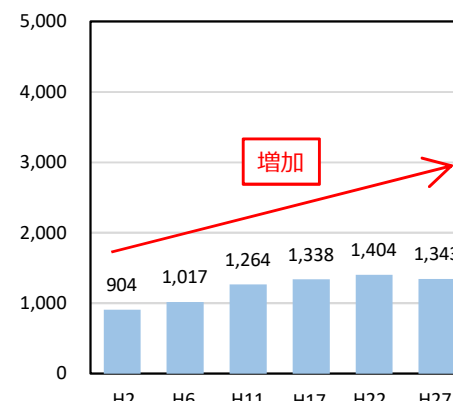
【米子都市圏】



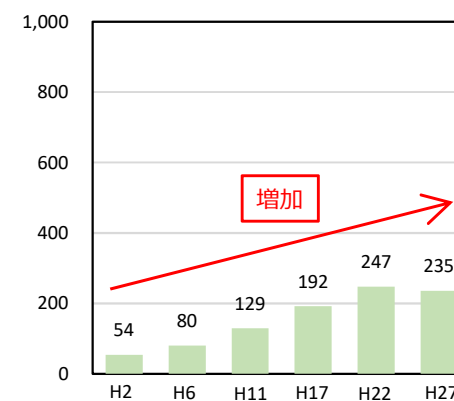
【米子市】



【境港市】

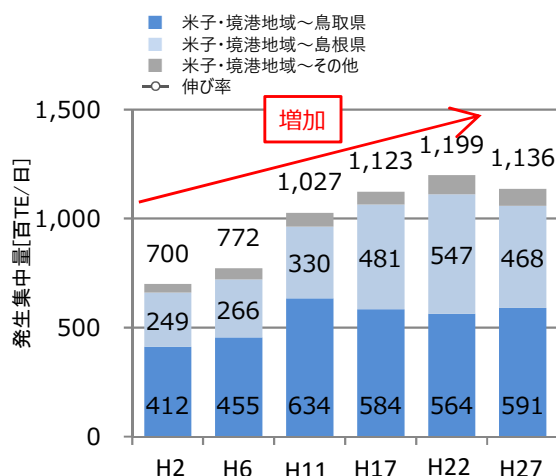


【日吉津村】

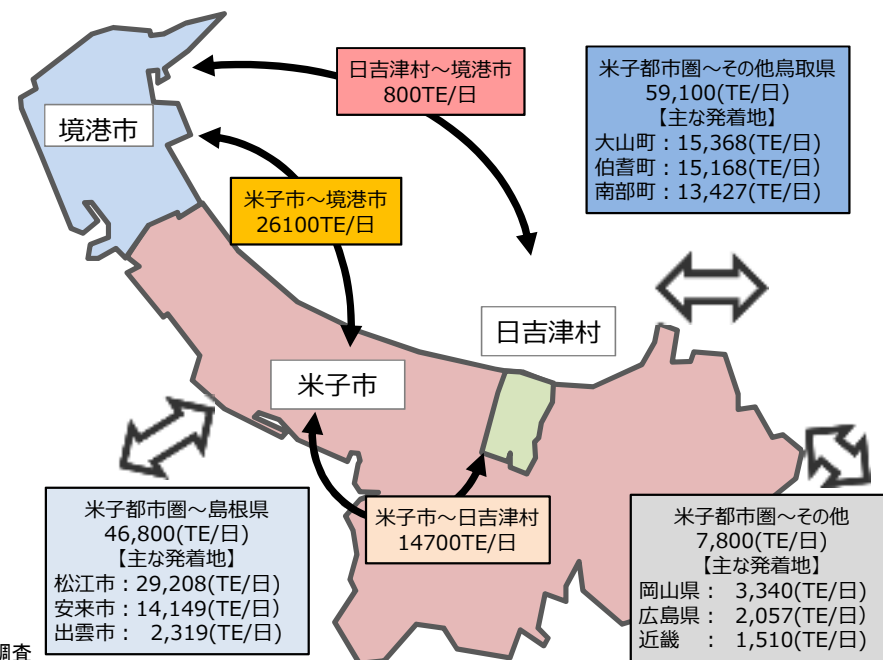
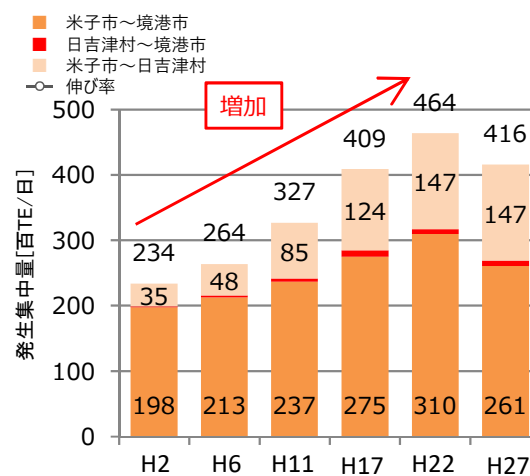


<OD交通量の推移>

【米子都市圏～他地域間のOD交通量】



【米子都市圏内の市町間のOD交通量】

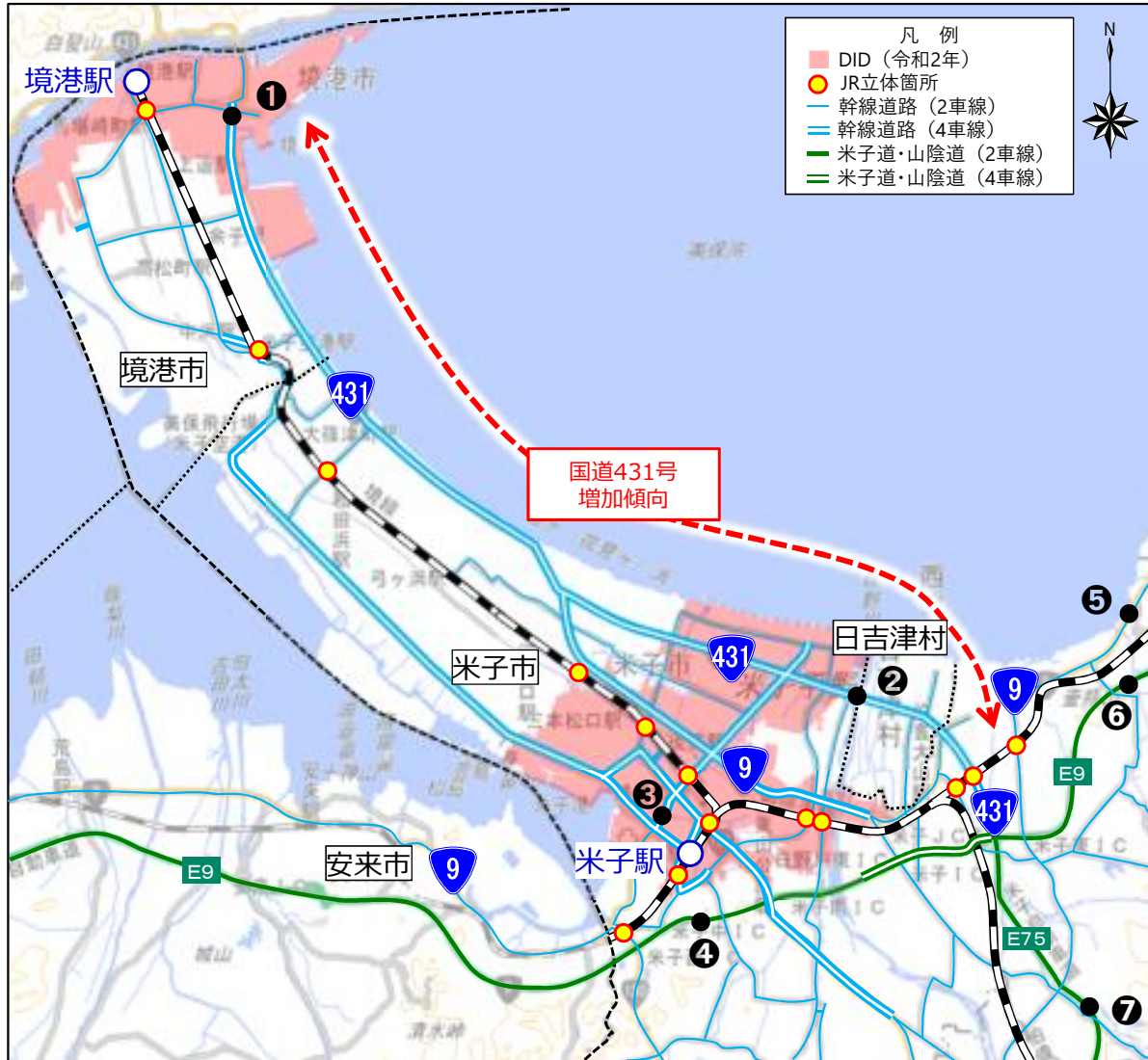


資料: 全国道路・街路交通情勢調査

4. 交通状況の変化 <③交通量・混雑度>

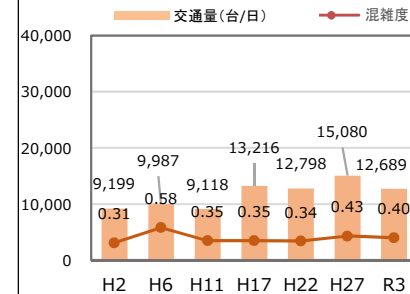
16

- 国道431号の交通量は増加傾向であり、特に皆生付近は約3.9万台/日で混雑度も高い(2.20)。

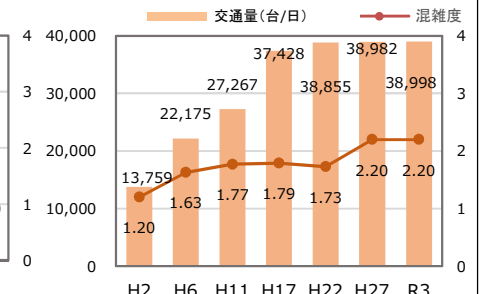


【国道431号】

①境港市上道町 (A断面)

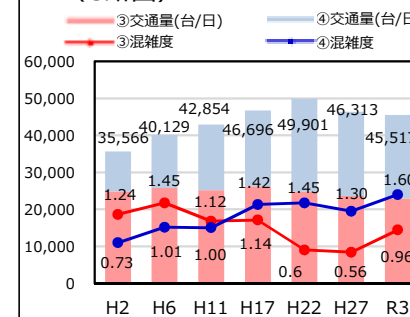


②米子市皆生 (B断面)

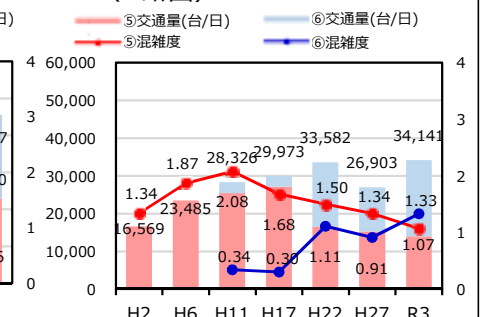


【国道9号+米子道路】

③米子市加茂町 + ④米子道路 (C断面)

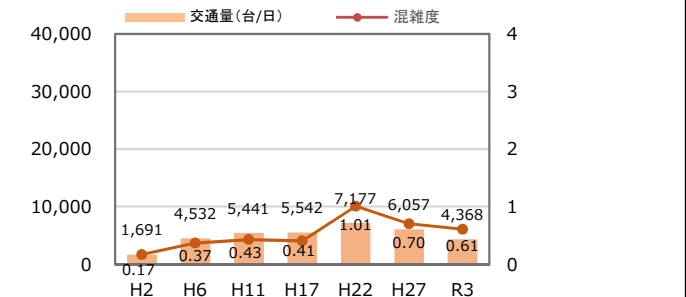


⑤米子市淀江町 + ⑥米子道路 (D断面)



【米子自動車道】

⑦米子自動車道 (溝口IC~大山SIC) (E断面)



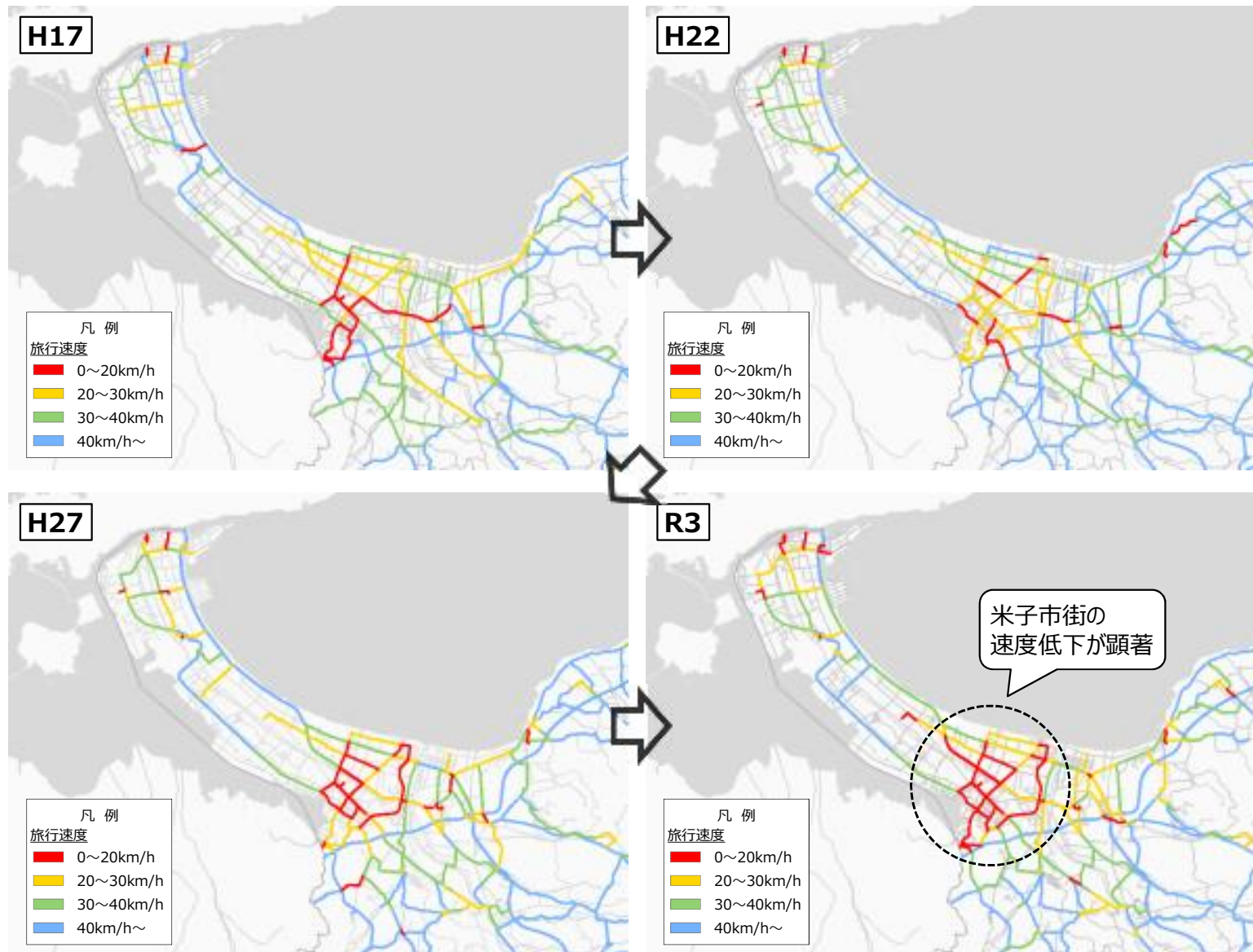
資料：全国道路・街路交通情勢調査

4. 交通状況の変化 <④旅行速度>

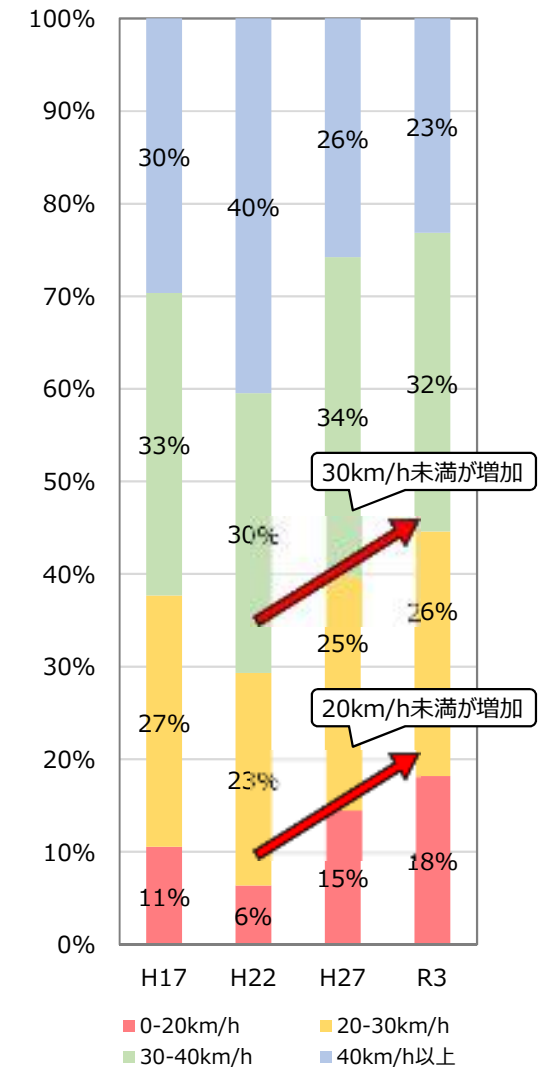
17

- 平成17年から令和3年にかけて、米子市街を中心に旅行速度は低下傾向にある。
- 米子・境港地域の速度帯別延長割合は、20km/h以下、30km/h以下の区間が増加している。

米子・境港地域の速度状況の変化



速度帯別延長割合



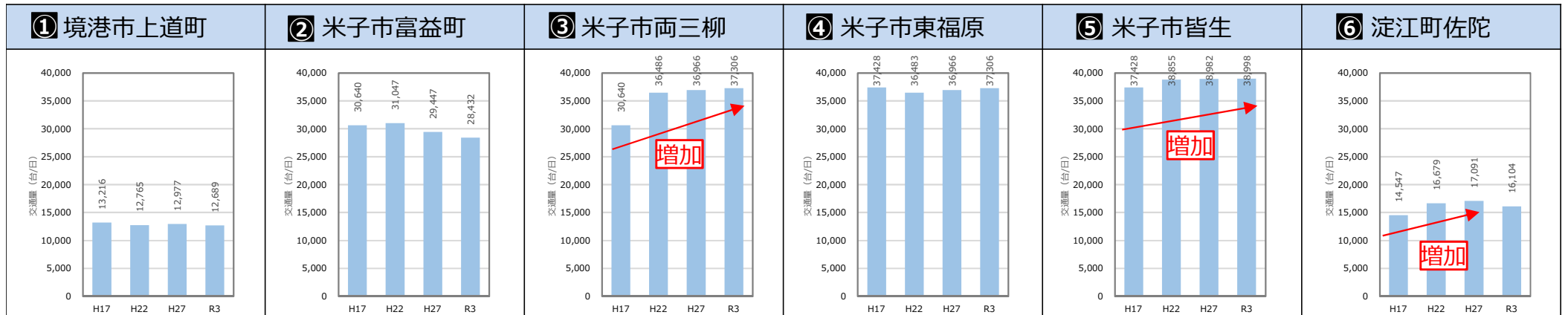
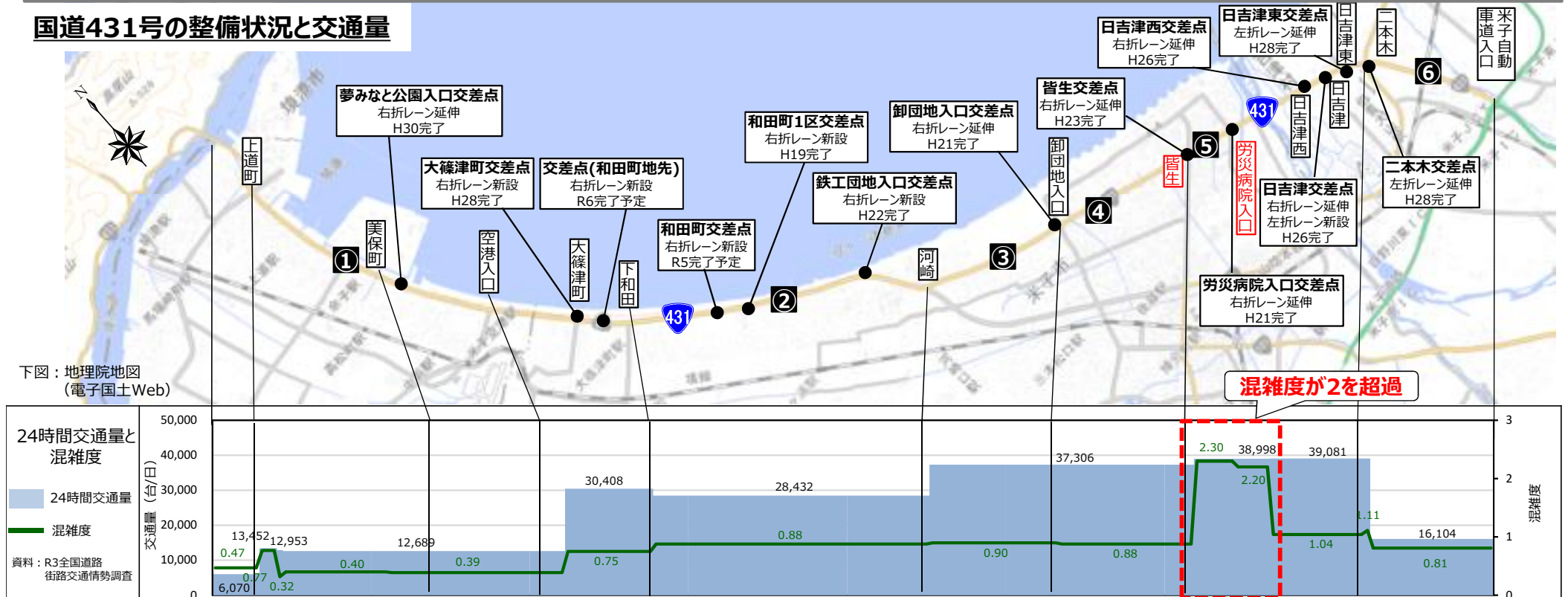
資料：各年全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度（上下平均）

資料：各年全国道路・街路交通情勢調査対象区間
混雑時旅行速度（上下平均）自動車専用道路を除く
米子市、境港市、日吉津村を対象として集計

4. 交通状況の変化<⑤平成18年度以降 並行現道の整備状況> 18

- 国道431号の交通量は約6,000台から約40,000台であり、米子市両三柳付近、皆生付近、淀江付近では、平成17年から交通量が増加している。皆生交差点～二本木交差点間の混雑度が高く、特に皆生交差点～労災病院入口交差点付近は混雑度は最大2.30と交通容量を大幅に超過している。
- 国道431号では主要な交差点において、付加車線（右折レーン・左折レーン）の延伸を実施している。

国道431号の整備状況と交通量



項目		社会情勢の変化
地域状況の変化	①道路ネットワーク	■ 中国地方及び米子都市圏周辺では、平成18年以降、高規格道路ネットワークの整備が進む。
	②人口・DID	■ 米子都市圏の <u>総人口</u> は、平成17年をピークに <u>減少</u> 。 <u>DID面積</u> は <u>拡大</u> の傾向。出生率は高い。
	③商業	■ 年間商品販売額は横ばいであるが、大規模商業施設の <u>新規立地</u> が続き、店舗数は <u>増加</u> 傾向。
	④工業・新規企業	■ 多くの工業団地が立地し、分譲率は <u>増加</u> 傾向。 <u>新規企業</u> も進出している状況。 ■ 製造品出荷額は平成25年以降は <u>増加</u> 傾向。
	⑤周辺の開発計画	■ 平成18年度以降、商業施設や工業団地の <u>進出</u> 、米子駅南北自由通路整備等の開発計画が実施済み。 ■ 現在の開発計画は複数実施されており、 <u>境港の漁港関連の開発計画</u> 等を中心に実施されている。
	⑥境港	■ 重要港湾境港は重要港湾（H22）、日本海側拠点港（H23）に指定され、拠点としての <u>重要性</u> が高まる。 ■ <u>ガントリークレーン2号機</u> の供用や、 <u>高度衛生管理型市場の整備</u> など、 <u>機能強化</u> が進む。 ■ <u>コンテナ取扱量</u> は <u>増加</u> 傾向。 <u>水揚量</u> は全国順位において <u>上位</u> を維持。 ■ 一方、高速道路にまでの所要時間は、他の日本海側港湾と比べて <u>最も所要時間が長い</u> 。
	⑦米子鬼太郎空港	■ コロナ禍以前は山陰における国際線の玄関口として機能。 <u>国際線の定期便が順次再開</u> 。
	⑧インバウンド・広域観光	■ コロナ禍以前はクルーズ船の寄港により訪日外国人数が <u>増加</u> 。寄港が順次再開。 ■ 主要観光地の入込客数は <u>回復傾向</u> 。
	⑨防災	■ 近年、 <u>津波ハザードマップ</u> や <u>国土強靱化地域計画</u> が作成され、 <u>防災意識</u> が高まっている。 ■ <u>島根原子力発電所</u> の避難地域（30km圏内）にあり、 <u>広域住民避難計画</u> が平成30年に策定。
	⑩地域の将来像	■ 米子市は <u>都市的サービスの中核</u> とした広域交流都市、境港市は <u>アジアゲートウェイ</u> 及び <u>境港</u> を活かした広域交流都市、日吉津村は <u>住宅・工業・沿道型商業の拠点機能</u> を目指している。
交通状況の変化	①自動車保有台数	■ 人口は減少傾向にあるが、 <u>自動車保有台数は増加</u> 傾向にある。
	②発生集中交通量・OD交通量	■ 自動車の発生集中量や米子都市圏の市村間を移動する交通量は <u>増加傾向</u> にある。
	③交通量・混雑度	■ 国道431号の交通量は <u>増加傾向</u> にあり、特に皆生付近は約3.9万台/日で混雑度も高い。
	④旅行速度	■ 米子市街を中心に <u>速度低下傾向</u> にあり、20km/h未満の区間延長も増加傾向にある。
	⑤平成18年度以降並行現道の整備状況	■ 主要な交差点において <u>付加車線（右折レーン・左折レーン）の延伸</u> が実施されている。 ■ 交通量は増加傾向にあり、皆生付近では <u>混雑度が2.0を超過</u> している。

地域・交通課題について

1. 地域の課題
2. 交通の課題
3. 現状の整理
4. 課題の整理

令和6年3月25日

1. 地域の課題

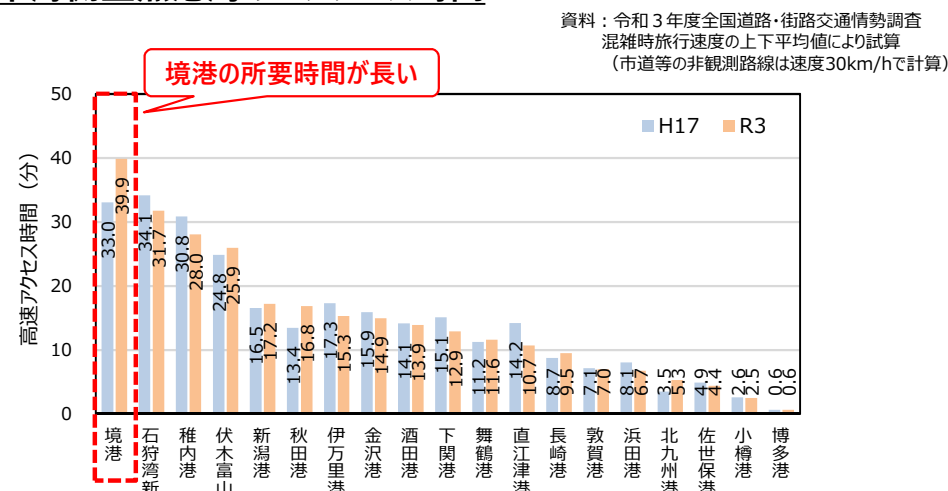
(1) 境港の物流拠点性に関する課題

- 境港は、国際物流ターミナル整備やふ頭再編改良事業など機能強化が進められており、貨物取扱量も増加している。
- 工業団地の企業進出も増加しており、物流拠点としての重要性が高まっている。
- しかし、境港にアクセスする国道431号は、H31年に重要物流道路に指定されているものの、高速ICまでのアクセス時間は30分以上を要しており、日本海側重点港湾の中で最も劣っており、過去16年で改善されていない状況。

境港の拠点性の高まり



日本海側重点港湾のICアクセス時間



- ・港湾～高速ICのアクセス時間は日本海側重点港湾で最下位
- ・H17～R3の16年間、所要時間に変化はなく、改善されていない

- ・高速ICまでのアクセスとして、米子市内の人口集中地区を通過する必要があるため、渋滞等の影響を受けやすく陸送効率等が悪い。
- ・特に連休中などは観光客等の車により国道431号を中心に混雑し、米子市内の渋滞により所要時間が長くなり、輸送頻度が落ちる。
(R5.11境港管理組合ヒアリング結果より)

地域の声



- ・近くのIC～港までの所要時間は全国でも境港はワーストです。中海圏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。
(R3アンケート調査：境港市40代 結果より)

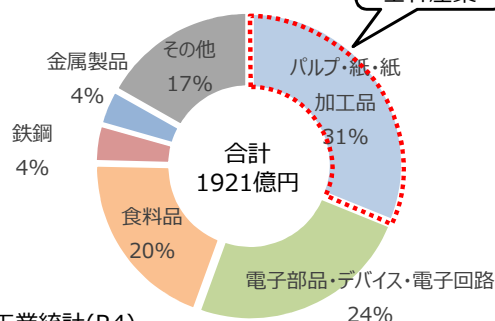
・境港の整備等により貨物の取扱量は増加傾向

1. 地域の課題

(1) 境港の物流拠点性に関する課題

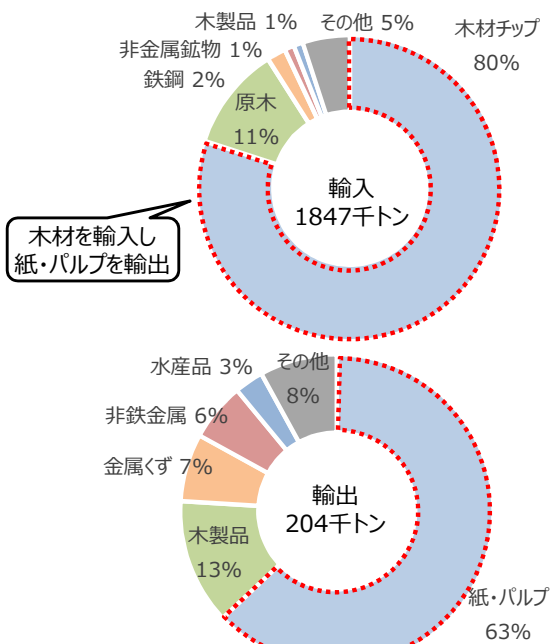
- 米子市における製造品出荷額や境港における品目別貨物量より、「製紙」が地域の基幹産業である。
- 国道431号では、トラックによる搬送が頻繁に行われており、米子・境港間に高規格道路が整備されることにより、交通事故の防止や渋滞の緩和、ドライバーの長時間労働の削減等に繋がり、地元経済界として臨む声大きい。
- 企業は品質向上等で努力しているが、物流は自助努力だけでは解決が難しく、納期や価格で他地域と競争するためにも高規格道路は必要不可欠である。

米子市の製造品出荷額内訳



資料：工業統計(R4)

境港の品目別貨物量



資料：境港港湾統計年報、H29貨物明細より作成

搬出入の状況



地域の声



1. 地域の課題

(2) 境港の水産物に関する課題

- 境漁港は我が国有数の漁獲量を誇り、水産業の振興上特に重要な漁港として特定第3種漁港に指定されており、**高度衛生管理型漁港・市場が令和7年に完成が予定されているなど機能強化が進められている。**
- 境漁港で水揚げされる鮮魚の約8割以上はトラックで県外へ出荷されているが、**境漁港から米子ICの旅行速度は低い。**
- 渋滞発生時には配送の遅れや停車・発車の連続による荷傷みが発生し、**鮮度保持等効率的な輸送が阻害されている状況にある。**

水産物の出荷ルート



地域の声



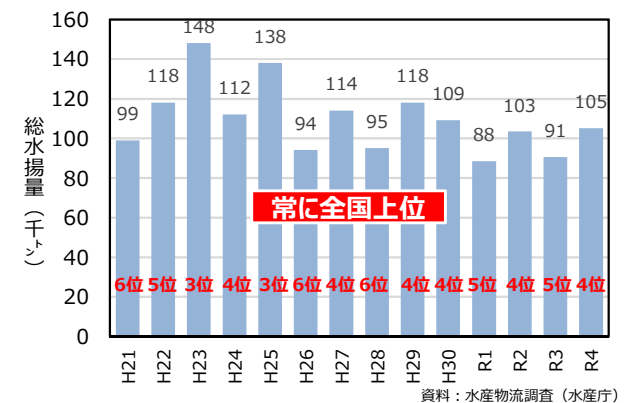
- 冷凍食品の需要が高まっており、事業を拡大したいが**トラックの乗務員が不足**。
渋滞時は通常時より**20分程度の遅れ**が発生し**効率的な輸送の妨げ**となっている。
- 国道431号は生活道路でもあるため、**高規格道路の整備により業務利用の車両が分離**されると、輸送業務がより効率的に行えるようになり、ドライバーの**拘束時間も短くなる**。
(R1.12企業ヒアリング結果より)
- 山陰道、中国道により全国輸送しているが**境港から米子ICまでのR431の旅行速度が低く**、渋滞による**輸送時間の遅れ**が発生している。
- 生マグロ、イワシも**県外からの需要が多く**、買い付け業者も多数いる。**輸送時間遅れはイメージダウン**。
(R5.11企業ヒアリング結果より)

全国主要漁港水揚げ量(R4)

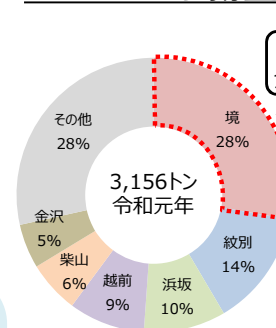
順位	港	水揚げ量(トン)
1	銚子	237,028
2	釧路	172,552
3	焼津	118,474
4	境港	104,948
5	石巻	103,426
6	長崎	98,603
7	松浦	84,710
8	枕崎	73,210
9	福岡	58,058
10	気仙沼	45,968

資料：鳥取県パンフレット「さかいみなと(R4)」

境港の水揚量と全国順位

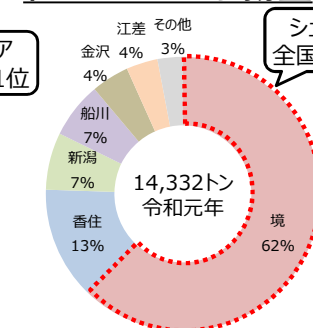


ずわいがに水揚量



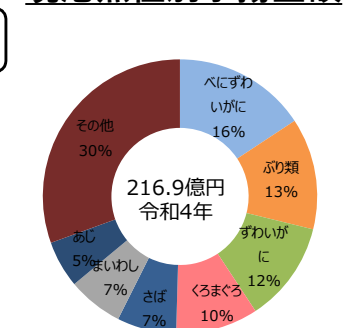
資料：水産物流通調査
漁港別品目別上場水揚げ量・卸売価格（R1）

紅ずわいがに水揚量



資料：水産物流通調査
漁港別品目別上場水揚げ量・卸売価格（R1）

境港魚種別水揚げ金額



資料：鳥取県パンフレット「さかいみなと(R4)」



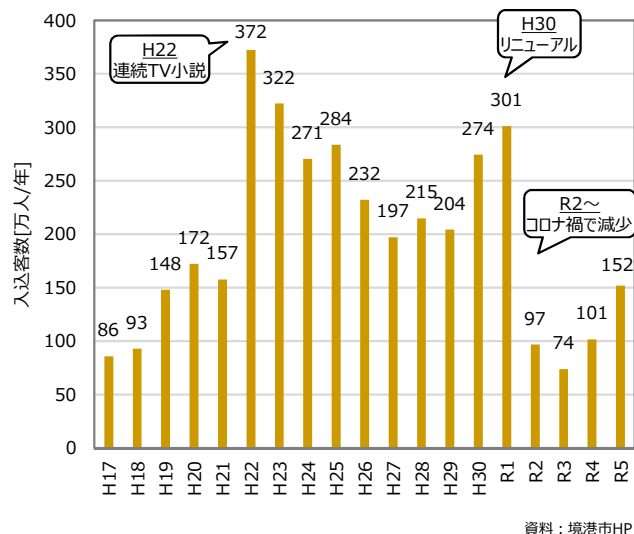
資料：鳥取県パンフレット「さかいみなと(H30)」

1. 地域の課題

(3) 広域観光に関する課題

- 米子・境港地域は水木しげるロードなど観光地として高いポテンシャルを持っている。
- 大阪や広島などからツアーが組まれており、出雲大社や松江城など鳥根県の観光地と組み合わせた周遊観光が盛ん。
- 一方で、境港エリアは高速ICからの移動時間が長く、観光シーズンには混雑が発生している状況である。

水木しげるロード入込客数



観光ツアーの事例



地域の声①



- ・山陰道の整備により、ツアー客・ツアー数ともに4割程度増加した。水木しげるロードの整備もあり、鳥取県西部地域の知名度が向上。
- ・日本海の家産物といえば境港と考えている。冬季はカニツアーが人気であり、近隣の観光地を周遊している。
- ・高規格道路が整備されると観光地滞在時間を延ばすことができ、参加者の満足度向上につながる。
- ・年配の方は滞在先でゆっくり過ごしたい意向がある。
- ・所要時間が短縮され日没前に宿に到着できると印象がよい。
(R1.12企業ヒアリング結果より)

- ・周遊は自家用車やバスツアーが中心となっているが、繁忙期に渋滞が発生している。
- ・境港から山陰道までつながれば、定時制が確保され、観光地としての価値が上がる。
(R5.11境港市観光協会ヒアリング結果より)

地域の声②



- ・国際空港、クルーズ船寄港は、境港の強みであるが、他の地域と比べ道路網や公共交通が劣っており、他の国や地域へ観光客が流れる懸念がある。
(R5.11境港市観光協会ヒアリング結果より)
- ・大型客船で4,000人が寄港する際はオプションツアーだけで100台以上のバスが発着するため各地で渋滞する。
- ・国道431号が渋滞した際に逃げ道となるような幅員の広い道路がないのが課題。
- ・現在は鳥取県中部までが圏域だが、境港から高規格道路があれば鳥取砂丘まで行けるようになり圏域が拡大する。
(境港市観光協会ヒアリング結果より)

1. 地域の課題

(4) 境港の防災に関する課題

- 米子・境港地域は災害への備えを強化し、ハザードマップや国土強靱化計画等を策定している。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。
- 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。
- 安全安心な暮らしを確保するために、災害時の避難や緊急物資輸送を支える信頼性の高いネットワークが必要。

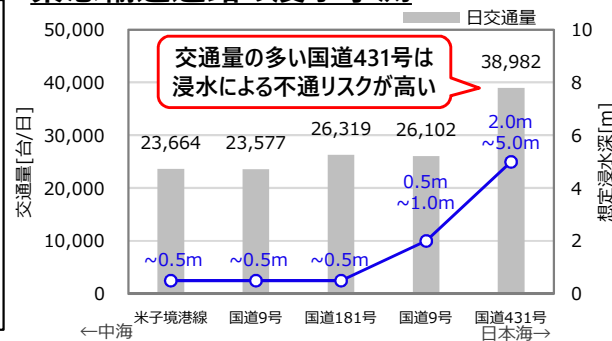
津波・洪水浸水想定区域と緊急輸送道路



液状化危険度予測



緊急輸送道路の浸水予測



鳥取西部地震の液状化被害状況 (平成12年10月)

写真 竹内工業団地（境港市）



1. 地域の課題

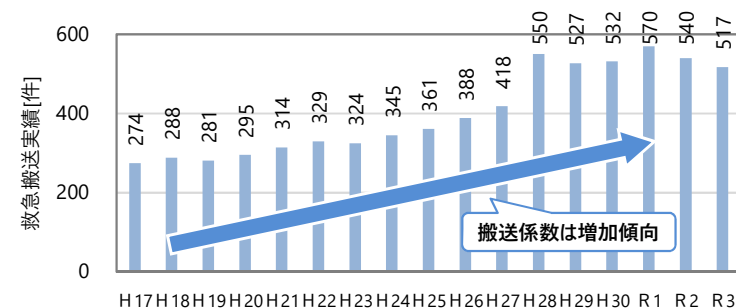
(5) 境港の医療に関する課題

- 米子・境港地域での**第三次救急医療機関**への救急搬送先は、**米子市内にある鳥取大学附属病院のみ**。
- **搬送件数は年々増加**しているが、所要時間は30分以上と長く、交通状況や時間帯によっては40分以上を要することもある。
- また、境港市内には産科を扱う病院・医院がないため、周産期の**突発的な事態に対する不安の声**も聞かれる。

医療機関の分布

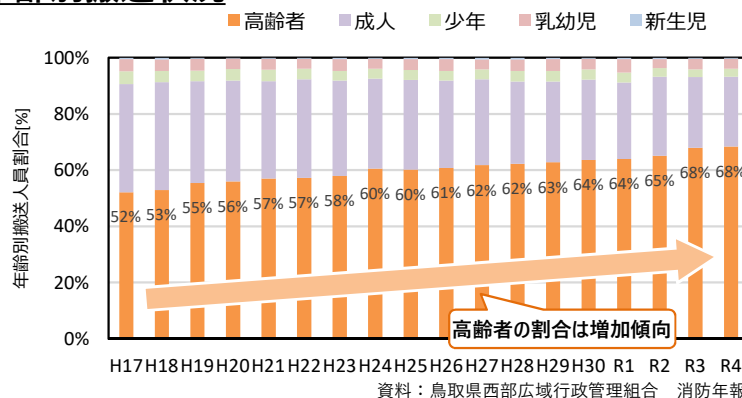


境港消防署→鳥取大学附属病院の搬送実績



年齢別搬送状況

資料：救急搬送実績表[西部広域行政管理組合]



地域の声

- ・救急患者と医師の接触時間の短さが救命率と深く関係している。
- ・ドクターカーを運用しているが、一般道は交差点も多く、ドクターカーの**平均走行速度が約30km/hと遅い**状況。
- ・搬送中も処置を行う救急車は、**揺れを極力抑える必要がある**。
(R2鳥取大学医学部附属病院ヒアリング結果より)
- ・高規格道路が早く出来てほしい。**妊婦の出産に間に合うかが心配**。産科のない街に暮らし、米子市内まで**時間が掛かり大変な思いをした**。
(R3アンケート調査：境港市40代 結果より)

- 国道431号は境港にアクセスする幹線道路であり、H31年に重要物流道路に指定されている。
- これまで、鳥取県や沿線自治体が連携して**主要交差点へ右折レーン・左折レーンの延伸や新設などの現道改良を行ってきた。**
- しかしながら、**皆生付近（二本木～卸売団地入口付近）**では依然として旅行速度が遅く、混雑度も高い状況。

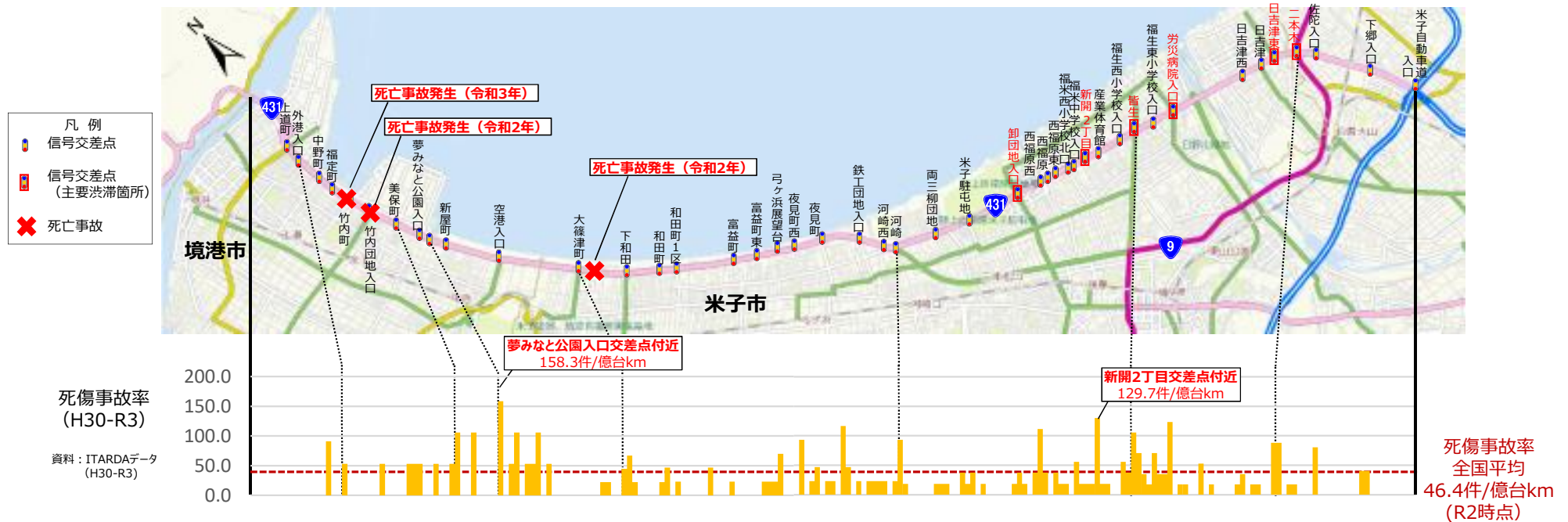


2. 交通の課題

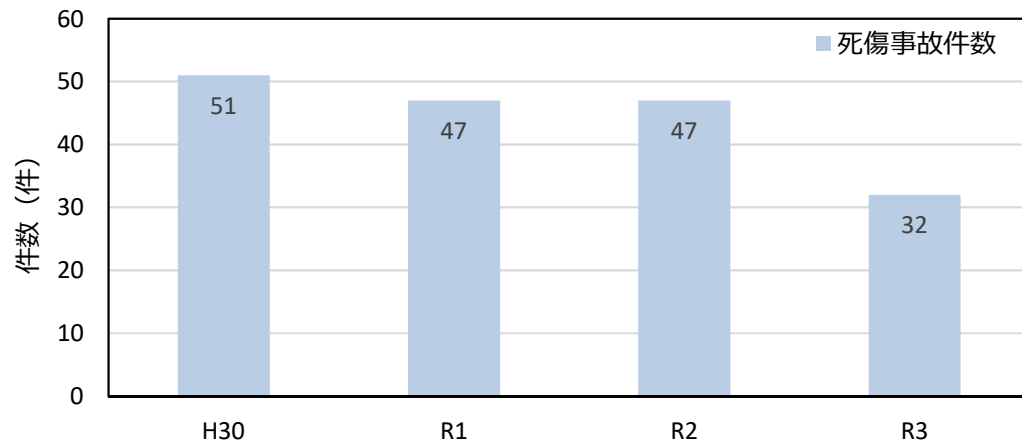
(6) 国道431号の交通課題

- 国道431号では過去4年間（H30～R3）で177件の死傷事故が発生しており、特に境港市の夢みなと公園入口交差点付近、米子市の皆生交差点付近で120件/億台キロを超過している。
- 事故類型は追突事故が全体の約6割を占め、県全体と比べて高い。

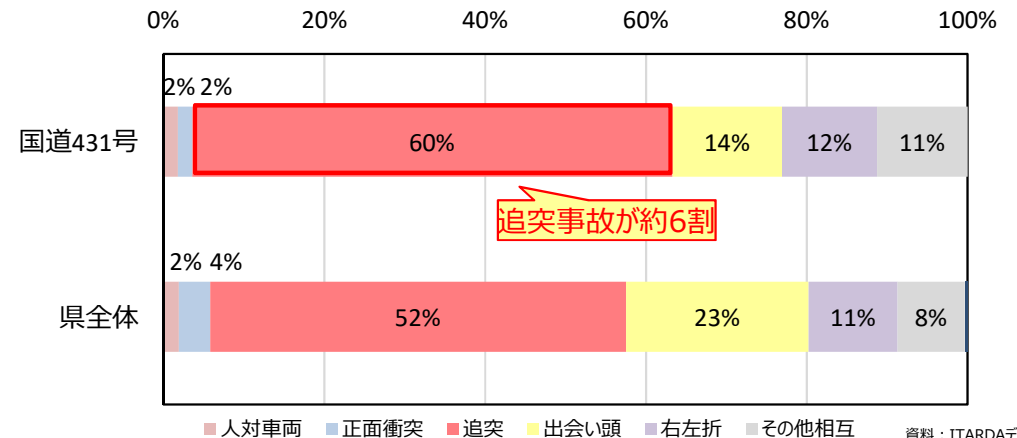
< 国道431号の死傷事故率 >



< 国道431号の死傷事故件数の推移 >



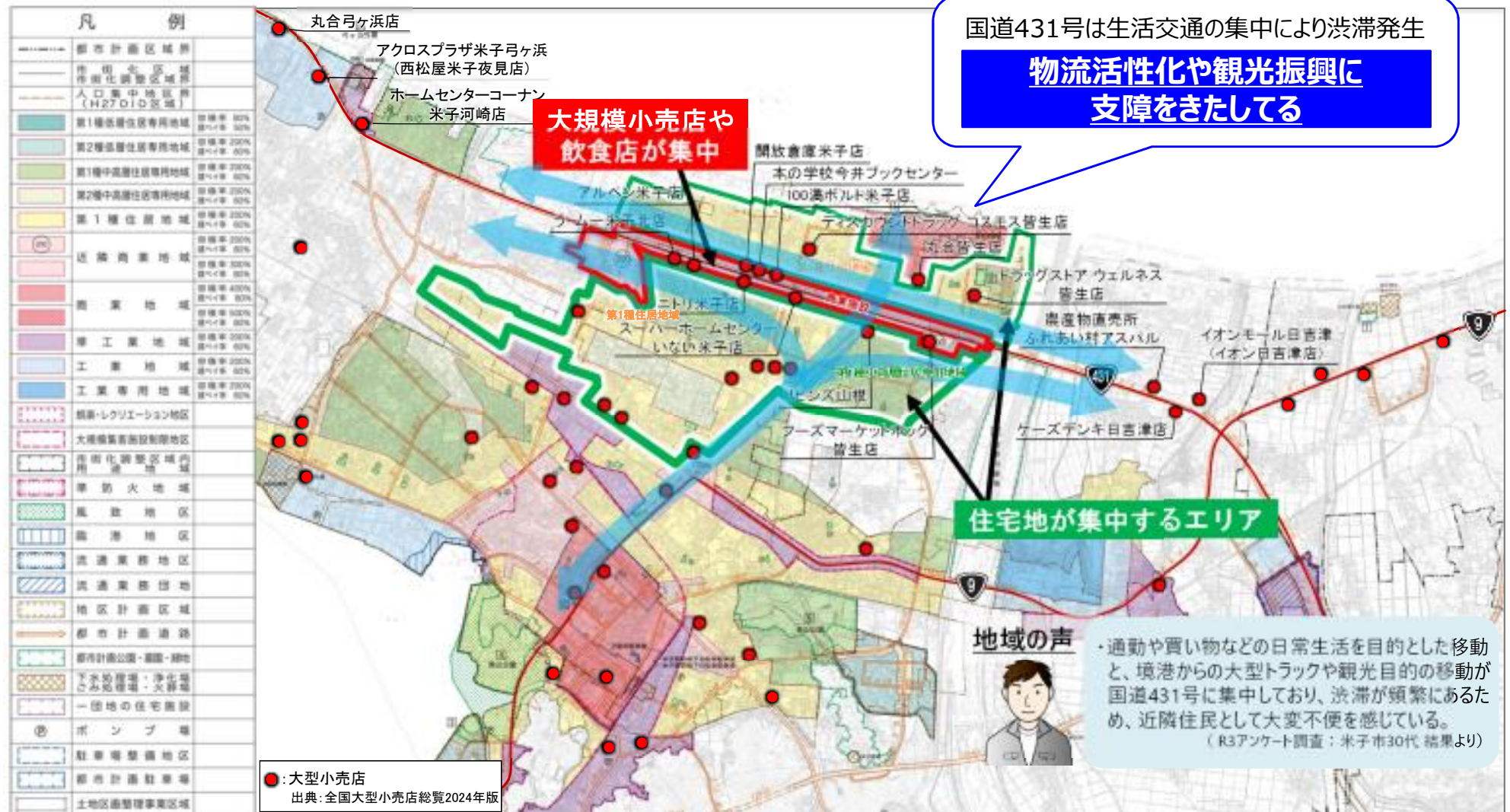
< 国道431号の事故類型 (4年間) >



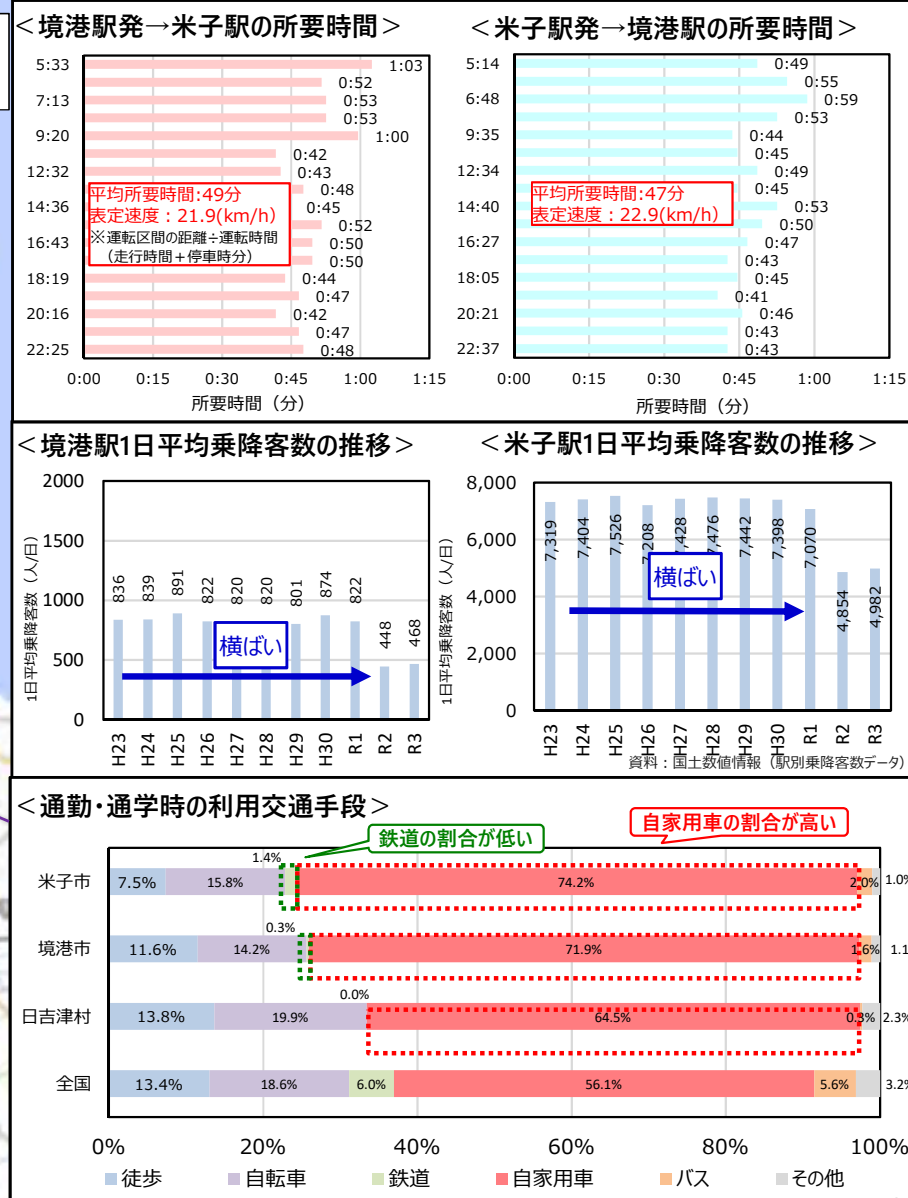
2. 交通の課題

(6) 国道431号の交通課題

- 国道431号は、**速度低下が顕著である労災病院入口～卸団地入口を中心に沿線に大規模小売店や飲食店が集中**している。
- また、周辺エリアは第1種中高層住居専用地域や第1種住居地域に指定されており、**住宅が集中するエリア**となっている。
- 国道431号は、**当該地域の生活交通を担う道路**となっていることから、**慢性的な渋滞が発生**している。
- このような状況から、国道431号の沿線地域において、**物流活性化や観光振興に支障をきたしている**。

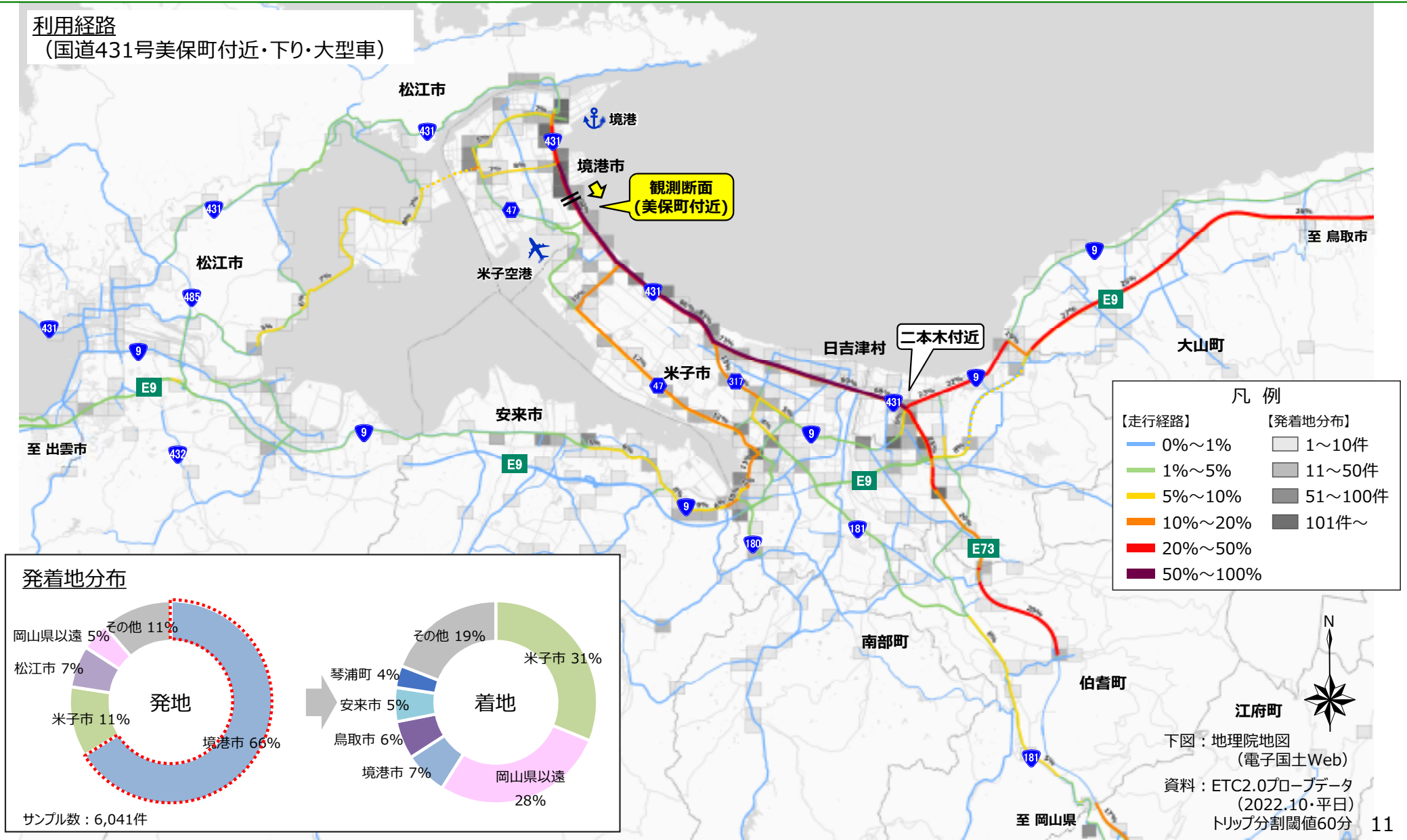


- 境港駅と米子駅を結ぶJR境線は、1時間1本程度と本数が少なく、停車駅が多く所要時間も長いため**速達性が低い**。
- 1日の平均乗降客数は横ばい。通勤通学時の利用交通手段は**自家用車の割合が高く、鉄道は1%程度と非常に低い**。
- 域内交通（鉄道）と高規格道路の連携・役割分担により、**持続可能な交通体系を構築していく必要がある**。



(8)参考:OD

- 国道431号の美保町付近を通過する大型車は、約7割が境港市を発地としている。
- 約7割が二本木付近まで国道431号を走行し、鳥取市方面や岡山県以遠へ向かっていることから、境港～米子以遠の通過交通が多く存在していることが確認でき、**生活交通との分離が課題である。**



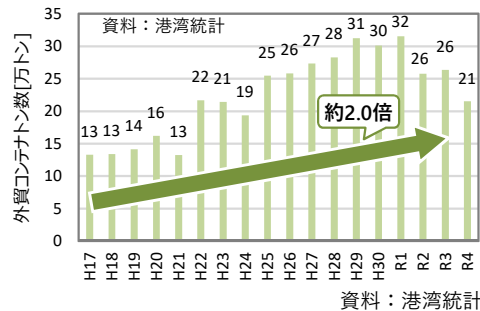
3. 現状の整理

現状の整理

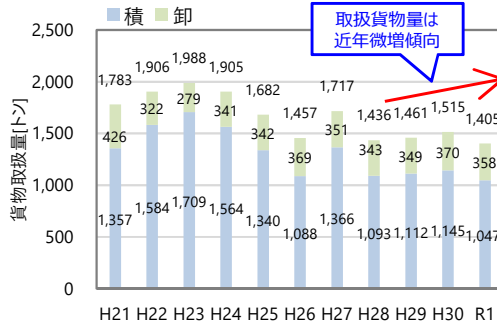
物流・産業

- ・ 境港や米子鬼太郎空港の貨物取扱量は増加傾向（コロナ前）
- ・ 境港の水揚げ量は、常に全国上位（R4は全国第4位）
- ・ 米子都市圏には多くの工業団地が立地しており、新規の企業進出も続いている
- ・ 大規模商業施設の新規立地が続き、店舗数は増加傾向。
- ・ H18からR4に、鳥取県西部地域に誘致した企業36件のうち、約8割の企業が山陰道以北に立地し、産業活動における弓浜半島のニーズが高まっている。
- ・ 今後、米子市内の製紙工場において、木質由来のエタノールプラントの設置計画があり、これに伴う研究者等専門人材の雇用も期待される。

■境港外貿コンテナ取扱量推移



■米子空港の取扱貨物量の推移



米子・境港地域は、
高いポテンシャルを
有しています！

地域

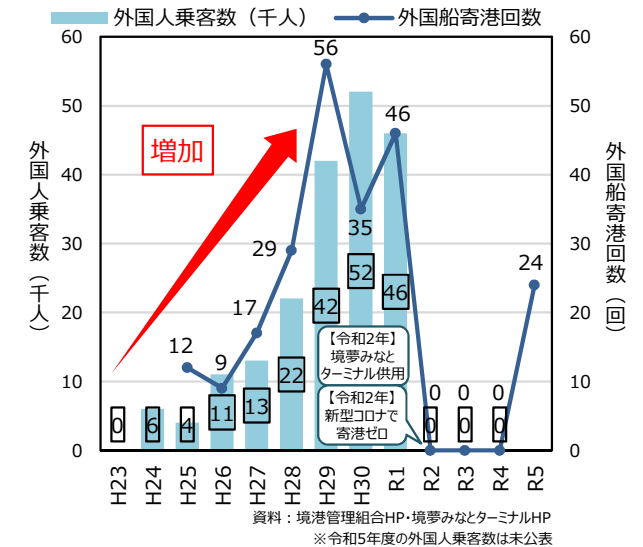
- ・ 米子・境港地域は、米子市・境港市・日吉津村の3市村で構成され、人口は約18万人
- ・ 米子・境港地域は、鳥取県面積の5%しかないが、鳥取県人口の1/3を占めている

観光

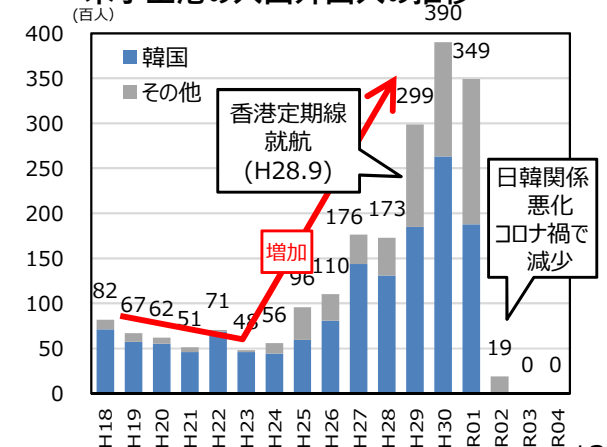
- ・ 境港へのクルーズ船寄港や米子鬼太郎空港への国際定期便就航により、入国外国人は増加傾向（コロナ前）
- ・ R5.3月に境港にクルーズ船「ウエステルダム」寄港
- ・ R5.10月から米子/ソウル(仁川)便再開
- ・ 水木しげるロードや大山など魅力的な観光施設・資源がある
- ・ 鳥取うみなみロードのナショナルサイクルルート指定に向けた機運



<外国人乗客数・外国船寄港回数>



<米子空港の入国外国人の推移>



課題の整理

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ンツアーは、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。

- 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

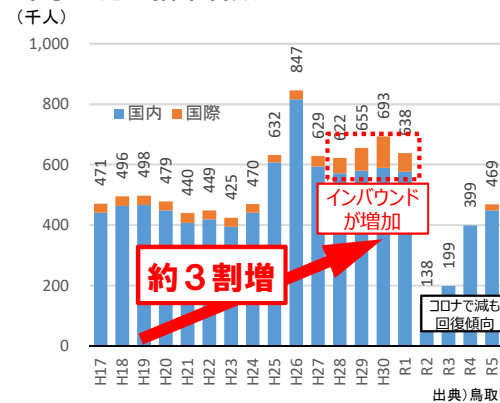
H29には61回寄港し、日本有数の寄港地となっている。境夢みなとターミナルの供用により、R2からは大型クルーズ船も寄港可能に。

境港 漁獲量

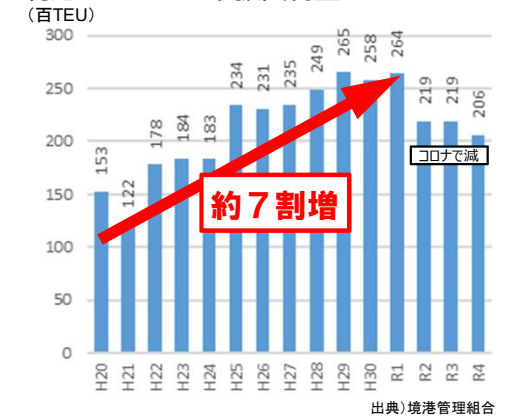
ズワイガニ漁獲量
日本一 *R4

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。

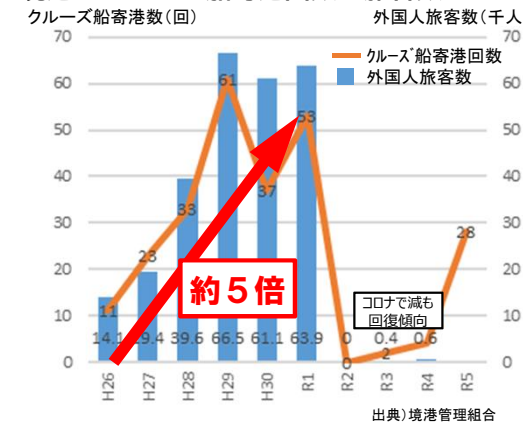
<米子空港の搭乗者数>



<境港のコンテナ取扱貨物量>



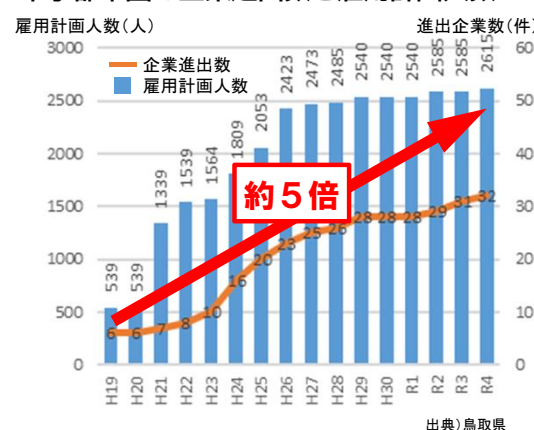
<境港のクルーズ船寄港回数・旅客数>



<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

- 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過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

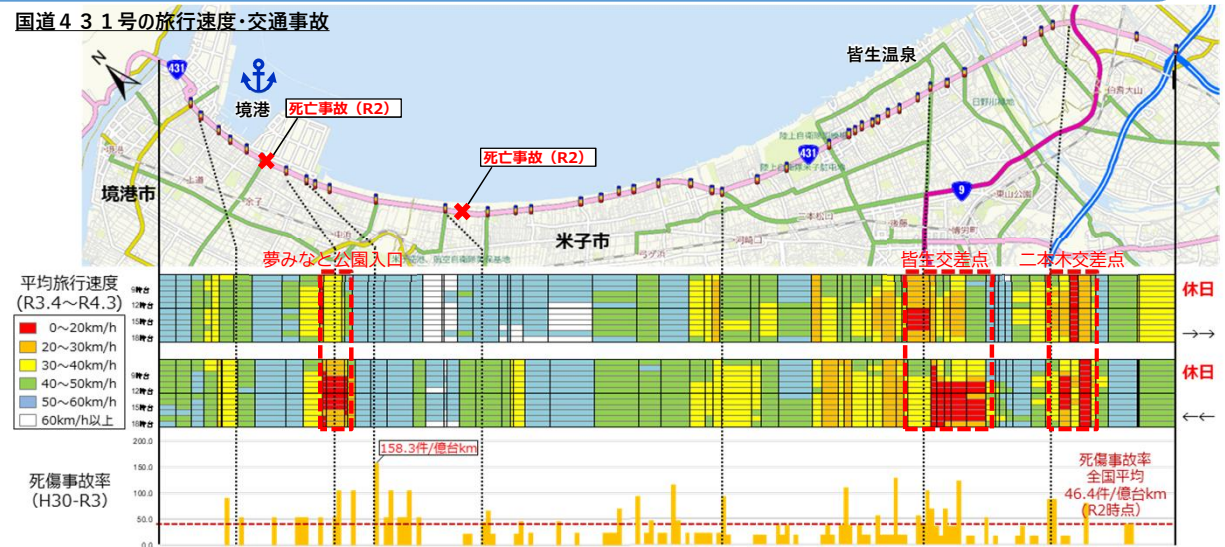
都市圏の旅行速度は、**米子市街を中心に低下**傾向。

地域安全 保障

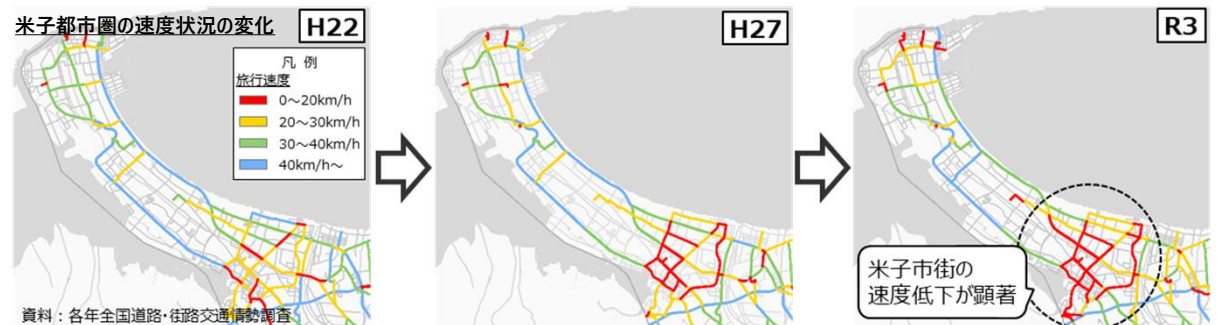
米子～境港間の国道431号は
ほぼ**全区間**が津波・洪水浸水想定区域

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。

国道431号の旅行速度・交通事故



米子都市圏の速度状況の変化



津波・洪水浸水想定区域と緊急輸送道路



液状化危険度予測



＜津波ハザードマップと原子力災害時の避難ルート＞

