

計画段階評価について
中国横断自動車道 岡山米子線
(米子～境港)
第1回 説明資料
令和7年6月13日
国土交通省 中国地方整備局

目次

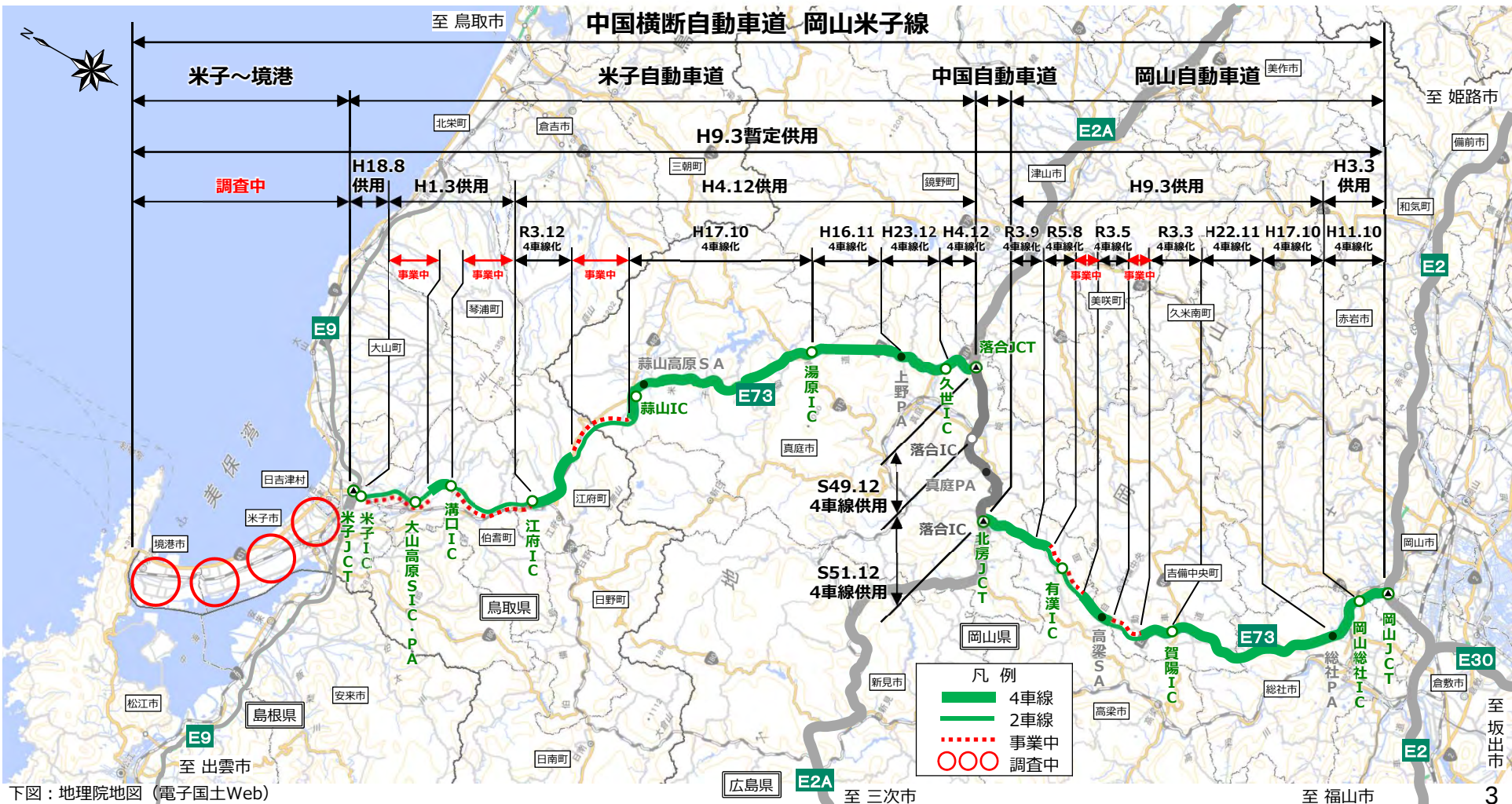
1. 評価対象区間	・・・ 2
2. 計画段階評価手続きの進め方(案)	・・・ 6
3. 地域の現状と課題	・・・ 18
4. 政策目標の設定	・・・ 30
5. 複数案の設定	・・・ 33
6. 意見聴取方法(案)	・・・ 44



1. 評価対象区間

1-1.中国横断自動車道岡山米子線の概要

- 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り、岡山自動車道、中国自動車道、米子自動車道が供用済、米子～境港間は未整備(調査中)となっている。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。
- 供用済区間は多くの区間が4車線となっており、残る区間もすべて4車線化事業中である。

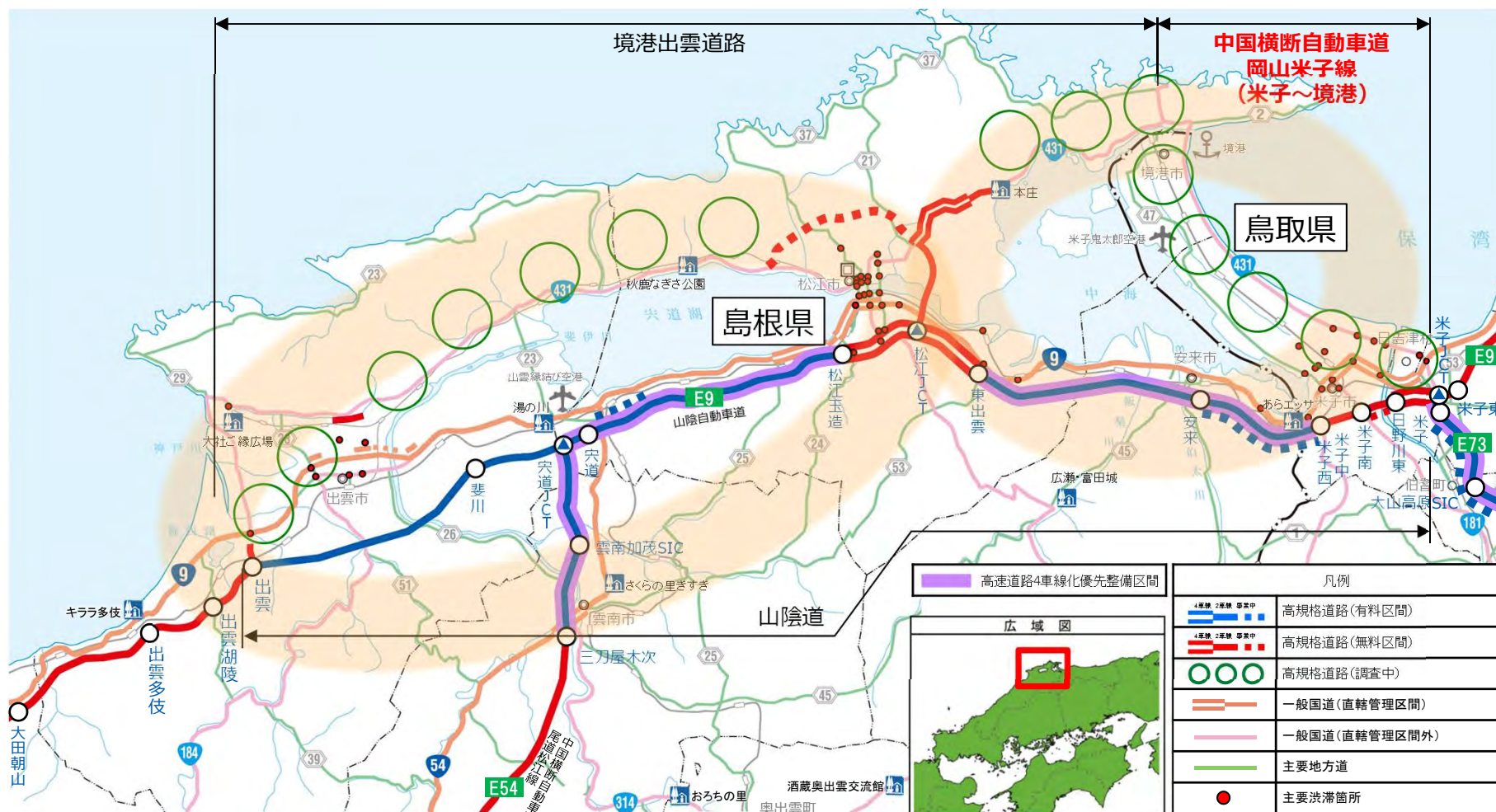


○ 中国横断自動車道岡山米子線(米子～境港)は、米子・境港地域を通過する区間である。



1-3.米子～境港間の高規格道路網の位置づけ

- 中海・宍道湖8の字ネットワークは、中国横断自動車道、山陰道、境港出雲道路からなる、松江市、出雲市、安来市、米子市、境港市、日吉津村を8の字に結ぶ高規格道路ネットワークである。
- 中国横断自動車道 岡山米子線(米子～境港)は、8の字ネットワークの一部を形成している。





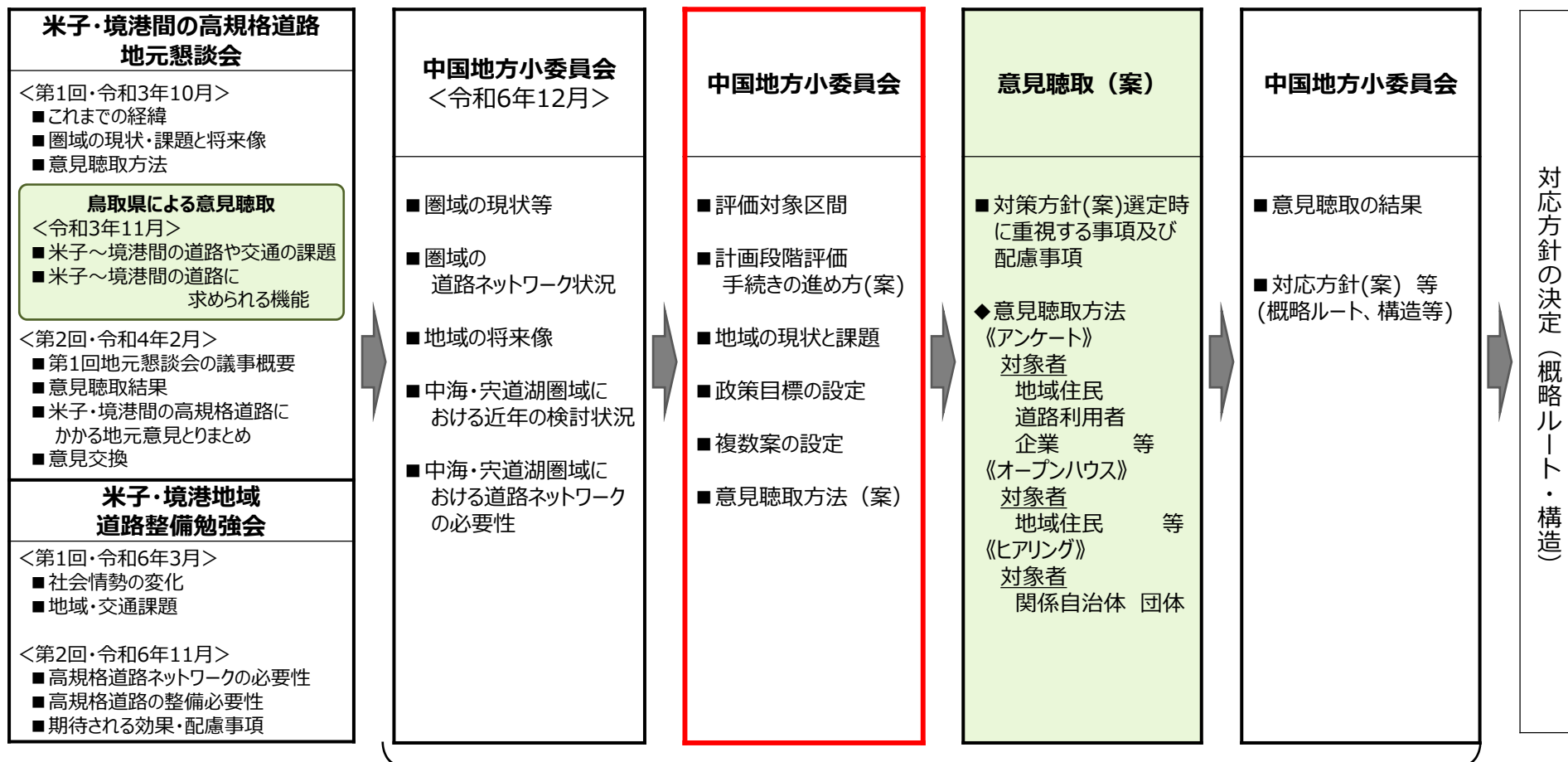
2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

2-1.計画段階評価の検討の流れ

○ 地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画[概略ルート・構造等]について検討を行う。

■計画段階評価手続きの進め方・スケジュール(案)

(今回)

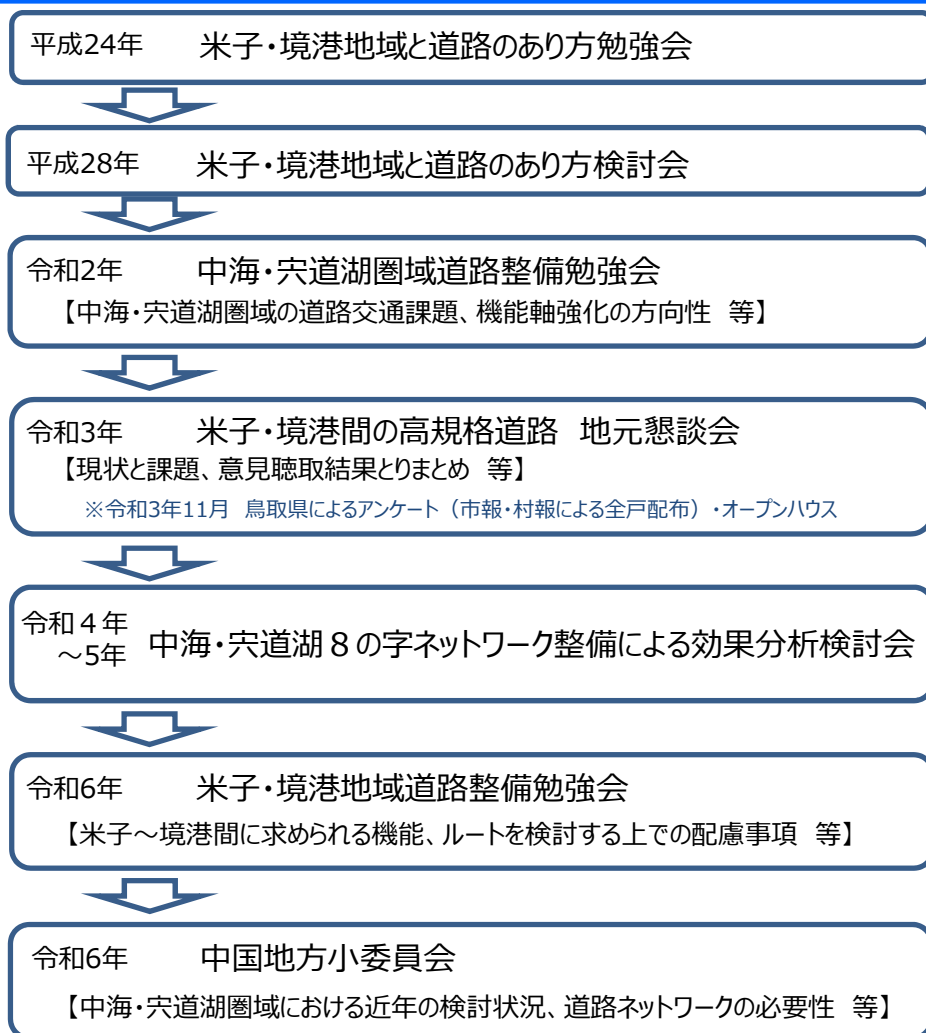


※各段階で随時自治体と調整

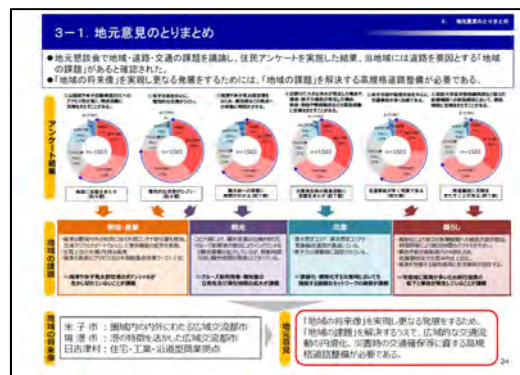
地方小委員会

2-2.これまでの検討状況

- 令和3年の地元懇談会では、道路や交通の課題と道路に求められる機能について意見聴取（アンケート・オープンハウス）が実施された。
- 令和6年の米子・境港地域道路整備勉強会では、地域への意見聴取結果や、地域の将来像を踏まえ、米子～境港間に求められる機能と道路ネットワークの必要性がとりまとめられ、中国地方小委員会にて、これまでの地域の検討状況を確認してきた。



【令和3年 米子・境港間の高規格道路 地元懇談会】



地元意見をとりまとめ、地域の課題を確認



【令和6年 米子・境港地域道路整備勉強会】



令和3年の意見聴取結果や地域の将来像等から、米子～境港間に求められる機能と道路ネットワークの必要性をとりまとめ。

2-2.これまでの検討状況（令和3年度意見聴取）

- 米子～境港間の道路や交通の課題及び道路に求められる機能について意見聴取を実施。
- アンケートのほか、商業施設でオープンハウスを開催し対話形式での意見聴取を実施。

【米子・境港間の高規格道路 地元懇談会】

■委員

学識経験者、商工会、観光協会、鳥取県、米子市、境港市、日吉津村、境港管理組合

■アンケート実施主体

- ・鳥取県県土整備部道路企画課 ・米子市都市整備部建設企画課
- ・境港市建設部管理課 ・日吉津村建設産業課

■調査期間

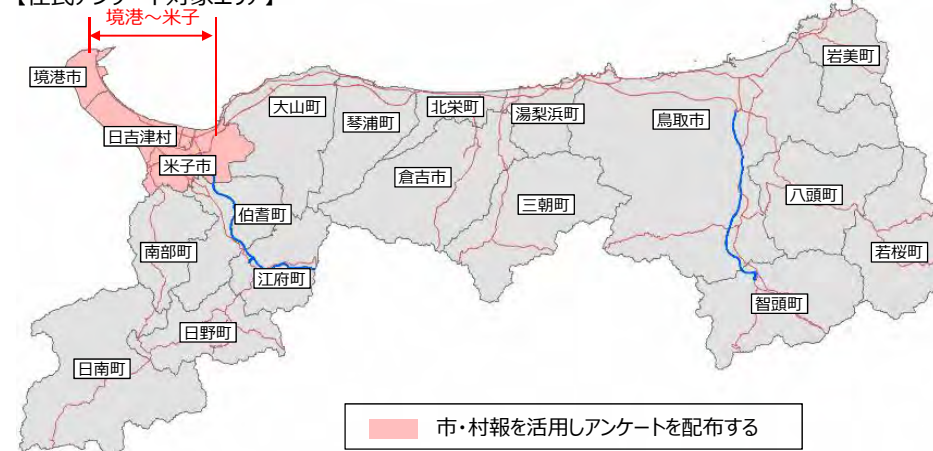
《アンケート調査》 令和3年11月1日～14日
《ヒアリング調査》 令和3年11月
《オープンハウス》 令和3年11月13日・14日

■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

■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

2-2.これまでの検討状況（令和3年度意見聴取）

○ 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
		小計			
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

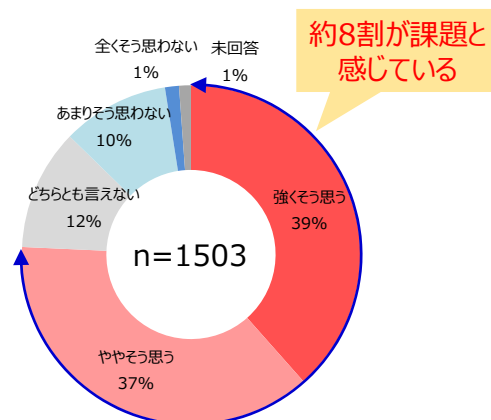


2-2.これまでの検討状況（令和3年度意見聴取）

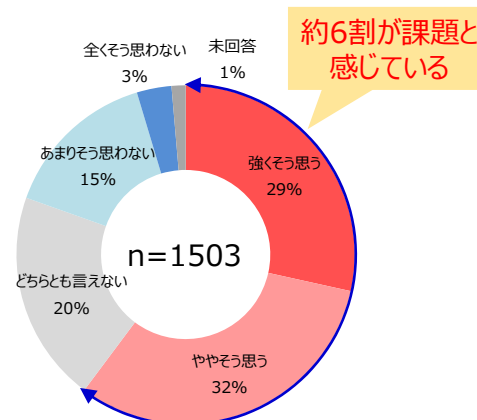
○ 地域の声として、米子市街の慢性的な渋滞、第3次医療施設や空港・港、観光地等の拠点や高速道路への移動など物流産業、観光、暮らし、災害対応に関して課題を感じる意見が多く寄せられている。

米子～境港間の道路や交通の課題について

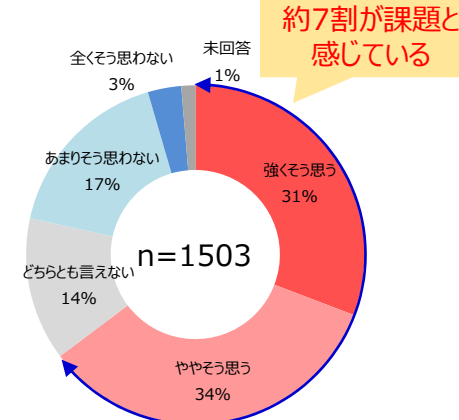
① 米子市街を中心に、慢性的な渋滞がひどい。



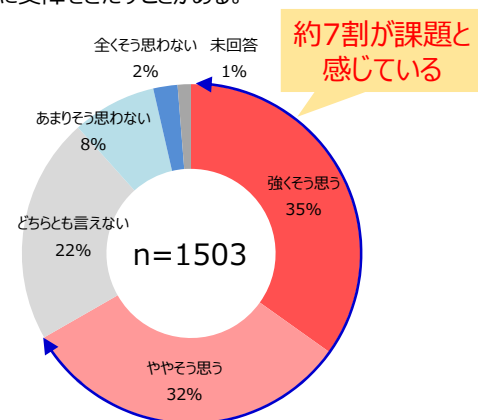
② 山陰道や米子自動車道のインターチェンジへのアクセス性が低く、物流活動に支障をきたすことがある。



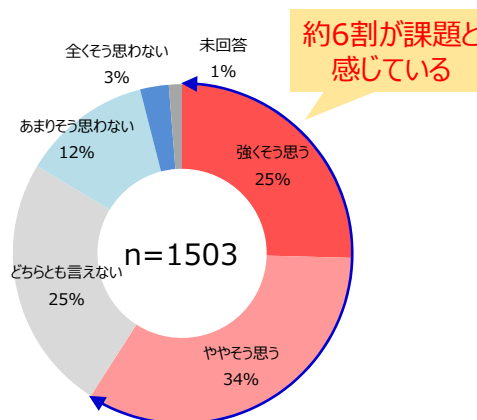
③ 境港や米子鬼太郎空港をはじめ、観光地などの拠点への移動に時間がかかる。



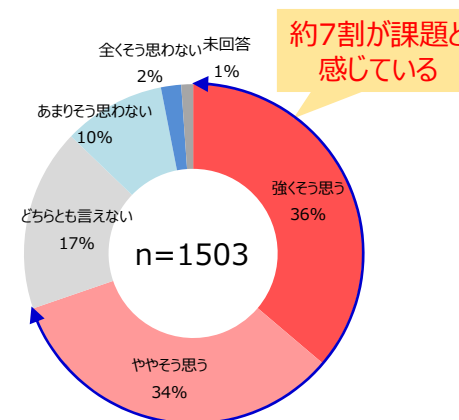
④ 日野川で大きな洪水が発生した場合や、津波・原子力事故が発生した場合、救命・救助や物資輸送などの緊急活動に支障をきたすことがある。



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。

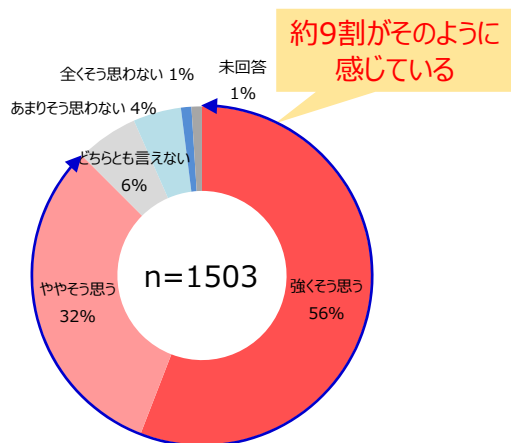


2-2.これまでの検討状況（令和3年度意見聴取）

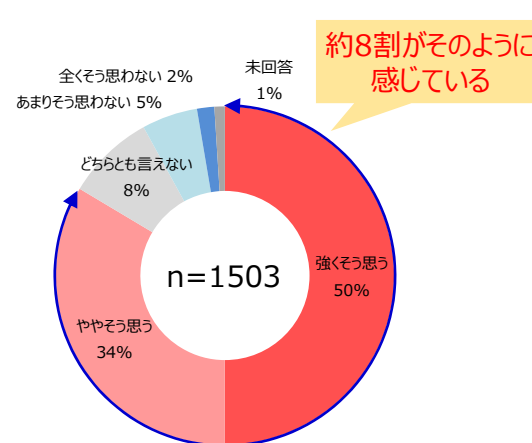
- 地域の声として、交通渋滞のない円滑な移動、第3次医療施設や空港・港、観光地等の拠点や高速道路への移動など、物流・産業や観光、災害時にも通行できる安全・安心な機能が道路に求められているという意見が多く寄せられている。

米子～境港間の道路に求められる機能

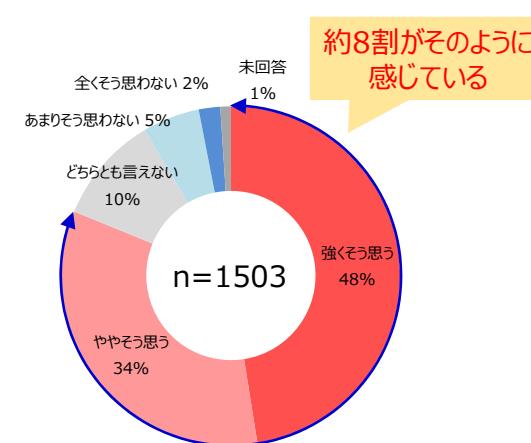
- ① 米子市街や境港市街において交通渋滞がなく、円滑に移動ができること。



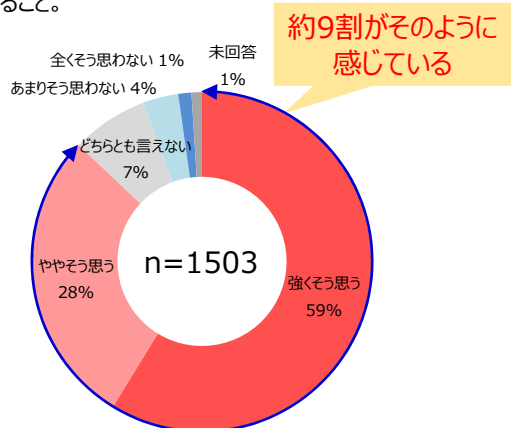
- ② 山陰道や米子自動車道のインターチェンジへのアクセス性が良く、効率的な物流が確保されること。



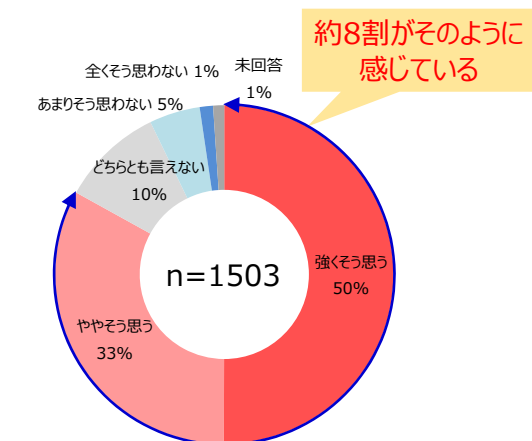
- ③ 境港や米子鬼太郎空港から観光地への移動時間が短縮され、広域な周遊観光が可能になること。



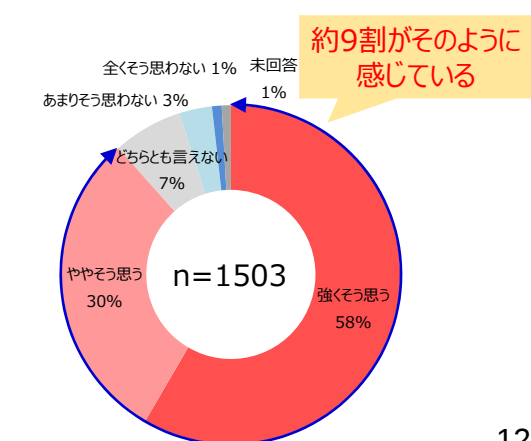
- ④ 洪水や津波・原子力事故等の災害時において安全・安心に機能する道路ネットワークや代替路が確保されること。



- 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。



2-2.これまでの検討状況（令和3年度意見聴取）

○「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あれば、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】

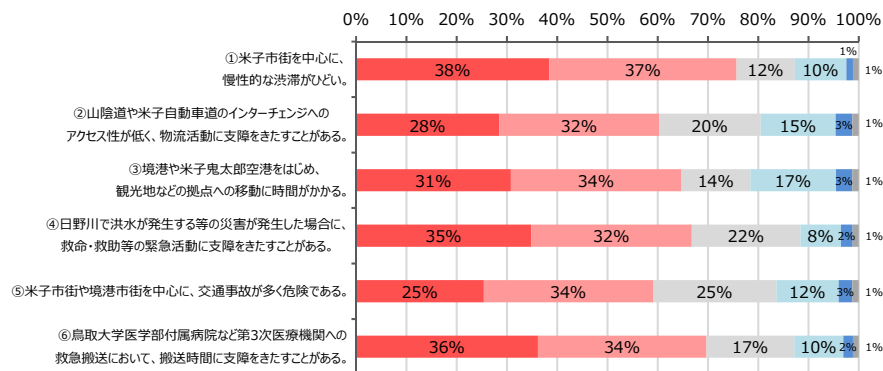
○米子～境港間の高規格道路が出来れば事故渋滞等のリスク回避となる。

【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認でき、搬送時間が短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

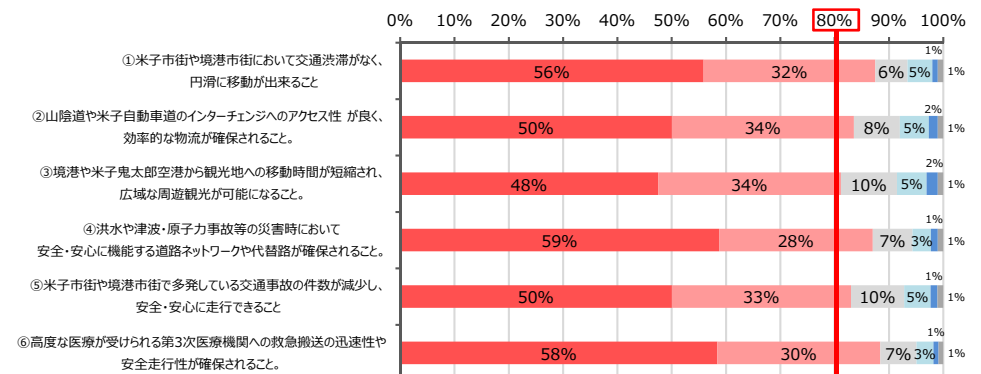
物流産業、観光、災害対応、暮らしに関して課題を感じている。



■ 強く思う ■ やや思う ■ どちらとも言えない ■ あまりそう思わない ■ 全くそう思わない ■ 未回答

■ 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】



■ 強く思う ■ やや思う ■ どちらとも言えない ■ あまりそう思わない ■ 全くそう思わない ■ 未回答

2-2.これまでの検討状況(地域の将来像)

第2回 米子・境港地域道路整備勉強会資料より作成

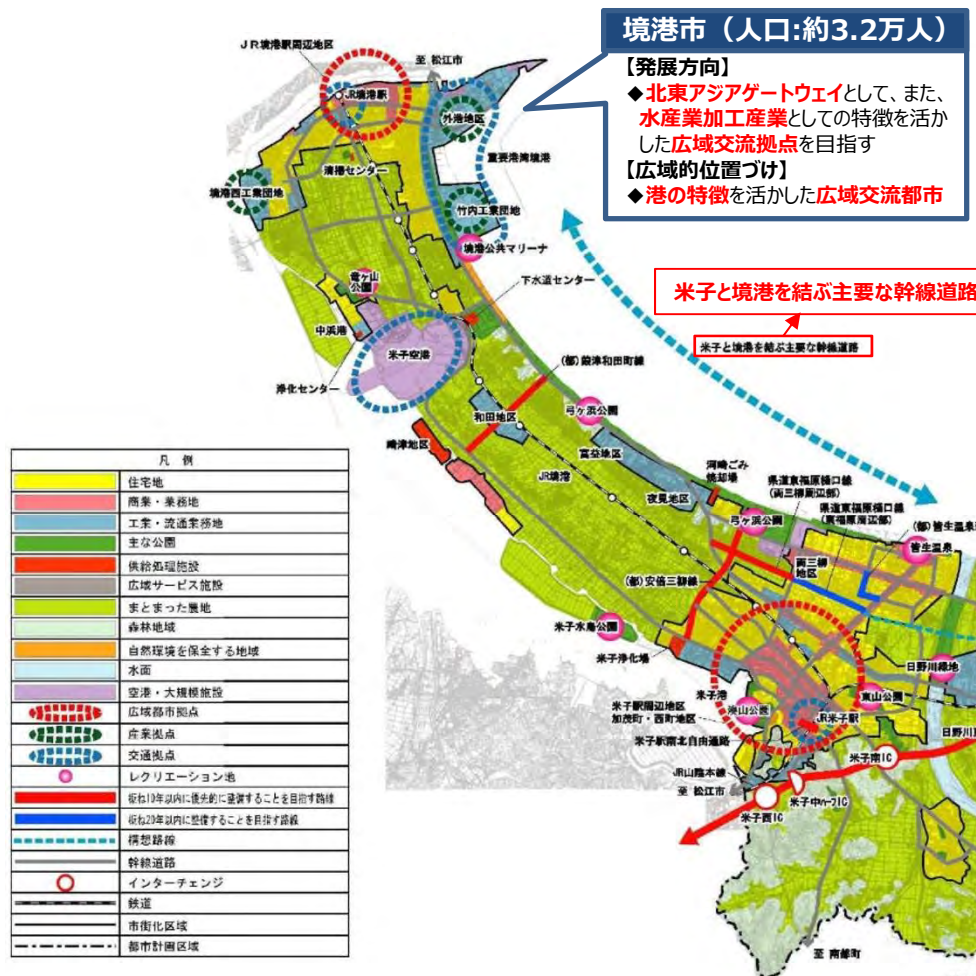
- 米子市は圏域内の都市的サービスの中核とした広域交流都市を目指し、境港市はアジアゲートウェイ及び境港を活かした広域交流都市を目指しており、日吉津村は住宅・工業・沿道型商業の拠点機能を目指しており、米子境港都市計画区域マスタープランでは、広域的な道路網の形成に資する「米子と境港を結ぶ主要な幹線道路」を構想路線として挙げている。

米子境港都市計画区域マスタープラン（H27.3 鳥取県）

<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。
 - 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。
- (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。
- 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（防犯の啓発）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

※道路・交通に関する部分を一部抜粋



2-2.これまでの検討状況（課題と求められる機能）

第2回 米子・境港地域道路整備勉強会資料より作成

- 令和6年米子・境港地域道路整備勉強会において、これまでの地域への意見聴取結果や、地域の将来像を踏まえ、米子～境港間に求められる機能等を取りまとめ。

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。
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

2-2.これまでの検討状況(配慮すべき事項)

- 米子・境港間の高規格道路を検討する上での配慮すべき事項をとりまとめ。
- 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・構造等について検討。



令和6年12月
中国地方小委員会資料より作成

-

17

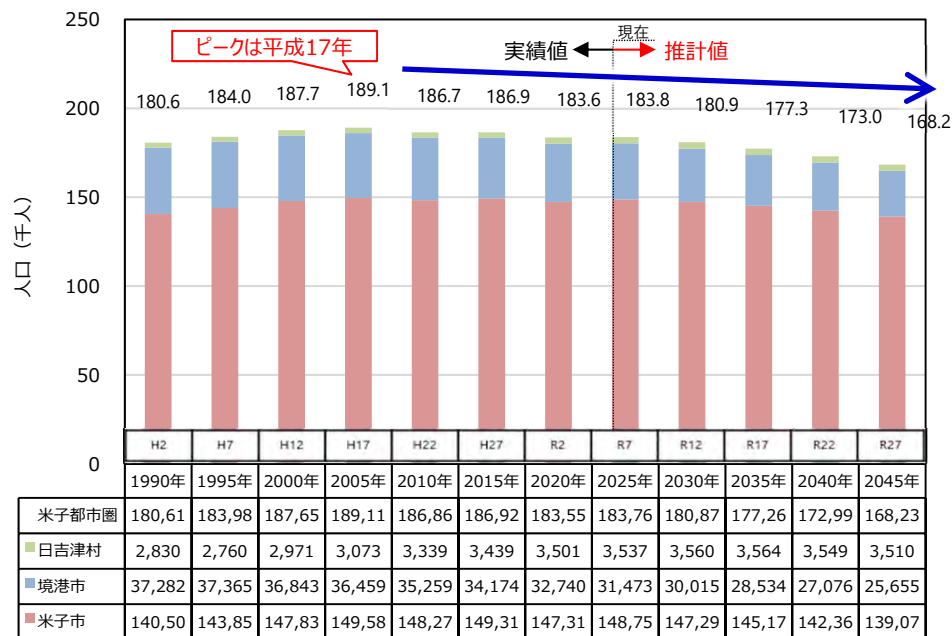


3. 地域の現状と課題

3-1.地域の現状と課題(人口)

- 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いる。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っている。

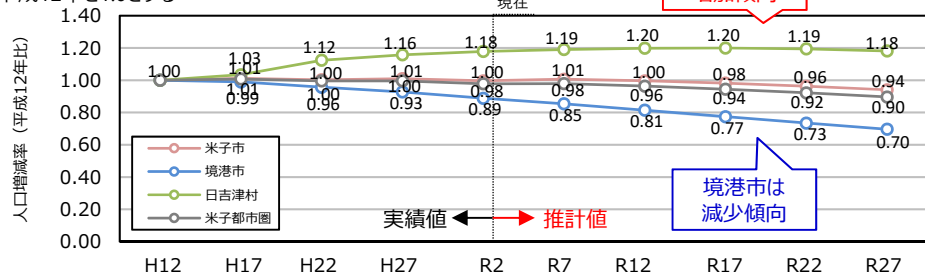
<人口推移>



※米子都市圏：米子市・境港市・日吉津村 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>

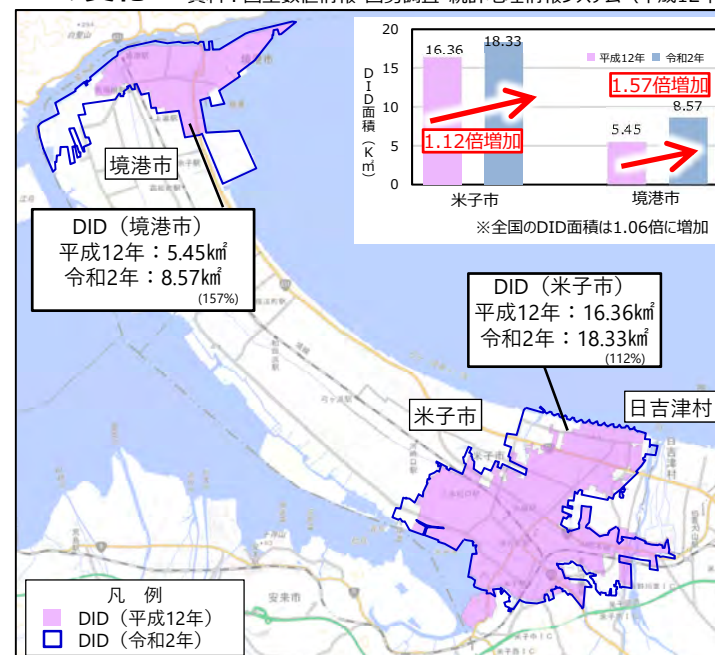
※平成12年を1.0とする



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）

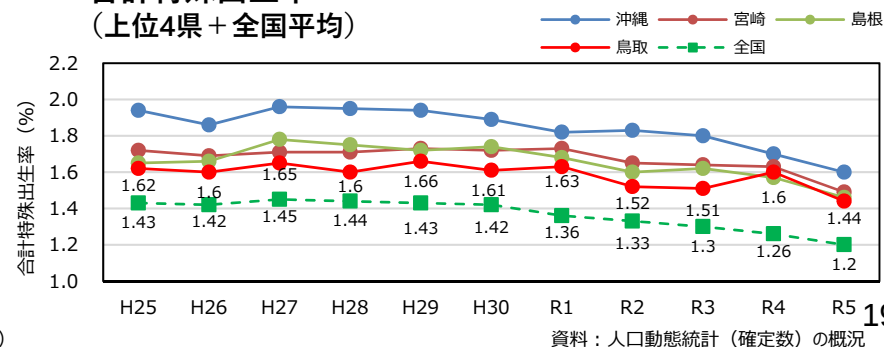
<DIDの変化>

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）



下図：地理院地図（電子国土Web）

<合計特殊出生率> (上位4県+全国平均)

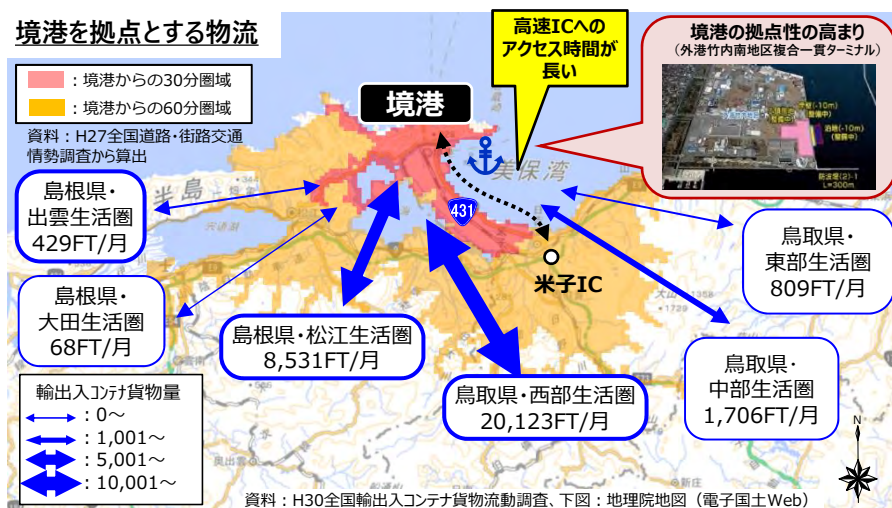


資料：人口動態統計（確定数）の概況

3-1.地域の現状と課題(産業)

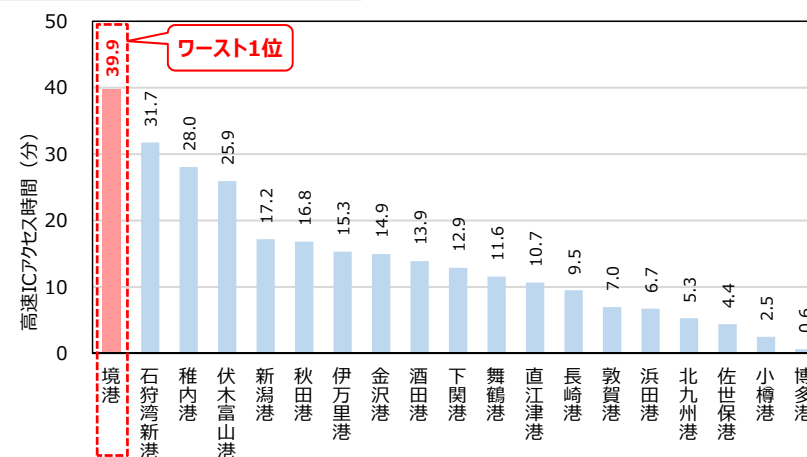
- 境港は北東アジアとのゲートウェイとして近年港湾機能を拡充するなど高いポテンシャルを有しており、鳥取県西部や島根県東部との物流が活発である。中海・宍道湖圏域内の結びつきも強く、圏域内での物流量は全体の約6割を占めている。
- 境港と米子空港の高速ICアクセス時間は、他の日本海重点港湾や中国地方空港と比較してワースト1位である。

境港発の物流 鳥取県西部生活圏・松江生活圏への物流が多い

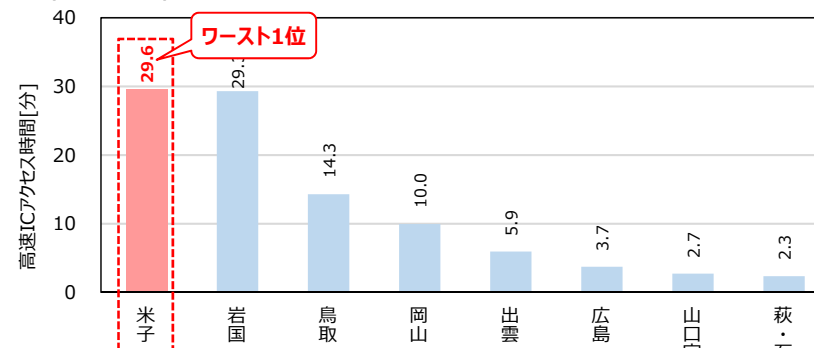


高速ICアクセス 境港・米子空港は他港と比べ高速ICアクセスに劣る

日本海側拠点港の高速ICアクセス性

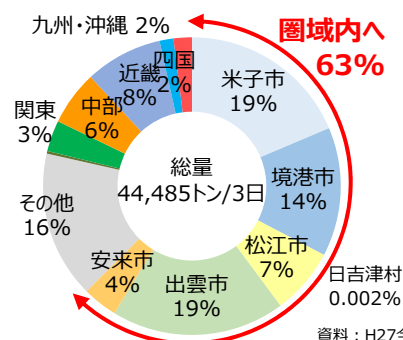


空港(中国地方)の高速ICアクセス性



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

圏域自治体(6市村)発の物流



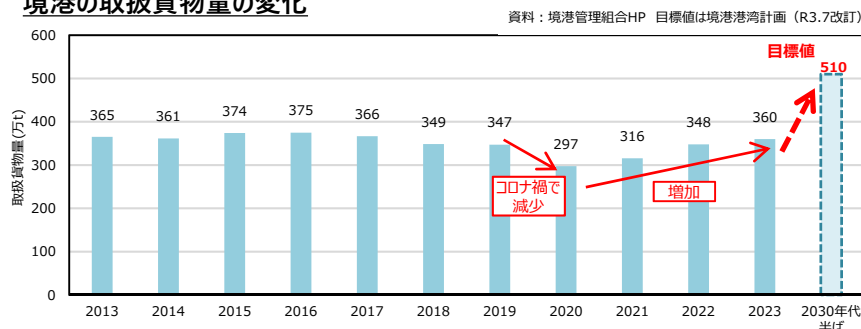
資料：H27全国貨物純流動調査(物流センサス)

3-1.地域の現状と課題(産業)

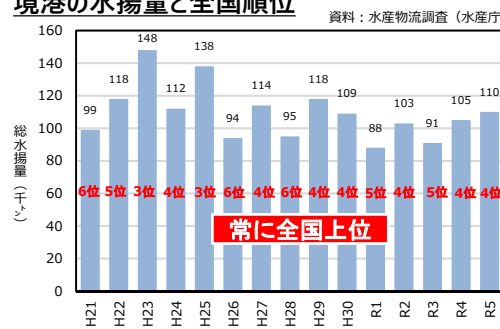
- 境港の取扱貨物量はコロナ禍以降増加傾向であり、ベニズワイガニ水揚のシェアは全国1位である。
- 境港から域外への物流は半数が米子IC・JCTまで、約3割が中国道以遠へ向け広域に通過している。境港～米子は国道431号が主に利用されているが、市街地においては主要渋滞箇所が点在し、速度低下が顕著である。

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**

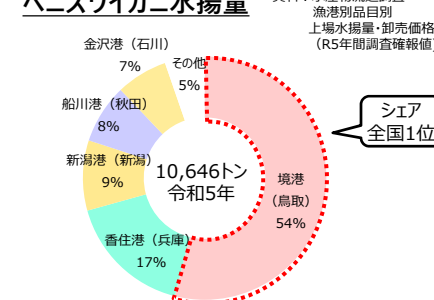
境港の取扱貨物量の変化



境港の水揚量と全国順位

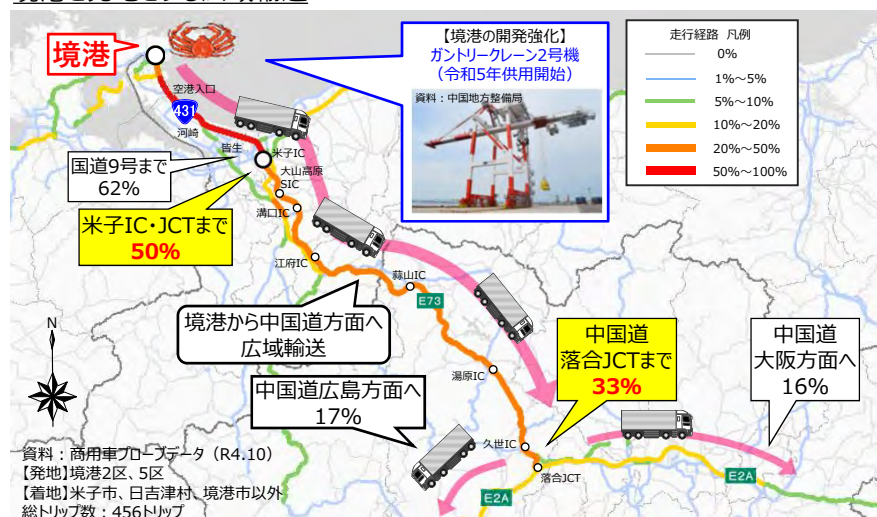


ベニズワイガニ水揚量

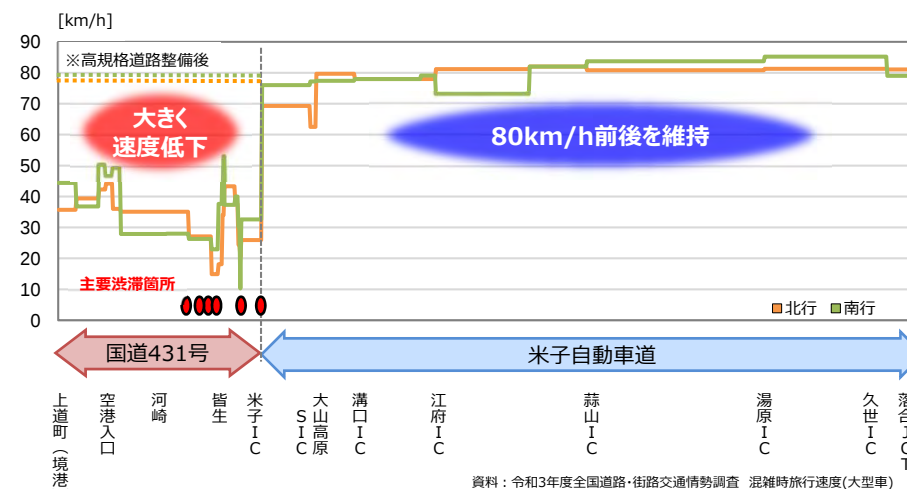


境港発の商用車 域外への商用車は約半数が米子まで、約3割が中国道までの**広域利用**であり、境港～米子ICは速達性の**ボトルネック**

境港を発地とする広域輸送



境港～落合JCT間の混雑時旅行速度



3-1.地域の現状と課題(災害)

- 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、円滑な移動が阻害される。
- 災害が激甚化・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。

能登半島地震 道路が寸断され半島が孤立



弓ヶ浜半島 洪水・津波・液状化の発生による孤立リスク



「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言(R6.6)」抜粋

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

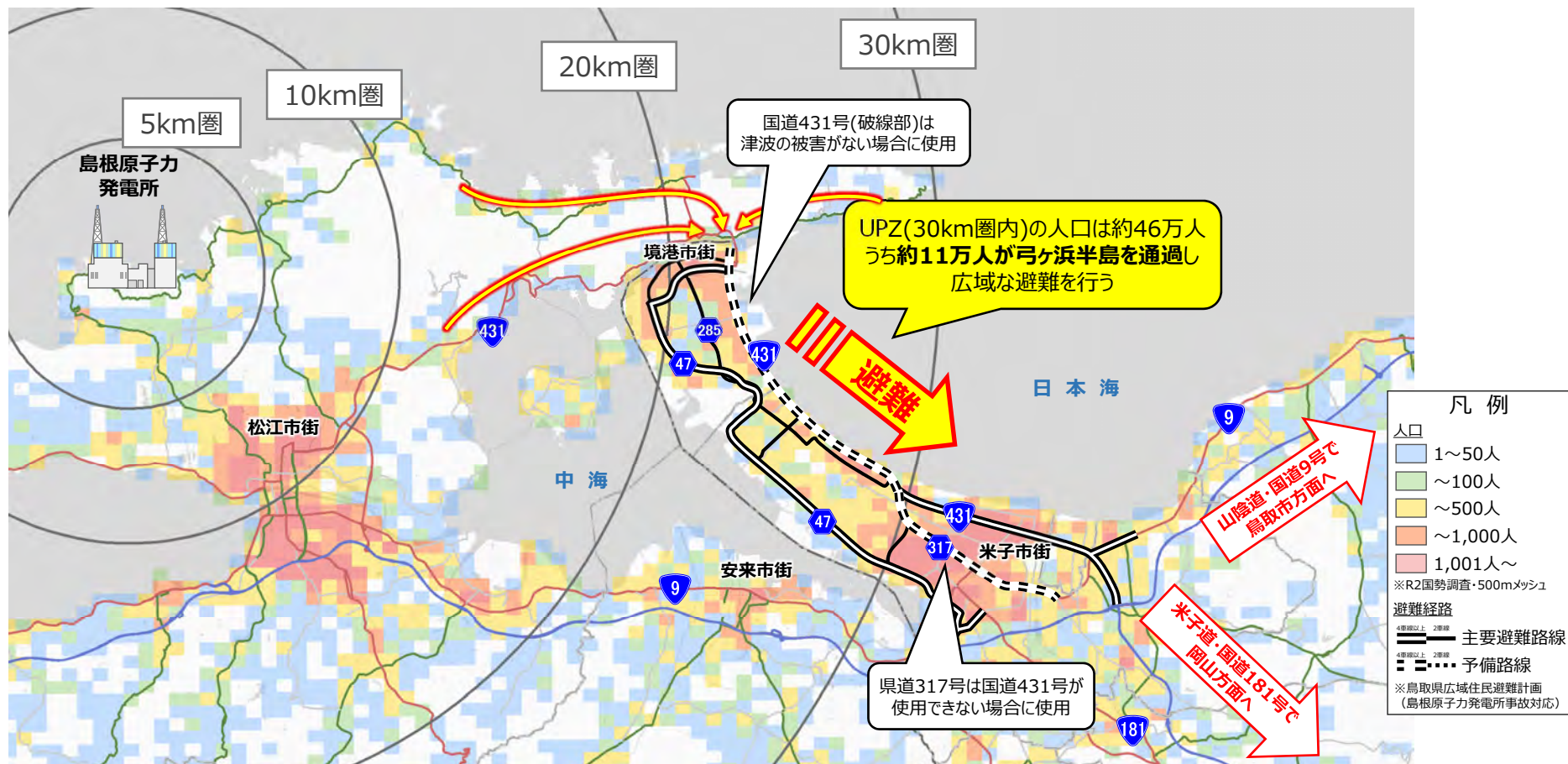
3-1.地域の現状と課題(災害)

- 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。

避難計画に
おける懸念

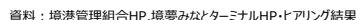
弓ヶ浜半島は避難経路が限定され
**迂回路がなく
市街地を通過する必要**

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



- 境港の外国船寄港や米子空港の搭乗客数はコロナ禍で大きく減少したが、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、鳥取県東部・中部の観光地への移動時間短縮が課題である。

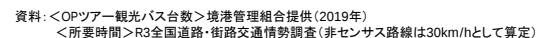
境港の外国人乗客数・外国船寄港回数



米子空港の搭乗客数の推移



OPツアーの訪問先と所要時間



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



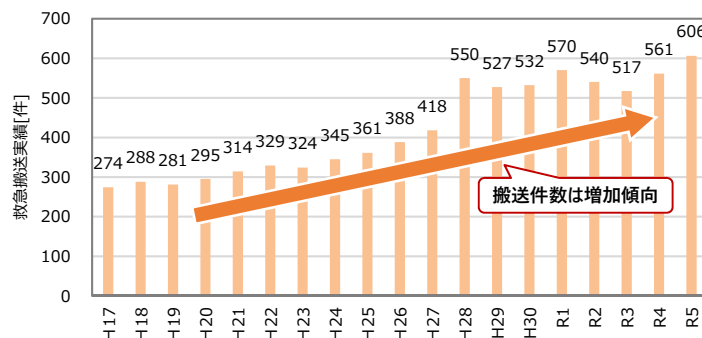
3-1.地域の現状と課題(医療)

- 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。

救急搬送

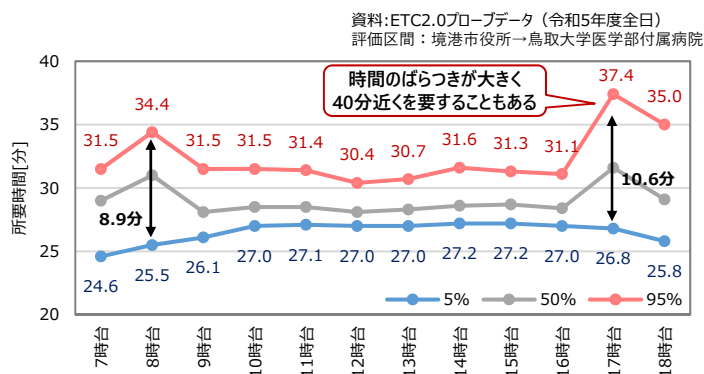
搬送件数が年々増加しているなか
境港市から第3次救急医療機関までの搬送は
30分以上を要する

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→鳥取大学医学部附属病院

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も高規格道路の整備を望む。

(鳥取大学医学部附属病院 R3ヒアリング結果)

3-2.道路の現状と課題(渋滞)

- 米子・境港地域では、国道431号(けやき通り周辺)の交通量が約39,000台/日で最も多く、混雑度も2.30と最も高い。米子市中心部では多くの路線が混雑し、交通容量が不足している。
- (一)両三柳西福原線など米子市中心部では混雑度が1.0を超える路線が存在する。

米子・境港地域の混雑状況



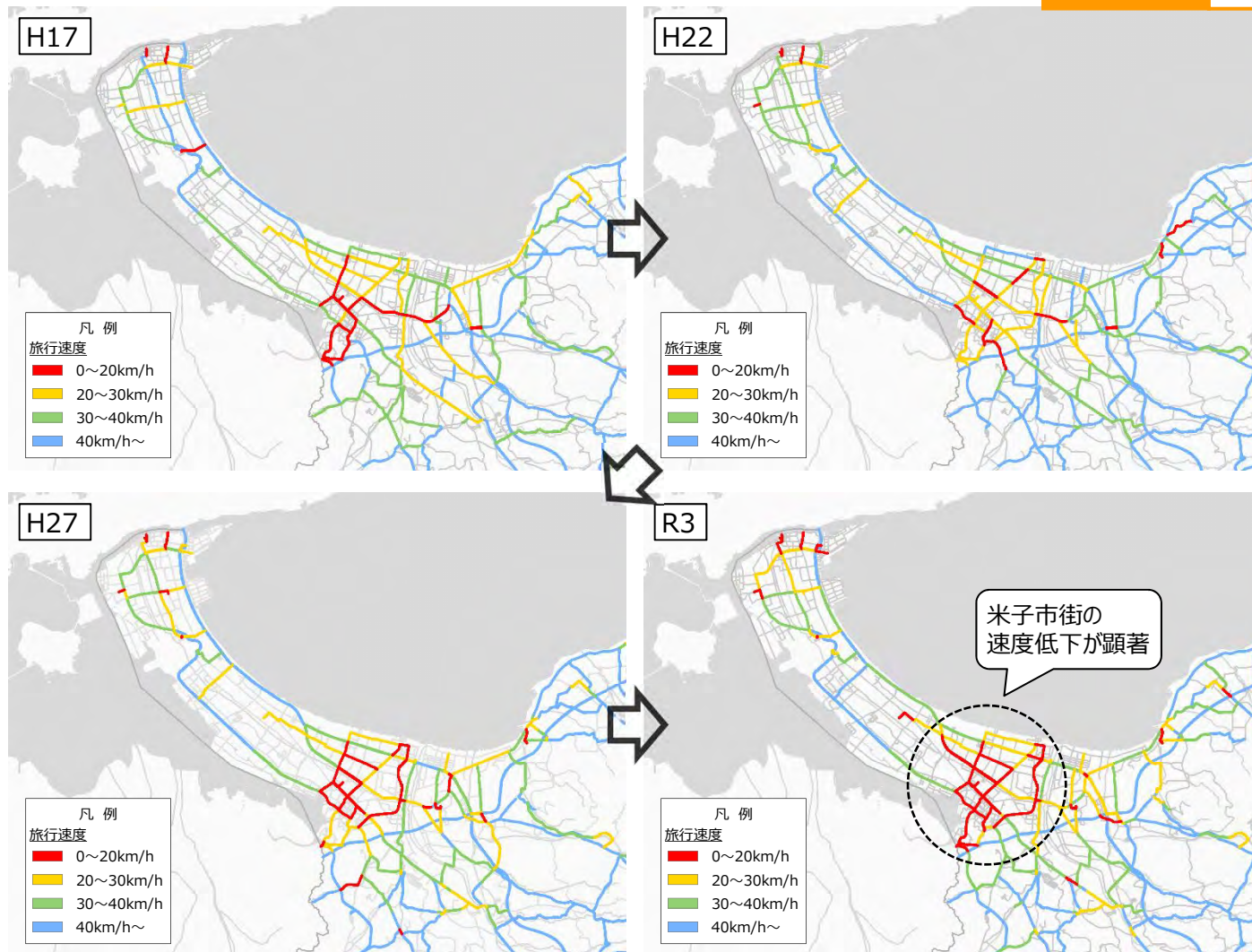
3-2.道路の現状と課題(渋滞)

- 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未満、30km/h未満の区間が増加している。

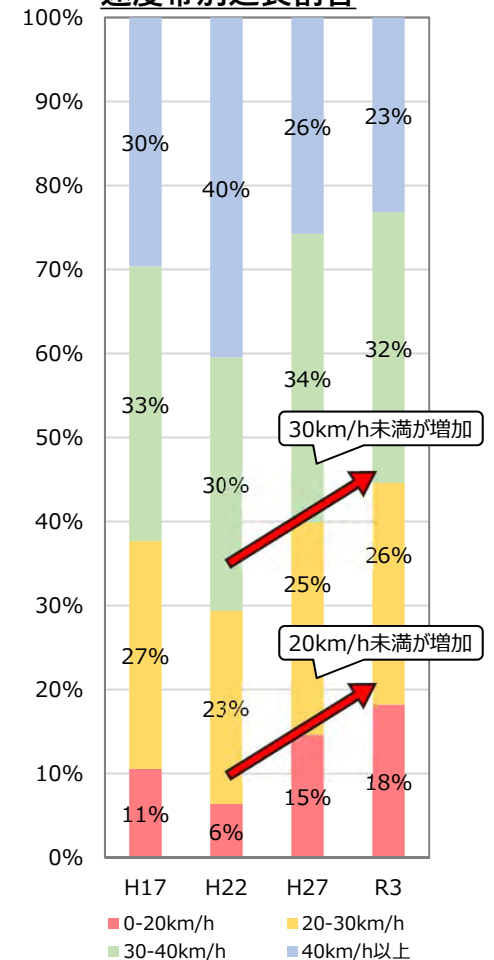
米子・境港地域の速度状況の変化

旅行速度の
低下

米子市市街では、多くの路線で速度が低下
30km/h未満が約44%



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

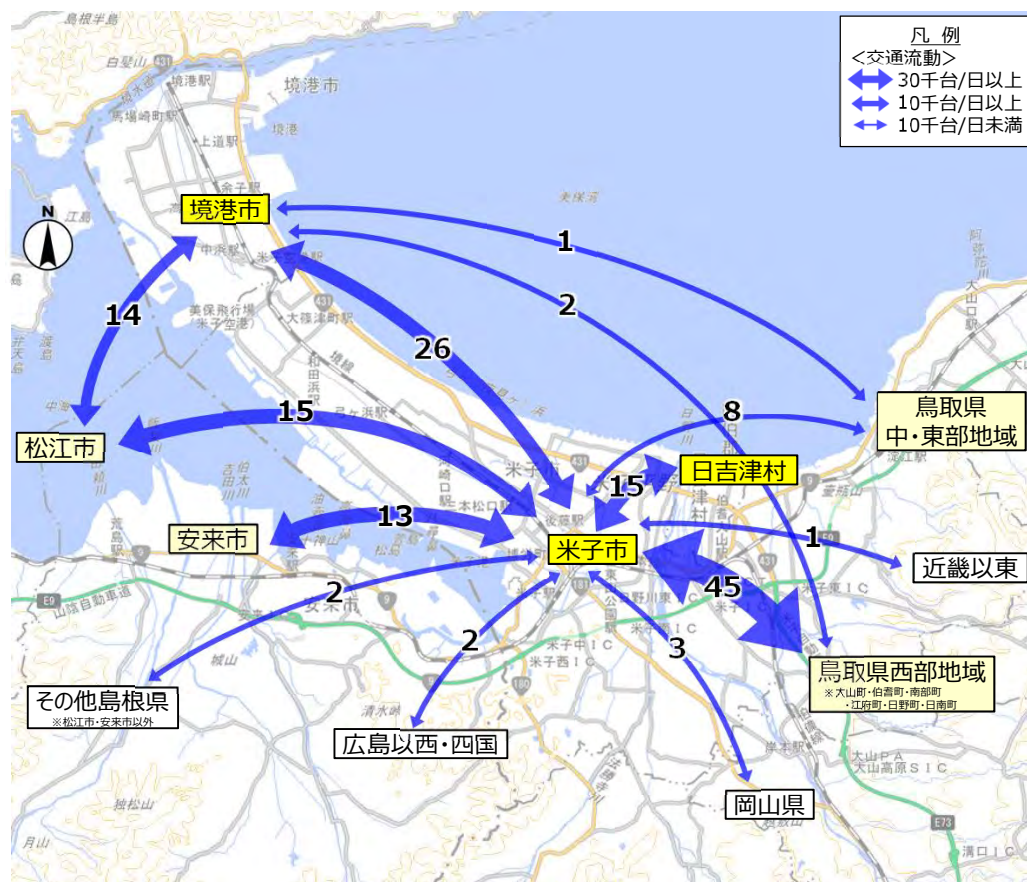
3-2.道路の現状と課題(OD)

- 米子・境港地域における流動は、米子市～鳥取県西部地域(2市1村以外)や、米子市～境港市が多い。
- 米子市街(DID)を走行する車両のうち、大型車は国道431号の約9割、(一)両三柳西福原線・(主)米子境港線の約4割が、小型車は国道431号の約5割が、DID内を発着地としない通過交通である。

OD

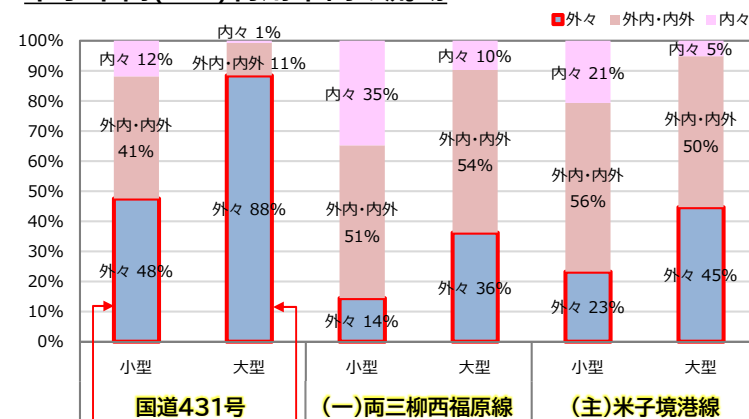
米子・境港地域では**米子市～鳥取県西部地域**や**米子市～境港市**の流動が多く、米子市街(DID)では**通過交通**が多い

米子・境港地域における交通流動



資料：平成27年度全国道路・街路情勢調査
 単位：千台/日、1千台/日以上を流動を图示

米子市街(DID)利用車両の流動



資料：ETC2.0プローブデータ 2024年10月 平日 昼間12時間



3-2.道路の現状と課題(事故)

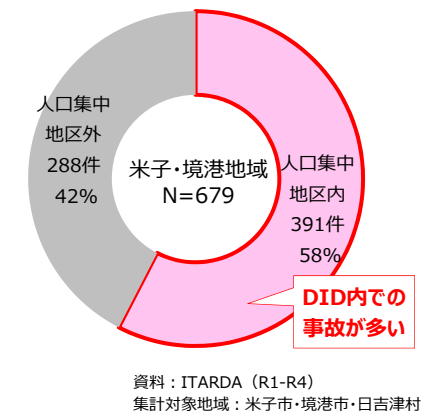
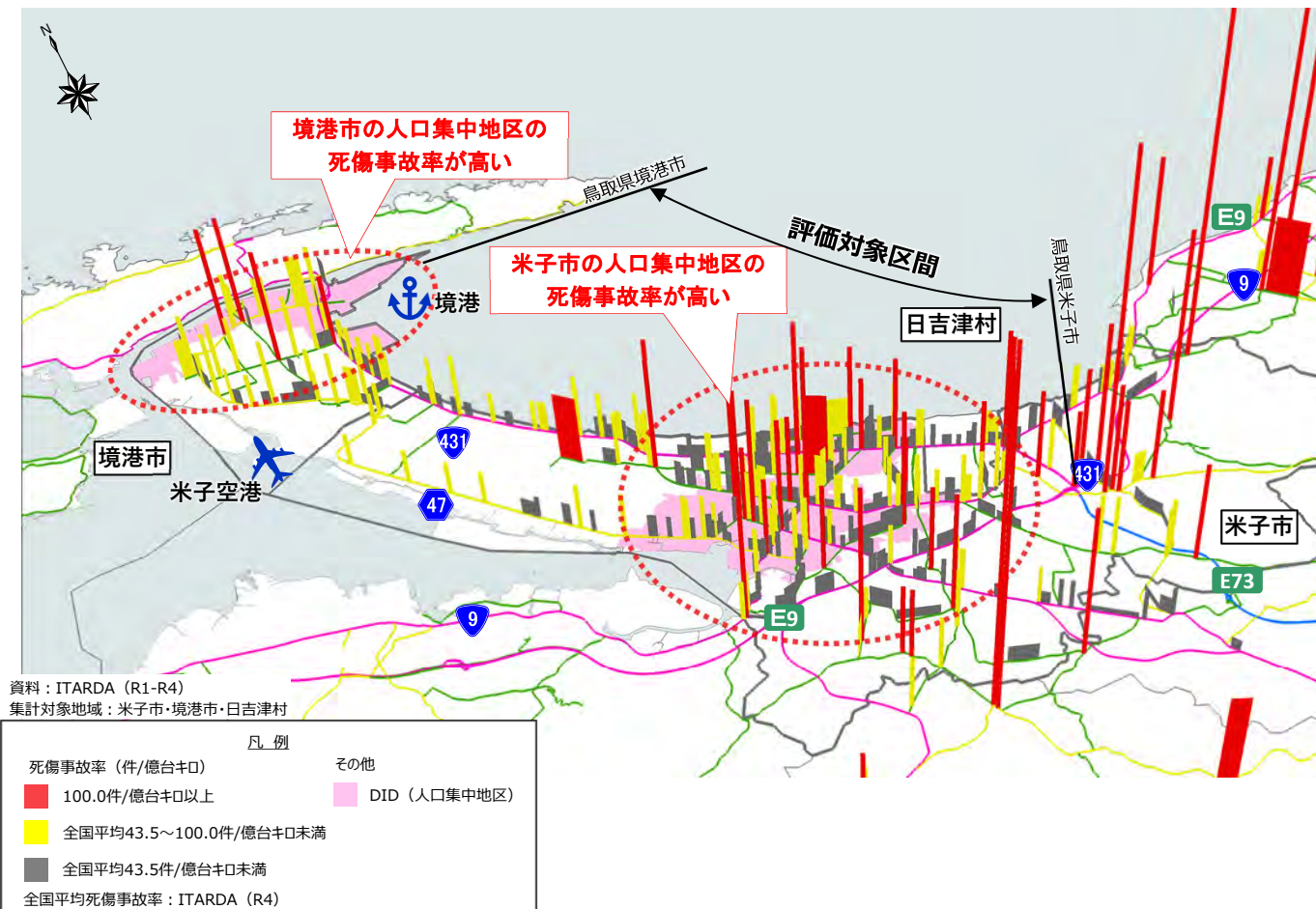
- 米子・境港地域は DID内を中心に、死傷事故率が全国平均(43.5件/億台キロ)を超える区間が多数存在している。
- 事故類型は追突事故や出会い頭事故の割合が高い。特に、全国平均と比べても追突事故の割合が高い。幹線道路沿道には商業施設が多数立地しており、出入りが多い。

米子・境港地域の死傷事故率

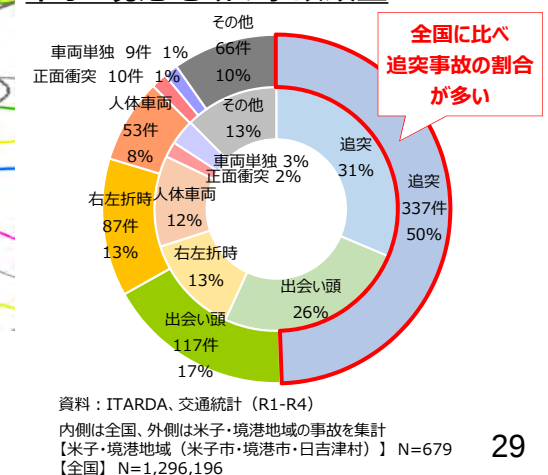
事故の危険

DIDを中心に死傷事故率が高い

米子・境港地域の事故発生箇所



米子・境港地域の事故類型





4. 政策目標の設定

4.政策目標の設定＜政策目標＞

○ これまでの検討状況を踏まえ、政策目標として“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”を設定。

	地域の将来像を達成するにあたっての課題	要因	政策目標	WISENET 2050
物流・産業	● 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。	【連続した信号交差点および交通集中による速度低下】 ● 国道431号の米子市街地の区間では、連続した信号交差点や交通集中により、ピーク時を中心に速度低下が発生。	産業の活性化	
防災	● 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。	【洪水・津波浸水や液状化等の被災リスクが高まる地域】 ● 弓ヶ浜半島南側は、日本海沿岸や日野川流域部分にあたり、且つ地盤が緩い地域であるため、洪水・津波浸水、液状化への被災リスクが高まる地域である。	信頼性の高いネットワークの確保	
観光	● 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ン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。	【国道431号の速度低下、島根県側観光地への流入】 ● 境港から高速IC（米子IC）までの国道431号で交通集中による速度低下が発生し、観光地までの所要時間が増大。 ● 島根県側への観光地（松江城、出雲大社等）が近傍に立地し、観光客が島根県側へ流入。	広域周遊観光の促進	
医療	● 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。	【第三次医療機関までの所要時間のばらつきが大きい】 ● 境港市から米子市の第三次医療機関にかけて、朝夕ピーク時を中心に所要時間のばらつきが大きく、30分カバー圏域に含まれていない。	救急医療機関への速達性の向上	
安全	● 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。	【幹線道路沿道に商業施設が多数立地】 ● 幹線道路である国道431号沿道には商業施設が多数立地しており、車両の出入りが多いため、事故を誘発しやすく、事故類型は追突事故や出会い頭事故が多い。	交通安全の確保	

道路の整備

4.政策目標の設定＜地域の将来像＞

- 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おり、地域の将来像と政策目標との整合性が確認できる。

【米子境港都市計画区域マスタープラン（H27.3）】



【地域の将来像】

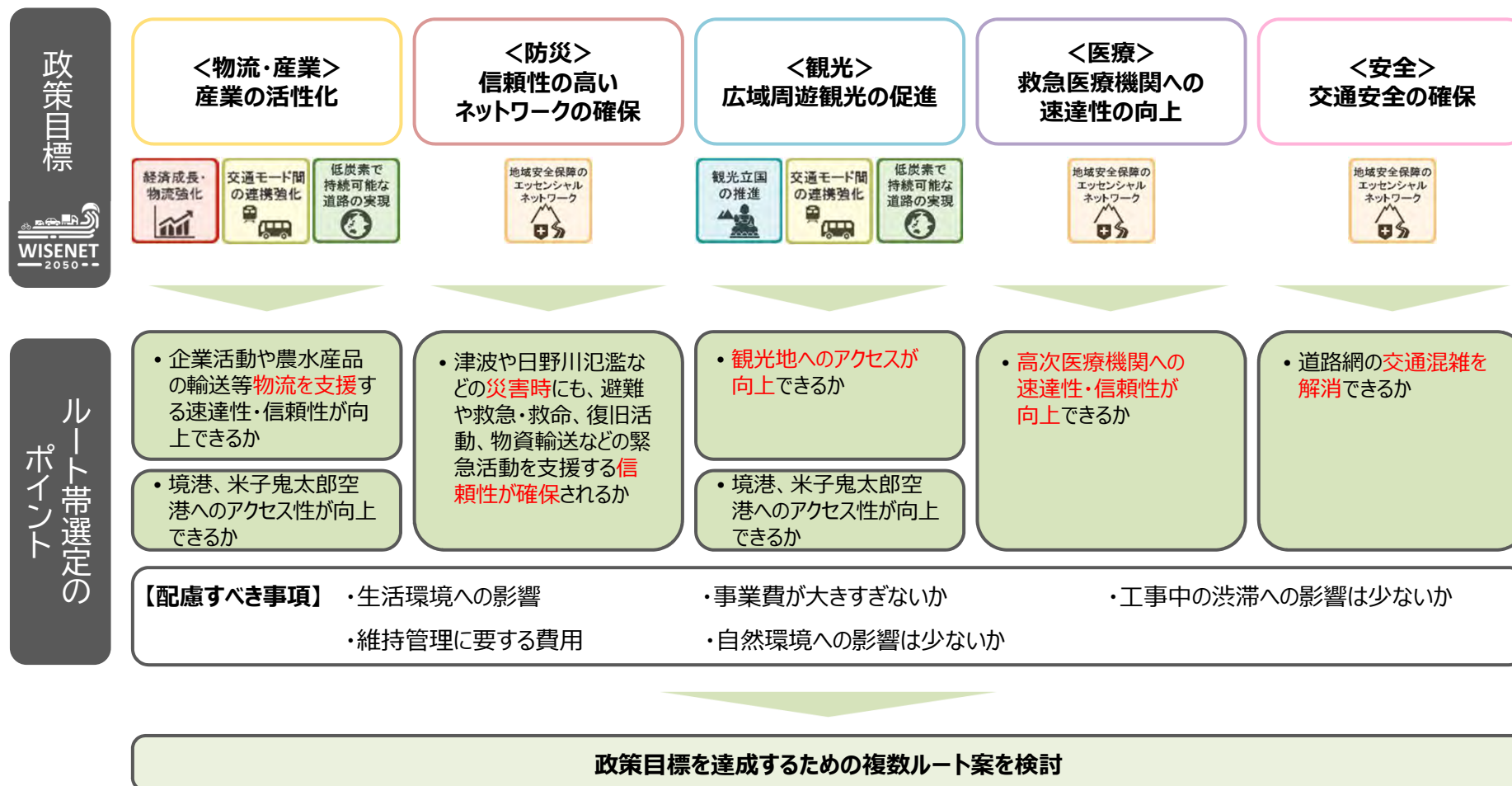
分野	地域の将来像
産業の活性化	○次世代産業の成長による県経済の持続的発展と商圏拡大（R2.3 鳥取県令和新时代創世戦略） ○新たな企業誘致の促進、企業立地条件向上を図るための高規格道路の検討（R1.6 米子市都市計画マスタープラン） ○北東アジアの玄関口機能を果たす境港の整備（H29.9 境港市総合戦略） ○国道431号沿線の商業エリアとしての地域振興（H28.6 第6次日吉津村総合計画） ○米子駅及び周辺の賑わい創出（H28.10 米子がない創生総合戦略）
信頼性の高いネットワークの確保	○強靱な防災基盤の構築（R2.3 鳥取県令和新时代創世戦略） ○災害に強い市街地の形成・避難路の確保（R1.6 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）
広域周遊観光の促進	○豊かな観光資源を活かした戦略的観光立件（R2.3 鳥取県令和新时代創世戦略） ○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） ○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）
救急医療機関への速達性の向上	○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）
交通安全の確保	○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）



5. 複数案の設定

5-1. 対策案の検討

- 地域の課題や政策目標等を考慮し、コントロールポイントを踏まえ、ルート帯案を設定する。
- 設定したルート帯案が、各政策目標にどのように資するかなどを整理し、地域がより重視するルート帯選定のポイントを設定することで、地域のニーズを十分に踏まえたルート帯を選定する。



5-2.ルート帯選定にあたってのコントロールポイント

境港市



境漁港



水木しげるロード

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

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・商圈拡大に期待 (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10まで現在は一般道で30分近く要しているところを短縮することで、移動可能なエリアが広がり、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

- ・大潮・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、境港市民の避難路確保のため、高速道路は必要 (R3企業ヒアリング結果)

5-2.ルート帯選定にあたってのコントロールポイント

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)

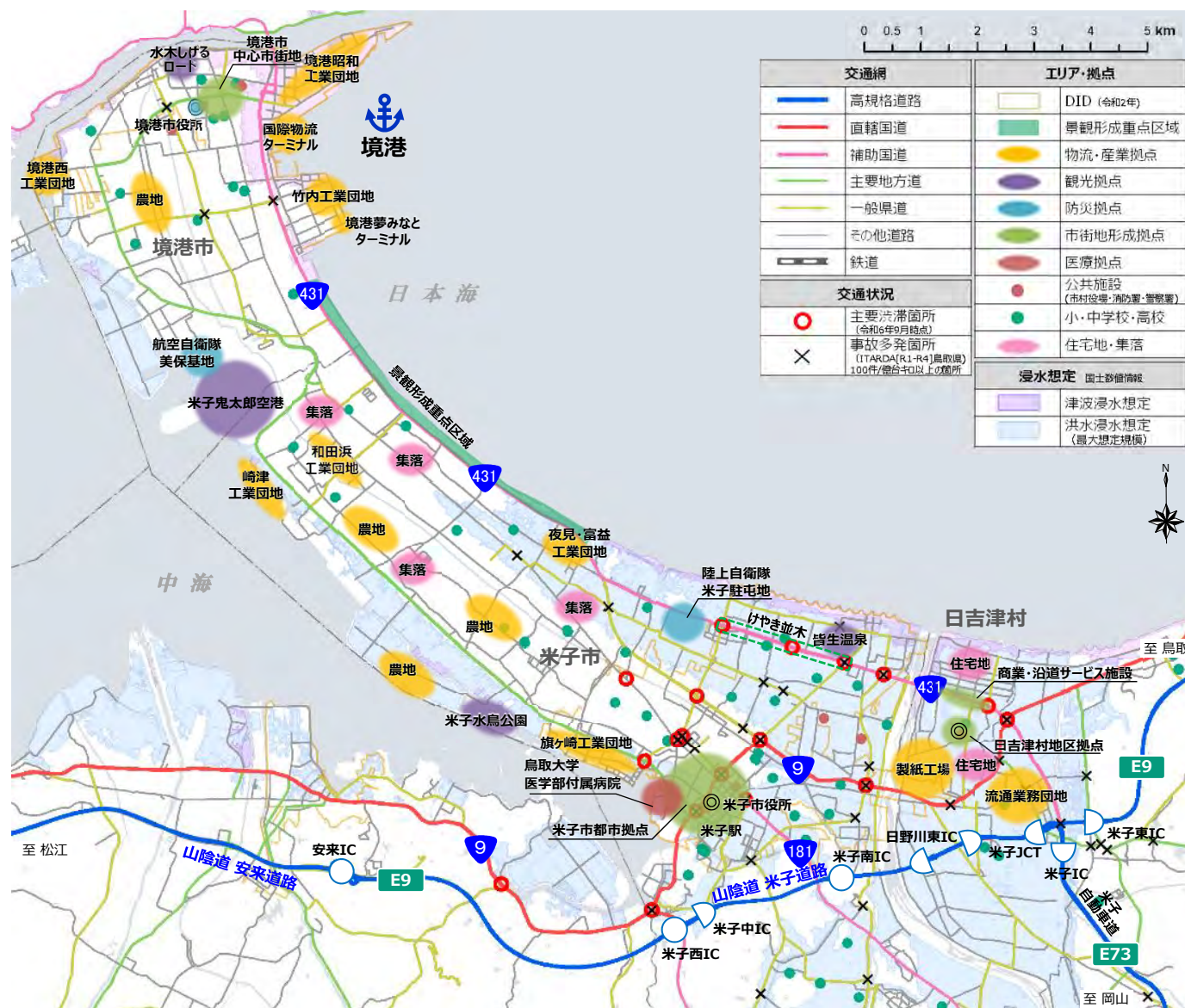


エリア・拠点		エリア・拠点	
	DID		高規格幹線道路
	物流・産業拠点		国道
	観光拠点		主要地方道
	地区拠点(マスタープラン)		一般県道
	大型小売店		その他道路
	住宅地		鉄道
交通状況		医療拠点	
	主要渋滞箇所		第三次救急医療機関
	主要渋滞区間		第二次救急医療機関
	R431号 事故多発箇所※1		

※1：死傷事故率100件/億台キロ以上の区間

5-2.ルート帯選定にあたってのコントロールポイント

- 当該地域に存在する、主要な拠点、社会的状況や自然環境によるものをコントロールポイントとする。
- 沿線市村が設定する地域への配慮事項を踏まえてルート帯選定を行う。



コントロールポイント	主要な拠点	物流・産業拠点
		観光拠点
社会的状況によるもの		防災拠点
		市街地形成拠点
自然環境によるもの		医療拠点
		公共施設 (市役所・消防署・警察署)
		小・中学校・高校
		人口集中地区 (DID)
		住宅地・集落
		景観形成重点区域
		神社・仏閣
		文化財
		洪水想定区域
		景観形成重点地域

※コントロールポイントとは、道路の利便性を考慮して通過すべき地点や社会的影響が大きく回避すべき建物等

地域への配慮事項

○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

○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

- ・「行政・商業・情報・文化等の都市拠点」、
- ・「行政・教育・文化施設の立地を誘導する地区」、
- ・「観光レクリエーション拠点」及び住宅地への支障に配慮
- ・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

○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

○基幹産業への配慮

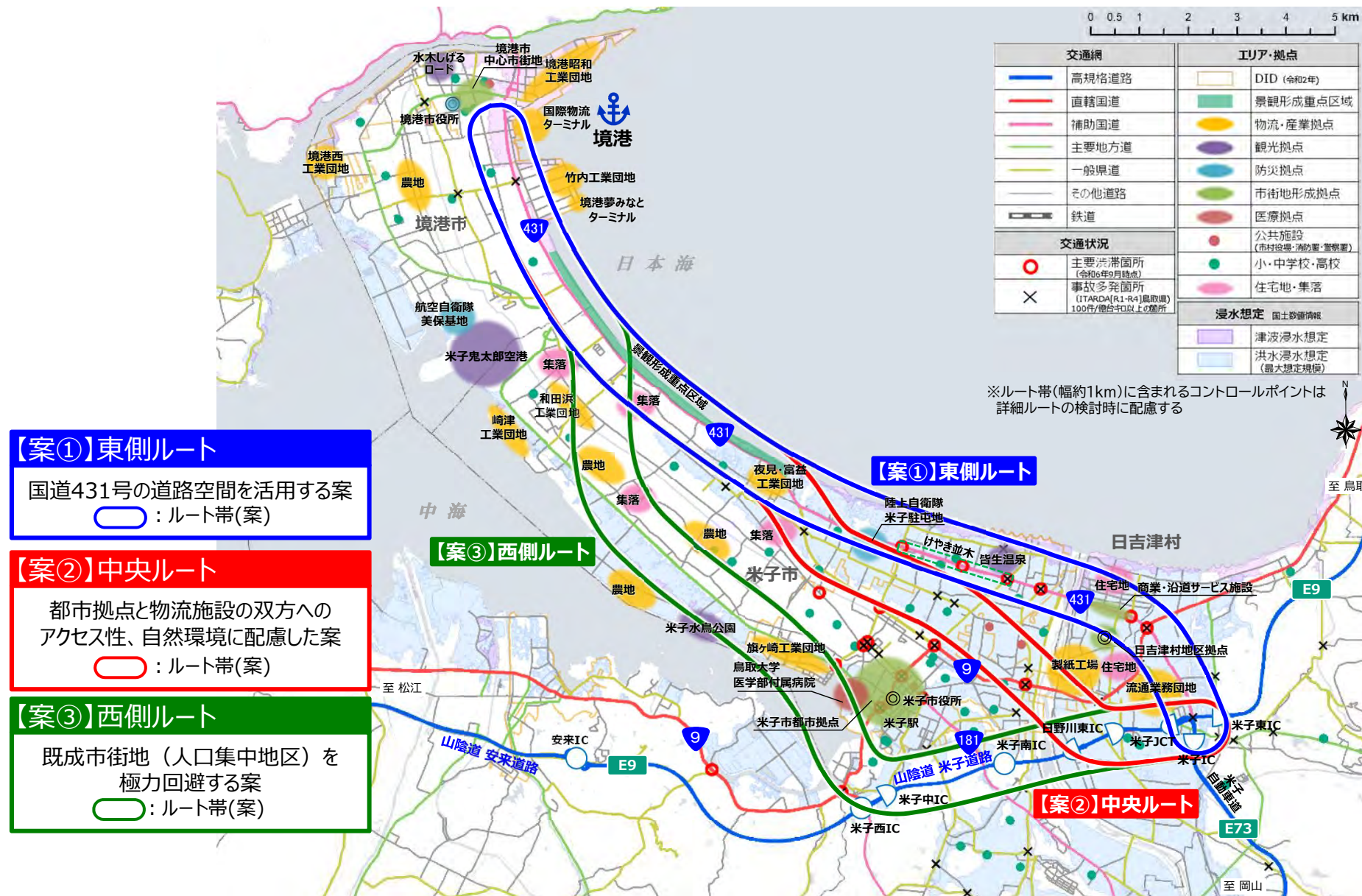
- ・地域の基幹産業である工場への影響に配慮

○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

5-3.ルート帯案の概要

○ コントロールポイントへの影響を最小限に抑えながら、政策目標の達成を考慮した対策案を検討する。



5-4.各ルート帯案の概要

○ 国道431号の道路空間を活用する案



■ 整備概要

延長	約20km
コスト	約4,300～5,300億円

■ ポイント

内容	・境港～米子ICを高規格道路で最短で結び、境港～米子ICの速達性が向上する。 ・国道431号の道路空間を利用するため、地域分断や集落への影響、移転物件数は最も小さい。 ・人口集中地区の連続高架橋区間が長く、交通規制による工事影響が最も大きい。 ・国道431号のけやき並木の撤去が必要であり、自然環境への影響が懸念される。 ・全線高架構造となるため、各案に比べ事業費及び維持管理費が最も高額となる。
----	--

5-4.各ルート帯案の概要

○ 都市拠点と物流施設の双方へのアクセス性、自然環境に配慮した案



■ 整備概要

延長	約20km (うち山陰道と重複する区間約2km)
コスト	約3,500～4,500億円

■ ポイント

内容	- 境港～米子ICを高規格道路で最短で結び、境港～米子ICの速達性が向上する。 - 案①に比べDID（人口集中地区）通過区間長が短く、他案に比べ米子市都市拠点と物流施設の双方へのアクセス性が最も向上する。 - 国道431号のけやき並木や水鳥公園を回避するため、他案に比べて自然環境への影響が小さい。 - 案①に比べ高架構造となる区間が短く、渡海部の橋梁もないため、他案に比べて事業費及び維持管理費が安価となる。
----	--

5-4.各ルート帯案の概要

○ 既成市街地(人口集中地区)を極力回避する案



■ 整備概要

延長	約24km (うち山陰道と重複する区間約7km)
コスト	約3,700~4,700億円

■ ポイント

内容	- 他案に比べて、境港～米子ICの速達性の向上は限定的である。 - 境港から第三次救急医療機関である鳥取大学医学部附属病院への速達性は最も向上する。 - 別線整備となる延長が長く、地域分断や集落への影響、移転物件数は最も大きい。 - 現道空間を活用する区間が最も短いため、交通規制による工事影響は最も小さい。 - 水鳥公園付近を通過するため、自然環境への影響が懸念される。 - 他案に比べて整備延長が短く、盛土区間が長い、渡海部の橋梁延長が長く、案②より事業費は高額となる。
----	--

5-5.ルート帯案の比較評価

項目	評価指標		【案①】東側ルート 国道431号の道路空間を 活用する案	【案②】中央ルート 都市拠点と物流施設の双方への アクセス性、自然環境に 配慮した案	【案③】西側ルート 既成市街地（人口集中地区）を 極力回避する案
整備概要	延長		約 20 km ※全線国道431号道路空間利用	約 20 km (うち山陰道と重複する区間約 2 km)	約 24 km (うち山陰道と重複する区間約 7 km)
政策目標の 達成程度の 比較	産業の活性化	境港への 定時性・速達性 (境港～米子IC)	・境港への速達性、定時性の向上が見込まれる	・境港への速達性、定時性の向上が見込まれる	・境港への速達性、定時性が向上するが他案より劣る
	信頼性の高い ネットワークの確保	津波・河川氾濫時の 交通機能の確保	・高架構造により浸水を回避し、一次緊急輸送道路（国道431号）の代替性の確保が見込まれる	・高架構造により浸水を回避し、一次緊急輸送道路（国道431号）の代替性の確保が見込まれる	・高架／盛土構造により浸水を回避し、二次緊急輸送道路（鳥取県道47号米子境港線）の代替性の確保が見込まれる
	広域周遊観光の促進	周遊性の向上	・境港から鳥取砂丘への所要時間が短縮され、周遊性の向上が見込まれる	・境港から鳥取砂丘への所要時間が短縮され、周遊性の向上が見込まれる	・境港から鳥取砂丘への所要時間が短縮され、周遊性の向上が見込まれるが他案より劣る
	救急医療機関への 速達性の向上	第三次救急医療機関 への速達性・信頼性 (境港市～鳥取大学 医学部附属病院)	・境港市役所から第三次救急医療機関への速達性・信頼性の向上が見込まれるが案③より劣る	・境港市役所から第三次救急医療機関への速達性・信頼性の向上が見込まれるが案③より劣る	・境港市役所から第三次救急医療機関への速達性・信頼性の向上が見込まれる
	交通安全の確保	交通安全性の向上	・混雑が緩和し交通安全性の向上が見込まれる	・混雑が緩和し交通安全性の向上が見込まれる	・混雑が緩和し交通安全性の向上が見込まれるが他案より劣る
配慮すべき 事項等の 比較	生活環境への影響	地域分断や 集落への影響	・人口集中地区への影響は大きいですが、全線国道431号の道路空間を利用するため、他案に比べ地域分断や集落への影響は小さい	・人口集中地区への影響は大きいですが、既存の道路空間を極力利用することで、案③に比べ地域分断や集落への影響は小さい	・人口集中地区への影響は小さいが、その他の地区は、別線整備となる延長が長く、地域分断や集落への影響が大きい
		移転が必要となる 家屋等の数	・他案に比べ移転物件数が最も少ない	・案③に比べ移転物件数が少ない	・人口集中地区の移転物件数が最も少ないが、その他の地区で移転物件数が最も多い
	工事中の渋滞		・人口集中地区における連続高架橋区間が最も長く、交通規制期間が長くなるため、他案に比べ最も工事影響が大きい	・人口集中地区における連続高架橋区間が案①に比べて短く、交通規制期間が短くなるため、案①より工事影響が小さい	・人口集中地区において現道上を通過する区間がなく、交通規制期間が短いため、他案に比べ工事影響は最も小さい
	自然環境への影響		・ケヤキ並木の撤去や、景観形成重点地域への影響が懸念される	・景観形成重点地域への影響が懸念されるが、その他の自然環境への影響は小さい	・水鳥公園や景観形成重点地域への影響が懸念される
	事業費		4,300億円～5,300億円	3,500億円～4,500億円	3,700億円～4,700億円
	維持管理費		・全線高架のため他案より高価	・案①より高架区間が短く安価	・他案より高架区間が短い、渡海部の橋梁があるため案②より高価

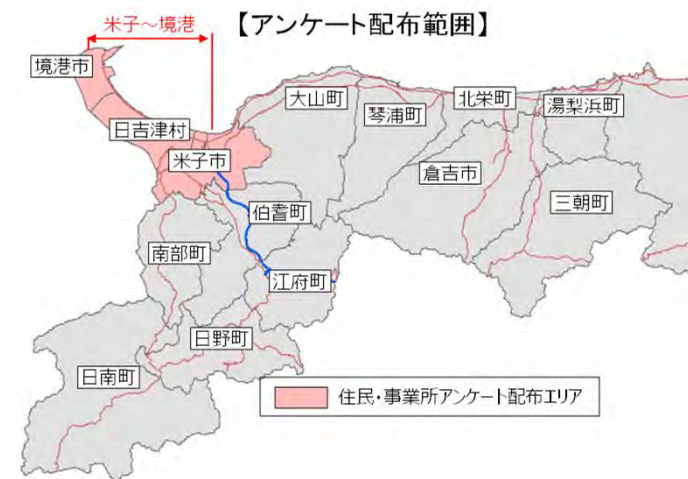


6. 意見聴取方法(案)

6-1.意見聴取の基本方針・手法・対象者

■地域への意見聴取の基本方針

把握する意見
・道路計画を検討するにあたり、 地域住民等が特に重要視する視点
・周辺アクセスに関する意見



■意見聴取の方法と対象者

対象者・実施方法		
アンケート	【地域住民】 住民へ郵送配布（回収方法：郵送、WEB回答）	約85,600部
	米子市	約68,800部
	境港市	約15,500部
	日吉津村	約1,300部
	【企業及び団体】 周辺関係企業へ郵送配布（回収方法：郵送、WEB回答）	約3,000部
	沿線：企業・事業所	約1,000部
インタビュー	広域：トラック協会等 ※沿線事業所との重複含む	約2,000部
	【道路利用者等】 周辺の公共施設、道の駅、P A、観光施設、商業施設に常設（回収方法：郵送、WEB回答、投函）	約800部 (1箇所100部、8箇所)
ヒアリング	【関係自治体及び団体】 鳥取県・関係市・団体へ意見照会	4 箇所
オープンハウス	自治体：鳥取県、米子市、境港市、日吉津村	約26団体
	各団体：商工会議所、警察署、消防署、空港・港湾管理者、農協・漁協、観光協会、トラック協会 等	
	【地域住民】 施設来訪者への情報提供、会場でのアンケート	
	平日：市役所・役場	3箇所（1日3箇所）
	休日：商業施設	1箇所（1日1箇所）45

6-2.各手法の調査項目と活用方針

■意見聴取の方法と目的

把握する意見	アンケート	オープンハウス	ヒアリング
道路計画を検討するにあたり、地域住民等が特に重要視する視点	道路計画の検討にあたり、地域住民等が特に重要視する視点を把握する。		道路計画を検討するあたり、アンケートでは把握できない具体的な視点を把握する。
周辺アクセスに関する意見	周辺からのアクセスを検討する際に、配慮すべき項目を把握する。		周辺からのアクセスを検討する際に、アンケートでは把握できない具体的な配慮すべき項目を把握する。
その他の自由意見	その他、道路計画案に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。		
回答者の属性や道路の利用状況	回答結果の差異に関して各属性で整理し分析する。		-

6-3.アンケート案(計画概要及び現状)

■計画概要

A4版・1枚目・オモテ面

○ 本調査の主旨、前回アンケートの概要、調査対象箇所について説明。

中国横断自動車道岡山米子線（米子～境港）の道路計画に関するアンケート

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高速自動車国道です。

今回のアンケートは、中国横断自動車道岡山米子線（米子～境港）の道路計画を進めるにあたり、地域の皆さまや道路利用者の皆さまを対象にご意見をいただき、地域の発展に役立つ道路の検討をさせていただきたいと考えておりますので、アンケートにご協力いただきますようお願いいたします。

アンケートの結果は、今後の道路計画に役立ててまいります。また、結果につきましては、集計してホームページ等で公表させていただきます。

※本事業は、環境影響評価法（平成9年法律第81号）に基づく計画段階環境配慮書（配慮書）の対象事業となることがあり、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

令和3年11月アンケートでは、「道路の課題」および「道路に求める役割や機能」について、1,503件のご意見を頂きました。ご協力ありがとうございました。

対象区間 中国横断自動車道岡山米子線（米子～境港）

【広域図】



【拡大図】



出典：国土地理院ホームページ※地理院地図（電子国土Web）を加工して使用

アンケート回答方法



地域の皆さまや道路利用者の皆さまに向けて、以下①と②の方法でアンケート調査票を配布しています。①と②のどちらかにご回答いただけますようお願いいたします。

①米子市・境港市・日吉津町にお住まいの方へはご自宅にアンケート調査票を配布

②米子～境港周辺の道の駅や観光地、公共施設等でアンケート調査票を設置・配布

※回答については、回答票を郵便ポスト等に投函いただくほか、インターネットでも回答できます。

インターネットでの回答は、ご家族のどなたでも、何人でも回答可能です。

QRコードを読みとるかURLを入力してアクセスしてください。

URL：http://www.cgr.mlit.go.jp/kurayoshi/road/*****

アンケート締め切り：令和*年*月*日（*）まで

■米子～境港間の地域と道路の現状

A4版・1枚目・ウラ面

○ 対象路線の沿線における道路課題および地域の課題について説明。

周辺地域の道路と現状

令和3年11月のアンケートでいただいた皆さまのご意見を踏まえ、米子～境港における「道路の課題」を以下のとおり設定いたしました。

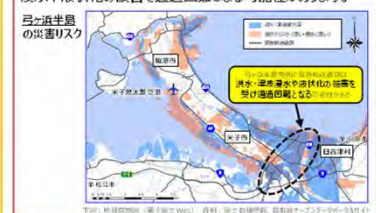
物流・産業

境港の取扱貨物量はコロナ禍以降増加傾向にあり、水産業ではベニシイガニが全国1位のシェアを誇ります。



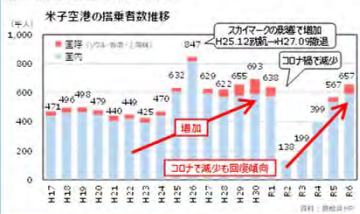
災害

国道431号は緊急輸送道路に指定されていますが、洪水、津波、浸水や液状化の被害で通過困難となる可能性があります。



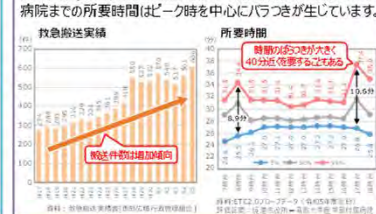
観光

空の玄関口である米子空港の搭乗者数はコロナ禍以降に増加傾向にあります。



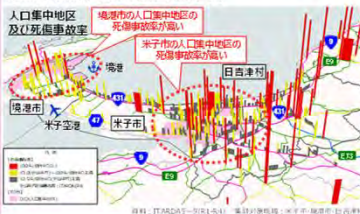
医療

第3次救急医療機関が立地していない境港市から、米子市の鳥取大学医学部附属病院までは年々搬送実績が増加しており、病院までの所要時間はピーク時を中心にバツつきが生じています。



事故

米子～境港地域では、米子市及び境港市の人口集中地区において死傷事故率が高い状況です。



渋滞

米子市街では速度低下が著しく、特に朝ピークや夕ピークを中心に慢性的な渋滞が発生しています。



6-3.アンケート案（前回アンケート集計結果）

○ 道路の課題および求められる機能について集計結果を説明。

意見聴取にご協力いただきありがとうございました。皆さまにお聴きしたご意見の結果（概要）を以下のとおり、お知らせします。

A4版・2枚目
オモテ面

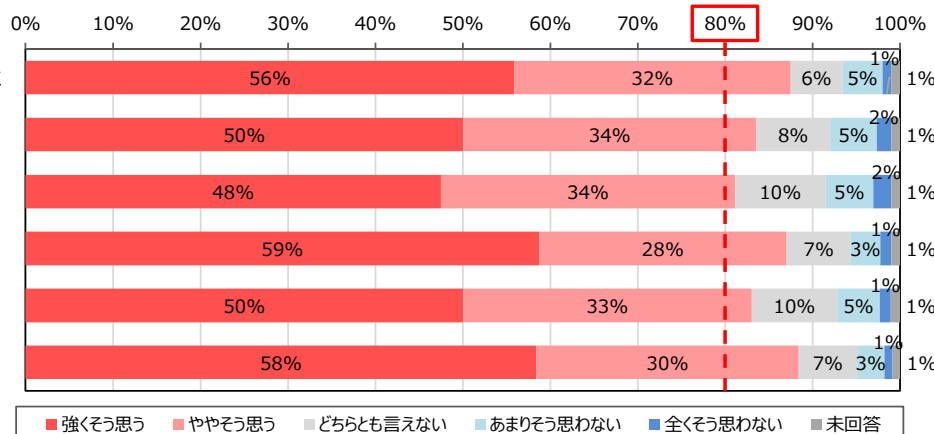
地域住民の方々や道路を利用されるの方々などから、1,503件の回答をいただきました。

■ アンケート結果

地域の将来も踏まえ、どのような道路にすべきと思いますか？

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】

- 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となること
- 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全走行性が確保されること



■ 皆さまからのご意見の一例

- 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。（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。（渋滞）
- 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。（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。（産業）
- 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あれば、滞在する県外旅行者の増加も考えられる。（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。（観光）
- 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。（災害）
- 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。（災害）
- 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。（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。（事故）
- 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。（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認でき、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。（医療）
- 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。（道路整備）

6-3.アンケート案(政策目標)

○ 設定した政策目標を説明。

皆さまからいただいたご意見を踏まえ、5つの政策目標を設定しました。

A4版・2枚目
ウラ面

<物流・産業>

産業の活性化



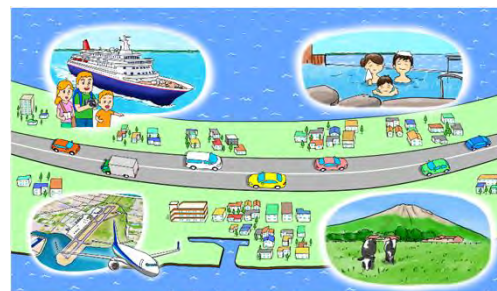
<防災>

信頼性の高いネットワークの確保



<観光>

広域周遊観光の促進



<医療>

救急医療機関への速達性の向上



<安全>

交通安全の確保



6-3.アンケート案(対策案の概要)

○ 各対策案の立案主旨や概要の説明。

米子～境港間の対策案について、3つのルート帯(案)を検討しています。

A4版・3枚目
オモテ面

【案①】東側ルート

国道431号の道路空間を活用する案

○ : ルート帯(案)

【案②】中央ルート

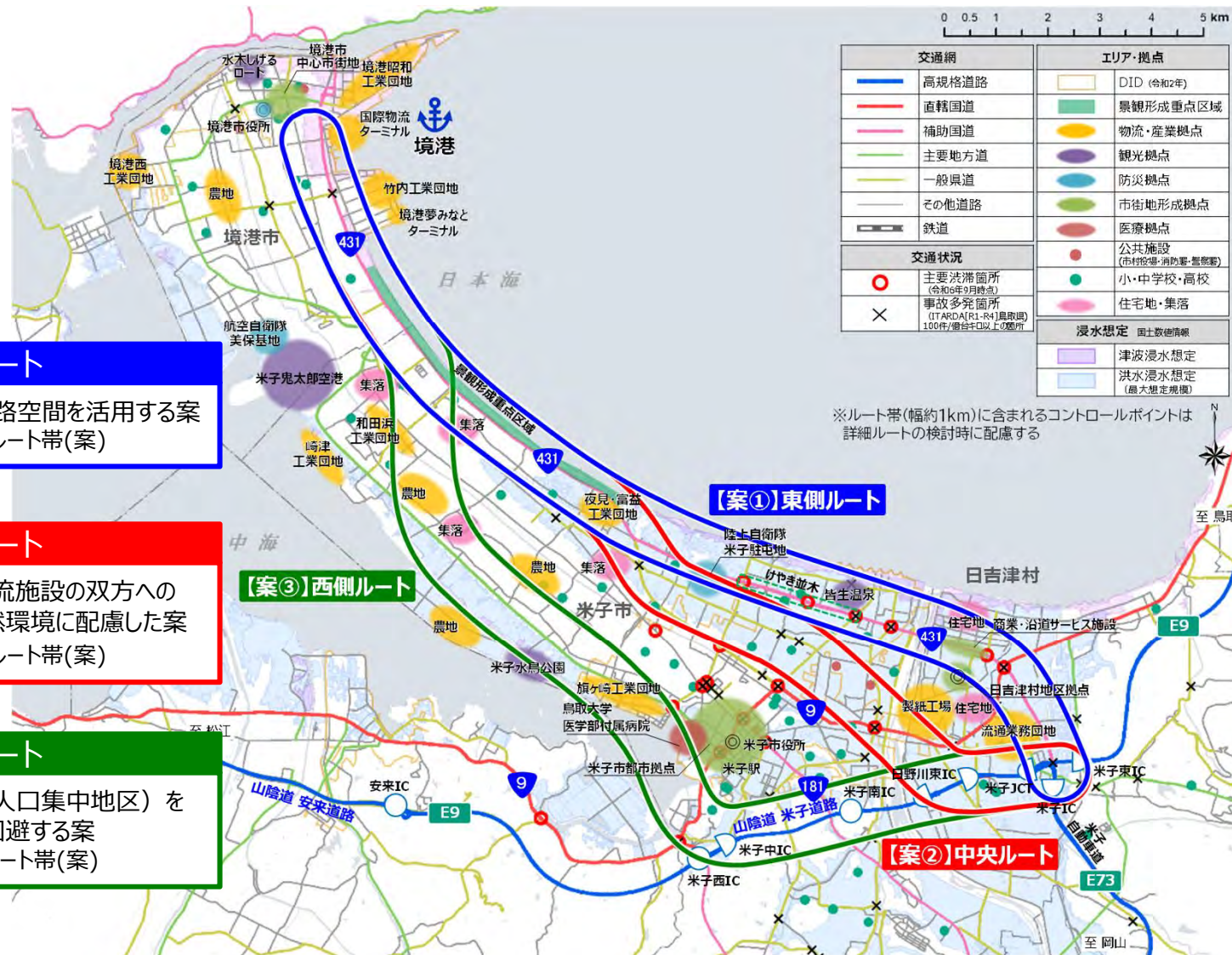
都市拠点と物流施設の双方への
アクセス性、自然環境に配慮した案

○ : ルート帯(案)

【案③】西側ルート

既成市街地(人口集中地区)を
極力回避する案

○ : ルート帯(案)



6-3.アンケート案（対策案の評価項目）

○ 各対策案について、各評価項目における整備効果等を比較表を用いて説明。

各対策案の特徴					
掲示した対策案に対して、皆さまが重視される事項についてご意見いただき、対策案決定の参考いたします。					
項目	評価指標		【案①】東側ルート 国道431号の道路空間を 活用する案	【案②】中央ルート 都市拠点と物流施設の双方への アクセス性、自然環境に配慮した案	【案③】西側ルート 既成市街地（人口集中地区）を 極力回避する案
整備概要	延長		約 20 km ※全線国道431号道路空間利用	約 20 km (うち山陰道と重複する区間約 2 km)	約 24 km (うち山陰道と重複する区間約 7 km)
政策目標の 達成程度の 比較	産業の活性化	境港への 定時性・速達性 (境港～米子IC)	・ <u>境港への速達性、定時性の向上が見込まれる</u>	・ <u>境港への速達性、定時性の向上が見込まれる</u>	・ <u>境港への速達性、定時性が向上するが他案より劣る</u>
	信頼性の高い ネットワークの確保	津波・河川氾濫時の 交通機能の確保	・高架構造により <u>浸水を回避し</u> 、一次緊急輸送道路 (国道431号) の <u>代替性の確保が見込まれる</u>	・高架構造により <u>浸水を回避し</u> 、一次緊急輸送道路 (国道431号) の <u>代替性の確保が見込まれる</u>	・高架／盛土構造により <u>浸水を回避し</u> 、二次緊急輸 送道路（鳥取県道47号米子境港線）の <u>代替性 の確保が見込まれる</u>
	広域周遊観光の促進	周遊性の向上	・境港から鳥取砂丘への所要時間が短縮され、 <u>周遊性の向上が見込まれる</u>	・境港から鳥取砂丘への所要時間が短縮され、 <u>周遊性の向上が見込まれる</u>	・境港から鳥取砂丘への所要時間が短縮され、 <u>周遊性の向上が見込まれるが他案より劣る</u>
	救急医療機関への 速達性の向上	第三次救急医療機関 への速達性・信頼性 (境港市～鳥取大学 医学部附属病院)	・ <u>境港市役所から第三次救急医療機関への速達性・ 信頼性の向上が見込まれるが案③より劣る</u>	・ <u>境港市役所から第三次救急医療機関への速達性・ 信頼性の向上が見込まれるが案③より劣る</u>	・ <u>境港市役所から第三次救急医療機関への速達性・ 信頼性の向上が見込まれる</u>
	交通安全の確保	交通安全性の向上	・混雑が緩和し <u>交通安全性の向上が見込まれる</u>	・混雑が緩和し <u>交通安全性の向上が見込まれる</u>	・混雑が緩和し <u>交通安全性の向上が見込まれるが 他案より劣る</u>
配慮すべき 事項等の 比較	生活環境への影響	地域分断や 集落への影響	・ <u>人口集中地区への影響は大きい</u> が、全線国道431 号の道路空間を利用するため、 <u>他案に比べ地域 分断や集落への影響は小さい</u>	・ <u>人口集中地区への影響は大きい</u> が、既存の道路空 間を極力利用することで、 <u>案③に比べ地域分断や 集落への影響は小さい</u>	・ <u>人口集中地区への影響は小さい</u> が、その他の地区は、 別線整備となる延長が長く、 <u>地域分断や集落への 影響が大きい</u>
		移転が必要となる 家屋等の数	・他案に比べ <u>移転物件数が最も少ない</u>	・案③に比べ <u>移転物件数が少ない</u>	・ <u>人口集中地区の移転物件数が最も少ない</u> が、 その他の地区で <u>移転物件数が最も多い</u>
	工事中の渋滞		・人口集中地区における連続高架橋区間が最も長く、 交通規制期間が長くなるため、 <u>他案に比べ最も工事 影響が大きい</u>	・人口集中地区における連続高架橋区間が 案①に比べて短く、交通規制期間が短くなるため、 <u>案①より工事影響が小さい</u>	・人口集中地区において現道上を通過する区間がなく、 交通規制期間が短いため、 <u>他案に比べ工事影響は 最も小さい</u>
	自然環境への影響		・ <u>ケヤキ並木の撤去や、景観形成重点地域への影響 が懸念</u> される	・ <u>景観形成重点地域への影響が懸念</u> されるが、 <u>その他の自然環境への影響は小さい</u>	・ <u>水鳥公園や景観形成重点地域への影響が 懸念</u> される
	事業費		4,300億円～5,300億円	3,500億円～4,500億円	3,700億円～4,700億円
	維持管理費		・全線高架のため <u>他案より高価</u>	・案①より <u>高架区間が短く安価</u>	・他案より高架区間が短い、渡海部の橋梁がある ため <u>案②より高価</u>

A4版・3枚目
ウラ面

6-3.アンケート案(質問事項)

○「交通問題の状況」「対策案を検討する際に重視すること」を確認。

【質問票】(回答はがきに記載してください)

質問1 今回、3つのルート案を検討していますが、地域にとって望ましい案を考える際に何が重要だと思いますか？

以下の重視すべき項目①～⑪から、**特に重視すべきと思われる項目**について最大3つまで選んでいただき、**番号とその理由・内容**をお書きください。

- ① 物流時間の短縮や移動時間を読みやすくし、産業活動を支援すること
- ② 自然災害に伴う通行止め発生時にも機能する代替路が確保されること
- ③ 高速ICから主要な観光地へのアクセスを向上させ、広域観光を促進すること
- ④ 救急医療機関へ早く、確実、安全に搬送できること
- ⑤ 交通事故が起きにくいこと
- ⑥ 道路沿線の大気質や騒音の影響が少ないこと
- ⑦ 家屋等の移転や集落への影響等、生活環境への影響が少ないこと
- ⑧ 工事中の交通規制の影響が小さいこと
- ⑨ 自然環境や景観への影響が少ないこと
- ⑩ 建設や維持管理に要する費用が安いこと
- ⑪ その他(上記以外の項目についてご自由にお書きください)

質問2 道路整備における**環境に関する懸念事項や配慮した方が良いと思うこと**などがありましたら、ご自由にお書きください。
(大気質・騒音・自然環境・景観など)

質問3 インターチェンジの設置を検討する際に、**どのようなことに配慮すべきだと思いますか？**
以下の①～⑤の項目について、5段階で評価してください。

- ① 工業団地・工場などの産業拠点にアクセスしやすいこと
- ② 市役所・役場や防災拠点からアクセスしやすいこと
- ③ 観光施設・観光地などの観光拠点にアクセスしやすいこと
- ④ 救急医療機関にアクセスしやすいこと
- ⑤ 市街地や居住地からアクセスしやすいこと
- ⑥ その他(上記以外の項目についてご自由にお書きください)

質問4 その他、道路を整備することによる懸念事項や配慮した方が良いと思うことがありましたら、ご自由にお書きください。

- 回答方法：別紙の回答はがきに記入し、切り取って郵便ポストに投函してください。
- 締め切り：令和**年**月**日(※)までに投函願います。

【回答はがき】

(質問票をご覧ください回答してください)

＜回答方法＞

回答は下記の回答はがきに記入し、切り取って郵便ポストに投函してください。

＜締め切り＞ 令和●年●月●日(●)までに投函願います。

質問1 について、お答えください。

重視すべき項目①～⑪のうち、**特に重視すべきと思われる項目**について、番号とその理由・内容をお書きください。

特に重視すべき項目の番号	特に重視すべき理由・内容 (特に意見が無い場合は空欄でも構いません)

質問2 について、お答えください。＜自由回答＞

質問3 について、お答えください。＜5段階評価＞で番号に○をつけてください。

	強く思う	少し思う	あまり 思わない	思わない	わからない
①	1	2	3	4	5
②	1	2	3	4	5
③	1	2	3	4	5
④	1	2	3	4	5
⑤	1	2	3	4	5

①～⑤以外で配慮すべき拠点等がありましたら、お答えください。＜自由回答＞

質問4 について、お答えください。＜自由回答＞

質問は以上です。ありがとうございました。

厚紙・4枚目
オモテ面

6-3.アンケート案(質問事項)

○「質問事項」と合わせて、回答者の属性を確認。

定形郵便物

倉吉局
承認

料金受取人払郵便

6 8 2 0 0 1 8

鳥取県倉吉市福庭町1-18

国土交通省 中国地方整備局
倉吉河川国道事務所

調査設計課 行

差出有効期限
令和**年**月**日
(切手不要)

ダミー

◆あなた自身のことについて【記入または該当する番号に○をつけてください】

住所 〒 () 県 () 市・郡 () 町

性別 ①男性 ②女性 年齢 () 歳代

◆米子～境港間の普段の自動車利用状況について
該当する番号に1つ○をつけてください。

<Q1> 現在の米子～境港間を利用する際の主な交通手段を教えてください。
①自動車(乗用車) ②自動車(トラック) ③公共交通(鉄道・バス・タクシー)
④バイク ⑤自転車 ⑥徒歩

<Q2> 現在の米子～境港間を自動車で利用する頻度を教えてください。
①ほぼ毎日 ②週2～3回程度 ③月2～3回程度
④ほとんど利用しない ⑤利用したことがない
→①～④を選ばれた方は【Q3・Q4】へ ⑤を選ばれた方は【裏面】の質問へ

<Q3> 米子～境港間の自動車による主な利用目的を教えてください。
①通勤 ②通学 ③家事・買い物 ④送迎
⑤仕事 ⑥観光・レジャー ⑦その他 ()

<Q4> 主な目的地を教えてください。
①米子市内 ②境港市内 ③日吉津村内 ④西伯郡
⑤日野郡 ⑥鳥取県東部・中部 ⑦島根県
⑧その他 () 【裏面】の質問へ

住

今後の手続きの流れ

計画段階評価の手続き範囲

【中国地方小委員会】
地域の皆さまからの意見聴取等も踏まえ
複数ルート帯案を検討します

▼

アンケートの実施

▼

【中国地方小委員会】
地域の皆さまからの意見聴取等も踏まえ
対応方針案(概略ルート・構造等)を検討します

▼

対応方針の決定

今回

※アンケートでお答えいただいた意見および個人情報、厳重に管理するとともに、お答えいただいたご意見については今後の道路計画を検討する際の貴重なご意見として活用させていただきます。

【アンケートのお問い合わせ先】

国土交通省 中国地方整備局
倉吉河川国道事務所
担当：調査設計課
☎ 0858-26-6229

安心で快適な
地域づくりのために
皆さまのご意見
お待ちしております

厚紙・4枚目
ウラ面

※回答はがき(うら面)のアンケート設問にもご回答ください。

【回答はがき(おもて面)】

キリトリ線