資料２

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2回　説 明 資 料

令和8年11月2日

国土交通省　中国地方整備局

目次

1. 計画段階評価の検討の流れ ・・・ 2

2. 意見聴取の概要 ・・・ 8

3. 意見聴取の結果 ・・・ 14

4. 対応方針（原案）の検討 ・・・ 31

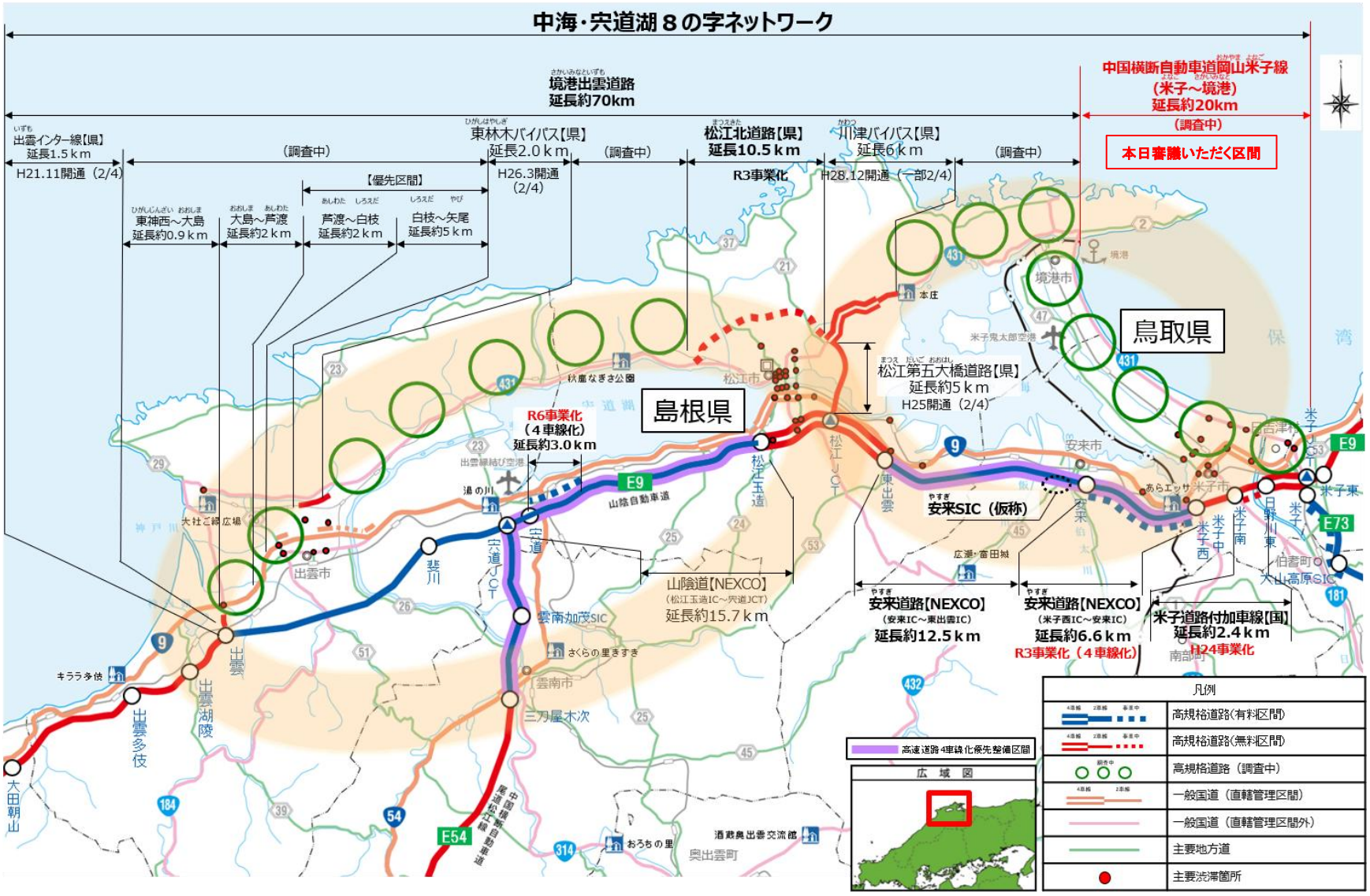
5. 自治体への意見照会結果 ・・・ 37

6. 対応方針（案）のまとめ ・・・ 39

１．計画段階評価の検討の流れ

1-1.中海・宍道湖8の字ネットワーク構築にむけた取組

○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、境港出雲道路により構成。
○国（米子道路付加車線）、県（松江北道路）、NEXCO（山陰道4車線化）によりネットワーク構築に向けた事業を推進中。
○沿線では圏域内の企業活動など産業づくり・地域づくりの活性化に向けた様々な取り組みが進められている。



1-2.評価対象区間について

○ 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.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）

米子・境港間の高規格道路 地元懇談会

<第1回・令和3年10月>
- ■これまでの経緯
- ■圏域の現状・課題と将来像
- ■意見聴取方法

鳥取県による意見聴取
<令和3年11月>
- ■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

<第2回・令和4年2月>
- ■第1回地元懇談会の議事概要
- ■意見聴取結果
- ■米子・境港間の高規格道路にかかる地元意見とりまとめ
- ■意見交換

米子・境港地域 道路整備勉強会

<第1回・令和6年3月>
- ■社会情勢の変化
- ■地域・交通課題

<第2回・令和6年11月>
- ■高規格道路ネットワークの必要性
- ■高規格道路の整備必要性
- ■期待される効果・配慮事項

中国地方小委員会
<令和6年12月>
- ■圏域の現状等
- ■圏域の道路ネットワーク状況
- ■地域の将来像
- ■中海・宍道湖圏域における近年の検討状況
- ■中海・宍道湖圏域における道路ネットワークの必要性

中国地方小委員会
<令和7年6月>
- ■評価対象区間
- ■計画段階評価手続きの進め方(案)
- ■地域の現状と課題
- ■政策目標の設定
- ■複数案の設定
- ■意見聴取方法（案）

意見聴取
<令和7年8月～10月>
- ■対策方針(案)選定時に重視すべき項目等
- ◆意見聴取方法
  《アンケート》
  対象者
  地域住民
  道路利用者
  企業　等
  《オープンハウス》
  対象者
  地域住民　等
  《ヒアリング》
  対象者
  関係自治体　団体

中国地方小委員会
- ■意見聴取の結果
- ■対応方針(案)　等
(概略ルート、構造等)

対応方針の決定（概略ルート・構造）

※各段階で随時自治体と調整

地 方 小 委 員 会

1-4.前回（第1回）審議内容について

■令和7年度第1回社会資本整備審議会道路分科会中国地方小委員会の概要

実施日：令和7年6月13日（金）　開催

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

●前回審議における主な指摘事項と対応

項目	指摘事項	対応
委員会資料	・米子水鳥公園を含む中海はラムサール条約湿地に登録されており、また、米子市街のDID区間の通過等、配慮すべき箇所も多数存在するため、十分な検討を行うこと。	・ラムサール条約湿地の近傍で高速道路が整備された実績を整理するとともに、ラムサール条約の配慮事項を確認。 ・意見聴取の質問1及び質問3において、配慮すべき事項を確認。
意見聴取	・当該区間は8 の字ネットワークの一部を形成することから、より広域的な観点による意見把握も必要。アンケートあるいは関係団体への聞き取りを検討すること。	・ヒアリング先は米子市観光協会、境港市観光協会の他、島根県側の意見把握先として、「中海・宍道湖・大山圏域観光局」を追加。

1-4-1.ラムサール条約

○ ラムサール条約（正式名称：特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約）は湿地の「保全（・再生）」と「ワイズユース（賢明な利用）」、これらを促進する「交流、学習（CEPA）」が目的となっている。
○ ラムサール条約に開発行為の規制はないが、中海は「鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律」に基づく特別保護地区であり、工作物の新築や水面の埋立等を行う場合は、環境大臣の許可が必要となる。
○ ラムサール条約湿地の近傍での高速道路整備の事例は3事例が該当する。

谷津干潟（1993.6月登録） 千葉県

東関東自動車道（1982.4月開通）

・年間約110種の野鳥が確認される谷津干潟は、全国でも有数のシギ・チドリ類の中継地として重要な場所となっている。
・道路整備は登録以前である。なお、2020年度以降は、干潟内の環境変化のモニタリングを実施しながら、対策工事の効果を検証している。

湿地の概要

谷津干潟は、東京湾の海岸線から約2km内陸に位置する、40ヘクタールの砂質・泥質干潟である。東京都心から鉄道で30分ほどの近さにある住宅地区で、マンションや学校、高速道路などに囲まれ、東と西の2本の水路で東京湾とつながっている。四方はコンクリート壁で囲われ、周辺は谷津干潟公園として整備されている。干満によって潮の出入りがあり、満潮時には水深約1mの海水面となり、プランクトン、エビ、カニ、貝、ゴカイ、魚など数多くの生きものが生息している。また、渡り鳥であるシギ・チドリ類にとって、渡りの途中の栄養補給と休息をとるための中継地として重要な役割を果たしている。なお、国指定鳥獣保護区にも指定されている。かつて東京湾一帯には、日本でも有数の広大な干潟が広がり、谷津干潟周辺では海水浴や潮干狩り、谷津遊園を訪れる行楽客を、東京周辺のみならず関東一円から集めていた。千葉県による公有水面埋立の過程で周りは次々と埋め立てられ、工業用地、住宅地、道路などへと変貌した。開発が進むなかで、地元の熱心な保護活動によって残された。



▲キアシシギとキョウジョシギ





▲谷津干潟の風景

釧路湿原（1980.6月登録） 北海道

道東自動車道（2016.3月開通）

・釧路湿原ではオジロワシの他に天然記念物のタンチョウやオオワシなど約200種の鳥類、約39種の哺乳類も見られる。
・道東自動車道は、1998年度に工事着手、2005年度に天然記念物のオジロワシの営巣地が事業区域の直近に確認され、保全対策が実施された。

湿地の概要

釧路湿原は、北海道東部、釧路市の北に広がる2万2,000haの日本最大の湿原であり、そのうち7,863haがラムサール条約に登録されている。かつて海だったが、海が後退し、太平洋との開口部に砂嘴が発達するにつれ汽水湖となり、3,000年ほど前から砂嘴の内側の湖底に泥炭の蓄積がはじまり、次第に今のような湿原が形づくられた。東、北、西をぐるりと丘陵に囲まれ、釧路川、久著呂川、雪裡川などが大きく蛇行しながら流れ込み、その支流が湿原を網の目のように走っている。湿原の東側にはシラルトロ湖、塘路湖、達古武湖の3つの淡水湖沼がある。また湿原には大小のいくつもの沼が点在し、ヤチマナコ（深いつぼ状の沼地）が口を開けている。

泥炭地の約80%がヨシ・スゲ群落とハンノキ林に特徴づけられる低層湿原で、残りの約20%をヌマガヤ、ヤチヤナギを主とする中間湿原、ミズゴケ群落を主とする高層湿原が占めている。

国内の他地域では既に失われてしまっている平野部の原始的な自然環境が保存されており、自然性の高い広大な水平的景観は、他に類例のない特異な景観となっている。



▲オジロワシ



道東自動車道



▲細岡展望台から見た釧路湿原

藤前干潟（2002.11月登録） 愛知県

名古屋環状2号線（2021.5月開通）

・藤前干潟は渡り鳥の重要な中継地であり、オオソリハシシギなどシギ・チドリ類、カモ類など年間2万羽以上の水鳥が渡来、利用している。
・名古屋環状2号線は、藤前干潟の登録以前より道路整備が進められ、市民・研究者・行政が話し合う場として2005年に設立された藤前干潟協議会により、工事による自然の改変を最小限に抑えるよう努めている。

湿地の概要

大昔より伊勢湾には、木曽川や長良川、揖斐川など多くの河川が流れ込み、その河口部に広大な干潟が形成されてきた。しかし、戦後の港湾施設や工場、農地などの開発で次々と埋め立てられ、干潟は消失してきた。わずかに残ったのが伊勢湾の最奥部、名古屋市南西部の庄内川と新川、日光川の河口に広がる藤前干潟である。日本列島のほぼ中央部に位置し、季節ごとに移動する渡り鳥にとって重要な中継地となっている。

かつて藤前干潟には、名古屋市の急増するごみの処分場として埋立する計画があった。しかし、干潟を守るため市民が立ち上がり、全国的に注目を集める社会問題となった。1999年、名古屋市は計画を撤回し「ごみ非常事態」を宣言。干潟保全のために名古屋市民は、自らごみの減量に取り組み、市民・事業者・行政等が一体となった努力により藤前干潟を救ったのである。

そして、2002年に藤前干潟はラムサール条約に登録された。藤前干潟は渡り鳥にとって重要であるだけでなく、人々に消費型社会を問い直し、循環型社会に向けた行動を起こさせる場となったのである。



▲オオソリハシシギ





▲藤前干潟全景

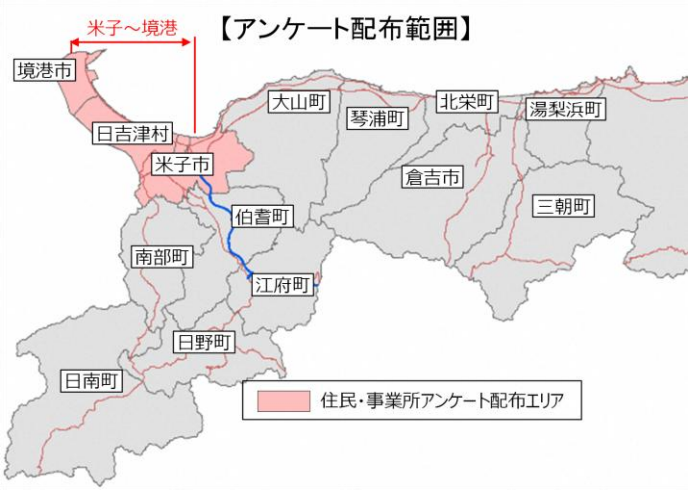
資料：環境省ホームページを基に加工

２．意見聴取の概要

2-1.意見聴取の方法

■調査期間

令和7年8月～10月



■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88,800部
	米子市	約72,300部
	境港市	約14,900部
	日吉津村	約1,600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2,800部
	沿線：米子市・境港市・日吉津村	約900部
	広域：鳥取県・島根県・岡山県トラック協会　※米子・境港・日吉津は沿線地域に計上	約1,900部
	【道路利用者等】 周辺の公共施設、道の駅、ＰＡ、観光施設、商業施設に常設 （回収方法：郵送、WEB回答、投函）	約900部 （1箇所100部、9箇所）
インタビュー	【道路利用者等】 道の駅・観光施設来訪者への聞き取り	４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	約52団体・企業
	自治体：鳥取県、米子市、境港市、日吉津村	
	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	
オープンハウス	【地域住民】 施設来訪者への情報提供、会場でのアンケート	
	米子市役所、みなとテラス、イオンモール日吉津	3箇所（合計：10日間）

2-1.意見聴取の方法

■質問内容

・意見聴取では、道路計画を検討する際に重視すべき項目、配慮すべき項目等を確認するための質問を実施。

【質問票】
（回答は回答はがきに記入してください）

質問1 今回、3つのルート帯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。

政策目標

① 輸送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、確実に、安全に搬送できること
⑤ 交通事故が起きにくいこと

配慮すべき事項

⑥ 道路沿線の大気質や騒音の影響が小さいこと
⑦ 家屋等の移転や集落への影響等、生活環境への影響が小さいこと
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小さいこと
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）

→ **道路計画検討に際し、「重視すべき項目」、「配慮すべき項目」を確認**

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）

→ **周辺アクセス検討に際し、「配慮すべき項目」を確認**

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。

→ **上記以外の「配慮すべき項目」を確認**

2-2.意見聴取の方法・対象者と回収率

調査種別	対象者		実施期間	対象地域・団体等	配布件数	回収件数	回収率
アンケート	地域住民	米子市	令和7年8月25日（月）～9月30日（火）	米子市	72,288	8,212 (うちWEB:1,782)	11.4%
		境港市		境港市	14,851	2,118 (うちWEB:371)	14.3%
		日吉津村		日吉津村	1,611	239 (うちWEB:50)	14.8%
		その他・不明		未記入、その他	－	149 (うちWEB:57)	－
		合計	－	－	**88,750**	**10,718**	**12.1%**
	事業所	事業所	令和7年8月25日（月）～9月30日（火）	米子市、境港市、日吉津村の事業所、 トラック協会（鳥取県、島根県、岡山県）の会員	2,750	623 (うちWEB:131)	22.7%
		合計	－	－	**2,750**	**623**	**22.7%**
	道路利用者	常設	令和7年8月25日（月）～9月30日（火）	道の駅、官公庁等（9箇所）	－	47	－
		インタビュー調査	令和7年9月13日（土）	道の駅琴の浦、道の駅大山恵みの里、 米子自動車道　大山パーキングエリア（上り）、 夢みなとタワー	－	214	－
		WEB調査	令和7年8月6日（水）～9月30日（火）	倉吉河川国道事務所のHPにWEBアンケート掲載	－	36	－
		オープンハウス	令和7年9月8日（月）～9月12日（金）、 9月24日（水）、 9月26日（金）～9月29日（月）	米子市役所、みなとテラス、イオンモール日吉津	－	28	－
		合計	－	－	**－**	**325**	**－**
	合計		－	－	**－**	**11,666**	**－**
ヒアリング	関係自治体		令和7年9月～10月	沿線地域の自治体（鳥取県、米子市、境港市、日吉津村）		4	団体
	商工会議所			商工会議所		3	団体
	警察署、消防署			警察署、消防署		4	団体
	空港・港湾・漁港			空港、港湾、漁港		4	団体
	農協・漁協			農協、漁協		2	団体
	観光協会等			観光協会、DMO		3	団体
	道路利用者団体			トラック協会、バス協会、タクシー協会		5	団体
	医療施設等			救急医療機関		3	団体
	沿線事業所等			小売店　等		24	企業
	合計		－	－		**52**	**団体・企業**

2-3.アンケート及び広報等の取り組み

○ 住民及び事業所を対象とした郵送アンケートの実施と共に、常設アンケート、WEBアンケート、インタビュー調査、ヒアリングも実施。
○ 意見聴取の実施に合わせて、回収率向上のために、ポスターの掲示、新聞広告への掲載等も行った。

▼郵送アンケート



▼常設アンケート



▼WEBアンケート



▼インタビュー調査



▼ポスターの掲示



▼HP画面作成



▼ヒアリング調査



▼新聞広告



2-4.オープンハウス

○ 地域の状況及び道路・交通の課題、また別途実施しているアンケート調査の内容（配慮事項、IC設置検討など）に関わるパネル等を展示し、来場者に直接説明することで事業に対する理解を深めてもらうこと、また、アンケート調査の回収率を高めることを目的に、オープンハウスを開催した。

▼オープンハウスの開催概要

開催場所	開催期間＜日数＞	開催時間
米子市役所	令和7年9月8日（月）～9月12日（金）＜5日間＞	10:00～17:00
みなとテラス	令和7年9月24日（水）＜1日＞	
イオンモール日吉津	令和7年9月26日（金）～9月29日（月）＜4日間＞	

▼オープンハウスの開催場所



▼オープンハウスの来場者数・アンケート回収数

開催場所	来場者数	アンケート回収数
米子市役所	182	28
みなとテラス	12	
イオンモール日吉津	586	
合計	780	

▼オープンハウスでの展示パネル（一部抜粋）





▼開催状況

＜米子市役所＞





＜みなとテラス＞





＜イオンモール日吉津＞





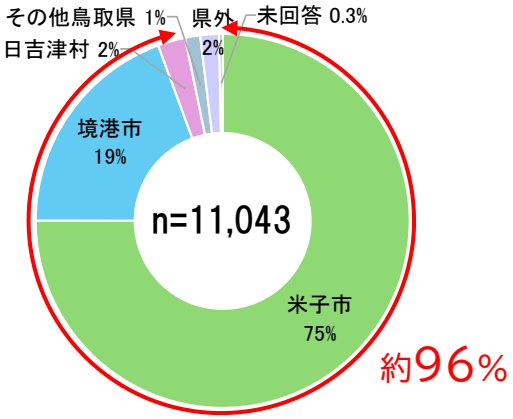
３．意見聴取の結果

- アンケート回答数は11,666件。
- 住民・道路利用者の回答者の住所は、米子市、境港市、日吉津村が全体の96%を占める。
- 回答した事業所の所在地は、米子市、境港市、日吉津村が全体の約3割を占める。業種は、運輸業・郵便業が約6割を占める。

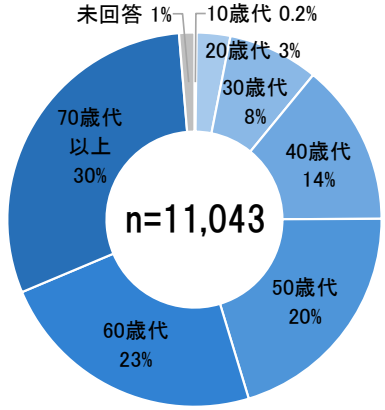
＜住民※1・道路利用者※2＞

※1:住民とは、郵送にてアンケート配布された方で郵送もしくはWEBにて回答された方が対象
※2:道路利用者とは、道の駅、官公庁等に常設されていた投函箱に投函された方、インタビュー調査による回答された方、WEBにて回答された方、オープンハウスで回答された方が対象

住所



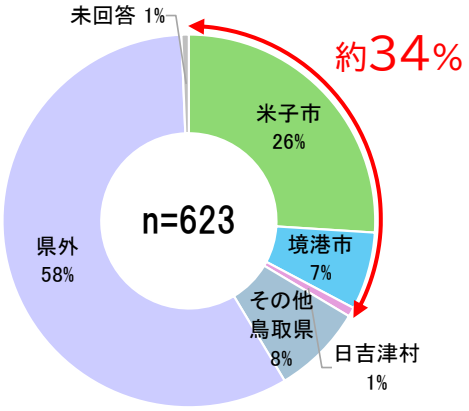
年代



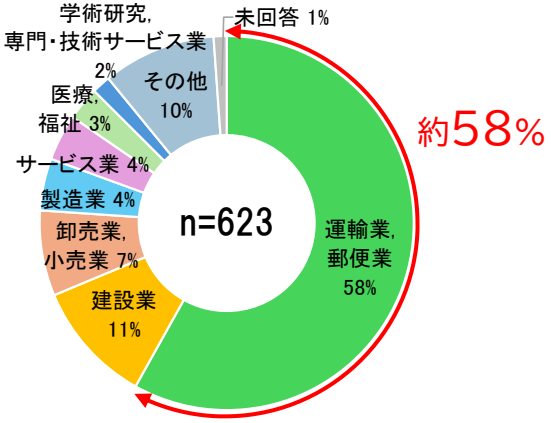
＜事業所※3＞

※3:事業所とは、郵送にてアンケート配布された事業所の方で郵送もしくはWEBにて回答された方が対象

住所



業種

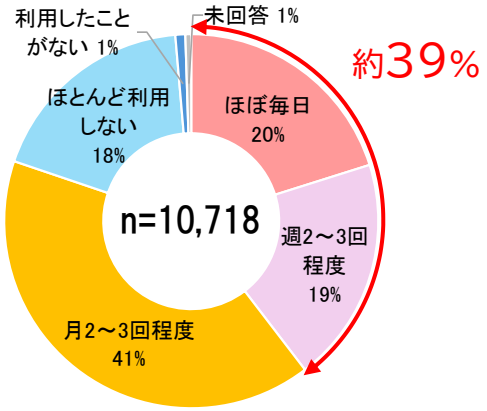


アンケート

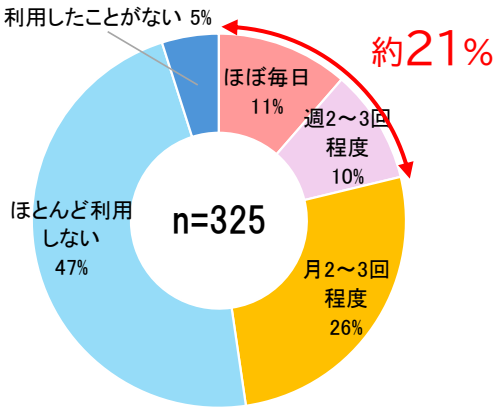
○ 利用頻度は、週2～3回以上利用の回答が、住民と事業所は約4割、道路利用者は約2割である。
○ 利用目的は、通勤、家事・買い物、仕事、観光・レジャー、営業等と多目的に利用されている。

現在の米子～境港間の利用頻度

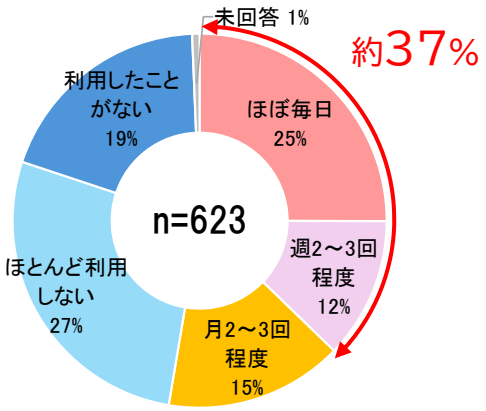
住民



道路利用者



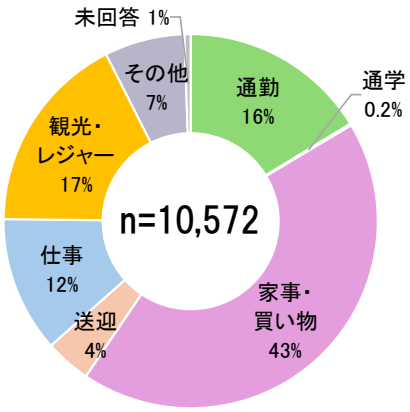
事業所



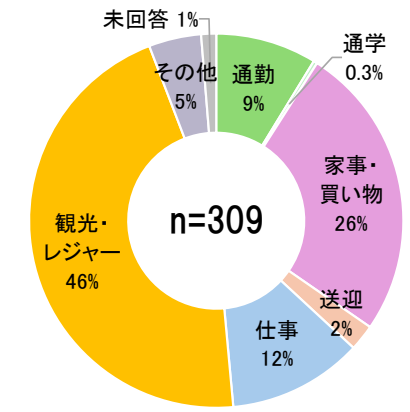
現在の米子～境港間の利用目的

※利用頻度で「⑤利用したことがない」を選ばれた方および未回答は除く。

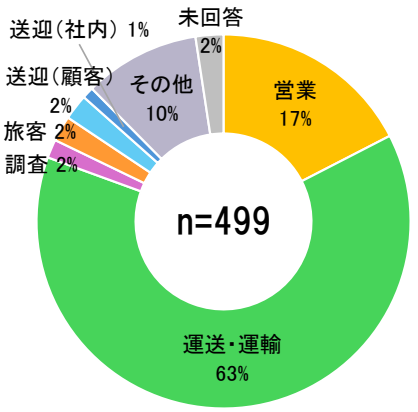
住民



道路利用者



事業所

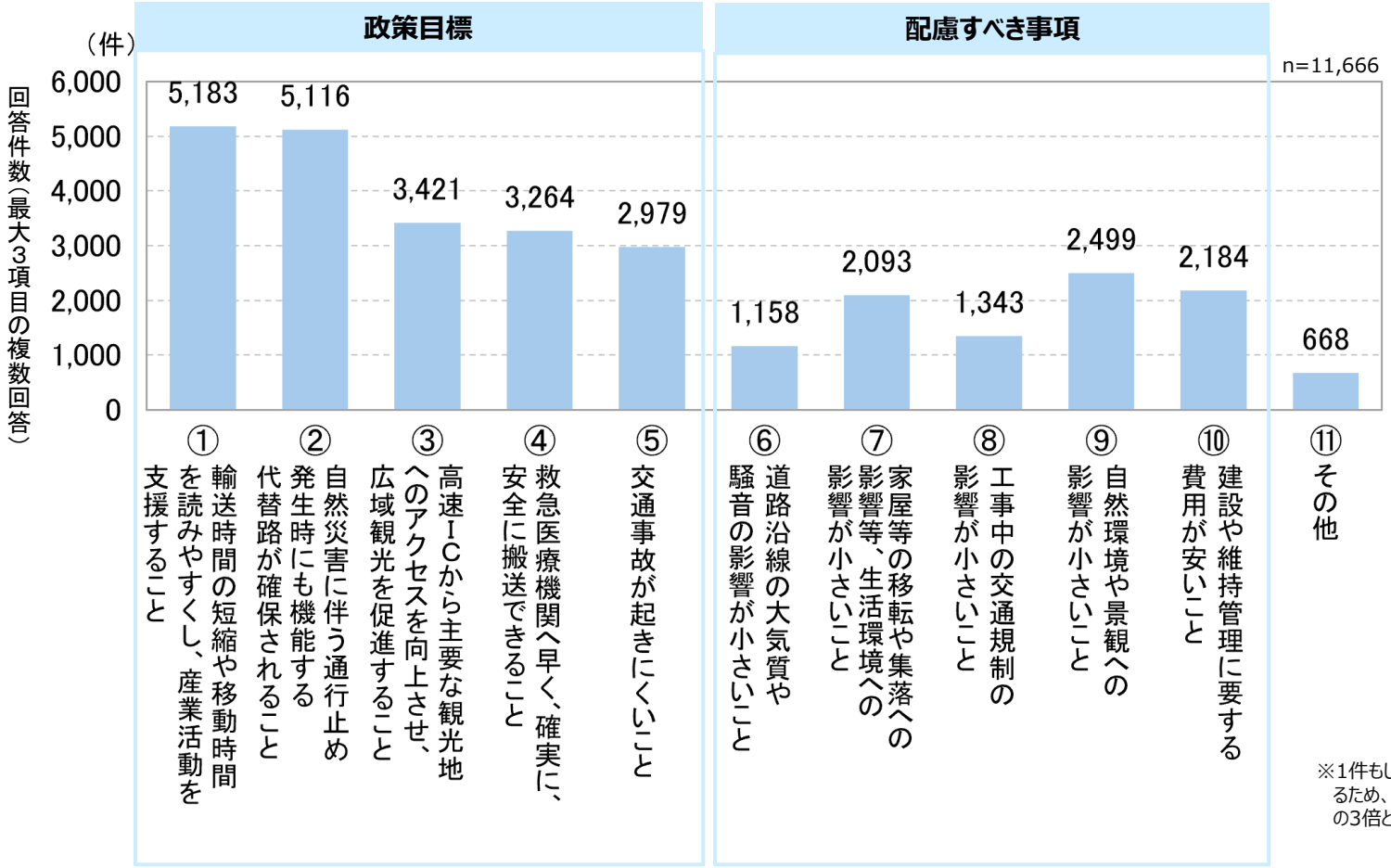


3.意見聴取の結果
3-3.ルート帯検討時に重視すべき項目①（アンケート結果）

アンケート

- 政策目標はいずれも重視する意見が多く、「①**輸送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**」が特に多い。
- 配慮すべき事項では「⑨**自然環境や景観への影響が小さいこと**」、「⑩**建設や維持管理に要する費用が安いこと**」、「⑦**家屋等の移転や集落への影響等、生活環境への影響が小さいこと**」という声が多い。

質問1 今回、3つのルート帯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件もしくは2件の回答者がいるため、件数の合計は回答者の3倍とならない。

3.意見聴取の結果
3-3.ルート帯検討時に重視すべき項目②（アンケートによる自由意見）

アンケート

○政策目標については、特に「①**輸送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**」に関する意見が多く、時間短縮や産業活性化、代替路の必要性等の意見が多く寄せられた。

■①～⑤に関する自由意見

【自由意見回答数：14,651件】

分類	項目	回答数	主な意見	回答者属性
政策目標	①輸送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	2,586件	米子インターを下りてから境港までの時間がもう少し短縮できたらと考えている。短縮によって、観光に誘致できることや、運搬時間も短くなる。	住民/境港市/女性/50歳代
			輸送時間の短縮や、移動時間の予測が容易になる事は、交通インフラとして当たり前。また、産業活動を支援することは間接的に地域住民の経済的な恩恵に帰結すると考えられるから。	住民/境港市/男性/50歳代
			米子ICから境港間を通過する車両と市内移動する車を分けることで、大幅な渋滞緩和が期待できる。	住民/米子市/男性/50歳代
	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	2,462件	地震が比較的多く、原発も近くにあるので、避難経路の選択肢が多い方がよい。	住民/境港市/女性/60歳代
			自然災害が多発していることを考えると、対応できる代替路の整備が望ましい。	住民/米子市/男性/80歳代
			気候変動により、自然災害が甚大化しており、避難には複数の速やかなルートが選択出来る必要がある。	企業/境港市/複合サービス
	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	1,653件	現時点の状況は、ICからのアクセス性は良くなく、観光地への移動時間を短縮すべき。	道路利用者/米子市/男性/20歳代
			観光資源があるにもかかわらず、インフラが整っていないせいで有効に活用出来ていないため。	住民/米子市/男性/30歳代
			アクセス向上は、圏域同士の経済や交流を盛んにすることにつながる。経済的にも自立した持続可能な圏域を目指す上で必須である。	住民/境港市/男性/40歳代
	④救急医療機関へ早く、確実に、安全に搬送できること	1,461件	渋滞時に一刻を争う緊急搬送の高速化や定時化は重要である。また、大規模災害時に緊急車両専用道路とすることも可能である。	住民/米子市/男性/30歳代
			アクセスが良くなる事で助かる命があるかもしれない。	企業/県外/運輸,郵便業
			朝夕のラッシュ時は救急車も普通に渋滞に入り、止まっている状態を見ます。（休日時も同じ）	住民/日吉津村/女性/60歳代
	⑤交通事故が起きにくいこと	1,343件	安全性が高ければ、周辺地域の住民の安全も守られる。事故が少ないことで渋滞も緩和されて、移動時間も短縮され経済的なメリットもある。	住民/米子市/女性/50歳代
			交通の分散。生活道路への通過交通が減少。幹線道路に集約。	企業/県外/製造業
			431号線はサイクリングブームによって車道を走るロードバイクを頻繁に見かけるようになった。高齢者のヒヤッとする横断も目立つ。県外車の荒い運転もよく見かける。自動車専用道路は交通安全上有効なのではないか。	住民/米子市/男性/50歳代

3.意見聴取の結果
3-3.ルート帯検討時に重視すべき項目②（アンケートによる自由意見）

アンケート

○配慮すべき事項では「⑨**自然環境や景観への影響が小さいこと**」に関する意見が最も多く、弓ヶ浜半島やケヤキ並木への配慮等の意見が多く寄せられた。

■⑥～⑪に関する自由意見

分類	項目	回答数	主な意見	回答者属性
配慮すべき事項	⑥道路沿線の大気質や騒音の影響が小さいこと	505件	夜間の騒音は大丈夫でしょうか？静かな環境なので影響がないか心配である。	住民/米子市/女性/60歳代
			周辺の住民の方の健康被害が出ないように配慮していただきたいです。また近隣に学校があるのであれば勉強や体育や部活動などで屋外の活動をされると思いますので、騒音や大気質への配慮を必ず行っていただきたいです。	住民/米子市/男性/30歳代
	⑦家屋等の移転や集落への影響等、生活環境への影響が小さいこと	971件	現行の生活が脅かされる事が最も少ない案を選択する事。道路をつくるために、そのことを無視してまで進めるとの考えには立たない。	企業/米子市/不動産業等
			移転が必要となる家屋、特に人口集中地区以外の家屋を移転した場合、各々の世帯の高齢化もあり、人口流出を伴う事もある。	道路利用者/米子市/男性/50歳代
	⑧工事中の交通規制の影響が小さいこと	627件	完成までには長期間が必要であろうが、その間交通規制による混雑が発生すると本末転倒。	企業/米子市/学術,専門・技術業
			工事が長時間に及ぶことが考えられる為、長期に及ぶ交通渋滞の発生など市民生活に及ぼす影響は大きい。	道路利用者/米子市/男性/50歳代
	⑨自然環境や景観への影響が小さいこと	1,270件	構造物を作る事によって、地域の景観を破壊しない。又、弓ヶ浜半島の淡水レンズを破らないこと。	道路利用者/境港市/男性/70歳代
			大山を望む弓浜半島の白砂青松、ケヤキ並木通りの町並み、田園風景を守る事。	道路利用者/日吉津村/男性/70歳代
			水鳥公園はラムサール条約に登録されており、影響が出ることを懸念する。	住民/米子市/男性/30歳代
	⑩建設や維持管理に要する費用が安いこと	1,125件	今後の人口減少社会を考えて、次世代に負担をかけないコストにする必要がある。	住民/境港市/女性/40歳代
			人口が今後減少していく中で、新たに発生する建設費・維持費が地域にとってプラスの効果以上に足かせとならないかという懸念がある。	企業/境港市/運輸,郵便業
⑪その他（上記以外で重視すべき項目）	早期整備への要望	31件	完成までの期間が短い事。地域が衰退してからでは、回復させる事は不可能と考えます。	住民/境港市/男性/60歳代
	ルート選定への意見	58件	県境の渋滞緩和を含めたより有意義な構想／8の字ルート構想や米子湾の中海架橋構想も含める。	住民/米子市/男性/50歳代
	否定的意見	226件	必要を感じない。早くなって15分程度なのではないですか。ここにお金を使うなら道路の陥没等の設備に投資すべきでは。	道路利用者/日吉津村/女性/30歳代
	その他	333件	輸送路に関して道路のみならず、パーキングやドライバーが休憩できる施設がいると思う。	住民/境港市/男性/40歳代

3.意見聴取の結果
3-3.ルート帯検討時に重視すべき項目③（ヒアリングによる自由意見）

ヒアリング

〇政策目標に関する意見の中でも、特に「①**輸送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**」が多く、時間短縮や定時性の確保等の意見が多く寄せられた。
〇配慮すべき事項では「⑨**自然環境や景観への影響が小さいこと**」、「⑧**工事中の交通規制の影響が小さいこと**」に関する意見が多く寄せられた。

ヒアリング質問　今回、3つのルート帯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？【ヒアリング回答数：174件】

分類	項目（意見数）	主な意見	回答者属性
政策目標	①輸送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（28件）	・物流の定時性の確保・時間短縮は、企業活動の生産性（経済性・信頼性）の向上に直結するため重要である。	商工会議所
		・現状の物流における問題点（燃料費の上昇による物流費の上昇、人件費、労働時間など）を考慮すると、道路状況の変更による輸送時間の短縮等は物流・小売業双方に益があると思われる。	沿線事業所等
	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（13件）	・地震による津波浸水で国道431号線の交通機能が麻痺する恐れがある。高速道路の開通により、被災者の避難ルートの確保が図られる。	農協・漁協
		・地域住民やお客様の安全・安心につながるのは良いことであり、高速道路という動脈があれば物流や災害の復旧も早くなると考えられる。	沿線事業所等
	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（19件）	・国道431号がクルーズ船のオプショナルツアーにおいてネックとなっている。 ・オプショナルツアーでは足立美術館や大山は人気があるが、山陰道、国道9号へのアクセスが遠い。	空港・港湾・漁港
		・クルーズ船の話にも繋がるが、時間が読めるとツアーバスで米子や大山の方まで観光周遊の範囲になってくる。単発ではなく、持続的なシステムになれば運輸・観光の観点からも重視すべきと思う。	観光協会等
	④救急医療機関へ早く、確実に、安全に搬送できること（8件）	・事故等の負傷を搬送する際、一般道では時間がかかる場合があり、高速道路が供用されれば、時間的短縮が見込まれる。	警察署・消防署
		・米子から境港間のルート及び出入口の箇所により、早期に医療機関への搬送が見込まれ有効になる。	警察署・消防署
	⑤交通事故が起きにくいこと（13件）	・新しく高速道路が出来ると交通の流れが変わるため、交通事故が起きにくい環境が大切。	警察署・消防署
		・安全性、国道431号が止まると大きな影響を受ける、規制されるとどうにもならなくなる。	沿線事業所等
配慮すべき事項	⑥道路沿線の大気質や騒音の影響が小さいこと（22件）	・大型トラックを含めて車両の走行時には、沿線に対する夜間の騒音が懸念される。	道路利用者団体
	⑦家屋等の移転や集落への影響等、生活環境への影響が小さいこと（16件）	・ルート選定においてはこのことを抜きにしては考えられない。本件の第一課題と考える。	道路利用者団体
	⑧工事中の交通規制の影響が小さいこと（25件）	・国道431号は車線を減らすと渋滞が今より酷くなるため、早期完成を目指して、工事期間中の影響を少しでも少なくしてほしい。	空港・港湾・漁港
		・既存のビジネスや立地商店への影響が少ないこと、商業集積地が長く交通規制の影響を受けないことを望む。	商工会議所
	⑨自然環境や景観への影響が小さいこと（36件）	・大山の眺望がなくなるのは懸念事項。	観光協会等
		・けやき通り、水鳥公園周辺での景観・環境への配慮。	農協・漁協
	⑩建設や維持管理に要する費用が安いこと（4件）	・建設費が安価であることは早期完成に繋がり、維持管理費の節減は適切な維持管理・サービス水準の提供に繋がるため重要である。	商工会議所

※回答者が複数の内容の意見を述べることがあるため、意見数の総数は自由意見回答数と一致しない

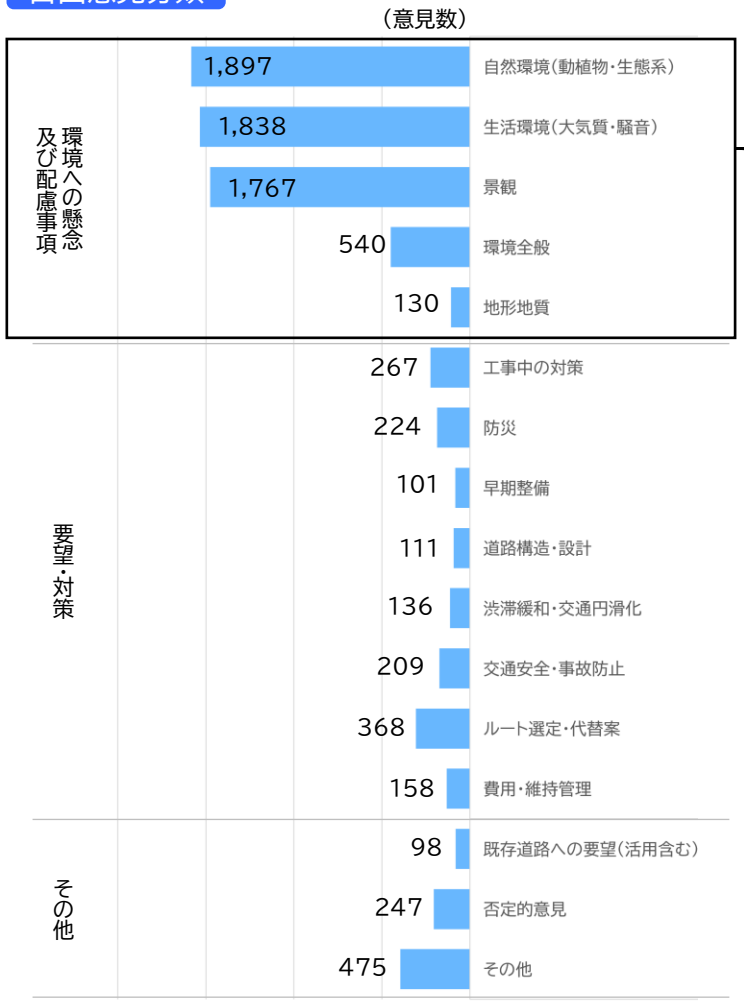
3.意見聴取の結果
3-4.環境に関する懸念事項や配慮した方が良い事項（アンケート結果及び自由意見）

アンケート

○「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事項」に関して、**自然環境（動植物・生態系）、生活環境（大気質・騒音）、景観**を指摘する声が多い。特に水鳥公園への配慮等の自然環境に関する意見が多く寄せられた。

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）　【自由意見回答数：5,990件】

自由意見分類



分類（意見数）	主な意見	回答者属性
自然環境（動植物・生態系）（1,897件）	米子～境港間の内浜産業道路（旗ヶ崎～米子空港間）に米子水鳥公園がある。もしそのルートに道路を造るなら工事による大気質、騒音で今まで来ていた鳥が来なくなるかもしれない。自然環境の点も考えていく必要があると思う。	住民/米子市/男性/30歳代
	自然環境・景観は一度破壊されると、その復元は不可能である。白砂青松の弓ヶ浜半島の自然環境・景観は守るべきものである。	住民/米子市/男性/70歳代
	日本海、中海など今のままの自然環境が保たれれば良いと思う。	住民/米子市/女性/70歳代
生活環境（大気質・騒音）（1,838件）	大気質や騒音等の影響で市民の健康等がおびやかされないよう配慮して欲しい。	住民/米子市/女性/60歳代
	学校、福祉施設への騒音対策はお願いしたいです。	住民/米子市/女性/40歳代
	弓ヶ浜のサイクリングロード、ウォーキングコースを良く利用しています。景観や綺麗な空気を大事に思って欲しいです。	住民/米子市/男性/30歳代
景観（1,767件）	風景の良い弓ヶ浜の海岸線を美しく残して欲しい。	住民/米子市/男性/50歳代
	けやき並木とそこから望む大山は米子市を象徴する景観であり、米子市が誇るべき自然であると考える。	住民/米子市/女性/20歳代
	白砂青松と呼ばれる弓ヶ浜の景観、大山を望む各地の景観を損なわず、むしろこれらをより味わえるような道路整備を目指してほしい。	住民/米子市/男性/40歳代
環境全般（540件）	生活環境への配慮。	住民/境港市/男性/70歳代
	環境アセスメント十分に行い、前・中・後の検証を実施しつつ、報告まで行うことが必要と思います。	住民/米子市/男性/60歳代
地形・地質（130件）	地下に多くの水脈が流れていて、美味しい水に恵まれた地域なので、地下水脈に影響が出ないように十分に調査をしていただければと思います。	住民/米子市/男性/50歳代
	皆生温泉地区への配慮。	住民/米子市/男性/20歳代

※複数回答があるため、全項目の合計は5,990件にならない。

3.意見聴取の結果
3-5.懸念事項・配慮した方が良い事項①（アンケートによる自由意見）

アンケート

○「道路整備による懸念事項や配慮した方が良い事項」に関して、整備にあたっての対策・要望、期待・効果、既存道路への要望など**整備に関する意見**が多く寄せられた。

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。【自由意見回答数：4,700件】

項目（意見数）		主な意見	回答者属性
懸念事項及び配慮した方がよい事項	沿線環境（221件）	静かな住宅地に住んでいるので、大気質や騒音がひどいのは困ります。	住民/米子市/女性/70歳代
	生活環境（349件）	移転物件や地域の分断・集落の影響が少ないほど実現の可能性が高くなるような気がします。	住民/米子市/男性/60歳代
	工事中の交通規制（326件）	弊社は夜間にも稼働している為、工事期間中の迂回路等も考えて頂きたい。	企業/米子市/運輸,郵便業
	自然環境（398件）	可能な限り、弓ヶ浜半島の美しい白砂青松の景観を壊さないような、構造にされたい。	住民/境港市/男性/60歳代
	費用（466件）	これから人口減少になる為、税収減、利用減少になるかもしれない事も踏まえて計画してほしいと願います。	住民/米子市/男性/50歳代
	地域経済への影響（63件）	自動車道による通過交通となり、町が衰退しないように考えて頂きたい。	住民/米子市/男性/40歳代
	渋滞・事故（186件）	インターチェンジ交差点で信号待ちで渋滞とか結局効果が薄れることの無いよう、渋滞緩和策を考えてほしい。	住民/境港市/男性/60歳代
	その他懸念（53件）	境港市部分はすべて国道431号の空間利用となる案であるが、航空機の発着に支障はないのか。	住民/境港市/男性/70歳代
整備に関する事項	ルート選定・代替案（569件）	国道431号が渋滞するので、高速道の利用で渋滞なしで目的地に行けると良いので、東側ルートに作って欲しい。	住民/米子市/女性/50歳代
		建設コストを重視ではなく町全体の事を考えた時に「案2」中央ルートにした方が、町全体又島根西部、島根東部の活性化に繋がると考える。	住民/米子市/男性/50歳代
		車の流れが東側に片寄るより西側にも通した方が良いと思う。米子西IC出口の混雑も少なくなるのでは。又は弓浜部の遊休農地がたくさんあるのでそこを通してもよいのでは。	住民/米子市/女性/50歳代
	インターチェンジ・アクセス（178件）	インターチェンジの設置箇所については当初の目的がぶれないよう選定すべき。また、地域住民への利便性も忘れないようお願いしたい。	住民/境港市/男性/30歳代
	整備にあたっての対策・要望（1,729件）	鳥取、島根は高齢運転者が多いため、逆走事故が起こることが予想されます。逆走が起きないような対策が必要かと思います。	住民/米子市/女性/30歳代
	期待・効果（389件）	観光客車両や大型トラックが一般道路を使用することによる渋滞が、市民の生活に影響を与えている。市民生活の質の向上のためにも、早期に高規格道路を整備することが必要だと考える。	住民/米子市/男性/50歳代
その他	既存道路への要望（392件）	最近道路の路面の状態が非常に悪いと思う。傷みが激しくデコボコ。轍も多い所が散見される。	企業/県外/製造業
	否定的意見（488件）	人口減少が言われる中、将来的に保守管理が必要である大規模な道路整備を行うことに疑問を感じる。既存の道路の整備、改良、交通量の分散を図るなどで対応できることもあるのではないかと考える。	住民/米子市/男性/30歳代
	その他（390件）	お年寄りが移動し易い公共交通の整備を願います。	住民/米子市/男性/60歳代

※回答者が複数の内容の意見を述べることがあるため、意見数の総数は自由意見回答数と一致しない

3.意見聴取の結果
3-5.懸念事項・配慮した方が良い事項②（ヒアリングによる自由意見）

ヒアリング

○「道路整備による懸念事項や配慮した方が良い事項」に関する自由意見としては、**早期整備**のほか、**構造・施設・機能に関する要望**が得られた。

ヒアリング質問　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、道路整備による期待はありますか？

【ヒアリング回答数：26件】

項目	主な意見	回答者属性
環境に対する懸念（1件）	道路工事中の騒音に懸念がある。山陰道の4車線化工事は住宅街から離れているため影響は少ないが、米子・境港は市街地を通過するため、工事中の騒音については配慮が必要。	農協・漁協
工事管理（2件）	工事区間による迂回経路や通行止めによる災害時の経路把握。	警察署・消防署
早期整備（2件）	道路整備は安全を確保する上で必要不可欠だと思うが、できる限り、時間帯の配慮、整備期間の短縮を希望します。	観光協会等、沿線事業者等
構造に対する要望（2件）	道路管理、渋滞対策、交通事故処理等を考慮し、当初から、中央分離帯を含めた4車線道路の整備計画が望ましい。	警察署・消防署、沿線事業者等
施設・機能の要望（2件）	2024年問題に対応して、労働環境の改善は重要であり、休憩機能を有する施設整備を希望する。	トラック協会
期待される効果（17件）	以前年末の大雪時に、国道9号と国道431号の道路が不通となった。緊急車両が通れる代替路が必要。年末年始であったため、集荷には影響はなかったが、災害時での避難ルートの確保に期待をしている。	農協・漁協
	米子～境港間の高規格道路は、8の字ネットワークを実現するために必要である。8の字ネットワークの中で米子～境港間をどのように機能させていくかが重要である。	商工会議所
	境港地域においては、人口減少下・担い手不足や産業・経済的にも港の利便性向上の寄与が大きい。道路整備で境港の利便性が上がり活性化し、またICアクセス向上で都会との距離が近づく等、住みやすさが向上することを期待。	商工会議所

3.意見聴取の結果
3-6.関係自治体ヒアリング結果

ヒアリング

〇関係自治体からは、「**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**」のほか、「**自然環境や景観への影響**」、「**生活環境への影響**」、「**工事中の渋滞**」に関する意見が寄せられている。

【ヒアリング回答数：32件】

自治体	主な意見
鳥取県（17件）	・本県企業誘致活動の重要なターゲットである関西圏や中京圏の場合、中国道から米子道又は鳥取道（無料）を通り鳥取県にアクセスする高速道路網が整備され、県東西のアクセスも山陰道の整備が進み、県中部でも北条倉吉道路の整備が進むなど、企業に本県への交通アクセスの良さをアピールできる。しかしながら、重要港湾である境港へのアクセスについては、米子～境港間の高規格道路が整備されておらず、交通アクセスの面でのネックとなっている。 ・境港市には水産加工、米子市には食品や金属加工、紙パルプ等の企業が立地しているが、原材料や製品等について米子～境港間を含めた輸送コストをいかにして抑えるかは、企業の競争力を高めるために重要な点と考えられる。 ・県内でも人口が多い米子・境港周辺で災害等の緊急事態が発生した際でも、複数の安定した道路ネットワークがあることで、企業のBCP（事業継続計画）策定が可能となり、取引先等からの信頼性向上や企業評価向上につながる。 ・県内へのインバウンド誘客を推進する観点から、主要観光地への移動時間短縮は大きなメリットとなる。 ・配慮事項として、白砂青松の海岸、サイクリングルート等に影響を及ぼさないよう、また、渋滞が発生しにくい設計が必要。水鳥公園（ラムサール条約）、湾曲した地形、大山からの景観にも配慮が必要。
米子市（4件）	・交通渋滞をなくし、短時間で効率良く輸送・移動できることが最優先。 ・地元商業は、米子市が通過されるのでは、という危機感を持たれている。
境港市（5件）	・朝、夕、GW等の繋忙期は江島大橋周辺が混む。国道431号の境港から米子方面は、皆生～米子東ICまで渋滞する。 ・工事中の規制により観光客の移動時間が長くなると、滞在時間や立ち寄り箇所が少なくなり、観光消費額も減ることが懸念される。
日吉津村（6件）	・地域の特性として共働きの率も高く、軽自動車の保有率も高く（一人一台以上。通勤で使う用、休日に使うファミリーカー、作業する軽トラ等）、公共交通の利用は少ない状況。 ・自然環境や景観に配慮してほしい。

3.意見聴取の結果
3-7.意見聴取結果のまとめ（ルート帯の検討）

○ルート帯検討時に重視すべき項目として、5つの政策目標は、アンケート・ヒアリング結果ともに全て求められており、特に「**産業の活性化**」、「**信頼性の高いネットワークの確保**」に関する意見が多く寄せられた。

■意見聴取結果のまとめ（ルート帯の検討）

分類	質問事項		アンケート結果		ヒアリング結果 ※自治体意見も含む	意見聴取結果を踏まえた重視すべき項目
			回答数	自由意見（主な意見）		
政策目標	産業の活性化	①輸送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	5,183件	輸送時間の短縮や、移動時間の予測が容易になる事は、交通インフラとして当たり前。また、産業活動を支援することは間接的に地域住民の経済的な恩恵に帰結すると考えられるから。 [2,586件]	物流の定時性の確保・時間短縮は、企業活動の生産性（経済性・信頼性）の向上に直結するため重要である。 [37件]	○
	信頼性の高いネットワークの確保	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	5,116件	自然災害が多発していることを考えると、対応できる代替路の整備が望ましい。 [2,462件]	地震による津波浸水で国道431号線の交通機能が麻痺する恐れがある。高速道路の開通により、被災者の避難ルートの確保が図られる。 [18件]	○
	広域周遊観光の促進	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	3,421件	現時点の状況は、ICからのアクセス性は良くなく、観光地への移動時間を短縮すべき。 [1,653件]	クルーズ船の話にも繋がるが、時間が読めるとツアーバスで米子や大山の方まで観光周遊の範囲になってくる。単発ではなく、持続的なシステムになれば運輸・観光の観点からも重視すべきと思う。 [23件]	
	救急医療機関への速達性の向上	④救急医療機関へ早く、確実に、安全に搬送できること	3,264件	渋滞時に一刻を争う緊急搬送の高速化や定時化は重要である。また、大規模災害時に緊急車両専用道路とすることも可能である。 [1,461件]	事故等の負傷を搬送する際、一般道では時間がかかる場合があり、高速道路が供用されれば、時間的短縮が見込まれる。 [8件]	
	交通安全の確保	⑤交通事故が起きにくいこと	2,979件	安全性が高ければ、周辺地域の住民の安全も守られる。事故が少ないことで渋滞も緩和されて、移動時間も短縮され経済的なメリットもある。 [1,343件]	新しく高速道路が出来ると交通の流れが変わるため、交通事故が起きにくい環境が大切。 [14件]	

3.意見聴取の結果
3-7.意見聴取結果のまとめ（ルート帯の検討）

○配慮すべき事項ではアンケート・ヒアリング結果ともに「**移転や集落への影響**」、「**自然環境や景観への影響**」、「**建設等費用**」に関する意見が多く寄せられた。

■意見聴取結果のまとめ（ルート帯の検討）

分類	質問事項		アンケート結果 回答数	アンケート結果 自由意見（主な意見）	ヒアリング結果 ※自治体意見も含む	意見聴取結果を踏まえた重視すべき項目
配慮すべき事項	生活環境への影響	⑥道路沿線の大気質や騒音の影響が小さいこと	1,158件	周辺の住民の方の健康被害が出ないように配慮していただきたい。また近隣に学校があるのであれば勉強や体育や部活動などで屋外の活動をされると思うので、騒音や大気質への配慮を必ず行っていただきたい。［505件］	大型トラックの走行時には、沿線に対する夜間の騒音が懸念される。 道路工事中の騒音に懸念がある。［22件］	
		⑦家屋等の移転や集落への影響等、生活環境への影響が小さいこと	2,093件	現行の生活が脅かされる事が最も少ない案を選択する事。道路をつくるために、そのことを無視してまで進めるとの考えには立たない。［971件］	ルート選定においてはこのことを抜きにしては考えられない。本件の第一課題と考える。 地元商業は、米子市が通過されるのでは、という危機感を持たれている。［18件］	○
	工事中の渋滞	⑧工事中の交通規制の影響が小さいこと	1,343件	完成までには長期間が必要であろうが、その間交通規制による混雑が発生すると本末転倒。［627件］	国道431号は車線を減らすと渋滞が今より酷くなるため、早期完成を目指して、工事期間中の影響を少しでも少なくしてほしい。［30件］	
	自然環境や景観への影響	⑨自然環境や景観への影響が小さいこと	2,499件	大山を望む弓浜半島の白砂青松、ケヤキ並木通りの町並み、田園風景を守る事。［1,270件］	配慮事項として、白砂青松の海岸、サイクリングルート等に影響を及ぼさないよう、また、渋滞が発生しにくい設計が必要。水鳥公園（ラムサール条約）、湾曲した地形、大山からの景観にも配慮が必要。［42件］	○
	費用	⑩建設や維持管理に要する費用が安いこと	2,184件	人口が今後減少していく中で、新たに発生する建設費・維持費が地域にとってプラスの効果以上に足かせとならないかという懸念がある。［1,125件］	建設費が安価であることは早期完成に繋がり、維持管理費の節減は適切な維持管理・サービス水準の提供に繋がるため重要である。［5件］	○

3.意見聴取の結果【インターチェンジの設置検討】
3-8.インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき項目①（アンケート結果）

アンケート

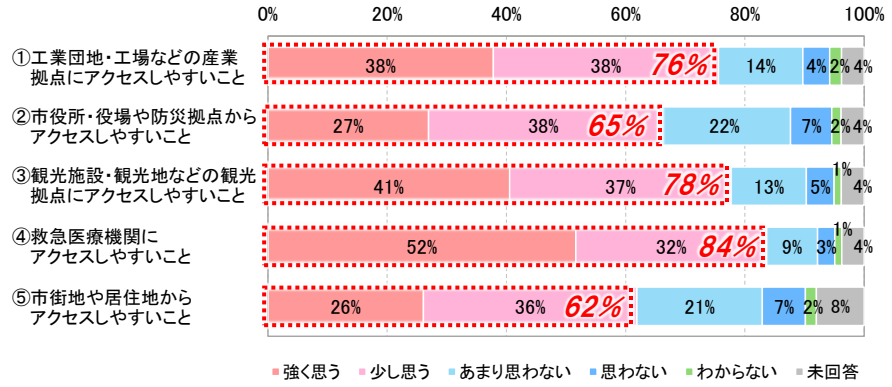
○「インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき項目」に関して、「①**工業団地・工場などの産業拠点にアクセスしやすいこと**」、「②**市役所・役場や防災拠点からアクセスしやすいこと**」、「③**観光施設・観光地などの観光拠点にアクセスしやすいこと**」、「④**救急医療機関にアクセスしやすいこと**」、「⑤**市街地や居住地からアクセスしやすいこと**」の各項目に対して「強く思う」、「少し思う」と回答する声が6割を超えている。

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。

点線：配慮すべき項目として回答数が多い項目

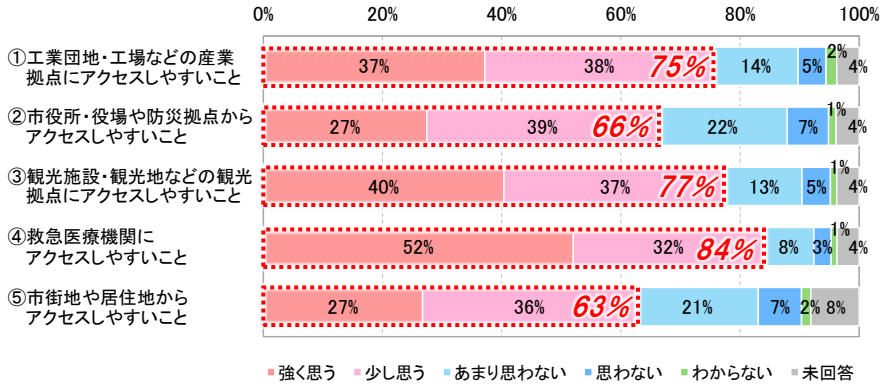
合計

①～⑤各回答数（n=11,666）



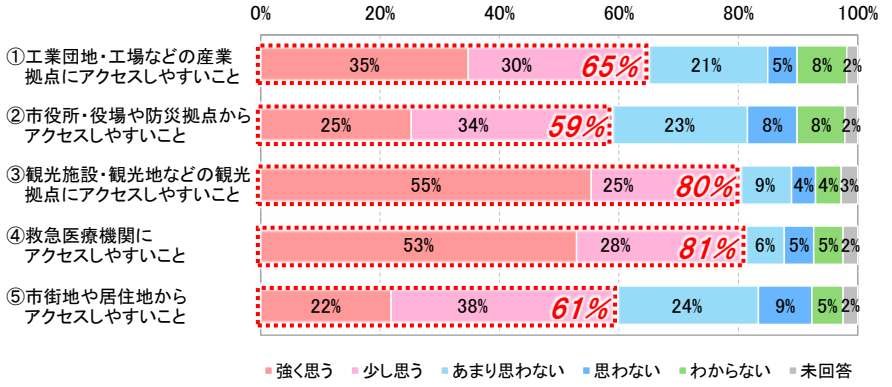
住民

（n=10,718）



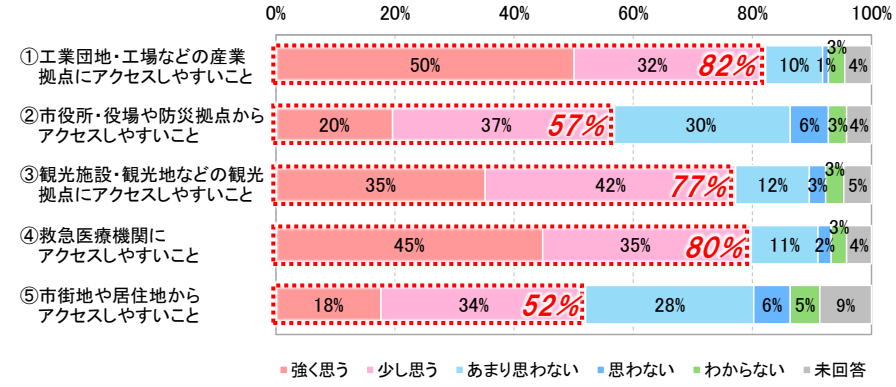
道路利用者

（n=325）



事業所

（n=623）



3.意見聴取の結果【インターチェンジの設置検討】
3-8.インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき項目②（アンケートによる自由意見）

アンケート

○「インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき項目」に関して、「**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**」、「**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**」に関する意見が多く、空港や港湾へのアクセスといった意見も寄せられた。

■①～⑥に関する自由意見

【自由意見回答数：2,283件】

項目（意見数）	主な意見	回答者属性
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（95件）	境港へのアクセスのことだけではなく、米子の企業誘致のための利便性も考慮した方がよいと思う。	住民/米子市/女性/60歳代
	ネギ農家が多くネギの産地でもある事から、農産物の輸送拠点について配慮が必要と考えます。	住民/米子市/男性/50歳代
	空港（米子）や港湾（境港）という交通結節点との連携。アクセスのスムーズ化。	住民/米子市/男性/50歳代
②市役所・役場や防災拠点からアクセスしやすいこと（47件）	災害発生時にでも利用できる様な立地条件、可能であれば自衛隊基地側からの流入可能な状態にして、災害対策・応援を潤滑に行なっていただきたい。	住民/米子市/男性/40歳代
	高規格道路付近に駐屯地があることでより災害時の対応がスムーズになると思われる。	住民/米子市/男性/20歳代
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（146件）	皆生～水木しげるロードへの動線がさらにアクセスしやすくなると観光客さん達もうれしいと思いますし、住民も渋滞が減ってうれしいと思いますのでよろしくお願い致します。	住民/米子市/女性/40歳代
	米子市～境港市間を直結させる。（豪華客船クルーズのアクセス）	住民/米子市/男性/60歳代
	空港へのアクセスが更に良くなれば、より利便性が上がると思います。	住民/米子市/男性/40歳代
④救急医療機関にアクセスしやすいこと（41件）	緊急時の避難経路や医療機関へのアクセスは便利になれば良いと思います。	住民/米子市/男性/50歳代
	年配者が増加している現状なので救急時の利便性が良くなればいいと思う。	住民/米子市/女性/30歳代
⑤市街地や居住地からアクセスしやすいこと（65件）	商業施設へのアクセスも必要では。	住民/米子市/男性/60歳代
	鉄道との連携についても検討していただきたい。	住民/米子市/男性/40歳代
⑥その他	入口出口を拠点となる所になるべく多く設置して欲しい。	企業/米子市/建設業
	インターチェンジの数をできるだけ減らして、境港市と米子ICを移動時間をできるだけ短縮するべきと考える。	住民/米子市/男性/60歳代
	学校の近くは、朝夕の渋滞時に交通事故のリスクが高まる。	企業/県外/運輸・郵便業
	既存道路周辺に存在する商業店舗への配慮、高速道路により客足が激減するのでは。	住民/米子市/男性/60歳代
	市街地や市役所の近くにインターチェンジが出来ると渋滞になるから、いらないと思う。	住民/米子市/女性/40歳代

※回答者が複数の内容の意見を述べることがあるため、意見数の総数は自由意見回答数と一致しない

3.意見聴取の結果【インターチェンジの設置検討】
3-8.インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき項目③（ヒアリングによる自由意見）

ヒアリング

○「インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき項目」に関して、「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**」、「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**」に関する意見が多く寄せられ、渋滞への配慮や空港・港湾及び他の交通機関との連携といった交通拠点への配慮が必要との意見もあった。

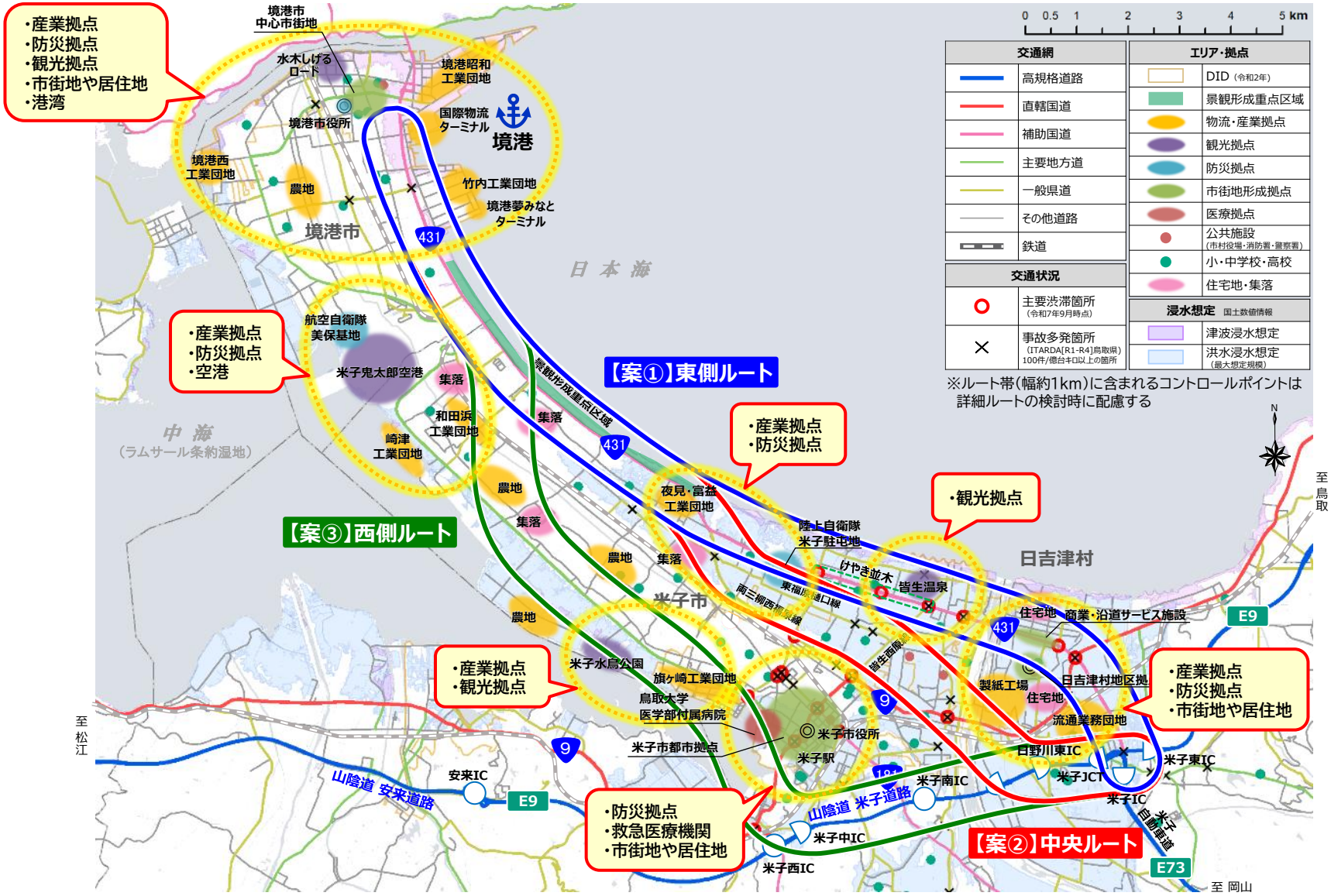
ヒアリング質問　インターチェンジの設置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？

【ヒアリング回答数：104件】

項目	主な意見	回答者属性
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（29件）	物流に関しては、沿線地域の産業拠点へのアクセスがスムーズになることが望ましい。	自治体、道路利用者団体
	IC付近は新たな発展を遂げるため、出店等の検討が出てくる。古く小さい店舗は、移転の際に大きくしており、その検討材料になる。（島根の国道9号沿店舗は、山陰道の完成で2割ほど売上減。）	沿線事業所等
	物流拠点（港湾）とのアクセスのしやすさが重要。工業団地はアクセスが良いか、悪いかで売れるかどうかが決まる。	自治体、商工会議所
②市役所・役場や防災拠点からアクセスしやすいこと（8件）	自然災害等が発生した際のため、防災拠点、官公庁等にアクセスしやすい場所等に配慮すべき。	警察署・消防署
	耐震強化岸壁である昭和南3号岸壁、竹内南1号岸壁につながる臨港道路は緊急輸送道路に指定されており、ICはこれらを活かせる位置にあると良い。現在、昭和南地区に新たな耐震強化岸壁（ふ頭用地3.0ha）を整備している。	空港・港湾・漁港
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（21件）	境港・米子空港等の海外・国内から鳥取県への入口から、観光地へのアクセスを向上できるよう配慮すべき。	自治体、道路利用者団体
	周遊できる範囲が広がるようなIC配置を検討してほしい。	自治体、空港・港湾・漁港
④救急医療機関にアクセスしやすいこと（12件）	東側ルートは労災病院、西側ルートは医大、中央ルートはその中間にICを設置すれば、時間短縮効果が見込まれる。医療機関付近は、救急車等の緊急車両が来た場合に避けられるように、（片側）二車線区間であることや、広めの路肩、非常駐車帯に配慮すべき。	警察署・消防署
	救急医療機関に近いことが救急搬送に有効。	警察署・消防署
⑤市街地や居住地からアクセスしやすいこと（11件）	イベント等で人が集まる中心市街地へのアクセスのしやすさが重要。中心市街地の衰退に繋がらないように留意が必要である。市街地が通過点になってしまうと意味がない。コンベンションホールやイベントも中心市街地にあるため、アクセス道路が必要。	商工会議所
	地元住民が通勤等で利用しやすくなり、下道の渋滞軽減につながると思う。	自治体、沿線事業所等
⑥その他（23件）	他の交通機関（空港・JR・公共交通等）との連携が容易な位置にICを設置するとともに、インターアクセス道路を適切に整備する必要がある。	商工会議所
	IC付近の上下線も渋滞で混むようになるのではと懸念（渋滞場所が変わるだけ）。ICにより一般道が混まないようにしてほしい。	沿線事業所等
	官公庁などは年数が経つと移転する可能性があるため、直接官公庁に結ぶよりも柔軟にアクセスできる道路があると良いと思う。	警察署・消防署
	米子～境港のエリアは横の距離は短いため、縦軸の拠点間移動が重要である。	農協・漁協
	IC間の距離は、事故や渋滞発生の有無に関わってくると考えられるので、適切な間隔で設置するよう配慮すべき。	警察署・消防署

3.意見聴取の結果【インターチェンジの設置検討】
3-9.意見聴取結果のまとめ（インターチェンジの設置検討）

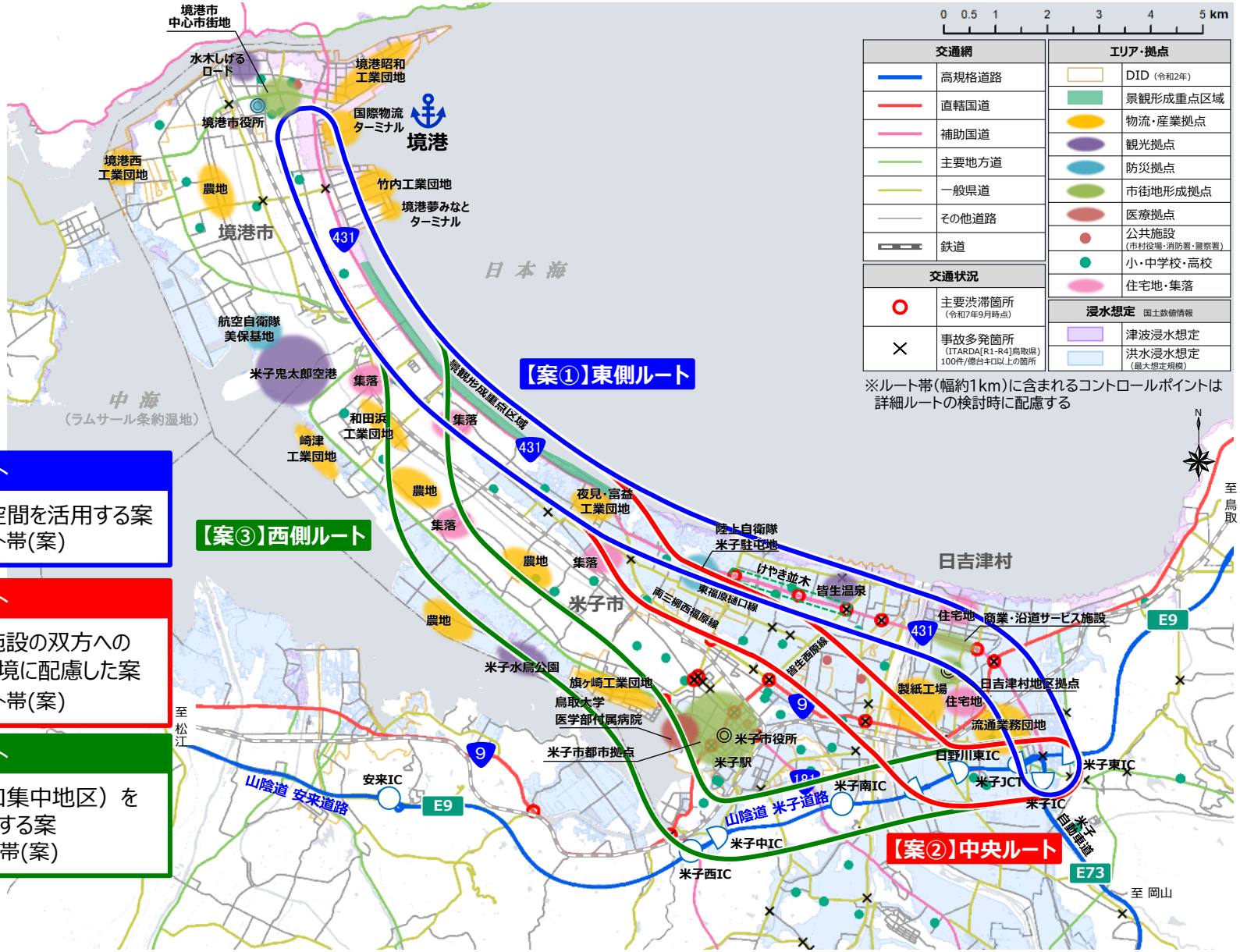
○ インターチェンジの配置は、「**産業拠点**、**防災拠点**、**観光拠点**、**救急医療機関**、**市街地や居住地**」、及び**空港・港湾等の交通拠点**へのアクセス性に配慮すべきとの意見が多く寄せられた。



※ルート帯（幅約1km）に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する

４．対応方針（原案）の検討

4.対応方針（原案）の検討
4-1.ルート帯（案）の概要



※ルート帯（幅約1km）に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する

【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)

4.対応方針（原案）の検討
4-2.ルート帯（案）の比較・評価

○比較評価の結果、【案②：中央ルート】が総合的に優れている。

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２ｋｍ）		約　２４　ｋｍ （うち山陰道と重複する区間約７ｋｍ）	
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、第一次緊急輸送道路（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、第一次緊急輸送道路（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、第一次緊急輸送道路（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	○	・案③に比べ鳥取中東部方面との周遊性に優れるが、中海・宍道湖圏域の周遊性は案③より劣る	○	・案③に比べ鳥取中東部方面との周遊性に優れるが、中海・宍道湖圏域の周遊性は案③より劣る	○	・案①、②に比べ中海・宍道湖圏域の周遊性に優れるが、鳥取県中東部方面との周遊性は案①、②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
配慮すべき事項の評価	生活環境への影響	大気質や騒音への影響	○	・ルート帯は、集落・市街地等を通過するため、大気質・騒音に影響を与える可能性がある	○	・ルート帯は、集落・市街地等を通過するため、大気質・騒音に影響を与える可能性がある	○	・ルート帯は、集落・市街地等を通過するため、大気質・騒音に影響を与える可能性がある
		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	○	・国道431号敷地の拡幅となり、他案に比べ移転物件数が最も少ないが、沿線に多く立地する商業施設への影響がある	○	・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、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中の影響が大きい	○	・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より工事中の影響が小さい	◎	・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、他案に比べ工事中の影響は最も小さい
	自然環境や景観への影響		△	・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
	費用	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が、渡海部の橋梁があるため案②より高価

◎：改善／影響が少ない　○：一部改善／少なからず影響が出る／他案に比べ多少劣る　△：他案に比べ大きく劣る／影響が大きい　意見聴取結果を踏まえた重視すべき事項

1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を達成できる道路整備を検討
【政策目標】
①産業の活性化
②信頼性の高い道路ネットワークの確保
③広域周遊観光の促進
④救急医療機関への速達性の向上
⑤交通安全の確保

○評価対象区間は、中海・宍道湖圏域に位置しており、沿線には産業拠点、防災拠点、観光拠点、救急医療機関のほか、空港・港湾等の交通拠点が立地しているが、高速ICへのアクセスに劣り、渋滞・事故・災害時の脆弱性により、定時性・速達性、安全性及び信頼性が低く、日常生活や経済活動において課題となっている。
○住民、事業所、道路利用者及び自治体などからは、上記の内容に関する課題意識と課題解決を求める意見が多く、これらの課題を解決するために、政策目標を達成できる道路整備が望まれている。

2. 対応方針（原案）

(1)ルート帯案について
■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、交通安全の確保を図るとともに、都市拠点と物流拠点の双方へのアクセス性に優れ、生活環境や自然環境への影響などを考慮したルートである【案②】中央ルートとする。

【理由】
○政策目標については、3案ともに全ての項目の達成が見込め、特に【案②】は【案①】とともに優れている。
○【案②】は、他案に比べ意見聴取で重視すべきとの意見が多く寄せられた「自然環境や景観への影響」「建設等費用」という点で優れている他、「家屋や集落への影響」という点で【案①】とともに優れており、地域のニーズに応えられている。
○比較評価の結果、【案②】は全ての政策目標の達成が見込め、配慮すべき事項についても他案より総合的に優れている。

(2)インターチェンジの配置について
■インターチェンジについては、多くの意見が寄せられた「産業拠点、防災拠点、観光拠点、救急医療機関、市街地や居住地」、及び空港・港湾等の交通拠点へのアクセス性に配慮し、地域の主要道路との接続を考慮した位置を検討。

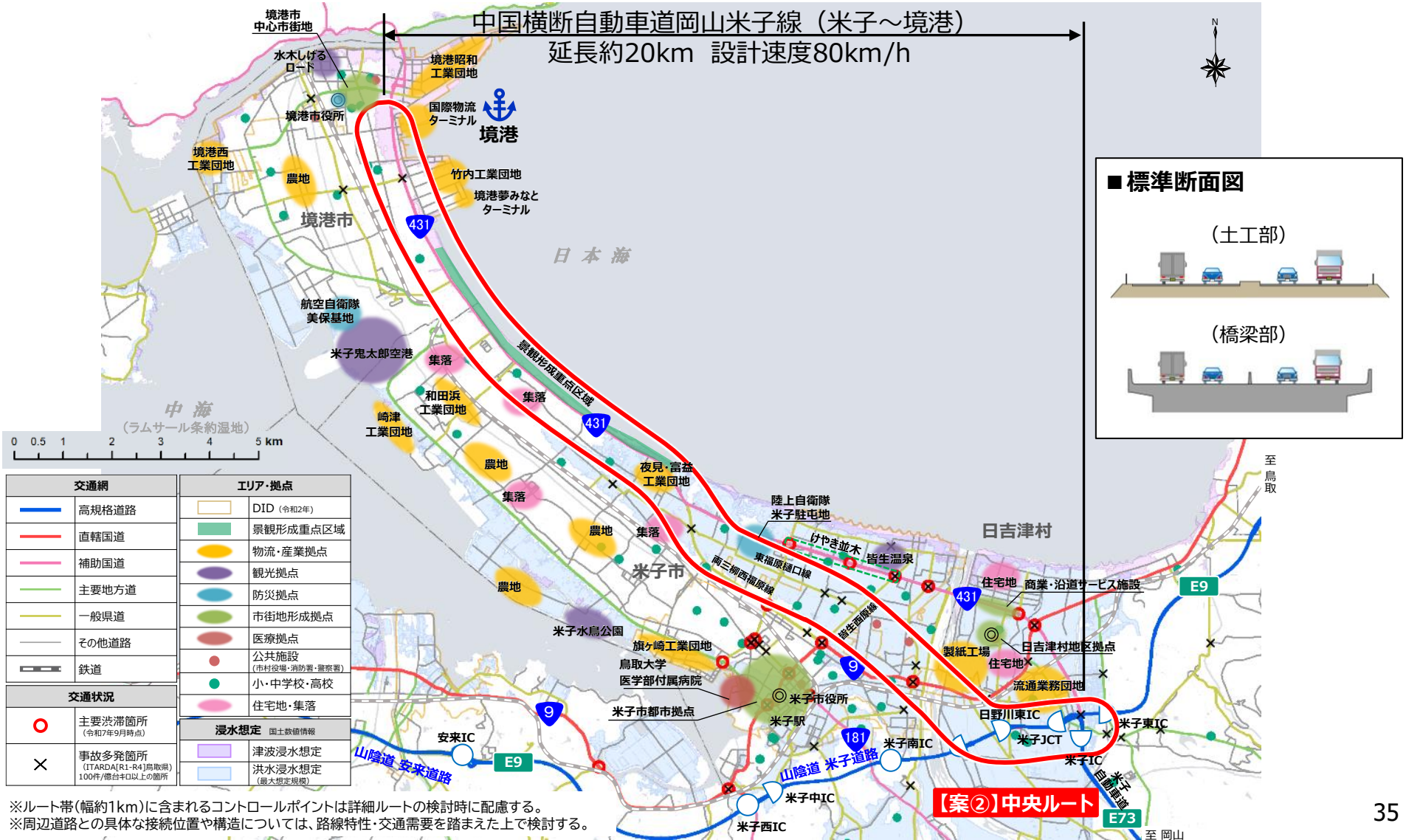
【理由】
○意見聴取において、「工業団地・工場などの産業拠点にアクセスしやすいこと」、「市役所・役場や防災拠点からアクセスしやすいこと」、「観光施設・観光地などの観光拠点にアクセスしやすいこと」、「救急医療機関にアクセスしやすいこと」、「市街地や居住地からアクセスしやすいこと」について、6割以上が配慮すべきと回答。

3. その他

・具体の道路構造等の検討に際し、自然環境や景観への影響、事業費・維持管理費のコスト縮減、生活環境（大気質や騒音、家屋の移転等）への影響、工事中の影響等にも配慮する。周辺道路との接続については、路線特性・交通需要を踏まえた上で構造を検討する。

4.対応方針（原案）の検討
4-3.ルート帯（案）

○ 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、交通安全の確保を図るとともに、都市拠点と物流拠点の双方へのアクセス性に優れ、生活環境や自然環境への影響などを考慮したルートである【案②】中央ルートとする。



※ルート帯（幅約1km）に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。
※周辺道路との具体な接続位置や構造については、路線特性・交通需要を踏まえた上で検討する。

4.対応方針（原案）の検討
4-4. インターチェンジの配置（案）

○ インターチェンジについては、多くの意見が寄せられた「産業拠点、防災拠点、観光拠点、救急医療機関、市街地や居住地」、及び空港・港湾等の交通拠点へのアクセス性に配慮し、地域の主要道路との接続を考慮した位置を検討。



■標準断面図

（土工部）

（橋梁部）

※ルート帯(幅約1km)に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。
※周辺道路との具体な接続位置や構造については、路線特性・交通需要を踏まえた上で検討する。

５．自治体への意見照会結果

5.自治体への意見照会〔対応方針（原案）に対する意見〕

鳥取県

意見
中国横断自動車道岡山米子線（米子～境港）における対応方針（原案）について同意します。 中国横断自動車道岡山米子線（米子～境港）は、並行する国道431号の慢性的な渋滞や弓ヶ浜半島の津波・原子力災害時における避難路の確保等の米子・境港地域が抱える問題を解消するとともに、境港や米子鬼太郎空港といった交通拠点へのアクセス性の向上、物流の効率化、周遊観光の活性化等の観点から、是非とも早期整備が必要な重要な道路です。 また、当該道路は中海・宍道湖8の字ルートの一部を形成しており、米子・境港地域のみならず、日本海側の主要都市圏である中海・宍道湖圏域の発展にとっても不可欠な道路です。 当県としては、当該道路の一日でも早い整備に向けて、事業の円滑な推進のための環境が整うよう、沿線市村や国土交通省と連携して、地元の協力体制の構築に努めるとともに、当該道路の整備効果を十分に発揮させるためのアクセス道路の検討・整備に取り組む所存です。 ついては、当該道路を早期に事業化していただきますよう、特段の御配慮をお願いします。

第２０２６００１８１４３８号
令和８年１０月２８日

国土交通省
中国地方整備局長　山本　大志　様

鳥取県知事　平井　伸治

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

平素から当県の道路行政の推進につきまして、格別の御配慮を賜り厚くお礼申し上げます。
令和８年１０月２７日付国中整道計第２３号で照会のあったこのことについて、下記のとおり回答します。

記

中国横断自動車道岡山米子線（米子～境港）における対応方針（原案）について同意します。

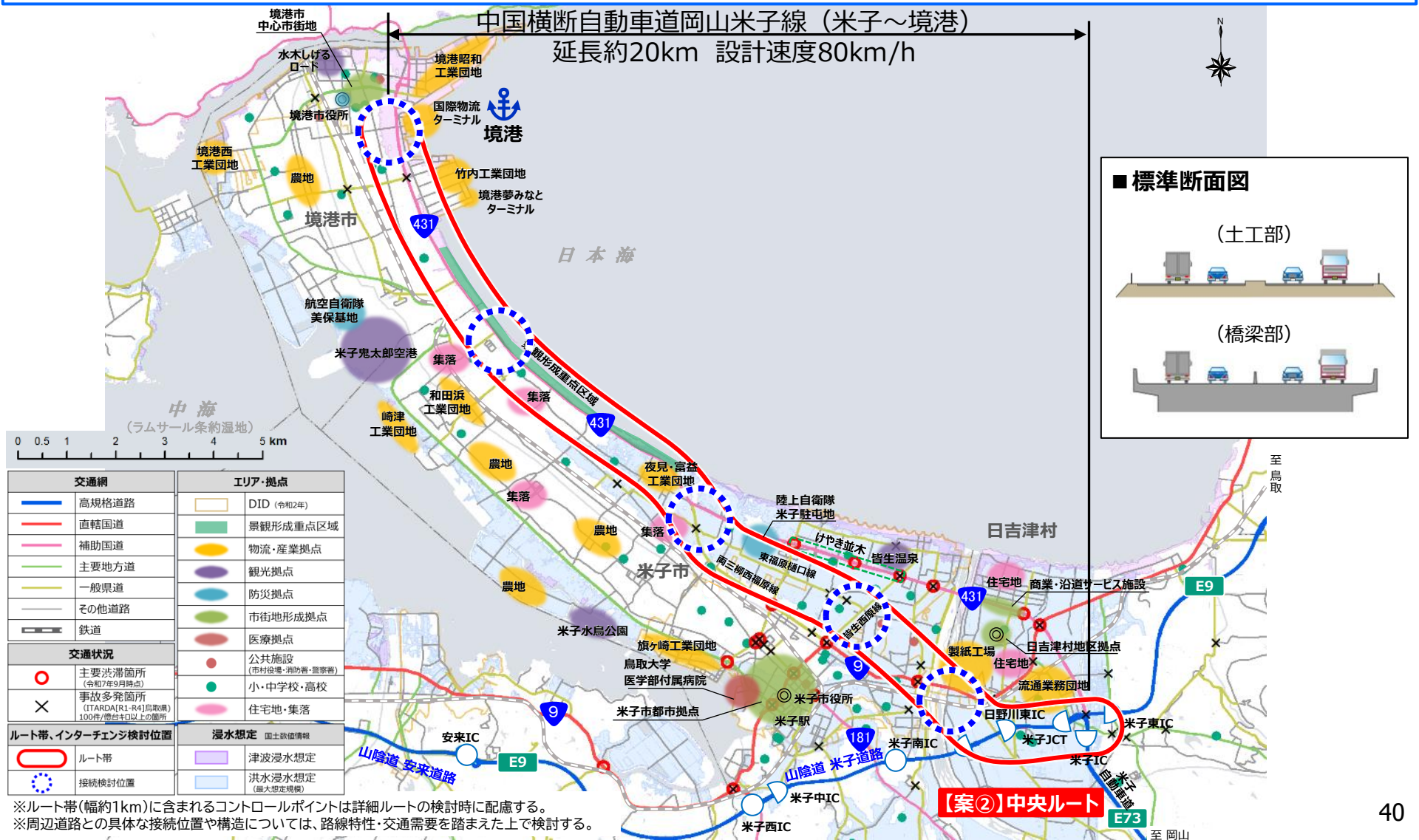
中国横断自動車道岡山米子線（米子～境港）は、並行する国道４３１号の慢性的な渋滞や弓ヶ浜半島の津波・原子力災害時における避難路の確保等の米子・境港地域が抱える問題を解消するとともに、境港や米子鬼太郎空港といった交通拠点へのアクセス性の向上、物流の効率化、周遊観光の活性化等の観点から、是非とも早期整備が必要な重要な道路です。
また、当該道路は中海・宍道湖８の字ルートの一部を形成しており、米子・境港地域のみならず、日本海側の主要都市圏である中海・宍道湖圏域の発展にとっても不可欠な道路です。
当県としては、当該道路の一日でも早い整備に向けて、事業の円滑な推進のための環境が整うよう、沿線市村や国土交通省と連携して、地元の協力体制の構築に努めるとともに、当該道路の整備効果を十分に発揮させるためのアクセス道路の検討・整備に取り組む所存です。
ついては、当該道路を早期に事業化していただきますよう、特段の御配慮をお願いします。

６．対応方針（案）のまとめ

対応方針（案）のまとめ

○ 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、交通安全の確保を図るとともに、都市拠点と物流拠点の双方へのアクセス性に優れ、生活環境や自然環境への影響などを考慮したルートである【案②】中央ルートを対応方針（案）とする。

○ インターチェンジについては、多くの意見が寄せられた「産業拠点、防災拠点、観光拠点、救急医療機関、市街地や居住地」、及び空港・港湾等の交通拠点へのアクセス性に配慮し、地域の主要道路との接続を考慮した位置を検討。



※ルート帯（幅約1km）に含まれるコントロールポイントは詳細ルートの検討時に配慮する。
※周辺道路との具体な接続位置や構造については、路線特性・交通需要を踏まえた上で検討する。