

第1回 米子・境港間の高規格道路 地元懇談会資料

- I. これまでの経緯
- II. 圏域の現状・課題と将来像
- III. 意見聴取方法

令和3年10月13日

I. これまでの経緯

－ 目 次 －

I-1. これまでの経緯

I-2. 対象エリア

I-1. これまでの経緯

(1) 中国横断自動車道(岡山米子線)の経緯

- 中国横断自動車道(岡山米子線)には、S41に予定路線に指定され、H4に米子ICまで供用済み。
- 平成18年2月に米子IC～米子北IC間について「当面着工しない区間」として決定されている。
- 米子IC～米子北IC間は新直轄による整備となっているが、米子北IC以北の整備主体は未定である。

▼ 中国横断自動車道(岡山米子線)の経緯

S41.7	中国横断自動車道(岡山米子線)が国土開発幹線自動車道の「予定路線」に指定(岡山市～境港市)
S45.6	落合～米子(米子北)について「基本計画」決定
S48.10	川上～米子(蒜山IC～米子北IC)について「整備計画」決定
S53.12	川上～米子(蒜山IC～米子IC)について工事実施計画認可
H1.12	米子IC～江府IC間 開通
H4.12	江府IC～落合JCT間 開通 中国横断自動車道(岡山米子線) 全線開通
H15.12	政府・与党申し合わせにより「米子～米子北」が「抜本的見直し区間」となる
H15.12	第1回国幹会議において「米子～米子北」が「抜本的見直し区間」、 「新直轄への切り替え」を決定(H16.1整備計画変更)
H18.2	第2回国幹会議において、「米子～米子北」は「当面着工しない」ことを決定
H18.2	「整備計画」の変更 「米子市赤井手～東福原」について「工事は当面行わない」と明記



以降、H24年に「米子・境港地域と道路のあり方勉強会」を設立、
H28年には「米子・境港地域と道路のあり方検討会」を設立、
R2年には「中海・宍道湖圏域道路整備勉強会」を設立。



I-1. これまでの経緯

(2) 勉強会および検討会での検討状況

- これまでに米子・境港地域の道路のあり方勉強会および検討会が実施されてきた。
- その後、「まちづくりWG」「ストック効果WG」「事故・渋滞WG」に分かれて検討が進められてきた。

第1回勉強会(H24.8.29)	・ 地域・道路特性の整理
第2回勉強会(H25.3.19)	・ 米子・境港地域及び道路交通の現状 ・ 米子・境港地域のまちづくりの方向と課題
第3回勉強会(H25.9.5)	・ 地域の課題・道路の課題
第4回勉強会(H26.9.2)	・ 地域・道路の現状と課題
第5回勉強会(H27.3.27)	・ 地域別の課題と将来構想 ・ 米子・境港地域のまちづくりの方向性
第6回勉強会(H27.12.22)	・ 将来計画の更新(最新版で確認) ・ 米子自動車道抜本的見直し後の社会情勢の変化 ・ 最新データにもとづく米子都市圏の交通状況の整理

米子・境港地域の道路のあり方検討会 (H28.3.23)

- ・ これまでの勉強会の経緯について
- ・ 今後の取組の進め方について

まちづくりWG	ストック効果WG
第1回 (H28.5.23) ・凍結からの社会情勢の変化、課題、将来構想	第1回 (H28.5.23) ・企業アンケートの項目及び対象企業の決定
第2回 (H28.10.18) ・圏域全体の現在の姿や課題の分野毎の整理 ・圏域の目指すまちづくりの方向性の整理	第2回 (H28.10.18) ・企業アンケート(道路整備に寄せる期待)結果報告 ・深く掘り下げたヒアリング先の選定
第3回 (H29.12.6) ・まちづくりの将来像の整理 ・高速道路を活かしたまちづくりのイメージ整理	第3回 (H29.12.6) ・ストック効果とりまとめイメージの整理 ・企業ヒアリング実施方針の報告
第4回 (H30.2.8) ・まちづくりと道路のあり方の整理 ・高速道路を活かしたまちづくりのイメージ整理	第4回 (H30.2.8) ・企業ヒアリング実施方針の報告
第5回 (R2.1.29) ・圏域の現在の姿や課題、将来像の整理 ・道路のあり方やまちづくりのイメージ整理	第5回 (R2.1.29) ・企業アンケート・ヒアリング結果の報告

中海・宍道湖圏域道路整備勉強会 (第1回：R2.11.20 第2回：R3.3.26)

米子・境港間の高規格道路 地元懇談会

【目的】
まちづくりWGがとりまとめる「圏域が目指すまちづくりの方向性」を実現するため、ストック効果WGと事故・渋滞WGの検討結果を踏まえ、道路を活かした、まちづくりの提案を行う。



I-1. これまでの経緯 中海・宍道湖圏域道路整備勉強会

中海・宍道湖圏域道路整備勉強会

目的：中海・宍道湖圏域における広域的な交通流動を含めた道路整備の方向性について検討を実施する。

委員：国土交通省（中国地方整備局、倉吉河川国道事務所、松江国道事務所）、鳥取県、島根県、米子市、境港市、日吉津村、松江市、出雲市、安来市、西日本高速道路株式会社

○第1回勉強会（令和2年11月20日）では、現状と課題、将来像を踏まえた中海宍道湖圏域の強化と早期実現の必要性について議論。

○第2回勉強会では、都市圏との比較及び道路交通の課題を踏まえ、中海・宍道湖圏域の「機能軸強化の方向性」を検討。

■第1回勉強会（令和2年11月20日）

中海・宍道湖圏域の強化と 早期実現の必要性

中海・宍道湖圏域の
現状と課題

中海・宍道湖圏域の
将来像

+

■第2回勉強会（今回：令和3年3月26日）

日本海側都市圏域との比較

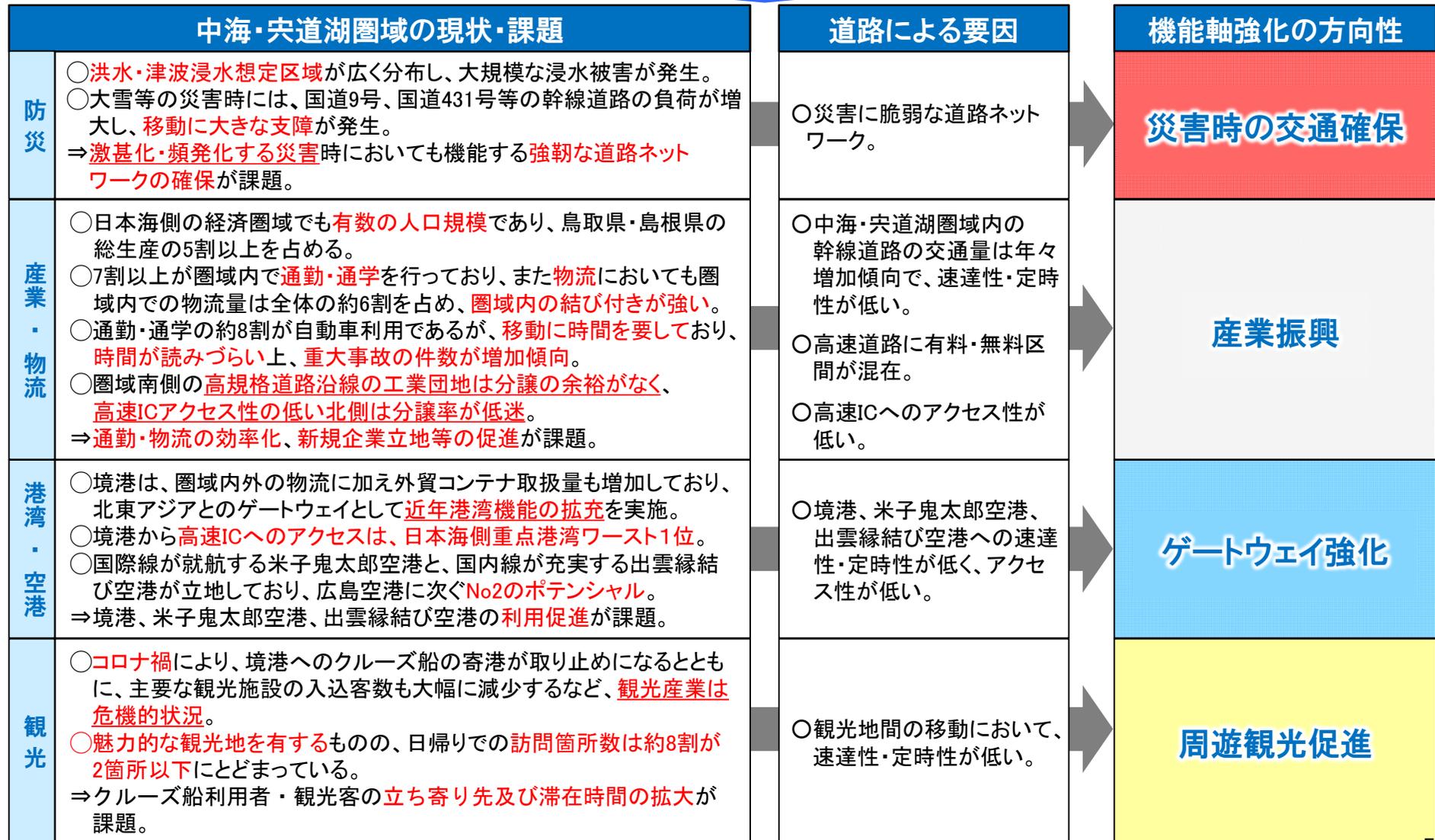
中海・宍道湖圏域の
道路交通課題

中海・宍道湖圏域における
『機能軸強化の方向性』

I-1. これまでの経緯 中海・宍道湖圏域道路整備勉強会

- 中海・宍道湖圏域の現状・課題と道路による要因を踏まえると、「災害時の交通確保」、「産業振興」、「ゲートウェイ強化」、「周遊観光促進」などの機能軸強化が早急に必要状況。

中海・宍道湖圏域の高規格道路の開通延長率及び4車線化整備率は、日本海側他都市圏と比較して劣っている。



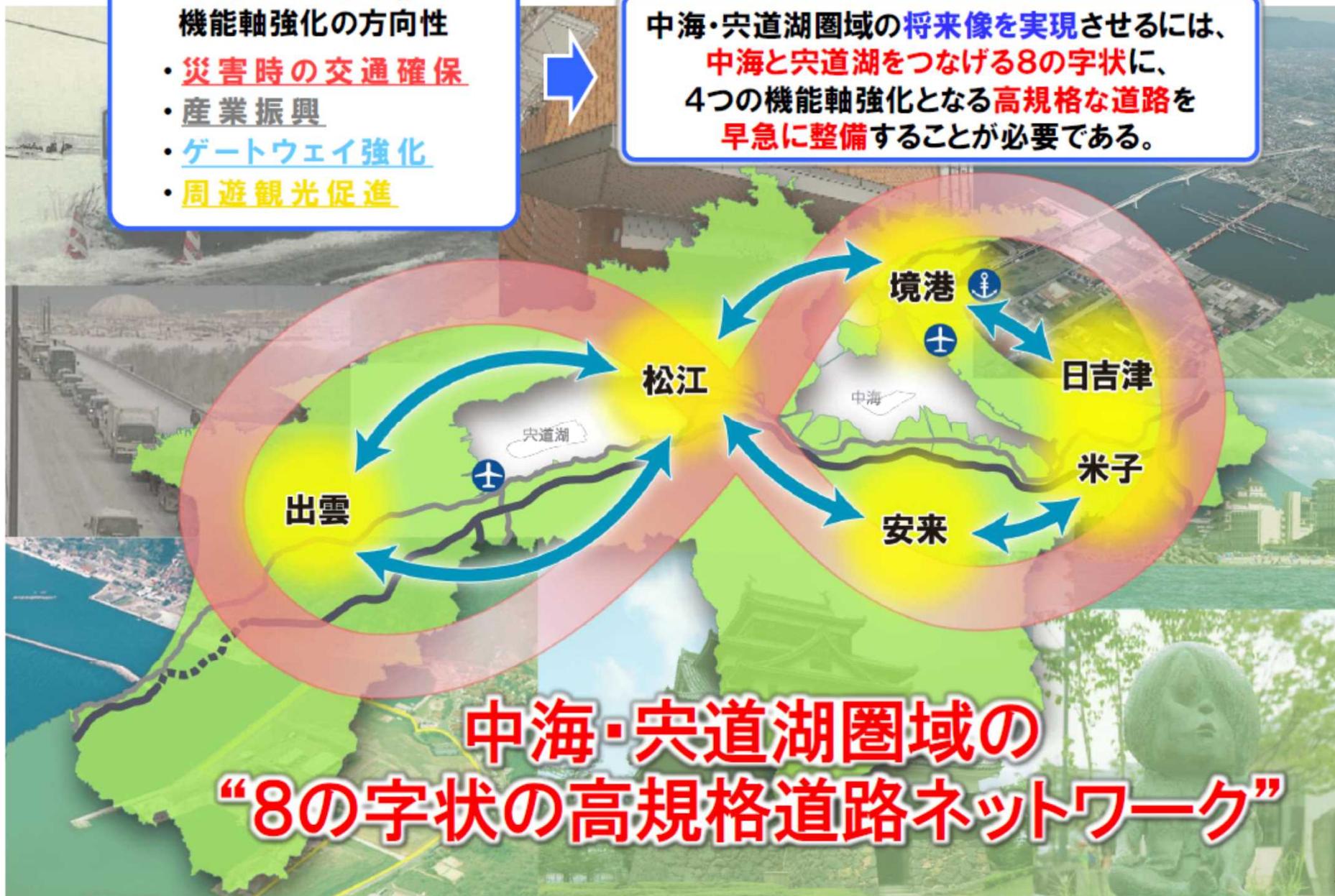
I-1. これまでの経緯

中海・宍道湖圏域の
機能軸強化の方向性

- ・ **災害時の交通確保**
- ・ **産業振興**
- ・ **ゲートウェイ強化**
- ・ **周遊観光促進**



中海・宍道湖圏域の**将来像**を実現させるには、
中海と宍道湖をつなげる8の字状に、
4つの機能軸強化となる高規格な道路を
早急に整備することが必要である。



**中海・宍道湖圏域の
“8の字状の高規格道路ネットワーク”**

I-1. これまでの経緯 中海・宍道湖圏域道路整備勉強会

中海・宍道湖圏域の現状・課題

①激甚化・頻発化する災害への対応

- ・中海・宍道湖圏域の各都市に、洪水・津波浸水想定区域が広く分布。
- ・災害時に山陰道が通行止めとなると、**国道9号、431号等の東西方向の幹線道路の負荷が増大し、移動に大きな支障。**

②産業振興

- ・通勤や物流等の企業活動において圏域内の結び付きが強く、鳥取県・島根県の経済を支える重要な地域。
- ・圏域の中心都市間を結ぶ国道9号、国道431号においては、**重大事故の件数が増加傾向**にあり、**喫緊の対応が必要。**
- ・高速ICアクセス性の低い中海・宍道湖圏域の北側は工業団地の分譲率が低迷。

③ゲートウェイ強化

- ・北東アジアのゲートウェイである**境港は、近年港湾機能を拡充**しているが、**高速ICのアクセス性が日本海側でワースト1位。**

④観光

- ・コロナ禍でクルーズ船寄港の取り止め、国内旅行の減少等、**観光産業は危機的状況。**
- ・出雲大社等、魅力的な観光地を有するものの、日帰りの訪問箇所数は約8割が2箇所以下にとどまるなど、**周遊観光に課題。**

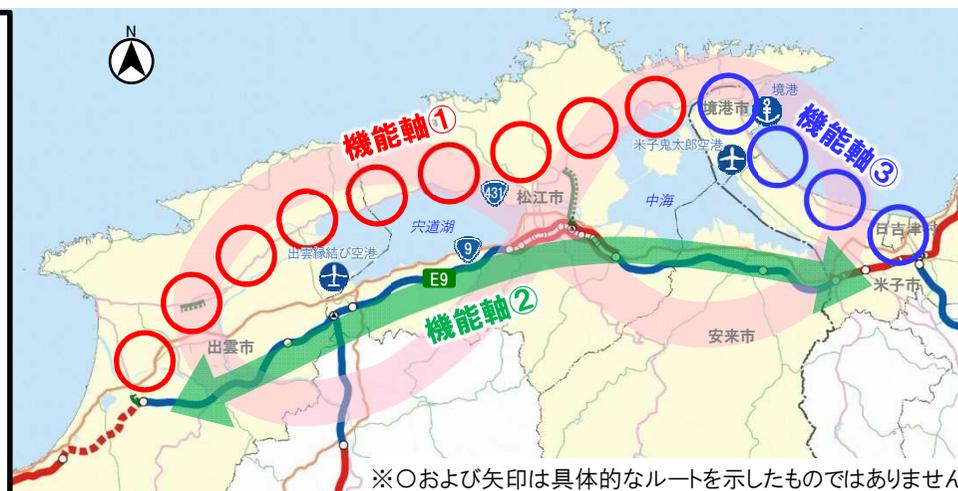
上記に加えて、中海・宍道湖圏域の高規格道路は、開通率・4車線化率が日本海側他都市圏と比較して劣っており、また、**有料・無料区間が交互に混在し、本線料金所で速度低下が発生**するなど、**利用しにくい状況。**

今後の進め方

地域・道路交通の緊急課題に対応し、中海・宍道湖圏域の発展を支えるため、以下の検討を進める。

機能軸①・②については、東西方向における交通課題の解消を目的とし、道路ネットワークの機能強化に向け、関係自治体と連携し、整備方針の検討を実施。

機能軸③については、空港・港湾へのアクセス強化を目的とし、規格の高い道路の計画の具体化に向けた検討を、関係自治体と連携して実施。



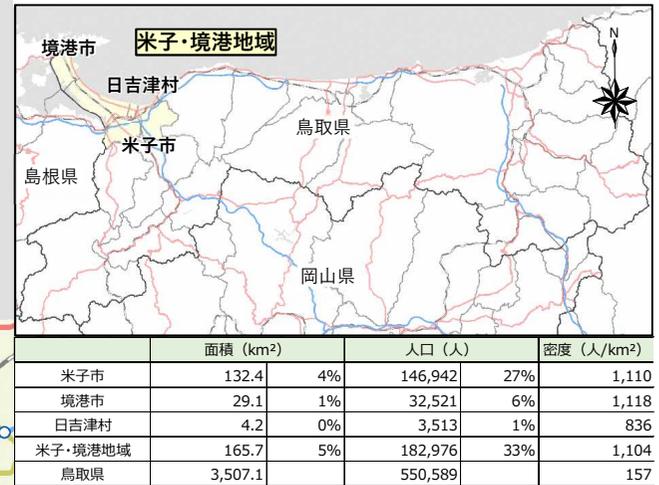
※○および矢印は具体的なルートを示したものではありません

I-2. 対象エリア

- 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18.3万人。
- 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を占めており、人口密度は鳥取県密度の約7倍。
- 米子・境港地域の道路網は、南北方向では日本海側の国道431号、中海側の(主)米子境港線など、東西方向では山陰道、国道9号などで構成。

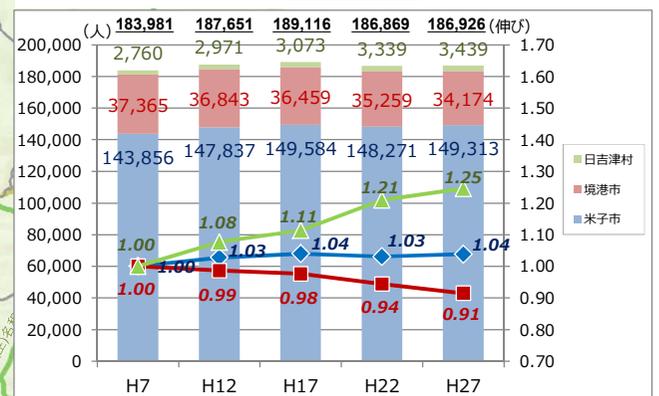


米子・境港地域の人口



出典：鳥取県の推計人口（鳥取県統計課・令和3年5月1日現在）
 全国都道府県市区町村別面積調（H29.10.1）

米子・境港地域の居住人口の推移



資料：国勢調査

参考資料 中海・宍道湖圏域道路整備勉強会

- 中海・宍道湖圏域の高規格道路の開通延長率は約53%となっており、また、4車線化整備率は約7%と低く日本海側の主要都市圏の中で最も劣る状況である。
- 生産年齢人口あたりの付加価値額は日本海側の主要都市圏の中で最も低く、製造品出荷額も低い状況であり、経済活動を支える高規格道路ネットワークの整備が望まれている。

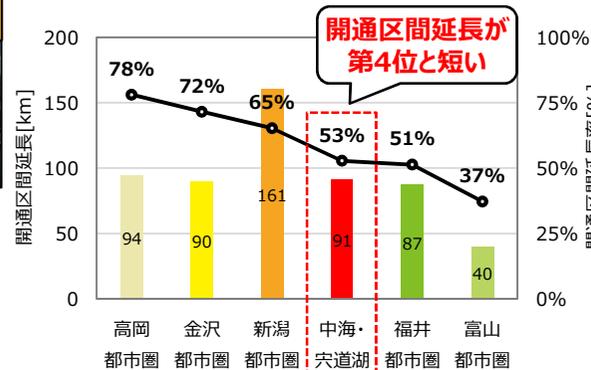
■ 各都市圏の位置と人口規模



資料 / 人口…H27国勢調査 (総務省)

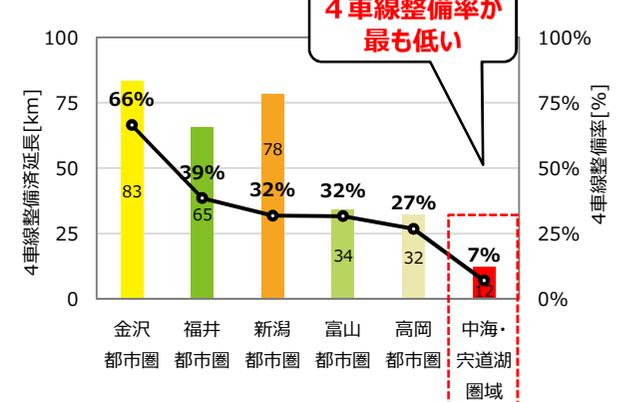
松江市街と宍道湖
出典: しまね観光ナビ

■ 高規格道路の開通状況



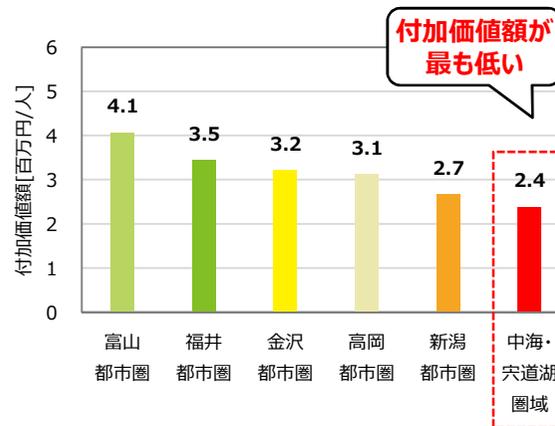
資料 / H27全国道路・街路交通情勢調査

■ 4車線整備の状況



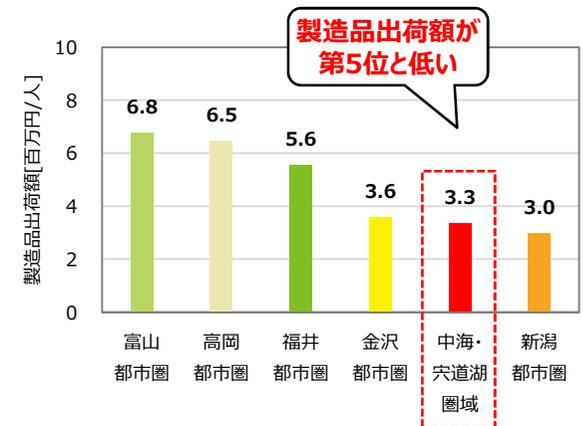
資料 / H27全国道路・街路交通情勢調査

■ 付加価値額 (生産年齢人口あたり)



資料 / <付加価値額> 経済センサス (2016年)
<生産年齢人口> 国勢調査 (2015年)

■ 製造品出荷額 (生産年齢人口あたり)



資料 / <製造品出荷額> 工業統計調査 (2018年)
<生産年齢人口> 国勢調査 (2015年)