

行政視察等報告書

令和5年3月16日

米子市議会議長様

(会派の場合)

会派名 自由創政

代表者氏名 渡辺 穰爾

提出者氏名 渡辺 穰爾

(議員の場合)

議員名



(印)

下記のとおり報告します。

記

項目	<input type="checkbox"/> 現地調査 <input type="checkbox"/> 行政視察 <input checked="" type="checkbox"/> 要請・陳情活動 <input type="checkbox"/> 研修会への参加 <input type="checkbox"/> 会議への参加
参加者	渡辺 穰爾 (米子・境港間を結ぶ高規格道路建設推進議員連盟)
期日	令和5年3月15日
〔概要〕(年月日・場所・内容) 令和5年3月15日 国土交通省(東京都千代田区霞が関2-1-3) 米子・境港間を結ぶ高規格道路建設推進議員連盟の要望	
〔所感〕 米子・境港間を結ぶ高規格道路実現のため、令和5年度予算成立前に国及び国会議員への要望活動を行った。 (1) 要望内容は別添要望書のとおり (2) 要望先 国土交通省道路局長 丹羽 克彦 衆議院議員 石破 茂、赤澤 亮正、斉藤 鉄夫、日下 正喜 参議院議員 青木 一彦、舞立 昇治、藤井 一博 (3) 随行 鳥取県道路企画課 米増課長、市田係長、東京本部宮中副主幹 63,032	
経費	旅費 @62,720円× 1人 = 62,720 円 その他 @ 円× 人 = 円 合計 62,720 円

(注) 氏名を自署する場合は、押印を省略することができる。63,032

米子・境港間の高規格幹線道路の早期事業化について

日本海側の国際交流拠点として進化を遂げつつある米子・境港地域が、災害に強く、活力ある安全・安心な社会へ更なる発展をし、地方創生を推進していくためには、その基軸となる中国横断自動車道岡山米子線を終点の境港までつなげることが必要不可欠である。

令和2年度に国と山陰両県の関係自治体で開催された「中海・宍道湖圏域道路整備勉強会」では、中海と宍道湖をつなげる8の字状に高規格な道路を早急に整備することが必要であると整理された。境港・出雲間については、整備方針の検討を実施し、米子・境港間については、港湾・空港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進めることとなった。

さらに、令和3年度には地元自治体に学識経験者、商工・観光団体を加えた地元懇談会で、地域の全世帯及び道路利用者を対象としたアンケートを行い、「当該圏域が発展し、地域住民が思い描く当該地域の将来像実現のためには、米子・境港間を結ぶ高規格道路が不可欠であり、一日も早い整備が必要である。」と地元意見がとりまとめられた。

ここに、地元自治体が一致結束し、米子・境港間を結ぶ高規格道路について、以下のとおり要望する。

- 中国横断自動車道岡山米子線（米子IC～境港間）の早期事業化を行うこと。
- 事業が凍結されている米子IC～米子北IC間を解除すること。
- 令和5年度予算に、米子IC～境港間の事業化に向けた調査費を計上すること。

【要望の背景】

中国横断自動車道岡山米子線は、昭和41年7月に岡山市から境港市まで予定路線の指定を受け、平成9年3月に岡山総社ICから米子ICまで開通したが、米子IC～米子北IC間は平成18年2月に「当面着工しない」として事業が凍結された。

しかしながら、その後の米子・境港地域をとりまく社会情勢は大きく変化し、米子・境港間を結ぶ高規格幹線道路の必要性が強く求められている。

- 「重要港湾」に指定された境港では、国際定期コンテナ航路の就航などによりコンテナ取扱量が平成18年に比べ令和2年は約1.5倍に増加し、国際フェリー航路の就航もあり、北東アジアゲートウェイとして発展し続けている。また、平成28年には国際物流ターミナルが完成し、令和2年には貨客船ターミナルも完成するなど、境港の機能強化が進んでいる。
- 境港市の水木しげるロードは年間約200万人の観光客が訪れる山陰を代表する観光地となった。この賑わいを将来に亘って継続させるため、平成30年にリニューアルしたところ、年間で300万人を超えるなど更なる賑わいをみせており、一層の交流人口の増加を図るため利便性向上が求められている。

○現在は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を大きく受けているが、令和元年度まではクルーズ船の寄港回数は増加傾向であり、その積極的な誘致活動が評価され、境港は「ポート・オブ・ザ・イヤー 2017」に選定された。また、米子鬼太郎空港では平成29年度には「訪日誘客支援空港（拡大支援型）」の認定を受けるなど、地域が一体となって観光振興に取り組んでいる。その結果、外国人観光客が年々増加し平成18年に比べ令和元年は約5.6倍と大きく増加している。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。

○平成18年から令和元年までの間に鳥取県西部地域に誘致した企業32件のうち、約7割を超える企業が山陰道以北に立地し、産業活動における弓ヶ浜半島のニーズが高まっている。また、境漁港高度衛生管理型漁港・市場が令和元年6月にオープンし、境港で水揚げされた水産物を高品質で出荷することが可能となったことから、高規格道路の整備による販路拡大に期待が高まっている。

○平成23年に発生した東日本大震災では、津波やこれまで経験したことのない原子力発電所の被災による大きな被害が発生したことから、津波ハザードマップや島根原子力発電所の被災を想定した鳥取県広域住民避難計画を策定しており、大規模災害時の避難路確保の重要性が高まっている。

○発生が危惧されている南海トラフ巨大地震等、太平洋側での大規模災害発生時には、境港は日本海側の救援・支援物資の陸揚げ拠点となる重要な港であり、米子・境港間の高規格道路の必要性が高まっている。

○このような背景から、令和2年度には中海・宍道湖圏域における各地域の発展を目指し、圏域にとって真に必要な将来の道路ネットワークのあり方について、あらゆる角度から幅広い検討を行うため「中海・宍道湖圏域道路整備勉強会」が開催され、高規格な道路の必要性が認められたところであり、米子・境港間を結ぶ高規格道路については、港湾・空港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進めていくこととなっている。

○令和3年度に米子・境港間の関係自治体と学識経験者、商工・観光団体とで開催した「米子・境港間の高規格道路地元懇談会」では、地域の全世帯と道路利用者を対象とした住民アンケートも行き、道路の現状と課題について議論を行った結果、『当該圏域が発展し、地域住民が思い描く当該地域の将来像実現のためには米子・境港間における高規格道路が不可欠であり、一日も早い整備が必要である。』と地域の声としてとりまとめられた。

令和5年3月15日

米子・境港間を結ぶ高規格道路建設推進議員連盟

会長 渡辺 穰 爾

