

行政視察等報告書

令和6年11月22日

米子市議会議長様

(会派の場合)

会派名 蒼生会

代表者氏名 稲田 清

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	☐ 現地調査	☐ 行政視察	☐ 要請・陳情活動
	☐ 研修会への参加	☒ 会議への参加	
参 加 者	渡辺穰爾		
期 日	令和6年11月14日		
〔概 要〕(年月日・場所・内容) 海運クラブ2階ホール(東京都千代田区平河町2-6-4) 中国横断自動車道岡山米子線(蒜山IC～境港間)整備促進総決起大会			
〔所 感〕 別紙のとおり			
経 費	旅 費 29,386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。

別紙

(所感)

中国横断自動車道岡山米子線整備促進総決起大会に参加。

特に米子・境港間の高規格道路については、米子 IC から米子北 IC（仮称）が事業凍結しているところですが、本年度中に計画段階評価に進まないと事業開始が大幅に遅れることとなるため整備促進期成同盟とともに議連の代表として共催し、決議の採択また要望書を国交省及び道路公団に提出した。

中国横断自動車道岡山米子線 (蒜山 IC～境港間)整備促進総決起大会

日 時 令和6年11月14日(木) 午前10時30分～午前11時30分

場 所 海運クラブ 2階ホール 東京都千代田区平河町2-6-4

次 第

- 1 開 会 挨 拶
- 2 来 賓 祝 辞
- 3 祝 電 披 露
- 4 意 見 発 表
- 5 決 議
- 6 ガ ン バ ロ ー 三 唱
- 7 閉 会 挨 拶

主 催

鳥取県
中国横断自動車道岡山米子線(蒜山 IC～境港間)整備促進期成同盟会

共 催

中国横断自動車道岡山米子線整備促進鳥取県議会議員連盟
中国横断自動車道岡山米子線全線4車線化促進市議会連盟
鳥取県西部地域振興協議会
中海・宍道湖・大山圏域市長会
境港管理組合議会
米子・境港間を結ぶ高規格道路建設推進議員連盟
中海・宍道湖8の字ルート整備推進会議

決 議（案）

鳥取県西部地域は、北東アジアと地理的に近く、環日本海交流の拠点として、国土政策上非常に重要な役割を担っていくポテンシャルを有している地域であり、国内における交流圏の拡大と、海外に向けた更なる発展が期待されている。

その中で、中国横断自動車道岡山米子線は、本地域と山陽・四国・関西方面とを結ぶ人流・物流の大動脈として、日本海側では有数の人口約60万人を有する中海・宍道湖・大山圏域の産業・経済を支える重要な社会基盤である。

地方創生を深化させ、安定した生産活動、地域経済の更なる成長による持続可能な地域社会の構築に向け、次の項目について強く要望する。

一、米子・境港間の高規格道路の早期事業化について

- ・米子 IC～米子北 IC（仮称）間の事業凍結を解除し、計画段階評価に着手すること。
- ・その上で、中国横断自動車道岡山米子線（米子 IC～境港間）の事業化を早期に行うこと。

一、中国横断自動車道岡山米子線の4車線化について

- ・米子自動車道（蒜山 IC～米子 IC 間）において、4車線化事業箇所 of 早期供用を図ること。
- ・併せて、岡山自動車道（賀陽 IC～北房 JCT 間）においても、4車線化事業箇所の早期供用を図り、岡山米子線全線4車線化を早急に実現すること。

一、高規格道路ネットワークの構築に係る予算確保について

- ・防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策について、頻発する災害や物価高騰なども踏まえ、継続的・安定的に対策を進めるため、令和6年度補正予算において、例年を大幅に上回る規模で、必要な予算・財源を確保すること。
- ・令和6年能登半島地震などを踏まえ、国土強靱化の取組を切れ目なく継続していくため、必要な事業規模と期間を盛り込んだ上で、国土強靱化基本法に基づく実施中期計画を令和6年度内に策定し、必要な予算・財源を別枠で確保すること。
- ・計画的かつ長期安定的な道路整備・管理が進められるよう、新たな財源の創設等により、令和7年度道路関係予算は、所要額を満額確保すること。

以上、決議する。

中国横断自動車道岡山米子線の整備促進に関する

要 望 書



中国横断自動車道 蒜山IC～境港

岡山米子線整備促進 プロジェクト

令和6年11月

鳥取県

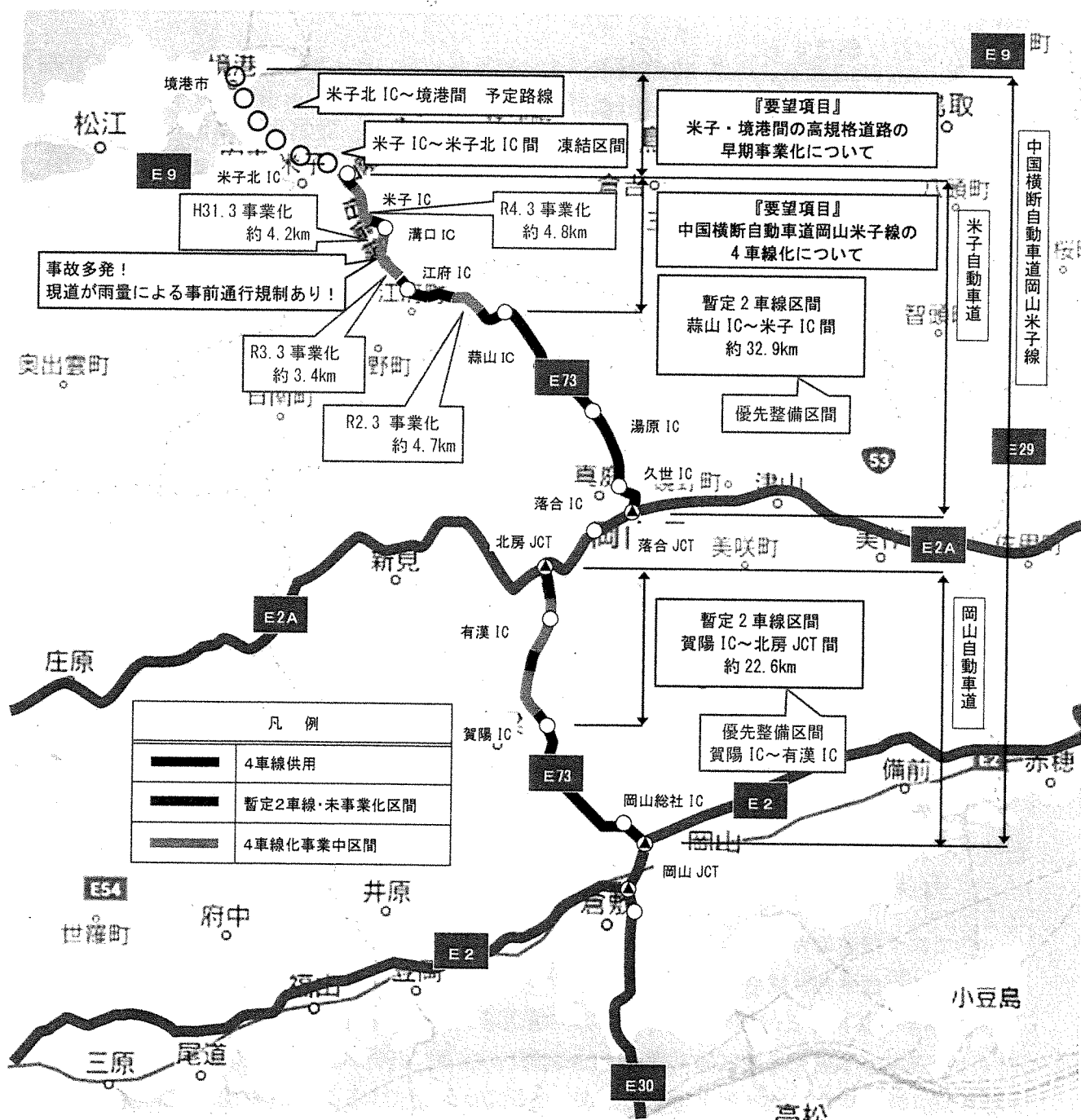
中国横断自動車道岡山米子線(蒜山IC～境港間)
整備促進期成同盟会

中国横断自動車道岡山米子線の整備促進について

鳥取県西部地域は、北東アジアと地理的に近く、環日本海交流の拠点として、国土政策上非常に重要な役割を担っていくポテンシャルを有している地域であり、国内における交流圏の拡大と、海外に向けた更なる発展が期待されている。

その中で、中国横断自動車道岡山米子線は、本地域と山陽・四国・関西方面とを結ぶ人流・物流の大動脈として、日本海側では有数の人口約60万人を有する中海・宍道湖・大山圏域の産業・経済を支える重要な社会基盤である。

地方創生を深化させ、安定した生産活動、地域経済の更なる成長による持続可能な地域社会の構築に向け、次の項目について強く要望する。



米子・境港間の高規格道路の早期事業化について

(要望内容)

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5年8月に「中海・宍道湖8の字ルート整備推進会議」が設立され、地元において事業化を求める気運は高まっている。

また、令和6年3月より、国・県・米子市・境港市・日吉津村で組織する「米子・境港地域 道路整備勉強会」を開始し、計画の具体化に取り組んでいる。

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。

- 米子IC～米子北IC（仮称）間の事業凍結を解除し、計画段階評価に着手すること。
- その上で、中国横断自動車道岡山米子線（米子IC～境港間）の事業化を早期に行うこと。

【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。しかしながら、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。

その後、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非常に高まっている。

○「重要港湾」に指定されている境港では、国際定期コンテナ航路の就航などにより、令和元年（コロナ禍前）のコンテナ取扱量は平成18年（事業凍結時）の約1.8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、さらに令和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ている。平成30年のリニューアル時には、年間で300万人を超えるなど更なる賑わいをみせていた。また、令和6年4月には、水木しげる記念館がリニューアルオープンしたことにより、地域の魅力が飛躍的に向上している。

○コロナ禍前の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「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30年は平成18年の約8.0倍と大きく増加している。最近では、令和5年10月に米子・ソウル（仁川）便の運航再開、令和6年10月に米子・香港便の就航、令和7年1月には米子・台北便の

就航が予定されている。また令和6年8月には境港と韓国を結ぶ国際定期貨客船「イースタン・ドリーム」の運航が再開されるなど、インバウンドの拡大やコロナ禍からの回復に向けた地域経済の復興が期待される。

○平成18年から令和5年までの間に鳥取県西部地域に誘致した企業36件のうち8割の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月に一部供用を開始し、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。令和7年度には高度衛生管理化が完了する予定であり、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が策定された。このようなことから高規格道路による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。

○令和3年度に関係自治体と学識経験者、商工・観光団体で開催した「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を行い、道路の現状と課題について議論を行った。その結果、『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。』と地域の声がとりまとめられた。

○令和4年度には、米子市、境港市および日吉津村の各議会議員の有志による「米子・境港間を結ぶ高規格道路建設推進議員連盟」が設立された。

○令和5年8月には、山陰自動車道、米子・境港間の高規格道路、境港出雲道路など中海と宍道湖を介して8の字につながる高規格道路の整備推進団体と連携し、沿線の地方創生に寄与するとともに、圏域内におけるミッシングリンクの解消を図るため、中海・宍道湖8の字ルートを早期に整備することを目的に、「中海・宍道湖8の字ルート整備推進会議」が設立された。

○令和6年1月・9月に発生した能登半島における地震・豪雨では、幹線道路の寸断により安否確認や救助作業、物資輸送が滞り初動対応に苦戦した。弓ヶ浜半島においても能登半島と同様の道路事情を抱えており、幹線道路である国道431号が万一寸断すれば、救急・救援・救助・復旧活動や物資輸送に支障が生じる恐れがある。能登半島の教訓をもとに、道路ネットワークの多重性・代替性等、災害に強い交通体系を確保することは必要不可欠である。

○令和6年3月には、米子・境港間の高規格道路の計画具体化に向けて、国・県・関係市村が連携して、第1回目の「米子・境港地域 道路整備勉強会」を開催した。その中で、米子・境港間の主要幹線道路である国道431号において、慢性的に渋滞が発生していることや災害リスクに対する機能確保が必要であることを共有した。引き続き連携し、勉強会を重ね早期に成果をとりまとめることとしている。

中国横断自動車道岡山米子線の4車線化について

(要望内容)

時間信頼性の確保の観点、事故防止の観点、リダンダンシー確保の観点、また、大規模災害時の早期復旧の観点から、中国横断自動車道岡山米子線の4車線化について、以下のとおり要望する。

○米子自動車道（蒜山 IC～米子 IC 間）において、4車線化事業箇所の早期供用を図ること。

○併せて、岡山自動車道（賀陽 IC～北房 JCT 間）においても、4車線化事業箇所の早期供用を図り、岡山米子線全線4車線化を早急に実現すること。

【要望の背景】

全線開通から30年が経過したにもかかわらず、蒜山 IC～米子 IC 間の約5割強の区間が未だ1車線である。このため、対向車線へのはみ出しによる重大な事故や大雪に伴う除雪困難により、大規模な立ち往生・長時間の全面通行止めが発生し、地域経済や住民生活に多大な影響を与えており、高規格道路の定時性や安全性を確保することが強く求められている。

また、近年全国各地で大規模な被害をもたらす自然災害が頻発し、幹線道路が寸断される等の被害が発生している。本路線においても並行する国道が異常気象時の土砂災害や冠水により通行止めが度々発生するなど脆弱性を抱えるとともに、災害緊急時における支援物資の輸送や生産活動の継続等に課題を有している。このため、地域が災害により孤立することを回避するためにも早急に全線4車線化を実現することが強く求められている。

このような状況の中、令和元年9月10日に策定された「高速道路における安全・安心基本計画」において、蒜山 IC～米子 IC 間及び賀陽 IC～北房 JCT 間は「優先整備区間」に選定され、令和4年3月に全線が事業化されたところであり、全線4車線化の早期供用を求める。

高規格道路ネットワークの構築に係る予算確保について

(要望内容)

近年、甚大な被害をもたらす自然災害が毎年のように発生している。今後、南海トラフ地震をはじめとする大規模災害の発生が危惧される中、高規格道路ネットワークは国民の生命と財産を守る「命の道」である。

また、高規格道路ネットワークは、コロナ禍からの回復に向けた地域経済の復興や、地方創生を推進するうえでも、欠かすことのできない重要な社会インフラである。

については、国民生活の安全・安心の確保、地方創生による日本経済の発展を実現させるため、高規格道路ネットワークの構築に係る予算確保について、以下のとおり要望する。

○防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策について、頻発する災害や物価高騰なども踏まえ、継続的・安定的に対策を進めるため、令和6年度補正予算において、例年を大幅に上回る規模で、必要な予算・財源を確保すること。

○令和6年能登半島地震などを踏まえ、国土強靱化の取組を切れ目なく継続していくため、必要な事業規模と期間を盛り込んだ上で、国土強靱化基本法に基づく実施中期計画を令和6年度内に策定し、必要な予算・財源を別枠で確保すること。

○計画的かつ長期安定的な道路整備・管理が進められるよう、新たな財源の創設等により、令和7年度道路関係予算は、所要額を満額確保すること。

令和6年11月14日

鳥取県

知事 平井伸治

中国横断自動車道岡山米子線(蒜山IC～境港間)整備促進期成同盟会
会長 伊木隆司

中国横断自動車道岡山米子線(蒜山 IC～境港間)整備促進期成同盟会

会 長	米子市長	伊木 隆司
副会長	境港市長	伊達 憲太郎
"	大山町長	竹口 大紀
理 事	日吉津村	中田 達彦
"	南部町長	陶山 清孝
"	伯耆町長	森安 保
"	江府町長	白石 祐治
監 事	日南町長	中村 英明
"	日野町長	塔田 淳一

会 員	米子市議会議長	岡田 啓介	会 員	山里 Load にちなん理事長	中島 宏二
"	境港市議会議長	永井 章	"	日野町観光協会会長	小谷 澄男
"	日吉津村議会議長	山路 有	"	江府町観光協会会長	川上 和人
"	大山町議会議長	米本 隆記	"	鳥取県西部トラック事業協同組合理事長	川上 和人
"	南部町議会議長	景山 浩	"	皆生温泉旅館組合組合長	伊坂 明
"	伯耆町議会議長	勝部 俊徳	"	鳥取県商工会連合会西部商工会産業支援センター所長	前畑 裕志
"	日南町議会議長	山本 芳昭	"	鳥取県バス協会会長	澤 志郎
"	日野町議会議長	中原 信男	"	鳥取県トラック協会会長	川上 和人
"	江府町議会議長	三好 晋也	"	境港水産振興協会会長	江尻 敏美
"	米子商工会議所会頭	坂口 平兵衛	"	環日本海経済活動促進協議会会長	足立 統一
"	境港商工会議所会頭	堀田 收			
"	米子日吉津商工会会長	土井 一朗	特別会員	鳥取県西部総合事務所長	中原 美由紀
"	大山町商工会会長	山根 均	"	境港管理組合港湾管理委員会事務局長	岩下 久展
"	南部町商工会会長	仲田 司朗			
"	伯耆町商工会会長	足尾 賢二			
"	日南町商工会会長	福田 一哉			
"	日野町商工会会長	中西 康夫			
"	江府町商工会会長	川端 雄勇			
"	米子市観光協会会長	伊澤 勇人			
"	境港観光協会会長	結城 豊弘			
"	大山町観光協会会長	足立 敏雄			
"	南部町観光協会会長	岡 宏徳			
"	伯耆町観光協会会長	川原 かなよ			

行程（会派蒼生会：渡辺議員）

月 日	行 程	備 考
11/14 (木)	7:25 8:45 9:13 9:38 9:47 9:52 10:05 10:08 10:16 10:17 米子空港＝羽田空港/第2ターミナル駅＝＝＝＝＝浜松町駅＝＝＝＝＝有楽町駅＝＝＝＝＝永田町駅＝＝＝＝海運ビル ANA382 便 東京モノレール（浜松町行） JR 山手線内回り（東京方面） 東京メトロ有楽町線（和光市行） 徒歩1分	※永田町駅は出口4 （昼食）永田町地内
	10:30～11:30 場所：海運ビル2階ホール（東京都千代田区平河町2-6-4） 中国横断自動車道岡山米子線（蒜山IC～境港間）整備促進総決起大会	
	13:20 13:21 13:29 13:32 13:45 13:50 14:00 14:18 15:35 海運ビル＝永田町駅＝＝＝＝＝有楽町駅＝＝＝＝＝浜松町駅＝＝＝＝＝第2ターミナル駅/羽田空港＝> 徒歩約1分 東京メトロ有楽町線（新木場行） JR 山手線外回り（品川・渋谷方面） 東京モノレール空港快速（羽田空港行） ANA385 便	
	17:00 =====>米子空港	

旅費計算表

令和6年11月14日

月 日	区間	鉄道路線 名	区 間 キ ロ 数	目的地までの キ ロ 数	運 賃	グリーン	急 行 料 金		日 当	宿 泊 料	
							特 別	新 幹 線	議員1,500円	甲 14,800円	乙 13,300円
11/14	米子空港～羽田空港	ANA	776.0		26,200				随員1,100円	10,900円	9,800円
(木)	羽田空港～浜松町駅	東京モノレール			519				1,500		
	浜松町駅～有楽町駅	J R			146						
	有楽町駅～永田町駅	東京メトロ			178						
	永田町駅～有楽町駅	東京メトロ			178						
	有楽町駅～浜松町駅	J R			146						
	浜松町駅～羽田空港	東京モノレール			519						
	羽田空港～米子空港	ANA	776.0		※往復						
計	議 員 旅 費			29,386	27,886	0	0	0	1,500	0	0
	随 行 旅 費			0							

出席議員 渡辺議員

議員旅費 29,386 × 1名 = 29,386 円

合計 29,386 円

蒼生会

中国横断自動車道岡山米子線（蒜山IC～境港間）整備促進総決起大会