

高速道路ネットワークを活かしたまちづくり勉強会  
とりまとめ

平成26年 1月31日

高速道路ネットワークを活かしたまちづくり勉強会



## I. はじめに

平成 25 年 3 月に鳥取道の大原 IC から西粟倉 IC 間が開通したことにより、鳥取市及び因幡圏域(以下、「因幡圏域」とする)の念願であった鳥取道の全線開通が実現しました。12 月には山陰道の一部を形成する鳥取西道路の鳥取 IC 間から鳥取西 IC が開通し、さらには、鳥取市と岩美町を結ぶ駈馳山バイパスの完成も間近に控えています。また、山陰道(鳥取西道路)の整備が着実に進展しているなど、因幡圏域の高速道路ネットワークの姿は、大きく変わってきています。

これからの因幡圏域の発展のためには、これらの高速道路ネットワークを将来にわたって最大限に活用し、地域の活力の向上につなげていくことが非常に重要であると考えます。

本勉強会は、有識者や関係行政機関を構成メンバーとして、因幡圏域の高速道路ネットワークをどのように活用すべきか、また、高速道路ネットワークをどのようにしていくべきかについて検討を行うことを目的に「高速道路ネットワークを活かしたまちづくり勉強会」として設置されたものです。検討にあたっては、計5回にわたり勉強会を開催し、各分野の専門家を招致して地域の現状や意見を聴取し、鳥取市のまちづくりの観点から、幅広く意見交換を行いました。

本報告書は、高速道路ネットワークを活かした今後のまちづくりの方向性等について、勉強会で検討した結果をとりまとめたものです。

## Ⅱ. 因幡圏域の姿

### (1) 都市構造

人口減少や高齢化が全国的に進む中、因幡圏域においても中山間地域での高齢化や人口減少が顕著であり、圏域の人口減少率や高齢化率の上昇は全国平均を上回るものとなっています。また、20代など若年層の県外流出が多く、社会増加率も減少となる中、若者の雇用を生み出す産業の育成が急務となっています。

鳥取市は、鳥取駅を核とした千代川東側で市街地が発達してきましたが、その後、都市機能の集積と拡大に伴う交通需要の増大に対応するため、国道9号などのバイパス整備が進められました。結果として、多くの地方都市と同様に、車社会の急速な進展に伴い、中心市街地から郊外へ徐々に市街化が進み、住居地域や就業場所の広域化や、通勤圏の拡大に繋がることとなりました。

一方で、中心市街地においても、中山間地域での人口減少や高齢化と同様に、居住人口の減少や高齢化、空き店舗の増加によって賑わいが失われています。

また、都市構造としても、千代川とJRにより都市全体が分割される形となっていることから、限られた往来箇所集中する構造となっており、逆に、鳥取市外の国道29号や国道53号においては、鳥取道の開通により交通量が減少しています。

こうした現状を踏まえ、第9次鳥取市総合計画においては、「まちづくり」に対する目標を掲げ、その実現に向けては市民生活を支える都市機能を充実していくことが重要としています。その観点から一極集中型の都市ではなく、市内各地域の個性や魅力を市民参画のもとで伸ばしつつ、中心市街地と地域生活拠点を有機的に結ぶ多極型のコンパクトなまちづくりを進めています。

### (2) 産業(工業、商業、農業、観光)

現在の鳥取市における雇用は、第3次産業が牽引している状態となっており、鳥取市の総生産においては、三洋電機の事業再編による影響により第2次産業の割合が減少し、第3次産業が約8割を占めるなど、数年前より産業構造が変化してきています。

また、近年では、鳥取道などの道路整備が進展したことなどから、鳥取県東部地域への企業進出が活発化しており、特に、鳥取市においては、港湾エリア近隣をはじめ広範囲にわたり企業進出がみられ、雇用の増加に繋がっています。

市街地の拡大に伴い、商業拠点も鳥取駅前から湖山地区周辺へと郊外型へ変わってきています。湖山地区(湖山駅・千代水周辺)は、地元商店や県外からの進出店舗などの配送拠点が集中してきており、物流の拠点地区ともなっています。

農水産物については、鳥取道などの高速道路整備により周辺地域からの集配が容易になったことや、関西方面への出荷が可能になったことなど、以前より広域的な販売活動が行われています。鳥取市内の直売所には、県外からの観光客が集まる施設や地元の利用者が多い施設などがあり、農水産業販売業の拠点となっています。

因幡圏域における観光入込客数は近年増加傾向にあり、平成 18 年度より開催されている「鳥取砂丘砂の美術館」は、多くの集客効果を持つ施設となっており、鳥取砂丘と合わせて経済波及効果も非常に高いことから、鳥取砂丘周辺の観光客が、因幡圏域の観光による経済効果を牽引しています。また、因幡圏域のみならず、山陰海岸ジオパークなどとの広域連携の取り組みを進めることが重要視されています。

### (3)防災・安心・安全

鳥取県は全国的に見ても地震リスクが小さい地域ですが、過去には 1943 年の鳥取地震で鳥取市が甚大な被害を受けました。津波による影響は小さいと想定されていますが、洪水被害が発生した場合には、浸水被害が市内一円に拡がることが想定されている。

鳥取県策定による地域防災計画においては、「コカ・コーラウェストスポーツパーク」が東部圏域の防災拠点候補地とされており、災害活動時の重要な拠点として位置付けられています。

また第 3 次救急医療機関である鳥取県立中央病院では、因幡圏域のみならず鳥取県中部や兵庫県からの救急搬送の受け入れ先となっており、医療拠点として重要な働きを担っています。

### Ⅲ. 因幡圏域の高速道路ネットワーク整備の現状

因幡圏域の高速道路は、鳥取市街地を中心に南方向に鳥取道、西方向に山陰道が伸びています。

このうち、鳥取道については、平成 25 年 3 月に大原 IC から西粟倉 IC 間が開通したことにより、全線が開通しています。また、多くの区間が 2 車線で整備されていることから、機能強化を図ることを目的として、付加車線の整備が 4 箇所で行われています。

山陰道は、鳥取県を東西に結ぶ高速道路で、平成 25 年 12 月の鳥取西道路(鳥取 IC～鳥取西 IC)と中山・名和道路、名和・淀江道路の開通により、鳥取県内における山陰道の整備率は約 65%となります。残る区間のうち、因幡圏域では鳥取西道路(鳥取西 IC～青谷 IC)の事業が鋭意進められているところです。このうち、吉岡温泉 IC～青谷 IC について、平成 29 年度の開通目標が公表されています。

また、鳥取市街地から東に伸びる山陰近畿自動車道は、日本海側唯一の高規格幹線道路の空白地帯を連結する地域高規格道路として整備が進められていますが、全体の 60%が未事業化区間となっています。

このうち、鳥取県内においては、鳥取市と岩美町を結ぶ駟馳山バイパスが今年度開通する予定であり、岩美道路も事業が進められていますが、山陰道から福部 IC(駟馳山バイパス)を結ぶ区間が未事業化区間となっています。

なお、本勉強会では、以上の 3つの路線を中心に構成される道路のネットワークを高速道路ネットワークと呼ぶこととします。



#### IV. 各分野における高速道路ネットワークに関わる地域の現状と課題

本勉強会では、各分野の専門家を招致して、高速道路ネットワークの観点から地域の現状と課題について意見交換を行いました。以下に分野毎の現状と課題を整理し、後述イメージ図にその概要をとりまとめました。

##### 【 各分野の専門家からの意見 】

###### (1) 物流・産業

(物流、卸売業について)

- ・競争の激しい昨今の情勢下では、一般的に高速道路料金の物流輸送コストへの転換が難しい。そのため、無料である鳥取道や山陰道は非常に有効であり、山陰地方だけでなく、九州等の事業者も無料の山陰道を利用している。しかしながら、現状の山陰道は不連続であるため、随所で一般道路を利用しなければならないことが難点である。
- ・卸売業については、物流コストが商品価格に直接反映されるが、無料である鳥取道の整備により、価格競争力の強い姫路地区の商圈が拡大し、鳥取地区では姫路地区との間で新たな競争を強いられることとなった。一方で、山陰道の整備は配送時間の短縮につながり、商圈の拡大が期待されるとともに、山陰近畿自動車道の整備は、兵庫県北部という新たな商圈の開拓に繋がる可能性がある。
- ・本勉強会の参考として実施した鳥取市誘致企業を対象としたアンケート調査によると、高速道路は、物流コストや通勤の利便性、人材確保等、企業活動の活性化に大きな影響を与えている。

(農業について)

- ・農作物等の生鮮品の輸送については、高速道路ネットワークの整備により輸送時間短縮や荷痛みの軽減、出荷エリアの拡大等の恩恵がある。一方で、東京・大阪などの大きな商圈で仕入れた商品が、豊富な種類で、鮮度よく、安価なコストで流入してきており、地域の八百屋や地場のスーパーマーケットが苦戦を強いられている状況もある。
- ・因幡圏域内の輸送についても、直売所への輸送に無料の高速道路を有効に活用できる。また、地場農家は、米子・松江方面にも輸送しているため、山陰道の整備は期待できる。また、福部町地域から湖山地域はよく渋滞しているので、輸送しやすい道路の整備が必要である。
- ・直売所に朝搬入しても、午後には商品が売り切れてしまっているという意見があることから、搬入の頻度を増やすためにも、道路ネットワークの整備が重要であ

る。その際に高速道路だけではなく、拠点をスムーズに動けるようなネットワークが重要となる。

#### (水産業について)

- ・水産業においては、鳥取道の開通によって、朝水揚げした水産物が、当日の昼に大阪の市場に出せるようになったので、新たに大阪と取引が始まっており、タイミング良く買い付けや業者が取りにこられるような取り組みも始まっている。
- ・各漁港に水揚げされた水産物はトラックで集荷して朝 8 時台に賀露港等で販売しているが、集荷の時間が通勤の渋滞時間帯と重なるのを避けるため、集荷の時間を早めざるを得ず、結果として操業時間が短縮され水揚げ量にも影響している。高速道路ネットワークの整備により、渋滞が緩和され、操業時間が長くとれるようになれば、水揚高の増加も期待される。
- ・駟馳山バイパスの整備により岩美町網代港から、駟馳山バイパスと鳥取道を通じて関西へのルートが新しくできる。生鮮食品は、時間距離の短縮が重要であり、山陰道から福部ICを結ぶ区間についても道路の整備が必要である。
- ・網代港から、浜坂港、香住港の水産物とあわせて、関西や北陸に輸送するルートもある。その点で、山陰近畿自動車道の必要性は高い。

#### (鳥取港について)

- ・鳥取港の施設整備を進めたうえで、高速道路ネットワークへのアクセスを強化させることにより、鳥取港を商品・原材料の積み出しに利用することが可能となれば、企業にとって魅力的である。一方で、同一県内で鳥取港と境港で競合するのではなく、境港に集約し、高速道路ネットワークを活用して搬送した方が良いという考えもある。

## (2) 観光・商業

#### (観光について)

- ・高速道路ネットワークの整備が進み、中部地方や北陸地方からの観光客が増加するなど遠方からの来訪が可能になるというメリットがある。一方で、従来は宿泊していた近畿地方からの観光客が、日帰りしたり、宿泊せずに移動してしまうというデメリットがある。
- ・因幡圏域には、宿泊施設、特に日本の観光客に好まれるような旅館が少ないため、日本人団体旅行の宿泊に十分対応できないことが課題である。
- ・因幡圏域への来訪目的としては、鳥取砂丘が最も多いが、鳥取砂丘だけ訪れてすぐに他に移動してしまうことが多い。観光客を留めさせる工夫や「おもてなし」



が地域の魅力となることを発信することが大切である。

- ・全体としては、近畿地方をはじめとして来訪者が増加しているのに、施設別に見ると減少しているものもある。景気の低迷もあるが、それぞれの施設に魅力がないことも原因としてある。
- ・以前は、名所旧跡を巡るような観光が多かったが、現在では目的地において、地元の人と話をするなどの交流をしたいというニーズが高くなっている。また、単に観光地を訪れるだけでなく、訪れた先で「何を食べたい」とか「何を買いたい」など、『何をするか』といった具体的な目的意識が高くなっている。
- ・高速道路ネットワークができたことによって、通過点としないようにするためには、どうやって高速道路を降りてもらうのか、また、周遊してもらうのかといったソフトの部分も含めた取り組みや、前日夜に来て前泊してもらうような旅行商品など、訪鳥の選択肢を増やす新たな取り組みも重要になる。
- ・智頭町では、鳥取道でのサインによる案内誘導が試行的に取り組まれているが、山陰道や山陰近畿自動車道でも同じような取り組みが必要である。
- ・山陰近畿自動車道の整備により、天橋立、鳥取砂丘、出雲大社という全国的にも有数な観光地を結ぶ広域観光ルートが可能になると考えられる。これに、例えば、ニーズが伸びている山陰海岸ジオパークでのスキューバダイビングなどの体験観光を組み合わせる等、通過点から目的地に変わるような工夫が重要である。
- ・鳥取道の整備により、南北の軸はある程度できたが、今後は山陰道や山陰近畿自動車道などの東西の軸を強化していくことが必要である。
- ・近年、境港には大型クルーズ客船が数多く入港し、米子・松江・出雲圏域では観光のオプションツアーが増加している。また、DBS クルーズフェリーの定期運航や米子空港でのアジア航空の運航により、県西部は韓国、ロシア等の北東アジアの玄関口としての役割を果たしている。
- ・山陰地方では、境港や米子空港が観光の交通拠点となると考えられ、これらの拠点から鳥取県東部地域まで観光客を引き込むことが重要である。また、鳥取県東部地域には、島根県などと比べて観光地が多くないため、鳥取県の東部地域と中部地域とで連携をしていくことが重要である。
- ・高速道路沿いの道の駅などの施設において、訪問者が休憩とあわせて観光情報を入手できるようにすれば、無料高速という融通性もあり、周遊や滞在を促すことが期待できる。
- ・情報社会が進展していることから、拠点では、wi-fi の設備を設置するなどの情報提供の手段を整備することが重要となっている。
- ・山陰道(鳥取西道路)の整備とあわせて、鳥取市の西部地区においては、道の駅のような観光インフォメーションの機能を有する施設が望まれている。

- ・交通結節点である鳥取空港と鳥取港が十分に活かし切れていないが、鳥取道や山陰道と連絡することにより、その機能が活かされることを期待できる。

(商業について)

- ・鳥取道が全線開通したことで、因幡圏域への県外からの入込客が増加していることは実感されている。
- ・因幡圏域の商業者にとって大きなチャンスとなっているが、それを掴もうとする小売・流通業者が少ないのが課題である。
- ・多くの商業者が団結し、県外へのPRを行えば、無料の高速道路を活かした顧客の獲得はできると考えられる。
- ・現状では、鳥取道の開通により交通が便利になりすぎたことが、訪問客の「滞在」に繋がっていないと思われる。例えば、夕方から夜間に鳥取市に到着するような訪問スケジュールを沿線地域が一体となって提案していくなどの取り組みが必要である。
- ・山陰道から福部ICが高速道路で接続すれば、鳥取市街地への車両の流入が減少してしまう反面、渋滞の解消も期待できるため、上手く活用すれば大きなビジネスチャンスになる。ただし、高速道路からの乗り降りの位置や接続する一般道など、周辺環境整備が大事となる。
- ・山陰道と福部ICを結ぶ交通については、現状では、国道9号、国道29号が担っているが、鳥取市内では有数の渋滞箇所となっている。定時性、速達性、安全性を確保する上でも、アクセスコントロールされた道路が必要である。

### (3) 医療・防災・暮らしの安全

(医療・福祉について)

- ・救急業務を遂行するにあたって、鳥取県東部では4病院(県立中央病院、市立病院、赤十字病院、生協病院)に年間搬送件数約9,000件のうち9割以上を搬送している。
- ・救急業務における高速道路整備のメリットとしては、時間短縮効果と搬送中の傷病者の安全な体位の管理ができることである。ストップ&ゴーが続く一般道では、気道確保などの処置を救急車内にて行うことが困難であるため、鳥取道のような整備された道路だと、一般道より速い走行速度の中でも車内での処置が行いやすいことから、非常に有益である。
- ・小児の心臓関係の疾患については鳥取県内の病院では対応できないので、岡山県の病院へ搬送しているのが実態であるが、高速道路は揺れが少なく安全な搬送を行うことができる。
- ・広域搬送として、岡山県内や兵庫県内の病院または鳥大付属病院(米子)への

搬送が年間 20 件前後ある。

- ・管外搬送している間は、管内の救急車が 1 台減っている状態と同じことであり、高速道路整備により管轄内に戻るまでの所要時間の大幅な短縮が図られることは非常に有効である。
- ・心臓停止、呼吸停止、多量出血などの救急救命は時間との勝負であり、なるべく早く診療につなげる必要があるが、ヘリコプターは夜間や荒天時は運行できないので、救急搬送には道路、特に高速道路は重要である。
- ・災害拠点病院である鳥取県立中央病院においては、災害時の備えとして、電気、水、食料、薬品を 3 日間分は準備可能であるが、それ以上についてはどこからか搬送して調達する必要がある。
- ・救急搬送では空路が最も迅速であるが、大規模災害時等で大量に患者を運ぶ場合には陸路に頼らざるを得ず、陸路が確保されていることが最も重要である。
- ・災害時には、道路が封鎖されることも想定されるため、東西南北の複数の幹線道路によるルートを確保することが必要。
- ・10 年後には団塊の世代が 75 歳を迎えることで後期高齢者が急増し、病院だけでは病床数が不足することから在宅医療が重要となる。医者や訪問看護師において、道路整備による移動時間短縮は、行動範囲や訪問数を増やすことにつながる。
- ・障害者の福祉サービスについて、手話通訳や緊急事態、日常の相談会などは各家庭に出向いて行う必要があるので、移動時間の短縮が図られる道路整備については福祉の面でも有効である。
- ・鳥取道開通により移動時間が短縮化されたことは、色々な病院へ行く機会やチャンスを広げている。
- ・高速道路整備によるメリットとしては、住民の身近にない専門医療機関や大型店舗への移動が容易になるので、生活が豊かになることがある。また、福祉サービス事業所等の活動エリアが広がり、利用者の事業所決定における選択肢が増加することが挙げられる。

(防災・暮らしの安全について)

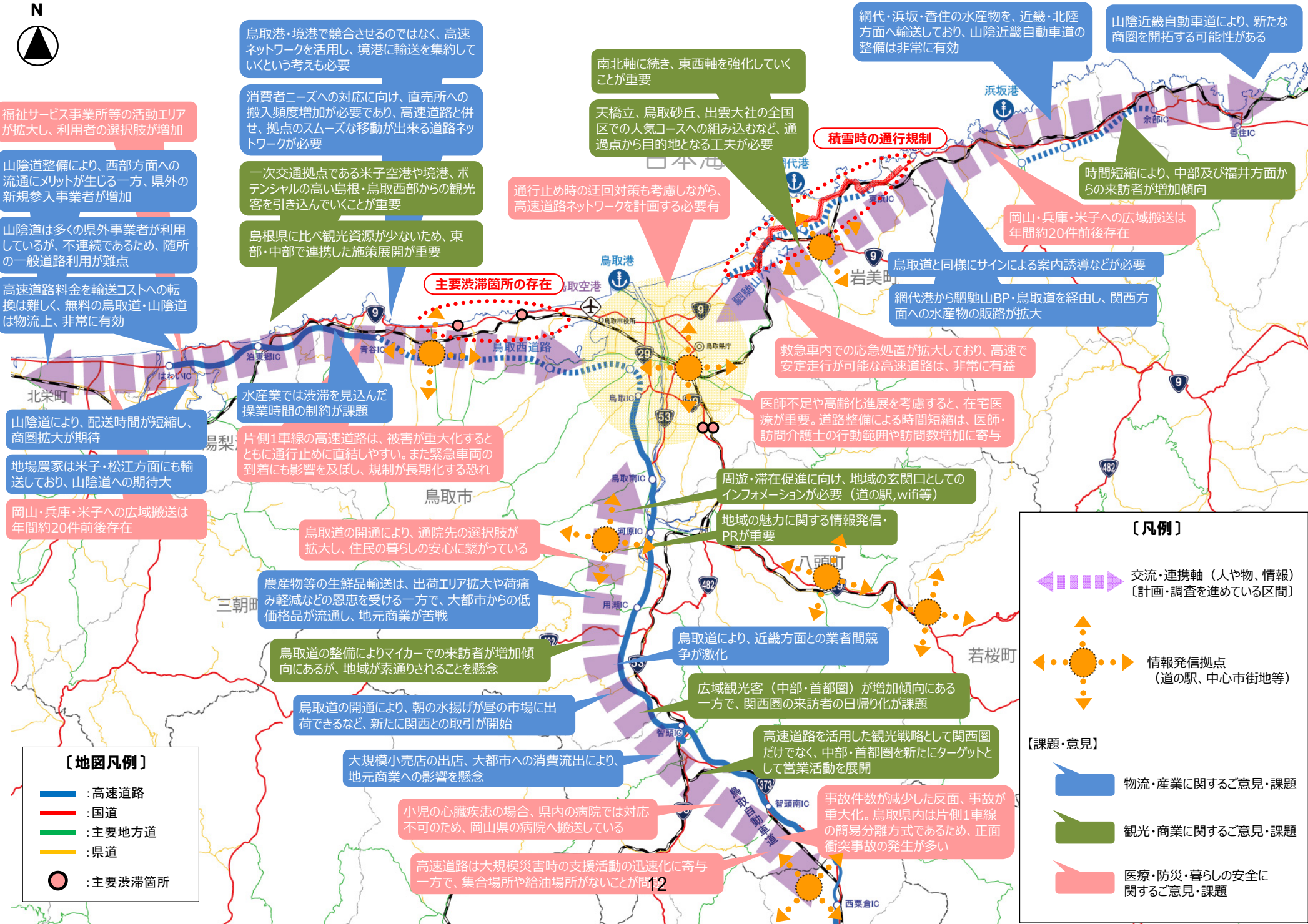
- ・全ての要因とは限らないが、高速道路の整備は、近年の交通事故死亡者減少の一因となっていると捉えている。
- ・鳥取道の整備により、並行する生活道路では大型車両や長距離自動車の交通量が減少しており、これは高齢者や障害者、児童等の外出時の安全確保につながっている。
- ・近年では事故数が減少した反面、事故の形態が重大化してきている。鳥取県内の高速道路はほとんどが片側 1 車線で簡易分離方式であるため、正面衝突事

故の発生が見受けられる。

- ・片側1車線の高速道路で事故が起きてしまうと、走行速度の速さもあって被害が重大化し、事故車両によって上下線が塞がれるため後続車両が立ち往生することになる。それにより、救急車やパトカー等が現場に到着できず、通行止めが長期化するケースが多い。
- ・現状では、災害拠点病院である県立中央病院へのアクセスが、浸水被害によって寸断される可能性があり、国道29号と国道9号との連携策については、早期に検討すべき課題であると考えられる。
- ・通行止めが発生した場合には一般道路へ迂回誘導を行う必要があるが、土地勘のない県外の大型車両の流入によって、生活交通の混乱が生じることがあるので、迂回対策も考慮しながら高速道路ネットワークを計画する必要がある。
- ・高速道路が無い時代においては、大規模災害時等に何百人にもなる部隊員が移動するとかなりの時間を要していたが、高速道路が整備されて移動時間が短縮されことにより、派遣された翌日には活動を行うことが可能となった。
- ・東日本大震災時において、緊急支援車両の燃料調達が大きな問題となったことがある。大部隊が動く場合には必ず給油場所の確認をすることにはなるが、残念ながら鳥取道や山陰道には、給油施設があるSA・PAがない。
- ・災害時での大規模部隊の集結場所としてSA・PAがあれば最適である。大部隊の移動の際には、SA・PA、特に給油施設がある大きな駐車スペースがあることが、消防に限らずその他の団体においても重要ではないかと考えられる。

# 「Ⅳ. 各分野における高速道路ネットワークに関わる地域の現状と課題」のとりまとめ(イメージ図)

## 鳥取東部広域エリア





## V. 高速道路を活かしたまちづくりの方向性に関する提案

「IV. 各分野における高速道路ネットワークに関わる地域の現状と課題」を踏まえて、今後の因幡圏域が目指すべき将来像と、その実現に向かうための高速道路を活かしたまちづくりの方向性に関する提案について、以下のとりまとめを行いました。

本勉強会でとりまとめた結果について、今後の鳥取市のまちづくり政策に活用されることを期待します。

### 【 因幡圏域の将来像 】

因幡圏域は、人口減少や高齢化が進展する中において、整備が進む高速道路ネットワークを巧みに活用することにより、観光産業や農林水産業をはじめ1次、2次、3次及び所謂6次産業等の産業全般の進展を図り、地域経済の一層の活性化や交流人口の拡大、まちの賑わい創出を目指す。

また、防災・医療など市民が安心して暮らせるための様々な機能が、高速道路ネットワークによる効率的な連携をすることで最大限の効果を発揮し、拠点間の連携の深まりと同時に日常の生活圏の中での快適な生活が確保される真にコンパクトなまちづくりと、関西圏・中国圏をはじめとする広域高速道路ネットワークとの接続による因幡圏域の持続的発展を目指す。

### 【 高速道路を活かしたまちづくりの方向性に関する提案 】

#### 1. 地域の魅力向上、拠点の強化

高速道路ネットワーク整備は、地域間の移動の利便性の向上によって、新たな地域との交流をもたらし、商機や、商圈の拡大が図られるなど、地域の発展にとって欠くことのできない社会基盤となる。

一方で、圏域外の他地域との新たな競争にさらされることや、素通りされるリスクを抱えることとなる。それらを乗り越えるためにも、因幡圏域の魅力を発掘・再創造し、訪問者との交流の中で、因幡圏域の各拠点が、全国に誇るべき自然や風土、歴史、暮らしなどを活かした体験型観光などによって、他地域と比較しても劣らない魅力や競争力を磨いていくとともに、効果的な情報発信を行うことが重要である。

また、鳥取駅地区と城跡地区(市役所、県庁など)の2核を中心とした中心市街地は、各拠点との交通ネットワークの中心に位置する。そのため、圏域全体の魅力を集約し発信する拠点、生活を支える拠点として、そのあり方や活性化の取り組みが、今後の因幡圏域の発展にとって依然として重要な要素と

なる。

このほか、近年の異常気象や過去の地震被害を踏まえ、防災拠点や医療機関の機能やアクセス面に着目した検証や人口減少下に対応した可燃物処理施設など集約化・拠点化にも取り組む必要がある。

## 2. 地域内の連携促進

高速道路ネットワークの整備は、因幡圏域と他地域の交通流動を益々活性化する基盤であり、その効果を積極的に活用し、因幡圏域の活性化を図らねばならない。

因幡圏域への観光客の多くが、高速道路を利用して自動車にて訪問することから、例えば、高速道路沿いの「道の駅」等を活用して観光情報を提供することで、「無料の高速道路」の特性を活かした因幡圏域の周遊性の向上など、高速道路利用者をターゲットとした観光戦略を圏域一体で立案していくことが連携には重要である。

介護福祉事業では、福祉関連施設が鳥取市中心部に集積しているため、郊外地での事業活動において、高速道路ネットワークを活用することが今後も一層求められる。

鳥取市が目指す「多極型の都市圏」を構築するためには、新市域の地域核をはじめ、湖山・千代水・南隈地区、津ノ井・若葉台地区などの郊外核等の多様な個性を磨きつつ、その拠点を広域道路ネットワークと公共交通で結ぶ交通ネットワークの構築が不可欠であり、無料の高速道路をその重要な基盤として活用すべきである。

各拠点へのアクセス道路をはじめ、各拠点間を結ぶ公共交通の基盤としての高速道路の活用可能性の検討や、防災拠点や医療機関との接続性の考慮、また、各拠点の中心に位置し行政機関が集中する中心市街地と高速道路ネットワークのアクセス検討、IC付近での物流拠点や企業の集積、宅地開発などに取り組むべきである。そのためには、市民の利便性と今後の因幡圏域の発展に繋がる広域ネットワークの視点について、今後、都市計画マスタープランを見直しする際には盛り込むことが肝要である。

## 3. 他地域との連携、交通拠点の活用、経済活性化への活用

近年、鳥取道、山陰道、山陰近畿自動車道、尾道松江道、播磨自動車道等、鳥取県を取り巻く広域高速道路ネットワークが急速に形成された。因幡圏域がそのネットワークに組み込まれることにより、今まで因幡圏域が享受できなかった高速道路による経済効果が大きく期待されている。そして、鳥取県の交通の要衝である鳥取港・境港、鳥取空港・米子空港の利用促進とあわせ、高



速道路ネットワークの利活用を推進していくことが、今後の圏域の経済活性化に大きな影響を及ぼすことになると考えられる。

観光や商業分野では、流入人口による影響が大きく、無料の高速道路ネットワークが整備されたことによる利便性をセールスポイントに、積極的に他地域からの誘客を促す大胆な工夫が必要である。外国人観光客の主要玄関口が県西部にあるものの、これらの外国人観光客のオプションルツアーを因幡圏域に誘導し、因幡圏域での経済波及効果を高めることが必要となる。さらに、県中部や但馬地域からの誘客により、東京便の5便化が決定した鳥取空港の利用促進を図るためには、東西の高速道路ネットワークが必要不可欠である。

そのうえで、鳥取道や国道 53 号を中心とした南北軸である「因幡街道」と東西軸との連携を深め、圏域の周遊促進を強化していくことが求められている。

また、「食」や「癒し」といったキーワードを活用しつつ、関西圏・中京圏へ「近くて手軽な保養地」等のイメージを発信することや、前泊しやすい新たな旅行商品等を発信していく等の、高速道路ネットワークの利用による流入人口の拡大に繋げていく仕掛けづくりも必要と考える。

防災の面では、被災時における他地域からの支援復旧活動等について、広域的な視点と地域内の視点を整理し、「道の駅」への災害時の拠点機能整備や、高速道路や鳥取港をどのように有機的に活用していくことが効果的かなど、交通の要衝と高速道路ネットワークの連携について、より具体的な議論を行うことが必要と考える。

企業誘致や各種産業の持続的発展等は、圏域の経済活性化に必要なことであり、それには高速道路ネットワークの利活用は最も重要な要素である。圏域の高速道路ネットワークが、企業活動にとって使いやすいインフラとなるために、ネットワーク周辺エリアの産業集積等について積極的に支援を行う必要があるとともに、既存企業への支援やIC付近への物流拠点等の誘致等について継続的な支援が望まれる。

農林水産業では、販路開拓や生産振興において高速道路ネットワークの効果的な利活用策を前提とした積極的な施策検討が必要である。

これらの高速道路ネットワークを活用した多地域間の連携や地域経済の発展にとって、ミッシングリンクの存在は競争性に深刻なダメージを与える要因となる。

#### 4. 高速道路ネットワークのあり方について

因幡圏域の高速道路ネットワークは、平成 25 年 3 月に「鳥取道」が念願の全線開通を、また、12 月には「山陰道」鳥取 IC～鳥取西 IC 間が部分開通を果

たした。残る未開通区間についても、「山陰近畿自動車道」の「駟馳山バイパス」が平成 25 年度内に、「山陰道」吉岡温泉IC～青谷IC間は平成 29 年度に開通が予定されるなど、近年急速に整備が進んでいる。

鳥取県内の高速道路ネットワークが順次整備されている状況を鑑み、因幡圏域の発展に資するために、これらの道路が切れ目のないネットワークとして早期に完成し、有効に活用することが、まず重要である。

既に整備がなされている高速道路等についても、因幡圏域を支える根幹的なインフラであることから、大雪や大雨等にも強い高速道路ネットワークとし、安全かつ安定的な機能を発揮し続けることが必要である。そのため、適切な維持管理・修繕による構造物の老朽化問題等への対応、道路管理者や警察等の関係機関が連携した適切な道路管理を行うとともに、現在進められている鳥取道での付加車線の整備を進めるべきである。

特に主要ルートの災害への備えについては、水害をはじめ地震時の各橋梁の危険度、液状化による影響、土砂崩れの危険箇所などを整理するとともに、緊急時には工事用道路を活用するなどの迂回路・代替ルートの検討を間断なく行っていくことが必要である。

こうした中で、山陰道と山陰近畿自動車道を結ぶ鳥取市街地の北側区間が未だに具体的な計画が示されていないミッシングリンクのままとなっていることは、因幡圏域はもとより、日本海国土軸の構築を図るための高速道路ネットワークのあり方を考えた上で、大きな課題である。

農林水産物等をはじめとする物流の面においても、因幡圏域において高速道路ネットワークとして連結されていないことは、迅速な搬送を行う上で大きな障害である。また、因幡圏域の主要な産業である観光業の発展の観点からも、因幡圏域の各観光拠点での滞在時間をより長くするためには、移動時間の短縮を図ることが課題である。そのためにも、「鳥取道」、「山陰道」と「山陰近畿自動車道」が連結され、山陰海岸ジオパークを中心とした因幡圏域東部地域と圏域南部あるいは西部の地域が結ばれることが必要である。さらに、交通拠点である鳥取空港や鳥取港との接続性を向上することが必要である。

日常の市民生活に大きな影響を与える生活行動の面から考えると、「鳥取西道路」の全線開通によって、国道 9 号の交通量が「山陰道」に転嫁することが予測される。しかし、「山陰道」と国道 9 号を結ぶ国道 29 号は現在でも県内有数の渋滞ポイントであり、現状のままでは、将来的に更なる渋滞の悪化は不可避である。また、湖山地区（湖山駅・千代水周辺）において発生・集中する交通に対し、高速道路ネットワークへのアクセスを改善することが、市街地の交通円滑化の観点からも必要である。

救急医療の面においても、現地建替によって第 3 次救急医療機関としての

拠点化がさらに進む県立中央病院へのアクセスが、浸水被害によって寸断される可能性があることは重大な問題である。

こうしたことから、国道 29 号と国道 9 号の代替機能を持ち、東西の道路ネットワークと南北の道路ネットワークのアクセス地点である当該区間のミッシングリンクの解消へ向けた取り組みを早期に着手することが重要である。本勉強会においては、時間的な制約もあり、具体的なルートや構造、「山陰道」・「鳥取道」との連結位置や地域との接続性については、十分な議論がなされていない。今後、これらの議論についても進めていく必要がある。

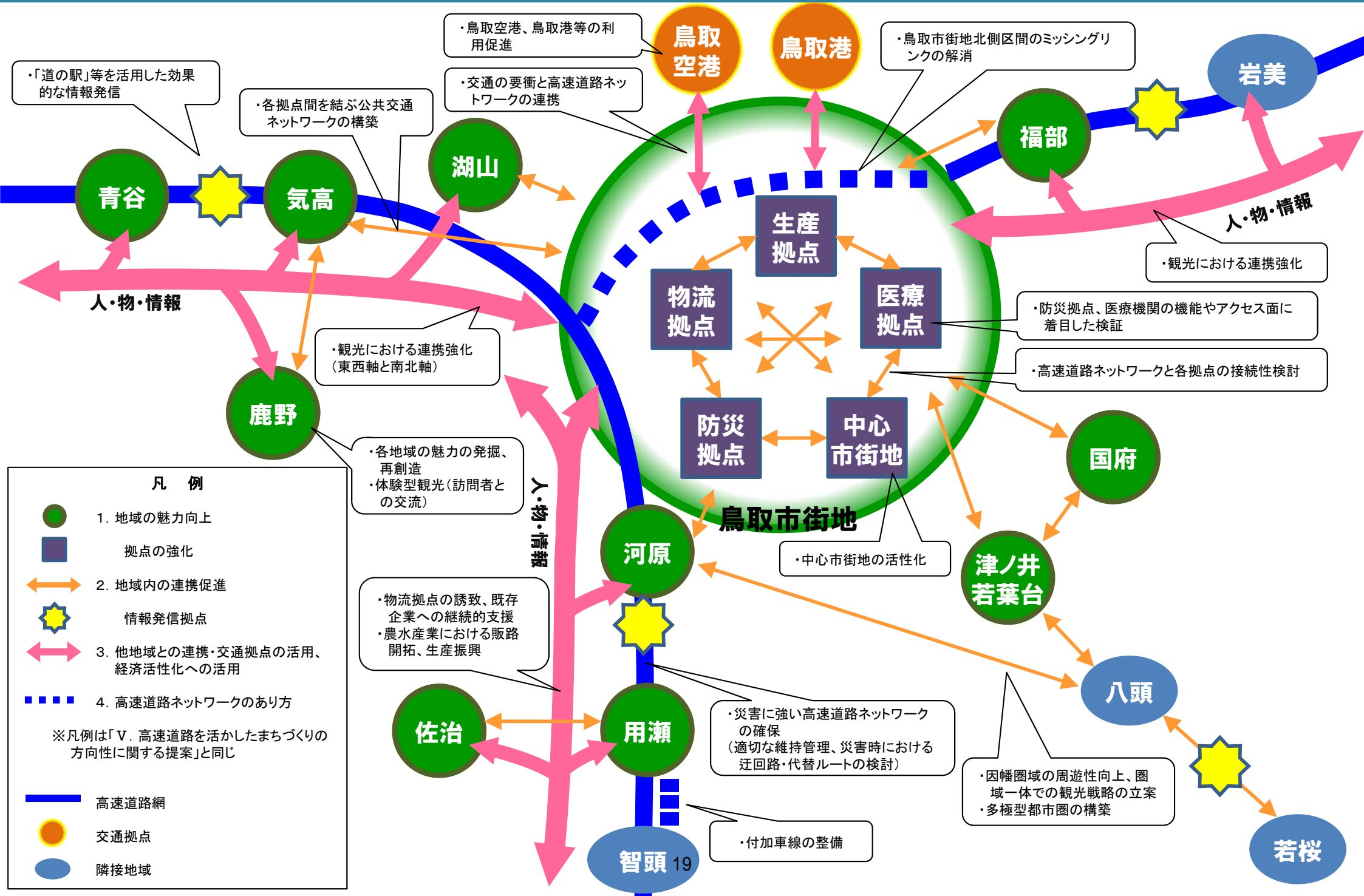
当該区間には、交通の拠点である鳥取空港や鳥取港、救急医療の拠点である県立中央病院をはじめとして、産業・商業、文教施設等が集中していることから、高速道路としての定時性ととも、これらへの接続性の両立を考慮することが重要である。

また、「山陰近畿自動車道」の起点部として、東西軸である「山陰道」とともに、南北軸である「鳥取道」とも連結する区間であることから、東-西方向、東-南方向何れの移動もスムーズになるように、ネットワークとしての機能が最大限発揮されるような連結位置のバランスにも配慮する必要がある。

加えて、ネットワークを早期に概成させるためにも、既存の道路ネットワークにおいて、走行性の高い道路を当面の間活用する方策についても検討すべきである。

これらの検討にあたっては、当該区間の高速道路ネットワークのあり方は因幡圏域のまちづくりに大きな影響を与えることから、今後は圏域のまちづくりと一体的な計画とするためにも、地域の住民や企業等の関係者の意見を丁寧に聴き、地域の実情を十分把握しながら、関係機関が連携し検討を進めることが重要である。

# 高速道路を活かしたまちづくりの方向性に関する提案(イメージ図)



・「道の駅」等を活用した効果的な情報発信

・各拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの構築

・鳥取空港、鳥取港等の利用促進

・交通の要衝と高速道路ネットワークの連携

・鳥取市街地北側区間のミッシングリンクの解消

・観光における連携強化

・防災拠点、医療機関の機能やアクセス面に着目した検証

・高速道路ネットワークと各拠点の接続性検討

・観光における連携強化(東西軸と南北軸)

・各地域の魅力の発掘、再創造  
・体験型観光(訪問者との交流)

・物流拠点の誘致、既存企業への継続的支援  
・農水産業における販路開拓、生産振興

・中心市街地の活性化

・災害に強い高速道路ネットワークの確保  
(適切な維持管理、災害時における迂回路・代替ルートを検討)

・因幡圏域の周遊性向上、圏域一体での観光戦略の立案  
・多極型都市圏の構築

・付加車線の整備

**凡例**

- 1. 地域の魅力向上
- 2. 拠点の強化
- ⇄ 3. 地域内の連携促進
- ★ 4. 情報発信拠点
- ⇄ 5. 他地域との連携・交通拠点の活用、経済活性化への活用
- 6. 高速道路ネットワークのあり方

※凡例は「V. 高速道路を活かしたまちづくりの方向性に関する提案」と同じ

- 高速道路網
- 交通拠点
- 隣接地域

## 高速道路ネットワークを活かしたまちづくり勉強会 委員

◎清水 昭允 鳥取商工会議所 会頭

谷本 圭志 鳥取大学大学院工学研究科 教授

藤井 正 鳥取大学地域学部 教授

望月 拓郎 国土交通省鳥取河川国道事務所 所長

長谷川 具章 鳥取県県土整備部 部長

深澤 義彦 鳥取市 副市長

東田 義博 鳥取県東部広域行政管理組合事務局 局長

大田 齊之 鳥取市経済観光部 部長

大島 英司 鳥取市都市整備部 部長

(敬称略 ※役職は勉強会設立当時のもの)

(◎会長)

## 開催経緯

### ○第1回 平成25年7月3日(水)

- ・本勉強会の趣旨説明
- ・鳥取市を取り巻く諸情勢について
- ・意見交換

### ○第2回 平成25年9月12日(木)

【テーマ: 高速道路ネットワークを活かした経済・物流分野の振興】

- ・業界の現状、課題について
- ・意見交換

(臨時委員)

|       |                   |
|-------|-------------------|
| 富永 健嗣 | 鳥取ウォーター株式会社代表取締役  |
| 嶋田 耕一 | 山野商事株式会社代表取締役     |
| 福田 正俊 | 鳥取県トラック協会専務理事     |
| 山田 準二 | 鳥取いなば農業協同組合代表理事常務 |
| 大磯 一清 | 鳥取県漁業協同組合代表理事専務   |

(オブザーバー)

|       |        |
|-------|--------|
| 西垣 英彦 | 岩美町副町長 |
|-------|--------|

### ○第3回 平成25年11月5日(火)

【テーマ: 高速道路ネットワークを活かした観光・商業分野の振興】

- ・業界の現状、課題について
- ・意見交換

(臨時委員)

|       |                  |
|-------|------------------|
| 塚田 武志 | 株式会社農協観光鳥取支店支店長  |
| 小谷 文夫 | 鳥取市観光コンベンション協会会長 |
| 川口 博樹 | 岩美町観光協会会長        |
| 長尾 裕昭 | 因幡街道交流会議会長       |
| 英 義人  | 鳥取商工会議所副会頭       |

○第4回 平成25年11月29日(金)

【テーマ:高速道路ネットワークを活かした医療・防災・暮らしの安全】

- ・業界の現状、課題について
- ・意見交換

(臨時委員)

|       |                      |
|-------|----------------------|
| 嶋田 雄二 | 鳥取県立中央病院事務局長         |
| 山下 久雄 | 鳥取県東部医師会事務局長         |
| 下石 義忠 | 鳥取市社会福祉協議会会長         |
| 小西 堅吾 | 鳥取警察署交通第一課長          |
| 稲田 宗万 | 鳥取県東部広域行政管理組合消防局警防課長 |

○第5回 平成25年12月17日(火)

- ・とりまとめについて