

■地域の現状と課題

- 日本海を挟んで韓国・中国・ロシアに向き合い、北東アジアのゲートウェイとして重要な役割を担う。
- 鳥取市、倉吉市、米子市を拠点とする東・中・西の3つの生活圈域で社会・経済・文化が形成されるが、東西に長い県土のため、都市間移動に長時間を要する。
- 中山間地域が県土の約9割を占め過疎化が進む一方、総人口の約4分の3が市域に集中する。
- 様々な子育て支援策や移住定住促進策、新型コロナウイルス感染症拡大による大都市への転出超過傾向の鈍化などが見られるものの、県内人口の減少に歯止めはかかっている。
- 県内総生産は全国最少。県民所得も国との格差が大きく、地域間格差の是正が課題である。
- 地球温暖化の影響により頻発する傾向にある大雨、豪雪などの自然災害のリスクが高まり、防災・減災、国土強靱化が求められている。
- 新型コロナウイルス感染症拡大後、都市部からの企業移転や移住定住の促進による多核連携型社会の実現を視野に入れた地方創生の推進が必要とされる。

■地域の将来像

2020年10月に「鳥取県の将来ビジョン(2008年12月策定)」を改訂し、新型コロナウイルス感染症による社会変容やSDGsへの積極的な取り組み、自然災害リスクの高まりなど近年の時代の流れと社会変化、美しく豊かな自然、北東アジアに近い地勢的特性、人と人との絆などの本県ならではの強みを踏まえた2030年の本県の姿を示し、持続可能な地域の発展を目指すこととしている。

- ① **【ひらく】 地域で・県外で・国外で新時代に向かって扉をひらく**
(県内企業が持続的成長を実現、国内外の旅行者が増加するとともに多様な分野の海外交流が発展、など)
- ② **【つなげる】 力をつなげ、結集して、持続可能で魅力あふれる地域を創る**
(国内外との交通ネットワークや物流拠点が充実、移住定住(若者のIJUターン等)や関係人口が増加、など)
- ③ **【守る】 豊かな恵み・生活を守り、次代につなぐ**
(災害に強い県土の形成が進み、防災・危機管理対策が向上、新型コロナウイルスなどの新たな感染症に対応する体制が確立、など)
- ④ **【楽しむ】 いきいきと楽しみながら充実した生活を送る**
(豊かな自然、食、文化、歴史、芸術を知り楽しむことができる鳥取、など)
- ⑤ **【支え合う】 お互いを認め、尊重して、支え合う**
(障がい者・高齢者がいきいきと暮らす地域社会、など)
- ⑥ **【育む】 次代に向けて、躍動する「ひと」を育む**
(社会の変化に対応できる力を身につけた人材を育成、など)

また、人口減少に歯止めをかけ、持続的で活力ある地域を作る地方創生を進めるための具体的な施策を盛り込んだ「鳥取県元気づくり総合戦略」を平成27年10月に策定し、令和2年3月には継続的に取り組みを進めるため、令和6年3月までの「鳥取県令和新时代創生戦略」をSDGsの概念を盛り込み策定し、持続可能な地域社会の実現を目指すこととしている。

- 豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる(鳥取+ism)
- 人々の絆が結ばれた鳥取のまちに住む(鳥取+住む)
- 幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ(鳥取+rhythm)

これらの取組みを進めるうえで必要不可欠な社会基盤である広域的な道路ネットワークについて、「鳥取県新広域道路交通計画」を策定し、重点的・積極的に取り組む。

■ 広域的な交通の課題

- 「日本海・太平洋2面活用型国土」を形成する「日本海国土軸」の基軸となる高規格道路の整備が山陰地方で大幅に遅れており、都市間の移動に時間を要している。
- 発生が危惧される南海トラフ地震や近年頻発する大雨・豪雪など、大規模な自然災害時における物流のリダンダンシーを確保するためには、山陰側の高規格道路のミッシングリンク解消を急ぐとともに、並行する国道等とダブルネットワークを構築し、国土強靱化を推進する必要がある。
- 地方創生の切り札でもある県内観光について、新型コロナウイルス感染症拡大後の社会情勢を踏まえ、国内旅行者による滞在型観光の充実化やインバウンド観光の回復を成し遂げるためにも、周遊性の拡大につながる広域的な道路ネットワークの構築が必要とされる。
- 雇用・人材の確保に向けて企業誘致を積極的に推進するため、物流効率化や企業の生産性向上につながる道路ネットワークの整備、ICアクセスの強化が必要である。
- 港湾・空港と鉄道駅を一体的に結び、交通の利便性や都市機能の向上を図るため、それぞれの交通拠点を効率的に連絡する道路ネットワークが必要とされる。とくに、高規格道路ICから遠く離れている境港や米子鬼太郎空港などへのアクセス強化により、北東アジアゲートウェイとしての拠点性の向上や機能強化を図る必要がある。
- 重大事故のリスクが高く、大雪等の災害時に脆弱な高規格道路の暫定2車線区間の4車線化を進め、強靱な高速道路ネットワークの構築が必要である。
- 中心市街地の玄関口として交通結節点の機能を担う鉄道駅の利便性向上を図り、人流を活性化させ、街なかの賑わいを取り戻す取組が必要である。
- 中山間地域において、救急搬送時間の短縮や災害時の孤立を防ぐなど、生活の不安要素を解消し定住につなげるための、安定した道路ネットワークの構築が必要である。
- 鳥根原子力発電所災害時における確実な避難路の確保が必要であり、弓ヶ浜半島地域に高規格道路の整備が求められている。

■ 広域的な交通の課題への取組み

鳥取県の将来ビジョンや鳥取県令和新時代創生戦略を実現するため必要不可欠な社会基盤である道路整備については、「鳥取県の道路整備ビジョン」の3つの「方向性」に基づき、社会情勢を見極めながら“みち”づくりのメニューに沿って積極的に取り組む方針であり、これらのうち広域的な交通課題について「鳥取県広域道路交通計画」を策定する。

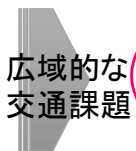
道づくりの3つの方向性

- 交流と連携～ひらく～
＜高速道路ネットワークの形成＞
- 生き活きと～つなげる～
＜地域間交流の強化＞
- 安全で安心～守る・支え合う～
＜安全安心な道づくり＞



「鳥取県将来ビジョン」の実現や「鳥取県令和新時代創生戦略」の目標達成に向けた“みち”づくりメニュー

- ① 高速道路ネットワークの形成
- ② 産業振興・地域活性化に向けた道路整備
- ③ 安全で安心な道路空間形成
- ④ 災害に強い県土づくり
- ⑤ 計画的・戦略的な老朽化対策

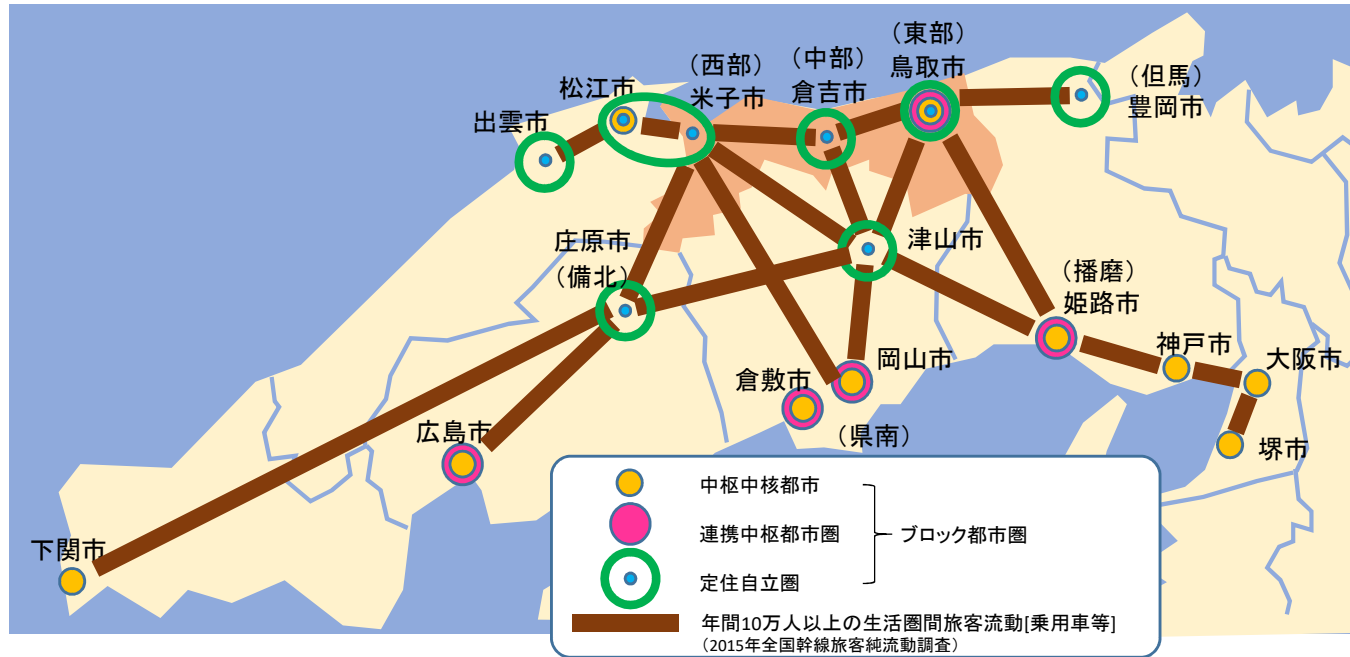


鳥取県
新広域道路交通計画
(おおむね20～30年間)

鳥取県新広域道路交通計画

- 急速に進む人口減少や大都市との格差是正など、鳥取県が抱える課題を解消し、地方創生や国土強靱化を進め、持続的で活力ある地域社会を構築するため、「鳥取県新広域道路交通計画」を策定する。

■鳥取県の各生活圏における旅客流動量を基にした道路ネットワーク



<参考>年間10万人以上の生活圏間旅客流動[乗用車等]

鳥取県から各地へ

出発地	目的地	流動量 (千人/年)
東部	松江	858
	但馬	493
	津山	425
	出雲	417
	県南(岡山)	350
	播磨	288
	中部	津山
西部	松江	6,667
	出雲	276
	広島	151
	津山	146
	備北(広島)	140
	県南(岡山)	112

各地から鳥取県へ

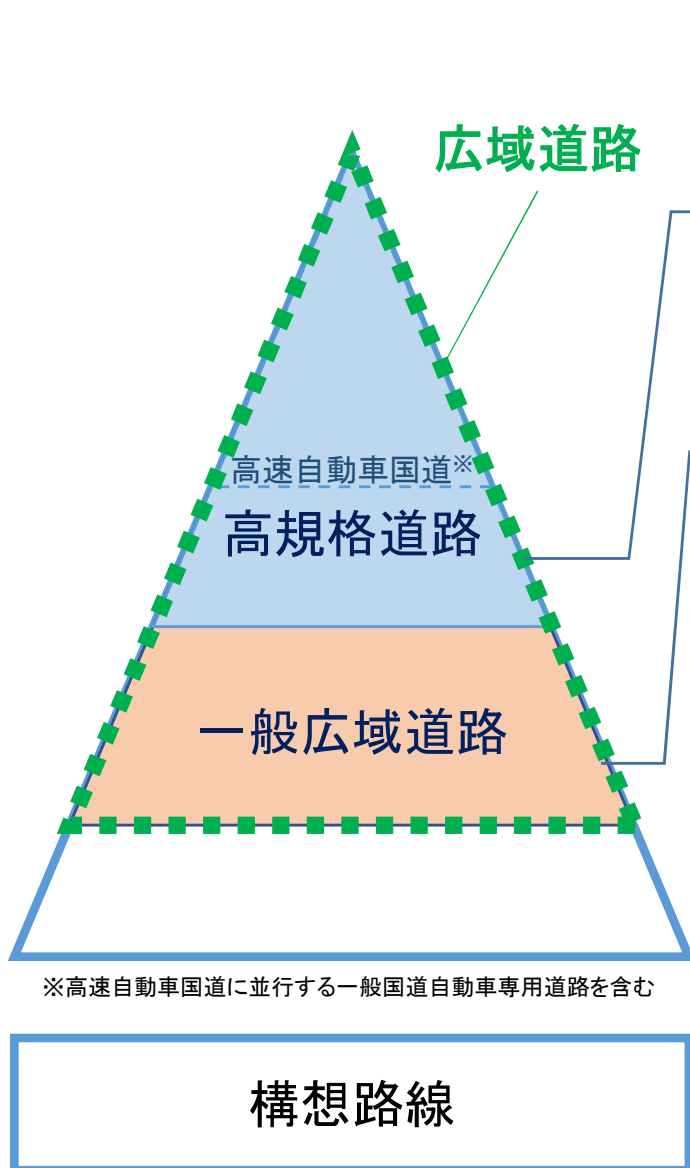
目的地	出発地	流動量 (千人/年)	目的地	出発地	流動量 (千人/年)
東部	但馬	1,812	西部	松江	8,801
	松江	1,050		県南(岡山)	1,215
	津山	643		津山	628
	神戸	387		広島	486
	大阪	269		出雲	428
	県南(岡山)	206		神戸	192
	広島	109		大阪	190
中部	津山	536	堺	181	
	松江	380	下関	106	
	県南(岡山)	155			
	大阪	101			

(2015年全国幹線旅客純流動調査)

- 鳥取県は、東部・中部・西部の3つのブロック都市圏で構成されており、相互の交流・連携を促進するための道路ネットワークが必要である。
- さらに、県境を隔てて接する但馬、松江、津山・岡山、広島方面との交流が活発であり、これらのブロック都市圏との移動の効率化を図るための道路ネットワークが求められる。
- 県庁所在地である鳥取市においては、都市中心部の環状道路がネットワークとして機能している。
- 重要港湾や空港、中心都市の代表駅やコンテナ取扱駅など、重要な交通の拠点を道路ネットワークで密接に連結することが必要とされる。
- 各ブロック都市圏における災害時の重要な物流に資する高規格道路は、リダンダンシー確保等の観点から、並行する国道等とダブルネットワークを構築することが必要である。

鳥取県新広域道路交通計画

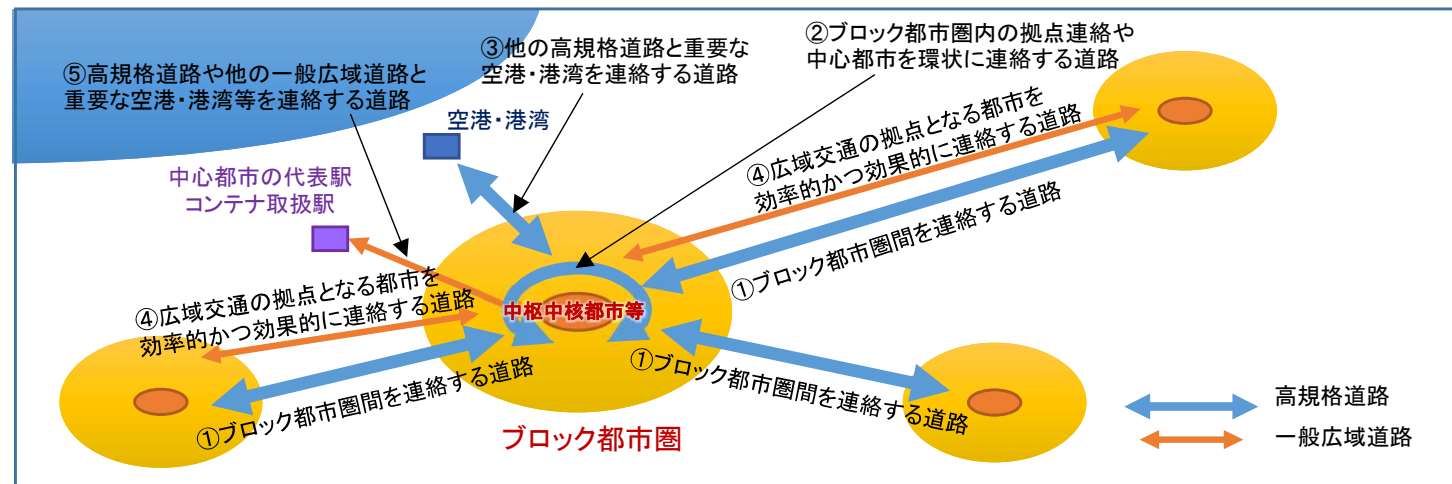
- 鳥取県新広域道路交通計画は、県内3圏域(東部・中部・西部)と結びつきの強い都市圏や、重要な空港・港湾等の拠点を効率的に連絡する道路を、それらが求められているサービス水準に応じて「高規格道路」と「一般広域道路」に区分して指定する。



種別	概要	要件
高規格道路	<ul style="list-style-type: none"> 概ね20～30年後の将来像に照らして整備が必要な道路 交差点の立体化や沿道アクセスコントロール等により、概ね60km/h以上のサービス速度を提供 	<ol style="list-style-type: none"> ブロック都市圏間を連絡する道路 ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路 他の高規格道路と重要な空港・港湾を連絡する道路
一般広域道路	<ul style="list-style-type: none"> 部分改良等により概ね40km/h以上のサービス速度を提供 	<ol style="list-style-type: none"> 広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路 高規格道路や他の一般広域道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路

※概要・要件は国土交通省事務連絡「新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定について(策定期限等の連絡)」(令和3年1月6日付)による

■広域道路ネットワークのイメージ



鳥取県新広域道路交通計画

■県内3圏域中心都市と結びつきの強いブロック都市圏の中心都市

	中枢中核都市	連携中枢都市	定住自立圏中心市	備考
県内3圏域中心都市	鳥取市	鳥取市	鳥取市、米子市、倉吉市	
結びつきの強い都市圏の中心都市※	大阪市、堺市、神戸市、姫路市、松江市、岡山市、倉敷市、広島市、下関市	姫路市、岡山市、倉敷市、広島市	豊岡市、松江市、出雲市、津山市、庄原市	※2015年全国幹線旅客純流動調査による年間10万人以上の旅客流動[乗用車等]を有する生活圏を抽出

■ネットワークでつなぐべき交通拠点

重要港湾	ジェット化空港	中心都市の代表駅	コンテナ取扱駅	その他
境港、鳥取港	米子空港、鳥取空港	鳥取駅、米子駅、倉吉駅	伯耆大山駅、湖山ORS※	

* ORS: オフレールステーション (Off-rail-station)

■広域道路の選定

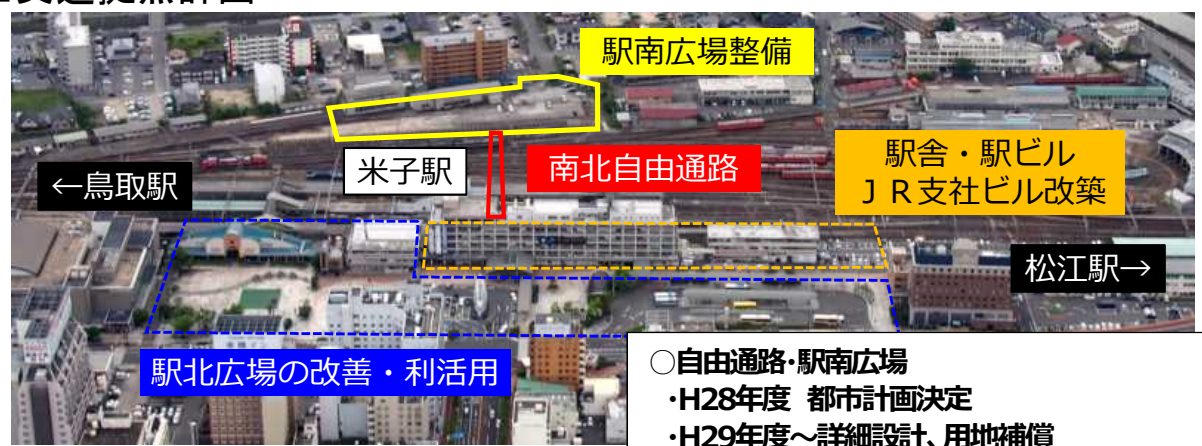
	要件	路線名	起点	終点
高規格道路	ブロック都市圏間を連絡する道路	山陰近畿自動車道	鳥取県鳥取市	京都府宮津市
		北条湯原道路	岡山県真庭市	鳥取県東伯郡北栄町
		江府三次道路	鳥取県日野郡江府町	広島県三次市
	ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路	鳥取環状道路	鳥取県鳥取市	鳥取県鳥取市
他の高規格道路と重要な空港・港湾を連絡する道路	山陰近畿自動車道	鳥取県鳥取市	京都府宮津市	
一般広域道路	広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路	国道9号	京都府京都市	山口県下関市
		国道29号	兵庫県姫路市	鳥取県鳥取市
		国道53号	岡山県岡山市	鳥取県鳥取市
		国道179号	鳥取県東伯郡湯梨浜町	岡山県津山市
		国道180号・181号	鳥取県米子市	岡山県岡山市
高規格道路や他の一般広域道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路				

※記載している高規格道路は既定の高速自動車国道を除く。

※広域道路については、今後の社会情勢等を踏まえて、適宜追加・見直しが必要とされる。

鳥取県新広域道路交通計画

交通拠点計画



米子駅南北自由通路等整備事業
【目的】

- ① 駅を中心とした賑わいの創出による中心市街地の活性化
- ② 駅へのアクセス改善・交通結節点の機能強化による公共交通の利便性向上
- ③ 駅南北の移動の円滑化及びユニバーサルデザイン化による安全安心な歩行空間の創出

- 自由通路・駅南広場
- ・H28年度 都市計画決定
- ・H29年度～詳細設計、用地補償
- ・R2年度 工事着手
- ・R4年度 完成予定 (自由通路・駅南広場)

防災拠点計画

防災機能を有する道の駅

道の駅名	設置者	道路管理者
大栄	北栄町	国土交通省
北条公園	北栄町	国土交通省
ポート赤碕	琴浦町	国土交通省
はっとう	八頭町	国土交通省
犬狹	倉吉市	鳥取県
はわい	湯梨浜町	国土交通省
神話の里白うさぎ	鳥取市	国土交通省
清流茶屋かわはら	鳥取市	国土交通省
若桜	若桜町	国土交通省
きなんせ岩美	岩美町	国土交通省
にちなん日野川の郷	日南町	鳥取県
西いなば気楽里	鳥取市	鳥取県

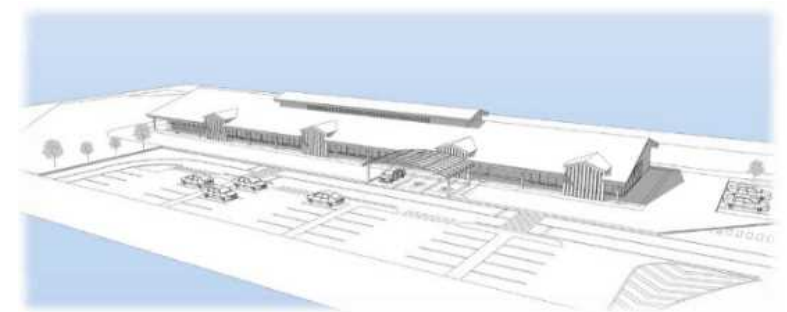
※県または市町村地域防災計画に位置づけがあるもの(予定を含む)



※米子市中心市街地活性化基本計画(新計画)における中心市街地
 米子市交通バリアフリー基本構想における重点整備地区
 ※令和3年度から「新商都米子」のまちづくり2021に移行予定

道の駅「北条公園」整備計画

【事業主体】国土交通省・北栄町
 【概要】鳥取県及び北栄町地域防災計画に位置づけ、防災機能を備えた道の駅への再整備を検討中。
 【開業】令和7年度を目標

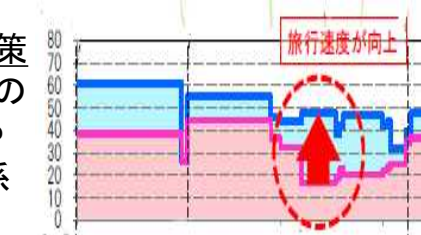


鳥取県新広域道路交通計画

ICT交通マネジメント計画

ETC2.0等のビッグデータを活用した交通対策

- ETC2.0等による最新のプローブデータの収集・分析等により、渋滞箇所の原因や課題、効果的・効率的な渋滞対策を関係機関と連携しながら実施する。



プローブデータによる渋滞対策の効果検証

ICT技術を活用した効率的な公共交通システムの構築

- 中山間地域における交通手段確保にあたり、従来のバス中心から共助交通やタクシーを組み合わせた新たな交通システムを構築し、その効率的な運用を図るため、AIオンデマンドシステムの導入等を検討している。



AIオンデマンドバスの実証実験(智頭町)

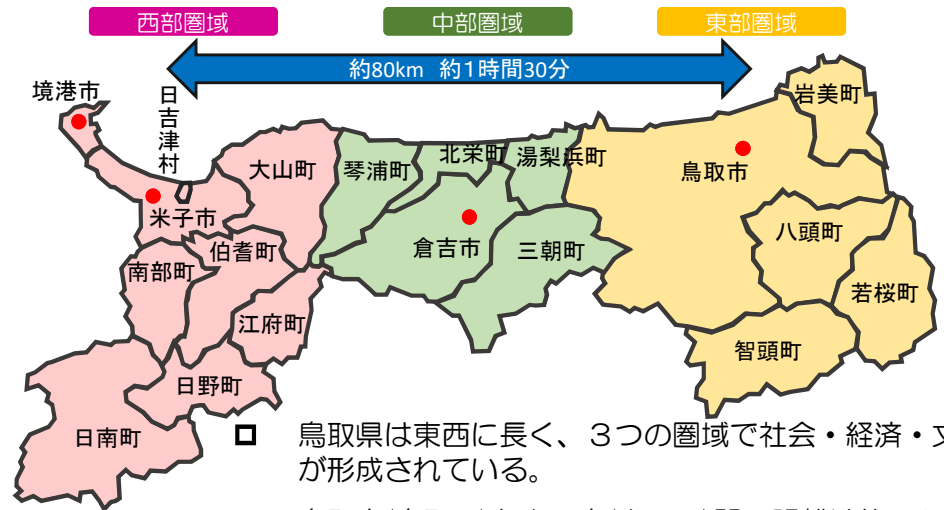
- 高齢化社会での過度な自動車依存から脱却し、公共交通機関の利用を促し持続可能なまちづくりを進めるため、「MaaS※」の構築やバスダイヤの国際標準化、キャッシュレス決済導入等のデジタル化の推進について検討を進めている。

※MaaS(Mobility as a Serviceの略):複数の交通手段を統合し、1つのサービスとして検索から予約、支払いまで可能にし、交通の効率化を目指したサービス



参考資料

鳥取県の3圏域



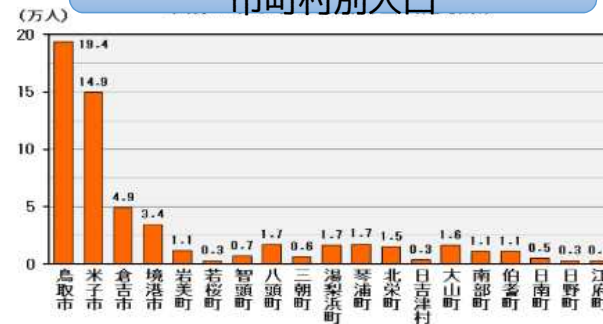
- 鳥取県は東西に長く、3つの圏域で社会・経済・文化が形成されている。
- 鳥取市(鳥取IC)と米子市(米子IC)間の距離は約80kmで、所要時間は約1時間30分である。

中山間地域



- 中山間地域が県土面積の92%を占める

市町村別人口



- 総人口の約4分の3が4市に集中