

国土交通省 技監

廣瀬 昌由 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和7年8月)

鳥取県自治体代表者会議
鳥取県地方分権推進連盟

鳥取県知事	平井	仲治
鳥取県議会議長	福田	俊史
鳥取県市長会長	深澤	義彦
鳥取県市議会議長会長	福谷	直美
鳥取県町村会長	白石	祐治
鳥取県町村議会議長会長	山本	芳昭

高規格道路ネットワークの整備促進と暫定2車線の早期解消

《提案・要望の内容》

- 令和6年に能登半島で発生した地震と豪雨では、高規格道路ネットワーク網の脆弱性に起因した初動対応の遅れや人流・物流の長期間の途絶等が浮き彫りとなり、国土強靱化対策としての高規格道路整備の重要性が一層高まっている。
- 防災・減災、国土強靱化を着実に進めるため、令和7年6月に閣議決定された第1次国土強靱化実施中期計画について、必要な額を確保し、計画的に事業を推進すること。また、国土強靱化関係予算については、予算編成過程でも資材価格等の高騰等の影響を適切に反映し、必要な予算を満額で確保すること。
- 地方創生や国土強靱化に不可欠な高規格道路ネットワークの早期整備として、米子・境港間の高規格道路と山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）の事業化、山陰道（北条道路）・鳥取自動車道（志戸坂峠防災事業）の事業促進など、ミッシングリンクを一刻も早く解消するとともに、暫定2車線区間が残る米子自動車道の全線4車線化や山陰道（米子道路）における付加車線など、安心・安全で円滑な走行環境の構築に向け整備の進捗を図ること。

要望

<米子・境港間の高規格道路の早期事業化>

- ・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り、以下のとおり強く要望する。
 - 中国横断自動車道岡山米子線（米子～境港）の早期事業化に向けて、計画段階評価の手続きを着実に進めること。

<山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）の早期事業化>

- ・令和2年6月に国交省から都市計画素案が提出され都市計画手続きに着手しており、令和7年内の都市計画決定を目指しているところ。都市計画決定がされた際には速やかな事業化をお願いする。

<山陰道（北条道路）の整備促進>

- ・山陰道県内区間のうち唯一の未供用区間であり、はわいIC～北条IC（仮称）の令和8年度の供用に向けて、令和8年度予算の重点配分と整備促進をお願いする。
- ・北条IC（仮称）～大栄東伯ICを含めた全線開通が大幅に遅延することがないように工程精査をお願いする。
- ・はわいICへのアクセス道路として「はわいバイパス」を整備中であり、山陰道（北条道路）と同時供用に向けて、令和8年度予算の重点配分をお願いする。

<鳥取自動車道（志戸坂峠防災）の整備促進>

- ・冬期の交通確保や事故防止の観点から、令和8年度予算の重点配分と整備促進をお願いする。

<高規格道路「北条湯原道路」及び「江府三次道路」の整備促進>

- ・「北条倉吉道路（延伸）」として北条JCT（仮称）を整備中であり、山陰道（北条道路）と同時供用に向けて、令和8年度予算の重点配分をお願いする。
- ・整備中の「倉吉関金道路」、「江府道路」について、令和8年度予算の重点配分をお願いする。
- ・直轄権限代行で整備中の「鍵掛峠道路」について、速やかに工程精査をした上で早期供用に向けて、令和8年度予算の重点配分をお願いする。

<米子自動車道の全線4車線化の整備促進>

- ・令和4年3月に米子IC～溝口IC間（4.7km）が事業化となり、県内区間全線で4車線化が進められている。全線4車線化の早期実現をお願いする。

<山陰道の付加車線整備>

- ・整備中の山陰道（米子道路）の付加車線について、令和8年度予算の重点配分と整備促進をお願いする。

<国道29号津ノ井バイパスの整備促進>

- ・暫定供用中の津ノ井バイパス（鳥取IC～若葉台交差点間：9.5km）について、沿線の開発が進み、朝夕に慢性的な交通渋滞が発生していることから、「広岡～西大路間（2.8km）」の整備促進をお願いする。

<高規格道路における暫定2車線区間の正面衝突事故対策の推進>

- ・ワイヤーロープが設置できない長大橋・トンネル区間において、試行検証中のセンターパイプやセンターブロックの早期導入をお願いする。

■県内高規格道路の整備状況

(単位: km)

路線名	計画延長	整備状況				4車線化の状況			
		平成30年度末		令和6年度末		4車線区間延長			
		供用延長	供用率	供用延長	供用率	供用延長	整備率	供用延長	整備率
山陰道	88.0	57.0	64.8%	74.5	84.7%	0	0.0%	8.5	9.7%
鳥取自動車道	38.4	38.4	100.0%	38.4	100.0%	0	0.0%	6.7	17.4%
米子自動車道	48.2	27.2	56.4%	27.2	56.4%	0	0.0%	11.5	23.9%
合計	174.6	122.6	70.2% 【43位】	140.1	80.2% 【41位】	0	0.0%	26.7	15.3% ※付加車線延長/計画延長
(参考) 全国平均			84.0%		87.2%		72.1% R5.4.1時点 ※4車線延長/ 全供用延長		

■高規格道路整備と連携しストック効果を一層高めるための地域プロジェクト

近年、地方部における人口減少は深刻さを増しており、特に、昨年4月の人口減少戦略会議では日本全体の4割にあたる744の自治体が消滅可能性自治体として公表されるなど、人・物・カネが都市部に集中する一方で、地方部では伝統・文化・歴史などの貴重な遺産も人口減少とともに消滅しかねない状況にある。このような危機的な状況の中で地方創生の取り組みを進め、地方部の人口を維持し、持続可能な社会を実現するには、生産性の向上と地域経済の成長が必要あり、そのためにも高規格道路ネットワークの整備は必要不可欠である。現に、高規格道路の整備は、本県において地方創生に向けた着実な歩みをもたらしており、令和5年3月の山陰近畿自動車道「岩美道路」の開通により、岩美町内の新築住宅棟数や浦富海岸等への観光入込客数が増加するなど、高規格道路の整備効果が顕著に表れている。

高規格道路ネットワークの整備促進に合わせ、そのストック効果を最大限に地方創生に結び付けるため、県・市町村が様々な創意工夫によるプロジェクトを展開している。

○工業団地の整備

- 高規格道路ネットワークの整備促進を見据え、沿線の自治体と連携し企業立地促進のための工業団地を確保。(分譲中: 13箇所)

○移住者の基本目標(年間移住者数3,000人)に向けた戦略の強化

- 令和5年度の鳥取県への移住者は1,696世帯2,361人となり、8年連続で2,000人を超え、移住者が着実に増加している。

○融資制度の創設などによる県外企業の誘致促進及び県内企業の新増設の促進

- 県外企業の誘致 105社(4,607名の雇用を計画)
 - 県内企業の新増設 425社
- ※H23~R6: 14年間(鳥取自動車道 県内全線供用後)の実績

○県内観光の充実化

- 高規格道路ネットワークの整備促進と港湾・空港の機能強化を連携させ広域周遊観光を充実化
 - ◇ 境港竹内南地区貨客船ターミナル完成(令和2年4月11日オープン)。
 - ◇ 境港ふ頭再編改良事業事業化(令和7年度~)
 - ◇ 環日本海定期貨客船が境港への就航が決定し、令和6年8月3日から週1便の運航開始。
 - ◇ 鳥取空港から新千歳空港を結ぶチャーター便が初就航(令和7年8月30日~9月4日)
 - ◇ 令和2年3月22日に白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコースが全線開通し、当区間を含め県内を東西に縦断する「鳥取うみなみロード」を基軸に、ナショナルサイクルルートの指定に向けた走行環境の整備を令和4年度から進めている。
 - ◇ 令和7年3月に県中部の倉吉市に県立美術館が開館。
 - ◇ 令和7年4月に県中部の北栄町で道の駅「ほうじょう」がリニューアルオープン。
- ※山陰道(北条道路)(R8年度供用予定)や北条湯原道路(倉吉道路・倉吉関金道路の一部区間が令和7年3月供用)の供用により、県中部域のさらなる盛り上がり期待される。

「北東アジアゲートウェイ：境港」及び「鳥取港」の機能強化

《提案・要望の内容》

- 物流、経済活動、県民生活を支える境港及び鳥取港の機能強化のため、整備促進に必要となる港湾関係予算を確保すること。
- 境港では、取扱貨物量の増大や船舶の大型化に対応するため、令和7年度に新規事業化された境港外港昭和南地区ふ頭再編改良事業の早期完成が求められている。
- 鳥取港では、航路埋塞ならびに港内静穏度不足の両課題を解決するため、主要航路の切替を一日も早く実現させることが求められている。

【境 港】

- 令和4年に日本海側初の国際フィーダー航路（神戸港・境港・京都舞鶴港・敦賀港の間）が週1便の定期運航を開始した。
- 県は令和6年4月から、韓国・中国定期コンテナ航路（外港航路）の利用と同等の支援を国際フィーダー航路へ拡大する措置を講じている。（イコールフットィング達成）
- この支援やポートセールス等が奏功し、令和6年の国際フィーダー航路のコンテナ取扱貨物量は令和4年から令和6年の2年間で倍増している。
- また、アフターコロナ以降、令和6年5月にはクルーズ客船が3隻同時寄港するなど、寄港回数も堅調に伸びており、令和6年には31回寄港し、令和7年も47回の寄港予約を受けている。
- さらに、令和6年8月3日には境港と韓国東海港を結ぶ環日本海定期貨客船イースタンドリーム号が就航を開始し、日韓の国際交流も促進している。
- このような状況の中、貨物量の増加や船舶の大型化、コンテナ船の沖待ちなど、岸壁延長の不足に起因した課題が顕在化しており、外港昭和南地区の新規岸壁の早期整備が求められている。

【鳥取港】

- 台風などの異常気象により毎年のように航路や泊地が埋塞し、PKS等の輸入停止や海上保安庁巡視船、漁船の航行が数日間不能となる事態が発生している。
- また、港内静穏度も十分ではないことから、陸揚げ港の変更や係留中漁船の損傷事故が発生しており、早期の主要航路切替や静穏度確保が求められている。
- 一方で、主要航路切替を見据え、5万トン級クルーズ客船寄港に対応できる体制構築と係留施設の整備を進めているところであり、鳥取港振興会を中心に新たなクルーズ客船の誘致にも積極的に取り組んでいる。
- 令和7年5月には、海運利用への機運醸成を図るためのセミナーや、重要港湾指定50周年を記念した式典・イベントを開催し、港湾の利用促進や賑わい創出にも積極的に取り組んでいる。

防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進

《提案・要望の内容》

- 令和5年台風第7号豪雨、令和6年能登半島地震及び奥能登豪雨等、相次ぐ大規模災害の対応に加え、令和7年1月の埼玉県八潮市における道路陥没と同様の事故を防ぐためにも、老朽化するインフラのメンテナンスも含めた国土強靱化対策が急務となっている。このため、「第1次 国土強靱化実施中期計画」で示された事業規模のおおむね20兆円強に加え、資材価格・人件費高騰等の影響を別枠で反映した予算を確保し、計画を強力に推進すること。
- その上で、国土強靱化を切れ目無く着実に推進する必要があることから令和8年度からとした計画期間にとらわれず、前倒して実施すること。
- また、「防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債」について、「第1次 国土強靱化実施中期計画」に位置付けた施策を対象とするとともに、令和7年度末に期限を迎える「緊急防災・減災事業債」及び「緊急自然災害防止対策事業債」については事業期間を延長すること。
- 上下水道についても、耐震化、広域化・共同化に必要な財源を安定的・継続的に確保するとともに、支援の拡充を図ること。

- ・ 鳥取県は、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(H30～R2)」、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(R3～R7)」等を積極的に活用し、治水対策や砂防堰堤、道路改良等の整備を集中的に実施しており、一定の効果をあげている。
- ・ 令和5年台風第7号は、佐治川ダムで県内初となる緊急放流を行うなど県東中部に記録的な大雨をもたらし、本県の公共土木施設災害復旧事業の査定額がこの年の全国一位となるほどの甚大な被害となったが、砂防堰堤の整備による土砂流出の防止や、樹木伐採・河道掘削等の治水対策による溢水の防止などにより人的被害に及ばなかったことは、これまでの対策の成果である。
- ・ しかし、佐治川等での護岸崩壊や道路の寸断による一時的な孤立も発生しており、鳥取市佐治地区の唯一の幹線道路である国道482号の機能強化など、更に必要な対策も浮き彫りとなった。
- ・ 加えて、令和6年能登半島地震及びその後の豪雨では、高規格道路ネットワークの脆弱性による初動対応の遅れや人流・物流の長期間の途絶等が生じたところであり、南海トラフ巨大地震に伴う避難路・支援ルート確保や経済活動の維持が喫緊の課題となる中で、広域で連携した多重性・代替性を確保するため、ミッシングリンク解消などの高規格道路ネットワーク強化を担う本県の役割が一層高まっている。
- ・ また、令和7年1月の埼玉県八潮市における道路陥没事故は、老朽化が進行するインフラに起因するものであり、社会経済活動に大きな影響をもたらすことから、社会基盤インフラの老朽化対策を強力に推進していく必要がある。
- ・ 令和6年度補正予算にて「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が措置されたが、対策が必要な箇所は残っていることから、「第1次 国土強靱化実施中期計画」の実施に必要な予算・財源を、資材価格・人件費高騰等の影響を別枠で反映し切れ目無く確保いただきたい。
- ・ あわせて、令和7年度末に期限を迎える「防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債」、「緊急防災・減災事業債」及び「緊急自然災害防止対策事業債」については、事業期間の延長等により防災・減災、国土強靱化対策の充実強化を図るようお願いしたい。