

国土交通審議官
塩見 英之 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和7年11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	伸	治
鳥	取	県	議	会	議	長	俊	史
鳥	取	県	市	長	会	長	義	彦
鳥	取	県	市	議	会	議	直	美
鳥	取	県	町	村	会	長	祐	治
鳥	取	県	町	村	議	会	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。
- 国土強靱化や地域未来戦略等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・安心な社会へ更に発展するためには、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、住民からの意見に丁寧に対応し、できるだけ早期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、開通が大幅に遅延することがないよう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% R6.4.1 時点 ※4車線延長/ 全供用延長		

■高規格道路整備と連携し投資を呼び込む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、令和6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域を超えたビジネス展開を図る中堅企業を支援し、地域ごとに産業クラスターを戦略的に形成するためには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、本県においては、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するため、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增設の促進

- 県外企業の誘致 105社（4,607名の雇用を計画）
- 県内企業の新增設 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。
 - ◇ 米子鬼太郎空港から台湾桃園国際空港を結ぶ米子台北便が就航（令和7年5月29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し、来場は半年間で年間目標に当たる入館20万人を達成。
 - ◇ 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し、オープン後1週間で約1万4千人が来場。
- ※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が期待される。

「北東アジアゲートウェイ：境港」及び「鳥取港」の機能強化について

《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、整備促進に必要な予算を重点配分すること。
- 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。
- また、外港昭和南地区の新規岸壁整備による更なる取扱貨物量の増加に対応するため、早期に昭和北地区の上屋を建替・拡張することが求められている。
- 鳥取港では、航路埋塞並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。
- 境港管理組合は、昭和北地区の上屋2棟を新規整備（建替・拡張）する計画としており、令和7年度にデザインビルドとPFIの手法による設計施工者・運営者の選定に係る市場調査や公募仕様の決定等を行うこととしている。
- 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7年は47回の寄港予定があり、令和8年は現時点で既に過去最高の61回を超える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、日韓の物流・人流が活発化している。
- このような状況の中、取扱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諸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整備・岸壁増深を実施したところであり、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について

《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など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適切に反映した上で、例年以上の規模で予算を確保し、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。

- ・ 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を、資材価格・人件費高騰等の影響を反映したうえで、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。

ナショナルサイクルルートの指定について

《提案・要望の内容》

○「鳥取うみなみロード」について、地域の官民が一体となって環境整備を進めていることから、第三次自転車活用推進計画（令和８～１２年度）の期間中に行われるナショナルサイクルルートの指定に向け、ご支援のほどお願いしたい。

※国の自転車活用推進計画において、ナショナルサイクルルート制度の活用などサイクルツーリズム推進による観光立国の実現を目指すこととされており、ナショナルサイクルルートの制度創設（令和元年９月）以降、６ルート（しまなみ海道等）が指定されている。

＜参考＞

○当県の取組

（１）鳥取県サイクルツーリズム推進・連携会議の設立（令和３年２月～）

・ナショナルサイクルルート指定を目指すに当たり、関係者が情報共有、意見交換等を行うため毎年度開催し、官民が協働して県内サイクルツーリズムを推進。

〔参画団体〕サイクリスト愛好団体、観光・商工・交通団体、国（河川国道事務所）・市町村、県

（２）「鳥取うみなみロード」整備計画に基づく環境整備の推進（令和５年２月～）

・ナショナルサイクルルート指定を目指す「鳥取うみなみロード」（約１５２km）の指定要件クリアに向けた目標や取組内容を関係者で共有・推進するため「鳥取うみなみロード」整備計画を策定し、走行環境整備や受入環境整備を推進。

〔走行環境整備〕

・交通量１万台／日の区間について、令和７年度末頃までに交通量の少ない「サブルート」の設定・整備などにより、安全で快適な自転車走行空間の確保を図ることで、走行環境整備要件を達成見込み。



〔受入環境整備〕

・ダイジョウブシステム（サイクルカフェ、サイクリストに優しい宿等）の全県展開をはじめ、ルートの玄関口となるゲートウェイ整備（鳥取砂丘コナン空港整備済、米子鬼太郎空港整備中）やUDタクシー・サイクルトレイン等の代替移動手段の確保など、すべての受入環境全要件を達成。
・本県のサイクリング情報を掲載した公式HP（とっとり自転車旅）やSNS（Facebook、Instagram）、ルートマップによる魅力発信とともに、インバウンドに向けた取組を実施。

＜沿線の受入環境整備状況等＞

- サイクルカフェ … 沿線に４９施設
- サイクリストに優しい宿 … 沿線に８施設
- キャリア搭載型UDタクシー 県内に２０営業所

＜インバウンド対応＞

- 多言語（英・韓・繁・簡）サイクリングマップ作成や公式サイト（英）による情報発信
- 韓国や台湾の現地旅行社へのプロモートや現地旅行博への出展



（３）自転車と公共交通との連携の推進

列車やバスなどの公共交通との連携拡大により、県内の周遊促進を図っている。

〔サイクルトレイン〕

J R山陰本線の鳥取～米子間において土休日に往復３便（自転車最大積載台数５台）運行

〔サイクルバス〕

大山口駅～大山寺の区間において試験運行を実施（令和７年１０月～１１月末）

〔サイクルトレイン・サイクルバスに関する全国会議〕

「自転車とつながる公共交通の未来シンポジウム」を開催（令和７年６月２１日）

鉄道ネットワークの維持・存続について

《提案・要望の内容》

- 鉄道が果たす社会的役割や有事・災害時の鉄道ネットワークの重要性に鑑み、鉄道ネットワークの維持・確保に向け、国としての鉄道ネットワークのビジョンを示すとともに、積極的な役割を担うこと。
- 鉄道ネットワークの維持・確保に向けて、地域が一体となって行う利活用促進に向けた取組への支援を行うこと。
- 第三セクター鉄道の利便性向上に資するキャッシュレス決済の導入や今後予定されている車両更新に向け、支援制度の充実・強化を図るとともに、十分な予算の確保を行うこと。

<参考>

1 JR西日本の鉄道路線の状況（輸送密度が低い路線、鳥取県関係）



路線	区間	2022-2024 係数(平均) ※()内は昨年度比			平均通過人員		
		収支率	営業係数	営業損益	1987	2024	比率
山陰線	浜坂-鳥取	12.2% (+0.1%)	821 円 (▲6 円)	▲7.7 億 (▲0.4 億)	4,878	763	16%
因美線	東津山-智頭	4.9% (+0.5%)	2,054 円 (▲218 円)	▲3.6 億 (+0.1 億)	1,551	137	9%

(参考) 因美線（鳥取～智頭）：2,999 人 出典：輸送密度 2,000 人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示（2025. 10. 29JR 西日本）等

2 本県における鉄道ネットワークの維持・存続に向けた市町村及び JR 西日本との連携

(1) 鳥取県東部地域交通まちづくり活性化会議（R4.7 設置）

JR 西日本米子支社長と県及び東部 1 市 4 町（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）の首長による意見交換を行い、既存の東部地域公共交通活性化協議会（法定協議会）の上部組織として、交通事業者と自治体のトップで県東部全体のまちづくりと連動した公共交通のあり方を検討する「鳥取県東部地域交通まちづくり活性化会議」を設立。

⇒第 2 回会議（R5.2）において、実行可能なものから速やかに実践することについて合意。

<合意事項（すぐに実行するもの）>

観光列車を通じた交流人口の拡大・おもてなし／関西万博を見据えた観光 MaaS の導入・観光商品造成／交通モード間で連携した地域 MaaS の実証実験の検討／公共交通利用促進県民運動を展開／キャッシュレス化の検討・推進

(2) 県、市町村、JR 西日本との連携協定（R5.2）

令和 5 年 2 月、鉄道ネットワークを活用したまちづくりに取り組み、利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現と地域の活性化に寄与することを目的に、県、全市町村、JR 西日本との間で連携協定を締結。

<連携項目>

観光列車等を通じた観光振興及び交流人口の拡大に関すること／駅を核としたまちづくりに関すること／鉄道の日常利用に向けた利便性向上及び利用促進に関すること／MaaS 推進やキャッシュレス化をはじめとする DX の取組に関すること／鉄道と他の公共交通との共創及び他分野との共創の推進に関すること

(3) 近年の主な鉄道利用促進策 ※R7 関連予算 33,456 千円

①観光列車の運行

○「あめつち」の山陰本線〔鳥取～城崎温泉間〕・因美線〔鳥取～津山間〕運行

- ・観光列車「あめつち」(H30.7 山陰本線〔鳥取～出雲市間〕で運行開始)を、R5は5日〔鳥取～城崎温泉間〕、R6、R7は21日間〔同〕運行。因美線〔鳥取～津山間〕でもR3から毎年イベント運行。
- ・運行に合わせ、沿線市町によるしゃんしゃん傘踊りや柿のふるまい等のおもてなしのほか、山陰海岸ジオパークガイド等による車内での観光案内を実施。

○観光列車「はなあかり」大阪～鳥取間特別運行

観光列車「はなあかり」(R6.10 運行開始)を特別臨時運行。

〔運行日〕令和7年4月29日(火・祝)、5月2日(金) ※2往復

〔運行区間〕大阪～鳥取間(山陽本線、播但線、山陰本線経由)

〔地元によるおもてなし等〕

鳥取駅到着時、鳥取駅出発時のしゃんしゃん傘踊りの披露や社内での地元ガイド(山陰ジオパークガイド)による沿線の情報や魅力の案内のほか、特別乗車証の配付、鳥取砂丘「砂の美術館」見学の提供等。



鳥取駅でのしゃんしゃん傘踊りによるおもてなし



「はなあかり」特別乗車証

②JR因美線利用促進

○因美線応援スタンプラリー

本県と岡山県因美線利活用ワーキングチームの連携により、乗車回数に応じてノベルティをプレゼントする「因美線応援スタンプラリー」を実施。

〔実施期間〕令和7年3月29日(土)～6月30日(月)

〔ノベルティ〕ステンレスタンブラー、因美線乗車達成証(乗車20回)ほか



③JR山陰本線利用促進

○山陰本線(特急はまかぜ・普通列車)利用促進キャンペーン(R7.12～R8.2 予定)

特急はまかぜ号又は普通列車を利用して鳥取県内駅(鳥取駅・岩美駅)から1駅以上、兵庫県内駅(浜坂駅・城崎温泉駅)から1駅以上の駅を県境を跨いで利用された方に景品プレゼント。

○山陰本線(青谷駅～豊岡駅間)を利用した旅行支援事業

2名以上のグループでJR山陰本線(青谷駅～豊岡駅)を利用した旅行について運賃の1/2を支援。

3 本県における交通系ICの導入状況・今後予定されている車両更新

(1) 交通系IC導入状況

来春の県内全路線バスへの導入により県内公共交通の利便性が高まるものの、第三セクター鉄道(智頭急行、若桜鉄道)にはいまだに導入されていない。

(参考)これまでの導入状況

〔鉄道〕・H28.12 山陰本線(伯耆大山～出雲市間)・伯備線(根雨・生山)

・H31.3 境線(米子～境港間)、R7.3 山陰本線(鳥取～倉吉間)

〔バス〕・R5.4 鳥取市100円循環バス「くる梨(くるり)」

・R6.10 米子市循環バス「だんだんバス」に導入

・R8 春 県内全路線バスに導入予定

(2) 今後の車両更新

- ・第三セクター鉄道(智頭急行、若桜鉄道)の車両が導入から30年以上経過しており、両鉄道において車両更新に向けた検討が進められている状況。



県内の交通系IC導入状況(鉄道)