

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8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	伸治
鳥取県議会議長	福田	俊史
鳥取県市長会会長	深澤	義彦
鳥取県市議会議長会会長	渡辺	穰爾
鳥取県町村会会長	白石	祐治
鳥取県町村議会議長会会長	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。
- 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、高規格道路の未整備区間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た。住民からの意見に丁寧に対応を続け、令和8年5月15日に都市計画決定したところ。地元の大きな期待もあり、早期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年度の確実な供用をお願いする。
- ・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。

＜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9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＞

- ・整備中の「倉吉関金道路」、「江府道路」について、令和9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9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9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7年度末		4車線区間延長			
		供用延長	供用率	供用延長	供用率	付加車線を含む		付加車線を含む	付加車線を含む
路線名	計画延長	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% R8.4.1 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:12 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6年度の鳥取県への移住者は1,784世帯2,393人となり、過去最多を記録した。8年連続で2,000人を超えており、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 112社（4,656名の雇用を計画）
- 県内企業の新增設 444社
- ※H23～R7:15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」を基軸にしたコースが、令和8年7月23日にナショナルサイクルルート（NCR）に指定された。
 - ◇ 令和7年3月に県中部の倉吉市に県立美術館が開館し、開館後1年間の利用者数が当初年間目標20万人を超える30万人に到達。
 - ◇ 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年間で当初目標の2倍以上となる約75万人が来場。令和8年7月（オープン1年3カ月）には、来場者100万人を突破。
- ※山陰道（北条道路）（R8年度部分供用予定）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

《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8年3月に着工した外港昭和南地区国際物流ターミナル岸壁の早期完成が求められている。
- また、外港昭和南地区国際物流ターミナル岸壁の整備による更なる取扱貨物量の増加に対応するため、外港昭和北地区上屋整備を早期に補助事業化し、機能高度化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7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3年連続で増加している。
- 境港管理組合は、取扱貨物量の増大に対応するため、外港昭和北地区の老朽化した上屋2棟を令和9年度から新規整備（機能高度化）する計画としている。
- また、新型コロナウイルス感染症以降、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、寄港回数も堅調に回復しており、令和7年は47回の寄港があり、令和8年は7月1日時点で過去最高に迫る60回の寄港予約を受け付けている。
- 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、外港昭和南地区国際物流ターミナル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8年8月には、海運利用への機運醸成を図るためのセミナーを開催するなど、港湾の利用促進にも積極的に取り組んでいる。

「令和の国土強靱化」の強力かつ継続的な推進

《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」の実施に必要な予算については、資材価格・人件費高騰等の影響を適切に反映した上で、例年以上の規模で通常予算とは別枠で確保し、「令和の国土強靱化」を強力かつ継続的に推進すること。
- また、当初予算での配分となる場合は、地方負担について補正予算債と同等の措置を行うこと。さらに、令和8年度末に期限を迎える「公共施設等適正管理推進事業債」については、期間を延長するとともに、防災・減災、国土強靱化の取組を一層推進できるよう、「緊急自然災害防止対策事業債」等の対象拡充など、地方単独事業による防災インフラ整備に対する財政措置の充実・強化を図ること。

- ・ 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等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も重要性を増している。
- ・ 高市首相は補正予算からの脱却を宣言されており、骨太の方針2026にも「従来続いていた、大規模経済対策に基づく補正予算に依存した財政運営から脱却し、補正予算については緊急性の高いものに限定し、恒常的な施策については当初予算で措置する」と記載された。
- ・ 「令和の国土強靱化」を強力かつ継続的に推進するためには、資材価格・人件費高騰等の影響を適切に反映した上で、必要な予算を例年以上の規模で通常予算とは別枠で確保する必要がある。
- ・ 加えて、当初予算で配分される場合は、補正予算債と同等の起債制度を講じるなど、地方負担が増加しないよう配慮が不可欠である。「公共施設等適正管理推進事業債」の期間延長等も含め、地方財政措置の充実・強化を図る必要がある。

皆生海岸（和田・大篠津海岸）の直轄事業化

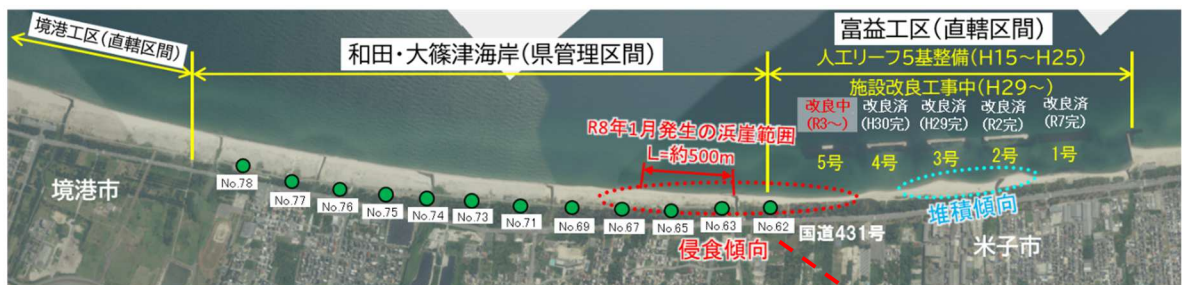
《提案・要望の内容》

- 皆生海岸は昭和 35 年から直轄事業で侵食対策が進められており、富益工区では平成 15 年に着手した沖合施設整備による効果が発現されている。一方で、富益工区の北側の県が管理する和田・大篠津海岸においても侵食対策が必要となっている。
- 気候変動の影響による海面上昇や強大化する台風等への対策も必要となっていることから、富益工区及び皆生第 1 工区の侵食対策を推進するとともに、県が管理する和田・大篠津海岸を一連の漂砂系として侵食対策を進めるため、直轄海岸工事区域の指定に向けた検討を進めること。

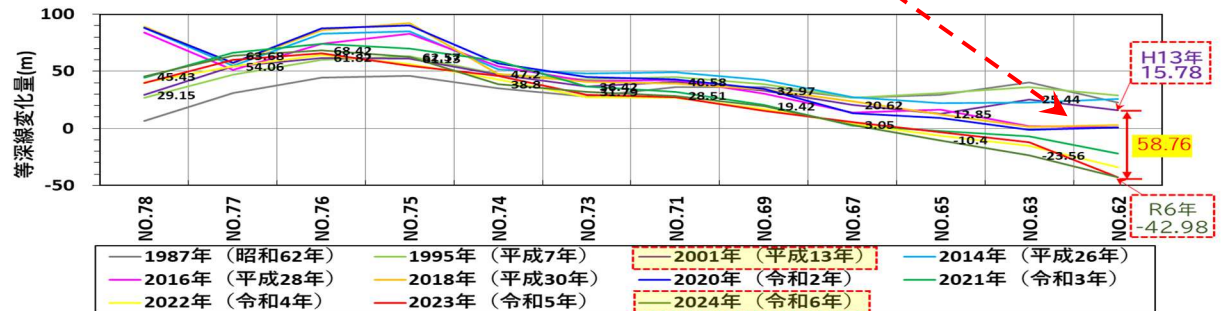
＜参考＞

【県管理区間（和田・大篠津海岸）の侵食状況】

- 和田・大篠津海岸は海岸侵食の進行により、和田地区の汀線（海岸線の位置）は平成 13 年より約 60m 後退し、令和 8 年 1 月の冬季風浪では、1.7m の浜崖が発生し緊急養浜による応急対策を実施しており、沖合施設整備による抜本的な侵食対策が必要となっている。

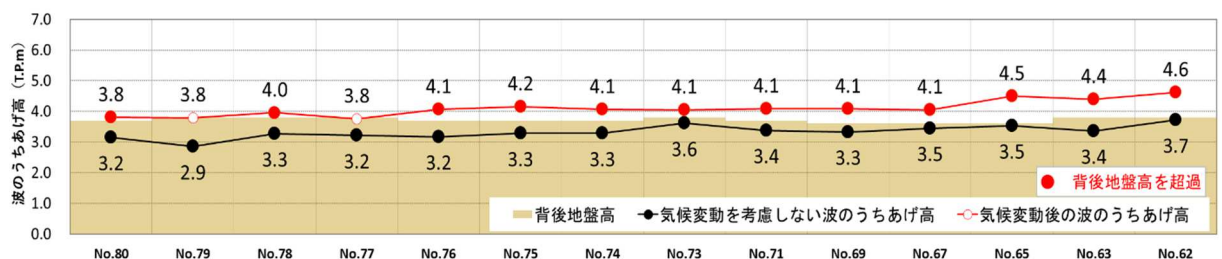


【県管理区間（和田・大篠津海岸）の汀線変化量の経年変化（S49 年の汀線を基準とした変化量）】



- 今年 3 月に改定した気候変動を踏まえた鳥取沿岸海岸保全基本計画では、和田・大篠津海岸における将来(2100 年)の波のうちあげ高は、気候変動の影響により約 1.0m 上昇し、背後地盤高を超過することが予想されており、沖合施設整備による対策が必要となっている。

【県管理区間（和田・大篠津海岸）における気候変動後の計画外力を用いた波のうちあげ高】



上下水道事業の安定的・継続的な財政支援について

《提案・要望の内容》

- 上下水道施設は、住民生活や社会経済活動に極めて重要なライフラインであり、令和6年1月の能登半島地震や令和7年1月に発生した埼玉県八潮市の道路陥没事故等を受け、令和7年6月に策定された「国土強靱化実施中期計画」でも、上下水道施設の老朽化対策、耐震化は推進が特に必要とされており、対策に必要な財源を安定的・継続的に確保すること。

<参考>

○当県の水道交付金事業当初予算

(単位 額：百万円、率：%)

事業名		R3	R4	R5	R6	R7	R8
社会資本整備総合交付金 (防災・安全交付金)	要望額	192	282	313	136	135	215
	配分額	192	282	313	118	85	88
	査定率	100	100	100	87.2	63.1	40.7

※R6年度以前は、水道事業省庁移管前の厚生労働省交付金（生活基盤施設耐震化等交付金）を含む。

※R3～R7は「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の期間

※R8～R12は「国土強靱化実施中期計画」の期間

○当県の下水道交付金事業当初予算

(単位 額：百万円、率：%)

事業名		R3	R4	R5	R6	R7	R8
社会資本整備総合交付金 (未普及対策、広域化・共同化)	要望額	973	804	1,340	1,326	1,856	2,233
	配分額	973	804	1,101	1,005	1,466	1,517
	査定率	100.0	100.0	82.2	75.8	79.0	67.9
防災・安全交付金 (老朽化、地震、浸水対策)	要望額	2,088	2,379	2,420	3,616	4,813	4,151
	配分額	1,992	1,943	1,924	2,543	3,202	2,875
	査定率	95.4	81.7	79.5	70.3	66.5	69.3
合計	要望額	3,061	3,183	3,760	4,942	6,669	6,384
	配分額	2,966	2,747	3,024	3,548	4,668	4,392
	査定率	96.9	86.3	80.5	71.8	70.0	68.8

※R3～R7は「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の期間

※R8～R12は「国土強靱化実施中期計画」の期間

○上下水道施設の老朽化状況（令和6年度末）

<水道施設>	管路管理延長	40年以上経過	老朽化率
県計	4,672.9km	977.0km	20.9%

※全国平均 25.3% (R5 年度末)

<下水道施設>	管路管理延長	50年以上経過	老朽化率
県計	4,046.2km	97.5km	2.4%

※全国平均 6.8% (R5 年度末)

上下水道施設の耐震化率（令和6年度末）

<水道施設>	①急所施設					②重要施設接続管路等
点検施設等	取水施設	導水管	浄水施設	送水管	配水池	水道管路
鳥取県(全国)	18%(52%)	19%(35%)	46%(47%)	30%(49%)	50%(68%)	37%(47%)

<下水道施設>	①急所施設			②重要施設接続管路等	
点検施設等	下水処理場	下水道管路	ポンプ場	下水道管路	ポンプ場
鳥取県(全国)	32%(50%)	22%(71%)	67%(53%)	39%(53%)	50%(45%)

<県内の主な重要施設>

鳥取市：中央病院、鳥取県庁、鳥取市役所、ヤマタスポーツパーク 等計 51 施設

米子市：鳥大付属病院、米子市役所、境港市役所、西部総合事務所、米子アリーナ 等計 18 施設

倉吉市：倉吉市役所、厚生病院、市内小学校 等計 15 施設

自動運転バスの社会実装に向けた支援について

《提案・要望の内容》

○中山間地域を含め自動運転社会の早期実現が図られるよう、自動運転バスの実証事業に係る十分な支援を行うこと。

また、レベル4実現後の運行に対しても継続的に支援を行い、地方における自動運転の持続性を担保すること。

<参考>

(1) 課題

- ・自動運転技術は、将来的にドライバー不足の解消につながり、中山間地域を含む地域の足の確保に寄与することが期待されるものの、現時点では技術的課題やコストがかかることから地方でのレベル4社会実装は進みづらい。これらが解消するまでは、実証運行から社会実装に至った後も継続的な技術支援及び財政支援をお願いしたい。
- ・また、令和8年度から補助金交付に際し、「令和9年度までに計画の全区間でレベル4実装が達成できなかった場合、補助金の返還が生じる」旨定められたことが、自動運転バスの社会実装によって公共交通の持続可能性を高めたい地方自治体にとって新たなハードルとなった。補助率の見直し（現在の4／5→10／10）も含めた補助要件の緩和をお願いしたい。

(2) 県内の自動運転に係る取組

①米子市

ドライバー不足解消や交通事故の削減など、公共交通の環境改善を目指し令和7年度から実証運行をスタート。

令和8年度中のレベル4営業運行開始に向け、今年度も「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）」の一般支援事業の採択を受け、実証運行を予定している。

まずはコミュニティバスへの導入、その後路線バスへの導入を図っていきたい考え。



実証運行	令和7年度実施結果	令和8年度（※調整中）
期間	R7. 12. 22～R8. 2. 27	未定
運行レベル	レベル2（ハズ・フリー）	レベル2→レベル4（ドライバー・フリー）
車両	WeRide 社「Robobus」 11人乗り×2両、最高速度 40 km/h	令和7年度と同じ（2両）
運行事業者	日ノ丸自動車（株）	日ノ丸自動車（株）
運行経路	米子駅⇄鳥取大学医学部付属病院	米子駅⇄鳥取大学医学部付属病院 ※経路上に3ヵ所程度停留所を追加予定
事業費	337,500千円 （うち国庫補助 270,000千円）	162,991千円 （うち国庫補助 130,393千円）※見込み
利用者数	1,820人	—

②鳥取市

ドライバー不足の解消につなげ新たなモビリティの導入を図ることを目的として、令和3年度以降、鳥取砂丘（観光地）や中心市街地において、4回の実証運行を実施してきた。

これまでの実証運行の結果、技術面では一定の走行環境が整っている場合においては無人走行が可能な段階に近づいているが、事業継続には、採算性（ビジネスモデルの構築）が大きな課題となっていることから、令和8年度は、実証運行を見送り、事業実施体制の構築や実現可能な車両・路線の選定、最適な導入時期などについて、中長期的な視点から交通事業者と議論を深めることとしている。