

国土交通審議官

榑 真一 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和5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	晋	一
鳥	取	県	市	長	会	長	義	彦
鳥	取	県	市	議	会	議	長	紳
鳥	取	県	市	議	会	議	長	一
鳥	取	県	市	議	会	議	長	郎
鳥	取	県	市	議	会	議	長	人
鳥	取	県	市	議	会	議	長	政
鳥	取	県	市	議	会	議	長	彦
鳥	取	県	市	議	会	議	長	彦

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号豪雨等、相次ぐ大規模災害に対するインフラ機能強化など強靱化対策が急務となっていることから、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」について、残る期間においても当初予算も含め確実に予算措置すること。

さらに、現行の「5か年加速化対策」後も切れ目無く国土強靱化を着実に推進するため、国土強靱化実施中期計画に基づく計画的かつ明確な見通しのもと、必要な予算・財源の安定的な措置を講ずること。

「5か年加速化対策」で事業規模の目途として示された概ね15兆円程度のうち、これまで、令和2年度補正、令和3年度補正、令和4年度補正予算にて約9.6兆円が順調に措置されている。令和5年6月14日には国土強靱化基本法が一部改正され、国土強靱化実施中期計画の策定が法定化。現行の「5か年加速化対策」後も国土強靱化を継続的に推進することが可能となった。

- また、「緊急防災・減災事業債」や「防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債」、「緊急自然災害防止対策事業債」並びに「緊急浚渫推進事業債」の恒久化や対象事業の更なる拡大、要件緩和など、起債制度の拡充を含めた確実な財源措置等を行うとともに、地域の実情に応じた柔軟な対応を図ること。

「緊急防災・減災事業債」、「防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債」、「緊急自然災害防止対策事業債」は令和7年度まで、「緊急浚渫推進事業債」は令和6年度までの時限措置となっている。

平成30年西日本豪雨、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨、さらには令和3年7月、8月豪雨と、全国各地で大規模自然災害が相次ぎ、激甚化・頻発化する中、本県においても「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等の予算を活用して河川の治水対策や道路改良、砂防堰堤等の整備を行い、一定の効果ができているところであるが、依然として対策が必要な箇所は数多く残っている。

また、令和5年8月に本州を縦断した台風第7号では、本県においても甚大な被害が発生しており、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、更なる対策が急務となっている。

「3か年緊急対策」、「5か年加速化対策」同様、切れ目無く安定的な予算・財源の措置をお願いする。

○鳥取県における防災・減災、国土強靱化関係予算（県土整備部関係）（事業費：百万円）

区分	3か年緊急対策 (H30~R2)				5か年加速化対策 (R3~R7)			
	H30 補正	R1 当初	R2 当初	計	R2 補正*	R3 補正	R4 補正	※5か年の初年度 R3の前倒し
河川関係	1,670	1,886	1,579	5,135	3,604	2,574	2,641	河床掘削、河川改修、ダム、海岸等
治山砂防関係	1,170	2,020	1,025	4,215	1,504	2,556	2,086	砂防堰堤、急傾斜地・地すべり対策等
道路関係	1,163	3,641	2,014	6,818	5,901	6,847	4,440	新規にミッシングリング解消が対象、災害防除等
港湾漁港関係					218	164	175	防災対策、老朽化対策等
計	4,003	7,547	4,618	16,168	11,227	12,141	9,342	

※直轄事業においては、国道9号北条道路、国道373号志戸坂峠防災等が「5か年加速化対策」の対象事業となり、R2補正で計675百万円、R3補正で計2,058百万円、R4補正で計2,191百万円を計上

<事例> 国土強靱化事業の効果 北谷川砂防堰堤

砂防堰堤が整備効果を発揮
8月15日台風7号豪雨により土石流が発生したが、砂防堰堤が土砂・流木を捕捉し、下流被害を防止した。

災害発生日：令和5年8月15日
降雨状況：連続雨量589mm（15日0時～16日4時）
（佐治町中観測所） 時間最大雨量77mm（15日8～9時）
発生箇所：鳥取県鳥取市佐治町尾際
崩壊状況：土石流捕捉量 約10,000m³

位置図

土石流発生前 (R4.3)

土石流発生後 (R5.8.17)

高規格道路ネットワークの整備促進と暫定2車線の早期解消について

《提案・要望の内容》

近年、自然災害が頻発化・激甚化する中において、また、新型コロナウイルス感染症が蔓延し国内の人流や経済が停滞する状況下にあっても、物流を途絶させることなく国民の生活や地域経済を支えてきた高規格道路ネットワークの重要性が改めて認識されている。さらに、地方にとっては、新型コロナウイルス感染症拡大により疲弊した社会からの再興を図り、人口減少に歯止めをかけるためにも、活力ある豊かで安心な地域社会の実現を目指す取り組みを着実に進めるとともに、東京一極集中から脱却した多核連携型社会の実現に向けて、地域間の連携を促進する基礎的社会インフラとして必要不可欠な高規格道路ネットワークの早期整備が急務となっている。

国土強靱化や地方創生に不可欠な高規格道路ネットワークの早期整備のため、米子・境港間の高規格道路・山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）の早期事業化や山陰道（北条道路）・鳥取自動車道（志戸坂峠防災事業）の整備促進など、ミッシングリンクを一刻も早く解消するとともに、米子自動車道の全線4車線化や鳥取自動車道及び山陰道における付加車線の整備促進など、安心・安全で円滑な走行環境の構築に向け進捗を図ること。

- 米子・境港間の高規格道路の早期事業化
- 山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）の早期事業化
- 山陰道（北条道路）の早期供用【県内区間の早期全線開通】
- 鳥取自動車道（志戸坂峠防災事業）の整備促進
- 高規格道路「北条湯原道路」及び「江府三次道路」の整備促進
- 米子自動車道の全線4車線化の整備促進
- 山陰道（米子道路）の付加車線の整備促進
- 鳥取自動車道の付加車線の早期供用
- 国道29号津ノ井バイパスの早期事業再開

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。
 - 米子IC～米子北IC（仮称）間の事業凍結を解除し、計画段階評価に着手すること。
 - その上で、中国横断自動車道岡山米子線（米子IC～境港間）の事業化を早期に行うこと。

<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、公聴会やパブリックコメントで寄せられた意見に、国・県・市が連携して丁寧に対応しているところ。引き続き、早期事業化に向けて連携をお願いする。

<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、公表されている令和8年度の供用に向けて、令和6年度予算の重点配分と整備促進をお願いする。

<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6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6年度予算の重点配分をお願いする。
- ・整備中の「倉吉道路」、「倉吉関金道路」、「江府道路」について、令和6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＞

- ・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。

＜山陰道と鳥取自動車道の付加車線整備＞

- ・整備中の鳥取自動車道（鳥取IC付近）の付加車線について、早期供用をお願いする。
- ・整備中の山陰道（米子道路）の付加車線について、令和6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早期事業再開＞

- ・平成22年までに順次暫定供用した津ノ井バイパス（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、「西大路～若葉台交差点間」（4.2km）の早期事業再開をお願いする。

■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4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	付加車線を含む	
						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%	4.2	10.9%
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% 【39位】	0	0.0%	24.2	13.9% ※付加車線延長 /計画延長
(参考) 全国平均			84.0%		86.5%		71.7% R4.1.1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

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：8箇所 準備中：1箇所 未買収であるが提供可能として確保した箇所：5箇所）

○移住者の基本目標（令和2～6年度の5か年で12,500人）に向けた戦略の強化

- ・令和3年度の鳥取県への移住者は1,665世帯2,368人となり、過去最多であった令和元年度の移住者数2,169人を大幅に更新。

○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 93社（4,539名の雇用を計画）
- ・県内企業の新増設 379社
- ※H23～R4：12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（R2.4.11オープン）
 - ◇ 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。

「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》

【境 港】

○令和4年には日本海側初の国際フィーダー航路が定期運航開始、令和5年7月には増大する貨物とコンテナ船の大型化に対応したガントリークレーン2号機が供用開始、また、国際クルーズ船の再開によって令和5年のクルーズ船の寄港が28回予定される等、官民が連携し、アフターコロナの再興に向け、物流・人流の活性化に積極的に取り組んでいる一方で、取扱貨物量の増大や船舶の大型化に対応する岸壁やふ頭用地の不足等の諸課題が続いており、これらの解決に向けて取り組むこと。

- ・地域の主力産業の活性化や海上物流機能の機能強化を図るため、外港昭和南地区新規岸壁整備を早期に事業化すること。
- ・海上輸送ネットワークの強靱化等に向けた防災・減災、国土強靱化等を推進し、港湾施設の老朽化対策等に必要な予算を配分すること。

【鳥取港】

○地方創生の切り札である産業と観光の振興を図るため、鳥取港が抱える課題解決に向けて取り組むこと。

- ・航路埋塞や港内静穏度不足の両課題を解決する主要航路切替を、一日も早く完了させるための防波堤整備に必要な予算を配分すること。
- ・海上輸送ネットワークの強靱化等に向けた防災・減災、国土強靱化等を推進し、港湾施設の老朽化対策等に必要な予算を配分すること。

【境 港】

- (1) 平成28年9月に供用を開始した外港中野地区国際物流ターミナルは、主に輸入原木を取り扱っているが、現在は国産材等取扱貨物の集約を始めたところであり、更なる利用促進の取組を進めている。
- (2) 令和2年4月に供用を開始した外港竹内南地区貨客船ターミナルでは、国際クルーズ再開を受け令和5年には28回の寄港が予定され、また、巡視船、掃海艇等の船舶が一同に集まるイベントが開催される等、港湾空間の賑わいの拠点となっている。
- (3) 今年10月には、陸上輸送網の寸断時のサプライチェーン維持と平時からのモーダルシフト推進に向けて、内航RORO船の船社及び物流事業者と災害時海上輸送応援協定を締結した。
- (4) また、2024年トラックドライバー問題や環境負荷低減の取り組みが求められる中、地域産業の競争力強化やモーダルシフトの推進に向け、ポートセールスを強化し利用促進を図っている。
- (5) 一方、令和4年3月に定期化した神戸港・境港・京都舞鶴港・敦賀港を結ぶ国際フィーダー航路は、貨物量の増加や船舶の大型化等の諸課題（岸壁等の不足）の解決のため、港湾機能の強化は急務となっており、管理者としても2基目のガントリークレーンを整備し、今年7月に供用開始した。
- (6) 神戸港に繋がる国際フィーダー航路のコンテナ取扱量も順調に伸びており、更なる利用促進とイコールフットイングに向け、今年6月から新規利用荷主等に対して、コンテナ航路トライアル輸送経費への助成制度を開始した。

【鳥取港】

- (1) 毎年、秋から春先にかけて冬季風浪等に伴う土砂堆積によって航路が埋塞し、年間の浚渫経費は平均8千万円以上となっている。
- (2) また、平成29年台風18号、21号、平成30年7月豪雨、令和元年台風19号、令和2年4月豪雨、令和3年梅雨前線豪雨・秋雨前線豪雨、令和5年台風7号などの異常気象では航路が連続して埋塞している。
- (3) 加え、大量の漂流物が港内に入り込み、海上保安庁巡視船や沖合底引網漁船などの航行が数日間不可能となる事態も発生している。
- (3) バイオマス発電燃料のPKSが輸入されているが、不測の航路埋塞により貨物船が入港できず、他港に陸揚して喫水調整後に入港するなどの対応が度々発生し、企業の大きな負担となっている。
- (4) 一方、港内静穏度も十分ではなく、冬季には他港に陸揚げする貨物船もあり、陸送経費が上乗せとなるロスが発生しており、平成29年の台風21号では係留中の沖合底引網漁船が大きく動揺し、船舶・岸壁に損傷が発生した。

鉄道ネットワークの維持・存続について

《提案・要望の内容》

- 鉄道の再構築の協議については、性急に採算性のみで議論を進めることなく国土の均衡ある発展やリダンダンシー確保の観点に加え、地域の観光振興などの幅広い観点から、国の責任のもとに政策的に議論を進めること。
- また、沿線自治体が行う鉄道の利用促進の取組を支援するなど、鉄道ネットワークの活性化に係る予算を十分に確保すること。

[本県における利用促進の取組]

- ・観光列車「あめつち」などの運行（山陰本線「鳥取～城崎温泉」、因美線「鳥取～津山」）に係る機運醸成やおもてなし、情報発信など、沿線自治体で観光誘客に取り組んでいる。
- ・また、高校生の公共交通利用に係る月額 7 千円を超える通学費について、県と市町村の協働で、支援を行っている。

<参考>

1 本県関係の線区別収支率



路線	区間	営業キロ	2019-21 係数		2019-21 収支 (億円)			平均通過人員(人/日)		
			収支率	営業係数	運輸収入	営業費用	営業損益	1987	2021 (2022)	比率
因美線	東津山～智頭	38.9	4.2%	2,392	0.2	4.2	▲4.1	1,551	131(130)	8%
山陰線	浜坂～鳥取	32.4	10.8%	928	0.9	8.2	▲7.3	4,878	738(768)	15%

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 (2022. 11. 30JR 西日本)

※芸備線の一部区間（備後庄原～備中神代）について、JR 西日本から再構築協議会の設置申請が国になされている。

2 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

- ・令和 4 年 7 月 26 日：まちづくりと連動した公共交通のあり方について議論する東部地域交通まちづくり活性化会議（自治体・交通事業者トップで構成）を設置。データ分析や今後の振興策の調査研究を鳥取県東部地域公共交通活性化協議会に指示。
- ・令和 5 年 1 月 20 日：実行可能なものから速やかに実践を行うことについて合意

<合意事項（すぐに行うもの）>

- ▷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の展開
- ▷キャッシュレス化の検討・推進

(2) 県、19市町村、JR西日本との連携協定

令和5年2月10日に、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、19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 利用促進等の取組

(1) JR因美線・若桜鉄道・日本交通（路線バス）若桜線共通パスの実証実験

JR因美線・若桜鉄道・路線バス若桜線が定額で乗車できる地域住民向けの共通チケット（一定期間の定額チケット）を新たに作り、販売する実証実験をR4秋に実施。

鳥取～若桜間は、鉄道14往復、バス15往復で、計29往復に実質増便となる。

利用実績：46枚

※令和6年度は鳥取～智頭間などエリアの拡充を検討。



(2) 高校生通学費助成制度

県内の高等学校に通う生徒の約4割がバス、JR等の公共交通機関を利用しており、特に山間地域などから遠距離通学している生徒の保護者負担が大きいことから、令和2年度から全国に先駆けて全県で高校生を対象に、月額7,000円を超える通学費について、県・市町村協働による助成制度を開始した。

<支援実績額>

区分	令和4年度実績	令和3年度実績
県費補助額	28,452(千円)	25,715(千円)
助成対象者数(県分)	1,366(人)	1,212(人)
助成対象者数(市町村拡充分)	807(人)	892(人)

※令和5年度には、市町村が7,000円以下の通学費を支援する場合の県補助率引き上げや県外からの通学生徒の助成対象への拡充を実施。

(3) 沿線自治体等による利用促進

- ・鳥取県東部地域鉄道利用促進実行委員会（沿線自治体、商工観光団体）では、団体利用者への運賃等支援やスタンプラリー、あめつちなどの観光列車でのおもてなし等を実施
- ・鳥取・岡山両県で連携して駅カードを発行したり、智頭町と津山市では連携して地域特性を活かした旅行商品ツアーの実施に向けて検討を行っている。

地方空港における国際線の運航再開等への支援について

《提案・要望の内容》

- 国際定期便の再開やチャーター便の新規就航の増加など、本格的なインバウンド需要の回復に向けて、訪日誘客支援空港に対する国際航空便の着陸料やグランドハンドリング経費等への支援を継続すること。
- 鳥取県と台湾における持続的な観光・交流の発展に向け定期便の就航を目指しており、台湾航空会社からの定期便就航許可申請に対して速やかに許可を行うこと。

〔 令和5年9月12日に台湾のタイガーエアと定期便に関する「覚書」を締結し、鳥取県と台湾を結ぶ路線の就航に合意したところ。 〕

<参考>

1 国際定期便等利用実績

路線（航空会社）	R4 - H30年度の 旅客数の推移（人）			状況
	令和2～4年度	令和元年度	平成30年度	
米子・ソウル路線 （エアソウル）	0	30,746	73,041	H13.4.2 就航（週3便） H29.12.23 週3⇒5増便 H30.10.28 週5⇒6増便 R1.10.1～非運航 R5.4.9 チャーター就航 （8ツアー9往復。1,259名搭乗（搭乗率81.1%）） R5.10.25 週3便で運航再開
米子・香港路線 （香港航空）	0	29,167	30,867	H28.9.14 就航（週2便） H30.12.4 週2⇒3便 R2.2.18～欠航 ※R5.7.18 チャーター就航（15往復。2,283名搭乗（搭乗率82.0%））
米子・上海路線 （上海吉祥航空）	0	1,363	—	R2.1.11 新規就航 R2.2.11～欠航
米子及び鳥取・台北路線 （チャーター便）	98	7,008	2,382	R5.3.28 米子・台北（中華航空） チャーター就航（2ツアー3往復。 277名搭乗（搭乗率77.4%）） R5.10.28 鳥取・台北（中華航空） チャーター就航（2ツアー3往復）

2 国際定期便再開の動き

- ・米子ソウル便 令和5年10月25日から週3便で運航再開
- ・米子香港便 令和5年12月18日から令和6年2月26日の間、週4便の季節運航便として、定期便再開予定
- ・米子上海便 令和6年夏ダイヤ以降の週2便での再開を調整中

3 訪日誘客支援空港制度における国からの支援内容（R5年度限り）

〔区分2〕（計19空港）米子空港

- ・国管理空港の国際線着陸料 10/10 割引
- ・受入環境整備に係る経費 1/3 補助（事務所・チェックインカウンター・チェックイン機の設置・増設経費、事務所・チェックインカウンター・チェックイン機等のターミナル施設使用経費、グランドハンドリング経費）
※1 空港当たりの上限額：着陸料軽減額 15,000 千円、受入環境整備経費 50,000 千円

鳥取空港は令和4年8月5日付国交省航空局通知で区分3（計10空港）に認定

- ・県管理空港の国際線着陸料 1/3 補助
- ・受入環境整備に係る経費 1/4 補助