

国土交通大臣

石井 啓一 様

# 国の施策等に関する 提案・要望書

(平成30年12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  
鳥取県議会議長  
鳥取県市長会長  
鳥取県市議会議長  
鳥取県町村会長  
鳥取県町村議会議長

平井 稲田  
深澤 辺  
渡森 安  
川 上

伸治 久彦  
寿義 爾保  
穰 守

# 高速道路ネットワークの早期整備及び定時性・安全性の確保について

## 《提案・要望の内容》

### 【高速道路ネットワークの早期整備】

人口減少が急速に進む鳥取県では、「鳥取県元気づくり総合戦略」を策定し、地方創生に向けた様々な取組を進めている。

高速道路ネットワークは、観光・交流人口の拡大や企業進出による雇用創出など、地方創生に向けて着実な歩みをもたらしており、住み慣れた地域で安心して暮らし続け、地域の豊かな資源や特色を生かして将来にわたり鳥取県が発展していくために必要不可欠な社会インフラであることから、早期の整備を強く要望する。

特に、平成30年7月豪雨において、中国縦貫自動車道及び山陽自動車道が寸断され、物流が停滞し経済に深刻な影響を及ぼしたことから、国土強靱化の観点からも、これらのリダンダンシー機能を十分発揮させるため、山陰道・山陰近畿自動車道など高速道路のミッシングリンクの早期解消を強く要望する。

- 山陰道（鳥取西道路）の早期供用
- 山陰道（北条道路）の早期整備
- 山陰近畿自動車道（鳥取～福部間）の計画段階評価の促進
- 山陰近畿自動車道（岩美道路）の早期整備
- 米子・境港の高速道路の早期事業化に向けた検討の促進
- 事業中の地域高規格道路の早期整備
- 道路関係予算の総額の拡大

### 【高速道路の定時性・安全性確保】

県内の高速道路は、全て暫定2車線で整備されており、付加車線の整備率も僅か1割程度に留まっており、正面衝突事故のリスクが高いだけでなく、大雨・大雪時に災害発生の高危険性が高いことから度々通行止めとなり、地域経済や県民生活に多大な影響を及ぼしている。

平成29年の豪雪時においては、県内高速道路で立ち往生による大規模な滞留と長時間の通行止めが発生したことは、県民にとって大きな不安要素であり、高速道路本来の定時性・安全性を確保し、災害時においても高い信頼性を発揮させるため、付加車線整備中区間の早期供用と、新たな付加車線設置等による暫定2車線の早期解消を強く要望するとともに、当面の安全対策としてのワイヤロープの設置を要望する。

特に、米子自動車道については、防災・減災対策の観点から財政投融資の活用等により早期4車線化を図るとともに、鳥取自動車道「志戸坂峠道路」についても冬期交通の隘路解消のための再整備を強く要望する。

- 米子自動車道の付加車線設置検証区間の早期供用及び優先的に4車線化等を実施すべき区間の早期4車線化
- 鳥取自動車道（志戸坂峠道路）の再整備
- 鳥取自動車道の付加車線整備中区間の早期供用
- 山陰道（米子道路）の付加車線整備中区間の早期供用
- 付加車線整備等による暫定2車線の早期解消及び、当面の安全対策としてのワイヤロープの早期設置

## ■ 県内高速道路の整備状況

		整備状況				付加車線		
		平成 29 年度末		鳥取西道路供用時		全国 (H29 末)	設置延長	
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
山陰道	88.0	57.0	64.8%	74.5	84.7%		6.6	7.5%
鳥取自動車道	38.4	38.4	100.0%	38.4	100.0%		1.1	2.9%
米子自動車道	48.2	27.2	56.4%	27.2	56.4%		8.2	17.0%
合計	174.6	122.6	70.2%	140.1	80.2%	81.9% 鳥取県 42 位	15.9	9.1% ※付加車線延長/計画延長

## ■ 高速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

### ○ 工業団地の整備

- ・高速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    準備中：5箇所    未買収であるが提供可能として確保した箇所：7箇所

### ○ 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    86社（5,722名の雇用を確保）
- ・県内企業の新増設    287社    (H20～H29：10年間の実績)

### ○ 県内観光の魅力向上

- ・水木しげるロードのリニューアルや近隣県と連携したサイクリングロードの構築など、県内観光の魅力向上を推進。
- ・様々な施策と連携し新たなインバウンド観光需要の創出を行うことで、平成28年度に創立された山陰DMOが掲げる平成32年の外国宿泊者数の40万人（対平成27年度比3.3倍）の達成を目指す。
- ・鳥取県東部5市町に加え、兵庫県美方郡2町も参加した官民で観光振興を推進する「麒麟のまち観光局」が平成30年1月に発足。若年層と訪日外国人を重点ターゲットに、平成34年度の入込客数として平成27年度比27%増の800万人を目指す。

## 北東アジアゲートウェイ「境港」への重点配分及び 「鳥取港」の機能強化について

### 《提案・要望の内容》

国土強靱化を推進する日本海国土軸の形成と地方創生を実現するため、境港ふ頭再編改良事業〔竹内南地区貨客船ターミナル整備〕への重点配分及び鳥取港の機能強化へ取り組むこと。

### 〔境 港〕

- ・山陰地方の国内海上輸送の効率化や大型クルーズ船の寄港増、大型化に対応するため整備中の竹内南地区貨客船ターミナルの平成32年春供用開始に必要な予算を配分すること。

### 〔鳥取港〕

- ・課題解決のための港湾計画改訂を見据えた長期構想策定に着手したところであり、港内静穏度不足及び航路埋そくの課題解決には非常に高度な技術的判断を必要とすることから県と一体となって国も取り組むとともに、代替航路の確保、当面の静穏度向上、漂流物流入対策を支援すること。

### 〔境 港〕

#### 【竹内南地区貨客船ターミナル整備事業】

- (事業概要) 岸壁(-10)280m、旅客上屋1棟、ふ頭用地8.3ha  
直轄事業：地盤改良、ケーソン製作・据付、上部工(エプロン・舗装)  
境港管理組合事業：旅客上屋1棟、ふ頭用地8.3ha
- (進捗状況) 平成30年度迄：地盤改良、ケーソン製作(全16函)完了  
平成31年度：ケーソン据付、上部工  
平成32年春供用開始見込み

#### 背景① 内航RORO船定期航路化による中国地方日本海側海上輸送網ミッシングリンクの解消

- ・平成27年度：産学金官による「境港流通プラットフォーム協議会」設立。
- ・平成28年度～：既存航路を活用(延伸)した内航RORO船による試験輸送実施。
- ・平成30年度：6月25日第1回を実施。7月23日第2回を実施。

※7月豪雨により寸断された陸上輸送の代替として、境港～敦賀港～苫小牧港の試験輸送を利用して貨物を海上輸送。日本海側海上輸送網の重要性を再確認。

#### 背景② クルーズ船受入施設の不足

- ・平成29年：クルーズ船寄港回数61回、旅客6.7万人(3年連続過去最高更新)
- ・平成30年：大型クルーズ船(8万t以上)寄港回数15回(今年の2倍)
- ・平成31年：既にバース予約は50回以上

※貨物船との利用調整に努めるも、調整が整わず去年は「お断り」が10回程度発しており、クルーズ船の受入は限界状態。

⇒ これらの課題解決には竹内南地区貨客船ターミナルの早期供用開始が必要。

## 〔鳥取港〕

### ＜圏域の拡大と物流の効率化に期待が高まる鳥取港＞

- ・ 高速交通の整備が進み、平成 27 年 10 月隣県から集荷した原木を中国向けに輸出を開始。
- ・ 地元企業のバイオマスボイラー導入により、平成 28 年 10 月から PKS 輸入を開始。
- ・ 人流・物流の拠点となる鳥取らしい将来像を描く長期構想策定に着手

### 課題① 港内静穏度不足が地域産業に影響

- ・ 港内静穏度が十分でなく係留中の貨物船の係留索が度々破断する事態が発生。  
また冬季には他港に荷揚げする貨物船もあり、陸送経費が上乘せとなるロスが発生。
- ・ 今年の台風 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。

### 課題② 航路・泊地埋そくによる港湾機能の停止

- ・ 毎年、冬季風浪等で航路が埋そく。(年間浚渫経費 8 千万円以上)
- ・ 加えて今年の台風 18 号、21 号では主要航路に約 15 万 m<sup>3</sup>が堆積し、PKS 貨物船が入港できず他港に約 5 千 t 陸揚する喫水調整後、鳥取港に入港。
- ・ 今年 5 月に航路復旧が完了し 6 月上旬 PKS 輸入が再開されたものの、7 月豪雨により再び大量の土砂が堆積し入港制限が発生。
- ・ また、度々、大量の漂流物が港内に入込み、海上保安庁巡視船や沖合底引網漁船などの航行が数日不可能となる事態が発生。

⇒ これらの課題解決に向け、引き続き県と一体となって国も取組むこと。

また、航路が埋そくした際の緊急時の代替航路の確保に取り組んでおり、早期完成のため国も支援すること。

更に、当面の対策として、西浜地区の静穏度向上、漂流物流入対策として防波堤の嵩上げが必要であり、早期完成のため重点的に予算を配分すること。

# 台風 24 号による被害からの早期復旧及び防災・減災対策を推進するための財源確保について

## 《提案・要望の内容》

本県では、平成 30 年 7 月豪雨に続き、その後の台風 24 号においても多くの被害が発生した。これら被災箇所については、応急復旧工事により早期復旧を図るとともに、現在、実施中の災害査定を速やかに完了し、本格的な復旧工事に着手しようとしているところである。

また、度重なる自然災害の発生を受けて、政府の主導により重要インフラの緊急点検が実施され、必要な対策を 3 年間で集中的に実施する方針が示されたところである。

台風 24 号による被害からの早期復旧を図るとともに、重要インフラの機能維持に必要な防災・減災対策を推進するため、以下の財源確保について格別の配慮をお願いする。

- 台風 24 号による被害からの早期復旧に必要な経費について、現在、国で編成中の第 2 次補正予算の中にしっかり盛り込むとともに、災害復旧事業等に支障が生じることのないよう適切に配分すること。
- 重要インフラの機能維持に必要な防災・減災、国土強靱化のための緊急対策に必要な予算に不足が生じることのないよう、現在、国で編成中の第 2 次補正予算及び平成 31 年度当初予算の中にしっかり盛り込むとともに、緊急対策に支障が生じることのないよう適切に配分すること。

## <提案・要望の背景>

### ○台風 24 号関係災害査定申請額

(単位：千円)

	県工事		市町村工事		計		
	箇所数	金額	箇所数	金額	箇所数	金額	
国交省 所管	河川	89	1,658,884	45	473,378	134	2,132,262
	砂防	27	251,525	0	0	27	251,525
	道路	58	1,059,042	80	652,313	138	1,711,355
	橋梁	0	0	1	14,261	1	14,261
	港湾	0	0	0	0	0	0
	公園	0	0	4	157,000	4	157,000
	合計	174	2,969,451	130	1,296,952	304	4,266,403

※公園については 1 月下旬で日程調整中であり、被害報告額を記載

### 【平成 30 年 7 月豪雨に伴う被害】

#### ○災害に関連して必要となる重要インフラの機能維持

【河道の掘削】(全国河川における洪水時の危険性に関する緊急対策[河道等、堤防及びダム])

7 月豪雨、台風 24 号で、土砂堆積の著しい箇所などにおける水位上昇により、河川氾濫が多数発生。緊急的な河道掘削を実施しているが、対策が必要な箇所はまだ多数存在(箇所数：312 箇所、所要額：約 56 億円)。



#### 【土砂・流木捕捉効果の高い透過型砂防堰堤等の整備】

(全国の中小河川における土砂・洪水氾濫等の危険性に関する緊急対策)

昨年 7 月の九州北部豪雨で被害拡大の原因となった流木対策については、県内でも台風 24 号における流木の発生や昨年の台風 21 号における砂防堰堤の流木捕捉の実例等あり。「総合的な流木対策検討」を部局横断的に実施し、対策を図る予定。

#### 【平成 30 年 台風 24 号】

虚空蔵谷川→  
(日南町矢戸)  
流木発生



#### 【平成 29 年 台風 21 号】

赤井谷川→  
(鳥取市河原町北村)  
砂防堰堤により土砂  
及び流木を捕捉

