

国土交通大臣政務官

阿達 雅志 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和元年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	藤縄喜和
鳥取県市長会長	深澤義彦
鳥取県市議会議長会長	山田延孝
鳥取県町村会長	宮脇正道
鳥取県町村議会議長会長	秦伊知郎

高速道路ネットワークの整備促進及び暫定2車線の早期解消について

《提案・要望の内容》

【高速道路ネットワークの整備促進】

「令和」という新たな時代を切り開き、急速に進む人口減少に歯止めをかけ、大都市との格差を是正し、豊かで安心な地域社会を実現するため、観光・交流人口の拡大や企業誘致による雇用創出、移住・定住の促進など、地方創生に向けた取り組みを進めている。これらの取り組みを着実に進めるためには、未来の礎となる高速道路ネットワークが社会インフラとして必要不可欠である。

北東アジアの玄関口として、本県では近年外国人観光客やコンテナ取扱貨物の伸びが目覚ましく、更なる発展を目指すためには、高速道路ネットワークの早期整備による港湾・空港アクセス強化が必要であり、**米子・境港間の高速道路の早期事業化**を強く要望する。また、平成30年7月豪雨において、高速道路の寸断が社会・経済活動に長期にわたる影響を及ぼしたことを踏まえ、防災・減災・国土強靱化の観点からも、高速道路ネットワークの早期整備が改めて求められている。

この度、県民待望の山陰道（鳥取西道路）が5月12日に全線供用し、地方創生や国土強靱化を進める大きな原動力となったところであり、米子・境港間や山陰道・山陰近畿自動車道などの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。

- 米子・境港間の高速道路の早期事業化
- 山陰道（北条道路）の整備促進
- 山陰近畿自動車道（鳥取～福部間）の早期事業化
- 山陰近畿自動車道（岩美道路）の整備促進
- 地域高規格道路「北条湯原道路」及び「江府三次道路」の整備促進

【高速道路の暫定2車線の早期解消】

県内の高速道路は部分的に付加車線が整備されているものの、全て暫定2車線であり、災害や事故等による長期間に及ぶネットワークの寸断や正面衝突による重大事故が発生するリスクが高く、高速道路が本来有する安全性・信頼性に大きな課題を有している。とくに、平成29年豪雪で発生した大規模な立往生や長時間の通行止めは、地域経済や住民生活に深刻な影響を及ぼしたところである。

このため、災害に強く安全・安心な高速道路ネットワークの構築が喫近の課題であり、整備中の付加車線の早期供用や、更なる付加車線設置等により、暫定2車線の早期解消について強く要望する。特に、**米子自動車道**については、夏に策定される「安全・安心計画（仮称）」において、暫定2車線区間を4車線化する等の優先整備区間に選定し、全線4車線化の早期実現を強く要望する。

- 米子自動車道の整備中の付加車線の早期供用及び全線の4車線化
- 鳥取自動車道の整備中の付加車線の早期供用
- 鳥取自動車道（志戸坂峠防災）の整備促進
- 山陰道（米子道路）の整備中の付加車線の早期供用
- 県内高速道路の更なる付加車線設置等による暫定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

(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		鳥取西道路供用後 (現在)		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%	7.7	8.8%
鳥取自動車道	38.4	38.4	100.0%	38.4	100.0%	0	0.0%	1.1	2.9%
米子自動車道	48.2	27.2	56.4%	27.2	56.4%	0	0.0%	8.2	17.0%
合計	174.6	122.6	70.2% 【43位】	140.1	80.2% 【34位】	0	0.0%	17.0	9.7% ※付加車線延長 /計画延長
(参考) 全国平均			84.0%				63.1% ※4車線延長 /全供用延長		

■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

高速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、地元県・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：14箇所 準備中：3箇所 未買収であるが提供可能として確保した箇所：6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 88社（5,786名の雇用を計画）
- 県内企業の新増設 285社（H21～H30：10年間の実績）

○県内観光の充実化

- 高速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、広域周遊観光の充実化やインバウンド観光を推進
 - 境港竹内南地区貨客船ターミナル整備（令和2年春供用予定）
 - 境港へのクルーズ船寄港大幅増加（令和元年に56回予定）
 - 「鳥取西道路開通観光キャンペーン」を市や地元観光・商工団体と連携して誘客を促進
 - 国内最大級英語メディアの「2019年外国人が訪れるべき日本の観光地」で鳥取県が第1位
 - 外国人宿泊者数が過去最高を更新（平成30年183,630人）、目標の15万人を1年前倒しで達成
 - 道の駅「西いなば気楽里」が、全線開通した山陰道「鳥取西道路」沿線に6月30日オープン
 - 鳥取－台中連続チャーター便が9月から3か月間（過去最大26往復）就航予定

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】

○物流・人流の新たな拠点となる境港「竹内南地区貨客船ターミナル」は、令和2年春の供用開始に向けて整備が順調に進んでいるところであるが、我が国の「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」や「国土強靱化」を推進し、日本海国土軸を形成するため、引き続き同港の機能強化に向けて県と一体となって取り組むこと。

- ・山陰地域の物流環境改善及び地域経済の活性化を図るため、国内RORO船の定期航路の境港寄港の実現など日本海側の航路拡充を一層推進すること。
- ・ふ頭用地や荷役機能の不足等の諸課題に対応するため、長期的な視点に立った港湾計画の改訂を来年度予定しており、機能強化に向けて県と一体となって取り組むこと。

【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、物流・人流の拠点である鳥取港の機能強化に向けて、県と一体となって取り組むこと。

- ・港内静穏度の不足及び航路埋そくの課題を解決するには高度な技術的判断を必要とするため、県と一体となって取り組むこと。
- ・長期的な視点に立った港湾計画の改訂を来年度予定しており、抜本的対策の完成には長期間を要するため、当面の静穏度向上、漂流物流入対策及び緊急時の代替航路確保に必要な予算を確保すること。

<参 考>

【境 港】

(1) 今年4月から国内RORO船の新規航路(敦賀港～博多港)が開設されたものの、山陰地方への寄港はないため海上輸送網の空白区間となっている。

これまでトライアル輸送を実施するなど定期寄港に向け官民連携して取り組む中、昨年7月の西日本豪雨の際には分断された陸上輸送路の代替としてトライアル輸送が利用され、大規模災害時の海上輸送によるリダンダンシーの確保(太平洋側輸送網のバックアップ機能の充実)の必要性が認識されたところであり、境港寄港の実現など日本海側の航路拡充を一層推進すること。

・平成27年7月に産学官による「境港流通プラットホーム協議会」を設立し、北海道、九州方面へのトライアル輸送の実施など積極的に取り組んでいる。

平成27年12月	SEA&RAIL 一貫輸送(北九州港～境港)
平成28年6月	既存航路延伸(苫小牧港～敦賀港～境港)
平成28年12月	既存航路延伸(東京港～博多港～境港)
平成29年7月	既存航路延伸(苫小牧港～敦賀港～境港)
平成30年2、3、6、7月	既存航路延伸(苫小牧港～敦賀港～境港)

(2) 以下の課題解決に向けて、今年度中に長期構想を策定し来年度に港湾計画を改訂する予定としており、引き続き機能強化に向けて県と一体となって取り組むこと。

課題① 船舶の大型化に対応した岸壁や荷役機械の不足

- ・境港に入港する外港船舶については平成20年から平成29年の10年間で一隻当たりの総トン数が約2倍(H20:8千トン→H29:16千トン)に増進。
- ・既存のガントリークレーンでは今年4月に新規就航した航路で使用される1,000TEU級のコンテナ船の能力を最大限に活用できない。

課題② 取扱貨物量の増大に対応した公共倉庫、ふ頭用地の不足

- ・新規コンテナ航路が就航する等、輸送航路の拡充が進む一方で、これに伴うコンテナ貨物の増加や令和3年に試運転を開始予定のバイオマス発電の燃料輸送等に伴う取扱い貨物の増加(+約20万トン/年)に対応する公共倉庫やふ頭用地が不足。

【鳥取港】

- (1) 鳥取港らしい将来像を描く長期構想を今年秋頃に策定し、来年度には港湾計画を改訂する予定としており、課題を解決する抜本的対策の具体化が急がれている。については、以下の課題解決に向けて、引き続き県と一体となって取り組むこと。

課題① 港内静穏度の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。
- ・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。
- ・特に、冬季には他港に陸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。

課題② 航路埋そくによる入港制限により企業活動に支障が発生

- ・毎年、冬季風浪等に伴う土砂堆積により航路が埋そく。(年間浚渫経費8千万円以上)
- ・加えて平成29年の台風18号、21号では主要航路に約15万 m^3 の土砂が堆積し、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。
- ・昨年5月に航路復旧が完了し、6月上旬に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が発生。

- (2) 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、及び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、早期完成のために必要となる予算を確保すること。

未就学児の園外活動ルートにおける安全対策について

《提案・要望の内容》

○未就学児の園外活動ルートにおける安全対策を緊急かつ着実に実施するため、本年度中に防災・安全交付金の追加配分などによる緊急対策を行うこと。

また、来年度以降も防災・安全交付金の総額を拡大した上で重点配分を行うこと。

5月8日に滋賀県大津市で発生した園児死亡事故を受け、本県では未就学児が通う県内の全施設（311施設）を対象に、園外活動の利用ルートの再点検を実施し、危険箇所の抽出を行ったところである。

その中から、特に緊急性が高いと判断される「交差点部（県管理道路）の防護柵設置」については、9月議会で対策経費（県単独）を予算化し、年度内に対策を完了させることを目指しているが、それ以外の危険箇所においても、安全対策を緊急かつ着実に実施し、県内における同様の事故の発生を未然に防止するためには、本年度中の防災・安全交付金の追加配分などによる財政支援が必要である。

また、安全対策の継続的な実施のため、来年度以降の防災・安全交付金の総額を拡大した上での重点配分が必要である。

<参考>

①事故発生以降の本県の動き

5月に発生した滋賀県大津市での園児死亡事故を受け、本県では5月に未就学児が通う県内の全施設（311施設）を対象に、園外活動の利用ルートの再点検を実施し、全県で1,038箇所が施設側から危険性のある箇所として意見が寄せられた。

このうち、県管理道路においては288箇所について意見が寄せられ、その中には、「信号・横断歩道がない」「車両の速度が速い」など、道路管理者では対応できない箇所も含まれているが、道路管理者のみで対応が可能な161箇所については7月中に点検を完了し、特に緊急性が高いと判断される「交差点部の防護柵設置」については9月議会で対策経費（県単独）を予算化し、年度内に対策を完了させることを目指している。



このうち、県管理道路においては288箇所について意見が寄せられ、その中には、「信号・横断歩道がない」「車両の速度が速い」など、道路管理者では対応できない箇所も含まれているが、道路管理者のみで対応が可能な161箇所については7月中に点検を完了し、特に緊急性が高いと判断される「交差点部の防護柵設置」については9月議会で対策経費（県単独）を予算化し、年度内に対策を完了させることを目指している。

園外ルート再点検（5月）の結果抽出された危険箇所

	国土交通省	鳥取県	鳥取市	米子市	倉吉市	境港市	その他町村	計
	24	288	198	285	82	26	135	1,038
うち道路管理者で対応可能な場所	12	161	143	202	59	18	100	695

②本県への防災・安全交付金の当初配分の推移（国費：百万円）

「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により防災・安全交付金の配分総額は増えたが、未就学児の園外活動ルートの安全対策に活用できる計画「安全で安心できる生活空間の整備による「あんしん鳥取」の創出（通常分）」への配分は大幅な減となっている。

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	
防災・安全交付金	12,956	13,771	13,159	14,046	16,807	
安全で安心できる生活空間の整備による「あんしん鳥取」の創出	通常分	6,432	5,690	4,240	3,344	1,987
	緊急対策分	—	—	—	—	2,088