

新型コロナウイルス感染症拡大により甚大な影響を受けている 地域交通事業者への支援について

《提案・要望の内容》

バス・タクシー・第三セクター鉄道などの地域交通事業者は、従来から厳しい経営状況下にあった上に、移動の自粛により利用者が減少し収入が大幅に減少しても運行や運営を継続する必要があることから、その経営は危機的事態に陥っている。将来にわたり地域住民の移動手段を確保するため、新たな経営支援策の実施など、交通政策基本法の理念も踏まえ、国の責任において地域交通事業者等に対する強力な支援措置を講じるとともに、既存補助事業の概算払いや要件緩和など弾力的な運用及び見直しを行うこと。

<参考>

1 県内の交通事業者の状況

(1) 利用者数の推移

バス・タクシー事業者とも、平成元年以降利用者数が大幅に減少。また、第三セクター鉄道は人口減少のため低調な利用者数で推移。(単位：千人)

	平成元年	平成5年	平成10年	平成15年	平成20年	平成25年	平成30年
路線バス	24,400	20,340	13,272	8,162	7,087	6,059	6,160
貸切バス	1,482	1,868	2,431	2,703	892	973	698
タクシー	10,376	8,307	6,669	5,719	4,795	4,281	3,416
	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
三セク鉄道	396	416	347	326	311	326	351

(2) 新型コロナウイルス感染症の経営への影響

- ①バス事業者（5月） 収入状況：路線バス△50%、高速バス△90%、貸切バス△90%
- ②タクシー事業者（5月） 収益状況：△40%
- ③第三セクター鉄道（4月） 旅客輸送収入：△20%、旅客輸送人数△30%

2 県による支援状況（主なもの）

「新たな生活様式」に対応した交通事業者応援事業（県6月補正予算96,500千円）

- (1) 県内地域交通事業者（バス・タクシー・第三セクター鉄道等）の新型コロナウイルスに関する業界ガイドラインに沿った感染症対策の実施に必要な資機材整備等の経費を支援。（補助率3/4）
- (2) 県内貸切バス事業者が、業界ガイドラインに沿った車内換気・消毒等の対策を実施し、密回避のための増車や大型化に加え、貸切料金を割引く事業を支援。（補助率1/2）
- (3) バス・タクシー事業者の車両を活用した新たな生活様式に係る広報を委託。（県民への広報と事業者の経営支援を両立）

3 求める支援の内容（例）

- ・国2次補正や臨時交付金の拡充による地域交通事業者への減収支援措置など新たな経営支援策。
- ・地域の実情・ニーズに応じた多様な生活交通手段に対する支援及び抜本的な対策。
- ・既存の路線バス国庫補助金の概算払い及び乗車密度等の要件緩和や算定方法の弾力的な運用。
- ・路線バス車両購入国庫補助金の上限額の引き上げ。

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】

新型コロナウイルス感染症の影響下においても物流を途絶させることなく国民の生活を支える上で、また、近年頻発化・激甚化する自然災害が相次ぐ中で防災・減災・国土強靱化を強力に推し進める上で、高速道路ネットワークの重要性が改めて浮き彫りとなっている。さらに、地方にとっては、急速に進む人口減少や大都市との格差是正などの深刻な課題に立ち向かい、新型コロナウイルス感染症で打撃を受けた経済を早期回復させ、活力のある豊かで安心な地域社会の実現を目指す取組を着実に進める上でも、その基礎的社会インフラとして必要不可欠な高速道路ネットワークの早期整備が急がれている。

特に、本県として、未だに事業化に至っていない米子・境港間の高速道路や山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）の早期事業化と、事業中の山陰道（北条道路）及び山陰近畿自動車道（岩美道路）への重点投資による早期完成を図り、高速道路ネットワークのミッシングリンクを一刻も早く解消することを強く要望する。

- 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）の早期完成
- 鳥取自動車道（志戸坂峠道路）防災対策の整備促進
- 山陰近畿自動車道（岩美道路）の整備促進（令和一桁前半完成）
- 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】

県内の高速道路は一部の付加車線を除き全て暫定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の発生リスクが高く、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。特に、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。

昨年9月に策定された「高速道路における安全・安心基本計画」において、米子自動車道の4区間が4車線化の優先整備区間に選定され、そのうち特に課題が多い県境部（蒜山IC～江府IC間：約4.7km）がこのたび事業化され、全線4車線化に向けて動き出したところであるが、災害に強く安全・安心な高速道路ネットワークを一刻も早く構築するためにも、米子自動車道で今回事業化されなかった区間の4車線化の早期事業化と事業中区間の早期完成について強く要望する。また、鳥取自動車道や山陰道においても、整備中の付加車線の早期完成と更なる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。

- 米子自動車道の早期全線4車線化
- 鳥取自動車道の整備中の付加車線の早期完成
- 山陰道（米子道路）の付加車線の早期完成
- 県内高速道路の暫定2車線区間の早期解消及び当面の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		令和元年度末		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%	4.2	10.9%
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% 【36位】	0	0.0%	20.9	12.0% ※付加車線延長 /計画延長
(参考) 全国平均			84.0%		84.6				

■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、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

○移住者の基本目標（令和6年度までに12,500人）に向けた戦略の強化

- 令和元年度の鳥取県への移住者は過去最多の2,169人（速報値）

○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 90社（5,809名の雇用を計画）
- 県内企業の新増設 307社（H21～R1：11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3月22日にとっとり横断サイクリングルート（愛称：鳥取うみなみロード）が、白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコースの全線開通をもって完成。

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「竹内南地区貨客船ターミナル」が、令和2年4月に供用を開始し、新型コロナウイルス感染症の影響によりクルーズ船の寄港が不透明な状況にあっても、北東アジアゲートウェイ境港の新たな拠点施設として、官民が連携して観光や産業振興など地域活性化に取り組んでいる。引き続き、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、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機能強化に向けて、令和2年度に行う港湾計画の改訂について県と一体となって取り組むとともに、早期事業化に向けて検討を進めること。

【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、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。

- ・航路埋塞や港内静穏度の不足等の諸課題に対応する機能強化に向けて、令和2年度に行う港湾計画の改訂について、県と一体となって取り組むこと。
- ・諸課題を解決する抜本的対策となる直轄事業の防波堤整備について、令和3年度に確実に着手できる予算を確保すること。

<参 考>

【境 港】

(1) 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、平成30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。

平成31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おり、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「境港流通プラットフォーム協議会」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、境港の将来像を描く長期構想を令和2年3月に策定し、今年度には港湾計画を改訂することから、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 船舶の大型化や取扱貨物量の増大による岸壁、ふ頭用地の不足

- ・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)に増進している。
- ・既存のガントリークレーンでは平成31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。
- ・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40万トン/年)に対応する岸壁やふ頭用地が不足している。

【鳥取港】

(1) 以下の課題解決に向けて、鳥取港の将来像を描く長期構想を令和2年3月に策定し、今年度には港湾計画を改訂することから、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 航路埋塞による入港制限により企業活動に支障が発生

- ・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り航路が埋塞(年間浚渫経費8千万円以上)している。さらに、平成29年の台風18号、21号、平成30年の7月豪雨、令和元年の台風19号、令和2年の4月豪雨の異常気象に伴い4年連続で航路が埋没している。
- ・背後企業の生産活動に欠かせないバイオマス発電の燃料となるPKSを輸入する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入港制限が度々発生している。
- ・また、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している。

課題② 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、陸送経費が上乗せとなるロスが発生。

(2) 航路埋塞や港内静穏度の不足の抜本的対策となる、直轄事業の第1防波堤(西)の延伸整備について、令和3年度に確実に着手できる予算を確保すること。

観光需要、飲食需要等の回復に向けた支援について

《提案・要望の内容》

- 新型コロナウイルス感染症により壊滅的打撃を受けている観光産業、飲食店等の需要回復に向け、官民一体型の消費喚起キャンペーン「Go To トラベル事業」が7月22日から開始されるが、地方への誘客や消費喚起につながる制度とすること。
- 新型コロナウイルスの新規感染者数が増加しており、Go To トラベル事業への実施にあたっては、全国一律の実施ではなく、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえ、まずは近隣地域の誘客から始め、段階的に誘客範囲を広げていくこと。
- 来年度以降も引き続き、国において観光需要、飲食需要等を喚起する取組を実施するとともに、地域が実施する取組に対する支援を強力に展開すること。

<参考>

1 緊急事態宣言の発令期間中（4/26～5/14）の観光産業、飲食店への影響等

（1）宿泊・観光業・・・大半の事業者が休業

（旅館）三朝温泉 5/1～31 の間全 23 施設休館、皆生温泉 5 月中旬まで 16 施設が休館。
6 月以降も予約が入りづらい状況。

（観光施設）

- ・主要観光地駐車場一斉閉鎖（鳥取砂丘、県立大山駐車場、白壁土蔵群：4/29～5/10、水木しげるロード：4/29～5/6）、
 - ・県立観光施設（とっとり花回廊、二十世紀梨記念館等）休館（4/13～5/22）
 - ・水木しげる記念館：4/8～5/31 まで休館、青山剛青ふるさと館：4/7～6/18 まで休館
- ##### （2）飲食業・・・接待をとまなう飲食店だけでなく多くの飲食店が休業
- ・来店客数が減少。前年同期比 88%の減少 [鳥取市 飲食店]
 - ・店舗販売の直近売上は対前年度 30%減。今後見込も 7 割減 [八頭町 飲食・物販店]
 - ・4 月の売上が半減。休業により 5 月も売り上げ減少。[日南町 飲食店]

2 県内観光の需要回復に向けた取組状況

県内観光の需要回復に向けては、全国の様態も勘案しながら段階的に実施している。①県民の県内観光の推進、②近県等との観光往来、③県外からの観光誘客

（1）「#WeLove 鳥取キャンペーン」

県民が県内の宿泊施設や観光施設、体験型観光メニューを利用される場合の経費を一部支援することで県内観光地の魅力の再発見と観光需要の回復を図る。（補助率：1/2、上限額：3,000 円／1 人／1 回あたり）

ア 実施期間 6 月 6 日（土）～7 月 12 日（日）

イ 参加施設 237 施設（宿泊施設 167、観光施設 24、体験型 46）

ウ 補助金交付決定額 94 百万円（申請ベースでの延べ利用者数 約 12 万人）

(2) 中国5県からの観光客誘致 (6月19日～)

ア 岡山・広島でのイメージ広告

- ・Twitter、Instagramを活用した本県の大自然をPRするSNS広告(6/19～)
- ・新聞広告 中国新聞(広島・山口)、山陽新聞(岡山)、読売新聞(中四国版)に、全5段のイメージ広告を掲載(6/27掲載)
- ・デジタルサイネージ(電照看板)広告の掲出 広島駅、岡山駅、倉敷駅

イ HISと連携した取組

HIS岡山駅前営業所内カフェでの「すなば珈琲」の出展に合わせて、鳥取県へのツアー造成・販売や観光パネル展示等を実施(6月26日～)

ウ 団体向け貸切バス支援(6月19日から)

補助額：宿泊(3万円→6万円に増額)、日帰り(1.5万円→3万円に増額)
補助対象：20人→今回10人以上/台 ※7月1日からは関西圏も対象

(3) 中四国、関西からの観光客誘致 (7月13日～)

ア OTA(楽天、じゃらん)の宿泊クーポンの発行(7月13日～8月6日)

- ・クーポン配付エリア(15府県)
関西2府4県(大阪・京都・兵庫・滋賀・奈良・和歌山)、中国5県、四国4県

イ 蟹取県ウエルカニキャンペーン(7月13日～2月28日)

- ・キャンペーン期間 令和2年7月13日(月)～令和3年2月28日(日)
- ・参加対象施設 鳥取県内の旅館・ホテル約150施設
- ・キャンペーンの内容(今回で7回目の開催)

対象の宿泊施設に泊まって応募すると、鳥取の旬のカニが毎月抽選で100名様に当たる。(総計700名：100名×7か月、1回目は7/13～8/31)

ウ 夏旅とっとりドライブキャンペーン(7月23日～9月30日)

マイカー(又はレンタカー)利用で県内の対象施設にお泊りの方5,000組限定でガソリン給油2,000円クーポンと指定観光施設の入館無料券(1名分)を提供する。 ※1組1万円以上の宿泊が対象
・実施期間：7月23日(木・祝)～8月31日(月)
・対象施設：宿泊施設(42施設)、指定観光施設(18施設)

3 観光、飲食事業者等の事業継続に向けた本県独自の支援状況 (7/9現在)

○新型コロナ克服再スタート応援金(交付決定：4,380件、491百万円)

経営上影響を大きく受けた(売上30%以上減)事業者の事業継続のため、家賃等の固定費等に対して10万円を支援[複数店舗20万円]。

※申請件数の約4割が宿泊・飲食サービス業

○危機突破型企业緊急応援事業(交付決定：527件、222百万円)

感染拡大の影響を受けた企業の新商品開発、新分野進出などの取組に対して50万円を支援(補助率3/4、売上減を要件)

○みんなで応援「とっとり券」プロジェクト

(1,327店舗への支援額による集まった金額：240百万円)

飲食店、宿泊施設などを対象にクラウドファンディングを活用して20%のプレミアム付き先取り券を販売(利用期間：8月1日(土)～令和3年1月31日(日))

○頑張ろう「食のみやこ鳥取県」緊急支援事業(交付決定：1,536件、162百万円)

事業や雇用の継続や県産農林水産物を活用した取組等に対して10万円を支援

令和元年東日本台風（19号）等を教訓とした 防災・減災対策の更なる推進について

《提案・要望の内容》

- この度の熊本豪雨等、気候変動の影響により頻発化・激甚化する自然災害への抜本的な対策として、国土強靱化地域計画に基づく取組を確実に実施できるよう、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が令和2年度に終了した後、令和3年度以降も必要な対策・制度を構築し、十分な予算・財源を確保すること。
あわせて、関連する緊急自然災害防止対策事業債等の継続や対象事業の更なる拡大及び要件緩和など、地域の実情に応じた柔軟な対応を図ること。
- 令和元年東日本台風等の激甚な災害から人命を守るため、要因をしっかりと検証し、直轄河川整備計画の見直しに反映させるとともに、氾濫発生の危険性が高い河川における河道掘削や堤防強化、砂防堰堤や遊砂地等の整備、内水浸水対策のための雨水貯留施設など、抜本的な風水害・土砂災害対策を着実に講じること。
- 国等において、既存ダム洪水調節機能強化を図るため、一級水系から治水協定の締結が進められているが、ダム放流時の逃げ遅れで死者を生じさせないための実効性ある避難対策等が確立できるよう支援すること。
- 気候変動の影響により海岸線の侵食が増大しているため、国土保全の観点から、海岸管理者が実施する海岸の侵食対策に一層の財政的支援を講じること。

【本県の状況】

- ・ 鳥取県では、平成30年7月豪雨や台風24号の出水を踏まえ、県管理河川全て（295河川）の緊急点検を行い、樹木繁茂や土砂の異常堆積等による河川の氾濫リスクが高い箇所を把握。その対策を「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策事業（交付金）」や「緊急自然災害防止対策事業（起債）」を活用して集中的に実施し、今年度、約3分の2（64.6%）が完了する見込みとなっている。

＜河川内の樹木伐採・河道掘削実施状況＞

	全要対策箇所	うち3年間の対策実施対象	3年間の対策実施対象				3年間の対策対象以外
			H30. 2 臨時補正	H31. 6 補正	R 1 臨時補正	R 2	
3か年緊急 （交付金）	2,962 （258箇所）	2,962 （258箇所）	1,300 （201箇所）	1,128 （30箇所）	0 （－）	534 （27箇所）	0 （0箇所）
県単独事業 （起債事業）	4,518 （367箇所）	1,558 （146箇所）	0 （0箇所）	70 （6箇所）	1,000 （106箇所）	488 （34箇所）	2,960 （221箇所）
合計	7,480 （625箇所）	4,520 （404箇所）	1,300 （201箇所）	1,198 （36箇所）	1,000 （106箇所）	1,022* （61箇所）	2,960 （221箇所）
進捗 （累計箇所）	（625箇所）	—	32.2% （201箇所）	37.9% （237箇所）	54.9% （343箇所）	64.6% （404箇所）	35.4% （221箇所）

しかし、それらの事業は今年度終了。以降は「緊急浚渫事業（起債）」により対応していくことになるが、今後想定される大規模災害に備え、地方自治体の財政負担軽減や対策の加速化を図るためには、予算・財源を安定的に別枠で確保する必要があることから、「3か年緊急対策事業」の後継の対策・事業を創設するとともに、「緊急自然災害防止対策事業」等の起債事業の恒久化が必要である。

- ・ 「平成30年7月豪雨を教訓とした安全・避難対策のあり方研究会」を発足。その検討結果を受け、ダム放流での死者ゼロを目指した取り組みなどを進めている。また、令和元年東日本台風の被害等を踏まえ、計画規模を超過する降雨においても人命を守る実効性のある水防対策の検討を行う「水防対策検討会」を発足。その検討結果を受け、短期対策として、リードタイムを確保し確実な避難につなげるための堤防強化対策等の実施、中長期的な取組として、遊水地等流域全体での治水のあり方の検討を行っていくこととしており、これらの技術的支援や財政的支援が必要となっている。
- ・ 爆弾低気圧の襲来等により、砂浜の侵食や浜崖の発生が顕著となっているため、交付金事業で実施している人工リーフ等の促進や、県単独で実施しているサンドリサイクル・養浜に対する財政的支援が必要となっている。