

国土交通大臣政務官

泉田 裕彦 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和4年7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	内	田	博	長
鳥	取	県	市	長	深	澤	義	彦
鳥	取	県	市	議	稲	田		清
鳥	取	県	町	村	宮	脇	正	道
鳥	取	県	町	村	谷	口	雅	人

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》

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、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脱却を図り、東京一極集中から多核連携型社会の実現に向けて、新たな生活様式に対応した活力の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。

地方創生や国土強靱化に不可欠な高速道路ネットワークの早期整備のため、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）・山陰近畿自動車道（岩美道路）・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・安全な走行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）の早期完成
- 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
- 米子自動車道の早期全線4車線化
- 山陰道（米子道路）の付加車線の早期供用
- 鳥取自動車道の付加車線の早期供用

■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3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%	14.0	29.0%
合計	174.6	122.6	70.2% 【43位】	140.1	80.2% 【37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%		86.1%		71.7% R4.1.1時点 ※4車線延長/ 全供用延長		

■鳥取西道路と並行する国道9号・県道の断面交通量の変遷

- 断面交通量の約50%（大型車交通量の約70%）が鳥取西道路を利用
- 開通1年後（R2.5月頃）は、コロナ禍の中でも開通前の断面交通量と同等

（単位：台／日）

	開通前	開通直後	開通1ヶ月後	開通1年度
山陰道（鳥取西道路）	—	20,200	20,100 (3,000)	18,600 (3,000)
国道9号	24,200 (4,100)	14,000	13,100 (1,600)	12,000 (1,000)
並行する県道	11,200 (500)	6,800	6,000 (300)	5,500 (100)
計（断面交通量）	35,400 (4,600)	41,200	39,200 (4,900)	36,100 (4,100)

※鳥取西道路開通前後の断面交通量で比較し、対象断面は鳥取西IC～吉岡温泉IC間の平日

■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

○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（4,499名の雇用を計画）
- ・ 県内企業の新増設 363社
※H23～R3：11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（R2.4.11オープン）
 - ◇ 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。令和4年度も引き続きナショナルサイクルルート選定に向けた取り組みを推進する。

「北東アジアゲートウェイ：境港」及び「鳥取県東部を支える鳥取港」の機能強化について

《提案・要望の内容》

【境 港】

○令和2年に物流・人流の新たな拠点となる「竹内南地区貨客船ターミナル」が供用開始し、令和4年には境港の既存のバルクターミナルを燃料輸送拠点として利用する2箇所のバイオマス発電所が開所するとともに、日本海側初の国際フィーダー航路が定期化される等、官民が連携し、観光や産業振興など地域活性化に取り組んでいる。

ふ頭用地や荷役機能の不足等の諸課題に対応するため、令和3年7月に改訂した港湾計画に基づき、機能強化に向けて県と一体となって、引き続き取り組むこと。

- ・船舶の大型化や貨物の増大に対応する岸壁や、ふ頭用地や荷役機能の不足等の諸課題に対応するため、改訂した港湾計画に基づく新たな岸壁整備等に必要な港湾関係予算を確保すること。
- ・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に向けた支援をすること。

【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、物流・人流の拠点である鳥取港の機能強化に向けて、改訂した港湾計画に基づく施設整備につい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不足の両課題の早期解決に向け、主要航路の切替対策に必要な防波堤整備の促進を図る予算を確保すること。

＜参 考＞

【境 港】

- (1) バイオマス発電所の開所による燃料輸送開始（最大6万トンの貨物船を使用）や、韓国・中国への定期コンテナ航路に加え、令和4年3月に定期化した神戸港～敦賀港～舞鶴港～境港を結ぶ国際フィーダー航路による輸送航路の拡充に伴う取扱い貨物の増加や船舶の大型化等の諸課題の解決のため、新規岸壁の整備等、港湾計画に基づく機能強化は急務となっている。

課題① 取扱貨物量の増大に対応した岸壁やふ頭用地の不足

- ・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4年度に稼働開始する2箇所のバイオマス発電所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。

課題② 自然環境を活用したレクリエーション・マリンスポーツの拠点機能の不足

- ・令和元年度に開催されたレーザー級世界大会以降、海洋レクリエーション需要の増大とともに港内の放置艇対策が求められている。

- (2) 平成31年4月から国内RORO船の九州航路（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地帯となっている。

これまでトライアル輸送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ところである。さらに、国内物流の2024年問題で内航海運などへのモーダルシフトが加速すると言われているなか、国内RORO船はコストや設備面での課題も多いことから、日本海側の航路拡充のための国の支援が不可欠である。

- (3) 令和2年4月に供用を開始した竹内南地区貨客船ターミナルでは、新型コロナウイルスの感染対策に官民が連携して取り組んだ結果、令和4年に5回のクルーズ客船が寄

港予定の他、ターミナル上屋では e スポーツイベントやスポーツイベントのパブリックビューイングが開催される等、地域の賑わいづくりの拠点としての機能を着実に発揮しつつある。

【鳥取港】

○鳥取港では、以下の課題解決に向けて、令和2年11月に機能強化に向けた港湾計画の改訂を行ったところであり、引き続き、港内の静穏度不足、主要航路の切替対策に必要な防波堤等の施設整備を県と一体となって取り組み、早期の課題解決に向けて整備促進を図ること。

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、令和3年の梅雨前線豪雨・秋雨前線豪雨の異常気象に伴い5年連続で航路埋没が発生している。
- ・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、陸送経費が上乘せとなるロスが発生。

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》

- 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、近年毎年のように全国各地で大規模自然災害が相次ぎ、激甚化・頻発化している中、「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」を積極的に活用しながら、ハード・ソフト両面で災害予防の徹底に取り組んでいる。
- 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 年度補正予算及び令和 3 年度補正予算において約 6.8 兆円が順調に措置されたところであるが、5 か年加速化対策期間中の各年度予算を十分に確保すること。さらに、強靱な国土形成を実現するためには、中長期的な見通しのもと、国土強靱化地域計画に位置付けられた事業・取組を強力かつ計画的に推進する必要があることから、5 か年加速化対策後の令和 8 年度以降においても、国土強靱化に必要な予算・財源を別枠で確保すること。
- 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及び緊急自然災害防止対策事業債については、適用期間が令和 7 年度まで延長されることとなったが、恒久化、対象事業の更なる拡大及び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。

鳥取県においては、「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、一定の効果が出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。

「3 カ年緊急対策」同様に、当初予算を含め、別枠で確保することをお願いする。

○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	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	河床掘削、河川改修、流域治水対策等
治山砂防関係	1,170	2,020	1,025	4,215	1,504	2,556	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	ミッシングリンク解消が新規に対象、災害防除等
港湾漁港関係					218	164	防災対策、老朽化対策等
計	4,003	7,547	4,618	16,168	11,227	12,141	

※直轄事業においては、373 号志戸坂峠道路、国道 9 号北条道路改築等が「5 か年加速化対策」の対象事業の対象となり、R2 補正で計 675 百万円計上、R3 補正で計 1,860 百万円計上

<防災・減災、国土強靱化関係予算を活用する主な箇所>

① 砂田川（樹木伐採、河床掘削）鳥取市杉崎地区

➢ 防災・減災国土強靱化緊急対策事業債により整備



<樹木伐採、河床掘削の進捗状況>

(累計)

年度	H30~R2	R3	~R7
進捗率	60.5%	83.5%	100%

② 北谷川（土石流対策：砂防堰堤）鳥取市佐治町尾瀬

R2 災害直後



➢ 災害関連緊急砂防事業により本堤工は概成済。

➢ 5 か年加速化対策予算により、流路工に着手 (R7 現地工事完了予定)。



現在の状況

鉄道ネットワークの維持・存続について

《提案・要望の内容》

- 地域住民の日常生活に重要なローカル鉄道等、鉄道ネットワークについては、ひとたび失われれば容易に復活できないこと等を踏まえ、その維持・存続に向けては、収支や採算性など交通事業者側の事情のみから検討されるべきものではなく、沿線地域の意向が尊重されることが不可欠との立場に立ち、国が主導してJRと沿線自治体との協議の場を設定するほか、財政支援を含めた必要な対策を早急に講じること。
- 併せて国として、鉄道ネットワークのあるべき姿を示すこと。

<参考>

1 JR西日本の線区別利用状況（2019年度）



[出典] 2022. 2. 16 JR西日本社長会見資料より

2 本県関係の線区別収支率

路線	区間	収支率	営業係数	運輸収入	営業費用	営業損益	平均通過人員(人/日)		
							1987	2019 2020	比率
山陰線	浜坂～鳥取 (32.4km)	11.8%	849	1.1	9.7	▲8.5	4,878	921	19%
		10.9%	920	1.0	9.1	▲8.1		798	16%
因美線	東津山～智頭 (38.9km)	5.1%	1,963	0.2	4.1	▲3.9	1,551	179	12%
		4.6%	2,194	0.2	4.1	▲3.9		132	9%

上段が2017-2019、下段が2018-2020の数値。運輸収入、営業費用、営業損益の単位は億円

3 令和3年秋・令和4年春のダイヤ改正の状況

<普通列車・快速列車(平日)>

線区	R3秋 10/2改正	R4春 3/12改正
山陰本線 (浜坂～鳥取)	—	減便△4本 ※減便時間帯の時間調整：概ね1.5～2.5時間間隔
山陰本線 (鳥取～米子)	減便△6本(日中・夜間) 快速⇒各駅停車 3本 ※概ね1～1.5時間間隔	減便△9本(日中・夜間) 快速⇒各駅停車 2本 ※減便時間帯の時間間隔：概ね1～2時間間隔

因美線 (鳥取～智頭)	減便△1本(智頭行最終列車)	減便△1本
境線 (米子～境港)	減便△2本(最終列車1往復)	減便△6本(日中)
伯備線 (米子～新見)	減便△1本(根雨行最終列車)	—
計	減便△10本	減便△20本(年度累計△30本)

※このほか、運転区間変更が4本あり。

⇒平日の列車本数が令和3年春に210本が令和4年春には180本に減少(▲14.3%)

4 鳥取県の鉄道利便性向上への費用負担

(1) 山陰本線・因美線・境線高速化事業(事業期間:平成13～15年度)

事業区間:山陰本線(鳥取～米子間)、因美線(智頭～鳥取間)、境線(米子～境港間)

事業内容:[地上工事]一線スルー化(駅付近ポイント部の改良…12駅)、曲線改良(左右のレール間の高度差拡大…18.5km)、軌道強化(PCマクラギ化、タイプレート更換、道床修繕)、踏切改良(踏切鳴動開始点変更168箇所)

[新型車両導入]特急用12両、快速用19両

費用負担

総事業費 91.2億円				
地上工事費 47.5億円			車両費 43.7億円	
地元負担額 34.8億円				
自治体 22.4億円		募金委員会 12.4億円	JR 12.7億円	JR (うち県無利子貸付額 36億円) 43.7億円
県 14.9億円	市町村 7.5億円			

※募金委員会12.4億円のうち、約7,700万円は募金不足(JRから免除)

(2) 余部橋りょう架替事業(事業期間:平成17～22年度。22.8.12供用開始)

山陰本線余部鉄橋の安全性・定時性確保、鳥取～城崎温泉間の高速化推進、広域観光の連携強化を目的に、JR西日本が行う橋りょう架替事業に対し、兵庫県及び関係市町村と共同で支援費用負担スキーム

総事業費 30億円				
JR 6億円	地方自治体 24億円 (鳥取:兵庫=2:8)			
	鳥取県側 4.8億円		兵庫県側 19.2億円	
	鳥取県 3.2億円	県内全市町村 1.6億円	兵庫県 12.8億円	沿線市町 6.4億円

余部橋りょう架替事業協定者:兵庫県、鳥取県、豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町、鳥取県市長会、鳥取県町村会、JR西日本

5 新たな利用促進の取組

(1) 公共交通乗ってecoh(行こう)!県民運動

JRを始めとした公共交通の利用を促進することを宣言する企業・団体を募集し、従業員や来訪者・来店者等に公共交通を利用する取り組みを行う活動を県民運動として全県的に実施。

宣言した企業等を県HPやSNS等で随時情報発信、事業者の社会貢献活動を後押し。利用促進の成果につなげた企業等には奨励金(10万円/1企業)を支給。

(2) 夏休み利用促進キャンペーン

夏休みを活用して観光客や子どもなどターゲットを定めて利用促進のキャンペーンを実施する。

ア 公共交通をテーマとした小学生の夏休み自由研究

イ SNSを利用した公共交通乗車・観光の魅力発信

ウ 観光列車「あめつち」因美線運行に係る特別なおもてなし

6 JRと連携した利便性向上の取組

・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秋に予定。

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。