

国土交通大臣政務官
古川 康 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和4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	博	長
鳥	取	県	市	長	会	長	義	彦
鳥	取	県	市	議	会	議	長	清
鳥	取	県	町	村	会	長	正	道
鳥	取	県	町	村	議	会	議	人
鳥	取	県	町	村	議	会	議	長
鳥	取	県	町	村	議	会	議	長

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、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		

■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の指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年には日本海側初の国際フィーダー航路が定期化、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、BCPの観点からガントリークレーンの2基体制を整える等、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。
- 令和2年以降クルーズ客船寄港が世界的に縮小していたが、新型コロナウイルス感染症対応の受入体制を整え、令和3年から国内クルーズが再開され、今後国際クルーズの再開が期待される。
 - ・船舶の大型化や貨物の増大に対応する岸壁やふ頭用地、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を早期に事業化すること、また、港湾施設の老朽化・埋没対策に必要な港湾関係予算を確保すること。
 - ・国際クルーズ再開に向け、感染拡大防止と社会経済活動を両立するための支援をすること。

【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) 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
 - ・国際フィーダー航路が就航する等、輸送航路の拡充が進む一方で、これに伴うコンテナ貨物を含む取扱い貨物の増加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) 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4回の国内クルーズ客船が寄港の他、ターミナル上屋では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り、今後国際クルーズの再開による境港背後圏の社会経済活動への波及効果が期待される。
- (3) 神戸港・境港・京都舞鶴港・敦賀港の間で定期運航を開始した国際フィーダー航路（令和4年3月）において内航貨物の取り扱いが開始される等海上輸送ネットワークの強化を図っているが、地域産業の競争力強化やモーダルシフトのみならず災害時における輸送手段の確保等に対応するため、日本海国土軸を形成し、海上輸送ネットワークの強靱化に不可欠な日本海側航路拡充に向け、国の更なる支援が必要となっている。

【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、陸送経費が上乗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、令和3年7月、8月豪雨さらには令和4年台風14号と、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、引き続き、ハード・ソフト両面で災害予防の徹底に取り組めるよう、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。
- 加えて、本県では、自然災害が激甚化・頻発化しており、令和3年7月豪雨では河川や道路が被災するなど、防災・減災、国土強靱化の対策は緊急を要していることから、当初予算を待たずに補正予算（交付金）を確保するとともに、財政力の弱い地方に十分かつ重点的に配分すること。
- また、令和6年度までの措置となっている緊急浚渫推進事業債、令和7年度までの緊急防災・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、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を行うとともに、さらに措置期間の延長を行い、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 三徳川（樹木伐採、河床掘削）三朝町横手地内
 > 緊急浚渫推進事業債により整備



<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 県道矢口鹿野線（災害防除）鳥取市気高町下坂本地内
 > 5か年加速化対策予算により整備



落石状況

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の鉄道ネットワークについて、国が主導的な役割を果たし、転換等のみならず、運行への財政支援など、持続可能な運行のため、財源の確保を含め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。
- 国が設置する「特定線区再構築協議会（仮）」での合意に基づく取組のほか、鉄道事業者等と沿線自治体との任意の協議会に基づく鉄道等の活性化の取組に対しても、国として十分な財政支援を行うこと。

<参考>

1 本県関係の線区別収支率

路線	区間	収支率	営業 係数 (円)	運輸 収入 (億円)	営業 費用 (億円)	営業 損益 (億円)	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。

※平均通過人員は2021年度では、山陰線(浜坂～鳥取)は738人/日、因美線(東津山～智頭)は131人/日となっている。

2 鳥取県東部地域交通まちづくり活性化会議（自治体・交通事業者のトップレベル会議）

[設置日] 令和4年7月26日（火）

[目的] 鳥取県東部地域の公共交通全体の課題を共有し、まちづくりと連動した公共交通のあり方について協議を行い、誰もが使いやすい公共交通体系の構築を目指す

[構成員] 県内交通事業者（JR西日本、智頭急行、若桜鉄道、日ノ丸自動車、日本交通、ハイヤータクシー協会）の代表、沿線自治体（鳥取市、岩美町、智頭町、八頭町、若桜町、県）の首長

[第1回概要]

- ・規約承認、会長・副会長を選任。
- ・データの分析や今後の振興策などの調査研究を行うことを鳥取県東部地域公共交通活性化協議会（事務レベル、活性化再生法の法定協議会）に指示。⇒現在、同協議会で調査研究を実施中。

3 新たな利用促進等の取組

(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、利用促進を促す（R4.10月末現在で35団体が取り組み）

(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をターゲットに利用促進キャンペーンを実施（公共交通をテーマとした小学生の夏休み絵日記募集（R4.7.16～8.31）、SNSを利用した公共交通乗車・観光の魅力発信（R4.7.16～9.30）

(3) 観光列車「あめつち」因美線初運行

[運行日] 7月31日、8月6日、8月13日

[特典・おもてなし] 特別記念乗車証の配布、
停車駅で着ぐるみや伝統芸能等でお出迎え

[成果] 日帰りツアーコースについてはほぼ満席

※8月11日には急行「砂丘」リバイバル運行が25年ぶりに運行され、停車駅の智頭駅でおもてなしを実施

(4) 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R4.10.10から開始



地方空港及び港湾における国際線再開に向けた水際対策整備について

《提案・要望の内容》

- 国が掲げる2030年の外国人観光客6千万人達成に向け、地方空港及び港湾における水際対策の整備を国の責任で早期に実施し、国際航空便や国際クルーズ船の運航再開を推進すること。
- また、国と地方と連携した海外向けプロモーションや運航再開する地方国際路線の利用促進、外国人観光客の受入環境整備を強化することで地方への外国人観光客誘致を図りたい。

1 航空便等利用実績

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
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
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
環日本海定期貨客船航路	0	9,294	26,249	R1.11.28～休航 （DBSクルーズフェリー社は、 R2.4.27 廃業）

2 港湾「境港」のクルーズ船寄港の状況

令和2年4月に供用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3年から国内クルーズが再開し、令和3年に「飛鳥Ⅱ」「にっぽん丸」の2回、令和4年に「ぱしふいっくびいなす」3回、「飛鳥Ⅱ」1回、計4回と徐々に寄港回数が回復しており、今後は国際クルーズの再開が期待される。

3 米子鬼太郎空港開港に向けた準備状況

地方空港・港湾開港に向けた国通知の発出に伴い、米子鬼太郎空港の開港に向けて次のとおり準備を進めています。

<9月26日付内閣官房・法務省・外務省・厚生労働省・国土交通省の連名通知（抜粋）>
 現在、国際線を受け入れていない空港、海港について、今後の就航予定に応じ、地方公共団体等の協力を得つつ、個別港ごとに受入に係る準備を進め、これが整い次第、順次、国際線の受入を再開する。

⇒国土交通省大阪航空局美保空港事務所（CAB）が中心となり、CIQ・空港ビル・エアライン・県等で意見交換を行いながら、空港開港に向けたロードマップを策定中。

⇒特に水際対策の中心を担う広島検疫所境出張所からは、入国手続きに関する体制・施設整備等について協力依頼があり、関係者間で調整を行っている。

（調整中の内容）

-入国時の検疫手続きを行うアプリ「VISIT JAPAN」に接続するためのWi-Fiや電源設置など空港施設整備。

※VISIT JAPAN:デジタル庁が運用する入国時に検疫・入国審査・税関申告の入国手続等を行えるウェブサービス

-検疫エリアで陰性証明書やVISIT JAPANの確認等を行うためのスタッフ確保。

-空港検疫で陽性者が発生した場合の療養施設や移送方法等。