

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

(平成31年4月)

鳥 取 県

# 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みを進めている。とくに、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、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活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。

また、平成30年7月豪雨など、近年頻発する大規模自然災害において、物流の停滞により経済活動に深刻な影響を及ぼしていることから、国土強靱化の観点からも、高速道路ネットワークのリダンダンシー機能の確保が必要である。

この度、待望の山陰道（鳥取西道路）の5月12日供用の公表や、平成31年度当初予算の本県への重点配分をいただき、厚く御礼申し上げますとともに、引き続き、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（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
- 米子・境港の高速道路の早期事業化に向けた検討の促進
- 山陰近畿自動車道（岩美道路）の整備促進
- 事業中の地域高規格道路の整備促進

### 【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、付加車線の整備率も僅か1割程度に留まっており、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など防災面で課題を有し、正面衝突による重大事故の発生リスクも極めて高く、高速道路の本来の定時性・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ことが求められている。

この度、鳥取自動車道「志戸坂峠防災」と米子自動車道（江府IC～溝口IC間）の4車線化等の事業着手が決まり、厚く御礼申し上げます。引き続き、4車線化等について夏ごろを目途にまとめられる優先的に整備する区間に米子自動車道を選定していただくとともに、整備中の付加車線の早期供用、更なる付加車線設置等による暫定2車線の早期解消、当面の安全対策としてのワイヤロープの早期設置を強く要望する。

- 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



## 「鳥取港」の機能強化について

### 《提案・要望の内容》

地方創生の切り札である産業振興と観光振興を実現するため、鳥取港の機能強化へ取り組むこと。

- ・鳥取港が安全に安定的に利用できるよう、港内静穏度の不足及び航路埋そくの課題を解決する必要があるが、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こと。
- ・また、抜本的対策の完成には長期間を要することから、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となる予算を確保すること。

### ＜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。
- ・県民アンケートからは、憩い空間や散策路整備を望む声が高い。
- ・人流・物流の拠点となる鳥取港らしい将来像を描く長期構想を今年秋頃の策定に向け取組中。
- ・来年は港湾計画を改訂する予定であり、抜本的対策の具体化が急がれている。

### 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。
- ・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。

### 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)
- ・加えて平成 29 年の台風 18 号、21 号では主要航路に約 15 万 m<sup>3</sup>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 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り組むこと。

また、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、早期完成のため必要となる予算を配分すること。

## 地方航空路線の維持・拡充について

### 《提案・要望の内容》

- 鳥取－東京線の持続的な発展を図るため、2020年3月に期限を迎える羽田発着の政策コンテスト枠を継続すること。
- ビジネス、観光を含め地域経済の活性化の観点から、地方路線の維持・拡充及び運賃低廉化を航空会社に働きかけること。

※羽田発着枠政策コンテストにより枠の配分を受けた鳥取・東京線の利用者は、航空会社と連携した取組みを通じて着実に増加しており、圏域の持続的成長につなげていくためには政策コンテスト枠の継続的な配分が必要。

※新幹線がない鳥取県は、首都圏への移動を航空便に大きく依存。産業振興、企業誘致、観光誘客、移住定住促進において航空便は不可欠の公共交通機関であり、地域の均衡ある発展の観点からも航空路線の維持・拡充は重要な課題。

※東京線の航空運賃は、新幹線のある岡山や広島など山陽側と比べて割引率が低く、ビジネス利用や若年層を中心とした関係人口の増加による地方創生を促すためにも、低運賃で気軽に飛行機で移動できる環境の造成が必要。

### <参考>

#### 1 平成30年度の県内空港国内便の状況

路線	便数	利用者数	対前年比較
鳥取・羽田線	5便	(388,423人) 408,732人	20,309人増 +5.2%
米子・羽田線	6便 (※6～9月は5便)	(579,899人) 589,505人	9,606人増 +1.7%

※利用者数は4月5日現在の速報値。上段( )書きは、平成29年度の確定値

#### 2 羽田発着枠政策コンテスト(東京・鳥取線5便化)に係る実績及び目標値(※有償搭乗者数)

区分	実績値			目標値	
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度
利用者数	348,726人	353,541人	368,415人	380,000人	390,000人
利用率	58.6%	59.6%	63.2%	—	—

※政策コンテストの目標値は、上記1の利用者数からANA職員、マイレージ利用者等の無償搭乗者を除いた有償搭乗者数(※平成30年度の有償搭乗者数は4月末に判明)

#### 3 ANAバリュー運賃(旧特割)の現状

- ・片道1万円を切るANAスーパーバリュー75(旧旅割75)の販売や格安旅行商品の販売など、実質的な運賃の低廉化は一部行われている。
- ・一方で、ビジネス利用が多いANAバリュー(旧特割。3日前～前日予約が可能)は山陽の他路線との比較で高止まりの状態が続いている。

区間	鳥取	米子	岡山	広島	萩・石見	JAL出雲
普通運賃	30,800	32,300	33,700	34,600	36,800	32,300
バリュー3	22,600	24,000			25,500	24,000
割引率	26.6%	25.7%			30.7%	25.7%
バリュー1	27,000	28,300	14,300	14,800	32,500	28,300
割引率	12.3%	12.4%	57.6%	57.2%	11.7%	12.4%

※バリュー3は3日前、バリュー1は前日まで予約可能。運賃は平成31年4月現在