

国土交通副大臣

青木 一彦 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和元年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	藤	繩	喜	和
鳥	取	県	市	長	深	澤	義	彦
鳥	取	県	市	議	山	田	延	孝
鳥	取	県	町	村	宮	脇	正	道
鳥	取	県	町	村	秦	伊	知	郎
鳥	取	県	議	会				
鳥	取	県	議	会				
鳥	取	県	議	会				
鳥	取	県	議	会				
鳥	取	県	議	会				

台風 19 号災害を教訓とした防災・減災対策のさらなる推進について

《提案・要望の内容》

- 氾濫による危険性が特に高い等の区間における河道掘削・樹木伐採等を実施する「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の十分な予算確保とともに、令和3年度以降の継続及び事業内容の拡充を行うこと。また、当交付金事業と連携して取り組む「緊急自然災害防止対策事業債」の継続を図ること。
- 多数の人命を奪った今回の台風 19 号等による激甚な災害の要因をしっかりと検証し、直轄河川整備計画の見直しなどに反映させるとともに、堤防決壊などから人命を守るソフト・ハード対策の技術的支援と補正予算も含め事業費の総枠確保に努めること。
- 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ある避難対策等が確立できるように支援すること。
- 豪雨等により、流出土砂や流木を捕捉して満砂している砂防堰堤が全国各地で見られるが、堆積土砂を単独費で撤去することは財政負担が大きいため、制度の拡充をすること。

【本県の状況】

- ・ 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）を緊急点検実施し、土砂の異常堆積又は樹木繁茂による河川の氾濫リスクが高い箇所を把握。要対策箇所（593 箇所）のうち一定の要件を満たした箇所は「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」を、それ以外で浸水実績のある個所や人家連担部など緊急な対応が必要な箇所は「緊急自然災害防止対策事業債」を活用し、集中的に対策を実施している。しかし、要対策箇所すべてを令和 2 年度までの事業期間内に対応することは困難であることから、これら事業の継続的な予算確保が不可欠となっている。
- ・ 平成 30 年 7 月豪雨後に「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。その報告書を受け、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。
- ・ 今年の台風 19 号被害等を受け、本県においても、主に河川ハード対策に主眼をおく「水防対策検討会」と、主に避難ソフト対策に主眼をおく「防災避難対策検討会」を立ち上げ、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・避難対策について検討をはじめている。

台風 19 号を教訓とした「水防対策検討会」、 「防災避難対策検討会」 11 月 7 日に第 1 回合同開催

座長：鳥取大学学長顧問 松見吉晴氏 構成員：有識者、関係行政機関

①水防対策検討会

目的	堤防決壊等の検証結果を踏まえ、新たな視点での堤防点検方法、短期実施事項、中長期課題に関する今後の取組の方向性(調査等)を検討し、今後の治水対策に生かす。
検討課題(案)	流域全体での雨水貯留対策(遊水池・霞堤等)、バックウォーター対策(バック堤・背割堤等)、堤防強化対策(川裏側の補強・堤防舗装等)、新たな堤防点検方法、堤防管理の徹底、河川カメラと水位計の増設及び停電対策、ダム放流の再検証、浸水想定区域図の周知方法 など

②防災避難対策検討会

目的	犠牲者ゼロを目指すために、確実な住民の避難行動に結びつく具体策を検討する。(速やかに検討を進め、方向性を整理し、地域防災計画に反映させる予定。)
検討課題(案)	あらゆる人が避難しやすい避難所環境の確保、広域避難のあり方、要配慮者利用施設の避難確保対策、停電対策、分かりやすいハザード情報提示(例：3Dハザードマップ)など、住民の避難意識の向上、非常用発電機の浸水対策の強化 など

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】

東日本を中心に甚大な被害を及ぼした台風19号や、昨年西日本豪雨など、全国で大規模な自然災害が相次ぐ中で、防災・減災・国土強靱化をさらに強力に推し進めていくことが求められている。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、活力のある豊かで安心な地域社会の実現を目指した取り組みを着実に進めることも求められており、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～福部間）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）への集中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。

- 山陰近畿自動車道（鳥取～福部間）の早期事業化
- 米子・境港間の高速道路の早期事業化
- 山陰道（北条道路）の早期完成
- 山陰近畿自動車道（岩美道路）の令和一桁前半完成
- 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。

このたび、「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区間が優先整備区間に選定され、ようやく全線4車線化の目途がついたところであるが、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、米子自動車道で優先整備区間に選定された区間の早期事業着手と整備中の付加車線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を図り、更なる付加車線設置等による全線の暫定2車線の早期解消を強く要望する。

- 米子自動車道の優先整備区間の早期事業化及び整備中の付加車線の早期完成
- 鳥取自動車道（志戸坂峠防災）の整備促進
- 鳥取自動車道の整備中の付加車線の早期完成
- 整備が長期化している山陰道（米子道路）の付加車線の早期完成
- 鳥取自動車道及び山陰道の更なる付加車線設置等による暫定2車線の早期解消と、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

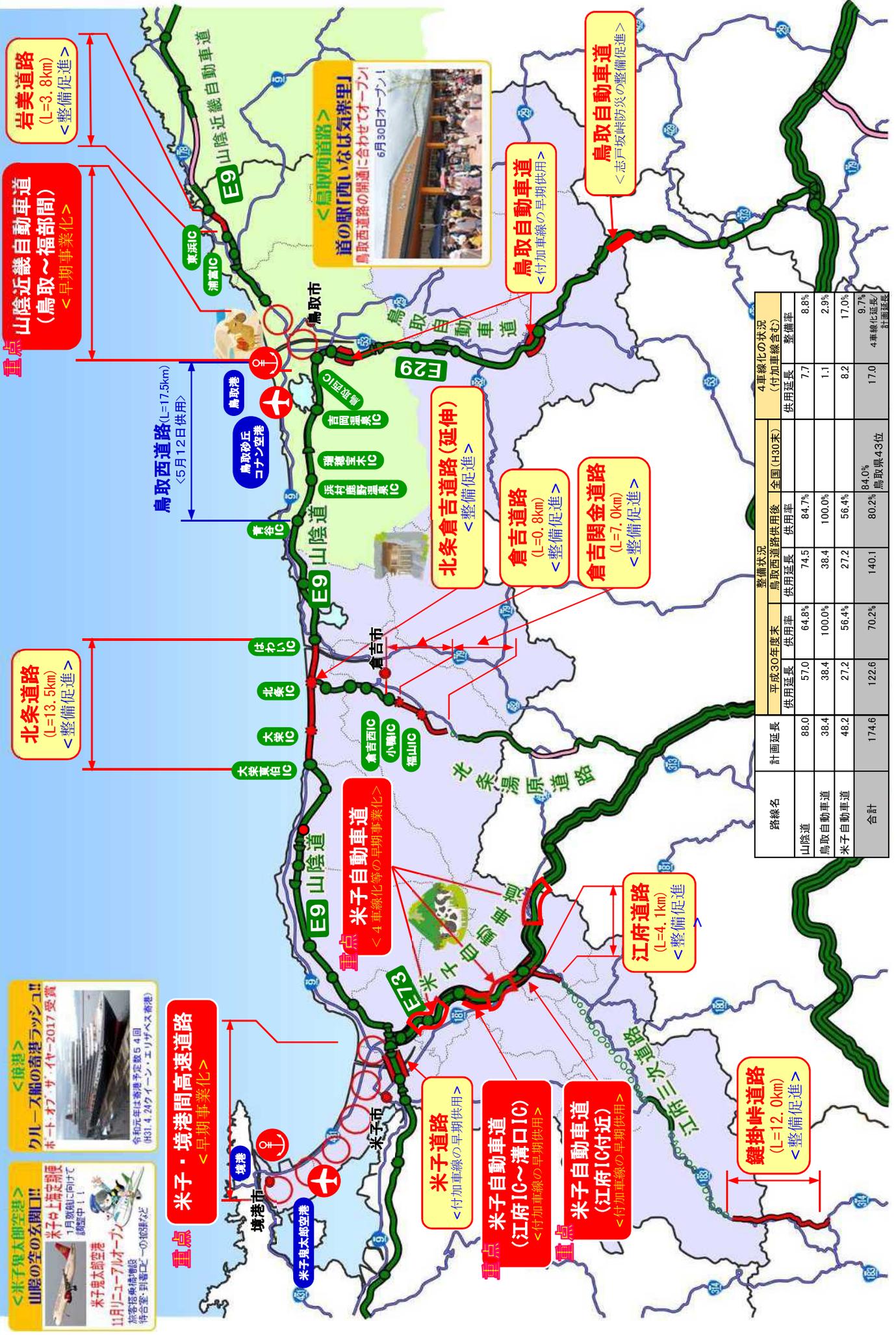
○融資制度の創設などによる県外企業の誘致促進及び県内企業の新増設の促進

- 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54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
 - 鳥取ー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
 - 米子ー上海国際定期便（週2往復）を来年1月就航に向けて調整中

高速道路ネットワークの早期整備・暫定2車線の早期解消



<米子鬼太郎空港>
山陰の空の玄関口!!
米子鬼太郎空港
11月リニューアルオープン
旅客搭乗情報、待合室、到着口、一の地蔵など

<境港>
クルーズ船の寄港ラッシュ!!
ホート・オブ・サ・イヤー-2017受賞
令和元年は寄港予定数54回
(前31.4、24クイーン・エリザベス香港)

鳥取西道路 (L=17.5km) <5月12日供用>

北条自動車道 <4車線化等の早期事業化>

鳥取自動車道 <付加車線の早期供用>

鳥取自動車道 <志戸坂峠防火の整備促進>

鳥取自動車道 <付加車線の早期供用>

鳥取自動車道 <志戸坂峠防火の整備促進>

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。
 - ・さらに、今年の台風19号により約5万 m^3 の土砂が堆積し復旧作業中。
 - ・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。

新時代を拓く新貨客船ターミナル

境港ふ頭再編改良事業【竹内南地区貨客船ターミナル整備】

事業期間：平成27～令和2年度

物流・人流の新たな拠点として、我が国唯一のロシアと繋ぐ環日本海貨客船フェリー、国内RORO船、大型クルーズ客船に対応する多機能な新ターミナルを着実に整備中



イメージパース(陸側)



旅客上屋整備状況 R1.7.30撮影



大型クルーズ客船



貨物船(RORO船)



国際フェリー(国際定期貨客船)



鳥取港の機能強化①

【課題①_航路埋塞】 千代航路（メイン航路）に砂が堆積し、船舶航行に支障が発生
 【課題②_泊地閉塞】 港内に漂流物が入り込み船舶の航行が不可能となる事態が発生

毎年、秋～春先にかけて港口に砂が堆積。
 水深確保に**毎年、多額の浚渫経費**が必要。

年間経費8千万円以上、堆積量3万m³以上

※平成22～令和元年度の平均値

また異常気象により大量の砂が航路に堆積

【近年の異常堆積_千代航路】

平成23年	台風12号	約6万m ³
平成27年	冬季風浪	約7万m ³
平成29年	台風18号	約7万m ³
	水深 -10m →	-5.9m
	台風21号	約8万m ³
	水深 -10m →	-5.5m
平成30年	7月豪雨	約8万m ³
	水深 -10m →	-5.0m
令和元年	台風19号	約5万m ³
	水深 -10m →	-7.8m

貨物船・巡視船・漁船の入出港が不可能

企業活動等への影響が発生

【課題③_港内静穏度の確保】

港内の静穏度が十分に確保されておらず、荷役作業に支障が生じるとともに、係留中の船舶への損傷が発生！



平成29年台風21号通過後の吹き返しにより港内防波堤を越波し静穏度が悪化



第8防波堤の越波状況



高さが1m以上の動揺

船舶、岸壁が損傷

“動揺”



鳥取港の機能強化 ②

鳥取港長期構想を策定中! (課題の解決には港湾計画改訂を見据えた抜本的対策が必要!)



・・・しかし、抜本的対策には相当の期間を要することから

- ①千代航路埋塞時 (緊急時) の代替航路確保 (H30~)
- ②港内への漂流物越入対策 (R1~)
- ③西浜地区静穏度向上のための防波堤越波対策 (R1~)

【当面の対策】

実施中

①緊急時の代替航路確保

・西浜航路の増深



航路幅80mへの1万t級貨物船の航行安全検討 (ビジュアルシミュレーション) を実施

大型貨物船航行

千代航路 (幅170m)

大型漂流物越入防止可

西浜航路 (幅80m)

増深 (水深確保) が必要

- ・ 現状水深 -5.5m
- ・ 必要水深 -10.0m

②防波堤越波対策

・第8防波堤の嵩上げ



越波による静穏度悪化

③漂流物越入対策

・第2防波堤の胸壁設置



越入した漂流物等

防波堤天端に残った漂流物

台風18号後の状況 (H29.9.19)

越入した流木等



7月豪雨後の状況 (H30.7.6)

