

国土交通副大臣
渡辺 猛之 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和3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	議	長	博	長
鳥	取	県	市	長	会	長	義	彦
鳥	取	県	市	議	会	議	正	三
鳥	取	県	町	村	会	長	正	道
鳥	取	県	町	村	議	会	正	和
				議	長	会		

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、さらには令和 2 年 7 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 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ところである。
- しかしながら、5 年加速化対策の初年度は、いわゆる「15 か月予算」の考え方で令和 2 年度補正予算として編成されたところであり、中長期的な見通しのもと、強力かつ計画的に国土強靱化を推進するため、令和 4 年度以降の必要な予算・財源を、当初予算を含め、通常予算とは別途、計画的・継続的に確保すること。
- 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、事業期間が令和 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。
- さらに、5 年加速化対策を計画的かつ着実に推進するため、事業採択前に必要な調査・設計など多額の地方単独費を要する業務について、補助・交付金や地方債充当の対象とするなど、地方財政措置の充実・強化を図ること。

鳥取県においては、「防災・減災、国土強靱化のための 5 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 年緊急対策」同様に、当初予算において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 年緊急対策 (H30～R2)				5 年加速化対策 (R3～R7)	
	H30 補正	R1 当初	R2 当初	計	R2 補正	5 年間の初年度 R3 の前倒し
河川関係	1,670	1,886	1,579	5,135	3,604	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	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	ミッシングリンク解消が新規に対象、災害防除等
港湾関係					155	防災対策、老朽化対策等
計	4,003	7,547	4,618	16,168	11,164	

※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 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

<防災・減災、国土強靱化関係予算を活用する主な箇所>

①東郷川（樹木伐採、河床掘削）湯梨浜町引地～国信地



<樹木伐採、河床掘削の進捗状況>

(累計)

年 度	3 年	R3	～R7
進捗率	60.5%	83.5%	100%

②柳谷川（土石流対策：砂防堰堤）鳥取市国府町下木原



新型コロナウイルス感染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強化について

《提案・要望の内容》

将来にわたり地域住民（地方においては特に学生や高齢者）の移動手段を確保するため、JR ローカル線を含め地域公共交通事業者に対し、赤字や減収の補てんなど強力な経営支援を国の責任において講じること。

また、令和 2 年度に行われた実証運行支援の対象期間の拡大や、コロナ対策資機材導入支援の継続、地域バスに対する既存補助金の増額や補助要件緩和などの弾力的な運用・見直しを行うこと。

- これまで公共交通利用需要が低下し続けてきたところに、新型コロナウイルス感染症による移動自粛等が拍車をかけ、利用者が激減するとともに、利用の不安定な状況が長期化しており、安全な地域生活の確保及び社会活動の維持に不可欠なバス・タクシー・鉄道などの地域交通事業者の経営に甚大な影響が生じている。
- 少子高齢化が急速に進む現在にあって、従来の公共交通事業者の内部補助により維持されてきた地方の不採算路線に影響が及んでおり、路線や便が新型コロナウイルス感染症の影響により失われてしまえば2度と復活することはなく、地域活性化や地方創生を進めようにも負の連鎖に飲み込まれてしまうこととなる。

<参考>

〔新型コロナウイルス感染症の各事業者の経営・旅客者数への影響〕

- ・バス事業者（収入：R2 対前年）：路線バス▲20%、高速バス▲80%、貸切バス▲70～80%
- ・タクシー事業者（収入：R2 対コロナ前）：4～5 月▲60～70%、その後若干回復、1～3 月▲40%
- ・鉄道（第 3 セクター）輸送人員（R2 対前年）：普通▲30%、特急▲60%
- ・鉄道（JR 西日本）輸送人員（R2 対前年）：▲40%、2021 年 3 月期（R2）決算：▲2,332 億円

〔鉄道特急列車・高速バス等の運行への影響〕

令和 2 年 4 月の緊急事態宣言以降、本県と都市部を結ぶ特急列車・高速バスなどでは運休・減便運行、路線廃止などが余儀なくされている。

- ・高速バスでは、関西（大阪・神戸便、京都便、姫路便）・山陽（広島便、岡山便）・九州（福岡便）では、全便運休や大幅減便運行。東京便は R3. 2. 16 に路線廃止
- ・特急列車では、特急やくも（岡山～米子～出雲）は、通常ダイヤ 15 往復が 8 往復（△7 往復）と約半分に大幅減便。スーパーはくとは、7 往復が 6 往復（△1 往復）など減便運行。

〔求める国庫補助要件緩和・拡大の例〕

- ① 補助対象路線の 1 日当たりの輸送量：15～150 人 ⇒ 15 人以上の要件撤廃
- ② 補助対象経費の対象：平均乗車密度 5 人で運行赤字額全額、5 人未満はダイヤ数を 5 人換算して算出 ⇒ 5 人の要件撤廃
⇒新型コロナウイルスの影響による減少を排除した 5 人未満の人数換算算出など弾力的運用
- ③ 補助対象経費：補助対象経費用（上限 45%） ⇒ 上限（45%）の引上げ
※令和 2 年度は、輸送量が 15 人未満となった場合でも国庫補助対象とするとともに、国 3 次補正を受け平均乗車密度 5 人未満であっても国庫補助対象とするなどの要件緩和を実施されたが、令和 3 年度は、平均乗車密度の緩和が実施されるかわからない状況。

〔鳥取県による交通事業者への支援状況〕（令和 2～3 年度）

新型コロナの影響で急激に悪化した経営状況下においても、エッセンシャルワーカーとして事業を継続してきた交通事業者に対して、令和 2 年度以降補正予算で経営状況等に応じて必要な支援を随時実施。

- ① 貸切バス・高速バス：貸切バスの利用促進のため貸切利用代金の割引支援や貸切・高速バス車両への広告掲載による支援（R2:96,500 千円、R3:42,000 千円）
- ② 路線バス：路線バスを維持するため事業者への運行支援や高速バス等の車両維持費を支援（R2:140,000 千円）、単県路線バス補助の概算払（R2.9）による資金繰り支援（R2:195,069 千円、R3:約 2 億円程度）、路線バス車両への広告掲載（R3:14,000 千円）
- ③ タクシー：タクシー車両への広告掲載による支援（R2:32,000 千円、R3:26,000 千円）
- ④ 第三セクター鉄道：鉄道の実証運行支援（R3:16,412 千円）
- ⑤ 共通（バス・タクシー・鉄道）：感染拡大防止のための資機材整備支援や公共交通車両の換気性能の高さを PR する動画を制作し SNS 等で情報発信（R2:21,500 千円、R3:5,000 千円）

観光需要の回復に向けた支援について

《提案・要望の内容》

- 壊滅的打撃を受けている観光産業の回復に向け、感染状況をはじめ、地域の実情を踏まえた適切な運用を前提に、「GoToトラベル事業」の実施期限の延長など、継続的な観光需要の喚起を図ること。
- 地域観光事業支援について、「#WeLove 山陰キャンペーン」のように感染が落ち着いている近隣県との連携事業も補助対象とすることや、対象事業者の拡大、予約・販売期間の更なる延長等を含め、柔軟かつ弾力的な運用とすること。
- これまでの観光事業支援の恩恵にあずかれない小規模・零細な宿泊業、旅行代理店、土産店、地域交通事業者へのきめ細かな支援を創設すること。

<参考>

1 観光産業の状況

- (1) 宿泊施設・・・多くの事業者が先行きに不安を感じている。

ア 宿泊施設の声

- ・昨今の宿泊利用者の大半が「#WeLove 山陰キャンペーン」を利用した鳥取県民。主マーケットの関西圏、山陽側の緊急事態宣言に非常に苦慮した。[西部旅館]
- ・関西圏等の緊急事態宣言の解除以降も、人の動きがなく予約は少ない。[東部ホテル]
- ・7月から少ないながらも予約が入り始めたところだが、再度の緊急事態宣言の影響を懸念している。[中部旅館]

イ 県内宿泊施設へのアンケート調査（70施設）7/1時点

区分	6月		7月		8月	
	宿泊実績	対前々年比	予約件数	対前々年比	予約件数	対前々年比
件数等	34,515件	44.7%	40,740件	46.8%	31,876件	25.6%

- (2) 観光施設・・・令和元年比で3割程度まで落ち込んでいる。

令和3年1月～6月の県内主要観光地の観光入込客数状況

観光地名	対前々年比 (%)						
	合計	1月	2月	3月	4月	5月	6月
鳥取砂丘	42.0	21.0	37.4	60.4	40.5	38.0	48.1
白壁土蔵群・赤瓦	58.8	55.0	60.2	73.6	54.0	53.4	57.2
水木しげるロード	22.8	14.6	30.3	29.0	18.9	22.8	24.1
合計	32.0	22.6	38.3	42.3	27.6	29.6	36.0

2 県内観光の需要回復に向けた取組状況（7/2現在）

感染状況を注視しながら、県内観光の需要回復に向けた取組を実施している。

- (1) 「#WeLove 山陰キャンペーン」[地域観光事業支援を活用]

鳥取・島根両県民が山陰両県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。さらに宿泊・日帰り旅行の利用に対し土産物店や飲食店等で使えるクーポンを付与。(補助率: 1/2、上限額: 5,000円(宿泊等)又は3,000円(体験型メニュー等) / 1人 / 1泊・回あたり)

ア 実施期間 令和3年3月1日～8月31日

イ 参加施設 432施設

ウ 支援済額 約5億8千万円(延べ利用者数 約37万人)(6/30現在)

(2) 宿泊施設感染拡大防止対策事業[地域観光事業支援を活用]

県内宿泊事業者による感染防止対策及びワーケーションスペースの設置等の前向き投資を支援。(補助率：3/4(国：1/2、県：1/4)、上限額：2,000千円～7,500千円(客室数に応じて設定))

ア 補助対象期間 令和2年5月14日～令和4年1月31日

イ 対象施設 県内宿泊事業者(約600施設)

(3) お楽しみ券応援事業[地域観光事業支援を活用]

県内宿泊事業者及び旅行会社が発行・販売するプレミアム付き前売り宿泊券・県内旅行券への支援。(補助額：宿泊/旅行代金の1/2又は5,000円/1人/1泊・回のいずれか小さい額)

ア 利用期間 令和3年9月1日～令和3年12月31日

イ 対象事業者 県内宿泊事業者、旅行会社

3 観光需要回復に向けたこれまでの主な取組

○「#WeLove鳥取キャンペーン」(令和2年5月16日～5月31日)

鳥取県内のおすすめ観光地等の写真を撮影し、SNS(Twitter(ツイッター)又はInstagram(インスタグラム))で投稿いただくと抽選でプレゼント。

応募実績 3,032件

○「#WeLove鳥取キャンペーンPart2」(令和2年6月6日～7月12日)

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。(補助率：1/2、上限額：3,000円/1人/1回あたり)

ア 参加施設 237施設(宿泊施設167、観光施設24、体験型46)

イ 補助金実績額 56,200千円

○「#WeLove鳥取キャンペーンPart3」(令和2年12月7日～令和3年1月11日)

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。

ア 補助率 宿泊施設 1/5 観光施設 1/2
(上限額：3,000円/1人/1回あたり)

イ 参加施設 254施設(宿泊施設165、日帰り温泉34、観光施設14、体験型41)

ウ 補助金実績額 118,700千円

○新型コロナ対策お楽しみ券応援事業(令和3年2月10日～令和3年3月31日)

ア 利用可能期間 令和3年2月10日～令和4年3月31日

イ 補助率 【ホテル・旅館、旅行会社】…一人当たり20千円/施設まで
【観光施設、土産物店など】…一人当たり10千円/施設まで

ウ 補助金実績額 28,653千円

4 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(7/1現在)

○コロナ禍打破特別応援金(申請件数：2,371件、692百万円)

経営上の影響を大きく受けた事業者の事業継続支援として、売上が30%以上減少した事業者に対して、業種を問わず売上規模に応じて20～40万円を支給(新型コロナ安心対策認証店を取得している場合は店舗数×10万円を加算)。

また、R2.4.1～R3.5.24までの新規創業者に対して、一律10万円を支援。

○第四波対策飲食店等感染防止強化緊急応援事業(申請件数：1,925件、交付決定：507百万円)

新型コロナ安心対策認証店の認証取得等に取り組む飲食店等へ応援金を支給するとともに、感染防止対策に要する経費を支援

<認証取得応援金> 支給額：200千円

<認証取得補助金> 補助上限：200千円(複数店舗では店舗数×200千円)

補助率：9/10

高規格道路ネットワークの整備促進について

《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新型コロナウイルス感染症拡大により、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。

特に、本県として、未だに事業化に至っていない米子・境港間の高規格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
- 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）
- 高規格道路「北条湯原道路」及び「江府三次道路」の整備促進

■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2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%	8.1	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%		85.4%		63.3% R3.1.1時点 ※4車線延長/ 全供用延長		

※令和元年5月に山陰道（鳥取西道路）の供用で、供用率が大きく前進

■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 82社（4,495名の雇用を計画）
- ・ 県内企業の新増設 332社
※H23～R2：10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3年度は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。

県内高速道路の暫定2車線の早期解消と安全対策について

《提案・要望の内容》

鳥取県の東西を結ぶ高規格道路である山陰道は、令和8年度供用を目指して事業中である北条道路（13.5km）を残すのみとなっているが、県内区間は全て暫定2車線で供用されており、県東部と中国縦貫自動車道を接続する鳥取自動車道も全線暫定2車線で供用されている。

山陰道は、日本海国土軸を形成する重要な路線である一方、県民の生活道として利用されている側面も担っており、特に令和元年5月に供用開始された山陰道（鳥取西道路）は、鳥取市内への通勤者の定時性が確保されていることから利用率も高い状況にあるが、たちまち事故が発生すれば通行止めとなり、事故の状況によっては長時間に及ぶ通行止めが生じており、県民生活に多大な影響が及んでいることから、高規格道路が本来有すべき安全・安心を向上するためにも、4車線化が望まれている。ついては、県内高速道路の暫定2車線の早期解消を図るよう強く要望する。なお、鳥取西道路については最近連続して発生している交通事故原因の検証を行ったところであり、その結果を踏まえた当面の安全対策を図ること。

また、「高速道路における安全・安心基本計画」において、米子自動車道の全区間が4車線化の優先整備区間に選定され、特に課題の多い県境部の蒜山 IC～江府 IC間（約4.7km）の令和2年3月の事業化に続き、このたび令和3年3月に江府 IC～溝口 IC間（約3.4km）が新たに事業化され、全線4車線化に向けて動き出したところであるが、米子自動車道で事業化されていない残る2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。

- 県内高速道路全線の暫定2車線の早期解消
- 山陰道（米子道路）で整備中の付加車線の早期供用
- 鳥取自動車道（鳥取 IC 付近）で整備中の付加車線の早期供用
- 米子自動車道の早期全線4車線化
- 暫定2車線区間のワイヤーロープの早期設置と鳥取西道路の当面の安全対策

■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2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			84.7%		85.4		63.3% R3.1.1時点 ※4車線延長/ 全供用延長		

※令和元年5月に山陰道（鳥取西道路）が供用し、供用率が大きく向上

■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

■鳥取西道路の安全対策について

鳥取西道路において令和3年2月～3月に連続して交通事故が発生しているとの報道を受け関係者が会し、その事故要因を検証し、対策の検討を行った。

- メンバー：鳥取河川国道事務所、倉吉河川国道事務所、県警本部、鳥取県、西日本高速道路(株)米子高速道路事務所

アドバイザー：鳥取大学、(一社)鳥取県トラック協会、(一社)鳥取県バス協会鳥取県ハイヤータクシー協会、(一社)日本自動車連盟鳥取県支部

●現 状

- ・鳥取西道路において今年の2月～3月に連続して交通事故が発生しているとの報道がなされたところ。
- ・事故の多くはインターチェンジ付近に多い傾向がある。
- ・鳥取西道路は道路構造令に適合したものであり、構造的に問題はない。
- ・事故原因の主なもの、運転手の前方不注意・操作不適と、安全確認不足によるもの。
- ・事故の殆どは物損事故であり、死亡事故は発生していない。
- ・ワイヤーロープ設置により、車線逸脱による正面衝突の重大事故(人身事故)を防止している。

●対 策

当面の安全対策として、以下の事項を行うこととした。

- ①注意喚起看板の追加（事故多発・速度注意・速度低下）
- ②中央付近に振動音を発生させる交通安全施設及び導流破線（区画線）の設置
- ③交通マナー向上（走行注意）のための啓発活動

◆その他の意見

- ・死傷事故の発生状況は前年と比べ特異な状況ではない。（国交省）
- ・提案のあった当面の対策を実施し、経過観察を行う必要がある。（アドバイザー）
- ・将来的には4車線化を進めていくことが望ましい。（鳥取県）

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4月に供用開始されたところであるが、引き続き、地域の「賑わい創出」や、日本海国土軸形成による「国土強靱化」を一層推進するため、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推進すること。
- ・船舶の大型化や貨物の増大に対応する岸壁、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について、令和3年6月21日に国土交通省交通政策審議会港湾分科会で承認されたところであり、引き続き、機能強化に向けて県と一体となって取り組むとともに、ふ頭整備について令和4年度に確実に着手できる予算を確保すること。

【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、改訂した港湾計画改訂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の不足等の諸課題を解決する主要航路の切替対策に必要な防波堤整備（直轄事業、県補助事業）の整備促進を図るための予算を確実に確保すること。

<参 考>

【境 港】

- (1) 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、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が、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施策が不可欠である。

- ・平成27年7月に産学金官による「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)
令和3年6、7月	既存航路途中寄港(博多港～境港～敦賀港)

- (2) 以下の課題解決に向けて、令和3年6月21日に国土交通省交通政策審議会第82回港湾分科会で港湾計画の改訂が承認されたところであり、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令和2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)に対応する岸壁やふ頭用地が不足。

【鳥取港】

○鳥取港では、以下の課題解決に向けて、令和2年11月に港湾計画の改訂を行い、令和3年度から港内の静穏度不足、主要航路切替対策などの抜本的対策に着手したところであり、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。