

国土交通大臣政務官
清水真人様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和5年6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	浜崎晋一
鳥取県市長会長	深澤義彦
鳥取県市議会議長会長	西村紳一郎
鳥取県町村会長	宮脇正道
鳥取県町村議会議長会長	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》

近年、自然災害が頻発化・激甚化する中において、また、新型コロナウイルス感染症が蔓延し国内の人流や経済が停滞する状況下にあっても、物流を途絶させることなく国民の生活や地域経済を支えてきた高規格道路ネットワークの重要性が改めて認識されている。さらに、地方にとっては、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再興を図り、人口減少に歯止めをかけるためにも、活力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とともに、東京一極集中から脱却した多核連携型社会の実現に向けて、地域間の連携を促進する基礎的社会インフラとして必要不可欠な高規格道路ネットワークの早期整備が急務となっている。

国土強靱化や地方創生に不可欠な高規格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・安全で円滑な走行環境の構築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）の早期供用【県内区間の早期全線開通】
- 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車線化の整備促進
- 山陰道（米子道路）の付加車線の整備促進
- 鳥取自動車道の付加車線の早期供用

要望

<米子・境港間の高規格道路の早期事業化>

・日本海側の国際交流拠点として進化を遂げつつある米子・境港地域が、災害に強く、活力ある安全・安心な社会へ更なる発展をし、地方創生を推進していくためには、その基軸となる中国横断自動車道岡山米子線を終点の境港までつなげることが必要不可欠であり、以下のとおり強く要望する。

- 米子 IC～米子北 IC 間の事業凍結を解除し、計画段階評価に着手すること。
- その上で、中国横断自動車道岡山米子線（米子 IC～境港間）の事業化を早期に行うこと。

<山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）の早期事業化>

・令和2年6月に国交省から都市計画素案が提出され都市計画手続きに着手しており、公聴会やパブリックコメントで寄せられた意見に、国・県・市が連携して丁寧に対応しているところ。引き続き、早期事業化に向けて連携をお願いする。

<山陰道（北条道路）の整備促進>

・山陰道県内区間のうち唯一の未供用区間であり、公表されている令和8年度の供用に向けて、令和6年度予算の重点配分と整備促進をお願いする。

<鳥取自動車道（志戸坂峠防災）の整備促進>

・冬期の交通確保や事故防止の観点から、令和6年度予算の重点配分と整備促進をお願いする。

<高規格道路「北条湯原道路」及び「江府三次道路」の整備促進>

・「北条倉吉道路（延伸）」として北条 JCT を整備中であり、山陰道（北条道路）と同時供用に向けて、令和6年度予算の重点配分をお願いする。
・整備中の「倉吉道路」、「倉吉関金道路」、「江府道路」について、令和6年度予算の重点配分をお願いする。

<米子自動車道の全線4車線化>

・令和4年3月に米子 IC～溝口 IC 間（4.7km）が事業化となり、県内区間全線で4車線化が進められている。全線4車線化の早期実現をお願いする。

<山陰道と鳥取自動車道の付加車線整備>

・整備中の山陰道（米子道路）と鳥取自動車道（鳥取 IC 付近）の付加車線について、令和6年度予算の重点配分と整備促進をお願いする。

■ 県内高規格道路の整備状況

(単位: km)

路線名	整備状況					4車線化の状況			
	計画延長	平成30年度末		令和4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%	11.5	23.9%
合計	174.6	122.6	70.2% 【43位】	140.1	80.2% 【39位】	0	0.0%	24.2	13.9% ※付加車線延長/計画延長
(参考) 全国平均			84.0%		86.5%		71.7% R4.1.1時点 ※4車線延長/ 全供用延長		

■ 高規格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

高規格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

- 高規格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：8箇所 準備中：1箇所 未買収であるが提供可能として確保した箇所：5箇所)

○ 移住者の基本目標（令和2～6年度の5か年で12,500人）に向けた戦略の強化

- 令和3年度の鳥取県への移住者は1,665世帯2,368人となり、過去最多であった令和元年度の移住者数2,169人を大幅に更新。

○ 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 93社（4,539名の雇用を計画）
 - 県内企業の新増設 379社
- ※H23～R4：12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

- 高規格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日に白砂青松の弓ヶ浜サイクリングコースが全線開通し、当区間を含め県内を東西に縦断する「鳥取うみなみロード」を基軸に、ナショナルサイクルルートの指定に向けた走行環境の整備を令和4年度から進めている。

「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】

○令和4年には日本海側初の国際フィーダー航路が定期運航開始、また、新たに稼働した2箇所バイオマス発電所向けの燃料の取扱いの開始、港湾機能強化として2基目のガントリークレーンの整備、国際クルーズ船の再開によって令和5年のクルーズ船の寄港が28回予定される等、官民が連携し、アフターコロナの再興に向け、物流・人流の活性化に積極的に取り組んでいる一方で、岸壁、ふ頭用地や荷役機能の不足等の諸課題が続いており、これらの解決に向けて取り組むこと。

- ・地域の主力産業の活性化や海上物流機能の機能強化を図るため、北東アジアゲートウェイ「境港」の機能強化に必要な港湾関係予算を確保すること。
- ・海上輸送ネットワークの強靱化等に向けた防災・減災、国土強靱化等を推進し、港湾施設の老朽化対策等に必要な港湾関係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、改訂した港湾計画に基づく施設整備に取り組むこと。

- ・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。
- ・海上輸送ネットワークの強靱化等に向けた防災・減災、国土強靱化等を推進し、港湾施設の老朽化対策等に必要な港湾関係予算を確保すること。

【境 港】

- (1) バイオマス発電所の開所による燃料輸送開始や、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（岸壁等の不足）の解決のため、港湾機能の強化は急務となっている。
- (2) 令和2年4月に供用を開始した外港竹内南地区貨客船ターミナルでは、国際クルーズ再開後の令和5年には28回の国際クルーズ客船の寄港が予約されるとともに、巡視船、掃海艇等の船舶が一同に集まるイベントが開催される等、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ている。また、令和3年6月から7月に敦賀・博多間の既存内航航路の途中寄港による試験輸送を実施するとともに、内航RORO定期航路化に向けてポートセールスの取組みを進めている。
- (3) 平成28年9月に供用を開始した外港中野地区国際物流ターミナルでは、現在は主に輸入原木を取り扱っているところであるが、取扱貨物の集約に向けた利用者調整を含め更なる利用促進の取組を進めている。
- (4) 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。2024年トラックドライバー問題や環境負荷低減の取組みが求められる中、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（週2便化）に向け、ポートセールスの取組を進め、利用促進を図っている。

【鳥取港】

- 主要航路埋塞による入港制限、港内静穏度不足による船舶、港湾施設の損傷などが発生しており、それらの早期課題解決に向けて主要航路の切替対策に必要な防波堤等の施設整備の促進を図ること。

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って航路が埋塞(年間浚渫経費8千万円以上)している。また、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。
- ・さらに、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。
- ・加えて、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している。
- ・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・岸壁に損傷が発生している。
- ・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している。

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、令和 3 年度補正、令和 4 年度補正予算にて約 9.6 兆円が順調に措置されたところであるが、令和 5 年 6 月 14 日に国土強靱化基本法の一部を改正する法律が可決されたことから、国土強靱化中期計画に基づき、残る期間においても当初予算も含め確実に予算を措置すること。さらに、現行の 5 か年加速化対策後も切れ目無く国土強靱化を着実に推進するため、計画的かつ明確な見通しのもと、必要な予算・財源の安定的な措置を講ずること。
- 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。あわせて、令和 2 年度に創設された「緊急浚渫推進事業債」については、令和 6 年度までを対象期間としているが、引き続き対応が必要な河川が多く存在することから、令和 7 年度以降も実施できるよう本事業債の延長を行うこと。

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 か年緊急対策」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。

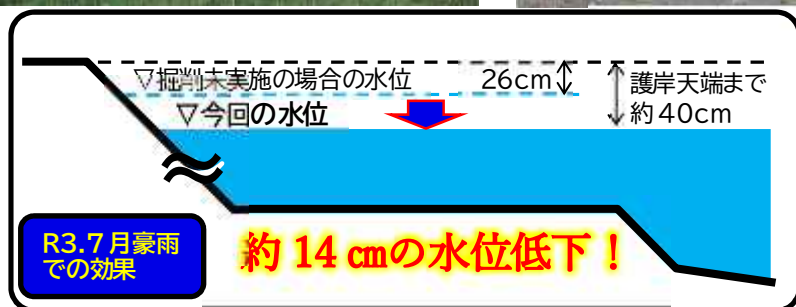
○鳥取県における防災・減災、国土強靱化関係予算（県土整備部関係）（事業費：百万円）

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	R4 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	2,641	河床掘削、河川改修、ダム、海岸等
治山砂防関係	1,170	2,020	1,025	4,215	1,504	2,556	2,086	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	4,440	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	175	防災対策、老朽化対策等
計	4,003	7,547	4,618	16,168	11,227	12,141	9,342	

※直轄事業においては、国道 9 号北条道路、国道 373 号志戸坂峠防災等が「5 か年加速化対策」の対象事業となり、R2 補正で計 675 百万円、R3 補正で計 2,058 百万円、R4 補正で計 2,191 百万円を計上

<事例> 国土強靱化事業の効果

三徳川（三朝町三朝）



<樹木伐採・河道掘削の進捗状況>

年度	進捗率
H30~R2	60.5%
R3	85.6%
R4	95.4%
~R7	100%

インバウンド需要等の回復に向けた支援強化について

《提案・要望の内容》

- 訪日外国人旅行者の本格的な回復に向けては、地方の国際航空便やチャーター便、国際クルーズ船の早期再開・回復が急務である。今後、インバウンドが急激に回復する中、国際航空路線等の離発着が重なる場合が生じるため、地方空港・港湾におけるCIQ応援体制の一層の充実をお願いしたい。
- 訪日誘客支援空港の運航再開便に対する支援対象が、新型コロナウイルス感染症（以下「コロナ」という。）の影響による運休のみであり、コロナ以前に日本と韓国など国家間の政治情勢で運休し、その後コロナの影響によって再開できなかった便も対象に加えること。併せて、支援期間の拡大と地方1空港あたりの補助金額、着陸料軽減額の上限を撤廃すること。

1 定期便等利用実績

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 ※R5.4.9 チャーター就航 （8ツアー9往復。1,259名搭乗（搭乗率81.1%））
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 ※R5.7.18 チャーター就航（16ツアー15往復）予定
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）

※R5.3.28には米子・台北（中華航空）チャーターが就航（2ツアー3往復。277名搭乗（搭乗率77.4%））

2 CIQ体制の状況

- ・コロナ前において、国際航空路線、国際クルーズ船の離発着がやむを得ず重なる場合には広島管内等から周辺のCIQ関係機関から人員の応援を行いながら対応している。国際航空路線等の更なる増加に向けてはCIQ体制の充実が必要である。

[米子空港を中心に離発着がやむを得ず重なった場合に想定される空港・港湾の体制]

区分	米子空港（国際定期・チャーター160～170人乗りを想定）	鳥取空港（国際チャーター160～170人乗りを想定）	境港クルーズ（1000～4000人級を想定）
出入国審査 （境港出張所）	現体制で対応	現体制+αで対応（境港や広島管内、関空等から出張対応）	現体制+αで対応（状況によって応援対応）
検疫 （境港出張所）	現体制で対応	現体制で対応（境港から出張対応）	現体制+αで対応（状況によって応援対応）
動物検疫 （米子空港出張所）	現体制で対応	現体制で対応（米子空港出張所から出張対応）	現体制+αで対応（状況によって応援対応）
植物検疫 （境港出張所）	現体制で対応	現体制で対応（境港出張所から出張対応）	現体制で対応
税関 （境税関支署）	必要人数で対応（状況によって神戸管内で応援対応）	必要人数で対応（状況によって神戸管内で応援対応）	必要人数で対応（状況によって応援対応）

3 国際定期便の運航再開

(1) 米子ソウル便の運航再開

【運航再開便の支援対象拡大が実現した場合の国からの補助・減免額】

※米子ソウル便（エアソウル）が冬ダイヤ（10/下旬～3月末）から週3便で運航再開した場合を想定

約 18,500 千円（支援がない場合の県負担額 4,800 千円、航空会社負担額 13,700 千円）

- ・着陸料 約 6,400 千円全額を国が免除（支援がない場合の県負担額 4,800 千円、航空会社負担額 1,600 千円）
- ・空港施設使用料約 17,600 千円の 1/3・約 5,900 千円を国が補助（支援がない場合の航空会社負担額）
- ・グランドハンドリング経費約 18,600 千円の 1/3・約 6,200 千円を国が補助（支援がない場合の航空会社負担額）

（参考）訪日誘客支援空港制度における国からの支援内容

〔区分2〕（計19空港）米子空港

- ・国管理空港の国際線着陸料 10/10 割引
- ・受入環境整備に係る経費 1/3 補助（事務所・チェックインカウンター・チェックイン機の設置・増設経費、事務所・チェックインカウンター・チェックイン機等のターミナル施設使用経費、グランドハンドリング経費）

(2) 米子空港離発着の国際定期2路線（香港便・上海便）の運航再開

【運航再開便の支援期間拡大及び1空港あたりの補助金額・着陸料軽減額の上限撤廃が実現した場合の国からの補助・減免額】

※米子香港便（香港航空。3便/週）、米子上海便（上海吉祥航空。2便/週）が少なくとも1年間運航した場合を想定

- ・着陸料約 25,300 千円 (A) 全額を国が免除（内訳：香港便着陸料 15,100 千円、上海便着陸料 10,200 千円）
- ・受入環境整備に係る経費約 218,300 千円の 1/3・約 72,800 千円 (B) を国が補助（内訳：香港便の受入環境整備経費 44,200 千円、上海便の受入環境整備経費 28,600 千円）

（参考）訪日誘客支援空港制度における国からの支援内容

- ・運航再開便の支援期間：支援開始日から6か月
- ・着陸料軽減額：1空港につき15,000千円(A')を上限
- ・受入環境整備に係る経費：1空港につき50,000千円(B')を上限

⇒(A') - (A) = △10,300 千円 [上限設定による県・航空会社の負担額]

(B') - (B) = △22,800 千円 [上限設定による県・航空会社の負担額]

鉄道ネットワークの維持・存続について

《提案・要望の内容》

- 国土の均衡ある発展やリダンダンシー確保の観点から、国が中心となり、単に採算性のみにとられることなく鉄道ネットワークの維持の手法を確立すること。
- また、地方が行う鉄道ネットワーク維持や合意に基づく地域交通の維持への支援に向けた予算を確保するとともに、将来にわたり持続的に運営できるよう財政的な支援や利用促進策など必要な施策を講じること。

<参考>

1 本県関係の線区別収支率



出典：輸送密度 2,000 人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示（2022. 11. 30JR 西日本）

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	2021	比率
山陰線	浜坂～鳥取 (32.4km)	10.8%	928	0.9	8.2	▲7.3	4,878	738	15%
因美線	東津山～智頭 (38.9km)	4.2%	2,392	0.2	4.2	▲4.1	1,551	131	8%

※2019-2021 平均の数値。運輸収入、営業費用、営業損益の単位は億円

2 JR 西日本との連携

(1) 鳥取県東部地域交通まちづくり活性化会議

- ・令和 4 年 7 月 26 日：まちづくりと連動した公共交通のあり方について議論する東部地域交通まちづくり活性化会議（自治体・交通事業者トップで構成）を設置。データ分析や今後の振興策の調査研究を鳥取県東部地域公共交通活性化協議会に指示。
- ・令和 5 年 1 月 20 日：実行可能なものから速やかに実践を行うことについて合意

<合意事項（すぐに実行するもの）>

- ▷観光列車を通じた交流人口の拡大・おもてなし
- ▷関西万博を見据えた観光 MaaS の導入・観光商品造成
- ▷交通モード間で連携した地域 MaaS の実証実験の検討
- ▷公共交通利用促進県民運動の展開
- ▷キャッシュレス化の検討・推進

(2) 県、19 市町村、JR 西日本との連携協定

令和 5 年 2 月 10 日に、鉄道ネットワークを活用したまちづくりに取り組み、利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現と地域の活性化に寄与することを目的に、県、19 市町村、JR 西日本との間で連携協定を締結

<連携項目>

- ・観光列車等を通じた観光振興及び交流人口の拡大に関すること
- ・駅を核としたまちづくりに関すること
- ・鉄道の日常利用に向けた利便性向上及び利用促進に関すること
- ・MaaS 推進やキャッシュレス化をはじめとする DX の取組に関すること
- ・鉄道と他の公共交通との共創及び他分野との共創の推進に関すること

3 利用促進等の取組

(1) 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秋に実施。

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。



(2) 通学・旅費等に係る助成

本県では、令和2年度から高校生の通学費に対して市町村とともに助成しているほか、通勤手当や旅費制度により通勤・出張時での公共交通利用を勧奨している。

国も国家公務員等の旅費に関する法律を改正するなど、鉄道の特急料金が鳥取～米子間で旅費支給できるようにするべき。

<参考>国家公務員等の旅費に関する法律

(鉄道賃)

第16条第2項 前項第2号に規定する急行料金は、次の各号の一に該当する場合に限り支給する。

- 一 特別急行列車を運行する線路による旅行で片道百キロメートル以上のもの

「物流の2024年問題」持続可能な物流の構築について

《提案・要望の内容》

- 「物流の2024年問題」、時間外労働規制やドライバー不足により、県民のくらしや産業振興を支える物流は、「荷物が運べない」という危機に直面している。国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」によれば、不足する輸送能力の発荷主別では本県の基幹産業のひとつでもある農産・水産品が、地域別でも中国地方が全国でワーストとなっており、本県は全国的にも影響が大きい。
- 地方は、物量、リードタイム及びモーダルの多様性において大都市圏よりも不利な物流環境にある。そのため、全国的な「物流の2024年問題」は、より一層深刻である。政府は「物流革新に向けた政策パッケージ」を公表されたところであるが、地方における物流を、持続可能なものとするため、より一層の国の支援が必要であり、以下について特に要望する。
 - ① 荷主企業等への啓発強化
運送事業者の適正な運賃收受のための「標準的な運賃」の浸透、ホワイト物流推進運動をはじめ、荷主や消費者への啓発を強化すること。
 - ② 多様な物流ネットワークの維持と発展
BCP 対策、多様なモーダルの確保といった観点から、トラック輸送のみならず、物流における鉄道や船舶による利用促進が不可欠である。国は、全国的な鉄道貨物ネットワークの発展に向けた指導や財政的支援、船舶の利用促進に向けた物流関連事業の充実に関する対応を行うこと。
 - ③ 地方における物流網の確保
ラストワンマイルや中小企業における物流効率化等、各地域の実情に起因する物流課題の解決に柔軟に対応するため、物流効率化に関する補助メニューの充実を図ること。
 - ④ 利用しやすい高速道路料金の実現
労働時間の上限規制やドライバー不足の課題解決として、高速道路の利用は有効であるが、大都市近郊に比べて地方は、高速道路利用料が高額となる。安定的かつスピーディーな物流網の確保のため、大口・多頻度割引等の高速道路の割引制度の拡充を行うことにより、中小企業が利用しやすい高速道路料金を実現すること。

<参考>

○県内荷主企業、運送事業者等の意見

- ・（県主催セミナーに参加し）物流の問題が、荷主に大きく関わっていることがよく分かった。会員向けにも周知していきたい（荷主・商工会議所会員）
- ・商品の出荷に関して、より迅速に楽に行えるように工夫や改善を行いたい（荷主）
- ・ハード面での物流改善事例やデジタル技術を駆使したビジネスモデルの抜本改善事例についてもっと知りたいと感じた（運送事業者）
- ・（県補助金を活用し）倉庫に移動棚を新設し、荷主の荷物を弊社で管理できるようになり、リードタイムの削減やドライバーの労働環境改善ができた。弊社倉庫の見学に来られる同業者も増えてきている（運送事業者）
- ・北海道までの荷を敦賀（福井県）までトラック輸送し、敦賀からフェリーで送っている。コスト、CO2削減の観点から陸送部分を改善したいと思うが、船や鉄道の使い勝手が悪くなかなか条件が合わない（荷主）
- ・高速道路を使いたいが、利益を出すためにどうしてもコストを削らざるを得ず使えない状況。大口、多頻度割引の拡充等、高速料金の値下げがあれば（運送事業者）

○県での独自の取り組み

- ・県トラック協会、運輸支局を含む官民13機関による「円滑な価格適正化の実現に向けた共同宣言」（5/13）
- ・物流の効率化に繋がる企業の取組に対する補助事業（補助上限500～1000万円、補助率1/2～2/3、令和4年12月補正及び令和5年6月補正で実施）
- ・意見交換会、物流効率化セミナーの開催等
- ・官民連携での2024年問題解決に向けた緊急会議を開催（6/30）し、解決に向けた方策等を検討する。