

国土交通大臣政務官
高見 康裕 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和6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	晋	一
鳥	取	県	市	長	会	長	義	彦
鳥	取	県	市	議	会	議	長	章
鳥	取	県	町	村	会	長	英	人
鳥	取	県	町	村	議	会	議	政
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》

- 能登半島で元日に発生した地震と9月に発生した豪雨では、高規格道路ネットワークの脆弱性に起因した初動対応の遅れや人流・物流の長期間の途絶等が浮き彫りとなり、国土強靱化対策としての高規格道路整備の重要性が一層高まっている。
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」による道路網の機能強化と、地域の生産性向上や成長力強化に資する高規格道路ネットワークの整備促進を、物価高騰の影響を踏まえて例年を大幅に上回る規模で、令和6年度補正予算により前倒しして措置すること。
- 現行の「5か年加速化対策」に引き続き、切れ目なく強力に国土強靱化を推進するためにも、資材価格などの高騰も踏まえた必要な事業規模と期間を盛り込んだ上で、国土強靱化実施中期計画を令和6年度内に策定し、高規格道路の整備に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること。
- 地方創生や国土強靱化に不可欠な高規格道路ネットワークの早期整備として、米子・境港間の高規格道路と山陰近畿自動車道（鳥取～覚寺間）の事業化、山陰道（北条道路）・鳥取自動車道（志戸坂峠防災事業）の事業促進など、ミッシングリンクを一刻も早く解消し、米子自動車道の全線4車線化や山陰道（米子道路）における付加車線など、安心・安全で円滑な走行環境の構築に向け整備の進捗を図ること。

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（仮称）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します。

<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、公表されているはわいIC～北条IC間の令和8年度の確実な供用、北条IC～大栄東伯IC区間については速やかに工程精査をした上で早期供用に向けて、令和7年度予算の重点配分と整備促進をお願いします。

<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7年度予算の重点配分と整備促進をお願いします。

<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（仮称）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7年度予算の重点配分をお願いします。
- ・整備中の「倉吉関金道路」、「江府道路」について、令和7年度予算の重点配分をお願いします。
- ・直轄権限代行で整備中の「鍵掛峠道路」について、速やかに工程精査をした上で早期供用に向けて、令和7年度予算の重点配分をお願いします。

<米子自動車道の全線4車線化の整備促進>

- ・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します。

<山陰道の付加車線整備>

- ・整備中の山陰道（米子道路）の付加車線について、令和7年度予算の重点配分と整備促進をお願いします。

<国道29号津ノ井バイパスの整備促進>

- ・平成22年までに順次暫定供用した津ノ井バイパス（鳥取IC～鳥取市称宜谷間：9.5km）について、沿線の開発が進み、朝夕に慢性的な交通渋滞が発生していることから、「広岡～西大路間」（2.8km）の整備促進をお願いします。

■県内高規格道路の整備状況

(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5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% 【41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%		86.9%		72.1% R5.4.1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

近年、地方部における人口減少は深刻さを増しており、特に、今年4月の人口減少戦略会議では日本全体の4割にあたる744の自治体が消滅可能性自治体として公表されるなど、人・物・カネが都市部に集中する一方で、地方部では伝統・文化・歴史などの貴重な遺産も人口減少とともに消滅しかねない状況にある。このような環境で地方創生の取り組みを進め、地方部の人口を維持し、持続可能な社会を実現するには、生産性の向上と地域経済の成長が必要であり、そのためにも高規格道路ネットワークの整備は必要不可欠である。現に、高規格道路の整備は、本県において地方創生に向けた着実な歩みをもたらしており、令和5年3月の山陰近畿自動車道「岩美道路」の開通により、岩美町内の新築住宅棟数や浦富海岸等への観光入込客数が増加するなど、高規格道路の整備効果が顕著に表れている。

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4年度の鳥取県への移住者は1,516世帯2,103人となり、7年連続で2,000人を超え、移住者が着実に増加している。

○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 99社(4,548名の雇用を計画)
 - 県内企業の新増設 402社
- ※H23~R5: 13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(令和2年4月11日オープン)。
 - ◇ 環日本海定期貨客船が境港への就航が決定し、令和6年8月3日から週1便の運航開始。
 - ◇ 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。
 - ◇ 令和7年3月に県中部の倉吉市に県立美術館が開館予定。
 - ◇ 令和7年4月に県中部の北栄町で道の駅「ほうじょう」がリニューアルオープン予定。
- ※山陰道(北条道路)(R8年度供用予定)や北条湯原道路(倉吉道路・倉吉関金道路の一部区間が令和7年3月供用予定)の早期供用により、県中部域のさらなる盛り上がり期待される。

「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、令和5年7月には増大する貨物とコンテナ船の大型化に対応したガントリークレーン2号機を供用開始、また、国際クルーズ船や日韓フェリーの就航再開等、官民が連携し、アフターコロナの再興に向け、物流・人流の活性化に効果を発現している。
- 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、取扱貨物量の増大や船舶の大型化に対応する岸壁の整備を早急に推進する必要がある。

・海上物流の増加に対応するため、外港昭和南地区新規岸壁整備を事業化すること。

【鳥取港】

- 令和6年能登半島地震などの大規模地震や物流の2024問題による海上輸送へのモーダルシフトなど、港湾は重要な役割を担っている。
- 港湾機能の向上及び地方創生の切り札である産業と観光の振興を図るため、鳥取港が抱える課題解決に向けて取り組む必要がある。

・航路埋塞ならびに港内静穏度不足の両課題を解決する主要航路切替を一日も早く完了させるため、鳥取港の防波堤整備促進に必要な予算を重点配分すること。

【境港】

- (1) 貨物量の増加や船舶の大型化等の諸課題（岸壁等の不足）を解決するため、港湾機能の強化は急務となっており、2基目のガントリークレーンを整備し、令和5年7月に供用開始した。
- (2) 令和5年10月には、陸上輸送網が寸断した場合のサプライチェーン維持と平時からのモーダルシフト推進に向けて、内航RORO船の船社及び物流事業者と災害時海上輸送応援協定を締結した。
- (3) 神戸港と境港を結ぶ国際フィーダー航路は、昨年の取り扱い貨物量が対前年比44%増、今年も8月末時点で対前年同月比37%増と着実に増加し、コンテナ取扱量の約3割を占めるまで利用が拡大している。更なる利用促進に向け、令和6年4月からは、韓国・中国コンテナ航路利用と同等の支援（イコールフットイング）を達成した。
- (4) 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を中心に、国際クルーズ再開を受け令和5年にはクルーズ船が28回寄港し、令和6年も31回寄港予約を受けている。
- (5) 境港と韓国東海港を結ぶ環日本海定期貨客船イースタンドリームが、令和6年8月3日に就航を開始し、さらに国際クルーズ船イースタンビーナスの境港、鳥取港への寄港も検討されており、日韓の幅広い分野での交流促進に向け取り組んでいる。
- (6) 令和6年11月9日10日には、第15回みなとオアシスSea級グルメ全国大会in境港（未来へつなげる「おいしい海」と「たのしい港」）を開催し、海や港からの地域活性化と海の環境保護への理解促進に取り組んでいる。

【鳥取港】

- (1) 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し、年間の浚渫経費は平均8千万円以上となっている。また、令和5年の台風7号による異常気象発生時など、毎年のように航路が埋塞している。
- (2) 加え、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も発生している。
- (3) バイオマス発電燃料に使用するPKSの輸入についても、不測の航路埋塞により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対応が度々発生し、企業の大きな負担となっている。
- (4) 一方、港内静穏度も十分ではなく、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おり、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た。
- (5) クルーズ船の大型化に対応するため、5万トンクラスのクルーズ船が入港できるよう、航行安全検討を実施するとともに、係留施設等の改良を進めており、令和6年10月9日には、郵船クルーズ（株）による現地調査が実施された。引き続き、新たに寄港可能となるクルーズ船の誘致に向けたポートセールスを進めていく。
- (6) 取扱貨物量の増加に向け、関係者の海運利用への機運醸成を図るため、令和6年5月21日に海運セミナーを開催した。引き続き、セミナー参加者を中心に、企業訪問等により情報交換を行い、利用促進に向けた取組を進めていく。

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》

- 令和5年台風7号豪雨、令和6年能登半島地震及び奥能登豪雨等、相次ぐ大規模災害に対する国土強靱化対策が急務となっていることから、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」については、建設資材の価格高騰等を踏まえた例年を上回る事業規模で、早期の効果発現のため、これまでと同様に令和6年度補正予算により前倒しして措置すること。
- 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、国土強靱化実施中期計画を令和6年度内の早期に策定し、この計画に基づく必要な予算・財源を、現行以上の規模かつ通常予算とは別枠で確保すること。
- あわせて、「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」、「緊急自然災害防止対策事業債」並びに「緊急浚渫推進事業債」の恒久化や対象事業の更なる拡大、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。
 「緊急防災・減災事業債」，「防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債」，「緊急自然災害防止対策事業債」は令和7年度まで、「緊急浚渫推進事業債」は令和6年度までの時限措置となっている。
- 上下水道について、耐震化、広域化・共同化に必要な財源を安定的・継続的に確保するとともに、支援の充実を図ること。

全国各地で大規模自然災害が相次ぎ、激甚化・頻発化する中、「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。

また、令和5年8月に本州を縦断した台風第7号では、鳥取県東中部で過去最大級の被災を受け、一時孤立状態も発生したことから、鳥取市佐治地区の唯一の幹線道路である国道482号の機能強化など、更なる対策が急務となっている。

加えて、令和6年能登半島地震では、石川県能登地方をはじめ北陸地方を中心に甚大な被害が発生し、改めてインフラの機能強化やリダンダンシー確保の必要性が認識されたところである。

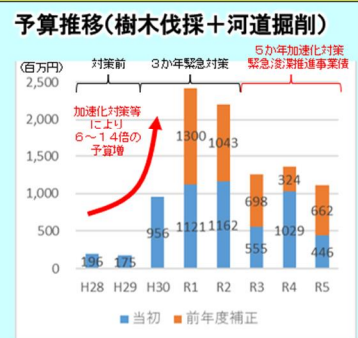
このような状況を踏まえ、防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進をお願いする。

○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)					整備内容
	H30 補正	R1 当初	R2 当初	計	R2 補正	R3 補正	R4 補正	R5 補正	計	
河川関係	1,670	1,886	1,579	5,135	3,604	2,574	2,641	2,395	11,214	河道掘削、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	2,514	8,660	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	4,830	22,018	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	97	654	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	9,836	42,546	3か年+5か年=58,714

【5か年加速化対策による樹木伐採・河道掘削の治水対策の効果事例】

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策、緊急浚渫推進事業債の予算を活用しながら、計画的に樹木伐採・河道掘削等を実施してきたところであり、令和5年台風7号において、人的被害がなかったことはこれまでの取り組みの成果。



佐治川 (鳥取市佐治町尾際)

地方の交通におけるデジタル化への支援について

《提案・要望の内容》

○本県のような地方においては交通事業者の経営基盤が脆弱であり民間路線バス等にはキャッシュレス決済が導入されていない。全国とのデジタル格差を解消し、地方創生を推進するため、地方自治体が交通事業者と連携して進めるデジタル化に対し、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（交通サービス利便向上促進事業）」について令和7年度に本県事業を採択するとともに、年度当初早期に事業着手出来るよう配慮すること。

<参考>

1 ICOCA 整備概要

JR 西日本が令和7年春に山陰本線(鳥取駅～倉吉駅)へのIC改札機等の導入を決定したことを契機として、令和7年度に県全域の民間路線バス等へのICOCAの導入を検討している。地方への訪日外国人の誘客促進や国内の人流の活性化を図るためにも、県・市町村だけではなく国の支援が不可欠。

(1) 導入台数

県全域 民間路線バス 206台(日ノ丸自動車121台、日本交通85台)
鳥取・米子 空港連絡バス 7台(日ノ丸自動車4台、日ノ丸ハイヤー3台)

(2) 導入費用

約6.2億円(税抜き) ※現在仕様等を含め精査中

(3) 主な整備内容等

- ・ハード整備(バスIC車載機、IC入金機等)
- ・システム開発(各種定期券や福祉割引サービス等)
- ※ハード整備等の事業着手から完了までに最低10カ月要する見込み。

2 導入の目的・効果

(1) キャッシュレス化による利便性向上

路線バス等へのキャッシュレス決済(ICOCA)の導入により、県民及び来訪者、訪日外国人の利便性向上を図ることで県外からの誘客につなげることができる。

(2) 乗降データによる利用状況の分析

ICOCA導入により、路線バス等の乗降データ(乗降地点、時間帯など)が取得可能となり、持続可能な交通体系の検討や利用促進につなげることができる。

3 中国5県のバスの交通系IC決済の導入状況

種別	名称	県名	交通事業者
交通系IC (全国共通)	ICOCA(イコカ)	中国 5県	鳥取市「くる梨」、米子市「だんだんバス」 JRバス、一畑バス、松江市交通局、宇部市交通局、おのみちバス、 本四バス開発、津山市「ごんごバス」、防長交通など
交通系IC (地域独自)	Hareca(ハレカ)	岡山	岡山電気軌道、両備ホールディングス、宇野自動車など
	nimoca(ニモカ)	山口	サンデン交通
	PASPY(パスピー)	広島 島根 山口	※2025年3月までに順次終了 ⇒ICOCAに移行(広電バス、広島交通、JRバス、石見交通など)

4 鳥取県のICOCA導入状況

- ・山陰地区のJRでは、平成28年12月に山陰本線(伯耆大山～出雲市間)・伯備線(根雨・生山)、平成31年3月に境線(米子～境港間、車内は車載型IC改札機設置)へIC改札機が導入され、令和7年春までに山陰本線(鳥取～倉吉間)へのIC改札機導入が決定しており、県庁所在地の駅への導入となる。
- ・令和5年4月に鳥取市100円循環バス「くる梨(くるり)」、令和6年10月に米子市循環バス「だんだんバス」にICOCAが導入されている。
- ・鳥取空港・米子空港では、空港連絡バスの券売機でICOCAが使用可能。

5 「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（交通サービス利便向上促進事業）」の概要

訪日外国人旅行者が公共交通機関でストレスフリーに旅行できる環境を整備するための経費を補助。

- ・補助対象者:一般乗合旅客自動車運送事業者等
- ・補助率:1/3
- ・補助内容:交通系ICカード等の決済を可能とするシステムの導入

地方空港における国際線の運航再開等への支援について

《提案・要望の内容》

- 国際定期便の再開やチャーター便の新規就航の増加など、本格的なインバウンド需要の回復が進む中、地方空港への新規就航や増便を促す観点から、訪日誘客支援空港に対する国際航空便の着陸料支援やグランドハンドリング経費等への支援を復活すること。
- また、地方空港の国際航空路線開設の動きにあわせ航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務の持続的な発展に向けた、人材確保等の取組を加速すること。

<参考>

1 定期便等利用実績

路線（航空会社）	R5 - H30 年度の 旅客数の推移（人）			状況
	令和2～5年度	令和元年度	平成30年度	
米子・ソウル路線 （エアソウル）	25,955	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（9往復） R5.10.25 週3便で運航中
米子・香港路線 （グレーターベイ航空）	9,420	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（15往復） R5.12.18～季節運航便（週4便※ R6.2.26まで） R6.10.27 週3便で就航
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
米子及び鳥取・台北路線 （タイガーエア） （チャーター便）	911	7,008	2,382	R5.3.28 米子・台北（中華航空）チャーター就航（3往復） R5.10.28 鳥取・台北（中華航空）チャーター就航（3往復） R6.3.28～鳥取・台北（中華航空）チャーター就航（4往復） R6.11.11～鳥取・台北（中華航空）チャーター就航（6往復） R7夏ダイヤ 米子・台北直行便就航予定（週2便）※定期便申請要望

2 国際航空路線等の動き

- ・米子ソウル便 令和5年10月25日から週3便で運航中。
- ・米子香港便 令和6年10月27日から週3便で運航中。
- ・米子上海便 早期再開に向け調整中。
- ・米子台北便 令和7年夏ダイヤから週2便で就航予定。

3 訪日誘客支援空港制度における国からの支援内容（R5年度限り）

[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）
- ※1 空港当たりの上限額：着陸料軽減額 15,000 千円、受入環境整備経費 50,000 千円

[区分3]（計10空港）鳥取空港 ※R4.8.5 国交省航空局通知で認定

- ・県管理空港の国際線着陸料 1/3 補助
- ・受入環境整備に係る経費 1/4 補助