

国土交通大臣

石井 啓一 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和元年8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	藤縄 喜和
鳥取県市長会長	深澤 義彦
鳥取県市議会議長会長	山田 延孝
鳥取県町村会長	宮脇 正道
鳥取県町村議会議長会長	秦 伊知郎

山陰新幹線及び中国横断新幹線の整備について

《提案・要望の内容》

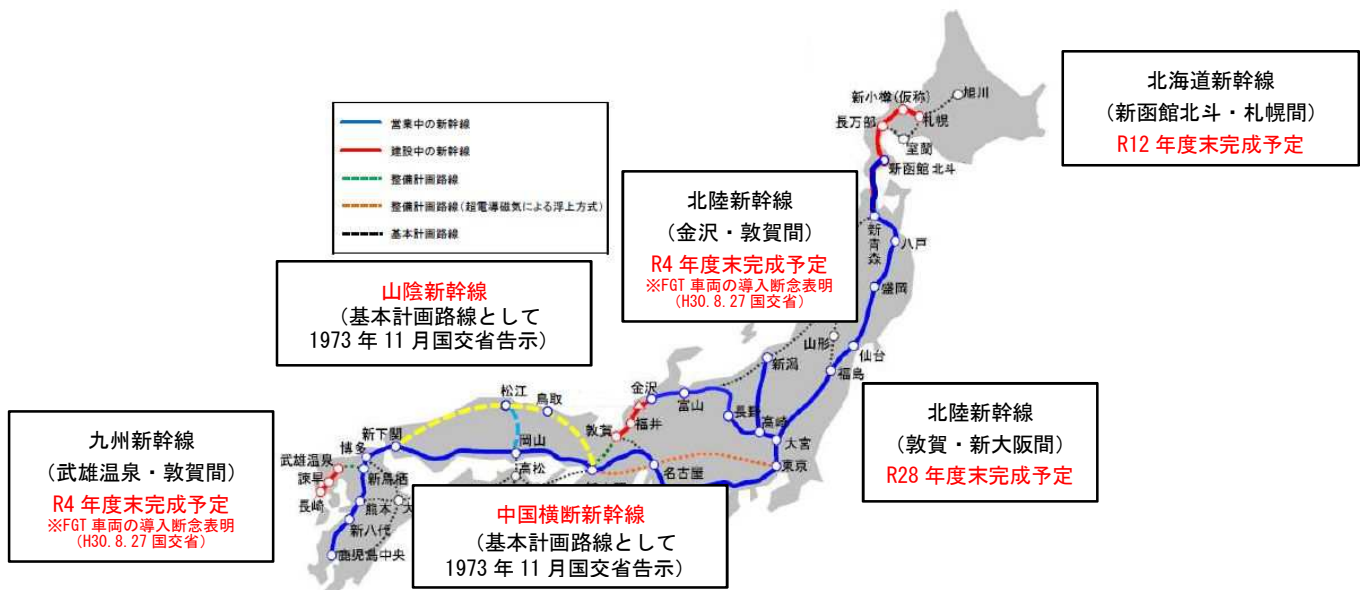
- 日本海国土軸の形成やリダンダンシー確保、都市・地域間格差の是正、観光振興や産業振興等地域の活性化のため、山陰新幹線及び中国横断新幹線を次期整備計画路線へ格上げすること。
- 地方での新幹線整備については、単線による整備等費用の軽減、地方負担の在り方、並行在来線の経営分離方針の見直しなど、国家戦略的観点から国全体での整備となるよう幅広い検討を行うこと。
- また、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催を契機に、国内外から地方への観光誘客を積極的に行うためには、JRを含む在来線の高速化・快適化が重要であることから、特に線形が悪い因美線及び伯備線の線形改良や車両更新に向けた国の助成制度の創設等を行うこと。

<参考>

1 全国新幹線鉄道網等の整備状況（R元年7月）

全国新幹線鉄道整備法は1970年に制定され、以来約49年経過しているにもかかわらず、当時告示された基本計画路線19路線のうち山陰新幹線及び中国横断新幹線を含む11路線については、着工はもとより計画の目途さえ立っていないのが現状である。

現在、国において基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等のあり方を検討するための調査が実施されており、今年度は単線による新幹線整備その他の効果的・効率的な整備手法等に係る具体的な調査が予定されている。



2 山陰地方の新幹線の早期実現への動き

- ・ H27 年 5 月 「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」において、山陰新幹線の整備計画への格上げに必要なとなる B/C を 1.09 と算定（大阪を起点として福知山・豊岡・鳥取・松江・下関・福岡に至るルート）
- ・ H28 年 7 月 「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」において、「山陰新幹線の早期実現と北陸新幹線京都府北部ルートの決定を求める決起大会」を鳥取市及び東京（10 月）で開催
- ・ H30 年 2 月 松江市で「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」決起大会を開催
- ・ H31 年 3 月 鳥取県経済同友会が「山陰における新幹線整備に関する提言・要望」を平井知事に提出
- ・ R 元年 5 月 「中国横断新幹線（伯備新幹線）整備推進会議」を設立
- ・ R 元年 6 月 山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議において、京都大学大学院藤井聡教授による山陰新幹線の整備効果 試算概要発表（開業 10 年目までに GDP が最大約 3 兆円拡大）

3 伯備線の高速化・快適化に向けた動き

- ・ H28 年 11 月 鳥根・鳥取県経済同友会合同懇談会において、京都大学大学院教授で内閣官房参与（当時）藤井聡教授による伯備線の新幹線化についての講演会を開催
- ・ H29 年 10 月 岡山・鳥取県両経済同友会合同懇談会においても同教授による講演会を開催
- ・ H29 年 10 月 JR 伯備線高速化・新幹線化促進三県議会議員協議会が JR 西日本を訪問し、「特急やくも」の新型車両の早期導入を要望
- ・ H30 年 1 月 知事と JR 西日本来島代表取締役社長が面談し、新型車両導入を要望
- ・ H30 年 4 月 JR 西日本の「中期経営計画 2022」に「特急やくも」の新型車両導入が記載され、R4 年から順次導入

地域の実情・ニーズに応じた多様な生活交通手段に対する支援について

《提案・要望の内容》

○近年、人口減による利用者減、ドライバー不足等によりバスやタクシーの事業縮小、撤退が顕著となってきたことから、住民の移動手段を維持・確保し、いつまでも安心して住み続けられるよう、地域の実情・ニーズに応じた多様な生活交通手段に対する財政支援を拡充すること。

- ①タクシー料金の利用者支援を行っている地方自治体への特別交付税措置の創設
- ②NPOや地域自治組織等による自家用有償運送に対する支援を行っている地方自治体への特別交付税措置の拡充

<参考>

1 地域公共交通の課題等

従来、地域の移動手段を確保するにはバス路線を中心に交通ネットワークを構築してきたが、路線の廃止・見直しにより交通空白地が増加し、自家用車を持たない住民の移動手段を確保するためには、バスだけでなくタクシーや共助交通等の多様な移動手段による生活交通の維持・確保が必要となっている。

鳥取県内19市町村中17市町村が、ドアツードアの移動が必要な障がい者や高齢者の移動手段の確保、交通空白地の住民の移動手段の確保のためにタクシー利用者に対する支援を行っているが、過疎債（ソフト）を利用している一部の市町村を除き、国の財政支援がないため市町村において負担が大きい。

また、NPOや地域自治組織等が自家用有償運送を行う場合、利用者が限られていることから収益確保が難しく、自治体の支援なしでは運行維持が困難。

地域の地縁のつながりや地形に応じた生活交通を維持・確保するためには、多様な生活交通手段が求められ、国においても財政支援を拡充していただきたい。

○県内市町村のタクシー利用者支援にかかる財政負担

【平成29年度実績】72,180千円（17市町村合計）

※市町村のバスに対する財政支援の8割には特別交付税措置があるため実質負担2割となるが、タクシーについては国による財政支援がないことから特別交付税措置の創設が必要。



県内全域にUDタクシー200台（小型タクシーの半数）導入

○自治組織が行う自家用有償運送の事例（鳥取市大和地区）

地域の路線バスが廃止となったことから地元住民が主体となって、H31年4月から自家用有償運送による運行を開始し、運行に係る赤字額全額（R元年度2,340千円見込み）を鳥取市が支援している。

【R元年度運行事業収支見込】

支出	運行に係る経費	2,434千円
収入	運賃収入	94千円
	鳥取市の支援額	2,340千円

※支援額の8割は特別交付税措置があるが、今後同様の事例が増え、負担増が見込まれることから更なる支援の拡充が必要。



2 地域公共交通の再編に向けた鳥取県の取組

今までバス中心であった県補助制度のあり方の検討や市町村による交通体系の再編実施を促すための支援を実施し、来年度からのバス、タクシー、共助交通を組み合わせた新たな交通体系を構築する。

- (1) 県補助制度見直しのための研究会（市町村、学識経験者、交通事業者、県等）の設置
- (2) 市町村の地域交通計画策定への支援
 - ①地域交通体系再編計画策定への補助（補助率1/3、上限200万円）
 - ②計画に基づく試行的なタクシー助成への補助（補助率1/2、上限100万円）

地方航空路線の維持・拡充について

《提案・要望の内容》

- 羽田発着の政策コンテスト枠を継続するとともに、引き続き鳥取空港の採択・枠配分を行うこと。
- 関係人口の増加による地方創生を促すため、地方路線の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%

※利用者数の上段（ ）書きは、平成29年度数値

2 羽田発着枠政策コンテスト（東京・鳥取線5便化）に係る目標値及び実績（※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	R1年度
目標値	350,000人	360,000人	370,000人	380,000人	390,000人
利用者数	348,726人	353,541人	368,415人	385,612人	—

※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

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）は山陽の他路線と比較して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