

国土交通大臣

齊藤 鉄夫 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和3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	内田博長
鳥取県市長会長	深澤義彦
鳥取県市議会議長会長	福谷直美
鳥取県町村会長	宮脇正道
鳥取県町村議会議長会長	小椋正和

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疲弊した社会からの脱却を図り、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	付加車線を含む	
							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

○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リング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性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供用後に発生した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、事業中区間の早期完成と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	付加車線を含む	
				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は、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）

防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進について (社会資本整備総合交付金の確保等について)

《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、更には令和3年の7月豪雨や秋雨前線豪雨など、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、本県では「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ところである。
- 5か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るが、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、当初予算において安定的に確保し、財政力の弱い地方に十分かつ重点的に確保すること。
- また、防災・減災、国土強靱化を推進し、地方経済の発展を支えるとともに、人口減少の抑制や中山間集落の存続などの課題の解決に必要な道路・河川・砂防・港湾等の整備を確実かつ重点的に実施していくため、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の総額を確保するとともに、整備が遅れている地方に重点配分すること。

○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、一定の効果ができ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	※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	河道掘削、河川改修、流域治水対策等
治山砂防関係	1,170	2,029	1,025	4,224	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	7,556	4,618	16,177	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か年加速化対策」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 東長田川(樹木伐採、河道掘削) 南部町落合地内




着工前 → 完成

〈樹木伐採、河道掘削の進捗状況〉 (累計)

年度	3か年	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地内

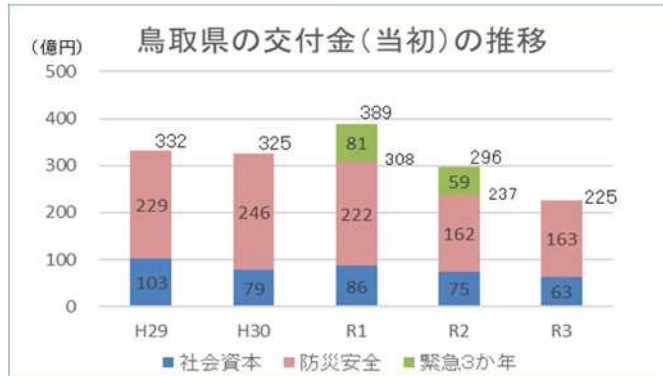


ダム位置(想定)

氾濫想定区域

○社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の予算の推移は近年大幅に減少傾向にある。
(R3/H29比68%)

国においては、補助事業や起債事業の新設や充実などの財政上の様々な措置を実施していただいているが、交付金の配分額は十分でなく、予算の縮小により交付金事業箇所の整備が遅れが危惧される状況となっている。地方の抱える様々な課題を解決していくため、交付金予算の総額の拡大と地方への重点的な配分が必要である。



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 ローカル線を含む地域公共交通事業者に対し、国の責任において、赤字や減収の補てんなど強力な経営支援を講じるとともに、既存補助制度の拡充や要件緩和などの弾力的な運用を行うこと。

また、コロナを機に鉄道事業者側の事情・判断のみによって行われた大幅な減便がコロナ後の地方部の切り捨てにつながりかねないことから、地方における鉄道ネットワークの役割を考慮し、国の積極的な関与を強めること。

※新型コロナウイルス感染症の影響が長期化し、これまで事業者の内部補助で維持されてきた不採算路線に影響が生じており、現に JR 西日本のダイヤ見直しにおける減便（R3.10.2 及び R4 春見込）により、地方の交通ネットワークは崩壊の危機を迎えており、地方は危機感を募らせている。

※過去に類を見ない燃油価格の高騰が経営の圧迫要因となっている。

<参考>

〔新型コロナウイルス感染症の各事業者の経営への影響〕

- ・バス事業者（収入：R3.6～8 対コロナ前）：路線バス▲30～40%、高速バス▲80～90%、貸切バス▲70～80%
- ・タクシー事業者（収入：R3.9 対コロナ前）：▲40～50%
- ・鉄道（第3セクター）（収入：R3.9 対コロナ前）：▲40%
- ・鉄道（JR 西日本）：R3 第2 四半期営業損失▲809 億円（前年▲1,289 億円）※R2 決算▲2,338 億円
※貸切バス、タクシーでは10 月以降は緊急事態宣言解除で若干回復基調

〔燃油価格の高騰〕※ガソリン、軽油は給油所小売価格調査、LPG は日本 LP ガス協会統計

ガソリン（鳥取）（R2.5）123 円 →（R3.10.25）166.8 円
軽油（鳥取）（R2.5）113 円 →（R3.10.25）152.7 円
LPG（ブタン、全国）（R2.5）45.6 円 →（R3.9）86.0 円

〔JR 西日本の県内路線のダイヤ見直しの状況と県内市町村の声〕

区間	R3 10/2 改正	市町村長の声
山陰本線（鳥取～米子）	減便△8 本 ※概ね 1～1.5 時間 間隔	<ul style="list-style-type: none"> ・最低 1 時間に 1 本はあってほしい。2 時間も空くと公共交通機関としての責任を果たしていない。（倉吉市・境港市） ・鉄道がなくなると町が廃れる。（北栄町） ・民営化になったとはいえ、基礎的なインフラなので国策としても考えるべき。（倉吉市）
因美線（鳥取～智頭）	減便△1 本	
境線（米子～境港）	減便△2 本	
伯備線（米子～新見）	減便△1 本	

※R4. 春ダイヤではさらなる減便が見込まれており、内容次第では運行間隔が 2 時間を超える区間も想定される。

〔鳥取県による交通事業者への支援状況〕（令和 2～3 年度）

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・高速バス：貸切バス利用代金の割引支援や車両広告掲載（R2:96,500 千円、R3:42,000 千円）
- ② 路線バス：運行支援、高速バス等の車両維持費支援（R2:1.4 億円）、単県路線バス補助の概算払（R2.9）による資金繰り支援（R2:約 1.9 億円、R3:約 2 億円）、車両広告掲載（R3:14,000 千円）
- ③ タクシー：タクシー車両への広告掲載（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）

〔求める国支援の例〕

- ① 鉄道ネットワークの路線ごとの収支差に応じた減収補てん制度の創設や、コロナの影響を理由とした急進的な合理化への国としての関与（路線維持や復便等に対する働きかけなど）
- ② バス補助金の 1 日当たりの輸送量要件（15 人～150 人）の下限撤廃、補助対象経費の拡充（平均乗車密度 5 人の要件撤廃、経常費用 45% 上限の引上げなど）

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」の早期再開や観光需要の本格回復までの十分な事業期間の確保など、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」のように既に実施している感染が落ち着いている近隣県との連携事業も期間を遡って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・・10月宿泊実績は令和元年同月比で8割程度と回復傾向にあるが、更なる観光需要回復のためGoToトラベルキャンペーンの早期再開を望む声が多い。

ア 宿泊施設の声

- ・緊急事態宣言等が解除された10月以降は動きが活発化しているが、GoToトラベルキャンペーンがあった昨年には及ばない。[県東部旅館]
- ・県外客が回復傾向だが、団体客が戻っていない。GoToトラベルキャンペーンの早期再開を望む。[県中部旅館]
- ・県、市の宿泊割引キャンペーンにより県内客に多く利用いただいているが、キャンペーン後の反動減が懸念される。[県西部ホテル]

イ 県内宿泊施設へのアンケート調査（65施設）11/1時点

区分	10月		11月		12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	53,560件	77.4%	54,409件	65.2%	26,608件	39.9%

- (2) 観光施設・・10月入込実績は令和元年同月比で5割程度と回復傾向にある。

令和3年度上半期（4月～10月）の県内主要観光地(11施設)の観光入込客数状況

対前々年比 (%)							
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	計
31.1	31.7	36.1	44.1	26.4	40.0	54.2	35.9

2 県内観光の需要回復に向けた取組状況（11/12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～12月31日

イ 参加施設 460施設

ウ 支援済額 約 13 億 7 千万円（延べ利用者数 約 84 万人）（10/30 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：4,000 千円～15,000 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 募集期間 （一時募集）令和 3 年 7 月 6 日～令和 3 年 8 月 31 日
（二次募集）令和 3 年 10 月 11 日～令和 3 年 11 月 30 日

（３）鳥取県宿泊・観光事業者応援プレミアム前売り券（とり旅応援前売り券）発行支援事業[新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用]

県内のホテル・旅館、旅行会社、観光施設など新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた観光事業者等が発行・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。（補助対象：20%プレミアム相当分の経費）

ア 利用期間 令和 3 年 9 月 21 日～令和 5 年 12 月 31 日

イ 募集期間 令和 3 年 9 月 21 日～令和 4 年 1 月 20 日

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 Part 2」（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 Part 3」（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