

国土交通大臣

斉藤 鉄夫 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(令和6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	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	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》

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。

加えて、元日に発生した能登半島地震や令和5年の台風第7号豪雨では、高規格道路ネットワーク網の脆弱性に起因した初動対応の遅れ、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も高規格道路整備の重要性が高まっている。

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に引き続き、切れ目なく強力で国土強靱化を推進するためにも、改正国土強靱化基本法に基づく中期計画を令和6年内の早期に策定し、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。

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車線化や山陰道（米子道路）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
- 国道29号津ノ井バイパスの整備促進

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7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7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（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する。
- ・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する。

<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する。

<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する。

<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～若葉台交差点間：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する。

■ 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

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」のリニューアルオープンを予定している。
- ※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号機が供用開始、また、国際クルーズ船の再開や日韓フェリーの正式就航の決定等、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。
- 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や、老朽化が進行する港湾施設の対策を早急に推進する必要がある。

- ・地域の主力産業の活性化や海上物流機能の強化に必要となる港湾関係予算を確保すること。

【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、鳥取港の機能強化に必要となる港湾関係予算を確保すること。

【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) 神戸港に繋がる国際フィーダー航路のコンテナ取扱量も順調に伸びており、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30回を超える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日から正式就航することが決定し、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) また、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」）の開催を予定しており、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号などの異常気象発生時には、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し、係留施設等の改良を進めており、新たに寄港可能となるクルーズ船の寄港誘致に向けたポートセールスを進めている。
- (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る。

能登半島地震を踏まえた住宅の耐震補助制度の拡充について

《提案・要望の内容》

- 住宅の耐震改修補助制度について、住宅規模や高齢化率等の地域特有の実態に応じた補助制度の大幅な拡充を図り、住宅の耐震化を促進すること。
 - ・住宅規模や多雪の影響等により改修費用が高額となる地域的な特性や、近年の建築価格の上昇を踏まえ、補助上限額を大幅に引き上げること。
 - ・居室単位改修や耐震シェルター等の社会資本整備総合交付金の効果促進事業で実施する耐震対策も、通常の耐震改修と同様に基幹事業として位置付けること。
 - ※基幹事業・・・国の補助対象の項目として位置付けられている事業
 - ※効果促進事業・基幹事業の効果を高めるものとして地方自治体が発行する事業で全体事業費の2割が上限。
 - ・買取再販住宅について、居住者不在の状態でリフォームと耐震改修の一体施工を行うことが効果的であるため、新たに支援制度を創設すること。
- 令和6年能登半島地震では、新耐震基準の木造住宅でも倒壊等の被害が確認されている。過去に複数回受けた強い地震によるダメージの蓄積による被害への影響など、原因分析を速やかに進め、その結果に基づいた対策を進めること。
 - ・ダメージの蓄積が建物に及ぼす影響についての調査・測定方法の確立。
 - ・測定結果に応じた改修工法の確立及び支援制度の創設。

<倒壊から命を守る耐震対策の推進の課題>

1 本県特有の実態

- ・本県の中山間地では大規模な住宅も多く、多雪地域の影響もあり、耐震改修費用が高額となる傾向にある。

	鳥取県	全国	補助上限額
住宅規模（延面積）	150.3㎡	127.3㎡	—
耐震改修費用	242万円	186万円	120万円

<国の補助上限額>

- ・多雪地域以外：100万円（県制度での負担割合：国50万円、県35万円、市町村35万円）
→県と市町村で10万円ずつ独自に上乗せ
- ・多雪地域：120万円（同：国60万円、県30万円、市町村30万円）
- ・本県の高齢化率32%は全国平均28%より高い全国16番目（R2年国調結果）
※中山間地4町（日南町、日野町、若桜町、江府町）は、50%超（R5.10推計）。

2 補助制度

- ・本県では、今年度より耐震改修等の上限額を独自に拡充したが、拡充に伴う財源は県、市町村で負担。
- ・倒壊から命を守る補助制度として新設した居室単位改修、耐震ベッドなどは、基幹事業の対象とならないため、効果促進事業を活用。

区分	改修内容	補助限度額(補助率)	補助区分
【拡充】耐震改修	全体又は段階的改修	上限1,000千円(80%) →1,200千円(80%)	基幹事業
【新設】居室単位改修	1以上の居室を改修	上限1,000千円(80%)	
【拡充】耐震シェルター	シェルターの設置	上限837千円(23%) →上限800千円(80%)	効果促進事業
【新設】耐震ベッド	耐震ベッドの設置	上限500千円(80%)	

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年台風第7号豪雨、令和6年能登半島地震等、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、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。

〔「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、令和2～5年度（いずれも補正予算）で累計約12.5兆円が措置され、5か年の最終年を迎えるに至っている。〕

○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年内の早期に策定し、この計画に基づく必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること。

○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」、「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。〕

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、本県においても「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。

さらには、令和6年能登半島地震においては、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。

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。

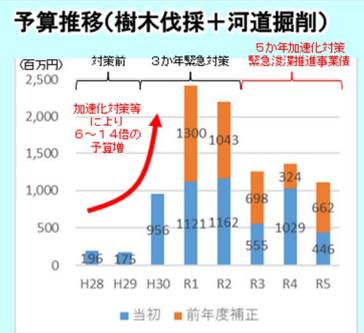
○鳥取県における防災・減災、国土強靱化関係予算（県土整備部関係）

（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年台風第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 (鳥取市佐治町尾蔭)

コミュニティ・ドライブ・シェア（鳥取型ライド・シェア）等の推進について

《提案・要望の内容》

- 住民、交通事業者、行政等が協力してコミュニティ全体で支えていくことを目指して県が推進している鳥取型ライドシェアとも言える「コミュニティ・ドライブ・シェア」に必要な財政支援を行うとともに、自動運転の社会実装が中山間地域等に優先的に行われるよう、実証事業に係る支援を積極的に行うこと。
- 「日本版ライドシェア」について、移動需要が増加する「ねんりんピックはばたけ鳥取2024」への活用を認めるほか、地域の移動手段確保のため地域の実情に応じた柔軟な制度運用とすること。

<参考>

1 智頭町[のりりん]の取組（住民ドライバーによるAI オンデマンド乗合タクシー）

- ・町内タクシー事業者の撤退を受けて、町内の各地域自治組織単位でドアツードアの共助交通を立ち上げ、令和2年、3年にかけて試験運行し、令和5年4月から町全域で本格運行。
- ・町内各戸に配備されているIP告知放送端末から予約可能。
- ・1日あたり70名～80名程度が利用。智頭病院や買い物利用が多い。
- ・駅前のスーパーの2階にコールセンターを設置し、スタッフ3名で予約や配車手続きを実施。
- ・ドライバーは町民23名及び役場職員9名で対応。
- ・トラック・バス製造販売大手の日野自動車遠隔運行管理業務を実施



住民が自家用車を活用

2 コミュニティ・ドライブ・シェア（鳥取型ライド・シェア）推進事業

※市町村への間接補助金・補助率：1/2、ハイタク協会等への間接補助金・補助率：2/3

①交通事業者等と住民ドライバーとの協働型

バス・タクシー事業者等と住民ドライバーとの協力により、運行管理に係る負担軽減や安全性の向上を図り、事業の持続可能性を高めた交通空白地有償運送

- 住民ドライバーの運行管理・遠隔点呼等に係るタクシー事業者等への委託費やAI オンデマンドシステム導入等を支援
- 住民ドライバーを新たに確保する際の奨励金、自家用車メンテナンス費、安全装置・保険料等を支援

②住民共助型

タクシー事業者等が撤退した空白エリアでの住民自らによる共助運送

- 運行経費（運行収入で賄えない部分）等を支援

③市町村主体型

市町村によるデマンドバス運行やタクシー相乗り促進など市町村主体による交通体系構築

④事業者無償運送活用型

観光・宿泊事業者等の送迎車両や貨物車両の空席を有効活用した空白エリアでの無償運送

- 送迎車両の燃料費や保険料の実費相当を支援

⑤交通事業者主導型

- バス・タクシー事業者のドライバー確保二種免許取得経費、求人に係る広報費等を支援

3 鳥取市の自動運転実証事業の取組

市民生活を支える公共交通の維持確保や観光地での利便性を図るため、自動運転バスの導入を目指している。

（令和3年度）・・・令和4年2月19日から3月8日のうち10日間

- ・鳥取砂丘東側と西側の主要観光スポットをつなぐ観光周遊バスの導入を想定（往復4km）
- ・実証期間中の乗車人数173人

〈成果〉強風時に砂が舞った日でもセンサーや機器に影響なく安全に走行できることを確認

〈課題〉降雪時はセンサーが雪を障害物と認識し減速がかかるため正常運行が困難

（令和5年度）・・・令和6年2月15日から2月25日のうち9日間

- ・中心市街地における100円循環バス路線の一部をルートに設定
- ・実証期間中の乗車人数701人

〈成果〉総走行距離345.4kmのうち279.5kmを自動で運転。自動運転率80.9%

予約アプリ（デモ）について、高齢者のアプリ利用については課題があるものの、7割からは概ね便利との回答を得るなど、サービス実装時のアプリ活用可能性の検証が出来た。

〈課題〉交通量が比較的ある交差点での右折では自動走行が困難であったり、路上駐車が多く手動介入せざるを得なかった。

4 鳥取県における日本版ライドシェアの活用

令和6年10月に本県で開催される「ねんりんピックはばたけ鳥取2024」（来場者40万人予定）において、地域、市町村、交通事業者の連携による交通空白地有償運送や、タクシー事業者と雇用関係を結んだ一般ドライバーによる日本版ライドシェアを活用する予定。

<活用想定>

- ・10月19日（開会式）～22日（閉会式）の試合の待ち時間や試合終了後の空いた時間など
→交通空白地有償運送や市町村等が実施するツアーによる市町村内周遊、タクシーやレンタカー、日本版ライドシェアによる広域観光

- ・10月18日（開会式前日）～21日（試合当日）夜の懇親会など

 - タクシーや日本版ライドシェアによる個別輸送

〔 6月補正予算：コミュニティ・ドライブ・シェアによるねんりんピックおもてなし交通事業（4,800千円）

（主な内容）一般ドライバー募集・研修経費、安全装置等整備経費（保険料・ドラレコ等）、ドライバー待機手当

〕

物流の2024年問題の解決に向けた取組の強化について

《提案・要望の内容》

- 働き方改革関連法に基づく自動車運転業務の時間外労働年 960 時間の上限規制が令和 6 年 4 月から適用され、いわゆる「物流の 2024 年問題」がスタートしたが、輸送物量の減少や到着の遅れ、ドライバー不足等の諸問題が徐々に顕在化してきている。
- 地方は、物量及びリードタイム、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り、特に本県を含む中国地方への「物流の 2024 年問題」の影響は大きく、地方における物流を持続可能なものにし、物流事業者の経営を安定させるためには、より一層の国の支援が必要であるため、以下について特に要望する。
 - ① 荷主・物流事業者に対する物流効率化のために取り組むべき規制的措置やトラック事業者の取引に対する規制的措置などを盛り込んだ物流関連2法（流通業務総合効率化法、貨物自動車運送事業法）の法令遵守の徹底を図ること。
 - ② 荷待ち・荷役作業の削減や物流DX等に資する省人化投資の推進や適正な対価の確保に繋がる「標準的な運賃」制度の徹底を図り、事業者の経営安定を支援すること。

<参考>

■鳥取県内荷主企業、運送事業者等の意見

- ・ スイカやらっきょう等を関東に出しているが、翌日到着が翌々日到着となり拘束時間が長くなるため、運賃の値上げを交渉している。青果物は販売単価に反映されにくいため、荷主も苦しいと聞いている。（運送事業者）
- ・ 燃油高・物価高が続く厳しい状況の中で、賃金の元となる運賃が「標準的な運賃」どおりとならず、荷動きもコロナ前から十分に回復しているとはいえず苦しい。（運送事業者）
- ・ 採用に苦勞しており、人手不足が続いている。荷があってもドライバーがいないこともあり、運送を断ることもある。今後一層厳しい状況になるのではないか。（運送事業者）
- ・ 陸送から鉄道輸送や海上輸送への転換を試算して提案したが、トラックのほうがコスト面でもリードタイムでも有利であり、なかなかモーダルシフトに繋がらない。（物流事業者）
- ・ 運送の時間が限られるので、一日の出荷量が減ってくるという懸念がある。別の業者に依頼するなどの対応をしていく必要がある。（荷主・製造業）
- ・ 選果場が扱っている品目ごとに運送事業者が異なっており、品目によってパレット輸送か手積み輸送か異なっている。今後、効率化を図っていかないといけないが、コスト面や農業従事者の高齢化、栽培面積の減少という環境の中で取り組みにくい。（荷主・JA）

■鳥取県での独自の取り組み

<令和5年度>

- ・「物流の2024年問題解決に向けた官民連携プラットフォーム会議」を立ち上げ（R5.6月）
- ・「ロジスティクス共同宣言」を採択。官民連携で物流改善に向けた取組の方向性を定めるもの（R5.12月）

<令和6年度>

項目	内容
相談窓口設置	・物流の様々な困りごとに対応する相談窓口（とりロジダイヤル）を設置し、物流に関する相談から法令関係などの電話対応、専門家派遣による物流改善のサポート等を実施（4/1～）
物流効率化支援	・物流の効率化に繋がる企業の取組に対する補助事業の実施（補助率：1/2～2/3、補助上限：50～500万円）
モーダルシフト支援	・モーダルシフトに繋がる物流事業者の取組に対する補助事業の実施（補助額：（海上）3.5万円/トレーラー1台、5万円/コンテナ1TEU、（鉄道）3万円/20ftコンテナ、1.8万円/12ftコンテナ）
ロジスティクス人材育成	・業務効率化・デジタル化等により最適なサプライチェーンマネジメントを担えるロジスティクス人材の育成講座の実施（5/31開催、今年度計6回の開催を予定）

※上記のほか、物流の2024年問題解決に向けた官民連携会議を随時開催し、2024年問題の影響や対応状況等の現状の共有と解決に向けた方策等を検討。（6/11開催、以降随時開催予定）