

国土交通大臣政務官

青木 一彦 様

# 国の施策等に関する 提案・要望書

(平成27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	正	一
鳥	取	県	市	長	会	長	義	彦
鳥	取	県	市	議	会	長	昌	光
鳥	取	県	町	村	会	長	哲	司
鳥	取	県	町	村	議	会	長	治

# 高速道路ネットワークの早期整備について

## 《提案・要望の内容》

○自然災害に備えた強靱な国づくりに加え、企業進出や交流人口拡大等の波及効果による経済再生や地方創生、人口減少の克服のため、山陰道、山陰近畿自動車道等の高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消と、計画的な整備が進められるよう所要の道路予算を確保すること

### ①山陰道（「鳥取西道路」・「北条道路」・「米子道路」）の調査及び整備促進

- ・「鳥取西道路」全線の平成29年度一体的供用  
「鳥取西IC～青谷IC」については、供用時期が未公表の「鳥取西IC～吉岡温泉IC」も含めて、平成29年度の一体的な供用が図られるよう整備を促進すること。
- ・「北条道路」における交通安全対策の早期整備及び全線自動車専用道路としての早期事業再開  
近年頻発する重大な交通事故に対する早期の交通安全対策（湯梨浜・北栄地区の交差点立体化）と、早期事業再開に向けた都市計画のための調査等を進めること。
- ・「米子道路」の付加追越車線の早期供用  
「米子道路」において、現在整備中の「日野川東IC～米子南IC」間の付加追越車線を早期に供用すること。

### ②『山陰近畿自動車道の「山陰道～鳥取市福部町」』における事業化の実現

『山陰道』・『鳥取自動車道』・『山陰近畿自動車道』の3路線を連結する当該区間の事業化実現に向けて、計画段階評価を進めること。

### ③『中国横断自動車道岡山米子線』の調査検討の促進及び4車線化

- ・「米子市～境港」の道路のあり方の調査検討の促進  
中海圏域の広域的な道路ネットワークの充実・機能強化の観点から、「米子・境港間の道路のあり方勉強会」の進捗を図り、次の段階の調査に進むよう検討を促進すること。
- ・『米子自動車道（蒜山IC～米子IC）』の暫定2車線区間の4車線化及び当面の対策としての付加追越車線の設置

### ④『鳥取自動車道』における付加追越車線の早期供用

### ⑤地域高規格道路の整備促進

高速道路ネットワークを補完する地域高規格道路のうち、『江府三次道路』の一部であり直轄権限代行で整備中の「鍵掛峠道路」について、特に路線全体の事業進捗に影響を及ぼす県境部のトンネル工事に早期着手すること。





# 要望 北条道路の交通安全事業の早期整備



全線自動車専用道路としての早期事業再開に向けた都市計画の調査促進



## 県内高速道路ネットワークの整備により、企業進出が増加

出典：鳥取県企業立地戦略



- H23～H26年度までの4年間で、50社、3,569名の雇用を確保
- 平成27年度も既に鳥取市で進出3社、工場新設1社(雇用人数計340名)の企業誘致が決定

## 交差点部を中心に近年死亡事故が頻発



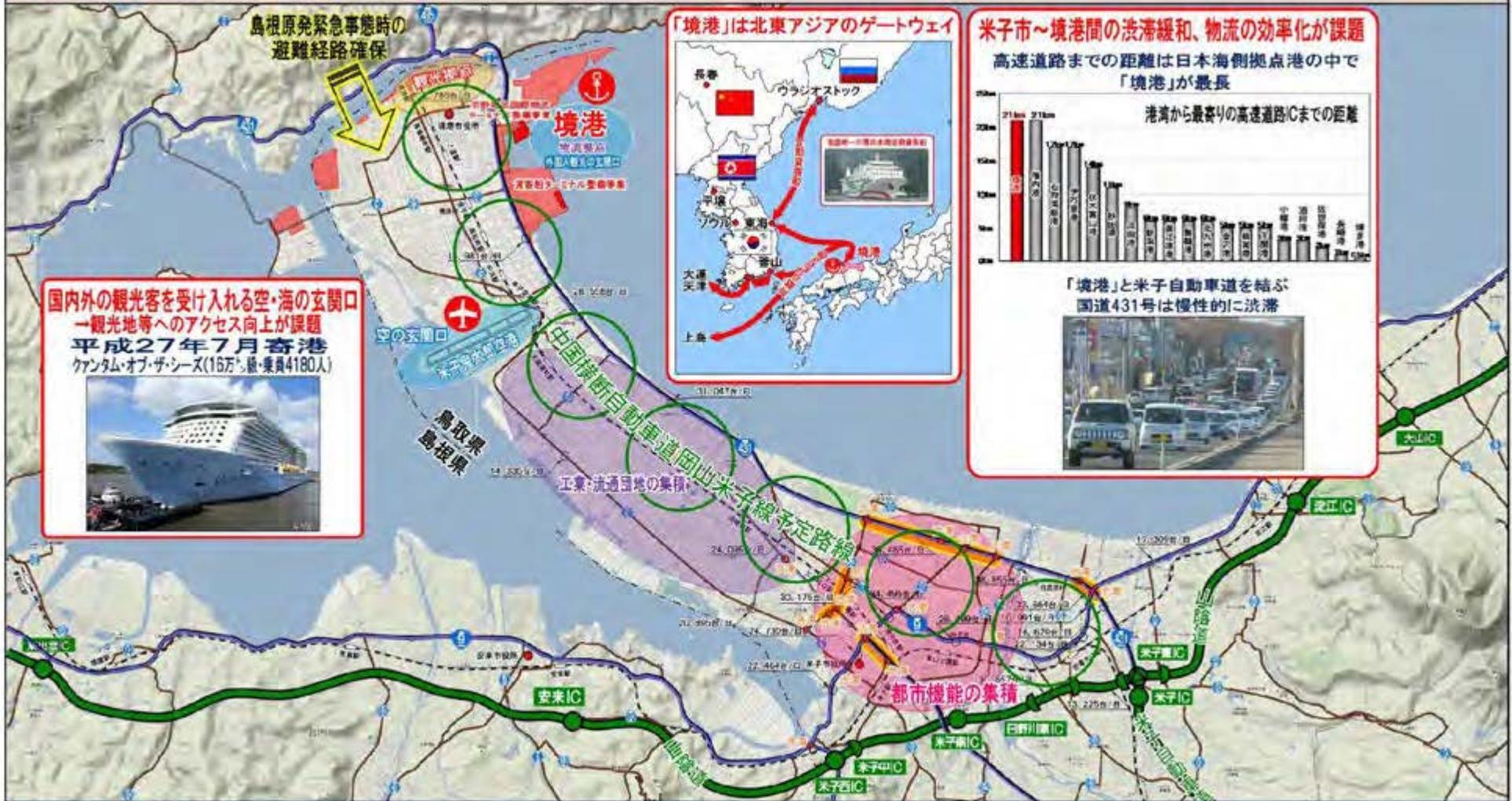
平成22年5月25日  
正面衝突事故2名死亡

無信号を含む平面交差点を中心に重大事故が頻発しており、交通事故致死率(9.8%)は全国平均(0.6%)や県内の他区間(1.6%)と比べて非常に高い。

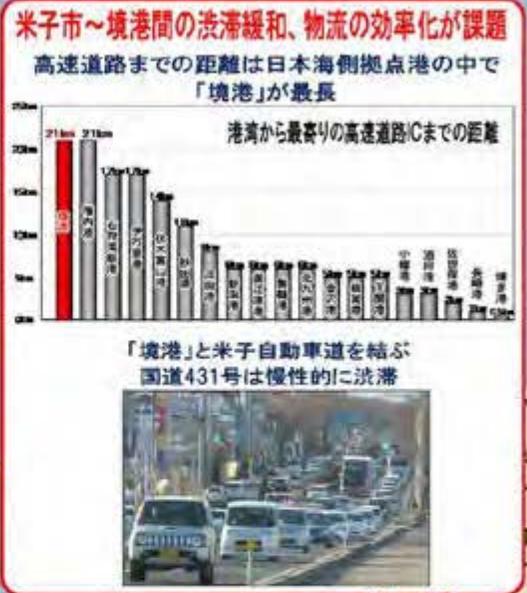
「北条道路」については、近年重大な交通事故が頻発していることから、交通安全対策事業(湯梨浜・北栄地区の交差点立体化)の早期整備を図るとともに、全線自動車専用道路としての早期事業再開に向けて、都市計画のための調査等を進めること。



# 要望 米子市～境港の道路のあり方の検討推進



国内外の観光客を受け入れる空・海の玄関口  
→観光地等へのアクセス向上が課題  
平成27年7月寄港  
クアタム・オブ・ザ・シーズ(16万<sup>+</sup>名乗員4180人)



**米子～境港間の道路は、産業や観光の振興、防災・減災、災害に強いまちづくりに必要であり、北東アジアゲートウェイである「境港」及び「米子鬼太郎空港」を有していることから「米子・境港間の道路のあり方勉強会」の進捗を図り、次の段階の調査に進むよう勉強会の検討を促進すること。**





# 北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備について

## 《提案・要望の内容》

○我が国の経済再生や国土強靱化を推進し、日本海国土軸を形成するため、次のとおり北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備を実施すること

①竹内南地区 複合一貫輸送に対応したふ頭再編改良事業〔直轄事業〕を重点実施により早期完成すること

②中野地区 国際物流ターミナル整備事業〔直轄事業〕を重点実施により早期完成すること

## 〈参考〉

### 1 竹内南地区貨客船ターミナルの状況

○境港と韓国（東海）及びロシア（ウラジオストク）を結ぶ国際定期フェリーは、就航から6年が経過し更なる利用促進に取り組んでいる。一方で、高速道路網整備や企業進出が進展している山陰地域は、国内海上輸送網のミッシングリンクとなっており、加えて鉄道輸送も十分でないことから、内航RORO船のトライアル輸送を実施し、物流コストの削減や販路拡大等に向けて取り組んでいる。

○また、内航RORO船の定期化や国際物流と国内物流の接続による新たな物流ルートの確立、小口貨物の集配機能の充実等のため、国土交通省と連携して産学金官による「境港流通プラットフォーム」を構築する等、圏域の産業競争力の強化に向けて官民挙げて活動展開を図っている。

○今年アジアデビューした最新鋭の大型クルーズ客船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ（167,800トン）」が、7月2日に4,600名を超えるお客様を乗せて境港に入港した。境港では、独自の外国クルーズ船対応コーディネーターの設置や船社のキーマン招聘、「市民参加によるおもてなしサポーター」の設置、ふ頭内臨時免税店の出店など、官民、地域が一体となってクルーズ船の寄港拡大に取り組んでいる。

### 2 中野地区国際物流ターミナルの状況

合板の国内シェア16%を占める境港背後の木材関連企業は、境港での増産体制を整えつつあり、現在発生している沖待ち、横持ちなど非効率な荷役を早期に解消し、事業効果を1日も早く発揮させるための中野地区国際物流ターミナルの早期完成を強く望んでいる。

# 重点整備

# 境港ふ頭再編改良事業〔直轄事業〕

・境港ふ頭再編改良事業の早期完成による北東アジアゲートウェイ機能の強化！！

- ①国内海上輸送のミッシングリンクの解消を図るとともに、②国際物流の拡大、国際国内物流の連結、③急増・大型化するクルーズ船寄港に対応！

## ①国内海上輸送のミッシングリンク解消

ミッシングリンクを解消し、中国地方と北海道、北陸及び関東の物流促進と効率化を実現  
 ・境港は日本海側物流のプラットフォームとしての機能を果たす**ベストポジション**

国内定期フェリー・RORO船航路

国内海上輸送航路のミッシングリンク

大規模地震  
太平洋、瀬戸内海のリダンダンシー

## ②国際物流の拡大、国際国内物流の連結

新たな物流ルートの確立



就航6年目を迎える！！  
我が国唯一の環日本海定期貨客船航路  
5年間で14万人の旅客輸送



## ③急増・大型化するクルーズ船寄港への対応

クルーズ客船によるインバウンドの飛躍的拡大

昭和南地区

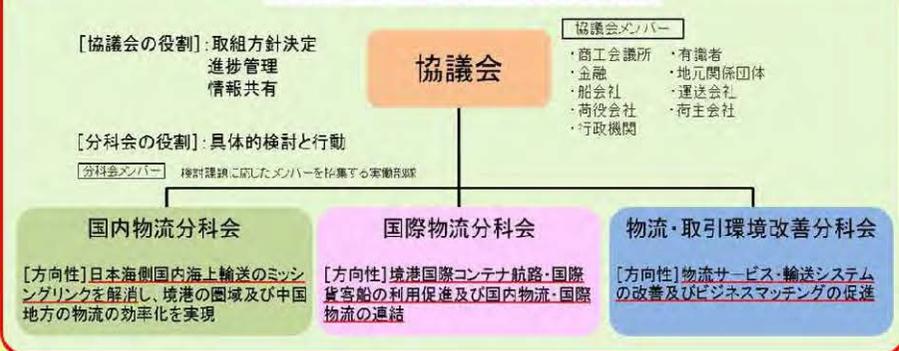


16万t級 クwantム・オブ・ザ・シーズ号初寄港 (H27. 7. 2)



○7月11日「境港流通プラットフォーム」設立～産学金官が力を合わせ目標実現～

### ◆企画・立案・調整・実施



協議会開催状況

今年度は、**20回程度**の寄港予定で、**16万トン級クルーズ船クwantム・オブ・ザ・シーズ**も7月2日に入港し、**乗客数2万人を超える見込み！**

### 官民のおもてなし

- ・観光案内通訳ボランティアが始動
- ・岸壁での免税店、Wi-Fi、外貨両替の設置

# 効果 竹内南貨客船ターミナル整備 ① 北東アジアゲートウェイ「境港」の形成



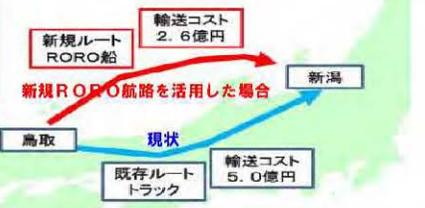
## 効果①

○ミッシングリンク  
解消による物流コストの削減



陸上輸送費のコスト削減  
陸上輸送から海上輸送へ転換

A企業  
鳥取県の企業の例  
2.4億円/年 削減



陸上輸送費のコスト削減  
陸上輸送距離削減による

B企業  
広島県の企業の例  
0.3億円/年 削減



## ○国内RORO船試験輸送の取り組み

- 平成25年～26年の2カ年で春夏秋冬4回の試験輸送の実施（境港～苫小牧～新潟）
- 参加企業：35社（輸送希望企業48社）
- 輸送台数：累計236台
- 主な貨物：合板、小豆、農機、建設機械など



参加企業の声  
「輸送コストが削減された」  
「リードタイムが削減された」  
「輸送品質に満足」

- 高速道路網整備による集荷範囲の拡大
- モーダルシフトによるトラックドライバー不足の緩和
- ・モーダルシフトによるトラックドライバー不足の緩和
- ・トラックの安全規則遵守（運転時間遵守）の厳格化（1日の配送エリア縮小傾向）

高速道路網の整備  
陸上輸送費の削減  
広域的な集荷範囲の拡大



舞鶴 敦賀  
広島～敦賀 6.5時間  
岡山～敦賀 4.5時間

# 効果 竹内南貨客船ターミナル整備 ② 北東アジアゲートウェイ「境港」の形成



## 効果②

国際フェリー・国際RORO船の連結による新たな物流ルート確立

【活魚車による活魚の輸出・輸入】

⇒陸上輸送無しで韓国まで運搬可能

・輸送コストの削減

・リードタイムの縮減

・活魚の品質の向上

※【平成24年2月18日～5月26日間で試験輸送活魚車34台実施】

【輸出ルート】 北海道・瀬戸内⇒境港⇒(国際フェリー)⇒東海(韓国)

・ホタテ、ホヤ

【輸入ルート】 釜山(韓国)⇒(長錦商船)⇒境港⇒大阪等

・アワビ、ヒラメ



輸出品

ホタテ



ホヤ



輸入品

アワビ



ヒラメ



## 効果③

H27年度のクルーズ船入港の経済効果は、6億円以上

20,000人以上 × 30,000円 = 600,000千円以上

貨物船との入港調整解消による、クルーズ客船の寄港増

H27年入港調整によるキャンセル(8便27,000人)

8億円の増 (27,000人 × 30,000円 = 810,000千円)

(消費額出典(国土交通省):クルーズ振興を通じた地方創生)

【アジア最大級の客船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」】

乗客4,600名を超えるお客様を乗せ境港初寄港(7月2日)

バス約120台でショッピングツアーに出発!

周辺のショッピングセンターで爆買い!



ショッピングセンターでの買物状況



岸壁での免税店出店

かごいっぱい「爆買い」



7月2日境港初寄港  
クァンタム・オブ・ザ・シーズ(16万t級)

化粧品や海産物求め  
大型船 飛び交う中国語  
大型船 船客 境港寄港

1日でも早い完成を！

# 中野地区国際物流ターミナル整備事業〔直轄事業〕

背後の企業が増産体制〔合板国内シェア16%〕



- 設備投資  
A工場 平成24～ 10億円  
B工場 平成22～ 39億円  
C工場 平成23年 1億円  
} 50億円
- 雇用創出  
工場増設による直接雇用増 30名程度

着々と増産体制を整え  
原木輸入量が増加へ

国際物流ターミナルの  
1日でも早い完成が必要

合板増産に伴い原木の野積が増加  
↓  
更に野積場が不足

原木を昭和南地区から中野地区へ

○外貨貨物(リサイクル、原木等)需要の増加、船舶の大型化に対応した取扱い能力の向上を図り、既存岸壁を効率的に利用するような、ふ頭再編を実現する

## 【事業の効果】

- 吃水調整や沖待ちの解消やふ頭の再編など、港湾機能の向上により荷役の効率化・コスト削減
- 合板等の原材料となる原木やリサイクル貨物等の安定的な供給による、地域産業の競争力強化

原木・チップ船がクルーズ船と同じ岸壁



クルーズ船入港時の沖待ち状況



【課題】 非効率な荷役



# 効果 中野国際物流ターミナル整備 圏域の産業競争力強化へ



## 効果②

### 横持ちの解消

【課題】 野積場不足  
リサイクル貨物や原木等混在する貨物

ふ頭用地の不足による原木の横持ち費用の削減

4億円/年 削減  
(2次運搬費：12,000台×22,000円/台)  
(積込・積卸費：200千ト×640円/ト)

- ・混在する貨物
- ・非効率な荷役



## 効果①

### 沖待ちの解消

【課題】 岸壁不足

クルーズ船入港時に沖待ちが発生



貨物船同士・クルーズ客船とのバッティングが解消し沖待ち費用の削減

8千万円/年 削減  
(2,000千円 隻/日×年間延べ40日)

## 効果③

### 貨物集約により荷役効率の向上

リサイクル関連業者の進出 (2社)

A社：平成27年4月稼働

B社：平成29年10月稼働予定

設備投資 約27億円  
新規雇用 30人程度



### 境港に2社リサイクル工場



「ポート」指定後初進出

協定書を手にする(右から)平井伸治知事、平林社長、海老田会長、中村勝治境港市長=8日、知事公邸

平林金属(岡山市、海老田耕三会長)のりみ家電や自動車を再資源化する技術を持ち、境港市昭和町に工場を建設する計画が固まり、知事公邸で8日、協定

平林金属は、使用済リサイクル工場進出は初。同社の工場建設予定地は、国が整備中の中野地区国際物流ターミナルに隣接。リサイクル資源は海路で国内外に輸送される。

書調印式があった。2011年に境港が国の循環資源物流拠点港「リサイクルポート」に指定されて以降、リサイクル工場進出は初。

約2億

# 地方航空路線の維持・拡充について

## 《提案・要望の内容》

○交流人口の拡大や地方経済を発展させる真の地方創生を実現するためには、複数都市を結ぶ地方航空路線のネットワークの拡充が不可欠であることから、地方空港のミニハブ機能を維持・拡充するよう、国として積極的な施策を講じること。

### <路線の維持・拡充に向けた取組>

- ・羽田空港発着枠を地方路線に優先的に割り当てるとともに、既存路線の維持・拡充について、航空会社に対し国として強く指導すること。
- ・羽田空港の国内線発着枠について、現在暫定的に国内路線で活用している国際線中国路線枠と同数以上の発着枠を冬ダイヤ以降増枠すること。
- ・東京-鳥取線の航空需要拡大の取り組みのため、羽田発着の政策コンテスト枠を平成28年度以降も継続して割り当てること。

### <米子鬼太郎空港の空港使用料等の軽減>

- ・国内定期便の新設・増便等に対する着陸料の免除又は軽減率の拡大を図ること。
- ・地方航空路線の国内・国際定期便に係る空港内停留料、保安料、航行援助施設利用料の免除又は軽減措置を新設すること。
- ・訪日外客数2,000万人達成に向け、国際定期便・国際チャーター便に対する着陸料の免除等を行うこと。

### <民間事業者への支援制度の創設>

- ・民間事業者が空港施設を拡充する際の補助制度を創設すること。

## <参考>

### 1 利用促進等の取組状況

- ・鳥取砂丘コナン空港への愛称化(3/1)に伴う「空の駅」化装飾等の推進
- ・航空会社とタイアップした利用促進キャンペーン  
 (ANA)うっとり鳥取キャンペーン「鳥取美人物語」等  
 (SKY)ポータルサイト運営、就航先での路線PR等
- ・懇話会やWEB系旅行会社と連携した路線PR  
 ※鳥取砂丘コナン空港のH26搭乗実績を踏まえて政策コンテスト2年目(H27)目標値を上方修正  
 327,000人(有償搭乗者数のみ)⇒350,000人(当初5年後の目標を前倒し)

### 2 県内空港の運航状況等

鳥取砂丘コナン空港の運航状況等		米子鬼太郎空港の運航状況等	
○定期便の運航状況		○定期便(国際線含む)の運航状況	
ANA:羽田 増便(H26.3~)	5便/日	ANA:羽田 増便(H26.10~)	6便/日
		SKY:神戸(H25.12~H27.8)、那覇(H26.4~H27.8)	2便/日
		アジアナ:ソウル(仁川) ※毎週日・火・金	1便/日
○定期便の利用状況		○定期便(国際線含む)の利用状況	
H24年度	301,885人	H24年度	470,319人
H25年度	330,016人	H25年度	632,111人
H26年度	342,926人	H26年度	846,549人
○国際チャーター便就航状況		○国際チャーター便就航状況	
H24年度	8便(台湾、ロシア)	H24年度	29便(台湾、中国)
H25年度	10便(台湾、ロシア)	H25年度	50便(香港、台湾、ロシア)
H26年度	10便(台湾、ロシア、中国)	H26年度	41便(香港、台湾、バンコク、韓国)

# 日本海国土軸を形成する整備新幹線など高速鉄道網の整備について

## 《提案・要望の内容》

○災害に強い国土づくりを進めるとともに、鉄道機能をより発揮するため、山陰新幹線やフリーゲージトレインなどの高速鉄道網の整備を進めるべく、県では独自に調査を始めている。国としても早急に具体的な取組に着手するなど、整備の実現に向けた進捗を図ること。

- ・災害に強い国土づくりを進めるためには、高速鉄道の補完性・代替性（リダンダンシー）を確保することが重要。
- ・加えて、人口減少に歯止めをかけ、真の地方創生を実現するためにも、高速鉄道網を整備することは極めて重要。
- ・環境にやさしい大量公共輸送機関としての鉄道機能をより発揮するためには、全国的な高速幹線鉄道網の整備が必要。
- ・また、阪神・淡路大震災や東日本大震災でも明らかになったように、旅客、貨物輸送を確保するためには高速鉄道、高速道路などの高速交通網の多重化が不可欠。
- ・しかしながら、全国新幹線鉄道整備法が1970年に制定されて以来約42年経過しているにもかかわらず、基本計画線については、着工はもとより調査・計画の目途さえ立っていないのが現状。この間、同法は根本的な見直しはされず、また、その他に総合的な幹線鉄道計画は策定されていない状況。

## <参考>

県内鉄道（フリーゲージトレイン方式による「伯備線ルート」及び「智頭・因美線ルート」）の高速化調査（H26年度～H27年度）について

### 1 調査の内容

- ・ H26年度調査
  - ①線路状況の把握、②新幹線・在来線アプローチ部の検討、③線形改良の検討、④踏切の調査
- ・ H27年度調査
  - ①留置、検修機能、②電化関係の調査検討、③到達時間の算出、④工事数量・概算経費の算定

### 2 今後のスケジュール

現在、到達時間の算出等を行っており、8月中には改良工事費の算定、10月末までに全体の取りまとめ作業を行う予定。

### 3 H26年度調査の結果概要

区 分	伯備線ルート (岡山-米子-出雲市)	智頭・因美線ルート (姫路-上郡-鳥取-米子)
曲線半径400m未満 (要改良箇所数)	147箇所	29箇所
道床厚250mm未満 (要改良箇所数)	85箇所	67箇所
橋梁改良(無道床橋梁区間) (要改良箇所数)	76箇所	43箇所
トンネル (要改良箇所数)	0箇所	18箇所
踏切 (要改良箇所数)	209箇所	155箇所
電化・非電化	全線電化	非電化(姫路-上郡、伯耆大山-米子間は電化)

# 社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の 重点的な配分について

## 《提案・要望の内容》

### 〔社会資本整備総合交付金〕

○地域の実情に配慮し、各自治体で取り組む地方創生の後押しとなるよう必要な財源を確保するとともに、特に財政力の弱い地方に重点的に配分すること。

### 〔防災・安全交付金〕

○国土の強靱化を推進するため、住民の命と暮らしを守る事前防災・減災対策と暮らしの安全・安心を確保する安全対策等について、地域の実情に即して確実に取り組むことができるよう、必要な財源を確保するとともに、特に財政力の弱い地方に重点的に配分すること。

## <参考>

### 〔社会資本整備総合交付金〕

- 当県では、三徳山・三朝温泉の日本遺産認定や大山開山1300年などの観光資源の活用、鳥取道や山陰道の開通によるIC周辺への企業進出及び米子駅周辺の賑わい創出など、地方創生に向け各自治体で取り組んでいるところである。
- しかし、地域の社会資本整備を総合的に支援する目的で創設された社会資本整備総合交付金は全国的にも縮小傾向にあり、当県では対前年比0.90と全国平均0.99に比べて下回り、地域の実情や要望等に対応した配分となっておらず、今後、地方創生の取り組みに支障が出るのではと危惧している。

#### <観光資源の活用を支援>

三徳山・三朝温泉(H27.4日本遺産認定) ⇒ 県道鳥取鹿野倉吉線(三朝町)  
氷ノ山周辺観光 ⇒ 国道482号春米バイパス(若桜町)

#### <経済活動(企業誘致等)を支援>

山陰道、米子自動車道のICアクセス ⇒ 国道181号岸本バイパス(米子市~伯耆町)  
地域高規格道路のICアクセス ⇒ 県道倉吉由良線(倉吉市)

#### <地域づくり・まちづくりを支援>

米子駅周辺のまちづくり ⇒ 米子駅南北自由通路等整備事業(米子市)

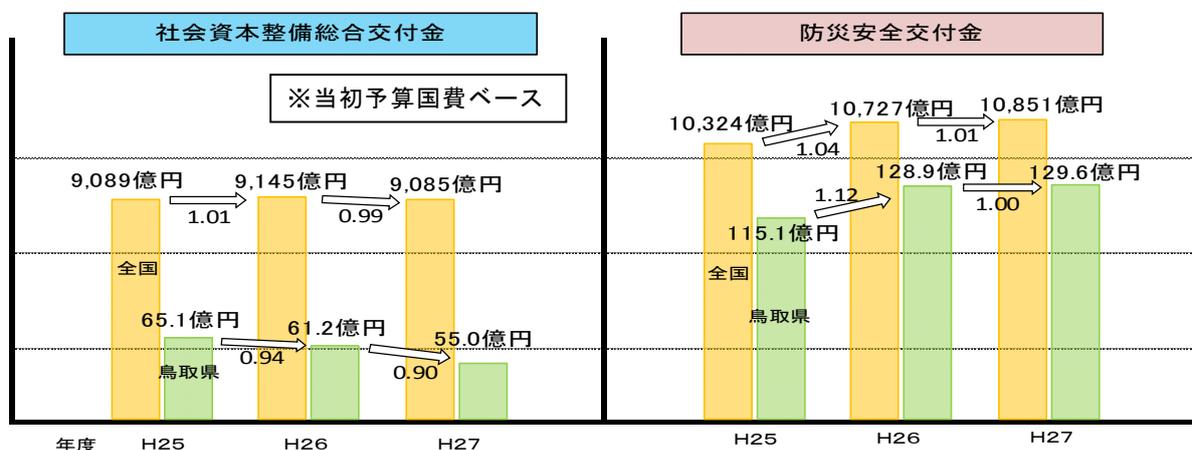
[道路事業は対前年比0.93]

### 〔防災・安全交付金〕

#### <水害・土砂災害や大規模地震に備えるための防災・減災対策、インフラ老朽化対策、通学路の安全対策等>

・塩見川等河川事業・湯山海岸等海岸事業・土砂災害防止のための砂防事業・道路施設、河川管理施設、港湾施設等の計画的な維持管理、更新・橋梁の耐震補強・緊急輸送道路等の落石防止対策、未改良区間の改良等・通学路の合同点検に基づく安全対策等

※平成27年10月に「鳥取県国土強靱化地域計画」を策定予定



※当初予算国費ベース

# 要望

## 社会資本整備総合交付金の重点的な配分について

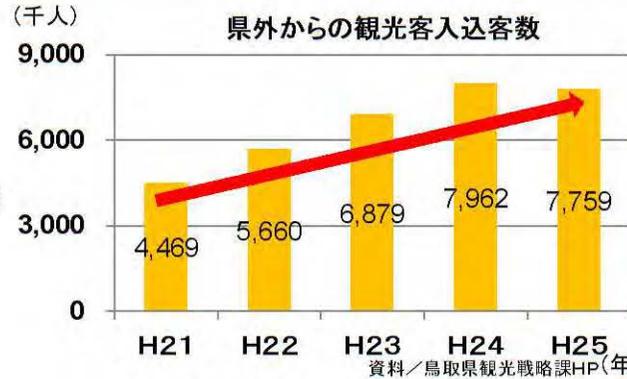


# 地方創生を後押しする社会資本整備は必要不可欠

### 観光施策

#### 県内の主な観光地

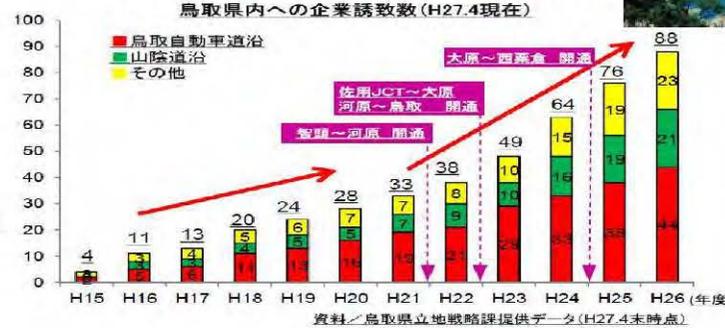
- ・鳥取砂丘(年間141万人)
- ・鳥取砂丘コナン空港
- ・水木しげるロード(5年連続2百万人突破)
- ・山陰海岸ジオパーク
- ・三徳山・三朝温泉(日本遺産登録)
- ・皆生温泉、羽合温泉などの温泉地
- ・大山、氷ノ山などの自然



### 経済活動(企業誘致等)

#### 近年の誘致企業

- ・源吉兆庵(和菓子製造、販売会社)
- ・共和薬品(ジェネリック医薬品メーカー)
- ・今井航空機器工業(航空機関連部品製造会社)
- ・イナテック(自動車部品製造会社)
- ・マルサンアイ(豆乳製造販売会社)



### 地域、まちづくり

#### 最近の動き

- ・米子駅自由通路整備による米子駅周辺及び中心市街地活性化
- ・若桜街道商店街(がんばる商店街30選)
- ・重点道の駅(神話の里白うさぎ、にちなん)



社会資本整備総合交付金の「必要額の確保」と財政力の弱い地方への「重点配分」