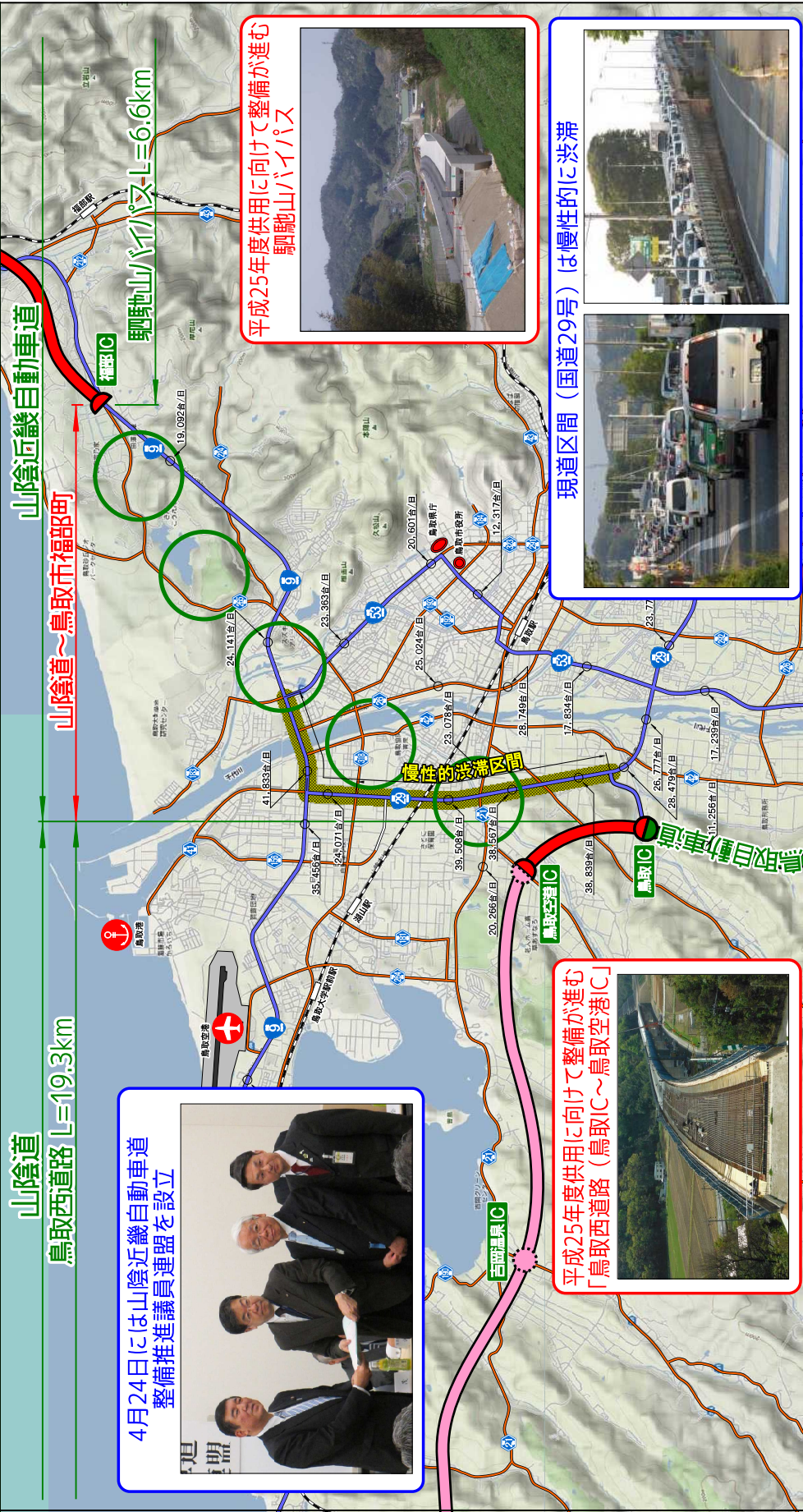
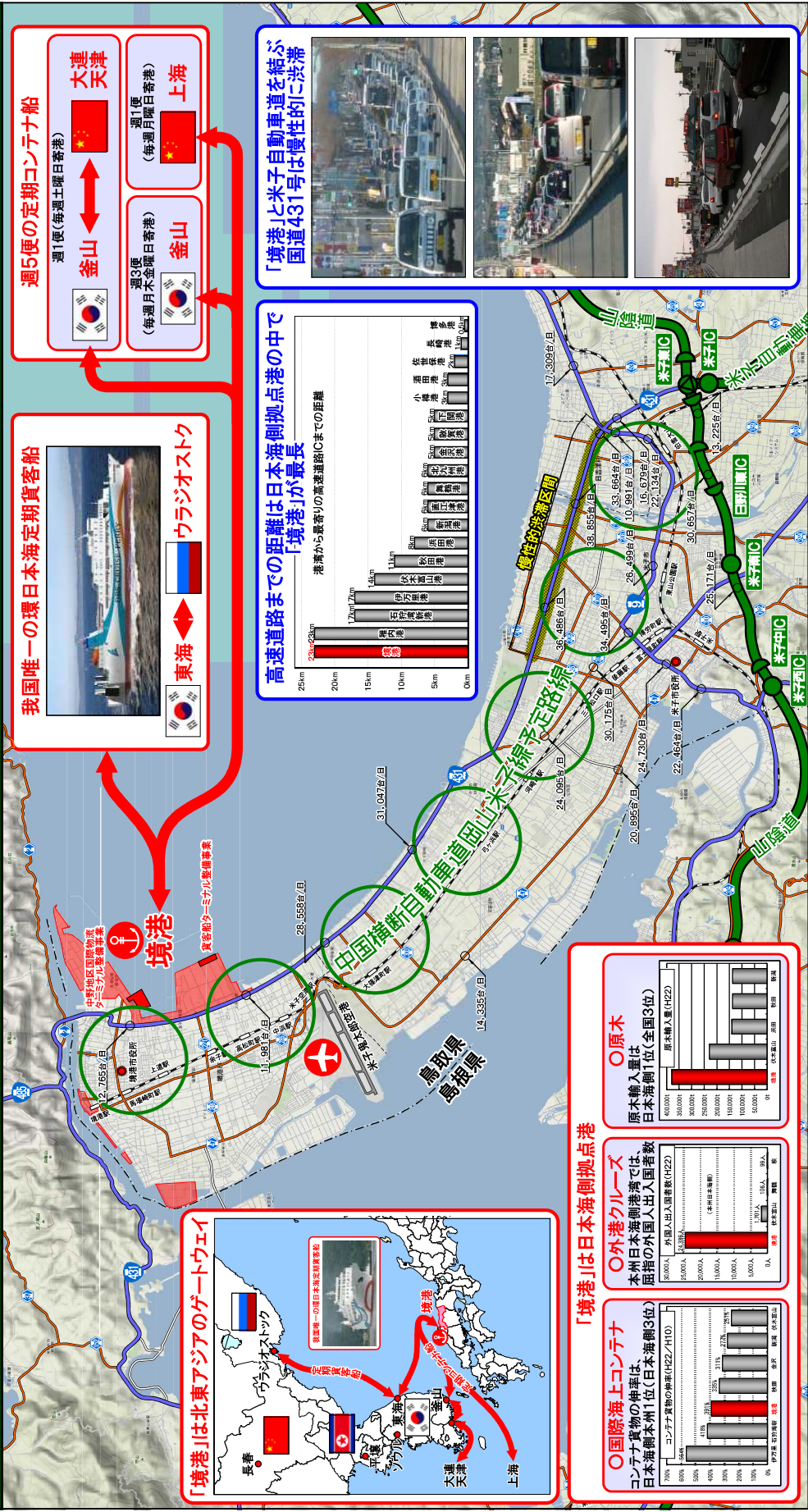


要望 山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」計画の具体化に向けた検討の促進



山陰近畿自動車道を山陰道・鳥取自動車道と結節させることでネットワークを構築し、整備効果を相乗的に向上させるとともに、現道区間の慢性的交通渋滞を緩和するため、山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」について、計画の具体化に向けた検討を進めるとのこと。

要望 米子市～境港の検討の促進



日本海側拠点港として、北東アジアのゲートウェイ機能を担う「境港」と、高速道路ネットワークを直結することにより、アジア経済の力強い成長を我が国が効率的に取り込むため、「米子市～境港」について、引き続き、必要な検討を進めること。

要望 米子自動車道・米子道路の4車線化 米子道路における付加追越車線の早期供用

 東海・釜山
  ウラジオストク
  上海



新たに寄港が予定されている
マリーナー・オブ・シーズ

定期貨客船DBSクルーズフェリー

年々悪化する交通渋滞の解消



米子道路では、交通量の増加により
通勤時間帯を中心に交通渋滞が発生

対面交通に起因する重大事故の防止



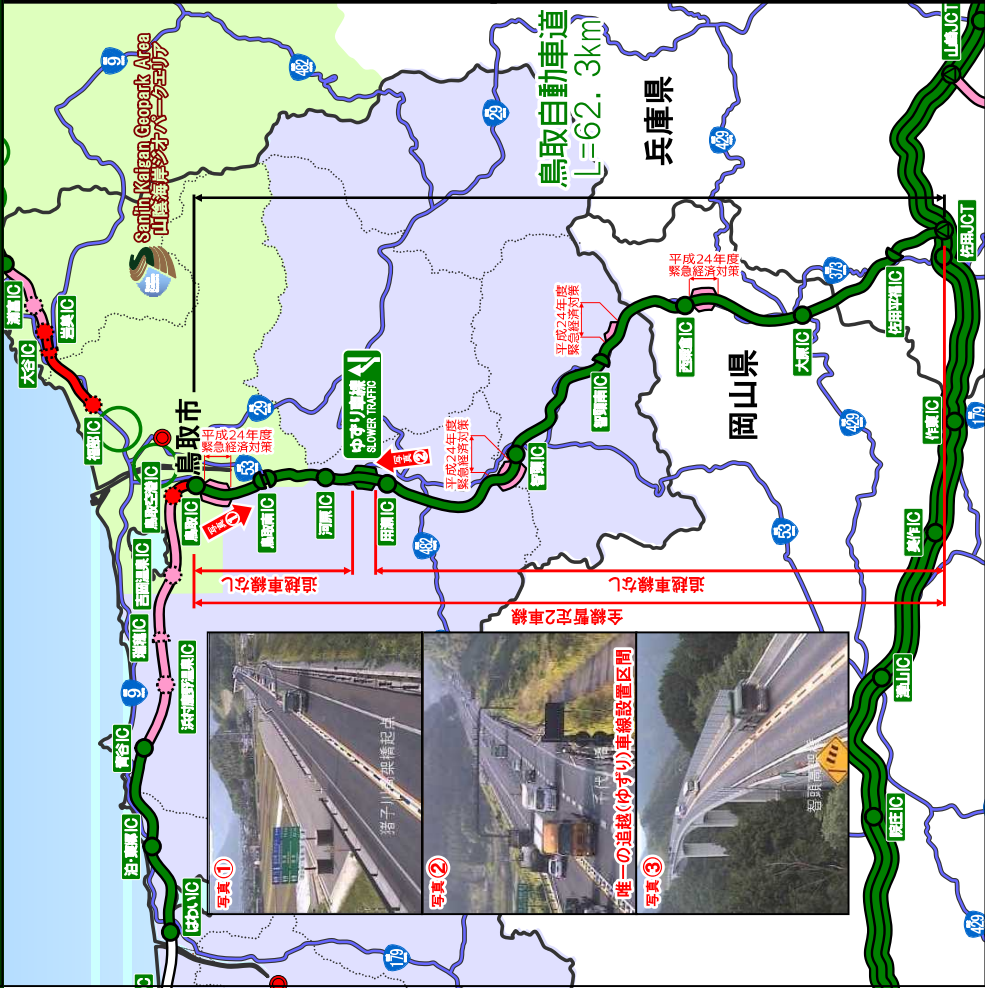
平成22年2月14日、米子自動車道(伯耆町金屋谷)
で発生した正面衝突事故で、大学生3名が死亡。

高速道路本来の定時性・安全性の確保を図るため、『米子自動車道(蒜山IC～米子IC)』

及び『米子道路』について4車線化を行うこと。

また、『米子道路』については、当面の対策として、早期に付加追越車線を供用すること。

要望 鳥取自動車道における付加追越車線の早期供用



高速道路本来の速達性・定時性の確保

＜付加追越車線の構造要件＞
 設置間隔6～10km、
 設置延長1.0～1.5kmを
 標準とする。
 ※！道路構造令の解説と運用」より

＜「松江自動車道」の状況＞
 71.6km(三次JCT～共道JCT)の
 うち4箇所で追越車線を設置
 ※「松江自動車道」も「鳥取自動車道」
 と同じく新直轄方式で施行

全線62.3kmのうち追越車線が僅か1箇所しかないことから、
 高速道路本来の速達性・定時性が十分発揮できていない。

対面交通に起因する重大事故の防止



対面交通は、衝突事故をはじめとする重大事故の要因
 となるとともに、事故発生時には長時間の通行止を伴う。

平成24年度に暫定2車線で全線供用した鳥取自動車道(L=62.3km)については、
 追越車線が僅か1箇所しかないことから、高速道路本来の定時性、安全性を十分に発揮させ
 るため、当面の対策として早期に付加追越車線を供用すること。

2 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》

- 整備新幹線の整備が遅れている地方に対する在来線を含めた総合的な高速鉄道網の整備の方向性を示すとともに、災害に強い国土づくりを進めるために、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であり、山陰新幹線をはじめとする整備新幹線など高速幹線鉄道網の整備を推進すること。
- また、国土交通省において「幹線鉄道の高速鉄道化・利便性向上に向けた調査」を行う経費が平成25年度予算に盛り込まれた。これを確実に実施するとともに、高速鉄道の整備が遅れている地域に配慮したものとすること。

※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。

※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であるが、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にある。

※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。

<参考>

全国新幹線鉄道網の整備状況

路 線		線路延長 (工事延長)	
営業中の 新幹線	東海道（東京から新大阪）	515.4km	2,387.7km
	山陽（新大阪～博多）	553.7km	
	東北（東京～盛岡）	496.5km	
	東北（盛岡～八戸）	96.6km	
	東北（八戸～新青森）	81.8km	
	上越（大宮～新潟）	269.5km	
	北陸（高崎～長野）	117.4km	
	九州（博多～新八代）	130.0km	
	九州（新八代～鹿児島中央）	126.8km	
建設中の 新幹線	北海道（新青森～新函館(仮称)）	148.8km (148.3km)	779.5km
	北海道（新函館(仮称)～札幌）	211.5km (211.7km)	
	北陸（長野～金沢）	228.0km (231.1km)	
	北陸（金沢～敦賀）	125.2km (114.4km)	
	九州（武雄温泉～長崎）	66.0km (67.0km)	
整備計画 路線	北陸（敦賀～大阪）	約130km	約180km
	九州（新鳥栖～武雄温泉）	約50km	

整備計画 路線 (超電導磁気による浮上方式)	中央（東京から大阪）	438km
------------------------------	------------	-------

基本計画 路線	北海道（札幌～旭川）	約3,030km
	北海道南回り（長万部～室蘭～札幌）	
	羽越（富山～新潟～秋田～青森）	
	奥羽（福島～山形～秋田）	
	北陸・中京（敦賀～名古屋）	
	山陰（大阪～松江～下関）	
	中国横断（岡山～松江）	
	四国（大阪～高松～大分）	
	四国横断（岡山～高知）	
	東九州（福岡～大分～鹿児島）	
九州横断（大分～熊本）		

3 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、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

- 竹内南地区 複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナル整備事業〔直轄事業〕を早期に事業化すること
- 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
- 境港では世界最大級の外航クルーズ船等の寄港が増加していることから、C I Q体制の充実を図ること

＜参考＞

重要港湾「境港」は、北東アジアゲートウェイとして日本海周辺アジア地域との地理的特性を生かし、その著しい経済発展を我が国の成長に取り込み、「国際競争力の強化」、「観光立国の実現」の一助を成すとともに、大規模災害時の代替性を確保するための「日本海国土軸形成」の一翼を担うなど国土強靱化を推進する上で、益々その重要性が高まっている。

よって、我が国の経済再生や地域の活性化のためには、境港が北東アジアゲートウェイとしての港湾機能をさらに充実することが重要であり、次の事業を早期に実施することが必要である。

竹内南地区 複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナル整備事業

我が国唯一の環日本海定期貨客船は、旅客・貨物とも年々増加するなど安定就航している。また、一昨年のアジアクルーズターミナル協会への加盟を契機に、クルーズ船の寄港が急増し、(2013年は大型クルーズ船等20回以上見込まれ、既に2014年まで続々とオファーがある等)多くの観光客訪問が期待される。

しかしながら、環日本海定期貨客船は、貨物ふ頭に設置した仮設の旅客ターミナルを使用し、大型クルーズ船は原木などを取り扱う岸壁に係留せざるを得ないことから、景観・異臭の問題や入国手続きに時間がかかるC I Q体制など、乗客の受入体制が十分ではない状況である。

加えて、原木船等と係留が重複し、大型クルーズ船の寄港を断らざるを得ない場合も生じている。

これらの大型クルーズ船需要に応え、さらに環日本海定期貨客船や国際RORO船による旅客・貨物の増大、トライアル輸送を通じた国内RORO船の就航など、複合一貫輸送に対応した岸壁確保が求められている。

さらに、境港は、今後想定される太平洋側の地震・津波が発生した場合の人流・物流の代替港湾として高いポテンシャルを有しており、このターミナルの整備は、国土強靱化、防災・減災ニューディールの実現に不可欠である。

本年6月に採択された先導的官民連携支援事業において、先般6月28日に第1回検討委員会を開催し、「みなと」を核とした日本海側の賑わいづくりと防災拠点機能を両立できる新たな貨客船ターミナル等港湾機能のあり方等、魅力ある「みなと」のプランを官民一体となって練っているところであるが、当県としても米国船会社において超大型クルーズ船(22万トン級)の東アジアへの配船意向があることから、先導的官民連携支援事業やポートセールス等に反映させるため、本年度6月補正予算によって、その安全航行シミュレーション及び係留方法について検証することとしている。

このため、専用岸壁となる貨客船ターミナル整備事業(直轄事業)を早期に事業化することが必要である。

中野地区 国際物流ターミナル整備事業

現在、国内シェア15%を占める境港背後の木材関連企業は、平成25年度には増産体制を整え、原木輸入の増加を見込んでおり、1日も早い岸壁整備を強く望んでいる。また、岸壁背後のふ頭用地の確保も急がれることから、当県としても平成24年度補正予算によってふ頭用地造成等を前倒している。

このため、当該事業の重点実施による国際物流ターミナルの早期完成が必要である。

境港への外航クルーズ船寄港に伴うC I Q体制の確保

境港は、アジアクルーズターミナル協会に加盟し、アジア地域の中国、台湾、韓国など外航クルーズ船の誘致を積極的に行っている。

外航クルーズ船の円滑な運航には、C I Q体制が十分に確保されることが不可欠である。2014年には境港への世界最大級のクルーズ船寄港が予定されている中で、C I Q体制の充実が急務である。

- (1) 仮上陸許可による入国審査(新方式)の本格導入と適用範囲の拡大
- (2) 境港へのC I Qに係る人員体制の確保