

# 国の施策等に関する 提案・要望書

(平成25年11月)

鳥 取 県

## < 目 次 >

	(ページ)
1 高速ネットワークの早期整備について【県土整備部】	1
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【地域振興部】	9
3 北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備について【県土整備部】	10
4 外航クルーズ船寄港および国際航空路線の拡充等に伴う C I Q体制の充実について【県土整備部、地域振興部】	13
5 国土強靱化を推進する防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金の 重点的な配分について【県土整備部】	14
6 地方税財政の充実・強化について【総務部、地域振興部、農林水産部】	19
7 鳥取県国家戦略特区提案「未来社会創造ディスプレイ・ イノベーションプロジェクト」の採択について【商工労働部】	20
8 環太平洋経済連携協定（TPP）交渉参加について 【未来づくり推進局、農林水産部】	21
9 原子力発電所の汚染水対策について【危機管理局】	23
10 周辺地域の意見に基づいた原子力発電所の運用について 【危機管理局、生活環境部】	24
11 原子力発電所における防災対策の強化について 【危機管理局、地域振興部、福祉保健部】	26
12 大規模災害等への対応能力向上のための 大型輸送ヘリコプター配備について【危機管理局】	27
13 平成 25 年度 ICT 街づくり推進事業に係る鳥取県企画提案 「地上デジタル放送を活用した安心安全スマートタウン構想」 の採択について【危機管理局】	28
14 拉致問題の完全解決について【総務部】	29
15 鉄道施設等に対する過疎対策事業債の対象範囲の拡大について【地域振興部】	30
16 県内航空便の充実・発展について【地域振興部】	31
17 番号制度導入に係るシステム対応と費用負担について【地域振興部】	32
18 スポーツツーリズムに関する支援について【文化観光局】	33
19 生活保護制度と生活困窮者施策の充実について【福祉保健部】	34
20 障害者権利条約の批准及び手話言語法（仮称）の制定について【福祉保健部】	35
21 社会福祉施設等施設整備費の財源措置について【福祉保健部】	36
22 持続可能な介護保険制度の構築について【福祉保健部】	37
23 子ども・子育てに関する支援施策の充実実施について【福祉保健部】	38
24 自立援助ホーム等の体制の強化について【福祉保健部】	41
25 表層型メタンハイドレートの調査研究と 洋上風力発電の調達価格等の設定について【生活環境部】	42
26 市町村等の廃棄物処理施設整備に係る予算額の確保等について【生活環境部】	43

27	三徳山の大山隠岐国立公園への編入について【生活環境部】	44
28	鳥取砂丘ビジターセンター（仮称）の整備について【生活環境部】	45
29	ジオパーク活動への支援について【生活環境部】	46
30	農地中間管理事業の実効性の確保について【農林水産部】	47
31	経営所得安定対策の見直し及び日本型直接支払制度の創設について【農林水産部】	48
32	林業・木材産業の成長産業化に向けた予算の確保について【農林水産部】	49
33	「水産振興基金（仮称）」の創設について【農林水産部】	50
34	7月15日の大雨をはじめとした災害に係る財政支援について 【総務部、地域振興部、農林水産部】	51
35	農地・農業用施設災害に係る国庫補助制度の拡充等について【農林水産部】	55
36	安心して暮らせる県土づくりのための治山事業費の確保について【農林水産部】	57
37	県民の安全安心を守る治水事業（直轄事業）の推進について【県土整備部】	58
38	2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた スポーツ振興の取組への支援について【教育委員会】	61
39	学校施設の耐震化の促進及び防災機能の向上について【地域振興部、教育委員会】	62
40	給付型奨学金の創設について【地域振興部、教育委員会】	63

# 1 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》

これまで整備が遅れていた本県の高速道路ネットワークについては、平成24年度の『鳥取自動車道』の全線開通に続き、降雪期を前にした平成25年12月には県中西部の『山陰道』の連結が予定されるなど、着実に整備が進んでいるところであるが、県民の悲願である1日も早い県内全線の完成に向けて、残る区間の整備とともに、ミッシングリンクの解消に向けた調査・検討を促進すること。

### ○「鳥取西道路」の整備促進

「鳥取西道路（鳥取西IC～青谷IC）」については、平成29年度供用予定が公表された「吉岡温泉IC～青谷IC」とともに、「鳥取西IC～吉岡温泉IC」についても一体的な供用が図られるよう、埋蔵文化財調査の集中的・計画的な実施に加え、調査が完了した区間においては速やかに工事着手し、整備を促進すること。

### ○「北条道路」の交通安全対策事業の早期供用及び早期事業再開に向けた調査の促進

「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）の早期供用を図るとともに、全線の早期事業再開に向けて、早急に計画段階評価を進めること。

### ○「山陰道～鳥取市福部町」の計画の具体化に向けた検討の促進

未指定区間となっている『山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」』については、計画の具体化に向けた検討を進めること。

### ○「米子市～境港」の検討の促進

「米子市～境港」については、引き続き、必要な検討を進めること。

### ○『鳥取自動車道』における付加追越車線の早期供用

『鳥取自動車道』については、高速道路本来の定時性・安全性を十分に発揮させるため、現在整備中の4区間の付加追越車線を早期に供用すること。

### ○『米子自動車道』・「米子道路」の4車線化及び「米子道路」における付加追越車線の早期供用

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）』・「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、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。

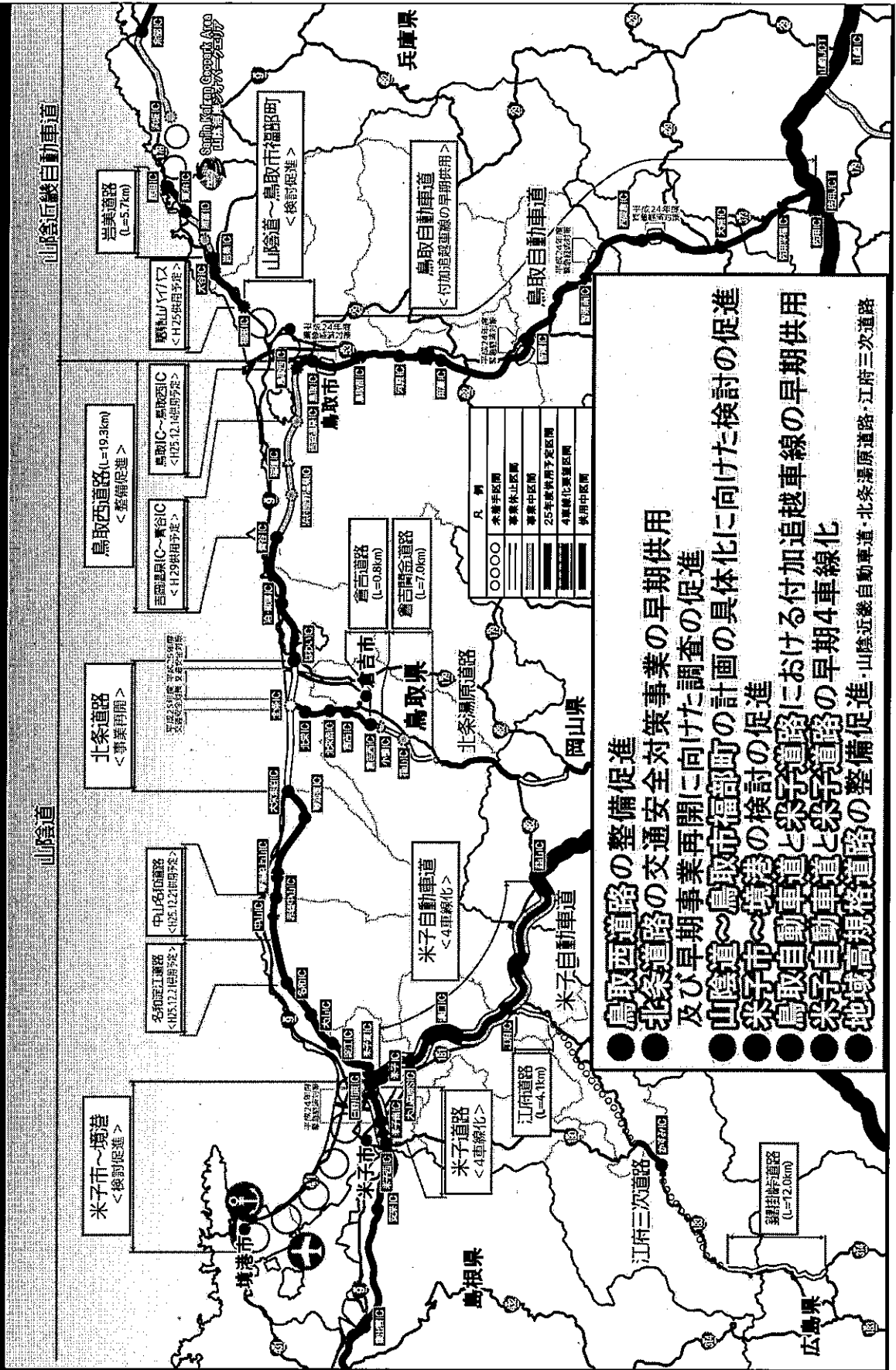
### ○地域高規格道路の整備促進

高速道路ネットワークを補完する地域高規格道路については、1日も早い供用を図るため、トンネル等の大規模構造物の進捗状況に応じた重点的な予算配分を行うこと。

「岩美道路」	-----	『山陰近畿自動車道』
「倉吉道路」、「倉吉関金道路」	-----	『北条湯原道路』
「鍵掛峠道路」、「江府道路」	-----	『江府三次道路』

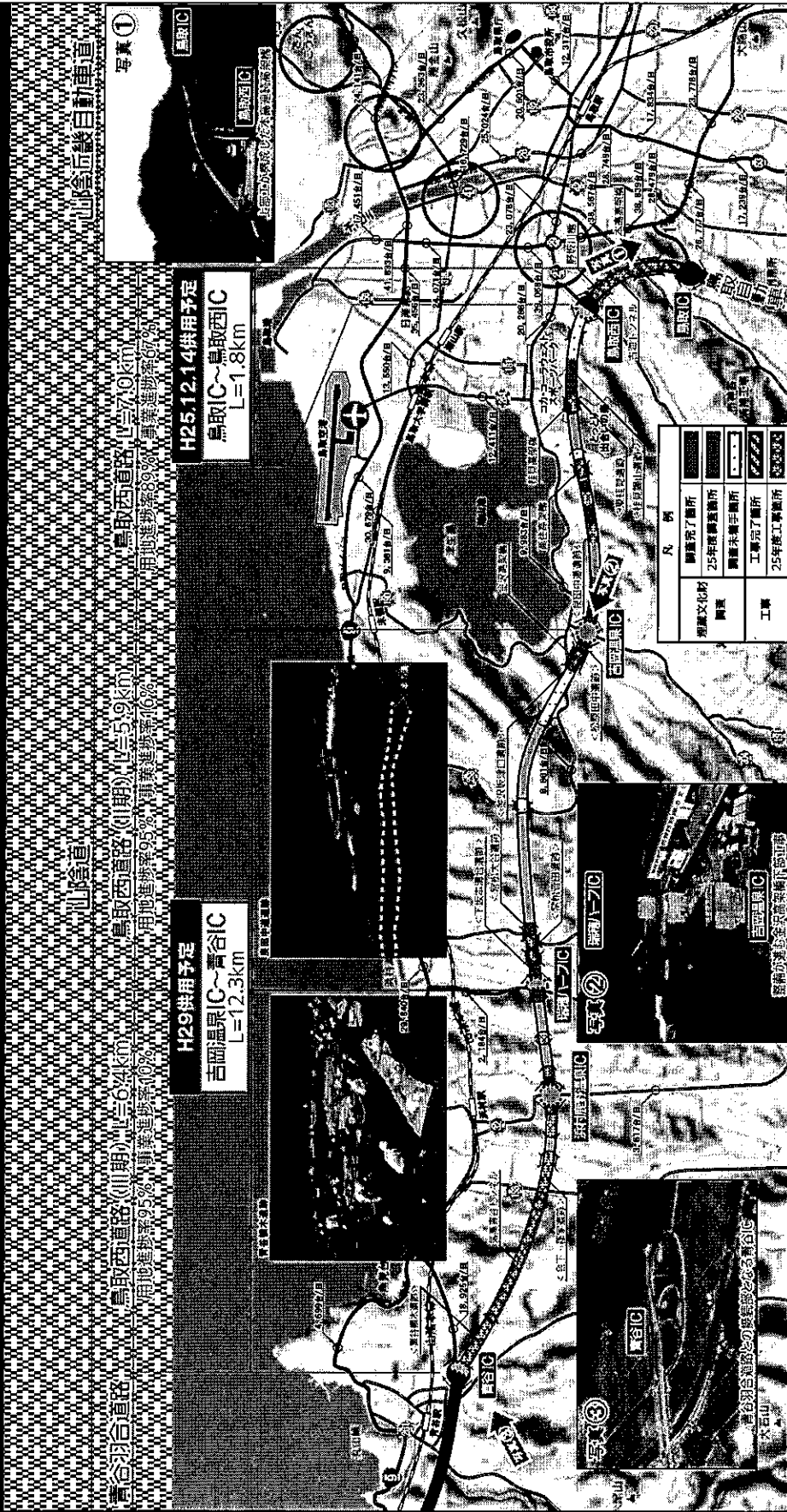
# 要望

## 県内高速道路ネットワークの1日も早い連結を!



- 鳥取西道路の整備促進
- 北条道路の交通安全対策事業の早期供用及び早期事業再開に向けた調査の促進
- 山陰道～鳥取市福部町の計画の具体化に向けた検討の促進
- 米子市～境港の検討の促進
- 鳥取自動車道と米子道路における付加追越車線の早期供用
- 米子自動車道と米子道路の早期4車線化
- 地域高規格道路の整備促進・山陰近畿自動車道・北条湯原道路・江府三次道路

# 要望 鳥取西道路の整備促進



「鳥取西道路(鳥取西IC～青谷IC)」については、平成29年度供用予定が公表された「吉岡温泉IC～青谷IC」とともに、「鳥取西IC～吉岡温泉IC」についても一体的な供用が図られるよう、埋蔵文化財調査の集中的・計画的な実施に加え、調査が完了した区間においては速やかに工事着手し、整備促進を図ること。

# 要望 北条道路の交通安全対策事業の早期供用 全線の早期事業再開に向けた調査の促進

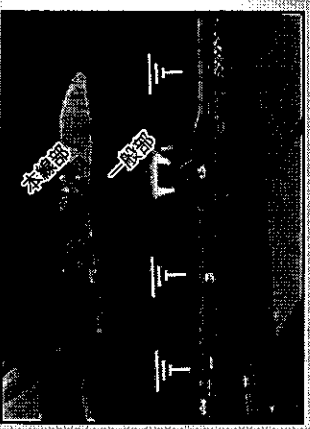
東伯野山道路  
(平成25年2月27日供用)

北条道路 L=13.5km

高谷羽合道路  
(平成15年3月2日供用)



既に一部区間で用地買収や路体盛土が概成



本線部については、平成2年度から用地買収(旧北条町域のみ)に着手し、横断構造物や路体盛土工事等を行っていたが、平成19年度以降は予算計上なし

交差点部を中心に近年死亡事故が頻発



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、交通事故致死率は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(平成25年度事業化)の早期供用を図るとともに、全線の早期事業再開に向けて、計画段階評価を進めるため調査(概略ルート・構造の検討)を早急に進めること。

# 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こと。



# 要望 米子市～境港の検討の促進

週5便の定期コンテナ船

第1便(毎週土曜日寄港) 大津 美津

第3便(毎週月水金曜日寄港) 釜山

第11便(毎週月曜日寄港) 上海

我国唯一の環日本海定期貨客船

東海

ウラジオストク

「境港」と米子自動車道を結ぶ国道431号は優性的に改善

高速道路までの距離は日本海側拠点港の中で「境港」が最長

海浜から最寄りの高架橋までの距離

拠点港	距離 (km)
境港	25.0
宇治	20.0
津和野	18.0
津和野	15.0
津和野	12.0
津和野	10.0
津和野	8.0
津和野	6.0
津和野	4.0
津和野	2.0
津和野	1.0

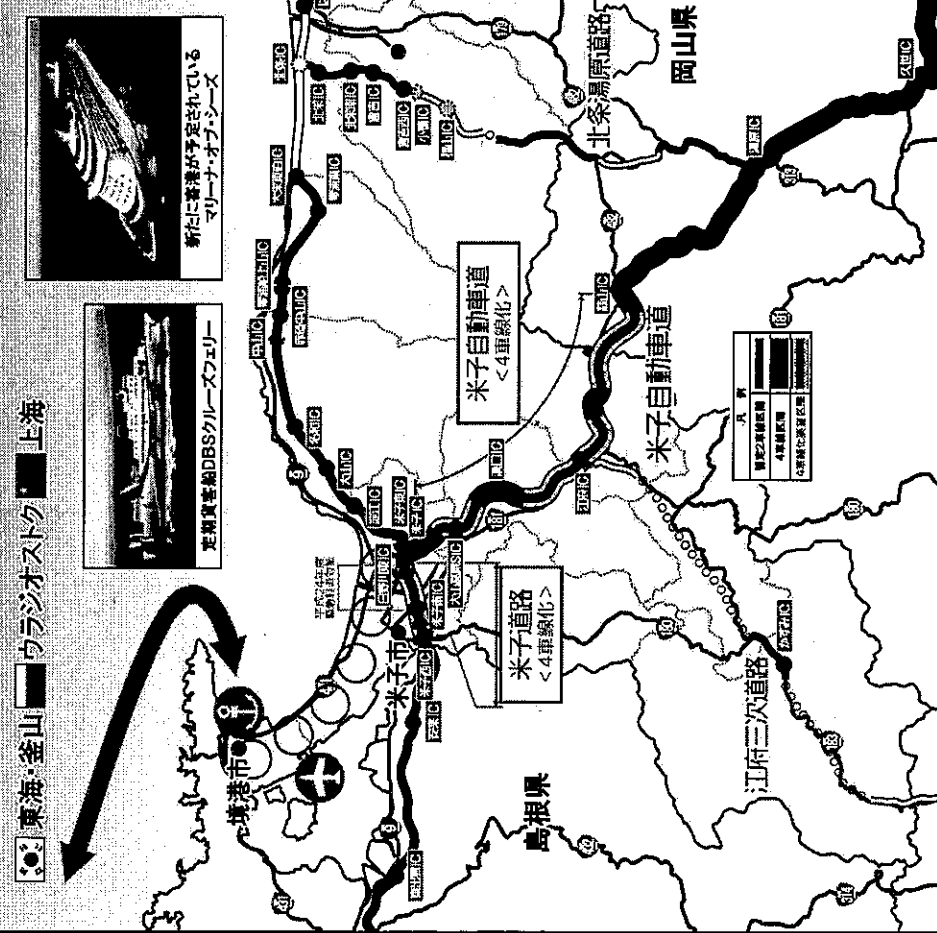
「境港」は北東アジアのゲートウェイ

「境港」は日本海側拠点港

- 国際海上コンテナ コンテナ貨物の伸張は、日本第1位(日本第3位)
- 外港クルーズ 本州日本海側沿岸では、屈指の外国人出入国客数
- 原木 原木輸入量は、日本第1位(全国3位)

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

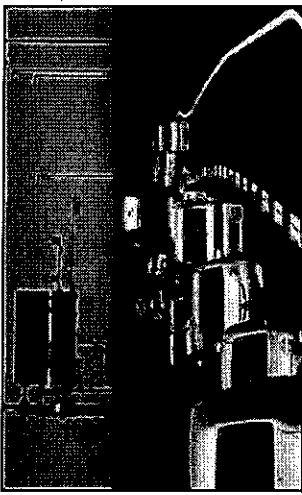


新たに客車が予定されている  
マリナー・オブ・シース



定期客船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



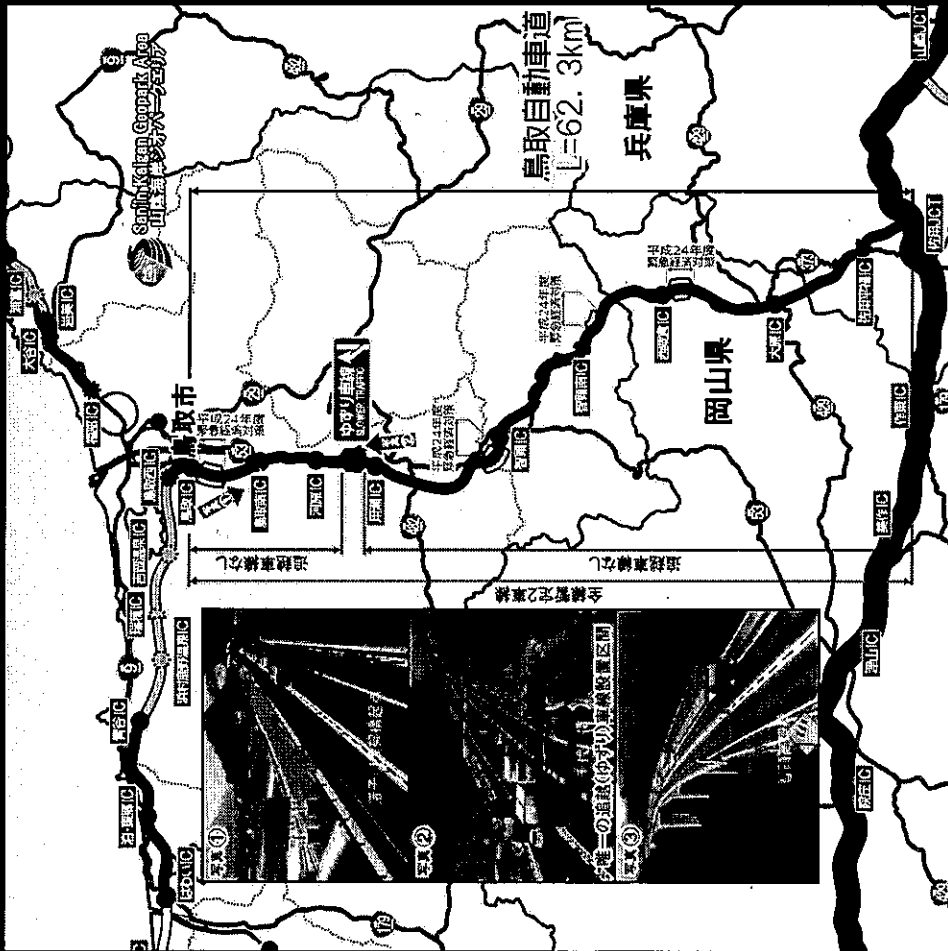
平成22年2月14日、米子自動車道(伯耆町金屋谷)  
で発生した正面衝突事故で、大学生3名が死亡。

『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

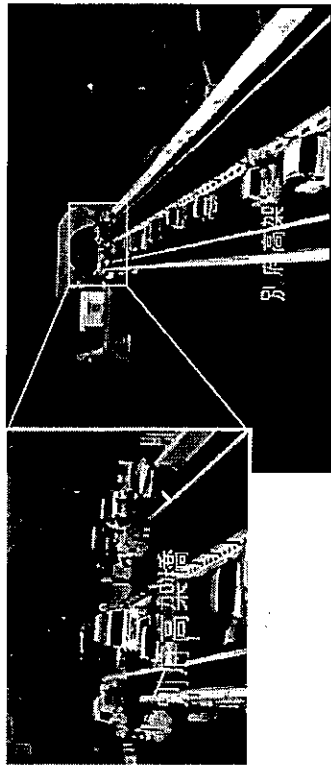


＜付加追越車線の構造要件＞  
 設置間隔6～10km、  
 設置延長1.0～1.5kmを  
 標準とする。  
 ※「道路構造令の解説と運用」より

＜「松江自動車道」の状況＞  
 71.6km(三次JCT～兵庫JCT)の  
 うち4箇所(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・利便性向上に関する調査」を平成25年度から数年かけて実施すると伺っている。これを確実に実施するとともに、高速鉄道整備が遅れている地域の整備方針を明確に示すこと。
- さらに、今後の高速鉄道網の在り方や強靱な国土づくりを見据え、鉄道施設に加えて駅及び駅周辺環境整備についても国として検討を行うこと。

※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。

※国土強靱化のためには、高速交通網の敷設だけでなく、駅舎、駅前広場、道路など周辺環境についても考慮したうえで総合的に整備を行う必要がある。

### <参考>

#### 全国新幹線鉄道網の整備状況



### 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、(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、6月28日、8月30日に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月補正予算により、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しているところである。

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16%を占める境港背後の木材関連企業は、本年度末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。

本年度は岸壁整備等の本体工事に着手する運びとなり、それを記念して先般10月13日に着工記念式典を開催したところである。

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おり、30回以上の寄港で乗客数は約3万人を見込んでいる中、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の適用範囲拡大
- (2) 境港へのC I Qに係る人員確保・審査機器の充実



**早期事業化を！**

# 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〕

我が国唯一の環日本海定期貨客船や外航クルーズ船に対応した新たな貨客船ターミナルの整備

**課題：**環日本海定期貨客船やクルーズ船 に対応する専用岸壁がなく、大型クルーズ船寄港の際は原木等を取扱う岸壁に係留せざるを得ない状況。このため、「**景観・異臭などの問題**」、「**貨物船との係船調整(沖待ち)**」、「**CIQ体制が不十分(入国手続きに時間がかかる)**」などの問題が生じている。



貨物船(原木、チップ)とクルーズ船が同一岸壁を利用  
(H26年はチップ取扱量も対前年の1.4倍の見込み)

昭和南地区

## 〔CIQ体制が不十分〕

- 入国手続きを**2時間程度**で終わることが不可欠
- 現在の出入国審査ブースでは、**2時間で700人が限界**

## ○現状の暫定対応

大型クルーズ船(約25,000トン級以上)の場合、昭和南地区にしか着岸できないが、仮設ターミナルと離れている(約2km)ため、**船内での仮入国手続き**を行っている。

船内仮入国手続きでは、「船内での仮設備設置に時間がかかる」「船内の電源が安定しない」「船内のためスペースが狭い」などの問題により、**手続きに時間がかかっている。**



**大型クルーズ船に対応したCIQ体制(人員確保)と施設整備が急務！**

## ○クルーズ船が急増！

- ・**2012年 ⇒ 16回寄港** (本州日本海側港湾では最多の寄港回数！)
- ・**2013年 ⇒ 17回寄港** (乗客数は過去最高で1万人を突破！)
- ・**2014年 ⇒ 30回以上寄港**

## 2014年寄港予定

寄港月	寄港船名	寄港船舶			備考
		国	総トン数	全長	
4月	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名
	カレドニアン・スカイ	英	4,200t	90.6m	114名
5月	カレドニアン・スカイ	英	4,200t	90.6m	114名
	コスタ・ピクトリア	伊	75,166	252.9m	1,928名
6月	ダイヤモンド・プリンセス	米	116,000t	290m	2,670名
	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	米	137,276t	310m	3,114名
7月	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名
	ダイヤモンド・プリンセス	米	116,000t	290m	2,670名
8月	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名
	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	米	137,276t	310m	3,114名
9月	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名
	飛鳥II	日	50,142t	241m	872名
10月	ダイヤモンド・プリンセス	米	116,000t	290m	2,670名
	ル・オストラル	仏	10,700t	142m	264名
	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名

上記の他に、日にちは決まっていないが、寄港が計画されているもの

- 飛鳥II (50,142t 872名乗り)
- にっぽん丸(22,472t 524名乗り)
- ばしふいっくびいなす(26,594t 476名乗り)
- コスタ・ピクトリア(75,166t 1,928名乗り)
- コスタ・アトランチカ(85,619t 2,114名乗り)
- クラブ・ハーモニー(25,558t 1,000名乗り)

## 続々と2014年の寄港オファーあり！

新たに世界最大手の客船会社(ロイヤルカリビアン社)から13万トン級(乗客3,000人)の大型クルーズ船の10回以上の寄港オファーもあり、**2013年の寄港予定回数を大幅に上回る勢い！**

しかしながら、2014年の大型クルーズ船の寄港については、**貨物船と係留が重複するため、寄港を断らざるを得ない。**

**専用岸壁となる貨客船ターミナルの整備(早期事業化)が急務！**

## 竹内南地区貨客船ターミナル整備 ~みなとを核とした官民連携による賑わいづくり~



## 貨客船ターミナルイメージ





# 重点整備を!

## 中野地区 国際物流ターミナル整備事業〔直轄事業〕

外貨貨物の増加、船舶の大型化、既設施設の混雑等に対応した岸壁(-12m)の整備

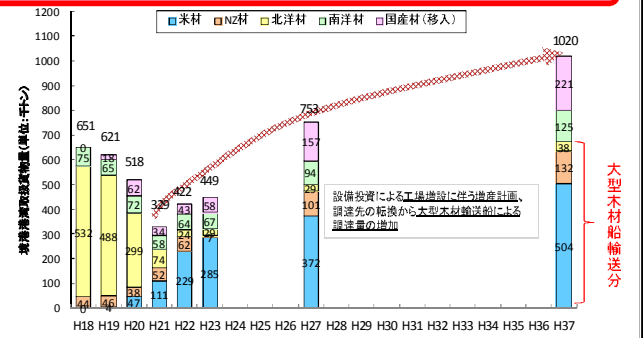
課題：ふ頭用地の不足に伴う非効率な荷役



境港は西日本の合板製造拠点



設備投資および大型原木船による調達量の増加



境港背後の合板工場が拡張  
〔合板の安定供給を支えるための増産体制の整備〕



- 設備投資
  - 平成22~25年 39億円
  - 平成23年 1億円
  - 平成24~25年 10億円
- 雇用創出
  - 工場増設による直接雇用増 30名程度

平成25年には合板の増産体制が整い原木輸入量が増加

合板増産に伴い原木の野積が増加  
↓  
更に野積場が不足



ふ頭用地の前倒し整備  
・国土交通省:泊地浚深前倒し  
・境港管理組合:ふ頭用地造成前倒し

区分	施設名	事業費(百万円)	H23	H24	H25	H26	H27	H28
直轄事業	岸壁(-12m)	5,000			(地盤改良)	(岸壁工事)	.....	
	泊地(-12m)	990			(浚深工事)			前倒し
境港補助	道路・緑地	50					(道路工事)	
境港管理組合	起債	ふ頭用地	(I期工事) (調査設計)	(II期工事)	(III期工事)	(IV期工事)		早期完成
合計		8,500						前倒し

## 4 外航クルーズ船寄港および国際航空路線の拡充等に伴うC I Q体制の充実について

### 《提案・要望の内容》

○地方における外航クルーズ船や国際チャーター便の就航について、円滑な受入れを行うため、C I Q体制の充実を図ること。

- ※本県では、境港が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。
- ※また、山陰唯一の国際航空路線である米子～ソウル便に次ぐ、将来の新たな国際定期便就航を睨んで、香港、台湾、中国、ロシア沿海地方等東アジア地域をターゲットにインバウンド国際チャーター便の就航を働きかけ、本県への外国人観光誘客を一層促進する。
- ※地方における外航クルーズ船、国際航空路線の円滑な運航には、C I Q体制が十分に確保されることが不可欠である。特に、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おり、30回以上寄港で乗客数は約3万人を見込んでいる中、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の適用範囲拡大
  - (2) 境港へのC I Qに係る人員確保・審査機器の充実

### <参考>

#### 1 平成24年度(2012年)の国際定期便の運航状況 (平成25年3月末現在)

区分	路線・運航日	利用者数	利用率
空路	○米子鬼太郎空港～仁川国際空港(韓国)	(30,339)	(57.4)
	○毎週日・火・金曜日運航	28,378人	(55.5)%
航路	○境港～東海港(韓国)～ウラジオストク港(ロシア)	(24,187)	—
	○毎週金・(土)曜日運航	24,940人	—

※上段( )は前年度

#### 2 平成24年度(2012年)の外航クルーズ船・国際チャーター便の運航実績 (平成25年3月末現在)

区分	便数	運航実績
境港	16便	[外航クルーズ船](乗客数計:8,920人)16回 [航空便]台湾:23便、中国:10便、ウラジオストク:4便
鳥取空港	8便	
米子鬼太郎空港	29便	
計	53便	

#### 3 平成25年度(2013年)の外航クルーズ船・国際チャーター便の運航実績(予定)

区分	便数	運航実績
境港	17便	[外航クルーズ船]乗客2,000人級の大型クルーズ船等が境港に入港し、年間乗客数はこれまで最高だった昨年の記録(8,920人)を更新し、初めて1万人を突破!(10,881人) [航空便]香港、台湾、ウラジオストクなど
鳥取空港	12便	
米子鬼太郎空港	64便	
計	93便	



## 5 国土強靱化を推進する防災・安全交付金 及び社会資本整備総合交付金の重点的な配分について

### 《提案・要望の内容》

○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心・地域活性化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、防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金を特に財政力の弱い地方に重点的に配分すること。

※国土の強靱化を推進する事前防災・減災対策や暮らしの安心・地域活性化等に重点的に取り組むことは喫緊の課題である。

- ・全国的には、平成23年の台風12号や平成24年の梅雨前線などに続き、今夏も豪雨によって甚大な被害が発生している。
- ・東日本大震災の教訓から公共交通インフラ等の耐震化、遡上する津波に対する海岸堤防や河川堤防の整備などの総合的な地震対策が急務であるとともに、中央自動車道・笹子トンネル事故によってインフラの老朽化対策の深刻さが再認識された。
- ・京都府亀岡市をはじめとして全国で痛ましい通学児童の死亡事故が発生し、早急な通学路の安全対策も求められている。

※当県においても、平成23年の台風12号によって堤防の決壊、約170棟の床上・床下浸水や集落が孤立し、現在でも土石流対策が行われていない要援護者施設や侵食対策が完了していない海岸が残されている。また、本年7月、8月の大雨では、浸水常襲地帯において道路冠水により孤立住宅が発生、更に、緊急輸送道路である国道の法面が崩壊し、広域交通を支える幹線道路が数日間全面通行禁止になるなど、多大な影響が生じた。加えて、9月の大雨では、住宅地に浸水が広がり避難勧告が出されるなど、洪水への対策が急務になっている。

※また、長寿化計画を策定して橋梁等の安全確保と維持管理コストの縮減に努めているが、今後急速に進展する老朽化への対策が不可欠であるとともに、大規模地震に備えた橋梁等の耐震補強、緊急輸送道路の防災対策も急務であることに加え、平成24年度の緊急点検に基づいた通学路の安全対策を平成26年度までに緊急的に実施する必要がある。

### 〈主な箇所〉

#### [治水対策]

- ・河川事業 大路川：都市部貫流河川の治水安全度向上（堤防腹付けなど）
- ・砂防事業 深谷川：災害時要援護者施設の土砂災害防止
- ・海岸事業 湯山海岸：山陰海岸国立公園の海岸侵食対策

#### [老朽化対策]

- ・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

#### [大規模地震対策]

橋梁の耐震補強：国道431号境水道大橋など

#### [防災対策]

- ・緊急輸送道路等の落石防止対策、代替性確保のための道路ネットワーク整備等

#### [通学路の安全対策]

平成24年度の緊急点検に基づく要対策箇所等

○浸水常襲地区の浸水被害状況

青木地区では、平成23年台風12号により法勝寺川本線の水位上昇の影響で県管理の小松谷川沿いの家屋で浸水被害が発生(床上4戸、床下40戸)。 県道の通行止により集落が孤立。



福部町細川地区では、本年8月の降雨により浸水被害が発生(床上4戸、床下6戸)。 県道の通行止により市民生活に影響。



○前線の影響による局地的な集中豪雨によって土石流が発生

(平成25年7月 江府町久連(くれ)川平山谷川(かわひらやまたにがわ))





○平成23年の台風12号等により遊歩道が被災(陸上(くがみ)海岸)



○本年7月の大雨で緊急輸送道路である国道が寸断(国道180号大木屋(おおきや)地区)  
国道沿いの斜面が崩壊し、大量の土砂が道路を覆い尽くした。



○橋梁の耐震補強(境水道大橋(国道431号))

島根半島と弓ヶ浜半島を結ぶ延長約700mの長大橋梁で、大規模地震等の災害発生時における物資の緊急輸送道路、避難路の安全確保のため、平成26年度完了を目標に耐震補強工事を実施中。



## 《 鳥取県内の社会資本の老朽化状況 》

施設名		施設数	建設後50年が経過する施設数	
			現在	20年後
道路施設	橋梁(橋長15m以上)	717	(15%) 104	(55%) 393
	トンネル	37	(5%) 2	(38%) 14
河川施設	水門・樋門・堰(幅4m以上)	36	(0%) 0	(37%) 13
港湾施設	岸壁・防波堤・橋梁等	241	(10%) 23	(43%) 104

※県が管理するトンネルや橋梁など多くの社会資本の老朽化が進み、今後、維持管理に要する費用が増大する。

### ○老朽化により、コンクリート面が剥離し、鉄筋が露出している橋梁

現在、平成26年度完了予定で橋梁補強工事を実施中(源太橋(県道猪ノ子国安線)橋梁補強工事)



### ○コンクリートひび割れ、樋門本体の剥離が進行している樋門(湖山水門)

