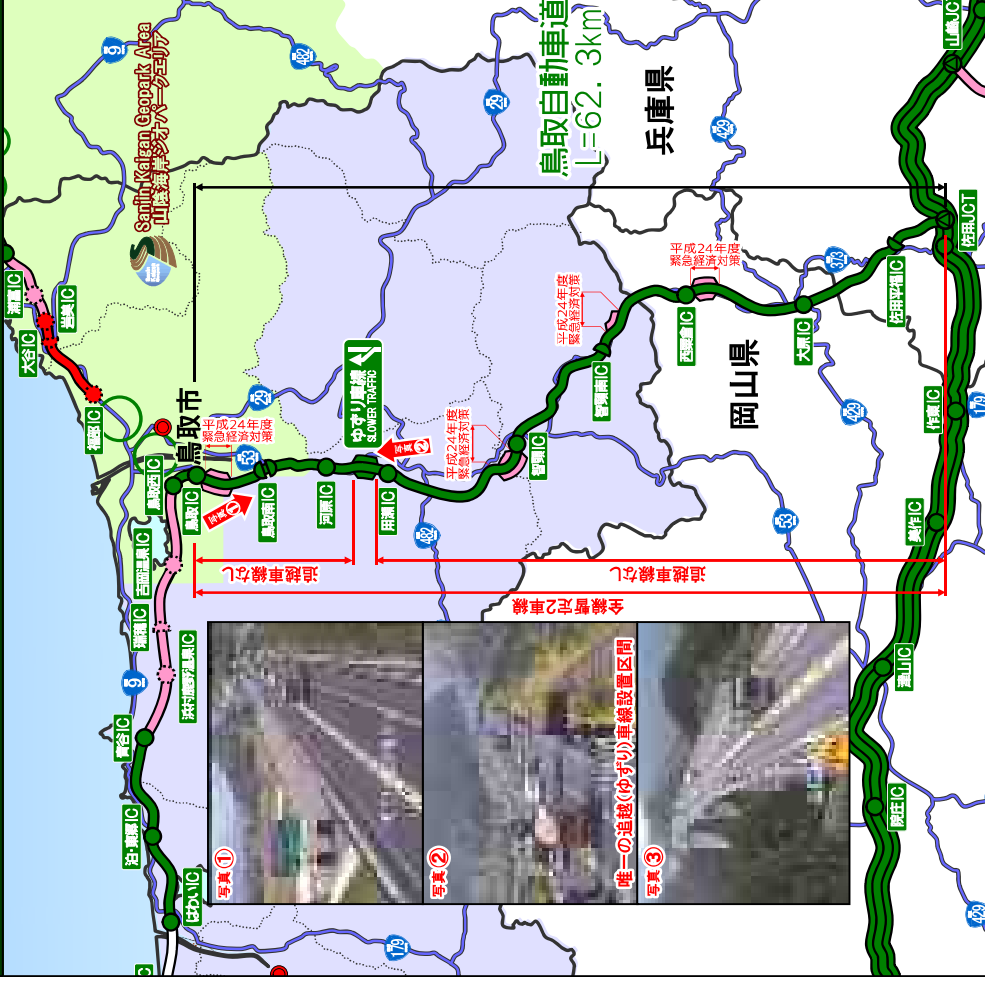


要望 鳥取自動車道における付加追越車線の早期供用



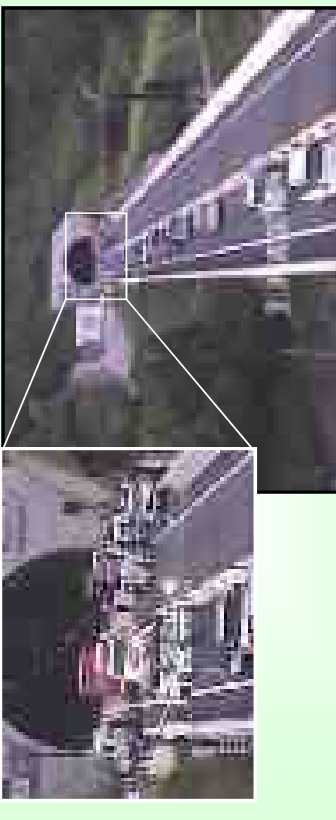
高速道路本来の速達性・定時性の確保

＜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～共通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。

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

- 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
- 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
- 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。

中野地区 国際物流ターミナル整備事業

境港では、大型船に対応する係留施設の不足から喫水調整や沖待ちが生じ、また、取扱貨物量の増加によるふ頭用地不足から、原木等の横持ち運搬が必要となるなどコスト高となっている。一方、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、本年度は岸壁整備等の本体工事に着手する運びとなり、これを記念して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。

なお、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。

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、2011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、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。

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。

昨年6月に採択された先導的官民連携支援事業において、これまでに3回の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。

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。

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（乗客3,000人級）のクルーズ船寄港が予定されており、30回程程度の寄港で乗客数は約3万人を見込んでおり、C I Q体制の充実が急務である。

- (1) 境港へのC I Qに係る人員確保・審査機器の充実
- (2) 仮上陸許可による入国審査の適用範囲拡大

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



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)



ふ頭再編を行い「原木」を
＜昭和南地区＞から＜中野地区＞
にシフトする！

国際物流ターミナルの
早期完成が必要

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〕

拡張合板工場



○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 } 50億円

○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

野積された原木



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

区分	面積(㎡)	単価(円/㎡)	総額(億円)	工期	備考
泊地	1,000	100	100	2023~2025	前倒し
ふ頭用地	1,000	100	100	2023~2025	前倒し
臨港道路	1,000	100	100	2023~2025	前倒し
計	3,000	100	300		

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。



昭和南地区

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)

【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!

○クルーズ船の寄港が急増!

- ・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回程度寄港**

2014年寄港予定

寄港日	船名	国	船社名	全長	乗客定員	備考
4月	ロイヤルカーリビアン	英	4,200t	202m	1,114名	
5月	ロイヤルカーリビアン	英	4,200t	202m	1,114名	2回寄港予定
	コスタ・コンチネンタル	伊	25,300t	252.0m	1,000名	
	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	
6月	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	
	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	
7月	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	2回寄港予定
	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	
	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	
8月	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	2回寄港予定
	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	
9月	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	
	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	
10月	コスタ・コンチネンタル	伊	11,000t	200m	2,000名	

上記の他に、日におは決まっています。なお、寄港が計画されているもの

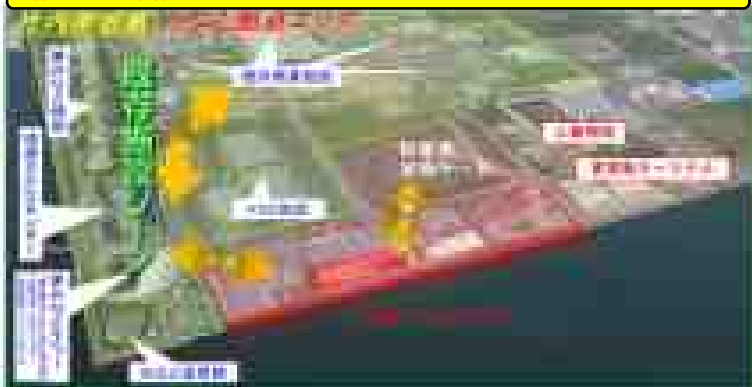
- 船名: (船名) (船名)
- 船名: (船名) (船名)
- 船名: (船名) (船名)
- 船名: (船名) (船名)

2014年には新たに世界最大手の客船会社(ロイヤルカーリビアン社)から13万トン級(乗客3,000人級)大型クルーズ船の寄港予定も10回程度あり、**2013年の寄港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(新規事業採択)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



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（乗客3,000人級）のクルーズ船寄港が予定されており、30回程度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) 境港へのC I Qに係る人員確保・審査機器の充実
- (2) 仮上陸許可による入国審査の適用範囲拡大

<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平成24年の記録(8,920人)を更新し、初めて1万人を突破！（10,896人）
鳥取空港	12便	
米子鬼太郎空港	64便	
計	93便	[航空便] 香港、台湾、ウラジオストク など

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、平成25年も豪雨によって甚大な被害が発生している。

※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、平成25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、浸水常襲地帯を重点的、集中的に治水対策を講ずることが急務になっている。

※また、今後急速に進展する老朽化への対策として、長寿命化計画の策定及び補修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）
塩見川：浸水常襲地帯の治水安全度向上（護岸工など）
由良川：浸水常襲地帯の治水安全度向上（護岸工など）
- ・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、平成25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))



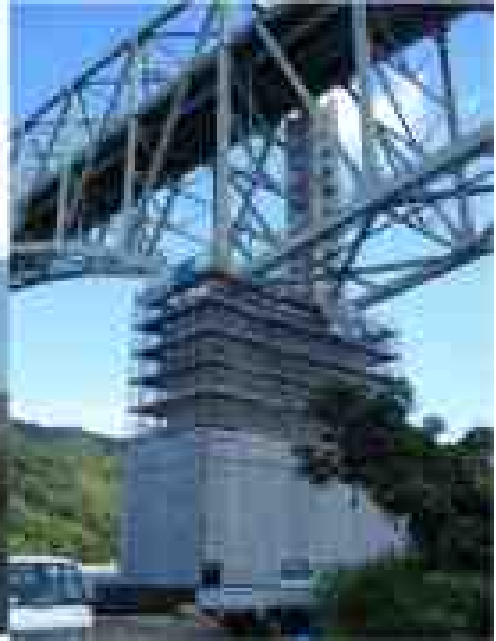
○平成25年7月の大雨で緊急輸送道路である国道が寸断

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。(国道180号大木屋(おおきや)地区)



○橋梁の耐震補強(境水道大橋(国道431号))

高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25年度完了を目標に耐震補強工事を実施中。



○通学路の安全対策

歩道のない1車線の区間や歩道幅員が狭隘な区間において、児童・生徒が通学する時間帯は通勤自動車の交通量が多く、危険なため、歩道設置等の安全対策が必要。

(県道本泉大瀬線 三朝町地内)

(県道日吉津伯耆大山停車場線 日吉津村地内)



○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。

地方税財政の充実・強化について

《提案・要望の内容》

○平成26年度地方財政計画に新たに盛り込まれた「地域の元気創造事業費」の算定については、行革や経済活性化施策等の実績を地域の実態に依じて的確に反映できる指標を用いるなど、地方が自主努力により取り組む行革や産業育成等の施策を最大限支援する仕組みとすること。

- ・算定基礎の例示として挙げられている経済活性化の成果指標のうち「製造品出荷額」や「小売業年間商品販売額」などについては、企業の経営戦略による事業の再編や統廃合の影響が避けられないうえ、これらの指標が落ち込んでいる地方ほど企業誘致対策や雇用対策などの行政需要が拡大するという課題がある。
- ・行革努力の成果についても、成果判断の手法（期間、時点等）によって、大きく左右されるため、より実態に合わせた算定方法が必要である。

○地方法人税の交付税原資化により平成27年度より措置される交付税については、「地域間の税源の偏在是正と財政力格差の縮小を図る」という趣旨に則り、財政力の弱い団体により一層配慮した仕組みとすること。

(参考)「地域の元気創造事業費」の算定における本県の状況

【例1】製造品出荷額の状況（総務省の例示指標）

	H19 (A)	H23 (B)	率 (B/A)
鳥取県	1.14兆円	0.74兆円	64.9%
全国	336.76兆円	284.97兆円	84.6%

本県の製造品出荷額は、三洋電機等の県内大手製造業の事業再編影響により、リーマンショック前のH19とH23との比較で、全国に比して大きく減少。

(参考) 企業立地補助金の推移

	H19	H23	H24
件数	15件	18件	39件
金額	8.3億円	13.0億円	26.0億円

一方で、企業誘致は積極的に取り組み、企業立地補助金は件数、金額とも大幅に増加。
(H24は、H19比で17.7億円の増)

【例2】合計特殊出生率の状況（本県の提案指標）

	H21	H22	H23	H24
鳥取県	1.46人	1.54人	1.58人	1.57人
全国	1.37人	1.39人	1.39人	1.41人

全国平均を大きく上回る本県の合計特殊出生率は、これまでの本県の取組（不妊治療への上乘せ助成、小児医療費の負担軽減等）の成果であり、この高い出生率を維持するためにも、本指標を算定指標に追加していただきたい。