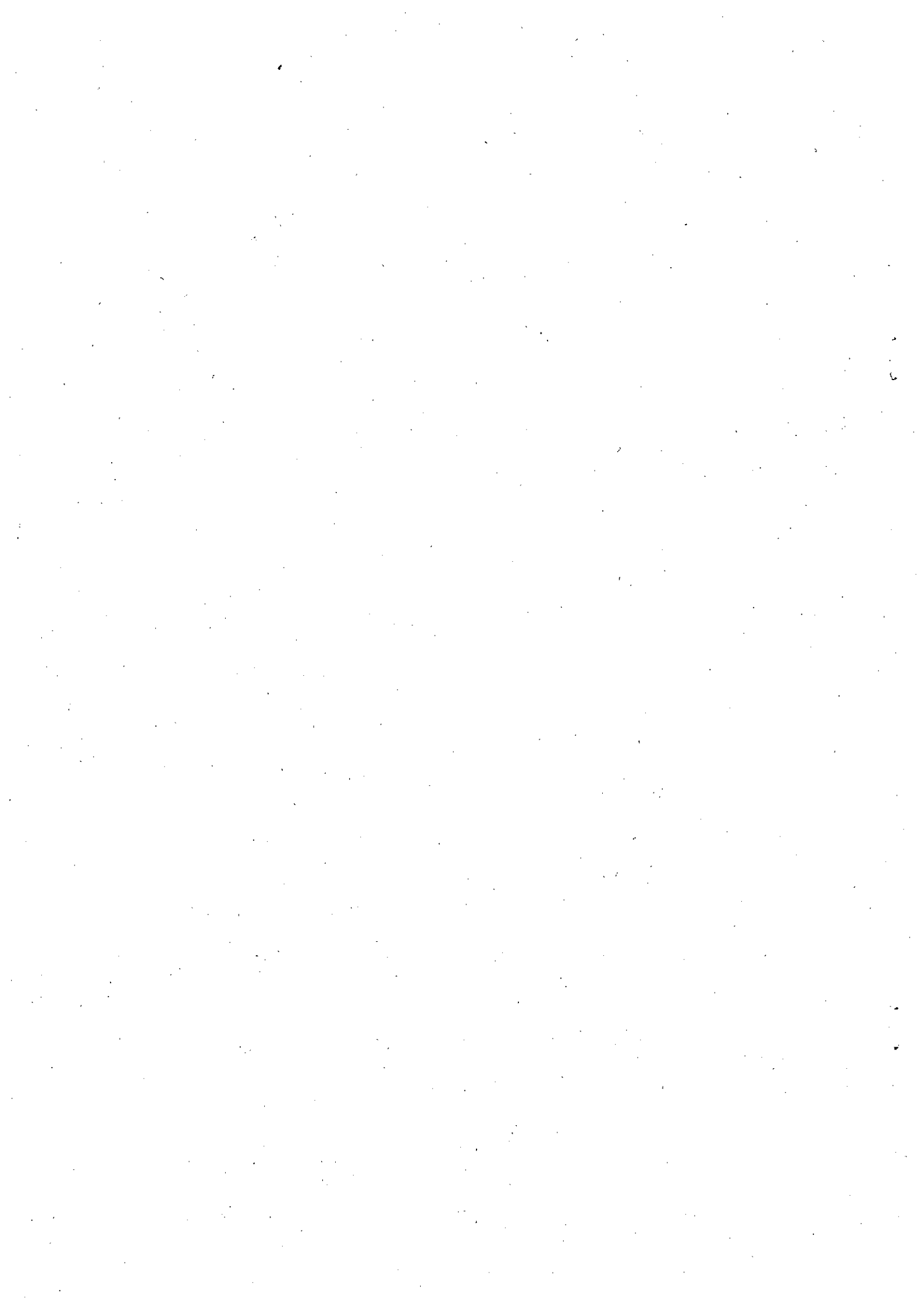


地域振興県土警察常任委員会資料

(平成28年4月21日)

- 1 第5回鳥取市の中核市移行に関する県・市協議会について 【地域振興課】・・・1ページ
- 2 鉄道高速化調査の結果について 【交通政策課】・・・2ページ
- 3 ユニバーサルデザインタクシーの県内導入について 【交通政策課】・・・6ページ
- 4 平成27年度県内空港国内便の利用状況について 【交通政策課】・・・7ページ
- 5 統計調査職員証の所在不明について 【統計課】・・・8ページ
- 6 ジャマイカ陸上競技連盟ブレイク会長の来県について 【スポーツ課】・・・9ページ

地 域 振 興 部



第5回鳥取市の中核市移行に関する県・市協議会について

平成28年4月21日

地域振興課

鳥取市の中核市への移行を円滑に進めるため、県・市の事務権限の移譲や協力体制等について協議会（第5回）を開催しましたので、その概要を報告します。

- 1 日時 平成28年4月19日（火） 午前10時～11時
- 2 場所 県庁第33会議室（第二庁舎4階）
- 3 出席者 県：野川統轄監ほか関係部局長等
市：羽場副市長、河合総務部長、田中中核市推進局長ほか関係部局長等
オブザーバー：西垣岩美町副町長、山本若桜町副町長、金児智頭町副町長、岩見八頭町副町長
- 4 議事及び協議概要
 - (1) 中核市移行に向けたスケジュールについて
 - ア 平成28年秋以降に予定される国（総務省、厚労省）のヒアリングに向けて、県・市間で役割分担し、夏を目処に移譲事務の詳細などの詰めを行うことを確認。
 - イ 平成28年1月に東部4町を含めて合意した東部地区の災害医療体制について、医療救護マニュアルの見直しを平成28年度中に行うことを確認。
 - (2) 人材の確保・育成について
 - ア 保健所業務の実施体制について、現在の県の体制を基本として引き継ぐこと、県庁本庁が担う業務は市の該当部署で引き継ぐことを確認。
 - イ 少数職種（医師、薬剤師など）の対応について、県からの派遣など当面の対応に加え、長いスパンの人材育成、確保の計画を県、市の人事当局間で詰めることを確認。
 - ウ 平成28年度から保健師の交換研修が開始されているが、衛生部門についても早ければ今年度中からの職員研修を行う。
 - エ 災害発生時等には、県の協力の下で市の保健所が4町を含む東部地域内の医療、救護等について中心的な役割を担うことを確認。
 - オ 4町の住民に対する行政サービスは維持が図れるように、必要な人材の確保、養成を行い、事務が移譲された後も県がバックアップを行うことを確認。
 - (3) 施設等の取り扱いについて
鳥取市の庁舎整備が行われる平成32年度までの暫定対応について、市から県に対して、県の東部庁舎の貸し付け、犬管理所や設備・備品の譲渡などの依頼が行われた。
今後、県と市で具体的な条件等の検討を行う。
- 5 報告事項
 - ア 「鳥取市保健所整備基本構想」が平成27年12月に策定されたことを報告した。
 - イ 鳥取市が鳥取市保健所（駅南庁舎）整備基礎調査を民間委託により行っていることを報告した。
 - ウ 鳥取市が市民向けの広報状況について報告し、県が東部4町における広報状況や今後の計画（案）について報告、提案を行った。今後、4町の意見も踏まえながら、町報への記事掲載により、きめ細やかな広報を県と4町で連携して行う。
- 6 オブザーバー（東部4町）の意見
今まで、県・市にいろいろお願いしてきたことを踏まえて協議されている。現時点で特段の意見はない。町民に対しては、東部に1カ所の保健所があるという意味では現状と変わらないということを広報しており、それを基本として取り組まれない。
- 7 今後の予定
各分野ごとの中核市移行支援プロジェクトチームで詳細の検討を行い、必要に応じて協議会を開催する。

鉄道高速化調査の結果について

平成 28 年 4 月 21 日
交通政策課

平成 26 年 10 月からフリーゲージトレイン方式による「伯備線ルート」(新大阪～出雲市間)及び「智頭・因美線ルート」(新大阪～米子間)の鉄道高速化調査に着手し、平成 27 年度は平成 26 年度に行った基礎的調査を基にした改良工事費の概算や所要時間の算出等の調査を実施した。その結果は以下のとおりです。

なお、伯備線ルートについては関係三県(鳥取県、島根県、岡山県)で、智頭・因美線ルートについては鳥取県単独で調査を行いました。

1 調査の前提条件

(1) 車両性能と速度、運行計画の考え方

ア H22 年 9 月の軌間可変技術評価委員会において、FGT が新幹線区間を 270 km/h、在来線の直線区間を 130 km/h で安全・安定に走行できたことが評価された結果を踏まえ、各区間の最高速度の条件を新幹線区間 270 km/h、在来線区間 130 km/hとした。

イ FGT 運行本数は、現行特急の置き換えとし、6 両編成を基本とする。

⇒ 新大阪駅ホームの扱い容量は、ほぼ満線の状況で増便は困難であり、最高速度が 270 km/h であることから、新幹線区間のダイヤの検討では「こだま」のダイヤを FGT 走行に置き換えて算定。

ウ 在来線停車駅については、現行特急の停車駅と同じとして検証する。

エ 新幹線と在来線を結ぶアプローチ部は、以下のとおりとする。

【伯備線ルート】

・岡山駅手前の東岡山駅付近で新幹線から分岐して、在来線に接続するアプローチ線を新設し、山陰本線岡山駅までの間でGCE(軌間変換装置)を設置する。

【智頭・因美線ルート】

・山陽新幹線姫路付近の姫路保守基地の既存アプローチ線を活用し、山陽本線姫路駅までの間でGCE(軌間変換装置)を設置する。

※両ルートともにGCE(軌間変換装置)間の通過速度は 10 km/h

オ 基地機能は、起点方には新大阪隣接の宮原操車場に設置、終点方には出雲車両基地に併設して設置する。

(2) 改良工事の考え方

ア 路盤改良 : FGT 車両の重量や走行性能などに対応する最低限必要な在来線区間での改良
・軟弱路盤箇所の改良、道床厚を 250mm 以上に改良、ロングレール化、PC マクラギ化、コンクリート製の踏切舗装板を使用した踏切改良などの路盤強化を図る。

イ 線形改良 : FGT 車両が高速走行するために必要となる在来線区間での改良

※以下の改良条件は、JR 四国予讃線で実施された走行試験結果に基づく。

・駅通過速度を向上するため、駅構内において可能な箇所の 1 線スルー化や分岐器の高番化を行う。

⇒ 分岐器は車両の進路を変換する装置で、分岐器の番数が多いほど交差角度が小さく高速での駅通過が可能。

・在来線区間で現行特急並みの走行速度とするため、曲線半径 400m 未満の急曲線箇所をできる限り曲線半径 400m 以上に改良する(線形改良に伴うトンネルや橋梁の新設を含む。)

・駅前後の線形改良に伴い駅位置の変更が必要となる場合は、閑散駅のみを対象とする。

ウ その他：車両基地、GCE(軌間変換装置)、指令システムに必要な改修等

- ・起点方と終点方にはFGTの車両基地を設け、車両の留置・洗浄・検査や修繕機能を配備する。
- ・新幹線から在来線に接続するアプローチ線を新設し、GCE(軌間変換装置)を設置する。
- ・FGT導入で新幹線と在来線を直通運転するため、新幹線及び在来線の指令システムの改修を行う。
 - ⇒ 新幹線では、東京・新大阪の両方の指令システムの改修が、在来線では大阪・岡山・米子、鳥取・智頭急行の各指令システムの改修が必要。
 - ⇒ 新幹線システム等改修について、現時点ではJR東海へ協議することができていないため、博多駅改修時の工事費から類推。

2 概算工事費と所要時間の試算

<伯備線ルート> 新大阪～岡山～米子～出雲市

【ケースⅠ】時間短縮を図るため可能な限り改良する案

区分	改良工事費	運転所要時間	現行運転時間
新大阪～出雲市間 ①+②	約 2,380 億円	3 時間 59 分 [+08 分]	3 時間 51 分
<新幹線区間> 新大阪～岡山 ①	アプローチ部 約 511 億円	こだま並のスピード ※FGT 最高速度が 270 km/h のため、こだまダイヤを使用。 1 時間 16 分 [+23 分] ※GCE 通過 9 分を含む	新幹線：のぞみ 95 号 53 分 ※岡山駅乗換え 9 分を含む
<在来線区間> 岡山～出雲市 ②	約 1,869 億円	2 時間 43 分 [△15 分]	在来特急：やくも 3 号 2 時間 58 分
岡山～米子	約 1,689 億円	1 時間 54 分 [△14 分]	2 時間 08 分
米子～出雲市	約 180 億円	49 分 [△01 分]	50 分

注) 運転所要時間欄の [] は、現行運転時間との比較

【ケースⅡ】在来線区間で現行の所要時間を下回らないレベルで改良する案

区分	改良工事費	運転所要時間	現行運転時間
新大阪～出雲市間 ①+②	約 2,070 億円	4 時間 12 分 [+21 分]	3 時間 51 分
<新幹線区間> 新大阪～岡山 ①	アプローチ部 約 511 億円	こだま並のスピード ※FGT 最高速度が 270 km/h のため、こだまダイヤを使用。 1 時間 16 分 [+23 分] ※GCE 通過 9 分を含む	新幹線：のぞみ 95 号 53 分 ※岡山駅乗換え 9 分を含む
<在来線区間> 岡山～出雲市 ②	約 1,559 億円	2 時間 56 分 [△02 分]	在来特急：やくも 3 号 2 時間 58 分
岡山～米子	約 1,379 億円	2 時間 03 分 [△05 分]	2 時間 08 分
米子～出雲市	約 180 億円	53 分 [+03 分]	50 分

注) 運転所要時間欄の [] は、現行運転時間との比較

<智頭・因美線ルート> 新大阪－姫路－鳥取－米子間

【ケースⅠ】時間短縮を図るため可能な限り改良する案

○現行の新幹線乗換えをするケースとの比較

区分	改良工事費	改良後所要時間	現行運転時間
新大阪～米子間 ①+②	約 1,506 億円 (約 1,105 億円)	3 時間 02 分 〔△1 時間 9 分〕	こだま 741 号+スーパーはくと 5 号+ とっとりライナー 4 時間 11 分
[新幹線区間] 新大阪～姫路 ①	アプローチ部 約 570 億円	こだま並のスピード ※FGT 最高速度が 270 km/h の ため、こだまダイヤを使用。 42 分 〔△6 分〕 ※GCE 通過時間 9 分を含む	新幹線:こだま 741 号 48 分 ※姫路駅乗換え時間 13 分を含む
[在来線区間] 姫路～米子 ②	約 936 億円 (約 535 億円)	2 時間 20 分 〔△1 時間 3 分〕	スーパーはくと 5 号+とっとりライナー 3 時間 23 分 ※鳥取駅乗換 6 分を含む
姫路～鳥取	約 384 億円 (約 231 億円)	1 時間 22 分 〔△9 分〕	スーパーはくと 5 号 1 時間 31 分
鳥取～米子	約 552 億円 (約 304 億円)	58 分 〔△54 分〕	とっとりライナー 1 時間 52 分 ※鳥取駅乗換 6 分を含む

注) () は、電化に伴う改良工事費を除いた金額

【ケースⅡ】在来線区間で現行の所要時間を下回らないレベルで改良する案

○現行の新幹線乗換えをするケースとの比較

区分	改良工事費	改良後所要時間	現行運転時間
新大阪～米子間 ①+②	約 1,448 億円 (約 1,006 億円)	3 時間 04 分 〔△1 時間 7 分〕	こだま 741 号+スーパーはくと 5 号+ とっとりライナー 4 時間 11 分
[新幹線区間] 新大阪～姫路 ①	アプローチ部 約 570 億円	こだま並のスピード ※FGT 最高速度が 270 km/h の ため、こだまダイヤを使用。 42 分 〔△6 分〕 ※GCE 通過時間 9 分を含む	新幹線:こだま 741 号 48 分 ※姫路駅乗換え時間 13 分を含む
[在来線区間] 姫路～米子 ②	約 878 億円 (約 436 億円)	2 時間 22 分 〔△1 時間 1 分〕	スーパーはくと 5 号+とっとりライナー 3 時間 23 分 ※鳥取駅乗換 6 分を含む
姫路～鳥取	約 384 億円 (約 231 億円)	1 時間 22 分 〔△9 分〕	スーパーはくと 5 号 1 時間 31 分
鳥取～米子	約 494 億円 (約 205 億円)	1 時間 00 分 〔△52 分〕	とっとりライナー 1 時間 52 分 ※鳥取駅乗換 6 分を含む

注) () は、電化に伴う改良工事費を除いた金額

3 改良等に関する注記

- ・改良工事費は不確定要素があり増加する恐れがある。(新幹線システム改修や電化計画等)
- ・FGTは車両開発中のため車両費を含んでいない。
- ・旧橋梁施設等の撤去費を含んでいない。(再活用や撤去する場合の条件等が不明)

<参考> 現行の新幹線を姫路駅で在来特急に乘換え米子まで利用すると仮定した場合

【ケースⅠ】 時間短縮を図るため可能な限り改良する案

○現行の新幹線乗換え(のぞみ+スーパーはくと+スーパーまつかぜ)を仮定した場合との比較

			現行運転時間
新大阪～米子間 ①+②	約 1,506 億円 (約 1,105 億円)	3 時間 02 分 [△7 分]	のぞみ+スーパーはくと+スーパーまつかぜ 3 時間 09 分
[新幹線区間] 新大阪～姫路 ①	アプローチ部 約 570 億円	こだま並のスピード ※FGT 最高速度が 270 km/h のため、こだまダイヤを使用。 42 分 [+5 分] ※GCE 通過時間 9 分を含む	新幹線: のぞみ 37 分 ※姫路駅乗換え 8 分を含む
[在来線区間] 姫路～米子 ②	約 936 億円 (約 535 億円)	2 時間 20 分 [△12 分]	スーパーはくと+スーパーまつかぜ 2 時間 32 分
姫路～鳥取	約 384 億円 (約 231 億円)	1 時間 22 分 [△9 分]	スーパーはくと 1 時間 31 分
鳥取～米子	約 552 億円 (約 304 億円)	58 分 [△3 分]	スーパーまつかぜ 1 時間 01 分 ※鳥取駅乗換え 2 分を含む

注) () は、電化に伴う改良工事費を除いた金額

【ケースⅡ】 在来線区間で現行の所要時間を下回らないレベルで改良する案

○現行の新幹線乗換え(のぞみ+スーパーはくと+スーパーまつかぜ)を仮定した場合との比較

			現行運転時間
新大阪～米子間 ①+②	約 1,448 億円 (約 1,006 億円)	3 時間 04 分 [△5 分]	のぞみ+スーパーはくと+スーパーまつかぜ 3 時間 09 分
[新幹線区間] 新大阪～姫路 ①	アプローチ部 約 570 億円	こだま並のスピード ※FGT 最高速度が 270 km/h のため、こだまダイヤを使用。 42 分 [+5 分] ※GCE 通過時間 9 分を含む	新幹線: のぞみ 37 分 ※姫路駅乗換え 8 分を含む
[在来線区間] 姫路～米子 ②	約 878 億円 (約 436 億円)	2 時間 22 分 [△10 分]	スーパーはくと+スーパーまつかぜ 2 時間 32 分
姫路～鳥取	約 384 億円 (約 231 億円)	1 時間 22 分 [△9 分]	スーパーはくと 1 時間 31 分
鳥取～米子	約 494 億円 (約 205 億円)	1 時間 00 分 [△1 分]	スーパーまつかぜ 1 時間 01 分 ※鳥取駅乗換え 2 分を含む

注) () は、電化に伴う改良工事費を除いた金額

※ スーパーはくとは米子まで直通すると仮定した場合は、新大阪～米子間の現行運転時間が 3 時間 08 分となり、特急同士の乗り継ぎを仮定した場合より 1 分早くなる。

ユニバーサルデザインタクシーの県内導入について

平成28年4月21日
交通政策課

鳥取県と日本財団は、日本一のボランティア先進県を目指した共同プロジェクトの一つとして、ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの県内導入を進めており、その現状は以下のとおりです。

1 ユニバーサルデザインタクシーの導入に向けた動き

- 平成28年度から30年度で200台程度のUDタクシー導入に向け、日本財団・一般社団法人鳥取県ハイヤータクシー協会・鳥取県の3者が共同して導入準備を進めており、日本パラ陸上競技選手権大会(4/30-5/1)までに、東部地区タクシー事業者14社へ各1台ずつ、計14台のUDタクシーの導入を進めている。
- 日本パラ陸上競技選手権大会当日は、陸上競技場隣接地広場に臨時タクシー乗り場を設置するとともに、UDタクシー等を展示し、広くUDタクシーの導入を情報発信する。
- 鳥取大丸前タクシー乗り場等のバリアフリー化について、障がい者団体及びハイヤータクシー協会の意見を反映しながら進めている。

《UDタクシー運行開始式》

- 日時 平成28年4月29日(金・祝)午後2時から約30分
- 場所 鳥取砂丘コナン空港
- 主催者 鳥取県、日本財団、一般社団法人鳥取県ハイヤータクシー協会
- 内容 主催者あいさつ
来賓あいさつ
テープカット
タクシードライバーへ花束贈呈

《ユニバーサルドライバー研修の実施》

UDタクシー導入に先駆けて、4月11日にタクシードライバー向けユニバーサルドライバー研修を県内で初めて開催した。本研修を皮切りに今後、県内他地区でも研修を開催していく。

- 日時 平成28年4月11日(月)午前9時～午後5時
- 場所 鳥取県立福祉人材研修センター 中研修室
- 参加者 東部地区タクシードライバー 28名
- 研修内容
 - おもてなしの心を持った接客マナーの基本
 - 高齢者・障がい者等の理解及びその接客・介助方法
 - 車いす利用者への接客・介助の演習及びUDタクシー乗降演習
- 参加者の声
 - 障がい者の方から直接説明があり、対応に迷った時は基本に返りお客様の声をよく聞くなど、お客さま目線での接客の参考になった。
 - 認知症のお客様には説得ではなく納得してもらう話し方をするなど、具体的な配慮方法の説明もあり、非常に参考になった。
 - UDタクシーを使用した車いす乗降の実演が非常に参考になった。

2 今後のスケジュール

28年度	・UDタクシー約100台導入(うち日本パラ陸上までに14台導入) ・ユニバーサルドライバー研修の開催(第1回は4月11日に開催済)
29年度～ 30年度	・UDタクシー約100台導入(合計200台程度) ・県内全タクシードライバー(約830名)の研修受講

平成 27 年度県内空港国内便の利用状況について

平成 28 年 4 月 21 日

交通政策課

鳥取砂丘コナン空港及び米子鬼太郎空港の平成 27 年度利用実績がまとまり、鳥取砂丘コナン空港では、ANA 鳥取ー東京便の 5 便化継続による利便性向上効果もあり、利用者数は過去最高の約 37 万人となりました。

米子鬼太郎空港では、ANA 米子ー東京便が、6 便化や就航機材の大型化などにより、利用者数は過去最高の約 55 万人となり、空港全体でもスカイマーク便の 8 月末での運休の影響もありながら、過去 3 番目となる約 60 万人となりました。

記

1 集計期間

平成 27 年 4 月 1 日から平成 28 年 3 月 31 日まで

2 利用者数及び利用率

(1) 鳥取砂丘コナン空港 (5 便/日)

利用者数 368,099 人 (利用率 62.0%)

(これまでの最高利用者数 平成 26 年度 342,926 人)

(2) 米子鬼太郎空港

利用者数 594,342 人 (利用率 69.2%)

(これまでの最高利用者数 平成 26 年度 816,336 人)

<ANA 東京便> (6 便/日) ※平成 27 年 6~9 月は 5 便、平成 28 年 3 月 27 日からは 7 便での運航

利用者数 549,029 人 (利用率 72.3%)

(これまでの最高利用者数 平成 25 年度 543,947 人)

<スカイマーク便> (神戸 1 便/日、那覇 1 便/日) ※いずれも平成 27 年 8 月末で運休

利用者数 45,313 人 (利用率 45.9%)

(神戸便 14,233 人 (利用率 28.5%)、那覇便 31,080 人 (利用率 63.6%))

3 利用者数増加の主な要因

- (1) 鳥取砂丘コナン空港リニューアル等に伴う情報発信の強化、WEB 系旅行会社との連携による山陰旅行拡大
- (2) 鳥取砂丘コナン空港 ANA 便の 1 日 5 便化の定着
- (3) 米子鬼太郎空港 ANA 便の 1 日 6 便化や就航機材の大型化
- (4) うっとり鳥取キャンペーン「鳥取美人物語」、「蟹取県ウェルカニキャンペーン」など首都圏向け情報発信、利用促進対策等の強化
- (5) エアサポート支援事業の対象拡大に伴う利用者増

4 その他

- ・鳥取砂丘コナン空港では、4 月 16 日 (土) から『空港コンシェルジュ』を配置し、国内外の観光客や空港来場者等を対象に、周辺観光地や空港施設内の案内、外貨両替業務等を開始しました。

※実施時期：4 月 16 日 (土) から平成 29 年 3 月 26 日 (日) までの土曜日、日曜日、国民の祝日及び夏休み期間 (7 月 21 日から 8 月 31 日)

- ・また同日から、すなば珈琲が鳥取空港国際会館 2 階に、鳥取砂丘コナン空港出店トライアル支援事業を活用して、継続的に出店します。

※実施時期：4 月 16 日 (土) から平成 29 年 3 月 26 日 (日) までの土曜日、日曜日、国民の祝日 (GW 期間は平日も実施)

統計調査職員証の所在不明について

平成28年4月21日
統 計 課

統計調査員（県非常勤職員）に送付した「鳥取県鉱工業生産動態調査」の統計調査職員証が所在不明になりましたので、その状況とその後の対応について報告します。

1 所在不明の状況

- ・所在不明を確認した日時 平成28年4月18日(月)午後6時頃

- ・所在不明となった経緯

4月1日に調査員に発送
4月2日に調査員宅に封書が到達
(職員証以外の郵送物は確認)
4月15日に調査員から県に報告

- ・統計調査職員証の記載内容

調査員番号、調査員氏名、調査員顔写真
調査員であることの証明、
鳥取県知事名と(公印)
裏面に、県統計調査条例(抜粋)
と統計法(抜粋)

- ・統計調査員 米子市在住、60歳代 男性

(任期：平成28年4月1日～平成29年3月31日)

(表)

第(※)号	写 真
鳥取県鉱工業生産動態調査に従事する 職員証	
氏名 (※)	
上記の者は、鳥取県鉱工業生産動態調査 に従事する職員であることを証明する。	
有効期限 平成28年4月1日から 平成29年3月31日まで	
平成28年4月1日 鳥取県知事 平井 伸治	印

2 所在不明確認後の県の対応

- ・統計調査職員証の所在不明は、かたり調査等への悪用など第三者へ被害を与えかねず、今後の統計調査実施にも支障をきたすことになりかねない事故である。
- ・そのため、所在不明の統計調査職員証番号「4号」を無効とし、統計調査職員証の顔写真と調査員本人の照合を広く呼びかける。
→県ホームページへの掲載、報道資料提供
- ・今後発行する統計調査職員証は、統計調査員に直接交付する。

【参考】

1 鳥取県鉱工業生産動態調査(県単独調査)

県内の製造業を営む事業所(89事業所)の生産、出荷、在庫の状況を毎月把握し、鳥取県鉱工業指数として公表している。

2 当該調査に係る統計調査員 6名

3 統計調査員の業務内容

- ・事業所を訪問し、調査票を配布して、記入を依頼する。
- ・約束した日時に事業所を訪問し、調査票を回収する。
- ・回収した調査票の記入内容を検査し、調査票、事業所名簿を県に提出する。

ジャマイカ陸上競技連盟ブレイク会長の来県について

平成28年4月21日
スポーツ課

ジャマイカ陸上競技連盟のウォーレン・ブレイク会長とガス・ゲイル名誉幹事の2名が、本県を訪問され、鳥取陸上競技協会と陸上交流の覚書を交わしたほか、今後の陸上交流の方法等について意見交換を実施しました。

また、ブレイク会長等はココ・コーラウエストスポーツパーク陸上競技場の改修後トラックを視察し、国際的な競技施設である等の高い評価をされたほか、2020東京五輪事前キャンプ地として鳥取の可能性が高い旨の発言がありました。

1 期間 4月5日(火)～8日(金)

2 来訪者 ジャマイカ陸上競技連盟 会長 ウォーレン・ブレイク
名誉幹事 ガス・ゲイル

3 期間中の行事

5日(火) 午後來県

6日(水) 知事表敬(午前9時45分～、県庁第2応接室)

鳥取市長表敬(午前10時20分～、市役所第1応接室)

ココ・コーラウエストスポーツパーク陸上競技場視察(午後1時50分～)

鳥取陸上競技協会との交流覚書署名式(午後3時～、知事公邸)

7日(木) 県内視察(渡辺美術館、鳥取砂丘、鳥取市弓道場 等)

ワールドウイング見学(午後4時～)

8日(金) 午後離県、駐日ジャマイカ大使館訪問

4 来県中のブレイク会長の発言

《知事表敬》

「2020の東京オリンピックに向け期待している。鳥取県を事前キャンプ地で前向きに考えている。十分な可能性があると思う。」

《陸上競技場視察》

「(トラックをみて)ジャマイカに持って帰りたいくらい素晴らしいコンディションだと思う。東京五輪のためのトレーニングを鳥取で受けて、東京で陸上競技のトップになればいい。東京オリンピックのキャンプで鳥取県を選ぶ可能性は高い。キャンプ地はジャマイカオリンピック委員会が最終的に決定するが、鳥取を強く推薦することができる。今年の12月までに決定出来ると思う。」

《交流覚書署名式》

「覚書に基づき、鳥取の子どもたちの競技技術を改善するため、コーチ2人を派遣する。」



