

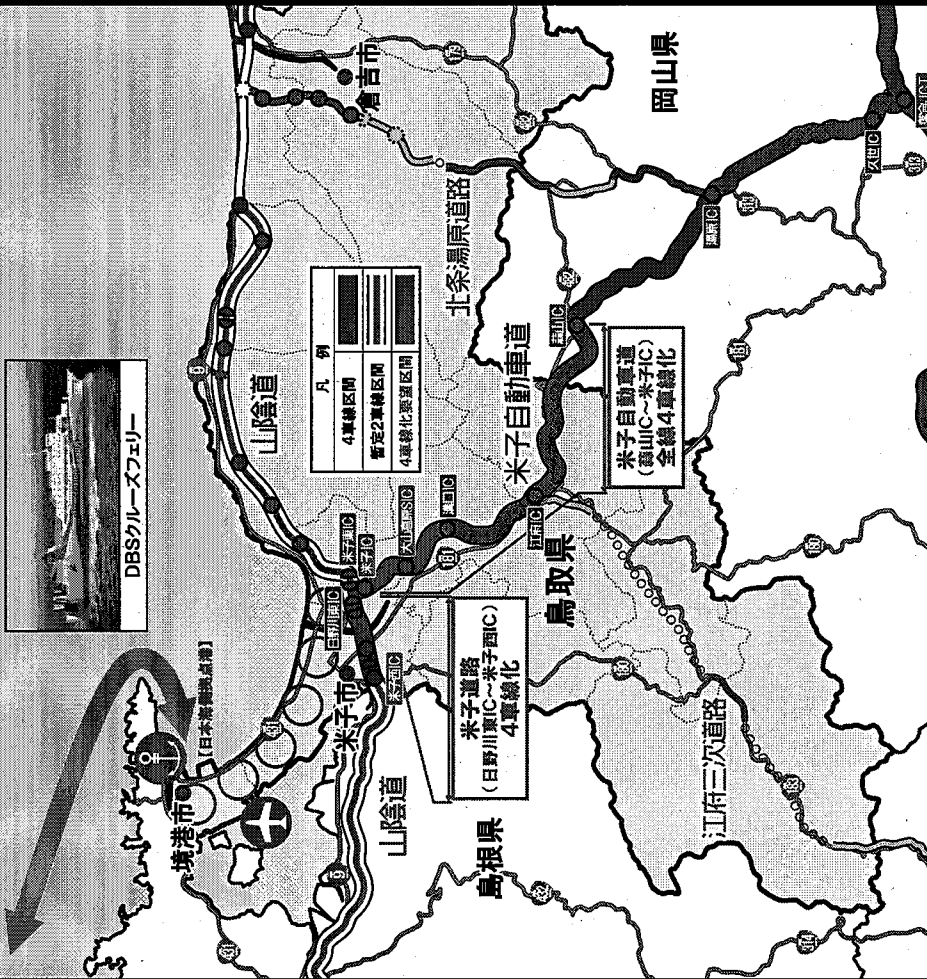




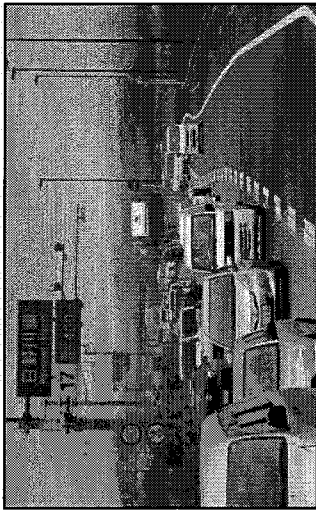


# 要望 県内高速道路ネットワークの1日も早い連結を！ 米子自動車道及び米子道路の4車線化

東海・金山 ■ ウラジオストク ■ 上海



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。

高速道路ネットワーク本来の定時性、安全性の確保により、対面通行に起因する重大事故の防止や交通渋滞の解消を図るとともに、北東アジアとの国際物流機能を強化するため、米子自動車道「森山IC~米子IC」及び米子道路「日野川東IC~米子西IC」の4車線化を行うこと。



## 9 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。
- 国土交通省において、今後の全国の高速鉄道のあり方について、改めて調査・検討を行う経費が平成25年度予算の概算要求に盛り込まれたところであり、これを確実に予算化し、実施すること。

※環境にやさしい大量公共交通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。

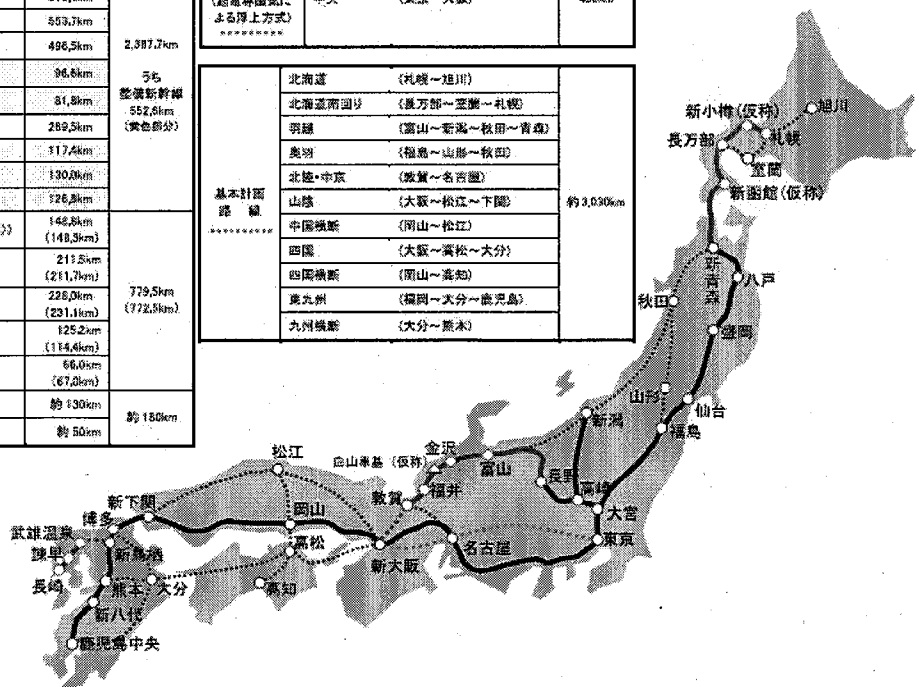
※しかしながら、全国新幹線鉄道整備法が1970年に制定されて以来約42年経過しているにもかかわらず、基本計画線については、着工はもとより調査・計画の目途さえ立っていないのが現状であるが、この間、同法は根本的な見直しはされず、また、その他に総合的な幹線鉄道計画は策定されていない状況にある。

※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

合 計		総延長 (工事延長)	整備計画 路線 (超電導技術による厚上方式)	中央 (東京～大阪)	438km
営業中の 新幹線	北海道 (東京～新大阪)	515.4km	基本計画 路線 *****	北海道 (札幌～旭川)	約3,030km
	山陽 (新大阪～博多)	553.7km		北海道南西支庁 (長万部～室蘭～札幌)	
	東北 (東京～盛岡)	495.5km		明緑 (富山～新潟～秋田～青森)	
	東北 (盛岡～八戸)	95.8km		奥羽 (福島～山形～秋田)	
	東北 (八戸～新青森)	81.8km		北陸・中央 (敦賀～名古屋)	
	上越 (大宮～新潟)	289.5km		山陰 (大塚～松江～下関)	
	北陸 (清洲～長野)	317.4km		中国横断 (岡山～松江)	
	九州 (博多～新八代)	330.0km		四国 (大塚～高松～大分)	
九州 (新八代～鹿児島中央)	325.8km	四国横断 (岡山～高松)			
建設中の 新幹線	北海道 (新青森～新函館(仮称))	148.8km (149.3km)	九州横断 (大分～熊本)		
	北海道 (新函館(仮称)～札幌)	213.5km (211.7km)			
	北陸 (長野～金沢)	228.0km (231.1km)			
	北陸 (金沢～敦賀)	125.2km (114.4km)			
	九州 (筑前温泉～長崎)	66.0km (67.0km)			
整備計画 路線 *****	北陸 (敦賀～大阪)	約130km			
	九州 (新鳥栖～筑前温泉)	約50km			



出典：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

## 10 日本海側拠点港「境港」の重点整備について

### 《提案・要望の内容》

日本海側拠点港境港の機能強化のため、

- 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〕を新規採択すること。

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

- 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。

【目的】外貿貨物の増加、船舶の大型化、既存岸壁の混雑等に対応した岸壁(-12m)の整備

### ＜参考＞

- ・境港は、国際海上コンテナ、外航クルーズ（背後観光地クルーズ）、原木、国際フェリー・国際RORO船、リサイクル貨物等の日本海側拠点港を目指している。
- ・日本海側拠点港境港が北東アジアゲートウェイとしての役割を果たすためには、港湾施設の充実が求められており、次の事業を早期整備することが重要である。

### 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

就航3年目を迎えた我が国唯一の環日本海定期貨客船は、旅客は満席状態で貨物も年々増加するなど、安定就航している。また、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今年には既に16回と急増しており、来年は更に大型外航クルーズ船の寄港が増えることから、多くの観光客訪問が期待される場所である。

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、また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ため、乗客の受入体制が十分ではない状況である。一方で、貨客船の乗客・貨物ともに順調に伸び、また、クルーズ船の寄港は急増している。このため、専用岸壁となる貨客船ターミナルの整備の新規採択（直轄事業）が求められている。

### 中野地区 国際物流ターミナル整備事業

外貿貨物の増加、船舶の大型化、既存岸壁の混雑等に対応するため、水深12mの国際物流ターミナル整備に今年度から着手いただいたところである。現在、背後の木材関連企業は来年度には増産体制を整える予定であり、原木の輸入量の増加が見込まれており、岸壁直背後のふ頭用地の確保も急がれることから、県としても国の協力のもと、早期整備を目指し、このたび調査設計費を前倒しして補正予算を計上したところである。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求められている。



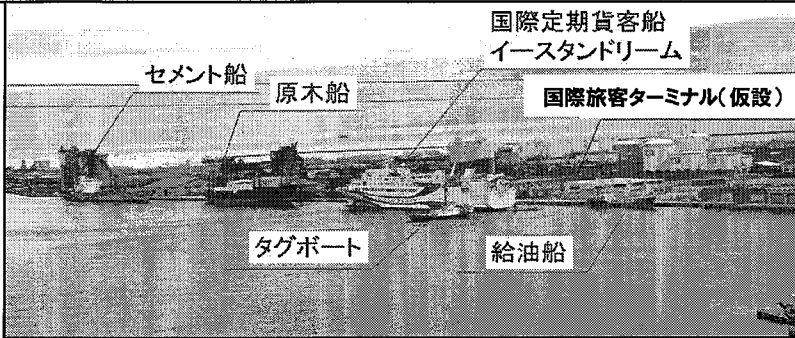
# 新規採択を!

## 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客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い



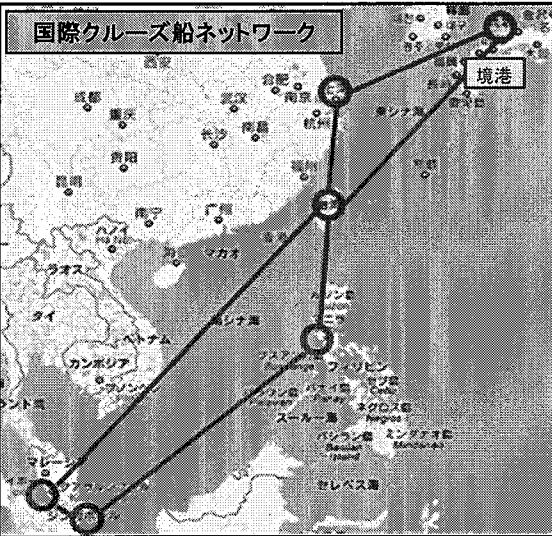
課題：客船が貨物岸壁を利用(昭和南地区)



平成24年6月7日のコスタ・ヴィクトリア寄港の際にも、お客様や船社から「原木により景観上問題がある」などの意見が寄せられた。

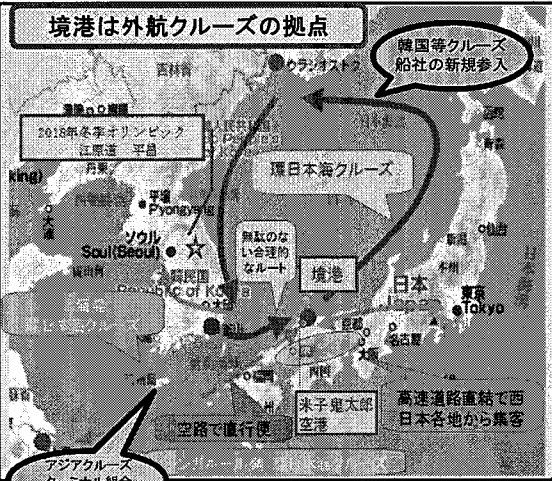
#### ○アジアクルーズターミナル協会 への加盟により、外航クルーズ客船が急増!

- ・2012年 ⇒ 20回程度寄港予定 既に16回が寄港!(内航クルーズ客船を含む)
- ・2013年 ⇒ 外航クルーズ客船だけで 20回以上の境港寄港を予定・検討



#### 2013年境港クルーズ客船寄港予定

寄港日	寄港船舶						備考
	船名	船社	国	総トン数	全長	乗客定員	
5/14(火)	サン・プリンセス	プリンセスクルーズ社	米	77,441t	261m	1,990名	
5/15(水)	クリッパー・オデッセイ	インターナショナル シッピングパートナーズ	米	5,218t	103m	128名	
6/8(土)	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	ロイヤル・カリビアン	米	137,276t	310m	3,114名	
7/7(日)	サン・プリンセス	プリンセスクルーズ社	米	77,441t	261m	1,990名	
8/18(日)	マリナー・オブ・ザ・シーズ	ロイヤル・カリビアン	米	138,279t	310m	3,114名	
10/18(金)	ル・ボレアル	ポナン	仏	10,700t	142m	264名	
10回程度	クラブ・ハーモニー	ハーモニークルーズ社	米	25,558t	174.2m	1,000名	
1~2回	コスタ・ヴィクトリア	コスタクルーズ社	米	75,166t	252.9m	1,928名	
1~2回	マリナー・オブ・ザ・シーズ	ロイヤル・カリビアン	米	137,276t	310m	3,114名	
調整中	日本船		日本				



世界最大規模の米国客船会社「ロイヤル・カリビアン社」が、2013年13万トン級大型客船の2隻の寄港を発表!

(H24.10.16開催の「クルーズシンポジウムin境港」において発表。)

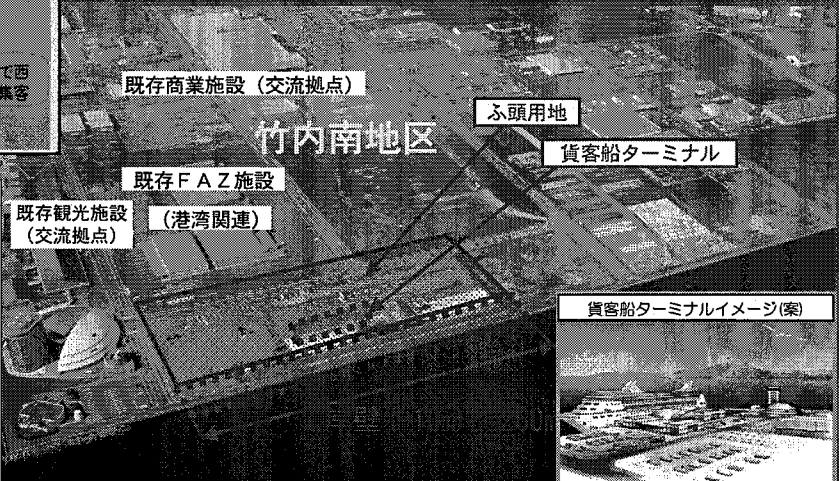
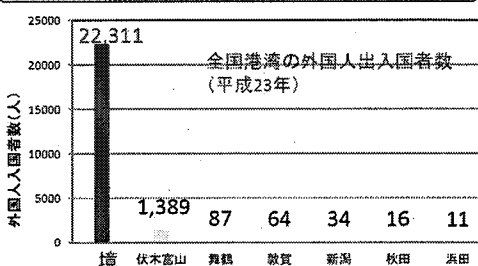
来年6月~8月に、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」と姉妹船の「マリナー・オブ・ザ・シーズ」の2隻が寄港。



境港のクルーズ客船寄港  
来年過去最大13万トン級  
米企業が地域経済効果に期待

H24.10.17  
山陰中央新報

#### 本州日本海側港湾では屈指の外国人出入国者数



# 重点整備を!

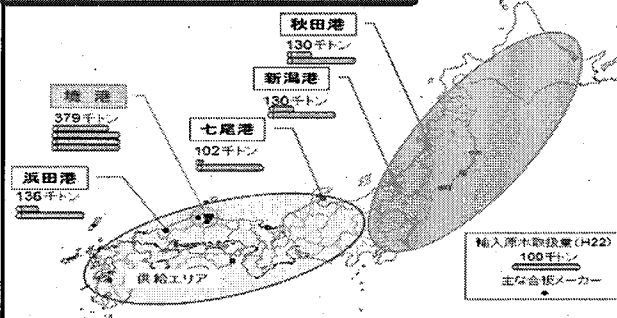
## 中野地区 国際物流ターミナル整備事業〔直轄事業〕

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

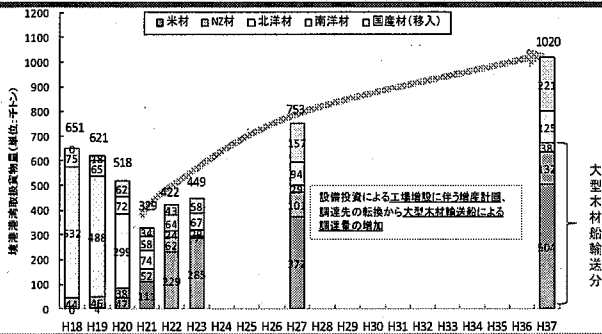
課題：ふ頭用地の不足に伴う非効率な荷役



境港は西日本の合板製造拠点

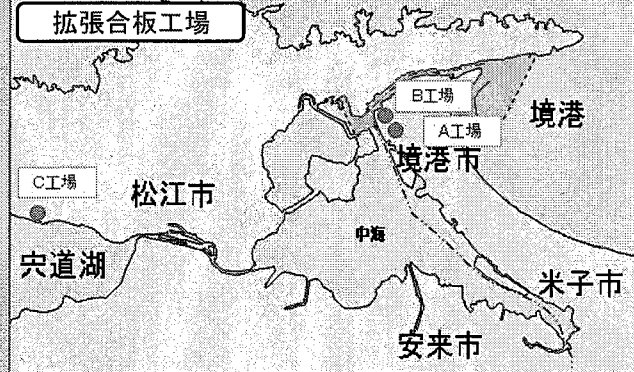


設備投資および大型原木船による調達量の増加



### 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
- 50億円

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

