

国の施策等に関する 提案・要望書

(平成26年11月)

鳥 取 県

地方税財政の充実・強化について

【地方交付税関係】

- 常態化している地方の財源不足を解消し、安定的な財政運営が可能となるよう、歳出特別枠、別枠加算を堅持し、交付税総額を確保すること。
- 地方においては、すでに人口減少対策に取り組んでおり、今後さらに地方創生・人口減少の克服のための地方施策を拡充・強化する必要があることから、「地方創生・人口減少対策費（仮称）」として地方財政計画に計上するとともに、地方単独事業について、国の基調に合わせた機械的な削減は行わないこと。
- 行革や経済活性化施策等の実績を評価して配分する場合には、地域の実態に依拠して的確に反映できる指標を用いるなど、地域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。
- 地方公務員の給与制度の総合見直しについては、国の主導による地方公務員給与の削減のための地方交付税総額の圧縮を再び繰り返さないこと。
- 法人住民税の一部を原資化して平成27年度から措置される交付税の配分にあたっては、制度創設の趣旨に則り、財政力の弱い自治体に、より一層配慮した仕組みとすること。
- 引き上げ分の地方消費税について、引き続き、基準財政収入額へ100%算入するとともに、社会保障制度の機能強化や機能維持等に係る地方負担については、その全額を基準財政需要額に算入すること。

【税制関係】

- 法人実効税率の引下げの検討等を行う場合には、地方の歳入に影響を与えることのないよう、外形標準課税の拡大や政策減税の抜本的な見直しによる課税ベースの拡大などの代替措置により、必要な地方税財源を確保することを併せて検討すること。なお、外形標準課税の拡大については、既に外形標準課税が導入されている大企業について検討すべきであり、地域経済や雇用を支える中小企業への拡大については慎重に検討すること。
- 自動車関連諸税の簡素化・グリーン化に際しては、安定的な地方税源を確保すること。また、地方環境税（仮称）の創設や「地球温暖化対策のための税」の使途に森林吸収源対策を位置づけるなど、森林吸収源対策及び地球温暖化対策における地方の果たす役割を適切に反映した地方税財源を確保する仕組みを構築すること。

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》

本県の産業・経済の基盤強化と大規模自然災害並びに地方の雇用の創出と交流人口の拡大に備えた国土の全域にわたる強靱な国づくりに向けて、西日本の日本海国土軸を形成する山陰道、山陰近畿自動車道等の高速道路ネットワークの早期完成は県民の悲願であり、事業中区間の整備促進とともに、ミッシングリンクの解消に向け未事業化区間の調査・検討を進めること。

○「鳥取西道路」全線の平成29年度一体的供用

「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整備及び全線自動車専用道路としての早期事業再開に向けた計画段階評価の促進

「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）の早期整備を図るとともに、全線自動車専用道路として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」の計画段階評価に向けた調査の促進

未事業化区間の『山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」』については、平成25年度の官民連携による勉強会において、『山陰道』・『鳥取自動車道』・『山陰近畿自動車道』の3本の路線を連結させる必要性等が示されており、当該区間の早期事業化のための計画段階評価に向けた調査を進めること。

○「米子市～境港」の道路のあり方の検討促進

北東アジアゲートウェイである「境港」及び「米子鬼太郎空港」からの物流・人流の効率化、観光地等へのアクセス向上及び緊急時の避難経路の確保など、広域的な道路ネットワークの充実・機能強化の観点から、「米子市～境港」間に必要な幹線道路のあり方や、米子市内の慢性的な渋滞の対策について、さらに積極的に検討を進めること。

○『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。

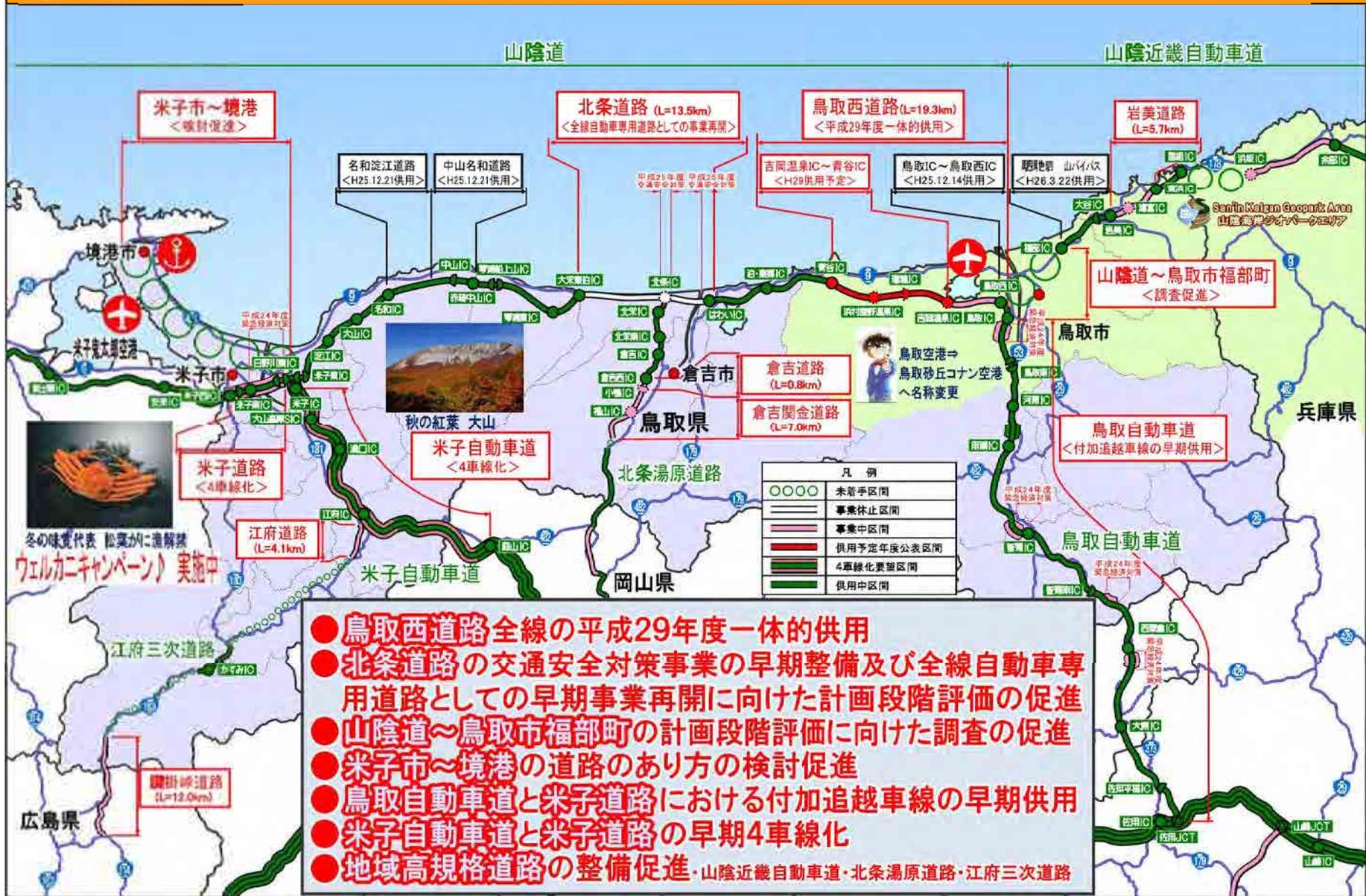
○地域高規格道路の整備促進

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。

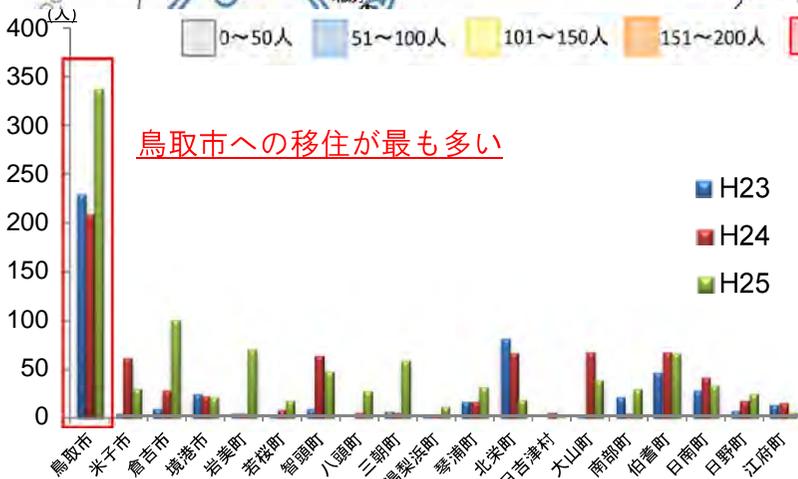
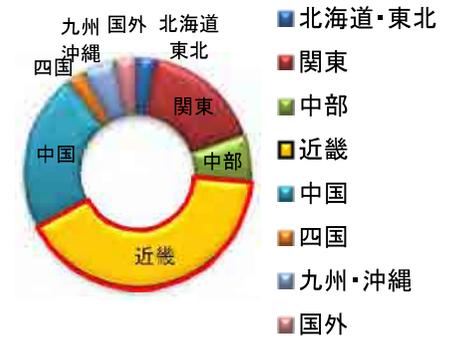
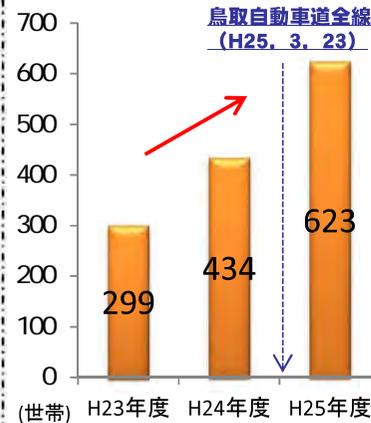
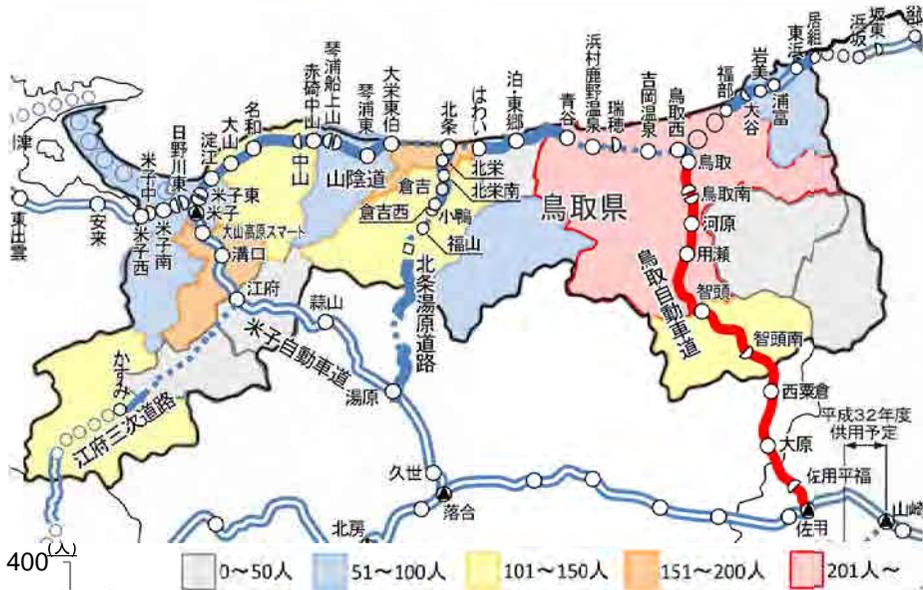
「岩美道路」-----『山陰近畿自動車道』
「倉吉道路」、「倉吉関金道路」-----『北条湯原道路』
「鍵掛峠道路」、「江府道路」-----『江府三次道路』

要望

県内高速道路ネットワークの1日も早い連結を!



要望 高速道路ネットワークと移住定住促進



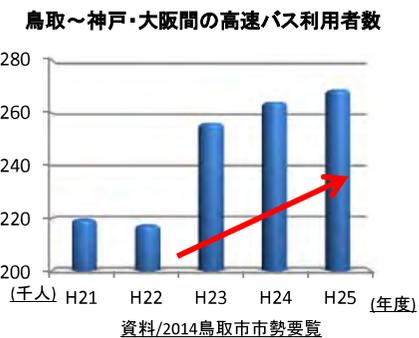
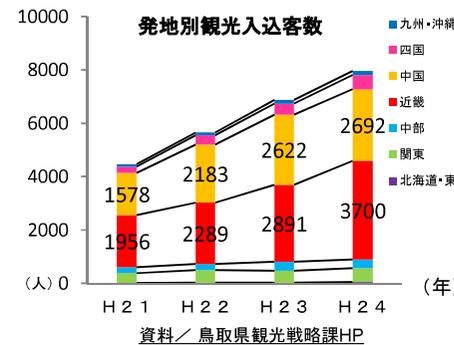
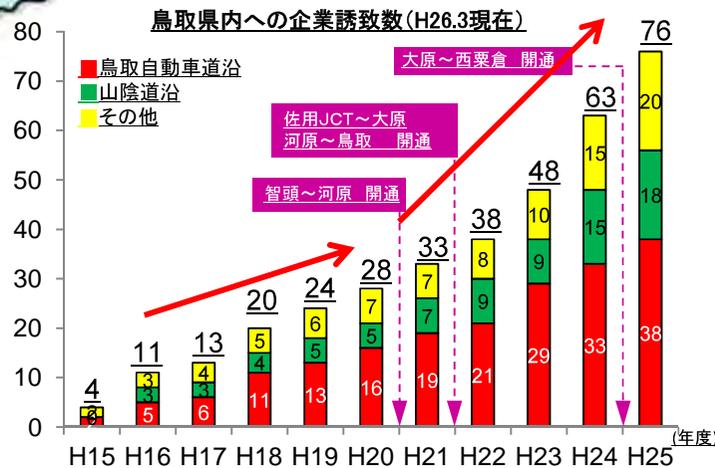
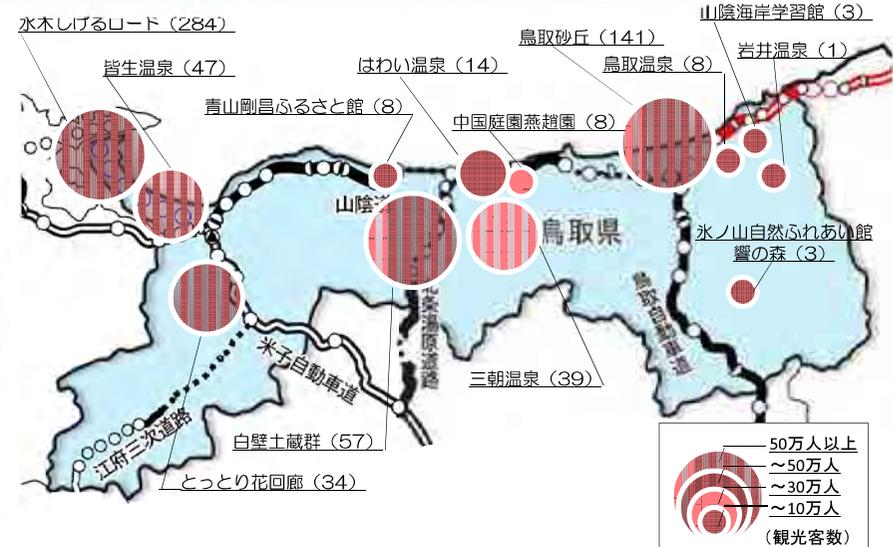
移住定住担当者の声

県中部の方で、Uターンしたいが中部に希望する企業がない場合、道路の整備による通勤圏の拡大により米子や鳥取の企業を紹介し就職される例は結構ある。→高速道路がUターンを決める要素となっている面もある

- 平成23～25年度までの3年間の鳥取県への移住者は2,172人
- 近畿地方からの移住者数が多く、鳥取市への移住が最多
- 鳥取自動車道沿線市町への移住者数が増加傾向にあることから、高速道路の整備が、移住定住の一助になっている！！

○鳥取自動車道が繋がったことが、移住者定住に大きく影響。

要望 交流人口の拡大と企業立地の促進



○鳥取自動車道の整備により、鳥取県東部では企業の進出を促進し、観光面では、**関西圏からの観光客が増加！！**
⇒ **高速道路ネットワーク整備により、『雇用の創出と交流人口が拡大』**

要望

鳥取西道路全線の平成29年度一体的供用



「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。

要望 北条道路の交通安全事業の早期整備

全線自動車専用道路としての早期事業再開に向けた計画段階評価の促進



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



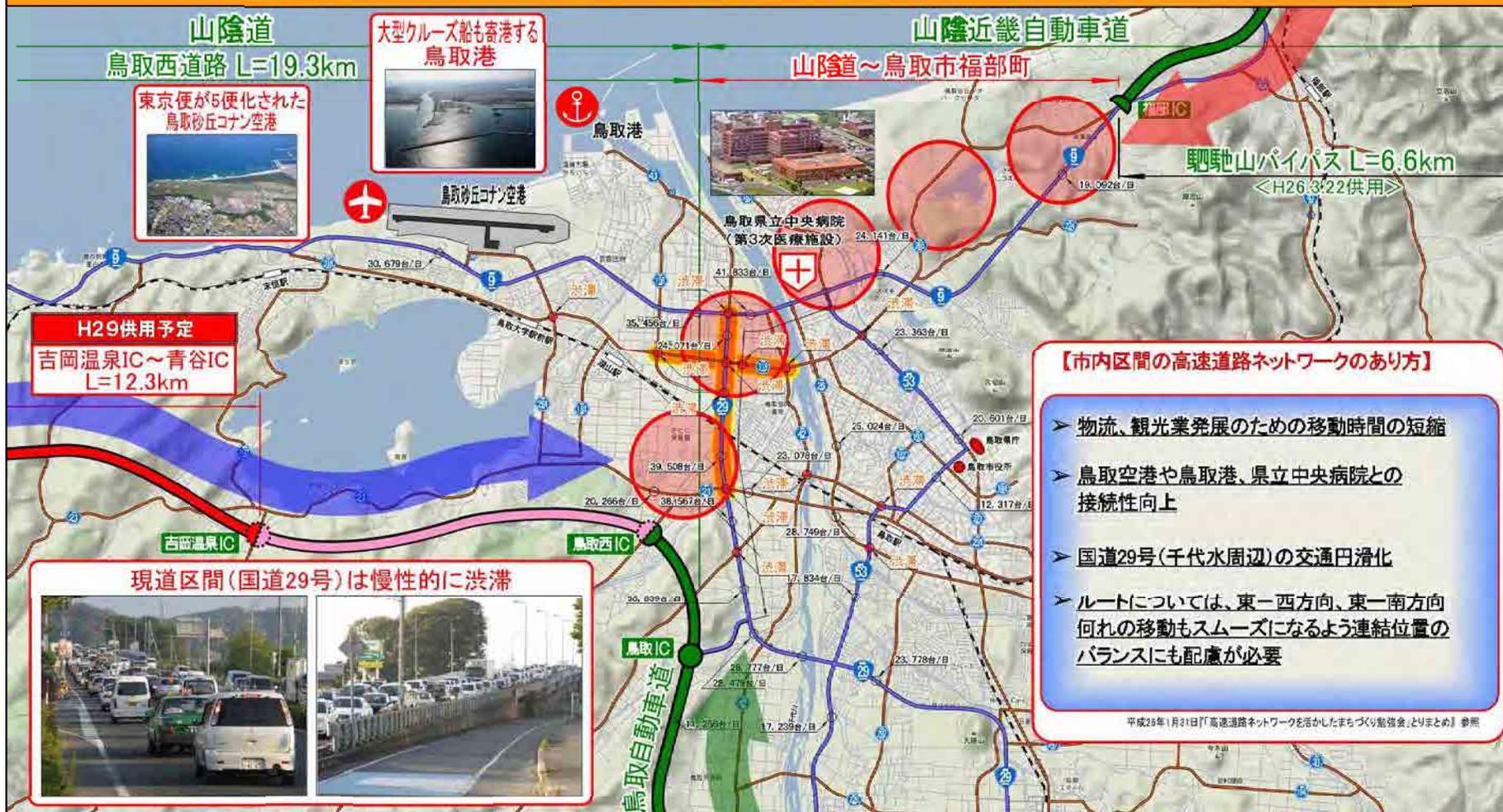
無信号を含む平面交差点を中心に重大事故が頻発しており、交通事故致死率(9.8%)は全国平均(0.6%)や県内の他区間(1.6%)と比べて非常に高い。

平成22年5月25日
正面衝突事故2名死亡

「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)の早期整備を図るとともに、全線自動車専用道路として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。

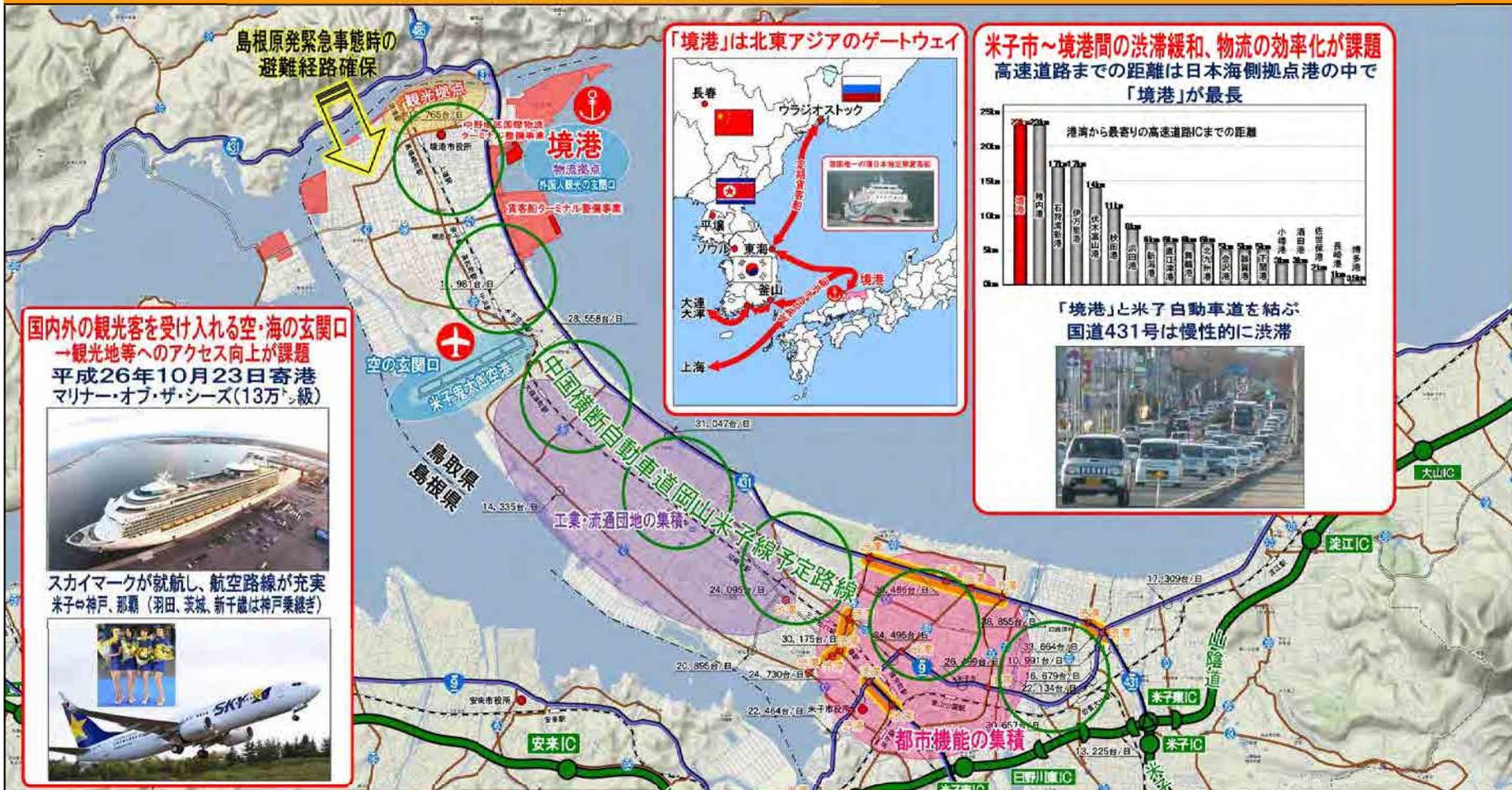
要望

山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」 計画段階評価に向けた調査の促進



未事業化区間の『山陰近畿自動車道「山陰道～鳥取市福部町」』については、平成25年度の官民連携による勉強会において、『山陰道』・『鳥取自動車道』・『山陰近畿自動車道』の3本の路線を連結させる必要性等が示されており、当該区間の早期事業化のための計画段階評価に向けた調査を進めること。

要望 米子市～境港の道路のあり方の検討推進



北東アジアゲートウェイである「境港」及び「米子鬼太郎空港」からの物流・人流の効率化、観光地等へのアクセス向上 及び 緊急時の避難経路確保 など、広域的な道路ネットワークの充実・機能強化の観点から、「米子市～境港」間に必要な幹線道路のあり方や、米子市内の慢性的な渋滞の対策 について、さらに積極的に検討を進めること。

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(三次東JCT-IC~穴道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箇所しかないので、
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。

『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。

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



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)』・「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。

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
- 1 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〕の事業化を実現すること
- 2 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

〈参考〉

○竹内南地区 複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナル

我が国唯一の国際定期貨客船（日本－韓国－ロシア）は就航から5年が経過するとともに、クルーズ船の寄港が急増し、去年は本州日本海港湾では第2位の寄港回数となっている。

また、昨年採択された国の先導的官民連携支援事業で、地元の総意として、竹内南地区における「みなと」を核にした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のあり方がまとめられているところ。

○中野地区 国際物流ターミナル

合板の国内シェア16%を占める境港背後の木材関連企業は、増産体制を整えるつつあり、原木輸入の増加を見込んでおり大型船に対応する国際物流ターミナルの1日も早い整備を強く望んでいる。

事業化の実現！

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

国内航路のミッシングリンク解消

国内定期フェリー・RORO船航路

国内海上輸送航路のミッシングリンク



試験輸送を実施



〇ミッシングリンクを解消し、中国地方と北海道、北陸及び関東の物流促進と効率化を目的として平成25年に3回試験輸送を実施。これにより、**輸送コスト・リードタイム削減！** 定期化に向け本年も試験輸送を実施すると共に、苦小牧、新潟、境の**三港連携**を検討。

複合一貫輸送に対応したターミナル整備が急務！

北東アジアゲートウェイ機能

我が国唯一の環日本海定期貨客船航路 就航5周年



日本海新聞(平成26年7月6日)



アジアゲートウェイの機能を強化する円滑なCIQ対応が可能なターミナル整備が急務！

クルーズ船の寄港が急増！

2013年 17回寄港、乗客数過去最高で1万人を突破！
 2014年 12回寄港で乗客数1万4千人となり過去最高記録を更新！
 さらに2015年は、20回以上の寄港で、3万人を突破と為る見込み！

専用岸壁となる貨客船ターミナルの整備(事業化の実現)が急務！

官民のおもてなし
 ・観光案内通訳ボランティアが始動
 ・初のWi-Fi、外貨両替 機の設置



マリナー・オブ・ザ・シーズ号初寄港(H26年10月23日)



山陰中央新報(平成26年10月24日)

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~



【賑わいづくり計画の3つの柱】
 竹内南地区の
 ①圏域観光の魅力向上
 ②圏域産業の拡充
 ③圏域内外を結ぶ交通ネットワークの拡充

1日でも早い完成を！

中野地区国際物流ターミナル整備事業 [直轄事業]

背後の企業が増産体制



- 設備投資

A工場 平成24～	10億円
B工場 平成22～	39億円
C工場 平成23年	1億円

 } 50億円
- 雇用創出
工場増設による直接雇用増 30名程度

着々と増産体制を整え
原木輸入量が増加へ

合板増産に伴い原木の野積が増加
↓
更に野積場が不足



【課題】 原木・チップ船がクルーズ船と同じ岸壁



【課題】 クルーズ船入港時の沖待ち状況



【課題】 非効率な荷役



今年度 〆頭用地概成の見込み



原木を昭和南地区から中野地区へ

国際物流ターミナルの
1日でも早い完成が必要

総合的な土砂災害対策の推進について

《提案・要望の内容》

○県民の生命・財産を守り、安全・安心な生活の確保を図るための砂防事業、急傾斜地崩壊対策事業等の着実な事業実施に対する支援を行うこと。

- 本県においては、平成25年7月の大雨により、県西部地域を中心に家屋への被害や国道の全面通行禁止など、多大な影響が生じた。
- 従来から、ハード対策を鋭意推進しているところだが、依然として整備率は低く（約25%）、限られた予算のなか「選択と集中」による整備を実施しているところ。
- また、広島市の土砂災害で指摘された風化花崗岩（まさ土）等脆弱な地質を有する地域は本県土の約1/2を占め、これらの地域についても優先的に整備を図る必要が生じた。
- 近年の土砂災害においても砂防えん堤等が、最も効果的な土砂災害対策と改めて認識される中、今後一層、ハード対策の強力な推進が必要である。

○市町村が発令する避難勧告や住民の自主避難に直結する防災気象情報の基本データとなる解析雨量等の精度向上など、住民の早期避難に資する確実なソフト対策の推進を図ること。

- 「土砂災害警戒情報」及び「土砂災害危険度情報」の最も基礎的なデータとなる解析雨量は、市町による避難勧告等の発令や住民の自主避難に直結する重要なデータであり、このデータの精度向上は警戒避難の質的向上に資するものである。
- 特に、本県はXバンドMPレーダの観測空白地帯であり、その解消を図ることが、近年頻発する局地的豪雨に対する防災監視体制の強化に急務である。

○住民が安全・安心に暮らすために、特別警戒区域内にある住宅（避難所含む）の防災機能を高める改築等について新たな支援策を創設すること。

- 今後、高齢化社会を迎えるに当たり、中山間地域を多く抱える本県においては、地域コミュニティの維持は喫緊の課題。
- 全国に先駆けた取組として、特別警戒区域内の住民の安全確保を図るとともに、中山間地域等の定住化・コミュニティの維持を目的として、住宅建替時の構造補強に対して助成する「鳥取県土砂災害特別警戒区域内住宅建替等補助制度」を平成21年度に創設。平成26年度に制度を一部見直し、利用促進に取り組んでいる。

総合的な土砂災害対策の推進

～ ハード対策の強力な推進 ～

【現状と課題】

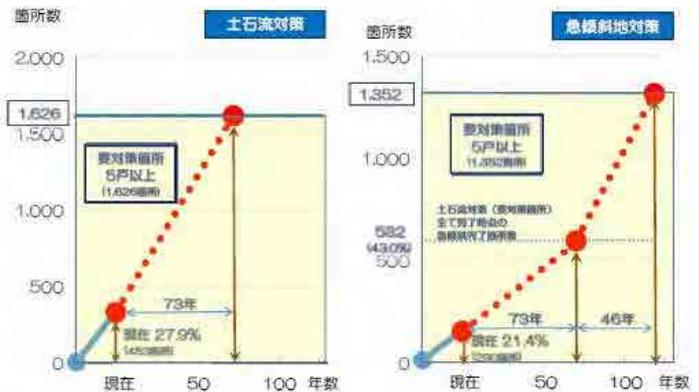
- 本県では、平成25年7月豪雨において、県西部の南部町・江府町を中心に土砂災害が発生。土石流による家屋被害、山腹斜面崩壊に伴う土砂流出による国道寸断など被害多数。
- 広島市の土砂災害など、近年頻発する局地的豪雨により、「いつでも」「どこでも」土砂災害が発生するおそれの高まり。
- 従来より、限られた予算の中、緊急性・重要性による優先度に基づき、ハード対策を推進しており、今後脆弱な地質の地域での対策も重点化するなど、ハード対策の一層の推進が必要。



平成25年7月豪雨による土石流被害
●江府町久連〔川平山谷川〕(左写真)



平成25年7月豪雨：土砂流出による国道寸断
●南部町大木屋〔国道180号〕



要対策箇所100%整備に、今後約120年も必要(単純試算)

県民の生命・財産を守り、
安全・安心な生活の確保

◎砂防関係事業の着実な事業実施

●限られた予算の中、『選択と集中』、『ソフト対策(※)との組合せ』による効率的・効果的な整備推進

- 【従来】
- 災害時要援護者利用施設の保全
 - 土砂災害発生地域の緊急防災対策
 - 保全人家の多い地区の保全



- 【一層】
- レッド区域の優先的整備
 - 脆弱地質分布箇所整備重点化
 - 要対策箇所(5戸以上)の優先整備



H26.8.31 産経新聞

(※)土砂法に基づく区域指定促進、警戒情報の確実な伝達等

総合的な土砂災害対策の推進

～ ソフト対策の確実な展開 ～

【現状と課題】

- 警戒避難体制の整備、住民の早期自主避難及び防災意識の向上を図るためのソフト施策を推進。
 - 土砂災害防止法に基づく警戒区域及び特別警戒区域の指定促進
 - 土砂災害警戒情報及び危険度情報の確実な提供
 - 防災教育、出前講座及び出前裏山診断等による住民意識啓発
- 中でも「危険度情報」の確実な伝達は、土砂災害の危険性が高い中山間地域にとって最も重要。しかしながら、著しい高齢化が予想されることから、より一層の確実な伝達が不可欠。
- 更には、情報の基礎データとなる解析雨量等の精度向上は、防災監視体制の強化に急務。
- 一方、特別警戒区域内における定住化や地域コミュニティの維持を目的とした施策展開も必要。

土砂災害警戒情報(市町村単位)

○県と鳥取地方気象台が共同発表
 ⇒ 県HP、NHK(データ放送含む)、民放(※)、あんしんトピ-メール、エリアメール、CATVにて提供 (※)民放は必ずしも自動表示とは限らない



画面上部にテロップ表示
「土砂災害警戒情報 ●●町」

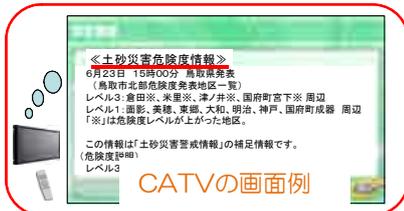
県ホームページ提供情報



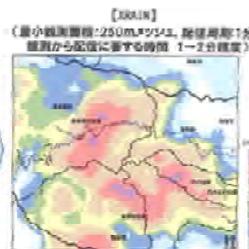
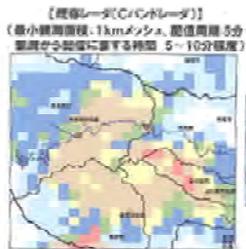
インターネットアドレス(<http://tottori.bosai.info/>)

土砂災害危険度情報(地区単位)

○県が発表
 ⇒ 県HP、あんしんトピ-メール、CATVにて提供
 (※)あんしん、CATVは文字情報のみ



CATVの画面例



XバンドMPレーダの配置状況

(国交省HP)

○本県は観測空白地帯

★市町による的確な避難情報及び住民の早期自主避難

★安全確保による地域コミュニティの維持

◎防災気象情報の確実な伝達方法の構築及び解析雨量等基本データの精度向上

- 著しく高齢化が進む中山間地域の住民へ、危険度情報等をより広範囲にかつ確実に伝達する仕組みの構築
 (例) NHK、民放TV、ラジオなど高齢者に対し効果的な媒体の活用
- XバンドMPレーダの観測空白地帯の解消



全国発『レッド内住宅建替補助制度』

斐伊川水系中海の護岸整備及び水質保全対策の推進について

《提案・要望の内容》

○大橋川改修事業を促進するにあたっては、米子・境港両市民の安全・安心を確保するため、下流域の中海湖岸堤の整備の促進を図ることとし、短期箇所引き続き、短中期・中期整備箇所についても順次前倒して着手すること。

【中海湖岸堤の整備箇所】

短期整備：6箇所（うち2箇所は完了）

・事業中：渡漁港、米子空港南、貯木場、旗ヶ崎承水路

短中期整備：5箇所

・未着手：米子港（防波堤、ポンプ場前）、葭津、貯木場北、貯木場南

中期整備：3箇所

・未着手：米子空港北、旗ヶ崎、米子港（野積場）

※鳥取・島根両県は、中海湖岸堤整備の促進等に関し国に求める協定書を締結。（平成21年12月19日）

※両県は、中海の水に関する諸問題を協議する「中海会議」（国土交通省、農林水産省、鳥取・島根両県、中海沿岸市町等）を設立。（平成22年4月22日）

※国は、斐伊川水系河川整備計画に中海湖岸堤の整備促進を明記。（平成22年9月30日）

○中海の水質改善に向けて、国レベルで実施された流動や堤防開削に係る影響の調査等により、汚濁原因等の解明を図ること。

○浅場造成、植生帯の復元に加え、中海の海藻回収による湖底環境の改善など、新たな対策の検討も含め、具体的な水質浄化対策を積極的に推進すること。

※中海では湖沼法に基づく水質保全について、平成元年度から25年間・5期の水質保全計画を関係機関と連携して推進し、長期的に見れば水質は改善傾向にあるが、環境基準は達成していない。平成26年度は新たに第6期計画を策定するよう取組みしている。

※平成22年4月に設置した中海会議では、中海の水質改善を進めるため、観測の強化等の意見が出され、24年度に国、島根県、鳥取県は米子湾流動シミュレーション解析等を行い、25年度は両県が底質・窪地の水質への影響調査等を行い、6期計画策定に向け、汚濁機構の解明等にも取り組んでいる。

※環境省「汽水湖調査検討会(H23-25・全国調査)」は、中海の堤防撤去と開削の影響等をまとめられたが詳細は報告されていないので、引き続き、国レベルの研究や浄化対策の成果普及と両県の行う調査・研究等との連携を図ること。

※国は浅場造成、植生帯復元等を進められているが、小規模で効果は限定的なので、一層の規模拡大、自然浄化機能の再生促進や海藻回収による湖底環境の改善など、更なる水質浄化対策を積極的に推進すること。

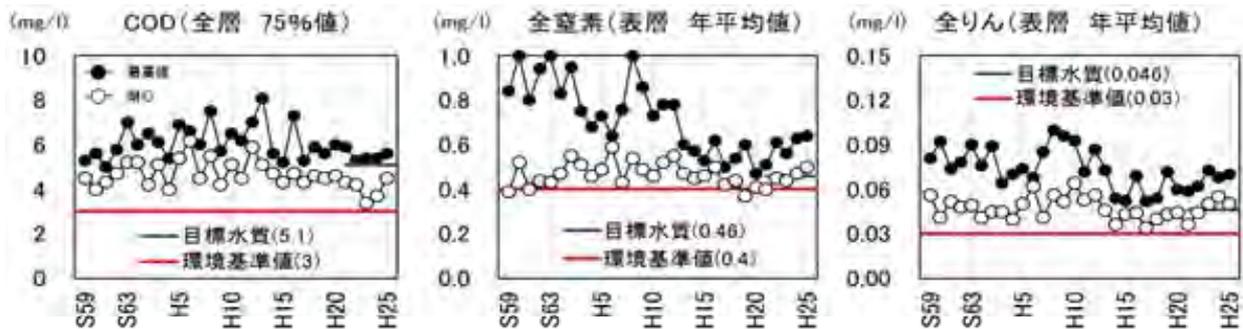
<参考>

○国が示した「斐伊川水系河川整備計画」における湖岸堤の整備計画



区分	番号等	県名	箇所名	延長(m)	優先順位
中海 右岸	(1)	鳥取県	境港市西工業団地(貯木場北)	1,200	II(1)
	岸堤 (貯木場)		境港市西工業団地(貯木場)	20	I
	(2)		境港市西工業団地(貯木場南)	400	II(1)
	漁港 (境港市)*		渡漁港	700	I
	(1)*		境港市佐斐神町(空港北)	800	II(2)
	自衛隊基地 (防衛省)*		境港市佐斐神町(空港南)	500	I
	(3)		米子市鷺津(空港南)	500	II(1)
	漁港 (米子市)*		米子市鷺津(崎津漁港)	400	I
	無堤 (普通河川)		米子市旗ヶ崎	30	I
	(2)		米子市旗ヶ崎	500	II(2)
	(3)*		米子市轟町(米子港 野積場)	800	II(2)
	港湾 (鳥取県)*		米子市轟町(米子港 食品団地)	100	I
	(4)*		米子市轟町(米子港 防波堤)	600	II(1)
	(5)		米子市内町(ポンプ場前)	40	II(1)

○中海の水質の経年変化



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》

○日本海国土軸を形成する高速鉄道の整備に向け、山陰新幹線の整備計画への格上げに向けた調査に早急に着手するなど、整備の実現に向けた進捗を図ること。

※災害に強い国土づくりを進めるためには、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る。

※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



地方空港の活性化について

《提案・要望の内容》

- 東京便の増便や神戸、沖縄等の新規路線の開設に伴いターミナルビルの利用者や空港エプロンのスポット運用が過密状態にあり、空港利用の安全性や円滑運用を確保するため、次のとおり米子鬼太郎空港の機能強化を図ること。
 - ・エプロン機能の拡大
 - ・民間事業者が空港施設を拡充する際の補助制度の創設

- 地方空港における国際・国内路線の拡大につなげるため、次のとおり国管理空港（米子鬼太郎空港）の着陸料等軽減措置の強化・拡大を図ること。
 - ・訪日外客数2,000万人達成に向けた国際定期便・国際チャーター便に対する着陸料の免除
 - ・国内定期便の路線新設・増便等に対する着陸料の免除又は軽減率の拡大
 - ・地方空港路線の国内・国際定期便に係る空港内停留料、保安料、航行援助施設利用料の免除又は軽減措置の新設

<参考>

○国内・国際定期便の運航状況（便数が大幅増加）

H25年9月末まで（航空会社・路線）	便数
ANA：羽田	5便/日
アジアナ：ソウル(仁川) ※毎週日・火・金	1便/日



現在（航空会社・路線）	便数
ANA：羽田 増便(H26.10~)	6便/日
SKY：神戸、茨城(神戸経由) (H25.12~)、那覇 (H26.4~) (羽田・新千歳：神戸乗継、宮古・石垣：那覇乗継)	9便/日
アジアナ：ソウル(仁川) ※毎週日・火・金	1便/日

○国際チャーター便の就航

- ・平成24年度：29便（台湾、中国）
- ・平成25年度：50便（香港、台湾、ロシア）
- ・平成26年度：48便を予定（香港、台湾、バンコク等）

環太平洋経済連携協定（TPP）交渉及び日豪EPAについて

《提案・要望の内容》

- TPP交渉にあたっては、農林水産分野のみならず、国民皆保険制度、食の安全・安心、政府調達など国民生活のあらゆる分野への影響が想定されるため、国民に対する情報開示を適切に行い、協定締結に向けた判断について国民的議論を行いながら慎重に検討、判断を行うこと。

- また、TPPの検討に際し、守るべきものは守り、攻めるべきは攻め、国益にかなう最善の道を追求するという姿勢で交渉に臨んでいただくとともに、発効後の日豪EPAも含め、国内農林水産業への影響に鑑み、競争力強化などに向けた抜本的支援を行うこと。

【強い農林水産業づくりに向け、求められる主な対策】

①畜産、酪農に関する対策

- ・経営安定対策として、肉用肥育経営安定対策事業の支援内容の拡充
- ・自給粗飼料や飼料用米の生産拡大のため、生産・調製機械の整備及び関係施設改修の支援制度の拡充など施策の充実

②高品質な農林水産物生産に関する対策

- ・生産基盤、施設修繕・整備及び大型機械の導入等に対する支援の強化

<例>

- ・農業水利施設、米の乾燥調製施設、畜舎の整備支援
- ・森林整備加速化・林業再生事業に代わる新制度の創設
- ・高度衛生管理型の水産市場整備支援

③水産業に関する対策

- ・漁船の建造、漁業者の収入安定など水産業に対する補助金が、TPP協定において原則禁止とされる懸念があることから、水産業を守る対策を講ずること。

<参考>

TPP参加による鳥取県農林水産業への影響額試算

○国と同様の前提条件で試算

農産物	219億円 (△32.4%)	
林産物 (合板等)	9億円	
水産物 (属人)	18億円 (△11.3%)	
合計	246億円 (△25.0%)	※ () 内は対県内生産額比

農林水産業の競争力強化に向けた農業改革について

《提案・要望の内容》

- 農業協同組合や農業会議のあり方抜本的見直しなど、改訂後の日本再興戦略に位置づけられた農業改革について、今後の法案の内容検討にあたっては、これらの組織が地域で果たしている役割などの実態を十分に把握した上で進められるべきであり、農業者や農業団体、地域住民など現場の意見を踏まえ、慎重に検討すること。

* 特に、信用・共済事業を切り離すことについては、農産物販売や営農指導、信用共済事業など相互の取組みにより単協の経営が成り立っているものであり、組織の解体につながる虞がある。

農地制度の見直しについて

《提案・要望の内容》

- 農地転用許可等について、迅速な事務処理化等のため、大臣許可・協議を廃止し、市町村に権限を移譲するよう制度を見直すこと。
- 農地の総量確保の仕組みを充実するため、市町村が主体的に設定した目標の積み上げを基本とし、国、県及び市町村が議論を尽くした上で農地の目標を設定し、それぞれが責任をもって目標達成のための施策に取り組むよう制度を見直すこと。

※農地の保全を含む総合的なまちづくりの判断は、土地利用の状況に精通し、住民に身近な地方公共団体が行うべき。また、許可基準が明確であれば許可権者の別に関わらず同じ取扱いが可能。

※市町村に権限移譲すれば、処理期間の大幅な短縮化による迅速化が期待できる。

<参考>

1 農林水産省が設定した許可権限の区分別の標準処理期間

以下の表のとおり、県知事による転用許可（国協議無し）と大臣許可では、標準処理期間に2倍の日数を要する。さらに、市町村（農業委員会）に権限移譲すれば、さらに処理期間の短縮が見込まれる（21日間程度）。

【許可権限の区分別の標準処理期間】

許可権限の区分	標準処理期間	標準処理期間の内訳
県知事許可 (大臣協議無し)	42日間	・農業委員会から県への申請書・意見書送付：3週間 ・県知事の許可等の処分：3週間
県知事許可 (大臣協議有り)	59日間	・農業委員会から県への申請書・意見書送付：3週間 ・県知事から大臣への協議書の送付：10日間 ・大臣の協議への回答：1週間 ・県知事の許可等の処分：3週間
大臣許可	84日間	・農業委員会から県への申請書・意見書送付：3週間 ・県知事の許可等の処分：3週間

2 直近5年間の大臣協議・大臣許可案件の状況

以下の表のとおり、本県での直近5年間の大臣協議案件は3件。また、大臣許可案件は0件。

【直近5年間の大臣協議・大臣許可案件数及び面積の推移】（）内は、許可面積

年 度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
許可件数 (県全体)	(26.8ha) 365件	(29.1ha) 453件	(24.6ha) 366件	(32.6ha) 388件	(28.9ha) 337件
県知事許可 (大臣協議有り)	(3.3ha) 1件	(0ha) 0件	(0ha) 0件	(2.1ha) 1件	(2.1ha) 1件
大臣許可	(0ha) 0件	(0ha) 0件	(0ha) 0件	(0ha) 0件	(0ha) 0件

米価下落等に伴う稲作農家の収入減少対策について

《提案・要望の内容》

- 国が主導して過剰米を主食用米市場から隔離するとともに、米の消費量の拡大を強力に推進するなど、国の責務として米の需給調整を行うことにより、米価の安定を図ること。

※全国の作況指数は101で、過剰作付とあわせて24万t程度の生産過剰が見込まれる。国は日照不足等の影響から、一般に流通しないふるい下米、青死米(あおしにまい)等が増加し、実際の流通量は20万t程度減少するとの見込みも示しているが、それを差し引いても4万t程度の供給過剰となることを懸念。米価下落は、米の在庫過剰や需要量の減少が大きな原因であるが、地方の取組だけでは解決困難な問題であり、国の責任において、各種支援施策と連動した効果的な需給調整の実施が必要。

- 収入減少影響緩和対策(ナラシ対策)の発動に当たって、十分な予算を確保するとともに、支払の一部を年度内に前倒しすること。

※今回の米価下落は、米の直接支払交付金の半減、作柄不良(10/15現在の予想収量498kg/10a、作況指数97)とも重なり、本県稲作農家の大幅な収入減が見込まれる。特に集落営農や大規模農家への影響は大きく、再生産が困難な水準となっていることから、現場からは再生産に必要な収入確保に向けた支援が求められている。本県では、当面の対応として、農家が運転資金確保に必要な資金を借入する場合の利子補給事業を創設したが、抜本的な対策とはならない。

- 米の生産コスト削減を図るための技術開発、普及を一層推進すること。

※平成26年産の概算金の水準は、大規模農家の規模拡大を躊躇させるほど厳しいものであり、既存の技術に加え、より効果的で、早期に導入可能な技術開発が必要である。

- 水田フル活用における飼料用米作付の取組が、継続的かつ安定したものとなるよう、水田活用の直接支払交付金等による現行の支援水準を維持すること。

※主食用米からの転換品目の柱であるが、国の交付金無しでは採算が合わない。現場からも交付金の維持の要望が強く、取組を加速するため、十分な予算確保をお願いする。

<参考>

- 県内の平成26年産米の概算金単価

コシヒカリ1等 9,200円/60kg (前年対比△2,800円)

※全農とつとりは9,000円で検討していたが、農家への影響を考慮して200円を上乗せして設定

- 県の緊急対策

平成26年度9月補正予算でJA等が行う稲作農家への緊急融資に対する利子補給(末端金利0%)を実施

- ・ 融資枠 8億円(融資基準額30,000円/10a)
- ・ 利子補給期間 5年以内(うち据置1年以内)

- 現場の声

- ・ この米価水準では、農地を集積して規模拡大するほど赤字が増え、資金繰りができなくなる可能性がある。農地を返すことも考えたい。
- ・ 特に早生品種では、8月の日照不足等でくず米が多く、公表されている作況より収量が少ない。地域によっては、1割程度減収したとの声も聞かれる。
- ・ 米以外への作目転換も検討したいが、野菜等に転換すると大面積はこなせず、耕作放棄地の増加を心配している。
- ・ 飼料用米の作付を拡大したいが、交付金頼みの品目であり、国の支援水準維持が前提となることから、制度の継続は不可欠である。

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

《提案・要望の内容》

○林業・木材産業の成長産業化や「きのこ王国とっとり」の実現等による地方創生を図るためには、川上・川下対策が一体となった総合的な対策が複数年度にわたって計画的に講じられる必要があることから、今年度限りとされている森林整備加速化・林業再生基金に代わる新たな自由度の高い交付金制度を創設するなどの十分な財政措置を、補正予算において講ずること。

※これまで森林整備加速化・林業再生基金を活用し、林内路網の整備や森林境界の明確化、木材加工流通施設の整備など、川上・川下が一体となった総合的な対策を講じてきたことにより、県内森林・林業・木材産業の再生に向けた取組は着実に前進している。これを成長産業化に向けて更に進めていくためには、同基金のような複数年度にわたる計画的な事業に取り組める予算措置が不可欠。

※来年度から稼働する木質バイオマス発電所の燃料となる原木やチップを、継続的かつ安定的に供給する体制が構築されるまでの期間は、燃料用原木の調達に係る山側へのコスト支援を行うための予算措置が必要不可欠。

<参考>

1 本県における森林整備加速化・林業再生基金の事業実績

事業区分	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	計
間伐等	5ha	1,500ha	3,277ha	501ha	360ha	5,643ha
路網整備	680m	1,509m	45,195m	22,470m	52,304m	122,158m
森林境界の明確化	0ha	502ha	966ha	1,086ha	1,166ha	3,720ha
高性能林業機械の導入	2台	18台	10台	18台	9台	57台
木材加工流通施設整備	0施設	7施設	8施設	4施設	11施設	30施設
木造公共施設整備	0施設	20施設	26施設	2施設	2施設	50施設
地域材利用開発	3件	9件	6件	1件	2件	21件

2 木質バイオマス発電所の整備状況（鳥取県境港市）

【発電事業計画の概要】

実施主体：日新バイオマス発電(株)
 発電規模：5,700kW
 使用燃料：木材チップ8万トン/年
 雇用人数：12人(予定)
 稼働時期：平成27年4月(予定)

【燃料調達計画】

区分	H27	H28	H29	H30	H31	H32
未利用材	1.65	2.05	2.40	2.80	3.20	4.00
自社端材	6.35	5.95	5.60	5.20	4.80	4.00

※未利用材は、県内から調達。

《整備状況》



《燃料集荷状況》



太平洋クロマグロ資源管理の取組について

《提案・要望の内容》

○このたび中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）本委員会への勧告が決定した成魚（30kg以上）の管理や国が検討する方針を示している日本海の産卵期の漁獲管理については、次のとおり取り組むこと。

- 1 大中型まき網業界がこれまで取り組んできた自主規制措置を尊重するとともに、境港地域の漁業実態を踏まえ、漁業者の意見を聞いた上で検討すること。
- 2 本県境港で水揚げされるクロマグロは成魚が主体であり、水産業のみならず、流通業、観光業など多くの業界が関わっていることから、地域経済全体への影響を十分配慮すること。

<参考>

1 業界の対応

- ・日本海におけるクロマグロ成魚の漁業は、夏期の産卵期前後に日本海を回遊、集群する個体を漁獲するものであり、この時期以外に漁獲はできない。
- ・日本海の大中型まき網漁業では、2011年から成魚の総漁獲量を2,000トン未満に自主規制してきたところであり、その継続性を考慮していただきたい。



2 地域の現況

(1) 境港の水揚げ状況

(鳥取県集計：内蔵込み重量に補正)

年	30kg未満 (トン)	30kg以上 (トン)	合計 (トン)	金額 (百万円)
2011 (H23)	632	1,900	2,532	2,283
2012 (H24)	77	670	747	1,007
2013 (H25)	127	1,533	1,660	1,467
2014 (H26)	249	1,799	2,048	1,620

(2) 地元の声

- ・大中型まき網漁業者では資源管理の必要性については一定の理解を示しているが、今後検討される成魚の漁獲管理の規模や手法によっては、漁業経営に与える影響が大きく不安の声がある。さらに、市場・流通関係者や飲食・観光業者からは地域経済への影響を心配する声もある。

有害赤潮プランクトン対策について

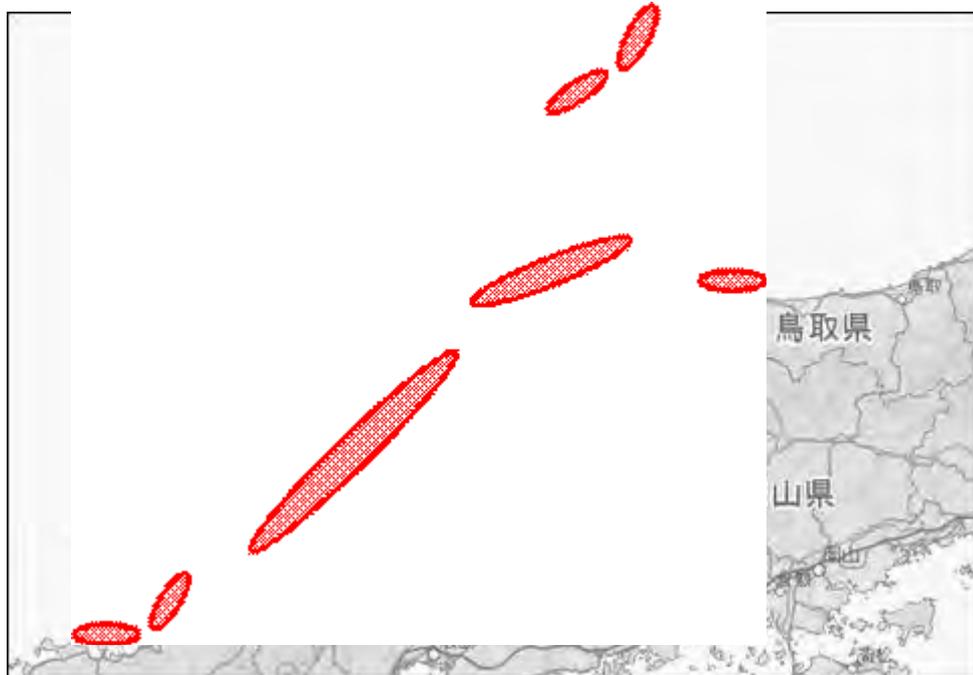
《提案・要望の内容》

- 日本海で発生した有害赤潮プランクトンが山陰沿岸域に漂着し、大きな漁業被害を与えることから、大韓民国などの関係国と連携した情報収集および防除対策を図ること。
- 被害が生じた場合には、磯根資源の早急な回復を図るための財政支援措置を講じること。

<参考>

1 経緯等

- ・ 本年9月6日～10月16日に有害赤潮プランクトンのコクロディニウム・ポリクリコイデスが鳥取県から山口県にかけての沿岸域に漂着し、アワビ、サザエ等磯根資源の大規模な被害が発生した。



- ・ 本県の漁業者等も防除剤を散布する等の防除活動を実施したが、広範囲であったことから被害を食い止めることはできなかった。
 - この有害赤潮プランクトンは平成17年にも漂着し、鳥取県沿岸の広範囲でアワビ、サザエ等の磯根資源の被害が発生している。
- ・ これまでの研究によると、有害赤潮プランクトンは韓国等の日本海対岸で発生し、海流によって日本に漂着することが分かっており、被害は、今後、広く日本海各府県にも及ぶことも考えられる。

2 県の対応

- ・ 県では被害が発生した地域の早期の資源回復を図るため、緊急的に放流用アワビ、サザエ種苗の購入費への支援を実施することとした。
 - ※赤潮被害緊急対策事業（H26～H29年度）
 - 磯場資源緊急回復事業：15,258千円（H27～H29年度債務負担行為）

6次産業化の推進について

《提案・要望の内容》

- 6次産業化を強力に推進するため、サポートセンターの運営に係る予算を十分に確保すること。（6次産業化ネットワーク活動推進交付金）
- 大規模な6次産業化の取組を推進するため、ハード事業にかかる補助金額の上限を設けないこと。（6次産業化ネットワーク活動整備交付金）

※鳥取県では、国の6次産業化ネットワーク活動交付金を活用し、「鳥取6次産業化サポートセンター」を設置し、県全域を対象に6次産業化（農商工連携）を推進している。

※平成26年度予算の要望にあたり、従来どおりの支援体制を維持できる金額で要望したが、交付金額の算定は全国一律的な算定で、要望の6割程度しか配分されなかったため、平成26年度については県費を上乗せし、必要最小限の経費で運営している。

※平成25年度に創設された6次産業化ネットワーク活動整備交付金では、多様なネットワークによる大規模な取り組みを増やし、6次産業化を面的に拡大していくため、補助金の上限額が撤廃された。しかし、平成27年度の概算要求では、補助金上限額1億円で要求されている。

※鳥取県では、来年度以降も総事業費2億円を越える大規模な6次産業化の取組みが予定されており、いずれも地域の雇用や農業活性化を図るだけでなく、地域の農と食の魅力を国内外に発信できる地方創生のモデルともいえるべき取組みである。

<参考>

1 鳥取6次産業化サポートセンター（県の委託）

県全域を対象とした、6次産業化に取り組む農林漁業者等に対する支援窓口を整備。

【受託先】（公財）鳥取県産業振興機構

【推進体制】企画推進員（2名）、管理運営員（1名）

【平成26年度の要望額】19,379千円

【国の配分限度額】11,607千円

【サポートセンター運営費】13,255千円（うち県費：1,648千円）

2 6次産業化ネットワーク活動整備交付金の来年度の見込み

鳥取県内で平成27年度に2億円を越える6次産業化事業を検討している事例

	A社（養鶏業）	B社（農業）
事業概要	自社の卵や鶏肉のほか、近隣農家の農林水産物を活用した加工施設やレストランなどの複合施設の整備	自社及び地域で生産した果物を利用したスイーツ、飲料等の加工施設を整備し、東南アジア等に輸出
総事業費	約5億円	約2億8千万円
補助上限無しの場合	約2億5千万円	約1億4千万円
上限1億円との比較	△1億5千万円	△4千万円

原子力発電所周辺地域における防災対策の強化について

《提案・要望の内容》

【原子力防災対策の強化について】

- 原子力発電所の安全確保は絶対的なものではなく、万が一の事故に対する防災対策の強化が重要であり、国の責任で強化に取り組むこと。
- 緊急時防護措置準備区域（UPZ）の原子力防災体制初期投資として、原子力環境センター（県モニタリング本部）等を平成27年度までに確実に整備できるよう、国において必要な財源を措置すること。
- 原子力災害時における屋内退避施設の確保のため、医療・社会福祉施設の放射線防護対策事業について、引き続き国交付金による予算措置を行うこと。また、要援護者搬送用車両について整備できるよう、予算措置を行うこと。
- 原子力防災対策を実施するうえで必要となる人件費等の国交付金対象外についても、国や電力会社が相応の負担を行う仕組みを、早急に構築すること。
- 要援護者の避難のための特別な移動手段、避難に当たって入院患者等に付き添う看護師など医療従事者の確保等について、国が関与して方針を示すとともに、体制を整備すること。

<参考>

※鳥取県境から島根原子力発電所までの距離は最短で約17km。UPZ（30km圏内）では境港市と米子市の一部が対象となる。



島根原発の防災対策費（初期投資）の必要額

○島根原発の防災対策費（初期投資）に対する国交付金の必要額は概算で約19億円！

・緊急に原子力防災体制の整備が必要。[H25～H27年度の3か年整備]

（単位：百万円）

国の支援策	事業内容	H25年度 事業費	H26年度 所要額	H27年度 所要額	計
原子力発電施設等緊急時安全対策交付金	防護資機材（可搬型モニタリングポスト11台）整備、普及啓発、防災訓練等	224	61	113	398
	危機管理体制整備等（TV会議システム等）	31	70	※維持管理費は別途	101
	被ばく医療整備等（スクリーニング、ホールボディカウンタ2台等）	500	155	—	663
	緊急被ばく医療研修等、安定ヨウ素剤備蓄等（UPZ7万人・調剤機材）	9	7	—	16
	小計	766	293	113	1,172
放射線監視等交付金	モニタリングポスト・システム・測定機器整備、環境試料分析等整備	213	—	—	213
	原子力環境センター（仮称）整備等	20	195	250	465
	小計	233	195	250	678
合計	3か年で19億円必要⇒	999	488	363	1,850

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

《提案・要望の内容》

【原子力行政における情報の透明化等について】

- 福島第一原発事故に関する徹底した情報公開、原子力発電所の状況や放射性物質の影響等に関する緊密な情報共有など、国の原子力行政の基本として情報の透明化を徹底し、地方自治体との連携を深めること。

【再稼働に向けての国の対応について】

- 再稼働の判断に当たっては、地域の安全を第一義とし、立地県のみならず周辺地域の意見を聴き、意見を踏まえて行うこと。また、新規規制基準や新たな知見により厳格に審査を行い、安全対策の進ちょく状況等も精査し、国が責任を持って判断し、国民に説明し理解を得ること。

【中国電力の周辺地域における対応について】

- 中国電力に対し、安全協定の立地自治体と同等の内容への必要な見直しを迅速に行うよう指導するとともに、再稼働に向けての一連の手続きに際し、立地自治体と同等に対応するよう指導すること。

【新規規制基準適合性審査について】

- 宍道断層の活断層評価をはじめ、地震・津波について、最新の知見を反映し、改めて確認を行うとともに、島根原子力発電所2号機に係るフィルタベントや事故時における組織としての危機対応力などの新規規制基準の適合性確認審査を厳正に行うこと。また、その結果について、鳥取県、米子市及び境港市並びに地域住民へ丁寧かつ十分に説明を行うこと。

【汚染水対策について】

- 島根原子力発電所において、汚染水対策を適切に実施させること（事故時の地下水への対応、放射能汚染水の回収、処理、貯蔵及び流出防止策等）。また、国においてもその内容を精査し、丁寧かつ十分に説明するとともに、汚染水対策については法的にも担保するように措置すること。

【周辺地域の意見を反映する仕組みについて】

- 原子力発電所における安全対策の確保について、周辺地域の声が確実に反映される法的な仕組みを検討し、整備すること。

<参考> 福島第一原子力発電所における汚染水問題への対策の概要

