

地域振興県土警察常任委員会資料

(平成27年7月21日)

- 1 第1回鳥取県国土強靱化地域計画策定委員会概要【技術企画課】 ……1ページ
- 2 北条道路の第3回計画段階評価について【道路企画課】 ……5ページ
- 3 「高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する11県知事会議」の要望結果【道路企画課】 ……6ページ
- 4 日野川水系(国管理区間)河川整備計画の策定について【河川課】 ……7ページ
- 5 岩石採取場現地検査結果について【治山砂防課】 ……9ページ
- 6 超高速船(レインボージェット)による鳥取港～隠岐間トライアル運航モニターツアーの結果【空港港湾課】 ……10ページ
- 7 「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」の寄港状況について【空港港湾課】 ……12ページ
- 8 境港流通プラットフォーム協議会の開催について【空港港湾課】 ……13ページ
- 9 大山環状道路社会実験について【西部総合事務所米子県土整備局】 ……14ページ
- 10 一定額以上の工事又は製造の請負契約の報告について【道路企画課、道路建設課、空港港湾課】 ……15ページ

県 土 整 備 部

第1回鳥取県国土強靱化地域計画策定委員会概要

平成27年7月21日
技術企画課

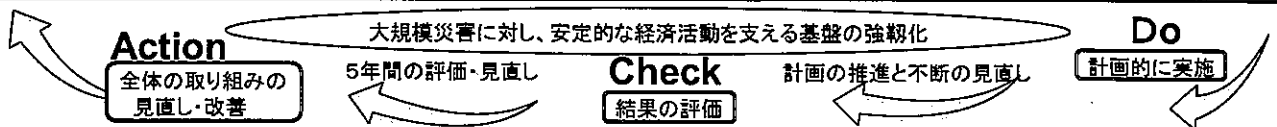
このたび、鳥取県国土強靱化地域計画の策定にあたり、各分野の有識者等から意見を伺うため、第1回の委員会を開催しましたので、その概要を報告します。

1 県版国土強靱化地域計画

大規模自然災害に対し、起きてはならない最悪の事態に至らないために取り組むべき方向性（指針）及び重点的に進めるべき施策を示すもの。

2 県版国土強靱化地域計画のイメージ

Plan: 計画策定(国土強靱化の行動指針)



3 開催日時等

日 時：平成27年6月26日（金）午後2時から4時20分まで
 場 所：とりぎん文化会館 第3会議室
 出席委員：14名（3名欠席）
 会 長：鳥取大学副学長 梶見吉晴 氏（交通・物流）

4 主な審議内容

- 国土強靱化の基本的な考え方、計画策定の進め方
- 4つの基本目標及び事前に備えるべき8つの目標の設定
- 本県の地勢的課題を踏まえた29の起きてはならない最悪の事態の設定
- 起きてはならない最悪の事態を回避するための施策分野の設定
- 脆弱性評価の作業手順及び現状調査等（施策分野における取組と、進捗状況や達成度の整理）
- 今後の審議内容（脆弱性評価のまとめ、必要となる施策とその推進方針、施策の重点化）

5 委員からの主な意見

○ 行政/警察・消防

- ✓ 各自治体では既に地域防災計画を定め対応している。国土強靱化地域計画は、地域防災計画等他の計画を束ねる幅広い計画ということであるが、地域防災計画との違いはどうか。
- ✓ 自然災害に直面した場合、同じ家に居ても水平避難と垂直避難で助かる命と助からない命がある。住民が自ら自分の命を守るために行動判断できるシステムが必要。
- ✓ 地域コミュニティであればお互い分かっているのが自助・共助はできるが、観光客、出張者はそうではないので、どこに避難したらいいのか、誰に相談したらいいのかといった情報を平時から分かるようにしておくべき。
- ✓ 水木ロードなど地域によっては、民間の避難施設と協定を締結し、避難所の案内を出している。緊急用の食料や宿泊所の確保など取組が進んでいるところもある。お客様が本県で災害にあった場合にどうするかという定義は重要である。
- ✓ 学校にいるときに災害が発生した場合、子供を家に帰すのか学校に留まらせるのか等の判断が重要。このため、防災教育は、子供たちだけでなく教職員に対しても必要。

○ 保健医療・福祉

- ✓ 災害対応時の看護医療の関わりについて、教育機関としての取組も必要。
- ✓ 具体的な例えば個別の避難所について位置付けられるものなのか。

○ エネルギー・情報通信

- ✓ 電力会社の使命として、災害発生時でも他のインフラに支障を来さないため、電力の安定供給に向けて取り組んでいる。
- ✓ 情報通信会社では、少々のことではネットワークが途切れることがないように冗長化を図っている。電源についても自家発電設備の導入等の対策を行っている。
- ✓ 有線がダメなら無線での対応等、複数会社による通信インフラの多重化を図り、リダンダンシーを確保すべき。

○ 金融

- ✓ BCPにより、銀行本店機能のバックアップ対策を行っている。また、銀行に限らず災害時にそれぞれの企業がどのように対応するのか可能な範囲で情報共有を民間ベースで行っていくことが大切と考える。

○ 交通・物流

- ✓ 鉄道事業者としての避難場所の設定について、行政との連携を図る必要がある。

○ 国土保全・土地利用

- ✓ 今まで経験したことのない災害が増えてきている。自然が相手だといくら強靱なものを作っても壊されてしまうので、人命を第一に考えて避難できるようにすることが最優先の課題と考える。
- ✓ インフラ整備では設計条件があるので限界がある。これを超えた場合にどのように備えるのか、この地域計画だと考える。事前の準備があればそれだけ早く戻すことができる。

○ 産業構造

- ✓ 被災後の機能確保、食料備蓄等のため、同時被災の可能性の少ない海側、山側の地域間で連携を促進すべき。

○ 会長コメント


- ✓ 地域計画案は、基本目標、事前に備えるべき目標、起こってはならない最悪の事象そういう枠組みで作られていて、これらに関しては異論なかったと思う。個々の施策の一部で、こういうところを増やしていただきたいとか、こういう目線で見えていただきたいとかというようなところがあったかと思う。また、どういうものから重点的に行っていくのか、それに対する考え方も併せて次回説明いただきたい。

6 今後の予定

- ・ 第2回委員会 脆弱性評価に対応する個別施策及び重点化すべき施策等の審議
- ・ パブリックコメント等 計画素案に関する意見聴取、併せて市町村等とも意見交換を行う
- ・ 第3回委員会 パブリックコメント等を反映した計画案の審議

国土強靱化地域計画策定の目的

【大災害の教訓】

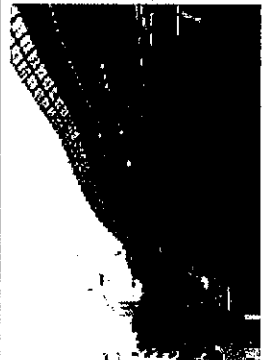


伊勢湾台風(台風の被害状況)
(写真提供: 愛知県)

1959年 伊勢湾台風(台風15号)
死者・行方不明者5,098名(明治以降最多)

↓


災害対策基本法の制定



1995年 阪神・淡路大震災
当時の観測史上最大の震度7の直下型地震

↓

**住宅・建築物の耐震化、インフラ耐震性強化
木造住宅密集市街地対策の強化
家屋倒壊の下敷きの人の多くが近所の人々
によって救出、「自助」、「共助」の重要性認識**



2011年 東日本大震災
観測史上最大のM9.0の巨大地震 遡上高40m超の大津波
死者・行方不明者 21,839人、負傷者6,219人
住宅被害 全壊 127,830棟、半壊 275,807棟、一部破損 766,671棟
床上浸水 3,409棟、床下浸水 10,217棟
出典: 消防庁災害対策本部 H27.3.9

↓

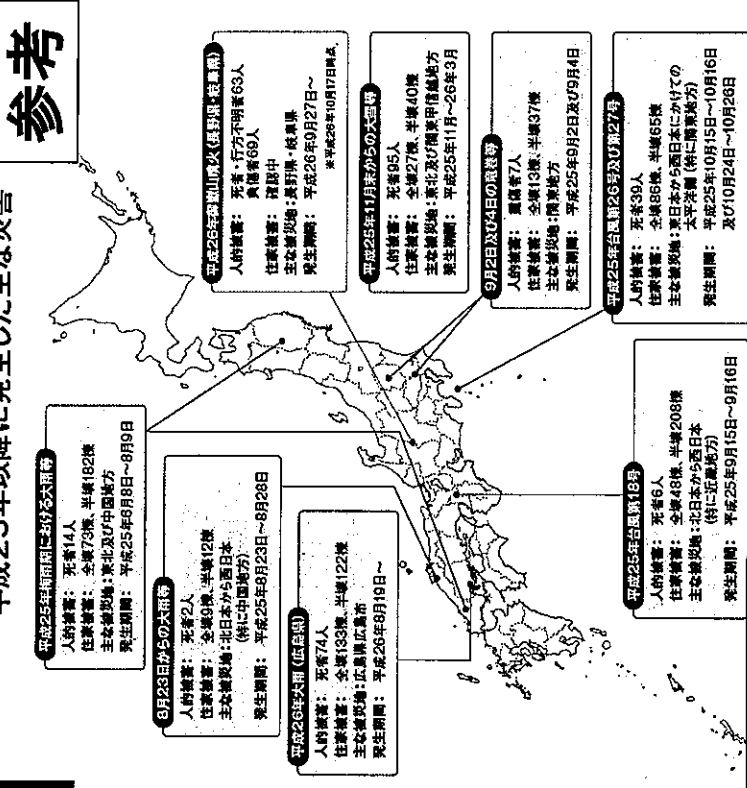
経済損失 被害額 16兆9千億円 出典: 世界銀行
国内総生産 対前年比2.1%低下(2011年第2四半期)
経営破綻企業数 730社 出典: 東京商工リサーチ
失業者数 14~20万人(東北3県) 出典: 日本総研

↓

**避難行動の重要性の再認識「釜石の奇跡」、これまでのインフラ整備中心の防災対策だけでは限界
事前防災対策の必要性の再認識**

- 国土強靱化は、どのような自然災害が起ころうとも、機能不全に陥る事が避けられるような「強さ」と「しなやかさ」を
持った行政機能や地域社会、地域経済の構築を推進するもの
- 「防災」の範囲を超えて、あらゆるリスクを見据えて、平時から大規模自然災害に対する備えを行うとともに、鳥取県の
地域性をふまえて、人材・物流を活かしながら、地域活性化につなげる

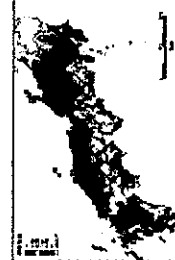
平成25年以降に発生した主な災害



参考

今後発生が予想されている巨大地震

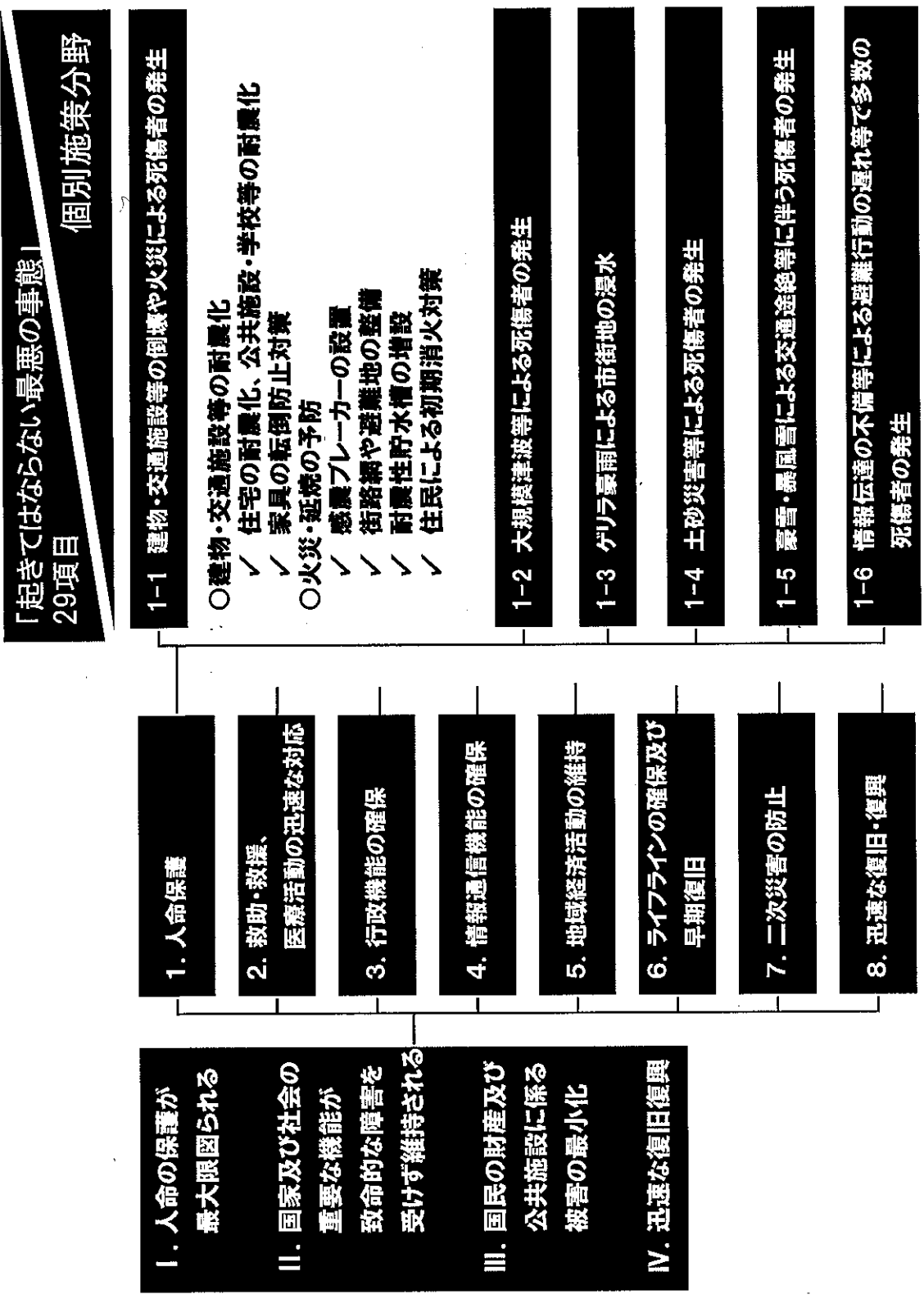
關南海トラフ巨大地震 被害想定(段階ケース)



- ◎ 全壊・焼失棟数:
最大約238万6千棟
- ◎ 死者: 最大約32万3千人
- ◎ 経済的被害: 約214兆円
東海等の経済被害約169兆円
生産・サービス低下による被害
約45兆円

出典: 国土交通省「巨大地震被害想定ワーキンググループ第二次報告書(平成25年)」

「起きてはならない最悪の事態」に対する施策プログラム



「高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する 11 県知事会議」の要望結果

平成 27 年 7 月 21 日
道 路 企 画 課

地方創生を支え、経済再生と人口減少の克服へ向けて前進するためには、「全国ミッシングリンクの早期整備」が必要不可欠であり、11 県知事会議により、以下のとおり要望活動を行いました。

1 要望活動日程〔平成 27 年 7 月 14 日(火)〕

- ① 国土交通省への要望活動 対応者：国土交通大臣 太田 昭宏 (おおた あきひろ)
：国土交通省技監 徳山 日出男 (とくやま ひでお)
：国土交通省道路局長 深澤 淳志 (ふかさわ あつし)
- ② 財務省への要望活動 対応者：財務大臣政務官 大家 敏志 (おおいえ さとし)
- ③ 自由民主党への要望活動 対応者：自由民主党幹事長 谷垣 禎一 (たにがき さだかず)
- ④ 共同記者会見

2 要望者

高速道路のミッシングリンクを解消し日本の再生を実現する 11 県知事会議
(山形・福井・和歌山・鳥取・島根・山口・徳島・愛媛・高知・大分・宮崎県)

- 知事出席 ----- 鳥取県・宮崎県
- 副知事出席 --- 山口県・徳島県・愛媛県

3 要望内容

- ① 高速道路ネットワークは、「地方創生の道」であり、更には地域医療や災害発生時において「命の道」としても機能する波及効果の大きい基幹インフラであることから、成長戦略の観点からも国の責任において高速道路ネットワークの早期形成を着実に進めること。
- ② 全国で残されているミッシングリンクを早期につなぎ、経済再生や国土のリダンダンシー等におけるストック効果を最大限発揮させるため、未事業化区間の計画段階評価などの速やかな実施と早期事業化を図ること。
- ③ ミッシングリンクの解消が計画的かつ着実に進められるよう、必要となる平成 28 年度の道路関係予算の総額を確保すること。

4 要望活動の結果

- 太田国土交通大臣からは、「是非、高速道路ネットワークを繋げていかなければならない。ストック効果が目に見える形で現れている。防災上のリダンダンシーや、ストック効果が見込める重要性等を計算しながら進めて行く。」との考えが示された。
- 大家財務大臣政務官からは、「きちんと繋がらないといけない。よく分かっている。」との考えが示された。
- 谷垣自由民主党幹事長からは、「高速道路が繋がっていない地図を見ると、人口減少で悩んで大きな課題を抱えている所と一致する。党として頑張らないといけない。」との考えが示された。



【太田国土交通大臣への要望】

5 今後の予定

- 今後も引き続き、関係県と連携しながら、国の責任による高速道路ネットワークの早期形成を国に対し強く要望していく。

日野川水系（国管理区間）河川整備計画の策定について

平成27年7月21日

河 川 課

国は、日野川及び支川法勝寺川の治水対策を図るため、日野川水系河川整備計画の策定を進めており、この度とりまとめられた原案の概要を報告します。

なお、県では、平成27年3月に関連する小松谷川の河川整備計画を策定済みです。

1 整備計画の概要

日野川及び法勝寺川の国管理区間において、堤防高、堤防幅、流下能力が不足している箇所について、築堤等の河川整備を実施する。

本整備により戦後最大洪水による浸水被害が解消されるとともに、平成23年9月台風12号による米子市青木地区の内水被害は概ね解消される。

（1）対象洪水

日野川：昭和20年9月洪水

法勝寺川：昭和34年9月洪水

（2）治水対策

<日野川>

- ・中流区間（伯耆町吉長～伯耆町宮原）（約8.4km）において、堤防高、堤防幅、流下能力が不足している箇所の築堤及び河道掘削、堰改築等を実施する。（概要図②の区間）

<法勝寺川>

- ・下流区間（米子市青木地区）において、内水被害軽減のための背割堤（約0.4km）及び河道掘削（約2.8km）等を実施する。（概要図①の区間）
- ・中流区間（米子市榎原～南部町法勝寺）（約7.2km）において、堤防高、堤防幅、流下能力が不足している箇所の築堤及び河道掘削等を実施する。（概要図③の区間）

全体事業費：約175億円（県負担額：約30億円）（H24事業再評価資料による）

事業期間：概ね30年

整備手順：概要図の①→②→③の順に整備

（3）利水、環境対策

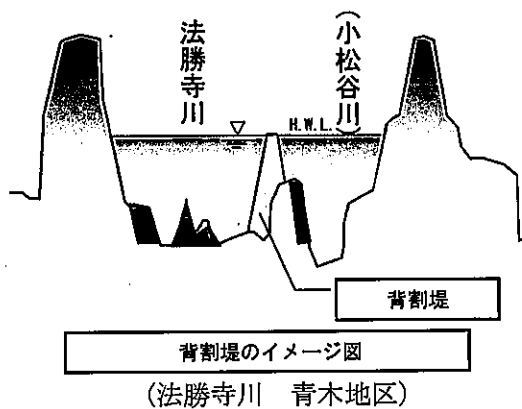
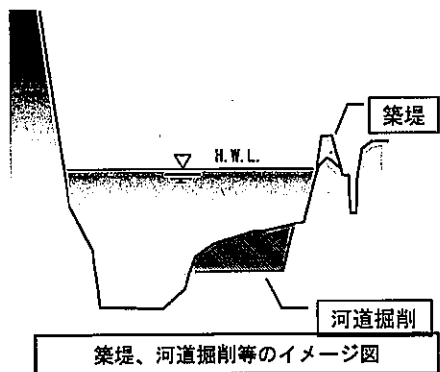
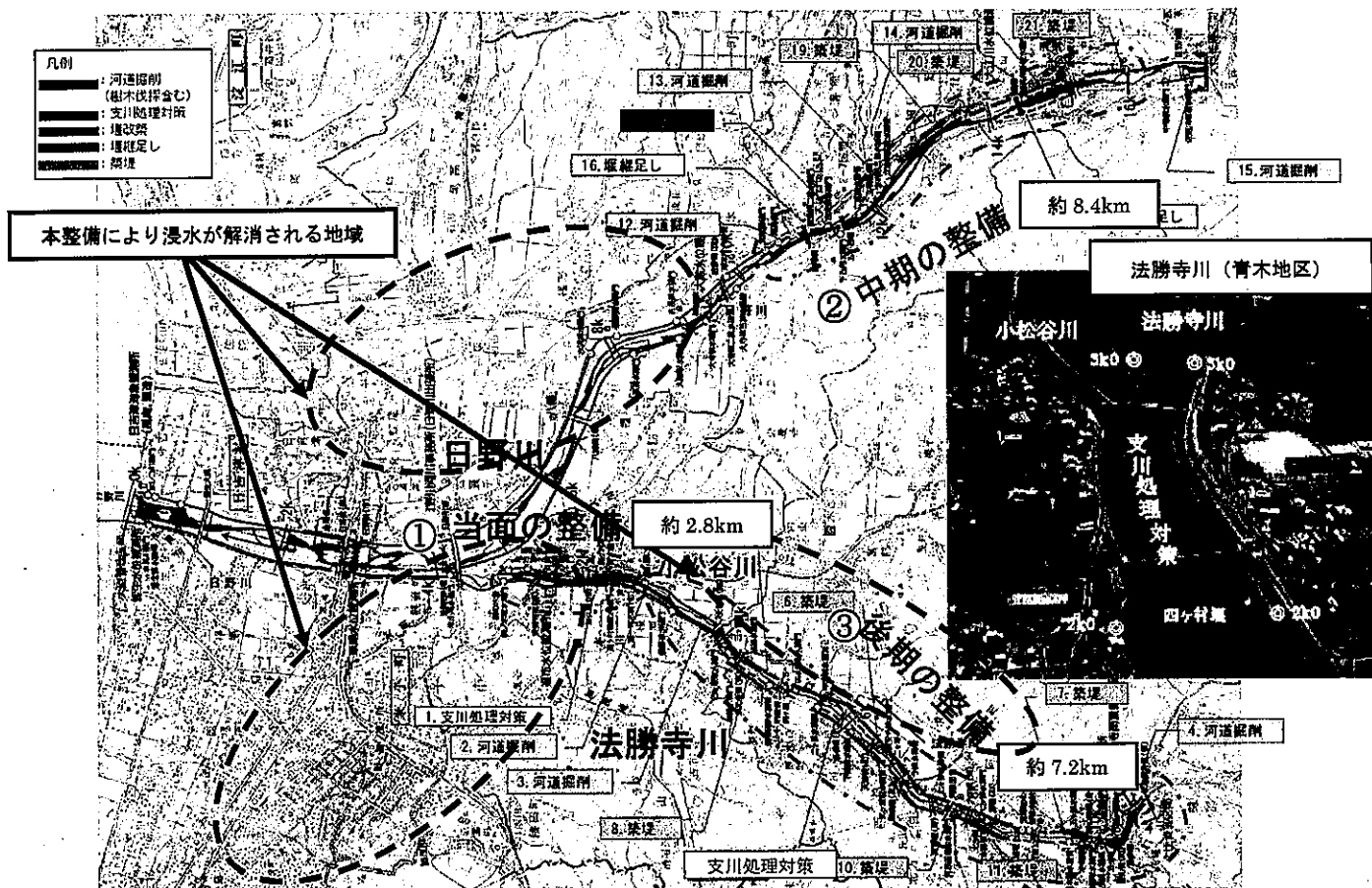
- ・日野川の流水の正常な機能を維持するため、水利使用者との情報共有や相互調整を図るとともに菅沢ダムの容量の有効活用について調査検討を行う。
- ・瀬や淵を残し、水際環境の改変を極力回避するなど、動植物の良好な生息環境の保存及び創出に努める。（概要図（環境対策）参照）

2 今後の予定

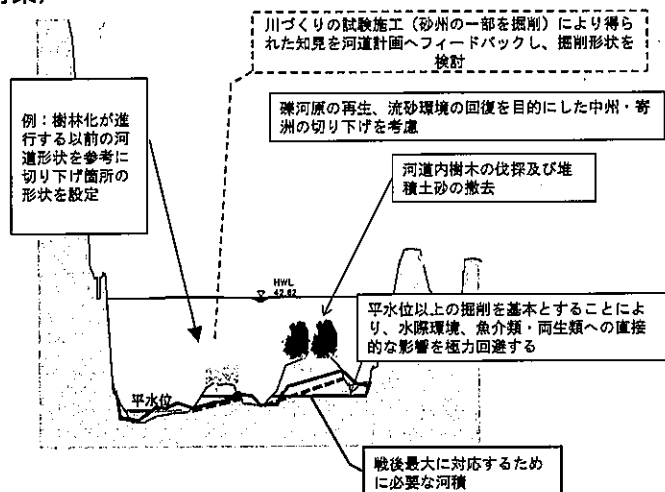
- ・関係市町村（米子市、日吉津村、伯耆町、南部町）への説明会の開催
- ・関係機関（県、農政局、経済産業局、環境省）への意見照会
※県への意見照会は8月末頃を予定している。
- ・河川整備計画策定（平成27年秋頃を予定）

【概要図】

(治水対策)



(環境対策)



多自然川づくりのイメージ

岩石採取場現地検査結果について

平成27年7月21日
治山砂防課

1 検査目的

岩石採取場内の安全、隣地及び周辺への影響並びに認可計画及び指導の遵守状況等を現地で検査し、問題のある箇所については適正な岩石採取の指導を行い、もって岩石採取に伴う災害を防止することを目的とし、採石法に基づく現地調査を実施した。

2 検査箇所及び期間

(1) 検査箇所：民間岩石採取場

区 分	鳥取	八頭	中部	米子	日野	計
①現在稼働中	11	2	5	6	4	28箇所
②休止・廃止後2年以内等	3	1	0	1	2	7箇所
計	14	3	5	7	6	35箇所

(2) 実施期間 平成27年5月18日 ～ 同年6月5日

3 検査結果

(1) 稼働中の採石場

ア 28箇所の採石場のうち、14箇所（鳥取7、中部4、米子3）に対して、是正措置を求めた。

イ 昨年度に引き続き行政指導を行った採石場は、7箇所（鳥取4、中部3）である。

※昨年度と同内容の行政指導を行った採石場は、2箇所（鳥取1、中部1）である。

(箇所)

区 分	内 容	H27	H26
検査箇所数		28	29
是正措置		14	12
措置命令 (採石法による命令)	該当なし	0	0
監督命令 (採石条例による改善 計画の提出命令)	該当なし	0	0
行政指導	○岩石採取標識の記載の誤り ○緑化措置の適期施工 ○作業に当たっての注意 (掘削区域、勾配、沈砂池等の計画を遵守)	14	12

(2) 休止・廃止後2年以内のもの等

7箇所の旧採石場のうち、1箇所（八頭）に対して、是正措置を求めた。

(箇所)

区 分	内 容	H27	H26
検査箇所数		7	7
是正措置		1	0
措置命令 (採石法による命令)	認可期間終了時、緑化、排水路が未施工 [命令の内容] ・緑化、排水路の施工 ・施工の工程表の提出	1	0
災害防止命令 (採石法による命令)	該当なし	0	0

4 対応方針

(1) 措置命令を発令した1箇所については、提出のあった工程表に基づき施工されるよう工程管理を行う。

(2) 行政指導(緑化を除く)をしたものについては、是正状況を随時確認しており、8月上旬には全ての箇所において是正完了の見込みである。(緑化は、適期に是正完了見込)

(3) 採石協会等を通じて採石業者に対する研修を行い、安全・安心な採石業となるように意識の啓発を図っていく。

超高速船（レインボージェット）による鳥取港～隠岐間トライアル運航モニターツアーの結果

平成27年7月21日
空港港湾課

鳥取・島根両県の世界ジオパークを結ぶ鳥取港・隠岐間航路の可能性を探るため、隠岐汽船株式会社が運航する超高速船（レインボージェット）をチャーターし、4月4日（土）にモニターツアーを実施し、乗船客のアンケート結果を取りまとめました。

1 モニターツアーの概要

(1) 参加者：93名 【内訳】 一般モニター客：50名（主に県内容）、添乗ほか関係者：9名
旅行会社：19名（6社＝近畿日本ツリスト、日本旅行、農協観光等）、
ジオパークガイド交流会参加者：15名

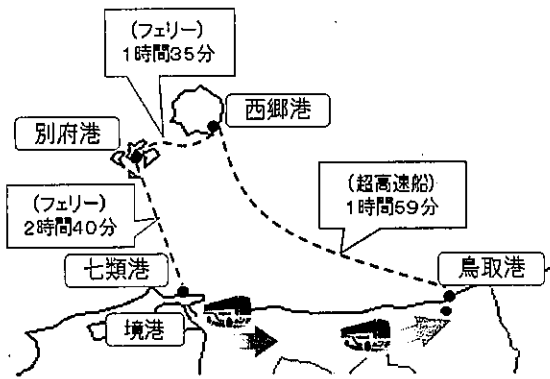
(2) 行程：1泊2日 【※県外旅行会社の行程は、鳥取市内ホテルでの前泊を含め2泊3日】

<4月4日（土）>

各地（山陰松島遊覧・砂丘見学【※】）～（貸切バス）～
鳥取港 12:30 ～（レインボージェット）～ 西郷港 14:29
～島後観光（玉若酢命神社・観光牛突き【モーモードーム】・かぶら杉【樹齢600年】・白島展望台）～
西郷（隠岐プラザホテル泊）

<4月5日（日）>

ホテル～西郷港～（定期フェリー）～別府港～島前観光
（遊覧船【赤壁（せきへき）】・由良比女（ゆらひめ）神社・
国賀（くにが）海岸）～別府港～（定期フェリー）～七類港～
（貸切バス）～米子・倉吉・鳥取



※山陰海岸観光の参加者数：27名
（旅行会社参加者19名、一般モニター客：8名）

(3) レインボージェット運航コース

レインボージェットは、隠岐島民の生活路線であり、現状、鳥取港へ入港が可能な時期は、定期航路に支障を来さない、春先の空きダイヤ（本土隠岐間を1往復する期間）に限定され、今回のトライアル運航も七類港停泊中（6時間50分）の間に、七類港～鳥取港～西郷港～七類港（いわゆる三角コース）を運航することで実現したものの。

2 アンケートの概要

(1) サンプル数：有料モニター【49名】及び旅行会社実務者【18名】

(2) 調査内容：有料モニター事前アンケート【年齢、性別、ツアーの予算・期待度等】

〃 事後アンケート【ツアーの実費・満足度、航路への感想等】

旅行会社実務者アンケート【ツアーの満足度・評価、航路の評価及び商品造成の可能性等】

(3) アンケート結果：別添「モニターツアーアンケート結果の概要」参照

◆有料モニターアンケート結果（抜粋）

- ・複数回（隠岐に）訪問（した）者が参加決定するケースが多い ⇒ 隠岐ファン【リピーター】の存在
- ・隠岐らしいコンテンツへの満足度が高く、参加者の約8割が満足・やや満足と回答
- ・鳥取港・隠岐間ツアーに参加する場合の費用／ツアー料金は、20,000円～35,000円の範囲が約8割を占める。⇒ 消費者感覚と旅行会社の意向の合致が、ツアー成立の鍵
- ・航路の採算性に関し、冷静な分析をする声もある ⇒ 航路の認知度向上と需要創出が必要

◆旅行会社アンケート結果（抜粋）

- ・特に関西方面からの誘客には効果的
- ・中四国方面、関東や関西の一部からの入込は、現行ルートで十分対応出来ている
- ・（航路の）採算面やコースの定期催行の危うさを考えると、運用に関して課題を残す
- ・二つのジオパークを巡ることで、同じ風景・遊覧の連続になることを懸念。

3 今後の鳥取～隠岐航路の取組について

- 航路の活用に向けては、継続的な試験運航による航路の認知度向上と需要喚起を図る必要がある。
- 一方、採算性や悪天候時のバックアップなど、商業ベースでのリスクを検証する必要がある。
- レインボージェットは、定期ダイヤが優先し、鳥取港への運航は、春先空きダイヤに限定される。
- 当面、アンケートでの課題に対して可能な部分から対応しつつ、集客可能な船賃設定の検討を含む商業ベースでの運航の可能性を探るためのチャーター運航（来春）について、関係者と調整しながら検討を進める。

〔別添〕 モニターツアーアンケート結果の概要

「鳥取港・隠岐間トライアル運航モニター」アンケート調査結果概要

＜モニターツアーアンケート結果＞

① 参加者動向

- ・60歳以上参加者が81.6%、鳥取県内参加者が93.9%、初めての隠岐訪問者が51%、夫婦参加が77.6%を占め、複数回訪問者が参加決定するケースが多い。⇒ 隠岐ファン[リピーター]の存在

② ツアー中の消費予定額と実消費額（ツアー料金・交通費除く）

- ・消費予定平均額は、13,527円～27,125円の範囲。
⇒ 土産物程度の出費を想定された結果であると思われる。
- ・実消費平均額は、11,480円で、消費予定額を下回る結果。
⇒ 買い物機会が少なかったことが要因と思われる。

③ ツアー内容の評価

- ・島の風景、食、文化・歴史など隠岐らしいコンテンツへの満足度が高く、参加者の約8割が満足・やや満足と回答。一方、天候の影響もあり、景観や遊覧船を十分楽しむことが出来なかったり、施設面、サービス面でも、改善を望む声があり、期待を下回る部分もあった。レインボージエットの乗り心地やフェリー船内での過ごし方も評価が分かれた。
⇒ 荒天時メニューの準備、船内や観光地でお客様をもてなすための仕掛け作り、事前アナウンスなどにより満足度を下げない工夫も必要。

④ 鳥取港・隠岐間ツアーに参加する場合の費用

- ・ツアー料金は、20,000円～35,000円の範囲が約8割を占める。
⇒ 消費者感覚と旅行社の意向の合致が、ツアー成立の鍵。

⑤ 鳥取～隠岐ルート運航への評価

- ・前向きな意見が多い中、定期運航の課題として、航路の採算性に関し、冷静な分析をする声もある ⇒ 航路の認知度向上と需要創出が必要。
- ・発着港が異なる周遊コースに関し51.1%が好評価とする一方、発着港は同一が良いとする方が34% ⇒ 工夫次第で発着港が異なる設定も可能。

＜旅行社アンケート結果＞

① 改善が必要と感じたこと（もの）

- ・昔ながらの観光スタイルを評価する声とともに、安心、安全、便利な旅行に慣れた、今の観光客が満足する受入体制に関する要望が多く上げられた。
- ・特に、人を介したサービスについては、丁寧なアナウンスが不足。
- ・自然をみせるには、最低限のハード整備も必要。

② 鳥取～隠岐航路定期化について

- ・団体需要、特に関西方面からの誘客には効果的で、具体的な航路の運航情報や料金等の提示を求めめる声もある。
- ・一方、実際には中四国方面、関東や関西の一部からの入込は、現行ルート（本土～隠岐間定期船航路、伊丹～隠岐間定期航空路）で十分対応できており、採算面やコースの定期催行の危うさを考えると、運用に関して課題を残す。
- ・二つのジオパークを巡ることで、同じ景色・遊覧の連続になることを懸念。
- ・長期的な取組としてルートの認知度を高めるには、行政支援が不可欠。

③ ジオパークの観光商品としての課題（主に隠岐ジオパークに関するもの）

- ・ジオパーク自体に世界遺産級のブランド力はなく、単体での販売はまだ難しい。
- ・シニア層には、観光箇所によっては移動距離等の点で課題がある。
- ・悪天候時のバックアップメニューがないとツアー化は難しい。
- ・自然の魅力に、人の魅力、隠岐の魅力を加える手間と工夫が必要。
- ・自然を魅せることが目的とはいえ、最低限雨風をしのげる対応は必要。
- ・誰もが興味関心を引くきっかけづくりが必要。
- ・ジオパーク+アルファの隠岐の魅力を考えたいことが重要。

＜鳥取港・隠岐間航路の運航に関する考察＞

- 一般消費者に関心をもっていただく意味からは、モニターツアーの効果はあったといえる。今後このような取組を継続していくことで、航路の認知度が高まっていくものと思われる。
- 臨時的な運航を繰り返す、航路に対する需要を作っていくことが重要であり、その中で航路の必然性や採算性など商業ベースでのリスクの検証を重ねる必要があると思われる。
- 広域観光ルートの一環としての展開は意義深い。隠岐の受入体制および収容能力を考えると、現行の航路（空路）で十分ともいえる。
- 鳥取～隠岐ルートの価値を高めるためには、臨時的な運航を通じて認知を高めながら、エリア内の観光連携や共通の話題であるジオパークのアピールを続けていくことが必要と思われる。

「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」の寄港状況について

平成 27 年 7 月 21 日
 空 港 港 湾 課
 観 光 戦 略 課
 境 港 管 理 組 合

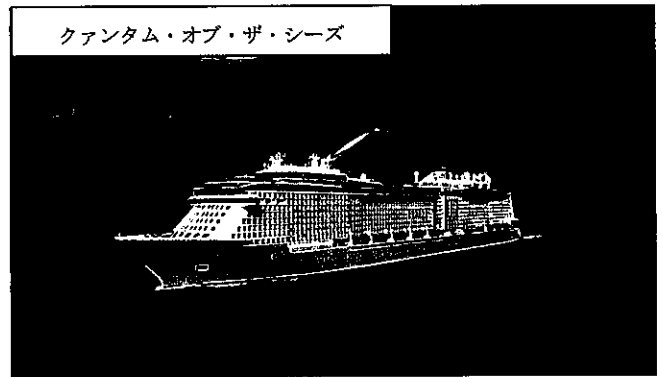
- 先日、今年アジアデビューした最新鋭の大型クルーズ船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」が境港に初寄港しました。境港に入港したクルーズ船では最大の大きさ（167,800トン）であり、約4,700人の乗客が、境港を訪れました。（日本国内の港では、博多港（福岡県）に次いで2番目の寄港でした。）
 ○オプションツアーで116台のバスを運行し、観光・ショッピングを楽しんでいただきました。

1 寄港の状況

- (1) スケジュール：入港7月2日（木）12：00、出港20：00
 (2) 寄港場所：境港市昭和町（昭和南1号、2号岸壁）
 (3) 運航ルート：上海－博多－境港－上海（ラストポート）
 (4) 乗客数：4,689人（中国他）

・中国	4,565人
・オーストラリア	26人
・アメリカ	24人
・香港	16人
・台湾	9人
・フィリピン	9人
・日本	8人
・その他	32人

※人数は、予約数である。



2 オプションツアー（バス計116台）

ショッピングを中心にツアーを造成（うち県内84%）

- | | | |
|--------------------|-------|------|
| (1) イオン日吉津～夢みなとタワー | (50台) | } 県内 |
| (2) イオン日吉津 | (12台) | |
| (3) 由志園～イオン日吉津 | (36台) | |
| (4) 由志園～イオン松江 | (15台) | |
| (5) VIP他 | (3台) | |

※今回は旅行会社の案によりどのツアーにも買物が設定された。

3 シャトルバス【クルー送迎用】（バス計4台）

・港～境港駅～竹内（市内観光、ショッピング（プラント5ほか））

※ツアーバス・シャトルバス運行は、渋滞緩和のためイオンへのルートを2つに分けるなど対策をとり、大きな混乱は無かった。

4 岸壁でのおもてなし（一般入場者：約3,200名）

- (1) 観光案内・両替の実施：（入港時）（昭和南1号岸壁）
 通訳11名配置：英語9名、中国語2名、両替取扱い約70万円、無料WiFi稼働約300名対応
- (2) 歓迎セレモニー：船内で実施、関係者のみ50名程度：副知事出席
- (3) おもてなしイベント：移動販売：飲み物、遊びコーナー
 有料体験（手裏剣、絵はがき、革細工、色紙に日本語で名前）
- (4) お見送りイベント：ゆるキャラ（しまねっこ）、がいな万灯、キャンドルナイト
- ※今回は、スペースの確保が困難であり免税店の出店は無し

諸元	
総トン数	167,800 t
全長	347.80 m
型幅	41.45 m
喫水	8.53 m
初就航	2014年11月
船籍	バハマ
航海速力	22.00 ノット
施設の概要	
乗客数	4,180 人 (1室2名)
	4,905 人（最大）
客室数	2,090 室

5 交通の状況

港の周辺道路では、多くの一般見学者が訪れたため、路上駐車や渋滞が発生しました。

6 今後の境港への大型クルーズ船寄港予定

- 7月22日 「マリナー・オブ・ザ・シーズ」（昨年10月23日に続き2回目）
 7月27日 「サファイア・プリンセス」（初寄港）

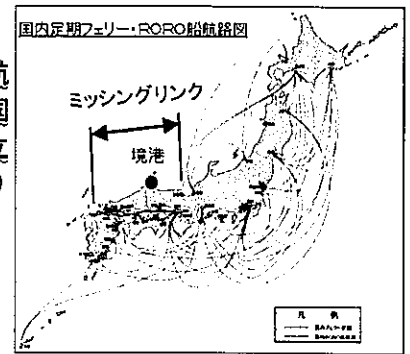
境港流通プラットフォーム協議会の開催について

平成27年7月21日
 空港港湾課
 境港管理組合

- 7月11日に「第1回境港流通プラットフォーム協議会」を開催いたしました。
- この協議会は、中海・宍道湖・大山圏域を中心とした物流拠点を境港に形成し、物流・商流の課題を解消するための枠組みです。
- 出席者は、有識者、金融機関、経済関係団体、物流関係企業、港湾利用企業、行政機関等であり、境港の更なる活性化に寄与するものと期待されています。
- 当日は、設置要綱の承認と会長、副会長の選任が行われ、会長には境港商工会議所堀田収会頭、副会長には松江商工会議所古瀬会頭、米子商工会議所坂口会頭、出雲商工会議所三吉会頭、平田商工会議所大島会頭、安来商工会議所木口会頭が選出されました。
- この協議会での、活発な意見と行動により産業競争力を強化し、北東アジアゲートウェイとしての境港の実現に向け取り組んでいきます。

1. 目的

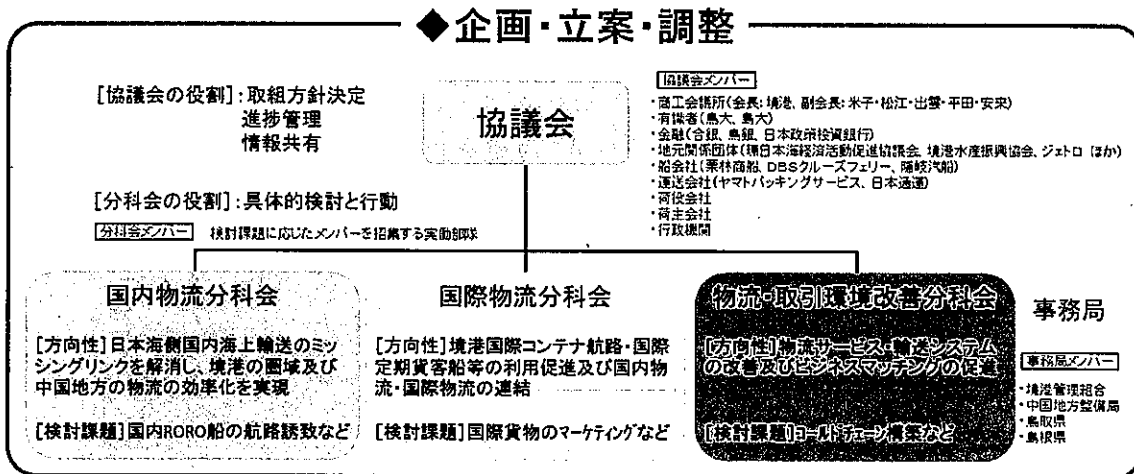
北東アジア・ゲートウェイ「境港」の強みを引き出し、国内 RORO 船の定期航路化による日本海側の海上輸送網のミッシングリンク解消、国際コンテナ船・国際定期貨客船の利用促進、国内・国際物流の接続による新たな物流ルートの確立並びに物流・商流の改善・効率化と取扱貨物量の拡大に産学官が連携して取り組む仕組み（境港流通プラットフォーム）を構築する。



2. 取組体制

境港流通プラットフォーム

[港湾物流のマネジメント体制]



3. 第1回境港流通プラットフォーム協議会の概要

- ①日 時: 7月11日(土) 午後2時30分から午後4時30分
- ②場 所: 夢みなとタワー 多目的ホールA (境港市竹内団地255-3)
- ③出席者: 約40名(有識者、金融機関、経済関係団体、物流関係企業、港湾利用企業、行政機関等)
- ④内 容:
 - ・会長、副会長の選任他
 - ・分科会の設置など取組体制
 - ・境港流通プラットフォームの進め方他

4. 取組スケジュール

- 平成27年7月11日 協議会設立(会長:境港商工会議所 堀田会頭)
- 平成27年度
 - ・中国地整物流調査(C=15百万)の実施
 - ・国内物流分科会の活動開始
 - ・国内 RORO 船準定期試験運航の実施
 - ・国際物流分科会、物流・取引環境改善分科会の活動内容検討

大山環状道路社会実験について

平成27年7月21日
西部総合事務所米子県土整備局

例年、秋の紅葉シーズンに慢性的な渋滞が発生している大山環状道路において、環境負荷の軽減等を目的として、下記のとおりマイカーを規制してシャトルバスを運行する社会実験を行いますので、その概要について報告します。

記

1 実施日 平成27年10月31日(土)

2 実施計画

(1) 通行規制

- 区間 : 榎水高原 ~ 奥大山スキー場 (7.5km)
- 時間 : 午前7時 ~ 午後5時
- 規制車両 : 自家用車及びバイク (バス、タクシー、身障者自家用車及び自転車は除く)

(2) シャトルバスの運行計画

- 区間 : 大山寺 ~ (榎水高原) ~ 奥大山スキー場 (13.5km)
- 運行時間 : 午前7時30分 ~ 午後5時
- 運行間隔 : 15分間隔
- 乗車料金 : 500円 (途中乗り降り自由、幼児無料)
※ 大山る一ぷバスの乗り放題チケットがあればシャトルバスは無料

(3) 駐車場

- 大山寺 (861台)、榎水高原 (177台)、奥大山 (410台) を利用
- 上記3箇所とも満車となった場合は、榎原駐車場へ誘導する。
(榎原駐車場から大山寺までは、別途シャトルバスでピストン輸送する。)

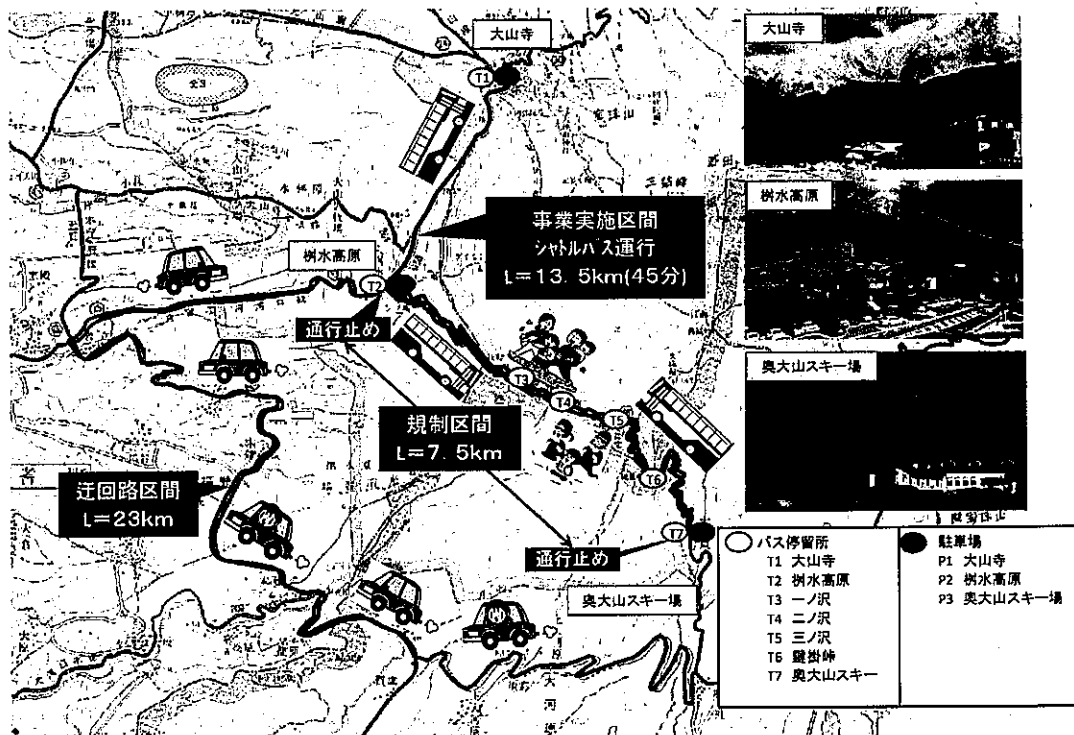
3 検証内容

- ① 環境負荷の軽減効果
- ② 観光客の満足度
- ③ 通行規制を実施する上での課題 等

4 今後の予定

主催者である大山環状道路自動車利用適正化社会実験協議会 (7月7日設置。県、警察、環境省、地元自治体及び各観光協会などで構成。) において、詳細について今後検討する。

大山環状道路自動車利用適正化社会実験【全体図】



一定額以上の工事又は製造の請負契約の報告について

主務課	工事名	工事場所	契約の相手方	契約金額	工期	契約年月日	備 考
【新規分】 道路建設課 〔鳥取県土整備 事務所〕	国道178号(岩美道路)道竹城トンネル照明設備工事(補助)(26経済対策)	岩美郡 岩美町 浦富 ～ 本庄	永興電業株式会社 代表取締役 山本 淳	107,784,000円 (予定価格) 114,994,080円	平成27年6月22日 ～ 平成28年3月15日	平成27年6月22日	制限付 一般競争入札 (8社)
空港港湾課 〔鳥取空港管理 事務所〕	鳥取空港滑走路改良工事(舗装)	鳥取市 湖山町西 四丁目	鳥取空港滑走路改良工事(舗装) 大成ロテック・青谷建設特定建設 工事共同企業体 代表者 大成ロテック株式会社鳥取営業所 所長 藤原 浩文	349,272,000円 (予定価格) 393,982,920円	平成27年6月17日 ～ 平成27年11月30日	平成27年6月16日	制限付 一般競争入札 (3社)

主務課	工事名	工事場所	契約の相手方	契約金額	工期	契約年月日	備 考
【変更分】 道路企画課 〔西部総合事務所 〔米子県土整備局〕〕	国道181号(伯耆橋工区)橋梁下部 工事(P1)(防災安全交付金)	西伯郡 伯耆町 大殿	松越建設株式会社 代表取締役 松越 秀志	(当初契約額) 178,200,000円 (第1回変更後契約額) 196,347,240円 (変更額) 18,147,240円 (第2回変更後契約額) 197,777,160円 (変更額) 1,429,920円	平成26年8月28日 ～ 平成27年3月20日 (変更後工期) 平成27年7月15日	(当初契約年月日) 平成26年8月27日 (第1回変更契約年月日) 平成27年3月13日 (第2回変更契約年月日) 平成27年6月18日	

【変更分】 主 務 課	工 事 名	工事場所	契約の相手方	契約金額	工 期	契約年月日	摘 要
道路企画課 西郡総合事務所 (米子県土整備局)	国道181号(伯耆橋工区)橋梁下部 工事(P2)(防災安全交付金)	西伯郡 伯耆町 大殿	イフタ建設株式会社 代表取締役 岩田 義美	(当初契約額) 133,920,000円	平成26年9月4日 ~ 平成27年3月20日	(当初契約年月日) 平成26年9月3日	
				(第1回変更後契約額) 137,187,000円 { (変更額) 3,267,000円}	(変更後工期) 平成27年6月22日	(第1回変更契約年月日) 平成27年3月16日	
				(第2回変更後契約額) 137,539,080円 { (変更額) 352,080円}		(第2回変更契約年月日) 平成27年6月9日	
道路建設課 鳥取県土整備 事務所	国道178号(岩美道路) 橋梁下部工事(4工区)(補助)	岩美郡 岩美町 浦富	株式会社栗山組 代表取締役社長 栗山 和夫	(当初契約額) 171,720,000円	平成26年7月1日 ~ 平成27年2月27日	(当初契約年月日) 平成26年7月1日	
				(第1回変更後契約額) 174,572,280円 { (変更額) 2,852,280円}	(変更後工期) 平成27年3月30日	(第1回変更契約年月日) 平成27年2月27日	
				(第2回変更後契約額) 174,572,280円 { (変更額) 0円}	(変更後工期) 平成27年5月29日	(第2回変更契約年月日) 平成27年3月27日	
				(第3回変更後契約額) 174,572,280円 { (変更額) 0円}	(変更後工期) 平成27年6月30日	(第3回変更契約年月日) 平成27年5月22日	
(第4回変更後契約額) 175,830,480円 { (変更額) 1,258,200円}		(第4回変更契約年月日) 平成27年6月30日					

【変更分】

主務課	工事名	工事場所	契約の相手方	契約金額	工期	契約年月日	摘要
道路建設課 (西部総合事務所 日野振興センター 日野県工整備局)	国道183号河上工区道路改良工事 (6工区)(交付金改良)	日野郡 日南町 宮内	国道183号河上工区道路改良工事(6工区)(交付金改良)コーセン・みどり建設特 定建設工事共同企業体 代表者 株式会社コーセン 代表取締役 川端 登志一 構成員 有限会社みどり建設 代表取締役 都田 和昭	(当初契約額) 116,532,000円	平成26年8月18日 ~ 平成27年3月13日	(当初契約年月日) 平成26年8月18日	
				(第1回変更後契約額) 125,059,680円 (変更額) [8,527,680円]	(変更後工期) 平成27年6月19日	(第1回変更契約年月日) 平成27年3月12日	
				(第2回変更後契約額) 125,639,640円 (変更額) [579,960円]		(第2回変更契約年月日) 平成27年6月19日	

