

高速交通ネットワーク及び地域交通の整備・充実について

我が国が直面する少子高齢社会を克服し、持続的な発展を遂げるためには、東京一極集中を是正し、魅力ある地域づくりに取り組んでいかなければならない。

そのためには、高規格道路や新幹線など、円滑な物流や交流人口の拡大に資する高速交通ネットワークの構築が必要不可欠である。

また、高速交通ネットワークは、近年各地で頻発する大規模な自然災害発生時において、救助・復旧活動や支援物資の輸送を円滑に行うための重要な役割も担っている。

一方、住民が安心して暮らせる地域づくりのためには、日常生活や経済活動に欠かすことのできない地方鉄道やバス路線を維持していくことが必要である。

については、中国・四国地方の更なる連携と多様な地域づくりに資する高速交通ネットワーク及び地域交通の整備・充実のため、以下の事項について強く要請する。

I 高規格道路ネットワーク等の整備・促進

1 ミッシングリンクの早期解消

高規格道路は、地方に安定した雇用の場が確保されるよう産業を振興し、地域経済を活性化するために不可欠である。さらに、大規模災害時の代替性を確保し、住民の安全・安心を守るための「命の道」とも言うべき重要な社会基盤でもある。

このことは、平成30年7月豪雨において、中国縦貫自動車道及び山陰道が通行止めとなった山陽自動車道を補完し、広域交通の機能を確保するなどネットワーク効果を発揮する役割を担ったことから明らかである。

その一方、山陰道のミッシングリンク区間では、一般道の大渋滞が発生するなど交通の混乱が見られたが、事前に高規格道路のミッシングリンクが解消されていれば、より円滑な広域交通の確保が可能であったと考えられる。

また、今後発生が懸念されている南海トラフ地震は、中国・四国地方に甚大な被害を与えると予想されており、円滑な被災地支援や復興のため、広域的交通ネットワークの構築が必要である。

については、地域の特色ある発展を支え、災害時における応急対応や支援物資の輸送等に重要な役割を担う高規格道路ネットワークの早期整備のため、中国・四国地方に依然として多数存在するミッシングリンクの早期解消を図ること。

さらに、主要な国道・地方道は、高規格道路ネットワークと一体となり、渋滞の解消や、地域の交流・連携の強化を図り、物流の活性化や交流人口の拡大、広域的な交通拠点である空港・港湾等へのアクセス性の向上に資するほか、大規模災害時に緊急輸送道路や迂回路としての役割を担うため、その整備促進を図ること。

2 暫定2車線区間の早期4車線化等

対面通行に起因する重大事故の防止や高速道路本来の定時性、速達性の確保による物流機能の強化、さらに、山陽道のリダンダンシーとなる区間等について、事故発生時や豪雪を含む大規模災害時における交通機能の確保を図るため、暫定2車線区間の4車線化等を早期に実現する必要がある。このため、4車線化等が事業化されている区間について早期整備を図ること。また、令和元年9月に公表された「高速道路における安全・安心基本計画」において、4車線化の優先整備区間に指定された路線のうち、未事業化区間については財源を確保し、早期事業化を図ること。

なお、4車線化等が行われるまでの間、安全・安心の確保を図るための緊急対策として、有効な対策を長大橋、トンネル区間においても早期に実施すること。

3 重要物流道路の機能強化及び重点支援

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及び代替・補完路の整備・機能強化を推進すること。

また、新広域道路交通計画を踏まえた追加指定については、地方の意見を十分に反映するとともに、指定道路の整備・機能強化推進のために必要な補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。

4 道路関連予算の拡大

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進するとともに、5か年加速化対策後も予算・財源を通常予算とは別枠で確保し継続的に取り組むこと。

老朽化が進む道路施設の的確な維持管理と更新が可能となるよう、引き続き、必要な予算を確保するとともに、有料の高速道路の良好なインフラを持続的に利用するため、料金徴収期間の延長による、更新事業等の追加や暫定2車線区間の4車線化などの機能強化に必要な財源の安定的な確保を図ること。

あわせて、全国の中でも道路整備が遅れている中国・四国地方において生産性の高い産業基盤を形成するとともに安全・安心な生活を確保するため、高規格道路をはじめとする道路ネットワークの整備を計画的かつ着実に推進できるよう、新たな財源を創設し道路関連予算を拡大すること。

II 高速鉄道ネットワークの整備・促進

高速交通ネットワークを活用した多様性のある経済圏・大交流圏形成による「多極交流圏の創設」、国土軸のリダンダンシーの確立と防災力強化による「新たな国

土構造の構築」の観点から、全国各エリアに新幹線を整備することが求められるが、中国・四国地方の新幹線計画は基本計画にとどまっている。

このため、中国・四国における新幹線について、整備計画への早期格上げに向けた調査を実施するための予算措置や、在来線の更なる高速化・快適化を図るために必要な建設事業費や車両更新費への新たな財政支援制度の創設など、高速鉄道ネットワークの整備に向けた具体的な取組を加速化すること。あわせて、並行在来線の取扱いを含めた地方負担のあり方を見直すこと。

Ⅲ 地域交通の維持・確保等

1 地域公共交通網の維持・確保・充実

地方の鉄道やバス路線等の地域公共交通網は、地域住民の日常生活や経済活動に欠かすことのできない生活に密着した大切な移動手段であることから、採算性のみで捉われず、地域公共交通網を維持・確保及び充実させるための施策を講ずるとともに、第2次交通政策基本計画に示すとおり、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方の検討に早急に着手すること。

2 地方の鉄道ネットワークの維持・確保

本年7月、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」が提言をとりまとめ、危機的な状況にあるローカル線区について、国や沿線自治体を中心となって協議会を立ち上げ、地域公共交通の再構築に取り組むことが示された。

鉄道は、いったん失われると復元が非常に困難であることや、一部の線区が廃止された場合、ネットワークの効果そのものが失われることから、地方の鉄道ネットワークが維持されるよう、地域等が行う鉄道利用促進の取組への支援に加え、鉄道ネットワークの方向性をはじめ、JRの内部補助の考え方を含めたネットワーク維持に係る法的枠組などを、国の責任において明確化すること。

また、JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化のための支援及び鉄道事業者の届出により事業廃止できる現行の鉄道事業法における手続きの見直しを行うこと。

さらに、提言を受け、今後創設される新たな協議会制度については、「廃止ありき」の協議とならないよう、国が沿線地域と鉄道事業者との間に立って、中立的な立場で関与する仕組みとするとともに、当該事業者の全路線の収益に関する情報が開示され、それを踏まえた上で個別の路線の役割や在り方が議論される仕組みとするなど、制度の運用に当たっては地域の実情に十分に配慮すること。

加えて、関係者で合意された鉄道事業の再構築に係る取組を実施する手段については、その持続可能性が最も高いものとなるよう法律等で担保するとともに、財政支援措置の拡充も含めた国の関与について見直しを行うこと。

3 中山間地域における交通手段の維持・確保

近年、人口減による利用者減、ドライバー不足等によりバス事業者等の撤退、路線の縮小が顕著となってきていることから、住民の移動手段を維持・確保し、中山間地域においてもいつまでも安心して住み続けられるよう、これまでのバスを中心とした支援だけではなく、地域の実情・ニーズに応じた多様な生活交通の維持・確保策に対する財政支援を拡充すること。

特に、高齢化や人口減少が著しい中山間地域においては、生活交通として乗合バスではなくタクシーを利用せざるを得ない場合があることから、タクシー利用料金の助成をしている地方自治体に対して特別交付税等の財政支援を行うこと。

4 海上輸送網の機能充実

海上輸送網については、国際競争力強化に向けた物流の効率化や大規模災害発生時の海上輸送機能維持のため、整備が不十分な日本海側をはじめ、瀬戸内海、四国地域における海上輸送拠点港の機能充実・強化を図ること。

令和4年11月14日

中四国サミット

鳥取県知事	平井伸治
島根県知事	丸山達也
岡山県知事	伊原木隆太
広島県知事	湯崎英彦
山口県知事	村岡嗣政
徳島県知事	飯泉嘉門
香川県知事	池田豊人
愛媛県知事	中村時広
高知県知事	濱田省司
(一社)中国経済連合会会長	清水希茂
四国経済連合会会長	佐伯勇人