

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ことから、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、広域的な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。

また、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ほか、高規格道路ネットワークと一体となって地域間の交流促進や連携強化、広域的な交通拠点である空港・港湾へのアクセス向上等に資する、主要な国道・地方道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、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車線化を早期に実現する必要がある。このため、4車線化等が実施されることとなった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、優先整備区間に指定された路線について、財源を確保し、4車線化の早期事業化を図ること。

さらに、4車線化等が行われるまでの当面の対策として、ワイヤロープによる上下線の分離など、安全性を確保するための対策を早急に実施すること。

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、平成31年4月から供用中区間を対象とした重要物流道路の指定が行われている。

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、指定道路の機能強化及び整備促進のため、十分な予算を確保し、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

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、採算性のみならず、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

とりわけ鉄道は、いったん失われると復元が非常に困難であることから、地方の鉄道ネットワークが維持できるよう、地域等が行う鉄道利用促進の取組への支援、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。

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たことから、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3年8月17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	浜田恵造
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	苅田知英
四国経済連合会会長	佐伯勇人