

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、高速道路や新幹線など、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 高速道路ネットワークの整備・促進

1 ミッシングリンクの早期解消

高速道路は、地方に安定した雇用の方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自動車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、山陰自動車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、事前に高速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。

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速道路ネットワークの早期整備を図るため、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。

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とともに、付加車線設置の検証路線として選定された路線については、速やかに効果検証を行うこと。

また、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 地域高規格道路等の整備促進

高速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とともに、大規模災害時には緊急輸送道路や迂回路としての役割も果たす地域高規格道路や主要な国道・地方道について、その整備をさらに促進すること。

4 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、物流上重要な道路輸送網を担う高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等について、供用中の3万5千キロメートルの区間が「重要物流道路等」として指定された。

今年度中には事業中及び計画中の路線が指定される予定であるが、指定にあたっては地域の意見を十分に反映するとともに、指定された路線の早期整備が図られるよう、補助制度の拡充・予算の重点配分等による支援を行うこと。

5 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、高速道路をはじめとする交通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、採算性のみに捉われず、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こと。

2 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。

3 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。

令和元年8月30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	尾 崎 正 直
(一社)中国経済連合会会長	荻 田 知 英
四国経済連合会会長	佐 伯 勇 人