

九州・山口地域の地方創生に向けた 社会資本整備等について

国・地方を挙げて最大の課題である地方創生の推進は、地域間競争の側面も持つことから、その前提となる競争基盤を整えることが重要である。

しかしながら、現状は、地方を中心に高速道路等のミッシングリンクや新幹線整備の遅れ等があり、依然として地域間格差は解消されていない。

このため、それぞれの地域の特色ある発展を支える「地方創生回廊」の実現等に向けて、広域交通ネットワークの整備をはじめ、基盤となる社会資本の整備を迅速かつ着実に進めていかなければならない。

また、離島や半島、山村等の条件不利地域を多く抱える九州・山口地域において、地方創生回廊を補完し、その効果を地域の隅々まで行き渡らせるためにも、地域公共交通の維持・確保が重要である。高齢者や学生等の交通弱者、離島島民等、地域住民の利便性向上に向けた取組の強化が求められる。

もとより、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済・社会活動を維持・発展させるためには、強靱な国土づくりが重要である。

生活や経済の基盤である社会資本が整い、機能的に維持されるよう、公共土木施設等の長寿命化や老朽化対策、並びに災害からの復旧・復興にスピード感を持って取り組む必要がある。

国においては、九州・山口地域の地方創生の加速、一体的・持続的な発展に向け、国と地方が一体となった社会資本整備等に関し、以下の項目について適切に対応するよう求める。

1 高規格幹線道路・地域高規格道路の迅速かつ着実な整備

東九州自動車道、九州横断自動車道延岡線、西九州自動車道、南九州西回り自動車道、那覇空港自動車道、山陰自動車道といった「高規格幹線道路」のミッシングリンクの早期解消を図ること。

高規格幹線道路の暫定2車線区間については、交通状況や地域の実状を踏まえ、4車線化を早期に実現すること。

併せて、事故対策や逆走防止対策も含め、高規格幹線道路の総合的な安全対策を計画的に推進すること。

また、中九州横断道路、下関北九州道路、都城志布志道路及び有明海沿岸道路等、高規格幹線道路を補完するとともに、地域の交流・連携・連結機能を強化する「地域高規格道路」の整備促進に必要な予算総額を確保し、事業中区間の早期供用開始、並びに未着手区間の早期事業化を図ること。

さらに、重要物流道路及びその代替・補完路については、地域高規格道路の既存ネットワーク計画の見直しを含め、地方の意見を十分に反映して指定するとともに、該当道路の機能強化及び整備推進のため、補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。

2 東九州新幹線の整備計画路線への格上げ

全国で整備新幹線の建設が進捗していることを踏まえ、東九州新幹線の早期整備に向けた新たな整備計画策定の調査実施や、整備計画路線への格上げ及び所要の整備財源を確保すること。

3 港湾の整備促進

地域の基幹産業を支える港湾物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する国際拠点港湾や重要港湾等における港湾施設の整備促進を図ること。

また、広域物流拠点の整備や機能強化に対する支援制度を創設するなど、モーダルシフトに対応し地方の港湾のポテンシャルを高める取組を支援すること。

さらに、地域の活性化に寄与するクルーズ船の受入環境改善のため、既存施設を有効に活用しつつ、旅客船ターミナルや係留施設の整備、クルーズ客の円滑な周遊を可能とする環境整備等、ハード・ソフト両面における取組の推進を図ること。

離島においては、地域経済の活性化や雇用、住民生活の安定を図るための有効な手段となることから、ターミナル機能の強化など島の玄関口となる港湾・漁港の整備促進を図ること。

4 社会資本の老朽化対策

今後、急速な老朽化の進行が見込まれる道路・河川・港湾等の社会資本はもとより、未普及対策や雨水対策に重点化する方針が打ち出された下水道についても、適切に維持管理・更新を実施していくための予算及び財源を安定的・継続的に確保するとともに、維持管理・更新に係る技術開発や技術者の育成を推進すること。

また、河川、砂防、港湾、公園施設及び下水道等の維持管理・更新にあたっては、定期の点検等が重要なことから、支援の対象を点検にまで広げるとともに、交付金制度の要件緩和や国費率の嵩上げ等、財政措置の拡充を図ること。

5 地域公共交通機関維持・確保に向けた支援

鉄道路線、バス路線、離島航路及び離島航空路線等の地域公共交通機関は、日常生活の維持や地方創生の観点からも必要不可欠なものであるが、交通事業者の努力だけでは路線の維持が困難な事例も生じている。このため、交通機関の利便性向上や交通事業者の生産性向上等、地域が効果的な取組を推進できるよう支援策を講ずるとともに、路線の維持・確保を図るために必要な現行制度の維持と予算を確保すること。

また、交通事業者が大規模なダイヤ改正等を実施する場合には、地域への影響が大きいことから、関係自治体との事前協議など丁寧な対応を行うよう交通事業者に対して指導及び助言をすること。

6 被災鉄道の早期復旧に向けた支援

平成30年7月豪雨災害で被災した平成筑豊鉄道について、鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業に係る補助制度を適用するとともに、必要な予算を確保すること。

また、平成29年九州北部豪雨で被災したJR日田彦山線について、地域住民の生活を支える重要な移動手段であるとともに、観光においても重要なルートであることから、九州旅客鉄道株式会社による早期復旧に向け、特段の配慮をすること。

さらに、平成28年熊本地震で被災したJR豊肥本線や南阿蘇鉄道についても、早期復旧に向け、引き続き財政面をはじめ全面的な支援を行うこと。

なお、鉄道軌道整備法に基づく補助制度については、地方自治体の負担軽減に配慮し、地方債や交付税措置の特例を設けるなど、利用しやすい制度とすること。

7 高速道路を賢く使うための料金体系の検討

一部に無料区間が存在する東九州自動車道等では、料金の長距離逓減割引が通算されないなどのために、利用者が割高な料金を負担していることから、引き続き高速道路を賢く使うための料金体系の検討を進めること。

8 九州・山口地域の一体的な交通ネットワークの構築

交流人口の拡大などを通じた地域活性化を図り、地方創生をさらに推進するため、全国新幹線鉄道整備法の整備スキームを参考にした沖縄鉄道の事業化に向けた取組など、九州・山口地域の一体的な交通ネットワークの構築を推進すること。

平成30年11月

九州地方知事会長

大分県知事 広瀬 勝貞