

九州・山口地域の発展を支える 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おらず、地域の特色ある発展を支える「地方創生回廊」の早期構築など、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。

離島や半島、山村等の条件不利地域を多く抱える九州・山口地域においては、地方創生回廊を補完し、その効果を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。

については、九州・山口地域の国土強靱化の抜本強化、地方の発展を支える社会資本整備等の構築に関し、以下の項目について適切に対応するよう求める。

1 国土強靱化の加速

(1) 地域の抜本的な国土強靱化対策

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策により、国と地方が一体となって、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策に集中的に取り組んでいるが、激甚化・頻発化する自然災害に対応する抜本的な対策としては、なお十分とは言えない。

そのため、地方が策定・見直しを急ぎ行っている国土強靱化地域計画に基づく取組を迅速かつ確実に実施できるよう、3か年緊急対策後も、中長期的な見通しのもと、対象事業の拡大と別枠による必要な予算の確保など、対策の抜本強化を図ること。

(2) 抜本的な治水・治山対策

①水害防止対策

平成30年7月西日本豪雨災害、令和元年佐賀豪雨災害、令和元年東日本台風など、度重なる大災害を踏まえ、気候変動の影響等を国として十分に検証すること。

また、氾濫発生の高危険性が高い河川における河道掘削や堤防強化、ダムや河川改修、流域貯留施設の整備など、抜本的な治水対策を講じるとともに、中小河川の再度災害を防止する観点から、改良復旧事業の適用範囲の拡大など必要な措置を講じること。

さらに、洪水等からの避難体制を迅速に構築し人命を守るため、防災情報提供のあり方を総合的に見直すなど、住民目線のソフト対策を加速させるための技術開発の推進、財政面の支援を強化すること。

②土砂災害対策

平成28年熊本地震、平成29年7月九州北部豪雨の経験等を踏まえ、がけ崩れや林地崩壊、土石流等の土砂・流木災害の発生、ため池の決壊等を防止するため、砂防事業や治山事業、森林整備事業、ため池整備事業等を推進する十分な予算を確保すること。

特に、流木化する可能性の高い立木の伐採による下流域への被害拡大の抑制や、広葉樹林化・針広混交林化による災害に強い森林づくりに対する支援を行うとともに、流木捕捉効果の高いスリットダムの整備など、下流域への土砂・流木の流出対策に対する支援を着実に推進すること。

③海洋ごみ及び水底土砂対策

海域を漂流する流木等や堆積した土砂・瓦礫については、漁業や船舶の航行への影響が非常に大きいことから、海洋ごみの回収・処理等を継続的に実施できるよう必要な予算を確保するとともに、海底に堆積した土砂の速やかな回収・処理など、一層の対策を講ずること。

また、豪雨等の災害時に河川を介して大量に流入する流木や災害ごみ等への対応のため、強力な掃海機能をもった船舶の新規配備など、抜本的な対策を講じること。併せて、災害復旧事業の対象に、災害によって発生した流木、土砂・瓦礫等の除去を含めるよう、制度を創設・拡充すること。

さらに、近年、国際的な環境問題となっているプラスチックごみについて、海域環境の保全のためにも発生抑制・回収処理等の対策を講じること。特に、閉鎖性の高い有明海・八代海等におけるマイクロプラスチック対策検討のため、環境省が実施している各海域での実態調査を有明海・八代海等においても実施すること。

(3) 災害に強い道路ネットワークの構築

平成28年熊本地震では、過去の災害を契機に強固に改良された国道や道路ネットワークを活用して、九州東部からのガソリン供給のほか、九州・山口各地域からの物資供給が可能となったことから、災害に強い国土づくりに向けたリダンダンシー確保の重要性が再認識されたところである。

については、東九州自動車道、九州横断自動車道延岡線、南九州西回り自動車道等の高規格幹線道路のミッシングリンクの早期解消、暫定2車線区間の4車線化はもとより、中九州横断道路、下関北九州道路、都城志布志道路、有明海沿岸道路等の地域高規格道路や、これらを補完する道路の整備推進・耐震対策に必要な予算を確保すること。

また、重要物流道路及びその代替・補完路については、平成31年4月に供用中区間の指定が行われたところであるが、今後の事業中・計画中の路線を含めた追加指定に当たっても、地方の意見を反映するとともに、指定された道路の整備については、補助事業等による重点支援を行うこと。

さらに、台風や豪雨災害等に伴う道路の損壊や通行止めにより、中山間地を中心に多くの集落が孤立する現状があることから、孤立

防止を図るための予算を確保すること。

(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社会資本について、予防保全的な観点から適切に維持管理・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、海岸、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、財政支援の対象を点検にまで広げるとともに、補助・交付金制度の要件緩和や国費率のかさ上げなど、財政措置の拡充を図ること。

(5) 被災鉄道の早期復旧に向けた支援

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は、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。

また、平成28年熊本地震で被災した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のため、地方財政措置の拡充を図ること。

2 「地方創生回廊」構築、地域間競争の前提となる社会資本整備

(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、有明海沿岸道路など、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。

(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など、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。

3 地域公共交通機関の維持・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

通機関では、人口減少による利用者減や運転手不足等により、交通事業者の努力だけでは路線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に資する支援策を講ずるとともに、路線の維持・確保に必要な現行制度の維持並びに予算確保を図ること。

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。

4 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。

5 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軌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。

令和2年6月

九州地方知事会長

大分県知事 広瀬 勝貞