

高速交通ネットワークの整備促進について

それぞれの地方においては、安全・安心な暮らしの向上に努めるとともに、特徴的な地域産業の活性化や環境、観光など新しい分野の産業を育成するなど、地域の成長戦略に取り組んでいるところである。

しかしながら、中四国地域では、地域成長戦略の基盤となる高速道路等で、ミッシングリンクや暫定2車線の供用区間が数多く存在し、企業誘致、観光振興、地場産品の市場拡大、更には地域防災など、様々な分野で大きな障害となっている。高速道路等の整備に地域間で不均衡が生じていることは、日本全体の政策課題であり、バランスよく我が国を発展させるためには、広域的な交流・連携の促進や効率的な物流ネットワークを実現する高速道路等の早期整備が必要である。

また、東日本大震災や今夏の中国地方などを襲った集中豪雨を通じて、大規模災害時における緊急輸送道路や代替道路としての機能をはじめ、陸の防潮堤、緊急避難場所としての新たな機能など、命を守る道としてもその早期整備の必要性が改めて認識されたところである。

さらに、中四国地域の一体的かつ均衡ある発展を図るため、また、今後の大規模災害に対応できる国土基盤を構築するため、西日本における高速鉄道網の整備により、複軸型国土構造への転換を図るよう早急に検討を行う必要がある。

今後、中四国地域間の交流、連携を促進し、一体的な発展を図る上で、高速交通ネットワークが多くの利用者に活用され、高速道路等が本来有している機能が十分に発揮されることが重要であることから、次の事項について、政府に対し強く要請する。

1 ミッシングリンクの早期整備

国の骨格を形成する高速道路等は、経済社会の発展に不可欠な、最も基本的な社会基盤であり、大規模災害時や緊急医療等において国民生活を支える「命の道」としても重要な社会資本であるが、中四国地域には依然としてミッシングリンクが存在しており、災害に強い国土基盤を構築する観点からも、国家戦略として、国の責任において、早期にかつ優先的に、高速道路等のネットワーク全線の整備を進めること。

2 暫定2車線区間の早期解消

高速道路等の定時性、安全性の確保や物流機能の強化、被災復旧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車線化を促進すること。

3 地方の意見等を踏まえた高速道路等のネットワークの整備

高速道路等のネットワークの整備の在り方について、その維持も含め、地方の意見が十分反映される仕組みの下で早急に明確化すること。また、整備の状況や防災面での評価、自治体の財政力にも配慮すること。

4 高速道路等の有効活用

地域の活性化や連携強化のほか、「緊急輸送道路」として最大限機能が発揮できるよう、スマートインターチェンジの増設を図るとともに、サービスエリア、パーキングエリアの防災拠点化を図ること。また、利用者の安全性確保や災害時の緊急避難場所としての活用が可能となるよう、新直轄区間や地域高規格道路を含めた高速道路等のネットワークにおいて、適切な間隔でパーキングエリアを設置すること。

5 高速道路の料金割引

利便増進事業については平成25年度末をもって終了することとなっているが、中四国地域での高速道路の整備が進みつつあり、周遊性が高まる中、高速道路の利用促進が図られるよう、平成26年度以降の料金割引を含めた料金水準については、利用者の視点に立ち、現行の水準を維持し、地域間格差のない、利用しやすいものとする。

そのために必要な財源確保については、今後の高速道路整備や維持更新に支障を及ぼさないようにすること。

6 高速鉄道網の整備

中四国地域における新幹線計画は、基本計画路線に位置付けられており、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、中四国における高速鉄道網について、整備に向けた取組みを進めること。

平成25年11月1日

中四国サミット（中国・四国9県知事、中国・四国経済連合会会長）

本州四国連絡高速道路への全国共通料金の導入等について

本州四国連絡高速道路（以下「本四高速」という。）は、全国の高規格幹線道路ネットワークを構成し、関西・中国地方と四国地方とを結ぶ大動脈であり、両地域の連携や交流、物流や経済活動、文化や観光の振興等を支える重要な路線であるにもかかわらず、全国的高速道路と比較して高い料金が設定されているため、架橋効果が十分に生かされていない。

また、関係地方公共団体は厳しい財政状況の中、NEXCO路線では求められていない多額の出資（平成24年度末 約5,600億円）を行ってきた。

このため、平成22年度～23年度にわたり、関係地方公共団体で連携し、「本四高速の料金等に関する調整会議」において、平成24年度以降の料金設定に当たり、地方負担を求めることなく、地域間格差のない利用しやすい料金体系を構築すべきこと等を主張してきた。

その結果、本四高速の料金について、平成26年度から全国共通料金の導入を目指すこと、また、出資についても、減額した上で平成24年度、25年度の2年間に限り継続することで国と合意したところである。

ところが、国の社会資本整備審議会・道路分科会の国土幹線道路部会が本年6月に取りまとめた中間答申では、シンプルで合理的な料金体系とするよう方向性が示されたものの、本四高速のみ、「料金割引を含めた実質の料金水準に留意し、料金割引の縮小などを図るべき」とされ、本四高速の平成26年度以降の料金が全国共通の水準にならないのではないかと危惧されている。

一方、これまでの高速道路の大幅な料金引下げにより、フェリーや鉄道などの公共交通機関では利用が激減するなど、大きな影響を受けており、今後、経営環境の更なる悪化が懸念される。

以上により、本四高速の架橋効果を最大限に生かし、中四国地域が今後一層発展できるよう、次の事項について、政府に対し強く要請する。

1 全国共通料金の導入に向けて

本四高速については、「今後の本四高速料金の基本方針（平成24年2月17日）」に基づき、平成26年度から、地域間格差のない利用しやすい料金となるよう、割引も含め、全国共通料金を確実に導入すること。

2 フェリーや鉄道などの公共交通機関への支援

既に深刻な影響を受けているフェリーや鉄道などの公共交通機関が、将来にわたって持続的に存続できるよう、別途、効果的な支援制度を早急に創設すること。

平成25年11月1日

中四国サミット（中国・四国9県知事、中国・四国経済連合会会長）

大規模地震・津波をはじめとした自然災害に対する 防災・減災対策の充実強化について

我々地方においては、東日本大震災の教訓を基に大規模地震・津波災害への備えや、近年頻発する豪雨災害などへの備えとして、防災・減災対策に取り組んでいるところである。

とりわけ、中国・四国地方においては、平成24年3月からカウンターパート制による災害時相互応援体制を構築し、各県の防災関係情報の共有や図上訓練への相互参加など、防災・減災対策の充実強化の取組みを進めている。

こうした中、本年6月、今後の南海トラフ地震対策を進めていく上で根幹となる「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法案」が国会に提出され、この臨時国会で審議が行われている。甚大な被害が想定される地域においては、これまでも住民の命を守る対策を最優先して進めてきたところであるが、地域ごとの様々な課題を踏まえた対策を強力に進めるためにも、特別措置法の日も早い成立が望まれている。

また、この夏中国地方などを襲った集中豪雨により、多大なる被害を受け、この国で暮らしていく上で、自然災害に対する防災・減災対策の重要性をあらためて思い知らされたところである。

何より尊い命を確実に守るとともに経済的な損失などあらゆる被害を最小限にとどめ、被災後の復旧・復興を速やかに果たすことができるよう防災・減災対策をさらに強力に推進するため、次の事項について、政府に対し強く要請する。

1 災害に強い国土づくり

大規模な自然災害が発生すれば、甚大な人的・物的被害が発生し、その後の経済活動にも多大な影響を及ぼすこととなる。こうした被害・影響を最小限にとどめるため、被災者支援や復旧資機材の搬送に欠かせない高速道路等のミッシングリンクの解消など、大規模災害時のリダンダンシーの確保に向けた社会資本ネットワークの強化や、防災上重要な公共土木施設等の整備、民間事業者における事業継続のための対策を推進すること。

特に、津波による被害を軽減するとともに避難時間を稼ぐための粘り強い海岸堤防や防波堤の整備、近年頻発する豪雨に備えた河川の改修や山間部の土砂災害対策、また、ハード対策と相まって被害を軽減させるための警戒避難体制の整備等ソフト対策の充実など、災害に強い国土づくりを推進すること。

2 緊急防災・減災事業債と同等の支援措置の継続及び拡充

地域が抱える様々な課題に柔軟に対応でき、かつ財政上も有利な緊急防災・減災事業債と同等の支援措置を継続するとともに、国庫補助事業の地方負担分にもこの起債を充てられるように拡充すること。

3 南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法の早期成立と新たな被害想定に基づく地震対策大綱等の早期策定

南海トラフ地震対策に国を挙げて取り組むためにも、特別措置法の一日も早い成立と、これに基づく対策の充実強化、総合的な防災対策を進めるためのマスタープランである大綱等を早期に策定すること。

平成25年11月1日

中四国サミット（中国・四国9県知事、中国・四国経済連合会会長）