

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・地方の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、地方を中心に高規格道路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。

地方回帰の高まりなど、社会情勢が大きく変化する中、国が進めるデジタル田園都市国家構想を実現していくためには、東京圏への過度な一極集中の是正や多極化を図り、「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」の構築に向け、時間距離の短縮や多重性・代替性の確保等を図る交通ネットワークの強化を推進しなければならない。

それらに加え、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、移動サービスを最適に組み合わせる MaaS の推進などにより、地域公共交通を維持・確保していくことが重要である。

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

近年、毎年のように全国各地で大規模自然災害が相次ぐ中、国においては「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」をスタートさせ、地方においてもこれを積極的に活用しながら、ハード・ソフト両面で災害予防の徹底に取り組んでいる。また、予想を

上回る速度で気候変動の影響が顕在化していることなどから、事前防災及び減災のための国土強靱化対策も加速していかなければならない。

これまで、5か年加速化対策は補正予算において措置されたところであるが、資材価格が高騰する中でも、強力かつ計画的に国土強靱化を推進するため、必要な予算・財源を安定的に確保するとともに、予算については円滑な事業執行が図られるよう弾力的な措置を講ずること。

また、5か年加速化対策を計画的かつ着実に推進するため、事業採択前に必要な調査・設計など多額の地方単独費を要する業務について、補助・交付金や地方債充当の対象とするなど、地方財政措置の充実・強化を図ること。

加えて、新たな国土強靱化基本計画に基づき、5か年加速化対策後も中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に国土強靱化を推進できるよう、必要な予算・財源の別枠確保などの制度設計について十分配慮すること。

(2) 抜本的な治水・治山対策等

①水害防止対策

近年の気候変動に伴い激甚化・頻発化する水災害リスクの増大に備えるために、気候変動対応型の復旧・復興を推進するとともに、「流域治水」の考え方にに基づき、堤防整備、河道掘削、堆積土砂の浚渫、ダム建設はもとより事前放流やダム再生等による治水機能強化、田んぼダム等の農地・農業水利施設の有する多面的機能を活用した取組、砂防堰堤や遊砂地等の整備、内水浸水対策強化のための雨水貯留施設や下水道等の整備、民間企業等による雨水流出抑制対策への支援、土地利用・住まい方の工夫など、流域全体において水災害を軽減させる治水対策に必要な予算を確保すること。

また、中小河川の再度災害を防止する観点から、改良復旧事業の採択基準の緩和など必要な措置を講ずること。

さらに、洪水や内水氾濫等からの避難体制を迅速に構築し人命を守るため、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、令和2年7月豪雨、令和3年7月及び8月の大雨、令和4年9月の台風第14号等の被災状況等を踏まえ、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。

さらに、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盛土規制による宅地防災対策

宅地造成及び特定盛土等規制法が成立し、全国統一の基準・規制が設けられることとなったが、地方自治体の新たな事務や経費の増加が見込まれることから、負担軽減に向けた制度設計を検討するとともに、地方財政措置を強化するなどの財政的及び技術的支援を積極的に講じること。

④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、一層の対策を講じること。

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、浅海域での作業能力や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、海岸漂着物対策を推進するため、今後とも、漂着物の回収・処理に必要な予算を確保するとともに、災害によって漁場や海岸に流入・漂着した流木、土砂・瓦礫等の除去について、災害復旧事業の対象となるよう、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・八代海等や島しょ県である沖縄県の周辺海域においてマイクロプラスチック対策検討のための実態調査を実施すること。

(3) 災害に強い道路ネットワークの構築

平成28年熊本地震や令和2年7月豪雨等では、強固に改良された高規格道路をはじめとした道路ネットワークが、緊急物資の輸送路や通行不能となった道路に代わる地域の生活道路としての役割を果たしたことから、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、九州中央自動車道、西九州自動車道、南九州西回り自動車道、山陰自動車道等の高規格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、有明海沿岸道路等といった地域の交流・連携・連結機能を強化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。

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補完路の追加指定については、地方の意見を十分に反映すること。また、指定道路の整備・機能強化を推進するとともに、そのために必要な補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。

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、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた対策を重点的かつ集中的に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・更新に関する新技術の開発・導入や技術者の育成を推進すること。

また、河川、砂防、ダム、港湾、空港、海岸、排水機場、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、地方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

令和2年7月豪雨で被災した経営基盤が脆弱なくま川鉄道の早期復旧に向けて、災害復旧事業に係る十分な予算を確保するとともに、甚大な被害を受けたJR肥薩線については、早期の全線復旧が実現するよう特別な財政措置を講じること。

また、平成28年熊本地震で被災し、令和5年7月に全線開通する南阿蘇鉄道についても、車両の安定運行、施設の維持管理に向け、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、分散型社会の基盤となる社会資本整備

(1) 高規格道路の迅速かつ着実な整備

東九州自動車道、九州中央自動車道、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「高規格道路」のミッシングリンクの早期解消を図ること。

また、料金徴収期間の延長により確保される財源を活用し、暫定2車線区間の4車線化について、「高速道路における安全・安心基本計画」で位置づけられた優先整備区間の早期事業化及び事業推進を図ること。

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

さらに、地域の交流・連携・連結機能を強化する高規格道路として、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を推進するとともに、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、感染防止対策

やクルーズ船社と地域の相互理解促進の支援など、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等の不足、さらに、新型コロナウイルス感染症の影響等により、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、引き続き、交通機関の利便性向上や交通事業者のDXの推進など、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拡充並びに予算確保を図ること。

また、離島航路や離島航空路、地域鉄道、バス路線などの地域公共交通の維持・確保について、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う減収や、赤字となった事業者に対し、国費による適切な支援を行うよう制度改善を図ること。

さらに、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行うこと。

4 ローカル鉄道の再構築への対応

ローカル鉄道は、地域住民の移動のみならず、観光や地方創生を支える重要な基盤であることから、まずは、関係自治体・住民等に対し、再構築に係る法改正の内容や制度、予算措置について、丁寧に説明・周知等を行うこと。

また、再構築協議会の設置や運営にあたっては、関係自治体の意見や地域の実情を十分に踏まえ、柔軟に対応するとともに、再構築

に係る施設整備等のみならず、再構築後の運行経費等についても継続的にしっかりと支援すること。

5 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ず、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。

6 九州・山口地域の一体的な交通ネットワーク等の構築

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。

また、令和6年度のサービス開始に向け、官民が一体となって検討を進めている九州MaaSについて、利便性向上による交通網の維持、広域的な社会基盤・データ連携基盤の整備といった観点から、財政面及び制度面での支援を積極的かつ継続的に講じること。

7 地域の暮らしを守る安全・安心な道路空間の確保

令和3年6月に千葉県八街市で発生した通学中の児童が犠牲となる痛ましい交通事故等を踏まえ、通学路の安全を確保するため、新たに創設された交通安全対策補助制度などにより、地方公共団体が行うソフト対策の強化とあわせた交通安全対策について、技術的、財政的な支援を着実に推進すること。

令和5年6月

九州地方知事会長

熊本県知事 蒲島 郁夫