国土強靱化及び地方創生・生産性向上に資する
高速交通インフラ整備の推進について

近畿ブロック知事会

平成３０年１２月

国土強靱化及び地方創生・生産性向上に資する

高速交通インフラ整備の推進について

現在、国においては、国土強靱化基本法に基づく基本計画及びアクションプランによる、「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築並びに、まち・ひと・しごと創生長期ビジョンを踏まえた、創生総合戦略に基づく人口減少克服・地方創生に向けた取組、及び、我が国経済の持続的な成長を目指し、平成 28 年を生産性革命元年と位置づけ、社会全体の生産性向上につなげる社会資本の整備・活用や関連産業に対し、「生産性革命プロジェクト」に基づく取組が進められている。

災害に強い国土づくりの観点から、多軸型の国土形成を図るとともに、首都機能を近畿ブロックがバックアップできるようにするなど、リスク分散を早急に行う必要がある。

広域的な交通ネットワークを形成することにより、近年頻発化する豪雨や南海トラフ巨大地震など大規模災害が発生した場合、国土の分断を防ぎ、被災地への迅速な救急活動や緊急物資輸送が可能となることに加え、国全体の経済活動が維持・確保される。また、唯一の国道の被災により集落が孤立するなど、防災上脆弱な地域への交通の代替性も確保することができる。

特に、高速道路ネットワークは、交流人口の拡大による地方へのひと・もの・しごとの流れを作る地方創生の礎となり、物流効率化による経済損失の解消など、生産性向上につながる重要な基盤となることから、高速道路インフラの充実強化は重要である。

さらに、高速鉄道ネットワークの整備については、平成２８年８月に閣議決定された「未来への投資を実現する経済対策」において、「大都市がハブとなって、地方と地方をつなぐ地方創生回廊を作り上げる。」「リニア中央新幹線の計画の前倒し、整備新幹線の建設を加速化する。」と位置づけられるとともに、本年５月、「生産性革命プロジェクト」に「地方創生回廊中央駅構想」が追加されたところである。

国が進める「地方創生回廊」構想は、新幹線等の幹線鉄道ネットワークや高速道路ネットワークなどの高速交通ネットワークを活用し、北から南まで地方と地方を結び、全国を一つの経済圏に統合することで、人や産業を地方に呼び込み、新たな雇用を創出する、まさに地方創生を推進する礎となるものである。

そこで、高速交通インフラの整備による「広域的なリダンダンシーの確保」と「国土の双眼構造」を早期に実現し、国土の強靱化を推進するとともに、地方創生や生産性向上につながる次の施策を国策として推進することを提言する。

１　高規格幹線道路網等のミッシングリンクの早期解消

いかなる大規模災害等が発生しようとも、人命を守り抜き、行政・経済社会機能を維持するとともに、地方へのひと・もの・しごとの流れをつくり、魅力あふれる地方の創生や、厳しい国際競争に打ち勝つ基盤整備が必要である。このため、近畿ブロック管内に依然として存在する高規格幹線道路網等のミッシングリンクを解消するよう、事業中区間の整備推進を図るとともに、未事業化区間については早期に事業化すること。併せて、有料道路事業を有効活用し、利用しやすい高速道路ネットワークの実現に向け早期に整備を図ること。

新名神高速道路、近畿自動車道紀勢線、中国横断自動車道姫路鳥取線、
山陰自動車道、四国横断自動車道、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道、
京奈和自動車道、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道、
伊勢志摩連絡道路、四日市インターアクセス道路、名神名阪連絡道路、
鈴鹿亀山道路、甲賀湖南道路、琵琶湖西縦貫道路、淀川左岸線、大和川線、
名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部、播磨臨海地域道路、神戸西バイパス、
東播磨道、東播丹波連絡道路、第二阪和国道、五條新宮道路、
阿南安芸自動車道　など

２　新幹線鉄道の整備促進

多軸型の国土形成には、高速鉄道ネットワークの多重化の確保と地域間ネットワークの確立が不可欠である。「北陸新幹線」については、建設費の増嵩が見込まれる金沢・敦賀間の建設財源を速やかに確保すること。敦賀・大阪間については、新大阪まで一気に整備し、全線開業を１日も早く実現するため、駅・ルート公表に向けた詳細調査および環境影響評価を地元調整も含め、丁寧かつ迅速に進めるとともに、環境影響評価完了後、間断なく着工するため、建設財源の検討を速やかに開始し、早期に必要な財源を確保すること。

あわせて、整備に伴う並行在来線は、存在しないことを確認すること。

また、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画に位置づけられた「四国新幹線」、「山陰新幹線」、「北陸・中京新幹線」を整備計画へ格上げし、関西国際空港への高速アクセスの確保と併せて早期実現を図ること。

加えて「国土交通省生産性革命プロジェクト」の「地方創生回廊中央駅構想」に位置付けられた新大阪駅の具体化を図るため、関係者と調整し、早期にその整備方策を検討すること。

３　リニア中央新幹線の全線早期開業

リニア中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業であり、政府においても、平成２８年度から平成２９年度にかけて、東海旅客鉄道株式会社に対し、総額３兆円の財政融資資金の貸付を行い、全線開業時期の最大８年間前倒しが図られたところである。さらには、平成３０年６月に閣議決定された「経済財政の運営と改革の基

本方針 2018（骨太の方針）」において、「建設主体が全線の駅・ルートの公表に向けた準備を進められるよう、必要な連携、協力を行う。また、新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」と位置づけられたところである。

リダンダンシーの構築とともに国土の強靭化を進め、整備効果を最大限発揮させるためには、大阪までの早期開業が不可欠であることから、先ずは８年間の前倒しを確実なものとし、一日も早い着工・全線開業に向けた整備を促進すること。

加えて「国土交通省生産性革命プロジェクト」の「地方創生回廊中央駅構想」に位置付けられた新大阪駅の具体化を図るため、関係者と調整し、早期にその整備方策を検討すること。

４　高速交通インフラ整備に必要な予算確保

頻発する災害に備えた防災・減災対策を含め、長期安定的に道路整備・管理が進められるよう、新たな財源を創設すること。併せて、国の平成３１年度予算において、高速交通ネットワークをはじめとする社会資本整備の推進に必要な予算を拡大するとともに、引き続き、ストック効果を重視した高速交通ネットワーク整備を推進する予算に重点配分すること。また、平成３０年度第二次補正予算を早期に編成すること。

平成３０年１２月

近畿ブロック知事会

福井県知事	西　川　一　誠
三重県知事	鈴　木　英　敬
滋賀県知事	三日月　大　造
京都府知事	西　脇　隆　俊
大阪府知事	松　井　一　郎
兵庫県知事	井　戸　敏　三
奈良県知事	荒　井　正　吾
和歌山県知事	仁　坂　吉　伸
鳥取県知事	平　井　伸　治
徳島県知事	飯　泉　嘉　門