

地方創生を力強く進める前提としての基盤整備について

我が国が、少子化と人口減少を克服し、持続的な発展を遂げるためには、「人口急減・超高齢化」への流れを変えるための改革、とりわけ東京への一極集中傾向に歯止めをかけるとともに、子育て支援の強化・充実や女性の活躍促進などの総合的な政策推進が必要である。

また、地方において、「人口減少が地域経済の縮小を呼び、地域経済の縮小が人口減少を加速させる」という負のスパイラルに陥るリスクを回避するには、国の地方創生の動きに呼応して、観光による地域産業の振興や企業の地方移転を推進し、雇用の場を確保するなど、地方への新しいひとの流れをつくる必要がある。

このためには、歴史・文化や自然、温泉、食などの豊かな観光資源等、中国地方の多様な地域資源を有効に活用した観光交流人口の拡大や安心して暮らせる地域づくりなど、地方創生を進め生産性向上に資するためのインフラの整備と機能強化、その前提となる安全性の確保及び地域間ネットワークの構築が不可欠である。

加えて、平成30年7月豪雨や令和3年7月・8月豪雨等では、中国地方の多くのインフラが被害を受け、観光、企業活動、住民生活に多大な影響を与えたため、強靱化や更なる基盤整備の促進の必要性を痛感したところである。

また、長引く物価高等により、深刻な影響を受けている地域経済の回復には、観光振興や物流の効率化をはじめとした経済活動の活性化が必要であり、交通基盤は社会経済活動の土台となることから、より一層の整備促進が求められる。

については、地方創生を力強く進める前提となる基盤整備を推進するため、次の項目について、一層の取組を強く要望する。

1 高規格道路ネットワーク等の早期整備

- (1) 国の骨格を形成する高規格道路は、経済社会の発展に不可欠な「地方創生の道」であり、現に、ここ数年の間に開通した高規格道路の沿線では、企業進出や観光客数の増加、県境をまたいだ行政、経済界の連携など、新たな動きが生まれるなどの効果が現れている。

しかしながら、日本海国土軸の一部を構成する山陰道・山陰近畿自動車道は、開通済区間が未だ半分程度に留まり、中海・宍道湖8の字ルートを

含め、多くの未事業化区間が残るなど、依然として高規格道路の未整備区間が多数存在している。このため、企業誘致や市場の拡大、観光の振興等、県境をまたいだ経済交流や連携を図る上でも大きなハンディキャップとなっている。また、平成30年7月豪雨において長期間通行止めとなった山陽自動車道を、中国縦貫自動車道及び山陰道が代替・補完し、広域交通の機能を確保するなどネットワーク効果を発揮したが、山陰道の未整備区間では、並行する一般道において大渋滞が発生するなど交通の混乱が見られたことから、高規格道路の未整備区間が解消されていれば、より円滑な広域交通の確保が可能であったと考えられる。加えて、令和3年8月に島根県出雲市で地すべりにより国道9号が全面通行止めとなった際には、並行する山陰道の開通済み区間が代替路として機能したところであり、このようなダブルネットワークの構築も重要である。

については、国において、高規格道路の未整備区間の解消を図り、一般道とのダブルネットワークを構築するため、山陰道等の事業中区間のより一層の整備促進と、山陰近畿自動車道や下関北九州道路、米子・境港間を含む中海・宍道湖8の字ルート等の未事業化区間の早期事業化を図ること。

また、高規格道路が本来有すべき安全性や定時性の確保とともに大規模災害時など防災上の観点から、暫定2車線区間の4車線化等を早期に実施すること。特に、料金徴収期間の延長による財源を活用し、令和元年9月に公表された「高速道路における安全・安心基本計画」において指定されている4車線化の「優先整備区間」とされた山陰自動車道、尾道松江線、広島浜田線などのうち、未事業化区間については、早期に事業化すること。

さらに、現在整備中の付加車線について早期完成を図るとともに、中国横断自動車道岡山米子線など既に4車線化等が事業化されている区間についても早期整備を図ること。

なお、4車線化等が行われるまでの間、長大橋、トンネル区間においても安全・安心の確保を図るための緊急対策の検討を推進し、有効な対策を早期に講ずること。

- (2) 主要な国道・地方道は、高規格道路ネットワークと一体となって地域の交流・連携の強化を図り、物流の活性化と交流人口の拡大、渋滞緩和による交通の円滑化、広域的な交通拠点である空港・港湾等へのアクセス向上に資するほか、大規模災害時に緊急輸送道路や迂回路の役割も担う重要

な社会資本であり、一層の整備促進を図ること。

2 高速道路の利用促進

鉄道や航空路線などの高速移動手段の整備が遅れている地域にとって、高速道路は都市間のネットワークを構成する重要な社会基盤であり、その利活用の促進が地域経済に与える影響は極めて大きい。

このため、地域活性化や国際競争力強化の観点から、円滑な物流の確保と交流人口拡大による産業・観光の振興を図るため、スマートインターチェンジの整備や料金割引制度の拡充など、高速道路の利用を促進する施策を講ずること。

なお、利用促進施策の実施に当たっては、今後の高速道路整備や維持更新に支障を及ぼすことのないよう必要な財源を確保すること。

また、フェリー等の公共交通機関に影響を及ぼすおそれがある場合は、十分な対策を講ずること。

3 道路整備予算の確保

近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進むインフラの老朽化等に対応すべく、高規格道路の未整備区間の解消や予防保全による老朽化対策等に取り組むとともに、資材価格の高騰や賃金水準の上昇に対応していくため、防災・減災、国土強靱化対策の加速化・深化を図る必要がある。

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」後も切れ目なく、中長期的かつ明確な見通しの下、能登半島地震や八潮市の事故、豪雪災害等も踏まえた安全・安心の確保のための対策を継続的・安定的に推進できるよう、令和7年6月に策定された第1次国土強靱化実施中期計画を着実に推進するために必要な予算・財源を、資材価格・人件費の高騰等の状況を踏まえた上で、通常道路予算とは別枠で満額確保すること。

また、人口減少の抑制や中山間地域の生活維持などの課題解決を図る必要があることから、道路の整備・管理に長期安定的に取り組むために必要な道路予算の総額を確保し、整備や老朽化対策などが遅れている地方に重点配分すること。

特に、東京一極集中の是正による多核連携型の国づくりや安定した物流

確保に対応し、日常生活を支えるインフラとして必要不可欠な高規格道路ネットワーク等について、新たな財源の創設などにより早期整備を図ること。

4 高速鉄道網の整備

災害に強い国土づくりを進めるとともに、鉄道機能をより発揮するため、北陸新幹線の今後の整備の進捗などもにらみ、山陰における新幹線も含む高速鉄道網の整備に向け、法定調査を早期に実施し整備計画路線へ格上げすること。また、将来的な新幹線整備に向けて貸付料の徴収期間の延長等の見直しを行い、新幹線整備予算等の大幅な拡充を図るとともに、並行在来線の取扱いを含めた地方負担のあり方を見直すこと。

また、地方鉄道の活性化のため、高速化・快適化に向けた国の財政支援制度の拡充を行うこと。

5 生活交通の維持・確保

- (1) 近年、人口減少等に伴いバス、タクシー等の事業縮小、撤退が顕著となってきたことから、地域の実情・ニーズに応じた移動手段の確保や住民主体の共助交通など、地域の生活交通を維持する取組に対して財政支援を行うこと。特に、高齢化や人口減少が著しい中山間地域においては、生活交通として乗合バスのみではなく、タクシーを利用せざるを得ない場合があることから、タクシー利用料金の助成をしている地方自治体に対して特別交付税等の財政支援を行うこと。

併せて、令和8年1月に策定された「第3次交通政策基本計画」に示すとおり、地域公共交通の持続可能性や利便性の向上を図る等の観点から、必要な財源のあり方の検討に早急に着手すること。

- (2) 確保が困難となっているドライバーの確保に向け、事業者団体等と連携して、処遇改善や二種免許の取得支援、若者等への魅力発信などに積極的に取り組むこと。また、住民がその自家用車により地域の輸送を担うなど、コミュニティの絆を活かした自家用有償旅客運送等へ必要な支援を行うこと。

併せて、バスやタクシーなどへの適用が期待される自動運転技術をはじめとする新しいモビリティ・サービスの社会実装に向けて、特に中山間地域等において優先的に進むよう、レベル4認定後も含めた国による幅広い支援を積極的に行うこと。

- (3) 鉄道ネットワークは国全体・地域双方にとって重要であり、ひとたび廃止等が行われれば容易に復活できないことを踏まえ、J R各社の地方路線の果たす役割が引き続き堅持されるよう、国の責任において同社に対する経営支援及び指導を行うこと。

特に、第三セクター等地方鉄道路線の経営安定化や安全輸送設備等の整備、利便性向上に資するキャッシュレス決済の導入促進等に向け、支援制度の充実・強化を図るとともに、十分な予算の確保を行うこと。

市街地と中山間地域等を結ぶネットワークとして地域住民の貴重な移動手段となっているJ Rローカル線についても、国鉄改革時の経緯を踏まえ、適切に維持できるよう、J R会社法の大指針に基づき、J R各社を指導すること。

併せて、鉄道ネットワークの維持が国土発展や産業振興の礎であることから、税財源の確保を含め、国としてその維持に積極的に関与し、鉄道ネットワークの方向性をはじめ、J Rの内部補助の考え方を含めたネットワーク維持に係る法的枠組などを、国の責任において明確化するとともに、J Rの全路線の収支が開示され、それを踏まえた上で個別の路線の役割や在り方が議論される仕組みとすること。

また、鉄道ネットワークの維持・存続に向けて、地域が一体となって行う利活用促進や維持存続のために必要となる費用について、今後新たに検討される財源の活用も含め、財政支援を行うこと。

- (4) 災害により、J Rローカル線の線路や橋梁等の施設が被災した場合には、鉄道事業者が速やかに復旧を行い、これを直ちに路線の存廃の議論に結びつけることがないよう西日本旅客鉄道株式会社を指導するとともに、路線が維持できるよう、積極的に支援を行うこと。

- (5) 令和5年10月1日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき再構築協議会を設置するに当たっては、廃止ありき、存続ありきという前提を置かず国が中立的な立場で責任を持って関与するとともに、その設置や運営にあたっては、地域の実情に十分に配慮する

こと。

さらに、鉄道事業者の届出のみにより事業廃止や運行計画の変更ができる現行の鉄道事業法制度について検証し、鉄道事業の廃止や運行計画の変更手続きが沿線地域の意向を尊重したものとなるよう、手続きの見直しを行うこと。

再構築協議会等（地方公共団体が組織する法定協議会を含む。）で合意された取組を実現する手段等について、その持続可能性が最も高いものとなるよう、同法の基本方針にＪＲ各社の十分な協力について具体例として明記された、「グループ会社による運行」、「地元企業への運行委託」、「代替交通への共同出資」について、よりＪＲ各社の責任を明確化するため、国からＪＲ各社を指導するとともに、これができない場合にも、地方への負担転嫁とならないような制度設計について早期に方向性を示し、財源確保についても配慮すること。

6 地方空港への航空路線網の維持・拡充

(1) 人口減少や少子高齢化が進む中、交流人口・関係人口の拡大は地域活動の維持・発展に不可欠であり、航空需要の更なる回復に向けた、地方空港の航空路線網の維持・拡充のための取組に対し、支援を行うこと。特に、首都圏をはじめとする大都市圏と地方とを結ぶ航空路線網の確保により、利便性と流動性を高め、観光振興や産業振興により地方経済の再生可能な環境を整備すること。

(2) 今後、期待される海外のインバウンド需要を取り込めるよう、地方空港の国際線の復活に向けた支援を行うとともに、国の責任において税関、出入国管理、検疫体制の整備・充実を図ること。

また、訪日誘客支援空港の制度の対象に認定された地方空港において、国際線の順次再開を図るために、訪日誘客支援空港に対する国際航空便の着陸料やグランドハンドリング経費等への支援を復活すること。

加えて、訪日外国人旅行者の地方への周遊性を高めるため、大都市圏及び国際空港から地方空港への乗り継ぎを含めた航空ネットワークを構築するとともに、地方空港における訪日外国人旅行者の受入環境の一層の充実を図ること。

7 港湾の整備促進等

- (1) 中国地方における産業の国際競争力強化に資する物流基盤の充実を図るため、国際拠点港湾及び重要港湾の整備拡充を図るとともに、緊急かつ円滑に港湾整備を促進すること。
- (2) 大型船舶による資源等の一括大量輸送を可能とすることで低廉かつ安定的な輸送を実現することにより、瀬戸内地域の産業全体の競争力強化、ひいては、我が国産業全体の底上げに資するため、国際バルク戦略港湾選定港の施設整備、国負担割合の嵩上げ及び諸規制の緩和等を、地方の意見や実情に十分配慮しながら計画的に推進するとともに、すべての国際バルク戦略港湾選定港を「特定貨物輸入拠点港湾」に指定し、支援措置の拡充を図ること。
- (3) 北東アジアゲートウェイとしての役割を担う日本海側港湾の機能強化は、我が国の国際競争力の強化及び観光立国の実現に寄与することが期待され、特に日本海側における国内海上輸送網の整備は、中国地方の物流の効率化や瀬戸内地域のリダンダンシーの確保などが期待される。
ついては、中国地方の産業競争力の強化に大きな役割を果たす日本海側拠点港の機能充実・強化を図ること。
- (4) クルーズ船の寄港は、インバウンドによる地域経済への大きな効果をもたらすことから、観光・交流の拠点としての港湾機能の強化が不可欠である。
ついては、クルーズ船の受入や港湾における観光・交流の拠点機能強化を図るため、港湾へのアクセスの充実強化とともに、ターミナル整備や旅客の円滑な受入のための環境整備等ハード・ソフト両面における取組を推進すること。
- (5) 我が国の輸出入の99%以上を取り扱う物流拠点であり、かつ様々な企業が立地する産業拠点である港湾において、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入、貯蔵・利活用等、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化及び臨海部産業との連携等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート (CNP)」を形成する必要がある。

ある。

については、各港湾管理者が「港湾脱炭素化推進計画」を策定する際の支援、協力を行うとともに、施設整備への支援の充実を図ること。

8 汚水処理施設の整備促進

地域住民の生活に必要な汚水処理施設の整備には巨額の費用が必要となることから、自治体の財政状況等によっては未普及地域の整備が十分に進んでいない場合があり、自治体によって整備状況に格差が存在する。

一方、既に整備されている汚水処理施設についても、その多くが供用開始から数十年が経過して老朽化が進んでいるため、計画的に施設更新を行っていく必要がある。

については、国が概成の目途に掲げている令和8年度以降も引き続き未普及地域における整備促進や、老朽化した施設の改築・更新を着実に実施するため、汚水処理事業者に対する安定的かつ継続的な財政支援をすること。

9 電気料金等への対策

- (1) 卸電力市場の価格高騰などに起因する電気料金の変動による、中小企業の経営への影響を最小限に抑えられるよう、エネルギー価格の動向等に応じて、国として責任を持って機動的かつ全国統一的に対応していくこと。
- (2) 燃料費価格の高騰に対応するため、発電燃料の安定的な確保・供給についても国として十全な対策を講ずること。
- (3) 電力の供給力に十分な余裕が持てるよう、電力システム全体の中で安定供給や調整力が十分に確保されていくよう施策を講ずること。

10 ヒアリ等の対策の推進

- (1) 毒性の強い特定外来生物のヒアリ、アカカミアリ、コカミアリ等の侵入の防止に向け、国は関係省庁の連携により、水際での立入検査を含む徹底防除及び拡散防止のための定期的なモニタリング調査等の対策について、強力なリーダーシップを発揮し、主体的かつ積極的にこれを実施すること。
- (2) 海外からの輸送中における調査や駆除など、国内の港湾等へ貨物を陸揚げする以前に防除措置を行う仕組みを整備すること。
- (3) 海外のヒアリ等の定着国のうち、日本との定期貨物航路等を有する国に対し、当該国内における防除対策及び貨物輸出の際の点検、駆除等の徹底について、強く要請すること。
- (4) 令和4年5月に成立した法改正により、都道府県や市町村等の役割が規定されたため、地方公共団体で必要となる費用について、引き続き国において十分な予算措置を講じた上で、地域の実情に応じた取組ができるよう、多角的かつ柔軟な財政支援を実施すること。
- (5) 都道府県が行う防除の取組について、専門的な知見による助言や現地対応への同行など、技術的な支援を実施すること。

令和8年5月25日

中国地方知事会

鳥取県知事	平	井	伸	治
島根県知事	丸	山	達	也
岡山県知事	伊	原	木	隆
広島県知事	横	田	美	香
山口県知事	村	岡	嗣	政