

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関する提言

近畿ブロック知事会

令和6年8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関する提言

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年次計画による、「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、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。

一方、これまでの新型コロナウイルス感染症への対応により、地域経済を支える多くの業種が影響を受けている中、観光や製造業等広範囲にわたる業種に波及効果をもたらす公共事業予算を、これまで以上に増額し早期に執行することで、地域経済を下支えすることが肝要である。

また、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・激甚化する豪雨・大雪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。あわせて、唯一の道路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。

加えて、2025 年大阪・関西万博の効果を最大限に発揮するために、会場周辺から関西圏の隅々まで円滑な移動が可能となるよう、高規格道路整備への投資を拡大し、広域的な高規格道路ネットワークを形成することが必要である。

特に、高規格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、高規格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つくり上げる」「リニア中央新幹線の計画を前倒し、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、国土交通省の地方創生回廊中央駅構想では、新大阪駅をハブとする新幹線ネットワークの構築により、「地方創生回廊」の実現に寄与することが期待されている。

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規格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。

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」や「国土の双眼構造」を早期に構築し、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 高規格道路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・社会・経済機能を維持するとともに、東京圏の大都市部から地方へのひと・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道路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。あわせて、周辺ネットワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、有料道路事業の有効活用や料金徴収期間の延長による財源の活用などにより必要な財源を確保し、暫定2車線区間の早期4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道等とのダブルネットワークの強化等を進め、災害に強く安全で利用しやすい国土幹線道路ネットワークの実現に向け早期に整備を図るとともに、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性をさらに向上させる新名神高速道路の早期の6車線化を図ること。

また、大都市圏環状道路等の整備加速に係る財政投融资の活用については、将来的な整備も含め関西圏の環状道路の新設等も対象となるよう検討すること。

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、中国横断自動車道岡山米子線、四国横断自動車道、四国縦貫自動車道、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道、京都縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、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、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、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、和歌山環状北道路、京奈和関空連絡道路、五條新宮道路、阿南安芸自動車道、福井港丸岡インター連絡道路、福井外環状道路、四日市インターアクセス道路、四日市湾岸道路、奈良中部熊野道路、滋賀京都連絡道路 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、「北陸新幹線の取扱いについて」（令和2年12月）や、「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の取扱いについて」（令和4年12月）を踏まえ、敦賀・新大阪間の一日も早い認可・着工を実現するため、次の事項を確実に実行するとともに、必要な予算を確保すること。

①沿線地域の意見も踏まえながら、環境アセスメントを地元調整も含め丁寧かつ迅速に進めること。

②施工上の課題を解決するための「北陸新幹線事業推進調査」について、国において沿線住民の理解を得ながら、従来、認可後に行っていた調査も含め、必要な調査等を先行的・集中的に行い、施工上の課題を早期に解決するとともに、開業までの期間を最大限短縮すること。

③沿線自治体との情報共有を徹底しながら調査・検討を加速させ、駅位置・詳細ルートを早期に確定・公表すること。併せて、認可・着工及び全線開業に向けた具体的なスケジュール等を早急に明示すること。

④着工5条件を早期に解決すること。特に、整備財源に関する議論を深め、必要な財源を早急に確保すること。また、コスト縮減や十分な財政措置等により、地方負担を軽減すること。

⑤国が前面に立って、国家プロジェクトである北陸新幹線の必要性や意義を沿線住民に丁寧に説明すること。

加えて、広域交通ネットワークの一大ハブ拠点としての役割が期待される新大阪の駅位置については、既存の新幹線や在来線との乗換等の利用者利便性等を考慮すること。また、新大阪駅周辺地域のまちづくりの推進のためにも早期に確定すること。

あわせて、北陸新幹線の敦賀・新大阪間の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、金沢・敦賀間の開業により、敦賀駅において新幹線と在来線特急との乗換が生じたことから、北陸と関西間の円滑な流動が確保されるよう、料金負担の軽減など、利用者の利便性向上を図ること。

さらに、地方における在来線維持のほか、経済発展や地域活性化はもとより、首都機能のバックアップも含めた災害に強い地域づくりを進めるため、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画に、位置づけられたままとなっている「四国新幹線」、「四国横断新幹線」、「山陰新幹線」、「北陸・中京新幹線」の整備計画格上げに必要な「法定調査」を実施し、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。

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、令和元年 6 月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2019（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。加えて、「経済財政運営と改革の基本方針 2024（骨太の方針）」においては、「全線開業に係る現行の想定時期の下、適切に整備が進むよう、環境・水資源の状況や建設主体の財務状況を厳格にモニタリングし、必要な指導及び技術的支援を行うとともに、名古屋以西について、駅の整備に関する検討の深度化など、整備効果が最大限発揮されるよう、沿線自治体と連携して駅周辺を含めたまちづくりを進めることが明記されたところである。

リダンダンシーの構築とともに国土の強靱化を進め、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、東京・名古屋間については、工事実施計画に基づき着実に事業が進むよう、関係者間の調整を円滑かつ迅速に進めること。また、同区間の進捗に関わらず、名古屋・大阪間については、一刻も早く概略のルート及び駅位置の早期公表に向けた準備を連携・協力して進め、環境影響評価法に基づく手続に着手すること。そのうえで、詳細なルート及び駅位置を早期に確定させ、全線開業時期の 8 年間の前倒しを確実なものとし、一日も早い着工及び最速 2037 年全線開業に向けた整備を促進すること。

4 高速交通インフラ整備に必要な予算確保

頻発化・多様化・激甚化する災害に備えるとともに、人流・物流の円滑な移動を確保するため、賃金水準などの上昇も加味した上で、高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定 2 車線区間の 4 車線化、代替機能を発揮する直轄国道等とのダブルネットワーク化、重要物流道路の整備等による幹線道路ネットワークの構築、さらには道路の安全・安心の確保に向けた老朽化対策を進められるよう、新たな財源を創設するとともに、令和 7 年度予算では所要額を満額確保すること。

加えて、「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」の最終年度となる令和 7 年度においても、必要な予算・財源を確保し、計画的に事業を推進するとともに、令和 6 年能登半島地震などを踏まえ、国土強靱化実施中期計画を令和 6 年内の早期に策定し、必要な予算・財源を別枠で確保すること。

令和6年8月

近畿ブロック知事会

福井県知事	杉	本	達	治
三重県知事	一	見	勝	之
滋賀県知事	三	日月	大	造
京都府知事	西	脇	隆	俊
大阪府知事	吉	村	洋	文
兵庫県知事	齋	藤	元	彦
奈良県知事	山	下		真
和歌山県知事	岸	本	周	平
鳥取県知事	平	井	伸	治
徳島県知事	後	藤田	正	純