

Ⅲ 国土交通関係

6 道路事業の推進と高速道路ネットワークの利用促進

(内閣官房、内閣府、総務省、財務省、国土交通省)

【理由】

道路は、国民生活の向上、経済社会の発展に不可欠な、最も基本的な社会基盤であるが、その整備はいまだ不十分な状態にあり、今後活力ある経済に支えられたゆとりある社会を実現するため、さらに緊急かつ計画的な道路整備が切望されている。

特に、国の骨格を形成する高速道路については、「中国地方の自立ある発展」の実現はもとより、救急医療、有事の際の国民保護活動や大規模災害時に不可欠な社会資本であり、広域物流の視点からもネットワーク化されて初めて最大限の効果を発揮するものであるが、未整備の区間が多く残されておりミッシングリンクが生じていることは、国家的な損失である。高速道路ネットワークは、地域間格差を是正し、地域主権を確立するためにも、国の責任において、完成目標を明らかにした上で早期に優先的に整備すべきである。

また、国土交通省が公表している高速道路等の新たな料金制度は、近距離を走行する場合を中心に、ほとんどの利用者の料金が割高となり、特に本州四国連絡高速道路については、他の高速道路と比較して割高な上限料金が設定されており、平成21年3月以降の割引により現れている地域活性化の効果が失われることが危惧されていることから、制度の見直しを行う必要がある。

今後の道路行政の推進に当たっては、高速道路ネットワークをはじめ、都市部における環状道路の整備や中山間地域の生活道路など、地方が真に必要とする道路整備が実現するよう、地方の声に耳を傾け、その実態を反映し、予算配分は整備の遅れている地域や財政力の弱い自治体に配慮するなど、地方が主体的かつ計画的に取り組めるよう道路整備に係る予算の充実及び安定的な確保を図るべきである。

については、次の内容について提案する。

【提案】

1 高速道路ネットワークの早期整備と利用促進

国土の骨格である高速道路ネットワークは、新直轄方式、有料道路方式及び高速自動車国道の機能を代替する国道バイパスによる整備等、あらゆる方式を用いて、国家戦略として、国の責任において、全線早期に整備すること。

特に、山陰道の未事業区間については、早期に事業化するとともに、事業中区間についても、新直轄方式など、地方負担軽減のための財源措置を講じること。また、中国横断自動車道など事業中の高速道路についても、一層の事業促進と供用開始時期の

前倒しを図り、早期の事業効果発現に努めること。

さらに、道路利用者の利便性向上、地域の活性化、物流の効率化に寄与するスマートインターチェンジの整備、暫定2車線供用区間の4車線化を促進すること。

2 高速道路等の料金の適切な検討

本州四国連絡高速道路を含む高速道路等の新たな料金割引制度については、昨年3月以降の料金引下げによる地域活性化の効果を継続するためにも、関係自治体の意見を十分に踏まえ、高速道路等を活用した地域間交流の促進の妨げとならぬよう、また、地域住民の暮らしや経済活動を支える総合的な地域交通網が将来にわたりバランスよく維持確保できるよう、十分な検討を行うこと。

加えて、高速道路の原則段階的無料化に向けた社会実験の実施においては、観光客の増加による地域活性化等の効果のみならず、フェリーをはじめ、鉄道、バス等の公共交通機関や二酸化炭素排出量の増加等による環境への影響などについて適確に調査・検証するとともに、その結果を平成23年度以降の見直しに反映させること。

3 地域高規格道路等の整備促進

国土の均衡ある発展を図るため、高規格幹線道路と一体となって都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の物流拠点の連絡等に資する地域高規格道路、国道、さらには地域の生活を支える地方道の整備を促進すること。

4 安全・安心で災害に強く、誰にでも使いやすい道路の整備促進

安心して住める国土を実現し、よりよい生活環境を確保するため、より安全で、災害に強く、高齢者や障害者にも使いやすい道路の整備を一層促進すること。

5 真に必要な道路整備のための予算確保

道路整備は、国、地方がそれぞれの役割に応じて計画的に進められるよう、必要な道路整備予算の総額を十分確保すること。

特に、平成23年度以降段階的に実施される一括交付金について、国費を交付する政策目的に応じた分野の括り方の工夫を行い、必要な社会資本整備が着実に実施できるよう、整備に必要な予算の総枠を確保すること。

また、その配分に当たっては、社会資本整備の進捗率、財政力の強弱など地方のニーズに配慮すること。

7 港湾整備事業の推進

(総務省、財務省、国土交通省)

【理由】

港湾は、地域の振興、地域経済の活性化を図り、国土の均衡ある発展を図る上で重要な社会資本であり、近年の船舶の大型化に的確に対応し、モーダルシフトの進展やコンテナ輸送の増大などの輸送革新に対しても積極的に対処するなど、物流の効率化を図るため積極的な施設整備を図っていく必要がある。

また、美しい自然環境と歴史的風致を有する日本海や瀬戸内海の多様な資源を生かして、住民が海に親しみを覚え、うるおい豊かな生活環境を実現するウォーターフロントの創出を図っていくことも重要である。

加えて、災害時の海上輸送網を確保するための港湾の整備も急を要する課題である。このためには、港湾の整備・充実を積極的に推進していくことが不可欠である。

さらに、国際的港湾保安対策の要請の高まりから、港湾の保安対策のレベルが国際競争力の新たな指標となる時代へ速やかに対応することが必要である。

については、次の内容について提案する。

【提案】

1 特定重要港湾及び重要港湾の整備拡充

東アジア各地域との競争や連携が進展する中で中国地方産業の国際競争力を強化するとともに、都市の再生、循環型社会の構築を通じて、より良い暮らしの実現を図る観点から、緊急かつ円滑な港湾整備を促進すること。

2 地方港湾の整備充実

生活関連施設の色合いが強い地方港湾や物流拠点として重要な役割が期待される地方港湾にあっては、地域の産業を支える基盤整備が必要であることから当面、国の公共事業予算の配分基準の見直しを行い、港整備交付金制度の拡充を図るなど、地方が必要とする港湾整備を促進すること。

3 維持修繕事業の充実

- (1) 既存の港湾施設の長寿命化を図り必要な機能を維持するとともに、最有効活用を図る観点から、港湾管理者が維持管理計画に基づく自主的・自立的な施設管理を行えるよう現行制度の改善を図ること。
- (2) 特に国有施設については、港湾管理者の負担を軽減する観点からも、国がその維持修繕についても一定の責任を果たすこと。

4 港湾の保安対策の充実・強化

平成14年12月のIMO（国際海事機関）における国際条約の改正を踏まえ、港湾施設の保安対策を的確に実施する観点から、港湾管理者の負担を軽減し保安体制の充実・強化を図ること。

8 地方交通基盤の整備

(総務省、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省)

【理由】

地方における公共交通機関の運行維持とサービスの改善は、地域住民の安定した生活の場を確保し、定住条件を確立するのみならず、国土全体のバランスのとれた交通体系の整備を図るためにも必要不可欠なものである。

また、中四国横断新幹線の整備とその実現のためのフリーゲージトレインの段階的整備等高速鉄道網の整備は、中国地方のみならず四国を含めた新たな経済文化圏を形成し、活力を高めるために必要である。

高速道路の料金引下げは、広域的な交流・連携を促進し、地域の活性化につながる反面、フェリー等に対し、経営面に大きな影響を与えていることから、事業者が引き続き事業を継続できるよう、支援措置が必要である。

各県の地方空港は、それぞれの地域の発展と自立に極めて重要な役割を担っている。一方、各空港への航空路線については、民間航空会社の事業として運航されているが、各社とも会社全体の経営状況悪化を受けて、路線の休止や縮小などの動きが相次ぐなど、最近の地方航空路線を取り巻く環境は極めて厳しく、地方のみの努力では、もはや路線維持が困難になっている。

地方空港の国際化や利用者のニーズ、さらには今後の利用客の増大に対応するため、空港施設の拡充・整備が必要であるが、「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定」において、地方空港整備のための財政措置が抑制されている。

また、施設の耐震化・浸水対策や、C I Q（税関、入国管理、検疫、動物検疫、植物検疫）体制の整備・充実が不可欠である。

羽田空港再拡張後の発着枠配分に当たっては、地方活性化及び国土の均衡ある発展を図る観点から、国内航空路線への優先的かつ供用開始時での十分な規模の発着枠の確保が必要である。

また、境港や浜田港など日本海沿岸を中心とした地域は、韓国、中国、ロシアなどに向け地理的な優位性があり、北東アジア諸国を結ぶ玄関口（ゲートウェイ）と位置付けることができる。両港には環日本海貨客船やR O / R O 船が就航しているが、各国の通関制度、手続きに違いがあるなど、効率的な国際物流を進める上で障壁が多い状況である。

については、次の内容について提案する。

【提案】

1 JR在来線の輸送力の増強

JR在来線の高速化等輸送力の増強及び利便性の向上を促進すること。

2 JR地方交通線の維持存続

JR地方交通線の維持存続、利便性及び安全性の向上に対する指導及び支援を行う

こと。

3 高速鉄道網の整備

中国地方の一体的かつ均衡ある発展を図るために、総合的な高速鉄道網の早期実現を図ること。

4 地域の実情に応じた生活交通の確保

過疎・中山間地などの地方バス路線等生活交通の維持・確保のために必要な措置を講じること。

5 地方鉄道の維持存続及び安全確保対策

第三セクター等地方鉄道路線の経営安定化や鉄道軌道輸送整備に向け、支援制度の充実・強化を図ること。

6 離島航路の維持

標準欠損額算定に用いる標準賃率・単価等の改善及び離島航路の維持に必要な支援制度の充実を図ること。

7 フェリー等への支援

フェリー事業者等の事業継続を可能にするため、価格競争力支援、低利融資等経営維持支援、運航効率化等競争力強化支援、航路活性化支援等、所要の支援措置を講じること。

また、これらに対して地方が当面の措置として単独で支援策を講じる場合も、国の責任において、適切な財政措置を講じること。

8 地方空港の施設拡充・整備

就航率の向上、運航遅延の解消等のため、地方空港の施設拡充・整備を促進すること。

9 空港機能の健全な保全

滑走路等の空港基本施設、アクセス施設（トンネル・橋梁）、護岸等の耐震化・浸水対策を促進するとともに、老朽化した既存施設の適切な維持・更新により空港機能を健全に保持すること。

10 C I Q体制の整備

C I Q体制を整備し、要員の強化を図ること。地方公共団体との連携・協力の下、C I Q退職職員の効率的な再雇用を図るとともに、広域的・効率的な活用やその仕組みづくり等、具体的な改善策を早期に樹立すること。

11 地方空港整備の促進

空港整備に関する特別会計への一般財源の投入を拡大し、地方空港の整備を促進すること。

12 発着枠の確保

平成22年の羽田空港D滑走路完成により、今後羽田空港と地方空港間の需要は大幅に拡大されるものと見込まれることから、羽田空港再拡張後の昼間時間帯の拡大枠について、十分な規模の発着枠を確保するとともに、航空会社への発着枠配分に当たっては、政策的に地方路線への誘導を行うこと。

13 地方航空路線の維持

- (1) 地方航空路線を維持するため、地元自治体が取り組む事業について、新たな財政支援制度を創設すること。
- (2) 地方航空路線を維持するため、国も一定の責任を負うとともに、運航事業者も含めた協議の場を設けるなど、新たな仕組みづくりを行うこと。

14 国際物流環境の整備

- (1) 北東アジア各国間において、C I Q体制を充実させるとともに、迅速な手続きを確保すること。
- (2) 特に、ウラジオストク港において、通関手続きの透明化と迅速な対応について、ロシア政府に働きかけること。

9 総合的な水資源対策の推進

(総務省、厚生労働省、農林水産省、林野庁、経済産業省、国土交通省)

【理由】

近年、全国的に頻発する渇水被害に対応するためには、水資源の開発による用水の確保が、国土保全の観点と併せて極めて重要な課題となっている。

しかしながら、水資源の開発は、長期の施行期間と多額の財政負担を伴うため、利水事業者は、常に先行投資を行うことを要求されるとともに、利水施設の完成後においては、多くの場合、未売水の保有、水原価の高騰等の事態に直面している。

特に、工業用水道事業においては、用水需要の低迷等により経営環境は極めて厳しい状況下に置かれている。

については、次の内容について提案する。

【提案】

1 ダム建設の促進

2 水源地域対策の強化

- (1) 水源地域対策の円滑な推進を図るため、水源地域対策特別措置法による整備事業メニューの拡大・改善を図ること。
- (2) 補助ダムにおける生活再建対策に必要な措置を講じること。

3 上水道事業に係る財政措置の改善・充実

長期的な上水道整備への支援及び上水道事業高料金対策の充実を図るとともに、老朽化した既存水道施設の建設改良、更新を促進するための措置を講じること。

4 先行水源等に対する支援措置

「先行水源等の当分の間十分な用水需要の見込めない工業用水道事業」を対象として、国において、経営基盤強化のために必要な措置を講じること。

5 地方債制度の改善・充実

長期低利の良質な資金を安定的に確保するとともに、公債費負担のさらなる軽減を図るため、公的資金補償金免除繰上償還制度において、資本費基準を引き下げるなど、対象条件の緩和を実施すること。

6 工業用水道事業の料金制度の改善

料金原価に見合った料金設定や地域の実情に応じた料金設定が行えるよう、基準料金の見直しや地区別料金の設定による料金平準化など、料金制度の改善を図ること。

7 県境を越える上下流連携による水源林整備への支援

流域全体による水源林整備のため、地方財政措置の拡充等による財源確保対策を講じるとともに、下流域に立地する企業等が負担する水源林整備費に対する税制上の優遇措置など、複数県にまたがる上下流の連携を促進する新たな制度を創設すること。

10 中山間地域の総合対策の充実強化

(内閣官房、内閣府、総務省、財務省、文部科学省、農林水産省、林野庁、経済産業省、国土交通省、環境省)

【理由】

中山間地域は、農地、森林等の資源を多く有し、食料・水・エネルギーの供給、二酸化炭素の吸収、土砂災害の防止、水源のかん養、美しい景観の保全などを通じて、都市住民の生活や産業活動を支えるとともに、健全な国土の形成に寄与している。

また、豊かな自然・歴史・文化・伝統と温もりのある人間関係が残る貴重な地域であり、訪れる都市の人々に潤いと癒しをもたらしている。

しかしながら、中山間地域は、若年者をはじめとする人口の流出、農林水産業の衰退、集落機能の低下、医師不足、生活交通問題、情報通信格差などの新たな課題が顕在化し、消滅の危機に瀕する集落も多数生じているなど中山間地域を支えてきた住民生活の維持さえ困難な極めて厳しい状況となっている。

人口減少・高齢化社会に突入した我が国が、真に豊かな国家としてあり続けるためには、都市部と中山間地域が相互に補完・共生する関係を構築し、各地域が自らの特性を活かしつつ、健全にバランスよく発展していくことが必要である。

このため、中山間地域の存在意義や実情を踏まえ、国において、中山間地域の活性化のための総合的な施策を推進することが必要である。

については、次の内容について提案する。

【提案】

1 総合的な窓口の設置等

中山間地域の概念を統一し、省庁間の調整を行う総合的な窓口を設けるとともに、中山間地域の維持・活性化に向けた基本方針を定めること。

2 国庫補助事業の弾力的運用

中山間地域の市町村は財政力が弱いことから、特性に応じた事業が実施できるよう、所要の財源を確保するとともに、地域差による採択要件の設定、補助対象の制限緩和など、国庫補助事業の弾力的な運用を図ること。

3 都市住民の交流や移住の促進

都市住民と中山間地域の交流や移住を促進するため、移転者に対する税制上の特例や中山間地域の地方公共団体が進める交流・移住施策に要する財源を措置すること。

また、企業が中山間地域で社会貢献や交流活動を推進するよう、経済団体の理解のもと、全国組織「移住・交流推進機構」等の活動を通じ、国民的な運動として進めること。

4 地域資源を活用した産業振興施策の充実強化

中山間地域での定住に不可欠な安定的な所得を確保できる雇用の場づくりのため農林水産業と他産業との融合・複合化による新たな産業興しや地域資源を活用した産業振興に向けた生産体制整備、商品開発及び販路開拓などへの支援策を一層充実・強化すること。

5 企業立地の促進策の実施

中山間地域において、魅力ある雇用の場を確保するため、中山間地域に立地する企業に対して、土地、建物、構築物、機械設備等の投下固定資本への助成や低利融資等を行う制度を創設するなど、中山間地域における企業立地の促進のための抜本的な産業政策を講じること。

6 野生鳥獣による被害防止対策の充実

近年、中山間地域においては、イノシシ、ニホンジカ、カワウなど、野生鳥獣の個体数の著しい増加や分布の拡大による農林水産業、生活環境等への被害が依然として高止まり傾向にあり、被害地域も拡大している。

このため、野生鳥獣による被害の根本的解決を図るため、関係省庁の密接な連携のもと、科学的・計画的な保護管理技術等を早期に確立するとともに、必要な予算確保と実効性ある被害防止対策を講じること。特に、カワウ等、県域を越えて広域的に分布する種については早期に国が中心となって広域保護管理指針を策定すること。

7 農林地の所有権のあり方の再構築

集落規模が縮小していく中、所有者が不在の農地や森林及び宅地・家屋が増えるとともに、境界の確認も困難になりつつある。こうした実態を把握し、今後の所有権と利用・保全のあり方について、早期に検討を進めること。

8 環境学習や体験プログラムの推進

中山間地域が持つ公益的機能についての国民的合意形成のため、環境学習や体験プログラムの実施を積極的に推進すること。

11 高度情報化の推進

(内閣官房、総務省、農林水産省、国土交通省、警察庁)

【理由】

21世紀の活力に満ちた地域づくりを進めるためには、情報通信技術を住民生活や生産活動に関わる様々な分野で活用し、生活の利便性の向上や地域・産業の活性化を図ることが重要な課題となっている。

国においては、「新たな情報通信技術戦略」に基づき、国民本位の電子行政の実現や地域の絆の再生などに積極的に取り組んでいるところであるが、その前提となる地理的情報格差の是正等の地域情報化推進を図るため、情報通信基盤の整備及び地域の高度情報化に対して一層の支援が必要である。

については、次の内容について提案する。

【提案】

1 地域情報通信基盤整備に対する支援の拡充

中山間・過疎地域などにおける情報通信格差の是正を図るため、地方公共団体が行う地域情報化への取組みに対する支援措置を拡充すること。

2 条件不利地域における民間通信事業者の設備投資の促進支援

情報通信格差是正のため、条件不利地域における民間通信事業者の設備投資を促進するための投資促進税制等の支援制度の拡充を図ること。

3 携帯電話不感地域の解消策の充実

携帯電話不感地域解消の促進、事業者の一層の負担軽減を図ること。過疎債等を活用した地方単独事業については、市町村負担全額に対して過疎債充当を認めることも含め、地域の実情に応じて実施できるようにすること。また、携帯電話等エリア整備事業の鉄塔整備については、補助対象範囲の拡充などにより初期費用の軽減を図るとともに、事業者のランニング経費についても一層の負担軽減を図ること。

4 電子自治体の推進

行政手続の電子化による行政サービスの向上と効率化を進めるため、電子申請の利用に当たって障害となっている法制度や制度運用上の問題点を改善するための取組みの充実を図るとともに、基盤となる公的個人認証サービスの普及に向けた検討や開発・実証等を引き続き推進すること。また、電子政府・電子自治体の共通基盤であることから、国と地方公共団体の応分の負担による運用を行うこと。

5 ユビキタス社会の推進

ユビキタス社会を実現するため、無線等の新技術を活用した研究開発を推進すると

ともに、地域においてITを活用した先進的な取組みが広く展開されるようモデル事業などの充実を図ること。

6 電気通信事業における地域格差を生じさせない対策の実施

住民の日常生活に不可欠なものとなっている電気通信サービスについて、地域格差が生じないように、適切、公平かつ安定的な提供を確保するための施策を講じること。

7 地上テレビジョン放送のデジタル化の円滑な推進

(1) 中継局の整備促進等

アナログ放送が終了する2011年7月までに、受信不能地域が発生することがないように、国の責任において、中継局の整備や共同受信施設の新設・改修を促進する支援措置の拡充などを実施し、住民や自治体に過大な負担が生じないように十分な対策を講じること。

(2) 新たな難視聴地域の解消

「新たな難視聴地域」の解消について、国の責任において、住民や自治体に過大な負担が生じないように十分な対策を講じること。

なお、やむを得ず、衛星利用による暫定措置を導入する場合には、適切な周知広報活動を行うとともに、中継局整備等の正規の対策により暫定措置を早期に解消するよう努めること。

(3) 経済的弱者の地上デジタル放送受信のための支援

経済的弱者に対する地上デジタル放送受信支援について、国の責任において、対象世帯への情報提供が確実に行われるよう効果的な周知広報活動を行うとともに、現行のアナログ放送時に視聴していた放送が引き続き視聴可能となるよう、アナログ放送受信の態様に配慮した機器の給付やアンテナ工事等を適切かつ早期に実施すること。

(4) 国の相談体制の整備

デジサポ等の相談窓口について、国の責任において十分な体制を整備し、住民から寄せられる相談について自治体等に負担が生じないように万全の方策を講じること。