

# 19 過疎地域等における公共交通の支援策の充実について

県担当課（室） 南部総合県民局

## 【徳島県の現状と課題】

《民主党政策集(INDEX2009)》(P41, 42)

- ◇ 交通基本法の制定
- ◇ タクシー行政の抜本改革と地域公共交通の活性化

《平成22年度国予算の内容》

- ◇ 地域公共交通活性化・再生総合事業 40億円

《新成長戦略（基本方針）》(P15, 16)

- ◇ 観光立国・地域活性化戦略  
・定住自立圏構想の推進、過疎地域の自立・活性化支援。

《現状》

- 南部圏域における地域公共交通機関は、行政からの支援なしには成り立たない「危機的な状況」にある。

このため圏域の4町では、「地域公共交通の活性化及び再生法」に基づく法定協議会を設置、「活性化・再生事業」を活用して「地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域公共交通の維持・存続に向けた、主体的な取組みを開始したところである。

《課題》

- ◆ 南部圏域各町においては、地域公共交通を維持するための財政負担が重くのしかかり、今後の維持存続に展望が開けない状態にある。

また、住民自らの取組みとしての「過疎地有償制度（いわゆるボランティア・タクシー制度）」について、合意の範囲を合併で広域化した新町単位とするのは現実的でない。

平成23年度政府予算編成に向けて

## 【徳島発の政策提言】

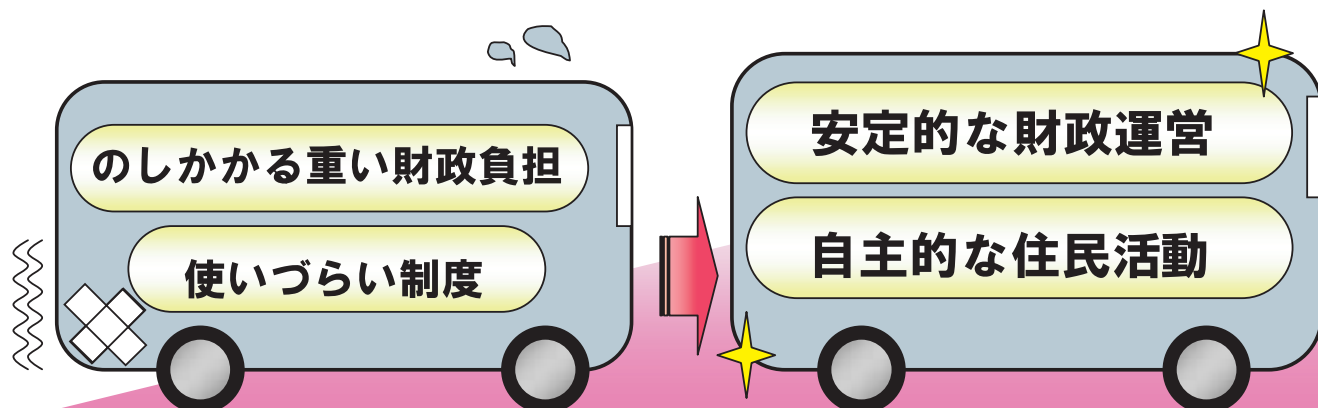
《具体的内容》

- ① 安定的な地域公共交通構築のため、財政面での支援を行うこと。
  - ・「地域公共交通活性化・再生法」に基づく「活性化・再生事業」の充実を図ること。（「事業費の確保」と「事業費の概算払い化」）
  - ・第3セクター鉄道に対する地方自治体からの財政支援に対し、国からも所要の財政措置を行うこと。
  - ・過疎債による地域公共交通への運行助成を可能とすること。（欠損補てん等に対する基金造成についても過疎債対象とすること。）
- ② 住民自らの取組みへの支援として、「過疎地有償制度」における運営協議会を、「旧町村単位」での設置を可能とすること。

主管省庁局名 総務省自治行政局，国土交通省総合政策局

関係法令等 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律，道路運送法，過疎地域自立促進特別措置法

# 「危機的な過疎地域の公共交通」から 「安定的な地域公共交通」へ



現 状	提 言
減少する活性化・再生事業予算 ・H21 約69億円 → H22 40億円 (40%以上の急減!!) ・申請者数の増加 使いづらい「国費の精算払い」	活性化・再生事業の 「事業費確保」と 「事業費の概算払い」を！
過疎バス財政負担には、特別 交付税措置があるが、 第3セクター鉄道には財政措置なし	過疎バス同様、 第3セクター鉄道を支援する 自治体にも所要の財政措置を！
運行助成に関し、 「新過疎法」への期待	バス・鉄道への欠損補填を 目的とする「基金造成」も 「過疎債対象」に！
過疎地有償制度では、合併し、 「広域化」しても、合意の範囲は 「新」市町単位 (例) 旧 木沢村は県土の1/25 新 那賀町は県土の1/6 でも、「新」町村単位の合意が原則	「過疎地有償制度」における 運営協議会を「旧」町村単位で 設置可能とされたい！

## 20 「大阪湾ベイエリア」の港湾・空港・高速道路等の重点整備について

県担当課（室） 道路政策課，高規格道路課，運輸政策課，交通戦略課

### 【徳島県の現状と課題】

#### 《新成長戦略（基本方針）》(P15)

- ◇ 観光立国・地域活性化戦略
  - ・地域資源を最大限活用し地域力を向上。
  - ・大都市圏の港湾，空港，道路等のインフラの戦略的重点投資。

#### 《現状》

- 大都市圏は，これまでは国の成長の牽引役としての役割を果たしてきたが，アジアの主要都市は国を挙げて競争力向上のための取組みを進めている。
- これからは国際的・広域的視点を踏まえ，大都市と周辺地方都市が連携した都市機能の成長戦略が求められている。
- 四国内の貨物の一部は大阪・神戸港にトラック輸送しており，非効率な流通による物流コストの増大とCO<sub>2</sub>排出量増大に繋がっている。
- 大阪湾口や瀬戸内海の狭隘な航路で船舶が輻輳しており，船舶事故が発生し易く危険な状況にある。

#### 《課題》

- ◆ 大都市圏と周辺地方都市が持つ港湾，空港，道路等のインフラの連携を強化し，それぞれの特性に応じた役割分担のもと，一体的に重点整備することで，大都市及び地方都市の再生と成長の牽引を図る必要がある。

平成23年度政府予算編成に向けて

### 【徳島発の政策提言】

#### 《具体的内容》

##### ① 港湾機能の役割分担について

- スーパー中枢港湾(大阪港，神戸港)と地域の拠点港湾との「サテライト・ポート構想」による機能分担を行い，ベイエリアの物流の効率化や地域の活性化を図ること。

##### 航路別の機能分担

- ・北米，欧州などの基幹航路は，スーパー中枢港湾(大阪港，神戸港)
- ・中国などの近距離航路は，大阪湾ベイエリア内の拠点港湾（徳島小松島港）

##### 背後圏別の機能分担

- ・湾口部において，航行船舶の輻輳や貨物車両の集中を避けるため，各方面別（四国）の貨物を取り扱う拠点港湾（徳島小松島港）において複合一貫輸送の充実・強化を図ること。

##### ② 空港機能の役割分担について

- 関西空港の悪天候時や事故時における代替など，関西空港の3本目の滑走路として，同一の関西進入管制区にある「徳島阿波おどり空港」の活用を図ること。

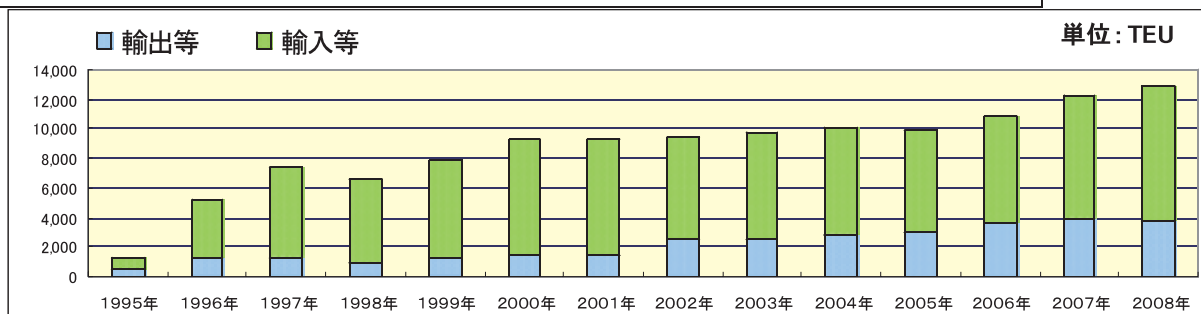
##### ③ 各機能の連携強化について

- 地域間及び港湾，空港へのアクセス強化を図ること。
  - ・本四・神戸淡路鳴門ルート料金を全国一律の料金制度とすること。
  - ・四国横断自動車道等の整備促進を図ること。

## 大阪湾バイエリアの港湾・空港・高速道路等の重点整備



【参考】 徳島小松島港 コンテナ貨物取扱量(実入)の推移





## 21 港の既存ストックを活用した観光振興及び地域活性化について

県担当課（室） 運輸政策課

### 【徳島県の現状と課題】

#### 《民主党政策集(INDEX2009)》(P40)

- ◇ 人にやさしい地域主権のまちづくり
  - ・インフラ整備とコミュニティを盛り上げるソフトづくりを最適に組み合わせ、住民・NPO参加による行政等の運営を行う。
- ◇ 地域活性化に立脚した観光政策
  - ・総合的な交通体系と景観に配慮した街や交通施設の整備を進め、国内外からの観光客の視点に立った観光政策を推進する。

#### 《平成22年度国予算の内容》

- ◇ 世界に誇る観光大国の実現に向けた取組みの強化
  - ・国際競争力の高い観光地の玄関口として、快適で利便性の高い旅客船ターミナル等の整備を推進するほか、地域が主体となって取り組む個性的で活力のある「みなと」の振興を支援する。

#### 《新成長戦略（基本方針）》(P7, 15)

- ◇ グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略
  - ・リサイクルの推進による国内資源の循環的な利用の徹底。
- ◇ 観光立国・地域活性化戦略
  - ・地域資源を最大限活用し地域力を向上。

#### 《現状》

- 港湾施設の老朽化や利用状況の変化により、物流機能の活用が少なくなっている。
- 市街地に近い貴重な水際空間が十分に活用されていない。

#### 《課題》

- ◆ 既存港湾施設の機能転換を図り、既存ストックを活用した観光の玄関口としての機能強化や地域振興の拠点となるにぎわい空間の創出が求められている。

### 平成23年度政府予算編成に向けて

### 【徳島発の政策提言】

#### 《具体的内容》

- ① 港の既存ストックを有効活用し、観光振興や地域活性化を図る事業については、交付金などの対象事業とするとともに、交付率の嵩上げを図ること。
  - ・クルーズ船による観光振興を図るため、既存岸壁を活用して旅客船対応バースの整備を行う事業を支援すること。
  - ・港を核とした地域活性化のため、既存港湾施設を機能転換し、新たな利活用の実証実験や施設改良が行える仕組みを構築すること。
  - ・建設副産物のリサイクル促進のため、既存の水面貯木場を活用した土砂処分場（廃棄物埋立護岸）の整備について、採択要件の緩和及び地方負担の軽減を図ること。

## 港湾の既存ストックの有効活用

### 観光振興

#### ケース1

◆既存岸壁を活用した旅客船対応バースの整備に対する支援  
= 交付金の対象に、交付率の嵩上げを



### 地域活性化

#### ケース2

◆既存の倉庫群等を活用し、「物流機能」から「にぎわい空間」への  
転換により「地域活性化」を図る仕組みの構築  
= 「実証実験」や「施設改良」に対する支援



#### ケース3

◆使われなくなった水面貯木場を活用し、土砂処分場を確保  
◆造成地を産業拠点として「地域活性化」を図る  
= 財政支援, 採択要件緩和



#### 【財政支援】

現況: 廃棄物埋立護岸の補助率1/4  
→ 交付金の対象として交付率1/2に

#### 【採択要件緩和】

小規模なものについても対象に

## 22 新たな総合交通体系の構築について

県担当課（室） 道路政策課，交通戦略課

### 【徳島県の現状と課題】

#### 《新料金制度の試行》

- ◇ 本州四国連絡高速道路においては、軽自動車2,000円、普通車3,000円、大型車5,000円が、一般の高速道路料金（軽自動車1,000円、普通車2,000円、大型車5,000円）とは別に設定。

#### 《現状》

- 本州四国連絡高速道路・神戸淡路鳴門ルートは、その割高な料金設定から、本県発展の大きな障壁となっており、「平成の関所」。
- 6月から試行される統一料金制度においても、**本四道路は別途料金が必要**となり、例えば、本州から九州に行く場合、軽自動車では1,000円であるのに対し、**徳島県へ行く場合は、2,000円が加算され、3倍の3,000円が必要**。同様に、普通車の場合は2.5倍、大型車では2倍の料金が必要。
- 本四道路と同様に海峡を渡る**関門橋は、一般の高速道路に組み込まれ、またアクアラインも現行のまま800円の割引が継続**されたことは、明らかに不公平であり、徳島県民の公平な移動の権利を阻害。  
「平成の関所」が「平成の大関所」となり、四国にとって大きな差別が発生。
- 一方で、公共交通の利用者が減少する等、**交通機関による不均衡**が発生。

#### 《課題》

- ◆ 地域間格差及び交通機関ごとの不均衡を是正するとともに、公平な移動の権利を確保する新たな総合交通体系の構築が必要。

### 平成23年度政府予算編成に向けて

### 【徳島発の政策提言】

#### 《具体的内容》

高速道路の料金制度や公共交通機関のあり方など、国民の「公平な移動の権利」を保障し、新時代にふさわしい新たな総合交通体系を構築すること。

- ① 高速道路の料金については、地域間格差を是正する全国一律の料金制度とすること。
  - ・「本州四国連絡高速道路・神戸淡路鳴門ルート」をはじめ、通行料金が移動の障害となっている高速道路について、観光交流人口の拡大や地域産品の需要地への進出拡大等を図るため、地域間格差を是正し、**全国一律の料金制度**とすること。
- ② 高速道路の料金制度設計に際しては、競合する公共交通機関に対して、利用促進のために、各交通機関に応じた支援を行うこと。
  - ・内航フェリーが他の移動手段・輸送機関に対する競争力を向上し、**航路を維持するために必要な経営基盤強化につながる制度や施策**を創設すること。
  - ・JRが安全・安心な鉄道としての整備充実や輸送改善等を図ることができる**経営基盤を確立するために必要な経営安定基金の新たな造成を含めた支援措置**を行うこと。
  - ・高速バス利用者の減少はバス事業者の経営を圧迫し、地域住民の交通手段である地方バス路線に対しても大きな影響を及ぼすおそれがあるため、**地方バス路線の負担軽減対策**を実施すること。
  - ・新たに、**競合する公共交通機関への支援の実証実験**を実施すること。





# 新たな総合交通体系構築の必要性について

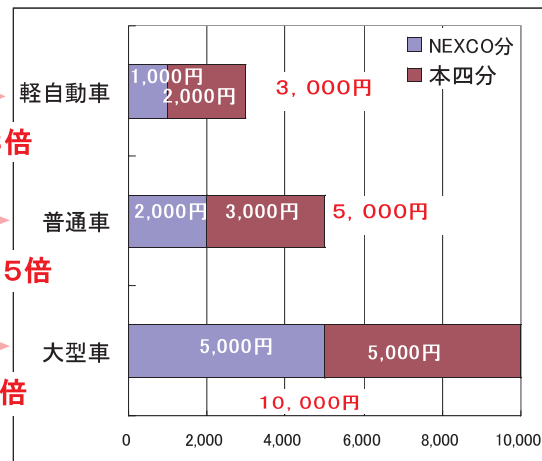
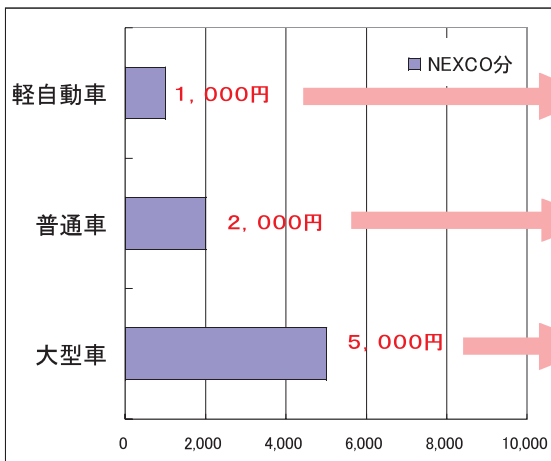
## 1 高速道路料金体系のあり方

「平成の関所」から、さらに「平成の大関所」へ

四国は大きな差別

本州・九州を移動する場合

四国へ行く場合



3倍

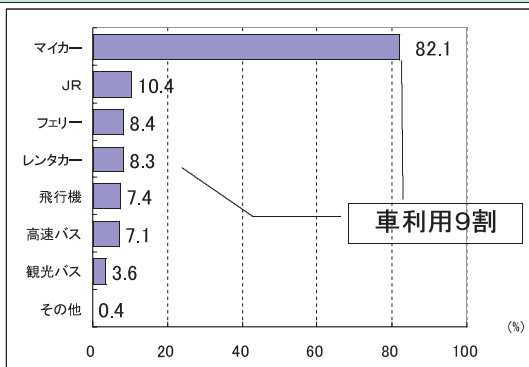
2.5倍

2倍

四国へ行く場合、本州や九州の移動と比べて2~3倍の金額  
アクアラインは800円の割引が継続

本州・九州と四国の地域格差がさらに拡大

徳島県における本四道路沿線観光施設の利用者数が激減の恐れ！



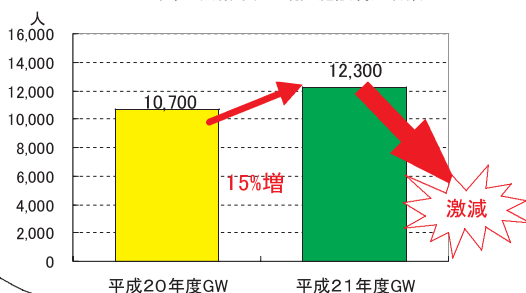
観光客の9割が車を利用

- ・車利用者の約9割が、昨年3月からの「高速道路料金引き下げ」が観光理由
- ・さらに約7割が現行料金が续けば、また「四国に行きたい」と回答 (H21四国経済連合会調査より)

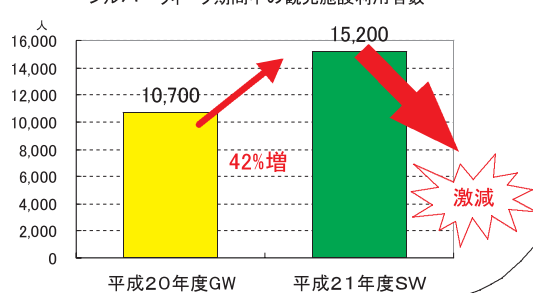
上限料金制導入で通行料金がアップ

観光客激

ゴールデンウィーク期間中の観光施設利用者数



シルバーウィーク期間中の観光施設利用者数



**企業誘致が困難に**

**自動車組立工場分布図**

(社)日本自動車工業会、本田技研工業(株)HPより作成



現在、四国の物流コストが高い



四国にはコストに敏感な自動車組み立て工場がない。

上限料金制導入

他地域との格差がさらに拡大し新規立地が絶望的！

物流系にも格差が・・・

大手コンビニエンスストアが、四国に未進出

**「本四道路・神戸淡路鳴門ルート」については、民主党のマニフェストに示されている「公平な移動の権利」が確保できていない！**

四国と本州をつなぐ物流や交流の大動脈



「公平な移動の権利」を確保できる料金制度で観光交流の拡大地域産業の活性化

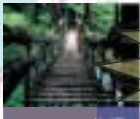
—都市部—  
物流コストの減少による食品価格の引き下げ効果



生活コストの引き下げ

関西市場

徳島県をはじめ四国



祖谷のかずら橋



阿波踊り



うず潮

—地方部—  
観光産業・農林水産業などの振興による効果

地域活性化



すだち



なると金時



ハモ



阿波尾鶏

**新たに、競合する公共交通機関への支援の実証実験の実施を！**

**全国一律の料金制度に！**

## 新たな総合交通体系構築の必要性について

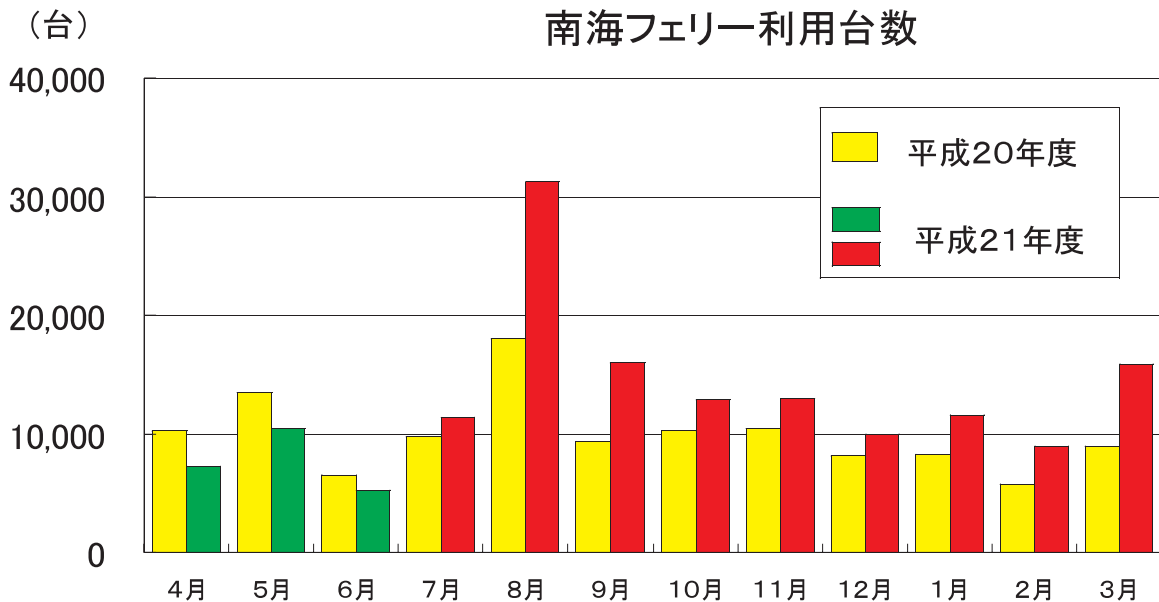
### 2 公共交通機関への支援

#### 高速道路料金 休日特別割引の影響と対策

#### 内航フェリーに対する地方独自の社会実験！

(実施主体: 徳島県, 和歌山県, 南海フェリー)

#### イコールフットイングによる対策の効果は実証済み



H21.4月～実験前  
△25%減少

実験開始～H22.3月  
51%増加

平成21年7月18日から社会実験開始  
フェリー料金 乗用車 9,300円 → 1,000円

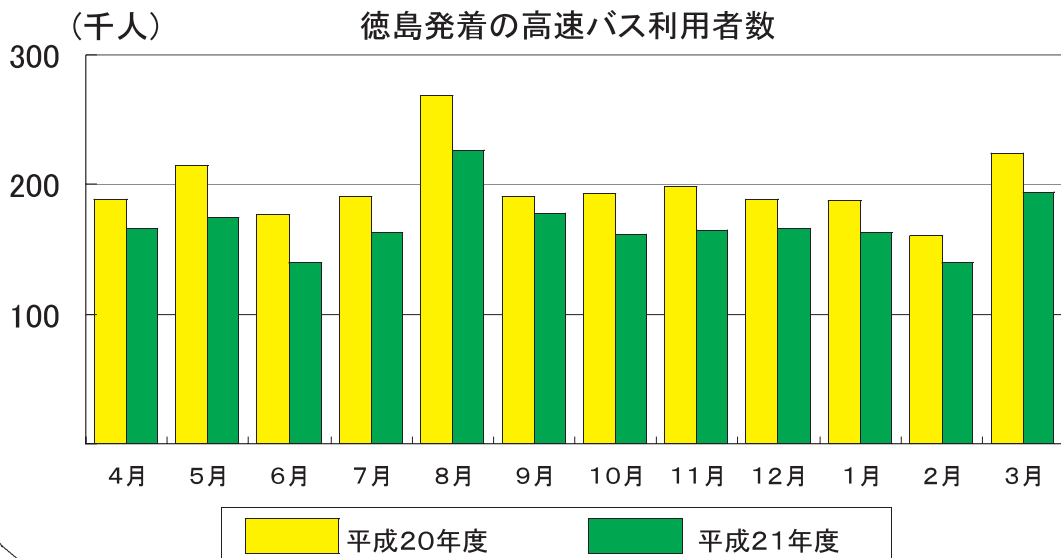
#### フェリー利用者の声

- ・運転しなくていいので、体が楽で、安全運転ができた。
  - ・ガソリン代が節約できた。
  - ・同等の条件なら、またフェリーに乗りたい。
- 等 歓迎の声が続々！

競合する公共交通機関に対して、利用促進のために、

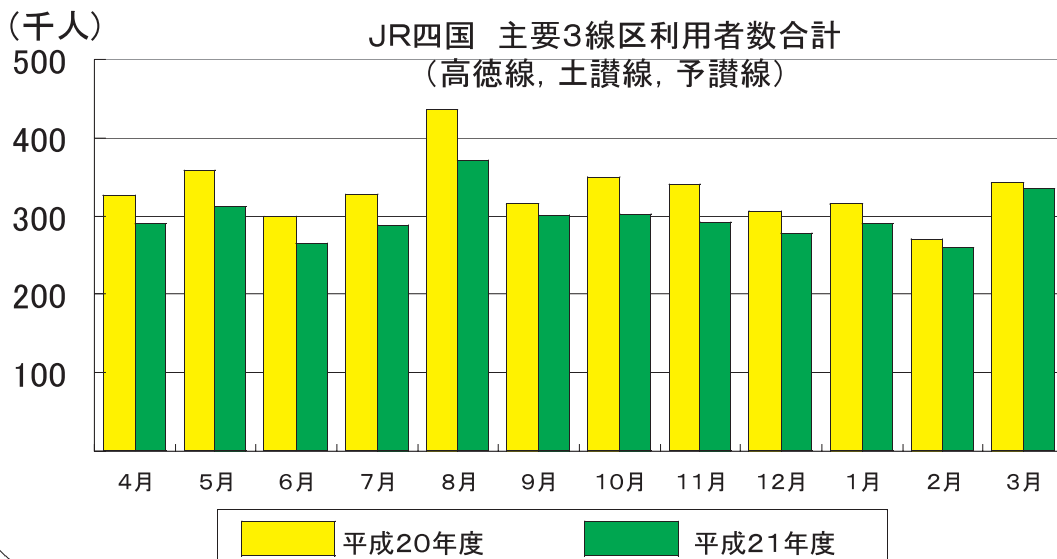
高速バス

H21.4月～H22.3月  $\Delta 15\%$ 減



JR

H21.4月～H22.3月  $\Delta 10\%$ 減少



各交通機関に応じた支援を行うこと!



## 23 高速道路等の整備のあり方について

県担当課（室） 高規格道路課

### 【徳島県の現状と課題】

#### 《民主党マニフェスト》(P19)

- ◇ 霞が関を解体・再編し、地域主権を確立する  
・国と地方の協議の場を法律に基づいて設置する。

#### 《民主党政策集(INDEX2009)》(P40)

- ◇ 人にやさしい地域主権のまちづくり  
・新たな発展を続ける大都市と、商店街の空洞化や人口の過疎化、社会基盤整備の衰退などに直面する地域との格差拡大の解消に努める。

#### 《新成長戦略（基本方針）》(P15)

- ◇ 観光立国・地域活性化戦略  
・観光立国にとって不可欠な要素として、交通アクセスの改善と合わせて安全・安心なまちづくりを進める必要がある。

#### 《現状》

- 地方においては基幹的な社会資本である高速道路整備が遅れている。
- 高松自動車道（鳴門～高松市境）の4車線化が認められた。
- 今後の道路整備について議論がなされる社会資本整備審議会は、学識経験者のみで構成されている。

#### 《課題》

- ◆ 「地域主権」等の確立にあたり、遅れている地方の社会基盤整備が必要である。
- ◆ 高速道路の整備や料金体系の抜本的見直しにあたり、地域の実情を踏まえた議論が十分に行われる必要がある。

平成23年度政府予算編成に向けて

### 【徳島発の政策提言】

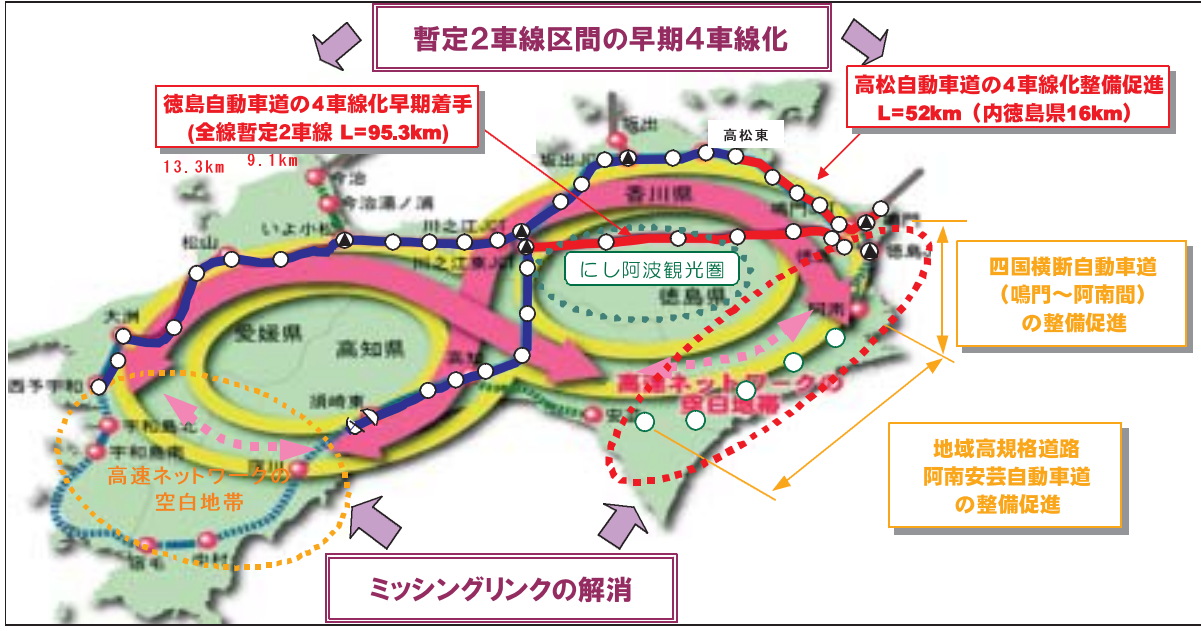
#### 《具体的内容》

- ① 「地域主権の確立」、「安全・安心の確保」、「観光立国の推進」等を図るため、国の骨格をなす高速道路などの広域的な交通網は、国策として戦略的重点投資を行い早期整備を図ること。
  - 四国8の字ネットワークのミッシングリンク解消を最優先に行うこと。
    - ・四国横断自動車道(鳴門～阿南間)の整備促進
    - ・地域高規格道路阿南安芸自動車道の整備促進  
一般国道55号桑野道路・福井道路の早期事業着手  
一般国道55号海部道路の調査区間指定
  - 高速道路の暫定2車線区間を早期に4車線化すること。
    - ・高松自動車道の整備促進
    - ・徳島自動車道の早期着手
- ② 高速道路等の整備に「地方の声」を反映すること。
  - 高速道路の整備や料金体系の抜本的見直しなどにあたり、「地方の声」や「地域の実情」が適切に反映できる仕組みとすること。
    - ・「社会資本整備審議会(社整審)」への地方代表者の参画

主管省庁局名 国土交通省道路局

関係法令等 高速自動車国道法、道路整備特別措置法、  
道路整備事業に係る国の財政上の特別措置法に関する法律

国の骨格をなす広域的交通網に戦略的重点投資を行い、早期整備を



ミッシングリンクの解消は最優先

高速道路ネットワークの整備率(※)  
**徳島県 58%**  
 (全国平均 75%)

(※)「第一次の高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議」調べ  
 (阿南安芸自動車道含む)



国道55号:安芸市

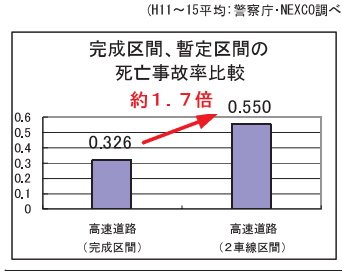
■南海地震: 今後30年以内に60%程度の確率で発生



昭和南海地震被災状況(S21.12)

中央防災会議「東南海・南海地震に関する資料」より

高速道路の暫定2車線区間の早期4車線化



暫定2車線区間の死亡事故率は4車線以上の区間の約1.7倍

(H11~15平均:警察庁・NEXCO調べ)

## 24 高速道路の有効活用による地域活性化策について

県担当課（室） 観光企画課，道路政策課，高規格道路課

### 【徳島県の現状と課題】

#### 《民主党マニフェスト》(P20)

- ◇ 高速道路を原則無料化して，地域経済の活性化を図る  
・高速道路の出入り口を増設し，今ある社会資本を有効に使う，渋滞などの経済的損失を軽減する。

#### 《新成長戦略（基本方針）》(P16)

- ◇ 観光立国・地域活性化戦略  
・高速道路の無料化により，地域間のヒト・モノの移動コストの低減が実現されれば，地域産品の需要地への進出拡大，地域の観光産業の活性化，地方への企業進出等の経済効果が期待される。

#### 《現状》

- 本県では「高速道路新料金制度戦略チーム」を立ち上げ，観光誘客や物流活性化を図るとともに，新料金制度による本県の社会経済面への影響を検証している。
- 京阪神地域から徳島道を利用する場合，徳島道（藍住IC）と高松道（板野IC）間を乗り継ぐ必要があり，料金も別途必要となる。

#### 《課題》

- ◆ 「新料金制度」等が実施されれば，料金面で有利な高松道に交通が流れ，徳島道の交通量が大幅に減少し，「にし阿波観光圏」をはじめとする沿線自治体への影響や現在でも渋滞・事故が多発している高松道の安全性・利便性が懸念される。
- ◆ 本県の高速道路のインターチェンジ間隔は全国平均（10km）の約1.5倍であるため，観光地等へのアクセス性を高める必要がある。

### 平成23年度政府予算編成に向けて

### 【徳島発の政策提言】

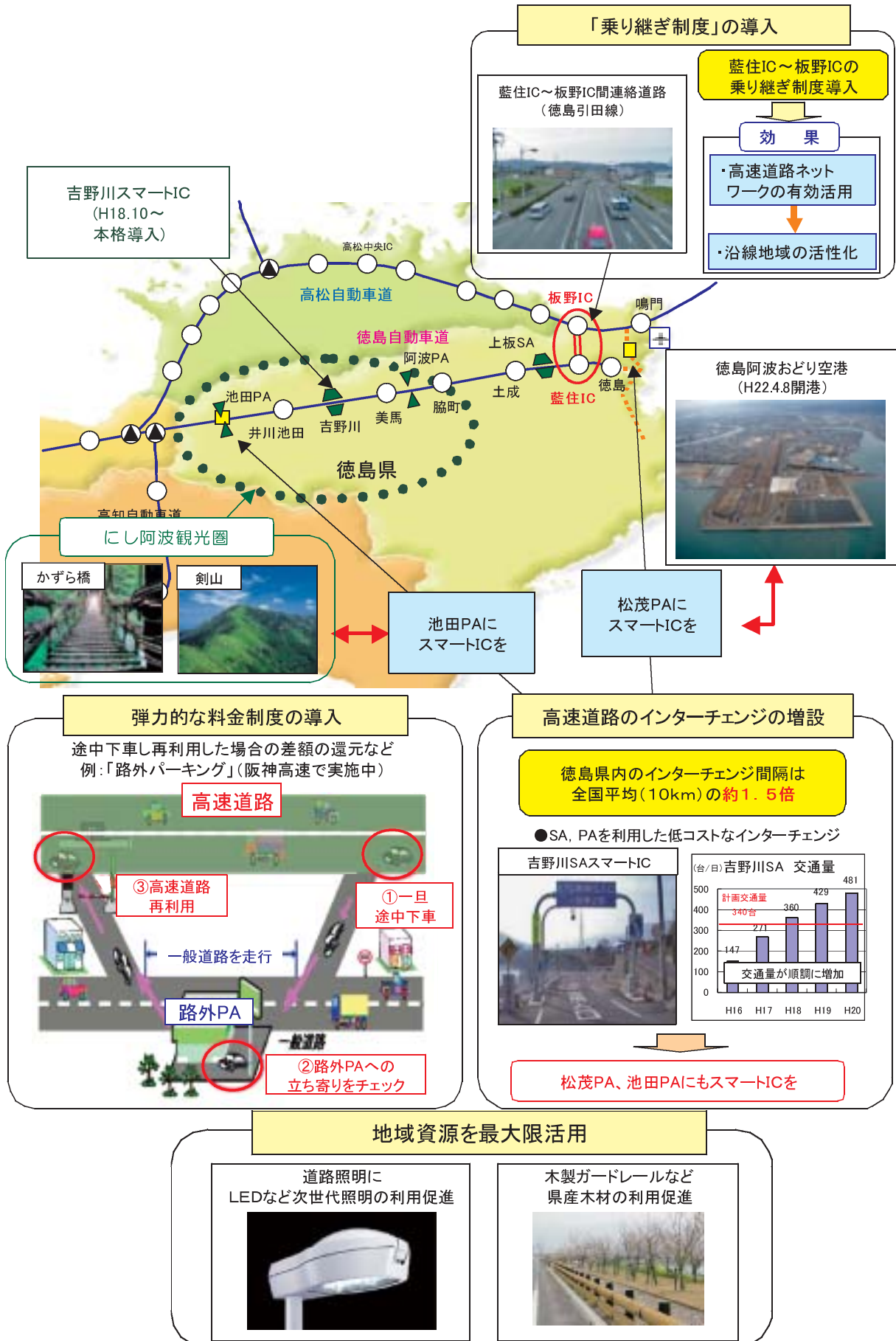
#### 《具体的内容》

- ① 物流をはじめとする様々な経済活動や観光振興等，地域活性化を促進させるため既存高速道路を有効活用し，利便性の向上を図ること。
  - ・徳島自動車道（藍住IC）と高松自動車道（板野IC）間に「乗り継ぎ制度」を導入すること。
  - ・高速道路の効率的かつ効果的な利用を図るため，低コストで設置可能なインターチェンジの増設を推進すること。
  - ・「路外パーキングエリア」等，弾力的な料金制度を導入すること。
  - ・「観光圏」へのアクセス機能を持つ高速道路における「観光情報案内施設」や「休憩施設」の整備を促進すること。
- ② 地方の個性を伸ばし，「分散自立型社会」，「地産地消型社会」を構築するために地域資源を最大限活用する仕組みを構築すること。
  - ・地域の自給力と活性化の向上を図るため，県内産資材等の地域資源を積極的に活用すること。

主管省庁局名 国土交通省道路局，観光庁

関係法令等 高速自動車国道法，道路整備特別措置法，道路整備事業に係る国の財政上の特例措置に関する法律，高速道路株式会社法，日本高速道路保有・債務返済機構法

## 高速道路の有効活用による地域活性化策について





## 25 高速道路整備に関連する事業の支援について

県担当課（室） 高規格道路課

### 【徳島県の現状と課題】

#### 《民主党マニフェスト》(P19)

- ◇ 霞ヶ関を解体・再編し、地域主権を確立する
  - ・国から地方への「ひもつき補助金」を廃止し、基本的に地方が自由に使える「一括交付金」として交付する。

#### 《平成22年度国予算の内容》

- ◇ 社会資本整備総合交付金 2兆2,000億円 [国費ベース]

#### 《現状》

- 本県の高速自動車国道及び地域高規格道路の供用率 58%、4車線なし。
- 地方が高速道路整備に関連する事業に活用していた交付金等を含む公共事業関係費が削減された。
  - ・公共事業関係費（国土交通省関係）  
H22当初：4兆8,585億円（対前年度比0.85 [国費ベース]）

#### 《課題》

- ◆ 高速道路の周辺整備に係る地方の負担が増えれば、地元要望に十分応えられず、高速道路本体の供用開始が遅れることが懸念される。
- ◆ 高速道路の有効活用や地域活性化に必要である追加インターチェンジやアクセス道路の整備促進にも影響がある。

### 平成23年度政府予算編成に向けて

### 【徳島発の政策提言】

#### 《具体的内容》

- ① 「地域主権の確立」を図るため、遅れている「地方の高速道路整備」及び「高速道路の有効活用」を推進し、地方が行う高速道路整備に関連する事業に十分な地方財政措置を講じること。
  - ・追加インターチェンジ及びアクセス道路については、「高規格幹線道路」に準じた国費割合への交付率嵩上げを行うこと。
  - ・周辺整備（高速道路に接している側道、水路等）については、交付金算定に係る割増措置を行うこと。
  - ・追加インターチェンジや周辺整備など高速道路整備に関連する事業には十分な「起債充当率」を確保し、「事業費補正」と同等の交付税措置を行うこと。

主管省庁局名 総務省自治財政局，国土交通省道路局

関係法令等 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律，地方交付税法，普通交付税に関する省令



高速道路の整備  
高速道路の有効活用

には

アクセス道路等の整備  
周辺整備(側道など)

が不可欠

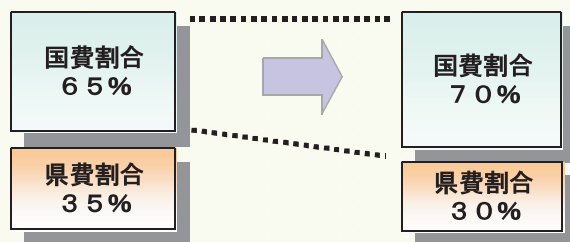


① 追加IC, アクセス道路

⇒ 「高規格幹線道路」に準じた国費割合

『例：地域活力基盤創造交付金』

『高規格幹線道路』



⇩ 地元負担の軽減

② 周辺整備(側道, 水路など)

⇒ 交付金額算定時に割増措置

『例：まちづくり交付金』

$$\text{交付金額} = (A + B + C \times \text{割増補正}) \times 4 / 10$$

現状：A=基幹事業, B=提案事業  
新規：C=高速道路整備関連事業

③ 上記①②の事業

⇒ 「起債充当率の確保」+「事業費補正と同等の交付税措置」