

九州・山口地域の活力創造と安全・安心を 確保するための社会資本整備について

九州・山口経済を成長軌道に乗せていくには、地域間の交流・連携の強化を図るとともに、それぞれが有する産業・観光資源等をフルに活用し、アジアの活力を取り込んでいく必要がある。そのためには、基盤となる循環型高速交通ネットワークの整備が不可欠である。

加えて、東日本大震災においては、高規格幹線道路や鉄道等のネットワークが住民避難や緊急輸送路としての機能を発揮するなど、災害時における社会資本の役割の大きさが改めて認識されたところである。

しかし、九州・山口地域における高規格幹線道路等の整備は依然として不十分なままであり、各地域には未整備区間（ミッシングリンク）が点在している状況にある。

また、新幹線鉄道については、九州新幹線鹿児島ルート of 全線開業や九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の長崎延伸など、着実に整備が進められているが、昭和48年に基本計画が決定された東九州新幹線については、その整備に向けた具体的な検討が未着手の状況である。

国においては、九州の一体的浮揚と防災・減災対策の観点から、地域が必要とする社会資本を明確な見通しの下で計画的かつ早期に整備できるよう、必要な予算総額を確保すること。

1 高規格幹線道路・地域高規格道路の着実な整備

産業・観光振興等に重要な役割を果たす東九州自動車道や九州横断自動車道 長崎大分線・延岡線、西九州自動車道、南九州西回り自動車道、那覇空港自動車道、山陰道といった「高規格幹線道路」や、高規格幹線道路を補完し、地域の交流・連携・連結機能を強化する「地域高規格道路」について、計画の前倒しを含め、早期にミッシングリンク等を解消するよう、必要な予算総額を確保すること。

2 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備促進

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の早期開業のため、武雄温泉～長崎間（肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む）の着実な整備促進を図ること。

山陽新幹線への乗り入れが可能となるフリーゲージトレインについて、その実用化に向けた技術開発を進め、さらに山陽新幹線で最速となっている時速300キロを目指した技術開発を継続すること。

また、開業に向けた地元の一層の気運醸成を図るため、「九州新幹線西九州ルート」に名称を統一すること。

3 東九州新幹線の整備計画路線への格上げ

東九州新幹線の早期整備が図られるよう、整備計画路線への格上げを行うとともに、所要の整備財源を確保すること。

平成25年1月

九州地方知事会

会長 大分県知事 広瀬 勝貞

