

九州・山口地域の活力創造に向けた 社会資本整備について

九州・山口地域は、自動車産業や半導体関連産業が集積し、また、多彩な観光資源や農林水産資源などを有している。今後、地域経済を成長軌道に乗せていくには、それぞれの地域が連携を強化し、産業・観光資源等をフル活用しながら、アジアの活力を取り込んでいくことが重要である。そのためにも、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。

また、高規格幹線道路や国道、鉄道等のネットワークは、災害時の住民避難や緊急輸送路としての機能を有している。

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）が点在していることから、既に整備された区間が本来の効果を十分に発揮できず、これまでの投資を活かしきれていない状況にある。

新幹線は、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、九州の一体的浮揚に向け、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、社会資本整備総合交付金等も含め、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かつ迅速な整備

東九州自動車道、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機運醸成を図るため、「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

新幹線は、安全でエネルギー効率に優れた環境にやさしい大量輸送交通機関であるとともに、国土の均衡ある発展と地域の活性化の基礎となる高速交通基盤である。

国においては、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6月

九州地方知事会長

大分県知事 広瀬 勝貞