

九州・山口地域の地方創生に向けた 社会資本整備等について

平成28年熊本地震においては、高速道路等の広域交通ネットワークが被災し、緊急輸送路としての機能が一時的に低下するなど、社会資本のリダンダンシーの確保や耐震対策の重要性が認識されたところである。

また、九州・山口地域は、近い将来、南海トラフ地震の発生が懸念され、離島や半島等の条件不利地域が多いことから、住民の生命・財産を守る重要な社会資本である道路、鉄道や離島航路及び離島航空路等の公共交通ネットワークをはじめ、河川、砂防、港湾、公園施設及び下水道等の迅速かつ着実な整備が望まれる。

さらに、九州・山口地域は、自動車や半導体関連等の輸出型産業が集積し、多彩な観光資源や農林水産資源等を有している。今後、地方創生を推進していくためには、こうした産業・観光資源等を最大限活用し、「九州・沖縄地方成長産業戦略」や「九州創生アクションプラン」等の産業振興施策を積極的に進めることにより、地域経済を持続的に成長させていくことが何よりも重要である。

このため、それぞれの地域の特色ある発展を支える「地方創生回廊」の実現に向けて、発展の基盤となる高規格幹線道路や新幹線等の循環型高速交通ネットワーク等の社会資本を速やかに整備する必要がある。

加えて、中央自動車道笹子トンネルの悲惨な事故を教訓として、生活や経済の基盤である社会資本が機能的に維持されるよう、様々な施設の老朽化対策を進めることも極めて重要な課題である。

九州・山口地域の一体的な発展に向け、必要な社会資本の迅速かつ計画的な整備と適切な維持管理・更新等を行うため、国において、必要な措置を講ずるよう求める。

1 高規格幹線道路・地域高規格道路の迅速かつ着実な整備

平成28年熊本地震において、道路ネットワークを活用して、九州東部からのガソリン供給をはじめとした九州・山口各地域からの物資の供給が実現したことから、災害に強い国土づくりに向けたリダンダンシー確保の重要性が再認識されたところである。

については、東九州自動車道、九州横断自動車道延岡線、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、山陰自動車道といった「高規格幹線道路」のミッシングリンクの早期解消を図ること。

また、中九州横断道路、下関北九州道路、都城志布志道路及び有明海沿岸道路等、高規格幹線道路を補完するとともに、地域の交流・連携・連結機能を強化する「地域高規格道路」の整備促進に必要な予算総額を確保し、事業中区間の早期供用開始、並びに未着手区間の早期事業化を図ること。

さらに、高規格幹線道路の暫定2車線区間については、交通状況や地域の実状を踏まえ、4車線化を早期に実現すること。

2 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備促進

本年3月の「九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意」に基づき、平成34年度までの開業に向けて着実に整備を進めるなど、合意事項の確実な実現を図るとともに、引き続き、フリーゲージトレイン量産車の実現に向けた技術開発を着実に推進し、山陽新幹線への直通も含め西九州ルートがこれまで想定・計画してきた姿を実現すること。

また、山陽新幹線で最速となっている時速300kmを目指して技術開発を継続していくこと。

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、大量輸送が可能な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ことから、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。

4 港湾の整備促進

産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用と所得を維持・創出するため、地域の基幹産業を支える港湾物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する国際拠点港湾や重要港湾等における港湾施設の整備促進を図ること。

また、地域の活性化に寄与するクルーズ船の受入環境改善のため、既存施設を有効に活用しつつ、旅客船ターミナルや係留施設の整備やクルーズ客の円滑な周遊を可能とする環境整備等、ハード・ソフト両面における取組の推進を図ること。

離島においては、人・モノなどの交流促進が地域経済の活性化や雇用、住民生活の安定を図るための有効な手段となることから、離島ターミナル機能の強化など島の玄関口となる港湾・漁港の整備促進を図ること。

5 社会資本の老朽化対策

今後、急速な老朽化の進行が見込まれる社会資本について、適切に維持管理・更新を実施していくための予算を継続的に確保するとともに、維持管理・更新に係る技術開発や技術者の育成を推進すること。

また、河川、砂防、港湾、公園施設及び下水道等の維持管理・更新に係る支援の対象を小規模な施設にまで広げるとともに、国費率のかさ上げや起債対象の拡大等、財政措置の拡充を図ること。

6 地域公共交通機関維持・確保に向けた支援

地域公共交通機関の運営主体は、人口減少に伴い、利用者が減少する中で、生活交通の維持・確保に向けて事業改善に取り組んでいるものの、大幅な赤字を抱え、地方路線の維持が困難な状況であることから、地域の住民の交通手段の維持・確保を図るために必要な予算を確保すること。

7 離島航路及び離島航空路線への支援

離島航路及び離島航空路線は、本土における道路と実質的に同様の役割を果たしており、島民の日常生活の維持、地域振興の観点からも不可欠なものであることから、その維持を図るため、燃油価格の高騰等、経済環境の変化にも対応可能な支援策を講ずること。

8 高速道路の長距離逓減割引の通算化

一部に無料区間が存在する東九州自動車道等では、料金の長距離逓減割引が通算されないために、利用者が割高な料金を負担していることから、長距離逓減割引の通算化等の適切な措置を講ずること。

9 九州・山口地域の一体的な交通ネットワークの構築

交流人口の拡大などを通じた地域活性化を図り、地方創生をさらに推進するため、全国新幹線鉄道整備法の整備スキームを参考にした沖縄鉄軌道の事業化に向けた取組など、九州・山口地域の一体的な交通ネットワークの構築を推進すること。

平成28年10月

九州地方知事会長

大分県知事 広瀬 勝貞