

| 路線名 | 都道府県 | 対象区間 | 1. 整備の必要性 | 2. 整備手法の考え方 |
|------|------|----------|--|---|
| 東九州道 | 北九州市 | 小倉JCT～豊津 | 東九州地域全体の産業・経済の発展のためには、高速道路交通ネットワーク形成が不可欠であり、さらに平成17年10月開港予定の新北九州空港の広域アクセスとしても重要な路線であることから、東九州自動車道の小倉JCT～豊津区間は、是非とも早期整備が必要な路線です。 | 東九州自動車道の小倉JCT～豊津区間は、平成8年12月の国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て整備計画区間となり、平成9年12月には小倉JCT～行橋間に、平成10年12月には行橋～豊津間に、それぞれ建設大臣より日本道路公団に施行命令が出されました。 このうち小倉JCT～苅田IC間は、平成15年11月末現在、用地取得率が99%で、工事においても全区間にわたって着工しており、日本道路公団による有料道路方式で早期に整備していただきたい。 |
| | 福岡県 | 小倉JCT～豊津 | 沿線地域においては、平成17年度開港予定の新北九州空港や重要港湾である苅田港等の物流拠点を整備中である。 また、操業中の日産、トヨタと平成17年に操業予定のダイハツの自動車部品工場をはじめ数多くの企業が東九州自動車道の早期整備を前提とて、立地をしている。 本区間の整備が遅れば新北九州空港が機能不全に陥り、地域計画が根底から覆ることとなり甚大な影響がある。 このため、これまでの整備スピードを落とすことなく、早期に整備すべきである。 | 当該区間は、日本道路公団が施行命令を受けて事業中の区間で、早期に完成するためにも引き続き公団又は新組織による整備が必要である。 |
| | | 椎田南～宇佐 | 本区間は、第32回国幹審(平成11年12月開催)において整備計画が策定されたものの、未だに未着工の区間である。 沿線地域においては、平成17年度開港予定の新北九州空港や重要港湾である苅田港や中津港等物流拠点が整備されている。 また、操業中の日産、トヨタと平成17年に操業開始予定のダイハツの自動車部品工場をはじめ数多くの企業が高速道路の完成を前提として進出を計画している。 本区間を早期に整備し、高速道路ネットワークとして完成することが不可欠である。 | 当該区間は、費用対便益及び採算性共に高水準にあり、有料道路としても十分効果が見込めるため、県としては有料道路方式による早期整備を希望する。 ただし、有料道路方式による整備の優先順位が低く、早期整備が出来ないのであれば、新直轄方式により早期の整備を選択する。 |
| | 大分県 | 椎田南～宇佐 | 以下の理由で、整備を進める必要がある。 1.九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。 2.中津市に進出するダイハツ車体など当該沿線地域の企業立地のみならず、東九州自動車道全線にわたる沿線の企業進出、農林水産品の流通、観光等人々の交流などを促進し、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。 | 当該路線・区間は、全国的に見ても最重要・最優先の一巡目の高速道路であることが明らかである。 また、当該区間は、供用中の有料自動車専用道路である「椎田道路」と「宇佐別府道路」に挟まれている。 これらのことから、当該区間は「公団あるいは新組織による有料道路方式」により整備されるべきであり、速やかに施行命令を出すなど、事業着手および完成の早期化を図られるよう強く求める。 |
| | | 津久見～蒲江 | 以下の理由で、整備を進める必要がある。 1.九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。 2.当該区間周辺の交通経路(鉄道・道路)の不備による救命救急活動や災害時緊急輸送などへの大きな支障を解消するとともに、東九州自動車道全線にわたる沿線地域の農林水産品の流通、観光等人々の交流、企業進出などを促進することにより、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。 3.当該区間のうち、津久見～佐伯は、すでに用地取得が97%を超え、工事も発注延長で4割に達するなど本格的に進捗中であり、沿線では間近の供用を見込んで様々な地域開発プロジェクトが進んでいる。当該区間の供用開始をにらんだ地域開発諸プロジェクトを計画的に推進していくためにも早期完成が必要である。 また、佐伯～蒲江間は、平成14年6月着工以来、早期完成が要望されており、これに沿線住民の今後の生活設計がかかっている。 | 当該区間のうち、「津久見～佐伯」については、工事が本格化しており、供用開始をにらんだ地域開発諸プロジェクトを計画的に推進していくためにも、従来通りの道路公団方式により可能な限り整備を進め、民営化後も引き続き、新会社によりハイスピードで整備を進めるよう要望する。 また、「佐伯～蒲江」については、平成14年6月に着工が行われたところであり、早期完成を待望しているため、いずれでも早期整備が可能となる方式を要望する。 |
| | | 蒲江～北川 | 以下の理由で、整備を進める必要がある。 1.九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。 2.交通経路(鉄道・道路)の不備による救命救急活動や災害時緊急輸送などへの大きな支障を解消するとともに、東九州自動車道全線にわたる沿線地域の農林水産品の流通、観光等人々の交流、企業進出などを促進することにより、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。 | 新直轄方式による整備を希望する。 |

| 路線名 | 都道府県 | 対象区間 | 1. 整備の必要性 | 2. 整備手法の考え方 |
|------|------|----------|---|--|
| 東九州道 | 宮崎県 | 蒲江～北川 | <p>・整備の必要性有り。 当区間は、大分県との県境区間であり、交通の難所として有名な宗太郎峠を通過していることから、両県の県庁所在地間は、わずか200kmという距離ながら、車で5時間、鉄道でも3時間の時間距離がある。 当地域では日豊経済圏の形成を目指し、官民一体となって取り組んでいるが、高速道路の空白地帯となっており、時間距離が交流・連携の大きな障害となっている。 当区間の整備により、両県間の交流・連携が活発化し、様々な分野での整備効果が期待される。 東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに、九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p> | <p>当区間は、外部効果の評価は高いが、費用対便益や採算性は相対的に低い区間である。また、現時点では、施行命令が出されていないことから、日本道路公団による事業進捗が図られていないため、「新直轄方式による整備」が妥当である。 なお、早期整備のためには、整備の手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p> |
| | | 門川～西都 | <p>・整備の必要性有り。 本県の拠点都市である宮崎市と延岡市を結ぶ区間であるにも関わらず、両市の間には、国道10号が唯一の幹線道路としてあるだけで、それが生活道路、産業道路、観光道路として利用されていることから、交通量が多く、定時性が全く確保されていない。 このことから、沿線市町村はもとより、県北地域の発展の阻害要因となっている。 当区間の整備により、これまで整備を行ってきた国際コンテナ航路を有する細島港などの公共施設のさらなる有効利用が図られるとともに、当地域内の交流・連携が活発化し、様々な分野での整備効果が期待される。 東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p> | <p>当区間は、外部効果の評価は高く、かつ、費用対便益や採算性も相対的に高い。また、現在、日本道路公団による用地取得や工事などの事業進捗が図られている。 このようなことから、「平成17年度中の民営化までの日本道路公団による重点投資」と「その後の新組織での有料道路方式による整備」により、早急な整備が必要である。</p> |
| | | 清武JCT～北郷 | <p>・整備の必要性有り。 本県南部の2市2町は、地質的に脆弱な山地で回りを囲まれ、当地域の幹線道路である国道220号をはじめ一般道路では、大雨のたびに交通止めが頻発する状況にある。 当区間の整備により、諸産業の振興はもちろんのこと、一般道路の代替道路が確保され、救急医療や災害時の緊急輸送道路としての活用をはじめ、安心して安全な地域住民の暮らしにとって、特に重要な区間である。 東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。 特に、当区間は南九州広域交流圏の形成上も、九州縦貫自動車道との連結区間であり、非常に重要な区間である。</p> | <p>当区間は、総合評価が相対的に低い区間である。 しかしながら、当区間は、「北郷～日南間」とつながる区間であり、両区間が整備されてこそ、さらに整備効果を発揮するものと考えられる。 現在、施行命令が出されているが、今後、さらに事業進捗を上げるためには、「新直轄方式による整備」が妥当である。 なお、当区間は、「北郷～日南間」と一体となった整備が必要であり、整備手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p> |
| | | 北郷～日南 | <p>・整備の必要性有り。 当区間の沿線地域では、重要港湾油津港の整備や沿線市町による工業団地の整備、さらには、地域住民によるまちづくりなど、地域活性化のために様々な取り組みを行っており、当区間の整備により、高速道路へのアクセス時間の向上が図られ、市場の拡大による農林水産業の活性化や企業進出条件の改善、さらには、地域内外の交流・連携が活発化するなど、様々な整備効果が期待できる。 また、東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p> | <p>当区間は、外部効果の評価は高く、かつ、費用対便益や採算性も相対的に高い区間である。 また、当区間は、「清武～北郷間」とつながる区間であり、両区間が整備されてこそ、さらに整備効果を発揮するものと考えられる。 しかしながら、現時点では、施行命令が出されていないことから、日本道路公団による事業進捗が図られていないため、早急な整備という観点からは、「新直轄方式による整備」が妥当である。 なお、当区間は、「清武～北郷間」と一体となった整備が必要であり、整備手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p> |
| | 鹿児島県 | 志布志～末吉財部 | <p>東九州自動車道は、九州を一周する循環型高速交通ネットワークを形成するとともに、特に、志布志～末吉財部については、我が国有効の「農畜産物供給基地」としての大隅地域の役割や、南九州地域の国際物流拠点港湾として発展する「志布志港」の拠点機能等を高めるほか、災害時の緊急輸送道路・代替道路の確保、更には、他に鉄道等もなく自動車交通に大きく依存せざるを得ない地域における最低限の交通手段の確保など、地域ひいては県勢の浮揚発展を図る上で、必要不可欠な道路であり、整備を進める必要がある。</p> | <p>早期整備を期待して、「新直轄方式による整備」が望ましい。 但し ・税源移譲や交付税措置等により新直轄方式に伴う地方負担が生じないようにすること。 ・新直轄事業の実施によって、他の道路事業予算に大きな影響が生じないようにすること。</p> |