

第1章 基幹的交通通信体系の整備

まもなく熊本の空を飛ぶボーイング737……★



高速交通時代めざして



★……高速自動車道のインターチェンジ

第1節 高速交通網の整備

九州における「高速交通時代」の夜明けは、熊本から始まっている。これからの新しい社会における高速交通網は、大型空港、高速自動車道、新幹線鉄道によって形成されていくこととなるが、このうち、すでに本県においては、九州の大型基幹空港となる新熊本空港、九州の主要な骨格となる九州縦貫自動車道の建設をすすめている。そして、昭和四十六年春には新熊本空港から一番機が飛び立ち、九州縦貫自動車道は全国の新規高速自動車道のなかで最も早く、昭和四十六年には熊本と植木間が開通し、本格的な高速交通時代に突入することとなる。

◇ 現況と問題点

国の新全国総合開発計画では、ジェット航空機、高速自動車道、新幹線鉄道などの高速高能率技術を駆使して、札幌と福岡間を日本列島の主軸とし、骨格となる高速交通のネットワークで、札幌以外の地域はサブネットワークを形成して、骨格ネットワークと連絡するよう計画している。

九州は、広大で潤沢な工業用地、豊富な水資源、良質で豊かな労働力を備え、国際的にも重要な観光地帯を有し、大規模食料基地として、また、東南アジア、アジア大陸への日本列島における基地として、開発の可能性を大いに秘めている地域であり、そのエネルギーを効率的に引きだし、国土開発のうえに有効に活用するには、九州の域内、域外の経済的、社会的交流を有機的に密接に高めていかなければならない。そのためには、日本列島の主軸を形成する高速交通の骨格ネットワークを、九州の中心であり南北九州の結節点である熊本を経て九州の奥深く延ばすことがぜひとも必要である。熊本県ではそのような観点から高速交通網の整備をはかり、実績をひとつと

◇ 将来の展望

昭和六十年を以てして、わが国の高速交通の整備は着々とすすみられ、各地域間の時間距離の短縮と各地域間の一体化をはかり、国土開発の効果を網の目のように全国土に押し広げ、経済的、社会的格差を縮小するための条件が整備されていく。

そこで、日本の主軸を形成する高速交通網のなかに、県内の高速交通網を組み込んでいくための努力が続けられ、その結果、昭和六十年を待たず昭和五十年代の初期には、熊本は日本列島のなかにおける高速自動車道、ジェット航空機、新幹線鉄道などによる高速交通網を中心として形成される主軸のなかで、九州の拠点としての地位を獲得している。著しい経済成長は、輸送需要の面でも

大きな変化をもたらし、おそらく総物資輸送需要は、昭和五十年では昭和四十年の三倍、一億一千六百万トン、昭和六十年では六倍、二億四千万六百万トン程度になるものと予想される。

輸送機関の分担関係についても変化が予想されるが、特に昭和六十年といった長期展望にたった場合においては、航空機輸送の比重が急激に高まる。航空貨物輸送については、昭和六十年には、昭和四十年の八百三十倍に達し、航空旅客輸送においては、昭和六十年で実に一千万人もの人びとが新熊本空港を利用するようになる。

昭和六十年には九州縦貫自動車道は全線開通し、九州開発の骨格となっており、中国縦貫自動車道と結ばれる。その結果、大消費地間との所要時間は大幅に短縮され、輸送コストも低くなり、この点からの地域開発上の有利性はますます高くなる。

九州縦貫自動車道の完成によって、それまでの課題であった南北九州の経済循環は円滑になり、その一体化が促進される一方、南北九州間の経済的、社会的格差を解消するための基盤が整備され、九州における熊本を中心とした一日帰り

行動圏が形成される。

また、高速の高密度大量輸送の要求にこたえて、都市間旅客と高速貨物の輸送を分担する輸送機関として、新幹線鉄道の建設が促進される。

◇ 対策の方向と重要施策

高速交通網の整備にあたっての対策の方向は、日本列島の主軸を形成する高速交通の骨格ネットワークを熊本まで延長し、今後ますます盛んになる経済交流や飛躍的に増加する旅客、貨物の輸送需要に十分対処することができるようにとともに、大消費地や九州の主要都市との時間距離を短縮し、企業立地の基礎的条件の整備をはかって地域開発の戦略的手段とする一方、広域化、多様化する県民の社会生活における快適で安全な高速交通体系を確立することである。

そのため重要施策として、次の事業を積極的に推進していく。

新熊本空港の建設促進

新熊本空港を九州における大型基幹空港として、また、東南アジア、アジア大陸への玄関となる国際空港を目ざして整備を強力に推進し、その建設を促進す