九州・山口地域における
交通基盤整備に関する要望

２０２５年８月

（一社）九州経済連合会

会　　長　池辺和弘

交通委員長　森　　拓二郎

九州・山口地域における交通基盤整備に関する要望

２０２５　年　８　月
（一社）九州経済連合会

当地域では、平成２８年の熊本地震や毎年のように発生する豪雨など、度重なる激甚災害に見舞われており、その復旧対策はもとより、南海トラフ巨大地震等の大規模災害リスクも踏まえた、抜本的な国土強靭化が急務となっています。

さらに、当地域を含めわが国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念されており、戦略的に維持管理・更新することが急務となっております。

一方、当地域は、半導体関連産業をはじめ、様々な産業立地の進展、雄大な自然や温泉などの豊富な観光資源、わが国の安定した食料・木材供給基地など多様な発展の可能性を有しています。

これらを活用した地域経済の一体的な発展を促進し、地方創生を実現するためには、高速道路や新幹線をはじめとする高速交通基盤の確立が必要不可欠であります。着実な整備のための財政措置をはじめ国の総力を結集した取り組みを引き続きお願いいたします。

これまで当地域の港湾や空港は、アジアのゲートウェイとしての役割を担うべく、拠点整備が進められてきました。これにより、２０５０年カーボンニュートラルの実現に向けて九州エリアにおいても洋上風力発電の導入が促進され、また、クルーズの拠点形成も図られてきました。さらなるインバウンドの誘致拡大や輸出の促進をはじめとする経済産業活動を支えるため、当地域における港湾や空港、周辺施設についての整備推進と、その運営に関する支援策を引き続きお願いいたします。

インフラへの投資は、産業・ビジネス環境等の国際競争力の向上や地域経済を下支えするものであり、公共事業の実施は、雇用を生み出し地域経済の活性化に繋がるものと考えます。予定されている事業を止めることなく、事業の前倒しを含め、確実かつ完全な実行をお願いいたします。

これら基盤となるインフラストックを最大限に活用することで、当地域では、今後も官民が一体となって「九州はひとつ」の理念のもと、被災地の復旧・復興はもとより地方創生に取り組んでまいります。

また、コロナ禍後インバウンド需要が急速な回復を見せる中、一方で交通関連事業者はその影響からは完全に脱しておらず、円安や世界的な供給不足による燃料費の高騰など、引き続き厳しい経営環境下にあります。地域住民が安心して暮らせる地域づくりのためには、日常生活や経済活動に欠かすことのできない地方鉄道やバス路線を維持していく必要があり、特に都市部から離れた郊外や中山間地・離島が多く存在する九州地域は深刻な状況です。

加えて、近年においては、公共交通事業や物流業のドライバー不足も深刻な課題であり、２０２４年の労働時間上限規制強化後の、労働力不足の顕在化も課題となっています。

政府におかれましては、当地域におけるこのような実情に特段のご配慮を賜り、令和８年度政府予算編成にあたっては、下記事項についてご高配を賜りますよう要望いたします。

記

１．道路整備等について

「平成２９年７月九州北部豪雨」災害以降、激甚化・頻発化する豪雨災害により毎年のように被害を受けている状況等を踏まえ、以下について要望いたします。

（１）「第１次国土強靱化実施中期計画」の初年度である令和８年度における、予算・財源の確保と着実な推進

・平常時、災害時を問わず、安定的な人流・物流を支える強靭なネットワーク確保のため、ミッシングリンク解消とリダンダンシー確保

・当地域において毎年のように発生する、台風・豪雨災害や、今後発生が想定される「南海トラフ地震」を見据えた道路施設の維持、修繕及び橋梁の耐震補強対策、また、道路施設の予防保全への転換に向けた道路メンテナンスサイクルの充実

・防災機能の評価を含む総合的な視点に基づく事業評価手法への見直し、及び評価単位の見直し

（２）東九州自動車道､九州中央自動車道（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・有明海沿岸道路､中津日田道路、中九州横断道路、島原道路及び東彼杵道路など高規格道路の早期完成

（３）高規格道路におけるインターチェンジの最適配置やスマートインターチェンジ増設によるアクセス強化、高速道路からの一時退出を可能とするインターチェンジの拡充、サービスエリア等での駐車スペース拡充に向けた支援

（４）下関北九州道路の早期事業化

（５）島原・天草・長島架橋構想及び豊予海峡ルート構想の推進

（６）主要鉄道駅広域交通拠点の利便性向上や、モーダルコネクト（交通モード間連携）の強化、及び九州内の候補地である、西鉄久留米駅周辺と長崎駅前における「バスタプロジェクト」の推進

（７）福岡空港の利便性向上を図るため、福岡高速３号線（空港線）延伸及び国道３号博多バイパス（下臼井～空港口）の整備促進

（８）福岡都市圏東部地域や熊本都市圏などの都市圏内の慢性的な交通渋滞等の交通課題の解消に向けたネットワーク機能強化に資する道路計画の検討と取り組みの推進

（９）那覇空港自動車道及び沖縄西海岸道路の早期整備

（10）人流活性化や観光振興を目的とする「サイクルツーリズムの聖地・九州」の実現に向けた、サイクルロードや都市部における自転車道の整備促進

２．鉄道整備等について

（１）「令和２年７月豪雨」により甚大な被害を受け、長期間にわたる運休が継続している、ＪＲ肥薩線、くま川鉄道の早期復旧に向けた支援

（２）九州新幹線西九州ルート（新鳥栖～武雄温泉間）について、ＦＧＴの導入が断念されたことを踏まえ、受益に見合った地元負担軽減と並行在来線の利便性確保を前提とした全線フル規格による早期整備

（３）東九州新幹線の整備計画路線への格上げ

（４）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の推進

３．港湾整備等について

（１）国際拠点港湾であり九州の産業全体を支える博多港、北九州港、下関港の整備促進及び、苅田港、細島港、志布志港、八代港、那覇港、中城湾港など域内重要港湾の整備促進（船舶大型化への対応、グローバルスタンダード適応、農林水産品の輸出拡大対応）

（２）クルーズ船寄港による地方創生に向けた受入環境の整備促進やＣＩＱの迅速化等諸施策の実施

（３）近年急増する木材輸出への対応のため、細島港、川内港における大水深岸壁の整備促進及び八代港等における港湾計画の検討の実施

（４）我が国の海上交通の要衝である関門航路の航行安全確保・物流効率化に資する、関門航路の整備促進

（５）近年の労働力不足に伴い、トラック輸送のドライバー不足や長距離ドライバーの過重労働が社会問題化していることへの対応として、内航フェリー、ＲＯＲＯ輸送の輸送効率化を高める施設整備の推進

（６）物流の効率化・高機能化に資するため、特殊車両等が移動可能となる臨港道路の整備促進

（７）民間事業者間の港湾物流手続きなどを電子化し、生産性向上を図るためのサイバーポートの推進

（８）「港湾脱炭素化推進計画」の事業実行や計画策定への支援

（９）循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や、高度なリサイクル技術を有する産業を集約した港湾を核とする「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」の形成促進

（10）洋上風力発電事業の導入促進に向け、基地港湾の利活用や国産資機材製造拠点を含めた産業集積の促進

（11）高潮や津波に対する防護・浸食対策（下関港海岸、大分港海岸、指宿港海岸など）及び大規模災害発生時における緊急輸送のための耐震強化岸壁等の施設整備など、港湾とその周辺地域の総合的な防災対策の推進

４．空港整備等について

（１）国際的な人流の拡大に向けた、各空港における出入国審査体制の拡充ならびにビザ免除措置等の入国規制の大幅な緩和

（２）さらなる地域経済の活性化に向けた福岡空港の滑走路処理容量拡大及び速達性・定時性確保に向けた空港アクセスの向上、並びに九州域内空港間の連携強化に向けた支援

（３）福岡空港及び熊本空港の活性化と地域の振興・発展に資する空港運営会社への強力な支援

（４）「熊本空港アクセス鉄道」整備に向けた支援

（５）訪日誘客支援空港（熊本、北九州、佐賀、鹿児島、山口宇部、長崎、那覇、大分、宮崎、下地島）へのソフト、ハード両面での確実な支援の実施

（６）航空運賃の低減措置及びコミューター航空推進のための機材購入費補助制度など、離島航空路の維持に資する支援措置の継続・拡充

（７）民間委託空港も含めた空港における大規模自然災害対策に対するソフト、ハード面での強力な支援

（８）長距離国際線の就航や貨物ハブ空港の実現に資する、北九州空港の３，０００ｍ滑走路の早期供用の実現

（９）人手不足が深刻化しているグランドハンドリング業務の更なる支援の実施

（10）継続する燃料費の高騰を受けた、燃料油価格抑制に係る支援措置の継続・拡充

（11）訪日外国人の拡大に向けて必要となる、海外航空会社への域内空港における航空燃料の安定供給に関する課題について、関係省庁、関係業界と連携した、継続的な取り組みの推進

５．地域交通及び物流機能の維持・確保について

（１）近年の人口減による利用者減等によりバス事業者等の減便、路線の縮小が進んでいることから、「交通空白」の解消に向け、住民の移動手段を維持・確保し、中山間地域においてもいつまでも安心して住み続けられるよう、地域の実情・ニーズに応じた多様な生活交通の維持・確保策に対する財政支援

（２）働き方改革関連法により、顕在化している公共交通事業や物流業のドライバー不足について、社会インフラである地域交通及び物流機能の維持・確保策に対する財政支援

（３）鉄道やバス、海運等の地域公共交通事業者における安定的な運行の維持に必要な人材の確保に向けた、他業種の賃金との優位性の確保、採用活動及び運転操縦者等特定の資格取得に対する財政的及び制度的支援の整備・拡充

（４）官民共創により、広域かつ多数の交通事業者が参画して開始した九州ＭａａＳが取り組む、交通事業者間の連携による交通ネットワークの維持、広域的な社会基盤・データ連携基盤などの、先進的な「地域交通のリ・デザイン」の取り組みに対する多面的な支援拡充及び、現行の単年度事業を対象とした補助制度に留まらない複数年度に渡る事業への安定的な財政支援

（５）利便性の高い公共交通サービスの提供に必要な、ＩＣカードなどの決済システムや運行情報提供に関連するシステムについて、導入時の支援に加えて、多額の費用を伴うシステムや端末の更新に対する新たな財政支援

（６）持続可能で利便性の高い地域交通ネットワークの構築に極めて有用な制度である独占禁止法特例法に基づく共同経営に関して、認可を受けた交通事業者への負荷が重い現状に鑑み、関係省庁への各種申請等手続きの煩雑性解消に向けた検討

（７）離島航路の輸送費低減措置及び貨物搬送における補助制度の創設など、離島航路の維持に資する支援措置の継続・拡充

（８）半島部の多い九州において重要な地域公共交通を担う海上交通であるが、離島航路補助以外の財源が措置されておらず休航を余儀なくされる航路も生じている現状を鑑み、海上交通に対する、バス・鉄道等の陸上交通と同様の財源の確保と継続的な財政支援の検討

以　上