

経済政策に係わる要望

わが国経済は、地域や企業規模・業種により企業間の格差は残っているものの、全体としては、雇用・所得環境の改善が続く中で、緩やかに回復している。海外経済の回復に伴い、輸出や生産の持ち直しも続き、個人消費や民間設備投資が持ち直すなど民需も改善してきており、経済の好循環が実現しつつある。しかしながら、加速する労働人口の減少による人手不足、高齢化した経営者の大量引退に伴う後継者問題、AIやIoTの技術革新によるビジネス環境の変化など重要な課題も山積しており、その対策が急がれる状況にある。

また、一昨年発生した平成28年熊本地震や、昨年発生した九州北部豪雨など、大規模災害が続いており、風評被害も含め、観光業を中心に地域経済に大きな影響が及んでいる。産業・交通インフラの復旧や観光の復興、中小企業の事業継続や販路回復には、なお多くの時間を要する。

一方、海外からの観光客は年々増加しており、昨年の九州・沖縄への外国人入国者数は700万人を記録した。今後も、来年のラグビーワールドカップや2020年の東京オリンピック・パラリンピックなど、日本・九州が注目される好機が続いていくが、この機会を逃すことなく、観光をはじめとした地域資源を最大限活用し、交流人口の増加につなげていかなければならない。そのためにも、ストック効果の高い真に必要な社会資本を着実に整備していく必要がある。

かかる観点から、九州・沖縄78商工会議所で構成する九州商工会議所連合会は、以下の事項の実現を強く要望する。

I. 中小・小規模事業者の活力強化

1. 中小企業・小規模事業者の人材確保に向けた対策

(1) 中小企業の人材不足解消・人材活用への支援・外国人材の受け入れ・リカレント教育等の充実 (経済産業省・厚生労働省・文部科学省・法務省)

少子高齢化により地方の中小企業等の労働者確保が厳しさを増している。

中小企業は人材採用への意欲が高い一方、学生は大企業志向が強く、ミスマッチが生じている。インターンシップの受け入れ企業への支援など、中小企業の魅力を伝える取り組みを推進されたい。

また、人材不足の解消や業務効率化を行うために、AIやIoT等を導入する中小企業に対し補助制度等の充実及び要件の緩和を図られたい。

イノベーションによるビジネス環境の変化に対応する人材育成、技能向上のために、離職者・在職者に対する技能訓練の実施への支援、教育施設への社会人受け入れ体制の一層の整備や、リカレント教育の推進について強化されたい。

また、即戦力となる人材へのニーズに対応すべく、OB人材など専門知識や技能を有する人材と中小企業のマッチング機能の強化に努められたい。

更に、人材不足の解消、海外展開、訪日外国人の増加に対応するため、外国人材に対する期待と関心がこれまでになく高まっている。高度な専門的・技術的分野の外国人に加え、一定の専門性・技能を有する外国人材についても積極的な受け入れを検討されたい。外国人留学生在が引き続き日本で就労できるよう、在留資格制度の見直しや中小企業とのマッチングなど、採用・定着にかかる施策を促進されたい。

(2) 労働力人口の確保に向けた環境整備

(経済産業省・厚生労働省・法務省)

人材不足の解消には、女性や高齢者、障がい者など多様な人材が活躍できる就労環境の整備が必要である。待機児童解消等の施策を着実に実施するとともに、働きやすい職場環境整備に取り組む企業へのインセンティブ付与など支援措置を講じられたい。

更に、人手不足が深刻な運輸・建設・介護等の人手確保に向けた規制緩和や、「外国人技能実習制度」について人手不足が想定される分野の対象職種の追加を行われたい。

2. 中小・小規模事業者の経営力強化

(1) 商工会議所等を中核とした支援体制の整備

(経済産業省)

「小規模支援法」において、商工会議所等が中核となって、他の機関と連携し、小規模事業者の支援を行うことが明記されている。商工会議所等による巡回を中心とした経営指導は、経営実態に通じる経営指導員が、専門家や国・行政等支援策の活用など全体のコーディネートを図りながら、小規模事業者の事業継続や経営力向上を支援している。また、地域活性化につながる面的支援も行い、その果たすべき役割と事業者からの期待は一段と大きくなっている。

経営改善普及事業予算の十分かつ安定的な予算確保に加え、「経営発達支援計画」に基づき実施する小規模事業者の経営計画策定や販路開拓支援事業への支援を拡充されたい。

(2) 小規模事業者の販路拡大・開拓支援の継続

(経済産業省)

小規模事業者が販路開拓に取り組むにあたっては、知名度も低く、経営資源も不足していることから、販路開拓のルートは限られている。「小規模事業者持続化補助金」は、小規模事業者の販路開拓・拡大や持続的な経営改善支援策として極めて有用であることから、予算を拡充し継続的に実施されたい。

(3) 中小企業金融対策の拡充

(経済産業省、金融庁)

依然として厳しい経営環境にある中小企業が苦境に陥ることがないように、円滑かつ安定的な資金供給が図られるよう講じられたい。特に、原材料・エネルギーコスト高の影響を受けている企業等に対して、万全な資金繰り対策を講じられたい。

また、小規模事業者の経営改善を資金面から支えるマル経融資（小規模事業者経営改善資金）は、小規模事業者の多様な事業展開を支える上で重要性を増していることから、融資金額・融資期間・据置期間の拡充措置の恒久化や従業員基準の緩和など、事業者のニーズに沿った制度拡充を図られたい。

(4) 中小企業支援の拠点である商工会館の老朽化等に対する、助成金支援

(経済産業省)

平成 28 年熊本地震では、被災事業者の支援において、被災事業者への訪問や特別相談窓口の設置による相談対応など、商工会議所の果たした役割は大きなものであったが、その活動拠点となる商工会館等の施設が使用できなければ、その役割を十分に果たすことはできなかった。商工業者の支援拠点として、平時はもちろんのこと災害発生時にも重要な役割を担う商工会館等について、その機能を遺憾なく発揮するために、施設の老朽化等に伴う修繕・移転等に必要な費用に対し助成されたい。

(5) エネルギーの低コストかつ安定的な供給

(経済産業省)

東日本大震災以降、高止まりする電力コストについて、各企業では不断の節電に取り組んでいるものの、電力多消費産業をはじめとする中小企業の収益改善の足枷となり、賃上げや雇用創出、新規の設備投資など、景気の好循環にも甚大な影響を及ぼしかねない状況にある。

国民生活の安定と持続的な経済活動には、低廉で安定的な電力・エネルギーの供給が不可欠である。政府は、安全性、安定供給、コスト・経済性、品質、環境適合性など総合的な観点に立ち、将来に渡り低コストかつ安定的な電力、エネルギーの供給が行われるよう取り組まれない。

3. 中小企業の成長分野参入・新事業展開への支援

(1) 海外販路開拓に向けた取り組み

(経済産業省)

中小企業の輸出促進に向け、海外への販路開拓に向けた商談機会を確保するための、国内展示会・商談会への海外バイヤーの招聘や、海外展示会・見本市への出展支援など、販路開拓の支援を強化されたい。

特に、広域経済連携協定による貿易手続きの統一化・簡素化、投資ルールの透明性・明確性の確保は、これまで海外展開に二の足を踏んでいた中小企業が海外市場を開拓していく上での後押しになることから、中小企業の活用促進に向けた啓発活動を推進されたい。

(2) 新分野進出や新製品・サービス開発の後押し

(経済産業省、内閣府)

新分野への進出や新製品・サービスの開発は中小企業を価格競争から脱却させるだけでなく、革新的な技術やイノベーションの端緒となり、わが国の産業力の底上げに寄与するものである。「ものづくり・商業・サービス経営力向上支援補助金」の継続的な予算措置のほか、新分野進出や新製品・サービス開発に係る助成制度・金融支援の拡充、成長分野への進出やイノベーションの妨げとなる規制・制度の改革を図られたい。

4. 創業・第二創業や事業承継等の支援

(1) 創業の促進

① 創業・第二創業促進に資する施策の展開

(経済産業省)

創業希望者の課題は、専門知識やノウハウの習得、資金調達、販路開拓、人材確保など多岐にわたっている。「創業・第二創業促進補助金」の継続・拡充とともに、商工会議所を拠点に、創業スクールの開催、マーケティングや事業計画作成などに係る専門家派遣、創業資金の斡旋など、創業準備段階から事業が軌道に乗るまで段階に応じたきめ細かな支援を安定的に継続して講じられたい。

② 創業時の負担軽減

(経済産業省)

創業時の行政手続きの手間を減らし、商品・サービス開発や販路開拓などの本業に専念できるよう、創業時に必要な各種手続きのワンストップ化を図られたい。

また、創業間もない中小法人の経営基盤を強化し、拡大・発展を後押しするため、創業後5年間に生じた欠損金の繰越控除期間の無期限化を図られたい。

③創業希望者を増やす取り組み

(経済産業省)

わが国の創業を増やすには、創業者を支援する施策に加え、創業希望者を増やす取り組みが重要である。ついては、創業することを将来の職業選択の一つとして考えられるようにするための、初等教育段階からの起業家教育や起業マインド醸成に取り組まれない。

(2) 事業承継・事業引継ぎの機能強化

(経済産業省、財務省)

雇用や技術、優れたノウハウを継承し、産業と地域の活力を維持するためにも、円滑な事業承継・事業引継ぎへの対応が不可欠である。事業引継ぎ支援センターの継続的運営ならびにマッチングを促進する機能強化を図られたい。

5. 中小・小規模事業者の基盤強化・事業環境整備

(1) 消費税率引き上げ延期を受け、軽減税率の導入の見直し、及び適格請求書等保存方式(インボイス制度)の廃止を含めた検討

(経済産業省・財務省・消費者庁)

消費税の軽減税率は、社会保障財源を毀損するだけでなく、中小企業に過度な事務負担を強いるものであることから、単一税率を維持し、導入についてはゼロベースでの見直しを図られたい。

また、インボイス制度は、すべての事業者に経理・納税方法の変更を強いるものであると同時に、全国で500万を超える免税事業者が取引から排除される恐れがあり、中小企業にとって過大な負担となり得る制度である。免税事業者を含め、中小企業の実態を十分に調査・検証し、廃止を含め検討されたい。

(2) 消費税・原材料価格等の円滑な価格転嫁

(経済産業省、財務省、公正取引委員会、消費者庁)

再度の消費税率引上げにあたって、対消費者取引や規模の小さな事業者ほど価格転嫁が困難な実態があるため、引き続き、国民に対する徹底した広報や、転嫁拒否の取り締まりの推進等の消費税転嫁対策特別措置法に基づく実効性の高い価格転嫁対策を継続されたい。

また、原材料や電気代、人件費の上昇分に係る価格転嫁についても、企業間の適正な取引を確保するため、下請法の一層の厳格な運用を図られたい。

(3) 中小企業の官公受注機会の確保と確実な実行

(経済産業省・各省庁)

国は「中小企業者に関する国等の契約の方針」の策定など、中小企業者の官公需受注機会の確保に努めているところであるが、引き続き、十分な事業枠の確保とその確実な実行を図られたい。また、地方自治体においても、地域の中小企業からの優先的な調達や原材料価格・人件費上昇を踏まえた適正な価格での発注がなされるよう推奨されたい。

(4) 競争力強化に向けた法人課税の軽減

(経済産業省、財務省)

法人税率引き下げの代替財源として法人事業税の外形標準課税を中小企業へ拡大することは、雇用や賃金の抑制につながるもので断固反対である。

また、事業所税についても、中小企業と地域経済の成長を阻害するもので、廃止すべきである。

(5) 小規模な商業施設等の耐震・老朽化対策の推進

(経済産業省、国土交通省)

安全性の確保から、不特定多数の方や避難に配慮を必要とする方が利用する建築物のうち大規模なものに対し、改正耐震改修促進法への対応が義務化され、必要な診断・改修に対する補助制度が整備されているが、小規模な商業施設やオフィスにとっても、耐震・老朽化対策は喫緊の課題となっている。安全性の面だけでなく、中小企業が事業を継続し、地域経済を支えていくうえで、営業拠点は重要なことから、耐震・老朽化対策に必要な改修等に対し、補助制度を整備されたい。

II. 地方創生への取り組み～九州の資源を活用した産業の創出・活性化等～

1. 地域への波及効果の高い観光の振興

(1) 「インバウンド」と「国内観光」の両輪による観光振興の促進

①空港の連携・ネットワーク強化

(国土交通省、観光庁)

インバウンドのさらなる拡大を図るには、受け入れ容量がある地方空港の利用促進や航空ネットワークの連携・充実などにより観光客の受入機能の強化が必要である。

具体的には、地方空港の運用時間の拡大、拠点空港と地方空港との機能分担やネットワーク強化などの推進を図られたい。また、九州内の各空港の有機的な連携と活用を図るべく、複数の空港とその間を結ぶ鉄道等が広域で連携して外国人観光客を誘致する取り組みを促す方策の実行や、着陸料の軽減などについて検討されたい。

②クルーズ客船の受け入れ拡大

(国土交通省、観光庁)

2017年に九州・沖縄の各港へ寄港した外国クルーズ客船は1,070回を数え、全国のおよそ3分の1を占める。今後も大きな需要が期待されることから、海外からのクルーズ客船誘致に向けた活動を強化されたい。

また、大型化するクルーズ船への対応が急務であり、接岸する岸壁延長や水深不足の解消、埠頭景観の魅力向上など港湾整備への支援を強化されたい。

③国際会議・スポーツ大会等の招致・開催の促進

(観光庁)

国際会議やスポーツ大会は、集客・交流による消費や雇用の拡大など地域活性化に寄与するもので、九州各都市においても地域ならではの魅力やおもてなしを活かした取り組みが展開されている。国においては、各都市が進める誘致活動への支援強化を図られたい。

また、歴史的建造物や文化施設、商店街などをユニークベニューとして活用し魅力向上を図ることは、誘致を促進するうえで有効であることから、利用可能な施設の開発促進を図られたい。

④ゴールデンルートから地方への人の流れの創出

(国土交通省、観光庁)

観光を地方創生につなげていくためには、首都圏やゴールデンルートに集中している旅行者を全国各地に分散・拡大していくことが必要である。当連合会や九州の経済団体、地方自治体が相互に連携し、2019年ラグビーワールドカップ、2020年東京オリンピック・パラリンピックを契機に、わが国に国際的な注目が集まることを活かし、熊本地震からの復興をアピールするとともに、九州へ旅行者を誘客する「復興イベント」(九州元気まつり(仮

称)※注1、祭りアイランド九州(仮称)※注2)を、2019年に実施できるよう準備を進めている。こうした全九州を挙げた観光イベントの開催を支援するとともに、観光関連情報について、国内外に向け一元的に情報を発信されたい。

また、地域において観光振興を図るには、観光資源へのアクセスの改善や周辺地域との連携が不可欠である。主要駅や空港など、周辺地域への二次交通の拠点整備ならびに、事業者や自治体が二次交通の充実に向けた取り組みを行う際に支援されたい。

※注1：九州元気まつり(仮称) 2019年秋に熊本地震復興支援事業として九商連が開催するイベント。熊本市内で九州の食や物産を一堂に集め、熊本地震からの復興と九州・沖縄の元気をアピールするもの。

※注2：祭りアイランド九州(仮称) 2019年秋に九州地域戦略会議と九商連の共催イベント。九州各地の祭りを熊本に集結させることにより熊本への誘客を図るとともに、同時期に開催される九州各地の祭りへの集客を促すもの。

⑤離島観光ルート形成によるPR強化

(観光庁)

1993年にユネスコ世界自然遺産に登録された屋久島をはじめ、九州には魅力的な離島が数多く存在している。九州の強みでもある離島観光について、九州一体となった取り組みを推進できるよう「広域観光周遊ルート」の追加募集を実施されたい。また、国内外への積極的なPRを推進されたい。

(2) 外国人旅行者受け入れ促進のための環境整備

(経済産業省、観光庁)

外国人旅行者の増加に対応すべく、利便性が高く快適な観光環境の提供が求められる。各種案内標識やレンタカーのカーナビなど地域における多言語対応の推進、行政施設・公共空間・大型商業施設での無料Wi-Fi環境の整備、小規模事業者や地方の免税店の拡大などを強化されたい。

中小規模の小売店・飲食店などに対しては、案内・メニュー等の多言語対応など「おもてなし」の取り組みへの支援をさらに加速されたい。また、欧米系の旅行者はクレジットカード、中国人旅行者はスマートフォンでの決済が主流であるため、導入支援など決済環境の整備を促進されたい。

このほか、観光消費拡大のため、各地固有の資源を活かした特産品・観光商品の開発を促進するほか、ゴルフ場利用税や入湯税について消費税同様の外国人観光客対象の免税制度創設について検討されたい。

(3) 観光振興を推進するための規制緩和・制度見直し

①空港・港湾における出入国手続きの迅速化・円滑化

(国土交通省、観光庁、法務省)

外国人旅行者の移動の快適性と滞在時間有効活用ためにも、C I Qの人員体制や施設を強化し、空港・港湾での出入国手続きの迅速化・円滑化を図られたい。また、大型クルーズ船についても、航行中の船内で入国審査手続きを完了する海外臨船審査の拡大を図られたい。

②中国人などに対する訪日ビザ発給要件の緩和

(国土交通省、観光庁、法務省)

アジア諸国など日本への旅行者増加が見込まれる国々、特に中国に対し、ビザ発給要件の緩和や免除を進められたい。特に、震災による影響が懸念されることから、東北地域と同様に、九州に対する中国人観光客の数次ビザ発給について検討されたい。

③宿泊施設の耐震改修支援

(国土交通省、観光庁)

安全性の確保から宿泊施設に対し、改正耐震改修促進法への対応が義務化されているが、自治体の支援に温度差があることや高い検査・建設コストのために取り組みが進んでいない。宿泊施設の安全性確保は、災害時の避難施設としての有効活用にもつながることから、耐震診断・改修の実施状況を把握するとともに、補助制度を拡充されたい。

④「ホテル・観光」分野における外国人材の受け入れ拡大

(国土交通省、観光庁、法務省)

「ホテル・観光」分野で外国人材を受け入れる場合、現状の在留資格制度の「技術・人文知識・国際業務」で許可される範囲が、通訳を含む「フロント業務」や外国人向けのHP・宣伝媒体等作成業務、従業員に対する外国語の指導業務などに限られているが、その他のホテル業務についても、在留資格に含められるなど、資格要件を緩和されたい。

また、「外国人技能実習制度」の技能実習2号における移行対象職種に、観光関連産業が含まれていないことから、移行対象職種に追加するよう検討されたい。

(4)九州の文化・歴史遺産の世界遺産登録への登録・推薦

(内閣府、文化庁、観光庁)

国の特別史跡である宮崎県の「西都原古墳群」について、その歴史的価値から世界遺産登録に向けた機運が高まっており、世界遺産暫定一覧表に記載されたい。

さらに熊本県の「阿蘇」についても構成資産の文化財指定(選別)等に継続的に取り組んでおり、世界遺産暫定一覧表への追加記載に係る助言・指導等を講じられたい。

(5)カジノを含む統合型リゾート(IR)事業の推進

(内閣官房・法務省・国土交通省・観光庁)

カジノを含む統合型リゾートは、国内外の旅行客を増やす有力な観光資源である。特に地方に導入することで、豊富な観光資源を活用しながら雇用創出や交流人口拡大を図れ、地方創生につながるものである。

その創設を可能とするIR推進法が成立したことから、今後はIR実施法案の成立により、豊富な観光資源を有する九州において設置できるよう、希望する地方自治体等の意見を踏まえ、事業整備を進められたい。

2. 農商工連携の推進

(経済産業省、農林水産省)

九州の一次産業の生産額は全国の約2割と大きなウェイトを占め、特に南九州はわが国の「食料供給基地」としての役割を担っている。

こうした強みを活かし、地域のさらなる活性化につなげるためにも、各地の一次産品の高付加価値化を促す農商工連携や6次産業化、海外市場への輸出促進に資する規制緩和、助成事業等の各種支援施策を拡充されるとともに、ジェトロが設置した「日本食品海外プロモーションセンター(JFOODO)」の周知強化による利用促進を図られたい。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会は、世界に向けて国産食材をアピールする絶好の機会であるが、選手らに食材を提供するうえで求められる農水産物の安全性を示す認証の取得(グローバルGAPやJGAPなど)は、小規模な農林水産業者にとって、かなり高いハードルとなっているため、認証取得の支援の充実を図られたい。更に、国産木材の高付加価値化や利用拡大に向けた施策の拡充、漁港施設の整備・高度化に対する支援の強化など、林業・水産業に対する支援を強化されたい。

3. コンパクトで賑わいのあるまちづくりの推進

(経済産業省、国土交通省)

人口減少・高齢化が見込まれる中、持続可能なまちを実現するには、中心市街地などの一定の場所に都市機能を集め、その近隣に人々が暮らすコンパクトシティを形成するとともにネットワークを形成することが不可欠である。そのためにも、賑わい創出やコミュニティの担い手である商店街等の地域商業の再生が重要である。

空き店舗・空き地対策、駐車場・駐輪場の整備、店舗・施設の老朽化対策、さらには買い物弱者対策、安全・安心、少子高齢化などの社会的課題に対応した商店街等の取り組みに対し、支援の継続・拡充を図りたい。

4. 本社機能・研究開発拠点・政府機関の地方への立地促進

(内閣府、各府省庁)

東京一極集中是正や地方創生の観点から、大都市圏に集中する企業の本社機能・研究開発拠点などの地方への立地促進について、初期投資に対する国の助成制度の創設や税制の優遇などによりさらに強力に実施されたい。あわせて、地方に移転した企業等が円滑に事業展開できるよう、地方の中小企業に対する研究開発支援の強化、地方の教育機関の充実など、受け皿体制の整備に取り組まれない。

また、政府機関の地方移転については、2016年3月に決定した「政府関係機関移転基本方針」にもとづいて着実に実施するとともに、今後も継続して検討を進められたい。

5. 地域活性化モデルケースの法制化による特区・準特区への格上げ

(内閣府)

地域の活性化を国の各府省庁が連携協力して支援する「地域活性化モデルケース」については、その具体化に向けて国の最大限の支援が投入されることになっているが、規制緩和や税制面での優遇措置を得るためには、地域再生計画や構造改革特別区域計画など、各種施策の重点的な利用が必要となる。

地域再生を確実に進めるため、地域活性化モデルケース事業においてワンストップによる総合的な支援が図られるよう、同事業に取り組む地域の特区もしくは準特区への格上げなど、一段の制度の拡充を図られたい。

Ⅲ. 競争力の強化や安全安心の確保に資する社会資本整備

1. 社会資本の整備促進

(1) 産業競争力の強化および災害時の多重性を確保するための道路インフラの整備

(国土交通省、財務省)

高規格幹線道路は、地域連携の強化や産業の振興とともに大規模災害時におけるリダンダンシーの確保の上で重要なインフラであり、ミッシングリンクの解消を着実に進めるとともに暫定2車線区間の早期4車線化を見据え、交通状況や地形などの条件を踏まえた付加車線の設置を図る必要がある。あわせて、高規格幹線道路と一体となって高速交通ネットワークを形成する地域高規格道路や日常生活に密着した国道等の整備も不可欠であり、

早期整備を図りたい。

① 東九州自動車道の整備促進

(清武南～日南北郷、日南東郷～油津および夏井～鹿屋串良の早期完成、油津～夏井の早期事業化、苅田北九州空港～速見および大分宮河内～清武南など暫定2車線区間の早期4車線化を見据えた付加車線の設置および休憩設備のさらなる充実)

② 九州横断自動車道延岡線(通称：九州中央自動車道)の早期整備

(小池高山～矢部および高千穂日之影道路の早期完成、矢部～高千穂および日之影～蔵田の早期事業化)

③ 九州横断自動車道長崎大分線の整備

(長崎多良見～芒塚の4車線化の早期完成、芒塚～長崎の4車線化の早期整備)

④ 南九州西回り自動車道の整備

(津奈木～出水および阿久根～薩摩川内水引の早期整備)

⑤ 西九州自動車道の整備

(唐津道路・二丈鹿家～浜玉の複線化、伊万里松浦道路・伊万里東府招～山代久原および調川～松浦の早期整備着工、佐々～佐世保大塔の4車線化の早期完成、松浦～佐々の整備促進)

⑥ 那覇空港自動車道(那覇市鏡水～豊見城名嘉地 5.7 km)の整備

⑦ 沖縄自動車道池武当地区への高速道路インターチェンジの設置

⑧ 地域高規格道路の整備(※別紙2)

ア) 北九州空港と東九州自動車道を結ぶアクセス道路「新北九州空港道路」の整備促進(県道門司行橋線との交差点立体化)

イ) 有明海沿岸道路の整備促進及び有明海沿岸道路(Ⅱ期)の大牟田市～長洲町間の直轄による早期事業化並びに長洲町～熊本市間の計画段階評価への早期着手及び鹿島市～太良町～諫早市間の計画段階評価への早期着手

ウ) 有明海沿岸道路に接続する都市計画道路県道堤～上野線から208号線への早期延長整備促進

エ) 東彼杵道路の計画段階評価への早期着手

オ) 西彼杵道路の整備促進

カ) 長崎南北幹線道路(長崎市茂里町～時津町野田郷)の新規事業化

キ) 島原道路の整備促進(島原市出平町～諫早市貝津町間の整備促進)

ク) 中津日田道路の整備促進

ケ) 候補路線「宇佐国見道路」の計画路線への格上げ

コ) 大分中央幹線道路の整備促進

サ) 中九州横断道路(熊本～大分間)の熊本市～大津町間の早期事業化、阿蘇大津道路の早期再開、滝室坂道路の整備促進、阿蘇市～竹田市間の早期事業化

シ) 熊本天草幹線道路の区間指定及び整備促進

ス) 八代・天草架橋の建設促進

セ) 北薩横断道路の整備促進及び国道504号(地方道隼人加治木線接続部～鹿児島空港(北薩横断道路計画路線区間))の調査区間への格上げ及び四車線化

ソ) 都城志布志道路の整備促進

タ) 宮崎東環状道路(国道219号広瀬バイパス)の整備促進

チ) 大隅縦貫道(Ⅰ期)の整備促進

- ツ) 大隅縦貫道（Ⅱ期）の早期事業化
- テ) 鹿児島東西幹線道路の整備促進
- ト) 鹿児島南北幹線道路の早期事業化
- チ) 錦江湾横断交通ネットワーク（鹿児島市～桜島）早期実現
- ニ) 臨港道路（鹿児島市鴨池港区～中央港区）の整備促進
- ヌ) 薩摩半島横断道路の整備促進
- ネ) 名護東道路の早期事業化
- ノ) 読谷具志川線（仮称）の早期事業化
- ハ) 沖縄西海岸道路那覇北道路の整備及び浦添北道路の早期増線

⑨ 国道の整備

- ア) 国道 3 号の整備促進＜黒崎バイパスの早期供用開始、鳥栖久留米道路の早期整備、（鳥栖～久留米）の拡幅工事の促進、国道 34 号との分岐点の立体交差化の早期事業化、松橋バイパス～八代区間、熊本北バイパス（四方寄～須屋）間の 4 車線化整備促進、植木バイパスの整備促進＞
- イ) 国道 201 号八木山バイパスの 4 車線化
- ロ) 国道 204 号（伊万里～松浦）～国道 498 号（伊万里～武雄）間のバイパスの早期事業化
- エ) 国道 205 号（針尾バイパス）の整備促進
- ウ) 国道 204 号（田原交差点）の整備促進
- カ) 国道 35 号（佐世保縦貫線）の早期事業化
- キ) 国道 34 号（大村市与崎交差点～諫早市花高入口交差点）の 4 車線拡幅並びに大村拡幅（長崎空港南口～水主町交差点）の早期整備
- ク) 国道 34 号（諫早市本野入口交差点～諫早市小船越町）の 4 車線拡幅の新規事業化
- ケ) 国道 219 号の整備改良推進
- コ) 国道 10 号（旦野原～中判田間）の 4 車線化の整備推進
- サ) 国道 210 号（大分市横瀬～由布市挾間町向ノ原間）の 4 車線化の整備推進
- シ) 国道 197 号（志村～乙津）の整備促進
- ス) 国道 442 号（明礪～市）の整備促進
- セ) 国道 10 号（門川日向拡幅、新富バイパス）の早期整備
- ソ) 国道 220 号防災対策（日南防災）の促進
- タ) 国道 327 号 2 車線化の整備促進、国道 327 号「日向 I C～日向市永田間」の早期整備、奥日向国道 327 号他 4 路線（国道 503・265・388・446 号）の整備促進
- チ) 国道 504 号の早期整備
- ツ) 国道 10 号（鹿児島北バイパス、白浜拡幅）の整備促進
- テ) 国道 270 号の早期整備
- ト) 国道 226 号平川道路以南の線形・拡幅改良及び交差点の改良、路肩・歩道の設置等、不具合箇所の改良に向けた各種調査の促進及び早期事業化、自然災害等に対する防災対策の拡充
- チ) 国道 58 号おがみ山バイパスの整備促進
- ニ) 国道 330 号胡屋十字路～コザ十字路間の拡幅
- ス) 沖縄自動車道、国道 58 号、国道 329 号を東西に結ぶハシゴ道路ネットワークの建

(2) 物流効率化を担う大型トラック・トレーラーの運行環境の整備【新規】 (国土交通省、財務省)

物流の効率化およびドライバー不足の解消を実現するために、25m級連結トラックの走行実証実験や大型トレーラーの走行に関する規制緩和が進められている。

これらトラック等の運行について、ドライバーの連続運転時間に制限が設けられており、長距離を運行する場合は途中休憩を取得する必要がある。しかし高速道路のサービスエリアやパーキングエリアの大型トラック等の駐車スペースは不足し、25m級トラックに対応していない箇所も多数存在する。これらの車両に対応する駐車スポットについて整備・増設を行い、運行環境を整備されたい。

(3) 新幹線および主要鉄道網等の整備 (国土交通省、財務省)

新幹線ならびに鉄道網の整備は、域内外の産業・観光など各般にわたる交流を増大し、地域の一体的な発展と振興を図るもので、早期に整備されたい。

九州新幹線西九州ルートは2022年度、武雄温泉駅で乗り換えとなる暫定的な開業となっており、更にフリーゲージトレイン（FGT）の導入が困難となっている中、新幹線効果を最大化するために、全線フル規格により整備されたい。その際整備費について、沿線自治体に過度な負担が生じないよう、既存の財源負担スキームの見直しも併せて検討されたい。

また、沖縄都市モノレールは運行区間が限られており、沖縄県における全県的交通の渋滞緩和や環境対策、利便性向上への対応が必要である。

- ① 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の早期整備と全線フル規格化および、沿線自治体に過度な負担が生じないよう既存の財政負担スキームの見直し
- ② 東九州新幹線の整備計画線への格上げ及び早期着工
- ③ 沖縄都市モノレールの中部等への延伸
- ④ 在来線の整備
 - ア) 日豊本線の高速・複線化（フリーゲージトレインの技術開発の促進と日豊本線での早期実現）
 - イ) JR佐世保線等の輸送改善（全線フル規格化された西九州ルートへの高機能フリーゲージトレイン（FGT）による乗り入れ）
 - ウ) 北九州空港アクセス鉄道の実現
 - エ) 並行在来線の経営が成り立つための支援
 - オ) 久大線、豊肥線を活用した中九州地域周遊列車の運行実現
 - カ) 福北ゆたか線と福岡市地下鉄の接続
 - キ) JR筑肥線の複線化促進と強風対策強化
 - ク) JR唐津線の電化促進
- ⑤ 地方路線の維持・存続

(4) 主要空港の整備 (国土交通省、財務省)

空港は、国内外との交流によって九州の潜在能力を引き出し、競争力を高めるとともに、地域に大きな経済波及効果をもたらすもので、主要空港の早期整備を図られたい。

とりわけ福岡・那覇の両空港は円滑に発着できる処理容量を超え、九州ひいては西日本の発展に影響を及ぼす。増大する航空需要に十分に対応できる能力の確保が喫緊の課題であり、一刻も早い整備が不可欠である。

- ① 福岡空港の滑走路増設および平行誘導路二重化の早期整備
- ② 那覇空港の第2滑走路増設の早期運用開始、新旅客ターミナルの移設整備及び2次交通等の整備
- ③ 北九州空港の滑走路3,000m化の早期実現、福岡空港との役割分担と相互補完
- ④ 鹿児島空港の運用時間の延長等、利用者の利便性向上
- ⑤ C I Q機能の拡充強化と地方自治体への権限の委譲
- ⑥ 沖縄県の地理的状況を踏まえた新規路線の開設促進
- ⑦ 阿蘇くまもと空港のコンセッション方式導入に係る運営権者選定、国内線別棟ビル完成、新ターミナルビル完成に向けた支援、交通アクセスの機能強化、防災拠点としての機能強化
- ⑧ 九州内空港とアジア等近隣諸国との国際航空路線の拡充
- ⑨ 九州内空港の国内航空路線の維持・拡充
- ⑩ 航空保安施設機能の拡充
- ⑪ コミューター航空への助成措置の強化及び規制緩和の推進

(5) 主要港湾の整備

(国土交通省、財務省)

九州の各港湾が国際競争力を維持し、地域の産業・経済の活性化のためには、アジアの物流拠点としての大水深港湾、中核港湾の機能整備が必要不可欠である。九州地域の発展の基盤となる各港湾の機能整備を図られたい。

- ① 国際拠点港湾・日本海側拠点港・博多港の整備促進
 - ア) アイランドシティ地区における国際物流拠点の形成
 - ・ コンテナターミナルの整備推進及び背後における臨海部物流拠点の整備
 - イ) 都市部ふ頭地区における国際物流・人流機能の充実強化
 - ・ 中央ふ頭におけるターミナル機能の強化、岸壁等の整備
 - ・ 須崎ふ頭における岸壁、泊地及び中央航路の整備によるバルク貨物の輸送効率化
- ② 国際拠点港湾・日本海側拠点港・北九州港地区の整備促進
 - ア) 関門航路の水深-14m化
 - イ) 新門司地区複合一貫輸送ターミナルの航路・泊地の整備
 - ウ) 田野浦地区複合一貫輸送ターミナルの岸壁の整備
 - エ) 西海岸地区岸壁の老朽化対策
 - オ) 国際海上コンテナ、国際フェリー・国際RORO船、国際クルーズ船の強化
- ③ 日本海側拠点港・長崎港・佐世保港の整備促進
 - ア) 長崎港松が枝地区・小曾根地区の岸壁延伸（2バース）による岸壁拡充
- ④ その他重要港湾の整備（※別紙3）
 - ア) 三池港国際物流ターミナル事業の整備促進（航路・コンテナヤード）および臨港道路四山線、小型船だまりの整備促進
 - イ) 北九州港・苅田港国際物流ターミナル整備事業（本航路及び岸壁・新松山地区埠頭等）の整備促進
 - ウ) 唐津港港湾環境整備事業、西の浜海岸環境整備事業の整備促進

- エ) 伊万里港の国際貿易港としての整備促進
- フ) 長崎港小ヶ倉柳地区における埠頭拡張工事の早期完成、臨海道路（小ヶ倉・柳・戸町線）の整備促進
- カ) 佐世保港すみ分けの早期実現、佐世保港国際クルーズ拠点整備事業（浦頭地区）の整備促進
- キ) 福江港港湾機能の整備促進
- ク) 熊本港航路（水深 7.5m）並びに水深 7.5m 岸壁第 2 バース、水深 10m 岸壁等の整備
- ケ) 八代港国際クルーズ拠点整備事業（耐震強化岸壁含む）の計画的整備、水深 14m 航路の早期完成
- コ) 大規模災害発生による陸上交通の遮断に備え、被災者救済、支援物資等の海上輸送を可能にする本渡港の整備促進
- カ) 三角港岸壁及び緑地等の整備促進
- シ) 中津港及び周辺の総合開発計画の推進とフェリー誘致
- ス) 大分港の西大分地区の大規模地震に対応した耐震強化岸壁および航路等の整備促進
- セ) 別府港の湾岸の環境景観に配慮した施設等の整備促進
- ソ) 津久見港湾改修事業の整備促進
- タ) 佐伯港の整備促進
- チ) 宮崎港の防波堤、マリーナ等の整備促進
- ツ) 細島港の大型岸壁等の整備促進、南沖防波堤の早期整備促進、ならびに津波対策をはじめとする港湾の防災機能強化
- テ) 油津港の岸壁改良の整備促進
- ト) マリンポートかごしまの整備促進（大型客船が着岸可能なバースの増設）
- チ) 那覇港の国際拠点港湾への昇格、国際流通港湾及び観光リゾート地区（浦添ふ頭の一部）の整備並びに国際旅客船バースの早期整備
- ニ) 中城港新湾の整備拡充と流通・加工港湾としての機能強化及び沖縄市東部海浜開発事業の促進
- ヌ) 平良港漲水地区・下崎埠頭地区の整備並びに耐震岸壁の整備促進
- ⑤ 地方港湾の整備（※別紙 3）
 - ア) 宇島港の整備計画の策定
 - イ) 臼杵港のフェリー埠頭の整備促進
 - ウ) 指宿港海岸保全事業の早期完成

（6）災害防止・被害軽減への対応

（国土交通省、財務省）

自然災害の多い九州においては、災害に強い社会づくりが重要であり、地域の防災・減災に不可欠な社会資本整備を推進されたい。

- ① 竹田水害緊急治水ダム建設事業・玉来ダムの早期整備
- ② 大分臨海部・宮崎沿岸部の地震津波対策への早期支援強化

2. 真に必要な社会資本整備の促進と修繕・補修による安全性確保

（国土交通省、財務省）

人口減少・高齢化や財政的な制約が厳しさを増す中で、地域活性化や国際競争力強化を図り、持続可能な地域社会をつくるため、その基盤となるインフラの整備・有効活用が不

可欠である。については、真に必要な社会資本整備（高規格幹線道路のミッシングリンクの解消、整備新幹線の早期完成、地域公共交通の維持・再生など）のさらなる促進を図られたい。また、老朽化の進む道路・橋梁、港湾施設等の産業インフラについて、緊急性の高い箇所を優先した修繕・補修による安全性確保と防災対策を推進されたい。

なお、地域の活力の維持・増進の観点も踏まえ、災害や緊急時への対応が可能な地場企業への受注機会の拡大ならびに原材料価格の上昇などを踏まえた適正価格での発注について配慮されたい。

3. 法整備・開発構想等の推進

(1) 離島空路整備法（仮称）の早期制定

（国土交通省）

離島交通の基本的政策課題である離島航空路線の維持・充実を図るため、既存航空路線の運行欠損、航空機購入等補助などを骨子とする離島空路整備法（仮称）を早期に制定し、以下の事項を実現されたい。

- ① 運航費補助制度の維持・拡充
- ② 機体購入費等に係る財政支援措置の継続・拡充
- ③ 航空機燃料税等公租公課の軽減措置の継続・拡充
- ④ 離島航空路の維持方策に必要な地方公共団体の財政負担に対する地方交付税措置の一層の拡充
- ⑤ 離島空港と東京・大阪・福岡等との国内航空路線や離島間の航空路線の拡充・強化の支援

(2) 下関北九州道路の早期実現

（国土交通省）

関門トンネルおよび関門橋は本州と九州を繋ぐ物流・人流の大動脈で、災害等で遮断された場合の経済損失額が年間約 14 兆円とされるなど、極めて重要な道路である。また、供用開始から長期間が経過し、老朽化による補修工事で通行止めが頻繁に行われている。

したがって、関門地域の円滑な交通に資する新たな広域ネットワーク機能や災害時におけるリダンダンシーを確保できる下関北九州道路は必要不可欠である。

関門地域の一体的発展と九州と本州を結ぶ広域道路ネットワークの要としての役割を担う下関北九州道路の調査検討についてスピード感を持って推進されるとともに早期実現を図られたい。

(3) 島原・天草・長島架橋構想及び九州西岸軸構想の推進

（国土交通省）

島原・天草・長島架橋は、九州縦貫・九州横断・東九州・西九州各自自動車道など九州の外周を大きく一周する高速交通体系とともに有明海・八代海沿岸地域を環状に結ぶ広域的交通網を形成するもので、九州西岸軸構想の中核をなすものである。

また、九州西岸軸構想は、長崎市から長崎県島原半島、熊本県天草、鹿児島県長島出水地域を経て鹿児島市に至る九州西岸地域の連携と交流を促進し、農林水産業の供給基地、交流・物流拠点、広域観光ルートの形成など地域の一体的な活性化を図るものである。

国土形成計画及び九州圏広域地方計画にもとづき、島原・天草・長島架橋構想及び九州西岸軸構想の早期実現を図られたい。

- ① 島原・天草架橋および天草・長島架橋建設に資する調査の再開

- ② 島原道路の整備促進および島原天草長島連絡道路の具体化に向けた検討の実施
- ③ 島原天草長島連絡道路の計画段階評価の早期着手

(4) 太平洋新国土軸構想及び豊予海峡ルートの実現

(国土交通省)

豊予海峡ルートは、多軸型国土の一翼を担う太平洋新国土軸の形成に不可欠な海峡横断プロジェクトであり、災害時におけるリダンダンシーの確保の面からも極めて重要である。さらに、自立的な広域国際交流圏の形成とともに、西瀬戸地域全体の広域経済文化圏の構築に大きく寄与するものである。

については、太平洋新国土軸構想を形成する豊予海峡ルートの実現に繋がる技術開発や調査研究を積極的に推進されたい。

(5) 地域連携軸「東九州軸」の振興

(国土交通省)

「東九州軸」は下関北九州道路や豊予海峡道路により中国・四国地域との連結的機能も有し、かつ太平洋新国土軸や西日本国土軸等の受け皿としても重要な位置づけにある。「東九州軸」の振興のため、以下の事項を推進されたい。

- ① 「東九州軸」形成の基盤となる高速交通体系としての東九州自動車道の早期整備ならに4車線化の推進、九州中央自動車道および両道へのアクセス道路の整備促進
- ② 東九州地域の工業・観光等の産業振興、活性化の推進
- ③ 日豊本線の高速化及び新型車両導入の促進
- ④ 「東九州新幹線」構想実現のため、基本計画路線から整備計画路線への格上げと必要な財源の確保

IV. その他

1. 国家公務員倫理規程の弾力的な運用

(総務省)

国家公務員には高い倫理感が求められるが、解釈・運用に過度に萎縮し、職務遂行上必要な情報収集や意見交換などを行えず、行政対象の実態把握などが十分行われていない。変化が著しい経済・経営環境に対応し、企業が活動しやすいビジネス環境の構築に向けて、意思疎通が十分に図れるよう規程の弾力的な運用を検討されたい。

以 上