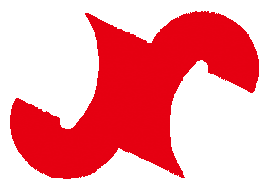


経済政策に係わる要望



平成29年7月20日

九州商工会議所連合会

経済政策に係る要望

わが国経済は、大企業を中心に改善が進んできたが、人件費上昇や受注機会の損失など人手不足の影響拡大、消費低迷の長期化、新興国経済の減速などから、中小企業の業況感は依然として鈍く、一進一退の状況が続いている。さらに、先行き不透明な為替・株価などの金融市場の動きに加え、熊本地震は九州のみならずわが国全体にも影響を及ぼしており、これらの動向を注視していかなければならない。

こうした中、消費税の再引き上げへの対応や人口減少による国内市場の縮小に対応するため、企業数と雇用の大多数を占め地域経済・社会の担い手である中小企業の経営体質の強化や国際競争力強化への取組みが求められている。また、2019年のラグビーワールドカップ、2020年の東京オリンピック・パラリンピックなどは九州にとって追い風であり、観光をはじめ地域資源を有効活用し、積極的に域外の需要を呼び込むことが重要である。

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. 九州の資源を活用した産業の創出・活性化を

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りたい。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、各空港利用運賃を平準化する航空運賃体系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)

平成 27 年に九州・沖縄の各港へ寄港した外国クルーズ客船は約 700 回を数え、全国の半数を占める。震災の一時的な影響も懸念されるが、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りたい。

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。特に、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、また2018年の韓国・平昌オリンピックの開催など、わが国および周辺に国際的な注目が集まることを活かし、全国各地の観光関連情報の国内外での一元的な発信や、広域連携による地方への誘客促進の取り組みを支援されたい。

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ことから、新幹線等の停車駅等と周辺地域を接続する地域鉄道やバス等の二次交通の整備を推進されたい。

(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導入・拡大を図られたい。

②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) 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)

ユネスコに推薦された「『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群」および「山・鉾・屋台行事」について、本年度の世界遺産登録に向けて強力的に推進されたい。また、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」についても、早期の登録に向けて推進されたい。

また、国の特別史跡である「西都原古墳群」についても、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。

(5) カジノを含む統合型リゾート（IR）事業の推進 (法務省・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関連法案の早期成立を進めるとともに、法制化された後は、豊富な観光資源を有する九州において設置されたい。

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が集まり、その近隣に人々が暮らすコンパクトシティの形成とともにネットワークの形成が不可欠である。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・拡充を図られたい。

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的に実施されたい。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たい。

また、政府機関の地方移転については、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。

II. 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. 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。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。

2. 社会資本の整備促進 ※詳細は別紙3参照

(1) 東九州・九州横断・南九州西回り道など循環型高速道路ネットワーク等の整備

(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、早期整備を図られたい。

① 東九州自動車道の整備促進

(清武南～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、豊前～宇佐および大分宮河内～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車線化の早期整備、芒塚～長崎の4車線化の早期認可)
- ④ 南九州西回り自動車道の整備
(津奈木～出水～野田および阿久根～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、唐津伊万里道路・南波多谷口～伊万里東の早期整備、伊万里松浦道路・伊万里東～山代久原および今福～松浦の早期整備着工、相浦中里～佐世保大塔の4車線化の早期事業化、松浦～佐々の早期事業化)
- 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スマートインターチェンジの設置
- ⑧ 地域高規格道路の整備(※別表1)
 - ア) 北九州空港と東九州自動車道を結ぶアクセス道路「新北九州空港連絡道路」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児島市～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福岡県道堤～上野線の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) 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)
 - キ) 中津日田道路の整備促進
 - ク) 候補路線「宇佐国見道路」の計画路線への格上げ
 - ケ) 大分中央幹線道路の整備促進
 - コ) 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～竹田市間の計画段階評価への早期着手
 - サ) 熊本天草幹線道路の区間指定及び整備促進
 - シ) 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
 - ス) 都城志布志道路の整備促進
 - セ) 宮崎東環状道路(国道219号広瀬バイパス)の整備促進
 - ソ) 大隅縦貫道(Ⅰ期)の整備促進
 - タ) 大隅縦貫道(Ⅱ期)の整備促進
 - チ) 鹿児島東西幹線道路の整備促進
 - ツ) 鹿児島南北幹線道路の整備促進
 - テ) 錦江湾横断交通ネットワーク(鹿児島市～桜島)早期実現
 - ト) 臨港道路(鹿児島市鴨池港区～中央港区)早期計画策定
 - ナ) 薩摩半島横断道路の整備促進
 - ニ) 南薩縦貫道の整備促進
 - ヌ) 名護東道路の早期事業化

- カ) 福北ゆたか線と福岡市地下鉄の接続
- ⑤ 在来線の高架化（熊本駅周辺におけるJR鹿児島本線等高架化の整備促進）
- ⑥ 地方路線の維持・存続

（３）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 那覇空港の滑走路増設の早期完成・運用開始
- ③ 北九州空港の滑走路3,000m化の早期実現、エプロン・スポット等の整備、貨物ターミナル地区の拡張の早期実現、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に伴う財源措置
- 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国際化へ向けた推進
- 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

（４）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・泊地の整備
 - エ) 西海岸地区岸壁の老朽化対策
 - カ) 海岸保全のための護岸改良
 - キ) 洞海地区航路の機能維持
 - ク) 砂津地区港湾緑地の整備
 - ケ) 国際海上コンテナ、国際フェリー・国際RORO船、国際的旅客船の強化

③ 日本海側拠点港・長崎港・佐世保港の整備促進

- ア) 長崎港松ヶ枝地区・小曾根地区の岸壁延伸（2バース）による岸壁拡充
- イ) 長崎小ヶ倉埠頭から高速道路への物流交通網の整備

④ その他重要港湾の整備（※別表2）

- ア) 三池港国際物流ターミナル事業の整備促進（航路・泊地・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
- オ) 長崎港小ヶ倉柳地区における埠頭拡張工事の早期完成、上屋の新設並びに荷役機械の充実並びに早期整備、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
- 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) 八代港水深14m航路の早期完成に向けた支援継続、大型ガントリークレーン及び新コンテナターミナル整備の早期完成、大型クルーズ客船の寄港急増に伴う早期対応、大島航路の安全確保対策の早期完了
- コ) 三角港岸壁及び緑地等の整備促進
- サ) 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
- シ) 別府港の湾岸の環境景観に配慮した施設等の整備促進
- ス) 津久見港堅浦地区公共岸壁の整備促進
- セ) 宮崎港の防波堤、マリーナ等の整備促進
- ソ) 細島港の大型岸壁等の整備促進、南・北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
- タ) 油津港の防波堤、堀川運河等の整備促進
- チ) 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喫水の確保、埠頭エリアの拡大、C I Q機能拡充に向けた旅客ターミナル整備、アクセス道路の整備促進）
- ツ) 那覇港の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
- テ) 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
- ト) 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（※別表2）

- 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

（5）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

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。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

Ⅲ. 地域経済の担い手である中小企業の活力強化

1. 中小・小規模企業の経営力強化

(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、小規模企業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企業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)

小規模企業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。

2. 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、TPP合意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・サービス革新補助金」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。

3. 中小企業・小規模事業者の人材確保に向けた対策

(1) 中小企業の人材確保への支援

(経済産業省・厚生労働省・文部科学省・法務省)

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、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。

海外展開を担う人材として、高度な知識を持つ外国人留学生の採用意欲が高まっており、日本語研修や職業訓練の実施、中小企業とマッチングなど採用・定着を促進されたい。

(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、高い能力を持ちながらも、育児などにより就労を断念している女性の活躍推進が欠かせない。待機児童解消を目指して各事業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。

また、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。

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(資本金額1億円以下の場合9年間)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たい。

(2) 事業承継・事業引継ぎの円滑化

(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。

あわせて、円滑な事業承継を支援するため、事業承継税制について、相続税の納税猶予割合の10割への引上げ、取引相場のない株式の評価方法の見直しをはじめ、中小企業の実態やニーズに即して抜本的な見直しを図られたい。

5. 中小・小規模企業の基盤強化・事業環境整備

(1) 消費税の軽減税率の円滑な導入

(経済産業省・財務省・消費者庁)

消費税の複数税率は、対象品目の線引きや新たな区分経理により煩雑な事務負担を強いられるなど、混乱が懸念される。

事業者・消費者に対する政府一丸となった分かりやすい広報・説明会の実施、軽減税率の対象かどうかの線引きに関する事業者からの照会に対する相談体制の整備など、万全の対策を講じられたい。

(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)

わが国の立地競争力を高め、企業の競争力を強化するため、法人実効税率の20%台への引き下げを確実に実施されたい。

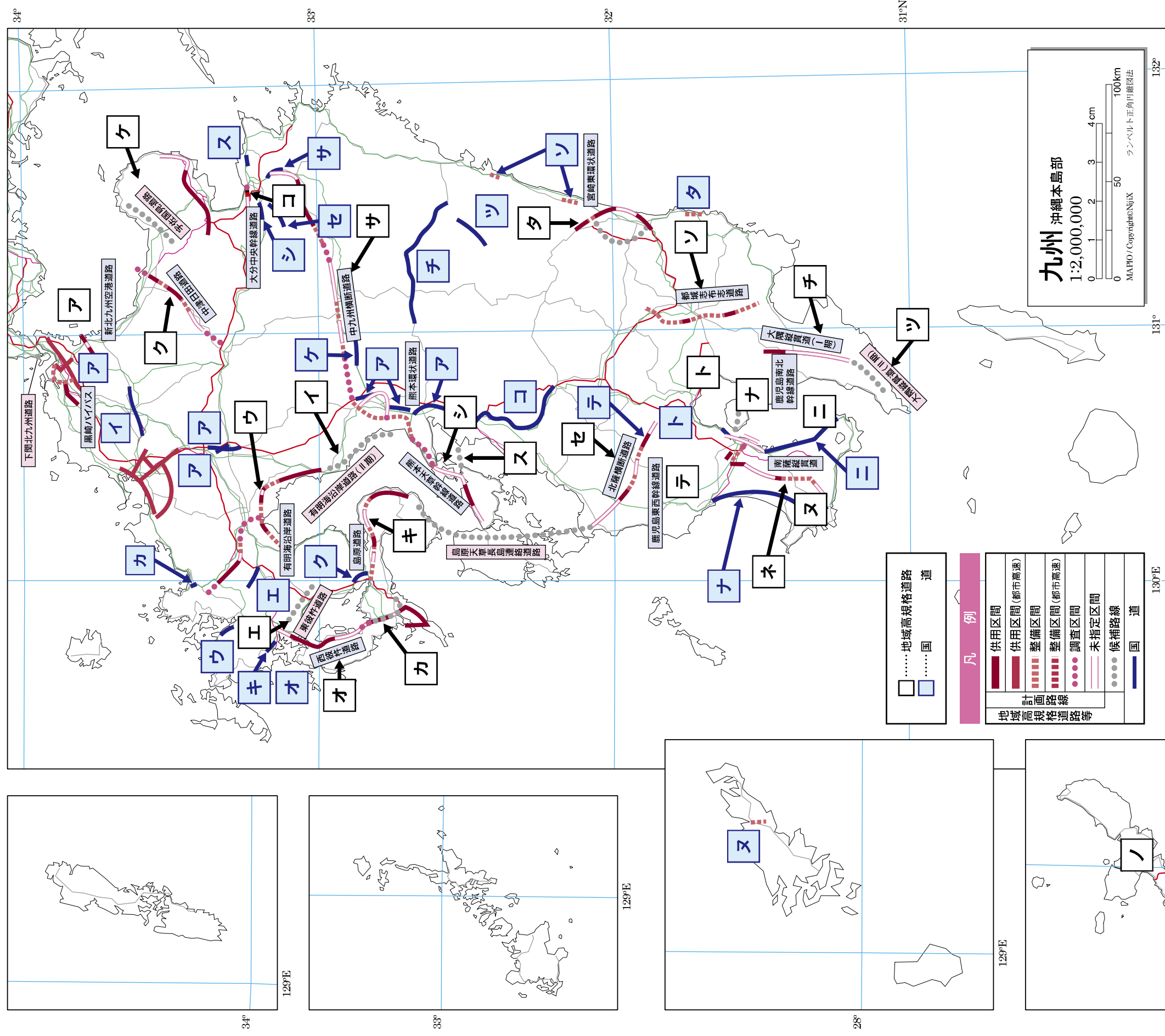
なお、法人税率引き下げの代替財源にあがっている法人事業税の外形標準課税の中小企業への拡大は、雇用や賃金の抑制につながるもので断固反対である。また、事業所税についても、中小企業と地域経済の成長を阻害するもので廃止すべきである。

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

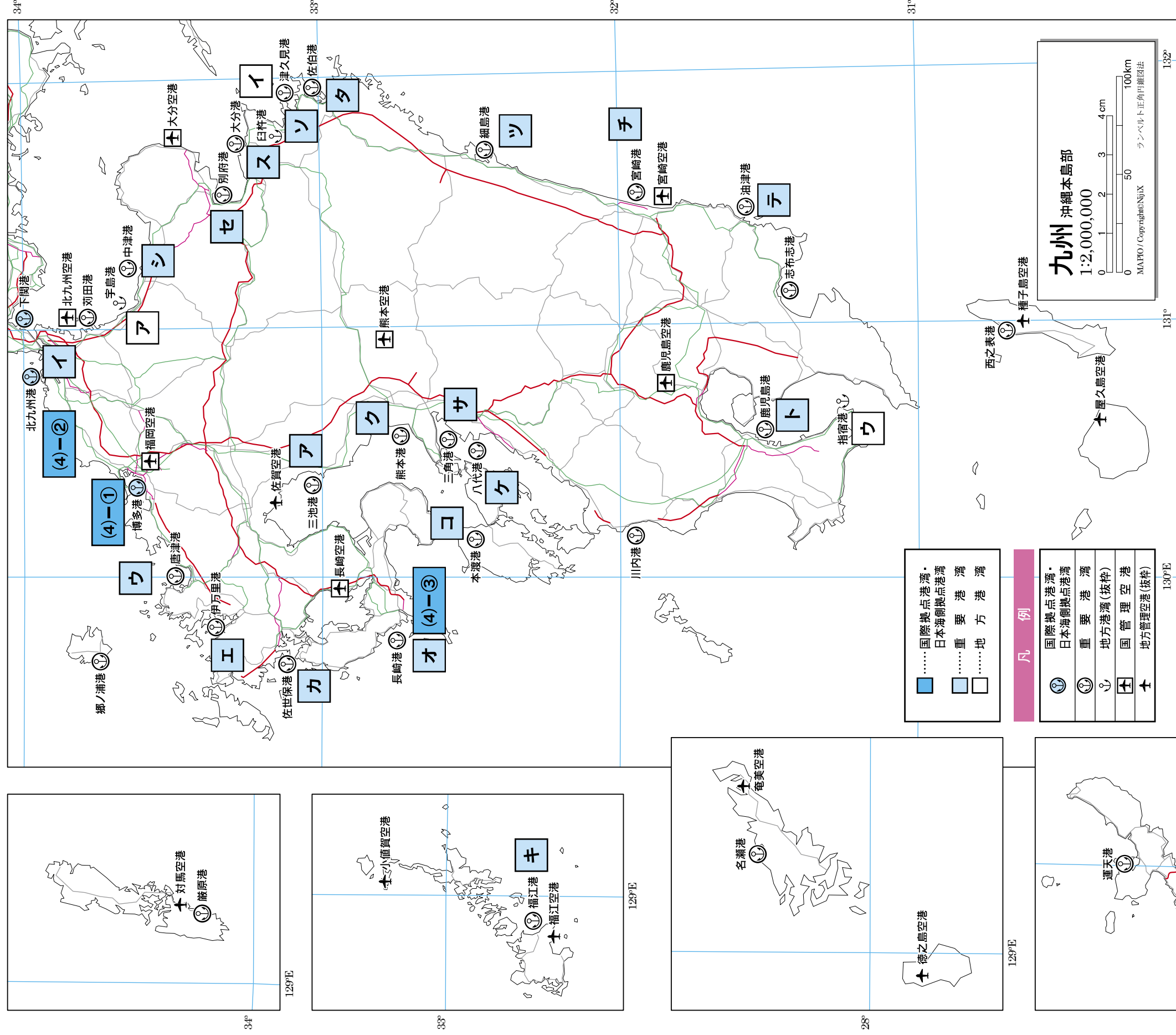


《地域高規格道路の整備》

- ア) 北九州空港と九州自動車道を結ぶアークセクス道路（新北九州空港道路）の整備促進（軌道・門司行橋線との交差点立体化）
- イ) 門司行橋線との交差点立体化による早期整備促進及び有明海沿岸道路（11期）の大倉田市～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～大良町～有明海沿岸道路への早期着手
- ウ) 有明海沿岸道路に接続する都市計画道路鹿島道～上野線の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) 長崎南西北幹線道路（長崎市茂里町～時津町野田郷）の新規事業化
- カ) 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）
- キ) 中津日田道路の整備促進（中津市～日田市間の整備促進）
- ク) 候補路線「宇佐国県道」の計画段階評価への格上げ
- コ) 大分中央幹線道路の整備促進
- カ) 熊本市～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～竹田市間の計画段階評価への早期着手
- シ) 八代・天草東橋の整備促進
- セ) 北薩幹線道路（熊本市～大津町間の整備促進）
- ソ) 熊本市～大津町間の整備促進
- タ) 熊本市～大津町間の整備促進
- チ) 大隅幹線道路（11期）の整備促進
- ツ) 大隅幹線道路（11期）の整備促進
- テ) 鹿児島南西北幹線道路の整備促進
- ト) 鹿児島南西北幹線道路の整備促進
- ナ) 鹿児島南西北幹線道路の整備促進
- ネ) 鹿児島南西北幹線道路の整備促進
- ノ) 鹿児島南西北幹線道路の整備促進
- ハ) 鹿児島南西北幹線道路の整備促進
- ヒ) 鹿児島南西北幹線道路の整備促進
- ヘ) 鹿児島南西北幹線道路の整備促進

《国道の整備》

- ア) 国道3号の整備促進（単線バイパスの早期併用開始、島崎久留米道路の早期整備（島崎～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、熊本バイパスの整備促進）
- イ) 国道201号八木山バイパスならびに飯塚庄内田川バイパスの4車線化
- ウ) 国道204号（伊万里～佐藤）の早期整備
- エ) 国道498号（伊万里～佐藤）の早期整備
- オ) 国道204号（伊万里～佐藤）の早期整備
- カ) 国道204号（伊万里～佐藤）の早期整備
- キ) 国道34号（佐世保線）の早期事業化
- ク) 国道57号（佐世保線）の早期事業化
- コ) 国道219号（佐世保線）の早期事業化
- カ) 国道10号（佐世保線）の4車線化の整備促進
- シ) 国道210号（佐世保線）の4車線化の整備促進
- セ) 国道197号（志村～乙津）の整備促進
- ソ) 国道10号（門川日向拓、新宮バイパス）の早期整備
- タ) 国道220号防犯対策（日向防犯）の整備促進
- チ) 国道218号バイパスの整備促進
- ツ) 国道327号2車線バイパス（日向IC～車輪間）の早期整備
- テ) 国道504号の早期整備
- ト) 国道10号鹿児島北バイパスの整備促進
- ナ) 国道270号の早期整備
- ネ) 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、不具合箇所改良に向けた各種調査の促進及び早期事業化
- ノ) 国道58号おがみ山バイパスの整備促進
- ハ) 国道330号胡麻十文字路～ユカ十文字路間の拡幅
- ヒ) 沖繩自動車ネットワークの整備促進
- ヘ) 沖繩自動車ネットワークの建設促進



《(4)①～③国際拠点港湾・日本海側拠点港湾》 国際拠点港湾 日本海側拠点港湾 《(4)④～⑤地方港湾》 地方港湾

ア、宇島津の整備計画の算定
 イ、臼杵津のフェリー一埠頭の整備促進
 ウ、指宿港海岸保全事業の早期完成

(4)① 国際拠点港湾・日本海側拠点港湾・博多港の整備促進
 (4)② 国際拠点港湾・日本海側拠点港湾・北九州港地区の整備促進
 (4)③ 日本海側拠点港湾・長崎港・佐世保港の整備促進

《重要港湾》 重要港湾

- (4)④ 三池港国際物流ターミナル事業の整備促進（輸送・泊地・コンテナヤード）および臨港道路四山線、小型船たまりの整備促進
- ア) 北九州港・羽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
- イ) 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) 長崎港小ヶ島倉庫地区における埠頭拡張工事の整備促進
- オ) 長崎港小ヶ島倉庫地区における埠頭拡張工事の早期完成、臨港道路（小ヶ島倉庫・船・戸町線）の整備促進
- カ) 佐世保港さみみ分岐の早期実現、佐世保港国際クルーズ拠点整備事業（埠頭地区）の整備促進
- キ) 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
- ク) 八代港国際クルーズ拠点整備事業（副臨港岸壁含む）の計画的整備、水深14m航路の早期完成
- ケ) 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
- サ) 中津港及び周辺の総合開発計画の推進とフェリー一埠頭の整備促進
- シ) 大分港の西大分地区の大規模地盤対応した耐震強化岸壁および埠頭の整備促進
- ス) 別府港の港湾の環境整備に配慮した施設等の整備促進
- ソ) 津久見港港湾修理事業の整備促進
- タ) 佐伯港の整備促進
- チ) 宮崎港の防波堤、マリナー等の整備促進
- ツ) 細島港の大型岸壁等の整備促進、南・北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) 油津港の岸壁や22万1クルーズ船の係留施設並びに堀川運河等の整備促進
- ト) マリンパークセブンス道路の整備促進（大型客船が着岸可能な感水確保、バースの増設、観光バス専用駐車場の整備等）
- ナ) 那覇港の国際流通港湾及び観光リゾート地区（浦添・頭の一部）の整備並びに国際旅客バースの早期整備
- ヌ) 中城港新築の整備促進と交通・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
- ス) 平良港瀬水地区、下崎埠頭地区の整備並びに耐震岸壁の整備促進