

要 望 書

平成21年11月27日

熊本県商工会議所連合会

要 望 項 目

1. 平成22年度中小企業関係施策について	1
2. 「魅力溢れるまちづくりの推進」への支援について	9
3. 道路財源確保について	10
4. 高速道路網及び主要道路網の整備について	11
5. 地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の整備促進について	13
6. 国道3号「松橋バイパス～八代区間」の整備促進について	15
7. 島原・天草・長島架橋構想及び九州西岸軸構想の推進について	16
8. 八代・天草架橋建設促進について	17
9. 熊本県北横断道路構想の推進について	18
10. 九州新幹線鹿児島ルート of 早期全線整備について	19
11. J R 鹿児島本線等連続立体交差事業と 熊本駅周辺整備の促進について	20
12. 熊本県内の港湾整備促進について	21
13. 地方における公共事業予算の確保について	22
14. 新幹線開業に伴う観光振興及び 肥薩おれんじ鉄道(株)運営への積極的支援について	23
15. 地域資源を背景にした人吉球磨広域観光の推進について	24
16. 「球磨焼酎」の振興対策について	26
17. 国産材の利用促進について	27
18. 八代外港工業用地への高速通信網の整備促進について	28

平成22年度中小企業等関係施策について

わが国経済は、最悪期を脱し改善傾向にあると言われておりますが、商工会議所早期景気観測調査の9月結果（9月中旬調査）では7カ月ぶりにマイナス幅が拡大しております。年末に向けて二番底が懸念され、デフレの兆しも見られるなど、中小企業や地域にとって再度、体力の限界に晒される厳しい局面を迎えることが予想されます。

こうした中であって、わが国は、現下の経済危機から早期に脱却し、内外需バランスのとれた持続的な経済成長を実現しなければなりません。

そして、日本経済が明るさを取り戻すためには、企業数で99.7%を占め、69.4%の雇用を担っている中小・小規模企業の業況を改善し、倒産や雇用調整を余儀なくされる企業を1社でも少なくするよう支援することが何より必要であります。また、今次不況においては、地域経済けん引の中核を担う中堅企業も極めて厳しい経営状況に陥っており、その支援も重要であります。中小・小規模企業および中堅企業における事業の継続と絶え間ないイノベーションへの挑戦を可能とする政策面での環境整備が強く望まれます。経済活力の源泉である、これら中小企業等が元気になってこそ、地域の人々の雇用が守られるとともに地域の活性化が実現されます。その意味から、中小企業等対策予算の思い切った拡充と各種支援策の強化を求めます。

以上の観点を踏まえ、平成22年度中小企業等関係施策に関して、下記事項の実現を強く要望いたします。また、その実施段階においては、国と県がそれぞれ実施する諸施策が無駄なく相乗効果を上げられるよう望みます。

記

【1】企業の存続と経営力の向上を図る

I 金融支援

1. 中小・中堅企業の資金繰り対策の強化・拡充

（1）緊急保証制度の期間延長および金融セーフティネットの拡充

かつてない打撃を受けている中小企業の経営環境が、今次不況以前の状況に回復するには年単位の時間を要すると見られ、引き続き、中小企業の資金繰りは予断を許さない。そうした状況を踏まえ、下記のような資金繰り支援の強化を望む。

- ①緊急保証制度については、中小企業の資金繰りの状況等を十分見極めつつ、本年度末までとなっている取扱期間を延長するとともに、その際には、“対前年比で悪化”とされている認定要件を緩和されたい。また、無担保枠8,000万円を超える保証の弾力的な実施について、現場で実効性が確保されるよう強く望む。さらに、同制度における保証料率引下げ、および、よりリスクの高い案件への信用保証協会の審査の大幅な弾力化を検討されたい。

上記の対策を円滑に実施するため、信用保証協会について、一層の財務基盤

強化を引き続き必要に応じて行っていただきたい。

(2) 条件変更や借換えの実施による中小企業の借入返済負担の軽減

信用保証協会は、中小企業の既往債務について、「返済期限を延長する」「残債の期日一括返済を認める」「返済据置期間の再設定を認める」など、経済危機対策に盛り込まれた条件変更の具体的な取組みを強化していただきたい。また、返済を猶予した中小企業への追加的な保証および融資を積極的に実施していただきたい。さらに、融資制度や保証枠の種類に拘らず、その借換えや複数債務の一本化を促進するなど、中小企業の月々の返済負担の軽減を進めていただきたい。

II 経営改善支援

1. 経営改善普及事業の充実

国は、約半世紀にわたり商工会議所等が実施している経営改善普及事業について、小規模企業の経営安定や事業発展に不可欠であることと、国としての小規模企業対策の基本施策であることを改めて明確にすべきである。

国は、三位一体改革後もさまざまな中小・小規模企業支援対策（事業費に対する補助金交付等）を打ち出してきたが、各事業の実施主体の多くは商工会議所等であり、その実務は、現場の状況に精通した経営指導員が担ってきたと言っても過言ではない。税源移譲で補助金がすべて都道府県の裁量で決められることになったが、中小企業支援法等に基づく中小・小規模企業対策の重要性はいささかも変わらない。

そうした観点を踏まえ、県において同事業の予算が十分かつ安定的に確保されるようお願いしたい。

2. 中小企業の生産性向上の推進等

(1) 地域力連携拠点事業の活用

地域力連携拠点事業（21年度は327カ所。うち商工会議所は122カ所）は、IT導入や知的資産経営など新たな経営手法の導入、経営革新、地域資源活用、農商工等連携などの新事業展開、創業・再チャレンジ、事業承継等多岐にわたる分野において、高度かつ専門性の高い支援ニーズに応える有効な中小企業支援策となっている。

本事業が効果的に実施されるよう、県におかれても、関連施策の拡充と連携の強化についてお願いしたい。

(2) 創業・経営革新・新連携の促進

- ①創業人材育成支援事業（創業塾・経営革新塾）については、各地における潜在的な起業家を掘り起こし、また、既に事業を営んでいる中小企業経営者に新規事業展開を促す機会を与えており、引き続き十分な予算の確保をお願いしたい。また、創業塾、経営革新塾への参加者のすそ野拡大を図るため、創

業、経営革新に関心を持った人が気軽に参加できる入門セミナーを補助対象とされたい。加えて、創業時における資金調達が円滑に行われるよう政策金融機関の支援策や信用補完制度において対象要件の緩和や金利・保証料の優遇等拡充策についてご支援賜りたい。

- ②中小企業新事業活動促進法に基づく経営革新計画の承認、新連携計画の認定にあたっては、承認・認定手続きの簡素化を図り、事業者にとって過度の負担とならないよう配慮をお願いしたい。また、承認・認定、各種支援施策の審査等が速やかに行われるよう徹底されたい。さらに、計画の承認・認定を受けた企業に対しては、県による各種補助金制度を充実されたい。

(3) 円滑な事業承継促進のための支援強化

非上場株式に係る贈与税・相続税の納税猶予制度については、円滑な事業承継を促進させるため、同制度のPRを強化すべきである。事業承継支援センター事業（21年度は103カ所。うち商工会議所は46カ所）については、事業承継問題に直面する事業者の課題抽出、課題対応等の個別相談支援の一層の充実など、県におかれても総合的なサポートができるよう配慮されたい。

併せて、中小企業経営者および後継者向け等の研修・セミナーの強化を図られたい。

(4) 技術・ものづくり支援強化

中小企業の技術革新を促進する助成制度であるSBIR制度（中小企業技術革新制度）については、効果的な広報、親しみやすいネーミング付与等により、制度の認知度を高めることが重要である。また、補助金の交付元が7省庁にまたがることから、公募に係る照会等をワンストップで受け付ける窓口を創設いただきたい。さらに、技術開発の成果の事業化や取引マッチングなど、具体的なビジネス創出の支援を推進されたい。

また、中小企業における産学官連携を促進するため、関係機関がそれぞれ有している研究成果や知的財産等のデータベースについて、検索性を高めるなど利便性の向上を図られたい。加えて、共同研究にかかる公的助成の拡充や、研究費用の分担に関する基準づくりを進められたい。

以上のことについて、県におかれては、国に対し支援等の働きかけをお願いしたい。

(5) 下請取引等の適正化推進

下請取引の適正化を進めるため、取引当事者間の取引実態を良く踏まえたうえで、公正取引委員会との連携を密にしつつ、また、下請代金検査官の大幅な増員を行うこと等により、不公正な取引に対する取締りを一層強化されたい。

「下請かけこみ寺」については、相談機能の強化はもとより、相談の持込みがその後の取引に影響することがないように、フォローアップする仕組みを早急に整

備すべきである。併せて、裁判外紛争解決手続き（ADR）の利用促進を図ることが必要である。

下請ガイドラインについては一層の周知徹底を図るとともに、対象業種の拡大や必要に応じた改訂を行われたい。また、下請ガイドラインの活用状況・効果等については定期的に公表するなど実効性について検証を行うべきである。

3. 中小企業振興のための環境整備の促進

(1) 中小企業における新型インフルエンザ対策支援

新型インフルエンザ対策として、感染拡大を最小限に食い止めるための事前対策に万全を期されたい。

また、今回の新型インフルエンザの発生・感染地において、地域経済に大きな損失が生じたことを踏まえ、県におかれては正確な事実や状況に即応した情報発信等の対応を行っていただきたい。

さらに、中小企業は大企業のように万全な危機管理体制を整えることが困難であることから、事業活動に対する影響を最小限に抑えるための BCP 策定・導入促進に対してインセンティブとなる助成制度を設けられたい。

【2】暮らしの安定と安心を確保する

人材育成

1. 仕事と子育ての両立支援に取り組む中小企業への支援の拡充

仕事と子育ての両立支援に積極的に取り組む中小企業に対する子育て支援助成金の拡充や顕彰制度、税制面での優遇措置の付与、低利の融資制度の創設、公共事業の入札要件への一定の評価、「次世代育成支援対策推進法」に基づく「認定マーク」の付与に際して中小企業の柔軟な対応が評価されるような認定基準の見直し（例えば、「男性の育児休業取得者1名以上」要件の廃止、「女性の育児休業等取得率70%」要件の引き下げ）等、中小企業の自主的な両立支援の取り組みを支援する施策を拡充されたい。

【3】地域振興を推進する

I 地域産業振興策の抜本的拡充

1. 地域産業振興のための各種支援策の戦略的な連携強化と新たな販路拡大策の創設

地域資源の発掘から内外市場への展開まで体系的に地域ブランドを構築できるよう、地域資源∞全国展開プロジェクト事業から JAPAN ブランド育成支援事業等への連携の強化を図られたい。

また、地域資源を活用して開発された地域ブランドの販路拡大に結び付くよう、テストマーケティングの充実など新たな支援措置を講じられたい。

以上のことについて、県におかれては、国に対し支援等の働きかけをお願いしたい。

また、平成23年春に予定されている九州新幹線全線開通により、特産品の交流

やマーケットの大幅な拡大が期待されており、商業や製造業のみならず、第一次産業者等との連携により、地域資源が域内流通を超え、他地域に波及することが熊本の活性化に資すると思量されることから、県におかれても、重要施策の一つと位置づけ、一層の支援策を展開されたい。

【4】経営環境変化に即した新たな展開を支援する

I 省エネ・低炭素経営の促進

1. 中小企業の省エネ・低炭素経営の促進に対する支援

中小企業が生産性の向上や経営基盤の強化を図るためには、省エネルギー化を推進し、省エネ・低炭素経営を促進することが極めて重要である。また、わが国の地球温暖化対策を一層推進するためには、京都議定書目標達成計画、および、2020年までの中期目標を踏まえて、企業や市民が環境に配慮した取り組みを自主的・前向きに行うことが不可欠である。

そのためにも、以下に掲げる支援措置の拡充をはじめ、資金面の援助や技術開発面等の支援などを講じられたい。その際、積極的な情報提供等により、中小企業の取り組みや環境教育等の推進を図られたい。

(1) 中小企業による省エネルギー化・温室効果ガス削減の推進

中小企業が省エネルギー化や温室効果ガスの排出削減に自主的に取り組むため、以下の措置を講じられたい。

①省エネルギー化・温室効果ガス削減の推進

- ・省エネ無料診断の拡充
- ・環境マネジメントシステム認証の取得・更新費用への補助制度の導入など支援制度の拡充
- ・事業所・住宅等への省エネルギー・新エネルギー設備の導入について、地域協議会を組織して申請することとなっている補助対象要件に、個別企業や住宅を追加するなどの要件緩和
- ・中小企業による「エコ通勤」推進の取り組みを促進するための支援制度の充実
- ・中小企業自らが温室効果ガス排出の実態を把握するための動きに対する支援制度の拡充

②省エネルギー化・温室効果ガス削減支援新制度の創設

- ・中小企業の環境対策や環境ビジネス進出の相談に応じる専門家の登録・派遣への支援制度の創設
- ・温室効果ガス排出削減等に関する説明会等の開催への支援制度の創設

(2) 中小企業向け税制措置の恒久化、融資制度の要件緩和、補助制度の拡充・利便性向上

中小企業による省エネルギー・温室効果ガス削減に資する設備等の導入や、環

境・エネルギー分野の技術開発等を促進するための税額控除や特別償却制度（エネルギー需給構造改革推進投資促進税制）が平成 22 年度までの時限立法とされているため、これを恒久措置とされたい。

また、環境・エネルギー対策貸付制度について、利便性向上のため、省エネルギー効果や温暖化ガス削減効果の要件を緩和されたい。

さらに、温室効果ガス排出削減支援事業など中小企業による省エネルギーや温室効果ガス削減に資する各種補助制度について、制度を拡充するとともに、その公募に際して、事前の告知期間や十分な公募期間を設けて応募しやすくすること、手続きを簡素化することなどにより、中小企業にとっての利便性の向上を図られたい。

以上のことについて、県におかれても支援等の働きかけをお願いしたい。

（３）新エネルギー等の利用促進

太陽光発電、太陽熱利用、燃料電池など、先進的な新エネルギー等の設備を導入する中小企業に対し、利便性の一層の向上のため、その取り組みを支援されたい。

また、温室効果ガスの排出を伴わない風力発電や太陽光発電などの、再生可能エネルギーから電力を得ることによる環境付加価値を証書化した「グリーン電力証書」の購入費用について、法人税法上の損金算入が可能となるような措置を講じられるようご支援賜りたい。

Ⅱ IT利活用の促進

1. IT利活用環境の整備促進

（１）地域におけるデジタル基盤の整備促進

近年、企業取引等におけるデジタル化の進展を受けて、大容量通信回線が必要不可欠となっている。特に、地方における光ファイバ網をはじめ超高速ブロードバンドについて、ユニバーサルサービスの観点に立ち、遅滞なく基盤構築を進められたい。

Ⅲ 国際化、グローバル化への対応

1. 中小企業の海外へのビジネス展開に関する支援の拡充

今後、少子化が一層進展する中、すでに多くの日本企業が進出し一定の投資環境が整いつつある東アジア諸国のほか、新たな可能性をもった南西アジアなどを中心として、世界各国への中小企業によるビジネスの展開が期待される。

こうした中小企業の国際ビジネス展開に関しては、代金回収の問題をはじめ様々な問題に対し、国内外における、きめ細かい相談・情報提供などのサポート体制の整備やそのための人材育成など、日本の関係機関等による支援機能を一層強化されたい。

また、中小企業の海外見本市等への出展に対する助成等を強化されたい。

【5】企業活力増進のための税制改革を求める

1. 事業承継の円滑化に資する税制措置の拡充

商工会議所の長年の要望により実現した事業承継税制は、本格的に活用される時代に入ったが、中小企業において事業承継税制が円滑かつ確実に運用されるためには、随時、時代に適応した使いやすい制度としていくことが不可欠である。

また、少子高齢化や経営の高度化・専門化が進展する中で、親族内に適切な後継者がいない等の理由により、親族以外の者を後継者とする事業承継が増加し、全体の4割を占めるまでに至っているほか、分散した株式の集中化への支援等が求められており、地域の雇用確保や経済活力の維持の観点から安定的な事業継続の確保に向け、こうした新しい課題に対する事業承継税制措置が急務となってきた。

以上を踏まえ、事業承継の円滑化に向けた支援策の拡充について、県におかれては、国に対し、以下の措置が講じられるよう働きかけをお願いしたい。

(1) 非上場株式に係る贈与税・相続税の納税猶予制度の充実化

平成21年度税制改正において、非上場株式に係る贈与税・相続税の納税猶予制度が創設されたことは大きな前進である。今後、制度の利用・運用状況等を踏まえ、より活用されるよう必要に応じ制度の充実化を図りたい。

信託を利用した事業承継については、事業承継手段の選択肢を増やす観点から、納税猶予制度の適用対象に株式の信託を活用した場合を含められたい。

(2) 親族外の事業承継の円滑化を図るための税制措置

親族以外の役員・従業員等を後継者とする事業承継にあたり、後継者へ自社株式を財産評価基本通達評価額より相当程度低い金額で譲渡すると、評価額と譲渡価額との差額に対し贈与税が課されることとなり、親族外の事業承継の妨げとなることがある。このため、親族外への円滑な事業承継を支援するための税制措置を講じられたい。

(3) 取引相場のない株式の評価方法の改善

取引相場のない株式の評価は、中小企業経営者が経営努力により企業価値を向上させればさせるほど評価額が高くなり、相続税負担が重くなるという弊害が生じている。今般、創設された事業承継税制は画期的な制度であるが、同制度の施行後といえども、親族間等で分散した株式の後継者による買い戻しなど、過大な株式評価が大きな支障となる。また、「経営承継法における非上場株式等評価ガイドライン」(平成21年2月)においては、実務上広く活用されている収益還元方式やDCF(ディスカウント・キャッシュ・フロー)方式など多様な評価方法が提示されたところである。

以上を踏まえ、円滑な事業承継を加速する観点から、財産評価基本通達におけ

る取引相場のない株式の評価方法を見直されたい。

2. 地域の中小企業の活力増進を阻害する税制の是正

(1) 固定資産税の負担軽減等

商業地等における固定資産税の負担は、地価が下がっているにもかかわらず負担調整の引き上げ等によって高水準で推移しており、経済情勢が厳しい中、中小企業者にとって過大な負担となっている。このため、地域経済の活力増進の観点から、固定資産税の評価方法の改善や税率引き下げ、負担調整措置による上限（現行70%）の引き下げなどの軽減措置を講じるべきである。

償却資産への課税については、国際的にも例外的な制度であり、わが国産業の国際競争力を削ぐことから、即刻、廃止すべきである。

(2) 法人への安易な超過課税、独自課税導入の反対

地方自治体においては、財源確保のため、標準税率を超えた率で課税する超過課税や条例による独自課税を導入しているところがあるが、超過課税の90%超を法人から徴収している現状等を鑑みると、法人への安易な課税は行うべきではない。

3. 簡素な税制による必要最小限の納税事務負担

近年、税制が複雑化し、納税事務が煩雑になってきている。わが国では、国税、地方税、社会保険料の徴収機関は縦割りとなっており、一体的徴収を進めている欧米諸国と比べて、納税者・徴収機関双方に余計なコストがかかっている。人的資源に乏しい中小零細事業者にとっては、納税事務が大きな負担となっている。

このため、税制改正にあたっては、納税者に分かりやすい簡素な税制にするとともに、納税者の事務負担や事務コストを最小限にすべきである。

以上

「魅力溢れるまちづくりの推進」への支援について

中心市街地は、商業、業務、居住などの都市機能が集積し、長い歴史の中で文化、伝統を育み、人々の生活や経済活動の中心としての役割を担ってきた「都市の顔」とも言うべき地域であります。しかし、これまでのまちづくりは都市の拡大を前提としてきたところから、郊外住宅地の開発、病院や庁舎などの郊外移転や大規模集客施設の郊外立地など都市機能の拡散により、自動車に過度に依存した都市構造をもたらし、高齢者や障害者などの生活利便性の低下や自然環境への負荷の増大、後追的な社会基盤の整備・維持管理コストの増大、公共サービス提供の非効率性などさまざまな問題を引き起こすことになりました。

このため、自動車中心の低密度拡散型の都市構造から高密度でコンパクトな街づくりへの転換を図り、短期・局所的な開発から将来を見据え地域性や持続可能性に配慮したコミュニティの個性や人的つながりを有する都市戦略である「スマートグロース」の考えを導入することが必要であります。スマートグロースでは、成長の抑制を前面に出さず、成長を適切に誘導しようとするもので、都市の無秩序な拡大を抑制し、サステイナブル(持続可能)でコンパクトな、人と人のふれあい(コミュニティ)のある都市圏を形成しようとするものであります。

この中では都市のコンパクト化・高密度化を図り、既成市街地の有効利用と併せて公共交通の利用促進、自然環境や文化資源の保全や美観に配慮した、土地利用や交通及び財政や環境等、相互に関係する都市活動のバランスをとりながら成長し、持続可能な発展をする都市構造を目指しております。

そのためには、国、県、市、地域住民及び関連事業者等が連携を図りながら、中心市街地活性化のために各種振興対策に取り組むとともに改正都市計画法の活用及び中心市街地への都市機能の集積やインフラ整備を図ることが重要であります。

つきましては、下記事項について特段の配慮をお願いいたします。

記

1. 大規模集客施設の広域調整に当たっては、「改正まちづくり3法」の精神を十分に踏まえ安易な立地制限を解除するような都市計画の決定又は変更を行わないこと
2. 都市計画区域外については、農地を含め早急に準都市計画区域の指定に向けた検討を行うこと
3. 中心市街地活性化に関する事業に対する補助金の充実を図ること
4. 熊本都市圏における公共交通網等の充実を図ること

以上

道路財源確保について

道路は、地域間格差の是正や地域活性化、ひいては国全体の成長力向上のために必要不可欠な社会インフラであり、国際競争力を強化させる上でも極めて重要であります。そのことから、その整備は、大都市・地方圏を問わず全国各地域が等しく熱望するところであります。特に、マストラ等の公共交通機関の未発達な地方においてはその要請が強いところであります。

このため、国土形成の骨格となる高規格幹線道路から、生活に密着する市町村道にいたる道路網の整備を一層促進していく必要があります。

つきましては、熊本県下のように未整備の道路を多く抱えている地方にとって、真に必要な道路整備が計画的に実施できるよう、各地域の意見を踏まえ、十分な道路整備予算を確保されるよう強く要望いたします。

高速道路網及び主要道路網の整備について

九州地方にとって高規格幹線道路等の高速交通ネットワークの整備は、地域のポテンシャルを活かし、豊かでゆとりある定住社会を実現するためにも必要不可欠ですが、その整備状況は他地域と比較するとまだ遅れているところがあります。

また、都市機能の拡充、地域産業の発展、地域住民の生活環境の向上、観光開発など、熊本県内の広域的な活性化と経済の浮揚発展に寄与する国道・県道の整備水準は低い状況にあり、より一層の道路整備が不可欠な状況であります。

つきましては、熊本県の一体的浮揚のため産業基盤の中核である高規格幹線道路網の整備をはじめとする域内主要道路網を完成させるため、下記事項について特段のご理解とご高配を賜りますようお願いいたします。

記

《高規格幹線道路》

1. 南九州西回り自動車道「芦北～水俣」間の整備促進
2. 九州横断自動車道延岡線「嘉島～山都」間の整備促進
3. 九州横断自動車道延岡線「山都～延岡」間の整備計画策定

《地域高規格道路》

1. 中九州横断道路の整備促進について
2. 熊本環状道路の整備促進について
3. 熊本天草幹線道路の整備促進並びに早期完成について
4. 有明海沿岸道路(Ⅱ期)の計画路線指定実現について
5. 島原天草長島連絡道路の計画路線指定実現について

《国道・県道》

1. 直轄関係

- ①国道3号熊本北バイパスの整備促進について
- ②国道3号植木バイパスの整備促進について
- ③国道57号瀬田拡幅・立野拡幅の整備促進について
- ④国道208号玉名バイパスの整備促進について

2. 熊本県関係

- | | | |
|---------------------|--------|--------|
| ①国道219号(八代～人吉間) | ⑦主要地方道 | 荒尾・南関線 |
| ②国道266号(牛深～本渡～三角間) | ⑧ | 坂本・人吉線 |
| ③国道267号(人吉～久七峠～大口間) | ⑨ | 人吉・水俣線 |

④国道 324 号(本渡～松島間)

⑤国道 389 号(荅北～下田～河浦間)

⑥国道 501 号(大牟田～宇土間)

⑩主要地方道 荒尾・長洲線

⑪県道八代鏡宇土線^{ハイパス}(歩道)

⑫都市計画道路南部幹線(八代市
建馬町～国道 3 号)及び西片西
宮線(八代市西片町～国道 3 号)
の整備促進

以上

地域高規格道路「熊本天草幹線道路」 の整備促進について

天草地域は、温暖な気候と豊かな海に囲まれた環境を生かした農業と漁業が基幹産業であり、また、キリシタン文化といった観光資源にも恵まれ、年間約410万人の観光客が訪れています。

近年、農水産物の価格低下など基幹産業の低迷が続き、また、観光客数も横ばいの状態が続くなど天草の経済は大変厳しい状況にあり、現在、地域産業の振興としてデコポン等の柑橘類や魚介類の高級ブランド化、天草陶磁器の全国ブランド確立、更に恵まれた自然や歴史、産業文化を生かした「天草ツーリズム」の推進といった様々な取り組みを行っております。

しかしながら、熊本市まで車で2時間、天草下島の最南端に位置する天草市牛深町にあっては3時間余りもかかるという地理的条件が物流や人的交流の大きな障害となっております。特に行楽シーズンにおける天草五橋1号橋から上天草市大矢野町周辺や上島と下島を結ぶ陸上交通の要衝である天草瀬戸大橋は、交通渋滞が慢性化し、沿線地域の発展を阻害する大きな要因となっております。

また、災害等における緊急時には代替路線がないため孤立してしまう恐れがあります。

平成18年3月27日には、天草2市8町の合併により天草市が誕生いたしました。合併により天草圏域の地域間交流が一層促進され、天草瀬戸大橋は陸上交通の要としての位置づけが益々高まっています。

合併後の天草市圏域の連携等を強化するためにも時間・距離の短縮は必要不可欠であり、広域的かつ多機能な都市づくりを推進するうえでも、第二天草瀬戸大橋(仮称)の早急な整備は欠かせません。

県におかれましては、平成14年5月松島有料道路、平成19年9月には松島有明道路が開通し、現在引き続き、宇城市三角町から上天草市大矢野町間の新天門橋(仮称)を含む大矢野バイパス(約3km)区間が事業着手されております。

申すまでもなく、地域高規格道路である熊本天草幹線道路の完成は、熊本都市圏をはじめとする各地域との交通に要する時間が大幅に短縮される大きな効果があり、熊本県が進めている熊本都市圏と県内主要都市間を90分で結ぶ「90分構想」に大きく寄与し、今後、天草地域の一体的な発展と活性化を図るうえで非常に大きな効果が期待されます。

また、天草の新鮮な農水産物などの物流が促進され、全国ブランドの確立に弾みがつき、観光客の増加は地域経済活性化を促すものと期待しております。

つきましては、天草地域の一体的な発展と熊本県全体の一体的浮揚のため、熊本天草幹線道路の整備が早期に実現できるよう下記事項について要望いたします。

記

1. 慢性的な渋滞により地域内外との交流の障害となっている架橋区間である新天門橋（仮称）を含む大矢野バイパスの早期完成を図ること。及び第二天草瀬戸大橋（仮称）を含む天草市区間及び上天草市大矢野区間の早急なる整備区間指定と事業着手を図ること。
2. 現在整備中である整備区間の整備促進を図ること。
3. 対象路線の内、未指定区間についての調査区間指定並びに調査区間の整備区間指定を早期に図ること。

以上

国道3号「松橋バイパス～八代区間」の整備促進について

急速に進展するモータリゼーションに呼応して各種道路の整備が求められています。道路の整備は地域経済の発展はもとより、住民の生活環境の改善に大きく寄与するものであり、中でも主要幹線道路である国道3号の整備はその最たるものです。

昭和51年八代市・宇土市をはじめ関係2市6町で『国道3号「緑川橋～八代市区間」整備促進期成会』を結成し、関係機関への強い要望活動が展開され、漸く「川尻バイパス～松橋バイパス区間」の4車線化が平成18年3月に実現いたしました。

ただ、松橋バイパス以南についてはその殆どが未着工であり、交通渋滞が慢性化し、沿線地域の発展を阻害する大きな要因となっています。

特に八代市は、かつて南九州随一の工業都市と称され、県南の拠点都市とされていますが、今や熊本県内においても工業の拠点は熊本市以北に移行し、その衰退状況が懸念されています。

古来、八代地域は山・川・海そして先人の干拓事業による広大な平野を有し、産業が発展し、かつて田園工業都市と称したとおり隆盛を誇ってまいりましたが、その後の社会経済構造の変化に対応出来ない状況に陥っています。

近年、世界の製造業の拠点が中国にシフトしつつあると云われており、中国との貿易の重要性について認識が高まっています。幸い、八代市には貿易港・八代港があり、コンテナ国際定期航路が韓国を經由して中国(寧波)まで延伸されています。

また、平成16年3月13日には九州新幹線新八代駅～鹿児島中央駅間が開通し、さらに平成19年度から八代港における5.5万トン岸壁の整備も進められています。これを機に、鉄道・高速道路・港等の交通の結節点である地の利を活かすとともに、恵まれた自然環境・特産品・優れた文化遺産等を活用した魅力あるまちづくりと産業の活性化を図るべく、行政と一体となって現在検討を進めています。

かかる状況の中で、八代市・八代港と県内各地を結ぶアクセス道路の整備が喫緊の課題であり、国道3号松橋バイパス～八代市日奈久インターチェンジ区間の4車線化が最適かつ必要なものと確信しております。

つきましては、地域経済への波及効果と沿線地域住民の強い要望をご賢察いただき、早期の整備について特段のご理解とご高配を賜りますよう要望いたします。

島原・天草・長島架橋構想及び九州西岸軸構想の推進について

島原・天草・長島架橋は、九州縦貫自動車道・九州横断自動車道・東九州自動車道・西九州自動車道など一体となって九州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道路網を形成するほか大規模災害時には広域的な避難道路としての機能を有し、更には九州新幹線、空港、港湾などと一体となって中国・韓国をはじめとする東アジアを視野に入れた国際的な交流基盤を形成するなど、国土の均衡ある発展と九州の全域的な浮揚を図るための必要不可欠なプロジェクトであります。

また、九州西岸軸構想は豊かな自然や資源に恵まれた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九州西岸地域の一体的な活性化に資するとともに、西日本国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸の3つの国土軸相互を結び付け、人、モノ、情報など我が国とアジアとの交流・連携を活性化させるなど、21世紀の我が国の国土形成を形づくる重要な連携軸であります。

島原・天草・長島架橋構想については、平成20年7月に閣議決定された国土形成計画(全国計画)において、「海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点から取り組む。」と記述されたところでありますが、島原・天草・長島架橋構想及び九州西岸軸構想が早期に実現できるよう継続案件として、次の措置が講じられるよう要望いたします。

記

1. 地域高規格道路の計画路線である島原道路の整備促進と候補路線である島原天草長島連絡道路の計画路線への格上げ
2. 新交通軸調査の継続的な実施と島原～天草架橋、天草～長島架橋整備に関する調査・技術開発並びにその十分な財源確保

以上

八代・天草架橋建設促進について

八代地域、水俣・芦北地域、天草地域等で構成される環八代海圏域及び人吉・球磨地域(以下「この地域」という)は、豊かな自然環境に恵まれ、古くから人的、物的に活発な交流がなされ、相互に地域の振興に大きく寄与してきたところであります。

しかしながら、この地域は、長年にわたる社会経済情勢の変化にともなう人口の流出や産業の衰退及び社会資本の整備の遅れなどもあり、地域の活力が停滞している状況にあります。

そのような状況の中で近年、九州新幹線の開業をはじめ、九州縦貫自動車道及び南九州西回り自動車道などの高速交通網等の整備が進展するにともない、今後これらを活用した県南地域の一体的浮揚が期待されています。

ただ、この地域の産業、地域振興及び広域観光ルートの開発など広域的且つ一体的な発展を期するためには、八代以南地域と天草地域を結節する道路交通網等の整備が必要となり、その基軸となる八代・天草架橋の建設は不可欠であります。

そのことが、有明海・八代海沿岸道路構想及び島原・天草・長島架橋構想と相俟って、熊本県全体の発展と交流に寄与するものであります。

このような中、県南各市町村で構成される八代・天草架橋建設促進期成会では、架橋建設に向けた「新幹線と各地域間交通アクセス強化のための調査」を平成18年度から19年度にかけて実施され、交流基盤や地域づくりの観点から、その必要性が明確にされたところであります。

つきましては、このような現状に鑑み、この地域の一体的な発展と熊本県全体の地域振興のため、八代・天草架橋の建設を促進していただきますよう要望いたします。

熊本県北横断道路構想の推進について

豊かな国民生活の実現と域内の交流促進、活力ある地域づくりを推進するため、広域交通基盤等社会資本の整備が最も重要課題となっています。なかでも、熊本県北横断道路構想は本県にとって必要不可欠なものであります。

因に九州のほぼ中央に位置する有明地域から阿蘇地域に至る県北地域は、世界に誇る阿蘇、菊池川流域に広がる歴史的遺産、玉名・山鹿・菊池・阿蘇の各温泉郷、更には造船や自動車等の工場群、また、玉名・菊池平野そして阿蘇等の広大な草原における観光や農林業等、多くの可能性を有する地域であります。

また、有明地区にはグリーンランドをはじめ大規模レジャー施設群が展開され、当地域は福岡県南部地域とも連携した多くの地域発展の資源を有する中核的地域でもあります。

こうした県北地域の交流・連携を進め、この地域のもつ資源や可能性を開花させるためには、交通体系の整備が最も重要であります。

しかしながら県北地域の道路網において、特に地域を横断する交通軸が弱く、お互いの交通連携の推進や地域の振興に支障を来しています。

更に、九州縦貫自動車道(南九州西回り)および有明海沿岸道路構想と併せて、東九州(大分県、宮崎県北)地域との連携を進めることが九州全体の浮揚・発展を図る上でも不可欠であります。

このような状況に鑑みて、県北地域の今後のさらなる発展を期するためには、県北横断道路を含む交通軸の形成とともに、県北地域の道路網の強化を図ることが最重要課題であるとの設立趣旨のもと、平成10年には荒尾・玉名・山鹿・菊池の4市をはじめ関係36市町村が一体となって「県北横断道路推進期成会」が設立され、以来、本構想の推進方について、関係先への強い要望運動が行われているところであります。

つきましては、熊本県北から地域高規格道路計画路線である中九州横断道路に接続する県北横断道路構想を是非推進していただくよう、特段のご高配を賜りますよう強く要望いたします。

九州新幹線鹿児島ルート of 早期全線整備について

九州新幹線鹿児島ルートは、国土の背骨を形成する九州の大動脈の役割を担うものとして、国土の均衡ある発展を進めていく上で不可欠なものであります。環境にやさしく、安全でエネルギー効率に優れた大量輸送高速交通機関である新幹線を早期に整備することは、九州全域の振興と発展のために重要かつ緊急を要する課題となっています。

このような中、平成16年3月に新八代～鹿児島中央間で暫定開業され、開業後の利用状況は、1年目より開業前の予測(約250万人)を大幅に上回る極めて順調な乗車実績で推移しています。このことにより、地域経済に様々な好影響を及ぼしているところであります。

平成19年10月には、大阪との直通運転が正式に発表されましたが、引き続き、東京との直通運転や博多駅での「のぞみ」等との対面乗り換えなど利便性の高い運行形態が実現できれば、より大きな地域活性化への効果が期待されます。

九州新幹線鹿児島ルートは、大きな輸送需要と良好な収支予測が見込まれ、投資効果も極めて高く、地域の経済社会の発展に大きく貢献する路線であり、沿線住民はもとより九州全域をあげて鹿児島ルート全線の整備が早期に実現することを切望しております。

つきましては、九州新幹線鹿児島ルートの早期全線整備のため次の措置を講じられますよう強く要望いたします。

記

1. 博多～新八代間の整備促進による全線開通の早期実現
2. 東京方面への直通運転の実現や利便性の高い運行形態の実現
3. 公共事業費の重点配分等、建設財源の安定的な確保
4. 建設費の地方公共団体負担について、財源措置の充実

以上

J R 鹿児島本線等連続立体交差事業と 熊本駅周辺整備の促進について

熊本市は、植木町、城南町との平成 22 年 3 月予定の合併により、人口 70 万人を超え、現在、政令指定都市を目指しているところであります。県都として、また九州の中枢を担う都市として、熊本市は更なる発展が期待されており、今後、活力ある都市活動をさらに高めるためには、主要拠点の都市機能の充実を図り、都心一点集中型から多核的な市街地構造への転換が重要と考えられます。

熊本駅周辺地域は、主要拠点の一つとして位置づけられておりますが、鉄道による東西市街地分断により、地域の一体的発展が阻害され、また、交通渋滞等、市民生活に多大な支障を来しているため、早急な鉄道高架化や周辺地域の整備により、東西地域の均衡ある発展と道路交通の円滑化が待ち望まれております。

一方、九州新幹線鹿児島ルート of 早期完成を目指す動きや、熊本合同庁舎の移転計画と相俟って、駅周辺における鉄道高架化の早期着工と都市拠点地区としての早急な整備が必要不可欠なものとなっております。

つきましては、今後とも J R 鹿児島本線等連続立体交差事業の整備促進並びに熊本駅周辺地域の市街地整備につき、優先的、重点的に整備する事業として特段のご高配を賜りますようお願いいたします。

熊本県内の港湾整備促進について

港湾は経済の国際化やモーダルシフトを促進するために不可欠な社会資本として、また、快適なウォーターフロントを創出するための空間として、国民生活の向上に大きく寄与しております。

熊本県内の港湾では、輸出、輸入ともに貿易額で過去最高額を記録し、その重要性は年々高まっています。一方で、現下の厳しい経済情勢の中において、企業は使用する船舶を大型化することで、海上輸送コストを削減することが大きな課題となっています。しかしながら、その対応は遅れており、大型岸壁をはじめとする港湾施設の更なる整備が必要であります。

また、港には、物流機能のみではなく、ウォーターフロント空間を生かした豊かな生活に係る諸機能の整備も求められています。

つきましては、県内港湾整備の重要性をご考慮いただき、次の事項について特段のご高配を賜りますようお願いいたします。

記

1. 熊本港の整備促進

- ・航路(水深 7.5m)並びに水深 7.5m岸壁第 2 バース等の整備
- ・熊本港利用促進に向けたポートセールス活動の推進

2. 八代港の整備促進

- ・水深 14m岸壁とそれに係る航路・泊地の早期整備に向けた国への要望について
- ・大築島南地区における廃棄物処理護岸の早期整備について
- ・八代港港湾計画に基づいた港湾整備の早期実現について
- ・外港地区泊地(水深 9m、7.5m)及び航路(水深 7.5m)の維持浚渫工事の早期完了について
- ・外港地区道路冠水対策及び道路補修工事の早期完了について
- ・コンテナ関連施設の整備充実について
- ・ポートセールスの充実について

3. 本渡港の整備促進

- ・天草地域の海の玄関口である本渡港を海と親しめる空間、海上及び陸上のアクセス拠点を視野に入れた地域間交流拠点としての活性化の推進
- ・地域避難場所及び市民が多目的に利用できる本渡港の緑地の早期完成
- ・広域的な地震災害発生の際の緊急貨物や避難者の輸送に必要な、耐震強化岸壁の整備計画の早期樹立

以上

地方における公共事業予算の確保について

近時、財政構造改革論議の中で公共投資の在り方について、採算性を最優先し、事業の先送り論が展開されています。

財政構造改革は全国民が一体となって取り組まなければならない喫緊の課題ですが、社会資本の整備水準にみると都市圏と地方圏の間には極めて大きな格差があり、地方圏においては早急に社会資本を整備する必要があります。

また、本県においては民間投資の規模が小さく、域内総生産に占める公共投資への依存が全国平均よりも高く、公共事業の削減による地域経済への影響は、大都市圏に比べてかなり大きなものがあり懸念されています。

特に、昨今の景気動向は一部に回復の兆しは見られるものの、依然として中小企業を中心に厳しい状況下にあり、完全失業率も全国平均に比べ九州は高く、公共事業費の削減が当地域に及ぼす影響は深刻であります。そこで公共事業費の分野別、地域別配分等に当たっては、本地域の長期的観点やポテンシャル活用の観点に立って配分を行っていただきたいと存じます。

さらに、景気対策上からも公共事業費の拡大と地域の社会整備状況や産業構造等を十分勘案して配分を行うことが重要と考えます。

つきましては、今後の公共事業費の配分等に際し、下記について特段のご高配を賜りますようお願いいたします。

記

- 1 公共事業費の分野別、地域別配分にあたっては、採算性、効率性と同時に、社会資本の整備水準についての地域間格差の是正及び地方におけるポテンシャル活用の観点に立って配分を行うこと。
- 2 公共事業費配分にあたっては、地方都市の産業構造及び景気動向等を十分勘案して配分を行うこと。

以上

新幹線開業に伴う観光振興及び肥薩おれんじ鉄道(株) 運営への積極的支援について

我が国経済は、昨年の米国発のサブプライムローン問題の影響は予想以上に大きく、大手企業の倒産やそれに伴う失業率の上昇など多くの問題が山積しており、地域経済や中小企業を取り巻く経営環境も依然として厳しい状況であります。当然、八代市・水俣市における温泉を柱とする観光事業についても、長期低落傾向に歯止めがかからず、衰退の一途を辿る状況に追い込まれています。

このような中、九州新幹線鹿児島ルートについては、平成16年3月13日に新八代～鹿児島中央間が先行開業し、概ね平成23年までの博多～新八代間の全線開業に向けて、急ピッチで建設工事が進められております。

この新幹線先行開業に伴い新八代・鹿児島中央間が約35分、全線開業時には博多～鹿児島中央間が1時間20分につながり、時間短縮効果や輸送力拡大効果により、飛躍的な交流人口の増加をもたらす、沿線市町村の観光・農林水産業振興や商工業振興など産業全般に大きなインパクトを与えるものと期待されている反面、地域間格差を生じることが危惧されています。

特に、観光の分野におきましては、新八代駅が始発駅となる先行開業で、各メディアが新幹線開業を一斉に取り上げ、いわゆる「アナウンス効果」で八代市及び水俣市が全国から注目を集め、両市を広くアピールする絶好のチャンスとなりましたものの、それを必ずしも活かしていきっていない現状となっております。従って、新幹線を活かしたまちづくりを再検討するとともに、更に進めるべきものと認識しております。

一方、新幹線開業に伴いJR九州から経営分離された並行在来線八代～川内間につきましては、肥薩おれんじ鉄道(株)で運営しておりますが、その経営は少子化の進行及びモータリゼーションの進展等による利用者の減少により、当初は、開業後9年間は減価償却前黒字の予想でありましたが、現実には開業2年目から赤字に転じるという、大変厳しいものとなっております。従って、今後は更に沿線の豊かな観光資源を活かした誘客策、今年7月、日奈久温泉では開湯600年を迎えますがその関連行事や沿線イベントとの連携を図るなど行政、関係団体、地域住民が一体となって取り組みを強化する必要があります。

八代市及び水俣市においては新幹線開業を千載一遇のチャンスであることを再認識するとともに、県におかれましては全国に向けた情報発信や交通アクセスの整備などによる観光振興及び肥薩おれんじ鉄道(株)の運営について引き続き特段のご支援を賜りますようお願いいたします。

地域資源を背景にした人吉球磨広域観光の推進について

人吉球磨地域は宮崎県、鹿児島県との県境に位置し、相良700年の歴史と文化を継承しながら、清流球磨川をはじめ山紫水明の美しい自然の中で、南九州の交通拠点地域として発展してまいりました。

これまで、JR九州新幹線の部分開業や肥薩線の観光路線化、人吉市・伊佐市をつなぐ国道267号久七トンネルの開通、更に九州縦貫自動車道路人吉・えびの間の完全4車線化といった当地域を取り巻く交通アクセスが整備される中で、県境を越えた人と経済の交流が盛んになり、地域の更なる発展が期待されております。

県におかれましては、平成17年度から九州新幹線鹿児島ルート全線開業へ向けたり取り組みとして「新幹線くまもとづくりプロジェクト」を設置され、人吉球磨地域においても民間と行政の協働による様々な取り組みがなされております。

特にJR九州のご支援を受けて、本年4月にはSL（熊本～人吉間）運行が開始され、11月には肥薩線全線開通100周年を迎えます。さらに、平成23年度には九州新幹線全線開業など「観光 人吉」にとって大きな転機となる観光素材があります。また国宝指定を受けました青井阿蘇神社は、人吉球磨の歴史と文化を象徴する貴重な宝であります。

これらの観光素材を十分に活かしながら、豊かな自然や歴史、地域に根ざした文化をはじめ、まちの風情や人情など、この地域ならではの魅力ある観光地づくりに努め、広域連携による滞在型観光を推進することが地域の活性化に大きく結びつくと思っております。

現在、当地域においては10市町村が連携した広域観光推進事業「旬夏秋冬キャンペーン」によりまして、くま川下りやひな祭り、相良三十三観音めぐりをはじめ、ラフティング、球磨川を利用した梅花の渡し、温泉や球磨焼酎など地域資源を背景にした周遊滞在型観光事業を官民一体となって積極的に推進いたしております。

県におかれましては人吉球磨のさらなる地域振興と活性化のため、地域資源を背景にした広域観光の推進につきまして、引き続き特段のご高配を賜りますようお願いいたします。

記

1. 新たな交通アクセスに対応した案内板の整備

- (1) 国道267号沿線への観光案内板(歓迎、誘導：日本語と外国語)の設置
- (2) 主要道路における道路案内板と観光案内板(日本語と外国語)の併設置
- (3) 人吉南スマートインターチェンジ実現に向けた具体的な検討

2. 人吉球磨広域観光推進事業への積極的な支援協力
 - (1) 社団法人熊本県観光連盟による事業支援
 - (2) JRとの連携による肥薩線観光路線化事業支援
 - (3) 国宝青井阿蘇神社を中心とした歴史と文化の情報発信

3. 広域事業連携による観光誘致促進事業の推進
 - (1) 南九州（熊本、宮崎、鹿児島）及び全九州観光ルートによる商品企画と事業支援
 - (2) 修学旅行誘致促進事業への積極的な取り組み支援と情報発信
 - (3) 海外からのインバウンド誘致支援

以上

「球磨焼酎」の振興対策について

「球磨焼酎」は約500年前から人吉球磨の自然と先人の知恵によって育てられた伝統酒であります。“地理的表示を保護する法律”による産地指定を受け、更に地域ブランドとして商標登録も認めていただき「ロゴマーク」にてPR活動を展開しております。

平成19年度から、国内での情報発信基地である首都圏での認知度向上の為の活動を行うと共に、地域の皆様に協力をお願いして、足元から見直す「球磨焼酎案内人」事業と「球磨焼酎応援店」事業を実施しております。平成21年度は新たに、海外進出への足がかりをつかむことを目標とする香港での「球磨焼酎テイスティング会」も計画しております。

しかし、止まるところがない他産地焼酎の大ブーム、米焼酎業界への大手酒類メーカーの進出等による球磨焼酎の販売数量の減少、燃料の高騰による焼酎粕処理コストへの影響、更に事故米穀の不正流通問題がもたらす消費者の“米”への反応等業界を取り巻く環境は厳しいものがあります。

これまで球磨焼酎酒造組合青年部が中心となり県連と連携して県産品愛用と併せ地域から首都圏へとPRイベントの開催など積極的に展開しているところです。

県におかれましては、かねてより熊本の酒「球磨焼酎」の振興策について、地元をはじめ大都市圏を中心としたPR活動や技術指導等のご支援を賜っておりますが、新幹線開通にあわせた球磨焼酎の新たな振興事業に取り組んで頂いており大変感謝しております。

球磨焼酎業界はその大半が中小零細企業であります。これからも熊本県を代表する地域ブランドにふさわしい品質の維持、向上を図り、広く国民の皆様にご愛飲いただけるよう球磨焼酎造りに邁進してまいりますので、以上についてご賢察を賜り、地場産業の育成と振興の観点から、引き続き下記のご支援を賜りますようお願いいたします。

記

1. 「球磨焼酎」販路拡大とPR支援
2. 原材料にかかる県産米使用への支援
3. 焼酎粕処理にかかる経費と技術支援

以上

国産材の利用促進について

国産材の市場における供給能力は、国内の森林資源が成熟化していく中で飛躍的に増大しておりますが、建築基準法の改正等による住宅着工数の減少など需要不振や価格の大幅な下落等で、国産材シェアが低迷し、林業経営体・林業事業体・木材加工業者・木材流通業者等はかつてない厳しい状況にあります。

このままで推移いたしますと、林業・木材産業に携わる全ての産業は一層深刻な立場に立たされることは必至であり、ひいては森林所有者の経営意欲の減退を招いて、皆伐後の植栽放棄が広がり、森林の荒廃、水資源の枯渇、自然災害の原因ともなって、森林の公益的機能の発揮にも重大な支障を及ぼすことが懸念されています。

つきましては、将来にわたる地球温暖化の防止対策や森林資源の育成・保全と林業・木材産業に携わる全ての産業の活性化振興策として、更には地方の経済浮揚の対策として、下記の国産材の利用促進について、引き続き特段のご高配を賜りますようお願いいたします。

記

1. 公共建築物等の木造化及び県産材の利用促進
2. 個人住宅の県産材利用に伴う支援
3. 県産材利用の普及活動の推進

以上

八代外港工業用地への高速通信網の整備促進について

県におかれましては、昭和 40 年代より八代外港工業用地を造成され、八代港の整備、工業用水及びアクセス道路の整備等にご尽力いただき感謝申し上げます。おかげをもちまして、これまでの相次ぐ企業進出により、現在では大島地区の石油精製企業も含め、約 190 社の企業が立地しております。このことは八代地域産業の活性化はもとより、熊本県の活性化のための大きな原動力となっていることは言うまでもありません。

また、平成 19 年度より八代港の水深 14m 岸壁の整備着工、2 年後の新幹線全線開業及び西回り自動車道の延伸により、八代市の九州中央部に位置する地理的な優位性、また、優秀な人材確保の輩出などから、さらに八代地域のポテンシャルは向上し、企業の立地は促進するものと期待をしております。

しかしながら、八代外港工業用地内には、情報インフラのひとつである高速情報通信サービスの整備が進んでいない状況にあります。企業戦略において、時間と情報は生命線に関わるものであり、立地企業からも、CAD や画像を利用した業務が制限され、最先端技術や情報の有効活用が図れないことから、企業活動に著しい支障をきたしているとして改善を求められています。

このように企業の事業推進や企業を誘致するうえには、高速情報通信網の整備は必要不可欠であると考えます。また、その整備については、原則として民間事業者が行うものではありますが、採算の面から、整備に向けた計画が進んでいないのが現状です。

そのため、県におかれましては、八代地域の企業振興及び企業誘致に繋がる高速通信網の整備に対しまして、特段のご支援をいただきますよう心よりお願い申し上げます。

平成21年11月27日

熊本県商工会議所連合会

会 長	熊本商工会議所	会頭	中尾 保 徳
副会長	八代商工会議所	会頭	吉 永 富二夫
〃	山鹿商工会議所	会頭	高 口 功二郎
〃	牛深商工会議所	会頭	益 田 政 昭
理 事	荒尾商工会議所	会頭	那 須 良 介
〃	水俣商工会議所	会頭	坂 口 俊 一
〃	本渡商工会議所	会頭	錦 戸 保 介
監 事	玉名商工会議所	会頭	荒 木 信 義
〃	人吉商工会議所	会頭	堤 正 博