

令和5年度 要望書（山口県商工会議所連合会）

回 答

【山口県商工会議所連合会全体の要望】

(1) 中小・小規模企業活性化に係る支援の充実・強化等について

① 県内経済活性化対策について【継続】

新型コロナウイルス感染症については感染症法上の取り扱いが5類感染症に変更され、感染拡大も落ち着いた状況となっておりますが、県内経済がこれまでに受けた影響は大きく、また原油価格・原材料価格が高騰し、中小企業・小規模事業者の経営に対する懸念は深刻度を増しています。

事業者の窮状や現場の実情を踏まえ、今後も引き続き、企業の活力を取り戻し、個人の消費を喚起するための支援策を講じていただきますよう、特段のご配慮をお願いします。

② 中小・小規模企業の事業承継に対する支援の拡充・強化について【継続】

民間調査会社の調査によると、令和4年の県内企業の後継者不在率は65.3%と前年より5.7ポイント改善していますが、全国平均57.2%を大きく上回り、依然として全国で8番目の水準となっており、後継者不在が廃業に至る大きな要因となっています。

県におかれては、経営課題診断の実施や事業承継集中支援期間の設定、また、国事業と連携して県内4つの圏域ごとに専任のマネージャーを配置するなど、ご支援をいただいているところですが、事業承継は長期的に時間をかけて対応しなければならない課題であり、引き続き幅広いご支援を賜りますよう、特段のご配慮をお願いします。

③ 中小・小規模企業活性化に係る支援の充実・強化等について【継続】

地域社会の活力の源泉として重要な役割を果たしている中小企業等は、少子高齢化の進行や国際化・デジタル化の進展など経営環境の変化に伴い、経営課題が複雑化・高度化しており、また、人口減少が進む中で、経済規模の縮小による需要の減少など非常に厳しい環境に置かれています。

つきましては、中小・小規模企業が経営基盤を強化し、健全な発展を継続していくことができるよう、経営革新や第二創業支援、新事業展開・国内外の販路開拓支援などの充実・強化、さらにはDX（デジタルトランスフォーメーション）やカーボンニュートラル等、新たな取組み支援について、特段のご配慮をお願いします。

④ 商工会議所の経営支援事業に対する財政支援について【継続】

商工会議所では、小規模事業者に対する創業支援から始まり、販路開拓・経営力強化に係る様々な経営指導や経営計画策定支援、業況悪化時における金融支援や経営安定相談等、経営指導員等の活動は多岐に亘っております。

また、県内商工会議所では「経営発達支援計画」を策定し「伴走型小規模事業者推進事業」を積極的に活用し、小規模事業者へのきめ細かい支援を積極的に展開し

ているところです。

一方で、事業承継や新型コロナウイルス対策等、業務の多様化や業務量の増加に加え、インボイス制度導入等の制度改正対応や中小企業のDX促進などにも職員一丸となって取り組んでいるところであり、商工会議所における活動は、会員企業に止まらず広く域内全ての事業者を対象としており、経営指導員等のマンパワー不足は深刻な状況となっています。

つきましては、商工会議所によるきめ細かい経営支援事業の維持・拡大のため、最低でも現状の人員体制の維持を前提として、全国で多くの県が採用している小規模事業者数を基準とした経営指導員等の設置基準や人件費の見直し、各種事業費に係る補助金等の財政支援について特段のご配慮をお願いします。

① 県内経済活性化対策について

コロナ禍から地域経済の回復に向けた動きが強まる中、原油価格や原材料価格の高騰が、事業者にとって大きな負担となっていることから、厳しい状況にある県内事業者の負担軽減を図ることを目的とした「物価高騰緊急対策」に取り組んでいる。

具体的には、昨年度に引き続き、省エネルギーや業務効率化に資する新たな設備等の導入による固定費削減や業務効率化を図る取組を支援するとともに、県内事業者がECサイトでの販売で必要となる商品送料に対する支援や、プレミアム付きチケット購入により店舗を支援するクラウドファンディング、小規模事業者応援キャンペーン事業などにより、消費需要の喚起を図っているところである。

また、6月補正予算において、LPガスと特別高圧電力を利用する中小企業等に対して負担軽減策を講ずるとともに、電気料金の削減に向けた蓄電池導入を支援する補助制度を創設したところである。

引き続き、経済の動向を見極めつつ、事業者が直面する様々な課題に対応した支援策や需要喚起策に積極的に取り組んでいく。

② 中小・小規模企業の事業承継に対する支援の拡充・強化について

県ではこれまで、国や市町、商工会議所等の関係支援機関で構成する「事業承継支援ネットワーク会議」を核に、構成機関による対面ヒアリングの実施や、事業承継診断の実施等により、円滑な事業承継の促進を図っている。

また、事業承継に向けた意識啓発を加速化するため、8～9月を「事業承継集中支援期間」と定め、広報の強化に取り組むとともに、関係支援機関によるセミナー等を集中的に実施している。

さらに、後継者候補に対して、先輩後継者とのネットワークづくりや、事業承継に向けた道筋の明確化を図る本県独自のプログラムを提供する「後継者塾」を開催し、経営者として必要な知識の習得と意識づけを行っているところである。

こうした中、経営者の高齢化が進む中で、円滑な事業承継の一層の促進を図るためには、事業承継の早期準備に向けた意識喚起の徹底が必要であることから、令和4年度から4名の経営課題診断員を各地域に派遣し、中小・小規模企業への巡回訪問をきめ細かく行い、事業承継の準備状況の確認や早期準備に対する理解の促進を図ってきたが、令

和5年度から、さらに2名を増員して、取り組んでいるところである。

このような取組に加え、令和5年度から、新たに、中小M&Aアドバイザーの派遣により第三者事業承継の促進も図っている。

今後とも、商工会議所をはじめ、関係支援機関と緊密に連携し、後継者不在企業のニーズや地域の実情を踏まえ、中小・小規模企業の円滑な事業承継の促進に積極的に取り組んでいく。

③ 中小・小規模企業活性化に係る支援の充実・強化等について

本県経済の発展や雇用の確保に重要な役割を担っている中小企業・小規模事業者に対する支援は重要であり、中小企業等の経営革新や新事業展開、DXへの取組支援等については、「中小企業デジタル経営転換支援事業」において、段階に応じた補助制度による支援により、生産性の向上や既存ビジネスの変革等を目指す意欲ある中小企業の持続的な成長を支援しているところである。

また、「ものづくり企業におけるDX加速支援事業」により、5GやAI等の未来技術の導入・利活用を一層促進するため、企業の課題やニーズに応じて導入手法の検討から実装までを一貫支援しており、引き続き、設備導入経費に対する支援も行っている。

さらに、県産業技術センターに設置した「スマート★づくり研究会」や、大手IT企業等で構成するIoT導入サポーター制度等により、技術的な支援を行っているところである。

また、中小企業者等の海外展開については、やまぐち産業振興財団のコーディネーターや山口県海外ビジネスサポートデスク(シンガポール設置)の海外ビジネスの専門家の活動等を通じた関係国・地域の最新情報の収集・提供、ネットワーク構築を図るとともに、輸出関連展示会・商談会等への出展支援や海外での市場調査等に要する渡航費等への支援などの取組を行っているところである。

さらに、カーボンニュートラルへの対応については、今年度から、「やまぐち中小企業脱炭素化促進支援事業」により、脱炭素経営の必要性をはじめ、具体的な対応策等の情報を提供するセミナーの開催や、CO2排出量算定・脱炭素計画策定の支援により、県内中小企業の持続的経営への転換と成長・発展を図るとともに、脱炭素関連製品の売込・改良や、展示会共同出展による脱炭素関連製品の販路開拓等を支援することとしている。

また、県産業技術センターに設置した「イノベーション推進センター」、「やまぐち産業イノベーション促進補助金」等により支援を行っているほか、今年度から新たに、同センター内に「カーボンニュートラル推進チーム」を設置し、企業の脱炭素化に関する課題解決、研究開発等への取組に対する支援を強化しているところである。

加えて、新事業展開や海外ビジネス展開、さらには、DX推進や脱炭素経営など、社会経済情勢の変化に対応した経営変革の取組を資金面から積極的に後押しするため、県中小企業制度融資において、中小企業の資金ニーズに対応した資金に係る必要かつ十分な融資枠を確保し、きめ細かな支援を行っているところである。

今後とも、関係支援機関等と緊密に連携しながら、意欲ある中小企業等の脱炭素化や新事業展開、海外展開等の取組を支援する等、中小企業等の活性化に係る体制強化に向

けた支援を積極的に推進してまいりたい。

④ 商工会議所の経営支援事業に対する財政支援について

経営支援事業の事業費については、小規模事業者の多様なニーズに対して的確な対応ができるよう、引き続き、予算の確保に努めるとともに、経営指導員等の設置基準のうち会員数に応じた設置基準については、他県の状況や事業目的等を踏まえ、そのあり方について検討していく。

各商工会議所におかれては、引き続き、「経営発達支援計画」に基づく事業実施等、新たな課題に対応するための積極的な取組をお願いしたい。

(2) 下関北九州道路の早期実現について【継続】

下関北九州道路は、下関市・北九州市間の新たな基幹ルートとして両市の広域的な交流・連携を促進するとともに、両市を結ぶ都市間連絡道路として物流の効率化や通勤・観光の利便性の向上など人・物・情報の交流を通じた活力ある関門地域経済圏の確立に不可欠なものです。

また、近年頻発している大規模災害時にも機能する信頼性の高い道路網の構築、さらには橋梁インフラによる下関・北九州地域の一体的な発展を図るためにも早期整備が求められています。

都市計画・環境アセスメントの手続きが進められる中、令和4年3月には下関市彦島地区で実現期成同盟会が設立されるなど市民の期待も高まっているところで

す。つきましては、引き続き下関北九州道路の早期実現に向け、関係機関に働き掛けられますよう特段のご配慮をお願いします。

下関北九州道路については、早期事業化に向け、引き続き、国や関係縣市と協力して「都市計画・環境アセスメントを進めるための調査」を迅速かつ着実に進めていく。

また、地域住民をはじめとした広範にわたるコンセンサスの形成に努めていくとともに、あらゆる機会を通じて、国に必要性を訴えるなどの取組を進めていく。

(3) 山陰道の早期整備について【継続】

山陰道につきましては、「俵山・豊田道路」、「木与防災」の改良工事が進み、令和3年度に「大井・萩道路」、「益田・田万川道路」が事業着手され、今年度は「三隅・長門道路」が事業化されるなど着実に整備が進められているところです。

しかしながら、現在の県内の整備は、開通区間が20 kmであり、事業中区間を含めても63 kmと極端に低い状況となっています。

道路は繋がってこそ、その機能・効力が発揮されるものであり、山陰道は観光や広域救急医療への対応、更には、近年頻発する大規模自然災害における緊急輸送や代替道路としても期待されるところです。

つきましては、事業化区間の早期開通及び「豊田～下関」間を含め、未着手区間の早期事業化について、引き続き特段のご配慮をお願いします。

県としては、山陰道全線の早期整備に向け、引き続き、「俵山・豊田道路」などの事業中区間の事業促進や、「豊田～下関」間をはじめとする未着手区間の早期事業化について、地元期成同盟会と連携しながら、国に要望していく。

(4) 国道2号の整備・促進について

① 「下関市才川～山の谷間」の早期整備について【継続】

一般国道2号は直轄国道として、下関市の道路網の中核を形成するとともに、本州と九州を結ぶ極めて重要な路線ですが、山の谷交差点から才川交差点を中心に慢性的に交通渋滞が発生しております。

つきましては、印内交差点の改良など現在整備中の区間の早期完成と、長府トンネルを含む山の谷交差点から才川交差点までの残る区間の早期事業化について、引き続きご配慮をお願いします。

② 台道鑄銭司間4車線化の事業化について【継続】

一般国道2号の台道鑄銭司間の4車線化及び歩道の設置について、防府商工会議所会頭を会長とする一般国道2号防府山口間整備促進民間期成同盟会を設立、昨年7月には山口県国道2号整備促進期成同盟会山防部会と総決起大会を開催したところです。本区間は山口・防府両市の物流の大動脈となっているだけでなく、市街地の渋滞緩和、交通安全を確保するためにも、早期の事業化をお願いします。

①下関市才川～山の谷間のうち、現在事業中の印内地区交差点改良については、早期完成を、下関市と連携し国に要望していく。

また、残る区間のうち、まずは、現在、国が「国道2号長府地区防災対策検討委員会」で対策検討を行っている長府トンネル付近について、引き続き、当箇所早期事業化を、下関市と連携し国に要望していく。

②国道2号の防府市台道から山口市鑄銭司間の4車線化及び歩道設置については、現在、関係市と連携し、事業化に向けた都市計画決定の手続きを鋭意進めているところである。

引き続き、当該手続きを着実に進めるとともに、地元期成同盟会等と連携し、早期事業化を国に要望していく。

(5) 港湾計画にある公有水面埋立地への広域最終処分場の新設について【継続】

宇部市東見初地区と周南市新南陽地区の公有水面埋立地に設置された産業廃棄物の広域最終処分場は、既存施設の延命化策を講じていただいているところですが、航路浚渫と一体的な整備が必要です。

つきましては、県全域の最終処分需要量等を勘案し、宇部港、徳山下松港等にある公有水面埋立地への後継の広域最終処分場の設置に引き続き特段のご配慮をお願いします。

産業廃棄物の最終処分場は、産業の健全な発展を推進するため、産業活動に必要な不可欠な社会基盤であることから、県は、「山口県循環型社会形成推進基本計画」に基づき、産業廃棄物の広域処理対策として、公共関与による広域最終処分場を設置している。

宇部港と徳山下松港において港湾整備事業により設置された東見初処分場と新南陽処分場については、計画どおり受入れが完了する見込みであり、後継の広域最終処分場の確保が必要である。

一方で、後継の広域最終処分場を、県港湾計画に位置付けのある公有水面埋立地に設置するためには、埋立後の具体的な土地の需要や、建設に係る予算の確保、整備手法など、様々な課題があることから、既存施設の延命化策の調査結果等も踏まえながら、その設置に向けて検討することとしている。

(6) 山口県内ＪＲ線各駅におけるＩＣカードの読み取り機の設置及び県境を越える利用の利便性向上について【継続】

ＩＣＯＣＡをはじめとする交通系ＩＣカードは、本年４月より山口県内の山陽本線全線で利用可能となり利便性が向上しましたが、一方で、ＪＲ運営会社の異なる新下関～小倉間では１枚のＩＣカードでの決済ができない等の課題も残っています。

つきましては、通勤や観光などで北九州との県境を越える利用者の利便性向上に加え、ウイルス感染症対策や、デジタル化の推進を図る上からも、未だ利用ができない山陰線をはじめとした山口県内全域で利用できるよう、ＪＲ各社への働き掛けについて引き続きご配慮をお願いします。

交通系ＩＣカードは、地域住民や地域外からの来訪者の利便性が向上するとともに、公共交通機関の利用促進にも大きな効果が期待できるものとする。

このため、県では、これまでも県内で広く交通系ＩＣカードが利用可能となるよう、ＪＲ西日本に対して「ＩＣＯＣＡ」の県内での利用区間拡大を要望してきたところである。

また、本年６月に実施したＪＲ西日本への要望において、新たに、「ＩＣＯＣＡ」「ＳＵＧＯＣＡ」エリアの双方にまたがる利用が可能となるよう改善を要望したところであり、今後も引き続き、早期の利用区間拡大や県境を越える利用時の利便性向上が実現するよう要望を行っていく。

【山口県内各商工会議所の要望】

1. 道路関係

(1) 王司パーキングエリアへのスマートインターチェンジの整備について (下関商工会議所)【継続】

下関市内を走る中国自動車道には、下関と小月の2ヶ所にインターチェンジ（IC）が設置され、両ICの距離は約15.5kmありますが、小月ICから約4.5km離れたところにある王司パーキングエリアにスマートインターチェンジが設置されると、長府東部地区や清末地区、形山・石原地区等の住民や企業にとっては高速道路の利便性に加え、国道等の渋滞緩和を図ることができ、併せて、南海トラフ巨大地震による津波等の災害時のリスクヘッジにも繋がると考えられます。

つきましては、王司パーキングエリアへのスマートインターチェンジの整備について、国や西日本高速道路株式会社など関係機関との協議・調整を図られますよう引き続き特段のご配慮をお願いします。

王司パーキングエリアへのスマートインターチェンジの設置については、市に対して、他県等の事例をはじめとした情報提供や技術的助言等の支援を行っていく。

(2) 山口宇部小野田連絡道路（宇部湾岸道路）の延伸について (宇部商工会議所)【新規】

都市拠点形成や主要施設へのアクセス強化、交通の円滑化等に資する道路を目指し平成6年から山口県が地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」の一部として整備推進されております宇部湾岸道路は、国道190号の藤山交差点、東割交差点、西割交差点等の渋滞緩和に効果を発揮しております。しかしながら、諸般の事情により西中町ICまでで整備が中断しておりますので、更なる山口宇部空港、宇部港や小野田港などの物流拠点施設のアクセス強化にむけ、当初計画にあります新町ICまでの延伸にご配慮をお願いします。

都市計画道路宇部湾岸線の西中町ICから新町ICまでの事業化については、関係市との調整を図りながら、検討を進めていく。

(3) 県道及び国道の整備促進について（山口商工会議所）

① 県道204号線歩道拡幅、県道21号線の改良について【継続】

山口都市核における中心市街地エリアは、生活に必要な機能が集積し、コンパクトなまちづくりが進んでおり、さらなる人口集積にむけて山口市では、亀山周辺・中心商店街におけるウォーカブルな都心形成に取り組まれております。そのためにも、早間田交差点と山口市民会館の地下道撤去による県道204号線をまたいだ動線の分断解消や歩道拡幅（車道削減）によりロードサイドを確保し、県道204号線を第2のパークロードになるようなまちづくりが必要です。

さらに、山口県農業試験場の移転に伴い、慢性的な交通渋滞の緩和のための県道21号線の改良に向けての早期事業化について特段のご配慮をお願いします。

② 国道9号阿東・宮野区間道路改築について【新規】

国道9号山口市阿東・山口市宮野区間は、本区間のトンネルや橋梁の老朽化などにより、物流路線及び防災対策が喫緊の課題となっています。この区間の道路改築について特段の配慮をお願いいたします。

県道204号線をまたいだ動線の分断解消や歩道拡幅については、山口市によるまちなかウォーカブルの検討状況を踏まえながら、その必要性や整備のあり方について山口市とともに検討していく。

農業試験場周辺の渋滞対策については、農業試験場跡地の具体的な利用方法を踏まえ、山口市と連携して円滑な交通の確保に向けた対策を検討していく。

国道9号山口市阿東・山口市宮野区間については、防災・安全に関する検討を着実に進めていただくよう、期成同盟会と連携し、国に要望していく。

(4) 港湾地域と主要幹線を結ぶ道路整備について（徳山商工会議所）【継続】

徳山下松港は、南海トラフ地震のような大規模災害発生時の拠点港として耐震強化岸壁が整備されましたが、港が整備される一方、臨海部から幹線道路や高速道路への陸路のアクセスは不十分で、さらに東西を結ぶ産業道路や主要県道も慢性的な交通渋滞が発生しており、大地震等の災害が発生した際には、物資輸送に大きな支障をきたすこととなります。

また、平時においても、市内幹線道路（徳山東および西インターチェンジ）と港湾地域のアクセスにおいては、道路の幅員や橋の強度が不十分なため、大型車の通行可能な経路が限定され、渋滞や遠回りが生じています。

この問題を根本的に解決するためには、徳山駅の高架化（JR山陽線徳山駅周辺の連続立体交差）もしくは、産業道路の東進や海上を橋梁で結ぶ新たなルートが必要と考えます。

不可能な場合は、大型車両に対応した道路（アンダーパス）や橋の整備・改修について考える必要があり、防災基盤の強化と産業の効率化のためにも、港湾地域と主要幹線を強靱に結ぶ道路の整備について、ご検討をお願いします。

港湾地域と主要幹線を結ぶアクセス道路の整備については、徳山下松港の臨海部から幹線道路へのアクセス改善に向け、引き続き、周南地域の道路網のあり方について、地元周南市や商工会議所と連携しながら検討していく。

(5) 国道等の道路整備事業の早期促進について（岩国商工会議所）【継続】

岩国錦帯橋空港、愛宕山地域の岩国医療センター及び防災機能を備えた多目的広場や運動施設が供用開始され、緊急車両の通過など地域住民の大きな支障とならないよう、交通機能を補完する代替え路線は最低限必要と思われれます。

つきましては、幹線・生活道路として渋滞の緩和措置はもちろん、災害に強い道路のダブルネットワークの必要性から、早期完成に向けての取組みをお願いします。

- ①藤生長野バイパス（岩国市藤生町～岩国市長野間、約7.6km）早期完成
- ②岩国大竹道路事業の早期完成（9.8 km）・和木町～岩国市山手町（県内分）5.1 km
- ③臨港道路新港室の木線（岩国市日の出町～装束町間、約2.9km）早期全線完成

藤生長野バイパス及び岩国大竹道路については、引き続き、事業促進を国に要望していくとともに、国・県・市で連携して、事業の円滑な推進に向けた環境整備等に努めていく。

臨港道路新港室の木線については、引き続き事業促進について国に要望していく。

(6) 岩国柳井間バイパスの建設促進について（岩国・柳井商工会議所）【継続】

一般国道188号は、岩国・柳井地域における唯一の主要幹線道路であり、近年の異常気象等による災害時の代替路線もないことから、交通機能への重大な影響も懸念されております。

こうした中、経済の広域化に向け岩国錦帯橋空港の利便性は一段と高まっており、岩国柳井間バイパスは都市間のネットワークの充実・強化に大きな波及効果があり、産業・経済の発展や特に地域住民の安心・安全にも必要なものと考えております。

つきましては、岩国南バイパスから柳井までの整備が早急に実現するよう特段のご配慮をお願いします。

岩国柳井間のバイパスについては、まずは、藤生長野バイパスの事業促進を国に要望していくとともに、国・県・市で連携して、当該事業の円滑な推進に向けた環境整備等に努めていく。

(7) 光・下松両市間を結ぶ幹線道路の新設について（光・下松商工会議所）【継続】

平成30年7月の西日本豪雨の教訓を踏まえ、特に重点的に取り組む必要がある代替道路は、光市と下松市の間を結ぶ新たな幹線道路です。

海岸沿いにある国道188号が、光市と下松市の両市街地間を結ぶ唯一の主要幹線道路となっていますが、自然災害に対して脆弱であることや、迂回道路が遠方になることなど、ひとたび通行止めになれば、通勤や買い物、救急搬送などの市民生活はもとより、人や物資の輸送・運搬などの企業活動、ひいては周南地域全体の経済活動にも重大な影響を及ぼします。

つきましては、両市間を円滑かつ強靱に結び、周南地域全体の発展にも資する新たな幹線道路の整備について、関係機関への強い働き掛けをお願いします。

光・下松両市間を結ぶ幹線道路については、平成30年7月豪雨時に通行規制が生じたなどから、災害時にも機能する信頼性の高い道路網の構築の必要性を踏まえ、引き続き、関係市町と連携しながら、周南地域の道路網のあり方を検討する中で、併せて検討していく。

(8) 一般国道190号（小野田拡幅）の4車線化について

（小野田商工会議所）【新規】

一般国道190号は、本市を東西に横断し、市内の幹線道路と結節する骨格路線であることはもとより、宇部・小野田広域圏、さらには下関を結ぶ重要路線として、地域経済の発展に大きく寄与しています。

さらには、災害医療拠点に指定されている山口労災病院と市街地を結ぶ、労災病院入口交差点から新生町交差点までは、すでに道路用地として確保されており、この間の1.9km区間が4車線化になることで、地域住民、地域経済の利便性向上だけでなく、より災害に強い防災道路網の構築が図れます。

ついては、同路線の早期完成について、関係機関への働きかけなど特段のご配慮をお願いします。

一般国道190号（小野田拡幅）の4車線化については、緊急性、他事業との整備優先度等を勘案しながら、国とともに研究していく。

(9) 高規格道路小郡萩道路（絵堂萩道路）の早期整備について

(萩商工会議所) 【継続】

小郡萩道路は、中国縦貫自動車道と連結し、萩市までを結ぶ延長約 30km の道路です。山口宇部空港や J R 新山口駅を始めとした高速交通拠点や高度医療機関等へのアクセス時間の短縮、物流の効率化による農林水産資源の活用、観光交流の振興、広域観光ネットワークの形成等、地域経済の活性化に必要不可欠の道路ですので、絵堂～萩間（15 km）の早期完成について特段のご配慮をお願いします。

絵堂萩道路については、バイパス計画の「絵堂～明木」間において、全区間にわたり、橋梁やトンネルの工事を実施するなど、本格的に事業展開を図るとともに、現道を活用する「明木～萩」間においては、安全で円滑な交通を確保するための調査・検討を進めているところであり、引き続き、整備推進に努めていく。

(10) 幹線地方道等の整備促進について（萩商工会議所）【再要望】

① 県道萩川上線（上野～川上地域）の早期整備について

地方交通体系の整備と産業基盤の整備を図るため、重要幹線道路である県道萩川上線（上野～川上地域）の早期整備について、ご配慮をお願いします。

② 県道 11 号・萩篠生線（萩市松本市～中ノ倉地区）の歩道の早期整備について

萩市の松陰神社北交差点から長山団地入口付近までの歩道（1.7km）は、通学路であるにも関わらず幅員が狭いことに加え、段差が多く歩行者等の安全が確保されておらず、早期整備が強く望まれています。特段のご配慮をお願いします。

① 県道萩川上線（上野～川上地域）の早期整備について

上野地区において、事業着手に向けて、地元の合意形成に努めていく。

目代～椿瀬間の未改良区間において、調査、検討を行っていく。

立野地区において、現在、事業実施中であり、引き続き整備推進に努めていく。

② 県道 11 号・萩篠生線（萩市松本市～中ノ倉地区）の歩道の早期整備については、

松陰神社北交差点から東側 800 m の区間において、現在、事業を実施中であり、引き続き、整備推進に努めていく。

(11) 柳井玖珂線の安全対策について（柳井商工会議所）【継続】

柳井広域圏と玖珂インターや新岩国駅とを結ぶ、主要な道路である県道柳井玖珂線については、既に全線が改良済みとされていますが、現実には急な勾配やカーブも多く大型車の離合が困難な場所もあるなどの課題を抱えています。

企業誘致が進む中、地域産業の活性化や観光振興面においても、障害となっていると思われます。

つきましては、平成30年7月に発生した道路の崩落が、他の危険個所でも繰り返す可能性があるため、上馬皿から大ノ口間のトンネル化も含め、柳井・玖珂間を高規格道路として整備促進されるようお願いいたします。

併せて、横断歩道での大型車と歩行者の危険を除去するためにも、東条大橋から上馬皿まで直線で繋げる路線の検討をお願いいたします。

柳井・玖珂間の高規格道路については、現時点では、高規格化に係る投資金額に見合う十分な整備効果が確認できないことから、地元柳井市と協議・調整を図った上で、現道の安全性・走行性の向上に資する取組を進めているところである。

この中で、現在、渋滞や交通安全上の課題がある「柳井中学入口交差点」付近において、右折レーンの設置に係る調査や設計等を実施しており、引き続き、事業推進に努めていく。

(12) 県道徳山新南陽線の拡張・アクセス道の整備について（新南陽商工会議所）【継続】

県道徳山新南陽線は、物流道路としての機能も有しており、地域経済を牽引する周南コンビナートを支える重要な路線です。

近年「古川跨線橋」の架け替え工事等の影響や通勤時間帯の渋滞等だけでなく慢性的な渋滞による物流の停滞、救急車や消防車などの緊急車両の通行が困難になる等、周南コンビナートをはじめとする地域の損失は計り知れません。

県道徳山新南陽線の拡張やアクセス道の整備による渋滞への緩和対策について、特段のご配慮をお願いいたします。

県道徳山新南陽線の拡張とアクセス道路の整備については、徳山下松港の臨海部から幹線道路へのアクセス改善に向け、引き続き、周南地域の道路網のあり方について、地元周南市や商工会議所と連携しながら検討していく。

2. 港湾関係

(1) 関門航路の整備促進について（下関商工会議所）【継続】

関門航路は、我が国と東アジアを結ぶ国際コンテナ航路として、また、国内の各港湾を結ぶ国内幹線航路として、数多くの船舶が通航し、我が国の海上貿易において重要な役割を果たしています。

しかしながら、近年では、海上輸送の効率化に伴う船舶の大型化が進む中で、これに対応した十分な水深が整備されていないため通航船舶の安全性が確保できず、一部大型船舶の九州南岸への迂回や鉱石船の喫水調整を余儀なくされています。

つきましては、航路全区間における水深 14m化の早期整備に向け、関係機関への働き掛けなど特段のご配慮をお願いします。

関門航路は、国内の主要港湾と東アジアを結ぶ海上交通の要衝であり、航行の安全性確保や物流コスト削減の観点から、整備促進を図っていくことが重要である。

本航路は、国が所管する「開発保全航路」であることから、国による整備が進められているところであり、県としても、必要に応じて協力していく。

(2) 宇部港港湾整備事業の促進について（宇部商工会議所）

① 宇部港本港航路の増深浚渫について【継続】

宇部港本港航路については、-13m増深浚渫工事完工が令和 4 年度と伺っておりますが、海図への工事結果の早期反映と整備戴きました本港航路-13m水深の計画的な維持管理や埋没対策の検討・早期実施について、特段のご配慮をお願いします。

また、令和 2 年度、宇部港港湾計画に位置付けて戴いた水深-16m公共埠頭の新設並びに本港航路-16m増深工事の早期着工について、関係機関への働き掛けなどの特段のご配慮をお願いします。

② 航路及び泊地浚渫並びに埠頭設備の整備について【継続】

民間管理の宇部西航路及び工業運河・栄川運河航路（泊地含む）は、危険物船が航行しており、宇部海上保安署から計画的維持浚渫の指導を強く受けていますが、民間だけでは充足困難な状況です。

宇部港は平成 15 年リサイクルポートに指定されており、同航路および泊地は 7 社が利用する公共性の高い施設かつ多くの企業が原料の受入れに利用する重要性を踏まえ、地域産業育成としてご支援を賜りますとともに次記事項につきましても、特段のご配慮をお願いします。

- ・沖の山、芝中、新町公共岸壁前面泊地浚渫工事およびエプロン補修工事の早期実施
- ・沖の山公共岸壁補修工事の早期実現並びに岸壁延伸および新築工事中の県営上屋早期供用開始、
- ・コンテナ荷役設備の新規追加設置（芝中西地区）

- ・倉庫(上屋)新規設置(芝中西地区)
- ・危険物(第四類第一石油類)コンテナ蔵置場増設(芝中西地区)
- ・後背地未舗装地のコンテナ蔵置場および野積場整備(芝中西地区)
- ・既存舗装地の舗装補修(芝中西地区)
- ・芝中岸壁のコンテナ荷役・サイロ建設
- ・芝中1号岸壁のエプロン補修
- ・取扱量増加により狭隘化が懸念される芝中西埠頭の拡張
- ・宇部東航路及び芝中東埠頭前面泊地浚渫
- ・国際港としての屋内待合室整備の実施
- ・公共ふ頭への船舶専用ゴミ集積所の設置
- ・民有護岸施設への老朽化対策補助

③ 新規コンテナ航路に係る港湾施設使用料、入港料の減免の継続【継続】

新規コンテナ航路のサービス開設等宇部港の活用促進を検討しておりますので、港湾施設使用料及び入港料の減免継続に引き続き特段のご配慮をお願いします。

④ ソーラスゲート警備体制の見直し【新規】

現状のソーラスゲートの警備体制では、警備員配置が利用者負担となっており、荷役の効率化に支障をきたすことがありますので、ソーラスふ頭における保安規定・警備体制の見直しや機械警備の導入等、民間利用者の費用負担軽減に特段のご配慮をお願いします。

① 宇部港本港航路の増深浚渫について

昨年度完工した航路(-13m)の増深浚渫工事については、海図への反映は完了している。また、航路(-13m)の計画的な維持管理や埋没対策については、国有港湾施設であることから、国とともに研究していく。

航路を含めた岸壁(-16m)の整備については、企業ニーズや取扱貨物量の動向等を踏まえ、国への要望について検討していく。

② 航路及び泊地浚渫並びに埠頭設備の整備について

西航路及び工業運河・栄川運河航路の維持浚渫については、民間事業者が管理する施設であり、県での対応は困難である。

沖の山等の公共岸壁前面泊地浚渫については、施設の利用状況や土砂処分場の確保状況等を踏まえ、検討していく。また、エプロン補修工事については、損傷等の状況を踏まえ、補修の必要性について検討していく。

沖の山2号岸壁については、引き続き、補修を行うよう国に要望していく。また、岸壁延伸については、企業ニーズや取扱貨物量の動向等を踏まえ、港湾計画への位置付けを含め、必要性について検討していく。県営上屋については、早期に供用開始できるよう、上屋周辺の施設整備を進めていく。

芝中西地区のコンテナ荷役設備の新規追加設置、倉庫（上屋）新規設置、危険物コンテナ蔵置場増設、後背地未舗装地のコンテナ蔵置場および野積場整備、既存舗装地の舗装補修、芝中岸壁のコンテナ荷役・サイロ建設、芝中1号岸壁のエプロン補修、芝中西埠頭の拡幅並びに屋内待合室整備については、今後のコンテナ等貨物の動向や埠頭の利用状況を踏まえ、整備の必要性について検討していく。

宇部東航路及び芝中東埠頭前面泊地浚渫については、企業ニーズや取扱貨物の動向等の把握に努め、事業実施の必要性について検討していく。

公共ふ頭への船舶専用ゴミ集積所の設置については、ゴミの散乱による環境の悪化等の問題もあり、慎重に検討していく。

民有護岸施設の老朽化対策に対する補助については状況等を把握の上、国に要望していく。

③ 新規コンテナ航路に係る港湾施設使用料、入港料の減免の継続

新規コンテナ航路に係る港湾施設使用料、入港料の減免については、施設利用の現状や今後の見通しを踏まえ、その必要性について検討していく。

④ ソーラスゲート警備体制の見直し

各埠頭における出入管理については、外航船舶の荷役に支障が生じないように配慮した上で、警備を行っている。保安規定及び警備体制の見直しや機械警備の導入等については、必要に応じて検討していく。

（3）三田尻中関港3号岸壁の延伸と中関港への機能集約について

（防府商工会議所）【継続】

中関港3号岸壁は、主に自動車運搬船の積出を中心に利用されています。海上輸送の分野においては積載量増大のため船舶が大型化しています。防府テクノタウンをはじめ県央部への企業進出も進み、今後、船舶輸送ユーザーの増加が見込まれることから、三田尻中関3号岸壁の延伸と業務効率化のため、港務所や税関といった機能を中関港に集約していただくようお願いします。

三田尻中関3号岸壁の延伸については、企業ニーズや取扱貨物の動向、船舶の大型化等の状況を踏まえ、検討していく。

港務所や税関の機能を中関港に集約することについては、施設の利用状況等を踏まえ、その必要性について研究していく。

(4) 重要港湾小野田港の浚渫について（小野田商工会議所）【継続】

小野田港は、小野田湾岸道路や東沖地区に公共ふ頭が整備されるなど、取扱貨物量の増加が期待されることから、港湾機能の更なる拡充整備が望まれています。

港湾施設の中でも、特に航路及び泊地は、船舶が停泊、航行する上で重要な施設であり、平成23、24年度に本港地区の浚渫を実施していただいておりますが、近年本航路や泊地の土砂堆積が顕著となっており、水深が浅く船舶の接岸、離岸が困難な状況ということが散見されてきました。一昨年も輸出船が出港できず潮待ち後、出港したという事案も発生しております。場合によっては、セーフティバースと判断できず、本港への接岸に難色を示す船舶会社が現れることも予測されます。

小野田港を利用する企業で構成する小野田港港湾整備促進協議会や小野田港運協会などから、浚渫を望む声が大きくなっております。

そのような中で、県は東沖地区の泊地浚渫に本年度から着手されますが、通行船舶の安全確保のために、早期完工に向けて特段のご配慮をお願いします。

東沖地区の泊地浚渫については、現在、深淺測量等を進めているところであり、船舶航行の安全確保のため、引き続き、事業推進に努めていく。

3. JR関係

(1) 新幹線厚狭駅南北連絡橋建設の早期取組みについて（山陽商工会議所）【継続】

新幹線厚狭駅周辺地区は、JR山陽新幹線・JR山陽本線とで南北に分断された状況が今日まで続いております。駅北部地区では公共施設整備やホテル進出等により旧市街地が活性化し、駅南部地区では土地区画整理事業後の点在する広い未利用地の一部で住宅・アパート、保育園、介護・医療施設の建設が進み、お陰様で、駅北・駅南とも明るさが見え始めております。

しかしながら、高齢者の急増や車椅子での駅南北移動等の対策は急を要する状況であり、さらには、駅北・駅南の一体性を強化して都市核を形成する上で、駅の南北を繋ぐ連絡通路建設は正念場の時期に来ていると考えます。10年以上続けて要望しております新幹線厚狭駅南北連絡通路の早期の設置について特段のご支援をお願いします。

山陽小野田市では、「厚狭駅南部地区まちづくり基本計画」に基づき、現在、駅南部地区の住環境の整備を進めているところであり、駅南北連絡通路については、駅南部地区の定住人口や店舗などの集客施設が増えてきた時点で、検討していくとしている。

県としては、まちづくりの主体である市のこうした取組が着実に進むよう、情報提供や助言により、支援していく。

4. 地域振興・まちづくり関係

(1) レノファ山口ホームゲーム開催時における維新百年記念公園内駐車場開放及びJR山口線車両編成の増設について(山口商工会議所)【新規】

山口県全市町をホームタウンとし、年間観客動員数平均 6,000 人をめざすレノファ山口は、地域のスポーツ振興のみならず地域経済へ大きな波及効果をもたらしています。

地域企業のスポンサーやサポーターは、レノファ山口の J1 昇格に向けて、地域ぐるみで応援しているところです。

しかしながら、山口市にあるホームスタジアム「維新みらいふスタジアム」において行われるホームゲームでは、県内外からの自家用車での来場者は、スタジアム横の駐車場(有料)が 1カ所のみのため駐車場確保が困難な状況です。

つきましては、来場者の交通アクセスの利便性向上のため、維新百年記念公園内の駐車場の開放について特段のご配慮をお願いします。

また、主催者は、交通渋滞緩和のため交通アクセスにはできるだけ公共交通機関を利用するように案内をされておられますが、試合当日の開催時間に合わせた JR 山口線車両編成の増設について JR 西日本へ働きかけていただきますよう特段のご配慮をお願いします。

県では、引き続き、レノファ山口と連携し、サポーター等の県内誘客に向けた取組を推進していくこととしている。

【維新百年記念公園内駐車場の開放】

維新百年記念公園は、県の都市公園の中核となる公園として、スポーツや文化活動、レクリエーション、コミュニティ活動など多くの利用があり、こうした一般利用者の駐車場も必要であることから、特定の団体に限った駐車場の開放は実施していない。

レノファ山口のホームゲームの開催に当たっては、主催者において、公園内外に分散して臨時駐車場を確保するなど、近隣住民の生活環境に配慮しつつ、来場者の利便性向上に資する対応を実施しているところであり、県としては、公園利用者や関係団体等の意見を踏まえ研究してまいりたい。

【JR山口線車両増設】

JR 西日本に対しては、本年 6 月に実施した要望において、レノファ山口のホームゲームなど、主催者が公共交通機関の利用を呼び掛ける大規模イベントについて、集客規模や開催時期に応じて、臨時列車の運行や車両の増結に柔軟に対応されるようお願いしたところであり、今後とも状況に応じて働きかけていく。

(2) 脱炭素化の推進と産業力強化の両立に向けた支援について

(徳山・新南陽商工会議所)【継続】

地球温暖化の進行が世界共通の課題となる中、産学官・地域が一体となって「脱炭素社会の実現」に向けた取り組みを進める必要があります。

中でも周南市の主要産業であるコンビナート企業は、産業競争力の維持・強化とカーボンニュートラルの両立に向け「周南コンビナート脱炭素推進協議会」を設立し、「周南カーボンニュートラルコンビナート構想」及び「周南コンビナートカーボンニュートラルロードマップ」を策定するとともに、国の補助採択を受け、燃料アンモニアのサプライチェーン構築を目指した共用インフラの整備検討を開始するなど、脱炭素化に向け努力を続けています。

産業分野の中でも、特に温室効果ガスの排出割合が大きいコンビナート企業の取り組みに重点的に強力な支援をお願いします。

また、コンビナート企業の個々の努力だけでなく、地域産業界全体で脱炭素化と競争力強化へ取り組むことが必要であり、将来を見据えたインフラの検討・整備、及びCO₂削減の取り組みに対する積極的なご支援をお願いします。

- ①CO₂削減に資する省エネ化や設備導入に対する支援
- ②脱炭素に資する新技術の研究開発・導入及び製品・サービスの提供に対する支援
- ③カーボンニュートラルポート形成に向けた国との連携と徳山・新南陽地区の港湾整備
- ④コンビナート企業がカーボンニュートラルの新たな取組を進める際に障壁となる規制の緩和
- ⑤企業が商用車・社用車等に次世代自動車を導入することに対する支援

本県では、産業部門・工業プロセス部門の温室効果ガス排出割合が全体の約7割を占め、全国の2倍と高いことから、産業分野での脱炭素化の取組が極めて重要である。

このため、昨年度策定した「やまぐち産業脱炭素化戦略」に基づき、コンビナートや自動車産業をはじめ、中小企業支援、港湾整備など、広く産業分野全般を対象とした脱炭素化の具体的な取組やロードマップを示している。

また、ハード・ソフトの両面から、各企業の挑戦をしっかりと後押しできるよう、基盤整備や設備投資、研究開発への支援などに取り組む。

併せて、国に対しても、設備投資への支援など、必要な支援を要望していく。

① CO₂削減に資する省エネ化や設備導入に対する支援

本年度から、CO₂排出削減や次世代燃料・素材の供給基地化に繋がる連携事業に対し、「カーボンニュートラルコンビナート構築促進補助金」により、地域のインフラ整備や研究開発・実証試験等における支援等に取り組んでいる。

また、中小企業診断士等による省エネ診断や山口県地球にやさしい環境づくり融資制度(省・創・蓄エネ関連設備整備資金)等に加え、今年度、中小企業者等向けに省・創・蓄エネ設備設置補助制度を創設し、企業のCO₂削減に資する省エネ化や設備導入を支援してきたところである。

引き続き、企業のニーズ等を踏まえながら、省エネ化などへの支援に取り組んでまいります。

② 脱炭素に資する新技術の研究開発・導入および製品・サービスの提供に対する支援

産業技術センターに設置している「イノベーション推進センター」、産学公金ネットワーク、研究開発補助制度等を活用しながら、環境・エネルギー分野などの研究開発や事業化を支援してきたところである。

また、本年度から新たに、産業技術センター内に「カーボンニュートラル推進チーム」を設置し、企業の脱炭素化に関する課題解決、研究開発等への取組に対する支援を強化しているほか、水素関連産業への県内中小企業等の参入を促進するため、水素関連製品の部材開発等に対する支援を行っているところである。

引き続き、脱炭素化に資する新技術の研究開発や事業化支援に取り組んでいく。

③ カーボンニュートラルポート形成に向けた国との連携と徳山・新南陽地区の港湾整備

国と連携して進めてきたCNP検討会の成果として、今後の方向性についてとりまとめたところであり、現在進めている徳山下松港港湾脱炭素化推進協議会の中で、水素や燃料アンモニア等の次世代エネルギーの利活用や必要な施設等について関係者で議論することとしており、西日本エリアの次世代エネルギー供給拠点港化を目指し検討していく。

④ コンビナート企業がカーボンニュートラルの新たな取組を進める際に障壁となる規制の緩和

カーボンニュートラルの実現に向け、既存設備を活用した取組等、企業の競争力維持・向上につながる取組を効率的に進めていくために、政府要望活動等を通じて、適宜、規制緩和要望等をしてきたところである。

引き続き、企業が取組もうとする内容に合わせ、適宜、規制緩和要望等に取り組んでいく。

⑤ 企業が商用車・社用車等に次世代自動車を導入することに対する支援

山口県地球にやさしい環境づくり融資制度（次世代自動車整備資金）により、企業の次世代自動車導入を支援してきたところである。

引き続き、企業のニーズ等を踏まえながら、次世代自動車の導入への支援に取り組んでまいります。

(3) 東部地域産業振興センター(仮称)の整備について(岩国商工会議所)【継続】

岩国地域の経済界は、基地を抱え長年にわたり国防に協力してきましたが、市街地の約4分の1を占める米軍岩国基地により当地域の産業は投資環境が整わず、これが空洞化現象や地域活力の低下に繋がり、地域産業の担い手となる企業の育成や発展に支障をきたし、地域一体となった拠点施設の整備が望まれております。

こうした中、県において「東部地域産業振興センター(仮称)整備基本計画」が策定されたところですが、最新のデジタル技術活用支援や企業の経営及び人材育成をはじめ様々な支援機能を構築し、県東部地域経済の活性化や創業・事業創出に繋がる拠点施設の整備に向け、さらには既存の支援機関との連携を図れるなど、引き続き特段のご配慮をお願いします。

県内企業の成長促進を通じた産業振興及び地域経済の発展に向けて、県東部地域における産業振興支援機能の構築に向けた検討を進めており、本年3月に当センターに係る基本計画を策定したところである。

この中で、当センターについては、①インキュベーション・オープンイノベーション機能、②DX支援機能、③県産業支援機関のブランチ機能、の3つの中核機能を実現し、それらの連動により、相乗的な効果を発揮する支援拠点とすることとしている。

また、当センターの支援をより効果的に行うため、地域における身近な支援機関である岩国商工会議所との合築により整備することとしており、今年度は、当センターの整備に向けて基本設計・実施設計に取り組むこととしている。

今後とも、地元市町や関係団体とも連携して、県東部地域における効果的な産業振興支援機能の構築に取り組んでいきたいと考えており、引き続き御協力をお願いしたい。

(4) 上関原子力発電所立地の推進について（柳井商工会議所）【継続】

令和3年に閣議決定された「第6次エネルギー基本計画」において、原子力発電は「安全性の確保を大前提に、長期的なエネルギー需給構造の安定性に寄与する重要なベースロード電源」との認識が引き続き示されるとともに、「2050年カーボンニュートラルを実現するために、原子力については、国民からの信頼確保に努め、安全性の確保を大前提に、必要な規模を持続的に活用していく」として、脱炭素化に向けた原子力発電への期待が示されています。

ロシアによるウクライナ侵攻以降、燃料費の高騰に伴い電気料金も高騰し、国民生活、地域経済に甚大な影響を及ぼし、バランスのとれた電源構成の重要性が痛感される中、令和5年2月に閣議決定された「GX実現に向けた基本方針」において、「エネルギー基本計画を踏まえて原子力を活用していく」との方針が示され、次世代革新炉の開発・建設も含めて、改めて原子力発電の必要性が注目されています。

これらを踏まえると、国内唯一の新規立地地点である上関原子力発電所の開発は一層重要であると考えられ、国においては、リプレースに加えて新增設についても、さらなる検討と国民への丁寧な説明をお願いします。

県においては、引き続き、国のエネルギー政策や地元上関町の政策選択を尊重するとの基本姿勢を堅持し、今後、上関原子力発電所の本体工事着工等が見通しが得られる状況になれば、県民生活に直結した電力の安定供給や雇用創出等、地域活性化に資する上関原子力発電所が確実に前進できるよう、前向きに取り組んでいただきますようお願いいたします。

上関原子力発電所建設計画については、これまでと同様、地元上関町の政策選択や、国のエネルギー政策を尊重するという立場で、適切に対応する。