

令和6年度  
要 望 書

令和6年8月29日

山口県商工会議所連合会

## 【山口県商工会議所連合会全体の要望】

- (1) 中小企業・小規模事業者に対する支援の充実・強化等について・・・1
  - ① 県内経済活性化と人手不足対策について
  - ② 事業承継に対する支援の拡充・強化について
  - 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
  - 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
- (2) 下関北九州道路の早期実現について・・・2
- (3) 山陰道の早期整備について
- (4) J R美祢線及びJ R山陰本線の早期復旧について【新規】
- (5) 山口県内J R線各駅におけるI C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

## 【山口県内各商工会議所の要望】

### 1. 道路関係

- (1) 国道2号「下関市才川～山の谷間」の早期整備について（下関商工会議所）・・・3
- (2) 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）
- (3) 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）・・・4
- (4) 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
  - ② 国道9号阿東・宮野区間道路改築について
- (5) 国道2号台道鑄銭司間4車線化の拡幅早期整備について（山口・防府商工会議所）・5
- (6) 周南市内における県道の整備促進について（徳山商工会議所）【新規】
- (7) 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）
- (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）・・・6
- (9) 山陰道と県道美祢油谷線の接続道路の整備について（長門商工会議所）【新規】
- (10) 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）
- (11) 幹線地方道等の整備促進について（萩商工会議所）
  - ① 県道萩川上線（上野～川上地域）の早期整備について
  - 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
- (12) 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）・・・7
  - 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
- (13) 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）

- (14) 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）
- (15) 柳井玖珂線の安全対策について（柳井商工会議所）・・・・・・・・・・8
- (16) 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）

## 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）
- (2) 宇部港港湾整備事業の促進について（宇部商工会議所）・・・・・・・・・・9
  - ① カーボンニュートラル実現に向けた港湾設備の整備【新規】
  - ② 泊地浚渫並びに埠頭設備の整備について【新規】
  - 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
  - ④ ソーラスゲート警備体制の見直し
- (3) 三田尻中関港中関3号岸壁の延伸と中関地区への機能集約について・・・・・・・・10  
（防府商工会議所）
- (4) 重要港湾小野田港の浚渫について（小野田商工会議所）

## 3. JR関係

- (1) 新幹線厚狭駅南北連絡通路建設の早期取組みについて（山陽商工会議所）・・・・・・・・11

## 4. 地域振興・まちづくり関係

- (1) 維新百年記念公園内外の新たな駐車場確保について（山口商工会議所）【新規】・・12
- (2) 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）
- (3) 上関原子力発電所立地の推進について（柳井商工会議所）
- (4) 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（新南陽商工会議所）・・13

## 【山口県商工会議所連合会全体の要望】

### (1) 中小企業・小規模事業者に対する支援の充実・強化等について

#### ① 県内経済活性化と人手不足対策について【継続】

大手企業を中心とした賃上げ、株価の上昇等、経済は回復基調にありますが、一方、原油価格や原材料価格の高騰、人件費の上昇等、中小企業等にとっては厳しい状況が続いています。

また、山口県の有効求人倍率は高い水準が続き、人材確保のためこれまで以上の企業努力を強いられる状況にあります。

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や人手不足対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5年の県内企業の後継者不在率は60.3%と前年より5.0ポイント改善していますが、全国平均53.9%を上回り、全国では12番目の高い水準となっており、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、事業承継に対し様々な施策を講じて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、新たな取り組みに対する支援について、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】

商工会議所の経営指導員等の活動は、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、多岐に亘っており、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ます。

また、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、事業承継や人手不足対策等、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への対応や中小企業の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を維持できるような経営指導員等の設置定数基準への見直し、長く同水準で据え置かれている経営指導員等への補助金交付基準額の引上げ、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。

## **(2) 下関北九州道路の早期実現について【継続】**

下関北九州道路は令和3年3月に海峡部を橋梁形式としたルート帯を決定する対応方針が示され、令和4年4月には、重要物流道路の計画区間に指定されたことにより、その重要性が明確に位置づけられております。

環境影響評価や都市計画決定の手続きが進められていますが、併せて、地域の活性化に繋がる道路となるよう検討を重ねていただき、下関北九州道路の早期実現に向け引き続き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。

## **(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、昨年度は「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20kmであり、事業中区間を含めても63km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、山陰道が地域経済に最大の効果を発揮するためには、中国縦貫自動車道に直接接続されることが必要不可欠であると認識しています。

また、山陰道は、地域経済の活性化はもとより、広域救急医療への対応、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、山陰道全線の早期開通に向けて、「豊田～中国縦貫自動車道」を結ぶ区間をはじめとした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。

#### (4) JR美祿線及びJR山陰本線の早期復旧について【新規】

山口県では、梅雨前線の停滞により令和5年6月30日から7月1日までの大雨の影響で、県西部を中心に多大な被害が発生しました。とりわけ、JR美祿線と山陰本線では、鉄道橋梁の流失や傾斜など甚大な被害を受け、現在も運休が続いており、地元には大きな不安や影響が生じています。現在バスによる代行運転が行われておりますが、JR美祿線は山陽と山陰、JR山陰本線は下関から京都を結ぶ重要路線であり、地域経済の発展やインバウンド需要を見込んだ観光振興に貢献するなど重要な役割を担っています。県におかれましては、JR西日本による被災箇所の早期復旧と速やかな運行再開要望等につき特段のご支援をお願いします。

#### (5) 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、昨年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。

## 【山口県内各商工会議所の要望】

### 1. 道路関係

#### (1) 国道2号「下関市才川～山の谷間」の早期整備について（下関商工会議所）【継続】

本州と九州を結ぶ極めて重要な路線である国道2号の渋滞対策につきましては、印内交差点から滑石交差点の間で改良工事が進められています。

また、その先の課題である長府トンネル拡幅等につきましても、「国道2号長府地区防災対策検討委員会」において対策案が決定されました。

つきましては、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課題が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) 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 I C の距離は約 15.5 km ありますが、小月 I C から約 4.5 km 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、下関市、山口県が一丸となり、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。

### (3) 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）

#### 【継続】

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 I C 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 I C までの延伸にご配慮をお願いします。

### (4) 県道及び国道の整備促進について（山口商工会議所）【継続】

#### ① 県道 204 号線歩道拡幅、県道 21 号線の改良について

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クア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

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ご配慮をお願いします。

(5) 国道2号台道鑄銭司間4車線化の拡幅早期整備について (山口・防府商工会議所)

【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は、国土交通省の令和6年度予算で調査・設計費用として5,000万円が計上され、整備に向けた第1歩が踏み出されました。本区間は山口・防府両市の物流の大動脈となっており、拡幅と歩道の設置は物流の効率化による地域経済の活性化、並びに地域住民の交通安全につながるものとなることから、拡幅の早期整備をお願いします。

(6) 周南市内における県道の整備促進について (徳山商工会議所) 【新規】

周南市の玄関口である徳山駅前の御幸通りや中心市街地の主要路線となる平和通り、市内の主要幹線道路である県道下松新南陽線、徳山新南陽線、臨港道路は、早急に修繕や改修、整備が必要な箇所があります。

利用者の安心・安全を最優先に考慮され、早期対応をお願いします。

○JR徳山駅前の御幸通りの道路照明灯が暗く、夜間に通行する歩行者や自転車、車両の事故につながる危険性が高い。歩行者の安全を最優先に考慮され、新たな道路照明灯を早急に設置されるよう要望します。

○上記の御幸通りと同様に平和通りの道路照明灯が暗い。新たな道路照明灯を設置されるよう要望します。

○下松新南陽線の周南市新宿通り、青山町～遠石交差点、徳山新南陽線の徳山駅南口付近の冠水対策。

○下松新南陽線と徳山新南陽線、臨港道路の路面陥没・隆起箇所の早期補修。

(7) 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。

本年1月1日に発生した能登半島地震でも道路が寸断され、人命救助や救援物資の輸送に大きな影響が出るなど、道路の整備についての問題が浮き彫りになりました。

また、平時でも、市内幹線道路(徳山東および西インターチェンジ)から港湾地域へのアクセスにおいて、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、特段のご配慮をお願いします。

**(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）【継続】**

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。

については、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。

**(9) 山陰道と県道美祢油谷線の接続道路の整備について（長門商工会議所）【新規】**

長門市では現在山陰道「俵山温泉IC（仮称）」付近に、俵山地区の「小さな拠点事業」を推進しております。県におかれましては、この拠点のアクセスにもなる山陰道と県道美祢油谷線の接続道路の整備についても特段のご配慮をお願いします。

**(10) 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JR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。また、角力場交差点の渋滞解消対策としても、絵堂～萩間（15km）の早期完成について特段のご配慮をお願いします。

**(11) 幹線地方道等の整備促進について（萩商工会議所）【継続】**

**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。

#### (12) 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】

市内を走っている国道等は、日々の暮らしや経済活動等を支えている主要な道路ですが、岩国錦帯橋空港や愛宕山地域の岩国医療センター、更には多目的広場・運動公園など多くの施設等の運用が開始される中、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

#### (13) 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。

#### (14) 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。

**(15) 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し起こる可能性があるため、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。

また、柳井中学校入口交差点一帯の車輛・歩道を拡幅する交通安全対策事業に着手いただき感謝申し上げますとともに、朝夕の渋滞解消と通学等の安全性向上に向け、早期完成をお願いいたします。

**(16) 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。

## **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いたします。

## (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カーボンニュートラル実現に向けた港湾施設の整備【新規】

近年、カーボンニュートラル（CN）への対応が強く求められる中、関係企業で構成される「宇部・山陽小野田地域コンビナート企業連携検討会議」を開催し、CNの推進及び実現に向けた検討を開始するなど、宇部港周辺の各企業においても具体的な取組を模索していますが、宇部港全体でCN実現に向けた取組効果を十分に発揮するためには、港湾機能の高度化はもとより、既存の港湾施設の機能確保も重要です。

また、液化アンモニア（ブルーさらにはグリーン）の燃料・化学原料利用及び水素キャリアとしての輸入・貯蔵・二次輸送またはCCUS（二酸化炭素回収・有効利用・貯留）の為に液化炭酸ガスの回収・貯蔵・出荷設備も検討されていますので、以下の点について、特段のご配慮をお願いします。

#### ○本港航路の浚渫

当該航路は、水深13m、幅240mでの浚渫工事を実施していただきましたが、一部に浅水箇所（浅所）が確認されたことから、現在でも大型船舶の入港に支障をきたしています。

つきましては、浅所解消に向けた早急なる取組、また、当該航路の計画は、水深16m、幅300mであることから、今後さらなるCN対応に向けた船舶の大型化に対応した浚渫について、関係機関に働きかけていただきますようお願いいたします。

#### ○西航路、工業運河及び栄川航路（泊地を含む）の浚渫

当該航路等は、土砂の堆積が進行し、海上保安署から水深の確保を強く指導されており、周辺企業がCNに取り組むためには航路の機能確保が不可欠です。

このため、CNの取組を進める際、その実現に資する浚渫について、当該航路で実績のある産業関連事業としての実施、あるいは、新たな補助制度の創設について、関係機関に働きかけていただきますようお願いいたします。

### ②泊地浚渫並びに埠頭設備の整備について【新規】

宇部港における以下の課題に対する対応について、特段のご配慮をお願いします。

#### ○公共岸壁（沖の山、芝中、新町）前面泊地浚渫工事の早期実施

公共岸壁前面水域の水深が公称水深より浅く、潮汐を確認しながら荷役を行う事で、荷役効率が落ちております。また、大型の内外航船は、バース待ち（潮待ち）による滞船料などの発生や荷役車両の待機時間増加による排ガス等、環境面への悪影響も懸念されております。

#### ○芝中西未使用後背地の舗装・貸し出し

芝中西埠頭でのコンテナ・バラ貨物の取扱い数量が増加傾向にあり、貨物保管の引き合いも多くあるが、新たに借り受け可能な用地が無い状況です。

#### ○芝中西タイヤマウントクレーンの更新

コンテナの要であるタイヤマウントクレーン（2006年1月設置）は、近年、経年劣化による破損や海風による塩害腐食・故障が多く発生し、大掛かりな復旧工事が必要となれば、荷役に支障を来す事が懸念され、長期間使用出来なかった事例もあります。

#### ○沖の山、芝中西の防舷材および舗装補修の早期実施

沖の山公共岸壁（1号、2号）は、防舷材破損による船体の損傷が懸念される。（1号岸壁7番ビット破損、2号岸壁4番ビット脱落）また、沖の山公共岸壁および芝中西埠頭とその後背地も含め、舗装状況の悪化により、車両・重機の走行に支障を来し、貨物の荷捌きや貯蔵に影響が出ております。

#### ○沖の山公共岸壁の延伸

30m延伸する事で、沖の山公共岸壁（1号、2号）の利用効率を上がります。

#### ○国際港としての屋内待合室整備

宇部港湾管理事務所の移転に伴い、県営宇部ポートビル内船員待合所が使用不可となり、通船を利用する船員は屋外で待機しております。ついては、屋内待機場所の設置をお願いします。

### 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】

外資コンテナ航路の宇部寄港が2021年3月末で中止しておりますが、新規外航コンテナ航路のサービス開設や国内でのトラック業界「2024年問題」解決策として、新規で内航コンテナフィーダー船の航路開設も検討しているところです。

つきましては、港湾施設使用料及び入港料の減免継続と減免対象に新規内航コンテナフィーダー船の追加について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【継続】

現状のソーラスゲートの警備体制では、ゲートの鍵を借受けた者による保安要員の配置などが必要となり、時間外や休日荷役が制限を受けるなど、効率的に荷役を行う事が困難となっております。また、警備体制を維持する為の警備費用についても、利用者負担となっております。

つきましては、ソーラスふ頭における保安規程・警備体制の見直しによる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。例えば、警備員の警備時間延長、サブゲートへの警備員の追加配置または機械警備の導入等について、ご検討をお願いします。

## (3) 三田尻中関港中関3号岸壁の延伸と中関地区への機能集約について

### (防府商工会議所) 【継続】

三田尻中関港中関地区は、水深12mという大型船に対応できる港としてポテンシャルは高く、さらに、物流2024年問題の対策として海上輸送への注目が一段と高まる中で、県央立地という好条件にあり、交通網の整備が進む中で、今後、山口県の物流の重要拠点としていきたいと思っております。今後、みなと活性化協議会（仮称）を立ち上げ、

官民連携して利用促進を図っていく所存ですので、中関 3 号岸壁の延伸と業務効率化のために港務所や税関といった機能集約していただくようお願いします。

#### (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おりました。過去に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まいりました。

そのような中で、県は東沖地区の泊地浚渫に昨年度から着手されましたが、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。

### 3. JR 関係

#### (1) 新幹線厚狭駅南北連絡通路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、地域住民、来街者等は、駅北と駅南間の移動は車等で約 2 km の迂回が必要で、新幹線厚狭駅の南北間を徒歩等で通行ができることを長年切望されております。また、山口東京理科大学新学部の厚狭地区での 2029 年開設構想が昨年発表され、駅南北移動等の対策は急を要する状況であります。駅北・駅南の一体性を強化して都市核を形成する上でも、駅の南北を繋ぐ連絡通路建設は今後の地域の発展に向けて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。

## 4. 地域振興・まちづくり関係

### (1) 維新百年記念公園内外の新たな駐車場確保について（山口商工会議所）【新規】

山口県全市町をホームタウンとするレノファ山口FCは、2024年シーズンでJリーグ昇格10周年の節目の年となります。J1昇格を目指すレノファ山口FC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。

昨シーズンのホームゲームでは、1試合あたりの観客動員数が平均4,407人となっています。

県内外か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」への来場手段として自家用車の利用が多く、ホームゲームの開催時に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来場者の利便性向上に対応されておられますが、駐車場の確保は十分ではない現状のようです。

新たなシーズンを迎え、地域企業を始めとするスポンサーやサポーターなど、総力をあげて応援する気運が高まる中、ホームゲームの観客動員数を増やそうと尚一層の応援促進に取り組んでいます。

こうしたことから、観客動員数の増加に伴う駐車場確保の課題は、今後顕著化していくのではないかと推察されます。

つきましては、来場者の利便性向上のため、維新百年記念公園内外において新たな駐車場の確保について特段のご配慮をお願いいたします。

### (2) 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てきました。

このような中、「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、産業振興に資する活性化や様々な高度で専門的な施設整備が行われ、更にはコロナ禍において多くのDX(デジタルトランスフォーメーション)の取り組みが拡大するなど、多岐にわたる支援体制の推進や県東部地域経済の相乗的な経済波及効果が発揮できる拠点施設の整備に向けて、既存の当地域の企業並びに支援機関との連携・構築を図るなど、引き続き特段のご支援、ご配慮をお願いします。

### (3) 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】

昨年末に開催されたCOP28（第28回国連気候変動枠組条約締結国会議）の合意文書において、今後、導入を加速すべき脱・低炭素技術として、「原子力」が明記され

るとともに、我が国や米国を含む有志国の間で「2050年までに世界の原子力発電所の設備容量を3倍に増やす」との宣言がなされるなど、気候変動対策の一つとして原子力発電に対する期待が世界的に高まっています。

また、我が国においては、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ており、改めて、バランスの取れた電源構成の重要性、中でも、原子力発電の必要性に対する意識が高まってきており、今後、原子力の位置付けの見直しなどを含む第7次エネルギー基本計画の策定に向けた議論が本格化するものと思われまます。

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、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の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。

加えて、県から国に対して、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求めていただくようお願いいたします。

#### (4) 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（新南陽商工会議所）

##### 【継続】

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。

コンビナート企業の個々の努力だけでなく、港湾整備など将来を見据えたインフラの整備の他、各企業の挑戦をしっかりと後押しできるよう、設備投資、研究開発への積極的なご支援をお願いいたします。

併せて、国に対しても、設備投資への支援など強く要望をお願いいたします。