

3 アンケートの集約結果

国と地方の現行制度の問題点に関する企業向けアンケート

アンケートの実施概要

配布枚数：1,100枚

回収枚数：327枚

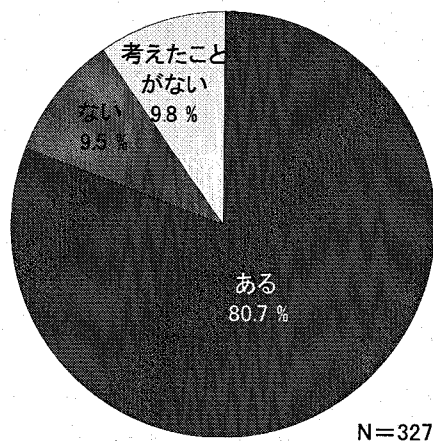
有効回答率：29.7%

配布方法：九経連、九同友、九商連の各会員へ郵送

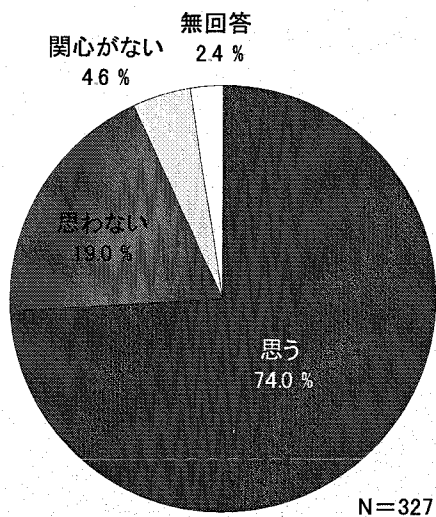
回収方法：郵送

実施期間： 2006年 2月～2006年 3月

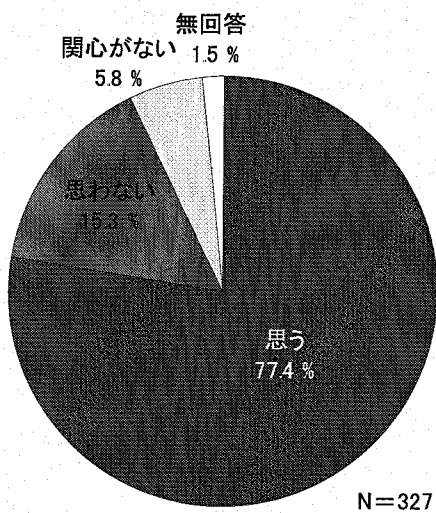
問1. 「道州制」に関心がありますか。



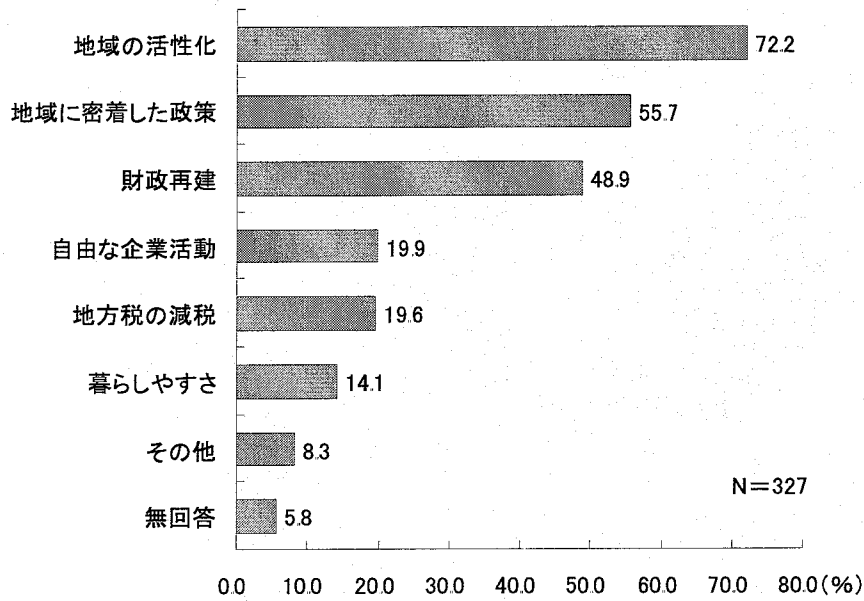
問2. 市町村合併が進む中、県も合併してより広域的な自治体になるべきだと思いますか。



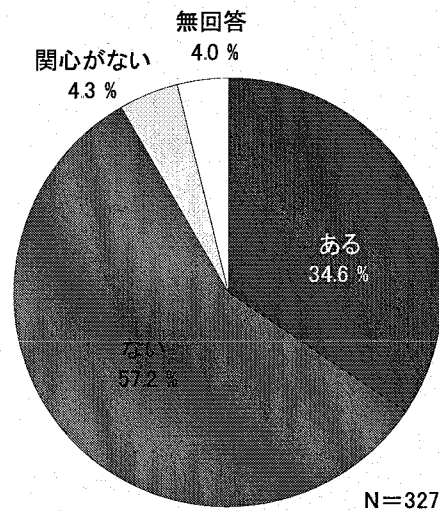
問3. 九州各県が合併し、そこに国の権限や財源などを大幅に移譲して、より自立した広域自治体となる「道州制」について、このような制度への移行が必要だと思いますか。



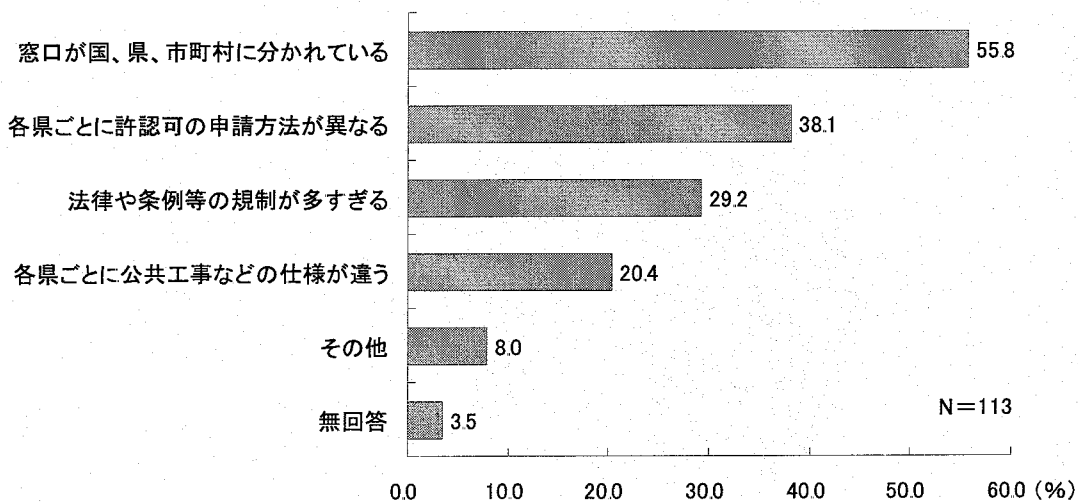
問4. 「道州制」に何を期待しますか。(複数回答可)



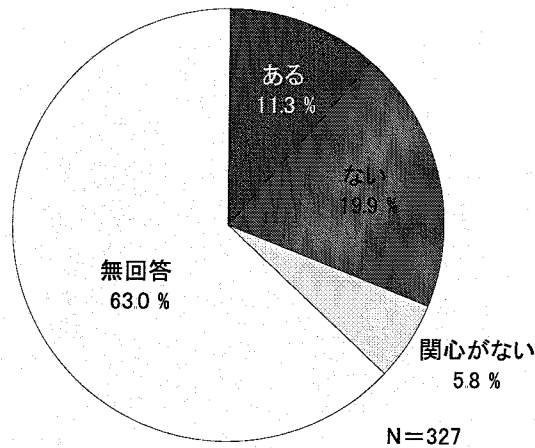
問5. 九州で企業活動を自由にかつ効率的に行う上で、また県境を越えて事業展開をする上で困ったことがありますか。



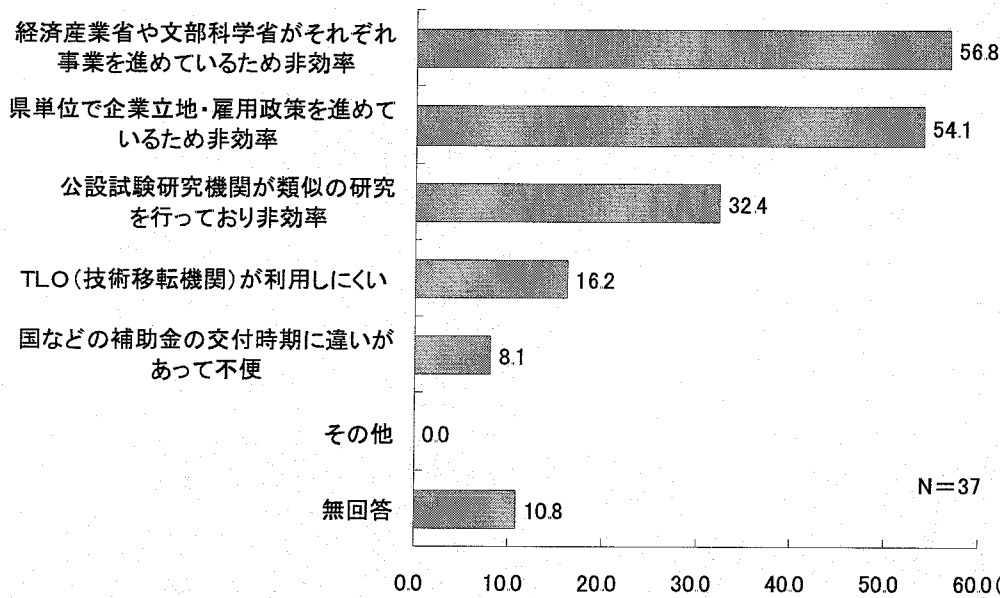
「1.ある」と回答された方、その理由は何ですか。



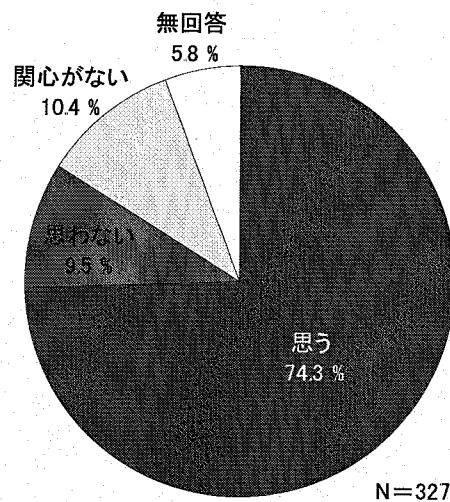
問6. 知的・産業クラスター(バイオ、ITなどの研究、開発、生産拠点)形成や産学官連携事業に関わっている企業にお尋ねします。産業クラスター等を形成する上で問題を感じられたことがありますか。



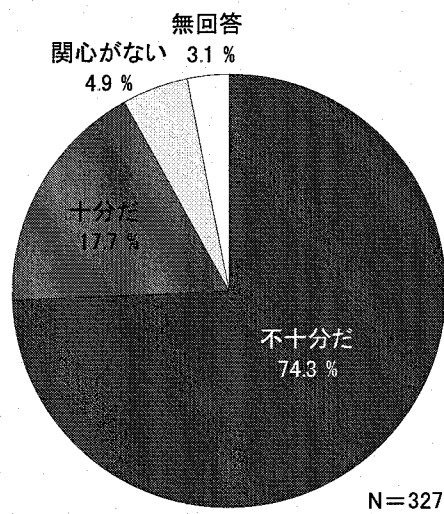
「1.ある」と回答された方、その理由は何ですか。



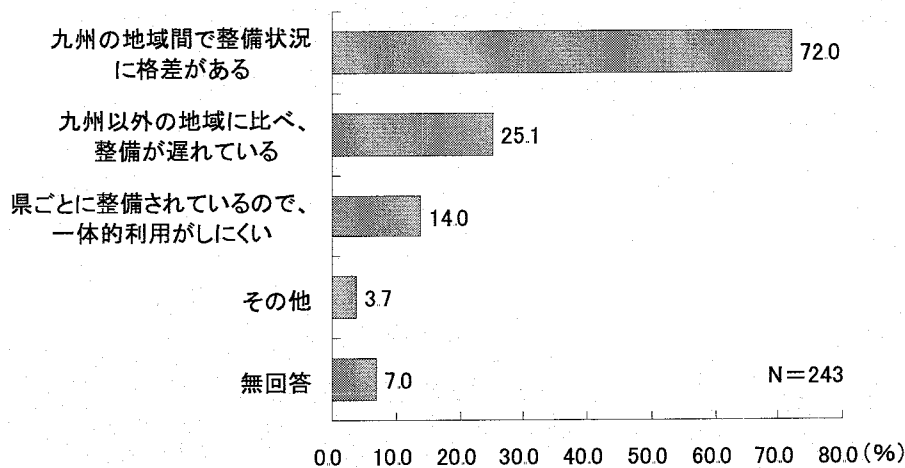
問7. 内外の企業を九州に誘致し、九州への投資を促進する場合、各県で競争するよりも九州が一体となつて、あるいは複数県が連携して行ったほうが効果的だと思いますか。



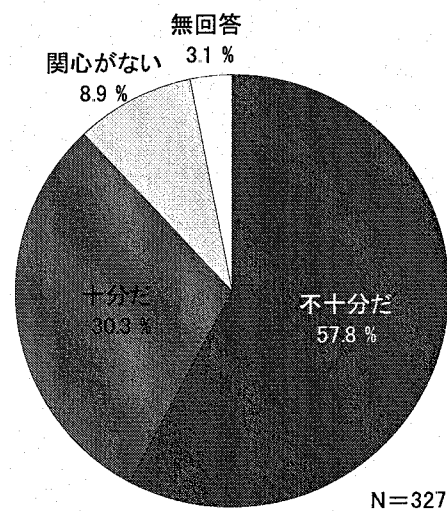
問8. 循環型高速交通体系の整備状況について、ご意見をお聞かせください。



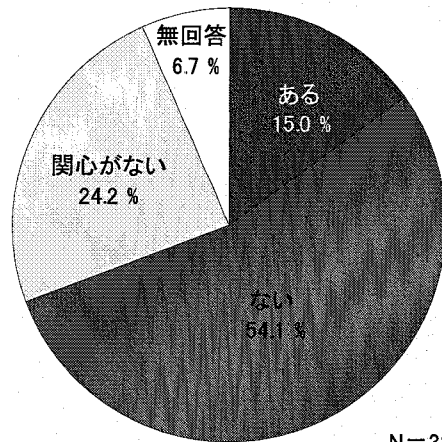
「1.不十分だ」と回答された方、その理由は何ですか。



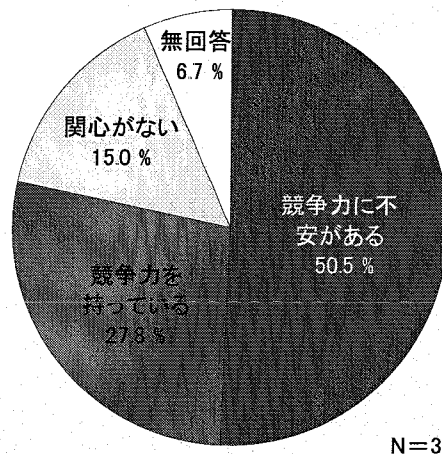
問9. 近年、近隣アジア諸国の主要港湾・空港が国際競争力を強化する中、九州の港湾・空港の整備状況をどのように思われますか。



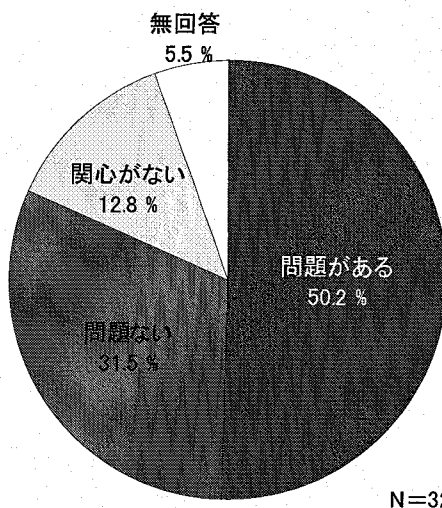
問10. 九州では、電子県庁システムやギガビットハイウェイなどの高速通信回線網の整備が県単位で進んでいますが、企業活動をする上で各県ごとに敷設された通信回線相互の連携・繋ぎ込みによる一体的活用の必要性を感じたことがありますか。



問11. 九州の企業や地域が国際競争力を持つために、国際感覚を身につけた人材の育成や九州の高コスト構造の是正、新産業の創出、付加価値の高い製品の提供、九州ブランドの形成、安全安心の農産加工品の提供などさまざまな取り組みが行われていますが、九州の国際競争力についてどのようにお考えですか。



問12. 産業廃棄物や農畜産廃棄物の運搬・処分は県単位が基本ですが、この現状に問題があるとお考えですか。

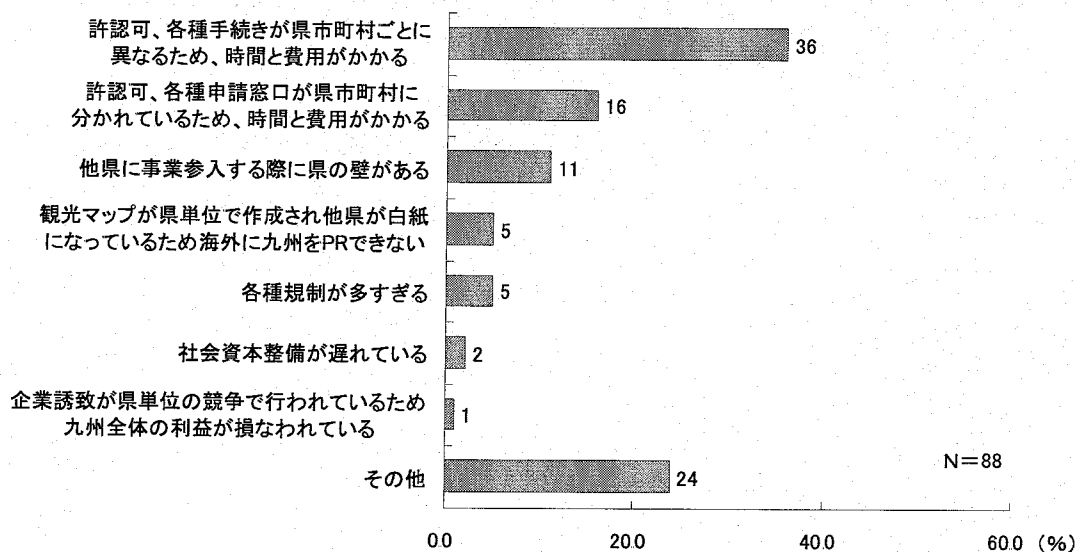


(自由記入の集計結果)

1,108 件

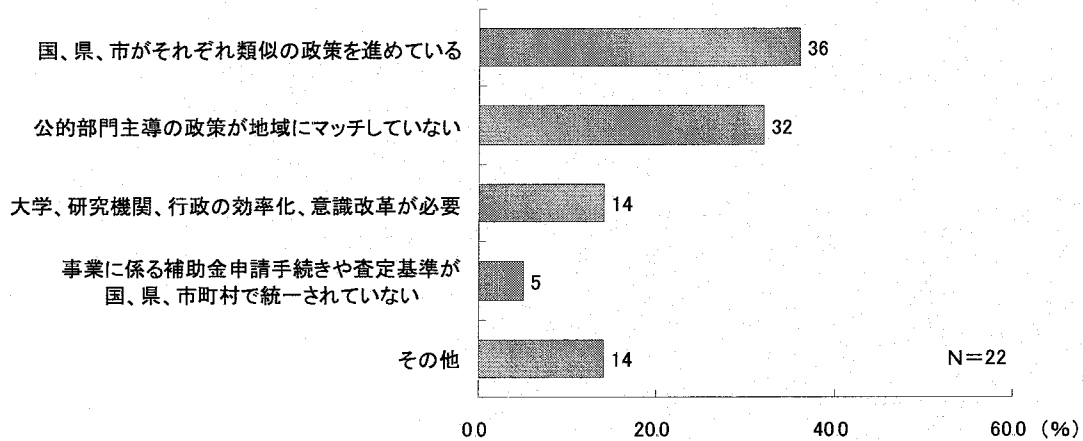
問5 九州で企業活動を自由にかつ効率的に行ううえで、また県境を越えて事業展開をするうえで困ったことがありますか。内容を具体的にご記入ください。
(回答数88件)

- ① 許認可、各種申請手続きが県市町村ごとに異なるため、時間と費用がかかる 32件(36%)
 - ・ 公共事業の入札資格審査申請、指名願いの方法、様式が県市町村ごとに異なる
 - ・ 産業廃棄物処理事業、産廃収集・運搬事業に関する各県の許可申請様式が異なる
 - ・ 法人住民税の納税手続きが市町村ごとに異なる
 - ・ 道路に関する許可申請の様式が所管地域で異なる
- ② 許認可、各種申請窓口が県市町村に分かれているため、時間と費用がかかる 14件(16%)
- ③ 他県に事業参入する際に県の壁がある 10件(11%)
 - ・ 公共事業などの分野で、当該県に本社、事業所を置く地元企業が優先されている
 - ・ 公共事業に参入する場合、当該県への事務所設置が条件となる
 - ・ 県の土木工事入札でその県に本社を置く業者しか応札できないことがある
 - ・ 産業廃棄物処理事業許可の際、他県から産廃を持ち込まないことが条件となったが、産廃事業化は量の確保が必要で県の条件は無責任だ
 - ・ 県によって道路の側溝等の仕様が異なり、県産品を奨励し県外企業の参入を妨げている
- ④ 観光マップが県単位で作成され他県が白紙になっているため海外に九州をPRできない 4件(5%)
- ⑤ 各種規制が多すぎる 4件(5%)
- ⑥ 社会資本整備が遅れている 2件(2%)
 - ・ 東九州自動車道の整備が遅れている
 - ・ 空港、港湾は小規模なものが多く近隣アジア諸国に比べ競争力がない
- ⑦ 企業誘致が県単位の競争で行われているため九州全体の利益が損なわれている 1件(1%)
- ⑧ その他 21件(24%)



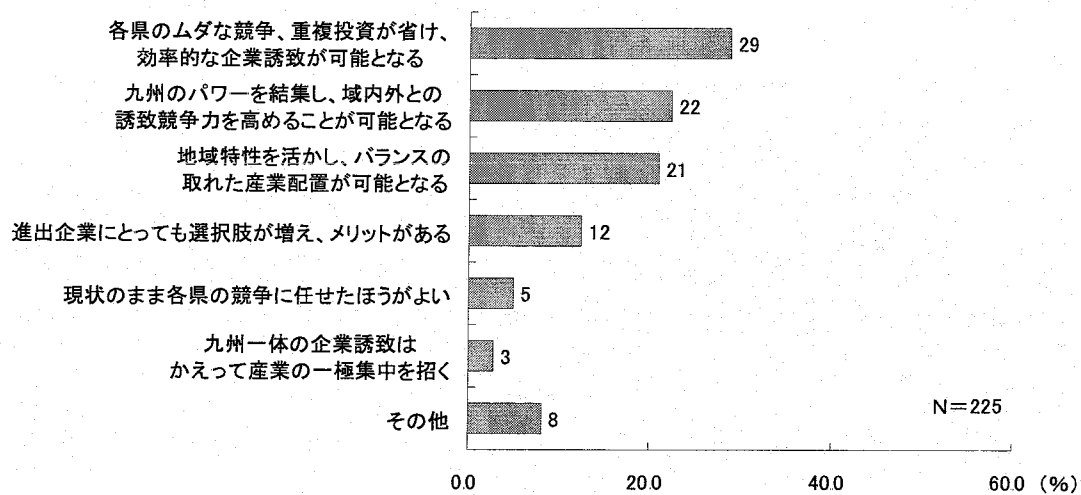
問6 知的・産業クラスター(バイオ、ITなどの研究、開発、生産拠点)形成や産学官連携事業に携わっている企業にお尋ねします。産業クラスターなどを形成するうえで、問題を感じられたことがありますか。内容を具体的にご記入ください。(回答数22件)

- ① **国、県、市がそれぞれ類似の政策を進めている** 8件(36%)
 - ・ 経済産業省と文部科学省、県、市が同じテーマでそれぞれ政策を展開している
 - ・ 公設研究機関等でITなど類似の研究を複数進めていて非効率
 - ・ 県単位で企業立地を進めているため無用な地域間競争に労力を費やしている
- ② **公的部門主導の政策が地域にマッチしていない** 7件(32%)
 - ・ 産業政策に国や自治体が関与する必要はない
 - ・ 企業が公的補助金を活用したい時期と応募できる時期とにずれがある
 - ・ 事業が県、市内など狭いエリアに限定され、事業成果が広域に反映されない
 - ・ TLOが保有するシーズには、ビジネス化できそうなものが少ない
 - ・ 公設試験研究機関や産学連携事業は中小企業にとって利用しにくい
- ③ **大学、研究機関、行政の効率化、意識改革が必要** 3件(14%)
- ④ **事業に係る補助金申請手続きや査定基準が国、県、市町村で統一されていない** 1件(5%)
- ⑤ **その他** 3件(14%)



問7 内外の企業を九州に誘致し、九州への投資を促進する場合、各県で競争するよりも九州が一体となって、あるいは複数県が連携して行ったほうが効果的だと思いますか。ご意見を具体的にご記入ください。
(回答数225件)

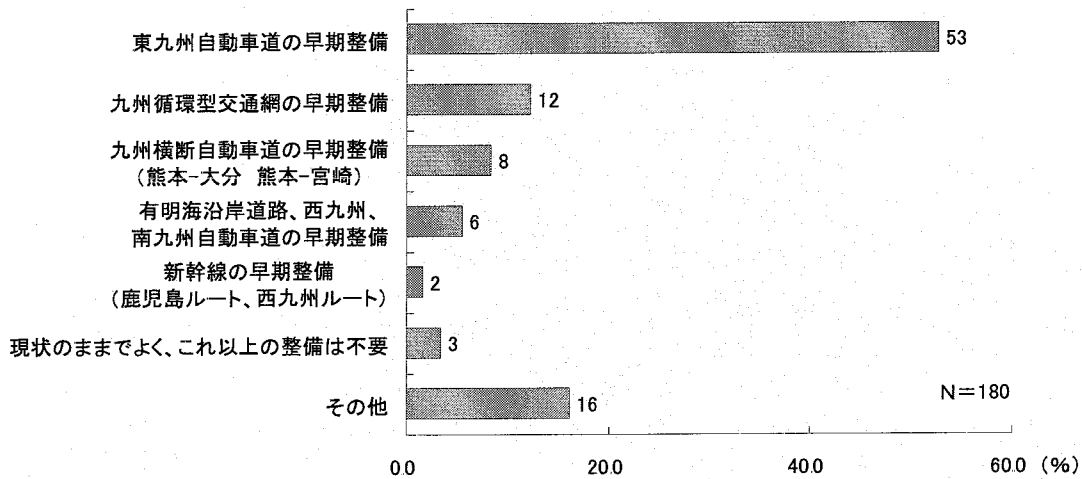
- ① 各県のムダな競争、重複投資が省け、効率的な企業誘致が可能となる 65件(29%)
- ② 九州のパワーを結集し、域内外との誘致競争力を高めることが可能となる 50件(22%)
- ③ 地域特性を活かし、バランスの取れた産業配置が可能となる 47件(21%)
- ④ 進出企業にとっても選択肢が増え、メリットがある 28件(12%)
- ⑤ 現状のまま各県の競争に任せたほうがよい 11件(5%)
- ⑥ 九州一体の企業誘致はかえって産業の一極集中を招く 6件(3%)
- ⑦ その他 18件(8%)



問8 循環型高速交通体系の整備について、ご意見をお聞かせください
 —整備の必要な道路など—

(回答数180件)

① 東九州自動車道の早期整備	95件(53%)
② 九州循環型交通網の早期整備	22件(12%)
③ 九州横断自動車道の早期整備(熊本-大分 熊本-宮崎)	15件(8%)
④ 有明海沿岸道路、西九州、南九州自動車道の早期整備	10件(6%)
⑤ 新幹線の早期整備(鹿児島ルート、西九州ルート)	3件(2%)
⑥ 現状のままでよく、これ以上の整備は不要	6件(3%)
⑦ その他	29件(16%)



問9 近年、近隣アジア諸国の主要港湾・空港が国際競争力を強化するなか、九州の港湾・空港の整備状況をどのように思われますか

ー九州が国際競争力をつけるために必要なこと、現状の課題などー (回答数182件)

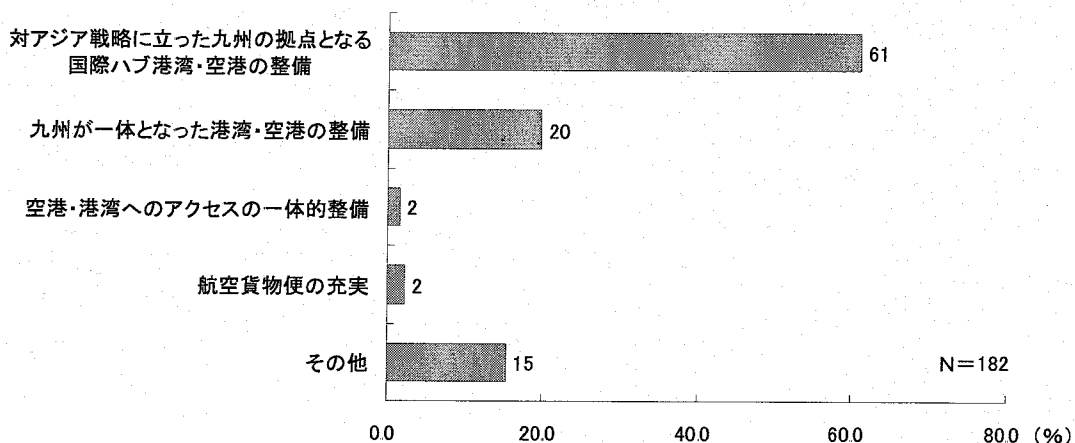
- ① **対アジア戦略に立った九州の拠点となる国際ハブ港湾・空港の整備** 111件(61%)
 - ・ 国際的視野と戦略に立った空港・港湾の整備
 - ・ 九州の港湾・空港は数は多すぎる、国際競争力を持つために必要なことは拠点化
 - ・ 24時間利用可能な空港、港湾の整備
 - ・ 空港・港湾の施設使用料金の低減
 - ・ 複数の長い滑走路を持つ空港の整備
 - ・ 大型船舶の接岸可能な港湾整備

- ② **九州が一体となった港湾・空港の整備** 36件(20%)
 - ・ 各県が空港・港湾の整備を競うのではなく、九州の一体的な整備・利用を考える
 - ・ 九州としての統一ビジョンに基づいて空港・港湾の役割分担を整理し、役割別に集中投資する
 - ・ 近隣アジアの港湾・空港との国際的な機能分担を図る

- ③ **空港・港湾へのアクセスの一体的整備** 3件(2%)
 - ・ 高速道路と空港・港湾の一体的整備

- ④ **航空貨物便の充実** 4件(2%)

- ⑤ **その他** 28件(15%)



問10 企業活動をするうえで、各県ごとに施設された通信回線相互の連携・繋ぎこみによる一体的活用の必要性を感じたことがありますか。

—現状の課題、一体的活用のメリットなど—

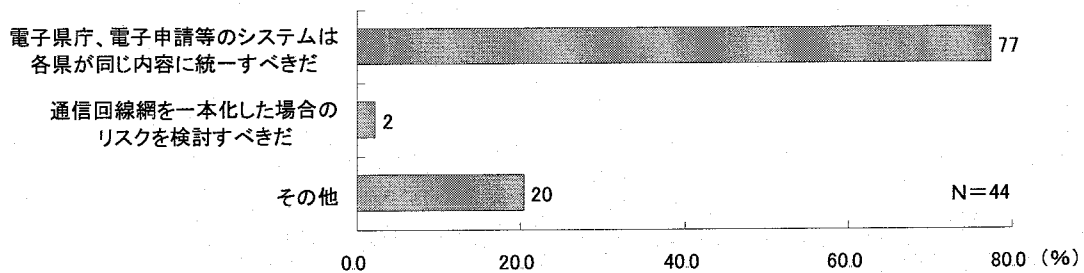
(回答数 44件)

① 電子県庁、電子申請等のシステムは各県が同じ内容に統一すべきだ 34件(77%)

- ・ 九州、全国で許認可申請のオンライン一元化が必要
- ・ 災害対策・予知のために九州、全国でシステムの互換性と内容の共通化が必要
- ・ 各県バラバラの記者発表資料の統一フォーマット化だけでも、省力化になる
- ・ 九州が一体となった通信回線の整備により、情報の共有化や効率的なサービス提供を行うことが必要
- ・ 九州全体で共通化することにより、効率化、コスト削減を図る
- ・ 各県の通信回線網の整備状況に差異があっては困る
- ・ 道州制の成立には、高速交通網とともにギガビットハイウェイの整備が不可欠
- ・ 高速ネットワークは広域化するほど真価を発揮する

② 通信回線網を一本化した場合のリスクを検討すべきだ 1件(2%)

③ その他 9件(20%)

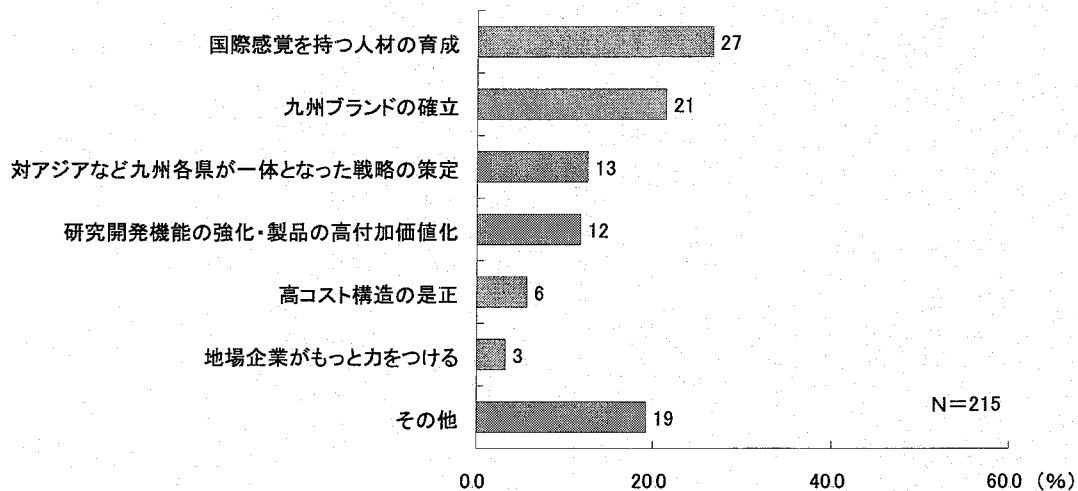


問11 九州の国際競争力についてどのようにお考えですか

－九州が国際競争力をつけるために必要なこと、現状の課題など－

(回答数215件)

- | | |
|---------------------------------|-----------------|
| ① 国際感覚を持つ人材の育成 | 57件(27%) |
| ・ 九州のリーダーの育成 | |
| ・ 優秀な人材の東京流出防止 | |
| ・ 国際人の育成 | |
| ② 九州ブランドの確立 | 46件(21%) |
| ・ 自動車、IT、鉄鋼、造船 | |
| ・ 安全で高級な農産品、水産物 | |
| ・ 九州観光 | |
| ・ 焼酎など九州の特産品 | |
| ③ 対アジアなど九州各県が一体となった戦略の策定 | 27件(13%) |
| ・ 国の外交力の頼りなさをカバーするため、九州の戦略策定 | |
| ・ 対アジア戦略の策定 | |
| ・ インフラ整備 | |
| ④ 研究開発機能の強化・製品の高付加価値化 | 25件(12%) |
| ・ 企業の本社機能の九州シフト | |
| ⑤ 高コスト構造の是正 | 12件(6%) |
| ⑥ 地場企業がもっと力をつける | 7件(3%) |
| ・ 自動車産業の部品下請けなど | |
| ・ 新産業創出 | |
| ⑦ その他 | 41件(19%) |



問12 産業廃棄物や農畜産廃棄物の運搬・処分は県単位が基本ですが、この現状に問題があるとお考えですか。その理由は何ですか。 (回答数 152件)

① 九州全体で広域的な処分を行うことが必要 **121件(80%)**

- ・ 廃棄物、リサイクル、環境問題は、陸続きや地下水の分布状況から県単位で区切る問題ではなく、広域的に捉えるべきだ
- ・ 現状では各県に運搬、処分の申請をしなければならず、書類作成など負担が大きい
- ・ 法律は一緒なのに各県の運用がまちまちで非効率
- ・ 運搬処分の効率化、コスト低減のために廃棄物処理場の集中化、大規模化が必要
- ・ 廃棄物の再資源化には小ロットではなくスケールメリットが必要
- ・ 県境付近では隣県の最寄の処分場を使えず、自県の遠方の処分場を使うため非効率
- ・ 九州の主要産業の農畜産業、焼酎生産からでる大量の廃棄物は県単位の処理では無理

② 原則として発生した県で処理すべき **13件(9%)**

- ・ 廃棄物処理は発生者によるクローズドシステムが基本。広域処理は発生者の責任回避
- ・ 原因者が費用負担をすべきであり、県単位で責任ある対応が求められる
- ・ 廃棄物をリサイクルして資源化できる場合、県単位のほうがよい

③ その他 **18件(12%)**

