

令和 8 年度
神奈川県予算・政策に関する要望書

令和 7 年 11 月
(一社) 神奈川県商工会議所連合会

目 次

| | |
|---|-----------------|
| ○ 令和8年度 神奈川県予算・政策に関する要望 | 1 |
| 【共通要望】 | |
| I 小規模事業者支援体制の拡充 | |
| I - 1 小規模事業者への経営支援体制の充実・強化 | 3 |
| (1) 地域振興事業費補助金の拡充と安定化 | |
| (2) 商工会館の設備費等の拡充 | |
| II 人手不足等に直面する中小企業等の付加価値拡大への挑戦支援 | |
| II - 1 中小企業等の付加価値創出・拡大への支援 | 5 |
| (1) 成長志向型の中小企業等への支援 | |
| (2) 地域に貢献する企業の事業承継と引継ぎの推進 | |
| (3) 地域に新たな付加価値を生む創業の促進 | |
| II - 2 中小企業の人手不足対策と業務効率化 | 6 |
| (1) 人材確保に向けた支援 | |
| (2) 多様な人材の活躍に関する支援 | |
| (3) デジタル活用等による業務効率化・省力化への支援 | |
| III 価格転嫁など、取引適正化に向けたビジネス環境整備 | |
| III - 1 適正利潤を得られる取引環境の整備 | 7 |
| IV 国内外の経済状況への対応 | |
| IV - 1 脱炭素社会の実現に向けた対応 | 8 |
| IV - 2 米国関税への対応強化 | 9 |
| IV - 3 日産自動車（株）県内2工場生産終了等への対応 | 10 |
| V GREEN×EXPO 2027開催に向けた機運醸成 | |
| V - 1 認知度向上の取組推進と経済波及効果の促進 | 11 |
| VI KOUGEI EXPO実施に向けた取組みの推進 | |
| VI - 1 認知度向上の取組推進 | 12 |
| VII 地域経済の活性化に向けた取組みの推進 | |
| VII - 1 「相模湾からの経済活性化会議」への協力・支援と 海洋ツーリズムの推進について | 13 |
| 【各商工会議所 個別要望】 | 15 |
| 横浜商工会議所.....18 | 厚木商工会議所.....44 |
| 川崎商工会議所.....29 | 鎌倉商工会議所.....50 |
| 相模原商工会議所.....31 | 茅ヶ崎商工会議所.....52 |
| 横須賀商工会議所.....33 | 秦野商工会議所.....55 |
| 藤沢商工会議所.....37 | 三浦商工会議所.....58 |
| 小田原箱根商工会議所.....39 | 大和商工会議所.....62 |
| 平塚商工会議所.....42 | 海老名商工会議所.....66 |

令和8年度 神奈川県予算・政策に関する要望

わが国は、30年ぶりの高水準の賃上げや設備投資等、成長型経済への移行、経済の好循環を実現する好機を迎えている。

その好循環実現の原動力は、雇用の約7割を担い、地域経済を支える「中小企業・小規模事業者の収益改善、従業員等の所得向上」と、疲弊する「地域経済の再活性化」である。

一方、中小企業の多くは、人口減少・流出など構造的な人手不足に加え、賃上げに伴う労務費増、円安を背景とした賃上げを上回るコストパッケインフレ、金利上昇、消費低迷等に直面し、業況の二極化が顕在化している。

政府は、本年6月に閣議決定した「経済財政運営と改革の基本方針2025～「今日より明日はよくなる」と実感できる社会へ～」（骨太方針2025）において「年1%程度の実質賃金向上をノルム（社会通念）」として定着させるとしている。

そのためには、賃上げや投資の原資確保に向けた付加価値の創出・拡大、価格転嫁など取引適正化に向けたビジネス環境の整備等を強力に推進するとともに、中小企業等が「付加価値生産性」を向上させ、地域経済の好循環の原動力となれるような予算措置が必要である。

さらに、政府は、本年3月に「小規模企業振興基本計画（第Ⅲ期）」、6月に「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」を閣議決定し、両計画において商工会議所の経営指導員等の人事費・事業費の確保など経営支援体制の拡充が記載されたところであり、さらなる予算措置の拡充が必要である。

他方、米国の関税措置に伴う、売上の減少や資金繰りの悪化等を訴える声が一部の企業から寄せられ、中長期的には多くの中小企業への影響が懸念される。

さらに、日産自動車株式会社の県内2工場の生産終了等による事業縮小により、商業を含めた地域経済の活力低下や雇用への影響は甚大になる恐れがある。

もとより、地域の総合経済団体である商工会議所として、県内の14商工会議所が相互に連携しながら、厳しい経営状況にある県内中小企業・小規模事業者の支援や県経済の活性化に全力を尽くす所存であるが、県においても、中小企業・小規模事業者の経営安定化と地域経済を下支えする商工会議所活動が円滑に進むよう一層の支援強化を要望する。

本要望書では、県内の14商工会議所の「共通要望」として、7つの要望をとりまとめた。

また、各商工会議所の独自要望として「個別要望」を掲げている。

県においては、令和8年度県予算・政策において、これらの要望に盛り込まれた要望事項に対し、特段の配慮・支援をお願いしたい。

【 共 通 要 望 】

小規模事業者支援体制の拡充

I - 1 小規模事業者への経営支援体制の充実・強化

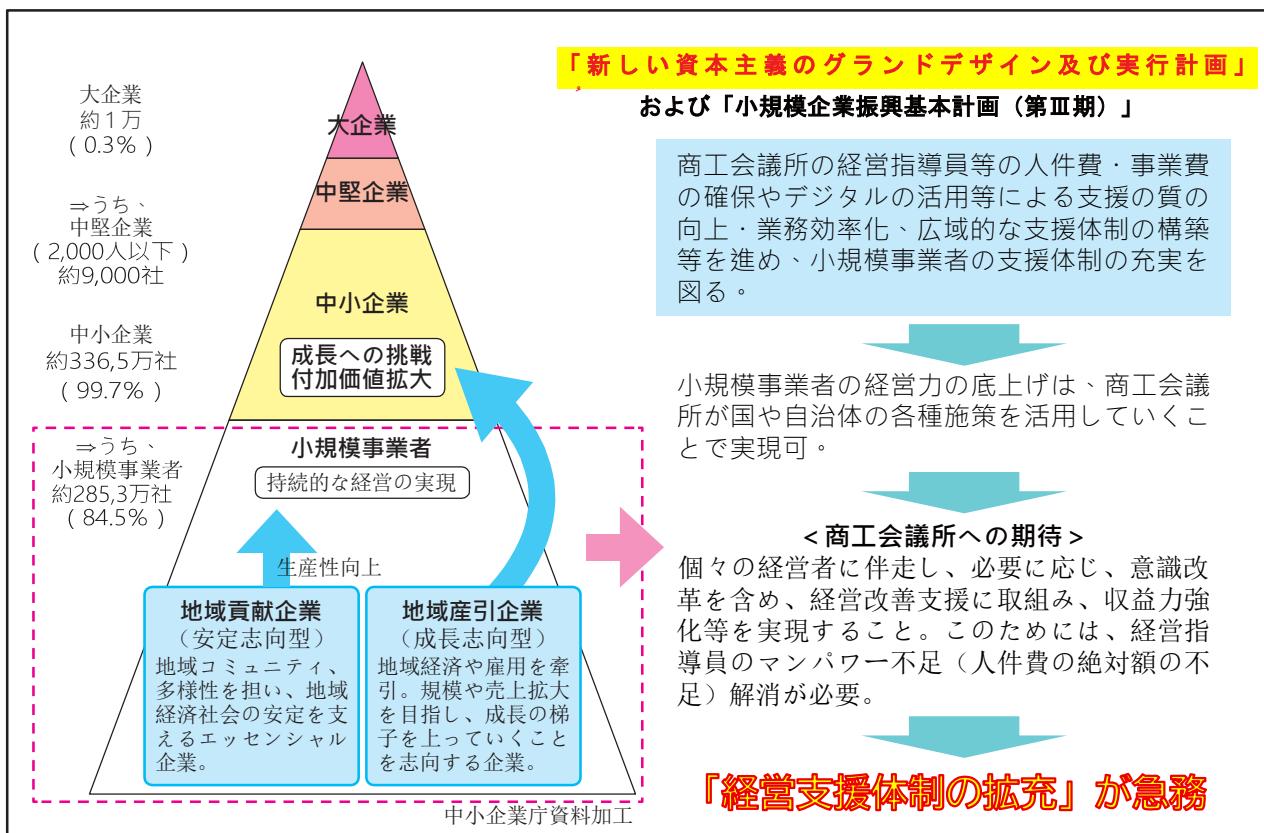
【課題】

小規模事業者は、経営資源に乏しく、事業環境の変化に脆弱な面がある。

そのため、直面する様々な経営課題を「個社」だけで克服していくことは難しく、政府は、小規模事業者の経営の「自走化」を目指している。

そのためには、国や地方公共団体の各種計画に基づく施策を活用した商工会議所等の支援機関による伴走支援が重要である。

一方、施策の普及と活用に際し、商工会議所の経営指導員等は、慢性的なマンパワー不足に陥っている。



また、経営指導員については、税務、金融等の基礎的な経営課題に加えて、足元では、物価高対策、人手不足に伴う賃上げ、価格転嫁力強化、デジタル化・DX、AIを通じた生産性向上、省力化、付加価値拡大、GX、働き方改革、米国関税対策など、事業者が克服すべき課題は多様化・専門化・広域化している。

そのため、経営指導員は隨時新たな課題への対応スキルを高め、経営者に寄り添い伴走支援するとともに、災害時の状況確認や行政が担いきれない公益業務等をエッセンシャルワーカーとして対応し、地域経済社会の安定に貢献している。

こうした状況を踏まえ、「経済財政運営と改革の基本方針2025」「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」および「小規模企業振興基本計画（第III期）」において、商工会議所の支援体制の強化が明記されたことから、経営支援体制に係る物価上昇、賃金上昇に見合った予算の拡充並びに資材や人件費が高騰する中、支援拠点として利用者の安全性、利便性を確保するため、会館の建替え、設備を含む大規模改修への財政支援が必要である。

(1) 地域振興事業費補助金の拡充と安定化

【要望】

- 近年、支援内容は複雑、多様化しており、地域経済の持続的発展のためには支援体制の強化は喫緊の課題であり、県の「地域振興事業費補助金」について、実績配分の増減が大きいと、各地商工会議所の予算の安定化が損なわれ、運営に支障が生じることから、基礎部分の増額と交付額の安定化

(2) 商工会館の設備費等の拡充

【要望】

- 経営支援・地域振興拠点となる商工会館の施設整備費や大規模改修費等への事業費の措置
- 事業者防災や復旧の拠点となる商工会館の建設・移転等に係る費用補助

II 人手不足等に直面する中小企業等の付加価値拡大への挑戦支援

II - 1 中小企業等の付加価値創出・拡大への支援

【課題】

中小企業が持続的な賃上げや投資の原資を確保するためには、付加価値の創出・拡大が不可欠であり、生産性向上やイノベーション創出、知的財産の創造・活用促進等に取り組む必要がある。

また、企業数の約85%を占める小規模事業者は、地域の生産、雇用、消費など生活や商業インフラを支えるだけでなく、政府が推進する地方創生においても不可欠な存在である。

地域に価値を創出する事業を継続・発展させていくためには、事業承継・引継ぎ、創業、経営改善、事業再生に資する税制や資金繰り等の支援の拡充が必要である。

(1) 成長志向型の中小企業等への支援

【要望】

- オープンイノベーションやスタートアップ創出に向け、中小企業等のものづくりを支援する公設試験研究機関の機能強化や、中小企業が取り組む新商品開発や販路開拓等への支援の拡充

(2) 地域に貢献する企業の事業承継と引継ぎの推進

【要望】

- 事業承継・引継ぎ支援センターや金融機関等との連携等による譲渡企業と譲受企業のマッチング支援の強化
- 中小企業等が安心して取り組めるM&Aの環境整備

(3) 地域に新たな付加価値を生む創業の促進

【要望】

- 創業塾・セミナーの開催や創業時の資金調達をはじめ、成長段階に応じた支援策の拡充

II - 2 中小企業の人手不足対策と業務効率化

【課題】

多くの中小企業では、目の前に需要があるにもかかわらず、人手不足が商品やサービスの供給を制約する要因となり、製造業では生産調整、サービス業では稼働調整等が発生している。

地域経済を支える中小企業の安定経営のためには、人材確保・定着・育成に向けた取組みの充実や、外国人や女性など多様な人材が働きやすい環境の整備、デジタルを活用した業務効率化・省力化の促進が必要である。

(1) 人材確保に向けた支援

【要望】

- 中小企業の採用活動（求人募集）に向けた取組みに対する支援

(2) 多様な人材の活躍に関する支援

【要望】

- 外国人材の定住・定着による共生社会実現に向けた環境整備
- 女性のキャリアアップ支援の強化と育児・介護と仕事との両立支援
- 障害者の0人雇用企業への重点的な支援や、障害者の特性などを考慮したマッチング支援、業務の切り出しや業務遂行の円滑化に資する伴走型支援の強化

(3) デジタル活用等による業務効率化・省力化への支援

【要望】

- 人手不足が深刻化する小規模事業者の生産性向上を図るためのデジタル化に向けたシステム導入に対する補助金や融資制度の継続・拡充
- 支援人材による、デジタル化に取り組むメリットの周知強化（デジタル化のメリットを事業者に理解・体感してもらうためのセミナー等の開催費用補助等）

III 価格転嫁など、取引適正化に向けたビジネス環境整備

III - 1 適正利潤を得られる取引環境の整備

【課題】

価格交渉促進月間、取引実態調査、企業名公表等の取引適正化に向けた政府の監視機能の強化、官民挙げての「パートナーシップ構築宣言」の推進により、中小企業・小規模事業者が適正利潤を確保できる公正・健全な商取引の仕組みやルールの整備が進展している。

また、今般成立した「中小受託取引適正化法」（改正下請法）は、取引実態を踏まえたきめ細かな対応が可能となり、委託事業者・中小受託事業者の取引適正化に大きく寄与することが見込まれる。

一方、米国関税措置の影響も懸念される中、従来のコストカット型経済から脱却し、成長型経済に移行するためには、中小企業・小規模事業者の取引構造や多様な商慣行に目を向ける必要がある。引き続き、官民一体となって実効的な取組みを推進することが必要である。

【要望】

- 「パートナーシップ構築宣言」の宣言企業に対するインセンティブの拡充、グループ企業やサプライチェーンを構成する企業も含めた宣言の促進
- 消費者向け商品・サービス（B to C）企業の価格転嫁に対する理解を深めるための更なる啓発活動
- 最低賃金水準の決定においては、隣接県や地域経済圏を考慮し最低賃金決定の三要素の1つである「企業の支払能力」に配慮した賃金設定に関する関係機関への働きかけ

IV 国内外の経済状況への対応

IV - 1 脱炭素社会の実現に向けた対応

【課題】

日本商工会議所・東京商工会議所の調査*によると中小企業の約7割が脱炭素に関する何らかの取組みを実施している。

今後、さらなる脱炭素社会の取組みを加速させるためには、現時点、取組みを行っていない企業の理由である「資金、ノウハウ」の不足に加え、「メリット・意義が感じられない」など課題に対応するための支援が必要である。

【要望】

- 脱炭素に対する取組みを行っていない企業への更なる普及啓発
- 神奈川県「中小企業省エネルギー設備導入補助金」の継続、要件の見直し、及び更なるインセンティブの拡充

* 2025年度中小企業の省エネ・脱炭素に関する実態調査（日本・東京商工会議所令和7年7月）

IV - 2 米国関税への対応強化

【課題】

今般の米国による関税措置は、現時点では大きな影響が及んでいる中小企業等は少ないものの、一部には売上の減少や資金繰りの悪化等を訴える声が寄せられている。

今後、同国の関税措置の影響が拡大すると、特に輸出関連の中小企業等にコスト負担が要請されるなど、官民を挙げて推進してきた価格転嫁や取引適正化の取組みが阻害されることが懸念される。

【要望】

- 各地域の産業や雇用を守るため、サプライチェーン全体の中小企業・小規模事業者へのきめ細かな相談体制の整備及び迅速な情報提供
- 影響を受ける中小企業等の資金繰り・資金調達や賃上げが円滑に行われるよう万全の支援体制の構築
- ビジネスモデルの転換、新たな販路開拓に取り組む事業者への支援強化

IV - 3 日産自動車（株）県内2工場生産終了等への対応

【課題】

日産自動車株式会社は、追浜工場における車両生産を令和9年度末に終了すると発表した。

また、同時に日産車体株式会社湘南工場に現在生産委託している車種について、その生産を令和8年度に終了すると発表した。

自動車産業は本県の主要産業の一であり、県内には日産自動車の車両を生産する工場の他、自動車部品等のサプライヤーが多数所在する。

さらに、工場の周辺地域には、工場の従業員等に飲食等のサービスを提供する事業者も多く所在しており、米国関税に加え、日産の事業縮小により、商業を含めた地域経済の活力低下や雇用への影響は甚大になる恐れがある。

【要望】

- 日産社員の人員整理に対応した再就職先確保への支援の拡充並びに県内中小企業とのマッチング強化
- 県が設置した「米国関税及び日産自動車生産縮小に関する対策協議会」を通じた情報共有の強化
- 工場周辺の商店街等の地域経済への支援策の拡大
- 地域経済の活性化に資する跡地利用の促進

V GREEN×EXPO 2027開催に向けた機運醸成

V - 1 認知度向上の取組推進と経済波及効果の促進

【課題】

2027年（令和9年）3月から開催される「GREEN×EXPO 2027」は、A1（最高クラス）の国際園芸博覧会であり、国際園芸家協会（AIPH）の承認及び博覧会国際事務局（BIE）の認定を受けて開催される国際的な博覧会と位置付けられている。

その開催まで2年を切っているが、県が行った「令和6年度 県民ニーズ調査」によると、「知っている」（23.0%）と「言葉は聞いたことがある」（11.0%）を合わせた認知度は34.0%であり、「知らなかった」は63.8%だった。

こうした状況は、具体的なイベントのイメージが沸かないことも一因と考えられるが、さらなる機運の醸成が喫緊の課題である。

また、会場への公共交通機関は最寄駅からのバスのみであり、アクセスの悪さが懸念されることから、県内全体への経済波及効果も限定的になる恐れがある。

【要望】

- SNSやマスコミを活用した効果的な広報戦略の推進
- 最寄駅から会場への十分なアクセス手段の確保
- イベント開催期間限定で会場から県内各地へのバス路線等の開設

VI KOUGEI EXPO実施に向けた取組みの推進

VI - 1 認知度向上の取組推進

【課題】

伝統的工芸品月間国民会議は、経済産業省が伝統的工芸品に対する国民の理解と一層の普及を目指し、昭和59年から毎年開催地を変えて全国各地で開催されている。例年5～10万の方が来場する大会であり、第43回目となる令和8年度の大会は、11月6日から9日までの4日間、「KOUGEI EXPO in KANAGAWA」と銘打ち、神奈川県で初めての開催となる。

伝統的工芸品は、安価な輸入品の増加や職人の高齢化の影響により、売上高や事業者数の減少に歯止めがかかる状況である。

現在、県、伝統的工芸品の産地組合、関係自治体、支援機関等で準備委員会を設立し、基本計画の作成など大会の準備を行っているところであるが、工芸品産業がこの厳しい状況を乗り越え、今後も持続的に発展していくためにも、この大会をしっかりと盛り上げる必要がある。

【要望】

- 広い世代への認知度の向上と後継者育成に向けた取組みの推進
- 販路の開拓と消費開発に向けた取組みの推進
- 神奈川の魅力の発信に向けた取組みの推進
- 本大会の4か月後に開幕を控えるGREEN×EXPO 2027と連携した取組みの推進

VII 地域経済の活性化に向けた取組みの推進

VII - 1 「相模湾からの経済活性化会議」への協力・支援と 海洋ツーリズムの推進について

【課題】

「相模湾からの経済活性化会議」は、相模湾に面した海と海岸という共通の地域資源を持つエリアの経済団体（7商工会議所・7商工会）が連携し、それぞれの地域資源を活かした経済活性化策を共に考え、実行していくことを目的として平成30年4月に発足した。

今年度も様々なテーマを設定し複数回の勉強会を開催しており、令和7年度末を目指して海洋や海岸を活用した経済活性化策の提言を取りまとめる予定である。

そのような中、県では神奈川の海の魅力の発信と国内外から観光客を呼び込むため、「かながわシープロジェクト」を推進しており、その一環として海上交通「かながわシーライド」を大磯以西に広げるためのモニタークルージングツアーを実施しているが、まだ県西エリアまでの本格運用に至っていない。

【要望】

- 相模湾全域に海上交通が網羅され、県全体として海という地域資源を活かした持続的な経済循環創出と大規模災害に備える防災面の強化を図るため、県西エリアまでの本格運行の実現
- 予算措置も含めた支援措置の充実・強化

【各商工会議所 個別要望】

【各商工会議所 個別要望】

【横浜商工会議所】

I 重点要望

トランプ関税や企業のリストラ等による経済の不確実性への対応

II 足元の中小・小規模企業支援

- 1 人手不足解消に向けた取組の強化
- 2 取引価格の適正化に向けた取組の推進
- 3 倒産防止・事業継続に向けた取組への支援強化

III 自立的経済圏の確立による持続可能な地域経済を築くための取組

〔中長期的な経済の羅針盤提示〕

1 神奈川の将来的な在り方を示すグランドデザインの推進

〔攻めの施策〕

- 2 関係・交流人口の増加策と観光産業強化
- 3 イノベーションを創出する環境の整備

〔守りの施策〕

- 4 生産年齢人口の維持・減少抑制に向けた取組
- 5 社会インフラの強靭性確保

〔国際的社会課題への対応施策〕

6 カーボンニュートラル・SGDsの達成に向けた取組の推進

IV 横浜商工会議所運営への支援強化

- 1 ザよこはまパレード（国際仮装行列）の継続実施に向けた主催者分担金等の増額
- 2 第58回全国商工会議所女性会連合会 横浜全国大会開催への助成

【川崎商工会議所】

1 臨海部地域の交通ネットワーク基盤強化に向けた川崎縦貫道路等の整備について

【相模原商工会議所】

- 1 リニア中央新幹線の神奈川県駅（仮称）を中心とした県の北のゲートにふさわしいまちづくりの推進について
- 2 企業誘致施策の推進について
- 3 観光振興策の促進について

【横須賀商工会議所】

- 1 国道357号の都市計画決定区間の早期整備と南下延伸の早期具体化について
- 2 高速横浜環状南線及び横浜湘南道路の早期整備について

- 3 三浦半島地域幹線道路等建設促進について
- 4 横須賀商工会議所会館の大規模設備改修工事への財政支援について

【藤沢商工会議所】

- 1 村岡新駅構想と周辺地区のまちづくりについて
- 2 相鉄いずみ野線延伸の早期実現について
- 3 今後の交通渋滞への対応について
- 4 観光客の回遊行動のコントロールについて

【小田原・箱根商工会議所】

- 1 小田原・箱根の木工業に対する支援と、観光客の受け入れ態勢の強化について
- 2 伊豆湘南道路の早期具現化等について
- 3 足柄幹線林道のハード面の整備及び冬期閉鎖期間の短縮について
- 4 小田原土木センターでの県西土木事務所の事務全般の取り扱いについて

【平塚商工会議所】

- 1 ツインシティ整備計画における道路2軸「平塚愛甲石田軸」及び「伊勢原大神軸」の整備並びに（仮称）ツインシティ橋の整備促進について
- 2 都市計画道路（湘南新道）の整備促進について
- 3 東名高速秦野中井インターへのアクセス道路の整備促進について
- 4 鉄道網の延伸並びに既存路線における利便性向上の促進について
- 5 金目川水系河川の改修・整備の促進について

【厚木商工会議所】

- 1 厚木秦野道路の早期整備について
- 2 県道の整備促進について
- 3 小田急多摩線の延伸について
- 4 県央地域内の県立高校への建設・土木系学科創設又は「工業系・産業系高校」の新設について
- 5 次世代半導体を始めとした先端技術産業等の誘致について
- 6 地域振興事業費補助金の確保・充実について
- 7 BCP策定（事業継続計画）企業への優遇施策の充実について
- 8 経営指導へのAI利活用支援について

【鎌倉商工会議所】

- 1 公衆トイレ等観光施設の整備について
- 2 県道の整備促進について
- 3 深沢地区のまちづくりについて

【茅ヶ崎商工会議所】

- 1 県道 310 号（茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線）及び南口駅前広場における整備について
- 2 サイクリングロードの直線化整備終了後にお残る課題について
- 3 国道 134 号海岸側歩道の改善について
- 4 観光資源（茅ヶ崎海岸浜降祭）の維持・運営に対する助成について

【秦野商工会議所】

- 1 国道 246 号バイパス（厚木秦野道路）整備促進の働きかけについて
- 2 新東名秦野丹沢サービスエリアの売店地元スペース確保の働きかけについて
- 3 県道 705 号（堀山下秦野停車場）秦野駅前通り道路整備事業等について
- 4 都市計画道路 渋沢駅前落合線（県道丹沢公園松原町線）の渋沢駅入口交差点付近の拡幅整備について

【三浦商工会議所】

- 1 漁港経済活性化について
- 2 主要幹線道路等の整備について
- 3 三浦の観光振興について
- 4 人口減少への対応について
- 5 三浦市水道と県営水道との統合について

【大和商工会議所】

- 1 大和市内の県道45号（丸子中山茅ヶ崎線）の渋滞解消について
- 2 大和市内の県道50号（座間大和線）の渋滞解消について
- 3 大和市内の県道40号（横浜厚木線）の渋滞解消について
- 4 GREEN×EXPO 2027における大和市への産業支援について
- 5 国道16号東京環状道路等の恒常的な渋滞解消について

【海老名商工会議所】

- 1 海老名市域周辺道路の重点的整備（道路整備による交通渋滞の解消）について
- 2 安全・安心な街づくりの形成について
- 3 相模川河川改修工事の早期促進について

個 別 要 望

— 横浜商工会議所 —

Ⅰ 重点要望

トランプ関税や企業のリストラ等による経済の不確実性への対応

(説明)

現在、米国の関税政策（いわゆる「トランプ関税」）の影響により、県内の企業、特に輸出入に関わる事業者の多くが先行きに対する不安を抱いております。

関税引き上げに伴うコスト負担の増加は、一部の企業において既にその影響が顕在化しているのみならず、多くの企業においては、今後の原材料価格の上昇や取引量の減少に対する懸念が高まっており、経営の安定性に対する不安が拡大しています。

また、大企業のリストラは、雇用不安やサプライチェーンを支える中小企業の経営基盤を揺るがすなど地域経済への悪影響が懸念されています。特に、神奈川県内の中小企業・小規模事業者にとっては、雇用の受け皿としての役割が求められています。

(1) 大企業のリストラ等に伴う中小企業の資金繰りや雇用対策のための支援策の強化

大企業のリストラは、そのサプライチェーンを支える中小企業にも大きな影響を及し、受注減少や売上低下による経営リスクを高める可能性があります。こうした企業の立て直しを支援するという観点から、低利融資や信用保証の拡充などにより資金繰り支援を強化していただきたい。

また、大企業のリストラによって離職を余儀なくされた人と、人手不足に悩む中小企業とのマッチングを促進することは、地域経済の活性化や雇用の安定に大きく寄与します。そのため、中小企業が求める人材と大企業から離職した労働者を結びつけるマッチング制度の構築や、キャリアカウンセリング・職業訓練による人材育成などの円滑な転職支援、高額になりがちな求人費用に対する補助金・助成金制度の拡充、雇用の安定化を図るための資金繰り支援の強化や雇用の原資となる消費喚起の取組の実施などを通じて、離職者の雇用安定と、県内生産年齢人口の流出防止・増加に努めることで、中小企業の人手不足の解消を通じた持続的な成長を遂げられる環境を整備していただきたい。

(2) 海外事務所を活用した国際情勢に関する情報提供力の強化

各国の関税政策を含めた経済政策や貿易規制の変更に関する情報は、企業の経営判断に直結する重要な要素となります。神奈川県の海外事務所を通じて、関税をはじめとする各国政

府の産業関連施策の最新動向や国際市場の変化に関する情報を収集し、県内企業や経済団体、県民に適切かつ迅速に提供する仕組みを構築していただきたい。また、各国の政府機関や関連団体との連携を強化し、県内企業の競争力強化につながる環境の整備を一層進めていただきたい。

II 足元の中小・小規模企業支援

1 人手不足解消に向けた取組の強化

(説明)

当所調査において、雇用人員の状況について「不足している」と回答した企業は半数を超え、人手不足の対応として「事業規模の縮小、事業拠点の整理・統合」と回答した企業は6.7%となっておりますが、このままの状況が継続すると地域経済の縮小にも繋がりかねません。また、神奈川県に優先的に取り組んでほしい施策や支援策について「求人掲載費等求人活動に対する補助の拡充」と回答した企業は、30.8%と最も多くなっています。

こうした結果を踏まえ、人手不足の解消の支援に向けた取組を強化していただきたい。

(1) 求人情報掲載費等求人活動に対する補助の拡充

特に中小企業にとって、求人活動にかかる費用が人材確保の大きな障壁となっています。企業が積極的に求人活動を行える環境を整えるため、求人情報掲載費や採用プロセスにかかる費用への補助を拡充していただきたい。

(2) 職業訓練修了者の県内企業への就職促進

神奈川県が実施している職業訓練及び委託訓練においては、修了生の県内企業への就職を促進する観点から、県内企業に対して、訓練内容や訓練生の就職活動のスケジュール、求人票の受付などに関する情報の周知を徹底していただきたい。

2 取引価格の適正化に向けた取組の推進

(説明)

当所調査において、各企業が人手不足への対応として実行・検討していることとして「賃金の引上げ」が最も多く挙げられました。持続的な賃上げのためには、生産性向上への努力は当然のことながら、近年の物価高騰を鑑みると、適正な価格転嫁の実現が不可欠であります。

持続可能な賃上げを可能とする経済構造を確立するためには、コストを適正に反映した価格での取引を商習慣として根付かせることが重要です。こうした商習慣を醸成するために、官民連携のも

と「パートナーシップ構築宣言」の普及促進に努めております。

民間との取引において発注者となる神奈川県におかれましても、本趣旨を十分に斟酌していただき、公正な取引の秩序を保つために率先して取り組んでいただきたく、以下の取組について要望いたします。

(1) 神奈川県の一般業務委託における最低制限価格の設定業務拡大

神奈川県が発注する一般業務委託において、最低制限価格の設定業務を拡充していただくとともに、最低制限価格の設定率の引き上げについて検討していただきたい。

3 倒産防止・事業継続に向けた取組への支援強化

(説明)

近年、エネルギー価格高騰や人材不足、超高齢化社会の影響が顕著となり、当所に寄せられる経営相談は多様化・複雑化し、経営指導員に求められるスキルも年々高度化しています。経済の二極化や米国政権の関税政策、大企業のリストラなどの影響によって不確実性が増し、地域の事業者にとって厳しい経営環境が続いておりますが、こうした環境を機会とし、新たな挑戦や事業拡大を図る前向きな企業が増えていることも事実です。このような背景を踏まえ、倒産防止・事業継続に向けた取組への支援強化に取り組んでいただきたい。

(1) 再チャレンジを後押しする環境の整備

原油価格・物価高騰等の影響の継続に加え、経済の二極化や米国政権の関税政策、大企業のリストラなどの影響によって、資金繰り難により代位弁済に至ってしまう中小企業が増加することが懸念されます。こうした企業のうち、事業継続・再チャレンジに意欲がある企業の挑戦を後押しするために、求償権消滅保証の計画要件の拡充について、国へ働きかけていただきたい。

また、再チャレンジを図る企業の円滑な事業継続を可能にするため、低成本で利用できる拠点を整備していただきたい。特に、初期投資を抑えながら事業を新たに展開できるよう、補助金制度を拡充していただくとともに、新たな顧客やビジネスパートナーを見つけやすくなるよう、企業交流イベントやビジネスマッチングの機会を創出していただきたい。

(2) 融資制度の充実による継続的な資金繰り支援

神奈川県内の中小企業は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて増加した有利子負債の返済を続ける中、エネルギー価格の高騰、物価上昇、人手不足による人件費の増加など、経営を圧迫する要因が重なり、資金繰りの厳しさが続いております。つきましては、神奈川県の中

小企業融資制度において、各企業の経営状況に即した柔軟かつきめ細やかな支援メニューを提供いただくとともに、特に、事業者の実情に即した融資条件の設定や返済負担軽減策の強化など、中小企業の持続的な経営に向けた資金繰りを力強く支援していただきたい。

(3) 事業転換・新分野展開への支援

事業転換や新分野への進出は、企業の競争力強化だけでなく、地域経済の活性化にも寄与します。神奈川県内の中小企業が変化する市場環境に適応し、持続的に成長できるよう、事業転換や新分野展開への支援を拡充していただきたい。

(4) 消費喚起策の継続的な実施

消費喚起策の実施は、売上拡大といった直接的な効果に限らず、特に小売・卸売事業者にとっては事業継続のモチベーション向上や地元商店街の活性化にもつながるため、継続的に実施していただきたい。実施に当たっては、会計時の手間や実績報告等の事務負担、地域格差が少なくなるような制度設計としていただきたい。

III 自立的経済圏の確立による持続可能な地域経済を築くための取組

[中長期的な経済の羅針盤提示]

1 神奈川の将来的な在り方を示すグランドデザインの推進

(説明)

神奈川県は2020年を基準年とする2070年までの人口推計を作成されました。

その中では、50年後の人口は横浜・川崎地域圏で1割超、神奈川県全域で約2割減少するという大きなインパクトがある推計を出されております。

カーボンニュートラルに向けた取組や老朽化が進む社会インフラの改修などの長期的な課題に取り組むに当たっては、数十年先の将来像から遡った上で戦略的な都市づくりを検討する必要があります。こうした観点から、以下の取組について要望します。

(1) 50年後を見据えた新かながわグランドデザインの推進

2024年3月に策定された新かながわグランドデザインに基づき、50年先を見据えた長期的視野を踏まえるとともに、国内外で激化する都市間競争、急速な技術革新、変動する経済環境、さらには地球規模の環境問題といった現代の課題に対応した、従来の枠組みにとらわれない柔軟かつ実効性のある具体的施策の策定と実施を、より一層推進していただきたい。

(2) 京浜臨海部の再編整備に関する基本方針の見直し

京浜臨海部は横浜・川崎の経済、物流、産業活動の根幹を担う重要エリアであるとともに、将来的な都市機能の再構築においても中心的な役割を果たすと考えます。しかし、現行の神奈川県・横浜市・川崎市により組織された京浜臨海部再編整備協議会が定めた「京浜臨海部の再編整備に関する基本方針」は平成18年に策定されたものであり、時代の変化や最新の環境基準、産業動向を十分に反映するための再検討が必要です。国内外からの投資誘致、産業の高度化、並びに地域全体の持続可能な発展を促進するため、新たな技術革新や国際競争の激化に対応した将来的な拠点として京浜臨海部を再編する具体的施策やビジョンの再構築を推進していただきたい。

[攻めの施策]

2 関係・交流人口の増加策と観光産業強化

(説明)

海外からのクルーズ客などインバウンド需要の回復をはじめとした国内外の交流活性化の流れに応えるべく、国内外からの関係・交流人口の増加を図ることは、人口減少に伴う県内消費の減少を緩和することにつながり、自立性の高い経済構造の構築に貢献します。

また、国内外から多くの人々が神奈川を訪れ、その魅力を体験する機会が増えることは、神奈川で働きたいと思う人や神奈川で生活したいと考える人の数も増加することが期待できます。

このように、観光産業の活性化は、観光消費額の増加やこれに付随する経済効果を得る観点からだけでなく、将来の神奈川経済の活力を維持・向上させるための礎を作る観点からも重要だと考えております。こうした観点から、以下の取組について要望します。

(1) クルーズ客をはじめとするインバウンド客の県内滞在促進

令和7年度に「飛鳥III」が船籍港を横浜港として就航したことは、横浜を発着港とするクルーズ船の誘致に向けた大きな転機と捉えられます。一方、実際に横浜港を訪れるクルーズ客およびその他のインバウンド客に関しては、県内での滞在時間が短く、多彩な神奈川の魅力を十分に体感していただけていないケースが多くあります。この現状は、地域内消費の拡大及び地域全体のブランド価値向上に対して一定の制約となっていると懸念いたします。この状況の改善に向けて、神奈川県内各エリアが連携して実施する体験型イベント、文化・歴史を感じる県内散策ツアーや、季節ごとのフェスティバル等県民と来街者がともに楽しめるイベント等を開発・創設するとともに、見逃されがちな県内各所の魅力を来街者向けの情報として取りまとめ、それらをクルーズ客・インバウンド客を含む来街者に対して、多言語で、かつタイムリーに発信していくことなどを通じて、来街者の県内滞在時間の

長期化と地域内消費の拡大を図っていただきたい。

また、円安効果の解消によりインバウンド客が減少する可能性を踏まえ、定期開催のイベントを増やすなど、固定客の獲得につながる取組を強化していただきたい。

(2) イベント開催による賑わい効果の市内・県内全域への波及策

各種イベントは、神奈川県全体に大きな経済波及効果をもたらす絶好の機会となっております。しかしながら、現状では会場周辺に経済効果が集中する傾向があり、会場周辺以外のエリアに十分な恩恵が行き渡っていないという課題があると認識しております。こうした観点から、各イベント開催エリアとその周辺地域において、地元商店街・企業・観光施設・宿泊業者などの関係者との連携の強化、イベント会場から郊外エリアへのアクセス動線の確保、市内・県内各地に散在する観光資源・地域の歴史・文化・グルメなどの各地域の魅力や特色を発信するイベントの広報活動と連動したキャンペーンの展開など、イベント開催に伴う経済効果を市内・県内全域に波及させるような施策を実施していただきたい。

3 イノベーションを創出する環境の整備

(説明)

国内外からの企業誘致やスタートアップ支援によって業務機能を強化することは、県内経済の活力維持・向上策の一つとして重要であると考えております。

また、このような取組によって集積した企業・学術研究機能・スタートアップ企業などと、地域に根差した企業やクリエイターなどとの連携によってイノベーションを起こすことができれば、地域経済の足腰はより強固なものになると考えております。こうした観点から、以下の取組について要望します。

(1) 国際的ビッグイベントの誘致と県内企業のビジネス機会の創出

横浜市は、歴史・文化・経済の面で日本を代表する都市の一つであり、国際的なイベントを開催するにふさわしいインフラと環境を有しています。このポテンシャルを最大限に活かした、世界的な展示会、国際会議、大規模スポーツイベントなどの積極的な誘致により、神奈川県内のブランド価値向上と観光促進を図るとともに、神奈川県内企業のビジネス機会の創出を支援する取組をより一層展開していただきたい。

また、イベント開催にあたっては、神奈川県内企業を積極的に活用していただきたい。

(2) 産学連携の推進

横浜市には約30もの大学拠点があるほか、神奈川県の学術・開発研究機関の従業者数は全国

47都道府県でトップとなっております。こうした県内に根付いた研究開発に関するポテンシャルを生かすために、（地独）神奈川県立産業技術総合研究所や（公財）神奈川産業振興センターを通じた産学連携に係る取組を強化していただきたい。

(3) 地元企業と域外企業・海外企業との連携・マッチング機会の創出

地元企業と多様な主体の連携強化は、地域における新たな価値創造に不可欠です。グローバル経済がより複雑化する中、企業が広い市場で競争力を持つには、域外や海外企業とのつながりを深める機会の充実が求められています。神奈川県におかれましては、ロボット産業や自動車産業を中心にマッチングや県内発注の促進に取り組まれておりますが、こうした取組を幅広い産業で行うことで地元企業との連携の機会を数多く創出し、地域内取引・調達の拡大を図っていただきたい。

[守りの施策]

4 生産年齢人口の維持・減少抑制に向けた取組

(説明)

日本全国で生産年齢人口の減少が進行し、労働力の確保が喫緊の課題となっております。神奈川県においても、将来的な人口構成の変化を見据え、経済活力の維持と向上に向けた取組が必要です。こうした観点から、以下の取組について要望します。

(1) 女性・シニアの活躍促進に向けた支援強化

子育て、介護、退職などの多岐にわたる要因により、就労可能な県民が職場から離れる一方で、企業では人手不足が発生しています。こうした現状を踏まえ、労働市場の多様性を高め、柔軟な働き方を実現する環境整備が求められています。特に、女性やシニア世代が有する豊富な知見と経験を最大限に活用することは、神奈川県の経済活力の保持・向上、さらには地域全体の持続的発展に不可欠です。フレックスタイム、リモートワーク導入支援等による働きやすい環境整備や保育施設の拡充、企業内保育の助成強化による子育て支援の充実などを通じた女性の就業環境改善、企業と連携したシニア雇用支援プログラムの構築やシニア向けスキル再研修や資格取得のための補助金など、女性およびシニア世代の活躍促進と就業環境整備に向けた具体的な施策を推進していただきたい。

5 社会インフラの強靭性確保

(説明)

(1) 自然災害に対するインフラ・防災力の総点検と強化

近年の自然災害の頻発により、都市の防災力の重要性が増していることに加え、多くの道路・橋梁・公共施設について、老朽化に伴う補強や更新が必要な状況にあると考えています。耐震性や耐水性の向上を含めたインフラの総点検と適切な補修計画を策定していただきたい。

また、神奈川が安心・安全で経済活動に適した、住みやすい地域であることを発信するためにも、あるいは情報開示の観点からも、これらの整備計画の進捗状況を県民・企業に分かりやすく共有することが重要です。災害リスクや老朽化インフラの現状に関するデータ、整備計画の進捗状況などを随時公開していただきたい。

他方、公開された情報は、事業者が事業継続計画（B C P）や事業継続力強化計画を策定するための貴重な資料となります。事業継続計画（B C P）や事業継続力強化計画の策定は、万一の際の事業中断や遅延を予防し、地域経済全体の安定に大きく寄与するため、B C Pや事業継続力強化計画の策定支援を継続・拡充していただくとともに、各種補助金の優先採択や補助率・上限額の拡大、策定事業者向けの補助金の新設、税制措置などの認証メリットを拡充していただきたい。

(2) 社会インフラを担う企業（組織）・産業の人材確保支援

エッセンシャルワーカーをはじめとする社会インフラを支える人材の確保は、神奈川県の持続的な発展と、県民の安全、生活の安定を維持するために欠かせない課題です。

特に、医療・介護、警察・消防、公共交通、生活必需品の販売などの分野では、職業訓練の充実、働きやすい環境づくりを支援する制度の強化、採用活動を支える助成金の拡充、若年層の定着を促すインターンシップや研修プログラムの強化、労働環境の改善、人材育成支援、A Iやロボット技術、デジタルツールの導入による業務負担の軽減・業務効率化、採用活動を支援する補助金の拡充が求められています。神奈川県には、これらの業界の人材不足を解消し、長期的に安定した雇用の確保や勤務環境・待遇の改善につながるよう、具体的な施策を推進していただきたい。

(3) 公共施設等総合管理計画に基づく取組の推進

神奈川県内の多くの公共施設は、整備後30年以上が経過して老朽化が進行していることから神奈川県公共施設等総合管理計画の前倒しを図るなど、整備・維持・更新を一層推進していただきたい。

また、同計画においては、公共施設の維持・更新に当たって廃止や統合についても検討することとなっておりますが、施設の建替え・廃止・統合等によって建設業や維持管理に携わるサービス業など県内の幅広い業種の将来の仕事量に影響を与えることから、検討状況を隨時開示し、周知に努めていただきたい。

公共施設の適正管理は、県民の利便性向上と都市の持続可能な発展を支える基盤となるものであり、その計画的な推進は、地域経済の健全な成長にも直結します。特に、施設の建替えや廃止の方針が不透明なまま進められることは、地元企業の雇用や事業計画に不確実性をもたらす要因となります。計画策定にあたっては、地元経済との連携を強化し、透明性を確保いただきたい。

また、持続可能な都市づくりのためには、官民連携を積極的に活用し、デジタル技術の導入やスマートシティの視点を取り入れるなど、民間企業のノウハウを生かした効率的な施設管理と運営を推進し、施設の運営・管理の効率化を図りながら、地域経済との共存を実現していただきたい。

(4) 道路・鉄道ネットワークの整備・促進

新東名高速道路をはじめ、横浜環状南線、横浜湘南道路などの高速道路や都市計画道路の整備については、長期に亘って県民生活や経済活動を支え、円滑に維持・発展させるために欠かせない事業であることから、引き続き、国や各事業者とも協力しながら着実に推進していただきたい。

また、「かながわ交通計画」の鉄道網構想図に掲げられた路線の実現に向けて、取組を推進していただきたい。

〔国際的社会課題への対応施策〕

6 カーボンニュートラル・SDGsの達成に向けた取組の推進

(説明)

目標として掲げられている2050年の温室効果ガス排出実質ゼロの達成と地域経済の持続的成長の両立を実現するためには、各主体が一体となった技術革新の促進や連携・協力が不可欠です。こうした観点から、以下の取組について要望します。

(1) 地球温暖化対策計画等に基づく取組の推進

2050年の実質ゼロ達成に向け、最新のロードマップの策定と定期的な進捗レビュー、情報共有の仕組みの整備を行い、各主体が連携する体制を確立していただきたい。

また、中小事業者が個々に温室効果ガス排出実質ゼロの達成を目指すには技術革新や資金調

達をはじめとした多くの課題を伴うため、長期的・総合的な支援体制を構築していただきたい。

例えば、有価証券報告書において、サプライチェーン全体の温室効果ガス排出について開示が義務化される見通しであり、この開示義務を負う大企業を取引先に持つ中小企業にとっても、自社の排出量の提示や削減に向けた準備が必要になります。これらの準備は個々の事業者にとって大きな負担となるため、取引先からの一次データ収集や排出実績の管理をサポートする外部支援体制を構築していただきたい。

さらに、カーボンプライシングや炭素税によるエネルギーコストの上昇に対応するためにも、再生可能エネルギー設備や省エネ対策の支援として、補助金や低金利融資、税制優遇措置を適用し、脱炭素化への投資を促進していただきたい。

(2) 県内事業者のカーボンニュートラルへの取組の支援拡充

カーボンニュートラルへの取組を推進するためには、専門人材の確保や設備・技術の導入、資金調達、最新情報の収集が必要となります。こうした中、神奈川県が推進している「かながわ脱炭素チャレンジ中小企業認証制度」への登録企業が45社にとどまっているように、中小企業の取組が進まないのが実状です。つきましては、県内事業者のカーボンニュートラルへの取組を促進するため、新たなスキームの創設への支援をはじめ、補助金、低利融資、税制優遇などの支援を拡充していただきたい。

(3) 徹底した省エネと消費者の行動変容に向けた取組の強化

神奈川県のCO²排出量の内、家庭部門からの排出は約18.8%（全国約15%）を占めています。家庭部門からの排出を削減するためには、省エネ効果の高い製品への買い替えによる、消費者の行動変容の促進が不可欠です。省エネ性能が高い家電や自動車の購入、住宅の省エネ性能化などの家庭のエネルギー使用の最適化促進に向けた補助金を継続・拡充していただきたい。

(4) SDGsへの取組を促すインセンティブの強化

かながわSDGsパートナーについては、持続可能な社会の実現にはより幅広い業種の企業の取組を促進することが必要と考えます。そのため、専門家による講習会の開催、事例集の発行、企業間ネットワークの構築、認証事業者のビジネス機会の創出に加え、各種補助金の優先採択や補助率・上限額の拡大、認証事業者向けの補助金の新設、税制措置などの認証メリットを拡充していただきたい。

IV 横浜商工会議所運営への支援強化

1 ザよこはまパレード（国際仮装行列）の継続実施に向けた主催者分担金等の増額

（説明）

ザよこはまパレード（国際仮装行列）においては、より安全に開催するための雑踏警備・資機材等の経費の増加が見込まれております。また、経費の増加に伴って、荒天の場合は中止にせざるを得ない状況です。つきましては、主催者分担金等の予算措置を増額していただきたい。

2 第58回全国商工会議所女性会連合会 横浜全国大会開催への助成

（説明）

全国商工会議所女性会連合会は、「女性経営者として日本経済の発展に寄与する」ため1969年に設立され、現在では全国421の女性会のもと、約2万人の会員を有する日本最大級の女性経営者団体として活動しております。

この度、2027年3月30日(火)に当所および当所女性会主催のもと、パシフィコ横浜を中心とした会場で標記大会を開催する運びとなり、全国から約4,000名の女性経営者や関係者の宿泊を伴う来訪が予定されています。

本大会の開催により、多大な経済効果が期待されるだけでなく、横浜・神奈川の魅力を全国に発信できる絶好の機会ともなり、特に同年開催される「GREEN×EXPO 2027」の成功に向けた集客支援策としても大いに貢献できるものと考えております。

つきましては、第58回全国商工会議所女性会連合会 横浜全国大会開催への助成について、特段の配慮をいただきたい。

個 別 要 望

— 川崎商工会議所 —

1 臨海部地域の交通ネットワーク基盤強化に向けた川崎縦貫道路等の整備について

(説明)

川崎臨海部の交通基盤は、今後の大規模土地利用転換による将来の土地利用を見据えた交通機能の強化や高速道路とのアクセス向上、災害時の交通・物流機能の確保等の観点からも整備・充実が不可欠であり、羽田空港と京浜港のさらなる活用による地域経済の活性化を見据えた広域的な幹線道路ネットワークの整備が求められています。

のことから以下の事項について要望します。

(1) 川崎縦貫道路の整備促進について

臨海部地域と内陸部を結ぶ川崎縦貫道路は、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会において、外環道との一本化を含めた幅広い検討が行われています。

川崎縦貫道路の整備は、川崎市内道路の渋滞緩和や利便性の向上に止まらず、首都圏の交通、物流の機能強化にとっても必要不可欠なことから、ルートの計画決定を含め早期の事業化への働きかけを要望します。

(2) 臨港道路東扇島水江町線の整備について

東扇島地区は大規模な物流施設が数多く立地し、冷凍冷蔵倉庫群の設備能力は 100 万トンを超える国内随一の拠点であるとともに、基幹的広域防災拠点としても整備されています。

しかし、東扇島地区と内陸部との接続は、現在、川崎港海底トンネルのみであることから、物流車両の増加に対応するための交通機能の拡充や、災害時に内陸部とを結ぶ緊急物資輸送ルートのリダンダンシー（代替性）の確保が喫緊の課題です。

臨港道路東扇島水江町線については、すでに当初の計画から大幅に遅れた令和 9 年度完成予定となっていますが、これ以上遅れることのないよう完工に向けた力強い働きかけを要望します。

(3) 臨海部の大規模土地利用転換に伴う道路整備について

扇島地区では、カーボンニュートラルの実現などに向けた、大規模土地利用転換の取り組みが進められておりますが、同地区には公道との接続がないことから令和 10 年度からの一部土地利用開始にあわせ、交通アクセスの整備も確実に推進することが必要となります。

そのためには内陸・近隣島間のアクセス整備は言うまでもなく、首都高速湾岸線の扇島出入口やこれに接続する国道357号（扇島内）の早期事業化など広域交通ネットワークの整備が肝要です。

本事業は、川崎臨海部の持続的発展にとどまらず、産業の高度化による国際競争力の強化、先端研究人材の集積等、我が国のプレゼンスを高めるものであり、経済の起爆剤とするためにも地元自治体として計画推進に対する強力な支援を要望します。

個 別 要 望

— 相模原商工会議所 —

1 リニア中央新幹線の神奈川県駅（仮称）を中心とした県の北のゲートにふさわしいまちづくりの推進について

（説明）

リニア中央新幹線は、首都圏と中京圏、京阪神圏を1時間程度で結ぶ超高速鉄道であり、時間距離の短縮による様々なビジネスチャンスの創出や生産性の向上により、地域経済ひいてはわが国経済の活性化が図られることから下記4点を要望します。

- (1) J R 東海は、品川－名古屋間の2027年の開業を断念し、開業は2034年以降になると見られていますが、引き続き早期開業に向けて、円滑な工事推進等について関係機関へより一層の働きかけを行うこと。
- (2) 神奈川県駅（仮称）の開業は、産業・経済等の分野で県全体の発展に資するものであることから、周辺の開発に当たっては、相模原市及びJ R 東海と連携して、「さがみロボット産業特区」における中小企業の研究・開発支援及び関連産業の集積とイノベーション創出の促進をはじめ、県の北のゲートにふさわしい機能を有した活力あるまちづくりを推進すること。
- (3) 県内の建設工事を実施する際は、地元企業が携わる利点を踏まえ、受注機会の拡大に配慮するなど、地域経済の活性化に資するよう関係機関へ働きかけを行うこと。
- (4) リニアの車両基地は、津久井地域の豊かな自然との融合により、相模原市のみならず、県内における魅力ある観光の核になる可能性があることから、J R 東海に対して観光資源化への取り組みについて働きかけを行うこと。
また、回送線の旅客化など、品川や羽田空港などの都心部からのアクセス性の向上を図る取り組みを進められたい。

2 企業誘致施策の推進について

(説明)

企業誘致は、雇用の創出とそれに伴う若者の地域への定着のほか、地域内の既存企業においても新たな需要が生まれるなど、地域経済全体の活性化につながる重要な施策です。また、新たな設備投資や所得、消費の増加により、自治体においても税収の増加という効果をもたらします。

相模原市は、昭和30年代から工場の誘致に積極的に取り組み、工業団地の形成などにより、全国有数の内陸工業都市として発展してきました。そうした経過の中で、地域資源として、特に、ものづくり産業の人材や技術が集積しているという特長を有しています。

近年は、圏央道の開通やリニア中央新幹線の神奈川県駅（仮称）の建設に伴い、橋本駅周辺や相模原駅周辺において広域交流拠点としての整備・発展に向けた取り組みが進められており、「さがみロボット産業特区」を活用したロボット関連産業の集積などが大いに期待されています。

また、神奈川県においても、相模原市及びJAXAと連携・協力し、相模原市域を中心とした宇宙関連産業の集積・振興に向けた取り組みを鋭意、進められています。

つきましては、県におかれましては、「セレクト神奈川NEXT」の一層の拡充と、それに併せた施策等の展開により、当地域への企業誘致について、まちづくりの観点も含め戦略的に取り組まれることを要望します。

3 観光振興策の促進について

(説明)

相模原は、東京都心からも近く、豊かな自然や歴史・文化資源などの多様な観光資源を有しています。

都市型観光エリアには、先端技術施設であるJAXA相模原キャンパスが存在するとともに、今後もリニア中央新幹線の神奈川県駅（仮称）の設置や相模総合補給廠の一部返還地利用など魅力あるまちづくりが期待されています。

また、緑区を中心とした自然観光エリアには、登山やハイキングを楽しめる山々や5つのダム湖を有しているほか、相模川や道志川などの清流では釣りやキャンプを楽しめるなど、「都市と自然のベストミックス」をうたう相模原ならではの特徴があります。今後もインバウンドなど国内外からの誘客による消費拡大が見込まれる中、観光は、需要拡大や雇用創出など地域経済の活性化に寄与することから、県外を含めた自治体間の広域的な連携も図りつつ、各種支援施策についてこれまで以上に積極的な取り組みを進められるよう要望します。

その上で、宮ヶ瀬湖周辺地域のより一層の観光振興や活性化のために、引き続き関係機関等と連携して、フィッシング利用の実現に向けた取り組みについて推進をお願いします。

個 別 要 望

— 横須賀商工会議所 —

1 国道 357 号の都市計画決定区間の早期整備と南下延伸の早期具体化について

(説明)

国道 357 号の都市計画決定区間（八景島から夏島まで）については、平成29年度に工事が着手され、令和 3 年 3 月には左折レーンが完成し、海上ボーリング調査を行うなど着々と進捗しております。県をはじめ関係各位の尽力に深く感謝しているところであります。

令和 6 年元日に発生した能登半島地震では、改めて道路インフラ整備の重要性を痛感する中で、令和 7 年 7 月 30 日に発生したロシア・カムチャツカ半島沖地震は、太平洋岸全域で、津波警報が発令され、三浦半島においても広範囲で避難指示が出されるなど、大きな被害こそなかったものの半島としての災害に対する脆弱性を再認識することとなりました。三方を海で囲まれる三浦半島では、横浜横須賀道路と国道 16 号が首都圏への動脈路線であるが、老朽化やトンネルが多く、また、南海トラフ地震の可能性も高まるなか、巨大地震の際には、三浦半島全体が陸の孤島と化す危険をはらんでいます。こうしたことから、災害時における多重安全確保等、構造的な課題を解決するためには、国道 357 号の南下延伸が不可欠であり、早期具体化について、引き続き国等へ広範な働きかけを要望いたします。

2 高速横浜環状南線及び横浜湘南道路の早期整備について

(説明)

高速横浜環状南線及び横浜湘南道路は、圏央道の一部を形成しており横浜横須賀道路と連結することで、三浦半島から東名高速、中央道及び関越道へのアクセス向上と所要時間の大幅な短縮をもたらし、物流の効率化や北関東方面からの新たな観光客誘致に格段の効果を期待できます。また、今後南海トラフ地震等、大規模災害も想定されるなかで、被災者支援の物資輸送など緊急輸送道路としての確保が喫緊の課題となっています。

このような様々な課題を解決するために、この 2 路線の早期開通に向け、引き続き積極的な働きかけを要望いたします。

3 三浦半島地域幹線道路等建設促進について

(説明)

本市が、半島性を克服し、慢性的な交通渋滞の緩和による円滑な他都市との連携を図りつつ、地域特性を活かした集客・定住人口の増加に向けて、首都50km圏内都市としての一翼を担うためにも、以下の広域幹線道路整備の早急な実現を要望するものであります。

(1) 三浦縦貫道路Ⅱ期区間の早期整備

三浦縦貫道路は、渋滞が慢性化している県道26号（横須賀三崎）のバイパス道路としての機能はもとより、市外観光客の誘致促進においても、三浦半島経済圏確立に大きな効果をもたらす重要な路線であります。すでに、取付区間を含めた衣笠～林のⅠ期区間約5.0kmが供用開始されており、また、Ⅱ期区間のうち、北側の約1.9kmが令和2年8月に供用開始されたことに対しては、県をはじめとした関係各位のご尽力に感謝申し上げます。Ⅱ期区間の南側においても、令和6年度の測量・環境調査等、令和7年度には橋梁部分の設計に着手されるなど、徐々に進捗がみられることから、知事が宣言した西海岸線の整備と併せて残りの約2.5km区間の早期整備が実現すれば、国道134号の慢性的な渋滞解消だけでなく、三浦半島地域の観光に大きな効果が期待されるため、引き続き関係各位への一層の働きかけを要望いたします。

(2) 三浦半島中央道路の早期整備

逗子市から湘南国際村を経て、県道26号（横須賀三崎線）に至る三浦半島中央道路は、平成16年3月に逗葉新道から県道27号（横須賀葉山線）までの区間が供用開始され、湘南国際村ひいては三浦半島地域へのアクセスが格段に向上することとなりました。さらに、湘南国際村から本市域内における南側区間についても、平成22年9月に湘南国際村山科台線として都市計画決定がなされ、今後の進展を期待しているところであります。

一方、令和3年度からは北側区間において現地調査（地質・騒音振動）などの進展がみられ、令和6年度には調査結果を受け、住民等に対するきめ細かな情報提供や説明会の開催などにより、徐々に理解が深められていることは、県のご尽力の賜物であり、引き続き、南側区間も処分場の埋め立て等の課題を横須賀市と調整のもと、早期開通に向け関係各位への働きかけを要望いたします。

(3) 三浦半島地域の有料道路料金値下げ

横浜横須賀道路の通行料金は、平成28年4月1日から値下げが実現し、また、令和4年3月21日には、本町山中有料道路も無料化されるなど、そのご尽力に対し心より感謝申し上げると

ともに、観光振興など値下げ効果を最大限活かせるよう共に尽力していく所存であります。

三浦縦貫道路は、開通以来利用交通量が計画を下回るなど、期待した効果を実現できず経営環境が厳しい状況が続くなか、ETC技術を活用した社会実験に積極的に取り組まれ、令和7年1月に「ETCGO」が本格導入されました。続いて、同年3月には逗葉新道にも同様に利用が開始されるなど、利用者の利便性が格段に向上したことは、県のご尽力の賜物であると感謝申し上げます。

引き続き、三浦半島の特長を生かした観光振興につながる来訪拡大に向け、地域活性化の重要な核路線の利便性向上と併せて料金値下げに向けた働きかけを要望いたします。

(4) 横浜横須賀道路

“(仮称) 横須賀PAスマートインターチェンジ”の整備

(仮称) 横須賀PAスマートインターチェンジ整備は、本市西地域の横浜横須賀道路へのアクセス性向上、水産業の輸送支援、観光振興への寄与、大規模災害に備えた高速道路アクセス向上等が期待できます。平成27年7月31日に関係各位のご尽力により、国土交通大臣から連結許可を得られ、現在、上り線入口からの整備に向け鋭意取り組まれていることに、心から感謝申し上げます。コロナ禍を経て、引き続き、早期整備に向けた支援を要望いたします。

(5) 交通渋滞地点の改善

本市は、三浦半島特有の丘陵、谷戸といった複雑な地形が多数あることから、都市計画道路整備が立ち後れ、市内各所で交通渋滞が日常化し、産業のみならず市民生活にも影響を余儀なくされている現状です。

そのため、現在計画あるいは工事中の道路を含め、主要交差点における右折レーン設置等による交通渋滞の早期改善を引き続き要望いたします。

4 横須賀商工会議所会館の大規模設備改修工事への財政支援について

(説明)

平成16年7月に、県並びに市の多大な財政支援により横須賀商工会議所会館を建設以来、地域中小企業の経営総合病院としての役割を果たしてまいりました。この間、経営相談はもとより会議・会合やセミナー・相談会など、地域企業の拠り所として多くの企業・市民に来場いただいております。竣工後、長期修繕計画を策定し外壁塗装等定期的にメンテナンスを継続する中で、近年空調設備の不具合が多発したことから全館設備の建物診断を実施したところ、築20年による老朽化に塩害も重なり、空調及びダクトについて全設備の改修が急務であることと、現設備にかかる修理部品の

製造が終了することが判明しました。ところが、改修には設備の高騰、賃金の上昇により莫大な工事費が必要になることが分かりました。今後も、地域の支援機関として、来場者の安全確保と利用環境維持を確保するために、遅くとも令和9年度を目途に工事を実施しなければならない状況となりました。

このような状況から、県の財政が厳しい折とは存じますが、令和9年度の予算編成に向け、大規模設備改修への財政支援を切に要望いたします。

令和7年3月に閣議決定されました国「小規模企業振興基本計画（第III期）」にも、“商工会館施設整備費等の事業費の確保・拡充”について明記されておりのことから、何卒ご高配を賜りますようお願い申し上げます。

個 別 要 望

— 藤沢商工会議所 —

1 村岡新駅構想と周辺地区のまちづくりについて

(説明)

「かながわ都市マスタープラン」においては、村岡・深沢地区をヘルスケア・ニューフロンティアなど、最先端の新たな地域拠点として位置づけており、新駅の設置に向けた取り組みや、新たな都市拠点の形成が推進されております。神奈川県におかれましても、まちづくりの主体となる藤沢市・鎌倉市と連携を図りながら取り組んでいただいているところですが、まちづくり方針に基づく企業誘致に対しましてもご支援をお願いいたします。

また、まちづくりの推進にあたっては、多様な主体との連携が重要となることから、商工会議所をはじめとする関係団体との連携も図りながら、取り組みを進めていただきますよう要望いたします。

2 相鉄いずみ野線延伸の早期実現について

(説明)

相鉄いずみ野線の延伸につきましては、2030年を目標年次とする「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申において、2030年までに整備すべき24路線の一つとして位置付けられております。

また、2023年には相鉄・東急直通線（相鉄新横浜線・東急新横浜線）が開業し、同線がJR線および東急線と接続されることにより、神奈川県央部と横浜市中心部、さらには東京都心部とが直結され、新たな鉄道需要が既に発生し始めています。

しかしながら、延伸に伴う試算された建設費に対し、運賃収入が十分に見込めないことから、事業性の確保には依然として大きな課題を抱えております。

一方で、延伸予定先である藤沢市の西北部は、同市都市マスタープランにおいて6つの都市拠点の一つに位置付けられ、「健康と文化の森」に含まれる地域であり、現在は周辺の住宅地・農地、さらには慶應義塾大学との連携を視野に入れた学術・文化・産業系の都市活動の場として、新たな拠点形成に向けたまちづくりや土地利用計画の策定が進められております。特に、B駅周辺では来街者の増加やバス路線網の再編等による、将来的な鉄道需要の創出策が、同市において検討されております。

こうした背景を踏まえ、相鉄いずみ野線のA駅・B駅方面への延伸の早期実現に向けて、従来の枠組みにとらわれない柔軟な手法の検討を含め、引き続き積極的なご支援とご協力を要望いたします。

3 今後の交通渋滞への対応について

(説明)

横浜湘南道路へのアクセス路線である「藤沢厚木線（辻堂工区）」および「横浜藤沢線（藤沢市川名～藤沢市片瀬）」、さらに圏央道へのアクセス道路である「県道湘南台大神伊勢原」につきましては、交通混雑や渋滞の緩和、生活道路としての機能回復など、地域における交通機能の適正化が図られる重要な路線です。これらの整備により、都市拠点間の連携強化を通じて、地域産業の活性化や観光振興への波及効果も期待されますので、早期の事業着手および整備の推進を強く要望いたします。

また、県道 308 号（辻堂停車場辻堂線）は、学生の通学路となっているにもかかわらず歩道が整備されておらず、交通事故の危険性が高い状況にあります。加えて、浜見山交差点においては、付加車線が未整備であるため、県道30号線への右折待ちによる渋滞が常態化しています。

これらの課題に対し、通行者の安全確保および交通渋滞の緩和の観点から、同路線の道路拡幅整備を早急に進めていただきたく、あわせて要望いたします。

4 観光客の回遊行動のコントロールについて

(説明)

関東運輸局では、鎌倉・藤沢エリアにおける観光客分散を目的として、令和 6 年 11 月 1 日から特設サイト「えのかま巡り～左回りで快適に～」を開設し、12 月から翌年 2 月にかけて「左回り」を推奨する実証実験を行うとともに、貴県におかれましても「観光かながわ N O W」での広報を通じて、これらの取り組みを P R するなどのご協力をいただいたところです。

このような「鎌倉市・藤沢市エリアにおけるオーバーツーリズム未然防止・抑制に向けた協議会」を通した実証実験は、中々解決の糸口が見いだせないオーバーツーリズム未然防止・抑制に向けた取り組みにおいて、大変大きな一歩であったと捉えております。

しかしながら、この度の実証実験の結果としては「左回りの効果があったと言えるまでには至らなかった」との総括がなされており、観光客の回遊行動における偏りの解消という点では、依然として大きな課題が残されたままです。

つきましては、引き続き実効性のある施策に繋げていただくよう、同協議会において継続的に議論いただくことを要望いたします。

個 別 要 望

— 小田原箱根商工会議所 —

1 小田原・箱根の木工業に対する支援と、観光客の受け入れ態勢の強化について

(説明)

県の木工業に対する更なる支援と、木工振興の取り組みに則した観光客の受け入れ態勢の強化について、以下の通り要望いたします。

- (1) 工芸技術所の専門的知識や実務に精通した県職員配置により、「雑木囃子」や「いぶき会」などの次代を担う若手育成にもご尽力いただいておりますが、2～3年単位での県職員の異動が多く、その度にまた一から関係構築を進める必要が生じております。つきましては、継続的な支援を引き続きお願いするとともに、関係構築を念頭に専門的知識や実務に精通した県職員の安定的な配置についてご高配いただけるよう要望いたします。
- (2) 県は、工芸技術所において当地域の物産をPRするため、展示室を設けホームページで周知を行っていることは承知しておりますが、照明や展示方法など改善の余地があるように思います。より魅力的な展示にしていただくことを期待します。また、展示室の存在そのものを来場して初めて知る人が多く、まだ広く知られている状況にないと認識しております。つきましては、展示している旨の広報を積極的に行うとともに、県民や観光客に対し更に当地域の物産の魅力を伝えられるような見せ方の工夫を施すなど受け入れ態勢の強化を要望いたします。
- (3) 令和8年11月に伝統的工芸品月間国民会議全国会議 (KOUGEI EXPO) が神奈川県で開催されます。全国の伝統工芸の職人のほか、伝統工芸に興味のある方、初めて触れる方も国内外問わず多数訪れると想定されます。つきましては当イベントの広報を積極的に行い、県を挙げて伝統文化の魅力を国内外に発信し、今後の伝統工芸、ひいては木工業の振興につなげられますよう要望いたします。

2 伊豆湘南道路の早期具現化等について

(説明)

当所は平成10年発足当時から伊豆湘南道路建設促進期成同盟会に参加し、また、昭和56年に発足

した小田原真鶴道路建設促進協議会、令和3年7月に名称改称された「伊豆湘南道路神奈川県西湘地区建設促進協議会」などを通じ、伊豆湘南道路の早期事業化に向けた要望活動等を行っております。

令和6年度は1月に「全国街道交流会議」第14回全国大会のプレシンポジウムが、「道と地方再生～箱根八里から伊豆湘南道路まで」をサブタイトルとして小田原市で開催され、促進期成同盟会の一員としてこれに参加し、多くの聴衆が集まったところでございます。

また、県の協議会は、令和7年3月17日に開催され、今後の進め方として広域的な視点も含めた地域の現状と課題を整理し、新たに設定した政策目標について、住民意見聴取を行うこと、ルートの絞り込みに向けた今後の課題等について、学識経験者からなる委員会に諮り進めていくことなどを確認したとしています。

つきましては、これらの課題等を早急に整理し、国に対し早期具現化を働きかけるよう要望いたします。

また、勃発的に発生する災害に対し、一刻も早くその整備効果を上げていく必要があることから、並行する「広域農道小田原湯河原線」などの整備も合わせ、部分開通などの手法も引き続きご検討くださるよう要望いたします。

3 足柄幹線林道のハード面の整備及び冬期閉鎖期間の短縮について

(説明)

足柄幹線林道は林業従事者、林業沿線の住民が使用する生活道路以外にも、小田原市並びに箱根町の通勤路や箱根湯本駅前の渋滞回避のための迂回路として様々な方が利用しております。冬期閉鎖期間については短縮化に尽力いただいていることは認識しておりますが、上記の観点から道路の凍結が見込まれる場合のみゲートの閉鎖を行うなどの柔軟な運用を要望いたします。

また、ハード面の整備を行っていることも認識しておりますが、災害時の迂回路確保の観点からも更なる整備をお願いするとともに、県道への昇格も検討いただくよう要望いたします。

4 小田原土木センターでの県西土木事務所の事務全般の取り扱いについて

(説明)

県内5土木事務所に県所管区域全ての建築計画概要書と台帳記載事項証明書の閲覧と交付が自動で行えるシステムを導入しておりますが、まだ小田原土木センターでは導入されておりません。令和8年度の導入を目指すとの回答をいただいておりますが、先述の閲覧・交付のほか、同センターにて各種申請や許可等の事務全般の取り扱いを検討いただくとともに、支払時のキャッシュレス決済含め、できる限り速やかな導入を要望いたします。

また、宅地造成法等の改正があり、県職員の現場確認作業が増えていくと想定されます。距離的・時間的な観点からも小田原土木センターに許認可等の拠点を設けることを併せて要望いたします。

個 別 要 望

— 平塚商工会議所 —

1 ツインシティ整備計画における道路2軸「平塚愛甲石田軸」及び「伊勢原大神軸」の整備並びに（仮称）ツインシティ橋の整備促進について

（説明）

ツインシティのまちづくりは、新たな中心生活圏の形成を目指す本市の北の核として、道路や公園等の都市基盤整備が進み、ショッピングモールの出店や企業進出などにより新しいまちづくりが完成に近づいています。

本計画にある「平塚愛甲石田軸」及び「伊勢原大神軸」の交通網整備は、都市計画に基づき着実に進め、さらに倉見大神線についても県道46号（相模原茅ヶ崎）から国道129号までの整備、（仮称）ツインシティ橋につきましても施行に向けた設計に取り組んでいただいております。広域交通ネットワークの構築は地域並びに経済の発展と災害対策に繋がっておりますことから、引き続きの整備促進を要望します。

2 都市計画道路（湘南新道）の整備促進について

（説明）

幹線道路網の整備は、経済活動の活性化や生活利便性の向上、また災害時における緊急輸送路ネットワークの強化など重要な役割を担っています。特に本市の湘南新道は、市中央部の東西地域を結ぶ重要な道路で、さがみ縦貫道路へのアクセスなど広域ネットワーク形成の役割を担うものであり、国道129号より県道606号（明石下落合）までの区間につきましては、用地取得も進み着実に整備をいただき、開通に近づいている感があります。引き続きの整備推進と県道61号（平塚伊勢原）までの計画に対し、重要路線としての検討を要望します。

3 東名高速秦野中井インターへのアクセス道路の整備促進について

（説明）

平塚市と秦野市及び中井町で東名高速道路秦野中井インターチェンジから平塚市を結ぶ道路について必要性やルートの検討がされ、中井町グリーンテク中井入口交差点付近から平塚市土屋靈園入口付近までの事業化を促進するため、平塚市と中井町で協議会を設置しています。高速道路への利便性の向上や湘南地区と県西地区の都市圏域を結ぶ重要な交通ネットワークの形成であり、物流の

効率化による経済の好循環や災害時の緊急交通路など様々な効果が期待されますことから、秦野中井インターチェンジ方面への幹線道路網の事業化を要望します。

4 鉄道網の延伸並びに既存路線における利便性向上の促進について

(説明)

当市は大量輸送の主力手段としてJR東海道線の輸送力に依存しており、円滑な経済活動、安心で魅力ある街づくりに鉄道網は重要であり、道路網とともに社会資本整備の基盤となるものです。神奈川県鉄道輸送力増強促進会議にも要望しております下記に対するご支援を引き続き要望します。

- ① 相模線の平塚駅乗り入れ
- ② 相鉄いずみ野線の平塚への延伸
- ③ 相鉄いずみ野線のツインシティへの延伸

5 金目川水系河川の改修・整備の促進について

(説明)

金目川水系は、かながわの川づくり計画に位置付けられ、昭和60年に金目川水系工事実施基本計画が策定され、令和5年金目川水系河川整備計画に基づき、これまで護岸整備を重点的に改修工事が実施されています。地域住民の安心・安全のため、河川改修の一層の促進と親水護岸等の環境整備に配慮した整備改修について引き続き要望します。

6 平塚海辺の総合公園「ひらつかシーテラス」の活用支援について

(説明)

県民・市民が快適で暮らしやすい街づくりが求められる中、ひらつか海岸は、憩い安らげる場所として魅力ある大切な資源です。その湘南海岸公園龍城ヶ丘ゾーンには、海の立地を活かした自然や景観に配慮した公園の整備が進められ、本年10月末日に「ひらつかシーテラス」の名称でオープンいたしました。湘南の新しい観光拠点として県民や地元に愛され、これまで以上に海を楽しめる公園として、また箱根駅伝や湘南国際マラソンなどにも活用されることで平塚の魅力として広く発信できればと思います。是非、施設を活用いただくとともに魅力アップと各種情報の発信にご支援ご協力を要望します。

個 別 要 望

— 厚木商工会議所 —

1 厚木秦野道路の早期整備について

(説明)

慢性的な交通渋滞となっている国道 246 号の清流化を図るため、厚木秦野道路（一般国道 246 号バイパス）の事業化区間の整備促進、早期供用開始及び未事業化区間の早期事業化を強く要望します。

国道 246 号は、慢性的な交通渋滞を引き起こし、交差する道路の渋滞が発生するとともに迂回する車両が周辺の生活道路へ流入し、常に地域住民の安心・安全な日常生活に影響を及ぼしています。また、都市間を結ぶ交通の定時性が損なわれ、観光や物流、救急搬送時間の増加など多岐にわたる分野で、生活環境や経済活動に多大な影響を及ぼしています。

路線の整備状況は、平成11年度から用地取得に着手しているものの25年以上が経過し、計画路線 29.1km 中、厚木市分約 6.2km・伊勢原市分約 1.2km・秦野市分約 6.9km については、未事業化区間で、このミッシングリンクの解消を図らなければ、総合的な整備効果が見込めません。

また、未事業化区間の（仮称）森の里インターチェンジ予定地の周辺では、約 68 ヘクタールの施工面積となる土地区画整理事業が竣工し、約 26 ヘクタールの産業用地を創出する事業で、既に 10 社が進出し、整備への期待が高まっています。

厚木秦野道路は、現国道 246 号の交通を整流化するとともに、東名高速道路、新東名高速道路及び圏央道などと一体となって、広域的な利便性の向上や地域の活性化などに寄与する大変重要な路線であり、県央地域を支える動脈として重要な社会資本となるものです。

つきましては、地域高規格道路である厚木秦野道路の整備効果を最大限に発揮させるため、事業化区間の早期整備を図り、地域が熱望する全線事業化の早期実現を強く要望します。

2 県道の整備促進について

(説明)

(1) 県道42号（藤沢座間厚木）について

県道42号（藤沢座間厚木）は、市の東西軸として、国道 129 号、県道 63 号（相模原大磯）及び国道 412 号と連携した道路ネットワークを形成し、令和 2 年 9 月 26 日に開通した圏央道厚木 PA スマートインターチェンジへのアクセス向上という役割も一層重要性を増しています。第 II 期区間については、令和 8 年度の完成に向け整備を進めていますが、供用開始後

は、県道68号（相模原大磯）の交通量の増加が見込まれています。

令和6年度には、県道68号（相模原大磯）から西側の国道412号までの区間について事業化を目指して協議されていると聞き及んでいますが、交通混雑緩和を始め、広域ネットワーク形成からの観点からも、第Ⅱ期区間の西側となる第Ⅲ期区間への整備促進を要望いたします。

さらに、関口中央交差点では、座架依橋方面から国道129号に流入する車両が交通混雑を起こしているため、右折車線の2車線の延長を要望します。

(2) 県道43号（藤沢厚木）について

中町交差点については、近接に国・県の機関が入る市新庁舎の複合施設が令和9年度の供用開始を目指して建設されることから、交通量の増加などによる交通混雑が見込まれます。現在、県と市が連携し地権者と交渉していると聞き及んでいますが、地域の交通円滑化のため、優先度の高い右折車線の設置を始め、元町交差点までの区間の歩道が狭小のための拡幅を要望し元町交差点では、県道601号（酒井金田）から右折で侵入しようとする車両が交通混雑を起こしていることから、交差点改良を要望します。

さらに、元町交差点から松枝交差点までは、歩道の未整備区間があり、歩行者にとって危険な状況が続いているので、安全安心の確保に向けた歩道整備などについて要望いたします。

3 小田急多摩線の延伸について

(説明)

厚木市は、首都圏における広域連携拠点となる「業務核都市」に位置付けられており、また、「かながわ都市マスタープラン」の中でも、県央地域における拠点都市として県土の南北及び東西の骨格となる「相模連携軸」と「横浜足柄連携軸」の交差する地点に位置し、広域的な交通結節点となるべき役割を担っています。

しかし、現状の広域公共交通としては小田急小田原線のみであるため、東京や横浜、東海道新幹線等の都市拠点、交通拠点へのアクセスについては選択性に乏しく、また、郊外部から小田急線駅までの交通アクセスはバス交通や自動車交通に依存せざるを得ない状況となっています。

こうした中で、広域的な公共交通ネットワークを構築するため、小田急多摩線や相鉄線の延伸について、厚木市は近隣市町村と連携して、調査研究を進めていると聞き及んでいます。

なお、小田急多摩線の延伸については、国の諮問機関である交通政策審議会の答申198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年4月）において、「唐木田から上溝までは延伸を行う」と位置付けられ、また、「関係市町村において、さらなる延伸を検討する場合には、本区間（唐木田から上溝）の整備の進捗状況を踏まえつつ行うことが適当である」と示されています。

また、県では「かながわ交通計画」において、小田急多摩線の唐木田から相模原・上溝方面への延伸が位置付けられており、さらに上溝から愛川・厚木方面への延伸について構想路線として位置付けられています。

これらの延伸が実現することにより、相模川以西への広域的な大量輸送が可能となり、沿線住民及び通勤通学等の利用者の利便性が向上するとともに、産業経済のさらなる活性化が期待されるため、小田急多摩線の上溝以西の延伸の実現に向け、交通政策審議会の答申へ位置付けることを要望いたします。

4 県央地域内の県立高校への建設・土木系学科創設又は「工業系・産業系高校」の新設について

(説明)

神奈川県内の建設学科を有する工業高校は、県西部の小田原城北工業高校を除くと、横浜市、川崎市、横須賀市の県東部に集中しています。

当市内の建設業では現在、人材不足が喫緊の課題となっており、即戦力となり得る若い世代の人材確保を強く求めています。

市建設業協会では小・中学生に向けたイベントや出前講座などを通じて建設業の必要性や魅力を伝えているところですが、子どもたちに建設業に興味を持ってもらえて市内から通いやすい範囲で建設学科を有する高校が存在しないのが実情です。

建設業界では近年、人材の地元志向の動きが高まっております。出稼ぎ人材の確保が難しくなっている中、地域で人材を育てていく必要性がますます増しているところでもありますので、空白地帯となっている県央地域内に建設等産業教育の場となる「工業系・産業系高校」の新設又は既存の高校で建設・土木系学科（技術系学科）などの関係学科を学べる高校を設置していただきたく切に要望いたします。

5 次世代半導体を始めとした先端技術産業等の誘致について

(説明)

次世代半導体企業の誘致は国策として進められており、立地自治体における経済波及効果は非常に大きいものと認識しております。

半面、誘致に向けた情報は乏しく、自治体が企業にアプローチするためのチャンネルはほとんどないというのが実情です。

国内では現在、熊本県や北海道、岩手県、宮城県などで次世代半導体工場の建設が予定されています。いずれも地方都市であり、各地域では経済活性化に向けた期待が高まっております。

一方で、地方に立地する半導体企業にとっての課題は、優秀な人材の確保、水源の確保、輸送力の確保などであると言われています。当市には工業系の学科を備えた大学が立地しており、首都圏の工業系大学からも人材を確保しやすい環境があります。流通面では東名、新東名、圏央道などが交わる交通アクセスの良さを誇り、半導体関連を含めた多くの企業が立地していることも大きな強みであると自負しております。

また、当市では県の第8回線引き見直しにおいて、高規格幹線道路のインターチェンジに近接する6地区を「新市街地ゾーン」として位置付け、広域的な道路ネットワークの優位性をいかした新たな産業用地の創出を目指すとともに、現在「厚木市企業等の立地促進等に関する条例」に基づく施策を展開し、企業誘致を一層推進しているところです。

こうした当市の新たなまちづくりの中に次世代半導体を始めとした先端技術産業などを誘致することにより、市内はもちろん県内経済の持続的な発展にも大きく寄与できるものと考えます。

次世代半導体を始めとした先端技術の国産化の加速にもつながることから、首都圏への進出を検討している企業の情報がありましたら早期に橋渡しをしていただきますよう要望いたします。

6 地域振興事業費補助金の確保・充実について

(説明)

神奈川県からは毎年、商工会議所中小企業相談所の経営指導員の中小企業・小規模事業者支援に対する地域振興事業費補助金の交付をいただき、厚くお礼申し上げます。

地域振興事業費補助金については、令和7年度から支援実績により基礎額と充実分に分割し県下14商工会議所へ配分されることとなりました。基礎額については、従来どおり各商工会議所の経営指導員の勤務実績や年齢に応じて算出されますが、充実分については神奈川県で独自に定められた指標に基づき配分されることとなり、いわゆる成果報酬制度を地域振興費補助金の一部に導入したものと拝察いたします。

一般的に成果報酬制度は努力や成果が直接報酬に反映されることからモチベーションの向上につながり優秀な経営指導員を採用し定着率を高め、所属する商工会議所全体の高評価にも直結する相乗効果も期待されます。その一方で、定められた指標やその評価について公平性が確保されない場合には、納得感のない格差を助長することで、成果を上げることへの偏重を誘発したり、過度な競争を誘発し県下14商工会議所の中企業相談所間の協調性が失われたりしかねません。

特に、経営指導員の業務は神奈川県の産業政策の普及に加え、経済産業省や中小企業庁の国の施策、市の施策、観光協会や農業協同組合、商店会等の地域経済団体と連携して開催する経済イベント、一般職員との事務分担等とのバランスを図る必要があります。

更に、県下14商工会議所は、市の人口や産業構造、歴史文化などの地域特性が大きく異なり、職員の人数から経営指導員の専従体制にいたるまで千差万別の様相を呈することから、経営指導員の

格差拡大による商工会議所間の分断が深まる懸念をもたらします。そこで、地域振興事業費補助金の実績配分については、算定根拠の明確化、実績期間の年度への変更、交付額の安定化を要望します。

7 B C P 策定（事業継続計画）企業への優遇施策の充実について

（説明）

近年、自然災害や感染症の蔓延など、企業活動に大きな影響を与える事態が頻発しています。こうした事態に備えるB C P（事業継続計画）の策定は、個々の企業活動に加え地域経済やグローバルサプライチェーンの継続性を維持する上で不可欠です。国の施策でも小規模事業者の自然災害等に備え、いち早い復旧を支援するため、「中小企業の事業活動の継続に資するための中小企業等経営強化法等の一部を改正する法律（中小企業強靱化法）」（令和元年法律第21号）が令和元年（2019年）7月16日に施行されました。当該法律の中で、「商工会及び商工会議所による小規模事業者の支援に関する法律」の一部が改正され、小規模事業者の事業継続力強化の取り組みを商工会議所が市町村と共同で支援していくこととなりました。

厚木市においても令和5年8月9日に厚木商工会議所と厚木市が共同申請した「事業継続力強化支援計画」は神奈川県知事から認定を受けて、市内の小規模事業者がB C P（事業継続計画）を作成するための支援を推進しているところですが、期待した成果に及んでいないという実情があります。これは国際的なインフレや日銀の低金利政策による円安の影響を受けた原油・原材料価格の高騰や人手不足、労働者の賃上げや消費税インボイスへの対応、米国トランプ政権による日米関税交渉の影響などにより、重要度は高くても緊急度の劣後するB C P（事業継続計画）策定に小規模事業者が限られた経営資源を投入できない実態の現れでもあります。

しかし、令和6年能登半島地震により操業に影響が及んだ小規模事業者のうち、B C P（事業継続計画）を策定していた事業者の復旧が早かったとの報告があることから、平時のうちからの備えが緊急時の対応に有効であることは自明の理です。既に神奈川県においても「令和7年度生産性向上促進事業補助金」などにB C P（事業継続計画）の策定加点を用意していただいているところではありますが、小規模事業者デジタル化支援推進事業補助金や神奈川県事業承継補助金などにおける更なる優遇施策の充実を要望いたします。

8 経営指導へのA I 利活用支援について

（説明）

中小企業・小規模事業者の経営力強化には、D X（デジタルトランスフォーメーション）推進が不可欠です。A I 技術は、業務効率化、データ分析、新たなビジネスモデルの創出など、多岐にわ

たる分野で活用できる可能性を秘めています。日本商工会議所が令和7年4月17日に発表した「商工会議所のデジタル化・DXに向けたアクションプラン」には、経営指導員の支援ノウハウや支援事例の共有や経営指標分析に生成AIの活用が期待され、経営支援の効率化・質の向上に関するアクションプランのスケジュールにも支援先決算書類のOCR自動仕訳機能や経営相談内容の自動記入・要約機能に生成AIの活用といった具体的な活用例が示されています。しかし、商工会議所の経営指導員は、マンパワーの不足により商工会議所の一般業務と兼務している場合もあり、AIの利活用に関するノウハウや支援事例の実績が不足し、大人数の経営指導員を抱え経営指導業務に特化できる政令指定都市との支援力格差の拡大が懸念されています。

つきましては、中小企業・小規模事業者への経営指導においてAIを効果的に活用できるよう、AIツールの導入支援、専門家によるコンサルティング、及びAIに関する利活用支援のための研修プログラムの更なる充実を要望いたします。

個 別 要 望

— 鎌倉商工会議所 —

1 公衆トイレ等観光施設の整備について

(説明)

社会活動がコロナ禍以前に戻ってきたことや円安効果も相まって多くのインバウンド客が来訪されており、観光都市鎌倉では、公衆トイレ等観光施設の整備・充実が切実な課題として再燃しております。

地元鎌倉市においても国費及び県費による支援を受けながら整備を進めていただいているところですが、公衆トイレにかかる補助については、インバウンド対応のための洋式トイレ化改修のみ対象であるなど、一部補助制度に不足があるため、自治体の財政負担が大きく、整備が進まない要因の一つになっていると考えます。

鎌倉の観光地という特性上、社寺の敷地内に公衆トイレが設置展開されている事例が多く、景観上の配慮が求められることから一般的な施設整備よりも建設コストが高くなる傾向があり、コストの抑制が難しく、整備にあたっては社寺等の民間から借地をして建設している状況であるため、建設費等の初期費用に加え、賃借料や日常の光熱水費、清掃、修繕など多額の維持費を要しており、新たな整備が進まない状況にあります。

今後、持続的な観光地として観光客を受け入れるために、補助率の高い制度を構築するなど、財政支援制度の充実をしていただくよう要望いたします。

2 県道の整備促進について

(説明)

県道32号藤沢鎌倉線の鎌倉大仏から江ノ電・長谷駅周辺までと県道21号横浜鎌倉線の鶴岡八幡宮からJR北鎌倉駅までの2ヶ所は、観光客の主要な動線となっています。

これらの路線の歩道は、すれ違うのが限界の幅員で、雨の日に傘をさすとすれ違うのが困難な状況です。車道に降りて歩行する人も多く見かけられ、交通事故の発生が危惧されます。

このため、安全に歩ける県道の歩行者空間の創出に向けて実効性ある施策と早期実現を要望いたします。

また、県道304号腰越大船線の山崎跨線橋南交差点は、大船方面から山崎跨線橋への右折車線と腰越方面からの直進車線が対面する構造となっており、大船方面からの右折レーンでは渋滞が頻繁に発生しています。

横浜市域と鎌倉市域を通過する県道23号原宿六ツ浦線は、従前より鎌倉女子大学前交差点を先頭に笠間交差点を越えて渋滞をしており、当該交差点を通過すると渋滞が解消する状況となっています。

このため、県道 304 号腰越大船線山崎跨線橋南交差点内の対面構造の是正及び山崎跨線橋への右折レーンの延長を早期に実施するとともに、県道23号原宿六浦線の鎌倉市域部分について隣接する横浜市と同等の道路整備を要望いたします。

3 深沢地区のまちづくりについて

(説明)

村岡・深沢地区整備事業については、3県市で取り組まれていると思いますが、新たな地域の拠点として、その実現に向けて、JR東日本との調整や藤沢市村岡地区、鎌倉市深沢地区の一体的なまちづくりの推進、事業区域周辺の交通環境改善のための道路整備に取り組まれますことを要望いたします。

また、深沢地区における「ウェルネス」をテーマとしたまちづくりの実現を図るため、スポーツ施設・先端医療などの企業等の立地を推進するための支援、近隣地域からのアクセスを改善する公共交通網の充実、観光客受け入れ拠点として、観光案内機能や交流施設、広域周遊を可能にする交通結節点の整備や防災など深沢地区が「健康・安心・交流・防災」をキーワードとするモデル的な拠点となるよう、神奈川県として必要な支援をお願いします。

個 別 要 望

— 茅ヶ崎商工会議所 —

1 神奈川県道 310 号（茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線）及び南口駅前広場における整備について

（説明）

茅ヶ崎駅は当市の市街地中心部に位置し、JR東海道線及び相模線が乗り入れる鉄道駅で市民の交通の拠点となっております。南口駅前広場は昭和62年12月に供用を開始しており、舗装等道路建築物の老朽化が進んでいる事やバリアフリー化に対応しきれていないことが課題となっています。

また、駅前広場から続く県道 310 号（通称：雄三通り）は国道 134 号線に至る、茅ヶ崎市南部において特に活気のある中心商店街が立ち並ぶ重要な幹線道路です。昭和36年に幅員20mで都市計画決定された都市計画道路ですが、現状は幅員 8 ~ 9 m の 2 車線道路で、歩行者と自転車、バス、自動車が錯綜し、すれ違うための十分な歩行者空間の確保が出来ておりません。

上記の該当エリアは当市の中心地であり、商業地としても活気があり魅力的な個人店が数多く立ち並びます。また、市の4大イベントや当市の観光資源である茅ヶ崎海岸、そしてサザンオールスターズのライブや芸術花火などのイベント会場への導線として市内外問わず多くの歩行者が利用されます。したがって現在の道路状況では安全の確保が困難であり、地域経済の持続的な発展にとても看過できない喫緊の課題であると認識しております。

茅ヶ崎駅南口駅前広場は茅ヶ崎市の事業と認識はしておりますが、上記の通り、県道 310 号と一緒にとなって取り組むべき課題と思いますので、茅ヶ崎市との連携を密にし、安心安全の向上を図り、「居心地が良く歩きたくなるまちなか（ウォーカブルなまちづくり）」を実現するため、積極的な事業推進、継続的な協議の場を設けて頂くよう強く要望いたします。

なお、県道 310 号には既に一部セットバック済みの区画も存在しており、これらの箇所から優先的に土地買収を進めることで、滞留空間や退避場として一時的な運用を行い、現状の道路空間でも一定の安全性向上や地域住民の利便性を高める効果があると考えます。一気に大規模な変更を行うのではなく、小さな改善を積み重ねることで住民の理解を得やすくなると思いますので、柔軟かつ積極的な対応を要望します。

2 サイクリングロードの直線化整備終了後にお残る課題について

（説明）

サイクリングロード整備につきまして直線化工事にご尽力いただき感謝申し上げます。

しかしながら、直線化工事区間を挟んだ東側部分および西側部分は堆積した砂による通行障害が

発生しております。定期的な砂の除去作業や竹柵の整備等で対策を取られていることと思いますが、台風などによる強風によって、除去した砂が柵を越えて再び覆われ、除去作業の繰り返しとなっております。また、海岸の一部は浸食が進んでいる箇所があり、路面の崩落による通行止めの被害もたびたび発生しております。こちらの対策として養浜作業を永年継続中でありますが、養浜によって供給された砂が強風によって移動し、上記の堆砂問題に繋がっている可能性もございます。

つきましては、直線化整備終了以降についても、堆砂対策及び養浜対策を引き続きご検討いただき、サイクリングロード一体が安全に通行できるよう要望致します。

3 国道134号線海岸側歩道の改善について

(説明)

国道134号線海岸側歩道は、さまざまな対策を施していただいておりますが、依然として通行が困難な状況が頻繁に続いております。

近年激しさを増す台風等が、海岸と面しているサイクリングロードに損壊被害を与えると、その都度復旧のためサイクリングロードへの通行や進入が出来なくなり、その間は国道134号線海岸側歩道のみが通行手段となります。現在国道に設置された「矢羽根マーク」により自転車の走行は車道部分とされていますが、走行する車両は比較的高速のため、特に子供や高齢者の交通事故の危険を多く孕んでおり改善につながっておりません。

そして、本道は通学にも利用されているにも関わらず、非常に歩道幅の狭い場所が多く、自転車の相互通行は困難で、接触事故が多発している危険な状態となっています。加え、通行する砂防林側のフェンスの高さが自転車のハンドル位置より高いため、枯れた植物などがらみ、通行を妨げる要因にもなっています。

つきましては、国道134号線海岸側歩道、一部において（柳島地区）より東方面においても砂防林側フェンスを撤去し、現在の歩道幅1.1mに1.5mを拡幅して2.6mに改善して頂くことを再度強く要望いたします。

4 観光資源（茅ヶ崎海岸浜降祭）の維持・運営に対する助成について

(説明)

近年、「地方の時代」や「文化の時代」と呼ばれるように、身近な地域を中心に、地域住民が地域固有の個性豊かな伝統芸能の鑑賞や祭りへの参加、その保存・活用に取り組む動きが急速に高まっています。

茅ヶ崎市と寒川町合同で開催される「茅ヶ崎海岸浜降祭」は、江戸時代以前から続く伝統行事で

あり、「神奈川県無形民俗文化財」に指定されるとともに、「かながわの民族芸能50選」にも選ばれており、地元住民だけでなく県内外から多くの人々が訪れる地域の重要な観光資源でもあります。しか

しながら、人件費の上昇、物価の高騰、安全対策の強化などにより運営費は年々増加しており、地元負担だけでは安定的な実施が困難となっております。

つきましては、本行事の円滑な運営を図るため、安全対策費等に対し助成をいただきたく強くご要望いたします。

個 別 要 望

— 秦野商工会議所 —

1 国道 246 号バイパス（厚木秦野道路）整備促進の働きかけについて

（説明）

国道 246 号は、本県の中央を東西に横断する広域幹線道路であり、今まで本県産業、経済を発展させるとともに、住民の生活道路として重要な役割を果たしてきました。しかし現在では、交通量の増大により慢性的な交通渋滞が生じています。秦野市においても名古木・柳町間は、生活道路との平面交差点が多く、朝夕を中心に走行速度の低下等による交通渋滞が日常化しており、混雑を避けた車両が生活道路に流入し、安全を脅かすなど市民生活への悪影響や、物流の停滞による経済的損失を招いています。

また、新善波トンネル厚木側坑口付近では、大雨の影響により令和 6 年 8 月 30 日に土砂崩落が発生し、伊勢原～秦野市境が長期に渡って通行止めとなり、周辺道路は渋滞し市民生活や経済活動に極めて深刻な影響を与えました。その後も修繕工事が続く中、令和 7 年 8 月 11 日には降雨の影響により午前 11 時 00 分から午後 3 時 30 分まで予防的通行止めが実施され、再び周辺道路の混雑を招きました。これらの事例は、国道 246 号が災害時の緊急輸送路としても極めて重要である一方、災害発生時の機能確保やインフラ強化、道路ネットワークの強靭化が喫緊の課題であることを示しています。

国道 246 号バイパスは、平成 8 年 6 月に全線が都市計画決定され、すでに厚木市、伊勢原市及び秦野市の一部区間については事業化されていますが、未だ秦野中井 IC から秦野西 IC（仮称）の計画区間は事業化に至っていません。

国道 246 号バイパスの早期開通は、国道 246 号の慢性的な交通混雑の緩和とこれに起因する諸問題の解決に大きく寄与することとなります。さらには、未事業化区間に整備が予定されている渋沢 IC（仮称）は、市内製造業の約 9 割が集積する 3 か所の工業団地（曾屋原、堀山下、平沢）に近接しているため、東名高速道路、新東名高速道路及び圏央道と有機的に結合し広域交通ネットワークが充実することにより、企業活動の効率性を高め、生産性の向上、既存企業の事業拡大や新たな企業立地・雇用の創出など地域経済の発展に、市民・産業界ともに大きく期待しています。

つきましては、国道 246 号バイパスの秦野市域内の事業化区間の早期整備及び未事業化区間の早期事業化について、関係方面に働きかけ下さいますよう強く要望いたします。

また、国道 246 号から、国道 246 号バイパス渋沢 IC（仮称）へのアクセス道路となる都市計画道路渋沢小原線については、「かながわのみちづくり計画」に位置付けられており、県事業として整備されると伺っております。本線整備に合わせ、計画的に事業を推進されますようお願いいたします。

2 新東名秦野丹沢サービスエリアの売店地元スペース確保の働きかけについて

(説明)

新東名高速道路整備事業につきましては、中日本高速道路株式会社により施工され、秦野市域内においても令和4年4月に伊勢原市の伊勢原大山ICから新秦野ICまでの約13kmが開通。同時に秦野丹沢スマートICの供用も開始され、現在では上下線合わせて1日5,000台を超える利用があり、インターチェンジ周辺への来訪者の増加や、物流の効率化も見え始めています。令和9年度末には、本線開通に合わせて秦野丹沢サービスエリアも、開業する予定で工事が進んでいます。

同サービスエリアは、県立秦野戸川公園に隣接して設置され、丹沢の山々と、相模湾を一望することが出来る景観の中、地域の魅力や特色を発信する場として、地域観光、産業振興に大きく寄与するものと期待されており、当所は秦野市農業協同組合との農商工連携により、土産品や地場野菜等の販売など有効な利用法を協議しております。

つきましては、平成22年2月神奈川県と中日本高速道路株式会社が締結した包括的提携協定に基づき、秦野丹沢サービスエリア商業施設の売店内における、地元産品コーナーのスペース確保について、関係方面に更なる働きかけをいただきますよう要望いたします。

3 県道705号（堀山下秦野停車場）秦野駅前通り道路整備事業等について

(説明)

県道705号（堀山下秦野停車場）の拡幅整備事業地区に位置する秦野駅前通りは、本町地域の玄関口として、また中心商業地区の中軸として重要な役割を担う道路です。

令和8年度の全線供用開始に向け、現在、拡幅をはじめとした道路整備などの工事が進捗中ですが、この拡幅整備が完成すれば、人流を生み出す集客施設等の誘致や地域振興としてのイベントの場、安心して買い物ができる商店街の形成など多様なニーズに対応した道路空間の構築により、中心市街地のにぎわいを創出し、生活と産業が調和した活力あるまちづくりが促進されるものと大きな期待が寄せられています。さらに駅周辺道路の朝夕の交通渋滞が緩和され、交通の利便性向上により、市民の生活行動が変わるとと思われます。

秦野市では、秦野駅北口周辺地域のにぎわい創造の推進のため、中心市街地活性化基本計画を策定し、今後、秦野駅前通りの沿道において多世代が交流できる拠点施設の整備などを検討しています。つきましては、着実な事業進捗はもとより、供用開始後の車両及び歩行者交通量の集中に対する安全対策の実施、秦野駅前通りを起点ににぎわいを創出する秦野市の事業への支援を合わせて要望いたします。

4 都市計画道路 渋沢駅前落合線（県道丹沢公園松原町線）の渋沢駅入口交差点付近の拡幅整備について

（説明）

渋沢駅を起点とする渋沢駅前落合線は、水無川の堀戸大橋を経て県道 705 号（堀山下秦野停車場線）の工業団地入口まで渋沢地域を縦断して延伸され、その沿道地域は住居系・事業所系・工場系の開発が進み発展している地域であります。これに伴い、国道 246 号や渋沢駅にアクセスする区間は、周辺地域として生活道路・産業道路としての重要度が増しており、年々交通量も増大していると思われます。

特に渋沢駅入口交差点付近については、朝夕や悪天候時の交通渋滞が激しさを増しており、渋滞を避けるために生活道路へ迂回する車両が周辺住民の安全を脅かす危険な状況にあります。これまでに、県、市、警察による渋滞緩和策として、信号機の時間変更や、右折車線の延長などの対応も取られましたが、抜本的な対策には至っていません。当該箇所は、区画整理事業計画地区内に位置しているため、計画通りの拡幅整備が成されることが望ましいですが、区画整理事業の完了の見込みが立っていないために、このような状態が続ければ、渋沢地域の商工業者の事業活動や地域住民の生活環境に悪影響を及ぼしかねません。

これらの状況を踏まえ、道路管理者として、早急に同道路の渋沢駅交差点付近の拡幅整備を行い、道路機能の向上と地域生活環境等の改善措置を要望いたします。

個 別 要 望

— 三浦商工会議所 —

1 漁港経済活性化について

(説明)

(1) 漁港再整備について支援

国や神奈川県のご支援もあり三浦市漁港の高度衛生管理への再整備が進んでおります。

今後は、超低温冷蔵施設等の再整備が予定されていますので、神奈川県も漁港管理者として三浦市が進める漁港再整備に引き続き支援をいただけますよう要望いたします。

(2) 「未病改善にマグロが効く」の積極的なPRと県外漁船誘致への支援

三崎漁港は県下唯一の特定第三種漁港であり他市町村と違い、第1次産業及びこれに関連する産業が市経済を支えています。中でもまぐろを中心とした水産関連産業は、観光面にまで広く影響する基幹産業です。しかしながら近年の国内水産業の衰退や他産地との競争激化は、三浦市の地域経済の停滞をもたらしており、三浦市経済の最大の柱である水産関連産業を今後どう振興するかは大きな課題であります。現在、神奈川県等が進めて戴いた「未病改善にマグロが効く」との研究について地元では、「まぐろ未病改善効果研究会」を立ち上げ、セレノネイン等の成分を損ねないような茜身料理（血合いの新たなネーミング）の開発や加工品開発の研究を進めて行くように活動し始めました。令和6年度からは、神奈川県や三浦市からの補助金や委託金のご支援もあり、さらに事業を積極的に進めております。つきましては、引き続いて神奈川県のご指導とご支援をいただけますよう要望いたします。

併せて「三崎のまぐろ」の積極的なPRと三崎港への県外漁船の誘致についての支援も引き続き要望致します。

(3) 高潮浸水想定区域への具体的な対策の推進

過去に城ヶ島や通り矢地区などの沿岸部への高潮、高波等による浸水被害が発生しております。

また、令和6年の能登地震による津波等により漁港が壊滅になった報道もありました。

新しくは本年7月30日に起こったカムチャツカ半島付近の地震による太平洋岸の沿岸海域に出された「津波警報」があり、当地区でも最大3メートルの予測が発令されました。

これら自然災害の対応について具体的な護岸や堤防などの海岸保全施設の整備を進めていただくよう一層のご支援を引き続き要望致します。

2 主要幹線道路等の整備について

(説明)

三浦市の産業、観光振興に向けての永年の課題に幹線道路の整備があります。三浦縦貫道路Ⅱ期区間の北側区間については、令和4年3月に林インターチェンジの整備が完了し、来遊客や地元住民にとってさらに利便性が向上しました。改めて御礼申し上げます。

また三浦縦貫道路と直結し一体機能をもつ都市計画道路西海岸線は、「改定・かながわのみちづくり計画」に「整備推進箇所」として位置づけられており、令和7年度からは用地取得に着手されると聞いております。

三浦縦貫道路と都市計画道路西海岸線は、首都圏各都市と本市との交通アクセスを飛躍的に向上させ、地域経済の活性化や、地震等災害時における緊急輸送道路の確保の観点からも絶大な効果をもたらすことから、一日も早い全体の供用が望まれている重要な路線であります。

については、三浦縦貫道路Ⅱ期区間及び都市計画道路西海岸線の未整備区間の早期整備を要望いたします。

また、三浦縦貫道路1期区間の通行料金は、供用延長4.7kmに対して普通車 310 円という、県内の他の有料道路に比べて割高感のある料金設定となっており、企業をはじめ市民や観光客等からも強い値下げの要望があります。また、本格導入されたネットワーク型ETCについては、利用可能なETCカードが限られている状況であります。またETCを利用することによる通行料金の値下げや利便性の向上により、一般道路から有料道路へと交通の転換が図られ、三浦半島地区全体の交通の円滑化や地域経済の活性化が期待できます。

については、神奈川県道路公社においては、通行料金の早期引き下げを検討及びネットワーク型ETCの更なる利便性向上を要望いたします。

さらに、県道215号（上宮田金田三崎港）は、幹線道であるにもかかわらず、宮川橋付近から都市計画道路城ヶ島線までの区間は、幅員が狭小なうえに歩道がなく、急なS字カーブもあるなど、歩行者と車両の双方にとって危険な状況となっているため、歩道設置を含めた安全対策が急務であります。一日も早い整備を要望いたします。

また、一部産業界並びに市民からの声として幹線道路整備とともに京浜急行の三崎口駅からの延伸の要望が多く聞かれます。商工会議所としては、毎年、三浦市長とともに京浜急行電鉄本社へ要望に行っておりますが、神奈川県としても「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」を通じ、引き続き延伸についてご支援いただけますようお願い致します。

3 三浦の観光振興について

(説明)

(1) 城ヶ島の観光振興

三浦市は県下有数の観光地として知られ、中でも平成24年11月から県が進めた「新たな観光の核づくり」について城ヶ島、三崎下町地区を対象とした提案が認定され、県の支援を受けて新たな観光拠点づくりが進められております。また平成6年度からは、観光の核づくり地域の取組の成果を周辺地域にも波及させるため、核づくり地域とその周辺地域による「かながわ観光連携エリア推進事業」の形成に取り組み、三浦半島エリア・県央やまなみエリア・湘南西エリアの3つのエリアが決定されました。三浦半島地域での観光消費を一層促進させるための取組について引き続きご支援いただけますよう要望いたします。

また、当商工会議所が運営している城ヶ島駐車場については、時間貸しは概ね順調に推移しているものの、令和7年度以降、工事車両等の臨時の月極契約が大きく減少する予測があります。令和4年度においては「キャッシュレス」に対応できる機器の導入などの設備投資も行っています。そのような中、今後、積み立ててきた観光振興積立金をもとに城ヶ島公園より西側に続くハイキングコースの補強整備工事や観光案内所等の設置等も検討しております。今後の観光振興策の実施のためには、土地貸付料の減免が必須であることから、令和8年度も三浦市への土地貸付料について50%の減免貸し付けの継続を要望致します。

(2) 三崎港バス停留所周辺における環境及び改良整備

三崎港バス停留所周辺（ロータリー）は眼前に港町の風景が広がる三崎地区の顔とも言える場所であり、多くの観光来遊客をお迎えする玄関とも言えるエリアです。

現在、三浦市においても「三崎漁港グランドデザイン策定」を進めておられます、その計画の施設等が完成して、事業が推進されると、三崎港周辺に観光客がますます増えることが想定されます。まずは、「うらり」から三崎下町商店街方面へ周回しやすい環境整備としてボードウォークの整備を早急に実施していただき、来遊客の周回しやすい歩行空間を確保していただけるようお願いします。

また、三崎港周辺は、観光地としての景観、防災並びに路上スペース確保からも「電柱の地中化」の推進について三浦市への働きかけもしていきますので、神奈川県においてもご支援いただけますよう要望致します。

(3) 他の観光拠点の整備

市内には三浦海岸、油壺等の観光拠点も広く知られており、其々地元が主体となって、観光客誘致の活動を進めております。県におかれても交通、駐車場対策やイベント支援などをいた

だけますよう引き続き要望致します。

4 人口減少への対応について

(説明)

三浦半島地域は、都心へも容易に行き来することができる通勤圏にありながら、自然豊かで、歴史と文化に育まれた多彩な資源を有する地域ですが、県内でも、人口減少問題と高齢化問題がいち早く到来している地域でもあります。特に三浦市は令和6年3月には人口が4万人を割って39,917人になってしまい、未だ減少傾向にあります。ここ10年間では、人口減少（平成27年6月45,257人～令和7年6月39,040人の10年間で▲6,217人、▲13.7%）が進む中で高齢化（平成26年1月19,643人～令和6年1月19,479人の10年間で60才以上の人口▲164人▲0.8% ※年齢不詳含めず）は、総人口の50%近くと相変わらず高い状況であります。地域経済にとっても、地元の商業などを始め、地域産業の衰退が懸念され、すでに市内の事業所数は、平成28年1,824事業所から令和3年で1,711事業所と、▲113事業所が廃業等による減少が進んでおります。

神奈川県におかれましては、「三浦半島魅力最大化プロジェクト」の改定を始め、企業誘致施策「セレクト神奈川N E X T」の対象拡大、農業後継者や漁業後継者、養殖業の振興等への支援等いただき御礼申し上げます。引き続き三浦半島の魅力を最大化することで、三浦半島ライフを発信し、三浦市との連携により移住の促進につながるような事業の推進を要望いたします。

5 三浦市水道と県営水道との統合について

(説明)

昭和50年代の頃より三浦市は三浦市水道の神奈川県営水道への移管を要望してきましたが現在に至っても叶わず、一方で、近隣の葉山町、逗子市、鎌倉市では神奈川県営水道から供給を受けています。三浦市水道がどうなれば移管されるのかお示しいただくようお願いします。

三浦市水道は、令和6年4月1日からの水道料金改定により、1カ月あたり20m³の家庭用水道料金は、神奈川県内でも最高額の3,927円となりました。県内他市町村との料金格差は、市民生活や産業活動など様々な分野で課題となっております。人口も4万人を下回り、急速に人口減少が進む状況では、今後、水道料金の値上げもますます進み県内市町村との格差拡大が懸念され、単独での水道事業経営は限界であると考えます。

特に懸念されるのは、増大する施設更新のための三浦市水道の技術職員不足及び請け負う水道事業者の技術者不足です。これも三浦市単独で解決することは困難と考えており、三浦市水道の県営水道への移管を一刻も早く実現されるよう要望いたします。

個 別 要 望

— 大和商工会議所 —

1 大和市内の県道45号（丸子中山茅ヶ崎線）の渋滞解消について

（説明）

大和市内には国道 246 号、国道 467 号、県道45号（丸子中山茅ヶ崎線）、県道40号（横浜厚木線）、県道50号（座間大和線）県道56号（目黒町町田線）が幹線道路として通っておりますが、いずれの路線も渋滞が常態化しており効率的な企業活動を阻害し、生産性向上の大きな妨げとなっております。また、大型商業施策でも渋滞が原因で消費者が他の地域の店舗を選択されるなど店舗の選別にもつながっております。

特に、県道45号の小田急江ノ島線桜ヶ丘 1 号踏切は交通のボトルネックとなっており、横浜市境から桜ヶ丘 1 号踏切に至る間は、慢性的に渋滞し多くの渋滞損失時間が生じております。令和 3 年 3 月に綾瀬スマートインターチェンジが供用開始され、供用後12か月の平均交通量が 1 万 3 千 5 百台／日を超え、計画交通量の98百台／日より約1.4倍の利用増であります。

横浜市瀬谷区における2027年開催予定の「GREEN×EXPO 2027」の基本計画では開催年の前年度には公園整備や屋内外の展示施設整備が予定されており多くの会場内の工事が重層され渋滞発生の懸念が増幅されます。

さらに、令和 3 年 6 月には国土交通省が改正踏切道改良促進法に基づき、災害時に管理方法を定めるべき踏切道について全国 181 か所が指定され、神奈川県内で 7 か所、その内の 1 か所が県道丸子中山茅ヶ崎線桜ヶ丘 1 号で防災の観点からも早急な対策を講じる必要性を感じております。

渋滞解消には桜ヶ丘 1 号踏切の立体交差が最も有効な手段となります。立体交差化については大和市が主体となって、地元と調整しながら進めていく桜ヶ丘駅周辺におけるまちづくりの検討の熟度を見極めながら、検討する課題と考えていることとご回答をいただいているところですが、綾瀬スマートインターチェンジの供用開始や花博の開催、その後のテーマパーク構想など、周辺環境は大きく変化しており、一刻も早い渋滞解消が求められることから、桜ヶ丘1号踏切の立体交差及び踏切以西の道路拡幅の事業化を、早期に推進されますよう要望いたします。

また、桜ヶ丘交差点の歩道橋設置については、地元から種々の意見、要望があることから、進捗に関する住民説明会等による情報公開や情報提供等について毎年度の説明会を開催され地元意見を十分に聴取いただき、慎重に事業を推進いただきますようお願いいたします。

（1）大和市内の県道45号（丸子中山茅ヶ崎線）の渋滞解消について

県当局からもご支援・ご指導をいただき、早期に事業化が推進されますよう要望いたします。

2 大和市内の県道50号（座間大和線）の渋滞解消について

（説明）

大和市内には国道246号、国道467号、県道45号（丸子中山茅ヶ崎線）、県道40号（横浜厚木線）、県道50号（座間大和線）県道56号（目黒町町田線）が幹線道路として通っておりますが、いずれの路線も渋滞が常態化しており効率的な企業活動を阻害し、生産性向上の大きな妨げとなっております。

神奈川県には国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構や宇宙関連産業の集積があり、衛星の開発など高度な技術が集積する優位性を生かし、宇宙関連産業振興策を検討する会議を開催されたことを聞き及んでおります。

しかしながら、上記の県道50号（座間大和線）は住工混在と物流施設などの開業により、恒常的な交通渋滞が拍車をかけ生産性への妨げとなっております。神奈川県が主体となって関連する行政や警察などとの協議を重ね、交通渋滞の緩和策を講じていただきますよう要望いたします。

3 大和市内の県道40号（横浜厚木線）の渋滞解消について

（説明）

大和市内には国道246号、国道467号、県道45号（丸子中山茅ヶ崎線）、県道40号（横浜厚木線）、県道50号（座間大和線）県道56号（目黒町町田線）が幹線道路として通っておりますが、いずれの路線も渋滞が常態化しており効率的な企業活動を阻害し、生産性向上の大きな妨げとなっております。

県道40号は横浜市の鶴ヶ峰駅付近から厚木市までを結ぶ県道で、横浜市瀬谷区で開催されるGREEN×EXPO 2027の会場をつなぐ主要な幹線道路です。大和市内の県道40号にある踏切は国土交通省の踏切改良促進法に基づき、踏切事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的に小田急電鉄の「大和1号踏切」が令和7年1月に指定されました。大和市でも県道40号について早期事業認可の取得及び事業着手、光が丘歩道橋交差点の交差点改良の早期着手を要望しております。

当所としても、GREEN×EXPO 2027およびKAMISEYA PARK（仮称）により更なる交通渋滞が想定されますので、県道40号の踏切並びに交差点に関して早期改良工事の着手について関係機関との協議を地域事業所を含む住民に対しては工事に関する情報提供を行い、交通渋滞の緩和策を講じていただきますよう要望いたします。

4 GREEN×EXPO 2027における大和市への産業支援について

(説明)

(1) GREEN×EXPO 2027における隣接市である大和市へのメリット発信について

GREEN×EXPO 2027が横浜市瀬谷区で開催されることは隣接市である大和市内の産業界においては開催を好機としてとらえております。

県の取組は機運醸成を図っていくこと、広く県域の経済活性化につながるよう、効果的な取り組みをすること、来場者の県内への周遊を促すための魅力的な観光ルートを検討することについて市町村と連携し、効果的な取組を検討されることについて承知しております。上記の取組のために県、市町村、経済団体等が連携・協力をした取り組みを実施、更なる県内周遊の促進、観光消費額の増加を目指したいと県では方向性を示しております。

広域的な県内の周遊については横浜、箱根、湘南地域、三浦半島など県内観光地が想定されますが、GREEN×EXPO 2027への集客（約1,000万人）と県内各地域へ誘客することは県内認知度向上や観光消費額の増加となり非常に重要であると認識しております。しかしながら、当所ではGREEN×EXPO 2027への観光が目的化され、隣接市である大和市内が単なる通過点となり市内産業が取り残されることを危惧しております。

GREEN×EXPO 2027の来場者を少しでも大和市内の産業振興につなげるためにも、県と大和市が更なる連携を深め、神奈川・横浜ディスティネーションキャンペーンにおいて大和市域のイベント（毎月の第3土曜日に実施する神奈川やまと古民具骨董市や7月に開催を予定している神奈川大和阿波踊り、同日開催の風鈴まつりなど）地域の魅力や、イベント会場から一番近い宿泊先や多くの個人飲食店やサービス業などがある大和市のメリットについて県におかれても高齢者や時間的な効率性を重視する観光客及びインバウンドなどの対象者向けに積極的に情報発信していただくとともに、近接市での滞在を促すプログラムの企画について検討及び実行していただきたく要望いたします。

(2) GREEN×EXPO

2027における受発注促進について

2025大阪・関西万博関連の取引支援サイト「万博商談もずやんモール」を2023年6月22日から運用開始されました。万博に向け発生する様々な需要・調達を地元大阪の事業者の受発注を支援する目的で地元事業者に登録を勧奨しております。

こうした万博関連商材を調達したい企業や団体の発注者側と県内中小企業・団体の受注者側の調達マッチング支援を大阪府同様に神奈川県が行うことで県内の域内調達と輸送コスト削減、カーボンニュートラルやSDGsなど環境を意識した取り組みにもつながり、GREEN×EXPO 2027関連の経済効果を高めることと想定されます。さらに、環境に配慮した取り組みを検討すると神奈川県出展基本構想の「サステナビリティ戦略」に書かれているように万

博閉会後に発生する建築物やアート、建材・設備、什器・備品等の資源の有効利用を図り、サステナブルな万博運営を実現するための取り組みを県においても博覧会協会の調達コードに則った、県内の域内調達向上に寄与できる調達サイトの作成・運用及び隣接市である大和市のGREEN×EXPO 2027における中小企業の受注機会の支援策の創出及びインセンティブについて検討いただきたく要望いたします。

5 国道16号東京環状道路等の恒常的な渋滞解消について

(説明)

東名高速道路横浜町田 I C と保土ヶ谷バイパスをつなぐ東京環状道路の東名入口から南町田北を経由しつきみ野入口は県央地域の交通の要衝となって、恒常的な渋滞に市内外の企業の経済活動や市民生活において支障が出ております。

さらに、GREEN×EXPO 2027「国際園芸博覧会」の計画資料では、来場者上限の10万人のうち自家用車と団体バスでの日別来場者上限台数が約13,690台で全体の半数の約48千人が車両による来場です。近隣の幹線道路には渋滞に拍車をかけることとなり、運送業や建設業を含んだ地域中小企業である人材不足に悩む業界にとっては喫緊の経営課題であり、交差する県道56号の渋滞も含め経済損失緩和及び脱炭素社会のためにも国土交通省関東地方整備局や隣接する東京都の道路部門と協議を重ね該当幹線道路の交通渋滞を解消すべく対応していただくことを要望いたします。

(1) 国道16号東京環状道路等の恒常的な渋滞解消について

国土交通省関東地方整備局並びに東京都の担当部局との協議を重ね恒常的な渋滞解消について対応していただきたく要望いたします。

個 別 要 望

— 海老名商工会議所 —

1 海老名市域周辺道路の重点的整備（道路整備による交通渋滞の解消）について

（説明）

海老名市内の県道は圏央道海老名インターチェンジ開通により、県央地域の交通の要衝となっており、市内外の企業の経済活動や市民生活にとってその重要性は高まっております。海老名駅周辺地区の開発、綾瀬スマートインターチェンジの開設、第2東名の圏央道への接続等、今後、海老名市は県央地域の核になると思われます。そこで、次の3点について交通渋滞による経済損失緩和のため、早期整備を要望します。

○ 県道40号横浜厚木線

- ① 海老名駅入口交差点の右折レーン設置
- ② (都) 下今泉・門沢橋線交差点部の暫定右折レーン設置

○ (都) 下今泉・門沢橋線

- ① J R相模線交差部工事の早期着手
- ② 県道40号横浜厚木線交差点部の暫定右折レーン設置

○ 県道22号横浜伊勢原線

- ① 用田バイパスから (都) 下今泉・門沢橋線までの4車線化に向けた早期整備

2 安全・安心な街づくりの形成について

（説明）

海老名駅西口地区は区画整理事業により「ららぽーと海老名」の開店等により賑わいが増しています。海老名市内の安全安心な街づくりに向けて海老名駅西口地区に交番を設置いただきたく要望します。

なお、海老名市では平成30年6月1日に海老名市が「安全安心ステーション」を開設しており地域の犯罪抑止に努めているところです。

3 相模川河川改修工事の早期促進について

（説明）

近年、地球温暖化に伴う気候変動の影響により時間50mmを超える短時間強雨や総雨量が数百ミ

りから数千ミリを超えるような大雨が発生し、全国各地で毎年のように甚大な水害が発生しています。

海老名市でも相模川による水害への懸念が高まりつつあります。相模川河原口地区は三川（相模川、中津川、小鮎川）の合流地点となっており、現在、神奈川県では河川改修の工事が行われているところであります。

今後の大雨等による浸水被害等から沿川地域の市民をはじめ商工業者の生命、財産を守るため相模川の河川改修工事の早期促進を要望します。

一般社団法人
神奈川県商工会議所連合会

〒231-0023 横浜市中区山下町2番地
(産業貿易センタービル6F)

電話: (045) 671-7481~2

FAX: (045) 671-7491

E-mail: kenren@kanagawa-cci.or.jp

