令和９年度

神奈川県予算・政策に関する要望書

令和８年 11 月

（一社）神奈川県商工会議所連合会

目　　次

○　令和９年度　神奈川県予算・政策に関する要望 …… 1

【共通要望】

Ⅰ　GREEN×EXPO 2027（2027年国際園芸博覧会）の成功と経済波及効果の最大化

Ⅰ－１　県内全域での機運醸成と認知度向上広報の強力な推進 …… 3

Ⅰ－２　交通アクセス・二次交通の維持・整備と周遊観光誘致 …… 4

Ⅱ　国内外の経済状況への対応

Ⅱ－１　中東情勢を踏まえた原油高・エネルギーコスト高騰等への対応 …… 5

Ⅱ－２　消費税減税に伴う外食需要影響への金融・需要喚起支援 …… 6

Ⅱ－３　中小企業・小規模事業者のキャッシュレス決済手数料負担軽減に係る対応 …… 7

Ⅲ　小規模事業者への経営支援体制の充実・強化

Ⅲ－１　地域振興事業費補助金の拡充と安定財源の確保 …… 8

Ⅲ－２　商工会館の施設整備費等事業費に係る財源確保 …… 9

Ⅳ　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

Ⅳ－１　中小企業等の付加価値創出・拡大への支援 …… 10

Ⅳ－２　人手不足対策と業務効率化・多様な人材活躍支援 …… 11

Ⅳ－３　取引適正化と価格転嫁対策 …… 12

Ⅴ　広域海洋ツーリズムの推進と海上交通ネットワークの拡充

Ⅴ―１　海洋資源の活用と地域経済への波及効果創出 …… 13

Ⅴ―２　広域海上交通「かながわシーライド」の本格運行と対象エリア拡充 …… 14

【各商工会議所　個別要望】

横浜商工会議所 …… 18
川崎商工会議所 …… 32
相模原商工会議所 …… 34
横須賀商工会議所 …… 37
藤沢商工会議所 …… 41
小田原箱根商工会議所 …… 43
平塚商工会議所 …… 46
厚木商工会議所 …… 49
鎌倉商工会議所 …… 54
茅ヶ崎商工会議所 …… 57
秦野商工会議所 …… 60
三浦商工会議所 …… 63
大和商工会議所 …… 68
海老名商工会議所 …… 72

令和９年度　神奈川県予算・政策に関する要望

わが国経済はデフレ脱却から物価と金利が動く新たな成長ステージへと移行しつつある。

一方で、県内の中小企業・小規模事業者は、中東情勢等を背景としたエネルギー・原材料コストの著しい上昇、深刻な人手不足など、複合的かつ構造的なリスクにより収益が圧迫され、依然として厳しい経営環境が続いている。

そうしたなか、令和９年３月には「2027年国際園芸博覧会（GREEN×EXPO 2027）」が開幕を迎えることから、この好機を捉え、メガイベントの経済効果を特定地域にとどめず県内全域へ波及させ、地域経済の反転攻勢と持続的発展につなげる必要がある。

さらに、雇用と地域経済の基盤を担う中小企業・小規模事業者の収益力改善と付加価値創出こそが神奈川経済の好循環を創り出す源泉であり、県におかれては、県・市町村・商工会議所が緊密に連携する体制を構築されたい。

そのうえで、経営支援の基盤となる予算・体制の抜本的拡充や『地域振興事業費補助金』の予算確保・安定化をはじめ、原油高・物価高に直面する事業者への緊急助成・資金繰り支援、事業者の自走化・自己変革への伴走支援、適正取引環境の整備、海洋ツーリズムの推進等について、各項目の「現状・課題」を踏まえ、令和９年度予算・政策において特段の措置を講じられたい。

本要望書では、県内14商工会議所の５項目の「共通要望」と、各商工会議所独自の「個別要望」をとりまとめた。

県におかれては、令和９年度予算・政策において、それぞれに掲げた要望項目に対し、特段の配慮・支援をお願いしたい。

令和８年11月

一般社団法人　神奈川県商工会議所連合会

Ⅰ　GREEN×EXPO 2027（2027年国際園芸博覧会）の成功と経済波及効果の最大化

令和９年（2027年）３月に開幕を迎える「GREEN×EXPO 2027」は、神奈川県全域の経済活性化、観光振興、地域産業のPRおよび受発注チャンスの拡大を図る最大の機会である。県・市・経済団体が一体となった万全の準備と支援措置を強く要望する。

Ⅰ－１　県内全域での機運醸成と認知度向上広報の強力な推進

【課題】

GREEN×EXPO 2027の認知度が、開催地である横浜市および周辺部に偏り、県西・県央・三浦半島等、離れた地域の事業者や住民においては開催効果に対する実感や関心が未だ十分に高まっていない。

開幕が目の前に迫るなか、単なる機運醸成にとどまらず、国内外からの確実な誘客と来場者増に繋げる実効性あるプロモーションを展開することが急務となっており、開催期間中も継続して取り組むことが必要である。

【要望】

○　開催地のみならず県内全14商工会議所管内をはじめとする全県下において、博覧会の理念や魅力を伝える強力な広報プロモーションを展開すること。

○　「神奈川デスティネーションキャンペーン（神奈川ＤＣ）」等を最大限に活用・連動させ、博覧会会場への誘客促進とともに県内全域への来訪者増・周遊拡大に向けた取組みを強力に推進すること。

○　県内中小企業・小規模事業者が博覧会関連事業やＰＲイベントへ参画・出展できるよう、情報提供と参画支援のマッチング機会を創出すること。

Ⅰ－２　交通アクセス・二次交通の維持・整備と周遊観光誘致

【課題】

博覧会会期中に国内外から見込まれる多数の来場者を滞りなく輸送するためのアクセス交通容量が不足する恐れがあるほか、会場から県内各地（箱根・小田原・湘南・三浦・県央等）への二次交通（バス・タクシー等）の人手不足による輸送力低下が懸念される。

会場周辺の著しい交通渋滞や特定のアクセス路線への集中が懸念され、来場者の利便性低下や地域住民・事業活動への影響を未然に防ぐ交通需要マネジメント（ＴＤＭ）の徹底が求められている。

【要望】

○　会場アクセスの混雑緩和策として、ＴＤＭ（交通需要マネジメント）手法をフル活用した交通量や人流の分散・平準化対策を推進するとともに、二次交通の輸送力を維持・強化するための支援を実施すること。

○　博覧会来場者を県内各地の観光地や商店街へ誘導し、滞在・消費を促すための広域周遊観光ルートの策定、周遊チケットの発行などの、インセンティブ施策を講じること。

Ⅱ　国内外の経済状況への対応

Ⅱ－１　中東情勢を踏まえた原油高・エネルギーコスト高騰等への対応

【課題】

中東情勢の緊迫化・長期化の影響等により原油価格が高騰し、ガソリン・軽油、重油等の燃料費、電気・ガス料金、原材料価格が急激に上昇している。特に運輸業、製造業、公衆浴場業・施設園芸業・クリーニング業・飲食業等のエネルギー多消費型中小企業・小規模事業者において、コストの上昇分を価格へ即座に転嫁しきれず、資金繰りや経営が深刻に圧迫されている。

不確実なエネルギー市場やコスト高騰に対し、行政と経済界・事業者が現場の実情や支援策の効果をタイムリーに共有・協議し、実効性のある対応策を機動的に講じるための連携体制が不可欠である。

【要望】

○　「省エネ設備導入補助金」の対象要件緩和および補助率の引き上げを実施するとともに、「かながわ脱炭素チャレンジ中小企業認証制度」等と連動した支援を強化すること。

○　原油高・燃料高の影響を直接受ける事業者向けに、県制度融資における利子補給・保証料補助の拡充や「原油高・物価高騰対策緊急特別融資枠」の創設、マル経融資への県独自の上乗せ利子補給等の低利融資・資金繰り支援を講じるとともに、直接的な助成措置を実施すること。

○　令和７年度に設置された「米国関税及び日産自動車生産縮小に関する対策協議会」については、参加主体の持つ情報の共有に留まらず、即効性・実効性のある支援策をしっかりと協議し、取組みを進めること。

○　また、本協議会は特定の課題への対応となっているが、課題ごとに多くの関係機関と設置について調整すると準備に時間を要することから、今後発生する特定の課題に速やかに対応し、効果的な対策を議論する場として、協議会を常設すること。

Ⅱ－２　消費税減税に伴う外食需要影響への金融・需要喚起支援

【課題】

飲食料品に係る消費税減税（軽減税率の適用拡大等）が実施された場合、店内飲食を中心とする中小外食事業者においては、テイクアウト等への需要シフトによる売上低減が懸念されるとともに、メニュー改修やレジ・会計システムの改修に伴う事務・コスト負担が極めて大きくなる。

また、原材料高騰等のコスト増分を消費者へ十分に価格転嫁できない現状において、税率変更に伴う混乱や資金繰りの悪化、経理事務の複雑化が重なることで、中小外食産業の経営が甚大な打撃を受ける懸念がある。

【要望】

○　税率差による外食回避や店内飲食の需要落ち込みを防ぐため、県独自の「外食応援キャンペーン」や観光・地域振興施策と連動した外食需要創出事業を実施すること。

○　税率変更に伴うレジシステム・会計ソフトの改修費、券売機・メニューの改訂コスト等について、中小外食事業者の自己負担を軽減する「県独自の改修補助金」を創出すること。

○　外食事業者が税率変更時においても適切な価格設定・価格転嫁を行えるよう、相談窓口の設置や専門家派遣（店頭での価格表示方法や原価計算等の伴走支援）を拡充すること。

○　需要低下や売上の減少に直面する中小外食事業者に対し、県制度融資における低利融資枠の創設や利子補給・保証料補助など、資金繰りのための支援措置を講じること。

Ⅱ－３　中小企業・小規模事業者のキャッシュレス決済手数料負担軽減に係る対応

【課題】

昨今の原材料費やエネルギー価格の高騰、人件費の上昇などにより、地域の中小企業・小規模事業者の経営環境は依然として厳しい状況が続いている。

神奈川県は、県内事業者の支援や経済活性化を目的として、本年６月より「かながわトクトクキャンペーン（かなトク！）」を実施したが、業務効率化のためにキャッシュレス決済の導入が進む一方で、加盟店が負担する「決済手数料」や「機器導入・通信コスト」が粗利益を圧迫し、持続的な運用の大きな障害となっている。

【要望】

○　県が実施するキャッシュレス決済キャンペーン等においては、加盟店手数料や事業者負担にも十分配慮した事業スキームを構築すること。

○　キャッシュレス決済全般について、加盟店手数料の適正化や透明性の向上など、中小企業・小規模事業者の負担軽減に向けた制度の充実について国等へ働きかけること。

Ⅲ　小規模事業者への経営支援体制の充実・強化

デフレからインフレへの構造変化や多様化・高度化する経営課題（価格転嫁、ＤＸ・ＡＩ、ＧＸ、事業承継等）に対応するため、最前線で伴走支援を担う商工会議所等の支援体制の強化が急務である。小規模企業振興基本計画（第Ⅲ期）を踏まえ、以下の措置を要望する。

Ⅲ－１　地域振興事業費補助金の拡充と安定財源の確保

【課題】

物価高やエネルギー高、人手不足等で地域経済が疲弊する中、商工会議所が地域経済の活性化、商店街振興、観光・イベント開催、地場産業の育成などを展開するための「地域振興事業費補助金」の予算規模や交付枠が十分ではない。

さらに、商工会議所は単年度ごとの予算の変動により、職員の採用や職場定着のための処遇改善など、人材確保の面で苦慮しており、これらが安定的な会議所運営と長期的な地域振興プロジェクトの足かせとなっている。

【要望】

○　地域経済の賑わい創出と持続的な発展を支えるため、「地域振興事業費補助金」の全体予算枠を物価高騰や賃金改定を踏まえ、拡充・増額すること。

○　地域の自立的・先進的な取組み（公民連携まちづくり・エリアリノベーション、デジタル活用等）に柔軟に充当できるよう交付要件や対象経費の範囲を緩和・拡大し、複数年にわたる事業展開を見据えた安定的な予算確保措置を講じること。

○　また、コロナ禍や大規模災害時のような経済危機事象が生じた場合には、対象事業、対象経費、補助率の拡充などについて、柔軟に対応すること。

Ⅲ－２　商工会館の施設整備費等事業費に係る財源確保

【課題】

県内商工会議所の会館施設は建設後数十年が経過して老朽化が著しく、耐震化や大規模修繕、バリアフリー化が急務となっている。商工会館は地域の経営支援拠点であると同時に災害時の避難・防災拠点や復興支援拠点としても重要であるが、自己財源のみでの維持・改修は限界に達している。

【要望】

○　商工会館の整備に対する補助制度について、その補助対象を建替え以外の大規模改修・耐震化・移転等に拡充すること。その際、施設整備費予算は人件費等の既存の経営支援事業費予算とは完全に「別枠」として財源を確保すること。

○　急激な物価高騰等に起因する過度な費用負担増により工事に支障が生じないよう、必要に応じた補助金の追加等についても柔軟に対応すること。

Ⅳ　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

Ⅳ－１　中小企業等の付加価値創出・拡大への支援

【課題】

コスト高騰の中で中小企業が生き残るには、省力化投資やＤＸによる付加価値向上が不可欠であるが、多くの企業には投資余力が乏しい。また、経営者の高齢化に伴う後継者不足に加え、起業・創業のハードルが高いことから、地域産業の活力低下が懸念される。

【要望】

○　「生産性向上促進事業費補助金」「小規模事業者デジタル化支援推進事業費補助金」「生産性向上支援融資」等の予算規模を維持・拡充し、交付申請手続きの簡素化や対象要件の柔軟化を図ること。

○　「神奈川県事業承継・引継ぎ支援センター」や地域金融機関との連携を強化しワンストップ支援体制を拡充すること。

Ⅳ－２　人手不足対策と業務効率化・多様な人材活躍支援

【課題】

全業種において深刻な人手不足が常態化しており、求人広告費の高騰や採用活動のノウハウ不足が中小企業の経営を直接圧迫している。また、即戦力となるＩＴ・デジタル人材や専門人材の不足も深刻である。

【要望】

○　県内企業と求職者のマッチング支援を拡充し、事業者の求人活動・採用プロセスに直接役立つ費用負担軽減策やノウハウ支援を講じること。

○　外国人材の定住・共生に向けた日本語教育や生活相談支援、女性のキャリアアップ・両立支援、障害者雇用を後押しすること。

○　「神奈川県プロ人材活用センター」等をフル活用し、副業・兼業を含む高度専門人材やＤＸ人材の獲得・活用支援を強力に推進すること。

Ⅳ－３　取引適正化と価格転嫁対策

【課題】

原材料費やエネルギー価格、人件費の上昇分を親事業者や取引先へ適切に価格転嫁できていない中小企業が依然として多く、収益悪化の主因となっている。特にＢtoＣ事業者においては消費者への価格転嫁のハードルが一段と高い。

また、公共工事や官公需・物品調達において、原材料高騰や労務費の上昇（最低賃金引上げや賃上げ等）が適正に予定価格へ反映されず、受注事業者である中小企業の適切な利潤確保や継続的な賃上げを阻害しているケースが散見される。

【要望】

○　県発注事業における「パートナーシップ構築宣言」登録企業の要件化や優遇措置を継続・拡大し、サプライチェーン全体での適正取引を浸透させること。

○　県自らが官公需・公共事業において物品調達コストや労務費等の上昇を適正に反映した入札予定価格を設定し、率先して価格転嫁を実践すること。

○　「かながわ政労使会議」等を通じて価格転嫁の必要性を広く社会・県民へ啓発すること。

○　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ついて関係機関へ働きかけること。

Ⅴ　広域海洋ツーリズムの推進と海上交通ネットワークの拡充

神奈川県が面する相模湾という海洋資源を多面的に活用し、地域の持続的な発展につなげるため、海洋ツーリズムの推進および広域海上交通の整備に対する継続的・十分な予算措置を要望する。

Ⅴ－１　海洋資源の活用と地域経済への波及効果創出

【課題】

相模湾という海洋資源を単なる観光資源のみにとどめることなく、他に水産・防災・環境・教育など様々な分野で活用しなければ、地域経済への十分な波及効果や消費拡大につながらない。

【要望】

○　相模湾からの経済活性化会議で策定した提言書の実現に向けて、地域全体の活性化の視点で県が部局横断で連携し、相模湾に面する各自治体や団体、住民などで構成する枠組みを確立すること。

○　上記の枠組みが持続的な運営体制を構築するとともに事業を推進するための助成措置をはじめとする財政支援を講じること。

Ⅴ－２　広域海上交通「かながわシーライド」の本格運行と対象エリア拡充

【課題】

相模湾沿岸部全体のポテンシャルを最大限に活用するためには、東部から西部までの広域海上交通の未整備地域がボトルネックとなっている。広域海上交通の実証実験から本格運行への移行にあたり、採算性の確保や港湾インフラの整備、寄港地の拡大が課題となっている。

【要望】

○　県と地域のステークホルダーとの強固な連携のもと、広域海上交通「かながわシーライド」の事業化・本格運行を早期に実現すること。

○　小田原・真鶴・湯河原等の県西エリアおよび三浦半島エリアをはじめとする各港湾・漁港への寄港ルートの順次拡大を図るとともに、乗降用桟橋や待合施設など必要な港湾インフラの整備費・改修費に対する積極的な公的支援を実施すること。

【各商工会議所　個別要望】

【横浜商工会議所】

Ⅰ．緊急的課題に対する要望

1　地政学リスクや経済構造の変化に伴う不確実性への対応

2　横浜グリーンエクスポの開催成功とレガシーの活用

Ⅱ．継続的課題に対する要望

1　人手不足解消に向けた取組の強化

2　持続的な成長に向けた取組への支援強化

3　イノベーションを創出する環境の整備

4　魅力ある観光・交流地域の実現と地域経済の活性化

5　まちづくりと連動した中核産業の創出・強化

Ⅲ．構造的課題に対する要望

1　生産年齢人口の維持・減少抑制に向けた取組

2　地域・インフラ・エネルギーの強靭性確保

3　カーボンニュートラル・ＳＤＧｓ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

【川崎商工会議所】

1　地域経済の発展に資する交通ネットワークの整備について

【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

4　第48回関東ブロック商工会議所青年部連合会への運営助成

5　相模原商工会議所会館の建設等に係る財政支援について

【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　相鉄いずみ野線延伸の早期実現について

2　今後の交通渋滞への対応について

【小田原箱根商工会議所】

1　工芸技術所における専門性を有する職員の安定的・継続的な配置及び工芸技術所展示室の魅力向上と広報・受入体制の強化について

2　伊豆湘南道路の早期具現化等について

3　小田原土木センターにおける建築計画概要書等の閲覧交付システムの早期導入及び完全オンライン化の実現について

4　足柄幹線林道のハード整備の継続と持続可能な維持管理体制の構築について

5　交通事業者に対する新たな支援策の検討及び神奈川県貨物運送事業者燃料高騰対応支援金・事業用等ＥＶ導入費補助金の支援額・補助額の引上げについて

【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」の整備促進並びに（仮称）ツインシティ橋の優先整備について

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

6　平塚海岸の総合公園「ひらつかシーテラス」の活用支援について

7　平塚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

【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　石油・石油化学製品の安定的な調達・供給及び流通確保等について

6　公契約に関する法律の整備について

【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　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

2　地域活性化のため、観光資源の維持拡大に向けた助成について

3　国道 134 号線海岸側歩道の改善について

4　県道47号線と東海岸寒川線を結ぶ道路整備の促進について

【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における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　GREEN×EXPO 2027における大和市への産業支援について

4　国道16号　東京環状道路等の恒常的な交通渋滞の解消について

5　大和市内の国道 246 号、国道 467 号の交差点に係る渋滞解消について

【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．緊急的課題に対する要望

神奈川経済の持続的発展には、不確実な経済環境への対応と、各種イベントの経済効果を確実に発揮させる取組が不可欠です。足元では、中東情勢をはじめとする地政学リスクが高まり、原油や原材料価格の断続的物価高騰などにより、県内の貿易関連業や製造業ばかりではなく、多くの企業へ多大な負担を強いています。また、大企業の構造調整はサプライチェーンを支える中小・小規模企業の経営基盤を揺るがし、県民生活へ深刻な影響を及ぼす懸念があります。一方、間近に迫る横浜グリーンエクスポは、1,500万人の来場者需要が見込まれますが、この需要を確実にとらえ、県内全域的な経済活性化につなげることが重要です。変動に耐えうる強靭な産業基盤の再構築と、持続的な域内循環の創出による「自立経済圏の確立」に向けて、以下の取組を要望します。

1　地政学リスクや経済構造の変化に伴う不確実性への対応

（説明）

中東情勢の緊迫化は、国際物流網の混乱とともに中小・小規模企業へ深刻な不確実性をもたらしました。価格転嫁が困難な中小・小規模企業の資金繰りは悪化を余儀なくされています。これに加え、脱炭素・ＤＸへの対応に伴う急速な産業構造の転換、大企業の国内拠点再編といった構造調整による発注減少が重なり、地域サプライチェーンの維持と離職者の雇用安定が喫緊の課題となっています。

【要望事項】

⑴　経済安全保障に即応する機動的な危機管理財源の確立

突発的な経済変動に対し、広域自治体における有事の予算編成や初動措置の遅れは、経営基盤の脆弱な中小・小規模企業へ致命的な打撃を与えます。そのため、即応体制の確立が急務です。つきましては、既存の財政枠組みにとらわれない、危機発生時に迅速な執行を可能とする機動的な財政出動体制を平時より確立していただきたい。あわせて、企業の資金ショートを防ぐ即応的な初動対応の枠組みを整備し、地域経済の安定化に努めていただきたい。

⑵ 経済安全保障を基軸とした地域サプライチェーンの強靭化と戦略的備蓄体制の構築

基幹部品や重要原材料に係る供給寸断リスクは、代替品調達が困難な中小・小規模企業の経営基盤を揺るがす深刻な課題であり、多面的な調達網の強靭化が不可欠です。現在、重要部材の供給途絶や価格高騰、主要発注元の構造調整に伴う受注減少が重なり、自助努力のみでの対応が難しくなっている企業は少なくありません。つきましては、重要原材料などの調達先多角化や国内回帰への支援、代替素材活用による新技術開発や部品内製化に必要な最新設備投資への支援に努めていただきたい。さらに、中小・小規模企業が調達網の脆弱性を早期検知できる情報基盤の構築、またはその構築支援、および希少物資を共同で保管・管理する「公的戦略備蓄拠点」の整備を通じて、強靭な供給体制を構築していただきたい。

⑶ 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

将来への予測可能性が低下することは、中小企業も含め多くの企業において大きな負担となります。中でも、海外情勢を把握しその影響を予測することは、経営資源の乏しい中小・小規模企業においては大変困難です。こうした中、広域自治体独自の海外事務所網を活用し、現地の経済活動に関する現場情報を迅速に共有する仕組みがあれば、国際的なサプライチェーンの中で事業活動を行う中小企業にとって大いに助けとなると考えます。神奈川県の海外事務所における地政学リスクや物流・エネルギー動向の情報収集力を強化し、中小企業へ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。あわせて、各国の政府機関や経済団体との協調を深め、万一の際の代替調達先の確保など、経済安全保障につながる環境整備を一層進めていただきたい。

⑷ 地政学的問題等に起因する資金繰り支援や経済構造の変化に伴う離職者と企業とのマッチング支援の強化

円安に端を発する輸入物価の上昇、人手不足に伴う人件費の上昇等を背景に、事業活動に伴う企業のコストは上昇の一途をたどっております。また、足元では地政学的な問題により一段のコスト高や原材料不足に苦しんでいます。また、コスト上昇分を取引価格へ十分に転嫁できず収益確保に苦慮する中小・小規模企業では、資金繰りの悪化や金利上昇局面への移行による金利負担増加が、経営上の大きな負担となっています。つきましては、事業継続や雇用維持を図れるよう、個別事情に即した保証料への補助拡充や利子補給制度を含めた柔軟な融資・信用保証制度の活用促進、および相談体制の充実を図っていただきたい。また、地域内における経済構造の変化に伴い離職を余儀なくされた労働者と中小・小規模企業を結ぶ雇用調整の仕組みを整備し、人材育成や求人支援を通じて県内人材の県外への流出を抑制していただきたい。さらに、地域内消費の維持に向け、生活者の購買意欲を下支えする消費喚起策を強化していただきたい。

２　横浜グリーンエクスポの開催成功とレガシーの活用

（説明）

横浜グリーンエクスポの円滑な開催、県内全域への回遊性向上や開催後のレガシーを活用した観光振興、脱炭素・循環型経済への転換を「稼ぐ力」に変える持続的成長モデルの確立を着実に推進していただきたい。

【要望事項】

⑴　**脱炭素・循環型経済への転換を「稼ぐ力」に変える持続的成長モデルの確立**

Ⅱ．継続的課題に対する要望

地域経済の持続的発展には、中小・小規模企業の経営基盤安定化と、地域の潜在力の最大化が不可欠です。直面する経営課題への機敏な対応と、持続的な成長をもたらす産業基盤の拡充は、自立経済圏の確立に資するものです。こうした観点から、以下の取組について要望します。

【中小・小規模企業の経営基盤強化】

中小企業は県内企業の大半を占め、県民の雇用と生活を支えています。人手不足や原材料・エネルギー価格の高騰、取引価格の転嫁困難といった複合要因により、経営環境は厳しさを増しています。事業基盤の揺らぎは、雇用の喪失や生活関連サービスの低下を招き、県民生活へ深刻な影響を及ぼします。安定的な経営環境の整備に努めていただきたい。

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、雇用人員の状況が「不足している」と回答した会員企業は、調査を開始した令和５年以降連続で半数程度となっております。また、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」と回答した会員企業は7.7％と、このままの状況が継続すると地域経済の縮小ひいては地場産業の地盤沈下にもつながりかねません。

こうした観点から、以下の取組について要望いたします。

【要望事項】

⑴　求人情報掲載費等求人活動に対する支援の拡充

適切な採用活動の維持は、収益力の向上や事業縮小の回避において不可欠であり、域内労働人口の流出を防ぐ観点からも重要です。しかしながら、物価高騰や金利上昇に伴う資金繰り悪化に直面する中小・小規模企業にとって、採用コストの増大は求人活動を抑制する要因となっています。当所調査でも、優先施策として求人活動への補助拡充を求める声が昨年に引き続き最多でした。つきましては、雇用の安定を図るため、求人情報掲載費をはじめとする採用諸経費に対する財政支援を新設・拡充していただきたい。

⑵　省人化に資する設備・ＩＴサービスの導入に対する支援の拡充

業務効率化につながる設備やＩＴサービスの導入は、人手不足の解消のみならず、限られた経営資源を成長活動へ振り向けることを可能にします。しかしながら、中小・小規模企業にとって初期投資は大きな負担です。当所調査では、人手不足への対応として35.4％の会員企業がデジタル化や設備投資による効率化を図る一方で、地政学リスクによる影響を受けて、会員企業のうち16.6％の企業が設備投資計画の見直し・縮小をせざるを得ず、適切な投資を断念している実態にあります。この状況を踏まえ、ＩＴサービスや省人化設備導入に対する補助金を再措置・拡充していただきたい。

⑶　物流・交通・港湾等の特定職種における外国人材の確保・定着支援の拡充

物流・交通・港湾は県民生活を支える社会インフラの根幹です。当所調査では港湾運輸倉庫部会に所属する会員企業の70.7％と極めて多い企業が人手不足を訴えており、事業継続が懸念されます。現行の汎用的な窓口では、24時間稼働などのインフラ職種の現場実態に対応しきれていません。令和９年４月施行予定の「育成就労制度」を最大限活用し、インフラ維持に向けた具体的支援が必要です。物流・港湾の人手不足は、県内港湾の輸出入機能や県民の物流網を麻痺させるリスクを内包しています。地域の強靭性を維持し、選ばれる地域となるため、特定インフラ職種向けの受入・定着支援パッケージを新設していただきたい。また、多言語相談体制の整備や外国人材の住居・医療等の生活支援基盤を強化していただきたい。

２　持続的な成長に向けた取組への支援強化

（説明）

急速な産業構造の転換や不確実性の高まりを受けて、当所に寄せられる経営相談は高度化・複雑化しています。中小・小規模企業が困難な環境を克服し持続的成長を遂げるためには、前向き

な挑戦への支援が不可欠です。企業の存続と再起を強力に後押しし、地域経済の活力を維持するための取組を要望します。

【要望事項】

⑴ **融資制度の充実による継続的な資金繰り支援**

多くの中小・小規模企業は、過去の債務返済を継続しながら、物価高騰や省力化投資に伴う資金需要への対応を余儀なくされています。神奈川県の中小企業融資制度においては、各企業の経営状況に即した柔軟なメニューを提供し、融資条件の設定や返済負担軽減策を強化していただきたい。必要に応じて信用保証料の全額補助や利子補給などの負担軽減措置を講じ、持続的な経営と次なる成長への投資に向けた資金繰りを力強く支援していただきたい。

⑵ **事業承継・廃業支援の強化**

円滑な事業承継には長期の準備期間を要しますが、経営者の準備不足や相談の遅れが選択肢を狭める要因となっています。当所が実施した「企業の経営課題等に関する実態調査」によれば、事業承継を予定または検討している会員企業のうち、後継者が決定している割合は30.0％にとどまっている一方で、候補者選定の途上や検討できていない会員企業が過半数を占めており、事業承継に向けた準備が十分に進んでいないケースが依然として多い状況です。経営者が早期に適切な準備に移行できるよう、国や県の専門機関と連携し、第三者承継（M＆A）を含む既存の専門家派遣制度やマッチング機能への導線を強化し、承継計画の早期策定を促す環境を整備していただきたい。さらに、心理的負担軽減のため、匿名オンライン初期診断の導入や相談の秘匿性確保に努めていただきたい。また、後継者不在等により廃業を選択せざるを得ない場合であっても、培った技術や雇用の維持、「経営者保証に関するガイドライン」に沿った債務整理が円滑に進むよう、関係専門機関との連携強化と情報提供の充実に努めていただきたい。

⑶ **再チャレンジを後押しする環境の整備**

急激な経営環境の変化の影響から、代位弁済に至る中小・小規模企業の増加が懸念される中、再チャレンジに意欲ある企業を支える環境整備が必要です。「事業者支援の徹底に向けた『再生系サービサー』との連携等について」における、事業再生の手段としての信用保証付債権の等価譲渡及び信用保証付債権とプロパー債権の分離譲渡なども活用し、企業の状況を踏まえて事業再生手続が柔軟かつ実効性を持って運用されるよう、国へ強く働きかけていただきたい。また、円滑な再チャレンジを支えるため、拠点の整備、県独自の補助制度の拡充、およびビジネスマッチング機会の着実な創出を進めていただきたい。

【横浜の強みを活かした経済力の維持・強化】

神奈川県は国際港湾都市・横浜をはじめとする多様な産業集積と、国内屈指の人口規模を併せ持つ県です。これらの強みを活かし、イノベーション創出・観光交流・戦略的まちづくりを一体的に進めることが、中長期的な競争力の維持に不可欠です。新たな企業や投資を呼び込み、税収基盤の安定と魅力ある環境の形成を推進するため、以下の取組について要望します。

３　イノベーションを創出する環境の整備

（説明）

専門・科学技術や業務支援サービス業は県内で一定の割合を占めており、研究・開発機能は神奈川の稼ぐ力に大きく貢献しています。この強みを活かした企業誘致やスタートアップ支援による業務機能の強化は、県内経済の活力を維持する上で重要です。集積した研究機能と県内企業との連携によってイノベーション誘発のスピードを高め、強固な産業基盤を構築していただきたい。

【要望事項】

⑴　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

県内に所在するインフラと環境のポテンシャルを最大限に活かし、世界的な展示会や国際会議などを積極的に誘致していただきたい。特に横浜グリーンエクスポの開催を契機として、脱炭素・環境関連の国際会議を誘致し、そのレガシーとして環境先進地域の地位を確立していただきたい。神奈川県のブランド価値向上と観光促進を図るとともに、イベント開催にあたっては県内企業を積極的に活用し、ビジネス機会の創出を強力に支援していただきたい。

⑵　事業転換・新分野展開への支援

急速な市場環境の変化やＤＸの進展を受け、現行の事業モデル維持だけでは持続的成長が不透明となっています。こうした中、中小企業が事業転換を図るには、デジタル技術の導入や新市場開拓といった多面的な投資が必要であり、これを支える制度整備は地域雇用の維持に貢献します。つきましては、業態変更や新市場開拓を伴う事業転換に資する補助金について、事業者が時宜を逃さず投資判断できるよう複数回の募集や年間を通じた募集の実施、資金負担を軽減するために一部概算払い制度の導入など拡充していただきたい。

⑶　スタートアップ企業への支援強化

スタートアップは新産業創出を牽引する存在であり、ＡＩ、半導体、サーキュラーエコノミー等の成長分野における技術開発は社会課題解決につながります。市場変化の速いこれらの

領域に対し、ラボオフィス整備や実証実験支援を強化し、時宜に適った支援を機動的に展開できる体制を構築していただきたい。一方、地域コミュニティ型や地域資源型、地域課題解決型の創業から定着までの支援も、県民生活の質的維持において不可欠な基盤です。創業時における初期投資、成長期における販路拡大、定着期における設備投資などに対する補助金・低金利融資を含め、創業から地域定着までを切れ目なく体系的に支援する仕組みを構築していただきたい。

⑷ 産学連携の推進

スタートアップや大学の技術シーズと県内中小・小規模企業との連携は徐々に広がりつつあるものの、研究進捗や技術ニーズが早期共有される環境は十分ではありません。特にサーキュラーエコノミーの実現に向けては、素材開発から製品化までの工程が長く、技術開発と社会実装の間に時間差が生じやすいため、産学連携のスピードを高めることが課題です。中小・小規模企業の技術力を活かすためには、研究開発の早期段階からの連携の仕組みが必要です。つきましては、技術内容を共有する場を継続的に設けるとともに、実証テーマを県内中小・小規模企業へ分かりやすく示し、相談できる環境を整えていただきたい。共同研究段階からのプレゼン機会を創出し、事業化プロセスを通じた協業と新たな事業機会の創出を一層促進していただきたい。

⑸ 県内企業と域外企業・海外企業との連携・マッチング機会の創出

県内企業と多様な主体との連携強化は、新たな価値創造に不可欠です。地政学リスクの高まりによりグローバル経済が複雑化する中、企業が競争力を確保するには海外企業とのつながりを深める機会の充実が必要であり、自治体の支援が欠かせません。つきましては、交流イベント開催や国際ビジネスについての情報提供の枠組みをより深化させていただきたい。県内企業の技術力を海外ニーズと結びつける実践的なプロジェクト形成を進めて、県内企業の研究・商品企画力等を高め、県内企業の海外展開やビジネスチャンス創出を一層推進していただきたい。

⑹ 人手不足、生産性向上に資するデジタル・ＡＩ産業の育成

当所調査では、調査を開始した令和５年以降、連続して半数程度の会員企業が人手不足を訴えており、また、人手不足への対応として35.4％の会員企業がデジタル化・自動化技術の導入を、34.1％の会員企業が従業員の能力開発による生産性向上に取り組んでおります。しかしながら、中小・小規模企業にとっては投資負担と人材育成が二重の課題となっています。単なる省力化にとどまらず、確保した資源を付加価値創出へ転換することが不可欠ですが、技術導入と人材育成のタイミングが連動しなければ投資効果が限定的となります。つきましては、フィ

ジカルＡＩといった人手不足と生産性向上の双方を両立するようなデジタル化・自動化技術の導入への支援を拡充し、定着化までを見据えた長期的な支援体制を構築していただきたい。企業のＤＸ成熟度に応じた段階的な教育プログラムを提供するとともに、先行企業同士が知見を共有できる場を設け、域内で技術とノウハウが循環する環境づくりを推進していただきたい。あわせてフィジカルＡＩ等をテーマとする産業創出に向け、人材の招聘、ビジネス創発に向けた空間創出、資金の支援などを総合的な施策として展開していただきたい。

４　魅力ある観光・交流地域の実現と地域経済の活性化

（説明）

観光産業は神奈川経済を牽引する強みであり、インバウンド需要などの好機を捉えて交流人口の拡大を図ることは、人口減少に伴う消費減退を緩和し、自立性の高い地域経済構造を構築する上で不可欠です。観光の経済効果を一時的な賑わいにとどめず、県内全域への波及と持続的成長につなげていただきたい。

【要望事項】

⑴　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

横浜港においてはクルーズ船寄港数の増加に伴い、来訪者が着実に拡大しています。しかしながら、滞在は港周辺に集中する傾向があり、県内各地域の魅力が十分に浸透していません。滞在時間延長には、回遊動線の質的向上に加え、特色を生かした体験型コンテンツの磨き上げが必要です。また、県内全域の魅力を面的に伝える情報体系の整備や、属性に応じたパーソナライズ情報の提供も求められます。つきましては、来訪者が県内各地を周遊できるよう、二次交通の利便性向上に資する広域周遊システムの構築、エリア連携によるコンテンツ開発、リアルタイムな多言語情報の発信を強化していただきたい。また、固定客獲得に向けた定期開催イベントの拡充を一層進めていただきたい。

⑵　イベント開催による賑わい効果の県内全域への波及促進

各種イベントは大きな経済効果をもたらす契機ですが、来街者が特定エリアに集中する傾向が強く、県内全域へ波及しているとは言い難い状況です。つきましては、会場周辺にとどまらない周遊ルートを明確に提示し、郊外エリアや商店街へ誘う二次交通の円滑化を図っていただきたい。独自の魅力を活かした体験プログラムを連動させ、県内企業が参画できる機会を拡大していただきたい。また、地域の特色を体系的に整理した情報発信を強化し、ＩＰコンテンツ等の誘客力を活用しつつ、特定の時期に偏らないよう季節や地域を分散させた開催支援を進め、県内全域で賑わいが循環する構造を定着させていただきたい。

⑶ 消費喚起策の継続的な実施

物価高騰が続く中、消費喚起策は売上拡大のみならず商店街の活性化につながる重要な取組です。一方で、事務負担の増大や地域差の発生などの課題も散見されます。つきましては、商品券事業をはじめとする消費喚起策の実施にあたり、会計処理や実績報告の簡素化を進めることで事務負担を最小化し、中小・小規模企業も参加できる環境を整備していただきたい。広域での利用実態を把握・分析し、地域間の利用格差を抑えつつ消費が循環する構造を定着させていただきたい。これまでのデジタル基盤を継承し、平時でも利用を促す仕組みの検討を進め、データ活用に関する支援を強化していただきたい。あわせて、緊急時に機動的な運用ができる施策としても明確に位置づけていただきたい。

５　まちづくりと連動した中核産業の創出・強化

（説明）

地域としての競争力強化には、事業活動と県民生活が調和する社会基盤の構築が不可欠です。しかしながら、社会基盤の老朽化や土地利用の規制など、解決すべき課題が顕在化しています。産業強化や投資促進を図るため、官民連携のもと、地域のポテンシャルを最大限に引き出すまちづくりの推進を通じて、神奈川経済を支える中核産業の創出・強化に取り組んでいただきたい。

【要望事項】

⑴ 中核産業育成に資するセレクト神奈川ＮＥＸＴの強化・拡充のための延長

持続的な経済成長には、成長分野への戦略的な投資の呼び込みが必要です。地域間競争は一段と激しさを増す中、現行のセレクト神奈川ＮＥＸＴ（企業立地支援事業）は一定の成果を上げているものの、投下資本額要件や産業・業種の限定、手続きの煩雑さから、多様化する企業のニーズに対応しきれていない面が見られます。つきましては、神奈川経済のさらなる成長・発展に向け、令和９年度末に期限を迎える本制度を令和10年度以降も延長いただくとともに、次期制度を検討する過程において、神奈川の次なる成長産業を見極め、重点的な支援が可能となる制度としていただきたい。計画的な投資行動を後押しするため、早期に次期制度の内容を確定し、中長期の適用期間を設定していただきたい。スタートアップや設備更新を促進できるよう、投下資本額要件の緩和や対象業種の拡大、賃料補助などの見直しを行っていただきたい。

Ⅲ．構造的課題に対する要望

少子高齢化と生産年齢人口の減少は地域経済の担い手不足を招き、自然災害の激甚化はインフラの脆弱性を浮き彫りにしています。また、カーボンニュートラルやＳＤＧｓへの対応は将来世代への責務として急務です。これらの構造的課題の解決には、行政と民間がそれぞれの役割を的確に果たし、持続可能な地域社会を形成することが不可欠です。多面的な社会課題への対応、持続可能な地域基盤の構築といった社会的視点から「自立経済圏の確立」に向けた以下の取組を要望します。

１　生産年齢人口の維持・減少抑制に向けた取組

（説明）

誰もが暮らしやすく働きやすい環境の実現には、総合的な取組が欠かせません。少子高齢化や生産年齢人口の減少が着実に進行しており、労働力の縮小は事業経営のみならず県民サービスや地域コミュニティの維持にも影響を及ぼしています。多様な人材が能力を発揮でき、「神奈川で創業したい、営業し続けたい」・「神奈川で働きたい、働き続けたい」と企業・労働者の両方から選ばれる環境づくりが重要です。

こうした観点から以下の取組について要望いたします。

【要望事項】

⑴　女性・シニア・若年層の活躍促進に向けた支援強化

人材確保が一層困難になっている一方で、子育てや介護を理由に離職する県民は多く、企業側の需要と労働市場の潜在力には乖離が生じています。また、若年層においては、県内教育機関の学生が求人機会や知名度に優れる東京都心部の企業へ就職するなど、キャリア形成段階での県外流出が生じています。家事・介護との両立を支える柔軟な働き方の普及や、経験を活かして地域や企業で活躍する機会の拡大、県内企業の魅力発信などにより、女性やシニアの知見と経験、若年層の柔軟な発想を地域の力へ転換し、希望する誰もが働き続けられる環境の整備が必要です。つきましては、単なる情報発信にとどめず、ライフステージに応じたリスキリング機会の提供や、企業における短時間正社員制度の導入をはじめ女性雇用を総合的に支援していただきたい。また、シニアの専門スキルを地域課題解決に生かすため、企業の技術課題と結びつけるマッチング事業を創設するとともに、企業内再研修や資格取得支援をはじめとしたシニア雇用の支援を拡充していただきたい。さらに、県内教育機関との連携の強化や、優れた就業環境を備えた企業を推奨する新たな認定制度を新設するなど、県内企業への就職と定着を促す支援を講じていただきたい。あわせて、東京をはじめとする県外からの若年人材の流入を促

進するため、県内での創業・就業の魅力を戦略的に発信する取組を強力に推進していただきたい。

⑵ 働きながら育てやすい環境の整備・拡充

保育・教育環境の充実度は、子育て世帯が居住地を選択する際の重要要素の一つです。近隣都県と比較検証しながら、選ばれ続ける受入環境の充実を図っていただきたい。つきましては、待機児童ゼロの維持に向け、引き続き取組を進めていただきたい。希望施設に入れない保留児童の解消に向けて入所促進を一層図っていただきたい。小学校入学後の放課後の居場所不足により就労調整を迫られる「小１の壁」解消を図るとともに、病児・病後児保育や緊急時の一時預かり機能の強化、保育人材の確保・処遇改善に向けた支援を進めていただきたい。

２　地域・インフラ・エネルギーの強靭性確保

（説明）

自然災害が激甚化・頻発化し、社会インフラへの影響は事業活動や県民生活の安定に大きな負担を与えています。地形的・地域的特性から災害時に脆弱性が表れやすい構造を抱えており、対策の遅れは安全性に直結します。災害に強い社会基盤の形成は、安心確保のみならず、企業の事業継続性向上を通じて県民生活を守る効果があります。インフラ分野の人材不足が進む中、強靭化と担い手確保・技術継承を一体的に進める視点が不可欠です。
こうした観点から以下の取組について要望いたします。

【要望事項】

⑴ 老朽化・自然災害に備えたインフラ保守・点検の強化

インフラの脆弱性は長期的な予見性の低下につながります。多くの施設が更新時期を迎えており、社会基盤を維持するためには予防保全型の管理を計画的かつ迅速に推進することが不可欠です。事故を未然に防ぐ観点から、可視化を起点に重大被害が想定される箇所への優先的な取組を推進していただきたい。あわせて、将来のまちづくりを見据えたインフラの機能やサービス水準の再設計などのプロセスも踏まえ、対応のスピードアップを図っていただきたい。また、災害リスクや更新計画が正確に示されることで、実効性のある事業継続計画（ＢＣＰ）の策定が可能となります。他地域では、橋梁やトンネルなどの健全度および更新計画を地図上で公開する取組や、災害リスク情報を統合したプラットフォームの整備などが進められております。つきましては、適切な補修計画を体系的に明示し、リスクを正確に把握できるようインフラの総点検を実施していただきたい。老朽化状況や浸水リスク情報を集約し、企業・県民が利活用できる形で体系的に可視化し、オープンデータとして公開・拡充するなど民間利用を前提

とした情報公開のあり方を検討していただきたい。公開にあたっては説明責任に配慮し、予防保全型の方針とあわせた公表に努めていただきたい。

⑵ 社会インフラ・港湾機能を担う人材確保に向けた環境整備

公共交通、物流、医療・介護、港湾など、社会インフラを支える分野の人材確保は、県民の安全と生活の安定を維持するために欠かせない課題です。現場では深刻な人手不足が続いており、実効性の高い対応のさらなる加速が必要です。特に路線バスについてはドライバー不足に伴う減便・路線廃止の懸念が高まっており、ネットワーク維持に向けた人材確保は喫緊の課題です。また、経済波及効果が極めて大きく、神奈川経済を支える最重要インフラである県内港湾においても、国際競争力強化に向けた先進的な施設整備を進めるとともに、船舶の大型化や取扱貨物増大への対応、荷役効率向上や労働力不足緩和に向け、物流ＤＸや港湾荷役の自動化といった技術革新への対応が急速に求められており、ハブ港としての地位を確立するためにはデジタル技術を担う人材の確保が課題となっています。

つきましては、採用活動を支援する助成やインターンシップの強化、人材確保と定着支援を一層強化していただきたい。ＤＸやＡＩの導入による業務効率化支援を拡充し、公共交通分野における運転士確保や処遇改善への支援を一層強化するとともに、各分野の特性に応じた支援を拡充していただきたい。港湾施設のＤＸや自動化技術導入を支援し、生産性向上を強力に推進していただきたい。あわせて、デジタル人材の育成・確保への支援を拡充していただきたい。

⑶ 産業活動の持続性を支えるエネルギー供給網の強靭化

エネルギー供給の安定は企業の事業継続における重要要素です。また、既存インフラの老朽化が供給途絶リスクを高めており、対策が必要です。ペロブスカイト太陽電池等の革新的技術は、エネルギー導入を加速させる鍵となります。つきましては、中小・小規模企業が非常用電源や蓄電設備を導入できるよう支援制度の拡充を図っていただきたい。エネルギーインフラの計画的な更新を着実に進め、横浜グリーンエクスポを契機として革新的技術の普及を主導し、地産地消と供給網の強靭化を一体的に推進していただきたい。

⑷ 崖地対策や無電柱化・電線類地中化の促進

県内に点在する急傾斜地や崖地は、豪雨の激甚化に伴い土砂災害リスクが高まっており、安全確保の観点から継続的な対策が不可欠です。市町村との連携を強化し、土砂災害警戒区域の指定見直し結果を速やかに対策へ反映させるとともに、防災工事への助成制度の一層の周知と利用促進を通じて、対策工事を迅速に推進していただきたい。また、電柱の倒壊は緊急輸送路を遮断しインフラを寸断させる懸念があります。無電柱化は人命救助や物資輸送の生命線を守

る極めて重要な防災施策です。緊急輸送路をはじめとする防災上重要な路線における電線類地中化の取組を、国や関係機関・企業とも連携しながらこれまで以上のスピードで進めていただきたい。

⑸ 道路・鉄道ネットワークの整備・促進

新東名高速道路や横浜環状南線や、横浜湘南道路などの高速道路および都市計画道路の整備は、物流機能や経済活動を支え、災害時の緊急輸送路確保にも不可欠です。また、高速鉄道３号線の延伸や横浜環状鉄道の新設など「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は沿線地域の利便性向上に寄与します。つきましては、国や関係機関・企業と連携し、着実かつ迅速に推進していただきたい。

３　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）

気候変動への対応は、地域運営や事業経営における重要課題の一つです。国際社会が脱炭素化を加速させる中、対応の遅れは企業の競争力低下を招きます。神奈川県はエネルギー関連機能を有する地域として脱炭素化を進める高い潜在力を備えており、強みを活かした取組は県民の暮らしの質を高める効果があります。行政と民間が連携し、持続可能な地域社会の形成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いたします。

【要望事項】

⑴ カーボンニュートラル・ＳＤＧｓへの取組を促すインセンティブの強化

サプライチェーン全体での温室効果ガス排出量開示義務化を見据え、カーボンニュートラルやＳＤＧｓへの取組を経営の競争力強化へ確実に結びつけるためには、一過性の行動にとどまらず、具体的な削減成果やビジネス上の価値を創出できる段階への移行が必要です。日々の業務に追われる中で取組を継続し、それを新たな収益機会やコスト競争力の向上へ結びつけるための経済的インセンティブが求められています。つきましては、脱炭素化に向けた具体的な削減行動を後押しする支援を拡充していただきたい。かながわＳＤＧｓパートナーズ登録企業に対しては、新たなビジネスチャンス創出や企業間でのサプライチェーン連携を促す仕組みを強化していただきたい。補助制度の拡充や制度融資の利便性向上を継続し、登録企業への経済的インセンティブを強化していただきたい。あわせて、神奈川県の目標（2030年度50％削減・2050年実質ゼロ）を上回る削減目標を自ら掲げ取組む企業に対しては、より強いインセンティブを付与する仕組みを検討していただきたい。

⑵ 既成市街地の脱炭素化に向けた取組への支援強化

既成市街地における業務施設の脱炭素化は重要な課題です。先行地域での成果を県内全域へ波及させる必要がありますが、ノウハウの共有不足や初期投資の負担から、中小ビルや商店街では取組が十分に進んでいません。中小・小規模企業が具体的な行動に移れる環境を整えることは、コスト抑制や災害時のエネルギー自立性確保にも寄与します。つきましては、先行地域で得られた知見やノウハウを既成市街地へ円滑に展開するための普及策を講じていただきたい。インフラ企業が行う設備更新への投資について資金面を含めて継続支援するとともに、商店街や中小ビルオーナー向けに簡易的な排出量可視化ツールや専門家派遣などの支援を強化していただきたい。

⑶ 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

県内全体の省エネの徹底と、家庭における県民一人ひとりの行動変容を促す取組は極めて重要です。つきましては県内全体のCO_2削減量が目標どおり進展しているか検証し、進展が不十分な場合は施策を見直し、順調な場合は更なる加速を図ることで、目標の達成、ひいては目標の前倒しでの達成を目指すとともに、検証・見直し・目標再設定の結果については、県民に分かりやすく公表していただきたい。

脱炭素経営への移行は負担が大きく、単独での取組が困難な中小・小規模企業に対して、省エネ設備導入や次世代エネルギー転換への補助制度の拡充や専門家派遣をはじめとした支援を強化していただきたい。また、中小・小規模企業が進捗状況や自社への影響を正確に把握できるよう分かりやすい周知の仕組みを整え、戦略的に発信していただきたい。

また、県民一人ひとりの行動変容のうち、特に省エネ家電や高効率機器への買い替え、住宅の断熱改修は直接的な効果をもたらす一方、初期費用や手続きの煩雑さが障壁となっています。つきましては、家電や高効率機器買い替え支援をはじめとした各種脱炭素を目的とした支援施策について、県民が簡便に利用できるよう制度拡充と運用改善を図り、消費者が効果を理解して行動変容につながるよう、効果的な情報発信や相談体制の充実を図っていただきたい。

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。

個　別　要　望

― 川崎商工会議所 ―

1　地域経済の発展に資する交通ネットワークの整備について

（説明）

川崎臨海部は、我が国の産業・物流を支える重要な拠点であり、その発展は地域経済のみならず、首都圏全体の経済成長にもつながるものです。今後、物流需要のさらなる増加が見込まれるとともに、扇島地区における大規模な土地利用転換が進む中、こうしたポテンシャルを最大限に発揮するためには、臨海部と内陸部、さらには首都圏各地域を結ぶ交通ネットワークの強化が不可欠です。

このことから以下の事項について要望します。

⑴　川崎縦貫道路と東京外かく環状道路の一本化整備について

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、幅広く検討されています。特にルートについては大師ジャンクション付近で既存の公共空間を活用できることや、川崎浮島ジャンクションで新たなランプ整備を要しないことなど、川崎側ルートの事業優位性が示されています。

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。

⑵　国道 357 号の整備推進について

国道 357 号は、東京湾沿岸の各都市を結び、首都圏の経済活動を支えるとともに、神奈川県域の持続的な発展にも大きく貢献する重要な幹線道路です。

現在、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な土地利用転換が進められており、令和10（2028）年度からの一部土地利用開始にあわせ、扇島地区への交通アクセスを確実に確保していくことが必要です。中でも、広域的な交通ネットワークを形成する国道 357 号（扇島内）は、今後の土地利用転換に不可欠な道路です。

この整備は、土地利用転換による新たな産業・経済活動の創出に寄与するのはもとより、川崎臨海部の持続的発展を通じて、首都圏の国際競争力や我が国の産業競争力の強化にもつながるものです。ついては、早期事業化・整備を着実に推進するため、国への働きかけを強化する

とともに、多額の事業費が見込まれることから、財政面での強力な支援を要望します。

⑶ 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。

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、広域都市圏としての利便性が飛躍的に高まり、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。

⑴　ＪＲ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。

⑵　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、周辺の開発に際しては、「さがみロボット産業特区」における中小企業の研究・開発支援や宇宙関連産業の集積などイノベーション創出を図り、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。

⑶　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。

⑷　リニア中央新幹線の車両基地は、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、ＪＲ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。

あわせて、関東車両基地が建設される鳥屋（とや）地域を国際的な観光拠点としていくために、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、宇宙関連企業の連携強化を図るために市内橋本にKANAGAWA Space Village（ＫＳＶ）を設置するなど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）

本市は、リニア中央新幹線「神奈川県駅（仮称）」の建設が進む橋本地区等を中心とした都市部の利便性と、丹沢山地や相模湖・津久井湖をはじめとする豊かな自然環境や歴史・文化資源を併せ持つ、全国的にもユニークな広域都市構造を有しています。

今後、リニア中央新幹線の開業を見据え、首都圏南西部の広域的な交流拠点として国内外からの来訪者を迎え入れ、本市ひいては神奈川県全体の地域経済活性化と観光都市としてのブランド向上に寄与するためには、県と市が強力に連携した観光施策の展開が不可欠です。

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。

４　第48回関東ブロック商工会議所青年部連合会への運営助成

（説明）

関東ブロック商工会議所青年部連合会は、「関東で青年経営者として地域の持続的発展に寄与する」ため、現在では関東地域で88の青年部のもと、約8,000人の会員を有する経営者団体として活動しています。

この度、令和10年10月（予定）に当所青年部主管のもと、相模女子大学グリーンホールを中心とした会場で標記大会を開催する予定であり、全国から約2,000人の青年経営者や関係者が宿泊を伴い来訪することが予定されています。

本大会の開催並びに各種事業により、多大な経済効果が期待されるだけでなく、相模原市や神奈川県内の魅力を広く発信できる絶好の機会ともなります。

つきましては、第48回関東ブロック商工会議所青年部連合会 相模原関東ブロック大会開催への財政支援を要望します。

５　相模原商工会議所会館の建設等に係る財政支援について

（説明）

相模原商工会議所本館は、昭和42年に建設以来、中小企業の相談拠点としての役割を果たしてきました。令和６年度に当所で実施した調査では、本館の構造部材、非構造部材ともに著しく劣化が進行しており、かつ旧式の外壁によって漏水が誘発され、補強改修が困難であるという診断結果が報告されました。このことから当所では、本館への修繕工事は現実的ではないと判断し、解体の方針とすることを決定し、令和８年度から９年度にかけて本館の解体工事を実施しています。

ご承知のとおり、商工会館は、地域の事業者が利用できる身近な支援拠点としての役割に加え、大規模災害等発生時における防災拠点として、ＢＣＰ対策にも資する機能も求められています。

このような状況から、令和７年３月に閣議決定されました国の「小規模企業振興基本計画（第Ⅲ期）」に、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いることにも鑑み、新たな商工会館の建て替え、修繕、解体等について財政支援を要望します。

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年度の工事着手以降、着々と整備が進捗しており、関係各位のご尽力に深く感謝する。

令和８年７月28日に発生した熊本地震や激甚化する豪雨災害では基幹道路が甚大な被害を受け、道路インフラの多重性確保の重要性を痛感させることとなった。

三浦半島では横浜横須賀道路と国道16号が動脈路線であるが、老朽化やトンネルが多く、首都直下地震や風水害時には交通網が途絶し、半島全体が「陸の孤島」と化す危険をはらんでいる。

こうした多重安全確保等の構造的課題を解決するためには、大規模救助ルートや物流代替路となる国道 357 号の南下延伸が不可欠であり、早期具体化に向け、国等への広範な働きかけを継続するよう要望する。

⑴　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

災害時における大規模救助ルートや物流代替路となる多重安全確保を実現し、三浦半島の構造的課題を解決するため、国道357号の南下延伸の早期具体化に向けた国等への広範な働きかけを要望する。

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、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す重要な路線である。

両路線は物流の効率化や広域観光誘致に格段の効果が期待できるほか、大規模災害時には、被災者支援や緊急物資輸送を支える緊急輸送道路の確保としても喫緊の課題となっている。

工事はシールドマシンの不具合等に伴い開通時期が延期された経緯があるものの、現在はトンネル掘削や到達立坑工事等が着実に推進されている。

地域の防災・経済基盤の強化に向け、一日も早い２路線の早期整備完了へと繋がるよう、関係機関等への積極的な働きかけの継続を強く要望する。

⑴　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

広域アクセス向上や物流効率化に加え、大規模災害時における緊急輸送道路を早期確保し地域の防災・経済基盤を強化するため、２路線の早期整備完了に向けた積極的な働きかけの継続を要望する。

３　三浦半島地域幹線道路等建設促進について

（説明）

三浦半島地域の持続的発展と防災力強化に向け、広域道路網の整備と交通環境の改善が急務である。三浦縦貫道路Ⅱ期区間未整備部（約2.5km）の早期完成や、三浦半島中央道路の北側手続き推進および南側課題（処分場埋立等）の解決による早期全線開通は、渋滞解消と観光・経済活性化に不可欠である。また、利用促進と利便性向上に向け、有料道路（三浦縦貫・逗葉新道）の「ＥＴＣＧＯ」の対応カード拡大や料金値下げが強く求められる。さらに、西地区のアクセス向上や防災・物流機能を高める「（仮称）横須賀ＰＡスマートＩＣ」の早期整備、ならびに複雑な地形に起因する市内主要交差点の右折レーン設置等による交通渋滞の早期改善も重要な課題である。これら地域活性化と市民生活を支えるインフラ整備・利便性向上の早期実現に向け、関係機関等への一層の働きかけを要望する。

⑴　三浦縦貫道路Ⅱ期区間の早期整備

三浦縦貫道路は、県道26号の渋滞緩和や観光客誘致、三浦半島経済圏の確立に不可欠な路線である。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深く感謝する。

未整備となっている南側の約2.5km区間（三浦市道14号線～三崎口駅付近）においても、測量・環境調査や橋梁設計が順次着手されるなど進捗が見られることから、知事が宣言した西海岸線の整備と併せ、本区間が早期整備されれば、国道 134 号の慢性的な渋滞解消をはじめ地域観光の活性化に絶大な効果が期待できる。未整備区間の早期整備完了に向け、関係機関等へのより一層の働きかけを強く要望する。

⑵　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った。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る。

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。また、令和７年度からは関連する都市計画道路等の都市計画変更の手続き等を実施されていることは、県のご尽力の賜物である。引き続き、南側区間も処分場埋め立て等の課題解決に向け横須賀市との調整を継続し、早期全線開通に向け、引き続き関係各位への積極的な働きかけを要望する。

⑶ 三浦半島活性化に向けた有料道路の利便性向上と料金値下げ

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、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、そのご尽力に深く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る。

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」が本格導入された。同年３月に逗葉新道へ本格導入されているが、現在、利用可能なＥＴＣカード会社は５社に限られており、さらなる利便性向上のため、引き続き、道路公社とともに、利用可能なカードの拡大に向け取り組んで頂きたい。また、逗葉新道は、三浦半島地域の観光振興、交流人口の増加に多大な効果をもたらしており、三浦半島中央道路の北側区間の早期開通と共に、地域活性化の重要な核路線となるよう、引き続き、料金値下げに向けた働きかけを要望する。

⑷ 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、大規模災害時の防災機能強化に大きく寄与する。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、深く感謝する。

引き続き、移動時間の短縮と利便性向上を実現するため、早期整備に向けた一層の支援を要望する。

⑸ 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ある。

そのため、現在計画あるいは工事中の道路を含め、ボトルネックとなっている主要交差点に

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する。

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年の会館建設以来、本会議所は地域中小企業の経営支援拠点や市民の交流拠点として重要な役割を果たしてきた。しかし築20年が経過し、塩害や老朽化に伴う空調不具合が多発している。

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、診断の結果、フロン排出抑制法への対応も含めた全館設備の抜本的改修が急務となるとともに、近年の資材高騰や労務費上昇も重なり膨大な工事費が見込まれている。

しかしながら、地域事業者等の防災拠点および安全な利用環境を維持するためには、令和９年度を目途に改修工事を実施せざるを得ない状況である。

令和７年３月に閣議決定された国の「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、令和８年７月には、全国の国会議員で構成される次世代・中小企業支援議員連盟による国への経営支援体制の拡充に係る提言書に「商工会館の修繕費等事業費増額、都道府県における修繕費予算額の増額」「商工会館建替時に活用可能な各府省補助金等の予算の確保」が明記されており、こうした国の方針を踏まえ、地域経済を支える拠点の安全確保と機能維持に向け、大規模設備改修への財政支援を強力に要望する。

⑴　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

地域中小企業の支援拠点および災害時の防災拠点としての安全確保と機能維持を図るため、資材高騰等により莫大な工事費が見込まれる横須賀商工会議所会館の大規模設備改修に対する令和９年度予算での財政支援を要望する。

個　別　要　望

― 藤沢商工会議所 ―

1　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、湘南台駅から倉見方面への延伸が「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として位置付けられており、藤沢市西北部のまちづくりを支えるとともに、県央・湘南地域の広域交通ネットワークの形成に大きく寄与する重要な事業です。

延伸予定先である「健康と文化の森地区」では、土地区画整理事業による新たな都市拠点の形成が進められているほか、「新産業の森地区」においても新たな産業集積に向けた取組が進められています。藤沢市では、道路整備に合わせたＢＲＴ（バス高速輸送システム）の機能強化など、交通利便性の向上にも取り組んでおり、これらの取組による新たな交通需要の創出が期待されています。

さらに、いずみ野線が将来的に東海道新幹線新駅誘致地区である倉見方面まで延伸されることにより、横浜方面と藤沢市西北部、さらには県央地域を結ぶ広域的な交通ネットワークが形成され、交流人口の拡大や企業立地の促進など、沿線地域を超えた効果も期待されます。

延伸の実現に向けては、これまで神奈川県、藤沢市、相模鉄道㈱等により、事業費や運行経費の縮減、需要創出など、収支採算性の向上に向けた検討が進められておりますが、依然として事業性の確保が大きな課題となっています。

つきましては、神奈川県におかれましては、藤沢市のまちづくりや交通需要の創出に向けた取組と連携しながら、事業費及び運行経費の縮減等についてさらなる検討を進めるとともに、国、藤沢市、鉄道事業者等との連携を一層強化し、藤沢市西北部のまちづくりの進展や将来的な東海道新幹線新駅との接続による広域的な効果も見据え、相鉄いずみ野線延伸の事業性を高め、その実現に向けた取組を一層推進していただくよう要望いたします。

2　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）」及び「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、広域交通ネットワークの形成や交通混雑の緩和、地域産業・観光振興に不可欠な重要路線です。

現在、藤沢厚木線（辻堂工区）については、地域住民の意見等を踏まえた事業化に向けた検討が進められているほか、横浜藤沢線については、川名工区において事業実施に向けた調査・検討が進められ、片瀬工区についても事業化検討箇所に位置づけられています。また、県道湘南台大神伊勢原については、円行～遠藤間の４車線化や宮原～寒川町宮山間の道路整備が進められるなど、それぞれの段階に応じた取組が進められております。

一方、県道 308 号（辻堂停車場辻堂線）の辻堂元町１丁目交差点から浜見山交差点までの区間については、学生をはじめ多くの歩行者が利用するにもかかわらず歩道が未整備であり、安全性の確保が課題となっています。また、浜見山交差点では、右折車両による慢性的な渋滞が発生しています。県におかれましては、同区間における歩道設置等の安全対策や、交通量調査の結果を踏まえた浜見山交差点の改良について検討を進めていただいておりますが、具体的な整備につなげていくことが求められます。

つきましては、藤沢厚木線（辻堂工区）については早期事業化に向けた具体的な検討を進めるとともに、横浜藤沢線については、川名工区の早期事業実施に向けた取組及び片瀬工区の事業化に向けた検討を推進していただくよう要望いたします。また、県道湘南台大神伊勢原については、現在進められている各区間の整備を着実に推進し、早期完成に取り組んでいただくよう要望いたします。

あわせて、県道 308 号について、歩道整備等による歩行者の安全確保及び浜見山交差点の渋滞緩和に向けた改良について、早期事業化に向けた具体的な検討を進めていただくよう要望いたします。

個　別　要　望　　― 小田原箱根商工会議所 ―

1　工芸技術所における専門性を有する職員の安定的・継続的な配置及び工芸技術所展示室の魅力向上と広報・受入体制の強化について

（説明）

工芸技術所における専門性を有する職員の安定的・継続的な配置及び工芸技術所展示室の魅力向上と広報・受入体制の強化について、以下の通り要望いたします。

⑴　工芸技術所においては、専門知識と実務経験を兼ね備えた職員の方々により、「雑木囃子」や「いぶき会」といった次世代を担う若手育成に多大なご尽力をいただいております。

しかしながら、現状の２～３年周期の異動では、築き上げた信頼関係や技術的知見の継承が分断され、その都度ゼロからの関係構築を余儀なくされております。

つきましては、深い専門的な知識を持つ職員複数名の５年～10年程度の中長期的な安定的な配置について特段のご配慮をいただけますよう要望いたします。

⑵　工芸技術所の展示室を通じた木工業のＰＲ活動に感謝申し上げますが、現状の照明設備や展示手法については、素材の魅力を十分に引き出すための改善の余地があると考えます。また、展示室の存在が来場後に初めて認識されるケースが多く、事前の認知拡大が課題となっております。

つきましては、ＳＮＳや広報誌等を用いた積極的な周知活動を展開いただくとともに、県民や観光客を惹きつける展示演出への刷新など、地域ブランドの発信拠点としての受入態勢をより一層強化していただく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年の発足当時から「伊豆湘南道路建設促進期成同盟会」に参画し、この伊豆湘南道路の早期具現化に向けた要望活動にも積極的に参加しております。

令和８年３月23日に開催された県有識者委員会において、令和７年度に実施された住民意見聴取（アンケート）の結果が報告されました。その内容によれば、沿線住民および道路利用者の約７割が、現行の交通網における災害時の脆弱性に強い不安を抱いており、新道路の整備による

「災害対応力の強化」を最優先の期待事項として挙げております。

災害時の緊急輸送路の確保や、土砂災害等による孤立回避、救急医療体制の向上が期待され、地域の安全・安心を支える基盤として、本道路が極めて高い社会的要請を担っていることを示すものでもありますので、国に対し、早期具現化に向けた一層の働きかけを要望いたします。

また、本道路と並行する「広域農道小田原湯河原線」は、「神奈川県水防災戦略」において重要な位置づけにあると認識しております。近年の激甚化する自然災害に対し、一刻も早く整備効果を享受できるよう、早期着手可能な箇所からの優先整備および部分開通を積極的に検討していただけますよう併せて要望いたします。

３　小田原土木センターにおける建築計画概要書等の閲覧交付システムの早期導入及び完全オンライン化の実現について

（説明）

現在、県内５土木事務所で建築計画概要書等の「閲覧交付システム」が稼働していますが、小田原土木センターには未導入です。そのため、小田原市周辺の建設業・不動産業者は、閲覧や写しの交付を受けるためだけに足柄上郡開成町の「県西土木事務所」まで毎回赴かねばならず、移動に多大な時間と労力を要し、日常業務の著しい妨げとなっています。

「令和８年度神奈川県予算・政策に関する要望書」に対する県の回答においては同センターへの導入は令和８年度を目指すとされておりましたが、令和８年３月に改訂された「神奈川ＤＸ計画施策集」においては、達成目標が令和９年度となっており、ＤＸ推進の計画が実質的に後ろ倒しとなっている現状があります。

地域企業の負担軽減と生産性向上のため、小田原土木センターでの同システムの利用を早急に可能とすることを要望いたします。また、将来的には窓口へ出向く必要すらない「完全オンライン化（ＷＥＢ閲覧・交付）」の実現を視野に入れた抜本的な改善を強く求めます。

４　足柄幹線林道のハード整備の継続と持続可能な維持管理体制の構築について

（説明）

足柄幹線林道について、通行量の少ない冬季を利用した効率的な維持管理工事へのご配慮や、林道としての制度的・構造的な制約、ならびに県道認定の要件を満たさない点について理解しております。

しかしながら、令和９年度にグランドオープン予定の小田原市立総合医療センターへの救命救急アクセスの確保や、国道１号線の慢性的な渋滞対策、災害時の広域交通ネットワークの強化といった、県西地域における喫緊の課題は依然として存在しております。

つきましては、冬季閉鎖期間に関しまして、工事計画の工夫等による可能な限りの更なる期間短縮と、積雪状況に応じた柔軟な運用、ならびに県民への迅速な情報提供を改めてお願いいたします。

また、同林道の抜本的な整備や県道化が困難であるならば、それに代わる施策として、県、小田原市、箱根町の三者により、既存道路の渋滞緩和策の推進を含めた「新たな広域道路ネットワークの構築」に向けた協議の場を早急に設けていただくよう強く要望いたします。

５　交通事業者に対する新たな支援策の検討及び神奈川県貨物運送事業者燃料高騰対応支援金・事業用等ＥＶ導入費補助金の支援額・補助額の引上げについて

（説明）

交通事業者は、長期化する燃料価格の高騰により運行コストが急増しており、経営環境が極めて厳しい状況にあります。運賃への価格転嫁には限界があり、現状の自助努力のみで急激なコスト増を吸収することが難しく、事業者は燃料コスト削減や脱炭素社会の実現に向け電気自動車（ＥＶ）等の導入を模索していますが、車両価格の高騰等が障壁となり積極的な推進が困難な現状です。

また、国からの補助金もあり燃料価格はある程度の低減が、はかられていますが、交通事業者にとって、燃料価格は、まだ想定より高い水準で推移しており、この水準が長期間、続いた場合には、利用者へのさらなる負担についても検討をしなければならない状況となります。

交通事業者の既存のサービスを維持するためにも、燃料費高騰に対する県による新たな支援策の検討、神奈川県貨物運送事業者燃料高騰対応支援金・神奈川県事業用等EV導入費補助金の支援額・補助額の引上げについて検討していただくよう要望します。

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」の整備促進並びに（仮称）ツインシティ橋の優先整備について

（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、物流施設や大型商業施設の進出など、新しいまちづくりが進んでいます。本地域の道路計画にあります道路２軸「平塚愛甲石田軸」及び「伊勢原大神軸」は本整備計画を進めるうえで交通の骨格となる幹線道路であり、また藤沢方面から平塚市大神を経て伊勢原市へ至る、湘南地域における新たな東西を結ぶ広域ネットワークを構築する大きな役割を担っています。県道 410 号（湘南台大神伊勢原）は、都市計画に基づき着実に進めていただいており、工区を分けて（仮称）ツインシティ橋区間ついても設計がはじめられておりますが、地域並びに経済の発展と災害対策に繋がる重要な路線ですので、引き続きの取り組みを要望します。

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、地域の経済活動や生活利便性の向上、また災害時における緊急輸送路など重要な役割を担っています。湘南新道は、本市中央部の東西地域を結ぶ重要な都市計画道路で、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ます。現在も用地買収や一部発掘調査など工区を分けて着実に整備をいただいておりますが、引き続き事業推進と県道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アクセス道路の整備促進について

（説明）

東名高速道路秦野中井インターチェンジと当市を結ぶ道路として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霊園入口付近までの事業化を促進するため、当市と中井町で協議会を設置し、検討が進められています。湘南地域と県西の都市圏域を結ぶ重要な交通ネットワークの構築に結びつく路線であり、高速道路へのアクセス強化として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。既に調査等いただいておりますが、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）

当市は経済活動や社会生活においてＪＲ東海道線の輸送力に大きく依存しており、都市の発展に重要な役割を担っています。現在、自然災害や交通トラブルなどが頻繁に発生し、非常時にたいへん不便を強いられております。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）

近年の異常気象により局地的豪雨が頻発し、特に川の氾濫が危惧されています。当市で水害による警戒情報がいち早く発令されているのが金目川の流れる地域です。金目川水系は、かながわの川づくり計画に位置付けられ、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着実に実施されています。地域住民の安心・安全、自然保護のために、引き続き河川改修の促進と親水護岸等の環境整備、維持管理を要望します。

６　平塚海岸の総合公園「ひらつかシーテラス」の活用支援について

（説明）

平塚海岸は、自然豊かな海岸で平塚八景の一つで年間を通して美しい景色を楽しめる人気のスポットです。湘南ひらつかビーチセンターもあり様々なビーチスポーツも楽しめます。昨年、その湘南海岸公園龍城ケ丘ゾーンに複合総合公園「ひらつかシーテラス」がオープンし新しい観光拠点になっております。当所としてもその魅力の発信や「大学箱根駅伝」の中継場所や「湘南国際マラソン」で活用いただければと考えております。是非、本県の様々な事業で施設を活用いただくとともに、情報発信などの支援を要望します。

7　平塚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）

当会館は、昭和54年の建設以来、地域の産業振興をはじめ市民活動の拠点として重用な役割を果たしております。現在、築46年が経過し老朽化が著しく多くの箇所で不具合が生じております。毎年建物点検を行い、雨漏りや避難設備の改修など急を要する小規模な修繕は実施してまいりましたが、ここ数年異常気象もあり空調設備の不具合・能力不足により一部会議室の使用を取り止めております。地域経済を支える拠点としての会館運営並びに商工会議所業務の継続に改修は急務でありますが、大規模修繕となることから膨大な工事費用が見込まれております。大規模災害発生時には、防災拠点としての機能も求められており、平塚商工会議所会館の維持に向けた大規模設備改修に対し、財政支援を要望します。

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ただいているものの26年以上が経過し、計画路線29.1㎞中、厚木市分約6.2㎞・伊勢原市分約1.2㎞・秦野市分約6.9㎞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、事業化区間について渋滞の現状や土地利用の状況等を踏まえた段階的な事業化も考慮の上、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）

⑴　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ただいていますが、供用開始後は、県道63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63号（相模原大磯）から西側の国道 412 号までの区間について、かながわのみちづくり計画に整備推進箇所として位置付けられたところですが、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繋がり、座間下宿交差点から交通混雑を起こしているため、右折車線の２車線の延長化を要望します。

⑵ 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年度中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狭小な歩道の拡幅を要望します。

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おこしていることから、右折ラインなど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ますので、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れるよう強く働きかけていただく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も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　石油・石油化学製品の安定的な調達・供給及び流通確保等について

（説明）

中東情勢の緊迫化に伴うホルムズ海峡をめぐる海上輸送への懸念等を背景として、石油・ナフサをはじめとする石油関連製品について、調達・物流面での不確実性が高まっています。

国においては、石油備蓄や代替調達等により必要量の確保に努めているものと承知していますが、実際の市中においては、特定用途のナフサや潤滑油（エンジンオイル）、石油化学製品を原料とする容器等において、品薄や納期の長期化、価格高騰など、供給・流通面での支障が生じています。

石油・石油化学製品は、製造業、運輸・物流業、建設業、サービス業など、極めて幅広い産業において不可欠な基礎資材です。その供給不足や価格高騰は、個々の事業者の経営にとどまらず、サプライチェーン全体に波及し、地域経済の持続的な活動を阻害する重大な要因となっています。

とりわけ中小企業においては、大企業と比較して価格上昇分を販売価格へ転嫁することが難しく、原材料・資材等の調達コストの上昇が収益を大きく圧迫することから、事業継続や雇用維持への影響も強く懸念されています。

さらに、今回の問題は民間事業者の経営環境に大きな影響を及ぼしていますが、市民生活を支える行政サービスにも直接的な影響を及ぼす可能性があります。

例えば、自治体が担う資源・廃棄物の収集運搬業務では、多くの収集車両がディーゼル車であり、車両の安全かつ継続的な運行にはエンジンオイル等の安定的な確保が不可欠です。現に、自動車整備事業者においてエンジンオイルの調達が困難となり、車両整備に支障を来す事例も生じています。

この状況が長期化すれば、車両の適切な整備・運行に支障を来し、市民生活に直結する資源・廃棄物の収集運搬業務そのものの継続が困難となることも危惧されます。これは、地域経済のみならず、市民生活の維持に関わる重要な問題です。

また、ナフサを原料とするプラスチック製品をはじめ、石油由来の原材料・資材は、日常生活に必要な製品から企業活動に不可欠な部材まで幅広く使用されており、供給不足や価格高騰が長期化した場合、その影響は地域社会全体に広がることが想定されます。

以上のことから、神奈川県におかれましては、県内企業の事業活動と市民生活の安定を確保するため、国及び関係機関、石油元売事業者、物流事業者等と緊密に連携していただき、石油・石油化学製品の安定的な調達・供給及び市中への十分な流通を確保するとともに、価格高騰等による地域経済への影響を最小限に抑えるため、早急に対策を講じられるよう強く要望します。

６　公契約に関する法律の整備について

（説明）

公共工事等は、道路、上下水道、公共施設など、市民・県民の安全・安心な暮らしと地域経済を支える重要な社会基盤整備であり、その担い手である地域の中小企業が、適正な価格で受注し、適正な利益を確保しながら、安定的に事業を継続できる環境を整備することが重要です。

しかしながら、少子化・人口減少や高齢化により、建設業をはじめ公共工事等の担い手確保が困難となっており、入札参加事業者の減少や技術・技能の継承にも影響が生じています。

国では公共工事設計労務単価の引上げなど処遇改善が進められていますが、資材価格や労務費等の上昇分が受注価格に適切に反映されなければ、中小企業が適正な利益を確保し、賃金引上げや人材確保・育成、設備投資等に取り組むことは困難です。特に中小企業は価格交渉力に格差があり、過度な低価格競争や価格転嫁の遅れが経営を圧迫しています。

また、元請・下請等の重層的な契約構造においても、適正な工事費・労務費等が各段階に適切に反映され、地域の中小企業の経営と現場労働者の処遇改善につながる仕組みが必要です。

厚木市では、平成25年４月１日に「厚木市公契約条例」が施行されていますが、地方自治体の条例では適用範囲が限定されることから、全国的に公契約の適正化を進めるためには、国による統一的な法整備が必要です。

公契約に関する法律を整備し、適正な予定価格の設定、労務費・資材費等の適切な価格反映、下請契約の適正化、過度な低価格競争の抑制等を図ることは、中小企業の適正な受注価格・利益の確保、賃上げ・人材確保、公共工事等の担い手確保につながり、ひいては社会インフラの維持と地域経済の持続的な発展に資するものと考えます。

つきましては、国に対し、公契約に関する基本的な事項を定める法律を早期に整備するよう強く働きかけていただくとともに、県においても、労務費・資材費等の適切な価格反映及び価格転嫁の徹底、下請契約の適正化、過度な低価格入札の抑制等に取り組み、地域の中小企業が適正な受注価格・利益を確保できる環境の整備を要望します。

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）

社会活動が活発な中、円安等の影響により、国内外から多くの観光客が神奈川県を訪れています。特に、わが国を代表する観光都市である鎌倉においては、インバウンドを含む観光客の増加に伴い、公衆トイレをはじめとする観光施設の受入環境の整備・充実が一層重要な課題となっております。

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、公衆トイレ等の整備を進めていただいておりますが、現在の補助制度では、インバウンド対応を目的とした洋式トイレ化等、対象となる整備内容が限定されているものもあり、自治体の財政負担が大きいことが、整備を進める上での課題の一つとなっています。

また、鎌倉は歴史的・文化的景観を有する観光都市であり、公衆トイレについても、社寺等の歴史的建造物や周辺景観との調和に十分配慮した整備が求められます。そのため、一般的な公共施設と比較して設計・施工等に係るコストが高くなる傾向があります。

さらに、鎌倉では、公衆トイレの整備にあたり社寺等の民有地を借地して設置している事例も多く、建設費等の初期費用に加え、借地料、光熱水費、清掃、修繕等の維持管理費についても、自治体が継続的に負担する必要があります。こうした整備・維持管理にかかる負担が大きいことから、必要な施設であっても、新たな整備を進めることが難しい状況となっております。

公衆トイレをはじめとする観光施設は、観光客の利便性や満足度を高めるだけでなく、地域住民の生活環境の向上にもつながる観光インフラです。今後も国内外から観光客を持続的に受け入れ、神奈川県の観光振興を一層推進していくためには、市町村が必要な観光施設を計画的かつ継続的に整備できる環境を整えることが重要です。

つきましては、歴史的・文化的景観への配慮が必要な観光地における施設整備の実情を踏まえ、公衆トイレ等の新設・改修に係る補助対象の拡充及び補助率の引上げなど、自治体の財政負担を軽減するための財政支援制度を一層充実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）

鎌倉市内の県道は、市民生活を支える重要な道路であるとともに、国内外から多くの観光客が

訪れる鎌倉において、主要な観光動線として重要な役割を担っています。

特に、県道32号藤沢鎌倉線の鎌倉大仏から江ノ電・長谷駅周辺までの区間及び県道21号横浜鎌倉線の鶴岡八幡宮からＪＲ北鎌倉駅までの区間は、多くの観光客が徒歩で移動する主要な観光ルートとなっています。

しかし、これらの路線では歩道の幅員が狭く、歩行者同士がすれ違うことも困難な箇所が多くあります。特に雨天時には、傘を差した歩行者同士のすれ違いがさらに困難となり、車道に降りて歩行する人も多く見かけられることから、歩行者の安全確保が大きな課題となっています。

このため、観光客と地域住民が安心して通行できる歩行者空間の確保に向け、歩道の拡幅等、実効性ある道路整備を早期に実施していただくよう要望いたします。

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頻繁に渋滞が発生しています。

さらに、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。

これらの交通渋滞を解消し、円滑な道路交通を確保するため、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していただくとともに、県道23号原宿六浦線について、鎌倉市域においても隣接する横浜市域と連続性のある道路整備を推進していただくよう要望いたします。

加えて、鎌倉の歴史的・文化的景観の保全と観光地としての魅力向上、安全で快適な歩行者空間の確保を図るため、国道 134 号及び県道21号横浜鎌倉線、県道 304 号腰越大船線について、無電柱化の早期実施を要望いたします。

３　深沢地区のまちづくりについて

（説明）

村岡・深沢地区のまちづくりについては、神奈川県、藤沢市及び鎌倉市の３者が連携して取り組んでいるところですが、本地区は、ＪＲ東海道本線の新駅設置を契機として、両市にまたがる新たな広域的な拠点を形成する重要な事業であると認識しております。

新たな地域の拠点としての実現に向け、ＪＲ東日本との調整をはじめ、藤沢市村岡地区、鎌倉市深沢地区の一体的なまちづくりを着実に推進するとともに、事業区域周辺の交通環境改善に向けた道路整備について、神奈川県として積極的に取り組んでいただけるよう要望いたします。

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を実現するためには、スポーツ施設や先端医療などの企業等の立地を促進し、地域の新たな産業・交流拠点を形成していくことが重要です。

そのため、神奈川県が有する産業・医療・まちづくり等の幅広い知見や広域行政としてのスケールメリットと鎌倉市が有する地域特性や地域資源に関する情報等を相互に活用し、県と市が一体となった実効性の高い企業の誘致活動を推進していただくよう要望いたします。

さらに、藤沢市村岡地区及び鎌倉市深沢地区におけるJR東海道本線新駅設置を伴う一体的なまちづくりは、広域的な交通ネットワークの形成や新たな拠点整備につながる重要な事業であることから、新駅設置を含む交通結節点の整備及び周辺環境の整備について、県として必要な財政的支援を講じていただくよう要望いたします。

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交通の要衝として、多くの市民や来訪者に利用されております。現在、同駅南口周辺においては２つの重大な課題が生じております。まず一つ目に南口駅前広場の老朽化とバリアフリー対応の遅れについてです。昭和62年12月の供用開始から長時間が経過し、舗装等の路面や各種施設の老朽化が著しく進んでいます。また、十分なバリアフリー化がなされていないことも大きな課題です。二つ目に県道310号（通称：雄三通り）における交通安全上のリスクについてです。同路線は国道134号線に至る本市南部の中心商店街を形成する重要幹線道路です。昭和36年に幅員20mで都市計画決定されたものの、現在は幅員８～９ｍの２車線にとどまっており、歩行者・自転車・自動車が錯綜しています。歩行者空間が極めて狭く、日常的に事故の危険に晒されている状況です。

上記の該当エリアにつきましては「茅ヶ崎駅周辺地区都市再生整備計画（平成28年～令和２年)」に位置づけられ、取り組みが進められておりましたが、計画期間内での完了には至っておらず、「歩きやすく、自転車が利用しやすい健康的なまちづくり」や安全確保という根本的課題が未解決のまま残されております。市民の命と安全を守る観点からも、一刻も早い改善が求められています。

つきましては、本市と緊密に連携し、ウォーカブルなまちづくりを実現するため、継続的な協議の場の設置及び事業推進への支援と地域の熟度や実情に応じた、段階的な安全向上策の柔軟かつ積極的な実施を要望します。

2　地域活性化のため、観光資源の維持拡大に向けた助成について

（説明）

本市にとって海岸は、貴重な自然資源であり、観光資源です。海岸から産業や文化が育ち、今日の「茅ヶ崎」というまちのイメージやブランドが確立されたといっても過言ではありません。特に、漁港周辺地区は、漁港と海水浴場が隣接し、多くの観光事業や各種イベントが行われ、年間を通して人々の憩いの場所となっています。当所においても、茅ヶ崎市や市観光協会等と協力・連携しつつ、様々な観光事業に取り組んでおります。

特に、毎年７月の海の日に開催される「浜降祭」は、当地域にとって極めて重要な伝統行事で

あるとともに、貴重な観光資源のひとつです。すでに県無形文化財に指定され、「かながわの民俗芸能50選」にも選ばれておりますが、昨今の深刻な人件費や物価高騰に伴うコスト増が大きな課題となっております。

こうした伝統行事や観光事業の多くは「実行委員会形式」により運営されていますが、単一の企業や団体とは異なり、独自の財政基盤が脆弱であるため、近年の急激な負担増に対して組織単体での対応が限界に達しつつあります。

つきましては、地域の活力維持、観光振興並びに経済波及効果の拡大、さらには持続可能な観光の実現を目指すためにも、実行委員会形式で運営される伝統的・観光的行事の特性をご勘案いただき、県による当行事の安定的な運営及び事業継続に資する直接的かつ特段の財政支援措置を講じられますよう強く要望いたします。

３　国道 134 号線海岸側歩道の改善について

（説明）

国道 134 号線海岸側歩道につきましては、４車線化にあたり、砂浜にサイクリングロードが整備されていることや、砂防林への影響を最小限にとどめる必要があったことから、海岸側歩道が幅員２ｍで整備されたこと、また、そのためには砂防林区域の解除が必要であったことについては理解しております。

一方で、歩道の拡幅にあたっては、地域の理解が必要であることも伺っております。そこで、地域の理解を得るために、県としてどのような具体的な方策をお考えなのか、お聞かせいただきたく存じます。

私どもも、砂防林が有する防災・環境保全上の重要性については十分理解しております。そのうえで、安全な通行空間の確保と砂防林の保全を両立する抜本的な見直しについて、例えば、柳島地区で実施された整備事例を参考とした区間ごとの段階的な拡幅や、防災上の代替機能を考慮した整備手法など、様々な選択肢を幅広くすすめていただきたく要望いたします。

４　県道47号線と東海岸寒川線を結ぶ道路整備の促進について

（説明）

県道47号線および東海岸寒川線周辺におきましては、広域的な交通・物流を支える幹線道路であり、地域の経済や住民生活を支える極めて重要な役割を果たしております。

しかしながら、現況においては、県道47号と東海岸寒川線との接続が十分に機能しているとは言い難く、多くの車両が迂回を余儀なくされるなど極めて不便な交通環境となっております。

こうした状況を踏まえ、現在、茅ヶ崎市におきましては、本地域の交通利便性の向上と道路

ネットワークの強化を図るため、東海岸寒川線を都市計画道路に位置付け、計画的な整備を推進しているところでございます。

本路線の接続強化および拡幅整備が実現することにより、周辺地域から茅ヶ崎駅や海岸方面へのアクセスが大幅に向上し、地域住民の生活利便性と移動の円滑化が図られます。さらに、寒川町や藤沢市といった近隣地域から茅ヶ崎市内へのアクセスも向上することから、地域間の交流が促進されるとともに、海岸周辺への来訪者の増加など、観光・商業をはじめとする地域経済の活性化にもつながるものと考えております。

つきましては、広域交通の円滑化を図るとともに、地域の安全・安心な生活環境の確保および地域経済のさらなる活性化に資するため、神奈川県におかれましては、茅ヶ崎市と緊密に連携を図りながら、県道47号と東海岸寒川線との接続強化ならびに関連道路の拡幅・整備促進について、特段のご配慮を賜りますよう、強く要望いたします。

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、今日まで本県産業、経済の発展に寄与するとともに、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、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、国道 246 号においては、令和６年８月に発生した新善波トンネル厚木側坑口付近の法面崩落時や、令和７年８月の大雨時において通行止めが発生し、県央地区と県西地区とを結ぶ東西軸が分断され、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（曽屋原、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、令和８年３月の「かながわのみちづくり計画」改定で、「将来に向けて検討が必要な道路」から、「事業化検討箇所」へ位置づけが変更され、県事業として整備の検討が進められてい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における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が開通されました。また、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10年度以降には、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、市の玄関口として、また、中心商業地区の中軸として重要な役割を担っています。

現在、秦野市では本地域のにぎわい創造の推進に向け、秦野駅北口周辺まちづくりビジョン及び秦野市中心市街地活性化基本計画を策定し、地域住民や商店街等の関係団体と協働でまちづくりを進めています。また、県道 705 号沿いに市民や来街者など多様な人々が集い、様々な活動や交流が生まれる、市の中核となる拠点「秦野市多世代交流施設」の整備事業や、商業・業務の核づくりに向けた事業を進めています。

そのような中で、県では現在、令和８年度の対面通行開始に向け、道路拡幅や電線地中化などの工事を進められており、この工事が完成すれば、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がされ、秦野市のにぎわい創造に係る取組との相乗効果によって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

が変わると思われます。

つきましては、対面通行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を行っていただくとともに、全線供用に向けた着実かつ計画的な事業進捗を要望いたします。

また、秦野駅前通りを起点に秦野駅北口周辺におけるにぎわいの創出に向けた、秦野市をはじめとした地域住民や商店街等の事業者による取組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）

⑴　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。

現在、三浦市では三崎漁港（本港地区及び新港地区）海業振興を目指す用地利活用プロジェクト基本協定に規定する事業契約締結を令和８年12月を目途に進められており、今後は、超低温冷蔵施設等の再整備も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。

⑵　「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、市内飲食店22店舗による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）の提供や加工業者13社による加工品開発の研究も推進しております。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。

⑶　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。

当地区は三方が、海に囲まれていることから最近、騒がれております南海トラフ地震などが発生した場合、大地震に伴う津波による被害が危惧されます。

昨年も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、「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令和７年度からは用地取得に着手されました。

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、一日も早い両路線の供用が望まれている重要な路線であります。

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Ⅰ期区間の通行料金は、供用延長4.7㎞に対して普通車 310 円であり県内の他の有料道路に比べて割高感があることから、企業をはじめ市民や観光客等から料金引き下げの要望が多く寄せられています。また、令和７年１月に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カードが限られております。三浦縦貫道路一期区間の利便性を更に向上させることで、一般道路と有料道路の適切な交通分担が図られ、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。

ついては、三浦縦貫道路Ⅰ期区間の通行料金の早期引き下げの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。

ついては、今後、地域住民に対する事業説明会を行ったうえで、用地測量を開始する予定の区間も含め、県道 215 号（上宮田金田三崎港）宮川橋付近から都市計画道路城ヶ島線までの歩道設置を含めた安全対策の早期実施を要望します。

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、神奈川県として産業振興並びに人口減少阻止の観点からも「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）

⑴　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しております。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おります。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９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。

⑵　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が、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ような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。

⑶ 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28年５月44,922人～令和８年５月38,559人の10年間で▲6,363人、▲14.2%）が進む中で高齢化（平成27年１月19,703人～令和７年１月19,313人の10年間で60才以上の人口▲390人▲2.0% ※年齢不詳含めず）は、総人口の約50%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ＮＥＸＴ」の対象拡大、みらいミーティングによる三浦半島地域での起業支援やふるさとワーキングホリデー事業による就労体験を経ての居住推進、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。引き続き人口減少が激しい市町村への移住促進をさらに推進する税制措置や子育て世代への助成制度など対策も含め、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）

三浦市は、昭和50年代の頃より水道事業の単独での経営は困難と考え、三浦市水道事業の基盤強化のために神奈川県営水道への移管を要望してきましたが、水道事業は市町村経営が原則ということなどを理由に、現在まで移管は実現されていません。

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20㎥の家庭用水道料金は、3,927円となり、県内でも高額な水道料金となっております。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、給水量も減少が見込まれ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による、事業者離れも懸念されます。

令和７年度には、県土地水資源対策課水政室の支援により、三浦市水道ビジョン中間見直しを策定されましたが、安全な水を持続的に供給するための経営安定化を目指した結果、令和11年度には改定率35%の料金改定が必要ということを聞きした。また、中間見直しでも計画している、今後増大する施設更新のための技術職員不足や工事を請け負う水道事業者の技術者不足の問題は、三浦市単独で解決することは困難です。三浦市の規模で水道事業を経営することは限界であり、神奈川県でも令和８年６月に県知事より水道事業の広域連携を巡り、三浦市などと協議する会議体を設置する意向を明らかにされました。これによ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16号、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、いずれの路線も交通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、大型商業施設へのアクセスにおいても渋滞が原因で消費者が他地域の店舗を選択するなど、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、横浜市境から同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。渋滞解消には桜ヶ丘１号踏切の立体交差化が最も有効な手段となります。これ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べき課題であると、県当局からご回答をいただいているところです。しかしながら、綾瀬スマートインターチェンジの供用開始や「GREEN×EXPO 2027」の開催、さらに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ております。つきましては、桜ヶ丘１号踏切の立体交差化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や要望があることから、進捗に関する情報公開や情報提供等について毎年度住民説明会を開催していただき、地元意見を十分に聴取した上で慎重に事業を推進いただきますようお願いいたします。

⑴　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、毎年度の説明会を開催し、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16号、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、いずれの路線も交通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（ＪＡＸＡ）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て、宇宙関連産業振興策を検討する会議を開催されたと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）においては、住工混在や物流施設などの開業により恒常的な交通渋滞に拍車がかかっており、こうした産業の生産性向上の妨げとなっております。神奈川県が主体となって関係行政機関や警察等との協議を重ね、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　「GREEN×EXPO 2027」における大和市への産業支援について

（説明）

⑴　「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について、隣接市である大和市内の産業界においては、これを経済活性化の好機としてとらえております。県の取組については、機運醸成を図り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進めること、また、来場者の県内周遊を促す魅力的な観光ルートについて市町村と連携して検討されるものと承知しております。県におかれましては、市町村や経済団体等と連携・協力した取り組みを実施し、更なる県内周遊の促進と観光消費額の増加を目指す方向性を示されております。

広域的な県内の周遊先としては横浜、箱根、湘南地域、三浦半島などの観光地が想定されますが、「GREEN×EXPO 2027」への来場者（約1,000万人）を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、デスティネーションキャンペーンとして、大和市域のイベント（毎月第３土曜日に開催する「神奈川やまと古民具骨董市」や７月開催予定の「神奈川大和阿波おどり」及び同日開催の「風鈴まつり」など）を積極的に活用していただきたいと存じます。地域の魅力や、イベント会場から最も近い宿泊地としての利便性、多くの個人飲食店やサービス業が集積している大和市の強みを、県（観光担当部局）においても高齢者や時間的効率を重視する観光客、インバウンド等に向けて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立案・実行を要望いたします。

４　国道16号　東京環状道路等の恒常的な交通渋滞の解消について

（説明）

東名高速道路横浜町田ＩＣ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にかけての区間は、県央地域の交通の要衝となっておりますが、恒常的な渋滞により、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）」来場者輸送実施計画第２版の資料によれば、来場者上限の10.5万人のうち、自家用車と団体バスによる日別来場者は全体の半数を超える約５万６千人と想定されています。シャトルバスやパークアンドライド等が活用されることは十分に理解をしておりますが、近隣の幹線道路の渋滞に拍車がかかることが懸念されます。人手不足に悩む運送業や建設業等の地域中小企業にとって、交通渋滞は喫緊の経営課題です。交差する県道56号の渋滞も含め、経済損失の緩和及び脱炭素社会の実現のためにも、国土交通省関東地方整備局や隣接する東京都の道路管理部局と協議を重ねていただきたいと存じます。その上で、主要交差点における信号機の表示時間（サイクル・スプリット）の見直しや最適化をはじめとした、即効性・効果の高い緩和策を具体的に講じ、該当幹線道路の交通渋滞解消にご対応していただよう要望いたします。

⑴　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、恒常的な交通渋滞の解消について対応していただきたく要望いたします。

５　大和市内の国道 246 号、国道 467 号の交差点に係る渋滞解消について

（説明）

大和市内の国道16号、国道 246 号、国道 467 号、県道45号、県道40号、県道50号、県道56号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ます。これが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いるとともに、渋滞に伴う排気ガスの増加等により脱炭素社会への移行にも悪影響を及ぼしております。こうした中で、特に影響が大きな渋滞地点について、以下の通り具体的な改善を要望いたします。

⑴　下鶴間における国道246号の交差点「大和橋」及び「山王原東」付近では、渋滞が常態化しております。沿道施設等からの出入り車両に比べ、本線を走行する車両の交通量が圧倒的に多いため、直進方向の信号機のサイクル（青信号の長さ）を調整していただきますよう要望いたします。

⑵　深見台における国道 467 号（藤沢街道）の「深見歩道橋」及び「光ヶ丘歩道橋」交差点は、車道幅員が狭いため、右折車が１台でもいると後続車が直進できず、慢性的な渋滞を引き起こしております。時差式信号機の導入等の対策を講じてくださいますよう要望いたします。

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。

⑴　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　東柏ケ谷五丁目交差点（※東柏ケ谷５丁目踏切付近）の交差点改良、交通管制最適化

③　県道40号横浜厚木線（都）下今泉・門沢橋線交差点部の暫定右折レーン設置

⑵　（都）下今泉・門沢橋線

①　ＪＲ相模線交差部（上郷立体）工事の早期着手

②　（都）下今泉・門沢橋線　県道40号横浜厚木線交差点部の暫定右折レーン設置

⑶　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大型商業施設の進出による来街者の増加、共同住宅の大規模開発に伴い、人口が増加しており、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リ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

令和８年11月

【共通要望】

【各商工会議所　個別要望】