

平成24年度国等に対する予算要望並びに政策要望について

相模原商工会議所

1. 円高・大震災を契機に加速する空洞化への対応について

現在、わが国においては、東日本大震災からの復旧・復興と並び、超円高の進展及び大震災を契機に加速する産業の空洞化問題への対応が極めて重要であります。円高や電力不足、そして諸外国に比べ高い法人税は、製造業等を中心に海外への移転などを加速させ、国内生産の空洞化や雇用の悪化を招き、地域経済とそれを支える中小企業をさらに疲弊させ、わが国の国力低下に深刻な影響を及ぼすとともに、大震災からの復活をめざす日本経済には大きな打撃となります。こうしたことから、国をあげて国際競争力のある国内事業環境の整備が必要であります。

つきましては、第3次補正予算における円高対策並びに空洞化対策や、震災復興の財源確保のための行財政改革と政策の見直し、更には不足する財源の確保について、日本商工会議所など産業界の意見を聞きながら、取り組まれるよう要望します。

2. 社会保障と税の一体改革について

政府・与党社会保障改革検討本部は6月30日、社会保障・税一体改革成案を取りまとめ、改革に必要な追加財源を2.7兆円とし、2010年代半ばまでに段階的に消費税率を10%まで引き上げるとしました。しかしながら、現下の経済環境下において消費税引き上げの国民的合意を得るためには、2010年代半ば以降の中長期的な税・保険料を含めた国民負担率についても明らかにするとともに、社会保障制度の持続可能性を担保する具体的な方策を国民に明示しなくてはなりません。また、消費税の引き上げのタイミングや引き上げ幅についても、経済状況等を踏まえた慎重な対応が必要であります。

つきましては、今後、税制全体の抜本改革等について、日本商工会議所など産業界の意見を聞きながら、改革を推進することを要望します。

3. 新エネルギー施策の推進と企業への支援について

東日本大震災による原発事故に伴い、電力需給の逼迫は極めて深刻な状況にあります。さらに原子力発電の安全管理への懸念から、定期検査に入る原発の再開が危ぶまれるなど昨年6月に政府が作成した「エネルギー基本計画」自体の見直しも指摘されているところであります。

一方で、地球温暖化対策は世界的な課題であり、環境と経済の調和した持続可能な社会を実現するため、経済界といたしましても環境に配慮した事業活動や、環境にやさしい製品・サービスの提供に努めなければなりません。

こうしたことから、太陽光、風力、水力など再生可能エネルギーの利用が政策課題となっており、あらゆる再生可能エネルギーの大規模かつ早急な導入が不可欠であります。

しかしながら、太陽光発電など再生可能エネルギーのに関しては、設置に係る事業者のコスト負担が大きく、それが普及の阻害要因になっているのが現状であります。ついては、標記のことについて次のとおり要望します。

- (ア) 地球温暖化対策と恒常的な電力不足を回避するため、新エネルギー施策の更なる推進を図るよう、要望します。
- (イ) 太陽光発電等のより一層の普及を図るため、補助金等企业への助成制度の拡充を要望します。

4. 広域交通網整備への積極的な支援について

①相模原市内の広域幹線道路網の整備促進について

相模原市内の幹線道路は交通量の増大により、渋滞が慢性化し、市民生活、経済活動に著しく悪影響を及ぼしており、特に市内の国道16号における死傷事故率は全国平均の約1.7倍にも及んでいることや、国道20号についても、大型車両の交通量が多いにも関わらず、歩道が整備されていない区間が多いことなどから、沿道のまちづくりと一体となっ

た道路整備、少子高齢化社会に対応した歩行者空間のバリアフリー化や重点的な安全施設の対策が強く求められています。

つきましては、道路利用者の理解が得られる道路整備を進め、幹線道路網の機能充実を図り、安全で魅力ある都市をつくるため、次の事項に関し要望いたします。

(ア) さがみ縦貫道路(首都圏中央連絡自動車道)の整備推進

市内2箇所インターチェンジが設置されるさがみ縦貫道路は、流通コストの削減や市場拡大等による産業の発展に寄与することが期待されていることから、平成24年度の開通に向け、より一層の整備を推進すること。併せて、首都圏中央連絡自動車道をより効果的に活用できるよう、インターチェンジへのアクセス道路である(都)相模原町田線及び津久井広域道路について、さがみ縦貫道路の整備に合わせて一体的な整備が図れるよう支援すること。

(イ) 中央自動車道の改良整備及び効率的活用

さがみ縦貫道路(首都圏中央連絡自動車道)の整備効果を高め、特に渋滞が著しい小仏トンネルの渋滞解消にもつながる上野原インターチェンジから八王子ジャンクション間の6車線化の整備計画を早期に策定すること。併せて、国道20号相模湖インターチェンジ入口交差点から相模湖駅前交差点等の渋滞解消のためにも、相模湖東出口のフルインターチェンジへの改良整備計画を策定すること。

(ウ) 一般国道(指定区間)の対策

・国道16号の改良整備に関すること。

本市の大動脈である国道16号は、「渋滞見える化プラン」で移動性の阻害感が非常に高い箇所として選定された「鵜野森交差点から若松2丁目交差点」など、慢性的な渋滞により沿線地域の環境や経済活動などに多大なる影響を及ぼしている。また、歩行者の安全性を確保するための整備など、交通安全対策が求められている。

a. 「町田立体事業」の推進

b. 「鵜野森交差点付近から谷口陸橋付近」の渋滞対策

c. 「淵野辺交差点から大野台2丁目歩道橋」の歩道拡幅

- d. 「橋本駅入口立体横断施設」について4箇所 of 出入口での早期整備・国道20号の改良整備に関すること。

国道20号は、主要幹線道路であり、かつ、地域住民の重要な生活道路であるが、幅員が狭く、歩道の設置がされていない区間や大型車がすれ違い出来ない箇所が存在する等、市民生活に危険を及ぼしている。また、都県境の大垂水峠付近は急カーブ、急勾配が連続した危険な区間であり、円滑な交通に支障をきたしている。

- a. 「緑区吉野地区」「緑区小淵地区」：歩道の早期整備

- b. 「(仮称)高尾相模湖道路」の早期事業化

(エ) 必要な財源の確保等

上記における地域の課題の解消に向けた道路整備を着実に推進するため、真に必要な道路整備が停滞することのないよう必要な財源を確保すること。

また、地方における道路整備の必要性や厳しい財政状況等を踏まえ、地域の生活に密着した道路整備が安定的に実施されるよう、必要な財源を確保すること。

②リニア中央新幹線の早期建設と駅の建設費用に係る地元負担の軽減について

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪間の時間距離を大幅に短縮し、関東、中部、近畿の各地域間の交流・連携を一層強化するとともに、内陸部における発展を促進する新たな国土の大動脈として、21世紀のわが国の経済社会を支え、更に災害に強い国土の形成や低炭素社会の実現に貢献するなど、数々のメリットをもたらす社会基盤であります。

とりわけ、経済界では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に大きな期待を寄せております。

また、JR東海が自己負担での推進を表明して以降、全国新幹線鉄道整備法に基づく手続きが進められており、先般建設主体であるJR東海が相模原市域への神奈川県駅の設置を公表いたしました。相模原市においてはリニア中央新幹線の市内への駅設置を促進するとともに、橋本及び相模原駅周辺は市街地再開発等により、業務、産業、文化等の多様な都市機能を

集積した魅力ある広域交流拠点地区として整備を進めているところであります。

については、標記のことについて次のとおり要望します。

- (ア) 全国新幹線鉄道整備法に基づく「工事实施計画」の認可など早期着工に向け、必要な手続きを着実に進めることを要望します。
- (イ) J R東海が地元負担を想定している駅の建設費用については、中央新幹線が国家的プロジェクトであることや、中間駅が鉄道施設であることに鑑み地元負担を極力軽減されるよう要望します。

③小田急多摩線延伸事業の促進について

小田急多摩線の延伸については、平成12年1月の運輸政策審議会答申第18号において、唐木田駅から「J R横浜線、J R相模線方面への延伸について、今後整備を検討すべき路線」として位置づけられており、平成16年に策定された「町田・相模原業務核都市基本構想」等においても、その必要性が示されております。

経済界としても、都心へのアクセスが飛躍的に向上するなど鉄道ネットワークの充実が図られることに大きな期待を寄せております。

こうした中、平成20年6月には、相模総合補給廠の一部約15ヘクタールのほか、鉄道及び道路用地として約2ヘクタールが日米合同委員会において正式に返還合意されたことにより、延伸の実現に向けて大きく前進したと確信しております。については、標記のことについて次とおり要望します。

- (ア) 事業スキームは平成17年に創設された「都市鉄道等利便増進法」に基づく補助制度の活用を想定しておりますが、より柔軟に活用できるよう、収支採算性を見込む償還期間を30年から40年に延長するなど、補助制度の拡充を図るよう、要望します。
- (イ) 田名、愛川、厚木方面への更なる延伸は、首都圏南西部の交通ネットワークの充実や利便性の高い公共交通網の形成を図る上で重要な役割を担っており、相模原市では都市計画マスタープランにおいて、唐木田から上溝までの延伸に加え、田名地域を經由し、厚木・愛川方面への延伸について新たに位置づけ、更なる延伸に向けて取り組みを始めたところ

ですが、現在のところ、田名・愛川・厚木方面への延伸については、国の計画上に示されていないことから、国の計画に位置づけられるよう、要望します。

5. 農業関係法令の基準見直し等について

さがみ縦貫道路の整備が進められており平成24年度に市内2つにインターチェンジの供用が開始される予定で、インターチェンジ周辺の土地利用の重要性が大きく高まり、そのポテンシャルを活かした産業基盤等整備に早期取り組むことは、地域における最重要課題であります。

首都圏中央連絡自動車道の整備というチャンスを活かし、産業集積をはじめとする振興策を講じることは首都圏南西部の広域交流拠点都市として自立的な都市運営を目指す相模原市にとって重要な戦略であります。

当該地は、農業振興地域に含まれており、多くの農地が存在し、保全と開発という相反する課題を抱えることとなりますが、その解決のための方策は、地域の責任に基づき主体的に行うべきものと考えております。

つきましては地域の特性に応じた農地の利用と保全を可能とするよう、次のとおり所用の措置を要望します。

- (ア) 農業振興地域の整備に関する法律（以下「農振法」）第13条における農用地除外基準の見直し
- (イ) 農振法第4条の農業振興地域基本方針における大臣との協議の廃止または、同意を要しない協議の変更など関与の見直し
- (ウ) 農振法第8条の農業振興地域整備計画における知事との協議の廃止又は同意を要しない協議の変更などの関与の見直し

6. 相模総合補給廠早期返還等について

相模原市では、平成18年5月の相模総合補給廠一部返還基本合意を契機として、平成19年に返還予定地を核とした相模原駅周辺まちづくり構想に着手し平成20年3月にまちづくり構想としてまとめています。

平成20年度からは、相模原市総合計画や都市計画マスタープランの改定検討との整合・調整を図りながら「相模原市駅周辺地区まちづくり計画検討委員会」

を設置し、平成22年3月に「相模原駅周辺地区まちづくり計画」をとりまとめました。

については、まちづくり計画に基づき整備を進めるため、平成20年6月に日米合同委員会において正式合意された相模原駅北側の家族住宅区域等の一部（約15ha）と鉄道・道路用地（約2ha）の早期返還と平成22年12月に相模原市が申請した西側野積場（約35ha）共同使用の早期実現を要望します。

7. 地域振興事業費補助金の必要額の安定的・継続的な予算措置について

小規模企業者等を対象とする経営改善普及事業は、ナショナルミニマムを確保する意味から国の補助制度で制度設計されていましたが、平成18年度から実施された三位一体改革での税源移譲により、国から都道府県への補助金が廃止（一般財源化・普通交付税算入）され、各都道府県の判断で商工会議所等に補助されることとなりましたが、国の判断としては、経営改善普及事業の必要性や具体的内容等を変更したものではなく、地域が地域の実情に合わせ独自性を持って積極的な対応を可能とした措置であるとされています。

商工会議所は、地域商工業の経営支援、小規模企業の技術の改善・向上等に資する事業及び地域を元気にする地域振興事業の実施に努力していますが、特に、小規模企業者を含む中小企業に対する支援は、「小規模事業者支援法」に基づきセーフティネット的役割を担っており、県内の経済活性化のため重要な業務で、その必要性はますます高まっています。

こうした中、平成23年度の予算措置におきましては、前年比増額となりましたが、平成21年度の予算措置額まで回復が図られておらず、商工会議所の全体運営と中小企業支援活動に影響が生じており、経営指導員等の人件費の一部は一般会計からの繰入れであり、商工会議所財政への圧迫は必至であります。

つきましては、今後の補助金措置においては、商工会議所が行う中小企業支援などの重要性、継続性や行政の補完機能などにご留意をいただき、今後とも小規模企業者支援等が、十分に実施・継続できるよう、安定的かつ継続的な予算措置を要望します。

以上