

【重点要望事項】

1 ものづくり産業の再生と復権

(1) (社)横浜市工業会連合会及び地域工業会に対する支援の強化

(社)横浜市工業会連合会（市工連）及び地域工業会は、横浜市の経済の担い手として重要な役割を担っており、特に、市工連が地域工業会の活動にとってなくてはならない存在であることは、横浜市当局も十分に理解されていることと思います。

横浜の中小ものづくり企業は、横浜市民の就業の場を確保するとともに横浜市の財政に対しても少なからず寄与しているものと考えております。このことを十分認識され、横浜経済の活性化のために地域工業会活動に対するより積極的且つ具体的な支援策を実施していただくとともに、市工連については、組織運営基盤強化のための支援・補助の実施を強く要望します。

【回答】

貴連合会及び地域工業会については、これまで本市産業振興施策の推進に多大な貢献をいただいています。引き続き、十分に機能を発揮できるよう、皆さまと共に進めていきたいと考えています。

(2) 中小企業への融資制度の拡充

当面、企業の経営上の最大の課題は引き続き資金繰りの確保にあるかと思えます。この点、中小企業融資制度について資金枠や期間の拡充、相談、申し込み体制の充実などに、一段の配慮が必要と考えます。また、企業に対する貸出しの際の問題事例など実施状況を把握し制度の充実を要望します。

制度充実の具体例として、融資制度における保証料について、横浜価値組企業などへの融資の際の保証料は全て助成していますが、今日の企業環境を考えれば、中小企業全ての融資に対してもこうした助成をするなど思い切った施策を要望します。

【回答】

依然として厳しい経済情勢が続く中、平成22年2月に「セーフティネット特別資金」「緊急借換支援資金」の対象業種を拡大し、原則として全業種としました。

平成22年度予算では、これらの経営の下支え資金を中心に、過去最大であった平成21年度補正予算後の融資枠2,000億円を引き続き確保します。また、経営の建て直しを図る「経営再建支援資金」を新たに創設するとともに、新製品の販路開拓を支援するため「ものづくり支援資金」を拡充するなど、制度融資の充実を図ります。

また、保証料助成については、「経営再建支援資金」や「ものづくり支援資金」の販路開拓支援について保証料助成を新設するとともに、緊急借換支援資金、横浜型地域貢献企業等について平成21年度補正予算で拡充した保証料助成を継続実施するなど、中小企業の借入時の負担軽減を図ります。

(3) 景気低迷等による収益悪化への財政・政策面での支援

昨年来の厳しい経済状況は、大企業、中堅企業においては景況感が大幅に改善され、底入れの兆しが出てきたといわれておりますが、私たち中小ものづくり企業は、

相変わらず厳しい状況下にあり、現在も大幅な操業短縮等を余儀なくされているのが現状です。

国の施策による雇用調整助成金(中小企業緊急雇用安定助成金)の受給により何とか凌いでいる企業もありますが、横浜市としても更にきめ細かい対策を講じていただき、倒産という最悪の事態を回避できるよう積極的な支援を要望します。

【回答】

本市においては、資金繰り相談、転ばぬ先の杖診断などを実施し、市内中小企業の経営安定のための支援を行います。

また、市内中小企業が景気対応緊急保証を始めとする経営安定関連保証を受けるために必要な認定書の発行のため、平成21年度に引き続き特設会場を設けて認定業務を実施し、資金調達支援を行います。

今後も引き続き各種助成を行うとともに、技術力向上、製品開発促進、販路開拓といった支援を有機的に連携させ、積極的な事業展開や将来の成長につながる技術力向上の取組を支援していきます。

2 産業振興基盤の整備

(1) 工業系地域での住民との摩擦を回避し、安定して操業するための対策強化

この問題に関しましては、横浜市当局としても、平成19年11月に「大規模土地取引の事前届け出制度」を施行するなど、一定の努力をされていることは理解しますが、現実に問題となっているのは、大規模な土地よりも小規模の工場移転跡地におけるマンションの建設であります。数十年にわたり営々と操業を続け、横浜の経済を支えてきた中小ものづくり企業が、マンションの建設等による操業環境の悪化のため、横浜を捨てて地方へ移転する傾向が続いていることも十分に承知しております。

そこで、「大規模土地取引の事前届け出制度」についての実績を踏まえ、今後は中小規模の土地取引まで対象範囲を拡げていただきますよう要望します。この問題については毎年継続して要望しておりますので、他の大都市の状況や対策等についても調査し、有効な対策があれば積極的に取り入れる等なお一層運営に努力していただくよう重ねて要望します。

【回答】

工業集積地域の操業環境の維持・保全のため、大規模土地取引の事前届出制度を導入し約2年が経過しましたが、ご指摘のとおり依然として工業集積地域内における土地利用転換が進行している状況です。

そのため、届出対象を9,000㎡から引き下げる方向で、新たに対象となる企業へのヒアリング等を実施しながら検討を進めます。

3 産業振興策の充実・強化

(1) 「中小企業経営革新促進助成制度」の更なる充実

この制度は前身の「工業集積促進助成制度」を、時代の変化に対応するため、中小製造業の経営革新や、CO2削減、防災対策のための設備投資に対する支援制度

として充実されたことについては時世を得たものとして高く評価するものであります。

しかし、この制度の存続を21年度中とすることなく、また助成率及び助成額についても21年度限りの引上げでなく、制度存続中は、21年度水準を維持していただくよう要望します。

また、中小企業の設備投資などの助成率3%は、如何にも低すぎると思われます。大企業の企業誘致などに対する優遇制度と比較しても低いと思われます。中小企業への設備投資等への助成はされておりますが、実際に活用できる制度ではないと判断され、経済対策との関係も勘案し助成率を引上げ建屋の耐震化工事や省エネ設備への投資などの際の助成を要望します。

さらにあわせて、CO2削減等に関する設備投資にかかる経費の一部助成の更なる強化と、今、世界がテーマにしている地球環境に関するエコ活動実施の普及とPRを全市民の取り組みとしての啓蒙と予算を要望します。

【回答】

中小製造業経営革新促進助成制度については、平成22年度も引き続き実施し、製造業を営む中小企業の技術・製品の高度化、CO2削減、防災対策等の経営革新のために行う設備投資を支援していきます。

なお、生産設備等の省エネルギー化について更なる推進を図るため、平成22年度はCO2削減に資する設備投資にかかる経費については、助成率を上乗せし10%としました。

エコ活動に関する普及啓発については、市民、市民活動団体、事業者等が行う環境や地球温暖化の講座・イベント等と協働を図りながら「ヨコハマ・エコ・スクール（YES・イエス）」を推進し、市民の皆さまが脱温暖化に向け、学び・行動につなげていく場を提供していきます。

4 その他の産業振興施策

(1) 公共事業等の「市内企業受注金額の開示」

公共事業等地元企業への優先発注と大手企業の地元中小企業への優先発注を要望します。公共事業等の「市内企業受注率（件数・金額）」を工事種類別の情報開示要望につきましては、「件数ベース」での回答がありましたが、「金額ベース」で、市内中小企業（市内に支店、営業所のある大企業を除く）が受注した「受注額」については回答されておきませんので、要望事項の回答にある、①受注件数 ②受注金額 ③市内受注率（件数ベース）に加えて 特に金額ベースでの ④市内受注率受注金額の表示を強く要望します。この情報の開示をあらためて要望します。

【回答】

平成20年度の主な工種別市内企業受注率は次のとおりです。

(①受注件数 (受注率) ②受注金額 (受注率))

土木 ①905件(94.0%) ②25,968百万円(61.3%)

建築 ①187件(99.5%) ②16,049百万円(99.7%)

電気 ①196 件(59.8%) ② 5,548 百万円(45.1%)
管 ①119 件(100 %) ② 2,828 百万円(100%)

(2) 公共事業の地元企業への優先発注対策

公共事業の地元企業への優先発注対策の抜本的再検討と対策の早期実施につきましては長年にわたって要望を続けておりますが、当局からは、①市内企業への発注が原則、②分離・分割発注の徹底、により市内企業への発注に努めている、との回答を受けております。

しかしながら、昨年来のオイルショックを上回る経済危機により、一向に回復の兆しが見えない景気状況の中で、建設業の経営破綻は、信用調査機関の発表するデータを見ても依然高水準が続いており、これを見ても市内中小建設業の疲弊は一刻も放置できない状況にあります。

この様な状況を踏まえて、公共事業の発注について、改めて次の事項について目に見える形での対策の実施を強く要望します。

①分離・分割発注の更なる徹底と具体策の検討実施 ②早期前倒し発注の仕組みづくりと具体策の実施 ③大手・中堅業者の受注工事において、下請け業者の使用にあたって、市内業者を優先させるよう（数値目標を示して）工事請負契約の際明確にさせるよう要望します。

さらに県や市が市内に誘致し優遇処置を受けた大型プロジェクト工事についても、ジョイント企業や下請けに地元企業を使うよう指導されるよう要望します。

【回答】

分離・分割発注については、中小専門企業の育成の観点から、今後も大規模工事に含まれる専門工事の分離発注等に努めていきます。

工事の発注時期の平準化については、これまでも早期発注など年間を通じて計画的な執行ができるよう努めてきました。平成 22 年度においても、引き続き早期発注に努めていきます。

市内下請についてですが、本市発注工事の受注企業に対しては、工事を下請発注する場合等に、特に本市内の中小企業を最優先として活用するように要請しています。

行政運営調整局

1 工事請負契約における最低制限価格の事前公表の廃止と予定価格の引き上げについて

このことにつきましては、21年度要望事項として提出し、当局から、「不正行為の防止、入札手続きの透明性の確保、などから必要である反面、低価格競争の助長の要因となっていることから、その検証のため20年12月から予定価格の事後公表の試行を行っており、21年度も検証を継続する」旨の回答を受けております。

この回答を一步前進と評価するものでありますが、検証作業のスピードを上げ、県と同様、可及的速やかに入札・契約制度での最低制限価格の事前公表の廃止に踏み切っていただくよう強く要望します。また、最低制限価格についても、県と同等

以上とするよう更なる改善を要望します。

なお、最低制限価格の算定にあたっては、総合評価方式の拡大を強く要望します。

【回答】

現在、予定価格の事後公表の試行を行っていますが、予定価格の事前公表と低価格競争との関連性が明らかになったとは言えない状況です。

このため、低価格競争等との関連性について継続して検証するため、平成 22 年度は件数を増やして試行を継続するとともに、工事成績との相関関係についても分析します。

最低制限価格については、工事に必要な経費を適正に最低制限価格に反映することにより建設事業者の健全な経営環境や工事の品質の確保を図るため、平成 21 年 7 月に国の基準に準じ算出式を見直すとともに、その上限を予定価格の 90%へ引き上げたところですが、今後とも国の動向を見守っていきます。

総合評価落札方式については、これまでの入札結果や工事成績等を総合的に検証し、実施内容を検討していきます。なお、現在実施している総合評価落札方式については、法令の制約により低入札価格調査制度を採用しています。

2. 物品供給、役務提供などの入札・契約について、最低制限価格の公表の廃止と、最低制限価格の設定

役務提供における低価格の入札については、「適正な入札参加資格条件の設定、履行状況の確認、検査の徹底により対応している」との回答を受けておりますが、具体的な入札事例に即して考えた場合、この回答内容で正しくチェック機能を果たしているかどうか疑問のある事例が見受けられます。

一例として、不特定多数が出入りする建物、施設などにおいて、安全・安心などの確保の上で、不可欠な、火災報知機、防災設備等の保守・点検、管理の委託契約で、極端で過度な低価格で落札する業者が存在しており、果たしてこの価格で火災発生時の安心・安全が十分確保できるかどうか、非常に危惧されます。このような過度な低価格競争の激化は、発注者にとっても契約履行の担保の上からも好ましいことではなく、最低限の歯止めとして適切な最低制限価格の設定は不可欠と考えます。

当局においては 21 年度から、建物管理、警備業務、施設運転管理・保守委託契約について最低制限価格制度を導入されたことについては、一定の評価をしますが、公共施設等での安全・安心に直結する防災設備装置などの保守・点検、管理委託契約にも、最低制限価格制度の導入を要望するものであります。

【回答】

委託契約の適正な履行を確保するために、低価格の入札については、従来から「適正な入札参加条件の設定、履行状況の確認、検査の徹底等」を図るとともに、平成 21 年度に導入した最低制限価格制度等を活用することにより対応しています。

消防設備保守等の最低制限価格制度の対象でない業務についても、低価格の入札があった場合には必要に応じて事業者の積算内訳を確認することにより、当該業務が適正に履行できることを確認したうえで契約を締結することとしています。

最低制限価格制度については、ほぼ毎日継続的に履行する業務で、人件費の占める割合の高い業務について導入しています。

消防設備保守など、年間を通して毎日行わない業務については、現在、対象としていませんが、今後、最低制限価格制度を採用した契約の履行状況を確認しながら、導入の効果等を検証したうえで、対象範囲の拡大について検討していきたいと考えています。

行政運営調整局・経済観光局

1 雇用増に伴う雇用主の負担軽減特例措置について

厳しい経済状況の中、国では緊急雇用対策を打ち出していますが、雇用対策を一層進め、雇用創出の観点からも、当該制度を活用して雇用促進を図った場合、当該対策による雇用増に伴う雇用主負担増について何らかの特例措置を設けるよう国への働きかけを要望します。また、これに対比するとも思われる事業所税は、大都市における都市環境の整備改善に要する費用に充てるための目的税であり、一定規模以上の都市で課税される国の税であることは十分承知しております。しかしながら中小企業の厳しい経済状況を考慮され、緊急雇用対策の関連の中で、国に対して事業所税の税額算出方法の見直しや税率の引き下げについての働きかけを要望します。

【回答】

本市では、雇用に取り組む企業を支援するため、平成 21 年度から「緊急雇用対策資金」制度を創設し、無料職業紹介事業である「ジョブマッチングよこはま」に求人登録し、新たな雇用を行う企業を対象に、低金利でかつ保証料助成を行う資金を提供しています。

資源循環局・道路局

1 ゴミの不法投棄の取締りと清掃他

新杉田町の国道 357 号線までの横浜市道磯子 371 及び 301 (汐見台 98) 号線の沿線の歩道は、ゴミの不法投棄が多く衛生上好ましくないため、不法投棄の取締りと定期的な清掃を、また沿線の歩道は夜間照明がないことから安全上、防犯上照明の設置を要望します。

【回答】

平成 22 年度については、不法投棄防止対策として、夜間監視パトロールの日数や警報装置の設置数を増加させるとともに、横浜みどりアップ計画による農地の不法投棄対策事業と併せて、対策を拡充していきます。また、引き続き、警察などの関係機関との連携を一層強化し、不法投棄物の早期撤去など、不法投棄されにくい環境づくりを推進していきます。

道路の清掃についてですが、市道磯子 371 号線及び 301 号線は車道のみ月 1 回から 2 回程度の機械清掃を行っていますが、状況によっては土木事務所までご連絡ください。

道路の夜間照明については、歩行者と運転者の良好な視覚環境をつくり安全を確保するもので、主にバス路線と交通危険箇所（交差点、カーブなど）に設置しています。

防犯灯の設置について、本市では、防犯灯設置事業により自治会町内会エリア内に地域からの要望に応じて設置を行っています。しかし、市道磯子 371 号線及び 301 号線の沿線については、当該エリアに自治会町内会が組織されていないことから、防犯灯は設置していません。

経済観光局

1 京浜臨海部の更なる整備

横浜サイエンスフロンティアにおける研究開発拠点整備の拡大・充実を要望します。また、理化学研究所、木原記念横浜生命科学振興財団、産学共同研究センター並びに横浜新技術創造館への入居企業等の研究成果の製品化、商品化の際は、地元中小企業の活用配慮し、地域の技術の高度化と新製品開発のセンターとなるようにご指導ご支援を強く要望します。

【回答】

横浜サイエンスフロンティアでは国際的な研究機関である理化学研究所横浜研究所を核に、横浜市立大学鶴見キャンパス（連携大学院）やインキュベーション施設であるリーディングベンチャープラザ、産学共同研究センター等の整備により研究開発型企業の集積を進めてきました。

更なる機能強化に向けて、バイオ関連企業等の立地促進を図るため、木原記念横浜生命科学振興財団の研究開発施設（横浜バイオ産業センター）を平成 21 年 4 月に供用開始し、さらに同施設内において、バイオ医薬品を開発する際に必要となる治験原薬を受託製造する施設の整備を進めています。

また、市内中小製造業の受発注取引の促進のため、個別の受発注相談や受発注希望企業の商談会等の開催を通じて、ビジネスチャンスの創出につとめます。

2 市域内循環型経済の推進

経済の市域内循環、すなわち、横浜市の企業が製品を作り、それを市民が買い、市内企業が増産し、市民の雇用を増やす…といった循環型の流れを太くする必要があります。例えば、市域の経済団体などの横の連携により、市域内での企業間取引や雇用の確保の機会を増やしていく取組みをさらに積極的に行って頂きたい。そして現在進められています、川上・川下企業の連携なども成果に結びついている状況にはないと考えられ、これらの充実も含め積極的な対応を要望します。

【回答】

企業間取引を増やす一環として、市内中小企業のビジネスチャンスを広げ、市内経済の活性化を図るため受発注商談会を開催しています。また川上・川下企業の連携については、貴会と連携して実施していますが、より効果的な事業となるよう引き続き考えていきます。

3 大企業OB技術者の活用による人材バンクの設置と中小企業の人材確保及び人材育成

団塊の世代が次々と定年を迎える今日において、技術・技能の空洞化を防ぎ、どのようにしてこれを次の世代に伝えていくかが私たち中小企業にとって切実な問題となっております。

この問題に対処するための方策として、大手企業を退職し、高度の技術・技能及び専門分野に関して豊富な経験と知識を有する人材を「横浜市が設置する人材バンク」に登録し、この人たちを講師として、若年技術者のレベルアップや新たな技術開発・新市場開拓等に関するセミナーを開催するほか、市内中小企業の求めに応じて一定期間（短期間）公費負担により派遣していただき、条件があればその企業への就職に結びつくような具体的な施策とそのための助成制度を創設していただくよう要望します。

【回答】

大企業のOB人材の活用については、平成20年度に貴連合会と連携して取り組んでいるものづくり人材確保支援事業の中で検討しましたが、現在の雇用環境を考慮するなかでは、平成22年度のOB人材バンク設置は困難と考えています。

4 外国特許出願費用の助成

外国での特許取得は、中小企業にとって自らの技術や権利を守ることによる経営基盤の強化、国際競争力の向上に大きな力となります。しかしながら、外国において特許出願する場合、翻訳料・弁理士費用・調査費用・手数料等の多大な費用負担がかかってきます。優れた技術力を有し、それらを海外において広く活用しようとする中小企業者に対し、外国特許出願を支援するための費用助成制度を要望します。

【回答】

外国特許については、横浜市中企業研究開発促進助成制度において、出願のための諸経費を助成対象としています。なお、PCT国際出願として日本の特許庁への特許出願や審査請求にかかる手数料は含まれません。

5 構外緑地の緑化率編入について

緑の環境を作り育てる条例において、道路を隔てた構外の所有緑地は現在工場構内の緑地として算入できないが、緑地としての景観や大気浄化作用を果たしていることから道路を隔てた緑地についても工場構内緑地と同じとみなして緑化率の算入を要望します。

【回答】

「緑の環境をつくり育てる条例」第9条に基づく緑化協議は、建築敷地ごとに建築確認申請前に協議するものであり、建築敷地外の緑地を含むことはできません。

ただし、工場立地法に基づく「横浜市における敷地外緑地制度」（平成21年11月施行）においては基準を設けて敷地外の緑地を、工場立地法上の緑地の面積率に認

めています。この制度により敷地外緑地の認定手続を行った特定工場の増改築に限り、「緑の環境をつくり育てる条例」第9条に基づく緑化協議の緑化率規定を適用いたしません。

6 屋上緑化率の均一化について

現在、緑の環境を作り育てる条例では、屋上緑地は、現状緑地面積の50%まで認められているが、工場立地法では、25%までしか認められておりません。同じ屋上緑地のため工場立地法についても、50%まで認めるよう要望します。

【回答】

工場立地法は、工場立地が環境保全を図りつつ適正に行われるよう定められたものであり、緑地率等は準則で規定されています。

この準則では、緑地を含む環境施設の15%は敷地の周辺部に配置することとされており、この趣旨から屋上緑化も全緑地の25%を上限とされています。

本市としても工場緑化は周辺環境へ寄与するものであることが望ましく、この規定は妥当なものであると考えていますが、工場建替えや工場緑化が円滑に推進できるよう、制度改善には継続的に取り組んでいきたいと考えており、平成21年11月には「横浜市における敷地外緑地制度」を創設するなど、改善を進めています。

今後も、工場立地法の改善に関する地域要望は、国にも働きかけていきます。

7 工業技術支援センター内に関東学院大学総合研究推進機構の窓口を開設

関東学院大学は、平成21年度の機構改革により総合研究推進機構を発足させた。大学が研究の総合的向上と研究を通じた社会への貢献を目的とし、その中で産学官連携の推進が主要テーマのひとつとなっています。地元産業界が新規機構を最大限に活用し価値ある連携関係を構築するためにも、機構の窓口が産業団地内に存在することで、関係する3者のネットワークを高める環境が期待できます。

これらの条件を満たす場所として、工業技術支援センター施設内に大学の研究推進窓口を開設するとともに、地元企業従業員のための公開講座などを開催できるスペースを提供されるよう要望します

【回答】

関東学院大学と横浜市工業技術支援センターは、地域産業の振興と中小製造業の人材育成を目的として、平成21年11月に協定書を取り交わしました。その具体的な事業内容については、今後、地域工業会の方を交えた事務連絡会議の中で協議していきます。

経済観光局・都市整備局

1 副都心としての鶴見の活性化

JR鶴見駅東口については、独立行政法人都市再生機構により平成22年度完了を目途に事業が進められておりますが、副都心としての機能を果たすため中距離列車のJR鶴見駅停車、駅前公共駐車場の整備、京急鶴見駅への特急電車の停車につ

いての実現に向けての横浜市の努力目標、日程等を明確にするなど、鶴見駅周辺整備に全市的な取り組みを重ねて要望します。特に駅前公共駐車場は、マンション居住者を含め230台では、不足し、混雑の原因になりますので、JR鶴見駅東口開発にふさわしい整備を強く要望します。また、鶴見会館跡地については、同事業検討委員会報告に基づく活力あるまちづくりの推進と地元企業優先発注を横浜市関係部局並びに関係機関に徹底するよう要望します。

【回答】

JR鶴見駅への中距離電車の停車及び京急鶴見駅への特急電車の停車については、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、引き続き、東日本旅客鉄道株式会社と京浜急行電鉄株式会社にそれぞれ要望していきます。

駐車場の整備について、本市では、民間事業者による駐車場整備を基本としており、鶴見駅周辺については、横浜市駐車場条例及び大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の設置指導等を引き続き行い、駐車場整備を促していきます。

なお、鶴見会館の閉館に伴う跡地利用については、事業者公募の結果、応募がありませんでした。今後について、地元とも調整を図りながら財団と検討していきます。

まちづくり調整局

1 建築確認期間の短縮について

耐震偽装の再発を防止すべく建築確認・審査を厳しくした平成19年度の建築基準法改正により、建築確認申請から許可までに長い期間を要する状態が続いています。引き続き審査・許可に要する期間の短縮に向けた取り組みを要望します。

【回答】

本市に提出された確認申請については、申請図書の精度が上がっていることや、本市職員も迅速な審査に努めていることにより、審査に要する日数は平成19年の建築基準法改正前と比べて2～3割短くなっています。

都市整備局

1 臨海部を結ぶ交通アクセスと鶴見工業高校の跡地利用の整備促進

臨海部の再整備と併せ鶴見駅東口—小野町—末広を結ぶ交通アクセスの整備と鶴見工業高校の跡地活用により活力あるまちづくりの促進を重ねて要望します。

【回答】

本市における将来の鉄道網については、東京圏の鉄道整備に関する基本計画を定める国の運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）に基づき、事業化に向けた検討を進めることとしています。ご要望の路線については、当該答申の中で位置づけはありませんが、今後の参考とさせていただきたいと考えています。

鶴見工業高校の跡地利用については、鶴見小野駅周辺地区まちづくり検討会等で、広く意見を聞くとともに、関係機関との調整を行うなど、まちづくりの実現に向け検討しています。

2 東海道貨物支線の貨客併用化と地下鉄4号線の鶴見延伸

京浜臨海部の再整備を進める上で交通アクセスの整備が第一で、臨海部のJR貨物線を活用し、旅客化をすることによって京浜臨海部の再整備と活性化が一段と促進されます。また、地下鉄4号線の日吉―鶴見間の延伸計画の一日も早い実現に向け、貨物線の旅客化と共に地下鉄4号線の延伸を強力に推進されるよう要望します。

【回答】

東海道貨物支線の貨客併用化及び横浜環状鉄道（日吉―鶴見）については、東京圏の鉄道整備に関する基本計画を定める国の運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）の中で、位置付けられています。これらの路線の整備については、少子高齢化などの社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなど様々な課題がありますが、これらを踏まえ、総合的に検討していきます。

3 羽田～横浜間のアクセスの整備を要望いたします。

【回答】

羽田空港へのアクセス強化についてですが、短期的には、京急蒲田駅の改良により、平成24年度に横浜からの直通運転本数の増加などの利便性向上が図られる予定です。

中長期的には、高速横浜環状北線・北西線の整備などにより、市の北部からのアクセスの改善を図るほか、「神奈川口構想に関する協議会」などを通じて、国に働きかけることにより羽田への連絡道路の事業化を目指していきます。

なお、「東海道貨物支線の貨客併用化」について、東京圏の鉄道整備に関する基本計画を定める運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）の中で、今後整備について検討すべき路線として位置付けられています。本路線の整備については、少子高齢化などの社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなど様々な課題がありますが、これらを踏まえ、総合的に検討していきます。

4 JR新杉田駅改札口及び駅構内の混雑緩和、並びに臨海部企業へのアクセス路整備

現在、JR新杉田駅の改札口は1ヶ所であり、改札口及び駅構内は極端な混雑を呈している状態です。また、臨海部企業の事業展開に伴う人員増が今後見込まれ、更なる混雑が予想されます。

一方で、現在、JR新杉田から臨海部企業へのアクセスは、新杉田駅2階改札口から階段を降り、1階ビル商店街を抜ける以外に方法はなく、初来訪者にとっては分かりにくい状況にあります。

さらに、今後、臨海部企業のグローバル展開に伴い、海外の国賓級来客の来訪頻度も増すと予想されます。これらの関係来訪者を含めて、第一印象に与える影響の大きい玄関口の機能として見た場合には、商店街を抜けるアクセス路は、企業イメージの観点で再考の余地があるものと考えられます。つきましては、JR新杉田駅

に新たな改札口を設置し、国道357号線にかかる陸橋との間を新アクセス路で結び、混雑緩和を図るとともに、来訪者を出迎える新杉田地区の「顔」としての機能を充実させ、あわせて身体障害者等にも充分配慮したバリアフリー施設に改善するよう要望します。

【回答】

新杉田駅の改良については、駅を所管する東日本旅客鉄道株式会社に要望の趣旨を伝えていきます。

5 新都市交通（シーサイドライン）の京急金沢八景駅への接続

新都市交通（シーサイドライン）の京急金沢八景駅への接続については、同路線開設以来、利用者の懸案事項となっています。「金沢八景駅東口地区土地区画整理事業」の進捗状況について、定期的に情報公開の場を設け、整理事業の進捗状況が把握できるよう要望します。

【回答】

金沢シーサイドラインの京急金沢八景駅までの延伸については、金沢八景駅東口地区土地区画整理事業にあわせて整備します。現在、京急金沢八景駅との接続部について、都市計画変更の手続を進めています。

なお、金沢八景駅東口地区土地区画整理事業については、平成19年度から減価補償金による用地取得を進めてきましたが、平成21年度に用地取得が完了し、仮換地指定手続を進めています。平成22年度は、仮換地指定後、地区北側から区画道路の工事等に着手します。事業の進捗状況については、本市ホームページに掲載しています。その他、ご不明な点等ありましたら都市整備局金沢八景駅東口開発事務所までご連絡ください。

道路局

1 鶴見南北道路の早期建設

県道鶴見・溝の口線は、終日渋滞・過密状態で産業活動をはじめ市民生活に重大な支障をきたしています。特に国道1号線と15号線を結ぶ道路が一本しか無く、県道鶴見・溝の口線の渋滞解消のため、万難を排して早急に南北道路の建設促進を重ねて要望します。

【回答】

鶴見区内でJRを横断する路線として、現在整備を進めている横浜環状北線の関連街路岸谷生麦線のほか、岸谷線、浜町矢向線が計画されています。

平成20年5月に公表しました「都市計画道路網の見直しの素案」において、岸谷線については、線形や幅員を見直す「変更候補」、浜町矢向線については「存続」としています。これらの都市計画道路は鉄道による地域分断や踏切事故の解消を図るため、優先的に事業着手する路線としています。

現在、「変更候補」路線については、都市計画変更に向けた検討を進めており、「存続」路線とともに、事業中の路線の進ちょく状況等を見ながら、効率的・効果的な整備について検討していきます。

2 国道15号線の拡幅

国道15号線の拡幅未整備区間の早期着手についての国土交通省への要請を要望します。

【回答】

国道15号については、都市計画幅員の50mに拡幅する計画となっています。本市としても、未整備区間の整備について、引き続き、道路管理者である国土交通省横浜国道事務所に働きかけていきます。

3 生麦～大黒町及び新興駅～恵比須間交通渋滞及び交通事故対策

生麦～大黒町及び新興駅～恵比須間に於ける、朝夕の大型車両時間待ち等路上駐車を起因とする交通渋滞及び交通事故多発等の問題について、実態調査に基づき、対策実施に向けた取り組みを緊急に推進するよう要望します。

【回答】

市道大黒線については、交通の円滑化を図るために、新興駅交差点において交差点改良事業を進めており、平成21年度から工事に着手しています。

新子安大黒線の荷待ち車両の対策としては、調整・検討してきましたが、整備手法等に課題があり、困難な状況となっています。

本市としても引き続き、特定の箇所交通が集中しないよう、体系的な道路ネットワークの整備の推進に併せて、検討していきます。

4 私道整備助成制度について

旧住宅造成地内の私道が次第に老朽化し、私道助成整備の申請件数が増えると思われれます。その助成利用条件に当てはまる相談物件が適正に、かつ比較的早く認可及び施工に至るよう次年度施工状況の適格な予測等を要望します。

また、その私道助成申請に対する予算の確保と当該制度について広く市民への制度の周知を要望します。

【回答】

私道整備助成の申請は、各区の土木事務所で受け付けており、その手続は「私道整備の助成に関する要綱」に基づき行っていますが、毎年多くの申請書が提出されています。限られた予算の中で、より効率的、効果的な事務手続の執行を実施していきます。

なお、当該助成制度の内容については、横浜市道路局のホームページに掲載して

いますのでご覧ください。

私道整備助成制度

<http://www.city.yokohama.jp/me/douro/iji/download/sidouaramasil704.pdf>

5 国道357号（現新山下～磯子八幡橋の間）の早期開通を

国道357号線は横浜南部地域の工業団地や住居地域、加えて三浦半島とを結ぶ重要国道です。関東地区内の未整備国道のうちでも投資効果の上がる区間と考えます。再度、早期着工開通を要望します。

【回答】

国道357号（根岸地区・本牧地区）については、平成21年度から事業に本格的に着手しました。本市としても引き続き、早期整備に向けて国土交通省に働きかけていきます。

6 国道357号線の鳥浜町交差点から聖天橋交差点間におけるプロファイル機の設置

鳥浜の工業団地を取り巻く交通環境は、平成元年にシーサイドラインが開通し、平成13年には首都高速湾岸線が開通するなど大きく変化しております。また、近年は物流量の増大に伴い交通量が増加し、慢性的な交通渋滞が問題視されております。更に、平成21年6月、鳥浜の工業地区内に東京入国管理局横浜支局の業務開始に伴い、1日に1,000人を超す外国人来訪者による交通環境の悪化が、地元企業の日常業務の運営に多大な影響をもたらすことは必定です。

については、交通渋滞緩和策の一つとして、国道357号線の鳥浜町交差点から聖天橋交差点までの間に、交通量に応じて信号機の点灯時間を自動的に制御する「プロファイル信号機」の設置を要望します。

【回答】

国道357号の鳥浜町交差点から聖天川交差点間におけるプロファイル信号機の設置については、要望の趣旨を国土交通省に伝えていきます。

7 国道357号線の金沢～夏島間における道路の拡幅

国道357号線は、海の公園周辺を起点として、特にGWや潮干狩りシーズンにおいて激しい渋滞を生じています。産業団地近傍の業務生活圏にあって交通渋滞の弊害は無視できないものがあります。現行道路の拡幅整備について、国土交通省への要望を引き続きお願いいたします。（幸浦二丁目「第三住宅入り口」付近の拡幅工事が実施された。）

【回答】

国道 357 号は、本市にとって重要な役割を担う道路ですので、他の未整備区間とともに、引き続き国土交通省に働きかけていきます。

8 国道 357 号線の八景島～横須賀市夏島及び同以南への延伸

国道 357 号線の地域幹線道路としての有用性はますます増大しているなかで、八景島から夏島への延伸計画が中断しています。また、夏島以南の横須賀市街地への延伸についても、横浜市南部から三浦半島湾岸地域にかけての産業活性化を図るうえで、重要な施策のひとつと考えられ、計画の早期実現を要望します。

【回答】

国道 357 号横須賀への延伸については、本市としても引き続き早期整備を国に働きかけていきます。

港湾局

1 鶴見川河口付近の船舶等航路の確保

鶴見大橋下の鶴見川河口は、港湾区域として貨物や物資の海上輸送に利用されておりますが、近年上流からの堆積物によって、水深が著しく浅くなり、船舶運航等の面から周辺企業の事業活動の障害となっておりますので早期に浚渫工事を要望します。

【回答】

平成 21 年度、国土交通省京浜河川事務所において、河口部の一部を浚渫しました。今後、順次浚渫を実施する予定と聞いています。引き続きご要望の主旨を踏まえ、国と調整していきます。