

第52回栃木県商工会議所議員大会提言要望事項

I 活力ある中小企業対策の推進

～地方経済の好循環と成長のために～

- 1 事業承継対策
- 2 中小・小規模企業対策
- 3 産業振興策
- 4 雇用・人材育成対策

II 誇れる郷土づくりの推進

～元気で魅力ある“とちぎ”の創造～

- 1 地域振興策
- 2 観光振興策
- 3 道路整備
- 4 危機管理対策

I 活力ある中小企業対策の推進

～地方経済の好循環と成長のために～

1 事業承継対策

事業承継・事業引き継ぎは、経営者の高齢化が進む中、雇用・ノウハウ・技能を継承し、我が国が産業活力を維持するうえで喫緊の課題となっており、地方経済や雇用を支える中小・小規模企業が円滑に次世代にバトンを渡せる仕組みづくりが重要であり、円滑な事業承継なくして地方創生はあり得ない。

本県においても、近年、社長交代率の低下や事業所の廃業が増加しており、事業承継を重要な経営課題と認識する企業が9割を超えるという調査結果もある。

については、円滑な事業承継を推進し、次世代が将来に希望を持てる地域経済を創っていくためにも、次の事業承継支援の充実を図られたい。

(1) 取引相場のない株式等に係る相続税・贈与税の軽減措置について

取引相場のない株式の評価については、中小企業経営者が経営努力により企業価値を向上させるほど評価額が高くなり、相続税負担が重くなるという弊害が生じている。相続税納税が困難な場合、事業用土地の物納や借入で対応するなど、円滑な事業承継に支障をきたしている事例もある。

については、取引相場のない株式を相続税・贈与税の対象外とすることを含めた軽減措置を講じられたい。

また、次の事業承継税制に係る要件や特例措置の見直しを図られたい。

ア 相続後、雇用を5年平均8割維持する要件の廃止

イ 猶予対象株式の継続保有要件の廃止

ウ 小規模宅地等の課税特例と同様に、事業用建物、機械、車両等を対象とした特例措置の創設

(2) 事業承継に係る県内関係機関連絡会議の創設について

事業承継の円滑化は、経営者の喫緊の課題であり、地域経済が継続的に発展を続けていくために必要不可欠である。こうした中、昨年「栃木県事業引き継ぎ支援センター」が開設され、次世代への事業引継ぎに関する様々な課題解決の支援を行っている。

事業承継に悩む中小・小規模企業者に、より有効に同センターを活用してもらうためには、行政、商工団体、金融機関、専門家等とのネットワークを構築し、連携体制を整備するとともに、支援機関との情報共有、連携強化が必要であることから、県の主導により、円滑な事業承継の推進に向けた組織（連絡会議）を設置されたい。

2 中小・小規模企業対策

(1) 小規模企業経営支援事業費補助金の拡充について

昨年、商工会議所等を小規模企業支援の「中核」と位置付ける、いわゆる「小規模支援法」を改正する法律が施行され、併せて、小規模企業の成長発展を基本原則とする、「小規模基本法」が施行された。

これらの法律の主旨を踏まえ、商工会議所では、小規模企業の「持続的発展成長」を目指し、中小・小規模企業者ニーズの多様化・高度化に対応できる実践的支援など、これまで以上に、きめ細かな経営支援が求められており、機能強化と経営指導員等の資質向上が喫緊の課題となっている。

県においては、地域を支える商工会議所に対し、経営指導員の人件費や研修事業費補助金の拡充など、中小・小規模企業対策予算が十分かつ安定的に確保されるよう配慮されたい。

また、中小・小規模企業支援に対する国の方針等を踏まえ、小規模企業経営支援事業費補助金における補助対象職員数算定基準の見直しを図られたい。

(2) 小規模事業者経営改善資金（マル経資金）について

無担保・無保証人のマル経資金については、小規模事業者にとって大変有効な制度資金であり、経営の安定と発展に大きく寄与している融資制度である。

については、小規模事業者への金融円滑化に向け、現在講じられている拡充措置の恒久化並びに次に掲げる同制度の要件緩和を図られたい。

ア 取扱地区要件について

本制度利用には、1年以上同一の商工会議所（商工会）地区内で事業を行っているという要件を満たす必要があるが、利用者の利便性向上のため、同一市内の商工会議所、商工会地区について、いずれかの経営指導を受けていれば、どちらの窓口においても申込を可能とすること。

イ 従業員要件について

本制度の融資対象は、常時使用する従業員の数が20人以下（商業・サービス業は5人以下）となっているが、業種業態を踏まえた従業員要件の緩和を図ること。

ウ 融資期間の延長について

昨年4月にマル経資金の融資限度額が1,500万円から2,000万円に引き上げられたが、融資期間は従前どおり（運転資金7年、設備資金10年）であり、利用者の返済負担を軽減するためにも融資期間を延長すること。

(3) 中小・小規模企業支援のための補助制度の充実について

日本再興戦略では、現場の中小・小規模企業の目線に立ち、「最も分かりやすい」中小・小規模企業向けの施策を目指し、補助申請書類の更なる削減・簡素化等、支援制度の使い勝手の向上について不断の見直しを行っていくとしている。

については、実効性の高い補助制度となるよう次の措置を講じられたい。

- ア ものづくり補助金や持続化補助金など、中小・小規模企業者にとって有効な補助制度の継続
- イ 補助制度の申請期間を十分に確保するとともに、補助申請が不採択となった場合、再申請の機会付与のためにも、不採択に至った理由の開示
- ウ 公募期間の通年化（特に創業に係る補助金）
- エ 申請書類や添付書類の簡素化

(4) ミラサポ専門家派遣の拡大について

中小・小規模企業者を対象にした支援情報サイト「ミラサポ」は、経営者や専門家との情報交換や専門家の派遣を要請することができ、中小・小規模企業者にとって、大変有益なものとなっている。

しかし、専門家の派遣を要する相談内容が、複雑化、多様化していることから、現状1事業所3回となっている派遣回数拡大を図られたい。

また、インターネット上で手続を進めることに不慣れな小規模企業者に対し、地域の支援機関である商工会議所等が窓口となって、ミラサポの活用を支援できる体制の整備を図られたい。

(5) 消費税増税に伴う中小・小規模企業者への対応について

平成 27 年度税制改正大綱では、消費税率 10%への引き上げを平成 29 年 4 月 1 日とすることに併せ、消費税の転嫁を阻害する行為の是正等に関する特別措置法の期限を平成 30 年 9 月 30 日として、引き続き、消費税の円滑かつ適正な転嫁について万全な対応を進めるとしている。

昨年 4 月の 8%導入の際には、経済対策パッケージの実施による経済の下支えや価格転嫁対策により、概ね円滑に転嫁が進んだが、取引上弱い立場の中小・小規模企業者は、厳しい価格競争の中、増税分を価格転嫁できずに、収益が悪化したケースも見受けられた。

については、税率 10%への引き上げの際には、経済情勢に注視しながら、適宜適切な経済対策と実効性の高い転嫁対策を実施されたい。

また、複数税率の導入は、社会保障財源が大きく失われるだけでなく、中小・小規模企業者に煩雑で新たな事務負担を強いることから、税率構造は単一税率を維持されたい。

3 産業振興策

(1) 再生可能エネルギーの導入推進について

昨年 4 月に閣議決定した第 4 次となる「エネルギー基本計画」では、2030 年における再生可能エネルギーの導入について、第 3 次計画で示した導入水準（発電電力量全体の 2 割程度）を上回ることを目指すとしている。

本年 1 月からは、経済産業省において、実現可能でバランスの取れたエネルギー需給構造の将来像（エネルギーミックス）に関する検討が始まったが、再生可能エネルギー拡大の制約要因として、送電網の能力、発電コスト高、安定供給などの課題がある。

エネルギー政策は、客観的な情報と十分な議論を踏まえ、政治が責任を持って判断すべき、極めて重要な国家の基幹政策であることから、よりきめ細かなデータを開示のうえで、将来に希望がもてるような電源構成のエネルギーミックスを検討されたい。

(2) 佐野インランドポート整備事業について

平成 27 年 2 月に「佐野インランドポート整備事業」に対する国土交通省所管の港湾関係国庫補助金が決定し、佐野市においても本年度から 3 年計画で総合物流拠点の核となる佐野インランドポートを整備することとなった。

今後は、ハード整備とともに利用荷主の利便性向上を図るため、船社との協力体制の確保や、国際コンテナ戦略港湾に指定されている京浜港との連携、佐野インランドポートの運営を行う指定管理者の選定に向けた調整等に取り組んでいくこととなる。

この佐野インランドポートは、京浜港と栃木県とのシャトル輸送と栃木県内企業のコンテナ輸送が効率化されることから、コンテナターミナル機能としての役割が期待されている。また、東北自動車道と北関東自動車道がクロスする大変恵まれた立地環境にあることから、東日本の物流拠点としての機能も併せもつものである。

県においては、佐野インランドポートの早期完成・供用開始に向けた活動に対する支援を更に強化されたい。

(3) 宇都宮鹿沼道路（さつきロード）の通行料金無料化について

県道宇都宮鹿沼道路（さつきロード）は、東北自動車道鹿沼インターチェンジと宇都宮環状線を最短で接続する幹線道路であり、主要工業団地である「産業未来基地とちぎ中央」（みぶ羽生田産業団地）や物流基地である「とちぎ流通センター」なども近接することから、産業振興には欠かすことのできない重要な道路である。

また、当地区では新産業団地の事業計画策定も予定されており、交通渋滞など地域住民はもとより企業経営にも多大な影響が予想される。

については、料金徴収期間が終了せず、建設資金等の借入金があるのは承知しているが、産業振興や地域経済活性化のため、さらには、交通の利便性を向上させる観点からも早急に通行料金を無料化されたい。

(4) TPPへの交渉参加に伴う農商工連携の促進について

TPPへの交渉参加に伴い、これまで以上に農商工連携及び海外展開支援の強化を促進するため、日本の商工業と農業が相互に知恵を出し合い、国際競争に対応できる農林水産業の実現に向けた具体的な対策を講じられたい。

(5) 米粉の消費拡大に向けた施策について

食育活動や FOOD ACTION NIPPON を通じて、国産農産物の消費拡大に向けた取組みが推進されているが、未だ米粉活用食品の認知度は低く、米粉の需要は伸び悩んでいる。

本県では県産米粉の利用拡大を図るため「米粉元気プロジェクト」を立ち上げ、ネッ

トワークづくりや新商品開発の支援が行われているが、今後は、学校給食における米粉パンの導入回数増加に対しての助成に加え、米粉の特性（吸油率が低いなど）について、メディアを活用して広く周知するとともに、学校教育の中で、米粉を取り入れた調理実習を行うなど、米粉消費拡大に向けた更なる取組みの推進を図られたい。

4 雇用・人材育成対策

(1) 産業人材の育成と小規模企業者の経営改善のための5S導入について

産業の継続的な発展・拡大には、これを支える人材の存在が極めて重要であるが、中小・小規模企業においては、その確保・育成に苦慮している事業所が数多くある。

また、近年、現実を踏まえた就労イメージが持てない若者も多く、早期離職というケースも多く見受けられ、若者の健全な勤労観・職業観の醸成の必要性も叫ばれている。

このような中、5S（整理・整頓・清掃・清潔・躰）を学校、商工団体、事業所など街ぐるみで推進するとともに、世界へ普及啓発を図るためのサミットを開催し、経営力の向上や人材育成などに大きな成果を上げている地域もある。

については、産業人材育成等の観点から、県内高等学校の教員研修に5S活動の実習を組み入れ、生徒の学習指導（カリキュラム）に活かすとともに、小規模企業者が経営改善のために5Sを導入する場合には県の補助対象事業とし、更なる普及啓発を図られたい。

(2) 若者に対する県内建設業の魅力発信及び人材育成施策の充実について

建設業界においては、少子高齢化の進展や労働環境改善の遅れなどにより、若者の就職希望者が減少し、後継者への技術の伝承などが厳しい状況にある。このことは、地元企業への発注機会の低減につながる恐れがある。

については、建設業界における優秀な人材の確保・育成及び技術の伝承に向けた次の取組みを推進されたい。

ア 若者の建設業への就職促進のために、高等学校、専門学校、大学などにおいて、建設業の魅力、創造の喜びなどを授業や実践を通して教育するとともに、地元企業の素晴らしさを積極的にPRし、ものづくり県を維持されたい。

イ 中小建設業においては、自社内での雇用獲得、技術伝承などの人材確保・育成には

限界がある。そのため、県が中心となって、県内建設業に特化した合同面接会の実施や研修の場の設定、意見交換会の開催など、建設業界における人材確保・育成に向けた取り組みを重点的に推進されたい。

ウ 県が実施する離転職者向け職業訓練などにおいて、建設業に係るカリキュラムなどの一層の充実を図られたい。

(3) 県内インターンシップ事業の拡大について

行政機関や県内大学、企業等が連携して実施するインターンシップ事業（キャリア形成支援推進協議会事業等）は、学生に対するキャリア形成を支援するとともに、職業観や勤労観を醸成し、県内の企業等が求める次世代の地域産業を担う優秀な人材を育成する有益な事業を展開している。

本県に優秀な産業人材を確保し、産業振興を図るためには、県内はもとより、県外の学生に対しても本県企業の情報を発信していく必要がある。

については、U J I ターンを促進する観点からも、県外の教育機関とも連携・交流を図ることが重要であり、特に首都圏で開催する就職ガイダンスなどで、本県の魅力ある企業の情報発信に努められたい。

II 誇れる郷土づくりの推進

～元気で魅力ある“とちぎ”の創造～

1 地域振興策

(1) 北関東自動車道出流原パーキングエリアの施設の拡充等について

北関東自動車道は、総距離 145.2 キロメートルの高速道路で 4 ヶ所のパーキングエリア（以下、「PA」と表記）があるが、ガソリンスタンドが設置されているのは笠間PAのみである。

同自動車道の中央に位置する「出流原PA」は、上下線共に駐車場（大型車 14 台、小型車 17 台）、トイレ、自動販売機しか設置されていない小規模のPAであり、多くのドライバーや施設利用者に不便を強いている状況にある。

同自動車道は全線開通後、交通量が急速に増えており、沿線の開発や他の高速道路との連携が深まることでPAの利用者は更に増加するものと予想され、また、大災害時の迂回経路、車両緊急避難先としての役割が期待されているところでもある。

については、高速道路利用者の利便性向上と災害時の支援機能を果たす観点からも、出流原PAの駐車スペース及び休憩施設の拡充、ガソリンスタンド設置などの機能強化を図りたい。

(2) 自動車ご当地ナンバー導入基準の要件緩和について

自動車のナンバープレートは、新たな地域名表示によるいわゆる「ご当地ナンバー」が全国 29 の地域で導入され、地域振興や観光振興に大きな成果を上げている。

しかし、ご当地ナンバーの「導入基準」として「対象地域内の登録自動車台数 10 万台を超えていること」という要件があり、導入の阻害要因となっている。

については、ご当地ナンバーの導入促進のためにも、希望する地域の特性を加味した登録自動車台数の要件の緩和を図りたい。

(3) 救急医療機関の周辺整備について

労働者の安全安心を確保することはもとより、地域住民が安心して暮らしていくためには、いざという時に、迅速に救急医療を利用できる体制づくりが必要であり、地域の中核となる医療機関周辺の環境整備が重要である。

については、次の救急医療機関の周辺整備として、スマートＩＣの設置や道路整備を検討されたい。

ア 足利赤十字病院（三次救急医療施設）

利便性の向上と救急医療の充実を図るためにも、同病院の近隣に北関東自動車道路のスマートインターチェンジを設置されたい。

イ 芳賀赤十字病院（二次救急医療施設）

芳賀地域における唯一の二次救急医療機関である同病院は平成３０年に新たな移転先での開院が予定されているが、周辺道路は幅員が狭く歩道もない状況にある。

については、歩行者や通行車両が安心して往来できる環境整備を促進されたい。

（４）市町村合併に伴う商工団体の連携及び合併について

国においては、同一市内の商工会と商工会議所が円滑に合併できるよう、合併を促す法整備その他必要な措置を早急に講じられたい。

県においては、商工団体がより効率的な活動を進めるためにも、商工会法第７条（地区）・商工会議所法第８条（地区）の原則や１市町１商工団体の観点から、組織や事業のあり方について、より具体的な情報の提供や積極的な助言を行うとともに、県・商工会議所・商工会の三者協議の場を設けるなど、必要に応じた財政的支援策も講じられたい。

（５）市町村合併に伴う衆議院選挙区の早期見直しについて

異なる衆議院選挙区同士の市町村が合併した場合、公職選挙法により行政区画の変更があっても有権者は従前の選挙区で投票することになっており、同一市内の有権者にも関わらず、複数の衆議院選挙区の候補者を選出する不合理な事態が生じている。

国会では、一票の格差に対する最高裁判所での「違憲状態」との判決を受け、緊急是正法や区割り改定法の施行などの対応がとられたが、１つの行政区に３つの選挙区が混在することも大変不合理な状況にあることから、市町村合併により、同一市内に複数の衆議院選挙区が存在する地域においては、衆議院選挙区の改定に関わる衆議院選挙区画定審議会の早期勧告が行われるよう対策を講じられたい。

2 観光振興策

(1) 2020年東京オリンピック・パラリンピックを契機としたインバウンド対策について

2020年東京オリンピック・パラリンピックの経済効果は約19.4兆円という試算もあり、開催を契機に多くの外国人観光客が見込まれ、本県にとって観光誘客に繋がる一大スポーツイベントである。

本県は東京からアクセスも良く、観光資源も豊富であることから、外国語標記の案内板やピクトグラム（視覚記号）の整備、外国人を想定したホスピタリティの向上、公共空間等におけるWi-Fi環境の整備など、早急にインバウンド対策を行うことが重要である。

については、行政、業界団体、関係機関など、オール栃木体制による「誘客戦略会議」（仮称）を設置し、東京オリンピック等キャンプ地誘致を含めた誘客への取り組みを推進されたい。

(2) 東北・北海道新幹線の宇都宮駅停車について

東北新幹線の「はやぶさ・はやて・こまち・スーパーこまち」は、その全列車が「宇都宮駅」を通過しており、東北方面から本県への修学旅行を含む観光客、ビジネス客数が伸び悩んでいるところであるが、平成28年3月には、新青森より以北、函館まで新幹線が延伸される予定となっており、本県への新たな観光誘客や地域間の経済交流に大きな期待が寄せられている。

については、北海道・東北地方との交流拡大を図り、本県の産業・経済・観光等をより発展させていくためにも、県、市、町、経済団体等が一体となって、東北・北海道新幹線が1本でも多く、県都「宇都宮駅」に停車するよう、その取り組みを推進されたい。

また、小山駅、那須塩原駅に停車する新幹線は運行本数全体の約3割しか停車しておらず、両駅及び周辺各駅の利便性を向上させるためにも1本でも多くの新幹線が停車するよう検討されたい。

(3) JR宇都宮線の宇都宮駅以北の利便性向上について

本年3月「上野東京ライン」の開業により、JR宇都宮線は、東海道線と相互直通運転が開始されるなど、都心を貫く移動の利便性向上や混雑緩和が図られるようになった。

しかし、殆どの列車が宇都宮駅で折り返す運行形態となっており、東京方面と黒磯方

面を移動する際には、宇都宮駅で乗り換えなければならない。

県北地域には産業団地等が多数立地しており、東京方面からの通勤や出張、また市民生活や観光においてもＪＲ宇都宮線を利用する首都圏との移動も多い。

については、ＪＲ宇都宮線における首都圏と宇都宮駅以北への直通運転本数を増便し、通勤、通学及び観光客等の利便性の向上を図られたい。

(４) ＪＲ両毛線と水戸線の相互乗り入れ及び複線化について

ＪＲ両毛線及び水戸線は、ともに単線区間が多く人的交流や貨物輸送に支障をきたしている。については、更なる利用促進と災害発生時における代替輸送機能等の充実を図るため次の事項について改善を図られたい。

- ア 首都圏方面のアクセス改善を図るため、ＪＲ 両毛線・水戸線の全線複線化に向けた整備促進
- イ 両毛線と新幹線のアクセスの改善
- ウ 連携交流促進のため、ＪＲ 高崎駅～水戸駅間（両毛線・水戸線）での直通快速電車の運行
- エ 両毛線及び水戸線を走るＳＬ等イベント列車の運行
- オ 両毛線における貨物列車が運行可能な環境の整備

３ 道路整備

(１) 栃木県西部広域幹線道路の整備促進について

「米沢市～会津若松市～南会津町～日光市～鹿沼市～栃木市～小山市間」の一部を成す栃木県西部広域幹線道路は、栃木県と東北内陸部を結ぶ重要路線であり、地域間交流の円滑化を図るため、次の区間について、地域高規格道路の路線指定を行い早期の整備促進を図られたい。

- ア 「南会津町～日光市間」を地域高規格道路の計画路線に指定
- イ 「日光市～鹿沼市～栃木市～小山市間」を地域高規格道路の候補路線に指定

(２) 栃木・小山両都市間の交通軸の強化について

都市計画道路「小山栃木都賀線」は、北関東自動車道都賀ＩＣから栃木市の東部を経

由し、小山駅（新幹線停車駅）に至る主要幹線道路であり、両都市にとって互いを補完し合う都市間を結ぶ重要な路線である。且つ、全線開通による経済効果は計り知れないものがある。

また、栃木県広域道路整備基本計画における西部広域幹線の一部を構成していることから、本路線を整備することにより、市街地の通過交通を排除し交通渋滞を緩和するとともに、都市間交通軸の強化を図り、適正な市街地の形成や安全で円滑な交通を確保するものであることから、早急な全線開通に向けた整備促進を図られたい。

(3) 国道4号栃木県北地域の整備促進について

ア 本県の重要幹線である国道4号について、栃木県北部地域の産業インフラの整備と地域住民の安全・安心のため交通環境が劣悪な矢板市土屋地区～大田原市^{しもいしがみ}下石上・^{かみいしがみ}上石上地区～那須塩原市三区町地区（仮称 矢板市土屋バイパス）についてバイパス等の新たなルートも含め、早期に整備促進を図られたい。

イ 都市計画道路3・3・3号について、野崎工業団地の産業インフラの整備並びに住民の生活環境整備のため、JR跨線橋から国道461号の計画道路部分について、早期に整備促進を図られたい。

(4) 八溝山麓西部地域の道路の整備促進について

ア 八溝山麓西部地域は、農商工など多様な分野の産業がバランス良く集積している。この地域の連携機能、交流機能、連結機能の強化を図るため、高根沢町地内の国道408号から分岐し、さくら市（氏家、喜連川）、大田原市、那須塩原市（黒磯）を縦貫して那須町で国道4号に接続する新たな地域高規格道路の延伸整備を図られたい。

イ 国道294号と国道461号の共用区間である大田原市大豆田^{おおたわらし おおまめだ ていじろ}丁字路一黒羽^{むこうまち なか ばしまえ}向町那珂橋前間は交通渋滞が常態化しており、新たな架橋とバイパスなどの建設による整備促進を図られたい。

(5) 鬼怒テクノ通り（真岡南バイパス）及び宇都宮高根沢バイパスの整備促進について

鬼怒テクノ通りは、真岡インターチェンジから国道294号までの区間（真岡南バイパス：3.1 km）が開通することにより、本路線の利便性が格段に向上することから、早期

に全線開通するよう整備促進を図られたい。

また、清原工業団地から北側、宇都宮高根沢バイパスについては、地域高規格道路として早期に整備促進を図られたい。

(6) 県南地域における南北軸道路の整備促進について

北関東自動車道全線開通後、沿線の商業・工業、観光などの圏域は広域化が進んでおり、接続道路の整備は喫緊の課題である。また、首都圏での災害時における都市防災など広域行政を支える観点などから、首都圏から県南地域への南北の広域幹線道路の整備は不可欠である。

ついては、埼玉県羽生市北部から群馬県館林市を經由し佐野市へ至る道路について、新たなルートを含め整備促進を図られたい。

また、同地域における渡良瀬川及び利根川にかかる橋が少なく、交通の大きな阻害要因となっていることから、渡良瀬川及び利根川への新たな架橋の整備促進を図られたい。

4 危機管理対策

(1) 補完都市構想（国会等移転）の実現について

国家の危機管理対策上から、危機管理機能の中枢の移転は切迫した課題であり、東京都と同時被災を受けることのない地域にバックアップ施設等を備えた補完都市を造ることが必要である。

本県は、緊急時には国家の司令塔として速やかに対応できる位置にあり、国会等移転審議会からも最高の総合評価を得ている。また、関東のみならず東北地方の支援・補完機能も果たせる位置にある。

本県の適地性及び国会等移転の重要性を十分訴え、東京都をはじめ広く国民に理解されることによって、補完都市の実現に向けた取組みを推進されたい。さらに、同地域に外国要人の迎賓等のための「キャンプ那須」（仮称）を整備されたい。

(2) 被災地への支援機能を持つ施設の整備について（要望先：国、県）

今後発生が予想される首都直下型地震などの大地震に備え、首都圏と同時被災を受けることのない地域に、被災地への救援や支援等のための拠点施設を整備する必要がある。

本県は、地震の影響を受けにくい強固な地盤を有しており、大きな自然災害も少ない。また、東北自動車道と北関東自動車道が交差するという立地にも恵まれており、首都圏災害時にも被災地に対する救援や支援の拠点としての機能を十分に果たせる地域である。ついては、大きな災害の発生時に、直ちに人材の派遣や必要な物資の供給が行える機能を持った施設を本県内に整備されたい。

大会宣言

我々は、企業活動を通じて、地域経済の発展に貢献するとともに、夢と希望あふれる魅力ある地域社会を創造し、誇れる故郷“とちぎ”^{ふるさと}を次世代へ継^つなぐため、次の行動指針のもと、全力を尽くすことをここに決意する。

行動指針

- 一 地域経済の代表者としての自覚と誇りを持ち行動する。
- 一 常に自らが実践することを理念に事業を展開する。
- 一 魅力ある地域の創造を目指し常に挑戦する。

併せて、関係機関に対し次のことを提言要望する。

提言要望事項

- 一 活力ある中小企業対策の推進
～地方経済の好循環と成長のために～
- 二 誇れる郷土づくりの推進
～元気で魅力ある“とちぎ”の創造～

平成27年9月18日

第52回栃木県商工会議所議員大会