

平成29年度 桐生商工会議所 政策提言事項

①桐生市・みどり市の広域経済交流の促進について（新規）

桐生商工会議所が長年にわたり要望しておりました桐生市とみどり市との合併推進につきましては、平成28年5月にみどり市から任意合併協議会の設置の見送りが正式に伝えられ、合併協議にピリオドが打たれました。

かつて一市三町三村で構成されていた桐生広域経済圏は互いの地域特性や立地条件が有効に生かされ、長い広域圏行政のもとで将来の豊かな発展を構想しつつ緊密な連携を深め、共に歩んでまいりました。

国県等の関係諸官庁の管轄区域については桐生市とみどり市を単位として整合化され、合併に向けての環境整備は進んでおります。行政として両市が分断されている状況は、住民生活はもちろん産業活動や地域振興、観光面などあらゆる分野において様々な問題が生じております。

桐生市とみどり市が互いの地域コミュニティを保ちつつ、連携し補完し合いながらひとつの経済圏、生活圏を形成していくことこそ、地方創生が大きな課題となる現在、厳しい都市間競争に勝ち抜いていくための方策であると存じます。当所は、昭和47年に広域経済交流団体としての「赤城地区経済交流会」を発足、現在は「桐生市・みどり市経済交流会」と名前を変えて広域経済交流を推進しておりますが、桐生市とみどり市との合併推進は組織発足以来の変わらぬ基本姿勢であり、将来の実現を望むものであります。

桐生市におかれましては、産業界の声を真摯にお受け止めいただき、両市の広域経済交流の促進について、今後の市政運営に反映していただきたく強く要望いたします。

②「富岡製糸場と絹産業遺産群」と連携したシルクカントリー桐生の推進について（改訂継続）

群馬県では「富岡製糸場と絹産業遺産群」が2014年6月に世界遺産登録されました。

当初2004年には絹産業の養蚕、製糸、織物、流通という一連のストーリー性を持った取り組みで10物件の暫定リストとともにスタートしましたが、外国専門家やイコモス等の意見を尊重し「平泉」や「富士山」の例も踏まえて分かりやすく4構成資産（①富岡製糸場②高山社跡③荒船風穴④田島弥平旧宅）に絞り込まれての登録となりました。

桐生市は構成資産から外れていますが、日本の近代化に大きく貢献し世界に進出した民間の繊維産業都市として官営の富岡と対比される重要な絹文化、絹産業の集積都市であります。

現状は富岡の登録となりましたが、いずれは富岡と共に絹文化を象徴する世界遺

産都市としてユネスコ精神を広く啓蒙する拠点都市となる普遍的価値を持っていると言えます。

富岡製糸場は登録年の2014年度には入場者133万人という大きな誘客がありましたが、2015年度には114万人となり、2016年度は80万人と大きく減少しています。シルクカントリー群馬を広く全国に発信していくためには、その象徴である富岡製糸場のみならず、県内全域に分布する「ぐんま絹遺産」、さらには桐生が構成資産の半数を占める日本遺産「かかあ天下一ぐんまの絹物語―」をつなぐストーリーづくりが必要です。

つきましては、「桐生新町重要伝統的建造物群保存地区」やノコギリ屋根工場などの県内最多を誇る貴重な絹産業遺産を核に、富岡製糸場と絹産業遺産群と連携した織物の街・桐生を全国に発信するシルクカントリー桐生の推進し、観光誘客による地域経済の発展につながる各種施策の構築を要望いたします。

③桐生観光協会事務局のまちなか移転について（改訂継続）

桐生市の人口減少時代における地方創生の考え、方向性のなかに『観光振興による交流人口の拡大や観光産業化を図るため、重要伝統的建造物群保存地区をはじめとする本市の貴重な資源の活用に向けた取り組みを推進するとともに、交流・集客に向けた特色あるイベントを開催する。また、インバウンド対策も視野に入れながら、多角的な情報発信を行い、地域の活性化にもつなげる』とあります。

産業観光を切り口とした、まちづくりを強力に推進するには、桐生観光協会を核とした幅広い関係団体や機関、市民の結集が必要であり、観光協会を強化することがその実現に向けての第一歩となります。観光政策の充実が桐生市に恩恵をもたらすためにも、桐生観光協会の事務局をまちなかに移転して頂きますよう要望いたします。

④中心市街地の再生及び活性化について（改訂継続）

1. 中心市街地活性化協議会設置について

桐生市は、人口減少・少子化高齢化が著しく、将来的には現在のインフラ、行政サービス、医療、介護、教育などさまざまな分野で困難な状況が想定されます。そこで「コンパクトシティ」を目指したまちづくりを推進し、効率化を図る必要があります。

「桐生市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における、まちづくりに向けての重要な視点として4つのキーワードが挙げられています。その1つに「コンパクトシティを目指した中心市街地の再生と地域づくり」とあるように、これを具体的に実現すべく、至急、中心市街地活性化法による「中心市街地活性化計画」の作成及び「中心市街地活性化協議会」の設置を要望します。

2. 空き家対策について

「きりゅう暮らし応援事業補助金」の中に空き家利活用助成や空き家除去助成制度の事業があります。倒壊の恐れがあるような利活用不能な空き家に関しては、法律で定義され必要な措置をとるよう助言又は指導、勧告及び命令することができますが、未だにそのまま放置されている空き家対して強く要望します。

3. 街灯費用の補助について

毎年、要望しておりますが、再度、街灯費の補助をお願いいたします。全国の商店街が街灯のLED化を進めていて、その際には行政からの補助を得ていると聞き及びます。街灯は商店街のためのものだけではなくて、市（市民）のためにもなりますので要望します。

⑤プレミアム付き商品券「きりゅう商品券」発行について（新規）

地域経済の状況は極めて厳しいものがあり、中でも桐生市の商業界の地盤沈下は著しく、平成26年の年間商品販売額は1,391億円で平成19年の統計時から10%減少しております。群馬県内のうちでは桐生市は館林市、渋川市にも抜かれ7位という厳しさです。

一昨年は国の「地方への好循環拡大に向けた経済対策」の一環として実施された桐生市スーパープレミアム商品券事業にご協力いただき、これにより消費者の購買意欲が喚起され、商業振興につなげることができました。

しかし、引き続き、桐生市の商業界の厳しさが続くなかで、商業者からはプレミアム付き商品券発行について強い要望があり、さらに市民からも発行についての待望の声が多くあることから、プレミアム付き商品券発行事業について、ぜひ今年度中の実施を要望するものです。

また、桐生を訪れる人たちに活気あふれる桐生の街の姿を見ていただき、桐生への流入人口を増やし定着させていくためにも、商店街の活性化につながるプレミアム付き商品券発行事業を要望します。

⑥環境先進都市に向けた政策の推進について（改訂継続）

地球環境への関心が目を追うごとに高まっている中、低炭素社会の実現に向けて温室効果ガスの大幅削減などへの取り組みとして、行政と企業が果たすべき役割と責任は、今日の社会問題として非常に大きなものがあります。

桐生市におきましても群馬大学工学部（現理工学部）の「地域力による脱温暖化と未来の街－桐生の構築」構想が平成20年9月に科学技術振興機構（JST）の事業として採択されたことを契機として、産学官が一体となって脱温暖化対策・エネルギーに関する諸環境施策に取り組んできたところでありますが、平成27年

3月には、桐生市の地域特性やまちづくり、環境問題への取り組みなどを踏まえた「環境先進都市」を目指しての30年後の将来像を示した「桐生市環境先進都市将来構想」が策定されました。今後は当構想に基づき環境先進都市に向けた環境整備の具現化を目指していただくと共に、特に以下の案件について強力で推進されますことを要望いたします。

1. 環境先進都市を目指しての地産地消の再生可能エネルギー（潜在水力によるB級電力・木材屑等ペレット燃料・里山資源エネルギー等）導入による低炭素型並びに省エネルギー型まちづくりの推進
2. 花と緑があふれたまちなかストリークの整備促進
3. 街並みや景観とマッチしたごみステーションの整備促進
4. 電気自動車充電インフラの整備促進

⑦桐生のファッションタウン運動への支援について（継続）

桐生商工会議所が平成5年度にビジョンを策定して進めているファッションタウン構想は、産業界と市民、行政が一体となって、共通の地域の将来の夢を、「ものづくり」と「まちづくり」と「くらしづくり」を連動させながら実現させようとする地域再生理論であり実践運動であります。その推進組織としてファッションタウン桐生推進協議会は豊かな地域の創造を目指した活動に取り組んでおります。

行政においても、平成13年度からの桐生市第四次総合計画並びに平成20年度からの新生総合計画、そして平成25年度からの後期桐生市新生総合計画にファッションタウンの推進が優先して取り組むべき事業に位置付けられて今日に至っております。

現在、多くの地方都市の疲弊が進み、将来の展望が見えず閉塞感に陥っている中で、地域それぞれの特長に注目して、その都市にしかないオンリーワンの「質の価値」を追求し、コンパクトシティの考え方を含むファッションタウン構想は、全国の地方都市や地域に再生の糸口を示すものと考えます。

つきましては、ファッションタウンの推進並びにファッションタウン桐生推進協議会の継続的な活動について、引き続き更なるご支援を賜りますようお願いいたします。

【ファッションタウン推進運動の具体的成果例】

・桐生ファッションタウン大賞によるまちづくり貢献者（団体）の顕彰、・ファッションタウンわがまち風景賞による優れた景観・建造物等の顕彰、・商店街一店一作家（一工場）運動による中心市街地の賑わい創出、・ノコギリ屋根工場の全件調査とその活用による産業観光の推進、・フィールドワーク桐生による伝統的建造物の清掃作業、・桐生天満宮からくり人形芝居の復元、・桐生うどん会の組織化による全国PR、・桐生ファッションウィークの立ち上げと支援（クラシックカーフェスティバル他）・経済産業省「近代化遺産の活用による地域活性化運動」の窓口業務、・FTサミット（平成9年）、生活文化創造都

市全国大会（平成22年）など全国会議誘致、・桐生まちなかマップ、産業観光マップの作成と発行、・桐生を訪れるデザイナーたちの窓口業務、・「音楽と食のタベ」の開催、食の掘り起こし（子供洋食、ぎゅうてん等）、・連続郷土講座「桐生学」の開催

⑧桐生市まち・ひと・しごと創生総合戦略の具現化について（継続）

「まち・ひと・しごと創生法」に基づいて平成27年3月に策定された「桐生市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、今後桐生市が目指す人口の将来展望を描いた「桐生市人口ビジョン」を踏まえ、若い世代が希望を抱き、全ての市民が将来にわたって活躍できる地域社会の構築を図るための基本目標や基本的方向、具体的施策等が、平成31年度までの5年間にわたって掲げられているものであります。

今後におきましては、当戦略の具現化について全力で取り組んでいただくとともに、特に下記の重点事項を推進していただきますよう要望いたします。

1. 桐生で創業を目指す若手起業家などに対する創業促進事業の積極的な実施と支援制度の構築。また、将来を担う人材育成を目的とした未来創生塾への支援強化。
2. 桐生の恵まれた森林資源の活用と最新鋭機械の導入による森林・林業再生のための基盤整備。
3. 立地適正化計画策定・推進事業及び中心市街地再生事業の実施と連携による将来を見据えた計画的なまちづくりの推進。

⑨市内交通網の整備について（改訂継続）

桐生市は首都圏から日帰りできる距離にあり、近年は観光を目的としての来桐者も増えて来ておりますことから、下記事項について早急にご検討いただきたく、要望いたします。

1. 住む人にやさしく、誰もが気軽に訪れ楽しめるバリアフリーのまちづくりの推進
2. 福祉交通との連携を図ることにより市内公共交通機関である「おりひめバス」を高齢者のみならず一般市民や観光来訪者の市内移動に、より利用しやすくする改善を図る
 - ・土・日ダイヤの見直しによる市内観光施設巡回バスの導入
 - ・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道を活用した、新里・黒保根地区と旧桐生地域間のスムーズな連絡手段の構築
 - ・JR両毛線・東武鐵道・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道等とおりひめバスとの連携促進による観光ルートの早急な新設
3. 電動コミュニティバス等による市内循環型公共交通機関の構築
 - ・ECOM8の営業ナンバー車輛による三次交通運行

- ・低速小型電気自動車限定免許によるまちなか移動手段の特区による導入
 - * 高齢運転者も安心して使える新たな移動手段を開発し試験導入する。
4. 自転車と他の交通機関が共存できるまちづくりの推進
 5. 安全で快適な歩行者優先のまちづくりの推進
 - ・低速交通優先の最高速度設定と横断歩道の充実
 - ・主要道路における自転車走行帯確保と自転車優先の交通規制の導入
 - ・通勤時間右折禁止交差点を増やすことによる道路拡幅を伴わない交通事故予防と渋滞の緩和

公共交通網の整備促進について（継続）

現在の交通インフラ整備につきましては、主に道路整備に重点が置かれているのが実状であります。将来の桐生市の存続・発展を考えた場合、鉄道網の整備が必要不可欠であると考えられます。

幸いにも桐生市には、JR・東武鉄道・上毛電気鉄道・わたらせ渓谷鐵道の4線が乗り入れており、県内においてJRと私鉄が交差する市は数市しかないという恵まれた環境にあることから、これら4線を合流させた新駅をJR東日本下新田車輛基地付近に建設することは、桐生市の都市機能を向上させ、経済発展並びに観光客誘致等による活性化につながると思われまます。

以上の理由により、これらを含めた公共交通網の整備促進につきましての調査・研究を推進されることを切望いたします。

⑩ JR両毛線の利便性向上について（改訂継続）

桐生市における軌道交通網としてのJR両毛線は、桐生広域並びに沿線における人材・産業・文化・情報の交流を盛んにするとともに、地域に発展をもたらす住民の貴重な足となっております。

首都圏と北陸、首都圏と北海道を直結し、東京を起点とした新幹線網が相次いで整備されたことにより、外環状線としての両毛線、水戸線の役割はより重要になってきています。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、次の事項について要望いたします。

1. 首都圏の外環状線としてのアクセス機能を高めるためJR高崎駅～小山駅～水戸駅間の運行列車増発・ダイヤ改正などの利便性の向上
2. JR小山駅での東北線・水戸線への近接乗り換えが可能な路線配置への変更別図添付※
 - * 両毛線列車を、現在の新幹線高架下専用ホームから宇都宮線列車が利用するホーム列からの発着に変更する。（新幹線開業以前の乗り換え形態に戻す）
 - * 将来的に、両毛・水戸両線が同一ホームにて上下宇都宮線に平面乗り換えができるように改善する。

3. 首都圏方面へのアクセス路の再検討並びに改善を図るため、J R 両毛線・水戸線の適切な一部複線化に向けた整備促進
4. 両毛線及び水戸線を走る SL などのイベント列車の運行
5. 両毛線・東武鉄道・わたらせ渓谷鐵道・上毛電鉄・おりひめバス等各線を利用して沿線を観光するためのフリーパスの発行

⑪東武鉄道各線の運行に関する利便性向上について（改訂継続）

東武鉄道桐生線の新桐生駅は織都桐生市の南の玄関口であり、乗り換えが必要な J R 線と比べ、特急りょうもう号を利用すると、東京（浅草）と桐生とを 1 時間 40 分ほどで直結するため、都市間輸送の拠点として、また、観光客の乗降駅という面においても大きな役割を持つ駅であります。東京方面ならびに近接市との更なる利便性向上のため、下記事項について要望いたします。

1. 東武鉄道桐生線のダイヤについて（工業部会）

現在の桐生線は、毎時特急・普通各一本の設定であり、東京方面に行かない近郊利用者にとっては、毎時一本しか列車がない状況です。特急利用者にとっても、単線のため各駅での行き違いのための運転停車があり、特急としての利便性を感じにくい上、通過駅利用者にとっては、停車しているにもかかわらず利用できずに不便な乗り換えを強いられています。行き違いのための停車についても、特急が長時間停車して普通列車を待つような状況が多く、特急料金を支払っている利用者の満足度を引き下げています。そこで、次の点について改善を提案します。

- ① 特急の速達性向上の観点から、特急列車の桐生線内での普通待ち合わせは、特急の優先着発に統一するよう普通列車のダイヤを調整する（特急が先着して、普通列車を待つようなダイヤをやめること）
- ② 都市間の利便性向上の観点から、りょうもう号の一部車両（1号車）を赤城・太田間自由席としたうえで、着席券（100円程度）の購入で乗車できるようにすること。

2. 各路線へのシャトル列車設定について

東武鉄道が結ぶ両毛各市間に、相互に乗り換え接続のあるシャトル列車を、最低 30 分間隔で設定すること。

東武鉄道の利用者については、両毛各市から相互を目的地とする以外は、東京方面を目的地として利用しています。つまり、東京方面に向かう場合は、各市から館林駅にできるだけ早く、かつ高頻度で到着することができることが利便性向上につながると考えられます。

現状でも、東武鉄道の運転系統は、朝晩を除いて伊勢崎・太田、赤城・東小泉、太田・館林に分割され、特急列車・各駅停車間および各線の各駅停車間の連絡が悪い状況です。まず、桐生線・小泉線の運転系統を見直し、現在東小泉で分断されている桐生線列車ダイヤを小泉線経由にて館林直通運転

を実施することを提案します。また、太田駅での桐生線への乗り換え利便性を改善する線路設定も併せて提案いたします。

3. 東武鉄道・わたらせ渓谷鐵道を利用した、日光からの観光周遊ルートの構築

東京から、東武鉄道日光線を利用して日光を観光し、産業観光地として注目されるべき足尾をめぐり、わたらせ渓谷鐵道、東武鉄道桐生線を利用して東京に戻る観光周遊ルートを構築することは、わたらせ渓谷鐵道沿線地域の今後の発展にも大きな意味を持つことです。わたらせ渓谷鐵道の観光路線としてのさらなる活用、公害対策技術発展や日本の発展に大きく寄与した足尾発の産業技術に注目する意味でも、このルートの開発は大きな意味を持ちます。

4. 特急りょうもう号の赤城行き増発について

特急りょうもう号は、平成29年4月21日のダイヤ改正により、浅草発赤城行き直通の最終電車午後9時10分発が新設され、東京に1時間遅くまで滞在出来るようになり、利便性はさらに向上しました。東武鉄道のご配慮に心から感謝申し上げます。

特急りょうもう号は、桐生市民の東京への足であること、また、ここ数年来、テレビなど全国ネットのメディアで桐生は大きく取り上げられ、都市観光・産業観光を目的として同線を利用して桐生を訪れる人が多くなってきております。当所といたしましてもノコギリ屋根工場など地域資源を活用した産業観光の推進に力を入れておりますので、利用者のさらなる利便を考慮して、太田止まりとなっております特急りょうもう号の赤城駅延伸を要望いたします。

5. 東武新桐生駅から市街地への移動手段の改善について (環境・生活部会)

東武桐生線の新桐生駅は織都桐生市の南の玄関口であり、乗り換えが必要なJR線と比べ、特急りょうもう号を利用すると、東京(浅草)と桐生とを1時間40分ほどで直結するため、都市間輸送の拠点として、また、近年はテレビ等の番組で桐生市が放映されることで観光客の増加という面においても大きな役割を持つ駅であります。

しかし、桐生市街地から渡良瀬川を挟み離れているため、中心部とのアクセスが課題となっています。現状は「おりひめバス」と「朝日タクシー」による移動手段に頼っていますが、電車到着時とバス発着時間の連絡が悪く、乗降客に不便を来たしています。またタクシーも駅前駐車場は東武鉄道所有であることから「朝日タクシー」一社に依存している関係から配車の不都合が生じています。

そこで、桐生八木節まつりや桐生ファッションウィーク開催期等の繁忙期については、他社タクシーや乗合タクシー等が新桐生駅前に乗り入れが出来るよう配慮をお願いします。桐生市を訪れた観光客を強力なりピーターになつてもらつるためにも、交通手段の利便性は市行政の最低限の必須事項と思ひここに強く要望いたします。

⑫桐生市工場アパートの増設並びに企業用共同倉庫の新設について（新規）

桐生市工場アパートは、自己資金で新工場を建設するまでの間、工場の提供を行うことにより、中小企業の作業環境の改善や経営基盤の強化といった企業育成のための支援を目的に、平成11年に建設された賃貸型の工業用施設であります。

30坪から60坪までの広さが用意された工場アパートは、非常に作業効率がよく、また、月額使用料も最高で16万円弱と大変リーズナブルな価格となっておりますが、現在の棟数は12であり、しかも満室となっております。

つきましては、創業者支援、そして桐生機械工業連合会がBCP協定を締結し連携・交流連携を強めている、(一社)大田工業連合会の会員事業所の受入体制の整備にもつながることから、桐生市工場アパートの増設について強く要望いたします。

また、市内製造業者の工場内設備は非常に手狭となっていることから、材料や納品前の製品の格納庫としての共同倉庫の新設も併せて要望いたします。

⑬群馬県繊維工業試験場の拡充について（改訂継続）

群馬県繊維工業試験場は、全国で唯一の公的施設として群馬県民の誇りであり、また、研究開発、技術支援、人材育成・情報提供、産地課題への対応など、群馬県の繊維業界を全面的にサポートする様々な施策を積極的に展開している機関であります。

繊維業界を取り巻く環境は、東南アジア市場を中心に繊維製品の低価格化で推移しております。繊維産業の縮小、技術者の高齢化、後継者不足など縮小傾向への連鎖が危ぶまれている中、「富岡製糸場と絹産業遺産群」が世界文化遺産に登録され、また、「かかあ天下〜ぐんまの絹物語〜」が日本遺産に認定と、群馬の“繊維”が衆目を集めるところとなっております。

これを好機と捉え、群馬県繊維工業試験場の存在意義を高めると同時に、更なる機能充実を図るために、最新機器の導入などの設備の整備、研究員等の人員配置拡充、そして敷地内の未使用施設の活用等について、積極的かつ充実した支援体制を取られることを切望いたします。

⑭市内公共施設駐車場利便性の向上と休日の有効活用について（改訂継続）

自動車で来桐される皆様に快適に長時間滞在していただくための仕組みづくり・各種施策構築という観点から、桐生市内の公共施設駐車場の利便性の向上と休日の有効活用につきまして、下記の4点を要望いたします。

1. 桐生市役所駐車場・桐生市市民文化会館敷地内共用駐車場は、平日、満車状態が多く非常に使いづらい。特に、市外や県外から来られたお客様が桐生市役所や桐生市市民文化会館を利用する場合などは不便を感じていることとされます。したがって、30分単位でも有料化する事により、当該施設利用者・又

は緊急時の利用でも効率的に利用出来るものと考えます。

なお、桐生総合厚生病院前の二層式駐車場はこれまで通り無料とし、利用者の使い分けを明確化することによりスムーズな施設利用を図ることが望ましいと考えます。

2. 休日に実質的に無料開放状態である桐生市役所駐車場または、施設休日には閉じられてしまう公共駐車場を、有料化し開放する事で、県内外からの来桐者に分かりやすい公共の駐車場を提供することができると考えます。なお、休日開放の場合は一回利用の料金や一日利用の上限料金を低価格に設定することにより、観光客などに時間を気にせず桐生市内を長時間堪能してもらうことができ、様々な経済効果に繋がるものと考えます。

また、中心市街地に近くであり、使われていない税務署跡地なども時間貸駐車場として有効的に活用することが望ましいと考えます。

いずれにいたしましても、車で来られた観光客に長時間滞在していただくための仕組みづくりなどについて各種施策の構築を要望いたします。

3. 観光客用の長時間貸駐車場に市内施設案内所、貸自転車・バス乗り場などを併設して駐車場利用者の利便性を図ることが大切であると考えます。
4. 桐生市内はもとより、市外からも多くの方々来園されている桐生が岡遊園地・動物園の共用駐車場も慢性的な混雑をしております。利便性向上のためにも、正門前の共用駐車場部分だけでも早期に有料化するべきであり、それにより慢性的な路上駐車など子供達への危険な状態を解消することにつながると考えます。また、有料化することにより、効率的な駐車場利用が図られ、路上駐車取り締まりなどに徹底することも可能となると考えます。

⑮ふるさと桐生応援寄附金（ふるさと納税）制度を活用した

桐生繊維製品物産品の販路拡大について（新規）

桐生市を応援したいという善意を形にさせていただくための取り組みである「ふるさと桐生応援寄附金」は、平成27年度末までに合計251件・約4431万円の受入があり、その使い道は「自然保護や環境美化に関する取り組み」、「文化財や生涯学習、文化振興に関する取り組み」、「まちづくりに関する取り組み」、「子育て支援に関する取り組み」、「お年寄り支援に関する取り組み」、「財政健全化」など多岐に亘って有効に活用されているところでありますが、当件数・金額は他市と比較して必ずしも多いとは言えないように思われます。

寄附をされた方には、お礼状や返礼品、そして感謝状が送付されておりますが、1300年の歴史と伝統を踏まえて作り出された桐生特産の繊維製品並びに桐生の特徴ある物産品は、ふるさと納税にご協力くださる方々、生まれ故郷桐生から離れて暮らされている方々、桐生の豊かな自然や伝統ある文化を愛してくださる「桐生ファン」の方々のまごころに応える何よりの誠意あふれるプレゼントになると思われますことから、更なる応援をいただくため、また販路拡大を図る絶好の機会

として、返礼品については桐生の繊維製品物産品を採用いただきますことを強く要望いたします。

⑯国道50号線の全線4車線化の促進について（継続）

国道50号線の整備は地域経済波及効果が大きく、物流の効率化はもとより交通渋滞の緩和、環境の改善などをもたらすものであります。

本路線はみどり市笠懸町～前橋市を結ぶバイパス建設計画も進み平成16年度にはルート原案が示され、さらに平成19年1月30日には都市計画決定の告示が行われております。平成20年7月30日にはみどり市にて地元説明会も開かれ、用地買収など事業が始動しておりますが、地域の産業、経済、文化など社会の全分野にわたり極めて大きな影響と効果が期待されておりますので、引き続き桐生以西の全線4車線化の早期実現を強く要望いたします。

⑰「沢入桐生線」事業の促進による日光観光ルート・

災害時避難用迂回道路としての整備について（改訂継続）

1. 県土整備計画における「渡良瀬軸」道路構想（122号線縦バイパスの草木湖以南の太田藪塚ICへの接続道路）が「ぐんまの道」に示されております。この路線は122号線の西側をバイパスするために直接桐生市街を通らずに太田藪塚ICへ接続となります。北関東高速道と日光との連絡の中で桐生市街への誘客にはつながりません。
2. 「沢入桐生線」は草木湖南から122号線を分かれて桐生市梅田町（高沢）を通って桐生市街地へと連絡するものであります。日光への往復客を桐生市街へ誘導する観光道路として、また、災害により122号線が分断された時の桐生市梅田町への避難用迂回道路として、通行者の安全性確保を図りながら1.に優先して事業促進と整備促進を切望するものであります。
3. なお、1.が実施される場合にあつては1.と桐生市街を結ぶアクセス道路の計画が併用されることを切望いたします。

⑱「桐生新町重要伝統的建造物群保存地区」について（改訂継続）

当該地区は平成24年7月に国の選定を受け、保存条例に基づいて保存計画が進められておりますが、富岡製糸場等との連携を含め、観光、文化面等においてこれからの桐生市活性化の鍵を握る地区であります。

整備にあたりましては、次の点に配慮していただきますよう要望いたします。

1. 重要伝統的建造物群保存地区に相応しい道路等の整備（電柱の地中化含む）を進めていただくよう要望いたします。
2. 修復工事等の施工については桐生市内建設業者に発注していただくと共に、

数多くの経験と練磨を経た技術者・技能者によって継承されてきた伝統技術を後世へ伝えるための若手技術者・技能者養成のための各種支援策の拡充について要望いたします。

3. 「桐生新町重要伝統的建造物群保存地区」の修復、修景に併せ、桐生市内に多く存在する織物系産業遺産や群馬県が提唱している「ぐんま絹遺産」等の国の「登録有形文化財」認定を推進し、新たな減税策等の優遇措置（固定資産の土地含む）を新設することで、桐生の産業観光のさらなる推進につなげていただくよう要望します。

⑱「山手通り」の遊歩道公園としての整備について（継続）

江戸時代にはすでに堤村から下久方村までを結ぶ道路として存在していたと云われる「山手通り」は、ファッションタウン桐生推進協議会主宰の「2001わがまち風景賞」にも選定されるなど、大変に趣のある通りであります。

特に美和神社を起点として西久方町方面に伸びる約200mの歩道には、往時をしのばせる水路、石造りの欄干も現存しており、周りには桜・柏などの樹木も多数あることから、四季折々の風情を楽しむこともできます。また、桐生新町重要伝統的建造物群保存地区、桐生が岡動物園・遊園地から歩ける距離にあり、これらと一体化した観光コースを設定することは観光客誘致による活性化にもつながることと思われまます。

以上の理由により、また、現存部分が多く残っており、費用もそれほど要しないと思われることから、山手通りの遊歩道公園としての整備につきまして、早急に取り組んでいただきますよう要望いたします。

⑳高速バス利用者のための駐車場の整備並びに

大型商業施設を併設したバスターミナルの建設について（改訂継続）

現在、JR桐生駅南口からは、1日につき名古屋・奈良・京都・大阪行き2往復、成田空港行き5往復、羽田空港行き4往復、仙台行き1往復の合計12往復の高速バスが運行されており、桐生市民の貴重な足となっておりますが、駐車スペースに限りがあることにより、利用客が他市のターミナルから乗車しているのが実状であります。

上記のことから、利用客の利便性を図ると同時に利用者の増加にもつながることから次の通り要望いたします。

- ① JR桐生駅付近に高速バス利用者のための駐車場を早急に整備していただきたい。
- ② 渡良瀬川河川敷を利用した駐車場の確保をお願いしたい。
- ③ バス運行ルート上の桐生市立南中学校跡地に、大型商業施設を併設したバスターミナルの建設を検討いただきたい。

②①桐生が岡動物園・遊園地の園内施設拡充並びに周遊観光施策の推進について（継続）

桐生が岡動物園は昭和28年の開園以来、子供たちはもとより大人にも愛され親しまれ、動物に接することによる命の大切さが自然に身に付くなど、情操教育の場にもなっておりました。

また、隣接する桐生が岡遊園地は、数々の大型遊器具・小型乗物を有し、その利用料金は最高でも200円と、大変リーズナブルな料金体系となっており、いずれの施設も桐生市内はもとより、広く関東エリアからも多くの方が来園される、桐生市を代表する観光スポットの一つとなっています。

市外からの更なる誘客を図るために、下記事項について要望いたします。

1. 開園以来数十年の年月が経過し、園内の遊器具や獣舎等の施設が老朽化していることから、新たな遊器具の設置・獣舎の改築・新たな動物の購入等、園内施設の拡充を図るとともに、維持管理費プールの手段としての入場料有料化の検討。
2. 市外からの来園者が、桐生新町重要伝統的建造物群等の市内観光スポットを周遊したくなるような魅力ある観光施策の推進。

②②キャッチフレーズ「ノコギリ屋根工場とひもかわの街・桐生」について（継続）

桐生の街のイメージを統一化し、発信する側が共通の認識のもとに取り組んでいく必要があると考えます。

桐生は地域資源の豊富な街ですが、街の本質を掘り起こすなら、やはり「織物の街」であります。1300年の伝統を持ち、江戸時代には京都・西陣を凌駕した桐生織物の隆盛、そこから様々な文化が生まれ現在に伝えられています。

「織物の街桐生」を強力に発信していくことが、織物のストーリーに連なる多くの地域資源を知ってもらうことにつながります。具体的には織物の街を象徴する「ノコギリ屋根」を観光の主役にし、食文化としての「桐生うどん・ひもかわ」を加え、桐生観光のキャッチフレーズを「ノコギリ屋根工場とひもかわの街」とすることを提案いたします。

②③金融税務対策について（改訂継続）

1. 小口資金融資制度の拡充について

小口資金融資制度は、利用率の高い身近な融資制度として、中小企業の経営の安定と振興発展に大きな役割を果たしてきたが、厳しい経営状況が続く中小企業の現状に鑑み、次の事項について改善を図っていただきたい。

- ①限度額を2,000万円（現行1,250万円）に引き上げられたい。
- ②融資期間を設備資金10年（現行8年）、運転資金7年（現行6年）に延長されたい。
- ③群馬県信用保証協会の保証料を、全額桐生市が負担していただきたい。

(新規)

(現在、前橋市では保証協会の保証料は全額を市で補助しており、これにより小口資金利用が大幅に増加している。中小企業に対する資金の援助となるだけでなく、周知を行うことで新たな企業の誘致にも繋がる施策と考える。)

2. 中小企業支援ネットワークの活動について

「中小企業経営力強化支援法」の施行に基づいて、県保証協会・各金融機関・商工会議所・商工会・税理士会等で構成される「中小企業支援ネットワーク」が群馬県にも設置されている。

中小企業の経営力の強化や再生支援に対して、さまざまな施策を協力を推し進めていただきたい。

3. 事業承継の課題について (新規)

厳しい経営環境が続く中小企業にとって、事業承継に係る問題は極めて深刻な状況にある。後継者の居る企業も、後継者のいない企業も、等しく課題を抱えていると思われる。桐生市としては、早急に商工会議所をはじめ関係機関と連携して、市内の企業の事業承継に係る現状を把握する必要がある。

そのうえで、中小企業の将来への課題解決のために上記の「中小企業支援ネットワーク」等が活用できるものとする。

②4 中小企業税務対策について (継続)

1. 法人税関係

役員定期同額給与の減額改定を行う場合の要件となっている業績悪化改定事由の見直しをしていただきたい。

(理由) 中小企業を取り巻く厳しい経済情勢を踏まえても、減額は利益調整ではなく、企業の存続のため、やむを得ず減額するケースが多いと思われるので、柔軟な取り扱いができるよう見直しが必要である。

2. 消費税関係

①消費税の各種届出書および申請書の提出期限は、現在、事業年度終了の日までとなっているが、申告書の提出期限と同一にしていきたい。

(理由) 中小企業にとって、翌期以降の予測は困難を極め、決算の成績によりはじめて予測できる状況である。場合によっては納税額に大きな影響も与えてしまうので、事前届出制度を廃止して申告書の提出期限と同一にすべきである。

②複数税率(軽減税率)制度の導入に反対する。

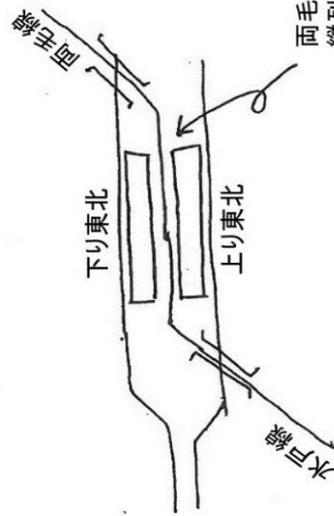
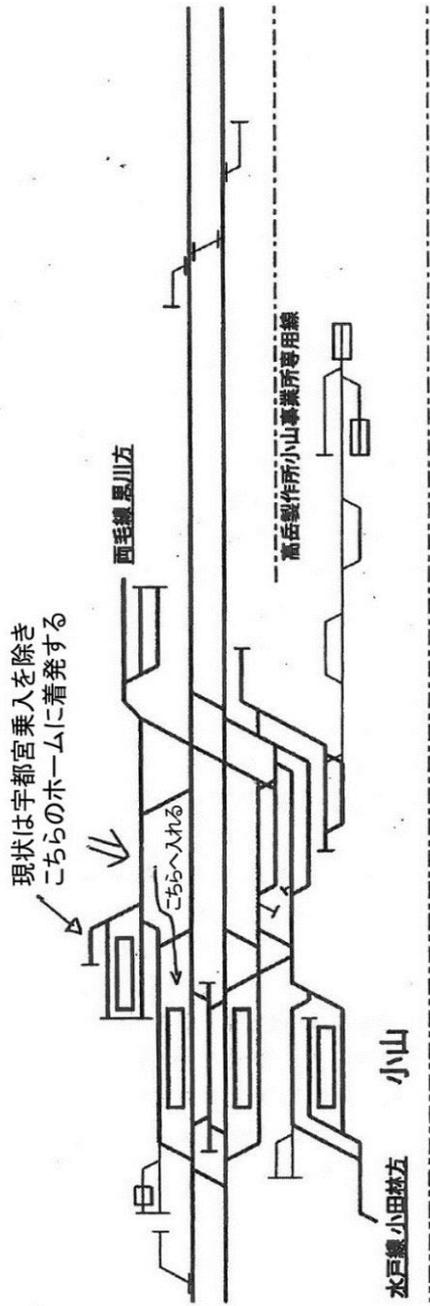
(理由) この制度は、消費税率の引き上げに伴う低所得者対策として導入が検討されているが、その効果は不確定であるとする。一方、制度導入による税収の減少や事務負担量及び制度の切替えによる諸経費

の増加は確定的である。

3. 印紙税法

印紙税法を廃止すべきである。

(理由) 印紙税は、特定文書の作成に対して課税されるものであるが、電子商取引が普及して電子決済が進んでいる現在、紙で作成された文書には課税し、電子文書には課税しないのは不公平であるので、廃止すべきである。



両毛・水戸乗継ぎは、両側ドアをあけて東北線上下へ接続の上、
縦列停車で同一ホーム上の乗り換えとする