

令和 8 年 度

国の施策及び予算に関する提案・要望

令和 7 年 6 月

関東地方知事会

令和7年5月21日に開催した関東地方知事会議において、別紙のとおり決議しました。

つきましては、決議事項の趣旨を御理解の上、その実現について御尽力を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

令和7年6月

関東地方知事会

会 長	茨 城 県 知 事	大井川 和 彦
	東 京 都 知 事	小 池 百合子
	栃 木 県 知 事	福 田 富 一
	群 馬 県 知 事	山 本 一 太
	埼 玉 県 知 事	大 野 元 裕
	千 葉 県 知 事	熊 谷 俊 人
	神 奈 川 県 知 事	黒 岩 祐 治
	山 梨 県 知 事	長 崎 幸太郎
	静 岡 県 知 事	鈴 木 康 友
	長 野 県 知 事	阿 部 守 一

提 案 ・ 要 望 事 項 一 覧

- 1 地方分権改革の推進について 1
- 2 バス運転士不足の解消等について 29
- 3 地方の医療提供体制の強化に向けた取組について
. 31
- 4 孤立可能性集落対策について 33
- 5 保育士配置基準の抜本的な見直しについて 34
- 6 産業廃棄物等の広域的な不適正処理事案への
国の積極的な関与について 36
- 7 外国人の増加に対する取組の強化について 38
- 8 労働力不足の改善に向けた対応について 41
- 9 在留資格の対象拡大について 43
- 10 富士山等の広域火山防災対策における取組の
一層の推進について 45
- 11 上下水道の耐震化及び老朽化対策の推進について
. 46
- 12 道路網の整備促進等について 48

1 地方分権改革の推進について

地方分権改革は、地方自らの判断と責任による自主的・自立的行政運営を促進し、個性豊かで活力のある地域社会を実現するために不可欠である。

また、地方が成長する活力を取り戻し、人口減少を克服するため、国を挙げて「地方創生」に取り組む中、地方分権改革はその基盤となるものであり、極めて重要なテーマであることから、着実に推進していくことが必要である。

政府は、これまで、国と地方の協議の場に関する法律や累次の一括法、「提案募集方式」などにより地方分権改革を進めてきた。しかし、国から地方への事務・権限の移譲は地方が求めてきたものの一部しか実現しておらず、義務付け・枠付けの見直しに際しても「従うべき基準」が多用されてきた。また、「提案募集方式」についても実現に至らなかった地方の提案が相当数あるなど、その取組は十分とは言えない。

政府においては、国と地方の役割分担を明確にし、地方の自主性及び自立性を高めるという地方分権改革の原点に立ち、「地方分権改革の総括と展望」において改革の使命とされている「個性を活かし自立した地方をつくる」を実現するために、国から地方への事務・権限の移譲や税源移譲の実現等の更なる改革の具体化に向け、強いリーダーシップの下、迅速かつ全力を挙げて取り組むべきである。

我が国の景気は、一部に足踏みが残るものの、緩やかに回復している。ただし、欧米における高い金利水準の継続や中国における不動産市場の停滞の継続に伴う影響など、海外景気の下振れが我が国の景気を下押しするリスクとなっている。

また、物価上昇、アメリカの政策動向、中東地域をめぐる情勢、金融資本市場の変動等の影響に十分注意する必要がある。

さらに、地方財政は、人口減少による地域経済の停滞や社会保障

関係費等の増加など、引き続き厳しい状況にあることから、物価高対策やこども・子育て政策の強化はもとより、地域社会のデジタル化や地方独自の防災・減災対策、人件費の増加への対応等の行政課題への対応など、持続可能で安定的な財政運営ができる地方税財政制度を早急に構築することが不可欠である。

したがって、政府は真の地方分権型社会の実現と、それにふさわしい地方税財政制度の構築のため、次の事項について特段の措置を講じられたい。

I 真の地方分権型社会の実現

1 国と地方の役割分担の適正化

人口減少問題はもとより、不安定で脆弱なサプライチェーンや世界規模でのエネルギー・食料危機、気候変動問題、感染症対策、相次ぐ災害への対応、持続可能な社会保障制度の構築をはじめとする我が国の諸課題の解決に向けて、国と地方は、適切な役割分担の下、協力・連携して取り組む必要がある。加えて、持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた取組の推進が求められており、国・地方を通じた課題として受け止められる中、地域の多様性の維持・発展が一層重要となっている。

国と地方の役割分担については、地域の実情に応じた施策を迅速かつ確実に展開できるよう、地方の権限と裁量の拡大を進め、地方の自由度を高めるための不断の見直しが必要であり、国と地方における意見交換の場等を活用して課題を洗い出し、国・地方が担うべき役割や見合った権限の議論など、早急に役割分担の見直しに着手すること。その上で国・地方がそれぞれ責任を果たすことができるよう財源を確保すること。

2 事務・権限の移譲

国の役割は外交・安全保障などに特化し、住民に身近な行政はで

きる限り地方に委ね、地域のことは地域に住む住民が責任を持って決められるようにするという観点から、これまでに移譲した事務・権限にとどまらず、地方が強く求めてきたハローワークのほか、未だ国の関与が残されている農地転用に係る事務・権限などの移譲についても、地方の意見を十分に踏まえ、積極的に取り組むこと。

事務・権限の移譲に当たっては、税財源を一体的に移譲し、新たに担う役割に見合う財源を、全ての地方自治体が確保できるようにすること。なお、税財源の移譲が実現するまでの間は、移譲される事務・権限に係る事業の実施に要する財源総額を、法律に基づく交付金により確実に措置すること。

また、人員の移管を伴う場合には、地方が必要とする人材の確保が可能となるよう、主体的に選考できる仕組みなどについて、地方と十分に協議を行うこと。

3 義務付け・枠付け等の見直し

地方自治体の自由度を拡大し、地方の創意工夫を活かした住民本位の施策を推進できるようにするため、地方の裁量を許さない「従うべき基準」は真に必要なものに限定し、新たな設定は原則行わないこと。

既に設定された「従うべき基準」については、三次にわたる一括法の附則の規定を踏まえ、廃止又は参酌すべき基準とするよう速やかに見直すこと。

また、今後の新たな義務付け・枠付けを必要最小限にするため、国会に常設の委員会として「地方分権推進委員会」あるいは調査会等を設け、国会に提出される地方分権にかかわる議案については、そうした委員会等が必ず調査・審議するなど、立法プロセスに地方自治体が適切に関与し、国会において地方の意見を確実に反映させる仕組みを確立すること。

4 計画策定等の見直し

本来、地方公共団体における計画等の策定は、地域の課題や現状を踏まえ、地域全体で主体的な取組を進めるために活用すべきものである。しかし、依然として計画等の策定を義務付ける法令の見直しが図られていないことに加え、努力義務規定や「できる」規定であっても国庫補助金等の交付や地方債発行等の要件として計画等の策定が求められているなど、実質的に計画策定が義務化されている。令和5年3月31日に「効率的・効果的な計画行政に向けたナビゲーション・ガイド」（以下、「ナビゲーション・ガイド」という。）が閣議決定され、各府省庁に対し、効率的・効果的な計画行政の進め方を示すなど、継続的な見直しに向けた環境整備が着実に進められていることを評価する。各府省庁においては、ナビゲーション・ガイド及び「経済財政運営と改革の基本方針2024」に基づき、地方の意見を十分に反映しつつ、政策立案や法案作成の都度、遵守状況を内閣府に報告するなど、ナビゲーション・ガイドが実効性を持つように運用するとともに、内容の重複や必要性の低下が見られる計画の統廃合など、計画等の策定による地方負担の軽減に資する具体的な取組を進めること。

今後、計画等の負担が増大することがないように、内閣提出法案のみならず議員立法も含め、新たに計画等の策定を求める法令の制定や通知の発出等は原則として行わないこととし、法令上の措置については、事前のチェックを行うこと。

5 「提案募集方式」による改革の推進

政府は「提案募集方式」について、地方からの提案のうち、実現・対応するものが例年、9割程度であるとしている。

しかし、実現・対応となった提案の中には、「検討」とするとされたものや提案どおりの対応になっていないものも含まれている。

また、「提案団体から改めて支障事例等が具体的に示された場合等

に調整の対象とする提案」として、各検討区分に整理する時点で検討対象外等として扱われている提案が一定数存在する。その中には、直近の社会情勢を踏まえた提案であっても過去と同内容の提案であり新たな支障が認められないとされてしまうものや、将来予想される支障を防止するための提案について現時点における具体的な支障事例を求められるものがある。

こうしたことから、「提案募集方式」への対応に当たっては、制度導入の趣旨を踏まえ、地方の支障の根本的な解決を図り、より一層の成果が得られるよう検討すること。

併せて、過去に実現できなかった提案のうち、地方から再提案があったものについては、改めてその実現に向けて積極的に取り組むこと。加えて、地方がより活用しやすい制度となるよう、一律に具体的な支障事例を求めないことや、税財源に関する提案も対象とすることなど、地方の意見を取り入れ、制度の見直しを行うこと。

検討の結果、提案内容を実現できなかった場合は、提案主体の納得が得られるよう、地方に委ねることによる支障など国が立証・説明責任を果たすこと。

これまでの対応方針に掲載された事項については、全ての進捗状況を適宜確認し、地方と情報共有を図るとともに、「検討」とされている提案についても、政府全体として適切な進行管理及びフォローアップを行うこと。併せて、提案どおりの対応になっていないものについては、支障の解消につながっているのか提案団体の意見を踏まえた検証をしていくこと。

地方分権一括法により措置される事項等については、地方が条例制定等の必要な対応を支障なく行えるよう、速やかに政省令を整備すること。

なお、「提案募集方式」に基づく取組とともに、国自らも、地方の意見を踏まえ、国と地方の役割分担を適正化する観点から、大幅な事務・権限の移譲及び規制緩和に取り組むこと。

6 国による規制改革の推進

地方創生の取組を具現化し、力強い潮流をつくっていくために、地方分権改革の推進と併せて、地域の実情を考慮した規制改革を進めること。

この場合において、規制改革実施計画の着実な実施を図ることはもちろん、規制改革ホットラインに寄せられた要望の実現に向け積極的に検討するとともに、国家戦略特区や構造改革特区において、地方からの提案を最大限実現する方向で取り組むなど、大胆な規制改革を講じること。

また、国家戦略特区の成果の全国展開を着実に推進するとともに、全国的に要望の多い規制改革事項については、特区に限ることなく直ちに全国的な規制改革を実施すること。

なお、国が検討を進めている地方における規制改革については、これまで着々と進められてきた地方分権改革の成果を否定することのないよう、議論を行うこと。

7 国の政策決定への地方の参画

現在、地域医療の確保や新型コロナウイルス感染症対策、経済対策などについては、機動的な対応に課題を残すものの国と地方で度重ねて協議・意見交換を行い、現場のニーズを踏まえた政策決定が行われるなど、国と地方のパートナーシップが強化され、共に対策を講じてきたところである。今後も国・地方に共通する様々な議題に関しては、互いに協力して政策課題に対応していくことが重要である。

このことを踏まえ、「国と地方の協議の場」においては、真に国と地方が対等・協力の関係の下、協議の対象を幅広く捉え、国は自ら、政策の企画・立案段階から積極的に地方と協議し、地方の意見を十分に反映させること。

特に、地方の行財政の運営に影響の大きい施策については、地方

自治法に定められている事前情報提供制度等の趣旨を十分に踏まえ、地方への迅速な情報提供を行うとともに、早期に地方と協議を行うこと。

併せて、議員立法については、地方への事前情報提供制度がないことから、両院の法制局で起草される段階で地方側に情報提供し、地方から意見を提出できる仕組みを設けること。

また、協議に際しては、事前の検討期間を十分設けるほか、全てを本会議で協議するのではなく、「地方税財政分科会（仮称）」や「社会保障分科会（仮称）」など分野別の分科会を設置するなど、実効性のあるものとし、形式的な運用は断じて行わないこと。

8 地方自治法の抜本改正

現行の地方自治法をはじめとする地方自治制度は、地方自治体の組織・運営の細目に至るまで規定し、事実上、国が地方行政を統制する仕組みとなっていることから、地方自治体の裁量権を広範に保障するため、地方の意見を十分に踏まえ、早急に地方自治法の抜本改正などを行うこと。

なお、令和6年6月19日に改正された地方自治法において創設された、国民の安全に重大な影響を及ぼす事態における国の指示権については、事前に関係地方公共団体等との間で十分に必要な協議・調整等を行い、現場の実情を適切に踏まえた措置となるようにすること。また、発動は目的を達成するために必要最小限度のものとし、地方自治の本旨に反し安易に行使されることがないように、衆・参両院の総務委員会の附帯決議を十分に踏まえた制度運用とすること。

9 地方公務員法の改正

地方公共団体は、地域間競争が激化する中、海外企業との交渉や企業誘致、DXの普及推進など、これまでの業務の枠を超えた政策課題に的確に取り組むとともに、子育て家庭の多くが共働きである

状況や新型コロナウイルス感染症への対応を契機として広まったテレワークや在宅勤務等、多様な働き方を求める社会全体の変化に即応しながら、高度な専門知識や経験を備えた人材を確保することが求められている。

また、人口は減少傾向にあり、当面は生産年齢人口の減少が見込まれているため、労働力の確保が懸念されている。

地方公務員の業務内容や勤務環境が大きく変化するとともに、定年延長や社会がジョブ型雇用に移行する中で、優れた人材を確保していくためには、各地方公共団体が実情に合わせ、給与や勤務時間等を柔軟かつ迅速に設定することができる制度の確立が必要である。

一方で、支給できる手当については地方自治法に限定列举されているなど、法令によって一定の制約がある。

また、勤務時間等についても、民間企業並みに柔軟な設定は認められていない。

こうしたことから、地方公務員の給与及び勤務時間等の勤務条件について、多様な人材の確保や柔軟な働き方への対応を可能とするため、地方公共団体の裁量をより広範に認めるよう、地方公務員法等関連法令の改正などを行うこと。

特に、喫緊の課題として、D Xなど専門的知識・経験を有する人材の確保や、副業・兼業がしやすい環境づくり、部分休業の対象拡大など子育てと仕事の両立支援をより一層進めるよう、法改正などを講じること。

Ⅱ 真の地方分権型社会にふさわしい地方税財政制度の構築

1 物価高等を踏まえた地方の安定的な財政運営に向けた支援

令和6年12月に、物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金が追加措置されたが、現下の物価高の先行きは依然として不透明であり、地域の生活・経済への更なる影響も懸念されるため、今後の経済状況等も踏まえ、引き続き必要な対策を適時的確に講じること。

今後、更なる追加対策を講じるに当たっては、都道府県単位での対応には限界があることから、国民生活や社会経済活動に不可欠な社会基盤である電力やガスなどエネルギー価格等の安定に向けて、地方公共団体間で対策の内容に格差が生じないように、国の責任において全国一律の対策を直接講じること。なお、これまでと同様に、国がLPガスや特別高圧等の支援を行わない場合には、国が行う都市ガスや高圧電力の支援と同時期に都道府県が支援を実施できるよう、財源措置を講じること。

特に、国が定める公定価格等により運営する医療機関や社会福祉施設等については、物価高が適時適切に反映される仕組みを診療報酬、介護報酬、及び障害福祉サービス等報酬制度等に組み込むこと。

国の対策を補完し地域の実情に応じた対策については適切な財源措置を講じるとともに、財源措置を臨時交付金で講ずる場合には、財政力指数による補正を行うことなく、地域の実情に応じた財政需要も十分に反映した上で、全ての地方自治体が必要とする額を国において速やかに確保・配分すること。また、その活用については、地方が自らの判断と責任において地域の実情に応じた施策を実施できるよう、国が定めたやり方を実質的に強いるようなことはせず、地方の裁量を尊重するとともに、年度を越えて切れ目なく柔軟な執行が可能となるよう、事故繰越を含めた繰越要件や基金積立要件の弾力化など、機動的な運用や手続きの簡素化などを図ること。その上で、地方が診療、介護、及び障害福祉サービス等報酬改定などと整合した対策を行えるよう、適切な情報提供を行うこと。

併せて、行政需要の増を地方財政計画に的確に反映し、既定の加算とは別枠での地方交付税の増額や、臨時交付金の継続などにより、全ての地方自治体に対して確実かつ十分な支援を行うこと。

さらに、円滑な価格転嫁に向けた環境整備、物価の上昇に見合った賃上げのためのインセンティブ付与、賃上げの原資を持続的に確保するための労働生産性向上への支援を引き続き行うこと。

新型コロナウイルス感染症に係る公費支援について、制度終了後に請求されるものについても国の責任において確実に予算措置を講じること。

改正感染症法の規定により、都道府県と医療機関等の間で、病床、発熱外来、自宅療養者等(高齢者施設等の入所者を含む)への医療の確保等に関する協定を締結する仕組みが法定化されたが、引き続き協定締結に係る医療機関の費用負担に対する支援を図るとともに、地方公共団体の感染症対策のための財政措置を講じること。

なお、飲食店向け協力金については、現在も、交付要件を満たしていないことが判明した事業者に対しては返還請求を行っており、将来にわたる債権管理等の関係事務に要する費用や、回収不可能となった協力金については、国の責任において財政措置を講じること。

2 分権型社会にふさわしい税財源の充実強化のための抜本的改革

現状では、地方と国の歳出比率が6対4であるのに対し、税源配分は4対6であり、事務に見合う税源が地方に配分されていないことから、地方が担うべき事務と権限に見合った地方税財源の充実強化を図る必要がある。

地方が真に自立した安定的な財政運営を可能とするため、税源の偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系の構築を図りつつ、国から地方への税源移譲を速やかに進めるなど、地方が自由に使える財源の拡充につながる地方税財政制度の抜本的改革を行うこと。

なお、地方税財源の充実が図られるまでの間にあっても、全ての地方自治体の財政運営に支障が生じないように、地方一般財源総額を安定的に確保すること。

3 地方創生に必要な財源の確保

地方創生は、地域が成長する活力を取り戻し、人口減少を克服することを目的としているが、人口減少は構造的な課題であり、解決

には長期間を要することから、地域の実情に応じて息の長い取組を実施していくことが必要不可欠である。

この取組に当たっては、人口減少下における地方の人口動態に正確に対応する視点と併せ、人口減少のスピードを緩和させ最終的に安定させる定常化の視点も重要となる。

国は、新しい地方経済・生活環境創生本部において、地方創生 2.0 の「基本的な考え方」を示し、令和 7 年夏に、今後 10 年間集中的に取り組む基本構想を取りまとめるとしているところであるが、人口減少に歯止めをかけ、それぞれの地域で住みよい環境を確保し、将来にわたり活力ある社会を維持するために、これまで地方が進めてきた「まち・ひと・しごと」をはじめとした地方創生の課題解決の取組が後退することがないように、引き続き包括的な支援が必要である。

「新しい地方経済・生活環境創生交付金」については、令和 6 年度補正予算で 1,000 億円、令和 7 年度当初予算で 2,000 億円が確保され、令和 7 年度地方財政計画において、「新しい地方経済・生活環境創生事業費（仮称）」も 1.2 兆円が確保されたが、地方創生のさらなる深化に向け、「新しい地方経済・生活環境創生交付金」をはじめとする地方創生関連予算や地域の実情を踏まえた地方自治体の主体的な取組に対する支援について、継続すること。

併せて、交付金の更なる要件緩和や交付対象の拡大等の運用の弾力化を図るなど、地方における取組を強力に支援すること。

「新しい地方経済・生活環境創生交付金」における拠点整備事業については、従前と比べ要件は緩和されているが、引き続き交付上限額や手続きについて、弾力的な取り扱いを行うこと。同交付金のデジタル実装型においては、コンソーシアム等推進体制の確立や実装が要件となっているなど、対象事業が限られてくることから、要件の緩和を行うなど、地方が柔軟に活用できる制度とすること。

加えて、補助金等の執行に係る事務のうち、市町村交付申請書の

受理等について、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和 30 年法律第 179 号）等に基づき、都道府県に事務を執行させる場合には、事務量に見合う適切な財政措置等を講じること。

また、令和 5 年度地方財政計画において、「地域デジタル社会推進費」は、令和 7 年度まで延長等されたが、地方においてデジタル化の推進が着実に行えるよう、引き続き、更なる拡充を含め、必要な措置を検討し、講じていくこと。

令和 7 年度地方財政計画においては、「地域社会再生事業費」が引き続き 0.4 兆円確保されたが、関東地方知事会構成都県の多くでは、生産年齢人口の減少や高齢化の進展等を背景に人材不足の一層の深刻化が予想されることから、各地方自治体の人づくりの取組に対し、国としても十分な支援を講じること。

4 社会保障関係費に係る安定財源の確保等

少子高齢化の更なる進行に伴い、社会保障関係費は今後も増大することが見込まれる中、令和元年 10 月に消費税率の 10%への引上げが行われたが、増収分は全て社会保障の充実・安定化に向けるという原則をはじめ、地方が社会保障分野において担っている役割や、地方単独事業の重要性を十分に踏まえた上で、地方への安定した財源配分を確実に行うこと。

特に、幼児教育及び高等教育の無償化に係る令和 2 年度以降の地方負担については、地方財政計画の歳出に全額計上し、一般財源総額を増額確保することとしているが、一般財源総額の同水準ルールの外枠で歳出に全額計上し、必要な財源を確実に確保すること。

国においては、次元の異なる少子化対策を実施することとし、こども家庭庁予算で見て、2030 年代初頭までに、国の予算又はこども一人当たりで見た国の予算の倍増を目指すこととしており、基本理念として、「全てのこども・子育て世帯を切れ目なく支援する」としていることから、こども・子育て施策に地域間格差が生じることが

ないよう、国において必要な財源措置を講じること。

こども・子育て支援施策は、国が全国一律で行う施策と、地方がその実情に応じてきめ細かに行う地方単独事業が組み合わさることで、効果的なものとなるため、国が全国一律で行う施策については、その充実に伴い生じる地方の財政負担に対し、国の責任と財源において確実に措置するとともに、地方がその実情に応じてきめ細かに行うサービスの提供や施設整備などについては、地方自治体の創意工夫が生かせるよう、全ての自治体に対し地方財源を確実に措置すること。

学校給食費の無償化については、令和5年12月に策定された「こども未来戦略」において、「小中学校の給食実施状況の違いや法制面等も含め課題の整理を丁寧に行い、具体的方策を検討する」とされ、令和6年6月に、学校給食に関する実態調査の結果が公表され、令和6年12月に「給食無償化」に関する課題の整理がなされた。

国は、小学校を念頭に、令和8年度からの給食費無償化について検討を進めているところであるが、その確実な実施に向け、早急に制度設計に取り組むとともに、中学校等への拡大についても、できる限り速やかに実現すること。

なお、無償化に必要な財源は、国において確実に確保するとともに、制度設計にあたっては、自治体や学校現場の負担とならないよう、十分に配慮すること。

また、全てのこどもたちの学校選択が保護者等の所得により左右されないよう、高等学校及び高等教育の授業料の無償化を、地方に負担を強いることなく、国の責任と財源において実施すること。その際、都市部における教育費の高さなど、地域の実態を踏まえた仕組みとすること。

さらに、令和7年2月の3党合意により、いわゆる高校無償化については、令和7年度は予算事業として対応する一方で、今後、国において、整理すべき論点について十分な検討を行うこととなって

おり、支給方法や現場レベルの負担など各地方公共団体等の実情を十分に考慮した上で、制度設計すること。

あわせて、無償化により、特に私立高校が多く存在する人口集中地域では、多くの生徒にとって私立高校への進学がより大きな選択肢となる。一方で、それ以外の地域では専ら公立高校に生徒を受け入れる役割が求められているが、進学者が減少すると、その役割を維持するため、多大な財政負担を強いられ、結果として国民負担の増につながることになる。地域における高校教育の維持向上を図るため、学校施設整備や教員給与への国による財政支援を含め、公立高校への支援の抜本的な拡充を図ること。

加えて、東日本大震災を起因とした経済的理由により、授業料の納付が困難等の事情を抱える被災児童生徒等に対する就学支援については、「第2期復興・創生期間」以降においても、引き続き国の責任において十分な財源を確保すること。

なお、軽減税率制度の導入によって生じる減収分については、地方の社会保障財源に影響を与えることのないよう、代替税財源を確実に措置すること。

「持続可能な社会保障制度の確立を図るための改革の推進に関する法律」に基づく改革を推進するに当たっては、今後の大幅な人口減少と少子高齢化を見据え、国民の負担の増大を抑制しつつ、持続可能な制度を実現できるよう、社会保障の機能の充実、給付の重点化、制度運営の効率化に向けた検討を引き続き進めるとともに、「国と地方の協議の場」等において地方と真摯な議論を行うなど、制度設計に当たっては、企画立案段階から地方の意見を十分に反映させること。

特に、国民健康保険制度については、平成30年度から都道府県が財政運営の責任主体となったが、給付費の急増により財政安定化基金の大幅な取崩しを余儀なくされた都県もあるなど平成30年度の制度改革時の想定を超える厳しい財政状況が続いている。制度の安

定的な運営や国民の保険料負担の平準化に向けて、引き続き地方と協議しながら国定率負担の引上げや都道府県の財政規模に見合った財政安定化基金の積み増し等様々な財政支援の方策を講じ、今後の医療費増嵩に耐えうる財政基盤の確立を図ること。

併せて、保険料水準の統一に向けた取組に対する財政支援については、保険者努力支援制度や特別調整交付金により実施されているところではあるが、保険料水準の平準化により保険料の上昇が見込まれる自治体や保険料水準の平準化に向けて納付金算定における医療費の多寡調整を廃止又は縮小した自治体など、様々な課題を抱える自治体に対するインセンティブとなるような、更なる財政支援を講じること。

なお、これらの財政支援については、既存制度の組み換えによるものではなく、あくまで国の責任において、全ての地方自治体に対して新たに財源を確保し実施すること。

また、子どもに係る国民健康保険料等の均等割額の減額措置について、医療保険制度間の公平や子育て支援の観点から、軽減割合及び対象年齢の更なる拡大を図ること。その際、財源については、現行の制度と同様の枠組みを設け、地方財政措置を講じること。

なお、将来にわたり持続可能な国民健康保険制度の確立と医療保険制度間の公平に向けた国の負担のあり方について引き続き地方と協議を行うとともに、平成 27 年 1 月 13 日社会保障制度改革推進本部決定により確約した財政支援については、今後も国の責任において確実に行うこと。

さらに、医療費適正化への取組を踏まえた国民健康保険の普通調整交付金の配分方法等の見直しに当たっては、所得調整機能の維持を基本とするとともに、制度の円滑な運営に配慮し、地方の実情を十分に把握した上で検討を進めること。検討に当たっては、地方分権の観点から地方公共団体の意見を十分に尊重し、性急な議論とならないよう配慮すること。

その上で、全ての医療保険制度の全国レベルでの一元化に向けた具体的な道筋を提示すること。

なお、これまで、子育てにかかる経済的支援については、国において教育費や保育料などの軽減が図られてきたところであるが、子どもの健やかな育ちの観点から、医療費負担の軽減は大変重要であり、速やかに全国一律の医療費助成制度を国において創設すること。

また、審査支払機能に関する改革工程表に基づく国保総合システムの開発や運用に係る費用については、保険者や被保険者に追加的な負担が生じないように、国の責任において必要な財政支援を講じること。

介護報酬については、介護事業者が長期的な視点で介護人材の確保・育成・定着を図り、事業運営を安定的に行うことができるものとする。

5 防災・減災に係る財源の確保

昨年1月1日には、「令和6年能登半島地震」が発生し、大きな被害をもたらした。また、令和5年3月のIPCC報告書では、風水害などの災害の増加・激甚化の引き金となる気温上昇の可能性が改めて示されている。加えて、令和2年の国の「大規模噴火時の広域降灰対策について」の報告で、富士山の大規模噴火時には、首都圏等火山から離れた地域においてもインフラ等に甚大な被害が発生するとされている。今後、大規模な風水害や地震、火山噴火などがいつ起きてもおかしくはなく、これらが複合的に発生するリスクもある。

各地方自治体がこのような災害に対して取組を推進することは、日本全体を災害に強くするためにも重要である。地方自治体が計画的に防災対策を推進していくことが可能となるように、国において必要な財源を安定的・継続的に確保し、必要額を配分すること。

特に、下水道施設については、給水の停止が見込める水道施設と

異なる上、流域下水道では大規模管渠の更新も図られた実績がなく、流量の大きい大口径管に対応した工法も確立していないなどの課題がある。そのため、大規模・広域的な下水道システムの改築更新・再構築の工法の確立に向けて、国として主体的に取り組むこと。また、部分的な管路の修繕を新たに国の交付対象とするとともに、処理場、ポンプ場の改築更新について交付の重点化・個別化を図ること。さらに、令和9年度以降はウォーターPPPを導入決定していなければ、污水管の改築に対して交付金が充てられないこととなっているが、污水管の維持管理・改築更新の負担や大規模污水管の更新手法等について明確な方針が確立するまで、この条件の適用を見送ること。

また、水道施設の老朽化対策について、漏水の発生、浄水処理の停止等による市民生活への影響を防ぐため、管路更新に係る補助事業の要件を緩和するとともに、浄水場及び配水場の施設更新に係る補助事業を創設すること。

6 自動車関係諸税の見直しに伴う代替税財源の確保

自動車税環境性能割の環境性能に応じた税率の適用区分については、技術開発の動向や地方財政への影響を踏まえ、2年ごとに見直しが行われてきたところである。令和5年度税制改正においては、2035年までの電動車の新車販売に係る政府目標と整合させ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、税率区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げることとし、次回の見直しは、令和7年度末とされている。

自動車関係諸税の総合的な見直しについて、令和7年度与党税制改正大綱においては、「公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。」とされている。

また、車体課税については、「カーボンニュートラルの実現に積極

的に貢献するものとすべく、国・地方の税収中立の下で、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な課税のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得る。」とされている。

自動車関係諸税の見直しに当たっては、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となること等を考慮し、地方の安定的な税財源を確保し、地方財政に影響を与えることのないよう十分な配慮を行うこと。

また、2035年度までに乗用車新車販売に占める電動車を100%とする政府目標の達成に向け、今後、急速な普及拡大が見込まれる電気自動車等への課税のあり方については、ガソリン・軽油等を燃料とする自動車の所有者との公平性を維持しつつ、利用実態等に応じた税負担の適正化が図られるよう、早期に検討を進めること。

なお、昨今の原油価格高騰を踏まえ、国において軽油引取税及び揮発油税に関する暫定税率の廃止が議論されているが、仮に暫定税率が廃止された場合、地方全体で5,000億円以上の減収が見込まれている。この減収分については、国の責任において、全ての地方自治体に対して代替の恒久財源を措置するなど、安定的な財源を確保すること。

7 地球温暖化対策のための税制の円滑な運用に向けた取組

森林環境税の賦課徴収に当たっては、税の趣旨や目的について広く国民の理解が得られるよう、より一層の丁寧な説明に努めること。

また、市町村が主体となった森林整備等が円滑に進むよう、林野庁を中心に必要な助言や十分な説明を行うなど、制度の円滑な運用に向けた取組を進めること。その際には、森林管理の主体となる市町村等の意見に十分配慮すること。

なお、森林環境譲与税については、創設目的や法定された用途を

踏まえて、配分することが必要であることから、その具体的な使い道の把握に努めるとともに、森林整備や人材育成、木材利用などに一層活用されるよう、方策を検討すること。

8 地方法人課税の堅持

地方法人課税は、法人が事業活動を通じて地方自治体から享受する様々な行政サービスに対して応分の負担をするという大原則に基づくものであり、地方自治体の重要な自主財源であることから縮減は行わないこと。

なお、令和元年 10 月に、法人事業税の暫定措置が廃止され、法人住民税法人税割の更なる地方交付税原資化が行われた。さらに、地方法人課税における税源の偏在を是正する措置として、地域間の財政力格差拡大、経済社会構造の変化等に対応し、都市と地方が支え合い、共に持続可能な形で発展していくため、法人事業税の一部が分離され、特別法人事業税・特別法人事業譲与税制度が恒久的措置として創設された。

本来、地方の自主財源を縮小させる地方税の国税化は、地方の自立と活性化を目指す地方分権に逆行するものであり、税収格差の是正は、地方税財源の拡充と財源調整機能を十分に発揮できるだけの交付税総額を確保することにより行うべきである。

そのため、地方法人課税の今後のあり方について引き続き議論し、地方分権改革に資する制度とすること。

9 法人実効税率の見直しに伴う代替財源の確保等

平成 28 年度税制改正においては、法人実効税率の引下げに当たり、法人事業税の外形標準課税の拡大等による課税ベースの拡大を行うことで財源を確保することとされたが、今後も更なる税率の引下げを行う場合には、恒久減税には恒久財源を用意するという原則に則り、地方税による代替財源を確実に確保し、地方交付税原資の減収

分も含め、全ての地方自治体の歳入に影響を与えることのないようにすること。

また、分割基準のあり方について検討する場合には、社会経済情勢の変化に応じた企業の事業活動と行政サービスとの受益関係を的確に反映させ、税源の帰属の適正化を図るという観点を踏まえるとともに、法人の納税事務負担の軽減・簡素化を考慮した上で、より客観性のある指標とすることを基本とし財政調整を目的とした見直しは行わないこと。

さらに、法人実効税率の引下げに関連し、地方自治体が自らの課税自主権に基づき実施している超過課税については、地方自治体の判断を尊重すること。

10 外形標準課税のあり方の検討

法人事業税の外形標準課税のあり方については、地域経済・企業経営への影響も踏まえながら、税負担の公平性や安定的な税収の確保等の観点から、引き続き検討をすること。

また、適用対象法人の基準は、法人による操作可能性が小さいものとするとともに、課税実務上、確認が容易で納税者及び課税庁にとって執行面で過度な負担とならないものとする。

11 法人事業税における収入金額課税の堅持

法人事業税における収入金額課税については、令和2年度税制改正において電気供給業の見直しが、令和4年度税制改正においてガス供給業の見直しが行われた。

また、令和7年度与党税制改正大綱においては、「電気供給業及びガス供給業に係る収入金額による外形標準課税については、地方税体系全体における位置付けや個々の地方公共団体の税収に与える影響等も考慮しつつ、事業環境や競争状況の変化を踏まえて、その課税のあり方について、引き続き検討する。」とされ、収入金額課税の

見直しが引き続き今後の検討事項に位置づけられている。

収入金額課税は、受益に応じた負担を求める課税方式として、長年にわたり外形課税として定着し、地方税収の安定化に大きく貢献していること、電気供給業やガス供給業の事業者は、大規模発電施設やLNG基地等を有するなど、多大な行政サービスを受益していること等を踏まえ、同制度を堅持すること。

12 国際課税ルールの見直しに伴う対応

経済のデジタル化に伴う国際課税ルールの見直しにおける、市場国への新たな課税権の配分（いわゆる第1の柱）については、これまで国・地方で法人に対して課税を行ってきたことなどを踏まえ、地方の税源となるべき部分を含むよう検討すること。その際は、応益原則等を踏まえ、不交付団体を含む全ての地方自治体に税収の一定割合を帰属させるとともに、地方税源部分について国が一括徴収して地方へ帰属する仕組みとするなど適切な制度構築を行うこと。

13 ゴルフ場利用税の堅持

ゴルフ場利用税は、アクセス道路の整備・維持管理、廃棄物処理、地滑り対策等の災害防止対策など、所在都道府県及び市町村が行う特有の行政需要に対応しており、その税収の3割はゴルフ場所在の都道府県の貴重な財源となっており、その税収の7割は所在市町村に交付金として交付され、特に財源に乏しい中山間地域の当該市町村にとって貴重な財源となっていることから、厳しい地方自治体の財政状況等を踏まえ、引き続き現行制度を堅持すること。

14 ふるさと納税制度の見直し

ふるさと納税制度については、令和6年6月28日付け総務省告示の改正により、指定制度に係る募集適正基準及び地場産品基準の見直しがされたところであるが、今後もより多くの寄附金を集めるた

めの返礼品競争が続くことが見込まれる。

特例控除額が所得割額の2割という定率の上限のみでは、高所得者ほど寄附金税額控除の上限額が高くなり、返礼品との組み合わせにより、結果として節税効果が生ずるなど、公平性の観点から問題がある。

また、寄附金を集めるためには、返礼品や大手ポータルサイトに依存せざるを得ない環境にあることなどの課題が依然として残っている中、大手EC事業者の仲介事業への参入により、今後さらに貴重な税金が手数料として仲介サイトに流れてしまうことで、ふるさと納税が制度創設時の趣旨からさらにかけ離れていく懸念がある。

このため、特例控除額に定額の上限設定をすることや、寄附額に占める返礼品や募集経費の割合引下げ等により、「寄附を通して生まれ育ったふるさとや応援したい地方自治体に貢献する」という本来の趣旨に沿った制度となるよう、更なる見直しを行うこと。また、各地方自治体の様々な創意工夫による地方活性化に資するものとなるよう見直しを行うこと。

なお、創意工夫をして現行制度を地域振興や産業振興等に活用している地方自治体が多数存在する一方、都市部の地方自治体においては税収減が大きくなっていることなどを踏まえ、見直しに当たっては、地方自治体の財政に与える影響も考慮すること。

また、ふるさと納税ワンストップ特例制度について、令和3年分確定申告からマイナポータルを活用した新しい申告方法が開始されていることを踏まえ、所得税控除分相当額を個人住民税から控除しているという、現状の仕組みを速やかに見直すとともに、見直しまでの間は、同制度を適用した場合に、個人住民税から控除している所得税控除分相当額については、国の責任において、地方特例交付金により全額を補填すること。

15 課税自主権の拡大

地方自治体の最も基幹的な自主財源である地方税に係る課税自主権の発揮については、制度的には法定外税や超過課税等が認められているものの、実際の適用には高いハードルがある。

神奈川県臨時特例企業税条例を違法、無効とした平成 25 年 3 月の最高裁判決は、そのことを明確に示したものである。この判決の補足意見では、地方自治体が法定外税を創設することの困難性が示され、「国政レベルにおける立法推進に努めるほかない」と指摘されたところである。

こうした指摘も踏まえ、真の地方分権型社会の実現に向けて、地方の課税自主権の拡大を制度的に保障するため、関係法令の抜本的見直しの検討を進めること。

16 個人事業税における課税対象事業の限定列举方式の見直し

個人事業税について、課税の公平性を確保するため、課税対象事業を限定列举する現行の方式を見直し、事業所得又は不動産所得を有する全ての事業を課税対象とすること。

また、限定列举方式の見直しが実現するまでの間、社会経済情勢に即した新規業種を課税対象事業に随時追加すること、事業認定に係る取扱いを明確化すること、課税資料となる所得税確定申告書等に事業認定に有益な情報を記載するよう見直すことなどの対応を行うこと。

17 地方税務手続のデジタル化・キャッシュレス化の一層の推進とシステムの安全性等の確保

納税者の利便性の向上、官民双方のコスト削減、地方自治体の課税事務の効率化、ひいては適正かつ公平な課税の実現等を図るため、国税・地方税間の情報連携の更なる推進を図りつつ、地方としても、賦課課税の多い地方税の特性を踏まえながら、eLTAX 等を活用した

全国統一的な対応の充実など、地方税務手続のデジタル化・キャッシュレス化を一層推進していく必要がある。

令和2年12月に閣議決定された「デジタル・ガバメント実行計画」や令和3年9月に施行の「地方公共団体情報システムの標準化に関する法律」に基づき、国は市町村税の4税目に係るシステムについて標準仕様書を示し、令和5年9月に閣議決定された「地方公共団体情報システム標準化基本方針」において令和7年度までに各市町村が標準仕様に準拠したシステム利用を目指すこととされている。

また、令和4年度税制改正において、eLTAXを通じた電子申告・申請の対象手続や電子納付の対象税目・納付手段が拡大され、令和7年度与党税制改正大綱において、「地方税においても更なるデジタル化に向け、地方税関係通知のうち、納税通知書等について、eLTAXを経由して電子的に副本を送付する仕組みを導入する。」とされている。

引き続き、デジタル化・標準化に当たってのシステム構築やシステムの安全性・安定性の担保等は重要な課題であることから、国としても必要な支援や財政措置を適切に講じること。標準準拠システムへの移行に関しては、デジタル基盤改革支援補助金において措置される移行経費のほか、地方財政措置を講じることとされているシステム運用経費についても、地方の負担増とならないよう国の責任において確実な財政支援を講じること。

また、自動車税のワンストップサービスについて、新車新規登録以外の利用率が低いことから、その原因を分析し対策を講じるとともに、システム改修等による操作性の向上や分かりやすいマニュアル等の整備、積極的な広報の実施により、一層の利用促進を図ること。

さらに、地方税務手続のデジタル化・キャッシュレス化を推進するため、マイナポータルや地方税共通納税システムの活用などに関して、対応策を検討するとともに、納税者によるeLTAXを通じた税

務手続・キャッシュレス納税の利用拡大に努めること。

なお、こうした地方税務手続の一層の推進に当たっては、地方自治体の意見を丁寧聞くこと。

18 地方交付税の充実及び臨時財政対策債の廃止

地方交付税については、地方固有の財源であることを明確にし、国による義務付けや政策誘導は排除すること。

地方が責任を持って地域経済の活性化等の施策を実施するには、基盤となる財源の確保が必要であるが、こども・子育て政策の強化、地域のデジタル化、脱炭素化、人への投資、防災・減災のための取組の推進や物価高への対応などの行政需要の増加が引き続き見込まれている。地方が住民サービスを安定的に供給するためには、地方一般財源実質同水準ルールの堅持にとどまらず、地方における行財政需要の増加や金利・税収等の動向を的確に把握し、地方の安定的な財政運営に必要な一般財源総額を確保・充実するとともに、地方財政計画に地方の行政需要を的確に積み上げ、地方交付税本来の役割である財源調整機能と財源保障機能が適切に発揮されるよう、地方交付税総額を充実すること。

なお、歳出効率化に向けた業務改革で他団体のモデルとなるものを基準財政需要額の算定に反映する取組については、国による政策誘導とならないよう、引き続き、条件不利地域等、地域の実情に配慮し、交付税の財源保障機能が確保されるようにすること。

令和7年度地方財政計画では、地方の一般財源総額について、水準超経費を除く交付団体ベースで前年度を1.1兆円上回る63.8兆円を確保した。また、地方交付税について、前年度を0.3兆円上回る19.0兆円確保するとともに、臨時財政対策債は平成13年度の制度創設以来、初めて新規発行額がゼロとなった。

引き続き、臨時財政対策債によらない一般財源総額を確保するとともに、財源不足への対応として、国の責任において税源移譲や地

方交付税の法定率の引上げを含めた抜本的な対策を講じ、臨時財政対策債の制度を廃止すること。また、既往の元利償還金については、その償還額が累増していることを踏まえ、償還財源を確実に別枠として確保すること。

19 個人所得課税の見直しに伴う対応

所得税及び個人住民税における各種控除等の見直しにより、地方に減収が生じる場合は、地方の担う行政サービスに支障を来すことがないように、国の責任において適切に補填し、地方一般財源を確保するとともに、地方税財政に与える影響等に十分配慮した上で、地方の意見を踏まえながら丁寧な議論を行うこと。

20 国庫補助負担金の見直し

地方の自由裁量を拡大し、国からの依存財源ではなく自主財源である地方税への税源移譲を進めることが重要であることから、国と地方の役割を見直した上で、国の関与をなくすべき事務に係る国庫補助負担金については、原則として廃止し、権限の移譲と併せて、地方税財源の拡充に向けた本質的な議論を行うこと。無論、国の負担を地方に付け替えるような一方的な見直しは厳に慎むこと。

なお、各府省の交付金等についても、税源移譲されるまでの間は、地方の自由度拡大や事務手続の簡素化などによる一層の運用改善等を図るとともに、地域経済に悪影響を与えることのないよう、事業の着実な実施のために必要な予算を継続的に確保すること。

さらに、国庫支出金のパフォーマンス指標の設定等の検討に当たっては、地方の意見を十分に踏まえること。

また、国が都道府県を介さずに民間事業者等へ直接交付する補助金（いわゆる「空飛ぶ補助金」）は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものであることから、「空飛

ぶ補助金」のうち中小企業支援やまちづくり、里地里山整備等の地域振興に資するものは、都道府県へ権限・財源を移譲するなど、地方自治体が実施する事業との連携を図り効果を最大限に発揮できる制度とすること。

一方、都道府県を介して民間事業者等へ交付する補助金であっても、交付要綱等の規定等（事業内容や補助対象者選定等）に都道府県が関与する余地がないものについては、単に都道府県に申請の受付や交付決定、完了検査等の一連の事務負担が生じているばかりか、間接補助事業者の不正等により補助金を取り消された場合、その返還を都道府県が肩代わりするなどのリスクのみ負担することとなるため、制度や運用の見直しを行うこと。また、「肩代わり」については、補助金適正化法第 18 条第 3 項に定められている返還期限の延長や返還命令の取消等の適用基準を詳らかにするとともに、柔軟な適用・運用を行うこと。

21 直轄事業負担金制度の改革

直轄事業負担金制度は、直轄事業が全国的視野の下に国家的政策として実施されながら、地方自治体に対して個別に財政負担を課すものであることから、国と地方の役割分担等の見直しや地方への一体的な権限・財源の移譲に取り組む中で、必要な改革を速やかにかつ確実に進めること。

また、その際には、社会資本整備の着実な実施に配慮した新たな仕組みづくりに向けて、「国と地方の協議の場」等を通じて、地方と十分に協議をすること。

22 地方交付税措置のある地方債の期間延長等について

令和 7 年度から 8 年度にかけて、防災・減災対策、公共施設の長寿命化・集約化・脱炭素化など、多様な投資ニーズに対応する地方交付税措置のある多くの地方債が、制度終了の期限として予定され

ている。

これらの地方債は、将来世代にわたって必要な投資を行いつつ、地方財政の健全な運営を両立していくための有効な投資財源として、各地方自治体において広く活用されているところである。

また、各地方自治体では、激甚化する風水害や地震に対する防災・減災対策、老朽化した公共施設の長寿命化改修、脱炭素化に向けた施設整備など、多様化する課題に対応するための付加価値の高い投資ニーズが高まっており、これらに対応する地方債の活用ニーズも高まっている状況である。

そうした中、これらの地方債が全て予定どおりに終了してしまうと、各地方自治体においては財政上の負担が懸念材料となり、多様化する課題に対応するための必要な投資を持続的に行っていくことが困難となる。

ついては、令和7年度から8年度にかけて制度終了が予定されている地方交付税措置のある地方債について、期間延長の措置を講じること。また、長寿命化事業など、中長期的に取り組むべき事業については、あわせて制度の恒久化について検討すること。

2 バス運転士不足の解消等について

ポストコロナを迎えて人々の暮らしや働き方が多様化し、地域公共交通へのニーズも複雑化する中において、路線バスの減便や廃止による「地域の足」不足が社会問題となっており、地域住民の生活に深刻な影響を及ぼしている状況にある。

その最大の要因はバス運転士不足であり、長時間労働・不規則勤務を要する労働環境など、新規人材の発掘・育成が進まない状況から、時間外労働の上限規制への対応が難しく、また、中高年の男性に偏在する就業構造となっている。各自治体においても、地域の実情に応じた支援策などを講じているが、十分なバス運転士の確保に至っておらず、対策が急務となっている。

このため、バス事業者の経営努力はもとより、大型二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に対応した職場環境の整備、DX技術などを活用した労働環境の改善、就労意欲の向上につながる魅力発信など、喫緊の対応が必要である。

加えて、中長期的には、交通ネットワークの再構築による運行の効率化や、自動運転の社会実装による人員不足の解消など、多角的な対策の推進が重要である。

これらの取組の実現にあたっては、国・都道府県・基礎自治体・バス事業者などの関係者がそれぞれの役割に応じて、連携して進めていく必要がある。

については、次の事項について、特段の措置を講じられたい。

- 1 国が、バス事業者の経営効率化や、事業の多角化による経営基盤の強化などの主体的な経営努力を促す環境を整備するとともに、バス運転士の安定的な雇用確保につながる取組を率先して牽引すること。その際、国や自治体をはじめ関係者の役割を明確にするとともに、社会

情勢の変化等を踏まえ、適宜見直しを行うこと。

- 2 バス運転士の労働力確保のため、必要な技能を有する人材の活用や、バス運転士養成機関の設立、外国人受入れに向けた取組などのキャリア形成のための支援を充実させること。
- 3 バス運転士への就労意欲の向上につながるPRの強化や魅力発信などのバス運転士確保に向けた機運醸成の取組を国が率先して行うとともに、バス事業者への支援を充実させること。
- 4 バス運転士の負担軽減に向け、走行環境の改善、運転支援システムの技術開発促進や導入に係る財政支援、DX化への財政支援などを充実させること。
- 5 幹線的なバス交通を基軸としつつ、それを補完する複数の交通モードとの連携を図るため、地域特性や環境変化に応じた交通ネットワーク再構築にあたり、基本的な方針の提示や知見の共有など、必要な支援を充実させること。
- 6 路線バス自動運転化に向け、技術開発促進や走行環境の更なる整備、初期投資への支援などを充実させること。

3 地方の医療提供体制の強化に向けた取組について

加速する人口減少時代においては、生産年齢人口の減少や高齢人口の増加など、将来的な人口構成の変化に対応した医療提供体制を構築することが求められており、地域の需要や医療資源の状況などを踏まえながら、病床の整備や医療人材の確保に向けた取組を行うことが重要である。

この点、医療法に規定される基準病床数制度によれば、二次医療圏における既存病床数が基準病床数を上回る「病床過剰地域」においては、医療従事者の不足等により現状活用されていない非稼働の病床も既存病床に含まれることから、地域の需要に対応するため、医療機関が増床等により規模を拡大し、必要とされる医療機能の強化を図ることは事実上困難な状況にある。

また、「病床過剰地域」であっても医療機能の効率化に向け、医療機関間の病床融通を可能とする特例として、地域医療連携推進法人制度があるものの、非稼働病床を融通する医療機関に対する支援がなく、制度の活用が進んでいないのが実情である。

さらに、新たな医療従事者等の確保において、外国人材の活躍は不可欠である。

については、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 病床の有効活用

地域医療連携推進法人制度を活用した場合の病床融通が促進されるよう、融通する医療機関に対し、病床削減に係るインセンティブを付与するなど、必要な支援を行うこと。

さらに、医療機関側が医療従事者の人員不足などを理由に、非稼働病床の活用が進まない状況を踏まえ、基準病床数制度における「病床過剰地域」であっても、一定の条件のもとで、都道府県が主体となって、地域に必要な機能を提供しようとする医療機関に病床を融通することが

可能となる特例制度を創設すること。

2 医療分野等における外国人材の活躍促進

外国人が看護師国家試験、介護福祉士国家試験を受験する際の配慮として、平易な日本語を用いて出題する、または、日本語のほか英語等多言語による表記を併用し、選択可能とするなど、外国人が受験しやすい環境を整備すること。

4 孤立可能性集落対策について

令和6年能登半島地震では、道路の通行止めにより33地区最大3,345人が支援を受けられない孤立状態に陥ったため、孤立集落の解消が喫緊の課題となった。

こういった状況は、中山間地域等をかかえる都道府県であればどこでも発生しうるものであり、災害発生時に孤立する可能性のある集落を平時から把握し、救助を想定した訓練等を実施するとともに、万が一孤立した際の迅速な救助のために集落内のヘリコプターの臨時離発着場や情報通信機器の整備、物資等の備蓄強化や輸送手段の確保などを推進する必要がある。

国は、孤立可能性集落を把握するため、令和7年度に全国的な調査を実施することとしているが、前回調査から10年程度が経過し、中山間地域等における過疎化や高齢化の一層の進行が想定されることから、調査において把握した集落の実態に基づく備えの強化を速やかに行う必要がある。

については、次の事項について特段の措置を講じられたい。

国が実施する孤立可能性集落の実態把握のための調査結果を踏まえ、自治体が行う孤立可能性集落対策に必要な費用に対し、財政措置を講じること。

5 保育士配置基準の抜本的な見直しについて

国家的危機ともいえる少子化に歯止めをかけるため、国において「こども未来戦略」及び「こども・子育て支援加速化プラン」を策定し、国・地方を挙げて取組を進めている。

取組の柱に「共働き・共育での推進」を掲げているが、共働き家庭の増加に伴って保育需要が高まる中、保育士の労働環境は依然厳しく、送迎バスへの園児の置き去りや不適切保育など、こどもの安全を脅かす事態が全国的に発生している。

また、未就学期における大人との深い関わりは、こどもの認知能力と非認知能力をともに伸ばすとされ、こどもの将来に影響を及ぼすことから、保育士の果たす役割は大きい。

国においては、令和6年度に4・5歳児の保育士配置基準を改善し、さらに令和7年度から1歳児5人に保育士1人の配置に対する加算を行うこととした。しかしながら、加算は条件付きであり、こどもの安全と成長を支援する仕組みとして不十分で、保育施設の適切な運営という面からも、一層の対策が求められる。

については、こどもの安全と成長を広く支援する体制の構築に向け、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 国として、こどもの成長、発育の観点からあるべき保育士配置を示し、保育士配置の最低基準を抜本的に見直すこと。
- 2 それまでの間、1歳児の職員配置加算について、支給要件の撤廃など、1歳児の安全と成長を広く支援する仕組みに改善するとともに、配置基準を早期に5対1に改正すること。
- 3 1歳児、3～5歳児の配置基準を満たした施設に対しては、公定価

格における基本分単価を算定し、安定した財源を措置すること。併せて、保育士の不足が生じないように、人材確保対策及び配置基準の経過措置についても特段の配慮を講じること。

6 産業廃棄物等の広域的な不適正処理事案への国の積極的な関与について

近年、外国人グループなどが複数の自治体間を移動して、廃プラスチック類や金属くずといった雑品スクラップ等の不要物を有価物と称し、大規模に不適正保管する事案や、複数箇所にゲリラ投棄する事案が発生している。これらは、有害物質が含有されている場合や、崩落する可能性があるため、周辺的生活環境に大きな影響を及ぼすおそれがあり、実際に行政代執行が行われるなど、各自治体とも対応に苦慮している。

このような事案には、外国人業者のヤードが深く関係し、外国人グループのダミー会社やブローカーが複数の自治体間を移動しながら関与していると想定される。本県においても、こうした事案が2件発生しているほか、別の自治体でも同様の事案が複数発生している。

こうした事案は、外国人グループなどによる組織的な偽装・隠蔽行為が行われていることや、外国語による聴取及び指導が必要な場合もあることから、実態解明が困難であり、本県でも対応に苦慮している。行政代執行を行った場合も、関係者が帰国して接触できないなど、求償が困難な事例もある。

このような不適正処理事案は、未然防止や早期対応が不可欠であるが、現在は自治体間の情報共有の仕組みが構築されておらず、円滑な情報共有が難しい状況にある。そのうえ、自治体間での指導方針や国による廃棄物該当性の判断についての法解釈が不明瞭であるがゆえの適用の相違もあり、統一的かつ迅速な対応が困難である。

ついては、次の4点について特段の措置を講じるよう国に対して要望したい。

- 1 外国人グループなどによる不適正な廃棄物処理や偽装・隠蔽行為に専門的知識を有する専門家・実務者を派遣するなど技術的支援の拡充

を図るとともに、さらなる財政的支援の充実を図ること。

- 2 国が主体となって、外国人グループなどによる不適正処理事案に関する詳細な情報を速やかに収集し、自治体間で共有できる制度を構築すること。
- 3 国は、自治体の裁量に委ねられている廃棄物該当性の判断の法解釈及び指導方針について統一した見解を明確に示すこと。
- 4 外国人グループなどが関連する複数の自治体に跨る不適正処理事案について、国が主体となって調整を図り、連携して対応できる体制を構築すること。

7 外国人の増加に対する取組の強化について

人口減少による働き手や社会の担い手不足が顕在化するなど、社会環境が厳しさを増す中、外国人の活躍が地域社会に活力をもたらすことが期待されており、育成就労制度の創設などにより、就労目的の外国人及びその家族などを中心に、今後も更なる増加が見込まれている。

一方で、言葉による意思疎通が十分にできないことや、文化や生活習慣の違いなどへの理解が進まないことから、外国人と日本人との間で同じ地域住民としてのつながりが生まれず、外国人が孤立したり、トラブルが発生するなど、様々な問題が生じている。

また、学校においては、日本語指導が必要な外国人児童生徒等が増加傾向にあり、使用言語も多様化するとともに、日本人を含めた中高生全体と比べ、進学率が低く、高校中退率も高い状況にある。

こうした児童生徒が将来、社会の一員として自立して暮らしていけるようにするためには、当該児童生徒の文化的な背景にも配慮したきめ細かな日本語指導・支援が必要である。

地方自治体においては、これまでも地域の実情に合わせ外国人との共生の取組を進めてきたところであるが、外国人の受入れや外国人との共生については、我が国全体の課題であることから、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 地域での共生の促進

日本人と外国人が共に安心して暮らすためには、外国人が、日本の社会制度や生活する上でのルールを正しく理解し、法令等を遵守することが前提となることから、国が主体となり、外国人が日本で共生するために必要な日本語や日本の文化、生活ルールなどを学ぶ仕組みを整備し、在留資格などに応じて全国的に共通した水準の能力や知識を身につけられるようにすること。

加えて、幼少期から多くの文化に触れる国際保育の環境を整え、地域での共生の促進を図ること。

2 「外国につながる子ども」への日本語指導等の充実

日本語指導体制の充実のため、日本語指導等を行う教員の定数の改善等を図るとともに、「帰国・外国人児童生徒等教育の推進支援事業」について、予算の拡充及び補助率の引上げを図ること。

また、日本語指導が必要な外国人児童生徒等の文化的な背景にも配慮しながら日本語指導を行うことができる、専門性の高い教員等の計画的な育成と配置のための予算措置を講じること。

こうしたことに関し、国として、体制整備等の対応方針を示すとともに、都道府県等が財源を負担することのない具体的方策を講じること。

3 地方自治体が行う多文化共生施策への支援

(1) 地域日本語教育の実施に係る支援の充実

外国人が地域社会で円滑に生活するためには、地域の状況に応じた日本語教育を推進することが重要であるが、そのための「地域日本語教育の総合的な体制づくり推進事業」については、所要額が十分に措置されていない。

ついては、「地域日本語教育の総合的な体制づくり推進事業」において必要な予算額を確保すること。

(2) 一元的相談窓口の設置・運営及び体制の強化

外国人が抱える困りごとは、在留資格・言葉の問題や、文化・習慣の違いなどにより、複雑で複合的なものであることから、外国人に寄り添った一元的相談窓口の設置・運営及び体制を強化する必要がある。

国では「外国人受入環境整備交付金」により地方自治体の取組を支援しているが、令和7年度は、当該交付金の人件費の算定方法の見直し等

に加え、国の予算総額の減額が行われたことで、地方自治体の財政負担の増加が生じており、こうした状況が続けば、必要な相談体制の縮小を招きかねない。

については、現場の実情を踏まえ、必要な相談体制が維持確保できるよう、制度の見直しを行うとともに、必要な予算を十分に確保すること。

4 適切な出入国在留管理の徹底

日本人と外国人が共に安心して暮らすためには、適切な出入国在留管理により、外国人が適法に滞在することが前提となる。

しかしながら、不法滞在の外国人の多くが関東地方で稼働しているのが実情であり、こうした状況が続けば、労働市場、治安など様々な分野に影響を及ぼすことが懸念される。

については、不法滞在に対し、国の責任において適切な出入国在留管理を徹底すること。

また、相互査証免除協定に基づき入国し、難民等認定申請を正当な理由なく繰り返す外国人が滞在を継続することによって 地方自治体にしわ寄せが及んでいる事例も見られることから、必要に応じ相互査証免除協定の停止も検討すること。

8 労働力不足の改善に向けた対応について

我が国を取り巻く、超高齢社会や人口減少社会の到来により、労働力不足が顕在化している。国立社会保障・人口問題研究所の「日本の将来推計人口（令和5年推計）」によると、2040年までに、生産年齢人口が約1,097万人減少すると推計されており、このことによる労働力不足の深刻化は、持続的な経済成長を阻害するものであり、喫緊の課題となっている。

労働力不足を改善していくためには、省力化のための設備導入やAI、ロボット等の自動化技術の利用拡大、リ・スキリングの推進などによる生産性向上の取組とともに、求職者への支援や、女性、高齢者、障がい者等の潜在的労働力の掘り起こし、外国人材活用などによる人材確保の取組の両面で進めていく必要がある。

こうした改善の取組を進めていく上では、労働力不足の状況の把握が不可欠となるが、国が公表しているデータでは、労働力不足の現状や将来必要とされる労働力について、産業別・都道府県別に示されておらず、各自治体が地域の実情に合わせた、効果的・効率的な労働施策を実施する上で支障をきたしている。

また、中長期的な視点で、労働力不足の改善に取り組んでいくためには、将来人口推計だけでなく、デジタル技術の社会実装や外国人材の受入れ、経済社会の構造変化などについても考慮して進めていく必要があるが、現在、国としての労働力不足への対応策の全体像が示されていない。

ついては、労働力不足の改善に向けて、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 国が保有している統計データ等を基に、労働力不足の現状や将来必要とされる労働力について、産業別・都道府県別に明らかにすること。

- 2 明らかにしたデータを基に、国としての労働力不足の改善に向けた対応策の全体像を示すこと。

9 在留資格の対象拡大について

我が国は本格的な少子高齢化・人口減少時代を迎え、生産年齢人口の減少が加速度的に進むとともに、国際的な人材獲得競争が一層激化している。

特に地方や中小零細企業を中心に人手不足が深刻化する中、外国人材は地域経済や社会の重要な担い手となっている。

しかしながら、専門的・技術的分野における人材の確保に当たっては、技能実習制度の移行対象職種及び作業並びに特定技能制度の対象となる特定産業分野及び従事する業務が限定的であることから、依然として困難な状況にある業種も少なくない。

これら制度における分野や業務の追加に当たっても、手続きの煩雑さから、規模効果を発揮できない地場産業などにとっては容易ではないし、決定までに時間を要している。

更に、「技術・人文知識・国際業務」などの在留資格についても、制度上任せられる業務が厳格に特定されており、日本人従業員と同等に付随した業務を任せられないことがある。

については、経済社会の活性化と労働力不足の解消のため、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 在留資格「特定技能」に係る特定産業分野及び従事する業務について、地域や現場の実情に合わせて柔軟に拡充するとともに、追加する場合の手続きを簡素化すること。
- 2 新たな在留資格「育成就労」に係る育成就労分野及び従事する業務についても、地域や現場の実情に合わせた柔軟な設定が可能となる制度設計を行うこと。

- 3 その他の在留資格についても、地域や現場の実情に合わせ、より幅広い業務に従事することができるようにすること。

10 富士山等の広域火山防災対策における取組の一層の推進について

富士山は、宝永噴火以降 300 年以上噴火していないものの、その噴火の可能性について火山学の有識者から指摘されており、関東地方知事会の構成都県においても、対策が進められている。

また、富士山のほかにも、我が国には浅間山など、噴火による影響が関東一円に及ぶ火山が存在している。

このため、国が実施している各事業のさらなる推進とともに、わが国が経験したことのない大規模な火山災害に対し、次の事項について、特段の措置を講じられたい。

- 1 火山現象を的確に把握するため、令和 6 年 4 月に設置された火山調査研究推進本部の指令塔機能の下、関係省庁が連携し、観測・監視体制の充実及び強化を図るとともに、的確な情報提供体制を構築すること。
- 2 大規模降灰については、富士山等の火山災害警戒地域を越えて、首都圏など広域に影響をもたらすことから、最新の知見及び結果を踏まえて、国によるハザードマップの改定を検討すること。

11 上下水道の耐震化及び老朽化対策の推進について

上下水道事業については、人口減少に伴う料金収入の減少、施設の老朽化、専門人材の不足など経営環境は厳しさを増しており、耐震化や老朽化対策へ十分な対応ができているとはいえない状況にある。

国においては、上下水道施設に甚大な被害をもたらした令和6年能登半島地震を踏まえ、同年3月に「上下水道地震対策検討委員会」を設置し、9月には今後の地震対策のあり方を取りまとめた。今後、当該取りまとめ結果に基づき、耐震化の取組を加速させていく必要があるが、上下水道事業者の財政的な負担はますます大きくなる。

また、令和7年1月に埼玉県八潮市で発生した下水道管の破損に起因すると思われる道路陥没事故では、約120万人の方々が下水道の使用自粛を求められるなど、住民生活に甚大な影響が生じた。

下水道はその多くが高度成長期以降に整備されており、今後、老朽化した施設が加速度的に増加すると見込まれる中、同様の事故の発生を未然に防ぐためにも、地下管路について点検手法をはじめとする維持管理並びに更新のあり方を見直すとともに、計画的に施設の更新を進める必要がある。

ついては、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 令和6年能登半島地震、埼玉県八潮市における道路陥没事故を踏まえ、現在策定中の国土強靱化実施中期計画に上下水道の耐震化及び老朽化対策を位置づけるとともに、十分な予算を確保すること。
- 2 防災・安全交付金について、水道施設・管路に係る耐震化・老朽化対策事業の国費率が下水道に比べ低率であることから、国費率を引上げること。

加えて、資本単価要件や加速要件等を満たせず交付対象外となる事

業者もいることから、採択要件等を緩和すること。

- 3 「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」における検討を迅速に進め、早急に国としての方向性を示すこと。

また、今後の対策に要する下水道事業者の人的負担及び財政負担を考慮し、財政支援をすること。

さらに、国が主体となって下水道管路の維持管理・更新に関する手法を確立させること。

加えて、新たに示される方向性や手法への対応には時間を要することから、ウォーターＰＰＰの導入を下水道管渠改築時の交付要件とすることについて、慎重に検討すること。

12 道路網の整備促進等について

広域的な道路ネットワークを構成する高規格道路等の整備は、人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化・頻発化・広域化する自然災害からの迅速な復旧・復興を図る上で大変重要なものである。また、都市圏などの環状道路やバイパス等の整備は、都市機能を回復し、生産性の向上による地域経済の好循環をもたらすストック効果が期待できるため、強力に整備促進を図ることが必要である。

東北及び関東地方に多大な被害を及ぼした東日本大震災では、高規格道路等は緊急輸送道路として、救援活動や援助物資の輸送等に大きな役割を果たし、その重要性が再認識された。

令和6年元日に発生した能登半島地震では、国道249号などの主要道路に被害が発生し、一時最大で3000人を超える孤立が発生するとともに、復旧に時間がかかる大きな要因となるなど、道路ネットワークの重要性が再認識されたところである。

令和2年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」では、令和3年度から令和7年度までの5か年で高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化等の道路ネットワークの機能強化対策、道路施設の老朽化対策、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策等に重点的・集中的に取り組むこととなっており、激甚化する風水害、切迫する大規模地震等への対策、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策など国土強靱化に向けた取組みの着実な推進に向けて、国の継続した財政措置が不可欠である。このため、5か年加速化対策に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進するとともに、5か年加速化対策後も、続く「国土強靱化実施中期計画」について、現行の対策を大幅に上回る必要な事業・予算規模で策定し、必要な予算・財源を当初予算において通常予算とは別枠で確保して、

切れ目無く、継続的・安定的に取り組むことが必要である。また、近年、気候変動の影響により激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する巨大地震等の大規模自然災害から、関東地方の安全・安心を確保していくためにも、国と地方との役割分担を踏まえた上で、国が責任を負うべき道路の着実な整備とともに、高規格道路等のストック効果を高めるアクセス道路など、地方が行う必要な道路整備への安定的な財政措置が必要である。

さらに、大雪などによる大規模自然災害時において高規格道路等は、地域の耐災害性を高め、代替輸送ルートともなることから、整備を促進し、道路ネットワーク機能を確保していく必要がある。

また、我が国の道路施設は高度成長期に集中的に建設された経緯から、急速に高齢化が進んでおり、老朽化対策の推進が急務となっている。

これらを踏まえ、以下の事項について特段の措置を講じられたい。

1 各道路の整備促進等

(1) 東北縦貫自動車道の機能強化及び宇都宮 I C 以北の 6 車線化整備計画の策定

東北縦貫自動車道は、首都圏と東北地方を結ぶ広域連携軸として極めて重要な幹線道路である。

ついては、交通渋滞を解消し、速達性・定時性を確保するため、上河内 S A 付近や矢板北 P A 付近などの渋滞が発生している箇所について、付加車線の設置等、早期に対策の具体化を図ること。

また、宇都宮 I C 以北の 6 車線化整備計画の早期策定を図ること。

(2) 東京外かく環状道路の整備促進

東京外かく環状道路は、都心から約 15 キロメートル圏を環状に結ぶ総延長約 85 キロメートルの道路であり、都心に集中する放射

状の高速道路や一般国道等と連結し、首都圏の自動車交通の円滑な分散導入を図る重要な役割を担うものであり、また、切迫する首都直下地震などにおいて、日本の東西交通の分断を防ぎ、災害時に対応したリダンダンシーが確保されるよう首都機能を堅持するほか、救援、復旧活動に大きな役割を果たすなど、国民の生命や財産を守る重要な機能を有することから、一刻も早く完成させる必要がある。

京葉道路との接続部である京葉 J C T については、京葉道路千葉方面と外環道高谷方面とを連絡するランプの整備を進め、早期にフルジャンクション化を図ること。

関越自動車道（練馬区）から東名高速道路（世田谷区）間の約 16 キロメートルについては、安全を最優先に整備を進め、早期に開通すること。特に、令和 2 年 10 月に調布市で発生した陥没・空洞事故を踏まえ、取りまとめられた再発防止対策等を確実に実施するとともに、住民の不安払拭に向け、地元自治体の意見を聞きながら、緩んだ地盤の補修の実施、個々の事情に合わせて行われている補償を含めた丁寧な説明やきめ細やかな対応を確実に行うこと。

東名高速道路から湾岸道路間については、東京外かく環状道路の最後の区間であるが、ルート等は未定の状況である。現在、東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会において、川崎縦貫道路の計画も視野に入れながら、検討が進められている。東名高速道路から湾岸道路間を接続することは、環状道路としての機能を最大限に発揮させるとともに、羽田空港や京浜三港へのアクセス性の強化に資するものであり、物流強化等の観点からも、計画を早期に具体化すること。

川口 J C T から外環三郷 J C T 間については、慢性的な渋滞が発生しているため、さらなる渋滞解消のための検討を進めるとと

もに、可能な区間において渋滞対策を講じること。

(3) 首都圏中央連絡自動車道の整備促進

首都圏中央連絡自動車道は、都心からおよそ半径 40～60 キロメートルの位置に延長約 300 キロメートルの高規格道路として計画され、首都圏の中核都市や更なる機能強化が進められている成田国際空港などの拠点間の連携を強化し、交流を促進することによる観光振興や、広域的な移動性の大幅な向上による物流の効率化など、地域発展の基盤として重要な役割を果たすものである。

今後、切迫性が高まっている首都直下地震の発生など、首都圏における災害時には、緊急輸送道路として災害救助活動や緊急物資の輸送等に極めて大きな役割を果たすことから、環状道路を早期に開通させるとともに、暫定 2 車線区間の早期 4 車線化を図ることが不可欠である。

については、環状道路としての機能を最大限発揮させるため、供用済みの首都圏中央連絡自動車道の西側区間と東京湾岸部をつなぐ高速横浜環状南線及び横浜湘南道路の早期整備を図ること。

また、成田国際空港と羽田空港を結ぶ新たなルートの一部となる大栄 J C T から松尾横芝 I C 間については、令和 8 年度の開通を確実に達成するとともに、大栄 J C T から多古 I C 間については、1 年程度前倒しでの開通を図ること。

成田国際空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジについて、「地域活性化インターチェンジ制度」を活用した連結許可に向け、必要な協力と助言を行うこと。

さらに、五霞 I C から木更津東 I C 間の暫定 2 車線区間については、対面通行の安全性や走行性、大規模自然災害時等の対応に課題があり、安全で円滑な交通の確保や生産性の向上を図るためにも、4 車線化が必須である。

令和7年3月に4車線化が完成した幸手ICから五霞IC間に引き続き、五霞ICから境古河IC間、坂東ICから大栄JCT間について、令和8年度までに順次4車線化を図るよう整備を進めるとともに、残る区間についても早期4車線化を図ること。また、圏央道の利便性の向上や地域の活性化に大きく寄与するかずさIC（仮）の早期整備を図ること。

（４） 新東名高速道路の早期全線開通及び6車線化の早期実現

新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈としての機能を有するとともに、地震等の大規模自然災害時には緊急輸送道路及び東名高速道路の代替路としての役割を果たす極めて重要な道路である。

新御殿場ICから西側の区間は、令和3年4月までに全て供用され、東名高速道路とダブルネットワークを形成することにより、渋滞の緩和や経済活動の活性化などのストック効果が発揮されている。こうした効果を更に広め、高めていくためには、残る区間の整備促進が不可欠である。

令和4年4月までに、海老名南JCTから新秦野IC間が開通しているが、残る新秦野ICから新御殿場IC間についても、令和9年度の開通を確実なものとし、一日も早い開通を図ること。また、暫定4車線で整備が進められている区間について、一層の物流の効率化を進めるため、供用後は全線6車線化の早期実現を図ること。

さらに、大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を一層向上させるためにも、ルートが未確定である海老名南JCT以東の区間について、早期に計画の具体化を図ること。

（５） 中部横断自動車道の整備促進

中部横断自動車道は、日本列島の中央部において太平洋側と日本海側とを直結するとともに、北関東3県及び甲信静3県を結ぶ「関東大環状ネットワーク」を支える高速道路網の一部を形成し、これらの地域の産業・文化・学術等の発展に大きく寄与する重要な道路である。

については、全線開通に向け、唯一の未事業化区間である（仮称）長坂 J C T から八千穂高原 I C 間の早期事業化を図ること。

また、高速道路における安全・安心基本計画において暫定2車線区間の4車線化優先整備区間に選定された双葉 J C T から白根 I C 間の早期整備を図ること。

（6） 三遠南信自動車道の整備促進

三遠南信自動車道は、東三河（愛知県）、遠州（静岡県）、南信州（長野県）を相互に結ぶことで、広範な交流ネットワークを形成するとともに、地域の安全・安心や国土強靱化の実現等に寄与する重要な道路である。

については、飯喬道路、青崩峠道路、水窪佐久間道路及び三遠道路の早期完成を図ること。

また、同自動車道と一体として機能する国道152号の現道活用区間の整備を早期に推進するため、必要な財政措置を講じること。

（7） 伊豆縦貫自動車道等の整備促進

伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と直結し、伊豆地域に高速交通サービスを提供することにより、渋滞緩和や地域の活性化をはじめ、東海地震や南海トラフ巨大地震等の大規模災害時における緊急輸送道路の役割を担うなど、防災、住民の安全・安心に不可欠な道路である。

については、伊豆縦貫自動車道の日も早い全線開通に向け、河

津下田道路の早期完成を図るとともに、天城峠道路の月ヶ瀬 I C から茅野 I C（仮）間の早期工事着手、及び未事業化区間の早期事業化を図ること。

また、伊豆縦貫自動車道と一体的な道路ネットワークを構成する東駿河湾環状道路の沼津岡宮 I C から愛鷹 I C（仮）間について、事業を推進するとともに、早期全線開通に向け、愛鷹 I C（仮）以西の区間についても、新規事業化を図ること。

（８） 核都市広域幹線道路の計画の促進

核都市広域幹線道路は、首都圏の業務核都市の育成整備を図り、業務核都市相互を連絡する重要な広域幹線道路であるので、概略計画の検討（計画段階評価）を進める区間となった「埼玉新都心線～東北道間」について、早期に計画を具体化できるよう、調査検討を進めること。また、東北道～東埼玉道路間、与野 J C T～関越道間について、引き続き地域特性や交通課題の分析を進めること。さらに、広域的な幹線道路としての機能を最大限発揮するため、東埼玉道路以東や関越道以西について、計画の具体化を図ること。

（９） 中央自動車道の機能強化の促進

中央自動車道は、我が国の三大都市圏を結ぶ大動脈として機能しており、上野原 I C から大月 J C T 間については、6 車線化が完了している。

しかし、高井戸 I C から上野原 I C 間においては、慢性的な渋滞が発生しており、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会においては、小仏トンネル付近や調布付近などが「主要渋滞箇所」に特定されている。これまで、中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて、車線運用の見直しや付加車線の設置による交

通容量拡大など、対策の具体的な案が示され、事業化されたところである。

そのため、上り線の小仏トンネル付近や三鷹バス停付近、下り線の相模湖付近や日野バス停付近について、付加車線設置による渋滞対策が行われているところであるが、これらの渋滞対策事業を早期に完成させるとともに、更なる渋滞解消のための検討を進めること。

(10) 東関東自動車道の整備促進

東関東自動車道水戸線は、鹿島港や茨城港、さらには成田国際空港や、茨城空港などの交流拠点を結び、陸・海・空の広域交通ネットワークを形成することはもとより、首都圏域での災害時におけるリダンダンシーの確保と、第三次救急施設への短時間搬送可能区域の大幅拡大などに欠かすことのできない重要な幹線道路である。

については、未開通区間である潮来 I C から鉾田 I C 間について、十分な予算を確保するとともに、令和 8 年度の全線開通に向け、整備を進めること。特に、北浦 I C（仮）から鉾田 I C 間については、前倒しで令和 8 年度半ばの開通に向け、整備を進めること。

また、東関東自動車道館山線は、東京湾アクアラインや首都圏中央連絡自動車道などと一体となって、南房総地域と首都圏各地域との観光振興、交流・連携の強化、地域活性化に大きく寄与するとともに、災害時における緊急輸送道路としても機能する重要な道路である。

東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路については、平成 31 年 3 月に富津竹岡 I C から富津金谷 I C までの 3.4 キロメートルが事業許可され、国が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」においては、全線が 4 車線化の優先整備

区間として選定されている。

また、令和6年3月には、富津竹岡ICから富津金谷ICまでの3.4キロメートルにおいて付加車線設置の事業許可がされ、これに続く6.8キロメートルが準備調査箇所を選定されたところである。また、千葉県において進めていた全線4車線化の都市計画と環境影響評価書の手続きが令和7年2月までに完了し、事業実施環境が整ったところである。

については、富津館山道路の富浦ICから富津竹岡ICについて、早期の4車線化を図ること。

また、東関東自動車道と接続する京葉道路は、千葉県と東京都心をつなぐ重要な幹線道路であり、その渋滞対策として、貝塚トンネル付近の車線追加等による抜本的な対策について、調査・設計を進め、工事に着手するとともに、引き続き、必要な渋滞対策を行うこと。

(11) 中部縦貫自動車道の整備促進

中部縦貫自動車道は、長野県松本市から岐阜県の飛騨地域を経由して福井県福井市に至る道路であり、関東、中部、北陸地方の広域的、一体的な発展に大きく寄与する重要な道路である。沿線には世界文化遺産「白川郷合掌造り集落」や特別名勝特別天然記念物「上高地」、国宝「松本城天守」などが散在し、これらをつなぐ広域観光ルートの形成に期待が大きい。また、南海トラフ地震に対する備えとして、高規格道路ネットワークの代替性確保は国土強靱化の観点から極めて重要であり、早期整備が必要である。

については、現在事業中の松本波田道路の早期完成を図ること。

また、「基本計画区間」である松本市波田から中ノ湯間については、計画段階評価に早期着手すること。

(12) 新大宮上尾道路の整備促進

新大宮上尾道路は、関越自動車道と東北自動車道の間に位置し、首都高速道路と首都圏中央連絡自動車道を結ぶ、首都圏高速道路ネットワークにおいて欠かすことのできない路線であるとともに、慢性的に渋滞が発生している国道 17 号の混雑緩和に寄与する重要な道路である。

また、災害時において、広域防災拠点に位置付けられているさいたま新都心の機能を最大限発揮させるためにも、本路線の早期整備が必要である。

については、現在事業中の与野 J C T から上尾南出入口間の整備を推進するとともに、未事業化区間である上尾南出入口から桶川北本 I C 間についても早期事業化を図ること。

(13) 北千葉道路の整備促進

北千葉道路は、機能強化の進む成田国際空港と東京外かく環状道路を最短で結び、首都圏の国際競争力の強化を図るとともに、周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化や商工業の振興など地域の活性化に寄与し、災害時における緊急輸送の強化に資する千葉県のみならず我が国にとって重要な道路である。

北千葉道路（市川・松戸）については、事業が円滑に進むよう千葉県と沿線市で最大限支援していくので、早期整備を図ること。

市川市から船橋市間の未事業化区間については、沿線市が地籍調査を推進するなど事業実施環境を整えていくので、早期事業化を図ること。また、国、県、高速道路株式会社等で構成される「千葉県道路協議会」において、専用部は、直轄事業と有料事業の合併施行の計画とすることが確認されていることから、有料道路事業を活用すること。

印西市から成田市間は、早期整備及び 4 車線化に必要な予算を

確保すること。

さらに、東京外かく環状道路と成田国際空港を最短で結ぶ国道 464 号北千葉道路全線の直轄編入を図ること。

(14) 栃木西部・会津南道路の整備促進

栃木西部・会津南道路は、福島・栃木を結ぶ広域幹線道路であり、関東と東北の広域的な連携の促進はもとより、沿線地域の経済発展、観光振興を支える重要な道路である。

また、東日本大震災の際には、東北自動車道や国道 4 号の代替機能を果たしており、緊急時における代替路の確保の観点からも、早急な整備が必要である。

については、異常気象時通行規制区間を解消し、交通の利便性・安全性を確保するため、国道 121 号日光川治防災の整備を推進するとともに、日光川治防災以外の優先整備区間についても早期整備に向けた支援を図ること。

将来的には、福島・栃木を結ぶ広域幹線道路であり東北自動車道や国道 4 号の代替機能を果たす重要な道路であることから、直轄指定区間への編入を図ること。

(15) 国道 17 号上武道路の全線 4 車線化の促進

国道 17 号は、東京都と新潟県を結び、広域的な都市間連絡道路として、関越自動車道の機能を補完し、地域間の流通促進、沿線地域の経済活動の発展に欠かせない重要な幹線道路である。

このうち上武道路は、埼玉県熊谷市から群馬県渋川市を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」の一部をなしており、平成 28 年度に全線が開通したところである。

全線開通に伴い、交通量は 3 割増加し、企業立地、物流、観光等が活性化する一方で、新上武大橋を含む約 9 キロメートルの暫

定2車線区間では、朝・夕のピーク時を中心に旅行速度が大きく落ち込み、渋滞による物流等の停滞を招いている。

については、広域的な都市間連絡道路である上武道路の整備効果を十分に発揮させるため、引き続き全線4車線化の整備を促進し機能強化を図ること。

(16) 東名高速道路及び横浜新道等の機能強化の促進

我が国の暮らしや経済を支える大動脈である東名高速道路や、首都圏における重要な幹線道路である横浜新道、第三京浜、国道1号では、本線や周辺道路で渋滞が発生し、その機能が十分に発揮されていないことから、我が国の社会経済活動に大きな影響を与えており、渋滞対策を早期に実施していく必要がある。神奈川県渋滞ボトルネック検討ワーキンググループでは、付加車線や出入口の設置など、対策の方向性が示され、一部の工事や設計等の取組みが進められている。

引き続き、円滑な交通の確保に向けた対策を早期に進めること。

(17) 厚木秦野道路（国道246号バイパス）の事業促進

厚木秦野道路（国道246号バイパス）は、慢性的な混雑状況となっている国道246号の交通混雑の緩和を図るとともに、東名高速道路や首都圏中央連絡自動車道、新東名高速道路と一体となって交通ネットワークを強化し、地域の活性化に寄与する重要な道路である。現在一部区間で用地取得や工事が実施されているが、交通利便性の向上のため、有料道路事業の積極的な活用等により、事業中区間の早期整備及び未事業化区間の早期事業化を図ること。

(18) 東埼玉道路の整備促進

東埼玉道路は、埼玉県八潮市（外環道）を起点に埼玉県春日部

市（国道 16 号）に至り、東北自動車道や常磐自動車道を補完するとともに、国道 4 号の交通混雑の緩和や沿線の開発事業を支援する自動車専用部と一般部が併設する道路である。

一般部については、東京外かく環状道路から吉川市まで開通済の 5.7 キロメートル区間に続き、令和 7 年 6 月 1 日に吉川市から北葛飾郡松伏町までの 3.8 キロメートル区間が開通する。

引き続き、北葛飾郡松伏町から春日部市までの整備を更に推進すること。自動車専用部については、現在事業中の八潮から松伏までの整備を更に推進するとともに、未事業化区間（松伏～国道 16 号）の早期事業化、更に圏央道までの計画を早期に具体化すること。

(19) 新湾岸道路の計画促進

新湾岸道路は、湾岸地域の更なる活性化や防災力の強化はもとより、我が国の国際競争力の強化や首都圏の生産性の向上に資する大変重要な道路である。

外環高谷 JCT 周辺から蘇我 IC 周辺ならびに市原 IC 周辺までの間において、地元の県と沿線市は連携し、地域の理解が深まるよう、地元調整など積極的に役割を果たしていくので、有識者委員会における助言等を踏まえ、早期に概略ルートや構造の検討を進めること。

加えて、東京湾岸地域では都県間を往来する広域的な交通が集中していることから、首都圏三環状道路の概成を見据え、第二東京湾岸道路など広域的な交流・連携を促す路線について都内を含めて検討を進め、計画を具体化すること。

(20) 千葉北西連絡道路の計画促進

千葉北西連絡道路は、国道 16 号などの交通円滑化や、核都市広

域幹線道路の機能を兼ね備え、県内外との交流・連携を強化し地域の活性化を図るとともに、災害時における多重性・代替性を確保する重要な道路である。

つくば野田線以北から国道464号付近までの間（野田市～印西市）において、概略計画の策定に向け、地元の県、沿線市は、地域住民に必要性・整備効果等を情報提供するとともに、交通課題や要望等の意見を把握するなど、地域の理解が深まるよう役割を果たしていくので、早期に概略ルート・構造の検討を進めること。

また、千葉北西連絡道路延伸部（国道464号以南）の計画についても検討を行うこと。

(21) 首都高速道路の大規模更新の機会を捉えた機能強化

首都高速道路の大規模更新の機会を捉え、高速道路網の充実や機能強化を図るため、日本橋周辺の首都高速道路の地下化に伴い必要となる新京橋連結路の整備推進や晴海線延伸部等の早期事業化を図ること。新京橋連結路の整備に当たり、地方に過大な負担とならないよう、引き続き財源措置を講じること。

(22) 国道20号新山梨環状道路（北部区間）の事業促進

国道20号は、東京都と長野県を結び、広域的な都市間連絡道路として、中央自動車道の機能を補完し、沿線地域の経済活動の発展に欠かせない重要な幹線道路である。

新山梨環状道路（北部区間）は、国道20号のバイパスとして国が整備を進めており、約17キロメートルのうち、東側約7.5キロメートルと西側約5キロメートルが事業化され、現在、測量調査や用地取得などが実施されている。

しかし、残る約4.5キロメートルは未だ事業化されていないこ

とから、有料道路制度を活用した整備手法の検討を行い、事業中区間の整備促進及び未事業化区間の早期事業化を図ること。

(23) (仮称) 鹿行南部道路の計画促進

(仮称) 鹿行南部道路は、東関東自動車道水戸線から重要港湾である鹿島港を中核とする鹿島臨海工業地帯へのアクセス機能を強化することで、地域のポテンシャルを十分に引き出し、我が国の国際競争力の強化や生産性の向上、周辺地域の更なる活性化が期待される重要な道路である。

については、東関東自動車道水戸線潮来 I C 周辺から鹿島臨海工業地帯波崎地区工業団地周辺までの概略ルート・構造の検討を進め、道路計画を早期具体化すること。

(24) 上信自動車道の事業促進

上信自動車道は、群馬県渋川市の関越自動車道・渋川伊香保インターチェンジ付近から群馬・長野県境の鳥居峠付近を経由して長野県側の上信越自動車道に至る延長約 84 キロメートルの高規格道路である。

本路線は、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するとともに、物流効率化や観光振興など、地域の活性化支援に大きく寄与する道路である。

については、事業中区間について予算を重点的に配分するとともに、接続する直轄事業区間である渋川西バイパスについても、早期完成を図ること。

また、「調査区間」についても、早期の整備区間指定を行うとともに、特に大規模で技術的難易度の高い工事が想定される県境を跨ぐ区間については、国の権限代行による早期事業化を図ること。

2 高速道路網の有効活用

(1) スマートインターチェンジの整備促進

スマートインターチェンジは、既存のインターチェンジを補完し、高速道路の利用促進や一般道路の渋滞緩和に寄与するとともに、地域振興や観光地等の活性化に資する極めて有効なインターチェンジである。

については、事業化されたスマートインターチェンジの整備促進及び準備段階調査箇所の早期事業化を図るとともに、計画中のスマートインターチェンジについても、設置要件の柔軟な運用及び準備段階調査の箇所選定要件の明確化と速やかな箇所選定が図られるよう地方公共団体が進める取組を強力に支援すること。また、地方公共団体が整備するアクセス道路への十分な財政支援を図ること。

(2) ETCの更なる普及促進

全国的高速道路のETC利用率は9割を超えており、高速道路が完全ETC化されると、将来的な本線料金所の撤廃や料金収受などに要するコストの削減、混雑状況に応じた料金施策の導入につながることを期待される。

令和2年12月に策定されたETC専用化等に向けたロードマップでは、都市部は5年、地方部は10年程度でETC専用化を概成させることが示され、令和4年3月からは一部の料金所がETC専用化となった。

料金所のETC専用化については、着実に整備推進を図るとともに、本線料金所については、早期撤廃を図るため、国がリーダーシップを発揮し、撤廃方法や撤廃時期等の課題に対して解決策を示すこと。また、ETCの普及促進やクレジットカード非保有者等への対策及び誤進入等による非ETC車対策等を積極的に進

めること。さらに、E T C専用化に加えて、E T C多目的利用サービス（E T C G O、E T C X等）の利用拡大も進めること。

（３） 利用しやすく社会経済活動の効率を高める高速道路料金体系の実現

首都圏三環状道路が整備されることにより、首都圏の高速道路がネットワークとしての機能を発揮し、道路利用者の利便性向上や経済活動の効率化・活性化など、多方面での効果が期待できる。

さらに、都心部の渋滞緩和及び排出ガス総量の抑制、大型車の利用促進などの環状道路の効果を発揮させ、首都圏全体が目指すべき将来像の実現につなげていく必要がある。

平成28年4月から導入された新たな料金体系では、対距離制を基本とした料金体系の整理・統一及び起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現が図られた。

また、令和4年4月には、首都高速における料金体系の整理・統一を更に進めるとともに、外環千葉区間への迂回を促進する料金改定が行われるなど、「首都圏料金の賢い3原則」に沿って、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けた取組が進められている。

さらに、令和6年3月には、国と千葉県の負担により実施されている「アクアライン割引」の前提でもある、全国の高速道路の3つの料金水準（普通区間・大都市近郊区間・海峡部等特別区間）とこれに伴う料金水準の引き下げについて、E T C車を対象として10年間継続することが示された。

今後も、道路ネットワーク整備の状況や社会情勢の変化を踏まえつつ、新たな料金体系が交通等に与える影響を検証した上で、起終点間の最短距離を基本に料金を決定するシンプルな料金体系の確立や物流の効率化等の観点も含め、引き続き改善を継続するとともに、物流事業者など利用者の負担増に配慮すること。

また、ビッグデータ等を活用し、混雑状況に応じた料金施策や適切な案内方法を導入するなど、利用者へのサービス向上を図ること。

一方、全国的な高速道路料金割引制度については、割引の目的に沿って一定の効果が発現しているものの、割引により別の課題が生じていることなどから、深夜割引など現行の各種割引制度の見直しが検討されている。

引き続き、令和3年8月の中間答申を踏まえ、社会状況の変化に応じて割引制度の見直しを進め、利用者が料金割引を認識・実感できるよう、分かりやすくシンプルな割引の実現を図ること。

(4) SA・PAにおける確実な休憩機会の確保等と新たな需要への対応

首都圏三環状道路の整備進展に伴い、圏央道沿線には多くの物流拠点や工場等の立地が進んでおり、大型車両の増加など首都圏の高速道路網の利用形態は大きく変化している。

については、ドライバーの負担軽減のため、SA・PA内の駐車マス拡充や混雑状況の情報提供などにより駐車容量・駐車効率を向上させるとともに、高速道路における休憩施設空白区間の解消を進め、確実な休憩機会の確保を図ること。

また、女性のさらなる活躍を支える観点から、女性が利用しやすい休憩施設等の整備に取り組むこと。

さらに、高速道路のSA等は、東日本大震災の際に、自衛隊や消防の中継基地、避難住民の輸送基地として活用されるなど、貴重な防災拠点として機能しており、首都直下地震などの大規模災害に備えて、国においても、ヘリコプターの活用等も念頭に、SA等における防災機能強化の促進に向け、取り組むこと。

また、国内では2035年までに、乗用車新車販売において電動車100%が目標とされており、今後、次世代自動車の更なる普及促進

が図られる。次世代自動車の普及に伴い、EV 充電器や水素ステーション等の不足が生じることが懸念されるため、SA・PA での設置スペースの確保や充電待ちの削減に向け、取り組むこと。

(5) 高速道路での逆走事故対策の推進

高速道路での逆走の発生に対しては、国や高速道路会社等において対策を進めているところであるが、高齢化の進展や、認知症問題の顕在化といった社会状況を踏まえ、今後も、逆走事故の撲滅を目指し、取り組みを推進すること。

3 高速道路等の適切な管理や機能強化の推進

開通から 50 年以上が経過した首都高速道路をはじめとする高速道路は、老朽化が進んでおり、高速道路の機能を将来にわたり維持するため、抜本的な性能回復を図る更新事業の推進が必要となっている。

令和 5 年 9 月に施行された「道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律」では、高速道路の料金徴収期間を延長し、必要な財源を確保することなどにより、高速道路の適正な管理や機能強化を推進することとされている。

高速道路は重要かつ基幹的な道路であり、安全かつ円滑な交通及び利用者の利便を確保することから、計画的に維持管理・修繕、更新、進化・改良ができるよう、持続可能な高速道路システムの構築に向け、関係自治体の意見を尊重した上で、引き続き国が責任をもって取り組むこと。

また、地方管理道路についても、トンネルや橋梁等、不具合が生じれば重大な事故に直結する施設から、舗装といった日常の生活に密接に関連するものまで、老朽化に備え必要な修繕を行えるよう、財政的、技術的な支援について一層の強化を図ること。

4 重要物流道路に係る地方公共団体への支援等

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補完路の整備・機能強化を推進すること。

また、新広域道路交通計画に位置付けた一般広域道路の事業中及び供用区間については、地方と十分に調整を図り、早期に重要物流道路に指定するとともに、地方管理の指定道路の整備・機能強化推進のため、事業中区間について補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。

5 有料道路制度活用による地方管理道路の維持・充実等

防災・減災、国土強靱化の推進や広域的な交流・連携の強化を図るためには、地方における広域道路ネットワークの更なる充実が不可欠であることから、広域道路の新規事業化や既存の地方有料道路の維持・更新等に必要な財源を計画的に確保する手法として有料道路制度を有効活用できるよう、検討すること。

6 構想路線に係る地方公共団体への支援等

新広域道路交通計画における構想路線は、高規格道路としての役割が期待されていることから、高規格道路への位置付けに要するプロセスを明確に示すとともに、地方公共団体が、具現化に向けて、必要な調査・検討を行う場合は、財政支援を行うこと。