

平成 2 6 年 度

国の施策及び予算に関する提案・要望

平成 2 5 年 6 月

関 東 地 方 知 事 会

平成25年5月22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。

平成25年6月

関東地方知事会

会 長	長 野 県 知 事	阿 部 守 一
	東 京 都 知 事	猪 瀬 直 樹
	茨 城 県 知 事	橋 本 昌
	栃 木 県 知 事	福 田 富 一
	群 馬 県 知 事	大 澤 正 明
	埼 玉 県 知 事	上 田 清 司
	千 葉 県 知 事	森 田 健 作
	神 奈 川 県 知 事	黒 岩 祐 治
	山 梨 県 知 事	横 内 正 明
	静 岡 県 知 事	川 勝 平 太

目 次

1	地方分権改革の推進について	1
2	公営水力発電の新電力等への売電促進について	10
3	医師確保対策について	11
4	教育環境の整備について	13
5	農林水産物及び加工食品に対する諸外国の輸入規制の 早期解除について	14
6	スマートフォン等の安全・安心な環境整備について	15
7	東京湾アクアラインの通行料金の恒久的な引下げ等について	16
8	微小粒子状物質（PM _{2.5} ）対策の推進について	18
9	公共土木施設の老朽化対策について	19
10	地震対策の推進について	20
11	国の記念日としての「山の日」（仮称）の制定について	26
12	道路網の整備促進等について	27

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り、その着実な推進を図ることが必要である。

政府は、地方分権改革推進委員会の勧告に基づき、平成22年6月に「地域主権戦略大綱」を閣議決定し、広範な分野にわたって取組方針を示し、地域主権改革関連3法や第二次一括法の成立など法律の制定や制度の創設・改正がなされた。また、平成25年3月に設置した「地方分権改革推進本部」において義務付け・枠付けの第4次見直しをとりまとめ、4月に第三次一括法案を国会へ提出し、「地方分権改革有識者会議」を設置するなど、今後も引き続き地方分権改革に取り組む姿勢を示している。

しかしながら、これまでの政府の取組は、義務付け・枠付けの見直しに際して「従うべき基準」が多用されたことや、国の出先機関の原則廃止に向けた成果が出ていないなど、未だ不十分と言わざるを得ない。

今後政府においては、国及び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、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もと、迅速かつ全力を挙げて取り組むべきである。

さらに、厳しい経済・雇用情勢が続く中、住民生活を守り、地方経済を支える地方財政は、三位一体の改革による地方交付税の削減や社会保障関係費等の増加により危機的な状況に陥っていることから、政府が進める社会保障制度の改革においては、企画立案段階から地方と十分な調整を行うなど、持続可能で安定的な財政運営ができる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、地方の意見を十分に踏まえ、今後の地方分権改革を

推進するための政府の方向性を明確化し、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 事務・権限の移譲

中央政府の役割は外交・安全保障などに特化し、地方でできることは地方に移譲するという観点から、地方分権改革推進委員会の勧告における国と地方の役割分担に関する考え方等に基づき、更なる事務・権限の移譲を早急に行うこと。

2 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することができるようにするため、早期に国による義務付け・枠付け、関与について廃止を基本とした更なる見直しを徹底するとともに、条例による法令の上書き権を含めた条例制定権の拡大を進めること。

さらに、地方分権改革推進委員会の勧告を踏まえ、これまでの見直しで未実施とされた項目や一部実施にとどまっている項目及び見直しが手付かずの項目についても政治主導で見直しを実現すること。

これまでの見直しでは、例えば、福祉施設に配置する職員の数、居室の面積などのように「従うべき基準」が相当数設定されているが、廃止又は参酌すべき基準へ移行するよう速やかに見直し、今後の見直しに当たっても、法制化により既に設定されたものの撤廃も含め、地方の裁量を許さない「従うべき基準」の設定は原則行わないこと。

なお、平成25年4月に国会に提出された第三次一括法案を速やかに成立させるとともに、条例制定に必要な政省令をその基準の設定根拠と併せて早急に示すこと。設置基準等が条例に委任される施設等については、地方が独自に基準を策定しても国庫補助

負担金や介護報酬の設定などを通じて、実質的に地方の自由度を損なわないよう、補助要綱等の見直しの考えを示すとともに、適切な財源措置についても留意すること。

また、地方分権改革推進委員会の第3次勧告において示された、各府省における法案の立案段階での「チェックのための仕組み」を確立すること。

あわせて、国が審査請求・再審査請求を受けて行う裁定的関与については、国民の権利利益を迅速かつ公正に救済する仕組みにも配慮した上で、地方分権の視点から見直すこと。

3 国の出先機関の原則廃止

国の出先機関については、「補完性の原則」に基づき、事務・権限の必要性を精査した上で、国が担うべき事務・権限以外は地方に移譲し、原則廃止すること。

特に、移譲対象事務の受入主体については、特定広域連合等に限定することなく、地方側が求める場合には都県単独、広域連携による受入も可能とするとともに、移譲対象事務についても出先機関単位で全ての事務・権限に限定することなく、一部の事務・権限の受入を可能とすること。

さらに、地方が強く移譲を求めているハローワークや直轄道路・直轄河川については、財源措置等の具体的な制度的枠組みを明示した上で直ちに移管すること。また、農地転用、中小企業支援、地域交通等これら以外の事務・権限の移譲についても、府省の自己仕分けを協議の出発点とせず、地方の意見を十分に踏まえ、積極的に取り組むこと。

なかでも、ハローワークについては、東西1箇所ずつ（埼玉県・佐賀県）のハローワーク特区の試行的実施にとどまらず、各都県が行った「アクション・プランを実現するための提案」に誠実に対応し、全国一斉の移管を行うこと。

また、事務・権限の移譲に当たっては、政府が責任を持って、必要な税財源等を一体的に移譲するとともに、人員の移管についても、地方が必要とする人材の確保など地方と十分に協議を行うこと。

4 分権型社会にふさわしい税財源の充実強化

地方が真に自立した安定的な財政運営を可能とする改革を実現するためには、地方が自由に使える財源を拡充することが不可欠であり、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、国からの税源移譲を速やかに進めること。

この場合において、税財源の調整が優先され、税源移譲の推進が地方間の水平調整に置き換えられることがないようにすること。

また、地方法人特別税及び地方法人特別譲与税は、税制の抜本的な改革に併せて抜本的に見直すこととされ、見直しの時期についても、地方消費税率の引上げ時期を目途とされている。この措置は、税の受益と負担の原則に反するとともに、地方税を充実するという地方分権の基本方向にも逆行するものであり、このような不合理な暫定措置は確実に撤廃し、地方税として復元すること。

なお、地方税財源の充実が図られるまでの間にあっても、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。

5 社会保障関係費に係る安定財源の確保等

「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための地方税法及び地方交付税法の一部を改正する法律」の成立により、年金、医療、介護、子ども・子育ての社会保障4分野の充実及び安定化の財源として、消費税率引き上げ分の5%のうち、地方には1.54%が配分されることとなった。

当会では、今後、医療、福祉等の社会保障や教育、警察、消防等の住民生活に必須の行政サービスを地方が安定的に提供していくためには、その財源として、税源の偏在性が小さく、税収が安定的な地方消費税の拡充が必要であることを要望してきたところであり、今回の法案成立を評価するものである。

ただし、消費税率の引上げの実施に当たっては、税負担の逆進性を踏まえた低所得者への対応や中小事業者への配慮など必要な措置を講じること。

少子高齢化のさらなる進行に伴い、社会保障関係費は今後も増大することが見込まれるため、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踏まえ、「社会保障制度改革国民会議」での検討に地方の意見を十分に反映させるとともに、「国と地方の協議の場」において、真摯に議論をし、社会保障サービスを安定的に提供していくために引き続き必要な財源の確保を図ること。

また、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、制度の運営の効率化に向けた検討を早急に行い、社会保障の全体像を提示すること。

6 自動車関連諸税等の見直しへの対応

平成25年度与党税制改正大綱で、自動車取得税は、消費税8%の段階でエコカー減税の拡充などグリーン化を強化し、消費税10%の時点で廃止の方向で見直しを行い、平成26年度税制改正で具体的な結論を得るとされている。地方財政へは影響を及ぼさないとしているものの、具体的な代替財源については明記されていない。

自動車取得税が、地方の社会基盤整備などの貴重な安定財源となってきた経緯等を踏まえ、地方自治体に減収が生じることのな

いよう、安定的な代替財源は地方税により国の責任で確保することとし、具体的な代替財源を確保することなく、縮減しないこと。

また、同大綱で「森林吸収源対策及び地方の地球温暖化対策に関する財源の確保について早急に総合的な検討を行う」とされていることを踏まえ、国税の「地球温暖化対策のための税」について、使途を森林吸収源対策にも拡大するとともに、その一部を地方税源化するなど、地方の役割等に応じた税財源を確保する仕組みを創設すること。

さらに、原油価格の異常な高騰が続いた場合の軽油引取税などの課税停止については、一定の期間、適用を停止することとされているが、今後、当該措置が適用される場合には、国の責任において全ての地方自治体に対し、確実に減収分の補填措置を行うこと。

7 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団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、地方団体の重要な財源であることから縮減は行わないこと。

8 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。

9 地方交付税の復元・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。

特に、地方との十分な協議を経ないまま、平成25年度地方財政対策において、地方公務員の給与引下げを要請する手段として地方交付税を用いたことは極めて不適切であり、今回のような措置を二度と行わないよう、強く求める。

また、地方財政計画に地方の行政需要を的確に積み上げ、今後の地方財政対策において、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。地方財源不足の解消は、地方交付税の法定率の引上げを含めた抜本的な見直しによって対応することとし、臨時財政対策債は廃止すること。

臨時財政対策債の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。

10 地域自主戦略交付金の廃止に伴う対応

地方の実情に応じて自主的な判断で対象事業・箇所等を選択できるなど、地方分権の趣旨に沿って地域自主戦略交付金が創設された経緯を踏まえ、各府省の交付金等については、地方の自由度拡大のため、対象事業の統合・メニュー化、事務手続きの簡素化など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。

また、本来、国庫補助負担金改革は、地方の自由裁量を拡大し、国からの依存財源ではなく、最終的には自主財源である地方税として税源移譲することが目的であることから、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ものについては、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。

11 直轄事業負担金制度の改革

地域主権戦略大綱においては、平成25年度までに現行の直轄事業負担金制度の廃止とその後の在り方について結論を得ることとされているが、地方との協議など制度廃止に向けた具体的な取組は一向に進んでいない。

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り、地方分権の観点から極めて不合理な制度であることから、制度廃止に向けた具体的な手順等を盛り込んだ工程表を作成し、早期に廃止すること。

また、直轄事業負担金の廃止に向けては、社会資本整備の着実な実施にも配慮しつつ、「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。

12 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、早急に地方自治法を抜本改正すること。

13 「国と地方の協議の場」の実効性確保

国と地方の協議に当たっては、真に国と地方が対等・協力の関係のもと、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すること。

また、協議に際しては、事前の検討期間を十分設けるほか、分科会も積極的に活用するなど、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。

2 公営水力発電の新電力等への売電促進について

国は本年4月2日、電力システムに関する改革方針を閣議決定し、2015年から3段階で電力改革を実施するとしている。

しかしながら、9電力会社による地域独占体制の壁は厚く、真に開かれた競争環境がもたらされるか懸念が残る。このような地域独占を打破するためには、新電力（特定規模電気事業者）と地域を越えた電力供給（域外供給）の拡大が望まれる。

東京都では、これまでファンドによる新電力（特定規模電気事業者）の発電事業支援や奥多摩の公営水力への競争入札の実施、都有施設における電力の複数契約（部分供給）の導入など、先駆的な取組を進めてきた。

国においても、法制度の整備にとどまらず、電気事業に実際に競争原理が働く環境を整え、電力供給の安定と消費者の選択の自由を実現すべきである。

なかでも、現在、全国で約240万キロワットの発電能力を有する公営水力発電は、貴重なベース電源であることから、各自治体の主体的な判断により、公営水力発電が、売電に当たって、新電力（特定規模電気事業者）など多様な選択が可能となるような環境整備を速やかに実施されたい。

3 医師確保対策について

医師の絶対数の不足に加え、地域偏在や診療科偏在などにより全国的に医師不足問題が深刻化しており、我が国の医療体制は崩壊の危機に瀕していると言っても過言ではない。

このような状況に至ったことは、国の政策に起因するものであり、国はその責任を十分に自覚して、緊急かつ実効性のある医師確保対策に早急に取り組むべきである。

その際、医師養成に多額の公費負担が行われている現状や医師に求められる公的責務なども踏まえた上で、現在の医師の勤務のあり方の見直しも含め、抜本的な医師の偏在是正対策を検討する必要がある。

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 医師の不足に対処するため、人口10万人当たりの医師数が著しく少ない県又は地域については、既存医学部の定員増や医学部新設等の対策を講じること。

また、医学部定員増に対応して、修学資金など都道府県が医師確保対策を講じるために必要となる経費について、地域医療再生基金の期限以降も安定的に地域枠制度を運営していけるよう、継続的かつ確実な財政的措置を講じること。

さらに、地域枠を設ける大学において増加する経費についても国が十分な財源を手当すること。

- 2 医師の地域偏在を是正するため、医師不足地域における一定期間の診療の義務づけ等の制度的な方策を講じること。
- 3 小児科や産婦人科の医師不足といった診療科偏在を是正するため、不足診療科の医師確保のための具体的な方策を早急に講じる

こと。

また、小児科・産婦人科医等の集約化・重点化のため、医師を派遣する病院や開業医の出務等に対する経費について財政的な支援を図ること。

- 4 医師の負担を軽減するため、看護師や医療クランク等が医師の業務の一部を行えるよう早急な対策を講じること。さらに、産科医の負担軽減のため、院内助産所の開設促進や助産師の養成等の対策の強化を図ること。
- 5 外科などの診療科への志望者を確保するため、産科医療補償制度と同様に、リスクの高い診療行為について医療事故にかかる補償制度を導入するなど有効な施策の早期整備を図ること。
- 6 地域医療の現場で不足している幅広い診療能力を持つ総合診療医の育成と病院への配置について、具体的な方策を講じること。
- 7 女性医師が継続して働くことができるよう、保育制度の充実や勤務体制の柔軟化、再就業支援等、就業環境の整備を促進するために必要な措置を早急に講じること。
- 8 初期臨床研修医の各都道府県の募集定員の上限の算定に当たっては、可住地面積当たりの医師数及び人口10万人当たりの医師数など、より地域特性や医師不足の状況を考慮した加算要件を加えること。

4 教育環境の整備について

新学習指導要領の円滑な実施やいじめ等の教育上の諸課題に的確に対応し、教員が子どもと向き合う時間を確保することにより質の高い教育を実現するためには、少人数学級や少人数指導等の推進による教育環境の充実が重要である。また、地方が弾力的に教職員定数を決定するとともに、より一層自主的、主体的に学級編制を行えるようにする必要がある。

文部科学省では、義務標準法の改正により、小学校1年生の学級編制の基準を35人に引き下げるとともに、小学校2年生については教員の加配により35人学級編制を可能とする予算措置をしている。しかし、義務標準法の改正は小学校2年生以上には拡大されておらず、今後の少人数学級の推進については、その効果の検証を行いつつ、教職員の人事管理を含めた教職員定数の在り方全般について検討するとされている。

少子高齢化やグローバル化が急速に進展する中、子どもたちの多様な個性や能力を開花させ、その力を社会に生かしていくことのできる人材を育成することが、我が国の教育に求められている。

については、義務標準法の改正等により、少人数学級や少人数指導等を推進するとともに、教職員定数及び学級編制について地域の実情に応じたより柔軟な対応ができるよう配慮されたい。また、そのために必要な財源を国の責任において確保されたい。

5 農林水産物及び加工食品に対する諸外国の輸入規制の早期解除について

政府は、農業の競争力強化に向けた「攻めの農林水産業の展開」の一環として、国内市場だけに頼らない農林水産業の育成を目指し、輸出倍増プロジェクト等を実施する方針を掲げている。

しかしながら、平成23年3月の東京電力株式会社福島第一原子力発電所の事故以来、国内一部地域の農林水産物及び加工食品に対して、中国や台湾など諸外国による輸入規制が継続されたままとなっている。

今も継続する輸入規制下で、これまで輸出に取り組んできた農林水産物及び加工食品の関係者は、一日も早い輸入規制の解除を待ち望んでいる。

ついでには、農林水産物及び加工食品に対する諸外国の輸入規制の早期解除に向けて、政府間交渉の取組をより一層強化されたい。

6 スマートフォン等の安全・安心な環境整備について

通信機器の発達とともに、携帯電話に代わるいわゆるスマートフォンが飛躍的に普及し、青少年の利用も増加している。

しかし、スマートフォンを始めとするインターネット接続可能な機器には、携帯電話のようなフィルタリングの義務付けが法的にされていないため、青少年がアダルトサイトなどの有害サイトにアクセスしたり、犯罪に巻き込まれる危険性が増大している。

このため、青少年を有害情報や犯罪から守るための対応を図る必要がある。

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 平成24年7月に見直された「青少年インターネット環境整備基本計画」及び平成25年6月に予定されている総務省のワーキンググループの最終報告などを踏まえ、青少年のインターネット環境の更なる整備を進めること。
- 2 スマートフォンやゲーム機など、無線通信によりインターネットへの接続が可能な機器の販売に当たっては、青少年並びにその保護者に対して危険性を周知し、フィルタリングの利用を進めるよう事業者などに働きかけること。
- 3 青少年によるインターネットの適切な活用を促進する上でも、青少年有害情報の閲覧機会をできるだけ少なくするために、「青少年が安全に安心してインターネットを利用できる環境の整備等に関する法律」の見直しを行うこと。

7 東京湾アクアラインの通行料金の恒久的な引下げ等について

我が国の政治、経済等の中枢である首都圏において、高速道路は国民の安全・安心を守り、地域経済の活性化や地域連携、国際競争力の強化などに資する最も重要な社会基盤である。

一方、高速道路は、運営主体・料金体系が異なる複雑でわかりにくい料金や環状道路を利用することによる割高感などにより、ネットワークとしての機能を十分に発揮できていない状況にある。

国では、高速道路の料金施策などの検討を進めているところであるが、ネットワークとしての機能を十分に発揮できるよう一体的で利用しやすい料金体系を構築することが必要である。

とりわけ、東京湾アクアラインについては、平成26年3月まで、普通車800円などとする社会実験を実施しており、実験前に比べて交通量は1.8倍に増加し、特に、平日の大型車は2倍以上に増加するなど、首都圏の「人」「もの」の動きが活発化された。その結果、着岸地では大型商業施設等の進出が相次ぐなど、首都圏に大きな経済効果をもたらしている。

さらに、東京湾アクアラインは、首都圏における交流・連携の強化や都心部の迂回機能の強化、災害時の多重性・代替性の確保などにも大きく貢献している。通行料金引下げが、このまま平成26年3月で終了することになれば、社会的・経済的にも首都圏に甚大なる影響を及ぼしかねない。

このため、社会実験の効果を一過性のものとせず、平成26年度以降も引続き東京湾アクアラインの通行料金の引下げを継続する必要がある。

また、首都圏中央連絡自動車道は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈であるとともに、成田空港と羽田空港をはじめ、陸・海・空の拠点を結ぶ基幹ネットワークであるが、開通目標が明確でない大栄・横芝間を含め、早期の全線開通

に向けた取組が急務である。

については、このような状況を踏まえ、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 首都圏の高速道路ネットワークについては、都心部の交通混雑の緩和を図るため、より外側の環状道路へ交通誘導を行うとともに、複数の料金体系による割高感の解消、長距離利用者や大型車の利用促進等にも対応した一体的で利用しやすい料金体系を実現すること。
- 2 東京湾アクアラインについては、一体的で利用しやすい料金体系の構築を見据えつつ、現在行われている社会実験による交通、観光、企業立地、物流などの検証結果を十分踏まえ、国策として恒久的な通行料金の引下げを実現すること。
- 3 東京湾アクアラインと一体となって環状につながる、首都圏中央連絡自動車道の早期完成に向け、より一層の整備を推進すること。

特に、開通目標が明確でない大栄・横芝間については、本格的な事業の展開を図り、環状道路として機能が発揮できるよう、早期の全線開通を図ること。

8 微小粒子状物質（PM_{2.5}）対策の推進について

社会的な関心が高まっている微小粒子状物質（PM_{2.5}）については、関東地方において環境基本法に基づく大気環境基準を多くの地域で達成していない状況にあるが、様々な発生源から生ずる物質が原因となることから、効果的な対策を講じることが困難となっている。

また、環境省が設置した専門家会合において、PM_{2.5}に係る対応について報告書が取りまとめられ、注意喚起のための暫定的な指針が示されたが、PM_{2.5}に対する住民の不安解消に向けた十分な取組は行われていない。

以上を踏まえ、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 PM_{2.5}は生成機構が十分に解明されていないことから、低減対策を進めるため、その解明を早急に進めること。

また、低減対策等を進めるためには、PM_{2.5}濃度をより正確に把握することが必要なため、測定精度の向上などに取り組むこと。

- 2 疫学的知見、特に影響を受けやすいとされる高齢者や乳幼児、呼吸器系・循環器系疾患患者の健康影響に関する知見の収集に努め、きめ細かな対応を図ること。

9 公共土木施設の老朽化対策について

橋梁やトンネルなどの道路施設をはじめとする公共土木施設の老朽化対策は喫緊の課題となっており、特に地勢の影響で道路ネットワークの代替性が乏しい地域では孤立化が懸念されるなど、道路施設の耐震化や維持管理の徹底は最優先で取り組んでいかなければならない。

公共土木施設全般にわたって徹底した点検の実施、計画的・戦略的な維持管理を行っていくために、平成24年度に新設された「防災・安全交付金」などを最大限活用し、地方における公共土木施設の老朽化対策が着実に進められるよう、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 老朽インフラ対策は、国を挙げて取り組むべき課題であることから、今後、長寿命化等戦略的維持管理や施設更新が円滑に実施できるよう、地方の実情や意見を十分踏まえ、「防災・安全交付金」の採択要件の緩和や十分な財源の確保など、継続して国が支援を行うこと。
- 2 地方が行う公共土木施設の計画的な点検や維持管理計画策定に要する経費を交付金の対象とすること。
- 3 具体的な点検方法や損傷度判断基準など、現行の点検要領を更に詳細にしたマニュアルの作成、点検補修に関する新技術の開発及び専門技術者を養成するための資格制度の創設などにより、地方が老朽化対策を一層推進するための点検補修技術の向上を促進する措置を講じること。

10 地震対策の推進について

昨年８月に国が公表した南海トラフ巨大地震による被害想定では、発生頻度は極めて低いとされてはいるが、最悪の場合で約３２万人の死者数が推計された深刻な内容となっている。このように、首都直下地震や南海トラフ巨大地震等のプレート境界型地震は、ひとたび発生すれば甚大な被害をもたらすことが予想される。

このため生命を確実に守り、被害を最小限にとどめるための地震対策を推進していくことが必要である。

よって、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 対策大綱等の策定

首都直下地震や南海トラフ巨大地震等のプレート境界型地震における対策を推進するため、新たな対策大綱等について早期に策定すること。

2 「南海トラフ巨大地震対策特別措置法（仮称）」の制定及び首都直下地震の防災対策を強力に推進するための法整備等

- (1) 南海トラフ巨大地震の被害想定を踏まえ、防災施設の整備を重点的に進めるため「南海トラフ巨大地震対策特別措置法（仮称）」を制定すること。
- (2) 現在検討中の首都直下地震の被害想定等を早期に公表するとともに、対策に必要な法整備や財源の確保等を行うこと。

3 基幹的広域防災拠点の整備等

- (1) 首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の発生時、国と地方の関係機関が連携して、被災地への支援が迅速に実施できるよう、救援物資等の輸送拠点や現地対策本部の機能等を有する基幹的広域防災拠点をより多くの地域に整備すること。

- (2) 既存の基幹的広域防災拠点が被災した際の代替機能を確保するため、高速道路のJCT等交通の結節点や空港、港湾周辺などの適切な場所に複数の基幹的広域防災拠点をさらに整備すること。
- (3) 立川広域防災基地等の官邸の危機管理センターのバックアップ体制について、十分な検証を行うとともに、広域的な視点から関東地方に迅速かつ確実に機能し得る新たな拠点を加えるなど、体制の強化を図ること。

4 日米間の防災協力体制の整備

東日本大震災の救出・救助活動等においては、米軍からの支援を受け、大きな成果が上がったところである。今後、大規模災害発生時には米軍と綿密な連携を取ることができるよう、日米間で防災協定を結ぶなどの協力体制を整備すること。

5 総合的な津波対策の推進

- (1) 地震・津波対策における新たな構造基準の早期策定や、現在整備中の津波対策施設の早期完成を含めた地震対策緊急整備事業等における総合的な津波対策を推進すること。
- (2) 「津波防災地域づくりに関する法律」の施行を受け、地方自治体が緊急に取り組む津波対策施設等の新設、改良整備事業への重点投資を行うこと。
- (3) 高齢者等が利用する社会福祉施設等の高台移転や高層化等の津波対策に係る財政支援等の措置を講じること。

6 災害に強い地域づくりの推進

沿岸部における津波避難路の整備等と併せて、沿岸部からの企業や住居等の移転の受け皿となる内陸部の地域づくりを行い、これらを繋ぐ地域間の連携軸を形成することにより、防災・減災の

充実・強化を図ることができ、災害に強い地域づくりを実現し、安全・安心で魅力ある地域づくりを推進する。そのための規制の緩和や税制・財政等の支援措置を講じること。

7 大規模災害に対応した生活再建の支援制度の創設

被災者生活再建支援基金では対応できない大規模災害においては、特別立法等による対応を行うこと。

8 広域応援体制の確立

東日本大震災における広域応援では、国の各省庁、全国知事会、全国市長会・全国町村会が所管ごとに個別の応援を決定・指示したため、効率的・効果的な応援の支障となった。

首都直下地震や南海トラフ巨大地震等のプレート境界型地震などの大規模災害では、国が広域応援における主導的な役割を果たす必要があることから、広域応援の実施に対応する専属組織を内閣府などにおいて平時から設置し、地方自治体による応援を含む全ての被災地への応援の調整・指示を一元的に行うこと。

また、地方自治体による支援では、都道府県がその管内の市町村等と連携して同一の被災地に対して集中的な応援を行い成果を上げたことから、その体制整備の支援を行うとともに、地方が応援に要した経費の全額を国が負担する制度を創設すること。

9 建築物等の耐震化の促進

- (1) 住宅の耐震化は、住宅の倒壊から住民の命を守るだけでなく、負傷者や避難者を減少させ、発災後の応急対応や復興における社会的負担を軽減する効果があることから、これを早急に進める必要がある。

しかし、現行の補助制度については、住宅の耐震補強に対する補助金の額が、補助対象限度額である耐震改修に要する

費用（耐震改修工事費に２３％を乗じて得た額）の２分の１以内の額となっているなど、地方で実施している補助制度に適応できないことや、事務処理が煩雑となり小規模な市町村では対応できないため、これを廃止し、地方公共団体が補助する額の２分の１以内の額とすること。

- (２) 高齢者世帯における住宅の耐震化を推進するため、高齢の親と別居する子どもが親の住宅の耐震補強を行う場合には、その費用を子どもの所得税から控除する制度を創設すること。
- (３) 災害時に避難所等となる学校施設、病院、社会福祉施設等及び緊急交通路となる高速道路の耐震対策の強化並びに緊急物資等の受入れに資する海上輸送路の確保のための耐震強化岸壁の整備を行うこと

10 原子力発電所の安全確保及び防災対策の強化

- (１) 原子力発電施設に係る新規規制基準の策定については、福島第一原子力発電所事故の検証結果を踏まえた実効性のあるものとする。また、引き続き徹底した事故原因の究明を行い、新たに得られた知見については、その都度、適切に規制基準に反映させること。

なお、政府の要請により停止している浜岡原子力発電所については、政府が停止要請をした文書において実施するとしている事業者の対策の評価、確認に関する工程表を早急に提示するとともに、その工程表に基づき厳正な評価、確認を行うこと。

- (２) 今後、高経年化等により見込まれる原子炉の廃止措置については、厳格な審査の下、安全確保に万全を期すとともに、使用済燃料やその再処理に伴い発生する高レベル放射性廃棄物、原子炉の解体に伴い発生する廃棄物の最終処分方法を早期に確立すること。

- (3) 原子力防災対策については、プルーム通過時の被ばくを避けるための防護措置を実施する地域（P P A）の導入等、原子力災害対策指針で今後検討を行うべき課題とされたものについて早期に検討を進めるとともに、緊急時迅速放射能影響予測ネットワークシステム（S P E E D I）の活用方法、安定ヨウ素剤の事前の配布や備蓄・補充等の手法等については、関係地方公共団体の意見を取り入れ、実効性のある体制の整備に努めること。

また、「予防的防護措置を準備する区域（P A Z）」及び「緊急時防護措置を準備する区域（U P Z）」の設定に伴い、環境放射線モニタリング体制や原子力防災の資機材の整備のほか、それらの維持管理に係る費用の増大が見込まれることから、引き続き放射線監視等交付金や原子力発電施設等緊急時安全対策交付金の増額や、地域の実情を踏まえた自主的な取組を尊重するなど、特段の財政措置を講じること。

なお、原子力発電施設等緊急時安全対策交付金については、防災資機材の効率的な整備を行うため、都道府県から市町村に対する間接交付を認めるなど、運用の改善を図ること。

- (4) オフサイトセンターの移転等の整備に伴い発生する経費については、確実に財政措置を講じること。

なお、移転により使用しなくなる既存のオフサイトセンターについては、国において立地道府県に負担のない合理的な整理方法の検討を行うこと。

- (5) 上記（１）～（４）の措置等を講じるに当たっては、国民に対し、その過程も含めて徹底的に情報を開示するとともに、分かりやすい説明を行い、国民の理解を得るよう最大限の努力をすること。

11 消防救急無線や防災行政無線の整備について

災害発生時などにおける情報伝達手段として重要であるため、都道府県防災行政無線の再整備及び市町村における消防救急デジタル無線の整備等について、緊急防災・減災事業の平成25年度以降の継続やメニューの拡大等により充実した財源措置を確立すること。

11 国の記念日としての「山の日」（仮称）の制定について

我が国の国土の約7割は、森林を主体とした山が占めており、山は、国土の保全、水源のかん養など国民生活に不可欠な機能を有している。

また、国民は、古来より山を身近な自然として親しむとともに、その生活の中で伝統文化や産業を育んできており、山は林業のみならず観光などの地域の貴重な資源である。

さらに近年、地球温暖化の影響が顕在化する中で、森林の持つ二酸化炭素吸収源としての役割にも大きな期待が寄せられている。

このように、山は国民全体の財産であり、山のもたらす様々な恩恵を、将来にわたり享受できるよう、国民全体が山に感謝し、山を守り育てていくための意識の向上を促すため、まずは国の記念日として「山の日」を制定し、将来の祝日化を検討されたい。

12 道路網の整備促進等について

国土の骨格を形成する高規格幹線道路等の整備は、国土の均衡ある発展を図る根幹となるものである。また、都市圏などの環状道路やバイパス等の整備は、都市機能を回復し地域経済の活性化を図る上で喫緊の課題となっており、強力に整備促進を図ることが必要である。

また、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においても、高規格幹線道路は緊急輸送路として、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ところである。

首都圏に影響を及ぼす大規模地震発生の切迫性が高まっており、地域の安全・安心の確保のためにも、必要な道路整備については、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を着実に整備するとともに、地方が行う必要な道路整備の財源についても確実に確保されたい。

さらに、開通から50年を迎える首都高速道路をはじめとする高速道路構造物は、老朽化が進んでおり、その対策が急がれている。

本来、施設の維持管理は各高速道路会社が行うべきものであるが、老朽化対策は高速道路ネットワーク機能を維持していく上で根幹に係わるものであり、関係自治体の意見を尊重した上で、高速道路会社の民営化のスキームをつくった国が責任をもって取り組むべきである。

よって、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 東北縦貫自動車道宇都宮IC以北の6車線化整備計画の策定と渋滞対策の早期実施

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。

については、交通渋滞を解消し、高速性・定時性を確保するため、宇都宮 I C 以北の 6 車線化整備計画の早期策定を図るとともに、既に 6 車線化がなされている区間においても、北関東自動車道岩舟 J C T や栃木都賀 J C T 周辺などの渋滞が頻発している箇所については、早急に対策を実施すること。

2 上信越自動車道全線の 4 車線化の早期完成

上信越自動車道は、連絡する関越自動車道、北陸自動車道、長野自動車道および中部横断自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域の経済・文化の発展、観光の振興など沿線地域に大きな効果をもたらすと共に日常の救急救命医療や災害時の緊急輸送として大きな役割を果たす重要な道路である。

については、同路線の機能を十分活かす上からも、暫定 2 車線供用区間である信濃町 I C から上越 J C T 間の 4 車線化について、早期完成を図ること。

3 都市高速道路中央環状線の機能強化

都市高速道路中央環状線は、首都圏三環状道路のうち、最も都心寄りで、都心からおよそ半径約 8 キロメートルに位置する、総延長約 4.7 キロメートルの環状道路であり、都心に集中する慢性的な交通渋滞を緩和する重要な役割をもつ路線である。

中央環状線の残る区間である品川線については、早期完成に向けて整備を進めている。品川線と併せて、既に開通している区間においても、中央環状線本来の機能を発現させるため、ジャンクション改良などの渋滞対策の推進に必要な財源の措置を講じること。

4 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 1.5 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、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、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。

常磐自動車道（三郷市）から東関東自動車道（市川市）間のうち約 16 キロメートルについては、京葉道路との交差部をはじめ、全線にわたり、工事が展開されているが、引き続き事業を着実に推進するための必要な財源を確保し、平成 27 年度開通を確実に図ること。

また、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、2020 年早期の開通に向けて、必要な財源の措置を講じ、計画的に用地取得および工事を進めること。

東名高速道路から東京湾岸道路間については、国土開発幹線自動車道建設法の予定路線として位置づけられているが、ルート等は未定の状況である。東京外かく環状道路を完全な環状道路とし、その機能を十分発揮させるため、早期に計画の具体化を図ること。

5 首都圏中央連絡自動車道の建設促進

首都圏中央連絡自動車道は、都心からおおよそ半径 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幹線道路として計画され、首都圏の中核都市間の連携を強化し交流を促進することにより、地域発展の基盤として重要な役割を果たすものである。

さらに、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、環状道路を早期に完成させることが不可欠である。

については、開通目標が明確でない高速横浜環状南線及び横浜湘南道路、桶川北本ＩＣから白岡菖蒲ＩＣ間、久喜白岡ＪＣＴからつくば中央ＩＣ間、稲敷ＩＣから大栄ＪＣＴ（仮）間については、開通目標を明らかにするとともに、用地取得などの事業を一層促進するための予算を十分に確保し、早期の開通を図ること。

特に、横浜湘南道路については、新東名高速道路の開通に間に合わせるよう、平成２５年度の早い時期に有料道路制度を導入し、一層の事業の促進を図ること。

また、高尾山ＩＣから相模原愛川ＩＣについては、平成２５年度に確実に開通させ、東名高速道路までを接続させること。

さらに、開通目標が明確でない大栄ＪＣＴ（仮）から松尾横芝ＩＣ間については、成田空港と羽田空港の一体活用のために必要な道路でもあり、本格的な用地取得並びに工事を推進し、他の区間に遅れることなく有料道路制度を導入し早期の開通を図ること。

6 新東名高速道路の早期全線開通

平成２４年４月の御殿場ＪＣＴから三ヶ日ＪＣＴ間の開通により、並行する東名高速道路の渋滞の大幅減少や、事故などによって東名が通行止めとなった場合の代替路としての活用をはじめ、周辺施設の観光客が増加するなど、大きな効果を発揮しているところである。

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、地震等による災害発生時には代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。

については、「整備計画区間」の整備を引き続き促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」及び「予定路線区間」であ

る、海老名市以東の区間については、計画を促進し、早期全線開通を図ること。

7 東名高速道路の機能強化の促進

東名高速道路は、我が国の三大都市圏を結ぶ大動脈であるが、一部区間を除いては、依然として慢性的な渋滞が発生しており、国家的な課題である。

については、平成24年度の国土交通省関係補正予算において、渋滞ボトルネック解消に向けた検討・対策を早期に実施するとされた大和トンネル付近の対策について整備促進を図ること。

また、その他の箇所においても、早期に対策の具体化を図ること。

8 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路線であり、平成23年3月には佐久南ICから佐久小諸JCT間が開通し、国道141号の渋滞緩和などに効果を発揮しているところである。

引き続き、「整備計画区間」である新清水JCTから増穂IC間及び八千穂IC（仮）から佐久南IC間の整備を促進し、早期完成を図ること。

また、「基本計画区間」である長坂JCT（仮）から八千穂IC（仮）間については、整備計画の早期策定を図ること。

9 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（長野県）の各地域を相互に結ぶことにより、新しい地域構造の構築に寄与するための重要な道路である。

については、既に開通している飯田山本 I C から天龍峡 I C 間及び鳳来峡 I C から浜松いなさ J C T 間に引き続き、「整備計画区間」の整備を促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」については、整備計画の早期策定を図ること。

また、同自動車道と一体として機能すると計画した一般道路の整備を早期に推進するため、国として必要な財政措置を講じること。

10 伊豆縦貫自動車道の整備促進

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、「整備計画区間」の整備を促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」については、整備計画の早期策定を図ること。また、伊豆半島全域に整備効果が波及するよう、同自動車道と一体として機能すると計画した一般道路の整備を早期に推進するため、国として必要な財政措置を講じること。

さらに、伊豆縦貫自動車道の一部を構成する東駿河湾環状道路が、平成 25 年度には全線開通する予定であり、この区間と一体となって環状道路を形成することで、国道 1 号の渋滞緩和や産業振興等に多大な効果が見込まれる沼津岡宮 I C 以西区間についても、新規事業化を図ること。

11 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、早期事業化に向けて、調査・計画を促進し具体化を図ること。

12 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ＩＣから大月ＪＣＴ間については、６車線化が完了している。

しかし、高井戸ＩＣから上野原ＩＣ間においては、慢性的な渋滞が発生しており、平成２５年度には首都圏中央連絡自動車道によって東名高速道路と接続されるため、中央自動車道の交通量はさらに増加することが予想されることから、抜本的な渋滞対策が必要と考える。

については、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において、中央自動車道小仏トンネル付近などが「主要渋滞箇所」に特定されたことから、早期に、八王子ＪＣＴから上野原ＩＣ間の整備計画の策定を図るとともに、高井戸ＩＣから八王子ＪＣＴ間における渋滞箇所においても、交通量の動向を見極めながら、対策を検討すること。

また、中央自動車道と東名高速道路を結ぶ東富士五湖道路の須走ＩＣ以東の整備（国道１３８号須走道路・御殿場バイパス）は、産業・経済や観光振興及び防災などに大きな効果が見込まれる極めて重要な事業である。

現在、国はこれらの道路について、設計及び用地買収を実施しているが、今後も関係自治体と連携を図り、早期着工に向け特段の措置を講じること。

13 東関東自動車道の建設促進

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3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、既に通している茨城空港北 I C から茨城町 J C T 間に引き続き、鉾田 I C（仮）から茨城空港北 I C までの区間の整備促進を図るとともに、現在国において事業が進められている潮来 I C から鉾田 I C（仮）間についても、整備のための予算を確保し、着実な整備促進を図ること。

また、東関東自動車道館山線は、国道 127 号富津館山道路などの広域幹線道路により千葉市と館山市を連絡し、これに接続する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文化・観光・経済等多様な連携強化を促し、地域の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欠くことのできない重要な道路である。

このため、木更津南 J C T から富津竹岡 I C 間の 4 車線化を早期に完成させるとともに、引き続き、接続する富津館山道路についても、渋滞緩和に向けたより一層の機能強化を図ること。

また、館山自動車道と接続する京葉道路については、渋滞が激しいことから、その対策を早期に図ること。

14 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、東海北陸自動車道に接続し、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路線であることから、「整備計画区間」の整備を促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」については、整備計画の早期策定を図ること。

また、平成２３年度より事業化され調査が進められている、現道の国道１５８号奈川渡改良については、事業を促進し、早期完成を図ること。

15 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、地域が必要とするスマートインターチェンジの整備促進が図られるよう、要件の柔軟な運用と十分な予算を確保すること。また、地方公共団体が整備するアクセス道路への財政支援など一層の制度拡充を図ること。

16 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、大型貨物車の利用促進などの効果を発揮させ、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。このような中、平成２３年１２月「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ」が高速道路のあり方検討有識者委員会より示された。そこで示された基本的な考え方などを基に、料金施策をはじめとした有料道路制度等について議論が行われている「国土幹線道路部会」においても十分に検討し、地方の意見を尊重した上で、高速道路ネットワークを十分活用できるような料金施策を導入することが必要不可欠である。

については、首都圏三環状道路の完成を見据えて、東京湾アクアラインなどを含む首都圏の高速道路ネットワークについて、外側の環状道路へ交通誘導を行うとともに、複数の料金体系の存在による割高感の解消や、長距離利用者や大型車の利用促進等にも対応した一体的で利用しやすい料金体系を実現すること。

外側の環状道路である首都圏中央連絡自動車道の料金については、環状道路機能の発揮、並びに公正妥当の観点から、首都圏中央連絡自動車道の外側の高速自動車国道の標準料率であるキロ当たり24.6円を踏まえ、料金を低減する策を講じること。

また、平成25年度末に実施期限を迎える割引については、交通誘導や物流・経済対策として重要であり、高速道路整備と併せて我が国経済と国際競争力を支える重要なインフラ施策でもあることから、一体的で利用しやすい料金体系が実現されるまでの間、現在措置中の割引の継続・拡充を行い、財源については新たな地方負担を求めないこと。