

平成 2 7 年度

国の施策及び予算に関する提案・要望

平成 2 6 年 6 月

関東地方知事会

平成26年5月13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26年6月

関東地方知事会

会 長	東 京 都 知 事	舩 添 要 一
	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
	長 野 県 知 事	阿 部 守 一

目 次

1	地方法人課税の堅持に関する緊急提案	1
2	地方分権改革の推進について	2
3	後期高齢者医療制度における老人福祉施設等所在地の 財政負担について	11
4	医師確保対策について	12
5	教育環境の整備について	14
6	大雪対策と雪害からの復興について	15
7	生活保護受給者に対する自立支援に係る全額国庫補助 について	18
8	関東圏の国際競争力の強化について	19
9	子ども・子育て支援新制度について	24
10	地震対策の推進について	25
11	固定価格買取制度の効果的な制度運用について	31
12	道路網の整備促進等について	33

1 地方法人課税の堅持に関する緊急提案

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。

現在、法人実効税率の在り方について、政府の税制調査会のもとに設置された専門委員会等において検討されているところであるが、仮に法人実効税率の引下げ等を行う場合には、地方税の税率引下げは行わず、国税の税率を引下げること。その場合にあっては、法人税額が法人住民税法人税割の課税標準となっていること等に鑑み、全ての地方自治体の歳入に影響を与えることの無いよう地方税財源を確保すること。

また、法人住民税の交付税原資化についても、地方の財政運営に影響を与えることから、今後の在り方について引き続き議論し、地方分権改革に資する地方法人課税とすること。

2 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、国と地方の協議の場に関する法律や三次にわたる一括法を成立させた。また、国から地方への事務・権限の移譲等に関して、第四次一括法案を国会に提出するなど地方分権改革を進めている。

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、国から地方への事務・権限の移譲については、これまで地方が強く移譲を求めてきたものが含まれていないことなど、十分とは言えない状況にある。

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、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。

経済・雇用情勢は、いまだに厳しい状況にある中、住民生活を守り、地方経済を支える地方財政は、地方消費税率の引上げ等が行われたものの、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あることから、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、政府は今後の地方分権改革を推進するため、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 事務・権限の移譲

国の役割は外交・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、第四次一括法案等による国から地方公共団体への事務・権限の移譲にとどまらず、地方の意見を十分に踏まえ、これまで地方が強く求めてきたハローワークの移管や農地転用、中小企業支援に係る事務・権限などの移譲についても、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効果等について直ちに検証を行い、地方への移管を早期に実現すること。

それまでの間、ハローワーク求人情報オンライン提供を活用する地方自治体の職員が国の職員と同内容の情報を利用して職業紹介を行える環境を整備すること。

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。

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できるようにするため、「従うべき基準」は真に必要なものに限定すること。

福祉施設に配置する職員の数、居室の面積などの既に設定された「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とともに、今後の見直しに当たっても、地方の裁量を許さない新

たな「従うべき基準」の設定は原則行わないこと。

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、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。

なお、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。

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し、地方の意見を十分に反映させること。

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。

4 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。

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 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、税源移譲の推進が偏在是正措置という名目で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、平成26年度税制改正において、規模が縮小され、法人事業税に復元されたとはいえ、一部にとどまっている。平成26年度与党税制改正大綱においては、消費税率10%段階において廃止するとされているところではあるが、そもそも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るため、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、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。

2 社会保障関係費に係る安定財源の確保等

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、平成26年4月に消費税率の3%引上げが行われ、地方分として新たに0.92%が配分されることとなった。

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ており、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、社会保障サー

ビスを安定的に提供していくために必要な財源の確保を図り、地方への安定した財源配分を確実に行うこと。

また、「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、制度の運営の効率化に向けた検討を更に進めるとともに、「国と地方の協議の場」など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、国民健康保険制度の見直しに当たっては、国保の財政上の構造的な問題を抜本的に解決するための財源措置を、国の責任において、十分に講じること。

3 自動車関連諸税等の見直しへの対応

平成26年度与党税制改正大綱において、自動車取得税については、消費税率8%への引上げ時に税率引下げ等がなされ、消費税率10%への引上げ時（平成27年10月予定）には廃止することとされた。しかし、廃止の前提とされていた地方財政への影響に対する適切な補填措置は、平成27年度税制改正に結論が先送りされた。

今後の検討に当たっては、自動車取得税がこれまで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、自動車取得税の廃止と同時に、国の責任において自動車税をはじめとした地方税による安定的な代替財源を確保すること。

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。

4 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。

現在、法人実効税率の在り方について、政府の税制調査会のもとに設置された専門委員会等において検討されているところであるが、仮に法人実効税率の引下げ等を行う場合には、地方税の税率引下げは行わず、国税の税率を引下げること。その場合にあっては、法人税額が法人住民税法人税割の課税標準となっていること等に鑑み、全ての地方自治体の歳入に影響を与えることの無いよう地方税財源を確保すること。

また、法人住民税の交付税原資化についても、地方の財政運営に影響を与えることから、今後の在り方について引き続き議論し、地方分権改革に資する地方法人課税とすること。

5 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。

6 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、平成26年度の地方財政計画において、地域の元気創造事業費が計上されたが、地方交付税の性格及び機能を踏まえ、国による政策誘導とならないよう、算定に当たっては地域の実情等に応じた行革等の実績を的確に反映できる指標を用いるなど、地方が自主努力により取り組む行政改革や産業育成等の施策を支援する仕組みとすること。

また、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ことに加え、今後社会保障関係費の大幅な増加が見込まれることから、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。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。

なお、廃止までの間、臨時財政対策債発行可能額の算定におい

ては、過度な傾斜配分にならないようにすること。

7 国庫補助負担金改革

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。

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。

また、国が都道府県を介さずに市町村や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。

については、「空飛ぶ補助金」のうち中小企業支援やまちづくり、里山整備など地域振興に資するものは、都道府県へ権限・財源を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。

8 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権限と財源の一体的な移譲とあわせ、制度の廃止など抜本的

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。

3 後期高齢者医療制度における老人福祉施設等所在地の財政負担について

後期高齢者医療制度では、広域連合が運営主体となっており、施設への入所等のため広域連合をまたぐ住所の移動があった場合には、前住所の広域連合が引き続き保険者となる住所地特例制度がある（「高齢者の医療の確保に関する法律」第55条1項5号）。

しかし、広域連合内の区市町村間の移動については、広域連合間の移動の際に適用される住所地特例制度のような仕組みがないため、老人福祉施設等が所在する区市町村では、他区市町村から入所している高齢者の定率公費負担分について財政負担が生じる。

加えて、75歳未満の者が他区市町村の老人福祉施設等へ入所した場合、国民健康保険の住所地特例制度により前住所の区市町村が保険者となるが、後期高齢者医療制度においては住所地特例制度が引き継がれないため、当該高齢者が75歳に達した際に、施設所在地の区市町村の財政負担が生じることとなる。

こうした現状を踏まえ、後期高齢者医療制度における区市町村間の財政負担の均衡を図るため、以下の措置を講じられたい。

後期高齢者医療制度における住所地特例制度の対象とならない1、2の場合について、施設所在地の区市町村の財政負担が生じないように、財政調整の仕組みを構築すること

- 1 75歳以上の者が、老人福祉施設等への入所のために、広域連合内の区市町村をまたぐ移動をした場合
- 2 75歳に達する前に、老人福祉施設等への入所のために、広域連合間で移動した場合及び広域連合内の区市町村をまたぐ移動をした場合

4 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。
- 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付け等の制度的な方策を講じること。
- 3 地域枠制度を安定して運営していけるよう、都道府県及び大学に十分な財政的措置を講じること。
- 4 都道府県が養成した地域枠の卒業生については、医師臨床研修マッチングの定員とは別枠として、都道府県分に上乗せして配分し、配分後は都道府県の裁量により初期臨床研修先を決定できるようにすること。

- 5 新たな専門医制度の導入に当たっては、一般修学資金制度や地域枠制度を活用している医師が地域医療へ従事しながらも専門医資格が取得できるよう配慮するとともに、特定の大学や病院に医師が集中し、地域偏在が助長されないことがないよう、国が主導して地域偏在の解消に努めること。

- 6 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。

5 教育環境の整備について

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必要である。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。

義務標準法の改正により、小学校第1学年の学級編制の標準が35人に引き下げられ、小学校第2学年については教員の加配により35人以下学級の編制が可能となっている。

文部科学省においては、35人以下学級や習熟度別指導などの少人数教育について、今後さらに推進していく必要があるとしているが、義務標準法の改正は、小学校第2学年以上には拡大されていない。

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、義務標準法の改正や中長期的な教職員定数改善計画の早期策定等により、少人数教育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。

6 大雪対策と雪害からの復興について

本年2月に2週続けて、関東甲信静地方では歴史的な大雪となり、多数の死傷者、高速道路や幹線道路の通行止め、公共交通機関の不通、建物や施設の損壊、集落の孤立など、甚大な被害が発生した。

特に、農林業においては、果樹や野菜等の農業用ハウスや、畜舎、きのこと施設などの多くが倒壊し、出荷最盛期の作物が収穫不能となったことや、森林の倒木による被害など、被災した関係者は先行きの見えない大きな不安を抱えている。

今回の雪害は、過去に例を見ない規模となっていることから、地域経済と住民生活の早期回復に向けて、速やかな支援を行うとともに、今後、同様な大雪に見舞われた場合にも対応できるよう、中長期的な視点に立った対策が必要である。

一方で、異常気象が頻発しており、想定しづらい極端な気象災害への体制を地方自治体単独で整備することには限界がある。

国においては、こうした状況を理解の上、次の事項について、特段の措置を講じられたい。

1 特別警報の発表基準の見直し

今回の大雪は、当初の予報を大幅に上回り各地で数十年に一度の記録的な降雪量であったことから、今後、同様の気象状況が予想される場合には、特別警報が発表されるよう、発表基準の見直しなど、適切な対応をとること。

2 農林業被災からの復旧支援

- (1) 復旧作業の長期化が見込まれるため、被災農業者向け経営体育成支援事業は、複数年にわたって事業継続するとともに、必要十分な予算額を確保すること。
- (2) 被災農業者向け経営体育成支援事業については、手続の迅

速化・簡素化を図るとともに、被害の経営に与える影響など地域の実情を十分考慮した上で、柔軟な運用を行うこと。

- (3) 鉄鋼業界に対し、引き続き、農業用ハウス資材等の増産を働きかけるとともに、ハウスメーカーに対して、部材の確保、鋼管の加工、作業員の確保、輸送体制の整備等に取り組むよう要請するなど、ハウス再建のための資材原料等を確保すること。
- (4) 果樹や野菜の種苗等の不足が見込まれるので、これらの優先的な供給体制を確立すること。
- (5) 森林復旧のための被害木搬出処理に対する支援を創設すること。

3 異常積雪時の除雪への対策・支援

- (1) 大規模な雪害時に放置車両が災害応急対策の阻害要因になっていたことに鑑み、法改正も含め放置車両対策を強化すること。
- (2) 積雪を原因とした孤立集落の発生が想定される「寒冷地域」においては、除雪機械購入費を国による支援対象とすること。
- (3) 平年値を大幅に上回るような異常な積雪が発生したときには、「積雪地域」や「寒冷地域」にかかわらず、道路除雪作業経費を国による支援対象とすること。

4 特別交付税による配慮、支援

- (1) 大雪により除排雪経費の自治体負担が多額となった場合には、特別交付税の算定にあたり十分な配慮を行うこと。
- (2) 農林業被害の復旧経費等については、多額の一般財源が必要となっていることから、特別交付税による確実な支援を行うこと。

5 鉄道や直轄国道の早期除雪

- (1) 鉄道事業者に対して、鉄道路線における除雪能力の強化を指導すること。
- (2) 地域住民の足となっているバス路線の運行等が早期に再開できるよう、直轄国道の早期の除雪を行うこと。

6 高速自動車国道の整備推進と管理体制の強化

- (1) 国土強靱化の観点からも、高速自動車国道の整備を推進すること。
- (2) 高速自動車国道の降雪時における除雪体制を強化すること。
- (3) 異常気象時に交通規制をする場合には、接続する一般道路の管理者と十分に連携し、双方の連絡体制の強化に取り組むこと。

7 セーフティネット保証4号の早期かつ弾力的な地域指定

災害復旧関係融資の利用が可能となるセーフティネット保証4号の地域指定においては、一定の要件を満たした場合は調査を不要とするなど、早期かつ弾力的な取扱いをすること。

7 生活保護受給者に対する自立支援に係る全額国庫補助について

生活保護受給者の自立支援の取組は、緊急雇用創出事業臨時特例交付金（以下、基金という。）を活用し、全額国庫補助で全国の自治体を実施している。

関東各都県の自治体においても、学習支援、職業訓練、住宅確保など様々な分野で自立支援の取組を進めており、大きな成果を上げている。

生活保護受給者の自立支援は、生活保護法の立法の趣旨である「自立の助長」に合致するものである。したがって、必要な財源は、全額国が責任をもって確保すべきである。

しかしながら、平成 27 年度以降の国庫補助については、全額確保される見込みが立っていない。

例えば、生活保護受給世帯の子どもを対象とした学習支援は、平成 27 年度から生活困窮者自立支援法の対象となり、補助率が現在の 10/10 から 1/2 に引き下げられることとなった。

また、基金は、平成 26 年度をもって廃止される見込みであり、その他の自立支援事業に係る国の負担割合は未定である。

さらに、生活保護法改正において、平成 27 年 4 月から被保護者就労支援事業が法定事業となり、これまで国庫補助 10/10 であったところを、国負担 3/4、地方負担 1/4 とされ、この点でも地方の財源負担が増えることになる。

今後も各自治体において、様々な自立支援の取組が見込まれているが、財源が保障されなければ、自立支援事業の実施自体が危ぶまれ、ひいては国庫が負担すべき扶助費のさらなる増大につながってしまう。

については、引き続き、国の責任において生活保護受給者に対する自立支援に必要な財源を全額補助されたい。

8 関東圏の国際競争力の強化について

グローバル化の進展により、近年の目覚ましい経済成長を背景に、アジア諸国・新興国の台頭が急速に進んでいる。一方、我が国では、人口減少や少子高齢化、産業構造の変化、国内需要の低迷などの問題に直面する中、国際社会において我が国の存在感を高めていくことが重要である。

また、東日本大震災を踏まえ、危機管理の観点から、災害に強い都市づくりが喫緊の課題となっている。

このような中、現在、国においては、日本経済の再生に向けた新たな成長戦略「日本再興戦略 -JAPAN is BACK-」を推進しているところである。

一方、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向け、オールジャパン体制で準備が始まった。大会は、世界中に我が国の魅力や成熟した国家としての姿を発信し、次世代のために、さらなる成長・発展につなげる絶好の機会となる。

我が国の政治、経済等の中枢である関東圏が、さらなる発展を遂げ、引続き我が国の成長の牽引役を担っていくためには、今こそ国と一体となって、関東圏の国際競争力を早急に強化していくことが求められている。

国際競争力の強化に当たっては、世界の成長や活力を取り込むとともに、経済成長や生活・居住環境の整備、また、日本の誇りである安全・安心の確保など、幅広い視点から魅力・活力の維持・向上を図ることが重要であり、ハード・ソフトを通じた総合的な取組が必要である。

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 外国人観光客やビジネス客、企業等の誘致の促進により、経済

活動の活性化や国際的なビジネスの振興につなげるため、積極的に観光・MICE振興策や企業誘致プロモーション活動、シティセールス等を展開する地方公共団体やMICE誘致関係団体等への支援、国際会議施設や展示施設整備への支援を充実・強化すること。

外国人が安心・快適に旅行できるよう、諸外国の消費者の目線に立った正確な情報の発信に努めるとともに、主要観光スポット・大型テーマパークなどの観光資源を活かした効果的なプロモーションを展開すること。また、公衆無線LAN環境の整備や語学ボランティアの養成確保、住民の国際理解や国際的なコミュニケーションの促進など、外国人受入体制を強化すること。

さらに、空港内における外国人向け観光案内所の増設や対応言語の増加など観光案内機能を拡充することなどにより、訪日外国人観光客の誘致・量的拡大に向けた取組を推進すること。

- 2 異文化を理解し、グローバル社会に通用するより高度なコミュニケーション能力を備えた人材を育成するため、小・中・高等学校を通じた英語教育や国際交流機会の充実、高校生の海外留学等への支援をより一層強化すること。

また、関東圏の国際化の進展を見据え、内外の国際ビジネスマンや外国人が暮らしやすい生活環境の実現に向け、都心居住の快適性・利便性の確保などに配慮した都市整備が行われるよう支援すること。

さらに、医療施設のJCI認証・外国語対応などの促進、学校における外国人児童・生徒の受入体制や外国人向け学校の整備推進、多言語による行政・公共サービス情報の整備など、外国人の生活をサポートする機能を強化すること。

- 3 新技術や新産業の創出に資する科学技術の更なる振興を図る

ため、内外の研究開発者が集まりやすい研究環境及び都市環境の整備を推進すること。

4 国際化の進展や少子高齢化の進む中、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会も控え、ますます労働力需要の高まりが見込まれるところであり、若者・女性・高齢者・外国人等の多様な人材の活用が求められる。こうした人材を確保していくため、就業対策等の各種支援施策の充実や受入れ環境の整備を図ること。

5 世界から高い評価を受けている安全で安心な日本の治安は、まさに日本の誇りであり、今後も引き続き、世界最高水準の治安を維持し、「世界一安全な日本」を実現するため、警察活動における人的・物的基盤の整備やテロ対策の強化、街頭防犯カメラの設置促進など、一層の治安の確保を図ること。

6 国際航空の拠点である成田・羽田空港について、75万回化する発着枠を最大限に活用するとともに、その他の空港の活用等も含め、ビジネスジェット利用者等の利便性向上などを図りつつ、更なる機能強化に向けた具体的な検討を進めること。

都心と両空港間の鉄道アクセスの改善を目指す「都心直結線」については、国の責任において国家プロジェクトとして、検討を進めること。

長期的には、両空港間に同一空港並みの利便性を実現させるため、リニアモーターカーについて、国策として検討を開始すること。

7 首都直下地震などの発生に備え、帰宅困難者対策や備蓄体制の整備、密集市街地の防災対策、緊急輸送道路沿道建築物等の

耐震化、地下鉄・地下街の安全確保、液状化対策、災害時のエネルギー確保対策など防災対策の強化を図ること。

- 8 国民生活や経済活動の基盤となるエネルギー政策については、安全性を前提とし、低廉で安定的なエネルギー供給、エネルギー利用のスマート化の推進、地球温暖化対策の推進の配慮など、世界の範となる総合的なエネルギー政策に取り組むこと。

また、東日本大震災以降取組が拡大した省エネルギー化や再生可能エネルギー導入の動きを一層加速させるため、低炭素かつ高効率なコージェネレーションや再生可能エネルギーなどの自立分散型エネルギーの導入促進を図るため規制緩和や補助制度の拡充などを図ること。

- 9 国際的なアクセス強化と災害にも強い物流ネットワーク等の再構築に向け、首都圏の陸・海・空の拠点を結ぶ首都圏中央連絡自動車道をはじめとする首都圏三環状道路やそれを補完する高速横浜環状北線・北西線の早期全線開通など、首都圏の高速道路ネットワークの整備促進を図ること。また、我が国の玄関口である成田空港と都心方面の円滑な交通を確保するため、これらを結ぶ北千葉道路の整備、京葉道路等の渋滞対策を促進すること。

あわせて、高速道路料金については、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。

さらに、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の競技会場が沿線に集中するJR京葉線と東京臨海高速鉄道りんかい線との相互直通運転の実現など、都市鉄道のネットワーク性の向上を図ること。

- 10 小規模・老朽化した物流施設を大規模多機能施設へ再構築する

場合の支援など、物流施設の機能向上や周辺交通等の都市環境の改善等を図るための取組を強化すること。

11 エネルギー・素材産業の一大集積地として我が国の経済を支える首都圏のコンビナート地域について、その国際競争力強化とサプライチェーンの維持・強化を図る観点から、競争力強化に向けた生産設備等への投資や耐震性・津波耐性の強化策に対する支援措置を講じること。

12 国際バルク戦略港湾における大型船による一括大量輸送に対応した港湾施設や国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナル整備など港湾機能の強化に向けた取組を推進すること。

また、首都直下地震などの切迫性が指摘されており、かつ膨大な人口を抱える首都圏では、大規模地震発生時に緊急物資等の輸送や物流機能の確保に資する耐震強化岸壁の整備が極めて重要であり、これを推進すること。

13 「日本再興戦略 -JAPAN is BACK-」に位置付けられた「国家戦略特区」については、「世界で一番ビジネスのしやすい環境をつくる」というコンセプトに基づいて、国・地方・民間が「三者一体」となって取り組むとともに、岩盤規制を含め、大胆な規制改革等を実行すること。

9 子ども・子育て支援新制度について

平成27年度から本格施行予定の子ども・子育て支援新制度では、就学前児童の教育・保育に関して、戦後初めてと言える大幅な制度変更が予定されており、長い歴史のある制度を大きく変更することとなるため、子育ての当事者、幼稚園・保育所等の事業者への影響は極めて大きい。

残された準備期間の中で新制度への移行を円滑に行うため、国においては、以下の事項について確実な対応を図られたい。

1 新制度実施のための財源確保

子ども・子育て支援新制度の本格施行に向けて、保育所や認定こども園を増設するなどの量の拡充や、そのために必要な保育士や幼稚園教諭を確保するなど質の向上を図るため、1兆円超の財源が必要とされているが、確保の見通しが立っているのは消費税増税分の0.7兆円のみであることから、不足している0.3兆円超について速やかに確保の道筋を示すこと。

2 新制度の広報・周知の徹底

新制度は、就学前児童の教育・保育を中心に幅広い内容となっているうえ、複雑でわかりづらいものとなっている。

このことから、新制度の詳細については早急に決定し、子育て当事者、事業者等へ国が責任を持って広報・周知するとともに、地方自治体の実施する広報・周知に対して、十分な支援を行うこと。

3 施設整備への支援制度の継続と財源確保

保育所や認定こども園等の施設整備への支援制度の継続のため、安心こども基金の延長を含め、十分な財源確保を図ること。

10 地震対策の推進について

平成25年12月に「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」及び「首都直下地震対策特別措置法」が施行され、地震防災対策の推進がより具体性を増してきている。

南海トラフ地震や首都直下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 南海トラフ地震及び首都直下地震等における国の広域的活動の具体計画の策定

南海トラフ地震や首都直下地震等の大規模な地震災害時における迅速な災害応急対策を行うため、国の救助・応急部隊の派遣規模、緊急輸送ルート、防災拠点等を具体的に定める計画について早期に策定すること。

その際には、国と地方が連携した災害応急対策を実施するための国の現地対策本部や、全国的な応急活動体制の構築のための応援部隊の集結・進出、広域医療搬送、広域物資輸送等の機能を有する大規模な広域防災拠点等について、代替機能の確保にも配慮した適切な配置箇所を明確にすること。

2 地震・津波対策にかかる財政支援

南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法で定められている推進計画の中に位置づけられることとなる津波防護施設等、地震防災上緊急に整備すべき施設等の整備を地方自治体が重点的に進めるための財政支援等の措置を講ずること。

また、首都直下地震対策特別措置法で定められている地方緊急対策実施計画、首都中枢機能維持基盤等整備計画、特定緊急対策事業推進計画などの中に位置づけられた、地方自治体が進める首都直下地震対策に対して、具体的な財政上の措置等を実施すること。

3 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。

4 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や災害時の緊急物資輸送機能の確保のための耐震強化岸壁の整備等と併せて、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して、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。

5 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。

南海トラフ地震や首都直下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。

6 建築物等の耐震化の促進等

- (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應できないことや、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。

- (4) 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。

7 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については、引き続き徹底した福島第一原子力発電所事故の原因の究明を行い、当該事故から新たに得られた知見はもとより、絶えず最新の知見を収集し、その都度、適切に規制基準に反映させること。

また、新規規制基準への適合性に係る審査申請に対しては、科学的知見に基づいた厳正な審査を行うこと。

さらに、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について厳正な評価、確認を行い、その結果を文書により提示すること。

- (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（PPA）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（SPEEDI）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引き続き努めること。

また、「予防的防護措置を準備する区域（PAZ）」及び「緊急時防護措置を準備する区域（UPZ）」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) 県境を越える広域避難を円滑に実施するため、避難手段、スクリーニング要員、資機材及び要援護者を含む避難先の確保などに係る国としての基本的な考え方と有事における支援の具体的な内容を早急に示すとともに、避難先や避難手段の確保に係る地方自治体間の調整について、国が主体的な役割を果たすこと。

- (6) 上記(1)～(5)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、

説明会やシンポジウムを開催し、国民の理解を得るよう最大限の努力をすること。

8 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。

11 固定価格買取制度の効果的な制度運用について

再生可能エネルギーの普及拡大は、原子力発電の依存度の低減、エネルギー自給率の向上、地球温暖化対策などの観点から極めて重要である。さらに、再生可能エネルギーは地域に密着したエネルギー源であることから、自治体をはじめ、地域が主体となって導入促進を図ることが肝要となる。

4月に閣議決定された政府の「エネルギー基本計画」においては、平成25年から3年程度、再生可能エネルギーの導入を最大限加速し、その後も積極的に推進するとしている。加えて、再生可能エネルギーは地域経済の活性化に資することが期待される。

一方、再生可能エネルギーの普及に際して、地域での導入状況の詳細について自治体や住民が把握できなかつたり、事業化に際して、系統への接続の見通しに不透明な点があるなど、固定価格買取制度の運用改善が求められている。

については、固定価格買取制度の効果的な制度運用に関し、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 再生可能エネルギー固定価格買取制度を効果的に運用する観点から、各地域での導入状況を的確に把握できるよう、固定価格買取制度の認定を受けた発電設備について、市町村別の認定件数及び稼働件数並びにそれらの出力規模別の内訳及び設置形態別（屋根、土地等）の内訳を公表すること。

また、個人設置を除く10kW以上の発電設備については、名称、所在地、出力規模並びに設置者の名称及び所在地等を公表すること。

- 2 再生可能エネルギー事業の安定的な運用を確保し、意欲的な導入を推進するため、「電気事業者による再生可能エネルギー電気

の調達に関する特別措置法」第5条による接続義務を徹底すること。また、再生可能エネルギーの系統連系に関する諸問題を解決するため、系統網の増強措置の計画的な推進や系統容量、連系費用の情報公開の促進など、国としてあらゆる策を講じること。

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。

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、高規格幹線道路等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。今後発生する可能性が高い大規模地震から、首都圏の安全・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、地方が行う必要な道路整備には確実に財源を確保されたい。

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幹線道路等は、地域の耐災性を高め、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。

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) 東北縦貫自動車道宇都宮 I C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こと。特に上河内 S A付近や矢板北 P A付近などの渋滞が頻発している箇所については、付加車線の設置等、早期に対策の具体化を図ること。

また、岩舟 J C T から栃木 I C 間の登坂車線設置工事については、早期完成を図ること。

(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、長野自動車道及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生かす上から、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、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47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。

中央環状品川線については、平成26年度の完成に向けて整備を進めているが、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等の渋滞対策の推進に必要な財源措置を講じること。

(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、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29年度開通を確実に図ること。

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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のためにも、平成32（2020）年早期の開通に向けて必要な財源措置を講じ、計画的に用地取得及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整備促進

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。

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、高速横浜環状南線及び横浜湘南道路は、遅くとも新東名高速道路の開通に間に合うよう、早期整備を図ること。また、桶川北本 I C から白岡菖蒲 I C 間、久喜白岡 J C T からつくば中央 I C 間、神崎 I C から大栄 J C T 間については、事業を一層促進するための予算を十分に確保し、現時点で示されている開通目標を確実に達成すること。

さらに、開通目標が示されていない大栄 J C T から松尾横芝 I C 間については、成田空港と羽田空港を結ぶ新たなルートを形成する極めて重要な道路であるため、用地取得を確実に進め、事業を推進し、一日も早い開通を図ること。

松尾横芝 I C から木更津東 I C 間については、増加する交通量に対応し、円滑な交通を確保するため、4車線化整備を着実に進めること。

(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 J C T から三ヶ日 J C T 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。

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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される平成32(2020)年までの開通に向けて、必要な予算措置を講じると

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の整備促進が図られるよう、必要な予算措置を講じること。

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る。

については、「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」である北杜市から佐久穂町間については、整備計画区間への早期格上げを図ること。

(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、早期完成を図ること。

また、平成25年度に計画段階評価が実施され、対応方針が決定した「基本計画区間」である水窪北 I C（仮）から佐久間 I C（仮）間については、引き続き、環境アセスメントの手続を進め、早期事業化を図ること。

さらに、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。

平成26年2月の伊豆縦貫自動車道の一部を構成する東駿河湾環状道路三島塚原 I C から函南塚本 I C 間の開通により、東名・新東名高速道路から伊豆市修善寺までが高規格の道路でつながった。

また、平成26年6月には、首都圏中央連絡自動車道の相模原愛川 I C から高尾山 I C 間が開通予定であり、首都圏と伊豆地域の連携強化に大きな期待が寄せられている。

については、伊豆半島全域にこの効果が波及するよう、「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、必要な手続を進め、「整備計画」

を早期に策定すること。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。

さらに、東駿河湾環状道路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IC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、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。平成26年6月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、中央自動車道の交通量が増加していくことなどを踏まえ、高速道路ネットワークとしての機能をより効果的に発揮させる観点から、早急の渋滞対策が必要である。

については、早期に、高井戸ICから上野原IC間の整備計画を策定し、渋滞対策事業を実施すること。

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 I C 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。

昨年度、国はこれらの道路の工事に着工したが、今後も関係自治体と連携を図り、早期完成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 までの区間について、平成27年度の供用に向け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、一日も早い全線開通に向け、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、接続する富津館山道路につい

ても、4車線化に向けた計画の具体化を図ること。

あわせて、接続する京葉道路については、慢性的な渋滞が生じており、成田空港と東京都心をつなぐ重要な路線として、湾岸地域の円滑な交通を確保することが課題となっていることから、抜本的な渋滞対策を促進すること。

(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經由して、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」である松本波田道路の整備を促進し、早期完成を図ること。

また、「基本計画区間」である松本市波田から松本市中ノ湯間については、整備計画の早期策定を図ること。

(15) 新大宮上尾道路の整備促進

新大宮上尾道路は、地域連携の強化や国道17号の慢性的な渋滞緩和に欠かすことのできない重要な道路である。また、首都圏中央連絡自動車道や東北・関越自動車道等と高速道路ネットワークを形成することで、災害時においては、緊急輸送路が拡充されることはもとより、関東全域の災害対策の中心となる関東地方整備局の機動力が強化されるなど、その効果は絶大である。

については、ミッシングリンクとなっている首都高速道路と野出入口から首都圏中央連絡自動車道までの約16キロメートルの区間について、早急に事業主体を決定し、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、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。

(2) 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。

今後、平成25年12月20日に示された「新たな高速道路料金に関する基本方針」などを基に、「国土幹線道路部会」等において十分に検討し、地方の意見を尊重した上で、高速道路ネットワークが最大限活用される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や横浜横須賀道路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。

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外側の高速自動車国道の標準料率であるキロメートル当たり24.6円を踏まえ検討すること。

(3) サービスエリア等の防災機能強化の促進

高速道路のサービスエリア等は、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た。

今般、常磐自動車道の守谷サービスエリア（上り線）が、ヘリポートなど防災拠点機能を備えた商業施設として改修された。

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、サービスエリア等における防災機能強化の促進に向け、取り組むこと。

3 高速道路の老朽化対策

開通から50年が経過した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の根幹にかかわるものであり、関係自治体の意見を尊重した上で、国が責任をもって取り組むべきである。