

平成 2 8 年 度

国の施策及び予算に関する提案・要望

平成 2 7 年 6 月

関 東 地 方 知 事 会

平成27年5月25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27年6月

関東地方知事会

会 長	茨 城 県 知 事	橋 本 昌
	東 京 都 知 事	舩 添 要 一
	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	後 藤 斎
	静 岡 県 知 事	川 勝 平 太
	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	水素社会の実現に向けた取組について	・ ・ ・ ・ ・ 11
3	集中復興期間終了後の復興財源の確保について	・ ・ ・ ・ ・ 13
4	農業・農村の持続的発展に向けた農業農村整備事業への 支援強化について	・ ・ ・ ・ ・ 15
5	障害者支援施策の充実について	・ ・ ・ ・ ・ 16
6	入院中の重度障害者等への支援について	・ ・ ・ ・ ・ 18
7	グローバル化時代における関東圏の発展について	・ ・ ・ ・ ・ 19
8	先進的な取組みへの医療保険・介護保険適用について	・ ・ ・ ・ ・ 23
9	地方創生のための新たな交付金の制度運用について	・ ・ ・ ・ ・ 25
10	地震・火山噴火対策の推進について	・ ・ ・ ・ ・ 26
11	地方創生に資する高速道路料金割引の拡充について	・ ・ ・ ・ ・ 30
12	道路網の整備促進等について	・ ・ ・ ・ ・ 31

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。

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、国を挙げた「地方創生」の取組が動き始めた中であって、「地方創生」においても地方分権改革はその基盤となるものとされており、極めて重要なテーマとして、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四次にわたる一括法を成立させるとともに、新たに「提案募集方式」を導入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」が多用されてきたことや、国から地方への事務・権限の移譲に関してこれまで地方が強く移譲を求めてきたものの一部しか実現していないこと、「提案募集方式」による地方からの提案について実現に至らなかったものが相当数あることなど、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、「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もと、迅速かつ全力を挙げて取り組むべきである。

内閣府の「月例経済報告」では、景気は、企業部門に改善がみられるなど、緩やかな回復基調が続いているとされている。しかし、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が増加する中であって、消費税率10%への引上げが延期されたこともあり、依然として厳しい

状況にある。このため、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、これまでの一括法等によって国から地方へ移譲される事務・権限にとどまらず、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や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。

特に、ハローワークの移管については、東西1箇所ずつ(埼玉県・佐賀県)のハローワーク特区の実施から3年が経過することを踏まえ、その効果等について直ちに検証を行うこと。

さらに、地方自治体の職員が、求職者情報や相談記録等を含むハローワーク職員用端末を使用できるようにするなど国と同内容の情報を利用できるように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。

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た場合でも、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うことのないよう留意すること。

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。

さらに、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 「提案募集方式」による改革の推進

地方分権改革を着実に推進するという趣旨で、「提案募集方式」が昨年度導入されたが、国は、同方式を導入した後も、これまで地方が強く求めてきた地方分権改革を確実に進めるとともに、国自らが権限移譲、義務付け・枠付けの見直し等の検討を進め、更なる地方分権改革に主体的に取り組むこと。

昨年度は、地方からの提案のうち、約57%について対応する旨の方針が示されたところであるが、その中には「引き続き検討を進める」とされた提案や提案どおりの対応になっていないものも数多く含まれている。

今年度においては、制度導入の趣旨を踏まえ、提案が実現されるよう政府全体として積極的に取り組むこと。

また、昨年度の対応方針のうち、「引き続き検討を進める」とされている提案については政府全体として今後適切なフォローアップを実施すること。一方、「実現できなかったもの」とされた提案についても、検討を加えた上で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検討すること。

さらに、提案の対象が「地方公共団体への事務・権限の移譲」及び「地方に対する規制緩和」に限定されているが、税財源に関することも提案対象とするよう見直しを図ること。

今後の「提案募集方式」の実施に当たっては、具体的な支障事例等を基礎とするだけでなく、住民に身近な行政は地方自治体にできる限り委ね、国と地方の役割分担のあるべき姿を実現するという観点も重視すること。

4 「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。

5 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る。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、仕事に見合う税源が地方に配分されていない。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、地方法人課税の偏在是正について、平成27年度与党税制改正大綱では、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得るとされたところであるが、平成26年度与党税制改正大綱において、消費税率10%段階で廃止するとされている地方法人特別税及び地方法人特別譲与税は、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。

併せて、ゴルフ場利用税をはじめとする地方の税源を堅持すること。

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いる。そうした中であっても、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かなければならない。このため、平成29年4月における消費税及び地方消費税の10%への引上げの際には、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ついては、国民健康保険制度の基盤強化に関する国と地方の協議において、財政基盤強化のための具体的な方策が示され、平成30年度から都道府県が財政運営の責任主体とするとされたところであるが、将来にわたり持続可能な制度の確立と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様々な財政支援の方策を講じ、今後の医療費増嵩に耐える財政基盤の確立を図ること。その際には、新たな地方負担を前提とせず、あくまで国の責任において、全ての地方自治体に対して財源を確保すること。

3 自動車関連諸税等の見直しへの対応

平成27年度与党税制改正大綱において、消費税率10%段階での車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正で具体的な結論を得ることとされたところであるが、自動車取得税の廃止など

車体課税の抜本的な見直しに当たっては、都道府県はもとより市町村への影響が大きいことから、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は、C O P 21に向けた2020年以降の温室効果ガス削減目標の設定までに具体的な姿について結論を得るとされたことを踏まえ、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。

また、法人住民税の国税化は、自主財源である地方税を縮小することにほかならず、地方分権の流れに逆行することから、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 法人実効税率の見直しに伴う代替財源の確保等

平成27年度与党税制改正大綱では、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しつつ、経済の好循環の実現を力強く後押しするために、法人実効税率の引下げを先行し、平成28年度以降の税制改正においても20%台まで引き下げることを目指すとした。

今後の税率引下げの検討に当たっては、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。

なお、今後、法人税改革を継続する中で、外形標準課税の適用対象法人のあり方等について検討を行うこととされたが、地域経済への影響も踏まえて、引き続き、中小法人への負担に配慮し慎重に検討すること。

また、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。

6 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。

7 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。

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。

特に平成27年度予算編成の基本方針では、平成32年度の国・地方のプライマリーバランス黒字化目標を堅持し、その目標の達成に向けた具体的な計画を平成27年夏までに策定することとされており、平成28年度以降の地方財政についても厳しい議論が行われることが想定されるが、アベノミクス効果が地域の隅々にまで行き渡っていないことを踏まえ、歳出特別枠及びそれに伴う別枠加算を含め地方歳出の一方的な削減は行わないこと。

さらに、平成27年度の地方財政対策において、地方交付税の法定率の見直しが行われたが、特例的な措置である臨時財政対策債は抑制されたものの継続され地方の財源不足は解消されていないことから、引き続き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。

8 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。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。

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。

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。

9 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。

2 水素社会の実現に向けた取組について

近年の地球温暖化等の問題が深刻化する中、利用の段階で水しか排出しない水素エネルギーは、低炭素な次世代エネルギーとして注目されている。

また、水素関連製品は我が国の高い技術力の結晶であり、水素エネルギーの普及による経済波及効果は大きい。さらに、燃料電池自動車や燃料電池バスなどは、災害時の非常用電源としての利用も期待されている。

国の成長戦略にも位置づけられている水素エネルギーを本格的に利活用する社会を早期に実現することは、資源小国である我が国にとって極めて重要である。

燃料電池自動車の市販が開始され、水素ステーションの整備が進むなど水素エネルギーをめぐる企業の動きは日々活発化してきており、これを機に、官民一体となって水素エネルギーの普及拡大を図ることが求められている。また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に国内で水素の普及拡大を図ることは、世界に対する環境先進技術のアピールともなる。

しかし、水素エネルギーの普及に当たっては様々な課題があり、コスト低減や国民の理解促進、規制緩和、低炭素な水素の供給等を進めていかなければならない。

よって、水素社会の実現に向けて、以下の事項を実現するよう強く求める。

1 継続的な財政支援

燃料電池自動車や燃料電池バス、高効率な業務・産業用燃料電池や家庭用燃料電池等の普及促進を図るとともに、水素ステーションを早期に整備するため、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として水素社会への移行を加速させる財政支

援を継続的に行うこと。

2 普及啓発の強化

水素エネルギーの利用拡大には、国民の理解が重要であることから、水素を利用する意義や水素の安全性等に関する、さらなる普及啓発を図ること。

3 規制緩和の実現

国は「規制改革実施計画（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定）」等に基づき規制緩和を進めているが、とりわけ水素ステーションの整備促進に向けた保安距離の見直しや使用可能な材質の拡大等については、安全性の確保を前提として、早期に規制緩和を実現すること。

4 サービスエリアなどへの水素ステーション設置

水素社会の普及を着実なものとするためには、インフラの整備促進が不可欠であることから、国として事業者に強く働きかけ、市街地はもとより高速道路のサービスエリアやパーキングエリアなどへ水素ステーションの設置を進めること。

5 低炭素な水素の早期普及

低炭素社会の構築には、水素の安定的な供給とともに、再生可能エネルギーの活用など製造段階でCO₂を排出しない水素エネルギーの普及が重要である。国として実効ある支援策を講じるなど先導的な役割を果たし、低炭素な水素の早期の普及を図ること。

3 集中復興期間終了後の復興財源の確保について

平成23年3月に発生した東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故から4年余りが経過した。この間、各自治体においては、国で講じられた各種支援措置を最大限に活用し、被災者の生活支援、公共施設の復旧、産業の復興など各分野における取組を積極的に進めているところである。

このような中、国においては、東日本大震災の集中復興期間が平成27年度末で終了することを踏まえ、6月末までに平成28年度以降5年間の新たな復興支援の枠組みを策定することとし、策定にあたってはその財源について地方負担の在り方も含め検討していく方針が示された。

しかしながら、本格的な復興に向けた取組は未だ道半ばであり、この未曾有の危機を乗り越え、県民の安全・安心な生活を一刻も早く取り戻すとともに、風評被害の払拭など産業活動の再生を速やかに図るためには、引き続き、国による手厚い支援が必要である。

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 復興交付金について

復興交付金制度について、地域ごとの実情を十分に配慮のうえ、復興が完了するまでの間は制度を継続し、引き続き地方負担がゼロとなるよう必要な予算を確保すること。

特に、液状化対策事業については、対策工法の選定や住民同意の取得、工事の施工などに相当の期間を要すること、さらには事業費が極めて多額にのぼることから、長期的な支援を行うこと。

2 社会資本整備総合交付金（復興）について

社会資本整備総合交付金（復興）について、復興が完了するまでの間、必要十分な予算額を確保し、その地方負担について、引き続

き地方負担がゼロとなるよう地方財政措置を講ずること。

3 地方財政措置の継続について

集中復興期間終了後も、復旧・復興事業については、地方負担がゼロとなるよう、引き続き震災復興特別交付税等による地方財政措置を講ずるとともに、震災復興特別交付税について、通常の地方交付税とは別枠とする措置を継続すること。

4 国が行う復興事業の整備促進と全面的な財政支援の継続について

国が行う復興事業について、より一層の整備促進を図るとともに、それに係る直轄事業負担金については、震災復興特別交付税による全面的な財政支援措置を継続すること。

5 その他の復旧・復興に対する財政支援について

被災者支援や原子力災害対策、風評被害対策など復興を成し遂げるために必要とされる事業への財政支援を継続すること。

4 農業・農村の持続的発展に向けた農業農村整備事業への支援強化について

国においては、「農林水産業・地域の活力創造プラン」に基づき、米政策や経営所得安定対策の見直し、農地中間管理機構や日本型直接支払制度の創設など、「攻めの農林水産業」の実現に向け、農政改革を進めている。

こうした中、都道府県としては、農地中間管理機構を活用した担い手への農地集積・集約化、飼料用米の作付拡大など、農業構造改革を積極的に推進している。

農業・農村の有する大きな潜在力を最大限に引き出し、農業を競争力の高い成長産業へと転換し、農業・農村の持続的発展を図るためには、農業生産性の向上や農地の利用集積、農山村の生活環境の改善に向けた農業農村整備事業の着実な推進が必要である。

しかしながら、平成22年度以降、大幅に予算が削減され、この平成27年度当初予算においても削減状況は変わらず、計画的な事業推進に支障をきたしていることから、次の事項について、必要な財源措置を講じられたい。

- 1 水田の大区画化や担い手への農地集積等を図るため、圃場整備等の農業生産基盤整備への支援を強化すること。
- 2 老朽化の進む農業水利施設の長寿命化を図るため、施設の適切な更新整備に向けた支援を強化すること。
- 3 農業水利施設の耐震化・洪水被害防止等の防災・減災対策への支援を強化すること。
- 4 農山村の生活環境基盤の整備への支援を強化すること。

5 障害者支援施策の充実について

発達障害を含む障害児支援の充実、就労支援、生活介護等の日中活動の場の確保、高齢化や親亡き後を見据えた住まいの場の確保など、学校、就労、生活について、障害者のライフステージに応じた、切れ目ない一貫した支援施策の充実が喫緊の課題となっている。

国は、障害者の「福祉施設・病院から地域生活への移行」、「福祉施設から一般就労への移行」を推進するとともに、法定雇用率の引き上げなどの施策を実施している。

これらを受け、都県では、第4期障害福祉計画（H27～H29）を策定し、障害者の地域生活移行や就労支援などの課題に積極的に対応しているところである。

障害の有無にかかわらず、誰もが住み慣れた地域で暮らせる社会を実現するには、国、都県、関係者が連携して施策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 特別支援学校高等部の整備及び就労支援について

既存の特別支援学校においてキャリア教育・職業教育を推進・充実させるための教員や企業とのパイプ役となる就職支援コーディネーターの定数配置を行うこと。

また、高等部への進学ニーズが高まる中、障害のある生徒も身近な学校に通えるよう、特別支援学校を整備するにあっては、財政的支援の充実を図ること。

2 中小企業の障害者雇用を支援するための就労支援機関の更なる体制強化について

法定雇用率の引上げや障害者雇用納付金制度の適用拡大などの制度改正により、中小企業においても障害者雇用を促進していく必要がある。

新たに障害者雇用に取り組む中小企業や障害者の個々のニーズに合わせた、求人、相談、あっせん等の就労前からその後の定着までのきめ細かな支援を行うため、障害者就業・生活支援センターをはじめとする地域の就労支援機関の体制を拡充すること。

加えて、特定求職者雇用開発助成金等、障害者を雇用する企業を対象とする各種の助成制度等についても、一層の充実を図ること。

3 社会福祉施設等施設整備費国庫補助金等の予算確保について

障害者の地域移行推進のためのグループホームの整備、就労支援や生活介護等の日中活動系サービスの充実のための施設整備、障害者支援施設の整備、放課後等デイサービス等の障害児支援の充実のための施設整備及び防火安全対策のための設備整備に係る社会福祉施設等施設整備費国庫補助金を充実するとともに必要な予算を確保すること。

6 入院中の重度障害者等への支援について

入院中の看護については、厚生労働省の通知において、「看護は保険医療機関の看護職員のみによって行われるもの」とされており、基本的には、医療機関で必要な体制を整えるべきものである。

しかし、重度訪問介護を利用している障害者等のうち、意思疎通に困難があるものなどが入院した場合、医療機関で特別な看護体制が必要となることもあることから、家族が付き添いを求められるケースもある。

重度障害者等は一人一人介護方法が異なり、家族も常時付き添いが困難であるため、日頃長時間介護を行っているヘルパーでないと対応が難しい。

入院中は特に看護師による看護に加え、きめ細かい介護が必要となる場合もあり、その際には障害特性に精通したヘルパーを派遣できるようなサービスの導入が求められている。

重度障害者等のうち、意思疎通に困難があるものなどが入院した場合は、原則として障害特性に精通したヘルパーを派遣できるよう、保険医療機関における看護制度及び重度訪問介護制度の必要な見直しを行われたい。

7 グローバル化時代における関東圏の発展について

少子・高齢化と急激な人口減少が進む中、国では、「地方創生」を我が国の将来を左右する重要な課題と捉え、地方と一体となって地域の自立的発展と持続可能な社会の構築を目指している。

一方で、我が国の経済発展をけん引してきた関東圏、とりわけ人口の集中する東京圏では、今後、企業の地方への移転や人口の分散を誘導するための税制度の見直しなどが検討されており、関東圏としても新たな視点から、活力の維持を考えていくことが求められる。

来るべき人口減少社会においても、関東圏において地域の活力を維持していくためには、海外に目を向け、振興著しいアジア諸国をはじめとした海外との交流が不可欠である。

おりしも、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けてグローバル化の機運が高まっており、開催地及び多くのキャンプ候補地を擁する関東圏において、世界各地域とともに発展することはもちろん、国内・世界に向けて、サステナブルな成長のモデルを積極的に発信していくべきである。

グローバル企業や高度外国人材等が暮らしやすい、魅力あるまちづくりを進め、海外と国内、都市と地方、地方都市間など多様な地域を結ぶネットワークを強化し、新しい価値の創造を促して、新たな成長の原動力を生み出していかなければならない。

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 外資系企業の進出を促進する環境の整備

外資系企業の進出を促進するため、税制や財政支援策の見直しを図るなど企業が活動しやすい環境を整備するとともに、地方公共団体が国やジェトロなど関係団体と連携して行う誘致について支援すること。

また、国際会議を始めとするM I C E誘致の推進やシティセールス等を展開する地方公共団体への支援の充実・強化を図ること。

2 高度外国人材等にとって暮らしやすい環境の整備

外国人対応の医療機関、教育など生活の基礎となる環境の充実、日常生活に不安を感じさせない多言語に対応した支援体制の構築とその人材の育成・確保など、宗教や食文化への配慮も含めて外国人が滞在、生活しやすい環境の充実と整備の促進を図ること。

3 魅力ある観光地づくり等の促進

海外で高まる日本の関心を、実際の訪日旅行に結実させるため、美しい自然、海洋資源、豊かな農山漁村、魅力ある食文化等の観光資源を活かした地域づくりに対する支援を促進するとともに、短期滞在ばかりでなく、長期滞在も可能とする仕組づくりなど多様な観光振興政策を展開すること。

4 活力を広げるためのネットワークの強化

- (1) 年間発着容量75万回が実現した成田・羽田両空港を最大限活用するとともに、空港施設の改善や人員の増加など出入国審査手続きの更なる円滑化・迅速化を図ること。

また、今後も拡大が見込まれるLCCやビジネスジェット等の航空需要に対応し、国際線ネットワークを更に充実させるため、航空機騒音等が地域に与える影響にも最大限に配慮しつつ、交通政策審議会航空分科会基本政策部会等でとりまとめた、将来的に首都圏空港の年間発着容量拡大を目指す基本的な方向性に従い、首都圏空港機能の更なる強化に向け検討を進めること。

- (2) 「人」と「もの」のスムーズな流れを確保し、地域間交流

の拡大を図るため、首都圏中央連絡自動車道や東京外かく環状道路等の高速道路ネットワークの整備を加速すること。

また、我が国の玄関口である成田国際空港から都心及び関東各地の産業・観光拠点等への快適なアクセスの実現のため、これらを結ぶ首都圏中央連絡自動車道の大栄・横芝間等の未開通区間や北千葉道路等の道路整備を加速するとともに、圏央道へのアクセス道路の機能強化や京葉道路等の渋滞対策についても早期に実施すること。

さらに、高速道路ネットワークをより賢く使い、その機能を最大限に発揮できるよう、首都圏三環状道路の整備状況、これまでの料金施策及び地方の意見などを踏まえ、一体的で利用しやすい新たな料金体系を構築すること。

- (3) 都心と成田・羽田両空港間の鉄道アクセス改善に向け、国の責任において国家プロジェクトとして「都心直結線」の検討を進めること。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な運営を見据え、JR京葉線と東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転の実現など、都市鉄道のネットワークの拡大、利便性の向上を図ること。

さらに、長期的視点に立ち成田・羽田両空港に同一空港並みの利便性を実現させるため、国策として両空港間を結ぶリニアモーターカーの検討を開始すること。

5 治安対策、防災対策の更なる強化

日本が世界に誇る世界最高水準の治安を維持するため、警察活動における人的・物的基盤の強化を図るとともに、テロやサイバー空間の脅威への対策を強化すること。

また、犯罪の抑止に直結する住民の防犯意識の向上や街頭防犯

カメラの設置促進と効果的な運用など、犯罪の起こりにくい環境づくりを進めること。

さらに、地震・津波、洪水などの大規模災害に備え、災害時における対策の強化を図ること。

8 先進的な取り組みへの医療保険・介護保険適用について

超高齢社会を迎えた我が国では、2025年までの15年間で、65歳以上の高齢者は約709万人増加し、社会全体の高齢化率が23%から30%に大幅に上昇するため、これまで以上に医療・介護ニーズが高まることが見込まれる。こうしたニーズに対応するためには、今から取り組んでいく必要がある。

医療分野では、我が国における死亡原因の第1位であるがんに対する重粒子線治療及び陽子線治療についてである。超高齢社会の進展に伴い、がん患者数は今後更に増加することが予想されるが、重粒子線治療及び陽子線治療は副作用が少なく、生活の質を重視した治療であり、高い治療効果が期待できるため、患者数は年々増加しており、全国で施設の整備や計画が進められている。

しかしながら、現在「先進医療」として位置付けられ、医療保険が適用されず、自己負担額は300万円程度と患者の経済的負担が多いため、負担軽減を図る必要がある。

次に介護分野では、超高齢社会の進展に伴い、介護サービスに対するニーズが高まる中、サービスの質の向上や、従事者の負担軽減等の効果が期待できるロボットの利活用は、高齢者の自立支援に資するものとして、介護現場における認知度の向上や、導入環境の整備等が一定程度図られてきたところであり、また、医療機器としての活用も期待されているところである。

しかしながら、費用面の課題が普及の阻害要因となり、現状、その効果が十分に発揮されるまでの利活用がなされていないため、介護保険等の適用による負担軽減を図る必要がある。

については、これらの課題に対して、次の事項について特段の措置

を講じられたい。

1 重粒子線治療及び陽子線治療への医療保険適用について

重粒子線治療及び陽子線治療を保険診療の対象とすること。

2 ロボットへの介護保険及び医療保険の適用等について

- (1) 介護保険給付における福祉用具の対象について、介護ロボットの利用を考慮した種目等の設定とすること。
- (2) 介護施設等における介護ロボットの活用について、事業者負担の一層の軽減を図ること。
- (3) ロボットによる治療等について、早期に保険診療の対象とすること。

9 地方創生のための新たな交付金の制度運用について

政府は、地方公共団体による地方版総合戦略の早期策定と、これに関する優良施策の実施を支援するため、平成26・27年度の取り組みを対象とした「地方創生先行型交付金」を設けたところであるが、今年度策定する地方版総合戦略に基づき、平成28年度以降の取り組みを支援するための新たな交付金を創設すること。

また、新たな交付金については、地方創生の観点から必要十分な額を確保すること。

なお、地方創生先行型交付金の実施計画の申請段階において、事後的に数次にわたり、国の指摘を受け、事業内容の変更を余儀なくされるなど、対応に苦慮したため、新たな交付金については、あらかじめ地方の意見を十分に聴いた上で、しっかりとした制度設計のもと、地方の創意工夫を最大限に活かす観点から、地方が自らの判断で資金を効果的に活用できる包括的な交付金として、ハードを含めた柔軟な制度運用ができるよう配慮されたい。

10 地震・火山噴火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、より具体的な地震防災対策が推進されているが、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、火山噴火は、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・火山噴火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 地震・津波対策に係る財政支援

- (1) 南海トラフ地震や首都直下地震の被害想定を踏まえ、地震防災上緊急に整備すべき施設等の整備など事前防災や減災に資するハード・ソフトの対策を地方自治体が重点的に進めるための財政上の支援措置を講じること。
- (2) 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。
- (3) 平成28年3月31日に期限が切れる「地震防災対策特別措置法（地防法）」第4条の規定の期限を延長すること。

2 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。

3 建築物等の耐震化の促進等

住宅の耐震化に関する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などの問題がある。このため、現行制度を見直し、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。

4 火山噴火対策の充実・強化

- (1) 水蒸気噴火を含め火山噴火の予兆現象を的確に把握し、噴火警戒レベルの引き上げ等に結びつけられるよう、観測体制の強化と噴火警戒レベルの運用改善に取り組むこと。また、火山に関する専門家の人材育成に努めること。
- (2) 噴火警戒レベルの引き上げなど、国からの火山関連情報を迅速かつ効果的に住民や登山者等に情報伝達できる対策を講じるとともに、登山者の効果的な把握方法について検討を進めること。
- (3) 登山者等の生命を守るため、シェルターなどの避難施設や避難路の整備について、財源の確保や整備主体等を含め、施設整備のあり方を検討するとともに、施設の効果や設置の考え方、設計上の留意点等を整理し、早期に整備方針を示すこと。

5 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、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）については、緊急時モニタリングへの参考情報としての活用など防護措置の判断以外の場合等における活用方法を示すとともに、引き続き国が主体となり運用を継続すること。

また、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に対して、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) 県境を越える広域避難を円滑に実施するため、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。
- (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、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。

11 地方創生に資する高速道路料金割引の拡充について

我が国において、近年の高速道路のネットワークの進展は、人の移動・交流を促進し、物流の活性化に留まらず、地方の観光の振興などあらゆる産業の活性化に大きく寄与している。

現在、高速道路については、ネットワークの強化とあわせて、老朽化への対応や、整備重視から利用重視の料金への転換などが課題となっているが、料金制度については、平成26年4月に全国の料金水準の整理と割引の再編が行われたところである。

一方、国では、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、地方への新しいひとの流れの創造等を推進しているところであり、その実現に向けては、高速道路料金割引などの移動に係る費用の負担軽減施策との連携による二地域居住の推進や交流人口の増加促進を図ることが極めて効果的である。

については、地方創生の観点から、大都市圏と地方との間や、県単位等の一定の地域間を往来する利用者の利便を増進するため、当該区間を移動する際の高速道路料金に対する一層の割引制度等を拡充するとともに、必要な財源の確保を図られたい。

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、地域経済の好循環拡大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。今後発生する可能性が高い巨大地震等の大規模自然災害から、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。

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。

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に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。

本年3月、中央環状線が全線開通したが、中央環状線本来の環状道路としての機能を発現させるため、中央環状線板橋熊野町 JCT 間などの渋滞対策の推進に必要な財政措置を講じること。

(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、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。

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、引き続き必要な財源を確保するとともに、周辺環境に十分配慮しつつ、事業を着実に推進して、平成29年度の高速道路部と一般部の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までの開通に向けて必要な財政措置を講じ、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

を促進することから、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、環状道路を早期に完成させることが不可欠である。

については、桶川北本 I C から白岡菖蒲 I C 間、境古河 I C からつくば中央 I C 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。また、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を受け、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。

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。

久喜白岡 J C T から木更津東 I C 間の暫定 2 車線区間については、対面交通の安全性や走行性、大規模自然災害時等に対応するため、その状態を長期間継続すべきではないことから、早期に 4 車線化に着手すること。

(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、地震等の大規

模自然災害時には代替路及び緊急輸送道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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を受け、「整備計画区間」の整備促進を図るとともに、「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、計画の具体化を図ること。

(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、既存の高速道路を一層円滑に活用するため、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渋滞対策を促進すること。

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道路である。

については、「整備計画区間」である新清水 J C T から増穂 I C 間及び八千穂 I C (仮) から佐久南 I C 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 J C T (仮) から八千穂 I C (仮) 間については、全区間一体での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、「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、水窪 I C（仮）から佐久間 I C（仮）間の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、「整備計画区間」である天城北道路や河津下田道路の整備を促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」である天城峠を越える延長約20キロメートル区間については、今年度、実施が予定される概略ルート・構造を検討する計画段階評価を進め、「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、平成27年度新規事業化された東駿河湾環状道路の沼津岡宮から愛鷹間について、事業を推進するとともに、早期全線開通に向け、愛鷹から原までの区間についても、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 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。平成27年3月の国主催のワーキンググループでは、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た。今後、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を控え、利用者の大幅な増加が予想されることなどから、渋滞対策を早期に実施していく必要がある。

そのため、高井戸 I C から上野原 I C 間で検討されている調布付近及び小仏トンネル付近の渋滞対策については、一日も早く事業化をすること。

とりわけ、調布付近については、東京オリンピック・パラ

オリンピック競技大会開催までに完了させること。

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。

平成25年度に、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、既に開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、現時点で示されている開通目標を確実に達成するとともに、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、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、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、産業や文化などのさまざまな交流・連携を強化し、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

の一日も早い完成を図るとともに、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。

また、東関東自動車道と接続する京葉道路については、我が国の玄関口である成田国際空港と東京都心をつなぐ重要な幹線道路であり、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を控え、当該路線の円滑な交通の確保は、ますます重要となってきている。

京葉道路の渋滞対策については、これまで、千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて、特に著しい渋滞箇所が特定され、車線運用の見直しや車線追加による交通容量拡大といった対策案が示されたところである。

については、円滑な交通確保に向け、速やかに計画の具体化を進め、早期に対策を講じること。

(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道路であることから、「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、整備計画区間への早期格上げを図ること。

(15) 新大宮上尾道路の整備促進

新大宮上尾道路は、首都高速道路と首都圏中央連絡自動車道を結び、慢性的に渋滞する国道17号バイパスの中央に高架で計画されている自動車専用道路である。

また、関越自動車道と東北自動車道の間位置し、首都圏の高速道路ネットワークを形成する上で欠かすことのできない重要な道路である。

災害時には、緊急輸送道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。

現在、本路線が通過する埼玉県中央地域には多くの主要渋滞箇所があり、「渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ」が発足するなど、本路線の整備に向けた環境が整いつつある。

特に、高速道路ネットワークのミッシングリンクとなっている首都高速道路与野 J C T から首都圏中央連絡自動車道桶川北本 I C 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。

(16) 北千葉道路の整備促進

北千葉道路は、東京外かく環状道路と成田国際空港を最短で結ぶ、首都圏全体のネットワークに組み込まれ、首都圏の国際競争力の強化に資する全長約43キロメートルの重要な幹線道路であり、一日も早い全線開通が必要である。

現在、約22キロメートルが開通し、東側（成田国際空港側）約12キロメートルの事業が進められており、西側（東京外かく環状道路側）約9キロメートルが事業化に至っていない状況である。

については、事業中の東側区間の早期整備を図るとともに、西側区間の計画を早期に具体化し、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について整備促進を図るとともに、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を図るなど、取組み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27年1月27日に示された『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』などを基に十分に検討し、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体系を導入することが必要不可欠である。

については、首都圏中央連絡自動車道などの首都圏三環状道路や横浜横須賀道路など、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を解消しつつ、長距離利用車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。その際、同一発着地点の料金は、利用経路によらず同一の料金とすること。

なお、新たな料金体系の設定に当たっては、公平性・妥当性の観点から、首都圏三環状道路の整備状況、これまでの料金施策及び地方の意見などを踏まえて検討し、債務を確実に償還できるものとするとともに、利用者の理解を得るための説明を丁寧に行い、混乱を生じさせないように、激変緩和措置を適切に講じること。

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。

あわせて、平成27年10月に債務償還が終了する八王子バイパス（国道16号）相原 I C～打越 I C間について、確実に無料化すること。

（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 高速道路等の老朽化対策

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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の高速道路利用者の安全・安心を確保するためにも、その対策が急がれている。

このような中、道路整備特別措置法等の一部が改正されたが、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。

東日本・中日本高速道路株式会社が管理する高速道路については、平成27年1月15日に更新計画の概略が国土幹線道路部会で示されたが、具体的な箇所等が示されていないことから、利用者の不安が解消されていない。

そのため、高速道路会社を指導、監督する立場から、早急に具体的な箇所及び対策内容を示すよう、各会社に指示するとともに対策を推進すること。

また、高速道路を跨ぐ橋梁等、自治体管理道路についても、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。