

平成 2 9 年 度

国の施策及び予算に関する提案・要望

平成 2 8 年 6 月

関 東 地 方 知 事 会

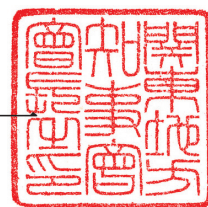
平成28年5月12日に開催した関東地方知事会議において、別紙のとおり決議しました。

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28年6月

関東地方知事会

会 長	栃 木 県 知 事	福 田 富 一
	東 京 都 知 事	舩 添 要 一
	茨 城 県 知 事	橋 本 昌
	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



目 次

1	臨時財政対策債の廃止に関する重点要望	1
2	地方分権改革の推進について	2
3	共生社会実現に向けた障害者理解の促進について	15
4	「水防災意識社会再構築ビジョン」に基づく治水対策の強化について	16
5	農林水産物及び加工食品に係る輸出環境整備について	18
6	災害時の福祉的支援の広域ネットワークについて	20
7	ラグビーワールドカップ2019開催への支援について	21
8	関東圏における交通ネットワークの強化について	22
9	骨髄移植の推進について	25
10	森林の整備・保全及び鳥獣害防止に向けた施策の充実強化・集中実施について	27
11	地震・火山噴火対策の推進について	29
12	地方創生に資する省エネルギー政策・再生可能エネルギー政策の推進について	34
13	道路網の整備促進等について	36

1 臨時財政対策債の廃止に関する重点要望

特例的な措置である臨時財政対策債については、地方交付税の法定率の見直しや発行額の抑制により一定の改善が図られてきたものの、制度は継続され地方の財源不足は解消されていないことから、法定率の引上げを含めた抜本的な対策によって解消すべきものであり、速やかに臨時財政対策債制度を廃止すること。

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。

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」の取組が本格化する中、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累次にわたる一括法を成立させるとともに、平成 26 年度から「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、このところ弱さもみられるが、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%への引上げが再度延期される見通しとなり、引き続き厳しい状況にある。

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、ハローワークについては、「平成27年の地方からの提案等に関する対応方針」に盛り込まれた「地方版ハローワーク」の創設やハローワーク特区における取組の全国展開等に当たり、地方と十分協議し、地方が主体的に雇用施策を実施できるような制度とすること。また、これで最終決着とせず、地方への全面移管を実現すること。

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」が平成26年度に導入されたが、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73%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、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し、多くの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、「平成27年の地方からの提案等に関する対応方針」については、掲載された全ての事項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、第6次地方分権一括法等により措置される事項については、地方において、条例制定等の必要な対応を支障なく行えるよう、法の成立後、速やかに政省令の準備等を行うこと。

さらに、昨年度までの対応方針のうち、「引き続き検討を進める」とされている提案についても政府全体として適切なフォローアップを行うこと。

なお、提案の対象については、「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、引き続き見直しを図ること。

4 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は、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

革を進めていくことが重要である。

国においては、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、「地方創生特区」を含む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ずること。

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。

5 「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。

6 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のための抜本的改革

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には、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。

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 地方創生に必要な財源の確保

現在、国において一億総活躍社会の実現に向けた取組が進められているが、少子高齢化の流れに歯止めをかけ、誰もが活躍できる社会を創り上げていくためには、全国的に高まっている地方創生の大きな流れを更に加速させていくことが不可欠である。

このため、地方創生の実現に向けて地方がその実情に応じた取組を継続的かつ主体的に進めていくことができるよう、平成27年度から地方財政計画に計上された「まち・ひと・しごと創生事業費」を拡充すること。

また、平成28年度に創設された地方創生推進交付金について、手続きの簡素化や予算執行の実情を踏まえた運用など、地方が使

しやすいものとなるよう、地方の意見を踏まえながら不断の見直しを行うとともに、規模を拡充すること。

3 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ているが、そうした中であっても、国と地方が適切な役割分担の下で互いに協力しながら、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。

こうした中、消費税及び地方消費税の引上げが再度延期される見通しとなったが、その間地方が社会保障の充実に向け取り組むための必要な財源は国が確実に措置すること。また、10%への引上げの際には、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や、地方が社会保障分野において担っている役割、社会保障分野における地方単独事業の重要性を十分に踏まえ、地方への安定した財源配分を確実に行うこと。なお、軽減税率の導入により、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確保すること。

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」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、国民健康保険制度の見直しについては、「持続可能な医療保険制度を構築するための国民健康保険法等の一部を改正する法律」に基づき、平成30年度から都道府県が財政運営の責任主体

となるが、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う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。

4 自動車関連諸税等の見直しへの対応

平成28年度税制改正により、自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税にそれぞれ環境性能割を創設することとされたところであるが、自動車取得税の廃止に当たっては、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、環境性能割で確保できない減収分について地方財政計画において確実に措置するなど、地方自治体に減収が生じることのないようにすること。

なお、平成28年度与党税制改正大綱では、平成29年度税制改正において、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずるとされたが、仮に都道府県の基幹税である自動車税の種別割の税率の引下げを議論する場合には、地方財政に影響を及ぼすことのないよう具体的な代替税財源の確保を前提とすべきであること。

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、市町村による継続的かつ安定的な森林整備等の財源に充てる税制（森林環境税（仮称））等の新たな仕組みを検討するとされたところであるが、検討に当たっては、地方の意見を取り入れながら、国・都道府県・市町村の役割分担

などの課題について十分に整理するとともに、都道府県を中心として独自に課税している森林環境税等との関係を調整した上で、地方の役割等に応じた税財源を確保する仕組みとすること。

5 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。

6 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、平成27年度に着手した成長志向の法人税改革を更に大胆に推進し、平成30年度には法人実効税率を29.74%とすることとされた。

今後の税率引下げの実施に当たっては、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。

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ているが、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、あわせて検討することとされた分割基準のあり方について

ては、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。

7 ゴルフ場利用税の堅持

ゴルフ場利用税については、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等、特有の行政需要に対応している。また、その税収の7割が所在市町村に交付金として交付されており、特に財源に乏しい中山間地域の当該市町村にとっても貴重な財源となっている。

以上のような厳しい地方団体の財政状況等を踏まえ、現行制度を堅持すること。

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。

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28年度地方財政対策では、歳出特別枠について実質的に前年度水準が確保されたが、地方歳出は、歳出特別枠を含めてもピーク時に比べて減少している。地方は、高齢化に伴う社会保障関係費の自然増や人口減少・少子化への対応、地域経済活性化・雇用対策に係る歳出を特別枠で実質的に確保してきたこと等を踏まえ、引き続き、実質的に同水準の歳出特別枠を確保し、地方歳出の一方的な削減は行わないこと。

また、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（トップランナー方式）が導入されたが、国による政策誘導とならないよう、引き続き、条件不利地等、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。

さらに、特例的な措置である臨時財政対策債については、地方交付税の法定率の見直しや発行額の抑制により一定の改善が図られてきたものの、制度は継続され地方の財源不足は解消されていないことから、法定率の引上げを含めた抜本的な対策によって解

消すべきものであり、速やかに臨時財政対策債制度を廃止すること。

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。

10 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。

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。

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。

11 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。

3 共生社会実現に向けた障害者理解の促進について

障害者差別解消法においては、全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会を実現するためには、日常生活や社会生活における障害者の活動を制限し、社会への参加を制約している社会的障壁を取り除くことが重要であるとされている。

このため、障害者に対する不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供を差別と規定し、行政機関等及び事業者に対し、差別の解消に向けた具体的取組を求めるとともに、普及啓発活動等を通じて、障害者も含めた国民一人ひとりが、それぞれの立場において自発的に取り組むことを促している。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会には、国内のみならず国外からも、多数の選手や観客が集い、その中には障害者や支援の必要な方もいることから、障害者理解と合理的配慮の機運を醸成し、障害者や支援の必要な方への理解と思いやりの心をもった対応が求められる。

さらに、支援を必要としていることが外見からは分からない方への配慮も必要である。

このため、障害者に関するマークの普及促進を図るなどにより、社会全体に障害者理解と合理的配慮の機運を醸成していくことが求められる。

については、外見から分からなくても、周囲の人に配慮を必要としていることを知らせることができるヘルプマークや困ったことを伝えにくい人などが周囲の人に配慮や手助けをお願いしやすくするヘルプカードをはじめ、障害及び障害者に対する理解を促進するための啓発・周知のためのマーク等について、一層の普及を図られたい。

4 「水防災意識社会再構築ビジョン」に基づく治水対策の強化について

最近の気候変動等により、雨の降り方が局地化、激甚化してきており、豪雨の発生が以前より増えてきているなど、災害発生のリスクが高まっている状況にある。

実際、平成27年9月関東・東北豪雨では、鬼怒川の堤防が決壊し、広範囲の浸水、家屋の倒壊・流出、多数の孤立者の発生など、甚大な被害が発生した。

これを踏まえ、国においては平成27年12月に「水防災意識社会再構築ビジョン」を策定し、ハード・ソフト対策が一体となった治水対策を推進することとしており、そのリーディングプロジェクトとして、「鬼怒川緊急対策プロジェクト」が、大変注目されている。

今後の豪雨災害に対応するためには、「水防災意識社会再構築ビジョン」に基づく、治水対策（ハード・ソフト対策）強化が重要であることから、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 社会資本整備財源の十分かつ安定的な確保

国や県が管理する各河川において、治水安全度を高めるため、河川改修の迅速化を図ること。また、そのために必要となる予算の十分かつ安定的な確保を図ること。

2 減災のための危機管理型ハード対策の実施

国が管理する河川が破堤した場合には甚大な被害が発生するため、決壊までの時間を少しでも引き延ばすよう堤防構造を工夫する対策を速やかに実施すること。

3 住民の主体的な避難を促すソフト対策の実施

大規模な水害に対し、住民の逃げ遅れゼロに向けた迅速かつ的確な避難行動のための取組を流域の市町村等と一体となって推進すること。

4 国と関係都県等との連携強化

効果的・効率的な治水対策を実施するため、国、関係都県、市町村等との連携強化を図ること。

5 鬼怒川緊急対策プロジェクトの重点的な実施

リーディングプロジェクトとして鬼怒川の堤防整備等の河川改修などのハード対策やタイムラインの作成などのソフト対策を重点的に進めること。

5 農林水産物及び加工食品に係る輸出環境整備について

国内では、少子高齢化の進行等により農林水産物・食品市場が減少傾向にある。一方で、アジア全体の市場規模は、所得水準の向上による富裕層の増加や人口増加等に伴い、平成21年の82兆円から平成32年の229兆円まで3倍に増加すると推計されている。我が国の農林水産業を成長産業にするためには、このアジアの食市場の成長を取り込むことが不可欠である。

このような中、国では、農林水産物・食品の輸出額を平成32年までに1兆円に拡大する目標を掲げ、重点施策として取り組んでおり、平成27年の輸出額は7,451億円と過去最高となった。

国ではオールジャパンによる農産物輸出拡大を進めているが、地方においても、地方創生や農業者の所得向上等を目指し、地方創生加速化交付金等を活用しながら、特産物を中心とした農産物の輸出拡大に取り組んでいる。

今後、さらに農産物の輸出を拡大していくためには、日本から比較的距離が近く、今後も経済成長が大きく期待される東南アジアへの輸出を強化することが重要であり、日本産に対するニーズが高い国はもとより国や品目を問わず輸出できるよう、輸出環境整備に集中的に取り組む必要がある。

平成28年2月4日に環太平洋パートナーシップ協定（TPP協定）が加盟12カ国により署名され、今後、関税撤廃による貿易自由化が進むことが見込まれる中、現状では、原発事故による輸入規制や動植物検疫条件の未設定等により、農産物の輸出ができない国もある。

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 国の積極的な取組と地方の取組への支援

国の輸出目標達成のため、国自らが主体的かつ積極的に輸出環

境の整備に取り組むとともに、特産物を中心とする農産物の輸出拡大に向けた地方の取組への支援を拡充すること。

2 輸入規制の早期解除に向けた取組

科学的根拠に基づかないまま農林水産物及び加工食品に対する輸入規制を実施している諸外国・地域については、こうした規制が日本産農産物等の輸出に係る著しい障壁となっていることから、早急に規制措置を撤廃するよう国を挙げて全力で働きかけるとともに、その取組状況について、関係都県に対し、継続して情報提供を行うこと。

3 動植物検疫に係る協議の実施

検疫条件が未設定の品目及び既に検疫条件が設定されている品目で厳しい条件が課されているものについて、輸入解禁や条件緩和の実現のため、ベトナム、フィリピンをはじめとする東南アジア諸国と積極的に2国間協議を行うこと。

6 災害時の福祉的支援の広域ネットワークについて

未曾有の大災害となった東日本大震災では、災害時における多くの課題が浮き彫りとなり、特に、高齢者や障害者のように配慮を必要とする方々に対する支援については、2次的被害を防ぐために、福祉の機能を確保することの重要性が明らかとなった。

国からは、平成24年12月に開催された「災害時における福祉・介護分野の広域的な支援ネットワークの構築」に関する説明会において、まず都道府県単位での取組を進めて欲しい旨の依頼があり、それを受けて各都県においては、東日本大震災時に行った施設の相互応援や福祉専門職の派遣等の経験を踏まえ、支援ネットワークの構築を検討しているところである。

しかしながら、大規模災害時には都道府県の枠を超えた支援が必要となることから、その活動を効果的、効率的に実施するためには、広域的な調整機能や、支援の実施内容、手順などの全国的な共通化が不可欠である。

については、災害時における広域的な福祉的支援体制の強化を図るため、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 災害時における施設間の相互支援（施設利用者の受入れ、職員派遣）の広域的な実施に当たっては、国において都道府県の窓口と一元的な調整が行われる仕組みを創設すること。
- 2 避難所等で福祉的ニーズの把握等を行う福祉専門職の派遣チームについては、費用負担のあり方も含めた制度的な位置付けを明確にした上で、国において活動要領を作成し、養成研修の実施など、チーム創設に向けた取組を進めること。

7 ラグビーワールドカップ2019 開催への支援について

イングランドで開催されたラグビーワールドカップ2015の日本代表チームの活躍によりラグビー人気盛り上がった。このラグビー人気を定着させ、文化として根付かせることがラグビーワールドカップ2019の成功へとつながるものである。そのためには、積極的に大会PRを行い大会気運の醸成を図る必要がある。また、ラグビー競技者人口を増加させることも重要である。

さらに、大会の開催による経済的、スポーツ・文化的な波及効果を、開催都市のみならずチームキャンプ地となる地方自治体、周辺の地方自治体なども含めた地方の各地域に行き渡らせることが、本大会を日本で開催する上での重要な意義の一つである。

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 ラグビーワールドカップ2019の開催気運を盛り上げるため、国を挙げて、大会開催に向けた広報を強化すること。

また、ラグビー競技者人口を増加させるため、タグラグビーの小学生年代への普及促進を図ること。

- 2 大会の開催を契機として、地方自治体が独自に行うラグビーを普及啓発するための取組やラグビーを通じた国際交流推進の取組などに対して必要な財政支援を行うこと。

また、試合会場、チームキャンプ地など大会関連施設等の整備・更新・機能向上など、地方自治体が行う開催準備のための財政負担に対し、これを軽減するために必要な財源措置を図ること。

- 3 経済、スポーツ・文化など、大会の開催に伴う様々な効果が限定的な地域に留まったり、一過性で終わることなく広く地域の活性化に資するように国として支援すること。

8 関東圏における交通ネットワークの強化について

グローバル化の進展により、世界規模での競争が一層激化する今日、少子高齢化や人口減少が進む中であっても、日本の政治や経済などの中心である関東圏が引き続き活力を維持し日本の成長を牽引していくためには、海外と国内、都市と地域など多様な地域を結ぶネットワークを強化し、世界経済の発展にとって不可欠な存在となる必要がある。

また、3年連続で過去最多を更新した訪日外国人旅行者数は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を控え、ますます増加することが見込まれており、同時に日本に対する注目もこれまで以上に高まることが期待される。

これに的確に応えることができるよう旅行者のストレスのない滞在を確保し、再訪を促すためには、各地域の魅力アップはもとより、目的地へスムーズに移動できるようにしなければならない。

一方、関東圏は高速道路を始めとした社会インフラなどが整備され、このことが豊富な労働力などとともに日本の高度経済成長を支える基盤となったが、今後は、人口減少の進展などを踏まえ、既存の資源を有効に活用しながら、長期的な視点を持ち、日本の存在感を高める投資が求められる。

そこで、関東圏においては、これまでの集積を活かしながら国際空港の機能強化をはじめ、陸・海・空の様々な拠点間の交通アクセス向上や交通混雑の緩和を図っていくとともに、非常時におけるリダンダンシーを確保することにより防災対応力を強化させていく必要がある。

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 首都圏空港の機能強化と鉄道網の整備促進

- (1) 成田・羽田両空港の年間発着容量75万回の能力を最大限に活用するとともに、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航空需要に対応し、国際線ネットワークを一層充実させるため、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、国から協力要請のあった成田空港の第3滑走路の整備及び提案のあった羽田空港の新たな飛行経路の設定、更には首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめにある横田飛行場、茨城空港、富士山静岡空港等の活用など、将来を見据えた首都圏空港機能の更なる強化に向け検討を進めること。

あわせて、首都圏の空港機能の強化に資する横田空域の返還を早期に実現すること。

- (2) 都心と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」の検討を進めるとともに、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、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。

- (3) 交通政策審議会答申を踏まえ、羽田アクセス線やJ R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早期実現を図るため鉄道事業者の協議の加速化や乗車経路の判別技術の開発などに取り組むとともに、J R京葉線の複々線化等の輸送力増強を促進するなど、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。

特に、J R京葉線と東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通

運転については、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、早期に実現を図ること。

2 道路ネットワークの整備加速

- (1) 「人」と「もの」のスムーズな流れや非常時に対応したリダンダンシーを確保するとともに、長期にわたり社会・経済に好循環をもたらすストック効果を早期に発揮させるため、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）や東京外かく環状道路（外環道）等の高速道路ネットワークの整備を加速すること。

また、外環道の京葉道路との接続部である（仮称）京葉ジャンクションについては、未着手となっているランプの整備に、すみやかに着手し、早期にフルジャンクション化を図ること。

- (2) 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、これらを結ぶ圏央道の大栄・横芝間や北千葉道路等の道路整備を加速するとともに、圏央道の暫定2車線区間の4車線化に早期に着手すること。

また、圏央道のストック効果を高めるアクセス道路の整備について重点的に支援するとともに、京葉道路等の渋滞対策についても早期に実施すること。

9 骨髄移植の推進について

重い血液の病気である白血病など、骨髄移植でしか救われない患者は、平成4年の患者登録開始以来、平成27年度末現在で、累計4万7千人で、そのうち、実際に提供を受けられたのは、移植希望者全体の約4割に留まっており、本来救える命が救われていない。

骨髄移植を行うには、白血球の型を一致させる必要があるが、非血縁者間で数百から数万分の1の確率でしか一致せず、たとえ一致した登録者がいても、事前の検査や入院を含めると概ね延べ8日程度の日数を要することから、仕事等を休めず、実際の提供者はかなり限定されている。

また、平成24年以降、新規のドナー登録者が減少傾向であることに加え、近年、ドナー登録者の総数の伸びが鈍化している。その原因は、ドナー登録者の年齢が40代・50代に偏っているため、54歳の提供年齢制限を迎え、登録を抹消されてしまう方が増加していることにある。

若い世代の登録者が新たに増えない限り、少子高齢化を迎えたわが国においては、登録者の急減が想定されており、抜本的に対策を講じなければ、現在の提供体制の維持すらおぼつかない状況になることが危惧される。

こうした状況を踏まえると、全国約3千人の移植希望者に応えるには、全国のドナー登録者は45万人では不足、一人でも多くの登録者を増やさなければならない。

ついては、骨髄移植の推進に向けて、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 骨髄移植に対する正しい知識の普及について

- (1) 国民全体に向けて、骨髄移植に対する不安や誤解を取り除くなど、正しい知識の普及啓発を行うこと。

特に若い世代の登録推進のため、中学校や高等学校等の授業において 骨髄移植を取り上げるようにすること。

- (2) 地方が実施する講演会や個別相談会、献血ルーム等に骨髄ドナー登録に係る説明者を配置するなどの普及啓発活動に対して、財政的支援を行うこと。

2 骨髄を提供しやすい環境づくりについて

- (1) ドナー休暇制度を国として制度化し、企業・団体等に対して、直接導入を働きかけること。
- (2) 企業等がドナー休暇制度を導入しやすくするため、国として経営環境の整備に向けた税制上の優遇措置や休業補償などのインセンティブが働く支援を行うこと。
- (3) 自営業者や主婦などドナー休暇制度の対象とならない骨髄提供者に対する経済的負担の軽減策を国として創設すること。

10 森林の整備・保全及び鳥獣害防止に向けた施策の充実強化・集中実施について

森林の整備は、木材の供給はもとより、水源のかん養や美しい自然景観の形成など多面的な機能により、国民生活の向上に寄与するとともに、地球温暖化対策にも重要な役割を担ってきた。

また、豊かな森林資源を有効活用しつつ、新たな木材需要の創出や国産材の供給体制を構築することにより、林業・木材産業の競争力を強化することは、地域経済の活性化、ひいては経済の下振れリスクに対応した経済対策としても大いに効果が期待されるところである。

森林の整備の推進には、安定した財源による継続的な支援措置の早期導入や、森林保護活動の促進が重要な課題である。また、半数以上の人工林が一般的な主伐期である10齢級となるなど利用期を迎えている地域材や、すでに主伐期を超えている大径木の需要拡大に向けて、建築用材や熱利用又は発電のためのエネルギー源として有効に利用することにより、木材需要を喚起する施策が必要である。

一方、野生鳥獣の個体数増加による農林業被害は年々深刻となっており、森林整備と一体的に行う防護柵等の鳥獣害防止など、野生鳥獣による農産物被害・森林被害の防止、野生鳥獣の移動の制御等を図るための鳥獣害防止施設等の整備も、喫緊の課題である。

国は、平成20年に鳥獣被害防止特措法を施行し、市町村の策定した被害防止計画に基づく各種対策を鳥獣被害防止総合対策交付金により支援するとともに、平成25年には「抜本的な鳥獣捕獲強化対策」を策定し、平成35年度までにニホンジカの個体数を半減させる目標を掲げている。

しかし、鳥獣被害防止総合対策交付金は、事業内容の拡充はされるものの予算枠はほぼ増加がなく、一方で市町村からの要望額は毎

年増加していることから、要望額を確保できなくなる懸念が生じてきている。

以上のことから、次の事項について、迅速かつ集中的に実施することを強く求める。

1 森林整備及び地域材の利用拡大に向けた施策の充実強化

- (1) 森林整備推進のための安定的財源の確保及び森林整備地域活動支援交付金事業の使途を拡充すること。
- (2) 木材加工事業者間や素材事業者との連携など、体制整備を促す施策やその取組に対する支援措置を講じること。
- (3) 住宅などへの地域材利用を促進するため、消費者の需要を喚起する新たな施策を創設すること。
- (4) 木造公共建築物の整備に対する事業要件の緩和などの更なる支援措置を講じること。
- (5) 東京オリンピック・パラリンピック大会競技施設等に、F S C認証材などの地域材を活用すること。

2 鳥獣被害防止対策について

- (1) 鳥獣被害防止総合対策交付金の十分な予算を確保すること。
- (2) 事業単価を柔軟にするなど、地域の実情を踏まえた弾力的な運用とすること。

11 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」、「首都直下地震対策特別措置法」及び「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が施行され、より具体的な地震防災対策を含む大規模自然災害に備えた国土の全域にわたる強靱な国づくりが推進されている。

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、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。

また、今年から8月11日を「山の日」として国民の祝日とすることとしており、山に親しむ人が一層増加することが予想される一方で、御嶽山や箱根山、桜島などに見られるような火山噴火活動が活発化している。

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 地域の国土強靱化の取組への支援

国土強靱化法に基づき、国では、平成26年6月に国土強靱化基本計画を策定し、各都道府県、市町村に、これを踏まえた国土強靱化地域計画の策定を求めている。先行する一部自治体では既に地域計画が策定され、その他の自治体でも、現在、各地域計画の策定を進めている。国土の強靱化を確実に進めていくため、地域の実情に応じた地域計画の策定に対して支援を行うとともに、計画に盛り込まれた事業の実効ある推進が図られるよう、財政上の支援措置を講ずること。

2 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) 「津波防災地域づくりに関する法律」に基づく津波災害警戒区域や津波災害特別警戒区域の指定を促進し、同法の実効性を高めるため、区域指定を要件とする指定避難施設や要配慮者利用施設の整備に係る財政支援制度を創設すること。
- (4) 平成28年度で制度が終了する「緊急防災・減災事業債」について、29年度以降の延長及び対象事業の拡大を図ること。

3 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。

4 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。

5 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こと。また、外国人登山者にも情報が伝達できるよう、山小屋や登山道でのW i - F i 環境整備を行う自治体や民間への支援を拡充すること。
- (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が促進されるよう、国による施設整備を進めるほか、自治体や民間が行う施設整備への支援制度の創設や充実を行うこと。
- (4) 活動火山対策特別措置法によって義務付けられた火山防災マップの作成、避難確保計画の作成と当該計画に基づく避難訓練の実施等について、必要な技術的・財政的な支援を行うこと。

6 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、国が積極的かつ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。

12 地方創生に資する省エネルギー政策・再生可能エネルギー政策の推進について

地球温暖化対策は、人類の喫緊の課題であり、昨年12月に気候変動枠組条約の締結国全てが参加するパリ協定が採択され、地球温暖化対策は新たな推進の段階に入った。

我が国は、平成23年の東日本大震災及び福島第一原子力発電所の事故によって、大規模集中的なエネルギー供給の脆弱性があらわになり、政府はエネルギー基本計画や長期エネルギー需給見通しにおいて、省エネルギーや再生可能エネルギーの普及拡大を推進しているところである。

電力需給状況の検証や予測による節電の呼び掛け、固定価格買取制度の創設などにより、国民の節電・省エネルギーの意識が高まり、再生可能エネルギーの導入は進みつつある。

しかし、さらにエネルギーの分散化・効率的な利用を推進し、多層化・多様化した柔軟なエネルギー需給構造を実現していかなければならない。そのためには、電力の需給状況の検討の際に、再生可能エネルギーによる発電量を正確に反映するほか、地域特性を踏まえた省エネルギーを推進し、固定価格買取制度における諸課題には、特に地方創生に資するよう対応していく必要がある。

ついては、これらの状況を踏まえ、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 最大電力需要の抑制と節電の推進について

- (1) 最大電力需要の抑制を効果的に行うために、再生可能エネルギーによる発電量を含めた正確な電力需給状況を、時間ごと、地域ごとに把握できる仕組みを構築すること。

- (2) 冬季の節電・省エネルギーを推進するため、電気を熱源とする暖房機器（ハロゲンヒーター、電気カーペット、電気こたつ等）をトップランナー制度及び統一省エネラベルの対象とすること。

2 固定価格買取制度の見直し

- (1) 再生可能エネルギーの認定に当たっては、適正な発電事業となるよう、施工、事業実施中の点検・保守、及び事業終了後の設備撤去・処理等について明確な基準を設けるとともに、その遵守を図るために違反時における処分を厳格に行うこと。あわせて、自然環境や地域社会に一定の影響を及ぼすおそれのある発電設備の認定に当たっては、地方自治体に意見を照会するなど、あらかじめ地域の意見を聞く措置を講じること。
- (2) 入札のような価格低減のための仕組みを導入する場合にあっては、地域主体の事業者の参入を阻害することがないように、極めて大規模な太陽光発電設備に限定するとともに、入札対象事業の認定に当たってのガイドラインの策定など、地域との合意形成や環境への配慮が確保される措置を講じること。
- (3) 太陽光発電設備の価格・調達区分については、地域住民や中小企業者が実施する再エネ事業が価格面で不利にならないよう、地方創生に資する戦略的な価格・調達区分設定（設備規模を細分化した、屋根・野立て別の設定）を速やかに行うこと。

13 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、国土の強靱化や地方創生を実現するとともに、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、高規格幹線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。

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、栃木都賀 J C T 周辺における渋滞対策の早期実施を図ること。

(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、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。

平成 27 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 J C T 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。

三郷南 I C（三郷市）から高谷 J C T（仮）（市川市）間の約16キロメートルについては、京葉道路と接続する京葉 J C T（仮）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。

また、京葉 J C T（仮）については、未着手となっているランプの整備に、すみやかに着手し、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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催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。

ついては、境古河 I C からつくば中央 I C 間について、課題となっている軟弱地盤対策を早期に完了し、平成28年度の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28年2月には御殿場 J C T から西側の区間が供用され、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、現在事業中の海老名南 J C T から御殿場 J C T の区間の整備促進を図ること。また、海老名南 J C T 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、首都圏と中部圏を結ぶ大動脈であるが、大和トンネル付近では、慢性的に渋滞が発生していることから、高速道路ネットワークの機能を最大限発揮させるため、平成27年12月の神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討ワーキングにおいてまとめられた、付加車線設置による対策を促進すること。

今後も、他のネットワークの整備状況を踏まえ、必要に応じて局所的な渋滞対策を図ること。

(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、平成29年度までの完成を図ること。

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、全区間一体で環境影響評価の手続きを遅滞なく進めるとともに、早期事業化を図ること。

（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、この地域が取り組む航空宇宙産業の振興など、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きを進め、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、平成27年度から実施している概略ルート・構造を検討する計画段階評価を促進し、「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月の中央道渋滞ボトルネック検討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、事業化されているが、今後、ラグビーワールドカップ2019や東京オリンピック・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、上り線の渋滞対策事業の早期完成に加え、下り線についても渋滞対策の検討を進めること。

とりわけ、調布付近については、ラグビーワールドカップ 2019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。

については、新東名高速道路・新御殿場 I C の供用に合わせた国道138号の須走道路、御殿場バイパスの整備促進等において、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、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、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、1日も早い全線開通に向け、十分な予算の確保と有料道路事業導入による整備推進を図ること。

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ている。

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道路である。また、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、これらをつなげた広域観光ルートは期待が大きい。については、「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、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。

(15) 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、平成28年度新規事業化された与野 J C T から上尾南 I C 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 I C から桶川北本 I C 間についても早期事業化を図ること。

(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国道16号、成田国際空港を最短ルートで結び、千葉県北西部における慢性的な交通混雑などの課題を解決するとともに、都心部や首都圏北部から成田国際空港への所要時間の短縮による国際競争力の強化、沿線への企業立地など民間投資の喚起、災害時における都心との緊急輸送の確保等に寄与し、国土強靱化と地方創生を実現する、大変重要な道路である。

現在、全体約43キロメートルのうち、約22キロメートルが

開通し、印西市から成田市間の約12キロメートルについては、早期の開通に向け国の協力をいただきながら事業を進めているところである。しかしながら、市川市から鎌ケ谷市間の約9キロメートルについては、国による直轄調査を実施されているところであるが、事業化に至っていない状況である。

北千葉道路の重要性を鑑みれば、本来、全線にわたり、国が管理し、事業すべき道路であり、早期全線開通を実現する必要がある道路である。

については、国道464号の全線の直轄編入を図ること。

また、印西市から成田市間について、引き続き、整備の推進を図るとともに、西側区間（小室IC以西）について、早期に直轄事業として整備をすること。特に市川市から鎌ケ谷市間は、国の直轄調査を進め、すみやかに計画を具体化させ、できる限り早期に事業化を図ること。

(17) 栃木西部・会津南道路の直轄指定区間への編入・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、本路線を直轄指定区間に編入の上、未整備区間の整備を図ること。

なお、直轄指定区間への編入に時間を要する場合は、整備に高度な技術を要する区間について、直轄権限代行事業の導入を図ること。

(18) 国道17号上武道路の全線開通と機能強化

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、現在、終点部の未開通区間3.5キロメートルについて、平成28年度の開通に向けて整備が進められているところである。

しかしながら、全線開通後も、新上武大橋を含め、約19キロメートルの2車線区間が残ることになり、全線開通後の交通量の増加による渋滞、沿道環境悪化、経済活動への影響が懸念されている。

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、計画通りに全線開通を図るとともに、引き続き全線4車線化を促進し機能強化を図ること。

(19) 横浜新道等の機能強化の促進

横浜新道、第三京浜、国道1号は、首都圏における重要な幹線道路であるが、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、沿線地域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。

については、平成28年2月の神奈川県渋滞ボトルネック検討ワーキングにおいて確認された、付加車線や出入口の設置などの方向性に沿って、円滑な交通の確保に向けた対策を早期に講じること。

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及び準備段階調査の箇所選定要件の明確化と実施を図るなど、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一層の財政支援を図ること。

(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るとともに、利用者の急激な負担増への配慮として、激変緩和措置も講じられたところである。

今後は、新たな料金体系が交通等に与える影響を検証した上で、物流の効率化の観点も含め、一体的で利用しやすい料

金体系の実現に向け引き続き改善を継続するとともに、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。

(3) サービスエリア等の拡充及び防災機能強化の促進

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、サービスエリア及びパーキングエリアに大型車用駐車スペースを確保し、快適な休憩スペースを提供するよう施設を拡充すること。

また、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。

平成26年3月、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。

(4) 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3月25日付で国土交通大臣から事業の実施について許可されたが、高速道路株式会社の更新計画においても、代表的な箇所しか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、早急により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。