

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」の取組が本格化する中、地方分権改革はその基盤となるものであり、極めて重要なテーマとして、その着実な推進を図ることが必要である。

政府は、これまで、国と地方の協議の場に関する法律や累次にわたる一括法の成立、「提案募集方式」の導入などにより地方分権改革を進めてきた。しかし、国から地方への事務・権限の移譲に関して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や、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、「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、その取組は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。

また、我が国の景気は緩やかな回復基調にあるものの、住民生活を守り、地方経済を支える地方財政は、臨時財政対策債の累増や社会保障関係費等が増加する中であって、消費税率 10%への引上げが再延期されるなど、引き続き厳しい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地方税財政制度を早急に構築することが不可欠である。

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

I 真の地方分権型社会の実現

1 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、第6次地方分権一括法の成立により導入された「地方版ハローワーク」や地方公共団体が国のハローワークを活用する枠組みなどの新たな雇用対策の仕組みについては、人的・財政的支援、国と同等の求人・求職情報の提供などの点に課題も残されていることから引き続き地方と協議を重ね、より実効性のある制度とすること。また、ハローワークの地方移管については、これで最終決着とせず、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。

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。

3 「提案募集方式」による改革の推進

「提案募集方式」について、昨年度は、地方からの提案のうち、約77%について実現・対応する旨の方針が示されたが、その中には「検討」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含まれていることから、今後の提案募集に当たっては、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。

加えて、本来の提案の趣旨が税制改正を求めるものではなかったにも関わらず、要項上「国・地方の税財源配分や税制改正」に関することが提案の対象外であることを理由として、提案自体が認められないケースもあったので、改善を行うこと。

また、これまでの対応方針に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、「検討」す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。第7次地方分権一括法等により措置された事項については、地方が条例制定等の必要な対応を支障なく行えるよう、法律成立後、速やかに政省令を整備すること。

さらに、税財源に関することも提案対象とするなど、地方がより活用しやすい制度となるよう、地方の意見を踏まえ、見直しを行うこと。

なお、「提案募集方式」があることを理由に、国自らによる権限移譲、義務付け・枠付けの見直し等の検討をしないことはあってはならず、更なる地方分権改革に主体的に取り組むこと。

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、地方分権改革の推進と併せて、地域の実情を考慮した規制改革を進めること。

この場合において、規制改革実施計画の着実な実施を図ることはもちろん、規制改革ホットラインに寄せられた要望の実現に向け積極的に検討するとともに、「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、地方が自由に使える財源の拡充につながる地方税財政制度の抜本的改革を行うこと。

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ことから、地方が担うべき事務と権限に見合った地方税財源の充実強化を図るため、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、平成31年10月に創設される法人事業税交付金については、都道府県が独自に実施している超過課税による税収も交付金の財源とされているが、課税自主権の観点から、超過課税による税収については交付金の財源から除くなど、制度開始前に地方の意見を踏まえて対応を検討すること。

なお、地方税財源の充実が図られるまでの間であっても、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、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。

平成 29 年度の地方財政計画において「まち・ひと・しごと創生事業費」は前年度同額が確保されるとともに、「地方創生推進交付金」も前年度同額を確保した上で、運用の弾力化が図られたところであるが、地方創生の実現に向けては、それぞれの地方の実情に合わせた継続的かつ主体的な取り組みが必要であるため、十分な財源を確保すること。特に、地方創生推進交付金については、施設整備事業に係る要件をさらに緩和するなど、自由度を一層高めるとともに、年度当初から事業着手ができるよう早期の交付決定を行うなど、地方においてより使い勝手のよいものとする。

また、平成 28 年度第二次補正予算で創設された地方創生拠点整備交付金については、平成 29 年度当初予算では計上されていないが、地方創生の推進に有効であることから、複数年にわたる地域再生計画に基づく拠点づくりなどの施設整備等を実施できるよう、継続的に予算を確保すること。

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る中、その増収分が社会保障財源となるべき消費税及び地方消費税の引上げが再延期されたことから、10%への引上げまでの間、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。

なお、国民健康保険の財政基盤の強化のため、平成28年12月22日社会保障制度改革推進本部決定により確約した財政支援の拡充については、国と地方との信頼関係を損なうことのないよう、消費税及び地方消費税の引上げ等の状況に関わらず、国の責任において確実に行うこと。

4 車体課税の見直しへの対応

車体課税の見直しに伴う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 29 年度与党税制改正大綱では、平成 31 年度税制改正までに、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こととされているが、都道府県の基幹税である自動車税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ること。

5 地球温暖化対策のための税財源の確保

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、平成 29 年度与党税制改正大綱において、市町村が主体となって実施する森林整備等に必要な財源に充てるため、個人住民税均等割の枠組みの活用を含め都市・地方を通じて国民に等しく負担を求めることを基本とする森林環境税(仮称)の創設に向けて、地方公共団体の意見も踏まえながら、具体的な仕組み等について総合的に検討し、平成 30 年度税制改正において結論を得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。

6 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。

7 法人実効税率の見直しに伴う代替財源の確保等

平成 28 年度税制改正においては、法人実効税率の引下げに当たり、法人事業税の外形標準課税の拡大等による課税ベースの拡大を行うことで財源を確保することとされたが、今後も更なる税率の引下げを行う場合には、恒久減税には恒久財源を用意するという原則に則り、地方税による代替財源を確実に確保し、地方交付税原資の減収分も含め、全ての地方自治体の歳入に影響を与えることのないようにすること。

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

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

判断を尊重すること。

8 ゴルフ場利用税の堅持

平成 29 年度与党税制改正大綱において、ゴルフ場利用税については、今後長期的に検討することとされたが、ゴルフ場利用税は、アクセス道路の整備・維持管理、廃棄物処理、地滑り対策等の災害防止対策等、特有の行政需要に対応しており、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、特に財源に乏しい中山間地域の当該市町村にとって貴重な財源となっていることから、厳しい地方団体の財政状況等を踏まえ、現行制度を堅持すること。

9 地方消費税の清算基準の見直しへの対応

平成 29 年度与党税制改正大綱において、地方消費税の清算基準のあり方について検討を行うこととされたが、清算基準は最終消費地と税収の最終的な帰属地を一致させるためのものという制度本来の趣旨を踏まえ、可能な限り経済活動の実態を考慮したものとすることとし、財政調整を目的とした見直しは行わないこと。

10 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。

11 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が、今後社会保障関係費の大幅な増加が見込まれる中、地方財政計画の歳出総額はピーク時から減少しており、地方は増加する社会保障関係費の財源を給与関係経費や投資的経費の削減により捻出していることから、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 29 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おり、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、歳出特別枠を実質的に同水準確保し、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）の対象業務が段階的に拡大されているが、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。

なお、地方の積立金が増加していることから地方財政計画の歳出の適正化等を速やかに行うべきとの議論があるが、近年の財政調整基金の増加は、将来の税収変動に備えた財政運営の年度間調整の取

組の現れであり、また、大規模災害や経済不況による税収減等不測の事態により生ずる財源不足については、歳出削減や基金取崩し等により対応せざるを得ないことを踏まえ、短期的な積立金の増減による安易な歳出削減の議論は行わないこと。

平成 29 年度は前年度からの繰越金がないなど近年にない非常に厳しい状況の中で、国において可能な手段を最大限活用し、地方交付税の原資を確保することにより臨時財政対策債の増加が抑制されたが、臨時財政対策債については、特例的な措置であるにも関わらず、依然として継続され地方の財源不足は解消されていないことから、臨時的措置で対応することなく、税源移譲や地方交付税の法定率の引上げを含めた抜本的な対策を講じ、平成 31 年度の期限を待たずに、速やかに廃止すること。

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。

また、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。

12 国庫補助負担金の見直し

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

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

さらに、「経済財政運営と改革の基本方針 2016」において、所管府省庁は、地方の裁量度の高い分野について、国庫支出金のパフォーマンス指標の設定を求めるとともに、その配分に当たっては、地方自治体ごとの取組状況や達成度合い等に応じてメリハリをつけることとされているが、国庫支出金のうち国庫負担金については、法令に基づいて地方自治体を実施しなければならない事務であって、国が義務的に支出する経費であることから、指標の設定等を行わないこと。また、国庫支出金に係る指標の設定等の検討に当たっては、地方の意見を十分に踏まえること。

また、国が都道府県を介さずに民間事業者等へ直接交付する補助金（いわゆる「空飛ぶ補助金」）は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものであることから、「空飛ぶ補助金」のうち中小企業支援やまちづくり、里地里山整備等の地域振興に資するものは、都道府県へ権限・財源を移譲するなど、地方自治体を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。

13 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 働き方改革の推進について

人口減少社会において、我が国が持続的な成長を続けていくためには、女性、男性、高齢者、障害や難病のある方など誰もがいきいきと活躍できるよう、一人ひとりのニーズにあった働き方を実現することが急務となっている。

そのためには、長時間労働を前提にした仕事の進め方や、出産・育児や介護と仕事との選択を迫られるような社会の仕組みなど、これまで当然と思われてきた考え方を改めていく、働き方改革の推進が必要不可欠である。

こうした働き方改革を確実なものとするため、長時間労働の是正や年次有給休暇等の取得促進、さらにはテレワークの導入など柔軟な働き方の導入促進等、企業自らが実施する取組への支援が求められている。

また、旗振り役である行政組織自体も、働き方改革に意欲的に取り組み、民間企業も巻き込んだ大きなムーブメントにつなげていくことが重要である。それに向けて、行政組織において、現行法令の枠にとらわれず、柔軟な発想で、新しい働き方を議論し制度構築につなげていく必要がある。

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 企業自らが実施する「働き方改革」の取組に対してインセンティブを付与するなど、抜本的な対策を検討すること。「働き方改革」に取り組む企業に対して、生産性向上に関する支援策を併せて実施すること。
- 2 民間企業で導入されている弾力的なフレックスタイム制などについて、地方公務員についても導入できるようにすること。

- 3 上記2以外に、新たな公務員の働き方実現に向け、制度面の課題が生じた場合には、法改正等を検討すること。

3 少子化対策の推進について

国立社会保障・人口問題研究所が実施した第15回出生動向基本調査（H27）によると、夫婦の理想とする子ども数は2.32人、実際に持つ予定の子ども数は2.01人といずれも過去最低になるとともに、予定の子ども数が理想の子ども数を下回っている理由として「子育てや教育にお金がかかりすぎる」と回答した夫婦が56.3%と最も多くなっている。

また、内閣府が実施した結婚・家族形成に関する意識調査（H26）によると、「結婚しなくてもよい」と回答した20歳から39歳の男女が3割を超えるなど、少子化の大きな要因である未婚化・晩婚化の流れが今後も続くことが懸念されている。

こうしたことから、次代を担う子どもたちが健やかに生まれ、育まれる社会の実現を目指すため、結婚支援、出産・育児の不安解消、子育て世代の経済的負担軽減や、待機児童解消、ワーク・ライフ・バランス推進などの仕事と子育ての両立支援が喫緊の課題となっている。

さらに、若者の結婚に対するポジティブイメージの醸成や、世代を引き継いでいくことの大切さを認識してもらうことも含め、結婚・妊娠・出産・子育てに対する温かい社会づくりが必要である。

我が国における合計特殊出生率は1.45（H27）と若干の上昇傾向にあるものの、国が推進する「ニッポン一億総活躍プラン」にて掲げる目標「希望出生率1.8の実現」を達成するためには、一刻の猶予もない危機的状況にある。

少子化対策は、将来にわたって我が国が活力を維持していくための最重要課題であることから、結婚・妊娠・出産・子育てに対するあらゆる支援に国が自ら主体的に取り組むとともに、地方自治体にとっても地方創生の要であることから、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 結婚・妊娠・出産・子育ての切れ目のない支援を充実させるため、結婚支援などに対象事業が特化されている地域少子化対策重点推進交付金について、妊娠・出産・子育ての支援に係る取組を対象事業に加えるとともに、地域の実情に応じた取組を継続・強化して実施するため、補助率の拡大や運用の弾力化を図ること。

2 夫婦が理想とする数の子どもを持つことができるよう、保育料の無償化などをはじめとした子育て世帯への財政的支援に取り組むこと。

また、妊娠・出産を希望する夫婦に対しては、特定不妊治療に対する助成内容のさらなる拡充や医療保険の適用を図るとともに、早期に不妊治療を開始できるよう不妊検査費の助成制度を創設すること。

3 子ども・子育て支援新制度の円滑な施行と定着を促進し、施設整備などの「量の拡充」及び職員の処遇改善などの「質の向上」を着実に進めるため、国において必要な額を確保すること。

特に、職員の処遇改善については、保育士不足の課題を抱える地域の実情に鑑み、全産業と比較して低位にある保育士給与の格差是正や、保育士の働きやすい職場環境の改善に向けて、国が責任を持って主体的に取り組むこと。

4 未婚化・晩婚化・晩産化に対応するため、国として結婚や子育ての素晴らしさを伝えるための機運醸成に積極的に取り組むとともに、例えば、高等学校においては道德の時間を設けたり、特別活動や総合的な学習の時間を活用するなど、小学校から高等学校までの道德教育などにおいて、世代を引き継いでいくことの大切さを認識したり、妊娠・出産に関する医学的に正しい知識を身に付けることができるように取り組むこと。

4 野生鳥獣被害防止対策への支援並びに新技術研究・開発の強化について

野生鳥獣の生息数の増加と生息域の拡大による農林水産物等への被害は年々深刻化、広域化しており、鳥獣被害防止対策の強化が求められ、対策に係る市町村の予算要望も増加している。

国では、改正鳥獣被害防止特別措置法を平成28年12月に施行し、農林水産物の一層の被害を防止するため、施策を効果的に推進することとした。しかし、「鳥獣被害防止総合対策交付金」(当初)は、事業内容の拡充はされたものの平成24年度から同額(95億円)で推移しており、市町村からの要望に十分に応えられない状況が続いている。

一方、地域では、過疎化、高齢化や捕獲の担い手不足により、鳥獣被害防止対策を実施する農業従事者や狩猟者にとって、大きな負担となっており、被害防止対策自体が十分に実施できない状況が生じている。

よって、国におかれては、鳥獣被害防止対策の充実を図るため、次の事項について、特段の措置を講じられたい。

- 1 市町村の「鳥獣被害防止計画」に基づく、捕獲をはじめ、環境整備、侵入防止柵の設置など、地域ぐるみの総合的な鳥獣被害防止対策を促進するために必要な財源を確保するとともに、有害鳥獣捕獲従事者の活動経費の支援を拡充すること。
- 2 国が主体となって、鳥獣被害防止対策を省力的かつ効果的に行うためのICTやドローンの活用等、新技術の研究・開発及びそれらを組み合わせた安価で利用しやすい総合的な技術体系の構築を早急に進めること。

5 介護人材確保対策について

要介護高齢者の増加による介護サービスの増大に伴い、2025年には全国で約253万人の介護人材が必要となると推計されている。

また、国が掲げる「介護離職ゼロ」に向けた介護基盤整備の前倒しにより、介護人材確保対策は、これまで以上に迅速な対応が求められている。

しかしながら、介護職は他産業との賃金格差が大きく、将来の展望を持ちづらいことなどが影響し、否定的なイメージが強く、参入と定着が図られない状況にある。

今後の急速な少子高齢化による労働力人口の減少に鑑み、早急に抜本的な介護人材確保対策を講じていく必要があることから、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 介護職に関する正しい理解が進むよう、メディアの活用や全国的なイベントの実施などによるイメージアップを図るとともに、文部科学省等との連携による学校における介護に関する授業や体験授業の導入等の取組を行うこと。
- 2 認定介護福祉士を法的に位置付けるとともに、介護職の専門性と役割分担を明確にし、専門性の高い人材配置に係る介護報酬上の評価を行うこと。また、介護従事者の参入を促進し、将来の展望を持って業務に従事できるよう、介護従事者全体の更なる賃金の底上げを図ること。
- 3 介護分野における外国人技能実習生の受入れに当たっては、入国時の日本語能力と実習開始段階における介護知識習得レベルについて、一定の水準を設け、その水準を担保する仕組みを構築すること。

また、外国人技能実習生の日本語学習や生活相談などの支援体制を十分に整備するとともに、一定の基準を満たした実習生については、介護保険施設における基本の人員配置基準の算定対象に加えること。

さらに、定住外国人や外国人留学生の介護福祉士国家試験において、英語等多言語による受験を可能とするなど、外国人が資格を取得する際の配慮を行うこと。

6 スマートフォン等の使用に関する対策強化及び環境整備について

スマートフォン等の使用に関するいわゆる「歩きスマホ」や「ながらスマホ」は、駅ホームからの転落や歩行者との接触等の事故等につながるほか、車両運転中の「ながらスマホ」を原因とする重大な交通事故も発生している。そのため、多くの地方公共団体が「歩きスマホ」や「ながらスマホ」の危険性についての注意喚起やマナーの啓発について情報発信を行っているところである。しかしながら、今年に入り、スマートフォンの地図アプリを見ながら自動車を運転し赤信号に気付かずに車両と衝突、歩道を歩いていた親子が巻き込まれ母親が亡くなるという大変痛ましい交通事故が発生した。こうしたスマートフォン等の使用に起因する事件・事故がいまだに後を絶たない状況であり、スマートフォン等の使用に関する対策が必要である。

また、現在、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（以下「青少年インターネット環境整備法」という。）により、青少年が使用する携帯電話へのフィルタリングサービスの提供が原則義務付けられている。しかし、「格安スマホ・SIMフリー」などと呼ばれる携帯電話事業者が販売するスマートフォン等の多くは、青少年有害情報対策が十分でなく青少年有害情報を閲覧するおそれがある。さらに、スマートフォン等によりWi-Fiなどの無線LAN回線を利用する際には、携帯電話事業者によるフィルタリングサービスが適用されない場合がある。無線LAN回線の利用率が伸びる中、青少年有害情報の閲覧等を通じた犯罪被害の防止に更に取り組む必要がある。

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 「歩きスマホ」や「ながらスマホ」について、歩行中を含めた交

通ルールやマナーの遵守による交通事故防止等のための広報活動を強化すること。また、車両運転中の「ながらスマホ」に対する取締りの強化など必要な措置を講じること。

- 2 携帯電話回線を利用した場合における青少年インターネット環境整備法に規定するフィルタリングサービスの原則義務付けが徹底されるよう、事業者の実態を把握するとともに実効性のある対策を講じること。
- 3 青少年インターネット環境整備法を見直し、スマートフォン等の無線LAN回線を利用したインターネット接続に係るフィルタリングサービスの提供を義務化すること。

7 増大する医療ニーズに対応するための医療の充実について

今後急速に進むと予想される高齢化に伴い、医療ニーズの急増が見込まれることから、それを支える人材の確保が必要であるが、地域においては、医師不足等により診療科を休廃止せざるを得ない医療機関も存在しており、医師等の地域偏在や診療科偏在の状況が続いている。

そのうえ、新たな専門医制度の導入により、指導・研修体制が手厚い都市部の病院等に医師が集中し、医師の偏在の拡大と、地域医療提供体制の弱体化への懸念がある。

さらに、救急医療体制の中核を担う救命救急センターについては、必要な医師の配置や高度医療機器等のために不採算事業となりやすいため、財政支援が必要であるが、国から交付される医療提供体制推進事業費補助金は、近年要望額と大きく乖離する状況が続いている。また、公立の救命救急センターにおいても、運営に見合った地方交付税措置がなされていないなど、必要とされる救急医療体制の確保が難しい状況となっている。

こうした状況の中、誰もが住み慣れた地域において、安心して良質な医療を受けられる体制を整備することは、極めて重要な課題であり、各自治体においてもこれまで、様々な施策を展開しているが、課題の解決に向けて、地域の実情に応じた実効性のある取組を進めるためには、国による支援が不可欠である。

については、医師の確保をはじめ、医療の充実に向けて、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 医師等の養成及び確保への対応

医師等の養成・確保を図るため、地域の実情に応じた実効性のある取組を進めることができるよう、地域医療介護総合確保基金の拡充と、将来にわたる十分な財源確保を行うとともに、

事業区分間の調整を認めるなど、都道府県の裁量を尊重すること。

2 新たな専門医制度への対応

新たな専門医制度は、一般社団法人日本専門医機構とそれぞれの学会による検討が進められているが、医師の地域偏在及び診療科偏在の改善につながるよう、国としても積極的に関与すること。

3 救急医療体制（救命救急センター）への対応

救命救急センターに対する、運営の実態に見合った補助金や地方交付税等の財政支援措置の充実を図ること。

8 共生社会の実現に向けた取組の推進について

平成 28 年 7 月 26 日、神奈川県立の障害者支援施設「津久井やまゆり園」において、多くの入所者が殺傷されるという極めて凄惨な事件が発生した。

この事件は、被告人が「障がい者はいなくなったほうがいい」といった間違った考えのもとに引き起こしたと伝えられたことから、障がい者やその家族、障がい者施設で働く職員のみならず、国民全体に、言いようもない衝撃と不安を与えた。

また事件発生後、インターネット上において、被告人の間違った考えに同調する意見も散見されたことから、社会の中で障がい者に対する差別や偏見が助長されるのではないかとといった懸念が生じた。

そこで、関東地方知事会では、このような事件が二度と起こることのないように、真の共生社会の実現に向けて、断固とした決意を持って、全力で取り組んでいくことを、平成 28 年 10 月 19 日に決議したところである。

共生社会の実現は普遍のテーマであり、国においても理念の普及を図るべきであることから、広く障がい福祉への関心を高め、理解を深めるため、障害者週間における国の広報などの取組をより一層充実することについて特段の措置を講じられたい。

9 太平洋と日本海を結ぶ新たな高速道路ネットワークの形成について

太平洋と日本海を結ぶ中部横断自動車道は、日本列島の中央部において、新東名高速道路、中央自動車道、上信越自動車道と連結し、新たな高速道路網を形成することにより、沿線地域の緊密な交流・連携を促進し、地域の産業、経済、観光、文化等の振興・発展に大きな活力を与え、平成 39 年に開業するリニア中央新幹線の生み出す経済効果を広く各地に波及させることが期待されるとともに、東海地震・東南海地震や富士山噴火等の発災時においては、広域的防災体制を強化し、緊急輸送路としての役割を担うなど、防災や国民の安全安心に不可欠な「命の道」でもある。

また、平成 28 年 3 月に策定された首都圏広域地方計画において、山梨・神奈川・長野・静岡の多様な地域資源をリニア中央新幹線や高速道路などの高速交通ネットワークを活用し国際観光地の形成や広域周遊観光の推進を目指す「富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出プロジェクト」が位置付けられており、中部横断自動車道の整備は、重点的に促進する必要がある。

現在、事業中である新清水 JCT～六郷 IC 間については公表している平成 30 年度または 31 年度までに順次開通をすべく、また八千穂高原 IC～佐久南 IC 間については平成 29 年度内に確実に開通すべく、鋭意工事が進められている状況にあり、中部横断自動車道の開通の効果を最大限に発揮するため、沿線自治体では、地域活性化インターチェンジの整備及び清水港や周辺アクセス道路の整備、また、企業誘致など、まちづくりをしっかりと行っている。

更に、残る唯一の未事業区間である長坂 JCT（仮）～八千穂高原 IC 間は、総決起集会の開催による地元の声の結集や要望活動が行われるとともに、県が窓口となって関係者の合意形成に努めるなど、事業促進に向けて積極的な取り組みを行っているところである。

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 静岡県・山梨県・長野県を結ぶ中部横断自動車道について、全線を早期に完成させること。
- 2 中部横断自動車道の新清水 J C T ~ 六郷 I C 間について公表している平成 30 年度または 31 年度までの一日も早い全線の開通を、また八千穂高原 I C ~ 佐久南 I C 間について平成 29 年度内の開通を、確実に図ること。
- 3 中部横断自動車道長坂 J C T (仮) ~ 八千穂高原 I C 間について、全区間一体で環境影響評価の手続きを速やかに進め、早期事業化を図ること。

10 地震・火山噴火対策の推進について

平成 28 年 4 月に発生した熊本地震は、最大震度 7 を観測し、大きな被害をもたらしたが、南海トラフ巨大地震は、更に甚大な被害が想定され、最悪の場合で約 32 万人の死者数という深刻な内容の推計が行われている。また、我が国はプレート境界に位置することから、南海トラフ地震以外にも、各地において地震・津波が発生し得る状況にある。

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、大規模自然災害に備え、国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、地方公共団体においても国と一丸となって国土強靱化に取り組み、防災・減災の徹底を図ることが求められている。

このため、住民の生命及び財産に係る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

国土の強靱化を確実に進めていくため、地域の実情に応じた国土強靱化地域計画に盛り込まれた事業の着実な推進が図られるよう、財政上の支援措置を講ずること。

また、防災・減災機能を充実させながら、「沿岸・都市部」と「内陸・高台部」の資源を生かし、産業の創出・基盤整備を行い、安全・安心で魅力ある地域づくりを実現するための規制緩和や税制・財政等の支援措置を講じること。

2 地震・津波対策の充実・強化

- (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整備、「津波防災地域づくりに関する法律」の実効性確保、高台移転及び地籍調査の推進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公共団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) 防災機能の向上に資する無電柱化について、事業推進に向けた必要な財源の確保及びコスト縮減とコンパクト化を図る技術開発を推進すること。
- (3) 住宅の耐震化に関する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、耐震改修に要する費用に基づく補助対象限度額（耐震改修工事費の23%を乗じて得た額又は工事費に応じた定額）の2分の1以内の額となっている現行制度を見直し、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。

3 災害時における物流体制の充実・強化

発災直後から、支援物資を個々の避難所まで迅速かつ円滑に輸送することができるよう、物資の発注から集荷・輸送・到着までの物流に関する情報を、国、地方公共団体及び民間物流事業者等が共有し、連携して物流管理を行う仕組みの構築を国において引き続き進めること。

4 避難所運営体制の充実・強化

- (1) 自主防災組織が自助・共助の機能を発揮し、市町村と適切に役割分担を行い、また男女共同参画の視点に立って避難所運営ができるよう、住民の意識啓発や、自主防災組織の育成に係る財政上の支援措置を講じること。
- (2) 障害者、高齢者及び乳幼児等の要配慮者の避難行動や避難

生活の支援並びに福祉避難所の指定拡大及び円滑な運営体制確保のため、施設や資機材整備等に係る財政上の支援策及び福祉人材の派遣などの支援に係る制度上の整備を講じること。

- (3) 増加する外国人へ対応するため、ハザードマップや避難経路等の災害情報の多言語による発信や災害時の避難所における通訳の確保や食文化への配慮等について支援策を講じること。
- (4) 避難所や車中泊の避難者の名簿作成、り災証明書発行などの被災者支援を容易にし、地方公共団体の区域を越えた広域避難等にも対応できる「被災者台帳システム」の導入のための技術支援とより一層の財政支援を行うこと。

5 災害時における広域応援・受援体制の確立

- (1) 国における広域応援の実施に対応する専属組織の設置と被災地への応援の調整・指示の一元化を行うこと。
- (2) 都道府県と市町村が一体となって実施する広域応援・受援体制の確立に向けた支援を行うこと。
- (3) 被災した地方公共団体の支援を実施した地方公共団体に対して、その応援に要した経費の全額を国が負担する制度の創設を行うこと。

6 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とともに、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。
- (2) 外国人を含めた登山者等の生命を守るため、地方公共団体及び民間が行う山小屋や登山道でのWi-Fi環境整備、シェ

ルターなどの避難施設や避難路の整備及び火山防災マップの作成や避難訓練の実施等について、必要な技術的・財政的な支援の充実を行うこと。

- (3) 富士山は噴火すれば首都圏のみならず全国的にも影響を及ぼすことから、国が主体となって富士山ハザードマップの改訂を行うこと。

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、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、最新の知見を、適切に規制基準に反映するとともに、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の厳正な評価、確認を行い、その結果を文書により提示すること。

- (2) 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) 原子力防災対策の基本となる原子力災害対策指針については、最新の知見を踏まえ、今後も継続的に改定するとともに、地方公共団体等の意見を適切に反映していくこと。なお、UPZ外において必要に応じ実施するとされている防護対策について、改めて検討を行うこと。

また、同指針において、最も基本的な防護措置としている屋内退避について、長期に亘る場合や大規模地震との複合災害時も含め、具体的な実施方針をあらかじめ示すこと。

(4) 広域避難計画の策定や避難ルート等の検討、モニタリングの実施などには放射性物質の拡散を予測する情報が必要と考えられるため、「拡散計算も含めた情報提供の在り方」を検討する国の分科会において、関係地方公共団体の意見を十分聴き、具体的活用方法を早急に示すこと。

また、民間事業者との協力体制の確立について、「民間事業者の協力」を検討する国の分科会において、早急に必要な対策を示すこと。

(5) 広域避難計画に基づく他都県への避難を円滑に行うため、国が積極的かつ主体的に、避難先、避難経路、避難手段の確保や、避難退域時検査の体制整備、並びに避難に係る道路等のインフラの整備を行い、広域的な防災体制を整備すること。併せて、国が前面に立ち、事業者、防災関係機関、関係地方公共団体等と連携した実践的な訓練を行い、広域的な防災体制の検証を行うこと。

(6) 安定ヨウ素剤の予防服用体制の整備に当たり、事前配布する住民の範囲については、地方公共団体の判断を尊重し、P A Zの内外にかかわらず必要な支援を行うこと。なお、配布体制の整備に当たっては、説明を行う医師の確保・育成や説明資料の作成等について、国の責任において十分な支援を行い、住民や地方公共団体の負担を軽減できる方法を早急に示すこと。

(7) 地方公共団体が防災対策に要する経費については、原子力災害対策重点区域外での対策に要する経費や職員の人件費も含め、確実に財源措置を行うこと。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。

(8) 上記(1)～(7)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 小学校における英語教育の円滑な実施に向けた対応について

次期学習指導要領では、予測困難な時代に、子供たち一人ひとりが未来の創り手となるために必要な資質・能力を育むこととされ、特に、グローバル化の急速な進展により、豊かな国際感覚や英語によるコミュニケーション能力を身に付けることが重要であることから、平成32年度から小学校における英語教育を充実することが示されている。

小学校英語の指導は、基本的に学級担任が行うこととされているが、学級担任が指導にあたることは大きな負担であり、児童に対して十分な指導を行うことは困難であると予想されるため、英語指導を専門に行う専科教員の配置やALTの増員などの対策を行う必要がある。

また、次期学習指導要領の理念である「社会に開かれた教育課程」の実現のためには、地域の人的資源を活用することが求められており、小学校英語教育においても、地域人材や民間企業を活用した取組を検討することが必要である。

については、次期学習指導要領に基づく小学校における英語教育の円滑な実施のため、次の点について特段の措置を講じられたい。

- 1 小学校における英語教育のために必要な専科教員やALTの確保に対する十分な予算措置を講じること。
- 2 特別非常勤講師制度の弾力化などによる英語指導に堪能な民間人材の活用や民間企業等への委託を可能とするなど制度を見直すこと。

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、都心からおおよそ半径約 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 間などの渋滞対策や小松川 J C T 新設といった首都高速道路ネットワークの強化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IC（三郷市）から高谷JCT（仮）（市川市）間の約16キロメートルについては、周辺環境に十分配慮しつつ、事業を推進し、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、京葉道路との接続部である京葉JCT（仮）については、京葉道路千葉方向と東京湾岸道路方向とを連絡するランプの整備を進め、早期にフルジャンクション化を図ること。

関越自動車道（練馬区）から東名高速道路（世田谷区）間の約16キロメートルについては、大深度地下における高度な技術力を要する工事であることから、安全を最優先に整備を進め、早期に開通すること。

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、環状道路を早期に開通させるとともに、暫定 2 車線区間の早期 4 車線化を図ることが不可欠である。

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

また、唯一、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、成田国際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、開通目標を定め、用地取得を加速させるとともに、工事を確実に進め、一日も早い開通を図ること。

さらに、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の対応に課題があり、安全で円滑な交通の確保や生産性の向上を図るためにも、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

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。

御殿場 J C T から西側の区間は、平成 28 年 2 月までに全て供用され、東名高速道路とダブルネットワークを形成することにより、渋滞の緩和や経済活動の活性化などのストック効果が発揮されている。こうした効果をさらに広め、高めていくためには、残る区間の整備促進が不可欠である。

については、現在事業中の海老名南 J C T から御殿場 J C T の区間の一日も早い開通を図ること。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、局所的な渋滞が経済活動に影響を及ぼしており、高速道路のネットワークとしての機能を最大限に発揮させるため、神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ等における成果をもとに、渋滞の対策に取り組む必要がある。

このうち、東名高速道路と圏央道が接続する海老名 J C T では、分合流する車両による局所的な渋滞が発生していたが、ランプの運用を改善する機動的な対策が実施され、既に効果が現われている。

一方、慢性的な渋滞が発生している大和トンネル付近については、現在進められている付加車線設置による対策工事を、早期に完成させること。

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、事業中区間の確実な整備促進を図り、新清水 JCT から六郷 IC 間については公表されている開通年度までの一日も早い全線の開通、また八千穂高原 IC から佐久南 IC 間については、平成 29 年度内の完成を確実に達成すること。

また、唯一の未事業区間である長坂 JCT (仮) から八千穂高原 IC 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 IC から天龍峡 IC 間及び鳳来峡 IC から浜松いなさ JCT 間に引き続き、龍江 IC (仮) から飯田東 IC (仮) 間の平成 29 年度までの開通を確実に図ること。

あわせて、佐久間 IC (仮) から東栄 IC (仮) 間では平成 30 年度、天龍峡 IC から龍江 IC (仮) 間では平成 31 年度の開通に向けて工事が進められており、これらをはじめとする「整備計画区間」の整備を促進し、早期開通を図ること。

また、「基本計画区間」である水窪北 IC (仮) から佐久間 IC (仮) 間については、引き続き、水窪 IC (仮) から佐久間 IC (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) 伊豆縦貫自動車道等の整備促進

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

については、「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」である天城湯ヶ島 I C (仮) から河津 I C (仮) 間(天城峠を越える区間)延長約 20 キロメートル区間については、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、伊豆縦貫自動車道と一体的な道路ネットワークを構成する東駿河湾環状道路の沼津岡宮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 間での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、平成 29 年 3 月に事業許可となった相模湖付近の渋滞対策事業の早期着手と更なる渋滞解消のための検討を進めること。

とりわけ、調布付近については、平成 27 年 12 月に調布インターチェンジから三鷹バス停付近までの間で付加車線が設置され、その効果が確認されたところであるが、ラグビーワールドカップ 2019 開催に向けて、更なる対策を実施すること。

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。

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 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 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 車線化を平成 30 年度まで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。

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、車線追加などの抜本的な対策について、早期に計画を具体化し、工事に着手すること。

(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、これらをつなぐ広域観光ルートの形成に期待が大きい。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、早期開通を図ること。

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 JCT から上尾南 IC 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成田国際空港を最短ルートで結び、国際競争力の強化、周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化、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、首都圏のみならず、我が国にとって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 26 キロメートルが供用され、残る約 8 キロメートルについては県と国が分担し事業を進めているところであり、残る約 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。

また、国で事業を進めている区間については、平成 30 年度までの開通に向け着実に事業進捗を図るとともに、残る県で事業を進めている区間については、早期開通に向け一層の財政支援を行うこと。

さらに、西側区間（小室 I C 以西）は、有料道路事業制度を活用し、専用部と一般部を併設した規格の高い道路を整備するとともに、全線開通の実現に向け、国道 464 号の全線の直轄編入を図ること。

(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 4 車線化の促進

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

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

しかしながら、全線開通後も、新上武大橋を含め、約 19 キロメートルの暫定 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、引き続き全線 4 車線化の整備を促進し機能強化を図ること。

(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グループ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の整備促進及び準備段階調査箇所の早期事業化を図るとともに、計画中のスマートインターチェンジについても、設置要件の柔軟な運用及び準備段階調査の箇所選定要件の明確化と実施を図るなど、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スマートインターチェンジアkses道路整備については、平成 29 年度から補助事業化されたところであるが、本制度の更なる拡充を図ること。

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

4 道路財特法の規定による特例措置の期限延長と拡充

国民生活の安全・安心の確保に向けて、道路整備を着実に推進し、国際競争力や地域の経済・産業の強化を図るため、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（道路財特法）」に定める国の負担又は補助の割合を平成 30 年度以降も維持するとともに、必要な道路整備の推進が図られるよう国庫補助制度の拡充も含め必要な措置を講じること。