

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。

また、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、国を挙げて「地方創生」に取り組む中、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であることから、着実に推進していくことが必要である。

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の一括法、「提案募集方式」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・権限の移譲は地方が求めてきたものの一部しか実現しておらず、義務付け・枠付けの見直しに際しても「従うべき基準」が多用されてきた。また、「提案募集方式」についても実現に至らなかった地方の提案が相当数あるなど、その取組は十分とは言えない。

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下、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に回復しているものの、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の増加をはじめ、消費税率の引上げ再延期など、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、これまでに移譲した事務・権限にとどまらず、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、地方の意見を十分に踏まえ、積極的に取り組むこと。

特に、地方版ハローワークなどの新たな雇用対策の仕組みについては、財政的支援では特別交付税措置等がされたものの、地方にとって十分とは言えないため、より一層の支援を求める。また、情報の提供では平成31年度に求人情報は一定の改善がされるものの、求職者の情報には課題があるため、地方に対しても国と同等の情報の提供を進めること。

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、新たな雇用対策の仕組みの成果や課題を検証し、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、地方の裁量を許さない「従うべき基準」は真に必要なものに限定し、新たな設定は原則行わないこと。

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、立法プロセスにおける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

政府は昨年の「提案募集方式」について、地方からの提案のうち、実現・対応するものが約9割であるとしている。

しかし、実現・対応となった提案の中には、「検討」とされたもの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。また、全国から寄せられた提案総数311件のうち、実際には101件が提案対象外等として扱われており、関係府省との調整が行われていない。

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、政府全体としてより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。

その結果、提案内容を実現できなかった場合は、提案主体の納得が得られるよう、地方に委ねることによる支障などの立証・説明責任を果たすこと。

さらに、過去に実現できなかった提案のうち、地方から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取り組むこと。

これまでの対応方針に掲載された事項については、全て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進行管理及びフォローアップを行うこと。併せて、提案どおりの対応になっていないものについては、制度開始から4年が経過したことから、支障の解消に繋がっているのか提案団体の意見を踏まえた検証をしていくこと。

第8次地方分権一括法案により措置される事項等については、地方が条例制定等の必要な対応を支障なく行えるよう、速やかに政省令を整備すること。

また、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。

また、国家戦略特区の成果の全国展開を着実に推進するとともに、全国的に要望の多い規制改革事項については、特区に限ることなく直ちに全国的な規制改革を実施すること。

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・協力の関係の下、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30年度与党税制改正大綱において、「特に偏在度の高い地方法人課税における税源の偏在を是正する新たな措置について、消費税率10%段階において地方法人特別税・譲与税が廃止され法人事業税に復元されること等も踏まえて検討し、平成31年度税制改正において結論を得る。」とされたが、本来、税収格差の是正は、国から地方への税源移譲により地方税を拡充する中で行うべきであり、そのために、行政サービスの受益に応じた負担という地方税の原則が歪められることがあってはならない。検討に当たっては、法人が地方自治体の行政サービスを受けていること、地方法人課税が地方自治体にとって企業誘致等による税源涵養のインセンティブになっている面もあることなどを踏まえるとともに、今後の地方法人課税のあるべき全体像を見据え、地方分権改革に資するものとする。こと。

さらに、消費税率10%段階において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

「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定から3年が経過し、地方創生への熱意が薄れつつあるとの指摘もなされている。地方創生の取組はまだ道半ばであり、急速な少子高齢化の進行に対する危機意識を風化させることなく、地域の実情を踏まえた地方自治体の主体的な取組に対する支援を更に拡充すること。

平成30年度の地方財政計画における「まち・ひと・しごと創生事業費」は前年度同額が確保され、「地方創生推進交付金」も前年度同額を確保するとともに、地方自治体の要請を踏まえて施設整備等事業の運用の弾力化や交付決定時期の早期化など一定の改善が図られたところである。もとより地方創生の目的は、地域特性に応じた主体的かつ多様な事業展開を通じて地域の活力を高めていくものであり、地方自治体の創意工夫が最大限発揮されるよう、今後も交付金の運用の自由度をさらに高め、使い勝手のよいものに改善すること。

なお、国の政策においては「生産性革命」と「人づくり革命」を車の両輪と位置付けているが、平成29年度補正予算で措置された地方創生拠点整備交付金が生産性革命に資する事業を対象としているように、地方創生関連交付金では短期間で成果を上げることが難しい人づくり関連事業より生産性革命関連事業に重点が置かれる傾向が見受けられる。将来にわたり地域の活力を維持し向上させるには、人材育成やリカレント教育等の取組が不可欠であることから、「人

づくり」に関する事業の採択についても配慮すること。

特に、関東地方知事会構成都県の多くでは、介護、保育、看護など社会保障関連分野を中心に人材不足が深刻となっている。今後も生産年齢人口の減少や高齢化等を背景に社会保障関連分野をはじめとする人材の一層の逼迫が予想されることから、各地方自治体の人づくりの取組に対し、国としても十分な支援を講ずること。

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を再々延期することなく、平成31年（2019年）10月に、確実に実施すること。また、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。

なお、10%への引上げに伴い社会保障を全世代型のものとする事等「新しい経済政策パッケージ」を実施する際には、地方行財政に係るものについて、地方と十分に協議をするとともに、地方において必要となる安定財源を国の責任においてしっかり確保すること。

さらに、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、国民健康保険制度については、平成30年度から都道府県が財政運営の責任主体となったが、制度の安定的な運営や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、平成30年度から実施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を行うこと。

さらに、医療費適正化への取組を踏まえた国民健康保険の普通調整交付金の配分方法等の見直しに当たっては、所得調整機能を維持することを基本とするとともに、制度の円滑な運営に配慮し、地方の実情を十分に把握した上で検討を進めること。

その上で、全ての医療保険制度の全国レベルでの一元化に向けた具体的道筋を提示すること。

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30年度税制改正の大綱」（平成29年12月22日閣議決定）において、平成31年度税制改正において森林環境税（仮称）及び森林環境譲与税（仮称）を創設するとされた。創設に当たっては、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への影響が生じないよう適切に調整するとともに、住民の理解が得られるよう丁寧な説明に努めること。また、今後、森林管理の主体となる市町村等の意見に十分配慮し、都道府県と市町村の実情に合わせた制度設計を検討すること。

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自治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、地方自治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するとともに、法人事業税の暫定措置については期限の到来をもって確実に廃止し、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在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、分割基準の在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30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など、所在都道府県及び市町村が行う特有の行政需要に対応しており、その税収の3割はゴルフ場所在の都道府県の貴重な財源となっているとともに、その税収の7割は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、厳しい地方自治体の財政状況等を踏まえ、現行制度を堅持すること。

9 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。

10 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。

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とともに、平成31年度以降も引き続き地方の一般財源総額を確保・充実すること。

なお、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）については、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。

また、平成30年度地方財政対策に向けての議論の中で、地方の基金残高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行うべきとの議論があった。近年の財政調整基金の増加は、大規模災害や経済不況による税収減等不測の事態に備えた財政運営の年度間調整の取組の現れである。地方は国と異なり、金融・経済政策・税制等の広範な権限を有しておらず、赤字地方債の発行権限も限定されていることから、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十分踏まえるべきである。

加えて、総務省が行った基金の積立状況等に関する調査では、国の施策に基づく特定目的基金の増加などの「制度的な要因」も指摘されたところである。

したがって、地方の基金残高が増加していることをもって地方財政に余裕があるかのような議論は断じて容認できない。

平成30年度地方財政対策では、地方の一般財源総額について、前年度を上回る62.1兆円を確保するとともに、概算要求時点で見込まれた地方交付税の減と臨時財政対策債の増について、可能な手段を最大限活用することにより、地方交付税を16.0兆円確保しつつ、臨

時財政対策債を対前年度0.1兆円の減まで抑制された。しかし、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。

また、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とともに、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。

11 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、国庫支出金のパフォーマンス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、国庫負担金については、法令に基づいて地方自治体が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、引き続き、指標の対象から除くこと。

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。

12 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 子供たちを取り巻く脅威への対応について

急速なスマートフォンの普及やインターネット利用の低年齢化が進み、判断能力の未成熟な子供が多くネットを利用し始めたことにより、インターネット上のトラブルが顕著となっている。

中でも、だまされたり、脅されるなどして、青少年が自分の裸体等をスマートフォン等で撮影させられた上、メール等で送られる被害、いわゆる「自画撮り被害」が多発している。

一度インターネット上に流出した画像等の回収は困難で、青少年の健全育成上深刻な事態を招くことから、被害の未然防止を図ることが喫緊の課題である。

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 青少年が児童ポルノ等の自画撮り被害に遭わないようにするため、児童買春、児童ポルノに係る行為等の規制及び処罰並びに児童の保護等に関する法律（平成11年法律第52号）の改正など、被害に繋がる青少年への働きかけ自体を抑止するための規制の在り方を検討すること。
- 2 国が実施している自画撮り被害児童に関する調査について、被害児童のネット上の行動パターン等を析出し、都道府県による被害防止に向けた普及啓発等の対策に資する情報提供を行うこと。

3 新たな教員免許状制度の創設について

経済のグローバル化やIT化が急速に進展する中、資源小国の我が国が、引き続き国際競争力を維持していくためには、将来を担う子どもたちを世界で活躍できる人財として育成していくことが極めて重要であり、英語やプログラミング言語といった世界共通言語を十分に学習できる教育体制を構築することが喫緊の課題である。

平成32年度（2020年度）に全面実施される新たな学習指導要領においては、外国語教育の教科化やプログラミング教育が小学校に導入されるが、多くの教員にとっては新たな分野であり、円滑な授業実施と指導内容の充実を図るためには、教員の指導力の養成が不可欠である。

一方、多くのネイティブスピーカーやプログラマー、エンジニアなどが地域で活躍している現状を踏まえれば、これら人材を教育現場で活用できれば、充実した内容の授業を行うことが可能となるが現行の教員免許状制度においては、例えば、特別非常勤講師は各教科の領域の一部のみの担当であり、教科の全ての領域を通年で担任することができないなど、外部人材の積極的な活用が困難となっている。

については、外国語教育やプログラミング教育、技能教育などに関する高度な知識・技能を有する学校外部の人材を教育現場で活用し、世界で活躍できる将来を担う人財を育成するため、外国語教育やプログラミング教育等を対象とした新たな教員免許状制度の創設について、特段の措置を講じられたい。

4 地域公共交通の維持確保について

人口減少、超高齢社会において、豊かで安心して暮らせる社会基盤をつくり、次の世代へしっかりと引き継いでいくことが我々の重要な責務である。

特に鉄道やバスなどの公共交通は、地域住民の生活を支えるための重要な社会基盤であり、すべての人にとって安全・安心・快適な移動手段を今後とも確保していくことが強く求められている。

一方で近年、高齢者による交通事故を契機とした免許返納者増加に伴う移動手段の確保や訪日外国人増加に伴う移動の円滑化など、地域公共交通に対する社会のニーズが大きく変化している。

このような状況の中、地方においては、地域鉄道や路線バス等の廃止が相次いでおり、車を運転できない高齢者や学生等の移動手段を確保するため、コミュニティバス等を運行する市町村の財政負担がますます増加するなど、公共交通の維持確保は厳しい状況となっている。

については、高齢者等の移動手段の確保やインバウンドという新たな交通需要に対応する公共交通施策を推進するため、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 路線バス等の補助財源の確保

地域公共交通の維持確保を図るため、交通不便地域等において運行される公共交通に対して補助を行う、国の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金について補助上限額を引き上げるよう見直しを行うとともに、地域間幹線系統維持費国庫補助金についても十分な財源を確保すること。

2 路線バス等へのＩＣカード導入補助財源の確保

地域の公共交通利用者の利便性向上はもとより、訪日外国人をはじめとする旅行者の移動の円滑化を図るために、交通系 I C カード導入支援に向けた十分な財源を確保すること。

5 医師の偏在解消に向けた取組について

医師数は増加しているものの、全国的な地域や診療科の偏在は依然として解消されておらず、医師の確保・定着等に向けた有効な対策が求められている。

また、新たな専門医制度が平成30年4月から開始されたが、地域間の医師の偏在がさらに拡大することも憂慮され、外科や産婦人科など、専攻する医師が極端に少ない診療科が発生している県も出ていることから、制度運営に当たっては、専門医の質の確保とともに、医師の偏在の解消や地域医療提供体制の確保・充実に配慮することが必要である。

については、医師の地域や診療科の偏在を解消し、すべての住民が安全・安心な医療を受けられる体制の構築に向け、次の事項について都道府県等の意見を十分に取り入れて、特段の措置を講じられたい。

- 1 新たな専門医制度について、国として、日本専門医機構による制度運営に積極的に関与し、医師偏在状況を検証するとともに、地域の実状に応じた専攻医の定員設定などを行うこと。
- 2 医師の偏在状況を示す「医師の数に関する指標」の策定にあたっては、都道府県等の実状が十分に反映される指標とすること。
- 3 医学部定員の臨時定員増の措置に関して、平成32年度（2020年度）以降においても、地域の実状に応じた定員の確保を図ること。

6 警察官の増員及び装備資機材の充実強化について

全国の刑法犯認知件数は、平成14年の約285万件をピークに減少傾向にある。しかし、児童虐待、ストーカー事案等の人身安全関連事案や特殊詐欺等、子供や女性、高齢者が被害者となる犯罪が多発しているなど、依然として厳しい情勢である。

関東地方知事会構成都県に全国の刑法犯認知件数の42%が集中している。また、ラグビーワールドカップ2019や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会などが開催されることから、訪日外国人がトラブルに巻き込まれるケースが懸念されるほか、テロ等緊急事態に的確に対処するための体制強化も必要となる。

住民の安全・安心を確保するためには、多岐にわたる警察活動を適切かつ円滑に推進しなければならない。

関東地方知事会を構成する全ての県警察では、警察官1人当たりの人口負担が全国平均を上回っており、また、警視庁においても首都の多岐にわたる警察活動を担うことから、各都県に対し、より一層の人的基盤の強化が必要である。

さらに、治安上の各種課題に迅速・的確に対応するためには、車両や装備資機材の充実強化も併せて行う必要がある。

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 戦略的かつ柔軟な警察活動の展開により、国民が安全で安心して暮らせる社会を実現するため、警察官を大幅に増員すること。
- 2 警察官の業務を補完するための交番相談員等の非常勤職員の財源を確保すること。
- 3 警察活動を支える車両や装備資機材の充実強化を図ること。

7 鳥獣被害防止対策の強化について

野生鳥獣の生息数の増加と生息域の拡大による農作物等への被害は年々深刻化、広域化している。また、野生獣の市街地への出没による生活環境への被害や、高山帯への影響も出始めている。

これに伴い、被害対策に要する費用は増加しているにもかかわらず、国の「鳥獣被害防止総合対策交付金」の予算額は、ほぼ同額で推移しており、市町村からの要望に十分に答えられない状況が続いている。

そのため、市町村において必要な財源を確保することが困難となっている。

さらに、捕獲従事者や農業従事者の減少や高齢化により、地域ぐるみでの鳥獣被害防止対策（有害鳥獣の捕獲、環境整備、侵入防止柵の設置等）が十分に実施できない状態が生じている。

その一方で、捕獲が進んだ地域では、人に対する警戒心の強い個体が出没し、これまでの捕獲手法では捕獲が難しい地域も出てきている。

こうした中で、対策を強化するためには、地域ぐるみでの対策の実施や新たな担い手の確保、野生鳥獣の生態の解明、新しい捕獲技術の開発等による、効果的かつ効率的な捕獲が必要不可欠である。

また、野生鳥獣による被害の抜本的な解決を図るためには、全体の個体数調整を行うことが重要であり、国の「指定管理鳥獣捕獲等事業交付金」を活用して積極的に捕獲に取り組んで行くことも必要である。

鳥獣被害防止対策の強化のため、国においては、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 鳥獣被害防止総合対策交付金及び指定管理鳥獣捕獲等事業交付

金について、必要な予算を確保すること。

2 鳥獣被害防止対策の従事者を確保するため、社会貢献への意識が高く、野外活動経験が豊富で、高度な技術を持つ従事者となり得る自衛隊OB等に対して、対策技術の習得等のための鳥獣被害防除に関する研修及び防護柵の設置や捕獲などの鳥獣被害防止活動への参加を促すよう、広報・普及活動を充実させること。

また、現役の自衛隊員が鳥獣被害防止対策の組織的な支援を行うことができるよう検討すること。

3 野生鳥獣を効果的に捕獲するため、生息場所や行動様式などの野生鳥獣の生態を解明するとともに、適正な個体数管理を図るため、精度の高い生息数推計方法を確立すること。

4 野生鳥獣の個体数の適切な管理や農作物被害の防止に資するため、以下のような新たな技術を開発するとともに、新たな技術を地域が活用するための財源を確保すること。

- ・ICTを活用した、より安価で高性能な、わなの通報システムなどの技術
- ・ドローンを活用した有害鳥獣の監視・調査システム
- ・化学的防除技術
- ・繁殖抑制技術

8 災害救助法に係る政令市への権限移譲について

災害救助法の政令市への権限移譲については、平成27年1月30日に、「現行の事務委任で対応できる」との閣議決定がされ、決着が図られた問題である。

その後、指定都市市長会からの再度の要請を踏まえ、内閣府が設置した「実務検討会」において議論されてきたが、道府県側から反対の意見を強く主張してきた。全国知事会も、昨年12月と本年3月30日に意見表明を行うなど、一貫して反対の姿勢を表明してきた。

このような中、国は、5月8日に改正法案を閣議決定し、法案を提出した。

災害救助法の権限移譲には、大規模災害への対応は、一元的でシンプルにする必要があること、政令市による資源の先取りにより、公平・公正な救助に支障が出ること、救助主体の多元化により事務の複雑化を招くこと、といった問題があることに加え、関係団体からも窓口を一本化してほしいとの意見が出ている。

本件は過去の閣議決定（平成27年1月）で決着した問題であり、それを覆す事由は発生しておらず、閣議決定で示された現行の事務委任で対応できる問題である。全国知事会や多くの団体から反対意見が出ている中で、法案が提出されたことは大変遺憾である。

仮に、法改正を行う場合においても、県の広域調整権の下で、迅速で公平な救助ができる体制の確保が必須である。

国においては、移譲する政令市を指定する基準を定める内閣府令の検討にあたり、全国知事会や関係道府県の意見を反映させるとともに、道府県の広域調整権が適切に機能するように、運用方法等を具体的に定めることを求める。

9 地方創生を支える「人づくり」と「社会基盤づくり」の推進について

地方においても、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、各地域の実情に即した具体的な取り組みを行っているが、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、地方創生を支える「人づくり」と「社会基盤づくり」を更に力強く推進していく必要がある。

「人づくり」においては、企業の人手不足が深刻化する中で、労働力不足への対処は喫緊の課題となっており、地方経済を支える人材の育成、定着を図るため、職業能力開発短期大学校や職業能力開発校における職業訓練の充実強化など、地域産業の特性・ニーズに合った対策を進めているところである。

こうした中、国では、平成29年度から、経済的な理由で進学を断念せざるを得ない学生を支援することを目的に、給付型奨学金制度を創設したところであるが、本奨学金制度は職業能力開発短期大学校等で学ぶ訓練生は対象となっていない。

日本全体の人口が減少する中で、産業界が持続的に成長していくための礎となる人材育成は極めて重要であることから、職業能力開発短期大学校等の公共職業能力開発施設の訓練生についても、平等な就学機会が確保できるよう、大学・高等専門学校等の学生等と同等の経済的支援を行う必要がある。

「社会基盤づくり」においては、地方創生を進める上で基盤となる社会インフラに、高速道路等のミッシングリンクなど、地域間格差が存在している。その解消には、息の長い、腰を据えた対策が必要であり、高速道路やリニア中央新幹線などの整備促進による「地方創生回廊」の早期実現など、社会インフラ整備を進めることで、地域経済を活性化させ、地方に活力と魅力をもたらすことが重要で

ある。

また、近年、全国各地で集中豪雨や度重なる台風の襲来などにより、大規模な災害が発生し、住民の生活や社会経済活動に甚大な影響が生じていることや、高度成長期以降に集中的に整備された道路をはじめ、河川砂防施設などの公共土木施設の老朽化対策が求められていることから、強靱な国土づくりを進め、人々が心豊かに生活できる安全・安心な環境の確保に向けて取り組んでいかなければならない。

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 職業能力開発促進法第16条に規定する公共職業能力開発施設の訓練生を対象とした給付型奨学金制度を創設すること。
- 2 地方創生や国土強靱化に資する社会資本の着実な整備や、老朽化施設の長寿命化等を推進するため、公共事業関係予算の十分な確保を行うこと。

10 地震対策等の推進について

近年、我が国は様々な災害に見舞われている。東日本大震災後も、台風及び集中豪雨による水害・土砂災害等により、多大な人的・物的被害が発生した。南海トラフ地震は、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。このような甚大な被害をより軽減するためには、現在の科学的知見を十分に活用して、南海トラフ沿いで発生する大規模地震の多様性を踏まえて、その発生前に起こり得る現象を想定し、あらかじめその対応を考えることが重要である。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、活断層によるものも含め各地において地震・津波が発生し得る状況にある。

地方公共団体においては、突然発生する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、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対策等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) 「南海トラフ沿いの地震観測・評価に基づく防災対応のあり方について」(報告)で示された、不確実な地震予測に基づく情報発表時の防災対応を検討するためのガイドラインを早期に策定し、当該対応を速やかに実施するための地殻変動や地震活動の常時観測、即時の分析・評価体制を構築すること。
- (2) 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、迅速な復旧・復興に必要な土地境界情報の整備及び無電柱化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等を講じること。
- (3) 耐震診断が義務付けられたホテル・旅館などの大規模建築物の耐震化を促進するため、耐震化工事期間中の従業員への休業手当を対象とするよう国の雇用調整助成金の適用範囲を拡大するなど、事業者の負担を軽減するための制度改善を行うこと。
- (4) 大規模災害時に地域防災力の中核となる消防団の充実強化を図るため、大規模災害時に限定して出動する大規模災害団員制度の導入支援や消防団活動に協力する事業所への減税措置に対する財政支援など消防団員の活動環境の整備や確保のための取組に対し、財政支援施策等を更に講じること。

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・物資の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 風水害対策の充実・強化

- (1) 豪雨の激化や台風の大規模化に対して、河川、海岸、砂防及び治山の施設整備などのハード対策やハザードマップの策定などのソフト対策が進められるよう、治山・治水事業について更なる財政支援を行うこと。

また、土砂災害と洪水氾濫、山地災害による複合災害対策に関する研究の推進と技術的支援を行うこと。

- (2) 近年の土砂災害では、土石流とともに流下する流木が被害を増大させているため、流木捕捉機能を備えた砂防堰堤や治山ダムなどの整備及び改良や、流木の発生源となるおそれのある荒廃森林の整備について更なる財政支援を行うこと。

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、U P Z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の報告等があったが、引き続き関係地方公共団体の意見を十分聴いた上で、具体的な検討を進め、必要な対策を講じること。

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の報告等を踏まえ、引き続き具体的な検討を進め、必要な対策を講じること。

- (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 災害時の石油製品の供給拠点における燃料備蓄等への支援について

東日本大震災では、東北、関東地方の広い地域で油槽所や鉄道等が被害を受けたことにより、石油製品の供給が困難となった。また、給油所では在庫が限られている状況下で供給の継続に努めたが、在庫が尽きた給油所も発生した。

地震等の災害時に地域の石油製品の供給拠点となる給油所において、平時から一定量の流通在庫の備蓄を行うことは、首都直下地震や糸魚川－静岡構造線断層帯の地震あるいは豪雪災害等により石油製品の供給が途絶えるおそれのある関東地方においてとりわけ重要である。

国では、平成25年度補正予算において「災害時給油所地下タンク製品備蓄促進事業」を創設したが、事業期間が平成30年度までとなっていることや、備蓄量が十分ではない地域もあり、平成31年度以降、必要な備蓄量の確保に支障を来すおそれがある。

災害時において緊急車両や避難所・医療機関等に対して優先的に燃料を供給するとともに、一般住民も給油できる体制を整えることは、国民生活や経済活動の安定のため、国が責任をもって取り組むべき課題である。

については、地域の実情を踏まえ、災害時の石油製品の供給拠点における燃料備蓄及び流通体制に関する次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 災害時に備えた燃料備蓄

- (1) 「災害時給油所地下タンク製品備蓄促進事業」による燃料備蓄を平成31年度以降も継続すること。
- (2) 中核SS・小口燃料配送拠点の新たな整備や燃料備蓄も補

助対象とすること。

(3) 住民拠点SSの燃料備蓄も補助対象とすること。

2 石油製品の流通体制の構築

備蓄燃料が尽きた場合でも継続的に燃料供給が行えるよう、輸送手段の確保等、石油製品の流通体制を整備すること。

12 本白根山噴火を契機とした火山災害対策の強化について

平成30年1月23日に発生した本白根山の噴火では、死者1名、重軽傷者11名など大きな被害が発生した。

草津白根山は常時観測火山であり、気象庁により24時間体制で常時監視・観測されているが、今回の噴火は、想定していた火口とは異なる場所であったため、周辺に監視カメラ等の観測機器は設置されておらず、噴火の迅速な状況把握ができなかった。

我が国には111もの活火山があり、関東地方では近年、本白根山のほか平成26年に御嶽山、27年には箱根山が噴火した。また、富士山や浅間山において大規模噴火が発生すれば、首都圏のみならず全国的にも影響を及ぼす恐れがあり、火山噴火災害への対策強化は喫緊の課題である。

活火山は国立公園をはじめとした自然公園等に数多く位置しており、地域の重要な観光拠点ともなっていることから、国民の生命や財産を守るためにも、速やかな対策強化の実施が望まれる。

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 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の運用改善に結びつけられるよう、常時観測火山における常設の観測拠点や観測項目を増やし、観測体制の充実・強化を行うこと。

また、常時観測火山以外の活火山についても活動状況の変化を効果的に覚知できるような対策を講じること。

さらに、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とともに、平常時の活動状況についても広く周知に努めること。

- 2 火山研究人材の育成と確保を推進すること。

3 避難計画の策定にあたっては、国職員等を火山地域に派遣し、避難経路や避難場所の設定等に関する具体的な検討について技術的な助言を実施するなど、計画完成まで支援を継続すること。

4 噴火による広域的かつ甚大な被害が想定される火山については、住民避難が円滑かつ迅速に実施できるよう、大規模噴火を見据え、国が主体となって、ハザードマップや広域避難計画の作成・改訂を行うこと。

また、大規模噴火に伴う降灰によって、健康被害や交通、電力などインフラへの甚大な影響が考えられることから、降灰の範囲や降灰量に応じた被害想定を行うとともに、大量降灰の除去・処分方法や資機材・処分場所の確保等の対応策を早期に検討し、進めること。

5 住民はもとより、登山者や観光客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携帯電話不感地域の解消、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ハザードマップ・火山防災マップの作成・改訂や避難訓練の実施など、実効性のある警戒避難体制の整備について、必要な技術的・財政的な支援の充実を行うこと。

なお、国立公園のうち特別保護地区及び第一種特別地域においては、国が避難施設等の整備を積極的に推進すること。

6 富士山や浅間山等で現在実施している直轄の火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく砂防事業については、着実な事業の推進を図るとともに、事業が行われていない火山についても、早期に事業化すること。

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、生産性の向上による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、関東地方の安全・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への確実な財政措置を講じられたい。

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) 東北縦貫自動車道の機能強化及び宇都宮 I C 以北の 6 車線化整備計画の策定

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、速達性・定時性を確保するため、上河内S A付近や矢板北P A付近、栃木I C付近などの渋滞が頻発している箇所について、付加車線の設置等、早期に対策の具体化を図ること。

また、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。

(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、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。

京葉道路との接続部である京葉JCTについては、京葉道路千葉方向と外環道高谷JCT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。

東名高速道路から湾岸道路間については、東京外かく環状道路の最後の区間であるが、ルート等は未定の状況である。現在、東京外かく環状道路（東名高速道路～湾岸道路）計画検討協議会において、川崎縦貫道路の計画も視野に入れながら、検討が進められているが、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、全区間の計画を早期に具体化すること。

(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強化による観光振興や、広域的な移動性の大幅な向上による物流の効率化など、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。

大栄JCTから松尾横芝IC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、財政投融資の活用により整備を加速し、用地取得等が順調な場合として示された平成36年度（2024年度）の供用に向け、確実に事業を進めること。

さらに、久喜白岡JCTから木更津東IC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、4車線化が必須である。

財政投融資の活用により整備を加速し、平成36年度（2024年度）までの全線4車線化の供用見込みが示された久喜白岡JCTから大栄JCT間について、一日も早く4車線化すること。また、残る区間の早期の4車線化及びかずさIC（仮）の早期整備を図ること。

(6) 新東名高速道路の早期全線開通及び6車線化の早期実現

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。

平成30年1月には、神奈川県区間の最初の開通となる海老名南 J C T から厚木南 I C の区間が開通したところであるが、引き続き、残る厚木南 I C から御殿場 J C T まで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。

さらに、一層の物流の効率化を図るため、暫定的に4車線供用している御殿場 J C T ～浜松いなさ J C T については、6車線通行の早期実現を図ること。

(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、局所的な渋滞が発生し、経済活動に影響を及ぼしている。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、渋滞対策を早期に実施していく必要がある。

とりわけ、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、付加車線設置による対策工事が進められているが、この工事を早期に完成させること。

また、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、事業中区間である新清水JCTから六郷IC間の整備促進を図り、一日も早い全線の開通を達成すること。

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、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)、南信州(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、事業中区間の確実な整備促進を図るとともに、開通予定が示されている佐久間IC(仮)から東栄IC(仮)間は平成30年度、天龍峡ICから龍江IC間は平成31年度の開通を確実に達成すること。

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、平成30年度に開通が予定されている天城北道路の一日も早い開通を図るとともに、河津下田道路の整備を促進し、早期完成を図ること。あわせて、「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、環境影響評価の手続きを推進し、「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。これまで、中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて、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。

上り線の小仏トンネル付近については地元説明の実施、及び下り線の相模湖付近については設計・施工計画の検討など、着実に進められているところであるが、渋滞対策事業を早期に完成し、更なる渋滞解消のための検討を進めること。

調布付近については、平成27年12月に調布 I C 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、平成30年2月に開通した銚田 I C から茨城空港北 I C 間に引き続き、国・東日本高速道路株式会社において事業が進められている潮来 I C から銚田 I C 間についても、十分な予算を確保するとともに、用地を早急に取得し、1日も早い全線開通を図ること。

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年度までに確実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経由して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中間に位置し、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、現在事業中の与野 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成田国際空港を最短で結び、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する重要な道路である。

については、全線開通の実現に向け、国道464号全線の直轄編入を図ること。

さらに、外環道から国道16号間については、現在、都市計画や環境アセスメントの手続きを進めているところであり、専用部と一般部の併設構造とし、専用部については直轄事業と有料事業の合併施行の計画として、早期事業化を図ること。

成田市内の事業中区間のうち、国で事業を進めている区間については、平成30年度の開通を確実に図るとともに引き続き4車線での整備を図ること。また、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。

(17) 栃木西部・会津南道路の整備促進

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、未整備区間のうち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。

将来的には、福島・栃木を結ぶ広域幹線道路であり東北自動車道や国道4号の代替機能を果たす重要な道路であることから、直轄指定区間への編入を図ること。

(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。

(20) 高速横浜環状北西線の整備促進

高速横浜環状北西線は、平成29年3月に開通した横浜北線と一体となって、横浜港をはじめとした湾岸地域と東名高速道路を直結し、地域経済の活性化や、市内流入交通の渋滞緩和に寄与する重要な道路である。

については、引き続き東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通に向け、早期整備を図ること。

(21) 厚木秦野道路（国道246号バイパス）の事業促進

厚木秦野道路（国道246号バイパス）は、慢性的な混雑状況となっている国道246号の交通混雑の渋滞緩和を図るとともに、高速道路や首都圏中央連絡自動車道、新東名高速道路と一体となって交通ネットワークを強化し、地域の活性化に寄与する重要な道路である。

現在一部区間で用地取得や工事が実施されているが、高速道路の連絡性の強化や交通利便性の向上を図るため、事業化区間について早期整備を図ること。

また、未事業化区間についても、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アクセス道路への十分な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。

首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化や都心部の迂回機能を確保するため、東京湾アクアライン通行料金引下げが首都圏にもたらす効果等を十分踏まえ、「アクアライン割引」を継続すること。

(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するなど、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こと。また、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 重要物流道路に係る地方公共団体への支援等

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、道路法等の一部改正により、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化や地方公共団体が管理する道路に係る災害時の啓開・復旧を代行する制度が創設されたところである。

重要物流道路及びその代替・補完路の指定にあたっては、地方の意見を十分に反映するとともに、これらに該当する地方管理道路において、機能強化及び整備促進のための支援を行うこと。