

**「希望・活躍・うるおいの埼玉」の実現
に向けた提案・要望**

＜重点政策に関する提案・要望＞

Ⅲ 魅力発信埼玉に向けた提案・要望

■ オリンピック・パラリンピックなどを 契機とした地域の活性化

【内閣官房、内閣府、総務省、文部科学省、スポーツ庁、観光庁】

県担当課： オリンピック・パラリンピック課
ラグビーワールドカップ 2019 大会課
観光課

平成31年秋のラグビーワールドカップ2019、平成32年夏から秋までの東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会など、本県を会場としたビッグイベントが開催される。両大会の成功に向けた開催準備を進めるとともに、これを契機として本県の魅力を発信し、観光や国際交流などを振興し、県内各地域の活性化を図ることが期待されている。

1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催における支援

【内閣官房】

◆提案・要望

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間中の大会関係者及び観客の円滑な輸送を実現するため、都外会場も含めた各会場周辺の交通量抑制・交通需要の分散に向けた対策を講じるなど、良好な道路交通環境の実現に向けた取組を推進すること。

また、ホストタウンの登録受付を平成31年度以降も継続するとともに、引き続きホストタウンに対し地方財政措置による支援を行うこと。

さらに、大会に向けた気運の一層の醸成を図るため、大会の知的財産権との柔軟な調整など、国において国際オリンピック委員会（IOC）や日本オリンピック委員会（JOC）、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会等との連携を十分に図り、地域発の多様な気運醸成の取組を積極的に支援すること。

[具体的内容]

- ・ 交通量抑制や交通需要の分散など、大会開催期間中における良好な道路交通環境の実現に向けた取組が日本全体で推進されるよう、国民や民間事業者に対する全国規模での広報・協力要請などの具体的な対策を検討し、実施すること。
- ・ ホストタウンの登録受付を平成31年度以降も継続するとともに、引き続きホストタウンに対し地方財政措置による支援を行うこと。
- ・ 現在、地元の自治体はもとより住民、学校、企業など地域が一丸となって大会の気運醸成の取組を進めているが、大会の知的財産権保護との関係でそうした盛り上がりが必要以上に制約される恐れがある。地域の主体的な気運醸成の取組に水を差すことのないよう国において関係団体との調整を行うこと。

◆現状・課題

[輸送対策]

- ・ 大会時に交通対策を行わない場合、夏期の行楽シーズン等と重なることで過度な交通集中による混雑が想定され、都市活動、大会輸送ともに影響が大きいことから、交通マネジメントの導入が不可欠である。
- ・ 組織委員会及び東京都によって設置された交通輸送技術検討会による「東京2020大会の交通マネジ

メントに関する提言（中間のまとめ）」において、道路交通では、平日の15%程度交通量減の良好な交通環境の実現を目指すとされている。

- ・ 国では、円滑な大会輸送の実現に向けて、市民生活や経済活動への影響を踏まえつつ交通行動を見直す取組を、国、組織委員会、東京都、関係自治体及び経済界が一体となって検討、調整する場として、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に係る交通輸送円滑化推進会議」を設置している。
- ・ 大会時の交通量抑制及び交通需要の分散は、日本全体で取組を推進していかなければならない大きな課題であり、上記会議等を活用した国による全国的な対策が必要である。

[ホストタウン]

- ・ ホストタウンについては、登録に必要な各国との調整に時間を要することから、平成31年度以降も登録の受付継続が必要である。

また、ホストタウンは、事前キャンプ誘致や各国との交流事業に対する唯一の財政支援であり、財政規模の小さい自治体もあることから、引き続き現在の地方財政措置による支援が必要である。

[気運醸成]

- ・ オリンピック・パラリンピックに関する知的財産は、日本では、オリンピック憲章及びIPC（国際パラリンピック委員会）ハンドブックに基づき、日本オリンピック委員会（JOC）、日本パラリンピック委員会（JPC）及び東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が管理し、スポンサーによる知的財産の排他的な商業的利用権を保護している。
- ・ 東京2020大会の成功に向けて、国、関係自治体、民間企業など官民が一体となって気運醸成に取り組んでいく必要がある。
- ・ 一方、スポンサーの権利を必要以上に保護すると、関係自治体を実施する気運醸成事業や、出場選手の所属企業による壮行会等の実施に混乱を生じさせる恐れがある。
- ・ スポンサーの権利保護は大事だが、行き過ぎた制限は大会に向けた盛り上がり水を差しかねないことから、国が客観的立場から、気運醸成と知的財産の保護の両立が図られるよう、国内外のオリンピック・パラリンピックに関する知的財産を管理する団体と調整を行っていく必要がある。

2 ラグビーワールドカップ2019開催への支援

【総務省、文部科学省、スポーツ庁】

◆提案・要望

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。

ラグビー人気が一過性のものでなく、文化として根付くよう、ラグビー普及に向けた取組を積極的に推進すること。

特に、開催自治体としてラグビー普及活動や気運醸成の取組を積極的に推進するために必要な財源措置を図ること。

また、開催都市が整備する練習会場、仮施設について、必要な財源措置を図ること。

[具体的内容]

- ・ 先行抽選販売を皮切りにチケットの販売が始まっていることから、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、国としても積極的な広報に努めること。
- ・ ラグビー競技の普及拡大を図るため、国としてもラグビー普及に向けた取組を積極的に推進すること。
- ・ ラグビーを普及・啓発するために地方が独自に行う取組に対して、必要となる財政支援を行うこと。
- ・ 開催自治体が大会開催に向けて行う気運醸成事業に対して、必要となる財政支援を行うこと。
- ・ 大会に向けて行われるテストイベント（本大会の予行）や関連イベント（カウントダウンイベントなど）に対して、必要となる財政支援を行うこと。
- ・ 開催都市が整備する練習会場、仮施設について必要な財政支援を行うこと。

◆現状・課題

[財政支援]

- ・ 本県は、平成31年（2019年）の日本大会の開催都市の1つに選ばれた。そこで、世界中、日本中から来県する選手や観戦客を最高のおもてなしでお迎えするため、その開催準備を進めるとともに、大会開催に向けた気運の醸成等を図る必要性がある。
- ・ 各開催都市はラグビーワールドカップ2019組織委員会から開催都市分担金の出捐を求められており、埼玉県と熊谷市は合わせて3億円を、県・市で折半し、平成27年度から3年度に分けて負担している。
- ・ また、各開催都市は交通・警備などの公共機能の提供、大会を支えるボランティアの育成、イベント会場であるファンゾーンの設置・運営などが求められており、こうした開催準備を万全な体制で実施するために、関係自治体に対する財政支援が必要である。
- ・ さらに、開催都市における練習会場の整備や、照明や情報通信、ケーブルシステムなどの仮施設の整備が求められており、財政支援が必要である。

[気運醸成・普及啓発]

- ・ イングランド大会の日本代表の活躍により盛り上がったラグビー人気を一時的なブームとして終わらせず、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大会の成功へとつながるものである。そのためには、大会気運の醸成を図るため、積極的に大会PRを行う必要がある。
- ・ 一方で、県内のラグビー競技者人口は、減少傾向であることから、子供でも気軽に楽しめるタグラグビーの小学生年代への導入促進など、裾野の拡大に向けた地道な取組も行う必要がある。

3 日本版DMOの推進に係る長期的な支援の拡充

【内閣府、観光庁】

◆提案・要望

日本版DMOとしての組織・活動を確立するため、専門人材の確保やマーケティング・プロモーション等の一体的な実施等に対して、各省庁が連携し、長期的に十分な財政支援を行うこと。

※日本版DMO

= 地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人

[具体的内容]

- ・ 日本版DMOの取組に対して、地方創生推進交付金による支援期間を「3年以内」から「5年以内」に拡充すること。
- ・ 日本版DMOとして継続的な活動が行うことができるよう、財源措置をはじめとする十分な支援を行うこと。

◆現状・課題

- ・ 観光は経済の活性化を推進する重要な成長分野であり、地域を活性化させる原動力にもなることから、国は「観光地域づくりを推進する組織」として地方創生の枠組みの中で、日本版DMOの整備を進めている。
- ・ 日本版DMOは国の地方創生推進交付金の対象となる事業分野であり、取組を先駆タイプ、横展開タイプの2つに分類している。
- ・ 先駆タイプの計画期間は「5年以内」まで認められるのに対し、横展開タイプは「3年以内」に限られており、交付金による支援を受けられる期間が異なっている。
- ・ 本県の県域を区域とする日本版DMO候補法人である（一社）埼玉県物産観光協会は、平成28年度から地方創生交付金の支援を受けているところであるが、その期間は横展開タイプとして3年間（平成30年度まで）に限られている。
- ・ 平成29年3月に（公社）日本観光振興協会が全国のDMO候補法人にアンケートを行った結果によると、DMOに取り組む上で大変なこと、重要課題と思うことは「安定的な組織運営のための財源の確保」が最も多くなっている。
- ・ DMOの取組は専門人材を確保し、新たな観光地域づくりの総合プロデューサーとしてマーケティング・プロモーションを安定的に実施していくための基盤が整うまでは相当の期間を要する。
- ・ 横展開タイプであっても先駆タイプと同様に5年間は財政的支援が受けられるようにする必要があり、DMOとしての活動を確立するためには、継続的な財政支援が必要である。

■安心・安全の確保

【警察庁、総務省、国土交通省】

県担当課：道路環境課、河川砂防課、水辺再生課
県土整備政策課、交通政策課、警務課
装備課、通信指令課

県民の安心・安全を確保するためには、東日本大震災の教訓を踏まえ、首都圏直下地震などに備えた広域的な視点からの震災対策を進める必要がある。また、頻発・激甚化する豪雨に対応する治水・土砂対策を進める必要がある。

さらに、犯罪や交通事故を抑止し、県内治安の回復を着実なものとするため、警察力を強化する必要がある。

1 大規模地震に備えた橋りょうの耐震補強の推進

【国土交通省】

◆提案・要望

大規模地震時に落橋等の甚大な被害から人命を守るため、橋りょう耐震補強に必要な財源を確保すること。

◆現状・課題

- ・ 阪神淡路大震災では多くの橋りょうで橋脚の損傷や橋桁の落下などが発生し、甚大な被害をもたらすとともに、復旧に多大な費用と長い期間を要した。
- ・ 特に、昭和55年より古い基準で建設された橋りょうの被害が大きかったことから、本県では、昭和55年よりも古い基準で建設された橋りょうの耐震補強を優先して進めており、平成27年度までに緊急輸送道路上の橋りょうの耐震補強を完了させ、緊急輸送道路以外の橋りょうの耐震補強を進めている。
- ・ また、東日本大震災や熊本地震では、救助活動や被災地支援などの災害対策の面で緊急輸送道路が大きな役割を果たした。このため、引き続き、阪神淡路大震災以前の基準で建設された緊急輸送道路上の橋りょうについても耐震補強を進める必要がある。
- ・ 東京湾北部地震などの大規模地震の発生が予想される中、早急に震災被害の防止策を講じ県民の安心安全を確保する必要がある。

2 治水・土砂災害対策の推進

【国土交通省】

◆提案・要望

水害や土砂災害の危険から県民の尊い人命を守り、災害に強い県土づくりを進めるため、治水・土砂災害対策を強力に進めるとともに、必要な財源を確保すること。

[具体的内容]

- ・ 利根川・荒川等の直轄治水事業を推進すること。
 - 基幹となる河川の整備
 - ・ 首都圏氾濫区域堤防強化対策（利根川、江戸川）
 - ・ 高規格堤防整備
 - ・ さいたま築堤（荒川）、総合治水対策（中川・綾瀬川）
 - ・ ダム（八ッ場、思川開発）建設事業
 - ・ 荒川第二・三調節池整備（荒川）
 - ・ 首都圏外郭放水路の延伸
- ・ 県が実施する以下の事業推進に必要な財源を確保すること。
 - 中小河川の整備
 - ・ 床上浸水対策特別緊急事業（不老川）
 - ・ 総合治水対策特定河川の整備（中川・綾瀬川流域、新河岸川流域）
 - ・ 広域河川の整備（芝川、市野川等）
 - ・ 調節池の整備（芝川第一調節池等）
 - 土砂災害防止対策
 - ・ 砂防事業（秩父市落合等）、地すべり対策事業（皆野町金崎地区等）、急傾斜地崩壊対策事業（神川町下鳥羽地区等）など
 - ・ 土砂災害防止法に基づく区域指定
 - 流域貯留浸透施設の整備
 - 排水機場等の大規模河川管理施設の更新
 - 施設機能向上事業（社会資本総合整備）（伝右川）

◆現状・課題

- ・ 本県は利根川、江戸川、荒川といった国が管理する大河川に囲まれており、これらの河川が一度破堤すると甚大な被害が発生することとなる。
- ・ 県が管理する河川の整備率は平成29年度末で61.1%であるものの、平成27年9月の関東・東北豪雨、平成28年8月の台風9号、平成29年10月の台風21号では記録的な豪雨により、県管理河川やその支川において多くの被害が発生しており、未だ多くの地域で頻発・激甚化する豪雨に対応できていない状況にある。
- ・ また、本県には土砂災害が発生した場合に住民等に危害が生ずるおそれのある土砂災害警戒区域等の指定対象箇所が約5,200箇所ある。そのうち保全家屋が多くあるなど優先的に整備を進めようとしている要整備箇所1,440箇所の整備率は13.2%と依然低い状況にある。
- ・ このような状況から本県の治水・土砂災害対策を強力に進める必要がある。

3 老朽化する橋りょうに対応した道路管理の推進

【国土交通省】

◆提案・要望

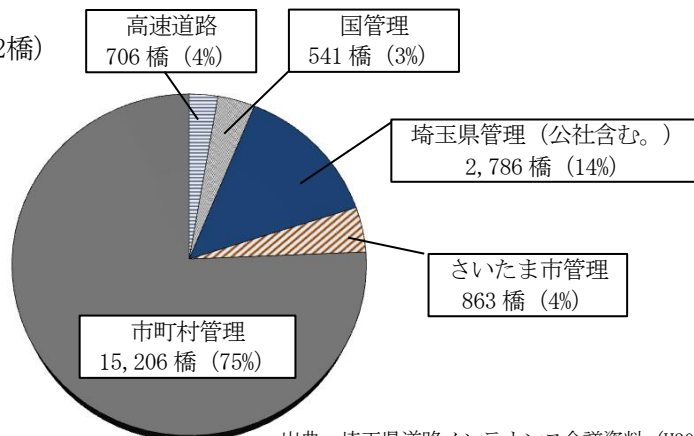
県や市町村が橋りょうを計画的に維持管理するため、点検、修繕及び更新に必要な財源を確保すること。

◆現状・課題

- 高度経済成長期に建設された多くの橋りょうが老朽化し、このまま放置すると一斉に大規模な修繕や架換えの時期を迎え、将来に大きな負担が生じることとなる。

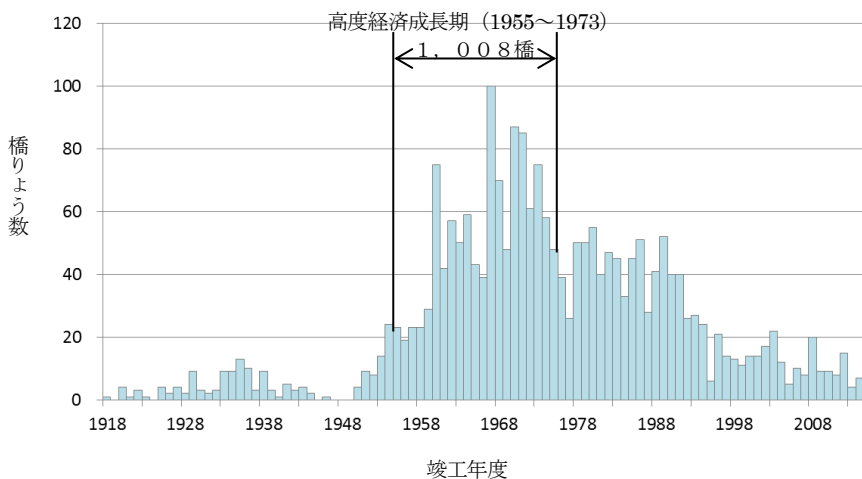
○ 埼玉県内の橋りょう数

(橋長 2 m 以上 20,102 橋)



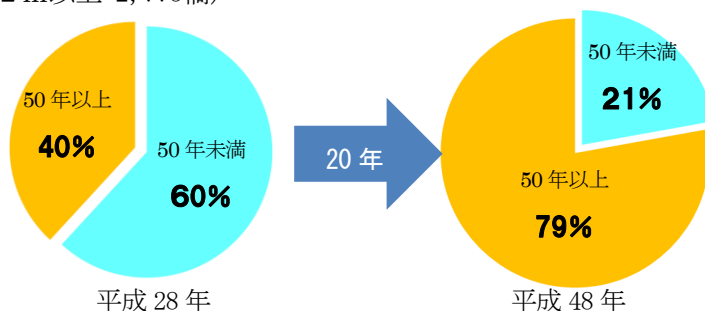
出典：埼玉県道路メンテナンス会議資料 (H30.3.22 時点) より作成

○ 埼玉県管理の橋りょう竣工年次グラフ



○ 架設後50年以上経過している橋りょうの割合の推移

(橋長 2 m 以上 2,775 橋)



老朽化が進む埼玉県の橋りょう

4 河川管理施設の長寿命化の推進

【国土交通省】

◆提案・要望

老朽化した河川管理施設の長寿命化対策を推進するため、施設の計画的な更新や修繕に必要な財源を確保すること。

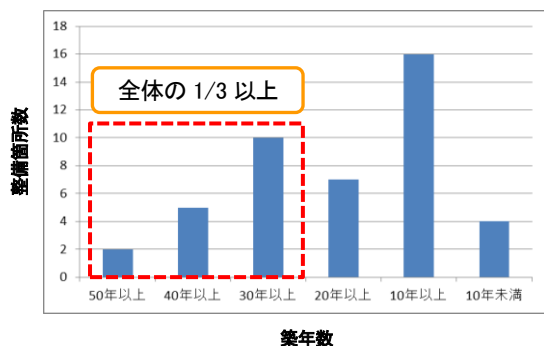
◆現状・課題

- 高度経済成長期（昭和40年代頃～昭和50年代頃）に建設された排水機場や矢板護岸は、その多くが老朽化しており、計画的な更新や修繕による施設の長寿命化が必要であるが、これには多額の費用を要する。

○排水機場の状況

- 排水機場は、44機場のうち17機場（全体の1/3以上）が整備後30年以上を経過している。

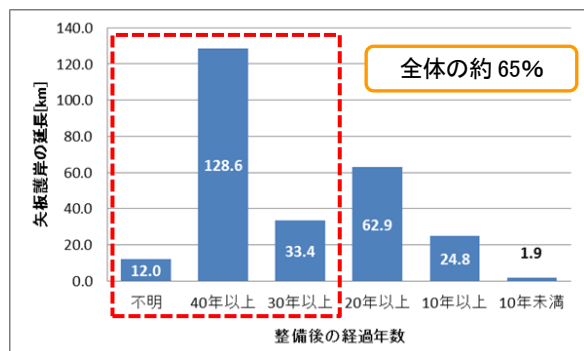
排水機場調査結果（平成30年4月現在）



○矢板護岸の状況

- 矢板護岸は、総延長約264kmのうち、約170km（約65%）が整備後30年以上を経過している。

矢板護岸調査結果（平成30年4月現在）



5 警察官の増員と警察非常勤職員の拡充

【警察庁、総務省】

◆提案・要望

本県警察官1人当たりの業務負担は極めて過重であることから、引き続き警察官を増員すること。

また、警察官の業務を補完するための非常勤職員については、本県の治安情勢と警察官の重い業務負担を踏まえ、拡充配置のために必要な財源を確保すること。

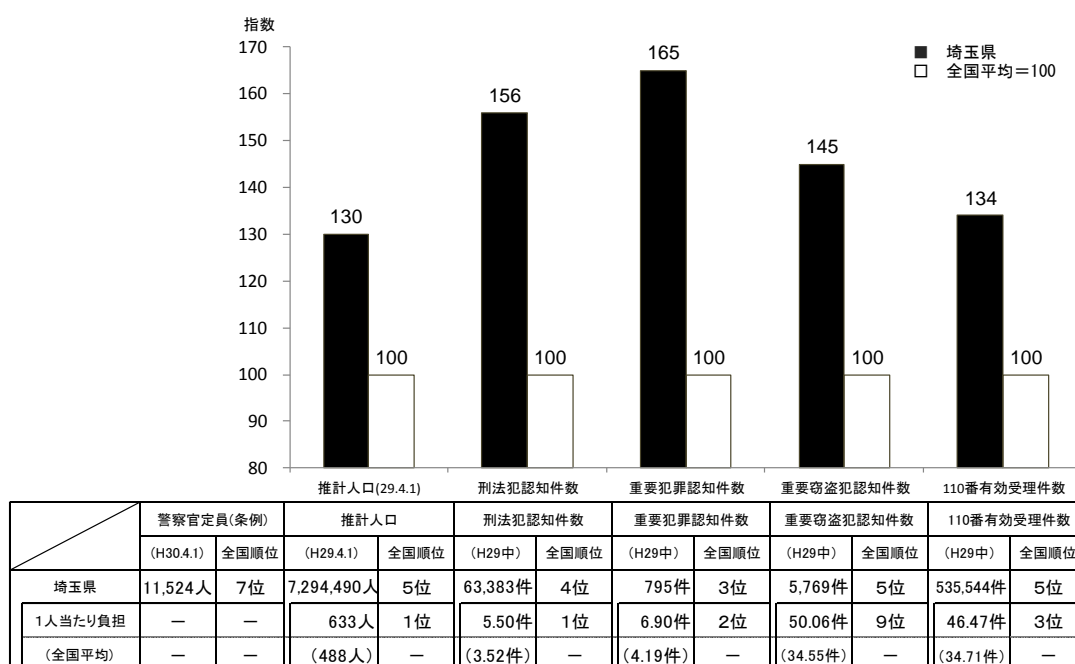
[具体的内容]

- 本県警察官1人当たりの業務負担は極めて過重であることから、警察官を増員すること。
- 本県の治安情勢と警察官の重い業務負担を踏まえ、警察官の業務を補完する非常勤職員の拡充配置のために必要な財源を確保すること。

◆現状・課題

- 本県警察官1人当たりの人口及び刑法犯認知件数の負担が全国ワースト1位、100人当たりの重要犯罪認知件数の負担が全国ワースト2位であるなど、依然として過重な状況であり、治安の回復傾向を定着させていくためには、全国トップクラスにある警察官の業務負担を軽減する必要がある。
- ストーカー・DV事案や児童虐待事案などの人身安全関連事案、高齢者が被害に遭うことの多い特殊詐欺等への対応強化、ラグビーワールドカップ2019の開催（本県1会場）や、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催（本県4会場）が予定されていることから、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。
- また、警察官の業務を補助・補完するための非常勤職員として、交番等において地理案内や遺失拾得等の届出に対応する交番相談員や、相談に対して指導・助言する警察安全相談員等を配置しているが、非常勤職員は、地方財政計画で都道府県の規模等に応じて財源措置されていることから、本県の治安情勢と警察官の重い業務負担を踏まえ、非常勤職員の拡充のため、同計画の見直しが必要である。

○警察官1人当たりの業務負担



※ 重要犯罪・重要窃盗認知件数の負担は警察官100人当たり口

6 警察用車両・無線機の増強

【警察庁】

◆提案・要望

警察活動の機動力を確保し、多種多様な警察事象に迅速・的確に対応するため、車両を増強すること。

また、初動警察活動における情報共有体制を強化するため、警察用無線機を増強すること。

[具体的内容]

- ・ 県民の安全な生活を脅かし、複雑多様化する警察事象に迅速・的確に対応するため、パトカーや捜査車両等の警察用車両及び全県下で情報を共有できる県内系無線機を増強すること。

◆現状・課題

- ・ 本県で保有する国費車両（四輪）は1,360台であり、また、国費県内系無線機は2,491台で、同規模府県と比較すると少ない現状にある。
- ・ ストーカー・DV事案や児童虐待事案等の人身安全関連事案、高齢者が被害に遭うことの多い特殊詐欺等への対応強化やテロ等緊急事態に的確に対応するための機動力確保に必要な車両が、依然として不足している。
- ・ また、警察用無線機については、平成29年度当初予算において、県内系無線機が新システムに移行し、30年度中に更新される予定であるが、国費分整備は、現状の台数と同様の配分にとどまり、無線機の増強は進んでいない状況である。
- ・ 県民の安全な生活を守り、複雑多様化する警察事象、ラグビーワールドカップ2019及び東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催にかかるテロ等に迅速・的確に対応するため、国費車両及び県内系無線機の増強が必要である。

◆参考

○ 警察用車両（四輪車）の増強状況（年度別）

区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	計
無線警ら車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小型警ら車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
捜査用車	0	8	0	0	1	0	0	0	0	9
特殊車両等	1	0	5	12	9	2	2	10	1	42
計	1	8	5	12	10	2	2	10	1	51

○ IPR形警察移動無線通信システムの整備状況（平成30年度）

IPR形県内系無線機	国費	県費
携帯用無線機	43台	764台
車載用無線機	709台	407台
移動用無線機	95台	71台
オートバイ用無線機	64台	115台
固定用無線機	58台	6台
ヘリコプタ用無線機	2台	1台
受令機	1,520台	3台
計	2,491台	1,367台

7 駅ホームでの転落防止対策の促進

【総務省、国土交通省】

◆提案・要望

鉄道事業者が計画的にホームドアをはじめとする転落防止設備の整備を行えるよう、必要な財源を確保すること。また、地方自治体が必要な財源を確保できるよう、起債に関する要件の緩和を図ること。

[具体的内容]

- ・ 鉄道事業者が、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ等に基づく計画的な整備を行えるよう、国においてはホームドア及び内方線付き点状ブロックの整備に必要な財源を確保すること。
- ・ 「公共交通特定事業計画に係る地方債の特例（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 第30条）」に係る要件を緩和すること。

◆現状・課題

- ・ 駅ホームからの転落事故や列車との接触事故は各地で発生しており、本県でも平成29年1月に京浜東北線蕨駅において、盲導犬を連れた視覚障害者が線路内に転落し、亡くられるという大変痛ましい事故が発生した。
- ・ 国は、平成27年2月に閣議決定した交通政策基本計画において、1日当たりの平均利用者数が10万人以上の駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」にのっとり、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックによる転落防止設備を優先的に整備するとし、ホームドアについては、設置駅数を平成32年度までに800駅とする目標を設定している。
- ・ また、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ（平成28年12月）において、ホームドア及び内方線付き点状ブロック等の新たな整備方針を公表したところである。
- ・ 本県においては、埼玉県5か年計画で駅ホームの転落防止設備の整備率（1日当たりの利用者数1万人以上の駅におけるホームドア又は内方線付き点状ブロックの整備率）を平成33年度末までに100%、ホームドア設置駅数を平成33年度末までに33駅にするという目標を設定した。
- ・ 一方、ホームドア整備にはホーム改良も含め多額の費用がかかることや車両の扉位置の統一等の技術的課題もあることから、整備はなかなか進んでいない状況であり、本県におけるホームドア設置済の駅は13駅にとどまっている。（平成29年度末）
- ・ また、地方自治体が負担する経費の財源に地方債を充てるためには、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」により市町村が作成するバリアフリー基本構想にホームドア整備を位置付け、鉄道事業者が特定事業計画の主務大臣認定を得ることが条件となっている。
- ・ しかしながら、市町村では、基本構想の作成や構想に位置付けた事業を実施する予算が不足している等の理由から、その作成が進んでおらず、ホームドア整備に係る経費の財源に地方債を充てることが困難となっている。

○転落防止設備整備状況（平成29年度末時点）

1日当たりの利用者数 1万人以上の駅	合計	転落防止設備整備済みの駅		整備率
		ホームドア	内方線付き点状ブロック	
133駅	116駅	13駅	103駅	87.2%

■埼玉の地の利を生かす基盤整備

【国土交通省、農林水産省】

県担当課：交通政策課、県土整備政策課
道路街路課、農村整備課

本県は、東京圏において重要な位置を占めており、充実した交通網を最大限に生かすことで、首都圏と地方を結ぶ物流が効率化され、企業立地が進み、産業、防災など様々な面で本県の活性化が可能となる。今後は、県土の骨格となるこれらの道路を活用することで本県の潜在能力を余すことなく発揮させ、生活の利便性を向上させるとともに、産業の振興をより一層促進する必要がある。

また、首都圏という大消費地の中に産地がある本県の強みを生かし、「儲かる農業」を実現するためには、農業の基盤整備等を進めることが重要である。

1 新大宮上尾道路など直轄国道等の整備推進

【国土交通省】

◆提案・要望

首都圏道路網の骨格を形成する直轄国道等（新大宮上尾道路、上尾道路、本庄道路、東埼玉道路、圏央道）の整備を推進すること。

とりわけ、新大宮上尾道路（与野～上尾南）の整備を推進するとともに、未事業化区間（上尾南～圏央道）を早期に事業化し、接続する圏央道の久喜白岡JCT以東の暫定2車線区間を早期に4車線化すること。

また、外環道の残る事業中区間（大泉JCT～東名JCT）の整備推進および、東名JCT以南の早期事業化を図り、環状道路としての整備効果の早期発現を図ること。

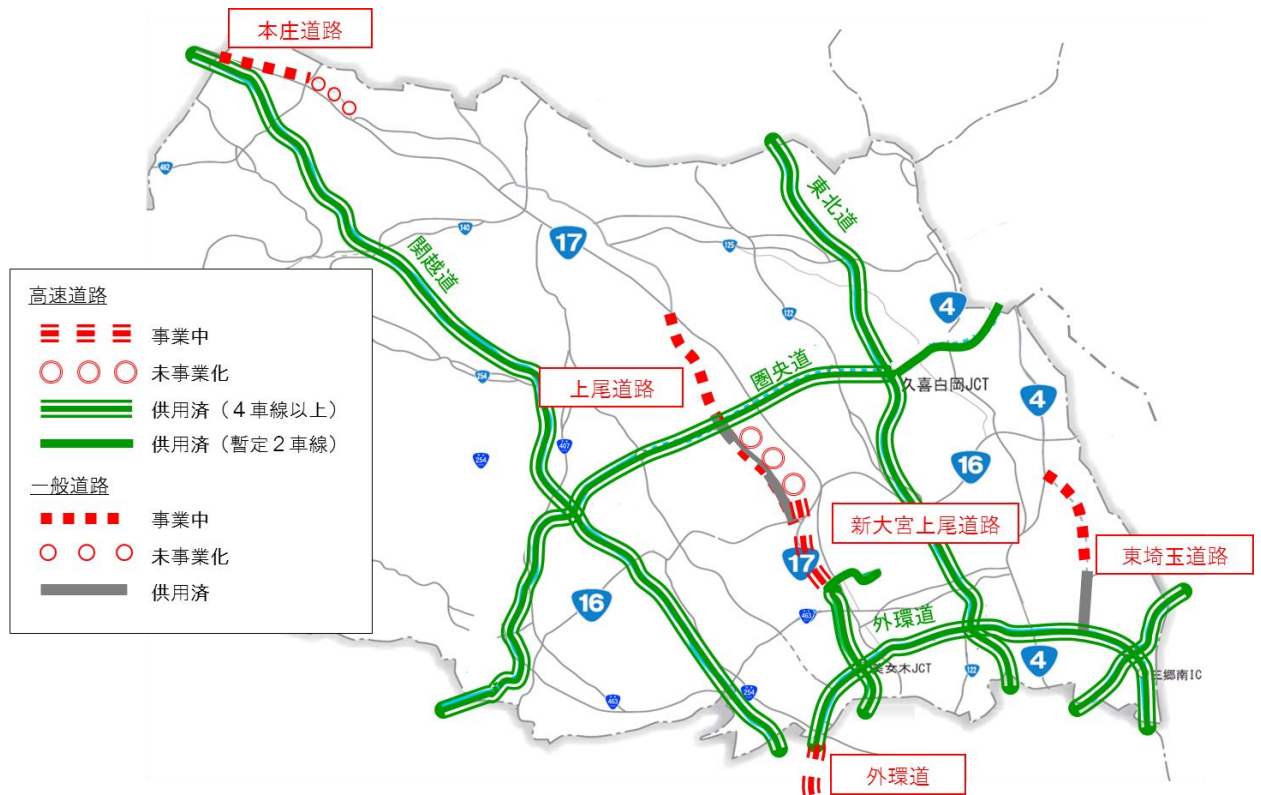
[具体的内容]

- ・ 下記路線について事業中区間の整備推進及び未事業化区間を早期に事業化すること。
 - 新大宮上尾道路（国道17号）
事業中区間：与野JCT～上尾南IC L=8.0km
未事業化区間：上尾南IC～圏央道 L=7.0km
 - 上尾道路（国道17号）
事業中区間：さいたま市西区宮前町（国道16号）～鴻巣市箕田（国道17号） L=20.1km
※I期区間（国道16号～圏央道）L=11.0km供用済（一部暫定2車線）
 - 本庄道路（国道17号）
事業中区間：本庄市沼和田（国道462号）～高崎市新町（群馬県境） L=7.0km
未事業化区間：深谷市岡（深谷BP）～本庄市沼和田（国道462号） L=6.1km
 - 東埼玉道路（国道4号）
事業中区間：吉川市川藤～春日部市水角 L=8.7km
※八潮市八條（外環道）～吉川市川藤 L=5.7km供用済（一般部）
 - 圏央道
暫定2車線区間：久喜白岡JCT以東 L=11.1km
※県内区間 L=58.4km全線供用済
- ・ 下記の地域高規格道路について早期に計画を具体化すること。
 - 核都市広域幹線道路

- 東埼玉道路自動車専用部
- 熊谷渋川連絡道路

◆現状・課題

- ・ 本県内の直轄国道等では、未整備区間が数多く残されており、国道17号新大宮バイパスや国道4号などにおいて慢性的な激しい渋滞が発生している。
- ・ 地域経済の活性化や防災上の観点からも未整備区間の一日も早い完成が必要である。



2 幹線道路網の整備推進

【国土交通省】

◆提案・要望

県が実施する補助国道、主要地方道など幹線道路網の整備推進に必要な財源を確保すること。

[具体的内容]

○バイパス整備や多車線化による幹線道路網の整備

円滑な交通の確保を図り、誰もが豊かさを実感できる県土づくりを進めるため、県土をネットワークする道路の早期整備及び整備に必要な財源を確保すること。

- ・西関東連絡道路（一般国道140号大滝トンネル）
- ・一般国道125号（栗橋大利根バイパス）
- ・一般国道254号（和光富士見バイパス、一般国道298号以南延伸）
- ・主要地方道さいたま菖蒲線（上尾市）等

○インターチェンジへのアクセス道路の整備

高速道路の整備効果を最大限に活用するため、インターチェンジに短時間でアクセスできる道路の整備に必要な財源を確保すること。

- ・一般国道407号（鶴ヶ島日高バイパス）
- ・主要地方道東松山鴻巣線（吉見町）等

○地方創生を促す隣接都県との道路ネットワーク強化

地方の成長を促し、人口減少を克服するため、隣接都県の道路ネットワークを強化し、地域・拠点の連携を確保するための道路整備に必要な財源を確保すること。

- ・（都）放射7号線（新座市）
- ・（都）飯能所沢線（所沢市）
- ・主要地方道越谷流山線（（仮称）三郷流山橋）等

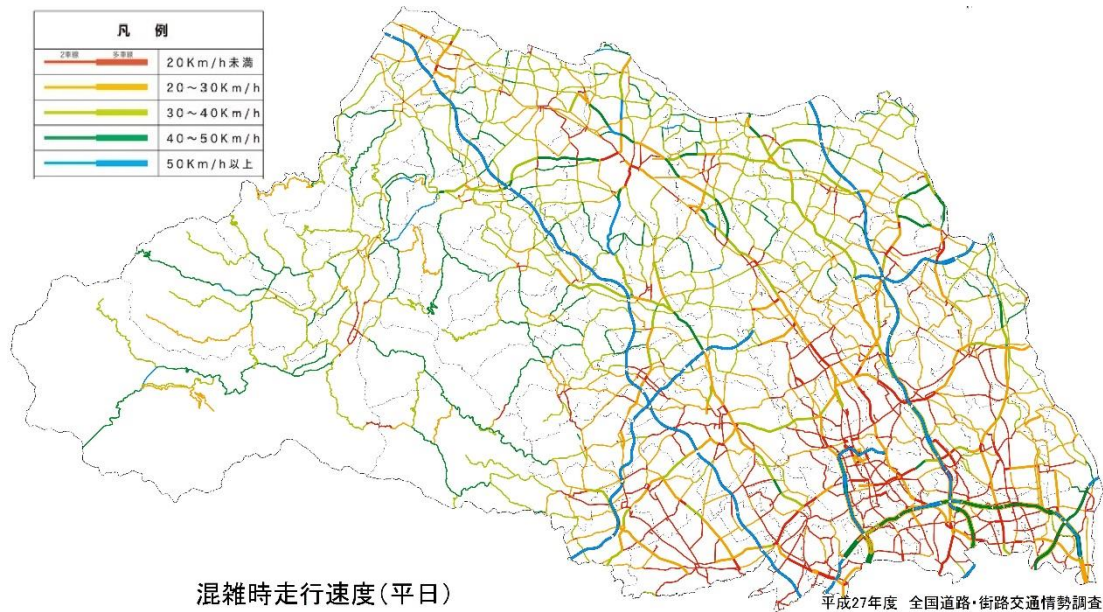
○鉄道との立体交差化による渋滞の解消

鉄道との踏切等で発生する渋滞を解消し、円滑な交通を確保するため、踏切の立体化などの整備に必要な財源を確保すること。

- ・主要地方道羽生外野栗橋線（羽生市）
- ・東武鉄道伊勢崎線・野田線連続立体交差事業（春日部市）等

◆現状・課題

- ・本県には東北縦貫自動車道・関越自動車道・常磐自動車道などの高速道路が整備されている。より円滑な移動を実現するためには、相互の結び付きの強化やインターチェンジへのアクセス向上を図る必要がある。
- ・高速道路を補完する幹線道路では交通量の増加に道路の整備が追いつかず、県内各地で渋滞が発生している。このため、混雑時の走行速度は全国ワースト4位にとどまっている。



3 スマートインターチェンジの整備等による高速道路の有効活用

【国土交通省】

◆提案・要望

首都圏の高速道路ネットワークを有効活用するため、スマートインターチェンジの整備等を推進すること。また、更なる一体的で利用しやすい料金体系を構築すること。

[具体的内容]

○スマートインターチェンジの整備推進

交通利便性の向上や地域の活性化を図るため、スマートインターチェンジを早期に整備すること。また、スマートインターチェンジの整備推進にあたり、地元負担を軽減するための助成制度の拡充と十分な財源の確保を図ること。

- ・ 寄居PAスマートインターチェンジ
- ・ 三芳スマートインターチェンジ（フル化）
- ・ 蓮田スマートインターチェンジ（フル化）等

○サービスエリア等の拡充

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。

- ・ 東北自動車道 蓮田サービスエリア（新上り線）
- ・ 東京外環自動車道 八潮パーキングエリア（仮称）

○一体的で利用しやすい料金体系の構築

- ・ 新たな料金体系導入による交通状況の変化や償還計画への影響など検証した上で、引き続き一体的で利用しやすい料金体系の構築に取り組むこと。
- ・ ビックデータ等を活用し、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。

◆現状・課題

- ・ 埼玉県内の圏央道が全線開通するなど、首都圏の高速道路ネットワーク整備は進展しており、一般道の交通負荷軽減や地域活性化、物流効率化のため、スマートインターチェンジの整備を推進するなど、高速道路を最大限有効活用すべきである。
- ・ 平成28年4月から新たな料金体系が導入され、会社間の料金体系の整理・統一が図られ、起終点を基本とした継ぎ目のない料金が実現するとともに、利用者の急激な負担増に配慮し、激変緩和措置が講じられている。

4 鉄道新線建設における支援制度の拡大

【国土交通省】

◆提案・要望

埼玉高速鉄道線の延伸をはじめとした交通政策審議会答申路線の整備を推進するため、都市鉄道利便増進事業費補助の補助率引上げなどを行うこと。

◆現状・課題

- ・ 東京圏の都市鉄道については、昭和31年の都市交通審議会答申第1号から、平成12年の運輸政策審議会第18号に至るまで過去8度の答申に基づき整備が進められてきた。
- ・ 平成28年4月の交通政策審議会の答申では、国際競争力強化に資する都市鉄道、豊かな国民生活に資する都市鉄道、まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道などの目指すべき姿を実現する上で意義のあるプロジェクトについて、意義と事業化に向けた課題整理がされている。
- ・ これまでの鉄道整備は、高い成長率と輸送需要の大きな伸びに支えられ主に民間鉄道事業者によって進められてきたが、低成長期に入った現在では鉄道事業の採算性は低下しており、民間による積極的な投資は期待できない。
- ・ このため、今後、答申に意義を示された路線の整備に当たっては、鉄道整備の公益性等を踏まえ、公的主体が適切に民間鉄道事業者を補完していく必要がある。

○都市鉄道利便増進事業費補助

既存の都市鉄道施設を有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図るため、第3セクター等公的主体が行う施設の整備に必要な経費の一部（補助対象経費の1/3以内、地方公共団体と同額）を補助。

◆参考 交政審答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

○地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

- ・ 埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- ・ 東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）
- ・ 東京8号線の延伸（押上～野田市）

5 計画的な農業農村整備事業の実施

【農林水産省】

◆提案・要望

農業の競争力強化に資する農地の整備や農業水利施設の長寿命化対策、災害に強い農村づくりを計画的に実施するために必要な財源を確保すること。

[具体的内容]

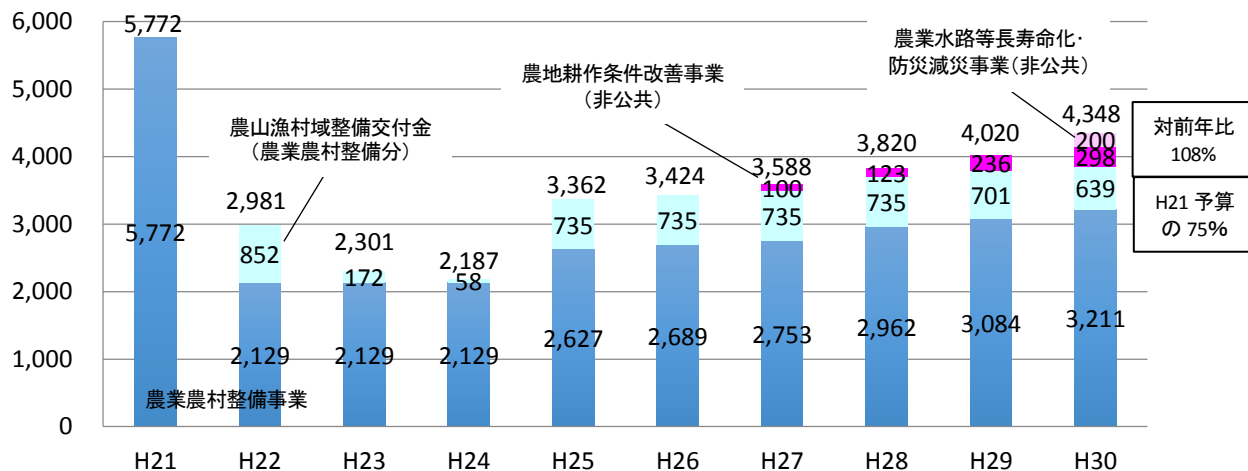
- 農地の整備や老朽化が著しい農業水利施設の補修・改修を計画的に実施して事業進捗を図るために必要な財源を確保すること。

◆現状・課題

- 平成30年度の国の農業農村整備事業に係る予算は全体で4,348億円、対前年度比108%であるが、平成21年度の5,772億円と比べると75%である。
- 本県は、ほ場の整備率が全国平均より低く、また、農業水利施設の老朽化対策や台風・ゲリラ豪雨等自然災害に強い農村づくりが重要な課題であり、必要な財源を確保し計画的な整備を行う必要がある。

○農業農村整備事業関係予算（当初）の推移（国）

（億円）



注) 金額は四捨五入によるため、合計とは一致しないことがある