

**「安心・元気の埼玉」の実現に向けた
提案・要望**

＜重点政策に関する提案・要望＞

**Ⅱ 持続可能な成長・発展に向けた
提案・要望**

■東京 2020 オリンピック・パラリンピックの成功に向けた取組

【内閣官房、内閣府、国土交通省、観光庁】

県担当課：オリンピック・パラリンピック課、観光課

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、国土交通省】

◆提案・要望

- (1) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催延期に伴い、関係自治体が負担する経費について、財政支援を行うこと。
- (2) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の期間中における大会関係者及び観客の円滑な輸送を実現するとともに、国民生活への影響を最小限にとどめるため、大会組織委員会と連携し、交通量の抑制及び交通需要の分散に向けた対策を全国規模で講じるなど、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。
- (3) ホストタウンに登録されている自治体が、東京2020大会のレガシーとして、大会終了後も相手国と交流を継続できるよう、令和3年度以降も財政支援を行うこと。

◆本県の現状・課題等

<延期に伴う新たな負担>

- ・ 本県は、オリンピック 4 競技、パラリンピック 1 競技が行われる関係自治体として、気運の醸成や都市ボランティアの育成、事前トレーニングキャンプの誘致などの取組を進めてきた。大会の開催延期に伴い、これまでの取組を継続するとともに、安心安全な大会の実現に向けて、感染症対策や暑さ対策など、より一層綿密な準備が必要となる。

<輸送対策>

- ・ 大会期間中に首都圏で深刻な渋滞が発生した場合には、大会運営に支障が生じるだけでなく、物流が滞るなど全国にも広く影響が及ぶ恐れがある。
- ・ 都心部を中心に大規模な交通規制を実施した場合には、県民生活にも多大な影響が生じるため、大会組織委員会と連携し、シミュレーションに基づいた代替の交通措置の確保や渋滞に応じた機動的な規制の実施が必要である。
- ・ 首都圏全体で交通量の縮減を図っていくためには、自動車から鉄道への転換を積極的に促して行く必要がある。
- ・ そこで、大会時の良好な道路交通環境の実現に向けて、交通量抑制及び交通需要分散に向けた全国規模の取組や、国民や経済界等への協力の呼び掛けなど国が総合的な対策を講じる必要がある。

<ホストタウン>

- ・ ホストタウンの目的は、自治体と大会参加国とが相互に交流を図り、地域の活性化を推進することにある。ホストタウンで築いた交流を一過性のものとせずレガシーとして根付かせていくため、令和3年度以降も財政支援を継続する必要がある。

◆参考

○埼玉県内におけるホストタウンの登録状況（令和2年5月19日時点）

- ・登録自治体 県と19市町
- ・相手国 15か国

国名	自治体名	ホストタウン登録
アルジェリア	北本市	令和2年2月
マレーシア (※)	三芳町	令和2年2月
オーストラリア	戸田市	令和元年12月
キューバ	東松山市	令和元年10月
コロンビア	秩父市	令和元年6月
コロンビア	草加市	平成31年4月
タイ	川越市	平成31年4月
オーストラリア	県・上尾市・伊奈町	平成31年2月
トルコ	本庄市	平成30年12月
セルビア (※)	富士見市	平成30年12月
ベナン	幸手市	平成30年8月
オランダ	三芳町	平成30年4月
コロンビア	県・加須市	平成29年12月
イタリア	県・所沢市	平成29年12月
ミャンマー	鶴ヶ島市	平成29年7月
ブラジル	県・新座市	平成28年12月
オランダ	さいたま市	平成28年12月
ギリシャ	三郷市	平成28年6月
ブータン	寄居町	平成28年6月

※ 富士見市はセルビア（令和元年12月）、三芳町はマレーシア（令和2年3月）の共生社会ホストタウンにもそれぞれ登録

2 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が観光地域づくりの舵取り役として安定的・継続的に活動を行えるよう、各省庁が連携し長期的かつ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

◆本県の現状・課題等

- ・ 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。
- ・ 本県においても、埼玉の観光地域づくりの舵取り役として、平成30年12月に（一社）埼玉県物産観光協会が県域を区域とする日本版DMOとして登録された。
- ・ 日本版DMOが実施する事業は、国の地方創生推進交付金の対象となっており、（一社）埼玉県物産観光協会も、平成28年度から3か年、交付金の交付を受けるとともに、令和元年度から令和3年度までの交付金の採択を受けている。
- ・ （一社）埼玉県物産観光協会では、県産品の販売や物産展の開催、旅行ツアーの催行により自主財源の確保に努めているが、日本版DMOとして実施する事業費の大半を地方創生推進交付金と県補助金に依存している。
- ・ 特に、地方創生推進交付金は貴重な財源であるが、交付期間が令和3年度までとなっており、令和4年度以降の財源保証がないため、専門人材の採用などが困難な状況となっている。
- ・ また、令和4年度以降は、令和3年度までと同一の事業では採択されないことから、継続的な事業展開も困難となっている。
- ・ 平成29年3月に（公社）日本観光振興協会が全国のDMO候補法人に行ったアンケートでも、DMOに取り組む上で大変なこと、重要課題と思うこととして、「安定的な組織運営のための財源の確保」が最も多く挙げられている。
- ・ 地方創生推進交付金は、日本版DMOである（一社）埼玉県物産観光協会にとって貴重な財源であるが、より安定的・継続的に事業を行っていくためには、長期的かつ十分な財政支援が必要である。

■埼玉の稼げる力の向上

【経済産業省】

県担当課： 商業・サービス産業支援課

1 キャッシュレス決済の普及促進 【新規】

【経済産業省】

◆提案・要望

- (1) 事業者が実施するキャッシュレス決済の手数料について、恒久的な引下げに向け、業界団体に一層の働き掛けを実施するとともに、必要に応じてポイント還元制度と同様の補助制度を創設すること。
- (2) キャッシュレス決済に必要な決済端末の設置費用等に対する補助制度を継続すること。

◆本県の現状・課題等

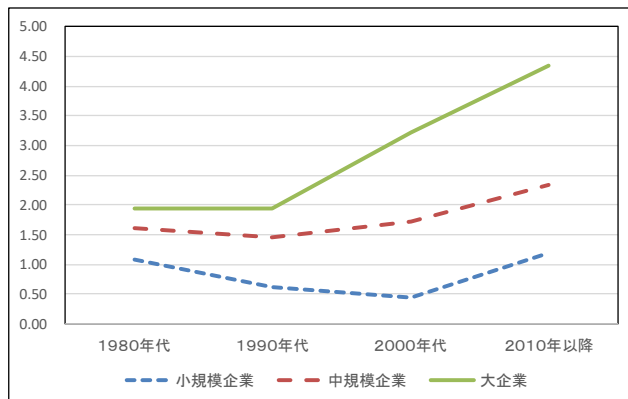
- ・ 「キャッシュレス・消費者還元事業（ポイント還元制度）」は、令和2年6月まで中小企業でキャッシュレス決済をした消費者に2～5%のポイントを還元するとともに、中小企業に決済手数料や決済端末の設置費用等の補助を実施している。
- ・ 本県では、平成31年3月に商工団体や金融機関を構成機関とした「埼玉県キャッシュレス推進協議会」を設置して、中小企業に対するポイント還元制度の周知など、県内のキャッシュレス決済を推進している。
- ・ 本制度には、2月21日の時点で県内の約3万6千店が参加しているが、利益率の低い小規模事業者にとっては、制度終了後の決済手数料負担への不安からなかなか導入に踏み切れないという声が多い。
- ・ 本県におけるキャッシュレス決済の普及・定着に向け、小規模事業者の決済手数料や決済端末設置費用等の恒久的な負担軽減が課題となっている。

◆参考

○企業規模別に見た売上高経常利益率
(資料:財務省「法人企業統計調査年報」)

年代別に見た売上高経常利益率の平均(%)

	小規模企業	中規模企業	大企業
1980年代	1.09	1.60	1.95
1990年代	0.61	1.46	1.94
2000年代	0.45	1.72	3.21
2010年以降	1.20	2.33	4.35



○主な決済事業者の決済手数料

(キャッシュレス・消費者還元事業ホームページより)

決済事業者 (サービス)名	ポイント還元事業 終了後の決済手数料
三井住友カード	3.25%
PayPay	未定(21年10月以降)
LINE Pay	2.45%(21年8月以降)
楽天ペイ	3.24%
メルペイ	1.5%
埼玉りそな銀行	2.95%
武蔵野銀行	3%

■未来を見据えた基盤づくり

【内閣府、総務省、経済産業省、資源エネルギー庁、国土交通省、環境省】

県担当課：交通政策課、エネルギー環境課、
県土整備政策課、道路街路課、
都市計画課、市街地整備課

1 鉄道新線建設の取組に対する支援

【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、鉄道新線建設の取組に対して支援すること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 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。
- ・ このため、答申路線の整備に向けて、沿線自治体と連携して課題解決の取組を進めている。
- ・ また、本県としても知事公約で掲げた「あと数マイルプロジェクト」は公共交通の更なる利便性向上に向けた取組であり、鉄道路線の延伸についても検討を進めていくこととしている。
- ・ 鉄道の延伸には多額の費用がかかることなどから、都市鉄道等利便増進法の適用など、国の支援が必要不可欠と考えている。
- ・ そこで、延伸の諸課題の解決に向けた取組に対して、国の一層の支援を要望するものである。

◆参考

○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。

○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）

2 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

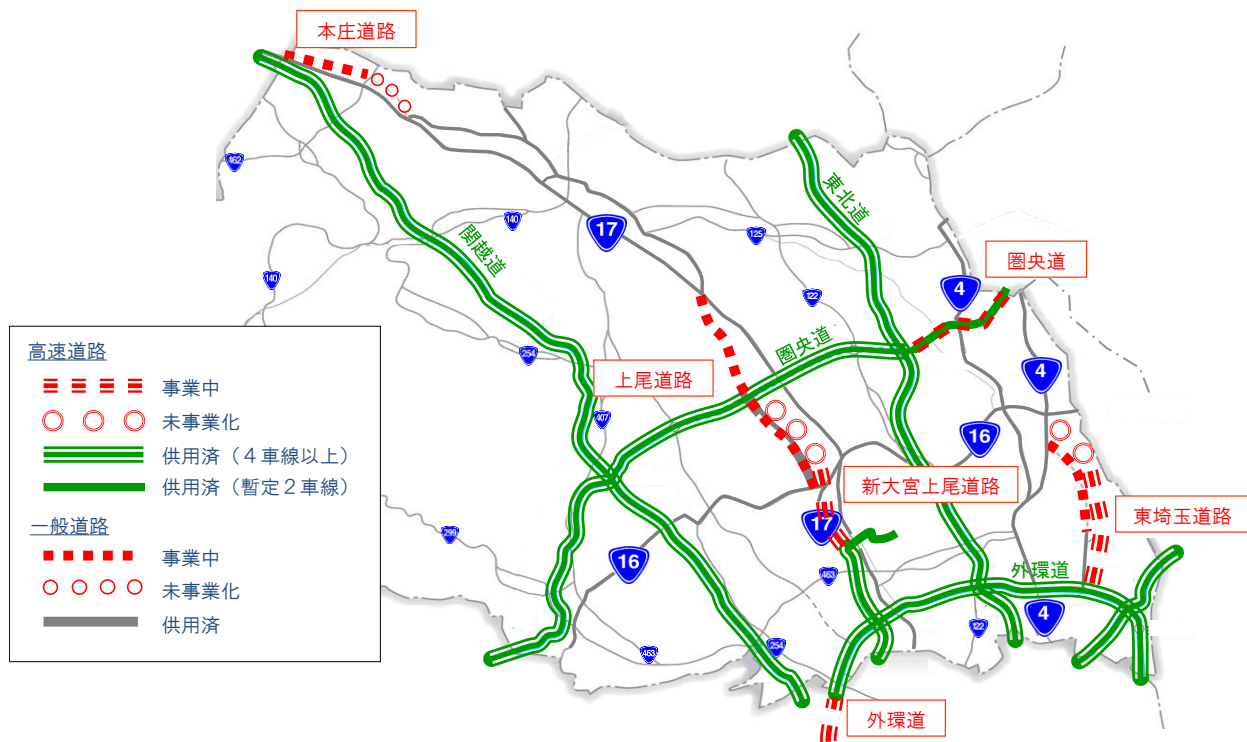
- (1) 首都圏道路網の骨格を形成する直轄国道等（新大宮上尾道路、上尾道路、本庄道路、東埼玉道路、圏央道）の整備を推進すること。
 - ・新大宮上尾道路（国道17号）
 - 事業中区間：与野～上尾南 L=8.0km
 - 未事業化区間：上尾南～圏央道 L=7.0km
 - ・上尾道路（国道17号）
 - 事業中区間：さいたま市西区宮前町（国道16号）～鴻巣市箕田（国道17号）
L=20.1km
 - ※I期区間（国道16号～圏央道）L=11.0km供用済（一部暫定2車線）
 - ・本庄道路（国道17号）
 - 事業中区間：本庄市沼和田（国道462号）～高崎市新町（群馬県境） L=7.0km
 - 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：（自動車専用部）八潮市八條（外環道）～北葛飾郡松伏町田島
L=9.5km
 - （一般部）吉川市川藤～春日部市水角 L=8.7km
 - 未事業化区間：（自動車専用部）北葛飾郡松伏町田島～春日部市下柳（国道16号）
L=8.1km
 - ※（一般部）八潮市八條（外環道）～吉川市川藤 L=5.7km供用済
 - ・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
- (2) 東埼玉道路（国道4号）の事業中区間である自動車専用部及び一般部の整備を推進するとともに、自動車専用部の未事業区間（北葛飾郡松伏町田島～春日部市下柳（国道16号））の早期事業化、更に圏央道までの地域高規格道路候補路線の計画を早期に具体化すること。
- (3) 新大宮上尾道路の事業中区間（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）を早期に事業化すること。
- (4) 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。
- (5) 圏央道と外環道との間の地域高規格道路候補路線である核都市広域幹線道路の計画を早期に具体化すること。
- (6) 地域高規格道路である熊谷渋川連絡道路の計画を早期に具体化すること。
- (7) 新大宮上尾道路や東埼玉道路など直轄国道等は、平常時及び災害時における国全体の高速道路ネットワークの強化に資する事業であることから、重要物流道路として指定し、早期開通のための十分な事業費を確保すること。
- (8) 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以南の計画の具体化を図り、環状道路としての整備効果の早期発現を図ること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 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。

◆参考

○本県の直轄国道等の整備状況



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

- (1) 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。
 - ・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）
 - ・三郷料金所スマートインターチェンジ（フル化）等
- (2) 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。
 - ・東京外環自動車道（仮称）外環八潮パーキングエリア
 - ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）狭山パーキングエリア
- (3) 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。
- (4) 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。

◆本県の現状・課題等

- ・ 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いる。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の実現するとともに、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 幹線道路網の整備推進

【国土交通省】

◆提案・要望

重要物流道路制度に基づき、本県の物流上重要な道路を指定するとともに、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】

(1) 重要物流道路の指定

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路「重要物流道路」に指定したうえで、整備に必要な財源を確保すること。なお、指定に際しては県の意見を十分に反映すること。

- ・一般国道254号（和光富士見バイパス）
- ・一般国道122号（（都）日光東京線）
- ・一般国道125号（加須羽生バイパス）
- ・西関東連絡道路 等

(2) 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）
- ・主要地方道さいたま菖蒲線（上尾市）等

(3) 成長を支える県内道路の整備

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や産業拠点へのアクセス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）
- ・一般県道本田小川線（小川町）等

(4) 隣接都県との道路ネットワーク強化

隣接都県との人の交流や物流の活性化を図るとともに、災害発生時の避難路・輸送路の確保のため、隣接都県と未接続となっている道路整備に必要な財源を確保すること。

- ・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）
- ・一般国道125号（加須羽生バイパス）
- ・（都）放射7号線（新座市）
- ・（都）飯能所沢線（所沢市）等

(5) 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。

- ・東武鉄道伊勢崎線・野田線連続立体交差事業（春日部市）
- ・主要地方道羽生外野栗橋線（羽生市）
- ・主要地方道深谷嵐山線（深谷市）
- ・さいたま幸手線（宮代町）等

◆本県の現状・課題等

- ・ 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。
- ・ また、補助国道などの主要な幹線道路は、平常時及び災害時における国全体の道路ネットワークの強化に資する事業であることから、重要物流道路として指定し、早期に開通させる必要がある。
このような状況から、上記の幹線道路網の整備を協力を推進する必要がある。

5 人口減少社会における街づくり 【新規】

【内閣府、総務省、経済産業省、資源エネルギー庁、国土交通省、環境省】

◆提案・要望

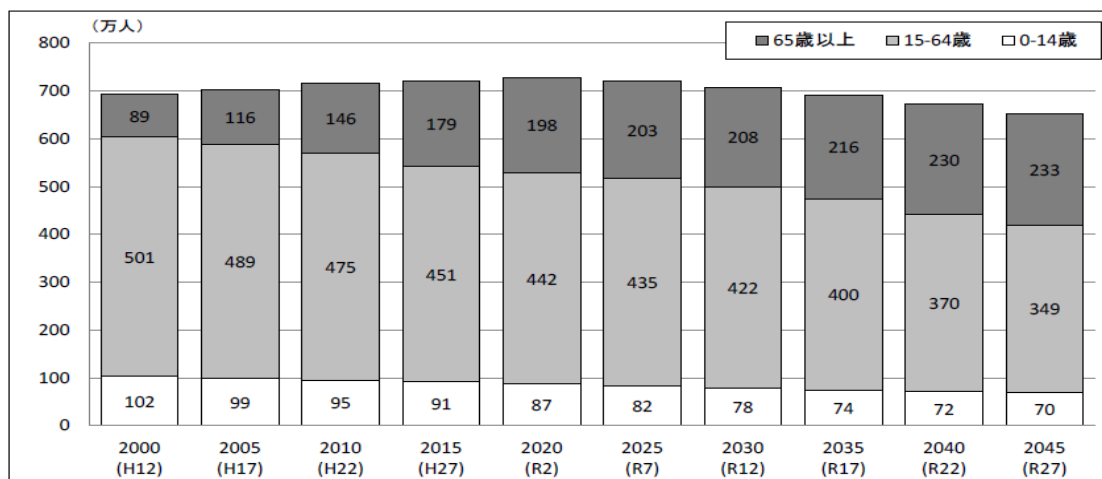
インフラ更新や交通・エネルギー等の効率的活用を進め、将来における財政負担を縮減する取組を支援すること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 本県はまもなく人口減少社会に突入する。75歳以上の人口が2015年の77万3,000人から、2025年には120万9,000人になると推計されており、日本で最も早く高齢化が進むことが見込まれている。
- ・ 急速な人口減少と高齢化により、労働力不足、財政硬直化、医療・介護・子育て・教育サービスの低下、インフラ更新・公共交通維持費用の不足、空き家・空き地増加など、様々な課題が顕在化し、地域産業や都市の活力低下が懸念される。
- ・ こうした課題を解決する有力な手段が「コンパクトシティ」である。居住や都市機能を集積し、インフラ更新や交通・エネルギー等の利用を効率的に進め、「密度の経済」を発揮することで、生活利便性の向上、地域経済の活性化、行政コストの削減をもたらし、超少子高齢化によって生じる様々な課題の解決に寄与するものとする。
- ・ このようなインフラ更新や交通・エネルギー等の効率的活用を推進する取組が必要である。

◆参考

○埼玉県の年齢3 区分別人口の推移見通し（社人研推計）



(2015年までは総務省「国勢調査」、2020年以降は社人研「日本の地域別将来推計人口」を基に作成)

○都道府県別高齢者人口推計

高齢者（65歳以上）（単位：万人）						後期高齢者（75歳以上）（単位：万人）					
順位	都道府県	2015年 (平成27年)	2025年 (令和7年)	増加数	増加率	順位	都道府県	2015年 (平成27年)	2025年 (令和7年)	増加数	増加率
1	沖縄県	28.2	36.2	8.0	28.2%	1	埼玉県	77.3	120.9	43.6	56.4%
2	宮城県	60.0	69.6	9.6	16.0%	2	千葉県	70.7	107.2	36.5	51.6%
3	福岡県	132.1	149.2	17.1	12.9%	3	神奈川県	99.3	146.7	47.4	47.7%
4	茨城県	78.0	87.9	9.9	12.71%	4	愛知県	80.8	116.9	36.0	44.6%
5	埼玉県	180.4	203.4	22.9	12.70%	5	大阪府	105.0	150.7	45.7	43.6%

(注) H27 高齢者人口には人口構成比により按分した年齢不詳人口を含む。増加率は1人単位で算出。
(社人研「日本の地域別将来推計人口」を基に作成)

