

**「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 魅力的で持続可能な埼玉に向けた
提案・要望**

■オリ・パラなどによる魅力創出・経済活性化

【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、市街地整備課、公園スタジアム課

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、警察庁】

◆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、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。
- (2) 聖火リレーの実施に関して、大型車両の通行規制解除、交通規制告知・沿道装飾等のための道路占用許可に係る事務手続きが簡素化されるよう、適切な措置を講じること。
- (3) ホストタウンで築いた交流を東京2020大会のレガシーとして残していくため、ホストタウン登録自治体に対する財政支援を継続すること。

◆本県の現状・課題等

<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。
- ・ 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。

<聖火リレー>

- ・ 聖火リレーでは、運営を担う車両がルート上を通行する。運営車両には大型車両が含まれており、ルート上に大型車両の通行規制の解除が必要な箇所が多数ある。
- ・ また、ルート上に、交通規制の事前告知や沿道装飾等を実施するには、個々に道路占用許可を受ける必要がある。
- ・ 県全域にわたる聖火リレーの実施に当たっては、これらの事務手続きに相当の負担が生じることから、国が統一的な見解を示すなど、事務手続きの簡素化について適切な措置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大会終了後も継続し、レガシーとして根付かせていくため、2020年度以降もホストタウン制度を継続し、登録自治体に対する財政支援を継続する必要がある。

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

◆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。
- ・ 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、本県の県域を区域とする日本版DMO法人である（一社）埼玉県物産観光協会も、平成 28 年度から地方創生推進交付金の支援を受けている。
- ・ ただし、期間は3年間（平成 30 年度まで）に限られており、引き続き令和元年度から令和3年度までの交付申請を行い、採択されたところである。
- ・ 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が自ら専門人材を確保し、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には相当の期間を要する。
- ・ そのため、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不可欠である。

3 土地区画整理事業の推進

【国土交通省】

◆提案・要望

快適で魅力あふれるまちづくりを進めるため、道路、公園等の公共施設と宅地を一体的に整備する土地区画整理事業の推進に必要な財源を確保すること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 地価の低迷や厳しい財政状況の下、事業財源の確保が困難になり、事業期間の長期化や、借入金の返済が難しくなっている。このような中、事業効果を早期に発揮するため、国による財政支援の拡充が不可欠である。
- ・ 国の財政支援の一つである社会資本整備総合交付金（道路事業）については、平成 30 年度から「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」の規定による国費率のかさ上げ措置が一部の重点配分対象事業に限定されたため、県内で施行中の大部分の地区で実質的に国費率が低下することとなった。
- ・ また、つくばエクスプレス沿線地域において鉄道整備と一体的に進めている事業については、平成 17 年 8 月の鉄道開業を受け、一層の駅周辺の整備推進が必要である。

◆参考

○土地区画整理事業の施行状況（平成 31 年 3 月 31 日現在）

	地区数	面積
施行中地区	106 地区	4,323.6 ha

※事業施行中の地区数、面積とも全国 1 位

○社会資本整備総合交付金（道路事業）の重点・非重点配分の別（平成 31 年度）

	国費率	重点	非重点	計
		5.5/10	5/10	
公共団体施行		3 地区	3 2 地区	3 5 地区
組合施行		0 地区	5 地区	5 地区
合計		3 地区	3 7 地区	4 0 地区

※さいたま市を除く。

※平成 29 年度までは、全ての地区で国費率 5.5/10 が適用されていた。

4 市街地再開発事業の推進

【国土交通省】

◆提案・要望

- (1) 都市の防災性を高め、ゆとりとにぎわいのある快適なまちづくりを進め、また、被災時対策（帰宅困難者対策など）やエコ施策においても役割が期待される市街地再開発事業の推進のため、財政的支援を拡充するなど必要な財源を確保すること。
- (2) 「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」の規定による交付金の国費率のかさ上げ措置は、重点配分対象事業に限り平成30年度以降も10年間継続されることとなったが、県内で施行中の市街地再開発事業はすべてこれに該当せず、実質的には国費率が低下することとなる。事業の進捗に影響が大きいことから、重点配分対象事業を拡充すること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 本県では、昭和40年代以降の急激な人口流入などにより、市街地環境の悪化、災害危険性の増大などの問題が発生している。
- ・ また、中心市街地の人口の空洞化、既存商店街の活力の低下などが大きな問題となっている。

◆参考

○市街地再開発事業の施行状況（平成31年3月31日現在）

	地区数	面積
施行中地区	9 地区	10.3 ha

○国の社会資本整備総合交付金（道路事業）導入地区のうち重点・非重点配分の別
（平成31年度）

	重点	非重点	計
	国費率	5/10	
施行中地区	0 地区	4 地区	4 地区

■災害に強く環境にやさしい埼玉

【国土交通省、環境省】

県担当課： 水環境課、県土整備政策課、道路環境課
道路街路課、河川砂防課、水辺再生課

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。

◆本県の現状・課題等

- ・ 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年よりも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、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た。現在は、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。一方で、緊急輸送道路上で被害を受け通行止めなどにより、緊急輸送の支障となる橋りょうも存在した。
- ・ このため、阪神淡路大震災を受けて耐震基準が大きく変更された平成8年の基準より古い基準で建設された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

- (1) 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こと。
- (2) 本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）
 - ・ 特定洪水対策等推進事業（新方川、中川等）
 - ・ 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策事業の推進（新河岸川等）
 - ・ 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）
 - ・ 河川改修の推進（芝川、芝川第一調節池、市野川等）
 - 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（秩父市川俣地区等）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
 - 排水機場等の河川管理施設の更新
 - 鋼矢板護岸の耐震化（伝右川）

◆本県の現状・課題等

- ・ 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30年度末で61.2%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号と3年連続で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が5,224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。

◆参考（利根川・荒川等の直轄治水事業）

- 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（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

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

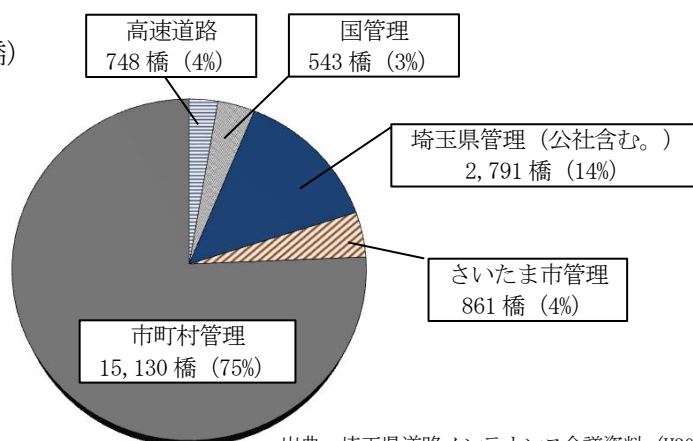
県や市町村が橋りょうを計画的に維持管理するため、点検、修繕及び更新に必要な財源を確保すること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 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。
- ・ 法定点検が一巡し、今後点検結果に基づいた修繕が増加することから財政的な負担が増すこととなる。

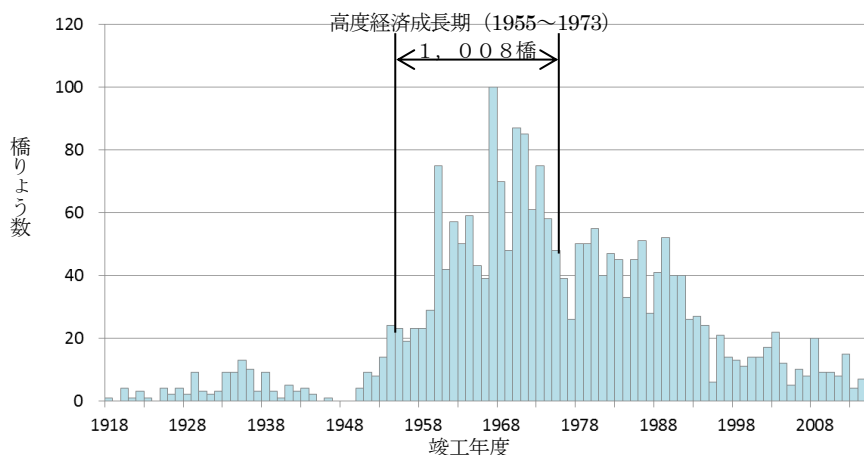
◆参考

○埼玉県内の橋りょう数
(橋長 2 m以上 20, 073橋)

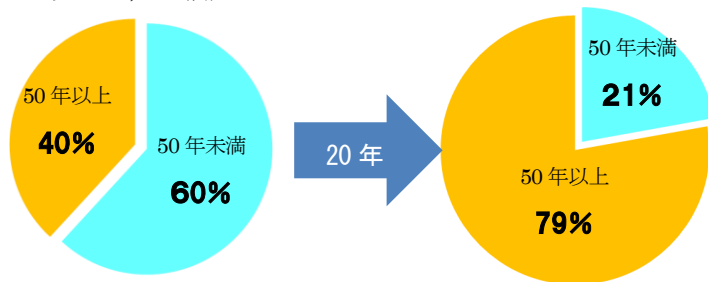


出典：埼玉県道路メンテナンス会議資料 (H30. 3. 31 時点) より作成

○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

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。

◆本県の現状・課題等

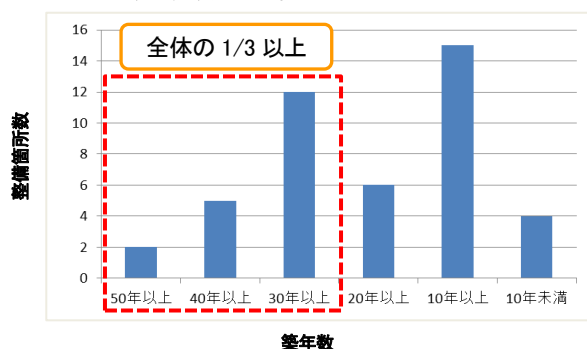
- 高度経済成長期（昭和40年代頃～昭和50年代頃）に建設された河川管理施設は、その多くが更新時期を迎えており、計画的な更新や修繕による施設の長寿命化が必要であるが、これには多額の費用を要する。

◆参考

○排水機場の状況

- 排水機場は、44機場のうち19機場（全体の1/3以上）が整備後30年以上を経過している。

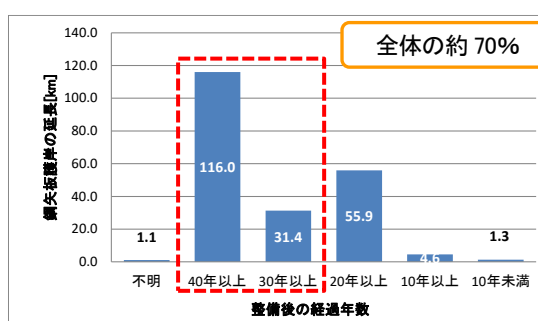
排水機場調査結果（平成31年4月現在）



○鋼矢板護岸の状況

- 鋼矢板護岸延長約210 kmのうち、約147 km（約70%）が整備後30年以上を経過（平成31年4月現在）しており、腐食孔の発生や傾倒、護岸裏の道路陥没などの影響が出ている。

鋼矢板護岸整備後経過年数（平成31年4月現在）



○県管理ダムの状況

- ダムは、建設後30年前後となり、多くの設備更新の時期を迎えている。



■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

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

- (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。
- (2) 東埼玉道路（国道4号）の事業中間区間である一般部の整備を推進するとともに、外環道～国道16号までの自動車専用部の事業化、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間区間（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間区間（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1 各路線における事業中間区間及び未事業化区間

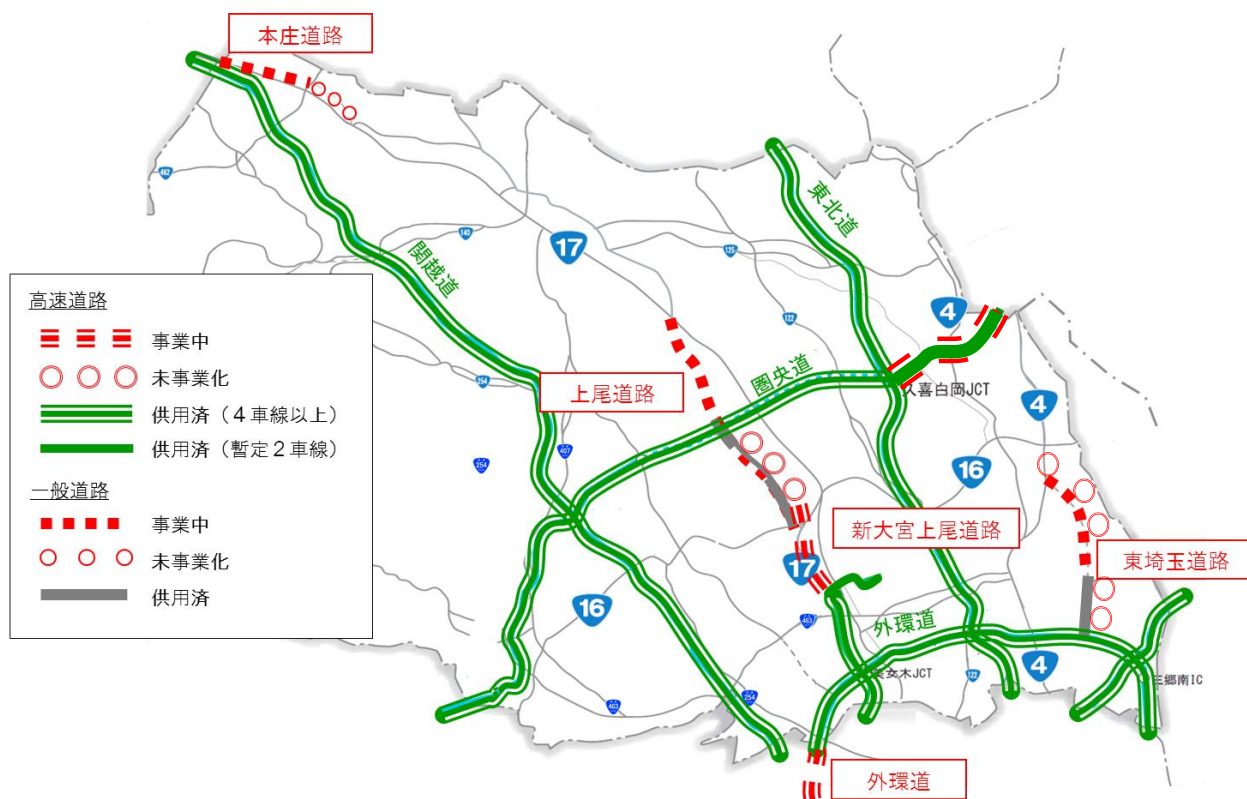
○新大宮上尾道路（国道17号）

事業中間区間：与野JCT～上尾南出入口 L=8.0km

未事業化区間：上尾南出入口～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（一般部）
 - 未事業化区間：八潮市八條（外環道）～春日部市下柳（国道16号） L=17.6km（自動車専用部）
 - ※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

◆参考2 本県の直轄国道等の整備状況



2 幹線道路網の整備推進

【国土交通省】

◆提案・要望

<バイパス整備や多車線化による幹線道路網の整備>

- (1) 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。
- ・ 一般国道140号（大滝トンネル）
 - ・ 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>

- (2) 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>

- (3) 隣接都県の道路ネットワークを強化し、地域・拠点の連携を強化する道路の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>

- (4) 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、道路と鉄道の立体交差化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）
 - ・ （都）大場大枝線（春日部市）等

<重要物流道路の指定>

- (5) 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路を「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

◆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強力に推進する必要がある。

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

- (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専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
 - ・ 東京外環自動車道（仮称）外環八潮パーキングエリア
- (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。

◆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が示されており、個々のプロジェクトについて意義と課題が整理がされている。
- ・ 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

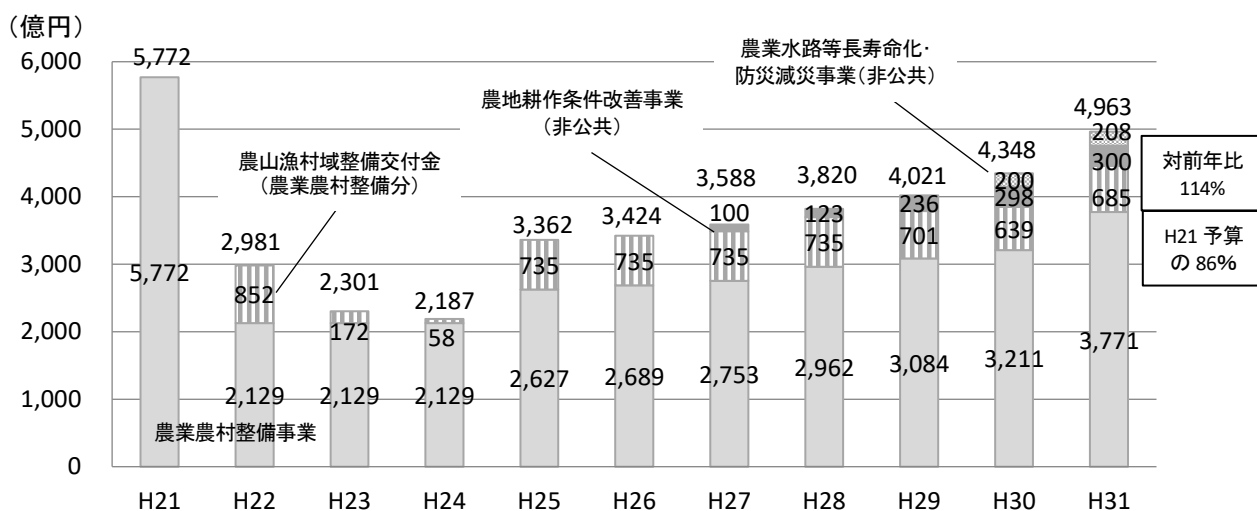
農業の競争力強化に資する農地の整備や老朽化が著しい農業水利施設の長寿命化対策、災害に強い農村づくりを計画的に実施するために必要な財源を確保すること。

◆本県の現状・課題等

- 令和元年度の国の農業農村整備事業に係る予算は全体で4,963億円、対前年度比114%であるが、平成21年度の5,772億円と比べると86%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。

◆参考

○農業農村整備事業関係予算（当初）の推移（国）



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

