

**「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＞**

**Ⅱ 強い埼玉県経済に向けた提案・要望**

# ■ 稼ぐ力の向上

【経済産業省、農林水産省】

県担当課：先端産業課、農村整備課

人口構造が変化する中で、強い埼玉県経済をつくり上げていくためには「稼ぐ力」の強化が必要である。本県では、国際競争力を持った新たな産業を創出するため、先端技術の実用化・製品化開発から事業化までの支援を通じて新たな成長産業の集積を目指す「先端産業創造プロジェクト」を引き続き展開している。

また、経済のグローバル化を背景に、農業分野においても国内外の産地間競争が一層激しくなることが予想されているため、「儲かる農業」の実現に向けて取り組んでいる。

## 1 先端産業創造プロジェクトの推進

【経済産業省】

新たな成長産業の育成・集積を目指す産官学（企業、自治体、大学・研究機関）の取組を強力に支援するとともに、今後、継続的な支援を行うための財源を確保すること。

また、新たな産業の創出・振興に必要な人材を確保するため、各分野における人材養成の仕組みを構築すること。

### ◆現状・課題

- ・ 生産年齢人口が大幅に減少する中、将来にわたって価値を生み出す産業の振興は、税収確保、雇用拡大等の観点から各自治体にとっても喫緊の課題である。
- ・ 本県では、「稼ぐ力」を強化するため、国際競争力を持った付加価値の高い新しい産業を生み出す「先端産業創造プロジェクト」を平成26年度から展開している。
- ・ 具体的には、ナノカーボン、医療イノベーション、ロボット、新エネルギー、航空・宇宙の5分野を重点分野と定め、実用化・製品化・事業化から県内集積に至るまでの一貫した支援を行っている。
- ・ この取組の推進体制として、産業技術総合研究所、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）と三者協定を締結し、開発テーマを選ぶ目利きの役割など様々な形で協力を得ている。本県以外にも同様の取組を行う自治体が出てきており、広がりを見せつつある。
- ・ また、事業の財源に充てるため、県企業局が分譲した産業団地の売却益100億円を原資として、県内の産業振興と雇用機会創出を図るための「産業振興・雇用機会創出基金」を創設したところである。
- ・ こうした新しい分野の産業振興に係る取組の多くは、具体的な成果が出るまでに時間がかかるため、継続的な支援を行う必要がある。そのため、今後も継続的に財源を確保することが課題となってくる。
- ・ また、新たな産業の創出、振興においては、各分野における開発やマッチングをコーディネートできる人材の育成が不可欠である。本県では、ナノカーボン、ロボット分野を対象に人材育成事業を実施しているが、今後人材の裾野を広げていくためには、県単独の取組では限界があり、より広域的な取組に発展させることが課題である。

### ◆提案・要望の具体的内容

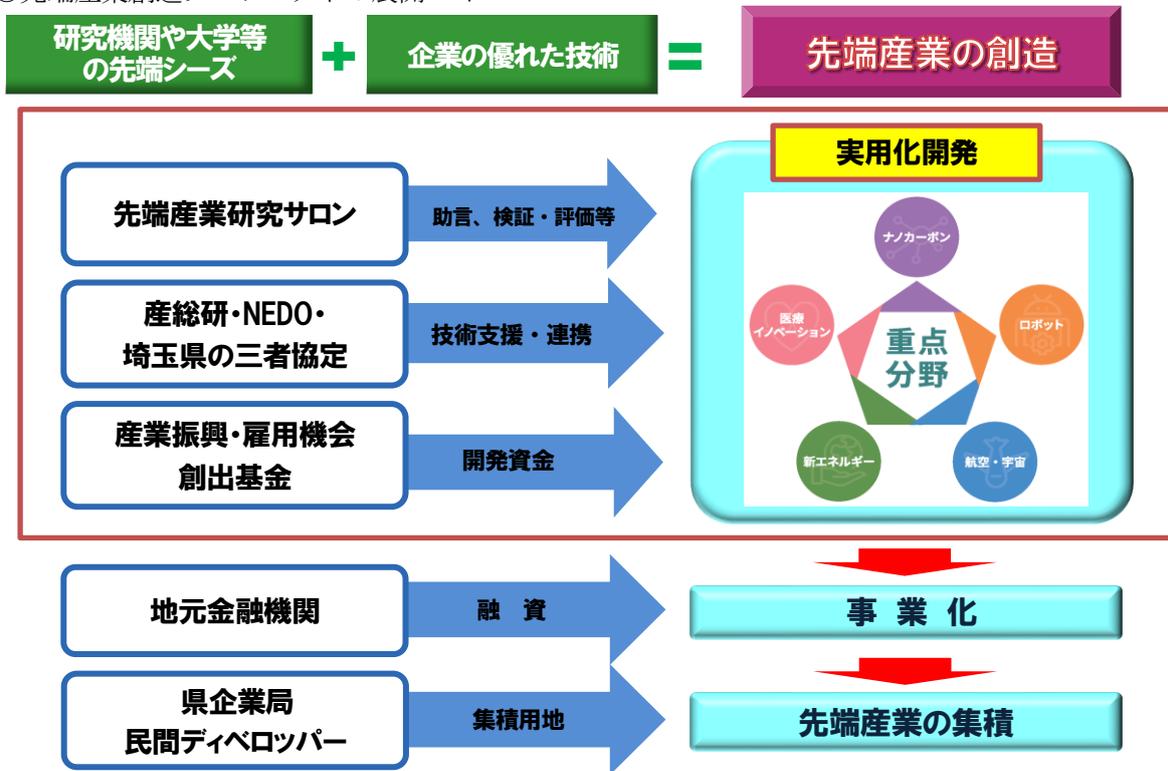
- ・ 新たな成長産業の育成・集積を目指す産官学（企業、自治体、大学・研究機関）の取組を強力に支援すること。
- ・ 企業が中長期的な視野を持って新たな産業分野にチャレンジできるようにするため、継続的な支援を可能とする財源を確保すること。例えば、中小製造業の新技术・新製品開発に対する助成制度

が近年補正予算で措置されているが、恒常的な制度として位置付けること。

- ・ 新たな産業の創出・振興に必要な人材を確保するため、各分野における人材養成の仕組みを構築すること。

◆参考

○先端産業創造プロジェクトの展開スキーム



○国の動向等

◇概算要求状況【経済産業省】

- ・ 未踏事業によるITの突出した才能を持つ若手人材育成、事業化・起業支援  
53億円の内数（29年度 45億円の内数）
- ・ VCが選定したスタートアップ企業への実用化開発補助等  
33億円（29年度 18億円）

◇制度改正等の状況

要望に係る制度改正等の動きなし

## 2 計画的な農業農村整備事業の実施

【農林水産省】

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。

### ◆現状・課題

- 平成29年度の国の農業農村整備事業に係る予算は以下のとおりとなっている。
  - 農業農村整備事業：国費3,084億円 対前年度比104%
  - 農山漁村地域整備交付金：国費 701億円 対前年度比 95%
  - 農地耕作条件改善事業：国費 236億円 対前年度比192%
- これら国の農業農村整備事業に係る予算は全体で4,020億円、対前年度比105%であるが、平成21年度の5,772億円と比べると70%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る。

### ◆提案・要望の具体的内容

- 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。

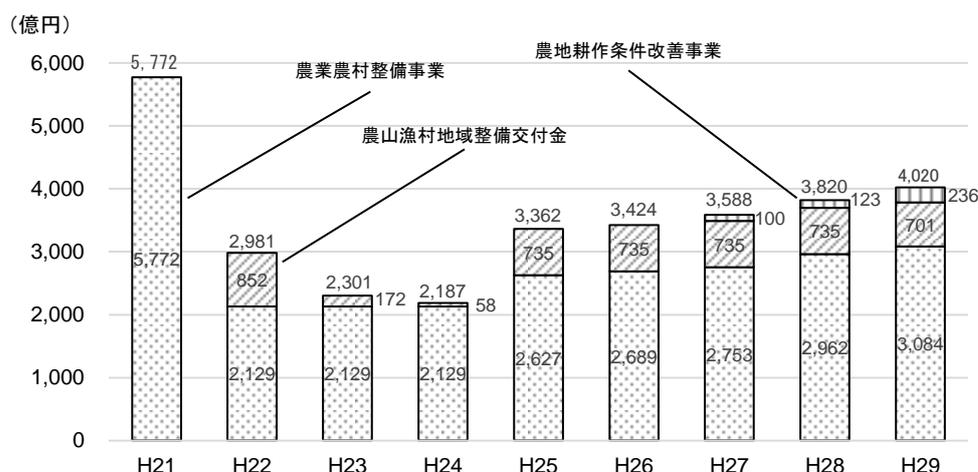
### ◆参考

○平成29年度予算（国）

	H28予算額	H29概算決定額	対前年比
農業農村整備事業	2,962億円	3,084億円	104%
農山漁村地域整備交付金	735億円	701億円	95%
農地耕作条件改善事業	123億円	236億円	192%
計	3,820億円	4,020億円	105%

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

○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

○国の動向等

◇概算要求状況【農林水産省】〔国費ベース〕

・ 農業農村整備事業	3,793億円 (29年度 3,084億円)
・ 農山漁村地域整備交付金 (農業農村整備分)	820億円 (29年度 701億円)
・ 農地耕作条件改善事業	407億円 (29年度 236億円)

# ■埼玉の地の利を生かす基盤整備

【国土交通省】

県担当課：交通政策課、道路政策課、道路街路課

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。

## 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】

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、外環道、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）を早期に事業化すること。また、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。

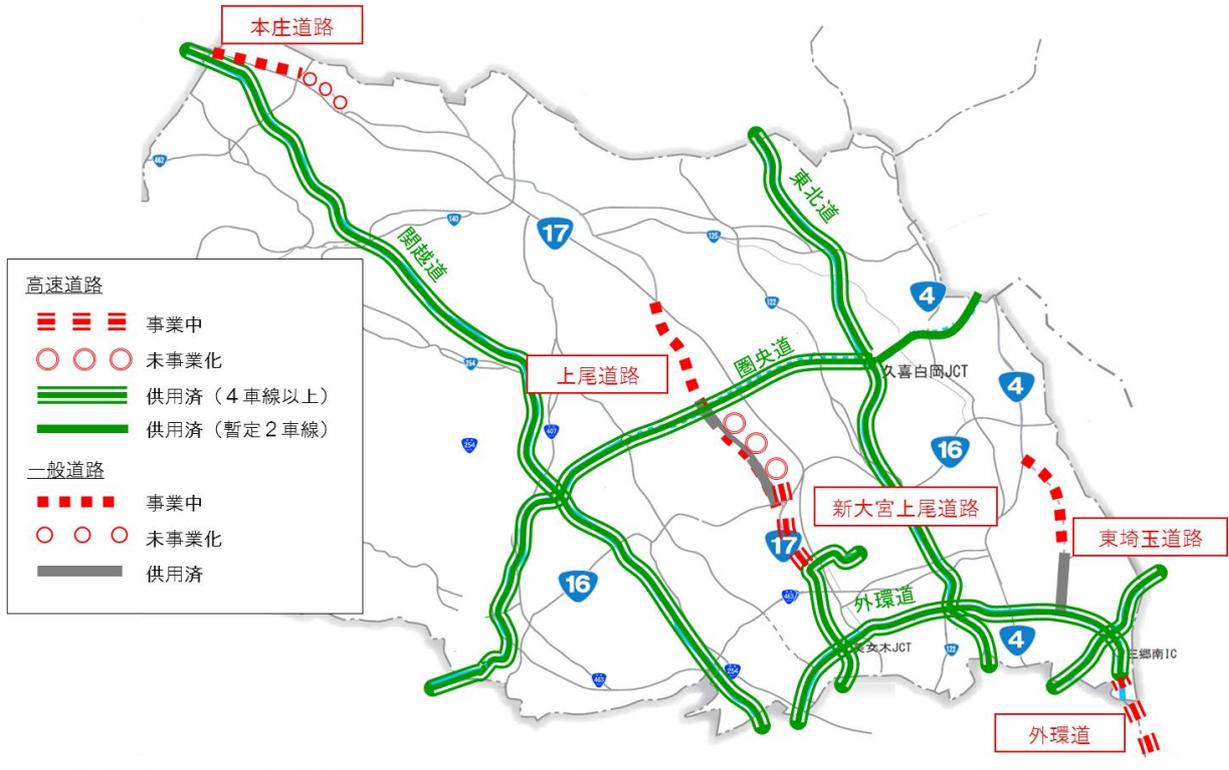
### ◆現状・課題

- ・ 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。

### ◆提案・要望の具体的内容

- ・ 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=約7km
  - 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）
  - 外環道
    - 事業中区間：三郷南IC～都県境 L=2.4km
    - ※県内区間 L=32.2km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

- ・ 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
  - 熊谷渋川連絡道路



○国の動向等

◇概算要求状況【国土交通省】

- ・ 道路整備 4兆 539億4,300万円 (29年度 3兆7,566億5,800万円) [事業費ベース]

## 2 幹線道路網の整備推進

【国土交通省】

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。

◆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。
- ・ 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（以下「道路財特法」という。）による国の負担又は補助の特例（嵩上げ規定）が平成29年度末で期限となっている。

### ◆提案・要望の具体的内容

#### ○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）
- ・主要地方道飯能寄居線（日高市）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。

- ・主要地方道練馬所沢線（所沢市）、（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）
- ・主要地方道伊勢崎深谷線（上武大橋）等

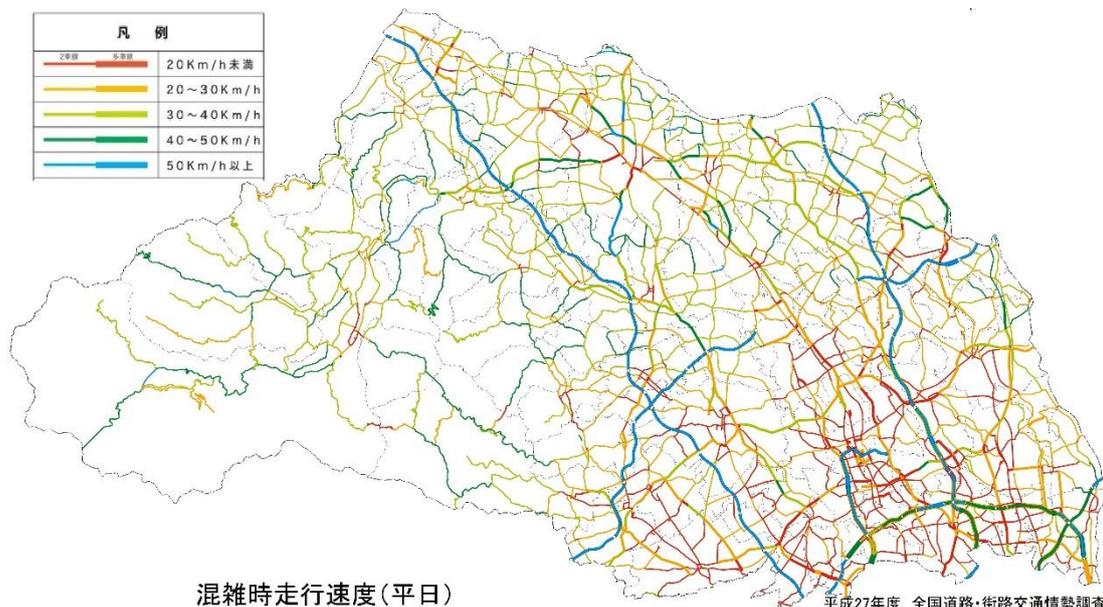
#### ○鉄道との立体交差化による渋滞の解消

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）
- ・（都）川越北環状線（川越市）
- ・東武鉄道伊勢崎線・野田線連続立体交差事業（春日部市）等

#### ○地方が行う道路整備の財源確保

道路財特法による国の負担又は補助の特例（嵩上げ規定）について、地方の財政事情に鑑み、平成30年度以降も措置の継続を図ること。



## ○国の動向等

### ◇概算要求状況【国土交通省】〔事業費ベース〕

道路整備	4兆 539億4,300万円 (29年度 3兆7,566億5,800万円)
社会資本総合整備	4兆8,194億3,700万円 (29年度 4兆1,050億 400万円)
・社会資本整備総合交付金	2兆1,455億3,300万円 (29年度 1兆8,279億 500万円)
・防災・安全交付金	2兆6,739億 400万円 (29年度 2兆2,770億9,900万円)

## 3 高速道路ネットワークの有効活用

【国土交通省】

首都圏の高速道路ネットワークを有効活用するため、一体的で利用しやすい料金体系を構築するとともに、サービスエリア等の拡充、スマートインターチェンジの整備等を推進すること。

### ◆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物流効率化のため、高速道路を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。
- ・ 圏央道沿線等には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高速道路の利用形態は年を追うごとに変化している。

### ◆提案・要望の具体的内容

#### ○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。

#### ○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）

#### ○スマートインターチェンジの整備

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。

- ・（仮称）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

## ○国の動向等

### ◇制度改正等の状況

- ・ 平成29年7月、蓮田スマートインターチェンジ（フル化）が準備段階調査箇所に選定。

## 4 鉄道新線建設における支援制度の拡大

【国土交通省】

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）

### ○国の動向等

#### ◇概算要求状況【国土交通省】

要望に係る概算要求なし

#### ◇制度改正等の状況

要望に係る制度改正等の動きなし