

# 「安心・成長・自立自尊の埼玉」の実現 に向けた提案・要望

## 分野別提案・要望

### 分野3

### 経済・産業を支える分野

# 新たな成長を導く次世代ビジネスの振興

要望先：国土交通省

県担当課：下水道管理課

地球規模の環境・エネルギー問題への対応等社会経済情勢が大きく変化する中で、産業構造の転換を進めていくことは、新たなビジネスチャンスの創出にもつながる。

今後大きな成長が予測されている世界の水ビジネス市場で国際展開を進めていくためには、地方公共団体の運営・管理技術を活かして官民連携した国際競争力の強化が求められている。

## 1 下水道分野の国際展開に対する支援の拡充

国土交通省

下水道分野において、地方自治体と民間企業とが官民連携して国際展開を図るための海外での調査費などについて十分な財政支援を行うこと。

### ◆現状・課題

- ・ 世界の水ビジネス市場は今後大きく成長していくことが予測されており、トータルシステムとしての日本の高い下水道技術が求められている。
- ・ 現在、国土交通省では、優位技術のさらなる国際競争力の強化を目的として、「下水道革新的技術実証事業（B-DASH）」や「水・環境ソリューションハブ（WES-Hub）」の取組が進められている。
- ・ 本県においても、下水道分野の国際展開を進めており、WES-Hubの登録都市として、県内下水道関連企業とのB-DASH事業の共同研究や、海外展開に向けた情報発信拠点施設の整備充実などを進めている。
- ・ 国土交通省では、日本の下水道技術が海外で導入できるかの可能性調査を行っているが、都道府県が海外で調査する際の交付金制度がない。

### ◆提案・要望の具体的内容

- ・ 国土交通省が創設した社会資本整備総合交付金の交付要綱に記載のある「基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業等」である「効果促進事業」の交付対象について、「国際展開に向けた海外での調査費等」を新たに追加するとともに、必要となる財政支援を行うこと。

# 収益力ある農業の確立

要望先：財務省・農林水産省

県担当課：農業政策課・農村整備課

国が、平成27年3月に策定した「食料・農業・農村基本計画」では、平成37年度の食料自給率目標をカロリーベースで45%としており、麦・大豆・飼料用米等の生産拡大を図っているところである。

本県はその生産の基盤となるほ場の整備率が全国平均より低い。本県においても耕地を最大限に活用し、麦・大豆等の作付け拡大など、今まで以上に自給率向上を図るためには、一層の農地の整備を進める必要がある。

さらには、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が増大するなどの気象変化に対応した災害に強い農村づくりが重要な課題である。

また、農地の有効利用や細分化防止などを図るためには、相続税猶予制度等の充実が必要である。

## 1 農産物貿易交渉における適切な貿易ルールの確立

農林水産省

世界貿易機関（WTO）交渉や環太平洋連携協定（TPP）交渉を含む自由貿易協定（FTA）・経済連携協定（EPA）交渉に当たっては、国民に対する十分な情報開示と明確な説明に努めること。

特に、TPP交渉をはじめ農業分野の交渉に当たっては、国内農業が将来にわたって持続的に発展していけるよう、日本の重要品目に関する例外措置の確保など国内農業の振興等に与える影響に十分配慮すること。

### ◆現状・課題

- ・ 世界貿易機関（WTO）農業交渉においては、現在、市場アクセス分野における階層方式による関税削減や上限関税の是非、重要品目の数とその取扱いなどが交渉されている。自由貿易協定（FTA）・経済連携協定（EPA）交渉についても、関税の撤廃品目等についての交渉が行われている。
- ・ 平成27年4月現在、カナダ、日中韓、EU等とのFTA・EPA交渉が進められている。EPAについては、平成27年1月にオーストラリアとの協定が発効し、同2月にはモンゴルとの協定に署名がなされたところである。このように、農業分野の自由化が急速に進展する可能性もある。
- ・ 平成25年3月にTPP交渉に参加することを安倍首相が表明し、平成25年7月の第18回交渉（マレーシア）から参加した。TPPが締結され、関税が撤廃されると我が国農業への影響は非常に大きく、本県においても、特に、土地利用型の米、小麦や畜産関係の影響が大きいと想定される。
- ・ FTA・EPAについては、既にシンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、ASEAN、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー、オーストラリアと協定が発効している。
- ・ 国は、TPP交渉参加表明に合わせてTPP参加による国内経済や農林水産業への影響試算を公表。農林水産業への影響は3兆円の生産減少になると発表。本県においても特に土地利用型の米、小麦や畜産関係への影響が大きいと想定される。

#### ◆提案・要望の具体的内容

- ・ 貿易自由化の動きは本県農業に大きな影響を及ぼすことから、我が国が引き続き「多様な農業の共存」を理念とし、国内農業生産の強化や農家の経営安定につながる貿易ルールの確立に全力を尽くすこと。
- ・ また、全ての関税を撤廃するかたちでTPPが締結されると本県農業への影響は非常に大きいため、国内農業の振興等に与える影響に十分配慮して交渉に当たること。

#### ◆参考（制度改正等の状況）

- ・ WTO農業交渉については、2011年12月のWTO閣僚会議の議長総括において、ドーハラウンド交渉の一括合意は難しいが、部分合意も含めた新たな手法により打開の道を探ることとされた。これを受け、2013年12月のWTO閣僚会議において、農業の一部（①途上国の食料安全保障目的の公的備蓄への国内支持に関する暫定措置等、②関税割当運用にかかる透明性向上、消化率の低い品目の運用改善、③輸出補助金の最大限の抑制等）について合意に至った。

## 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

<国の予算状況>

- ・ 平成27年度の農業農村整備事業費は、国費2,753億円、対前年度比102%である。
- ・ 農山漁村地域整備交付金の国費は、735億円、対前年度比100%である。
- ・ これらをはじめ農業農村整備に係る事業費は全体で3,588億円、対前年度比105%であるが、平成21年度と比べると62%である。

<本県の状況>

- ・ 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進捗を図るために必要な予算確保をすること。

農地の相続税課税方式の検討において、農地の細分化防止の観点から、現行の課税方式の維持を図ること。

農地の市民農園としての有効利用やほ場整備の推進に資するため、相続税及び贈与税の納税猶予対象農地に対する特例措置の充実、拡充を図ること。

#### ◆現状・課題

- ・ 農地の相続税課税方式について、現行の法定相続分課税方式から遺産取得課税方式へ改めることは、農地の細分化が進み農地の荒廃や農産物の供給力の低下を招く懸念がある。
- ・ 相続税又は贈与税の納税猶予を受けている特例農地について、市民農園を開設するJA等に貸し付けた場合には、納税猶予が打ち切られてしまうことから、農地の有効利用を進めていく上で支障となっている。
- ・ また、ほ場整備に伴い用排水路・農道等として利用のために譲渡する場合にも、納税猶予が打ち切られてしまうことから、ほ場整備を進めていく上で支障となっている。
- ・ なお、経営基盤強化促進法に基づいて特例農地を貸し付けた場合は、平成21年の農地制度の見直しに伴い、相続税の納税猶予が継続されることとなるとともに、平成24年度の税制改正により贈与税の納税猶予についても継続されることとなった。

#### ◆提案・要望の具体的内容

- ・ 相続税の課税方式については、後継者が農業経営を円滑に継承していけるよう、現行の課税方式を維持すること。
- ・ 相続税及び贈与税の納税猶予制度については、市民農園整備促進法等に基づき市民農園を開設する地方公共団体やJA等に市民農園として利用するため特例農地を貸し付けた場合にあつては、引き続き納税猶予の適用を受けられることができる仕組みとすること。
- ・ また、ほ場整備に伴い用排水路・農道等として利用するために特例農地を譲渡した場合にあつては、納税が免除される仕組みとすること。

# 収益を生み出す林業の振興

要望先：総務省・農林水産省・林野庁

県担当課：森づくり課

収益を生み出す林業を目指すには、「伐って・使って、植えて、育てる」森林の循環利用を促進し、持続的な森林経営を行うことが重要である。

このためには、「植えて、育てる」森林整備を積極的に実施し、森林資源の充実と地域振興に重要な役割を果たしている森林整備法人への支援強化を図っていく必要がある。

## 1 森林整備法人への支援の充実・強化

総務省・農林水産省・林野庁

森林整備事業及び管理経費に係る財政支援の充実・強化とともに、(株)日本政策金融公庫資金について、償還利子の軽減、無利子資金の充実、任意繰上償還の弾力化など、資金制度の充実を図ること。

### ◆現状・課題

- ・ (公社)埼玉県農林公社は、昭和 58 年度に設立後、県内全域で森林整備を行い約 3,200ha の森林を造成・管理するに至っている。しかし、現在その多くが伐採時期に達せず、立木販売収入を得られる森林となるのは 20 数年先である。
- ・ 農林公社は森林整備等に係る財源の多くを(株)日本政策金融公庫からの借入金に依存している。立木販売収入が無い中で元利償還金は経営の大きな負担となるため、全てを県からの借入金で賄っており、平成 26 年度末の債務残高は 186 億円に達している。(うち公庫分は 95 億円、県分は 91 億円)
- ・ 県は平成 19 年度以降の新規県貸付金については無利子化としている。さらに、平成 22 年度からは平成 9 年度までの既往県貸付金から発生する利息についても無利子化を行っている。
- ・ 県は、平成 22 年 2 月に今後の経営改革に関する方針を定めた「埼玉県農林公社経営改革プラン」を策定し、農林公社の経営改革を指導している。
- ・ 農林公社はこのプランに基づき、実施工程表を作成し経営改善に取り組んでいる。
- ・ 国は、これまでも森林整備法人による森林整備を支援し、補助事業、金融措置、地方財政措置を講じてきたが、更なる措置を講ずる必要がある。

### ◆提案・要望の具体的内容

- ・ 補助制度を拡充し、強化すること。
- ・ 公庫償還利子を軽減し、無利子資金を充実させること。
- ・ 任意繰上償還を弾力化すること。

# 埼玉の活力を高める道路整備

要望先：財務省・国土交通省

県担当課：道路政策課

圏央道や上尾道路などは、本県だけでなく我が国の成長エンジンである首都圏の発展を支える重要な道路である。

圏央道などの高規格幹線道路の整備の進展により、本県の交通の利便性は高まっている。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。

しかし、今までの交通量の急激な増加に対し道路の整備が立ち遅れており、県内各地で渋滞が発生し本県の混雑時の走行速度は全国ワースト4位となっている。

## 1 幹線道路網整備の推進

国土交通省

県土の骨格を形成する体系的な道路網を整備するため、高規格幹線道路や地域高規格道路、その他の幹線道路などの早期整備及び整備に必要な財源を確保すること。

とりわけ、地域高規格道路である新大宮上尾道路（与野JCT～圏央道）の早期整備を図ること。

### ◆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位に留まっている。



## ◆提案・要望の具体的内容

### ○高規格幹線道路と地域高規格道路の整備

東日本における本県の中心拠点性を高めるとともに、活力の向上を図るため、高規格幹線道路や地域高規格道路の早期整備及び整備に必要な財源を確保すること。

- ・首都圏中央連絡自動車道（桶川北本 IC～白岡菖蒲 IC）
- ・新大宮上尾道路（与野 JCT～鴻巣市箕田）
- ・東埼玉道路、核都市広域幹線道路、熊谷渋川連絡道路
- ・西関東連絡道路（一般国道 140 号皆野秩父バイパス）

### ○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。

- ・一般国道 4 号（東埼玉道路）
- ・一般国道 17 号（上尾道路「さいたま市西区宮前町～鴻巣市箕田」、本庄道路）
- ・一般国道 254 号（和光富士見バイパス、国道 298 号以南延伸）
- ・主要地方道さいたま菖蒲線（上尾市）
- ・主要地方道飯能寄居線（日高市）

### ○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 125 号（栗橋大利根バイパス）
- ・一般国道 407 号（鶴ヶ島日高バイパス）

### ○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）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）

### ○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）

### ○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 P A スマートインターチェンジ



首都圏の高速道路料金については、国において一体的で利用しやすい料金体系を構築すること。とりわけ、圏央道を利用しやすい料金体系とすること。

◆現状・課題

- ・ 首都圏の3環状道路（圏央道、外環道、中央環状線）は、都心部への通過交通の流入を抑制し、バランス良く利用されることが重要である。
- ・ しかし、圏央道内側では、3つの高速道路会社がそれぞれ料金設定し管理を行っている。
- ・ 今後、圏央道や外環道が整備されると、利用者にとって複雑で利用しにくい料金体系となる。

◆提案・要望の具体的内容

- ・ 都心に集中する交通を外側の環状道路を適切に分散し、高速道路ネットワークの効果を最大限発揮させるよう、一体的で利用しやすい料金体系の構築を図ること。
- ・ 特に、圏央道の料金については、環状道路の機能を発揮し、公正妥当の観点から、有効に活用されるよう料金の低減策を講じること。

◆参考

「東北道・久喜ICから東名高速・厚木ICまでの料金比較（国土幹線道路部会試算）」

圏央道を利用した場合（98.9km）	3,770円
中央環状線を利用した場合（100.2km）	3,180円

※当該区間の圏央道が開通し、現行の料金を適用した場合とする