

「埼玉が牽引する持続可能な社会の構築」
に向けた提案・要望

<針路別提案・要望>

針路9 未来を見据えた社会基盤の創造

■住み続けられるまちづくり



1 地上デジタル放送共聴施設の維持管理の支援



要望先 : 総務省

県担当課 : 情報システム戦略課

◆提案・要望

- (1) 地上デジタル放送の難視対策は、国と放送事業者が主体となって住民及び地方自治体を支援すべきであり、整備が進んでいる光ファイバ等のブロードバンド基盤を用いた配信サービスの活用や新しい技術の研究を進めるとともに、共聴施設の維持管理についても、住民及び地方自治体に過剰な負担とならないよう、新たな支援措置を創設すること。
- (2) 自主共聴組合とNHK共聴組合における組合員間の財政負担格差が著しいことから、地域内における公平性を担保するため、早急に是正措置を講じること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 地上デジタル放送の難視対策は、デジタル混信対策及び福島原発避難指示区域における対策を除き、平成27年3月で完了したところである。このうち、共聴施設による対策は、住民及び地方自治体が主体となって実施し、国と放送事業者が共聴施設の新設・改修を支援することとされてきた。
- ・ 国では無線システム普及支援事業費等補助金により、原則として、新設は補助対象経費の3分の2、改修は補助対象経費の2分の1に相当する額を補助してきたところである。また、日本放送協会においても、自主共聴組合のデジタル化改修について、加入世帯の負担額に対し助成を行ってきた。
- ・ 加えて、国は令和7年度から、地上基幹放送の小規模中継局等のブロードバンド等による代替等支援事業において、代替は補助対象経費の3分の2、既存施設の高度化改修は補助対象経費の2分の1に相当する額の補助を開始する。
- ・ 一方、共聴施設の維持管理については国や放送事業者による支援措置がなく、住民及び地方自治体に過剰な負担となっているため、早急な対応を必要としている。
- ・ さらに自主共聴組合とNHK共聴組合における組合員間の財政負担格差が著しく、地域内における公平性を欠くことから早急な対応が必要とされている。

2 土地区画整理事業の推進



要望先 : 国土交通省
 県担当課 : 市街地整備課

◆提案・要望

住み続けられるまちづくりの促進及び市街地の防災性向上が図られる土地区画整理事業について、財政支援制度や交付金の重点配分対象事業を拡充するなど、土地区画整理事業を推進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

- ・ 本県を含む首都圏において、東京湾北部や茨城県南部などを震源とする大規模地震が発生した場合、建物の倒壊や市街地での火災の発生等により甚大な被害が想定されている。
- ・ 市街地の防災性が向上し、まちの安全が確保された住み続けられるまちづくりを促進するためには、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図る土地区画整理事業の推進が重要である。
- ・ しかし、厳しい財政状況が続く中、施行者の財源確保が困難となり、事業施行期間が長期化することで、土地区画整理事業の事業効果を早期に発現できていない状況となっている。
- ・ このため、財政支援制度や交付金の重点配分対象事業の拡充など、国による財政支援の強化が不可欠である。

◆参考

○土地区画整理事業の施行状況（令和8年4月1日現在）

施行者	地区数	面積
個人施行	6 地区	54.5 ha
組合施行	14 地区	412.0 ha
公共団体施行	50 地区	2,378.5 ha
合計	70 地区	2,845.0 ha

※さいたま市を除く

○施行中地区のうち、社会資本整備総合交付金、防災安全交付金、補助金を活用している地区数（令和8年度）

	活用地区数	社会資本整備総合交付金、防災安全交付金						補助金
		道路事業		市街地整備事業		住環境整備事業		無電柱化
		地区数	うち重点	地区数	うち重点	地区数	うち重点	地区数
組合施行	7地区	3地区	0地区	5地区	2地区	-	-	-
公共団体施行	33地区	24地区	0地区	25地区	13地区	2地区	0地区	1地区

※さいたま市を除く。

3 市街地再開発事業の推進



要望先 : 国土交通省
県担当課 : 市街地整備課

◆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全てこれに該当せず、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。このため、市街地再開発事業に必要な財源の確保及び重点配分対象の拡充をする必要がある。

◆参考

○市街地再開発事業の施行状況（令和8年4月1日現在）

施行者	地区数	面積
組合施行	2地区	2.0 ha

※さいたま市を除く。

○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
（令和8年度）

施行者	重点	非重点	計
	国費率		
組合施行	0 地区	2 地区	2 地区

※さいたま市を除く。

4 空き家を含む既存住宅等の流通促進のための税制度の見直し



要望先：国土交通省

県担当課：建築安全課、住宅課

◆提案・要望

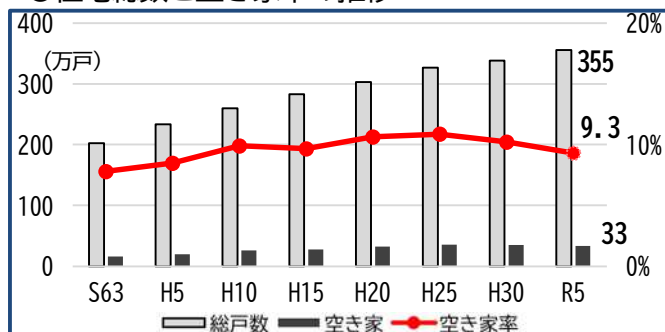
- (1) 空き家を含む既存住宅の流通をより促進するため、既存住宅の購入者に対する住宅ローン減税の控除が適用される期間を、新築住宅購入者の住宅ローン減税控除適用期間よりも延長するなどの優遇措置を講じること。
- (2) 空き家の除却及び福祉施設等としての活用を促進するため、空き家の所有者に対する固定資産税及び都市計画税の見直しを講じること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 令和5年の本県の住宅ストックは世帯数約320万世帯を上回る約355万戸である。新築住宅は令和4年度から令和6年度までの平均で年間約5万戸供給される一方で、滅失は年間約3千戸にとどまり住宅ストックは年々増加している。
- ・ 令和5年の本県の空き家は、戸数で約33万戸、空き家率では9.3%である。空き家率は全国で最も低いが、空き家の戸数は第9位と上位に位置している。特に、利用目的の定まっていない空き家は、平成30年から令和5年までの5年間で約1万2千戸も増加している。
- ・ 空き家が放置されると周辺的生活環境に悪影響を与えるおそれがあるため、利活用が可能な空き家の流通と利活用が見込めない空き家の除却を促進する必要がある。
- ・ 住宅購入時の住宅ローン減税の控除を受けられる最大期間は、これまでは既存住宅が10年間、新築住宅が13年間と、既存住宅の方が3年短かったが、令和8年度税制改正により共に13年間となった。
- ・ これにより控除適用期間の差は無くなったものの、国も令和8年度予算の主要事項において、「既存ストックの有効活用と流通市場の形成」を重点施策に掲げているところである。
- ・ 本県における既存住宅の更なる流通促進のため、住宅購入者が既存住宅をより選択しやすくなるよう、既存住宅の購入者に対する住宅ローン減税の控除適用期間を新築住宅の控除適用期間よりも長くするなどの優遇措置が必要である。
- ・ また、空き家を除却又は賃貸により福祉施設等で活用した場合、固定資産税及び都市計画税の住宅用地特例が適用されなくなることは、空き家所有者が積極的に除却及び活用を行わない理由となっている。少子高齢社会において安心して健康に暮らせる住環境を創出するため、空き家の除却跡地や福祉施設等での活用に対する固定資産税等の住宅用地特例の適用延長等の措置が必要である。(ただし、空家等対策の推進に関する特別措置法による勧告を受けていないものに限る。)

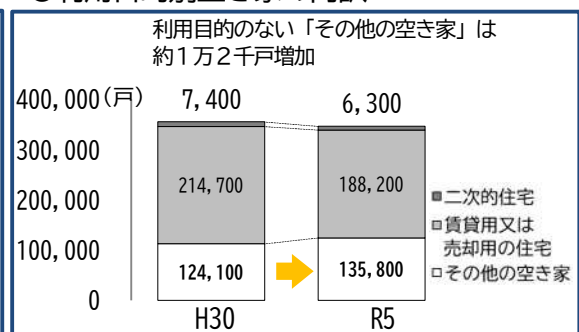
◆参考

○住宅総数と空き家率の推移



【出典】住宅・土地統計調査（総務省）

○利用目的別空き家の内訳



【出典】住宅・土地統計調査（総務省）

5 代替地提供者に対する譲渡所得の特別控除額の引上げ



要望先：財務省、国土交通省
県担当課：用地課

◆提案・要望

公共事業用地の取得に係る代替地提供者に対する譲渡所得の特別控除額を、現行の1,500万円から大幅に引き上げること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 公共事業用地の取得に際し、土地所有者が補償金に代えて代替地を希望することも多い。
- ・ 公共事業の円滑な推進を図るには、代替地の問題を解決することが必要不可欠であるが、特別控除額が1,500万円では、代替地を提供することのメリットが小さいため、代替地提供の協力が得にくく、公共事業用地取得のあい路となっている。

6 納税猶予を受けている農地の譲渡に伴う贈与税・相続税の免除



要望先：財務省、国土交通省
県担当課：用地課

◆提案・要望

納税猶予の特例に係る農地を公共事業用地として譲渡した場合の贈与税・相続税を全額免除すること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 納税猶予の特例に係る農地（以下「納税猶予農地」という。）については、租税特別措置法に基づき、その贈与税及び相続税が猶予されている。
- ・ しかし、納税猶予農地を公共事業用地として譲渡する場合、代替の農地を取得しないときは、売却した面積に相当する猶予されていた贈与税又は相続税を納税しなければならない。
- ・ そのため、納税猶予農地の所有者の理解を得ることが難しく、公共事業用地取得の大きな妨げとなっており、河川改修等に必要な用地を取得できず、緊急性の高い災害防止対策工事の遅れにもつながっている。

■埼玉の価値を高める公共交通網の充実



1 駅ホームでの転落防止対策の促進



要望先 : 国土交通省
県担当課 : 交通政策課

◆提案・要望

鉄道事業者が計画的にホームドアの整備を進められるよう、必要な財源を確保すること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 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。
- ・ 駅ホームからの転落防止対策として、ホームドアの整備は非常に効果の高い取組であり、国・地方・鉄道事業者が三位一体となって取組むこととされている。
- ・ 一方で、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る。
- ・ 本県では、ホームドアの整備が促進されるよう補助制度を設けている。
- ・ 令和4年度からの埼玉県5か年計画では、8年度末までに、駅ホームのホームドア設置番線数を113番線に増やすという目標を設定している。
- ・ 令和3年12月に、利用者の薄く広い負担を得てバリアフリー化を推進する鉄道駅バリアフリー料金制度が創設されたところであるが、利用者が少ない区間・駅では薄く広い負担を得ることが難しいこと等の事情から、都市部においても、同制度を活用出来ていない鉄道事業者や駅もある。
- ・ そのような鉄道事業者や駅においても、ホームドアの整備は喫緊の課題であり、それらに対しては、地方部とともに、引き続き従前と同様の国の財政支援が必要である。

2 地域公共交通事業者の事業継続支援



要望先：国土交通省
 県担当課：交通政策課

◆提案・要望

バス・タクシー等の地域公共交通事業者の事業の継続が可能となるよう、既存の補助制度の拡充や新制度の創設による支援を行うとともに、地方自治体が活用可能な各種統計情報を充実させること。

◆本県の現状・課題等

- ・ 地域公共交通においては、少子高齢化による担い手不足の進行、燃料費の高騰、自動車運転者の労働時間を規制する改善基準告示の改正等を背景に、非常に厳しい環境に置かれている。
- ・ (公社)日本バス協会及び(一社)全日本ハイヤー・タクシー連合会の調査によると、バス事業については、令和12年には全国で3.6万人の運転手不足が見込まれており、今後さらに深刻化することが予想されている。また、タクシー事業についても、年々運転手不足が進行しており、概ね10年前と比較すると、約30%減少している。
- ・ バス・タクシー事業者はいわゆるエッセンシャルサービスとして、コロナ禍においても最低限の業務を継続し、社会の安定維持を支えてきた。しかしながら、物価高騰や人手不足による影響で厳しい経営環境がこのまま続くと、事業継続が困難になり、最悪の場合、突然公共交通が失われるおそれがある。そのため、地域公共交通事業者が継続して事業を実施できるよう、各事業者や関係市町村に対する支援が必要である。
- ・ さらに、地方自治体が実情に即した迅速・的確な政策立案のためには、国が保有する統計情報を適時かつ適切に取得できる体制の整備が不可欠であるが、都道府県ごとのバス路線の廃止系統数・キロ程や運転者数をはじめとしたバス、タクシー事業の推移など一部で十分な提供を得られない情報があるため、提供体制の充実が必要である。

◆参考

○バス・タクシー運転手の推移



【資料出典 経済産業省 モビリティDX検討会(自動車運送部)・物流サービス社会実装WG RoAD to the L4 プロジェクト推進委員会合同会議事務局資料】

○乗合バス事業者の経常収支率

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
経常収支率	81.0%	87.3%	91.5%	92.1%

【令和6年度 乗合バス事業の収支状況について (国土交通省)】

3 羽田空港アクセス線西山手ルートへの早期着工に向けた支援



要望先：国土交通省
県担当課：交通政策課

◆提案・要望

交通政策審議会答申路線に掲げられた羽田空港アクセス線の西山手ルートについて、早期着工に向けて支援すること。

◆本県の現状・課題等

- ・平成28年4月の交通政策審議会答申第198号において、国際競争力の強化に資する都市鉄道として掲げられている羽田空港アクセス線の新設は、県内とビジネス・観光等の拠点である空港とのアクセス強化につながり、本県の広域交通ネットワークの充実にとって大変重要な事業である。
- ・特に西山手ルートについては、JR埼京線を通じて、JR川越線との直通運転が実現することにより、JR川越線をはじめ県内路線の利用人員の増加、それに伴う沿線地域への経済効果等が期待される。
- ・また、JR東日本が平成30年7月に公表した、JR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」においても、羽田空港アクセス線構想の推進が取り上げられている。
- ・現状、東山手ルートについては、令和3年1月に鉄道事業許可を受け、令和13年度の開業を目指し、令和5年6月に着工した。また、臨海部ルートについては、東山手ルートとの同時開業を目指し、関係者と協議・調整を行っていることが令和6年度にJR東日本から公表された。しかし、西山手ルートについては、事業のスキームやスケジュールは未定となっている。
- ・については、西山手ルートの早期着工に向け、国からも特段の支援をお願いしたい。

◆参考

○羽田空港アクセス線路線図

