

14 「生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

【要望項目】 予算、制度

- 1 東海環状自動車道東員IC～大安IC（仮）間を平成 30 年度の確実な開通、大安IC（仮）～北勢IC（仮）間の開通見通しを早期公表、北勢IC（仮）～岐阜県境間の整備を推進すること。
新名神高速道路を平成 30 年度中に一日も早く全線開通すること。
- 2 国道 1 号北勢バイパスの国道 477 号バイパスまでの開通見通しの早期公表、全線開通に向けた整備を推進すること。
国道 23 号中勢バイパスの 7 工区（鈴鹿～津）の平成 30 年度の日も早い開通、全線開通に向けた整備を推進、既開通区間の渋滞解消に向けた 4 車線化や立体化を推進すること。
鈴鹿四日市道路を平成 30 年度新規事業化すること。
- 3 国道 1 号桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）の整備を推進すること。
国道 42 号松阪多気バイパスの日も早い全線開通とともに、引き続き渋滞対策として既開通区間の立体交差化に早期着手をすること。
- 4 名神名阪連絡道路の国による調査を推進し、早期実現を図ること。
鈴鹿亀山道路の都市計画決定手続きに関する調査を支援すること。
- 5 中京圏の高速道路ネットワーク整備のスピードアップに向けた財源確保のため、早期に中京圏の高速道路料金の見直しをすること。
道路財特法の補助率等の嵩上げ措置について、平成 30 年度以降も継続すること。

《現状・課題等》

- 1 東海環状自動車道については、沿線地域で開通を見越した設備投資が進められているため、開通見通しの早期公表、一日も早い全線開通が必要です。新名神高速道路に並行する東名阪自動車道では、著しい渋滞が発生しています。新名神高速道路は、渋滞を解消し、中部圏のものづくりを支え、生産性を向上させる重要な国土軸となる道路であるため、一日も早い開通が必要です。
- 2 現道の国道 1 号、23 号において、渋滞が著しく、北中勢地域の産業面において大きな損失となっています。渋滞緩和や時間短縮による生産性の向上につながる道路ネットワークを強化するには、北勢バイパス、中勢バイパス、鈴鹿四日市道路の一体整備が必要です。
- 3 国道 1 号伊勢大橋周辺では、慢性的な渋滞が発生しています。また、伊勢大橋は、昭和 9 年に完成してから長年にわたり激しい道路交通を支え続けてきた結果、著しく老朽化しています。伊勢大橋の架け替えで、右折レーンを設置することにより、渋滞を解消し、地域の安全安心を確保するためにも、整備推進が必要です。

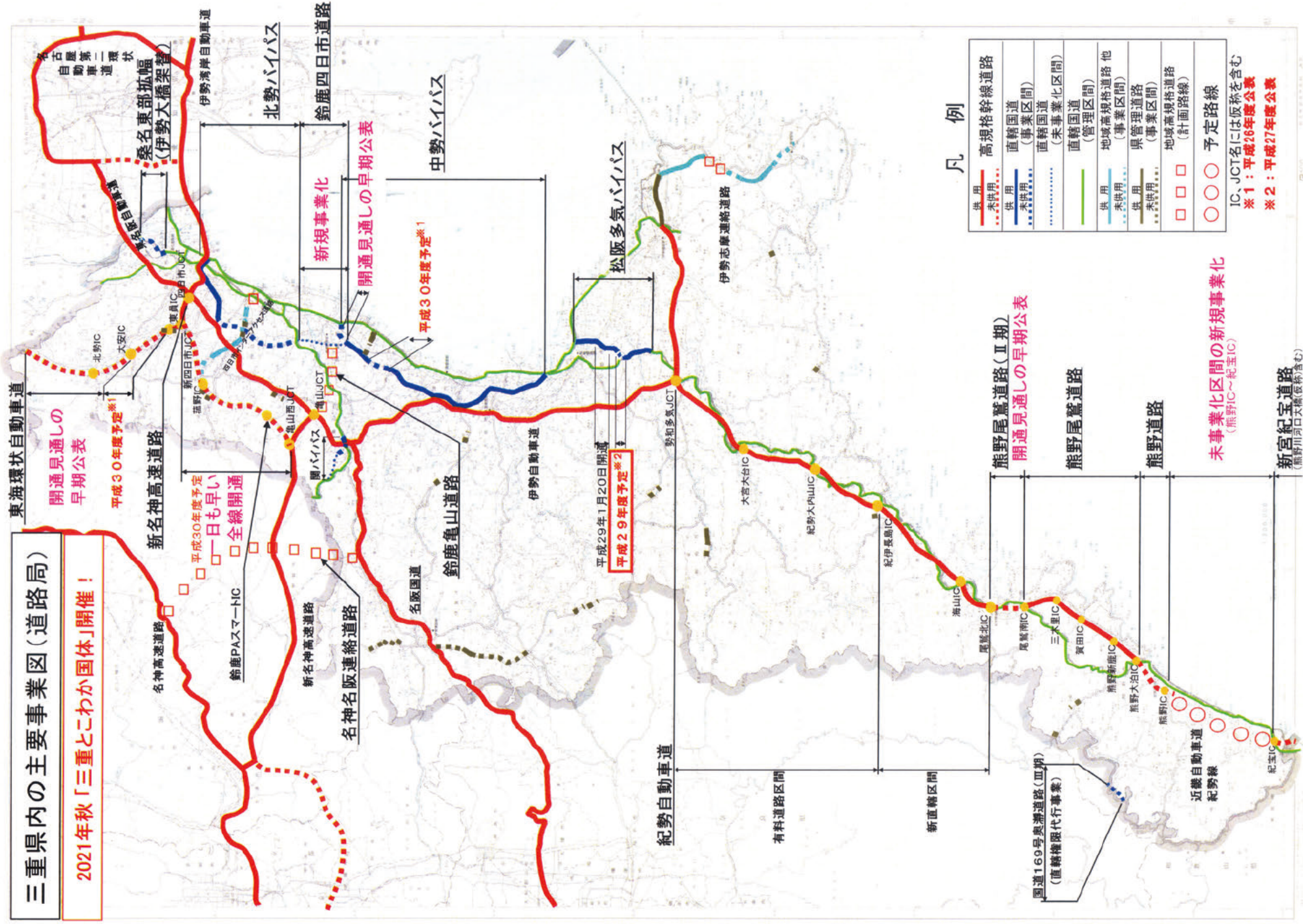
松阪多気バイパスについては、今年度に全線開通することから、市街地の主要渋滞個所を回避することができ、物流コストの削減に大きく寄与します。しかし、既開通区間内の交差点では、既に著しい渋滞が発生していることから、立体交差化の早期着手が必要です。

- 4 名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道が東西方向に走っており、広域道路ネットワークを強化するため、それらを南北に結ぶ名神名阪連絡道路の整備が必要です。鈴鹿亀山地域は、産業集積地にあるものの、高速道路へのアクセスに時間を要しています。高速道路への所要時間を短縮し、定時性を確保する鈴鹿亀山道路の早期事業化に向け、現在進めている都市計画手続きの支援が必要です。
- 5 首都圏や近畿圏では、高速道路を賢く使うための新たな料金体系を導入しています。中京圏においても、道路ネットワーク全体の機能を最大限発揮させるため、高速道路料金体系の見直しが必要です。
「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（道路財特法）」における補助率等の嵩上げ措置は平成 20 年度以降 10 年間の措置であり、平成 29 年度が最終年度になります。本県では、道路整備の多くに補助金・交付金を活用して整備を進めており、地域のニーズをふまえ、真に必要な道路整備を推進するためには、特例措置の堅持が必要です。

県担当課名	県土整備部道路企画課、道路建設課、
関係法令等	国土交通幹線自動車道建設法、道路法、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等

三重県内の主要事業図(道路局)

2021年秋「三重とこわか国体」開催！

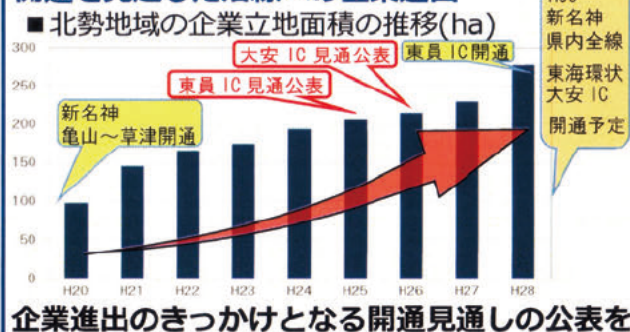


14 「生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化」に資する社会資本整備の推進

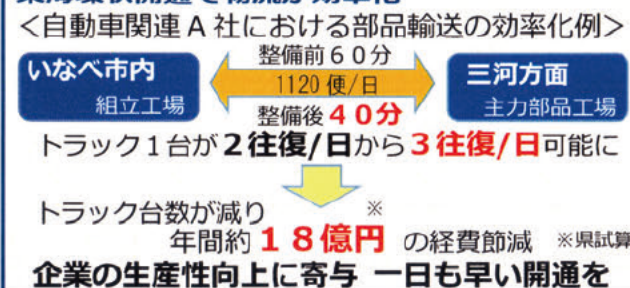
(国土交通省)

中部圏のものづくりを支える高規格幹線道路整備推進（東海環状自動車道、新名神高速道路）

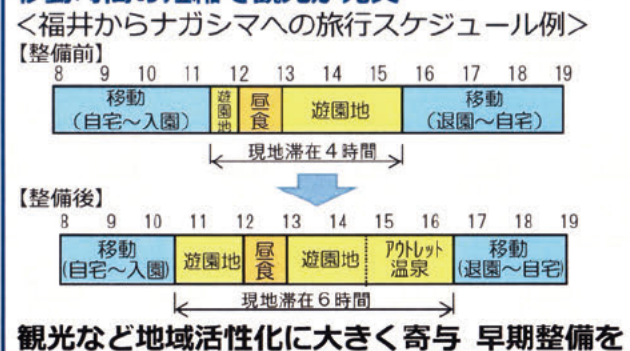
開通を見越した沿線への企業進出



東海環状開通で物流が効率化



移動時間の短縮で観光が充実



開通を見越した地域の動きが活発に



高速道路整備が四日市港の活性化を加速



要望

- 東海環状自動車道東員 IC～大安 IC (仮) 間を平成 30 年度確実な開通、大安 IC (仮)～北勢 IC (仮) 間の開通見通しを早期公表、北勢 IC (仮)～岐阜県境間の整備を推進すること。
- 新名神高速道路を平成 30 年度中に一日も早く全線開通すること。

14 「生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化」に資する社会資本整備の推進

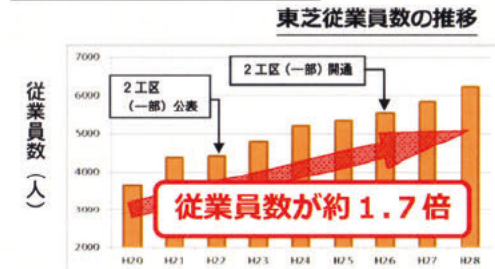
(国土交通省)

北勢・中勢地域の生産性向上に不可欠なバイパス事業の整備促進（北勢バイパス、中勢バイパス、鈴鹿四日市道路）



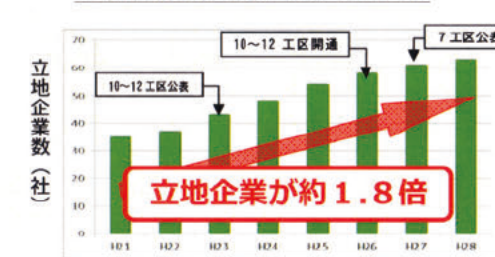
開通見通しの公表をもとに、開通に合わせた雇用の創出や企業立地が促進

■北勢 BP の開通見通し経緯と



■中勢 BP の開通見通し経緯と

中勢北部サイエンスシティの企業立地の推移

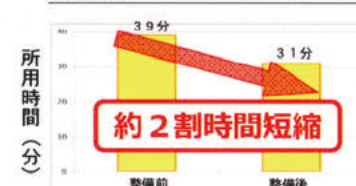


北勢バイパスが国道477号バイパスとつながると四日市港へのアクセスが向上

■北勢 BP 開通後の菟野町内の工業用地から四日市港までの経路



■北勢 BP 整備前後の菟野町内の工業用地～四日市港間の所要時間



47万㎡の開発促進

物流の効率化

リダンダンシーの確保

航空機産業をはじめとした成長産業を支える道路ネットワークの強化を期待

■世界の民間航空機の新規需要機数予測

20年間で約2倍

■国内の航空機・部品の生産高の割合

中部地域 約6割

中部地域以外

■県内の特区参画企業数の推移

国際戦略総合特区に指定



雇用創出や企業立地を促進するため

北勢バイパス の開通見通しの公表

中勢バイパス の一日も早い開通

鈴鹿四日市道路 の新規事業化が必要

要望

- 1 国道1号北勢バイパスの国道477号バイパスまでの開通見通しの早期公表、全線開通に向けた整備を推進すること。
- 2 国道23号中勢バイパスの7工区(鈴鹿～津)の平成30年度の一日も早い開通、全線開通に向けた整備を推進、既開通区間の渋滞解消に向けた4車線化や立体化を推進すること。
- 3 鈴鹿四日市道路を平成30年度新規事業化すること。

【県土整備部】

14 「生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

産業・観光振興を図り、災害時の安全・安心の確保に大きく寄与する事業の推進

国道1号桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）

民間、地元企業参画による同盟会設立

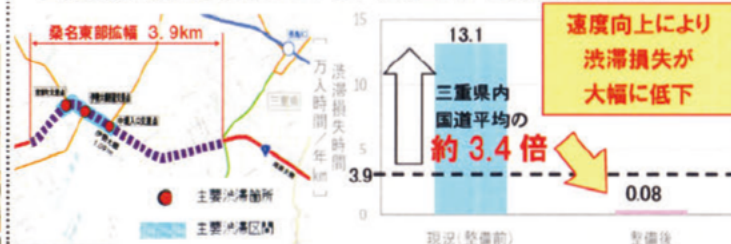
H29年7月に観光協会、企業、県バス・タクシー・トラック協会等で構成する同盟会を設立。

早期事業完了を目指す！



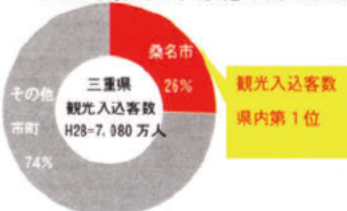
交通渋滞解消で物流コスト削減

- 渋滞損失時間は、三重県内の国道平均の約3.4倍に相当
- 渋滞損失時間が大幅に低下し、物流コスト削減に大きく寄与



渋滞解消で観光振興に大きく寄与

- 桑名市は、観光入込客数が県内第1位
- 渋滞解消で、余裕を持った観光プランで楽しめる！



順位	観光地	市町	H28観光入込客数(万人)
1	ナガシマスパーランド	桑名市	1,510
2	伊勢神宮(内宮・外宮)	伊勢市	874
3	おかげ横丁	伊勢市	544
4	鈴鹿サーキット	鈴鹿市	201
5	鳥羽市黒龍宮	鳥羽市	185
6	二見奥玉神社	伊勢市	184
7	湊の山温泉	津市	178
8	多度大社	桑名市	147
9	椿大社	鈴鹿市	146
10	志摩スペイン村	志摩市	121

中勢地域の生産性向上に寄与するバイパス事業の整備推進

国道42号松阪多気バイパス

ピンポイント渋滞対策として3車線化を実施(小津交差点)

朝田町南交差点 最大渋滞長約600m



災害に強い道路機能の確保

- 桁高5mの上昇で南海トラフ地震による最大津波を回避
- 緊急輸送道路の機能を確保



沿線地域の生産性向上を支援



■ 開通を見通した企業の設備投資

H29年3月、松阪中核工業団地で、航空機部品の共同工場が完成！

要望

- 1 国道1号桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）の整備を推進すること。
- 2 国道42号松阪多気バイパスの一日も早い全線開通とともに、引き続き渋滞対策として既開通区間の立体交差化に早期着手をすること。

14 「生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

高規格な道路を相互に連結し、新たなネットワークを構築することで生産性を向上させる（名神名阪連絡道路・鈴鹿亀山道路）

名神名阪連絡道路



四日市港の利用促進を図る

滋賀県(湖東地域)

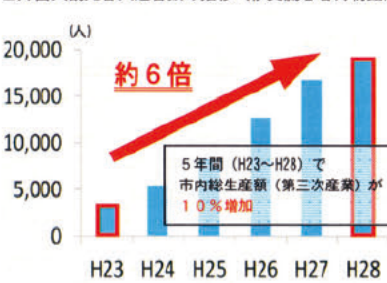


■滋賀県(湖東地域)から四日市港への輸送が期待されるコンテナ貨物量



忍術街道によりインバウンド増加を図る

■外国人観光客入込客数の推移(伊賀流忍者博物館)



- ・三重と滋賀の県境を跨ぐ広域的なネットワーク
- ・高規格幹線道路(名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道)との接続には高度な技術力が必要

鈴鹿亀山道路



鈴鹿亀山道路 シンポジウムの開催(H29.7) 一般来場者 約750名が出席

〇基調講演 徳山日出男氏

「道路の必要性を東北震災から学ぶ」



東日本大震災の経験を踏まえ、「安全基盤」、「成長基盤」への投資の必要性を講演

道路利用者による意見発表

鈴鹿市 消防の声
救急出動の約40%が鈴鹿市の病院への搬送であり、搬送時間の短縮のため高規格な道路整備が必要です。

高校生の声
幹線道路が渋滞するため通学路に車が入ってきます。安全な通学路確保のため道路整備を進めて欲しいです。

谷口 博昭氏(元国土交通事務次官)
(シンポジウム主催団体のアドバイザー)
「道路整備は道半ばです。鈴鹿亀山道路の一日でも早い実現に向け、皆で頑張っていければと思います。」

要望

- 1 名神名阪連絡道路の国による調査を推進し、早期実現を図ること。
- 2 鈴鹿亀山道路の都市計画決定手続きに関する調査を支援すること。

【県土整備部】

(国土交通省)

【県土整備部】 60

15 「豊かで活力のある地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

【要望項目】 予算、制度

- 1 地域高規格道路の四日市インターアクセス道路、伊勢志摩連絡道路の整備推進に必要な予算を確保すること。
ストック効果を高める道路整備に必要な社会資本整備総合交付金の総額を拡大すること。
道路のり面等防災事業をはじめとする、防災・安全交付金の総額を拡大すること。
- 2 国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）を早期に全面開園すること。
- 3 街路整備事業の推進に必要な予算を確保すること。
2021年「三重とこわか国体」・「三重とこわか大会」を契機としたスポーツ振興を支える基盤施設の整備へ財政支援を行うこと。
- 4 「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」における特例措置を平成30年度以降も継続すること。

《現状・課題等》

- 1 四日市インターアクセス道路は、四日市港と東名阪自動車道（四日市IC）、新名神高速道路（菰野IC（仮称））を連絡する道路で、現在、四日市湯の山道路区間において、平成30年度の新名神高速道路供用に合わせた全線供用に向け、整備を進めています。
伊勢志摩連絡道路は、近畿自動車道伊勢線、伊勢鳥羽二見ラインと連結し、伊勢志摩地域の観光リゾート拠点との連絡を強化する道路であり、地域の安全を担う緊急輸送道路です。南海トラフ地震等に備え、一刻も早く、現道の津波浸水想定区域を回避したルートである、磯部バイパス区間の整備を進める必要があります。
地方の成長を促し、人口減少を克服するには、道路ネットワークによる地域や拠点間の連携確保を推進する必要があります。
防災・減災対策として、災害に強い道路のり面の強化、緊急輸送道路にかかる橋梁の耐震化、道路施設の老朽化対策を重点的に進める必要があります。
- 2 国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）は、平成27年度に一部開園されましたが、木曾三川を軸とした交流と繁栄の歴史を紹介する場として、また地域活性化・交流促進のため、早期に全面開園することが必要です。

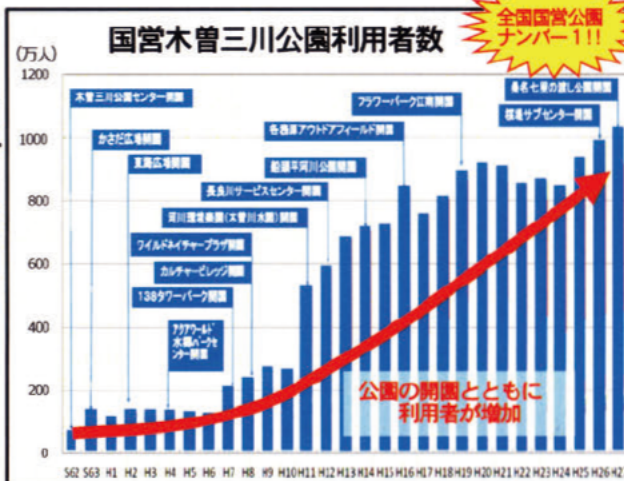
- 3 都市の円滑で安全な交通の確保、中心市街地活性化や都市防災の機能強化のため、街路整備や無電柱化を推進することが必要です。
2021年の「三重とわか国体」等を一過性のスポーツイベントに終わらせず、スポーツ基本法の基本理念であるスポーツによる交流の推進、競技力の向上、障がい者スポーツの推進等の取組を進めるため、これらを支える基盤施設となる五十鈴公園等の整備へ財政支援が必要です。
- 4 安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を支えるため、街路をはじめとする都市基盤の整備を着実に進めてきました。しかし、本県には都市交通や南海トラフ地震等への備え、観光振興等まだまだ多くの課題が残されています。
これら課題を解決し長期にわたりストック効果を発揮していくには、街路の整備が必要不可欠なため、「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」における補助率等の特例措置の継続が必要です。

県担当課名 県土整備部道路建設課、道路管理課、都市政策課
関係法令等 道路法、都市公園法等

15 「豊かで活力のある地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）の整備推進



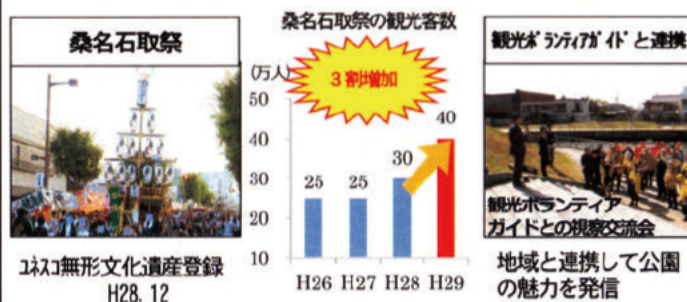
桑名七里の渡し公園

住吉地区未供用区域の
早期供用を!

七里の渡し地区の
整備着手を!



歴史文化資源と一体となった整備や、地域と連携した
取り組みにより更なる賑わいが創出されます!



新たな公園活用の可能性が広がります!

- ・防災機能向上に向けた活用
(例)・災害廃棄物の仮置き場として活用
- ・仮設住宅地として活用
- ・健康増進に向けた活用
(例)・市内散策ルートの拠点
・サイクリングコースの拠点

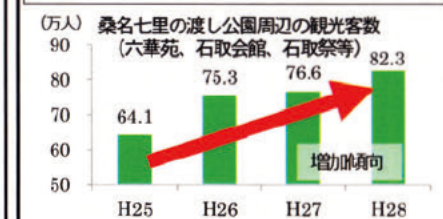
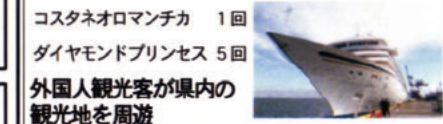
災害廃棄物
(H23 紀伊半島大水害)



交通インフラ整備や観光客誘致が
進み一層の集客が期待されます!



四日市港に外国客船が初寄港! (H30)



要望

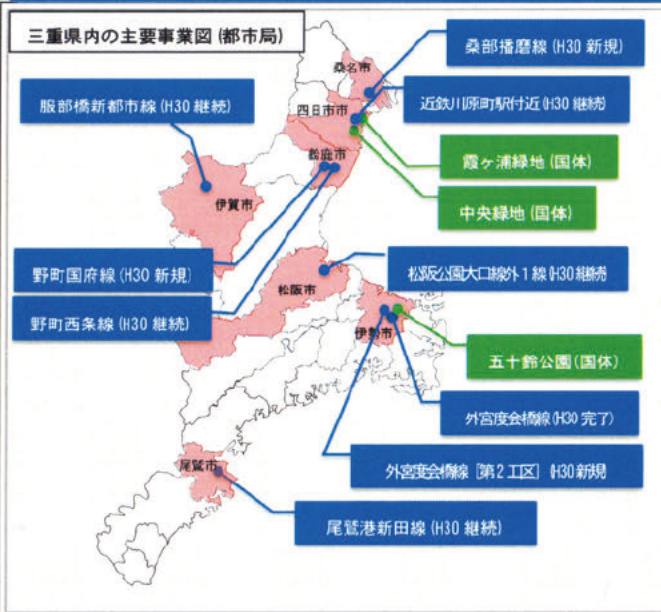
国営木曾三川公園(桑名七里の渡し公園)を早期に全面開園すること。

【県土整備部】

15 「豊かで活力のある地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金による支援(街路、公園)



- 要望
- 1 街路整備事業の推進に必要な予算を確保すること。
 - 2 2021 年「三重とこわか国体」・「三重とこわか大会」を契機としたスポーツ振興を支える基盤施設の整備へ財政支援を行うこと。

【県土整備部、地域連携部】

15 「豊かで活力のある地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

制度
要望

街路事業における「国の負担又は補助の割合の特例」の継続

現行制度の
支援措置

「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」
における平成 20 年度以降 10 年間の特例措置

●街路事業交付金の国費率を「1/2 以内」から「5.5/10 以内」に高上げ

平成 30 年度以降も
継続

地域のニーズを踏まえ真に必要な街路整備
を推進するには**制度の堅持**が必須！！

現行制度による主な成果

H28 高架切替⇒踏切待ち解消



近鉄川原町駅付近連続立体交差(県施行)

H27 アンダーパス供用⇒踏切待ち解消



(都)松阪公園大口線(県施行)

H24 無電化完成⇒景観の向上



(都)外宮度会橋線(県施行)

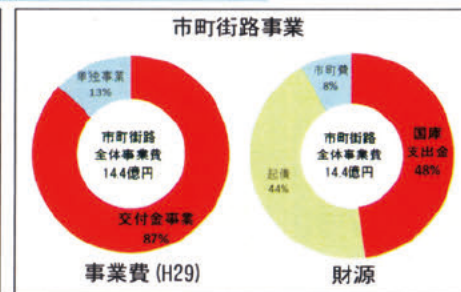
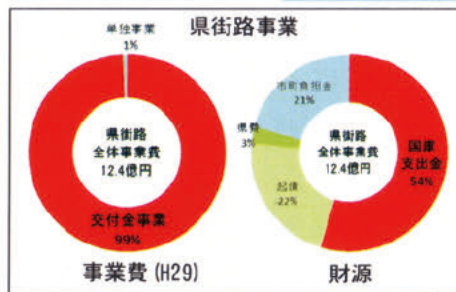
H22 バイパス供用・無電柱化完成
⇒渋滞解消、景観の向上



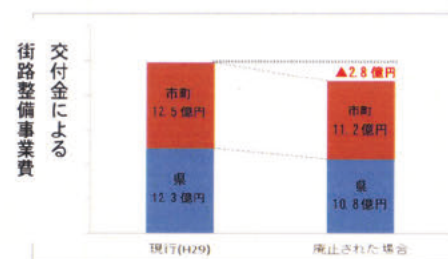
(都)相川小戸木橋線(県施行)

安全で快適な魅力あふれるまちづくりが進んでいます！

本県では街路整備の多くに交付金を活用



補助率の高上げが廃止された場合の影響



財政状況が厳しく
地方負担の増額は困難

県全体の街路事業費が
約 2.8 億円減少

街路整備に大きな影響

目標としていた 2018 年(平成 30 年)度までの
完成が困難となります。



(都)外宮度会橋線無電柱化(県施行)

国体開催(2021 年度)までの
完成が困難となります。



(都)桑名駅自由通路(桑名市施行)

要望

「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」における特例措置を平成 30 年度以降も継続すること。

16 四日市港の港湾・海岸事業の推進

(1 港湾機能維持に向けた取組)

(国土交通省)

【要望項目】制度・予算

四日市港の港湾機能を維持するため、港湾施設に係る予防保全事業費および防災・安全交付金（港湾）の予算確保を図ること。

《現状・課題等》

- 四日市港は、明治の開港から現在に至るまで、背後圏産業を物流面から支えるという重要な役割を担っています。
- 四日市港霞ヶ浦地区北埠頭においては、直轄事業で進められている臨港道路霞 4 号幹線の整備（平成 29 年度末本体部分完成予定）をはじめ、民間企業による新たな物流センターの竣工（平成 29 年 5 月）、港湾管理者で実施したコンテナクレーン（W80）の増設（2 基→3 基、平成 28 年 9 月）など、国、民間企業、港湾管理者が一体となった港湾機能の強化が図られています。
- 一方、四日市港霞ヶ浦地区南埠頭をはじめとした他の地域では、港湾施設の老朽化が深刻な問題となっています。強化が図られた四日市港霞ヶ浦地区北埠頭の港湾機能を活かし、背後圏産業の物流需要を支えるためには、四日市港の港湾施設における予防保全事業を早期に完了させる必要があります。
- 大型客船等が着岸する霞ヶ浦地区南埠頭 24 号岸壁（W24）は、供用から 30 年以上が経過し老朽化が喫緊の課題となっているため、平成 25 年度から平成 26 年度にかけて直轄事業で調査、設計をしていただきましたが、船舶が安全に係留できる状態を維持するためには、直轄事業による予防保全事業を着実に実施するための予算確保が必要です。
- 四日市港における国際海上貨物輸送を担う重要なコンテナ専用岸壁である霞ヶ浦地区南埠頭 27 号岸壁（W27）は、供用から 40 年以上が経過し老朽化が進んでいます。そのため補助事業による予防保全事業で延命化を図っているところですが、コンテナ船が安全に係留・荷役できる状態を維持し、増加するコンテナ貨物の需要に的確に応えていくためには、円滑な本事業の進捗に向けたさらなる予算確保が必要です。

県担当課名 四日市港管理組合

関係法令等 港湾法、社会資本整備総合交付金交付要綱

16 四日市港の港湾・海岸事業の推進 (1 港湾機能維持に向けた取組)

(国土交通省)



【要望項目】

四日市港の港湾機能を維持するため、港湾施設に係る予防保全事業費および防災・安全交付金(港湾)の予算確保を図ること。

16 四日市港の港湾・海岸事業の推進

(2 海岸保全施設強靱化に向けた取組)

(国土交通省)

【要望項目】制度・予算

津波、高潮、波浪等の災害に備え、臨海部の住民・企業の安全・安心の確保を図るため、防災・安全交付金（海岸）の予算確保を図ること。

《現状・課題等》

- 本県が実施した地震被害想定調査の結果、理論上最大クラスの南海トラフ地震が発生した場合、地震の揺れや津波等により県内で約 53,000 人の死者が発生するなど、広域かつ深刻な被害が想定されています。
四日市港においても、一部地域が津波による浸水域となることが想定されており、企業活動や住民生活の安全・安心の確保が喫緊の課題となっています。
- わが国有数の石油化学コンビナートが立地している四日市港は、電力、燃油等のエネルギー供給拠点として住民生活・企業活動を支えるとともに、高度な基礎素材・部材の供給拠点として、背後圏に集積するものづくり産業のサプライチェーンを根幹から支えています。
このような中、南海トラフ地震などの大規模地震や津波により、被害を受けた場合は、エネルギー供給機能の低下が生じ、住民生活や復旧作業等へ影響が出ることが懸念されるとともに、基礎素材・部材のサプライチェーン寸断による、背後圏産業の生産性低下が危惧されるところです。
- 津波、高潮、波浪等に対する臨海部の住民・企業の安全・安心を確保していくためには、海岸保全施設について、耐震・耐津波対策や長寿命化計画に基づく老朽化対策を行う必要があり、本対策を円滑に実行するためには、防災・安全交付金（海岸）のさらなる予算確保が必要です。

県担当課名 四日市港管理組合
関係法令等 港湾法、海岸法、社会資本整備総合交付金交付要綱

16 四日市港の港湾・海岸事業の推進 (2 海岸保全施設強靱化に向けた取組)

(国土交通省)



臨海部コンビナートや住民生活を守る



- 対策が必要な海岸保全施設の約5割がコンビナート沿岸(8.1km)
- 海岸保全施設周辺では、活発な企業活動が展開
- 企業の生産性を確保するため、企業活動を阻害することなく、整備を行う必要がある

◆施設整備には **莫大な事業費** **高度な技術力** が必要！

臨海部の住民・企業の安全・安心確保



- 富田港地区 整備済延長 240m 事業進捗率 42% (H15 年度から事業着手)
※平成 29 年度末予定 事業進捗率 55%
- 臨海部の住民・企業や三重県内の大動脈である国道 23 号、鉄道の安全・安心確保
- 要対策延長のうち現段階での進捗率はわずか 13%

◆南海トラフ地震の切迫性から防災・安全交付金(海岸)による **早急な対応を！**

【要望項目】

津波、高潮、波浪等の災害に備え、臨海部の住民・企業の安全・安心の確保を図るため、防災・安全交付金(海岸)の予算確保を図ること。

17 地方が創意工夫により自立的な行財政運営を行うための地方一般財源の確保・充実

(総務省)

【要望項目】制度・予算

- 1 地方が住民に身近な行政について、創意工夫をこらした自立的な行財政運営を行えるよう、地方の財政需要を適切に積み上げ、地方の自主的な判断で使用できる一般財源総額を確保・充実すること。
- 2 地方交付税の本来の役割である財源保障機能と財源調整機能が適切に発揮されるよう、総額を適切に確保するとともに、臨時財政対策債の縮減を図るなど、地方財政の質の改善を推進すること。
- 3 2018年度（平成30年度）以降も「社会保障の充実」に係る地方負担について必要な財政措置を講じるとともに、さらなる社会保障の充実が実施される場合には、施策の実施に必要な財政措置を確実に講じること。
- 4 今後も社会保障関係経費の増加が避けられないことをふまえ、2019年10月において消費税・地方消費税の10%への引上げを確実にすること。

《現状・課題等》

- 1 「経済財政運営と改革の基本方針2015」において、地方の歳出水準については「国の一般歳出の取組と基調を合わせつつ、交付団体をはじめ地方の安定的な財政運営に必要となる一般財源の総額について、2018年度（平成30年度）までにおいて、2015年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保する。」とされています。

平成30年度地方財政収支の仮試算においては、上記方針をふまえ、地方の一般財源総額は、地方税・地方譲与税が前年度比で0.3兆円の増額となる一方で、地方交付税が前年度比で0.4兆円の減額となりましたが、臨時財政対策債が0.5兆円の増額となった結果、前年度比で0.4兆円増の62.5兆円となっています。なお、不交付団体水準超経費分を除く、交付団体ベースの一般財源総額は、前年度比で0.3兆円の増加となっています。

地方が責任を持って、人口減少対策、地域経済活性化、南海トラフ地震等を想定した防災・減災対策など、地域の実情に応じたきめ細かな行政サービスを十分担えるよう、地方の財政需要を適切に積み上げ、地方一般財源総額の確保および充実を図る必要があります。

- 2 地方交付税の本来の役割である財源保障機能・財源調整機能を適切に発揮するためには、法定率の引上げを含めた抜本的な見直しを進め、臨時財政対策債など特例措置に依存しない持続可能な制度の確立をめざすことが必要です。
- 3 2017年度（平成29年度）においては、保育士や介護人材等の処遇改善などの「社会保障の充実」に係る地方負担について必要な地方財政措置が講じられたところですが、2018年度（平成30年度）以降も引き続き財政措置を講じるとともに、さらなる社会保障の充実が実施される場合には、地方財政の運営に支障が生じないよう施策の実施に必要な財政措置を確実に講じることが必要です。
- 4 国・地方を通じた厳しい財政状況や今後も社会保障関係経費の増加が避けられないことをふまえ、2019年10月において消費税・地方消費税の10%への引上げを確実に行うことが必要です。

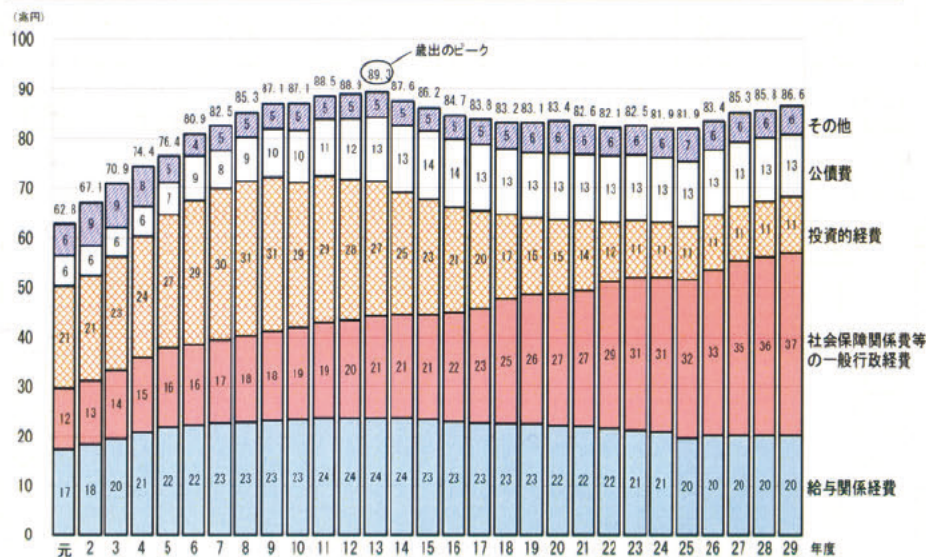
県担当課名 総務部財政課
関係法令等 地方交付税法

17 地方が創意工夫により自立的な行財政運営を行うための地方一般財源の確保・充実

(総務省)

地方財政計画の歳出の推移

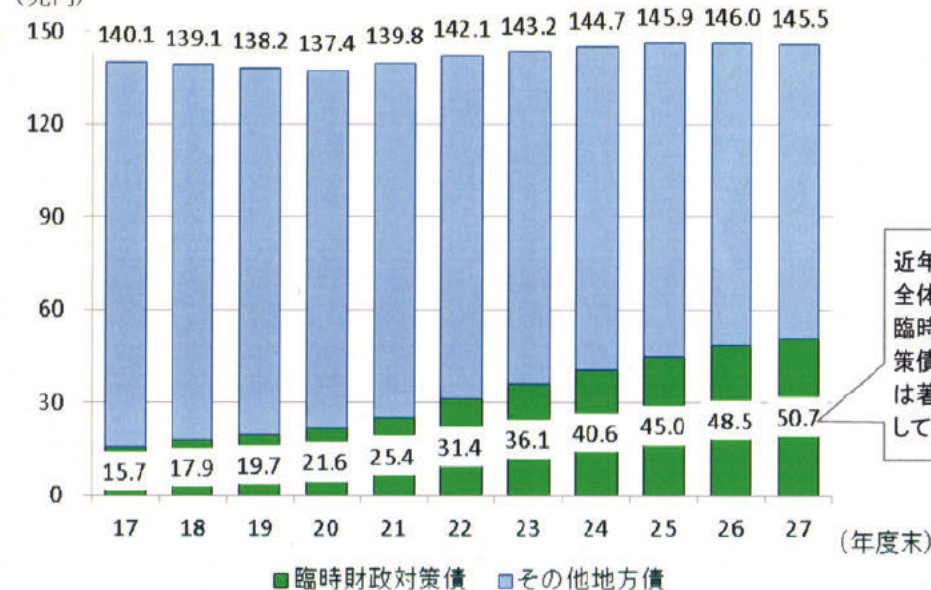
近年の地方財政計画の歳出は、高齢化の進行等により社会保障関係費（一般行政経費に計上）が増加する一方で、行政改革等により、給与関係経費や投資的経費が減少していることから、全体としては抑制基調にある。



(出典)地財審意見書

地方債現在高に占める臨時財政対策債の推移

(兆円)



近年、地方債全体に占める臨時財政対策債の割合は著しく増加している。

「平成 29 年度地方財政白書」(総務省)をもとに作成

【要望項目】

- 1 地方が住民に身近な行政について、創意工夫をこらした自立的な行財政運営を行えるよう、地方の財政需要を適切に積み上げ、地方の自主的な判断で利用できる一般財源総額を確保・充実すること。
- 2 地方交付税の本来の役割である財源保障機能と財源調整機能が適切に発揮されるよう、総額を適切に確保するとともに、臨時財政対策債の縮減を図るなど、地方財政の質の改善を推進すること。
- 3 2018 年度（平成 30 年度）以降も「社会保障の充実」に係る地方負担について必要な財政措置を講じるとともに、さらなる社会保障の充実が実施される場合には、施策の実施に必要な財政措置を確実に講じること。
- 4 今後も社会保障関係経費の増加が避けられないことをふまえ、2019 年 10 月において消費税・地方消費税の 10%への引上げを確実にすること。

18 ゴルフ場利用税の堅持・地方消費税の清算基準見直し・森林環境税（仮称）における 国と地方の役割整理

（総務省）

【要望項目】 制度・予算

- 1 ゴルフ場利用税は、ゴルフ場関連の行政需要に対応する財源となっているため、受益者負担の観点から、現行制度を堅持すること。
- 2 地方消費税の清算基準における人口割合について、さらにその割合を上げること。
- 3 森林吸収源対策の安定的な財源確保に向けた森林環境税（仮称）の導入にあたっては、地方自治体の意見もふまえながら、既に地方自治体独自で課税している森林環境・水源環境の保全等を目的とした超過課税との整合を図り、国と地方における役割を十分に整理した上で、制度設計がなされること。

《現状・課題等》

- 1 ゴルフ場利用税は消費税との「二重課税」とであるという指摘や、ゴルフがオリンピックの正式競技として復帰したこと等、スポーツ振興の観点からも廃止を求める要望や議論があります。
しかしながら、その7割がゴルフ場が所在する市町村に交付されており、ゴルフ場関連の行政需要に対応する財源となっていることから、ゴルフ場利用者が負担すべきものと考えます。
また、本県のゴルフ場数は全国10位と多く、ゴルフ場利用税は都道府県・市町村の貴重な財源となっていることから、ゴルフ場利用税の堅持が必要であると考えます。
- 2 地方消費税については、最終消費地（税の最終負担者である消費者が消費を行った地域）に税収を帰属させるため、税収を小売販売額等、人口、従業者数といった消費に関連した基準によって都道府県間で清算する仕組みがあります。
平成29年度税制改正において、清算基準における人口割合が17.5%へ引き上げられましたが、例えば、県内の消費者が他県の店舗で物品を購入し、県内で消費する場合であっても、依然として店舗が所在する県に税収が多く配分されることに変わりはありません。
税収の帰属を適正化する観点から、清算基準における人口割合をさらに引き上げることが必要と考えます。
- 3 平成29年度の税制改正大綱において、「森林環境税（仮称）の創設に向けて、地方公共団体の意見も踏まえながら、具体的な仕組み等について総合的に検討し、平成30年度税制改正において結論を得る。」とされています。
森林環境税（仮称）の導入にあたっては、既に全国で本県を含む37府県と1市で森林環境・水源環境の保全等を目的とした超過課税が実施されており、二重課税という指摘も想定されることから、国と地方（都道府県・市町村）における役割を十分に整理した上で、国民や市町村の理解が得られるような制度設計がなされる必要があると考えます。

県担当課名 総務部税務企画課

関係法令等 地方税法、平成29年度与党税制改正大綱

18 ゴルフ場利用税の堅持・地方消費税の清算基準見直し・森林環境税(仮称)における国と地方の役割整理

(総務省)

① ゴルフ場利用税の堅持



② 地方消費税の清算基準見直し



③ 森林環境税(仮称)における国と地方の役割整理



【平成 29 年度 与党税制改正大綱より抜粋】

- ① ゴルフ場利用税については、今後長期的に検討する。
- ② 地方消費税の清算基準については、平成 30 年度税制改正に向けて、必要に応じ人口の比率を高めるなど、抜本的な方策を検討し、結論を得る。
- ③ 森林環境税(仮称)の創設に向けて、地方公共団体の意見も踏まえながら、具体的な仕組み等について総合的に検討し、平成 30 年度税制改正において結論を得る。

【要望項目】

- 1 ゴルフ場利用税は、ゴルフ場関連の行政需要に対応する財源となっているため、受益者負担の観点から、現行制度を堅持すること。
- 2 地方消費税の清算基準における人口割合について、さらにその割合を引上げること。
- 3 森林吸収源対策の安定的な財源確保に向けた森林環境税(仮称)の導入にあたっては、地方自治体の意見もふまえながら、既に地方自治体独自で課税している森林環境・水源環境の保全等を目的とした超過課税との整合を図り、国と地方における役割を十分に整理した上で、制度設計がなされること。