

令和5年度予算の確保に向けた  
国への要望

令和4年11月



三重県



# 目次

No.	項目	関係省庁	頁
1	災害に屈しない県土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進	内閣官房、 財務省、 国土交通省	1
2	農山漁村地域における防災・減災、国土強靱化対策の推進と継続強化	農林水産省	2
3	安全・円滑な人流・物流を支える道路ネットワーク・拠点整備の推進	財務省、 国土交通省	4
4	災害に強い県土づくりのための河川・海岸整備の推進	財務省、 国土交通省	7
5	魅力ある地域づくりの基礎となる社会資本整備の推進	財務省、 国土交通省	9
6	背後圏産業の発展を支え、安全・安心を高める四日市港の整備推進	財務省、 国土交通省	17
7	リニア中央新幹線の早期全線開業および地方のリニアインパクト最大化への支援強化	国土交通省	19
8	地域公共交通の確保・支援の拡充	国土交通省	21
9	津波避難施設整備への支援の充実	内閣府、 総務省、 国土交通省	23
10	次の感染症危機に備えた対応について	厚生労働省	24
11	インバウンドに意欲的な地方に対する支援	観光庁	25
12	人口減少対策の取組に向けた支援	内閣官房、 内閣府、 厚生労働省他	26
13	原油価格・物価高騰の影響を受けた農水産事業者への支援の継続・強化	農林水産省	29
14	中小企業・小規模企業の事業継続に向けた支援	内閣府、 経済産業省	32
15	「きれいで豊かな伊勢湾」の実現に向けた施策の推進	農林水産省、 国土交通省、 環境省	33
16	産業廃棄物の環境修復事業への財政支援	総務省、 環境省	34
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等	総務省	35



# 1 災害に屈しない県土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進

(内閣官房、財務省、国土交通省)

- 1 地方自治体が中長期的な見通しのもと、強力かつ計画的に防災・減災、国土強靱化を推進するため、必要かつ十分な予算を確保するとともに、5か年加速化対策後も、引き続き、必要な予算・財源を計画的かつ安定的に別枠で確保すること。
- 2 災害発生時における地方自治体への迅速な支援に加え、地域の防災・減災、国土強靱化を加速化するため、地方整備局等の人員の確保・充実に継続的に図ること。

## 《現状・課題等》

- 1 甚大な被害が想定される南海トラフ地震や激甚化・頻発化する風水害など大規模な災害が、いつ、どこで発生してもおかしくない状況が続いており、災害への備えとして国土強靱化は、待ったなしの状況にあります。

本県では、災害に屈しない県土づくりに向けて、緊急輸送道路における法面・盛土の土砂災害防止対策や橋梁の流出防止対策、河口部の大型水門・樋門等の耐震化、越水しても壊れにくい粘り強い堤防強化対策等について、県独自の「5年後の達成目標」を策定し、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（以下「5か年加速化対策」とします。）等を活用し対策を強力かつ計画的に講じています。

本目標は、国土強靱化予算が同水準で5年間継続することを前提に目標を設定しているため、必要かつ十分な予算を、通常の予算とは別枠で計画的・安定的に確保することが必要です。

また、5年間で対策が完了するものではないため、地方自治体が中長期的な見通しのもと、強力かつ計画的に防災・減災、国土強靱化を推進するためには、5か年加速化対策後も、引き続き、必要な予算・財源を計画的かつ安定的に別枠で確保することが必要です。

- 2 TEC-FORCEは、大規模自然災害への備えとして、迅速に地方自治体等への支援が行えるよう、平成20（2008）年4月に創設され、各地方整備局等の職員が活動しています。

平成23（2011）年の紀伊半島大水害では、国土交通大臣の指示のもと、発災直後からTEC-FORCEとして専門知識を有する職員の派遣や災害対策用資機材の広域運用を開始し、発災後約1ヶ月の間にのべ4,300人・日を超える体制で、被災した三重県、奈良県、和歌山県において、被災状況調査、現地対策本部の運営支援、大規模な土砂災害等に対する高度技術支援、応急対策・被害拡大防止が実施されました。

地方整備局等の定員は、この3年間は微増したものの、発足時の約20年前に比べ2割以上も減少しており、自然災害が激甚化・頻発化しインフラ老朽化が急速に進む中、災害発生時におけるTEC-FORCEの地方自治体への迅速な支援に加え、地域の防災・減災、国土強靱化を加速化するための支援の充実が不可欠であり、地方整備局等の人員はまだ必要です。

事務担当 県土整備部県土整備総務課、道路企画課、道路建設課、道路管理課、河川課、  
港湾・海岸課、防災砂防課、都市政策課、下水道事業課  
関係法令等 強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法等

## 2 農山漁村地域における防災・減災、国土強靱化対策の推進と継続強化

(農林水産省)

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」(以下「5か年加速化対策」という。)を強力かつ計画的に進めるため、必要かつ十分な予算を確保するとともに、完了後においても、引き続き、国土強靱化に必要な予算・財源を計画的かつ安定的に確保すること。

- 1 「防災重点農業用ため池に係る防災工事等の推進に関する特別措置法」に基づく農業用ため池の防災工事等や、流域治水対策として市街地・集落を含む地域排水を担っている排水機場等の耐震化対策および長寿命化について、必要かつ十分な予算を当初予算を含め計画的・安定的に確保すること。

公共事業等債を活用して実施する排水機場等の防災対策に要する地方負担について、ため池対策と同様の地方財政措置を講じること。

- 2 近年、台風の大規模化や局地的な豪雨等により山地災害の危険性が増す中で、「5か年加速化対策」を活用し、中長期的な見通しのもと、災害に強い森林づくりを推進するための治山事業に係る予算や、災害時に市町道等の代替路となる林道の整備を早期に推進するための「山村強靱化林道整備事業」について、必要かつ十分な予算を当初予算を含め計画的・安定的に確保すること。

- 3 南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域における漁港施設・海岸保全施設の整備を計画的かつ着実に進めるため、「5か年加速化対策」について、必要かつ十分な予算を当初予算を含め計画的・安定的に確保すること。

### 《現状・課題等》

激甚化する風水害や切迫する南海トラフ地震等の大規模災害への対策、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策等への取組を推進するため、「5か年加速化対策」を最大限活用して、集中的・計画的に進められるよう、防災・減災対策に係る必要かつ十分な予算を確保するとともに、完了後においても、引き続き、国土強靱化に必要な予算・財源を計画的かつ安定的に確保することが必要です。

- 1 本県では、安全・安心な農村づくりに向けて、「ため池特措法」に基づく防災重点農業用ため池の防災工事や、流域治水対策として市街地・集落を含む地域排水を担っている排水機場等の豪雨・耐震化対策および長寿命化について、本年度策定した県の総合計画において、強力かつ計画的に講じることとしています。

総合計画では、国土強靱化予算が同水準で継続することを前提に、防災・減災対策を推進していることから、必要な予算を、当初予算を含め、計画的・安定的に確保することが必要です。

また、令和3(2021)年度に創設された「防災重点農業用ため池緊急整備事業」では、公共事業等債(起債充当率90%)の交付税算入率が20%から45%に引き上げられた(令和3(2021)～令和7(2025)年度の時限)ところですが、排水機場等の整備の推進に向けても、ため池対策と同様の地方財政措置の充実・強化を図り、地方の負担軽減となる支援が必要です。

2 近年、局地的で猛烈な豪雨や地震などに起因する大規模自然災害が全国各地で頻発する中、山地災害の未然防止や災害時に県道や市町道等の代替路としての機能が確保される林道の早期整備が求められています。

こうした中、「5か年加速化対策」を活用し、中長期的な見通しのもと、災害に強い森林づくりや幹線林道の強靱化を計画的に推進するためには、「治山事業」や「山村強靱化林道整備事業」について、必要な予算を、当初予算を含め、計画的・安定的に確保することが必要です。

3 南海トラフ地震発生の緊迫度が増す中、防波堤などの漁港施設や堤防などの海岸保全施設について耐震・耐津波、長寿命化対策を早急かつ計画的に進めるよう地域住民から強く求められています。

これらの施設の整備には多くの費用と期間を要することから、中長期的な見通しのもと、計画的かつ着実に対策を進められるよう、「5か年加速化対策」に基づく必要な予算を、当初予算を含め、計画的・安定的に確保することが必要です。

事務担当 農林水産部農業基盤整備課、治山林道課、水産基盤整備課

関係法令等 防災重点農業用ため池に係る防災工事等の推進に関する特別措置法、土地改良法、農村地域防災減災事業実施要綱、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法、森林法、漁港漁場整備法、海岸法

### 3 安全・円滑な人流・物流を支える道路ネットワーク・拠点整備の推進

(財務省、国土交通省)

- 1 令和4年度新規事業化された鈴鹿亀山道路について、早期整備等のため、有料道路事業の活用など整備手法の検討を支援すること。
- 2 地方創生、国土強靱化に資する「命の道」近畿自動車道紀勢線のミッシングリンク解消に向けて熊野道路、紀宝熊野道路および新宮紀宝道路の整備を推進し、高速道路紀伊半島一周を早期実現すること。  
紀勢自動車道および熊野尾鷲道路について、4車線化事業中区間の早期完成を図るとともに、暫定2車線区間の4車線化の早期事業化に向けて、有料制度の活用など安定的な財源の確保について、地域の意見もふまえ検討すること。
- 3 リニアインパクトの最大化に向け、三重県駅を核とした道路ネットワーク・まちづくりについて支援すること。
- 4 東海環状自動車道について、令和8(2026)年度の全線開通に向けて着実に整備を推進すること。  
新名神高速道路四日市JCT～亀山西JCT間の6車線化の早期事業化と財源を確保すること。  
東名阪自動車道大山田PAスマートIC(仮称)について、国による準備段階調査に早期着手すること。
- 5 国道23号鈴鹿四日市道路の整備を推進すること。  
国道1号北勢バイパス、国道23号中勢バイパスの全線開通に向け整備を推進すること。
- 6 国道1号桑名東部拡幅の老朽化著しい伊勢大橋の架替について、着実に整備を推進すること。  
国道42号松阪多気バイパスの朝田町南交差点立体化について、着実に整備を推進すること。
- 7 名神名阪連絡道路について、連携して計画の具体化を図ること。
- 8 コロナ禍をふまえた地方創生の実現に向け、各都市の駅を中心とする空間整備について、支援を行うこと。

#### 《現状・課題等》

- 1 鈴鹿亀山地域は製造業を中心とした産業集積地ですが、高速道路が内陸部にあり、鈴鹿市中心部からはアクセスに時間を要しています。また、沿岸部は津波浸水区域や液状化想定区域となっています。鈴鹿亀山道路は、平常時の企業の生産性向上による産業振興に寄与するとともに、大規模災害時の迅速な救援・救助や復旧・復興活動において有効に機能する道路として令和4(2022)年4月に補助事業として新規事業化されました。産業活動を支援し、防災機能を強化する鈴鹿亀山道路の早期整備が必要です。

鈴鹿亀山道路は早期整備が必要ですが、技術的難易度が高い構造物が多く、事業費が暫定2車線で約500億円と多額で、有料道路事業の活用など整備手法の検討に対する国による支援が必要です。

また、早期整備に向けて、三重県・鈴鹿市・亀山市、土地開発公社で事業推進チームを設置し用地取得体制を強化しています。



2 東紀州地域は、国土幹線軸から離れているという地理的条件から、交通体系の整備が遅れており、発生が危惧されている南海トラフ地震への備えとして、高規格道路の整備による交通ネットワークの強化が必要です。また、国道 42 号は台風や豪雨等により度々通行止めが発生することから、国土強靱化に向けた国道 42 号のダブルネットワーク化が求められています。

一方、当地域は優れた観光資源や農林水産資源の活用による地域振興、企業立地による雇用の創出など地方創生のポテンシャルの高い地域であることから、道路ネットワークの強化によりさらなる地域の発展が期待されています。

このことから、地方創生、国土強靱化に資する「命の道」近畿自動車道紀勢線の整備を推進し、高速道路紀伊半島一周を早期に実現することが必要です。また、4車線化の優先整備区間に指定された紀勢自動車道の勢和多気 JCT～紀勢大内山 IC間について、勢和多気 JCT～大宮大台 IC間、大宮大台 IC～紀勢大内山 IC間の一部区間を早期に工事着手するとともに、残る区間および熊野尾鷲道路について暫定2車線区間の4車線化早期事業化に向けて、有料制度の活用など安定的な財源の確保について、地域の意見もふまえた検討が必要です。

3 リニア中央新幹線の建設工事等については、東京・名古屋間の開業が令和9(2027)年として進められ、大阪までの全線開業は最短で令和19(2037)年予定とされています。本県では令和3(2021)年10月に亀山市による県内駅候補地案が提示され、令和4(2022)年11月の県期成同盟会総会で三重県案が決議されました。リニア中央新幹線の全線開業により、首都・中部・関西の3大都市圏が一体化したスーパー・メガリージョンが形成され、リニア沿線となる本県においても集客交流、産業振興などによる魅力ある地域づくりが進むという波及効果が期待されることから、名古屋・大阪間のルートおよび駅位置の確定を見据えて、早い段階からリニア三重県駅を核とした地域づくりに取り組む必要があります。三重県駅を核とした高速道路とのアクセス強化や各地を結ぶ道路ネットワークの充実は、リニア中央新幹線の高速性を最大限に生かし、得られる効果を広域に波及させるうえで重要であることから、国の力強い支援が必要です。また、リニア三重県駅開業を契機とした地方創生に取り組むため、駅周辺のまちづくりが必要であり、その推進のためには国からの支援が必要です。

4 東海環状自動車道の北勢 IC(仮称)～大安 IC間は、令和6(2024)年度の開通予定であり、また、全線開通となる養老 IC～北勢 IC(仮称)間は、令和8(2026)年度の開通予定が示されており、沿線地域では開通を見越した設備投資が進められています。北勢地域のさらなる産業振興や観光振興、県民の安全・安心の確保に向け、工程の要となる県境トンネルを早期着手するとともに、全線開通に向けた着実な整備の推進が必要です。

新名神高速道路は、新東名高速道路と一体で3大都市圏を結ぶ日本の新たな大動脈であり、人の交流と物流において重要な役割を担うとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な高速自動車国道です。国内輸送の約9割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワーク構築が進められる中、物流のあり方を大きく変える可能性があるトラック隊列走行の実現を見据え、その基盤となる新名神高速道路、新東名高速道路の6車線化が進められています。三重県区間においては、亀山西 JCT～大津 JCTの6車線化について、令和3(2021)年度末から順次完成が進む中、四日市 JCT～亀山西 JCTは事業化されていない状況であり、早期事業化および財源の確保が必要です。

東名阪自動車道大山田 PAスマート IC(仮称)について、桑名市において計画検討が進められており、国として必要性の確認に向けた勉強会を実施しています。産業活動を支援し、防災機能を強化する大山田 PAスマート IC(仮称)の整備に向け、国による準備段階調査の早期着手が必要です。

5 北勢・中勢地域では、現道の国道1号、国道23号の渋滞が著しく、社会経済活動において大きな損失となっています。また、大規模災害時には、国道23号の機能が停止し、救援救助に支障が生じる可能性があります。渋滞緩和による企業活動の生産性の向上や発災時の道路機能の確保のため、北勢バイパス、鈴鹿四日市道路、中勢バイパスの一体整備による国道23号との南北主要幹線道路のダブルネットワーク化が必要です。

6 国道1号伊勢大橋周辺では、著しい渋滞が発生しています。また、伊勢大橋は、昭和9（1934）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ることに加え、耐荷力不足により20t超過車両（特殊車両）は通行できず、迂回せざるを得ない状況です。伊勢大橋を架け替え、右折レーンの設置による渋滞の解消とともに、生産拠点間の輸送時間を短縮して物流の効率化を図るためにも、整備推進が必要です。

松阪多気バイパスについては、平成30（2018）年3月に暫定2車線で全線開通したことにより交通量が増加しており、県道鳥羽松阪線との朝田町南交差点では、渋滞が増加しており、立体交差化の整備推進が必要です。

7 本県の東西方向には名神高速道路や新名神高速道路、名阪国道がネットワーク化されていますが、それらを南北に結ぶ幹線道路が整備されていません。地域のさらなる発展のためには、名神名阪連絡道路の整備が必要であり、計画の具体化のために調査の推進が必要です。

なお、令和4（2022）年4月に、名神名阪連絡道路の三重県区間を含む国道1号から名阪国道間を重要物流道路の計画区間に、全線を候補路線に指定していただいたところです。

8 近鉄四日市駅周辺については、リニア中央新幹線東京・名古屋間の令和9（2027）年開業効果を見据えて、分散するバス停を集約し利用者の乗換利便性等を改善するとともに、周辺のまちづくりと連携することで賑わいのある空間を創出するなど地域経済の活性化を図るため、国道1号近鉄四日市駅交通ターミナル整備事業が事業化されました。

また、津駅周辺の道路空間については、「津駅周辺道路空間検討委員会」において、有識者や交通関係者と幅広く意見交換を行い、みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へと再生することを目的とした「津駅周辺空間の整備方針」を令和4（2022）年3月に策定しました。今年度は整備方針の具体化に向け、新たに「津駅周辺道路空間再編検討委員会」を立上げ第1回検討会を7月に開催するとともに「歩道空間の拡張による賑わいや滞留機能の強化」の検討をさらに進めるため、10月19日～10月30日まで賑わいの社会実験を実施しました。

これら各都市の駅を中心とする空間整備は、魅力ある地域を創っていく点、またコロナ禍をふまえた地方創生を進める点、さらに防災力を高めるうえでも重要であることから、国の力強い支援が必要です。

事務担当 県土整備部県土整備総務課、道路企画課、都市政策課

関係法令等 強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法、国土交通幹線自動車道建設法、道路法、都市計画法、都市公園法、都市再生特別措置法等

## 4 災害に強い県土づくりのための河川・海岸整備の推進

(財務省、国土交通省)

- 1 七里御浜海岸の長期にわたる安全・安心を早期に確保するため、整備を直轄事業化すること。  
海岸侵食に係る鵜殿港も含めた効果的な対策を検討する勉強会等において技術的な支援を行うこと。
- 2 熊野川の直轄河川改修事業について、新たに策定した河川整備計画に基づき河道掘削等の推進を図ること。  
熊野川の総合的な治水対策協議会を継続し、濁水問題について検証を行うとともに、濁水およびその長期化を抑制する取組を推進すること。
- 3 鳥羽河内ダム（県管理）の令和10（2028）年度完成に向けて、必要な予算を確保すること。
- 4 木曾三川および鈴鹿川・櫛田川・宮川・勢田川の直轄河川改修事業について、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を重点的・集中的に講じ、事前防災対策を加速化すること。
- 5 雲出川の直轄河川改修事業について、人家、商業施設、主要交通網が集積する下流部の浸水被害を軽減するため、中流部において計画遊水地等の河川改修工事に早期着手すること。
- 6 川上ダムの効率的・効果的な運用を行うこと。  
名張川および木津川・服部川・柘植川の直轄河川改修事業について、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を重点的・集中的に講じ、事前防災対策を加速化すること。
- 7 令和5（2023）年度の事業完了に向け津松阪港直轄海岸事業の整備を着実に推進すること。

### 《現状・課題等》

- 1 七里御浜海岸は、昭和30（1955）年代以降、高波などにより海岸侵食が進み、井田地区海岸では前浜がほとんど消失しました。また、平成以降で7度にわたり被災するなど被災リスクの高い海岸となっています。高潮・侵食対策として、昭和58（1983）年度から人工リーフの整備や維持養浜を実施していますが、膨大な事業費が必要な上、熊野川流域（三重県・奈良県・和歌山県）の総合的な土砂管理が複数県に跨るほか、河口閉塞対策、景観への配慮など高度な技術が必要であることから直轄事業化が求められています。  
また、海岸侵食に係る効率的な対策を検討する勉強会等において、国による技術的な支援が必要です。
- 2 平成23（2011）年の紀伊半島大水害時に熊野川で現行計画を大きく上回る洪水が発生し甚大な被害に見舞われました。また、令和元（2019）年の台風10号では支川の相野谷川が計画高水位を超過しました。こうしたことから、令和3（2021）年度に河川整備基本方針が気候変動の影響をふまえた治水計画に見直され、本年3月には河川整備計画も策定されました。今後は新たに策定した河川整備計画に基づき、河道掘削等の河川整備の推進を図ることが必要です。  
また、熊野川流域では、治水対策や長期化する濁水の影響等が課題となっていることから、平成24（2012）年7月に国、三重県、奈良県、和歌山県、沿川市町村、ダム管理者が参画する「熊野川の総合的な治水対策協議会」を設置して、堆積土砂撤去、流

域の崩壊地対策、利水ダムの施設改良や運用改善などに取り組んでいます。令和4(2022)年度は協議会設置から10年の節目の年であることから、これまでの成果のとりまとめと検証を行う予定であり、継続的な取組の推進が必要です。

- 3 鳥羽河内川流域では頻発化・激甚化する豪雨に伴い、数年に1回浸水被害が発生しており、浸水被害の軽減に向けて鳥羽河内ダムの令和10(2028)年度完成が待ち望まれています。鳥羽河内ダムでは、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」(以下「5か年加速化対策」という。)に治水ダム建設事業が位置づけられ、国土強靱化予算が補正予算により措置されたことから、令和5(2023)年度の本体着工に向け着実に事業進捗が図られています。

しかし、令和5(2023)年度以降に92億円の事業費が必要で、「5か年加速化対策」後にダム本体工事のピークを迎えることから、「5か年加速化対策」後も継続した予算確保が必要です。

- 4 政府の地震調査委員会は令和4(2022)年1月、南海トラフ巨大地震の40年以内の発生確率を「90%程度」としました。海拔ゼロメートル地帯を流域とする木曾三川において、早期の堤防耐震化が求められています。

鈴鹿川流域は日本屈指の工業地帯、櫛田川流域は農業基盤集積地、宮川流域は伊勢神宮等の歴史遺産を有しており、社会・経済・文化の基盤を成していますが、平成29(2017)年の台風第21号による洪水で甚大な被害に見舞われました。

浸水被害を軽減するため、直轄河川改修事業について、「5か年加速化対策」を重点的・集中的に講じ、事前防災対策を加速化することが必要です。

- 5 雲出川の中流域には無堤部が多く存在し、近年でも毎年のように浸水被害が発生しています。また、下流部の浸水エリアにはJR紀勢本線や近鉄名古屋線のほか、国道23号をはじめとする緊急輸送道路が多く存在し、県庁所在地(津市)と県南勢部を結ぶ交通の要衝となっています。家屋浸水の解消を図るとともに浸水による交通途絶を防止するため、中流部に計画されている計画遊水地等の河川改修工事に早期に着手することが必要です。

- 6 伊賀地域の治水対策は、上野遊水地および川上ダムの整備、木津川・服部川・柘植川の河道掘削が完成することで、戦後最大規模の洪水(昭和28年台風13号)が発生しても浸水被害がゼロとなり、治水上の安全が確保されます。上野遊水地は平成27(2015)年度に運用を開始し、川上ダムは、令和4(2022)年度の事業完了に向けて現在は試験湛水を行っています。

完成後は、洪水調節や近接するダムの堆積土砂撤去時の代替等について効率的・効果的な運用が必要です。

直轄河川改修事業について現在服部川で河道掘削・水門整備が進められていますが、気候変動をふまえた水害リスクに備えるため、「5か年加速化対策」を重点的・集中的に講じ、事前防災対策を加速化することが必要です。

また、名張市内では、平成29(2017)年の台風第21号で道路冠水、床下浸水が発生したことから、直轄河川改修事業について、「5か年加速化対策」を重点的・集中的に講じ、事前防災対策を加速化することが必要です。

- 7 津松阪港海岸の背後地は中勢地域の生活や産業の中心地であり、直轄海岸事業の進捗による地震・津波に対するリスクの軽減に伴い、さまざまなストック効果が発現されつつあります。海岸堤防整備は一連区間の整備が完了してこそ本来の整備効果が発揮されるため、令和5(2023)年の事業完了に向けた着実な整備の推進が必要です。

事務担当 県土整備部河川課、港湾・海岸課

関係法令等 強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法、河川法、海岸法、港湾法、水資源開発促進法、水資源機構法 等

## 5 魅力ある地域づくりの基礎となる社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

- 1 港湾のCNPの実現、港湾の利活用による地域活性化に向け、財政的、技術的支援をすること。
- 2 地方が真に必要なとする道路の整備・管理を長期安定的に推進するため、有料道路制度の積極的な活用や新たな財源の創設を行うこと。  
大規模構造物（橋梁・トンネル等）の新設・改築について、個別補助制度を拡充すること。
- 3 地域の課題解決に向け、「道路メンテナンス事業補助」、「踏切道改良計画事業補助」、「土砂災害対策道路事業補助」、「交通安全対策補助（地区内連携）」の推進に必要な予算を確保すること。
- 4 地域高規格道路の国道167号磯部バイパスの整備推進に必要な予算を確保すること。  
東海環状自動車道へのアクセスを強化する国道421号大安ICアクセス道路の整備推進に必要な予算を確保すること。  
地方創生や地域の防災・減災、安全に資する道路整備に必要な社会資本整備総合交付金事業および防災・安全交付金事業に必要な予算を確保すること。
- 5 老朽化が進む舗装修繕への財政支援を強化すること。
- 6 予防保全型道路インフラメンテナンスを推進するため、必要な予算の確保を図ること。  
区画線など路面標示の塗替えについて、国等と連携して計画的に進めるために支援すること。
- 7 通学路の交通安全対策を推進するために必要な予算を確保すること。
- 8 AIカメラを含め地方自治体が進める道路のDXに対して、国からの技術的・財政的な支援を拡充すること。
- 9 ナショナルサイクルルート環境整備を推進するため、必要な予算の支援と拡充を図ること。  
トンネル照明のLED化を推進するため、必要な予算の確保を図ること。
- 10 流域治水の取組推進のため、特定都市河川浸水被害対策推進事業の予算は県に配分される交付金等とは別枠で優先的に確保すること。  
河川整備基本方針・河川整備計画策定に係る業務を社会資本整備総合交付金制度の対象とすること。  
利水ダムの事前放流にあたり新たに必要となる情報共有システムの構築に対する財政支援を行うこと。
- 11 南海トラフ地震による被災リスクの高い「ゼロメートル地帯」や「津波避難対策特別強化地域」などにおいて、緊急性の高い河川・海岸堤防や水門・樋門などの地震・津波対策を重点的に推進できるよう、安定的に予算を確保すること。
- 12 長寿命化計画に基づくダム設備の修繕や更新を補助事業の対象とすること。

- 13 危機管理型水位計・簡易型河川監視カメラの耐久性の向上を図り、更新に対して財政支援を行うこと。  
河川台帳のデジタル化やシステムの導入など河川DXに対して財政支援を行うこと。
- 14 木津川水系直轄砂防事業について、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に講じ、事前防災・減災対策の加速化を図ること。
- 15 早期に土砂災害防止施設の整備が必要な要配慮者利用施設を保全する事業や過去に土砂災害が発生した箇所における事業についても、防災・安全交付金における重点配分対象事業とすること。
- 16 未普及地域の早期解消に向けた制度「下水道整備推進重点化事業」を堅持するとともに、促進のための予算を確保すること。  
「下水道ストックマネジメント支援制度」に基づき、老朽化対策が着実に推進できるよう必要な予算を安定的に確保すること。
- 17 南海トラフ地震による被災リスクの高い「津波避難対策特別強化地域」において、緊急性の高い海岸保全施設の地震・津波対策を強力に推進できるよう、予算を確保すること。  
港湾施設の老朽化対策や地震対策を強力に推進できるよう、予算を確保すること。
- 18 国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）の早期全面開園をめざし、七里の渡し地区の早期工事着手を図ること。
- 19 都市公園におけるワーケーション環境整備に向けた取組を支援すること。  
交流人口の拡大に資する都市公園整備の予算を確保すること。
- 20 大規模自然災害の備えとして、緊急輸送道路の無電柱化に必要な街路整備の予算を確保すること。  
通学路等の安全対策に必要な街路整備の予算を確保すること。  
大規模自然災害の備えとして、防災拠点や避難地となる都市公園整備の予算を確保すること。  
都市公園の老朽化対策を着実に実施していくための予算を確保すること。
- 21 ウォーカブルな空間の形成に必要な予算を確保すること。  
ゆとりある「駅まち空間」の形成に必要な予算を確保すること。
- 22 公営住宅の団地戸数に関わらず、下水道接続工事を社会資本整備総合交付金制度の対象にすること。  
特定空家等に対して、市町が緊急的に講じる安全対策の費用を空き家対策総合支援事業の補助対象とすること。  
耐震性が不十分な住宅や建築物を解消するため、耐震化促進に必要な予算を確保すること。  
安全な市街地形成のため、狭あい道路整備等促進事業に必要な予算を確保すること。

《現状・課題等》

- 1 本県には国際拠点港湾1港、重要港湾2港、地方港湾17港、合計20港があり、うち19港を本県が管理しています。本県管理の港湾を最大限に活用して、得られる効果を県全体に波及させるため、カーボンニュートラルポートの実現、港湾による地域産業活性化、観光活性化が必要です。本県では、多様な関係者と協働し、港湾が関わる新たな課題への対応を目的に「三重県港湾みらい共創本部」を令和4(2022)年4月に設置しました。令和32(2050)年の港湾の脱炭素化に向けたCNP形成計画策定の検討、横ばい傾向の取扱貨物量の拡大に向けた地域産業の活性化に資する港湾の取組や洋上風力発電基地港湾の検討、クルーズ船の寄港拡大に向けたクルーズ・マリンレジャー等観光振興に資する港湾の取組の検討を進める予定です。  
港湾のCNPの実現、港湾の利活用による地域活性化に向け、国による財政的、技術的な支援が必要です。
- 2 幹線道路ネットワークの強化やバイパス等の抜本的な整備、早期に事業効果を発現できる待避所の設置など柔軟な対応も織り交ぜた道路整備を進めていますが、予算が不足しており、計画的な道路整備の推進が困難となっています。また、排水施設や道路情報板等の法定点検施設以外の道路施設の老朽化対策を着実に進めていく必要があります。このように地方が真に必要な道路の整備・管理を長期安定的に推進するため、有料道路制度の積極的な活用や新たな財源の創設が必要です。  
現状において、大規模構造物の修繕・更新に係る個別補助制度はありますが、新設・改築に係る個別補助制度はなく交付金事業で実施しています。大規模な橋梁、トンネルの新設・改築については、一定期間において重点的に予算を確保する必要があることから、計画的に整備を推進するため交付金ではなく個別補助制度の拡充が必要です。
- 3 地域の課題解決に向けた計画的な道路事業の進捗を図るため、道路メンテナンス事業補助、踏切道改良計画事業補助、土砂災害対策道路事業補助、交通安全対策補助(地区内連携)の推進に必要な予算確保が必要です。
- 4 国道167号磯部バイパスは、地域高規格道路である伊勢志摩連絡道路の一部であり、伊勢志摩地域の生活・産業・観光を支える重要な幹線道路であるとともに地域の安全を担う緊急輸送道路です。救急搬送時における安全性向上と搬送時間の短縮を図り、救急救援活動の円滑な実施に対応するとともに、南海トラフ地震等への備えとして現道の津波浸水想定区域を回避したルートである当バイパス区間の整備推進に必要な予算の確保が必要です。  
また、国道421号大安ICアクセス道路は、いなべ市街地と東海環状自動車道の大安ICを連絡し、地域産業・商業等を支援するとともに東海環状自動車道の供用開始に伴う交通集中の緩和を図るため整備を進めています。国道421号大安ICアクセス道路の令和6(2024)年度開通に向けて整備推進に必要な予算の確保が必要です。  
社会資本整備総合交付金を活用し、幹線道路ネットワークの強化を進めるとともに、防災・安全交付金を活用し、道路法面等防災対策や通学路における交通安全対策、道路施設の老朽化対策、橋梁の耐震化などを進めていますが、予算が不足し計画的な事業進捗を図ることが困難な状況のため、交付金事業の予算の確保が必要です。
- 5 舗装については、日常のパトロールに加え、5年に1回の頻度で詳細点検(路面性状調査)を実施し、ひび割れ状況等をふまえた維持管理を実施していますが、路

面の穴ぼこによる事故発生件数が年々増加するなど老朽化が急速に進展しています。

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（以下「5か年加速化対策」という。）では、舗装修繕も対象となっており、初年度の令和2（2020）年度第3次補正予算と同水準の予算が5年間継続すれば、舗装修繕の必要延長57kmのうち5か年で約70%にあたる40kmの修繕が可能となることとなります。しかしながら、「5か年加速化対策」の2年目となる令和3（2021）年度補正予算額は、令和2（2020）年度第3次補正予算額に比べ大幅な減額となっています。

近い将来に発生が予想される南海トラフ地震等の大規模災害発生時に地域の孤立を防ぎ、救助・救援活動や生活復興の基盤となる緊急輸送道路等の防災上重要な道路における舗装修繕を推進するために必要な予算を安定的に確保していくことが必要です。また、緊急輸送道路以外の道路における舗装修繕の必要延長は206kmありますが、「5か年加速化対策」の対象外となっており、安全な通行を確保するために「5か年加速化対策」の要件拡大が必要です。

- 6 トンネルや橋梁等の道路施設は、より早い段階（健全度Ⅱ：予防保全）で修繕することにより道路利用者の安全・安心な通行の確保、ライフサイクルコスト縮減が図れることから、これまでの事後保全から予防保全への転換が重要となります。

本県では、予算的な制約から健全度Ⅲ（事後保全）を優先して実施しており、健全度Ⅱ（予防保全）段階での修繕は殆ど対応できていない状況であり、予防保全型道路インフラメンテナンスを推進するためには、健全度Ⅱの修繕を含め必要な予算の確保を図る必要があります。

また、路面標示は、道路利用者の安全な通行を確保するために非常に重要な施設であることから、区画線など路面標示の塗替えについて、国と県等が連携して、計画的に進めていくことが必要です。

本県では、区画線を含む路面標示の塗替え要望の高まりを受けて、令和2（2020）年7月に直轄国道事務所と県警察、県による「三重県内道路路面標示連絡調整会議」を設立し、交差点などの同時塗替え、高耐久性塗料による試験施工、AIを活用した路面標示劣化システムの開発（大学との共同開発）を進めています。路面標示の同時塗替えについては、直轄管理国道と県管理道路が交差する交差点172箇所のうち、同時施工を令和3（2021）年度に14箇所実施しました。令和4（2022）年度からは、市町も含めた4者が連携して路面標示の塗替え等を行います。

- 7 交通安全事業については、通学路交通安全プログラムに基づいた事業に対し、重点的に事業費が配分されており、また、交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）が令和4（2022）年度に新たに創設されたところです。依然として通学児童が巻き込まれる事故が頻発する中、引き続き通学路等での交通安全対策が必要です。

このことから、道路利用者の交通安全確保のための交通安全対策事業を推進するため必要な予算の確保を図る必要があります。

- 8 平常・災害時を問わず、安全・安心かつ円滑な人・モノの移動の確保のために、ICT・AI等新技術を活用し、道路のさらなる機能向上を図ることが有効とされています。

ICT・AI等新技術が急速な勢いで進展し、国では道路分野への新技術の活用が広がってきており、今後、地方自治体の予算・人員が限られているという課題に対し、これら新技術を技術者のサポートとして活用することで、道路メンテナンスの強化や交通マネジメントの推進に寄与するものと考えられます。



本県では、令和3(2021)年4月からAIカメラによる常時観測システムの運用を開始し、交通量の増減を定期的に公表しており、観測体制を強化するため、令和4(2022)年3月に、「道路DX中期計画 ver. 1」を策定しました。今年度は、渋滞や交通安全等の交通マネジメントや道路空間の再編等の計画検討のほか、災害時の異常検知などにAIカメラの活用の幅を広げていく必要があることから「道路DX中期計画 ver. 2」を策定する予定です。

国の取組を地方自治体が管理する道路にも展開し、全ての道路管理者の道路データの統合や連携を図るとともに、道路分野へのICT・AI等新技術の整備運用のさらなる増強に向け、国からの技術的・財政的な支援が必要です。

- 9 太平洋岸自転車道は、令和3(2021)年5月に第2次ナショナルサイクルルートに指定され、本県内においては鳥羽市から紀宝町に至る約300kmが含まれています。サイクルツーリズムを強力に推進していくためには、サイクリングが楽しめる魅力づくりを地域と連携しながら盛り上げていくとともに、安全で快適な自転車通行空間の確保や受入環境の整備に取り組む必要があります。矢羽根や案内看板等の整備は交付金の対象ですが、サイクルステーションや景観整備は交付金の対象外となっており、環境整備を推進するために交付金対象の要件拡大が必要です。

脱炭素社会の実現に向けて、道路照明の低炭素化、道路インフラの省エネ化・グリーン化が求められています。また、燃料価格の高騰に対応するためにも省エネ化に取り組む必要があります。本県では特に照明の数が多いトンネル照明のLED化について目標を掲げて取り組んでおり、計画的にLED化を進めるための予算の確保が必要です。

- 10 気候変動による水災害リスクの増大に備えるために、令和3(2021)年5月に公布された流域治水関連法もふまえた「流域治水」の考え方にに基づき、本県では令和4(2022)年3月までに全ての一級水系と二級水系において、「流域治水」の全体像を示した流域治水プロジェクトを策定しました。これらの流域治水プロジェクトを継続的に推進していくためには、河川管理者以外の取組を推進することが重要です。

流域治水の取組推進のため、新たに特定都市河川浸水被害対策推進事業を実施すると個別補助事業として優先配分されますが、県に配分される交付金費等の総枠は変わらないため、既存の事業が圧迫されることになり、進捗が滞ります。特定都市河川浸水被害対策推進事業の予算は県に配分される交付金費等とは別枠で優先的に確保することが必要です。

気候変動の影響を考慮した計画の必要性が高まっている中、計画策定に係る業務が交付金制度の対象でないため、対象にする必要があります。

事前放流において新たに必要となる情報共有システム構築の費用は、河川管理者・ダム管理者双方が管理区分で応分の負担をする制度となっており、土地改良区など利水者に財政負担が生じます。利水者の協力を得るためには情報共有システム構築に対する財政支援が必要です。

- 11 本県沿岸地域は、「ゼロメートル地帯」や「津波避難対策特別強化地域」に指定されており、被災リスクが非常に高い地域です。また、地震調査委員会による南海トラフ地震の今後30年以内の発生確率は70~80%と非常に高く、切迫性が高まっています。南海トラフ地震に備えた地震・津波対策が喫緊の課題となっている中、「5か年加速化対策」により別枠予算が配分されました。今後も継続して、緊急性の高い河川・海岸堤防や水門・樋門などの地震・津波対策を推進できるよう、安定的な予算の確保が必要です。

12 老朽化したダム設備の修繕や更新については、「5か年加速化対策」に位置付けられ、重点的に取り組んでいく必要があります。令和4（2022）年度に個別補助事業として「ダムメンテナンス事業」が創設され、総事業費4億円を超えるダム管理施設の機能強化（改築・改良）については補助事業の対象となりましたが、ダム管理施設の修繕や更新については対象とならず、県単独事業で対応していることから、重い財政負担となっています。

長寿命化計画に基づく海岸保全施設修繕や河川管理施設の更新、砂防関係施設修繕については、令和4（2022）年度から個別補助事業の対象となっていますので、長寿命化計画に基づくダム設備の更新についても、補助事業の対象とするよう採択要件の拡大が必要です。

13 国の開発した従来品よりコンパクトで安価な危機管理型水位計・河川監視カメラを本県でも採用し、重点監視箇所と位置付けた場所に水位計とカメラをセットで設置しています。現在は44箇所ですが令和8（2026）年度末の目標を102箇所として設置を進めています。しかし、これらの機器の仕様が「無給電で5年以上稼働」となっており、それ以降の担保が無いことから、耐久性の向上を図ること、ならびに更新を支援する制度が必要です。

河川台帳が紙資料であることから占用物件や河川区域などの問合せへの対応に時間を要しています。また、河川管理施設の点検結果や工事完成図書などのデータが報告書とともに保管され十分に有効活用できていない状況です。問合せなどへの対応の迅速化や業務の効率化のためのデジタル化やシステム導入が必要です。

台帳等のデジタル化やシステム導入を支援する補助メニューがなく、県単独事業での対応では財政負担が重い場合、国による財政支援が必要です。

14 名張市街地を走る国道165号や近鉄大阪線周辺には多数の土石流危険渓流があり、要配慮者利用施設等も土砂災害に対する保全対象となっています。周辺の要配慮者利用施設、公共施設、国道等を土砂・流木災害から保全するため木津川水系直轄砂防事業により砂防堰堤、流木捕捉の整備が進められています。「5か年加速化対策」を計画的に講じ、気候変動の影響をふまえた事前防災・減災対策の加速化を図る必要があります。

15 土砂災害対策について、県内では土砂災害警戒区域内401箇所の要配慮者利用施設が未対策となっており、早期に対策を実施する必要があります。また、過去に土砂災害が発生した箇所については、再び災害が発生する可能性が高く、当該箇所においても早期に対策を実施する必要があります。

土砂災害対策事業について、重要なライフライン施設や重要交通網および市町村役場・支所が保全対象に含まれる箇所における事業が防災・安全交付金における重点配分対象事業となっていますが、要配慮者利用施設を保全する事業や過去に土砂災害が発生した箇所における事業は、早期に対策が必要にもかかわらず重点配分対象事業となっていません。

土砂災害リスクの軽減に向けて、要配慮者利用施設を保全する事業や過去に土砂災害が発生した箇所における事業についても、防災・安全交付金における重点配分対象事業とし、重点的に整備を進める必要があります。

16 本県では、下水道の未普及地域の早期解消に向け、「下水道整備推進重点化事業」を活用して社会資本整備総合交付金により下水道の普及に取り組んでいるところです。近年、雨水対策や地震・津波対策などの事業費が重点的に配分される一方で、社会資本整備総合交付金の予算が減少しています。本県の市町では、下水道を供用している23市町のうち、11市町が今後も引き続き重点的に公共下水道の管渠延伸

および面整備等を進める必要があり事業に必要な予算を確保し、下水道の普及を図る必要があります。

本県の流域下水道の6処理場のうち5つの処理場の設備は、老朽化により改築時期を迎えているため、令和元（2019）年度に費用の平準化や縮減を考慮した「下水道ストックマネジメント計画」を策定し、令和2（2020）年度から当該計画に基づき、老朽化対策を行っています。老朽化対策が滞り、下水道の運用に支障をきたすことがないように、必要な予算を確保し、計画に基づいた事業を着実に実施する必要があります。

- 17 地震調査委員会による南海トラフ地震の今後30年以内の発生確率は70～80%と非常に高く、切迫性が高まっています。

このため海岸保全施設の耐震対策や海岸堤防強靱化対策等の早急な実施が求められており、それらを重点的に推進するためには、予算の確保が必要です。

また、港湾は地域経済を支える重要な社会資本であり、港湾施設の機能を回復させ、「事後保全」から「予防保全」の考え方に基づくインフラメンテナンスへの転換により港湾施設の安全性確保や長寿命化を図るため、老朽化対策を進めていく必要があります。さらに、大規模地震に備え緊急物資輸送機能を確保し、経済を支える海上ネットワークを維持するため、港湾施設の耐震化を進める必要があり、これらを強力に推進するためには、さらなる予算の確保が必要です。

- 18 国営木曾三川公園は、令和3（2021）年1月に七里の渡し公園（住吉地区）が全面開園しました。引き続き、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、早期全面開園をめざし、七里の渡し公園（七里の渡し地区）の早期工事着手を図ることが必要です。

- 19 本県では、熊野灘臨海公園においてワーケーション環境の整備に取り組んでおり、心身をリフレッシュできるアクティビティの充実に向けた施設整備に係る予算の確保が必要です。また、広域的な集客力強化に資する拠点づくりに取り組んでおり、交流人口拡大に資する都市公園整備に係る予算の確保が必要です。

- 20 街路事業について、令和元年房総半島台風の影響で、千葉県において約2千本の電柱が倒壊し、停電の長期化など、住民生活に甚大な影響を及ぼすなど、激甚化・頻発化する自然災害等により、全国各地で甚大な被害が発生しており、緊急輸送道路の無電柱化のための予算の確保が必要です。また、市街地における安全・安心な歩行空間の確保が求められており、通学路等の安全対策を推進するための予算の確保が必要です。

都市公園事業について、南海トラフ地震などの大規模災害への備えとして都市防災機能の強化を図るため、防災拠点や避難地となる都市公園の整備や、公園施設の老朽化対策のための予算の確保が必要です。

- 21 市街地において、人口減少・生産年齢人口の減少による活力の低下は全ての都市が抱える共通の課題となっているため、市街地に人が集まる動機と居心地のよさがありウォークアブルな空間の形成に向けた予算の確保が必要です。

また、駅前広場や歩行空間、自転車道の整備により、交通連節機能と回遊性を向上させ、利便性・快適性・安全性の高いゆとりある「駅まち空間」を形成するため、必要な予算の確保が必要です。

- 22 令和3（2021）年度末の本県の下水道普及率は58.9%と全国平均80.6%を大幅に下回っており、令和17（2035）年度末に普及率75.5%を目標としていることから、

県営住宅において、供用区域の拡大による下水道接続工事が必要となります。下水道が供用開始されると、下水道法第10条に基づき速やかに接続する必要がありますが、県営住宅14団地のうち1団地しか社会資本整備総合交付金の対象となりませんが、このため、速やかに下水道接続工事が実施できるよう下水道接続工事の交付金の要件緩和が必要です。

特定空家等については、相続登記の未実施、相続放棄等により所有者を市町が確知できない場合や所有者等の管理放棄により、放置されたまま老朽化が進行するものが増加しています。老朽化が進むことで、外壁や屋根等の落下・飛散物により周辺住民や通行人に危害が及ぶおそれがあり、市町が囲いなどの安全対策を緊急的に実施する費用が負担になっています。このため、市町が講じる緊急的な安全対策の費用を空き家対策総合支援事業の補助対象とすることが必要です。

住生活基本計画では、令和12(2030)年までに耐震性の不足する住宅を概ね解消することが目標とされています。また、耐震改修促進法に基づく国の基本方針では、令和7(2025)年までに耐震性の不十分な耐震診断義務付け対象建築物を概ね解消することが目標とされています。これらの目標を達成するためには、住宅・建築物の耐震化事業に係る予算が必要です。

県内の11市町で狭あい道路整備等促進事業を実施しており、令和5(2023)年度末までに34,055mの狭あい道路について拡幅整備を計画しています。住民からセットバック部分の寄付を受けるものの、舗装や側溝敷設等の道路整備に必要な予算が不足し、道路として整備が進められずに通行上危険な状態の箇所もあります。これらの未整備セットバック部分について、着実に整備を進め市街地の安全性の向上を図るために、必要な予算の確保が必要です。

- 事務担当** 県土整備部道路企画課、道路建設課、道路管理課、河川課、防災砂防課、港湾・海岸課、都市政策課、下水道事業課、建築開発課、住宅政策課
- 関係法令等** 強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法、道路法、河川法、海岸法、港湾法、砂防法、土砂災害防止法、下水道法、住宅基本法、建築基準法、踏切改良促進法、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、無電柱化の推進に関する法律、建築物の耐震改修の促進に関する法律、空家等対策の推進に関する特別措置法、地域防災拠点建築物整備緊急促進事業補助金交付要綱、建築基準法、住宅市場整備推進等事業費補助金交付要綱、住宅市街地総合整備事業制度要綱、社会資本整備総合交付金交付要綱 等

## 6 背後圏産業の発展を支え、安全・安心を高める四日市港の整備推進

(財務省、国土交通省)

- 1 四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業の推進（北ふ頭 81 号耐震強化岸壁整備）  
東海環状自動車道全線開通を見据えた 81 号耐震強化岸壁の供用開始に向け、計画的かつ重点的に事業を推進するために必要な予算を確保すること。
- 2 カーボンニュートラルポート（CNP）形成に向けた支援  
カーボンニュートラルポート（CNP）形成に向けた技術的助言など必要な支援を行うこと。
- 3 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策等の推進  
「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」等による港湾施設の老朽化対策および海岸保全施設の地震・津波・高潮対策などを集中的に取り組むため、さらなる必要な予算を確保すること。

### 《現状・課題等》

#### 1 四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業の推進（北ふ頭 81 号耐震強化岸壁整備）

四日市港は、背後圏産業の発展を物流面から支える重要な役割を担っており、特に霞ヶ浦地区は、コンテナ貨物や完成自動車、エネルギー関連貨物などを取り扱う国際物流拠点の中核となっています。

四日市港では、コンテナ船の大型化により必要水深を満たす岸壁が不足しているとともに、コンテナ船用の耐震強化岸壁がなく、南海トラフ地震など大規模地震が発生すれば、物流機能が大幅に低下し、経済・産業に与える影響は甚大になるおそれがあります。

一方で、近年は、臨港道路「四日市・いなばポートライン」や新名神高速道路、東海環状自動車道など四日市港と背後圏をつなぐ道路網の整備による利便性が向上し、東海環状自動車道沿線等では、新たな企業が立地するなど、更なる企業進出や生産拡張による民間投資等が進展しています。

このような中、当該事業は令和 4 年 1 月に着工され、東海環状自動車道が全線開通する令和 8（2026）年度にはコンテナターミナルの暫定供用、令和 10（2028）年度には全面供用する見通しとなっています。

東海環状自動車道が全線開通すると、大垣市から四日市港への所要時間は 100 分から 50 分へと短縮され、物流効率が飛躍的に向上し、更なるコンテナ貨物量の増加が見込まれることから、令和 8 年度の東海環状自動車道の全線開通に合わせた霞ヶ浦地区国際物流ターミナルの暫定供用開始に向けた計画的な事業推進を図るため、重点的な予算の確保が必要です。

## 2 カーボンニュートラルポート（CNP）形成に向けた支援

四日市港には、日本で最初の石油化学コンビナートが形成され、エネルギー関連や石油化学を中心とした産業が集積し、また、周辺には、素材加工型産業に加え、自動車関連産業等が立地するなど、四日市港は我が国の成長を牽引するものづくり産業を支える中部圏の国際ゲートウェイとしての役割を担っています。

四日市港におけるCNP形成に向けて、四日市港管理組合においても、港湾立地・利用企業、行政機関等の関係者が参加する四日市港カーボンニュートラルポート協議会を設置し、公共ターミナルにおける取組に加え、物流活動や臨海部に立地する事業者の活動も対象とし、水素等の受入環境の整備や港湾オペレーションの脱炭素化、港湾地域の脱炭素化を目指し、調査、検討を行い、CNP形成計画の策定を進めています。

国内外で脱炭素社会の実現に向けた動きが加速化し、今後、主要なエネルギー源が化石燃料から水素・燃料アンモニア等へ変化しても、四日市港が、これまでと変わらず我が国における重要なエネルギーの輸入・供給拠点としての役割を果たしていくため、四日市港において、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進することが重要となることから、CNP形成に向けた支援が必要です。

## 3 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策等の推進

四日市港の港湾施設や海岸保全施設の多くは供用から50年以上が経過し、劣化・損傷が発生していることから、老朽化対策は「待ったなし」の課題です。

港湾施設では東防波堤や霞ヶ浦南ふ頭の岸壁における老朽化対策、海岸保全施設では四日市地区（1号地地区）や富田港地区等における地震・津波・高潮対策など、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を集中的に取り組むため、予算確保が必要です。

また、千歳運河では歴史的・文化的資源を活用して、「みなと」を核とした魅力ある空間を創出するため、老朽化した物揚場を緑地護岸として整備を進めており、集中的に取り組むためにはさらなる予算が必要です。

事務担当 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

## 7 リニア中央新幹線の早期全線開業および地方のリニアインパクト最大化への支援強化

(国土交通省)

リニア中央新幹線の開業によって形成されるスーパー・メガリージョンの波及効果を地方創生の起爆剤とするため、一日も早い全線開業とリニアインパクトの最大化に向けた支援策を講じること。

- 1 リニア中央新幹線の名古屋・大阪間整備について、沿線自治体等と積極的に連携、協力し、骨太の方針に記載のとおり、名古屋・大阪間の環境影響評価の手続を2023年から着手できるように、必要な指導、支援を行い、ルート・駅位置の早期確定に向けた準備を迅速に進めること。

また、一日も早い名古屋・大阪間の着工・全線開業を実現させるため、現在直面している東京・名古屋間の工事に関する課題については、静岡工区も含め早期解決に向け引き続き関係者との連携・調整を図ること。

さらに、名古屋・大阪間の早期事業着手や工期短縮を図るため、各種行政手続きの簡素化など、事業者や地方自治体が求める対応策をあらかじめ講じておくための体制づくりを関係省庁連携のもと進めること。

- 2 リニア中間駅を核とした魅力ある地域づくりが展開できるように、鉄道や道路網の整備による広域交通ネットワークの構築など、地方におけるリニアインパクトの最大化に必要な取組を進めるための支援策を検討すること。

### 《現状・課題等》

- 1 本県では、令和4（2022）年11月にリニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会総会でリニア三重県駅候補地案を含めた決議をしたことを受け、JR東海に要望し、JR東海による環境影響評価手続きの円滑な実施につなげたいと考えています。

さらに、名古屋・大阪間のルートと駅位置を速やかに確定して事業に着手するとともに、効率的に工事等を進め、早期開業につなげていくことが重要です。

本年6月に閣議決定された骨太の方針において、「全線開業の前倒しを図るため、建設主体が2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるように、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う」ことが明記されました。また、リニア中央新幹線建設促進期成同盟会への静岡県の加盟により、沿線10都府県が一致協力し、一日も早い全線開業の実現を強力に推進していく必要があります。

また、現在の東京・名古屋間の令和9（2027）年の開業に向けて、建設工事が着実に進められるよう、国においても引き続き必要な連携・調整を行うとともに、同区間の進捗にかかわらず、名古屋・大阪間の令和19（2037）年全線開業が確実なものとなるよう、各種許認可の申請・届出窓口の一元化や用地取得を円滑に進めるための土地規制など、東京・名古屋間の整備事業で培ったノウハウを生かして早期事業着手や工期短縮に資する方策を講じるための体制を関係省庁で構築し、事業者や地方自治体を支援することが必要です。

2 リニア中央新幹線の全線開業により、首都圏、中部圏、関西圏の3大都市圏が一体化したスーパー・メガリージョンが形成され、中部圏と関西圏の中間に位置する本県は、大都市圏と短時間でつながるとともに、県内駅設置により日本の「成長のコリドー（回廊）」の一部を形成することになります。

また、中間駅を核とした地域づくりを進めることで、集客交流、産業振興などによる魅力ある地域づくりが進むという波及効果（リニアインパクト）が期待されることから、名古屋・大阪間のルートおよび駅位置の確定を見据え、早い段階からリニア中間駅を核とした地域づくりに取り組む必要があります。

特に地方においては、リニア中間駅と鉄道の接続や道路網の整備などによるリニア駅を核とした交通ネットワーク網の構築と、駅周辺の開発や魅力あるまちづくりが重要な要素となることから、これらリニアインパクトを最大化させ、地方創生に資する取組への国の重点的な支援がルートおよび駅位置の確定と同時に得られるよう、早い段階から地方への有効な支援策を検討しておくことが必要です。

事務担当 地域連携部交通政策課  
関係法令等 全国新幹線鉄道整備法 等



人口減少や少子高齢化、自家用車の普及などに伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にある。こうした中、今般の新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに大幅に減少し、交通事業者はこれまで以上に厳しい経営状況となっている。このため、コロナ収束後も引き続き、県民の生活を支える地域公共交通が維持・確保されるよう、国の地域鉄道およびバスへの支援のあり方を見直して予算の拡充を図ること。

- 1 国においては「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の提言を受け、地域鉄道等への支援のあり方について必要な制度設計や財政措置について検討が行われているが、地元自治体や鉄道事業者等が任意に協議体を設けて連携して鉄道の維持・存続に向けた取組を行う場合においても、制度面、財政面での支援が受けられるよう、柔軟な支援制度とすること。
- 2 鉄道車両の更新や整備、鉄道車両検査等鉄道設備修繕予算について補助率の嵩上げ等を行うとともに、公有民営化および第三セクター方式により地域鉄道の維持を担っている地方自治体に対し、地域鉄道ごとの実情を勘案しながら新たな支援措置を講じること。
- 3 新型コロナウイルス感染症の収束後も利用者が完全には戻らないと予測される中、地方バス路線は存続の危機に直面している。地方のバス交通ネットワークの維持・活性化のため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金による支援の拡充や新たな支援制度の創設など支援強化を図るとともに、新型コロナウイルス感染拡大の影響が継続している間は、運行経費補助制度の基準緩和などの措置を引き続き実施すること。

#### 《現状・課題等》

- 1 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少する中、県内の地域鉄道等の沿線地域では、地元自治体や鉄道事業者、地域の住民等が連携して利便性の向上や利用の促進に向けた取組を進めています。本県では、JR西日本の線区別の経営状況の公表を受け、関西本線について、6月に関係者間での協議の場を設け、今後の利用促進に向け具体的な対応を検討しているところです。

国においては、現在、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」からの提言を受け、必要な制度設計や財政措置について検討が行われているところですが、国が設置する協議会のみならず、自治体による任意の協議会における取組についても制度面、財政面での支援が受けられるようにするとともに、地域の意見をしっかりと聞きながら鉄道の維持・確保に向け、国が主導的な役割を果たし、鉄道の様々な維持形態に応じた柔軟な財政支援制度を創設するなどの対応が必要です。

2 地域鉄道については、国の補助制度を活用し、沿線自治体とも協調して施設整備や車両定期検査を含む車両設備等への支援を行っていますが、車両定期検査を含む車両整備および鉄道施設の修繕費等に係る国の補助金予算が平成 28 (2016) 年度以降大きく減額されています。経営が厳しい地域鉄道事業者の計画的な車両更新や整備、施設修繕による安全な運行を支援するための予算を十分に確保・配分することが必要です。

また、本県においては、公有民営または第三セクター方式で運行する地域鉄道等がありますが、いずれも、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大きく減少し、地域鉄道の経営は未曾有の危機に瀕しています。県内の地域鉄道としては通勤通学利用を中心とした区間であるものの、その区間を JR の特急や快速が通過するため、観光など県境を越える広域的な移動に影響を及ぼすものもあるなど、地域鉄道ごとに影響が及ぶ範囲や対象も異なることから、それぞれの事情に応じた柔軟な支援が必要です。

地方の公共交通網を維持する上で重要な地域鉄道の維持・存続を図るため、これを保有・支援する地方自治体に対し、施設の維持管理や運営に関する補助などの新たな支援策を講じるとともに、特別交付税などの地方財政措置をバス事業と同等にするなどの支援措置を講じることが必要です。

3 人口減少等により、路線の減便・縮小等が余儀なくされているバス交通網の維持・活性化を図るため、地域間幹線やコミュニティバス、デマンド交通等への国の補助率を嵩上げするなど、地方バス対策予算の拡充を図ることが必要です。また、現行の地域間幹線系統への補助制度では、コロナ禍による輸送量の減少の影響で交付金額が従前より大幅に減額となる制度となっていることから、補助制度の見直しや、新たな支援制度の創設など、支援の強化が求められます。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響が継続している間は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金について、引き続き、基準緩和の特例を措置するとともに、乗合バス事業における実証運行支援制度の継続・拡充などにより、バス路線を確保していく必要があります。

事務担当 地域連携部交通政策課

関係法令等 鉄道軌道整備法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、  
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱、  
鉄道施設総合安全対策事業費補助金交付要綱

## 9 津波避難施設整備への支援の充実 (内閣府、総務省、国土交通省)

津波避難タワーなどの津波避難施設は、安全な高台等への避難が困難な地域において住民の生命を守るための重要な施設であることから、整備が一日でも早く進むよう、津波避難施設の整備に対する支援を継続し、必要な予算を確保した上で、さらなる支援の拡充を図ること。

今後 30 年以内の発生確率が 70～80%とされている南海トラフ地震では、東海、近畿、四国、九州などの超広域にわたり被災することから、我が国にとって、深刻かつ甚大な被害が生じることが想定されています。

中央防災会議が平成 24 (2012) 年度に公表した被害想定では、全国の南海トラフ地震による死者数は最大約 32 万人に達し、被害額は 220 兆円を超えると見込まれています。

また、沿岸部には、最大 34m の津波が押し寄せ、津波による死者は約 23 万人と想定されていることから、南海トラフ地震による被害の軽減を図るためには、津波避難タワーなどの津波避難施設の整備が必要となります。

これまでも、「南海トラフ地震対策特別措置法」による補助嵩上げなどの財政支援制度の活用により、津波避難施設の整備は一定進んできているものの、地震発生から数分程度で津波が到達する地域や、津波到達までには一定の時間があるものの、浸水区域内に津波避難ビルや高台等の避難場所がない地域など、津波からの避難が困難な地域が数多く残されている中で、財政支援制度を活用してもなお財政負担が大きく、津波避難施設の整備を進められない市町もあります。

すべての要避難者が確実に避難することができる施設の整備を促進するため、今後も既存の支援制度を継続し、必要な予算を確保した上で、地方の財政負担が軽減されるよう支援制度のさらなる拡充を図ることが必要です。

事務担当 防災対策部防災企画・地域支援課、国土整備部都市政策課

関係法令等 災害対策基本法 南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法

次の感染症危機に備えるための保健・医療提供体制の整備にあたっては、空床補償や減収補償、感染症の拡大期にも確実に医療を提供するための医療機関における環境整備や人材配置への支援、診療報酬の加算措置など、医療機関等の安定経営に向けた財政支援が必要であることから、国の責任において十分な財政支援を行うこと。

#### 《現状・課題等》

これまでの新型コロナウイルス感染症への対応をふまえ、国民の生命及び健康に重大な影響を与えるおそれがある新たな感染症の発生及びまん延に備えるため、感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律等の一部を改正する法律案が臨時国会に提出され、審議が行われています。

同法案では、都道府県に対し、感染症発生・まん延時における保健・医療提供体制の整備等を求めており、都道府県知事は、平時に、新興感染症の対応を行う医療機関と協議を行い、感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律に基づいて定める予防計画に沿って、病床確保や発熱外来の設置等の感染症対応にかかる協定を締結することが必要となります。

これにより、都道府県と協定を締結した医療機関等は、感染症危機発生時には協定に従い医療を提供することが必要となりますが、感染拡大時においても確実に医療を提供することができる体制を確保するためには、空床補償や減収補償、医療機関における環境整備や人材配置への支援、診療報酬の加算措置など、医療機関等の安定経営に向けた財政支援が必要であることから、国の責任において十分な財政支援を行うことが必要です。

事務担当 医療保健部感染症対策課

関係法令等 感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律

伊勢神宮や世界遺産熊野古道伊勢路といったキラーコンテンツを持つ三重県伊勢志摩地域は、「心の豊かさ」を追求するSBNR\*誘客のポテンシャルが高く、観光庁「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり」のモデル観光地に応募するなど意欲を持っていることから、モデル地域に選定し支援すること。

(\*Spiritual But Not Religious; 無宗教型スピリチュアル層)

#### 《現状・課題等》

##### (高付加価値旅行者層誘致における三重県・伊勢志摩の優位性)

本県は、F1日本グランプリが開催される鈴鹿サーキット、伊賀流忍者、松阪牛や伊勢海老などの食といった世界的知名度の高い観光資源を持ち、特に伊勢志摩地域は、日本人の心のふるさと・伊勢神宮を中心に、現役の海女さんの話を聞きながら食事ができる海女小屋をはじめ、英虞湾(伊勢志摩国立公園)などの豊かな自然があり、アマナムなどの高付加価値旅行者層向け宿泊施設も有しています。

また、本県は中部圏と関西圏の結節点に位置し、中部国際空港と関西国際空港の利用が可能であり、さらに、リニア中央新幹線の三重県駅設置が予定されているなど、訪日旅行者を呼び込むための交通アクセスに優れています。

##### (三重県の観光行政の課題)

本県が世界に誇る歴史・文化、自然、伝統、食などの観光資源が旅行者の滞在時間・日数の延伸や、地域経済の好循環に十分に生かされている状況とは言えず、インバウンドについては、延べ宿泊者数に占める外国人延べ宿泊者数の割合が3.83%で全国38位(平成30年)でした。今後、本県の魅力的な観光資源を高付加価値インバウンド向けコンテンツとして磨き上げ、県内の周遊滞在を促し、観光消費額の増加を図っていきたくと考えています。

##### (高付加価値インバウンド旅行者層の誘客に関する有識者の意見)

本年8月に、高付加価値インバウンド旅行者層の誘客に関して有識者にご意見をうかがったところ、「近年、海外で急速に増加しているSBNR(無宗教型スピリチュアル層)にとって、伊勢神宮の存在は極めて魅力的なデスティネーションであり、海女文化はSDG'sの考え方に通じ、興味深く神秘的でさえある。さらに熊野古道も併せて訴求するなど、三重県の強みであるスピリチュアルと自然を生かした取組を行えば、「心の豊かさ」を求めるSBNRを取り込むことができる。」という提言をいただき、今後、本県がめざすべき方向性を得ることができました。

10月21日に提出された公益社団法人伊勢志摩観光コンベンション機構による観光庁「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり」への申請は、こうした考え方に則った内容となっています。

##### (三重県をモデル地域に選定することによるメリット)

本県では、令和7(2025)年の大阪・関西万博、令和9年に開催が見込まれるワールドマスターズゲームズ2021関西等、海外から多くの人を訪れるイベントのほか、次期式年遷宮に向けたお木曳行事(令和8(2026)年)や、リニア中央新幹線東京・名古屋間先行開業等の好機を見据え、高付加価値旅行者層を含むインバウンド需要を獲得するための取組を進めることとしています。本県の取組と国の施策と連携させることで、令和12(2030)年訪日外国人旅行者数6,000万人、消費額15兆円の政府目標達成に向け、高い相乗効果が見込まれます。

## 12 人口減少対策の取組に向けた支援

(内閣官房、内閣府、厚生労働省、観光庁)

日本の人口は令和3(2021)年10月1日現在で1億2,550万2千人と平成20(2008)年をピークに減少を続けており、また東京圏への一極集中も進行している。一朝一夕に解決できない構造的な課題である人口減少に対応するためには、自然減の緩和に向けた少子化対策と、流出抑制や流入促進といった社会減対策に継続的に取り組んでいくことが必要である。

1 第4次少子化社会対策大綱に定める基本的な目標である「希望出生率1.8」の実現に向けて、次の措置を講じること。

(1) 令和5年度に設置される「こども家庭庁」や地方自治体が、少子化対策や子どもに係る政策を強力に進め、「こどもまんなか社会」を実現していくため、これまでの延長線上にはない規模の財源確保に努めるとともに、子どもを社会全体で支える持続可能性の高い制度の創設に向けて検討を行うこと。

(2) 子どもの健やかで安全・安心な育ちを支援するため、全国一律の医療費助成制度を創設すること。また、地方自治体が現物給付を実施した場合の国民健康保険の国庫負担金の減額調整措置をすべて廃止すること。

(3) 安心して子育てができるよう、雇用保険の育児休業給付の対象外となっている短期間雇用の労働者や妊娠・出産に伴う退職者、自営業者、専業主婦等も対象とする、子ども中心の給付制度を導入すること。

(4) 出生時育児休業(産後パパ育休)の創設や「従業員への育児休業取得の働きかけ」の義務化など、改正育児・介護休業法の規定をふまえ、制度が十分に活用されるよう、男性育児休業取得に対する機運醸成のほか、育児休業を取得する従業員の代替要員確保に向けた支援の充実など、男性が育児休業を取得しやすい職場環境の整備を進めること。

(5) 民間事業者のサービスの充実もあり、特に若い世代の出会いの機会として、マッチングアプリ(サイト)による割合が高くなる中、トラブルに巻き込まれず、自身の希望に合ったサービスが選定できるよう、国として優良事業者の認証等の実施や、自治体が行う啓発事業等への支援を行うこと。

2 移住支援事業について、より一層活用しやすい制度となるよう交付金支給対象となる移住元地域の拡大や、東京圏における在住・通勤期間の短縮などの要件緩和や制度周知・広報の充実について取り組むこと。

3 地方及び都市間の人口シェアにつながる「ワーケーション」は、関係人口の増加や地域経済の活性化、移住促進への貢献が期待できることから、官民あげて推進する体制を構築するとともに、ワーケーション推進に取り組む自治体や民間企業への財政支援等を講じること。

4 新たに創設される「デジタル田園都市国家構想交付金」については、地方創生の取組を一層深化・加速化できるよう、安定的に予算枠を確保・拡充するとともに、地方の意見等を十分踏まえ、その用途拡大や運用の柔軟化など更なる改善を図ること。

## 《現状・課題等》

- 1 (1) 全ての子どもが豊かに育つため、「こどもまんなか社会」を実現し、少子化の進行を食い止めるには、子ども政策を一元的に企画・立案・総合調整する「こども家庭庁」が、省庁の縦割りにより生じていた課題を解消して十分に機能することが重要です。そのためには、OECD諸国と比較して、日本は合計特殊出生率とGDPに占める家族関係支出が低いことをふまえ、子どものための施策に充てる安定的な財源確保が必要です。

また、全国的に「待ったなし」の状態にある人口減少に歯止めをかけるためには、「子育てにお金がかかりすぎる」「仕事や子育てを両立できる職場環境がない」「保育所、学校など子育て環境が整っていない」といった妊娠・出産を躊躇する理由となる課題を全国一律で克服していく必要があります、子どもを社会全体で支える持続可能性の高い制度の創設が必要です。

<新たな制度で対応が必要と考えられる取組>

- ・ 現在検討中の出産育児一時金の増額をはじめ、児童手当の増額や0～2歳児の保育料無償化の対象拡大など妊娠・出産・育児にかかる費用負担の軽減
- ・ 育児休業の取得やその後のキャリア形成の支援、男性の育児参画の質の向上など、仕事と子育てを両立できる環境整備
- ・ 産後ケアなど相談支援の充実や待機児童の解消、保育士等の処遇改善を含む保育所や学童保育の整備など、安心して子育てができる地方自治体等の体制整備

- (2) 子ども医療費の助成について、県内全市町で実施され、県ではその助成費用の一部を市町に対し財政支援を行っています。また、一部県内市町においては、中学生までの医療機関窓口での無料化（現物給付）を実施しています。こうした助成費用について、地方財政措置はなく、また未就学児を超えた現物給付については、国民健康保険国庫負担金の減額調整措置が行われており、地方自治体の財政負担は非常に重いものになっています。

さらに、全国的に子ども医療費の無償化等の対象拡大の動きが出てきており、今後、財政状況などからそうした対応をとることができない自治体との子育て環境の差が大きくなることも想定されます。すべての子どもが安心して適切な医療が受けられるよう、国の責任において、子ども医療に関わる全国一律の制度を創設することが必要です。

- (3) 令和3（2021）年度の女性育児休業取得率は85.1%（雇用均等基本調査）と、男性に比べ高くなっていますが、育児休業給付金は雇用保険制度をベースとしているため、子どもが1歳6か月までの間に契約期間が満了する短期間雇用の労働者のほか、妊娠や出産に伴って退職した人、自営業者、専業主婦（無業者）等は算定対象になっておらず、育休給付の支給もありません。上記については、男性に関しても同様です。不本意で雇用保険制度の対象外での就労等をしている人もいるなか、社会全体で子育てを応援し、乳幼児の健全な成長に向けて安心して子育てができるよう、出産時や出産後の就労等状況に関わらず育児休業の取得を可能とし、また、所得保障を行う制度が必要です。

- (4) 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」の改正等により、出生時育児休業（産後パパ育休）の創設や、企業に対する「従業員への育児休業取得の働きかけ」が義務化されるなど、男性の育児休業に関する制度整備は進んでいるものの、令和3（2021）年度の全国における男性育児休業取得率は13.97%（雇用均等基本調査）にとどまることから、制度が十分に活用されるよう、男性の育児休業取得に対する機運醸成や、企業等が休業中の従業員の代替職員を確保するための仕組みづくり、職員の多能工化への支援、両立支援等助成金のよ

り柔軟な運用など育児休業を取得しやすい職場環境整備を進める必要があります。

(5) 令和3(2021)年の消費者庁の報告(民間調査)によると、恋愛もしくは結婚意向のある独身者のうち、令和3(2021)年のネット系婚活サービス利用率は21.8%で、令和2(2020)年婚姻者のうち、ネット系婚活サービスを通じて結婚した人は11.1%となっています。また、同報告で、マッチングアプリを過去3年以内に利用したことがある人は、20代28.9%、30代16.6%、40代6.8%と、マッチングアプリの利用が若い世代に定着しつつあります。

一方で、同報告において、マッチングアプリ利用時にトラブルや困ったこと等があった人は5割を超えています。そのため、結婚を希望する方が、安全・安心で効果的な婚活に取り組むことができるよう、自分の希望に合った優良なサービスを利用できる環境整備が必要です。

2 新型コロナウイルス感染症の影響や、テレワークなど場所を選ばない働き方の浸透により、若者を中心に地方移住への関心が高まっています。

この機会を逃すことなく、地方への新しい人の流れに確実につなげていくにあたり、東京圏からの移住者を増やし、地方の担い手不足の解消など地域の活性化を目指すためには、地方移住への後押しとなる移住支援事業のさらなる活用が必要です。

移住支援事業は、これまでも拡充はされていますが、依然として、東京23区に在住又は通勤の者を対象とするなど要件が厳しいことから、さらなる要件の緩和及び国による一層の周知・広報が必要です。

3 関係人口の増加による地域経済の活性化や地域課題の解決、移住促進のため、ワーケーションに取り組んでいます。コロナ禍でリモートワークが普及し、ワーケーションの認知度は飛躍的に向上しましたが、企業側の導入が進んでおらず、大きな潮流が生じにくくなっています。そのため、官民をあげたワーケーション推進体制の構築や、例えば、地方自治体と民間企業が協働して取り組むワーケーション事業にかかる滞在費などの諸経費や、その効果検証のための経費への補助金を創設するなど、ワーケーションに取り組む自治体、民間企業への財政支援等が必要です。

4 「デジタル田園都市国家構想基本方針」において、「地方創生推進交付金」、「地方創生拠点整備交付金」及び「デジタル田園都市国家構想推進交付金」を、新たに「デジタル田園都市国家構想交付金」として位置付け、デジタル田園都市国家構想による地方の活性化に向けた支援を進めることとされました。

間接補助事業においては、年度末までの事業期間を確保することが可能となるよう事業者への支払時期を見直す(間接補助事業が完了し、補助事業等の支出義務額が確定した場合は、支出完了前において精算額として国に実績報告することを可とする)等の運用改善を図ることで、より実態に即した交付となるようにする必要があります。

また、事業の効率的な実施のため、モニター参加者への旅費等が必要になることもありますが、人件費や特定の個人や個別企業に対する給付経費等も含め、こういった経費が対象外となっていることも課題です。地方が当該交付金を活用し、地方創生の取組を一層深化・加速化できるよう、安定的に予算枠を確保・拡充するとともに、地方の意見等を十分に踏まえ、その用途拡大や運用の更なる改善を図ることが必要です。

事務担当 戦略企画部人口減少対策課、医療保健部国民健康保険課、子ども・福祉部少子化対策課、地域連携部移住促進課、雇用経済部県産品振興課

関係法令等 少子化社会対策大綱、地域少子化対策重点推進交付金交付要綱、育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律、まち・ひと・しごと創生法



## 13 原油価格・物価高騰の影響を受けた農水産事業者への支援の 継続・強化

(農林水産省)

- 1 新型コロナウイルス感染症やウクライナ情勢等により影響を受けている農業者・漁業者の経営安定を図るため、近代化資金の無利子化や保証料免除等の金融支援措置を継続すること。
- 2 農業者の経営継続のため、農林漁業セーフティネット資金の貸付限度額の引上げや無利子化等の支援措置を継続すること。
- 3 農畜産事業者の収入安定を図るセーフティネットについて、農業を取り巻く現下の状況をふまえ、制度の充実や要件の緩和、新たな制度の創設を図ること。
  - (1) 収入保険制度について、燃油や肥料など農業資材の物価上昇などに合わせて補償限度額を引き上げる仕組みを設けるなど、補償内容の見直しを行うこと。また、社会福祉法人や白色申告を行っている農業者も加入できるよう、加入要件の緩和を図ること。
  - (2) 施設園芸等燃油高騰対策について、燃油の急激な高騰に対応できず農業者が積立金を準備できない場合でも、国の積立金に係る補填金は支払うなど、柔軟な制度運用を図ること。
  - (3) 配合飼料価格安定制度について、補填の基準となる平均価格を単年ではなく複数年の価格に基づいて算定するなど、価格高騰が長期化する事態にも対応できるよう制度の見直しを図ること。併せて、輸入粗飼料についても価格安定制度を創設すること。
  - (4) 肥料が高騰した場合に備え、恒常的なセーフティネットの制度を創設すること。
  - (5) 収入保険制度や、米・畑作物の収入減少影響緩和交付金（ナラシ対策）について、特に、人口減少等による需要の縮小に伴い、長期に渡る価格の下落が懸念される米の生産者における収入確保に向け、制度の充実を図ること。
- 4 燃料価格や農事用電力料金の急激な高騰により影響を受けている農業者の負担軽減を図るため、土地改良区等が管理する農業水利施設やJAの穀類乾燥施設等に要する電気料金等の高騰に対する国の支援対策を講じること。
- 5 燃油価格や配合飼料価格の高騰時の影響を緩和する「漁業経営セーフティネット構築事業」について、十分な予算を確保するとともに、配合飼料については、国の負担割合を引き上げること。また、漁業用資材の価格上昇の影響を緩和するセーフティネットを創設するとともに、漁業用共同利用施設に要する電気料金等の高騰に対する国の負担軽減対策を講じること。

## 《現状・課題等》

- 1 新型コロナウイルス感染症やウクライナ情勢等に伴う影響により、農業者・漁業者においては、厳しい経営状況が続いています。このため、農業者・漁業者が資金繰りや経営改善を着実に図ることができるよう、引き続き、近代化資金の借入れが円滑に進む環境を整える必要があります。
- 2 コロナ禍におけるウクライナ情勢に伴う物価高騰等の影響により、経営の維持安定が困難となった農業者の資金繰りを支援するため、農林漁業セーフティネット資金に係る特例措置を継続する必要があります。
- 3 近年、国産農畜産物の価格は、人口減少や食の多様化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う影響により、下落傾向で推移する一方で、ウクライナ情勢等により、燃油や飼料、肥料などの農業資材の価格は高騰しており、農業者の経営は一層厳しさを増しています。このため、農業者の経営安定を図る、セーフティネットの充実が求められています。
  - (1) 収入保険制度については、収入の減少を補う制度であり、今般の農業資材などの価格上昇により経費が増大することで所得が目減りする場合には農家を支援できる制度となっていません。このため、物価の上昇に合わせて、補償限度額を上方にスライドさせる特例の追加など、制度の見直しが必要です。

また、制度に加入するためには、最低1年分の青色申告の実績が必要ですが、基準収入額の算定に必要な税務申告における収入額は、青色申告も白色申告も同額であることから、白色申告者は次年度に青色申告を行うことを条件に加入を認めるなど、加入要件の弾力的な運用が必要です。さらに、法人にあっては、法人税確定申告書の提出が必要ですが、法人税が非課税である社会福祉法人は法人税の確定申告をしておらず、提出できません。農業を行っている社会福祉法人も加入できるよう、決算書類による代替を認めるなど、加入要件の見直しが必要です。
  - (2) 施設園芸等燃油高騰対策については、世界情勢により急激な価格高騰が進んでおり、積立水準の引き上げに対応した十分な積立金を準備できない農業者が増えていることから、そうした農業者の負担軽減を図る必要があります。
  - (3) 配合飼料価格高騰対策については、輸入原料価格が「直近1カ年の平均価格」を上回った場合に補填金が発動されます。しかし、コロナ禍に伴う影響などにより飼料価格の高騰が2年以上続く中においても、1か年の値上がり分に対する補填金しか発動されず、農家負担は急増しています。このため、「複数年の平均価格」を上回った場合に補填金が発動され、農家の負担を十分に軽減できるよう、制度の見直しが必要です。

また、輸入粗飼料についても価格高騰が続いていますが、配合飼料のような制度が措置されておらず、農家の負担を軽減する新たな制度の創設が必要です。
  - (4) 肥料価格の上昇により農家の経営が圧迫されていることを受け、令和4年度の緊急対策として、国の肥料価格高騰対策事業が実施されています。今後も、こうした肥料の値上がりに対応する恒常的なセーフティネットの構築が求められています。

(5) 収入保険および収入減少影響緩和対策については、収入等が、直近5年間における標準的収入よりも低下した場合に補填金が交付されますが、特に、米については、今後も、消費の減少により価格の低下・低迷が続く見通しから、標準的収入が減少し、補填金が交付されたとしても農家の収入は徐々に減少していく懸念があります。このため、農家が経営を継続できるための収入を維持できるよう、影響前の収入額を標準とする算定方法への見直しや、想定以上の価格下落に対する特別加算制度など新たな補填の仕組みが必要です。

4 土地改良区等が管理する農業水利施設の維持管理費は、農業者からの賦課金を収入源としており、そのうち電気料金の占める割合は、国の調査によると全国平均で平成29(2017)年度では約25%でしたが、令和4(2022)年度には約40%となっており、大幅に増加しています。

また、昨今のウクライナ情勢や円安など世界情勢が不安定な中、土地改良区等の運営は、燃料価格や農事用電力料金の急激な高騰により大きな影響を受けており、非常に厳しい状況となっています。

さらに、コロナ禍において米価も下落していることから、土地改良区は賦課金を値上げすることが困難であり、予備費等から捻出するなど対応に苦慮しています。

同様に、JAの穀類乾燥施設等についても、費用に占める電気料金および燃油代の割合が5割に上る施設もあり、厳しい運営状況となっています。

今後も電気料金等の高騰が続けば、土地改良区やJAの施設等の適正運営のみならず、農業者の負担増加につながるなど営農の支障となるおそれもあることから、電気料金等の価格高騰に対する国の負担軽減対策が必要です。

5 原油価格高騰や円安の影響などから、燃油、配合飼料、漁業用資材の価格が高騰しており、漁業者の経営は厳しさを増しています。そのため、漁業経営の安定に向け、燃油および配合飼料の価格上昇分に対して補填を行う「漁業経営セーフティネット構築事業」について、十分な予算を確保することが必要です。

また、配合飼料については、養殖業者の負担軽減を図るため、国と養殖業者の負担割合を現行の1:1から3:1へ、国の負担割合の引き上げが必要です。

さらに、経営が逼迫する漁業者を支援するため、漁業用資材についても価格高騰を補填するセーフティネットを構築するとともに、冷凍庫や製氷施設など漁業用共同利用施設における電気料金等の高騰に対する国の負担軽減対策が求められています。

事務担当 農林水産部担い手支援課、農産物安全・流通課、農産園芸課、畜産課、  
農業基盤整備課、水産振興課

関係法令等 農業近代化資金融通法、漁業近代化資金融通法、農業の担い手に対する経営安定のための交付金の交付に関する法律、農業保険法、土地改良法

## 14 中小企業・小規模企業の事業継続に向けた支援

(内閣府、経済産業省)

国の実質無利子・無担保融資を借り入れた事業者を対象に、信用保証協会が中心となって行う伴走型の経営改善支援に必要な財源を確保するため、地方創生臨時交付金の繰越・基金積立や信用保証協会の経営支援強化促進補助金の活用を可能とすることで、継続的に取り組めるようにすること。

また、コロナ禍の長期化に加え原油・原材料価格高騰等により、厳しい経営環境が続く中小企業・小規模企業が安心して事業を継続できるよう、国による資金繰り支援の充実を図るとともに、個別企業の実情に配慮した最大限柔軟な資金繰り支援の実施が徹底されるよう金融機関に対して指導を行うこと。

### 《現状・課題等》

三重県では、令和3（2021）年度から、三重県信用保証協会に配置した経営改善コーディネーター（金融機関からの現役出向者等）が中心となって、実質無利子・無担保融資等を借入れた事業者が、据置期間が終了するまでに経営改善を図り、売上を回復・利益を確保し借入を順調に返済できるよう、金融機関や商工団体などの関係機関と連携し、伴走型で支援する取組を実施しています。

本事業の支援対象となる事業者の多くは、3年程度の長い据置期間を利用しているため、据置期間の終了が集中する令和5（2023）年度まで継続して取組を実施する必要がありますが、多大な財政負担を伴うことから、財源の確保が課題となっています。

また、コロナ禍の長期化に加え、原油・原材料価格の高騰、円安の影響を受け、依然として中小企業・小規模企業の経営環境は厳しい状況が続いていることから、中小企業・小規模企業が安心して事業を継続できるよう、政府系金融機関における更なる融資制度の拡充（実質無利子融資など特別制度の実施、特別制度の実施期間延長）など、国による資金繰り支援の充実を図るとともに、中小企業・小規模企業が事業継続に支障をきたすことがないよう、新規融資や借換への迅速な対応、返済猶予・条件変更等も含めた、個別企業の実情に配慮した最大限柔軟な資金繰り支援の実施を官民の金融機関に徹底する必要があります。

### 【参 考】

三重県の新型コロナウイルス関連融資制度の実績（令和4年9月末）

○累計：23,855件、約4,327億円

三重県新型コロナウイルス感染症対応資金（実質無利子・無担保融資）の実績

○累計：19,904件、約3,160億円

○据置期間の利用状況：13,020件（約65%）

（うち2年半超3年以内：8,950件（約69%））

○据置期間終了のピーク：令和5年6月から10月の5か月間：5,383件（約41%）

事務担当 雇用経済部中小企業・サービス産業振興課

## 15 「きれいで豊かな伊勢湾」の実現に向けた施策の推進

(農林水産省、国土交通省、環境省)

- 1 伊勢湾において、黒ノリの色落ちやアサリ等の重要資源の減少が深刻な状況となっていることから、栄養塩類が水産資源に与える影響の解明に向けた調査・研究を推進すること。
- 2 「きれいさ」と「豊かさ」が調和両立した伊勢湾の実現に向け、的確な栄養塩類管理のために、さらなる調査・研究を推進すること。
- 3 「きれいで豊かな伊勢湾」を実現するため、省庁間の連携を一層強化すること。

### 《現状・課題等》

- 1 伊勢湾では、海水中の栄養塩類の不足が常態化し、近年ではアサリ等の漁獲量が減少するとともに、黒ノリの「色落ち」による品質低下や漁期の短縮が生じており、こうした漁獲量の減少に伴い、海域の「豊かさ」の重要性が指摘されています。  
こうした中、令和4（2022）年度から、国や県が連携し、「漁場環境改善推進事業」において、伊勢湾における栄養塩類の供給源に関する調査や最適な栄養塩類の管理方針の検討を開始したところであり、引き続き、水産資源に与える影響の解明に向けた調査・研究を推進する必要があります。
- 2 本県では、従来の「規制」から総合的な「水環境管理」へ方向性を転換し、令和4（2022）年10月に、第9次水質総量削減計画を策定・公表しました。「きれいで豊かな伊勢湾」の実現に向け、流域下水処理場での栄養塩類管理運転やその効果調査などの取組を進めているところですが、生物生産に適した栄養塩濃度等、海域の「豊かさ」に関しては、科学的知見が乏しいのが現状です。また、的確な栄養塩類管理施策を実施するには、現状に合った栄養塩類（窒素、りん）の類型指定の見直しを視野に入れ、科学的知見を蓄積していくため、国の研究機関等においても調査研究を推進する必要があります。
- 3 伊勢湾の再生に向けては、沿岸域の関係機関が参画する伊勢湾再生推進会議（事務局：中部地方整備局）において、行動計画を策定して取り組んでいます。第二期行動計画では、海域の栄養塩管理施策の検討などに取り組むこととしており、関係部局が連携した分野横断的な取組がより一層必要となります。  
また、環境省、水産庁による「伊勢湾・三河湾における『きれいで豊かな海』に係る勉強会」も発足し、伊勢湾における黒ノリの色落ちの状況やアサリの生育状況等について意見交換や現地視察が行われたところです。今後は、引き続き、伊勢湾の実情を把握するために勉強会等の連携活動を継続するとともに、勉強会等で得られる科学的知見や研究成果が各省庁の施策に適切に反映されるよう、関係省庁間の一層の連携強化を求めます。

事務担当 環境生活部大気・水環境課、農林水産部水産振興課、県土整備部下水道事業課  
関係法令等 水質汚濁防止法、下水道法

- 1 特定産業廃棄物に起因する支障の除去等に関する特別措置法に基づき実施した支障除去等事業のうち、廃棄物を残置し、原位置で生活環境保全上の支障等を除去した事案については、残置廃棄物による潜在的风险があることから、事業終了後のモニタリング等について、必要な財政支援措置を講じること。
- 2 産業廃棄物不法投棄等原状回復支援事業について、その財源となる基金の枯渇により基金本来の効果が失われることがないように、国の責任において必要十分な額の基金を造成し、今後も現行水準の支援を継続すること。

## 《現状・課題等》

- 1 本県では、四日市市大矢知・平津事案、桑名市五反田事案および桑名市源十郎新田事案の3事案について、特定産業廃棄物に起因する支障の除去等に関する特別措置法に基づき、国の財政支援を受け、令和4（2022）年度末までに支障除去等事業が終了できるよう、対策を進めているところです。また、四日市市内山事案については、令和元（2019）年度末に支障除去等事業を終了しましたが、廃棄物を残置していることから県でモニタリングを継続しています。

これらの4事案については、産業廃棄物を全量撤去せずに残置し、原位置で環境修復を行っていることから、支障除去等事業が終了した後においても、残置廃棄物による潜在的风险が存在します。このため、モニタリング等による県の財政負担が増大することから、産廃特措法の延長時の衆議院附帯決議「都道府県等による安全性の確保に向けた継続的なモニタリングの支援等必要な措置を講ずること」をふまえた財政支援措置が必要です。

- 2 産業廃棄物の不法投棄等は依然として後を絶たず、本県においては、三重県産業廃棄物の適正な処理の推進に関する条例を改正（令和2（2020）年）し、新たに解体工事受注者（元請業者）の廃棄物の適正処理に係る発注者への説明規定を設け、排出事業者責任の更なる徹底を図るとともに、ドローンや監視カメラによる監視指導の強化など、不法投棄等の未然防止に取り組んでいますが、令和3（2021）年度は新たに34件、988t（うち、10t以上は12件、948t）の不法投棄等が確認されています。

こうした中で、やむを得ず行政代執行を行う場合には、国の産業廃棄物不法投棄等原状回復支援事業の基金から行政代執行に要した費用に対して支援がなされており、都道府県等が行為者等に対して躊躇なく措置命令に踏み切ることができるなど、生活環境保全上の支障等を除去するうえで重要な役割を果たしています。しかし、現状として当該基金の枯渇が懸念されていることから、基金本来の効果が失われることがないように、国の責任において必要十分な額の基金を造成し、今後も現行水準の支援を継続されることが必要です。

事務担当 環境生活部廃棄物対策局 廃棄物監視・指導課、廃棄物適正処理プロジェクトチーム  
関係法令等 廃棄物の処理及び清掃に関する法律、特定産業廃棄物に起因する支障の除去等に関する特別措置法

## 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等 (総務省)

- 1 地方の実情に沿ったきめ細かな行政サービスを十分担えるよう、地方の現場の声に、より一層耳を傾け、「地方一般財源総額実質同水準ルール」をもとに、令和5年度予算において必要な総額を確実に確保すること。
- 2 地方交付税の適切な総額の確保や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 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であり、現行制度を堅持すること。

### 《現状・課題等》

- 1 令和4(2022)年度地方財政計画において、地方の一般財源総額は、地方税・地方譲与税が前年度比で3.9兆円の増額、地方交付税が前年度比で0.6兆円の増額、臨時財政対策債が前年度比で3.7兆円の減額となった結果、前年度比で0.7兆円増の63.9兆円となっています。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0.02兆円の微増となっています。  
今後も地方が責任を持って、防災・減災、県土の強靱化といった県民の命と暮らしを守る取組をはじめ、観光や産業の振興、デジタル社会の実現に向けた取組、教育の充実、人口減少への対応など、地方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、地方の現場の声に、より一層耳を傾けることにより、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必要があります。
- 3 ゴルフ場利用税は、スポーツ振興の観点から、廃止や税負担の軽減を求める要望や議論があります。しかしながら、ゴルフ場利用税はアクセス道路の整備・維持管理をはじめとするゴルフ場関連の行政需要に対応していること、また、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、都道府県・市町村の貴重な財源となっていることから、現行制度の堅持が必要です。

事務担当 総務部財政課、総務部税務企画課、地域連携部市町行財政課  
関係法令等 地方交付税法、地方税法