

平成30年度県予算編成並びに
施策に関する要望

平成29年10月

埼玉県町村会

要 望 事 項

◎ 町村共通事項

1	町村自治の確立について……………	1
2	町村財政の充実強化について……………	2
3	地方創生の推進について……………	5
4	医療保険制度の改善について……………	7
5	介護保険対策について……………	10
6	保健医療対策について……………	11
7	障がい者福祉施策について……………	12
8	少子化社会対策について……………	13
9	農林業対策について……………	14
10	消防の広域化について……………	16
11	社会資本の老朽化対策について……………	17
12	教育の振興について……………	18
13	道路、河川等の整備促進について……………	20
14	国の制度改正等による電算システムの改修について……………	21
15	太陽光発電の立地について……………	22
16	高速自動車道周辺の産業集積対策について……………	23
17	立地適正化計画の推進について……………	24
18	高齢運転者対策の推進について……………	25
19	空き家対策について……………	26
20	町村消費生活センターへの支援について……………	27

◎ 郡・町村個別事項

【北足立郡】

伊奈町…………… 28

【入間郡】

三芳町…………… 28

毛呂山町…………… 29

【比企郡】

比企郡町村会…………… 30

嵐山町…………… 31

小川町…………… 31

川島町…………… 32

吉見町…………… 32

ときがわ町…………… 34

【秩父郡】

秩父郡町村会…………… 34

秩父郡町村会…………… 36

横瀬町…………… 36

皆野町…………… 37

小鹿野町…………… 37

東秩父村…………… 38

【児玉郡】

児玉郡町村会	3 9
美里町	3 9
神川町	4 0
上里町	4 1

【大里郡】

寄居町	4 2
-----	-----

【南埼玉郡・北葛飾郡】

埼玉町長会	4 3
葛飾町長会	4 3

【南埼玉郡】

宮代町	4 4
-----	-----

【北葛飾郡】

杉戸町	4 5
松伏町	4 5

町村共通事項

1 町村自治の確立について

住民に身近な行政は地方公共団体が自主的かつ総合的に広く担うようにするとともに、魅力あふれる地域を創るために、町村が自らの発想で特色を持った地域づくりができるようにするための仕組みにしなければなりません。

つきましては、町村がこれまで果たしてきた役割を十分に認識し、分権型社会を構築するため、次の事項について国に要望するとともに、県においても更なる推進をお願いいたします。

- ア 国と地方の役割分担を一層明確化するとともに、権限の移譲及び規制緩和を推進すること。
- イ 義務付け・枠付けの廃止・縮小と条例制定権を拡大すること。その際、町村が条例化に向けて検討が行えるよう適切な情報提供を行うこと。
- ウ 地方分権改革における「提案募集方式」について、地方からの提案を可能な限り実現すること。
- エ 都道府県から町村への権限移譲については、それぞれの都道府県と町村の自主性に委ねること。
- オ 移譲等の対象となる事務・権限については、財源不足が生じないよう、人件費を含め必要総枠を確保するとともに、支援を行うこと。
- カ 国と地方の二重行政の解消等による行政の簡素化をはかること。
- キ 道州制は導入しないこと。

2 町村財政の充実強化について

現在、町村では、人口減少の克服と地方創生が喫緊の課題となっており、国、地方をあげてこれらの課題に積極的に取り組んでいるところですが、一億総活躍社会の実現のためには、地方創生の取り組みを更に推進していく必要があります。

このような中、政府において、財政健全化目標達成のための歳出削減議論が進められていますが、地方が地方創生に本格的に取り組んでいこうとしているときに、その財政基盤を揺るがし意欲を削ぐようなことがあってはなりません。

町村が、自主性・自立性を発揮して、地方創生を積極的に進めていくとともに、地域の実情に応じた様々な行政サービスを着実に実施していくためには、偏在性の少ない安定的な地方税体系の構築や地方交付税の安定的確保等により、地方の自主財源を拡充し、町村の財政基盤を強化することが不可欠です。

つきましては、次の事項について国に要望するようお願いいたします。

(1) 町村税源の充実強化について

地方税は、地方自主財源の根幹をなし、地域の自主性及び自立性の向上を担保するものであることに鑑み、次により、その充実強化をはかること。

ア 国と地方の最終支出の比率と租税収入の比率における大きな乖離を縮小し、地方が担うべき事務と責任に見合うよう、国税と地方税の税源配分を見直すこと。

イ 地方税は地域偏在性の少ない税目構成とし、地方交付税の原資は地域偏在性の比較的大きな税目構成とすること。

ウ 土地・家屋と一体となって生産活動に使われている償却資産に係る固定資産税については、平成28年度において時限的な軽減措置が一部拡大されたが、この税は町村財政を支える安定した基幹税であることから、国の経済対策等の手段として見直すことのないようにするとともに、なし崩し的な対象拡大や期間延長は行わないこと。

また、固定資産税は、収入の普遍性・安定性に富む、町村財政における基幹税目であることから、平成30年度の評価替えにあたっては、税収が安定的に確保できるようにすること。

エ ゴルフ場利用税（交付金）は、税収の7割がゴルフ場所在町村に交付

され、特に財源に乏しく山林原野の多い町村において極めて貴重な財源となっている。所在町村においては、アクセス道路の整備・維持管理、廃棄物処理、地滑り対策等の災害防止対策、農業・水質調査等の環境対策、消防・救急など、所在町村特有の行政需要に対応するとともに、地域振興をはかる上でも不可欠な財源となっていることから、現行制度を堅持すること。

オ 平成29年度税制改正大綱において、「市町村が主体となって実施する森林整備等に必要な財源に充てるため、個人住民税均等割の枠組みの活用を含め都市・地方を通じて国民に等しく負担を求めることを基本とする森林環境税（仮称）の創設」に関し、「平成30年度税制改正において結論を得る」と明記されたことから、森林・林業・山村対策の抜本的強化をはかるための「全国森林環境税」を早期に導入すること。

（2）地方交付税の充実強化について

人口減少の克服・地方創生のため、町村が自主性・自立性を発揮し様々な施策を着実に実施していくためには、継続的に安定した自主財源の確保が必要であり、特に地方交付税総額の安定的確保が不可欠であることに鑑み、次により、その充実強化をはかること。

ア 「まち・ひと・しごと創生事業費」を拡充・継続するとともに、「歳出特別枠」を実質的に確保し、地方交付税等の一般財源の総額を確実に確保すること。なお、平成31年度以降についても町村の行財政運営に支障をきたすことのないよう必要な一般財源総額を確保すること。

イ 「まち・ひと・しごと創生事業費」に係る地方交付税の算定にあたっては、今後徐々に取り組みの成果（成果指標）による算定方式にシフトするとされているが、条件不利地域や財政力の弱い町村において、人口減少の克服・地方創生の目的を達成するためには、長期にわたる取り組みが必要であることを十分考慮すること。

ウ 税源が乏しく財政基盤の脆弱な町村において、地方交付税の有する「地方公共団体間の財源の不均衡を調整する財源調整機能」と「どの地域に住む住民にも一定の行政サービスが提供できる財源保障機能」は、不可欠であるので、これを堅持すること。

エ 近年の地方における基金の増加をもって、地方財政計画の歳出の適正化等を速やかに行うべきとの議論があるが、地方は徹底した行政改革等を行い、財政支出の削減に努めながら、災害、将来の税収の変動や公共施設の老朽化等に備え、各々町村の実情に応じて基金の積み立てを行っており、こうした実態を踏まえず、単に基金の増加傾向を理由に地方歳出を削減することは到底認められないこと。

3 地方創生の推進について

農山村地域を多く抱える町村では、高齢化と少子化の急速な同時進行により、多くの困難に直面していますが、町村は自ら知恵を絞り、人口減少の克服と地域の活性化に資するよう、住民等と一体となって地方創生に向けた取り組みを進めています。

このように町村が進める地方創生の取り組みは、政府が「新・三本の矢」として掲げる「希望を生み出す強い経済」、「夢をつむぐ子育て支援」、「安心につながる社会保障（介護離職ゼロ）」の推進、すなわち、一億総活躍社会の実現につながるものです。

つきましては、一億総活躍社会の実現に向けた地方創生の更なる推進に向け、次の事項について要望いたしますとともに、国への働きかけをお願いいたします。

(1) 移住定住の推進について

埼玉への移住・定住の推進にあたっては、県において「住むなら埼玉」移住定住総合支援を推進いただき、ポータルサイトの開設・運営ならびに総合相談窓口を設置されると示しています。移住に関連しては、農山村への移住促進ワンストップ体制整備事業においても、「埼玉で農ある暮らし」に係るポータルサイトの運営や埼玉アグリライフサポートセンターの設置・運営を行っています。

つきましては、両事業は重複する部分が多くあることから、一元的な整備を要望いたしますとともに事業の拡充をお願いいたします。

また、移住に関連した調査においては、特に小さな自治体では担当者が重複していることから、同様な調査を一人の担当が対応しており、事務が煩雑になってしまうため、移住に係る事業の窓口の一本化をお願いいたします。

(2) 地方創生に係る交付金等について

ア 地方創生推進交付金については、町村が総合戦略に基づいた目標達成のため、新たな発想や創意工夫を活かした事業に柔軟かつ積極的に取り組んでいけるよう、自由度の高い交付金とするとともに、

その規模も拡充すること。

また、地方創生に係る事業を円滑に実施するため、必要な財源を継続的に確保すること。

更に、地方創生関連補助金等についても、要件の緩和など弾力的な取り扱いをすること。

イ 地方創生推進交付金に係る地方の財政負担については、地方団体が着実に執行することができるよう、「まち・ひと・しごと創生事業費」とは別に、地方財政措置を確実に講じること。

ウ 地方拠点強化税制を活用して、地域経済の活性化や地域における雇用機会の創出を更に進めるため、東京から地方の過疎地等の農山村地域に企業本社のオフィスを移転する場合にも弾力的に運用するとともに、制度を拡充すること。

エ 地方創生に関連する事業を推進するための支援として、埼玉県ふるさと創造資金を拡充させること。

4 医療保険制度の改善について

(1) 国民健康保険制度について

構造的な問題を抱えた国民健康保険の状況は、急速な高齢化の進展により、ますます危機的な方向に向かっています。

平成30年度からは、都道府県が財政運営の責任主体となり、安定的な財政運営や効率的な事業の確保等を担うこととされましたが、新たな制度の施行に向けては課題が山積しています。

つきましては、次の事項について県から国に働きかけていただきますよう要望いたします。

ア 国民皆保険制度を堅持するためには、負担と給付の公平が不可欠であり、都道府県を軸として保険者の再編・統合を推進し、公的医療保険をすべての国民に共通する制度として一本化すること。

イ 普通調整交付金が担う自治体間の所得調整機能については、新制度施行後においても引き続き堅持すること。

ウ システムの開発・改修にあたっては、新たな制度施行後の役割分担の見直しに対応できるものとするとともに、そのための経費については国の責任で全額措置すること。

エ 制度施行後における都道府県と市町村との役割分担の在り方等の見直しの検討については、できるだけ早期に開始すること。

オ 新制度の周知・広報に係る経費については、国の責任において、全額措置すること。

カ 国民健康保険財政が抱える構造的な問題の解決を図るために、国は速やかに国庫負担割合の引き上げを講じること。

(2) 国民健康保険制度改革における確実な激変緩和措置の実施について

今後、県から示される標準保険税率や国保事業費納付金を参考に、各保険者では平成30年度に向けて、税率の検討を行うこととなります。

国の制度では、各市町村の被保険者一人当たりの納付金額が一定割合以上増加すると見込まれる場合、県繰入金（1号）を財源とする激変緩和措置を講じ、保険税負担の緩和を図ることとなっています。

加えて埼玉県では、各市町村の納付金額から国の制度による激変緩和分を差し引いた額が、前年度の激変緩和措置前の納付金額を超える場合、その超えた分を激変緩和の対象とし、予算の範囲内で市町村の負担緩和を図るということが埼玉県国民健康保険運営方針に盛り込まれています。

つきましては、被保険者の急激な負担増を避けるため、これらの激変緩和措置を確実に実施されるよう要望いたします。

(3) 国民健康保険に係る財政支援について

国民健康保険は、他の保険制度と比較し被保険者の年齢構成が高く、医療の高度化等により医療費は年々増加傾向にあります。また、加入者のうち、低所得者層の割合が高く、無職者も多いため国保財政の運営は益々厳しい状況となっております。

近年、こういった加入者の推移により、国保税の軽減を受ける世帯は増加しており、国や県の更なる財政支援が必要不可欠であることから、保険基盤安定繰入金の公費補填割合を更に拡充されますよう要望いたします。

(4) 子どもの医療費助成に対する減額調整措置の全廃について

子育て家庭の経済的負担を軽減するため、全ての地方自治体において未就学児までの医療費助成（地方単独事業）が行われています。しかしながら、国は、こうした地方自治体による医療費助成の取り組みに対して、医療費の波及増分は実施自治体が負担すべきものとして、国民健康保険制度の国庫負担金及び普通調整交付金を減額する措置を講じています。こうした地方単独事業による医療費助成の実態や議論を踏まえ、平成30年度から未就学児までを対象とする医療費助成については、減額調整措置を廃止することとされましたが、引き続き、早急に対象年齢等の制限なく、減額調整措置を全廃するとともに、国の制度として無料化を実施するなど、適切な措置を講じることを県から国に働きかけていただきますよう要望いたします。

(5) 海外療養の給付について

海外療養費については、制度開始から15年以上経過しています。

近年、報道により、不正受給等の問題が顕在化し、どの保険者においても、不正受給の防止強化に取り組んでいます。

この点、海外旅行中や海外赴任中の被保険者については、社会通念上、平均以上の所得があるものと推測されるので、海外でやむを得ず療養の給付を受けても、自分の可処分所得で対応できると判断される場合も多くあると考えられます。

国保加入者は低所得者が多くを占めるので、海外療養費の制度を廃止または縮小する方向で制度改正しても、国民の理解が得られると見込まれません。

つきましては、海外療養費の廃止等について県から国に働きかけていただきますよう要望いたします。

(6) 後期高齢者医療保険制度について

後期高齢者医療保険料については、法律に基づき、県の広域連合により2年ごとに改定されています。

平成28・29年度の保険料についても所得に応じた軽減措置により減額となっていますが、引き続きこの軽減措置の見直しに当たって緩和措置を講ずること及び平成30年・31年度の新保険料率(均等割額・所得割率)見直しについても急激な保険料の値上がりとならないよう措置を講じるよう要望いたします。

5 介護保険対策について

介護保険制度は利用者が増加の一途を辿り、これに伴い給付費も急速に増大しており市町村における地域間格差も生じています。

高齢者が住み慣れた地域で生活を維持できるようにするためには、地域包括ケアシステムの構築を実現し、同制度の円滑かつ安定的な運営を図ることが喫緊の課題です。

どの地域に住んでいても利用者が安心してサービスを継続して受けられるよう、地域の実情に応じた地域包括ケアシステムをより一層推進するためには、国・県・市町村の連携が重要です。

小規模な町村では、住民が利用する医療機関や介護サービス事業所は近隣の市町村にわたっているのが現状で、本事業をそれぞれの町村で実施することとなると、町村はもとより、医療機関・介護サービス事業所の負担も大きくなります。

つきましては、高齢化の進展及び人口の減少等により、保険料やサービスの供給に地域格差が生じていることから、公平、公正かつ、効果的な制度運営のため、都道府県単位の広域連合組織等での運営を推進するなど広域化をはかるよう国に要望されるようお願いいたします。

また、町村が充実した地域支援事業を実施できるよう、財源の十分な確保について国に要望されるようお願いいたします。

6 保健医療対策について

(1) 乳幼児医療費支給事業における県の補助対象年齢の拡大について

埼玉県では、平成20年1月から、乳幼児医療費支給事業を6歳年度末までの乳幼児を対象として実施しているところですが、県内町村では、子育て支援策として①対象年齢の拡大、②所得制限の撤廃、③食事療養費補助を町村負担として実施してきました。

対象年齢の拡大については、平成29年4月1日現在、県内の全市町村が、15歳年度末又は18歳年度末まで医療費の助成をしている状況です。

つきましては、子どもの医療費支給については、県内の全市町村が15歳年度末まで実施しているところ、県として補助対象年齢を15歳年度末まで拡大するとともに、町村に対して交付する医療費の補助金を拡充していただきますよう要望いたします。

(2) 福祉3医療費に関する支払方法の統一（現物給付）について

福祉3医療費については、県下医療機関において、対象者が医療機関の窓口にて保険診療で生じた一部負担金の助成方法として①償還払い、②申請手続きの簡素化、③窓口払いの廃止（現物給付）の方法があります。平成29年4月時点では、県内全ての自治体において、受給者が医療機関等の窓口で保険の自己負担金を支払わず、医療機関の請求により自治体が医療機関に対して助成金を支払う窓口払いの廃止（現物給付）の方法がとられていますが、いずれも各自治体内に限っての運用となっています。

つきましては、福祉3医療費については、県医師会をはじめ関係機関と調整を行い、県内医療機関への支払方法の統一（現物給付）を図っていただきますよう要望いたします。

7 障がい者福祉施策について

(1) 障がい者用駐車場の青色塗装への修繕費補助制度の創設について

埼玉県では、埼玉県福祉のまちづくり条例に基づき、駐車場の大きさ、表示方法、設置場所、設置台数等、障がい者用駐車場の整備基準を定め、障がい者福祉施策を推進しています。特に、近年は、駐車場の青色塗装化を推進し、新施設においては、ある程度の効果は現れています。

しかしながら、既存の駐車場については、老朽化した障がい者用駐車場の修繕などが進まないため、駐車場の青色塗装化も進んでいません。

そこで、上記修繕に係る補助制度を導入し、整備の加速化を図ることが望ましいと考えます。

パラリンピックも含め、障がい者福祉向上の機運も高まっている今だからこそ、目に見える形で、福祉への取り組み姿勢を示すべきと考えますので、「障がい者用駐車場の青色塗装への修繕費補助制度」の創設を要望いたします。

(2) 障害児（者）生活サポート事業補助金の補助限度額の見直しについて

障害児（者）生活サポート事業は、埼玉県障害者生活支援事業補助金要綱に基づき、補助を受け事業を実施しています。

しかしながら、障害児（者）生活サポート事業については「市町村の人口規模による限度額（1,000,000円～5,000,000円）」が定められ、5万人以下に区分された町村の補助限度額は1,000,000円となっており、町村での補助対象事業費に対して、満額補助を受けることができる自治体はなく、人口規模によって大きなばらつきがあるため、不公平感も否めません。

つきましては、補助限度額についての見直しを要望いたします。

8 少子化社会対策について

(1) 子育て支援の拡充・堅持について

埼玉県においては、満3歳に達していない第3子以降の保育園の保育料を軽減する「埼玉県多子世帯保育料軽減事業」を実施していただいておりますが、今後、より一層子育て支援を推進していくため、引き続き本事業を堅持していただくとともに、対象児童を満3歳から満6歳まで拡大していただきますよう要望いたします。

また、子育て世代の親が安心して子どもを産み育てられる環境整備は、今後の地方創生の中でも極めて重要な位置づけにあります。

つきましては、保育所等に入所する児童の保育料とともに、幼稚園に在園する第3子以降の児童の保育料についても負担軽減を図る補助制度を創設していただき、多子世帯への支援施策に対しまして、埼玉県として制度を拡充していただきますよう要望いたします。

(2) 結婚支援事業の推進について

少子化は、個人・地域・企業・国家に至るまで多大な影響を及ぼします。また、これまでの少子化対策は、主に子育て支援に重点を置いて推進されてきました。しかし、従来の枠組みを超えて、新たに、結婚段階における支援を加えることが重要であると考え、少子化社会対策事業として、結婚支援事業を検討しています。

近県では、茨城県が「マリッジサポーター」という名称で、若者の出会いの相談や仲介などを行うボランティアを委嘱しており、結婚支援事業を始めているとのことです。

つきましては、この結婚支援事業は、自治体単独での取り組みでは限界がありますので、埼玉県下における広域的な取り組みにさせていただきますよう要望いたします。

9 農林業対策について

(1) 鳥獣被害防止対策の充実・強化について

野生鳥獣による農作物等の被害は経済的損失にとどまらず、農林漁業者の意欲の減退や耕作放棄地の増加の要因となります。

つきましては、次の事項について国に要望するとともに、県においても更なる推進をお願いいたします。

ア 鳥獣に対する被害に対しては、関係省庁の連携の下、技術開発等を強力に推進し、被害防止に係る抜本的な対策を講じること。

また、鳥獣被害防止総合対策交付金については、緊急的な捕獲活動と侵入防止柵の整備等の対策の拡充をはかり、必要な財源を確保すること。

イ 有害鳥獣捕獲の従事者に対する銃刀法に基づく技能講習の免除を延長するとともに、狩猟者の育成・確保に向けた支援の拡充・強化をはかること。

ウ ジビエ料理の普及等、捕獲鳥獣の食肉利用を促進すること。

エ 地域の農林業者等に対し、侵入防止柵（特に電気柵）の適切な設置・管理について周知徹底をはかること。

(2) 県産木材の利用拡大と林業の振興について

森林は、木材の供給や災害の防止のほか、二酸化炭素の吸収や生物多様性の保全、あるいは環境教育やレクリエーションの場としての活用など、県民の生活に貢献する多面的な機能を有する重要な財産です。

そこで、森林を将来にわたって健全に保全していくためには、適切な森林整備により伐採・利用・植栽・保育という循環を継続するとともに、その循環の中心となって森林を守り続けていく林業の振興が不可欠です。

しかしながら、近時の林業は、国産木材需要に回復の兆しがあるものの、担い手の減少や木材価格の低迷により、生産活動が停滞する厳しい状況にあり、これに伴い、間伐等の施業や伐採後の植林が行われない森林が増加するなど、森林の機能低下につながる多くの課題を抱えています。

つきましては、より効果的に課題を解決し、森林の有する多面的な機能を確保するため、次の事項について県に更なる推進をお願いいたしますと

ともに、国に対しても要望されますようお願いいたします。

ア 県産木材利用を推進して森林の循環利用を進めるとともに、その木材を利用する公共施設等の木造化に対する助成など財政措置を拡充すること。

イ 林業の担い手の確保、育成及び林業経営の安定化に係る財政措置を拡充すること。

ウ 森林施業の集約化、間伐、路網整備等を推進するため、森林整備事業への財政措置を拡充すること。

また、森林・山村多面的機能発揮対策交付金については、必要な財政措置を拡充すること。

更に、木材の生産・供給、木材利用拡大のため、必要な支援を講じること。

(3) シニア世代の新規就農者に対する補助金制度の創設について

近年における農業を取り巻く環境は、農業従事者の減少、耕作放棄地の増加などにより、厳しさを増しています。

そこで、農業従事者の減少を食い止めるべく、青年就農者の育成支援を実施していくのと同時に、「生きがい農業」として定年を機に本格的に農業に取り組む高齢者（シニア世代）の方を地域農業の担い手として迎え入れ、支援していきたいと考えています。

しかし、新規就農者にとっては初期投資が課題となりますが、これを支援する既存制度の農業次世代人材投資事業（旧青年就農給付金）では年齢要件が45歳未満であるため、シニア世代の方については要件を満たしません。

つきましては、このようなシニア世代の新規就農者への補助金制度の創設について要望いたしますとともに、既存制度の年齢要件見直しについて国に要望されるようお願いいたします。

10 消防の広域化について

市町村の消防広域化については、平成20年3月に作成された「埼玉県消防広域化推進計画」に基づき、各市町村や消防本部において検討協議が実施されているところですが、広域化していない他の多くのブロックでは、その進捗は遅々としており、同計画が更に5年間延長された現状においても、実現については困難が予想されます。

消防の広域化は、①多様化・大規模災害への対応、②市町村の行財政効率化、③高齢化社会の到来による救急需要の増大などを背景として策定され、住民の生命や生活に大きな影響を及ぼす分野であり、地域住民最優先の事務として遂行しなくてはならないと考えます。

つきましては、この推進計画は、平成30年4月1日までとされていますが、現状において広域化は十分ではないものと考えられますので、地域の実情を尊重しつつ、毎年各ブロックにおける進捗状況の公表や推進計画に対する取り組みによる新たな優遇施策などにより推進計画の実現に向けた機運を高め、消防の広域化を推進されますよう要望いたします。

1 1 社会資本の老朽化対策等について

高度成長期からの発展に伴い、町村も道路、河川、公園、下水道など社会資本整備を行ってきましたが、これらの施設は建設から30年以上経過したものも多く、老朽化が進んでいます。

また、少子高齢化社会に入り、これらの施設を町村単独で維持管理する財源や技術者などの人材も不足し、住民の生活基盤の安全、安心などの確保が難しくなっています。

更に、国の「インフラ長寿命化基本計画」により、各地方公共団体は「公共施設等総合管理計画」を策定し、公共施設の老朽化対策等を推進することが求められており、町村にとっては、より一層の負担が増し、その対応が十分に図れないことが懸念されます。

つきましては、社会資本の老朽化対策等を総合的に推進し、とりわけ橋梁の点検、修繕及び更新に必要な財源の確保について県から国に対し働きかけていただくとともに、県においても町村が実施する事業への人的、技術的支援を行っていただきますよう要望いたします。

1 2 教育の振興について

(1) 県費負担における指導主事の派遣について

現在、学校教育は、いじめや登校拒否の問題をはじめ心と体の健康の問題など、様々な角度から対処しなければならない教育課題に直面しています。

このような中、県からは、希望する市町村に指導主事を派遣していただき、教育事務所と連携しての訪問指導等をはじめ、学校への直接的な指導・助言・支援の役割を担っていただいています。

しかしながら、指導主事の人件費等の配置経費は派遣先の負担となることから、町村においては財政的に厳しい状況となっています。

義務教育の実施にあたっては、国、県、市町村それぞれが役割を分担し、市町村は、義務教育の直接の実施主体として責任を負うことは承知していますが、町村の規模や財政力等の差によって教育水準の格差が生じないようにしなければなりません。

つきましては、現状の人員に加え、さらなる人員派遣をお願いするとともに、県費負担あるいは費用を分担するなど財政面での支援を要望いたします。

(2) 少人数学級の制度拡充について

現在、国や県では、小学校2年生で35人学級、中学校1年生で38人学級が制度化されていますが、小学校3年生や中学校2年生に進学する際に、学級が減少する場合があります。このことにより、それまで行ってきた指導を継続して展開することができなくなっています。

個に応じたきめ細やかな指導を更に充実させるために、小学校において、3年生からも35人学級、中学校においては、2年生からも38人学級の制度の継続を要望いたします。

また、町村では独自で35人学級を実施していますが、標準学級数から増加したクラス分の教職員を補うための町村費負担による臨時講師を採用しています。こうした取り組みにより、TTや少人数指導で、個に応じたきめ細やかな指導の展開が可能となっていますが、毎年、

より良い人材の確保などの課題がありますので、県予算編成において、少人数学級の制度拡充のための人員配置の充実を要望いたします。

(3) 学校給食実施に係る補助制度の創設について

学校給食は子どもたちにとって、食生活の格差を縮める機能があり、子どもの食のセーフティネットとしても役割をもっています。

市町村で取り組んでいる給食費の無償化は全国で広がっており、子育て支援、出生率の向上、貧困家庭対策、更には、担当職員の徴収事務・滞納整理事務の軽減、未納額の減少など、自治体にとっては多くのメリットが生じるものと推察されます。

また、学校給食実施にあたっては設備の老朽化にともない、維持管理の対策が課題となっています。

つきましては、学校給食について、給食費の助成及び設備の維持管理に係る補助制度創設を要望いたします。

1 3 道路、河川等の整備促進について

町村を広く国民のふるさととして活性化し、安全・安心な住みやすい地域社会をつくるためには、道路、河川等の整備を積極的に促進する必要があります。

つきましては、次の事項について、県から国に対し働きかけていただきますよう要望いたします。

(1) 道路の整備促進

ア 災害時の代替ルートの確保等のため、高規格幹線道路等の整備を推進すること。

イ 国道・都道府県道及び市町村道の均衡ある道路網の整備を推進すること。

また、既存の道路においても、地域の安全・安心の観点から、緊急活動に支障を来すような狭小道路の拡幅整備や安全な通学路の整備、落石・崩壊防止対策等、町村が必要な道路整備を行えるよう国は予算を確保すること。

(2) 河川等の整備促進

治水は防災・減災の観点において国の重要施策であり、事業の実施にあたっては、抜本的な治水安全度の向上に寄与する対策や堤防強化対策など予防的な治水対策を重点的に実施すること。

1 4 国の制度改正等による電算システムの改修について

社会保障・税番号制度をはじめ、国の制度改正等による電算システムの改修経費は膨大な費用を要し、町村にとっては大きな財政負担となっています。国の助成措置があるとはいえ、十分な額とは言えない状況です。

特にマイナンバー制度に関しては、同制度が国家的な社会基盤であることに鑑み、システムの改修費用は基より、マイナポータルへの連携や中間サーバーの維持管理、更にはマイナンバーカードの普及に不可欠な交付事務費用等マイナンバー制度の運用に伴い不可避免的に生じる経費については、国の負担により行うことが望ましいと考えられます。

つきましては、国の制度改正によるシステム改修に要する経費が新たに地方への負担増という事態を招くことのないよう、今後においても、国の制度改正に伴う市町村電算システムの改修が生じる場合、特に法定受託事務に係る経費にあっては、全額を国が負担することについて県から国に対し働きかけていただきますよう要望いたします。

1 5 太陽光発電の立地について

太陽光発電を中心として、再生可能エネルギーの導入が急激に増加していますが、太陽光発電施設に係る関係法令については、施設の設置・運営そのものに関する規制がなく、また、立地にあたって地域住民や町村の意見が反映されにくい状況となっています。

この点、現行制度の中で指導・協議を行っていくと、森林伐採や土地の形状変更に起因する土砂災害の発生が危惧され、地域住民の安全が脅かされるとともに、発電事業終了後、現在の豊かな自然環境に回復させることも困難となります。

また、今後、立地地域との合意形成がされないまま太陽光発電施設が建設されることにより、その地域における住民との間に軋轢が生じる恐れもあります。

つきましては、立地地域の町村との協議や関係法令等の整備を含め、必要な対策を講じるよう、国に要望するとともに、県においても更なる推進をお願いいたします。

1 6 高速自動車道周辺の産業集積対策について

近年の圏央道の整備の進行や新規スマート I C などの開通によって、県内の高速道路網が充実するなか、交通機能の利便性と首都圏という立地を活かした土地利用が求められています。

特に、高齢化が著しく、人口も減少期を迎えている町村においては、地域の優位性を活かした企業誘致による地域経済の発展と雇用確保が地域を維持していくうえで施策の鍵となっています。しかしながら、町村の多くが単独で実施する企業誘致対策には限界があり、結果として十分な経済効果を得ることが困難な状況が続いています。

県においても、既に圏央道周辺及び圏央道以北地域の産業立地誘導に関して高速道路網を活かした工業・流通系の産業誘導を進めるため、土地利用調整に関する支援をいただいておりますが、今後は更に既存 I C 及びスマート I C 周辺など高速自動車道周辺の土地利用に関して県営工業団地等の立地を積極的に推進し、県内の産業集積を進めていただきますようお願いいたします。

具体的には、県北地域等は、関越自動車道沿線など企業立地の余地を多く残していますので、隣接自治体の希望を十分に酌んでいただき、周辺地域全体の発展につながるよう、均衡ある整備を推進していただくよう要望いたします。

1 7 立地適正化計画の推進について

平成26年8月の都市再生特別措置法の改正以降、全国で300超の自治体が立地適正化計画の作成を進め、国土交通省が提唱する「コンパクト+ネットワーク」に基づくまちづくりが進展しているところです。埼玉県内の町村におきましても、毛呂山町、越生町、小川町、鳩山町、寄居町が取組みを進めています。都市計画運用指針にも明記されていますが、市町村都市計画マスタープランの改定等に合わせた立地適正化計画の作成が求められているため、今後、他の町村においても計画作成等の取組みが進展するものと考えられます。

つきましては、次の事項について要望いたします。

(1) 立地適正化計画の推進に資する事業等への支援について

立地適正化計画は従来のマスタープランと異なり、各種統計調査の結果を積み重ねることで、各自治体固有の問題を可視化することが可能です。したがって、その解決手法も自治体ごとに異なるため、補助メニューありきといった都市整備手法では対応しきれない可能性が極めて高いものと推測されます。

つきましては、国土交通省関東地方整備局等との調整、埼玉県関係部局との調整を円滑に進めるための支援、財政的措置を核とした埼玉県独自の支援制度創設等を要望いたします。

(2) 都市計画道路等の整備促進について

国土交通省が提唱する「コンパクト+ネットワーク」に基づくまちづくりが目指すものは、老若男女を問わない移動の円滑化と、それにより実現する高齢者や女性の社会参加を通じた生産年齢人口減少下における我が国全体の生産性向上です。これは、「歩いて暮らせるまちづくり」の実現を通じた、経済活動の活性化と換言できます。

「歩いて暮らせるまちづくり」を実現させるためには、公共交通が整備された区域への居住の誘導と、その居住区域と広域交通軸である国県道の分離による、徒歩交通環境の安全性向上が何よりも求められるところです。

つきましては、県内町村が作成する立地適正化計画において、整備が求められている都市計画道路等の整備について、要望いたします。

18 高齢運転者対策の推進について

(1) シルバー・サポーター制度の充実について

現在、交通事故防止の観点から高齢により運転に自信のなくなった高齢者の運転免許証の自主返納を促すため、自治体によっては運転免許証を自主返納した高齢者に対して、公共交通機関の利用を促す補助などを行っているところです。同様の観点から埼玉県におきましても、運転免許証の自主返納を促すため、シルバー・サポーター制度を行っているところではありますが、本制度の更なる充実をお願いいたします。

特に運転免許証を返納した高齢者は、自動車という移動手段を失うことになるため、バスやタクシーなどの公共交通機関を多く利用することが想定されます。つきましては、本制度において利用できる公共交通機関を積極的に増やすなど、本制度において提供されるサービスが拡充されるとともに、本制度において提供されるサービスの県内地域差がない形での充実を要望いたします。

また、多くの高齢者が本制度を十分に理解し、気軽に利用できるよう、本制度の分かりやすい周知も併せて要望いたします。

(2) 公共交通施策の充実について

高齢者の交通事故の防止をはかるため道路交通法が改正され、平成29年3月12日より75歳以上の高齢免許更新者に対する認知症チェックの強化や、75歳以上の高齢者に対する臨時認知機能検査などが始まりました。また、自治体によっては、運転に自信がなくなった高齢者の事故を未然に防ぐため、交通事故防止の観点から、一定の年齢に達した高齢者の運転免許証の自主返納を支援する制度を展開しています。このように、高齢者の運転免許証を取り巻く状況は大きく変化しており、今後これらの施策により運転免許証を手放した高齢者の移動手段の確保が必要となってまいります。

高齢者の移動手段については、バスやタクシーをはじめとした既存の公共交通機関に加え、各自治体が独自でコミュニティバスやデマンド交通などの運行を行っており、各自治体レベルにおいて独自の施策が展開されているところです。

つきましては、各自治体が実施する施策を支援する制度の創設を要望いたします。

19 空き家対策について

平成25年住宅・土地統計調査（総務省統計局）によると、県内の住宅は約327万戸あり、そのうち空き家は約36万戸（10.9%）となっています。平成20年調査時点と比べると、空き家の戸数は約3万戸、空き家率は0.2ポイント、それぞれ増加しています。

空き家の増加は、地域活力の低下を招き、適正に管理されていない空き家は周辺へ悪影響を及ぼす場合があります。そのため、地域に密着した市町村が地域の実情に応じた対策を講じる必要があります。

今後は空き家を資源として捉え、魅力的なリフォーム提案や利活用策の提案により、定住促進につなげていく必要があると考えます。

つきましては、町村の空き家対策に要する費用、特に行政代執行の費用等に対し、必要な財政上の措置を講じることを国に要望されるようお願いいたします。

20 町村消費生活センターへの支援について

消費者行政活性化基金を活用して、消費生活センターを設置、運営し、一定の成果を上げています。しかし、平成30年度以降の基金継続は不確定であり、今後は基金による運営から自主財源による運営への移行が求められています。

今後、町村消費生活センターの機能をどのように維持、向上させるかは大きな課題となっています。平成30年度以降も基金を継続、または自主財源による運営に向けた新たな財政的支援の検討を要望いたします。

また、28年度からの消費者安全法の改正に伴い、消費生活相談員の資格要件等における基準が変更になるため、今後、消費生活相談員に欠員が発生した場合、新たな消費生活相談員の確保が困難になることが予想されます。消費生活センターのサービス向上や強化のため、消費生活相談業務を行う消費生活相談員の養成について新たな支援の検討を要望いたします。

郡・町村個別事項

【北 足 立 郡】

○ 伊 奈 町

県道の整備について

伊奈町総合振興計画及び伊奈町都市マスタープラン等において、周辺都市との連絡を容易にし、交通を円滑に処理するための幹線道路として位置付けられている「都市計画道路伊奈中央線」は、県道蓮田鴻巣線の振替道路として県で整備することになっています。

第1期事業区間のさいたま栗橋線から現道の蓮田鴻巣線までにつきましては、平成25年度末に完成し供用開始されたところです。これにより、さいたま栗橋線から蓮田鴻巣線までが繋がり、さらに今後、伊奈中央線の未整備区間が整備されれば、町の南北を貫く幹線となる都市計画道路が完成し、交通渋滞の緩和や交通安全の確保、また沿線の開発などの面からも大きな効果が期待されるものです。

以上のことから町にとりまして、たいへん重要なものでございますので、都市計画道路伊奈中央線の未整備区間につきまして、早期完成を要望いたします。

【入 間 郡】

○ 三 芳 町

県道の道路改良について

三芳スマートICから国道254号へのアクセス道路に位置付けている県道334号三芳富士見線の「国道254号藤久保交差点」から「役場入口交差点」区間につきまして、両側に歩道整備のない箇所が多くあり、鶴瀬駅利用などの歩行者や自転車、またイムス三芳総合病院へ通う通院患者（主に高齢者）の利用も多いことから、非常に危険な状態であります。

特にイムス三芳総合病院は、町内の基幹的な総合病院でもあり、多くの三芳町民が利用します。また、三芳町は鶴瀬駅方面に多くの住民が居住しており、住民の多くが、鶴瀬駅方面から当病院に通院していることより、歩道の早期整備が多く要望されております。

つきましては、歩行者の安全な通行帯の確保、及び高齢者の通院時の安全性確保の観点から、県道334号三芳富士見線、特に「国道254号藤久保交差点」から「役場入口交差点」までの区間の早期の歩道整備を切望いたします。

県道三芳富士見線の下組交差点は、町内の基幹となる東西と南北方向の道路が交差するため交通量が多く、上富小学校と三芳中学校の児童生徒が通学に利用する交差点です。

平成29年3月10日に、交差点内で左折する車両が自転車を巻き込む死亡事故が発生したところであり、二度と同様な事故がないよう安全対策が必要であると考えております。

本交差点は、ふじみ野及び所沢、富士見方面から県道三芳富士見線や県道さいたまふじみ野所沢線を利用し、多くの車両が通行する箇所であり、県道が直角に曲がる特殊な交差点であります。周辺の土地利用等からも交通量の減少は期待できず、今後も現在と同様の通行が予想されます。

こうした状況から安全性向上を図るため、隅切りの設置等、交差点部の安全対策を検討いただき、必要に応じた対策の早期実現を要望いたします。

県道56号さいたまふじみ野所沢線と町道幹線13号線{(仮称)地蔵通り}及び町道幹線12号線が交差する交差点につきましては、交通量の増大や右折車によって朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が生じております。

近隣学校の通学路としての利用もあり、歩行者と通行車両が関係する交通事故も多発しており、地元住民より本交差点の改良を強く要望されております。

つきましては、子どもの安全な通行確保の観点、慢性的な交通渋滞解消の観点より、県道56号さいたまふじみ野線所沢線の(仮称)地蔵通りの交差点改良を切に要望いたします。

○毛呂山町

川角駅周辺地区整備事業について

川角駅は毛呂山町の市街化調整区域に存する東武鉄道越生線の駅です。この駅周辺には、大学が3校、私立高等学校と私立中学校がそれぞれ1校ずつの計5校と学生の利用が非常に多く、乗降客数が1日平均1万5千人と毛呂山町に存する4つの駅でもっとも多い駅です。

周辺環境としては、駅前広場が無く、道路は狭小で蛇行し脆弱な道路基盤となっており、通学時には踏切周辺から道路にあふれ非常に危険な状態となっており、駅前の渋滞に対する地域要望も多く川角駅周辺地区整備は急務と考えております。

川角駅周辺地区整備事業としまして、駅前広場・駅舎移動・通学路を整備する予定としております。

しかしながら、市街化調整区域に存する駅のため、駅前広場等の都市施設の整備を目的とする補助事業の適用に困難な状況であります。都市施設である駅前広場等の整備を行う際に、原則的に都市計画決定が必要となることから、手続きに要する事務量、時間が大幅にかかり、実質的な整備までに時間を要することとなります。

また、駅前広場の整備については、鉄道駅舎の移動が無ければ整備効果の発現

は困難と考えられることから、一体的な整備が必須となります。

埼玉県補助制度の拡充による、整備資金の補助等を要望いたします。

【比企郡】

○ 比企郡町村会

(仮称) 嵐山小川インターチェンジ・熊谷間広域幹線道路の整備促進について

道路は最も基本的な社会基盤であり、地域の活性化を促すとともに日常生活を支える生活関連施設であります。また、高速道路インターチェンジにアクセスする広域的な幹線道路は、地域経済を豊かにし、地方の活性化を創出するためには欠かすことのできない重要な公共施設でもあります。

関越自動車道の嵐山小川インターチェンジから嵐山町、滑川町を経て熊谷市に通じる広域連携道路網の構築は1市2町の基本構想に位置づけており、早期に計画の推進が望まれているところであります。

熊谷市では、熊谷南部地区に新たな東西幹線道路が整備されることにより、大里拠点と江南拠点を結ぶ道路、そして江南市街地を迂回する県道熊谷小川秩父線のバイパス機能・高速道路へのアクセス道路としての機能を有する広域連携道路網の形成が図られます。

滑川町では、この構想を実現し、広域交通網を活用した北部地域の活性化を推進する計画があります。この地域に産業の拠点を造ることにより、雇用の創出が生まれ地域経済が豊かになり町の発展に大きく寄与することが期待されます。

嵐山町においても、この計画道路が実現することにより花見台工業団地から県北地域への新たなアクセスが生まれ、さらなる産業活動の向上発展となることが大いに期待されます。

この計画道路は、これらの拠点のネットワークを形成し有機的に結ぶ大動脈となり、関越自動車道の嵐山小川インターチェンジへとつながる県北幹線として重要な広域幹線道路となるものです。また、県西・県北地域の経済発展と住民生活の福祉の向上のためにも、計画の実現は地域住民の願いでもあります。

つきましては、このような新規道路の整備計画は、県としては難しいと承知しておりますが、熊谷市、滑川町、嵐山町の1市2町を結ぶ幹線道路でありますので、早期に県道としての整備を計画していただきたく再度、要望いたします。

○ 嵐 山 町

県道の整備について

一般県道菅谷寄居線は、嵐山町の市街地から寄居町へと繋がる交通量が大変多い主要道路となっています。特に当県道は、児童・生徒の通学路となっておりますが、ホンダ寄居完成車工場の開業に伴い、大型車の通行が多くなり、交通事故も多く発生しています。

全国においては、児童・生徒の通学路となっている道路での交通事故は後を絶ちません。引き続き交通事故のないまちづくりを進めていくため、一般県道菅谷寄居線の危険箇所の道路整備を要望いたします。

また、主要地方道深谷嵐山線は、交通量も多く、嵐山町大字吉田地内の新沼付近は、道路が急カーブとなっているために、防護柵に大型車が接触する事故が多発しています。当県道は、七郷小学校及び玉ノ岡中学校の通学路となっております。児童・生徒の安全確保のため、早急の一部拡幅が必要と考えています。

地元自治会からも要望書が提出されており、主要地方道深谷嵐山線の安全確保を要望いたします。

○ 小 川 町

生活保護の振り込みについて

小川町では、生活保護の支給について、5月現在165件11,745,768円の現金支給者がおります。毎月の支給に際し、現金の払戻し後、金額確認及び個別封筒への封入作業をしている状況です。また、小川町は、支給会場が庁舎外のため、支給会場まで現金を運ぶため、防犯面においても非常に注意を要する状態です。更に支給会場では、被保護者の支給待ちの列ができており、個人情報保護の観点からも好ましくない状況です。

以上のことから、支給方法を全世帯振込にさせていただくよう要望いたします。

○ 川 島 町

川島インターチェンジ南側地区開発の推進について

川島町では、首都圏中央連絡自動車道川島インターチェンジによる、広域交通網を活用した産業拠点づくりを推進しています。

川島インターの開通とともに整備された川島インター産業団地は、既に全区画が分譲され、雇用の創出、地域経済の活性化及び財政力の強化など、町の発展に大きく寄与しています。

圏央道は、平成27年10月31日に県内全線開通し、平成29年2月26日には茨城県内も開通したことで、川島インターチェンジ周辺を含め各インターチェンジ周辺の地域は、企業立地のポテンシャルがますます高まっております。

町としては、今後の高まる企業立地の需要に応えるため、貴県の田園都市産業ゾーン基本方針に基づき、川島インター産業団地南側地区に産業団地の整備を計画しております。

この地区では、平成27年4月に、計画地内の多数の地権者から開発に向けた要望書の提出があり、翌年1月に地権者で組織する協議会が発足しました。当地権者協議会は、2月下旬から開発事業パートナーを公募し、6月5日には日東商事株式会社グループを選定しております。平成29年4月現在、開発に対する地権者の同意率は、約9割を超えており、地元地権者の協力体制も高い地域です。

現在、町では、早期開発の実施に向けて区域区分に関する都市計画と農林漁業との調整について、地元関係機関と合意形成を図っているところです。

貴県では、平成29年3月に、埼玉県5か年計画に基づく第3次田園都市産業ゾーン基本方針を策定し、よりきめ細やかな市町村支援により産業基盤づくりをスピードアップしていくことと伺っております。

つきましては、埼玉県都市整備部を中心とした関係機関との協議にあたりましては、町の進める産業基盤づくりに引き続きご支援をいただきますようお願いいたします。

○ 吉 見 町

主要地方道鴻巣川島線の整備について

本町の交通の基軸は東松山鴻巣線、東松山桶川線、及び鴻巣川島線の主要地方道3路線で構成されています。このうち、(主)鴻巣川島線は、吉見町を南北に連絡し、国道17号、国道254号を結ぶ重要路線であります。川島インターチェンジの供用開始後、平成29年2月には圏央道が全面開通するなど、近隣の道路整備が進む中、重要度がますます高まっています。

また、(主) 東松山桶川線は整備が概成しており、(主) 東松山鴻巣線は平成33年度末までに計画区間の全線4車線化が県事業で集中的に実施される予定です。このように地域幹線道路の整備に重点が置かれているのは、埼玉県が、圏央道の県内区間開通を追い風と捉え、インターチェンジへのアクセスを強化することで、周辺の企業誘致に取り組むものであると認識しています。

このような中、本町では平成28年度に第五次吉見町総合振興計画・後期基本計画がスタートし、その中で、県の企業誘致への取り組み(チャンスメーカー埼玉戦略Ⅳ-T1000)を踏まえ、県が整備する(主) 東松山鴻巣線、及び(主) 鴻巣川島線が交差するエリア(大和田地区)に新たな工業用地の開発計画を位置づけました。

本要望では、埼玉県吉見浄水場建設の際に整備された道路((主) 鴻巣川島線のバイパスとしての機能を有する道路)を、(主) 鴻巣川島線のバイパスとして位置づけていただき、合わせて当該道路を本町の交通の基軸である(主) 東松山鴻巣線と(主) 東松山桶川線に結節していただくことをお願いするものです。これにより大和田地区と川島インターチェンジ、また、延伸が見込まれる上尾道路への連絡が強化され、当該地区の工業用地としてのポテンシャルは格段に向上することが期待されます。

本町では、埼玉県の企業誘致への取り組みに合わせ、町に潜在するあらゆる可能性を引き出すことのできる土地利用を実現したいと考えています。大和田地区の計画では、(主) 鴻巣川島線のバイパス区間の整備が必要不可欠となります。趣旨を御理解の上、特段の御配慮を賜りたく要望いたします。

また、圏央道の全面開通等による地域交通の劇的な変化は、大型トラックなど輸送車両の交通量を増加させることになり、(主) 鴻巣川島線の歩道の未整備区間(古名交差点から万光寺交差点に至る区間の一部、荒子地区内を通過する区間)においての交通事故の発生が懸念されております。この区間は、カーブが連続するため見通しが悪く、道路幅員も狭くなっています。また、一部市街化区域の住宅街を貫いており、小学校も近接していることから児童生徒の通学と重なる時間帯は、非常に危険です。現在、歩行者の安全確保が十分ではない状況にありますので、交通安全の観点から早急な歩道の整備について、特段のご配慮を賜りますよう重ねて要望いたします。

○ ときがわ町

一級河川雀川の浚渫について

雀川は延長6km、流域面積8.7km²の荒川水系の一級河川です。雀川砂防ダム公園の上流端を源流とし一級河川 都幾川に合流し、上流部は土石流危険溪流に指定され、砂防指定もされています。

昭和50年代の雀川河川改修工事後40年近くを経過しており、支流の大ヶ谷沢・日影沢・吉沢川・槍沢川などの砂防河川からの土砂も流れ込み、土砂が堆積し流下断面を阻害しています。また、堆積土全面に葎が茂り、雑木が生茂って流れを阻害している所もあります。

雀川流域には住宅や耕作地が多くあることから地域の安心安全のため、特に堆積土が多いホテル公園上流の川向橋から都幾川合流地点までの2.5kmの区間の計画的な堆積土の浚渫を要望いたします。

【秩父郡】

○ 秩父郡町村会

秩父地域の幹線道路網の整備について

秩父地域の生活、経済、文化、観光等を振興し、さらには、ちちぶ定住自立圏構想の実現に向け、地域の活性化を図るためには、中心市の秩父市と周辺4町を結ぶ幹線道路網の整備は必要不可欠であります。

つきましては、緊急な整備を要する次の路線の整備等を要望いたします。

- 1 一般国道299号及び主要地方道熊谷・小川・秩父線の歩道整備について
横瀬町内には、一般国道299号及び主要地方道熊谷・小川・秩父線の路線があり、いずれも大型車の通行が多く、危険な状況であることから、歩行者の安全確保のために歩道整備の完成を要望いたします。特に、「坂氷交差点飯能方面から横瀬駅入口までの箇所」は多くの児童が利用する通学路であるばかりでなく、一般歩行者の秩父市方面への幹線道路として利用されています。しかしながら、当該500メートル区間は片側歩道で、幅が狭いためすれ違いができず、降雪時には雪が歩道に溜まり、通行が困難な状況となっております。つきましては、自転車も通行可能な歩道整備を早期に実施していただきますよう要望いたします。

2 国道140号（仮称）秩父小鹿野バイパスの整備促進について

西関東連絡道路は、国道140号の慢性的な交通渋滞が緩和され、秩父地域全体のアクセスが飛躍的に向上することが期待されており、皆野寄居バイパスから延伸区間である、皆野秩父バイパスの第一期区間が開通し、現在、国道299号の合流地点までの整備が進められております。同路線をさらに小鹿野町長若地区まで延伸する（仮称）秩父小鹿野バイパスは、地域住民の生活利便性の向上は基より、産業・観光振興や危機管理面からも、重要な交通インフラ整備であり、圏域全体の基幹道路としても最重要案件であります。こうしたことから、（仮称）秩父小鹿野バイパスにつきましても、詳細な路線決定、用地取得に向けた事務執行及び予算措置をされますよう特段のご配慮をいただき、早期事業化を切に要望いたします。

3 主要地方道皆野両神荒川線の歩道の設置と交差点改良工事について

主要地方道皆野両神荒川線は、国道299号と交差し、国道140号に接しており、近隣市町へのアクセス道路として地域住民や多くの観光客が利用する道路であります。

当路線と県道両神小鹿野線の交差点付近は、幅員も狭く歩道も整備されておられません。カーブ内で変則的に接続し、見通しも悪いうえ大型車の通行も多く、交通事故も発生している状況にあります。

つきましては、徒歩や自転車での通行の安全確保ため、歩道の設置と交差点改良を要望いたします。

4 県道小鹿野影森停車場線の津谷木橋の修繕と歩道橋の設置について

小鹿野影森停車場線は、町内への通勤、通学は基より、秩父市街地へ通じる生活道路として利用者が非常に多い路線であり、平成28年4月に町内中学校が統合し、通学で利用する生徒も増加しております。

下小鹿野と三島を結ぶ津谷木橋は、赤平川に架かる主要橋ですが、建設から長い年月が経過し老朽化しており、歩道がないため歩行者、自転車が通行する際には、危険な状態であります。また、津谷木橋右岸側の道路は下り勾配のカーブとなっており交通事故発生が懸念されます。

つきましては、早急に橋梁の改修と歩道橋の設置を要望いたします。

○ 秩父郡町村会

小鹿坂峠開削（長尾根トンネル）の整備促進について

小鹿野町と秩父市との間には長尾根丘陵があり、大きく迂回する形で国道299号が整備されていますが、国道140号バイパス（西関東連絡道路）が小鹿野町まで延伸されていない現在、唯一の侵入国道であり、小鹿野町と秩父市を結ぶ主要道路であります。

小鹿坂峠開削（長尾根トンネル）の整備促進は、小鹿野町を含めた西秩父地域と秩父市街の移動距離、時間の大幅短縮による通勤・通学など日常生活の利便性の向上、降雪時の安心安全な通行、非常時の危機管理面、また、横瀬・飯能方面を含めたアクセスも大幅に改善されることにつながることから、産業・観光振興を図る上でも極めて有効かつ重要であります。

このようなことから、秩父市側の県道208号線、秩父停車場秩父公園線を延長し、当町長若地区の国道299号への直結が図られるよう、小鹿坂峠開削（長尾根トンネル）早期着手のための予算措置を要望いたします。

○ 横 瀬 町

横瀬町大字芦ヶ久保地内、旧芦ヶ久保小学校跡地裏急傾斜地の土砂災害対策について

当町の旧芦ヶ久保小学校敷地は、町防災計画上の緊急時避難場所に指定された施設であり、そのほとんどが、土砂災害防止法に基づく警戒区域（土石流、急傾斜地の崩壊）に指定されています。

芦ヶ久保地区は、人口が年々減少しているとはいえ、住民が地域の伝統・文化を守りながら生活しています。しかしながら、生活基盤となる箇所が多くが、旧芦ヶ久保小学校敷地と同じく土砂災害防止法に基づく警戒区域となっているため、緊急時避難場所を定めるにも苦慮している状況にあります。

今後、いつ発生するともわからない土砂災害時における、芦ヶ久保地区全ての住民が避難できる場所は、旧芦ヶ久保小学校敷地を除いて他にはない状況であり、この敷地を住民が安全で、安心して避難できる緊急時避難場所に指定する以外に選択の余地はないと考えています。

なお、県当局の御尽力により、旧芦ヶ久保小学校北側急傾斜地の土砂災害対策工事につきまして、平成28年度から調査・設計業務が実施されておりますが、隣接して流れる倉掛沢は未だ砂防指定地の指定を受けていない状況です。

つきましては、倉掛沢の砂防指定地の指定及び流路・護岸工事を早急に実施していただきますよう要望いたします。

○ 皆 野 町

主要地方道、長瀬玉淀自然公園線道路改良事業推進について

主要地方道長瀬玉淀自然公園線道路改良事業につきましては、順次整備いただいております。深く感謝しているところでございます。

しかしながら、小平工区の整備済み箇所から広町工区の間は、町立三沢小学校、三沢郵便局、医院等の公共公益施設が沿道に立地しているなど三沢地区の中心地であるにもかかわらず、道路幅員が狭く歩道も未整備の状況であり、地元といたしましては、一刻も早い全線改良を熱望しているところであります。

この路線は、平成13年3月に開通した、国道140号皆野寄居バイパス「皆野長瀬インターチェンジ」を乗降する際、秩父市高篠地区や横瀬町方面からのアクセス道路として利用され、また、当町の小・中学生、高校生の通学路としても必要不可欠であります。さらに、秩父地域の東側を南北に迂回する西武秩父駅と皆野駅を結ぶバス路線でもあり、生活するうえでの大変重要な道路であります。

朝夕の時間帯を中心に、国道140号の渋滞を回避するための通勤や行楽を目的とした車両の往来が激しく、未整備区間においては、児童・生徒の通学と重なる際には常々恐怖感を抱いている状況であります。

このような状況をご賢察いただき、児童・生徒が安心して通学できるよう特段のご配慮をいただきますよう要望いたします。

○ 小 鹿 野 町

埼玉県民生委員の定数を定める条例の一部改正について

最近の社会状況の変化は早く、高齢夫婦や単身高齢者、孤立する母子家庭や貧困、ニートなどは増加しており、また問題事例ほど表面化しないために、多くの世帯を抱える民生委員は担当地域の問題を把握することすら難しい状況にあります。

こういった状況を受けた定数の変更は3年ごとの改選時期に、県条例の改正によることとされています。このため、改選期外の増員要望には民生委員の配置変更などで調整することとなるが、民生委員は集落や行政区といった日常生活圏に密着しており、新たな地域を割り当てても、短時間でその地域に馴染むことは難しく、増員要望に応えた形になりません。当町のような山村地域では特にその傾向が強く、必要とする地域のなかから選出された民生委員でなければ、住民との良好な関係は築けません。

結果、地域の要望に応えるためには2、3年待つこととなり、ケースによっては地域住民のニーズに応えなかったということになります。改選期の定数変更は行政側の都合であり、地域にとって改選年度は関係ありません。当町においても、民生委員の改選を地域で把握した時点で問題意識が起これり、増員要望が上がった例や、新しい民生委員になって、改めて地域の特殊性から増員の必要を認識する場合もありました。

以上のことから、定数条例の改正は改選期に限らず対応していただくことで民生委員活動を支えていただき、各市町村の福祉行政の進展を図っていただきますよう要望いたします。

○ 東 秩 父 村

主要地方道熊谷・小川・秩父線、一般県道坂本寄居線並びに三沢坂本線の整備促進について

主要地方道熊谷・小川・秩父線は、本村の交通を支える最も重要な路線であります。本村では、近年花による地域づくりを掲げ、花桃・桜・山ツツジ・ポピー・あじさい等の整備を行ったことからこれらを目的に訪れる観光客も増大しております。そうした中、大字奥沢地内において、大型車両のすれ違いが困難な箇所があり、数年来改良の要望を行い、昨年埼玉県により工事が施行され、本村要望箇所の一部が改良されました。しかし、同施工箇所の近接地において道路法面が車道に接近する大カーブがあるため見通しが悪く、幅員も狭いため、大型車両の交互通行に支障をきたしている箇所が残っております。そのことから、当該箇所の視距改良や拡幅整備を要望いたします。

また、一般県道坂本・寄居線につきましては、小中学校の通学路に指定されているにもかかわらず、歩道の未整備区間が多く、児童生徒の登下校や一般の通行において極めて危険な状態であります。地域住民からの要望も強く、歩道未設置区間の整備を要望します。また、東秩父村と寄居町の境界付近における未改良部分の早期改善を併せて要望いたします。

さらに、一般県道三沢・坂本線は、秩父地域と比企地域の近道であることから朝夕の通勤時の利用が増加しており、さらには、沿線に秩父高原牧場、ポピー畑、二本木峠の山ツツジ群落などの観光資源が存在することから、観光シーズンには多くの観光客の利用があります。こうしたことから、一部の未改良箇所の早期整備を要望いたします。

【児玉郡】

○ 児玉郡町村会

国道254号（藤武橋）と国道462号（神流橋）の間に橋梁とバイパス道路を整備し、県北部と群馬県南部との広域的な機能強化と慢性的渋滞の解消について

児玉郡と群馬県を結ぶ国道254号藤武橋は、慢性的な渋滞を抱え、通勤通学、経済活動はもとより緊急車両等の通行にも多大な支障を及ぼしております。

近年では関越自動車道の渋滞、上信越自動車道の合流渋滞を回避する迂回路として利用され、今後も上里スマートインターチェンジの供用開始とその周辺の工業団地の操業開始、上越新幹線本庄早稲田駅周辺開発など、更なる交通量の増加と渋滞発生が見込まれております。

平成26年6月に近代産業遺産として日本初となる「富岡製糸場と絹産業遺産群」の世界文化遺産に登録されたことによって、観光による交通量の増加も始まっております。

また、医療分野においても児玉郡は、現在でも群馬県側の医療機関への依存が高く、平成26年4月から群馬県との救急医療情報システムの相互利用を開始したことにより両県を結ぶ円滑でリダンダンシーのある道路交通網の整備が不可欠となっております。

しかしながら、国道254号を始めとする現在の道路交通網ではこのような高まる交通需要への対応が難しいことから、広域的機能強化を図るバイパス道路を国道254号（藤武橋）と国道462号（神流橋）の間に整備する必要があります。

つきましては、児玉郡はもとより県北部と群馬県南部の経済、観光、交通安全、医療など社会活動の更なる発展と連携を促す神流川への新橋とバイパス道路の整備を要望いたします。

○ 美里町

河川の維持管理工事及び改修工事の実施について

町中央・南部を流れる一級河川志戸川及び天神川は、平成28年8月の台風9号に伴う降雨において水位が上昇し、志戸川は駒衣地内で、天神川は甘粕地内で、越水の危険性（堤防天端まであと50cm位まで水位が上昇）がありました。

近年は、台風に限らず、局地的集中豪雨が多発しており、両河川は、河床が急勾配であることから、いわゆるゲリラ豪雨による、急激な水位の上昇による越水の危険性も、非常に高くなっております。

このような状況にある中、両河川は未改修であるとともに、土留めが腐食している箇所や雑草や雑木の繁茂により、流下能力に影響していると思料される箇所

が多数存在します。

また、町北部を流れる一級河川小山川は改修済ですが、堤外に雑木が繁茂している箇所が複数見受けられ、放置すれば樹林化により、流下能力を大きく阻害することも懸念されます。

つきましては、近年の気候変動等に伴う豪雨への緊急対策として、志戸川、天神川及び小山川の本来の流下能力を回復するため、堆積物の除去、樹木の伐採等維持管理工事の実施と、町民の安心安全を確保するため、志戸川及び天神川の早期の改修を要望いたします。

○ 神 川 町

町内の国県道の整備促進と適正な管理、体制等について

町内の国県道は、歩道未整備、歯抜け区間が多くあり、高齢者や通学する生徒、児童、更に当町が有する上武自然公園や金鑽大師、御嶽の鏡岩などを訪れる観光客など歩行者の安全確保が十分では無い状況にあり、交通安全の観点からも早急な歩道整備が必要であります。

また、中山間部の県道は狭隘で見通しも悪い未改良区間が残っており、幹線道路としては弱い弱で平成26年2月の豪雪や近年多発する豪雨などで交通が途絶すると矢納地区は孤立集落と化し、群馬県側の国道からのアクセスに頼らざるを得なくなります。

しかし、群馬県側も全国有数の地すべり地区であり、雨量規制のある道路となっているため、同地区へ安全にアクセスする道路は皆無の状況にあり、生活道路としての利用や防災活動、観光等の経済活動において大きな課題となっております。

このように当町における国県道は十分な整備状態では無いことから町民及び利用者の安全、安心を確保するため、次の事項について、早急に整備や体制づくり等を強く要望いたします。

1. 国道462号

- ・歩道整備要望（金鑽大師付近から上里鬼石線交差点までの未整備区間）

2. 県道上里鬼石線

- ・歩道整備要望（大字新宿地内琵琶橋から役場入口交差点までの未整備、歯抜け区間）

3. 県道矢納浄法寺線

- ・道路改築要望（大字上阿久原（住居野地区）から県道吉田太田部讓原線までの未改良区間）

4. 県道吉田太田部譲原線
 - ・落石等の防災対策（路線全体）
5. 町道から県道へ昇格要望

町道 1—20 号線は群馬県側の金毘羅橋を起点として吉田太田部譲原線までの延長 382.4m の道路ですが、長大橋を有していることから町では財政面や技術面などから維持管理に苦慮している状況であります。

しかし、群馬県と埼玉県とを結ぶ当地域では数少ない路線であり、埼玉、群馬両県の防災上、重要な路線となっていることから県管理道（県道）への昇格を要望いたします。

○ 上 里 町

県道の改築事業、交通安全事業の推進について

【上里鬼石線：道路改築】

県道上里鬼石線は国道 17 号と児玉工業団地を南北に結ぶ重要な幹線道路です。国により国道 17 号本庄道路の整備が進められており、本庄道路のアクセス道路となる上里鬼石線の延伸につきましても、県により事業が進められているところです。上里鬼石線の延伸によって、本庄道路と児玉工業団地が結ばれ企業立地や町内産業活動の活性化などストック効果も大いに期待されるところです。

県におきましては、測量設計が進められておりますが、引き続き事業の推進を要望いたします。

【児玉新町線：道路改築】

県道児玉新町線は本庄市児玉町の国道 254 号線から上里町を南北に縦断し国道 17 号まで結ぶ重要な幹線道路であり、物流の大型トラックやダンプトラック等の輸送車両の交通が非常に多い道路であります。県道児玉新町線の勅使河原地内天神の JR 高崎線付近の未改良狭隘区間は、上里中学校や賀美小学校の通学路となっておりますが、国道 17 号沿いの大型商業施設出店により交通量が増加し、非常に危険な状況となっております。更に、上里スマートインターの開通により、一般県道児玉新町線の更なる交通量増加が見込まれます。

県におきましては、用地測量・用地買収が進められておりますが、一日も早く歩行者の安全と円滑な交通が確保されるよう、早期事業完成を要望いたします。

【藤岡本庄線：交差点改良（本郷）】

町では、藤岡本庄線と上里町鬼石線の本郷交差点から児玉工業団地までのアクセス道路（町道児玉工業団地線）を平成 26 年度より事業着手しました。

この児玉工業団地線は、工業団地へのアクセス機能だけでなく、工業団地に隣接する本庄児玉インターに通じる本庄市と上里町を結ぶ広域的な主要幹線道路となることから、供用後には藤岡本庄線の右折車両が相当見込まれます。

このため、アクセス道路の整備にあわせて、引き続き、県道藤岡本庄線本郷交差点の改良を要望いたします。

【藤岡本庄線：交差点改良（藤木戸）】

藤岡本庄線の歩道整備については、鋭意整備を推進して頂いているところですが、現在整備中の区間内において、一級町道藤木戸・勝場線との丁路交差点があります。

藤木戸・勝場線は上里スマートインターにアクセスする路線であるとともに、当該交差点は見通しが非常に悪く死亡事故が発生していること、北側の歩道部分のたまりがなく非常に危険な状況であること、交差点の直近に小学校があることなどの理由から、以前より地元住民からの強い交差点改良要望があります。

引き続き、当該交差点改良の推進を要望いたします。

【大里郡】

○寄居町

一般県道赤浜小川線の道路改良促進及び県道赤浜小川バイパス（仮）の早期完成について

一般県道赤浜小川線は、一般国道254号の東側に位置し、東武東上線男衾駅周辺と比企郡の市町村をつなぐ幹線道路であり、一般国道254号と並行する重要な南北方向の幹線であります。本路線は、現在休止状態であり、狭隘な箇所や歩道の無い部分が残されており通行と安全に支障をきたしている箇所が見受けられます。

また、県道赤浜小川バイパス（仮）は本田技研工業株式会社寄居工場の稼働にあわせ、平成19年12月より県関係部局、自治体により検討委員会を設け、国道254号に集中する交通量の分散化を図るため、埼玉県、小川町、寄居町で工区を分担し新設道路の開設に努めている路線であり、寄居町の工区は完成したところであります。現在、国道254号は既に稼働しております本田技研工業株式会社寄居工場への出入の車両や秩父方面への観光等に利用される車両等により、季節や時間等により相当の混雑が見受けられております。

以上のことから、一般県道赤浜小川線の小川町境から主要地方道熊谷寄居線に接続するまでの未整備区間を歩道整備等すること、併せて現在、工事中の県道赤浜小川バイパス（仮）を早期完成することが、周辺地域の道路環境の改善、歩行者や児童の安全確保に欠かせない重要なものと考えております。

本路線の担う役割をご理解いただき、更なる事業の進捗に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

【南埼玉郡・北葛飾郡】

○ 埼玉町長会

広域農道の県道昇格について

広域農道（町道Ⅰ級11号線）は、県東部地域の幸手市～春日部市を結ぶ広域幹線道路であり、県道境・杉戸線、次木・杉戸線、惣新田・春日部線が交差する重要なアクセス路線であります。この路線はダンプ、トラック等の大型車両の交通量が特に多く、交通量は年々増加傾向にあります。特に国道16号、国道4号からの通行車両にとって当該路線は重要な役割を果たしていることから、早急な県道昇格を要望いたします。

○ 埼玉町長会

県道東武動物公園停車場線の拡幅整備について

県道東武動物公園停車場線についてですが、東武動物公園駅は、東武伊勢崎線と東武日光線とのターミナル駅であり、またバス路線が多方面に発着していることから、1日に約3万2千人の乗降客を擁する県東部地域の主要駅の一つです。また、周辺市街地と東武動物公園駅東口を結ぶ本路線は、通勤・通学だけでなく、地域住民の日々の生活を支えるとともに、イベント開催時には多くの県民が利用する非常に重要な交通結節道路です。しかしながら、現道の幅員が狭く、大半が歩道未整備であることから、多くの歩行者や自転車利用者にとって大変危険な状態となっております。

平成18年度から埼玉県が中心となって本路線の拡幅整備に向けた検討が進められた結果、平成20年9月には地域住民による「まちづくり協議会」が発足し、地域住民の合意形成に向けて、地域住民が主体となった検討・協議が進められてきました。

また、平成24年度には、協議会でまとめた「まちづくりプラン案」を踏まえ、整備に向けた課題となっていた東口駅前広場の都市計画決定が平成25年3月26日付けで告示され、平成25年度には、駅前広場に係る用地測量、平成28年度から物件補償調査を実施しております。

さらに、地域住民の合意形成に向けて、個別相談等を毎年度実施しておりますが、本路線の整備に向けた地域住民の機運が今まで以上に高まり、合意形成が整いつつあることから、平成29年度中の事業認可取得を目指しているところであります。

当該県道を整備することにより、駅から国道4号までの歩行者等の安全確保、

停車場線利用者の利便性の向上、周辺部の防災機能の向上、東武動物公園駅東口の新しい顔作りなどの効果が期待されることから、県道東武動物公園停車場線の拡幅整備の早期事業化を要望いたします。

○ 宮 代 町

都市計画道路新橋通り線の延伸と一般県道蓮田杉戸線の整備及び主要地方春日部久喜線のバイパス整備促進について

都市計画道路新橋通り線及び県道蓮田杉戸線について、都市計画道路新橋通り線は、主要地方道春日部・久喜線とT字交差で接続されております。また、清地橋へと向かう一般県道蓮田杉戸線が屈曲しており、歩道未整備区間も多く、沿線地域の交通安全や経済活動等に支障をきたしております。

平成20年度に県施工の都市計画道路新橋通り線(東武鉄道とのアンダーパス)が完成し踏切での慢性的な交通渋滞が緩和されました。しかしながら、当町の東小学校付近(百間5丁目地内)の五差路については複雑な交差点となっておりますことから、歩行者・自転車等の横断に支障をきたしており、関係機関と調整を図っているところです。

また、当該路線付近では、道仏土地区画整理事業を施行していることから、急激に人口が増加しております。さらに、平成27年2月には、杉戸県土整備事務所による用地測量が実施されましたことから、都市計画道路新橋通り線を一般国道4号まで早期に延伸することにより、交通の円滑化が図られ、多大な経済効果が期待されております。

次に、都市計画道路春日部久喜線については、町を南北に縦断する重要な幹線道路に位置付けられていると共に、主要地方道春日部久喜線のバイパス的意味合いのある路線となっております。

当該道路の整備状況につきましては、中央地区及び姫宮地区の整備に着手しており、部分的に整備が完了しております。なお、中央地区については、一級河川の姫宮落川に架かる「宮代大橋」が設置されています。平成29年度においては、町の中心部から北側1,200m区間の予備設計を実施します。要望路線は、路線延長が約6kmと長く、人力的にも財政的にも町事業で実施することが非常に厳しい状況です。

つきましては、都市計画道路新橋通り線の国道4号までの早期延伸と県道蓮田杉戸線百間5丁目地内の五差路の交差点改良の早期事業化及び都市計画道路春日部久喜線整備の県事業での実施を要望いたします。

○ 杉 戸 町

県道境・杉戸線、国道4号（杉戸郵便局前）の右折帯の設置について

県道境・杉戸線、国道4号（杉戸郵便局前）の交差点は、信号待ち車両が多く渋滞が生じ、通行に支障をきたしている状況です。

また、郵便局利用者、通学路として利用している生徒にとっても危険な状況にあることから、早急な右折帯の設置を要望いたします。

○ 松 伏 町

都市計画道路浦和野田線の整備促進について

都市計画道路浦和野田線（主要地方道越谷野田線バイパス）は一般国道463号バイパスに接続する路線として、埼玉県南部地域の東西交通の円滑化に大きく寄与しています。

しかしながら、越谷市（一般国道4号）以東から松伏町（千葉県境）までの区間は部分的な整備となっており、特に松伏町東側の野田橋付近は、両県の交通が集中することから交通渋滞も激しくなっております。

そうした中で松伏町内において浦和野田線と交差する一般国道4号東埼玉道路は、国土交通省北首都国道事務所により用地買収が順調に進んでおります。

東埼玉道路と浦和野田線の開通後は大幅にアクセス性が向上することから、町では第5次総合振興計画において、両路線が結節する周辺区域約50haを「新市街地区域」と位置づけ首都圏30km圏内である立地と交通条件を活かし、この地域の開発事業を促進させ職住近接の新たな雇用の場を創出するため産業集積を進めております。

都市計画道路浦和野田線の整備促進については、交通の円滑化と共に、物流などの企業活動の生産性の向上など道路整備のストック効果が期待されます。

つきましては、財政厳しき折ではございますが、諸事情をご高察の上、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。