

(行政視察・政務活動・議員研修) 報告書

平成28年3月18日

白石市議会議長 佐久間 儀 郎 殿

議員氏名 佐久間 儀 郎

下記のとおり行いましたので報告いたします。

期 間	平成28年3月3日(木) ～ 3月4日(金)
調査・研修先	衆議院第二議員会館 B1F「第8会議室」 国会議事堂、参議院予算委員会等傍聴
調査事項 (研修事項)	①地方創生について ②TPP妥結後の日本経済見通し ③-1 国道4号線四車線化の見通し -2 スマートインターの設置時の自治体負担等
対応者・講師等	①「地方創生について」 講師：鈴木 顕氏 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局 参事官補佐 ②「TPP妥結後の日本経済の見通し」 講師：金澤政尚氏 農林水産省生産局畜産部牛乳乳製品課 課長補佐 酒井利成氏 農林水産省政策統括官付農産企画課 企画官 ③「国道4号線四車線化の見通し、スマートインターの設置時の自治体 負担等」 講師：依田秀則氏 国土交通省道路局 国道・防災課 企画専門官 甲斐一洋氏 国道交通省道路局 高速道路課 企画専門官 鳴海芳紀氏 国土交通省道路局 国道・防災課 計画調査係長
概 要 ① 背景・目的 ② 内容・特色 ③ 主な質疑 ④ 考察 (感想、課題、 政策提言等)	1、「地方創生について」 ・国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」によると、2060年の総人口は約8,700万人まで減少すると見通されている。 ・仮に、合計特殊出生率が2030年に1.8程度、2040年に2.07程度(2020年には1.6程度)まで上昇すると、2060年の人口は約1億200万人となり、長期的には9,000万人程度で概ね安定的に推移するものと推計される。 このような背景で、政府は少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減



少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくために、まち・ひと・しごと創生に関する施策を総合的にかつ計画的に実施する。(平成26年11月28日施行「まち・ひと・しごと創生法」)

「長期ビジョン」と「総合戦略」を平成26年12月27日に策定したが、翌年12月24日に改訂(2015改訂版)。2019年度を見据える。

<長期ビジョン>2060年を視野に、

I、人口減少問題の克服

- ・人口減少の歯止め(国民の希望出生率1.8の実現)
- ・「東京一極集中の」の是正

II、成長力の確保

- ・2050年代に実質GDP成長率1.5～2%程度維持

<まち・ひと・しごと創生総合戦略>4つの基本目標

- ①地方における安定した雇用を創出する
- ②地方への新しいひとの流れをつくる
- ③若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ④「地方創生の深化」を目指す

※政策メニューの拡充

- ・ローカル・アベノミクスの実現 ・政府関係機関の移転
- ・「生涯活躍のまち」構想 ・「地域アプローチ」による少子化対策
- ・連携中枢都市圏 ・「小さな拠点」の形成(集落生活圏の維持)

※地方への支援(地方創生版・3本の矢)

- ・情報支援の矢「・地域経済分析システム(RESAS)開発、日本版DMOへの情報支援 ・RESASの普及促進」
- ・人的支援の矢「・地方創生リーダーの育成・普及 ・地方創生コンシェルジュ ・地方創生人材支援制度」
- ・財政支援の矢「・地方創生の深化のための交付金 ・地方創生関連補助金等の見直し ・地方財政措置 ・税制」

○交付金

- ・平成28年度予算;新型交付金(「地方創生推進交付金」(1,000億円)事業費ベースでは2,000億円)を創設し、官民協働、地域間連携、政府間連携等の促進、先駆的・優良事例の横展開を支援

- ①先駆性ある取組み
- ②既存事業の隘路を発見し、打開する取組みで、ソフト事業にも使える
- ③先駆的・優良事例の横展開

自治体では対象事業に係る地域再生計画(複数年度の事業も可)を作成

	<p>し、内閣総理大臣が認定する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度補正予算；地方創生加速化交付金(1,000億円)等の財政支援措置 <p>○地方財政措置<地方版総合戦略の事業推進段階の認識></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「まち・ひと・しごと創生事業費」(平成27年度1.0兆円) <p>地方公共団体が地方創生に取り組み、きめ細やかな施策を可能とする視点から財政計画(歳出)に計上</p> <p>○地方創生関連補助金等改革</p> <ul style="list-style-type: none"> ・適切なKPI(「主な重要業績評価指標」)やPDCAサイクルの整備、手続きのワンストップ化等による縦割りの弊害防止 <p><感想></p> <p>「地方創生」の基本をお話いただいた感じで、地方の立場としては、政策メニューなり、先行的な事例の紹介が欲しかった。財政支援の裏づけを直接開けたことはよかった。人口減少と地方創生の関係、地方にアイデアをだすようにと国は云うが容易なことではない。</p>
	<p>2、「TPP妥結後の日本経済の見通し」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・TPP大筋合意の概要、結果分析 <p><u>わが国の全品目(農林水産物、鉱工業品)の関税撤廃率は95%、農林水産物の関税撤廃率は81%。農林水産物の重要5品目を中心に、国家貿易制度や枠外税率の維持、関税割当やセーフガードの創設、長期の関税削減期間の確保等の有効な措置を獲得できた。従って各品目において当面、輸入の急増は見込み難い。</u></p> <p>しかし、長期的には輸入により国産価格の下落が懸念されるため、規模拡大等による生産コストの削減や品質向上など国産の優位性の確保等の体質強化対策、加えて経営の継続・発展のための環境整備を検討すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・品目ごとにみる農林水産物への影響度 <p>牛肉::現在の関税率は38.5%。16年目に最終税率等を9%とし、関税撤廃を回避。16年目という長期の関税削減期間を確保し、加えて輸入急増に対するセーフガードを措置。</p> <p>国内産牛肉のうち和牛・交雑種牛肉は、品質・価格面で輸入牛肉と差別化されており、競合度合いは小さいと見込まれる。</p> <p>豚肉::差額関税制度を行っているが、10年目までとする長期の関税削減期間を確保。分岐点価格(524円/kg)を維持するとともに、11年目までの間、輸入急増に対するセーフガードを措置。</p>

わが国以外の豚肉需要が急激に伸びる中、今後は他の豚肉輸入国との買い付け競争が激しくなる可能性がある。

乳製品 :: 脱脂粉乳 (たんぱく質含有量 34%)、バターについて、枠外 2 次税率の関税・撤廃は行わず、そのかわり、最近の追加輸入量の範囲内で TPP 枠 (民間貿易関税割当枠) を設定。

ホエイ (たんぱく質含有量 25 - 45%) について、最も長い 21 年目までの関税撤廃期間を確保。

チーズは、日本人の嗜好に合うモッツアレラ、カマンベール、プロセスチーズ等の関税を維持。熟成チーズやクリームチーズ等は、関税撤廃するが、16 年目までの関税撤廃期間を確保。

鶏肉 :: 基本的には段階的に 11 年目に関税撤廃。但し、冷蔵丸鶏と冷凍鶏肉については、段階的に 6 年目に関税撤廃。

輸入量の 41 万 t のうちブラジルが約 9 割を占め、TPP 参加国からの輸入量は 2 万 t (約 6%) と少量で、しかも用途が限られている冷凍骨付きもも肉で占め、国産品との直接的な競合はほとんどない見込み。又、ブロイラーの生育期間に比し、長期間の関税撤廃期間を確保。

米 (コメ) :: 現況、国内生産量 (水稻) は 8,603 千玄米ト、そのうち主食用は 8,182 千玄米トで、主な生産地としては新潟県 (8%)、北海道 (7%)、秋田県 (6%)。

輸入量は 77 万玄米トで、これが既存の WTO 枠。2013 年度における主な輸入国は、米国 (47%)、タイ (46%)、豪州 (5%)。国境措置は、国家貿易によるミニマム・アクセス (MA) 米の輸入で、一次関税率が無税であるが、枠外は高水準の関税としている。

(「ミニマムアクセス：最小限輸入受け入れ数量 :: 主に加工原料 (味噌、米菓、焼酎、穀粉など) や発展途上国向け輸出に使用するため中粒種、長粒種が主体になる」)

TPP 交渉の結果は、現行の国家貿易制度を維持するとともに、枠外税率を維持 (341 円/kg)。その上で、既存の WTO 枠の外に、米国・豪州に対して、SBS 方式 (米の売買同時入札制度) の国別枠を設定。

国家貿易以外の輸入の増大は見込み難いが、他方、国別枠により輸入米の数量が拡大することで、国内の米の流通量がその分増加することとなれば、国産米全体の価格水準が下落することも懸念される。

備蓄運営による外国産米の主食用米生産に対する影響の食い止めの検討や、更なる競争力の強化が必要になってくる。

・国別枠 (SBS 枠) 詳細

米国枠 : 5 万実ト (当初 3 年維持) ⇒ 7 万実ト (13 年目以降)

	<p>豪州枠：0.6万実ト（当初3年維持）⇒0.84万実ト（13年目以降） 必ず需要がある場合のみ、売り手と買い手の応札によって差益が生じるSBS方式であること。業者が具体的に手を挙げなければだめで（たとえば米国の米が欲しい等）、必ず買うものではない。</p> <p>また、入札の回数（実施時期の開始を5月からにし、2ヶ月ごとに年6回実施）3万tの目安に達しなければもう一回入札機会を設ける。つまり入札しやすく、予定数量が満たされる環境にはしつつも、全量輸入は相手国に保証したものではない。</p> <p>・備蓄運営</p> <p>国別枠（SBS枠）に相当する国産米を確実に政府が備蓄米として買い入れることから、国産主食用米の生産量や農家所得に影響は見込み難い。</p> <p>また、備蓄米については、消費者により鮮度の高い米（年20万t）を供給する観点も踏まえ、毎年の運営を見直し、原則5年の保管期間を3年程度に短縮する。そして、備蓄米はこれからも平時には、最終的に非主食（飼料用、加工用、援助用）として売却。</p> <p><感想></p> <p>・日本は全品目に対し、関税撤廃率は、95%、農林水産物に限れば81%。他の交渉国が100%撤廃が多いなかで健闘したといえるのであろう。（因みに、米国の農林水産物の撤廃率98.8% 同カナダ94.1%）</p> <p>米（コメ）の担当者は、コメの輸入枠は、約8万実ト 従来の管理分を守りつつ関税を守れて、最善の交渉結果と胸を張っていたのが印象深い。</p> <p>しかし、長期、短期の関税撤廃期間を確保したものの、いずれは、100%関税撤廃が確実になったわけで、それまでの関税撤廃期間に農林水産物の体質改善強化、体力づくりが急務になったといえる。国の農業対策では、牛・豚肉の畜産農家が赤字になった場合に交付金で補填する経営安定対策を法制化する動きがでていますが、実現を期待したい。</p>
	<p>3-1「国道4号線四車線化の見通し」 （国土交通省道路局の見解）</p> <p>一般国道4号拡幅事業、金ヶ瀬拡幅延長3.7km（起点：刈田郡蔵王町宮、終点：柴田郡大河原町金ヶ瀬）は、H28年2月現在で、残り延長1.6kmの用地買収が100%の進捗に達し、H30年度開通が果たせる見込みになっており、進捗状況をみながら安全を確保して可能な部分開通の検討にはいる。</p> <p>全延長の四車線化は、金ヶ瀬区間の共用後に交通量がどれだけ変化するか等見極めていきたい。1日当たり2万台が限度で、超えれば渋滞が発生</p>

生すると認識している。国道の中でも主要動脈であり必ず四車線化拡幅は実現させたい。

白石地区2車線区間、延長9,800m。その内、渋滞対策として延長2,200mを[車線3.25m、路側0.75m、歩道2.5m]の計画で付加車線整備事業を進めているが、現在のところ用地買収は7割にとどまる。従って工事着手のめどはたっていない状況。

<感想>

四車線化のためには、粘り強く、根気をもって要望活動が、今後にも必要であること。そして、当面、付加車線事業促進に向け、越河地区の関係地権者のご理解、機会をみて議員サイドからも働きかけが必要であると実感した。

3-2「スマートインターの設置時の自治体負担等」

日本の高速道路のIC間隔は平均約10kmで、欧米に比較して無料の高速道路の2倍程度になっており、平地部で約5kmを念頭に整備することを国の政策とした。国では、ETCを搭載した車両に限定しているため料金徴収施設を集約する必要がなく、かつ料金徴収にかかる人件費も節約可能となり、コンパクトな整備ができる。今や、このメリットのあるIC、スマートインターチェンジの事業は、全国展開となっている。

平成28年度1月末時点で見ると、事業終了し開通した箇所は80、事業中が71箇所になっている。県内においては名取中央、鳥の海、山元南が事業中。

白石市においては白石インターと福島県国見までの間隔が長く、中間にICの要望がでていたため、今回、設置可能性を探る研修を実施。従来のSA・PA接続型（サービスエリアまたはパーキングエリアに接続）の他に本線直結型（高速道路本線に接続）があつて、後者の可能性を見極め、地元自治体負担を知ることが研修の主たる目的とした。

研修成果：本市においても直結型の可能性は十分にあること、また、地元負担は、アクセスする一般道路と料金徴収施設にとどまり、料金徴収ゲート以降の高速道路への経由道整備事業費は高速道路機構が負担する（国が1/2補助）ことを知る。

なお、設置に至る手続きと準備段階について、以下のアドバイスをうけた。

①スマートICの準備段階（地方での計画検討・調整段階）において、国は必要性が確認できる箇所等について箇所を選定し、直轄調査を実施。

②選定された箇所では、関係機関で構成される「準備会」を新たに設置しつつ、調査・検討の一部を国が担うことで、地方での計画的かつ効率的なスマートICの準備・検討を推進。

<感想>

大元になるのは、”地方での計画検討・調整”であり、準備会を組織して、地方自治体の執行部と議会が積極活動をして「広域的検討」「概略検討」「詳細検討」のうえ、国・高速道路会社・地方自治体で構成する『地区協議会』の立ち上げを当面の最大目標にすべきである。