

令和6年度

国の施策並びに予算に関する提案・要望
(国土交通・観光関係)

令和5年7月26日

全国知事会

【国土交通・観光関係】

1 地方創生を支える社会資本整備等について

(1) 地方創生を支える社会資本整備は、国民の生命・財産を守り、地域経済を活性化させ、地方に活力と魅力をもたらすものである。

一方、昨年 11 月の「令和 5 年度予算の編成等に関する建議」においても、社会インフラが概成しつつあると示されたが、地方においては全くその実感はなく、いまだに高規格道路のミッシングリンクなど社会インフラには地域間格差が存在し、その解消には息の長い、腰を据えた対策が必要である。

他方、人口減少・少子高齢化の急速な進行やデジタル・オンラインの活用による時間と場所に捉われない働き方の普及など、社会情勢がこれまでとは大きく変化している中、デジタル田園都市国家構想総合戦略において「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」の実現が掲げられている。

以上を踏まえ、地方創生に不可欠な基幹的公共インフラの地域間格差の早期是正など、日本全体の成長につながる基盤整備を含めた分散型国づくりを戦略的に進めること。

また、2025 年日本国際博覧会（大阪府大阪市）、2027 年国際園芸博覧会（神奈川県横浜市）をはじめとする国際大会等を契機として交流人口の拡大等を図り、地域経済の活性化につなげるため、地方創生の取組の視点を持って社会資本整備を加速すること。

中長期的な見通しのもと、安定的・持続的な公共投資計画を策定し、資材価格の高騰等も踏まえた必要な予算総額を確保するとともに、地方負担に対する財政措置や補助制度の拡充を行うこと。

加えて、社会資本整備を支える担い手不足への対応として、ICT の活用や BIM/CIM の推進、データ連携基盤の構築などデジタル・トランスフォーメーション（DX）を加速させ、建設産業における生産性向上や働き方改革等に資する施策を一層推進すること。

(2) バス路線、鉄道路線、離島航路・空路、タクシー等の地域公共交通は地域経済や住民生活を支える重要なインフラであるが、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大幅に減少したことに加え、昨今の燃料費高騰により、経営に深刻な打撃を受け、地域公共交通ネットワークの維持が難しくなっている。引き続き、住民が安心して利用することができるよう、各事業者の減収分を補填する新たな補助金制度等の構築や、既存補助事業の補助率のかさ上げなど、地域公共交通の維持・回復に必要な財政支援を早急に行うこと。

また、依然として厳しい経営環境が続いている航空・空港関連産業に対する総合的な支援を行うとともに、航空ネットワークの早期回復が進むよう積極的な政策を実施すること。

地方空港では、国際線をはじめとする航空旅客需要がまだ回復途上にある状況を踏まえ、航空会社にとって固定経費として大きな負担となっている空港ビル内等の事務所の賃借料やグランドハンドリングに係る費用への補助、着陸料の減免など、路線の維持・回復に引き続き必要な支援を実施すること。

加えて、空港やターミナルビルの運営会社においても、航空会社同様厳しい経営状況に置かれていることから、ターミナルビル用地の賃借料の負担軽減や、コ

ンセッション空港における、運営権対価分割金の支払い猶予、空港施設の整備に関する無利子貸付の対象拡大、空港運営事業期間の更なる延長などの支援を引き続き行うとともに、事業継続のための直接的な補助などの支援についても実施すること。また、着陸料等の収入が大幅に減少した地方管理空港等に対しても管理・運営に係る経費の支援を実施すること。

さらに、国際線の受入再開及び拡大に伴い課題となっているグランドハンドリング等の人材不足に対応するため、航空・空港人材確保等の対策を継続して実施すること。

2 防災・減災、国土強靱化の強力かつ継続的・安定的推進について

- (1) 我が国では、気候変動の影響等により豪雨や大雪等の大規模な自然災害が毎年のように相次いでいる。また、社会インフラの老朽化による機能不全も各地で発生している。

こうした中、国においては「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を令和3年度からスタートさせ、地方においてもこれを積極的に活用しながら、ハード・ソフト両面で災害予防の徹底に取り組んでいるところである。

これまで、補正予算において措置されたところであるが、資材価格が高騰する中でも、強力かつ計画的に国土強靱化を推進するため、必要な予算・財源を例年以上の規模で確保するとともに、予算については円滑な事業執行が図られるよう弾力的な措置を講ずること。

また、5か年加速化対策を計画的かつ着実に推進するため、事業採択前に必要な調査・設計など多額の地方単独費を要する業務について、補助・交付金や地方債充当の対象とするなど、地方財政措置の充実・強化を図ること。

加えて、改正国土強靱化基本法を踏まえ、5か年加速化対策後も中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に国土強靱化を推進できるよう、必要な予算・財源を別枠で確保すること。

- (2) 相次ぎ発生している大規模自然災害からの復旧・復興に向け、被災地の発展の基盤となるインフラ整備を進めること。

施設等の災害復旧については、現行構造基準に基づいた復旧を認めるとともに、再度災害防止対策を迅速に進められるよう、更なる改良復旧事業の適用範囲の拡大や、災害査定時における測量・設計等に要する費用補助制度の拡充など必要な措置を講ずること。

また、災害に強い道路ネットワーク構築の加速化・深化を図るために、円滑な支援物資搬送等に不可欠な緊急輸送道路等における無電柱化や法面对策、橋梁の耐震対策を進めること。あわせて、発災後の迅速な復旧復興を支援する道の駅や公園等防災拠点の整備を重点的、計画的に推進すること。

さらに、早期復旧に取り組むことができるよう、自治体への迅速な財政支援やTEC-FORCE等を含む人的支援の拡充や災害対応に必要な資機材の更なる確保を図ること。

加えて、第7次国土調査事業十箇年計画に基づく、地籍調査を着実に推進するため、国において効率的な調査手法の導入推進を図るとともに、必要な予算を十分に確保すること。

- (3) 近年の気候変動に伴い激甚化・頻発化する水災害リスクの増大に備えるために、「流域治水」の考え方にに基づき、堤防整備や河道掘削及びダム建設はもとより事前放流やダム再生等による治水機能強化、砂防堰堤や遊砂地等の整備、雨水貯留施設や下水道等の整備などの流域全体において水災害を軽減させる対策をより一層加速すること。
- さらに、流域治水の取組を強力に推進するための流域治水関連法の整備を受け、河川への雨水の流出抑制や、民間施設等も活用した流域における貯留・浸透機能の向上、水災害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくりなどの取組を強力に推進すること。
- (4) 発生切迫性が高まっている南海トラフ地震や首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などに備え、社会インフラ及び住宅・建築物の耐震化や津波、高潮等の災害時に防護効果を有する防波堤、海岸保全施設、津波避難タワーなどの整備に必要なかつ十分な予算を確保し、着実に推進すること。
- (5) 港湾機能の強化や高規格道路のミッシングリンク解消による日本海国土軸及び太平洋新国土軸等の確立あるいは、広域及び地域におけるネットワークのリダンダンシーの確保・確立に必要な対策等を積極的に実施し、広域的な視点での経済活性化と災害に強い安全・安心な国土づくりを進めること。
- (6) 北海道・東北・北陸地方や近畿・中国地方の日本海側を中心とした近年の大雪等を踏まえ、国においても予防措置や被災時の交通確保等のため、支援体制の強化をはじめとした取組の推進を図ること。特に豪雪時に交通の妨げになる吹雪や雪崩への対策、堆雪幅の確保や消雪施設の整備等に対する必要な予算を確保し、5か年加速化対策等により着実に推進すること。

3 社会インフラの老朽化対策の確実な推進について

今後老朽化割合が急速に高まる社会インフラを適切に維持管理・更新するためには、国と地方が一体となり、予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換に向けて老朽化対策を加速させる必要がある。そのため、点検により明らかになった要修繕箇所の早期対策に加え、予防保全の観点による対策に必要な予算・財源を措置すること。あわせて、定期点検及び診断を適切に実施するため、定期点検等が補助・交付金の対象になっていない施設について、補助の対象にすること。また、その際には、地方財政への影響を十分考慮するとともに、補助・交付金制度の要件緩和や国費率のかさ上げ、地方財政措置の拡充など、地方への十分な財源措置を講ずること。

加えて、維持管理・更新に関する新技術の開発・導入の推進や技術者の育成などを含め、インフラメンテナンスの効率性向上に向けた取組を加速すること。

4 道路整備の推進等について

- (1) 高規格道路の整備状況については、依然として大きな地域間格差やミッシングリンク、都市圏の環状道路の整備の遅れ等の課題があり、我が国の成長力・国際

競争力を強化し、災害による脅威とポストコロナ時代の「新たな日常」に対応していくためにも、ミッシングリンクの解消、代替機能を発揮する直轄国道等とのダブルネットワーク化、環状道路の整備促進、三大都市圏間のネットワークの強化など、高規格道路が国土をつなぐ幹線道路ネットワークとして機能するよう、国の責任において早期整備を図るとともに、地方が行う高規格道路の整備推進のため、補助事業による重点支援を行うこと。

また、高規格道路の暫定2車線区間は、速度低下や対面通行の安全性、大規模災害時の通行止めリスクといった課題がある。そのため4車線化については「高速道路における安全・安心基本計画」に基づき、着実な推進を図るとともに、無料区間においても、必要に応じて機能強化を図りつつ、維持管理を確実に実施するため、有料制度の活用など安定的な財源の確保について、地域の意見も踏まえ検討を進めること。あわせて、事故防止対策や逆走防止対策等、高規格道路の総合的な安全対策についても計画的に推進すること。

- (2) 高速道路の利活用を促進し、利便性の向上や地域活性化、民間投資の誘発等を図るため、民間施設直結型も含めスマートインターチェンジやインターチェンジへのアクセス道路等について、補助制度や税制特例の活用等により地方への十分な税・財政支援を行うこと。
- (3) 高速道路料金については、首都圏、近畿圏及び中京圏において、賢く使うための新たな料金体系が導入され、首都高速では令和4年4月に料金が見直された。その分析・評価を行うとともに、環状道路を中心としたネットワーク整備の進展に伴い新たに発生する交通流動を踏まえ、適切な経路選択が行われるよう、料金体系の改善を継続すること。
また、地方においても、利用者ニーズや必要なネットワーク整備のスピードアップも考慮し、引き続き料金体系の見直しを進めること。
- (4) 有料の高速道路の良好なインフラを持続的に利用するため、料金徴収期間の延長により確保した財源を活用し、適切な維持管理と更新事業等の追加や暫定2車線区間の4車線化や耐震補強などの機能強化を着実に進めること。
- (5) 早期のETC専用化の実現に向け、ETCの普及促進やクレジットカード非保有者等への対策を推進するとともに、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を進めること。
また、いわゆる「2024年問題」等に伴うドライバー不足が深刻な問題となっていることから、物流DXの推進等による物流システムの効率化を図るため、高速道路での自動運転を実現するための新技術の開発や導入・普及に向けた検討を進めるとともに、新東名・新名神高速道路6車線化等の高速道路網整備や中核物流拠点等の基盤整備を推進すること。
- (6) 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補完路の追加指定については、地方の意見を十分に反映すること。また、指定道路の整備・機能強化を推進するとともに、そのために必要な補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。

- (7) 無電柱化は緊急輸送道路等の安全性の確保に加え、景観形成・観光振興等の観点からも重要であり、都道府県が策定する無電柱化推進計画を着実に進めるために必要な予算を確保すること。
- (8) 令和3年6月に千葉県八街市で発生した通学中の児童が犠牲となる痛ましい交通事故等を踏まえ、通学路の安全を確保するため、国においても交通安全対策を充実させるとともに、令和4年度に創設された交通安全対策補助制度などにより、地方公共団体が行うソフト対策の強化とあわせた交通安全対策について、技術的な支援や、補助制度の拡充等を含めた財政的な支援を着実に推進すること。

5 港湾整備の推進等について

- (1) 我が国の成長力・国際競争力の強化はもとより、サプライチェーンの強靱化を図るため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾をはじめとする国際貿易のゲートウェイとなる港湾、地域の産業を支える港湾において、大型船舶が入港可能な岸壁や航路、防波堤、臨港道路に加え、国内フェリー・RORO船航路の輸送力増強に対応した高効率のユニットロードターミナル、農林水産物の輸出促進、洋上風力発電の導入促進に資する港湾施設等の整備を推進すること。
また、離島における安定した住民生活を確保するため、離島航路の安定的な運航を支える防波堤や岸壁等の整備を推進すること。
- (2) 日本における国際クルーズの受入が再開し、クルーズ船の寄港増加が期待されることから、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を推進するとともに、地域の活性化に寄与するクルーズ船の受入のため、大型化に対応する岸壁などの旅客船ターミナル整備、クルーズ旅客の円滑な周遊や満足度向上に資する環境整備等を推進すること。
また、寄港地への高い経済効果が期待される大型のプレジャーボートの受入環境の整備を推進すること。
さらに、地域住民、観光客等の交流拠点となる「みなとオアシス」に対する支援制度の拡充を図ること。
- (3) 大規模地震や津波、高潮等の災害時に防護効果を有する防波堤や緊急物資輸送等の拠点として機能する耐震強化岸壁、広域的な経済・産業を支える石油化学コンビナート等が立地する地区の海岸保全施設の整備などを推進すること。加えて、民有護岸等の改良に対する支援制度については、対象施設の拡充など一層の支援強化を図ること。
- (4) 我が国の産業や港湾の競争力強化と地域の脱炭素社会の実現に貢献するため、港湾における脱炭素化に取り組む必要がある。脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素・アンモニア等の港湾周辺立地企業等への供給と一体となった受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進するために、港湾脱炭素化推進計画等に伴って整備する港湾施設に必要な予算・財源を確保すること。

- (5) 港湾の生産性向上と良好な労働環境の確保を図るため、AIを活用したオペレーション、荷役機械の遠隔操作や手続き等の電子化・省力化・効率化など情報通信技術を活用した港湾の整備を推進すること。
- (6) SOLAS条約を踏まえた港湾の保安対策を適切に継続するため、老朽化した埠頭保安設備の維持・更新に対する財政支援の拡充を図ること。

6 鉄道整備の推進について

- (1) 活力ある社会の実現、地域間における交流・連携の強化を図るため、整備新幹線については、国家プロジェクトとしての重要性を踏まえ、国と地方の負担のあり方など財源構成の枠組みの見直しをはじめ、地方の受益の程度を勘案した負担改善策を実施し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日 政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）、「北陸新幹線の取扱いについて」（令和2年12月16日 国土交通大臣）及び「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の取扱いについて（令和4年12月23日 国土交通大臣）」に基づき、早期完成・開業を図ること。

また、並行在来線の維持・存続のため地方の実態とニーズを踏まえ、政府・与党申合せに基づき、引き続き、財源確保の方策も含め、幅広い観点から新たな仕組みを検討し、所要の対策を講じること。また、線路使用料の算定方法を実態にあわせて見直し、支援を拡充するほか、経営維持のための運営費補助等の支援制度や、並行在来線とJR路線等を乗り継ぐことによる、利用者負担を緩和するための、乗継割引に対する財政支援制度を創設し、JRに対しても乗継割引制度の導入を指導するなど、並行在来線への財政支援策の充実を図ること。

加えて、並行在来線の経営分離については、地方公共団体の意向を十分尊重すること。

- (2) 災害時のバイパス機能やリダンダンシーの確保の観点も含めて、リニア中央新幹線や北陸新幹線の全線整備、地方創生回廊中央駅構想、青函共用走行問題の抜本的解決について、早期実現を図ること。

特に、リニア中央新幹線については、「経済財政運営と改革の基本方針2022」（令和4年6月7日 閣議決定）に基づき、水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組を進めることにより品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、全線開業の前倒しを図るため、建設主体が2023年からの名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行うこと。

加えて、整備新幹線の整備が進捗していることも踏まえ、基本計画路線についても、早期に整備計画路線へ格上げするなど新幹線の整備促進を図ること。

- (3) 国土の均衡ある発展の観点から、都市間を結ぶ幹線鉄道的高速化、相互連携及び安定輸送確保、鉄道未整備地域における鉄軌道の新規整備を図ること。

また、都市鉄道等の整備を促進し、鉄道輸送の強化に努めるとともに安全性確保・向上を図ること。

7 地域における交通の確保等について

- (1) バス路線、鉄道路線、離島航路・空路、タクシー等の地域公共交通は、住民生活や経済活動、地方創生に不可欠な基盤であるが、新型コロナウイルス感染症や燃料費高騰の影響を受けて厳しい環境にあることから、将来にわたる維持・確保及び充実に資するため、地方公共団体や交通事業者の意見を踏まえ、引き続き、必要な予算の確保や財政支援の拡充等の適切な支援を講じるとともに、補助制度の見直しを行うに当たっては、地域の実態に合うよう十分に配慮すること。

特に、バス路線に係る地域公共交通確保維持改善事業については、地域キロ当たり標準経常費用や補助対象経常費用見込額の20分の9を限度とするカット措置等を見直しなどを図るとともに、必要となる予算を増額確保すること。

また、JR北海道やJR四国、第三セクター鉄道をはじめ、地域公共交通を運行する事業者の多くは経営基盤が脆弱であることから、安全輸送に必要な補修・点検のほか老朽化対策、防災・減災対策や機能向上、高速化に資する投資、経営の安定化、自然災害からの速やかな復旧に対する支援策を充実すること。特に第三セクター鉄道については、その多くが開業から30年以上経過し、車両や施設・設備の更新時期が到来していることから、更新が確実かつ計画的に実施できるよう、必要な予算の確保や財政支援の拡充等の適切な支援を講じること。

加えて、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて経営が悪化しているJR本州3社及び九州についても、引き続き地方の鉄道ネットワークが維持できるよう、一定の経営支援を講じること。

- (2) 鉄道ネットワークは国全体・地域双方にとって重要であり、ひとたび廃止等が行われれば容易に復活できないことを踏まえ、JR各社の地方路線の果たす役割が引き続き堅持されるよう国の責任において同社に対する経営支援及び指導を行うこと。また、同社を含む鉄道事業者側の事情・判断のみによって鉄道路線の廃止等がなされることがないように、再構築協議会の設置にあたっては、国の関与の下、データに基づく議論のみならず、地域の実情に配慮した運営を行い、合意のない再構築方針の策定は行わないこと。

加えて、再構築協議会等において、関係者で合意された取組に対し、その持続可能性が最も高いものとなるよう、国による財政支援や、「JR各社がその持続的な運行及び利便性の確保に最大限協力を行うべき」ことについて、法律等で担保するとともに、十分な支援額を確保すること。

さらに、国鉄改革から30年以上経過した状況を踏まえ、分割民営化が地方に与えた影響、分割方法の妥当性、国鉄改革の精神等を改めて検証するとともに、地域が一体となり進める利用促進の取組への支援や、日本全体として鉄道ネットワークを維持するためのありべき姿の検討を行うこと。

- (3) 地域公共交通制度について、バスやタクシーなどの活用による公共交通不便地域の解消に向けた地方公共団体の取組に対する財政支援の充実など、必要な支援を検討すること。特に、高齢化や人口減少が著しい中山間地域においては、生活交通として乗合バスではなくタクシーを利用せざるを得ない場合があることから、タクシー利用料金の助成をしている地方自治体に対して特別交付税等の財政支援をすること。

(4) 地域公共交通の維持・確保に大きな影響を及ぼしている運転手不足の解消に向けた具体的な策を講じること。

また、自動運転をはじめとする新しいモビリティ・サービスの社会実装が円滑に進むよう、実証試験の実施やサービス導入への支援など国による幅広い支援を行うこととともに、自動運転の積雪時を含めた通年実用化に向けた取組工程の明確化やDMV等の新技術の開発や導入・普及に向けた検討等を行うこと。

(5) 公共交通機関の利便性向上を図るため、交通情報のオープンデータ化の推進や交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入、エリアをまたぐ広域利用のためのシステム改修、鉄道トンネル内等での携帯電話等の接続環境の向上など、事業者が行う投資に対する支援策を充実するとともに、光ファイバーや5G基地局などデジタル基盤の整備が全国津々浦々で整備され、低廉な通信サービスが提供される環境を整えることで、日本版MaaSの早期実現と普及を図ること。

(6) 内航フェリーやRORO船をはじめとする貨物船は、広域的な物流や観光交流を支え、モーダルシフトの受け皿、また、災害時の陸路に替わる輸送手段等としても期待されるなど重要な役割を果たしているが、高速道路料金の見直しや昨今の原油価格高騰並びにSOx規制強化に伴う燃料価格の上昇に加え、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて厳しい環境にあることから、航路の維持・確保に向けて支援策を講じること。

(7) 高速乗合バス・貸切バスの安全対策について、運送事業者に対する指導に加え、バスの運転者の確保・育成と疾病対策、車両の安全対策、日本バス協会が実施している「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の活用など実効性のある安全確保対策を徹底すること。

(8) 子育て世帯から高齢者、障がいのある方、大きな荷物を持った旅行者など誰もが安全・安心で快適に利用できる交通環境の整備を図るため、ユニバーサルデザインタクシーの普及に向けた支援を推進すること。

8 航空路線の維持・充実等について

航空路線が全国各地の産業や経済及び住民の生活に果たしている役割、さらには我が国経済全体に及ぼす影響の大きさにも十分配慮するとともに、東日本大震災後の復興や地方への誘客支援を図る観点、生活交通としての地域航空路線を維持可能なものとする観点からも、航空ネットワークの維持・充実、地方空港アクセス改善に対する支援制度の構築及び空港機能の強化について適切な対応を図ること。

9 観光振興対策の推進について

(1) 訪日外国人旅行者の本格的な回復に向けた早期の国際線受入拡大のため、国際定期便が就航している地方空港について、速やかに検疫飛行場に指定するとともに、全ての地方空港・港湾における検疫体制を迅速に整備すること。また、出入国手続きについて、短時間のスムーズな入国審査をはじめとした手続の改善等を

進めるとともに、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリング・保安検査等の空港業務の持続的な発展に向け、人材確保やDX等の取組を推進すること。

さらに、訪日誘客支援空港への支援の継続や割引率・補助率の引き上げ、1空港あたりの支援上限額の撤廃、国際情勢の影響による運航再開便の支援対象拡大等支援策の拡充、訪日短期滞在ビザ免除対象国の拡大、訪日個人旅行の促進、訪日外国人旅行者向け国内線割引運賃の認知度向上、国際会議等MICEの誘致など、積極的な訪日誘客対策を実施すること。

- (2) 国内外から観光客を呼び込み、観光の力で「地方創生」に魂を吹き込むため、特に、訪日外国人旅行者の需要を確実に取り込む観点から、国際的に質の高い観光地の形成が必要である。

このため、マーケティング、戦略策定、プロモーション、商品造成等を一体的に実施する「観光地域づくり法人(DMO)」の形成・確立に対する支援に加え、地域再生エリアマネジメント負担金制度が創設される中、DMOについても、法的な制度も含めて、自主的かつ安定的な財源を確保しながら継続的に観光地経営を推進できる制度の構築を図ること。

また、高齢や障がい等の有無にかかわらず誰もが安心して旅行を楽しむことができるユニバーサルツーリズムの推進、ワーケーションなど「新たな旅のスタイル」の普及・定着、「住宅宿泊事業法」の適切な運用に対する支援、外国語併記の観光案内標識の設置促進、ユニバーサルデザインタクシーの普及促進、無料公衆無線LANの整備促進、観光施設や道の駅等のキャッシュレス環境整備、災害時の情報伝達など緊急時の対応、観光人材の確保・育成、国際競争力の高いスノーリゾートの形成等の滞在コンテンツの造成などに取り組むこと。加えて、分散型旅行の普及・啓発など、より多くの旅行機会の創出に繋がる取組を推進すること。

- (3) 観光業は地域経済を支える重要な産業であり、その中核施設である旅館・ホテルは災害時避難所としての機能も期待されていることから、耐震改修促進法の改正に伴って引き続き実施される建築物の耐震設計・改修に係る費用について、特別交付税措置の更なる拡充など地方への財政支援を行うとともに、耐震改修工法の情報提供など総合的な支援策を講じること。

- (4) 交流人口を拡大し、地方の活力を高めるためには、それぞれの地方が持つ自然や歴史、文化等を活かした魅力ある新たな観光素材の発掘・磨き上げが不可欠であるため、その整備・拡充や観光周遊ルートの整備、誘客プロモーションの支援のほか、快適な旅行環境の創出や観光地における渋滞解消等のための対策、さらには、サイクルツーリズムの推進を図ること。

- (5) 2025年日本国際博覧会(大阪府大阪市)や2027年国際園芸博覧会(神奈川県横浜市)、2025年世界陸上競技選手権大会及びデフリンピック大会(東京)、第20回アジア競技大会(2026/愛知・名古屋)・第5回アジアパラ競技大会やワールドマスターズゲームズ2027関西などの国際的な博覧会・スポーツ大会の開催を、訪日外国人旅行者の全国各地への誘導を通じた地域経済活性化の好機と捉え、博覧会・大会開催中及びその前後の期間を対象とし、低廉な陸・海・空の周遊フリーパスを創設するなど、訪日外国人旅行者を全国各地へと誘導する施策を積極的に講じること。

- (6) 国際観光旅客税については、DMO等の取組も含め、これまでも地方が観光資源の魅力向上等に対し、様々な取組を行っていること等を踏まえ、国際観光旅客税の税収の一定割合を地方団体にとって自由度が高く、創意工夫を活かせる交付金等により地方に配分すること。
- (7) 特定複合観光施設（IR）の実現は、新型コロナウイルス感染症により影響を受けた観光関連産業や地域経済の活性化に大きな役割を果たすことが期待される。日本型IRによりもたらされる高い政策効果が最大限に発現されるよう、区域認定後のIR整備に対する総合的な対策を講じること。あわせて、その趣旨が社会全体に正しく浸透するよう努めるとともに、IR整備に際しては、懸念されるギャンブル等依存症や感染症等について、国として地方公共団体等とも連携した対策を講じること。
- (8) 令和4年4月23日に知床遊覧船所有の観光船の海難事故が発生し、国においては、「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置し、安全対策の総合的な検討を進めているところ。今後このような痛ましい事故が二度と繰り返されることがないよう、国は、今回の海難事故の早急な原因究明と、各地域の気象・海象や事業者の実情を踏まえ、再発防止のための安全対策の検証を行うとともに、引き続き事業者・関連業界への安全運航等の指導を行うこと。
また、国は、交通事業者に対して安全運航等の徹底について注意喚起を行ったところであるが、引き続きの指導、啓発を行うこと。

10 過疎地域等特定地域の振興施策の推進について

- (1) 過疎地域及び辺地、山村、離島、半島等特定地域の地理的、自然的特性を活かした持続的発展を図るため、関係省庁が連携して、地域の振興施策を推進すること。
とりわけ、過疎地域は集落機能の低下など極めて深刻な状況に直面しており、引き続き総合的な過疎対策を実施し、過疎地域の振興と持続可能な地域社会の実現を図る必要があることから、過疎対策事業債の必要額の確保をはじめ、過疎対策に係る支援措置の更なる充実を図ること。
また、令和6年度末で期限切れとなる半島振興法及び山村振興法を延長し、支援措置の充実を図ること。
- (2) 令和4年度に改正された離島振興法に基づき、離島航路・航空路の運賃等の引き下げ、生活及び事業活動に必要な物資の費用負担の軽減、雇用機会の拡充や港湾、漁港、道路、ヘリポート及び空港の整備等、地域社会の維持に必要な支援措置の拡充を図るとともに、財政措置を講じること。
また、平成29年4月に施行された「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」に定める有人国境離島地域については、我が国の領海、排他的経済水域等の保全という重要な役割を担っていることから、課題に直面する地方の意見をよく聴き、特定有人国境離島地域の追加指定等の見直しを行うこと。

11 盛土等に伴う災害防止に関する推進について

- (1) 宅地造成及び特定盛土等規制法（以下、同法に規定する事項とする）の基礎調査について、調査の実施や指定に係る地元市町村との調整など、地方自治体の果たす役割が大きく事務負担の増加が懸念されるため、必要となる予算の措置や技術的な支援、隣接都府県間の調整等について、国の責任において確実にを行うこと。さらに、盛土情報や全国の規制区域等のネットワークシステムを構築すること。
- (2) 盛土等に関する工事等の許可について、相談体制の強化や事例を共有する仕組みの構築など、国も積極的に関与し支援するとともに、制度執行において混乱が生じないように、基準や許可等の運用の明確化及び円滑化に資する措置や、広く国民に対して十分な制度の周知、普及啓発に率先して努めること。
- (3) 盛土等に関する工事等について、新たに中間検査・完了検査等の事務が増加するため、円滑に業務が遂行できるようオンラインシステムの構築や外部委託による検査等も含め措置を講ずること。