

# 【国土交通関係】

## 1 地方創生を支える社会資本整備等について

- (1) 地方創生を支える道路・河川・砂防・港湾・海岸・公園・下水道等をはじめとした社会資本整備は、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。

こうした中、昨年6月の「令和時代の財政の在り方に関する建議」においても、社会インフラは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、いまだに高速道路等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。

このため、「地方創生回廊」の実現に向け、多軸型国土を形成するとともに、人や産業の地方分散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を推進すること。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や、2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）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。

そのため、中長期的な見通しのもと、安定的・持続的な公共投資計画の策定及び予算額の明示を行い、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。

- (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により、利用者は大幅に減少しており、経営に深刻な打撃を受けている。このため、地域公共交通ネットワークを維持し、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、同じく厳しい経営を強いられている航空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。あわせて、地方空港の多くの国際定期路線が運休・減便している状況を踏まえ、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航空会社事務所の賃借料に対する補助など、路線の維持に必要な支援を実施すること。さらに、感染症の拡大が収束した段階においては、着陸料の減免やグランドハンドリングに係る費用への補助など、路線の回復に必要な支援を行うこと。加えて、空港ターミナルビルの運営会社についても、航空会社同様厳しい経営環境を強いられていることから、国管理空港においては、ターミナルビル用地の賃借料の減免等、必要な支援を行うこと。

- (3) 観光振興対策の推進について、新型コロナウイルス感染拡大に際しては、経済活動への影響などを的確に把握し、地域経済への影響を最小限に留めるため、中小企業・小規模事業者に対する資金繰り支援や雇用対策などについて、速やかな制度内容の周知徹底と的確な実施、現場の必要性に応じた弾力的な運用に努めること。あわせて、感染拡大が一定程度収束した段階で、観光需要の速やかな回復に向けた、

国内外からの誘客のための具体的な取組に対する支援策や生じた損失に対する総合的な支援を速やかに講じること。

また、新型コロナウイルス感染症の軽症者等をホテル・旅館等の民間宿泊施設で受入れる宿泊療養や、帰宅困難な医療従事者のための民間宿泊施設確保等に対する財政支援や、当該宿泊施設に対する風評被害対策を支援すること。あわせて、施設確保に伴う地方負担への十分な財政措置を講じること。

## 2 防災・減災、国土強靱化の強力な推進について

- (1) 近年、数十年に一度といわれるような集中豪雨や台風が毎年のように発生しており、国においては「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を決定し、集中的な対策に取り組んでいるところである。地方でも、この3か年緊急対策を活用するなど、懸案の強靱化対策を全力で進めているが、気候変動の影響により頻発化・激甚化する自然災害に対する抜本的な対策としては、なお十分とはいえない。そのため、地方が策定・見直しを急ぎ行っている国土強靱化地域計画に基づく取組を迅速かつ確実に実施できるよう、3か年緊急対策後も対象事業を拡大するとともに、必要な予算・財源を別枠で安定的に確保し、これまで以上に強靱な国土づくりを強力かつ継続的に進めること。

また、国土強靱化に資する対策を円滑に進められるよう、緊急防災・減災事業及び緊急自然災害防止対策事業の延長など地方財政措置の拡充を図ること。

- (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。

また、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、改良復旧事業の適用範囲の拡大など必要な措置を講じること。

さらに、発災後の迅速な復旧復興を支援する公園や道の駅等防災拠点の整備を重点的、計画的に推進すること。

加えて、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を図ること。

- (3) 昨年の台風や豪雨による被害から明らかになった課題を踏まえ、氾濫発生の危険性が高い河川における河道掘削や堤防強化、ダム建設及び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、内水浸水対策強化のための雨水貯留施設や下水道等の整備、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斜面对策など、抜本的な風水害・土砂災害対策を講じること。

- (4) 発生の切迫性が高まっている南海トラフ地震や首都直下地震などに備え、社会インフラ並びに住宅・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、海岸保全施設などの整備を推進すること。

- (5) 港湾機能の強化や高速道路等のミッシングリンクの解消による日本海国土軸及び太平洋新国土軸等の確立等、広域及び地域におけるネットワークの代替性・多重性の確保・確立に必要な対策を積極的に実施し、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。

### 3 社会インフラの老朽化対策の推進・充実について

今後老朽化割合が急速に高まる道路・河川・砂防・港湾・海岸・公園・下水道等の社会インフラを適切に維持管理・更新するためには、長寿命化計画に基づき国、地方が一体となり、予防保全的な観点から継続的に取り組んでいかなければならない。そのため、点検結果により明らかになった要修繕箇所の対策を集中的に実施するために必要な予算を確保すること。あわせて、社会資本整備に影響を与えず、予防保全的な観点から地方が適切に維持管理・更新できるだけの必要な財源を安定的・継続的に確保すること。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によって地方へ確実な財源措置を図ること。

加えて、維持管理・更新に関する技術開発の推進や技術者の育成などを含め、社会インフラの老朽化対策を着実に推進すること。

### 4 道路整備の推進等について

- (1) 全国 14,000 kmの高規格幹線道路網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、また災害に強い国土づくりを行うためにも、未開通区間の早期整備、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、高速道路が国全体の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こと。

また、高速道路の暫定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車線化については昨年9月に策定された「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、無料区間に関しても地域の意見を聞きながら、有料道路事業の活用も含めた検討を進めること。あわせて事故防止対策や逆走防止対策等、高速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、これまで首都圏及び近畿圏において、賢く使うための新たな料金体系が導入されたところであり、その効果検証を進めるとともに、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に対し、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) ドライバー不足が深刻な問題となっている物流システムの効率化を図るため、高速道路での隊列走行等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。

- (5) 高規格幹線道路を補完し、幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路についても、整備推進を図ること。なかでも、隣接する県庁所在地間が高規格幹線道路で連結されていない地域や高規格幹線道路が欠落している地域については、東日本大震災や熊本地震の教訓を踏まえ大規模災害の備えとしての観点から、大都市地域の環状道路等については、国際競争力を強化する観点から、高規格幹線道路と同様に、スピード感を持って整備を図ること。  
また、地方が行う地域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。
- (6) 重要物流道路及びその代替・補完路については、昨年4月に供用中区間を対象とした指定が行われたが、事業中・計画中の路線を含めた追加指定にあたっては、引き続き、地域高規格道路等の既存ネットワーク計画の見直しを含め、地方の意見を十分に反映すること。  
また、指定道路の機能強化及び整備推進のため、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) 幼い子どもが犠牲となった痛ましい交通事故等を踏まえ、未就学児等住民の移動経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、地方公共団体が行う安全点検や対策事業に対する技術的、財政的な支援を講じること。

## 5 港湾整備の推進等について

- (1) 我が国の成長力・国際競争力を強化するため、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、臨港道路はもとより、トラックドライバー不足等を背景とした国内フェリー・RORO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や農林水産物の輸出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) 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スーパーヨッ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の拡充を図ること。
- (4) 日本の港湾の生産性向上を図るため、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。
- (5) 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。）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、財源確保の方策も含め、幅広い観点から新たな仕組みを早急に検討し、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。  
加えて、政府・与党申合せに基づき、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の高速度化、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、その将来にわたる維持・確保及び

充実を図るため、地方公共団体や交通事業者の意見を踏まえ、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、補助制度の見直しについては、地域の実態に合うよう十分に配慮すること。また、地域公共交通の維持・確保に大きな影響を及ぼしつつあ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、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多くの事業者は経営基盤が脆弱であることが多いため、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。

さらに、地域公共交通の維持・確保に資する、自動運転や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。特に高齢化や人口減少の進展が著しく、自家用車への依存度が高い中山間地域等での、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、国による幅広い支援を行うこと。

- (2) 地域公共交通制度について、路線バスやタクシーなどの旅客自動車運送事業の許可権限の移譲や、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、地方公共団体が地域の公共交通の形成に主体的に関与する仕組みづくり及び必要な支援を検討すること。
- (3) 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日本版Ma a Sの早期実現と普及を図ること。
- (4) 内航フェリーやRORO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SOx規制強化に伴う燃料価格の上昇などに起因して、引き続き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。
- (5) 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 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) 観光先進国確立に向け、空港・港湾における訪日外国人旅行者の入国手続きについては、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、受入体制の整備を促進すること。  
また、クルーズ船の入港にあたっては、感染症対策等リスク管理も含め、事前に国が、国、寄港地、クルーズ船社等の役割など感染症対策の各港共通のルールを示すとともに、危機管理に関する積極的な対策を実施すること。
- (2) 令和元年に訪日外国人旅行者数が過去最高を記録したが、新型コロナウイルス感染症や自然災害などによる影響を受けた地域の回復、訪日外国人旅行者の今後の更なる増加や地方への誘客を図るため、風評被害対策及び安全・安心に係る正確かつ迅速な情報の発信や、令和2年度までとなっている訪日誘客支援空港への支援の継続や支援策の拡充、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、国際会議等MICEの誘致、送客元の多様化を図るなど、積極的な対策を実施すること。
- (3) 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、急速に増加するアジアなどの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「日本版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、「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、無料公衆無線LANの整備促進や規格の統一、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・育成などの環境整備に取り組むこと。
- (4) 観光業は地域経済を支える重要な産業で、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う建築物の耐震設計・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。
- (5) 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等を支援するとともに、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。
- (6) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会やワールドマスターズゲームズ2021関西をはじめとする国際的な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、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。

- (7) 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。
- (8) 特定複合観光施設（IR）区域制度については、日本型IRに期待される高い政策効果を早期に発現させるため、法に基づく必要な手続を速やかに進めること。併せて、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、カジノ事業に関しては、犯罪防止や青少年の健全育成、依存症対策等について、国として効果等を客観的に検証しながら最大限の施策を講じること。

## 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、山村、離島、半島等特定地域の地理的、自然的特性を生かした自立的発展を図るため、関係省庁が連携して、地域の振興施策を推進すること。  
また、現行の過疎地域自立促進特別措置法の期限終了後も、引き続き過疎対策を講じていくための制度を構築すること。
- (2) 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。  
また、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。

## 11 所有者不明土地等の対策推進について

人口減少等の進展に伴う土地利用の担い手の減少に伴い、土地利用に対するニーズが低下し、全国各地で所有者不明土地や管理不全の土地が増加している。

そのため、公共事業や被災地の復旧・復興など様々な場面で土地の取得・利用に多大な時間・費用・労力を費やしており、円滑な事業実施や土地利用の支障となっていることから、関係法令の改正や地籍調査を推進し、国の責任において所有者不明土地の発生予防及び利用の円滑化・適正化を図ること。

また、現在検討を進めている、所有者不明土地に関する土地所有権の放棄制度の詳細な設計にあたっては、引き続き、地方の意見を踏まえながら検討すること。