１４　国土強靱化の推進、交通ネットワークの整備・維持及び持続可能な観光立国の実現に向けた提言

我が国では、近年、気候変動の影響等により自然災害が激甚化・頻発化しており、極めて甚大な被害が生じている。また、令和６年能登半島地震においては、半島という地理的条件による課題が浮き彫りとなったことを踏まえ、第１次国土強靱化実施中期計画では、「半島防災・強靱化」を推進するなど、半島・離島等の条件不利地域における対策を強化することなどが明記された。

こうした中、大規模自然災害から国民の生命・財産・暮らしを守り、サプライチェーンの確保など経済活動を含む社会の重要な機能を維持するために、防災・減災、国土強靱化の取組は、一層重要となっており、地域の実情に応じたハード・ソフト両面からのきめ細かな対策の推進が急務となっている。

また、全国で下水道管路の破損等に起因する道路陥没が発生しており、令和７年１月に埼玉県八潮市で発生した事故では長期に亘り、国民生活に甚大な影響を及ぼしている。下水道管路に限らず、全国のインフラ施設について、今後 20 年で建設後 50 年以上経過する割合が加速度的に高くなることが示されるなど、インフラ施設の適切な維持管理や予防保全型インフラメンテナンスへの早期転換に向けて老朽化対策が急務となっている。

このため、改正国土強靱化基本法に基づき、近年の様々な災害から得られた貴重な教訓や社会情勢の変化等も踏まえ、デジタルなどの新技術も活用しながら、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に防災・減災、国土強靱化の取組を進めていくだけでなく、更なる加速化・深化を図ることが重要である。

また、第１次国土強靱化実施中期計画の計画期間内において推進が特に必要となる施策については、事業規模をおおむね 20 兆円強程度と示されているが、激甚化・頻発化する災害への対応や老朽化の進行に伴う追加対応、さらに近年の物価高や人件費の高騰等に加え、中東情勢の不安定化による原油価格の上昇に伴う影響に対応するため、十分な事業規模を確保することが不可欠である。

さらに、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」において、「費用便益分析の便益として計上されていない効果についても、必要に応じて定性的な評価項目として考慮する」とされているが、各種インフラ整備事業の評価については、費用便益分析の結果を中心とした評価に留まっている。そのため、社会経済情勢の変化等を踏まえ、事業特性に応じて費用便益分析で十分に反映されていない誘発需要の創出効果や防災・減災効果等の定量的な便益を適切に反映し、計測手法の確立を図るとともに、定性的な評価も重視するなど、評価手法の見直しが必要である。また、長期的な整備効果を適正に評価する必要があることから、最新の社会経済情勢等を踏まえ、社会的割引率の見直しが必要である。

併せて、令和７年 12 月 23 日閣議決定の「地方創生に関する総合戦略」において掲げられている「持続可能なインフラの実現」による「豊かな生活環境」の構築に向け、時間距離の短縮や多重性・代替性の確保等を図る交通ネットワークの強化を推進しなければならない。

さらに、地方において、人々の生活や産業を支える地域交通は、地域にとって重要な社会インフラであり、公共財としての性格を有している一方、地域交通を取り巻く環境は厳しく、人口減少下において、学校や医療機関等の統廃合が進むとともに、運転手不足に伴いバスが減便・廃止されるなど、通学や通院等の日常生活における移動手段の確保が困難になっている。こうした中、地域交通については、その

持続可能性や利便性等を高めるため、地域交通のリ・デザインを引き続き全面展開するとともに、「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保の取組を進めることが重要である。

また、地域経済の一翼を担う観光産業は裾野が極めて広く、観光による「稼げる」地域・産業を実現するために、インバウンドをはじめとする地方誘客が重要となっている。このためには、オーバーツーリズムの未然防止・抑制、地方誘客及び消費拡大に効果の高い観光コンテンツの充実、地方部への交通ネットワーク機能強化等を図るとともに、国内交流・アウトバウンド拡大に向けた取組や、観光地・観光産業の強靭化の推進が必要である。

以上を踏まえ、下記項目について強く提言する。

記

１　防災・減災、国土強靭化の推進

近年頻発する自然災害においても、防災・減災、国土強靭化対策の重要性が再確認された。このことから、国土強靭化の取組については、事前の対策により被害が抑えられるとの認識のもと、今後の原油高や物価高、賃金水準の上昇等を適切に反映した上で、政府が掲げる「危機管理投資・成長投資による強い経済」を実現し、計画的かつ更なる加速化・深化を図るために、第１次国土強靭化実施中期計画に関する予算については、例年以上の規模で通常の公共事業予算とは別枠で当初予算として確保すること。

さらに、令和８年度末に期限を迎える「公共施設等適正管理推進事業債」については期間を延長するとともに、国土強靭化に資する取組である「緊急自然災害防止対策事業債」等も含め対象を拡充すること。

また、国土強靭化の取組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、財政支援や地方財政措置の充実・強化を図ること。

さらに、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故等を受け、下水道管路の点検・調査の頻度及び方法の抜本的見直しを行うとともに、国が主体となって下水道管路の維持管理・更新に関する手法を確立し、道路陥没事故の未然防止やリダンダンシーの確保を目的とした対策を全国的に推進するため、国が策定を義務付けているストックマネジメント計画に基づく対策はもとより、路面下空洞調査も含め技術的・財政的に全面的な支援を行うこと。

併せて、国土強靭化に向け、建設業における働き方改革の推進など、インフラ整備の担い手となる人材の中長期的な確保に向けた取組を強化するとともに、インフラマネジメントに当たっては、インフラの長期にわたる更新に目途がつくよう、大量に更新時期を迎えるインフラ施設の現状と課題を把握した上で、地方自治体の実情に応じた取組を進めること。特に、「水の官民連携」（ウォーターＰＰＰ）については、これらのことについて十分に配慮した上で、推進を図るとともに、「水の官民連携」（ウォーターＰＰＰ）の導入を下水道管路改築時の交付要件とすることについて、慎重に検討すること。

ならびに、人口減少やインフラの老朽化を踏まえ、市町村が管理する下水道の一部を浄化槽へ転換するなど汚水処理システムの最適化に向けた検討を進めるとともに、多大な経費が見込まれる下水道施設の更新費用を受益者負担とすることの是非など下水道施設の更新費用に係る負担のあり方について国民的な議論を通じ見直すこと。

加えて、上下水道と同様に重要インフラである「工業用水道」の管路更新・耐震化を加速させるため、必要な予算額を十分確保するとともに、特に甚大な被害が想定される地域への重点配分を行うこと。また、大規模災害発生に備え、より強力かつ迅速な耐震対策を図るため、国庫補助率を「下水道事業」と同水準まで引き上げること。

併せて、中東情勢に伴う建設資材の価格高騰や供給不足が懸念されていることを踏まえ、国土強靱化対策や被災地の復旧・復興等が停滞しないよう、建設資材の安定的な供給に必要な措置を講じること。

２　シームレスな拠点連結型国土の形成に向けた広域交通ネットワークの整備推進

シームレスな拠点連結型国土の形成を図るため、成長投資として高規格道路の未整備区間の早期整備や高規格道路と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強化、暫定２車線区間の４車線化、環状道路の整備促進、湾口部・海峡部等を連絡するプロジェクトを推進すること。

なお、費用対効果分析を含む道路事業の評価については、ネットワークとしての観点及び地方における多様な効果に加え、誘発需要や、東日本大震災・能登半島地震等においてその重要性が再認識された代替性確保など防災・減災効果の観点も含め、更なる検討を行うこと。

リニア中央新幹線及び整備新幹線については、整備促進と早期開業の実現を図ること。また、新幹線の基本計画路線から整備計画路線への 2020 年代の格上げや国家プロジェクトとしての位置付けの明確化、新たな整備財源の確保に取り組むとともに、整備に伴って生じる地方負担の軽減を図ること。加えて、新幹線整備に係る投資効果（Ｂ／Ｃ）について、誘発需要や防災・減災効果等の便益を適正に評価できる手法へ見直しを行うこと。さらに、幹線鉄道においては、地域の実情に応じた高機能化や高速化、代替機能を発揮する鉄道のネットワーク化など、広域交通ネットワークの整備を推進すること。そのため、必要な財源確保の方策も含めて調査・検討を行い、鉄道施設の整備に対する支援制度を創設すること。また、複線化や線形改良など、部分的・段階的に高速鉄道の整備を図る手法を検討すること。

また、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に十分配慮しつつ、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、地方航空路線に対する運航経費への支援制度の拡充など国内航空ネットワークの維持・充実について適切な対応を図ること。

３　地方創生と国土の均衡ある発展に向けた地域公共交通の維持・確保

地域の実情に応じた生活交通の維持・確保、及び持続可能な地域公共交通の実現に向け、深刻化するバス・タクシー運転手や鉄道運転士、グランドハンドリングスタッフ、船員不足の解消を図るため、人材確保や処遇改善に対する支援、人材派遣要件の緩和など抜本的な対策を講じること。

交通空白の解消に向けて、積雪時など地域ごとの走行条件等に左右されることなく通年運行が可能な自動運転や空飛ぶクルマなどの新たな技術の導入や規制緩和などを行いながら、地域の交通資源等を最大限活用した持続可能で多様な移動手段を継続的に確保できるよう、地方に対し必要かつ十分な支援を行うこと。

離島航路・航空路についても、離島の地理的条件や自然的条件を考慮し、必要かつ十分な支援を行うとともに、定額引下げ措置の終了やイラン情勢の悪化に伴い価格が高騰し、安定的な供給の確保に懸念が生じている船舶用燃料について、

新たな支援制度の創設等必要な措置を講じること。さらに、船価の高騰により、民間事業者のみでは船舶更新が困難になっている状況を踏まえ、離島における社会経済活動を支える重要な社会インフラである船舶の更新に対する新たな国の支援制度を創設すること。その際、安定的な運航の継続性が損なわれると見込まれる場合は、黒字航路も支援対象とするほか、唯一の航路でない場合も対象とすること。加えて、船舶更新に対する地方自治体の財政負担に対して、更なる地方財政措置を講じるなど、支援の充実等の対策を講じること。

また、人口減少下において、生活利便性の向上や地域経済・沿線の活性化など、まちづくりの観点から地域交通体系の維持・確保及び充実について支援を行うとともに、地域公共交通の確保・維持に係る事業においては、人件費や物価の上昇による影響を適時・適切に反映すること。

公共ライドシェアについては、制度のさらなる周知や運輸局及び運輸支局による積極的な助言を行うとともに、地方公共団体が容易に制度を導入できるよう、車両の購入費用や運転手の人件費、既存事業者に運行を委託する場合における既存事業の運賃と公共ライドシェア料金との差額調整に必要な費用等に対して、国による継続的な財政支援を行うこと。

日本版ライドシェアについては、大阪・関西万博開催時の規制緩和や全国各地の取組状況の検証等も踏まえ、必要な見直しを行うこと。

また、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法制度については、安全性の確保を大前提として、現在の自家用車活用事業等の実施状況、地域の声やタクシー事業者の意見を踏まえ、地域の実情を反映できる制度とし、全国一律の規制緩和は拙速を避けて行うこと。

加えて、国民にとって重要な社会インフラである鉄道については、災害時等のリダンダンシーの確保をはじめ、人口減少や高齢化などの社会環境の変化、現在のＪＲ各社の経営状況、事業構造及び内部補助の考え方等を踏まえ、全国的な鉄道ネットワークのあり方そのものについて、まずは国の責任において議論のうえ早期に方向性を示すこと。また、地域鉄道の安全輸送の確保に加え、利便性向上や利用促進、沿線活性化、被災鉄道の早期復旧のため鉄道事業者及び地方に対し更なる支援を行うとともに、災害を契機とした安易な存廃・再構築の議論が行われないよう鉄道事業者を指導すること。

４　持続可能な観光立国の実現

観光立国の実現に向けた政府が掲げる目標「2030 年に訪日外国人旅行者数 6,000 万人・消費額 15 兆円」等の達成を目指し、インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立を図るため、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策を一層強化する観点から、過度の混雑やマナー違反対策等に取り組むこと。

また、地方誘客及び消費拡大に効果の高い観光コンテンツの充実を図る観点から、伝統的酒造りや温泉文化、神楽など、それぞれの地方が持つ歴史、文化、自然、食、スポーツ等の資源を活かした魅力ある新たな観光資源・文化資源の発掘・磨き上げの取組や誘客プロモーションの支援を行うこと。その際、春夏の旅行商品の造成やインバウンドの誘客期間を加味し、各補助事業の採択早期化、ソフト事業も含めた債務負担行為等による複数年にわたる事業実施など補助制度の柔軟な運用を検討すること。

観光コンテンツの維持や磨き上げ、オーバーツーリズム対策を一層推進するため、観光施設において適切な料金設定が行われるよう、居住者・非居住者間等で

料金差を設ける、いわゆる「二重価格」を含め、地域の実情を踏まえた料金設定の在り方について論点を整理するとともに、国が主導的な役割を果たすこと。

加えて、開催地を中心に大きな経済効果をもたらすＭＩＣＥについて、各地の誘致体制の強化のための支援を行うとともに、各地で開催される国際的な博覧会・スポーツ大会を好機と捉え、地方の魅力的な観光資源・文化資源の効果的な発信や全国各地への誘客に向けた施策を戦略的に講ずること。

併せて、地方部への交通ネットワークの機能強化を図る観点から、地方空港における新規就航等の実現や施設の拡充等の機能強化、航空燃料の安定供給やグランドハンドリング用機材の導入促進等の受入環境整備、地方港湾も含めた検疫・税関・出入国管理体制等の整備・不足の解消や充実、訪日短期滞在ビザ免除対象国の拡大などへの支援を行うほか、空港の施設整備に当たっては、費用対効果分析における費用便益分析の対象となる便益の拡充や、就航実態を踏まえた整備効果の評価と計測手法の確立を図るとともに、定量的・定性的評価など多様な視点からの評価を重視する等、評価手法の見直しを行うこと。

加えて、観光地への公共ライドシェアも含めた多種多様なモビリティの導入や更なる活用など「観光の足」の確保に係る支援を行うこと。

「日本人の地方部延べ宿泊者数 3.2 億人泊・国内旅行消費額 30 兆円」を目指し、国内交流の拡大を図るため、ワーケーションやラーケーションの促進等による旅行需要の平準化等に取り組むとともに、双方向の交流拡大に向けたアウトバウンド推進のための支援を行うこと。

また、令和６年能登半島地震の被災地域における観光の復興を図るため、事業者支援やコンテンツ造成、情報発信・プロモーションへの支援を進めること。

観光地・観光産業の強靱化に向け、宿泊施設・観光施設の整備促進や高付加価値な旅行商品の造成、観光ＤＸの推進、観光産業の外国人材活用などによる総合的な人手不足対策や通訳ガイドの充実・強化等の取組の支援を行うこと。

さらに、大規模災害時の外国人観光客の安全かつ迅速な帰国を支援するため、法令等の整備や広域的な対応における司令塔機能の設置、駐日大使館等の関係機関との連絡調整体制の構築など、全国的な課題について制度設計を進めること。

これに加え、国際観光旅客税については、今般措置された広域連携ＤＭＯが策定する広域連携観光戦略に基づく取組への支援のみならず、ＤＭＯの機能強化への取組を含む地方の観光振興施策に自由度の高い財源として充当されるよう、税収の一定割合を交付金等により、都道府県ＤＭＯを含めた地方に配分すること。