１６　国土強靱化の推進、交通ネットワークの整備・維持及び観光による稼げる地域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、建物の倒壊や土砂崩れ、火災、ライフラインの寸断など、極めて甚大な被害が生じている。また、本年１月に発生した令和６年能登半島地震においては、半島という地形的な特徴から交通アクセスが限られ、被害状況の把握や救援、物資搬入に支障が生じるなど、地理的条件による初動対応の課題が浮き彫りとなっている。

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、地理的条件など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、激甚化・頻発化する自然災害やインフラ老朽化等の国家の危機に打ち勝ち、我が国の持続可能な発展を遂げるためには、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ことが重要である。

そのため、昨年６月に改正された国土強靱化基本法に基づき、平成２８年熊本地震など近年の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、国土強靱化の取組の強化を図る必要がある。

あわせて、国がデジタル田園都市国家構想において掲げている「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」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、地方創生の実現と国土の均衡ある発展のためには、地域の公共交通網を維持・確保することが重要である。昨年１０月に施行された改正地域交通法のもと、地域の関係者が連携・協働（共創）のうえ、地域の公共交通をより利便性が高く、持続可能なものとして「リ・デザイン（再構築）」していくことが必要である。

また、地域経済の一翼を担う観光産業がコロナ禍から本格的に復興し、観光による「稼げる地域・稼げる産業」を実現するために、回復基調にある旅行需要の確実な取込みや拡大とともに、観光産業の人手不足解消や生産性向上への取組が喫緊の課題である。

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、国土強靱化の推進

「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」をはじめ、国土強靱化の計画的な取組に必要な予算・財源については、これまでのペースを緩めることなく、資材価格の高騰や賃金水準の上昇に対応する中でも例年以上の規模で確保すること。

また、国土強靱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、令和６年度末に期限を迎える「緊急浚渫推進事業」並びに令和７年度末に期限を迎える「緊急自然災害防止対策事業」及び「緊急防災・減災事業」については、国土強靱化に資する取組であるため、期限を延長すること。

加えて、改正国土強靱化基本法を踏まえ、５か年加速化対策完了後においても、切れ目なく、継続的・安定的に国土強靱化の取組を進めるため、国土強靱化実施中期計画を令和６年内の早期に策定すること。その際、半島における交通網の脆弱性をはじめ地域の様々な実情を勘案し、「半島防災」という新たな視点も含め、必要な施策を反映させるとともに予算規模についても定め、速やかに当初予算を含め、必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること。

あわせて、国土強靱化に向け、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、高規格道路のミッシングリンクの早期解消、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、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の推進、リニア中央新幹線や整備新幹線の整備促進、新幹線の基本計画路線から整備計画路線への格上げなど、広域交通ネットワークの整備を推進すること。

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不足の解消などの取組を着実に推進できるよう、地方に対し必要かつ十分な支援を行うこと。

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、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

方向性を示すこと。また、被災鉄道の早期復旧のため鉄道事業者を支援するとともに、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。

さらに、タクシー不足への対応として取り組む自家用車活用事業や自家用有償旅客運送については、安全性の確保などの把握を行いつつ、地域の実情に応じて、柔軟に利用できるよう更なる見直しを図るとともに、必要な財政支援を行うこと。

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。

なお、国家プロジェクトである 2025 年日本国際博覧会が開催される大阪府においては、期間中に円滑な移動が確保されるよう、速やかに更なる規制緩和等を行うことにより、爆発的に増加する移動需要への対応策を講ずること。

４　観光による「稼げる地域・稼げる産業」の実現

インバウンドを含めた観光客の消費拡大や地方への誘客促進のため、地域資源を活かした観光素材の発掘・磨き上げやプロモーションの支援に加え、積極的な広域の誘客プロモーションに取り組むとともに、2025 年日本国際博覧会や 2027 年国際園芸博覧会などの大規模イベントを戦略的に活用すること。あわせて、オーバーツーリズムの解消、地方空港における新規就航等の実現、受入環境整備のほか、パスポート取得費用の負担軽減など双方向の交流拡大に向けたアウトバウンド推進等への支援を行うこと。

また、観光産業が稼げる産業となるため、宿泊施設の改修や旅行商品の造成など高付加価値な観光地域づくり支援等に加え、観光産業の人材確保やＤＸ活用等による生産性向上など構造的課題の解消に向けた対策を講ずるとともに、継続的な観光地経営を推進できるよう、ＤＭＯの機能強化に向けた取組を進めること。

さらに、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、事業者支援や風評被害対策、適切な情報発信を進めること。