【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、地域経済を活発化させ、地方に活力と魅力をもたらすものである。

また、激甚化・頻発化する自然災害や、道路陥没事故などのインフラ老朽化等の危機から現在と未来の国民の生命と財産を守り抜くため、「国土強靭化基本計画」に基づき、国土強靭化対策を進めているところであるが、対策を必要とする箇所は数多くある。さらに、地方において、いまだに高規格道路の未整備区間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おり、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、地域の人口減少や高齢化が進む中、「豊かな生活環境」を実現するため「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開等が掲げられている。

さらに、グリーントランスフォーメーション（ＧＸ）・デジタルトランスフォーメーション（ＤＸ）の推進、経済安全保障の観点から国際競争が激化する中、第三次国土形成計画（全国計画）において「持続可能な産業への構造転換」が国土の刷新に向けた重点テーマに位置付けられている。

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を図るとともに、地域の特性を活かした成長産業の全国的な分散立地等を促進するため、企業のニーズも踏まえつつ、立地・設備投資を誘発するなど経済活動を支える道路、港湾、工業用水等のインフラの円滑かつ機動的な整備を推進するなど、日本全体の成長につながる基盤整備を含めたシームレスな拠点連結型国土づくりを戦略的に進めること。

また、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下、安定的・持続的な公共投資計画を策定し、資材価格や人件費の高騰に加え、中東情勢の不安定化による原油価格の上昇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。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、国土強靭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。

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、労働者の処遇改善とともに、ＩＣＴの活用やＢＩＭ／ＣＩＭの推進、データ連携基盤の構築など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。

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、限定的な費用便益分析の事業評価となっていることや、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、社会経済情勢の変化等を踏まえ、社会的割引率の見直しを行うこと。また、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東日本大震災等においてその重要性が再確認された防災面の効果等、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、防災や地方創生など、Ｂ／Ｃだけでは測れない効果も踏まえ、多様な観点も含めて事業の必要性を適切に評価する仕組みを再構築するなど、評価手法の見直しを行うこと。

（２）バス路線、鉄道路線、離島航路・空路、タクシー、運送事業者等の地域公共交通や物流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、人口減少等による利用者の減少や、担い手不足、昨今の燃料費などの物価高騰により、経営に深刻な打撃を受け、地域公共交通・物流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、地域公共交通等の維持・回復に十分な予算を確保し、財政支援を早急に行うこと。

また、広域交通ネットワークの基盤である航空・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維持・充実に向け積極的な政策を実施すること。

地方空港における国際線の誘致を後押しするため、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・拡大に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、持続的・安定的な空港運営に向け、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、空港運営事業期間の更なる延長などの支援を行うとともに、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、着陸料等の収入が少ない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、国際線の維持・拡大に伴い課題となっているグランドハンドリングを始めとする空港の受入体制の確保に向け、航空・空港人材確保等の対策を継続して実施するとともに、航空燃料の安定的な供給のための措置を講じること。

また、国において、空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けて、実務的な課題についての中間的な取りまとめが行われたところであるが、今後の具体的な検討に当たっては、地方航空路線を維持していく必要がある地方の実情等に十分に配慮するとともに、特に、費用負担や責任の所在のあり方等の見直しに当たっては、地方管理空港を所管する自治体の負担が増加しないよう、国において必要な措置を講ずること。

２　防災・減災、国土強靱化の強力かつ継続的・安定的な推進について

（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。能登半島では地震により甚大な被害が発生し、その後の記録的な大雨により被害が拡大する「複合災害」が発生した。また、切迫性が高

まっている巨大地震等への備えを求められているほか、下水道管の破損等に起因する道路陥没が発生するなど急速に進行する社会インフラの老朽化対策も急務となっている。

こうした中、地方公共団体においては「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み、事前の対策により被害を回避・軽減する事例も確認されるなど、着実に効果を積み上げてきた。

第１次国土強靱化実施中期計画に基づく国土強靱化予算については、初年度分を令和７年度補正予算として措置されたところであるが、国土強靱化の取組の計画的かつ更なる加速化・深化を図るため、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、十分な予算を通常予算とは別枠で当初予算として確保すること。

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、国土強靱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。

加えて、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故を受け、下水道管の点検・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、地方公共団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、その要件から除かれる緊急輸送道路等の下に埋設されている汚水管に加え、それ以外の急所施設や重要施設につながる管路等についても、同様に要件から除外すること。

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。

（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。

施設等の災害復旧事業については、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対策、盛土対策、橋梁の耐震対策を進めること。併せて、発災後の迅速な復旧復興を支援する道の駅や公園等の防災拠点の整備について重点的、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となる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、国において必要な予算を十分に確保するとともに、地方負担の軽減や効率的な調査手法の導入推進を図ること。

（３）近年の気候変動に伴い激甚化・頻発化する水災害に備えるために、「流域治水」の考え方に基づき、堤防整備や河道掘削、ダムの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、排水機場の機能確保、砂防堰堤や遊砂地等の整備、地下空間を活用した地下河川や雨水貯留浸透施設、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。

加えて、気候変動による外力増大を考慮した河川整備基本方針や河川整備計画の見直しに係る経費などについて更なる財政支援を実施すること。

また、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・浸透機能の向上を図るため、地方公共団体や民間事業者の行う雨水貯留浸透施設・グリーンインフラ等の整備、貯留機能保全区域の指定に対する支援制度の更なる充実を図るとともに、水田やため池を活用した雨水貯留など農地・農業水利施設の有する多面的機能を発揮させる取組を行う管理者等への支援、農業水利施設等の再整備や更新にかかる管理者の負担軽減など、地域で一体的な取組が図られるようパッケージ支援策を整備すること。

さらに、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加速化させるため、流域市町村と連携した災害危険区域や浸水被害防止区域、土砂災害警戒区域等の指定に対する重点的な財政的支援などの取組を強力に推進すること。

（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、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かつ十分な予算を確保し、着実に推進すること。

特に国民の生命や暮らしへの被害を最小限に抑えるための住宅・建築物、上下水道の耐震化は、令和６年能登半島地震における甚大な被害を教訓とし更に加速させる必要があることから、補助制度の拡充等を含めた財政的支援を強化すること。

また、持続可能な水道事業経営や効率的な耐震化のため事業統合を含めた広域連携を進める必要があるが、地域の実情に応じて着実に推進するため、原則 10 年間とされている交付金の活用期間を任意に設定できるようにすることや、事業統合や経営の一体化を伴わない施設の共同化事業についても国庫補助対象とすること。加えて、要望に合わせた必要な予算の確保及び交付率の引上げ等の十分な財源措置を講ずること。

（５）港湾機能の強化や高規格道路の未整備区間の整備による日本海国土軸及び太平洋新国土軸等の形成並びに、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。
　また、湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、リダンダンシーの確保等の観点も含め、国土全体にわたる連結強化の重要性を踏まえて取り組むこと。

（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、堆雪幅の確保や消融雪施設の整備等といった積雪寒冷地特有の課題に対応するための施策について、必要な予算を確保すること。また、第１次国土強靱化実施中期計画では「推進が特に必要となる施策」に位置付けられており、地方自治体が実施する事業についても着実かつ強力に推進すること。

３　社会インフラの老朽化対策の確実な推進について

全国で下水道管に起因する道路陥没事案が令和４年度に約 2,600 件発生しているが、下水道施設に限らず、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ている。
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早期転換に向けて老朽化対策を加速させる必要がある。このため、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。併せて、社会インフラ全般の定期点検・診断・修繕を適切に実施するため、補助・交付金の対象になっていない小規模施設などについて、補助・交付金の対象にすること。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、効果的な「地域インフラ群再生戦略マネジメント」や「施設の集約化・撤去」の推進などを含め、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）我が国の生産性を向上させ、成長力及び国際競争力を強化し、激甚化・頻発化する自然災害に対応していくため、高規格道路の未整備区間の整備や、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、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、国土をつなぐ幹線道路ネットワークとして、シームレスなサービスレベルを確保するよう、国の責任において早期整備を図ること。また、高規格道路の整備推進のため、国直轄事業の地方負担金に係る地方財政措置の拡充、補助事業の国費率のかさ上げや地方財政措置の拡充など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。このため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、随時、計画の見直しを図ること。

さらに、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、有料道路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。併せて、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の整備について、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、必要なネットワーク整備のスピードアップを図るとともに、利用者ニーズを考慮し、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る財源を活用し、適切な維持管理と更新事業、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、トラック運送事業者の人手不足や時間外労働の上限規制等により物流の停滞が懸念されていることから、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）無電柱化は景観形成・観光振興に加え、自然災害発生時における迅速な避難・救助、物資供給等に向けた緊急車両の通行確保の観点からも重要である。このため、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の確保や更なるコンパクト化を図る技術開発、低コスト手法等に関する規制緩和等を行うとともに、直轄国道の無電柱化を着実に進めること。

（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、通学路等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併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。

さらに、交通事故は通学路に限らず広く発生していることから、その抑制を図るため、地方公共団体が行う路面標示や道路標識の計画的な更新による道路利用者の視認性の向上並びに自動車の運転支援装置の作動信頼性の確保等に向けた取組に対し、財政的な支援を行うこと。

（９）気候変動の影響により、自然災害の激甚化・頻発化が懸念される中、道路分野では、令和７年１０月１日施行の道路法改正に基づき、道路脱炭素化基本方針が示されたところである。地方公共団体としても道路分野の脱炭素化を強化する必要があるため、脱炭素化推進事業債の対象とされている公用車の導入に対する財政的な支援を拡充すること。

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。加えて、多大な事業費を要する離島港湾の整備は、小規模自治体にとって財政負担が大きく、港湾整備が進まない要因の一つとなっていることから、離島港湾整備に対する財政措置の充実を図ること。

さらに、港湾は、岸壁だけでなく、岸壁背後の施設等も併せて適切に維持管理することにより、機能向上につながることから、国庫補助の対象となっていない岸壁背後の埠頭用地の造成や外周護岸、舗装、荷役機械の整備・修繕のほか、維持管理計画策定後の港湾施設の詳細な点検診断等について、補助事業の創設など、十分な財政支援を行うこと。

（２）クルーズ寄港回数が増加し、国内外からの来訪者が増加する中、とりわけインバウンド需要の一層の拡大も期待されている。こうした動向を踏まえ、クルーズ船の更なる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」について、交流人口の拡大やインバウンド需要の取り込みを見据え、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。

特に半島地域や離島地域など交通網が脆弱な地域では、令和６年能登半島地震において、港湾が被災地への緊急物資輸送の拠点として機能したことを踏まえ、港湾整備への支援を強化すること。

また、自然災害発生時における臨港道路の通行確保や停電対策等に資する離島の臨港道路無電柱化への支援強化を図ること。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。

加えて、改正港湾法に基づき策定される気候変動への適応を図る協働防護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。

（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・財源の確保とともに、受入環境整備等に必要となる港湾計画の変更等に係る技術的支援を図ること。また、港湾はもとより、地域の脱炭素社会の実現のため、洋上風力発電の着実な推進を図ること。

（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。

（７）特定利用空港・港湾は、民生利用に加え、自衛隊・海上保安庁による災害対応や安全保障上の拠点として重要であることから、平素から適切な利用に資するよう、着実な整備及び既存施設の延命化を推進するため、別枠での予算確保や国費率の嵩上げなどを図ること。

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）、「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）」を踏まえ、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、所要の対策を講ずること。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整備新幹線の整備促進と早期開業の実現を図るとともに、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、品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、三重・奈良・大阪の概略のルート・駅位置の絞り込みをさらに加速させ、名古屋・大阪間の環境影響評価法に基づく計画段階環境配慮書の早期公表を行うこと。そのうえで、周辺のまちづくりを推進していくためにも、東京・名古屋間に並行して、詳細なルート及び駅位置を早期に確定し、工期短縮に資する工事の検討・準備を最大限進め、全線開業時期の最大８年前倒し（最速 2037 年）を確実なものとすること。

また、我が国の高速輸送体系のあるべき姿を示すとともに、基本計画路線を含む新幹線ネットワークの地方への拡充を国家プロジェクトとして明確に位置付けること。

加えて、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、骨太方針 2025 で、「各地域の実情を踏まえ、地方創生 2.0 の実現にも資する幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める」と明記されたことを踏まえ、建設に必要な調査を早期に実施するとともに、2020 年代に整備計画路線への格上げを図ること。また、整備新幹線や基本計画路線の整備促進を図るため、貸付料算定の適正化や国際観光旅客税の活用など、新たな財源の確保を検討するとともに、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。

（３）国土の均衡ある発展の観点から、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワーク等の高機能化等の地域の実情に応じた諸課題について方向性も含めた調査検討を着実に進め、都市間を結ぶ幹線鉄道の高速化、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、都市圏の活性化の観点から、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、鉄道ネットワークの構築によるリダンダンシーの確保や、運行の安全性の向上を図ること。

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、人口減少等により、利用者が減少していることに加え、担い手不足、燃料費などの物価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・確保及び充実を図るため、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ずるとともに、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、バス事業者の経営効率化や経営基盤の強化を図るための主体的な経営努力を促す環境を整備するとともに、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の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。併せて、人件費や物価の上昇の影響を補助額に適切に反映できる仕組みを導入すること。

また、ＪＲ北海道やＪＲ四国、第三セクター鉄道等の地域鉄道事業者をはじめ、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、高速化や利用環境改善等の利便性向上に資する投資、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、大雪時における安全輸送に資する対策を充実すること。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 年以上経過した路線や、整備新幹線の開業に伴いＪＲから経営分離され老朽施設を譲り受けた並行在来線であり、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ずること。

（２）鉄道ネットワークは国・地方、双方にとって重要なインフラであり、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をはじめとする鉄道事業者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、ＪＲの役割並びに現在のＪＲ各社の経営状況、事業構造及び内部補助の考え方等も考慮した上で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し、実効性のある措置を講ずること。

併せて、地域が一体となって進める利用促進の取組や、キャッシュレス化の導入などの地域に求められる運行サービス水準の確保に必要な支援等を講ずること。また、被災鉄道の早期復旧のため、国庫補助金の充実、大規模災害時の地方負担に対する災害復旧事業債の活用や、事業構造の変更を行った場合の鉄道施設の維持や運営に伴う地方負担に対する補助制度の創設など鉄道事業者及び地方に更なる支援を行うこと。さらに、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。

（３）地域公共交通について、交通空白を解消し、地域の交通資源等を最大限活用して安定的に維持・確保できるよう、現行のバス支援制度の見直しを含め、地方公共団体が取り組む自動運転などの多様な移動手段の継続的な確保策に対する補

助制度の創設、地域特性や環境変化に応じた交通ネットワーク再構築に対する基本的な方針の提示や知見の共有など、引き続き地方に対し必要かつ十分な支援を行うこと。

加えて、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公共団体に対して特別交付税等の財政支援をすること。

（４）公共ライドシェアについては、制度の更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、運送責任の所在やドライバーの柔軟な働き方などについて十分な議論を行うとともに、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。

（５）地域公共交通や物流の維持・確保に大きな影響を及ぼしている運転手をはじめとする要員不足の解消に向け、運転手の処遇や労働環境の改善に対する支援を充実するほか、国が率先して運転手の確保に向けた機運醸成を行うなど、人材確保に向けた取組をより一層推進すること。また、二種免許や大型免許等の取得費用の支援の継続を図るとともに、特定技能外国人の受入れに向けた環境整備など、具体的な策を講ずること。

（６）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。

さらに、自動運転車両の社会実装を速やかに進めていく上では、安全性の確保はもとより、国民や地域の社会受容性を高めることが重要であることから、自動運転の社会実装によって国民や地域が享受できるメリットを分かりやすく情報発信する機会を拡大し、機運醸成を図るほか、住民理解の促進に取り組む地方への支援や事業者支援を行うこと。

（７）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Ｍａａ Ｓの早期実現と普及を図ること。

（８）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、航路と競合する高速道路料金の割引が継続されたこと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ずること。

（９）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、バスの運転手の確保・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。

（10）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。

（11）離島航路は、住民の生活物資の輸送、通学・通院、観光振興、経済活動など、地域の社会経済を支える重要な社会インフラとして不可欠な役割を担っているが、定額引下げ措置の終了や中東情勢の悪化に伴う船舶用燃料の価格高騰と安定的な確保への懸念が生じており、離島航路を取り巻く環境はこれまで以上に厳しい環境にあることから、船舶用燃料に対する新たな支援制度を創設するほか、安定的な供給のために必要な措置を講ずること。

また、離島航路就航船舶は老朽化が進行し、多くの航路で更新時期を迎えているが、人口減少などによる利用者の減少及び船価の高騰が進む中、航路事業者の船舶更新に係る負担が大きくなっていることから、離島航路の安定性が損なわれることが懸念されている。そのため、離島航路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国の支援対象として「唯一の航路」の補助要件を撤廃すること。併せて、安定的な運航の継続性が損なわれると見込まれる場合、国補助金の補助率を引き上げるとともに、黒字航路も対象とすること。また、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度における離島航路就航船の適用利率について、更に引き下げるとともに船舶更新に対する地方公共団体の財政負担に対して、更なる地方財政措置を講じること。

さらに、船員不足を理由とした減便が発生するなど、離島住民の生活や経済活動に深刻な影響が出ていることを踏まえ、制度の柔軟な運用や人材確保のための処遇改善に対する支援など、早期に更なる対策を行うこと。

８　航空路線の維持・充実等について

（１）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、東日本大震災をはじめとした震災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保持・強化並びに安全運航を確保する上で必要不可欠な費用に対する予算措置について適切な対応を図ること。

（２）空港の施設整備に当たっては、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」等に基づく費用対効果分析の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こと。また、地方管理空港については、空港法附則第７条第１項及び第２項に基づく「地方空港整備特別事業」の柔軟な運用などにより、施設整備を支援すること。

９　観光振興対策の推進について

（１）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、需要の分散・平準化の促進を含めた過度の混雑対策、マナー違反対策、民泊の適切な運営確保その他のインバウンド増加に伴う対応、地域一体となった持続可能な観光地域づくりの推進に係る支援などを行うこと。

　また、出入国に関する措置等の受入体制の確保に当たっては、国が導入を目指している電子渡航認証制度（ＪＥＳＴＡ）により、入国管理の厳格化と円滑化の両立が期待されることも踏まえ、訪日短期滞在ビザに関する免除対象国を拡大及び免除措置を延長すること。

（２）地方誘客の推進による需要分散を図る観点から、ＪＮＴＯをはじめとする戦略的な訪日プロモーションの実施とともに、大規模イベントを活用した情報発信に係る取組として、2027 年国際園芸博覧会（神奈川県横浜市）、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地域経済活性化の好機と捉え、地方の魅力的な観光素材を効果的に発信するとともに、陸・海・空の周遊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ずること。

（３）地方誘客及び消費拡大に向けた効果の高い観光コンテンツの充実を図る観点から、アドベンチャーツーリズムやサイクルツーリズム等の推進、スノーリゾート形成支援、観光周遊ルートの整備のほか、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用した魅力ある新たな観光資源の掘り起こしや磨き上げの取組をハード・ソフト両面で支援するとともに、誘客プロモーションの支援などを行うこと。

　また、春夏の旅行商品の造成やインバウンド誘客期間を加味し、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整理と議論を深めること。

（４）全国 14 のモデル観光地をはじめとする高付加価値旅行者の受入環境整備に係る支援を行うとともに、開催地を中心に大きな経済効果をもたらすＭＩＣＥにつ

いて、地方都市を含め全国での誘致を促進するため、政府やＪＮＴＯ等による誘致活動を行うとともに、各地の誘致体制強化のための支援を行うこと。

また、特定複合観光施設（ＩＲ）の実現は、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ことから、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ずること。また、今後予定されている新たな区域整備計画の認定申請の受付に係る所要の手続を着実に進めること。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、ＩＲ整備に際しては、懸念されるギャンブル等依存症について、国として地方公共団体等とも連携した対策を講ずること。

（５）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、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は速やかに検疫飛行場に指定するとともに、全ての空港・港湾における検疫、税関、出入国管理の人員体制を迅速に拡充すること。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・給油作業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、地方空港において、新規就航等の実現や運休路線の運航再開を促進するためには、令和５年度まで実施されてきた訪日誘客支援空港への着陸料等の支援も必要であることから、早期に支援を再開するとともに、割引率・補助率の引き上げや１空港当たりの支援上限額の撤廃、グランドハンドリング等の運航経費支援等、国支援の充実を図り、併せて、滑走路やエプロン等の施設の拡充に努めること。また、訪日外国人旅行者向け国内線割引運賃の認知度向上など、積極的な訪日誘客対策を実施すること。

加えて、受入環境整備のため、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。

（６）ストレスフリーな観光を推進するためには、インバウンドの受入環境整備が不可欠であることから、外国語併記の観光案内標識の設置促進、観光施設や道の駅等のキャッシュレス促進、無料公衆無線ＬＡＮの整備促進、災害時の情報伝達等緊急時の対応などの施策を進めること。

（７）「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」等の達成を目指し、国内交流の拡大を図るため、国内旅行需要の平準化を促進する観点から、ラーケーションの促進、休暇取得の分散化等に取り組むとともに、ワーケーション、ユニバーサルツーリズム等の多様なニーズに対応するための必要な環境整備等に取り組むこと。また、地方空港を活用した相互交流の一層の拡大に向けて、支援を拡充すること。

さらに、訪日外国人旅行者と日本からの海外旅行者の双方向の交流拡大に向けたアウトバウンド推進への支援を行うこと。

（８）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。

（９）観光地の強靭化に向け、高付加価値な旅行商品の造成、観光ＤＸの推進、良好な景観の形成・保全・活用促進のための支援を行うこと。

(10) 観光産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。観光産業の強靭化を図る観点から、観光産業の再生支援、宿泊施設・観光施設の整備促進に取り組むとともに、特に、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ずること。

(11) 観光人材の確保を進める観点から、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・強化に対する支援を行うこと。

(12) 相次ぎ発生している大規模自然災害における外国人観光客の安全かつ迅速な帰国を支援するため、「Ｓａｆｅｔｙ　ｔｉｐｓ」などの情報伝達手段の機能強化及び普及促進を図るとともに、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。

(13) 鉄道・自動車交通・海上交通・航空の公共交通機関等の安全対策や、行楽地を中心とした白タク対策等の道路交通の安全対策の推進を図るとともに、特に、令和４年 12 月にとりまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」を着実に実施し、旅客船の安全運航の確保を図ること。

(14) 観光地域づくりの司令塔となる「観光地域づくり法人（ＤＭＯ）」の果たすべき役割がますます重要になるため、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よう、機能強化への取組に向けた支援を行うこと。

(15) 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。

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、豪雪地帯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とともに、支援措置を充実させること。

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年能登半島地震で明らかになった半島地域の脆弱性の改善に向けて住民が安心して暮らし続けられるよう、被災地の復旧・復興対策を含め支援策を強化すること。加えて、半島や離島など特定地域の防災・減災対策に必要な予算・財源を十分に確保すること。

さらに、全国の豪雪地帯では、人口減少・高齢化の進行に伴い除排雪の担い手不足が深刻化する中で、高齢者を中心とした除排雪作業中の事故が多発してい

る。豪雪地帯安全確保緊急対策交付金等の支援については、死傷事故防止に向け、不断の制度改善を図るとともに、十分な予算額を安定的に確保・拡充すること。
そして、克雪技術の開発については、国が率先して研究・開発・普及を推進すること。

（２）離島地域の振興に向けて、産業基盤及び生活環境等に関する本土との格差是正を図るため、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、財政措置を講ずること。
特に、物価や原油価格の高止まりが離島における住民生活や企業活動の支障とならないよう、離島住民の運賃低廉化及び物流コスト支援に係る交付金の所要額を確保するとともに、輸送コスト支援事業の特例的な交付率の嵩上げなど、社会経済情勢の変化に応じた支援制度の拡充を図ること。
加えて、人口減少下において、医療、福祉、産業等様々な分野で担い手不足が深刻化している小規模離島の地域社会を持続可能なものとしていくため、担い手の受入れ等に必要となる住宅の確保、車両・物資の海上輸送手段の確保等の取組に対する支援を強化すること。

（３）地域人口の急減に直面している地域において、農林水産業、商工業等の地域産業の担い手を確保するための特定地域づくり事業を行う「特定地域づくり事業協同組合」の設立や事業を推進し、新たな組合の設立による組合数の増加や、既存組合の事業拡大等が想定される中、これから更なる活用が期待される組合活動に支障が生じないよう、特定地域づくり事業推進交付金の十分な予算額を確保し、派遣職員人件費や事務局運営費の充実など財政措置の拡大を図ること。
特定地域づくり事業協同組合制度における組合員以外への派遣が可能な利用量割合の拡大や、組合の区域外派遣について、制度趣旨に沿い、その見直しの実現に向け、継続して検討を進めること。
加えて、本制度の活用促進や持続的な組合運営のため、特定地域づくり事業の活用を検討する事業者や市町村及び設立後の組合に対して、組合の設立・運営の知見・ノウハウ等を有する専門家を派遣する制度の創設等について検討を進めること。
また、更なる組合の設立や派遣職員の確保等を図るため、制度の周知を強化すること。

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の運用にあたっては、地方公共団体の果たす役割が大きく事務負担が増加していることから、必要な人員に対する交付税措置の拡充などの予算の措置を確実に行うこと。さらに、法運用情報の適正な管理と有効活用のため、関係法令による規制情報も含め、盛土情報を包括的に管理する全国的な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、地方公共団体間で判断に差異が生じないよう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、基準や許可等の運用

の明確化や、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。
　また、手数料収入で賄うことができない協議や届出の対応に必要な財政的支援を行うこと。

（3）不法・危険盛土等への対応について、地方公共団体が行う外部委託を含むパトロールや衛星画像解析による監視など、違法性や危険性の疑いのある盛土等の早期発見につながる取組や、発見した場合の緊急対応や行政処分などが適正に行われるよう、必要となる財政的・技術的支援を行うこと。

12　国土の適正な利用及び管理に向けた取組の推進について

（1）近年、土地需要の高まりが見られる中、大規模なメガソーラー開発や外国人による土地取得の加速化等により、地域において法令等の遵守がなされないなど、水源周辺や森林地域を含め、自然環境保全の観点で課題を生じている土地利用の事案が全国各地で確認されている。
　このため、適正な土地の利用・管理に向けては、全国統一でのルールのもと、土地の取得から、林地開発、土地の造成、建築に至るまでの各段階において関係法令を適切に運用していくことが必要である。

（2）国においては、現在、複数の府省庁で「外国人の土地取得規制」、「地下水の採取規制」、「土地の取得・利用規制」について並行して検討が進められているが、その検討に当たっては、関係府省庁の連携のもと、多岐にわたる法令や制度の整合を図りながら、地方公共団体や事業者の負担なども考慮し、効率的で実効性ある仕組みを検討・構築すること。また、重要土地等調査法については、附帯決議の趣旨を踏まえ、水源地をはじめ国土保全にとって重要な区域に関する調査や規制のあり方について検討すること。

（3）また、地下水や水源地などの水資源は、地域の重要な共有資源であるが、地下水については、全国一律でその採取を規制する法律がなく、地域の実情に応じて、地方公共団体が条例により採取の届出や許可等を実施している。このため、国においては、地方公共団体ごとの対応を前提とすることなく、全国統一的な考え方に基づき適正な保全・利用が確保されるよう、法令の整備等について検討するとともに、地下水採取の効果的な実態把握を進めること。
　さらに、地域にとって重要な水源地は、行政が適切に管理する必要があることから、市町村による水源地周辺の土地の公有地化を推進するため、地域活性化事業債の対象を森林以外の土地取得にも拡充するなど、取得や保全に関する財政支援制度を創設・拡充すること。

（4）加えて、国において、現在、効率的な土地の利用・管理や行政手続の簡素化等のため、不動産登記情報を一元管理する「不動産ベース・レジストリ」の整備が進められているが、適正な土地の利用・管理において不可欠な不動産登記などの所有者情報に関しては、土地の異動情報や地図による所有者把握、同一の者による複数の土地保有状況の一括把握を可能とするとともに、各種法令等における土地利用に関する手続きとの連携を図るなど、効率的な事務執行が可能となる仕組みを構築すること。

また、地方公共団体や事業者の双方が法令等の手続きの進捗を共有できるシステム等を構築・整備すること。