

(人の流れを支える公共交通ネットワークの維持・確保への支援)

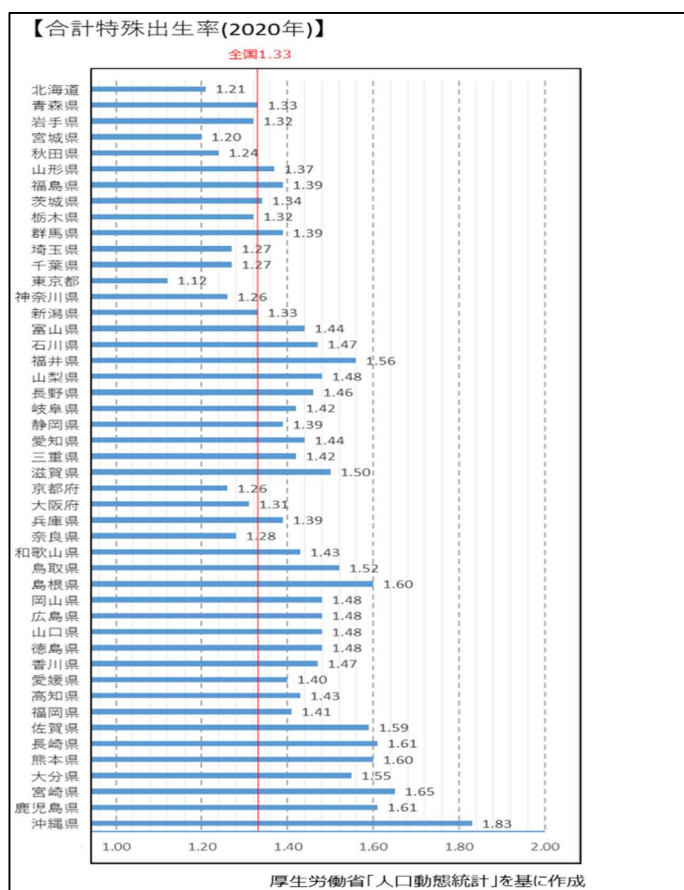
- 新型コロナウイルス感染症の影響により経営が悪化しているJR本州3社及び九州についても、引き続き地方の鉄道ネットワークが維持できるよう、一定の経営支援を講じること。

また、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とともに、同社を含む鉄道事業者側の事情・判断のみによって廃止等がなされることのないように沿線地域の意向が尊重される仕組みを検討すること。さらに、鉄道事業者と地域が一体となって存続・活性化に取り組もうとする際に有効な支援策を検討すること。

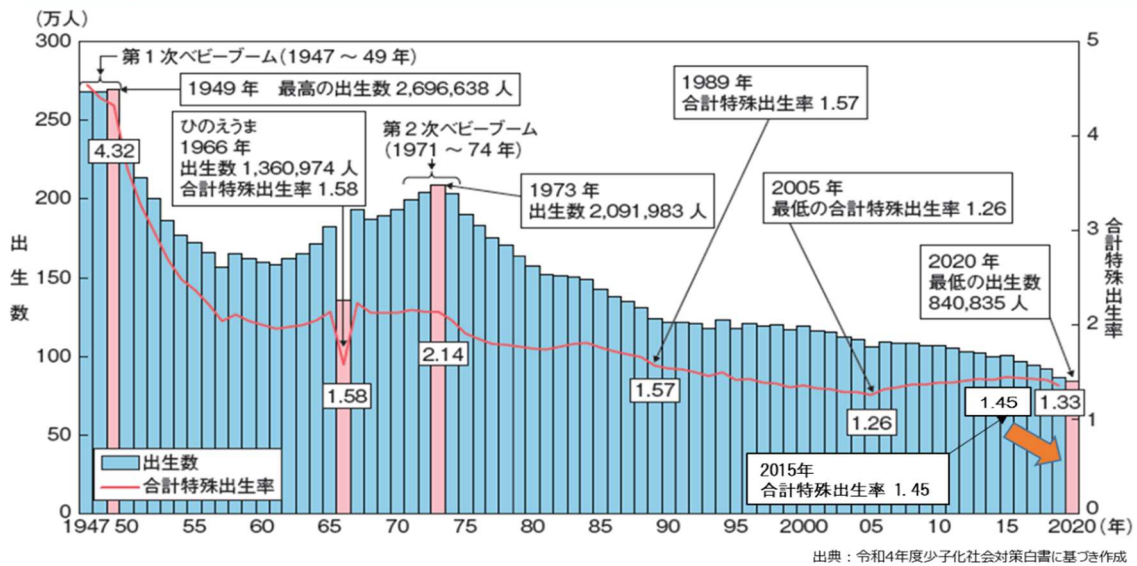
なお、国鉄改革における分割民営化が地方に与えた影響、分割方法の妥当性、国鉄改革の精神等を改めて検証し、日本全体として鉄道ネットワークを維持するためのあるべき姿を検討すること。

3 産み・育みやすい環境をつくる

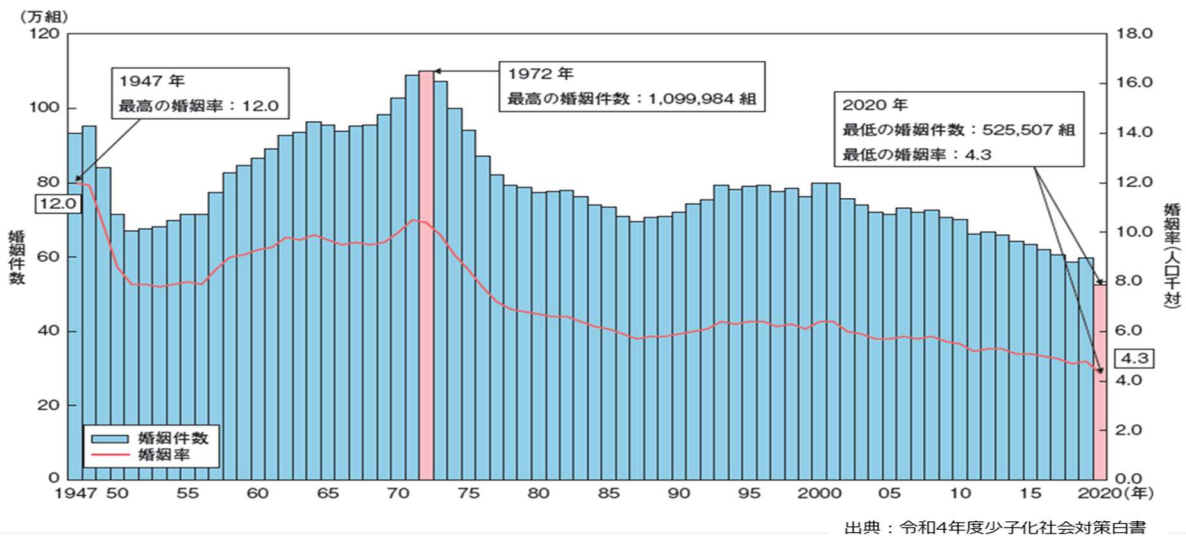
- わが国の合計特殊出生率が、現在の人口を維持するのに必要な「2.07」から年々遠ざかって低下基調にあり、家族の形成を望む人々のウェルビーイングが十分実現できていないことを踏まえ、子育てに係る経済的負担の軽減や幼児教育・保育等の充実などはもとより、若者が未来に展望を描ける社会の構築にも踏み込んで総合的な少子化対策を断行し、若い世代の結婚や出産の希望をかなえる環境づくりをさらに大胆に推進すること。



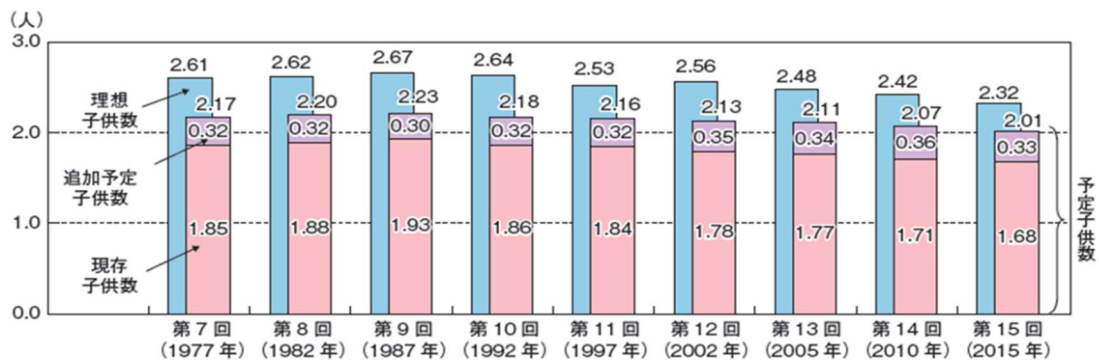
出生数及び合計特殊出生率の年次推移



婚姻件数及び婚姻率の年次推移



平均理想子供数と平均予定子供数の推移



資料：国立社会保障・人口問題研究所「第15回出生動向基本調査（夫婦調査）」（2015年）

注：対象は妻の年齢50歳未満の初婚どうしの夫婦。予定子供数は現存子供数と追加予定子供数の和として算出。総数には結婚持続期間不詳を含む。各調査の年は調査を実施した年である。

出典：令和4年度少子化社会対策白書

4 まちの暮らしやすさをみがく

- 暮らし続けられるまちを維持するためには、「誰一人取り残さない」持続可能な社会の実現をめざすSDGsの理念の下、人々が健やかに、心豊かに生活できる地域としての魅力や価値を向上させる必要があることを踏まえ、次の事項をはじめとする取り組みの推進及び充実を図ること。
 - 地方創生に向けた自治体SDGs推進のための取り組みへの支援
 - 地方が脱炭素社会の実現をめざす上で必要となる制度・技術・インフラ等の環境整備及び取り組みに対する支援
 - 望まない孤独・孤立に悩む人々に寄り添い、細やかにかつ包括的に支援するための、官民連携プラットフォームを通じた連携の深化及び地方における先導的な取り組みへの支援
 - 一人ひとりの個性が尊重されその能力が遺憾なく発揮されるとともに、性的少数者、外国人、障害のある方などを含め全ての人が孤立することなく、自分らしく生きられる環境づくり及び支援

5 当面する広域的重要課題への対応

(東日本大震災の被災地域における地方創生)

- 「被災地の復興なくして地方創生なし」の考え方のもと、被災者に寄り添いながら、現場主義を徹底して地方創生のモデルとなるような復興を実現し、「新しい東北」を1日も早く創造することを改めて明確化すること。被災地の復興を加速するため、地域の基幹的産業の復興促進等により安定した雇用を確保すること。

(大阪・関西万博等の開催に向けた取り組みの推進)

- 2025年大阪・関西万博や、2026年愛知・名古屋アジア競技大会、アジアパラ競技大会、ワールドマスターズゲームズ関西など大規模国際大会等を成功に導くとともに、その開催を、全国各地の地域資源の磨き上げや発信等を通じた地方創生加速の契機とするため、地方公共団体や民間団体・企業等が独自に又は連携して行う地域活性化の取り組みを支援すること。

Ⅲ デジタル田園都市国家構想・地方創生の基礎条件整備に向けて

新型コロナウイルス感染症やデジタル化等の影響により、これまで当たり前とっていた常識・価値観は大きく変化し、新しい社会像・社会的価値観が創出されてきている。コロナ禍等を起因とした社会変容は、テレワーク等による働き方の変化などの物理的移動の減少、居住の在り方の変化、デジタルを前提とした生活など、人々の生活様式にも変化をもたらし、地方における社会インフラの在り方、受益と負担の在り方など、既存構造の問題を浮き彫りにした。

またコロナ対応から、緊急時・非常時における国と地方の役割分担や責任の所在などが不明確などの課題も顕在化した。

更に、都市と地方の関係性においては、“成長の原動力”となる都市部の力を弱めることなく、ともに発展し続ける将来像を描くことも必要である。

これからの新しい社会において、真に地方が自立し主役となるために、地方創生とはどうあるべきか住民ファーストの考えに立ち、地方のあるべき姿のため、必要な法や制度の見直しを国と地方が一体となって検討しなければならない。

(国と地方等の役割分担)

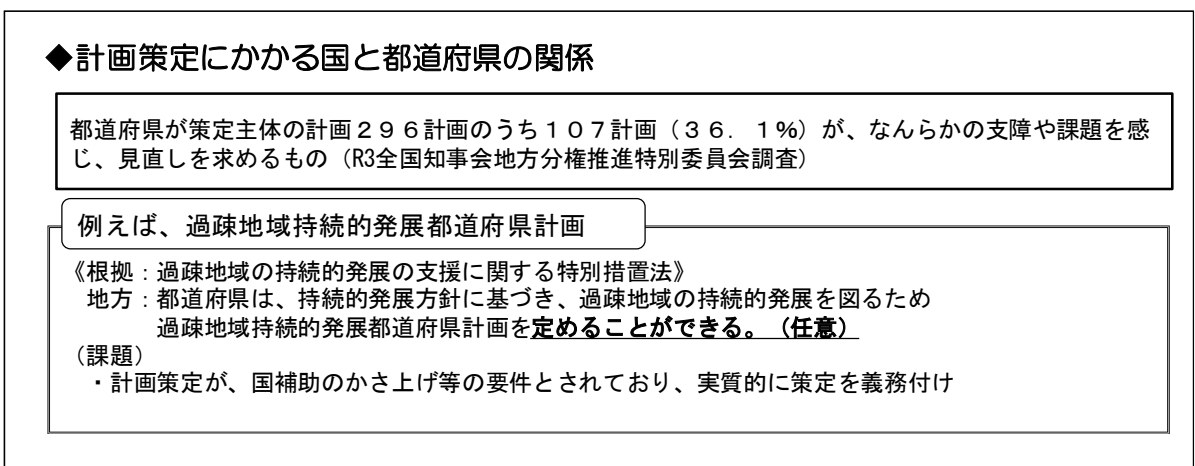
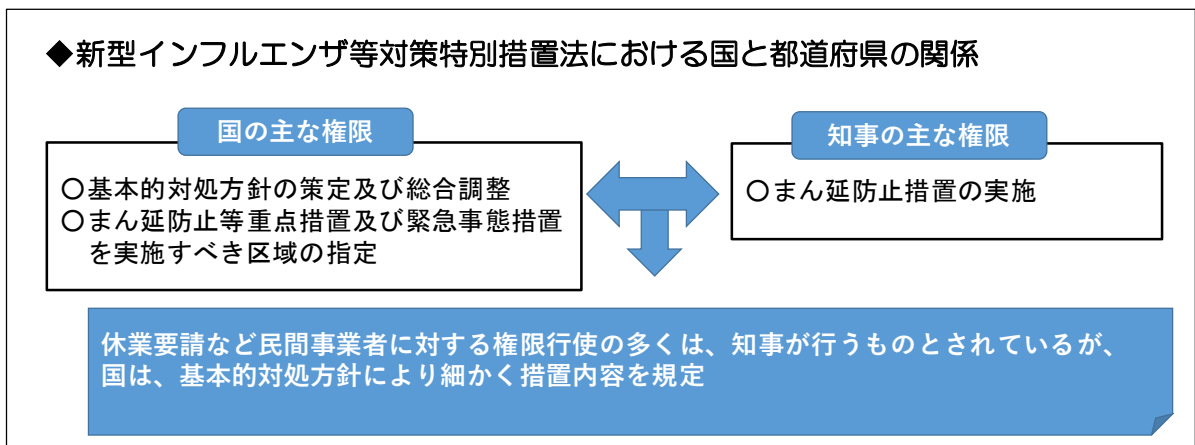
- 地方分権改革により、現在の国と地方の関係の基本となる枠組みが確立され、それ以降、社会経済情勢の変化に対応した制度整備が、必要に応じ行われてきた。

今般の新型コロナウイルス感染症対応をめぐるのは、国と地方又は地方間の役割分担に関し、個別法において、権限・組織・運用が複雑に交錯しており、その構造下で相互の共通認識が欠け、役割分担が曖昧であるという評価につながったことなどが指摘された。

これらについては、役割分担や責任の所在の明確化を図るなど、現行制度を適切に運用・徹底することで改善を図ることができるため、地方と十分協議の上、必要な見直しを行い施策の実効性を高めていくこと。

その際、現行制度での対応が困難な場合は、制度の基本的趣旨に立ち返り検証し、国と地方などの役割分担や責任の所在が明確になるよう、新たな制度を再構築すること。

また、地方の自主性及び自立性を確保する観点から、計画等の策定を求める法令の規定や通知等の見直しを行うとともに、今後、計画等の策定を規定する法令等は原則として新たに設けないこと。



(これからの時代に相応しい持続可能な行政運営の推進)

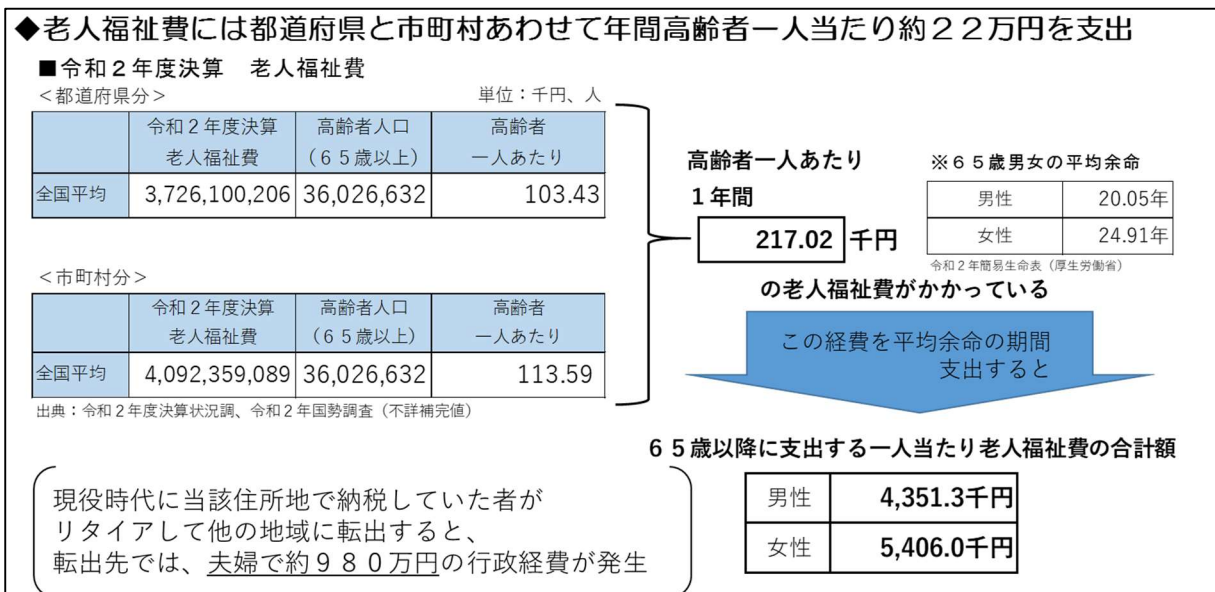
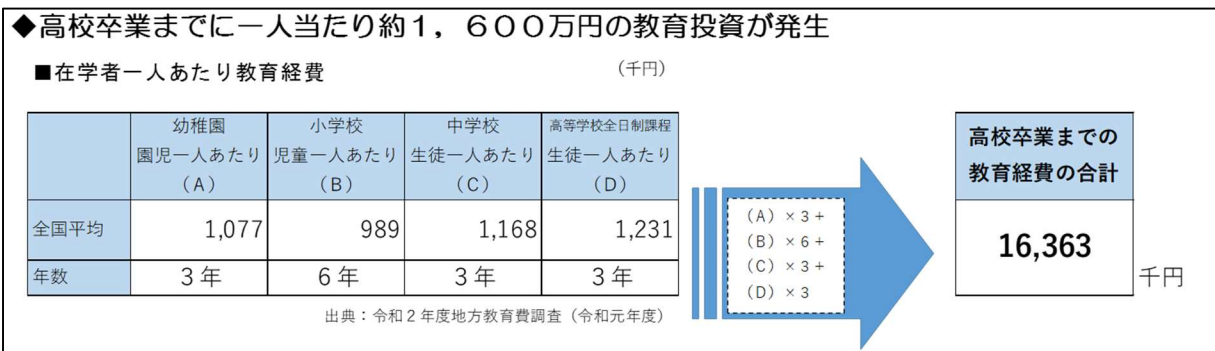
○ 地方創生は安定した行政運営に立脚するものであり、持続可能な行政サービスのためには適正な受益と負担の関係が担保されるべきである。

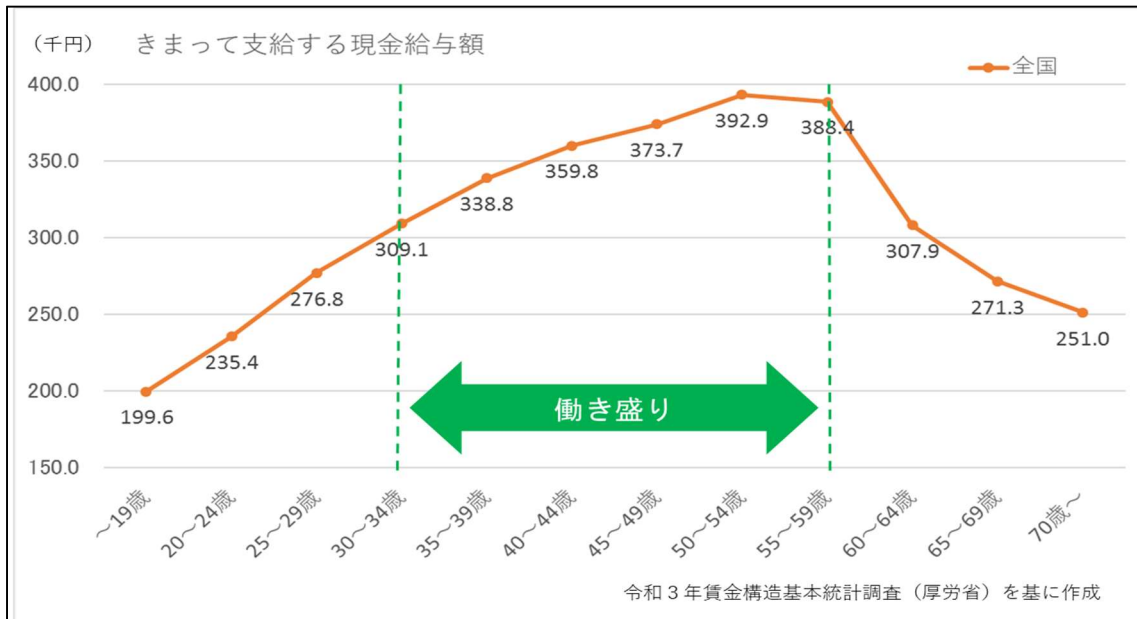
しかしながら、コロナ禍等の影響により、都市部から地方部への新たな人の流れは見受けられるものの、子どもや高齢者の世代が地方の豊かな環境の中で多くの行政サービスを受けて生活している一方で、税は働き盛りの世代が数多く移り住んだ都市部に支払われているという社会構造が今も存在している。

また、デジタル技術を活用して国境・都道府県境を越えて行われる取引等が拡大し、法人の事業活動が広がっていることから、受益関係等の是正が必要となっている。

加えて、近時において、情報・交通手段の発達などにより生活圏が拡大し、二拠点居住など多様な暮らし方が普及・定着しつつあり、新たな受益と負担の不一致も生じてきている。

このように時代とともに社会構造が変化していくなかで、ポストコロナの経済社会に的確に対応する必要があるため、将来の地域住民サービスの在り方を見据え、これからの時代に相応しい受益と負担のあるべき姿の構築に向けた議論に着手すること。





(日本の将来を見据えた「ナショナルミニマム」の在り方)

- 人口減少・高齢化が進むこれからの日本において、持続可能な地域を維持・形成するためには、地域が自ら主体となって地域の構造を見直すとともに、国全体で、社会の在り方を考えていかなければならない。地域の社会インフラが、採算性・効率性に基づいて一方的に切り捨てられるようなことはあってはならないが、デジタル化によって社会変革を起こしていく今後の日本において、地域の生活を支える社会インフラをどこまで保障するのかという「ナショナルミニマム」の在り方について、国として議論に着手すること。

◆輸送密度2,000人/日未満の線区が廃線となった場合の例

紀勢線（新宮～白浜）		
串本町役場から鉄道にアクセスする場合		
串本駅	徒歩で20分	1.5 km
一方、廃線となると		
新宮駅	車で50分	41.3 km
白浜駅	車で60分	55.5 km
山陰線（城崎温泉～鳥取）		
新温泉町役場から鉄道にアクセスする場合		
浜坂駅	徒歩で7分	0.6 km
一方、廃線となると		
鳥取駅	車で40分	31.8 km
城崎温泉駅	車で60分	45.9 km

和歌山県試算