

# 次期社会資本整備重点計画・ 交通政策基本計画に関する意見

～地域の稼ぐ力を高め、持続可能な地域づくりを支える  
社会インフラの形成を～

---

2025年6月19日

日本商工会議所

基本的な考え方 ..... p.2

I. 成長型経済の実現に向けた効率的・効果的な社会基盤整備の推進 ..... p.3

1. 地域に人と投資を呼込む社会資本整備等の推進

- (1) 視点1:「地域の稼ぐ力の強化」ー産業政策・都市再生との連動による「攻めの社会資本整備」への転換
- (2) 視点2:「国土の国際競争力の強化」ー外貨を稼ぎ、イノベーション創発に資するゲートウェイ機能の強化
- (3) 視点3:「地域・都市を結ぶ力の強化」ー地域経済を支える交通・物流ネットワークの連携・再構築

2. 安心・安全な国土の形成に向けた国土強靱化の推進

II. 社会基盤整備を支えるための地域間連携・公民連携による推進力強化 ..... p.12

- 1. 公民連携による広域連携の推進、社会資本整備等に関する国民理解の促進
- 2. 戦略的・計画的な社会資本整備を促す評価手法の検討
- 3. 深刻な人手不足に直面する「インフラ人材」の確保・育成

# 基本的な考え方

## 【わが国経済社会を取り巻く現状】

- わが国経済は、GX・DXや人手不足への対応、新たな成長分野への進出等を背景とした企業の旺盛な投資意欲を追い風に、過去30年間続いた「コストカット型経済」から「成長型経済」に移行する転換期を迎えている。
- 一方、少子化や若者・女性の流出による「二重の人口減少」が加速度的に進む中、AI等の新たな技術開発・社会実装の進展や自然災害の激甚化・頻発化・複合化等に伴い、都市の在り方も転換・変革が迫られている。加えて、近年の金利上昇やインフレによって民間の投資コストが上昇し、都市開発計画の停滞・見直しが余儀なくされる等の影響がみられるほか、足元では、保護主義的な政策の拡大や地政学リスクの上昇等もあって、わが国を取り巻く不確実性は一層増している。

## 【地域に投資と消費を呼び込む社会資本整備の加速化を】

- わが国は、「デフレマインド」が長く定着した結果、国内投資は低迷し、公共投資も防災・減災対策や老朽化対策など、「現状維持」の施策が中心に据えられてきた。この間、大都市圏と地方圏とのインフラ格差は拡大し続け、積極的な成長戦略の下で社会資本整備が着実に進められた諸外国に比して、わが国の空港・港湾・交通ネットワークの国際競争力は相対的に低下の一途をたどっている。
- 社会資本整備は、単なる速達性・アクセス性の向上のみならず、安心・安全な国土形成や、産業立地・輸出拡大を通じた地域の経済成長、イノベーション創発、国際競争力の強化等、将来世代にわたる幅広いストック効果をもたらす「未来への投資」である。
- 不確実性が増す中でも企業が安心して国内投資を決断できる環境整備が国の責務である。国は、国土を俯瞰した戦略的な観点から実効性のある重点政策・重点目標を定める等、社会資本整備・交通政策の加速化・深化を図る必要がある。

## 【公民の多様な主体の連携による持続可能な地域づくりの推進を】

- 若者・女性の地方離れの要因として、日常生活や地域交通の不便さを指摘する声も多い。日常生活に不可欠なサービスを維持するには、一定の人口集積が不可欠であるが、厳しい人口減少局面にある地域は既にサービスの確保・提供が困難な状況に陥っている。
- 利用者の利便性確保を図りつつ、将来にわたって持続可能なサービスを確保するには、社会資本整備・交通政策において、公民の多様な主体間の協調関係の構築・強化を促す視点が重要。とりわけ、交通政策は、産業政策・都市政策との連動強化、まちづくり計画における地域交通の役割の明確化、需要密度に応じた交通体系の再構築を強力に推進するとともに、持続可能なサービスを提供する担い手を公民連携で育成・強化していく施策を強化すべきである。

# **I . 成長型経済の実現に向けた効率的・効果的な 社会基盤整備の推進**

# 1. 地域に人と投資を呼込む社会資本整備等の推進

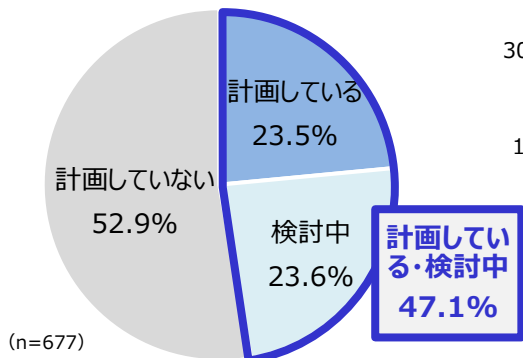
## (1) 視点1:「地域の稼ぐ力の強化」ー産業政策・都市再生との連動による「攻めの社会資本整備」への転換

- 地域経済を牽引する中堅・中小企業の投資意欲が高まっているものの、わが国の公共投資の水準は諸外国に比べて劣後し、特に地方都市では、新たな投資を呼び込み、人流・物流を創出できるような環境が十分に整っているとはいえず、地域間格差が生じている。
- **成長型経済への転換点を迎えている今こそ**、企業の予見可能性を高めることで、民間の投資拡大や地域産業のアップデート、都市再生を促し、地域全体の成長に繋げるため、**産業やまちづくり・観光等の政策間で連動した「攻めの社会資本整備」への転換を図るべき。**

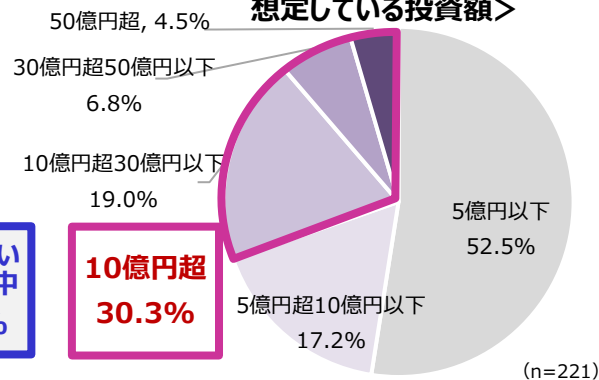
### 要望背景(データ)

#### 地域経済を牽引する中堅・中小企業は高い投資意欲を持つ

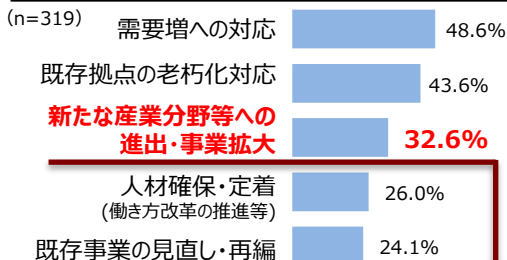
##### <今後5年程度の拠点(工場等)の新設・拡張等の予定>



##### <拠点新設・拡張計画等について想定している投資額>

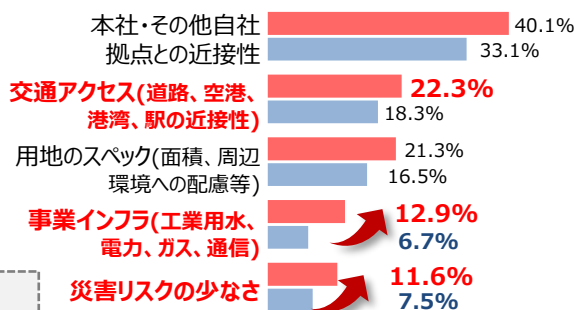


##### 今後の投資目的は需要増・老朽化対応のみならず「成長分野への挑戦」も多い



■ 医療・ヘルスケア・バイオ関連 ■ 観光関連  
■ AIチップ・半導体関連 ■ 自動車・船舶関連 等

##### 拠点新設時に交通アクセス、インフラ、災害リスクを重視する企業が増加



■ 今後5年程度の投資で重視する (n=319)  
■ 過去5年程度の投資で重視した (n=387)

### 主要要望項目

#### ①産業の再生、活性化

- **道路・交通ネットワーク**：産業団地と道路・空港・港湾・地域交通等との接続強化、ミッシングリンク解消・ダブルネットワーク化、主要インフラへのアクセシビリティ向上に向けた支援等
- **産業用地の整備促進**：土地利用転換の迅速化、重厚長大産業の大規模跡地の用途転換の迅速化、公民連携の促進
- **地方移転**：本社・研究開発機能、生産拠点等の移転促進
- **事業インフラ**：電力・送電網、上下水道・工業用水、通信等の整備促進、適切な更新・耐震化の推進
- **産業アップデート**：GX・DX等を契機とした新たな産業集積の構築の後押し、既存産業・サプライチェーンのアップデートの促進

#### ②都市の再生、賑わい創出

- **商業インフラ再生**：地方都市の防災・減災やエリア価値の向上に向けた商業・生活インフラの再生・再構築支援
- **建替・除却**：都心部の過密エリア等における老朽化した中・小規模ビルや工場、店舗の耐震化・建て替え・除却に係る支援
- **交通需要の取り込み**：地域の多様な主体の連携による、地域の新たな需要を取り込んだ計画策定等への支援



(参考)インフラ、地域交通、産業政策、まちづくり・観光政策等の連動による幅広い効果

## 道路×港湾整備＝地域産業の成長

### 〔中部横断自動車道の開通効果〕

- 2021.8に中部横断自動車道(山梨・静岡間)が全線開通。これにより、**山梨県ではフルーツ等の輸出量が14倍に増加**する等、甲信地域の農産物の輸出量が拡大。
- こうした需要を踏まえ、清水港では、物流事業者が清水港最大の物流施設を新設。
- 道路接続によって港との近接性が向上したことで、地域産業が持つ成長ポテンシャルが大きく引き出されている。**



(出典) 山梨県資料等を基に  
日本商工会議所作成

## 脱炭素×産業集積＝地域産業の転換・挑戦

### 〔脱炭素型の産業集積・転換への期待(石狩市)〕

- 北海道唯一のLNG輸入基地で、風力、バイオマス等の発電施設が集積する石狩湾新港地域では、2017年頃から**企業に100%再エネ供給を行う産業空間「REゾーン」を整備**。
- 2024年に**再エネ100%のデータセンター(DC)**が開業したほか、別のDC着工が進む等、**再エネ供給を契機とした新たな産業立地が進む**。
- 市と商工会議所では、こうした動きに対する**地域企業の参画や、脱炭素による地域ブランディング等**に向けた議論を開始。**新たな産業集積・地域産業のアップデートに期待が寄せられている。**



(出典) 石狩市、環境省資料等を基に  
日本商工会議所作成

## 港湾整備×まちづくり×観光＝新規観光需要

### 〔港湾を活用した観光地域づくり(小樽市)〕

- 小樽商工会議所の提言を受け、小樽市は、**物流港であった小樽港を人流港(大型クルーズ船誘致)に転換**。多くのクルーズ船が入港し、年間約6万人が来訪している。
- さらに同所では、**来訪者のまちなかへの誘導**に向け、港とまちなかの相互送客を促進。
- まちなか誘客拠点として、**歴史的建造物である倉庫群の活用等を推進**する等、港湾整備をきっかけに、まちづくり・観光政策との連動が進んでいる。



▲JRR小樽駅から目に飛び込む  
第3号ふ頭のクルーズ客船



▲小樽運河のシンボルの倉庫  
(市指定歴史的建造物)

## 地域交通×まちづくり＝地域の賑わい創出

### 〔再開発と連動した地域交通の再編(八戸市)〕

- 自治体が要となり、市内を結ぶバス路線について、複数の事業者のダイヤを一体的に見直し、10分～20分間隔での運行を実現**。
- さらに、まちなかの再開発にあわせ、商業機能や地域交流機能を有する再開発ビルに地域交通の情報提供・発券・待合機能を持たせることで、**まちなかと地域交通を連動**させている。
- まちなかに新たな回遊性や賑わいが創出**されているほか、バス沿線の人口流出が下げ止まる等の効果が現れ始めている。



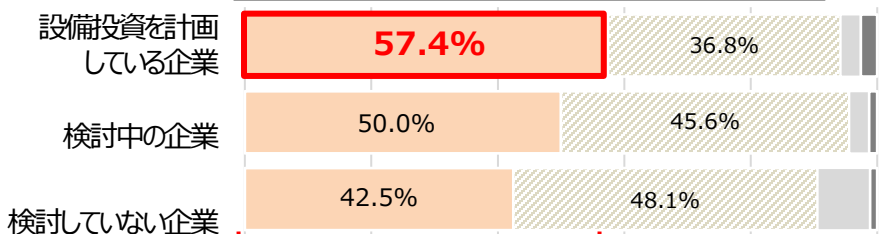
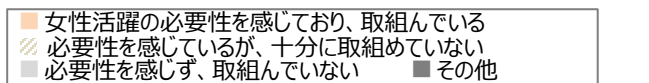
▲再開発ビル「マチニワ」。1階の吹き抜け部分は、バスの待合スペースとして使えるほか、地域の交流イベントなどに活用されている。

# (参考)高い投資意欲による地域の包摂的成長の実現

- 投資に積極的な企業は女性活躍の取組みにも精力的であり、良質な雇用の創出を通じて若者・女性の定着に貢献。社会基盤整備の推進による企業の投資意欲の後押しは、各地域における若者・女性の定着・活躍を通じた「地域の包摂的成長」に貢献する可能性。

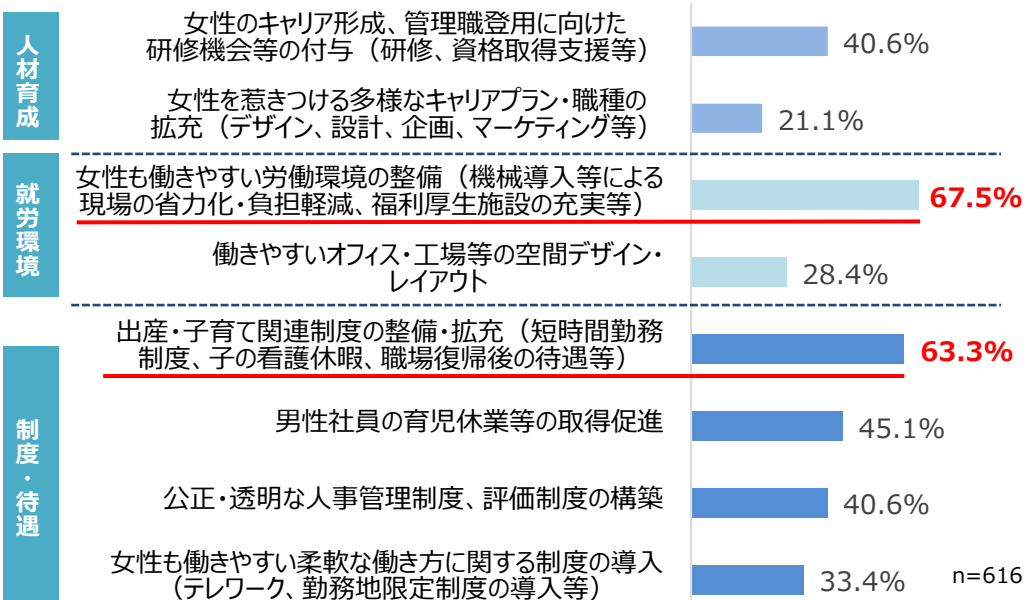
## 高い投資意欲×女性活躍＝地域の包摂的成長

### <投資を計画している企業の6割が女性活躍に取り組む>



女性活躍に関する取組み内容

### <各企業では女性活躍・定着に向けた投資、制度の整備が進展>



(出典) 日本商工会議所2024.11「地域経済を牽引する中堅・中小企業における投資動向調査」

## スズキハイテック(株)(山形県山形市)

- 創業時は下請型だったが、地域の半導体工場の撤退により、売上が大幅に下がったことをきっかけに、下請型からの脱却を決意。
- 売上が過去最低の11億円にまで落ち込む中、**2018年に下請け型から研究開発型への成長に向け、25億円を先行投資**。投資を背景に、2023年の売上が42億円に増加。**異次元の成長**を果たした。
- また、従業員189名のうち、**外国人材44%、女性社員35%、障がい者雇用3%、女性管理職31%**等、**ダイバーシティ経営にも注力**している。



## (株)別川製作所(石川県白山市)

- 老朽化等を背景に、42億円を投じて塗装工場を建設。**新工場のコンセプトは「女性も働ける工場」**。
- 新工場では、塗装工程における乾燥時の熱排出が工場内に蔓延しないように工夫をしたり、1つ1つ現場の危険性を見直すことで、**女性を含めて従業員が安全で快適に働ける環境を整備**。
- 既に現場で2名が働いているほか、女性の営業職が増加傾向にある。





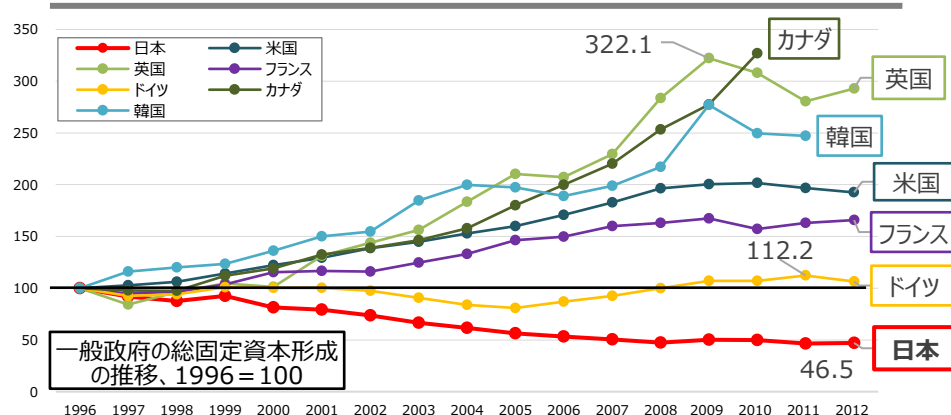
# 1. 地域に人と投資を呼込む社会資本整備等の推進

## (2) 視点2: 「国土の国際競争力の強化」ー外貨を稼ぎ、イノベーション創発に資するゲートウェイ機能の強化

- 諸外国は、継続的なインフラ投資を通じて着実に資本ストックを蓄積・アップデートしてきた一方、わが国のインフラ投資額は、1996年のピーク時から半減し、その間、潜在成長率は低迷。空港・港湾においても、戦略的な投資が活発に行われてきたアジア諸国にハブ機能が移転。
- **人口減少に直面するわが国にとっては、海外からの旺盛な投資や消費、高度人材等を取り込み、経済成長に繋げることが不可欠。**地方と海外等の近接性・アクセス性向上を通じ、わが国の立地競争力を高め、イノベーション創発に資する**戦略的なインフラ整備を推進すべき。**

### 要望背景(データ・事例)

#### 各国はインフラ投資を継続的に実施

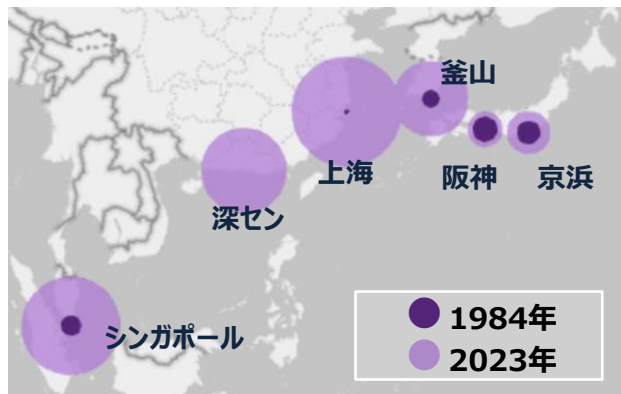


(出典) 国土交通省資料

#### 港湾のハブ機能が近隣アジア諸国に移行

#### <コンテナ取扱個数(万TEU)>

|        | 1984年 | 2023年 | TEU伸び率 | (参考)岸壁数 |
|--------|-------|-------|--------|---------|
| 京浜     | 203   | 759   | 2.7    | 8岸壁     |
| 阪神     | 224   | 510   | 1.3    | 7岸壁     |
| 上海     | 11    | 4,916 | 445.9  | 23岸壁    |
| 深セン    | 0     | 2,988 | -      | -       |
| 釜山     | 105   | 2,304 | 20.9   | 27岸壁    |
| シンガポール | 155   | 3,910 | 24.2   | 35岸壁    |



(出典) 国交省資料から日本商工会議所作成

※京浜: 東京港、横浜港 阪神: 大阪港、神戸港  
※岸壁数は整備済の水深16m以上のものを指す

### 主要要望項目

- **空港**: 機能強化(滑走路の延伸・増設、施設・ビルの機能拡充、物流機能の充実、国内外の航路の拡充、アクセスの改善 等)
- **港湾**: 機能強化(岸壁延伸、大水深バースの整備、港湾のGX・DX対応、物流機能の充実、航路拡大、アクセスの改善 等)
- **リニア中央新幹線**: 早期整備によるスーパー・メガリージョンの実現と産業活性効果の全国的な波及促進
- **ビッグプロジェクト**: 科学技術力・産業競争力の強化に向けた事業推進・実現(福島イノベーション・コースト構想、ナノテラス、ILC等)
- **研究人材等**: 高度人材を呼込むための体制・基盤づくりの強化

#### 事例 地域のイノベーション創出に向けた社会基盤整備

〔鶴岡サイエンスパーク(山形県鶴岡市)〕

- 鶴岡サイエンスパークは、**空港から20分・駅から5分という交通アクセスの良さ**を背景に、**ベンチャーや研究機関がバイオクラスターを形成。**
- クラスターを牽引するベンチャー企業では、活発な海外との取引等により**研究人材等が地域と海外を頻繁に行き来している。**
- こうしたニーズ等も背景に、**現在、空港の国際便ターミナル整備も検討**されており、インフラ整備によるさらなるイノベーション創出が期待されている。



(出典) 山形県、鶴岡サイエンスパークHP等



# 1. 地域に人と投資を呼込む社会資本整備等の推進

## (3)視点3:「地域・都市を結ぶ力の強化」－ 地域経済を支える交通・物流ネットワークの連携・再構築

- 地域交通は、利用客の減少やドライバー不足、物価高等の供給制約に晒され、移動需要の拡大に向けた投資余力・競争力が低下し、サービスの維持が困難となる地域も増加。**地域交通の衰退は、利便性の低下により地域の成長機会を取りこぼすことで、更なる地域の衰退を招く恐れ。**
- まちづくり・観光・産業立地等による移動需要を見据えた対応が重要。事業者・産業・自治体の壁を超えた連携、**交通モード間の役割分担・連携促進等による総合的な交通体系の再構築を推進すべき。**また、交通事業者の限られた経営資源を最大限活用し、地域交通の利便性を高めるため、**人材育成や配車システム等の共有化、MaaSの標準インターフェース整備等による協調領域化を推進されたい。**

### 要望背景(事例等)

#### 多様な主体の連携による交通空白の解消・未然防止

現状:長期的な需要減と担い手不足  
による路線の確保が課題

これから:まちづくり・観光・産業立地等  
との連携促進、事業者・産業・自治体の  
壁を超えた連携の促進等による交通体  
系の再構築



**幹の交通**  
(飛行機・新幹線等)

**葉の交通**  
(オンデマンドバス等)

**枝の交通**  
(地方鉄道・バス等)

壁を超えた連携の促進による  
実・花(移動需要)の取り込み

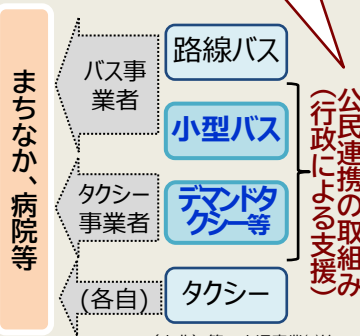
(出典)国交省資料を加工

#### 公民連携による交通空白の発生抑制に向けた取組み

#### 事例 〔福岡県北九州市〕

- ・北九州市では大学新学部の商店街への誘致決定やオフィス需要の増加等により、**まちなかに新たな人流が生まれつつある一方、高齢化が進む郊外ではバス路線の減便等により、移動弱者の発生リスクが拡大。**
- ・「地域の足」の確保に向け、**行政と交通事業者の連携・役割分担**により、**既存の交通手段との共存を図りながら、需要に応じた利便性の高い交通体系を構築。**

自治体・交通事業者の壁を超えて連携



(出典) 第一交通産業(株)等

### 主要要望項目

#### ● 地域交通（鉄道・バス・タクシー等）共通項目：

##### ・ 公民連携による交通空白地の未然防止：

- 公民連携による**地域交通ネットワークの最適化**に向けた体制づくりの支援
- まちづくり、観光、産業立地等移動需要を積極的に取り込み、「**地域の足**」「**観光の足**」を総合的に確保する取組の推進
- 同種・異種モード間の事業者間連携の促進に向けた規制緩和 等
- ・ **交通事業者の経営環境改善、連携促進**：公設民営(上下分離)・公設民託(運行委託)の導入支援、人材育成、車輛、配車・運行管理システム等の共有化、MaaSの協調領域化・実装支援（標準インターフェースの整備等）
- ・ **交通結節点の整備**：駅やバスターミナル等モード間連携を促進する拠点整備
- ・ **利便性・持続可能性・生産性の向上**：GX・DX化・省力化投資支援、バリアフリー化、MaaS等地域交通DXの促進、自動運転等新技術の開発・実装 等

#### ● 鉄道交通網：

- ・ **鉄道網充実**：新幹線等高速鉄道網の一層の充実
- ・ **インフラ維持・更新**：橋梁・トンネル・踏切、貨物駅等駅舎の維持・更新
- ・ **旅客・貨物鉄道事業者の連携**：地域実情に即した柔軟な連携体制構築支援 等

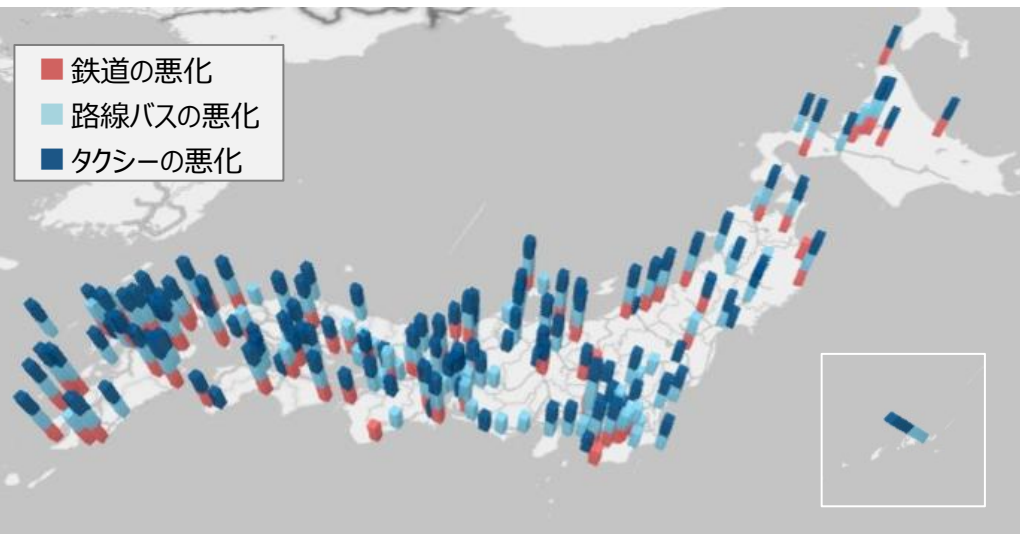
#### ● バス・タクシー等：

- ・ **ドライバーの働き控えの解消**：ドライバーの実際の働き方に合わせた制度の見直し・柔軟な制度の実現(在職老齢年金制度、労働基準勧告等)
- ・ **交通空白地域における供給制約の緩和**：交通空白地域の乗合バス・タクシー事業の許認可の緩和（タクシー・バス車両乗車人数(下限・上限)の緩和等）、タクシー営業エリアの柔軟化（都市部の事業者の過疎地への営業エリアの柔軟化等）、個人タクシーの法人立上げ時の最低保有台数の緩和 等）
- ・ **物流**：物流拠点整備、まちづくり等との連動、貨客混載、モーダルシフト推進等

# (参考)各地で進む地域交通の衰退、利便性向上に向けた取組み

## 全国各地で地域交通が衰退

<直近5年間の地域交通の状況>



※商工会議所地区単位でみた鉄道、路線バス、タクシーの状況について、それぞれ「悪化している」と回答した場合に積み上げて視覚化したもの

### 地域の声

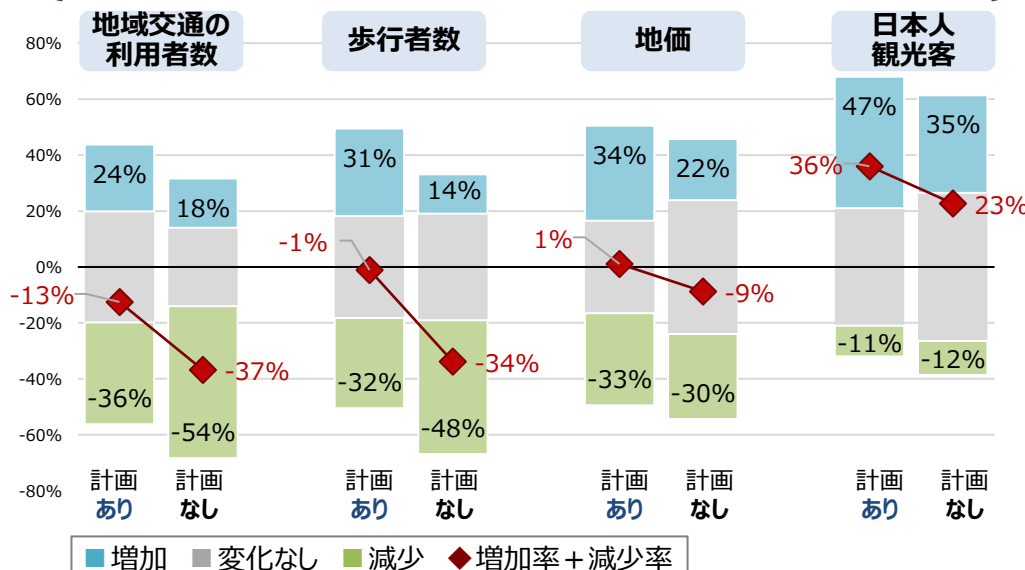
- ・廃線やタクシーの夜間運行のとりやめが相次ぐが、まちを歩く人が減り、結果として地域商業等の賑わいが減少。経済への影響は大きい。
- ・交通事業者の自助努力は既に限界。行政が旗振り役となりモード間の適切な連携や、ヒト・モノ・システムの共同化等を図らないと交通空白地は増え続ける。交通空白地を新たに作らないための支援が必要。
- ・協議会にて住民の足の確保の検討が進むが、観光の観点がない。誘客や、シビックプライドの醸成等、観光戦略と交通政策との連動も必要。
- ・MaaSについて、アプリ作成が目的化しており、全国でアプリが乱立している。利便性向上に向けても、共通プラットフォーム等が必要。
- ・本社・生産機能等の立地の動きがあるが、働く場所と商業地・住宅地等を結ぶ交通機関がないと、外国人材等従業員が定着しない。

(出典) 日本商工会議所「観光振興とまちづくり、地域交通の現状に関する実態調査」(2025年5月実施、速報値)、ヒアリングに基づき作成

## コンパクト・プラス・ネットワークの取組みによる効果

<地域の中心市街地の動向(コロナ禍以降の直近5年間)>

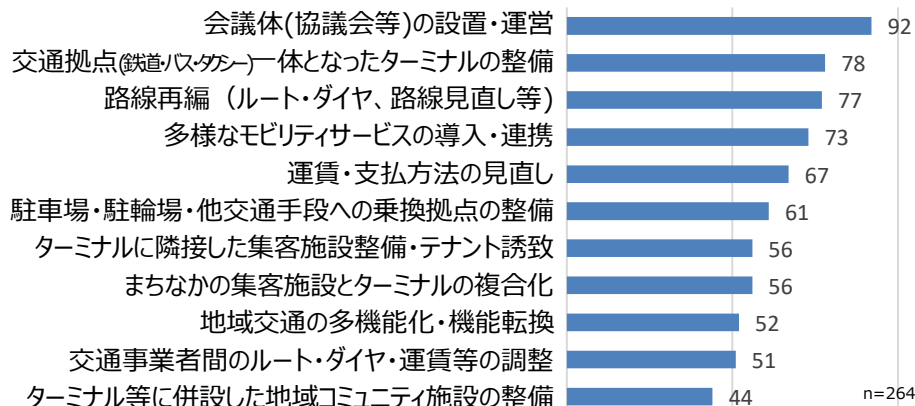
地域公共交通計画・立地適正化計画の策定を通じてコンパクト・プラス・ネットワークに取組む地域では、計画がない地域と比べて人流等が増えていると評価する商工会議所が多い傾向。



※計画あり: 地域公共交通計画と立地適正化計画を共に策定している地域 (n=101)

※計画なし: 地域公共交通計画と立地適正化計画を策定していない、またはいずれかのみを策定している地域 (検討中を含む) (n=71)

## 各地域における地域交通の利便性向上等に向けた取組み状況





# (参考)まちづくり・観光・産業立地等との連動による地域交通の活性化

## 観光需要の創出×地域交通

〔神姫バス(株)(兵庫県姫路市)〕

- ・姫路市を拠点に兵庫県内を運行する同社は、世界遺産・姫路城(姫路市)を訪れる観光客の近隣地域等への回遊促進等に向けた事業を数多く実施。
- ・伝統的な建物が残るたつの市のまちづくり事業では、たつののまちづくり会社等と連携し、一体的なエリアリノベーションや、元醤油工場の文化観光拠点整備等を実施。
- ・新たな観光需要を創出することで、回遊性を促進する等、移動をベースとしたまちづくりを通じ、地域の魅力創出を図っている。



## ナイトタイムエコノミー×MaaS

〔広島県庄原市〕

- ・商工会議所が中心となり、観光地を回遊するGSM事業や交通空白地域における生活・観光両立型のデマンド交通事業等を展開。
- ・今年度は、地元タクシー会社が夜間運行を休止したことを受け、ナイトタイムの利用者(飲食店や夜間診療のある医療機関等の従業員、利用者等)をターゲットとしたデマンドバス事業の実証運行を実施。来年度の実装を予定。
- ・利用者向けアンケートでは、25%ほどが同バスがなければ「出かけるのをやめる」と回答するなど、需要と連動した交通手段の確保が重要に。



## エリア価値の向上×地域交通

〔南海電気鉄道(株)(大阪府大阪市)〕

- ・同社は、沿線価値向上に向けた取組みを推進。
- ・なんばでは、来街・滞在需要の掘り起こしと消費機会を創出するため、地元商店街の発意により、商工会議所・行政・交通事業者など多様な主体が連携し、車中心の駅前から人中心のウォーカブルな広場として再生。
- ・南大阪では、社会課題解決やエリアブランディングを通じた沿線の活性化・人口流入を目指し、子育て世帯の定住・移住促進や産業・観光振興、リノベーションまちづくりなど、「暮らす・働く・訪れる」価値を高める事業を実施。各事業の有機的な結合により、移動需要を創出している。



## 産業団地×LRT

〔栃木県宇都宮市〕

- ・宇都宮駅と東側エリアに集積する産業団地を結ぶ新たな公共交通としてLRTを整備。
- ・産業団地の従業員のほか、沿線の大学等に通う学生、市民等も活用しており、新たな人流を創出。駅東側は商業施設やホテル等の開業が相次ぐほか、沿線の宅地開発も進む。
- ・LRTの駅にはバス停や駐車場・駐輪場が整備される等、接続が容易になっており、交通難民・買い物難民対策にも寄与。
- ・今後、栃木県庁のある西側への延伸も予定。



## 2. 安心・安全な国土の形成に向けた国土強靱化の推進

- わが国は、脆弱な国土条件のもと世界有数の災害大国。近年では温暖化の影響から、災害が激甚化・広域化・多重化する傾向。
- 地震・豪雨の複合災害により甚大な被害を受けた能登地域は、インフラ・ライフラインの復旧遅れが生活再建・生業再生の足かせとなり、人口流出の加速化を招く等、地域存続の瀬戸際に立たされている。地方圏の超高齢化・過疎化と大都市圏への人口集中の進展と相まって、災害に対する地域社会の脆弱性が高まっており、ひとたび大規模自然災害が発生すれば被害拡大は免れない。
- 発災時の経済的損失・財政負担を軽減し、早期に地域経済の復旧・復興を図るためには、各地域の特性を踏まえ、複合災害を含む災害リスクに応じた、平時からの「事前防災」対策等を通じ、地域・圏域全体の防災力強化を推進すべき。

### 要望背景(データ)

#### 激甚化・頻発化する自然災害

- 災害発生数(1980年代と2010年代の比較)：**約3.5倍**  
→特に土砂災害発生件数は**約1.5倍**に
- 国内風水害被害額(2019年)：**2兆1,500億円**(過去最大)

社会基盤の復旧の遅れが人口流出の加速化を招いている



|     | 公費解体の<br>進展<br>(2025.4.30時点) | 災害公営<br>住宅の具体化<br>(2025.3.31時点) | 市内人口<br>(2024.11(推計)) | 減少率<br>(2023.12比) | 事業再開／通常<br>営業等ができてい<br>ない事業者 |
|-----|------------------------------|---------------------------------|-----------------------|-------------------|------------------------------|
| 輪島市 | 65.9%                        | 14~21%                          | 約16,000人              | ▲30%              | 34.4%<br>(※1)                |
| 珠洲市 | 75.6%                        | 4.7%                            | 約7,900人               | ▲37%              | 52.2%<br>(※2)                |

(出典)・公費解体：石川県HPF被災建物の解体・撤去（公費解体）について  
・災害公営住宅：内閣府「第7回能登創造的復興タスクフォース会議資料」  
・市内人口：LocationMind×Pop©、事業者：輪島商工会議所・珠洲商工会議所

※1)2025.4.14時点(時短・休業日を増やしている事業者を含まない)  
※2)2025.3.31時点(時短・休業日を増やしている事業者を含む)

### 主要要望項目

- **複合災害**：複合災害を想定したインフラ整備、避難計画の策定 等
- **地震**：ビル等を含めた旧耐震基準建築物の面的な早期耐震化支援、老朽施設等の適切な撤去、木密地域の不燃化対策等
- **津波**：防潮堤・堤防の早期整備、津波避難ビル等の確保・整備等
- **台風・豪雨**：流域治水の推進、放水路・排水機場等の早期整備、海拔ゼロメートル地帯等における垂直避難場所の早期確保・整備 等
- **火山噴火**：監視・観測体制の充実・強化、想定被害に応じた国道等の避難路・迂回道路等の整備推進、情報発信の強化
- **大雪**：まちの孤立を防ぐ除雪体制の構築(融雪設備・施設の整備、排雪場所の小口分散設置等除排雪体制の充実、連携体制の構築等)
- **安定的・継続的な国土強靱化の推進**：法定計画「第1次国土強靱化実施中期計画」を踏まえた十分な予算・財源の確保（国土強靱化事業の当初予算化による企業の予見可能性の確保 等）
- **災害時における風評被害対策の徹底**：正確な情報発信による観光を含む人流や物流等への影響の最小化



## **Ⅱ．社会基盤整備を支えるための 地域間連携・公民連携による推進力強化**

# 1. 公民連携による広域連携の推進、社会資本整備等に関する国民理解の促進

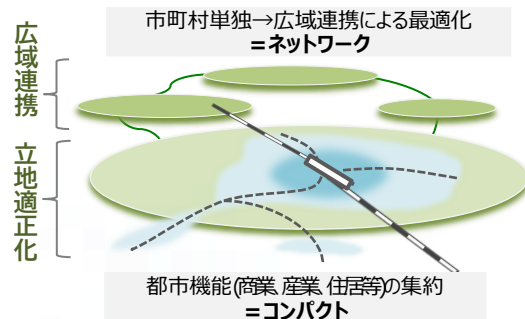
- 自治体の財政余力や人的資源が乏しい中、個別の自治体のリソースのみに頼ったインフラ・公的施設の適切な維持・更新は限界。
- 一方、民間等では行政区域の枠を超えて広域連携による事業展開が行われている。こうした事業によって蓄積された**民間のノウハウやリソースをインフラマネジメントに活かすため、地域の実態・特性に対応した広域連携・公民連携（PPP/PFI（ローカルPFI））を推進すべき。**
- 群マネ、PPP/PFI等の民間活力による効率化の推進とともに、効率化によって生じた財政・人員余力を新たな「成長投資」に振り向けることも両輪で進めるべき。また、社会資本整備や地域交通政策によって得られる地域経済への効果等を国民に分かりやすく示し、理解醸成を図るべき。

## 要望背景(事例等)

人口動態の変化に伴い、都市・地域社会の枠組みも変化する必要

人口減少(少子化+若者・女性の流出)

都市・地域社会の枠組みの変化



### ■地域を取り巻く課題

- 少子化、若者・女性の流出、担い手不足
- まちなかのスポンジ化、地域交通の衰退 等

## 主要要望項目

- 群マネ**：行政の枠を超えた「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の推進と、効率化による財政・人員余力の「成長投資」への振り向け
- PPP/PFI**：地域企業が主導・参画するPPP/PFI（ローカルPFI）、スモールコンセッション等の推進、地域企業の育成・参画促進
- 体制強化**：地域生活圏の形成・広域リージョン連携の推進に向けた制度・仕組みづくり、広域連携・公民連携プロジェクトを促すインセンティブ付与（ファンド活用、企業版ふるさと納税の拡充 等）
- 国民理解**：インフラ整備や地域交通の重要性に関する理解促進

## 水道事業の広域化(ウォーターPPP)

### 事例 【群馬県東部水道企業団】

- 3市5町が水道事業を広域化。
- 浄水場の共同化等により、水道企業団の純利益が増加し、給水原価が抑制される等のメリットが創出されている。



(出典) 内閣府、群馬県東部水道事業団資料等

## PPP/PFIによる幅広い効果

効率的・効果的な公共サービスへの効果

地域・経済社会への効果

①財政負担の軽減

財政負担は縮小、サービス水準は同一

金額

②公共サービス水準の向上

財政負担は同一、サービス水準は向上

金額以外の効果

③経済価値の向上

地域における生産・所得・消費の増加

④社会的価値の向上

GX対応、DXの導入

## 民間ノウハウを活かした道の駅(PFI)

### 事例 【函南道の駅・川の駅(静岡県)】

- 地元企業が道の駅を運営。地元観光情報・農産物の発信や、隣接地のテーマパーク整備による相乗効果により、利用者数が当初想定を上回る水準で推移。



(出典) 内閣府「PPP/PFI事業の多様な効果に関する事例集」、伊豆ゲートウェイ函南HP等

## 2. 戦略的・計画的な社会資本整備を促す評価手法の検討

- 本来、社会資本整備は、地域産業・都市の再生等、ストック・フロー両面で幅広い波及効果が期待されているが、現在の評価手法では、アクセス性、速達性、交通安全性等、短期的・効率化を重視した費用便益分析にとどまっている。**人口減少下のわが国において社会資本整備による効果を短期的・効率化の尺度のみで評価すれば、過去をベースに「削るだけの投資」となり、国全体が縮小均衡に陥いる恐れ。**
- **国土形成計画等で描かれた国土の将来像（新時代に地域力をつなぐ国土）の実現に向け、社会資本整備によるストック・フロー効果の最大化を図る観点から、多様な便益指標を踏まえた、戦略的・計画的な社会資本整備を促す総合的な評価手法の検討が必要。**

### 要望背景(データ・事例)

#### 社会資本整備の幅広い効果

（社会資本整備はストック効果のほか幅広いフロー効果を持つが、ストック効果の一部に表されるB/C(費用便益比)のみが評価されている。人口減少下においてはフロー効果を含めた新たな評価制度の検討が必要。）

#### ストック効果

安心・安全効果（国土強靱化）

生産性向上効果

（・移動時間の短縮・輸送費の低下  
・貨物取扱量の増加）

生活の質の向上効果

（・生活環境の改善）

#### フロー効果

生産活動の創出

雇用の誘発

所得増加による消費の拡大

（出典）国土交通省

英国では、インフラ整備による地域の成長戦略や多面的な効果を評価

#### 英国

- ・国が上位計画で投資額を明記し**民間の投資誘発を狙っている**
- ・国の上位計画への貢献度を明らかにした上で、**地域経済の成長シナリオを描いている**

計画・戦略

経済評価

- ・**多様な便益指標**（非貨幣換算指標を含む）を用いて**5段階で評価（Value for Money）**
- ・**戦略と整合**がとられている。

#### 日本

- ・国土形成計画等で地方に対するインフラ政策の重要性を指摘するが、**国・地域発展のための戦略とインフラ整備の関係が不明確**

- ・上位政策の変化に整合的な意思決定ルールではなく、**費用便益分析（B/C）に偏重した評価体系**

### 主な要望項目

- 社会資本整備による多様な評価軸の検討  
（多様な価値軸の例）
  - ・ 新たな産業立地や、成長産業への地域産業転換
  - ・ 新たな観光ニーズの創出、環境・文化面における価値
  - ・ 地震や風水害、高潮、大雪等の災害に対するレジリエンス、リダンダンシーの向上
  - ・ 安全保障（経済・エネルギー・食料等）への寄与度等
- 社会資本整備、地域交通政策と地域の産業立地、観光、まちづくり政策等との連携強化による整備効果の最大化

#### 事例 地域における道路整備後の成長戦略を描く取組み

〔中海・宍道湖8の字ネットワーク(鳥取県・島根県)〕

- ・中海・宍道湖圏域では、10万人以上の3都市が連担する「60万人都市圏」として一体的発展を目指す道路ネットワーク整備に向けた検討が進展。
- ・計画実現を目指し、**圏域市長会が道路整備後の「振興ビジョン」を策定**するほか、ヒアリングを基に**経済界が道路開通後の企業の投資意欲・サービス開発意欲を公表**。
- ・**地域全体で道路開通を契機とした将来の成長戦略を示している。**





# (参考)広域連携体制、スモールコンセッション、道路の新たな評価方式

## 経済圏一丸となった広域振興の取組み

### [熊本県南経済連携協議会(八代・水俣・人吉商工会議所)]

- TSMC進出を契機に、熊本市と県北東部18市町村が「熊本連携中枢都市圏」を形成する中、県南圏の振興等に向けて、熊本県第2の都市である八代商工会議所が中心となり、2024年6月に協議会を発足。
- 人口減少下において、県南25万人を経済圏ととらえ、広域での観光振興や地域課題解決に向け連携を開始している。
- 県南地域の魅力発信事業としては、「くまもと県南フードバレー構想」を通じ、県南の特産物を活かした商品開発や販路開拓を支援している。



## スモールコンセッションによる地域活性化

### [町家再生を通じた賑わい創出(萩市)]

- 寄付等による町家について、市は一般公開等を行ってきたが、維持管理費が課題に。文化財の活用に向け、コンセッション方式を導入した。
- 事業者誘致にあたっては、行政・商工会議所による創業相談所「萩ビズ」も声かけや創業支援を実施。選考の結果、美容室・セレクト書店・カフェの複合施設が入居した。
- コンセッション方式の導入で民間の創意工夫を取り入れた結果、まちなかに新たな層の来訪者や、スタッフの移住・定住が生まれる等、地域の新たな賑わい創出につながっている。



## 地域の実情の適切な反映に向けた評価方法の導入

### [鳥取県]

多くの中山間地域を抱える鳥取県では、2016年度に学識等による検討委員会を設置し、道路に求められる多様な役割に着目し、鳥取県の実情を適切に反映する新たな道路事業評価手法を導入

### [検討背景]

- 現在、道路事業の評価は国のマニュアルに基づき3便益に基づく費用便益分析(B/C)が広く用いられている一方、**3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)は交通需要に依存したもので、道路整備がもたらす多様な効果を十分反映できていない**とは言えず、**多くの中山間地を抱える本県においてはその値のみで道路事業の可否を判断するのは適当でない**。

### [新たな道路事業評価手法]

- 「費用便益分析」と「定性的効果」を総合的に評価し、費用対効果を判断

|      |                                   |                                                     |
|------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 費用便益 | 基本3便益                             | ①走行時間短縮、②走行経費削減、③交通事故削減                             |
|      | 拡張便益<br>(貨幣換算が可能で便益の二重計測の恐れがないもの) | ①休日(季節変動)交通、②通行規制解消、③冬季速度低下解消、④CO2排出量削減、⑤救急医療アクセス向上 |

|       | 中山間地                                                 | 都市地域                            |
|-------|------------------------------------------------------|---------------------------------|
| 定性的効果 | ①道路ネットワーク<br>集落地と日常生活圏中心都市とのアクセス改善等                  | 渋滞ポイントの解消、商業地域や都市交通拠点へのアクセスの改善等 |
|       | ②産業振興・地域活性化<br>集落生活圏と地域再生拠点間のアクセス性の向上等               | 公共施設・観光地・工業団地へのアクセス向上等          |
|       | ③安心安全な道路空間<br>走行快適性の向上、車両すれ違い困難区域の解消、公共交通機関の走行環境の改善等 |                                 |
|       | ④防災・減災<br>災害時の孤立危険集落の解消、緊急時の輸送機能改善等                  | 迂回路・代替路による防災機能の強化、緊急時の輸送機能の改善等  |

新たな評価手法

### 3. 深刻な人手不足に直面する「インフラ人材」の確保・育成

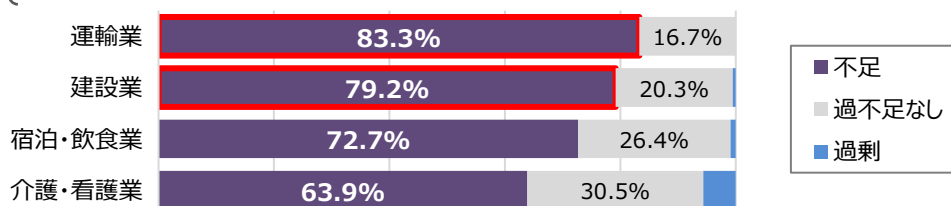
- 各地で大規模自然災害リスクが切迫する中、**発災時の復旧・復興を担う地域の建設業・運輸業等の人手不足が深刻化**。特に**専門的な知識・技術やマネジメントが求められる現場人材（インフラ人材）の不足は、災害からの復旧・復興フェーズの遅滞に直結する大きなリスクに**。
- 専門性のある人材の確保・育成には、地域企業における事業の持続性・予見可能性を高めることが重要。公共投資の安定的・持続的な実施、まちづくり・観光振興による移動需要の創出等を通じて、**地域の守り手となる建設業・運輸業等の収益性を高める事業環境整備を図るべき**。
- 人材確保に不可欠な待遇改善のための原資として、適切な価格転嫁に加え、生産性向上に資する設備投資・IT実装支援による生産性向上支援、専門的な知識・技術習得に向けたリスティング等による人材供給への支援を拡充すべき。

#### 要望背景(データ)

##### 速やかな復旧・復興を支えるインフラ人材の不足

##### <建設、運輸業の人手不足感>

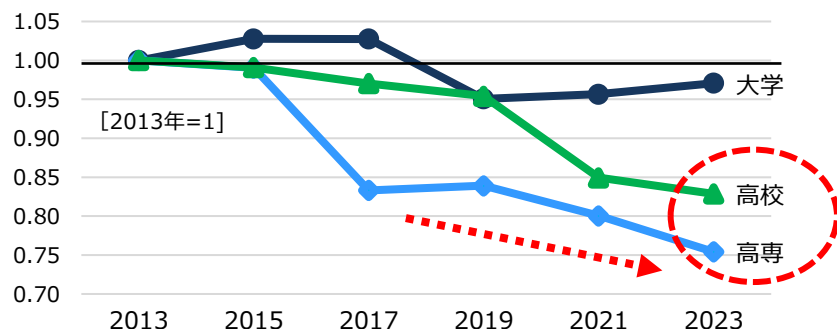
- 建設、運輸業の8割が人手不足。他の業種と比較しても人手不足感が突出



(出典) 日本商工会議所2024.9「人手不足の状況および多様な人材の活躍等に関する調査」

##### <土木建築系の学生・生徒数の推移>

- 土木建築系の学生・生徒が減少。特に高校、高専で著しく減少している傾向



(出典) 文部科学省「学校基本調査」より日本商工会議所作成

#### 主要要望項目

- 地域の守り手となる建設業・運輸業等の人材確保・育成を後押しする事業環境整備（公共事業の安定的・持続的な実施、まちづくり・観光振興等による移動需要の取り込み等）
- 人材確保に不可欠な待遇改善支援の強化（適切な価格転嫁、設備投資・IT実装支援等）、人材育成・技術継承支援
- 地域の産業人材の養成を担う大学・専門学校・高校等におけるカリキュラム確保への支援強化、リスティングを担う教育機関の設置・拡充
- 各地域における人材の育成・活用、採用等人事機能を補完する仕組みの構築

#### 事例 地域建設業4社による取組み[(一社)職人育成塾ふくしま (いわき市)]

- 地元建設業4社が、地域建設業が抱える人手不足や技術承継問題の解消、地域活性化を目的に、職人育成塾を開設。
- 同校は、廃校になった旧小学校舎を取得しリノベしたもの。住民の交流・防災拠点としても活用する。技能育成と地域の賑わい創出が期待されている。



#### 地域、企業の声



- 専門高校が統廃合し、普通科に。将来の現場監督や技術職を担う人材の成り手が育成できなくなると、今後現場が動かなくなる。各地域において、インフラ人材を育成する教育課程の支援強化が必要。