

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

【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 をはじめとした新たな技術開発・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】

わが国はこれまで、厳しい財政制約や人口減少等のもとで「デフレマインド」が長く定着した結果、企業の国内投資は低迷し、公共投資も防災・減災対策やインフラの老朽化対策など、「現状維持」を念頭においた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整備水準の格差は拡大し続け、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。

「成長型経済」への転換期を迎えた今、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。政府は、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、仕事に関するミスマッチの他、日常生活や地域交通の不便さを指摘する声も多い。買物、医療・福祉、交通、教育など日常生活に不可欠なサービスを維持するためには、一定程度の人口集積が不可欠であるが、厳しい人口減少局面を迎えている地域においては、既にサービスの確保・提供が困難な状況に陥っている。

足元の生活者・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ためには、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・強化を促す視点が極めて重要である。とりわけ、交通政策においては、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・強化していく施策の強化を打ち出すべきである。

こうした基本認識のもと、地域の総合経済団体として、地域の実態や課題、地域経済の担い手である商工会議所・中小企業の声を踏まえ、国の社会資本整備政策・交通政策に関する次期中期計画（社会資本整備重点計画・交通政策基本計画）の策定にあたり、特に重点的に検討すべき事項等について、以下のとおり意見を申し上げる。

目次

基本的な考え方 1

【わが国経済社会を取り巻く現状】

【地域に投資と消費を呼び込む社会資本整備の加速化を】

【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】

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 3

1. 地域に人と投資を呼び込む社会資本整備等の推進 3
 - (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
 - ① 産業の再生・活性化を支える社会資本整備 3
 - ② 都市の再生・賑わい創出を支える都市基盤の整備 6
 - (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 7
 - (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 9
2. 安心・安全な国土の形成に向けた国土強靱化の推進 14

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 15

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 15
2. 戦略的・計画的な社会資本整備を促す評価手法の検討 18
3. 深刻な人手不足に直面する「インフラ人材」の確保・育成 19

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び込む社会資本整備等の推進

持続的な経済成長には、安定的・持続的な公共投資による下支えが不可欠であるが、主要先進国に比べて国土条件が厳しいわが国の公共投資の水準は相対的に劣後している。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、成長機会の損失をはじめとした地域間格差が生じている。

わが国がコストカット型経済から成長型経済への転換点を迎えている今こそ、地域経済の牽引役である中堅・中小企業の持続的な賃上げと投資拡大を後押しするとともに、GX・DX等を契機とした地域産業のアップデートを促し、地域全体の成長に繋げる、「攻めの社会資本整備」を進める必要がある。

加えて、新たな人流や投資、消費の受け皿となる都市においては、インフラだけでなく、弱体化した交通機能の再構築も両輪で進めるべきである。とりわけ、人口減少社会において都市間の役割分担や圏域でのネットワーク構築が強く求められる今、地域の足・観光の足を担う地域交通は、地域特性を踏まえつつ、新たな交通需要を取り込んでいくことが重要である。

このため、政府は、「地域の稼ぐ力の強化」、「都市の国際競争力の強化」、「地域・都市を結ぶ力の強化」の3つの視点から、地域における産業構造の高付加価値化を促す社会資本整備政策および地域交通政策を推進すべきである。

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

①産業の再生・活性化を支える社会資本整備

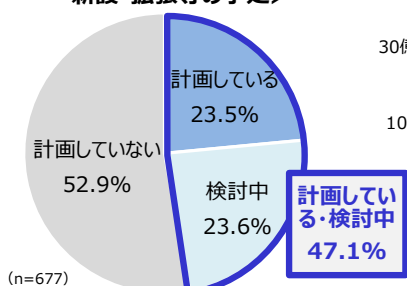
政府では、わが国の持続的な経済成長と、若者・女性を惹きつける良質な雇用の創出等を通じた地域経済の活力強化を図るべく、国内投資拡大に向けた施策を展開している。こうした中、地域経済を牽引する中堅・中小企業においても、拡大する需要や人手不足に対応するための能力増強・省力化投資のほか、研究開発拠点や物流拠点の建設等、地域の包摂的な成長に資する前向きな投資意欲が見られる。

また、急速に進むデジタル化や脱炭素化を背景とした需要変化等に対応するため、各地域においては、集積する既存産業のアップデートが進むほか、ヘルスケアやバイオ、ロボット、航空・宇宙産業等といった成長分野を取り込むための産業集積・転換を目指す面的な取組みも進展しつつある。

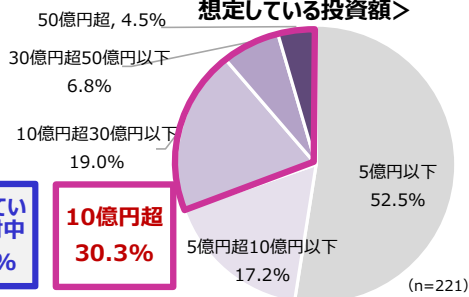
地域に新たな投資・消費を呼び込み、地域経済の持続的な成長を通じた「成長型経済」を実現するには、投資リスクとなりうる不確実性や将来不安を払拭し、民間主導の積極的な取組みを後押しする環境整備が不可欠である。このため、政府は、企業の予見可能性を高め、産業構造の高付加価値化や新たな需要創出に資する国内投資を喚起する「産業政策」の観点を踏まえた「攻めの社会資本整備」への転換を図るべきである。

【地域企業を牽引する中堅・中小企業の投資意欲】

＜今後5年程度の拠点(工場等)の新設・拡張等の予定＞

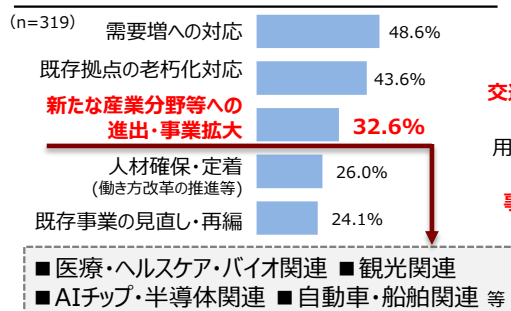


＜拠点新設・拡張計画等について想定している投資額＞

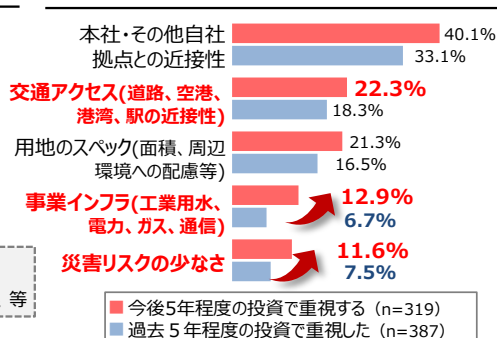


【企業の投資背景、投資の際に重視する事項】

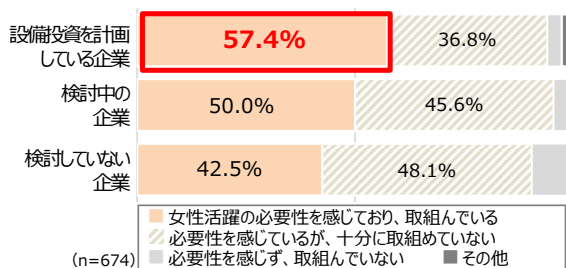
今後の投資目的は需要増・老朽化対応のみならず「成長分野への挑戦」も多い



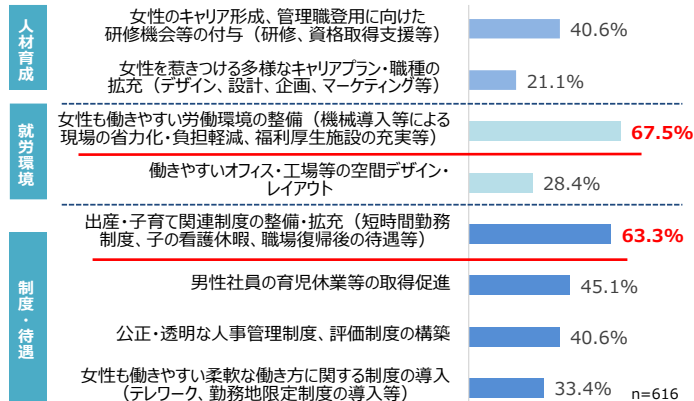
拠点新設時に交通アクセス、インフラ、災害リスクを重視する企業が増加



【投資を計画する企業の女性活躍意欲】

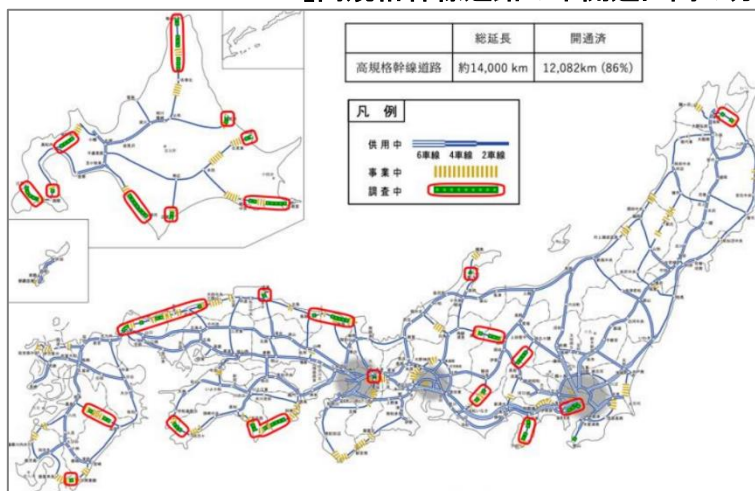


【企業の女性活躍に向けた取組み状況】



(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」

【高規格幹線道路の未開通区間の分布 (2021. 4. 1 時点)】



- わが国における高規格幹線道路は、計画延長の8割以上が開通したものの、事業化もされていない調査中区間が日本海沿岸地域や、西日本、北海道に多く偏在する等、道半ばの状況。
- 大規模災害発生時におけるリダンダンシー確保や、産業立地効果等の波及に向けて、国土を俯瞰した道路ネットワーク網の形成と空路・海路・鉄路等との有機的結合の推進等による機能強化が不可欠。

(出典)国土交通省資料

地域産業の再生・成長に関する事例

<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〔長野県、山梨県、静岡県〕

- 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、中部横断自動車道や東名・新東名高速道路と接続する清水港では、市内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。



▲物流事業者 4 社(鈴与、アオキトランス、天野回漕店、清和海運)による清水港最大の物流施設「新興津国際物流センター」



<脱炭素×地域産業＝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)

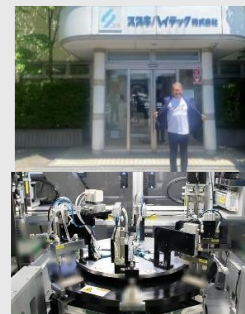
- 北海道唯一の LNG 輸入基地で、風力、バイオマス等の発電施設が集積する石狩湾新港地域では、2017 年頃から企業に 100%再エネ供給を行う産業空間「RE ゾーン」を整備。
- 2024 年に再エネ 100%のデータセンター(DC)が開業したほか、別の DC 着工が進む等、再エネ供給を契機とした新たな産業立地が進む。
- 市と商工会議所では、こうした動きに対する地域企業の参画や、脱炭素による地域ブランディング等に向けた議論を開始。新たな産業集積・地域産業のアップデートに期待が寄せられている。



地域企業の投資意欲、包摂的成長に関する事例

■スズキハイテック株式会社〔山形県山形市〕

- 創業時は下請による受注が主だったが、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。



■株式会社別川製作所〔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、工場以外においても、女性の営業職が増加傾向にある。



■要望項目

- 道路ネットワーク**：産業団地と道路・空港・港湾、地域交通等との接続強化（既存産業団地等におけるアクセス性の向上、利便性向上）、ミッシングリンク解消、ダブルネットワーク化、暫定 2 車線区間の早期 4 車線化等の促進、産業立地や物流効率化とも連動した主要交通インフラへのアクセシビリティ向上（スマート IC・バイパスの整備 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**：大都市圏等の本社機能・研究開発機能・生産拠点等や、官公庁等の行政機能の地域への移転促進
- **事業インフラ**：自律分散型エネルギーの導入促進・分散化・送電線網整備の推進、上下水道・工業用水・通信（面積カバー率での通信エリア拡大を含む）等の適切な更新・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後押し、地域の既存産業やサプライチェーンにおけるアップデートの促進（多様な再エネ導入支援、既存コンビナートのカーボンニュートラル対応支援、洋上風力等のサプライチェーンへの地元中小企業の参画促進）

②都市の再生・賑わい創出を支える都市基盤の整備

地方都市においては、急激に進む「二重の人口減少」や、それに伴う市場の縮小等を背景に、空き家・空き店舗が増加しているほか、撤退・廃業した大型商業施設が放置される等、まちなかの老朽化・スポンジ化によって都市の利便性が低下し、新たな投資や人流・消費を呼び込む際の障害となっている。また、中心市街地には、木密地域・狭隘道路等も多く残され、安全・安心でウォーカブルなまちづくりに向けて、課題が山積している。

さらに、政策的な後押しによって庁舎・学校といった公共機能や病院等のまちなかへの集約が進む一方、商業施設や業務施設、集客施設等においては、郊外を含めて分散している地方都市も多い。人口減少に対応するには、中心市街地や交通拠点等、日常に不可欠な生活サービスが集積するエリアに多様な機能を集積させ、まちなかのミクストユースを推進することが必要である。

政府では、都市機能の集約・誘導と公共交通による地域内外の連携・圏域形成を図るコンパクト・プラス・ネットワークを推進しているほか、公共公益空間や既存ストックの利活用等によるエリア価値向上を通じた都市再生、観光地の高付加価値化を後押ししているが、民間においても、行政や関係機関等との連携のもと、都市としての魅力を高め、エリアの質・価値の向上に資する取り組みによって成果が広がりつつある。

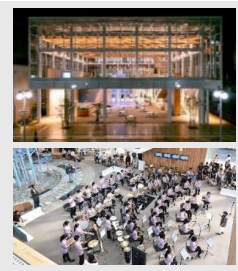
政府は、こうした民間主導の取り組みをさらに後押し、地域の稼ぐ力を高めるべく、「まちづくり政策」や「観光政策」の観点も踏まえ、都市再生や観光振興を支えるインフラの再生と地域交通の再構築を推進するとともに、市町村都市再生協議会等の公民連携の場における民間の提案権の強化等、行政の計画に公民連携事業を落とし込めるような環境・仕組みを整備されたい。

都市の再生・成長に関する事例

<地域交通×まちづくり＝地域の賑わい創出>

■再開発を連動した地域交通の再編(青森県八戸市)

- 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「マチニコ」。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。

<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(北海道小樽市)

- 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。
- また、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。
- 市と商工会議所が協働し、小樽ゆかりのクリエイター、地域企業、市民・まちづくり団体等を巻き込みながら、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む。
- こうしたまちなかの賑わい再生を受け、同所では移住者向けの「まちなか起業」も支援。約2年で100名超が移住する中で、12名が小樽市で起業した。



▲JR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）

■要望項目

- **商業インフラの再生**：地方都市における防災・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（撤退・廃業した商業・宿泊施設等の除却・再生、地域の交流・賑わい創出に資する既存ストック等の活用支援、小規模・連鎖的な市街地再生に対する財政・ノウハウ支援等）
- **過密エリアの再生**：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（財政・税制支援、規制緩和等）、地域特性に応じた魅力ある街並み・都市景観の維持・形成に資する木造住宅密集地域の不燃化対策およびウォークアブル空間の創出等も含めた狭隘道路解消の推進
- **管理放棄・低未利用不動産（空き地・空き店舗）**：用地取得や換地等を通じた「防災公園」等の再整備と公共空間としての有効活用
- **コンパクト・プラス・ネットワーク**：都市計画等に基づく、事前防災の観点も踏まえた「コンパクト・プラス・ネットワーク」推進
- **地域交通との連動**：新たな観光誘客や地域住民・来街者の移動需要の取り込みに資する二次交通の維持・充実に向けた取り組み支援、自動運転・MaaSの更なる普及促進、行政・交通事業者・DMO・まちづくり会社等との連携による地域の新たな需要取り込みに向けた計画策定等への支援

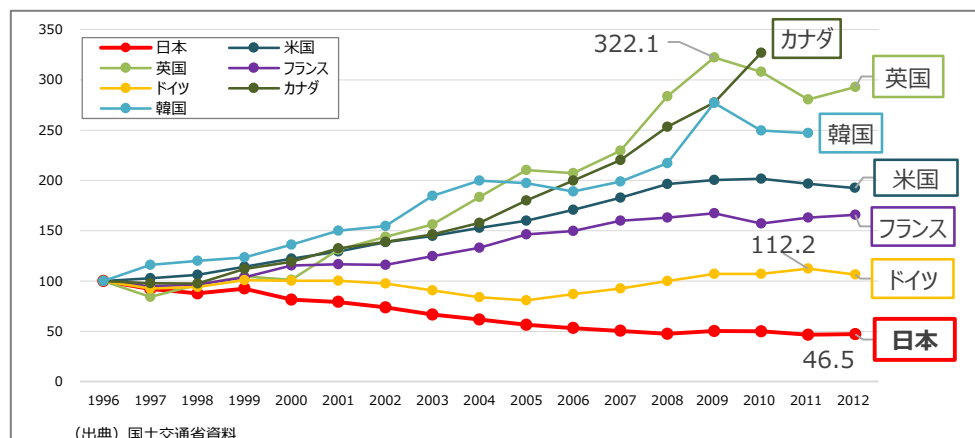
（２）視点２：「国土の国際競争力の強化」－外貨を稼ぎ、イノベーション創発に資するゲートウェイ機能の強化

わが国に比べて潜在成長率が高い欧米をはじめとした諸外国においては、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、国際競争力の源泉としてきた。一方、わが国のインフラ投資額は、1996年のピーク時から概ね半減し、その間、潜在成長率は低迷している。海外との人流・物流の拠点となる空港・港湾をみても、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り、そのシェアに大きく水をあけられている状況にある。

人口減少に直面するわが国にとって、稼ぐ力の維持・向上に留まらず、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である。そのためには、選ばれる日本・選ばれる都市として、国際的に遜色のない環境整備に向けたインフラ投資が重要である。

政府は、地方と海外等との近接性・アクセス性の向上を通じて、わが国の立地競争力向上、交流活性化等によるイノベーション創発に資するゲートウェイ機能の強化を図るなど、国土の国際競争力強化に向け、資源の集中的・効率的な配分を図りながら戦略的なインフラ整備を推進すべきである。

【各国のインフラ投資状況】



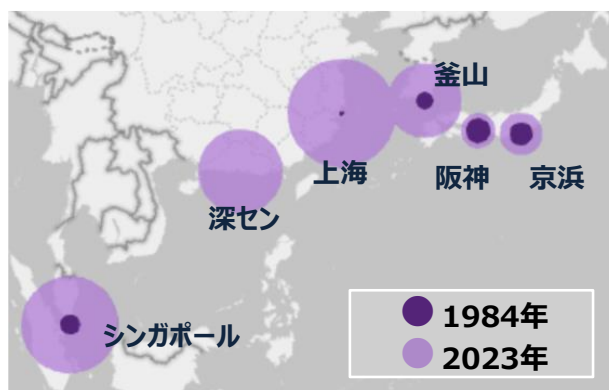
【港湾のハブ機能が近隣アジア諸国に移行】

＜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) 国交省資料から日商作成

※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以深のものを指す



地域のイノベーション創出に向けたインフラ整備

■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って、研究人材等が地域と海外を頻繁に行き来している。
- ・ こうしたニーズの拡大等も背景に、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。



■要望項目

- **空港**：
 - ・ 滑走路の延伸・増設、CIQ機能・給油施設・整備拠点の整備、ILS（計器着陸装置）の高度化・導入による就航率向上、空港ビル機能の拡充等を通じた空港利便性の向上
 - ・ 物流拠点や新たな産業の集積等に資する工業団地の整備等、空港の周辺エリアの利便性を活用した戦略的な拠点整備の促進

- ・円滑な運行体制に向けたグランドハンドリングや保安検査場・機内清掃員等の人手不足解消に向けた支援、省力化・生産性向上等に資する空港関連諸設備の整備促進
 - ・国内地方空港間を結ぶ路線や定期・チャーターによる国際便の新規就航等による航路の拡充
 - ・コロナ禍で深刻なダメージを受けたコンセッション空港の経営基盤安定に向けた支援
 - ・モーダルシフトの促進に向けた空港貨物ターミナルや荷捌きスペース等の物流機能の充実
 - ・人流・物流のスムーズな移動を支える空港アクセスの改善
- **港湾**：
 - ・大型化するコンテナ船・クルーズ船の受入れに向けた岸壁延伸や大水深バースの岸壁・大規模コンテナターミナルの整備促進
 - ・港湾のデジタル化・脱炭素化の推進（省力化・生産性向上に資するAIターミナル等の導入促進、脱炭素社会を支えるカーボンニュートラルポート（CNP）の形成推進、船舶燃料の環境対応を支えるLNGバンカリング拠点の形成支援）
 - ・モーダルシフトの促進に向けた、コンテナターミナルや荷捌きスペース等の物流機能の充実
 - ・地域経済の活性化効果が大きい大型クルーズ船の受入れ拡大、カーフェリー・国際フィーダー等の航路充実
 - ・能登半島地震等の教訓を踏まえた発災時に重要な拠点となる港湾の防災拠点機能の確保、支援活動の円滑化に向けた海上支援ネットワークの形成の推進
 - ・人流・物流のスムーズな移動を支える港湾アクセスの改善
 - **リニア中央新幹線**：リニア等による日本中央回廊の早期整備による三大都市圏が一体となったスーパー・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**：わが国の科学技術力・産業競争力の強化に資するビッグプロジェクトの推進・実現（福島イノベーション・コースト構想の推進、福島国際研究教育機構（F-REI）の整備促進・プロジェクトの早期具体化、国際リニアコライダー（ILC）の国主導での日本誘致の実現、次世代放射光施設（ナノテラス）の利活用促進 等）
 - **研究人材等**：ビッグプロジェクトや、イノベーション創出を担う研究人材等の高度人材を呼び込むための体制・基盤づくりの強化

（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、地域住民が日常で不可欠な生活サービスを享受するうえで不可欠な「足」とともに、企業が地域内外から人材を確保し、新たな投資やイノベーションの創発に取り組む等、安定的な事業活動を担保する「足」でもある。さらに、魅力ある地域資源を活用し、急増するインバウンドを含め、国内外からヒト・カネを呼び込むための観光振興を支える重要な地域の主体となっている。

こうした中、「二重の人口減少」や地域住民の価値観・ライフスタイルの変化に直面する地域交通事業者は、沿線・管内の人口規模の縮小に伴う利用客減少に加え、運転手等の人材不足や物価高等の供給制約にも晒され、新たな需要取り込みに向けた投資余力が低下しており、サービスの維持が困難となる地域が増加している。

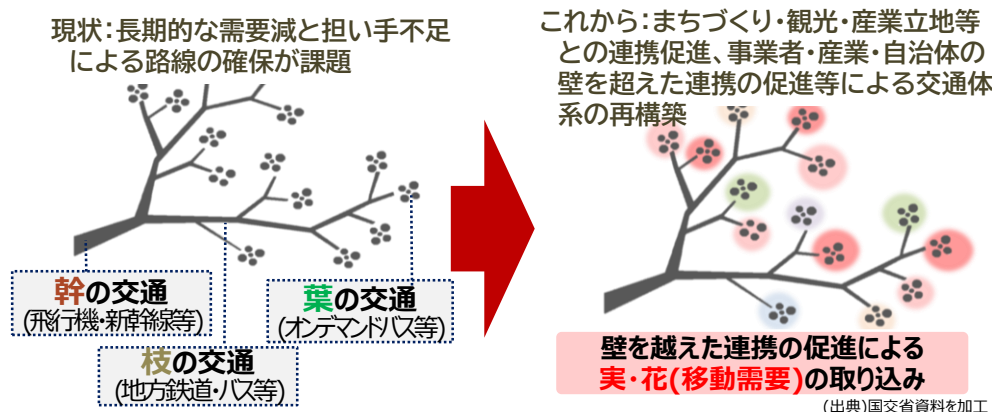
地域交通の衰退は、エリア全体の利便性低下に繋がり、地域住民によるまちなかでの消費機会や、観光・産業立地等の地域の成長機会を取りこぼすことで、さらなる地域の衰退を招く恐れがある。こうした負のスパイラルによって地域交通への投資が長期停滞する中で生じた交通空白は、その解消に多大なコストが必要となるため、公民連携による未然防止に向けた取組みが極めて重要である。

急速な人口減少に直面する地域において持続可能な地域交通を実現するためには、まちづくりや観光振興、産業立地等による移動需要の変化を見据え、従来の枠組みに捉われない対応が求められる。事業者・産業・自治体の壁を超えた連携、航空・船舶・鉄道・バス・タクシーといった交通モード間の役割分担・連携を促し、自動車・道路ネットワークも含めた総合的な交通体系の再構築が必要である。

また、交通事業者の限られた経営資源を最大限に活用し、地域交通の利便性を高めるため、これまで各社が個別にリソースを割いてきた人材育成や車輛、配車・運行管理システム等の共有化を後押しすべきである。特に、地域交通 DX の基盤として期待される MaaS は、アプリや決済システムが地域毎に異なり、ユーザビリティの低下を招いているとの指摘がある。サービス品質の向上等の観点から、標準インターフェースの整備を図る等、スケールメリットを活かす協調領域化を推進すべきである。

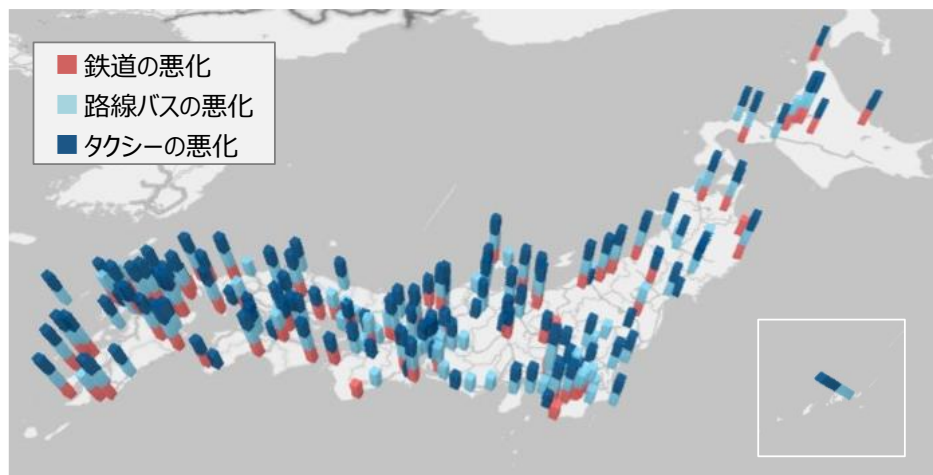
加えて、地域の暮らしや企業活動を支える物流網として地域内・地域間のネットワーク強化を図る観点から、交通政策と連動した物流拠点整備やモーダルシフト等も推進すべきである。

【多様な主体の連携による交通空白の解消・未然防止】



【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>

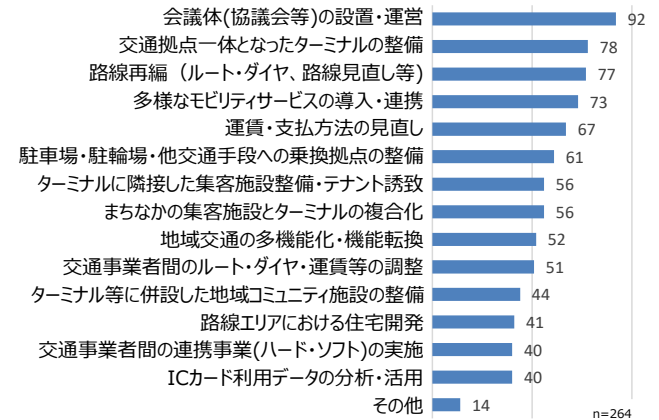
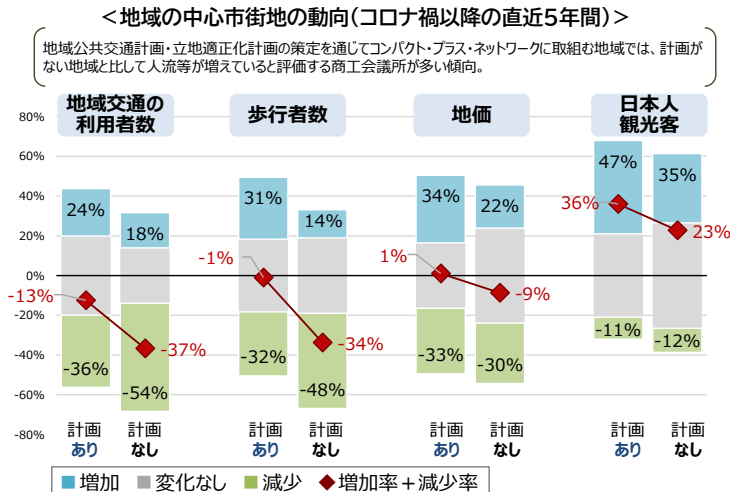


※商工会議所地区単位でみた鉄道、路線バス、タクシーの状況について、それぞれ「悪化している」と回答した場合に積み上げて視覚化したもの

(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】

【地域交通の利便性向上等に向けた取組み状況】



(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)

公民連携による交通空白の発生抑制等に向けた取組み

■公民連携による交通空白の発生抑制に向けた取組み (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。

■観光需要の創出×地域交通 (神姫バス(株)(兵庫県姫路市))

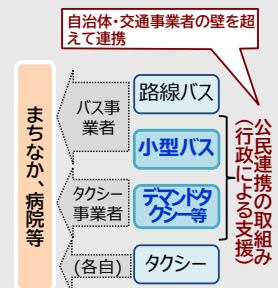
- 姫路市を拠点に兵庫県内を運行する神姫バス(株)は、世界遺産・姫路城 (姫路市)を訪れる観光客の近隣地域等への回遊促進等に向けた事業を数多く実施。
- 伝統的な建物が残るたつの市のまちづくり事業では、たつののまちづくり会社等と連携し、一体的なエリアリノベーションや、元醤油工場の文化観光拠点整備等を実施。
- 新たな観光需要を創出することで、回遊性を促進する等、移動をベースとしたまちづくりを通じ、地域の魅力創出を図っている。

■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。

■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。



地域交通に関する地域の声

- 廃線やタクシーの夜間運行のとりやめが相次ぐが、歩行者が減り、商業等の賑わいが減少。経済への影響は大きい。
- 地域交通事業者の自助努力は既に限界。行政が旗振り役となって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っていかないと、交通空白地は増え続ける。廃線決定地域の支援だけでなく、交通空白地を新たに作らないための制度・支援が必要。
- 協議会において住民の足の確保に向けた検討が進むが、観光等新たな投資・消費を呼び込む観点がない。インバウンド等の誘客や、住民のシビックプライドの醸成に向けても、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。

■要望項目

- 地域交通(鉄道・バス・タクシー等)共通事項：
 - ・ 公民連携による交通空白地の未然防止：
 - 公民連携：交通空白地を作らないための「予防的交通ネットワークの最適化」に向けた支援（行政・交通事業者・地域関係者等による協議会設立支援、交通計画と立地適正化計画・観光戦略・産業立地政策等との連動等）
 - 移動需要の取り込み：まちづくり、観光、産業立地等による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（「住民の足」「観光の足」を支えるため、公民連携や地域交通事業者等の主導による新たな投資支援（移動需要を取り込んだ地域交通サービスの導入に対する支援、交通データ活用支援、実証実験の実装化に向けた支援等））、広域連携体制の構築等に対する支援
 - モード間連携：行政主導による地域の交通モード間のシームレスな連携強化に向けた支援、同種・異種モードの事業者間連携を促進するための独禁法適用除外の拡充
 - ・ 交通事業者の持続可能な経営を支える環境整備（制度・規制）：
 - 公設民営・公設民託：公設民営（上下分離方式）・公設民託（民間企業の運行委託）等の地域の事情に応じた多様な公民連携体制の構築に向けた支援
 - ヒト・モノ・システムの共同化：行政の旗振りによる地域交通の担い手の採用・育成、車両導入、配車システム等の共同化に向けた支援、MaaS の標準インターフェースの整備（協調領域における業務、システム、データ等の定義、標準化）および実装支援、MaaS 等地域交通 DX の促進（交通に関するデータ収集の促進、連携支援）
 - 運賃・料金：規制の緩和・自由化による事業経営の柔軟性・即応性向上
 - ・ 交通結節点の整備：モード間連携を促進する駅・バスターミナル等の拠点整備支援
 - ・ 利便性・持続可能性・生産性の向上：
 - バリアフリー化、多言語化支援推進
 - GX・DX 対応：車両・施設等の GX 支援（EV・水素・バイオディーゼル燃料の車両導入に向けた支援）、DX 支援（電子決済端末・出退勤管理システム等の導入、MaaS 等地域交通 DX の促進(再掲)
 - 省力化支援（遠隔点呼の普及、配車等業務システムの共通化促進に向けた支援等）
 - 二次交通の確保：グリーンスローモビリティ（GSM）、オンデマンドバス等地域の事情に応じた多様なモビリティ・連携体制の導入支援
 - 新技術：AI オンデマンド・自動運転等新技術の開発支援および社会実装に向けた支援

● **鉄道交通網**：

- ・ **鉄道網の充実**：整備新幹線の早期整備を含む新幹線等高速鉄道網の一層の充実による地域間の接続のさらなる推進
- ・ **関連インフラ**：橋梁・トンネル・踏切・駅等の鉄道関連インフラの維持・更新
- ・ **公設民営・公設民託**：公設民営(上下分離方式)・公設民託(民間企業の運行委託)等の地域の事情に応じた多様な公民連携体制の構築に向けた支援 <再掲>
- ・ **地域における議論**：再構築協議会制度等の活用を通じた地域での議論・具体的措置にかかる支援の強化
- ・ **担い手確保**：地域鉄道の担い手となる人材の確保・育成・定着に向けた支援 <再掲>
- ・ **貨物駅等**：貨物駅等駅舎の機能強化を通じた物流機能の維持・拡充、リダンダンシーの確保
- ・ **旅客鉄道・貨物鉄道事業者の連携促進**：地域実情に即した柔軟な連携体制の構築支援

● **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**：
 - **乗合バス・タクシーの規制緩和**：交通空白地域等の乗合バス・タクシーにおける住民需要に即した事業認可に基づく車両乗車人数(下限・上限)の緩和
 - **営業エリアの柔軟化（都市部→過疎地域）**：都市部のタクシー事業者による交通空白地域への補完的な営業を可能とする等の営業エリアの柔軟化
 - **個人タクシーの規制緩和**：交通空白地等における新規法人立上げ時における最低車両保有台数の緩和 等
- ・ **公設民営・公設民託**：公設民営(上下分離方式)・公設民託(民間企業の運行委託)等の地域の事情に応じた多様な公民連携体制の構築に向けた支援 <再掲>
- ・ **担い手確保**：バス・タクシーの担い手となる人材の確保・育成・定着に向けた支援<再掲>
- ・ **離島航路・離島空路の維持・確保**：安全かつ安定的な輸送の確保、港湾等施設整備への支援

● **物流機能**：

- ・ **拠点整備**：物流の GX・DX 対応を支える物流拠点の整備促進
- ・ **まちづくりとの連動**：物流制度とまちづくり・国土利用制度との面的連動による、交通渋滞解消や安全確保に資する物流拠点の配置、共同集出荷施設の設置
- ・ **貨客混載**：地域交通と物流の連動による地域の事情に即した貨客混載の促進
- ・ **モーダルシフト**：物流における脱炭素化や利便性・持続可能性の向上を支えるための港湾・貨物駅の機能強化・インフラ整備の促進、港湾・貨物駅等へのアクセシビリティの向上（高規格幹線道路・バイパス・スマート IC 等の整備等）、地域における共同集出荷施設の整備促進
- ・ **労働・取引環境の改善**：改正物流 2 法の周知徹底と着実な執行・実効性確保（トラック G メンの強化等による悪質な事業者対策の推進、着荷主への価格転嫁の推進や多重下請構造の是正による運賃の適正収受実現等）

・ **物流の効率化・脱炭素化の推進：**

- 物流の効率化・脱炭素化に取り組む中堅・中小企業に対する設備投資支援の継続・拡充
- パレットをはじめとした物流標準化の推進と中堅・中小企業の取組みを促す支援強化
- 物流効率化に向けた好事例の横展開（荷積み・荷待ち時間の削減、共同配送、モーダルシフトの実施等）
- ホワイト物流宣言企業や、G マーク認定企業等、物流の適正化・効率化に取り組む企業に対するインセンティブの拡充・周知（各種補助金・助成金における加点評価、公共調達における加点評価を行う地方自治体の拡充等）

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、地震、風水害、土砂災害、雪害等が多発する世界有数の災害大国であり、近年では温暖化の影響から、災害が激甚化・広域化・多重化する傾向にある。加えて、巨大地震の発生リスクが高まる中、歴史的な周期から、富士山をはじめとする活火山等において、地震と連動した噴火リスクも強く懸念されている。

こうした中、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、条件不利地域の特性もあって、企業活動や生活の基盤となるインフラ・ライフラインの復旧・復興が遅れ、生活再建・生業再生の足かせとなっており、避難した子育て世帯・若者等が被災地域での生活に見通しを立てられず、地元に戻れないまま、さらなる人口流出が加速する等、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が相まって、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。

国土強靱化はまだ道半ばである。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である。政府は、本年6月に閣議決定された第1次国土強靱化実施中期計画を踏まえて、安定的・継続的に取組みを進めるために必要な予算・財源を確保すべきである。その際、足元の物価高や人件費の上昇を踏まえ、適正な予算・工期設定に基づく円滑な事業執行への配慮が不可欠である。

能登地域では、インフラ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 進展 (2025.4.30時点)	災害公営 住宅の具体化 (2025.3.31時点)	市内人口 (2024.11(推計))	減少率 (2023.12比)	事業再開／通常 営業等ができてい ない事業者
輪島市	65.9%	14～21%	約16,000人	▲30%	34.4% (※1)
珠洲市	75.6%	4.7%	約7,900人	▲37%	52.2% (※2)



(出典)・公費解体：石川県HP「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）

■要望項目

- **複合災害**：複合災害（地震、津波、洪水・内水、高潮、土砂災害、火山、豪雪等）や、被害の最大時等を想定したインフラ整備・機能強化、避難計画の策定、ハード・ソフト両面による情報発信等の推進
- **地震**：緊急輸送道路沿に留まらない、ビルや事務所等を含めた旧耐震基準建築物の面的な早期耐震化の支援、老朽施設・管理放棄施設の適切な撤去、木造住宅密集地域の不燃化対策の促進、無電柱化の促進、液状化対策の推進、防災公園の機能強化、帰宅困難者対策の推進、長周期地震動等によるエレベーター閉じ込めに備えた対策の促進
- **津波**：防潮堤や堤防の早期整備、津波避難ビルの確保、津波タワーの整備促進
- **台風・豪雨**：流域治水の推進、放水路・排水機場・調整池・高規格堤防等の早期整備、広域的な海拔ゼロメートル地帯等における避難スペースを持つビル等の垂直避難場所の早期確保・整備、垂直避難・広域避難等の複数の行動パターンを組み合わせた避難対策の推進、まちなかの緑化等グリーンインフラの活用
- **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リダンダンシー確保に向けた避難路・迂回道路等の整備推進、情報発信の強化
- **大雪**：まちの孤立を防ぐ道路等の除雪体制の構築（融雪設備・施設の整備促進、排雪場所の小口分散設置等の除排雪体制の充実支援、広域連携体制の構築支援、ホワイトアウトに備えた標識等の整備拡充、備蓄体制拡充、万全な通信環境の保持・整備 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

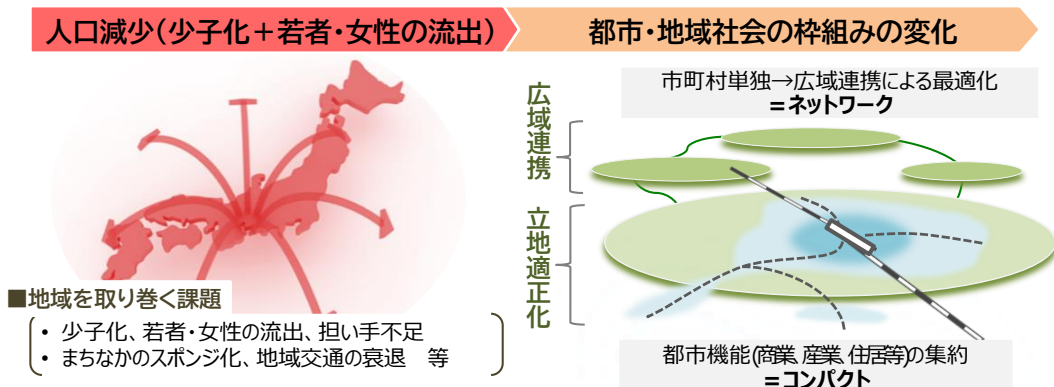
各地域において道路や橋梁、上下水道、港湾施設等のインフラの老朽化が加速度的に進行する中、その保全・管理を担う自治体の財政余力や人的資源は乏しく、これまでのような個別の自治体のリソースに頼ったインフラ・公的施設の適切な維持・更新は限界を迎えている。

水道事業などのインフラ分野においては、PPP/PFI を活用することで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てきた民間のノウハウやリソースを、行政だけでは対応できないインフラマネジメント等に活かすため、地域の実態・特性に対応した広域連携・公民連携を一層推進すべきである。あわせて、広域連携事業や公民連携事業の推進に向けて、自治体・地域企業等に対する推進体制強化に向けた支援を行う必要がある。

その際、縮小均衡からの脱却を図り、「成長型経済」の実現を目指す観点から、インフラマネジメントは、「地域インフラ群再生戦略マネジメント」（群マネ）や「PPP/PFI」等による、民間活力を活かした効率化の推進とともに、効率化によって生じた財政・人材の余力を、地域に新たな投資・消費を呼び込むための「成長投資」に振り向けることも両輪で進めるべきである。

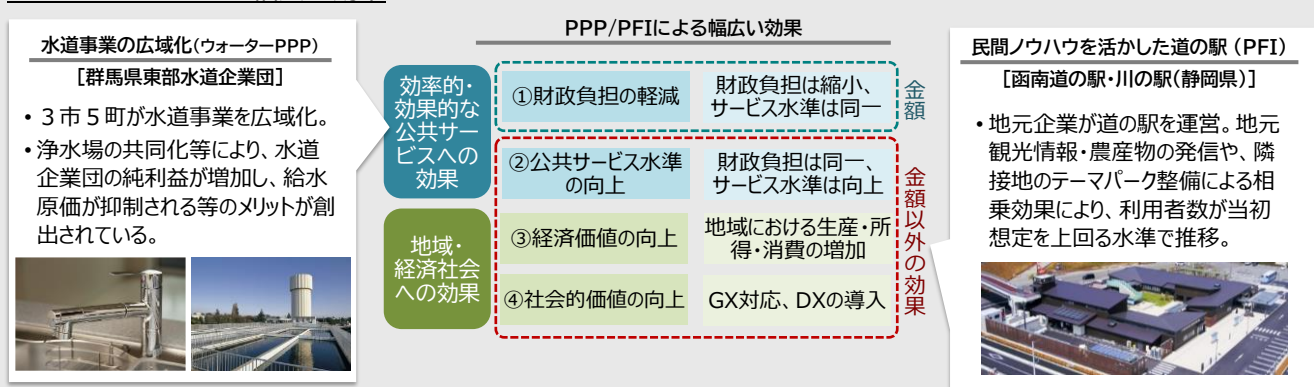
こうした「成長投資」のための社会資本整備は、国民の暮らしや企業の事業活動を、よりレジリエントで豊かにするものであり、国民理解なくして推進は叶わない。政府は、今後も切れ目なく、安定的・継続的な取組みを進めていくため、社会資本整備等によって得られる地域経済への効果や、事前防災を講じることで抑制される経済的損失と復旧・復興に係る財政負担への寄与等を国民に分かりやすく示し、社会資本整備等に対する理解醸成を図るべきである。

【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】



PPP/PFI は、行政の財務負担の軽減のほか、地域・経済社会に幅広い波及効果を持つ

■PPP/PFI による幅広い効果



■スモールコンセッションによる町家再生を通じた賑わい創出（山口県萩市）

- ・ 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。



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。



■要望項目

- **群マネ**：安定的・持続的なインフラメンテナンスの実現に向けた、行政区域を超えた「地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)」の推進と、効率化によって生じた財政・人員余力を新たな「成長投資」への振り向け
- **PPP/PFI**：地域企業が参画する PPP/PFI（ローカル PFI）、スモールコンセッション等の推進
 - ・ PPP/PFI 事業に対する地域企業の理解醸成・参画意欲の喚起に資する環境整備
 - 国による行政や事業者に対する情報提供・ノウハウ共有
 - 地域の特性・事情に即した民間発意を促す公民連携のプラットフォーム形成支援、行政の計画等における PPP/PFI 事業に対する地域企業活用に係る位置づけ強化
 - ・ 資金調達力や提案作成ノウハウ等に係る大手事業者と地域事業者の条件格差是正支援
 - 地域企業の円滑な資金調達等に係る地域企業への支援（税財政支援、金融支援）
 - PFI 推進機構による地域企業への人材育成支援強化（トレーニー受入れ・専門家派遣）等
 - ・ 地域企業の育成・参画促進に向けた事業者選定段階等における評価の工夫
 - PPP/PFI 事業により生じる経済的な地域貢献効果（地域の企業群・産業の活性化、まちなかの賑わい創出等）や公共貢献等を評価する制度づくり・普及促進
 - 代表企業・構成企業における市内本社企業の参画要件化に取り組む自治体に対するインセンティブ措置（交付金等）の創設
 - ・ 民間の自由な提案を促す既存制度の見直し・規制緩和等に係る自治体の横断的な対応の迅速化
- **体制強化**：
 - 地域生活圏における地域課題解決に取り組む地域企業を後押しする制度・仕組みづくり
 - 広域リージョン連携の推進（都道府県区域を超えた行政・経済団体等による連携体制の構築、公民連携による広域的事業の推進に向けた支援強化）
 - 広域連携・公民連携によるプロジェクトを促進するインセンティブ付与（地方創生に資するファンド等の活用促進、地方創生応援税制（企業版ふるさと納税）の拡充（本社所在地自治体への寄付の対象化）、阻害要因となる法令・条例の見直し・規制緩和 等）
 - 国主導による、超広域災害を想定した公民連携による対口支援（カウンターパート方式支援）スキームの構築、行政組織の縦割りを超えた組織体制の構築
- **国民理解**：社会資本整備や地域交通の重要性に関する国民・事業者への理解促進に向け、メディアでの PR、インフラツーリズム等による体験・学習機会の確保

2. 戦略的・計画的な社会資本整備を促す評価手法の検討

社会資本整備は、地域産業の活性化や観光振興、都市再生等、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、わが国の公共投資は、バブル崩壊後に公共事業の有効性・効率性の議論の高まりを受けて、アクセス性・速達性・交通安全性等の短期的・効率化に焦点をあてた3便益のみによる費用便益分析にとどまっている。B/C $\geq$ 1が事業実施の前提とされるわが国に対し、諸外国では、経済的価値に対する多面的な評価も判断基準に据えて、計画的な社会資本整備を進める等、後塵を拝している状況にある。

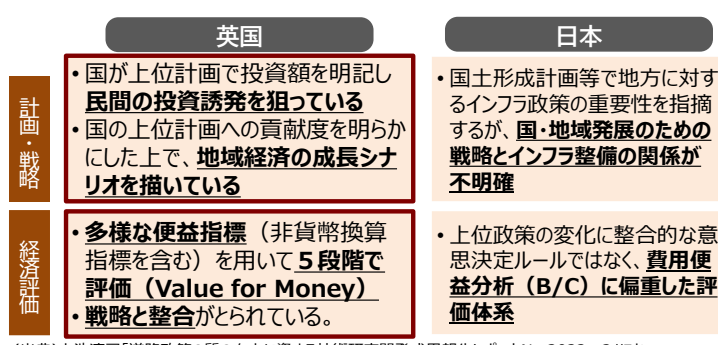
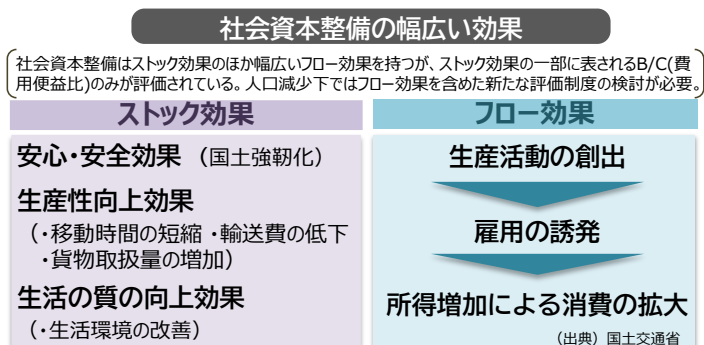
人口減少下にあるわが国において、社会資本整備による効果を短期的・効率化の尺度のみで評価すれば、とりわけ、人口や交通量の少ない地方都市では便益が少なく推計され、過去をベースとした「削るだけの投資」となり、ひいては国全体が縮小均衡に陥る恐れがある。

社会資本整備や地域交通政策は、B/Cで表される直接効果（道路整備による主要拠点へのアクセス時間の短縮、走行速度の向上、死傷事故の減少）のほか、地域産業の輸出機会の拡大や新たな産業集積、緊急医療アクセスの向上、新たな観光コンテンツの創出による観光客の増加、災害時のレジリエンス・リダンダンシーの向上等、定性的な効果を含めた幅広い間接効果を持つ。

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）の実現に向けて、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、従来の投資効果を基本としつつ、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である。

【社会資本整備は幅広いストック・フロー効果を持つ】

【日英におけるインフラ整備の評価手法の比較】



（出典）小池淳司「道路政策の質の向上に資する技術研究開発成果報告レポートNo.2022-2」ほか

各地域における社会資本整備の幅広い効果の創出・評価に関する取組み

■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）

- 山陰地方の中海・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」として圏域の一体的発展に寄与する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企業の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。



■地域の実情の適切な反映に向けた評価方式の導入(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るとは言えず、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 (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	
定性的効果		中山間地	都市地域
	①道路ネットワーク	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	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	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	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

(出典) 鳥取県道路事業評価マニュアル(案)を再編・加工

新たな評価手法

■要望項目

- 社会資本整備・地域交通による新たな評価軸(Value for Money)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、地域交通と地域の多様な政策(産業立地、観光、まちづくり計画等)との連携強化によるストック効果の最大化を推進するための新たな制度の検討
 - 各地域における社会資本整備・地域交通と連動した公民連携による地域の戦略の策定 等

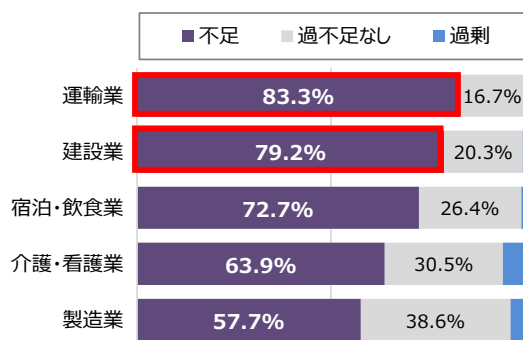
3. 深刻な人手不足に直面する「インフラ人材」の確保・育成

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している。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となる。

こうした専門性のある人材の確保・育成に向けては、継続的な人材育成・技術承継が可能となるよう、地域企業における事業活動の持続性・予見可能性を高めることが極めて重要である。このため、公共投資の安定的・持続的な実施や、まちづくり・観光振興等による移動需要の取り込み等を通じて、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である。

また、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、設備投資・IT実装支援等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クリング等による人材供給への支援を拡充すべきである。

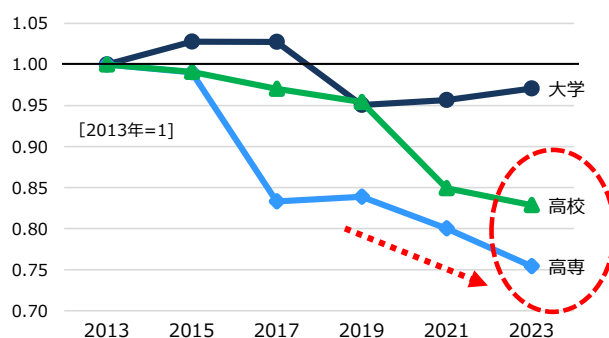
【建設、運輸業の人手不足感】



(出典(左図)) 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」

(出典(右図)) 文部科学省「学校基本調査」より日本商工会議所作成

【土木建築系学科の学生・生徒数推移】



インフラ人材等に関する地域の声、事例

<地域におけるインフラ人材不足を懸念する声>

- 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。
- 一定規模の従業員や建設機械を有する建設事業者が人手不足等により廃業し、地域内の除雪が可能な建設事業者がいなくなった。現在、除雪は近隣市の事業者等が自治体間の協定により対応してくれているが、発災時は復旧・復興活動等を近隣地域に頼らざるを得ず、広域災害が発生した時には復旧が後回しにされてしまうのではないかと懸念されている。

<地域におけるインフラ人材不足の解消、人材育成に向けた取組み>

■地域建設業4社による人材育成の取組み((一社)職人育成塾ふくしま [福島県いわき市])

- 地元建設業4社が、地域建設業が抱える人手不足や技術継承問題の解消、さらには地域活性化を目的に、2024年9月に職人育成塾ふくしま・いわき校を開校。年齢・性別を問わず、主に未経験の社会人の育成を開始。
- 同校は、廃校になった旧白水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。



■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、リスクリングを担う教育機関の設置・拡充
- 各地域におけるインフラ人材の育成・活用や、採用等人事機能を補完する仕組みの構築

以上