

次期国土形成計画及び国土利用計画に関する意見
～戦略的先行投資により、国民一人ひとりが豊かで
安心・安全に暮らせる国土の形成を～

2022年4月21日
日本商工会議所

■目次

I. はじめに	2
1. わが国の国土を巡る現状認識	
2. 次期国土形成計画・国土利用計画の策定に向けた基本的考え方	
II. ローカル／グローバル／ネットワーク～全てに共通する意見	3
1. 地域産業のアップグレードによる更なる成長の促進と、安心・安全な経済・社会の構築に向けた国土の強靱化	3
(1) 地域産業のアップグレードによる更なる成長の促進	3
(2) 災害等に対する経済・社会のレジリエンス強化	6
(3) 過度な一極集中の是正による都市と地方の共存共栄	8
2. 多様性を受容し、持続可能な暮らしの場を創出する地域の拠点・環境づくり	11
(1) デジタル技術を活用した、地域における新しい暮らし方・働き方の促進	11
(2) 脱炭素社会への移行に対応した地産地消型エネルギーや新たな産業の構築	14
(3) 多様なキャリアや価値観を持つ人材を惹きつける寛容性の高い地域づくり	17
III. ローカル／グローバル／ネットワーク～各視点についての意見	19
1. ローカルの視点(地域における豊かで快適な生活の促進)	19
(1) 都市構造の再構築に向けた取組み	19
(2) 地域資源を活かした魅力ある地域づくり	21
(3) 多様な価値軸によるインフラ整備・まちづくり事業評価制度の新設	22
2. グローバルの視点(インフラ整備を通じた大都市・産業の国際競争力の強化)	24
(1) インフラの量的・質的向上による国際競争力の強化	24
(2) 港湾・空港の機能強化による国際的な物流・人流増加	25
(3) インバウンド再開を見据えた観光再生	27
3. ネットワークの視点(人・モノ・情報の行き来を支えるインフラ・交通ネットワークの構築・充実)	31
(1) 地域間の連結による新ビジネスやイノベーションの創出	31
(2) 地域内の移動を支える地域公共交通の確保	33
(3) 物流機能の維持と物流効率化に対する取組みの推進	35

I. はじめに

1. わが国の国土を巡る現状認識

- わが国の国土は、人口減少・地方の衰退という構造的課題を抱える中で、新型コロナウイルス感染症の拡大によって、大都市圏への過度な集中によるリスクが改めて再認識された。
- 一方で、コロナ禍を契機としたデジタル技術の普及、テレワークや電子商取引等の拡大によって地理的な制約が減少し、人々の働き方や暮らし方に対する価値観が多様化したことを受け、安心・安全・快適な住環境を持つ地方圏への関心が高まっている。
- また、東日本大震災をはじめとした大規模地震、気候変動による豪雨水害など、自然災害が激甚化・頻発化しており、近い将来に確実に発生するとされている南海トラフ地震、首都直下地震、火山の噴火といった大規模災害への備えが不可欠となっている。
- さらに、急速に進むデジタル化、脱炭素化機運の高まりによって産業構造が大きく転換しつつある。海外では、米中対立の激化、ロシアによるウクライナ侵攻をはじめ地政学リスクが増大しており、経済安全保障の観点からも、サプライチェーンの再構築が急務となっている。

2. 次期国土形成計画・国土利用計画の策定に向けた基本的考え方

- このように、わが国が歴史的転換期を迎えている中で、現在、政府において、新たな国土形成計画および国土利用計画の策定に向けた検討が進められている。
- 次期国土形成計画および国土利用計画(以下、次期計画とする)は、人口減少・少子高齢化、過度な東京一極集中・地方の衰退という積年の構造的課題に加え、コロナ禍からの経済再生、デジタル化、低炭素社会への移行に伴う社会・産業構造の転換、迫りくる大規模災害への備え、地政学リスクの高まり等、わが国が直面する国内外の課題を踏まえ、長期的な展望の下で国土のあるべき姿を示し、その実現に向けた道筋を示す必要がある。
- 次期計画の検討に先立ち、2021年6月に取りまとめられた「国土の長期展望」では、2050年を見据えた国土づくりの目標として「『真の豊かさ』を実感できる国土」が掲げられ、その実現に向けた3つの視点として①ローカル(デジタルとリアルの融合により、利便性の高い地域を多数創出)、②グローバル(国際競争の中で「稼ぐ力」を維持・向上)、③ネットワーク(情報・交通ネットワークや人と土地・自然・社会とのつながり)が示されている。
- わが国は、現下の厳しい財政制約や将来の人口減少に囚われて、縮小均衡に陥りかねない状況にあるが、次期計画の検討に際しては、「国土＝国富の器」と捉え、各地に存在する多様な産業・地域資源に着目し、そのポテンシャルを最大限引き出すべく、未来を展望した戦略と明確な目標を打ち立て、官民連携による積極果敢な先行投資を通じて国土を再構築していく発想が不可欠である。
- わが国には、豊かな自然・気候風土、グローバルニッチトップ企業をはじめ高度な技術・ノウハウを持つ中堅・中小企業、歴史・文化・食を活かした観光資源など、国際的にも競争力のある産業・地域資源が各地に存在している。公民が共創してアイデアを出し合い、地域を宝の山に変え、国土を隅々まで活用し、次世代に引き継いでいくことが求められる。
- こうした基本的な考え方の下、「国土の長期展望」で示された3つの視点(「ローカル」、「グローバル」、「ネットワーク」)において目指すべき方向性や施策について、以下のとおり提言する。

Ⅱ. ローカル／グローバル／ネットワーク～全てに共通する意見

1. 地域産業のアップグレードによる更なる成長の促進と、安心・安全な経済・社会の構築に向けた国土の強靱化

た国土の強靱化

(1) 地域産業のアップグレードによる更なる成長の促進

- 近年、米中対立の激化、ロシアによるウクライナ侵攻等の地政学リスク、新型コロナウイルス感染症の影響により、効率的な生産体制、陸海空の機動的な物流、人の円滑な移動における途絶リスクが顕在化している。加えてアジア諸国の所得向上、長期的な円安の進行等、わが国の経済・産業は、直面する大きな構造変化に対して一層の備えが必要となっている。
- こうした構造変化に備えるため、わが国は経済安全保障の観点から、効率優先・国際分業を前提とするサプライチェーンのあり方を戦略的に見直し、医療・素材・食料・エネルギー等戦略分野における国内調達比率の向上および企業拠点の国内回帰・地方分散の促進、農林水産業の成長産業化等により、「戦略的ゆとり(リダンダンシー)」を確保する必要がある。
- また、各地域においては、時代に対応した産業のアップグレードが求められる。急速に進むデジタル化、脱炭素化に伴う産業構造の転換を進めるとともに、医療・福祉、ライフサイエンス、バイオ、ロボット、航空・宇宙分野、新エネルギー、海底資源開発等新たな産業集積を見据えた研究開発拠点や産業団地の整備を推進し、国際優位性のある産業を育成すべきである。
- 農林水産業、素材・金属加工などの基盤技術、磁器・陶器・木工品等の伝統工芸をはじめとした地域密着型産業においても、輸出やインバウンド誘致を強化する等、成長産業化を促進する必要がある。
- 各地に新たな産業集積を促すことで、東京を頂点とした垂直的な産業構造から、産業集積が各地に連なる水平的ネットワーク型へ国土の転換を図り、日本全体の経済成長へ繋げるべきである。

◆図表 1 道路インフラや工業団地の整備などを通じた産業立地の促進

- 企業・工場が立地する都市は、①高速道路とのアクセスの良さ、②工業団地が整備されている、③地方自治体主導による企業誘致・産業育成、という特徴がある。
- 地元企業による工場設置割合に着目すると、都城市、高岡市、浜松市のように、地域の産業育成が新たな工場立地を生む好循環を生み出している地域も存在する。

人口比 工場立地 都市ランキング (2010.4~2021.10)

順位	都道府県	市町村	立地数	人口からの乖離度※1	うち地元本社	地元資本率※2
1	兵庫県	神戸市	54	8.79	21	38.9%
2	和歌山県	橋本市	37	8.60	6	16.2%
3	神奈川県	相模原市	37	6.79	16	43.2%
4	鳥取県	鳥取市	27	5.74	8	29.6%
5	岩手県	北上市	24	5.27	5	20.8%
6	宮崎県	都城市	24	5.07	21	87.5%
7	福島県	郡山市	25	4.85	10	40.0%
8	富山県	高岡市	23	4.80	19	82.6%
9	宮崎県	宮崎市	25	4.67	13	52.0%
10	長野県	伊那市	21	4.59	5	23.8%
11	山口県	宇部市	22	4.56	8	36.4%
12	三重県	津市	23	4.51	10	43.5%
13	岩手県	奥州市	21	4.45	2	9.5%
14	佐賀県	唐津市	21	4.44	8	38.1%
15	大阪府	岸和田市	20	3.99	11	55.0%
16	宮城県	大和町	18	3.95	1	5.6%
17	鹿児島県	霧島市	19	3.93	8	42.1%
18	福島県	南相馬市	18	3.87	3	16.7%
19	静岡県	浜松市	26	3.83	19	73.1%
20	秋田県	大館市	18	3.82	10	55.6%

(出典) 一般財団法人日本立地センター「企業立地の動き」から日商事務局作成

※1 企業立地数そのものを比較すると、人口の大小に影響を受けすぎるため、人口から予測される立地数からどのくらい乖離しているかで比較。2015年人口を説明変数、企業立地数を被説明変数とする回帰式を作成し、標準化残差を計算して算出。全国平均値は0。

※2 立地工場において、本社が同一市町村であった比率。

(事例出典)九州地方整備局/鹿児島県/都城市/高岡市/ベジエイト(株)/(株)能作 HP等

地元資本の立地工場 (都城市(宮崎県))

種鶏・孵化
精肉加工
冷凍野菜
野菜加工品
豆腐
惣菜・弁当・仕出し
国産杉の製材
チップ加工
産業用ビニールシート
学生スラックス
電気計測器の製造販売
自動車用精密部品
自動車用組電線

地元資本の立地工場 (高岡市(富山県))

鉄屑加工、非鉄金属加工
銅や錫のテーブルウェアやインテリア、照明器具
鍛造ホイール
鉄銑、合金族、可鍛鉄製品、鋳物等
トップジョイント
黄銅棒・線
自動車用の鋳鉄部品
自動車部品、金型
金属板の曲げ加工
アルミ押出用金型
黄銅棒、黄銅線
樹脂原料のカラーリング加工、リサイクル
プラスチック部品

事例 企業立地のインフラ整備効果と、ベジエイト(株)の新工場事例 (都城市)

都城市では、行政の旗振りにより、農業出荷額の増加→地域高規格道路等の道路ネットワークの整備・拡充→工場団地の新設/新規企業立地が生まれるといった、好循環が生まれ始めている。2011年以降、114社の企業進出、約3,300人の新規雇用が創出された。

市内企業の工場新設例としては、農産物の生産・加工販売を行うベジエイト(株)が、2017年に加工工場を新設したほか、2022年2月に拡張に向けた工事を開始。地域の雇用を創出するとともに、六次産業化の取組みにより持続可能で魅力ある農業の実現を目指している。



◀地域高規格道路「都城市布志道路」の整備により、ICや道のアクセスが向上。工場団地は新設・完成を繰り返している。

◀ベジエイト社の拡張工場(イメージ)

事例 デザイン・工芸振興×産業活性化と、(株)能作の新工場事例 (高岡市)

高岡市では、北陸新幹線開通や港湾、IC等へのアクセスの良さ、災害リスクの低さを背景に企業立地を促進。特に「高岡オフィスパーク」では県・市のデザインセンターを設ける等、デザイン・工芸振興と産業活性化を図っている。

同パーク内の工場新設事例としては、仏具やテーブルウェア等の鋳物製造を行う(株)能作が、産業観光機能を持つ新工場を2017年に開業。新工場では、工房体験や同社食器で提供されるカフェのほか、観光案内所が併設される等、産業観光のハブ機能としての役割も果たしている。



▲新工場には、体験工房やカフェも併設

◆図表 2 新たな産業集積を見据えた研究開発拠点の整備・誘致

- 研究施設は、学園研究都市やリサーチパーク所在都市、製造業拠点に集中的に立地する傾向がある。

人口比 研究施設立地 都市ランキング (2010.4~2021.10)

順位	市町村	立地数	人口からの乖離度※
1	川崎市	20	21.68
2	つくば市	8	10.34
3	精華町	7	9.79
4	神戸市	11	8.70
5	木津川市	6	8.21
6	横浜市	17	7.37
7	横須賀市	5	5.31
8	大阪市	12	4.94
9	上野原市	3	4.19
10	つくばみらい市	3	4.09
11	たつの市	3	3.96
12	米沢市	3	3.92
13	柏市	4	3.86
14	木更津市	3	3.70
15	江東区	4	3.48

着色は学園研究都市もしくはリサーチパークの設置都市。

(出典) 一般財団法人日本立地センター「企業立地の動き」から日商事務局作成。

※企業立地数そのものを比較すると、人口の大小に影響を受けすぎるため、人口から予測される立地数からどのくらい乖離しているかで比較。2015年人口を説明変数、企業立地数を被説明変数とする回帰式を作成し、標準化残差を計算して算出。0は全国平均値。

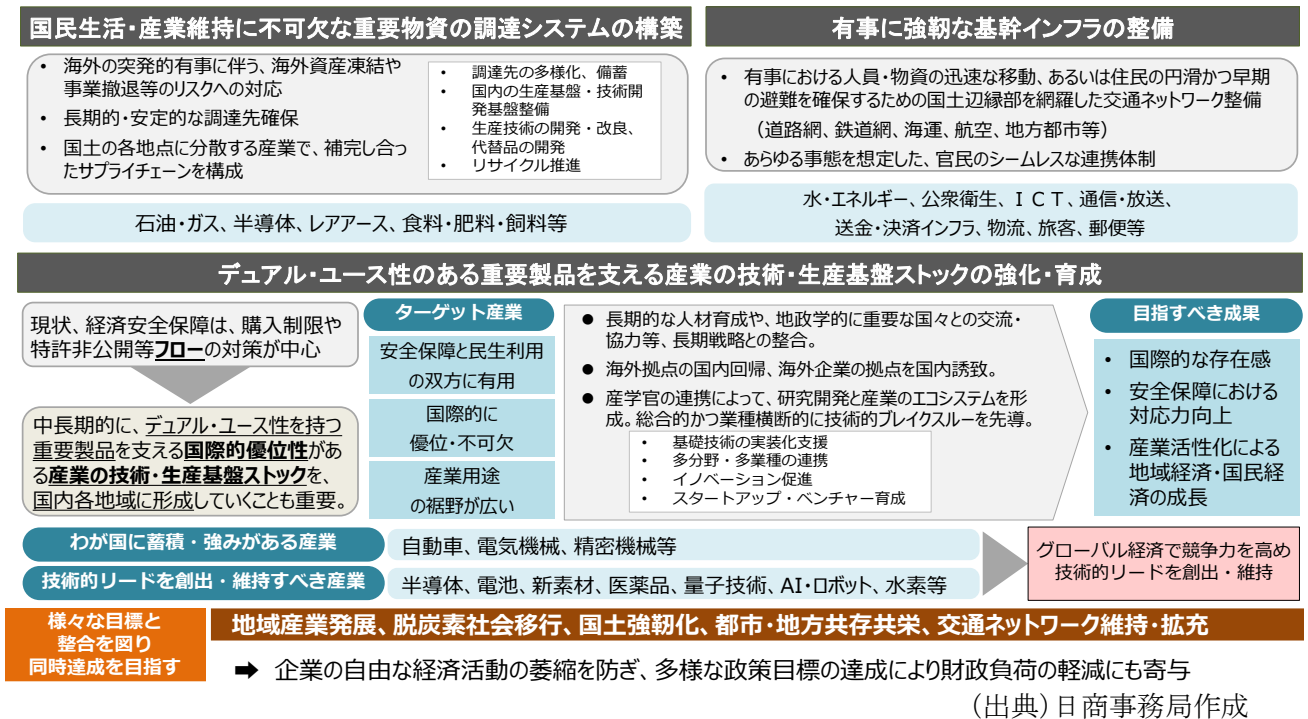
研究施設と学園研究都市、リサーチパーク



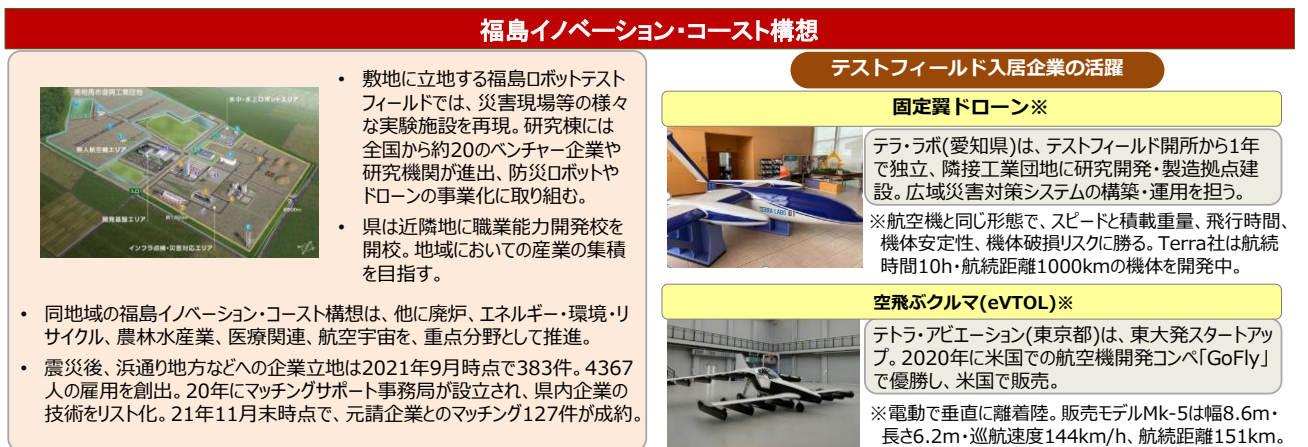
(出典) 各施設公式ホームページ

◆図表 3 経済安全保障の観点から目指すべき国土形成の方向性

- 強靱な経済・社会構造を形成する経済安全保障の構築には、輸出・投資等に係る規制的手法に止まらず、デュアル・ユース性のある重要製品を支え、国際的優位性がある産業の強化・育成が求められる。
- その際、地域産業の発展、脱炭素社会への移行、国土強靱化等、わが国が推進する政策目標との同時実現を視野に入れた長期戦略の下で、地政学的にも重要な国々と交流・協力しつつ、人材育成、海外拠点の国内回帰・海外企業の国内誘致、産学官の連携による研究開発と産業のエコシステムの形成など技術・生産基盤ストックの形成が不可欠である。
- こうした取り組みを通じて、企業の自由な経済活動の萎縮を防ぎ、多様な政策目標の達成にも寄与することでわが国の財政健全化にもつながることが期待される。



◆図表 4 国際的優位性がある産業の技術・生産基盤ストックの強化・育成例



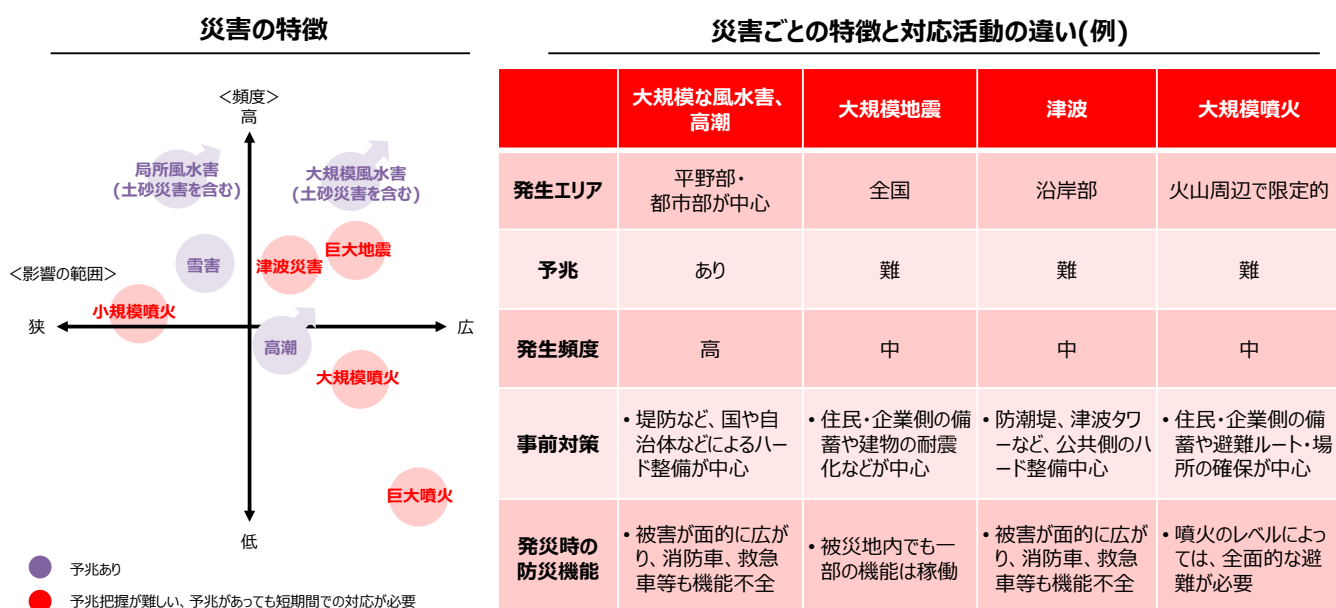
(出典) 福島イノベーション・コースト構想推進機構 HP、テラ・ラボ HP、テトラ・アビエーション HP ほか各種報道記事を参考に作成

(2) 災害等に対する経済・社会のレジリエンス強化

- わが国の国土は、世界におけるマグニチュード6以上の地震発生回数の約2割を占める他、世界の活火山の約1割があり、地質・地形・気象面でも風水害や土砂災害、雪害が発生しやすい自然条件を備えている世界有数の災害大国である。
- 近年、わが国の自然災害は、温室効果ガスの排出に伴う気温や海水面の上昇によって、台風、熱波やエルニーニョなどの異常気象も頻度が増す等、激甚化・頻発化している。さらに、南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、琉球海溝を含む連動型地震といった巨大地震の発生リスクの上昇に加え、歴史的な周期から、富士山噴火をはじめ、大地震と火山噴火が連動して発生することも強く懸念されている。
- 迫りくる大規模災害の脅威に対して、経済・社会のレジリエンス強化が急務であるが、わが国は、厳しい財政状況の中で、公共投資が削減され続けてきた結果、インフラの老朽化が進行し、対策が急務となっている。
- 強い経済実現のためには、その基盤である国土のレジリエンス強化が不可欠である。国は、インフラ整備による経済・社会的効果について国民の理解促進を図るとともに、2020年12月に閣議決定した「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を着実に実行し、ストック効果を一層重視したインフラ整備を進めるべきである。

◆図表 5 災害ごとの特徴と対応活動の違い(例)

- 自然災害は、被害が生じる場所や予兆可能性などにおいてそれぞれ特徴を有している。
- 特に広域に及ぶ大規模災害に対しては、政治経済の機能確保、人流・物流機能の維持、企業サプライチェーンの早期回復を実現していくためには、それぞれの災害を想定したハード・ソフトの対策が必要となる。



(出典) 日本商工会議所「商工会議所を核とした地域の防災・減災対策の推進に関する中間報告書～レジリエントで豊かな地域経済社会の実現へ～」(地域 BCM 研究会) (2022年2月)

◆図表 6 (防災対応事例) 流域治水を実現するハード整備とストック効果の周知

□ 流域治水のハード整備

- ・ 高台まちづくり、スーパー堤防、調節池等の防災インフラ

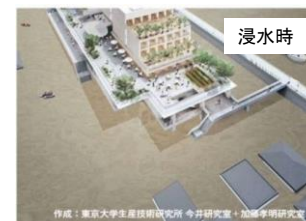
□ 流域治水は、水害対策において可能な限り多くの生命を救う多様な避難インフラ・避難行動の想定や計画があって効果を発揮

- ・ 垂直避難のための施設整備や、広域避難、親戚・知人宅への避難等

□ 治水インフラのストック効果の見える化

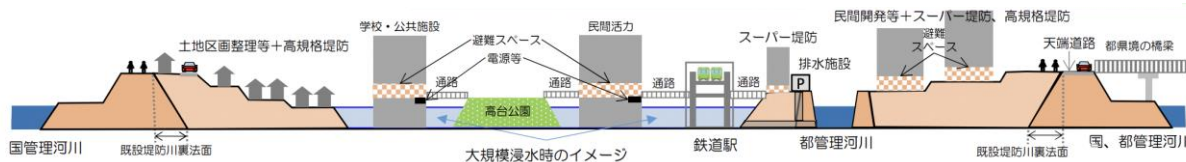
- ・ ハード整備や流域防災を進めるうえで、合意形成が不可欠
- ・ 下流地域が認識できるよう、上流地点におけるインフラの整備効果を周知啓発

平常時と浸水時のイメージ



高台の拠点を通路等で線的・面的につなぐ高台まちづくりのイメージ

出典：葛飾区



(出典) 災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議「災害に強い首都「東京」形成ビジョン

◆図表 7 災害等に対する経済・社会のレジリエンス強化策

ハードの強靱化	<ul style="list-style-type: none"> ● 防潮堤や堤防、放水路、排水機場、既存ダム等の洪水調節機能強化等のインフラ整備 ● 建物・施設の耐震化、老朽施設の撤去 ● 災害危険区域外への生活・経済活動誘導 ● 重要産業関連施設の整備(物流、エネルギー、工業用水道等)によるサプライチェーンのリダンダンシー確保
「命の道」としての交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ● 緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化、無電柱化等震災対策の促進 ● 広域的な代替・迂回交通網(道路・鉄道)の維持・整備 ● 暫定2車線区間の4車線化等幹線道路の車線数確保
ソフト面の減災	<ul style="list-style-type: none"> ● 公民連携による地域一丸となった防災・減災対策の促進(防災計画、事前復興計画、行政システムにおける民間との連携推進、中小企業支援体制強化) ● 防災の日常化の推進(フェーズフリー設備導入支援、防災公園の整備促進) ● オフグリッド・マイクログリッドで機能する防災まちづくりの推進 ● 超広域災害を想定した公民連携の対口支援体制の構築
災害時の復旧・復興能力	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域建設業の人材確保(デジタル技術の力を使いつつ、計画的な人材育成や技術承継)
インフラ損壊の最小化	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的な点検・補修、更新(人口減少・財政制約下でもデジタル化含む効率的な方式による、維持管理体制の確保)

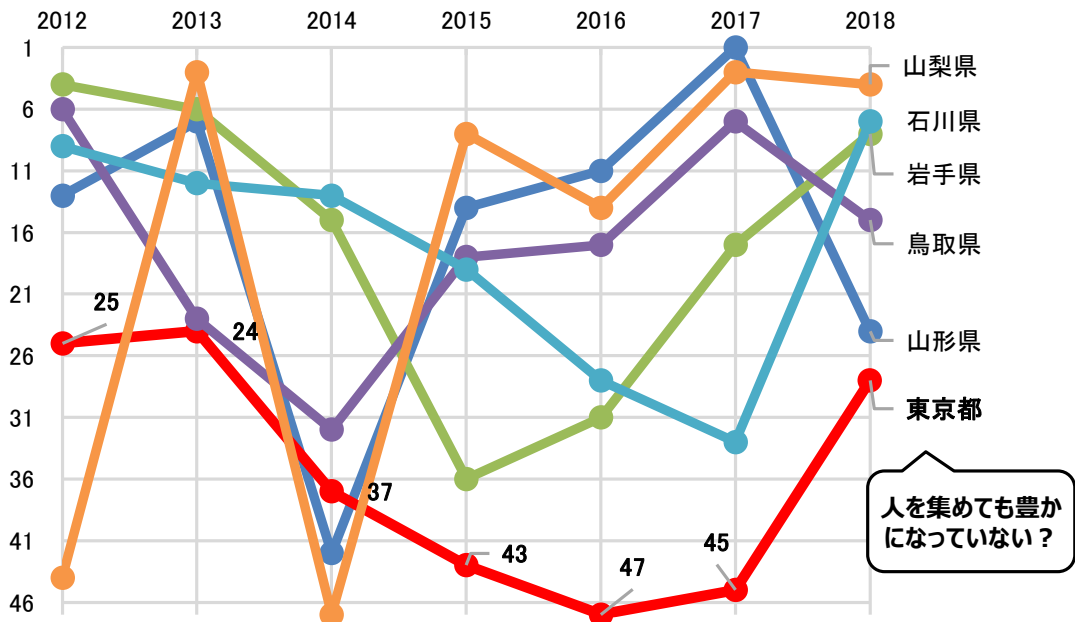
(出典) 日商事務局作成

(3) 過度な一極集中の是正による都市と地方の共存共栄

- わが国は、高度成長期において「地方人口増→都市への流入→都市の成長」の循環により成長・発展を成し遂げてきた。その結果、政治・経済・情報面においてわが国の高次中枢機能のほぼ全てが東京に集中する状態となり、首都圏に大規模災害が発生すれば国全体が機能不全に陥る恐れがある。
- また、経済成長の面からも、多くの地域で人口流出により深刻な地域経済の衰退が続く一方、東京圏においては、東京都の一人当たり所得の伸び率が他道府県よりも低位で推移する等、増加する人口ほどの成長が実現できていない。
- 東京圏は、地方圏に比べて高い所得を得ても、所得に占める住居費の割合が高く、通勤時間に多くの時間を割かなければならない等、生活の質が低下していると考えられる。また、こうした東京圏における生活面での質の低さが子育ての制約となり、合計特殊出生率が低さにつながっていると指摘する意見も多い。
- 一般的には人口密度の上昇によって労働生産性が高まることがメリットとされているが、過度な人口集中によって、東京圏は所得が伸び悩み、生活面の非効率性もあいまって「負の外部性」が発生していると考えられる。
- 本来、こうした外部不経済によって集積の利益が不利益を上回れば、市場原理の中で東京一極集中の是正が進むと期待される。しかし、実際には首都機能の麻痺を避けるため、東京圏に交通をはじめとしたインフラ整備が行われることで、更なる東京圏への集積が進む「東京拡大の連鎖」が生じている可能性がある。
- 一方、コロナ禍を契機としたテレワークの普及・二拠点居住など働き方・暮らし方の多様化によって、地方圏の持つ豊かな自然やゆとりある住環境の良さが改めて見直され、地方回帰の動きが注目を集めている。年齢階層別に 2021 年の東京圏への転入・転出状況を見ると、15～29 歳の若い転入者数は減少し、30～40 歳代が転出超過に転じる等の変化が見られる。
- しかしながら、東京一極集中の大きな原因となっている 20 代前後の層においては、就学・就職等を機に東京へ流入する傾向は変わっておらず、東京圏は依然として転入超過が続いている。特に女性は、コロナ禍においても東京圏への転入傾向がほとんど弱まっていない。
- 過度な東京一極集中を是正し、都市と地方の共存共栄を実現するためには、国土を俯瞰した戦略的なグランドデザインを描き、危機管理および経済成長の観点から多核連携型の国土形成を進める必要がある。

◆図表 8 1人当たり所得の伸び率 順位推移(2012→2018)

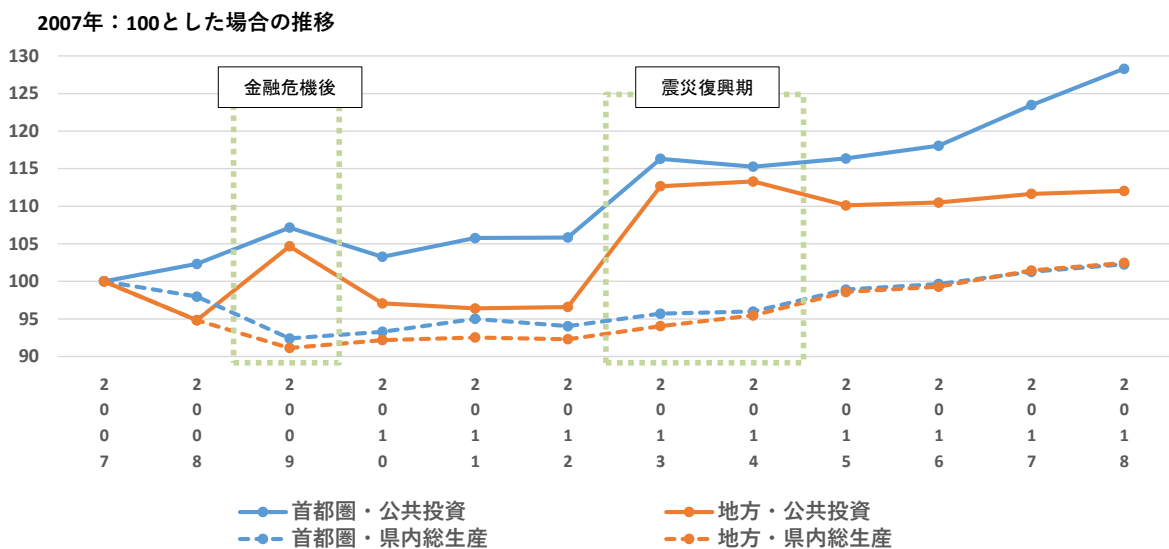
- 1人当たり所得の伸び率順位について平均をとると、①山形、②岩手、③鳥取、④石川、⑤山梨等、地方県が上位を占め、東京都は最下位に近い。



(出典)内閣府「県民経済計算(2008SNA、平成 23 年基準計数)」から日商作成

◆図表 9 首都圏・地方における県内総生産と公共投資額の推移(2007年～2018年)

- 首都圏の県内総生産の伸びは、金融危機からの回復期において地方合計を上回ったが、2012年前後を境に、地方の伸びを下回るようになってきている。
- 同期間の公共投資額の推移をみると、首都圏・地方とも、金融危機と震災復興期の増額はみられるものの、全体を通してみると、首都圏の伸びが、地方合計を大きく上回っている。

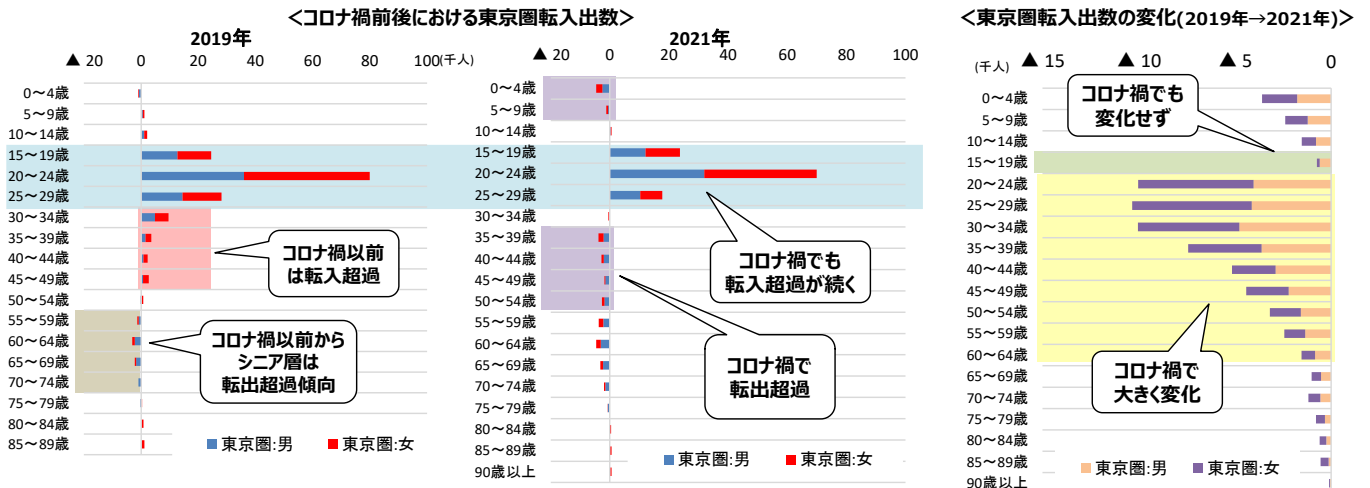


(注記) (1) グラフ中「首都圏」は、東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県合計。「地方」はそれ以外の合計。
 (2) グラフ中「公共投資」は、県民経済計算における「総固定資本形成・一般政府」を指す。

(出典)：内閣府「県民経済計算(2008SNA、平成23年基準計数)」から日商事務局作成

◆図表 10 コロナ禍前後における東京圏転入出数の変化

- 東京一極集中を作り出す人口移動は、10代後半・20代の進学・就職等のための移動が主因となっている。
- コロナ禍によって、幅広い年齢層が転出超過に転じた。10代後半・20代は、転入超過は依然として続いており、全体としても、東京圏の転入超過が維持された。
- コロナ禍の前後においても、進学年齢である10代後半女性の東京への転入傾向は、ほぼ変化しなかった。



(出典)総務省統計局「住民基本台帳移動人口移動報告」から日商事務局作成

① 多核連携型の国土形成を通じた危機管理・経済成長の同時実現

- 南海トラフ地震や首都直下型地震など被害が広域に及ぶ大規模災害を想定し、本社・研究開発機能を含む国内拠点の地方分散促進によるサプライチェーンの強靱化、首都の政治経済機能をバックアップする代替拠点の整備、太平洋側と日本海側の連携強化による物流・人流網のリダンダンシー確保を図る必要がある。
- その際、国土の強靱化と地域の産業拠点のアップグレードを同時実現させる視点が重要である。大学、公設試験研究機関、ベンチャー企業等との連携強化による技術・人材面でのイノベーション推進、インフラ・物流拠点の整備等、地域の産業立地環境整備を促進すべきである。

② 将来に対する多様な選択肢の確保、安定した地域公共サービスの継続

- 都市部への人口流出の抑制には、若者・女性が進学や就職において、個人の価値観に基づき、自らが決定できる多様な選択肢(学校、企業等)が地元が存在していることが重要となる。
- 都市から地方への移住(UIJ ターン)の促進においても、家族を形成し、自分の子供が将来にわたって多様な教育・就職を選択できる機会が確保されるとともに、医療・介護といった地域公共サービスが将来的にも継続する見通しが立つ等生活基盤の持続可能性が重視される。

- このため、地方圏においては、地域資源(自然・歴史・文化・農林水産等)の活用、観光振興、創業の促進等を通じて、やりがいのある魅力的な産業を育成することが基本となる。
- そのうえで、テレワークやワーケーション、二拠点・多拠点居住など新しい働き方や暮らし方の推進を通じて、定住人口・関係人口の拡大を図るとともに、子育て・教育、医療・介護、モビリティなど地域公共サービス分野のデジタル化・オンライン化の実現など、地方圏においても利便性を失わないデジタル環境の早期整備が求められる。
- なお、経済の牽引役が期待される大都市圏では、国際競争力の強化・高度な都市機能の集積を目指すとともに、過度な人口集中による通勤ラッシュ・交通渋滞の常態化、大規模災害発生時の過密住宅対策や、交通・エネルギー等インフラの麻痺・寸断による帰宅困難者対策、事業継続リスク等多くの課題克服が求められる。

2. 多様性を受容し、サステナブルな暮らしの場を創出する地域の拠点・環境づくり

(1) デジタル技術を活用した、地域における新しい暮らし方・働き方の促進

① 人口減少が進む地方に利便性と活力をもたらすデジタル実装

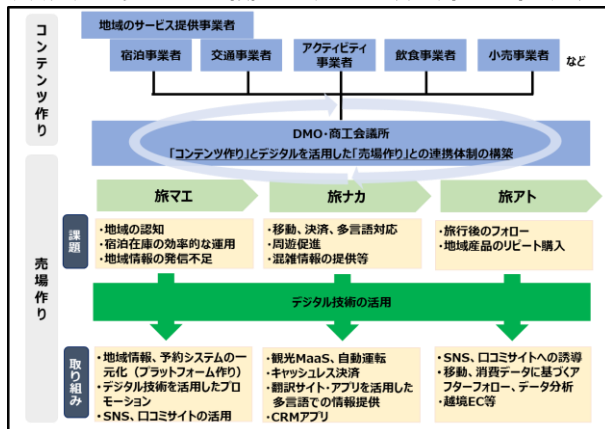
- 今後も人口減少が進展していく場合、地域金融機関、教育機関、医療機関をはじめ生活関連サービス分野で事業に必要な一定の人口を下回るため事業継続が困難となり、多くの地域で住民生活に必要な機能が十分に提供されなくなる可能性がある。
- コロナ禍を契機に進展・普及したデジタル技術は、これまで地域が必要な機能を維持するために直面してきた「需要の減少」、「人材不足」といった課題を解決するために有効である。
- 国は、地方からデジタルの実装を進め、新たな変革の波を起こし、地方と都市の差を縮めていくことで、世界とつながる「デジタル田園都市国家構想」を提唱している。同構想では、地域の「暮らしや社会」、「教育や研究開発」、「産業や経済」をデジタル基盤の力により変革し、「大都市の利便性」と「地域の豊かさ」を融合した「デジタル田園都市」の構築を通じて、「心ゆたかな暮らし」(Well-being)と「持続可能な環境・社会・経済」(Sustainability)の実現を目指している。
- 民間・公共サービスの質向上につながるデジタル基盤の整備は、まず国レベルにおいて、デジタル社会の共通基盤を構築し、地方自治体、民間事業者が利用者として便益を受けられる環境整備を行っていくべきである。
- 例えば、法人、個人、不動産等の識別情報(ベース・レジストリ)やマイナンバー等によるID・認証基盤の整備を通じて、取引の効率化・高度化を促すことが期待される。また、地形・筆界・構造物・埋設物・交通流量・工作物・気象・人口分布・産業分布等、国土に関するあらゆる情報を3次元座標に統合した「ヴァーチャル国土」の構築は、地方自治体、民間事業者や国民が広く活用できる情報基盤として提供されることで、都市計画等のまちづくり分野、防災・減災、国土強靱化での活用が期待される。
- こうした国による共通基盤を通じて、各種行政サービス、医療診療、教育等のオンライン化、地域公共交通のオンデマンド化など、人口減少に伴う地域課題の解決につながるサービスの質的向上を促進すべきである。民間においても、スマート農林水産業、i-

Construction などデジタル技術を活用した地域産業の変革を促すことで、地域に若者・女性を惹きつけ、定着につなげていくことが重要である。また、観光や商店街など地域の商業・サービス業においても、例えば、会員サービスと紐づいたキャッシュレス決済等の促進を通じて、ビッグデータによるデジタルマーケティングに取り組む等、高付加価値化支援を強化すべきである。

◆図表 11 観光分野におけるデジタル技術の活用（観光 DX）

- 各地では、地域の消費データの収集、デジタルマーケティングによる誘客促進の取り組みが始動している。
- 観光 DX の推進には、「コンテンツ作り」を担う地域のサービス提供事業者と、デジタル技術を活用した「売場作り」との連携体制の構築が重要となる。
- 観光地域づくり法人(DMO)・商工会議所と地域のサービス提供事業者が連携し、旅行者の行動プロセスに沿った最適なプロモーションやサービスを提供するプラットフォームを構築することで、消費機会の確保、サービスの高付加価値化等の効果が期待される。

＜カスタマージャーニーの各段階における地域観光マネジメントの連携イメージ＞



出典：経済産業省「トラベルテックの導入に関する調査等事業」の資料等を参考に日商事務局作成

観光DX推進の課題

＜地域のサービス提供事業者＞

- デジタル技術に対応できる人材の不足
- 新たなビジネス手法の意義や効果についての理解不足

＜DMO・商工会議所＞

- 専門知識を持ち、強力でDXを推進できる人材不足
- CRMアプリ等の導入・運用に係る財源確保

⇒観光DXの意義・効果についての好事例の展開、専門人材の確保・育成支援、安価で使い勝手の良いCRMアプリ等の情報提供が必要

(参考) 地域では、デジタル技術活用への関心が高まりつつある(日商調査)

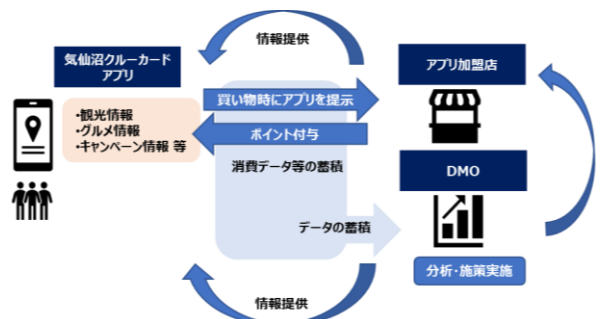
＜ビッグデータを活用したマーケティング・プロモーションに取り組んでいる地域＞

- 「実施中」と回答があった地域：34か所
- 「検討中」と回答があった地域：158か所

出典：日本商工会議所「地域および商工会議所における観光振興の現状に関する調査」(2021年10月)

【事例】地域事業者の連携によるデジタルマーケティング＜(一社)気仙沼地域戦略(宮城県)＞

- 市や市内観光団体・商工会議所等が連携し、登録 DMO「(一社)気仙沼地域戦略」を設立し、市内飲食店、小売店、ホテル等と連携し、着地型の観光情報を集約した「気仙沼クルーカード」事業を展開。
- カードをアプリ化し、情報発信、プロモーションを行うことで、消費データの収集、誘客促進を実施。収集した購買ニーズや回遊データ等を活用し、域内消費の促進やマーケティング、まちづくりの企画立案等に反映。顧客ニーズをもとにしたキャンペーンを実施することで、訴求性が高まった。

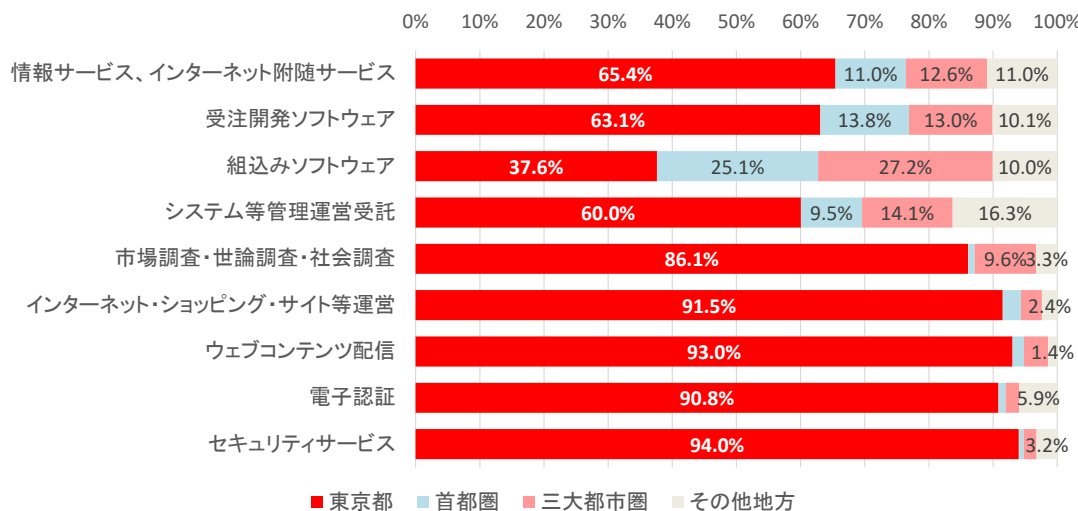


② 地域経済循環に結びつくデジタル化の担い手育成

- デジタルサービスを提供するIT企業の多くは大都市に立地しており、地域のデジタル化がそれぞれ独自規格による囲い込み（ベンダーロックイン）が起これば、地域経済循環の観点から、地方から都市への雇用・所得の恒常的な流出につながりかねない。
- ベンダーロックインを回避するためには、国が主導する「相互運用性」、「データ流通性」、「拡張容易性」を備えたデータ連携基盤（都市 OS）の下で、デジタル産業を「地域の社会課題を解決するインフラ産業」と位置づけ、地域の担い手を積極的に育成する必要がある。
- 例えば、地域において各種行政サービス・医療・交通・農林水産業・エネルギー・観光等が抱える課題をオープンに発信することで、サービスの設計段階から、地元のスモールビジネスやベンチャーを巻き込む等の取り組みが求められる。
- あわせて、大都市圏に集中するデータセンター等のデジタル拠点やデジタルワーカーの地方分散を図ることが重要である。
- デジタル拠点の地方分散を推進するためには、感染症や自然災害等に対する強靱性（レジリエンス）の確保に資するとともに、地域においても、コワーキングスペースの整備等、デジタルワーカーの受け入れ環境を整備し、デジタル人材の確保を図るべきである。基地局やデータセンターの早期整備に際しては、インフラシェアリング等公民の適切な役割分担の下で進めていくことが重要である。
- デジタル化に伴い流通する購買や移動情報等の個人データのセキュリティ確保等、利用者サイドが安心・安全に利活用できる環境整備が不可欠である。また、デジタル基盤の地方整備を進めるためには、経営資源の乏しい中小企業に対するDX推進人材の供給、高齢者を含む地域住民のリテラシー向上等を通じたデジタル格差の解消が必要である。

◆図表 12 情報サービスの地域別事業収入（情報通信業）

- わが国の情報サービス事業収入について都道府県別にみると、東京都が突出している。全国の仕事を、東京都にある事業所が集中的に受注する業界構造となっている。



※首都圏：埼玉県、千葉県、神奈川県
三大都市圏：愛知県、大阪府、兵庫県、京都府の合計

（出典）総務省「経済センサス（2016年）」から日商事務局作成

(2) 脱炭素社会への移行に対応した地産地消型エネルギーや新たな産業の構築

① 地域の成長とレジリエンスを両立する分散型エネルギーの普及

- 世界各地で気候変動問題が顕在化する中で、わが国は、2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、同年12月には「グリーン成長戦略」を策定し、「経済と環境の好循環」の実現に向けて、エネルギー・産業部門の構造転換、大胆な投資によるイノベーションの創出に着手している。
- カーボンニュートラルの実現を巡り、諸外国では温室効果ガスの削減に向けた取り組みが活発に行われている。わが国においても、「SDGs(持続可能な開発目標)」の広がりとともに、IT業界や製造業などを中心に使用電力を太陽光などの再生可能エネルギーに切り替える動きや、サプライチェーン全体の脱炭素化を進めるため、取引先に対して省エネや再生可能エネルギーの利用を求める企業が増えている。金融機関や投資家の間でも企業の脱炭素への取り組みを重視した投資や融資を行う動きが広がっている。
- こうした企業の動きの先には、脱炭素エネルギーの調達のしやすさが、企業立地や産業の集積に影響を及ぼす可能性がある。脱炭素社会への移行は、地域経済にとって喫緊の課題であり、新たな産業集積を呼び込む成長機会として積極的に対応していく必要がある。
- 特に、鉄鋼、石油化学をはじめCO₂排出量の大きい産業が立地する地域においては、エネルギー転換(化石燃料→電化・水素化等)が円滑に進まなければ、地域の基幹産業が空洞化する恐れがある。このため、脱炭素エネルギー等の供給拠点となるカーボンニュートラル・コンビナートの立地促進などを通じて、製造業の脱炭素化を後押しすべきである。
- また、災害時のレジリエンス確保ならびに地域経済の好循環の実現に向け、各地において地産地消・分散型再生可能エネルギーの供給体制を構築する動きが広がっている。
- 地方への再エネ電源の立地は、脱炭素エネルギーを求める都市部の企業からの投資を呼び込むチャンスであり、国は、地方への再エネ関連投資の促進に向けて予算・税制・制度面で後押しすべきである。
- なお、再生可能エネルギーは、立地や自然条件に大きく左右されることから、電力系統の広域融通の促進、蓄電池や電気自動車等を活用した地域マイクログリッドの構築等により、発電・蓄電・供給・消費が一体となった安定的なエネルギー関連インフラの導入が不可欠である。
- 太陽光・風力・地熱・中小水力等の再生可能エネルギー、バイオマス、排熱(コージェネ)、水素、アンモニア、地中・地下水・雪等の温度差熱等、地域特性に即した多様な電源・熱源導入ができるように、コスト低減も含め、技術面・制度面での支援が必要である。また、電源立地に際しては、地域との共生が不可欠であり、安全、防災、景観、将来の設備廃棄等、責任ある長期安定的な事業運営の確保について、国と地方自治体との連携強化を図るべきである。

◆図表 13 商工会議所における再生可能エネルギーの普及拡大に向けた取り組み事例

事例 バイオマス発電の事業化と新たな地域産業の創出に向けた取り組み [尾鷲商工会議所(三重県)]	事例 再エネの地産地消推進により地域・企業の競争力強化を牽引 [福江商工会議所(長崎県五島市)]
<p>尾鷲商工会議所では、2018年に火力発電所の廃止を受け、中部電力、行政、三重大学等と発電所跡地の活用を目指す「おわせSEAモデル構想」の取り組みを開始。</p> <p>同構想を受け、中部電力が発電所跡地に木質バイオマス・ガス化発電所の建設を計画。バイオマス発電の事業化の後押しと、新たな地域産業創出に向け、排熱活用を視野に入れたエビや海藻類の陸上養殖の実証実験が始まっている。排熱利用で通年養殖に必要な水温コントロールが可能になれば、安価で安定的な出荷が実現する見込み。</p> <p>今後、同所では、引き続きバイオマス発電事業に関連した地域活性化事業を展開するとともに、養殖や製材等に関連する企業・工場等の誘致等により、地域経済の一層の活性化の実現を目指す予定。</p>	<p>福江商工会議所では、2016年に環境省「洋上風力発電構築モデル事業地域」の指定を受けたことを契機に、再エネを新たな地域産業として捉え、各種事業を実施。</p> <p>特に、①浮体式洋上風力発電装置の島内製造、②同装置の視察者受入れ環境整備、③小売電力事業会社の設立について、将来的な地域経済や事業者のメリットを強く訴えながら、地域一丸となった取り組みを展開してきた。</p> <p>2018年には「五島市民電力(株)」、2021年には「五島版RE-100」認定制度を創設。事業者からは、再エネ利用の商品が評価され、取引拡大に繋がった等の声が寄せられている。</p> <p>地域の再エネ自給率は間もなく80%を超える見込み。今後はさらに、海の藻場再生・森林のグリーン産業育成により「Jクレジット」を発行・販売することで、都市部からの投資を呼び込み、一層の地域経済の好循環を目指す予定。</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>▲陸上養殖実験で生育したバナメイエビ</p> <p>▲発電所跡地では、実証実験、企業誘致等が進められる</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>▲同所が事務局を務める「五島版RE-100」では、企業の地域の再エネ利用による、電気起源のCO2排出ゼロを推進</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>▲同所や地域事業者の出資による「五島市民電力(株)」は、庁舎、小中学校、工場等、地域全体で幅広く活用される</p> </div> </div>

② グリーンインフラを活用した国土・都市・地域づくりの推進

- 近年、地球温暖化による気候変動、激甚化する自然災害、資源・エネルギーや生物多様性等の環境問題、人口減少に伴う都市の衰退、インフラの老朽化など、地域社会を取り巻く課題が山積する中で、こうした社会課題に対応する手法の一つとして、「グリーンインフラ」が注目を集めている。
- 国土交通省が策定した「グリーンインフラ推進戦略」によれば、グリーンインフラとは「社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組」と位置づけられている。
- グリーンインフラの例として、都市空間における浸透性舗装等を活用した雨水貯留浸透施設等の整備による治水対策、植栽による蒸発散効果を活用した暑熱緩和対策の他、人口減少等に伴い増加する低未利用地対策として、河川、水辺空間、森林、農地等を活用した公園や緑地等の整備があげられている。
- 人々と自然をつなげる豊かな空間の形成は、環境・防災対策にとどまらず、景観や観光振興等地域の魅力向上・活性化が期待されることから、今後、社会資本整備やまちづくり等の分野において、グリーンインフラの一層の活用が望まれる。
- このため、グリーンインフラの普及に向け、好事例の横展開等広報の強化を図るとともに、交付金等によるインセンティブの拡充、防災効果や安全性等に対する技術指針や評価手法の確立等を通じて、行政、企業、住民等多様な主体の参画を促すべきである。
- また、国土の3分の2を森林が占めるわが国においては、森林資源の活用が不可欠である。森林は、国土の保全、水源の涵養等の他、2050年カーボンニュートラルの実現のため、CO2吸収源としての貢献が期待されている。

- 近年は、世界的な木材需要の高まりから、国産木材の供給源として、林業・木材産業が成長産業として注目を集めている。森林が有する多面的機能・役割を発揮するためには、植栽、下刈り、間伐等により健全な森林を育てる必要があり、その担い手である林業・木材産業の役割は極めて大きい。
- 非住宅分野での木材利用拡大、木質バイオマスの利用促進をはじめとした木材需要の拡大を図るとともに、森林情報のデジタル化、ロボット・ICT 等先端技術を活用したスマート林業の実現等による林業・木材産業の成長産業化が不可欠である。

③ サステナブルな廃棄物処理システムの構築

- 経済産業省が策定した「循環経済ビジョン 2020」によれば、世界的な人口増加と経済成長を背景に、「大量生産・大量消費・大量廃棄型の線形経済から循環経済への移行が世界的に求められている」とされている。
- わが国は、2001 年に循環型社会推進基本法が施行されて以降、世界に先駆けて 3R (Reduce, Reuse, Recycle) に取り組み、廃棄物の最終処分量の削減やリサイクル率の向上等の着実な成果を上げてきた。
- 一方、地域では、廃棄物処理に係る担い手不足や廃棄物処理施設の老朽化等から、施設更新を含む廃棄物処理システムの見直しが迫られている。廃棄物処理施設の広域化・集約化による施設整備・維持管理の効率化を進めるとともに、廃棄物の焼却発電施設から発生する熱と電気を地域のエネルギー源として活用することで、レジリエンス強化や地域産業と連携した新たな事業展開等が期待される。
- 地域循環共生圏の形成を促進する観点から、地域廃棄物を地域資源のひとつと捉え、サステナブルな廃棄物処理システムの構築を推進すべきである。

④ 脱炭素に対応した新たな産業集積の構築

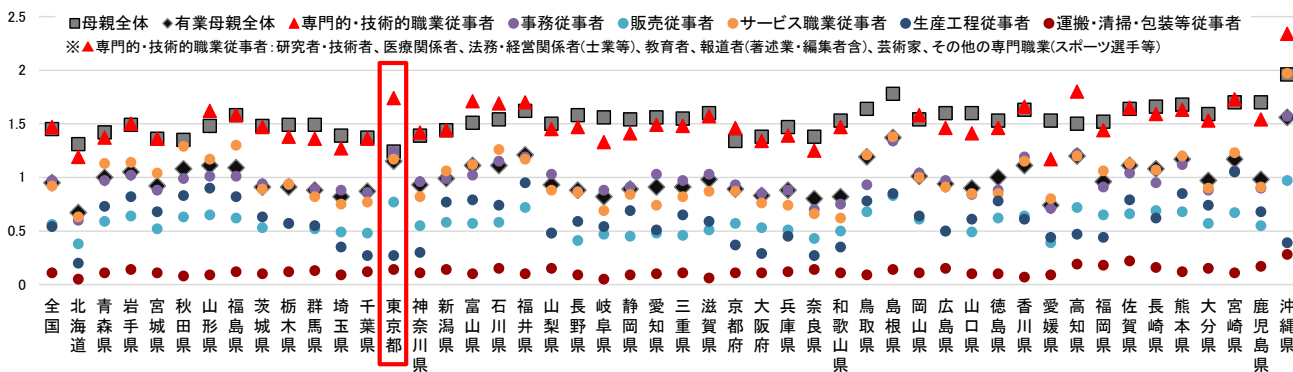
- わが国の部門別 CO₂ 排出量は産業部門及び運輸部門が過半を占めており、鉄鋼、石油、化学、石炭火力など CO₂ を多く排出する産業は太平洋ベルトに集積している。
- カーボンニュートラルの実現には、CO₂ 排出量の大きい産業のエネルギー転換(化石燃料→電化、水素化など)が求められるが、トランジションが円滑に進まなければ、これらの産業が立地する地域は空洞化する恐れがある。一方で、再生可能エネルギーはコストが高く、安定的な供給面が課題とされている。
- また、わが国のものづくり産業のサプライチェーンは、各地域に立地する中小企業によって支えられている。製品・材料の調達や技術の導入において CO₂ 削減の取り組みが必要となるが、企業単位での対応は困難であり、サプライチェーン全体での対応が必要となる。
- これまで培ってきた産業集積や要素技術を活かして、新たな高付加価値産業が地域で展開ができるよう、既存コンビナートのカーボンニュートラル化や産業転換に資する技術開発支援等を通じて、脱炭素に対応した新たな産業集積の構築を後押しするべきである。

(3) 多様なキャリアや価値観を持つ人材を惹きつける寛容性の高い地域づくり

- 近年、企業経営において、女性・外国人・高齢者・障がい者など「多様な人材の活躍」の推進は、労働力人口の減少への対応のみならず、ビジネスに多様な視点や価値観を取り込む観点からも重要かつ不可欠な要素として認識されつつある。
- 国土形成においても、次世代にわたって「真の豊かさ」を実現するためには、多様なキャリアや価値観を持つ人材を惹きつけ、定着を促す地域づくりが不可欠である。
- そのためには、テレワークやワーケーション、二拠点・多拠点居住など新しい働き方や暮らし方の推進を通じて、多様な価値観を持つ人材が地域に魅力を感じるきっかけを作り、定住人口・関係人口の拡大に向けた機運を醸成すべきである。
- また、地域においても、多様な人材を受け入れるための環境整備が求められる。従来のような大規模な商業施設や工場等労働集約型産業の単純な誘致は、労働人口が減少する地域においてはむしろ人材の奪い合いを助長する可能性がある。情報通信、デザイン、ファッションといった知識集約型産業の集積や農林水産業や建設業等地場産業のスマート化を推進することで、個人の働き方や暮らし方の選択肢を増やし、自らが決定できる「社会的寛容度」に着目した地域づくりが必要である。
- 地域における働き方・暮らし方の選択肢を増やすことは、若者・女性が進学・就職を契機に都市部への流出を防止する観点からも極めて重要である。
- 地域に多様性を生み出すためには、創業・起業が果たす役割が大きい。例えば、大学・研究機関の拠点立地によって技術移転ベンチャーの創業が促されることで、産業構造の変化に対応できる人材の育成・確保が期待される。また、産業拠点の周囲に関連企業が集積することで、企業をリタイアした人材、都市部からの UIJ ターン人材、二拠点居住等、都市から地方への人材流動化が達成されるとともに、構造変化に伴う産業間の労働移動の促進にも寄与することが期待される。
- さらに、外国企業・資本を地域に呼び込むことで、優れた技術や新たなノウハウが地域にもたらされ、イノベーション創造や技術集積の高付加価値化を促進させる効果が期待される。人材の多様性確保の観点からも、高付加価値人材である外国人留学生・就労者の呼び寄せ・地域定着や、外国人起業家の展開を、積極的に支援していくべきである。
- また、地域の社会生活を支えている一方、人手不足が著しい運輸業・建設業・医療福祉業は、デジタル技術の活用による効率化を図るとともに、中長期的計画の下で、地域での人材を育成し、待遇改善や将来のキャリアパスの提示等を通じて、安定的な人材確保に取り組む必要がある。

◆図表 14 合計特殊出生率（母親の職業／都道府県別）

- 合計特殊出生率は、母親が有業である場合、母親全体に比べて低くなっている。
- 一方、母親が専門的・技術的職業従事者である場合の合計特殊出生率は、母親全体と同程度であり、東京都や一部の県では、母親全体の率より高い。
- 東京の合計特殊出生率は全国に比べて低いが、有業者に関しては、他県に比べて高い傾向にある。

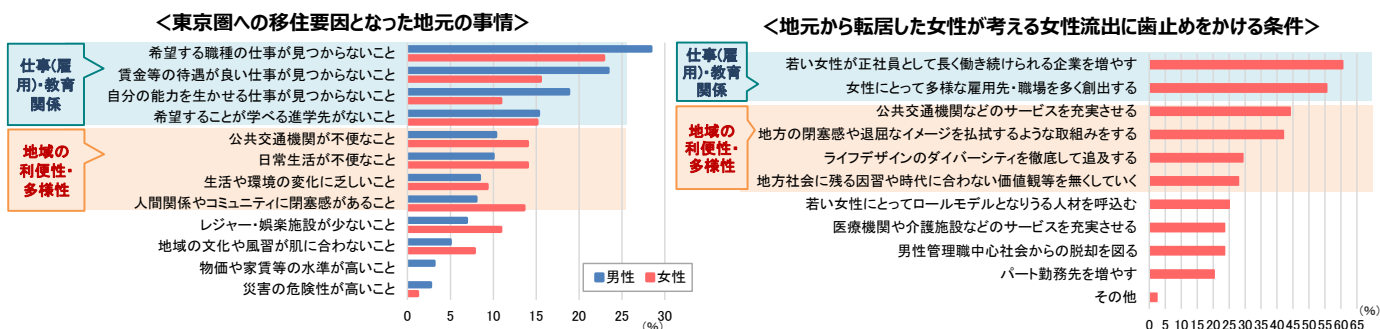


(出典)厚生労働省「人口動態調査(2015年)」から日商事務局作成

※本グラフは、職業別の出生率の違いに着目するために作成したものです。合計特殊出生率は、算出式から、同質的な人口の集団での比較において有効な指標であるが、都道府県や市区町村など単純な地域間の比較は、誤った解釈を導きうるため留意が必要。(天野聲南子(2020.9)「基礎研レポート」等)

◆図表 15 東京圏への移住要因になった地元の事情

- 東京圏への移住要因となった地元の事情としては、仕事・進学関係の割合のほか、地域の利便性・多様性等を理由とするものが上位を占める。
- 特に女性については、地域の利便性・多様性、職場における働きやすさを重視。流出歯止めに向け、寛容性の高い地域づくりに取り組む必要がある。



(出典)国交省国土政策局「企業等の東京一極集中に係る基本調査(市民向け国際アンケート)」(2020.11速報)

(出典)橋本有子(2021)「加速化する地方の人口減少・少子高齢化に歯止めをかける(その1)」、東北活研 2021年新春号を一部加工

Ⅲ. ローカル／グローバル／ネットワーク～各視点についての意見

1. ローカルの視点(地域における豊かで快適な生活の促進)

(1) 都市構造の再構築に向けた取組み

① 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の一層の推進等による中心市街地の活性化

- 都市の中心市街地は、地域住民の生活・交流の場として地域の豊かさ・アイデンティティを映し出す顔であるが、近年においては、大型郊外店の進出、ECの普及等による地域商業の衰退に加え、人口減少・高齢化の進展によって、空き地・空き家等がスポンジのようにランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行している。
- こうした状況に、コロナ禍の長期化がさらに拍車をかけ、従来から衰退が危惧されていた各地域の中心市街地は一層の苦境に追い込まれている。
- 他方で、テレワーク等の普及、二拠点居住・多拠点居住等、コロナ禍で加速した働き方や住まい方の多様化によって、地域住民の価値観・行動にも大きな変化が生じている。
- デジタル技術の進展で地理的な不利が解消されたことで、地域や地方の快適な住環境という魅力が改めて見直され、リアルの体験価値(コト消費)の再評価や関係人口の増加にみられるように、地域に積極的に関わろうとする機運が高まりを見せている。
- 国の近年の都市政策は、従来の中心市街地活性化政策に加えて、自動車中心から歩行者中心のまちへの転換を目指し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」による集約都市構造の形成、「ウォーカブルなまちづくり」(「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出)等が展開されている。
- コロナ禍で加速した多様な働き方・住まい方の受け皿として、これまでになく地方都市への注目が集まる中で、地域に興味を持った人々が「また訪れたい」「住んでみたい」と思える魅力あるまちづくりを早急に進める必要がある。
- 多くの地域がまちなか再生に苦戦する中であって、商工会議所・まちづくり会社等と行政がまちの将来像・ビジョンを共有し、地域の関係者を巻き込みながら、粘り強く低未利用不動産対策に取り組み、一定の成果を出している事例が出始めている。
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」、「ウォーカブルなまちづくり」を一層の推進に向けて、行政、商工会議所、商店街をはじめ地域の事業者、まちづくり会社等、公民が地域の将来像についてグランド・ビジョンを共創し、魅力的なまちづくりを実現する必要がある。

② 低未利用不動産の利活用促進によるまちなか・中心市街地の再生

- 低未利用不動産(空き地・空き店舗等)は景観・防犯・防災の面で市民生活にも悪影響を及ぼしており、低未利用不動産を放置すれば、まちの魅力の喪失・更なる人口流出を招く「負の連鎖(スパイラル)」に陥りかねない状況にある。
- 国の低未利用不動産施策の多くは地方自治体を受け皿としており、市場性の乏しい低未利用不動産の活用は行政の支援が不可欠であるが、多くの地方自治体は現状、低未利用不動産対策に対する関心が必ずしも高いとはいえない。
- 低未利用不動産の大半は民間用途であり、まちの魅力や人流の回復が業績に直結する民間事業者の関心は高い。まちなか・中心市街地の低未利用不動産は潜在的な地域資源であり、公的支援策を実施できる行政と、利活用意識の高い民間が一体となって低未

利用不動産対策を進めることができれば、新たな店舗の増加・雇用の拡大、まちの活性化・人口の定着へとつながり、地域経済の好循環をもたらす可能性がある。

- 低未利用不動産対策を、日本全体の発展に資する「経済活性化策」として認識し、次のような適正な土地利用の促進を図る必要がある。

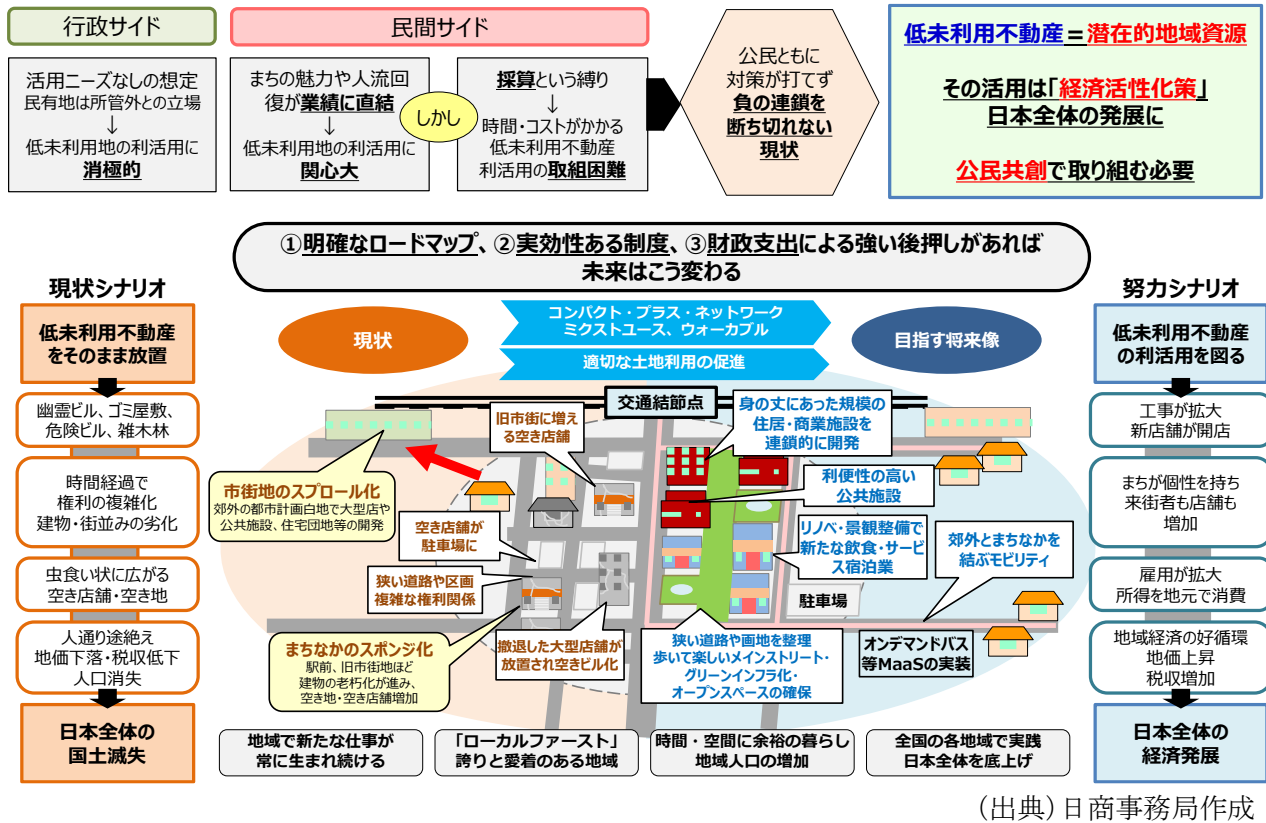
■身の丈の連鎖的な市街地整備促進・民間の需要創造活動との連携

- 地方都市における、快適で住民ニーズに合致した空間を形成するためには、いたずらに土地利用の高度化を目指すだけでなく、オープン・スペースや緑地、低層建物等を含め、人口規模・密度に適切な「身の丈の連鎖的開発」が求められる。
- 小規模・短期間・連鎖的な市街地整備手法(低コストで着手しやすい小規模なエリアからはじめ、段階的・連鎖的に広げていく柔軟な仕組み)を強化するとともに、民間のまちづくり会社等による需要創出活動との連携を促進すべきである。

■まちなか・中心市街地の低未利用不動産対策の促進

- 管理放棄・低未利用の不動産(空き地・空き店舗等)等は、景観・防犯・防災の面で地域に悪影響を及ぼしており、これらを放置すれば、まちの魅力の喪失や更なる人口流出を招く「負の連鎖(スパイラル)」に陥りかねない。
- 低未利用不動産(空き地・空き店舗等)を、利活用可能な資源とみなし、実効性ある制度、公的財政支援による強い後押しのもと、効率的な処理・活用方式を確立することで「正の連鎖」を促進する必要がある。具体的には次の取組みが考えられる。
 - ✓ 費用負担者が不在で撤去が進まない建物・工作物の撤去促進
 - ✓ 不在所有の管理放棄・低未利用不動産が大量にあることを前提としたランドバンクや不動産や区画整理の専門家の積極関与
 - ✓ 管理放棄・低未利用地等を戦略的にオープン・スペースや緑地に転換
 - ✓ 災害避難所や防災備蓄の機能を備えた「防災公園」としての活用
 - ✓ 行政手続きのデジタル化の前提となる地籍調査の一層の促進

◆図表 16 まちづくり政策～現状と目指す将来像イメージ



(2) 地域資源を活かした魅力ある地域づくり

- 近年、人口減少に直面する地域の担い手として、移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域や地域の人々と多様に関わる者である「関係人口」に注目が集まっている。
- 過度な一極集中を是正し、人の流れを東京圏から地方へ分散させていくためには、一足飛びに定住人口の増加を目指すのではなく、「関係人口」の拡大に向けて、「訪れたい場所」、「関わりたい場所」として、観光やビジネス等様々な機会を捉え、人々から選ばれる地域づくりを目指す複線的・段階的なアプローチが求められる。
- 選ばれる地域づくりには、魅力ある地域資源の積極的な活用が重要である。わが国には、自然・歴史・文化・食・地場産業などその地域ならではの魅力ある地域資源があり、国内のみならず、海外からも高い評価を受けている。
- 地域資源を発掘し、人々を惹きつけるコンテンツへ磨き上げることに加えて、イベントやプロモーションなどフローの施策に止まらず、地域資源をストックとして捉え、その質を持続的に高めていく仕組みが求められる。
- 例えば、修学旅行生を対象に、地場産業と連携した体験型・滞在型コンテンツを造成することで将来の人材獲得につなげていく取り組みや、企業と連携したワーケーションの誘致をきっかけに地域課題解決プロジェクトを創出する等、一過性に終わらない持続的な仕掛けづくりが考えられる。
- また、ふるさと納税やクラウドファンディングは、単なる資金獲得のみならず、解決プロセスも

- 空間・土地利用の質を高める観点として、B/C(費用便益比)等の経済価値だけでなく、多様な価値軸によって、インフラ整備やまちづくり事業、PPP/PFI プロジェクト等が実施できるよう、次のような評価制度の新設に向けた検討が必要である。

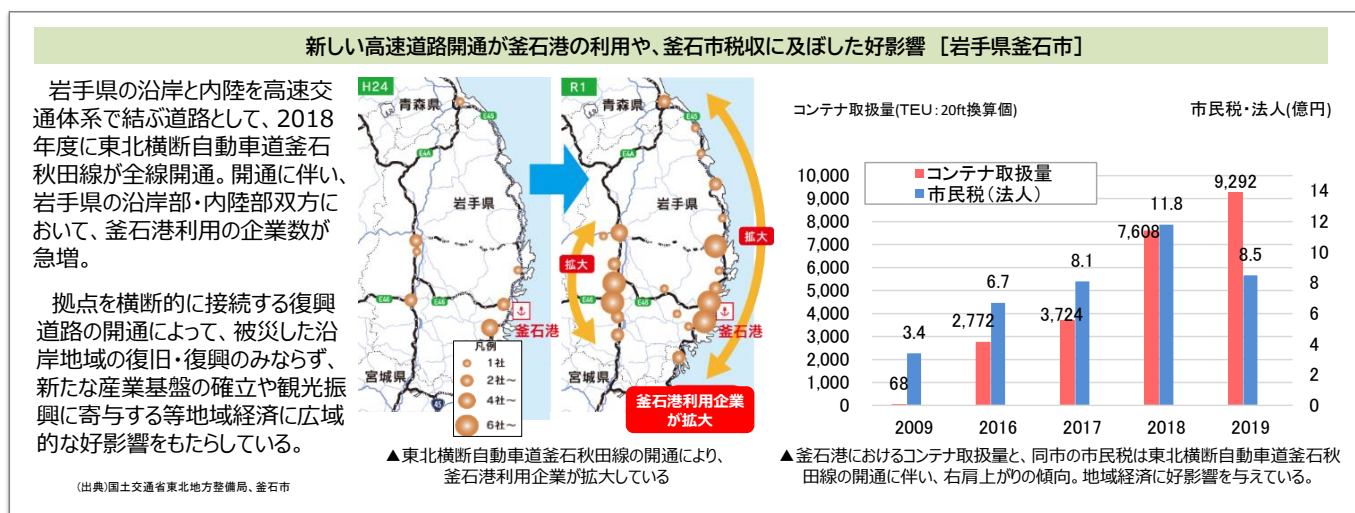
■インフラ整備における多様な価値軸の例

- ✓ 国土が高速道路体系に接続されることで生まれる、ネットワーク外部性による効果
- ✓ インフラ整備が幅広い産業におよぼす波及効果や、新規産業の立地
- ✓ 地震や風水害、高潮、大雪等の災害に対するレジリエンス
- ✓ 高齢者、子ども、障がい者等、交通弱者に対するシビル・ミニマム確保
- ✓ 医療や教育施設に通じる「命の道」としての評価
- ✓ 地方から都市への生鮮品輸送など、インフラ整備によって繋がった先の地域における生活品質の向上
- ✓ インフラ・ツーリズム等観光資源、環境・文化面における価値

■まちづくりにおける多様な価値軸の例

- ✓ 地元中心の業務体制や雇用、地域の商品・サービスの活用、地域経済団体や地域中核企業との連携による地域経済の好循環
- ✓ 地域の日常生活、交通動線・人流、季節イベント、既存の施設等を踏まえた地域ニーズへの対応
- ✓ 施設での活動や交流によるコミュニティの形成
- ✓ 地域性を前面に出した企画・イベントの開催
- ✓ 災害等の異常発生時の臨機応変な対応
- ✓ PFI 等の場合において、社会課題を地域企業等が取り組むことによる「地域経営」感覚の獲得
- ✓ 地域アイデンティティ、シビックプライドの醸成。「地域を自分たちが創る」というローカルファーストの理念実現

◆図表 18 インフラ整備における多様な価値軸・ネットワーク外部性による効果例



2. グローバルの視点(インフラ整備を通じた大都市・産業の国際競争力の強化)

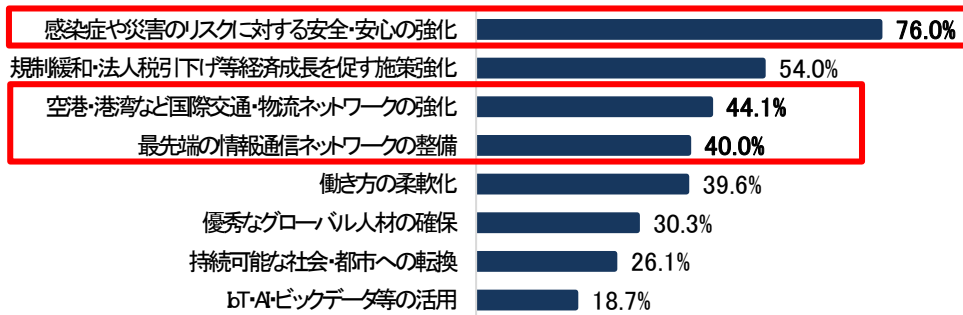
(1) インフラの量的・質的向上による国際競争力の強化

① 長期的視点に立った戦略投資によるインフラの質的・量的向上

- 近年、防災・減災や国土強靱化に向けた「緊急対策」や「加速化対策」として重点的な財政措置が行われているものの、「わが国の社会資本整備の整備水準は概成しつつある」との認識のもと、インフラ投資額は、1996年のピーク時からおおよそ半減した状況が続いている。他方、欧米・アジア諸国ではインフラに係る投資を継続的に増加させている状況にある。
- 国力の増強、都市部と地方の共存共栄等、国際競争力の強化に向けてインフラが果たす役割は大きく、長期的視点に立った戦略的な投資によるインフラの量的・質的向上が不可欠である。

◆図表 19 コロナ終息後、国際競争力を発揮するために必要な施策

- 首都圏の国際力強化に向けてはインフラ整備が重要



(出典)東京商工会議所 2020.10「With コロナ・After コロナの都市政策～首都圏問題委員会報告書～」

② スーパー・メガリージョン構想の実現による国際競争力の強化

- リニア中央新幹線による劇的な時間短縮より、世界一の人口規模を持つ東京圏の大きさ・複雑さ・豊かさに、わが国経済の主軸を形成する大阪圏、名古屋圏という個性の異なる大都市圏が緊密に接続され、人口7千万人を世界最大級の巨大経済圏を有するスーパー・メガリージョンが誕生することが見込まれている。
- スーパー・メガリージョン誕生によって、フェイス・トゥ・フェイスの交流が進み、イノベーションが促進されるほか、生活クオリティが高く住居費が安い後背地域へのアクセス向上や、海外からの来日旅行者にとっての旅行プランの魅力向上等、様々な社会経済的なメリット、国際競争力の強化が期待できる。
- さらに、東京に集中する人口や政治経済の中核機能分散や、相互の都市機能のバックアップ体制等の実現によって、首都直下大地震等の大災害リスクへの対応力向上に寄与することが期待される。
- スーパー・メガリージョンの実現を通じて、地方から機会を奪うのではなく、海外との接続や新ビジネス確立等による果実を日本全国に広げていくべきである。

(2) 港湾・空港の機能強化による国際的な物流・人流増加

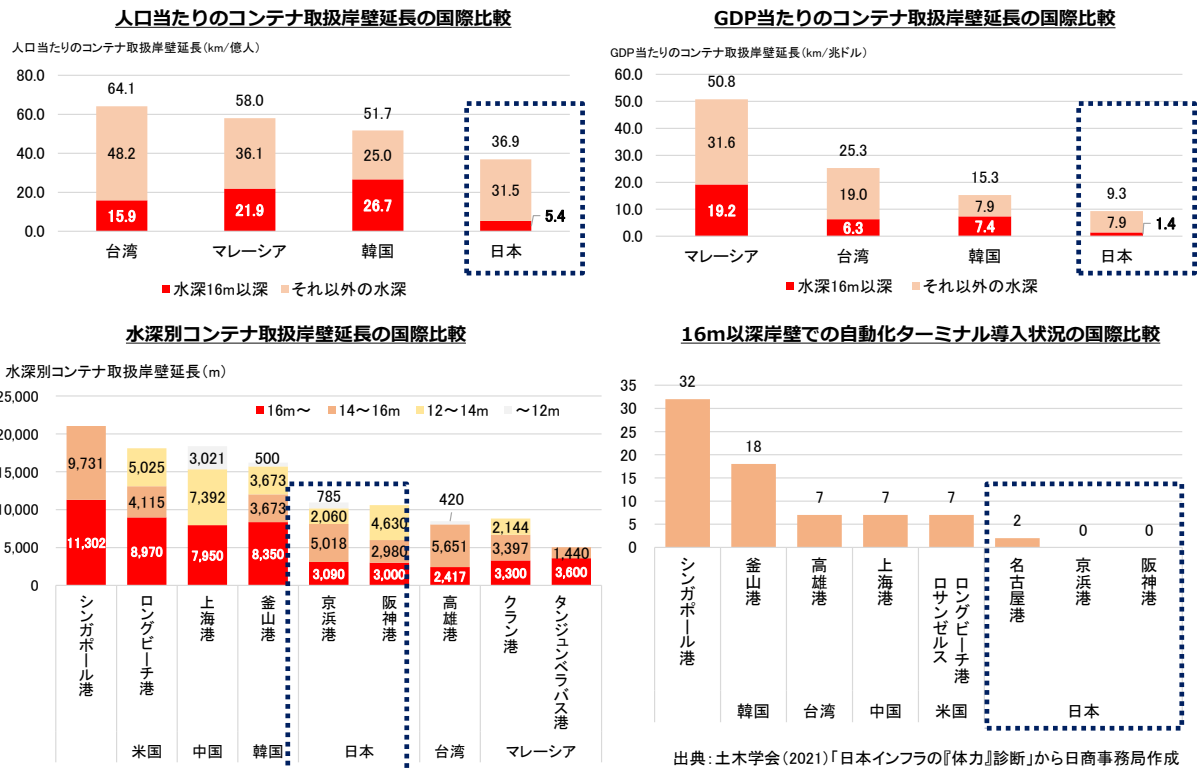
- アジア諸国の所得向上や製造業の国内回帰、さらには各国の積極的な交通インフラに対する投資により、大規模ハブ拠点の優位性が示されるなど、港湾・空港を取り巻く国際情勢は複雑化している。
- 人口減少に直面するわが国にとっては、国際競争の中で「稼ぐ力」の維持に留まらず、急激に成長するアジア諸国が生み出す膨大な消費需要の取り込みを通じ、成長につなげていくことが求められる。
- そのためには、地方と海外がより近くなるよう、直接または少ない乗換で海外との往来を可能にする等、国内外をより緊密な交通ネットワークで連結することが極めて重要であり、港湾・空港の果たす役割は極めて大きい。
- 港湾・空港の機能強化を通じて国際的な物流・人流増加を図るべく、次の取り組みが必要である。

① 港湾の国際対応と機能強化

- コンテナ取扱量の世界的な増大に伴うコンテナ船の大型化により、港湾間における寄港先をめぐる競争が激化しており、一部港湾においては超大型化(ハブ化)が進むとともに、岸壁の深さや港湾のデジタル化・グリーン化等の機能拡充に対応できない港湾に対しては船が寄港しない「抜港」という事態も生じつつある。
- 日本の港湾においても、各港湾の地理的な特性やアジア諸国のサービスの進展を踏まえつつ、周辺諸国に劣らないインフラ規模とサービス水準の向上・提供を図っていく必要がある。
 - ✓ 地域経済の活性化効果が大きいクルーズ船・大型客船の拡大に加え、カーフェリー・国際フィーダー等の航路充実
 - ✓ 旅客ターミナル等の旅客受入機能向上
 - ✓ 大型化するコンテナ船や客船に対応するための港湾設備の整備や、航路水深確保等のハード整備
 - ✓ 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や、集貨・創貨の展開による港湾物流機能の戦略的整備

◆図表 20 コンテナ港設備の国際比較

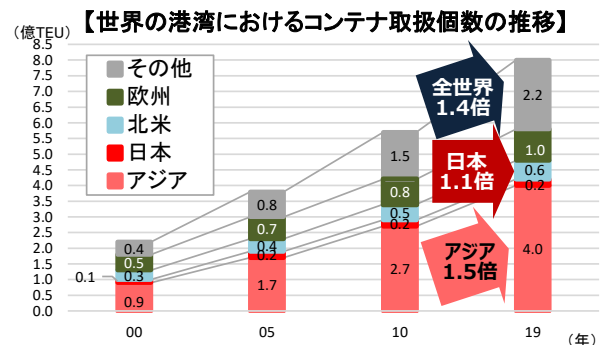
- 船舶の大型化が進む現在、港湾の水深確保がますます重要となっているが、諸外国に比較して、わが国の16m以深岸壁の整備は、遅れている状況である。
- 京浜港・阪神港ともに、コンテナ取扱岸壁延長からみた港湾の規模は国際的に劣り、自動化導入も遅れている。



◆図表 21 各国のコンテナ取扱量

【各国のコンテナ取扱量(2019年)】

国	コンテナ取扱量 (万 TEU)	取扱量順位	コンテナ港湾数 (うち16m位深岸壁を有する港湾)
日本	2,171	6	52 (3)
中国(香港除く)	24,203	1	51 (15)
アメリカ	5,552	2	33 (2)
シンガポール	3,798	3	1 (1)
韓国	2,896	4	11 (3)
マレーシア	2,622	5	8 (2)
台湾	1,530	12	4 (2)



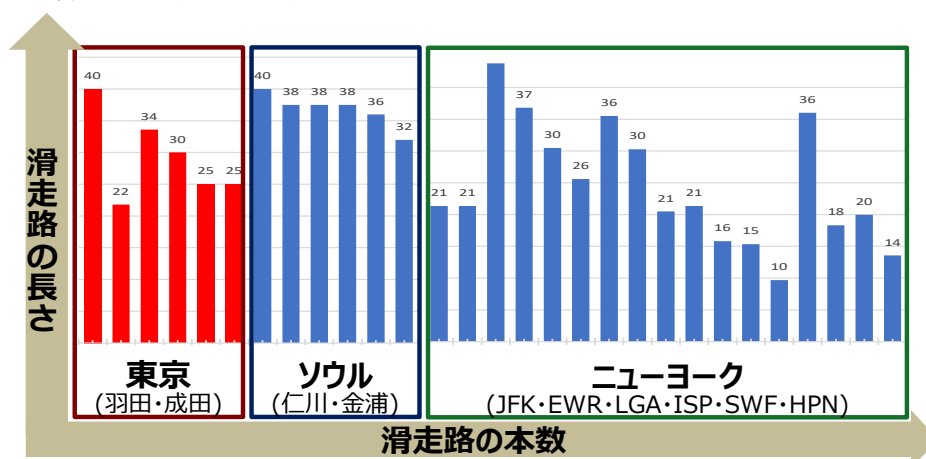
(出典)(公社)土木学会 2021.9「日本のインフラ体力診断～道路・河川・港湾～」

② 空港の利便性向上によるゲートウェイ機能の強化

- 現在はコロナ禍により人流が大幅に抑制されているが、コロナ禍が収束すれば活発な観光インバウンド・アウトバンド再開が期待されていることから、地方空港の国内・国際航路の確保が極めて重要となる。
- また、ビジネス面においても空港は研究拠点や製造業拠点の立地等に好影響を及ぼすことから、空港へのアクセス改善等一層の利便性向上に向けた取組みが必要である。
 - ✓ 国内地方空港を結ぶ路線や、定期・チャーターの国際便といった航路の拡充
 - ✓ 滑走路・CIQ 機能・給油施設・整備拠点等の施設や、空港ビルの機能拡充等による、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

◆図表 22 都市別空港の滑走路の長さ・本数比較

- 他国の大都市と比較すると、日本の空港の滑走路は長さ・本数ともに劣っている



(出典)各種空港発表資料に基づき日商事務局作成

(3) インバウンド再開を見据えた観光再生

① 地域経済を支える観光関連産業の再生・変革

- ウイズ／アフターコロナからの地域経済の再生では、観光関連事業は域外からの所得獲得を担い手として大きな期待が寄せられている。
- しかしながら、長引くコロナ禍により観光需要の先行きが見通せない中で、観光関連事業者の多くは過大な債務を負う等、いわば「マイナスからのスタート」を余儀なくされている状況にある。
- 観光関連産業の再生に向けて、当面の間、売上確保に向けた需要喚起策を継続するとともに、デジタル技術によるビジネスプロセスの変革、イノベーティブなサービスの創出や高付加価値化、人材を惹きつける働き方改革・労働環境の改善等、持続可能でレジリエントなビジネスモデルへの変革に取り組む必要がある。
- 国は、デジタル技術を活用した付加価値の高いサービス提供(観光 DX)の実装を後押し

するため、観光 DX の意義や効果について好事例を展開するとともに、観光地域づくり法人(DMO)等に対して、専門性の高いデジタル人材の確保・育成、安価で使い勝手のよい CRM アプリや行動データの分析ツール等についての情報提供等による支援を行うべきである。

- また、地域別の旅行者数、移動手段、購買情報等に関する観光関連統計やビッグデータは、DMO や観光事業者が戦略策定やマーケティングで活用する基礎となるものである。RESAS やモバイル空間統計等、国・地方自治体・民間のビッグデータを一元的に提供する仕組みの一層の充実・精緻化を図るべきである。
- あわせて、5G網の整備、地域公共交通機関との連携によるMaaS・自動運転導入の推進等、観光 DX 推進に向けた基盤整備にも積極的に取り組むべきである。

② 観光地域づくり法人(DMO)の活性化

- DMO は、地域の多様な主体との連携の下、観光戦略(ブランディング)の策定、デジタルマーケティング・プロモーション、観光資源の磨き上げ等、「観光地域づくり」の中核を担う組織として重要な役割を担っている。また、2020 年に観光庁が策定した「日本版持続可能な観光ガイドライン」を踏まえ、地域住民や事業者等との調和を図った持続可能な観光地経営の推進役としても期待されている。
- こうした DMO が期待される役割を発揮するため、専門家派遣や人材マッチング等人材の確保・育成支援が必要である。
- また、DMO が自律的・継続的に活動するためには、安定的な財源確保が不可欠であるが、観光財源として各地で検討されている宿泊税は、地域の合意形成等が難しく、導入事例は限られている。
- 国は、当分の間、DMO が期待される役割の発揮に必要な財政的支援を行うとともに、地方自治体の観光振興計画等における DMO の役割等の明確化、DMO による地方自治体の観光振興計画等への提案制度の創設等、DMO が地域で自律的に活動できる環境を整備する必要がある。

③ 地域資源を活用した高付加価値な観光コンテンツの提供

- わが国の観光は、「地方創生の切り札」と期待されながらも、訪日外国人旅行者の観光消費額や消費単価を見ると、三大都市圏・有名観光地とその他地方圏とでは大きな格差が存在しており、インバウンド拡大の恩恵が地方にまで十分波及していない状況にある。
- こうした地域間格差を埋めていくためには、地域に観光消費を呼び込める、誘客力ある高付加価値なコンテンツが求められる。
- 日本各地には、自然、食、歴史、文化・芸術、産業等、その地域ならではの魅力ある観光資源が存在している。世界的にも、地域ならではの食文化に着目した「ガストロノミーツーリズム」、農山漁村地域で余暇を過ごす「グリーンツーリズム」が注目されていることを踏まえ、地域の観光資源を、DMO や商工会議所等地域の事業者が一体となって戦略的にブランディング、プロモーションを展開することで、付加価値を高めていく必要がある。
- コロナ禍からの地域経済の再生に向けて、地域一体で取り組む観光資源を活用したコン

コンテンツ造成から販路開拓までの取り組みに対して、一貫した支援を講じるべきである。また、観光資源の活用に伴う以下に掲げる取り組みについても支援を強化すべきである。

- ✓ 地域の観光情報の収集から予約までを一元的に行えるプラットフォームの構築等、デジタル技術を総合的に活用した、観光サービスの変革と新たな観光需要の創出(観光DX)
- ✓ 行政と商工会議所、DMO等、地域一体となった地域の観光マネジメント体制の強化、海外富裕層も含め明確なターゲットを見据えたマーケティング・プロモーション促進
- ✓ ユニークベニューとして、歴史的建造物、博物館・美術館、公園等の活用促進のため、消防法や文化財保護法等に関する必要な規制緩和
- ✓ バイローカル運動等観光需要の域内経済循環の促進(域内調達率向上)
- ✓ バリアフリー化等受入れ環境整備に係る設備投資
- ✓ 食、文化、歴史をはじめ地域の個性ある観光資源を活用した高付加価値な観光コンテンツの創出や、自然保護や文化・歴史的環境等に配慮した持続可能な観光(サステナブルツーリズム)需要への対応
- ✓ リピートのインバウンド客等の観光需要の地方・地域への波及
- ✓ 良質なストックを維持できる、サステナブルな整備財源調達方式の確立
- なお、地域資源の観光コンテンツ化には、資源発掘からサービス提供に至るまでの継続的な取り組みが必要であり、単年度での支援策では、活動期間が数カ月程度に限られる場合もあることから、十分な成果につながるよう支援の複数年度化を図るべきである。

④ 観光地の再生・高付加価値化に向けた老朽施設の撤去・リノベーションの促進

- わが国の観光地では、かつての旺盛な団体旅行需要に対応するため、宿泊施設の大型化が進んだが、旅行スタイルの少人数化が進む等、消費者ニーズが変化する中で、収益が悪化し施設の更新ができず老朽化・陳腐化が進んだ施設や、廃業後に放置されたままの廃屋が、観光地全体の景観の悪化を招くケースが問題となっている。
- こうした廃屋の撤去や施設の更新には多額の費用がかかるが、コロナ禍で疲弊している状況では、事業者には負担能力には限界があり、状況を放置すれば、コロナ禍からの地域経済の再生の足枷になりかねない。
- 観光地全体の魅力向上・高付加価値化に寄与する廃屋の撤去や老朽施設のリノベーション等に対して、積極的な支援を継続・拡充する必要がある。

⑤ インバウンド需要の地方分散に資する交通網の整備

- わが国のインバウンド需要は、三大都市圏や有名観光地を抱える地域に集中しており、その他の地域へ需要分散が課題とされてきた。
- 一方、観光需要の地方分散の前提となる地域公共交通においては、以前より人口減少やモータリゼーションの普及による利用者の減少に加え、コロナ禍による移動自粛が追い打ちをかけ、休廃業に追い込まれる交通事業者が増加している。
- 観光需要の地方分散を促すためには、空港・主要駅と大都市等を巡るゴールデンルート

のほかに、周辺地域へ広域観光を促す交通網の整備が不可欠である。旅行・観光需要の地方分散に資する交通網の整備に向けて、以下の施策を講じるべきである。

- ✓ 主要交通拠点から観光地および観光地間のアクセス改善、高速交通機関と地域交通機関の接続改善等、交通機関における有機的連携の強化促進
- ✓ 旅行者の利便性に資する観光用モビリティ(MaaS、自動運転)の導入に向け、地域・事業者による取り組みや地域間・事業者間の連携に対する支援
- ✓ バスや地方鉄道等の地域交通インフラをレストランバス、イベント・食事列車等の観光コンテンツへと高付加価値化する取り組みへの支援
- ✓ グリーンスローモビリティ、シェアサイクル等、多彩な交通手段の整備および観光目的としての活用促進
- ✓ 広域周遊・域内周遊の促進と観光消費拡大に資する、公共交通や高速道路などの料金低減への政府支援

⑥ インバウンド再開に向けた受入れ態勢の整備

- 諸外国で新型コロナウイルスに係る入国規制の緩和が進む中で、各国の感染状況や規制の動向、新たな変異株に対する科学的知見等を踏まえながら、外国人旅行者を含む国際交流の早期再開に向けて、水際対策に伴う入国制限を緩和すべきである。
- また、海外旅行者から日本が旅行先として選ばれるためには、海外旅行者の関心等をキャッチアップし、受入れ態勢を整備する必要がある。
- インバウンド振興に向けて、以下の受入れ態勢整備に係る施策を講じるべきである。
 - ✓ わが国の強みである安心・安全・清潔さの積極的な発信、出発国・地域ごとの興味・関心に応じた効果的な訪日プロモーションの推進
 - ✓ 潜在的なインバウンド需要の発掘に向けた地域プロモーションによる「発地の多様化」の推進
 - ✓ 国際認証取得の奨励を通じた国際競争力強化等、国際的なMICEの継続的な誘致促進
 - ✓ 外国へ地域の魅力を分かりやすく発信するためのネイティブ・ライター等の専門人材の派遣・育成の推進
 - ✓ 消費機会の獲得、満足度向上によるリピーター獲得等に向け、観光施設や主要交通機関等の案内表示・解説、対応が遅れている小売店や飲食店における店頭表示など、観光のあらゆる場面での多言語対応の推進
 - ✓ キャッシュレス決済の普及(決済手数料の引下げ等)、wi-fi 環境の整備、宿泊施設における泊食分離等、受入れ環境の整備
 - ✓ 安心・安全の確保に向け、多言語による危機発生時の災害情報の提供、感染拡大防止に向けたルールやマナー、衛生習慣等に関する周知等の取り組みの推進
 - ✓ 免税販売手続の電子化に関する周知ならびに電子化移行に伴う端末・ソフトウェア等導入推進

3. ネットワークの視点(人・モノ・情報の行き来を支えるインフラ・交通ネットワークの構築・充実)

(1) 地域間の連結による新ビジネスやイノベーションの創出

- 高規格幹線道路、新幹線、空港、港湾等の交通ネットワークは、各地域間や大都市間の人流・物流の活発化を促し、製造・流通・観光をはじめ地域の産業に様々な好影響を及ぼす等、地域経済やわが国全体の経済成長の基盤となる必要不可欠なインフラである。
- これらは、ネットワークの繋がりが増えれば増えるほど、各地域の産業や人材、地域資源の価値が高まる「ネットワーク効果」の発揮が期待される。
- また、激甚化・頻発化する自然災害、国内外における経済リスクに対するレジリエンスの強化や、過度な集中の是正による都市と地方の共存共栄の実現に向けても、交通ネットワークが果たす役割は大きく、ネットワーク網の構築・拡充による、多核連携型の国土形成が不可欠である。
- 一方で、高規格幹線道路は戦後急速な整備延伸が行われ、全体 14,000 kmの計画に対して 86%が供用済となったが、未だ交通ネットワークの便益が十分に行き渡らないミッシングリンクとなっている地域が存在している。また、本来は多車線で整備すべきところを、暫定的に二車線で整備した区間も全国の多く分布する等、量的・質的の両面で多くの課題を有している。
- また、高速大量輸送が可能な鉄道網については、人流・物流ともに環境負荷の少ない輸送機関としての注目が高まる一方で、人口減少・過疎化による沿線人口の減少や、新型コロナウイルス感染症の拡大等により利用者が激減している。
- 貨物鉄道についても貨物の小口化・多頻度化、物流ニーズの高度化等により、貨物取扱量が減少する等、初期投資のみならず、設備の維持に大きな固定費がかかる鉄道網の将来見通しが立たない状況にある。
- 途切れのないシームレスなネットワークの構築は、多核連携型の国土を形成し、各地域における製造・流通・観光など地域産業の活性化に寄与し、新たなビジネス・イノベーション創出のための重要な基盤となるものである。高規格幹線道路、鉄道に加え、空港・港湾・鉄道駅・高速道路 IC/JCT から、市内・産業エリア・観光拠点等を繋ぐ2次・3次交通網の整備を積極的に行うべきである。なお、高規格道路、鉄道における具体的な施策は次のとおり。

■道路ネットワーク

- ✓ 道路ネットワークは、新たな産業立地や産業集積といった活力の創出や、発災時における速やかな人流・物流のリダンダンシー確保に資する重要なインフラである。高規格幹線道路のミッシングリンク解消、高規格幹線道路と国道を組み合わせたダブルネットワーク化、暫定2車線区間の早期4車線化等が促進されるべき。

■鉄道交通網

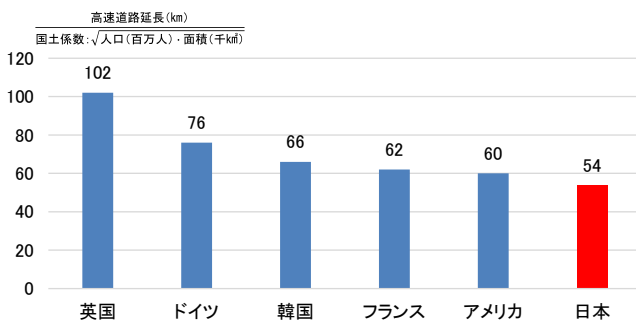
- ✓ リニア中央新幹線の早期整備を進めるほか、新幹線網の一層の充実による各地域間の接続のさらなる推進や、物流機能の維持・強化を図っていく必要がある。
- ✓ 都市部の鉄道においては、乗入接続拡大等の利便性向上を図っていくべき。また、高架化・踏切拡張・立体交差化・駅両側一体化など、まちづくりとの統合も行っていく必要がある。

- ✓ 地方の鉄道においては、鉄道路線の複線化や、新幹線並行在来線に対する対応策等を図っていく必要がある。特に生存権・福祉としての公共交通という視点から、抜本的にあり方を見直すべき。

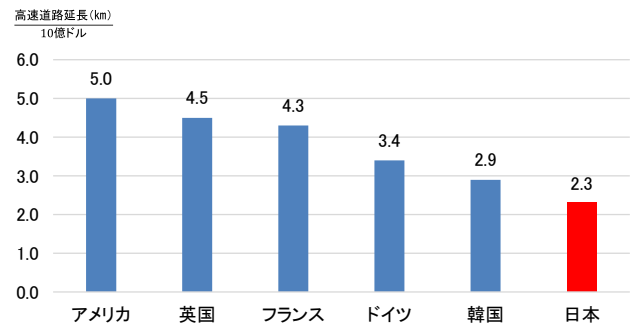
◆図表 23 高速道路整備状況の国際比較

- 高速道路整備水準を主要国と比較すると、国土構造比と GDP 比からみて日本の水準は劣っている。
- 日本の高速道路の交通量分担率は低い。さらに2車線道が占める割合も、いまだに高いままである。

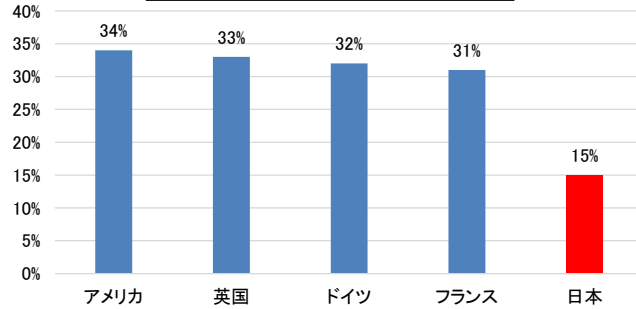
国土係数あたりの高速道路延長 (2019年)



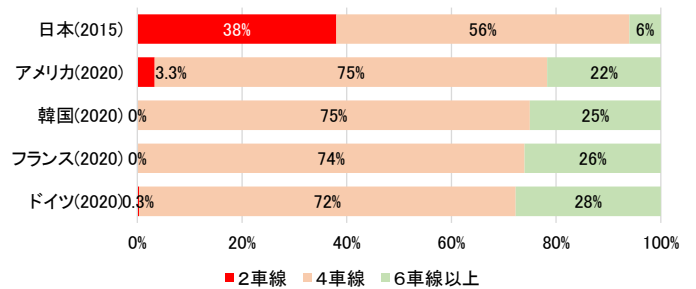
GDPあたりの高速道路延長 (2019年)



高速道路の交通量分担率 (2015年)



高速道路の車線数別延長構成比



出典: 土木学会 (2021)「日本インフラの『体力』診断」から日商事務局作成

◆図表 24 高速道路開通と経済への好影響(鳥取県の事例)

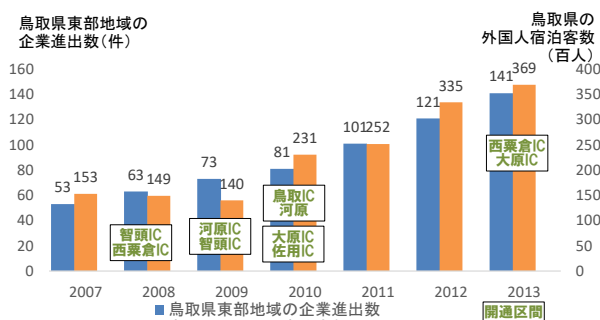
- 高速道路開通時期において、鳥取エリアの企業進出数・観光客数は大幅な伸びを示した。
- 2012年から2018年の1人当たり所得の伸び率順位について平均をとると、鳥取県が3位となっている。

人口比 工場立地 上位都市 (2010.4~2021.10)

順位	都道府県	市町村	立地数
1	兵庫県	神戸市	54
2	和歌山県	橋本市	37
3	神奈川県	相模原市	37
4	鳥取県	鳥取市	27
5	岩手県	北上市	24

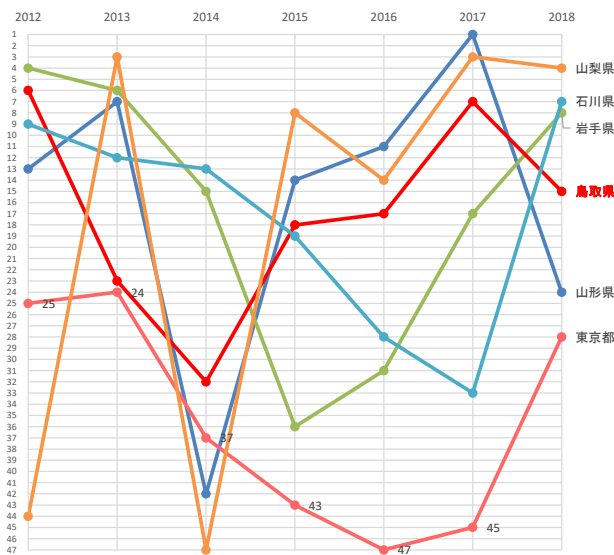
※図表1から抜粋

高速道路開通と企業進出数・観光客数(鳥取エリア)



(出典) 鳥取県HPを参考に日商事務局作成

1人当たり所得の伸び率 順位推移(2012→2018)(再掲)



(出典) 内閣府経済社会総合研究所「県民経済計算」から日商事務局作成

(2) 地域内の移動を支える地域公共交通の確保

- 地域内の人々の移動(モビリティ)を担う交通・運輸事業は、民間収益事業に留まらず、観光事業、まちづくり事業、産業振興事業、福祉事業としての多様な側面を持ち、その利便性や存廃は地域全体の帰趨と大きく関わっている。地域公共交通は、地域住民の「ファーストワンマイル(自宅からの第一歩)」を支える地域にとってなくてはならない基幹的な社会インフラである。
- 他方、従来からの人口減少・過疎化の進展に加え、長引く新型コロナウイルス感染症の感染拡大等によって利用者が著しく減少したことを背景に、路線バス・鉄道事業者の約7割がコロナで負った赤字を解消できないおそれ直面している。
- 地域公共交通の確保・再生に向け、各地域のニーズに適合した料金・サービス等の制度構築や、国・自治体による支援制度のあり方の早期検討が「待ったなし」の状況にある。
- その際、社会インフラとしての各種モビリティを、官民の協力のもとで、利用の便を図り、安全を確保するとともに、経営的にも環境的にもサステナブルな事業として構築・運営していくことは、地域の繁栄や住民の幸福にとって極めて重要であることから、次の取り組みや検討が不可欠である。

■ 地域住民の「ファーストワンマイル」を支える地域交通の再生・再構築

- ✓ 地域公共交通の維持に向けた国・自治体による支援制度のあり方の検討、鉄道・バス等のモビリティ関連官庁の連携強化、地域公共交通路線維持に向けた財源の確実な確保

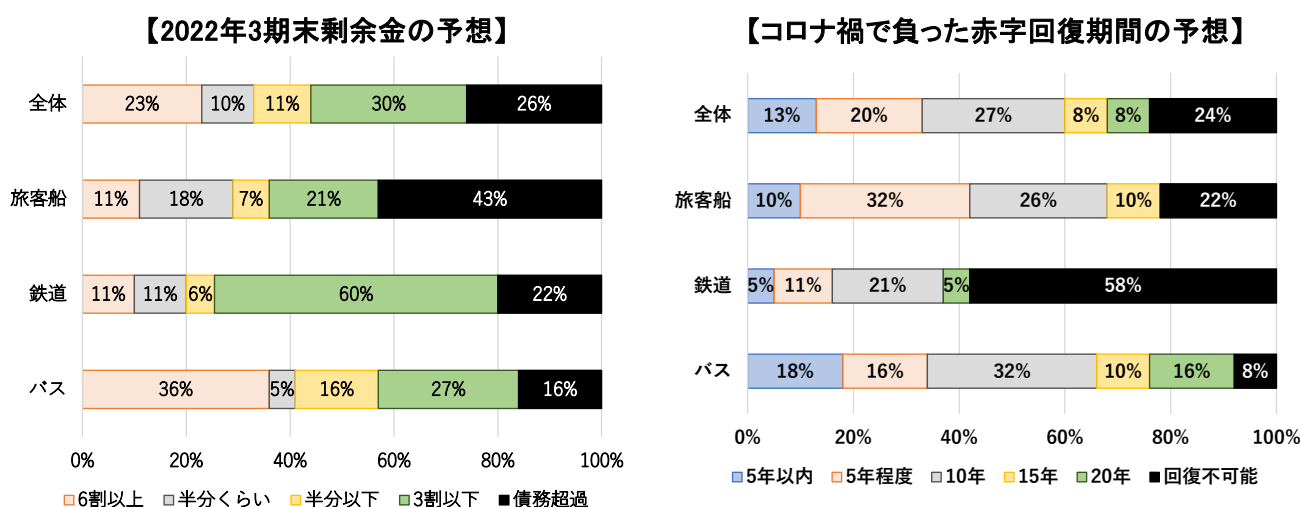
- ✓ 公設民営(上下分離方式の導入)や、公設民託(民間企業への運行委託)といった新たなスキームの導入・検討、鉄道・バス等の多様なモードの連携促進・共存、BRT の導入やバス転換を行う場合の十分な支援を通じた、住民の移動手段を確保するための最大限の対応策の実施
 - ✓ 利用客数が少ない駅等の公共交通のバリアフリー化・多言語化等は、経営状況が厳しい事業者にとって負担が大きいため、国・自治体による一層の支援が必要
- このほか、交通そのものや、付随するサービスに活用可能な新たなデジタル技術等も進展により、次のような取組みや検討も不可欠である。

■ MaaS や GSM といった新たな技術やモビリティの開発・実装

- ✓ 既存の交通手段に加え、MaaS(Mobility as a Service)や、GSM(グリーンスローモビリティ)、オンデマンド交通、シェアサイクル等の移動手段の導入による、過疎地域における病院や中心市街地への自由な移動や、観光地における周遊促進・観光消費増加の促進
- ✓ 空飛ぶクルマやドローン等、新たなモビリティに対する一層の技術開発支援、社会実装に向けた支援、大阪・関西万博での実証実験で得られたレガシーの活用
- ✓ 新たなモビリティの社会実装が期待される過疎地域や公共交通空白地域は、寒冷地や豪雪地も多く含まれ、地理的条件が救急医療や災害時における命の選別につながりかねない。多様な環境に対応した技術開発や実証実験の展開が必要

◆ 図表 25 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通事業者の経営状況

- 旅客船、鉄道、バス等の公共交通機関事業者がコロナ禍で負った打撃は大きく、2022年3月の調査では、全体では26%、旅客船においては43%もの事業者が債務超過。
- 赤字回復期間については、全体では24%、鉄道においては58%もの事業者が、将来も回復不能という結果となっている。



集計対象：全国の公共交通事業者507社(バス事業者239社、鉄道事業者130社、旅客船事業者138社)を対象にアンケートを実施。102社から回答。
 (出典) 地域公共交通総合研究所(2022/3)「第3回公共交通経営実態調査報告書」


◆図表 26 地域内の自由な移動を実現する交通手段確保に向けた取組み

民間発意による地域課題解決に向けたMaaSの取組み [庄原商工会議所(広島県)]

庄原商工会議所では、過疎化、高齢化、人口流出といった地域課題の解決に向け、2018年に民間会議を設立し、108項目の提案書を市に提出。提案に基づき、産学官連携のもとデジタル技術を活用しながら、地域課題解決に向けた多岐に亘る活動を展開している。

2019年からは公共交通空白地が多い中山間地域における住民の「自由に移動する権利」の確保に向け、AIデマンドバスによるMaaS実証実験を展開。

行政、交通事業者、地域住民、商業施設等との連携により、車を持たない高齢者に交通サービスを提供するだけでなく、交通と買い物等生活サービスを「ひとつのサービス」として提供。近年中の社会実装を目指している。



▲公共交通空白地と市街地等を結ぶAIデマンドバス

(3) 物流機能の維持と物流効率化に対する取組みの推進

- 物流は経済を円滑にまわすために不可欠な社会インフラである一方で、物流業界の人手不足の加速化と、ECの拡大・消費者ニーズの多様化等により、物流需要と輸送能力のバランスが崩れつつある。
- この状況を放置すれば、物流事業者に依頼してもモノが運べなくなる「物流危機」を引き起こし、経済全体の成長を制約しかねない。国の試算によると2030年時点で7.5～10.2兆円もの経済損失が発生する可能性があると考えられている。
- 物流機能の維持には、物流ハブや中間物流拠点、一貫物流の確立に向けた施設の整備等、インフラ面からの物流改善が必要である。しかし、わが国では、Logistics2.0に分類されるコンテナ化・パレット化・一貫輸送等の荷役の自動化・標準化が達成されておらず、現在もなお取引企業間や業界間を超えた統一的なコンセンサスが得られず、情報化・新技術導入等、省人化といったLogistics3.0の条件が未だ整っていない状況にある。

◆図表 27 ロジスティクスの発展と日本・諸外国の導入状況



(出典) 日商事務局作成

- こうした中、国土交通省・経済産業省・農林水産省では、2021年6月に「官民物流標準化懇談会」等を設置し、物流標準化など物流効率化に向けた取組みを開始した。
- また、経済産業省・国土交通省では、2021年10月に「フィジカルインターネット実現会議」を設置し、物流のあるべき将来像「フィジカルインターネット」の実現に向け、2040年を目標としたロードマップをとりまとめ、2022年3月に公表した。
- ロードマップでは、「物流危機」の打破のために、既に諸外国で行われているように、ロジスティクスやサプライチェーンマネジメントを経営戦略として位置付けるとともに、物流効率化に対しては、一企業だけでなく、社会全体で段階的・長期的・計画的に取り組んでいくことの必要性が提起された。
- このように、わが国においては、長期的時間軸において物流事業者のみならず、荷主側にもメリットを享受できるような形で、物流を「競争領域」から「協調領域」へ転換し、物流の省力化・効率化に取り組むことが求められている。加えて、これら個社や企業間における物流効率化に対する取組みのほか、物流政策とまちづくり計画との面的連動が不可欠である。
- 具体的には、次のような取組みが必要である。

■ 物流拠点の整備等、インフラ面の整備・改善

- ✓ 地域物流ハブの整備や、各地の港湾や高速道路 JCT/IC 近傍に国際物流のゲートウェイ拠点の整備等、中核的な物流ハブの整備によるインフラ面からの物流効率化
- ✓ 都市における共同物流拠点、小規模事業者の庫内物流の共同化、道の駅併設の物流機能の付与等、地域事情に応じた物流拠点の整備

■ 物流効率化に向けた既存の物流方式・習慣の見直し

- ✓ パレットや外装サイズ、伝票、クレート等、物流効率化に資する標準化の実現
- ✓ 民間事業者間におけるデータ方式の共通化による、一貫物流の実現
- ✓ コンテナリゼーションとパレチゼーションを円滑に実現する、道路・港湾・物流倉庫・中心市街地等における各種インフラの整備
- ✓ トラック輸送の鉄道・船舶輸送への転換等による、モーダルシフトや、シー・アンド・レール構想の実現
- ✓ 物流管理システム等の導入促進による、運送事業者の手待ち時間等の解消や、積載率の向上
- ✓ バス・タクシー・宅配便等のドライバーが不足する地域における、自家用有償旅客運送や貨客混載便、自動運転導入や、AI・IoT等の技術導入等に関する社会実験の推進と、規制緩和の促進
- ✓ オープンな共同配送網の構築による新たな物流システム(フィジカル・インターネット)の実現

■ 物流制度とまちづくり・土地利用制度との面的連動の必要性

- ✓ トレーラ導入やコンテナリゼーション促進等を含めた物流制度と都市計画、道路計画との面的連動による物流・人流の動線分離
- ✓ 物流トラック等が原因の渋滞緩和と重大事故の防止や、路上荷捌き問題等の解決に向けた都市計画の策定促進

◆ 図表 28 まちづくり計画と物流政策との面的連動の必要性

- これまで、企業等に対する日商ヒアリングでは、まちづくり計画と物流政策の連動や、工場や物流拠点の立地適正化に対する取組みの必要性等の課題が抽出された。
- 日本においては、一般道路と物流道路とが混在し、道路混雑やドライバーの必要以上の運搬作業といった事象が発生している。
- 一方で、英国においては、20世紀初頭より住宅と工場分離が法律で定められている。



▲ 荷さばき駐車による生活道路動線の阻害の様子

<日本における一般道路と物流道路との混在状況>

用途	面積 (2015年3月31日現在)		住居	工場・倉庫等					
	ヘクタール	割合		倉庫業倉庫	危険性や環境を悪化させるおそれが多い工場	危険性や環境を悪化させるおそれが少ない工場	危険性や環境を悪化させるおそれが多い工場	危険性が大きい又は著しく環境を悪化させるおそれがある工場	自動車修理工場
用途地域									
第一種低層住宅専用地域	338,631.9	18.2%	○	×	×	×	×	×	×
第二種低層住宅専用地域	15,911.9	0.9%	○	×	×	×	×	×	×
第一種中高層住宅専用地域	258,266.6	13.9%	○	×	×	×	×	×	×
第二種中高層住宅専用地域	100,502.0	5.4%	○	×	×	×	×	×	×
第一種住居地域	423,025.7	22.7%	○	×	①	×	×	×	①
第二種住居地域	87,554.6	4.7%	○	×	①	×	×	×	①
準住居地域	28,453.9	1.5%	○	○	①	×	×	×	②
近隣商業地域	76,093.2	4.1%	○	○	②	②	×	×	③
商業地域	74,125.7	4.0%	○	○	②	②	×	×	③
準工業地域	203,711.4	11.0%	○	○	○	○	○	○	○
工業地域	106,022.1	5.7%	○	○	○	○	○	○	○
工業専用地域	147,494.5	7.9%	×	○	○	○	○	○	○
合計	1,859,793.5	100.0%							
備考					原動機・作業内容の制限あり 作業場の床面積 ① 50㎡以下 ② 150㎡以下			作業場の床面積 ① 50㎡以下 ② 150㎡以下 ③ 300㎡以下 原動機の制限あり	

(株)NIX総合研究所・田阪リサーチフェロー提供資料、国土交通省平成30年7月「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)」

<20世紀の初めに住宅と工場分離が法律で定められた英国>

施行年	法律名・目的
1909年	■ 住宅・都市計画等に関する法律： 住宅地帯に工場が建設されることを防止 (工場地帯と住宅地帯の開発分離)
1933年	■ 都市及び田園計画法(初)： 既に開発し終わった土地、開発の予定がない土地についても都市計画を施行
1947年	■ 都市及び田園計画法(新)： 土地開発権の国有化、地方当局の土地収用権の拡大、および総合開発地区の設置
1980年	■ 地方自治・計画・土地法： 都市開発公社の設立、エンタープライズゾーンの設置等々
1987年	■ 都市及び田園計画法令： 用途変更に関する詳細規定及び許可制導入(どの用途からの用途への変更が可能かを規定)

物流とまちづくりの連動 [東京都渋谷区]

渋谷区では、ビルに面する通路の配送車両の駐車による混雑が地域課題となったことから、2012年に協議会を設置。

関係者が合意形成を図り、2019年に東急不動産が地域共同荷捌き場「ESSA」を複合施設「フクラス」内に設置したほか、地域全体で道路の歩幅拡張等に取り組んだ結果、配送車両等による道路渋滞が大幅に緩和した。



(出典)東商2022.1.13「経産省・中企庁と東商流通・サービス委員会との意見交換会」における東急不動産 都市事業ユニット提出資料

以上