

社会資本整備、交通政策を取り巻く社会経済情勢

■ 気候変動の深刻化、巨大災害リスクの切迫

- ・地球温暖化・気候変動の影響による自然災害の激甚化・頻発化 (これまでの約40年で大雨の回数が約1.5倍増加)
- ・気温・海面水位の上昇 (21世紀末には、世界平均気温は1850~1900年と比較して約4.4℃上昇、海面水位は1900年と比較して0.79から1.17mの範囲で上昇)
- ・水害・雪害・土砂災害の多発 (令和4年8月大雨(2022.8)、令和5年1月大雪(2023.1)、6月大雨(2023.6)、7月大雨(2023.7))
- ・地震災害の多発 (山形県沖地震(2019.6)、千葉県北西部地震(2021.10)、福島県沖地震(2022.3)、石川県能登地方地震(2023.5))
- ・南海トラフ地震など切迫する巨大地震・津波による甚大な被害の懸念 (南海トラフ地震(M8~9クラス)の今後30年以内の発生予測確率:70~80%)

⇒ 自然災害に対して、ソフト・ハードを効果的に組み合わせて、如何に対応していくべきか。

■ インフラ老朽化の加速度的な進行

- ・交通・物流網やライフラインの寸断につながる事案の発生 (和歌山市水管橋崩落事故(2021.10)、下水道管きよの老朽化が原因と見られる道路陥没:全国で約3,000件/年)
- ・老朽化した社会資本の加速度的増加 (建設後50年以上経過する社会資本の割合(2020.3→2040.3):道路橋(約30%→約75%)、河川管理施設(水門等)(約10%→約38%)等)
- ・将来的な維持管理・更新費の上昇 (維持管理・更新費は、30年後(2048年度)に約1.3倍、予防保全に取り組まなければ約2.4倍増加)
- ・市町村における技術系職員数の減少 (技術系職員が5人以下の市町村は全体の約5割、0人の市町村は全体の約25%(2021年度))
- ・AI、ドローン等の新技術の発展 (AI、ドローン等の社会実装及び事業化)

⇒ インフラ老朽化に関して、官民の連携、広域化、新技術活用などにより、如何に対応していくべきか。

■ 国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大

- ・アジア諸国等の急速な経済成長 (2000年以降の50年間で、中国のGDPは約12.3倍、インドは約12.4倍、対して日本は約1.3倍の成長見込み)
- ・いまだに低いインフラ整備の水準 (日本の高速道路は、約4割が暫定2車線(韓国は全国で4車線化以上対応済み)
16m以深のコンテナバース数は、京浜港は8、阪神港は7(釜山港は25、シンガポール港は28))
- ・緊迫化する国際情勢を踏まえたセキュリティ強化等の必要性
(サイバーセキュリティを含む) (米中摩擦、コロナショックによる部品や素材調達等のサプライチェーン寸断、ロシアによるウクライナ侵略、
サイバー攻撃関連通信数:5年前と比較して約2.4倍増加(2022年)、名古屋港におけるシステム障害(2023.7))
- ・エネルギーや半導体などの海外依存リスクの高まり (日本のエネルギー自給率:11.3%(2020年)、OECD38か国中で37位
半導体産業の国際的なシェア(1988年→2019年):50.3%→10.0%)
- ・製造業等の国内投資への回帰、民間設備投資の更なる拡大の見通し (民間設備投資:115兆円(2027年度)目標)
- ・世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の増加 (10年間(2010年→2020年)でコンテナ取扱個数は1.5倍(5億4,176万TEU→7億9,887万TEU))
- ・航空旅客需要の拡大、国際的な競争 (世界の航空旅客輸送人員:1,616百万人(2002年)→4,486百万人(2019年)
その後コロナ禍で一時的に減少したが回復傾向)
- ・訪日外国人旅行者数の増加とオーバーツーリズムへの懸念 (旅行者数:約1,989万人(2023年1-10月)
(2022年10月の水際措置の緩和以降、堅調に増加の傾向))
- ・訪日外国人の旅行消費額の増加 (旅行消費額:約3.6兆円(2023年1-9月)(年5兆円の政府目標達成も視野に入る勢い))



国際競争力の強化に向けて、サプライチェーンや地域経済を支える広域的なネットワークを、如何に整備していくべきか。

国内投資拡大、観光活性化等に向けて、重点的、優先的整備を、如何に推進していくべきか。

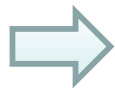
■ 人口減少・急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

- ・全国的な人口減少・少子高齢化の深刻化 (30年間(2020年→2050年)で、全体人口は17%減少、若年人口は30.7%減少、高齢人口は7.9%増加)
- ・地方都市の人口減少の加速 (2015年時点で1万人未満の市区町村に居住する人口は、2050年には半減、地方圏などから東京圏への転入超過:94,411人(2022年))
- ・地方を中心とした生活サービスの利便性低下 (地方圏の食料品アクセス困難人口:65歳以上の25.9%、75歳以上の36.4%(2015年))
- ・公共交通の厳しい現状 (1990年度比で三大都市圏以外の乗合バス輸送人員:36%(2021年度)、地域鉄道輸送人員:67%(2022年度)乗合バス事業者の87.1%、地域鉄道事業者の89.5%が赤字(2022年度))
- ・空き家・空き地の増加 (10年間(2008年→2018年)で、使用目的のない空き家約1.3倍(268万戸→349万戸)、空き地約2.2倍(632km²→1,364km²))
- ・子育てしづらい社会環境や子育てと両立しにくい職場環境 (理想の子ども数を持たない理由:「子育てや教育にお金がかかる」、「育児の心理的・肉体的負担」「仕事への支障」「家が狭い」等(2021年))
- ・コロナ禍を契機とした働き方、住まい方、生活様式等の多様化 (全国のテレワーク実施率(2019.12→2023.3):10.3%→30.0%)
- ・SDGs(持続可能な開発目標) (国連サミット(2015.9)で採択された、2030年を年限とする17の国際目標)
- ・Well-being(地域の生活環境と地域住民の生活の質) (SDGsの1つであり、17の国際目標それぞれに関連するとの考え方)

➡ 多様な主体の連携、新技術の活用により、如何に持続可能な地域社会を実現していくべきか。

■ 建設業や交通・運輸関係産業における人材不足の深刻化

- ・生産年齢人口の減少 (我が国の生産年齢人口(15~64歳人口):約40年間で約440万人減少(1980年:7,888万人→2021年:7,450万人)
建設業就業者は55歳以上が35.3%、運輸業就業者は55歳以上が32.1%(2021年))
- ・建設業や交通サービスにおける労働環境 (建設業において4週6休が最多(週休2日が確保できていない)
全産業と比較してバスは月16時間、タクシーは月11時間、トラックは月35時間労働時間が長い(2022年))
- ・外国人材受入れ (建設分野に携わる外国人数(2012年→2022年):13,102人→116,789人、1号特定技能外国人:21,237人(2023年)、2号特定技能外国人:21人(2023年)
造船・船用工業分野に携わる外国人数(2016年→2023年):6,933人→8,851人)
- ・Society5.0の到来 (世界のインターネットトラフィックの推移予測(2022年→2030年):約2倍に増加する可能性
世界のAI市場規模(売上高)の推移予測(2021年→2030年):960億ドル→18,470億ドル)
- ・自動運転、無人化技術の実現に向けた技術の進展 (自動運転の社会実装及び事業化)



担い手確保をしつつ、DXによる省人化・国土交通分野へのデジタル人材への投資を如何に推進していくべきか。

■ 2050年カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブの世界的な潮流

- ・脱炭素に関する政府目標の設定 (2030年度に温室効果ガス46%減(2013年度比))
- ・創エネ、再エネ利用の必要性 (日本の再エネ電力比率:約19.8%(2020年度)、再エネ発電設備容量:世界第6位(2020年実績)
日本の再エネ発電電力量のポテンシャルは、現在の電力供給量の最大約2倍)
- ・サーキュラーエコノミーの必要性 (サーキュラーエコノミー市場規模(目標)(2020年→2050年):50兆円→120兆円)
- ・国際的な脱炭素化に向けた目標の設定 (2050年頃までに国際海運における温室効果ガス排出ゼロ)
- ・カーボンニュートラルに貢献し、産業となり得る新技術の登場 (アンモニア燃料船は2026年
水素燃料船は2027年より実証運航開始)
- ・グリーンインフラや生物多様性に対する国際的な認識の高まり、グリーン投資の拡大 (カーボンニュートラル目標を表明する国・地域の急増(2019年→2021年):世界GDPの約26%→約90%、
GXに向けた投資競争が激化(EU政府支援:官民で約140兆円(10年間)、米国政府支援:約50兆円(10年間))



カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブに向けて、実効性を伴って如何にGXを推進していくべきか。