

7 人口減少社会における都市環境の変化

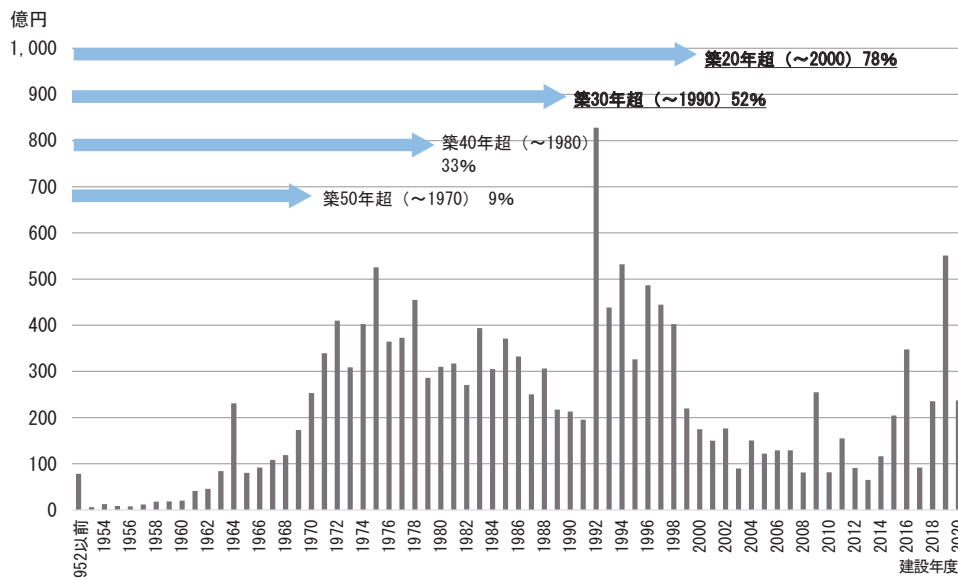
1 社会インフラの状況

(1) 社会インフラの老朽化の状況

本県における社会インフラのうち、県営住宅や学校などの事業用資産（建物）については、2021年度時点で、築30年を超えるものが52%となっており、10年後にはその割合が78%までに達する見込みです（図表1-7-1）。

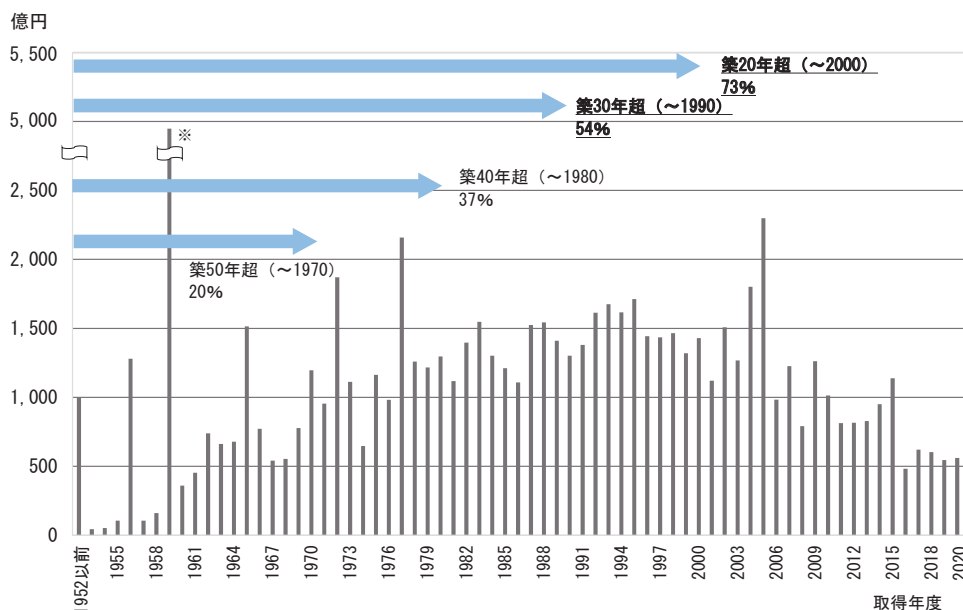
また、道路や河川、下水道などのインフラ資産については、2021年度時点で、建設後30年を経過するものが54%となっており、10年後にはその割合が73%にまで達する見込みです（図表1-7-2）。

図表1-7-1 事業用資産（建物）の建物建設年度別再調達価格（愛知県）



出典：愛知県「愛知県公共施設等総合管理計画（2022年3月改訂）」

図表1-7-2 インフラ資産の建設年度別再調達価格（愛知県）



出典：愛知県「愛知県公共施設等総合管理計画（2022年3月改訂）」

全国的に見ても社会インフラの老朽化は年々深刻化してきており、道路橋については、2040年には約75%が建設後50年以上を経過することとなります(図表1-7-3)。建設後50年以上を経過した道路橋は、部材の腐食やコンクリートの劣化、疲労損傷等により、損傷の発生や進行が顕著となる傾向があり、適切な点検・補修・更新を行わなければ、通行規制や安全性の低下を招くおそれがあります。本県の道路橋においても同様に老朽化が進行しており、20年後には約82%の道路橋が建設後50年以上を経過することとなります(図表1-7-4)。

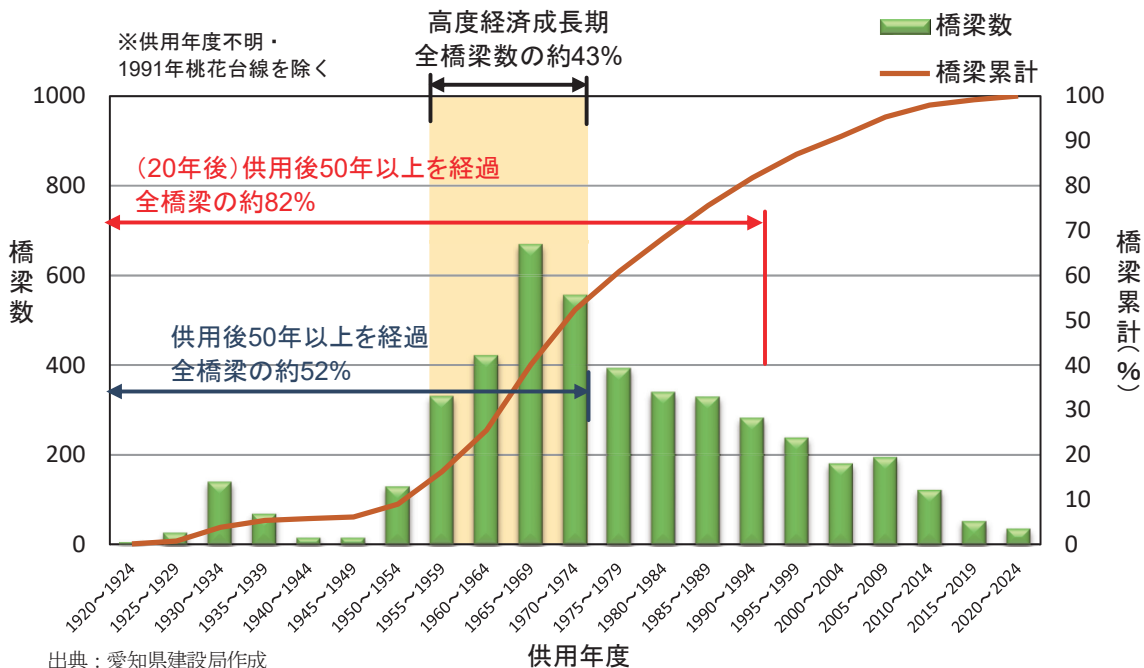
また、下水道については、2025年1月に埼玉県八潮市で発生した下水道管路の破損に起因する道路陥没事故を受け、本県も国からの要請により、全国特別重点調査を実施しています。調査の結果、緊急度I(原則として1年以内に速やかな対策を実施)と判定される箇所が一部において確認されましたが、直ちに陥没につながるような異常はありませんでした。現在、緊急度Iと判定された箇所への対応として表面被覆などの準備や下水道管を再生する管更生工法等の検討を進めています。

図表1-7-3 建設後50年以上経過する社会資本の割合(全国)

	2023年3月	2030年3月	2040年3月
道路橋 【約73万橋(橋長2m以上)】	約37%	約54%	約75%
トンネル 【約1万2千本】	約25%	約35%	約52%
河川管理施設 【約2万8千施設】	約22%	約42%	約65%
水道管路 【総延長:約74万km】	約9%	約21%	約41%
下水道管渠 【総延長:約49万km】	約7%	約16%	約34%
港湾施設 【約6万2千施設】	約27%	約44%	約68%

出典:国土交通省インフラメンテナンス情報を基に愛知県政策企画局作成

図表1-7-4 道路橋(愛知県)



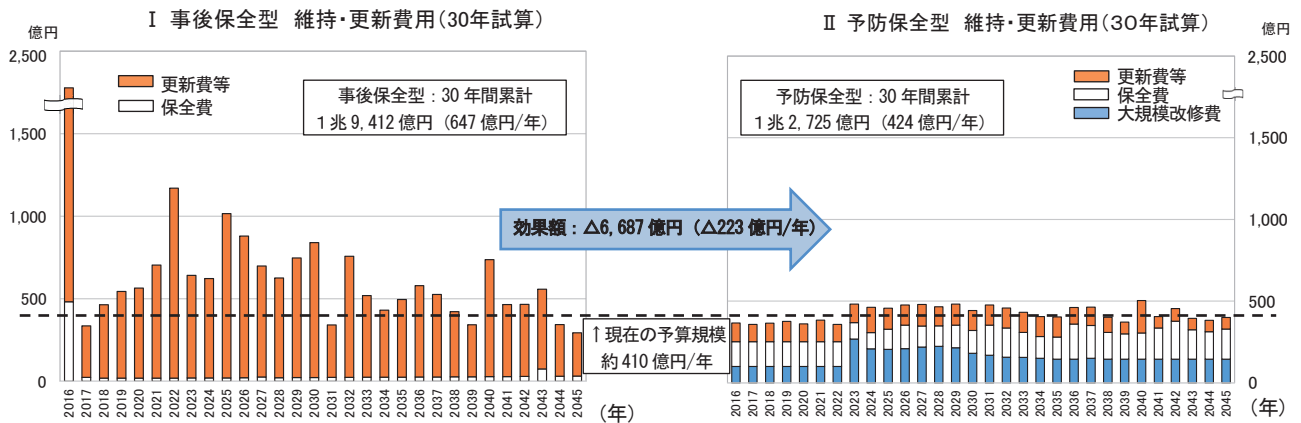
(2) 維持・更新費用、維持管理体制

社会インフラの老朽化が加速度的に進行する中、維持管理費用の軽減や修繕費用の平準化を図るためには、不具合が生じてから対処する「事後保全型」の維持管理から、不具合が生じる前に措置を講じる「予防保全型」の維持管理への転換が求められます。

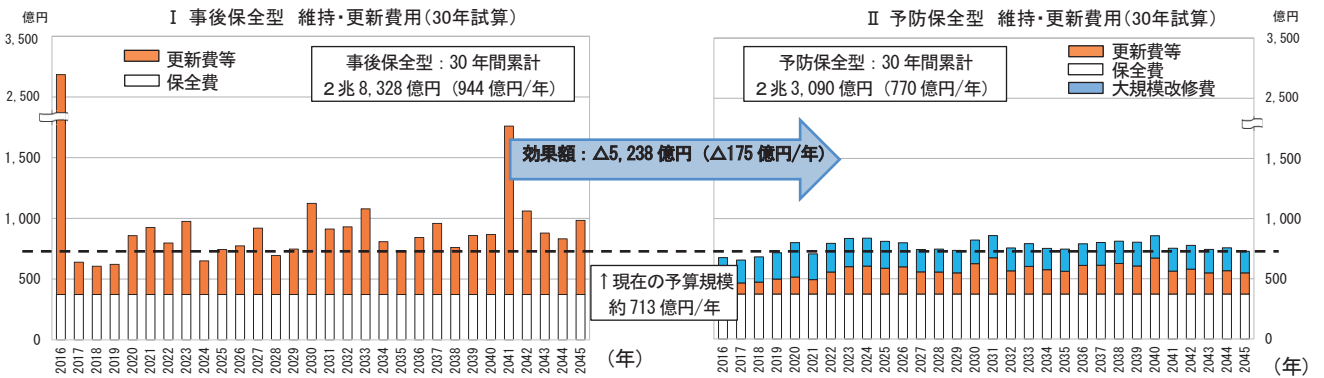
予防保全型の導入により、社会インフラの計画的な維持管理・更新が可能となり、年間計 398 億円の更新費等の圧縮が期待されます。しかしながら、高度経済成長期等に集中的に整備した施設が一齐に更新・改修時期を迎えており、予防保全型の維持管理を行った場合でも、今後の必要額は現在の予算規模を上回ることから、さらなるコスト削減策を講じていく必要があります(図表 1-7-5)。

図表 1-7-5 社会インフラ維持・更新費用の試算(2021 年度試算)

【事業用資産(建物)】



【インフラ資産(工作物及び建物)】



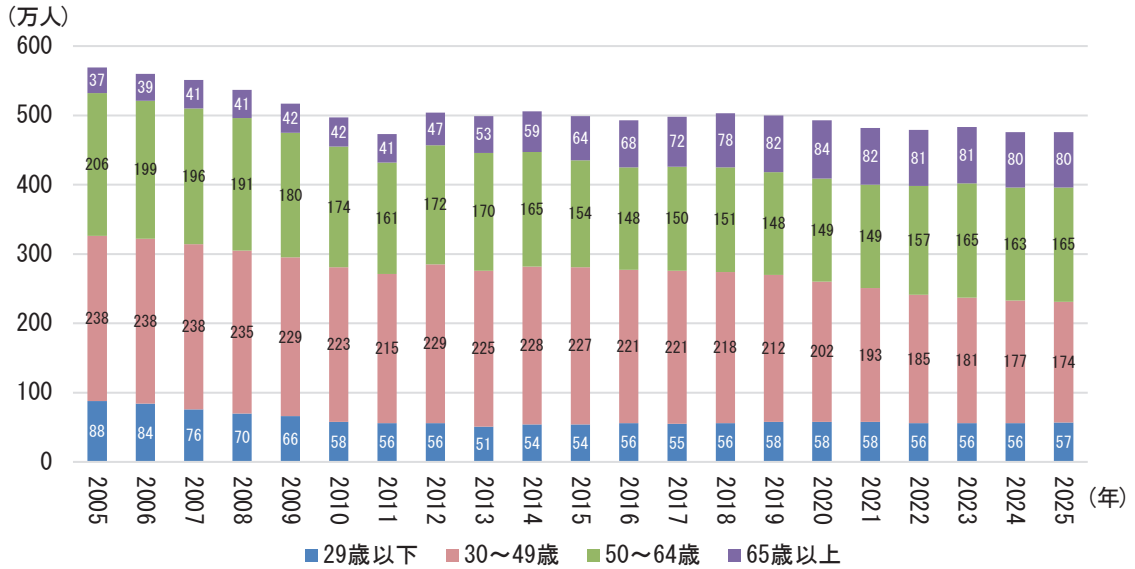
出典: 愛知県「愛知県公共施設等総合管理計画(2022年3月改訂)」

社人研の推計(令和5年推計)によると、本県の人口は、今後、2020年の754万人から、2050年には668万人に減少すると見込まれています。

こうした中、我が国の社会インフラの維持管理・更新を担う建設業就業者数の推移を年齢階層別に見ると、過去20年において、65歳以上は約37万人から約80万人へと大きく増加している一方、29歳以下は約88万人から約57万人に減少しています。また、現場管理や技能継承を担う中核人材である30歳~49歳の層は、約238万人から約174万人へと大きく減少しています(図表 1-7-6)。

建設業就業者数が減少し、高齢化が進む中で、社会インフラの維持管理体制を将来にわたり確保するためには、人材確保とともに、若年層の入職・定着促進による技能継承が喫緊の課題となっています。

図表 1-7-6 年齢階層別建設業就業者数の推移（全国）

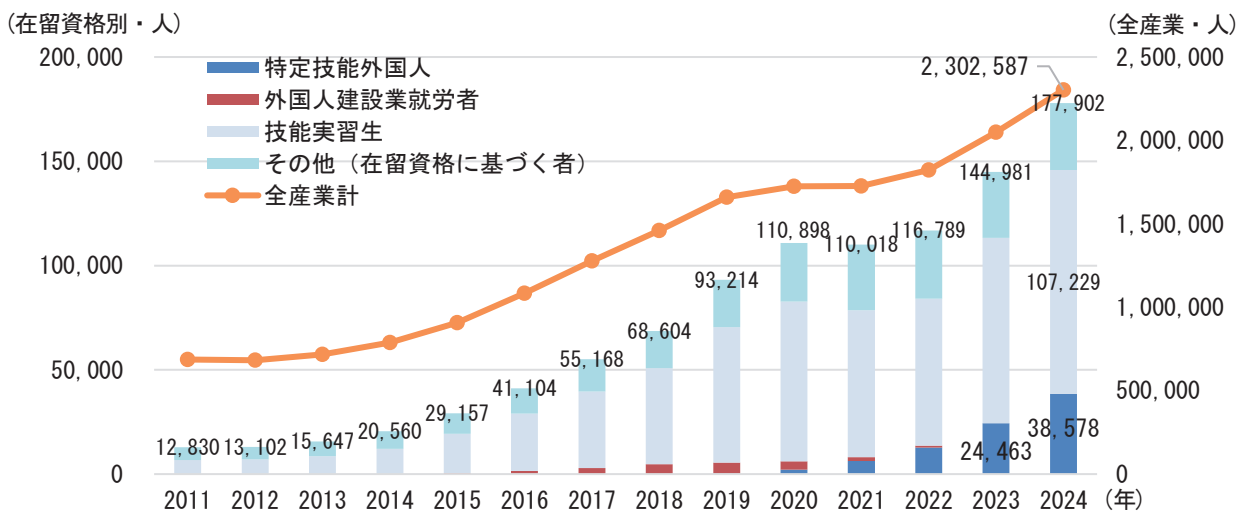


出典：総務省「労働力調査」を基に愛知県政策企画局作成

我が国の建設分野における外国人労働者は増加傾向にあり、2024年には約17万8千人で、全産業の約7.7%を占めています。在留資格別では、技能実習生が約10万7千人と最多ですが、2019年に創設された在留資格「特定技能」による外国人は水際措置の緩和や制度の周知等に伴い、年々増加しており、2024年には約3万9千人となっています。今後も、建設業の担い手不足を補うため、外国人材は重要な役割を担うと見込まれます（図表1-7-7）。

今後、人口減少等を背景に担い手不足がさらに進行すると、社会インフラの維持管理等の体制が成り立たなくなる可能性があります。老朽化した社会インフラで重大事故が発生すると、県民の社会生活や経済活動に多大な影響を及ぼすおそれがあるため、人材確保に加え、AIやドローンの活用などにより効率的な維持管理や総量の適正化を進める必要があります。

図表 1-7-7 建設業における外国人材の受入れ状況（全国）



出典：厚生労働省「外国人雇用状況」、出入国在留管理庁 Web ページを基に愛知県政策企画局作成

2 都市環境の変化

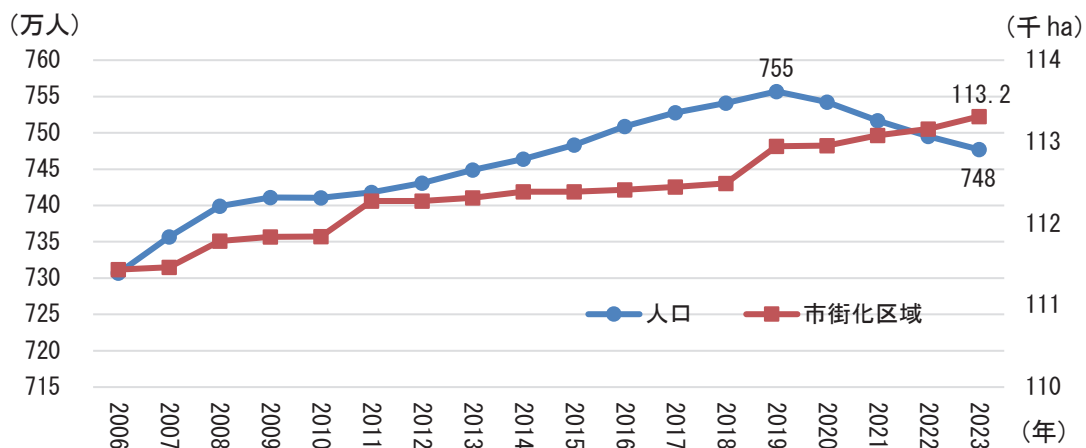
本県における人口と市街化区域の推移を見ると、人口は2019年の755万人をピークに減少しており、2023年には748万人となっています。一方で、市街化区域の面積は、工業系用途地域の拡大等を背景に増加傾向にあり、2023年には113.2haとなっています

(図表1-7-8)。また、人口集中地区について見ると、面積は増加傾向にあるものの、人口密度は2015年から2020年にかけて低下しています(図表1-7-9、1-7-10)。さらに、空き家数(別荘等の二次的住宅を除く)は東京都、大阪府と同様に増加傾向にあり、2023年には42万6千戸と、2008年から27%増加しています(図表1-7-11)。

これらの状況から、市街化により人口集中地域は拡大しているものの、その密度は低下しており、都市圏内の人口分布がより広く分散してきていると考えられます。

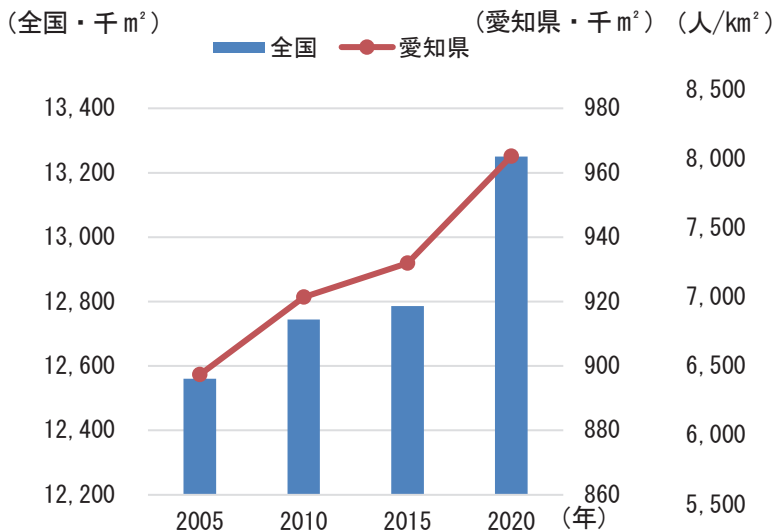
一般的には、都市圏の中で人口の偏りがなくなり、どの地域も同程度の人口になると、都市圏の外から新しく人が入ってくるため、人口が増加することが考えられます。しかし、本県の人口は減少しており、空き家の増加など都市のスポンジ化の進行が懸念されます。

図表1-7-8 人口と市街化区域の推移(愛知県)



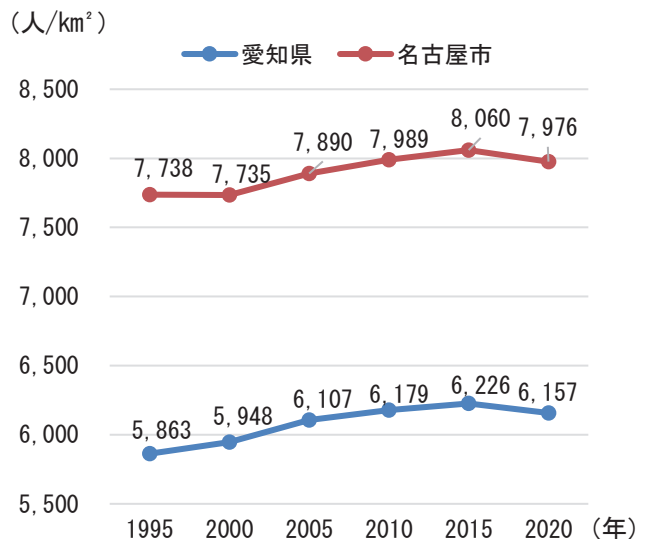
出典：愛知県「愛知県人口動向調査」、「土地に関する統計年報」を基に愛知県政策企画局作成

図表1-7-9 人口集中地区の面積(全国・愛知県)



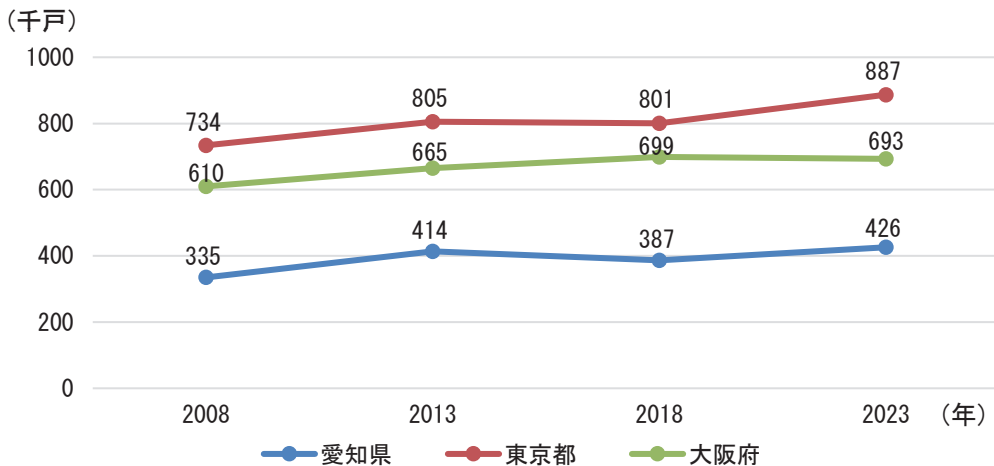
出典：総務省統計局「国勢調査人口等基本集計」を基に愛知県政策企画局作成

図表1-7-10 人口集中地区の人口密度(愛知県・名古屋市)



出典：総務省統計局「国勢調査人口等基本集計」を基に愛知県政策企画局作成

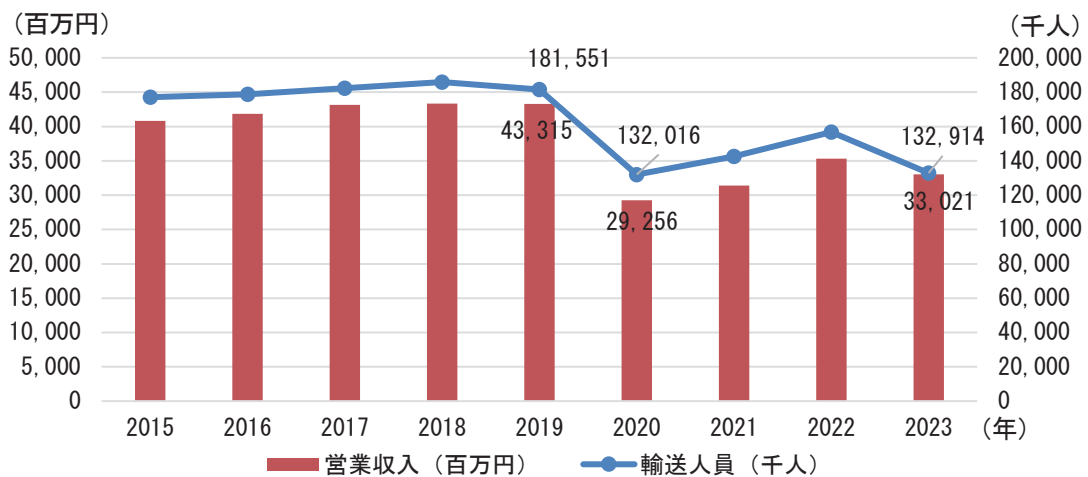
図表 1-7-11 空き家数の推移（愛知県・東京都・大阪府）



※別荘等の二次的住宅を除く
 出典：総務省「住宅・土地統計調査」を基に愛知県政策企画局作成

また、本県における路線バスや高速バスなどの乗り合いバスの輸送人員と営業収入を見ると、2020年には新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員は1億3,200万人、営業収入は293億円と大幅に減少しました。その後、コロナ禍の収束とともに回復傾向にありましたが、2023年には輸送人員は1億3,300万人、営業収入は330億円と、いずれもコロナ禍前の水準に回復しておらず、公共交通の存続が危ぶまれています（図表1-7-12）。

図表 1-7-12 乗り合いバスの輸送人員と営業収入（愛知県）

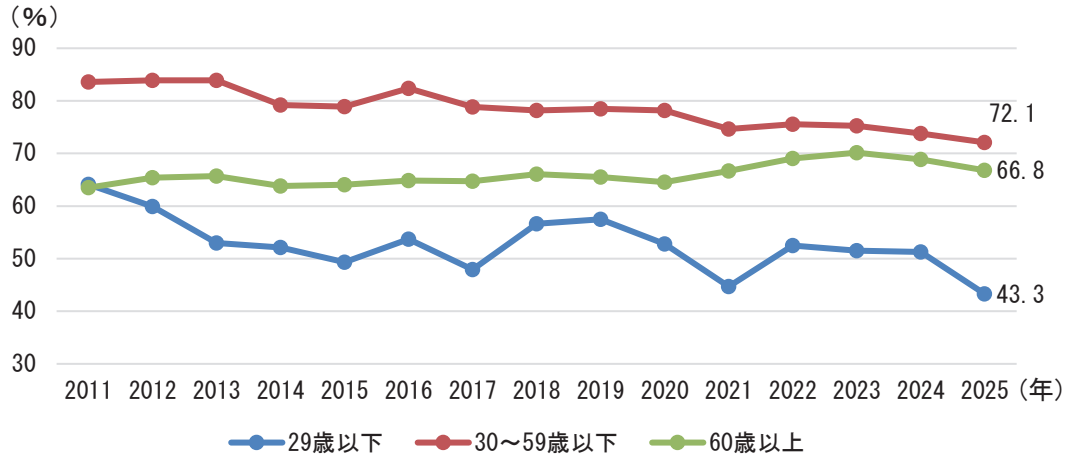


出典：国土交通省「数字でみる中部の運輸」を基に愛知県政策企画局作成

今後も人口減少や高齢化の進行が見込まれており、公共交通や医療・福祉などの生活サービスの維持は一層困難になることが懸念されます。さらに、若者の自動車保有率の低下やEC取引の増加など、ライフスタイルや消費行動の変化も進んでいます（図表1-7-13、1-7-14）。こうした中で、徒歩や公共交通で移動可能な都市構造の整備や、物流・交通をICTで効率化する仕組みが求められます。そのため、都市機能を集約し、効率的な公共交通や生活サービスを維持するコンパクトシティ化や、ICT等の先進技

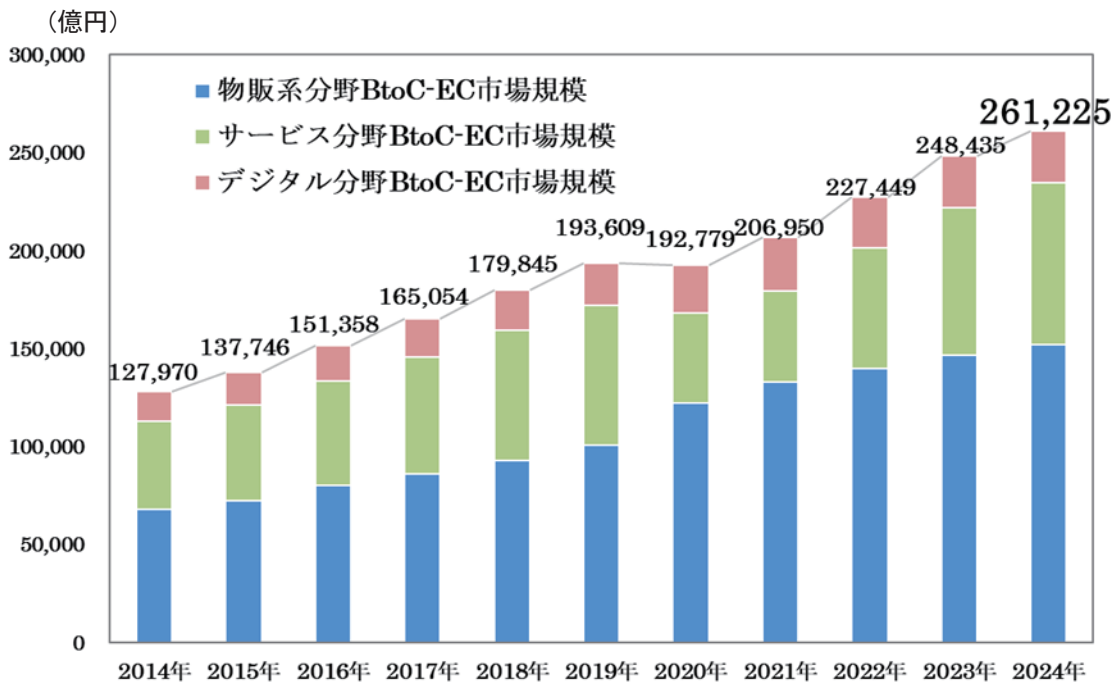
術の活用により都市や地域の機能、サービスを効率化・高度化し、新たな価値を創出するスマートシティ化への取組が不可欠となります。

図表 1-7-13 自動車保有率の推移（全国）



出典：内閣府「消費動向調査」を基に愛知県政策企画局作成

図表 1-7-14 国内電子商取引市場規模の経年推移



出典：経済産業省「令和6年度電子商取引に関する市場調査結果」

コラム 人口減少時代に求められる都市の在り方

我が国では人口減少が進む中、都市の持続可能性をどう確保するかが重要な課題となっています。人口が減ることで税収や各種サービスの利用者が減少し、公共交通や医療・福祉などの生活サービスの維持が難しくなる可能性があります。また、空き家の増加や都市のスポンジ化によって、安全性や景観への影響も懸念されます。

こうした変化に対応するためには、都市機能を適切に集約し、効率的な公共交通や生活サービスを維持する「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりが求められます（図表1-7-15）。

さらに、日常生活に必要な機能を徒歩圏や公共交通圏で確保する「地域生活圏」の形成も重要です。地域生活圏では、医療・福祉・買い物・教育などのサービスを一定の範囲に配置し、高齢者や子育て世帯が安心して暮らせる環境づくりをめざしています。

加えて、ICTやAIを活用した「スマートシティ化」により、交通や物流の効率化、エネルギーの最適利用、行政サービスのデジタル化などを進めることが期待されます。

人口減少は避けられない現実ですが、都市の構造を見直し、地域生活圏を基盤とした持続可能な仕組みを整えることで、これからも豊かな暮らしを守っていくことができます。

図表1-7-15 コンパクト・プラス・ネットワークの概要

