

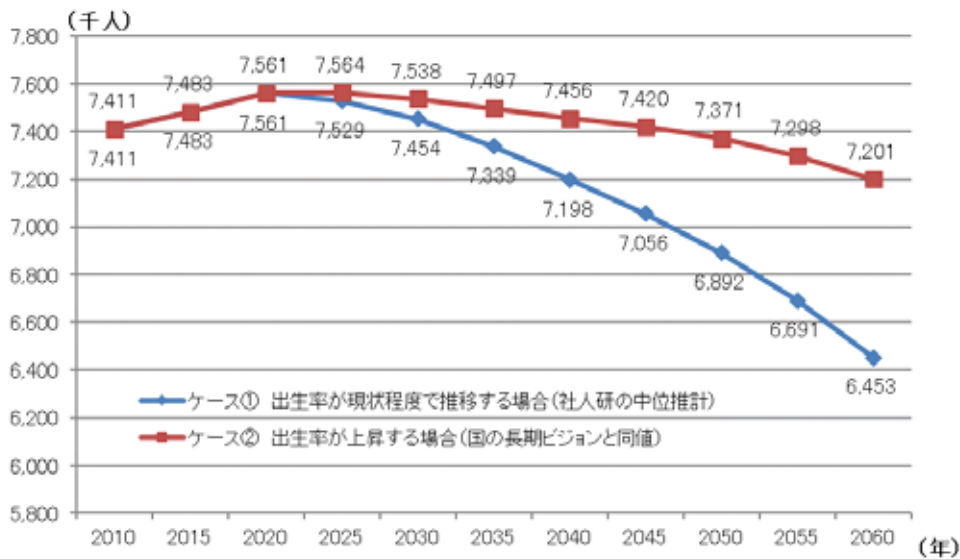
# 第1章 時代の潮流と本県の社会資本を取り巻く環境

## 1. 人口動向、経済状況、産業状況

### (1) 人口動向

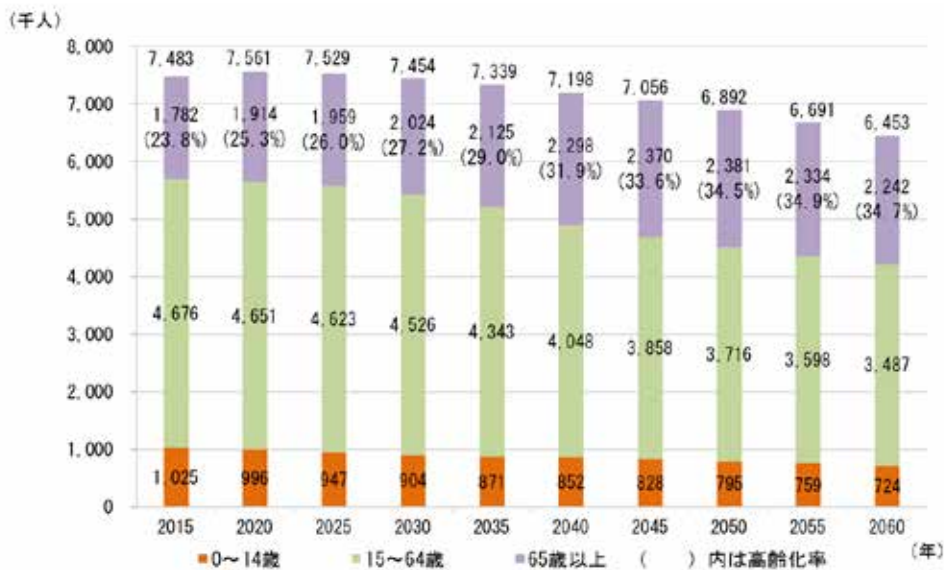
我が国の人口は、2008年の1億2,808万人をピークに減少を続けており、2053年には1億人を下回ると推計されている。(国立社会保障・人口問題研究所)

本県の人口は、第2期「愛知県人口ビジョン」(2020年3月策定)によると、出生率が現状程度で推移する場合には、2020年～2025年頃をピークに減少に転じる見通しであり、また、年齢3区分別の人口を見ると、年少人口(0～14歳)や生産年齢人口(15～64歳)は減少していくものの、老年人口(65歳以上)は増加し、2040年には高齢化率(総人口に占める65歳以上人口の割合)が30%を超え、3人に1人が高齢者となる見込みである。



本県人口の長期的な見通し

(出典：第2期愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略 2020年3月 愛知県)



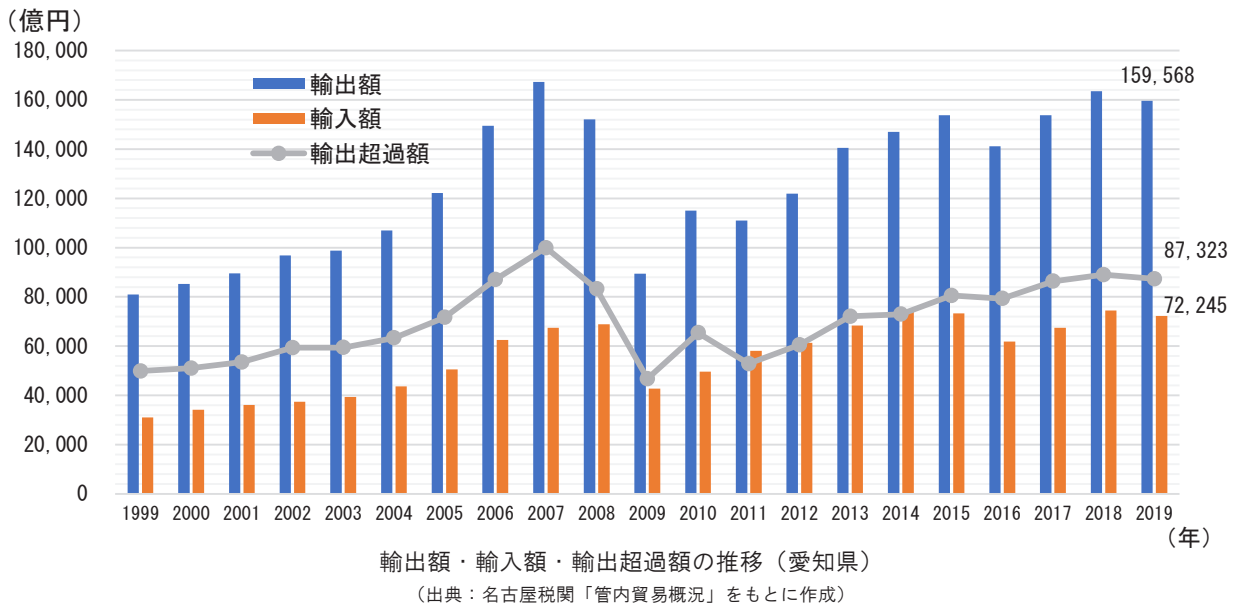
本県人口の長期的な見通し (年齢3区分別) ケース①の場合

(出典：第2期愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略 2020年3月 愛知県)

## (2) 経済状況・産業状況

2012年12月に始まった我が国の景気回復局面は、海外景気の回復などを追い風にGDPが過去最大規模となるなど、緩やかに長期間にわたり継続していたが、2019年12月に確認された新型コロナウイルス感染症の感染拡大による経済収縮のため、大幅に下押し圧力を受けることとなった。

本県の経済は、県内貿易港の輸出入額がリーマンショック以降、輸出額、輸出超過額ともに増加傾向であり、製造品出荷額等は1977年以降連続で全国1位、2016年度の県内総生産は東京に次いで全国2位となるなど、景気回復局面が続いていたが、新型コロナウイルス感染症の危機に直面し、先行きの見通せない状況となっている。



このような人口減少・超高齢社会の到来による県民一人ひとりのライフスタイルの変化や地域の実情、新型コロナウイルス感染症による経済の落ち込みへの影響などに対応するため、活力があり安心して住み続けられる環境の整備や生産性を向上し、持続可能で質の高い社会資本整備に取り組み、インフラのストック効果を最大化していく必要がある。

## 2. リニアの整備進展

リニアは2027年度の東京・名古屋間開業に向け、沿線各地で建設工事が進められている。リニア開業により、東京・名古屋間の所要時間は、東海道新幹線「のぞみ」での約1時間30分から40分へと大幅な短縮が図られ、首都圏から中京圏に及ぶ人口5千万人規模のリニア大交流圏が誕生する。

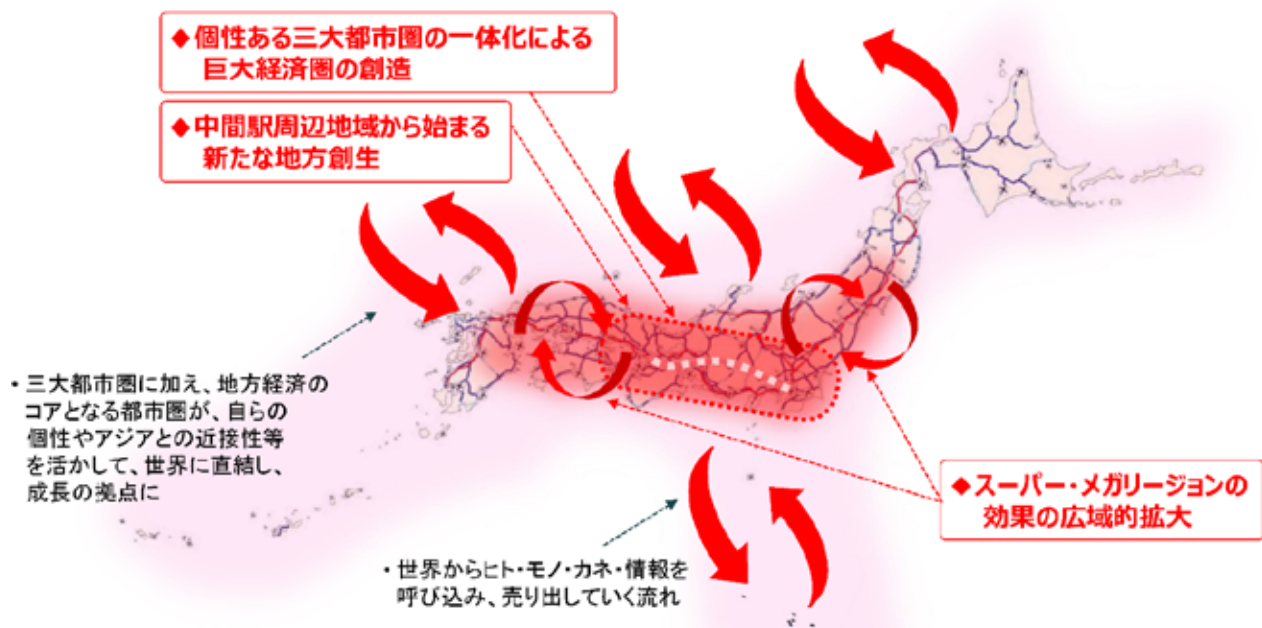
また、大阪までの全線開業によって、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を約1時間で結ぶこととなり、首都圏、中京圏、関西圏が一体となった人口7千万人規模の世界有数のスーパー・メガリージョンの形成が期待されている。

このようなリニア開業による移動時間の大幅な短縮や交流拡大がもたらす社会経済効果を最大限に活かし、日本の成長を牽引していくため、道路ネットワークの整備、鉄道ネットワークの強化、空港・港湾の機能強化などに取り組む必要がある。



JR 東海提供

リニア中央新幹線



スーパー・メガリージョンの形成のイメージ

(出典：国土交通省「スーパー・メガリージョン構想検討会 最終とりまとめ」(2019年5月))

### 3. 発生が懸念される南海トラフ地震

我が国では、2011年3月に発生した東日本大震災以降も、2016年4月の熊本地震、2018年6月の大阪府北部を震源とする地震、2018年9月北海道胆振東部地震と、国土の至るところで大規模な地震が発生したことにより、多くの犠牲者を出し、経済的損失を被ってきた。

南海トラフ地震は、およそ100年～150年に一度の割合で発生しており、政府の地震調査研究推進本部の推計によると、30年以内の発生確率は70～80%程度と推定されている。

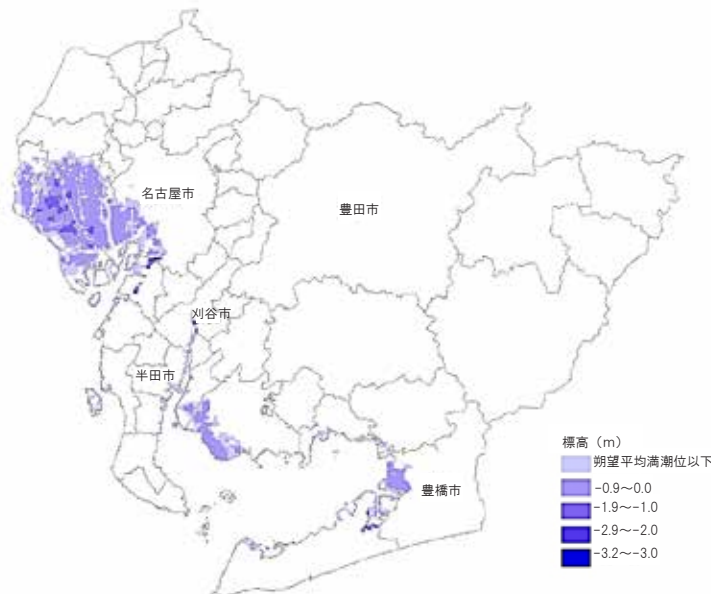
国は、近年の災害から得られた貴重な教訓や社会経済情勢の変化等を踏まえ、2018年に新たな「国土強靱化基本計画」を策定し、「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築に向けた取組を進めている。

南海トラフ地震の発生（過去地震最大モデルを想定）による本県の被害予測（2014年公表）は、揺れによる建物の全壊が約47,000棟、死者数が約6,400人、直接的経済被害額が約13.86兆円となっている。また、本県は日本最大のゼロメートル地帯を有し、このゼロメートル地帯の製造品出荷額等は約9兆円に達しており、ひとたび巨大地震が発生した場合、津波等の浸水により多くの人命危機、産業の機能停止といった甚大な影響を及ぼすことが懸念される。

南海トラフ地震から県民の生命、財産を守るため、2014年に策定した「第3次あいち地震対策アクションプラン」、2020年に見直しを行った「愛知県地域強靱化計画」をもとに、ハード・ソフトの両輪で総合的な防災・減災対策に取り組む必要がある。



南海トラフ地震の震度分布など（2014年公表）



愛知県のゼロメートル地帯

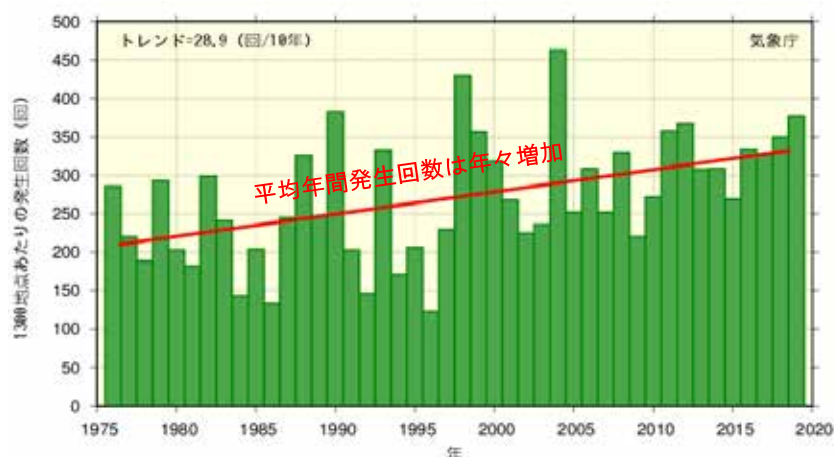
## 4. 気候変動に伴う風水害

我が国は、豪雨、高潮、暴風、渇水など、気候変動の影響などによる気象の急激な変化や自然災害の頻発・激甚化にさらされている。近年では、「平成29年7月九州北部豪雨」、「平成30年7月豪雨」、「令和元年房総半島台風」、「令和元年東日本台風」、「令和2年7月豪雨」などの自然災害により、多くの人命が失われ、家屋への被害のほか、大規模停電などライフラインの寸断や、高潮による空港ターミナルの閉鎖など地域の経済や産業にも甚大な被害をもたらした。

国は、近年の水災害による甚大な被害を受けて、施設能力を超過する洪水が発生することを前提に、社会全体で洪水に備える水防災意識社会の再構築を一步進め、気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、あらゆる関係者が協働して流域全体で対策を行う「流域治水」への転換を推進し、防災・減災が主流となる社会を目指している。

本県では、これまでに1959年の伊勢湾台風、2000年の東海豪雨、2011年の台風15号をはじめとした大規模な風水害により、沿岸部や市街地における広範囲な浸水や土石流が発生し、多くの人命が失われ、甚大な被害を受けた。

このような頻発・激甚化する風水害から県民の生命、財産を守るため、河川・海岸・港湾・砂防施設などの施設強化を図るとともに、「流域治水」への転換を推進し、ハード対策・ソフト対策を一体化した防災・減災、国土強靱化の取組が必要である。



全国 [アメダス] 1時間降水量 50mm 以上の年間発生回数

(出典：気象庁ホームページ資料をもとに作成)



河川の氾濫  
(2011年台風15号 八田川 (春日井市))



土石流の発生  
(2000年東海豪雨 河上瀬川 (豊田市))

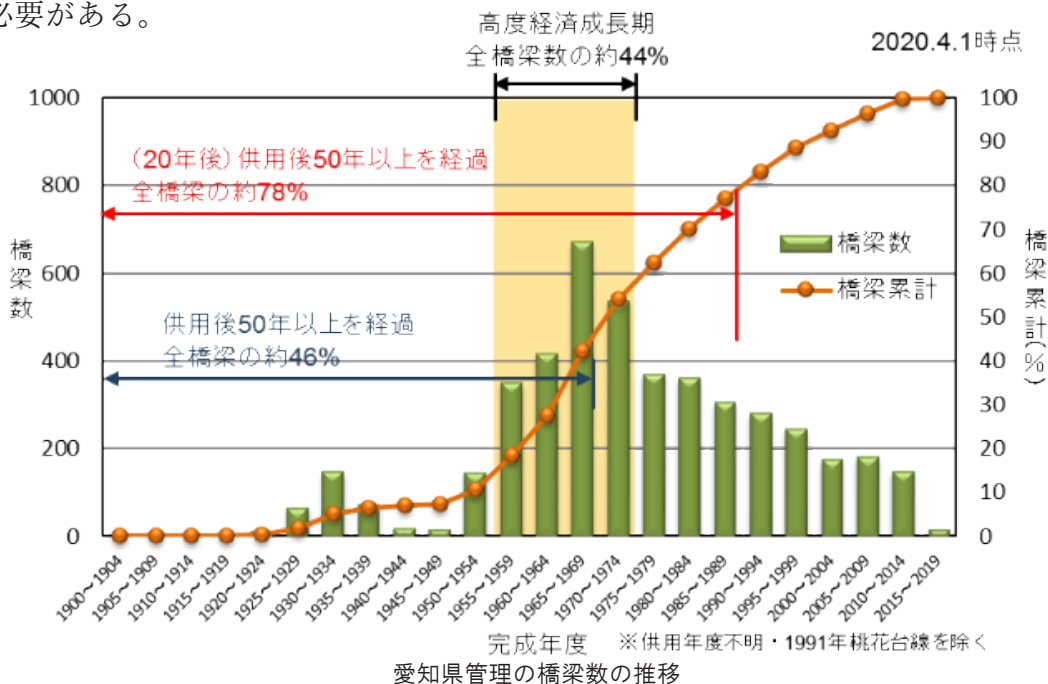
## 5. インフラ老朽化の進行

高度経済成長期以降に集中的に整備された社会インフラが急速に高齢化する中、2012年に起きた中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故により9名の尊い命が奪われた。

国は、このような事故を二度と起こさないよう、2013年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけ、安全性や経済性を踏まえつつ、損傷が軽微である早期段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図る「予防保全型維持管理」の考え方を導入した「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、老朽化するインフラの戦略的な維持管理・更新等を進めている。あわせて新技術の導入による作業の省人化・効率化、多様な分野の技術や民間ノウハウを活用したメンテナンス産業の育成・拡大に向けた取組を進めている。

本県の社会インフラも戦後の復興期から高度経済成長期にかけて、急激な人口増や経済成長に伴う行政ニーズに対応するため、集中的に整備し、県民の利便性の向上や社会経済の発展に寄与してきたが、更新や大規模修繕の時期を迎えるものが多い。

インフラ等の老朽化に起因する重大事故を防止するため、全庁的な取組として2015年3月に「愛知県公共施設等総合管理計画」を策定した。加えてインフラの各管理者は、公共施設の維持管理・更新等を戦略的に取り組むため、道路、河川等の「長寿命化計画（個別施設計画）」を2020年度までに策定した。今後は、この長寿命化計画に基づき、点検・診断、措置、記録のメンテナンスサイクルを確実に実施するとともに、予防保全型の維持管理に取り組む必要がある。



橋梁の老朽化

## 6. 厳しい交通事故情勢

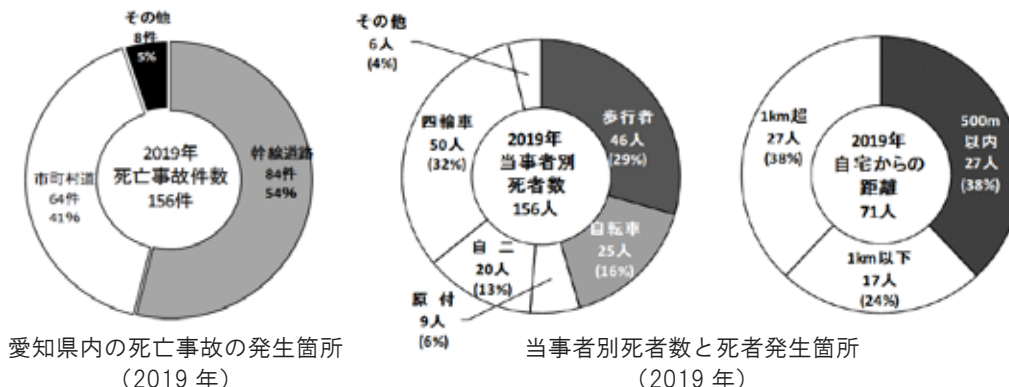
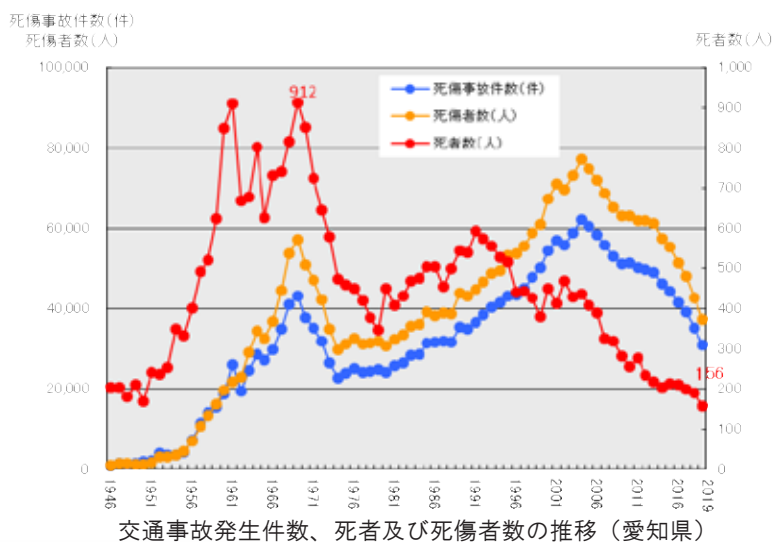
2019年の全国の交通事故死者数は、1970年のピーク時から約8割減少しているものの、3,215人の多くの尊い命が失われており、高齢ドライバーによる事故や通学路での集団登校中の事故、滋賀県大津市で発生した園児の交通死亡事故など子供が犠牲となる痛ましい交通事故も依然として後を絶たない状況である。

国は、2012年の「通学路緊急合同点検」や2019年に策定した未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保や高齢者の安全運転を支える対策を推進する「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づき、交通安全対策への支援を重点的に進めている。また、幹線道路に比べて死傷事故件数の減少割合が小さい生活道路については、ETC2.0などのビッグデータの活用により危険箇所を特定し、効果的な交通事故抑止対策を進めている。さらに、自転車対歩行者の事故件数が過去10年でほぼ横ばいにとどまっているため、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備を進めている。

本県では、2019年の交通事故死者数は156人となり、交通事故死者数全国ワーストを脱したものの、依然として交通事故情勢は厳しい状況にある。

また、近年の事故特性を見ると、高齢ドライバーによる交通事故が多発するとともに、死亡事故の約6割が幹線道路で発生する一方、死者数の約5割が歩行者・自転車利用者で占め、かつその約4割が自宅から500m以内の身近な場所で発生している。

このような交通事故から県民を守るため、生活道路も含めた安全・安心な道路交通環境の創出に向け、人優先の歩行者空間の形成、安全で快適な自転車通行空間の確保に取り組むとともに、幹線道路での総合的な事故対策を一層強化する必要がある。



## 7. 国内外の交流拡大

我が国を訪れる外国人数は、東日本大震災が発生した2011年に大きく落ち込んだものの、それ以降は顕著に増加し、2018年には3,119万人と、初めて3,000万人を突破し、旅行消費額は4兆5,189億円と過去最高を記録していたが、新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大を受けて、各国の海外渡航制限等の措置により激減している。

国は、2030年の訪日外国人旅行者数の目標を6,000万人とする「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、全国その土地ごとに、日常的に外国人旅行者をもてなし、我が国を舞台とした活発な異文化交流が育まれる「観光先進国」の実現に向けた取組を進めている。

本県では、2015年を「あいち観光元年」として、観光を愛知の新たな戦略産業として位置づけて以来、「Heart of JAPAN」をキャッチワードとした外国人観光客の誘致や、本県独自の観光資源である武将観光や産業観光の振興、グルメ・食文化のブランド化など、観光振興につながる様々な取組を進めている。さらには、2022年秋の開業を目指すジブリパークや、2026年のアジア最大のスポーツの祭典であるアジア競技大会の開催など、世界の注目を集める数多くのビッグプロジェクトが控えている。

新型コロナウイルス感染症の収束後における訪日外国人旅行者の回復や国内旅行者のさらなる増加に向け、主要なゲートウェイである中部国際空港の機能強化、公共交通ネットワークの充実、観光資源への快適なアクセス道路の確保、インフラを核とした拠点形成や民間活力を活用した新たな魅力創出に取り組む必要がある。



愛知県観光 PR ロゴマーク



武将観光の1つ  
「徳川家康と服部半蔵忍者隊」



ジブリパーク「青春の丘エリア」基本デザイン ©Studio Ghibli



## 8. 持続可能な社会の実現

グローバル化が進展する社会経済においては、気候変動、自然災害といった地球規模の課題はグローバルに連鎖して発生し、経済成長や社会問題にも波及して深刻な影響を及ぼしている。このような中、2015年の国連サミットにおいて「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、持続可能な開発目標（SDGs）として17のゴール（目標）が掲げられた。これを受け、我が国では2016年に「SDGs実施指針」を決定し、総力を挙げて取り組む8つの優先分野の下で140の具体的な施策について取組が進められている。

また、2015年に、2020年以降の温室効果ガス排出削減のための新たな枠組である「パリ協定」が採択され、我が国では2016年に新たな温室効果ガス削減目標を定めた「地球温暖化対策計画」に基づき、温室効果ガスの排出削減に取り組んでいる。加えて、自然環境が有する多様な機能を活用して、地域の魅力・居住環境の向上や防災・減災などの多様な効果を得ようとするグリーンインフラの取組も進められている。

本県では、2030年度の県内の温室効果ガス総排出量の削減目標を示した「あいち地球温暖化防止戦略2030」（2018年策定）に基づき、低炭素社会に向けた様々な取組を進めている。また、SDGsの達成に向け、今後3年間に先導的に進める取組を示した「愛知県SDGs未来都市計画」（2019年策定）により、経済・社会・環境の三側面における調和のとれた、活力と持続力を兼ね備えた大都市圏を目指す取組を進めている。

このような持続可能な社会の実現に向け、取組がSDGsの各ゴールにつながることを示し、再生可能エネルギーの利用、環境に配慮した建築物や快適な生活環境の整備、生物多様性の保全に取り組み、良好な環境や活力ある社会を次世代につないでいく必要がある。

さらに、今回の新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえ、持続可能な社会や経済成長を確実なものとするためには、生産拠点の国内回帰なども見据えつつ、強靱な経済構造を構築するため、サプライチェーンの強化や生産性の向上、民間投資の誘発に直結する社会資本の重点的な整備が必要である。



SDGsの17の目標

## 9. 第4次産業革命の到来

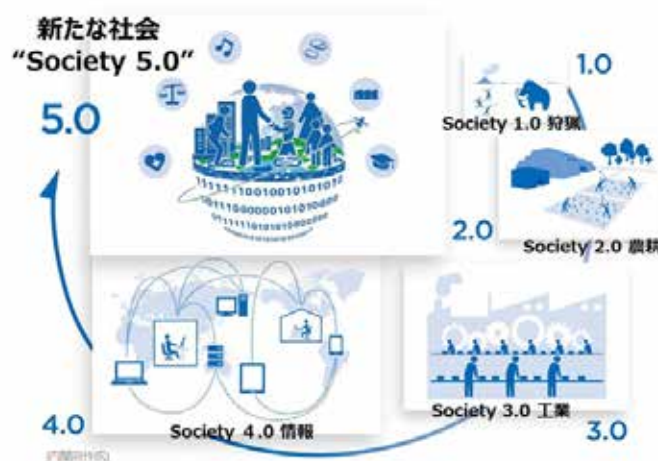
18世紀後半におけるイギリスでの蒸気機関による機械化に始まった第1次産業革命以降、第2次は19世紀後半のアメリカでの内燃機関や電力による大量生産、第3次は20世紀後半のコンピューターによる自動化、そして、現在、あらゆるものがインターネットにつながるI o TやA I（人工知能）、ロボット技術などの発展による「第4次産業革命」が到来している。

国は、新たな時代への挑戦として、デジタル化を原動力とした「Society5.0」実現の加速を目標に掲げ、より高度な経済、より便利で豊かな生活の実現に向け、第4次産業革命の先端技術を取り入れた「スマートシティ」を新たな基本コンセプトとしたまちづくりを推進するなど、全国にSociety5.0を展開する取組を進めている。交通の分野では、出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するM a a Sといった、I o TやA Iなどを活用した新たなモビリティサービスの実現に向けた取組が進められている。

また、テレワークの普及やオンライン授業の導入など、社会のあらゆる分野でI C T技術を活用した変革の必要性が再認識されており、「新たな日常」構築の原動力となるデジタル化への集中投資・活用とその環境整備（デジタル・ニューディール）が求められている。

本県では、第4次産業革命に対応したイノベーションの推進に向け、2018年に「Aichi-Startup戦略」を策定し、新たなビジネスの種となる「スタートアップ企業」の育成やスタートアップの拠点施設となる「ステーションA i」の整備など、強い競争力の維持・成長に向けた取組を進めている。また、I C T、I o T技術の進展により、膨大なデータ収集・分析が可能となり、データを活用した様々なビジネスやサービスが生み出されていることから、2019年に「愛知県官民データ活用推進計画」を策定し、効果的にデータを利用できる環境の整備を進めている。そのほか、中部国際空港島及びその周辺地域におけるスーパーシティ化をめざした取組を進めている。

このようなデジタル技術とデータを最大限に生かし、課題解決や生産性向上のため、ビッグデータを活用した施策、インフラの戦略的な維持管理、i-Construction、新技術の導入などの取組を加速させる必要がある。



Society5.0 のイメージ  
(出典：内閣府資料)