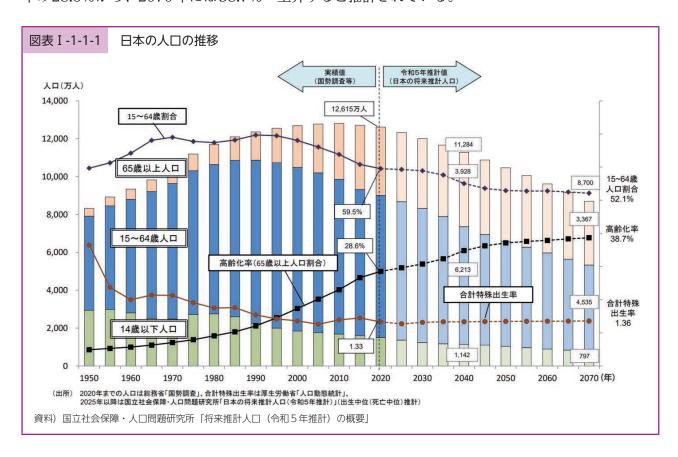
### 人口減少と国土交通行政

第1章「人口減少と国土交通行政」においては、まず、第2章以下の議論の前提として、我が国で 進展する少子高齢化・人口減少をめぐる厳しい状況を認識し、労働力(生産年齢人口)の減少が経済 等に及ぼす影響について取り上げる。次に、国内の出生率等の低下といった少子化の進行における課 題等について、そして、高齢社会と地域活力の維持における課題等について概観する。

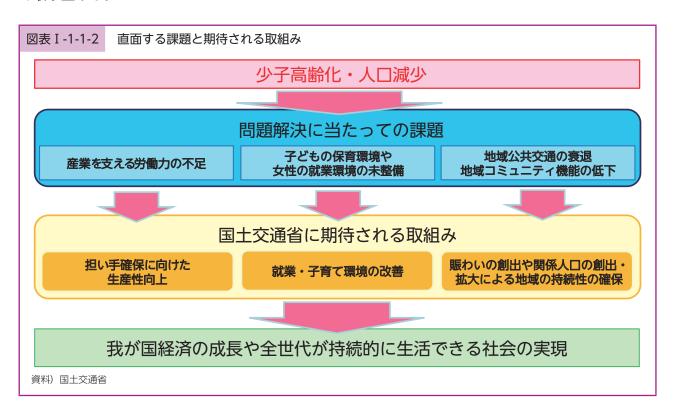
#### 本格化する少子高齢化・人口減少における課題 第1節

少子高齢化・人口減少は、我が国の未来を左右する。我が国の人口は、2008年の1億2.808万人 をピークに、2011年以降13年連続で減少しており、2023年10月時点の総人口は1億2,435万人 と、前年に比べて約60万人減少している注1。

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口では、2070年には、我が国の人口が9.000万人を 割り込むと推計されている。また、高齢化も進行し、65歳以上の人口割合を示す高齢化率は、2020 年の28.6%から、2070年には38.7%へ上昇すると推計されている。



ここでは、持続可能で豊かな未来につながる社会を実現していくために、深刻化する少子高齢化・ 人口減少において直面する課題を整理するとともに、国土交通分野を中心に期待される取組みについ て取り上げる。



### 我が国の経済社会と人口減少

少子高齢化・人口減少の進展により、産業を支える労働力の不足が懸念される中、我が国の持続的 な経済成長に向けては、担い手確保に向けた取組みや生産性の向上が求められる。

#### (1) 生産年齢人口の減少における課題

#### ①労働力の減少

#### (生産年齢人口と就業者数の推移)

我が国の生産年齢人口<sup>注2</sup>は、1995年の8.726万人(総人口比69.5%)をピークに減少に転じてお り、2023年10月時点では7,395万人(同比59.5%)に減少している<sup>注3</sup>。

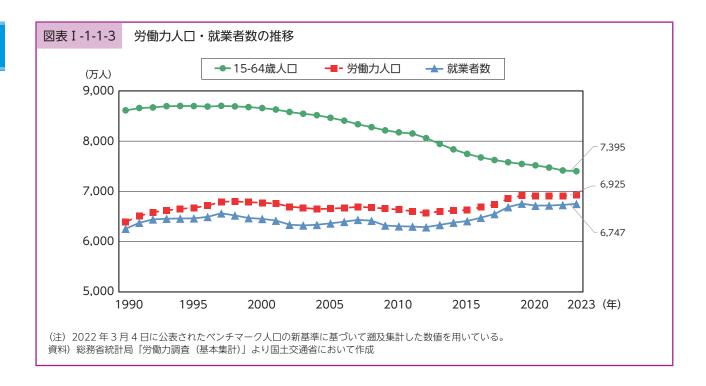
一方で、我が国の就業者数を見ると、2023年の就業者数は6,747万人と、1990年代後半の水準 を上回っており、15歳~64歳の女性就業者数2.671万人(1995年比+225万人)、65歳以上の高 齢就業者数914万人(同比+476万人<sup>注4</sup>)が就業者数の増加に寄与している<sup>注5</sup>。

注2 経済協力開発機構(OECD)では、15歳から64歳までの人々を生産年齢人口としている。

注3 総務省「人口推計(2023年(令和5年)10月1日現在)」より。

注4 総務省「労働力調査」によると、1995年の女性就業者数は2,446万人、65歳以上の高齢就業者数は438万人である。

注5 総務省「労働力調査(基本集計)2023年(令和5年)平均結果」より。



#### (就業者の高齢化)

我が国の就業者は増加傾向にある一方で、ここ20年で急速に高齢化が進んでいる。2023年の産 業別就業者の年齢構成比を見ると、全産業の就業者のうち、55歳以上の高齢就業者の占める割合が 31.9%であるのに対し、29歳以下の就業者の占める割合は16.7%にとどまっている。

建設業及び運輸業について見ると、全産業平均に比べ、55歳以上の割合は高く、29歳以下の割合 は低く推移しており、高齢化が進行している。今後、高齢就業者の大量退職や、少子化による若年層 の就業者の減少が見込まれることから、担い手不足の深刻化が懸念される。



#### ②経済成長の抑制

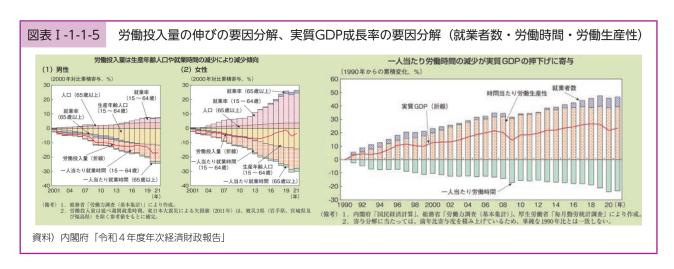
#### (労働投入量の減少と生産性向上の必要性)

生産年齢人口の減少により、経済成長の供給面の源泉の一つであるマンアワーベースの労働投入量 (一人当たり労働時間×就業者数)の減少が懸念される。

図表「労働投入量の伸びの要因分解」によると、就業率や就業時間を踏まえた労働投入量は、この 20年間、65歳以上の人口や女性の就業率の上昇がプラスに寄与してきた一方で、生産年齢人口や就 業時間の減少により、減少傾向にある。

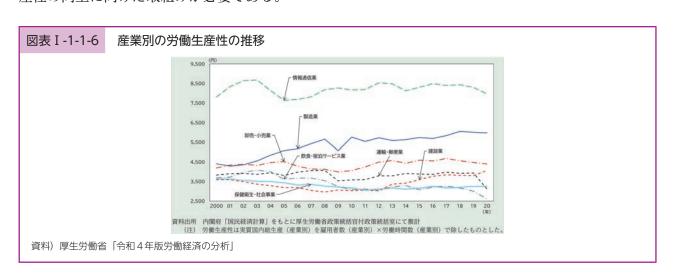
図表「実質GDP成長率の要因分解」では、一人当たりの労働時間の減少が実質GDPの押下げに 大きく寄与している一方で、時間当たり労働生産性の上昇と就業者数の増加が押上げに寄与してい る。

長期的に労働投入量が総体として減少し、労働市場における担い手不足が課題となる中、経済成長 に向けて、女性や高齢者等の労働参加を促すだけでなく、生産性を向上させる取組みも重要である。



#### (産業別労働生産性の推移)

我が国の産業別の労働生産性を見ると、保健衛生・社会事業、飲食・宿泊サービス業、建設業、運 輸・郵便業は、労働生産性の水準が元々低く、一人当たりの労働生産性の向上が課題となっている。 特に、運輸・郵便業、飲食・宿泊サービス業については、近年、低下傾向にあり、より一層の労働生 産性の向上に向けた取組みが必要である。



#### (2) 期待される取組み

#### ①ダイバーシティ<sup>注6</sup>の推進

#### (女性・高齢者の労働参加の拡大)

女性の就業者数は年々増加しており、正規雇用も非正規雇用も増加傾向にある<sup>注7</sup>ことから、更なる労働参加を拡大させるため、ライフスタイルに合わせた多様な働き方の推進や、キャリア形成のサポート体制の構築等が重要である。

また、女性と同様に、高齢者の 就業者数も増加傾向にあり、2023 年の65歳以上の高齢就業者数は、 914万人と過去最高の水準である。 定年延長や継続雇用制度の導入 を含め、高齢者の雇用継続を促進 するためには、時代に合わせたス キルの習得が可能なリカレント教 育や、高齢者の知識や経験等を生 かした職種への配置等が重要であ る。





- 達6 多様な人材(ダイバーシティ)とは、性別や国籍、雇用形態等の統計等で表されるものであり、広義の多様性には、個々人の価値観など統計では表されない深層的なものも含まれる(出典:内閣府「令和元年度年次経済財政報告」)。
- 注7 女性における 2023 年平均の正規職員・従業員数は 1,268 万人(前年比+18 万人)、非正規職員・従業員数は 1,441 万人(前年比+9万人)である(出典:総務省「労働力調査(基本集計)2023 年(令和5 年)平均結果」)。

#### (外国人の受入強化)

我が国の外国人労働者数は増加傾向にあり、2023年10月末時点の労働者数は約205万人と、 2008年以降最高となった。人口減少による労働力不足が懸念される中、女性や高齢者の労働参加を 促進させるだけでなく、外国人材の受入れを強化することも重要である。

専門的・技術的分野の外国人は、積極的に受入れを行っており、人手不足とされる分野において、 一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人材を受け入れるため、特定技能<sup>注8</sup>制度を創設した。 また、そのうち「特定技能2号」について、2023年6月の閣議で対象分野を2分野から11分野ま で拡大する決定をするなど、外国人材の受入れを強化しており、更なる雇用促進が期待される。



注8 「特定技能」には2種類の在留資格があり、「特定技能1号」は、特定産業分野に属する相当程度の知識又は経験を必要 とする技能を要する業務に従事する外国人向け、「特定技能2号」は、特定産業分野に属する熟練した技能を要する業 務に従事する外国人向けの在留資格である(出典:出入国在留管理庁「特定技能ガイドブック」)。

#### (障がい者雇用の推進)

我が国の雇用障がい者数は増加傾向にあり、実雇用率も上昇していることから、障がい者雇用が進展している。2024年4月には、障害者雇用促進法に基づく障がい者の法定雇用率が2.5%に引き上げられ、これに伴い障がい者を雇用しなければならない事業主の範囲が、従業員を40.0人以上雇用している事業主まで拡大された。さらに、2026年7月には、法定雇用率が2.7%へ引き上げられ<sup>注9</sup>、これに伴い、障がい者を一人雇用しなければならない事業主の範囲が、従業員37.5人以上雇用している事業主に拡大されることから、事業主に対する雇入れ支援、障がい者の就労支援が必要である。

例えば、希望や能力、適性を十分に活かし、障がいの特性等に応じて活躍できるよう、職業訓練や職業紹介、職場適応援助等の職業リハビリテーションの実施等が重要である。また、障がい者の特性に応じた勤務形態や勤務時間等の柔軟な働き方や、容易に作業ができるよう配慮された作業施設、職場内のバリアフリー化等、障がい者が働きやすい就業環境を整備することにより、従来から雇用されている障がい者にとっても更に働きやすい環境となることが期待される。



このように、働き手の多様化が進展している中で、働き方改革や生産性の向上等が求められていることから、こうした多様な人材が、お互いに認め合い、自らの能力を最大限発揮し、活躍できるダイバーシティ&インクルージョン(Diversity & Inclusion、D & I)の推進や、多様化を支える社会への変革が求められている。

注9 2024年4月1日から国及び地方公共団体の機関に係る障がい者の法定雇用率は2.8%(教育委員会にあっては2.7%)に引き上げられた。国及び地方公共団体の機関についても、2026年7月から3.0%(教育委員会にあっては2.9%)に引き上げられる(出典:総務省「地方公共団体における障がい者の雇用促進について」)。

## Interview インタビュー\*10

### 建設業界における働き方改革・イノベーションと D&I ~(公社)土木学会第112代会長・早稲田大学教授 佐々木 葉氏~



担い手確保のための働き方改革と、生産性向上が求められる業界で、企業は多様な個を活かす経営がより重要となってくる。景観まちづくりがご専門で、土木学会理事、景観・デザイン委員会委員長、ダイバーシティ&インクルージョン推進委員会委員長等の要職を務め、2024年6月より土木学会会長に就かれた佐々木氏に、日本の社会や土木業界における働き方に通じる、D&I(ダイバーシティ&インクルージョン)の状況、豊かな暮らしと社会の実現に向けた将来展望等について、お話を伺った。

#### (I) D&I (ダイバーシティ&インクルージョン) の現在地

#### ●言葉は浸透したが、必要性の理解にはなお格差がある

建設業界では、D&Iの言葉自体は浸透したものの、ほかの業界と比較すると、なお格差があると感じる。コロナ前になるが、土木学会D&I委員会で育休取得率、女性管理職数・率等の指標を調査したところ、建設業界は、現場でのものづくりに関わるための条件等やむを得ない事情があるとはいえ、数値としては他業界に比べて低かった。

また、建設業界の内でも、格差がみられる。これは大企業が進んでいて中小企業が進んでいない、というものでもない。例えば地方の中小企業では、深刻な人手不足から、女性、外国人に広く門戸を開き、手探りでその会社に合ったインクルージョンの工夫を進めている。一方、大企業は男性育休取得率向上等、指標の上では進んでいるようにみえるが、社員としては多様化を必ずしも実感できておらず、実態と数値にずれがあるともいえる。

#### ●「土木D&I 2.0」の実現に向けて

土木学会では2021年から「土木D&I 2.0」を掲げたプロジェクトに取り組み、D&Iについて「理解する」段階から「実践する」段階へ移行しようとしている。これまでに建設現場には女性用のトイレや着替えのブースを設置するといった職場環境の改善が進んできた。一方トンネル坑内に女性の技術者は入れても、女性の技能者は入ることができない、という制度の壁が依然としてある。これは危険な坑内労働から女性を守るための制度であったが、労働環境の改善や機械化によって今は肉体労働としての安全性は格段に高まっている。国際労働基準(国

際労働機関: ILO)の関係もあり、制度変更の手続は 容易ではないかもしれないが、依然として仕組みや制度 が女性活躍の障壁になっているという現実もある。当事 者間の意識や決定で環境を変えられる側面と、制度として取り組むべき側面とがある。

## ●人手不足対策という意識があるうちは、意義あるものにできない

環境、制度どちらを考えるにしても、人手不足を補うために、これまで働いていなかった女性や外国人、高齢者を入れよう、そのためにD&Iが必要だ、という昨今よくみられる議論は、D&Iの本来の趣旨とは違う。女性活躍の議論においても、能力はあるのに活かせられなかった人材として女性を入れようという意味では良いけれども、足りない労働力を補うために様々なところから人を連れてくる、そういう考え方でD&Iを進めるというのには違和感を覚えるし、そもそも良い結果につながらない。

個々人の性別、国籍、年齢等の属性に関わらず、一人ひとりが思い描く生き方を広げ、目標に向けて活動できること、活動を妨げるものを取り除くこと、そして目標を達成できるよう相互に支援することにこそ、D&Iの意義がある。こうした側面をより明確にして「DE&I (D&I にエクイティ (Equity;公正性)を加える)」ともいう。

## ●属性の多様性ではなく、考え方・経験の多様性を増やすことが大事

D&Iを推進する意義は、個々の人間が、日頃から多様な考え方に触れ、多様な経験をし、多様な立場を経験することにより、自分自身の幅が広がり、充実した人生を生きられるようになることにある。真に必要なのは、性別や年齢、国籍や宗教等の属性の多様性ではなく、考え方や経験の多様性である。ただ、考え方や経験のような内面のことは観察が難しいため、まずは外から観察可能な属性の多様性に配慮する必要がある。このことは、表層・深層のダイバーシティという言葉で説明されており、いきなり深層のダイバーシティを揃えるのは難しいから、まずは表層のダイバーシティを揃えていこう、そして最終的には一人ひとりの考え方、経験を活かすことこそが、創造的な仕事、社会には重要であるとされている達1。

注1 谷口真美「ダイバシティ・マネジメントー多様性をいかす組織」白桃書房 2005

注 10 本白書掲載のインタビューは、2024年2月~3月に国土交通省が実施した取材によるものであり、記載内容は取材当時のインタビューに基づくものである。

その意味でも、クオータ制(性別、人種、宗教等を基準に、一定の比率で人数を割り当てる制度)のように一定程度、属性でとらえた多様性を確保する戦術も必要であると思う。仕組みとして「これをやる」と決めることで世の中が変わっていくこともある。今はD&Iに関する意識、理解、取組み、実践それぞれにおいて過渡期にあるのでたくさん議論し、やってみることが必要である。

#### ●D&Iとイノベーションは密接不可分

規格化されたものを分業で効率よくつくる仕事では人は均質な方がいい。しかし、多様な知恵・価値自体をつくる仕事では、それに携わる人自体も当然、多様でなくてはならない。現場の多様性と会社の業績の関係性について論じる研究もあり、世界中の業務データを長期的に見れば、多様な人がいる職場の方が生産性は伸びているとされている。

さらに、AIやロボット、自動翻訳が日常的に使われるようになり、リモートワークやアプリによる働く形のマネジメントも普及してきた現在、D&Iとイノベーションは密接で不可分な関係にある。

#### (II) 多様な価値観を受け入れるインクルーシブな社会 に向けて

### ●大きな動きの中に、小さくユニークな動きを同時に認めること

理想的な建設業界を言語化してほしいとのことだが、あえていうならば、「私にとって理想的」、「やりがいがある」と皆が思える職場、すなわち、一人ひとりの具体的な理想像は少しずつ違うが、それらをインクルーシブ(包摂)できる業界が理想的な業界なのではないかと思う。

土木界では依然として国、地方公共団体が発注者で業務の実施方法を仕様書で詳細に規定している。仕様ではなく性能規定というやり方もあるが、どの程度使われているのだろう。いずれにしても、やりたいこと、やらねばならないこと、その解の形を当事者同士が議論して合意することが大事で、そのためには、各々が主体性を発揮し、自治することをもっと積極的に促していく必要がある。当然のことながら、つくるもの自体も、一律的になりがちな全国一斉方式ではなく、小規模分散型や多様な個別解を増やしていくことも重要である。

その一方で、クオータ制、労働時間規制のように有無を言わさず一律に実施すると決めないと社会は動かない。こうした大きな動きの中に小さくてユニークな動きを同時に認めていく。国土交通省の施策でも、ミズベリング、ほこみち等、個別のユニークな解を探る動きがある。つまり、様々なことに対してアンビバレントに取り組まなければならない。

#### ●社会全体で価値観の多様性を広げるには

少し抽象的な話になるが、価値観の多様性を広げるに

は、一人ひとりが今いる立場、場所から離れ、異なる立場、 場所に身を置いてみるのが一番いいのではないか。

「一人D&I」で色んなことをやってみる。例えば、地域の活動に参加する、消防団に入る、地域のお祭りに参加する、家での役割を交代してみるなど。研究室OBで長い育休を取って積極的に地域の子育ての場に出て行った男性がいて、名簿には子どもと「お母さん」の名前を書くようになっているのを見て、パパは子育て世界ではマイノリティであることに気づいたという。こうした実体験から様々なことを考える視点を得ることができる。

#### (Ⅲ) 豊かな暮らしと社会に向けた将来展望

#### ●地域社会では、人それぞれの活躍の場があった

D&Iによる豊かな暮らしと社会の実現に必要なことは、小さな単位のコミュニティ(地域社会だけでなく、職場や団体等)で、主体性を持って自ら生きる場の環境づくりに関与できる機会をつくることだと思う。一人ひとりが持つ能力、得意なことはそれぞれ異なる。ある時はAさん、ある時はBさんが活躍するというのが元々の地域社会だった。一人ひとりが活躍できる社会を実現するためには、かつて地域の中で面倒くさい人も受け入れながらやってきたような懐の深さが重要だと思う。

#### ●いいデザイン・景観には多様な人の関わりが必要

デザイン・景観は、関わる人が多様でないといいものにならない。多様な人が関わる地域のデザインは、その延長上に、今生きている人だけではなく未来の人や地球の裏側の人、人間以外の生き物が存在する。目の前に見えている多様なものの向こう側に、さらに多様なものとのつながりがある。そういう想像力を持てる仕事を心がけてやっていきたい。そこで生まれるものは、きっといいものになるし、持続可能なものになると考えている。

## ●一人ひとりが力を発揮して楽しく生きていくという意味での持続可能

私が長年研究で関わっている地方のまちでも、人口減少がすべて問題の根底にある。しかし、人口をかつてのように増やすのは無理である。人の数に依存した持続可能性ではなく、一人ひとりが力を無理なく発揮して楽しく生きていくという意味での持続可能性を目指していきたい。その際に、デザインや景観、まちづくりというのは力を持てると思う。現場でものをつくる時、色んな人が関わることが、ソーシャルキャピタルを育むことになる。私が専門とするデザインや景観も単に色形のことと狭くとらえられているが、それは、女性を入れることがD&Iだと思われているのと共通する。どちらも、多くの人がそうではないということに気づき、自分に関わりのある問題なのだと主体的になることができるよう、様々な活動をしていきたい。

#### ②生産性の向上

#### (新技術の活用による省人化・省力化)

人口減少による労働力の減少が見込まれる中では、新技術の活用により省人化・省力化を図り、生産性を向上させていくことが重要である。例えば、インフラ施設の保守・点検業務におけるドローンの活用や移動・物流サービスにおける自動運転技術の活用、住宅建築における3Dプリンタの活用等により省人化・省力化が図られ、生産性の向上が期待される。

#### (イノベーションの創出)

生産性を飛躍的に向上させるためには、従来の枠組みにとらわれないイノベーションの創出も重要である。例えば、上下水道インフラ不要の水循環システム、空飛ぶクルマやドローン等の次世代モビリティの開発・実装を通じた新たなサービス等、生産性の向上に結び付くイノベーションの創出が求められる。

そのためには、先進的な技術やアイデアを強みに新しいビジネスを創り出すスタートアップへの支援や産学官連携の推進等、イノベーションの創出につながる取組みを加速化させることが重要である。

## こうしょ コラム\*\*\*

### 3D プリンタ技術による住宅建築の省人化・省力化(セレンディクス(株))

建設業は、就業者の高齢化が進行し、将来の担い手不足が喫緊の課題になっており、若手の人材の確保だけでなく、省人化・省力化に取り組んでいく必要がある。このような背景もあり、建設業界では、施工現場でのロボットによる作業や、ICT活用による作業効率化等、様々な技術の導入を進めてきた。

セレンディクス(株)においては、住宅建設に3Dプリンタを活用し、低コストかつ短時間施工を実現している。同社は、3Dプリンタを導入することにより、施工現場の省人化を進め、工程の短縮、施工人員の削減に取り組んでいる。

2022年3月、同社は愛知県小牧市において、日本初の3Dプリンタ住宅「serendix10」を23時間12分で

#### <3Dプリンタ住宅「serendix50」>



資料) セレンディクス(株)

施工することに成功し、世界26か国59媒体で報道され、注目を集めた。翌年7月には同市で2人世帯向け3Dプリンタ住宅「serendix50」を竣工し、こちらは施工時間44時間30分で完成させた。

同社は、「工期24時間」等をコンセプトとした家の開発も進めるなど、「誰もが自動車を買える価格で家を購入できる社会の実現」を目指し、今後も建設業界の担い手不足解消、住宅建築の省人化に向けて3Dプリンタの普及を推進していくとしている。

ロボット技術が今後も進化する中で、住宅建築分野における省人化の動きが、建設産業全体に浸透していき、こうした3Dプリンタの導入による施工の効率化が主流になっていくかもしれない。

#### <3Dプリンタ住宅の内装イメージ (©CLOUDS AO)>



# Interview 129ビュー

我が国の労働市場の流動性と賃上げ・イノベーションの関係 ~経済産業研究所上席研究員、神戸大学准教授 近藤 恵介氏~



人口減少社会における経済成長を考える上で、生産性の向上、賃上げやイノベーションも必要だが、我が国には高度専門人材を育む労働市場の流動性の実現が急がれる。都市・地域経済学がご専門で、集積の経済、研究成果の社会実装等、数々の研究成果を挙げられている近藤氏に、我が国の労働市場における課題、革新的技術で変わる豊かな暮らしと社会について、お話を伺った。

#### ●個人が持つ「潜在的な労働生産性」は高い

ほかの先進国と比較して、日本の労働生産性は低いと言われる。しかし、巷に言われるマクロ経済指標としての労働生産性(付加価値を労働人口や労働時間等で割った数)だけでは、その本質的な部分を見ることができない。

経済学で知りたい「生産性」は、労働者もしくは企業が持つ生産活動に寄与する潜在的な能力であるが、私たちはそれを直接観測できない。それが労働市場で賃金として評価される、あるいは生産活動を行いアウトプットとして観測されることで初めて潜在的な生産性を知る手掛かりとなる。私たちが生産性を議論する時、まず評価すべきは、個人が持つ能力が十分発揮できているかである。東京大学・川口教授の研究にもあるように注し、日本では個人が持っている能力は非常に高いが、それを有効活用できていないことが問題であり、制度や労働市場の問題と考えている。

日本の労働市場の伝統的な慣習には、年功序列、終身雇用に基づく賃金体系がある。若い人が成長し、生産性が非常に高くなった時に賃金が上がるかといえば、そこがリンクしてこない。AI等の技術進歩のスピードが加速し知識の陳腐化の速度が高まる中、継続的な人的資本投資が必要とされるが、賃金上昇につながらないならばリスキリングの誘因も生まれない。現在持っている能力を十分発揮できないだけでなく、将来に向けた能力開発にもつながらない。制度や慣習により本来のポテンシャルを引き出せていない状態であり、それを発揮できる仕組みが社会に浸透すれば、更に生産性は高くなるのではないか。労働者にとって、そもそも最初に就職した企業が長期に生き残れるのかも定かではない時代になっている。

企業での一つの解決策として人事評価制度の改革が考えられる。早稲田大学・大湾教授の研究<sup>注2</sup>にあるように、

多面評価 (360度評価) の導入はその一例だ。大手企業を中心に多面評価をはじめとする人事評価の再考が行われている。新たな人事評価制度の導入は簡単ではないが、既存の枠組みを乗り越えた取組みが期待される。

#### ●労働生産性向上の報酬はボーナスも含めて賃上げの仕 組みを柔軟に

物価と賃金の好循環が求められる中、賃上げに向けた 労働生産性の向上は、日本経済の伝統的な枠組みの中で は難しいところがある。我が国は年功序列、終身雇用の 下で、賃金が決まっており、人的資本投資による労働生 産性向上に連動して必ずしも賃金が上昇しない。また、 労働生産性向上が資本の投下によって達成された場合、 資本側へ分配され、労働者の賃金として分配されない。 あとは、全要素生産性の向上によってもたらされた収益 が誰にどのように分配されるかである。

定期昇給は年功序列の下で存在するが、厳密には生産性向上を反映した賃上げではない。生産性向上による賃上げは主にベースアップで対応するが、将来の不確実性が増す中、終身雇用の下でベースアップを受け入れることは、経営層側にはリスクの高い判断である。日本の賃金体系を前提にするならば、月給のベースアップだけではなく、ボーナスも含めて賃上げを評価することだろう。全要素生産性向上による収益増加分が可視化され、柔軟にボーナスとして還元される仕組みがあれば有効と考える。

#### ●研究シーズを社会実装する人材が不足

イノベーション創出と生産性向上はセットで考えなく てはならない。労働力不足だから生産性を高め、効率的 な生産を目指すという考え方は必要であるが、労働力不 足を抜本的に解決する新しい発想の下でのイノベーショ ンを目指す方がより重要である。

大学発スタートアップでは、大変興味深い様々な研究 成果からイノベーションが生み出されている。また、異分野間の共創が社会に与える影響は非常に大きい。日本の研究者はすばらしい技術を持っている。

問題は、社会実装して収益化につなげられる高度専門 人材が不足していることである。大学研究者がすべてを

- 注 1 川口大司、「女性活躍へ政策的障害除去 人的資本を生かすには」、『日本経済新聞』、経済教室、2022 年 6 月 3 日付朝刊
- 注2 大湾秀雄、『日本の人事を科学する:因果推論に基づくデータ活用』、日本経済新聞出版社、2017年

担うには限界がある。海外では、専門的な研究論文を読 み解ける博士号(PhD)を持った人材がスタートアップ に入ってきて、新たな価値創造を行っている。新型コロ ナウイルスのワクチン開発もスタートアップ企業による ものだ。大学の研究シーズを掘り起こし、どうやって社 会に役立てるかを事後的に考える発想が求められている が、海外に比べ、我が国は必要な人材が圧倒的に不足し ている。研究シーズの価値を自ら評価でき、次の社会実 装につなげる人材の豊富さが求められる。

では、なぜ海外でPhDが多いかといえば、労働市場 で評価されるからである。転職しやすい労働市場では自 己投資をどんどん行い、より優れた環境があれば移るこ とができるというメリットがある。企業側にとっては必 要な人材が離れてしまうリスクがあるが、カウンターオ ファーの仕組みにより、より高く評価される人材にはよ り高い報酬が支払われることになる。流動的な労働市場 の下で、労働者がどうやって自己投資するのかと、企業 が高度専門人材のモチベーションを高めどう活用するの かという相互性は、技術進歩を引き上げる形で機能して いる。

#### ●革新的技術で変わる暮らしや社会

国土交通分野においてAI・ロボット等の革新的技術で 期待されるものの一つが、移動や輸送の自動運転技術で ある。人口減少の下で公共交通の維持が難しくなる中、 特に高齢者の移動難民が増えている。また、運送業界で は、過酷な労働環境にさらされ、ドライバー不足が問題 になっており、その解決策として期待される。また、災 害時の状況把握や捜索・救助活動、インフラの保守点検・ 維持管理では、危険を伴う作業にドローンのような無人 化技術を活用する方向性も重要だ。

今、公共交通の採算性の問題から、貨客混載が期待さ れているが、生産性の高い状態を維持することが求めら れる。現状、駅での荷役作業に人手を要したり、旅客専 用車両の空いたスペースに貨物を置いたりする状況では まだ非効率であるため、AIを利用した需給マッチングシ ステムの利用や貨客混載を効率的に行える駅の構造や車 両の改善も必要となる。

#### ●再分配政策をどう達成するか

経済成長と格差是正は必ずセットで考える必要があ る。経済が成長すると同時にどこかで経済格差が生じ、 社会問題化するのは、歴史を見てもどの国でもあり得る ことだ。

重要なのは、再分配政策をどのように達成するのかで ある。経済成長と異なり、再分配政策は市場メカニズム

によって決まるのではなく、民主主義の下で議論を通じ て決めなければならない。民主主義の機能不全が起こる と、経済成長の結果、富める人と貧しい人の間で軋轢が 生じ、社会的不安や緊張関係が増してしまうのが資本主 義の失敗と言われる所以でもある。

経済成長をあきらめ、過度な経済格差を生まない社会 を目指すという考え方もある。しかし、日本では、少子 高齢化が引き起こす社会保障制度の軋轢が世代間格差の 拡大へつながっている。いずれにせよ、民主主義が機能 する社会であることが重要と考える。

#### ●民主主義を育む上で重要な場所への愛着

民主主義の重要性は理解されている一方で、最近はそ の機能不全がより顕著になっている。平成17年度国土 交通白書では、特に大都市において地域コミュニティの 衰退が進んでいることが指摘されている。地域コミュニ ティの自治は、最も身近な民主主義を育む場となるが、 どこか他人任せにならざるを得ない。

民主主義の機能不全の原因を遡ると、場所への愛着の 希薄化が関係しているのではないか。地理学の分野では、 1970年代にエドワード・レルフ氏が「没場所性」とい う概念を『場所の現象学』という本の中で論じている。 没場所性とは、今いる場所への愛着がなくなることで、 場所を良くしようという能力が衰え、そこが画一的な場 所になっていくこととされる。むしろ、私たちは場所に 縛られており、解放を望んだ結果なのかもしれない。

東北大学·本江准教授が興味深い議論<sup>注3</sup>をしているが、 本来コミュニケーションは対面で行われ、高いコストを 払ってでも直接会う「場所」があった。しかし、情報通 信技術の発展によるコミュニケーションコストの低下 は、私たちのリアルの生活から「場所」を切り離したと いう。場所への愛着を取り戻すことは、地域コミュニティ の自治に必要な集合的意思決定の土台を維持することで あり、一人ひとりの参加意識の高まりは民主主義の質を 高め、国の経済成長を考える上で重要なものになると考 えている。

#### ●DXがもたらす持続可能で豊かな暮らしとは

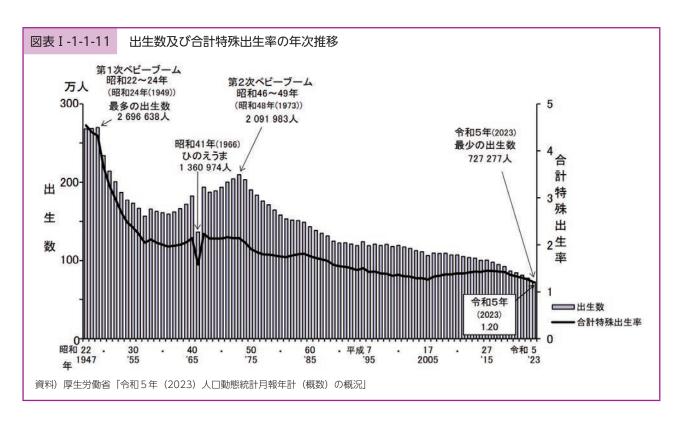
持続可能で豊かな暮らしとは本来、どこで働くかより、 まず自分がどこに住み、どんな生活がしたいかを求める 先にあると思う。コロナ禍を機に柔軟な働き方が進み、 居住地選択がより自由になったように、これからは自治 体DXをはじめとした社会基盤の整備が進むことで、仕 事に偏った都市への集中構造から、どこに住んでも自己 実現ができる、都市も地方も持続可能で豊かな未来社会 になるのではないか。

注3 本江正茂、「没場所性に抗して」、『10 + 1』No.42、2006年3月

### 将来の生産年齢人口の減少

我が国の合計特殊出生率(出生率)は、2005年に1.26を記録して以降、やや持ち直しの傾向に あったものの、近年は低下しており、2023年は1.20と、過去最低の水準にまで低下している。出生 数についても減少傾向にあり、2023年の出生数は約73万人と8年連続の減少で、過去最少を更新 している。

出生率の低下や出生数の減少は、将来の生産年齢人口の減少に直結することから、出生率の向上や 出生数の増加に寄与する取組みが求められる。

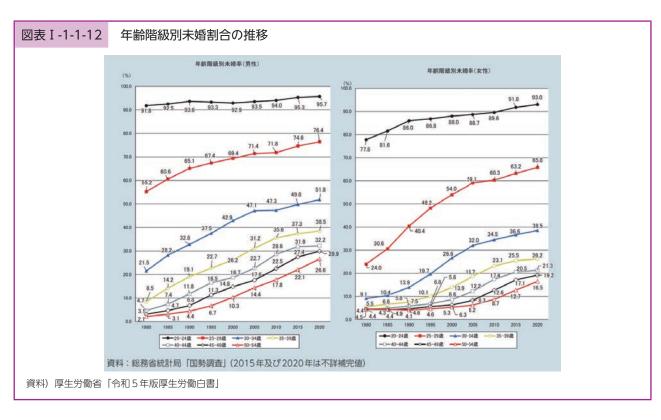


#### (1) 出生率・出生数の向上における課題

#### ①女性の育児負担

#### (未婚率の上昇)

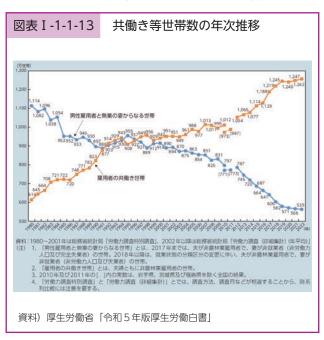
我が国の出生率の低下の要因は、未婚率の上昇の影響が大きいとの指摘もある。未婚率は男女と も、どの年齢階級においても上昇傾向にあり、特に、若年女性ほどその傾向が強く、2020年時点で は、25歳~29歳は65.8%、30歳~34歳は38.5%と、1980年と比べて、それぞれ2.7倍程度、4.2 倍程度に膨らんでいる。

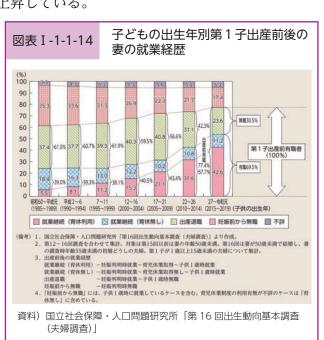


#### (共働き世帯の増加、出産後の女性の就業継続率の上昇)

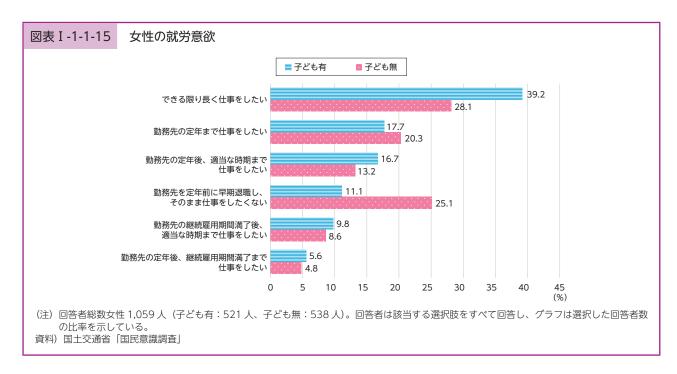
「1. 我が国の経済社会と人口減少」で見た通り、女性の就業者が増加する中、結婚後も就業を継続する女性が増加している。共働き等世帯数の推移を見ると、1992年時点では、共働き世帯は、専業主婦世帯(男性雇用者と無業の妻からなる世帯)を上回り、その後も増加を続け、2022年時点では専業主婦世帯の2.3倍程度となっている。

また、第1子出産後も就業を継続する女性が増加している。第1子出産前に就業していた女性の出産後の就業継続率(育休利用有り・無しの合計)は、1985年~1989年では39.0%であったのに対し、2015~2019年では69.5%と、7割近くまで上昇している。





国土交通省では、持続可能な暮らしと社会の実現に向けた人々の認識や国土交通分野の取組み等に関する国民の意識調査<sup>注12</sup>(以下、国土交通省「国民意識調査」)を実施し、女性に対して現在の就労意欲についてたずねたところ、「できる限り長く仕事をしたい」と答えた人が最も多かった。子どもの有無別に見ると、子どもがいる女性ほどその傾向が強く、出産後も就業を継続する女性が増加していることから、出産・育児と仕事の両立を支援する職場環境の整備が必要である。



#### (家事等の分担動向)

育児を含む、男性の家事関連時間は増加傾向にあり、6歳未満の子どもを持つ共働き世帯における 男性の家事関連時間(週平均)は、2006年の57分から2021年には114分と2倍に増加している。

男性の家事関連時間の増加に伴い、女性の家事関連の分担割合は低くなっているが、2021年時点の分担割合を見ると、専業主婦の場合は84.0%、共働きの場合でも77.4%と、女性の家事関連に対する負担が依然として大きいことがうかがえる。

注 12 2024年2月に全国に居住する18歳以上の個人4,320人を対象とし、インターネットを通じて実施(性別:男・女の2区分で均等割り付け、年齢:10代~20代※、30代、40代、50代、60代、70代の6区分で均等割り付け、居住地:3大都市圏、地方中枢都市圏、地方圏の3区分※の人口構成比で割り付け)。

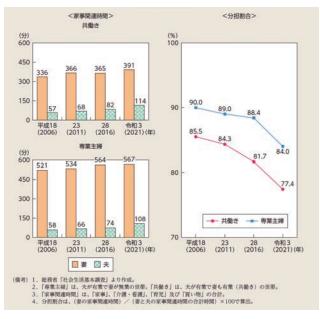
※ 10代~ 20代の内訳は、10代:26人、20代:694人

※3大都市圈 : 東京圈 (東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)、大阪圏 (大阪府、兵庫県、京都府、奈良県)、名 古屋圏 (愛知県、岐阜県、三重県)

地方中枢都市圈:北海道、宮城県、広島県、福岡県

地方圏 : そのほかの 32 県

図表 I -1-1-16 6歳未満の子どもを持つ妻・夫の家事関連時間及び妻の分担割合の推移(週全体平均)

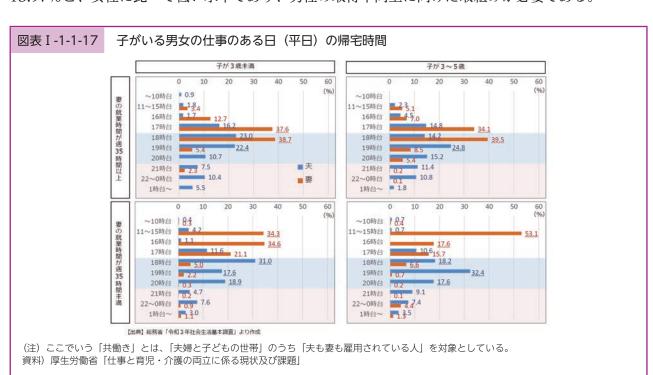


資料)総務省「社会生活基本調査」

#### (男性の帰宅時間、育児休業取得率)

女性の家事関連の負担が大きい中、子どもがいる共働き夫婦の平日の帰宅時間では、男性の帰宅時 間は女性に比べて遅い傾向にある。女性の就業時間が週35時間以上の場合でも、約4人に1人の男性 の帰宅時間は21時以降であり、平日における男性の育児時間の確保が困難であることがうかがえる。

また、男女別の育児休業取得率を見ると、女性の取得率は、2007年以降、8割以上と高い水準 で推移している。一方、男性の取得率は、近年は上昇傾向にあるものの、2021年時点の取得率は 13.97%と、女性に比べて低い水準であり、男性の取得率向上に向けた取組みが必要である。

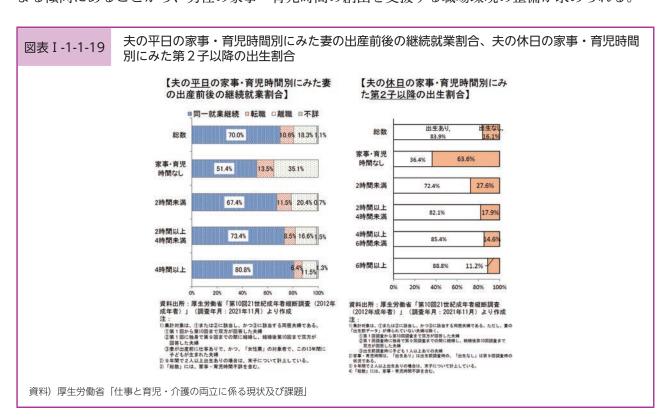




#### (男性の家事・育児時間と女性の就業継続、出生割合との関係)

男性の家事・育児時間と、女性の出産前後の継続就業割合、第2子以降の出生割合には相関関係が あることがうかがえる。厚生労働省「第10回21世紀成年者縦断調査(2012年成年者)」の男性の平 日の家事・育児時間別にみた女性の出産前後の継続就業割合では、男性の家事・育児時間がゼロの場 合、女性の継続就業割合は51.4%であったのに対し、4時間以上では80.8%であった。また、男性 の休日の家事・育児時間別にみた第2子以降の出生割合では、男性の家事・育児時間がゼロの場合、 出生割合は36.4%であったのに対し、4時間以上6時間未満では85.4%であった。

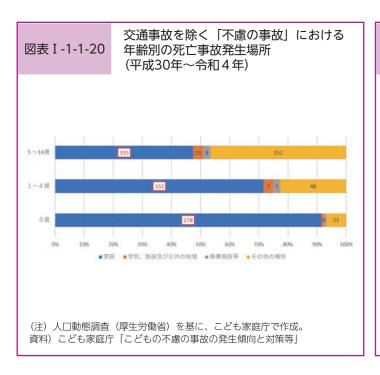
男性の家事・育児の時間が多いほど、出産前後の女性の継続就業割合や第2子以降の出生割合が高 まる傾向にあることから、男性の家事・育児時間の創出を支援する職場環境の整備が求められる。



#### ②子どもの生活環境

#### (居住環境・住環境における安全性の確保)

交通事故を除く子どもの不慮の事故の多くは、家庭内で発生している。子どもの不慮の事故に関す る調査(2018年~2022年)によると、家庭内で発生した不慮の死亡事故は、0歳で278件(不慮 の事故全体の91.4%)、1~4歳で152件(同71.7%)、5~14歳で155件(同47.5%)発生して いる。また、年齢別に見た不慮の事故による死因の詳細順位では、住宅設備に関わる浴槽での溺水や 建物からの転落事故<sup>注13</sup>が上位に入る年齢もあり、子どもの安全・安心に資する居住環境の整備が求 められる。

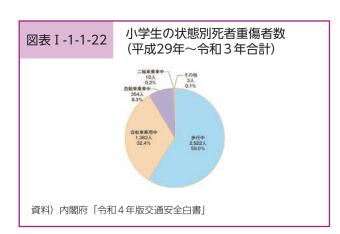


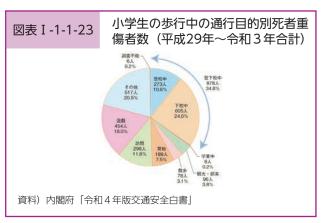


(注)人□動態調査 (厚生労働省)を基に、こども家庭庁で作成。

資料) こども家庭庁[こどもの不慮の事故の発生傾向と対策等]

また、死因の詳細順位が上位の交通事故について、2017年から2021年までの小学生の状態別(歩 行中、自転車乗用中等) 死者重傷者数を見ると、歩行中が2,522人と最も多く、全体の59.0%を占 めている。そのうち登下校中の事故が878人と、全体の34.8%を占めており、通学路等の安全性の 確保も求められる。

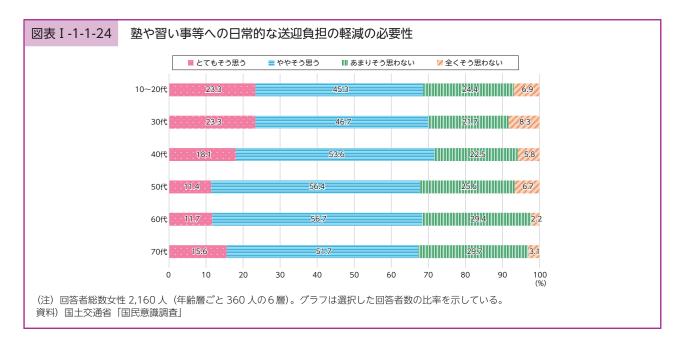




注13 2018年~2022年の5年間に発生した建物からの転落事故40件のうち、37件が家庭内で発生した転落事故である (出典:こども家庭庁「こどもの不慮の事故の発生傾向と対策等」)。

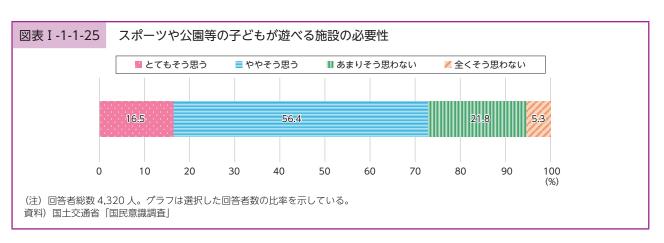
#### (子どもの習い事への送迎)

習い事の場所が自宅や学校から離れている場合、親の送迎が必要となり、共働き世帯にとっては仕 事との調整が必要となる場合がある。国土交通省「国民意識調査」において、女性が子どもを産み育 てたいと思えるようになるために必要なこととして、「塾や習い事等への日常的な送迎負担の軽減」 について、そう思う(とてもそう思う、ややそう思う)と答えた女性は、女性全体の約7割であっ た。とてもそう思うと答えた女性は10代~30代に多く、若年層にとって子どもの日常的な送迎が 負担になっていることがうかがえる。



#### (公園等に対するニーズ)

子どもの健やかな成長のためには、様々な学びや、社会で生き抜く力を得るための糧となる多様な 体験活動や外遊びの機会等が必要であり、その機会等の場となる公園は、子どもにとって重要な役割 を担っている。また、国土交通省「国民意識調査」において、女性が子どもを産み育てたいと思える ようになるために必要なこととして、「スポーツや公園等の子どもが遊べる施設」について、そう思 う(とてもそう思う、ややそう思う)と答えた人は全体の7割を超えており、子どもを産み育てる上 で、公園等の子どもが遊べる場へのニーズが高いことがうかがえる。



#### (2) 期待される取組み

#### ①男女共に子育てしやすい就業環境の整備

#### (女性の柔軟な働き方の推進)

女性の出産後の就業継続率が上昇傾向にある中、産前産後休業・育児休業の取得を推進するだけで なく、復職後の希望に応じた部署や事業所への異動、時間単位での年次有給休暇取得の推進等も重要 である。また、短時間勤務制度やフレックスタイム制度等、子どもの年齢に合わせて勤務時間が設定 できる柔軟な働き方を導入することにより、女性の育児時間の確保が可能となり、仕事と育児の両立 に資することが期待される。

# コラム

#### 子連れ出勤(つくばみらい市)

茨城県つくばみらい市は、人口約5万人、世帯数約 2万世帯のうち約19%の世帯が12歳未満の子どもを抱 える子育て世帯である。市の「第2期つくばみらい市こ ども・子育て支援事業計画」においては、「みんなで見 守るこどもの笑顔 ~すくすく育つ"みらい"の子~」を 基本理念に、「質の高い幼児教育・保育サービスの充実」 「地域で子育てを支えるまちづくり」「子どもの育ちを支 える社会環境づくり」「仕事と生活の調和を実現した子 育て環境づくり」を基本目標として掲げている。

市職員の子育て支援、及び多様な働き方を推進するこ と、また、同市の取組みが民間企業にも広がることを目 的として、2023年12月に「子連れ出勤」が正式導入さ れた。この制度は、保育施設等の一時的な閉鎖や、一時 的に保育者が不在となる場合に利用することができ、小 学6年生までの児童が対象である。

同市では、「子連れ出勤」の正式導入前に、試験的実 施 (2023年7月24日~同年8月25日) を行っており、 利用した職員にアンケートを実施したところ、回答者 14人のうち12人が「利用したい」との回答であり、肯

資料) つくばみらい市

定的な意見が多くを占めた。また、利用者以外を対象と した職員アンケートでも、6割の職員が肯定的な意見で

同市は、「子連れ出勤」について、小学校等の長期休 業期間(夏季・冬季等)については、理由を問わずに「子 連れ出勤」を可能とするなど、制度の利用促進を図って いる。このような多様な働き方が広く認知されることで、 民間企業を含め、子育て支援の一つのあり方として制度 が普及し、利用が拡大していくことが期待される。





#### (男性の育児休業取得の推進)

育児に対する女性の負担が大きいことから、男性の育児時間の創出により、女性の育児負担の軽減 を図ることが重要である。

2022年には育児・介護休業法の改正により、1歳までの育児休業とは別に出生時育児休業(産後 パパ育休)が創設され、子どもが生まれた男性は、出生後8週間以内に4週間を限度とした休業を2 回まで分割して取得することが可能となった。

産後パパ育休に関する研修の実施や、相談窓口の設置、産後パパ育休取得者の事例収集・事例周知 等、産後パパ育休を取得しやすい環境づくりを推進することにより、産後パパ育休の取得が促され、 男性の育児時間の創出につながることが期待される。

#### (就労を支援する保育環境の整備)

共働き世帯の育児時間の確保・創出が課題となる中、就業中に子どもを預けられる保育所等は重要 な施設であり、就労を支援する保育環境の整備が求められる。

例えば、延長保育や夜間保育等の保護者の勤務時間に応じて子どもを預かる保育所や、子どもを駅前等に設置された施設へ送り届けるだけで、郊外の保育所への送迎を行う送迎保育ステーション等の整備により、育児負担が軽減されるとともに、仕事と育児の両立につながることが期待される。

# COUMN 1754

### 子育てしやすい環境づくりの推進(流山市・松戸市)

流山市は、千葉県の北西部に位置し、人口が約21万人、普通世帯のうち26.4%が子育て世帯で構成されている。同市は、つくばエクスプレスの開業による沿線の開発に伴い、主に首都圏在住の共働き子育て世帯を対象に、同市への移住を促進し、その結果、子育て世帯の人口は増加したものの、一方で、保育施設の整備が課題となっていたことから様々な取組みを行ってきた。

同市は、家族等からのサポートがない子育て世帯を対象に、家事・育児を支援するヘルパーを無料で派遣する制度や、保育士への支援制度(家賃補助、手当等)を実施している。また、同市は、既存の保育所を有効活用し、「送迎保育ステーション」の整備にも取り組んでおり、子どもの送迎に係る保護者負担の大幅な軽減を図ってきた

その結果、同市は、子育てしやすく、都心への利便性も高い街として魅力度が高まり、2017年から6年連続で、全国の市の中での人口増加率1位を記録している。また、2020年には合計特殊出生率1.55を記録しており、全国平均(1.33)や千葉県平均(1.27)を大きく上回っている。

今後も、同市は、子育て世帯の支援等に引き続き取り 組むこととしている。

#### <多くの人で賑わうまちなか(流山市)>



資料) 流山市・松戸市

流山市に隣接する松戸市においても、子育て支援の取組みが行われている。同市は人口約50万人、普通世帯のうち18.5% (2020年度) が子育て世帯で構成されている。同市では、送迎保育ステーション(10か所)や、育児支援・家事支援を行う育児支援等サービス事業以外にも、小規模保育施設の子どもを対象とした幼稚園入園への推薦制度を実施している。

同制度は、待機児童が発生しやすい0~2歳児については、駅周辺に多数存在する、小規模保育施設の利用を促した上で、施設を利用してもらいながら、子どもが3歳になった時に、希望すれば幼稚園へ推薦し入園しやすくするものである。

また、市内主要駅に存在する送迎保育ステーションが、 幼稚園降園後の預かりも実施することで、保育園と同程 度の受入れ時間を実現し、保護者の勤務時間の確保を可 能にしている。

これにより、同市は、2016年度から9年連続で、待機児童ゼロを達成している。今後は、妊産婦支援の充実のほか、ヤングケアラー支援の充実、保育所・放課後児童クラブ等の子育て支援施設での医療的ケア児の受入れ強化を図るなど、支援が必要な子育て世帯や子どもたちへ、きめ細やかな対応を行うこととしている。

#### <コワーキングスペース付き送迎保育ステーション(松戸市)>



#### ②子育てしやすいまちづくり

#### (子育てしやすい居住環境・住環境の整備)

居住環境の安全性が求められる中、子育て環境に優れた公営住宅等への子育て世帯の優先入居や、子育て世帯向けの空き家活用を推進するとともに、子どもの事故防止を目的とした、浴室扉への外鍵設置や転落防止の手すりの設置等に係る支援をすることにより、子育て世帯の居住に供する良質な住宅の確保、取得につながることが期待される。

また、小学生の交通事故の多くが登下校中に発生している中では、安全性を確保する通学路等の整備も重要である。例えば、歩道や防護柵の整備等により、道路交通環境における安全性の向上が期待されるとともに、子どもの見守りカメラや見守りサービス等、ICTを通じた通学路を整備していくことで、交通事故への抑止力が働くことが期待される。

#### (習い事等への子どもの移動手段の確保)

共働き世帯の育児時間の確保・創出が課題であり、習い事等への送迎が負担となる中では、子どもの移動手段を確保することが必要である。例えば、習い事の送迎を取り入れている家事代行サービスや、子どもの習い事に特化した送迎サービスは、子どもの移動手段の確保につながるとともに、親の送迎負担の軽減が図られ、送迎時間に縛られない勤務が可能となることが期待される。

#### (安全・安心に過ごせる公園の整備)

子どもや子育て世帯にとって重要な施設である公園では、年齢、性別、障がいの有無等に関わらず、誰もが安全・安心に利用できる環境の整備が重要である。バリアフリーをはじめ、防犯、防災・減災、老朽化対策等に取り組むことにより、公園利用の安全・安心につながることが期待される。また、公園は、子ども・子育て支援のみならず、コミュニティ形成や健康増進等の地域の様々な社会課題に取り組む場としても活用されており、ほかの政策分野と連携することにより、公園の機能向上も期待される。

# COUMN 1354

### 砧公園 ~だれもが利用できる遊び場~(東京都)

東京都は、誰もが互いの違いを理解しながら交わり、 支え合う社会の実現に向けた取組みを行っている。東京 都建設局では、これまでに、障がいの有無や年齢、性別、 言語等に関わらず、「どこでも、誰でも、自由に、使い やすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、 都立公園の整備を進めてきたが、公園利用者の多様な ニーズに応え、更に快適に利用できる公園環境を目指し、 新たな広場の整備の検討を進めてきた。

そうした中、同局は2020年3月に全国で初めて、だれもが利用できる遊び場(インクルーシブな遊び場)である「みんなのひろば」を世田谷区の站公園内にオープンさせた。インクルーシブな遊び場とは、障がいの有無や大人・子ども(又は性別や国籍、貧富の差等)も問わず、すべての人が利用できる場所を意味し、全国で導入が進められている。

この「みんなのひろば」では、身体の違いや世代、国籍、 文化等の違いを考慮し、音や手触り等の感覚も活かして 遊べるように工夫されている。ブランコや複合遊具、伝 達管、シェルター遊具、迷路等、様々な遊具が整備され、車いす利用者や視覚障がいのある子どもも楽しめるように配慮されているほか、園路へのアプローチも車いすでの移動や介助が容易にできるように設計されており、安全性と遊びやすさを両立させる施設となっている。また、ひろば中央には高さや形の違う様々な種類のベンチが配置され、車いす利用者や身体の力が弱い人でも利用しやすいように手すりが設置されている。

こうした取組みにより、開園から4年が経過している 現在でも、多くの人が来園しており、休日やイベントが 開催された日には、最大2,000名程度が来園する。なお、 2022年に実施された砧公園の満足度に関するアンケートでは、公園を利用した人のほぼ全員が満足又はやや満 足といった回答であり、施設の利用のしやすさや安全性、 静けさや開放感等に高い評価が得られている。

今後も、同局は、砧公園での整備事例を足掛かりに、 誰もが過ごしやすい公園環境の整備に取り組んでいくと している。

#### <「みんなの広場」に設置されている遊具>



車いす利用者も遊ぶことができる遊具



背もたれやベルトの付いたブランコ

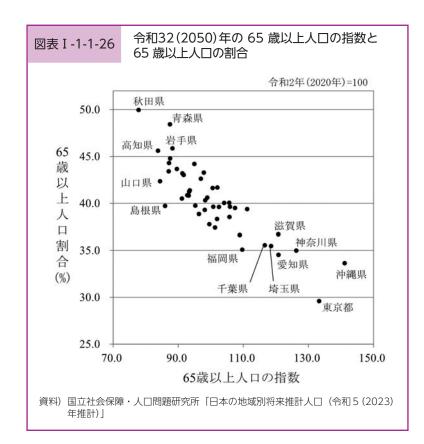
資料) 東京都

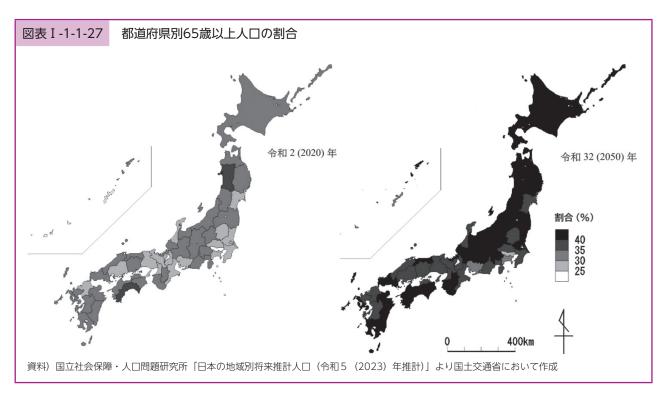
### 高齢社会と地域活力の維持

#### (高齢化の進行)

我が国の高齢化は、ここ30年で 急速に進行しており、1990年の高 齢化率12.1%から、2020年には 28.6%まで上昇している。さらに、 国立社会保障・人口問題研究所「日 本の地域別将来推計人口(令和5 (2023) 年推計)」では、2050年 の高齢化率は37.1%にまで上昇し、 高齢化率が40%を超える都道府県 は、2020年時点ではゼロであった ものの、2050年には25の道県に増 加すると推計されている。

また、大都市圏に属する都県では、 高齢化率は相対的に低い水準にとど まるものの、65歳以上の人口の増 加率が高く、都市部・地方部を問わ ず、高齢化に対応した取組みが求め られる。





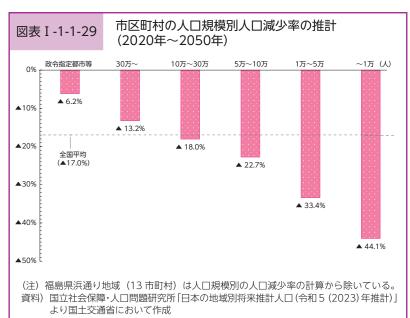
#### (地域の人口減少)

人口の変動は、自然増減(出産・死亡)と社会増減(転入・転出)によってもたらされる。増減傾向や増減幅等は地域によって異なるものの、2015年から2020年にかけての都道府県別人口増減率では、39道府県で人口が減少している。人口が減少する都道府県は今後も増え続け、2020年から2025年にかけては東京都を除く46道府県で、2040年から2045年以降は、東京都を含むすべての都道府県で人口が減少すると推計されている<sup>注14</sup>。



また、2020年から2050年の 人口規模別人口減少率の推計によると、人口規模が小さい市区町村 ほど、人口減少率が高まる傾向に あり、人口30万人未満の市区町 村に居住する人口については、約 2割以上減少すると推計されている。

我が国の人口は東京に一極集中する一方で、人口減少は、小規模都市のみならず、日常生活の中心的な役割を担う中規模都市へも拡大することが見込まれており、人口減少に応じた暮らしや社会を支える取組みが必要である。



注 14 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」より。

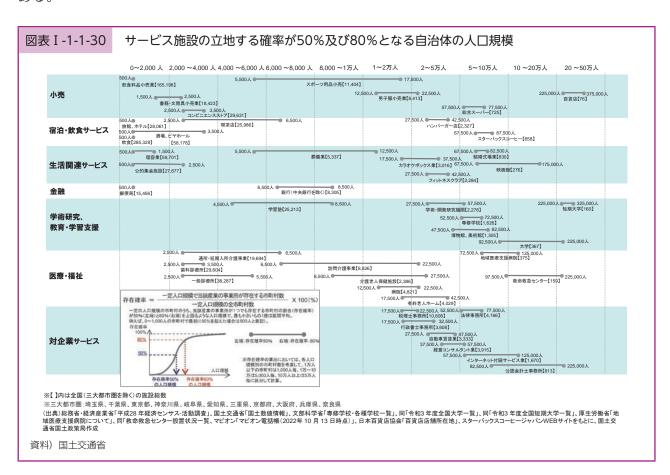
#### (1) 地域活力の低下による懸念

#### ①生活利便性の低下

#### (生活サービス提供機能の低下・喪失)

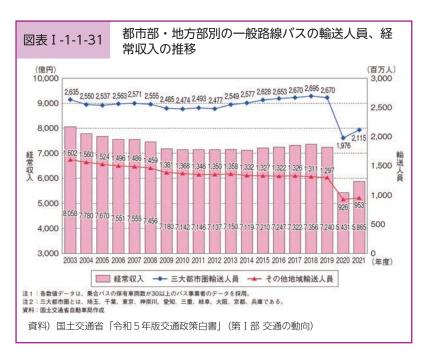
人口減少の進む地域では、暮らしを支える生活サービス提供機能の低下・喪失が懸念される。買い 物、医療・福祉・介護、教育等、各生活サービス施設の立地には、一定の人口規模が必要であり、人 口規模が小さくなると、立地する確率が低下する。例えば、病院・有料老人ホーム等は、人口が1万 人まで減少すると、立地している確率は50%以下とされている。

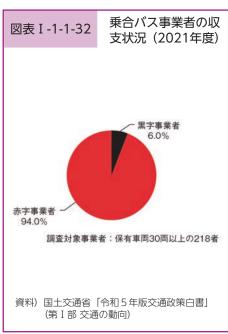
人口減少とともにサービス産業の撤退が進めば、生活サービス提供機能が低下・喪失し、生活利便 性の低下のみならず、更なる人口減少・流出を招き、地域の衰退への悪循環に拍車をかけるおそれが ある。

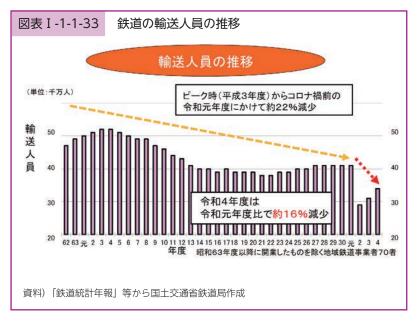


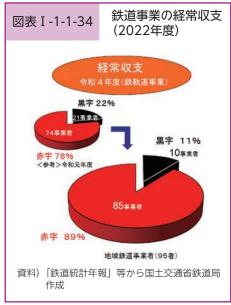
#### (地域公共交通の衰退)

地域鉄道や路線バス等は、地域住民の通勤・通学、買い物等の移動手段として、不可欠な役割を 担っており、地域の社会経済活動の基盤である。一方で、人口減少を背景に、地域鉄道、路線バス共 に、輸送人員は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準まで回復しておらず、約 9割が赤字事業者となっている。これら経営環境の変化により、廃線や運行回数の減少等が発生して いる。

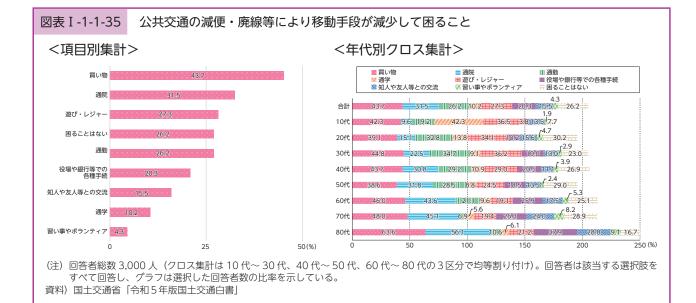








公共交通の減便・廃線等により移動手段が減少して困ることとして、「買い物」、「通院」を挙げている高齢者は多く、高齢者の暮らしにおける公共交通の重要度は高い。高齢化が進行する地域において、生活サービス施設へのアクセスとして、公共交通は欠くことができない移動手段であり、高齢者を含めた交通弱者に対する移動手段の確保が課題である。

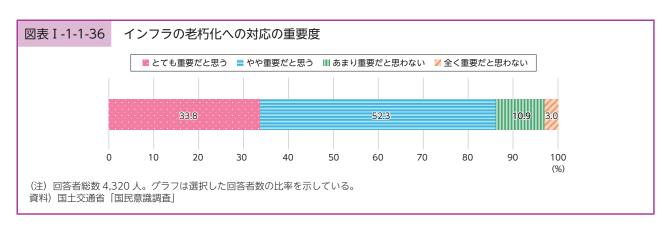


#### ②地域維持・存続の困難化

#### (インフラの老朽化)

道路橋やトンネル、河川、上下水道、港湾等のインフラは、防災・減災機能や人々の安全・安心な 社会経済活動の基盤であるが、その多くが高度経済成長期以降に集中的に整備されており、今後、建 設から50年以上経過するインフラの割合は加速度的に増加していくことが見込まれる。

国土交通省「国民意識調査」では、人口減少や高齢化が進んでいる地方における取組みとして、「インフラの老朽化への対応」が重要であるかたずねたところ、8割を超える人が重要だと思う(とても重要だと思う、やや重要だと思う)と答えており、その重要性がうかがえる。



インフラに不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」へ転換するなどしているが、適切な維持管理が求められる中、多くのインフラを管理する地方公共団体においては、財政面・体制面から老朽化への対応が課題となっている。

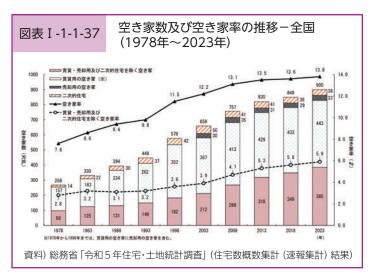
#### (空き地・空き家の増加)

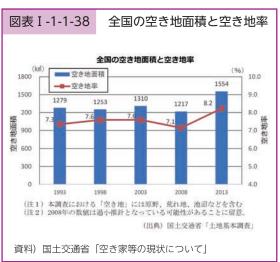
生活サービスの低下や地域公共交通の衰退は、地域の住宅需要を低下させるとともに、利便性の高い地域への人口移動につながり、空き家・空き地の増加に拍車をかける。

総務省「住宅・土地統計調査」によると、空き家の総数は、この30年間で、448万戸から900万

戸へと約2倍に増加し、二次的利用、賃貸用又は売却用の住宅を除いた、長期にわたって不在の住宅等の「賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空き家」については、149万戸から385万戸へと約2.5倍に増加している。

管理不全な空き家、空き地、空き店舗の増加は、防災性の低下、風景・景観の悪化等、土地利用効率の低下や管理水準の低下の懸念があり、効果的な活用が求められる。

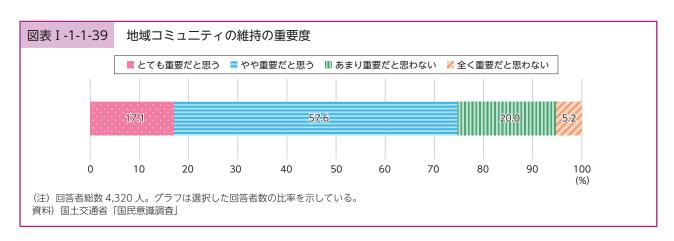




#### (地域コミュニティの機能低下)

地域での高齢化の進行は、経済活動への影響のみならず、地域社会の維持に支障をきたすおそれがある。地域コミュニティの活動は、街の美化・保全や、防犯・防災上の安全の確保、共同施設・設備の維持・管理の分担、生活のゆとりや活力の向上等、様々な面で住民の生活を支えている。地域住民の高齢化が進むと、コミュニティ活動への参加や経済的分担が困難となるため、住民のネットワークも疎遠なものとなり、地域コミュニティの機能低下が懸念される。

国土交通省「国民意識調査」では、人口減少や高齢化が進んでいる地方における取組みとして、「地域コミュニティの維持」が重要であるかたずねたところ、7割を超える人が重要だと思う(とても重要だと思う、やや重要だと思う)と答えており、地域社会を維持していく上で、コミュニティの維持が重要であることがうかがえる。



#### (2) 期待される取組み

#### ①生活利便性の改善

#### (生活サービスを維持する地域づくり)

人口減少の進行により、生活サービス提供機能の低下・喪失のおそれがある地域においては、生活 サービス施設が維持・存続できるよう、近隣地域を含む利用者の確保が必要不可欠である。

そのためには、場所や時間の制約を解消するデジタル技術の活用により、近隣地域からの買い物や 通院等の移動の負担の軽減を図るとともに、その推進に当たっては、社会経済的な結びつきがある近 隣地域同士が連携し、自治体や民間事業者、団体、住民等関係者が協働することで、地域全体で生活 サービス提供機能を維持していくことが重要である。

#### (地域における移動手段の確保)

地域鉄道や路線バス等の公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤であり、その維持・存続 が求められる中、地域の関係者との連携・協働を通じて、利便性や生産性を高め、持続可能な交通 ネットワークの構築を図ることが重要である。

例えば、バスやタクシー等が運行されていない過疎地域等において、市町村、NP〇等が自家用車 を使用して有償で運送する自家用有償旅客運送や、自宅や指定場所から目的地まで、途中乗り合う人 を乗せながら、それぞれの行き先に送迎するデマンド型乗合タクシー等の活用により、高齢者を含め た交通弱者の移動手段の確保につながることが期待される。

#### ②地域の持続性

#### (関係人口の創出・拡大)

人口減少による地域活力の低下が懸念される中、地域に住む人々のみならず、地域に必ずしも居住 していない地域外の人々にも地域の担い手としての活躍を促し、地域活力を維持・発展させることが 必要不可欠である。

そのためには、人口の一極集中が進む東京をはじめとした都市部から地方部への人の流れを促進さ せ、地域外から地域の祭りやイベントに毎年参加し運営にも携わる、副業・兼業で週末に地域の企業 やNPOで働くなど、特定の地域に継続的に多様な形で関わる「関係人口」の創出・拡大が重要であ る。特に、高齢化・人口減少が深刻な地域においては、関係人口が地域住民の共助の取組みに参画し ていくことで、地域の社会課題解決や地域の活性化につながるほか、将来的な移住者の増加につなが ることが期待される。

#### (インフラ維持管理の効率化)

インフラ維持管理の効率化の観点から、新技術の活用や官民連携の促進のほか、地域のニーズに応 じてインフラの廃止・除却や機能転換等を行う「集約・再編等 | によるインフラストック適正化を進 めるとともに、既存の行政区域にこだわらない広域的な視点で、複数・多分野のインフラを群として とらえ、効率的・効果的にマネジメントする取組み等が重要である。これらの取組みにより、持続可 能なインフラメンテナンスの実現に向けて、予防保全型への本格転換が図られることが期待される。

#### (賑わいの創出による地域活性化)

地方では、郊外の開発による中心市街地の空洞化も懸念されており、公共施設や商業施設等の集積

によって生活利便性を向上させるまちづくりが重要である。例えば、中心市街地は、公共交通ネットワークや都市機能・インフラ等のストックが整備されていることから、空き家・空き地、既存施設を有効活用するとともに、公共施設や商業施設を備えた複合施設を再生拠点とすることで、賑わいの創出による地域活性化が期待される。また、中心市街地における都市機能増進や経済活力向上により、空間活用の連鎖につながることから、周辺地域の活性化も期待される。

## COUMN JEA

#### まちなかの再生による賑わいの創出(熊本市ほか)

熊本市は、2015年度を境に人口減少局面に入っており、高齢化率も27.0%(2022年時点)と、高齢者の割合は増加している。同市は、自動車利用の増加や、市街地拡大に伴う大型商業施設の郊外への進出により、中心市街地の居住人口や歩行者交通量の減少、商業機能の低下が生じ、地域経済と活力の衰退が懸念されていた。これらの課題に対して、同市は、交通結節点の機能強化と都市機能の強化を図るため、「熊本市中心市街地活性化基本計画」に基づき、中心市街地の賑わい創出や回遊性の向上を推進してきた。

こうした中、熊本桜町再開発㈱が設立され、市街地 再開発事業により、2019年9月に九州産交ランドマー ク㈱が運営する日本最大級のバスターミナルと大型商 業施設「SAKURA MACHI Kumamoto(サクラマチ クマモト)」がオープンした。同施設は、熊本城ホール、ホテル、住宅、オフィス等の都市機能によって構成されている。開業初日には、全国初となる県下全域での公共交通無料化を民間事業者主催で実施し、来館者数は、年間目標(約2,500万人)の100分の1となる約25万人に達したほか、開業から10日間で100万人を突破した。

また、桜町地区に隣接したシンボルロードでは、車中心から人中心の考え方に転換し、市道を廃止した花畑広場の整備が2021年11月に完了し、更なる賑わいが創出されている。

今後、同市は、歩行者空間の拡充や利活用の促進、 多様な移動手段の提供により、「ウォーカブル都市」 の推進に取り組むこととしている。

#### <花畑広場>



資料) 熊本市、九州産交ランドマーク(株)

#### <SAKURA MACHI Kumamoto (サクラマチクマモト)>



#### (高齢者が安心して暮らせる地域づくり)

高齢化が進行する地域では、サービス付き高齢者向け住宅をはじめ、医療・福祉・介護等のサービス拠点施設の整備を進めるとともに、公共交通機関や公共施設等のバリアフリー化を図ることにより、高齢者を含むすべての人が安心する地域づくりにつながることが期待される。

また、社会の価値観が多様化する中、高齢者にも社会の変化に対応した新たな知識や技術を習得する機会が必要であり、高齢期の学びを支援することが重要である。さらに、高齢者によるボランティア活動やNPO活動等を通じた社会参加は、生きがい、健康維持、孤立防止等につながるとともに、世代間、世代内の人々の交流を深めて相互扶助の意識醸成が期待されることから、その推進を図ることが重要である。