

第1章 社会情勢の動向

1 人口

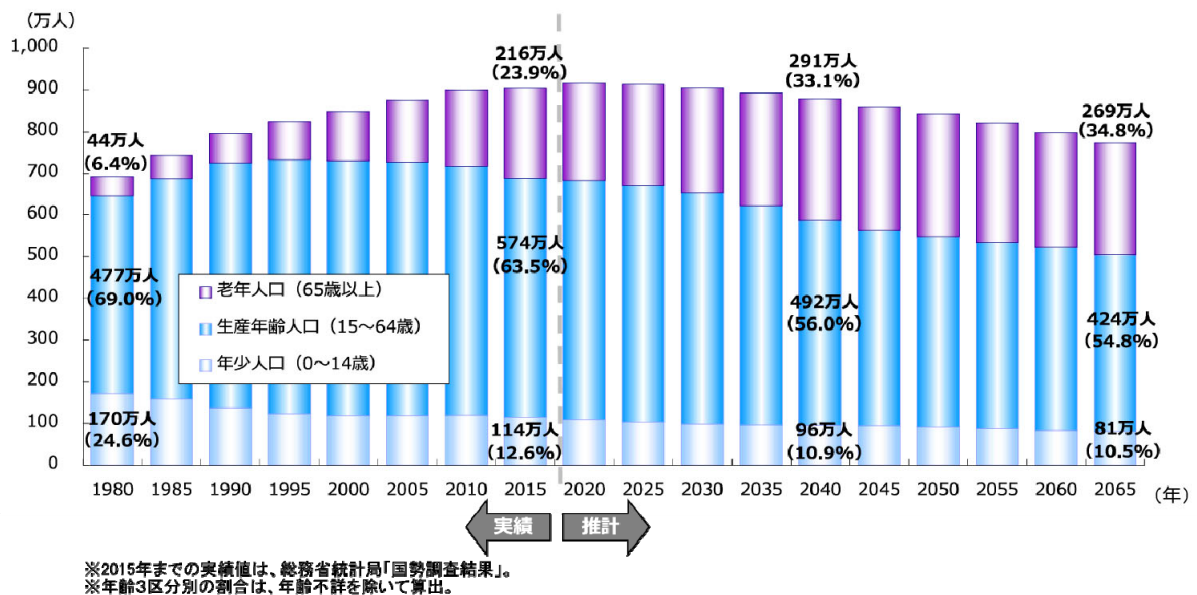
(1) 人口減少社会の到来と高齢化の加速

本県の人口はこれまで増加基調にありましたが、県の人口推計によると2020(令和2)年頃をピークに県全体で人口減少に転じることが予測されています。

また、本県の高齢化率¹⁰は、2015(平成27)年には23.9%となり、超高齢社会に突入しており、2040年には33.1%、2065年には34.8%になると見込まれています。(図1-1)

超高齢社会の急速な進行に対して、本県では、2017(平成29)年3月に「かながわ未病改善宣言」を発表し、人生100歳時代に向け、ライフステージに応じた未病対策を進めています。

図1-1 県の年齢階層別人口の推移



(出典)「神奈川県将来人口推計(2018(平成30)年12月推計)」(神奈川県政策局政策部総合政策課)

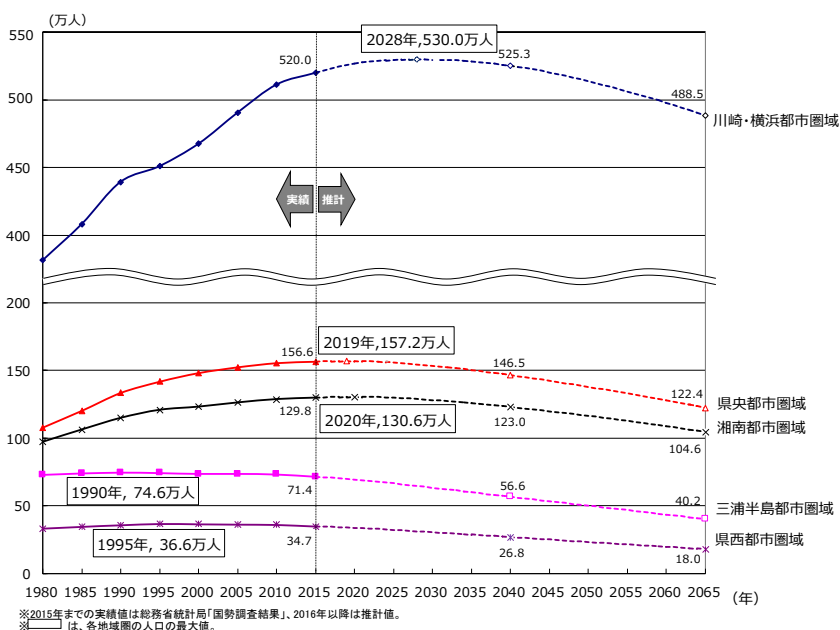
¹⁰ 高齢化率 … 総人口に占める高齢者(65歳以上)の人口が占める割合。

(2) 都市圏域別の人口動態

都市圏域別に見ると、すでに人口減少へ突入した圏域と、今後人口減少が予測される圏域があり、地域差があらわれています。(図1-2)

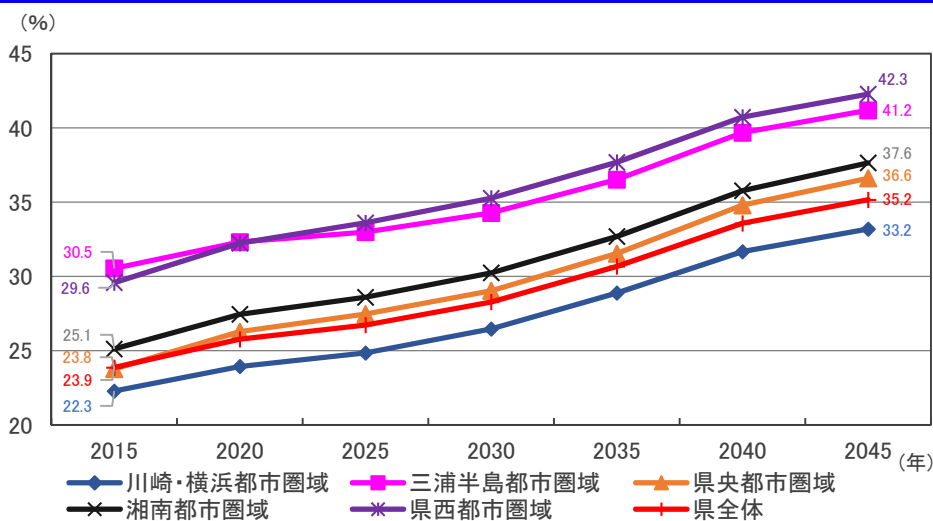
高齢化率では、三浦半島都市圏域や県西都市圏域ではすでに30%を超えており、2045年には40%を超えるものと予測されています。また、本県の人口の約6割を占める川崎・横浜都市圏域においても2045年には高齢化率が33%に達することが予測され、高齢者数の急速な増加が想定されています。(図1-3)

図1-2 県の地域別人口の推移



(出典) 「神奈川県将来人口推計(2019(平成31)年)」(神奈川県政策局政策部総合政策課)

図1-3 地域別の高齢化率の予測

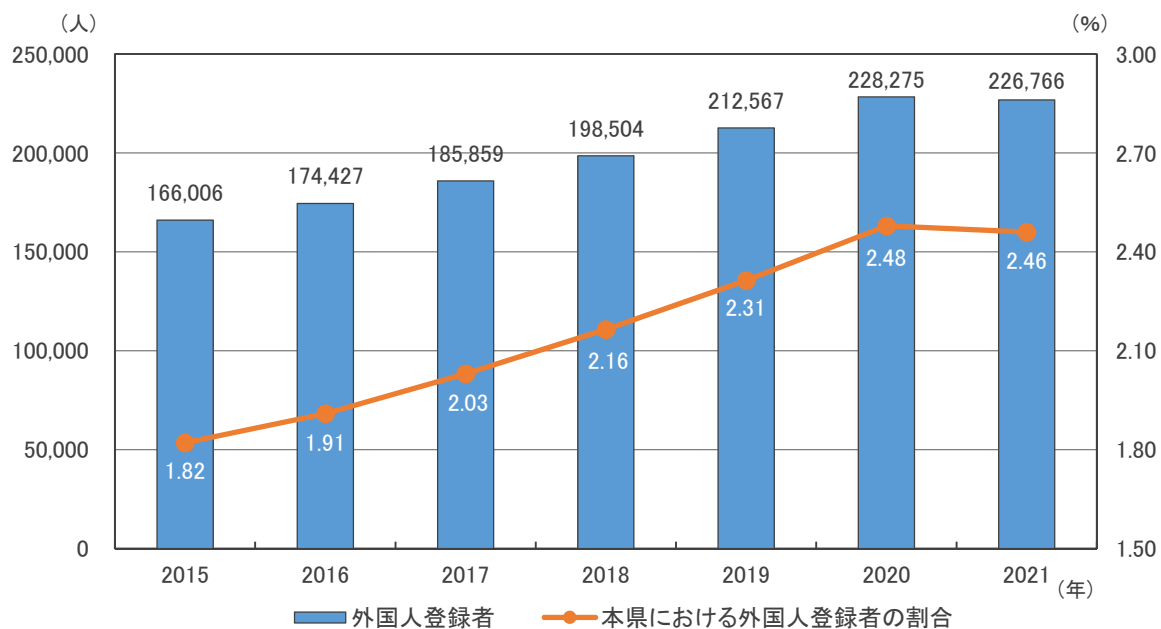


(出典) 「日本の地域別将来推計人口(2018(平成30)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)に基づき作成

(3) 外国籍の県民の増加

近年、本県の外国籍の県民は増加しており、2015(平成 27)年から 2020(令和 2)年の 5 年間で約 1.4 倍に増加しています。(図 1 - 4)

図 1 - 4 本県の外国籍の県民の推移



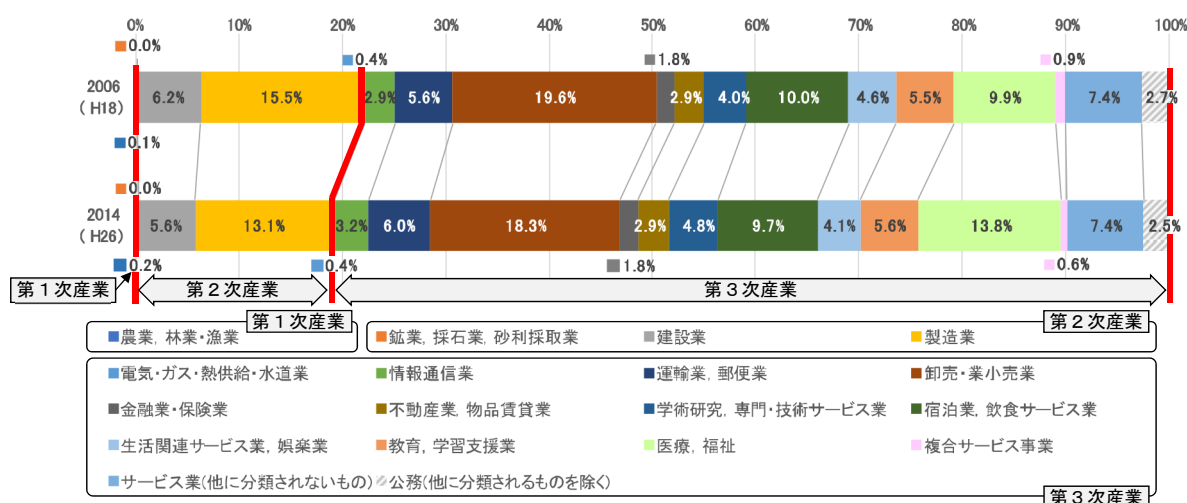
(出典)「住民基本台帳人口(各年)」(神奈川県政策局自治振興部市町村課)に基づき作成

2 産業

(1) 産業構造の変化

本県の産業は、高度経済成長期に急速に工業化が進み、製造業をはじめとする第2次産業の割合が高まりました。しかし、近年においては第2次産業の割合が低下し、サービス業などの第3次産業の割合が高まっており、産業構造が大きく変化しています。(図1-5)

図1-5 本県における産業構造の変化(産業分類別就業者数割合)



(出典)「第10回(平成27年度)都市計画基礎調査」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

(2) 産業振興に向けた様々な動き

国際競争の激化や産業構造の変化に対応するため、本県全域が「東京圏国家戦略特区¹¹」として指定されたほか、「さがみロボット産業特区¹²」、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区¹³」の2つの総合特区が指定されました。(図1-6)

また、県西地域活性化プロジェクトや超高齢社会における課題に挑戦する「ヘルスケア・ニューフロンティア¹⁴」等により、本県のポテンシャルを活かした新たな市場・産業の創出を進めています。

¹¹ 東京圏国家戦略特区 … 「産業の国際競争力の強化」「国際的な経済活動の拠点の形成の促進」を目的として、国、地方、民間が一体となって規制緩和等により事業を推進する特区。

¹² さがみロボット産業特区 … さがみ縦貫道路沿線等の10市2町を区域として、生活支援ロボットの実用化・普及啓発にかかる取組をより一層推進することで、「ロボットと共生する社会」を実現し、人生100歳時代を迎えた県民の「いのち」を輝かせることをめざす地域活性化総合特区。

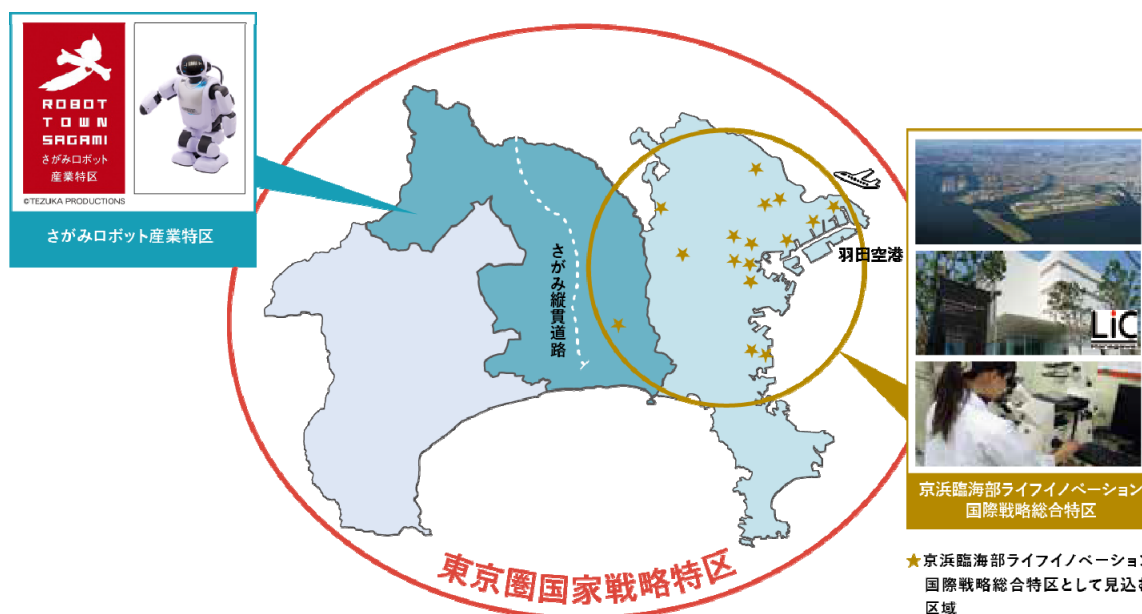
¹³ 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区 … 京浜臨海部に集積する産業基盤等の地域資源を最大限に活用しつつ、グローバル企業が先導して医薬品・医療機器産業を活性化させ、国際競争力の向上、関連産業や中小企業等への波及効果を引き出し、経済成長とライフイノベーションの実現に向けた取組を推進する特区。

¹⁴ ヘルスケア・ニューフロンティア … ヘルスケアの分野で「最先端医療・最新技術の追求」と「未病の改善」の2つのアプローチを融合させ、健康寿命を延伸し、持続可能な新たな社会システムを創造する政策。

そのほか、継続的に企業誘致を進めており、2019(令和元)年からは「セレクト神奈川NEXT¹⁵」を開始するなど、様々な支援制度を充実させています。

(表1-1)

図1-6 県内における3つの特区



(出典)「セレクト神奈川NEXT(2021(令和3)年)」(神奈川県産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課)、
さがみロボット産業特区特設HPに基づき作成

表1-1 本県における企業誘致施策

本県における企業誘致施策	取組期間
セレクト神奈川100	2016(平成28)年4月～2020(令和2)年3月
セレクト神奈川NEXT	2019(令和元)年11月～2024(令和6)年3月

(出典) 神奈川県産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課HPに基づき作成

¹⁵ セレクト神奈川NEXT … 「セレクト神奈川100」のさまざまなサポート体制を強化し、2019(令和元)年から開始された県の企業誘致施策。

3 観光

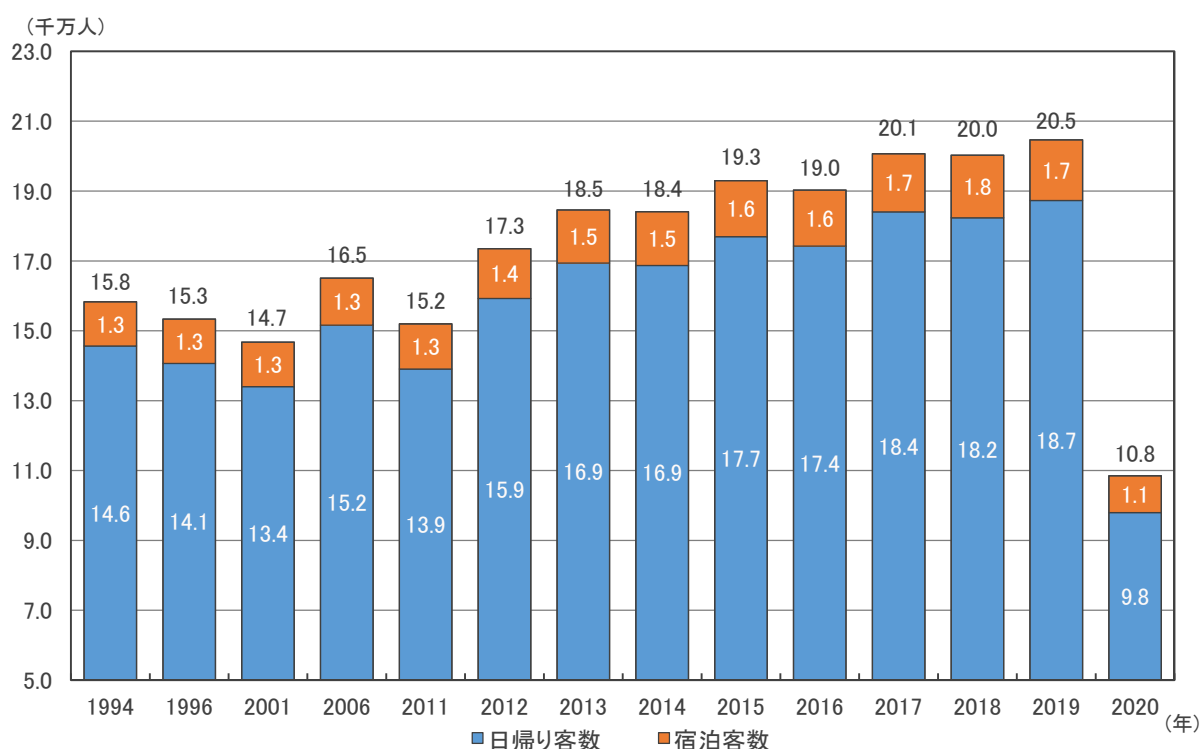
(1) 入込観光客の傾向

本県は、多様な観光資源に恵まれ、横浜、鎌倉、箱根・湯河原といった国際的な観光地や湘南、三浦半島、丹沢・大山などの人を引きつける魅力あふれる観光地が形成されています。また、首都圏から気軽にアクセスできることから、毎年、多くの観光客が訪れています。

本県の入込観光客数(延観光客数)は、東日本大震災が発生した2011(平成23)年に一度落ち込んだものの、その後は増加傾向であり、2019(令和元)年には過去最高となりました。なお、2020(令和2)年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しています。(図1-7)

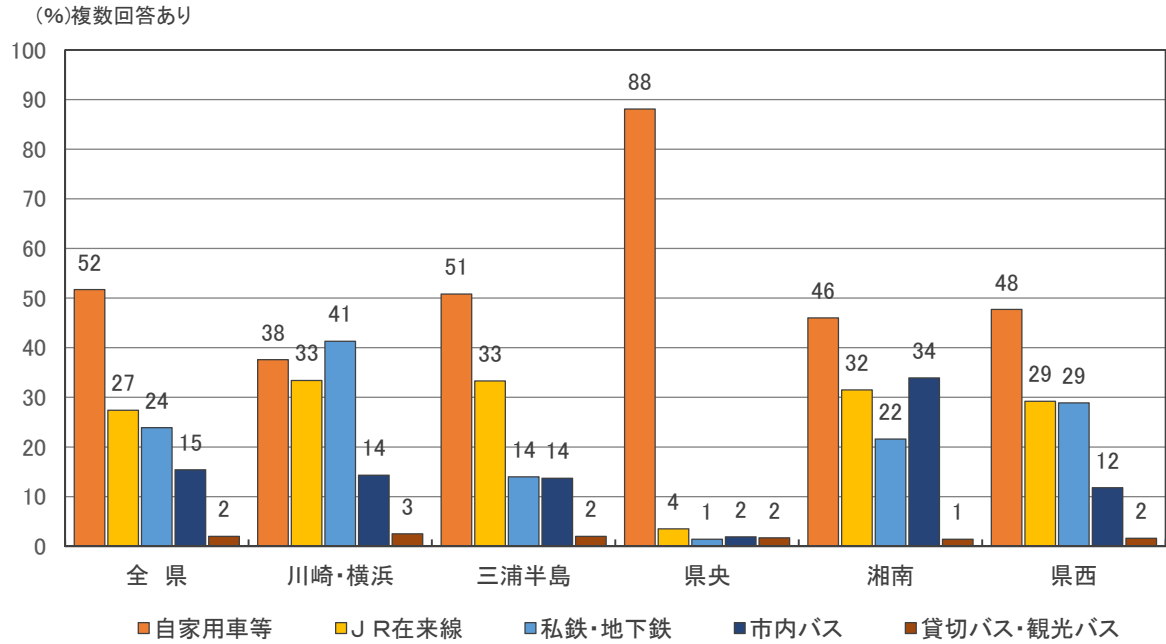
また、日帰り観光客の利用交通機関としては、約半数の方が自動車を利用し、観光地を移動しています。(図1-8、9)

図1-7 本県の入込観光客数の推移



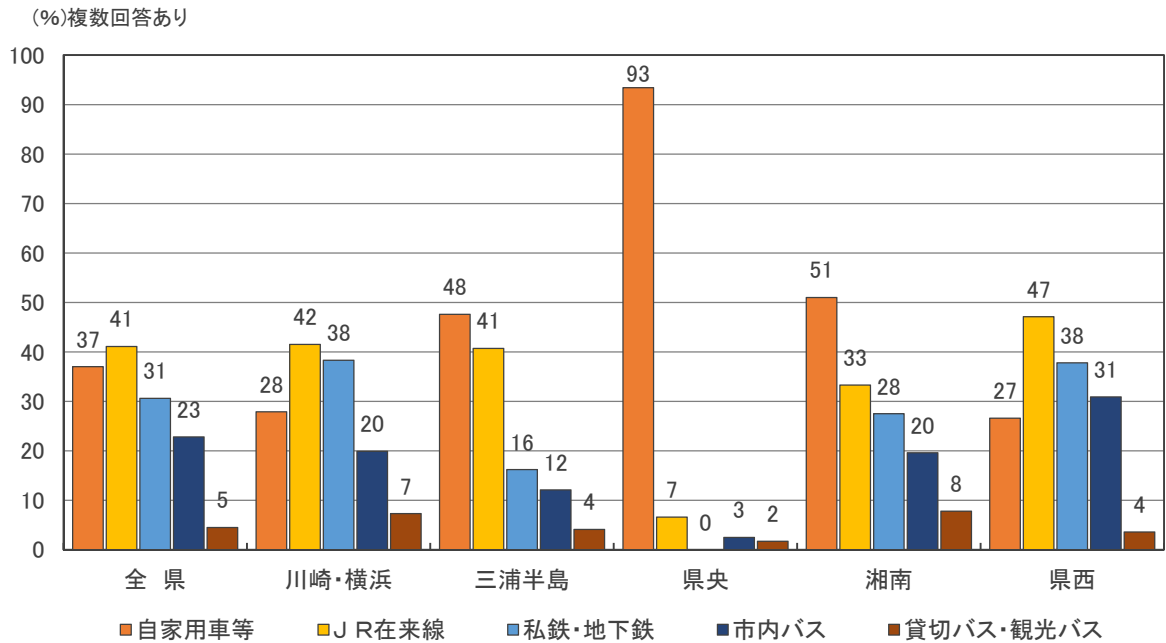
(出典)「神奈川県入込観光客調査結果」(神奈川県国際文化観光局観光課)に基づき作成

図 1-8 日帰り観光客の利用交通機関



(出典)「令和元年度観光客消費動向等調査」(神奈川県国際文化観光局観光課)に基づき作成

図 1-9 宿泊観光客の利用交通機関



(出典)「令和元年度観光客消費動向等調査」(神奈川県国際文化観光局観光課)に基づき作成

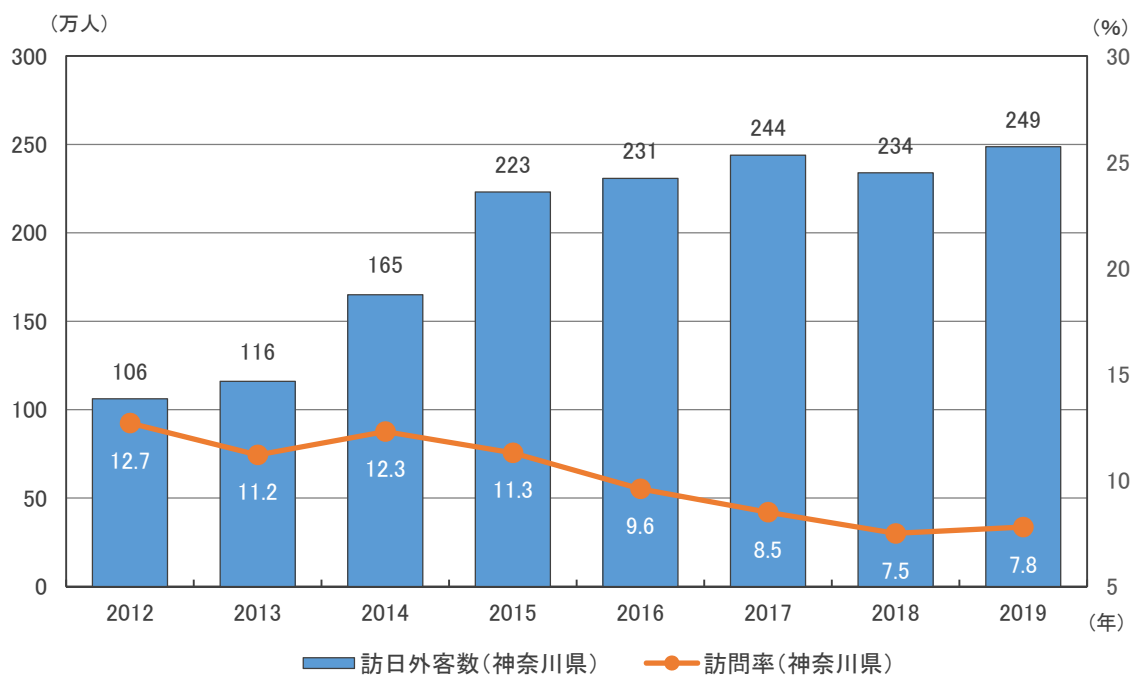
(2) 訪日外客の増加

近年では、訪日外客数は急増傾向にあり、2012(平成 24)年に本県を訪問した訪日外客数は約 106 万人でしたが、2019(令和元)年には約 249 万人と 2 倍以上の増加が見られます。

一方で、本県への訪問率は減少傾向にあり、訪日外客の訪問地が他の地域に分散している傾向にあります。(図 1-10)

「かながわグランドデザイン」においても主要施策Ⅲ「産業・労働」の取組の方向の一つとして、地域資源を活用した国内外からの誘客が示されており、訪日外客の増加を地域活力の創出に結びつけるため、観光移動の回遊性¹⁶や観光地の魅力向上のための施策が進められています。

図 1-10 本県の訪日外客数と全国に占める本県への訪問率の推移



(出典)「日本の観光統計データ」(日本政府観光局)に基づき作成

¹⁶ 回遊性

… 買い物客・旅行者が、商店街や市内、地域内等を移動すること。

4 環境

(1) 地球温暖化・脱炭素の動き

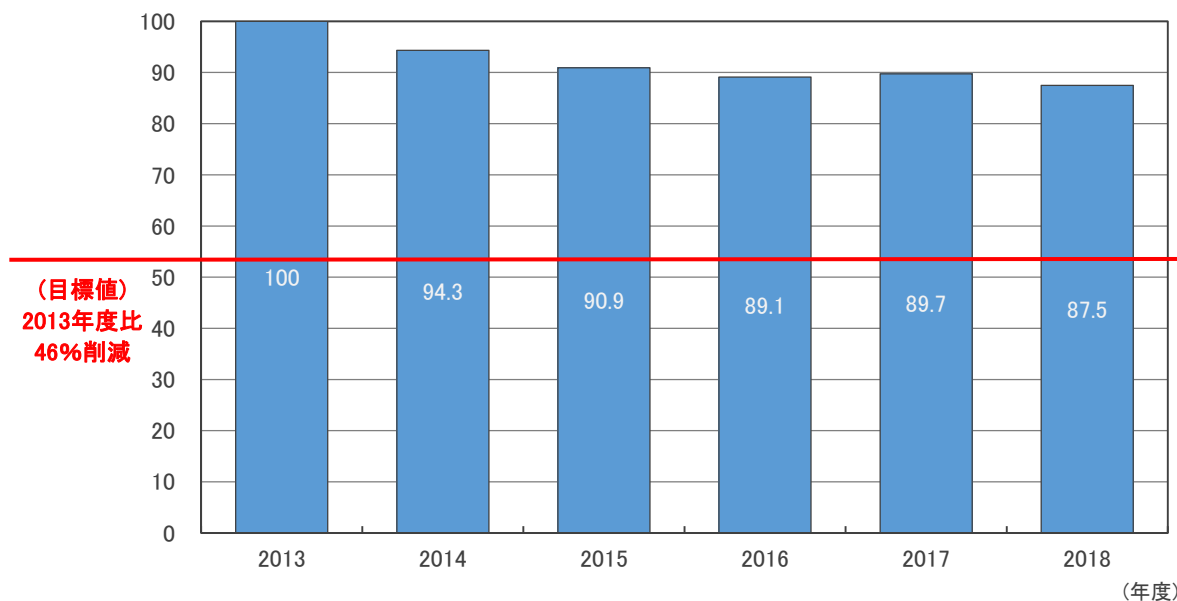
2016(平成28)年11月にパリ協定¹⁷が発効され、地球温暖化の原因である温室効果ガス¹⁸の排出削減に向けた国際的な機運が急速に高まっています。

本県でも、近年の地球温暖化などの影響による自然災害の発生等の状況を踏まえ、2020(令和2)年2月に「かながわ気候非常事態宣言」を発表し、「2050年脱炭素社会¹⁹」の実現に向けた地球温暖化対策を推進しています。また、二酸化炭素など温室効果ガスの県内の排出量を、2030年度までに2013(平成25)年度比で46%削減することを目標としています。この目標を達成するためには、更なる取組が必要となっています。(図1-11)

また、本県における二酸化炭素排出量の部門別構成比を見ると、14.4%が運輸部門となっています。(図1-12)

図1-11 県内における二酸化炭素排出量の推移

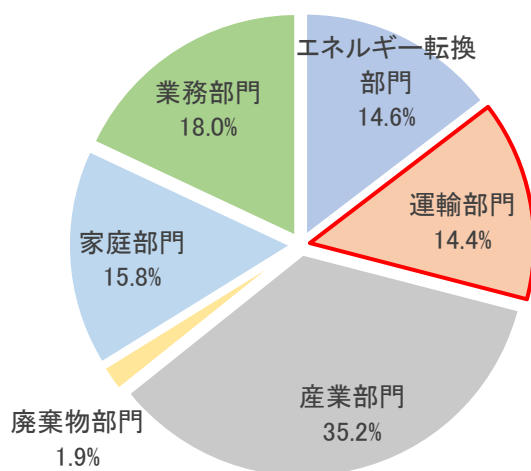
(2013年度CO₂排出量を100とした指数)



(出典)「2018年度県内の温室効果ガス排出量(速報値)推計結果」(神奈川県環境農政局環境部環境計画課)に基づき作成

¹⁷ パリ協定 … 第21回国連気候変動枠組条約締約国会議が開催されたフランスのパリにて2015(平成27)年12月12日に採択された、気候変動抑制に関する多国間の国際的な協定。
¹⁸ 温室効果ガス … 地表から放出された赤外線を吸収し、温室効果をもたらす二酸化炭素などの気体を指し、地球温暖化の主な原因となっている。
¹⁹ 脱炭素社会 … 温室効果ガスの排出量の削減や森林など吸収作用の保全及び強化を図り、排出量から吸収量を差し引いた合計が実質的にゼロに保たれた社会。

図 1 - 1 2 県内における二酸化炭素排出量の部門別排出量推計結果



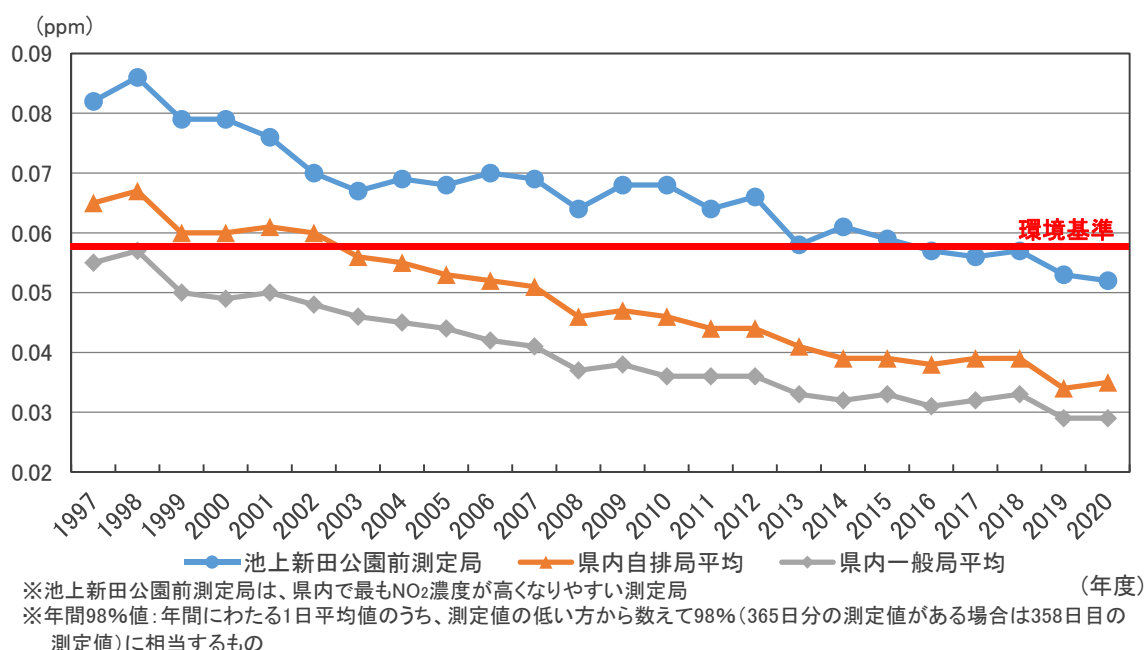
(出典) 「2018 年度県内の温室効果ガス排出量(速報値)推計結果」(神奈川県環境農政局環境部環境計画課)に基づき作成

(2) 大気汚染等への取組

昭和40年代以降、自動車交通量の急増に伴い社会問題化した、自動車排出ガスに含まれる窒素酸化物(NO_x)などによる大気汚染については、これまでの自動車交通公害対策等により改善が進んでいます。また、二酸化窒素(NO₂)及び浮遊粒子状物質(SPM)については、2015(平成27)年度以降、県内全ての測定局で大気環境基準を達成しています。しかし、光化学オキシダント(O_x)については、その発生源や生成機構に不明な点も多く、未だ環境基準の達成に至っていません。

(図1-13、表1-2)

図1-13 県内における二酸化窒素濃度(NO₂)の推移(環境基準の評価に用いる年間98%値)



(出典)「令和2年度大気環境の状況について」(神奈川県環境農政局環境部大気水質課)に基づき作成

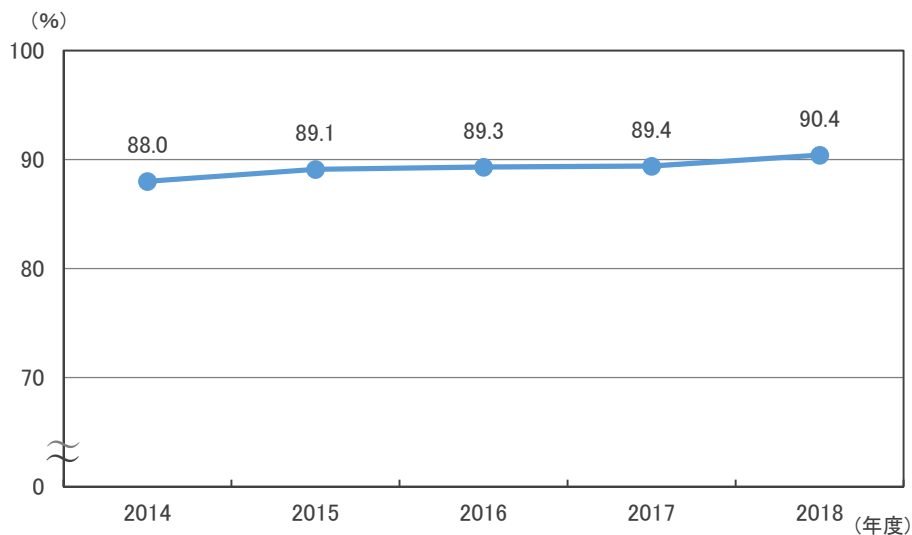
表1-2 県内における環境基準達成状況

項目	一般環境大気測定局 (達成局/有効測定局)	自動車排出ガス測定局 (達成局/有効測定局)	計
二酸化窒素 (NO ₂)	100% (58/58)	100% (29/29)	100% (87/87)
浮遊粒子状物質 (SPM)	100% (58/58)	100% (29/29)	100% (87/87)
微小粒子状物質 (PM2.5)	100% (45/45)	100% (21/21)	100% (66/66)
光化学オキシダント (O _x)	0% (0/59)	-	0% (0/59)
二酸化硫黄 (SO ₂)	100% (50/50)	-	100% (50/50)
一酸化炭素 (CO)	100% (3/3)	100% (15/15)	100% (18/18)

(出典)「令和2年度大気環境の状況について」(神奈川県環境農政局環境部大気水質課)に基づき作成

道路沿道における道路交通騒音の環境基準達成率(面的評価²⁰)はおよそ9割で推移しています。(図1-14)

図1-14 県内の道路交通騒音に関する環境基準達成状況



(出典)「令和2年版かながわ環境白書」(神奈川県環境農政局環境部環境計画課)に基づき作成

²⁰ 面的評価

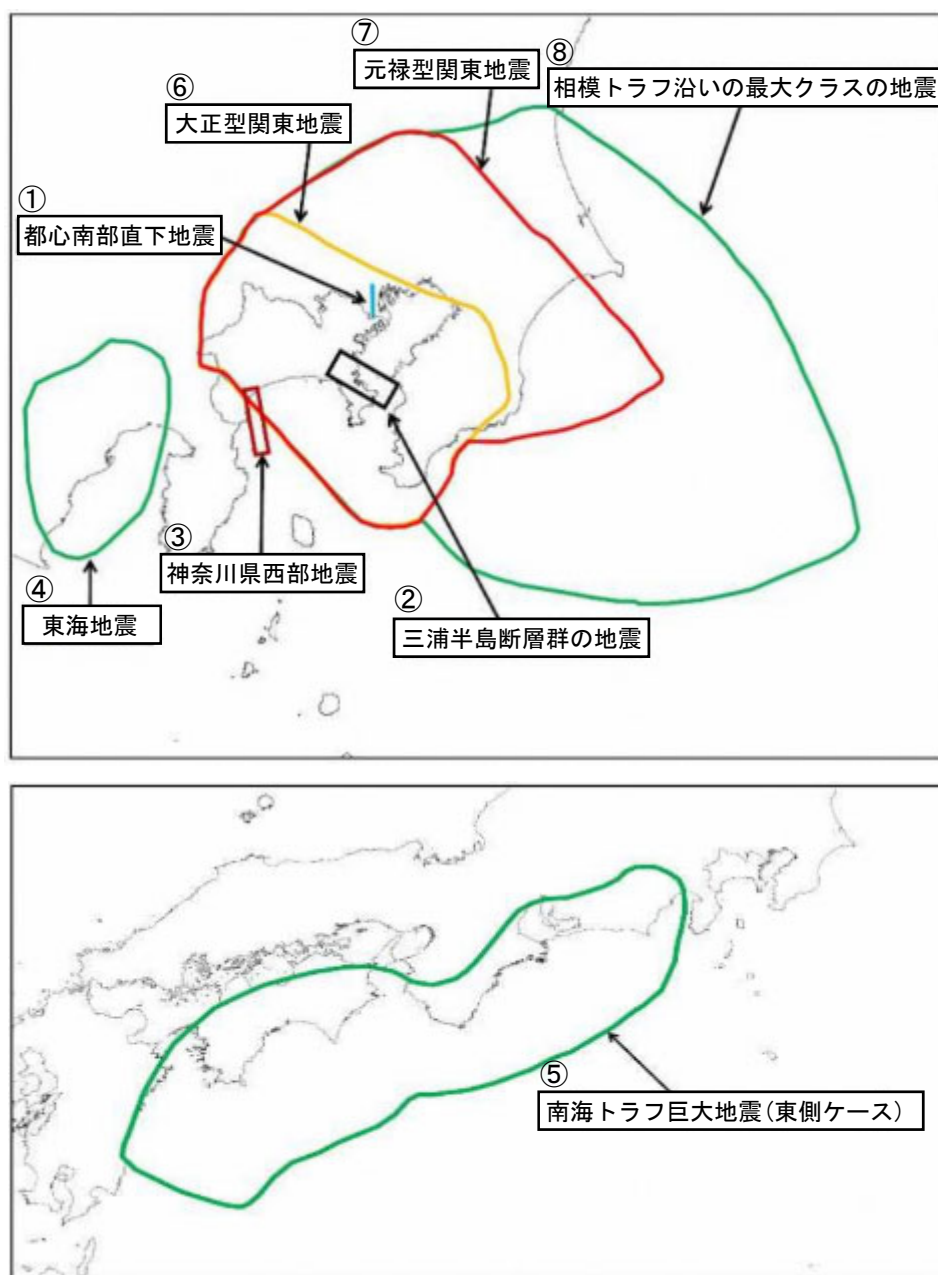
… 道路沿道での騒音レベルを基に、沿道から50m以内の総住居戸数のうち環境基準を達成する住居の割合を計算し、これをこの地域の環境基準達成率とする評価手法。

5 災害

(1) 切迫する大規模地震

2011(平成 23)年の東日本大震災をはじめとして、近年、国内では被害の大きな地震が相次いで発生しています。本県においても、首都直下地震や南海トラフ地震、神奈川県西部地震といった大規模地震の切迫性が指摘され、加えて、地震に伴う沿岸部での津波被害も懸念されています。(図 1-15、16、表 1-3)

図 1-15 震源断層モデルの位置



(出典)「神奈川県地域防災計画～地震災害対策計画～(令和 2 年 3 月)」(神奈川県防災会議)に基づき作成

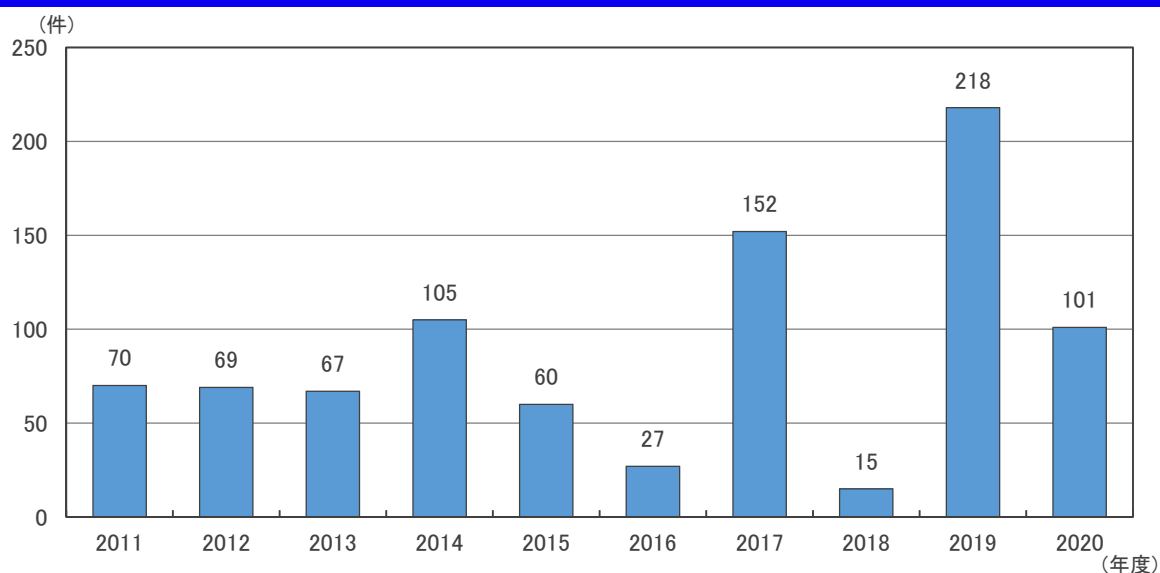
(2) 激甚化・頻発化する自然災害

近年、本県における土砂災害の発生件数は増加傾向にあります。(図1-17) 2019(令和元)年の台風第19号により、本県においても県西地域、県央地域で土砂流出などの被害が多数発生し、また、箱根登山鉄道においては線路が流出するなど甚大な被害を受けました。(図1-18)

また、1時間降水量50mm以上となる短時間強雨が発生する頻度が全国的に増えています。(図1-19)

今後、地球温暖化が進行すると、短時間強雨の発生頻度の増加が予測されています。

図1-17 県内土砂災害発生件数の推移

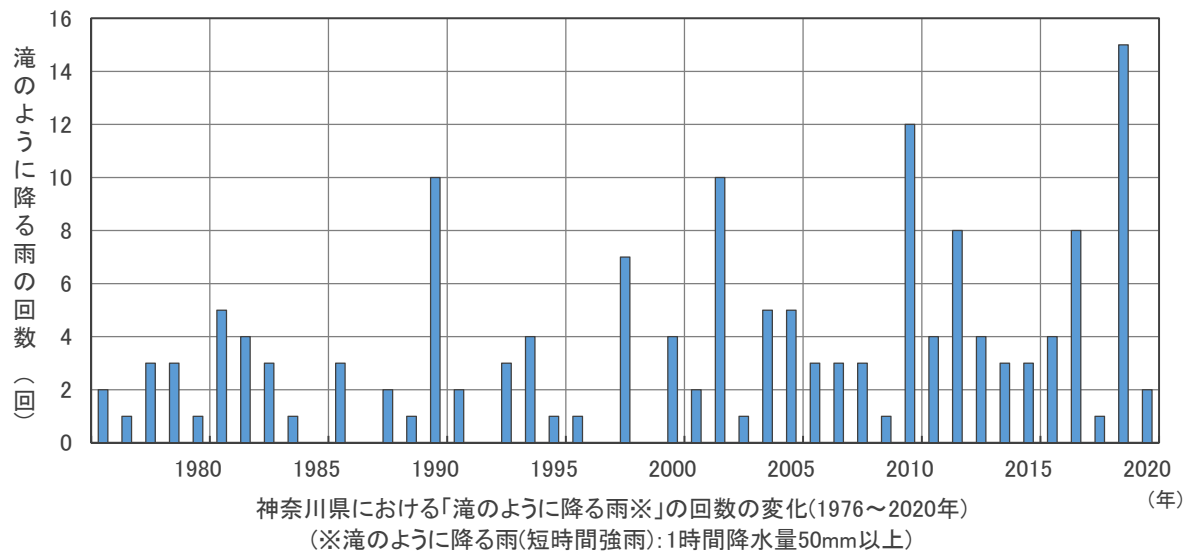


(出典) 神奈川県県土整備局河川下水道部砂防海岸課集計表に基づき作成

図1-18 2019(令和元)年台風第19号による箱根登山鉄道の被災状況



図1-19 県内の滝のように降る雨(短時間強雨)の発生回数の推移



(出典) 気象庁データを基に神奈川県気候変動適応センターが作成した資料に基づき作成

6 情報社会・技術の加速

国においては、サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society5.0)の実現に向けた取組が進められています。(図1-20)

交通分野においても、近年のスマートフォンの爆発的普及や、IoT²²市場の拡大、AIの発展など、情報社会の進展を背景とし、情報通信技術(ICT)を活用した新たな交通サービスが現れています。例えば、様々な公共交通機関をICTでシームレス²³に結びつけ、ルート検索～予約～支払いを一度に行えるようにする「MaaS」などが登場しています。その他、5G²⁴等の通信技術の発展や、インフラ分野のデジタルトランスフォーメーション²⁵(DX)の推進を図り、自動運転など交通に係る新たな技術が開発されています。

また、公共車両優先システム²⁶(PTPS)などのICTを活用した交通施策が、既に県内各地で実施されており、バスレーン、連節バス等と組み合わせたバス・ラピッド・トランジット²⁷(BRT)が、総合的な施策パッケージとして展開されています。

図1-20 Society5.0で実現する社会のイメージ



(出典) 内閣府 HP https://www8.cao.go.jp/cstp/society5_0/

- ²² IoT … Internet of Things の略で、物がインターネットに接続し、相互間の情報交換を制御する仕組み。
- ²³ シームレス … 乗り継ぎ時の継ぎ目をなくし、円滑かつ利便性の高いこと。
- ²⁴ 5G … 第5世代移動通信システムの略で、高速大容量・低遅延・多数同時接続の3つの特徴を持つ。
- ²⁵ デジタルトランスフォーメーション … 「ICTの浸透が人々の生活のあらゆる面でより良い方向に変化させる」という概念。ビジネス用語としては、おおむね「企業がテクノロジーを利用して事業の業績や対象範囲を根底から変化させる」という意味で用いられる。
- ²⁶ 公共車両優先システム … バスの定時性を確保するために交通信号機など交通インフラを制御するシステム。
- ²⁷ バス・ラピッド・トランジット … 連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

7 ユニバーサルデザイン²⁸への対応

高齢化の進行や人口減少により、高齢者が生き生きと暮らせる社会や安心して子どもが育てられ、次世代を担う心豊かな人をはぐくむことのできる環境整備への対応が求められています。

また、共生社会の実現や、社会的障壁の除去を基本理念として、高齢者、障がい者等の移動や施設利用の利便性、安全性の促進を図る「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(通称「バリアフリー法」)」に基づき、本県では鉄道駅のユニバーサルデザイン化を進めており、段差のない歩行空間やユニバーサルデザインに対応した施設整備など「ささえあい」の環境づくりに向けた具体的な取組を進めています。(表1-4、5)

誰もがその人らしく生活するため、生活関連施設²⁹及び生活関連経路³⁰を構成する一般交通用施設についても、ユニバーサルデザイン化を推進しています。

表1-4 県内鉄道駅舎のユニバーサルデザインの取組状況(2021(令和3)年3月時点)

駅総数	1日の平均利用人員が3千人以上の駅数					
	1日平均利用人員3千人以上の駅数	駅の出入口からホームまでの段差解消済みの駅数	視覚障がい者誘導用ブロックの設置駅数(移動等円滑基準適合)	障がい者対応型トイレの設置駅数(移動等円滑基準適合)	障がい者対応型改札口の設置駅数(移動等円滑基準適合)	障がい者対応型券売機の設置駅数(移動等円滑基準適合)
386	332	321	328	284	322	301
-	対応割合	97%	99%	86%	97%	91%

(出典) 神奈川県県土整備局都市部交通企画課 HP に基づき作成

表1-5 県内の人にやさしいバスの導入状況(2020(令和2)年3月時点)

項目	県内バス総数	リフト付きバス	スロープ付きノンステップバス ³¹	スロープ付きワンステップバス
車両数(両)	5,495	38	3,614	1,422
割合	-	0.7%	65.8%	25.9%

(出典) 「かながわバスポシエット」((一社)神奈川県バス協会)に基づき作成

²⁸ ユニバーサルデザイン … あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように都市や生活環境をデザインする考え方。

²⁹ 生活関連施設 … 高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設を指す。

³⁰ 生活関連経路 … 生活関連施設の間を結ぶ、道路、駅前広場や建物内及び敷地にある通路等を指す。

³¹ ノンステップバス … 入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バス。

8 既存インフラの高齢化

全国的に既存インフラの多くが高度経済成長期に集中的に整備されており、建設後50年以上経つ高齢化した既存インフラの急激な増加が懸念されています。

本県においても、県内を走る自動車専用道路の多くが供用開始から50年以上経過するほか、県が管理する橋りょう、トンネル等の道路施設においても、建設後50年以上経過する施設の数が増加します。(図1-21)

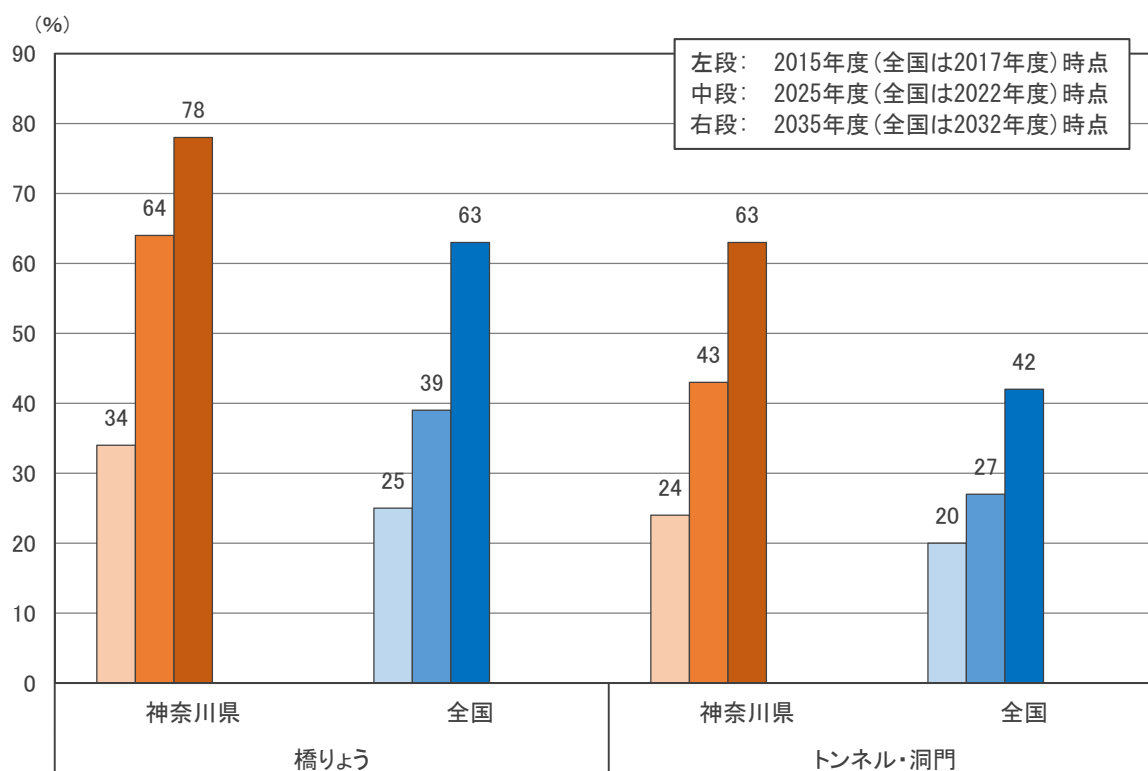
また、建設後50年以上経つ既存インフラの割合は全国的な数値よりも高くなっています。(図1-22)

図1-21 2020年に供用後50年以上となる自動車専用道路網



(出典)「国土数値情報」(国土交通省)に基づき作成

図 1 - 2 2 社会資本の高齢化割合の推移



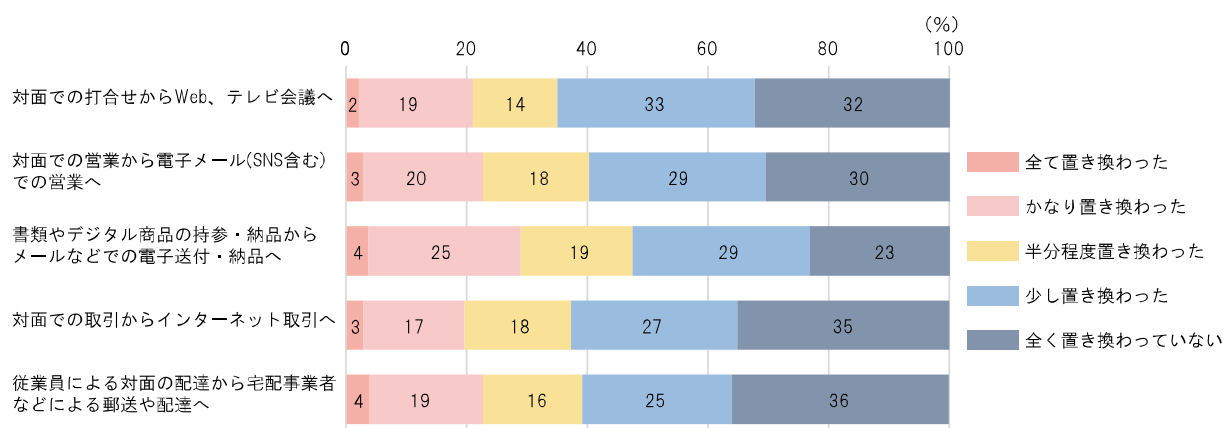
(出典) 「インフラメンテナンス情報 HP」(国土交通省)及び「神奈川県道路施設長寿命化計画(平成 28 年 3 月)」
(神奈川県県土整備局道路部道路管理課)に基づき作成

9 働き方・ライフスタイルの多様化

(1) 働き方・ライフスタイルの変化

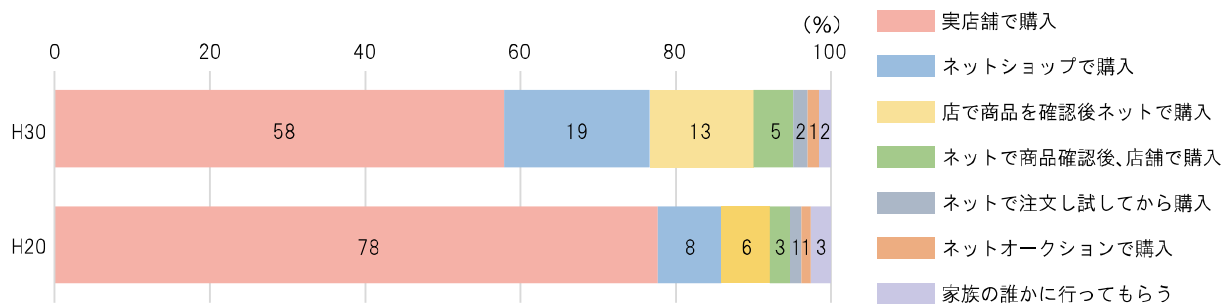
近年、デジタル化の進展は著しく、スマートフォンが普及したことにより、人の活動は大きく変わっており、インターネットを通じて買い物やコミュニケーションを取ることが増えています。(図1-23、24)

図1-23 10年間での仕事の仕方の変化(2008(平成20)年~2018(平成30)年)



(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査(補完調査)」(東京都市圏交通計画協議会)

図1-24 買い回り品の買い物スタイルの変化



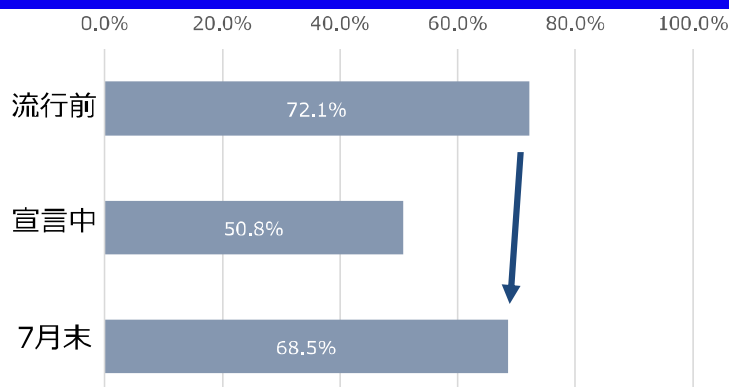
(出典) 2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査(補完調査)」(東京都市圏交通計画協議会)

(2) アフターコロナにおける新しい生活様式³²の定着

2020(令和2)年の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、4月には本県に緊急事態宣言が発令されました。これにより、外出の自粛や「新しい生活様式」が浸透することとなり、宣言解除後の7月末でも流行前と比較して、全国の外出率が約4ポイント減少したほか、テレワークが定着し、公共交通の利用者の減少が見受けられます。(図1-25、26、27)

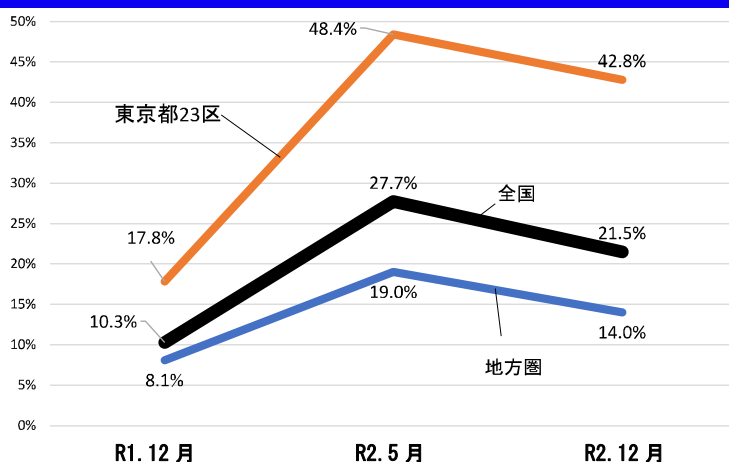
また、本県では2021(令和3)年1月には、2回目の緊急事態宣言が発令され、駅周辺の人の流れが大きく減少しました。さらに、2021(令和3)年8月には3回目の緊急事態宣言が発令され、新型コロナウイルス感染症の流行の長期化が懸念されるとともに、新しい生活様式が定着し、人の行動・経済活動に大きな変化をもたらすことが想定されます。(表1-6)

図1-25 全国における新型コロナウイルス流行前後における外出率の変化



(出典)「全国の都市における生活・行動の変化 -新型コロナウイルス生活行動調査(速報)-」(国土交通省)

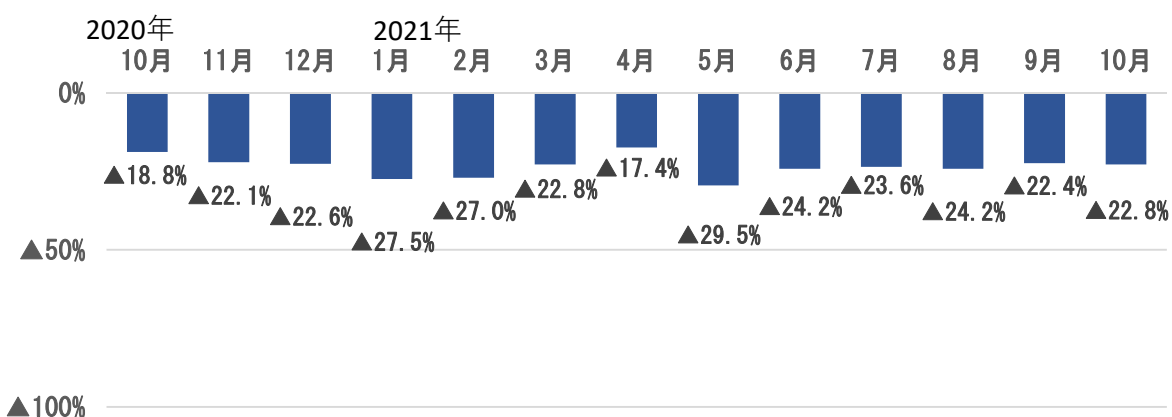
図1-26 テレワークの実施率の変化



(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(内閣府)

³² 新しい生活様式 … 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う、テレワークや時差出勤などによる感染リスクを回避する「感染しない・感染させない」ための生活様式。

図 1-27 全国における一般路線バスにおける輸送人員の減少率(前年同月比)



※9月・10月は見込み

(出典)「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査(令和3年9月)」(国土交通省)

表 1-6 緊急事態宣言発令時の人流動向の変化(2021(令和3年)2月8日21時時点:前年比)

比較地点	感染拡大前比	比較地点	感染拡大前比
横浜駅周辺	-60.9%	大和駅周辺	-25.2%
鶴見駅周辺	-17.7%	本厚木駅周辺	-50.7%
川崎駅周辺	-54.3%	藤沢駅周辺	-24.9%
溝の口駅周辺	-8.3%	平塚駅周辺	-31.2%
相模大野駅周辺	-30.1%	小田原駅周辺	-44.0%
橋本駅周辺	-33.2%	横須賀中央駅周辺	-35.0%

(出典)「緊急事態宣言後の人流動向について」(神奈川県くらし安全防災局防災部危機管理防災課)に基づき作成