

### 3. 社会経済情勢の展望

#### 3.1 2030年に向けたSDGsの推進

平成27年(2015年)9月の国連サミットで、全会一致で「SDGs」が採択され、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会実現のため、2030年を年限とする17の国際目標が設定されました。

日本政府は、平成28年(2016年)5月に内閣総理大臣を本部長とする「SDGs推進本部」を設置し、同年12月に「SDGs実施指針」を策定しました。北九州市は、その積極的な取り組みが認められ、平成30年(2018年)に国から「SDGs未来都市」及び「自治体SDGsモデル事業」に選定されています。

SDGsの推進に向け、地球規模の気候変動、人口減少や働き方改革等の新しい課題への対応が必要となっています。



図 3-1 SDGs (持続可能な開発目標)

#### 3.2 ポストコロナ社会を見据えて

令和元年(2019年)に発生した新型コロナにより、一部の部品生産の停滞やコンテナ船の減便等によるサプライチェーンの寸断が世界的に発生しました。この新型コロナの影響は、eコマース、オンライン会議ツール等のデジタル技術の活用の急速な進展をもたらしました。

物流においても、新しい生活様式に対応した非接触・非対面型物流へ転換する必要があり、デジタル技術を用いたサプライチェーン全体の強靭化が必要となっています。

また、アウトドア志向が高まり、クルージングや釣り等のマリレジャー需要への対応が必要となっています。

### 3.3 2050年カーボンニュートラルの実現

我が国は「2050年カーボンニュートラル」及び「令和12年度(2030年度)に温室効果ガスを平成25年度(2013年度)から46%削減する」ことを表明しました。

「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、洋上風力産業や水素・燃料アンモニア産業など、産業政策の観点から成長が期待される産業(14分野)において、高い目標を設定し、あらゆる政策を総動員することが示されています。

そのような中、港湾はCO<sub>2</sub>排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の多くが立地する臨海部産業の拠点、エネルギーの一大消費拠点であり、水素・燃料アンモニア等の活用等によるCO<sub>2</sub>削減の余地が大きい地域です。

そのため、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入・貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて、カーボンニュートラルポート(CNP)を形成することが必要となっています。



出典:国土交通省港湾局資料

図 3-2 カーボンニュートラルポート形成のイメージ

### 3.4 デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展

ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる、デジタルトランスフォーメーション(DX)が進展しています。物流部門においては、自動車の自動運転技術の確立や、AIターミナルの整備が進むと想定されます。

通信規格も今後の発展が見込まれ、更なる高速化・大容量化等が進展すると考えられ、世界半導体市場については、デジタル革命の進展に伴い、今後も右肩上がり成長すると予想されています(2030年:約100兆円)。

物流インフラや観光産業にもデジタル技術を組み込むことが必要となっています。

### 3.5 人口減少社会の到来と労働力不足

我が国の総人口は平成20年(2008年)頃をピークに減少に転じ、2050年代頃には1億人を切り、生産年齢である15歳から64歳までの人口割合は、2060年代頃には約5割にまで減少すると見込まれています。

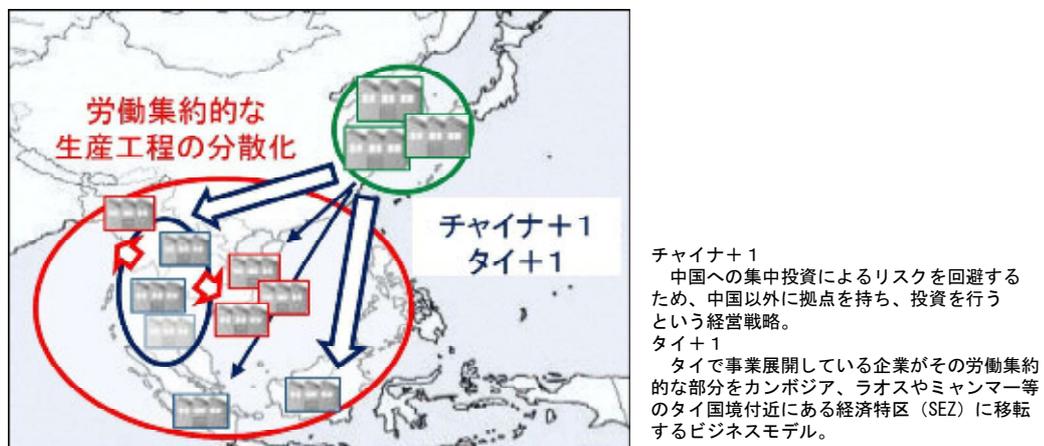
近年、トラックドライバー不足が叫ばれている中、運輸業等では労働者が不足していると考えられる事業所の割合が増加しています。

これらに対応するため、働き方改革やモーダルシフトの促進が必要となっています。

### 3.6 アジアにおける新興市場の拡大と生産拠点の南下

世界各地域と我が国との貿易額は増大傾向にあります。特にASEAN諸国や中国、韓国等のアジア諸国との伸び率が大きくなっています。その中で、中国沿海部等における賃金上昇に伴い、我が国企業の生産拠点は東アジアから東南アジア諸国へ(チャイナ+1)シフトしつつあります。長期的には、東南アジア諸国でも賃金上昇が進み、労働集約的な産業はカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム諸国(タイ+1)や南アジアへシフトしていき、東アジアや先発ASEAN諸国は資本集約的な産業や消費市場としての重要性が高まると予測されています。

そのため、東南アジア諸国(ASEAN)や南アジアまで見通したサプライチェーンの強靱化が必要となっています。



出典：国土交通省「PORT2030（参考資料）（平成30年7月）」

図 3-3 中国からの生産拠点の南下

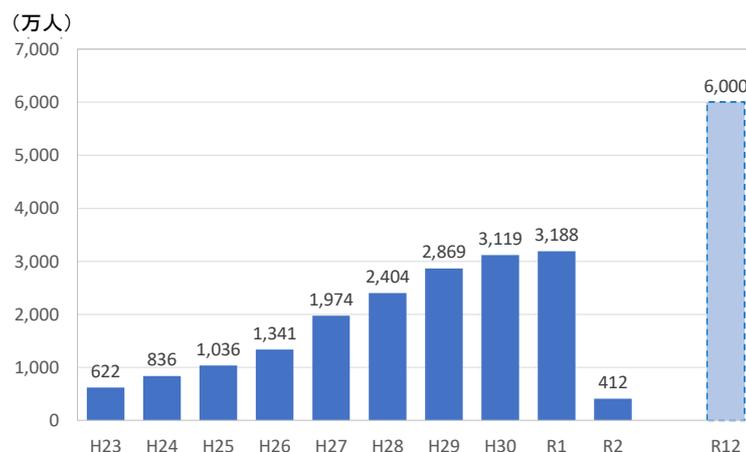
### 3.7 循環型社会の形成

2050年の世界全体の廃棄物発生量は、2010年の2倍以上となる見通しです。国際的な資源価格の高騰、需給ひっ迫、鉱物資源の品位の低下から、今後は世界的な資源制約が強まると予想されています。「必要なモノ・サービスを必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供する」ことで、ライフサイクル全体で徹底的な資源循環を行うことや、廃棄物の適正処理が求められており、循環資源の取り扱い環境と適正な廃棄物処理場の確保が必要となっています。

### 3.8 外国人旅行者の増加

訪日外国人旅行者数は、受入環境整備等により、令和元年(2019年)までは7年連続で過去最高を更新していましたが、令和2年(2020年)は新型コロナの影響を受けて大きく減少しました。

一方で、IATA(国際航空運送協会)は、世界の航空旅客輸送が令和6年(2024年)に令和元年(2019年)の水準に回復すると予測しています。日本政府も、令和12年(2030年)に外国人旅行者6,000万人の目標を引き続き目指しており、ウィズコロナとその後のインバウンド観光需要への対応が必要となっています。



出典：観光庁「令和3年度版観光白書」より作成

図 3-4 訪日外国人旅行者の推移

### 3.9 巨大災害の切迫

近年、南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の切迫性が高まり、それに伴う巨大津波の発生が懸念されています。また、地球温暖化に伴い台風・豪雨等の激甚化が見られるなど、自然災害リスクが益々高まっており、激甚化する災害への対応や、広域災害時における被災地の復旧支援が必要となっています。



出典：国土交通省「防災・減災対策本部資料」より作成

図 3-5 台風・豪雨の激甚化

### 3.10 インフラの老朽化

今後、全国で高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設の老朽化による問題が更に顕在化してきます。係留施設(岸壁)では、建設後50年以上経過する施設が、令和16年(2034年)には約6割に急増するため、施設の改廃を含むインフラ管理(アセットマネジメント)が必要となっています。