

令和 2 年版国土交通白書の概要

国土交通省 総合政策局 政策課



はじめに

本年（2020 年）6 月 26 日に令和 2 年版国土交通白書が公表された。本年は国土交通省が発足して 20 年目の節目を迎えることなどから、第 I 部では「社会と暮らしのデザイン改革 ～国土交通省 20 年目の挑戦～」をテーマに、発足からこれまでの環境変化と、それに対する取組みを振り返るとともに、将来予測等を踏まえ、今後国土交通行政が向き合うべき課題と方向性を展望している。第 II 部では、令和元年度の国土交通行政の各分野の動向を政策課題ごとに報告している。

また、現下の課題である新型コロナウイルス感染症に関して、白書の最初に特集として取り上げ、これまでの経緯や取組み、国土交通分野への影響とこれへの対策を紹介するとともに、今後の対応を掲載している。

ここでは、第 I 部の概要について説明していく。



これまでの我が国を取り巻く環境変化とこれに対する国土交通省の取組み

ここでは、国土交通省が誕生した 2001 年前後からこれまでの環境変化と、これに対する国土交通省の取組みを概観する。

(1) 我が国を取り巻く環境変化

① 人口と高齢化率の推移

我が国の総人口は、戦後から増加が続いていたが、2008 年の 1 億 2,808 万人をピークに減少に転じ、2019 年 10 月現在では 1 億 2,617 万人となっている。

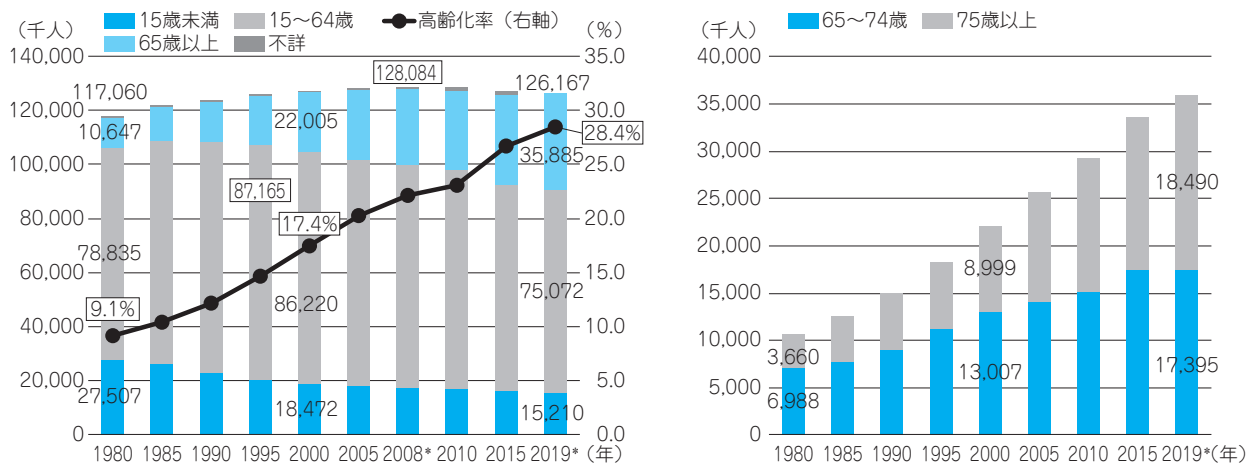
年齢構成別では、15～64 歳人口（生産年齢人口）が 1995 年の 8,716 万人をピークに減少に転じ、2019 年には 7,507 万人まで減少している。一方、65 歳以上人口は増加が続いており、2019 年には 3,589 万人となっている。これは、2000 年の 2,201 万人と比較すると 63.1% の増加である。

これに比例して、65 歳以上人口が総人口に占める割合（高齢化率）も 2000 年の 17.4% から 2019 年では 28.4% まで上昇している。

また、特に 75 歳以上人口の増加が著しく、2000 年に 900 万人であった人口は 2019 年では 105.5% 増の 1,849 万人、総人口に占める割合は 14.7% となっている（図－1）。

② 大雨や短時間強雨の発生推移

我が国では、洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数が増加している。大雨について、日降水量が 200 mm 以上となる年間の日数を「1901 年から 1930 年」と「1990 年から 2019 年」で比較すると、直近の 30 年間は約 1.7 倍の日数となっており、長期的に増加している。また短時



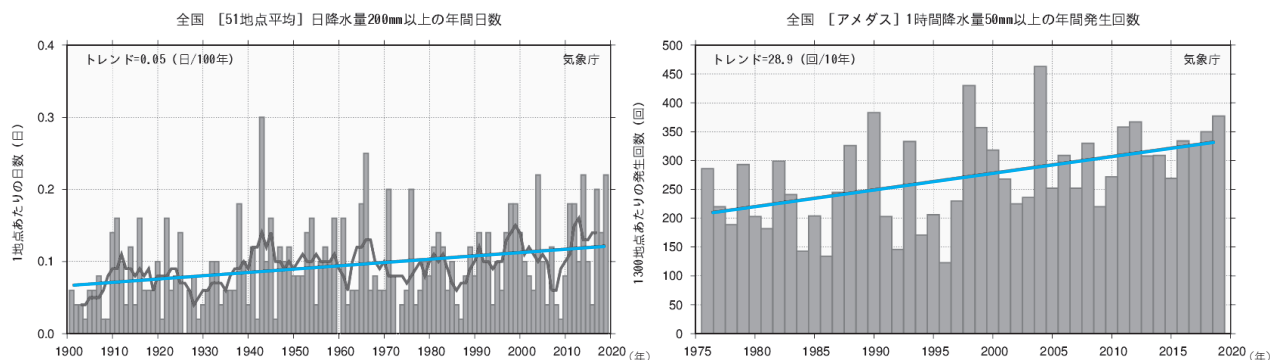
図－1 我が国の人口の推移と65歳以上人口の内訳

資料：総務省統計局「国勢調査」(※2008年及び2019年は総務省統計局「人口推計」)より国土交通省作成

間強雨¹⁾について、1時間降水量が50 mm以上となる年間の回数を「1976年から1985年」と「2010年から2019年」で比較すると、直近の10年間は約1.4倍の発生回数となっており、同様に長期的に増加している(図－2)。

③ 土砂災害の発生状況

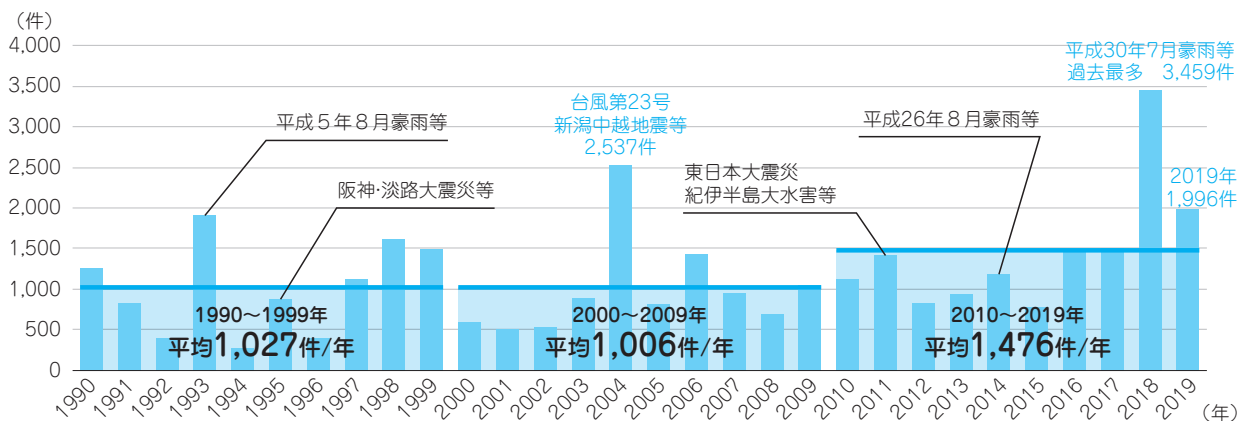
雨の降り方に関連して、土砂災害の発生回数も近年増加傾向にある。2018年は過去最多の3,459件、2019年も1,996件と非常に多くの土砂災害が発生している(図－3)。



※折れ線(グレー)は5年移動平均値、直線(青)は長期変化傾向(この期間の平均的な変化傾向)を示す。

図－2 日降水量200 mm以上の年間日数及び1時間降水量50 mm以上の年間発生回数の推移

資料：気象庁



図－3 土砂災害の発生件数の推移

資料：国土交通省

(2) 環境変化に対する国土交通省の取組み

① 近年の豪雨災害への対応

2018年6月28日から7月8日に発生した「平成30年7月豪雨」は、西日本を中心に全国的に広い範囲で記録的な大雨をもたらした。総降水量は四国地方で1,800 mm、東海地方で1,200 mmを超えたところもあり、九州北部、四国、中国、近畿、東海、北海道地方等において、77地点(24時間)、125地点(48時間)、123地点(72時間)の降水量が観測史上1位となった。土砂災害も多発し、死者・行方不明者が271人、家屋の全壊・半壊・一部損壊が22,218棟発生する等、甚大な被害となった。

国土交通省中国地方整備局では、二次災害を防ぐため緊急で20基の砂防堰堤²⁾を整備した。また、併せて決壊した堤防や道路の復旧工事等を実施した(写真-1)。

この災害に加え、「平成30年台風第21号」や「平成30年北海道胆振東部地震」を受け、同年12月14日に「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が閣議決定された。国土交通省では、この中で、河川の堤防強化、土砂災害から避難所・避難路を守るべく砂防堰堤の整備、土砂災害等の発生を防止するため、法面・盛土対策、道路橋の耐震対策工事等を実施している。

また、2019年の令和元年房総半島台風等の一連の台風による豪雨・暴風の被害を受け、政府は「被災者の生活と生業^{なりわい}の再建に向けた対策パッケージ」(2019年11月)を策定した。国土交通省

では、廃棄物・土砂の撤去、住宅の再建、観光需要喚起に向けた対策、公共土木施設(河川・道路等)等の災害復旧、交通の確保に対する支援を行っている。

② i-Constructionの推進

2016年9月に開催された未来投資会議において、第4次産業革命による『建設現場の生産性革命』に向け、建設現場の生産性を2025年度までに2割向上を目指す方針が示されるなど、建設現場の生産性向上の取組みへの期待は高まっている。

国土交通省では、建設生産システム全体の生産性向上を図り、魅力ある建設現場を目指す取組みであるi-Construction(アイ・コンストラクション)を進めている(図-4)。

トップランナー施策として、1) ICTの全面的な活用(ICT土工)、2) 全体最適の導入(コンクリート工の規格の標準化等)、3) 施工時期の平

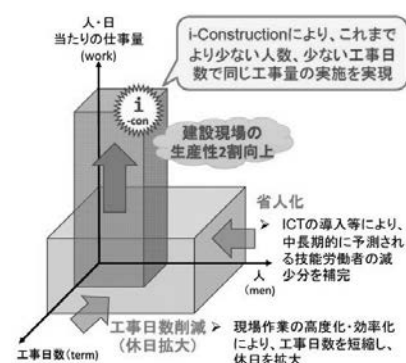


図-4 生産性向上イメージ

資料：国土交通省

小田川、高馬川(岡山県)の堤防決壊



本復旧の進捗状況



写真-1 決壊した堤防の復旧状況

資料：国土交通省

準化に注力して取り組んでいる。施工や管理に3次元データ等を活用するICT活用工事は年々増加しており、3次元データを利用した土木工事（ICT土工）における延べ作業時間が、約3割縮減するなどの効果が表れている。

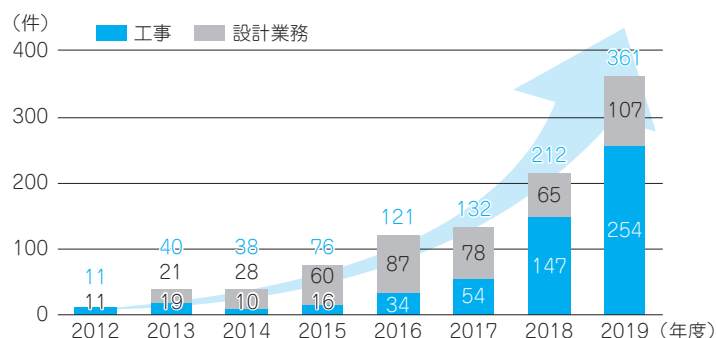
特に、コンピュータで3Dの建物情報モデルを構築するBIMや、3次元モデルを活用し社会資本の整備・管理を行うBIM/CIM³⁾は、「i-Construction」のエンジンとして重要な役割を担っている。BIM/CIMについては、2012年度から試行運用を開始し、当時11件だった活用業務・工事は、2019年度には361件となるなど、順調に増加している（図－5）。

また、2019年度には、3次元データ等を活用した取組みを牽引する国土交通省直轄事業の実施事務所を「i-Constructionモデル事務所⁴⁾」に指定するなど、i-Constructionの一層の推進に取り組んでいる。

③ 働き方改革の推進

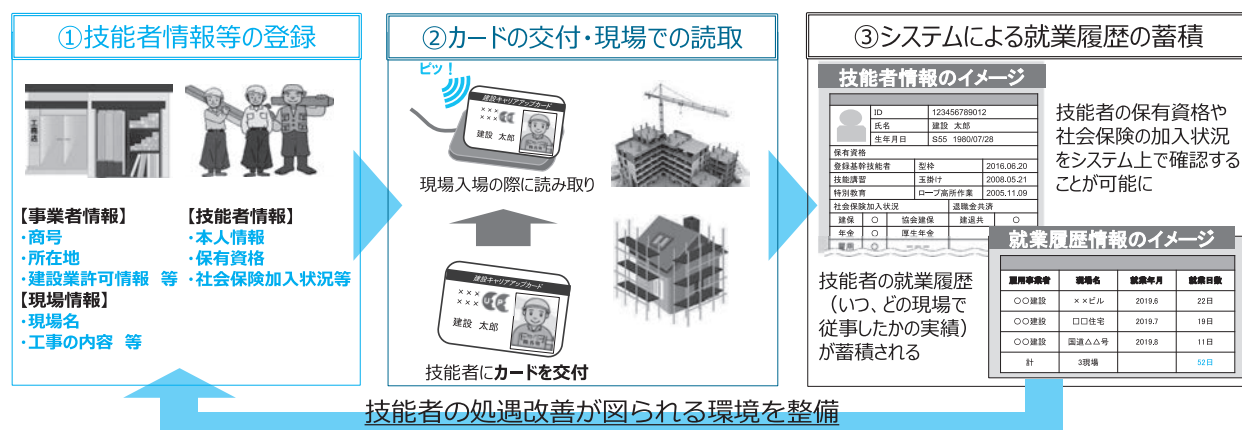
建設業や運輸業における担い手の確保・育成のため、「働き方改革⁵⁾」による、魅力ある職場づくりを推進している。2017年6月には、「建設業・自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が立ち上げられ、長時間労働を是正するための環境整備等に取り組んでいる⁶⁾。

建設業に向けては、2018年3月に「建設業働き方改革加速化プログラム」を策定し、長時間労働の是正や生産性向上を図るとともに、「建設キャリアアップシステム」の構築等による処遇改善に取り組んでいる。建設キャリアアップシステムは、技能者の保有資格や現場の就業履歴等を業界横断的に登録・蓄積する仕組みであり、これにより技能者は能力や経験に応じた適正な処遇を受けることが可能となっている（図－6）。



図－5 BIM/CIMを活用した業務・工事の推移

資料：国土交通省



図－6 建設キャリアアップシステム

資料：国土交通省

3

将来予測される様々な環境変化

ここでは、これまでの「我が国を取り巻く環境変化」と「国土交通省の取組み」を踏まえ、将来予測される様々な環境変化について取り上げる。

(1) 社会構造に関する予測

① 老朽化インフラの増加

我が国のインフラは、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。このため、国民の安全・安心や社会経済活動の基盤となるインフラの維持管理・更新を計画的に進めていく必要がある。

例えば、全国約72万の道路橋梁については、建設後50年を経過する施設の割合⁷⁾は、2019年3月時点では27%であったが、2029年3月には

52%へと急増することが予想されている（図-7）。現在、全国の橋梁について、市区町村が管理する橋梁が66%、都道府県・政令市等が管理する橋梁が26%と、地方公共団体が全体の9割以上を管理している。また、全国約1.1万の道路トンネルについても、地方公共団体がその約7割を管理している。このように、今後、地方公共団体は、老朽化する大量の橋梁やトンネル等のインフラを維持管理・更新していく必要がある。

このほか、建設後50年以上経過する施設の割合は、約5千ある港湾岸壁⁸⁾については、2018年3月時点で約17%であるが、2033年3月時点では約58%に（図-8）、また、水門など約1万ある河川管理施設⁹⁾については、2018年3月時点では約32%であるが、2033年3月時点では約62%になると予測されているなど、様々なインフラの老朽化が急速に進展する。

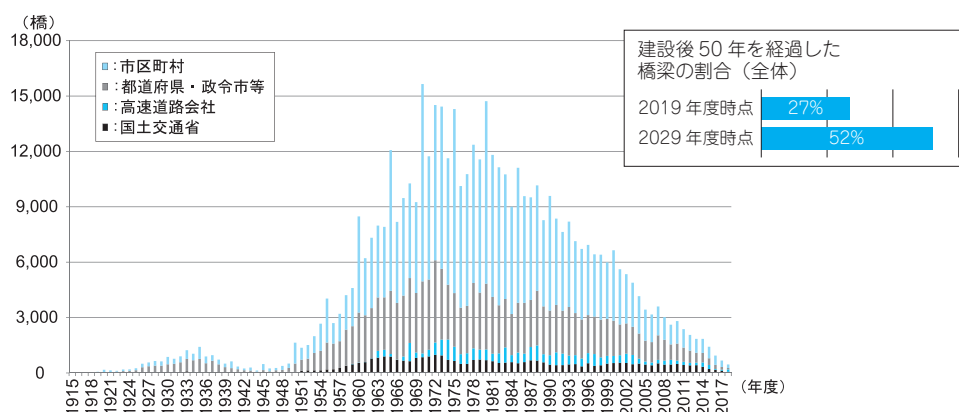


図-7 建設年度別橋梁数

資料：国土交通省

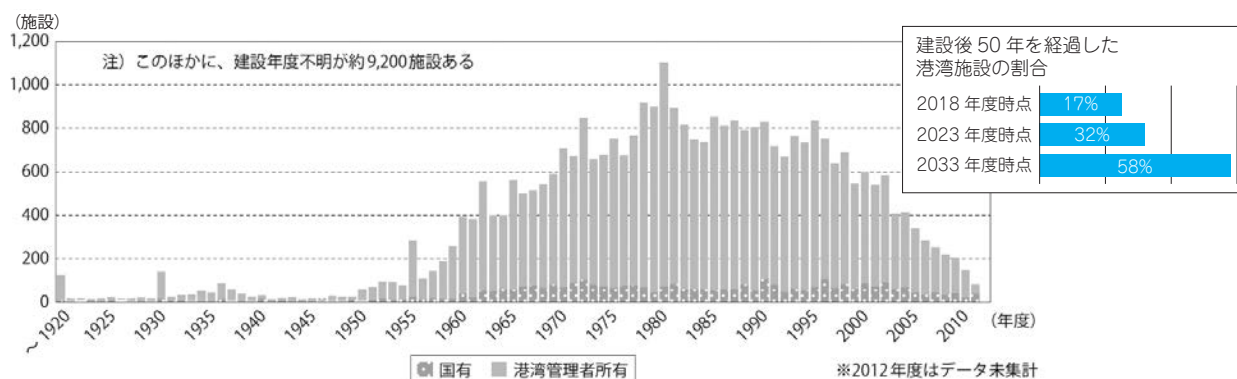


図-8 建設年度別港湾施設数

資料：国土交通省

② インフラを担う人材不足

老朽化するインフラが急増する中で、適切な維持管理を行うためには、効率的な点検や修繕等を実施する建設就業者の確保が必要となるが、2018年度では、2017年度に比べて2万人の人材が減少している。これに加えて、時間外労働の上限規制の適用を見据えて労働時間を製造業を下回る水準まで縮減すると、2万人の人材減少分と合わせて、2023年までに18万人程度の人材確保が必要となる。

一方で、新たな在留資格以外の外国人の入職を含めても、2023年までにさらに3万人程度の人材が減少する見込みである¹⁰⁾。よって、これらを合わせると2023年までに21万人の人材不足を埋める必要がある。

これに対し、生産性向上（年1%）により16万人程度の人材確保の効果と、新規学卒者の入植促進等により1.5万人、新たな在留資格の外国人の受入数を3.5万人程度の人材確保が必要と想定している（図－9）。

老朽化対策における生産性向上のためには、点検の効率化やデータの整備・利活用、修繕における新技術・新材料の活用などが必要である。

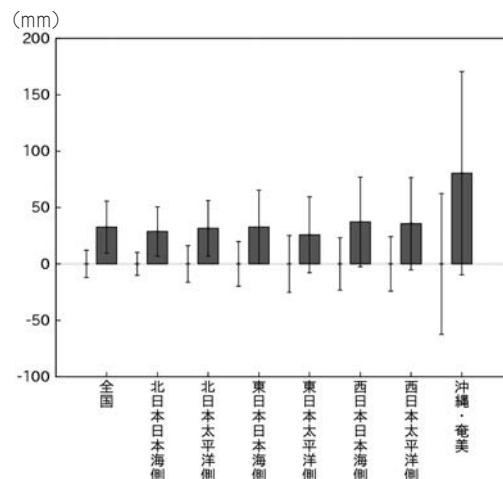
国土交通省では、NETIS（New Technology Information System）¹¹⁾等によりこれらの技術を評価し、積極的に現場への適用を行っていくこととしている。

(2) 地球環境・自然災害に関する予測

① 気温上昇に伴う気象現象の変化

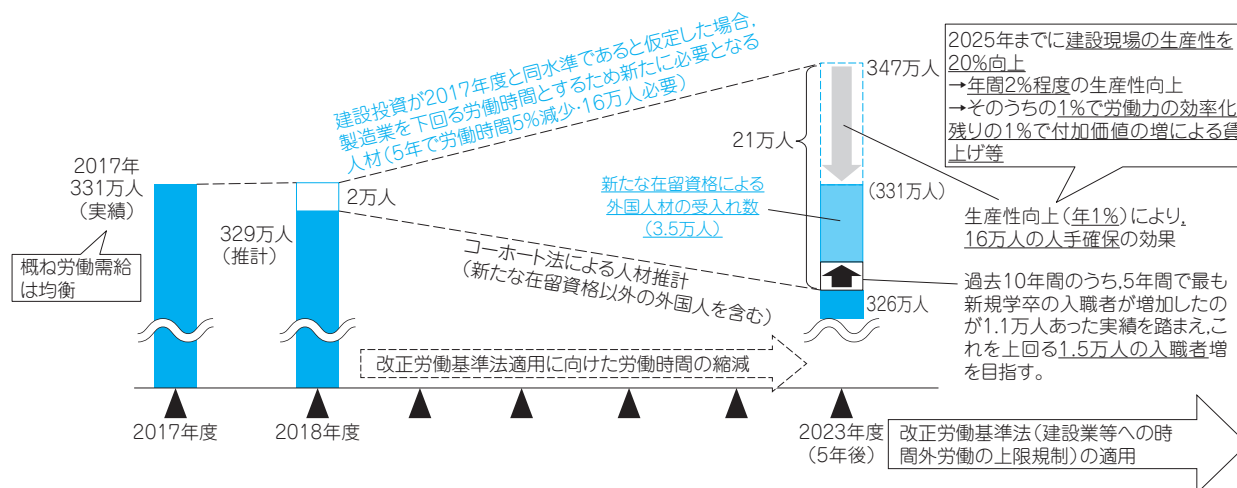
気象庁では、2017年3月に「地球温暖化予測情報第9巻（予測情報第9巻）」を公表した。これは、国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第5次評価報告書の最も温室効果ガスの排出が多いシナリオ（RCP8.5¹²⁾）に基づき、地球温暖化による影響が最も大きく現れる場合の気象に関する将来予測を取り上げている。

降水量については、将来（2076～2095年）の年最大日降水量が、20世紀末（1980～1999年）と比べて全国平均で32.8 mm増加する予測である（図－10）。また、ほとんどの地域で将来変化



図－10 年最大日降水量の将来変化

(注) 棒グラフは平均の変化量、細縦線は現れやすい年々変動の幅（各地域とも、左：現在気候、右：将来気候）
資料：気象庁「地球温暖化予測情報 第9巻」



図－9 建設業における人手不足の将来見通し

資料：国土交通省

量（棒グラフの上端）が現在気候の年々変動の幅（現在気候の細縦線）より大きいことから、将来気候では、現在ではほとんど観測されないような年最大日降水量が例年のように出現することを示している。

なお、日降水量 200 mm 以上の年間日数や 1 時間降水量 50 mm 以上の年間発生回数についても、全国平均で 2 倍以上となるなど大雨や短時間強雨は全国的に増加すると予測している。

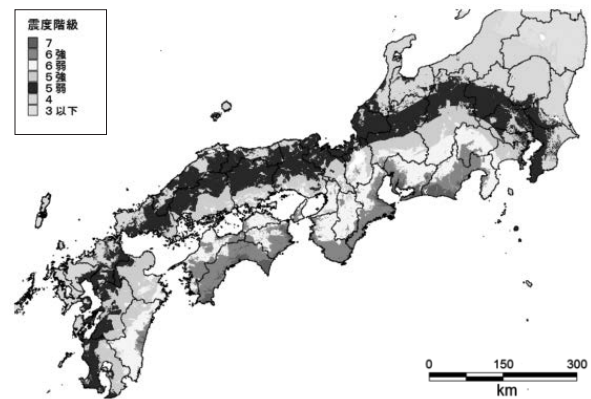
② 巨大地震のリスク

2014 年 3 月に内閣府中央防災会議において、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」が作成され、2019 年 5 月に変更された。この基本計画では、建物の耐震化・火災対策・津波対策といった防災対策や、地震発生後の初動体制・膨大な避難者等への対応といった災害応急対策等を示している。

地震調査研究推進本部地震調査委員会¹³⁾では、主要な活断層や海溝型地震（プレートの沈み込みに伴う地震）の活動間隔や次の地震の発生可能性を評価し、随時公表している。南海トラフ地震については、マグニチュード 8～9 クラスの地震の 30 年以内の発生確率が 70～80%（2020 年 1 月 24 日時点）とされている。

なお、同委員会は、南海トラフでは過去 1,400 年間に約 90～150 年の間隔で大地震が発生していることから、次の地震までの間隔を 88.2 年と予測している。1944 年の昭和東南海地震や 1946 年の昭和南海地震が発生してから、2020 年は約 75 年を経過しており、南海トラフにおける大地震発生の可能性が高まっている。

2013 年の内閣府「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」によると、静岡県から宮崎県にかけての一部では震度 7 となる可能性があるほか、それに隣接する周辺の広い地域では震度 6 強から 6 弱の強い揺れになると想定されている（図－11）。さらに、関東地方から九州地方にかけての太平洋沿岸の広い地域に 10 m を超える大津波の襲来が想定されている。



図－11 震度の最大値の分布図

（注）震度推計に用いた 5 ケースの最大震度の重ね合わせ
（一つの地震でこのような震度分布が生じるものではない）
資料：内閣府「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」

また、この地震の被害としては、最大で死者が約 32.3 万人¹⁴⁾、建物の全壊及び焼失棟数が約 238.6 万棟¹⁵⁾と想定されている。被災地の経済被害は最大で約 169.5 兆円と試算されており、東日本大震災（16.9 兆円）¹⁶⁾をはるかに超えるものと想定されている。

4 今後の国土交通行政が向き合うべき課題と方向性

(1) 災害から身を守るために

我が国では、大規模地震の発生や地球温暖化の進行に伴って大雨や短時間での強い雨の頻度・強さが今後も増加するおそれがあり、防災力の確保が重要な課題となっている。こうした観点から、ここでは激甚化する災害対策について展望する。

① 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト

頻発・激甚化する自然災害に対し、国土交通省ではこれまでも分野ごとに様々な対策を講じてきたが、今後は分野横断的に連携しつつ、さらに国民の防災意識を高め、防災・減災が主流となる安全・安心な社会づくりを進めていく必要がある。そのため、これまでの教訓や検証を踏まえ、国土交通省の総力を挙げ、抜本的かつ総合的な防災・減災対策を講じるため、国土交通大臣のプロジェクトとして、2020 年 1 月に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト ～いのちとくらしをまもる防

災減災～」を立ち上げた。

「いのちとくらしをまもる防災減災」をスローガンに、国民の視点に立った抜本的・総合的な対策を講じることで、行政機関、民間企業、国民一人ひとりの意識・行動・仕組みに防災・減災を考慮することが当たり前となる社会を目指している。

このプロジェクトの基本的な考え方は、「国民目線」及び「手段・主体・時間軸の3つの総力」の2点である。これまでも国土交通省では、有識者会議などの議論を踏まえ、分野ごとに様々な防災・減災対策を講じてきた。しかし、これまでと次元の異なる自然災害が頻発している現状に鑑み、これらの取組みと連携しつつ、切迫する災害に対して国民と危機意識を共有し、防災対策を国民の視点に立ってわかりやすく発信することが必要となっている。

また、分野ごとの縦割りではなく、分野別の取組みに横串を刺し、省全体・関係省庁や自治体・企業・住民等のあらゆる主体が一体となって取り組むほか、ハード・ソフトの両面からの対策を組み合わせ、平時からの対策を徹底し、非常時、復旧・復興時の取組みを円滑化していくことが求められている。

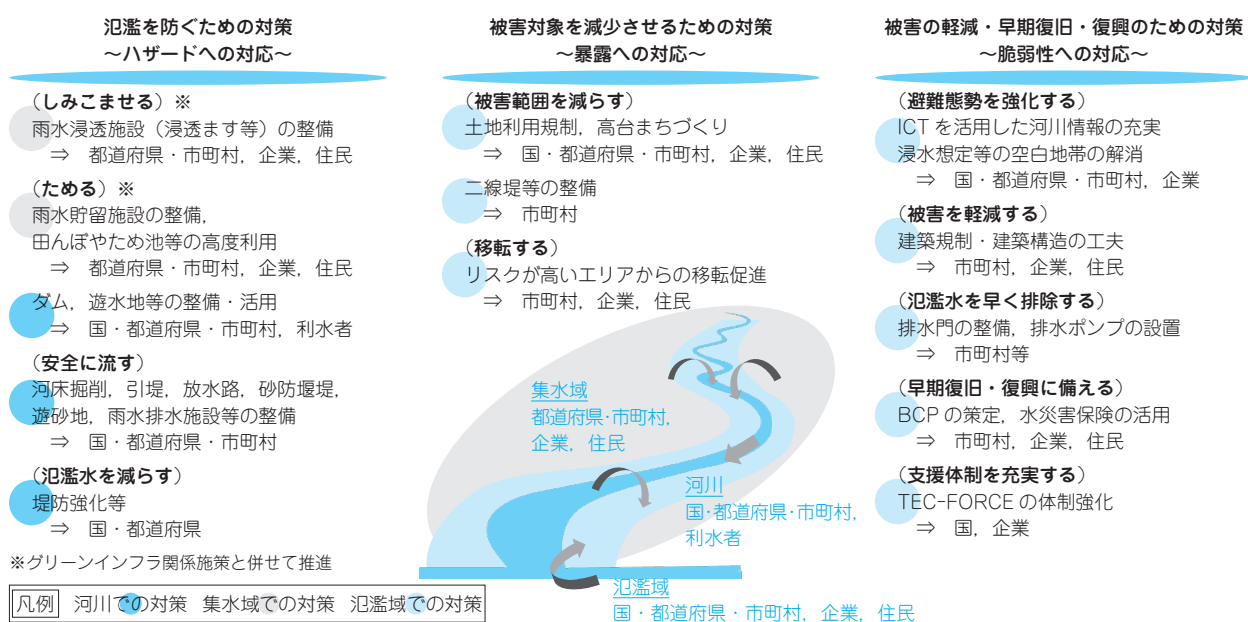
② 流域治水への転換

気候変動による水災害リスクの増大に備えるためには、治水計画等を「過去の降雨実績などに基づくもの」から「気候変動による降雨量の増加などを考慮したもの」に見直すとともに、河川、下水道、砂防、海岸等の管理者が主体となっていく治水対策に加え、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、その河川の流域全体のあらゆる関係者が協働して流域全体で行う治水対策、「流域治水」への転換を進めていくことが必要である（図－12）。流域のあらゆる関係者の協力によって、施策や手段を充実させ、それらを適切に組み合わせ、加速化させることによって効率的・効果的な安全度向上を実現する。

③ 浸水リスク等に係る土地利用規制・誘導等

近年頻発・激甚化する自然災害に対応するためには、災害が発生するリスクの高い地域にできるだけ人々を住まわせないようにし、安全なまちづくりを進めることが不可欠である。

このため、国土交通省では、2020年の通常国会に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を提出した。



図－12 流域治水の概要

資料：国土交通省

具体的には、開発許可制度により土砂災害特別警戒区域などの災害レッドゾーンにおいては、都市計画区域全域で自己居住用を除く住宅等に加え、店舗、病院、ホテルといった自己の業務用施設についても開発を原則禁止としている。浸水ハザードエリア等においては、市街化調整区域における住宅等の開発許可を厳格化している。

また、災害ハザードエリアから住民や施設が移転する際、市町村が移転者のコーディネートを行うとともに、具体的な移転計画を作成し手続きを代行するなど、負担が軽減されるようにし、災害ハザードエリアからの移転を促進することとしている。

さらに、立地適正化計画の居住誘導区域から災害レッドゾーンを原則除外するとともに、居住誘導区域内等で行う防災対策・安全確保策を定める防災指針を作成することとし、立地適正化計画と防災の連携を強化している（図－13）。

このほか、不動産取引においては、その相手方に取引の対象となる物件に関する水害リスクを認識してもらうことが重要であることから、水害リ

スクに係る説明を宅地建物取引業法上の重要事項説明として義務付ける方向で対応を進める。

（2）持続可能なインフラメンテナンスサイクルの実現のために

我が国では、老朽化インフラが増加する一方で、それらを維持管理する技術者は減少傾向にあり、インフラの維持管理が困難となる懸念が生じている。こうした観点から、ここでは持続可能なインフラメンテナンスサイクルの実現について展望する。

① 「事後保全」から「予防保全」への転換

インフラメンテナンスについては、施設に不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、施設に不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」への転換や新技術の導入等により、今後増加が見込まれる維持管理・更新費の縮減を図ることが重要である。

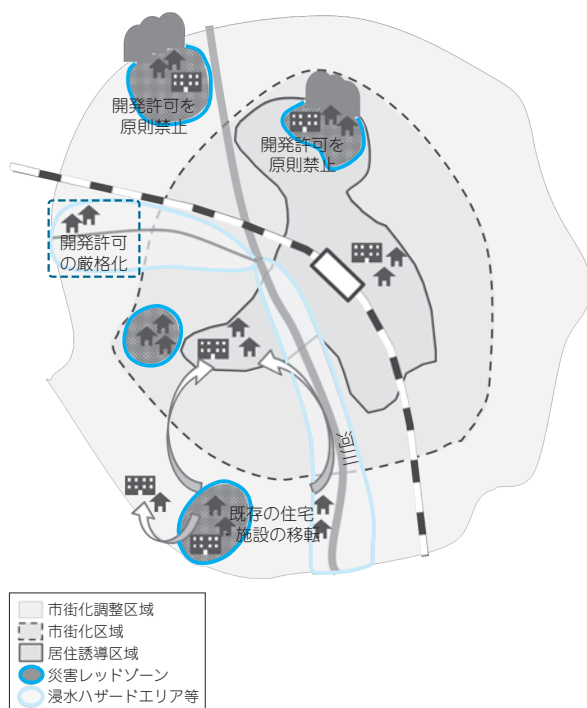
国土交通省が所管するインフラを対象に将来の維持管理・更新費を推計したところ、「事後保全」の場合、1年当たりの費用は2048年度には2018年度の約2.4倍となった。一方、「予防保全」の場合、1年当たりの費用は2048年度には「事後保全」の場合と比べて約5割減少し、30年間の累計でも約3割減少する見込みとなった（表－1）。

これまで、道路施設、河川管理施設など様々な分野で点検を行っており、早急に対策を実施する必要があるインフラが多数存在していることが判明している。まずは、これらの施設の機能を回復させることが予防保全への本格転換の第一歩である。

② 新技術の活用

今後の技術者の減少や維持管理・更新費の増加などに対応するためには、新技術を活用した維持管理・更新の効率化・高度化が重要である。

例えば、ドローン等を活用した計測に関する技術の進歩は近年著しく、風速20 m程度の強風下でも飛行可能な全天候型のものや、3次元データ



図－13 立地適正化計画と防災との連携強化の例

資料：国土交通省

表－１ 将来の維持管理・更新費の推計結果

単位：兆円

	2018年度	5年後 (2023年度)	10年後 (2028年度)	20年後 (2038年度)	30年後 (2048年度)	30年間 合計 (2019～2048年度)
①平成30年度推計 (予防保全を基本)	5.2	[1.2] 5.5 ～ 6.0	[1.2] 5.8 ～ 6.4	[1.3] 6.0 ～ 6.6	[1.3] 5.9 ～ 6.5	176.5 ～ 194.6
②平成30年度試算 (事後保全を基本)	5.2	[1.6] 7.6 ～ 8.5	[1.6] 7.7 ～ 8.4	[1.9] 8.6 ～ 9.8	[2.4] 10.9 ～ 12.3	254.4 ～ 284.6
長寿命化等による 効率化の効果 ((①-②)/②)	-	▲ 29%	▲ 25%	▲ 32%	▲ 47%	▲ 32%

資料：国土交通省

凡例：[]の値は2018年度に対する倍率

を出力できる陸上・水中ドローンが登場しており、測量・調査の高度化が進んでいる。さらに、新技術活用により得られたデータの整備・活用も行われている。

国土交通省では、測量・調査から設計、施工、維持管理に至る建設生産プロセス全体で得られたデータを集約・共有し、地方公共団体のデータとも連携の上、サイバー空間上に国土を再現する「インフラデータプラットフォーム」の構築を進めている（図－14）。

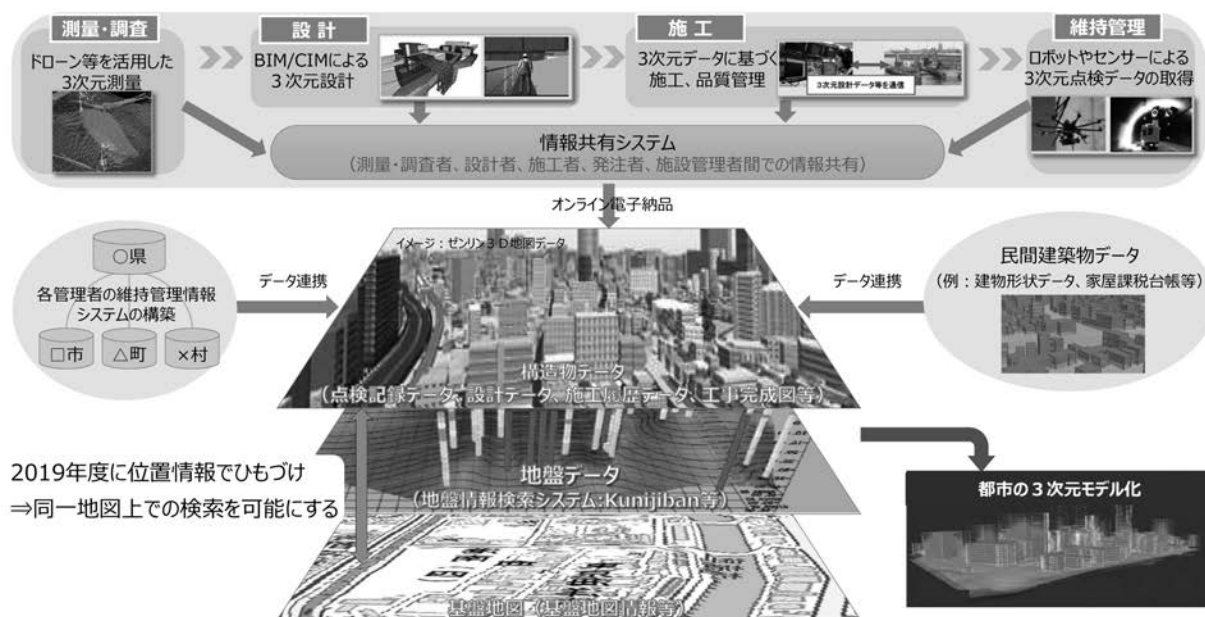
インフラデータプラットフォームと交通や気象等のデータとの連携により、災害時の避難シミュレーションや最適なヒートアイランド対策の実現

等、行政サービスの高度化や新しい産業やサービスの創出を実現することが可能になると考えられる。

③ 地方公共団体間の連携や国による地方公共団体への支援

地方公共団体の技術職員が減少する中で、老朽化した大量の社会資本を維持管理するためには、地方公共団体間の連携や、国から地方公共団体への支援が必要である。

例えば、道路や河川の維持管理を包括的民間委託として実施することや、都道府県と市区町村の業務を共同発注することなどにより、契約の合理



図－14 インフラデータプラットフォームの構築

資料：国土交通省

化や地方公共団体間の連携の強化が可能である。
また、国土交通省では、地方公共団体からの要請に基づき技術者を派遣するなど、人的支援を行っている。

また、インフラメンテナンスに社会全体で取り組むことが必要との認識から、2016年に、産学官民が有する技術や知恵を総動員するためのプラットフォームとして、「インフラメンテナンス国民会議」を立ち上げた。その中で、インフラの維持管理における分野横断的な連携や、多様な主体との連携等を推進し、産学官民の技術や知識を総動員するプラットフォームを形成している。

このほか、令和2年版国土交通白書では、今後の国土交通行政が向き合うべき課題として、「地域の移動手段の確保」、「グローバルな活力の取り込み」、「新技術の活用への推進」についても展望している。

紙面に限りがあるため、本白書の全体は紹介できなかったが、本概要とともに、一人でも多くの方に、白書をご一読いただければと思う。なお、国土交通白書は国土交通省ホームページにおいて公開している。

(令和2年版国土交通白書トップページ <https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r01/index.html>)

国土交通白書 Web サイトはこちら→



【注】

- 1) 気象庁の予報用語では1時間降雨量(mm)について、5段階に分けて雨の強さを表している。80 mm 以上は、「猛烈な雨」、50 mm 以上 80 mm 未満は「非常に激しい雨」、30 mm 以上 50 mm 未満は「激しい雨」、20 mm 以上 30 mm 未満は「強い雨」、10 mm 以上 20 mm 未満は「やや強い雨」となっており、「非

常に激しい雨」では、「滝のようにゴーゴー降り続く」、「傘が全く役に立たない」、「水しぶきで一面が白っぽくなり、視界が悪くなる」、「車の運転は危険」としている。

- 2) 土石流など上流から流れ出る有害な土砂を受け止め、貯まった土砂を少しずつ流すことにより下流に流れる土砂の量を調節する施設。
- 3) BIM/CIM は、「Building/Construction Information Modeling, Management」の略。
- 4) 3次元データ等を活用した取組みをリードする国土交通省直轄事業を実施する事務所を「i-Construction モデル事務所」として全国で10事務所を選定。
- 5) 働く人々が、個々の事情に応じた多様で柔軟な働き方を、自分で選択できるようにするための改革。長時間労働の是正や雇用形態に関わらない公正な待遇の確保等の措置を講じている。
- 6) 2019年までに、建設業4回、自動車運送事業5回の会議が開催されている。
- 7) 建設年度不明の約23万橋については、割合の算出に当たり除いている(2017年度集計)。
- 8) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている(2017年度集計)。
- 9) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。2017年度集計)。
- 10) コーホート法(直近5年(2012～2017年)の各年齢層における技能労働者数の変化率が将来にわたって維持されるものと仮定して、将来の各年齢層の建設技能者数を推定する手法)による推計。
- 11) 国土交通省が運営する、民間事業者等により開発された有用な新技術を公共工事等で積極的に活用するためのデータベース。
- 12) 2100年時点での放射強制力が約8.5 W/m²: 現時点を超える政策的な緩和策をせず4つのシナリオの中で温室効果ガスの排出量が最も多いシナリオ。
- 13) 1995年1月17日に発生した阪神・淡路大震災の経験を活かし、地震に関する調査研究の成果を社会に伝え、政府として一元的に推進するために作られた組織。
- 14) 東海地方が大きく被災するケース。
- 15) 九州地方が大きく被災するケース。
- 16) 内閣府「地域の経済2011－震災からの復興、地域の再生－」より。