

平成30年度
交通の動向

令和元年度
交通施策

要旨

この文書は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第14条第1項の規定に基づく平成30（2018）年度の交通の動向及び講じた施策並びに同条第2項の規定に基づく令和元（2019）年度において講じようとする交通施策について報告を行うものである。

目次

第 I 部 平成30(2018)年度 交通の動向

第 1 章 交通を取り巻く社会、経済の動向	1
(1) 人口と年齢構成の変化	1
(2) 経済及び商取引貨物の動向	2
(3) 就業者数の動向	3
(4) 障害者の状況	5
(5) 訪日外国人旅行者の状況	7
(6) 家計の消費行動の変化	12
(7) モータリゼーション	13
(8) ICTの普及	14
(9) 交通施策と連携する施策の動向	15
(10) 世界の社会・経済の動向	18
第 2 章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向	21
第 1 節 輸送量とその背景	21
(1) 国内旅客輸送	21
(2) 国内貨物輸送	22
(3) 国際旅客輸送	23
(4) 国際貨物輸送	24
第 2 節 交通事業等の動向	26
(1) 交通事業の事業規模	26
(2) 交通事業の就業者数	28
(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	29
(4) 交通事業等の環境への影響	30
(5) 大規模災害による交通への被害	32
第 3 章 各交通モードの動向	33

第Ⅱ部 モビリティ革命～移動が変わる、変革元年～

第1章	モビリティ革命の背景	35
第1節	社会・経済情勢の変化	35
(1)	人口減少・急速な少子高齢化	35
(2)	地方の過疎化と都市の過密化	35
(3)	逼迫する労働市場	37
(4)	地球環境への負荷の増大や災害の多発化	38
第2節	交通をめぐる諸課題	39
(1)	都市部と地方部の交通をめぐる状況と課題	39
(2)	交通サービスの担い手不足	43
(3)	環境問題への対応と安全対策	44
(4)	訪日外国人旅行者数の増加と受入環境の整備	45
第3節	ICTや技術革新の進展と社会やサービスの変化	46
(1)	ICTをはじめとする技術革新の進展の状況	46
(2)	データの公開と連携	47
(3)	キャッシュレス化の進展	48
第2章	新たなモビリティサービスや交通分野の先進的取組の動向	50
第1節	MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの導入に向けた取組	
(1)	MaaS (Mobility as a Service)	50
(2)	IoTやAIなどの技術を活用した新型の輸送サービスの展開	56
(3)	データの連携と活用	57
(4)	キャッシュレス化の取組	58
第2節	自動運転をはじめとする自動化・省力化・無人化に向けた取組	60
(1)	自動運転	60
(2)	交通分野における自動化・省力化・無人化の取組	62
第3節	その他の先進的な取組	67
(1)	環境負荷軽減に向けた取組	67
(2)	次世代インフラ・まちづくりや、その他の先進的な取組	68
第4節	今後の展望	73

第Ⅲ部 平成30(2018)年度交通に関して講じた施策

第Ⅳ部 令和元(2019)年度交通に関して講じようとする施策

- 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現…………… 75
- 第2章 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築…………… 75
- 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり…………… 76

(注) 本白書に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

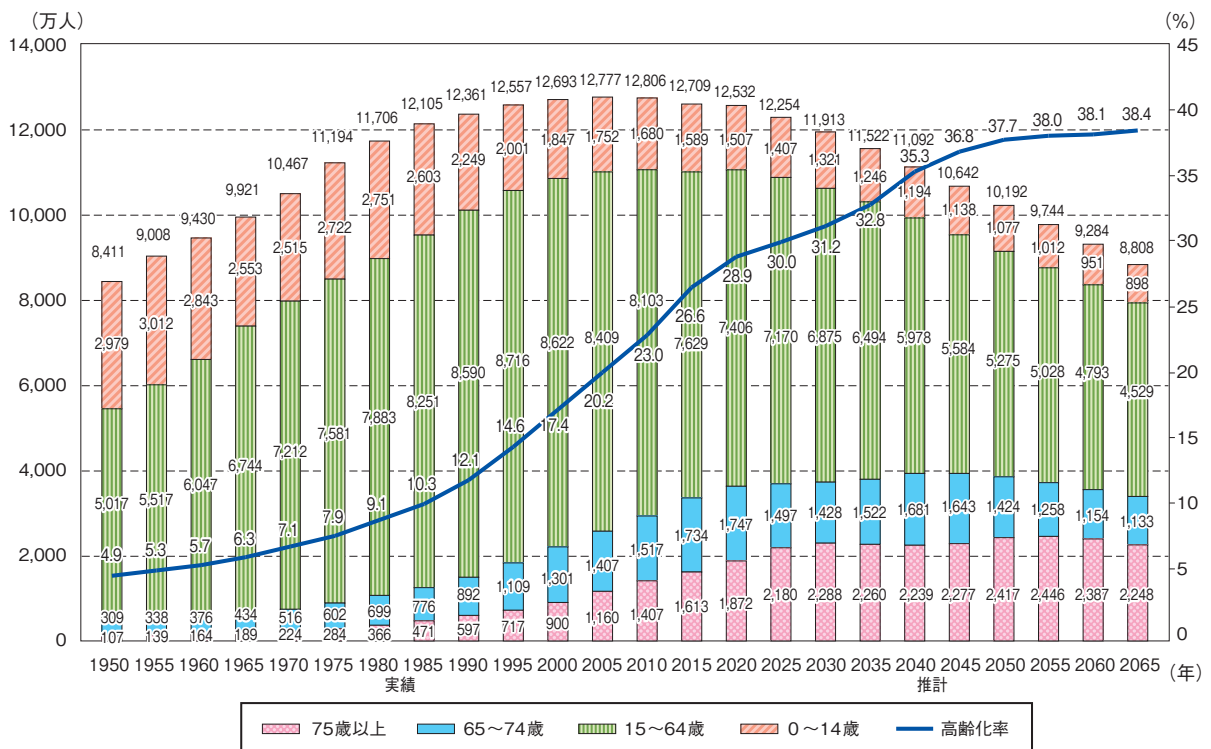
第I部 平成30(2018)年度 交通の動向

第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向

(1) 人口と年齢構成の変化

我が国の総人口は、長期にわたり増加を続け、2008（平成20）年に過去最高（1億2,808万人）を記録し、その後減少に転じ、2018年は1億2,644万人である。今後は、長期にわたって減少を続け、最高時と比べると、2030年は7%、2050年は20%少なくなると見込まれている。

図表1-1-1-1 我が国の総人口と年齢構成の推移・予測



注：1950年～2015年までの総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている

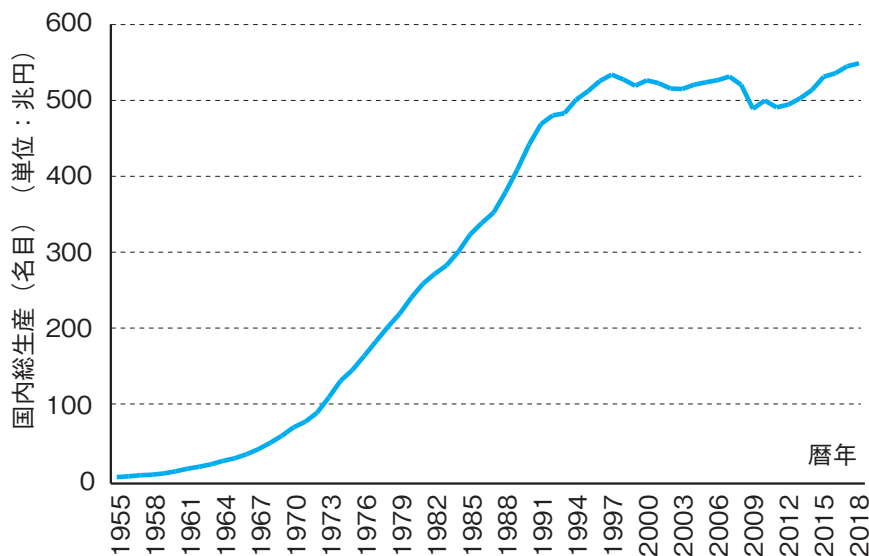
資料：2015年までは総務省「国勢調査」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年4月推計）」の出生中位・死亡仮定による推計結果

(2) 経済及び商取引貨物の動向

a. 我が国の国内総生産（名目GDP）

我が国の国内総生産は、長期にわたって大きく増加してきたが、1997年に534兆円（1955年の64倍、1970年の7.3倍）を記録してから横ばいに転じた。近年では、2009年の490兆円を底に増加を続けており、2018年は549兆円（2009年より12.1%増）となっている。政府は2021年度に戦後最大の名目GDP600兆円の実現を目指すこととしている。

図表1-1-1-2 我が国の国内総生産の推移



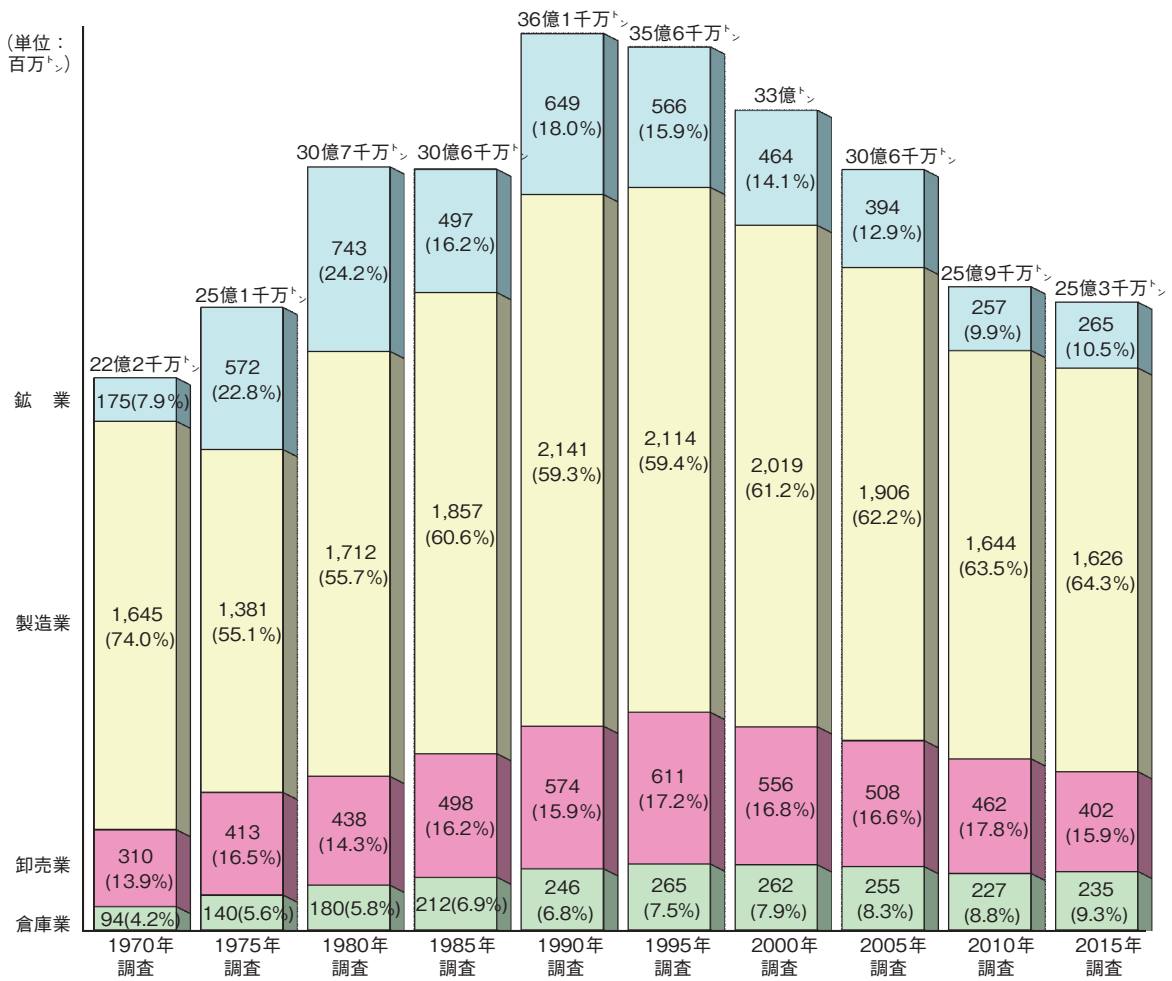
資料：内閣府「国民経済計算」（1955年から1979年までは1990年基準1968SNA、1980年から1993年までは2000年基準93SNA、1994年から2018年までは2011年基準2008SNA）から国土交通省総合政策局作成

b. BtoB商取引に係る貨物の動向

① 年間総出荷量の変化

年間総出荷量は、1990年調査時の36.1億トンでピークを迎え、その後減少してきており、2015年調査のときは25.2億トンとなった。この間、業種別では、鉱業、製造業及び卸売業は減少傾向であり、倉庫業は横ばいとなっている。

図表1-1-1-3 BtoBの商取引に係る産業別の年間総出荷量の推移

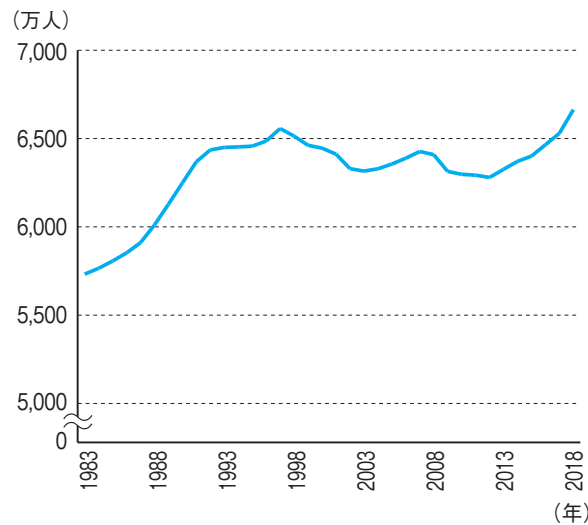


(3) 就業者数の動向

a. 全国の就業者数の推移とバス・鉄道の定期利用者数の関係

全国の就業者数は、生産年齢人口が減少し始めた2000年頃から増減を繰り返しているが、ここ数年については2012年の6,280万人を底に増加し、2018年は6,664万人（2012年から384万人（6.4%）増加）となっている。

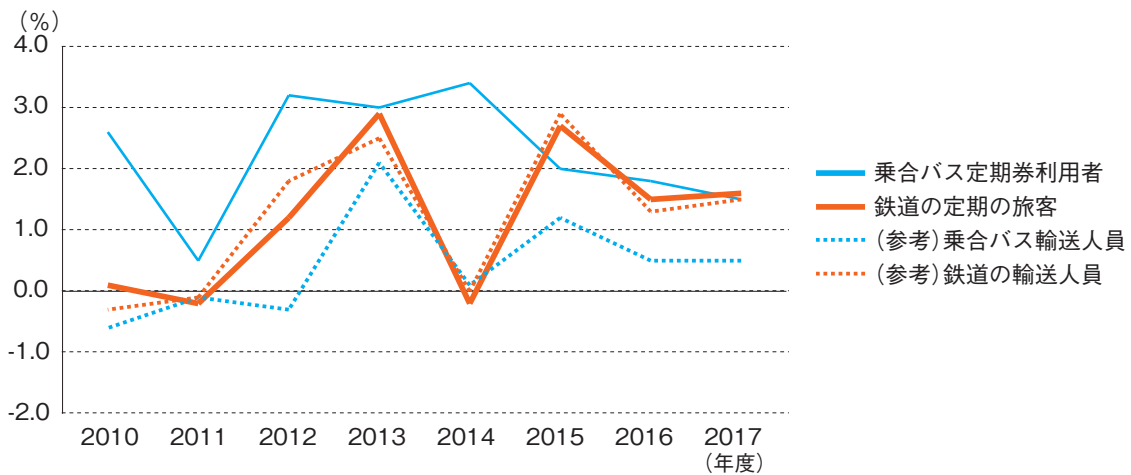
図表1-1-1-4 全国の就業者数の推移



資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

就業者数が増加しているここ数年において、乗合バスの定期券利用者数は、毎年増加しており、鉄道の定期の旅客数も2011年度、2014年度を除いて増加している。こうしたことも影響して、ここ数年は乗合バスの輸送人員は緩やかに増加しており、鉄道の輸送人員も増加している。

図表1-1-1-5 乗合バスと鉄道の定期利用者数の対前年度増減率の推移



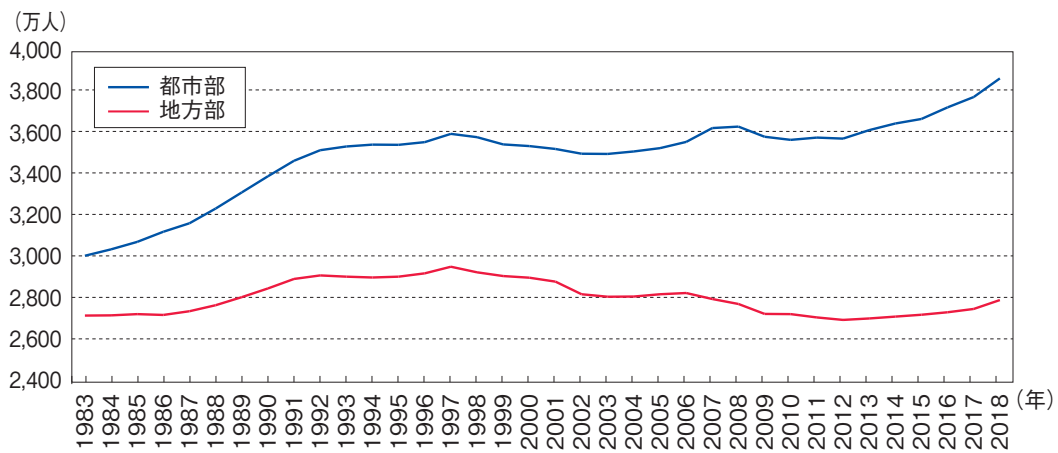
資料：国土交通省「鉄道輸送統計年報」及び「乗合バス事業の収支状況」から国土交通省総合政策局作成

b. 都市部と地方部の就業者数

都市部は、緩やかながら増加傾向を保っており、2018年は3,868万人（2012年の3,577万人から291万人増加（8.1%増））となった。

これに対して、地方部は、1997年にピーク（2,958万人）を迎えた後は減少してきたが、近年は人口が減少している（図表2-1-1-3参照）にもかかわらず、2012年（2,701万人）を底にわずかながら増加しており、2018年は2,797万人となった。

図表1-1-1-6 都市部と地方部の就業者数の推移



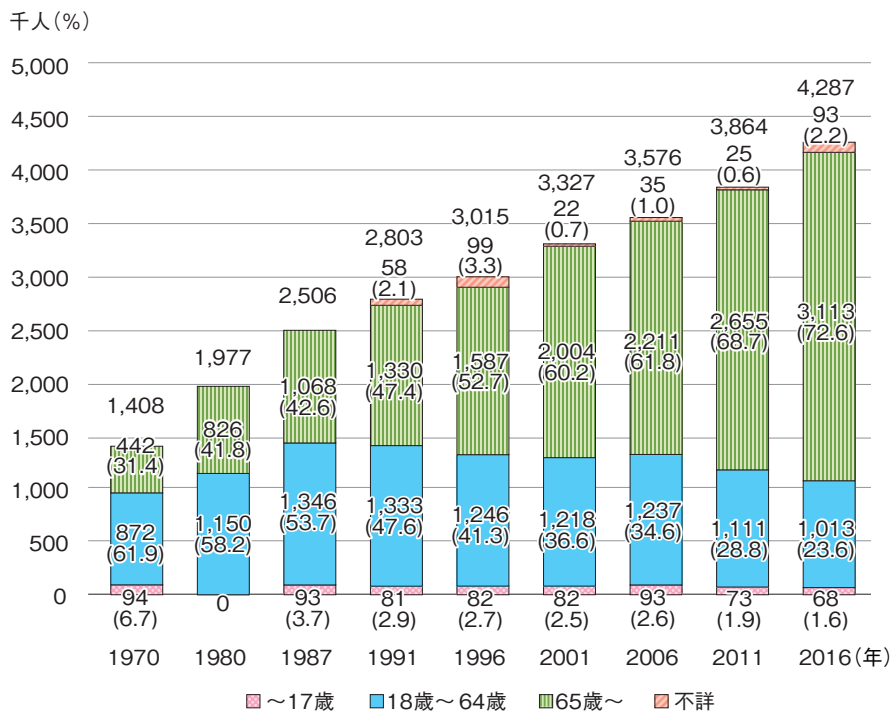
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

(4) 障害者の状況

身体障害者数は、高齢化の進展を背景に65歳以上の身体障害者が大幅に増加していることにより総数も増加し、2016年は約436万人、うち在宅の身体障害者の数は429万人である。知的障害者数及び精神障害者数も、増加してきている。

こうした中で、働く障害者は増加してきており、民間企業において雇用されている障害者数は53.5万人、実雇用率は2.05%となっている。また、障害者であって毎日外出する人は2割、月1回以上外出する人は8割超となっておりかなりの頻度で外出している。

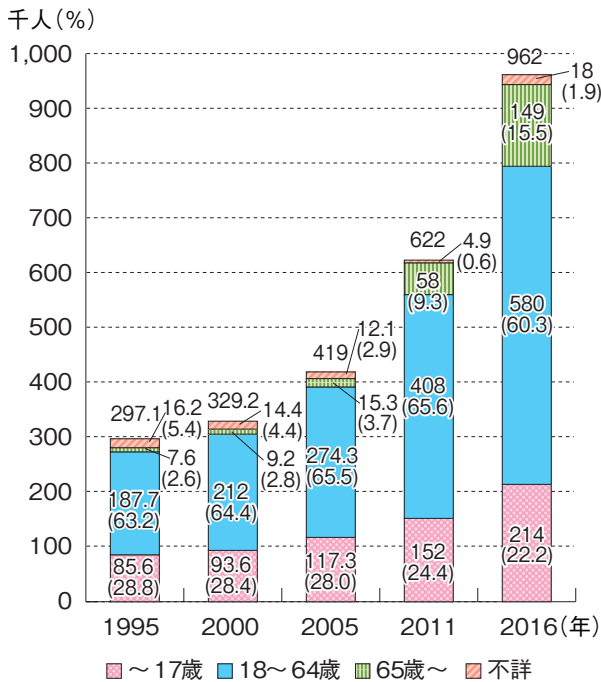
図表1-1-1-7 身体障害児・者（在宅）数の推移



注：1980年は身体障害児（0～17歳）に係る調査を行っていない。

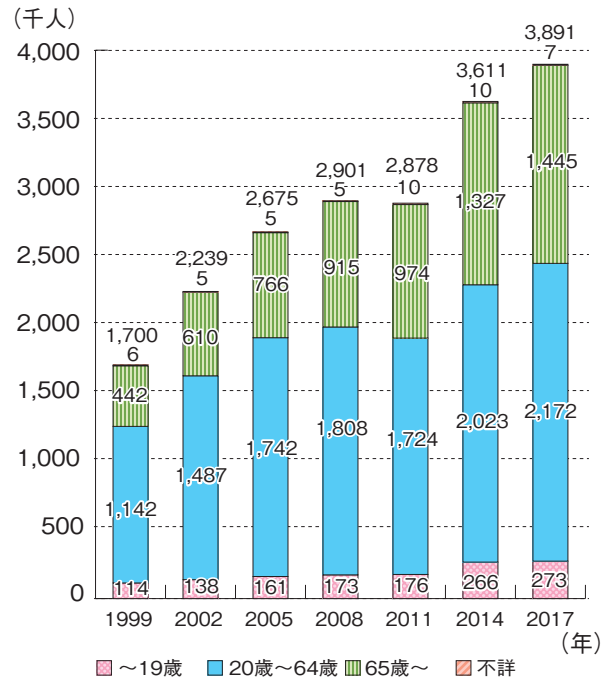
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（1970年、1980年、1987年、1991年、1996年、2001年、2006年）、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（2011年、2016年）

図表1-1-1-8 知的障害者(在宅)数の推移



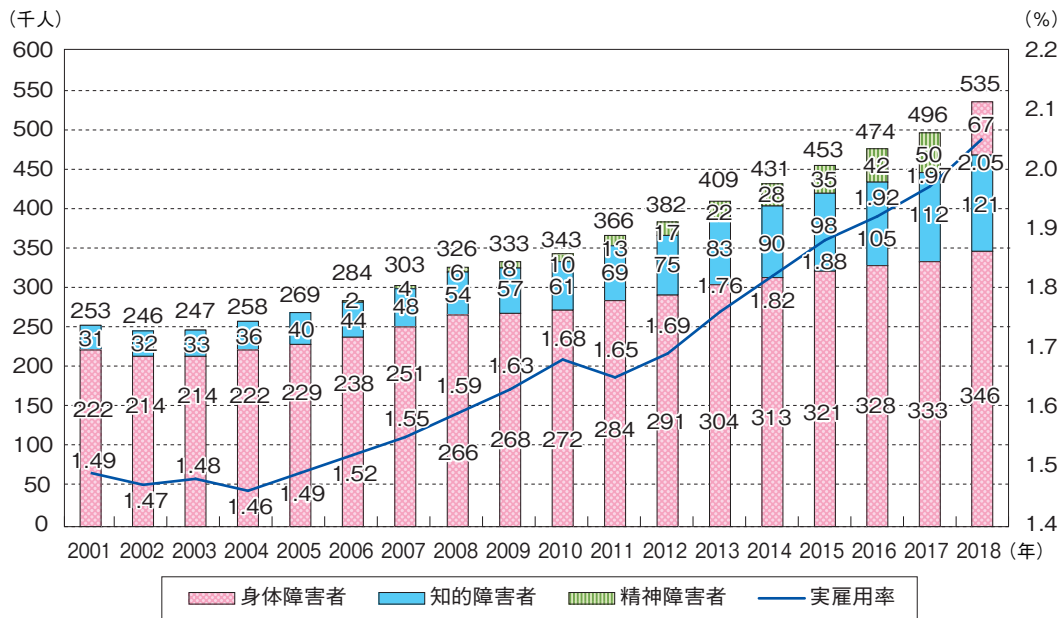
資料：厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(1995年, 2000年, 2005年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2011年, 2016年)

図表1-1-1-9 精神障害者(外来)数の推移



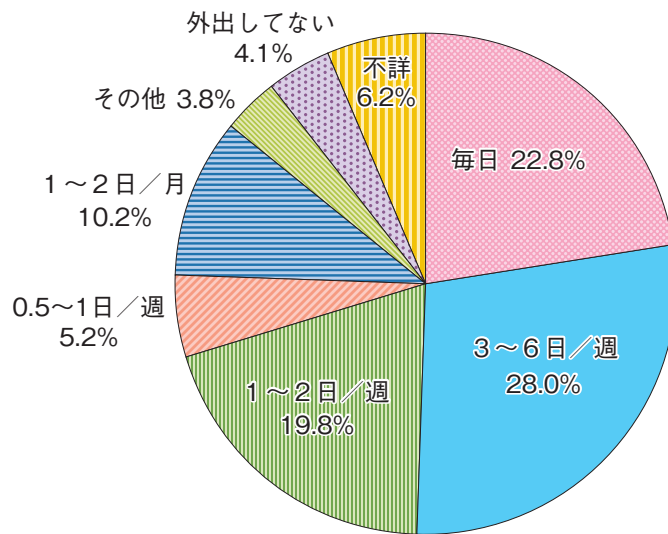
資料：厚生労働省「患者調査」(1999年, 2002年, 2005年, 2008年, 2011年, 2014年, 2017年) から厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部作成

図表1-1-1-10 民間企業において雇用されている障害者の数及び実雇用率の推移



資料：厚生労働省「平成30年障害者雇用状況の集計結果」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-11 障害者の外出頻度 (2016年)



資料：厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2016年) から国土交通省総合政策局作成

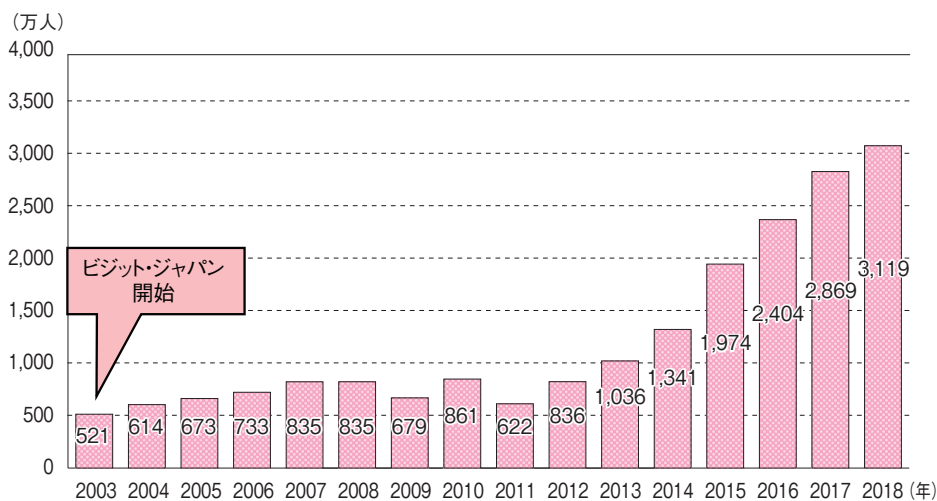
(5) 訪日外国人旅行者の状況

a. 訪日外国人旅行者の動向

訪日外国人旅行者数は、2018年は前年比8.7%増の3,119万人となり、6年前の2012年の836万人と比べると3.7倍に急増している。

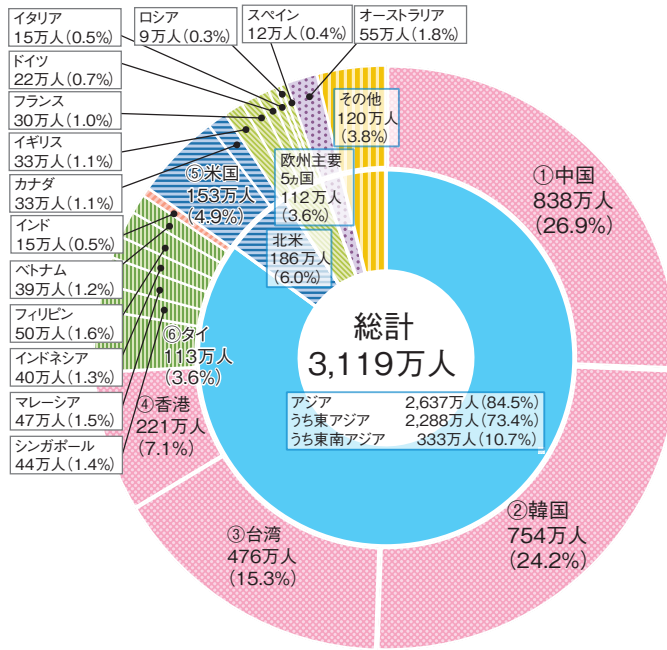
訪日外国人旅行者の国籍・地域別の人数は、2018年は上から順に、中国838万人、韓国754万人、台湾476万人、香港221万人、米国153万人、タイ113万人であり、公共交通機関においても、多様な言語を母国語とする訪日外国人旅行者への対応が求められている。

図表1-1-1-12 訪日外国人旅行者数の推移



注) 2017年の値は確定値、2018年の値は暫定値
資料：日本政府観光局資料から観光庁作成

図表1-1-1-13 国籍・地域別の訪日外国人旅行者数（2018年）

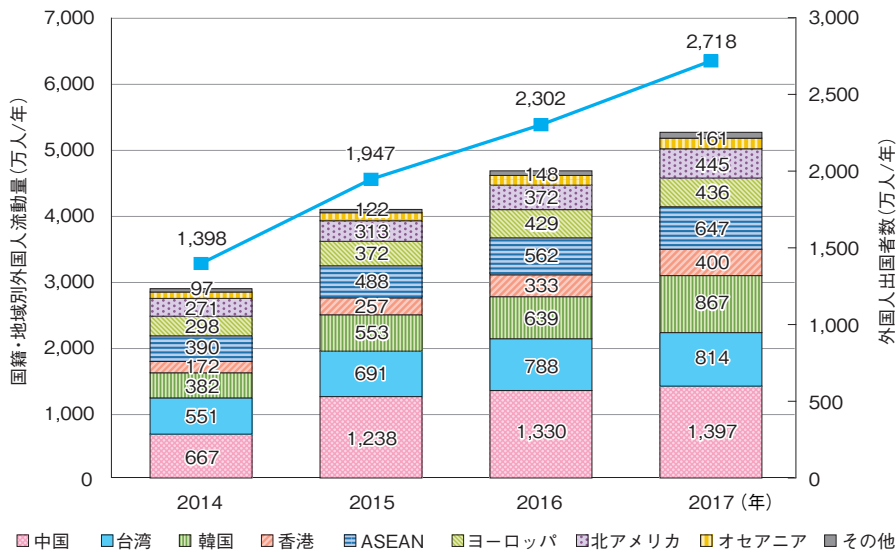


※（ ）内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
 ※その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。
 ※数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。
 資料：日本政府観光局資料から観光庁作成

訪日外国人旅行者の国内での移動量については、3年連続で増加傾向にある。また国籍・地域別の移動量では、2017年では中国・韓国・台湾の順となっており、その3国・地域で全体の約6割を占めている。

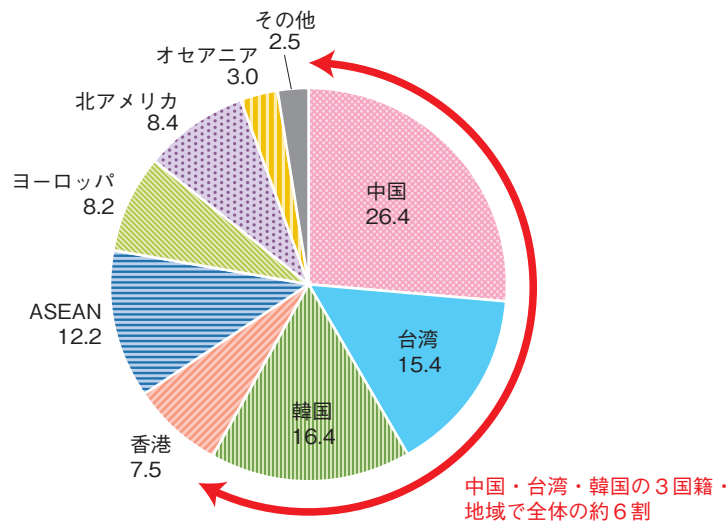
移動量を利用交通機関ごとに見ると、全国では鉄道での移動が最も多く、次がバスでの移動となっている。各地方ブロック内での移動については、関東及び近畿では鉄道での移動が多いが、それ以外の地域ではバスが多く使われている。なお沖縄ではレンタカーでの移動が特に多くなっている。

図表1-1-1-14 国籍・地域別の移動量と出国者数の変化



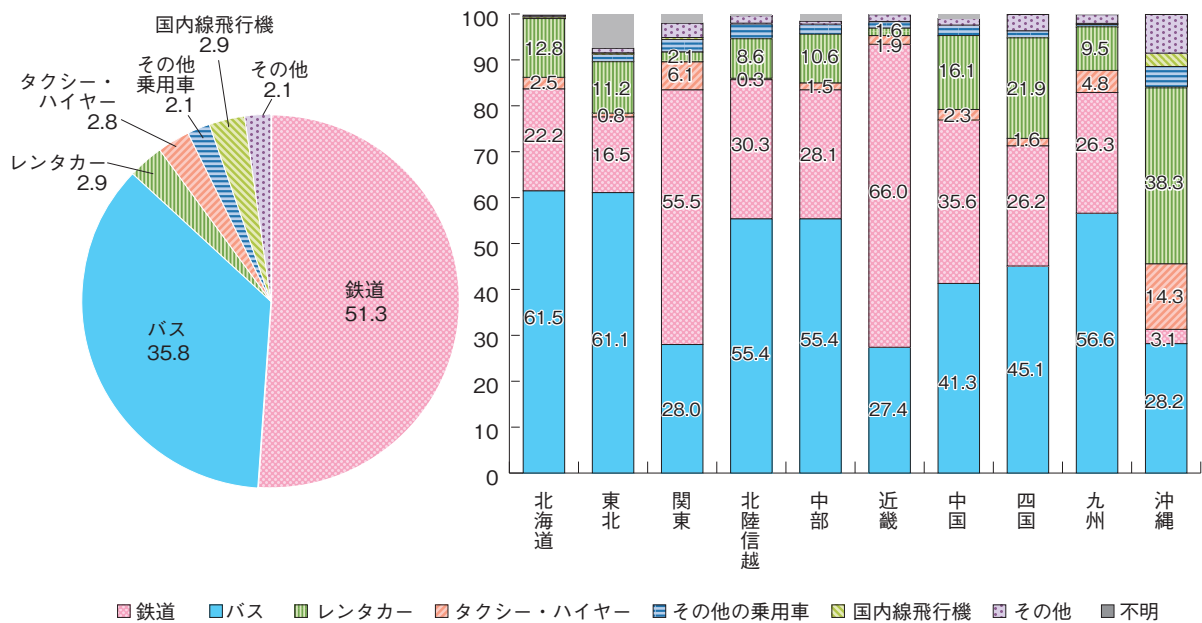
注：同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く
 資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ（FF-Data）」、法務省「出入国管理統計」

図表1-1-1-15 移動量の国籍・地域別の内訳 (2017年)



注：同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」

図表1-1-1-16 利用交通機関の内訳及び地方ブロック内々での利用交通機関の内訳 (2017年)



注1：(左図) 同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く。交通機関不明を除く。
注2：(右図) 地域ブロックは地方運輸局単位で集計。入国港から最初訪問地までの移動と最終訪問地から出国港までの移動及び発着地不明を除き、国内訪問地間の運輸局内々移動を対象。
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」

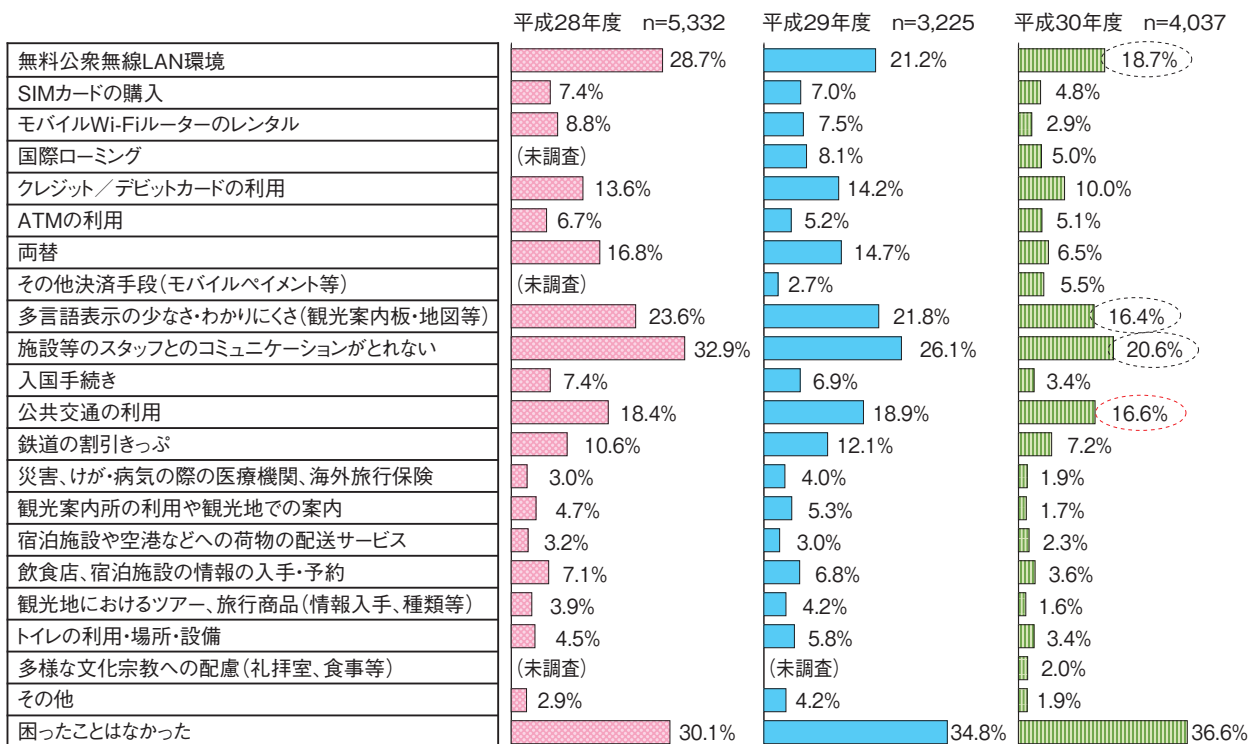
b. 日本の交通に対する外国人の見方

世界経済フォーラム（World Economic Forum）の「The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017」によると、世界の136の国と地域の中で、日本は、「鉄道インフラの質」と「地上交通の効率性」において1位と高い評価を得ている。

しかしながら、訪日外国人旅行者を対象とした「旅行中に困ったこと」に関するアンケート調査によると、「公共交通の利用」が3番目に多かったほか、交通にも関連する「施設等のスタッフとのコミュニケーションがとれない」、「多言語表示の少なさ・わかりにくさ」、「無料公衆無線LAN環境」が上位に挙げられている。

公共交通機関のうち、利用割合が比較的高かった在来線・バス・新幹線・タクシーについて、利用した際に困った理由を尋ねたところ、在来線・バス・新幹線では乗車方法などに関する「構内、乗り場、車内の利用」項目が多く、タクシーでは「移動前の目的地の指定及び移動中のトラブル対応がうまくできなかった」「タクシーが捕まらなかった/捕まえるのに時間がかかった」が多くなった。訪日外国人旅行者がこうした不満を感じずに公共交通機関を利用できるよう、受入環境の整備をより一層進めることが課題となっている。

図表1-1-1-17 旅行中に困ったこと（全体）

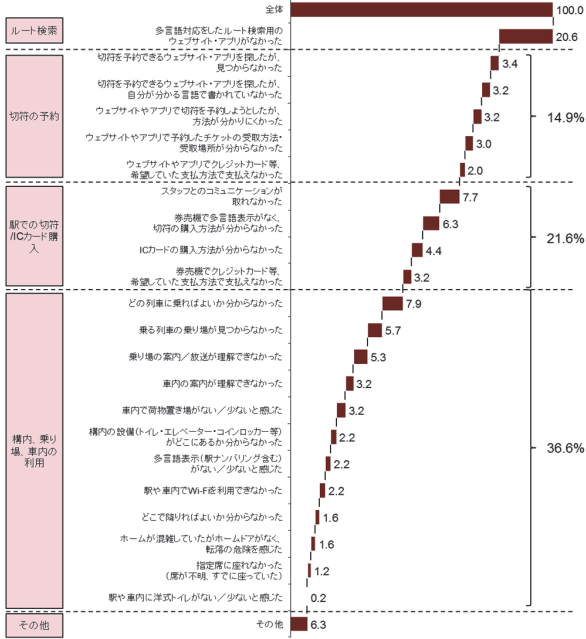


資料：観光庁作成

図表1-1-1-18 公共交通機関の利用で困った理由

新幹線について、困った理由

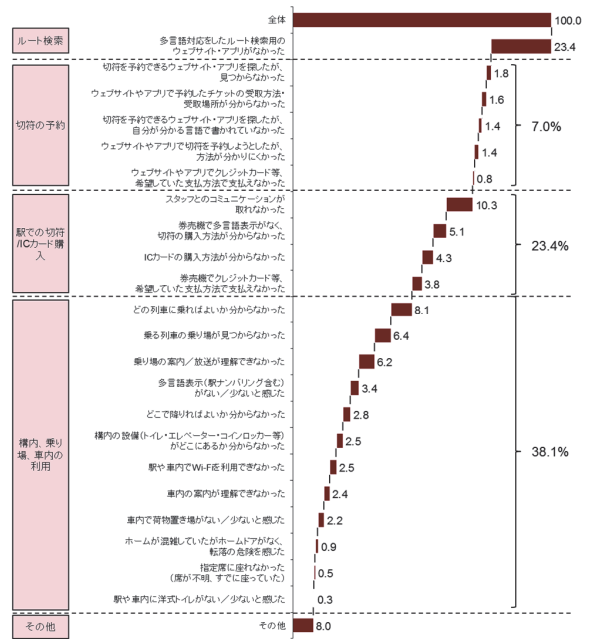
(n=新幹線利用時困った理由の数(延べ)=494)



在来線について、困った理由

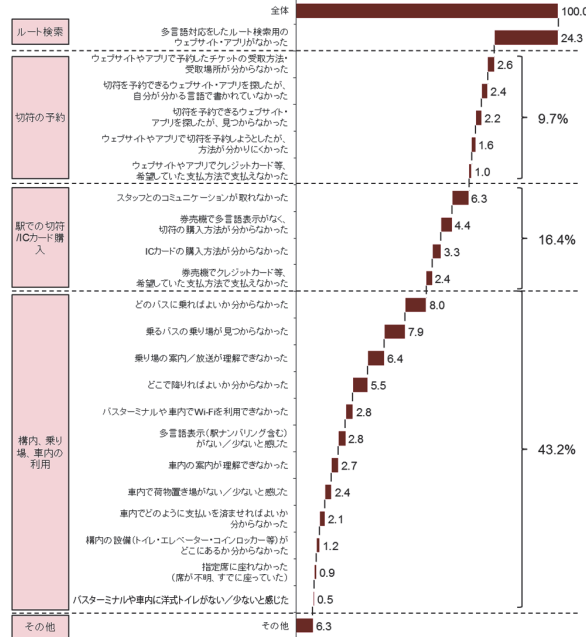
(複数回答・最大3つまで)

(n=在来線利用時困った理由の数(延べ)=1,382)



バスについて、困った理由

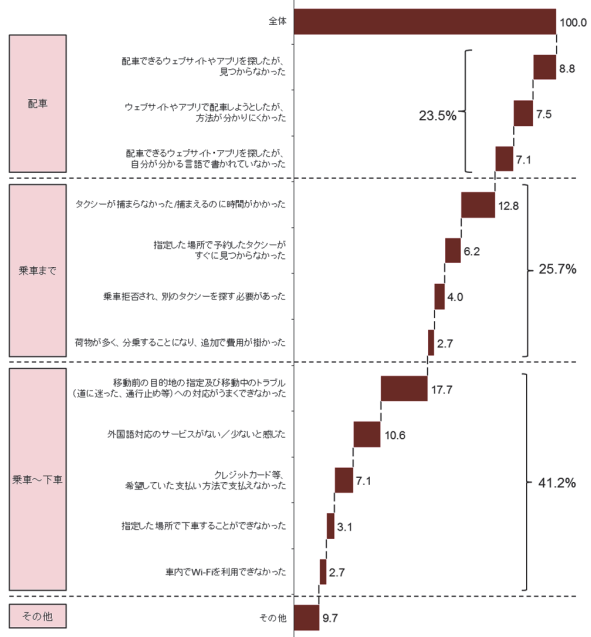
(n=バス利用時困った理由の数(延べ)=822)



タクシーについて、困った理由

(複数回答・最大3つまで)

(n=タクシー利用時困った理由の数(延べ)=226)



資料：観光庁「訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関するアンケート」(2018年度)

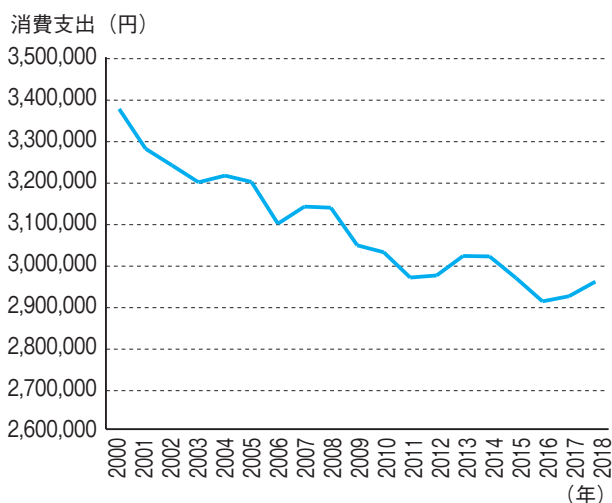
(6) 家計の消費行動の変化

a. 1世帯当たりの消費支出の総額と交通に関する支出額

1世帯当たりの消費支出（総世帯）は減少傾向にあり、2000年からの18年間で12.4%減少し、2018年は296万円となった。

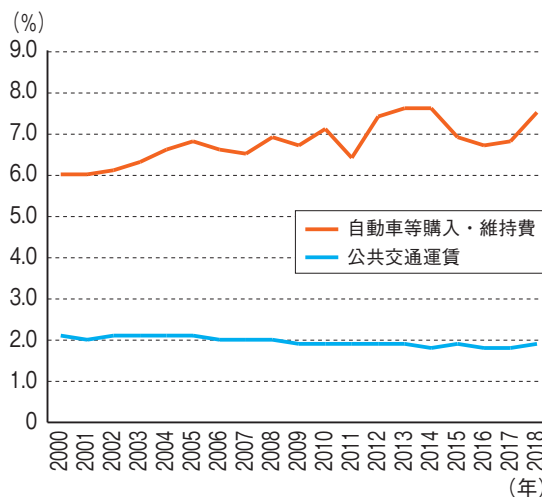
こうした中、家計の交通に関する支出の変化について見ると、家計は、公共交通への支出の割合をほぼ一定とする一方、自家用車への支出の割合をやや増やしており、それらを合計した交通（うち公共交通や自家用車）への支出の割合は、8.1%から9.4%へと高まっている。

図表1-1-1-19 1世帯当たりの消費支出（総世帯）の推移



資料：総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-20 消費支出に占める公共交通運賃と自動車等購入・維持費の割合の推移（総世帯）



資料：同左

b. 都市部と地方部における交通に関する支出額の特徴

公共交通運賃への支出額は、都市部（ここでは三大都市圏を含む、関東（茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野）、東海（岐阜、静岡、愛知、三重）、近畿（滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山）の3ブロック）で高くなる傾向がある。

図表1-1-1-21 1世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費の変化（総世帯、地方別）

(単位：円)

		公共交通運賃		自動車等購入・維持費	
		2002年	2018年	2002年	2018年
三大都市圏を含むブロック	関東	89,161 → -14.1%	76,590	194,391 → -5.1%	184,414
	東海	54,462 → -15.0%	46,306	257,153 → 19.5%	307,261
	近畿	75,338 → -23.6%	57,529	171,815 → 7.5%	184,618
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871 → -15.6%	42,096	178,221 → 7.0%	190,652
	東北	40,667 → -23.2%	31,242	180,523 → 40.2%	253,157
	北陸	41,152 → -23.2%	31,595	215,972 → 49.7%	323,415
	中国	55,654 → -40.6%	33,034	215,746 → 10.1%	237,638
	四国	37,227 → -44.2%	20,787	202,445 → 25.4%	253,842
	九州	46,161 → -16.9%	38,350	196,651 → 41.5%	278,203
	沖縄	45,559 → -39.6%	27,502	128,663 → 2.6%	131,986

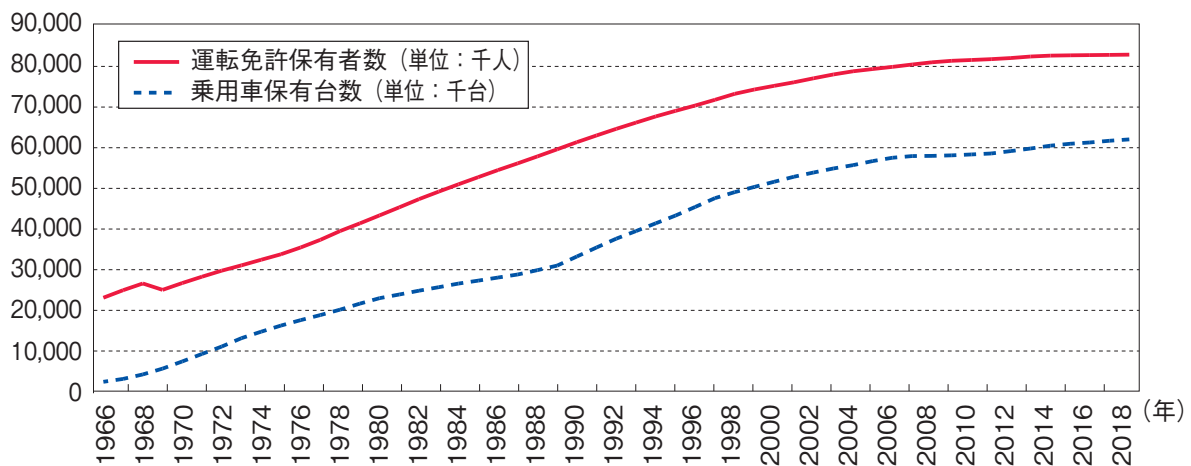
資料：総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

(7) モータリゼーション

a. 運転免許保有者数および乗用車保有台数の推移

運転免許保有者数は、人口が大きく増加した時期に、長期にわたって大きく増加した。人口の増加が緩やかになり、やがて減少に転じた後も、緩やかながらも増加を続けている。

図表1-1-1-22 運転免許保有者数と乗用車保有台数の推移

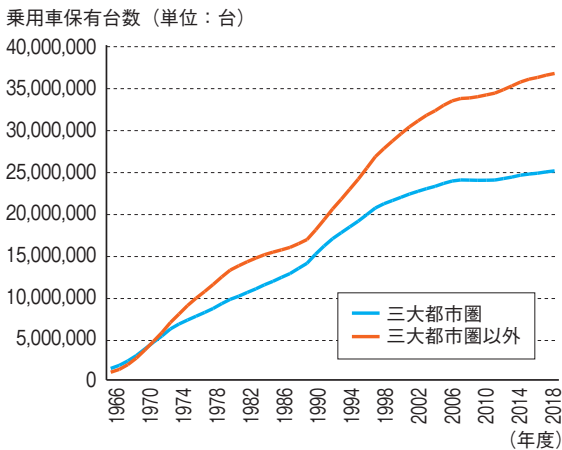


資料：運転免許保有者数については警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から、国土交通省総合政策局作成

b. 都市部と地方部における乗用車保有台数の特徴

乗用車保有台数は、都市部（ここでは三大都市圏）、地方部（ここでは三大都市圏以外）のいずれにおいても大きく増加してきたが、近年は、都市部では増加傾向が緩やかになったのに対し、地方部では大幅な増加が続いている。

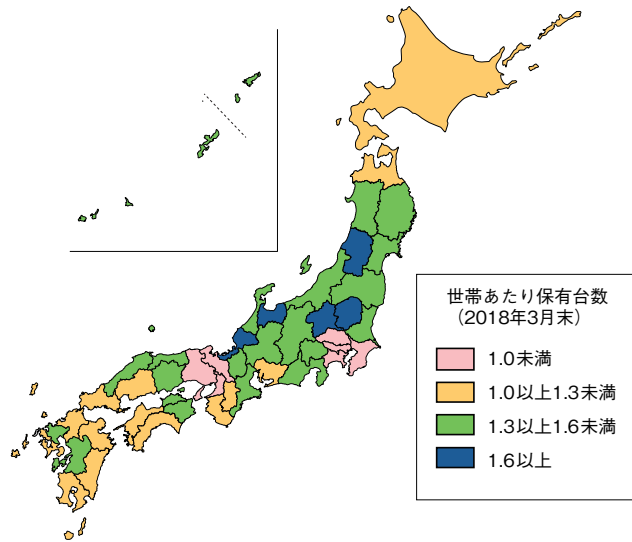
図表1-1-1-23 三大都市圏と三大都市圏以外の乗用車保有台数の推移



注：三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県

資料：(一財)自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別自動車保有台数(軽自動車含む)(毎年3月末現在)」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-24 都道府県別1世帯当たりの乗用車の保有台数

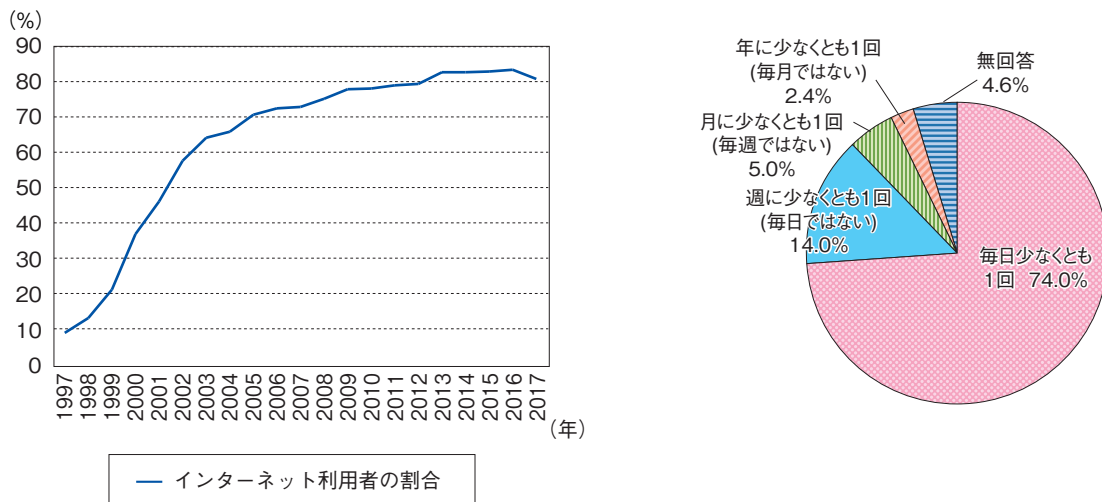


資料：(一財)自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯当たり普及台数(毎年3月末現在)(平成30年度)」から国土交通省総合政策局作成

(8) ICTの普及

我が国のインターネット利用者数は、1990年代後半から急激に増加し、近年は緩やかに増加を続けているところであり、2017の利用率は80.9%となっている。情報通信機器の保有状況を見てみると、2017年において、「スマートフォン」(75.1%)が「パソコン」(72.5%)を上回り、スマートフォンが急速に普及している。また、2017年において、インターネット利用者のうち、毎日少なくとも1回利用する者は7割を超え、週1回以上の頻度で利用する者は9割近くに達する。

図表1-1-1-25 インターネット利用者割合の推移（左図）と利用者の利用頻度（右図）



資料：総務省「通信利用動向調査」から国土交通省総合政策局作成。右図は、2017年。

(9) 交通施策と連携する施策の動向

a. まちづくりに関する施策

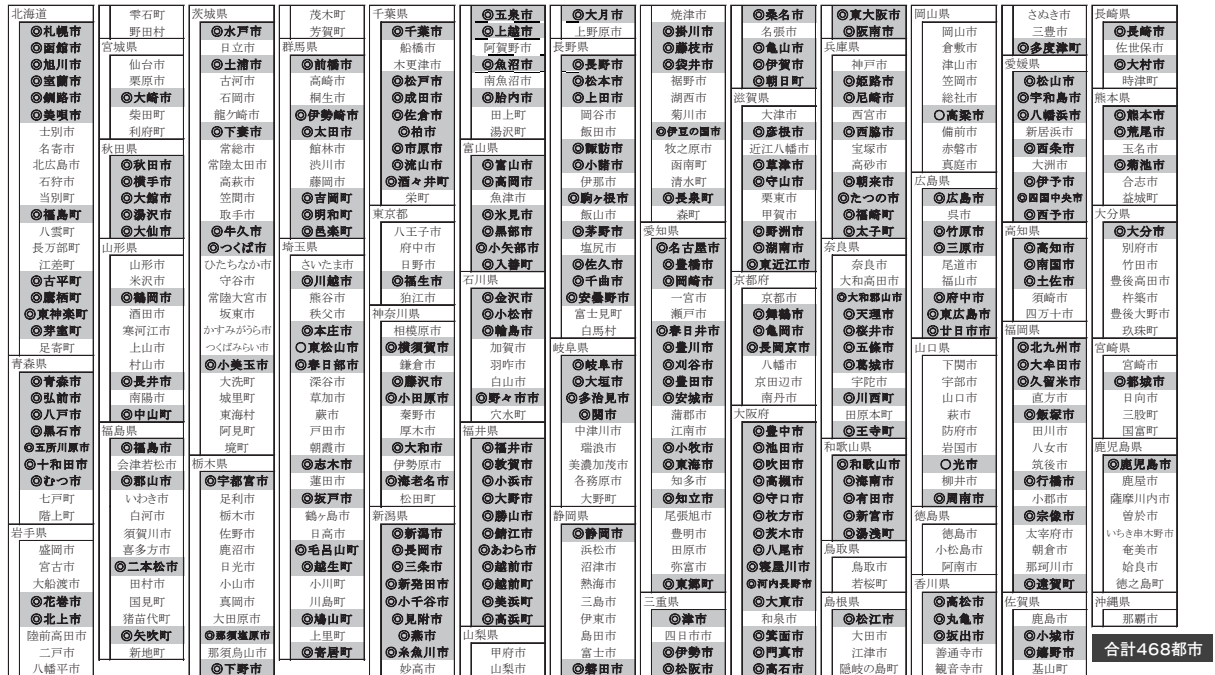
医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要となっている。

行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が整備されている。現在、全国の市町村において立地適正化計画の作成の動きが本格化しており、国はそうした動きに関する財政面・技術面での支援の充実を進めている。

図表1-1-1-26 立地適正化計画の策定状況

○468都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(平成31年3月31日時点)
 ○このうち、231都市が平成31年3月31日までに計画を作成・公表。

※平成31年3月31日までに作成・公表の都市(■)
 都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定した市町村(◎:228都市)、都市機能誘導区域のみ設定した市町村(○:3都市) (平成31年3月31日時点)



資料：国土交通省都市局資料

b. 観光立国の実現に向けた施策

2016年3月30日、内閣総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」は「明日の日本を支える観光ビジョン」をとりまとめた。観光は真に我が国の成長戦略と地方創生の柱であるとの認識の下、2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の新たな目標を掲げた。

観光ビジョンに掲げた目標の達成に向け、短期的な政府の行動計画として「観光ビジョン実現プログラム」を毎年策定し、観光ビジョンの確実な実現を図っており、また、2018年4月に成立した「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律」に基づき、2018年4月に成立した「国際観光旅客税法」により創設された国際観光旅客税の税収をストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備等に充当することとしている。加えて、公共交通事業者等に対する努力義務の範囲を拡充し、外国人観光旅客の利便を増進するための取組を加速化している。

図表1-1-1-27 新たな観光立国推進基本計画の目標

明日の日本を支える観光ビジョン 新たな目標値

安倍内閣6年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

	(2012年)	(2018年)
・訪日外国人旅行者数は、約3.7倍増の 3,119万人 に	836万人	⇒ 3,119万人
・訪日外国人旅行消費額は、約4.2倍増の 4.5兆円 に	1兆846億円	⇒ 4兆5,189億円

新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： <u>4,000万人</u> (2015年の約2倍)※	2030年： <u>6,000万人</u> (2015年の約3倍)※
訪日外国人旅行消費額	2020年： <u>8兆円</u> (2015年の2倍超)※	2030年： <u>15兆円</u> (2015年の4倍超)※
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： <u>7,000万人泊</u> (2015年の3倍弱)※	2030年： <u>1億3,000万人泊</u> (2015年の5倍超)※
外国人リピーター数	2020年： <u>2,400万人</u> (2015年の約2倍)※	2030年： <u>3,600万人</u> (2015年の約3倍)※
日本人国内旅行消費額	2020年： <u>21兆円</u> (最近5年間の平均から約5%増)※	2030年： <u>22兆円</u> (最近5年間の平均から約10%増)※

※()内は観光ビジョン策定時である2015年時点との比較。

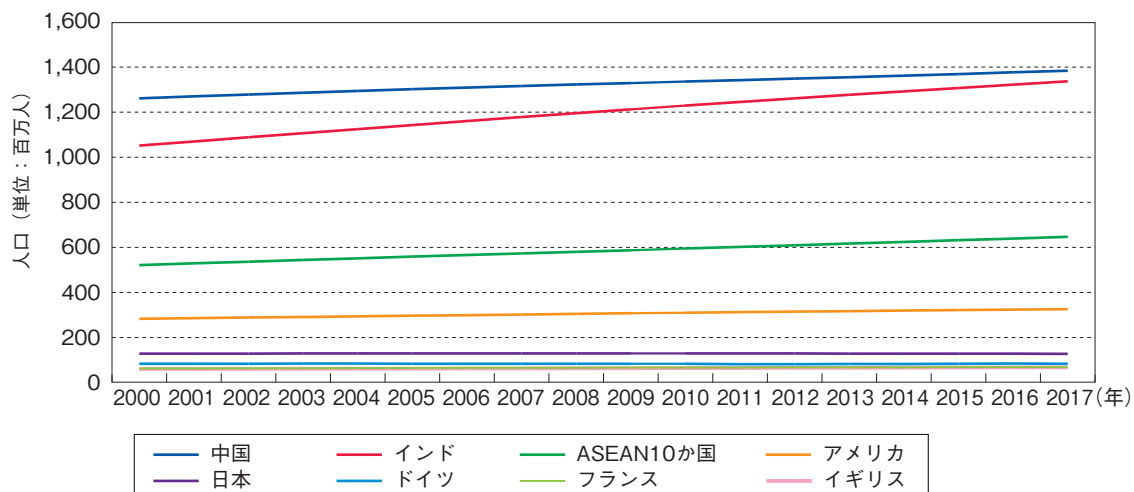
資料：国土交通省観光庁資料

(10) 世界の社会・経済の動向

a. 世界各国の人口の動向

2017年の人口は、中国は13.9億人（2000年比9.8%増、日本の10.9倍）、ASEAN10か国は6.5億人（2000年比24%増、日本の5.1倍）である。人口の面では、中国もASEAN10か国の合計も、従前から日本より大幅に多く、現在に至るまで長期にわたって増加を続けている。

図表1-1-1-28 各国の人口の国際比較



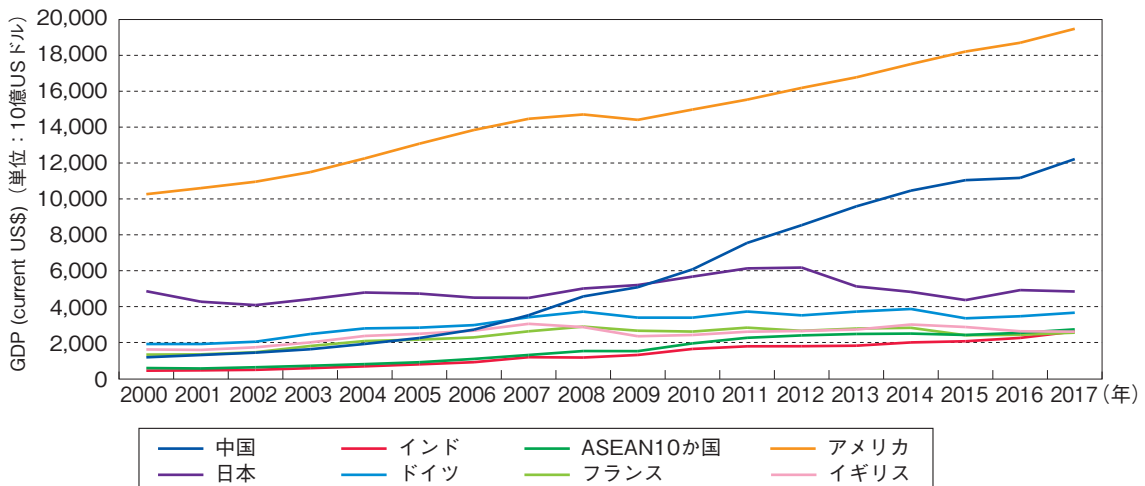
注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム
資料：World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

b. 世界各国の国内総生産（ドルベース）

我が国の国内総生産は、ドルベースでは、2013年から円安ドル高方向へ推移したことに伴い、2012年の約6.2兆ドルから減少して2017年は約4.9兆ドルであり、アメリカ、中国に次いで世界第3位、世界に占める比率は5.5%である。

アジア諸国について2000年から2017年までの変化を見ると、中国は、約1.2兆ドルから約12.2兆ドルへ10.1倍、ASEAN10か国の合計は、約0.62兆ドルから約2.8兆ドルへ4.5倍と大きく伸びている。

図表1-1-1-29 各国の国内総生産（名目GDP）の国際比較



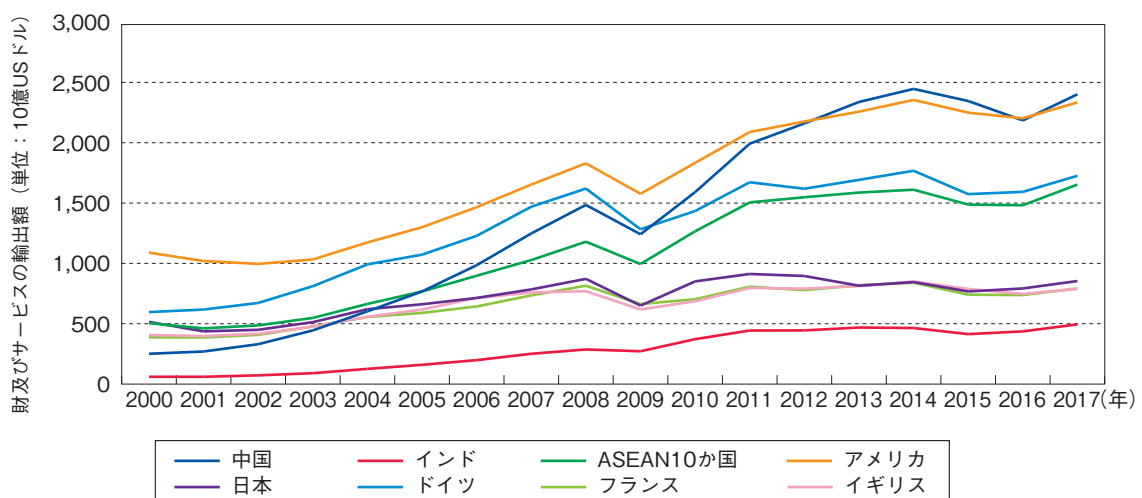
注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム
資料：World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

c. 世界各国の輸出額及び輸入額

輸出額について、2017年で見ると我が国は8,602億ドルである。中国は約2.4兆ドルで、2017年はアメリカを抜いて世界第1位となるなど急激に伸びており、日本の2.8倍である。ASEAN10か国の合計は、約1.7兆ドルで世界第3位のドイツに迫っており、日本の1.9倍である。

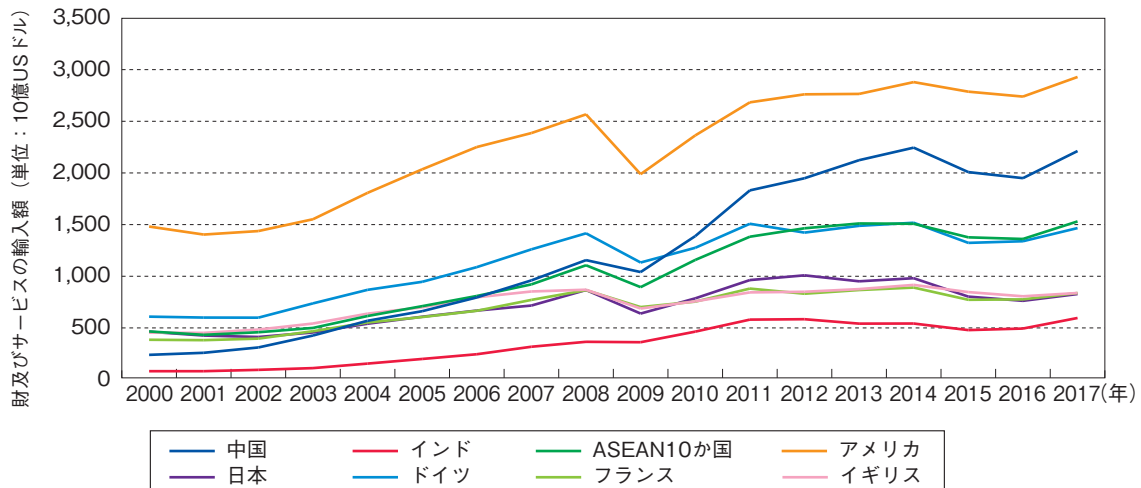
輸入額について、2017年で見ると我が国は8,158億ドルである。中国は約2.2兆ドルで、輸出額同様急激に伸び、アメリカに次いで世界第2位となっており、日本の2.7倍である。ASEAN10か国の合計は、約1.3兆ドルで世界第3位のドイツとほぼ同じであり、日本の1.8倍である。

図表1-1-1-30 各国の輸出額の国際比較



注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム
資料：World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-31 各国の輸入額の国際比較



注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム
資料：World Bank[World Development Indicators database] から国土交通省総合政策局作成

d. アジア太平洋地域におけるインフラ投資需要の動向

アジア開発銀行の報告書^(※1)では、アジア太平洋諸国のインフラは急速に改善しているが、十分というには程遠く、また、都市の交通混雑は、生産性を下げ、燃料を浪費し、人のストレスとなって、経済に毎日巨額の負担を強いていると指摘している。

同報告書によると、アジア太平洋地域の25の発展途上の国と地域^(※2)では、インフラ投資に2015年に8,810億ドルが投じられたが、2016年から2020年までの5年間における1年当たりのインフラ投資需要として見込まれる額（気候変動への対応を勘案したもの）である1兆3,400億ドルとのギャップは4,590億ドルであり、そのギャップの規模は国内総生産の2.4%（同5.0%）に相当する。また、同報告書によると、2016年から2030年までの15年間におけるアジア太平洋地域の45の国と地域^(※3)では、1年当たりのインフラ投資需要として見込まれる額（気候変動への対応を勘案したもの）は1兆7,440億ドルであり、うち、交通・運輸は、31.9%を占める5,570億ドル（15年の総額では8兆3,530億ドル）と見込まれている。

(※1) ASIAN DEVELOPMENT BANK「MEETING ASIA'S INFRASTRUCTURE NEEDS」(2017年2月)

(※2) アルメニア、カザフスタン、キルギス、中国、モンゴル、アフガニスタン、バングラデシュ、ブータン、インド、モルジブ、ネパール、パキスタン、スリランカ、カンボジア、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、タイ、ベトナム、フィジー、キリバス、マーシャル、ミクロネシア、パプアニューギニア

(※3) (※2)の25の国と地域のほか、アゼルバイジャン、ジョージア、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタン、香港、韓国、台湾、ブルネイ・ダルサラーム、ラオス、シンガポール、クック諸島、ナウル、パラオ、サモア、ソロモン諸島、東ティモール、トンガ、ツバル、バヌアツ

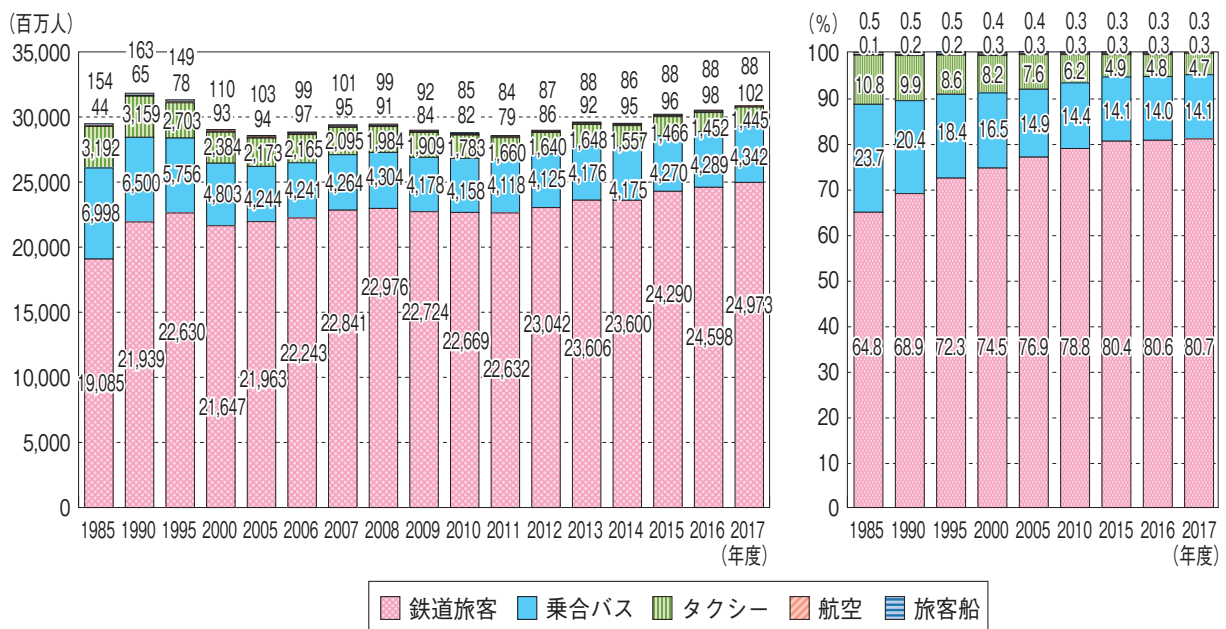
第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向

第1節 輸送量とその背景

(1) 国内旅客輸送

我が国の国内旅客輸送量（人ベース）（自家用車によるものを除く。）は、1991（平成3）年をピークに2004年まで減少した後、緩やかな増加に転じたが、リーマンショックが発生した2008年を境に再び減少に転じ、2011年を境に再度緩やかな増加に転じた。

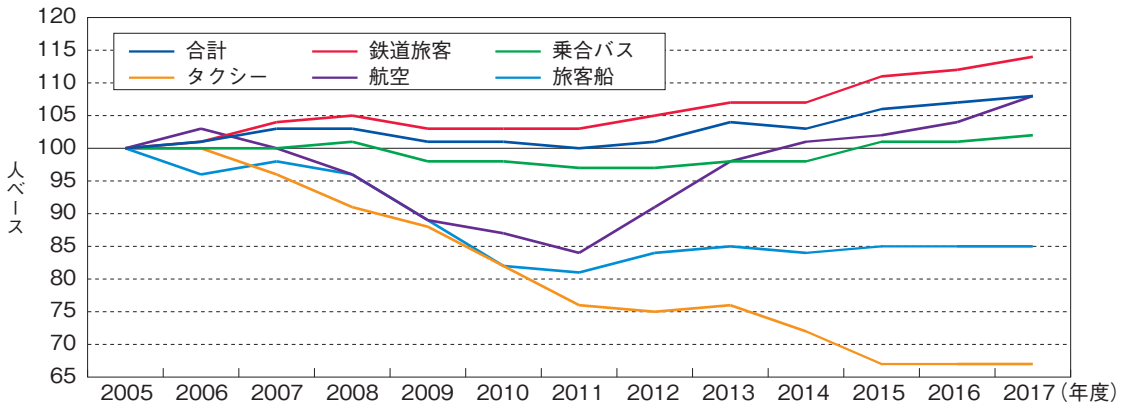
図表1-2-1-1 国内旅客輸送量（人ベース）（左図）及び分担率（右図）の推移



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

2011年度以降の国内旅客輸送量（人ベース）の変動を交通モード別にみると、鉄道や乗合バスは緩やかな増加傾向にあり、航空はリーマンショック前の水準まで回復し、ここ数年は増加傾向にある。一方で、旅客船はここ数年横ばい、タクシーは長期にわたり減少が続いている。

図表1-2-1-2 国内旅客輸送量（人ベース）の推移（2005年度を100とした場合の動き）

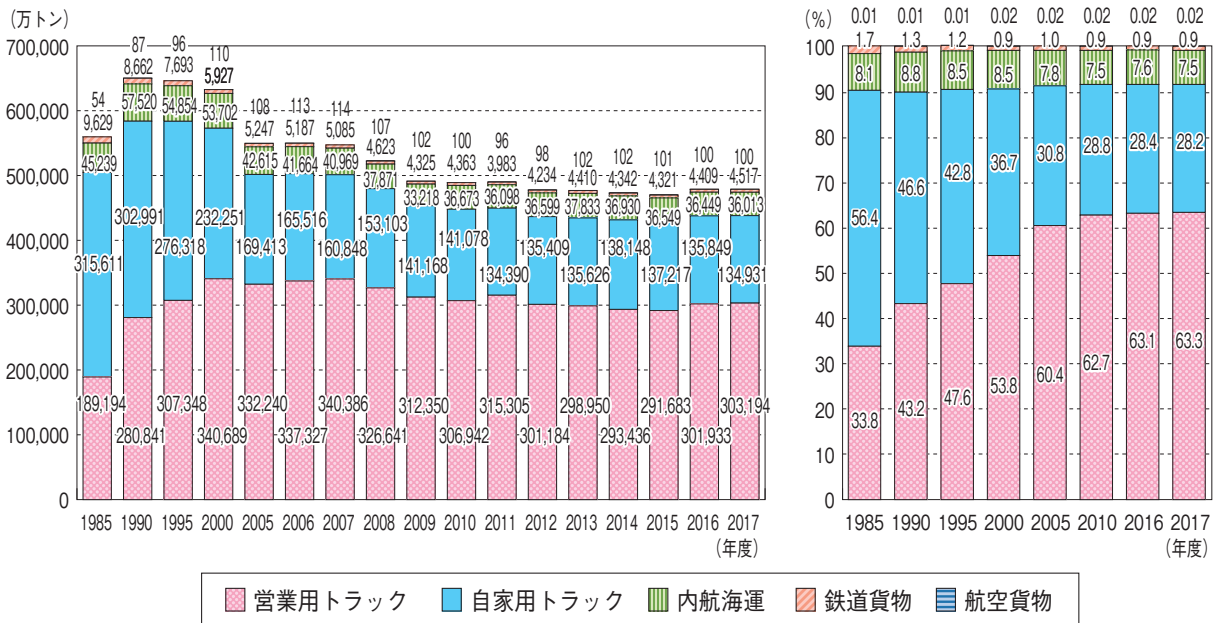


資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

(2) 国内貨物輸送

我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少が考えられる。

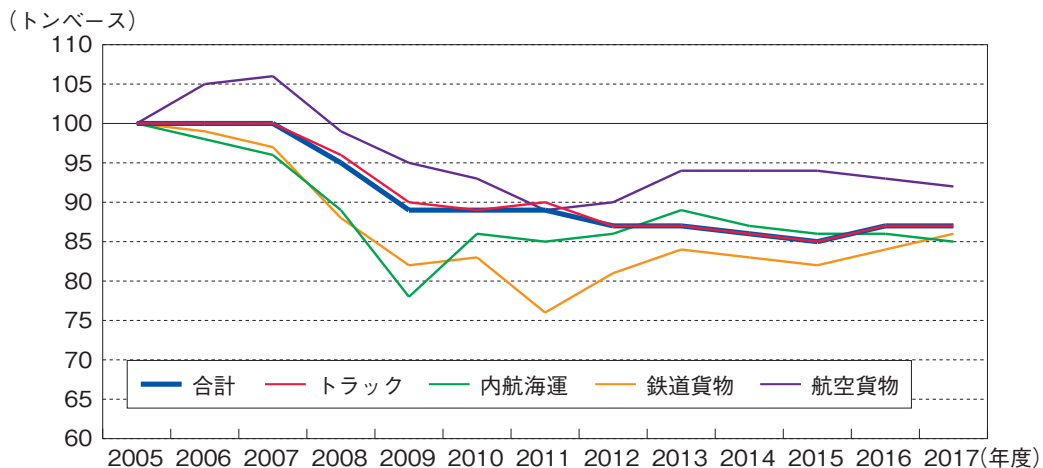
図表1-2-1-3 国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航海運統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

2005年度以降の国内貨物輸送量（トンベース）の変動を交通モード別にみると、いずれの交通モードにおいても、リーマンショックの影響で急減した後は概ね安定的に推移している。また、モーダルシフトの影響により、鉄道貨物は増加している。

図表1-2-1-4 国内貨物輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)

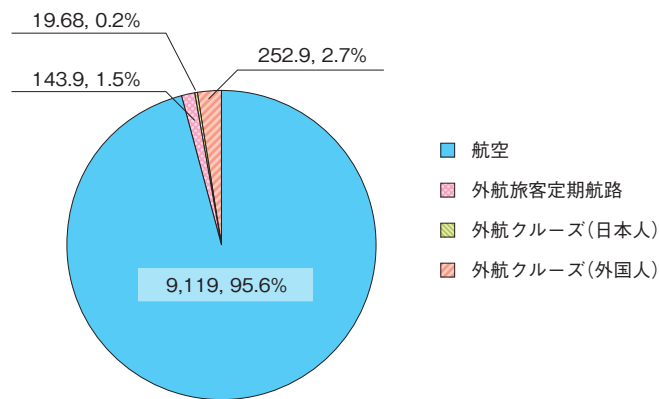


資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

(3) 国際旅客輸送

我が国を発着する国際旅客輸送の手段は、航空と海運に限られるが、国際旅客輸送量に占める航空のシェアは95.6%と圧倒的に多く、海運は4.4%にとどまる。

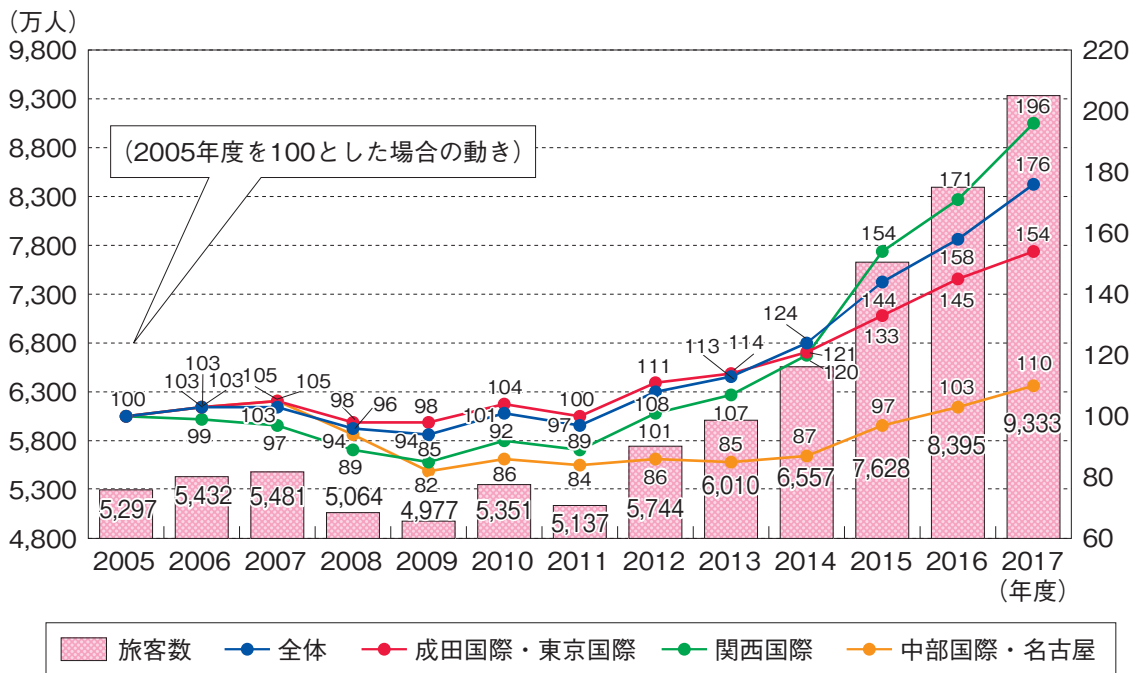
図表1-2-1-5 我が国を発着する国際旅客輸送量とその比率 (2017年)



資料：「空港管理状況調査」、海事局資料、法務省入国管理局集計による外国人入国者数の概数（乗員除く）をもとに港湾局が作成した資料を統合して、国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際航空旅客輸送量について見ると、リーマンショックや東日本大震災の影響と見られる落ち込みの後、訪日外国人旅行者数の顕著な増加や、LCCの利用者の急増により増加している。また、空港別に見ると、近年関西国際空港の伸びが著しい。

図表1-2-1-6 我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移

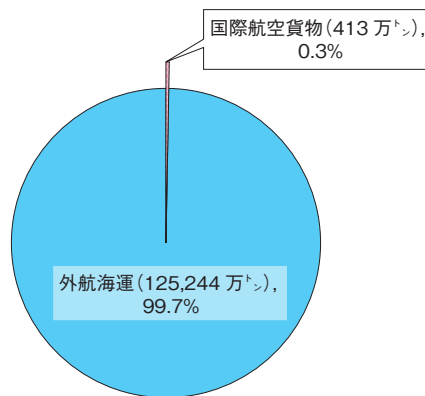


資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

(4) 国際貨物輸送

我が国を発着する国際貨物輸送は、航空と海運に限られるという点では国際旅客輸送と同様であるが、海運が99.7%を占めている。

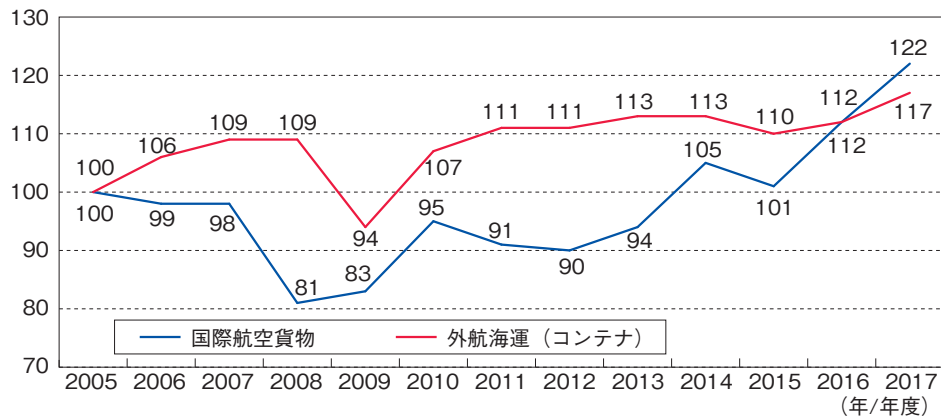
図表1-2-1-7 国際貨物輸送量の分担率 (2017年)



資料：「空港管理状況調査」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際貨物輸送を交通モード別にみると、外航海運(コンテナ)、航空ともに、リーマンショックが発生した2008年前後の落ち込みから回復した後、ここ数年においては増加傾向にある。

図表1-2-1-8 国際貨物輸送量の推移 (2005年/年度を100とした場合の動き)



注：外航海運(コンテナ)は年、国際航空貨物は年度の統計を利用
資料：「空港管理状況調査」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

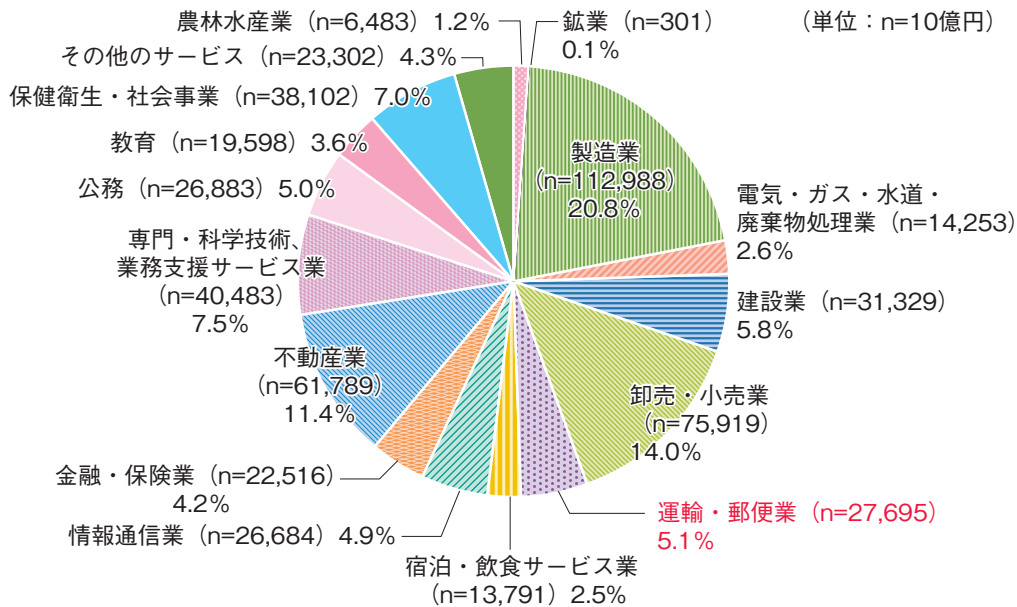
第2節 交通事業等の動向

(1) 交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

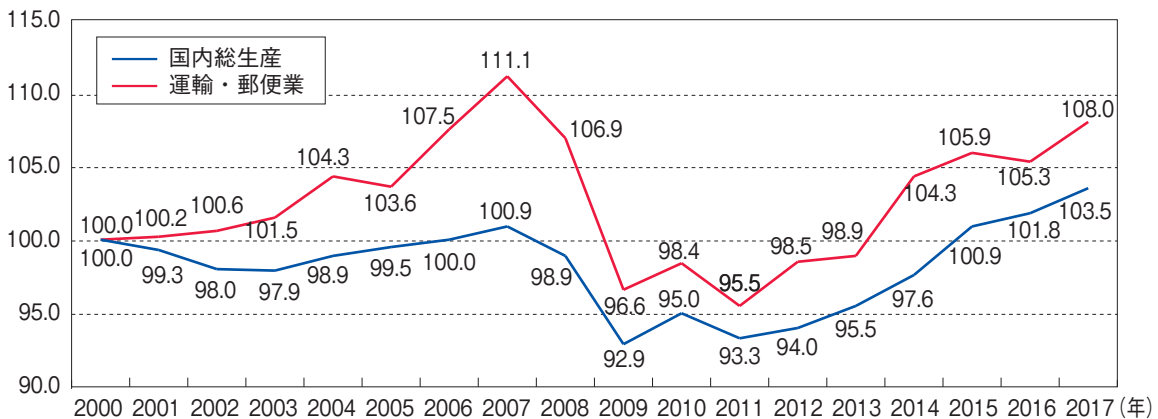
2017年の運輸・郵便業（以下「交通事業」という。）の国内総生産は27.7兆円であり、我が国の国内総生産全体の5.1%を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、リーマンショックの発生した2008年に大きく落ち込み、近年は回復している。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比（2017年）



注：上記は、経済活動別付加価値の合計（国内総生産（GDP）とは異なる）に対する構成比。
 運輸・郵便業・・・鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など（以下の図表も同様）
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-2 全体の国内総生産と交通事業の国内総生産の推移



注：2000年を100とする。
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

b. 交通事業の事業者数、営業収入、雇用者数

事業者数については、旅客輸送関係ではタクシーが最も多く、貨物輸送関係ではトラックが最も多い。また、自動車整備事業者も非常に多い。

雇用者数について見ると、常用雇用者数が30人以上の企業等の割合は、産業全体では5%程度にとどまるのに対し、交通事業は20%程度と高く、中でも鉄道と航空は半数程度と高い。

図表1-2-2-3 事業区分ごとの事業者数、営業収入等

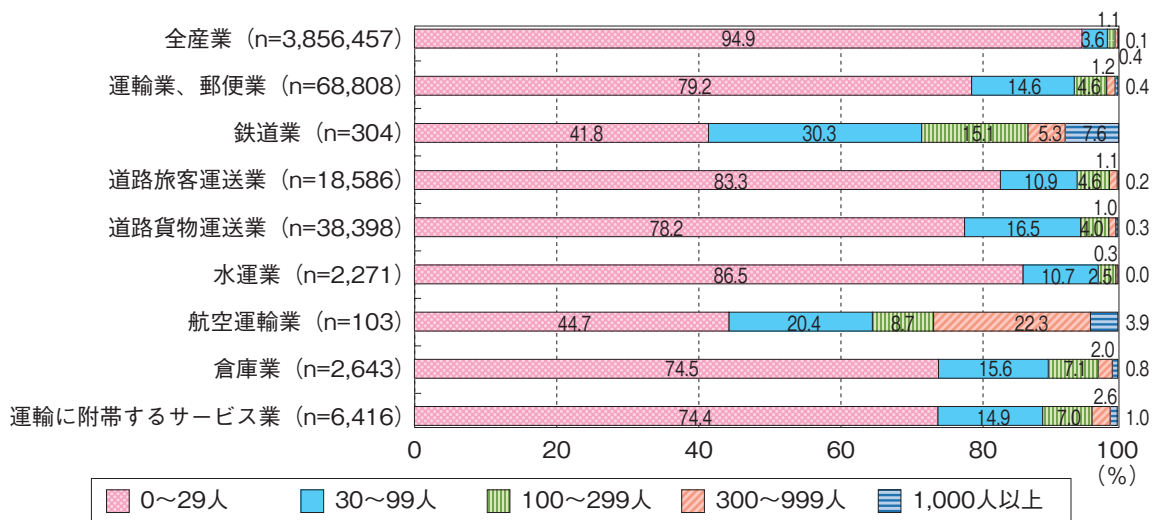
区分	事業者数 (者)	営業収入 (億円) ※整備事業及び販売業においては売上高	1事業者当たりの 平均営業収入(億円)
旅客鉄軌道事業	(2018年度) 205	(2016年度) 72,274	352.6
貨物鉄軌道事業	(2018年度) 12	(2016年度) 1,441	120.1
乗合バス事業	(2017年度) 2,266	(2017年度) 9,497	4.2
貸切バス事業	(2017年度) 4,324	(2017年度) 5,764	1.3
タクシー事業	(2017年度) 49,950	(2017年度) 15,473	0.3
トラック事業	(2017年度) 62,461	(2016年度) 144,579	2.3
自動車整備事業	(2017年度) 73,018	(2017年度) 55,295	0.8
自動車販売事業	(2015年度) 51,979	(2015年度) 16,345	0.3
旅客船事業	(2016年度) 970	(2016年度) 2,859	2.9
内航海運事業	(2016年度) 3,466	(2015年度) 8,698	2.5
外航海運事業	(2017年度) 191	(2017年度) 44,182	231.3
港湾運送事業	(2017年度) 861	(2017年度) 1,036	1.2
航空事業	(2017年度) 18	(2017年度) 38,146	2,134.2

注1：貨物鉄道事業の営業収入は、JR貨物

注2：航空事業は、日本の主要航空会社の合計

資料：鉄道統計年報、自動車局調べ、海事局調べ、港湾局調べ、航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-4 業種ごとの常用雇用者規模別企業等数の割合



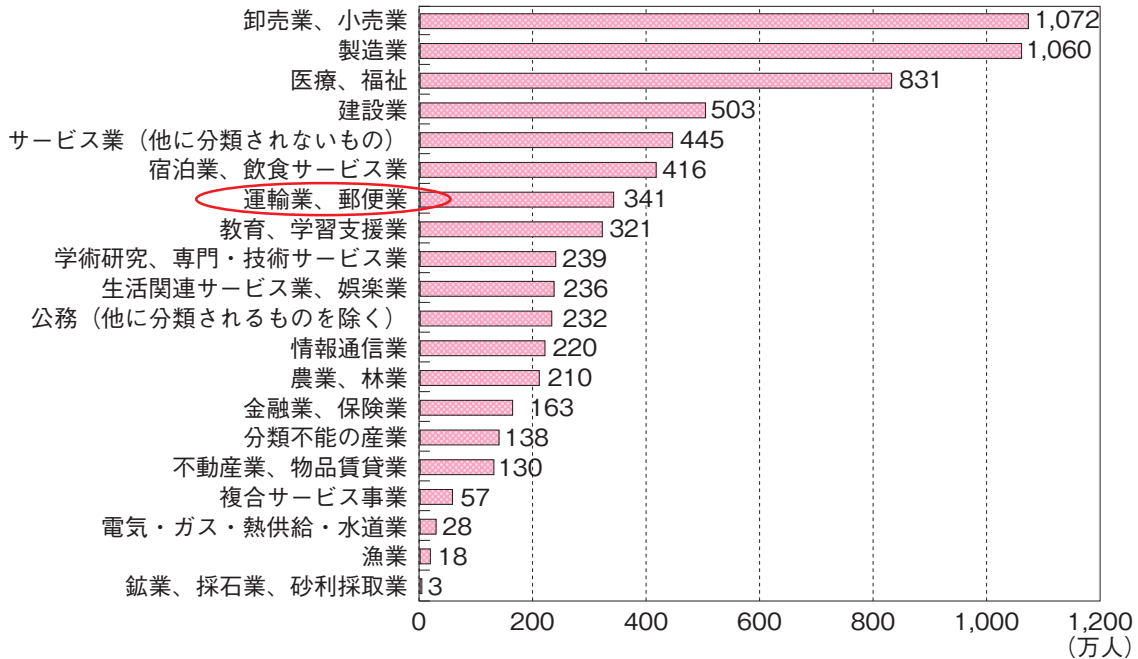
注：「全産業」は公務を除く。

資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」から国土交通省総合政策局作成

(2) 交通事業の就業者数

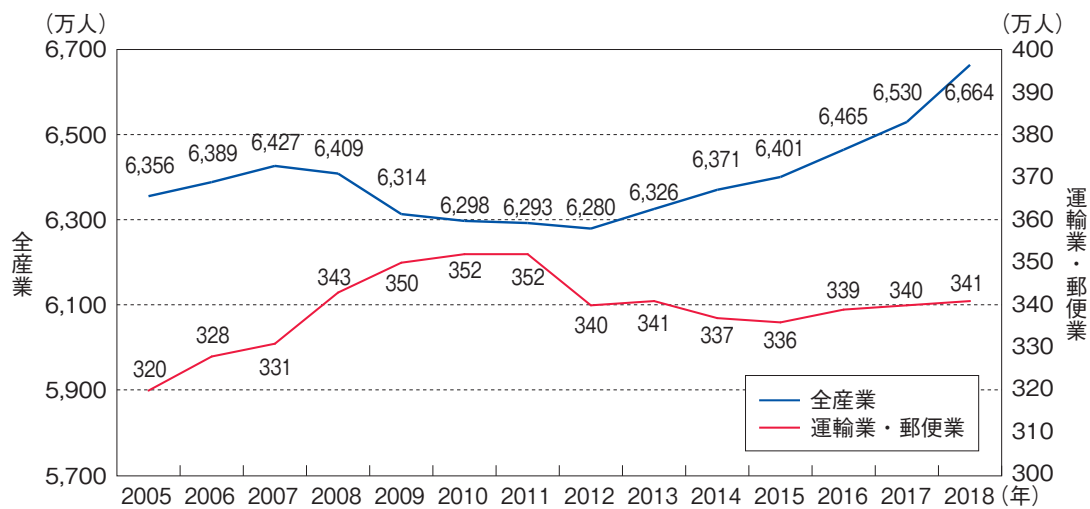
交通事業の就業者数は341万人で、全産業の就業者数の5.1%を占めており、そのシェアは、交通事業の国内総生産におけるシェアとほぼ等しい。

図表1-2-2-5 産業別の就業者数 (2018年)



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-6 全産業と交通事業の就業者数の推移



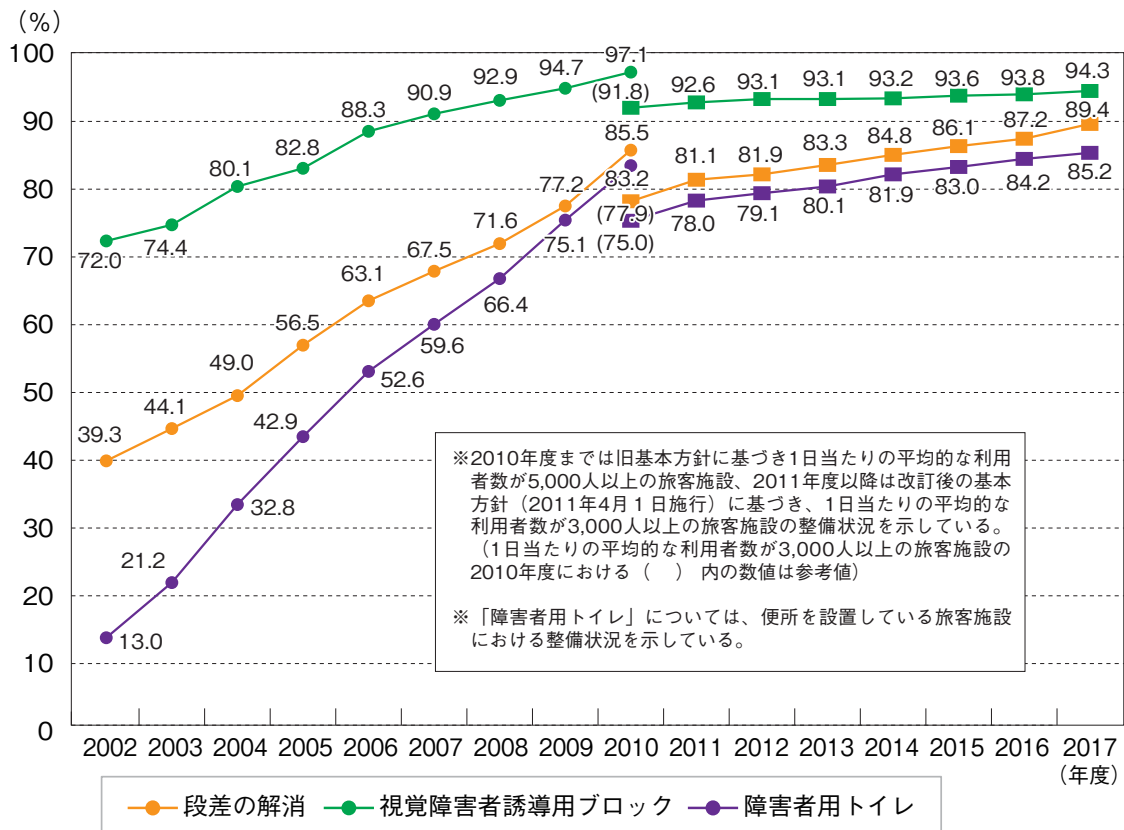
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化

a. 旅客施設におけるバリアフリー化

段差解消率は、2017年度末で89.4%であり、5年で7.5ポイント上昇した。視覚障害者誘導用ブロックの整備率は、同年度末で94.3%であり、5年で1.2ポイント上昇、障害者用トイレの整備率は、同年度末で85.2%であり、5年で6.1ポイント上昇した。

図表1-2-2-7 旅客施設のバリアフリー化の進捗状況



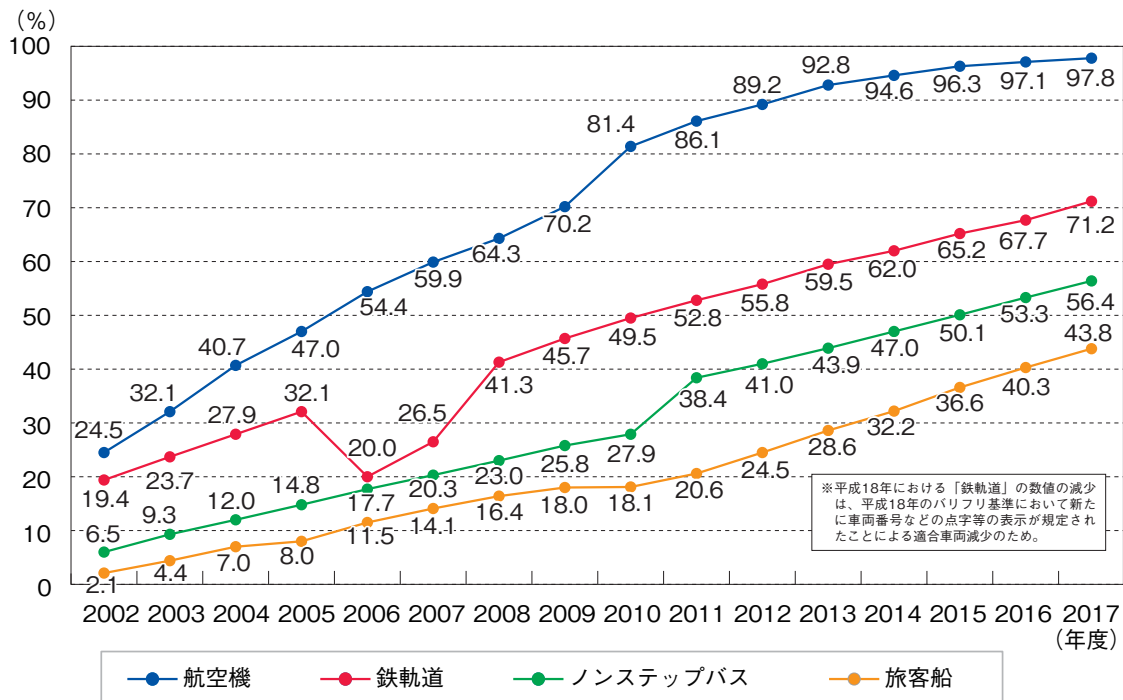
資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

b. 車両（鉄軌道車両、乗合バス）のバリアフリー化

鉄軌道車両については、基準に適合した鉄軌道車両数は、2017年度末で37,420両、適合率は71.2%であり、5年で15.4ポイント上昇した。

バス車両については、基準を満たし、かつ、床面の地上面からの高さが概ね30cm以下のものはノンステップバスと呼ばれているが、その車両数は2017年度末で26,002両、適合率は56.4%であり、5年で25.4ポイント上昇した。

図表1-2-2-8 車両等のバリアフリー化の進捗状況



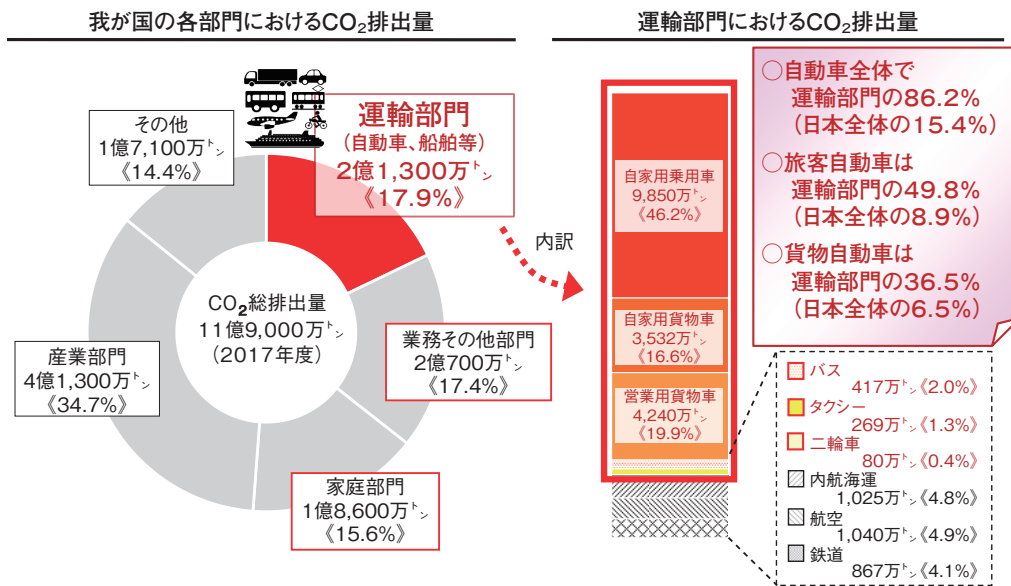
資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

(4) 交通事業等の環境への影響

a. 運輸部門の二酸化炭素排出量

2017年度の我が国の二酸化炭素排出量は11億9,000万トンであるが、そのうち運輸部門における排出量は2億1,300万トンで、全体の17.9%を占めている。さらに、運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳を見ると、自動車は運輸部門の86.2%（我が国全体の15.4%）を占め、そのうち、自家用乗用車を中心とする旅客自動車が運輸部門の49.8%（我が国全体の8.9%）、貨物自動車（トラック）が運輸部門の36.5%（我が国全体の6.5%）を排出している。

図表1-2-2-9 日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳

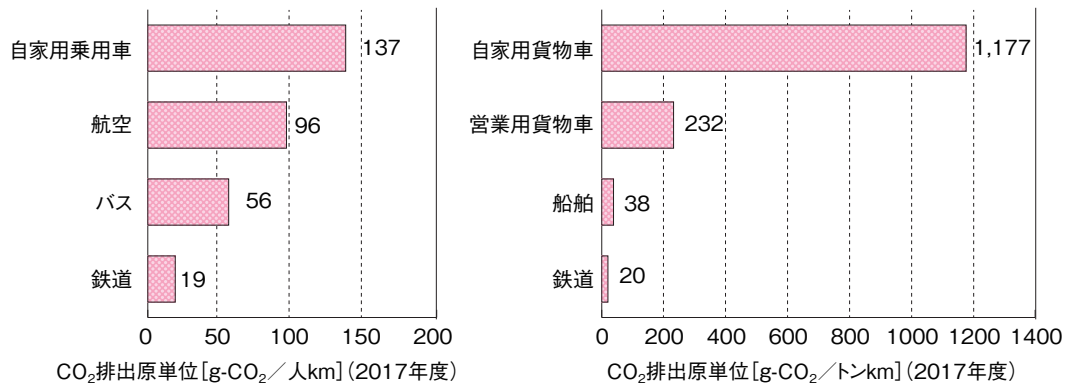


注1：電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 注3：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2017年度)確報値」より国土交通省総合政策局環境政策課作成。

b. 各交通機関の単位当たり二酸化炭素排出量

各交通機関の単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量を見ると、旅客輸送については、自家用乗用車が最も大きく、次いで航空、バス、鉄道となっている。また、貨物輸送についても、貨物車（トラック）が最も大きく、船舶や鉄道は非常に小さい。

図表1-2-2-10 輸送量当たり二酸化炭素排出量（旅客輸送（左図）及び貨物輸送（右図））



資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990年～2017年度)確報値」、国土交通省「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」「鉄道輸送統計調査」から国土交通省総合政策局環境政策課作成

(5) 大規模災害による交通への被害

a. 平成30年7月豪雨による交通への被害

平成30年7月豪雨は、日本付近に停滞していた前線と台風第7号の影響により、西日本を中心に広い範囲で記録的な大雨となった。この豪雨の影響で、鉄道事業において最大32事業者115路線で運転が休止されるとともに、そのうち10事業者28路線で土砂流入や橋りょう流出等の被害が発生した。

b. 台風第21号による交通への被害

台風第21号は、非常に強い勢力で徳島県に上陸した後、速度を上げながら近畿地方を縦断した。この台風では、特に四国や近畿地方において、猛烈な風が吹き、猛烈な雨が降ったほか、これまでの観測記録を更新する記録的な高潮となったところがあった。

第3章 各交通モードの動向

第1節 道路交通

- 道路ネットワーク
- 自動車運送事業等総論
- バス事業
- タクシー事業
- トラック事業

第2節 鉄道交通

- 鉄道事業総論
- 幹線鉄道
- 都市鉄道
- 地域鉄道・LRT
- 貨物鉄道

第3節 海上交通

- 海上交通ネットワーク
- 海事産業総論
- 外航
- 内航

第4節 航空交通

- 航空交通ネットワーク
- 航空運送事業等総論
- 国際航空
- 国内航空

