

# 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う 社会資本整備・交通政策への影響と課題

# 前回の部会(4月30日)における感染症関係の主なご意見

## ○ 人流・物流の変化

- ・感染症は、物理的被害はないが、人・企業に大きな行動変容を強いるなど社会システムへの影響が大きく、オペレーションに関するという点で、交通政策に密接に関連する。
- ・地域公共交通サービスを中心的に担っている中小事業者が大きな影響を受けている。
- ・輸送量が著しく減少する中、運行は、ほぼ平常通りであり、事業者が負担するコストへの影響について、検討する必要がある。
- ・Eコマース依存が高まる中で、物流を止めてはいけないという重要性を訴えなければならない。
- ・旅客が減少する一方、物流はものすごく増えている。我々は物流に生活を依存しており、物流の価値が高まっている。

## ○ ライフスタイル(暮らしや仕事の仕方)の変化

- ・テレワークが広まる中で、通信インフラの充実、商業慣行の見直しの時期に来ている。
- ・情報技術の社会への浸透を加速化させる必要がある。
- ・テレワークや時差出勤などライフスタイルの変化のうち望ましいものを、もっと根付かせるためにインフラ空間をどう整備すべきかという視点も必要である。
- ・ICT、デジタルトランスフォーメーション等を進めていくことが、政策的に大きな課題になっている。

## ○ 都市やインフラ、公共交通のあり方について

- ・国土のあり方、大都市のあり方、インフラのあり方について、ポストパンデミックの世界を考えなければならない。
- ・ポストコロナにおけるインフラのあり方を検討する際には、コロナをうまく生かすという視点が重要である。
- ・感染症により社会全体が変容する中で、これまでの社会資本整備の方向性であった選択と集中だけでよいのか、冗長性を持たせる必要はないか検討が必要である。
- ・人や物の流れをネットワークとコンパクトという観点から見直すと、どういう国土のあり方がパンデミックにレジリエントなのかデザインできる。
- ・長い間、公衆衛生は議論の対象ではなかったが、コロナで公衆衛生の問題がクローズアップされている。
- ・たとえばインフラメンテナンスなどは、コロナとはあまり関係なく、路線の大きな変更はなくていい。
- ・インフラの規模の適正化については、特に保健所が現在機能不全となっているように、災害が常態化している中で、どの程度の状態をイメージして進めるべきか改めて考えるべき。適正化の検討は慎重に行い、様々なケースを想定して経済的な視点だけでなく、安全面という視点からも十分に考えなければならない。
- ・感染症拡大により3密を避ける必要があったり、移動に大きな制限がかかったりする中で、災害時の避難をどうするか検討が必要である。

# 新型コロナウイルス感染症に係るインフラ・交通分野における影響・論点

## 新型コロナウイルス感染症

### 「新しい生活様式」の実践

- ・「3密」の回避（密集・密接・密閉）
- ・感染が流行している地域（から/へ）の移動を控える
- ・身体的距離の確保
- ・こまめに換気
- ・（公共交通機関の利用）混雑回避、徒歩・自転車利用の併用
- ・（働き方）テレワーク、時差出勤、オンライン会議
- ・（買い物）電子決済の利用、通販の利用

等

### 行動・意識等の変化

- ・公園や道路など「3密」を回避できる場所の利用増加
- ・徒歩・自転車利用の促進
- ・テレワーク・時差出勤、Web会議の定着
- ・地方移住への関心の高まり
- ・物資の供給途絶リスク等に対応したサプライチェーンの変化
- ・Eコマースの拡大

等

## 論点

### <人流・物流の変化への対応>

- ・公共交通の需要が減少する中で、基礎的なソフトインフラとしての公共交通サービスの持続可能性をどのように高めるべきか。
- ・物流のレジリエンス確保のため、サプライチェーン全体の強化、見える化をどのように進めるべきか。
- ・小口宅配の需要が増加する中、物流の効率化・省人化をどのように進めるべきか。

### <ライフスタイル(暮らしや仕事の仕方)の変化への対応>

- ・インフラ・交通分野で、接触機会の削減・感染症対策にどのように取り組めばよいか。
- ・接触機会の削減により必要性が高まる、デジタルトランスフォーメーション（DX）や省力化、自動化などにどのように取り組めばよいか。
- ・地方移住への関心の高まりなど、地方へのヒトの流れの活性化に、インフラや公共交通はどのように対応すべきか。

### <都市やインフラ、公共交通のあり方について>

- ・「3密」回避など「新しい生活様式」に対応するために、公園や道路などの既存インフラをどのように利活用すべきか。
- ・感染症に強いまちづくり・インフラ空間の整備を進めるためには、どのように取り組めばよいか。
- ・身体的距離の確保等による感染防止の観点から、公共交通機関での混雑回避、発災時の避難等の安全・安心の確保に向け、どのように進めるべきか。

○ 新型コロナウイルス感染症を想定した「新しい生活様式」の実践が求められている。

## 「新しい生活様式」の実践例

### (1) 一人ひとりの基本的感染対策

感染防止の3つの基本：①身体的距離の確保、②マスクの着用、③手洗い

- 人との間隔は、**できるだけ2m(最低1m)** 空ける。
  - 会話をする際は、可能な限り**真正面を避ける**。
  - 外出時や屋内でも会話をするとき、**人との間隔が十分とれない場合は、症状がなくてもマスク**を着用する。ただし、**夏場は、熱中症に十分注意**する。
  - 家に帰ったらまず**手や顔を洗う**。  
人混みの多い場所に行った後は、できるだけすぐに着替える、シャワーを浴びる。
  - 手洗いは30秒程度**かけて**水と石けんで丁寧に**洗う(手指消毒薬の使用も可)。
- ※ 高齢者や持病のあるような重症化リスクの高い人と会う際には、体調管理をより厳重にする。

### 移動に関する感染対策

- 感染が流行している地域からの移動、感染が流行している地域への移動は控える。
- 発症したときのため、誰とどこで会ったかをメモにする。接触確認アプリの活用も。
- 地域の感染状況に注意する。

### (2) 日常生活を営む上での基本的生活様式

- まめに**手洗い・手指消毒**  咳エチケットの徹底
- こまめに換気(エアコン併用で室温を28℃以下に)  身体的距離の確保
- 「**3密**」の回避(密集、密接、密閉)
- 一人ひとりの健康状態に応じた運動や食事、禁煙等、適切な生活習慣の理解・実行
- 毎朝の体温測定、健康チェック。発熱又は風邪の症状がある場合はムリせず自宅で療養



### (3) 日常生活の各場面別の生活様式

#### 買い物

- 通販も利用
- 1人または少人数ですいた時間に
- 電子決済の利用
- 計画をたてて素早く済ます
- サンプルなど展示品への接触は控えめに
- レジに並ぶときは、前後にスペース

#### 娯楽、スポーツ等

- 公園はすいた時間、場所を選ぶ
- 筋トレやヨガは、十分に人との間隔を  
もしくは自宅で動画を活用
- ジョギングは少人数で
- すれ違うときは距離をとるマナー
- 予約制を利用してゆったりと
- 狭い部屋での長居は無用
- 歌や応援は、十分な距離かオンライン

#### 公共交通機関の利用

- 会話は控えめに
- 混んでいる時間帯は避けて
- 徒歩や自転車利用も併用する

#### 食事

- 持ち帰りや出前、デリバリーも
- 屋外空間で気持ちよく
- 大皿は避けて、料理は個々に
- 対面ではなく横並びで座ろう
- 料理に集中、おしゃべりは控えめに
- お酌、グラスやお猪口の回し飲みは避けて

#### イベント等への参加

- 接触確認アプリの活用を
- 発熱や風邪の症状がある場合は参加しない

### (4) 働き方の新しいスタイル

- テレワークやローテーション勤務  時差通勤でゆったりと  オフィスはひろびろと
- 会議はオンライン  対面での打合せは換気とマスク

※ 業種ごとの感染拡大予防ガイドラインは、関係団体が別途作成

# 【参考】ソーシャル・ディスタンス 密を避ける傾向

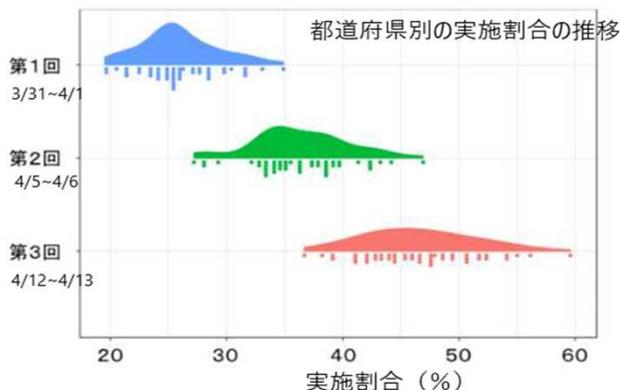
- 緊急事態宣言等の社会情勢も背景に、3密を避ける動きが増加。今後、新たにニューノーマルの概念となる可能性。
- ピーク時間帯の駅利用状況は、新型コロナウイルスの感染拡大前と比べて減少傾向。

## 【3密回避への呼びかけ】



## 【3密回避の実施割合（%）の推移】 （日本全国15歳以上110歳以下、職業補正済み）

	第1回 (n=24,011,023) 3月31日 ～4月1日	第2回 (n=24,209,762) 4月5～6日	第3回 (n=23,374,019) 4月12～13日
全国*	28.83	39.64	50.88



## 【テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移】



※JR（JR東日本、JR西日本）、大手民鉄（東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神）の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値  
 ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数  
 ※「呼びかけ前」は、2月17日の週の特定日  
 ※ピーク時間帯は、各駅において7:30～9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯  
 ※主なターミナル駅は、以下のとおり  
 首都圏：東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜  
 関西圏：大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

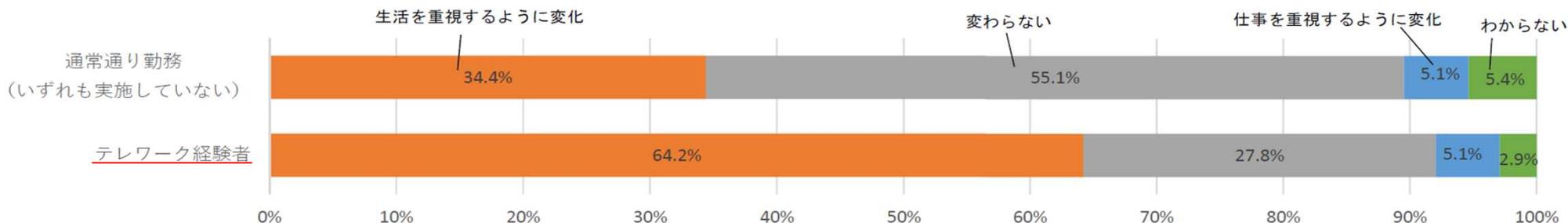
（出典）首相官邸・厚生労働省資料、厚生労働省「新型コロナ対策のための全国調査結果」より国土政策局作成

（出典）国土交通省公表資料「鉄道の混雑情報について」より総合政策局作成  
[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr1\\_000062.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000062.html)

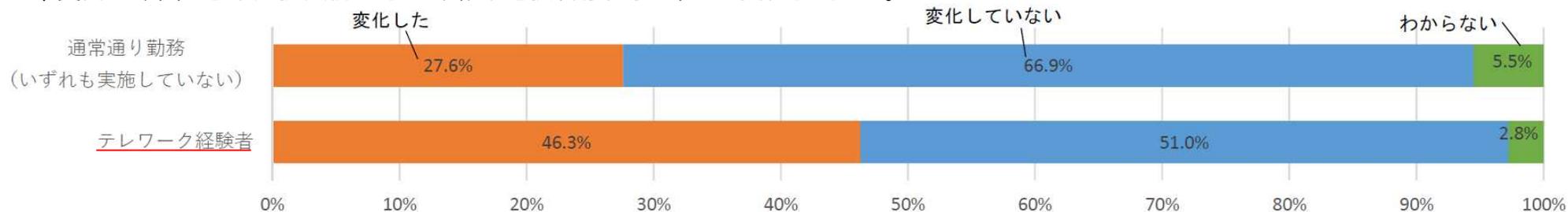
# 【参考】テレワークによる意識変化

○ テレワーク経験者は、ワークライフバランス、地方移住、職業選択・副業等に関する意識が変化した割合が高い。

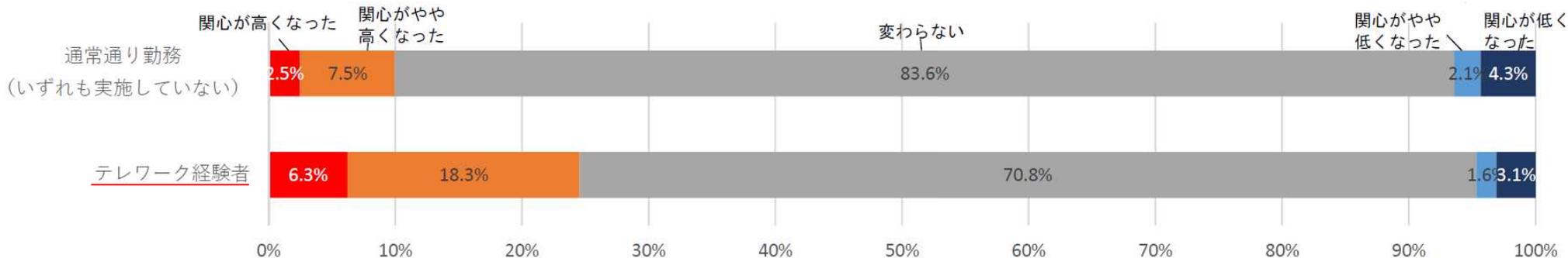
◆質問：今回の感染症拡大前に比べて、ご自身の「仕事と生活のどちらを重視したいか」という意識に変化はありましたか。



◆質問：今回の感染症拡大前に比べて、職業選択、副業等の希望は変化しましたか。



◆質問：今回の感染症の影響下において、地方移住への関心に変化はありましたか。



# 【参考】WEB会議、遠隔授業の急速な普及

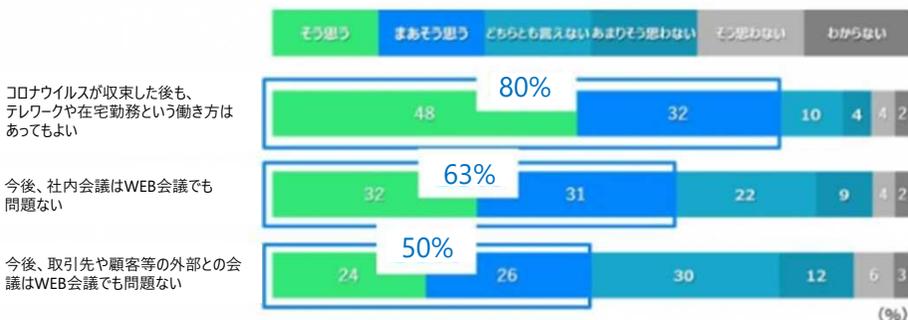
- 2020年2月以降からWEB会議の利用増加がみられており、今後もWEB会議の利用意向は高い傾向にある。
- 7月1日時点で授業を実施している大学・高等専門学校のうち、8割超の学校で遠隔授業（面接授業との併用を含む。）を実施。

## 【WEB会議】

WEB会議をよく利用するようになった時期について



今後のテレワーク制度やWEB会議の利用意向について



### ■調査概要

調査対象：1週間以内に仕事でWEB会議システムを利用した男女 477名  
 調査期間：2020年4月17日～4月20日  
 調査方法：インターネット調査

## 【遠隔授業】

大学・高等専門学校の授業の実施状況（令和2年7月1日時点）

	授業を実施している	授業を延期・中断している
国立大学	86校 (100%)	0校
公立大学	102校 (100%)	0校
私立大学	824校 (100%)	0校
高等専門学校	57校 (100%)	0校
(全体)	1069校 (100.0%)	0校

	面接授業	面接・遠隔を併用	遠隔授業
国立大学	1校 (1.2%)	55校 (64.0%)	30校 (34.9%)
公立大学	8校 (7.8%)	72校 (70.6%)	22校 (21.6%)
私立大学	145校 (17.6%)	492校 (59.7%)	187校 (22.7%)
高等専門学校	19校 (33.3%)	23校 (40.4%)	15校 (26.3%)
(全体)	173校 (16.2%)	642校 (60.1%)	254校 (23.8%)

※ 全国の国立大86校、公立大102校、私立大824校、高専57校（計1069校）を母数としている。  
 ※ 公立大学・私立大学には、それぞれ専門職大学・短期大学を含む。  
 ※ 7月1日時点で授業を実施していると回答した学校数（計1069校）を母数としている。

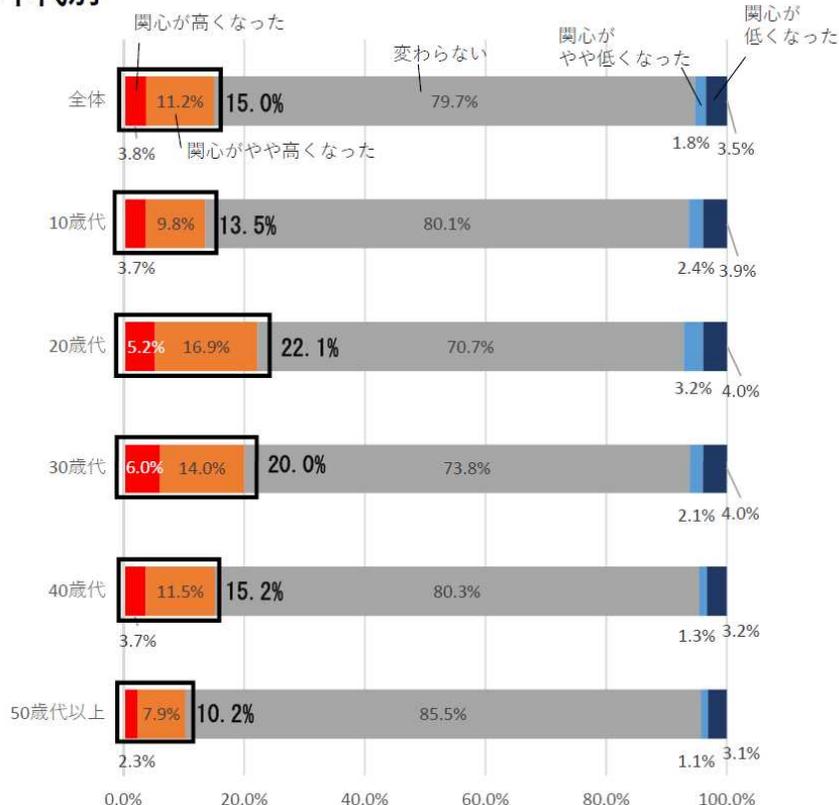
（出典）文部科学省「新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえた大学等の授業の実施状況」をもとに総合政策局作成

# 【参考】地方移住への関心のさらなる高まり

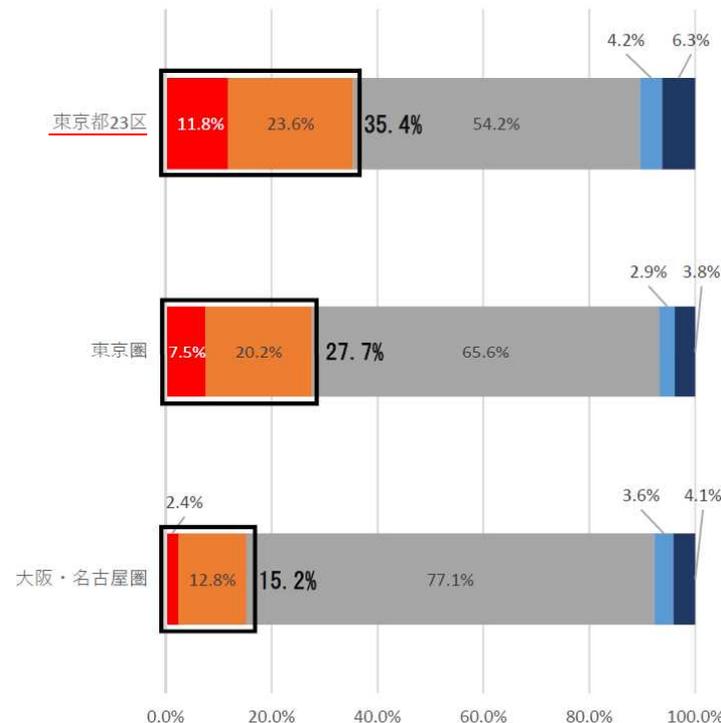
○ 三大都市圏居住者のうち、年代別では20～30歳代、地域別では東京都23区に住む人の地方移住への関心が高まっている。

◆質問：今回の感染症の影響下において、地方移住への関心に変化はありましたか。（対象：三大都市圏居住者）

## 年代別



## 地域別（20歳代）



備考：三大都市圏とは、東京圏、名古屋圏、大阪圏の1都2府7県

- 東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県
- 名古屋圏：愛知県、三重県、岐阜県
- 大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

## ■調査概要

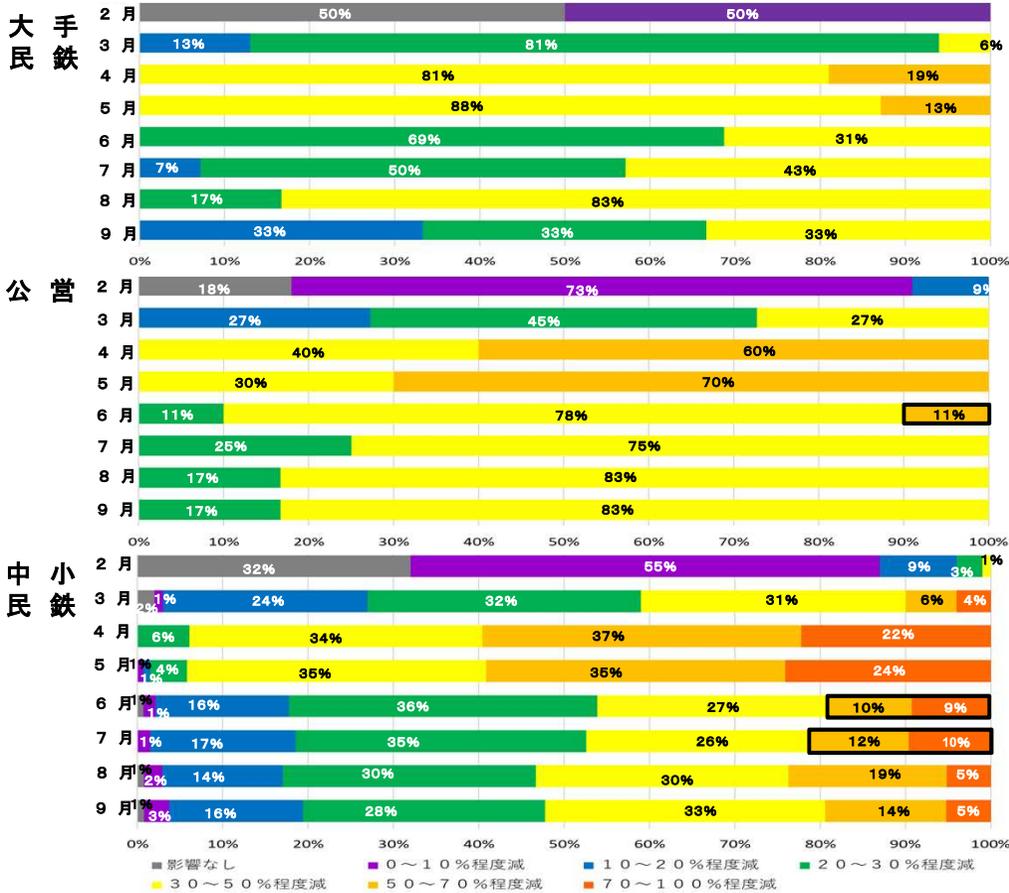
- 調査方法：インターネット調査（国内居住のインターネットパネル登録モニター）
- 回収数：10,128
- 調査期間：5月25日～6月5日  
（5月25日～29日に半数を回収し、6月1日～5日に残りの半数を回収）

# 【参考】新型コロナウイルス感染症による交通・観光業界への影響調査

○ 鉄道、乗合バス、タクシーのいずれも、3月頃から需要が急激に減少している。6月以後、一定の回復の兆しが見られる。

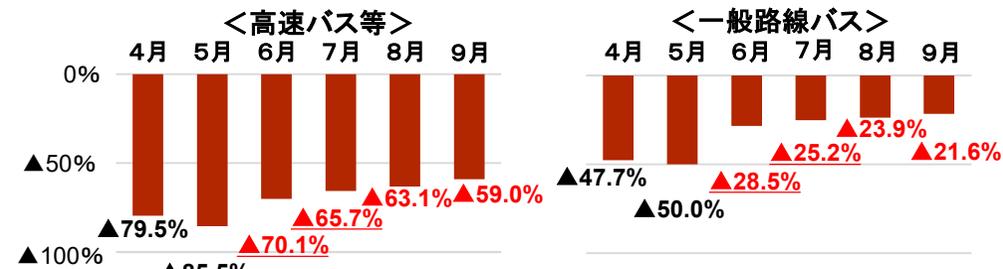
## ○ 鉄道の輸送人員 (前年同月比) (8・9月は見込み)

※ 影響度区分別の調査対象事業者構成比



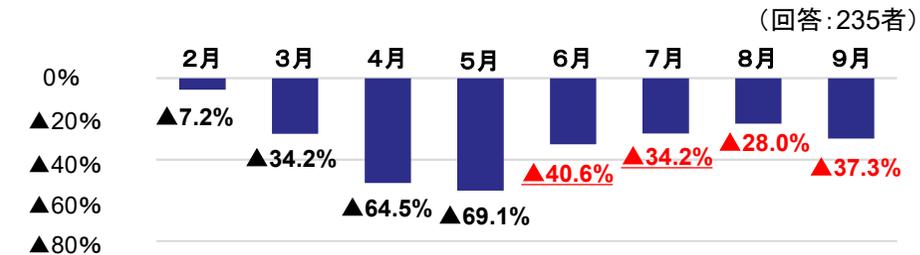
※調査方法: 全169者(大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者)に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング

## ○ 乗合バスの輸送人員 (前年同月比) (8・9月は見込み)



※調査方法: 乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査

## ○ タクシーの輸送人員 (前年同月比) (8・9月は見込み)

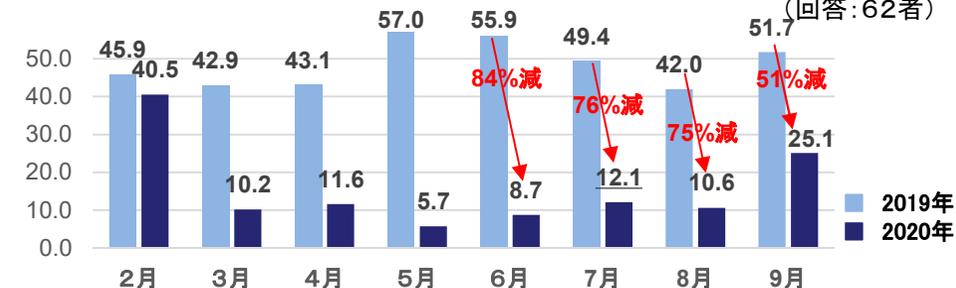


※調査方法: タクシー事業者255者に対して業界団体を通して影響を調査 (回答: 235者)

# 【参考】新型コロナウイルス感染症による交通・観光業界への影響調査

○ 貸切バス、JR(新幹線等)、航空、宿泊、旅行のいずれも、需要が著しく減少している。

## ○ 貸切バスの実働率 (%) (8・9月は見込み)



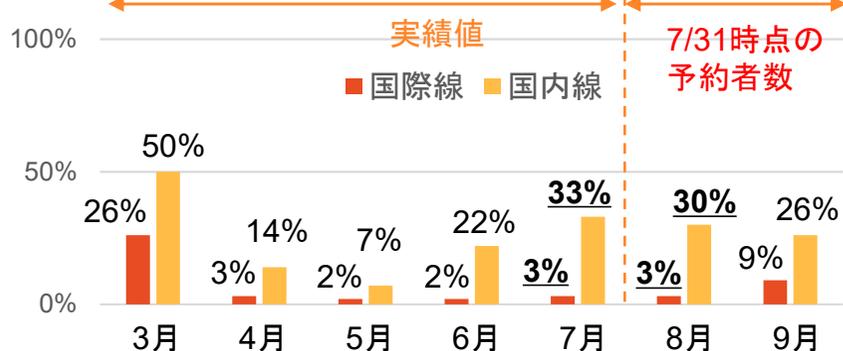
※調査方法: 日本バス協会加盟貸切バス事業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施

## ○ JR(新幹線等)の輸送人員 (7月実績)

路線	輸送人員減少率	調査期間
北海道新幹線	80%減	(6/29~7/10)
東北・上越・北陸新幹線	72%減	(7/1~6)
東海道新幹線	66%減	(7/1~31)
山陽新幹線	63%減	(7/1~19)
瀬戸大橋線	49%減	(7/1~31)
九州新幹線	52%減	(7/1~25)

※調査方法: JR旅客会社6者に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング

## ○ 航空の輸送人員 (前年同月比)



※リーマンショック時: 国内線85%(2009年2月)、国際線78%(2009年6月)

※東日本大震災時: 国内線76%(2011年3月)、国際線66%(2011年4月)

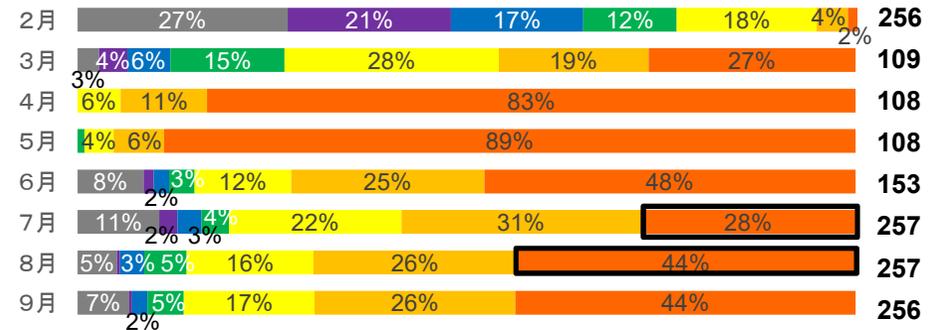
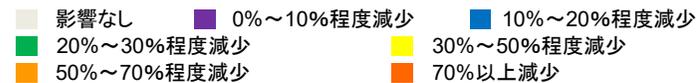
(参考) 定期航空協会の推計した4ヶ月間(2020年2 - 5月)の減収見込額は約5,000億円(3月31日時点)。

※調査方法: 定期便運航者17者中17者に対して、本省にてヒアリング (JALグループ、ANAグループはグループで1者としてカウント)

(出典) 国土交通省公表資料「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」(令和2年8月)より抜粋

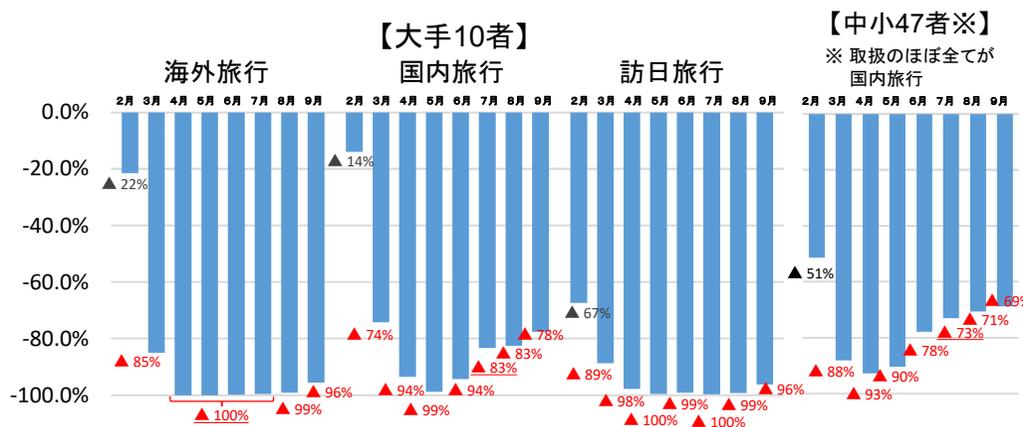
## ○ 宿泊の予約状況 (前年同月比) (8・9月は見込み)

※ 影響度区分別の調査対象事業者構成比



※調査方法: 宿泊事業者に対して、業界団体等経由で影響をアンケートし、260施設から回答

## ○ 旅行の予約人員 (前年同月比) (8・9月は見込み)

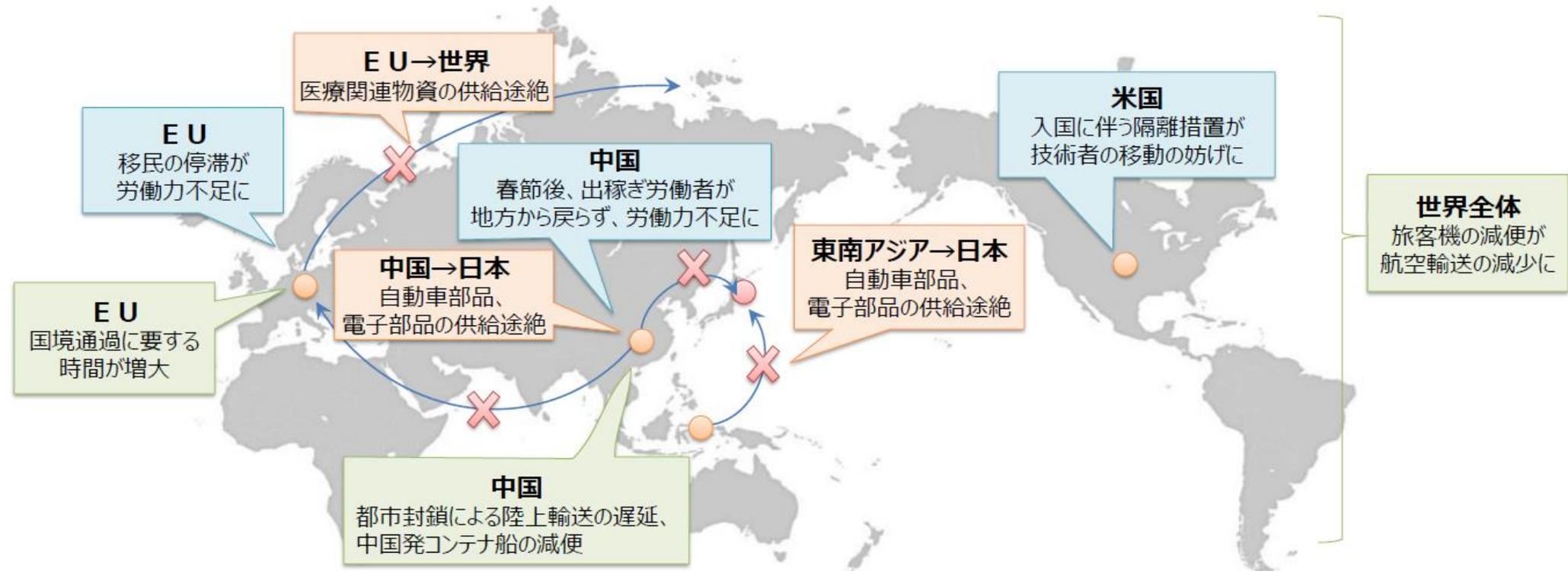


※調査方法: 日本旅行業協会、全国旅行業協会経由で、大手10者、中小47者に影響をヒアリング

# 【参考】供給体制の変化 ～グローバル・サプライチェーンのリスク～

○ グローバル・サプライチェーンは、コロナ危機により世界各地で寸断。様々な物資の供給途絶や人材の移動の停滞等の様々なリスクが顕在化。

新型コロナウイルスを受けたサプライチェーンの寸断の一例



(出典) 経済産業省「産業構造審議会 通商・貿易分科会資料」(令和2年5月26日)より抜粋

※元データ出典：企業リリース, Global Trade Alert

# 【参考】新型コロナウイルス感染症による物流への影響(トラック、貿易量)

- 宅配便については、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。
- 企業間の物流については、工場などでの生産活動状況を反映して、素材や部品等の需要が減少し、海外からの原材料等の輸入も減少したことから、低調な荷動きとなった。
- 国際物流については、各国の生産活動、消費の減少に伴い貿易貨物が大幅に減少した。

## 宅配便取扱個数

		個数(千個)	対前年比
ヤマト運輸	宅急便・宅急便コンパクト	149,438	+15.4%
	ネコポス	20,791	+49.4%
日本郵便	ゆうパック	96,025	+23.6%
	ゆうパケット	46,958	+38.1%

※いずれも2020年6月の数値

◆ この他、佐川急便においても個人宅向けの配送が増加傾向。

## 我が国貿易額の推移

(単位:億円)

	2020/ 1	2020/ 2	2020/ 3	2020/ 4	2020/ 5	2020/ 6
世界全体	121,775 (▲3.1%)	115,360 (▲7.3%)	127,089 (▲8.5%)	113,432 (▲14.5%)	92,126 (▲27.1%)	99,940 (▲20.6%)
中国	26,326 (▲5.9%)	18,098 (▲25.0%)	26,236 (▲6.4%)	29,199 (4.8%)	26,380 (▲2.0%)	26,325 (0.3%)
米国	17,338 (▲9.5%)	19,129 (▲3.7%)	19,261 (▲10.5%)	15,776 (▲25.0%)	11,665 (▲41.3%)	13,250 (▲35.2%)
E U	14,642 (▲2.2%)	12,367 (▲8.0%)	13,046 (▲10.4%)	11,583 (▲17.0%)	9,409 (▲31.2%)	10,457 (▲18.4%)

※括弧内は前年同月比の増減率

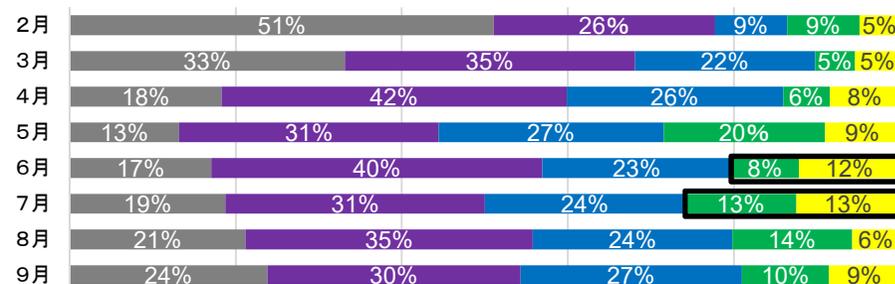
(出典) 財務省 貿易統計

## 貨物自動車運送事業への影響

### ○運送収入(前年同月比)(8・9月は見込み)

※ 影響度区分別の調査対象事業者構成比

■ 影響なし・増加 ■ 0%~10%減少 ■ 10%~20%減少 ■ 20%~30%減少 ■ 30%以上減少



### 品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの

(前年同月比)(8・9月は見込み)

- 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%  
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品：▲20%
- 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲27%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲19%
- 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲45%
- 6月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲30%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲39%
- 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
- 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲25%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
- 9月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲24%  
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲21%

※調査方法:貨物自動車運送事業者116者(総事業者62,461者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

- 国際的にも、感染症の拡大による世界経済の大規模な落ち込みなどに対する公共投資への期待が拡大。
- マクロ経済の回復や強靱な経済構造への転換を実現する上で、デジタル・トランスフォーメーション、顕在化する気候変動への対応やグリーン化の取組等による、質の高い社会資本整備が必要との議論が見られる。

## ■ 「財政モニター」(IMF) (2020年4月15日公表)

- 長期にわたる低金利環境は、成長の押し上げのために全世界的に質の高い公共投資を促す好機である。

## ■ 「OECD経済見通し」(2020年6月10日公表)

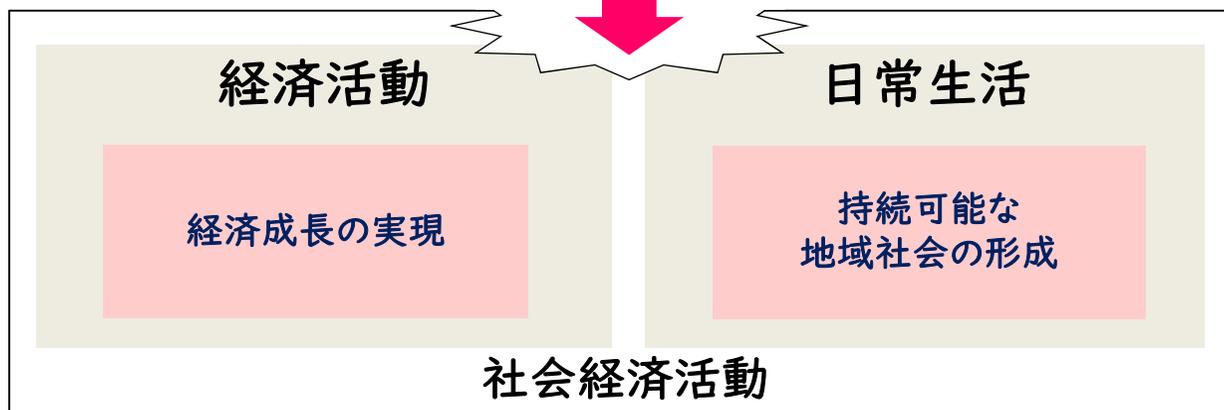
- 我々は従来から、長期的に持続可能な成長を促し、短期の需要を引き上げるための、デジタル及びグリーン技術への公共投資の拡大を求めてきた。経済がこれだけ深刻に影響を受けている今日、これはより一層喫緊である。
- 全ての政府支出を見直すことが、優先度の高い分野や人々への十分な出費を確かなものとし、債務の持続可能性を危険にさらすことなく成長を促すために必要であろう。(中略)低い公共投資支出を続けてきた過去十年間を経て、デジタル化・教育・気候変動緩和に関する分野への質の高い公共投資を拡大させることが必要である。これらの分野における市場の失敗は、民間の過小投資をもたらすことにより、大きな正の外部性や重要な社会目的の達成を阻害する。過去の大規模な財政再建の事例とは対照的に、公共投資の削減は避けるべきである。

※傍線はいずれも国土交通省追記

## 【参考】新型コロナウイルス感染症と社会資本整備の関係(イメージ)

- 社会資本は、頻発する災害から国民のいのちと暮らしを守るとともに、我が国の経済を支える大変重要な役割を担っている。
- 一方で、新型コロナウイルス感染症は、人の流れや物の流れといった経済活動や日常生活への影響が中心。

新型コロナウイルス感染症  
(公衆衛生の観点でのリスク)



社会経済活動を支える安全・安心の基盤

防災・減災、老朽化対策

自然災害  
リスク

