

令和元年度
交通の動向

令和2年度
交通施策

第201回国会（常会）提出

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項の規定に基づく令和元（2019）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2（2020）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。

令和元年度
交通の動向

第201回国会（常会）提出

目次

第 I 部 令和元(2019)年度交通の動向

第 1 章 交通を取り巻く社会、経済の動向	4
(1) 人口と年齢構成の変化	4
(2) 経済及び商取引貨物の動向	6
(3) 就業者数の動向	10
(4) 障害者の状況	12
(5) 訪日外国人旅行者の状況	14
(6) 家計の消費行動の変化	19
(7) 自家用車の保有状況	20
(8) ICTの普及	22
(9) 交通施策と連携する施策の動向	24
(10) 世界の社会・経済の動向	26
第 2 章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向	30
第 1 節 輸送量とその背景	30
(1) 国内旅客輸送	30
(2) 国内貨物輸送	34
(3) 国際旅客輸送	36
(4) 国際貨物輸送	37
第 2 節 交通事業等の動向	39
(1) 交通事業の事業規模	39
(2) 交通事業の就業者数	41
(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	43
(4) 交通系ICカードの普及	45
(5) 交通事業等の環境への影響	46
(6) 大規模災害による交通への影響と対策	49
(7) 新型コロナウイルス感染症による交通への影響と対策	51
第 3 章 各交通モードの動向	62
第 1 節 道路交通	62
(1) 道路ネットワーク	62
(2) 自動車運送事業等総論	66
(3) バス事業	69
(4) タクシー事業	73
(5) トラック事業	75
第 2 節 鉄道交通	77

(1) 鉄道事業総論	77
(2) 幹線鉄道	81
(3) 都市鉄道	84
(4) 地域鉄道・LRT	88
(5) 貨物鉄道	91
第3節 海上交通	93
(1) 海上交通ネットワーク	93
(2) 海事産業総論	101
(3) 外航	101
(4) 内航	108
第4節 航空交通	112
(1) 航空交通ネットワーク	112
(2) 航空運送事業等総論	120
(3) 国際航空	123
(4) 国内航空	126

第Ⅱ部 世界に先駆けて超高齢社会の足を支える

第1章 我が国における高齢者の生きがいづくりと外出	129
第1節 高齢者の生活と生きがいづくり	129
(1) 超高齢社会の進展と平均寿命の延伸	129
(2) 高齢者の住環境の変化	132
(3) 健康な高齢者の増加	133
(4) 高齢者の労働参加の増加	136
(5) 高齢者の趣味等への参加の積極化	137
(6) 高齢者の生きがいづくりと生きがいにつながる要因	138
(7) 高齢者の生活と生きがいづくり (まとめ)	144
第2節 高齢者の外出と交通に関わる動向	146
(1) 高齢者の外出の動向	146
(2) 高齢者の交通事故と運転免許返納の動向	150
(3) 高齢化のさらなる進展がもたらす地域公共交通の担い手への影響	153
(4) 高齢化の「外出」(まとめ)	155
第2章 高齢者の移動を支え、外出を促す、交通政策の動向	156
第1節 高齢者の安全運転を支える対策の推進	156
(1) 安全運転サポート車の普及促進	156
(2) 限定条件付免許制度の検討	158
(3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築	158
第2節 地域における旅客運送サービスの確保・充実に向けた取組	159
(1) 地域が自らデザインする地域の交通	159
(2) 既存の公共交通サービスの改善の徹底	162
(3) 輸送資源の総動員による移動手段の確保	165
第3節 新たなモビリティサービスの導入に向けた取組	175
(1) グリーンスローモビリティ	175
(2) 超小型モビリティ等	176
(3) 自動運転	177
(4) MaaS	179
第4節 高齢者の外出しやすい移動環境の整備	183
(1) バリアフリー化の推進	183
(2) まちづくり、歩行空間整備等	184
第5節 今後の展望	187

第Ⅲ部 令和元(2019)年度交通に関して講じた施策

第1章	豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	188
第1節	自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する	188
(1)	地域公共交通ネットワークの再構築	188
(2)	まちづくりと連携した鉄道駅の整備	191
(3)	条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持	191
(4)	地域公共交通事業の基盤強化	192
(5)	過疎地物流の確保	193
(6)	支援の多様化	193
第2節	地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする	194
(1)	バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入	194
(2)	コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等	194
(3)	自転車の利用環境の創出	195
(4)	超小型モビリティの普及	196
(5)	レンタカーの活用	196
(6)	バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現	197
第3節	バリアフリーをより一層身近なものにする	198
(1)	現行の整備目標等の着実な実現	198
(2)	ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善	200
(3)	外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備	201
(4)	「心のバリアフリー」の推進	201
(5)	「言葉のバリアフリー」の推進	201
(6)	2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化	202
(7)	コストダウンの促進	203
第4節	旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる	204
(1)	都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上	204
(2)	円滑な道路交通の実現	204
(3)	先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及	205
(4)	サービスレベルの見える化	205
(5)	ビッグデータの活用による交通計画の策定支援	206
(6)	交通系ICカードの普及・利便性向上	206
(7)	スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供	207
(8)	既存の道路ネットワークの最適利用	208
(9)	自動運転システムの実現	209
(10)	公共交通機関における運賃の活用	210
(11)	都市鉄道における遅延対策	210

(12) 空港の利用環境の改善	210
(13) 空間の質や景観の向上	211
(14) 自動車関連情報の利活用の推進	211
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	212
第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する	212
(1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充	212
(2) LCCやビジネスジェットの利用環境の整備	213
(3) 管制処理能力の向上	214
(4) 首都圏空港のさらなる機能強化	214
(5) 国際拠点空港のアクセス強化	214
(6) 航空物流の機能強化	215
(7) 我が国の公租公課等の見直し	215
(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進	215
(9) 大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保	217
(10) 地域経済を支える港湾の積極的活用	217
(11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現	217
(12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決	218
(13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善	218
(14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流	218
(15) 日本商船隊の競争基盤の強化	218
(16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援	219
第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する	220
(1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充	220
(2) 新幹線ネットワークの着実な整備	220
(3) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用	221
(4) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充	222
(5) 空港経営改革の着実な推進	222
(6) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備	223
(7) ヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークの形成	223
(8) 零細内航海運事業者の基盤強化	223
(9) 鉄道による貨物輸送の拡大	224
第3節 訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める	225
(1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備	225
(2) わかりやすい道案内の取組推進	226
(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化	227
(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進	227
(5) 「手ぶら観光」の促進	227

(6)	「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善	228
(7)	交通系ICカードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等	228
(8)	広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み	229
(9)	航空会社の新規路線開設・就航の促進	229
(10)	広域周遊観光の促進	229
(11)	交通そのものを観光資源とする取組の促進	229
(12)	「観光ビジョン実現プログラム2018」の改定への対応	230
(13)	「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」	230
第4節	我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する	231
(1)	交通関連技術・ノウハウの輸出の推進	231
(2)	交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進	232
(3)	交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化	232
(4)	洋上ロジスティックハブ等の開発支援	233
(5)	海上輸送の安全確保への積極的な参画	233
(6)	我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成	234
第3章	持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり	235
第1節	大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする	235
(1)	交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策	235
(2)	信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	237
(3)	無電柱化の推進	237
(4)	交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	238
(5)	地震発生時の安全な列車の停止	239
(6)	新幹線の大規模改修への対応	239
(7)	避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携	240
(8)	災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送	240
(9)	避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用	241
(10)	帰宅困難者・避難者等の安全確保	242
(11)	港湾等における船舶の避難誘導等	242
(12)	防災気象情報の改善や適時・的確な提供	243
(13)	「津波救命艇」の普及	243
(14)	災害時の機能維持のための代替ルートの確保、災害に強いシステム等	243
(15)	老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理	244
第2節	交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する	245
(1)	監査の充実強化	245
(2)	運輸安全マネジメント制度	246
(3)	新技術の活用や設備投資への支援	247
(4)	交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底	248
(5)	交通分野でのテロ対策の推進	249

(6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備	250
(7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組	250
(8) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進	251
(9) 自動車事故被害者に対する支援の充実	251
第3節 交通を担う人材を確保し、育てる	252
(1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善	252
(2) 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用と海洋開発人材（海洋開発関連技術者）の育成	253
(3) モーダルシフト等による物流の省労働力化	254
(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成	255
第4節 さらに低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める	256
(1) 次世代自動車の一層の普及	256
(2) 自動車を排出源とするCO ₂ の削減	256
(3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現	257
(4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策	257
(5) バラスト水管理の円滑な実施	258
(6) 道路交通における交通流・環境対策	258
(7) 省エネ設備・機器の導入等	259
(8) 燃料電池自動車の本格的な普及	259
(9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等	259
(10) 環境に優しいグリーン物流の実現	259

第Ⅲ部の構成は、「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）の構成に準じている。

（注）本報告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。

はじめに

我が国は、人口急減や少子化、超高齢化、都市間競争の激化等のグローバル化の進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題、ICTの劇的な進歩等の技術革新の進展など、多様かつ重大な課題に直面している。

これらの我が国が直面する課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、2013年11月27日に交通政策基本法（平成25年法律第92号）が成立し、同年12月4日に公布・施行された。そして、同法第15条に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、2020年度までを計画期間とする交通政策基本計画が2015年2月13日に閣議決定された。

同法第14条においては、政府は、毎年、交通の動向及び政府が講じた施策に関する報告並びに講じようとする施策についての文書（以下「交通政策白書」という。）を国会に提出しなければならないこととされている。この規定に基づき、交通政策白書は、2015年以降毎年、閣議決定の上で国会報告されており、これは6度目の交通政策白書である。

今回の交通政策白書の第Ⅰ部「交通の動向」においては、交通を取り巻く社会・経済の動向、各分野の交通の輸送量・ネットワーク・交通事業等の動向について、新型コロナウイルス感染症による交通分野への影響等を含め、できる限り多くのデータを用いて、整理・分析して示した。

また、第Ⅱ部「世界に先駆けて超高齢社会の足を支える」においては、我が国における高齢者の生活と生きがいづくり、外出の実態について考察した上で、超高齢社会の「足」を支える施策の最新動向や先進的取組について紹介した。

そして、第Ⅲ部及び第Ⅳ部においては、交通政策基本計画に掲げられた施策ごとに、2019年度に講じた施策及び2020年度に講じようとする施策を整理した。これらは、交通政策基本計画の進捗状況のフォローアップとしての意義を有するものであり、同計画に掲げられた数値指標の進捗状況も含め、可能な限り詳細に記述することとした。

我が国が直面する経済面・社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支える交通体系を構築していくために、今後、交通政策基本法の示す交通政策の基本的な方向性を十分に踏まえた上で、引き続き、交通政策基本計画を着実に実施していくことが必要となる。そして、計画の実現に当たっては、交通政策基本法に示されているとおり、国、自治体、交通関連事業者、交通施設管理者、利用者、地域住民等の幅広い関係者が、十分な連携・共同の下に取り組んでいく必要がある。本白書がこれらの取組を円滑かつ的確に進捗させるための一助になることを強く期待するものである。

第 I 部 令和元(2019)年度 交通の動向

第 I 部では、交通の動向について見ていく。

交通の動向は、次の3つの視点から見ることにする。

1つ目は、交通を取り巻く社会、経済の動向という視点である。

社会、経済が変化すると、移動する人の数や物の量、提供される交通サービス、交通サービスの利用者の意識・属性・ライフスタイル・行動パターン、自家用車の利用等も変化する。このため、交通への影響を意識しながら社会、経済の動向を理解することは重要である。

第1章では、交通を取り巻く社会、経済の動向について取り扱う。

2つ目は、交通モード横断的な視点である。

各交通モードでは、それぞれが持つ特性を活かして、競争・役割分担・連携が行われている。このため、交通の動向を把握するに当たっては、複数の交通モードを横断的に理解しておく必要がある。

第2章では、輸送量とその背景及び交通事業等の動向について、交通モード横断的に取り扱う。

3つ目は、交通モードそれぞれの視点である。

各交通モードは、それぞれが特性を持ち、実態や課題も異なっている。このため、交通の動向の把握を図るに当たって、交通モードごとに、いわば縦割りの的に理解しておく必要もある。

第3章では、各交通モードの動向について取り扱う。

第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向

本章では、交通への影響を踏まえながら、社会・経済の動向を見ていく。

社会、経済が変化すると、移動する人の数や物の量、提供される交通サービス、交通サービスの利用者の意識・属性・ライフスタイル・行動パターン、自家用車の利用等も変化するので、交通への影響を意識しながら社会、経済の動向を理解することは重要である。

我が国において移動する者の主たる母体は、我が国に住む人である。我が国の人口や年齢構成の変化は、国内で又は海外へ移動する人の数や構成に構造的な変化をもたらし、交通に影響を与えていると考えられるため、その動向を見ていく（(1) 参照）。

我が国の経済の動向は、交通に影響を与えていると考えられるので、国内総生産やBtoBの商取引により出荷される貨物がどのように変化しているかについて見ていく（(2) 参照）。

就業者は、日常生活において、通勤や業務のために鉄道やバスを利用することも多く、交通に影響を与えていると考えられるので、就業者数の動向を見ていく（(3) 参照）。

障害者は、その円滑な移動のための環境整備が必要とされているため、障害者の数や実情について見ていく（(4) 参照）。

訪日外国人旅行者は、近年その数が急激に増加しており、円滑な移動のために環境整備を図ることが必要とされていることから、その数や交通に関連する活動等について見ていく（(5) 参照）。

家計の消費支出を交通（公共交通や自家用車）にどれだけ割り振るかは、人々がライフスタイルの変化等に応じて自らの意思により決めていることであるが、交通に影響を与えていると考えられるので、その変化について見ていく（(6) 参照）。

多くの人が自家用車による移動を行うようになったことから、運転免許や乗用車の保有状況について見ていく（(7) 参照）。

ICTについては、近年様々な先進的技術の実用化が進み、人々のライフスタイルや行動パターンに変化をもたらしているが、交通に関連する使い方も一般化又は高度化しており、交通に影響を与えていると考えられるので、その動向を見ていく（(8) 参照）。

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現等の観点を踏まえ、施策相互間の連携を図りながら行うべきことを踏まえて、そうした施策の動向を見ていく（(9) 参照）。

(1) から (9) までは、我が国の国内の社会、経済の動向について述べたが、グローバル化の進展により、国境を越えた人や物の移動が行われており、我が国の交通も世界の社会・経済の動向の影響を受けると考えられることから、我が国と地理的に距離が近く、人的な交流が活発で、経済的な関係も深い中国、ASEAN10か国等のアジア諸国を中心に、世界各国における社会・経済に関する指標の動向について見ていく（(10) 参照）。

(1) 人口と年齢構成の変化

我が国において移動する者の主たる母体は、我が国に住む人である。我が国の人口や年齢構成の変化は、国内で又は海外へ移動する人の数や構成に構造的な変化をもたらし、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、その動向を見ることとする。

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、2019年は1億2,617万人である。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。

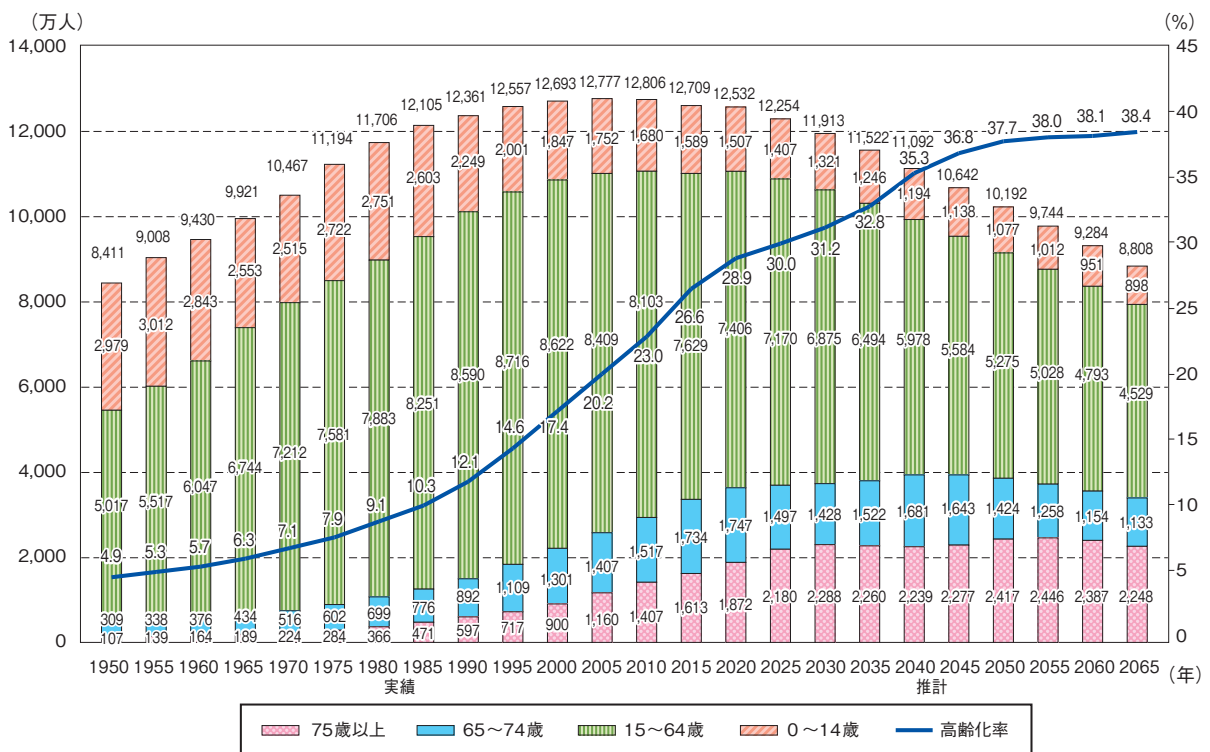
15歳以上65歳未満の人口(生産年齢人口)は、1995年に最高(8,716万人)を記録した後減少に転じ、2019年は7,507万人である。今後も減少が見込まれている。

65歳以上の人口(高齢者人口)は、2019年は3,589万人となり、総人口に占める割合(高齢化率)は28.4%で、いずれも年々高くなってきている。今後、総人口が減少する中で高齢者が増加することにより高齢化率は上昇を続け、2036年には3人に1人が高齢者となると推計されている。特に、75歳以上の後期高齢者については、第1次ベビーブーム世代が後期高齢者となる2025年に、総人口に占める割合が17.8%に達し、その率はさらに上昇すると見込まれている。

15歳以上の人口(生産年齢人口と高齢者人口の合計)は、近年は、生産年齢人口の減少が高齢者の人口の増加で補われたため、総人口が減少に転じた後もほぼ横ばいで推移してきたところであり、2019年は1億1,096万人であった。しかしながら、今後は減少が見込まれている。

15歳未満の年少者の人口は、1980年頃から長期にわたって減少が続いており、2019年は1,521万人であるが、今後も減少が見込まれている。なお、政府は2025年度に希望出生率1.8の実現を目指しているが、2018年の合計特殊出生率は1.42である。

図表1-1-1-1 我が国の総人口と年齢構成の推移・予測

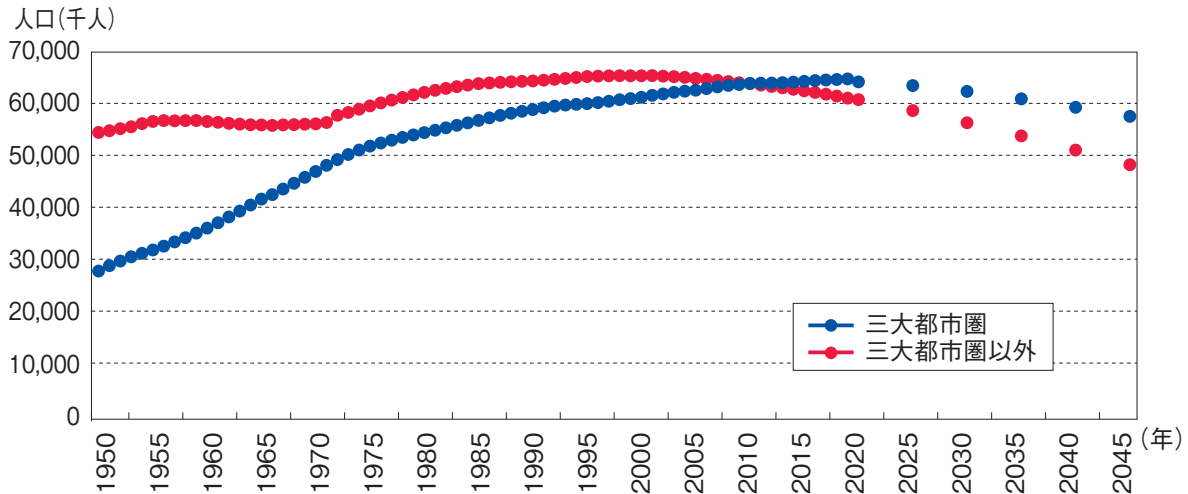


注：1950年～2015年までの総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている

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

都市部の総人口は日本全体の人口が減少に転じてからも、緩やかながら増加し、2019年には6,491万人（1980年の19%増）となった。他方、地方部の総人口は、2001年にピークに達した後、人口減少に直面し、2019年は6,126万人（1980年の1.7%減）となった。今後は、都市部も含めて人口減少に直面していくと予測されているが、人口の減り方は地方部のほうが急で、2045年には2019年時点より21%減少すると予測されている一方、都市部は11%程度の減少と予測されている。

図表1-1-1-2 都市部と地方部の人口の推移・予測



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：2019年までは総務省統計局「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）から、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」から、国土交通省総合政策局作成

(2) 経済及び商取引貨物の動向

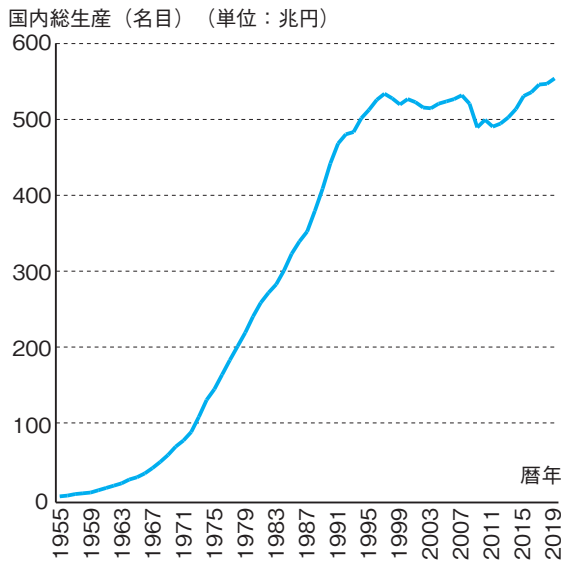
我が国の経済の動向は、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、国内総生産とBtoBの商取引により出荷される貨物がどのように変化しているかについて見ることとする。

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、2019年は554兆円（2009年より13.3%増）となっている。

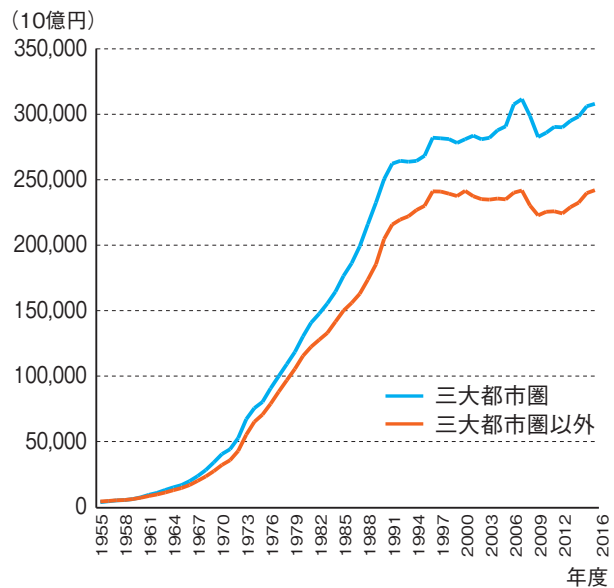
我が国の国内総生産の推移について、都市部（ここでは三大都市圏）と地方部（ここでは三大都市圏以外）に分けて比べてみると、都市部と地方部のいずれも、長期にわたり大きく増加したが、1990年前後から伸びは緩やかになり、1990年代後半からは横ばいに転じた。リーマンショックに伴う減少を経て、2010年前後から増加に転じているが、両者の差は長い時間をかけて徐々に広がってきている。

図表1-1-1-3 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2019年までは2011年基準2008SNA）から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-4 国内総生産の推移（都市部・地方部）



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：内閣府「県民経済計算」（1955年から1974年までは1980年基準1968SNA、1975年から1989年までは1990年基準1968SNA、1990年から1995年までは1995年基準1993SNA、1996年から2000年までは2000年基準1993SNA、2001年から2005年までは2005年基準1993SNA、2006年から2016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

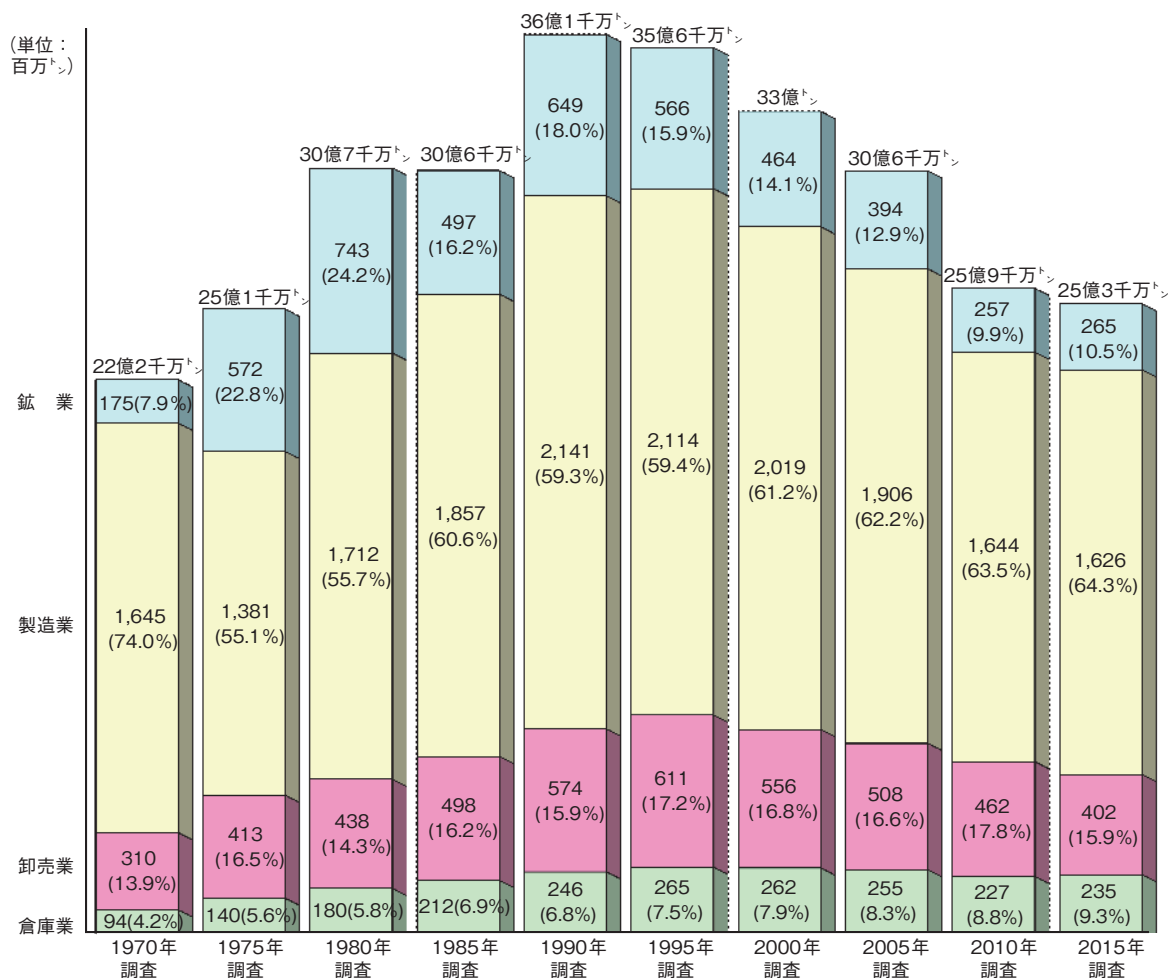
ここでは、我が国の主要な荷主4業種（鉱業、製造業、卸売業及び倉庫業）を発荷主とするBtoBの商取引により出荷される貨物の変化について見ていく。

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。

国内総生産の推移（図表1-1-1-3参照）と年間総出荷量の推移の関係を見ると、産業構造の変化等を背景に、国内総生産が増加しても、年間総出荷量はそれほど伸びない又は減少している（1970年調査から1990年調査までの間に、国内総生産は6.0倍になったが、年間総出荷量は1.4倍になるにとどまった。また、1990年調査から2015年調査までの間に、国内総生産は20%増加したが、年間総出荷量は30%減少した。）。

図表1-1-1-5 BtoBの商取引に係る産業別の年間総出荷量の推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

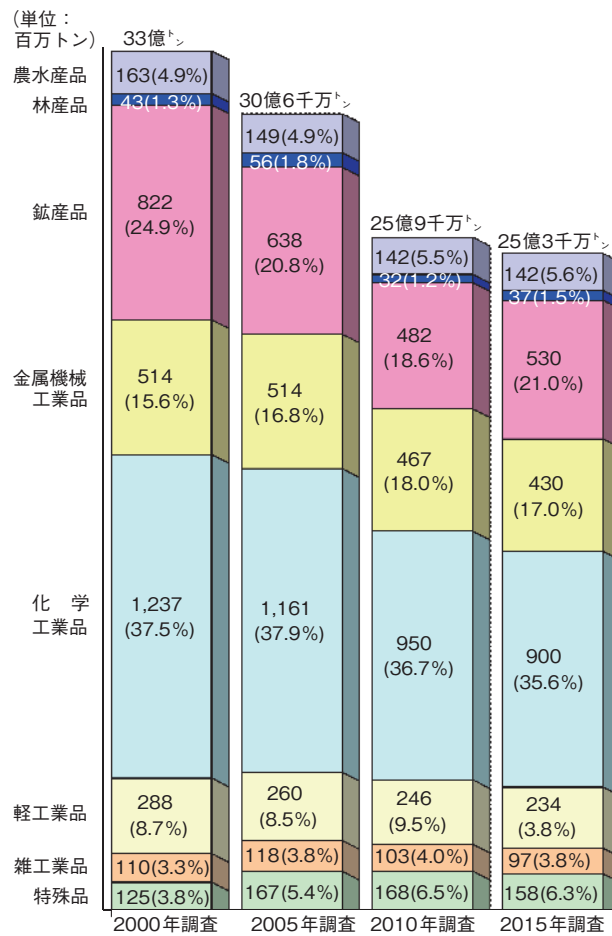
② 品類・品目別の年間出荷量の変化

品類別の年間出荷量は、重量のシェアが大きい化学工業品（2000年調査から2015年調査までの変化337百万トン減（27%減））や鉱産品（同292百万トン減（36%減））が大幅に減少しているのが目立つ。

品類別より細かい品目別の年間出荷量は、重量のシェアが大きいいくつかの品目が大幅に減少している（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品）。

こうした品目に係る荷主からの貨物出荷量の減少は、トラック、内航海運等の運送事業者による貨物輸送量の減少（図表1-3-1-22,23、1-3-3-24参照）につながっていると考えられる。

図表 1-1-1-6 BtoBの商取引に係る品類別の年間出荷量の推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-7 BtoBの商取引に係る品目別（2000年調査時における重量に係るシェア上位6品目）の3日間出荷量の変化

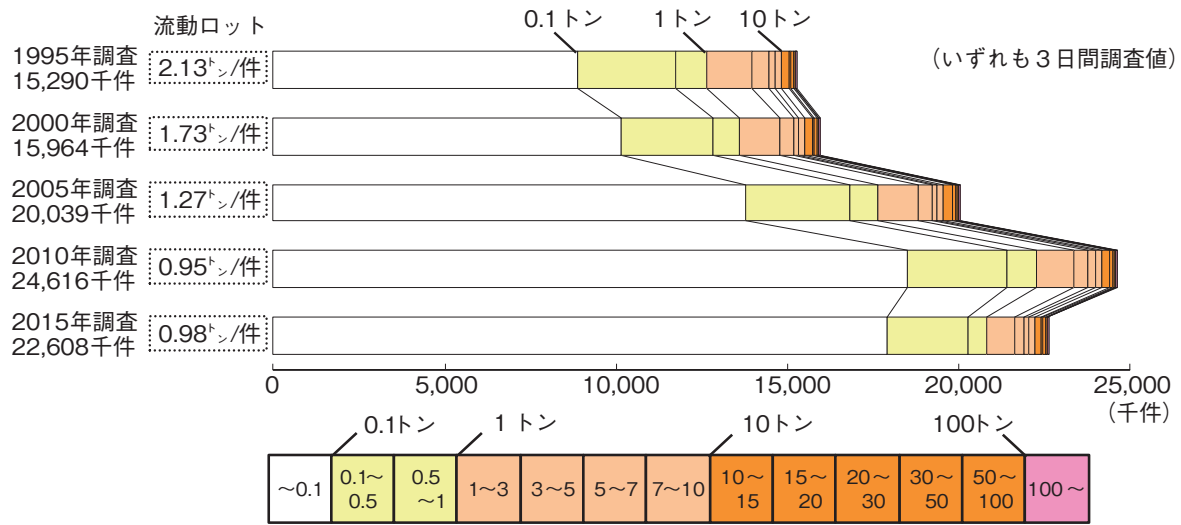
品類	品目	3日間調査における出荷量 (単位：トン)		'00年→'15年の変化		シェア	
		'00年	'15年	トン数	%	'00年	'15年
鉱産品	砂利・砂・石材	5,447,084	2,819,415	-2,627,669	-48%	20%	13%
化学工業品	生コンクリート	3,951,909	1,738,552	-2,213,357	-56%	14%	8%
金属機械工業品	鉄鋼	2,060,861	1,995,868	-64,993	-3%	7%	9%
軽工業品	その他の食料工業品	1,047,218	1,028,601	-18,617	-2%	4%	5%
化学工業品	セメント製品	983,328	696,486	-286,842	-29%	4%	3%
金属機械工業品	金属製品	810,610	558,609	-252,001	-31%	3%	3%
(参考)	全品目の合計	27,689,224	22,171,258	-5,517,966	-20%	100%	100%

資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

③ 出荷件数と流動ロット（出荷される貨物1件当たりの重量）の変化

BtoBの商取引では貨物出荷の小口化が進んでおり、小口貨物のお荷の件数やシェアが増加する傾向が見られる。平均流動ロットは1トンを下回り、0.1トン以下の小口貨物のお荷の件数は全体の8割を占める。

図表1-1-1-8 BtoBの商取引における出荷件数（総数、流動ロット別）及び平均流動ロットの推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」

(3) 就業者数の動向

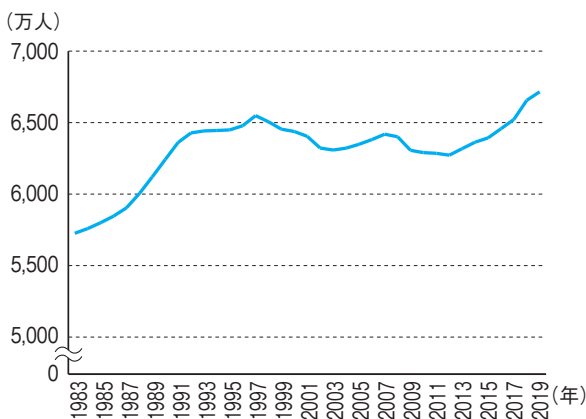
就業者は、日常生活において、通勤や業務のために鉄道やバスを利用することも多く、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、就業者数の動向を見ることとする。

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（図表1-1-1-1参照）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、2019年は6,724万人（2012年から444万人（7.1%）増加）となっている。生産年齢人口が減少を続けている中（図表1-1-1-1参照）で就業者数が増加傾向にある背景には、女性と高齢者の就業者数の増加があると見られる。

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1-2-1-3参照）。

図表1-1-1-9 全国の就業者数の推移



注：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

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

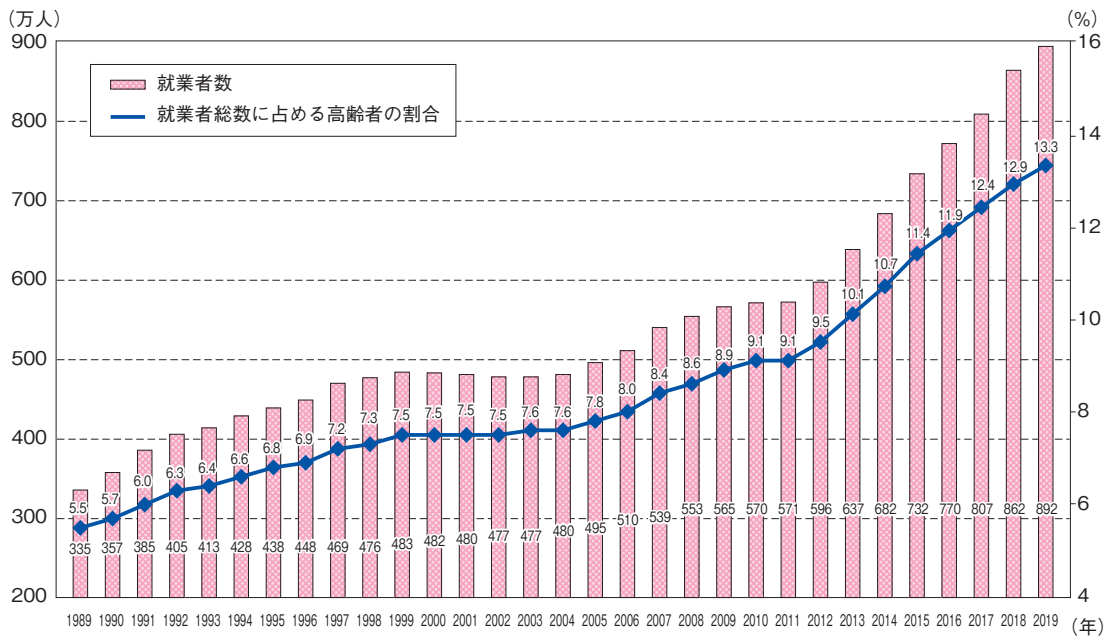
図表1-1-1-10 性別、年齢別の就業者数の変化

(単位：万人)

	男		女	
	15～64歳	65歳以上	15～64歳	65歳以上
2012年	3,258	365	2,426	231
2019年	3,202	531	2,630	361
増減数	-56	166	204	130

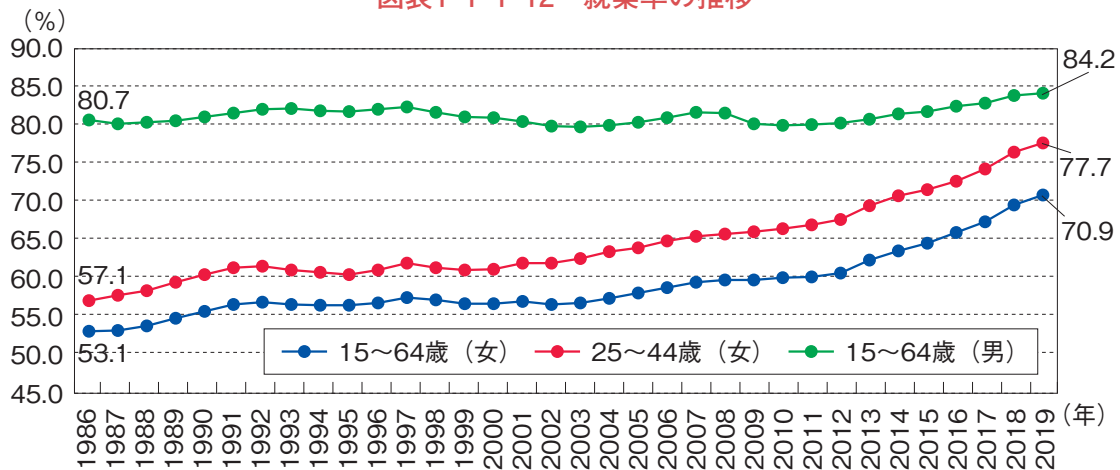
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-11 高齢者の就業者数の推移



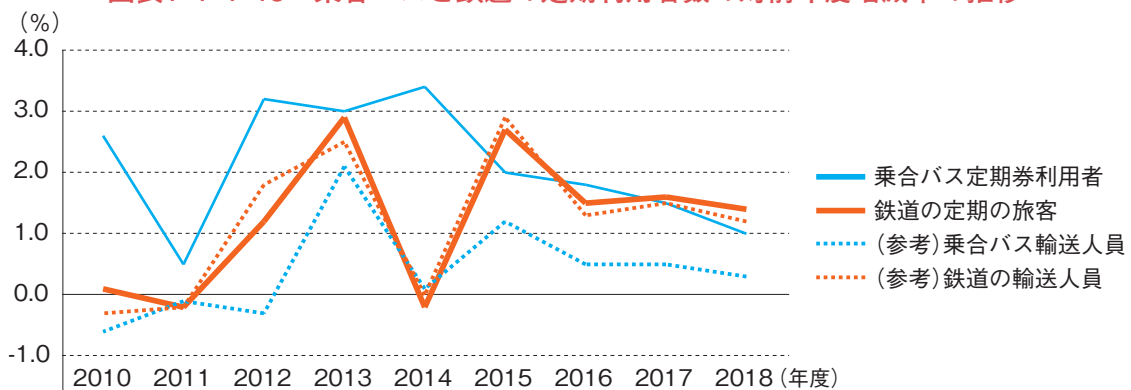
注：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-12 就業率の推移



注：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
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

図表1-1-1-13 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

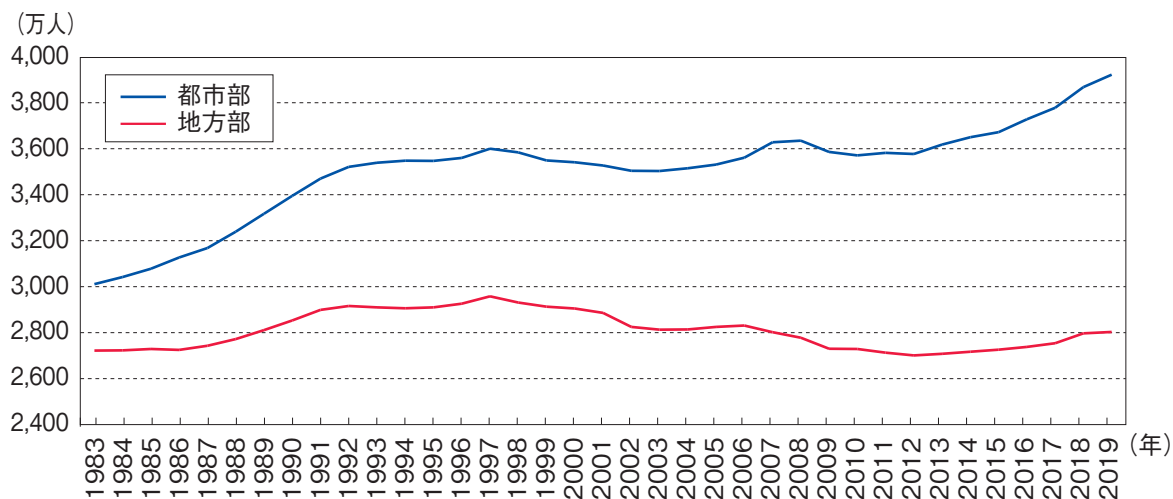
b. 都市部と地方部の就業者数

就業者数を都市部（ここでは三大都市圏を含む南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）、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）と地方部（ここでは上記3ブロック以外）とで比較してみる。

都市部は、緩やかながら増加傾向を保っており、2019年は3,922万人（2012年の3,577万人から345万人増加（9.6%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1-1-1-2参照）にもかかわらず、就業者数は2012年（2,701万人）を底にわずかながら増加しており、2019年は2,803万人となった。

図表1-1-1-14 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

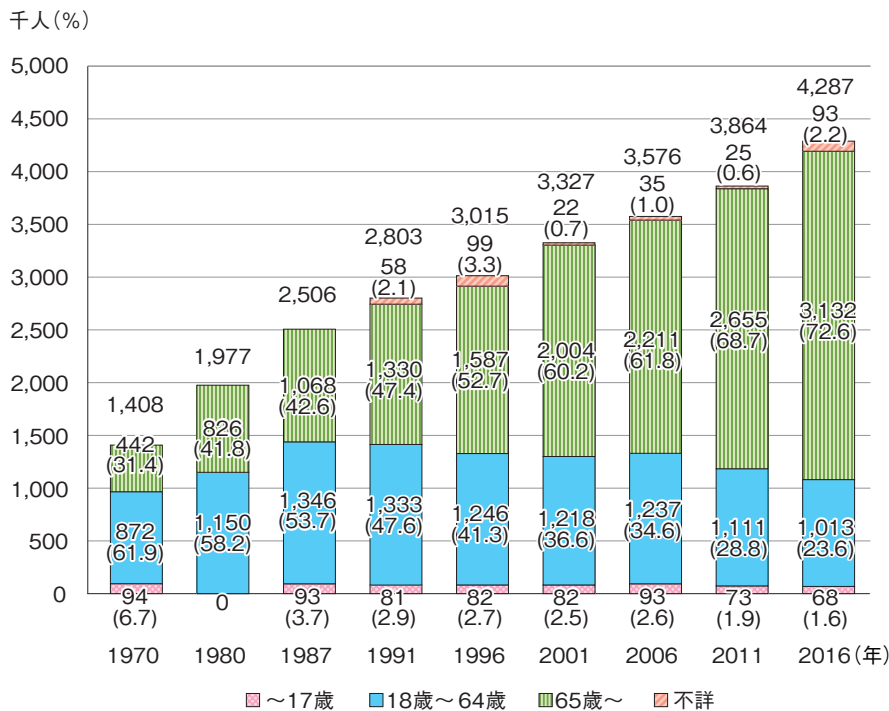
(4) 障害者の状況

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約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56.1万人、実雇用率は2.11%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。

こうしたことも踏まえ、障害者の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、障害者の移動手段の確保や移動の円滑化の実現を目指した取組が進められている。

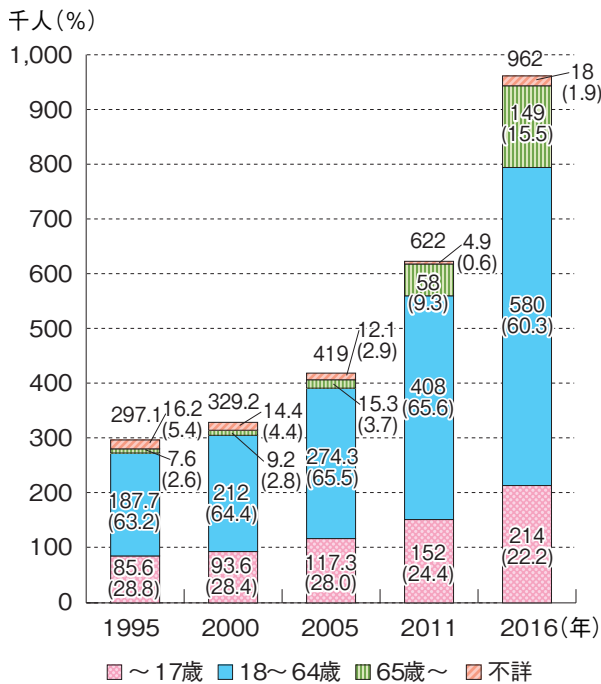
図表1-1-1-15 身体障害児・者(在宅)数の推移



注：1980年は身体障害児（0～17歳）に係る調査を行っていない。

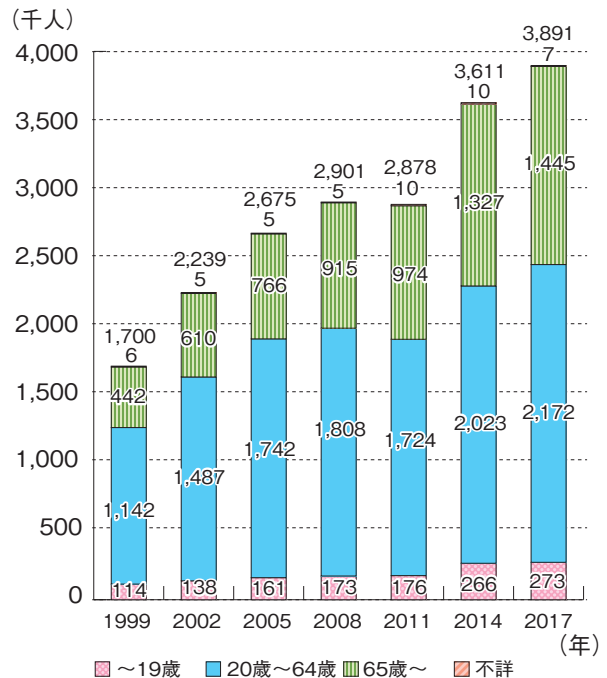
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（1970年,1980年,1987年,1991年,1996年,2001年,2006年）、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（2011年, 2016年）

図表1-1-1-16 知的障害者(在宅)数の推移



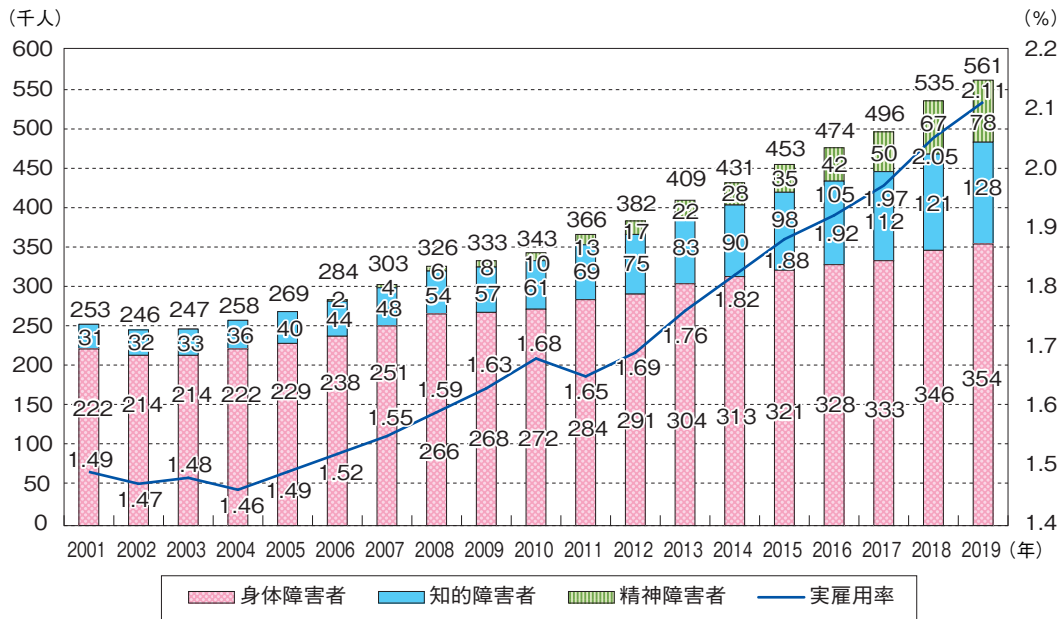
資料：厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(1995年, 2000年, 2005年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2011年, 2016年)

図表1-1-1-17 精神障害者(外来)数の推移



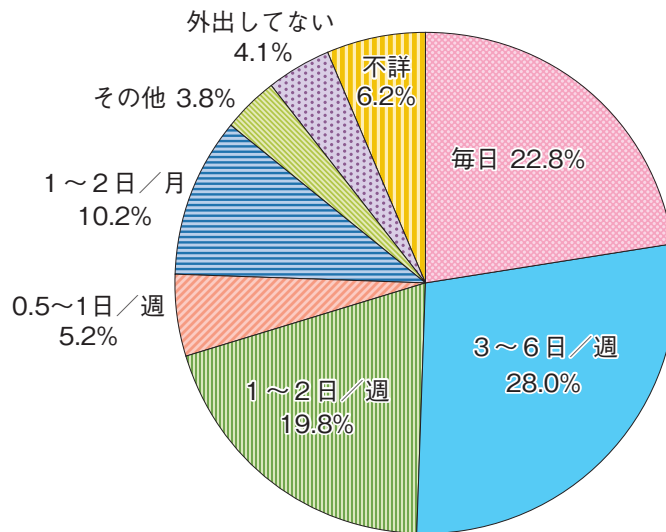
資料：厚生労働省「患者調査」(1999年, 2002年, 2005年, 2008年, 2011年, 2014年, 2017年) から厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部作成

図表1-1-1-18 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「令和元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1-1-1-19 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

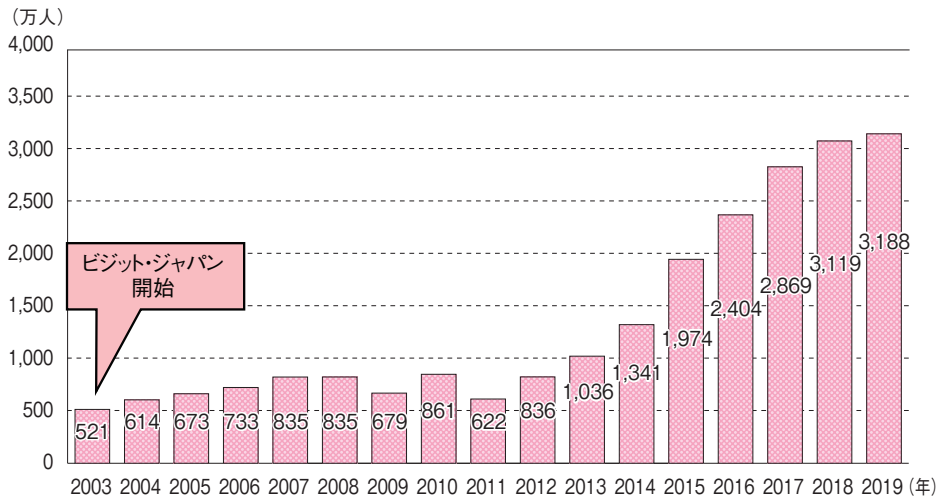
a. 訪日外国人旅行者の動向

訪日外国人旅行者数は、2019年は前年比2.2%増の3,188万人となり、7年前の2012年の836万人と比べると3.8倍に急増している。政府は、2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という高い目標達成に向けて、様々な施策を講じている。

訪日外国人旅行者の国籍・地域別の人数は、2019年は上から順に、中国959万人、韓国558万人、台湾489万人、香港229万人、米国172万人、タイ132万人であり、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。

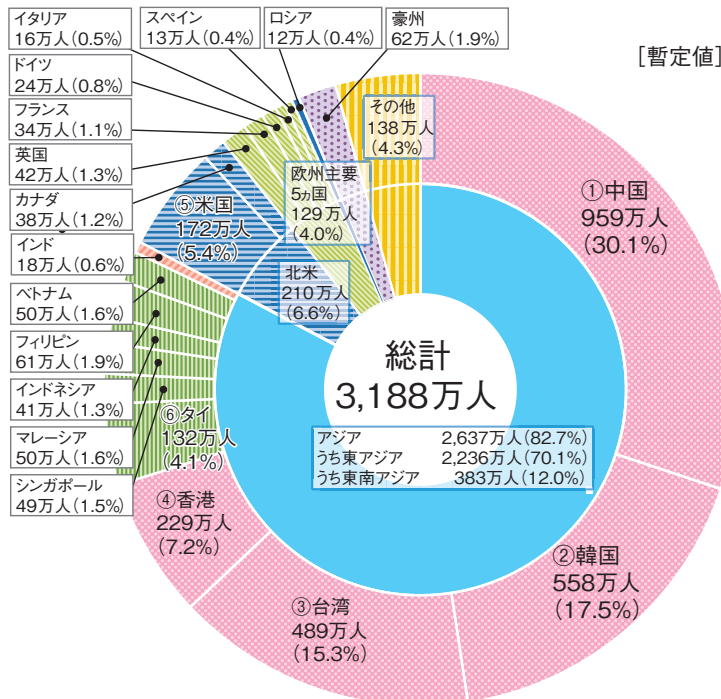
そうした中で、訪日外国人旅行者が交通に関してどの程度出費しているのかを見ると、1人当たり交通費支出額は2015年をピークに微減傾向にあり、2019年は16,669円となった。一方で、訪日外国人旅行者のうち日本滞在中に交通に支出した者の率は上昇して80.4%となった。訪日外国人旅行者の総数が急増していることも影響して、訪日外国人旅行者による交通費支出の総額は急増し、4,986億円となっている。なお、訪日外国人旅行者の旅行消費に占める交通費の割合は、10.4%前後でほぼ一定である。

図表1-1-1-20 訪日外国人旅行者数の推移



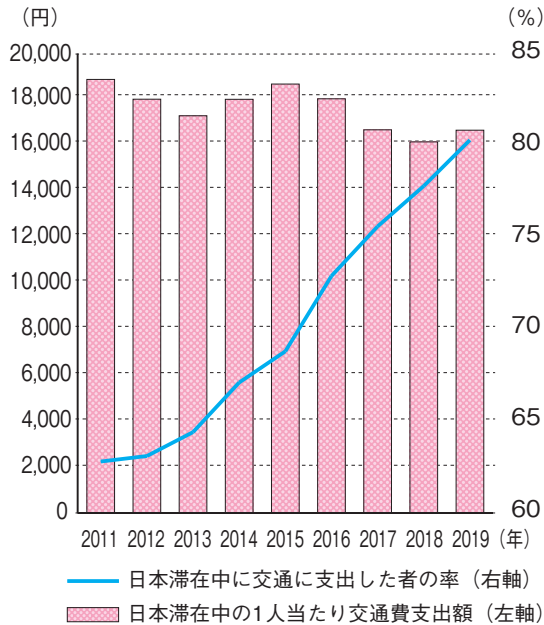
注) 2018年以前の値は確定値、2019年の値は暫定値、%は対前年同月比
出典：日本政府観光局 (JNTO)

図表1-1-1-21 国籍・地域別の訪日外国人旅行者数 (2019年)



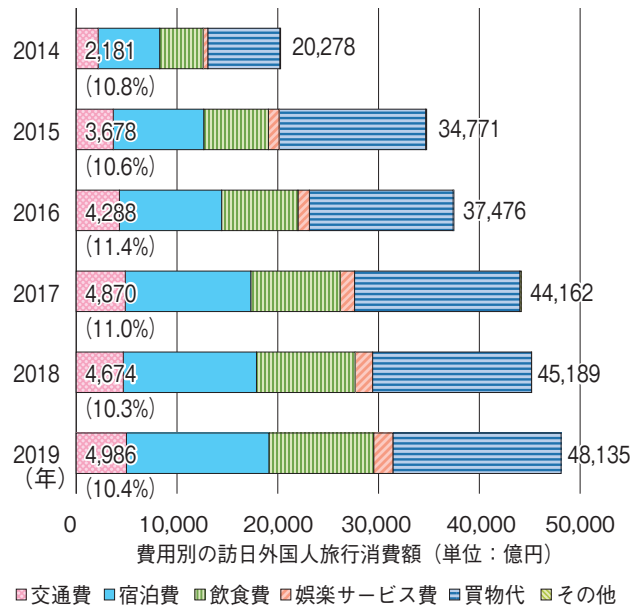
※ () 内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
※その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。
※数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。
資料：日本政府観光局 (JNTO) 資料より観光庁作成

図表1-1-1-22 訪日外国人の1人当たりの交通費支出額と交通に支出した者の率



資料：観光庁「訪日外国人消費動向調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-23 訪日外国人の年間の旅行消費額の推移

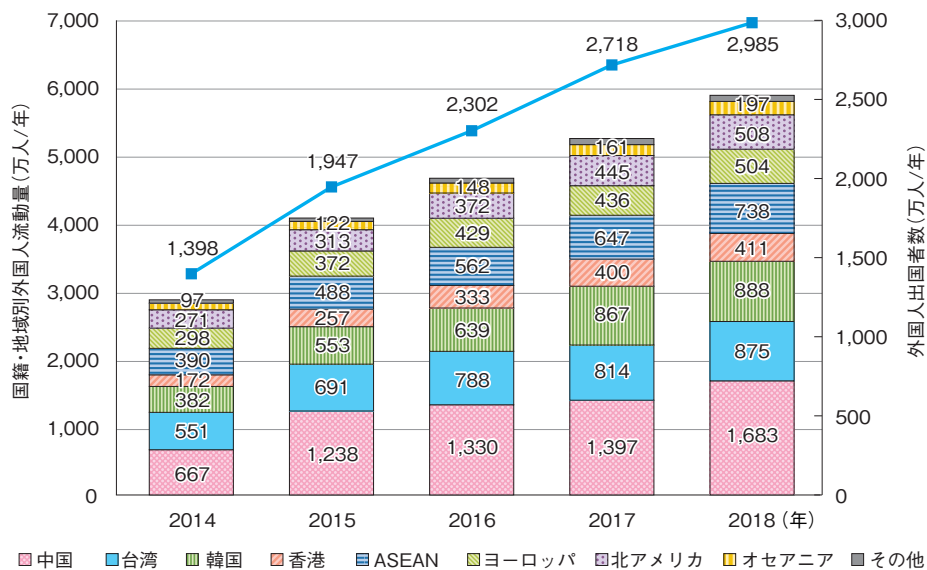


資料：同左

訪日外国人旅行者の国内での移動量については、4年連続で増加傾向にある。また国籍・地域別の移動量では、2018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。

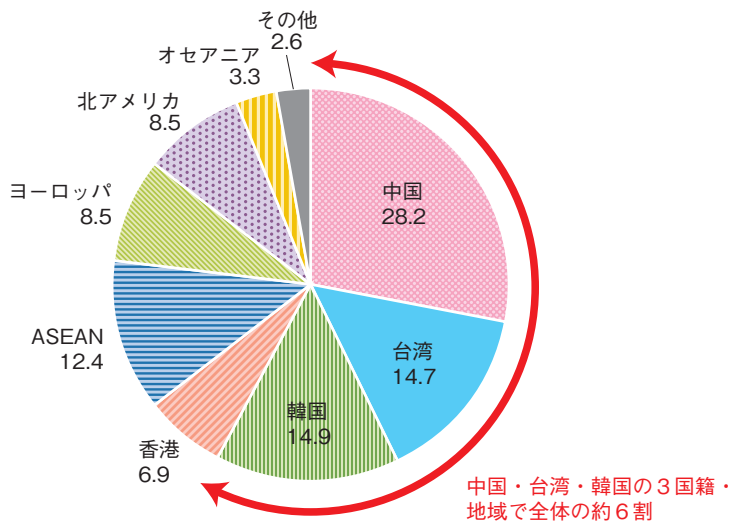
図表1-1-1-24 国籍・地域別の移動量と出国者数の変化



注：同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く

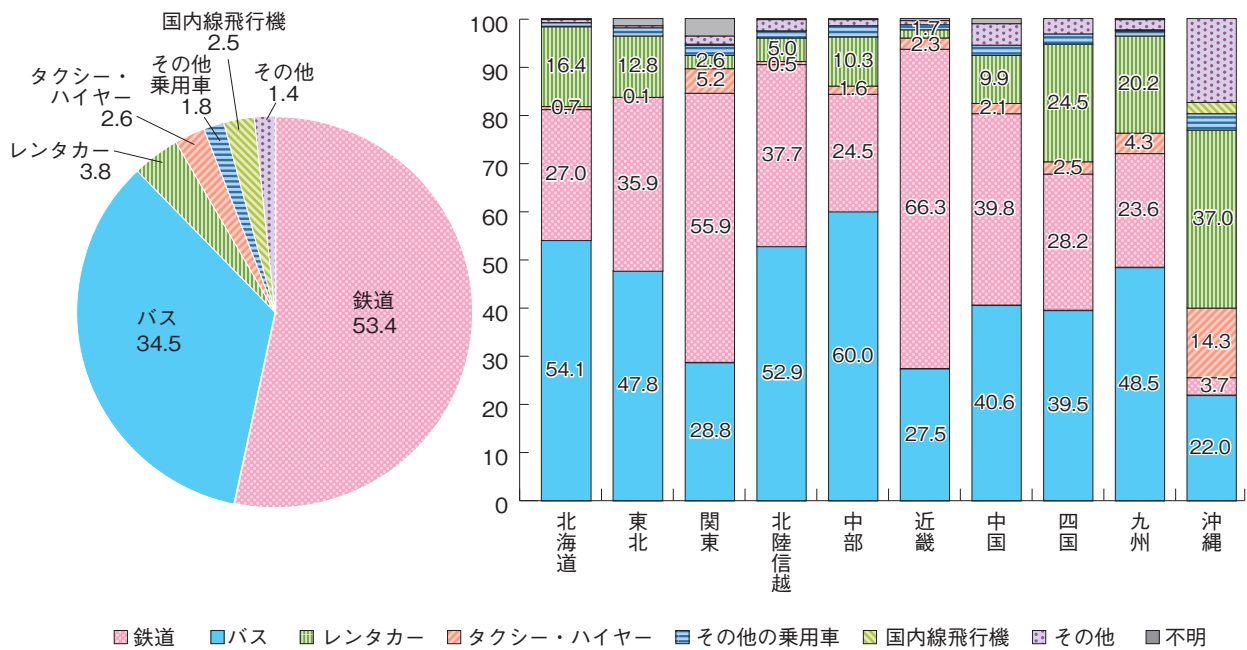
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」、法務省「出入国管理統計」

図表1-1-1-25 移動量の国籍・地域別の内訳 (2018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1-1-1-26 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 (2018年)



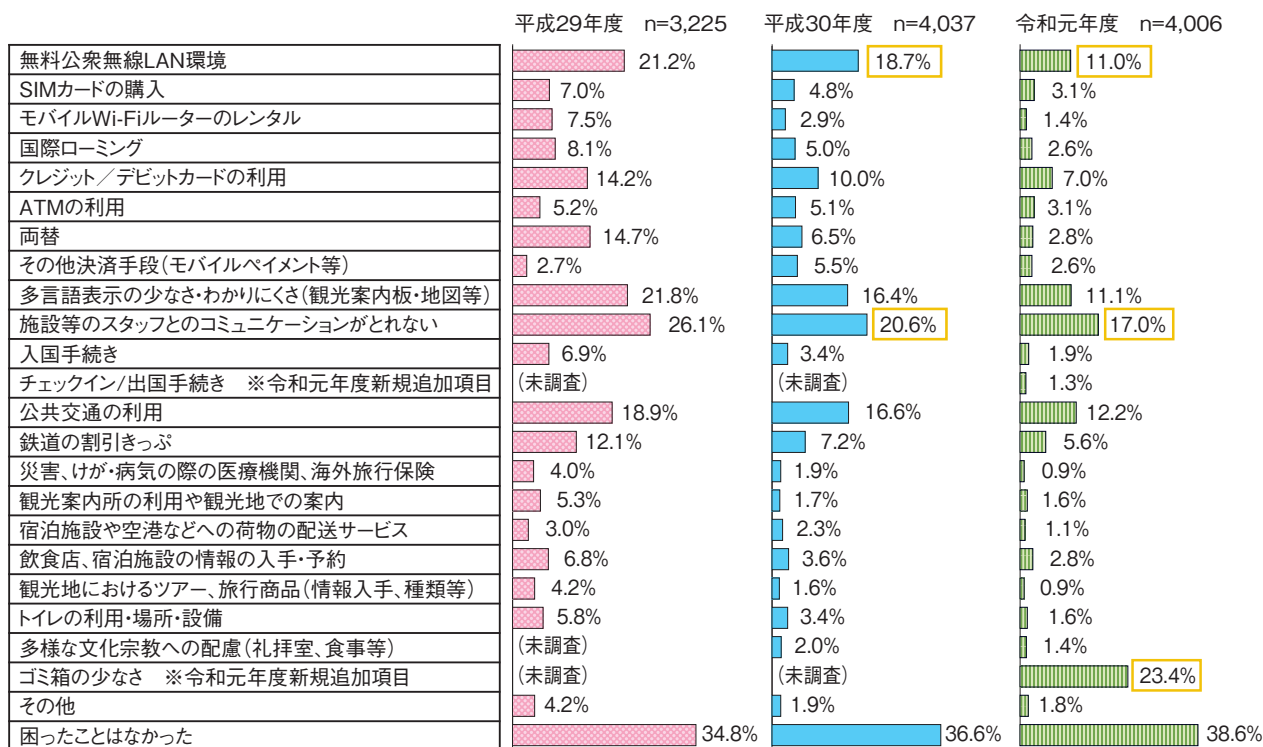
注1：(左図) 同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く。交通機関不明を除く。
注2：(右図) 地域ブロックは地方運輸局単位で集計。入国港から最初訪問地までの移動と最終訪問地から出国港までの移動及び発着地不明を除き、国内訪問地間の運輸局内々移動を対象。
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」

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 2019」によると、世界の140の国と地域の中で、日本は「国内地上交通の効率性」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おり、訪日外国人旅行者がこうした不満を感じることなく公共交通機関を利用できるよう、より一層受入環境の整備を進める必要がある。

図表1-1-1-27 旅行中に困ったこと（全体）



資料：観光庁「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」(2019年度)

(6) 家計の消費行動の変化

家計の消費支出を交通（公共交通や自家用車）にどれだけ割り振るかは、人々がライフスタイルの変化等に応じて自らの意思により決めていることであるが、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、その変化について見ることにする。

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19年間で11.2%減少し、2019年は300万円となった。

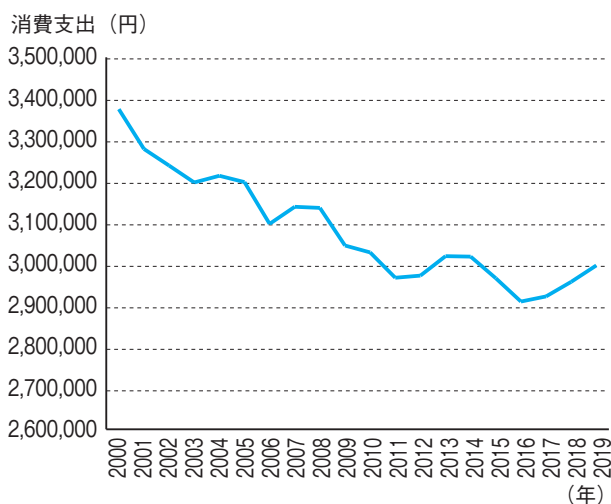
こうした中、家計の交通に関する支出の変化について見ると、公共交通運賃^(※1)への支出は、19年間で14.8%減少して2019年は6.1万円となったが、消費支出総額に占める割合は2.0%前後でほぼ横ばいのまま推移している。また、自動車等購入・維持費^(※2)は、19年間で10.3%増加して22.4万円であり、消費支出総額に占める割合は増減しながら推移し、1.5ポイント上がって7.5%となった。

このように、2000年と2019年を比較すると、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9.5%へと高まっている。

(※1) 公共交通運賃は、ここでは、「家計調査」における鉄道運賃、鉄道通学定期代、鉄道通勤定期代、バス代、バス通学定期代、バス通勤定期代、タクシー代、航空運賃の合計

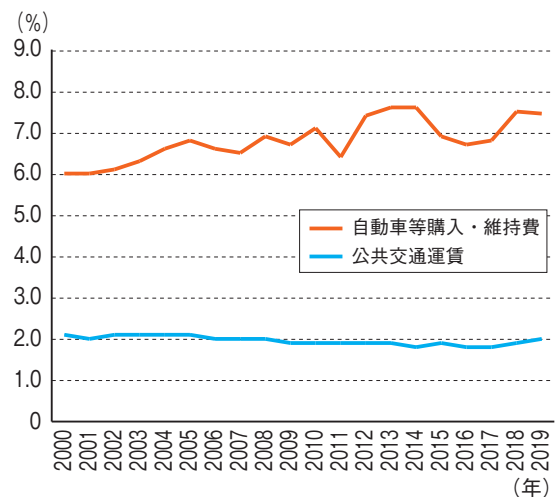
(※2) 自動車等購入・維持費は、ここでは、「家計調査」における自動車等購入、自動車等維持（ガソリン、自動車整備費、駐車場借料、自動車保険料等を含む）の合計

図表1-1-1-28 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1-1-1-29 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。

2002年と2019年を比較すると、公共交通運賃への支出額は、北陸をのぞく全てのブロックで減少しており、家計の消費支出総額の減り方（2002年からの17年間で、全国平均で7.5%減少）より大きく減少している。これに対して、自動車等購入・維持費への支出額は、地方部を中心に9ブロックで増加している。

図表1-1-1-30 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	2019年	2002年	2019年
三大都市圏を含むブロック	関東	89,161	→ -4.6% → 85,031	194,391	→ 4.8% → 203,679
	東海	54,462	→ -10.6% → 48,675	257,153	→ 5.4% → 270,979
	近畿	75,338	→ -18.9% → 61,080	171,815	→ -1.0% → 170,155
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871	→ -26.3% → 36,758	178,221	→ 15.4% → 205,722
	東北	40,667	→ -6.7% → 37,946	180,523	→ 52.7% → 275,650
	北陸	41,152	→ 19.4% → 49,136	215,972	→ 53.8% → 332,269
	中国	55,654	→ -22.0% → 43,387	215,746	→ 35.4% → 292,040
	四国	37,227	→ -34.6% → 24,343	202,445	→ 23.5% → 250,096
	九州	46,161	→ -15.2% → 39,130	196,651	→ 15.0% → 226,073
	沖縄	45,559	→ -42.5% → 26,203	128,663	→ 30.3% → 167,641

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

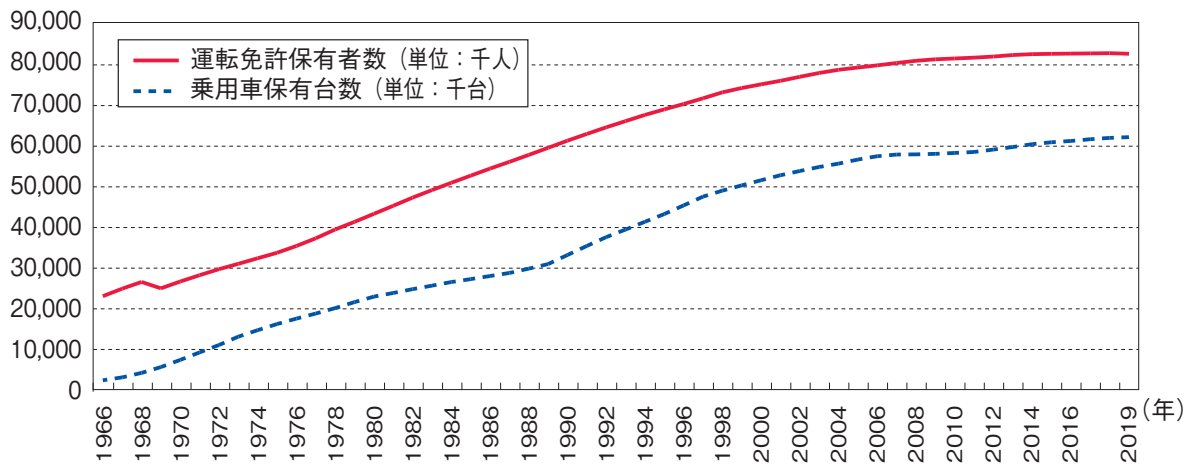
(7) 自家用車の保有状況

ここでは、運転免許や乗用車の保有状況について見ることにする。

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たが、2019年は前年と比較して若干の減少となっている。これらの期間を通じて、運転免許保有者数は、乗用車保有台数より2,000万から3,000万ほど多い値で推移してきた。2019年は、運転免許保有者数は約8,216万人（前年比約-16万人、総人口の約65.1%、15歳以上人口の約74.0%）、乗用車保有台数は6,177万台である。

図表1-1-1-31 運転免許保有者数と乗用車保有台数の推移



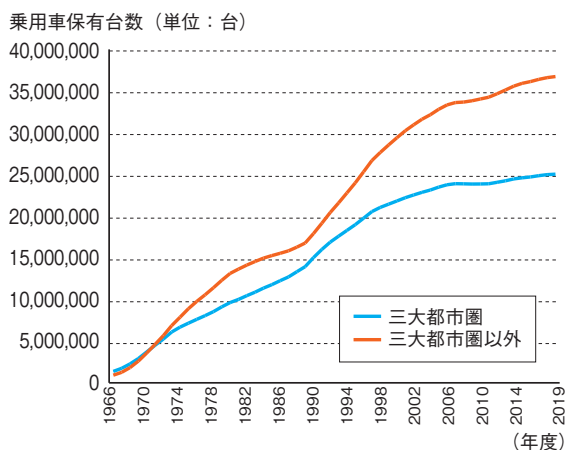
資料：運転免許保有者数については警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から、国土交通省総合政策局作成

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。2019年の人口は都市部の方が地方部よりも若干多いのに対し、2019年度における乗用車保有台数は、地方部が都市部より47%多い。

1世帯当たりの乗用車保有台数について都道府県別に見ると、東京都、大阪府、神奈川県、京都府、埼玉県、千葉県、兵庫県といった都市部では1台未満であるが、福井県、富山県、山形県、群馬県、栃木県といった地方部では1.6台を超えている。

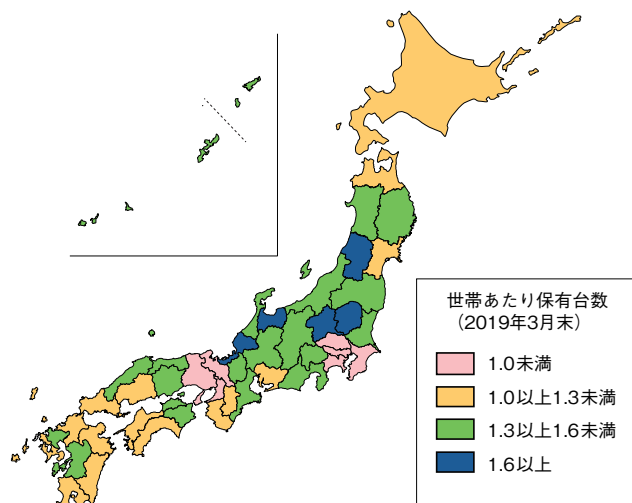
図表1-1-1-32 三大都市圏と三大都市圏以外の乗用車保有台数の推移



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

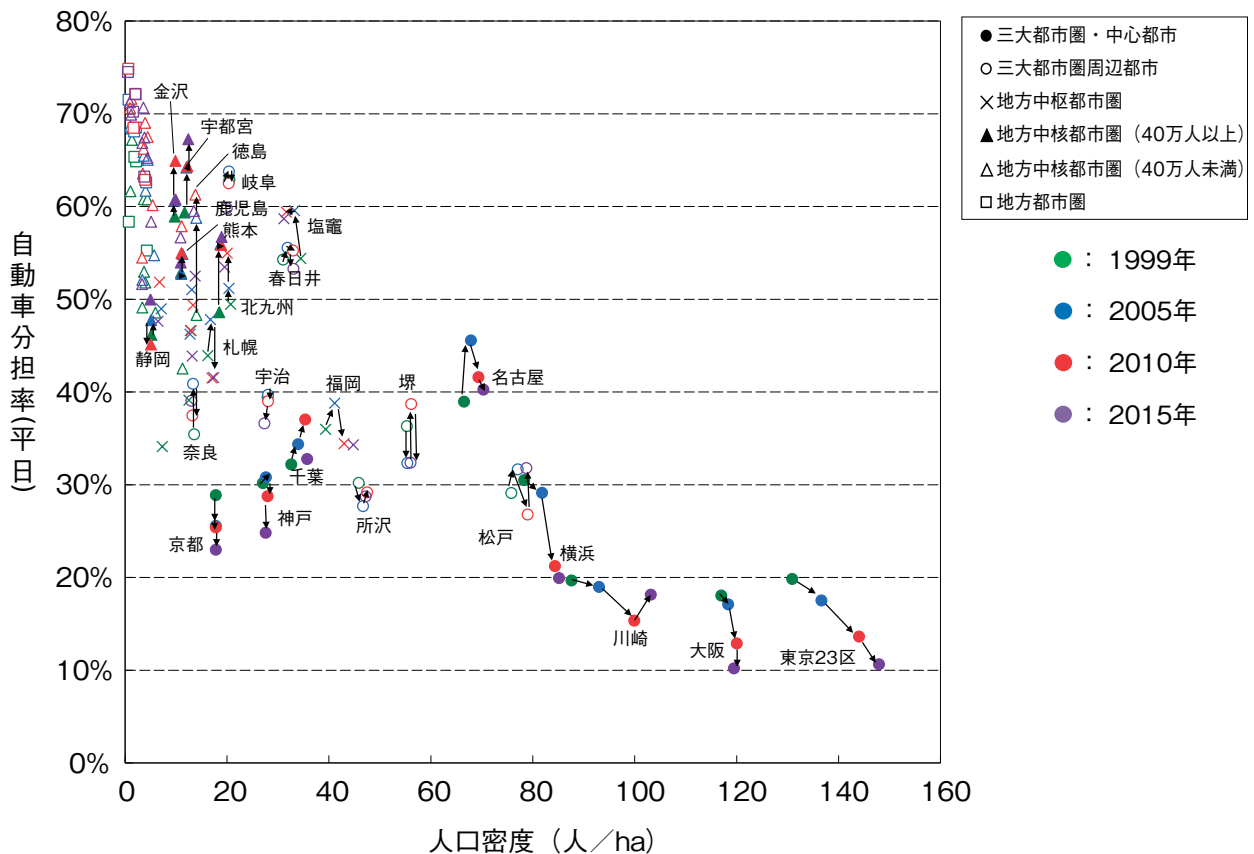
図表1-1-1-33 都道府県別1世帯当たりの乗用車の保有台数



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31年度）」から国土交通省総合政策局作成

以上のとおり、乗用車の保有台数は地方部のほうが都市部より多くなっており、その差はさらに広がりつつあるところである。実際に、日常生活で自動車を使う人がどの程度いるのかという観点から自動車分担率について見ると、地方部の人口密度が低い都市ほど高く、かつ、経年的に高まる傾向が見られ、都市部を中心に人口密度の高い都市では、逆に自動車分担率が下がる傾向が見られる。

図表1-1-1-34 都市の人口密度と自動車分担率



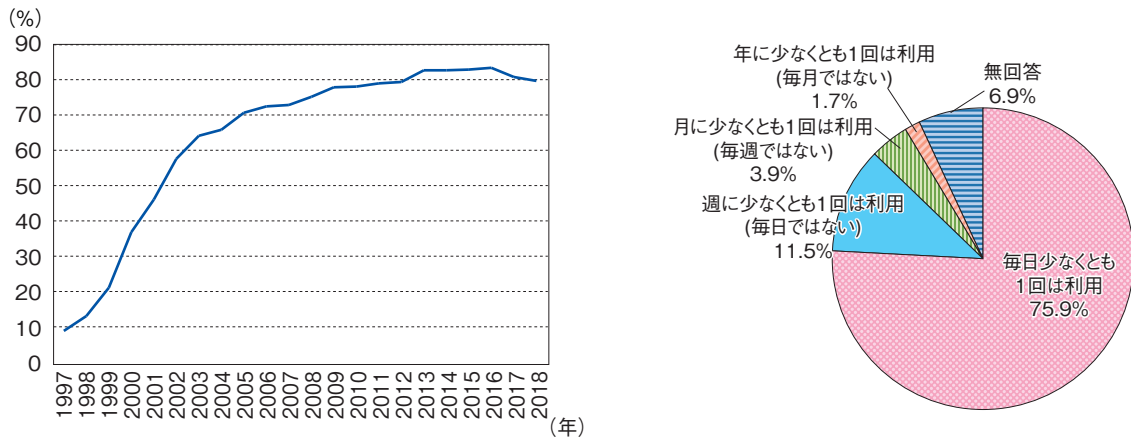
資料：国土交通省都市局作成

(8) ICTの普及

インターネットをはじめ、ICTの普及は、人々のライフスタイルや行動パターンに変化をもたらしているが、交通分野にも影響を与えていると考えられるので、その動向について見ることにする。

我が国のインターネット利用者の割合は、1990年代後半から急激に増加したが、近年ほぼ横ばいとなっており、2018年の利用率は79.8%となっている。世帯における情報通信機器の保有状況を見ても、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、2018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1-1-1-35 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、2018年。

こうした中で、交通に関連の深いインターネットの利用のしかたも、一般化されている。総務省の通信利用動向調査によると、過去1年間のインターネットで利用した機能・サービスと目的・用途に関する問いに対し、「地図・交通情報の提供サービス(無料のもの)」のために利用したと回答した者は年々増加傾向にあり、2018年は67.7%となった。内閣府の世論調査によると、公共交通機関の利用手段や経路を調べる場合に、どのようにして情報を得ることが多いかについて尋ねたところ、近距離の鉄道、長距離の鉄道、路線バス、高速バスのいずれについても、インターネット等の経路検索サービスを使うと回答した者が最も多く、4割から6割を占めた。

図表1-1-1-36 公共交通機関の利用手段や経路の調べ方

近距離の鉄道		長距離の鉄道		路線バス		高速バス	
インターネット等の経路検索サービス	56.6%	インターネット等の経路検索サービス	60.1%	インターネット等の経路検索サービス	41.3%	インターネット等の経路検索サービス	50.4%
駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	19.9%	交通事業者への問合せ	14.4%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	29.1%	交通事業者への問合せ	14.5%
交通事業者が配布する時刻表	11.8%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	10.8%	交通事業者が配布する時刻表	11.8%	交通事業者のホームページ	9.6%
交通事業者への問合せ	10.4%	交通事業者が配布する時刻表	9.0%	交通事業者への問合せ	8.5%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	9.1%
交通事業者のホームページ	6.1%	交通事業者のホームページ	7.2%	交通事業者のホームページ	7.1%	交通事業者が配布する時刻表	8.0%
市販の時刻表等の書籍	5.9%	市販の時刻表等の書籍	7.1%	市販の時刻表等の書籍	3.0%	市販の時刻表等の書籍	2.4%

資料：内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」(世論調査報告書、平成28年12月調査)

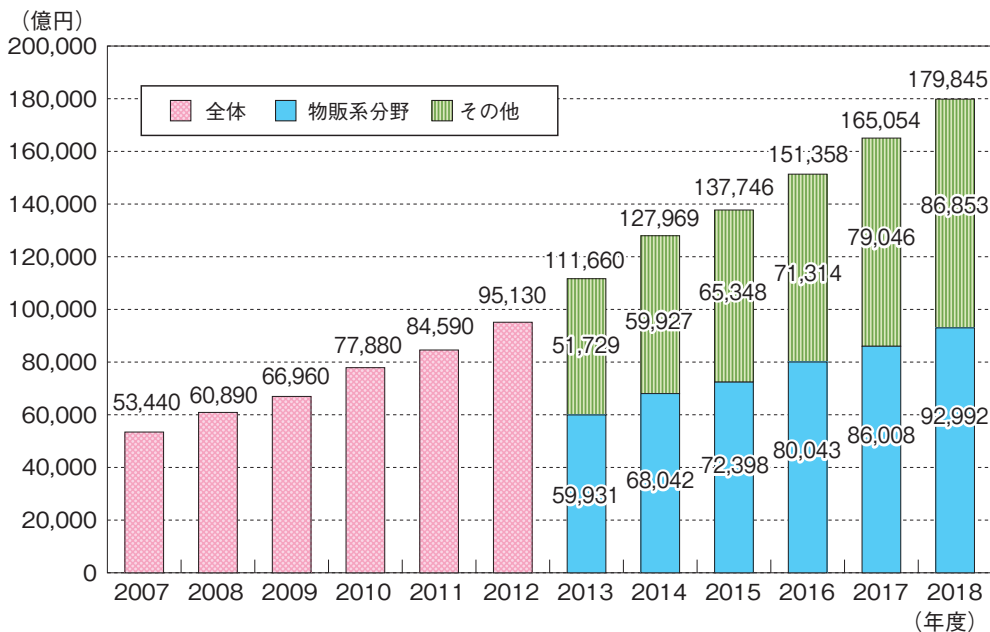
また、総務省の通信利用動向調査によると、インターネットで「商品・サービスの購入・取引(金融取引・デジタルコンテンツ購入を除く)」を行った者は、2018年は42.5%であった。経済産業省の電子商取引に関する市場調査によると、インターネット通販をはじめとするBtoCの電子商取引(EC)市場は、インターネット利用者の増加率が緩やかになり、家計の消費支出が減少する(図表1-1-1-28参照)中にあっても拡大を続け、2018年度には全体で18.0兆円、うち物販系分野は、9.3兆円となっている。また、物販系分野のEC化率は2015年の4.75%から2018年は6.22%に上昇した。

さらに、同調査によると、インターネットを介したCtoC取引も広がっており、2000年代初頭より利用が拡大しているネットオークション市場の2018年の市場規模は1兆133億円である。

また、スマートフォンの普及を背景に2012年頃から登場したフリマアプリ市場（インターネット上の仮想のフリーマーケット内で個人同士が衣料品や雑貨等を自由に売買可能なスマートフォン専用のアプリを使った取引市場）の市場規模が急激に拡大しており、2018年の市場規模は6,392億円と推計されている。

物販系分野のBtoCやCtoCの電子商取引は、売り主から買い主への小口輸送を発生させるため、近年は宅配便取扱個数が大幅に増加してきている（図表1-3-1-24参照）。

図表1-1-1-37 BtoC電子商取引額の推移



注：分野別規模は2013年度から調査開始
資料：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

(9) 交通施策と連携する施策の動向

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現等の観点を踏まえ、施策相互間の連携を図りながら行われなければならないとされていること（交通政策基本法（平成25年法律第92号）第6条、第25条、第26条参照）等を踏まえて、これらの施策の動向を見ていく。

a. まちづくりに関する施策

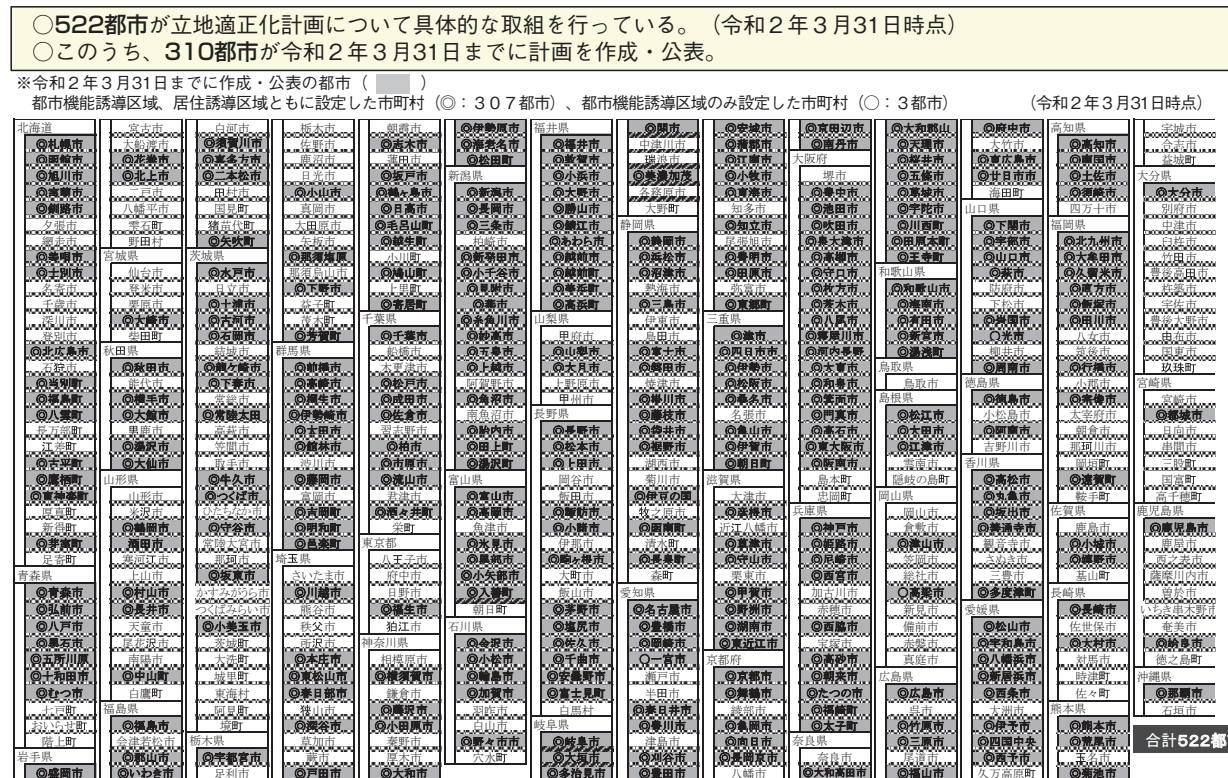
我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっている。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要となっている。

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。

さらに、近年AI、IoT等の新技術は目覚ましく進展しており、これらの技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」の実現は、移動・物流を含めた都市活動の生産性の向上や、より豊かで快適な市民生活の実現を図るために重要である。先駆的なモデル事業への支援、官民の知恵やノウハウを結集するための官民連携プラットフォームの設立などを通じて、スマートシティの推進を進めている。

このように、まちづくり施策と連携しながら地域住民の自立した日常生活や社会生活の確保等を図るため、交通分野では、地域交通ネットワークの再構築、地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開等が推進されている。

図表1-1-1-38 立地適正化計画の策定状況



b. 観光立国の実現に向けた施策

2016年3月、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、すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を目指して、交通分野では、新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備、地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進、クルーズ船受入の更なる拡充、公共交通利用環境の革新等が推進されている。

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1-1-1-39 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

7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)	(2019年)
・ 訪日外国人旅行者数は、約 3.8倍増 の 3,188万人 に	836万人	⇒ 3,188万人
・ 訪日外国人旅行消費額は、約 4.4倍増 の 4.8兆円 に	1兆846億円	⇒ 4兆8,135億円

新たな目標への挑戦！

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

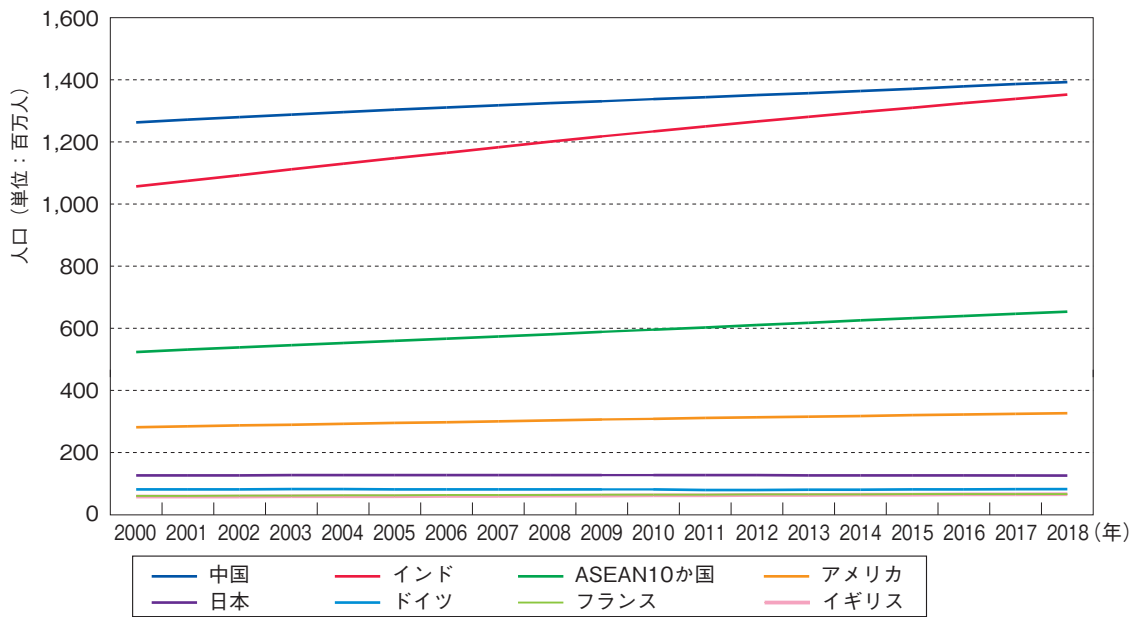
(10) 世界の社会・経済の動向

(1) から (9) までは、我が国の国内の社会・経済の動向について述べたが、グローバル化の進展により、国境を越えた人や物の自由な移動が加速化されており、我が国の交通も世界の社会・経済の動向の影響を受けると考えられるので、ここでは、我が国と地理的に距離が近く、人的な交流が活発で、経済的な関係も深い中国、ASEAN10か国等のアジア諸国を中心に、世界各国における社会・経済に関する指標の動向について見ていく。

a. 世界各国の人口の動向

2018年の人口は、中国は13.9億人(2000年比10.3%増、日本の11.0倍)、ASEAN10か国は6.5億人(2000年比25%増、日本の5.2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1-1-1-40 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

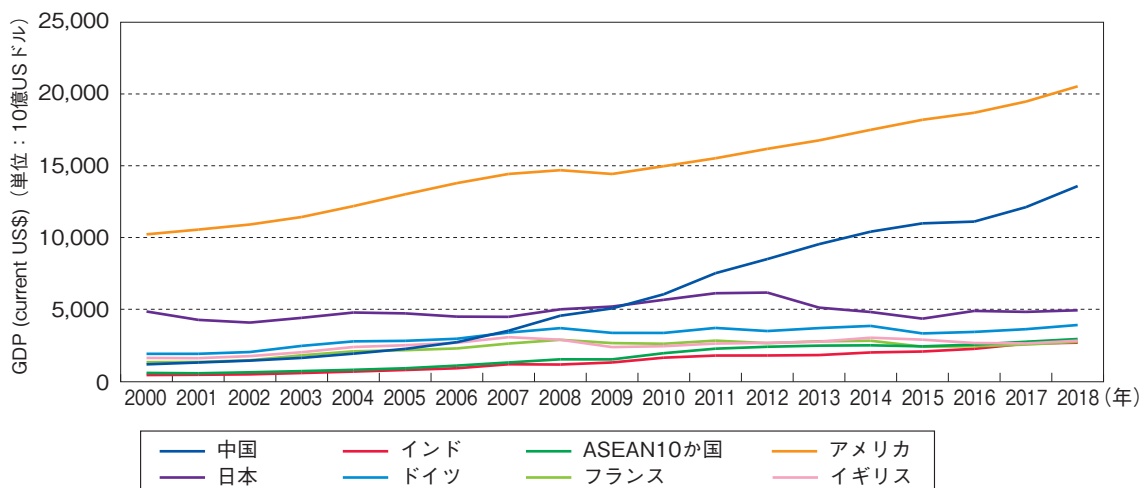
b. 世界各国の国内総生産（ドルベース）

我が国の国内総生産は、円ベースでは2011年から増加している（図表1-1-1-3参照）が、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2018年は約5.0兆ドルであり、アメリカ、中国に次いで世界第3位、世界に占める比率は5.8%である。

アジア諸国について2000年から2018年までの変化を見ると、中国は、約1.2兆ドルから約13.6兆ドルへ11.2倍、ASEAN10か国の合計は、約0.61兆ドルから約3.0兆ドルへ4.8倍と大きく伸びている。国内総生産で中国が日本を上回ったのは、2010年である。

こうした経済成長著しいアジア諸国と我が国の間では、旅行者数の増加、我が国の産業の生産拠点の移転、交通インフラの輸出等が進んでいる。

図表1-1-1-41 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

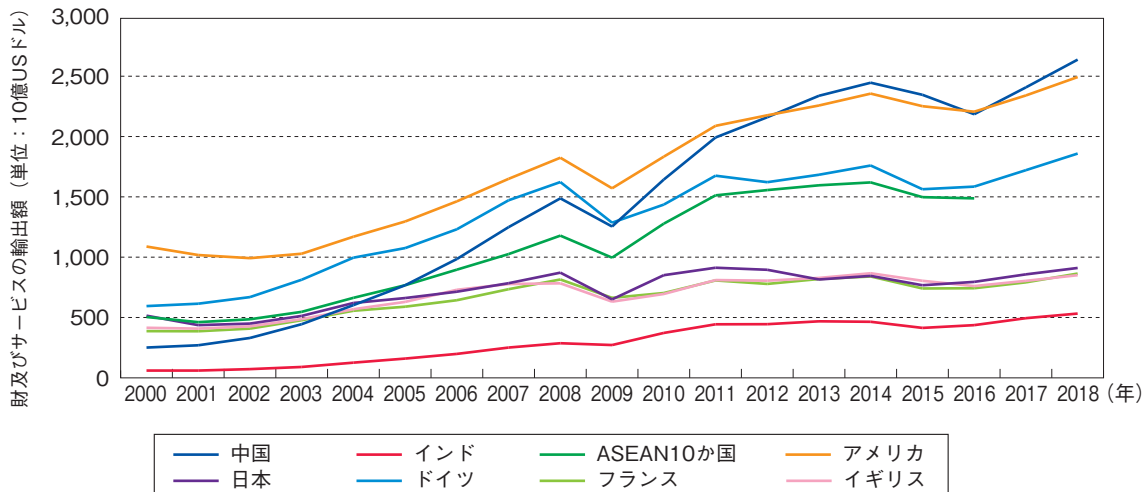
c. 世界各国の輸出額及び輸入額

輸出額について、2018年で見ると我が国は9,171億ドルである。中国は約2.7兆ドルで、2017年に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2.9倍である。輸出額で中国が日本を上回ったのは2005年であり、ASEAN10か国の合計が日本を上回ったのは2001年である。

輸入額について、2018年で見ると我が国は9,044億ドルである。中国は約2.5兆ドルで、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2.8倍である。輸入額で中国が日本を上回ったのは2004年であり、ASEAN10か国の合計は2000年の時点で既に日本を上回っていた。

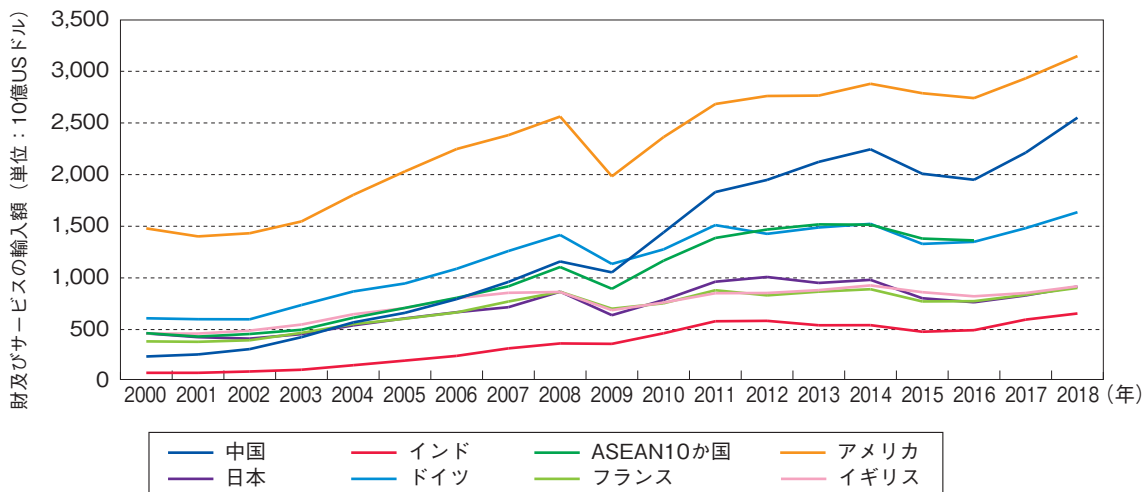
中国やASEAN10か国の輸出額及び輸入額の大幅な増加は、これらの国々の港湾や空港における取扱貨物量の大幅な増加(図表1-3-3-5,1-3-4-5参照)の要因の1つと考えられる。

図表1-1-1-42 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1-1-1-43 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

道路や鉄道といった交通インフラは、人や物の流れを円滑化し、世界の地域経済を活性化させることにより、各国の経済活動の拡大を支えていると考えられるので、以下ではアジア太平洋地域におけるインフラ投資需要の動向について見る。

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(中国を除く24の国と地域では1,950億ドル)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(同5,030億ドル)とのギャップは4,590億ドル(同3,080億ドル)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(15年間の総額では26兆1,660億ドル。ただし、その61%は中国を含む東アジアであることに留意。)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。

我が国の交通関係の技術やノウハウは、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与しうることから、質の高いインフラシステムの海外展開が進められている。

(※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

本章では、交通モード横断的な視点から、交通における輸送量とその背景及び交通事業等の動向を見ていく。

各交通モードでは、それぞれが持つ特性を活かして、競争・役割分担・連携が行われている。このため、交通の動向を把握するに当たっては、複数の交通モードを横断的に理解しておく必要があることから、輸送量とその背景及び交通事業等の動向について、交通モード横断的に取り扱う。

第1節 輸送量とその背景

本節では、輸送量とその背景について、交通モード横断的に見ていく。

輸送は、発着地によって、国内輸送と国際輸送に分けられる。また、輸送対象によって、旅客輸送（人の輸送）と貨物輸送（物の輸送）に分けられる。

したがって、輸送について、国内旅客輸送、国内貨物輸送、国際旅客輸送、国際貨物輸送の4つのカテゴリに分け、それぞれの輸送量とその背景について見ることとする。

4つのカテゴリの輸送量とその背景を見るに当たっては、総輸送量及び交通モード毎の輸送量の推移、各交通モードの分担率に着目して見ていくとともに、それらの背景を理解するために、各交通モードの特性等も記述する。

(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。

2018年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が81.0%、乗合バスが13.9%、タクシーが4.5%を占めており、航空と旅客船は0.3%である。

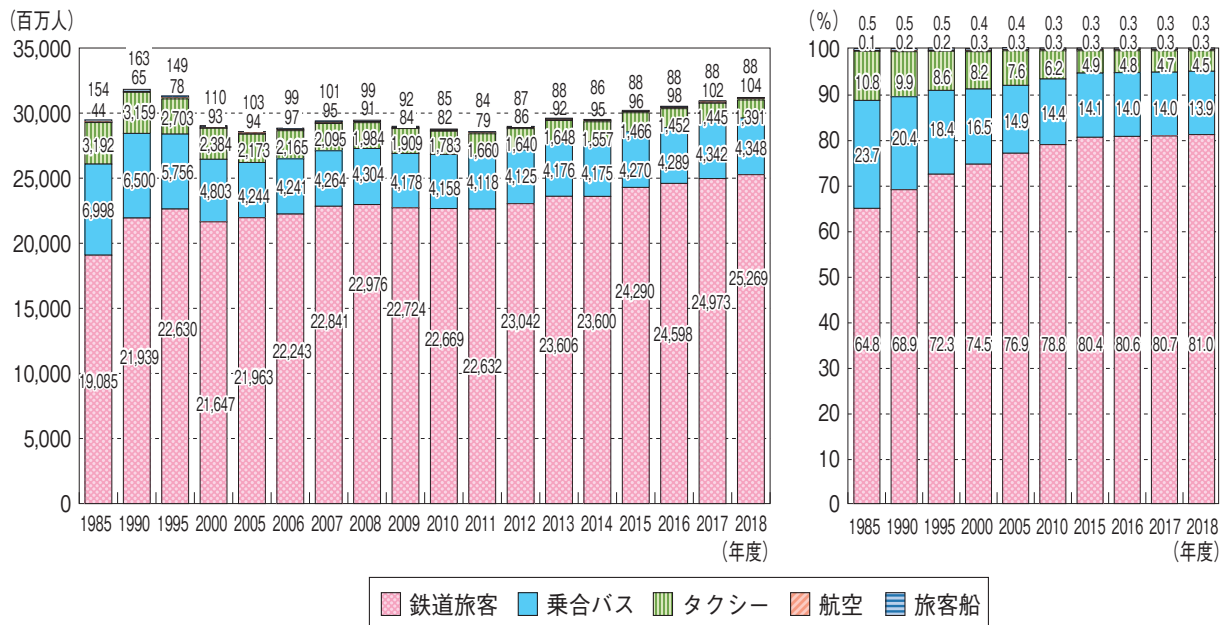
鉄道が非常に高い分担率を担っている背景を見ると、鉄道は、他の交通機関と比べると、大量輸送、高速輸送、定時輸送の面で強みを持つことが挙げられる。もっとも、鉄道車両のほかに、線路、駅、信号等のインフラの整備が必要であるため、事業の開始・運営に要するコストが高くなることから、利用者数が十分でない地方部では路線の維持が難しくなることもある反面、十分な利用者数が確保できる都市内輸送や都市間輸送においては、上記の強みを発揮できる。このため、大都市圏における分担率が高いほか、300km～1,000kmの移動においても分担率が高い。

乗合バスは、主要なインフラである道路は事業者の負担で整備する必要がなく、路線の変更、停留所の設置、変更、廃止等が比較的柔軟に実施可能であるとともに、利用者数が少なくても比較的維持しやすい一方で、道路の渋滞の影響で定時性を確保しにくい。モータリゼーションが進む中で分担率を下げてきたが、今なお一定の存在感を持っている。

タクシーは、鉄道や乗合バスを時間的・空間的に補完する形で、個々の旅客のニーズに対応したドア・ツー・ドアの輸送を24時間営業で行っているが、1台あたりの輸送量が少ないことから、分

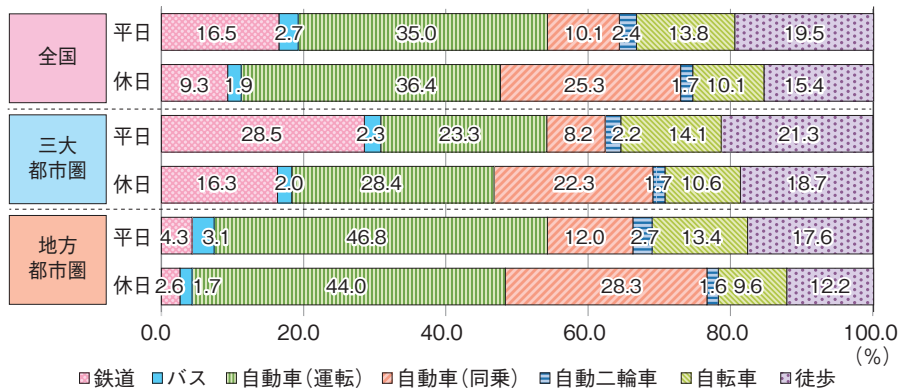
担率は低い。

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

図表1-2-1-2 移動の交通手段別構成比



三大都市圏：さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市
 地方都市圏：札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市
 資料：国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」

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。

鉄道が緩やかに増加している背景には、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期利用者の増加(図表1-1-1-2,9,13,14参照)や、新幹線の路線延長に伴う利用者の増加(図表1-3-2-7参照)のほか、近年の訪日外国人旅行者の利用増加(図表1-1-1-20,22参照)もあると考えられる。

乗合バスが緩やかに増加している背景には、鉄道と同様に、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期利用者の増加、訪日外国人旅行者による利用の増加があると考えられる。

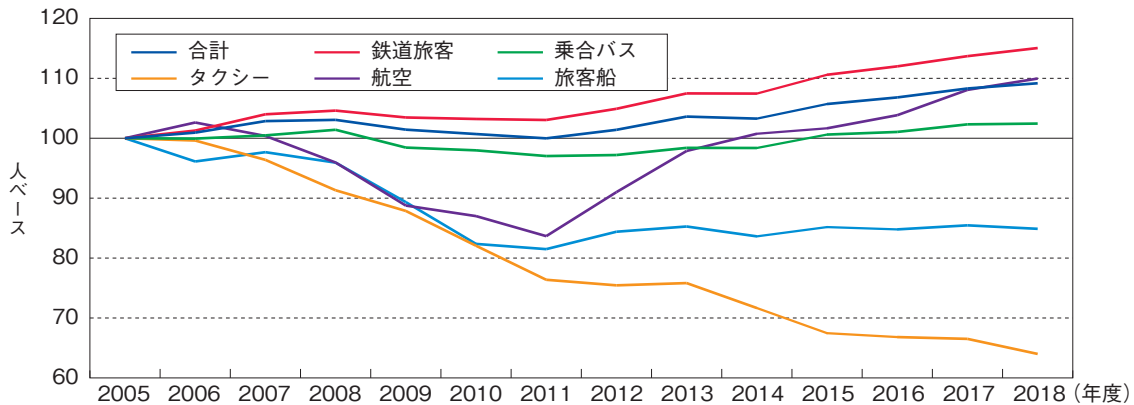
航空の落ち込みからの回復には、国内線LCCの輸送量の増加(図表1-3-4-10左図参照)も大きく

寄与していると考えられる。

旅客船が横ばいになる前に大きく落ち込んだ背景には、高速道路料金の割引措置に伴うフェリー航路の利用減や航路廃止があるものと考えられる。

タクシーが長期にわたり減少が続いている背景には、法人利用の減少、他の交通機関と比較した運賃や料金の割高感の影響があると考えられる。近年では、運転手不足によるタクシー車両の実働率の低下、夜に飲食店から利用する客の減少の影響も指摘されている。

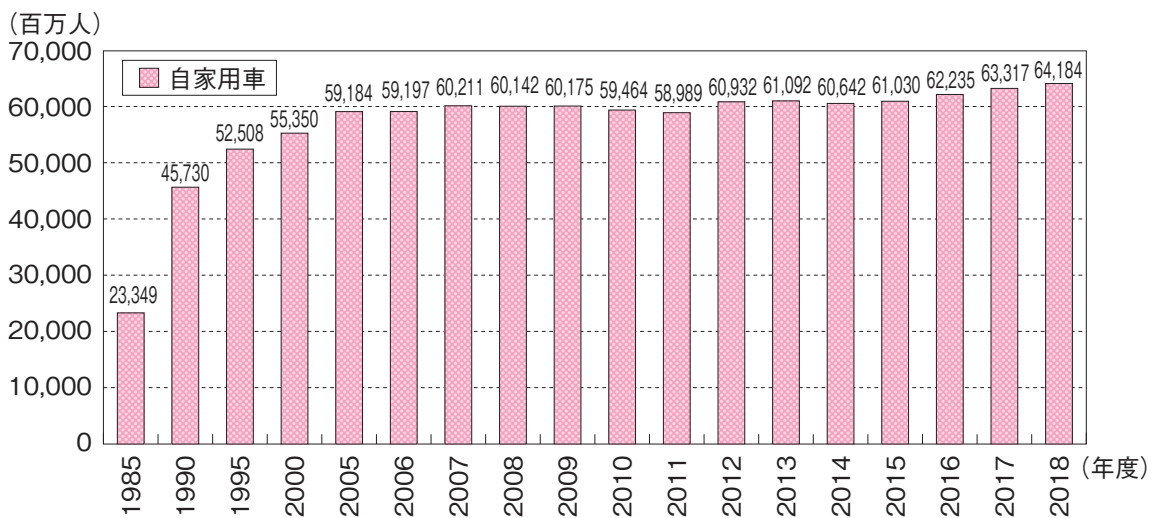
図表1-2-1-3 国内旅客輸送量（人ベース）の推移（2005年度を100とした場合の動き）



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

自家用車による国内の旅客輸送量（人ベース）は、自家用車の保有の増加に伴い大幅に増加した。2018年度は642億人で、公共交通機関の中で最も多い鉄道の2.5倍となっている。近年、運転免許保有者数や乗用車保有台数は増加基調である（図表1-1-1-31参照）ものの、輸送量はほぼ横ばいとなっている。

図表1-2-1-4 自家用車による国内旅客輸送量（人ベース）の推移

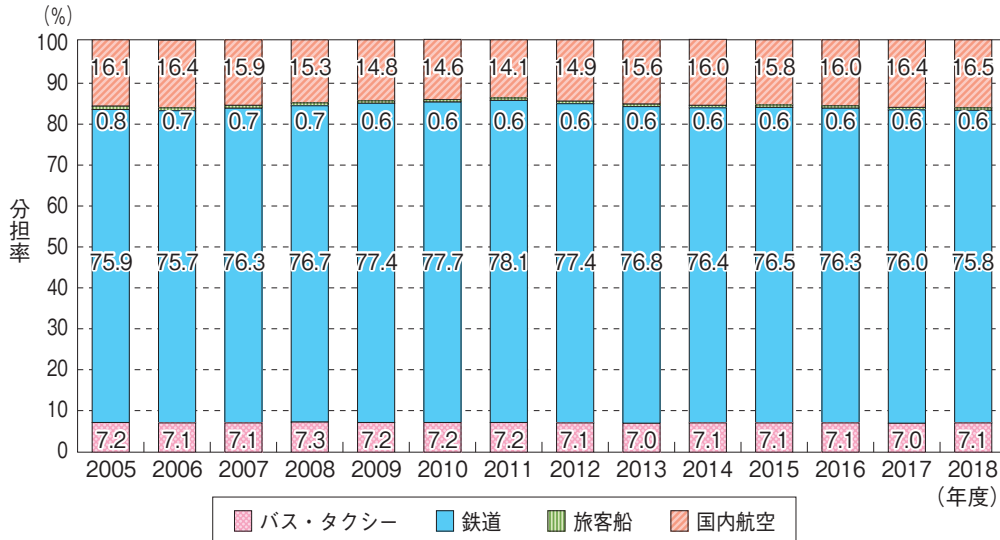


資料：「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国の国内旅客輸送量について輸送距離を加味した人キロベースで見ると、2018年度の各交通機関の分担率は、鉄道が75.8%、航空が16.5%、バス・タクシーが7.1%、旅客船が0.6%である。

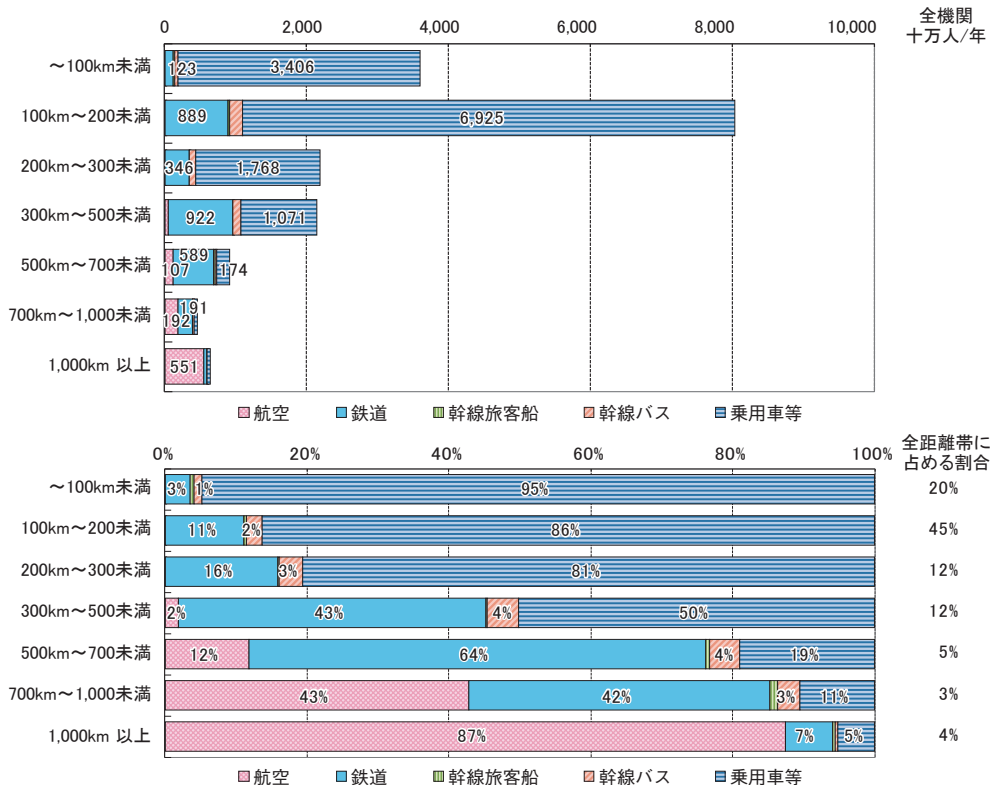
人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシーが低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

図表1-2-1-5 国内旅客輸送量（人キロベース）の分担率の推移



資料：総合政策局情報政策本部情報政策課交通経済統計調査室「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、旅客船は海警局内航課調べ

図表1-2-1-6 日常生活圏を越える交通の距離帯別・代表交通機関別の旅客流動量（上図）と分担率（下図）



資料：国土交通省「第6回（2015年）全国幹線旅客純流動調査」

(2) 国内貨物輸送

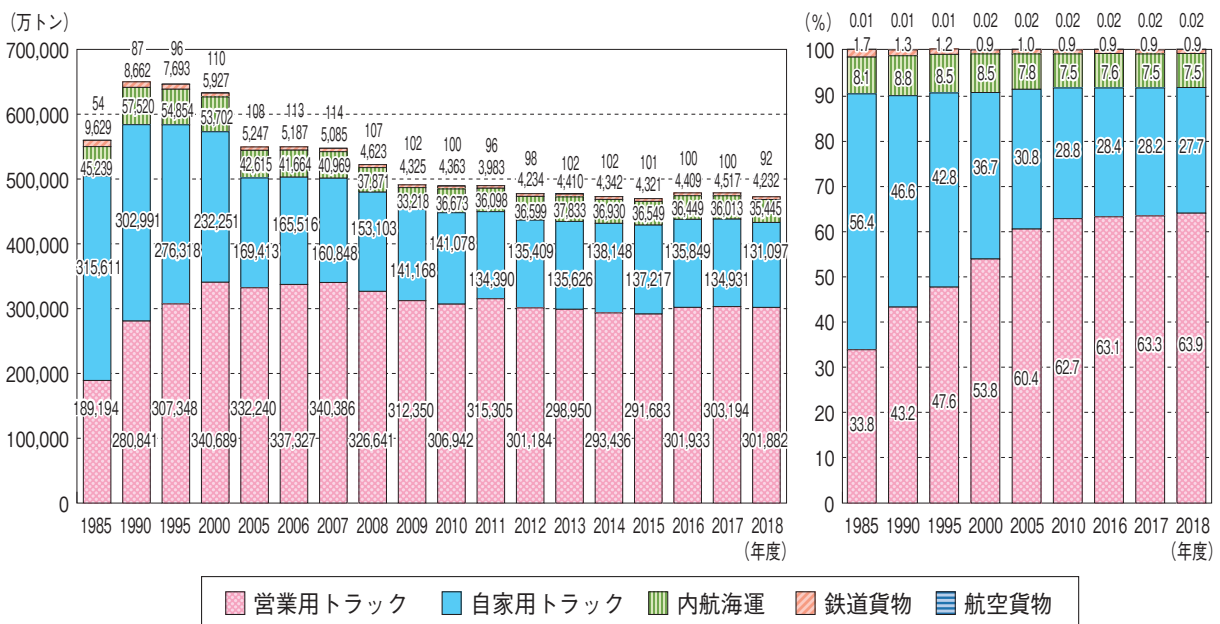
我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少（図表1-1-1-5参照）や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少（図表1-1-1-7参照）があると考えられる。

2018年度の各交通モードの分担率は、営業用と自家用をあわせたトラックが91.6%を占め、内航海運が7.5%、鉄道が0.9%、航空は0.02%である。

トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶、鉄道、航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。

内航海運は、代表的な船型である499総トンの船舶1隻で10トントラックの約160台分に相当する輸送が可能であるため、鉄鋼、石油製品、セメント、石油化学製品等の産業基礎物資の長距離輸送に強みがあり、トンキロベースでは産業基礎物資輸送の約8割を担っている。

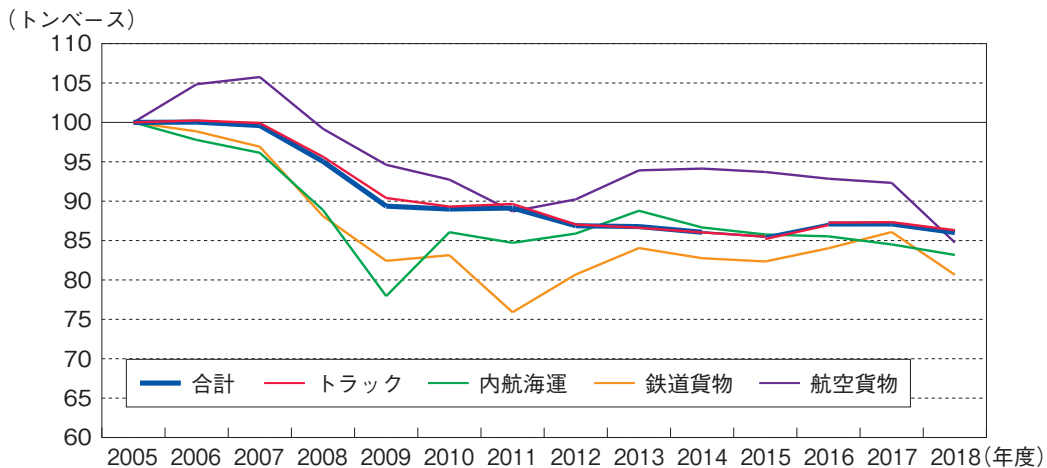
図表1-2-1-7 国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



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

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おり、モーダルシフトの影響により、鉄道貨物は増加基調である。なお、平成30年7月豪雨をはじめとする大規模自然災害の影響により2018年度は鉄道貨物、航空貨物が急減した。

図表1-2-1-8 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

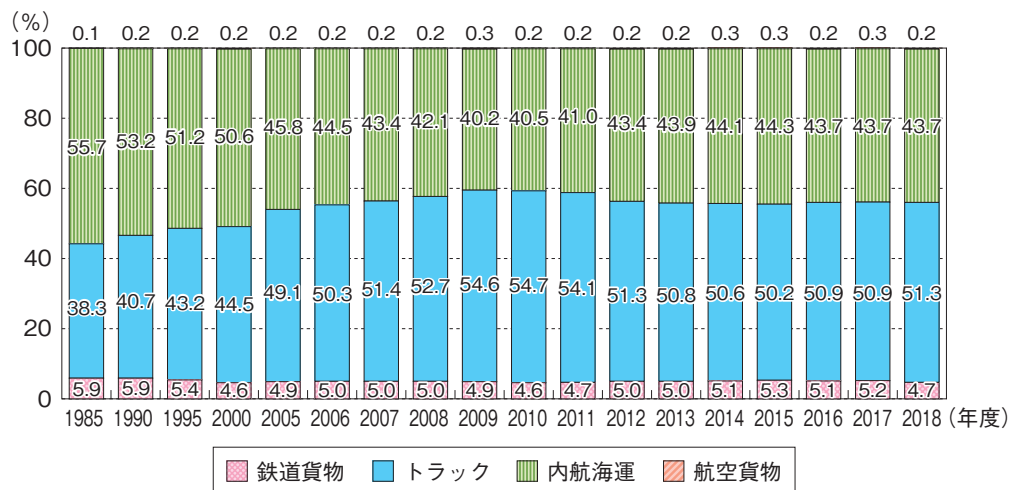
このように、国内貨物輸送量は、トンベースでは減少しているものの、BtoBの商取引において貨物出荷の小口化に伴い出荷件数が増加し（図表1-1-1-8参照）、またインターネットを介した電子商取引はBtoCやCtoCの分野の拡大（第1章（8）参照）によって売り主から買い主への小口輸送が増加したため、宅配便取扱個数が大幅に増加してきている（図表1-3-1-24参照）。

我が国の国内貨物輸送量について輸送距離を加味したトンキロベースで見ると、2018年度の各交通機関の分担率は、自動車（トラック）が51.3%、内航海運が43.7%、鉄道が4.7%、航空が0.2%である。

トンベースの分担率と比較すると、重量物の長距離輸送に適した内航海運と鉄道のシェアが高くなり、短距離輸送も担うトラックのシェアが低くなっている。

トンキロベースの分担率は、2010年度前後を境に、トラックが緩やかに下がり、内航海運と鉄道が緩やかに上がっている。その背景には、トラックドライバーの不足（図表2-1-2-14参照）や、流通業務の効率化のためのモーダルシフト等があると考えられる。

図表1-2-1-9 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロベース)



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

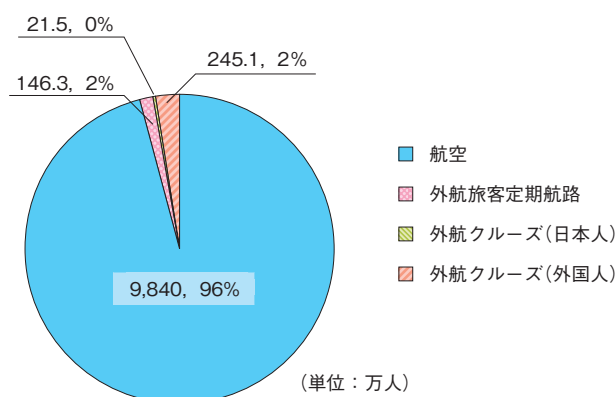
(3) 国際旅客輸送

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。

航空が非常に高い分担率を担っている背景としては、航空機は船舶より速度が圧倒的に速く、海外の目的地までの所要時間が非常に短くて済むことが挙げられる。

海運には、日本の各港と韓国、中国、ロシアを結ぶ外航定期航路のほか、外航クルーズ船がある。外航クルーズ船は、日本人も一定数利用している（図表1-3-3-16参照）が、外国人による利用の方が多い（図表1-3-3-17参照）。

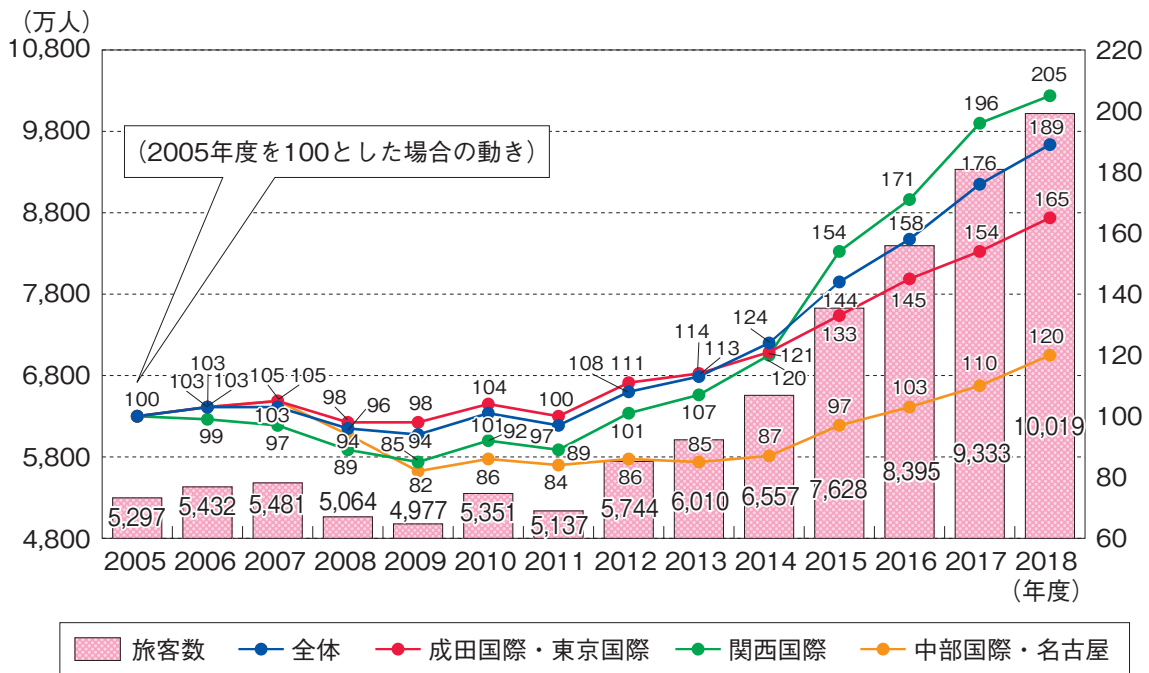
図表1-2-1-10 我が国を発着する国際旅客輸送量とその比率（2018年）



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（図表1-1-1-20参照）や、LCCの利用者の急増（図表1-3-4-10右図参照）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1-2-1-11 我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移



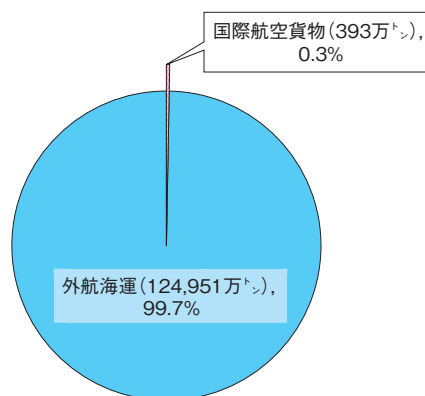
資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

(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、航空はわずか0.3%であり、国際旅客輸送と逆転している。

主な要因は船舶と航空機の輸送力の差にあると考えられるが、船舶は、原油、ガス、鉄鉱石、石炭、穀物、その他雑貨など貿易で取引されるあらゆる貨物を、バラ積み船やコンテナ船など、様々な種類の船舶を使って効率的に大量輸送できるという特徴もある。一方、航空機は、少量の高価な貨物を速やかに輸送するのに適している。

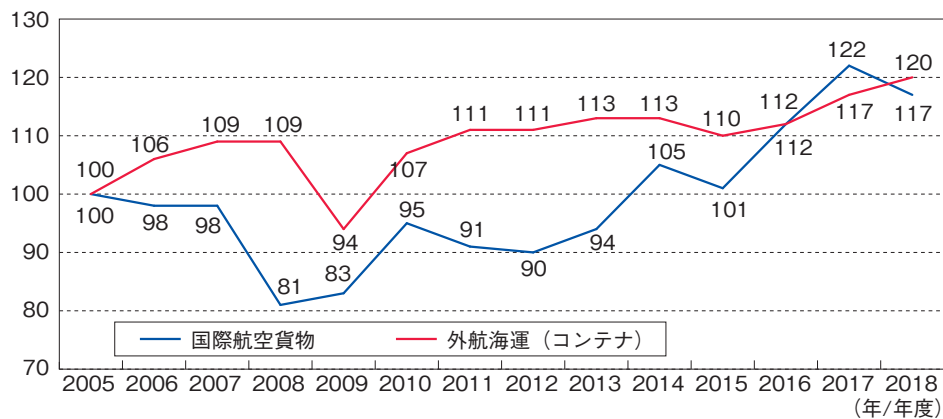
図表1-2-1-12 国際貨物輸送量の分担率 (2018年)



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ったが、2018年度は台風21号等の自然災害の影響等により航空は減少に転じた。

図表1-2-1-13 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：「空港管理状況調書」、「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

本節では、交通事業等の動向について、交通モード横断的に見ていく。

交通事業の事業規模や就業者について把握するため、事業規模に関連して、交通事業の国内総生産、事業者数、営業収入等（(1) 参照）、就業者に関連して、就業者数（(2) 参照）について見ていく。

また、共生社会の実現が求められる中で、交通事業においても、誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境づくりに向けて進められているユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の進捗状況について見ていく（(3) 参照）。

交通事業者によるICカードの導入が進み、鉄軌道やバスといった公共交通機関の運賃の支払いが1枚のカードでできる範囲が広がるなど、公共交通機関の利用者の利便が向上しているため、その普及状況について見ていく（(4) 参照）。

交通事業等においては、自動車等の輸送用機器の使用により、温室効果ガスである二酸化炭素の排出等を通じて環境に影響を及ぼしている。ここでは、地球温暖化対策に関連深い事項の動向を見ていく（(5) 参照）。

2019（令和元）年には、日本各地で多くの自然災害が発生し、甚大な被害をもたらした。とりわけ令和元年房総半島台風（台風15号）と令和元年東日本台風（台風19号）は交通に対しても多大なる影響を与えた。ここでは、これらの大規模災害による交通への影響について見ていく（(6) 参照）。

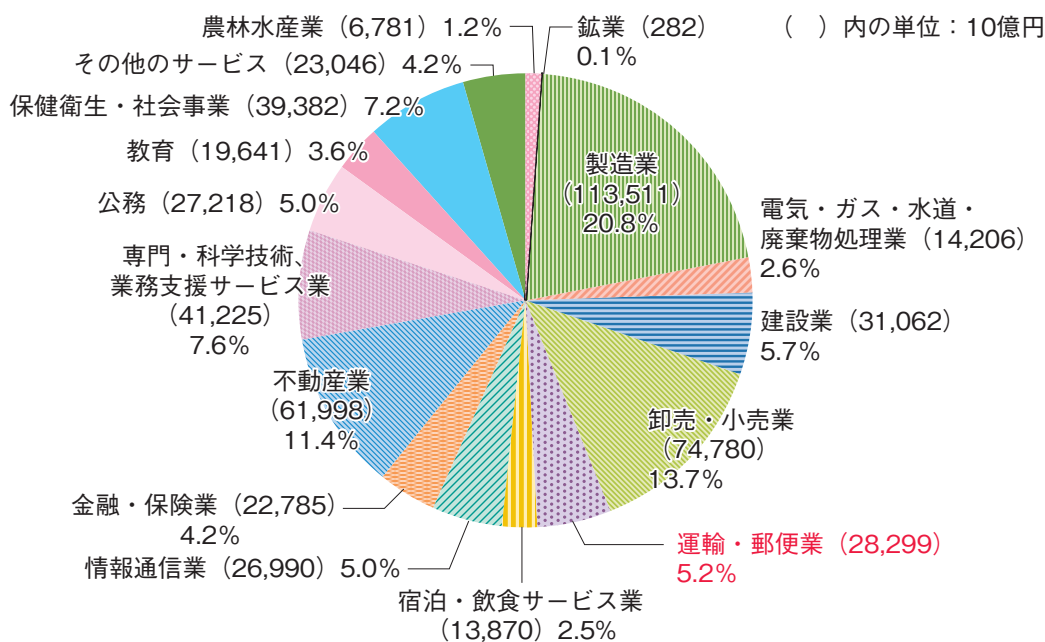
2019年12月下旬に中国武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症は、5月末時点で全世界の感染者数約600万人に達するなど世界中へ広がりを見せている。ここでは、新型コロナウイルス感染症による交通への影響を見ていく（(7) 参照）。

(1) 交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

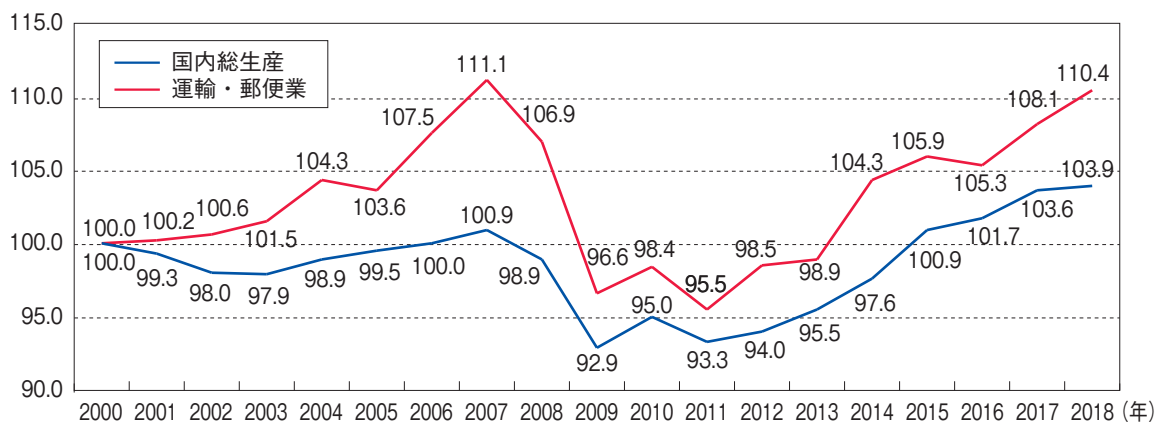
2018年の運輸・郵便業（以下「交通事業」という。）の国内総生産は28.3兆円であり、我が国の国内総生産全体の5.2%を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、リーマンショックの発生した2008年に大きく落ち込み、近年は回復している。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比 (2018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。

1事業者当たりの平均営業収入については、長距離輸送や大量輸送に優れた航空、鉄道、外航海運が100億円以上と多く、これら以外の事業では数千万円から10数億円と少ない。特に、バスやタクシー、トラックといった自動車運送事業については、95%以上が中小事業者である（図表1-3-1-7参照）ことから、1事業者当たりの平均営業収入が少ないものと考えられる。

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

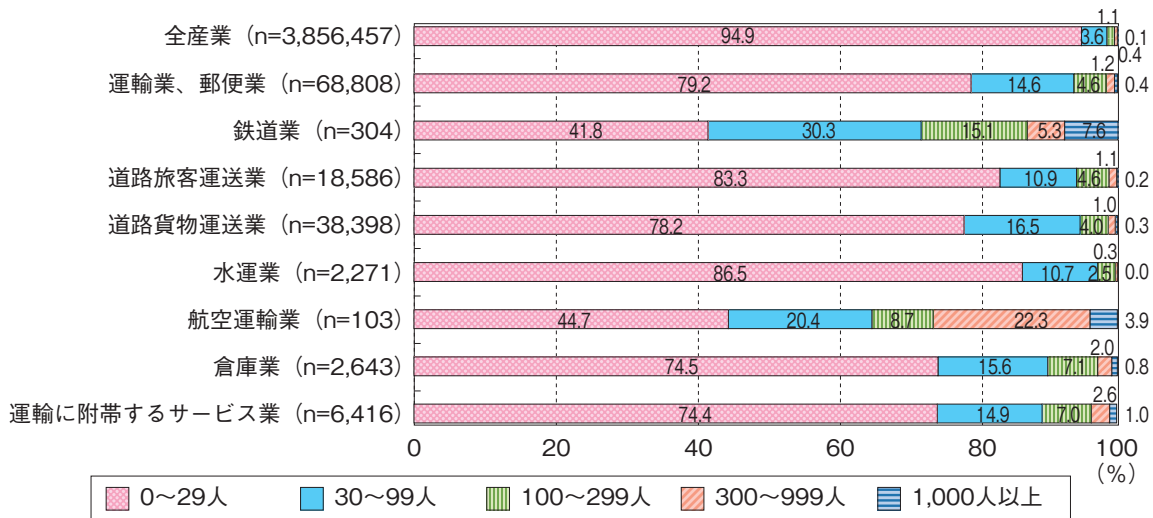
区分	事業者数(者)	営業収入(億円)	1事業者当たりの平均営業収入(億円)
旅客鉄軌道事業	(2018年度) 205	(2016年度) 72,274	352.6
貨物鉄軌道事業	(2018年度) 12	(2016年度) 1,441	120.1
乗合バス事業	(2018年度) 2,279	(2018年度) 9,545	4.2
貸切バス事業	(2018年度) 4,127	(2018年度) 5,729	1.4
タクシー事業	(2018年度) 49,010	(2018年度) 15,700	0.3
トラック事業	(2018年度) 62,068	(2017年度) 163,571	2.6
自動車整備事業	(2019年度) 72,845	(2019年度) 56,216	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	(2018年度) 972	(2018年度) 2,805	2.9
内航海運事業	(2018年度) 3,408	(2017年度) 9,138	2.7
外航海運事業	(2018年度) 192	(2018年度) 33,360	173.8
港湾運送事業	(2017年度) 861	(2017年度) 1,036	1.2
航空事業	(2018年度) 18	(2018年度) 39,810	2,211.7

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

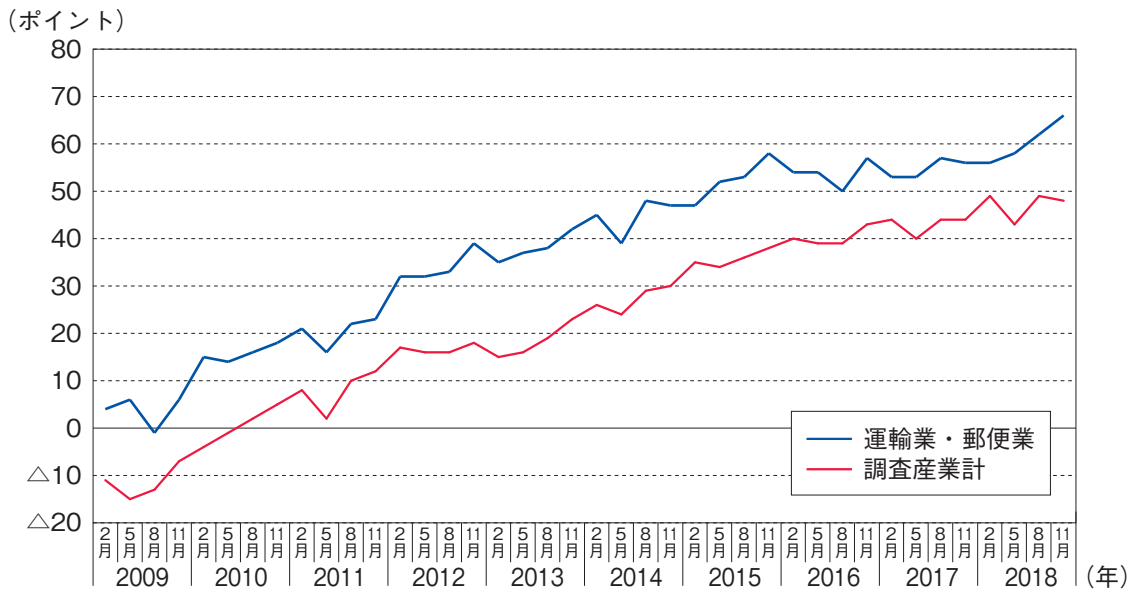
(2) 交通事業の就業者数

2018年の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（図表1-2-2-1参照）とほぼ等しい。

全産業の就業者数が2012年を境に順調に増加してきた中で、交通事業の就業者数は、労働者不足感が高まっているにもかかわらず、ほぼ横ばいとなっている。

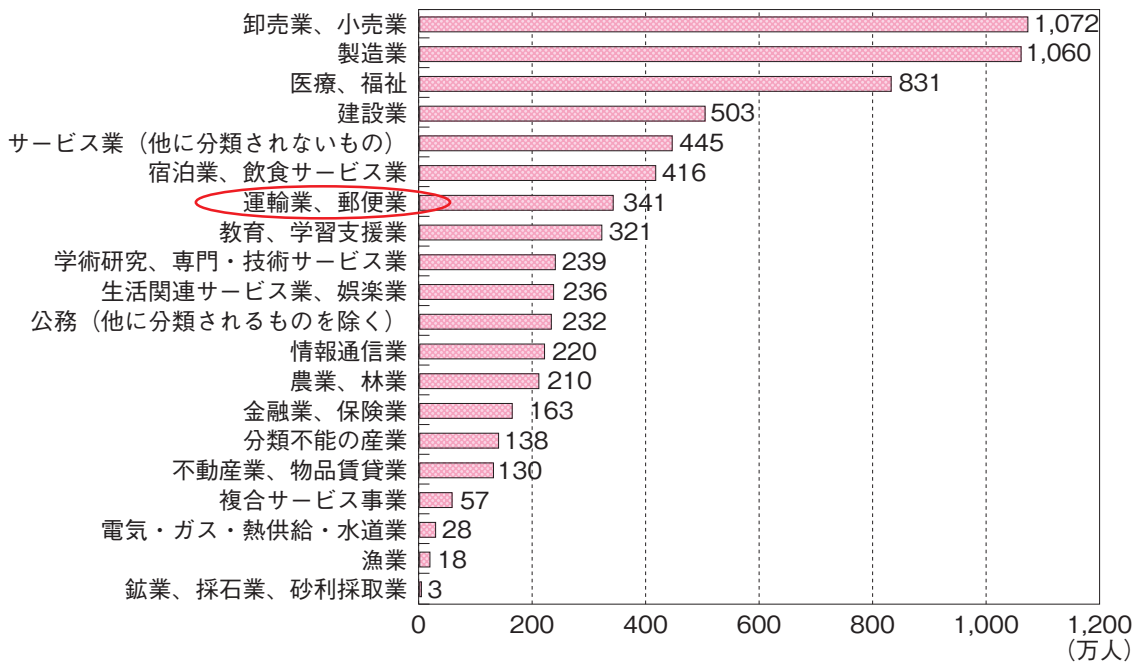
交通事業の事業区別の従業者数は、事業者数と営業収入が最も大きいトラックが圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めており、次いでタクシー、鉄道となっている。

図表1-2-2-5 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



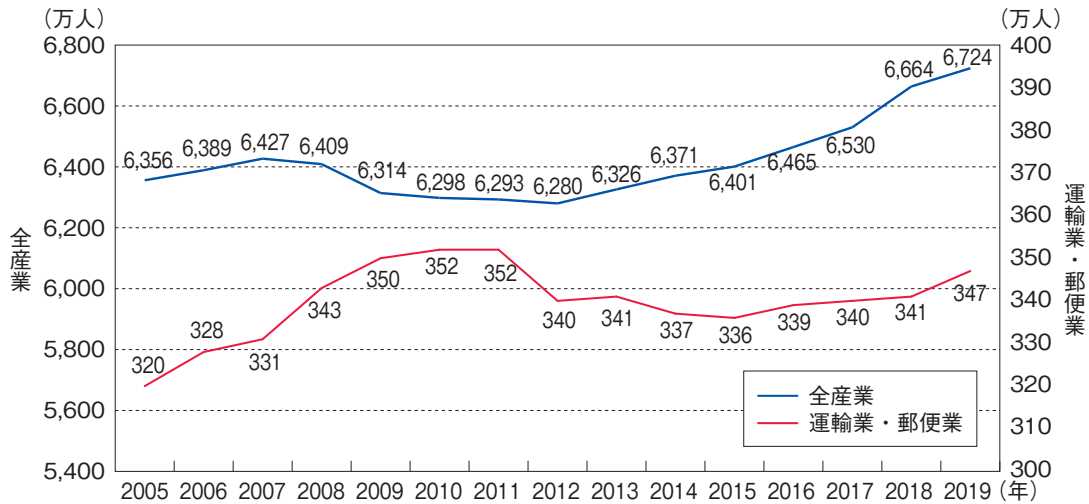
資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から、国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-6 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1-2-2-7 全産業と交通事業の就業者数の推移

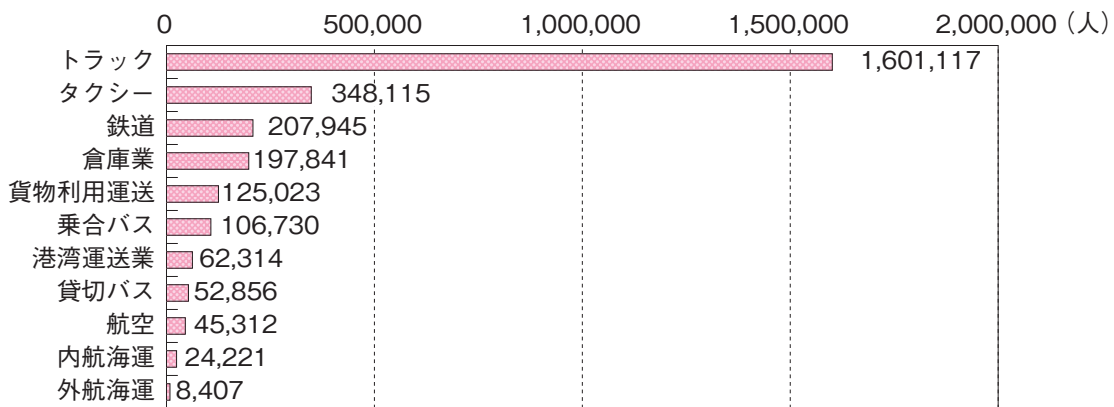


注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」、「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。

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1-2-2-8 交通事業の主な事業区分の従業者数 (2016年)



注：各事業の値は、日本標準産業分類（小分類）別の結果を以下の区分により集計したものの。

「トラック」：一般貨物自動車運送業・特定貨物自動車運送業・貨物軽自動車運送業、「タクシー」：一般乗用旅客自動車運送業、「鉄道」：鉄道業、「倉庫業」：倉庫業（冷蔵倉庫業を除く）・冷蔵倉庫業、「乗合バス」：一般乗合旅客自動車運送業、「貨物利用運送」：集配利用運送業・貨物運送取扱業（集配利用運送業を除く）、「港湾運送業」：港湾運送業、「貸切バス」：一般貸切旅客自動車運送業、「航空」：航空運送業、「内航海運」：沿海海運業、「外航海運」：外航海運業

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

(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化

共生社会の実現が求められる中で、交通分野においても、誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境づくりに向けて進められているユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の進捗状況について見る。

なお、ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化に関する重要なトピックである、ホームドアの整備を含む駅ホームの転落防止対策については、次章の鉄道事業総論（第3章第2節（1））で触れることとする。

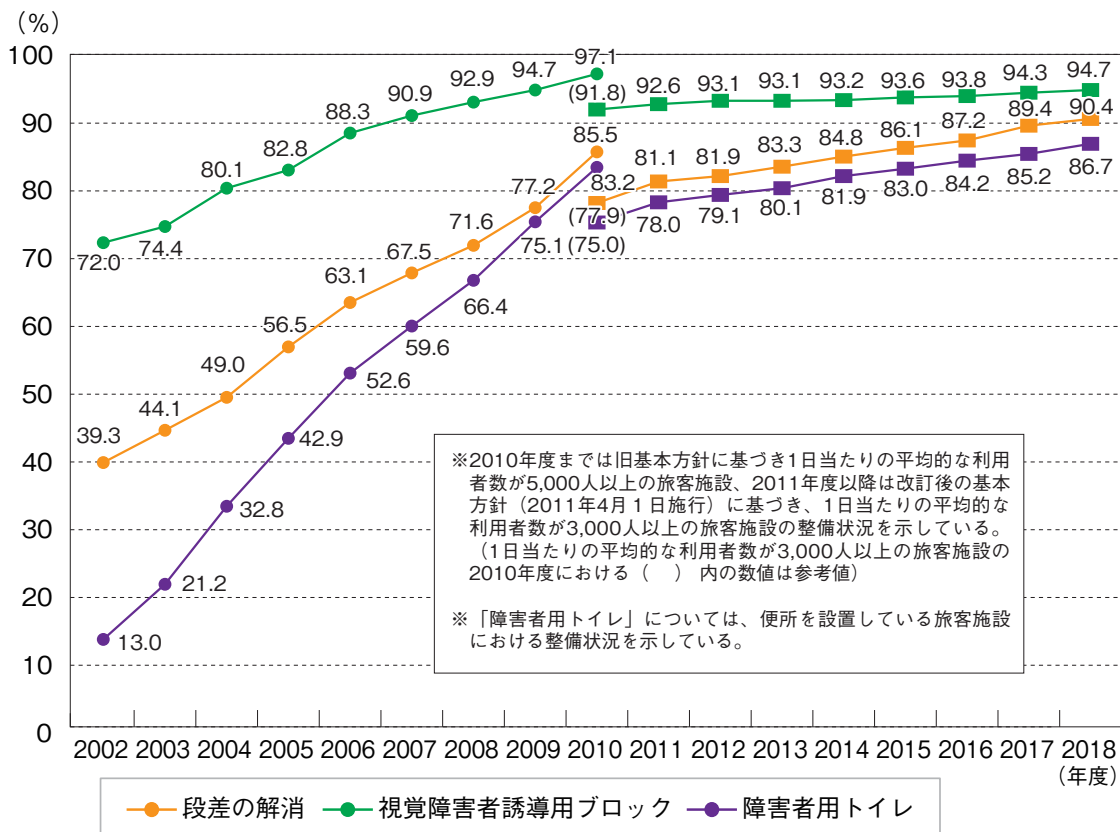
a. 旅客施設におけるバリアフリー化

鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設（1日当たりの平均的な利用

者数が3,000人以上のもの)については、エレベーター、スロープ等による段差解消、線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設した視覚障害者誘導用ブロックの整備、障害者用トイレの整備等が求められている。

段差解消率は、2018年度末で90.4%であり、2011年度以降9.3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94.7%であり、2011年度以降9.3ポイント上昇、障害者用トイレの整備率は、同年度末で86.7%であり、2011年度以降8.7ポイント上昇した。

図表1-2-2-9 旅客施設のバリアフリー化の進捗状況



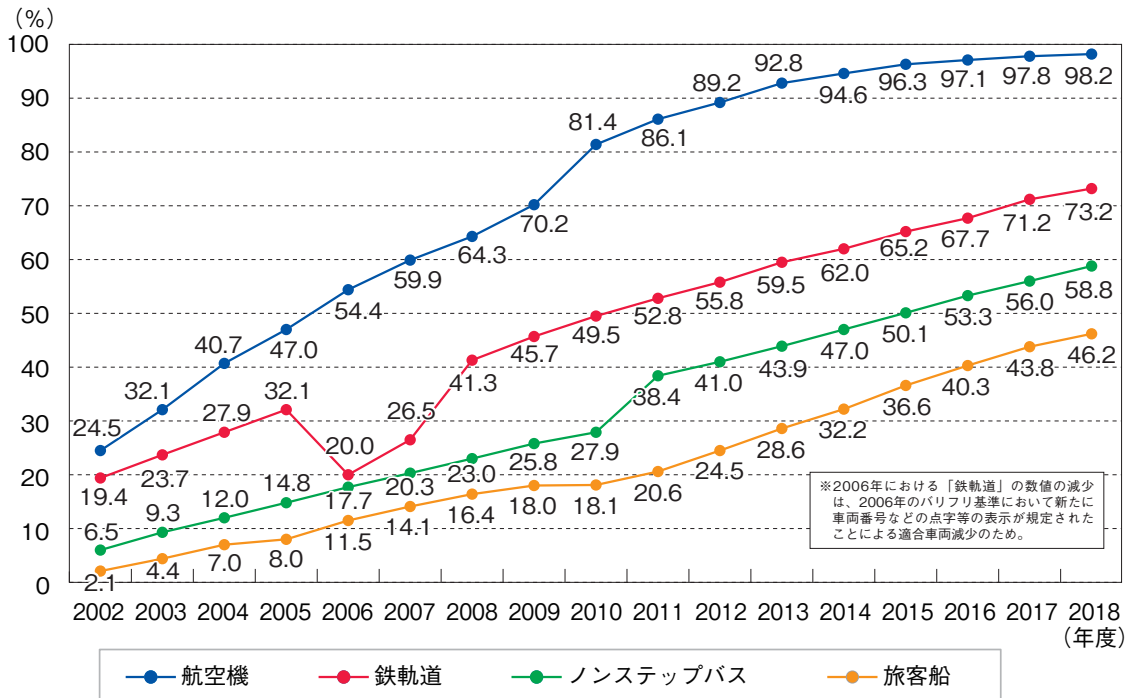
資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

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、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、車椅子スペースを設置すること、トイレを高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とすること、連結部にはプラットホーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること、車両番号などを文字及び点字で表示すること等が求められている。これらの基準に適合した鉄軌道車両数は、2018年度末で38,564両、適合率は73.2%であり、2011年度以降20.4ポイント上昇した。

バス車両については、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、車椅子スペースを設置すること、低床バスとすること、筆談用具を設け、筆談用具があることを表示すること等が求められている。これらの基準を満たし、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2018年度末で27,574両、適合率は58.8%であり、2011年度以降20.4ポイント上昇した。

図表1-2-2-10 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) 交通系ICカードの普及

交通事業者による交通系ICカードの導入が進み、鉄道やバスといった公共交通機関の運賃の支払いが1枚のカードでできる範囲が広がるなど、公共交通機関の利用者の利便が向上しているため、その普及状況について見る。

我が国の交通系ICカードは、2001年11月にJR東日本がSuicaを発売したのを皮切りに、急速な発展を遂げてきた。

2013年3月には、三大都市圏や地方拠点都市で多く普及している10種類の交通系ICカード（以下この項で「10カード」という。）の相互利用が始まり、1枚の10カードで公共交通機関を利用できる範囲が大幅に拡大した。また、カードによっては、定期券や割引サービスの機能を持つもの、商業施設等で利用可能な電子マネーの機能を持つものもある。

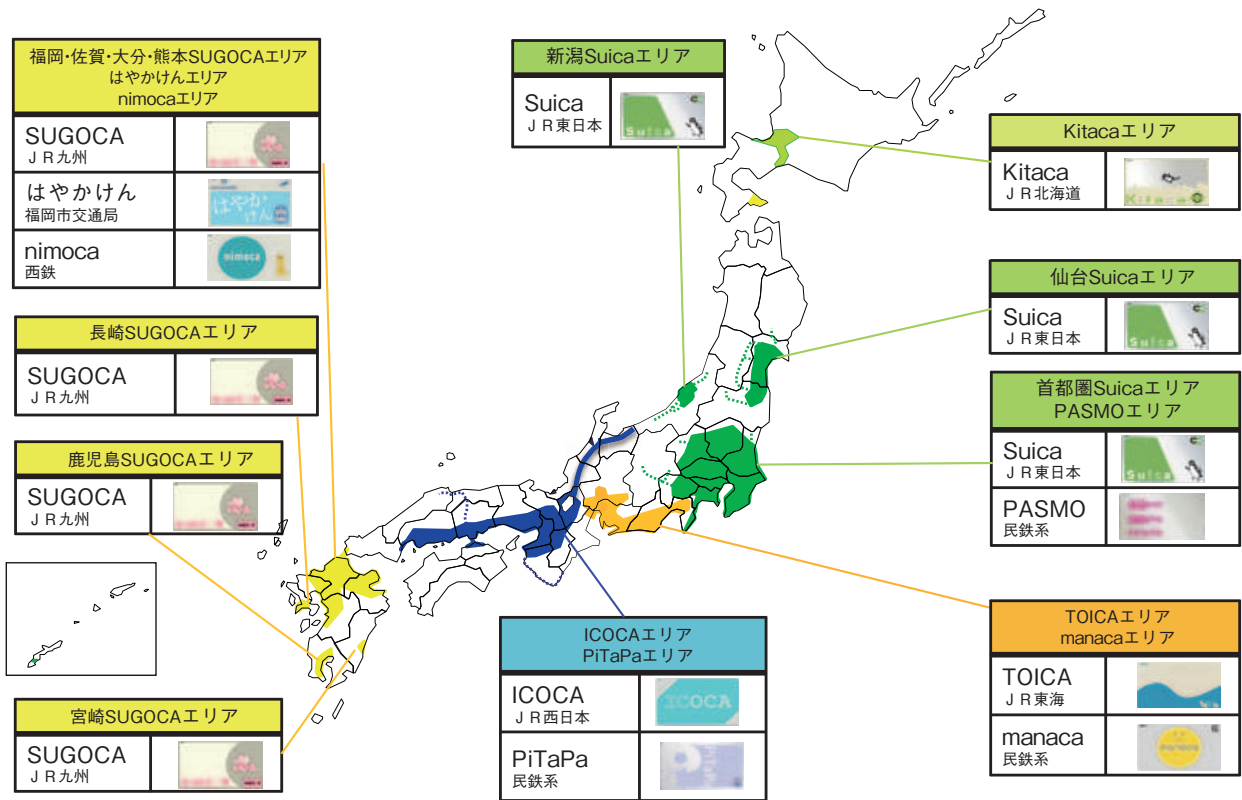
図表1-2-2-11 10カードの名称、導入事業者等の一覧 (2020年3月現在)

カード名称	導入時期	導入事業者	カード名称	導入時期	導入事業者
Kitaka	2008年10月	北海道旅客鉄道	Suica	2001年11月	東日本旅客鉄道など8者
PASMO	2007年3月	関東地方の民鉄、バスなど105者	TOICA	2006年11月	東海旅客鉄道
manaca	2011年2月	東海地方の民鉄、バスなど8者	ICOCA	2003年11月	西日本旅客鉄道など17者
PiTaPa	2004年8月	関西地方の民鉄、バスなど57者	SUGOCA	2009年3月	九州旅客鉄道など2者
はやかけん	2009年3月	福岡市交通局など2者	nimoca	2008年5月	西日本鉄道など19者

※：「モノレールSuica」「りんかいSuica」の導入事業者数はSuicaの導入事業者数の欄に、「KipsICOCA」の導入事業者数はICOCAの導入事業者数の欄に、「monoSUGOCA」の導入事業者数はSUGOCAの導入事業者数に、「めじろんnimoca」「でんでんnimoca」「ICASnimoca」の導入事業者数はnimocaの導入事業者数の欄に、それぞれ含めて計上

資料：国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-12 10カードの全国相互利用の状況



資料：国土交通省総合政策局作成（2020年3月現在）

10カード以外にも、各地で地域独自の交通系ICカードが導入されている。そうした地域独自のカードは、必ずしも10カードとは相互利用できないものの、地域のニーズにあった独自のサービスを提供し、域内利用者の利便性向上に寄与している。

近年、1枚の10カードで公共交通機関を利用できる範囲の拡大が図られているが、地域の事情に応じて、10カード導入事業者による利用可能なエリア拡大（例えば、2016年12月、ICOCAがJR西日本の松江・米子・伯備地区の一部の駅でも利用可能に）、地域の交通事業者の10カードへの参加（例えば、2017年3月、函館の2つの交通事業者がnimocaを導入）、地域独自の交通系ICカード導入事業者による10カードの片利用の可能化（例えば、2018年3月、広島地区の交通系ICカードであるPASPYのエリアで10カード全てが利用可能に）といった方法がとられている。

(5) 交通事業等の環境への影響

交通事業等においては、自動車等の輸送用機器の使用により、温室効果ガスである二酸化炭素の排出等を通じて環境に影響を及ぼしている。ここでは、地球温暖化対策に関連深い事項の動向を見る。

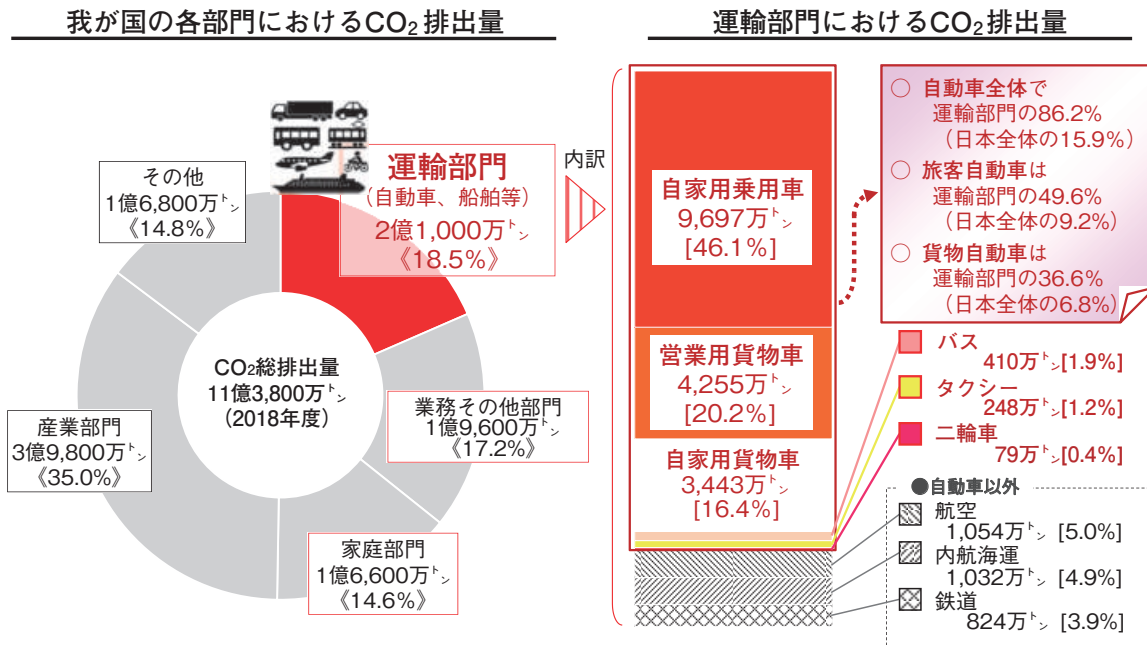
a. 運輸部門の二酸化炭素排出量

2018年度の我が国の二酸化炭素排出量は11億3,800万トンであるが、そのうち運輸部門における排出量は2億1,000万トンで、全体の18.5%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、自動車が運輸部門の86.2%（我が国全体の15.9%）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49.6%（我が国全体の9.2%）、貨物自動車（トラック）

が運輸部門の36.6%（我が国全体の6.8%）を排出している。

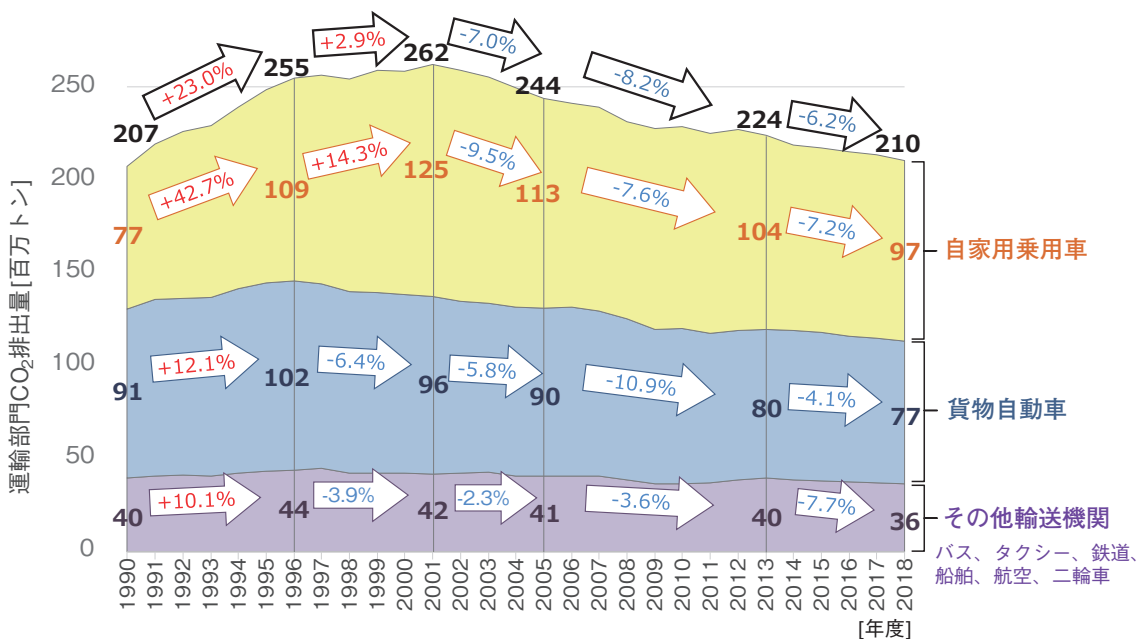
また、運輸部門の排出量の推移を見ると、1990年度から1996年度までの間に23%も増加したが、その後、ほぼ横ばいとなり、2001年度を境に減少に転じ、2018年度の排出量は2億1,000万トンとなっている。近年における減少の背景には、自動車の燃費改善等があるものと考えられる。

図表1-2-2-13 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（1990～2018年度）確報値」より国土交通省総合政策局環境政策課作成。

図表1-2-2-14 輸送モードごとの二酸化炭素排出量の推移



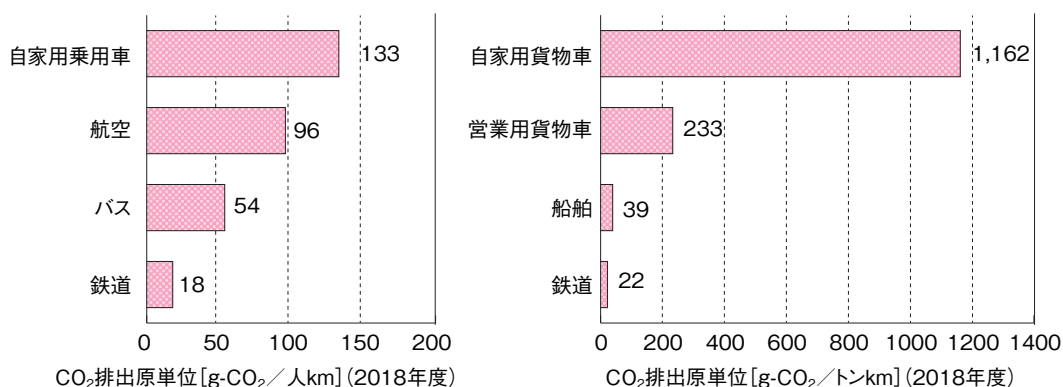
資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2018年度）確報値」から国土交通省総合政策局環境政策課作成

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。このため、通勤時に利用する交通機関を自家用乗用車から鉄道等に変更したり、トラックで輸送していた貨物を船舶や鉄道に変更したりすると、二酸化炭素排出量は減少する。

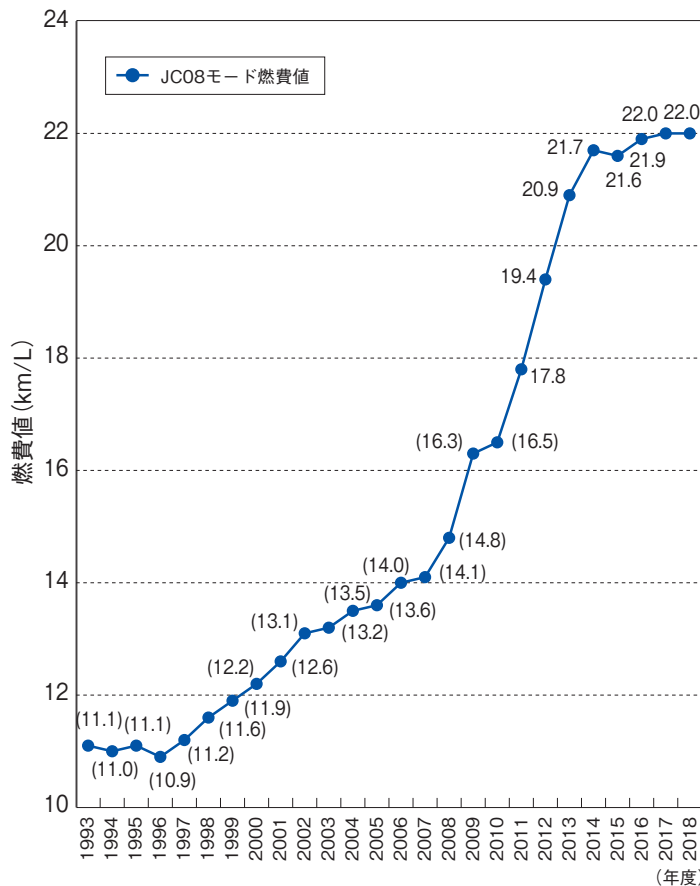
また、運輸部門で最も二酸化炭素を排出する自家用乗用車についても、近年、燃費が改善してきており、二酸化炭素排出量の削減に貢献している。

図表1-2-2-15 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～2018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

図表1-2-2-16 ガソリン乗用車の平均燃費値の推移



(注) 10・15モードとJC08モード：いずれも、自動車の燃費値を車種間で比較するために定められた燃費測定方法であるが、10・15モードは1991年に当時のユーザーの自動車使用環境をもとに測定の際の走行パターンを定めたものであり、JC08モードはユーザーの使用環境の変化や測定技術の進歩を踏まえ、より実際の走行に近づけるために2011年4月より導入されたもの。2013年3月以降は、全ての自動車のカタログにJC08モード燃費値が表示されてきたが、2016年10月より、日本独自の試験法であるJC08モード法に加え、国際基準である乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)が適用できることとなった。

資料：国土交通省自動車局作成。平均燃費値は、各年度における出荷台数による加重調和平均により算出し、括弧書きの数値は推計値（平成22年度以前は10・15モードをJC08モードに換算したものの）。

(6) 大規模災害による交通への影響と対策

近年では、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、甚大な被害をもたらしている。2019年には、令和元年房総半島台風（台風15号）、令和元年東日本台風（台風19号）が交通に対しても多大な影響を与えた。これらの大規模災害による交通への影響や国土交通省の対策を見る。

a. 令和元年房総半島台風（台風15号）

令和元年房総半島台風（台風15号）は、2019年9月、強い勢力で千葉県に上陸し、多くの地点で観測史上1位の最大風速や最大瞬間風速を観測する記録的な暴風となった。

この台風の影響で、横浜港を中心に、想定以上の高波による護岸の損壊や浸水、暴風により走錨した船舶の橋梁への衝突が発生するなど、港湾施設に甚大な被害が発生した。

さらに、成田空港では、鉄道や高速道路等が強風による被害を受けたため、空港アクセスに支障が生じ、台風上陸9日から10日にかけて1万人以上の滞留者が発生した。

鉄道では、21事業者78路線で計画運休（2事業者11路線で運転規制）を実施し、運転再開時に、

多くの利用者が一気に駅に集中する一方、鉄道事業者の輸送力には限界があることから、駅での入場規制等の混乱も発生した。

図表1-2-2-17 令和元年房総半島台風（台風15号）の主な被害状況



横浜港金沢地区の護岸被災
(令和元年台風第15号)

横浜港南本牧はま道路への船舶衝突
(令和元年台風第15号)

資料:国土交通省港湾局

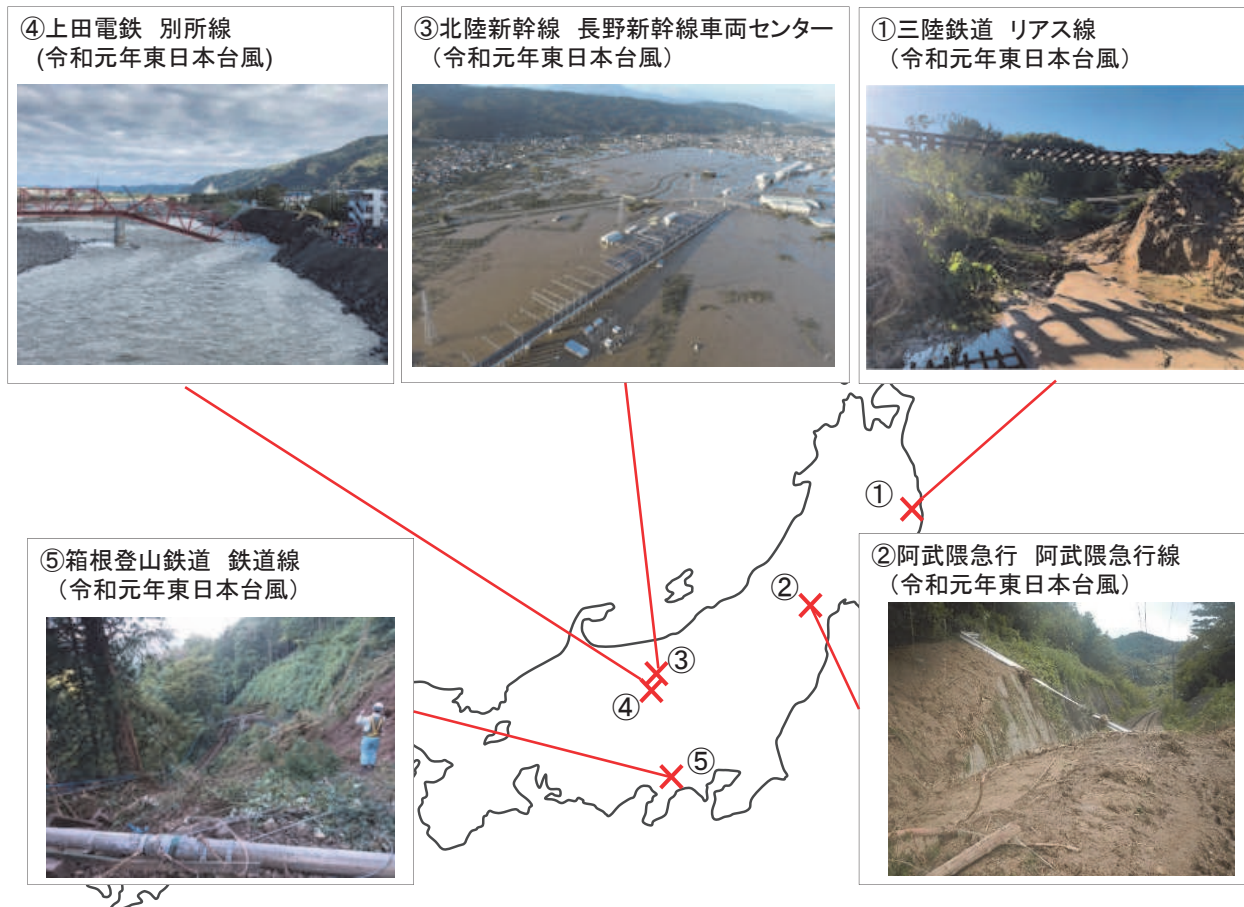
b. 令和元年東日本台風（台風19号）

令和元年東日本台風（台風19号）は、2019年10月、大型で強い勢力を保ったまま伊豆半島に上陸し、極めて広い範囲で、記録的な大雨、河川の氾濫やがけ崩れ等が発生した。

交通分野は、北海道から中国・四国地方までの広範囲にわたって影響を受け、特に鉄道では23事業者52路線が被災した。在来線では三陸鉄道リアス線や阿武隈急行阿武隈急行線において路盤の流出や土砂の流入等の被害が発生し、上田電鉄別所線においては千曲川橋梁の落橋、箱根登山鉄道においては土砂崩れによる陸橋の流失等の被害が発生した。

また、新幹線については、千曲川の堤防の決壊により、長野新幹線車両センターに留置されていた列車10編成及び電気設備等が浸水した。

図表1-2-2-18 令和元年東日本台風(台風19号)の主な被害状況



資料：国土交通省鉄道局

c. 防災・減災対策

国土交通省では、ここ数年来、平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、令和元年房総半島台風・東日本台風など激甚な災害が頻発している状況に鑑み、国土交通省の総力を挙げて抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、「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2020年1月に立ち上げた。本プロジェクトでは、「交通分野の防災・減災対策のあり方」を1つのテーマとしており、交通・運輸事業者への的確な働きかけや交通利用者の視点、あらゆる主体の連携にも留意した対策を今夏までにとりまとめる予定である。

(7) 新型コロナウイルス感染症による交通への影響と対策

2019年12月下旬に中国湖北省武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症(COVID-19)は、5月末時点で全世界の感染者数約600万人に達するなど、世界中に広がりを見せている。

国内の感染者については、2020年1月15日に最初の感染が確認された後、同年4月9日には累計感染者数が5,000人を超えた。政府は、第27回政府対策本部(4月7日)において、肺炎の発生頻度が、季節性インフルエンザにかかった場合に比して相当程度高く、国民の生命及び健康に著しく重大な被害を与えるおそれがあること、また、感染経路が特定できない症例が多数に上り、かつ、急速な増加が確認されており、医療提供体制もひっ迫してきていることから、全国的かつ急速なま

ん延により国民生活及び国民経済に甚大な影響を及ぼすおそれがある状況であることを踏まえ、新型インフルエンザ等対策特別措置法第32条第1項に基づき、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県及び福岡県を対象区域として緊急事態宣言を行った。これにより、都道府県知事による不要不急の外出の自粛要請や施設の使用制限の要請等の緊急事態措置を講じることが可能となった。さらに、4月16日には、上記対象区域に北海道、茨城県、石川県、岐阜県、愛知県、京都府を加えた13都道府県を特定警戒都道府県に指定するとともに、人の移動を最小化する観点等より、緊急事態宣言の対象区域を全国に拡大した。

その後、全都道府県が緊急事態措置を実施すべき区域に該当しないこととなったため、5月25日、緊急事態解除宣言が行われた。しかしながら、全世界的に見て、未だ感染は収束していない状況である。ここでは、新型コロナウイルス感染症による交通分野への影響及び国土交通省の対応状況等を報告する。

a. 交通分野への影響

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、感染予防のため、外出、移動、イベントの開催等が控えられていることにより、交通関係業界等においては、利用者数や予約が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている深刻な状況である。国土交通省においては、こうした各業界における実情を把握するため、アンケートや聞き取り等の調査を実施した。この調査により把握した新型コロナウイルス感染拡大による各産業への影響（輸送人員、運送収入等）は以下の通りである。なお、以下の調査結果はすべて4月30日時点のとりまとめ結果である。

調査結果については下記の国土交通省のウェブページにも掲載している。

「3. 関係業界の影響」

(https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri_tk_000018.html)

① 鉄道への影響

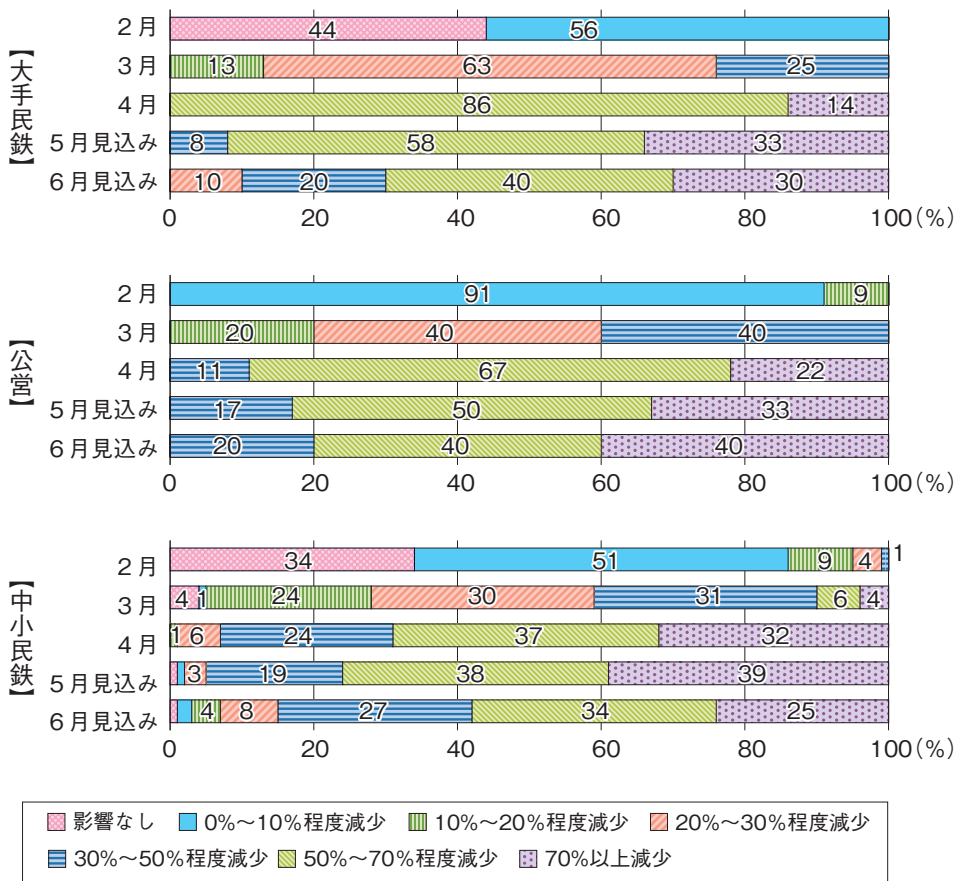
鉄道については、旅客運送を行う鉄軌道事業者176者（JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄143者）に対して調査を実施した。

輸送人員について、JRについては、4月の実績で70～90%の減少となっていた。中小民鉄については、3月までは輸送人員が50%以上減少と回答した事業者は一部のみであったが、4月は7割近くの事業者に拡大した。4月以降は、通学や観光客の割合が大きい一部の中小民鉄だけではなく、通勤利用者が多い大手民鉄、公営についても大きな影響が見られた。

また、ゴールデンウィーク（4月24日～5月6日）におけるJR各社の新幹線の利用状況は対前年比約5%と、非常に少ない状況であった。

図表1-2-2-19 鉄道への影響

輸送人員（前年同月比）（5・6月は見込み）（回答176者）



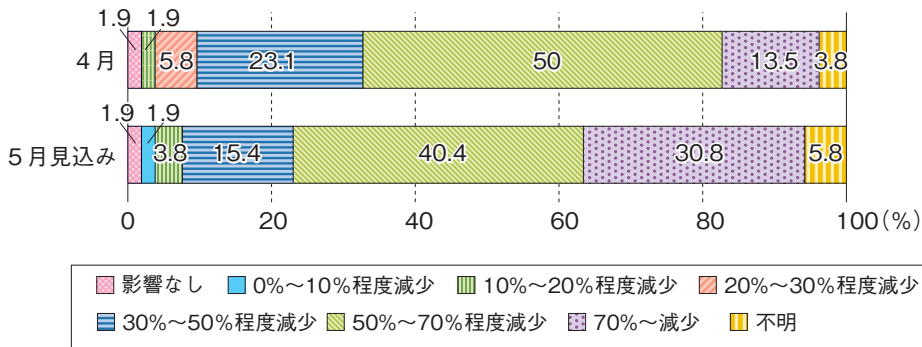
② 乗合バス業への影響

乗合バス業界については、事業者52者に対して調査を実施した。

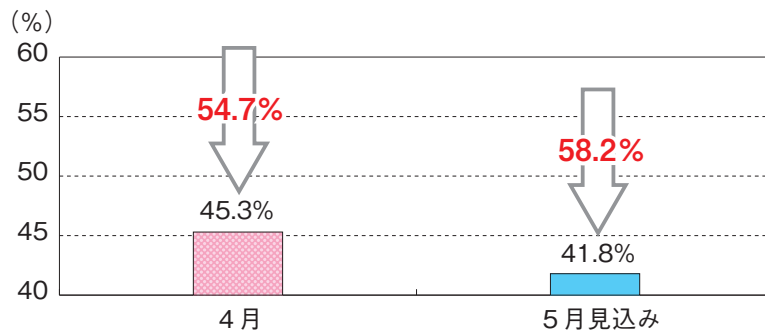
緊急事態宣言の発出後、運送収入が前年より50%以上減少する事業者は約6割であり、輸送人員も全体で5割程度の減少であった。

図表1-2-2-20 乗合バス業への影響

○運送収入（前年同月比）（回答 52 者）



○運送収入（前年同月比）（回答 52 者）



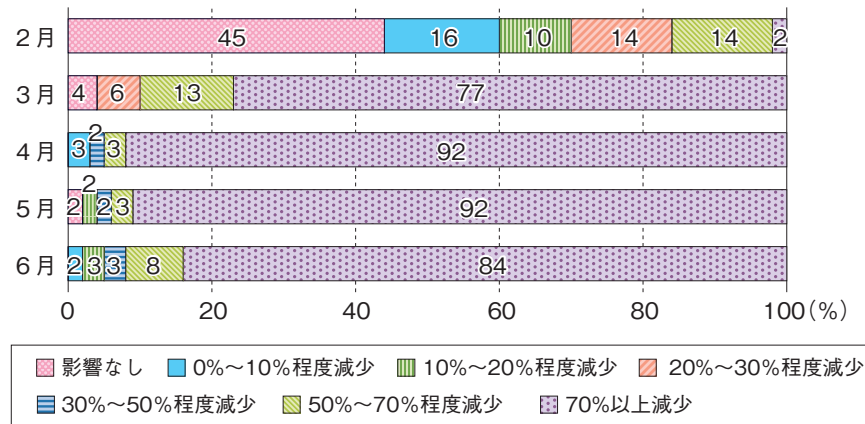
③ 貸切バス業への影響

貸切バス業については、事業者79者に対して調査を実施した。

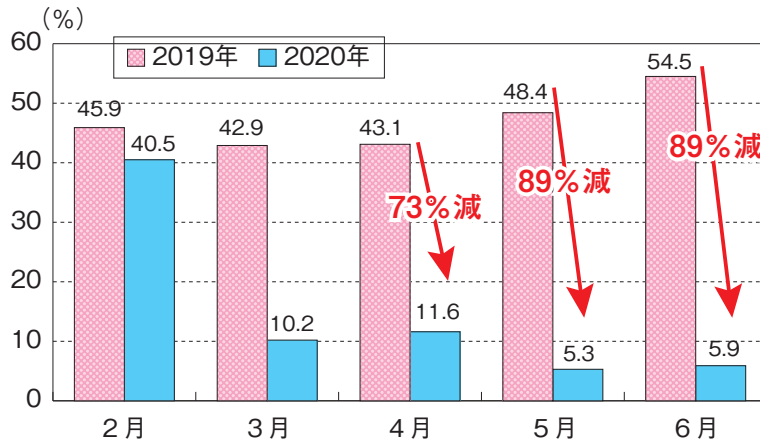
運送収入については、前年より70%以上減少する事業者は、2月は2%程度であったが、3月以降は約8割、緊急事態宣言の発出後は約9割まで急増しており、5月以降も厳しい状況が続く見込みとなった。車両の実働率については、2月には4割程度の実働率であったが、5月以降は約5%まで減少（前年の同月は5割程度）し、ほとんどバスが動いていない状況となった。

図表1-2-2-21 貸切バス業への影響

運送収入(前年同月比)(5、6月は見込み)(回答53者)



貸切バス業の実働率(前年同月比)(5、6月は見込み)(回答64者)



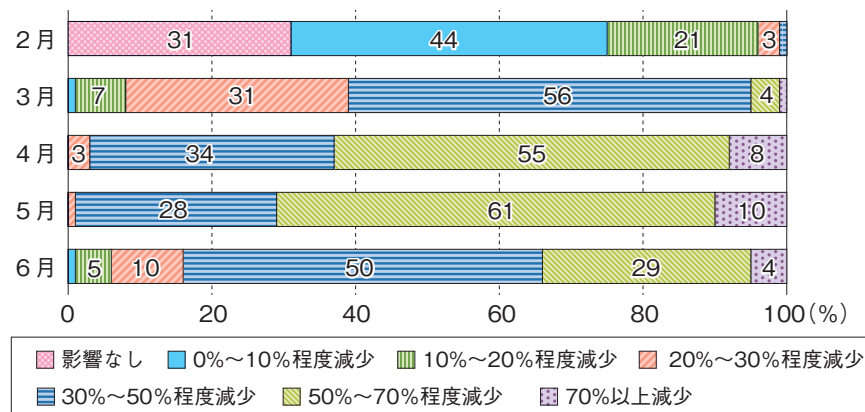
④タクシー事業への影響

タクシー事業については、事業者264者に対して調査を実施した。

運送収入については、前年より50%以上減少する事業者は、3月までは1割程度であったが、緊急事態宣言の発出後は約6割~7割に急増した。また、輸送人員については、3月以降は、前年に比べて約6割減少する見込みとなった。

図表1-2-2-22 タクシー事業への影響

運送収入(前年同月比)(5、6月は見込み)(回答235者)



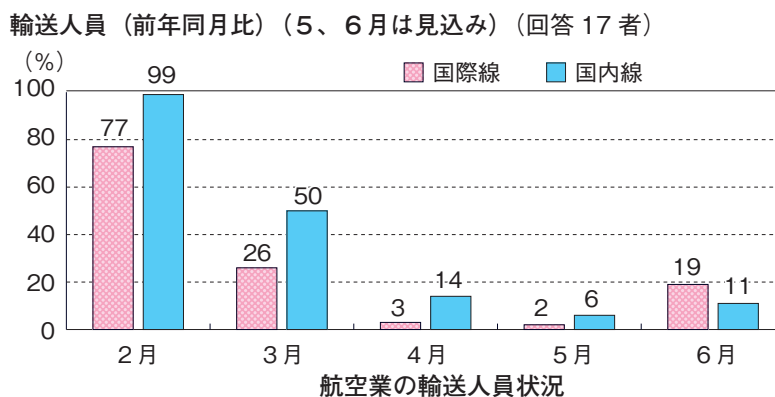
⑤ 航空への影響

航空については、本邦航空運送事業者17者に対して調査を実施した。

輸送人員について、国際線は4月97%減、5月98%減、国内線は4月86%減、5月94%減という結果であった(5月は見込み)。ただし、これらの値については今後さらに減少する見込みである。便数については、当初計画比で、国際線は5月に95%減、国内線は5月に74%減の見込みであった。

また、ゴールデンウィーク(4月29日～5月6日)の前年比の予約状況について、国内線は93%減、国際線は98%減であった(4月28日時点)。

図表1-2-2-23 航空への影響



便数(本邦社 国際線・国内線の計画便数)(回答17者)

		4月第1週 (3/29~4/4)	5月第1週 (5/3~5/9)
国際線	当初計画	1,469/週	1,469/週
	実績(予定)	215/週	74.5/週
	(便数差)	▲1,254	▲1,394.5
		4月第1週 (3/29~4/4)	5月第1週 (5/3~5/9)
国内線	当初計画	1,205/日	1,232/日
	実績(予定)	993/日	315/日
	(便数差)	▲212	▲917

航空業の便数状況

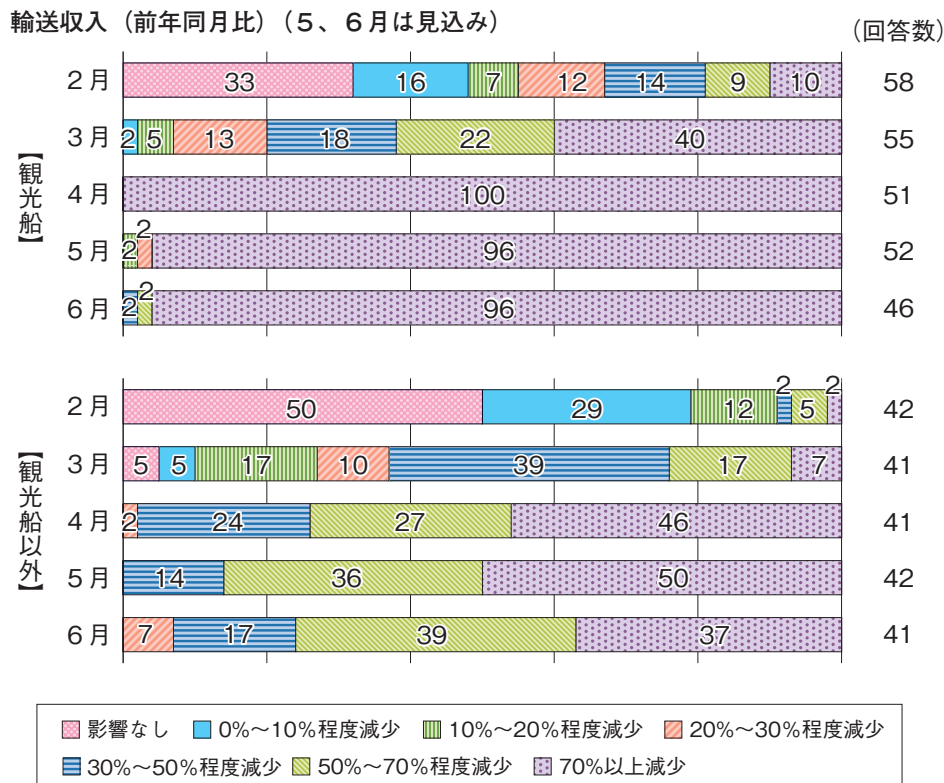
⑥ 内航・外航旅客船への影響

内航旅客船については、内航海運(旅客)事業者97者に対し、外航旅客船については、国内の定期航路事業者全4者及び、クルーズ船事業者全3者に対して調査を実施した。

内航旅客船については、自粛の拡大していた3月から既に旅客船事業者の運送収入の減少傾向が強まっていたが、緊急事態宣言が発出された4月には、観光船(主に観光地に就航する船舶)の全事業者の運送収入が前年同月比で3割以下となり、この傾向が今後も持続する見通しとなった。

外航旅客船の定期航路事業については、日中航路(1者)は1月26日以降、日韓航路(3者)は3月9日以降、旅客輸送を休止している。クルーズ船事業(邦船社)については、3月～6月は全事業者が運休予定である。

図表1-2-2-24 内航海運(旅客)への影響



b. これまでの対策

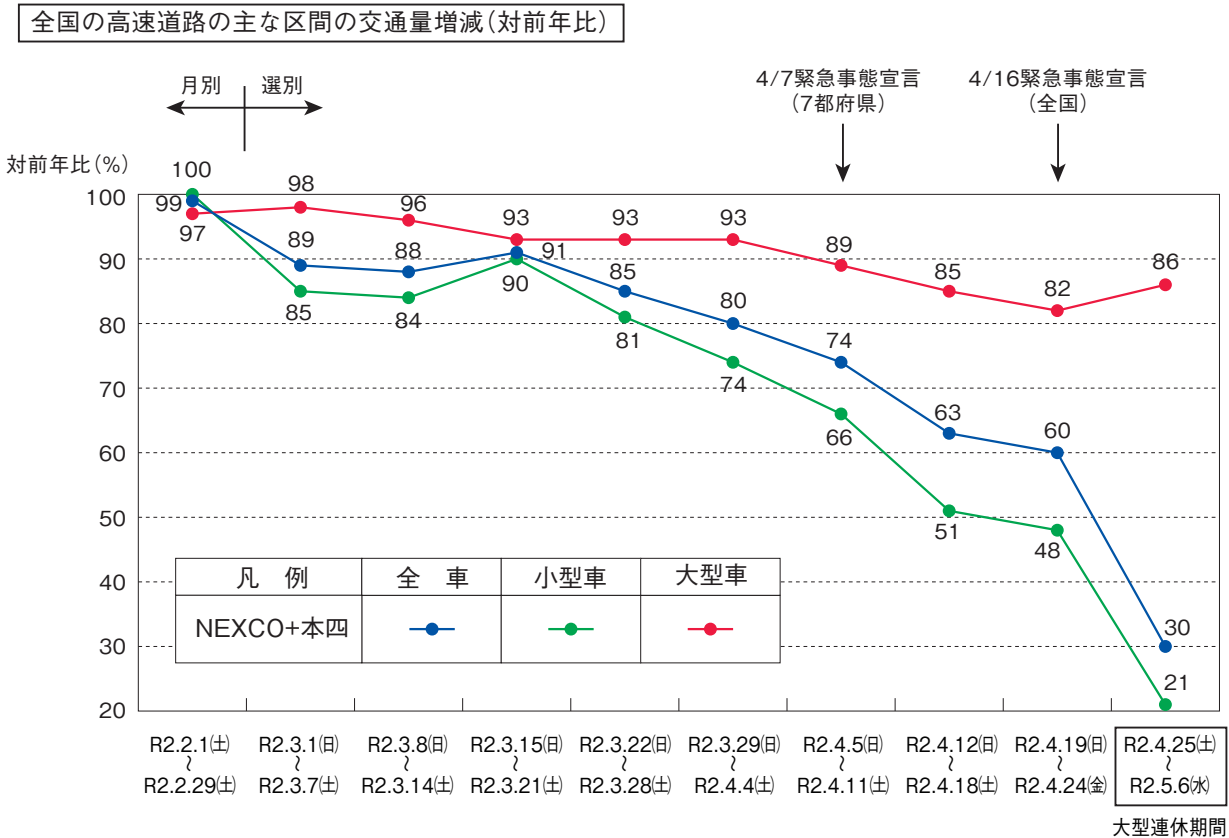
交通分野に関係する新型コロナウイルスの感染拡大防止や水際対策の強化、雇用の維持と事業の継続等への対応として、以下の取組を行ってきた。

① 感染拡大防止

交通分野においては、①駅、空港、旅客船ターミナル、道の駅、高速道路のSA・PA等において、感染予防策(マスク着用、手洗い励行、消毒液の設置、換気)の徹底、従業員等が感染した場合の速やかな報告の要請、②日本政府観光局(JNTO)のコールセンターにおいて、医療機関の紹介や水際対策の状況等の問合せに対し、正確な情報提供を24時間365日多言語で実施、③鉄道、バス等の公共交通機関等において、時差出勤・テレワークの実施や感染予防策の徹底を呼びかけるアナウンスの実施、④ゴールデンウィークに向けて、全国の主要空港、鉄道駅、道路交通情報センター、道路情報板、交通情報板、「道の駅」及び高速道路のSA・PA等において、都道府県を跨ぐ移動の自粛の呼びかけ、同期間中の地方部に適用される高速道路料金の休日割引の適用除外、高速道路のSA・PAのレストラン等の営業自粛の要請、⑤羽田空港等におけるサーモグラフィーによる検温の実施や鉄道の到着駅における地方自治体による検温の取組への協力等の対応を行った。

全国の高速道路の交通量の調査¹によると、3月以降、交通量の前年比に減少がみられていたが、大型連休期間中の4月25日～5月6日では、対前年比で約3割、特に小型車は約2割と大きく減少した。

図表1-2-2-25 全国の高速道路の主な区間の交通量増減



注1：繁忙期（GW、お盆、年末年始）に発表する高速道路の交通状況と同様の手法で速報値を算出
 注2：「NEXCO+本四」は代表40断面による平均交通量による速報値（トラカン等による計測）により算出
 注3：「首都高速」、「阪神高速」は料金所通過台数による速報値

さらに、ゴールデンウィーク期間後も、空港や鉄道駅、道路交通情報センター、道路情報板、交通情報板、「道の駅」及び高速道路のSA・PA等における広域的な移動自粛の呼びかけや、地方部に適用される高速道路料金の休日割引の適用除外やSA・PAのレストラン等の土日の営業自粛の要請などを行った。

また、地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援することとしている。（5月27日令和2年度第2次補正予算案閣議決定）

② 水際対策の強化

2020年1月31日の閣議了解を踏まえ、一部の地域に滞在歴のある外国人等に対して、「出入国管

¹ 東日本高速、中日本高速、西日本高速、本四高速の4社の高速道路に代表40断面を設定し、日平均交通量を計測することにより調査した。

理及び難民認定法（入管法）」に基づく入国拒否措置がとられた。その後、感染拡大に伴って、入国拒否の対象国・地域が段階的に拡大された。また3月6日には、閣議了解により、中国及び韓国から来港する航空機又は船舶に搭乗していた者に、指定場所で14日間待機し公共交通機関を使用しないこと（以下、「待機等」という。）を要請することとした。さらに3月19日には、閣議了解により、待機等の対象となる国等を拡大し、4月1日には、過去14日以内に入国拒否の対象国等に滞在歴のある邦人入国者をPCR検査の実施対象とするとともに、待機等の対象を全ての国等に拡大した。

国土交通省としては、関係府省庁や所管業界と連携し、国内への感染者流入を最小限に抑えるための対応を行った。主な対応としては、2月1日以降随時、航空会社や外航旅客船事業者等に、入国拒否措置等の旅客への周知やパスポートの確認、CIQ²官庁との連携等を求めている。また、3月6日には、中国及び韓国からの航空旅客便の到着空港を成田国際空港と関西国際空港に限るよう要請する等の対策を行った。さらに、4月1日には、検疫の適切な実施を確保するため、外国との間の航空旅客便について、減便等により到着旅客数を抑制することを要請した。

③ 雇用の維持と事業の継続

新型コロナウイルス感染症による経済活動の急速な縮小に伴い、中小・小規模事業者やフリーランスを含む個人事業主を取り巻く環境は極めて厳しく、雇用の維持や事業の継続が危ぶまれている。この危機をしのぎ、次の段階である経済の力強い回復への基盤を築くため、政府として雇用の維持と事業の継続に対する支援を行っている。

まず、2月13日に政府対策本部にて決定した、「新型コロナウイルス感染症に関する緊急対応策」に基づく対応として、各業界における雇用の維持を目的とした雇用調整助成金の要件緩和を行ったほか、中小企業・小規模事業者の支援を目的とした日本政策金融公庫等における5000億円の緊急貸付・保証枠の確保等を行った。

また、3月10日に政府対策本部にて決定した、「新型コロナウイルス感染症に関する緊急対応策－第2弾－」に基づく対応として、雇用調整助成金の特例措置の拡大を行ったほか、事態の収束後に再度事業を成長の軌道に乗せていくため、中小・小規模事業者等に実質的無利子・無担保の資金繰り支援等を行った。

加えて、4月20日に閣議決定した、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」（4月30日補正予算成立）に基づき、雇用の維持と事業の継続等を目的とし、以下の対応を行っている。

- ・雇用調整助成金の助成率の引き上げや助成対象の非正規雇用労働者への拡充
- ・日本政策金融公庫等による実質無利子・無担保融資の融資枠の拡充、既往債務の無利子・無担保融資への借換
- ・中小・小規模事業者等に対する新たな給付金（「持続化給付金（仮称）」）の創設
- ・納税の猶予の特例（無担保・延滞税なしで1年間猶予）
- ・中小事業者等が所有する償却資産及び事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税の軽減措置
- ・ビル賃貸事業者に対し、家賃支払い猶予等の柔軟な対応の検討を要請するとともに、税制上の特例措置等の支援策を周知 等

² 税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）の略

④ 官民を挙げた経済活動の回復

新型コロナウイルス感染症の拡大が収束し、国民の不安が払しょくされた後は、反転攻勢のフェーズとして、今回の事態により甚大な影響を受けた分野に重点的にターゲットを置き、国民広くに裨益する、短期集中の思い切った支援策を講ずることとしている。特に観光・交通分野は、売上等に甚大な影響を受けた分野であるが、観光需要の回復は感染拡大の防止が前提となることを踏まえ、事態収束に向けた対応として、雇用調整助成金や資金繰り対策により強力に下支えするとともに、重点的なターゲットとして、支援策を講ずることとしている。

まず、3月10日に決定した「新型コロナウイルス感染症に関する緊急対応策－第2弾－」に基づく対応として、魅力的な観光コンテンツの造成、多言語表示やバリアフリー化等の訪日外国人旅行者受入環境の整備、観光地の誘客先の多角化等の支援等を行っている。

更に、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」に基づき、甚大な影響を受けている観光業を対象に「Go To Travel キャンペーン」(仮称)として新型コロナウイルス感染症の拡大が収束した後の一定期間に限定して、官民一体型の消費喚起キャンペーンとして宿泊・日帰り旅行商品の割引と地場の土産物店、飲食店、観光施設、交通機関等で幅広く使用できるクーポンの発行等を行い、観光需要喚起に向けて国を挙げて取り組むこととした。

⑤ 強靱な経済構造の構築

今回の事態の中で進んだ、あるいはニーズが顕在化したテレワークや遠隔教育等のリモート化の取組を加速し、我が国のデジタル・トランスフォーメーションを一気に進めることとしている。このような取り組みを通じて、将来の感染症に対して強靱な経済構造を構築し中長期的に持続的な成長軌道を確認なものとするとしている。

国土交通省としては、港湾へのライブカメラの設置による検疫時等の情報収集能力の向上やICTを活用した自動車運行管理等の非接触化・リモート化を進めるなど、インフラ・物流分野等におけるデジタル・トランスフォーメーションを通じて、抜本的な生産性向上を図る。

また、生産性向上や復旧・復興、防災・減災、インフラ老朽化対策などの国土強靱化等に資する公共投資を機動的に推進する。2019年度補正予算や臨時・特別の措置も含めた2020年度当初予算について、上半期の契約率目標を定めて早期執行を図ることにより、景気の下支えに万全を期す。

⑥ その他の対応

上記の対応のほか、

- ・鉄道、バス、タクシー等の地域公共交通について、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」において創設された「新型コロナウイルス感染症対策地方創生臨時交付金」を活用し、地方公共団体において、3密を避ける運行や事態収束後における利用促進に対する支援の促進
- ・バス、タクシーについて、防菌シートや感染防止仕切り板等の導入の取組を後押しするための支援や、タクシー事業者が、緊急事態宣言期間に調整期間を加えた期間、有償で貨物運送することを特例的に許可
- ・航空会社に対する着陸料の支払い猶予等による事業運営支援
- ・非対面・非接触の配送形態である「置き配」を安心して実施できるよう、ガイドラインの策定・公表するなどの措置を講じた。

c. 今後の展開

現在、交通分野は、外出自粛等の影響を受けて移動需要が大幅に減少するなど、いずれの事業も厳しい経営環境に置かれている。交通事業・サービスの維持・存続や交通事業従事者の雇用継続は喫緊の課題となっている。

また、今後、新型コロナウイルス感染症のまん延防止策を講じるに当たっては、より社会経済活動の維持との両立に配慮した取組に移行していく。その際、地域の感染状況や医療提供体制の確保状況等を踏まえながら、段階的に社会経済の活動レベルを上げていくが、再度の感染拡大を予防するため、全ての住民、事業者において、飛沫感染や接触感染、さらには近距離での会話への対策をこれまで以上に取り入れた「新しい生活様式」を定着させていく必要があり、交通分野においても、それに対応した取組が必要である。

さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として、働き方の変化や自転車通勤の積極的な活用、ICT技術の活用、サプライチェーンの国内回帰や多元化等、社会の様々な面で変化が生じ、感染収束後においても進行・定着すると考えられる。交通分野においても、このような社会の変化に対応していく必要がある。