

令和4年版交通政策白書について

第1部 交通の動向

【旅客輸送】（人ベース）

2020年度は、コロナ禍の影響等により、2019年度比で減少。

<国内> 鉄道：▲30%、乗合バス：▲27%、タクシー：▲42%、航空：▲67%、旅客船：▲43%

<国際> 航空：▲98%、旅客船：▲84%

【貨物輸送】（トンベース）

2020年度は、巣ごもり需要等による回復はあったが、コロナ禍の影響等により、2019年度比では減少。

<国内> トラック：▲13%、鉄道：▲8%、航空：▲44%

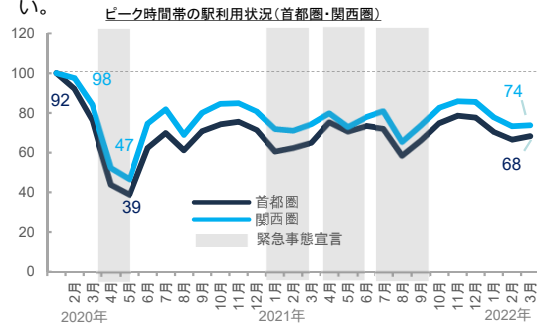
<国際> 航空：▲12%、海運(コンテナ)：▲8% ※国際貨物輸送については、2020年度末頃から増加傾向

第2部 【テーマ章】ポストコロナへ対応した交通・物流の新たな動き

コロナ禍における交通の現状

<人流>

○ 外出や移動の自粛により、主な駅の乗降客数は減少、緊急事態宣言解除後も呼びかけ前の状況には戻っていない。



※数値は、時差出勤・テレワークの実施等の呼びかけ前を100とした場合の数値
資料：国土交通省作成

<物流>

○ 巣ごもり需要によりネットショッピングが拡大、宅配便取扱個数は増加しており、増加率も大きくなっている。

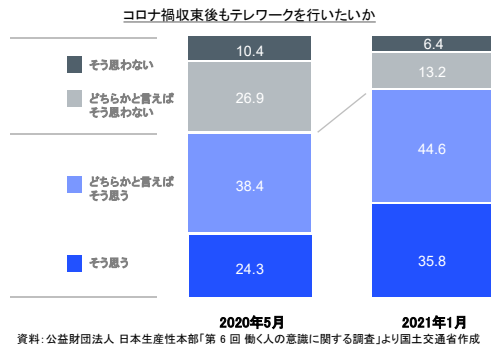


資料：国土交通省「令和2年度宅配便取扱実績」より作成

コロナ禍における人々の意識の変化

<人流>

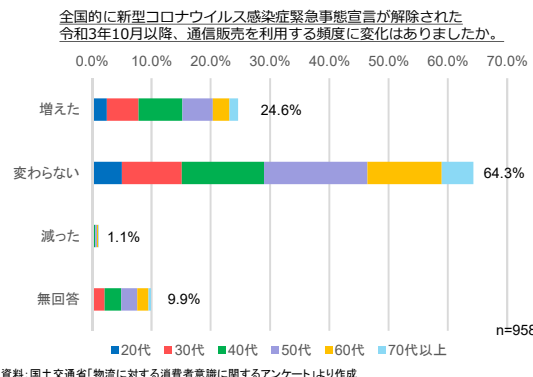
○ 新たな生活様式の定着により、コロナ禍収束後もテレワークを行いたいと考える人が増加、人流はコロナ前に戻らない可能性。



資料：公益財団法人 日本生産性本部「第6回働く人の意識に関する調査」より国土交通省作成

<物流>

○ 緊急事態宣言が解除された後も、ネットショッピングを利用する頻度は減少しておらず、今後も増加する可能性。



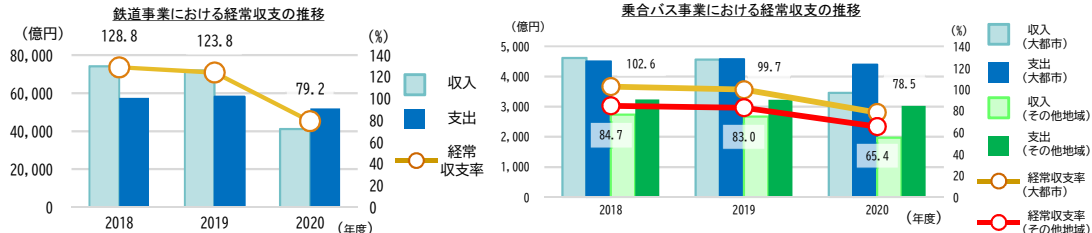
資料：国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」より作成

コロナ禍における交通事業者への影響

<人流>

○ 外出自粛等による収益の減少や感染症対策に係るコストの増加等、人々の行動・意識の変化が交通事業者の経営に与える影響は多大であり、各交通モードにおいても依然としてコロナ禍前の状況には戻っていない。

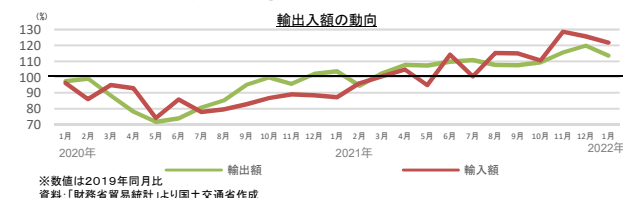
○ コロナ禍における人々の意識の変化により、交通需要が戻らない可能性もある。



資料：JR東日本、西日本、東海、および大手民鉄16社の有価証券報告書より国土交通省作成

<物流>

○ コロナ禍におけるネットショッピング需要の拡大により、BtoC物流については好調に推移。
○ BtoB物流については、経済の停滞等を受け、一時大幅に貨物量が減少したものの、直近では増加傾向が見られる。



※数値は2019年同月比
資料：「財務省貿易統計」より国土交通省作成

ポストコロナに向けた交通分野における取組

<交通事業者等における取組>

- 運賃の支払いに際し、QRコードやバーコードを利用したキャッシュレス決済の導入
- 高齢化、過疎化が進む地区から市街地への移動を支援する、新たなサブスクリプション型乗合デマンドタクシーの実証実験、路線バス車両を改造した、移動販売車兼用バスの実証実験
- 宅配荷物の多様な受取方法の選択（置き配、宅配ボックス等）等

<国・自治体等における取組>

- 新型コロナウイルス感染症による影響を踏まえた支援（新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金、雇用調整助成金、事業復活支援金、地域公共交通確保維持改善事業費補助金等）
- 地域公共交通についての制度の見直し・適切な運用（地域公共交通活性化再生法、独占禁止法特例法、今後のあり方の検討等）
- コロナ禍における非接触・非対面へのニーズの高まりも踏まえ、物流DX・物流標準化の取組を推進 等

第3部 令和3年度交通に関して講じた施策 / 第4部 令和4年度交通に関して講じようとする施策

第1章 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な交通の維持・確保

第2章 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

第3章 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現