

令和 3 年度
交通の動向

令和 4 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項の規定に基づく令和3（2021）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4（2022）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 令和3(2021)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	6
(6) 家計の消費行動の変化	8
(7) 自家用車の保有状況	10
(8) ICTの普及	11
(9) 交通施策と連携する施策の動向	13
(10) 世界の社会・経済の動向	14
第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向	16
第1節 輸送量とその背景	16
(1) 国内旅客輸送	16
(2) 国内貨物輸送	17
(3) 国際旅客輸送	19
(4) 国際貨物輸送	20
第2節 交通事業等の動向	21
(1) 交通事業の事業規模	21
(2) 交通事業の就業者数	23
(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	24
(4) 交通事業等の環境への影響	27
(5) 大規模災害による交通への被害	28
第3章 各交通モードの動向	29

第Ⅱ部 ポストコロナへ対応した交通・物流の新たな動き

第1章	コロナ禍における社会や交通の変化	30
第1節	コロナ禍における社会や交通の現状	30
(1)	コロナ禍における社会の現状	30
(2)	コロナ禍における交通の現状	33
第2節	コロナ禍における人々の意識変化	53
(1)	人流	53
(2)	物流	54
第2章	コロナ禍における交通事業者等への影響	58
(1)	人流	58
(2)	物流	60
第3章	ポストコロナに向けた交通分野における取組	62
第1節	交通事業者等における取組	62
(1)	感染リスク低減	62
(2)	異業種連携	62
(3)	その他事例	64
第2節	国・自治体等における取組	66
第4章	今後の展望	76

第Ⅲ部 令和3(2021)年度交通に関して講じた施策

第Ⅳ部 令和4(2022)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、生活に必要不可欠な交通の維持・確保…………… 77
- 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…………… 77
- 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…………… 78

(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 令和3(2021)年度 交通の動向

第I部

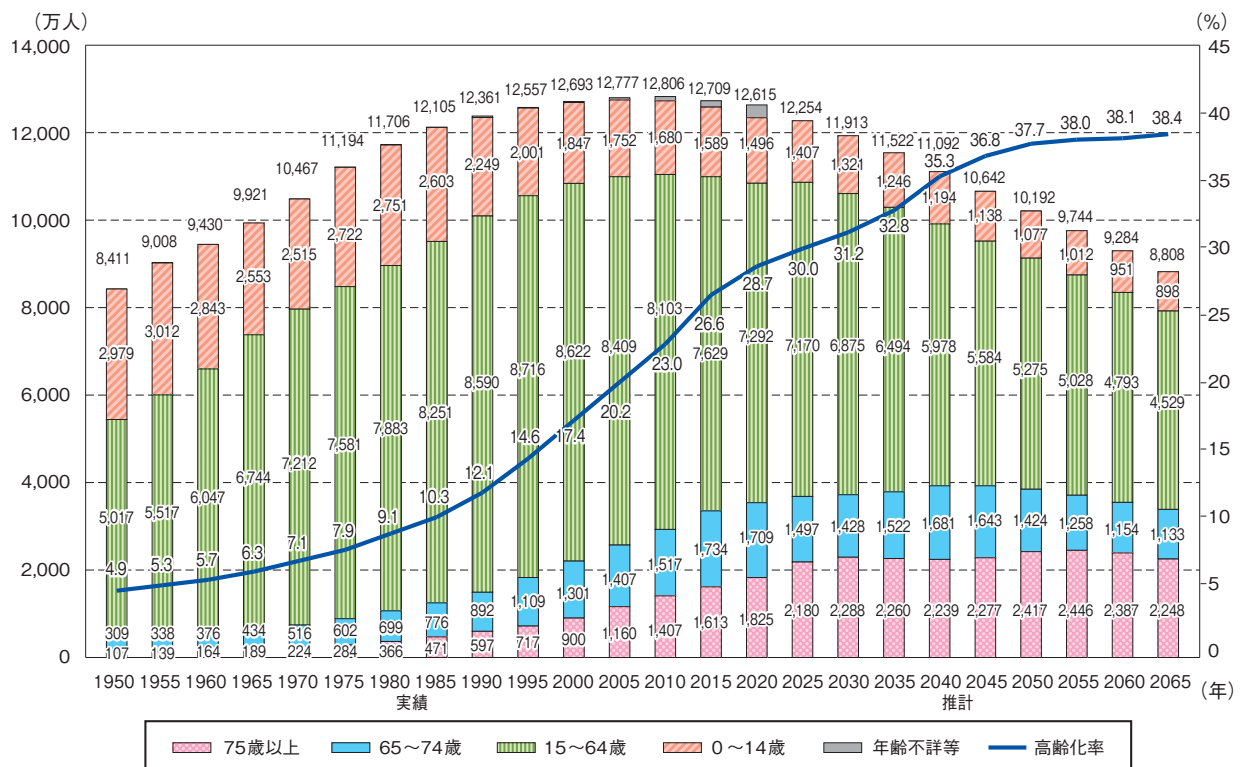
令和3(2021)年度 交通の動向

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)を記録した後、減少に転じ、2020年は1億2,615万人となった。今後も減少を続け、過去最高時と比べると、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・将来推計



注1：1950年、1955年、1975～2020年の総数は年齢不詳を含む。

注2：1960年、1965年の総数は沖縄県の年齢「不詳」を含む。

注3：1970年の総数は、年齢不詳を含まない。

注4：高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。

注5：1950年の65～74歳人口及び75歳以上人口は、沖縄県の70歳以上の外国人136人(男55人、女81人)を除く。

注6：1955年の65～74歳人口及び75歳以上人口は、沖縄県の70歳以上23,328人(男8,090人、女15,238人)を除く。

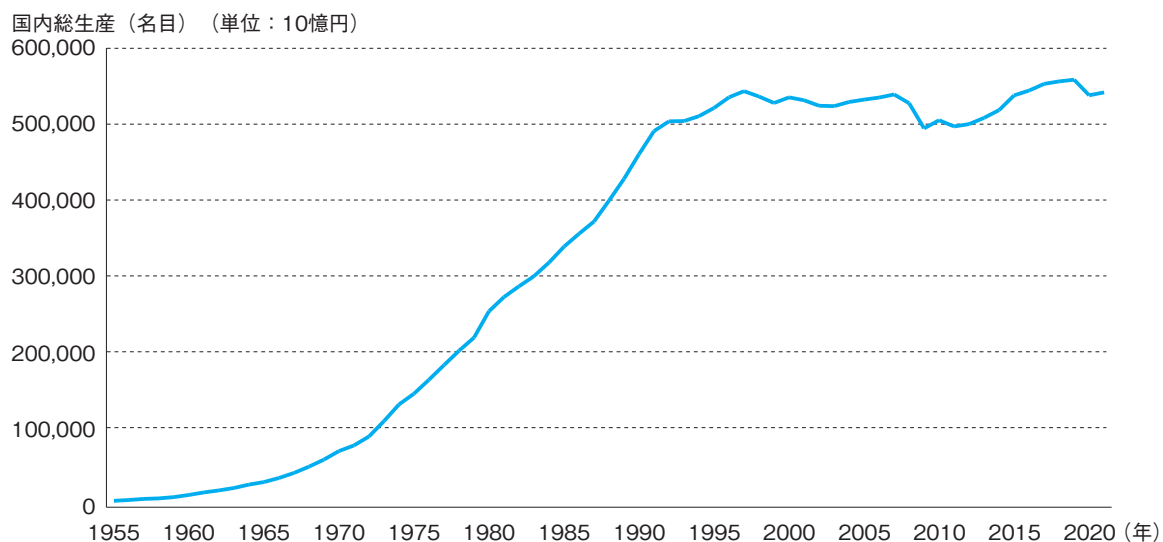
資料：2020年までは総務省「国勢調査」、2025年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

（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544兆円を記録してから横ばいに転じた。2021年は542兆円（2009年より9.5%増）となっている。

図表1-1-1-2 我が国の国内総生産の推移



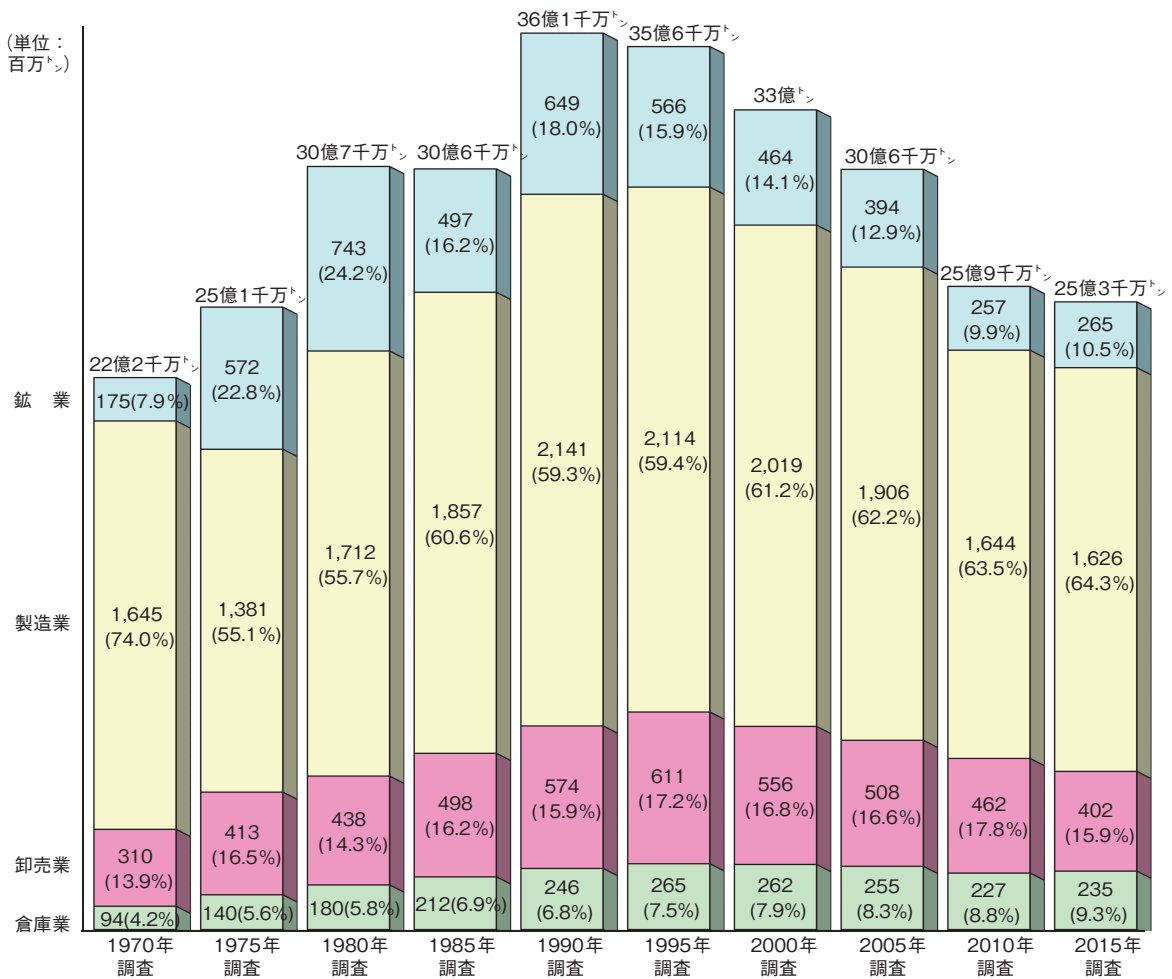
注：体系基準年が異なる数字は単純比較できない。

資料：内閣府「国民経済計算」（1955年から1979年までは「平成10年度国民経済計算確報」、1980年から1993年までは「2015年（平成27年）基準支出側GDP系列簡易遡及」、1994年から2021年まで「2021年10-12月期2次速報値」）より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

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年調査時は25.3億トンとなった。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



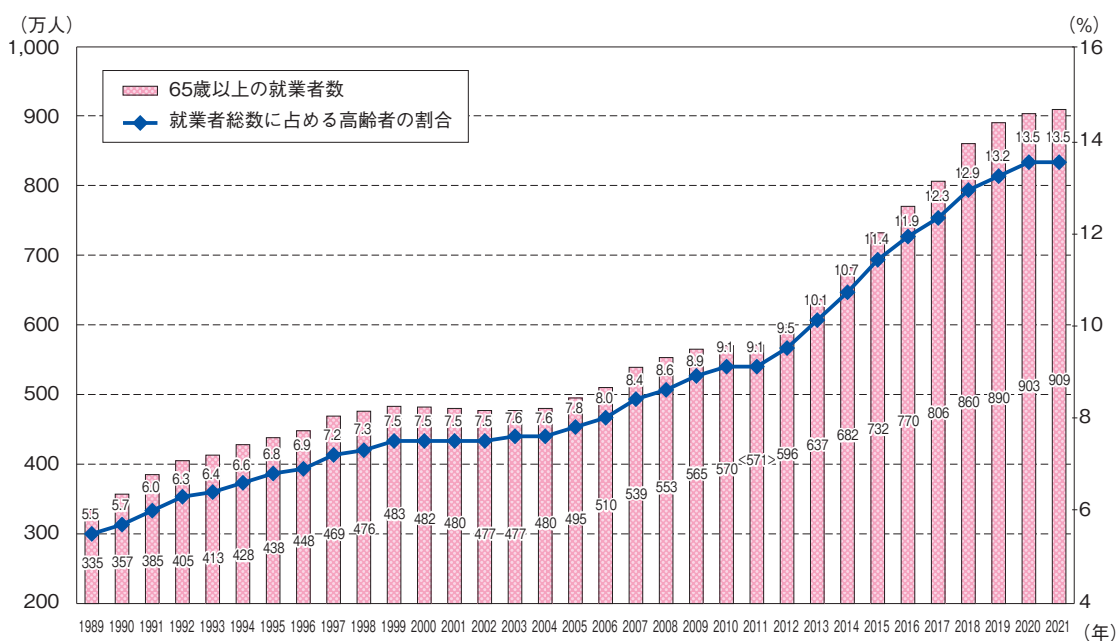
資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

(3) 就業者数の動向

全国の就業者数について、ここ数年の動きを見ると、2012年の6,280万人を底に増加し、2021年は6,713万人となっている。生産年齢人口が減少を続けている中で、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。

就業者数の増加に伴い、乗合バス・鉄道の定期券利用者数は、近年、増加傾向にあり、輸送人員も増加していたが、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い乗合バス・鉄道ともに定期券利用者数及び輸送人員は減少した。

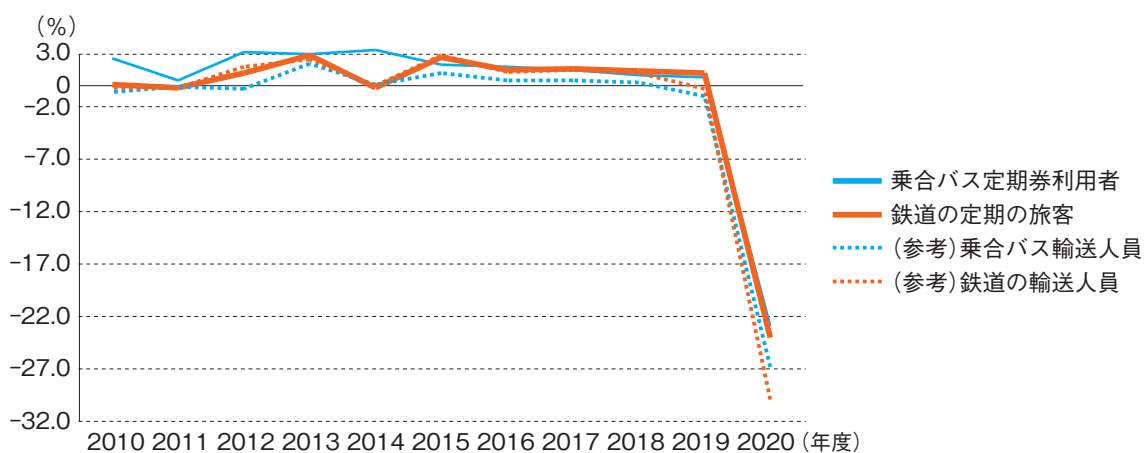
図表1-1-1-5 高齢者の就業者数の推移



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1-1-1-7 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



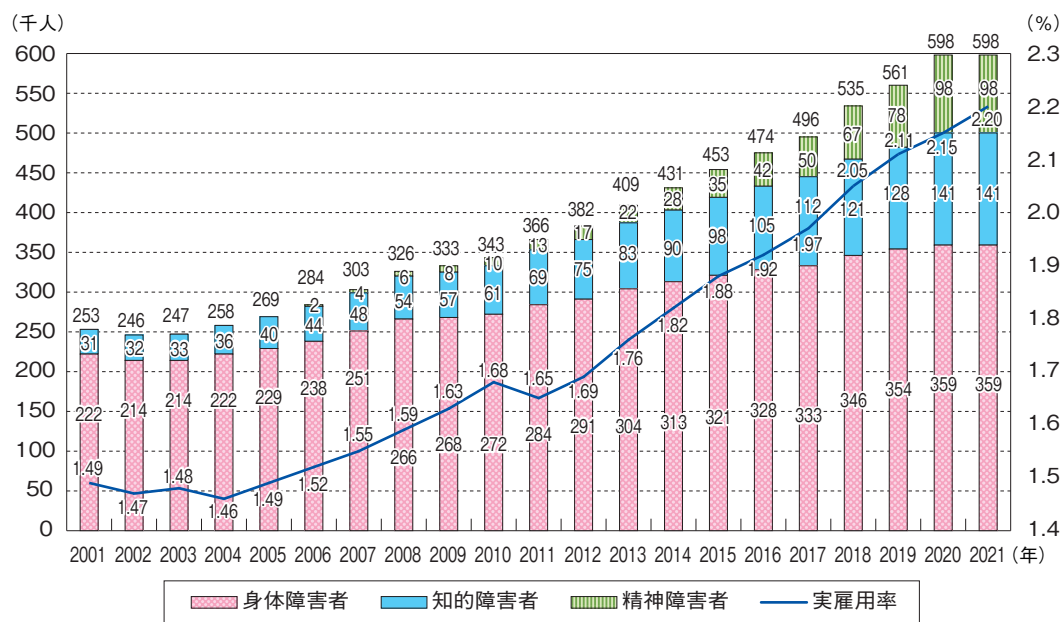
資料：国土交通省「鉄道輸送統計年報」及び「乗合バス事業の収支状況」から国土交通省総合政策局作成

（4）障害者の状況

働く障害者は増加してきており、2021年に民間企業において雇用されている障害者数は59.8万人、実雇用率は2.2%となっている。また、障害者のうち毎日外出する人は2割、月1回以上外出する人は8割超となっている。

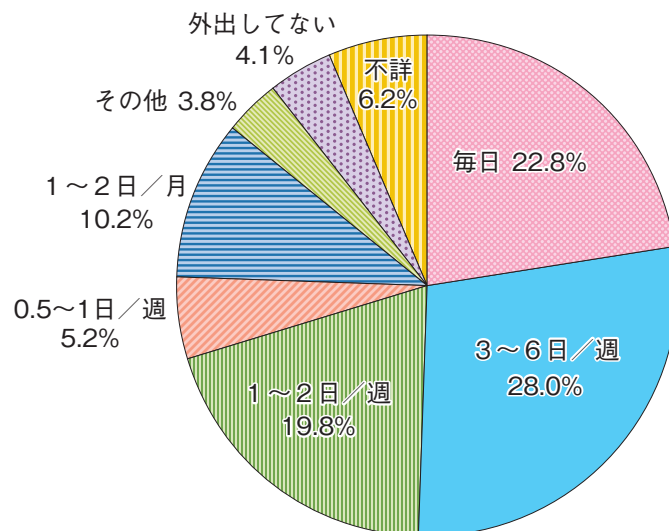
こうしたことも踏まえ、障害者の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、障害者の移動手段の確保や移動の円滑化の実現を目指した取組が進められている。

図表1-1-1-8 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3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1-1-1-9 障害者の外出頻度（2016年）

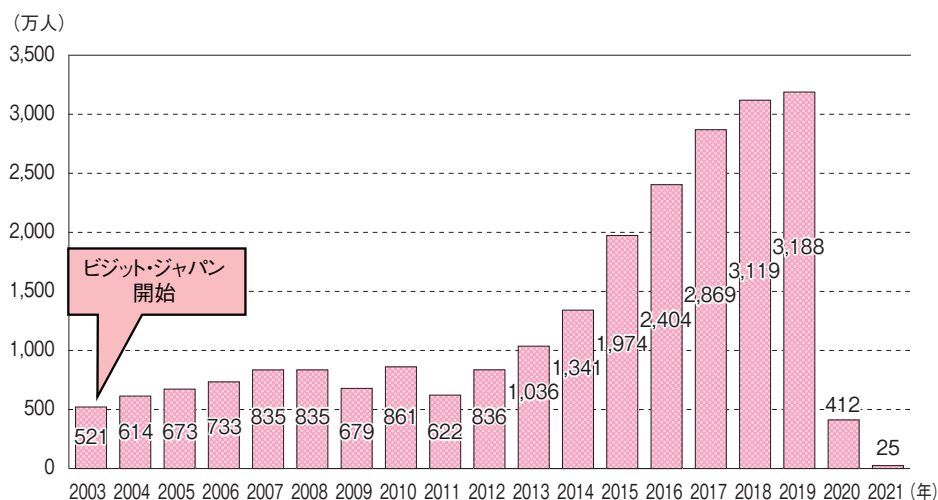


資料：厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（2016年）から国土交通省総合政策局作成

（5）訪日外国人旅行者の状況

2021年の訪日外国人旅行者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大による水際措置が継続されたこと等により、2020年に続き大きく減少し、前年比94.0%減の24.6万人となった。インバウンドについては、国内外の感染状況等を見極めつつ、段階的回復に向けた取組を進める必要がある。政府は、我が国の安全・安心への取組に関する情報や地域の魅力の発信を通じて、今後の訪日意欲の喚起を図るべく、様々な施策を講じている。

図表1-1-1-10 訪日外国人旅行者数の推移



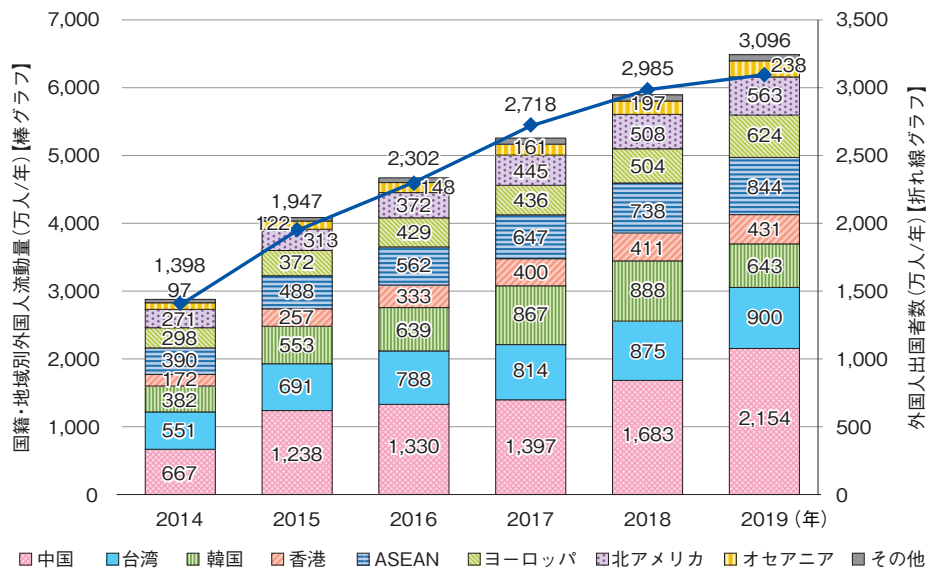
注）2020年以前の値は確定値、2021年の値は暫定値。

出典：日本政府観光局（J N T O）

訪日外国人旅行者の国内での移動量については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の2019年まで増加傾向にあった。また、2019年における国籍・地域別の移動量は、中国・台湾・韓国の順となっており、その3か国・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・中国では鉄道での移動が多く、沖縄ではレンタカーでの移動が特に多いが、それ以外の地域ではバスでの移動が多くなっている。

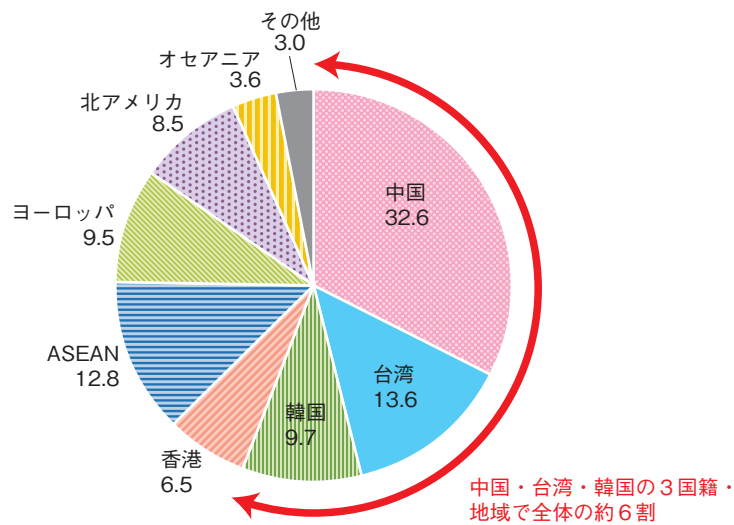
図表1-1-1-11 国籍・地域別の移動量と出国者数の変化



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）」、出入国在留管理庁「出入国管理統計」

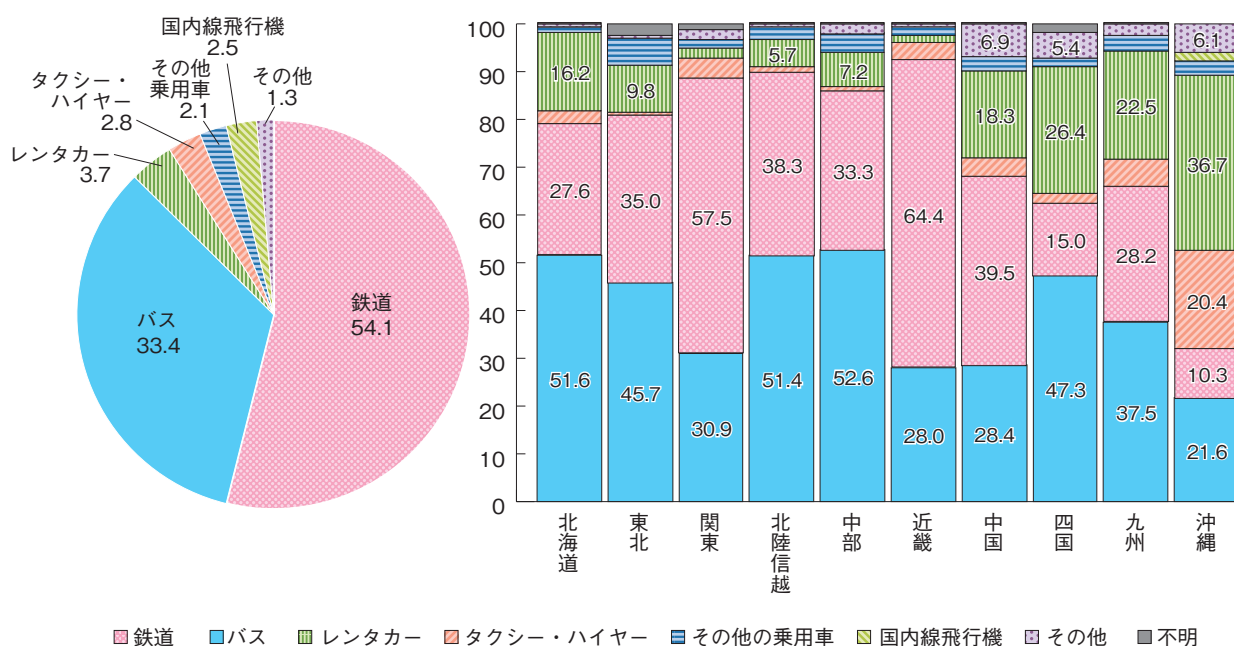
図表1-1-1-12 移動量の国籍・地域別の内訳（2019年）



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1-1-1-13 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（2019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）」

（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）については、2000年からの21年間で16.4%減少^{（※1）}している。2021年は282万円となり、前年からは増加した一方、全体としては減少傾向にある。

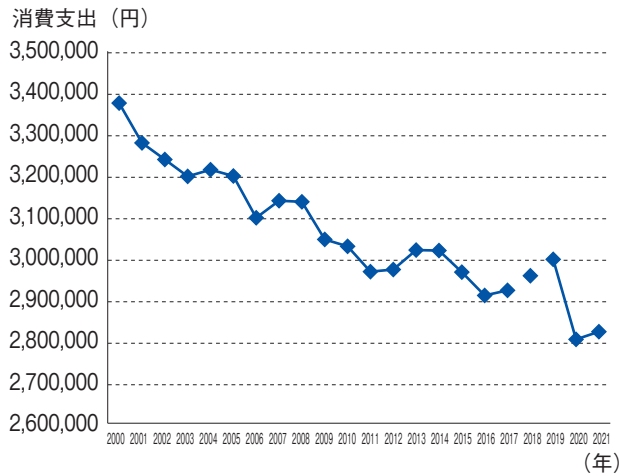
こうした中、家計での交通に関する支出の変化について見ると、公共交通運賃^{（※2）}への支出は、21年間で53.5%減少して2021年は3.3万円となった。また、消費支出総額に占める公共交通運賃への支出の割合は、2019年まで2.0%前後でほぼ横ばいのまま推移していたが、2020年から減少に転じ、2021年は1.2%となった。一方、自動車等購入・維持費^{（※3）}は、4.8%増加して21.3万円となり、消費支出総額に占める割合は7.6%となった。

（※1）2018年の家計簿改正による影響は考慮していない。以下、2017年以前と2018年以降の消費支出を比較する記述において、同じ。なお、家計簿改正は2018年に調査世帯の半数に対し行われ、翌年2019年に全調査世帯に対して行われた。この家計簿改正は、記入負担の軽減と記入漏れの防止を目的としたものであり、2018年以降は2017年以前に比べてより精緻に家計収支を捉えられる。その一方で結果数値を押し上げる影響がある。そのため、2018年以後の記入金額は、2017年以前と比べ増加する傾向がある。また、同理由により2019年以降の記入金額は、2018年以前と比べさらに増加する傾向がある。

（※2）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

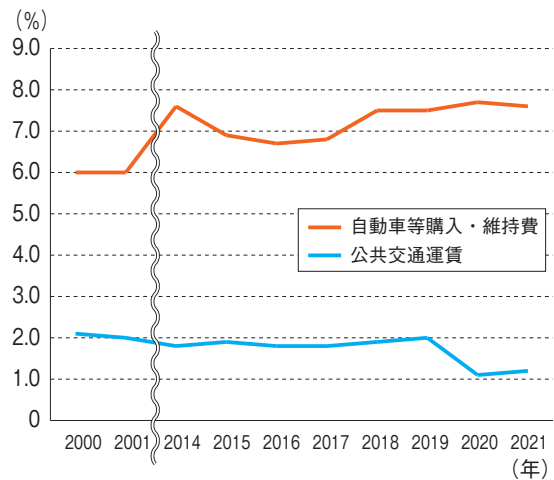
（※3）自動車等購入・維持費は、「家計調査」における自動車等購入、自動車等維持（ガソリン、自動車整備費、駐車場借料、自動車保険料等を含む）の合計

図表1-1-1-14 1世帯当たりの消費支出（総世帯）の総額の推移



注：2018年の家計簿改正による影響により、2017年以前と2018年以降のデータが単純に比較できないため2018年のグラフは点で記載している。
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1-1-1-15 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、都市部で多くなる傾向がある。2002年から2019年にかけて、公共交通運賃への支出額は、増加するブロック（北陸）や減少率が10%未満にとどまるブロック（関東、東北）が見られた^(※)が、2021年においては2002年と比較して全てのブロックで年間4割以上減少しており、家計の消費支出総額の減り方（2002年からの19年間で、全国平均で16.4%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、関東を除く全てのブロックで増加している。

(※) 2018年の家計簿改正による影響は考慮していない。以下、2017年以前と2018年以降の消費支出を比較する記述において同じ。
なお、家計簿改正は2018年に調査世帯の半数に対し行われ、翌年2019年に全調査世帯に対して行われた。先述の家計簿の改正は、記入負担の軽減と記入漏れの防止を目的としたものであり、2018年以降は2017年以前に比べてより精緻に家計収支を捉えられる。その一方で結果数値を押し上げる影響がある。そのため、2018年以後の記入金額は、2017年以前と比べ増加する傾向がある。また、同理由により2019年以降の記入金額は、2018年以前と比べさらに増加する傾向がある。

図表1-1-1-16 1世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費への支出額の変化（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	2021年	2002年	2021年
三大都市圏を含むブロック	関東	89,161 → -45.5% →	48,583	194,391 → -3.7% →	187,161
	東海	54,462 → -50.9% →	26,730	257,153 → 12.0% →	287,934
	近畿	75,338 → -49.7% →	37,919	171,815 → 3.3% →	177,487
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871 → -53.9% →	22,986	178,221 → 13.7% →	202,712
	東北	40,667 → -64.4% →	14,470	180,523 → 22.7% →	221,539
	北陸	41,152 → -66.9% →	13,617	215,972 → 42.6% →	307,922
	中国	55,654 → -75.9% →	13,417	215,746 → 14.8% →	247,614
	四国	37,227 → -76.1% →	8,883	202,445 → 10.4% →	223,505
	九州	46,161 → -55.8% →	20,409	196,651 → 17.3% →	230,647
	沖縄	45,559 → -62.7% →	16,993	128,663 → 29.5% →	166,666
全国		535,252 → -58.1% →	224,007	1,941,580 → 16.0% →	2,253,187

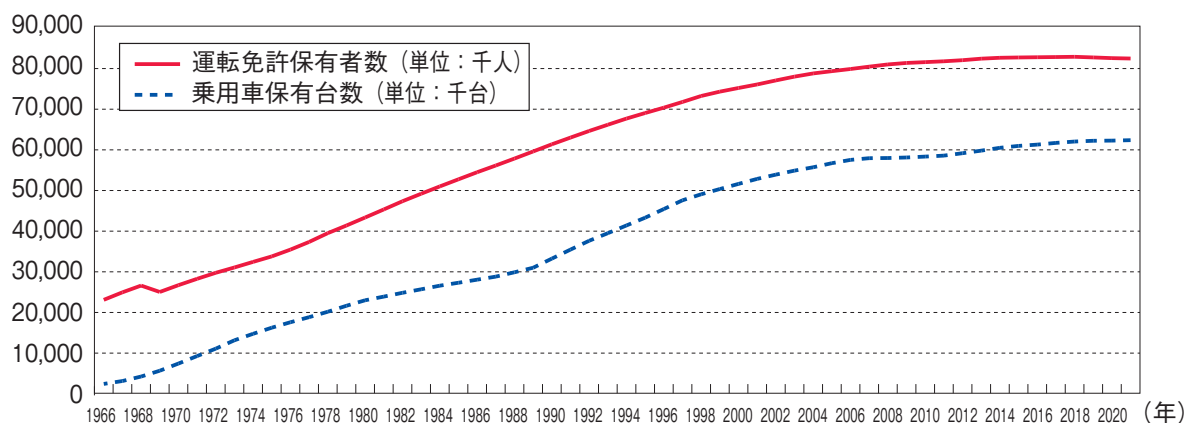
資料：総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

（7）自家用車の保有状況

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あわせて大きく増加した。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、2021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約2,000万から3,000万ほど多い値で推移してきた。2021年は、運転免許保有者数は約8,190万人（前年比約－8万人、総人口の約65.3%、15歳以上人口の約74.0%）、乗用車保有台数は約6,190万台である。

図表1-1-1-17 運転免許保有者数と乗用車保有台数の推移

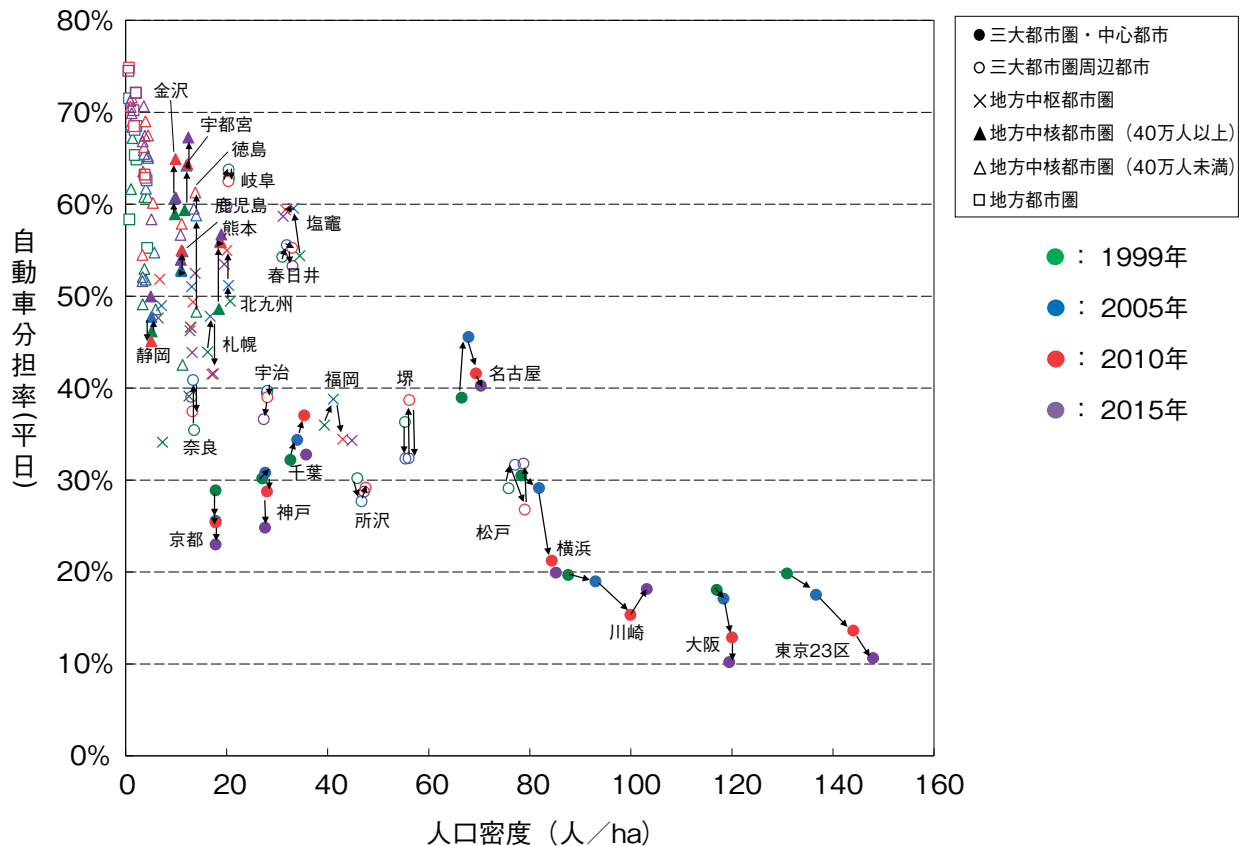


資料：運転免許保有者数については警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

b. 都市の人口密度と自動車分担率

自動車分担率は、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1-1-1-18 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

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、近年は80%を超えている。世帯における情報通信機器の保有状況を見てみると、近年ではスマートフォンがパソコンを上回り、急速に普及している。

こうした中で、交通に関連するインターネットの利用の仕方も一般化している。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・サービスについて、「情報検索（天気情報、ニュースサイト、地図・交通情報などの利用）」のために利用したと回答した者は、2020年は76.4%となった。内閣府の世論調査によると、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1-1-1-19 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%

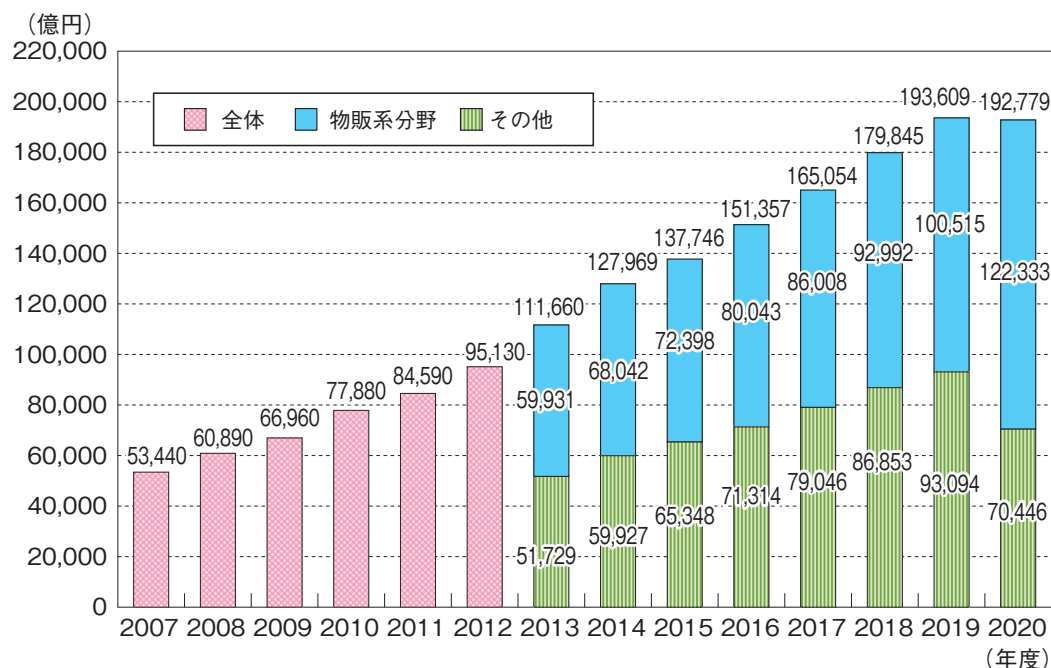
資料：内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」（世論調査報告書、2016年12月調査）

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、2020年は50.0%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中であっても拡大を続け、2020年度には全体で19.3兆円、うち物販系分野は、12.2兆円となっている。また、物販系分野のEC化率は2015年の4.75%から2020年は8.08%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、2020年の市場規模は1兆9,586億円（前年比12.5%増）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1-1-1-20 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

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。こうした課題に対しては、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」の考え方でまちづくりを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1-1-1-21 立地適正化計画の策定状況

○626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。（令和4年3月31日時点）
○このうち、448都市が計画を作成・公表。

※令和4年3月31日までに立地適正化計画を作成・公表の都市（オレンジマーカー）、防災指針を作成・公表の都市（青太枠：85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（赤字：445都市）、都市機能誘導区域のみ設定した市町村（青字：3都市）

北海道	旭川市	稚子町	小樽市	札幌市	石狩市	江別市	滝川市	歌志内市	富良野市	十勝市	釧路市	根室市	三笠市	旭川市	稚子町	小樽市	札幌市	石狩市	江別市	滝川市	歌志内市	富良野市	十勝市	釧路市	根室市	三笠市
青森県	青森市	八戸市	弘前市	三好市	五戸市	上野市	八戸市	弘前市	三好市	五戸市	上野市	八戸市	弘前市	三好市	五戸市	上野市	八戸市	弘前市	三好市	五戸市	上野市	八戸市	弘前市	三好市	五戸市	上野市
岩手県	盛岡市	大宮市	奥州市	花巻市	盛岡市	大宮市	奥州市	花巻市	盛岡市	大宮市	奥州市	花巻市	盛岡市	大宮市	奥州市	花巻市	盛岡市	大宮市	奥州市	花巻市	盛岡市	大宮市	奥州市	花巻市	盛岡市	大宮市
宮城県	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市
秋田県	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市
山形県	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市	山形市
福島県	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市	福島市
茨城県	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市	水戸市
栃木県	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市
群馬県	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市	高崎市
埼玉県	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市	さいたま市
千葉県	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市	千葉市
東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都	東京都
神奈川県	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市
新潟県	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市	新潟市
富山県	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市	富山市
石川県	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市	金沢市
福井県	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市	福井市
山梨県	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市	山梨市
長野県	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市	長野市
岐阜県	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市	岐阜市
静岡県	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市	静岡市
愛知県	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市	名古屋市
大阪府	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市	大阪市
兵庫県	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市	神戸市
奈良県	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市	奈良市
和歌山県	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市	和歌山市
鳥取県	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市	鳥取市
徳島県	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市	徳島市
高知県	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市	高知市
佐賀県	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市	佐賀市
長崎県	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市	長崎市
熊本県	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市
大分県	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市	大分市
宮崎県	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市	宮崎市
鹿児島県	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市	鹿児島市
沖縄県	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市	那覇市

合計626都市

資料：国土交通省都市局作成

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。

同ビジョンに基づき、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、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、コロナ禍の取組方針としては、2020年12月3日の観光戦略実行推進会議において「感染拡大防止と観光需要回復のための政策プラン」を策定し、安心・安全な旅行ができるよう、宿泊・旅行・交通・空港など観光関係事業者においては業種別ガイドラインを遵守するとともに、旅行者にも2021年11月に最新の状況等を踏まえて改訂した「新しい旅のエチケット」を周知するなど、事業者と旅行者の双方において感染拡大防止策を徹底することとした。

さらに、交通事業者等が行うキャッシュレス決済対応等の受入環境整備等の取組が進められている。

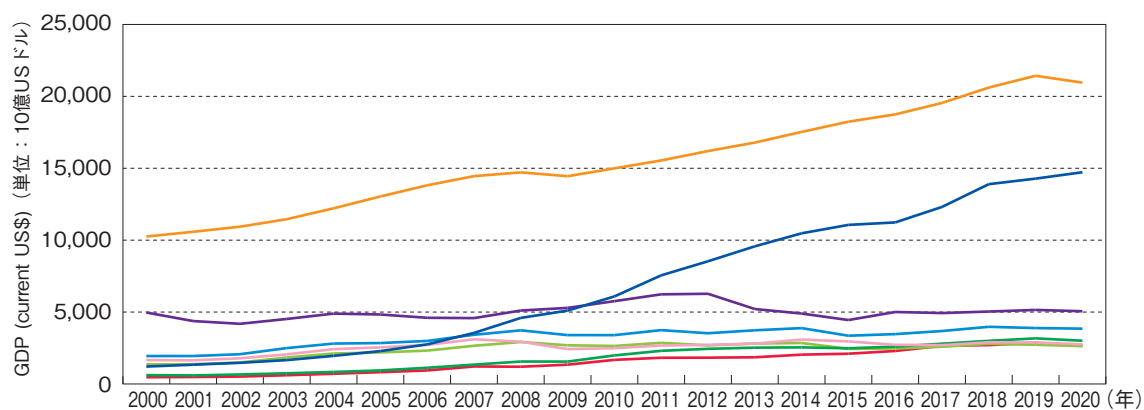
(10) 世界の社会・経済の動向

a. 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2008年から増加傾向にあるが、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2020年は約5.1兆ドルとなっており、アメリカ、中国に次いで世界第3位である。

アジア諸国について2000年から2020年までの変化を見ると、中国は約1.2兆ドルから約14.7兆ドル（12.2倍）、ASEAN10か国の合計は約0.61兆ドルから約3.0兆ドル（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。

図表1-1-1-22 各国の国内総生産（名目GDP）の国際比較



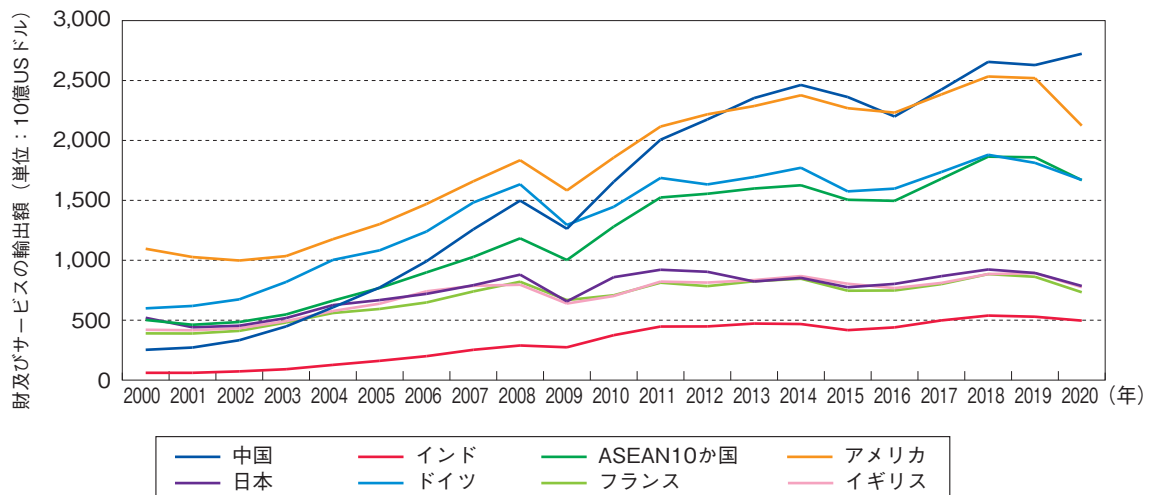
注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム
資料：World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

b. 世界各国の輸出額及び輸入額

輸出額について、2020年で見ると我が国は7,853億ドルである。中国は約2.7兆ドルで、2013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いる。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。

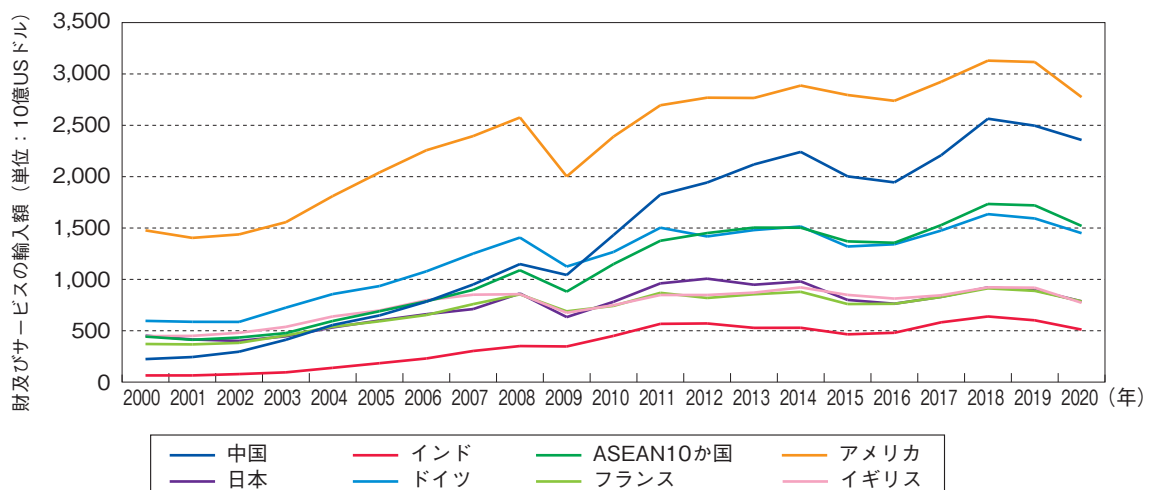
輸入額について、2020年で見ると我が国は7,862億ドルである。中国は約2.4兆ドルで、輸出額と同様急激に伸び、アメリカに次いで世界第2位となっている。輸入額で中国が日本を上回ったのは2004年であり、ASEAN10か国の合計が日本を上回ったのは2002年である。

図表1-1-1-23 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1-1-1-24 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

第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向

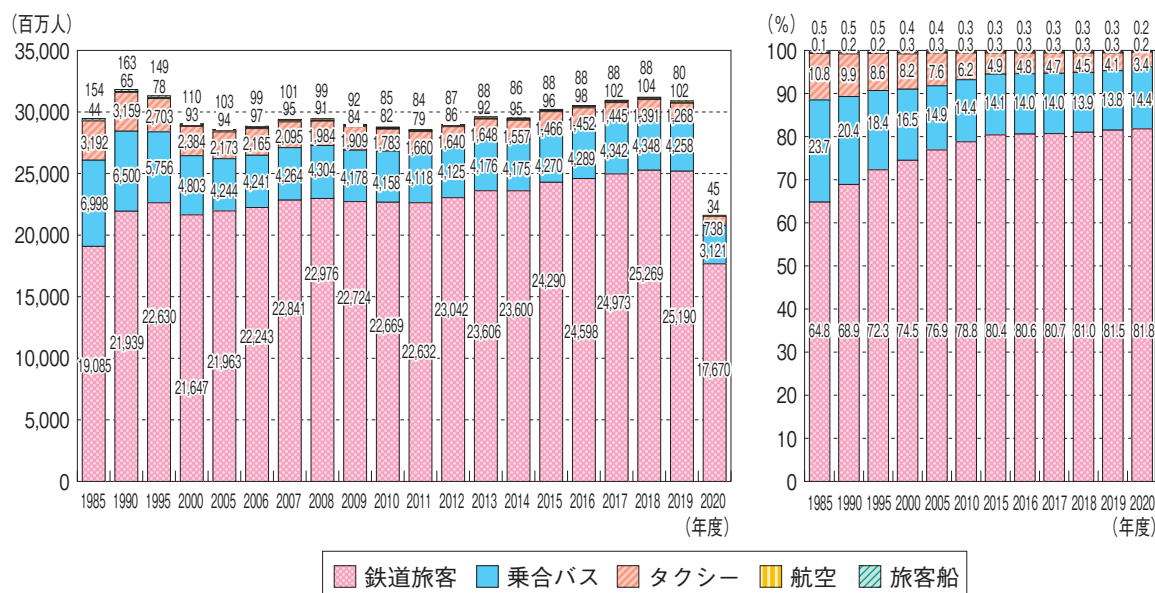
第1節 輸送量とその背景

(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）年度をピークに2004年度まで減少した後、緩やかな増加に転じた。その後、リーマンショックが発生した2008年度を境に減少に転じ、2011年度から再度緩やかな増加に転じたが、2019年度より、新型コロナウイルス感染症の影響により再び減少に転じた。

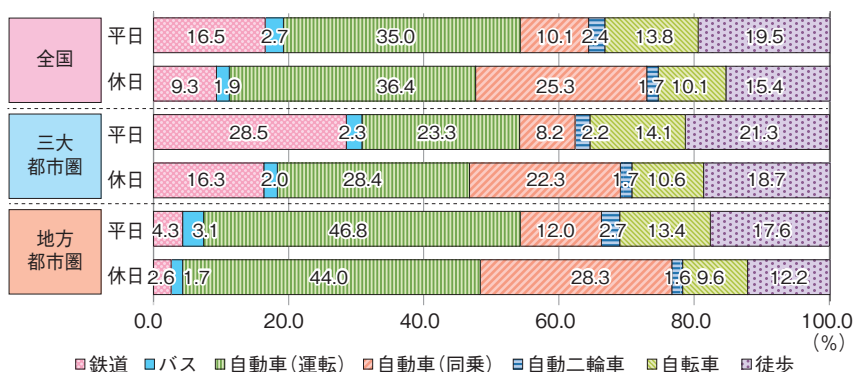
2020年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が81.8%、乗合バスが14.4%、タクシーが3.4%、航空は0.2%、旅客船は0.2%である。

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、2018年度までは、鉄道や乗合バス、航空は増加傾向、旅客船は横ばい傾向にあったが、2019年度より、いずれの交通モードも減少に転じ、2020年度は減少幅が大幅に拡大している。タクシーは長期にわたり減少が続いているが、2019年度より、減少幅が拡大している。

鉄道が緩やかな増加傾向にあった背景には、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や、新幹線の路線延長に伴う利用者の増加のほか、近年の訪日外国人旅行者の利用増加もあると考えられる。2019年度に6年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

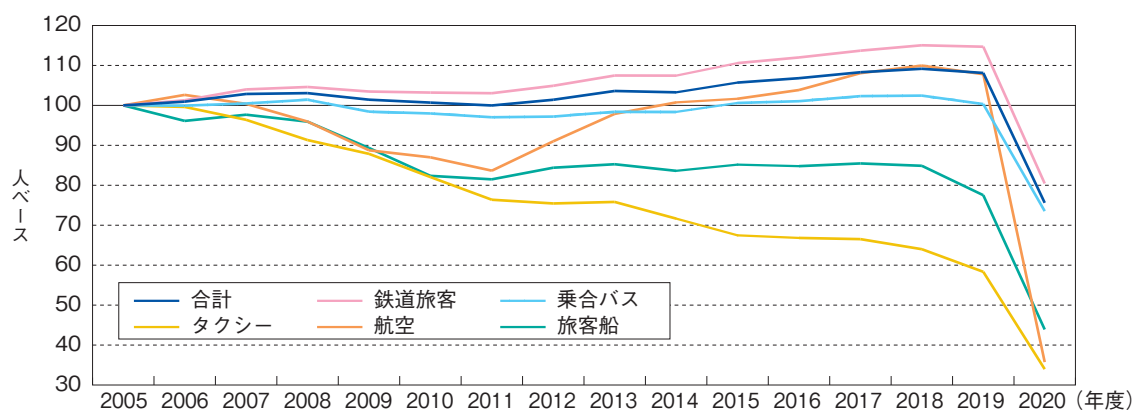
乗合バスが緩やかな増加傾向にあった背景には、鉄道と同様に、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期利用者の増加、訪日外国人旅行者による利用の増加があると考えられる。2019年度に5年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

航空はここ数年増加傾向であったが、2019年度に8年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症の影響により、航空需要が大幅に減少したことが考えられる。

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。2019年度より再び減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症の影響による入国制限や移動の自粛、旅行控え等があると考えられる。

タクシーが長期にわたり減少が続いている背景には、法人利用の減少等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あると考えられる。2019年度に減少幅が拡大した背景には、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

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）



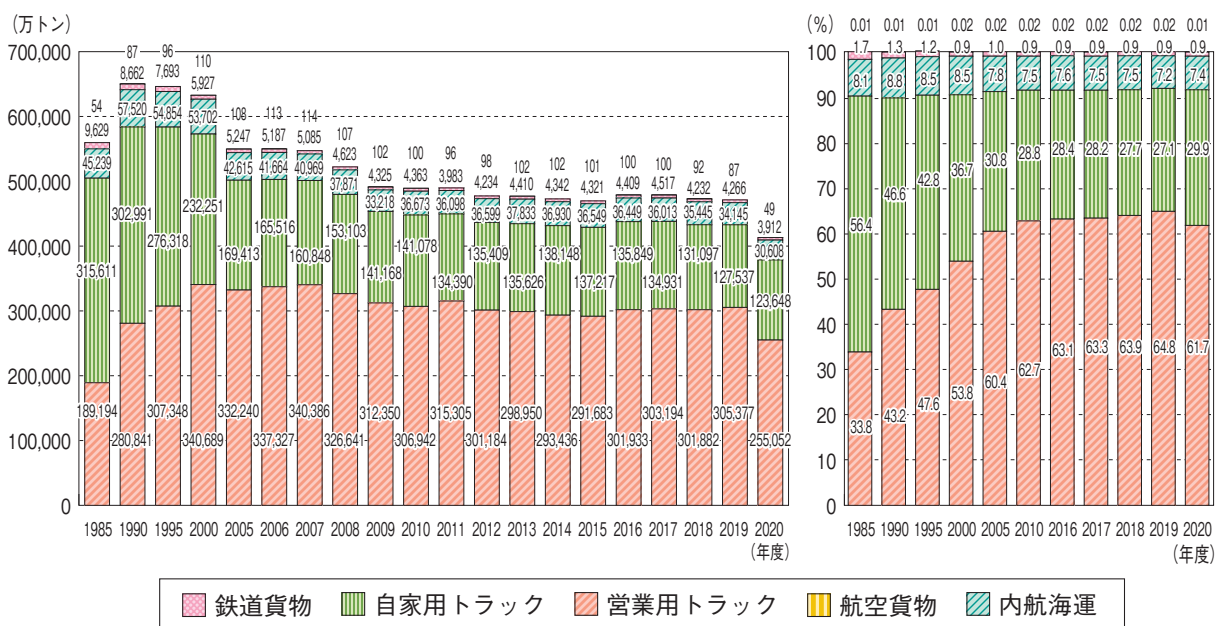
資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

(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）の出荷量の減少があると考えられる。

2020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7.4%、鉄道が0.9%、航空は0.01%である。

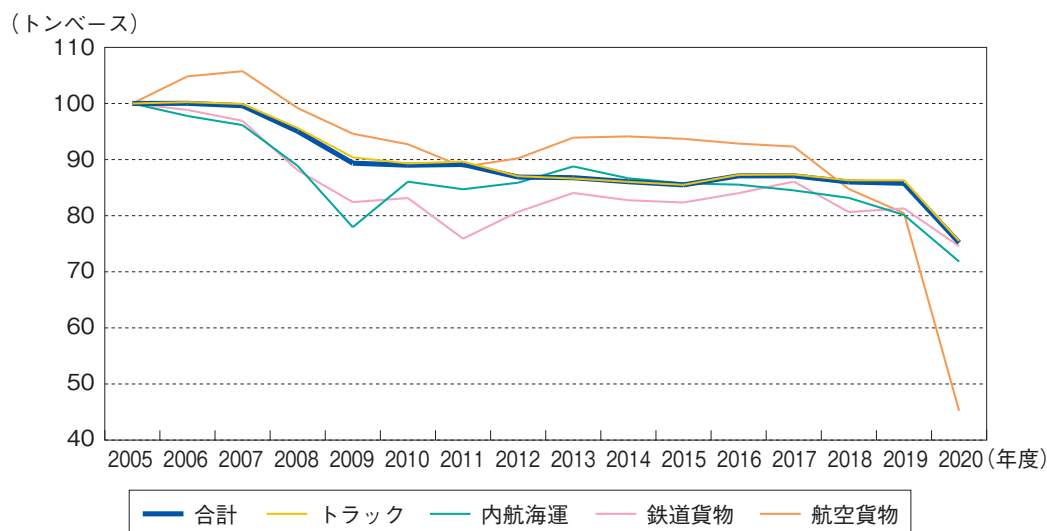
図表1-2-1-7 国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



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いたが、2018年度以後は、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風等の相次ぐ大規模自然災害の影響等により、鉄道貨物と航空貨物は減少傾向にある。なお、2019年度以降の航空貨物の急減は、新型コロナウイルス感染症の影響による旅客便に積載する貨物の輸送量の減少も大きく影響している。

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の商取引においては貨物出荷の小口化に伴い出荷件数が増加し、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。

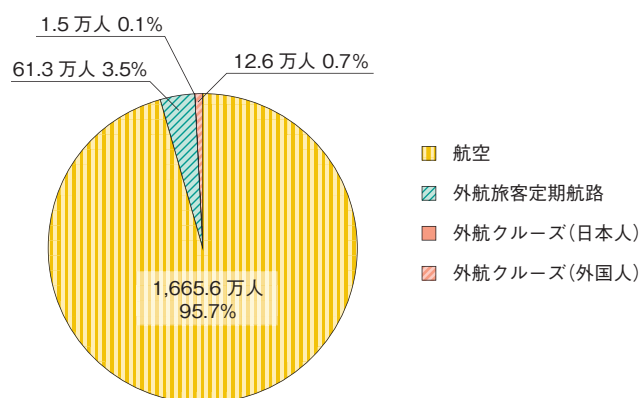
（3）国際旅客輸送

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95.7%と圧倒的に多く、海運は4.3%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、航空機は船舶より圧倒的に速いため、海外の目的地までの所要時間が非常に短くてす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、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年以降、利用が大きく落ち込んでいる。

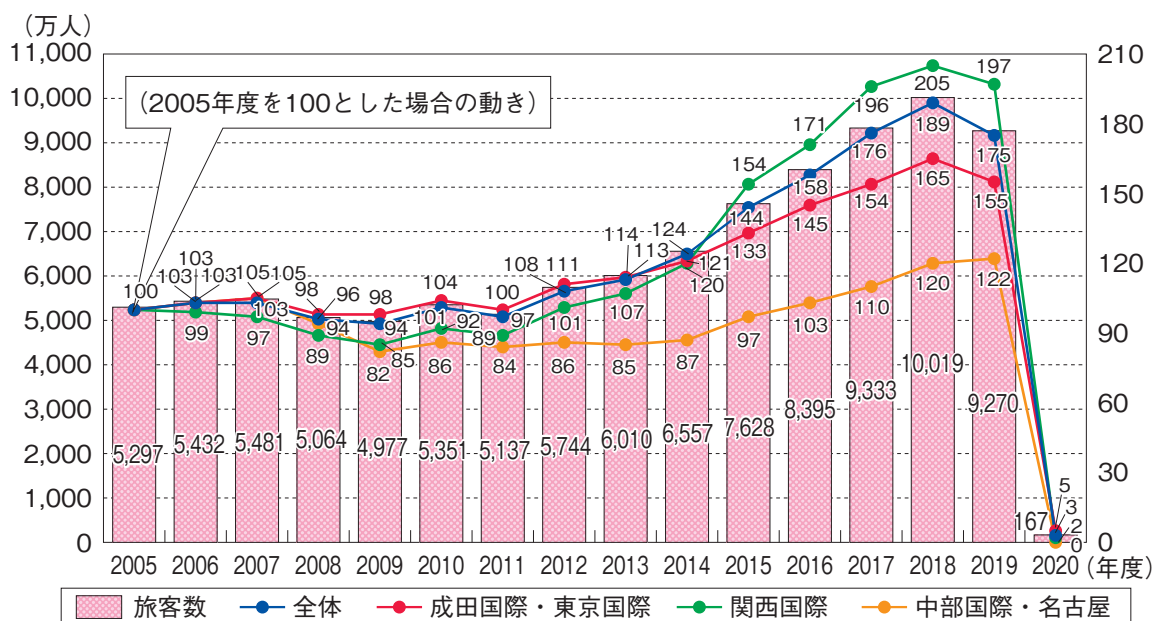
図表1-2-1-10 我が国を発着する国際旅客輸送量の内訳とその比率（2020年）



資料：「空港管理状況調査」、海事局、出入国在留管理庁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傾向にあったが、2019年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により8年ぶりに減少し、2020年度は急減した。なお、空港別に見ると、近年、関西国際空港の伸びが著しかったが、2020年度は全ての空港で急減している。

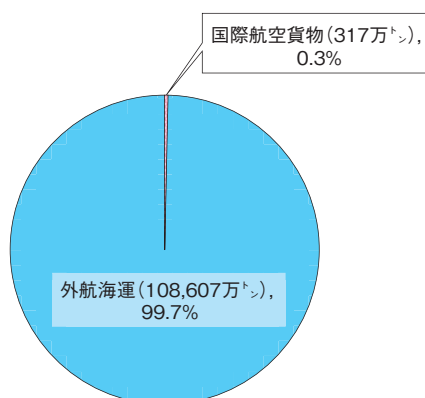
図表1-2-1-11 我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移



(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。

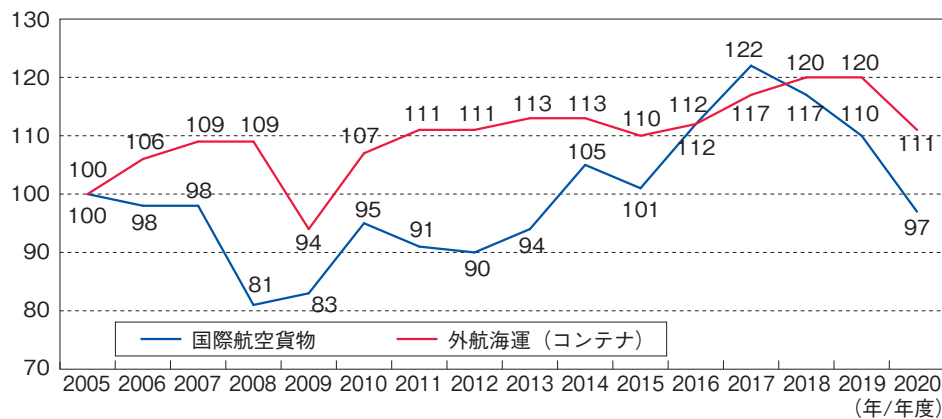
図表1-2-1-12 国際貨物輸送量の分担率（2020年）



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

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）、国際航空貨物ともに、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、国際航空貨物は、大規模自然災害や米中貿易摩擦の影響、2019年度以降の新型コロナウイルス感染症に伴う旅客機の運休により、2018年度以後、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

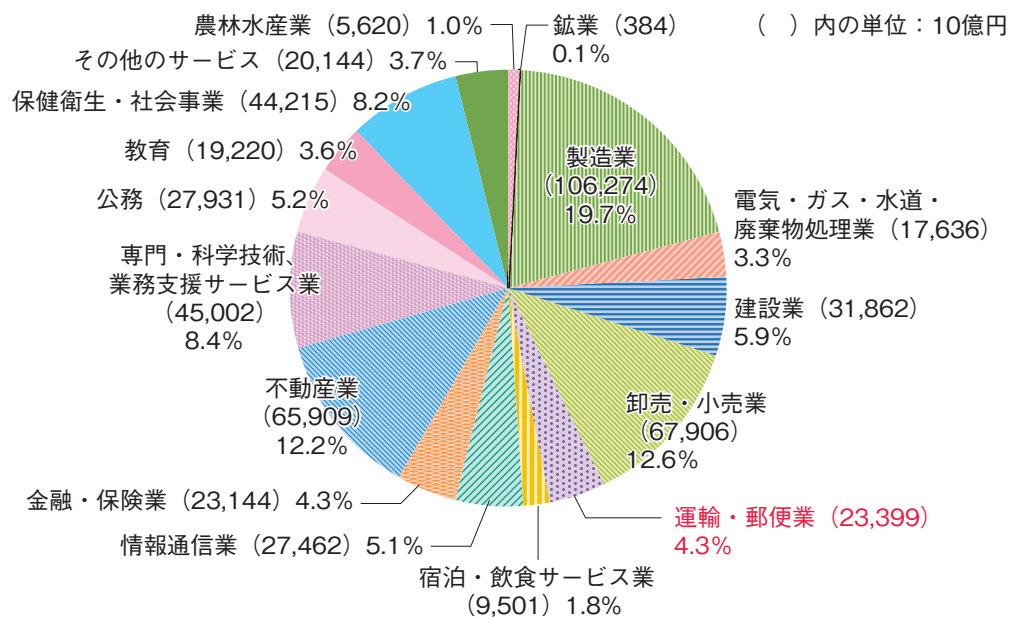
第2節 交通事業等の動向

（1）交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

2020年（令和2年）の運輸・郵便業（以下「交通事業」という。）の国内総生産は23.4兆円であり、我が国の国内総生産全体の4.3%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年に大きく落ち込んだ。その後再び全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、2020年は、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく落ち込んでいる。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比（2020年）

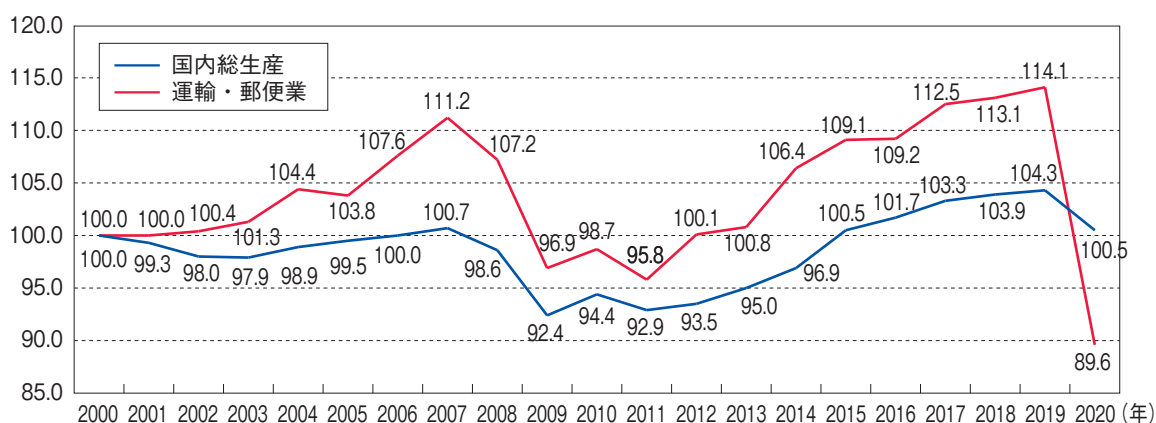


注：上記は、国内総生産（支出側）に対する構成比。

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「国民経済計算年次推計」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（支出側）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「国民経済計算年次推計」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）	1事業者当たりの平均営業収入（億円）
旅客鉄軌道事業	（2021年度） 203	（2019年度） 73,101	360.1
貨物鉄軌道事業	（2021年度） 10	（2019年度） 1,508	150.8
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	（2019年度） 47,904	（2019年度） 14,951	0.3
トラック事業	（2020年度） 62,844	（2019年度） 193,576	3.1
自動車整備事業	（2021年度） 72,214	（2021年度） 55,510	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	（2021年度） 953	（2019年度） 2,731	2.9
内航海運事業	（2021年度） 3,353	（2019年度） 8,664	2.6
外航海運事業	（2018年度） 192	（2018年度） 33,360	173.8
港湾運送事業	（2019年度） 859	（2019年度） 10,095	11.8
航空事業	（2020年度） 17	（2020年度） 14,674	863.1

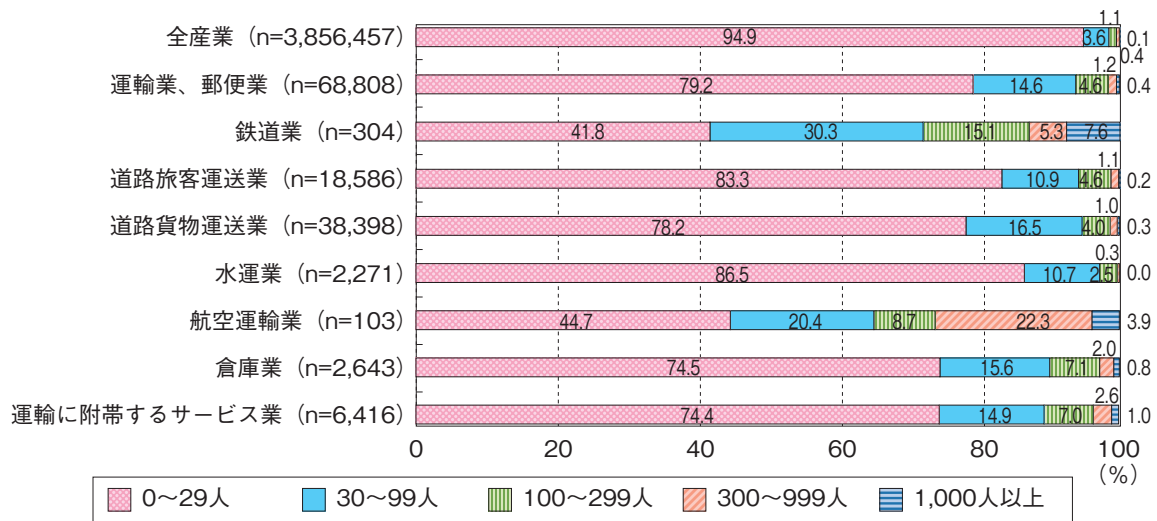
注1：貨物鉄道事業の営業収入は、JR貨物

注2：航空事業は、日本の主要航空会社の合計

注3：「1事業者当たりの平均営業収入（億円）」の算出に用いる事業者数と営業収入の年度は異なるものがある。

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



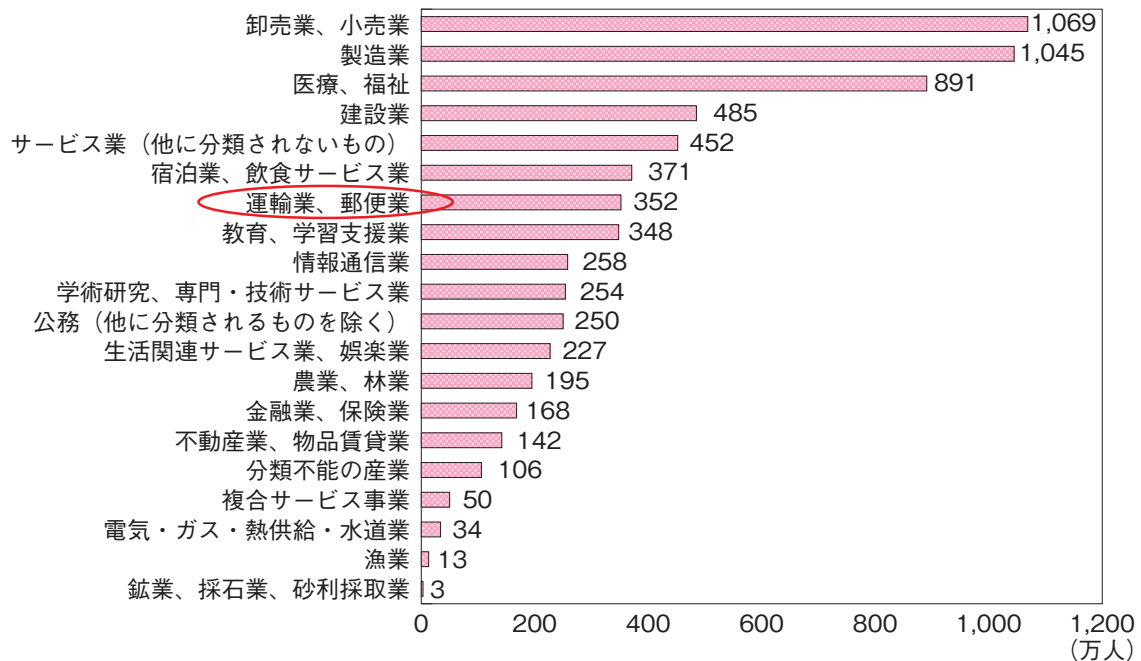
注：「全産業」は公務を除く。

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

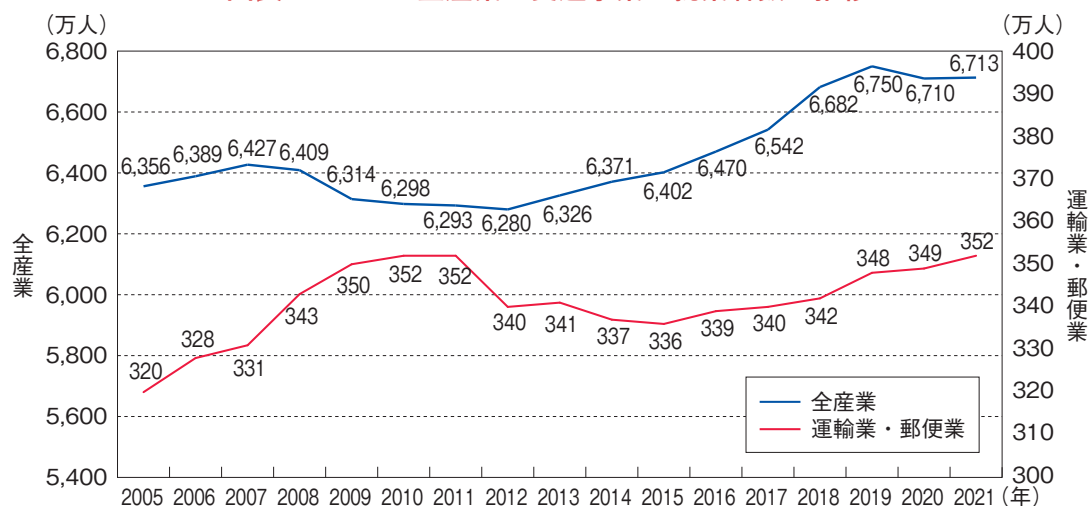
2021年の交通事業の就業者数は352万人で、全産業の就業者数の5.2%を占めている。

図表1-2-2-6 産業別の就業者数 (2021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。

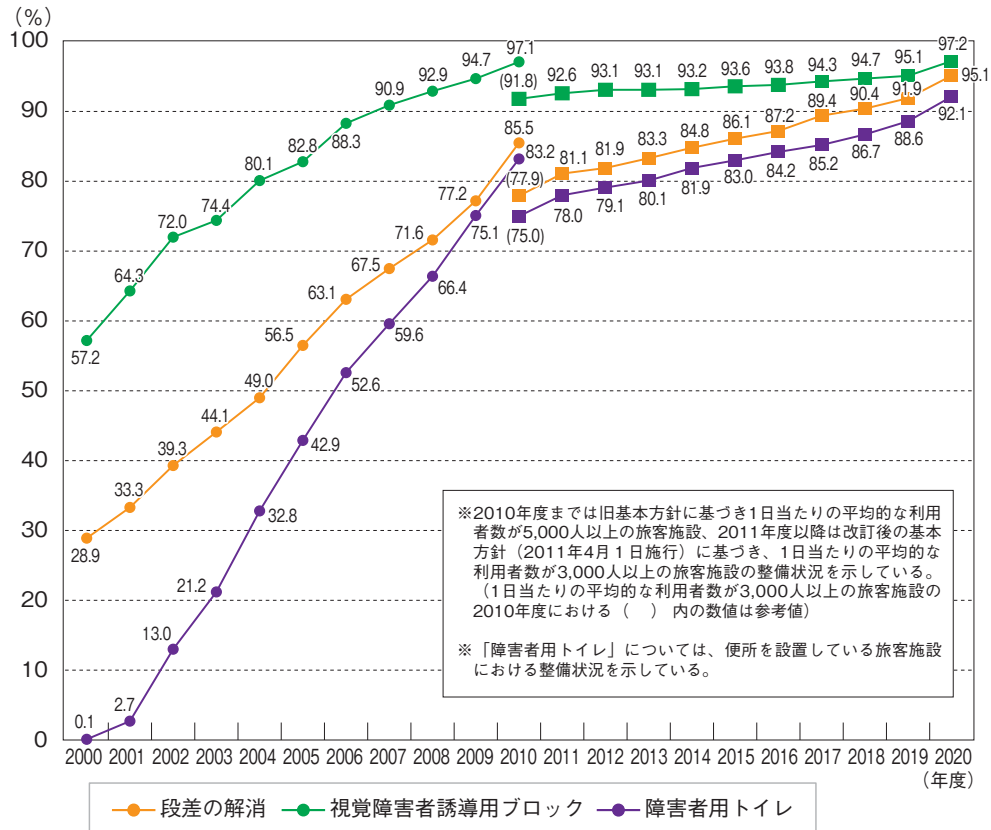
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

（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、2020年度末で95.1%であり、2011年度以降14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、2020年度末で97.2%であり、2011年度以降4.6ポイント上昇、障害者用トイレの整備率は、2020年度末で92.1%であり、2011年度以降14.1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



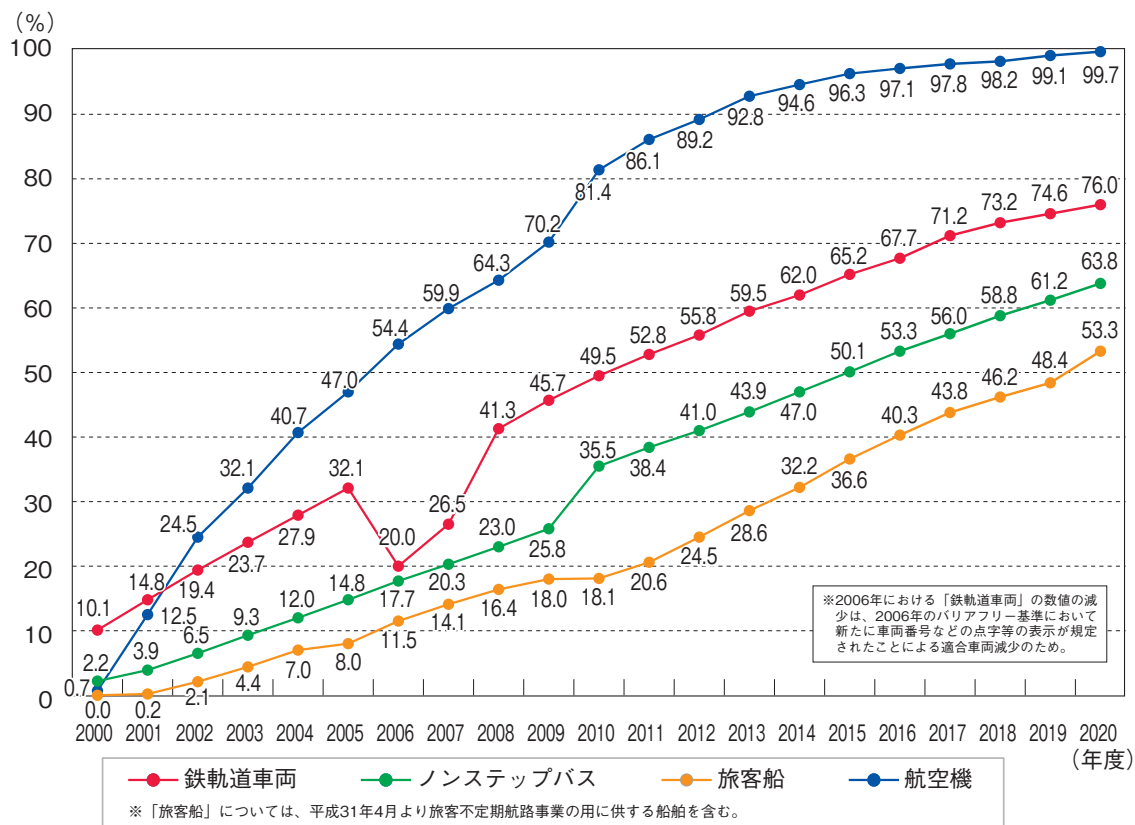
資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

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、基準に適合した車両数は、2020年度末で40,027両、適合率は76.0%であり、2011年度以降23.2ポイント上昇した。

バス車両について、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2020年度末で29,489両、適合率は63.8%であり、2011年度以降25.4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

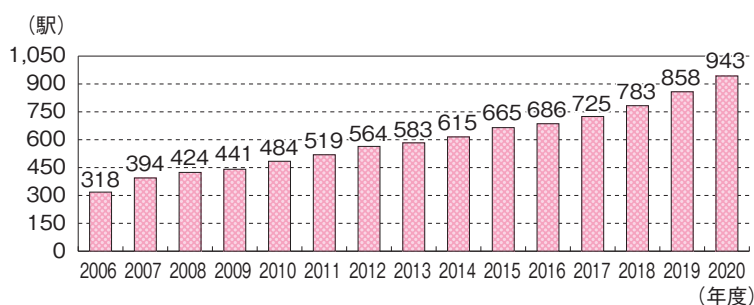


資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

c. 駅ホームの転落防止対策

ホームドアの設置番線数は、2020年度末時点、全国で2,192番線（943駅）と整備が進んできており、1日の平均的な利用者数10万人以上の駅では851番線（154駅）中334番線（103駅）となっている。

図表1-2-2-11 ホームドア設置駅数の推移



資料：国土交通省鉄道局作成

<ホームドアの整備イメージ>



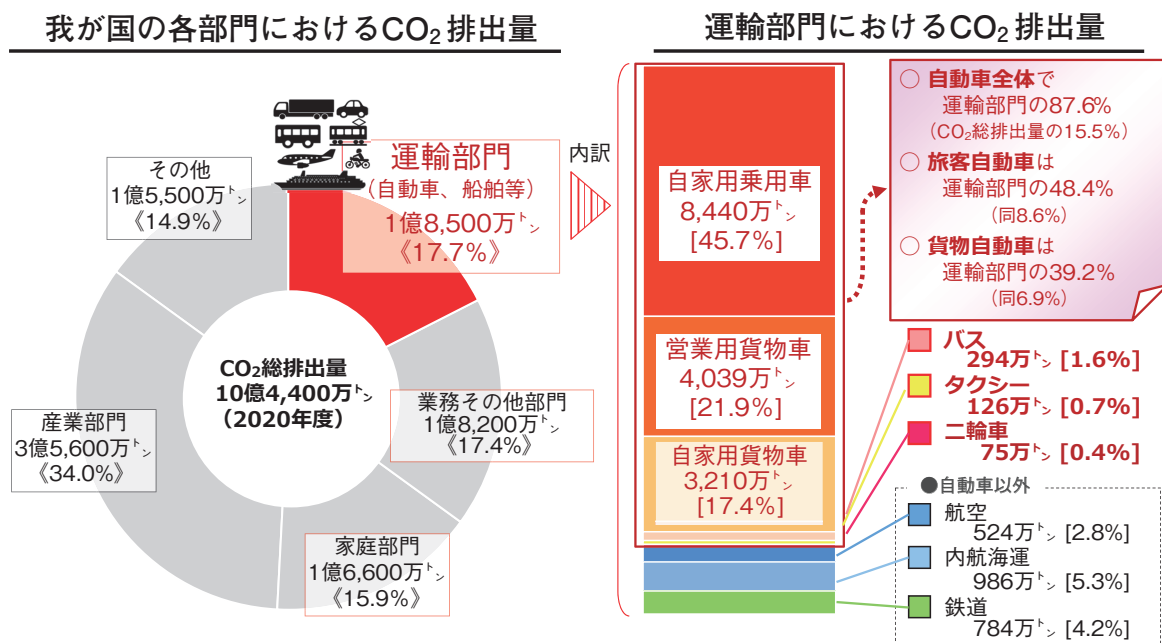
(4) 交通事業等の環境への影響

a. 運輸部門の二酸化炭素排出量

2020年度の我が国の二酸化炭素排出量は10億4,400万トンであるが、そのうち運輸部門におけるエネルギー起源二酸化炭素排出量は1億8,500万トンで、二酸化炭素排出量全体の17.7%を占めている。

さらに、運輸部門におけるエネルギー起源二酸化炭素排出量の内訳を見ると、自動車が87.6%（我が国の二酸化炭素排出量全体の15.5%）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48.4%（同8.6%）、貨物自動車（トラック）が39.2%（同6.9%）を排出している。

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。

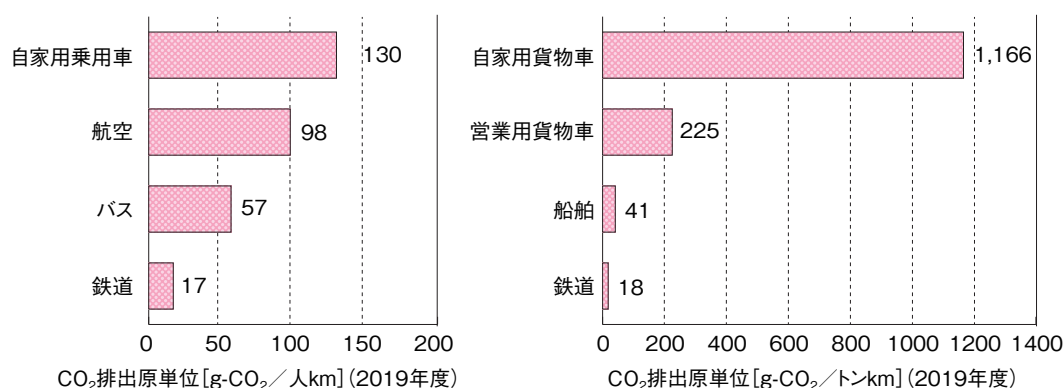
注4：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である（ただし、「その他」及び「CO₂総排出量」には、非エネルギー起源CO₂の排出量が含まれる。）。

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（1990～2020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。

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））



注：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である。

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～2019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

2022年3月16日に福島県沖を震源とする最大震度6強の地震が発生した。この地震により東北新幹線の車両が脱線したほか、電柱被害や架線断線等のさまざまな設備の損傷が生じた。

この地震による被害に伴い、東北新幹線は2022年4月14日まで一部区間で運転を見合わせた。

東北新幹線の復旧に当たって、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から電化柱等の資材提供を行い迅速な復旧を支援するとともに、代替輸送の情報について国土交通省HP等で発信することを通じ、利用者の利便性の確保を行った。

第3章 各交通モードの動向

第1節 道路交通

- (1) 道路ネットワーク
- (2) 自動車運送事業等総論
- (3) バス事業
- (4) タクシー事業
- (5) トラック事業

第2節 鉄道交通

- (1) 鉄道事業総論
- (2) 幹線鉄道
- (3) 都市鉄道
- (4) 地域鉄道・LRT
- (5) 貨物鉄道

第3節 海上交通

- (1) 海上交通ネットワーク
- (2) 海事産業総論
- (3) 外航
- (4) 内航

第4節 航空交通

- (1) 航空交通ネットワーク
- (2) 航空運送事業等総論
- (3) 国際航空
- (4) 国内航空

第Ⅱ部 ポストコロナへ対応した交通・物流の新たな動き

第1章 コロナ禍における社会や交通の変化

第1節 コロナ禍における社会や交通の現状

(1) コロナ禍における社会の現状

a. 世界における新型コロナウイルス感染症に関する状況

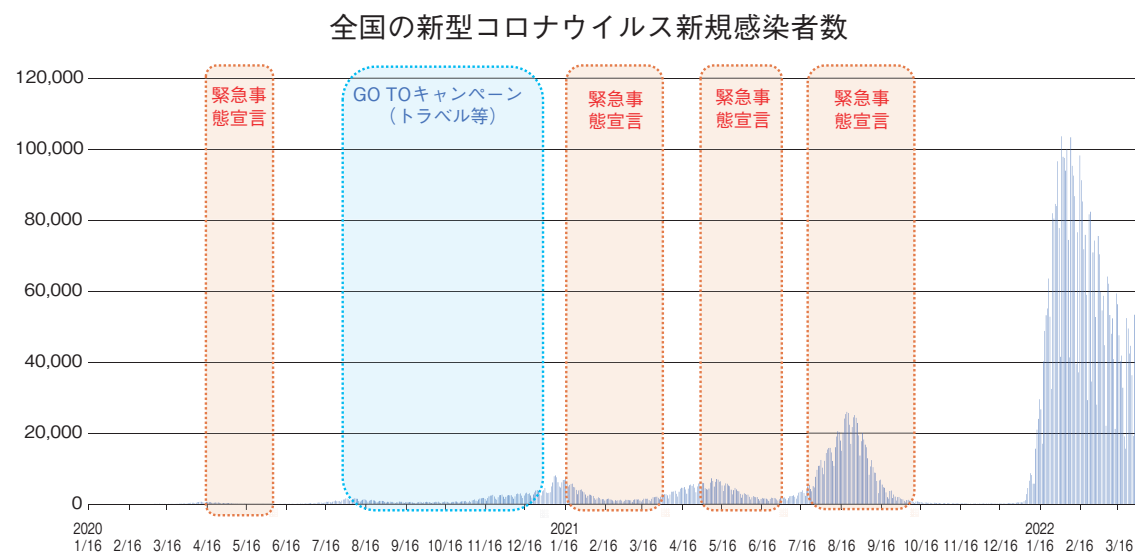
世界における新型コロナウイルス感染症の状況は、2020（令和2）年3月以降、爆発的に感染が拡大し、2021年に入ってから強い感染力を持つ変異株の発生により世界的な感染拡大が続いた。2022年5月10日時点で全感染者数は5億1,673万人、死亡者数は約625万人に達している。

b. 国内における新型コロナウイルス感染症に関する状況

国内における新型コロナウイルス感染症は、2020年1月に最初の感染が確認された後、2021年7月からの感染拡大期は感染力の強いデルタ株への置き換えにより、感染者は急増したが、2021年秋には一旦急減した。

2021年12月下旬以降、新規陽性者数は、再び増加傾向を示し、オミクロン株による感染拡大もあり、2022年1月にはそれ以前を大きく上回る勢いで急速に増加した。

図表2-1-1-1 国内の新型コロナウイルス感染状況

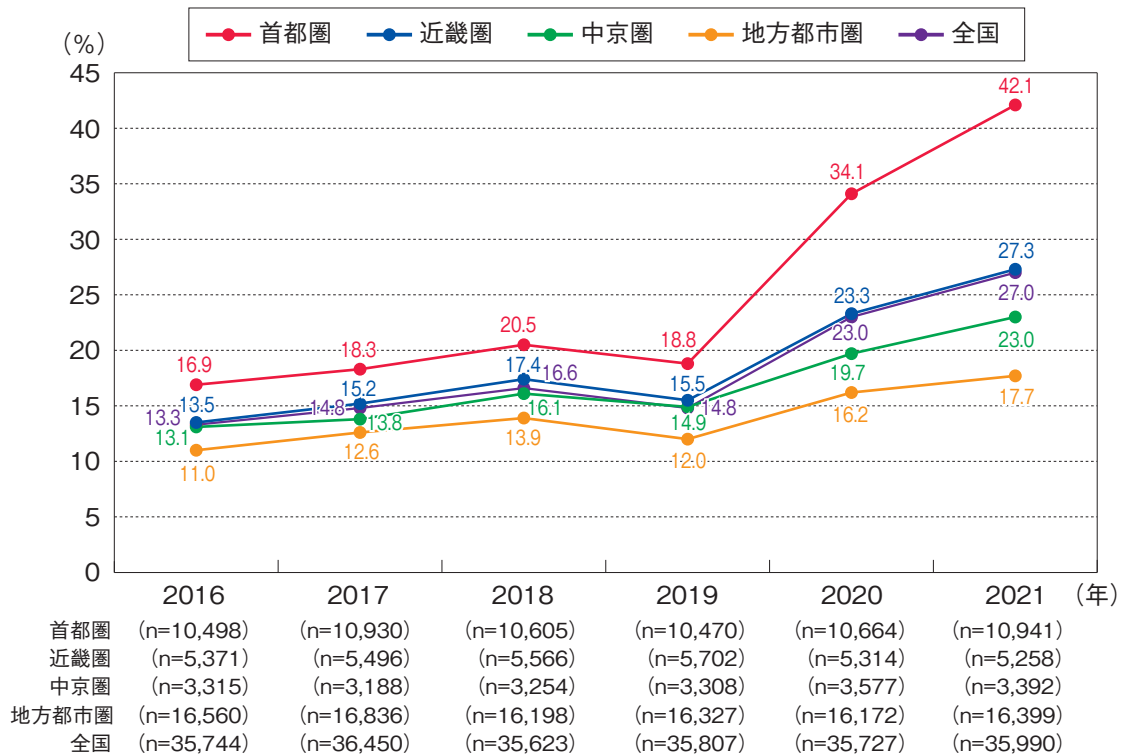


c. 国内におけるテレワークに関する状況

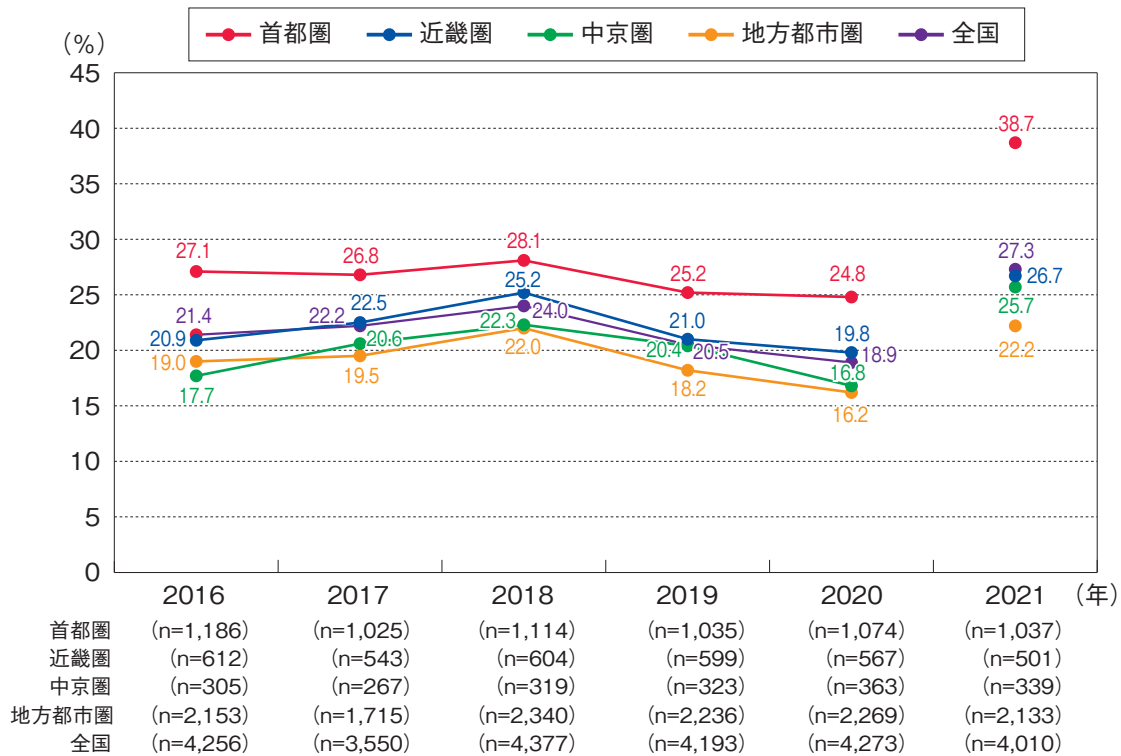
テレワークを実施している雇用型就業者数の割合は、新型コロナウイルス感染症の拡大後、全国で急増し、2020年は23.0%、2021年は27.0%であった。地域別でのテレワーカーの割合は、雇用型就業者・自営型就業者ともに、相対的に三大都市圏、特に首都圏が高く、地方都市圏で低い。

図表2-1-1-3 テレワーカーの割合

雇用型テレワーカーの割合（2016-2021）



自営型テレワーカーの割合（2016-2021）



(※) 2019年はWEB登録者情報の居住地、2020年はWEB調査回答者の居住地 首都圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 中京圏：岐阜県、愛知県、三重県 近畿圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県 地方都市圏：上記以外の道県

(※) 2021年からは、自営型のテレワークの定義の修正により、2020年と2021年の直接比較は困難。

資料：国土交通省都市局「令和3年度テレワーク人口実態調査（2022年3月）」

d. 地域間における転出入数の推移

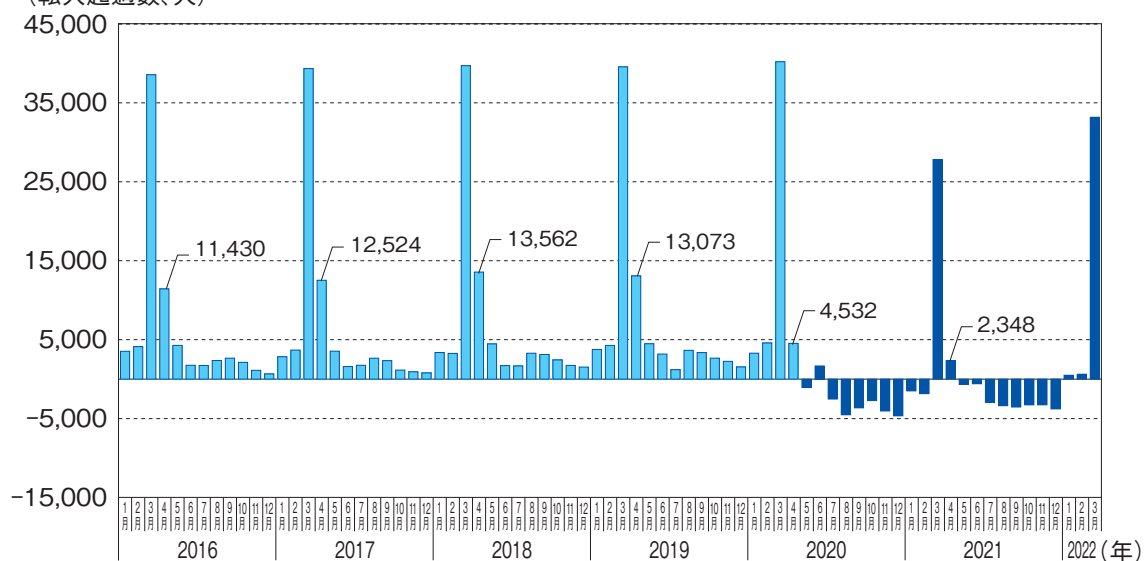
東京都への転出入数は、長期間にわたって、転入超過で推移していたが、多くの月で転出超過となっている。

他方、東京圏への転出入数は東京都への転出入数とは異なり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前と比較すると転入超過数が減少しているものの、2020年7月以降も転入超過となっている月がかなりある。

図表2-1-1-4 東京都・東京圏への転入超過数の推移

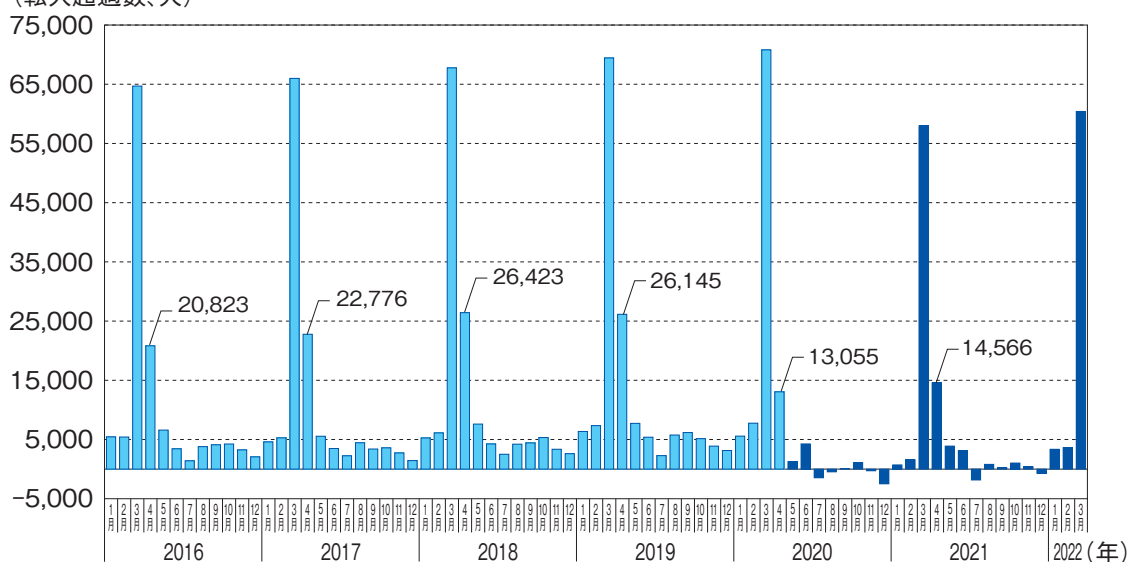
東京都への転入超過数の推移（2016年1月～2022年3月）

（転入超過数、人）



東京圏への転入超過数の推移（2016年1月～2022年3月）

（転入超過数、人）



※東京圏（1都3県：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）

資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

(2) コロナ禍における交通の現状

①人流

a. 各モードにおける交通への影響

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、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たこと等により、交通関係業界等においては、利用者数が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている状況である。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）は以下のとおりである。なお、以下の調査結果はすべて2022年3月31日時点のものである。

ア) 貸切バス事業への影響

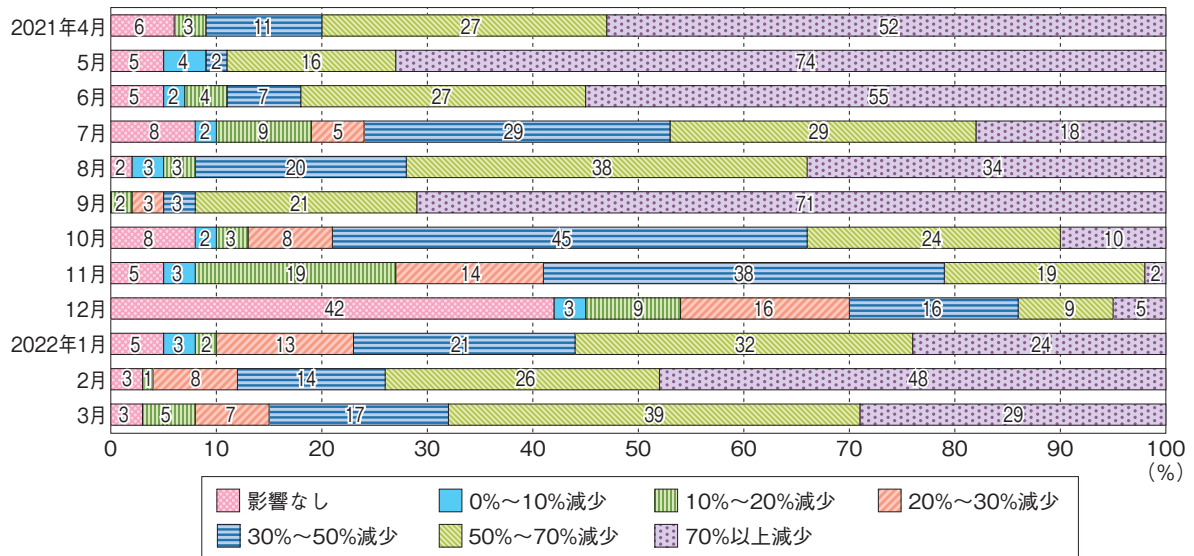
貸切バスについては、業界団体を通じて貸切バス事業者に対し調査を行った。

運送収入が5割以上減少したと回答した事業者の割合は、2021年4月時点で、約8割であったが、その後も2021年10月～12月を除き厳しい状況が続いている。

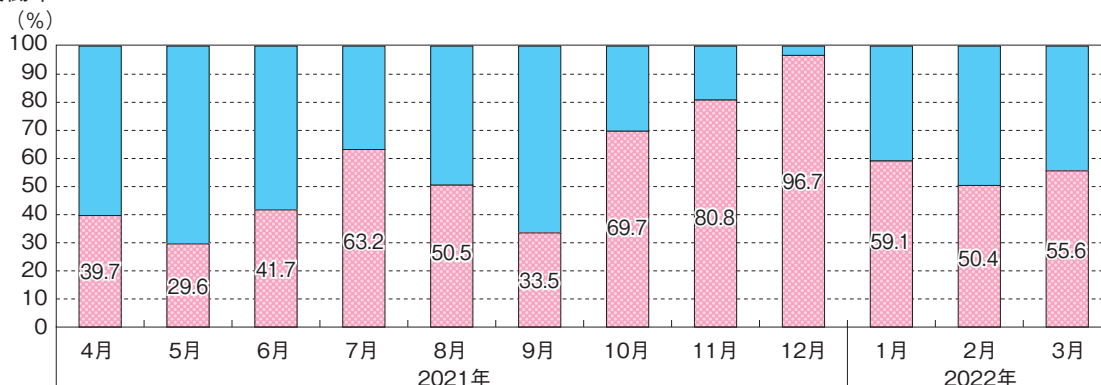
車両の実働率については、2021年11月及び12月を除き約3～7割の水準で推移しており、いずれの月も2019年を下回っている。

図表2-1-1-5 貸切バスへの影響

○運送収入（2019年同月比）



○実働率



資料：国土交通省「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4年3月31日時点まとめ）」（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。）

イ) 乗合バス事業への影響

乗合バスについては、事業者団体を通じて乗合バス事業者に対し調査を行った。

高速バス等（高速バス、定期観光バス。以下同じ）の運送収入が7割以上減少したと回答した事業者は、2021年5月が80%と最も多く、ゴールデンウィークの帰省や観光の自粛の影響を受けていると考えられる。2021年11月、12月及び2022年1月は若干の改善が見られたが、2022年2月に56%と再度増加している。

高速バス等の輸送人員については、2021年4月以降、2019年同月比約3～5割の水準で推移している。

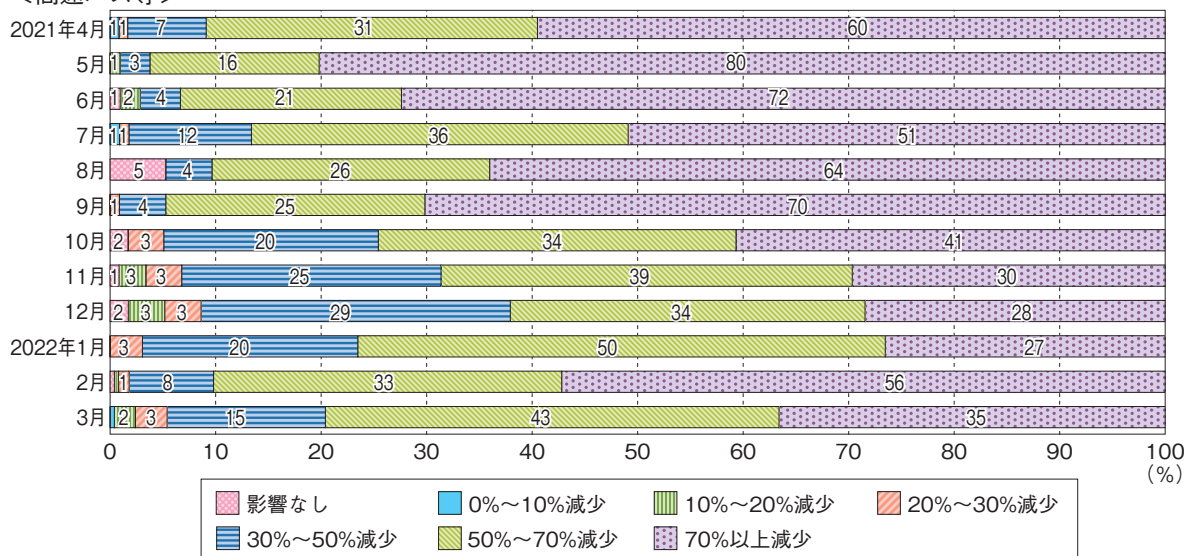
一般路線バスの運送収入が3割以上減少したと回答した事業者は、2021年5月、8月9月及び2022年2月は約5割となっているなど厳しい状況が続いている。

また、一般路線バスの輸送人員については、2021年4月以降、2019年同月比約7～8割減の水準で推移している。

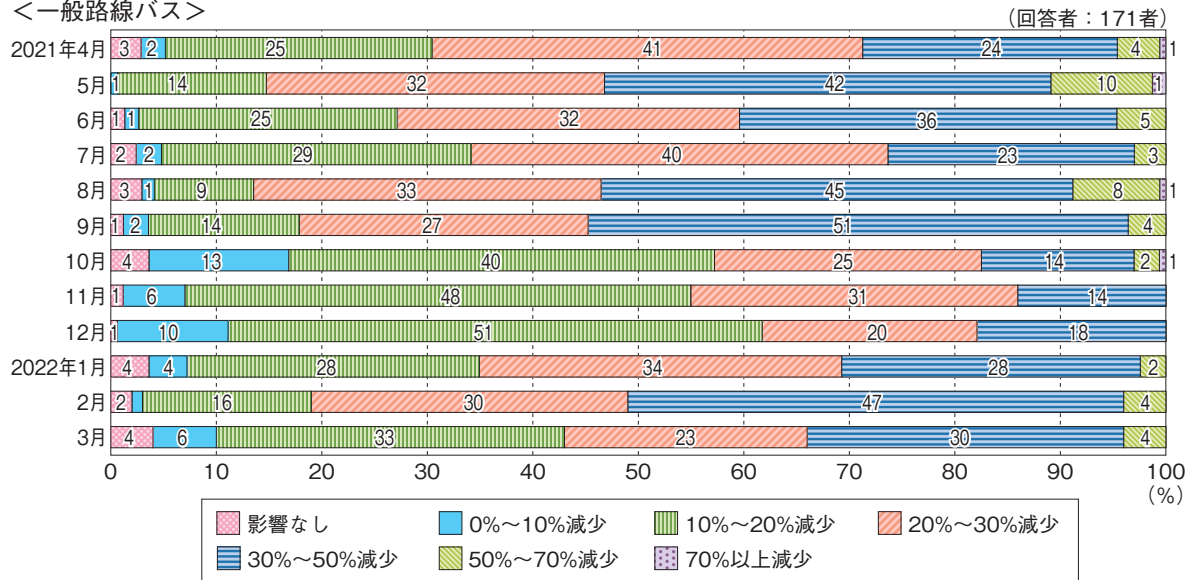
図表2-1-1-6 乗合バスへの影響

○運送収入（2019年同月比）

<高速バス等>

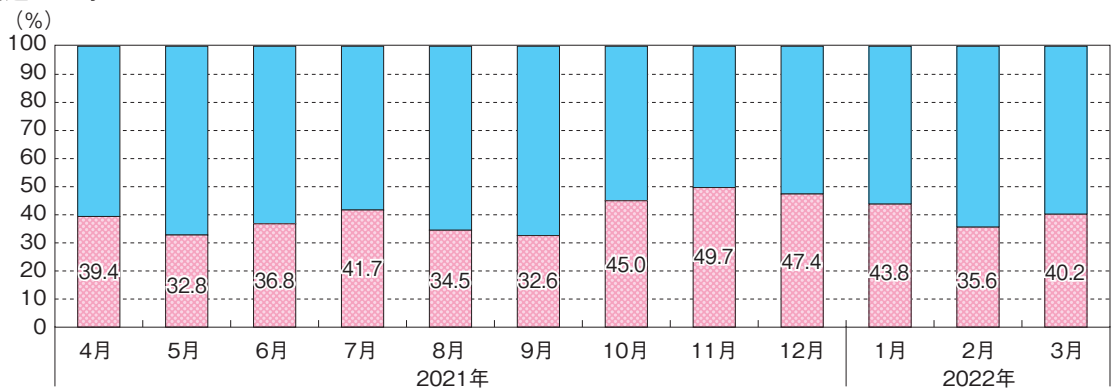


＜一般路線バス＞

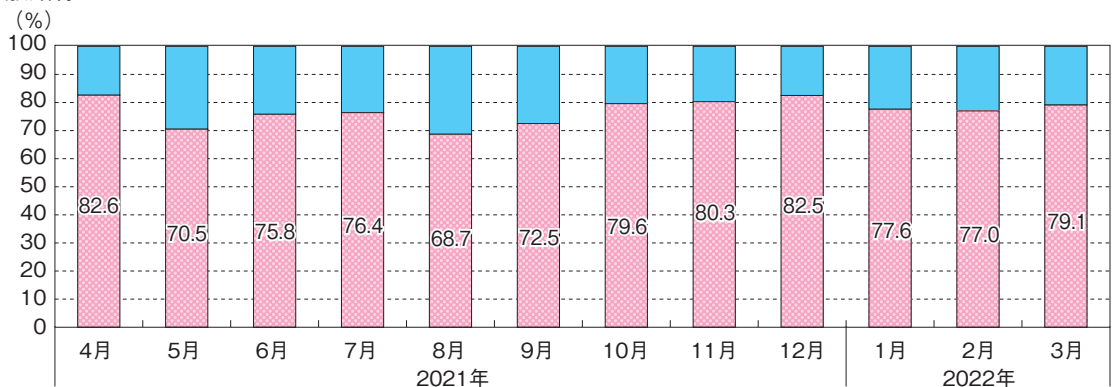


○輸送人員（2019年同月比）

＜高速バス等＞



＜一般路線バス＞



資料：国土交通省「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4年3月31日時点まとめ）」（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。）

ウ) タクシー事業への影響

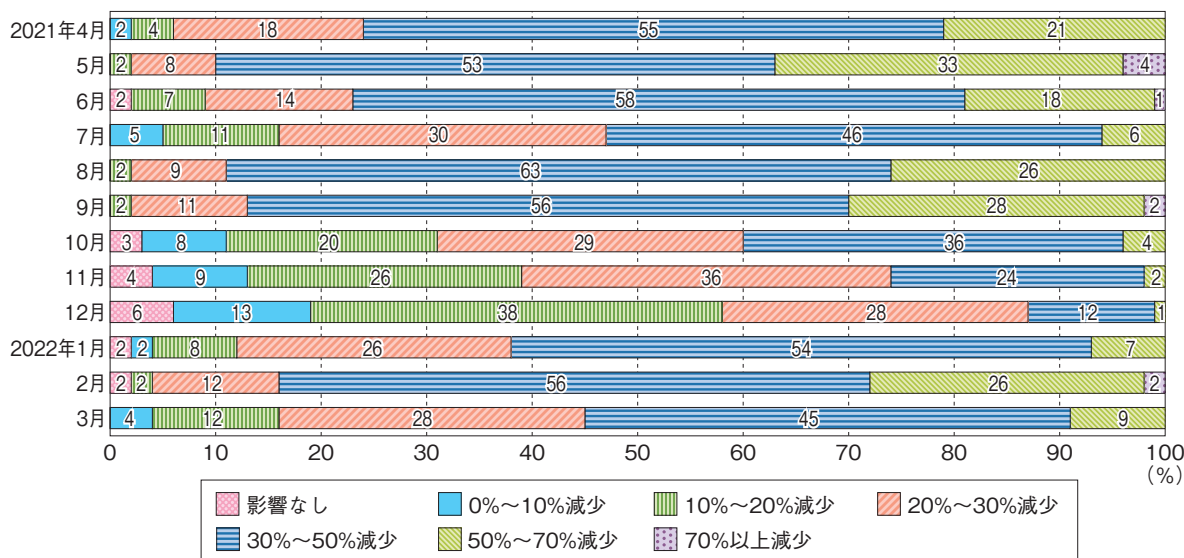
タクシーについては、事業者団体を通じてタクシー事業者に対し調査を行った。

運送収入が3割以上減少したと回答した事業者は、2021年5月、8月及び9月に約9割と厳しい状況となっており、2021年10～12月に改善傾向を示したものの、2022年1月以降、再び増加した。

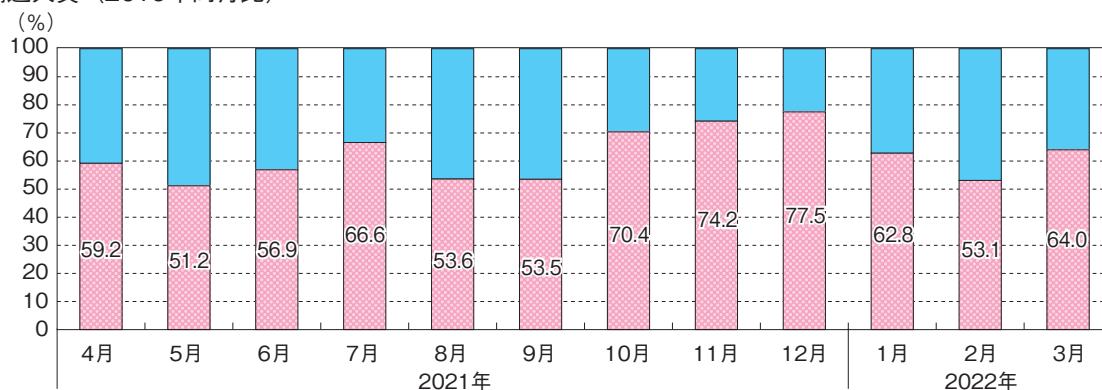
輸送人員については、2021年4月から9月までは概ね5割から6割減で推移し、12月に2019年同月比約8割まで回復した後、再び減少し、2022年1月から3月は約5～6割となっている。

図表2-1-1-7 タクシーへの影響

○運送収入（2019年同月比）



○輸送人員（2019年同月比）



資料：国土交通省「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4年3月31日時点まとめ）」（タクシー事業者264者に対して業界団体を通して影響を調査。）

工) 航空事業者への影響

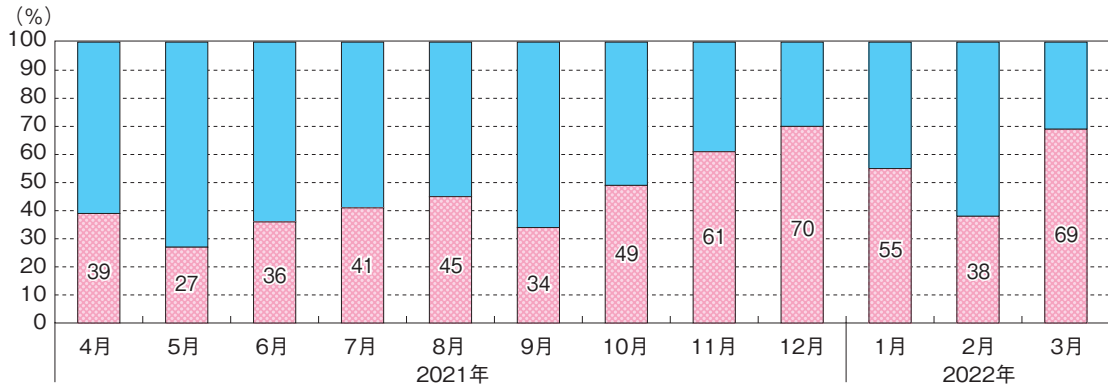
航空については、本邦航空運送事業者16者に対して調査を実施した。

国内線の輸送人員については、2021年4月から10月にかけて2019年同月比約3～5割の水準で推移している。2021年11月に2019年同月比6割、2021年12月に7割の水準まで回復したが、その後再び減少し、2022年3月は再び7割の水準まで回復した。

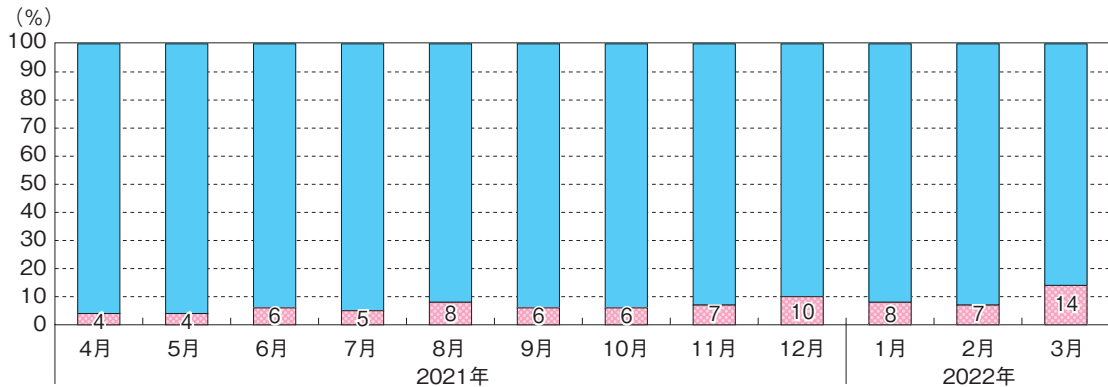
国際線の輸送人員については、2022年2月まで2019年比約1割以下の水準で推移した。

図表2-1-1-8 航空への影響

○輸送人員（2019年同月比）
＜国内線＞



＜国際線＞



資料：国土交通省「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4年3月31日時点まとめ）」（定期便運航者16者に対して、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）。）

オ）鉄道事業への影響

鉄道については、旅客運送を行う鉄軌道事業者175者（JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者）に対して調査を実施した。

大手民鉄の輸送人員については、2019年より3割以上減少した事業者は、2021年5月に47%、2021年9月に75%に急増した後、2021年10月以降は約1割以下の水準で推移している。

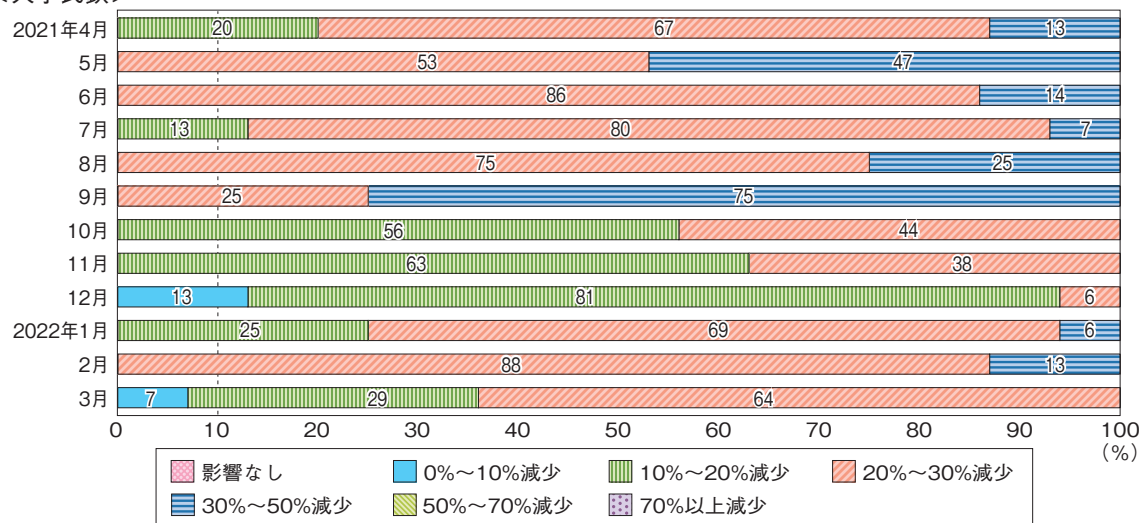
公営の輸送人員については、2019年より3割以上減少した事業者は、2021年4月から9月にかけて、3～7割で推移した。2021年10月から12月にかけて3割以上減少した事業者はゼロとなったが、2022年1月以降再び増加した。

中小民鉄の輸送人員については、2019年より3割以上減少した事業者は、2021年8月に56%、2021年9月に66%を示した後、減少傾向にあり、約1～3割強の水準で推移している。

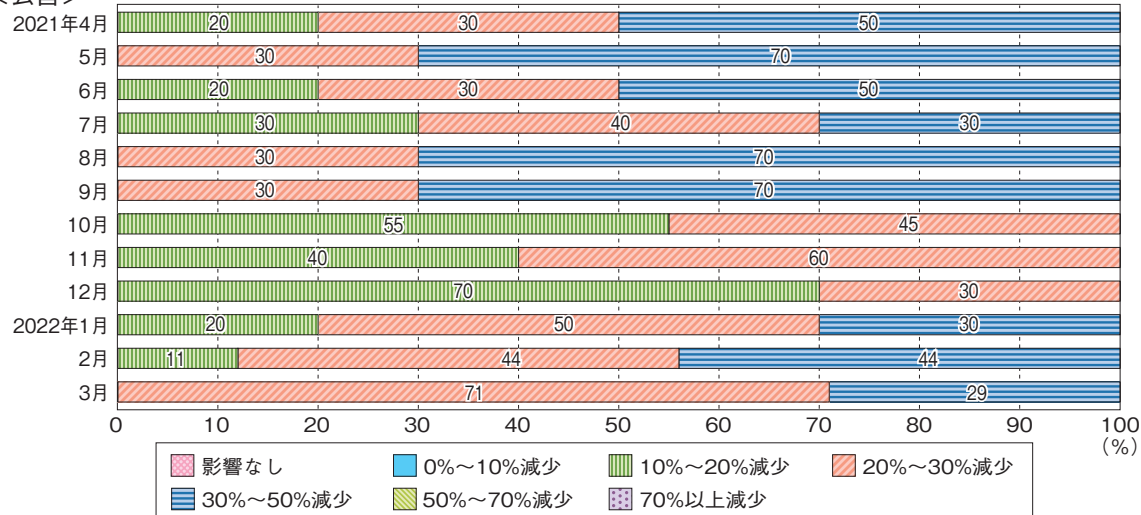
図表2-1-1-9 鉄道への影響

○輸送人員（2019年同月比）

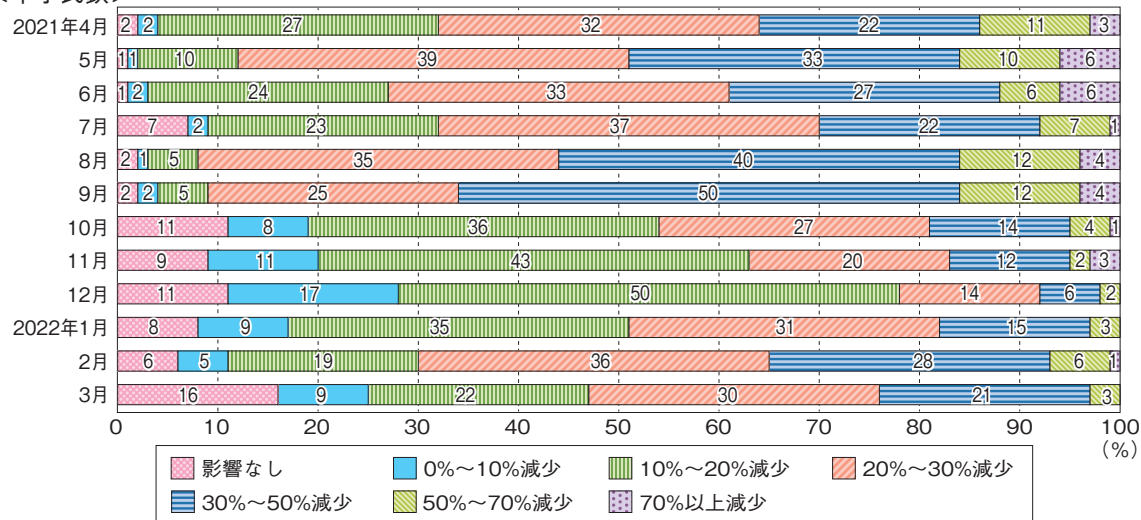
<大手民鉄>



<公営>



<中小民鉄>



資料：国土交通省「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4年3月31日時点まとめ）」（全175者（JR旅客会社6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。）

カ) 内航・外航旅客船事業への影響

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

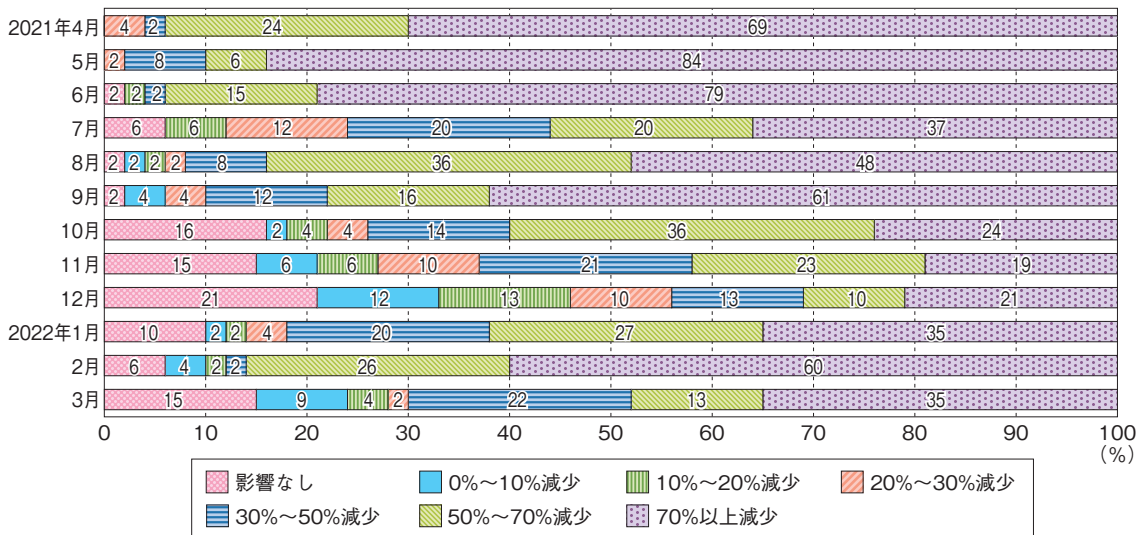
内航旅客船のうち、観光船の運送収入については、2019年より7割以上減少した事業者は、2021年5月から6月にかけて約8割で推移した。7月には4割近くまで減少したが、9月には再び約6割に増加した。その後も増加と減少を繰り返している。

内航旅客船のうち、観光船以外の運送収入については、2019年より3割以上減少した事業者は、2021年4月から9月にかけて4割～8割で推移した。10月以降は減少傾向を示したが、2022年2月には約6割となった。

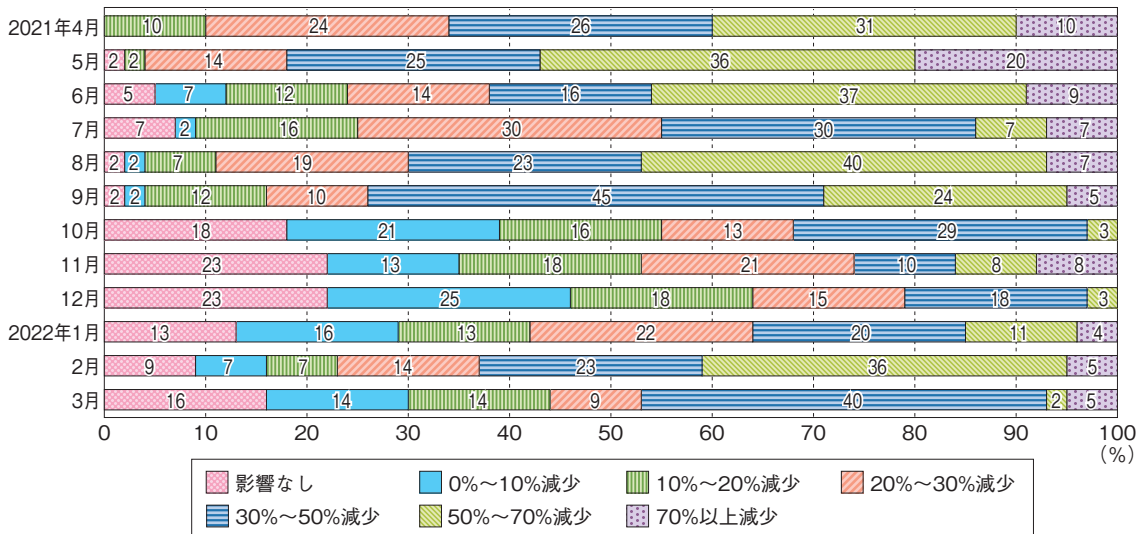
外航旅客船の定期航路事業については、日韓航路（3者）は2020年3月9日以降、旅客運送を休止している。クルーズ船事業（邦船社）については、2020年10月より国内クルーズを順次再開したが、緊急事態宣言発出時等は運行を中止しており、国際クルーズは依然として全事業者が運休している。

図表2-1-1-10 内航旅客船への影響

○運送収入（2019年同月比）
＜観光船＞



＜観光船以外＞



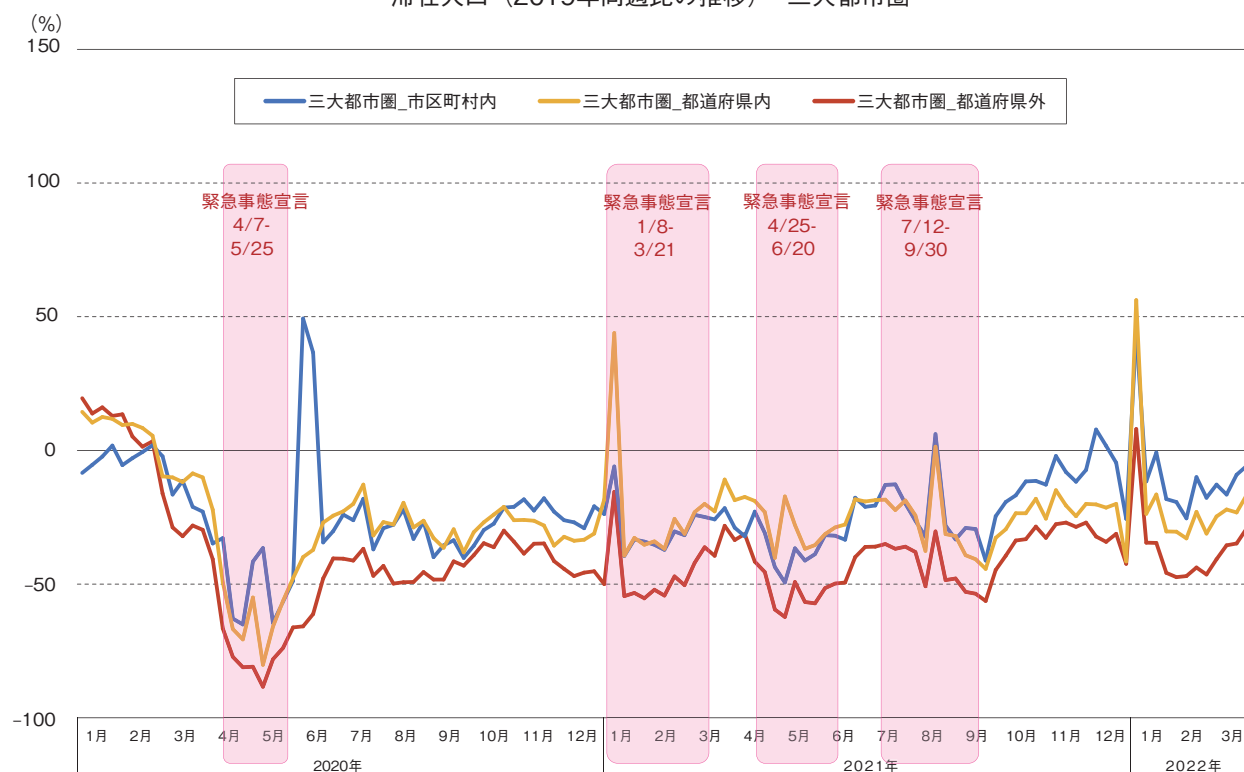
資料：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和4年3月31日時点まとめ）」（内航海運（旅客）事業者99者（総事業者964者）に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング）

b. 都市別滞在人口の推移

コロナ禍の各都市における滞在人口の推移を地域別にみると、いずれの地域においても、2020年4～5月にかけて発出された第1回緊急事態宣言期間の落ち込みが最も大きい。また、全体的に都道府県外移動の減少が都道府県内・市区町村内の移動の減少よりも大きい傾向を示しており、その傾向は、地方中核都市圏¹が最も大きく、次いで、三大都市圏²、地方中核都市圏³となっている。特に地方中核都市圏では、市区町村内の移動が2019年同週の水準を上回っており、2022年1月等の感染者数が大幅に減少した時期に滞在人口が大きく増加している。

図表2-1-1-11 都市別滞在人口の推移

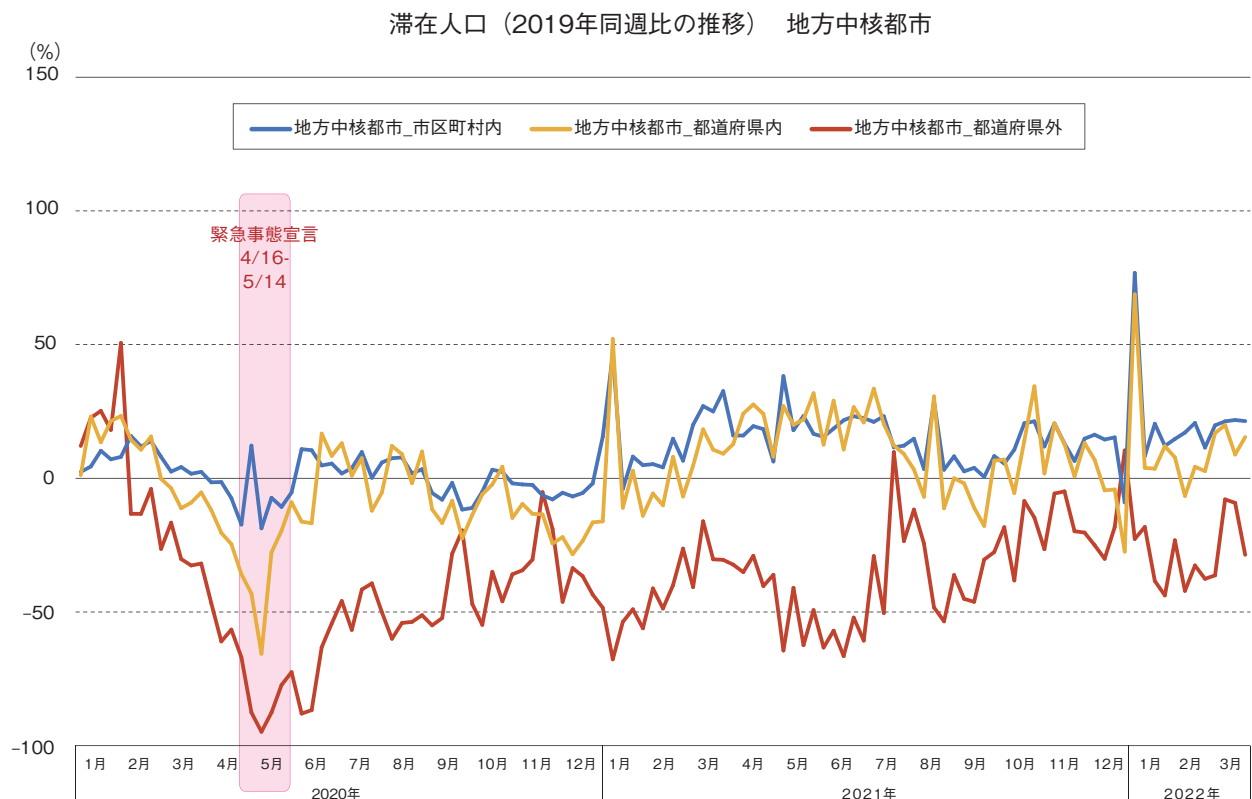
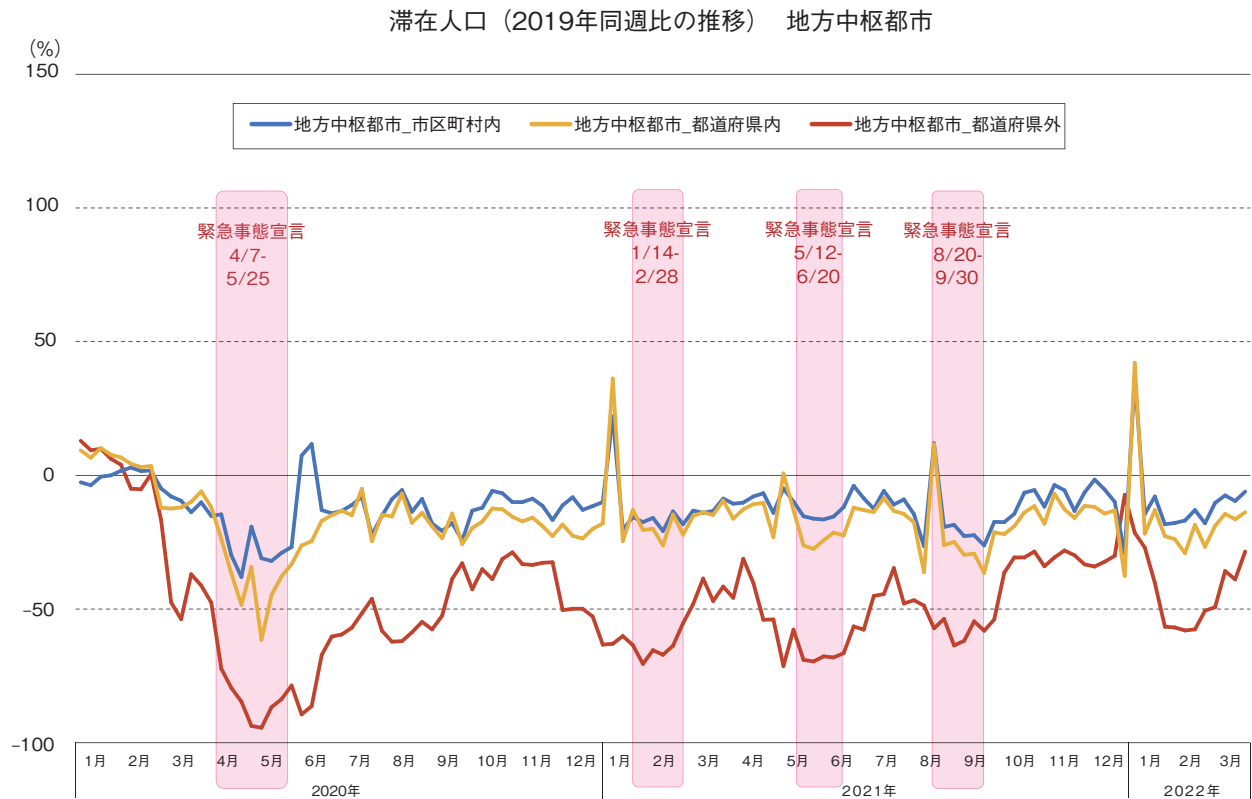
滞在人口（2019年同週比の推移） 三大都市圏



¹ 地方中核都市：北海道、宮城県、広島県、福岡県

² 三大都市圏：東京都、愛知県、大阪府

³ 地方中核都市：富山県、愛媛県、大分県



資料：「V-RESAS、株式会社Agoop『流動人口データ』」（2022年4月21日に利用）から国土交通省総合政策局作成

注：都道府県内の移動とは、自地域以外の県内自治体からの流入のことであり、市区町村内の移動とは自地域内のみの移動のこと

※1 都道府県の代表駅を一つ選択のうえ、都市圏別の平均値を算出

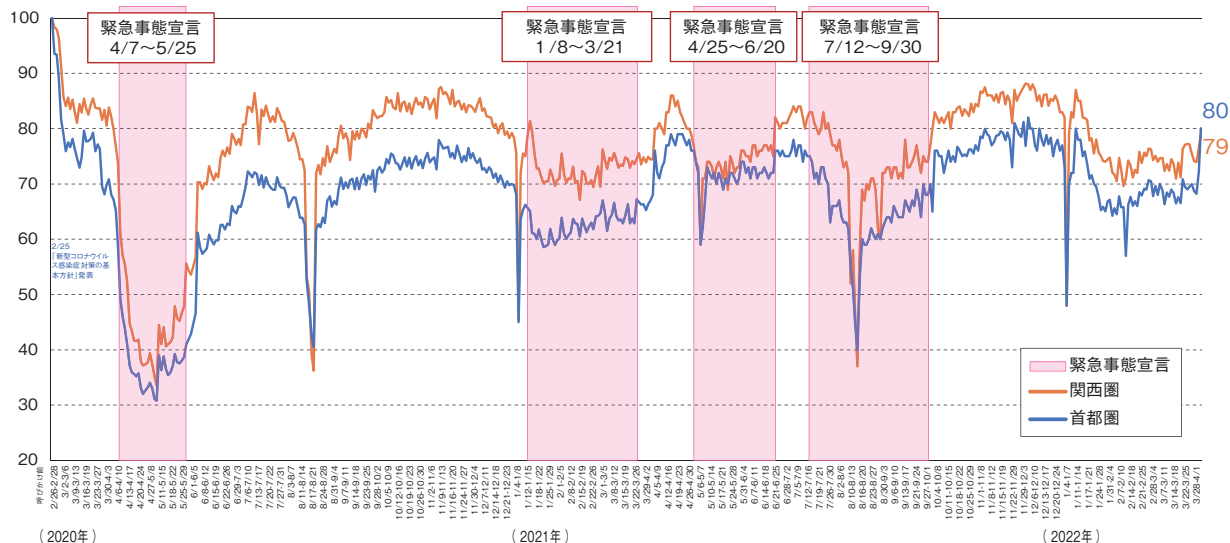
※2 東京都（東京駅）、愛知県（名古屋駅）、大阪府（大阪駅）、北海道（札幌駅）、宮城県（仙台駅）、広島県（広島駅）、福岡県（博多駅）、富山県（富山駅）、愛媛県（松山市駅）、大分県（大分駅）

c. 駅別利用状況の推移

2020年2月に時差出勤・テレワークの実施等の呼びかけを開始して以後、J R、大手民鉄の主なターミナル駅におけるピーク時間帯の利用が落ち込んでいる。特に、2020年4月及び2021年7月に発令された緊急事態宣言期間中の落ち込み幅が大きい。2022年2月下旬以後も、首都圏は概ね2割～4割減少、関西圏は概ね2割～3割減少した水準で推移している。

図表2-1-1-12 ピーク時間帯の駅利用状況推移

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、2020年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

※グラフ内で「緊急事態宣言」とした期間については、首都圏及び関西圏のいずれかの地域において緊急事態宣言が発令されていた期間を示す

資料: 国土交通省鉄道局作成

②物流

a. 各モードの貨物への影響

(i) 国内物流

国内物流への影響について概括すると、昨年度からの傾向が引き続いており、BtoB物流については、工場等での生産活動が停滞したことで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で低調な荷動きとなり、運送収入は大幅に減少している。

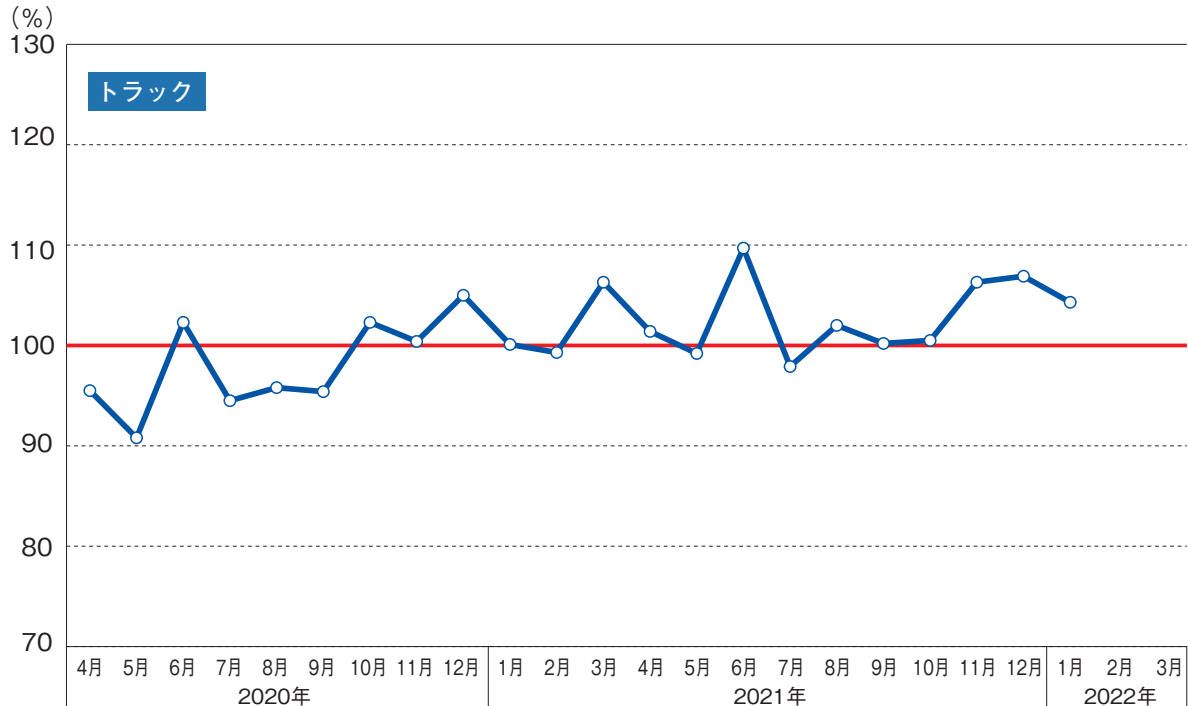
一方でBtoC物流は、巣ごもり消費の拡大等の影響によりEC市場の規模がさらに拡大し、宅配便の取扱個数は更に増加した。

ア) トラック

トラック主要24社の輸送量（重量トン）は、2021年4月以後、概ね2019年と同程度の水準で推移しつつ、6月及び11月以降は2019年同月比105～110%程度を示している。

図表2-1-1-14 トラックへの影響

○重量トン（2019年同月比）



資料：国土交通省「トラック輸送情報報告書」から総合政策局作成

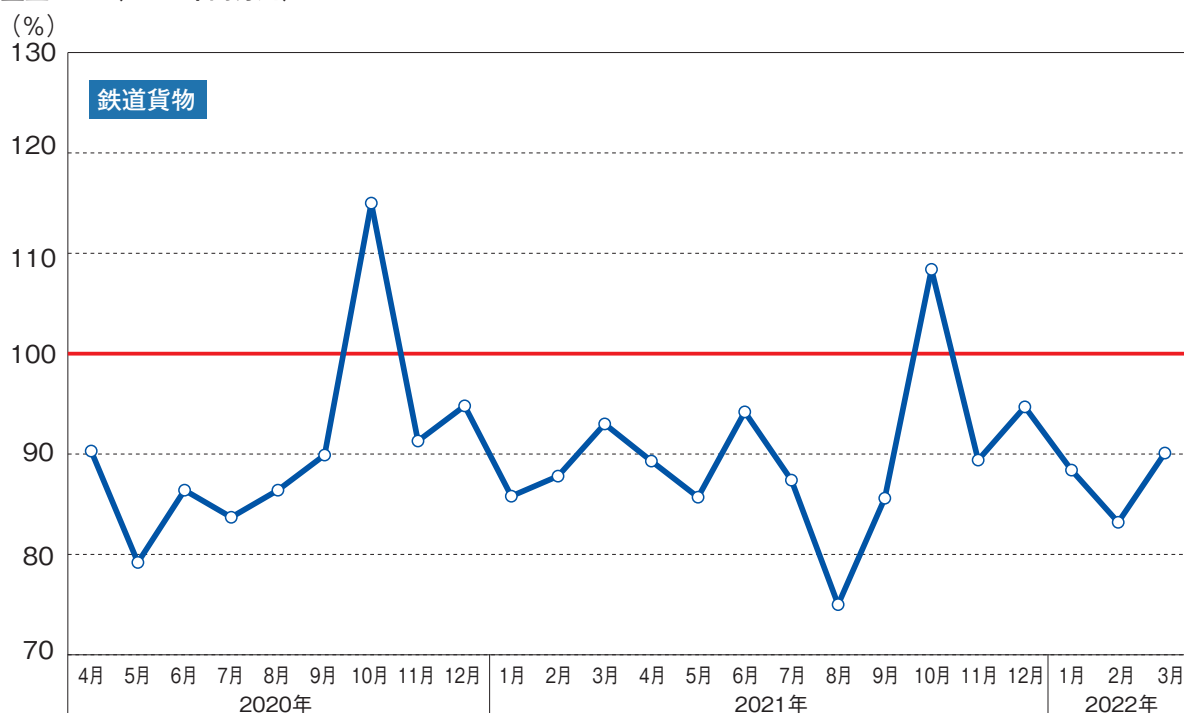
イ) 鉄道貨物

鉄道貨物の輸送量（重量トン）は、新型コロナウイルス感染症に伴う年間を通じた需要低迷に加え、2021年8月の大雨による山陽線不通の影響等もあり、輸送量は全体を通して2019年同月比を下回った。

なお、2021年10月については、2019年に「令和元年東日本台風」の影響で東北・武蔵野・中央線が不通であったことから、2019年同月比を上回った。

図表2-1-1-15 鉄道貨物への影響

○重量トン（2019年同月比）



資料：日本貨物鉄道会社「輸送動向について」から国土交通省総合政策局作成

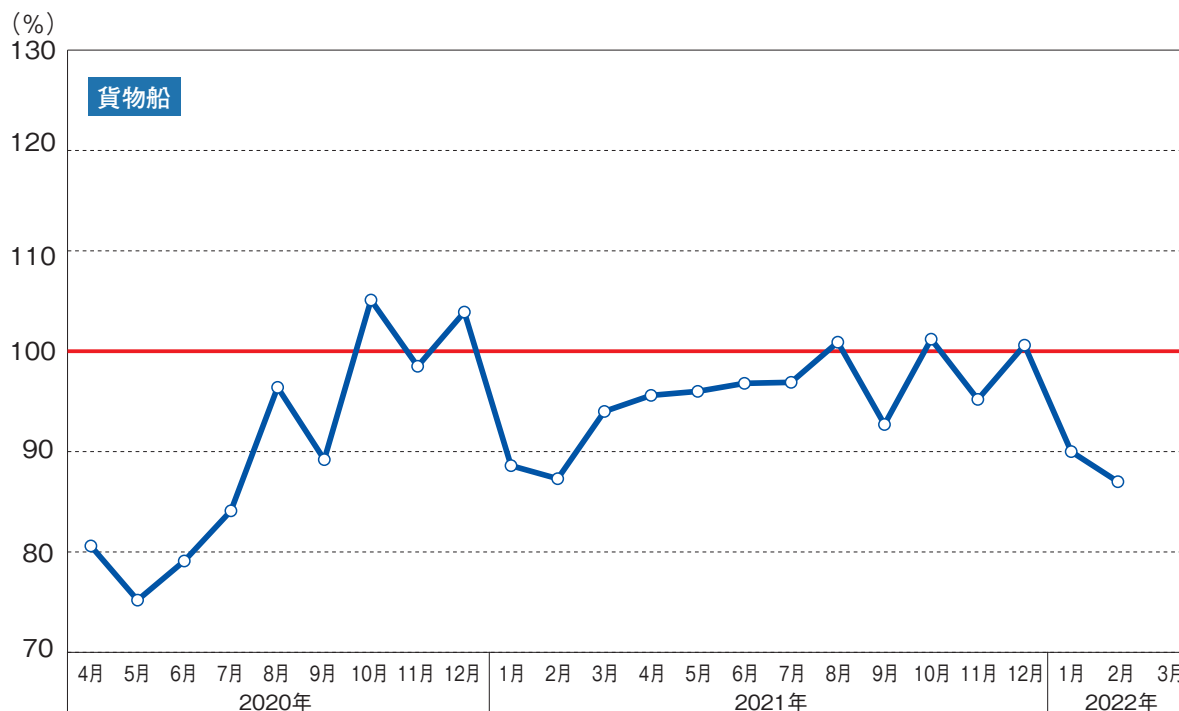
ウ) 内航海運

●貨物船

貨物船の輸送量（重量トン）は、2021年4月から2022年1月にかけて2019年と同程度の水準あるいは約1割減の水準で推移した。

図表2-1-1-16 貨物船への影響

○重量トン（2019年同月比）



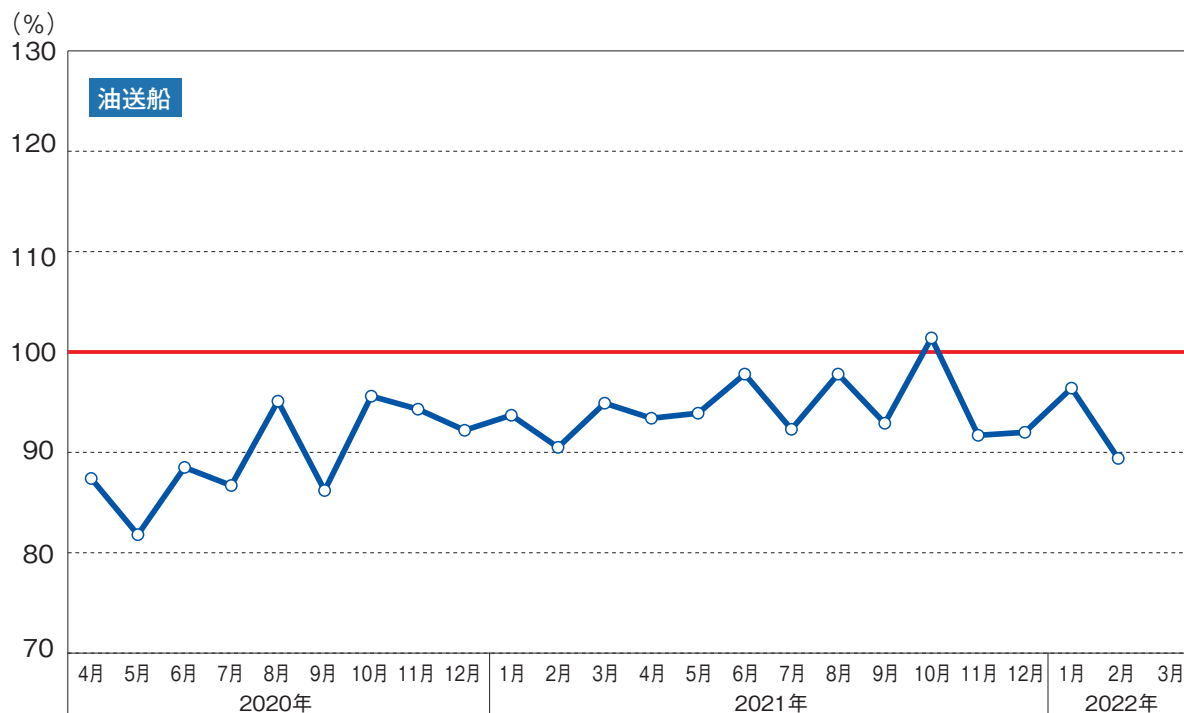
資料：日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」から国土交通省総合政策局作成

●油送船

油送船の輸送量（重量トン）は、生産減少傾向にある石油製品等の輸送量が減少していることにより、2020年4月以降、2019年同月比を下回る水準で推移している。

図表2-1-1-17 油送船への影響

○重量トン（2019年同月比）



資料：日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」から国土交通省総合政策局作成

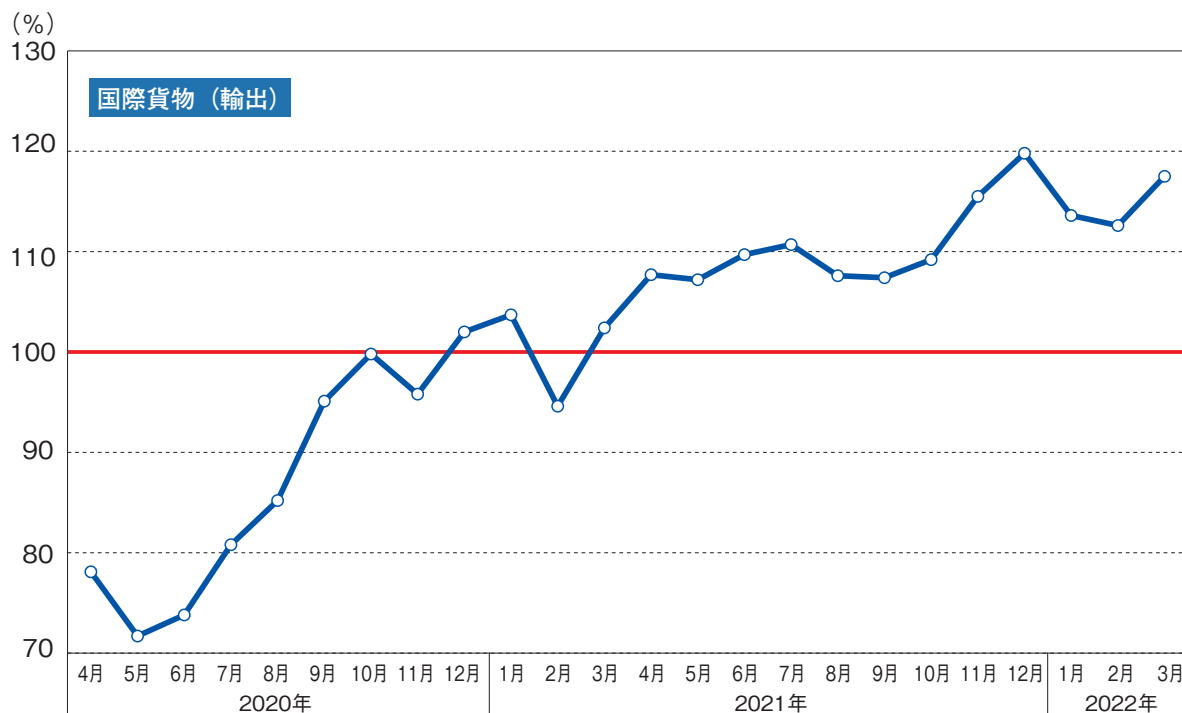
(ii) 国際物流

ア) 輸出

輸出額は、価額ベース（円）で、2021年4月以降、約1割～2割強の水準で推移している。

図表2-1-1-18 輸出への影響

○価額ベース（円、2019年同月比）



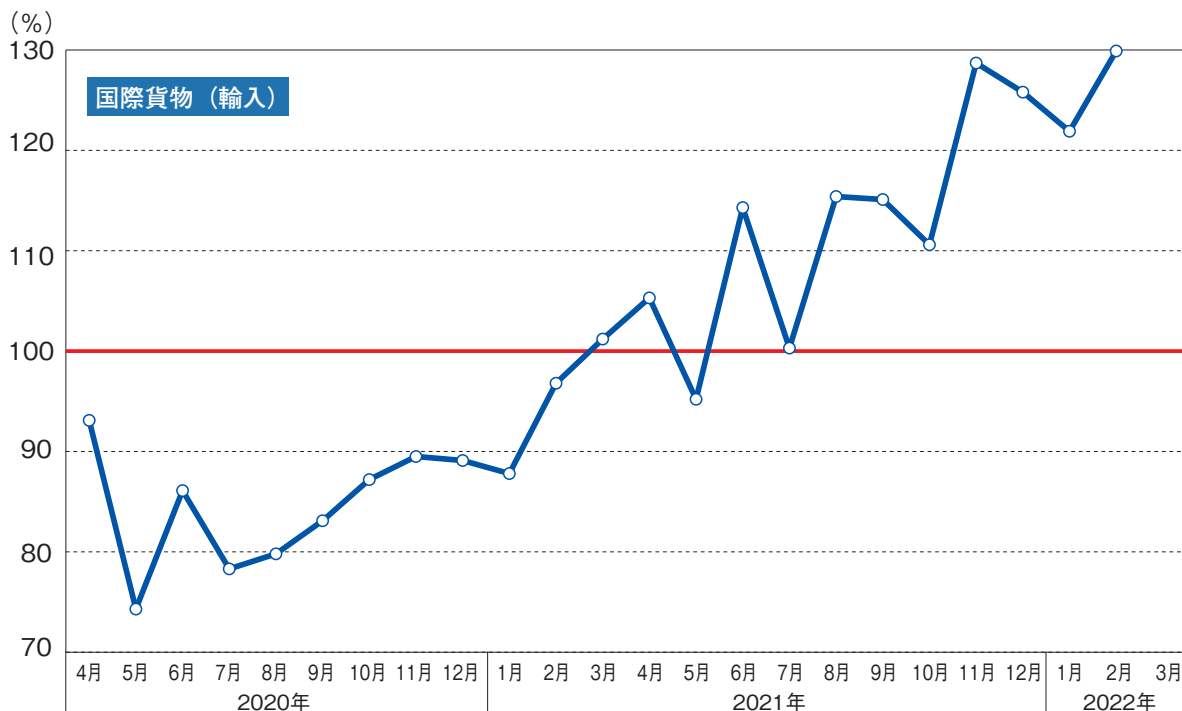
資料：財務省「貿易統計」から国土交通省総合政策局作成

イ) 輸入

輸入額は、価額ベース（円）で、2021年4月から8月は増減を繰り返すも、その後は増加傾向を示している。

図表2-1-1-19 輸入への影響

○価額ベース（円、2019年同月比）

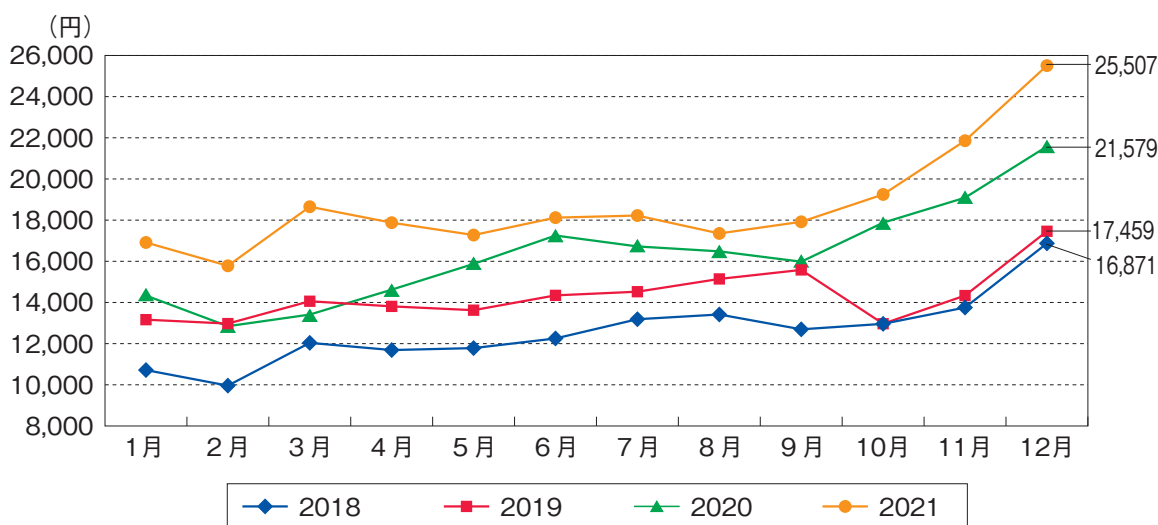


資料：財務省「貿易統計」から国土交通省総合政策局作成

b. ネットショッピング（EC）に関する状況

二人以上の世帯におけるネットショッピング支出額は、2020年以降に急増しており、特に2021年12月は、2019年12月の約1.5倍にまで増加している。コロナ禍が長期化したことにより、非対面・非接触といった新しい生活様式が広がりつつあるといえる。

図表2-1-1-20 ネットショッピング支出額



資料：総務省統計局「家計消費状況調査」から国土交通省総合政策局作成

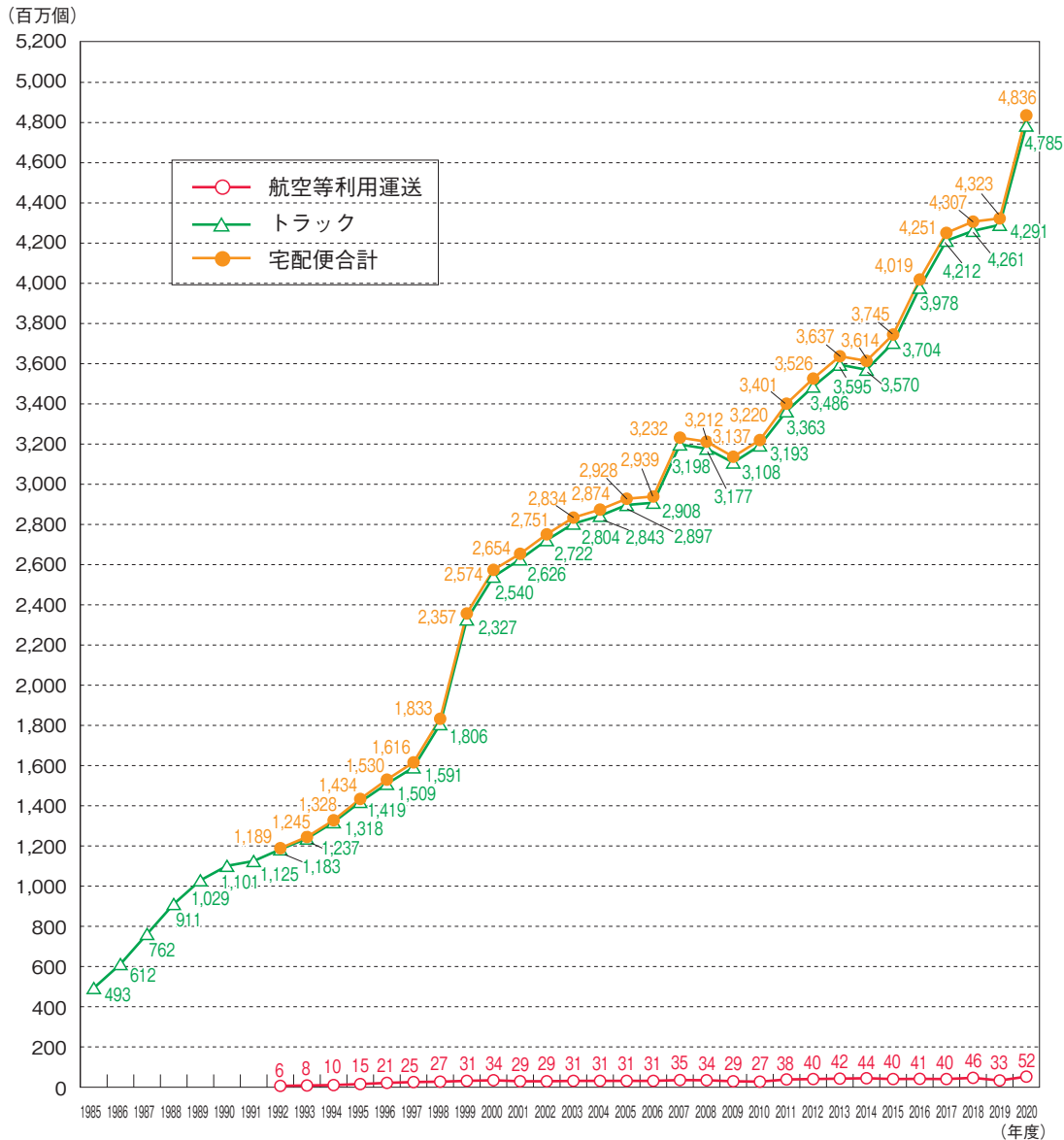
c. 宅配便取扱個数

宅配便の個数は、増加傾向であり、2019年から2020年にかけての伸び率も大きくなっている。

2019年同月比で見ると、宅配便の個数は、概ね1～2割程度上回る傾向で推移している。新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う巣ごもり消費の拡大等の影響も受け、EC市場の規模が拡大していることが要因と考えられる。

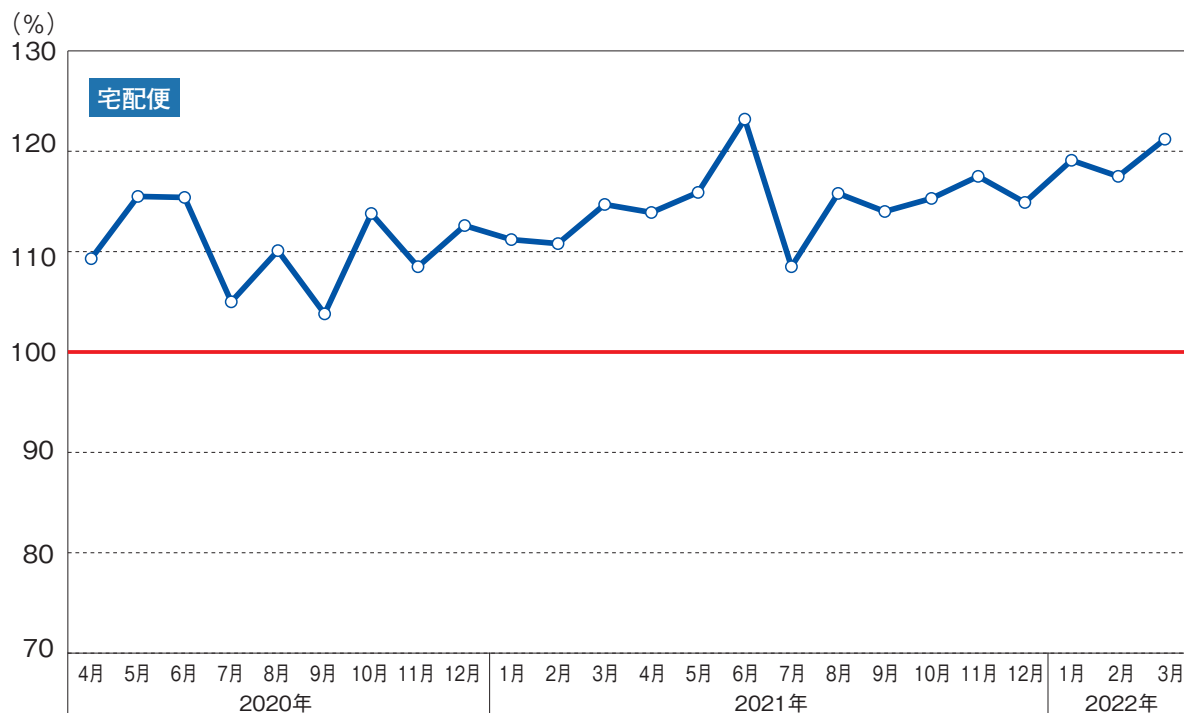
図表2-1-1-21 宅配便への影響

○宅配便取扱個数の推移



注) 四捨五入により、「航空等利用運送とトラックの合計値」は、「宅配便合計」に一致しない。

○宅配便取扱個数（2019年同月比）の推移



資料：国土交通省「トラック輸送情報」から国土交通省総合政策局作成

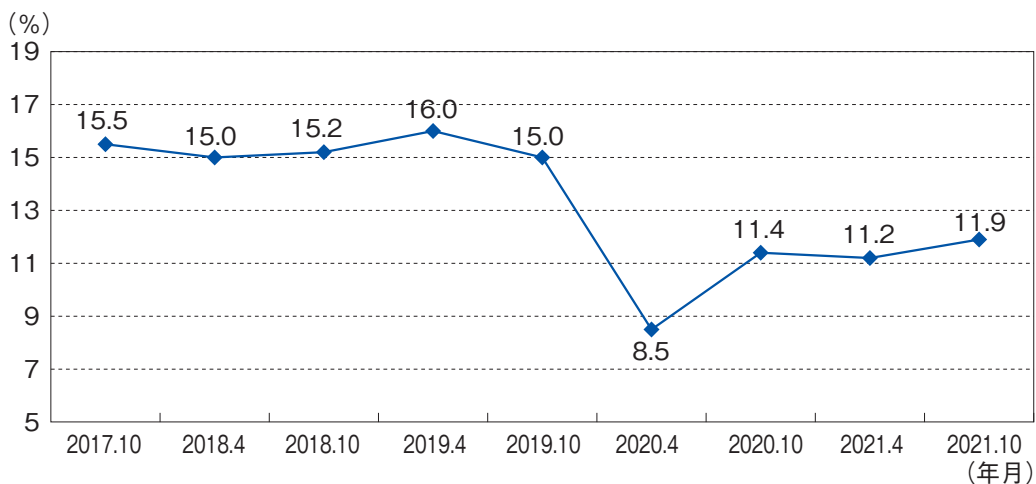
d. 再配達率

2020年以降、再配達率が減少しており、初回の緊急事態宣言が発出された2020年4月の再配達率は8.5%まで減少した。新型コロナウイルス感染症の感染拡大前と比較し、再配達率が減少している要因としてテレワークの普及や外出自粛により在宅している人が増加している影響があると考えられる。

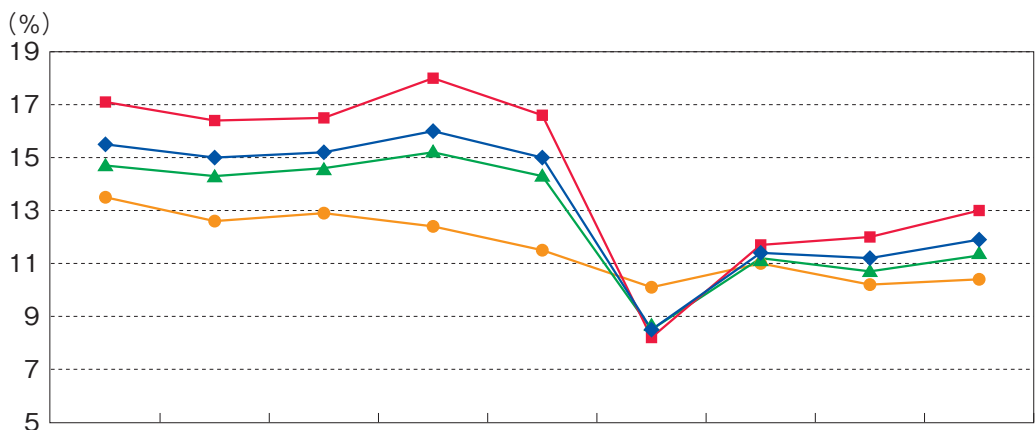
しかし、2020年10月以降の再配達率はやや増加傾向が見られており、引き続き再配達を減らす取組が求められる。

図表2-1-1-22 再配達率（全体）の推移・拠点別再配達率推移

○再配達率（全体）の推移



○拠点別再配達率推移



	2017.10	2018.4	2018.10	2019.4	2019.10	2020.4	2020.10	2021.4	2021.10
◆ 総計	15.5%	15.0%	15.2%	16.0%	15.0%	8.5%	11.4%	11.2%	11.9%
■ 都市部	17.1%	16.4%	16.5%	18.0%	16.6%	8.2%	11.7%	12.0%	13.0%
▲ 都市部近郊	14.7%	14.3%	14.6%	15.2%	14.3%	8.5%	11.2%	10.7%	11.3%
● 地方	13.5%	12.6%	12.9%	12.4%	11.5%	10.1%	11.0%	10.2%	10.4%

資料：国土交通省「再配達実態調査」から国土交通省総合政策局作成

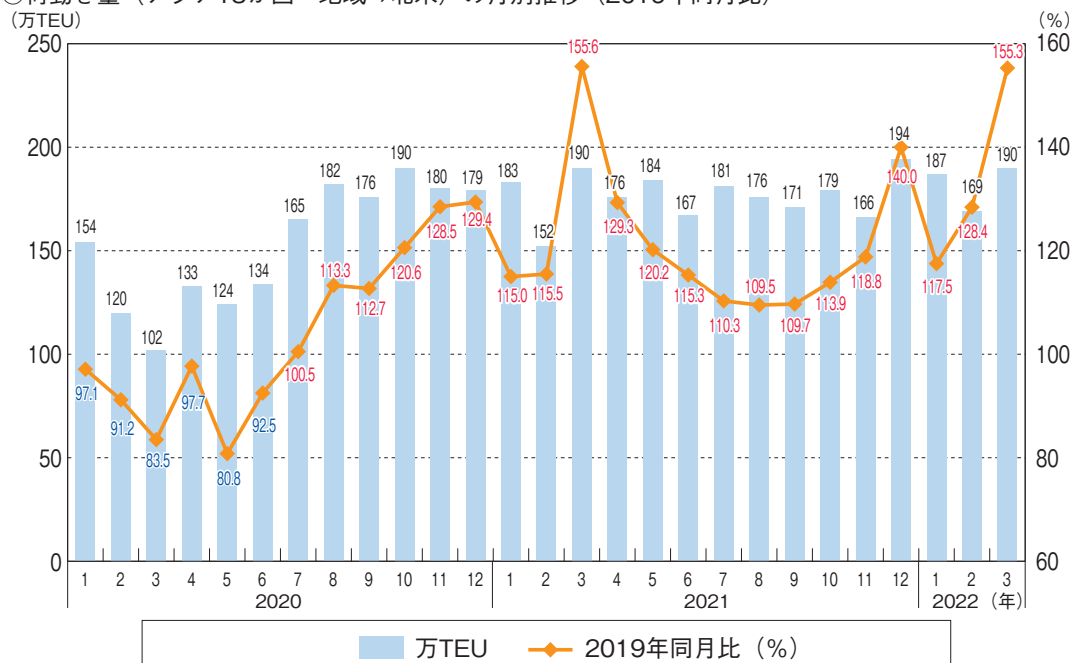
e. 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫

国際海上コンテナ輸送については2020年7月以降、アジア発北米向けのコンテナ荷動き量が大幅に増加したこと、北米西岸を中心とする港湾において貨物を運び出すトラックドライバーやシャーシ、倉庫の空きスペースが不足し、コンテナが港湾に滞留して発生した港湾混雑等によって、コンテナ船の洋上での滞船や慢性的な運航遅延が生じたこと等により、世界的な需給の逼迫が発生し、その結果、海上運賃の高騰やスケジュールの乱れが生じている。

このため、国土交通省は、2021年2月に、荷主・物流事業者及び船社に対し、コンテナの早期引取・返却や輸送力の増強等、状況の改善に向けた協力を要請した。また、2021年4月及び2022年1月に、船社・荷主団体等が一堂に会した情報共有会合を経済産業省、農林水産省と共同で開催した。北米西岸の港湾混雑については、米国連邦政府や港湾当局において改善に向けた取組が進められている。

図表2-1-1-23 荷動き量の月別推移

○荷動き量（アジア18か国・地域⇒北米）の月別推移（2019年同月比）



資料：日本海事センター「海上荷動きの動向一覧-北米コンテナ航路-」から国土交通省総合政策局作成

③原油価格高騰による交通への影響

コロナ禍からの世界経済の回復に伴う原油の需要増や一部産油国の生産停滞などによる原油価格高騰を受け、国内の石油製品価格は2008年以来、13年ぶりの高値水準に達している。政府としては、2021年11月19日閣議決定の「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」において、エネルギー価格高騰への対応として燃料油価格の激変緩和事業や農業・漁業・運送業等の業界・業種ごとの支援、地域の実情に応じた地方自治体独自の対策への財政支援などの対応策を実施した。

一方、ロシア・ウクライナ情勢の緊迫化などの地政学的な変化も、世界の原油価格や需給に大きな影響を与えている。

その後、2022年3月に「原油価格高騰に対する緊急対策」が、同年4月に「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」がとりまとめられ、取組の拡充が図られている。

運輸業における対策としては、タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業や貨物自動車運送業、内航海運業、倉庫業等の物流の各分野における適正な運賃・料金収受のための荷主等への周知及び是正措置、離島航空路に係る燃油価格高騰の影響緩和対策等が実施されている。

第2節 コロナ禍における人々の意識変化

(1) 人流

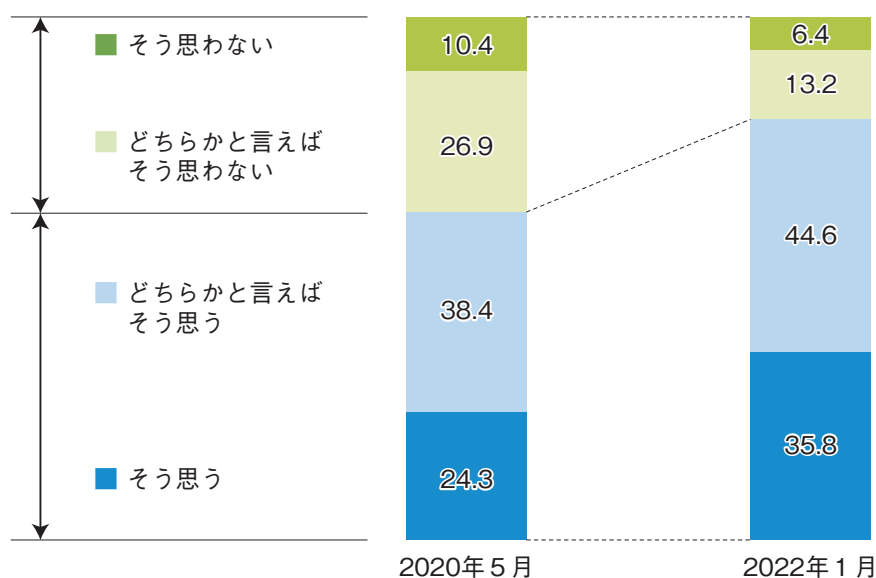
a. テレワーク継続意向

新型コロナウイルス感染症の感染拡大が始まった後の2020（令和2）年5月と2022年1月とを比較すると、コロナ禍収束後もテレワークを継続したいと考える人は増加している。

テレワークに関するアンケート調査を見ると、新型コロナウイルス感染収束後のテレワーク継続意向について「継続意向あり」という人の割合は84.0%と高く、今後もテレワークが新しい働き方として定着する兆しが見られる。一方、「継続意向なし」という人の割合は16.0%であり、その理由は「仕事に支障が生じる」が40.5%、「会社の機器が不十分」が6.5%、「テレワーク実施場所の環境が不十分」が14.2%であり、仕事のしやすさの観点での回答が半数以上を占める。

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も増加しており、人流はコロナ前に戻らない可能性が示唆されている。

図表2-1-2-1 コロナ禍収束後のテレワーク継続意向

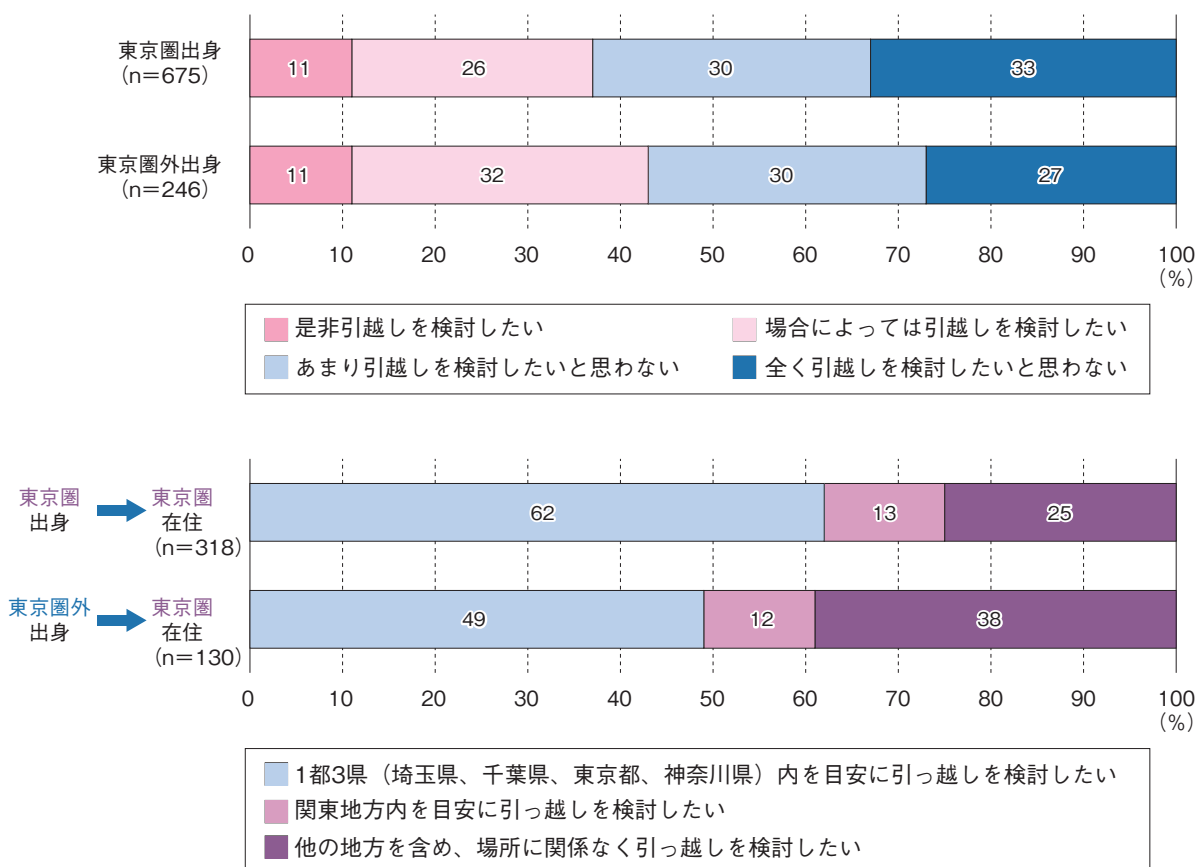


資料：公益財団法人日本生産性本部「第8回働く人の意識に関する調査（2022年1月）」から国土交通省総合政策局作成

b. 地方移住に関する意向

地方移住に関するアンケート調査を見ると、移住に関心のある人の割合は、東京圏出身者が37%、東京圏外出身者が43%となっており、東京圏外出身の方が移住への関心が高い。また、移住を検討する場合の引っ越し先については、関東圏外を含めて検討したいという回答の割合が東京圏外出身・東京圏在住の方が東京圏出身・在住者よりも高い。テレワークやネットショッピングの拡大とも相まって、暮らし方についても、新たなスタイルが拡大していく可能性が示唆される。

図表2-1-2-3 業務上の制限や設備等の制約がなく、ほぼ完全にテレワークでの勤務となった場合の引っ越し意向



資料：国土交通省国土政策局「企業等の東京一極集中に係る基本調査（市民向け国際アンケート）（2021年3月）」

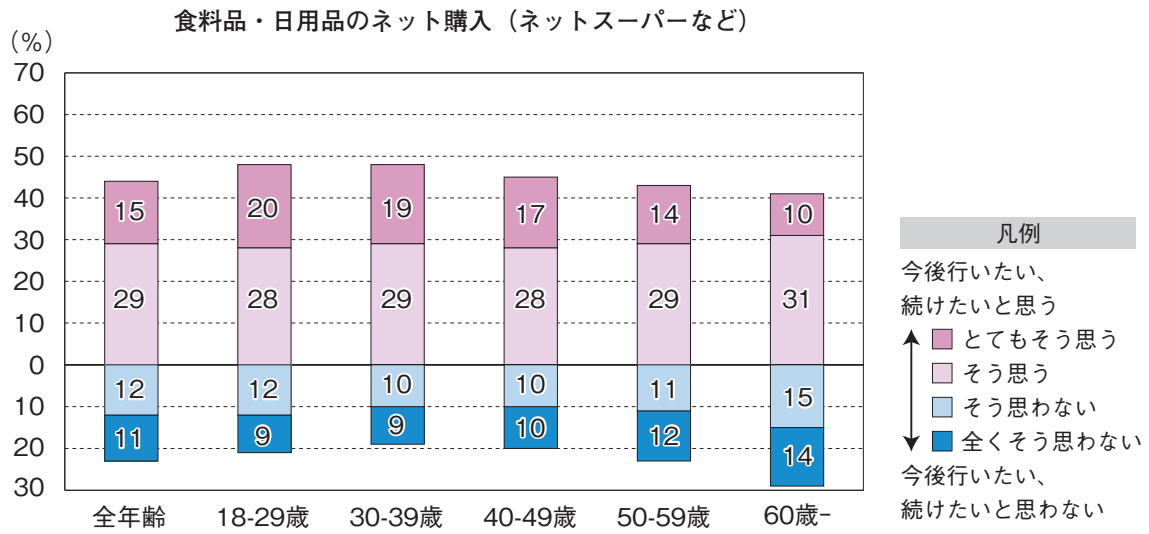
（2）物流

a. 通信販売利用傾向

食料品・日用品のネット購入に関する継続意向は全年齢で高く、特に若い世代の方が高い傾向が見られる。新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、今後も通信販売が定着する兆しが見られる。

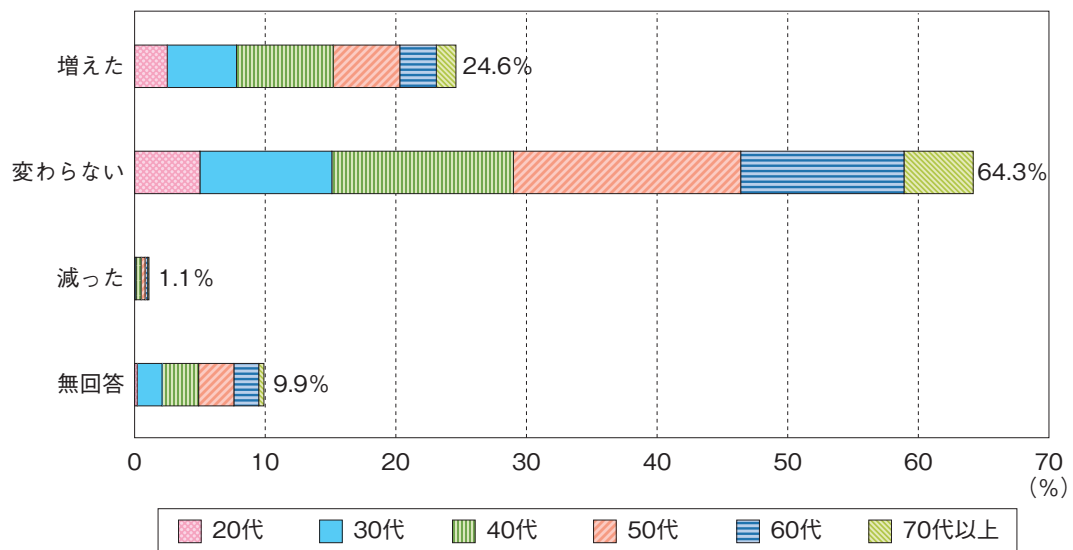
また、物流に対する消費者意識に関するアンケートによると、緊急事態宣言が解除された2021年10月以後も通信販売を利用する頻度について、「変わらない」と回答した人の割合が多く、緊急事態宣言解除の影響はそれほど見られなかった。

図表2-1-2-4 ネットショッピングの継続意向



資料：国土交通省都市局「全国の都市における生活・行動の変化 ―新型コロナ生活行動調査概要（第2編）」

図表2-1-2-5 緊急事態宣言解除（2021年10月）以降の通信販売を利用する頻度の変化



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」

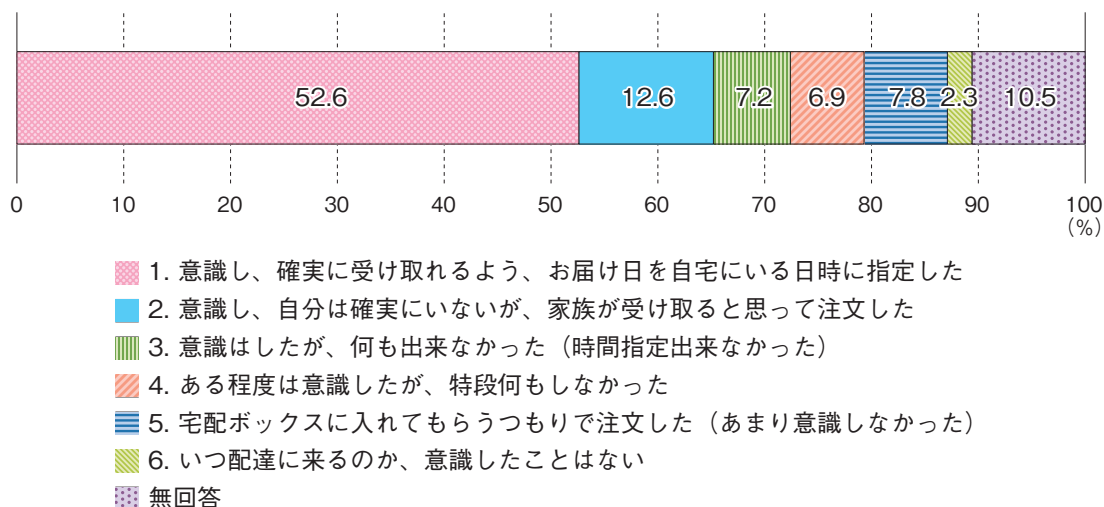
b. 再配達に対する消費者意識

ア) 配達依頼時の在宅の意識

通信販売の利用時に、配達される時に在宅しているか考えて行動した（しようとした）方の割合は70%を超え、1回で受け取ろうとする意識がある程度高いことが分かる一方、「ある程度は意識したが、特段何もしなかった」が6.9%、「いつ配達に来るのか、意識したことはない」が2.3%となっている。

図表2-1-2-6 配達依頼時の在宅の意識

通信販売利用時の配達の際に在宅することを意識したか



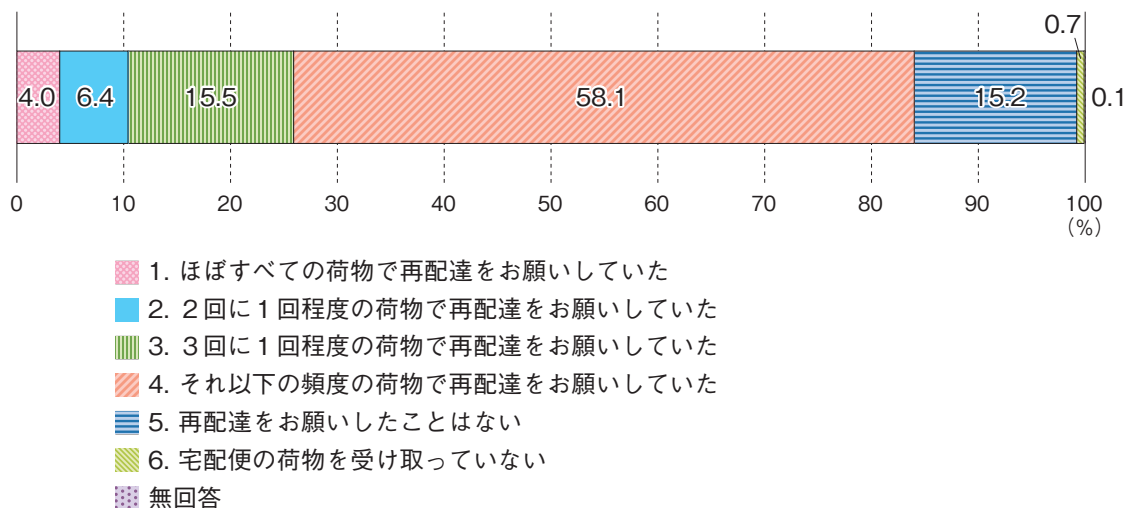
資料：国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

イ) 再配達依頼頻度

再配達の依頼頻度は「3回に1回程度の荷物で再配達をお願いしていた」が最も多く58.1%と半数以上であった。再配達を依頼したことのある人の割合としては、全体で84%であり、再配達を経験したことのある人が多いことがわかる。

図表2-1-2-7 再配達依頼頻度

最近1年間で受け取った宅配便の荷物の再配達の依頼頻度



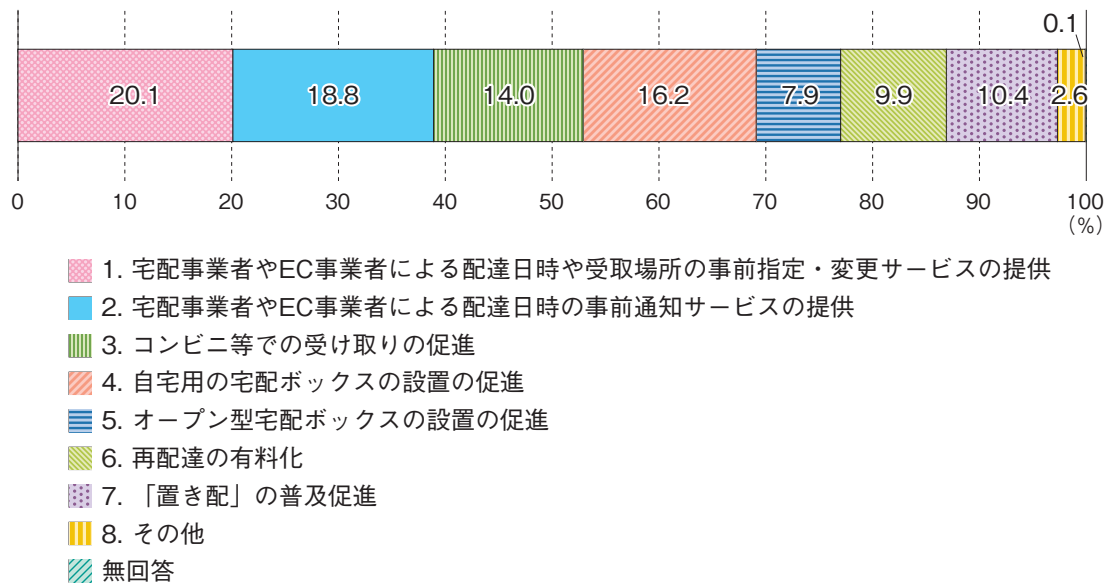
資料：国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

キ) 再配達を減らすための効果的な取組について

「受取場所の事前指定・変更サービスの提供」が20.1%、「配達日時の事前通知サービスの提供」が18.8%となっており、宅配事業者やEC事業者による配達日時を把握しやすいサービスの提供が望まれていることがわかる。また、「自宅用宅配ボックス」「オープン型宅配ボックス」「コンビニ等での受け取り」「置き配の普及」の促進が合わせて48.5%であり、自宅用宅配ボックスなど多様な受け取り方法の促進も重要である。

図表2-1-2-12 再配達を減らすための効果的な取組について

再配達を減らすための効果的な取組について



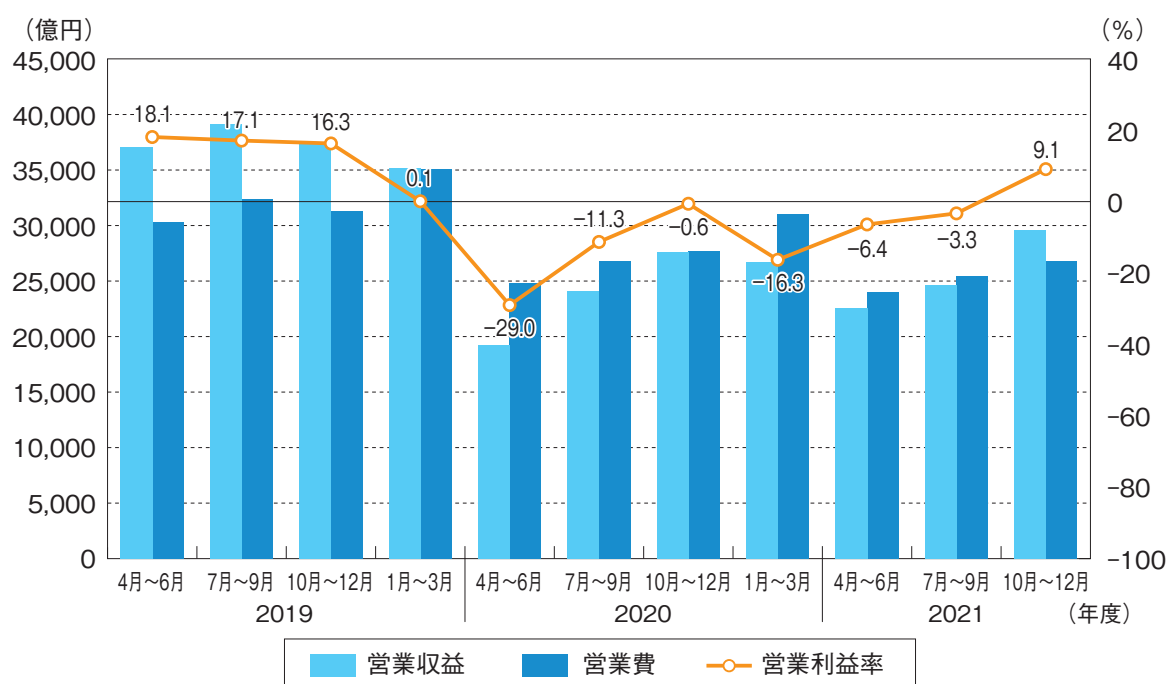
資料：国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

第2章 コロナ禍における交通事業者等への影響

(1) 人流

2019（令和元）年度1～3月期頃から、新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道事業者の営業利益は落ち込みを見せ始めた。その後、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置発令等による人々の外出自粛の影響を受けながらも、営業利益は徐々に回復の兆しを見せているが、依然としてコロナ禍前の水準までは回復していない。

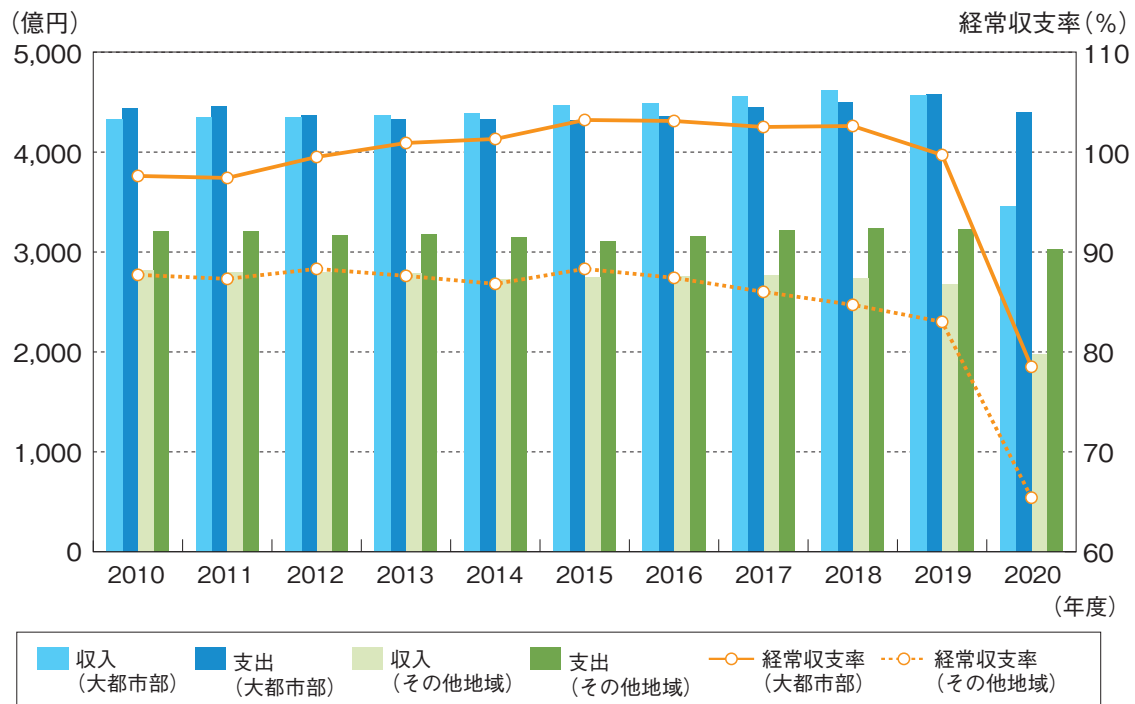
図表2-2-1 鉄道事業における営業利益率の推移



資料：JR東日本、西日本、東海、九州、および大手民鉄16社の有価証券報告書・四半期報告書から国土交通省総合政策局作成

大都市部以外のその他地域の乗合バス事業は、コロナ禍前から恒常的に赤字で運営されている。そこに、新型コロナウイルス感染症の影響により、2019年度以降はさらに収入が減少している。また、大都市部の乗合バス事業においても、2019年度以降は、支出が収入を上回る状態となっており、経常収支は大きな落ち込みを見せている。

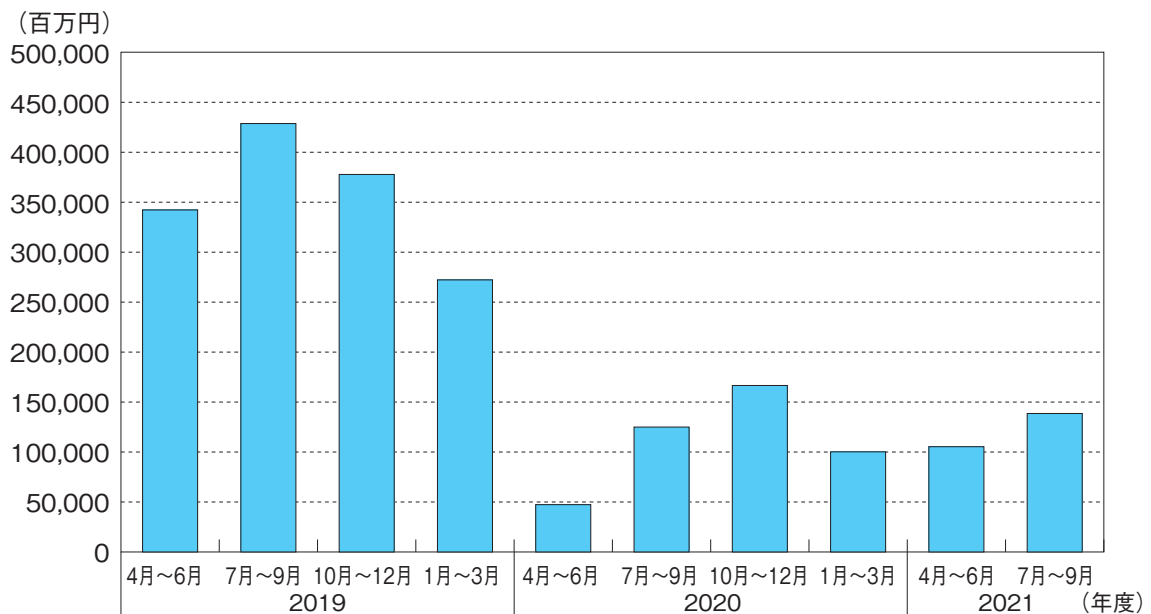
図表2-2-2 乗合バス事業における経常収支率の推移



資料：国土交通省「乗合バス事業の収支状況」から総合政策局作成

我が国の航空運送事業者の営業収入は、2020年4～6月期頃から顕著となった新型コロナウイルス感染症の影響により、大きな落ちこみを見せている。人々の人流抑制の影響を受け依然としてコロナ禍前の水準へは戻っていない。

図表2-2-3 特定本邦航空運送事業者における営業収入の推移



※特定本邦航空運送事業者とは、客席数が100又は最大離陸重量が5万kgを超える航空機を使用して行う航空運送事業を営む事業者
資料：国土交通省「特定本邦航空運送事業に係る情報」から総合政策局作成

コロナ禍において、利用者からの要望に応えるため、交通事業者は非接触IC乗車券やキャッシュレス決済の導入等の感染症対策を実施する等、様々な対応を行っている。

また、コロナ禍による経営環境の悪化に対応するため、多くの事業者においてコスト削減や投資計画の見直し等が行われており、一部には運賃改定の動き等も見られるところである。

(2) 物流

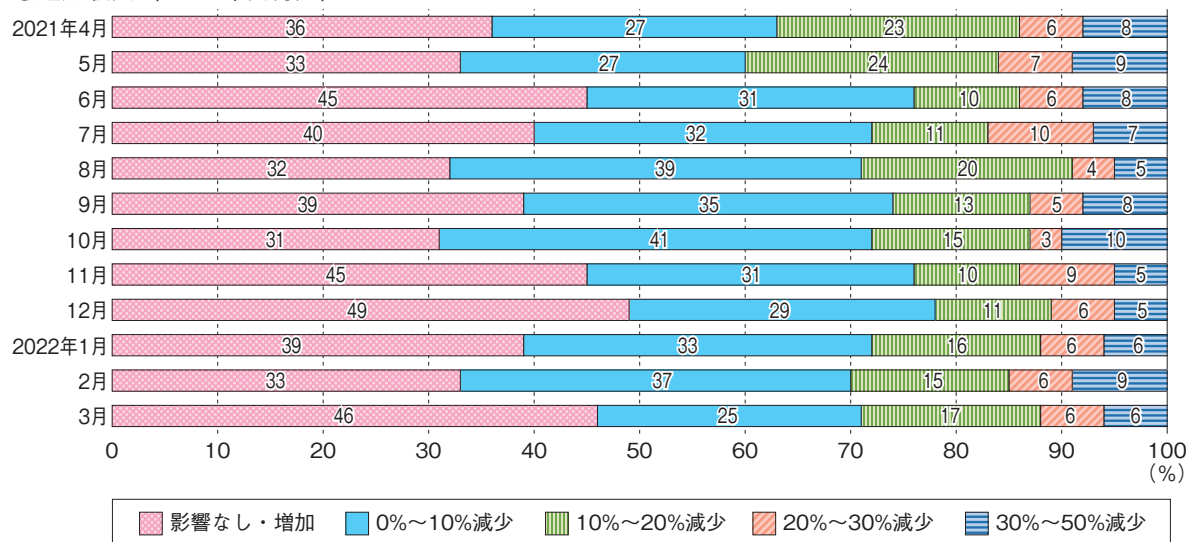
物流分野において、収益の観点からは交通分野と比較すると新型コロナウイルス感染症による影響は少ないものと考えられる。

貨物自動車運送業については、業界団体を通じて貨物自動車運送業に対し調査を行った。

2021年4月以降、運送収入について「影響なし・増加」とした事業者は約3～5割で推移しており、0～1割減少した事業者と合わせると約6～8割で推移している。

図表2-2-4 貨物自動車運送業への影響

○運送収入（2019年同月比）



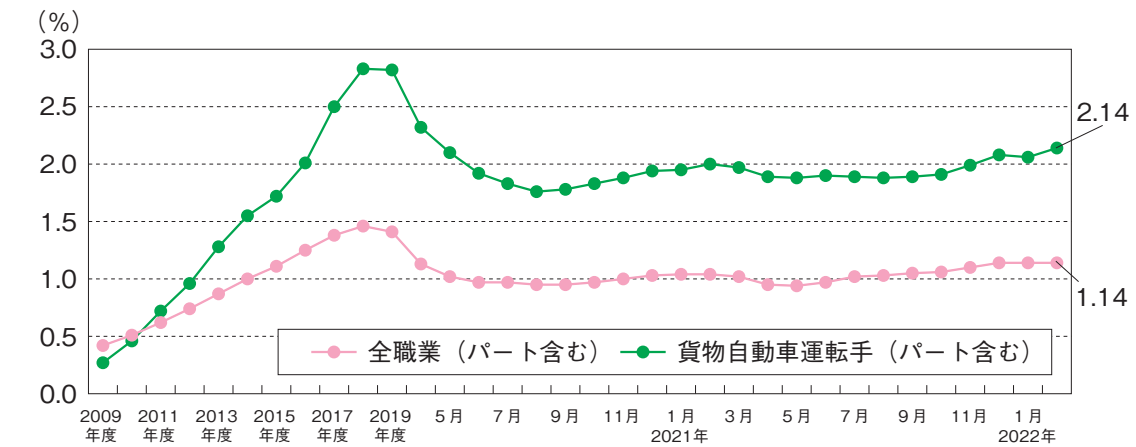
資料：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和4年3月31日時点まとめ）」（貨物自動車運送事業者87者（総事業者約62,000者）に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング）

他方、長期化するコロナ禍においては、人流の抑制による外出機会の減少だけでなく巣ごもり消費に伴うネットショッピングの支出拡大等、物流事業にも影響を及ぼしている。

第1章で見てきたように、コロナ禍により宅配便取扱い個数の増加率は大きくなっている一方、トラックドライバーの有効求人倍率は全職業平均と比べ、依然と高い水準である。

物流業界においては担い手不足が深刻な課題であり、特に2024年度からのトラックドライバーに対する時間外労働規制により不足に拍車がかかることも想定され、喫緊に対応が必要である。

図表2-2-5 物流業界の有効求人倍率の推移



資料：厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省総合政策局作成

第3章 ポストコロナに向けた交通分野における取組

第1節 交通事業者等における取組

(1) 感染リスク低減

a. 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）

ヤマト運輸では2020（令和2）年6月、EC利用者の多様な受け取りニーズに応えるEC事業者向けの新たな配送商品（EASY）の提供を開始した。対面に加え、玄関ドア前や自宅宅配BOXなど、利用者の希望に合わせた多様な受取方法に対応するだけでなく、配達の前まで何度でも受け取り方法が変更できる機能。また、「置き配」などの非対面で配達を指定した場合、リアルタイムで配信される配達完了通知に記載されたURLから配達された荷物の画像が確認できる。

図表2-3-1-1 宅配荷物の様々な受取方法



資料：ヤマト運輸株式会社HPより

(2) 異業種連携

a. 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

十勝バスでは、バス路線住民の生活の質の向上、バス事業者の収益の向上・多角化の可能性のための実証として、遊休車両を改造したマルシェ機能バスを運行している。利用者は、路線バス運行時には通常運賃を支払い、商品販売の売り上げは店舗運営事業者が得て、契約に応じて売上金額の一定割合を十勝バスに支払うこととなっている。

商品販売は地元百貨店が担い、生活雑貨や食品などを販売する。販売は決められた車内販売時間のみとなりバスが運行している際は利用できない。実証実験を通じて、路線周辺の住民の生活の質の向上、交通事業者の収益源の多角化の可能性を検証し、地域の課題解決につなげることを狙いとされている。

図表2-3-1-2 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

実証事業の概要



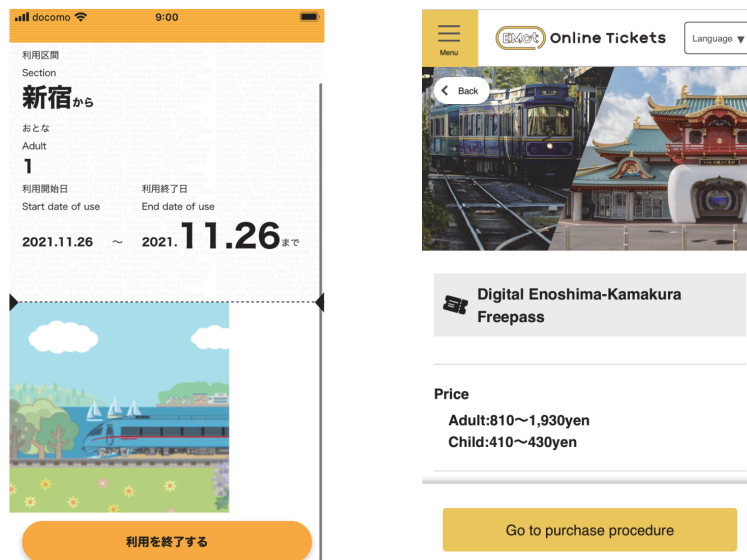
資料：経済産業省

b. 小田急電鉄 (EMot)

小田急電鉄株式会社は、箱根、丹沢・大山に続き、沿線3大観光地の周遊をデジタルでサポートし、一層の観光型MaaSの推進に取り組むために、2021年11月30日から、MaaSアプリ「EMot」とウェブサイト「EMotオンラインチケット」にて、「デジタル江の島・鎌倉フリーパス」を販売している。

「デジタル江の島・鎌倉フリーパス」は、小田急線発駅～藤沢駅の往復割引乗車券に加え、小田急線の藤沢駅～片瀬江ノ島駅と江ノ電全線が乗り降り自由となるほか、寺院や海辺のカフェ等で優待を受けられる。購入から利用までスマートフォンひとつで完結することが可能で、将来的なインバウンド需要の回復を見据え、ウェブサイト（EMotオンラインチケット）では英語表記にも対応している。

図表2-3-1-3 オンラインチケットの工夫



チケット利用画面

英語表示対応

資料：小田急電鉄2021年11月ニュースリリース、EMotオンラインチケット画面より

(3) その他事例

a. 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

北海道拓殖バス株式会社では、2020年12月15日より一般路線バス車内において、スマートフォン等のQRコード・バーコードを利用したキャッシュレス決済を導入した。

これまでの運賃の支払いは、現金、紙製回数券が主となっていたが、特に、若い世代で普及するQRコード・バーコードを利用したキャッシュレス決済を追加することで、利用者の利便性向上を目指すものである。

図表2-3-1-4 運賃のキャッシュレス決済

北海道拓殖バス からのお知らせ
Hokkaido Takusyoku Bus

2020年12月15日
QR・バーコード決済
(キャッシュレス決済)

一般路線バスに一斉導入!

PayPay au PAY d払い Alipay 微信支付 WeChat Pay

今後、さらに利用可能なキャッシュレス決済を追加していく予定です

①ご乗車時、入口にQR・バーコードを読み取る機械(リーダー)はありません。QR・バーコード決済の方も、ご乗車の際は**必ず整理券をお取りください。**

②整理券には、乗車地を記録するバーコードが印字されています。整理券は折り曲げたり、丸めたりしないようお願いします。

③降車の際、**先に整理券を運賃箱に入れてください。**整理券と一緒に、現金や回数券等をまとめて入れないようお願いします。帯広市高齢者バス無料乗車証をご利用の方も、これまでの回数箱ではなく運賃箱に整理券を入れてください。

④整理券を入れると、運賃箱のモニターに運賃額が表示されます。現金や回数券等を運賃箱に入れるか、定期券や帯広市高齢者バス無料乗車証等を運転手にご呈示ください。

⑤現金支払の場合は、モニターに残りの投入必要額が表示されます。両替が必要な場合は先にお済ませください。なお、2,000円以上の高額紙幣は両替できません。

【お問い合わせ】
北海道拓殖バス株式会社
業務部 営業課
0155-31-8811 (8:45 ~ 17:30)

資料：北海道拓殖バスHPより

b. 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

北海道芽室町では、交通空白地である農村地区住民の市街地への移動を支援する「めむろコミ☆タク」の実証運行を上美生地区で行った。

高齢化が進む農業地区住民の市街地への移動と買物を支援するため、新たなサブスクリプション型乗合デマンドタクシーを導入するとともに、商業従事者等との連携を図ることを目的としている。

図表2-3-1-5 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

高齢者＜過疎＞に優しい共生・支援型 芽室MaaS事業

(事業の概要を記載)

高齢化が進む農業地域居住者の市街地への移動と買物を支援する為、新たなサブスクリプション型乗合デマンドタクシーを導入するとともに、商業従事者との連携を図る。

協議会の 構成員	【幹事】芽室町、NPO法人上美生、(株)ジェイアル東日本企画、有限会社こばとハイヤー、芽室町商工会、(株)電腦交通、芽室町農業協同組合、芽室消費者協会、芽室町市街地町内会連合会、芽室町民生委員児童委員協議会、育児ネットめわろ、国土交通省北海道運輸局帯広運輸支局、十勝総合振興局										
地域 課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 農村地区の過疎、高齢化 ● 域内学生（高校生）の通学 ● 公共交通（路線バス、鉄道）の不足 ● タクシー乗務員の成り手、担い手不足 ● 公共交通の不足による買物難民化 										
事業 概要	<table border="1"> <tr> <td>サービス 開始時期</td><td>2022年1月</td></tr> <tr> <td>エリア</td><td>芽室町上美生地区</td></tr> <tr> <td>MaaS システム</td><td>WEBサービスと電話によるデマンド予約、買い物支援サービス注文機能、及び、タクシー車内での買物発注機能を独自に開発、提供</td></tr> <tr> <td>交通 サービス</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗合型オンデマンド交通の運行 ● 上記予約・決済機能の提供（高齢者向けに電話によるオペレーションコールセンターを構築） ● サブスクリプション型の運行形態でのサービス提供 </td></tr> <tr> <td>交通以外 のサービス</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ● ドライバーと商業施設との連携による、買い物代行と復路車両へ荷物の混載による買物支援サービスの提供 ● ミニホールフーズ型新商品購入サービス（ピッカー）をアレンジした従来のないデリバリーシステム・サービスの提供 ● 交通及び買物を便利にするキャッシュレスサービスの提供 ● 病院等特定目的地における予約代行システムの開発と提供 </td></tr> </table>	サービス 開始時期	2022年1月	エリア	芽室町上美生地区	MaaS システム	WEBサービスと電話によるデマンド予約、買い物支援サービス注文機能、及び、タクシー車内での買物発注機能を独自に開発、提供	交通 サービス	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗合型オンデマンド交通の運行 ● 上記予約・決済機能の提供（高齢者向けに電話によるオペレーションコールセンターを構築） ● サブスクリプション型の運行形態でのサービス提供 	交通以外 のサービス	<ul style="list-style-type: none"> ● ドライバーと商業施設との連携による、買い物代行と復路車両へ荷物の混載による買物支援サービスの提供 ● ミニホールフーズ型新商品購入サービス（ピッカー）をアレンジした従来のないデリバリーシステム・サービスの提供 ● 交通及び買物を便利にするキャッシュレスサービスの提供 ● 病院等特定目的地における予約代行システムの開発と提供
サービス 開始時期	2022年1月										
エリア	芽室町上美生地区										
MaaS システム	WEBサービスと電話によるデマンド予約、買い物支援サービス注文機能、及び、タクシー車内での買物発注機能を独自に開発、提供										
交通 サービス	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗合型オンデマンド交通の運行 ● 上記予約・決済機能の提供（高齢者向けに電話によるオペレーションコールセンターを構築） ● サブスクリプション型の運行形態でのサービス提供 										
交通以外 のサービス	<ul style="list-style-type: none"> ● ドライバーと商業施設との連携による、買い物代行と復路車両へ荷物の混載による買物支援サービスの提供 ● ミニホールフーズ型新商品購入サービス（ピッカー）をアレンジした従来のないデリバリーシステム・サービスの提供 ● 交通及び買物を便利にするキャッシュレスサービスの提供 ● 病院等特定目的地における予約代行システムの開発と提供 										
事業 目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化、過疎化が進む農村地区住民の移動手段の確保 ● 公共交通空白地における公共交通サービスの実現に向けた需要及びニーズ調査の実施 ● 商業従事者を始めとした、地域住民による協働の交通サービス化（「権利能力なき社団」による自家用有償旅客運送）を目指す為の検証 										

取組イメージ

MaaSを通じて提供するサービスのイメージ

評価指標

- 利用者の属性・頻度などの集計・分析
- 設定料金の適正度の調査
- 乗降場所ログによる集計・分析
- 買物支援需要と生活必要商材の検証
- 地域外住民の利用需要の検証
- 外出頻度の向上に向けた施策の検討資料の蓄積

今後の方向性

- 今事業では対象となるエリアを限定したうえで実施し、今後対応エリアの拡大に向け課題の可視化を図る。
- タクシー運転手の担い手不足は深刻な将来課題であり、タクシー事業者自らが陣頭指揮を執り、自家用有償旅客運送の町内での実現化を目指す取組みに繋げる。
- 協力する商業従事者ネットワークを構築、必要な機能、サービスを模索し、協働による域内消費の拡大ムーブメント化を目指す。

資料：国土交通省北海道運輸局作成

c. 相乗り型オンデマンド交通のサブスクリプションサービス

WILLER株式会社とKDDI株式会社は、エリア定額乗り放題サービス（mobi）を2022年1月から共同で提供し、同年4月以降合併会社（Mobility Community株式会社）として事業を開始こととした旨を発表した（相乗り型オンデマンド交通のサブスクリプションサービス）。

このサービスは、AIルーティングにより、予約状況や道路状況を考慮し、半径約2kmを目安としたエリア内を出発地から目的地まで最適なルートで効率よく移動することを意図したものである。WILLER株式会社はこれまで京都府北部地域等においても短時間のサービスの実証実験も行っている。

図表2-3-1-6 タクシー等のサブスクリプションサービス



資料：WILLER web サイト ニュースリリース

図表2-3-1-7 AIオンデマンド交通導入の実証実験

自家用車に依存しない地域の移動手段を確保するため、地域のあらゆる移動ニーズの集積を行い、オンデマンド交通と公共交通の複合サービスの提供を行う。また、AIオンデマンド交通を利用してデリバリーサービスの提供も行う。

協議会の 構成員	取組イメージ	
	提供したMaaSサービスの全体像	デリバリーサービスアプリ画面
地域課題	 <p>WILLER mobiのサービスのイメージ</p> <p>使用車両</p> <p>運行エリア</p>	
取組の概要	<p>期間</p> <p>エリア</p> <p>MaaSシステム</p> <p>交通サービス</p> <p>交通以外のサービス</p>	<p>検証結果</p> <p>今後の方向性</p>
検証内容	<p>資料：国土交通省総合政策局作成</p>	

資料：国土交通省総合政策局作成

第2節 国・自治体等における取組

公共交通機関は、地域住民の日常生活や我が国の経済産業活動を支える、エッセンシャルサービスとして、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の中で、地域住民の移動の足として重要な役割を担っている。

需要の急激な減少により、持続的な運行が危ぶまれる公共交通の維持・確保と、感染防止対策の徹底による安全・安心の確保の両方の視点から、様々な支援策を講じている。

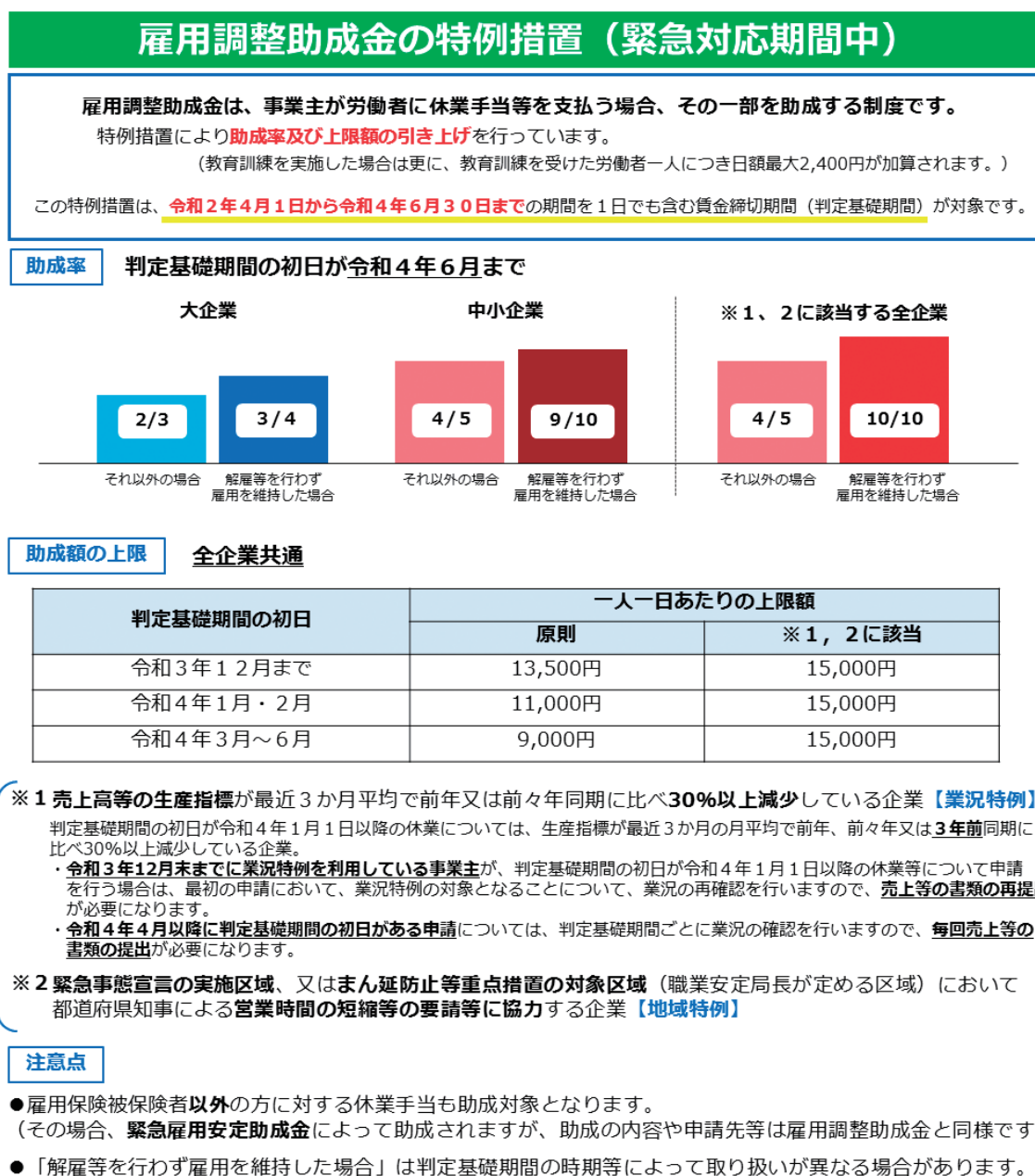
a. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するとともに、その影響を受けている地域経済や住民生活を支援し、地方創生を図るため、地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事業を実施できるように、内閣府では「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」による支援を実施している。

b. 雇用調整助成金

新型コロナウイルス感染症の影響により、事業活動の縮小を余儀なくされた事業主が、一時的に休業、教育訓練又は出向を行い、労働者の雇用維持を図った場合、雇用調整助成金において新型コロナウイルス感染症の影響に伴う特例を設けている。

図表2-3-2-1 雇用調整助成金の概要



資料：厚生労働省

c. 事業復活支援金

消費者の外出・移動の自粛や新しい生活様式への移行による需要の減少等、新型コロナウイルス感染症により大きな影響を受ける中堅・中小・小規模事業者、フリーランスを含む個人事業者に対して、事業規模に応じた給付金を支給している。

図表2-3-2-2 事業復活支援金の概要

- 新型コロナウイルス感染症により、大きな影響を受ける中堅・中小・小規模事業者、フリーランスを含む個人事業者に対して、事業規模に応じた給付金を支給します。以下のポイント1、2を満たす事業者は、**業種や所在地を問わず給付対象**となり得ます。

給付対象について

ポイント1	新型コロナウイルス感染症の影響 を受けた事業者が対象となり得る（具体的な影響はP.4参照）。
ポイント2	2021年11月～2022年3月の いずれかの月の売上高が 、2018年11月～2021年3月までの間の任意の同じ月の売上高と比較して 50%以上 又は 30%以上50%未満減少 した事業者

給付額 = **基準期間の売上高** - **対象月の売上高** × 5

基準期間	「2018年11月～2019年3月」,「2019年11月～2020年3月」,「2020年11月～2021年3月」のいずれかの期間 (対象月を判断するため、売上高の比較に用いた月（基準月）を含む期間であること)
対象月	2021年11月～2022年3月のいずれかの月 (基準期間の同月と比較して売上高が50%以上又は30%以上50%未満減少した月であること)

給付上限額

売上高減少率	個人事業者	法人		
		年間売上高※ 1億円以下	年間売上高※ 1億円超～5億円以下	年間売上高※ 5億円超
▲50%以上	50万円	100万円	150万円	250万円
▲30%以上50%未満	30万円	60万円	90万円	150万円

※基準月（2018年11月～2021年3月の間で売上高の比較に用いた月）を含む事業年度の年間売上高

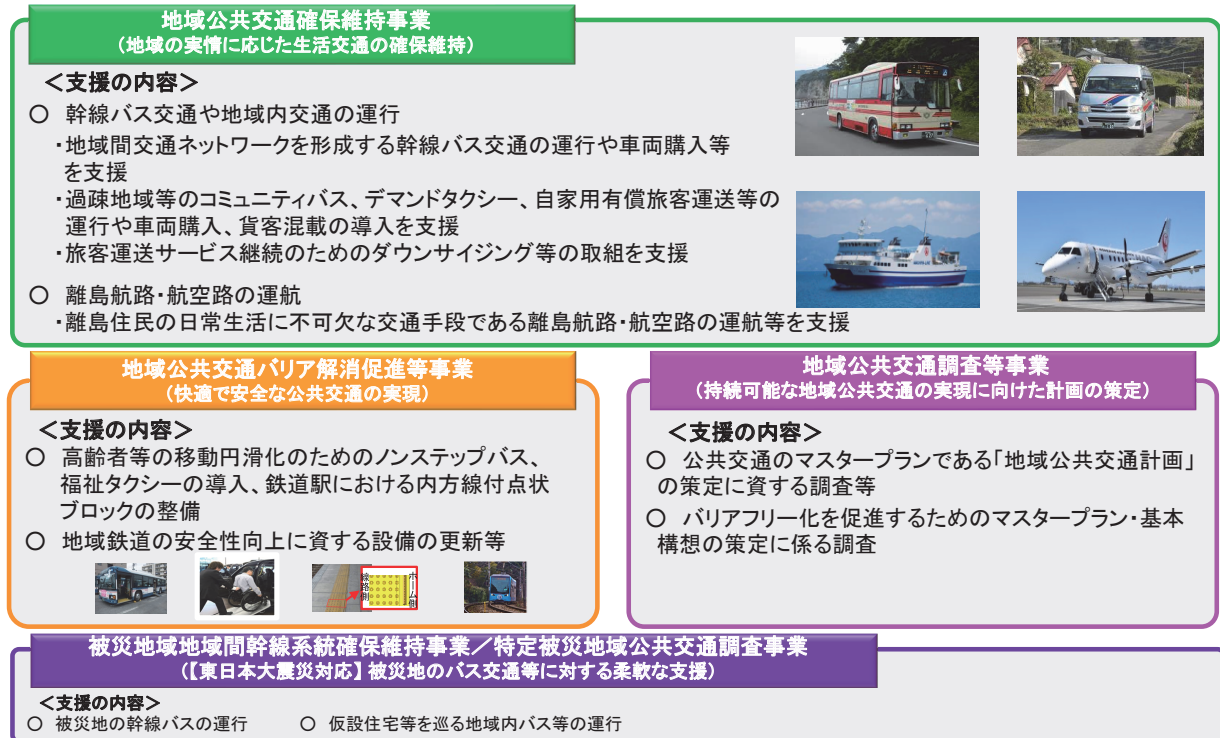
資料：中小企業庁

d. 地域公共交通確保維持改善事業費補助金

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の制度が設けられている。

図表2-3-2-3 地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))



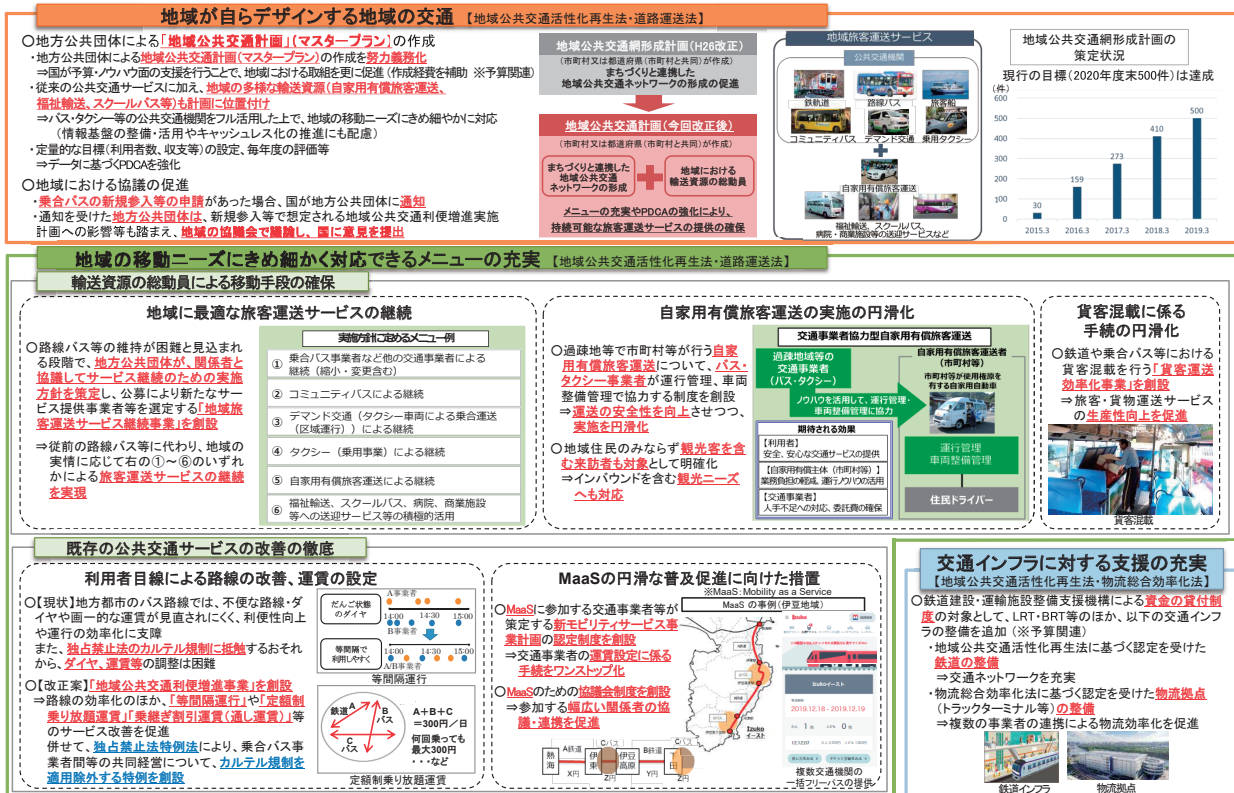
資料：国土交通省総合政策局作成

e. 地域公共交通活性化再生法の活用による持続可能な地域公共交通の実現

持続可能な地域公共交通の実現に向け、2020年11月に改正・施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域公共交通活性化再生法」という。図表2-2-1-1）を踏まえ、「地域が自らデザインする地域の交通」、「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」、「事業者による競争だけではなく、事業者間の連携の促進」の3つの柱を主軸とし、次の様な事業を展開している。

- ・ 地域公共交通計画（マスタープラン）作成の努力義務、計画における定量的な目標設定、実施状況の分析。評価の明確化のフォロー
- ・ 地域公共交通利便増進事業の創設
- ・ 新モビリティサービス事業の創設によるMaaSの推進
- ・ 地域旅客運送サービス継続事業の創設、交通事業者協力型の自家用有償運送制度による交通不便地域の足の確保
- ・ 貨客運送効率化事業の創設により、鉄道、乗合バスによる貨客混載輸送の許認可手続きを効率化

図表2-3-2-4 地域公共交通活性化再生法の支援メニュー



資料：国土交通省総合政策局作成

f. 独占禁止法特例法等の活用による地域交通事業者の連携

人口減少等による厳しい経営環境の下でも、乗合バス事業者及び地域銀行が提供するサービスの維持が図られるよう「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律(令和2年法律第32号。以下「独占禁止法特例法」という。))が2020年11月に施行され、国土交通大臣による認可を受けて行う乗合バス等の共同経営については独占禁止法を適用しないこととされた。

図表2-3-2-5 独占禁止法特例法の概要

法律の目的・構成等

目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

1. **総則** - **法律の目的**（上記）、**定義**（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
 - 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
 - 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
 - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議
 - 国土交通大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. **附則** - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

施行日

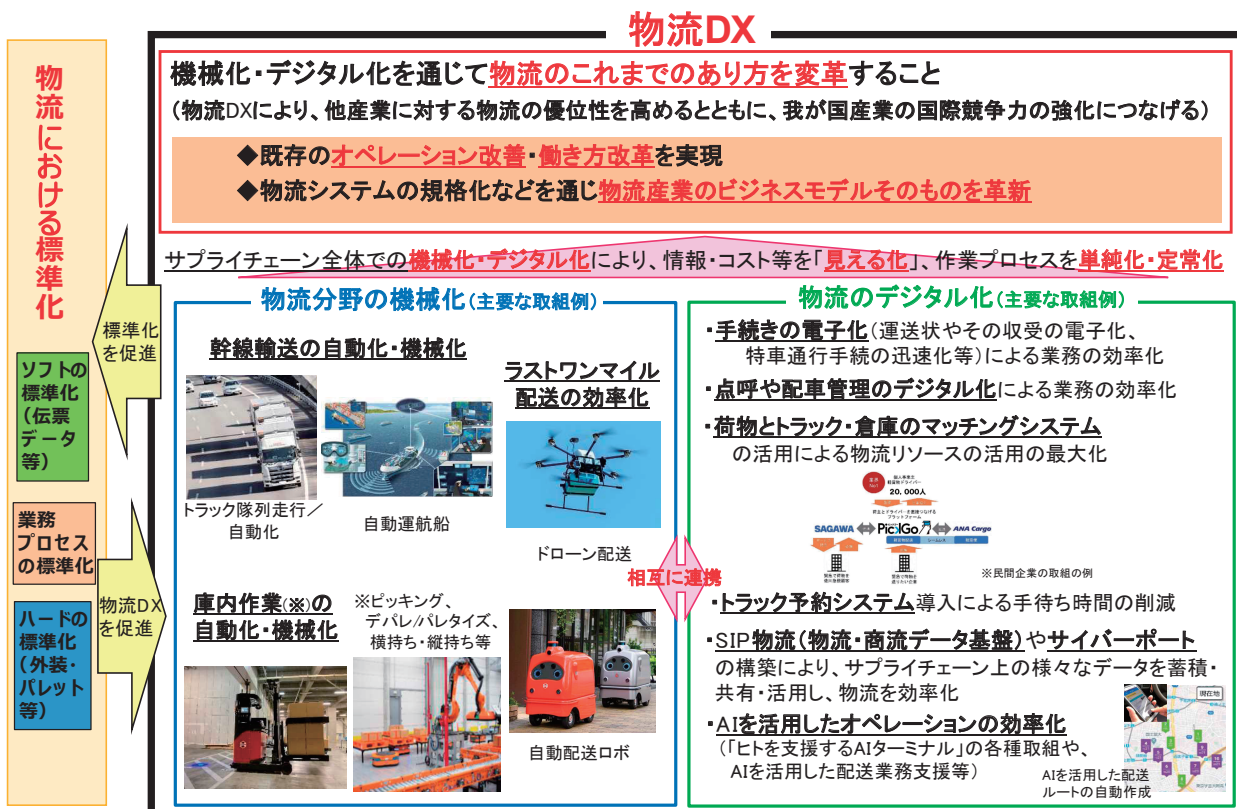
令和2年11月27日（公布後6月施行）

資料：国土交通省総合政策局作成

g. 物流DX・物流標準化の取組

我が国の物流をめぐる環境は、労働力不足の深刻化、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う社会・経済環境の変化、AI・IoT等の最新技術の進化等、様々な変化が生じており、このような中、2021年6月に閣議決定された「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」においても、取り組むべき施策として「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）」が挙げられたところである。

図表2-3-2-6 物流DXの取組事例



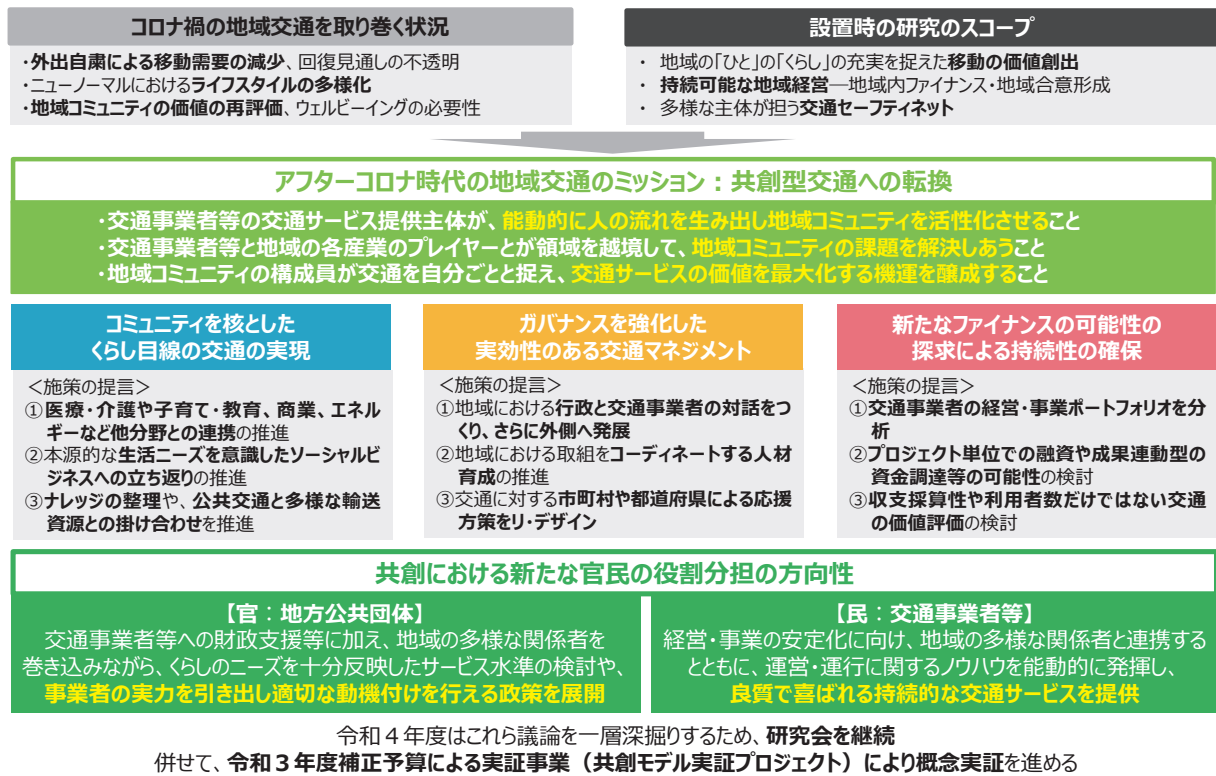
資料：国土交通省総合政策局作成

h. アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会

国土交通省では、危機に瀕する地域交通について、感染症を契機に人々の暮らしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、移動サービスの質・持続性を向上させるため、地域の多様な関係者による「共創」を推進する研究会を開催した。

感染症による交通事業者の経営悪化やニューノーマルにおける利用者のライフスタイルの変化を踏まえ、地域交通が地域で果たすべき役割や、より持続可能性を高めるための方法について、コミュニティ、ガバナンス、ファイナンスという切り口から、官民や分野に捉われない「共創」を交通分野で一層進展させていくための手法を議論し、2022年3月に、中間整理として取りまとめたところである。

図表2-3-2-7 アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会中間整理



資料：国土交通省総合政策局作成

i. アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

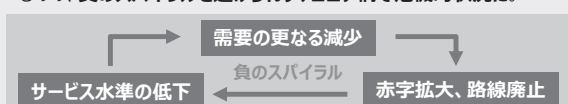
国土交通省では、住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、[1]官と民で、[2]交通事業者相互間で、[3]他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）する方策を検討している。

図表2-3-2-8 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会の概要

○ 住民の豊かな暮らしの実現に不可欠なバス・鉄道などの地域交通について、**人口減少やコロナの影響で一層厳しい状況であることを踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ**、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、**地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再設計）する方策**を探る。

①官と民の共創：交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化

・旺盛な需要のもとで、交通事業者が独自にサービス水準を設定し運行する仕組みは、**人口減少等が進み、需要が大幅に減少する状況下で困難に**。地域公共交通活性化再生法や欠損額の補助で対応してきたものの、**負のスパイラルを避けられず、コロナ禍で危機的状況に**。



・意欲ある地域では、こうした状況の打破のため、**公的主体と民間事業者が能動的に連携して、望ましいサービス水準（路線網、運行計画、運賃等）を設定し、公的主体による効率的な支援のもと、交通事業者は改善インセンティブが働く状態で運行を担うようにすることで、持続可能性を高める動きが出ており、これを後押しすることが必要ではないか。**

・MaaSや自動運転など最新のデジタル技術等を中長期・安定的に実装するには、地域の魅力向上や地域活性化に加えて、**地域社会になじむ形で、生活の利便性向上を図るためのアプローチが必要ではないか。**

②交通事業者相互間の共創：モードの垣根を超えた交通サービスの展開

・独占禁止法特例法（令和2年制定）により、**利便性の高いサービスの実現を図りつつ、持続可能性を高めるため、カルテル規制を適用除外し、交通事業者相互の共創の促進を図る共同経営が可能に。**

・乗合バス事業者間だけでなく、**並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など、モードに捉われず移動サービスを一体的にとらえて確保・充実していくためのアプローチが必要ではないか。**

③他分野を含めた共創：暮らしに関わる産業領域一体での交通創出

・需要の減少により、**運賃収入だけを原資とした従前のビジネスモデルでは成り立たず、まちづくり・地域づくりと連携しつつ、地域に必要な交通を住民主体で再構築する兆しが見られている。**

・交通事業者が暮らしに関わる地元の企業等と適切にリスク分担し、サービスの運営・運行においてノウハウを発揮しつつ、**既存の枠組みとは異なる方法で暮らしのための交通を創出するアプローチが必要ではないか。**

資料：国土交通省総合政策局作成

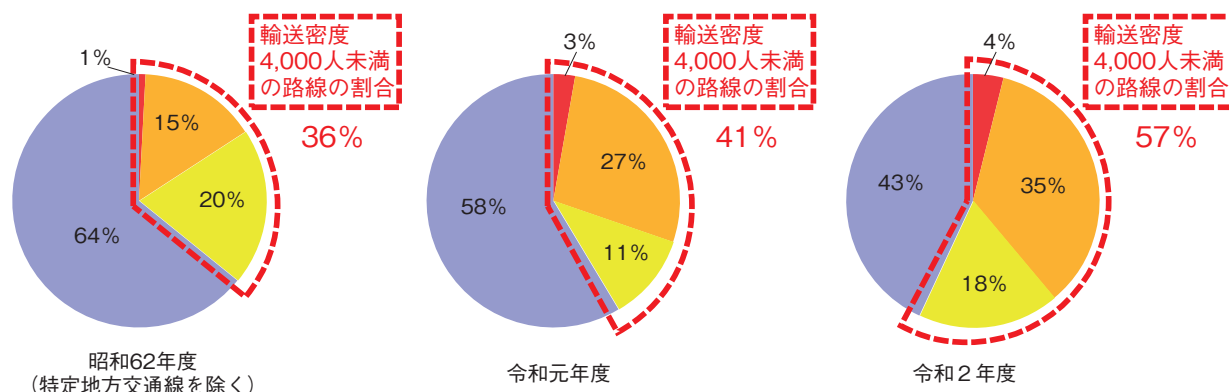
j. 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会

ローカル鉄道の一部においては、JR各社の線区を含め、沿線人口の減少・少子化に加え、マイカーへの転移等により、利用者が大幅に減少し、投資の抑制や減便等が進んだ結果、公共交通機関としての機能が十分に発揮できていない状況が出てきている。

こうした危機的な状況にあるローカル鉄道については、鉄道事業者と沿線自治体が一体となって、より利便性と持続可能性が高い地域モビリティを再構築していくことが必要であり、国土交通省では、2022年2月に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を立ち上げ、このための具体的方策について検討を進めている。

本検討会においては、鉄道事業者、沿線自治体のみならず、国も主体的に関わり、鉄道事業者や沿線自治体の取組を積極的に支援していくべきことなどが指摘されており、夏ごろを目途にとりまとめることとしている。

図表2-3-2-9 JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合



※営業キロベース（路線単位での計算）
 ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
 ※新幹線を除く
 ※輸送密度は、旅客営業キロ1キロメートル当たりの
 1日平均旅客輸送人員
 （年間輸送人キロ÷営業キロ÷年間営業日数）

凡例	輸送密度	昭和62年度 (特定地方交通線を除く)	令和元年度	令和2年度
■	200人未満	1%	3%	4%
■	200人～2,000人	15%	27%	35%
■	2,000人～4,000人	20%	11%	18%
■	4,000人以上	64%	58%	43%
		(100%)	(100%)	(100%)

資料：国土交通省鉄道局作成

k. 鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会

鉄道の運賃料金制度に関しては、1999年に鉄道事業法が改正され、現在の制度が導入されてから20年以上が経過している。この間、新型コロナウイルス感染症の影響によるテレワークの普及やICカードシステムの急速な普及に見られるようなデジタル技術の発展、MaaSをはじめとする地域における様々な交通モードとの連携強化等、鉄道を取り巻く社会経済状況は大きく変化している。

また、昨今では、近年相次いで発生している鉄道車内における傷害事件の発生等を踏まえたセキュリティ対策、激甚化・頻発化する災害への対応、鉄道施設の老朽化対策等といった鉄道における安全性の向上のための対策が急務となっている。

こうした状況を踏まえ、鉄道事業の持続的な運営を可能とするとともに、多様化する利用者ニーズに鉄道サービスが適切に対応することを可能とするため、運賃・料金制度について今日的な観点から検証を行うこととし、2022年2月より、交通政策審議会の下に、「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」を設置し、議論を行っている。

第4章 今後の展望

第Ⅱ部

ポストコロナへ対応した交通・物流の新たな動き

我が国における新型コロナウイルス感染症の直近の新規陽性者数は、2021（令和3）年9月以降、急速に減少に転じたものの、2021年12月下旬以降再び増加傾向となるなど、引き続き、予断を許さない状況である。

コロナ禍における「新しい生活様式」の定着は人流の抑制だけにとどまらず、人々の意識の変化をももたらし、テレワーク率の上昇や通勤手段の変化、通信販売利用率の上昇等、交通・物流分野にも様々な影響をもたらすこととなった。

コロナ禍が長期化したことにより、交通事業者においては資産売却等の経営見直しや赤字事業者の増加等の動きがあっただけでなく、路線バスの減便等、我々の生活に直結する影響もあった。

このような中、交通事業者においては感染リスク低減に係る取組だけでなく、交通分野以外との連携による新たな取組が始まってきており、ウィズコロナ・ポストコロナに向けた動きも出てきている。国・地方公共団体においてもこのような取組に対し、地域公共交通活性化再生法や独占禁止法特例法等による制度面での支援や新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金による財政面での支援を行っているところであり、これらに加え、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）する方策の検討等、今後の交通分野に係る検討も始めている。

従前より交通政策が目指してきた「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなくニーズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現」という使命は、コロナ禍においてはますます重要な使命となっている。

交通政策基本法及び交通政策基本計画の下、持続的で強靱、高度なサービスを提供する次世代型の交通システムへ転換すべく、多様な主体が連携・協働しつつ、商業的手法に加え、公助・共助・自助に係るあらゆる施策を総動員して全力で取り組んでいかなければならない。

第Ⅲ部及び第Ⅳ部においては、交通政策基本計画の構成に従い、同計画の基本的方針AからCを第1章から第3章として、同計画に盛り込まれた施策の進捗状況や今後の取組方針を記載する。

第Ⅲ部 令和3（2021）年度交通に関して講じた施策

第Ⅳ部 令和4（2022）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、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

第1節 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

第2節 まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

第3節 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

第4節 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

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1節 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

第3節 サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

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

第1節 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

第2節 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保

第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速

第Ⅲ部

令和3（2021）年度交通に関して講じた施策

第Ⅳ部

令和4（2022）年度交通に関して講じようとする施策

