

平成30年版交通政策白書について

国土交通省総合政策局

平成30年6月

平成30年版交通政策白書の構成

交通政策白書は、交通政策基本法第14条に基づき、毎年、国会に提出。以下の4部で構成。

第Ⅰ部 交通の動向

交通の各分野における利用状況や整備状況について、近年の動向を把握し、背景事情を分析する。

- 第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向
- 第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向
- 第3章 各交通モードの動向
- コラム 明治150年の交通の歩み

第Ⅱ部 少子高齢化・人口減少に対応した交通【テーマ章】

少子高齢化・人口減少とそれにより生じている社会の変化や交通への影響を示した上で、交通をめぐる課題を整理し、施策や取組を紹介する。

- 第1章 少子高齢化・人口減少と交通をめぐる課題
- 第2章 交通に関する施策や取組

第Ⅲ部 平成29年度交通に関して講じた施策 / 第Ⅳ部 平成30年度交通に関して講じようとする施策

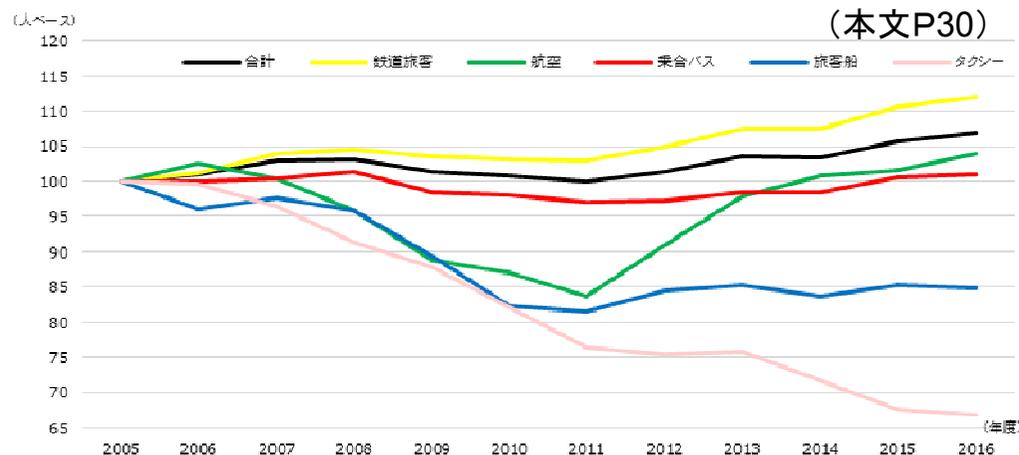
交通政策の基本的な枠組みである交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)に基づいて、政府の取組の進捗状況を確認する。

- 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- 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
- 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

第1部 輸送量とその背景(旅客輸送)

- 国内旅客輸送は、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、全体では緩やかに増加している。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。
- 国際航空旅客輸送は、ここ数年、訪日外国人旅行者の顕著な増加や、LCC利用者の急増に伴い急増している。

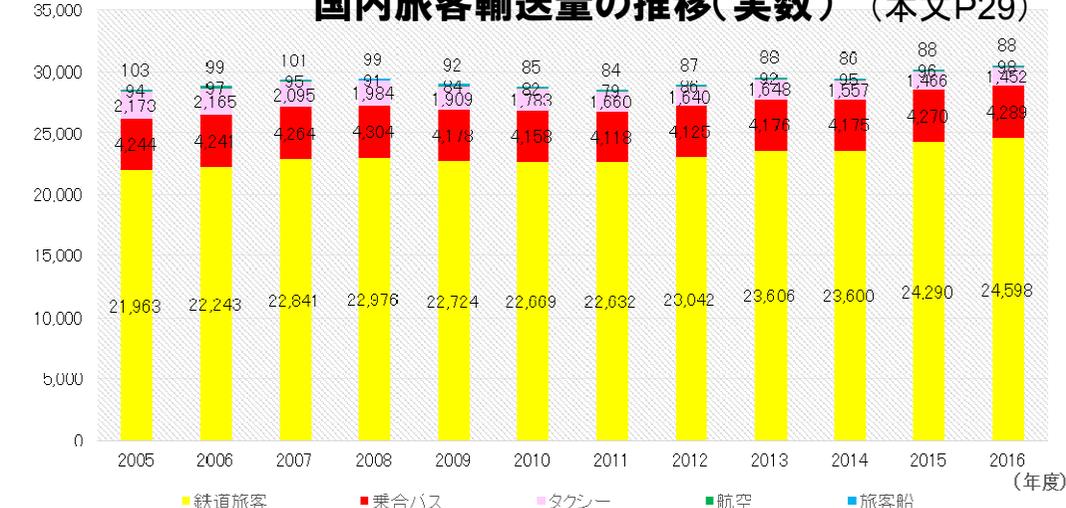
国内旅客輸送量の推移(2005年度を100とした場合の動き)



(出典)「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

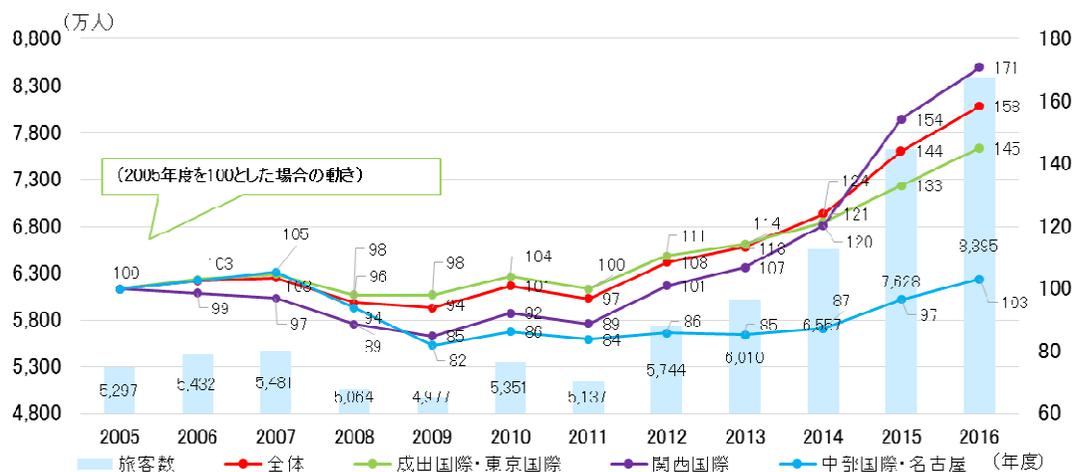
(百万人)

国内旅客輸送量の推移(実数) (本文P29)



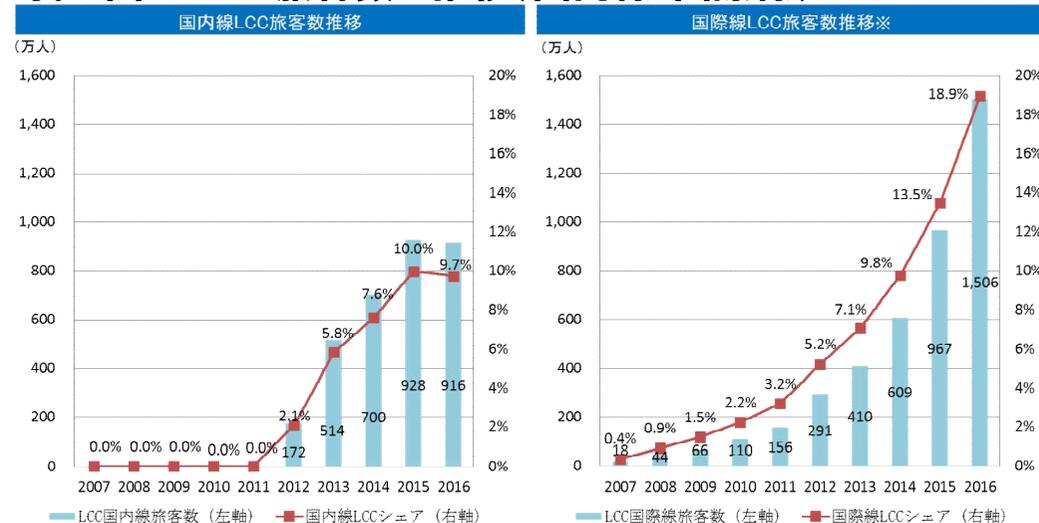
(出典)「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

国際航空旅客輸送量の推移 (本文P35)



(出典)「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

我が国のLCC旅客数の推移(国内線・国際線) (本文P103)

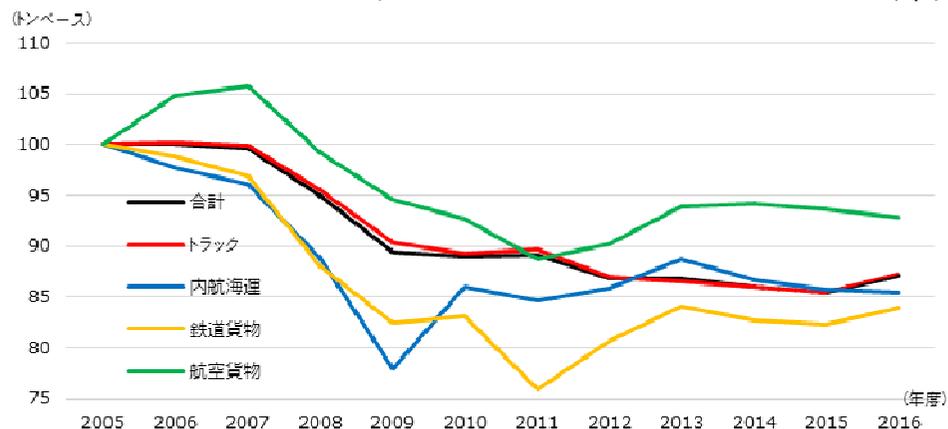


(出典)国土交通省航空局作成

第1部 輸送量とその背景(貨物輸送)

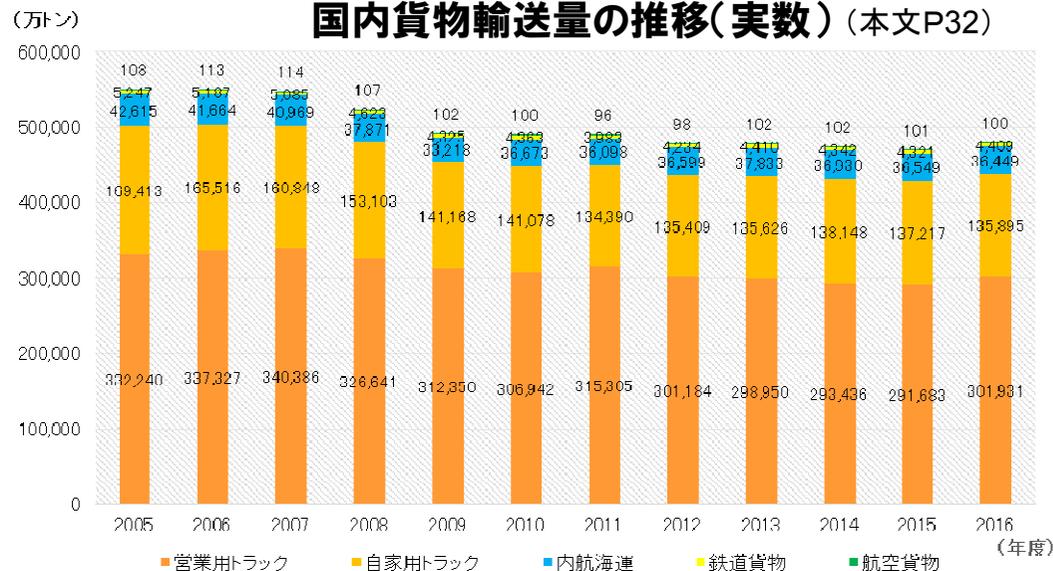
- 国内貨物輸送は、いずれの交通モードにおいても、リーマンショックの影響で急減した後は概ね安定的に推移している。一方で、宅配便取扱個数は、インターネット通販市場の拡大により大幅に増加している。
- 国際貨物輸送は、リーマンショックによる落ち込みから回復した後、ここ数年においては、外航海運(コンテナ)は横ばい、航空は増加傾向にある。

国内貨物輸送量の推移(2005年度を100とした場合の動き)(本文P33)



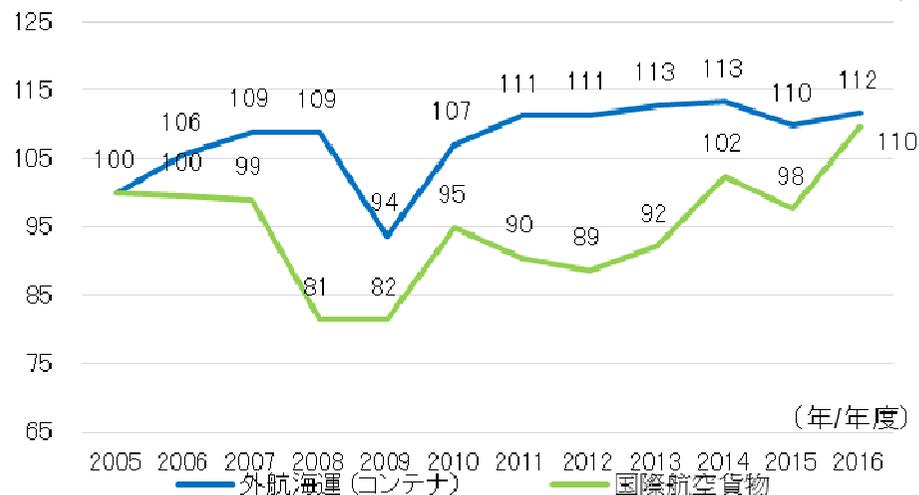
(出典)鉄道輸送統計、自動車輸送統計、内航船舶輸送統計、航空輸送統計より作成

国内貨物輸送量の推移(実数)(本文P32)



(出典)「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」等より作成

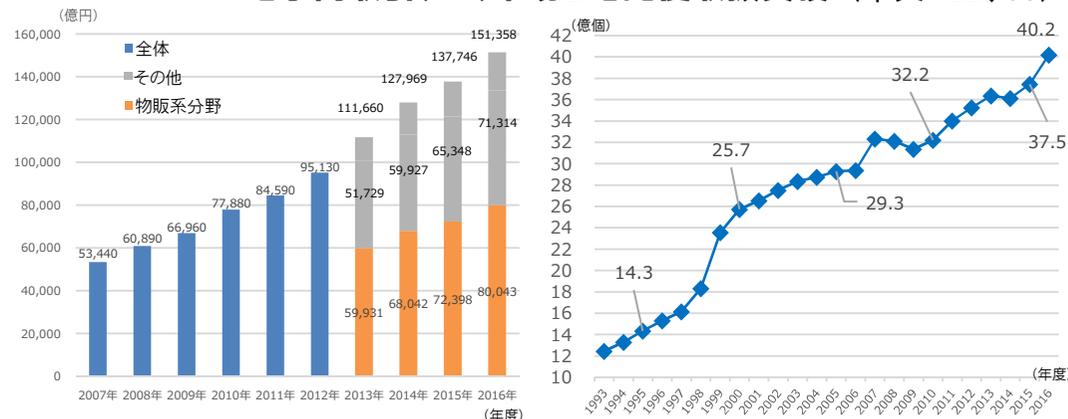
国際貨物の輸送量の推移(2005年度を100とした場合の動き)(本文P36)



※航空は年度、海運は暦年で集計。

(出典)空港管理状況調査、日本出入航空貨物路線別取扱実績、港湾統計より作成

電子商取引(EC)市場と宅配便取扱実績(本文P22、60)



注:分野別規模は2013年から調査開始

(出典)経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

注:2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上

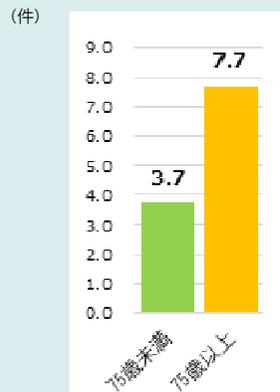
(出典)国土交通省「宅配便取扱実績について」より作成

第II部 1. 高齢者等が使いやすい交通

課題

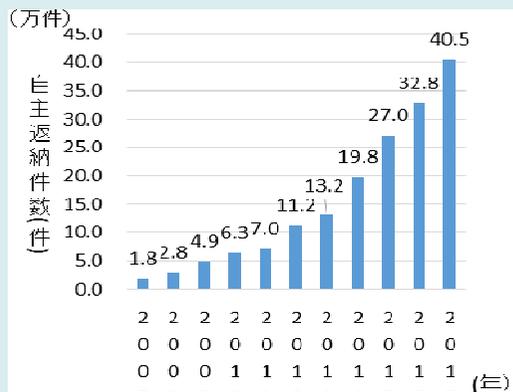
○改正道路交通法の施行や相次ぐ高齢運転者による交通死亡事故を背景に、運転免許証の自主返納件数が増加（本文P126）

運転免許人口10万人当たりの死亡事故件数(2017年)



(出典)警察庁資料より

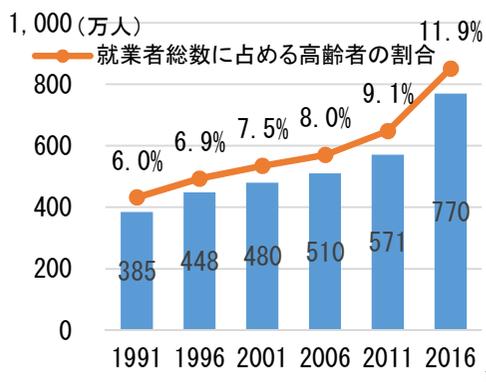
運転免許証の自主返納件数の推移(65歳以上)



(出典)警察庁資料より

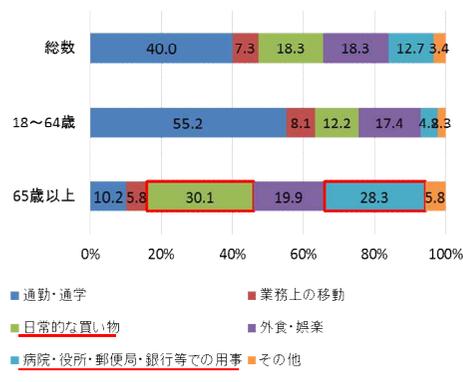
○働く高齢者が増加しているとともに、買い物や病院・役所等での用事などを目的として外出する高齢者も多い（本文P124、125）

高齢者の就業者数の推移



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

日常的な公共交通の利用の目的



資料：内閣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」(平成28年12月調査)から国土交通省総合政策局作成

⇒ 高齢者の移動手段の確保が必要

取組

○公共交通機関の利用促進（本文P136）

- ・ 高齢者の公共交通機関利用促進に対する地方公共団体の助成
- ・ 乗合タクシーなど、高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた国・地方公共団体・事業者による連携

高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の例(香川県高松市)



(出典)高松琴平電気鉄道株式会社HPより

○公共交通を補完する移動サービスの活用（本文P137）

- ・ 交通空白地などにおける高齢者の移動手段として、「自家用有償運送」制度の活用を推進



○交通行政と福祉行政との連携（本文P137）

- ・ 介護保険制度の支援を受けて行われる移動サービスについて、介護事業の対象にあたらない一般高齢者も利用可能であることを明確に位置づけ

○ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の一層の推進（本文P138）

- ・ 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を踏まえ、東京オリンピック・パラリンピックに向けた重点的なバリアフリー化、全国のバリアフリー水準の底上げ
- ・ バリアフリー法の改正法案を国会に提出

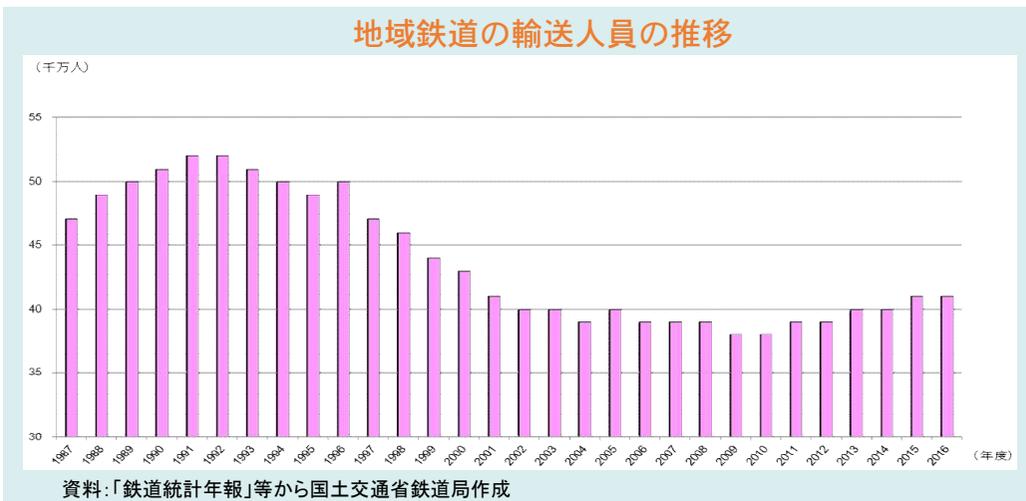
第II部 2. 持続可能な地域公共交通の構築

課題

○公共交通利用者が地方部を中心に減少。具体的には、地方部の乗合バスの輸送人員は緩やかに減少。(本文P127)



○地域鉄道の輸送人員はピーク時(1991年度)から約20%減少。(本文P128)

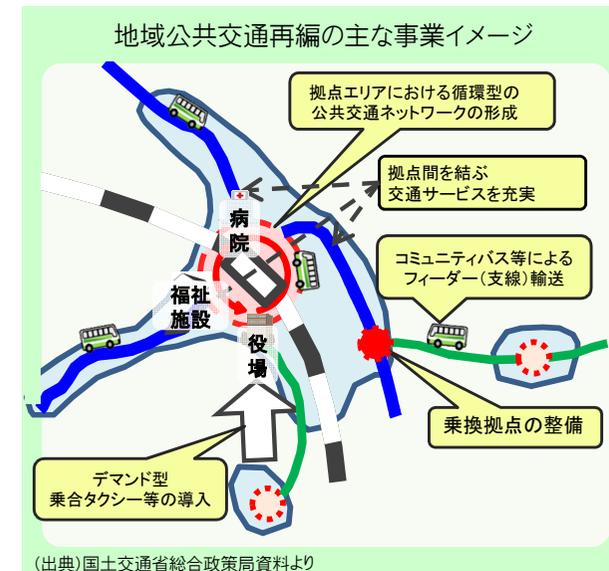


⇒地域と連携して持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に取り組むことが必要

取組

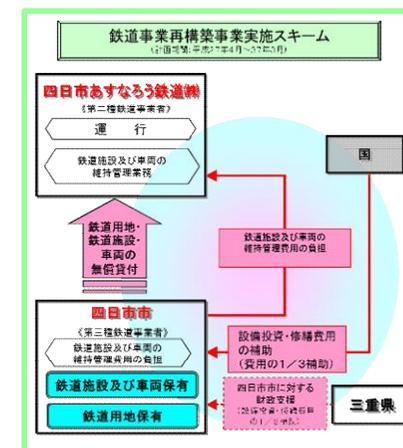
○まちづくりと連携した地域公共交通網の形成 (本文P141~145)
2018年3月末時点で、410件の「地域公共交通網形成計画」が策定され、23件の「地域公共交通再編実施計画」が認定

- ・ 中心市街地で循環路線を充実(熊本県八代市等)
- ・ 幹線路線で、連節バスやバスレーン、PTPSを導入(岐阜県岐阜市等)
- ・ 病院や観光施設を乗り換え拠点として、バス路線を再編(佐賀県唐津市、埼玉県東秩父村等)
- ・ 地域住民が主体的にコミュニティバスの運行に参画(岐阜県岐阜市等)



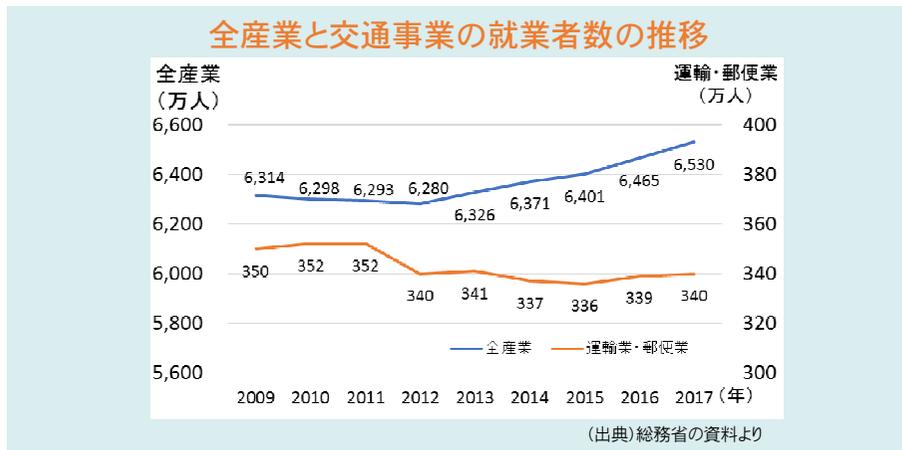
○鉄道の上下分離など、事業構造の変更による路線維持 (本文P141、145)
2018年3月末時点で、9件の「鉄道事業再構築実施計画」が認定

- ・ 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者は無償で使用。
上下が一体となった収支構造を構築し、安全・安定した運行を維持。
(三重県四日市市あすなろう鉄道等)

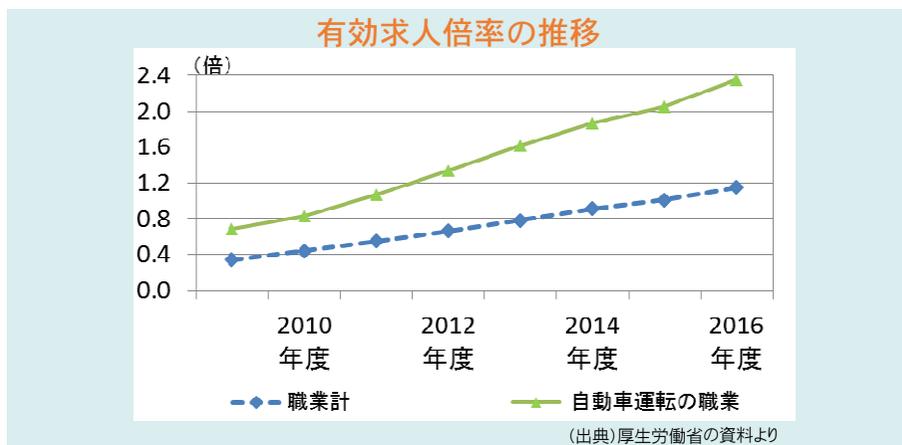


課題

○人口減少が進行し、交通サービスの担い手の不足感が高まっている。
全産業の就業者数が順調に増加している一方で、交通事業の就業者数は減少又は横ばいとなっている。（本文P39）



○特に、自動車運転者を中心に労働力不足が顕在化している。（本文P130）



⇒交通事業においても、潜在的な成長力を高め、働き手の減少を上回る生産性の向上等が必要

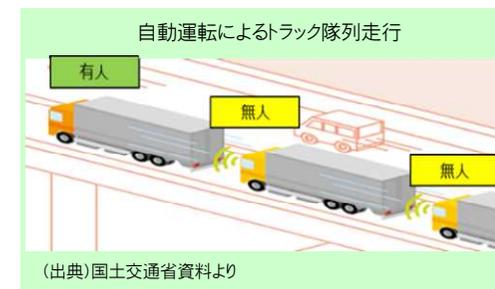
取組 ①

○IoT、ビッグデータ、人工知能(AI)等のイノベーションの成果を交通にも活用

・自動運転の実現に向けて必要なルールづくりなどの環境整備、自動運転技術の開発・普及促進に向けた取組を実施

① トラック隊列走行（本文P148）

：2020年の高速道路(新東名)での後続無人隊列走行の実現を目指し、実証実験を実施

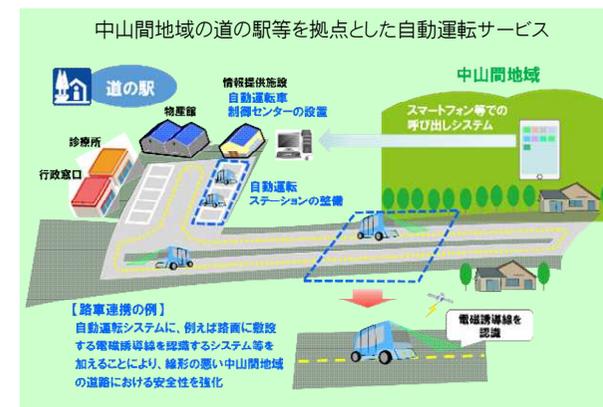


② ラストマイル自動運転による移動サービス（本文P148）

：過疎地等における運営コストの抑制や運転手不足を解消する新たな移動サービスとして、2020年度の実現を目指し、実証実験等を推進

③ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

：高齢化等が進展する中山間地域において、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指し、実証実験を実施（本文P149）



④ ニュータウンにおける多様な自動運転サービス（本文P149）

：急速な高齢化が進むニュータウンにおける多様な自動運転サービスの実現に向け、検討を推進

第II部 3. 交通の生産性革命②

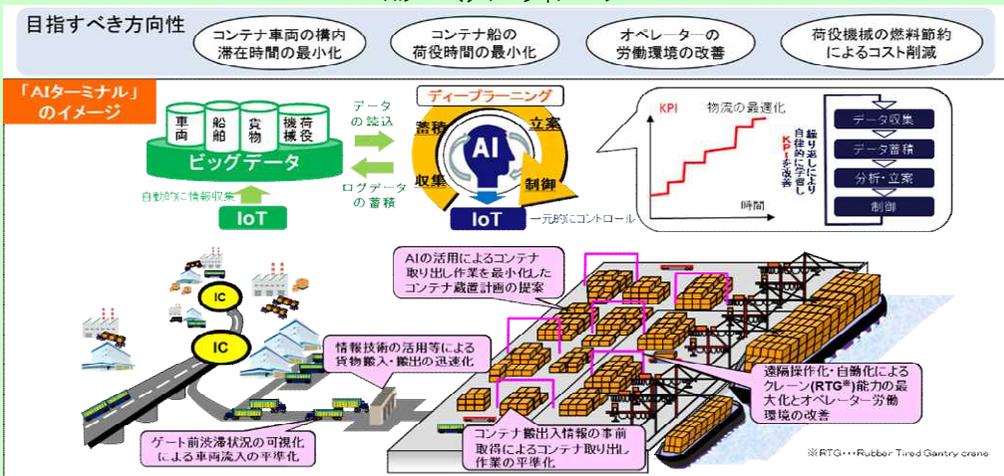
取組 ②

○IoT、ビッグデータ、人工知能(AI)等のイノベーションの成果を交通にも活用

- 小型無人機(ドローン)の更なる安全確保に向けた制度設計、技術開発のロードマップづくり、ドローンを使った荷物配送の実現に向けた検討などを推進 (本文P150)
- 自動運航船(船上の高度なセンサーや情報処理機能、セキュリティの確保された衛星通信、陸上からの遠隔サポート機能などを備えた船舶及びその運航システム)の実用化に向けて、技術開発の支援と国際基準の策定主導を推進 (本文P150)
- 我が国の力強い経済成長の実現を目指し、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」の実現を推進 (本文P151)



AIターミナルのイメージ

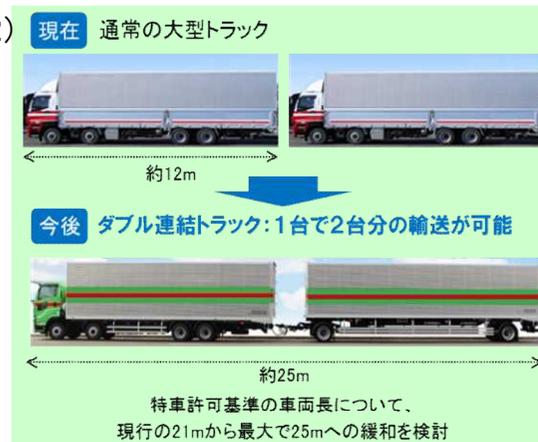


○「AIターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化し、特定港湾運営会社と日本企業により海外展開
 ○世界の膨大なインフラ需要を取り込むことにより、我が国の民間投資を喚起し、力強い経済成長を実現

取組 ③

○様々な工夫を通じた業務の効率化やサービスの付加価値向上

- 高速道路のピンポイント渋滞対策 (本文P152)
データに基づく分析を行うことにより、渋滞の集中箇所をピンポイントで抽出し、部分的な付加車線の設置等の対策を実施
- 道路の物流イノベーション (本文P152)
トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一大で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を推進
- 宅配便の一括配送 (本文P156)
一定の地域内において、1つの物流拠点に複数の宅配業者の荷物を集約し、特定の宅配業者が一括して各世帯に配送



宅配便の一括配送の事例のイメージ



第II部 4. 自動車運送事業の働き方改革①

課題

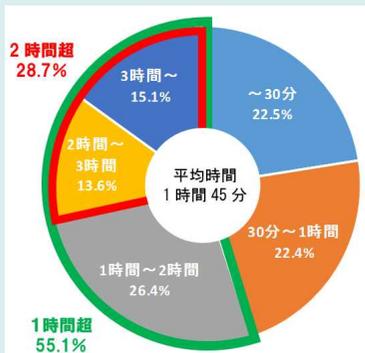
○バス、トラック等の自動車運転者の就業構造は、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性は少ない。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。

自動車運送事業（運転手）の就業構造（本文P52）

	バス	タクシー	トラック	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2015年度)	34万人 (2015年度)	83万人 (2017年)	—
女性比率	1.7% (2016年度)	2.7% (2016年度)	2.4% (2017年)	43.8% (2017年)
平均年齢	49.8歳 (2017年)	59.3歳 (2017年)	47.8歳 (2017年)	42.5歳 (2017年)
労働時間	210時間 (2017年)	189時間 (2017年)	217時間 (2017年)	178時間 (2017年)
年間所得額	457万円 (2017年)	332万円 (2017年)	454万円 (2017年)	491万円 (2017年)

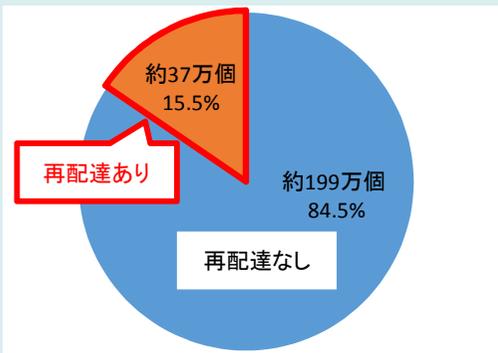
資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典：トラック輸送状況の実態調査(H27)

宅配便再配達率（本文P153）



平成29年10月期 宅配便再配達実態調査

取組 ① 労働生産性の向上

○「荷待ち時間」削減（本文P159）

・トラック予約受付システムの導入促進
トラック予約受付システムの導入により、トラック事業者側は物流施設の前での積み卸しの順番待ちが不要となり、倉庫業者側もトラックの到着時刻に合わせた庫内作業計画や人員配置の調整が可能に



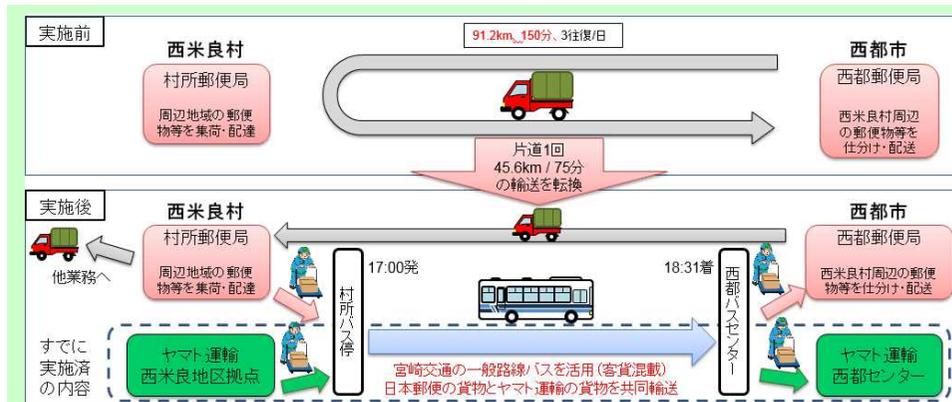
○「宅配の再配達」削減（本文P157）

・宅配ボックスのオープン化推進
宅配便再配達を減少させるため、公共スペースに設置が進むオープン型宅配ボックスを複数の宅配事業者が共同利用できるようなオープン化するための取組を推進



○貨客混載・共同輸送（本文P156）

・バスを活用した貨客混載・共同輸送
複数の宅配事業者がバス内に設けられた貨物用スペースを共同で活用し、貨客混載・共同輸送を実施（宮崎県西米良村地域）



⇒自動車運送事業の働き方改革が必要

第II部 4. 自動車運送事業の働き方改革②

取組 ② 多様な人材の確保・育成

○力仕事からの解放 (本文P160)

・荷役の機械化支援

テールゲートリフターを活用した荷役作業の効率化(荷役時間の短縮・荷役負担の軽減)を促進

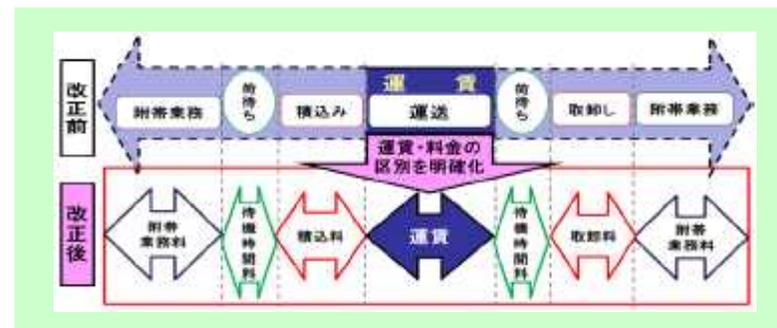


※ テールゲートリフターとは、トラックの荷台後部(テールゲート)に取り付けられた荷物積み降ろし用の昇降装置。荷物を載せて床面と地面の間を行き来するため、荷役機器を使用せず、ドライバー1人で比較的重い荷物の積み降ろしが可能

取組 ③ 取引環境の適正化

○運賃・料金の適正收受 (本文P161)

- ・トラック運送事業者が運送以外の役務の対価を、運賃とは別建てで收受できるように、標準貨物自動車運送約款の改正等を実施
- ・トラック運送事業者及び荷主側に対して、制度内容を浸透させる取組を実施



取組 ④ 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

○アクションプランの策定 (本文P161)

- ・業界における機運を高めるため、国土交通大臣からトラック・バス・タクシーの各事業者団体に対し、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の策定・公表・実施を要請
- ・要請を受けて各団体はアクションプランを策定



○ホワイト経営の「見える化」(本文P161)

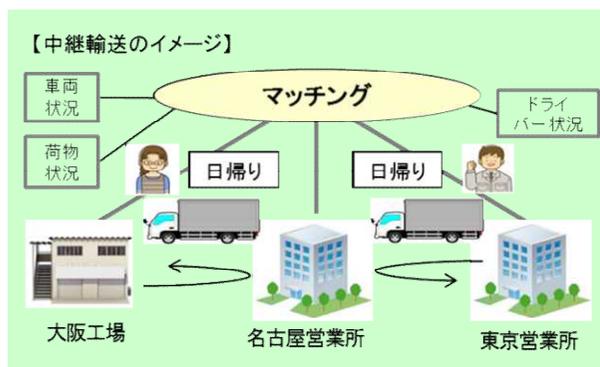
- ・長時間労働の是正など働き方改革を重視した「ホワイト経営」に取り組む事業者が、荷主など取引先や求職者にわかりやすい形で「見える化」する仕組みや優遇策を検討

○泊まり勤務からの解放 (本文P157)

・中継輸送

複数のドライバーが輸送行程を分担することにより短時間勤務を可能にするため、中継輸送の普及拡大に向けた課題・解決策について検討

高速道路のSA・PAを活用した中継輸送について、実験の検証結果を踏まえ検討



第III部/第IV部においては、「交通政策基本計画」(2015年2月13日閣議決定)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。

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

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
…地域公共交通ネットワークの再構築、地域公共交通事業の基盤強化、過疎地物流の確保等

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
…バス交通の利便性向上とLRT・BRTの導入、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入、自転車利用環境の創出等

第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする
…バリアフリー法に基づく車両・旅客施設等のバリアフリー化の推進、ホームドアの設置、ベビーカーの利用環境改善、「心のバリアフリー」や「言葉のバリアフリー」の推進等

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
…都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上、先進安全自動車の開発・実用化の促進、自動走行システムの実現、交通系ICカードの普及・利便性向上等

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

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
…我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充、LCCやビジネスジェットの利用環境の整備、首都圏空港のさらなる機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の深化等

第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
…LCCの地方空港への就航拡大、新幹線ネットワークの着実な整備、既存の道路ネットワークの有効活用、安全で利用しやすい高速バスネットワークの充実等

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
…無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の整備促進、クルーズ振興を通じた地域の活性化、「手ぶら観光」の促進、「道の駅」の活用等

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
…交通関連技術・ノウハウの海外展開の推進、海外交通事業・都市開発事業への我が国事業者の参入促進等

第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

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
…交通インフラの災害対策、無電柱化の推進、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策、平成28年(2016年)熊本地震への対応等

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
…監査の充実強化、運輸安全マネジメント制度、新技術の活用や設備投資への支援、交通関連事業の生産性向上等による基盤強化等

第3節 交通を担う人材を確保し、育てる
…輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善、交通事業における若年層・女性・高齢者の活用等

第4節 さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める
…次世代自動車の一層の普及、モーダルシフトの推進等