

第Ⅱ部 少子高齢化・人口減少に対応した交通

我が国は、過去に例を見ない早さで高齢化が進み、世界最高水準の高齢化率となり、どの国もこれまで経験したことのない超高齢社会を迎えている。一方で、出生数は減少しており、急速な少子化も進展している。高齢化と少子化があいまって、我が国の人口は減少する局面に入ったが、今後もそうした状況は続き、さらに深度化していくものと予測されている。

こうして急速に進行する少子高齢化・人口減少は、子育てや介護をはじめ我が国の社会・経済の様々な分野における大きな変化を促すとともに、我が国の今後の成長に対する不安要素としてしばしば取り上げられている。交通分野にも様々な影響が及んできており、そうした変化に対応するための様々な施策や取組が進められつつある。

以上を踏まえ、第Ⅱ部では、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する（第1章）とともに、それらを考慮して講じられている施策や取組について紹介していく（第2章）。

第1章 少子高齢化・人口減少と交通をめぐる課題

本章では、まず、少子高齢化・人口減少の進行状況について、人口ピラミッドや出生数等を用いて示す。続いて、増加する高齢者の交通に関する特性とニーズ、子どもと子育てを応援する社会において交通に求められていること、地域における公共交通の変化、交通サービスの担い手の変化について示す。

第1節 少子高齢化・人口減少と交通への影響

(1) 我が国で進行する少子高齢化・人口減少

交通サービスの利用者や担い手の主たる母体は、我が国に住む人である。このため、我が国の人口や年齢構成の変化は、交通サービスに対するニーズ、交通サービスの運営のあり方等に構造的な変化をもたらす。

第I部第1章(1)で見たとおり、我が国の生産年齢人口(15歳以上65歳未満の人口)は1995年頃を境に、子どもの人口(15歳未満の人口)は1980年頃を境に、それぞれ減少しているが、高齢者人口(65歳以上の人口)は増加を続けている。こうしたことを反映して、総人口は2008年を境に減少に転じたところであり、15歳以上の人口は近年横ばいとなっている。

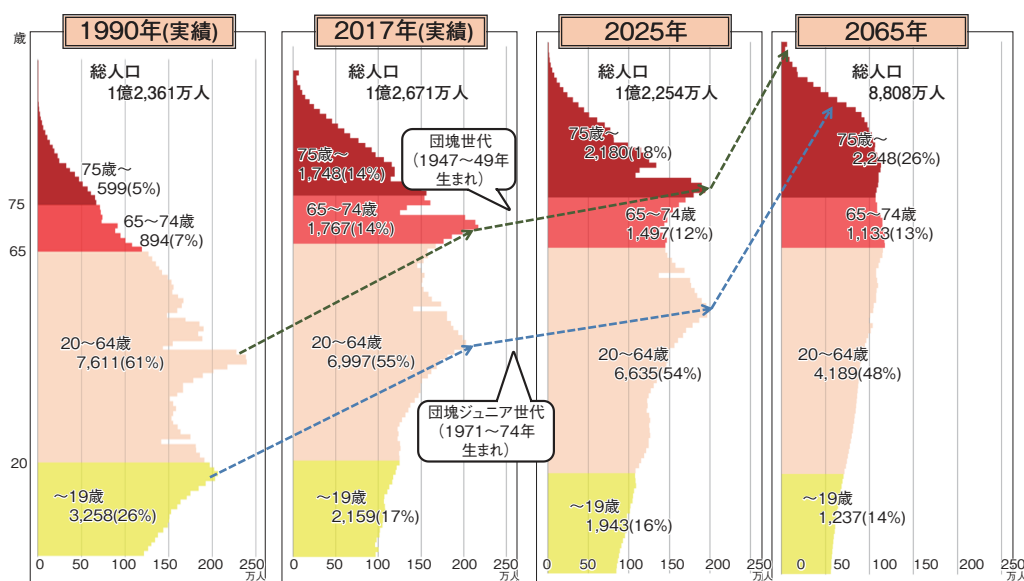
ここでは、少子高齢化・人口減少の進行状況についてさらに詳しく知るため、人口ピラミッドの変化と出生数の変化を見るときともに、都市部と地方部の違いにも着目する。

a. 少子高齢化・人口減少の進行状況

① 人口ピラミッドの変化

団塊世代(1947～49年生まれ)が高齢者(65歳以上)となり、近年の高齢化率は大幅に上昇している(図表1-1-1-1参照)が、今後団塊世代が全て75歳以上となる2025年には、75歳以上の人口が全人口の約18%となると予測されている。2065年には人口が8,808万人まで減少し、高齢者の人口は全人口の約38%となると予測されているなど、今後も少子高齢化・人口減少が加速していくと考えられる(図表2-1-1-1)。

図表2-1-1-1 我が国の人口ピラミッドの変化



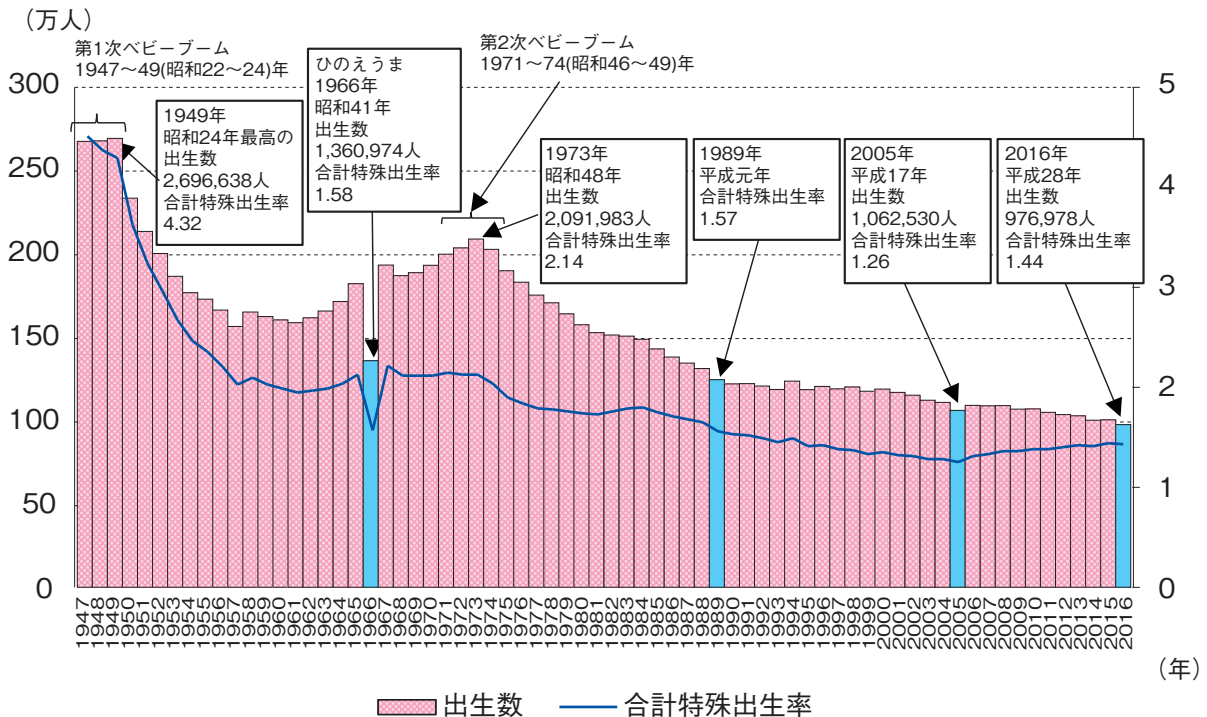
資料：1990年は総務省「国勢調査」、2017年は総務省「人口推計」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)：出生中位・死亡中位推計」

② 出生数の変化

結婚や出産に関する意識の変化、若い世代の低所得化・非正規雇用化、長時間労働等の様々な要因が複雑に絡み合うことにより、我が国では未婚化・晩婚化・晩産化が進行している。

こうした事情を背景に、我が国の年間の出生数は、第二次ベビーブーム以降長期にわたって減少を続けており、2016年には100万人の大台を割った。合計特殊出生率は、2005年に1.26まで落ち込み、その後ゆるやかに上昇し2016年は1.44とやや改善している。しかし、出産に適した世代の人口が減少しているため、合計特殊出生率がやや改善しても、出生数は緩やかな減少傾向が続いている（図表2-1-1-2）。

図表2-1-1-2 出生数と合計特殊出生率の推移



資料：厚生労働省「人口動態統計」

b. 都市部と地方部における少子高齢化・人口減少の進行状況

ここでは、都市部とは、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）を指し、地方部とは、三大都市圏以外を指すものとする。

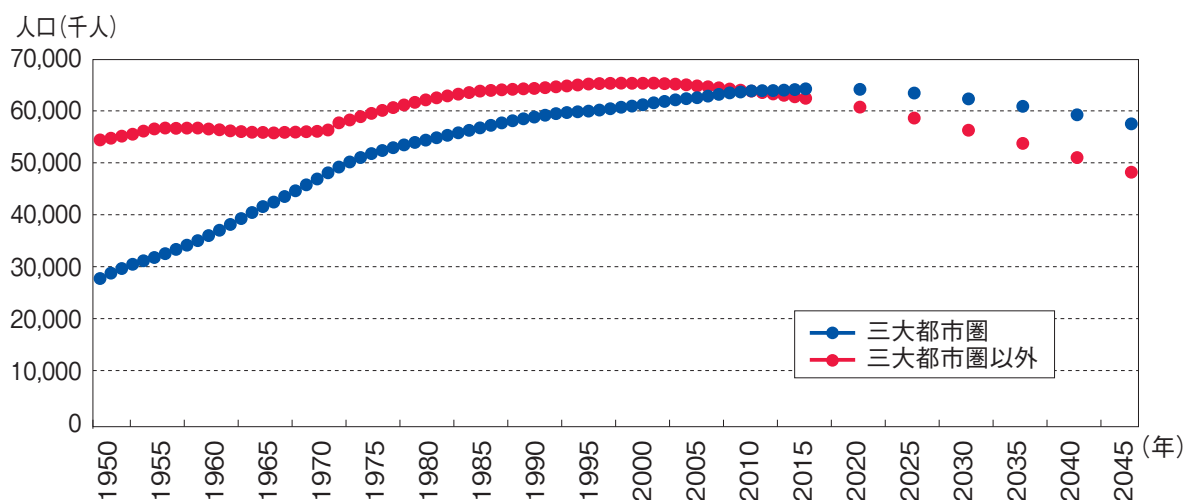
① 総人口

都市部の総人口は、戦後早くから大幅に増加し、その後も長期にわたり増加を続け、日本全体では2008年を境に人口が減少に転じてからも緩やかながら増加してきたところであり、2015年は6,445万人（1955年の99%増、1970年の36%増、1980年の18%増）となった。

地方部の総人口は、高度成長期に入るまで横ばいを続け、その後緩やかな増加に転じたが、2001年に6,552万人でピークに達し、人口減少に直面してきたところであり、2015年は6,265万人（1955年の10%増、1970年の11%増、1980年の0.5%増）となった（図表2-1-1-3）。

今後は、地方部だけでなく都市部においても、人口減少に直面していくと予測されている。ただし、人口の減り方は地方部のほうが急であり、2045年には2015年時点より22%減少すると予測されている（対して、都市部は10%減少と予測されている）。

図表2-1-1-3 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：2015年までは総務省統計局「人口推計」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

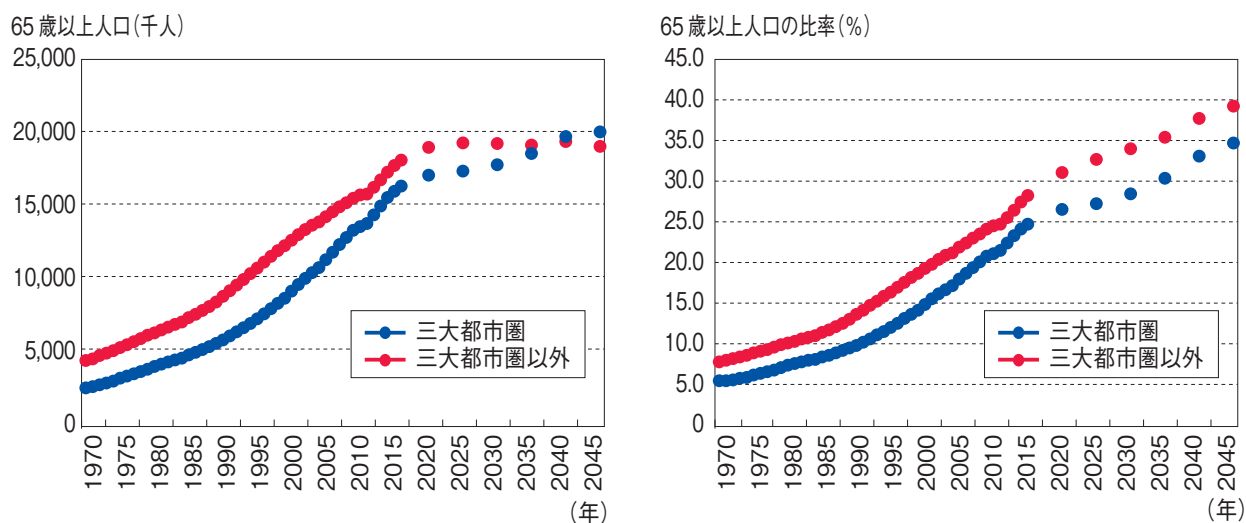
② 年齢層別の人口及び人口比率

65歳以上の高齢者については、これまでは、人口・比率ともに、都市部と地方部のいずれでも上昇を続けてきているが、人口・比率ともに地方部の方が上回っている。今後、高齢者人口は、都市部ではペースを落としながらも長期にわたって増加していくのに対して、地方部では2025年頃まで緩やかに増加した後にはほぼ横ばいで推移すると見込まれている。一方で、高齢者人口の比率は、都市部でも地方部でも、今後も上昇を続けると見込まれている（図表2-1-1-4）。

15歳以上65歳未満の生産年齢人口については、人口・比率ともに、都市部でも地方部でも減少の局面に入っているが、地方部のほうが、生産年齢人口の減少率が高く、生産年齢人口の比率も都市部より低い値で推移しており、今後も同様であると予測されている（図表2-1-1-5）。

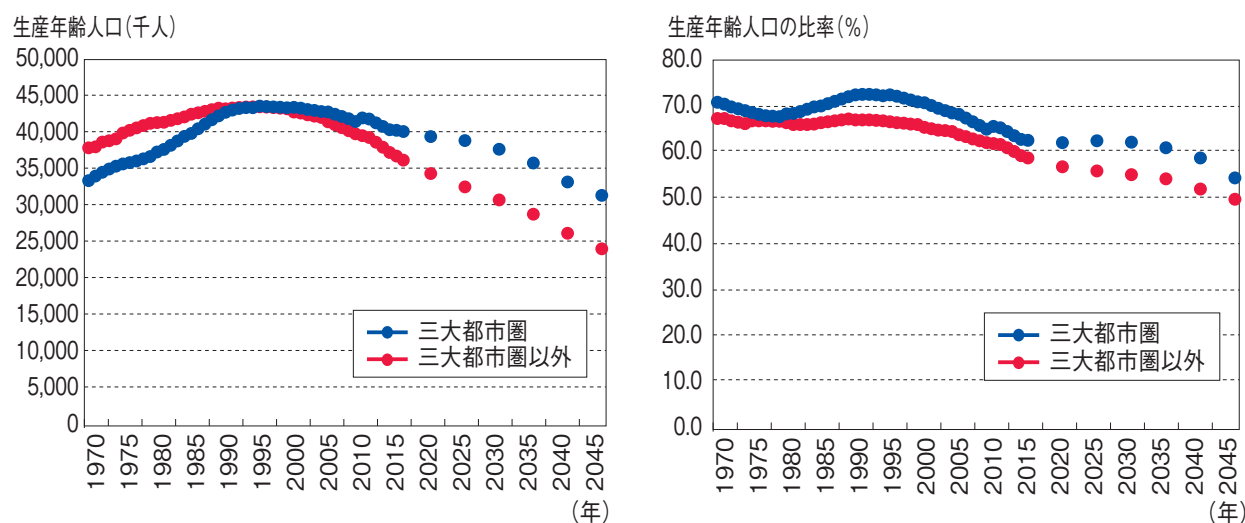
15歳未満の子どもについては、1980年代頃を境に人口・比率ともに、都市部でも地方部でも減少し続けており、今後も減少を続けていくことが予測されている（図表2-1-1-6）。

図表2-1-1-4 都市部と地方部の高齢者人口（左図）と比率（右図）の推移・予測



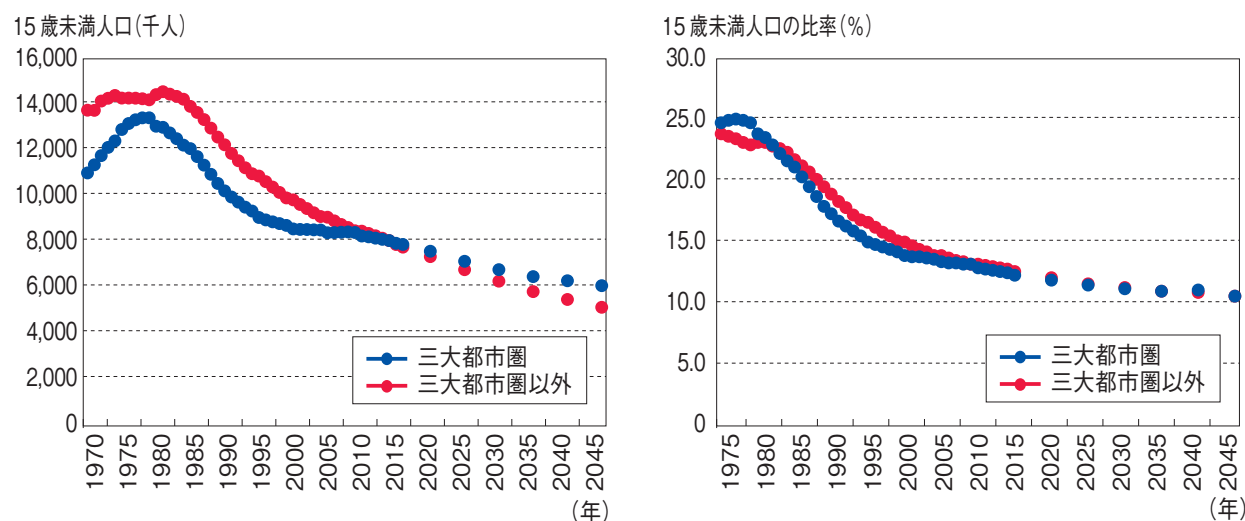
注及び資料については、図表2-1-1-3と同じ。

図表2-1-1-5 都市部と地方部の生産年齢人口（左図）と比率（右図）の推移・予測



注及び資料については、図表2-1-1-3と同じ。

図表2-1-1-6 都市部と地方部の子どもの人口（左図）と比率（右図）の推移・予測



注及び資料については、図表2-1-1-3と同じ。

c. 小括

以上のとおり、出生数が長期にわたって減少したことにより少子化が進み、それに伴い生産年齢人口が減少することによって、高齢者の比率が増加して高齢化が進むとともに、総人口が減少している。こうした動きは、地方部のほうが先行して進んでいるが、都市部においてもその局面に入っており、今後は都市部・地方部ともに少子高齢化・人口減少が進む見込みである。

(2) 高齢者の交通に関連する特性とニーズ

我が国の総人口が減少する中でも高齢者の人口や比率は増加している（図表1-1-1-1、図表2-1-1-1参照）が、これに伴い、公共交通や自家用車の利用者としての高齢者の割合も高まっており、高齢者が使いやすい交通の実現を図っていくことが必要となっている。

こうした観点から、高齢者、障害者等の移動の円滑化を図るため、交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化が進められており（第Ⅰ部第2章第2節（3）、第Ⅰ部第3章第2節（1）参照）、

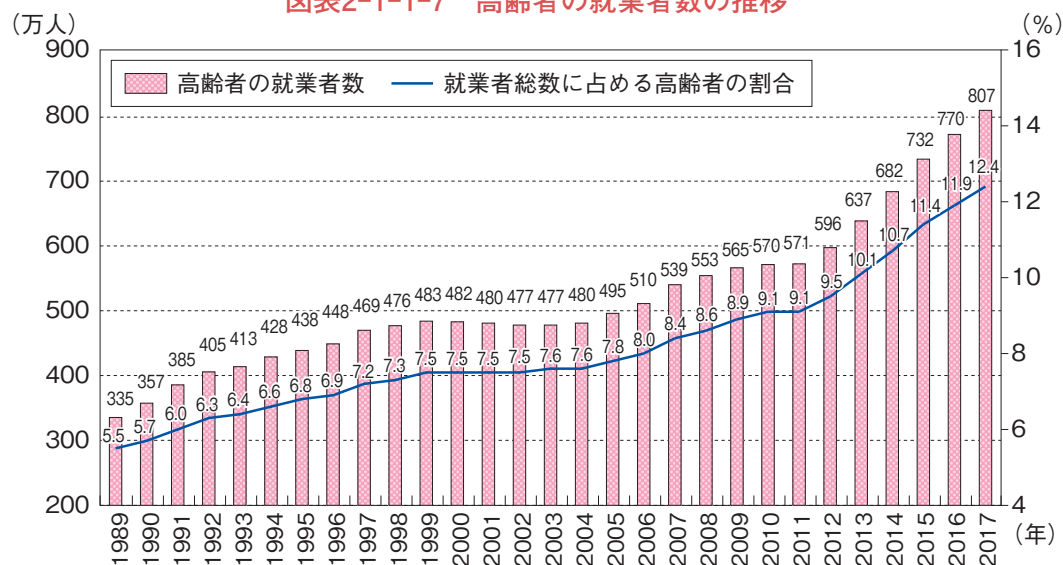
今後もその一層の推進が求められている。

ここでは、高齢者の交通にまつわる特性とニーズについて見ていく。

a. 高齢者の就業者数

高齢者数が増加する中、65歳以上の高齢者の就業者数もここ数年急速に増加してきており、2017年には807万人（就業者総数に占める割合は12.4%）と過去最多となった。特に大きく増加している2012年から2017年の間では211万人増加（同2.9ポイント増）した（図表2-1-1-7）。これは、同期間の就業者数の増分（250万人）の約84%に相当する。

図表2-1-1-7 高齢者の就業者数の推移

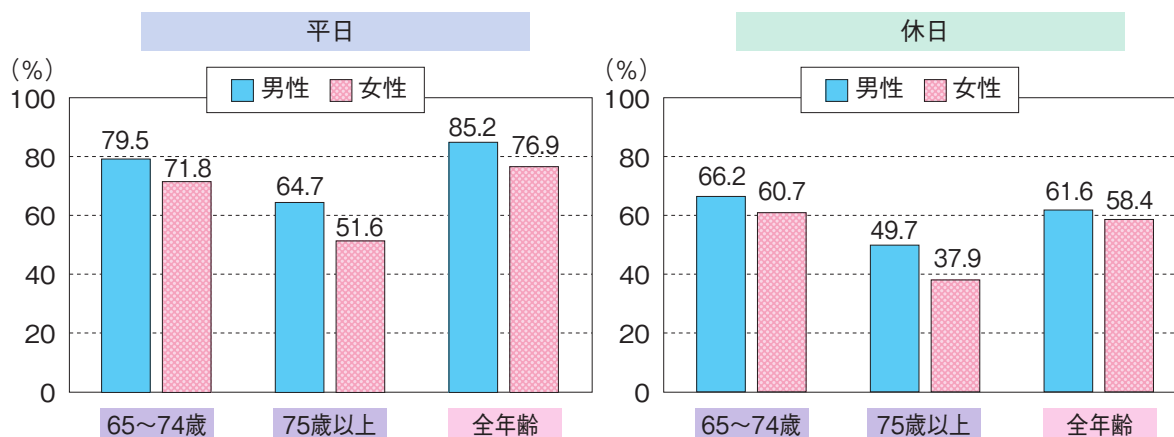


資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

b. 高齢者の外出の特性

高齢者の外出率について見ると、平日は、仕事等で外出する非高齢者が多いこともあり、全年齢と比較すると高齢者の方が低いものの、休日は、前期高齢者（65～74歳）の外出率が全年齢を上回るなど、活動的な高齢者が多いことが窺われる（図表2-1-1-8）。

図表2-1-1-8 高齢者の外出率



資料：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査」（平成27年）から国土交通省総合政策局作成

c. 高齢者の公共交通利用

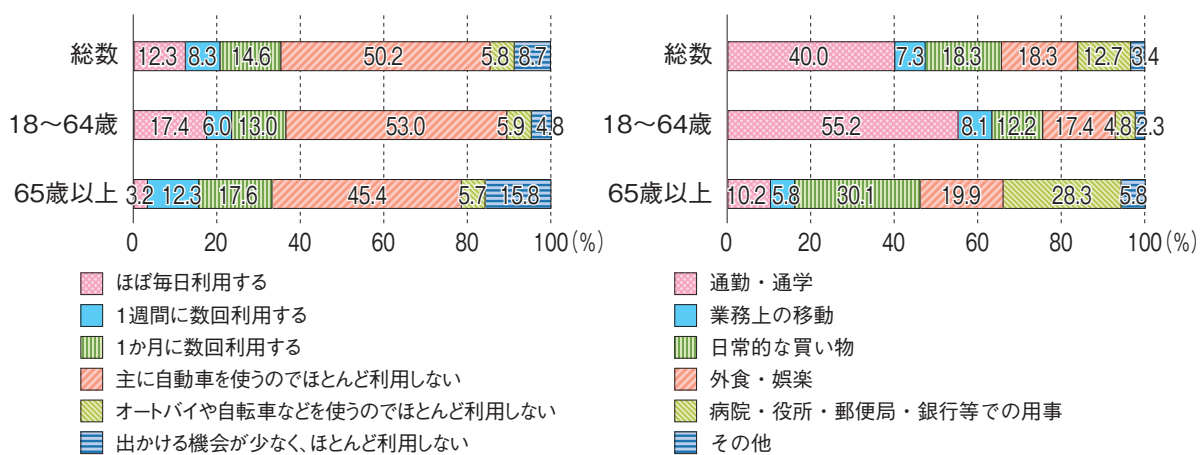
日常的に公共交通を利用する頻度について見ると、高齢者（65歳以上）は、18歳～64歳の者と比較して、ほぼ毎日利用する人の割合が大幅に低い一方、1週間に数回～1か月に数回利用する人の割合は高くなっている（図表2-1-1-9左図）。

公共交通を利用する目的について見ると、高齢者は「日常的な買い物」が30.1%と最も多く、「病院・役所・郵便局・銀行等での用事」が28.3%と次に多くなっている。一方、18歳～64歳の者では「通勤・通学」が55.2%で最も多くなっている（図表2-1-1-9右図）。

買い物や病院等での用事は毎日行うことではないことから、高齢者の公共交通利用頻度が1週間に数回～1か月に数回という割合が18歳～64歳の者よりも高くなっているものと考えられる。

なお、外出する際に公共交通は利用せず主として自動車を利用する高齢者も、約半数ほどいる。

図表2-1-1-9 日常的な公共交通の利用の頻度（左図）と目的（右図）

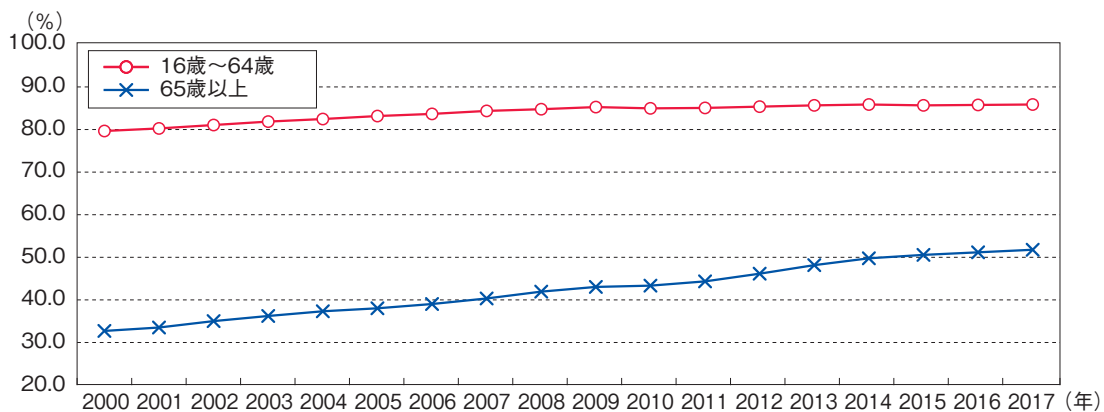


資料：内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」（世論調査報告書、平成28年12月調査）から国土交通省総合政策局作成

d. 高齢者の免許保有率

非高齢者（16歳～64歳）の免許保有率は緩やかな増加傾向にあるものの近年は85%前後で横ばいとなっている。一方で、高齢者の免許保有率は年々増加しており、2015年には50%を超えた（図表2-1-1-10）。非高齢者が免許を所持したまま高齢者世代へ突入することを考慮すると、今後も高齢者の免許保有率は上昇を続けるものと考えられる。

図表2-1-1-10 高齢者と非高齢者の免許保有率の推移



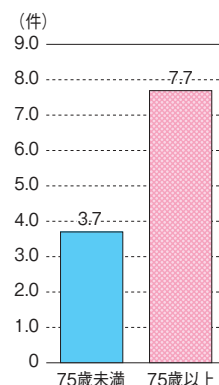
資料：警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」及び総務省統計局「人口推計」「国勢調査」から、国土交通省総合政策局作成

e. 高齢運転者による死亡事故

75歳以上の高齢運転者は、運転免許人口当たりの死亡事故件数が多く（図表2-1-1-11）、75歳未満の運転者と比較して死亡事故を起こしやすい傾向にある。自動車等（自動車、自動二輪車及び原動機付自転車）の死亡事故件数は、近年減少傾向にあるため、高齢運転者による死亡事故件数が占める割合は増加の傾向にある（図表2-1-1-12）。また、高齢者の運転免許証の自主返納件数は年々増加傾向にある（図表2-1-1-13）。

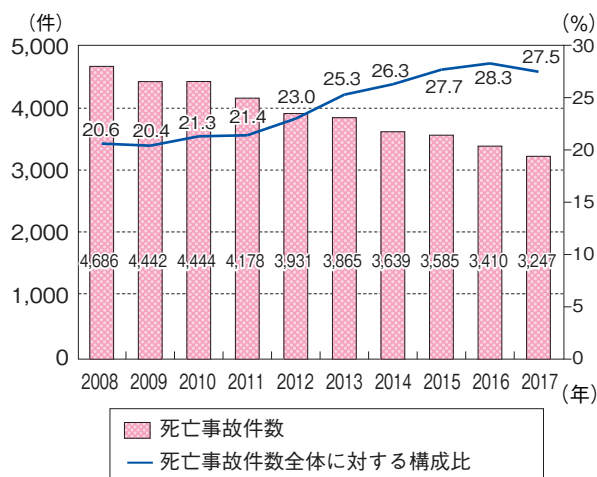
今後、我が国の高齢化が進展する中で、運転免許証の自主返納や適性検査結果等に伴う行政処分によって、運転をすることができない高齢者が増加することが予測され、その移動手段の確保の必要性が高まっている。

図表2-1-1-11
運転免許人口10万人当たりの死亡事故件数(2017年)



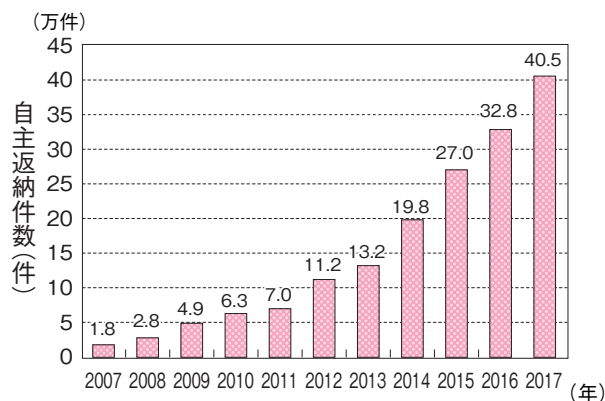
資料：警察庁資料から、国土交通省総合政策局作成

図表2-1-1-12 死亡事故件数とそのうち65歳以上の運転者による死亡事故が占める割合の推移



資料：警察庁調べ

図表2-1-1-13 運転免許証の自主返納件数の推移(65歳以上)



資料：警察庁調べ

f. 小括

以上のとおり、高齢者人口が増加し、高齢化率も上昇する中で、働く高齢者は増加しており、外出する高齢者も多い。外出の目的としては買い物や病院・役所等での用事が多く、その際に公共交通を利用する高齢者は3割程度いるものの、主に自動車を利用する高齢者が半数ほどいる。また、高齢者の免許保有率が増加する中で、高齢者の運転による死亡事故件数の割合は増加しており、運転免許証の自主返納件数も近年増加傾向にある。

(3) 子どもと子育てを応援する社会における交通

我が国の出生数は、第2次ベビーブーム以降減少を続けてきた（図表2-1-1-2参照）が、政府は、1990年の1.57ショック^(※注)を踏まえて1994年12月に「今後の子育て支援のための施策の基本的方向について」（エンゼルプラン）を作成して以来、2003年7月には少子化社会対策基本法を制定するなど、総合的に少子化対策を講じてきており、重点課題として、子育て支援、結婚・出産の希望が実現できる環境整備、男女の働き方改革等に取り組んできている。

(※注) 1990年の1.57ショックとは、前年（1989年）の合計特殊出生率が1.57と、「ひのえうま」という特殊要因により過去最低であった1966（昭和41）年の合計特殊出生率1.58を下回ったことが判明したときの衝撃を指している。

こうした中で、家族や親だけが子育てを担うのではなく社会全体で子育てを支える「子どもと子育てを応援する社会」への転換が求められ、きめ細かな少子化対策が図られているところであり、公共交通においても、そうした考え方のもと、子どもの安全を守り、子育てしやすい環境をつくることを重視した取組が求められている。

また、ベビーカー使用者数を把握している交通事業者等はほとんどなく、利用実態を正確に把握することは現状では難しいが、鉄道の大都市ターミナル駅におけるベビーカー使用者の全乗降客に対する割合はおよそ1～2%前後（車椅子使用者のおよそ20～30倍）と推測され、無視できない数となっている。

こうした観点から、公共交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を進めるに当たって、ベビーカーの利用にも配慮した旅客施設へのエレベーター設置や車両内のスペース確保が望ましいこと等が、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）等において明確化されており、ベビーカーを利用しやすい環境づくりが進められているところである。

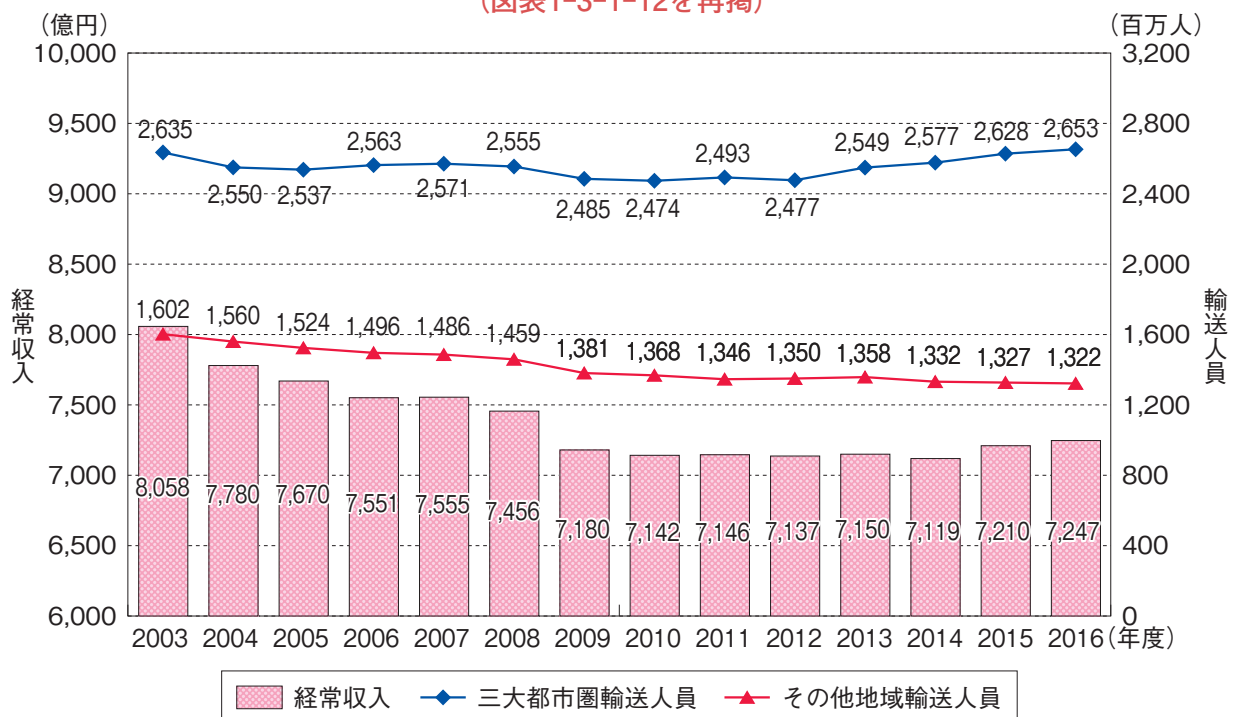
（４）地域における公共交通の変化

交通サービスの利用者や担い手の主たる母体は、我が国に住む人である。このため、我が国の人口や年齢構成の変化は、交通サービスに関するニーズ、交通サービスの運営のあり方等に構造的な変化をもたらす（（１）を参照）。

a. 利用者数の減少とその背景

地域における公共交通の利用者数は減少している。これをモード別・地域別に見ると、乗合バスの利用者数は、都市部では緩やかな増加傾向に転じた一方で、地方部は緩やかに減少を続けている（図表2-1-1-14）。鉄道の利用者数は、新幹線や大手民鉄が概ね好調である（図表1-3-2-1参照）中で、地域鉄道は利用者数が伸び悩んでいる（図表2-1-1-15）。これらのことを背景に、バス、鉄道ともに路線廃止の動きが見られる（図表2-1-1-16）。

図表2-1-1-14 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移
(図表1-3-1-12を再掲)

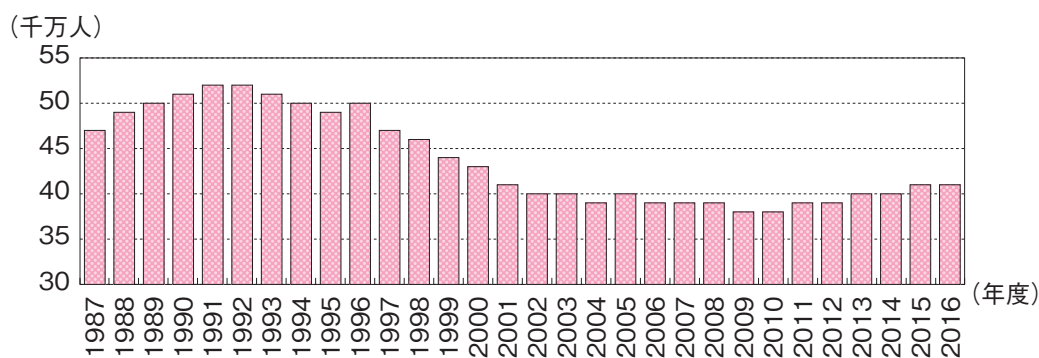


注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。

資料：国土交通省自動車局作成

図表2-1-1-15 地域鉄道の輸送人員の推移（図表1-3-2-14を再掲）



注：1988年度以降に開業したものを除く地域鉄道事業者70社
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表2-1-1-16 近年の路線バスと鉄道の廃止路線延長

	路線バスの廃止路線延長 (単位：km)	鉄道の廃止路線延長 (単位：km)
2007年度	1,832	91.9
2008年度	1,911	64.0
2009年度	1,856	2.1
2010年度	1,720	0
2011年度	842	0
2012年度	902	39.1
2013年度	1,143	0
2014年度	1,590	80.5
2015年度	1,312	0.2
2016年度	883	16.7
計	13,991	294.5

注：国土交通省自動車局資料及び鉄道局資料から作成

地域における公共交通の利用者数の減少は、我が国の人口が減少に転ずる以前から始まっている（図表1-3-1-11, 12, 20、図表2-1-1-14参照）が、その主たる原因は、モータリゼーションの進展（第I部第1章（7）参照）に伴い、日常生活における交通手段として自家用車がよく使われるようになったこと（図表1-2-1-2参照）であると考えられる。

地方部の交通事業者からの聞き取りによると、乗合バスにおいては、沿線人口の減少や病院・学校・商業施設等の統廃合による影響に加えて、スクールバスや病院・商業施設等への無料送迎バスとの競合や、運転手を確保できないことに伴う減便によるサービス低下等が利用者数の減少に影響している。地域鉄道においては、沿線への企業進出や観光客の取り込み、乗継利便性の向上、沿線企業等への働きかけ等により、一部の路線では利用者数が増加している一方で、沿線人口の減少や学校等の統廃合等により、全体的に見ると利用者数は伸び悩んでいるのが現状である。

公共交通ネットワークが地域の実情に合った、地域住民に真に必要とされるものになっていかなければ、公共交通の利用者数は一層減少し、維持困難な路線が一層増加するおそれがある。

b. 小括

以上のとおり、地域における公共交通の利用者数は以前からモータリゼーション等により減少し、維持することが困難な路線も発生している。今後の人口減少の下で利用者数が一層減少し、維持困難な路線が一層増加するおそれがあることを踏まえ、地方部を中心に、真に必要な地域公共交通ネットワークの確保・維持・改善を図る必要性が高まっている。

(5) 交通サービスの担い手の変化

交通サービスを提供するのに必要な交通サービスの担い手は、少子高齢化が進み、人口が減少する中であっても、一定数確保することが不可欠である。ここでは、現在の交通サービスの担い手の不足感や、担い手として期待される女性と高齢者の活躍状況、特に担い手の不足感が強い自動車運送事業をめぐる近年の状況を整理する。

a. 交通サービスの担い手の不足感

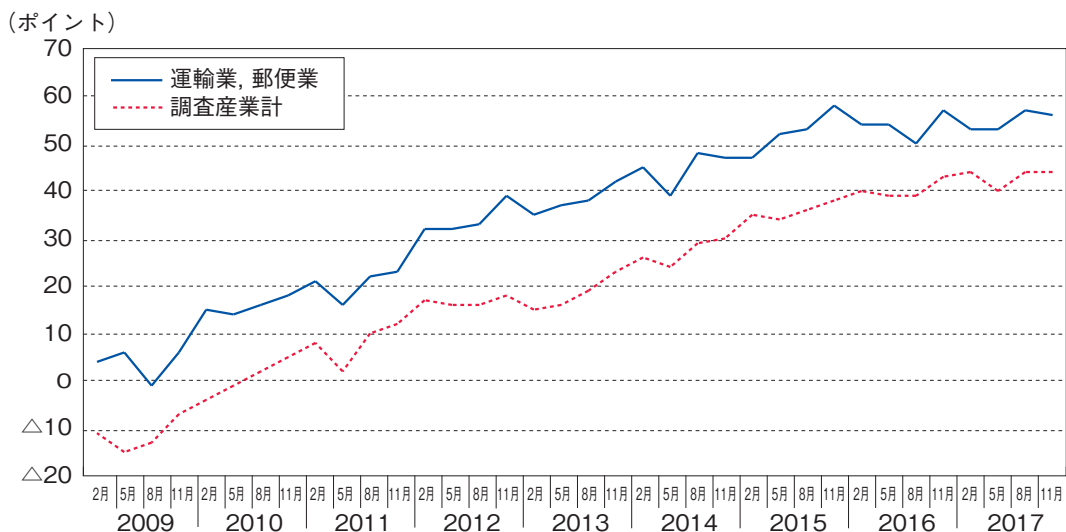
近年、全産業の就業者数が順調に増加しているのを尻目に、交通事業の就業者数は減少又は横ばいとなっている（図表1-2-2-6参照）。

労働者不足感は産業全体で高まりつつあるが、交通事業のD.I.値（労働者が「不足」する事業所の割合－労働者が「過剰」な事業所の割合）は、近年、上昇してきており、全産業と比較しても一貫して高く、労働力の不足感は大きい（図表2-1-1-17）。

さらに、交通事業における代表的な職種の一つである「運転」の職業の有効求人倍率を見ると、自動車運転の職業（バス、タクシー、トラックの運転手）が突出して高くなっており、職業計と比較しても上昇率が高い。他方で、鉄道、船舶・航空機の運転、その他の輸送の職業は、ここ数年高まってはいるものの、職業計よりも低い水準で推移している（図表2-1-1-18）。

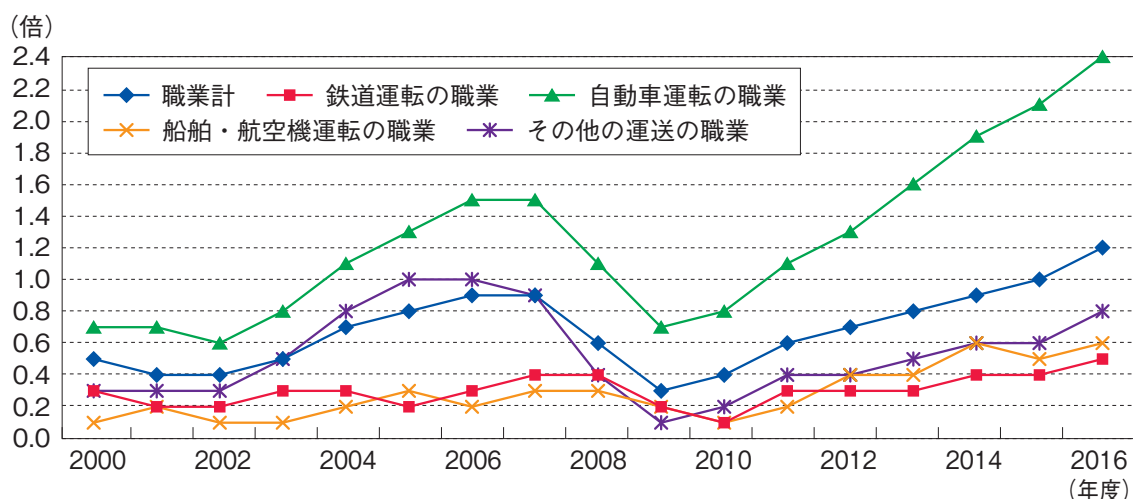
こうした状況が発生した背景には、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者側も、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や女性対応を含めた労働環境の改善について十分な対応を取ってこなかったことがある（第Ⅰ部第3章第1節（2）参照）が、少子高齢化・人口減少が進み、今後、労働力人口の減少が見込まれる状況の中で、交通事業の担い手確保はより困難な状況になりつつある。

図表2-1-1-17 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2-1-1-18 職業別有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移



資料：厚生労働省「職業安定業務統計」から国土交通省総合政策局作成

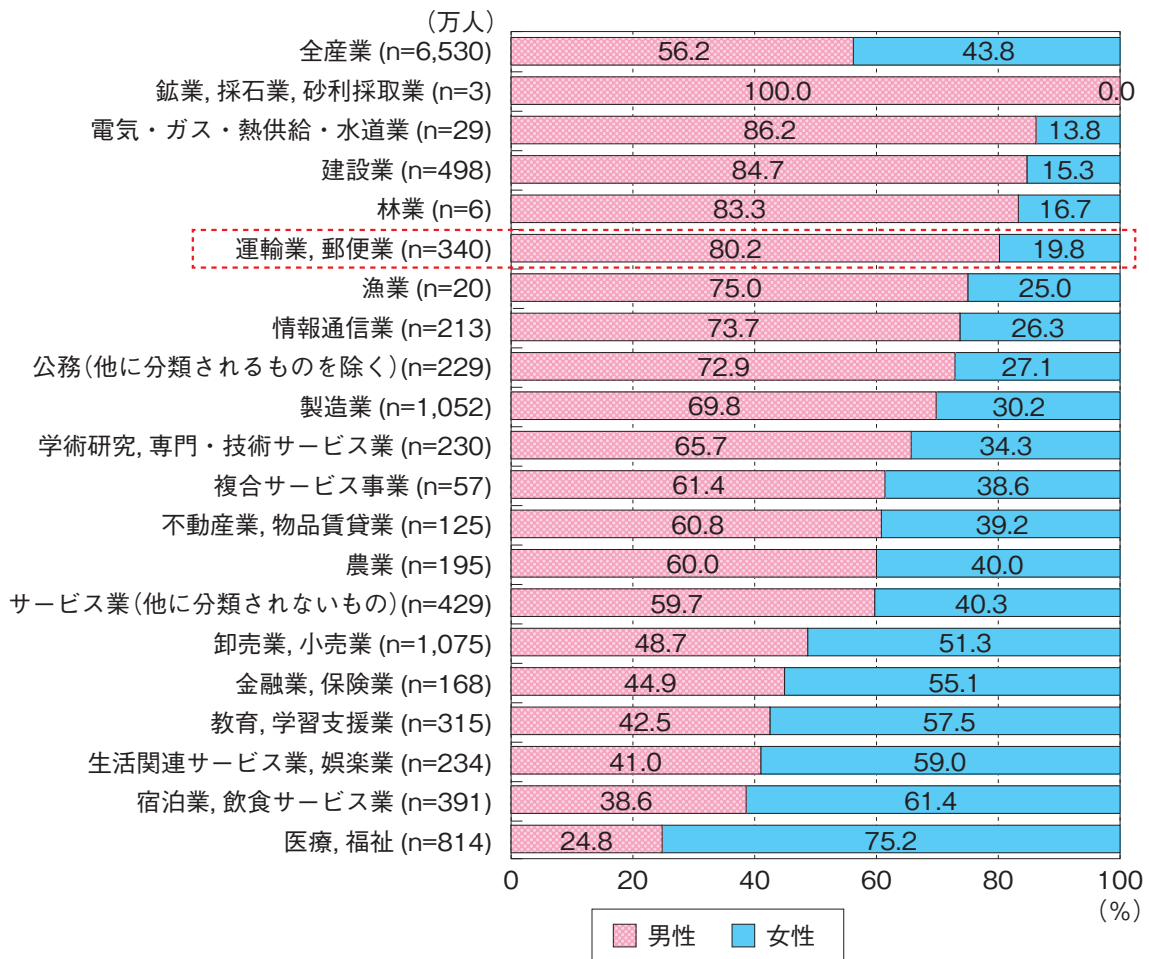
b. 交通サービスにおける女性や高齢者の就業者

今後労働力人口の減少が見込まれる中で、持続的成長を実現し、社会の活力を維持していくために、女性や高齢者が活躍できる社会の実現が図られている。

① 就業者数に占める女性の割合

全産業では43.8%であるのに対し、交通事業は19.8%と低くなっている（図表2-1-1-19）。さらに細かく分類してみると、航空運輸業は全産業を上回る50%、倉庫業は44%となっているが、それ以外は軒並み全産業よりも低く、中でも鉄道業と道路旅客運送業は10%を下回っており（図表2-1-1-20）、自動車運転の職業について見れば、バス1.7%、タクシー2.7%、トラック2.4%とさらに低い（図表2-1-1-21）。女性の職業生活における活躍の推進に関する法律（平成27年法律第64号）第5条第1項に基づいて定められた基本方針において、運輸業は、建設業や造船業、研究機関等と並んで女性の参画が少ない分野とされ、就業支援や女性が働きやすい職場環境の整備を進めることとされている。

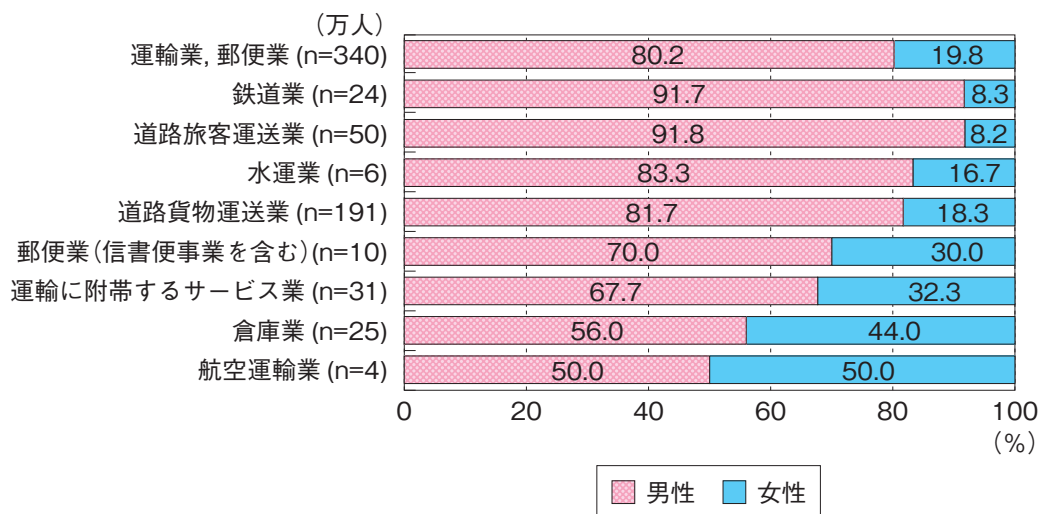
図表2-1-1-19 産業別男女別就業者構成割合（2017年）



注：nは万人単位

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2-1-1-20 産業別男女別就業者構成割合（2017年）



注：nは万人単位

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2-1-1-21 自動車運送事業等の就業構造（図表1-3-1-9を再掲）

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	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)	40万人 (2017年)	—
女性比率	1.7% (2016年度)	2.7% (2016年度)	2.4% (2017年)	1.4% (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)	45.0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)	187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)	427万円 (2017年)	491万円 (2017年)

注1：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注2：全産業平均の「平均年齢」は「賃金構造基本統計調査」、「労働時間」及び「年間所得額」は厚生労働省「賃金構造基本統計調査」の調査産業計の値から国土交通省自動車局が作成

注3：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

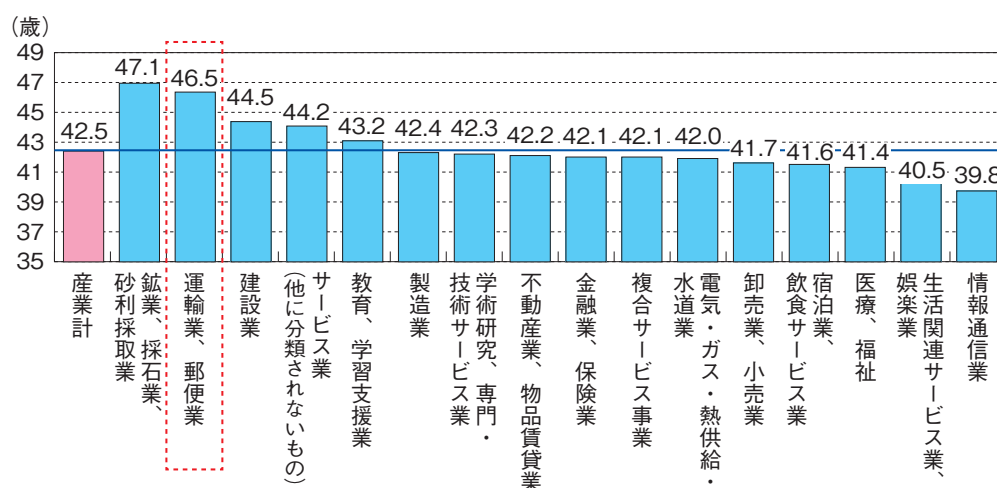
年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「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

② 高齢者の割合

交通事業の就業者は、平均年齢は46.5歳で、産業計より4歳高い（図表2-1-1-22）が、65歳以上の高齢者が占める割合は10.8%で、全産業よりやや低い（図表2-1-1-23）。特に自動車運送事業では、タクシーは平均年齢が59.3歳と非常に高く、バスとトラックも交通事業の平均を上回る49.8歳、47.8歳となっている（図表2-1-1-21参照）。

図表2-1-1-22 産業別平均年齢（2017年）

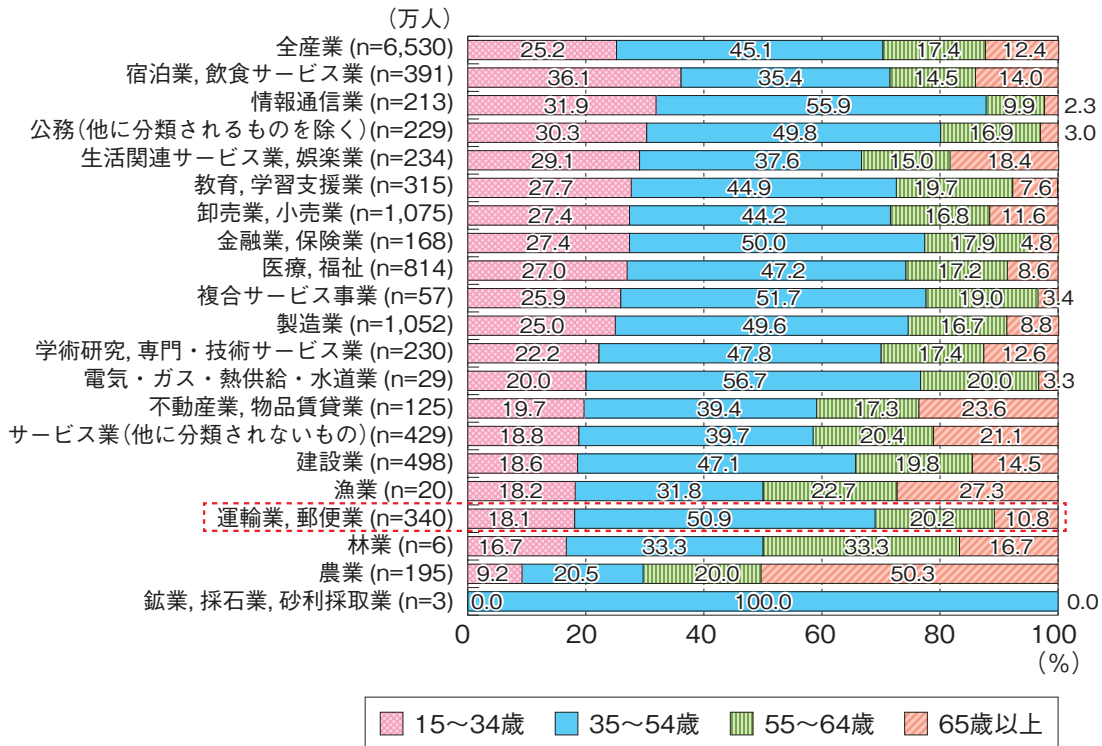


注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。

注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

資料：厚生労働省「平成29年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

図表2-1-1-23 産業別年齢階層別就業者数の構成割合（2017年）



注：nは万人単位。年齢不詳を除く。鉱業、採石業、砂利採取業については、計算が出来ないため昨年の結果を採用。
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

c. 自動車運送事業をめぐる近年の状況

① バス事業

地方部の事業者からの聞き取りによると、運転手が不足しているバス事業者は多い。運転手が不足している事業者によると、路線バスは運転手不足のために減便・運休することがあり、高速バスは需要が多い時期に積極的な臨時便や続行便が設定できないことがあるという。また、貸切バスは運転手が足りないため仕事を引き受けられないことがあるという。

② タクシー事業

地方部の事業者からの聞き取りによると、運転手が不足しているタクシー事業者は多い。運転手が不足している事業者によると、乗務員の不足や高齢化によるタクシー車両の実働率の低下が輸送人員の減少につながっている。このため、需要が多い時期や時間帯でも、運転手が足りないため仕事を引き受けられないことがあるという。

③ 宅配事業

最近、宅配事業においては、eコマースの急拡大による大幅な荷物の増加（図表1-1-1-33、図表1-3-1-24参照）と労働需給の逼迫（図表2-1-1-17, 18参照）によって、多数の従事者の休憩の未取得、残業代の未払いといった問題が明らかになったところであり、サービス品質を確保しながら宅配事業の事業継続性を確保するため、宅配事業従事者が安心して働ける健全な労働環境の構築が必要という認識が広まった。

d. 小括

以上のとおり、交通サービスの担い手の不足感は高まっている中で、担い手としての女性の割合は低く、担い手の平均年齢は高く、中でも自動車運送事業が特に高い。近年、全産業では就業者数が増加するのを尻目に、交通事業では減少又は横ばいである中で、特に担い手不足感の強い自動車

運送事業において、バス事業やタクシー事業では、運転手不足のため、減便・運休、車両の実働率低下、仕事の引き受け不能なども生じており、宅配事業では、事業継続性を確保するために労働環境の改善が必要との認識が広まっている。

第2節 交通をめぐる課題

少子高齢化・人口減少が進む中で、社会・経済に生じている変化と交通への影響について、第1節のデータ等から読み取れることを整理すると、次のとおりである。

出生数が長期にわたって減少したことにより少子化が進み、それに伴い生産年齢人口が減少することによって、高齢者の比率が増加して高齢化が進むとともに、総人口が減少している。こうした動きは、地方部の方で先行して進んでいるが、都市部においてもその局面に入っており、都市部・地方部ともに今後さらに少子高齢化・人口減少が進む見込みである。

高齢者人口が増加し、高齢化率も上昇する中で、働く高齢者は増加しており、外出する高齢者も多い。外出の目的としては買い物や病院・役所等での用事が多く、その際に公共交通を利用する高齢者は3割程度いるものの、主に自動車を利用する高齢者が半数ほどいる。高齢者の免許保有率が増加する中で、高齢者の運転による死亡事故件数の割合は増加しており、運転免許証の自主返納件数も近年増加傾向にある。

少子化対策については、子どもと子育ての応援が求められる中、交通の分野では、ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を進めるに当たって、ベビーカーの利用しやすい環境の整備等も進められている。

地域における公共交通については、利用者数がモータリゼーション等により長期的に減少してきているが、人口が減少局面に入った中では、利用者数が一層減少し、維持困難な路線の増加が加速するおそれがあることを踏まえ、地方部を中心に、地域が主体となって真に必要な地域公共交通ネットワークの確保・維持・改善を図る必要性が高まっている。

交通サービスの担い手の不足感は高まっている中で、担い手としての女性の割合は低く、担い手の平均年齢は高く、中でも自動車運送事業でそうした傾向が強い。近年、全産業では就業者数が増加するのを尻目に、交通事業では減少又は横ばいである中で、特に担い手不足感の強い自動車運送事業において、バス事業やタクシー事業では、運転手不足のため、減便・運休、車両の実働率低下、仕事の引き受け不能なども生じており、宅配事業では、事業継続性を確保するために労働環境の改善が必要との認識が広まっている。

以上の実態や第Ⅰ部で整理した交通の動向等を踏まえて、少子高齢化・人口減少の下での交通をめぐる課題について整理すると、次のとおりである。

1点目は、高齢者等が交通サービスを使いやすくすることである。

我が国は、世界に例を見ない早さで少子高齢化が進んでおり、交通サービスの利用者として、高齢者の存在感は急速に高まっている。高齢運転者による相次ぐ重大な交通死亡事故の発生や改正道路交通法の施行等を背景に、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進めることが求められている。また、高齢者の移動の利便性を向上することで、外出の機会を増やし、生きがいや健康づくりにつなげるなど、交通分野以外の分野における便益が生まれることも期待される。

さらに、子どもと子育ての応援が求められていることも踏まえつつ、交通のユニバーサルデザイ

ン化・バリアフリー化についても一層推進することが必要である。

2点目は、持続可能な地域公共交通を地域が主体となって構築していくことである。

モータリゼーションや少子高齢化・人口減少が進む中、公共交通利用者は地方部を中心に減少を続け、交通事業者のみの力では維持することが困難となっている。しかし、地域の存続・活性化のためには移動手段の確保が不可欠であり、地域の交通手段の確保は地域の課題として取り組まなければならない状況となっている。

持続可能な地域公共交通ネットワークを実現させるためには、地方公共団体、交通事業者及び地域住民というそれぞれの主体が、自らの地域公共交通の課題をしっかりと認識し、地域全体の問題として捉え、地域の実状に合った交通体系の構築に協力して取り組んでいくことが必要である。

3点目は、交通の生産性革命と働き方改革である。

少子高齢化・人口減少が進む中、交通事業においても、潜在的な成長力を高めるとともに、働き手の減少を上回る生産性の向上等が求められている。また、中長期的な担い手の確保・育成等に向けて、働き方改革を進めることも重要である。

少子高齢化・人口減少に対応して交通事業における生産性革命と働き方改革を進める上では、近年急激に発展しているIoT・ビッグデータ・人工知能（AI）等のイノベーションを交通に取り入れて活用することや、ルールの見直し・関係者の連携など様々な工夫を通じて業務やサービスの改善を図ること、労働環境が厳しく担い手不足が顕著なトラック・バス・タクシーといった自動車運送事業の働き方改革を進めることがポイントとなる。