

令和 2 年度
交通の動向

令和 3 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2（2020）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3（2021）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2(2020)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	7
(6) 家計の消費行動の変化	11
(7) 自家用車の保有状況	13
(8) ICTの普及	14
(9) 交通施策と連携する施策の動向	16
(10) 世界の社会・経済の動向	18
第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向	21
第1節 輸送量とその背景	21
(1) 国内旅客輸送	21
(2) 国内貨物輸送	22
(3) 国際旅客輸送	24
(4) 国際貨物輸送	25
第2節 交通事業等の動向	26
(1) 交通事業の事業規模	26
(2) 交通事業の就業者数	28
(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	29
(4) 交通系ICカードの普及	30
(5) 交通事業等の環境への影響	31
(6) 大規模災害による交通への影響と対策	33
(7) 新型コロナウイルス感染症による交通への影響(2020年度)	36
第3章 各交通モードの動向	48

第Ⅱ部 コロナ禍を乗り越え、進化する交通

第1章	コロナ禍が社会・交通に与えた影響	49
第1節	パンデミックの歴史と新型コロナの感染拡大	49
(1)	繰り返すパンデミックの歴史	49
(2)	新型コロナウイルス感染症の発生・拡大	50
第2節	コロナ禍による移動の停滞と経済の落ち込み	52
(1)	大きく落ち込む我が国経済	52
(2)	外出・移動量と経済活動の関係	52
第3節	コロナ禍を契機とした新たな生活・行動様式の風潮	53
(1)	「新しい生活様式」の実践例	53
(2)	高まる密回避、非接触、防疫の意識	53
(3)	地方移住、ワーケーションへの関心の高まり	54
第2章	コロナ禍を乗り越え、進化するための交通政策	57
第1節	公共交通の維持と安全・安心の確保	57
(1)	運送サービスの持続可能性の確保	57
(2)	公共交通における感染防止対策の徹底	65
第2節	新たな移動ニーズへの対応	70
(1)	交通分野での混雑分散や非接触の促進	70
(2)	パーソナルな移動手段の充実	75
第3節	今後の展望	79

第Ⅲ部 令和2(2020)年度交通に関して講じた施策

- 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現…………… 80
- 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…………… 80
- 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり…………… 80

第Ⅳ部 令和3(2021)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…………… 81
- 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…………… 82
- 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…………… 82

(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2(2020)年度 交通の動向

第I部

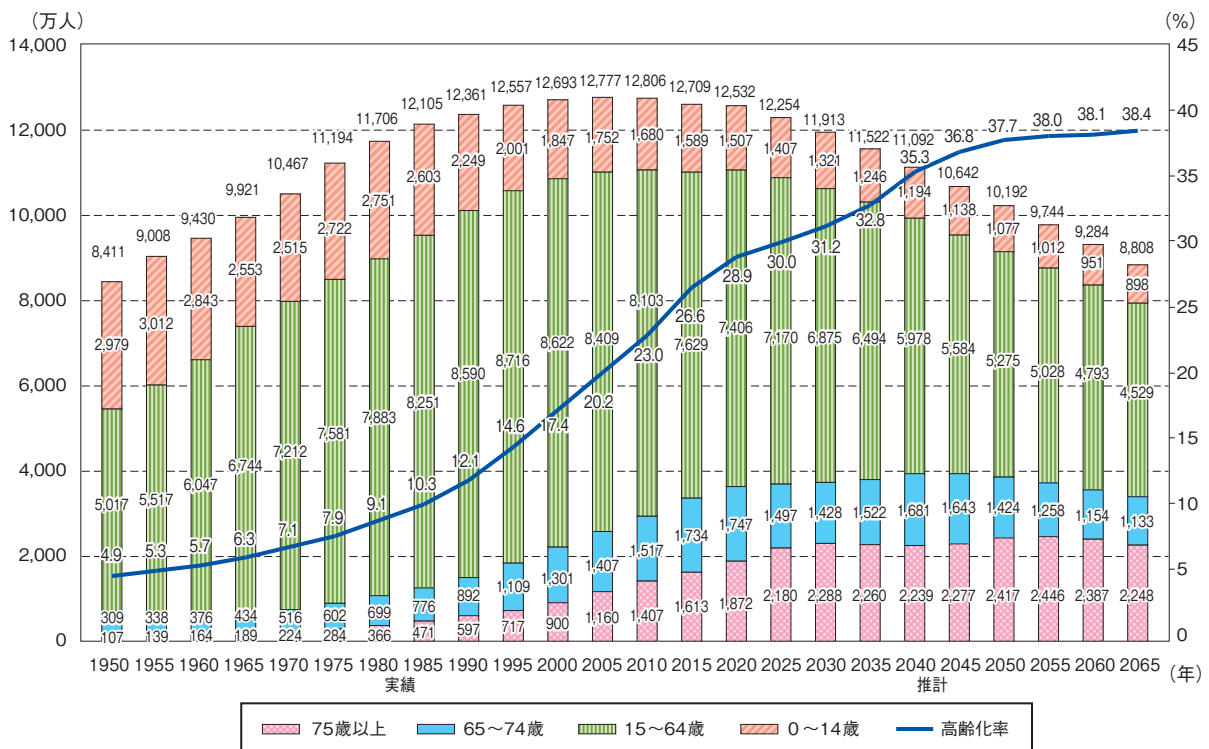
令和2(2020)年度 交通の動向

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、その後減少に転じ、2020年は1億2,571万人である。今後は、長期にわたって減少を続け、最高時と比べると、2030年は7%、2050年は20%少なくなると見込まれている。

図表1-1-1-1 我が国の総人口と年齢構成の推移・予測



注1：1950年、1955年、1975～2015年の総数は年齢不詳を含む。

注2：1960年、1965年は沖縄県の年齢「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。

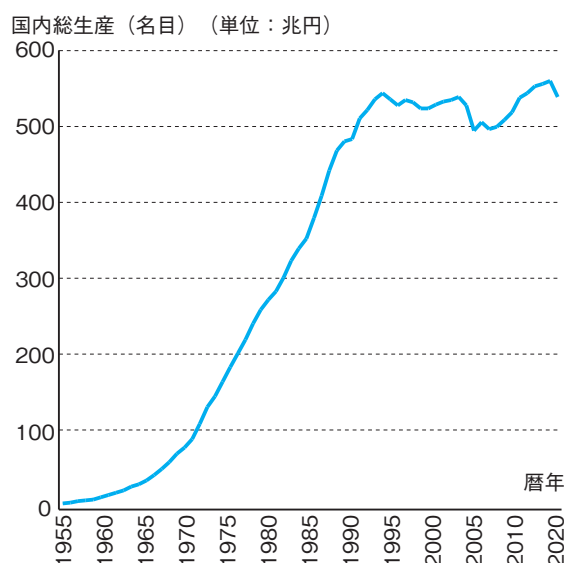
資料：2015年までは総務省「国勢調査」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

（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。近年では、2009年の495兆円を底に増加を続けており、2020年は539兆円（2009年より8.8%増）となっている。

図表1-1-1-3 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。

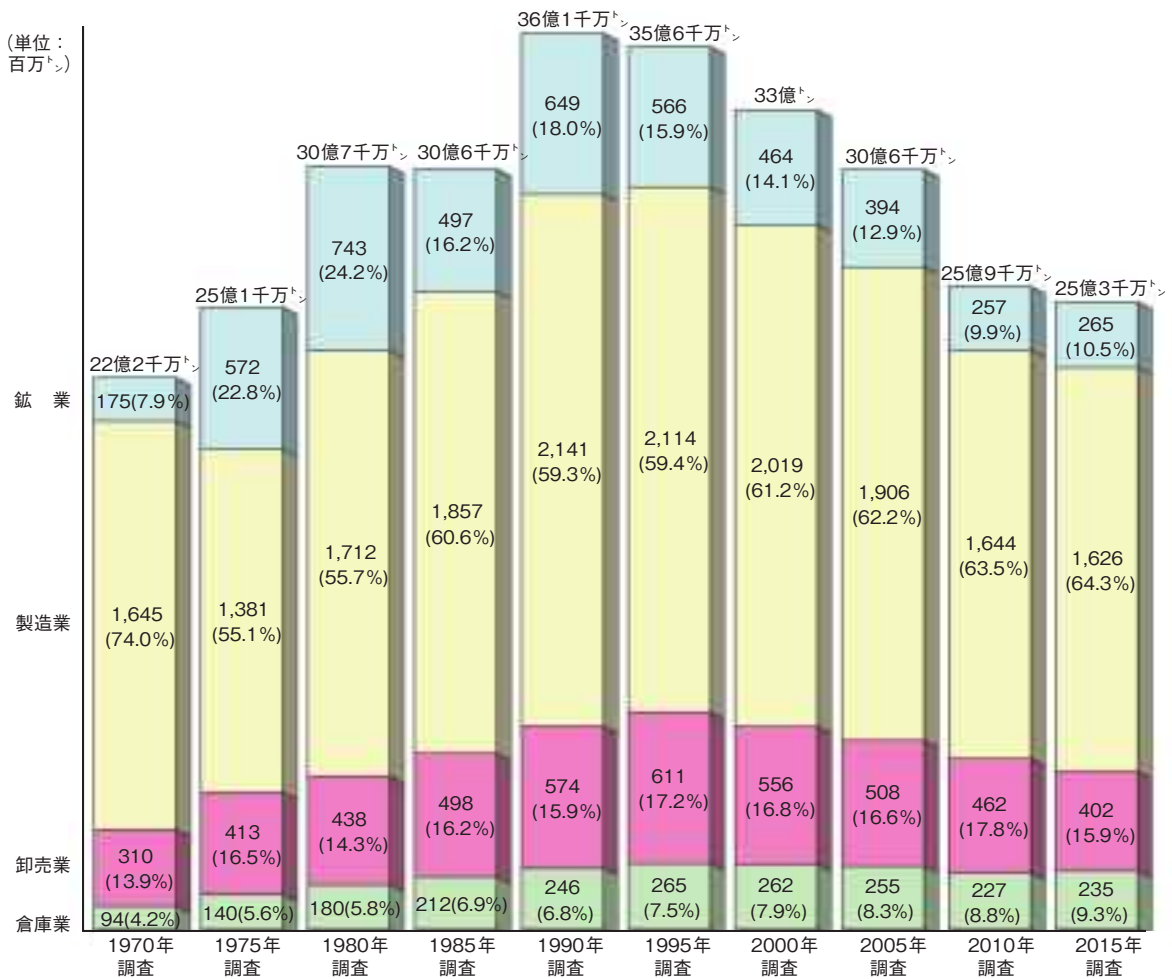
資料：内閣府「国民経済計算」（1955年から1979年までは「平成10年度国民経済計算確報」、1980年から1993年までは「平成21年度国民経済計算確報」、1994年から2020年まで「2021年1-3月期四半期別GDP速報1次速報値」）から国土交通省総合政策局作成

b. BtoB商取引に係る貨物の動向

① 年間総出荷量の変化

年間総出荷量は、1990年調査時の36.1億トンでピークを迎え、その後減少してきており、2015年調査のときは25.2億トンとなった。この間、業種別では、鉱業、製造業及び卸売業は減少傾向であり、倉庫業は横ばいとなっている。

図表1-1-1-5 BtoBの商取引に係る産業別の年間総出荷量の推移



(3) 就業者数の動向

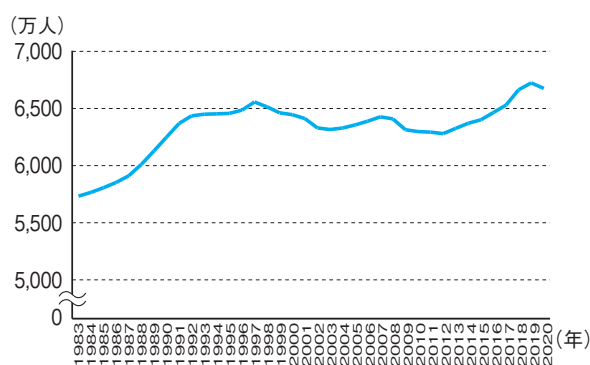
就業者は、日常生活において、通勤や業務のために鉄道やバスを利用することも多く、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、就業者数の動向を見ることとする。

a. 全国の就業者数の推移とバス・鉄道の定期利用者数の関係

全国の就業者数は、生産年齢人口が減少し始めた2000年頃から増減を繰り返しているが、ここ数年については2012年の6,280万人を底に増加し、2020年は6,676万人（2012年から396万人（6.3%）増加）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。

就業者数が増加しているここ数年において、乗合バスの定期券利用者数は、毎年増加しており、鉄道の定期の旅客数も2011年度、2014年度、2019年度を除いて増加している。こうしたことも影響して、ここ数年は乗合バスの輸送人員は緩やかに増加しており、鉄道の輸送人員も増加している。

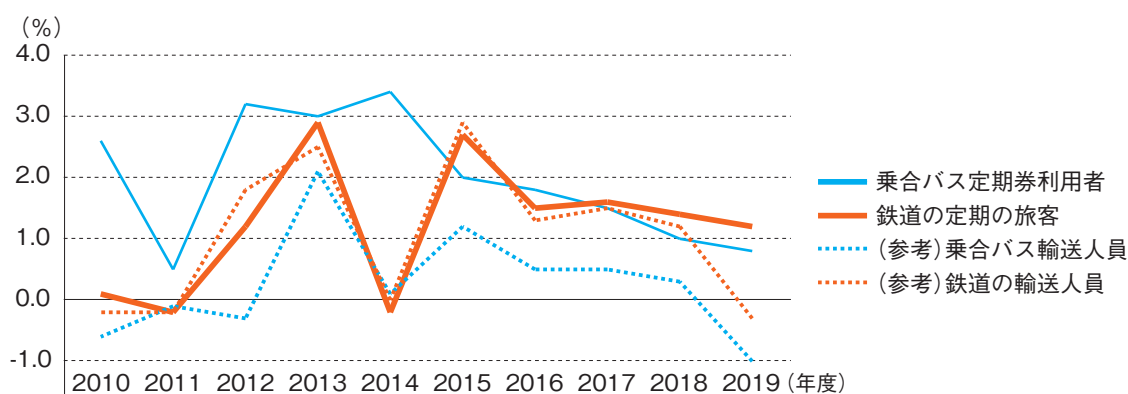
図表1-1-1-9 全国の就業者数の推移



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

資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-13 乗合バスと鉄道の定期利用者数の対前年度増減率の推移



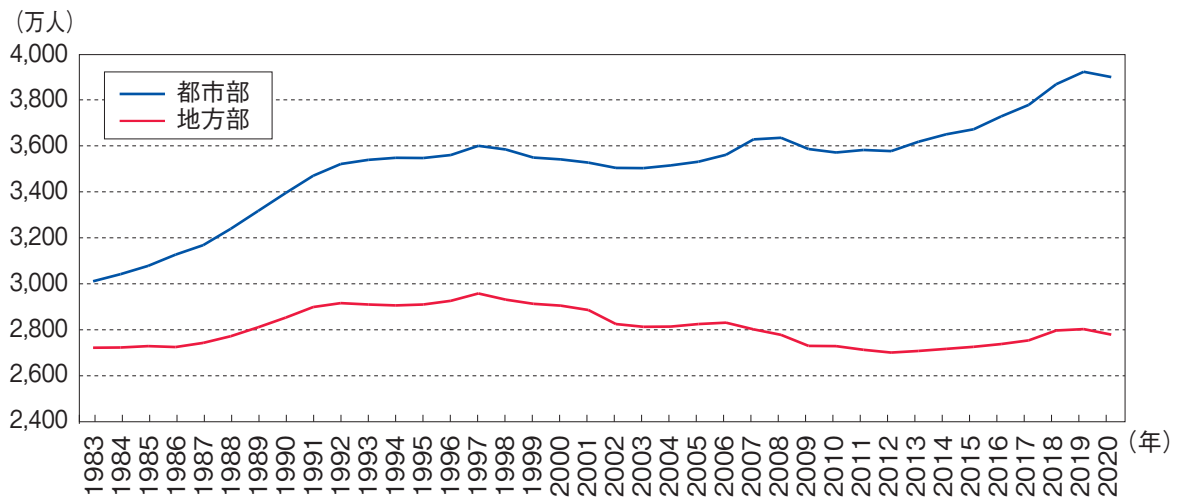
資料：国土交通省「鉄道輸送統計年報」及び「乗合バス事業の収支状況」から国土交通省総合政策局作成

b. 都市部と地方部の就業者数

都市部は、緩やかながら増加傾向を保っており、2020年は3,899万人（2012年の3,577万人から322万人増加（9.0%増））となった。

これに対して、地方部は、1997年にピーク（2,958万人）を迎えた後は減少してきたが、近年は人口が減少しているにもかかわらず、就業者数は2012年（2,701万人）を底にわずかながら増加しており、2020年は2,779万人となった。

図表1-1-1-14 都市部と地方部の就業者数の推移



2011年の地方部の数値は、東日本大震災の影響により、岩手県、宮城県及び福島県において調査実施が一時困難となったため、補完推計値を用いた。

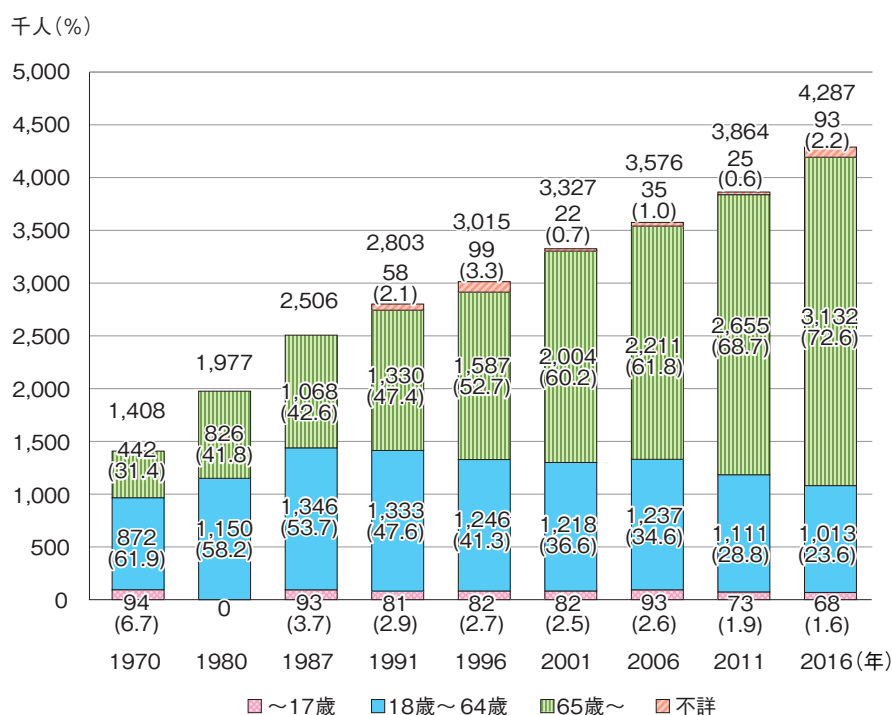
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

(4) 障害者の状況

身体障害者数は、高齢化の進展を背景に65歳以上の身体障害者が大幅に増加していることにより総数も増加し、2016年は約436万人、うち在宅の身体障害者の数は約429万人である。知的障害者数及び精神障害者数も、増加してきている。

こうした中で、働く障害者は増加してきており、民間企業において雇用されている障害者数は57.8万人、実雇用率は2.15%となっている。また、障害者であって毎日外出する人は2割、月1回以上外出する人は8割超となっており、かなりの頻度で外出している。

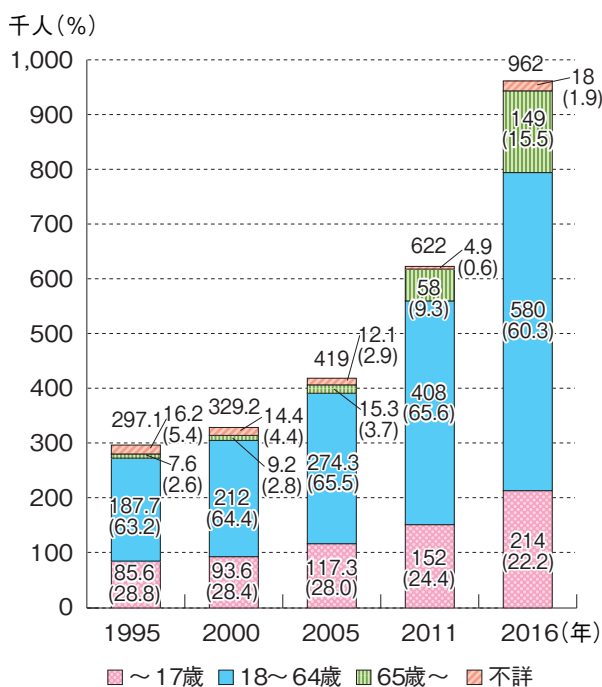
図表1-1-1-15 身体障害児・者（在宅）数の推移



注：1980年は身体障害児（0～17歳）に係る調査を行っていない。

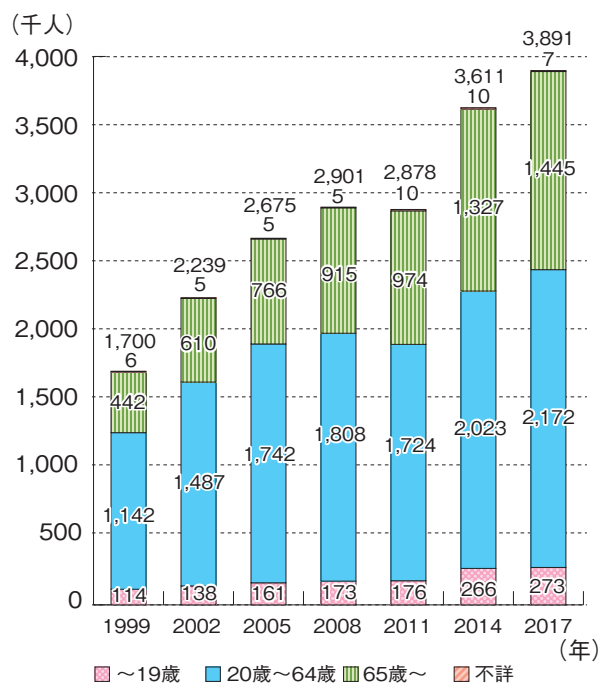
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（1970年，1980年，1987年，1991年，1996年，2001年，2006年）、厚生労働省「生活のしづかさなどに関する調査」（2011年，2016年）

図表1-1-1-16 知的障害者（在宅）数の推移



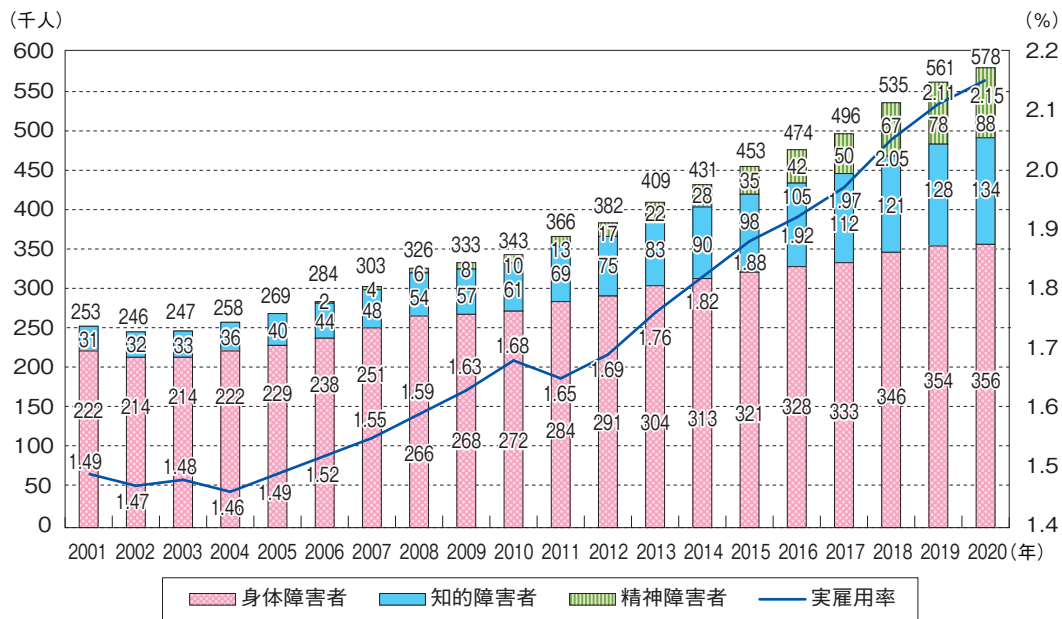
資料：厚生労働省「知的障害児（者）基礎調査」（1995年，2000年，2005年）、厚生労働省「生活のしづかさなどに関する調査」（2011年，2016年）

図表1-1-1-17 精神障害者（外来）数の推移



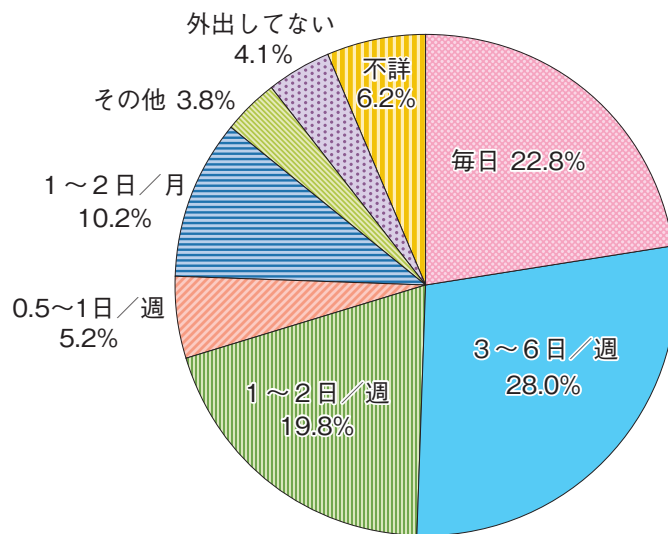
資料：厚生労働省「患者調査」（1999年，2002年，2005年，2008年，2011年，2014年，2017年）から厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部作成

図表1-1-1-18 民間企業において雇用されている障害者の数及び実雇用率の推移



資料：厚生労働省「令和2年障害者雇用状況の集計結果」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-19 障害者の外出頻度 (2016年)



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

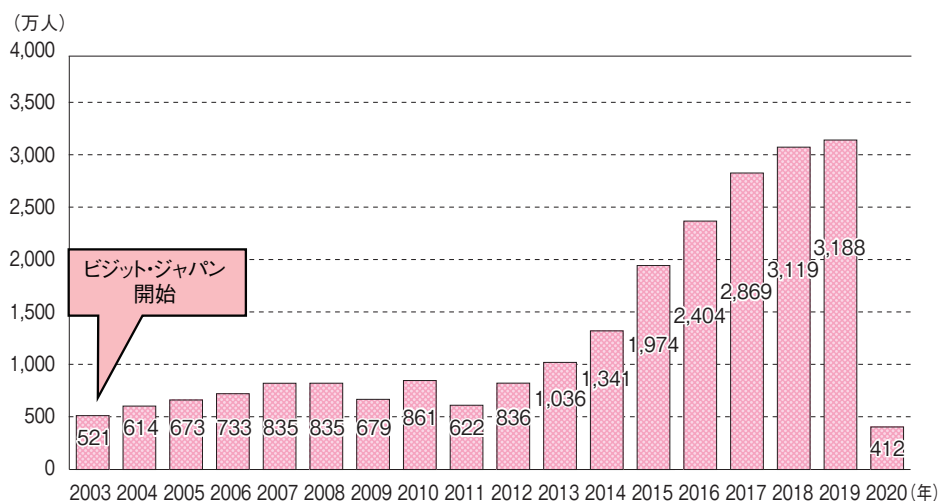
(5) 訪日外国人旅行者の状況

a. 訪日外国人旅行者の動向

2020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影響により2月以降大きく減少し、前年比87.1%減の412万人となった。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り、2030年6,000万人の誘客につなげるべく、様々な施策を講じている。

訪日外国人旅行者の国籍・地域別の人数は、2020年は上から順に、中国107万人、台湾69万人、韓国49万人、香港35万人、米国22万人、タイ22万人であり、公共交通機関においても、多様な言語を母国語とする訪日外国人旅行者への対応が求められている。

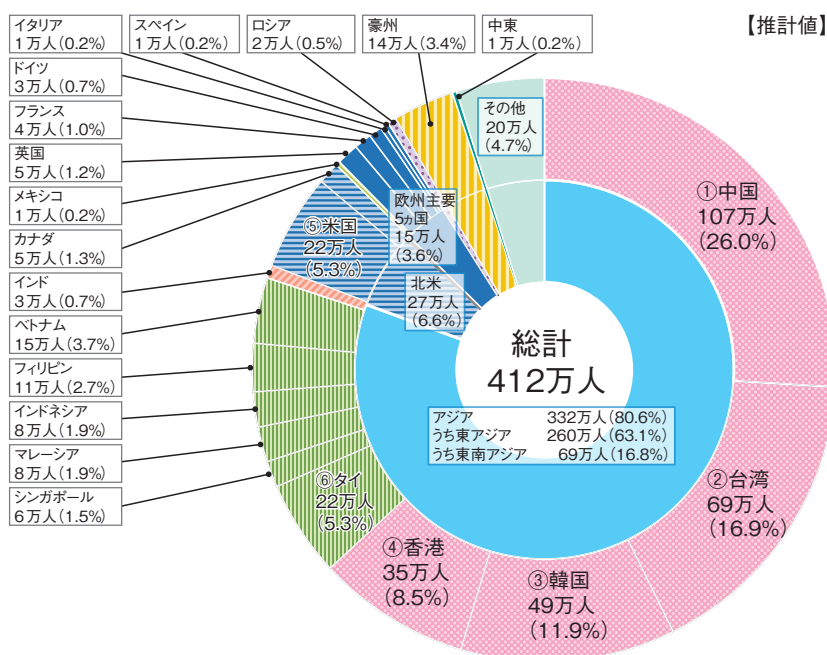
図表1-1-1-20 訪日外国人旅行者数の推移



注) 2019年以前の値は確定値、2020年の値は推計値 %は対前年同月比

出典：日本政府観光局（JNTO）

図表1-1-1-21 国籍・地域別の訪日外国人旅行者数（2020年）



※ () 内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア

※ その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。

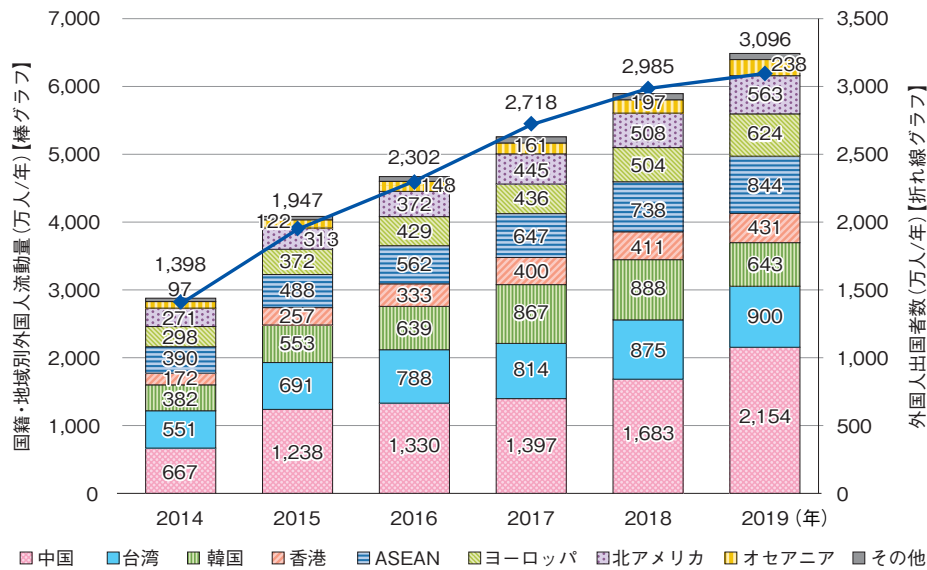
※ 数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。

※ 日本政府観光局（JNTO）資料より観光庁作成

訪日外国人旅行者の国内での移動量については、5年連続で増加傾向にある。また国籍・地域別の移動量では、2019年では中国・韓国・台湾の順となっており、その3国・地域で全体の約6割を占めている。

移動量を利用交通機関ごとに見ると、全国では鉄道での移動が最も多く、次がバスでの移動となっている。各地方ブロック内での移動については、関東及び近畿では鉄道での移動が多いが、それ以外の地域ではバスが多く使われている。なお沖縄ではレンタカーでの移動が特に多くなっている。

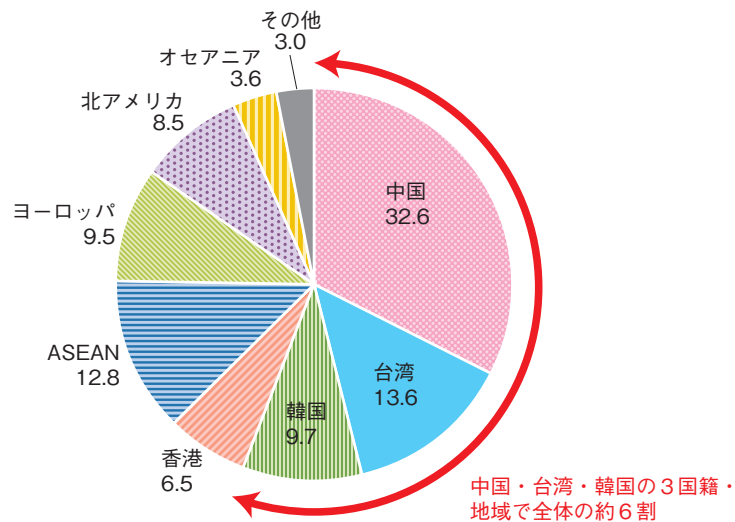
図表1-1-1-24 国籍・地域別の移動量と出国者数の変化



注：同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く

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

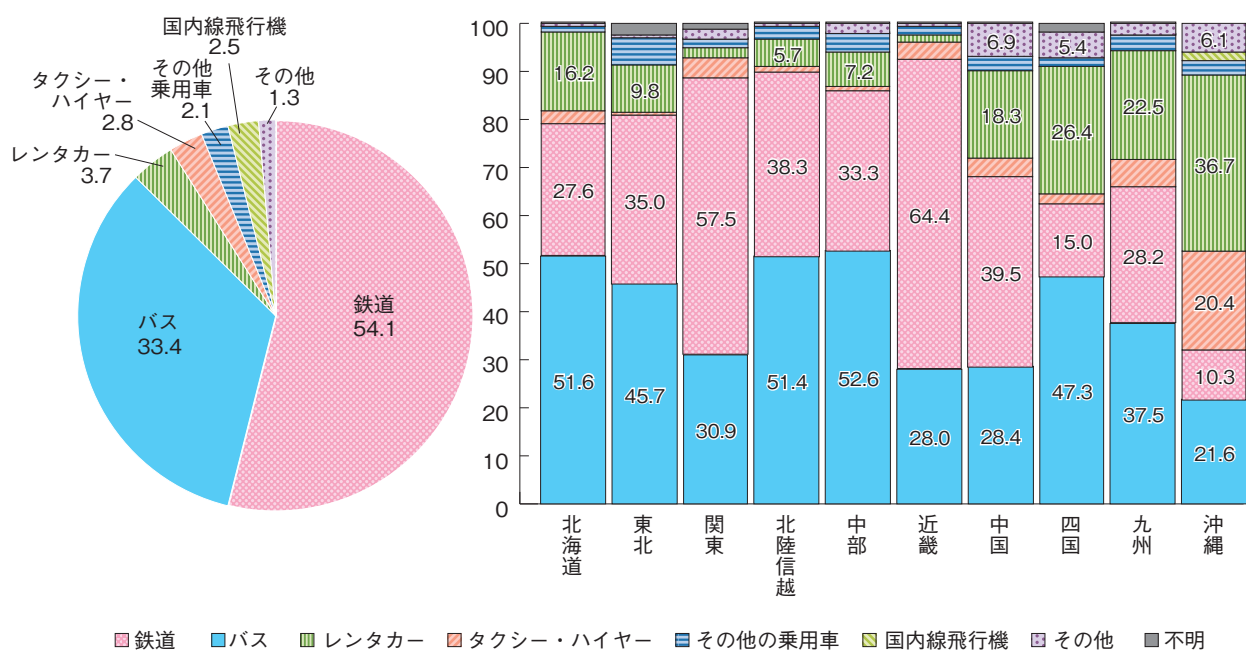
図表1-1-1-25 移動量の国籍・地域別の内訳（2019年）



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1-1-1-26 利用交通機関の内訳及び地方ブロック内々での利用交通機関の内訳（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。

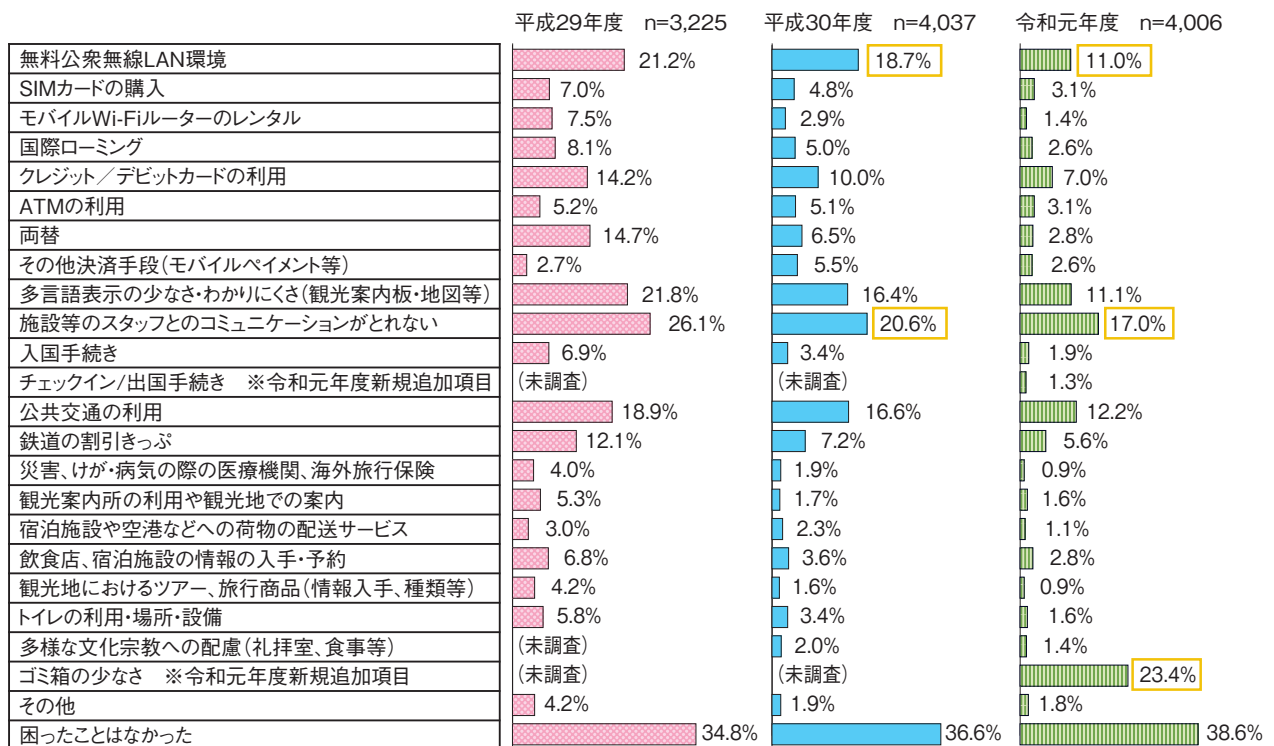
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ（FF-Data）」

b. 日本の交通に対する外国人の見方

世界経済フォーラム（World Economic Forum）の「The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019」によると、世界の140の国と地域の中で、日本は「国内地上交通の効率性」において1位と高い評価を得ている。

また、2019年度に実施した、訪日外国人旅行者を対象とした「旅行中に困ったこと」に関するアンケート調査の結果は、図表1-1-1-27のとおり。

図表1-1-1-27 旅行中に困ったこと（全体）



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

(6) 家計の消費行動の変化

a. 1世帯当たりの消費支出の総額と交通に関する支出額

1世帯当たりの消費支出（総世帯）は減少傾向にあり、2000年からの20年間で16.9%減少^(※1)し、2020年は280万円となった。特に2020年は前年から6.5%減少しており、年間の減少幅が20年間で最も大きい。

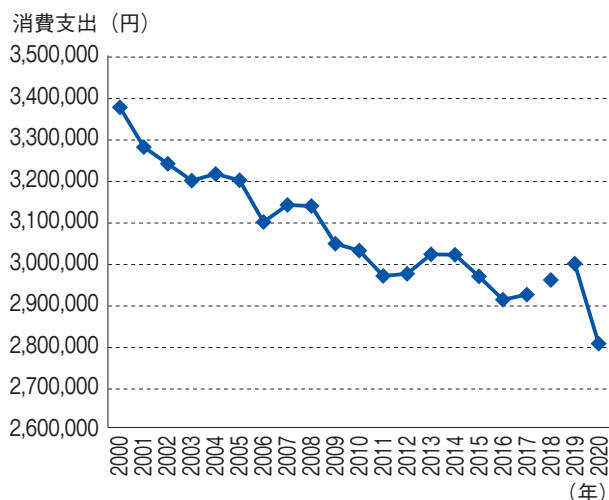
こうした中、家計の交通に関する支出の変化について見ると、公共交通運賃^(※2)への支出は、20年間で57.3%減少して2020年は3.0万円となった。特に2020年は前年から50.0%減少しており、年間の減少幅が、消費支出総額と同様、20年間で最も大きい。また、消費支出総額に占める公共交通運賃への支出の割合は、2019年まで2.0%前後でほぼ横ばいのまま推移していたが、2020年は急減し、1.1%となった。一方、自動車等購入・維持費^(※3)は、20年間で5.4%増加して21.4万円であり、消費支出総額に占める割合は増減しながら推移し、1.7ポイント上がって7.7%となった。

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

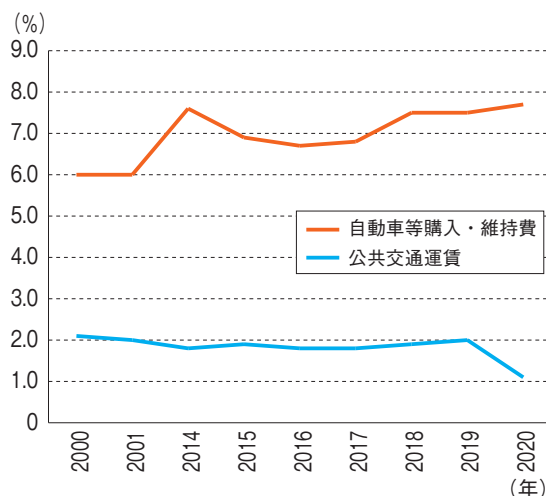
図表1-1-1-28 1世帯当たりの消費支出(総世帯)の総額の推移



注：2018年の家計簿改正による影響により、2017年以前と2019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1-1-1-29 消費支出に占める公共交通運賃と自動車等購入・維持費の割合の推移(総世帯)



資料：同左

b. 都市部と地方部における交通に関する支出額の特徴

公共交通運賃への支出額は、都市部（ここでは三大都市圏を含む、関東（茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野）、東海（岐阜、静岡、愛知、三重）、近畿（滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山）の3ブロック）で高くなる傾向^(※)がある。

(※) 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1-1-1-30 1世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費の変化(総世帯、地方別)
(単位: 円)

		公共交通運賃		自動車等購入・維持費	
		2002年	2020年	2002年	2020年
三大都市圏を含むブロック	関東	89,161	→ -51.2% → 43,487	194,391	→ -2.1% → 190,340
	東海	54,462	→ -56.5% → 23,709	257,153	→ 18.1% → 303,619
	近畿	75,338	→ -57.8% → 31,772	171,815	→ 0.9% → 173,318
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871	→ -63.6% → 18,144	178,221	→ 23.3% → 219,721
	東北	40,667	→ -62.6% → 15,204	180,523	→ 32.1% → 238,455
	北陸	41,152	→ -60.1% → 16,432	215,972	→ 14.5% → 247,236
	中国	55,654	→ -68.6% → 17,499	215,746	→ 5.8% → 228,362
	四国	37,227	→ -70.5% → 10,989	202,445	→ -0.6% → 201,254
	九州	46,161	→ -50.0% → 23,094	196,651	→ 26.3% → 248,398
	沖縄	45,559	→ -69.6% → 13,856	128,663	→ 12.2% → 144,418

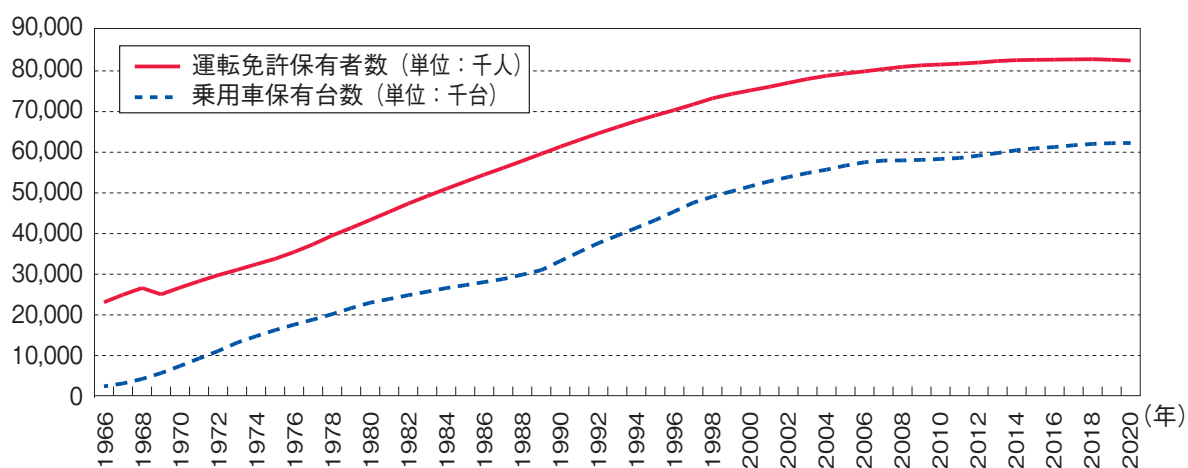
資料：総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

（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、長期にわたって大きく増加した。人口の増加が緩やかになり、やがて減少に転じた後も、緩やかながらも増加を続けていたが、2020年は前年と比較して若干の減少となっている。これらの期間を通じて、運転免許保有者数は、乗用車保有台数より2,000万から3,000万ほど多い値で推移してきた。2020年は、運転免許保有者数は約8,198万人（前年比約－17万人、総人口の約65.2%、15歳以上人口の約74.1%）、乗用車保有台数は約6,158万台である。

図表1-1-1-31 運転免許保有者数と乗用車保有台数の推移

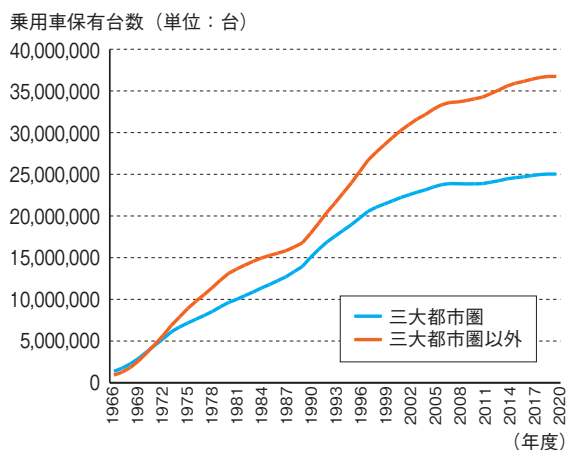


資料：運転免許保有者数については警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から、国土交通省総合政策局作成

b. 都市部と地方部における乗用車保有台数の特徴

乗用車保有台数は、都市部（ここでは三大都市圏）、地方部（ここでは三大都市圏以外）のいずれにおいても大きく増加してきたが、近年は、都市部・地方部ともに増加傾向が緩やかになっている。2020年の人口は都市部の方が地方部よりも若干多いのに対し、2020年度における乗用車保有台数は、地方部が都市部より47%多い。

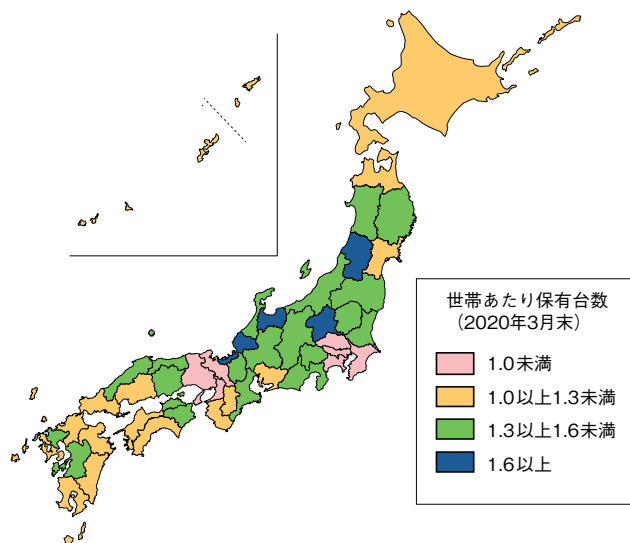
図表1-1-1-32 三大都市圏と三大都市圏以外の乗用車保有台数の推移



注：三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県

資料：（一財）自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別自動車保有台数（軽自動車含む）（毎年3月末現在）」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-33 都道府県別1世帯当たりの乗用車の保有台数

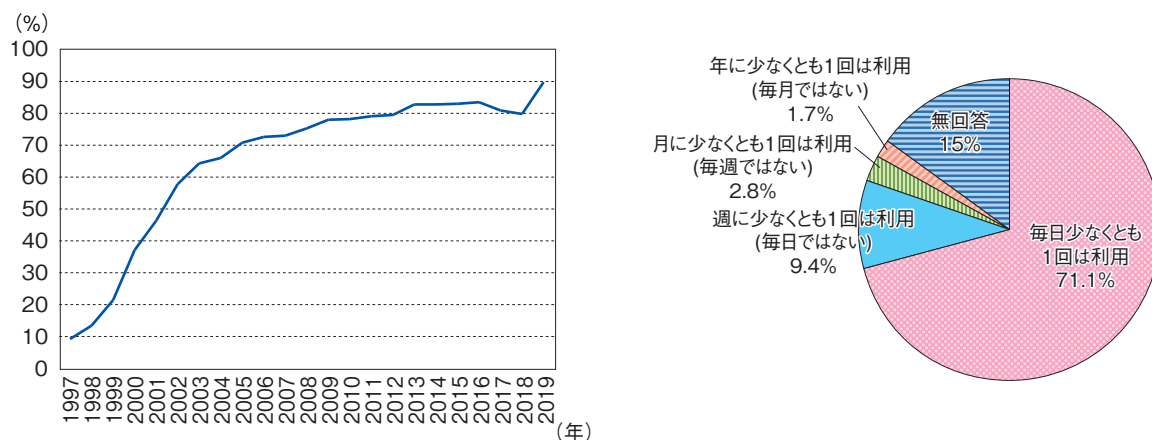


資料：（一財）自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯当たり普及台数（毎年3月末現在）（令和2年）」から国土交通省総合政策局作成

(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、近年はほぼ横ばいとなっていたが、2019年は89.8%となり、前年より10.0ポイント増加した。世帯における情報通信機器の保有状況を見てみると、2017年において、「スマートフォン」（75.1%）が「パソコン」（72.5%）を上回り、スマートフォンが急速に普及している。また、2019年において、インターネット利用者のうち、毎日少なくとも1回利用する者は7割を、週1回以上の頻度で利用する者は8割を超えている。

図表1-1-1-35 インターネット利用者割合の推移（左図）と利用者の利用頻度（右図）



資料：総務省「通信利用動向調査」から国土交通省総合政策局作成。右図は、2019年。

こうした中で、交通に関連の深いインターネットの利用のしかたも、一般化されている。総務省の通信利用動向調査によると、過去1年間のインターネットで利用した機能・サービスと目的・用途に関する問いに対し、「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、2019年は75.6%となった。内閣府の世論調査によると、公共交通機関の利用手段や経路を調べる場合に、どのようにして情報を得ることが多いかについて尋ねたところ、近距離の鉄道、長距離の鉄道、路線バス、高速バスのいずれについても、インターネット等の経路検索サービスを使うと回答した者が最も多く、4割から6割を占めた。

図表1-1-1-36 公共交通機関の利用手段や経路の調べ方

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

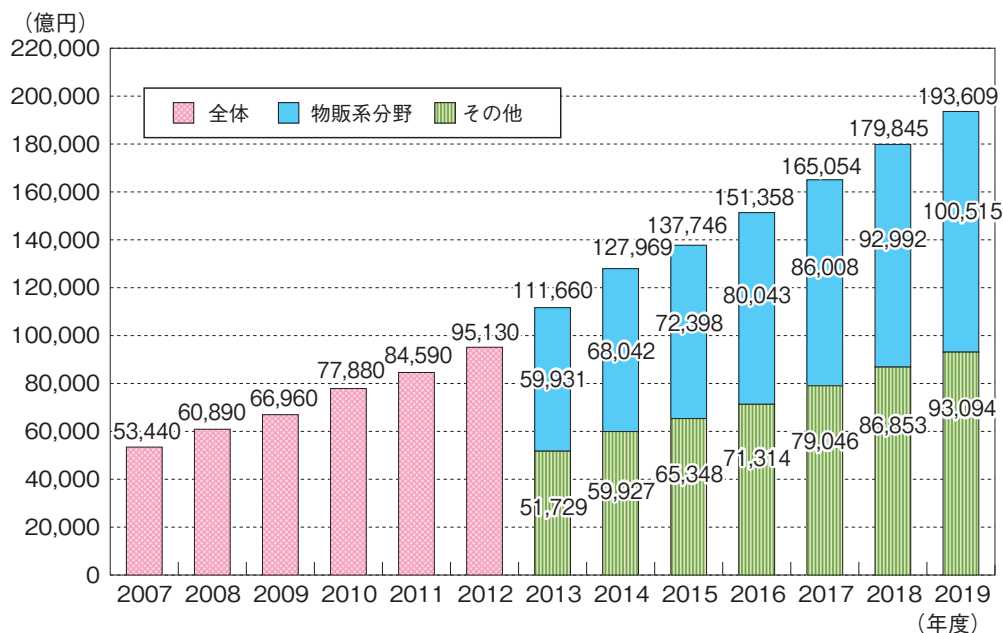
資料：内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」（世論調査報告書、平成28年12月調査）

また、総務省の通信利用動向調査によると、インターネットで「商品・サービスの購入・取引（金融取引・デジタルコンテンツ購入を除く）」を行った者は、2019年は51.1%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、2019年度には全体で19.4兆円、うち物販系分野は、10.1兆円となっている。また、物販系分野のEC化率は2015年の4.75%から2019年は6.76%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、2019年の市場規模は1兆7,407億円（前年比9.5%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1-1-1-37 BtoC電子商取引額の推移



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

(9) 交通施策と連携する施策の動向

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

a. まちづくりに関する施策

医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要となっている。

行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が整備されている。現在、全国の市町村において立地適正化計画の作成の動きが本格化しており、国はそうした動きに関する財政面・技術面での支援の充実を進めている。

図表1-1-1-38 立地適正化計画の策定状況

- 581 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3年3月31日時点)
○このうち、383 都市が計画を作成・公表。

※令和3年3月31日までに作成・公表の都市（ ）

都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定した市町村 (◎: 380都市)、都市機能誘導区域のみ設定した市町村 (○: 3都市)

(令和3年3月31日時点)

[illegible]

資料：国土交通省都市局資料

b. 観光立国の実現に向けた施策

2016年3月、内閣総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」は「明日の日本を支える観光ビジョン」をとりまとめた。観光は真に我が国の成長戦略と地方創生の柱であるとの認識の下、訪日外国人旅行者数2020年4,000万人・2030年6,000万人、訪日外国人旅行消費額2020年8兆円・2030年15兆円等の新たな目標を掲げた。

観光ビジョンに掲げた目標の達成に向け、短期的な政府の行動計画として「観光ビジョン実現プログラム」を毎年策定し、観光ビジョンの確実な実現を図っており、すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を目指して、交通分野では、新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備、地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進、クルーズ船受入の更なる拡充、公共交通利用環境の革新等が推進されている。

さらに、コロナ禍の取組方針として、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」を策定した。

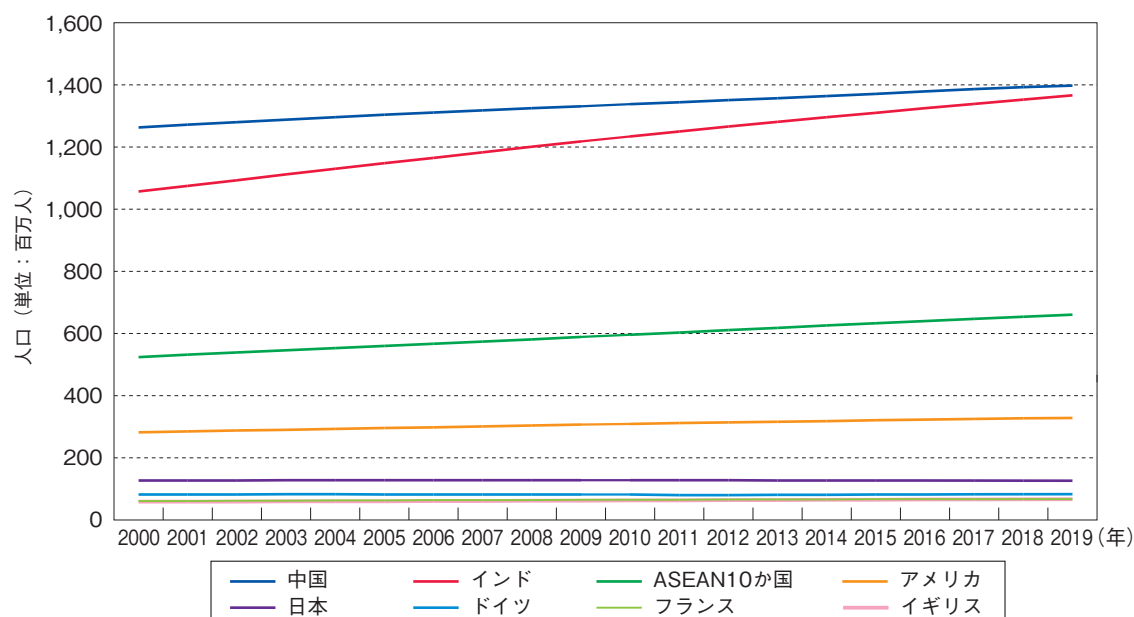
この中で、安心・安全な旅行が出来るよう、宿泊・旅行・交通・空港など観光関係事業者においては業種別ガイドラインを遵守するとともに、旅行者にも「新しい旅のエチケット」を守っていただくなど、事業者と旅行者の双方において感染拡大防止策を徹底することとした。加えて、観光事業者や観光地域づくり法人（DMO）と、交通事業者等の連携による観光資源の磨き上げや、新技術の活用などによる、地域公共交通の活性化・継続を図る取組の支援を行うこと等としている。

(10) 世界の社会・経済の動向

a. 世界各国の人口の動向

2019年の人口は、中国は13.9億人（2000年比10.6%増、日本の11倍）、ASEAN10か国は6.6億人（2000年比26%増、日本の5.2倍）である。人口の面では、中国もASEAN10か国の合計も、従前から日本より大幅に多く、現在に至るまで長期にわたって増加を続けている。

図表1-1-1-39 各国の人口の国際比較



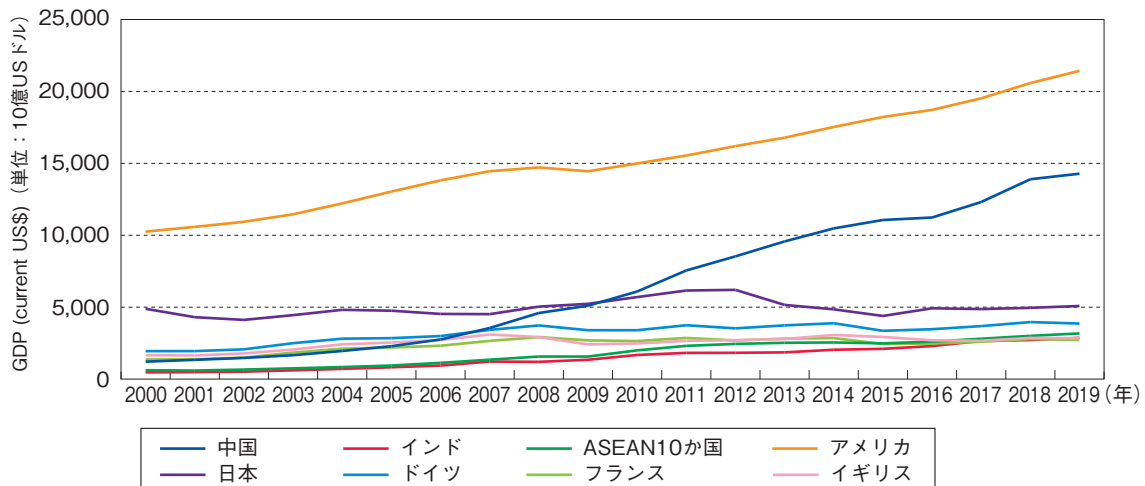
注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム
資料：World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

b. 世界各国の国内総生産（ドルベース）

我が国の国内総生産は、円ベースでは2011年から増加しているが、ドルベースでは、2013年から円安ドル高方向へ推移したことに伴い、2012年の約6.2兆ドルから減少して2018年は約5.0兆ドルであり、アメリカ、中国に次いで世界第3位、世界に占める比率は5.8%である。

アジア諸国について2000年から2019年までの変化を見ると、中国は、約1.2兆ドルから約14.2兆ドルへ11.7倍、ASEAN10か国の合計は、約0.61兆ドルから約3.1兆ドルへ5.1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1-1-1-40 各国の国内総生産（名目GDP）の国際比較



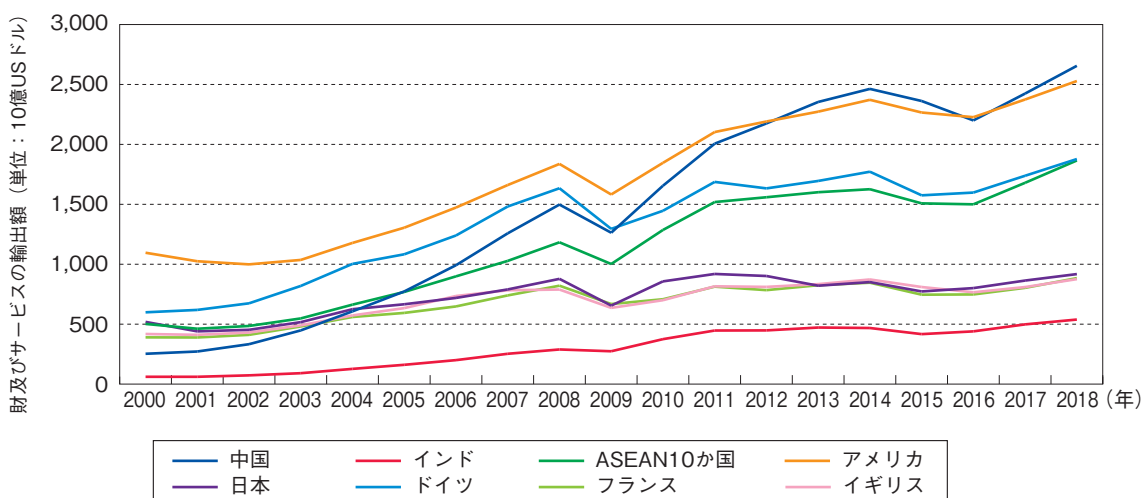
注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム
 資料：World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

c. 世界各国の輸出額及び輸入額

輸出額について、2018年で見ると我が国は9,171億ドルである。中国は約2.7兆ドルで、2017年にアメリカを抜いて世界第1位となるなど急激に伸びており、日本の2.9倍である。輸出額で中国が日本を上回ったのは2005年であり、ASEAN10か国の合計が日本を上回ったのは2001年である。

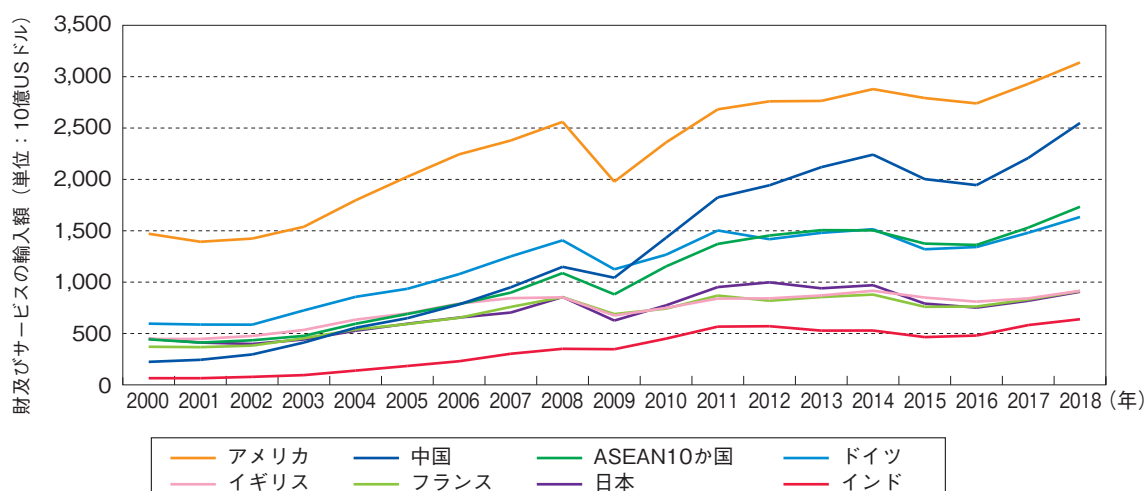
輸入額について、2018年で見ると我が国は9,044億ドルである。中国は約2.5兆ドルで、輸出額同様急激に伸び、アメリカに次いで世界第2位となっており、日本の2.8倍である。輸入額で中国が日本を上回ったのは2004年であり、ASEAN10か国の合計は2000年の時点で既に日本を上回っていた。

図表1-1-1-41 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1-1-1-42 各国の輸入額の国際比較



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

d. アジア太平洋地域におけるインフラ投資需要の動向

アジア開発銀行の報告書^(※1)では、アジア太平洋諸国のインフラは急速に改善しているが、十分というには程遠く、また、都市の交通混雑は、生産性を下げ、燃料を浪費し、人のストレスとなっており、経済に毎日巨額の負担を強いていると指摘している。

同報告書によると、アジア太平洋地域の25の発展途上の国と地域^(※2)では、インフラ投資に2015年に8,810億ドル（中国を除く24の国と地域では1,950億ドル）が投じられたが、2016年から2020年までの5年間における1年当たりのインフラ投資需要として見込まれる額（気候変動への対応を勘案したもの）である1兆3,400億ドル（同5,030億ドル）とのギャップは4,590億ドル（同3,080億ドル）であり、そのギャップの規模は国内総生産の2.4%（同5.0%）に相当する。

また、同報告書によると、2016年から2030年までの15年間におけるアジア太平洋地域の45の国と地域^(※3)では、1年当たりのインフラ投資需要として見込まれる額（気候変動への対応を勘案したもの）は1兆7,440億ドル（15年間の総額では26兆1,660億ドル。ただし、その61%は中国を含む東アジアであることに留意。）であり、うち、交通・運輸は、31.9%を占める5,570億ドル（15年の総額では8兆3,530億ドル）と見込まれている。

(※1) ASIAN DEVELOPMENT BANK「MEETING ASIA'S INFRASTRUCTURE NEEDS」(2017年2月)

(※2) アルメニア、カザフスタン、キルギス、中国、モンゴル、アフガニスタン、バングラデシュ、ブータン、インド、モルジブ、ネパール、パキスタン、スリランカ、カンボジア、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、タイ、ベトナム、フィジー、キリバス、マーシャル、ミクロネシア、パプアニューギニア

(※3) (※2)の25の国と地域のほか、アゼルバイジャン、ジョージア、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタン、香港、韓国、台湾、ブルネイ・ダルサラーム、ラオス、シンガポール、クック諸島、ナウル、パラオ、サモア、ソロモン諸島、東ティモール、トンガ、ツバル、バヌアツ

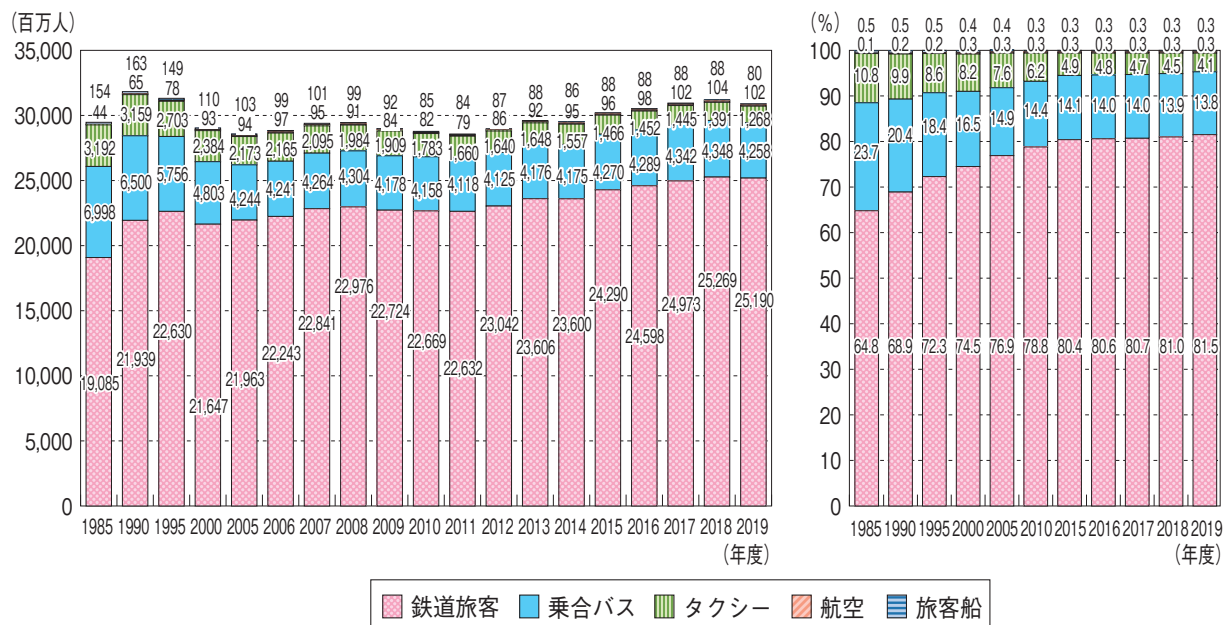
第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向

第1節 輸送量とその背景

(1) 国内旅客輸送

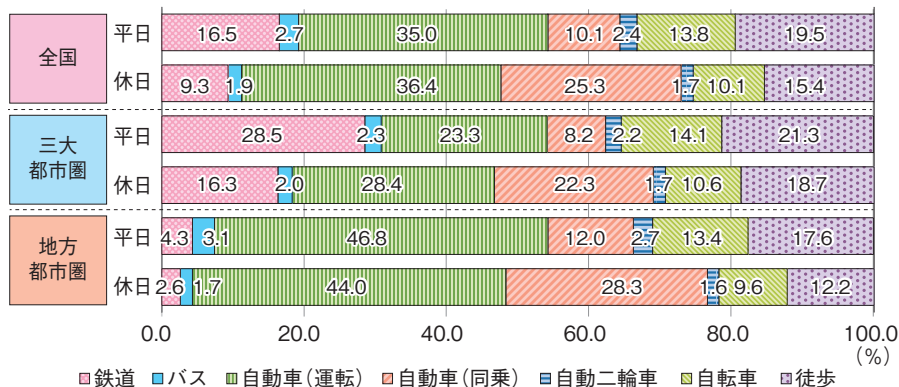
我が国の国内旅客輸送量（人ベース）（自家用車によるものを除く。）は、1991（平成3）年度をピークに2004年度まで減少した後、緩やかな増加に転じた。その後、リーマンショックが発生した2008年度を境に減少に転じ、2011年度を境に再度緩やかな増加に転じたが、2019年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により再び減少に転じた。

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年度は、いずれの交通モードも減少に転じている。タクシーは長期にわたり減少が続いているが、2019年度は、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り、外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

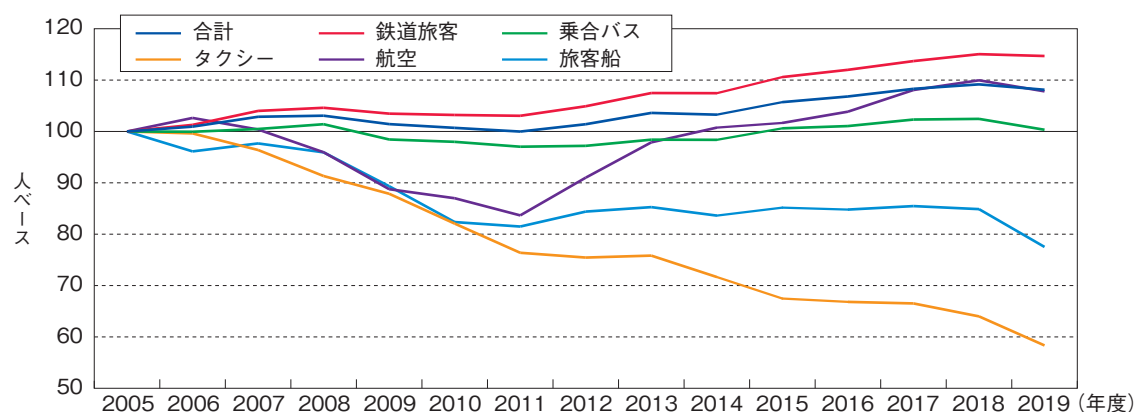
乗合バスが緩やかな増加傾向にあった背景には、鉄道と同様に、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期利用者の増加、訪日外国人旅行者による利用の増加があると考えられる。2019年度に5年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

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年度に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、他の交通機関と比較した運賃や料金の割高感の影響があると考えられる。近年では、運転手不足によるタクシー車両の実働率の低下、夜に飲食店から利用する客の減少の影響もあると考えられる。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り、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）

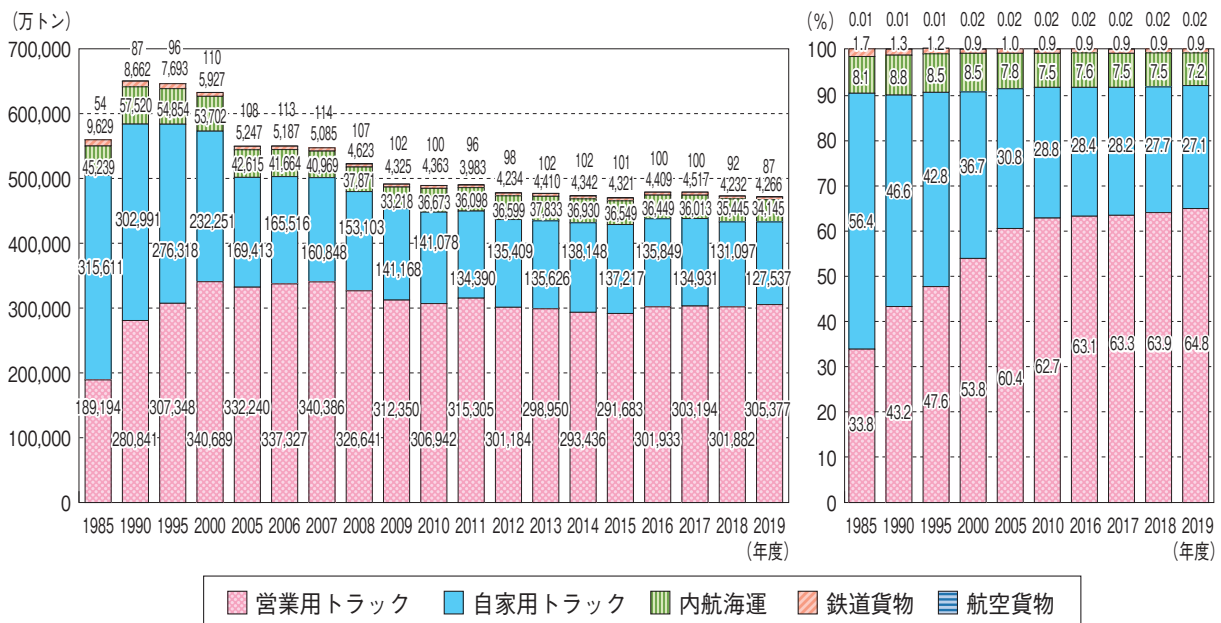


資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

（2）国内貨物輸送

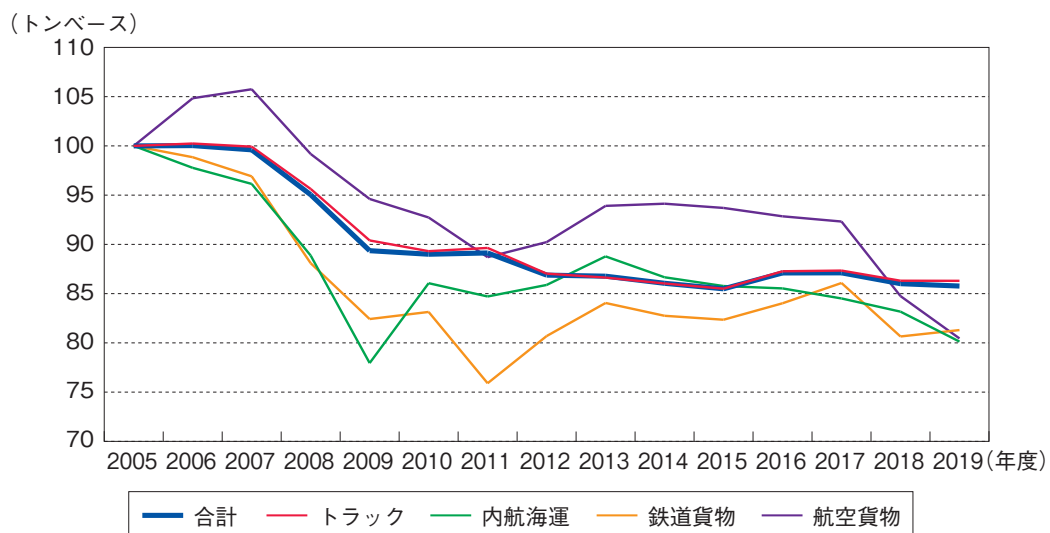
我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少があると考えられる。

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



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年度における航空貨物の急減は、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）



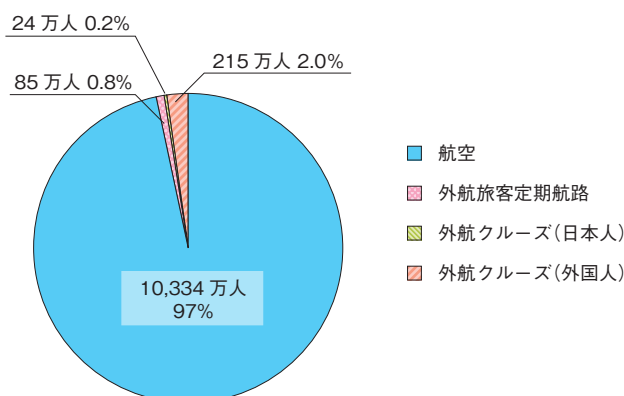
このように、国内貨物輸送量は、トンベースでは減少しているものの、BtoBの商取引において貨物出荷の小口化に伴い出荷件数が増加し、またインターネットを介した電子商取引はBtoCやCtoCの分野の拡大（第1章（8）参照）によって売り主から買い主への小口輸送が増加したため、宅配便取扱個数が大幅に増加してきている。

(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97.0%と圧倒的に多く、海運は3.0%にとどまる。

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年の外国人による利用が大きく落ち込んでいる。

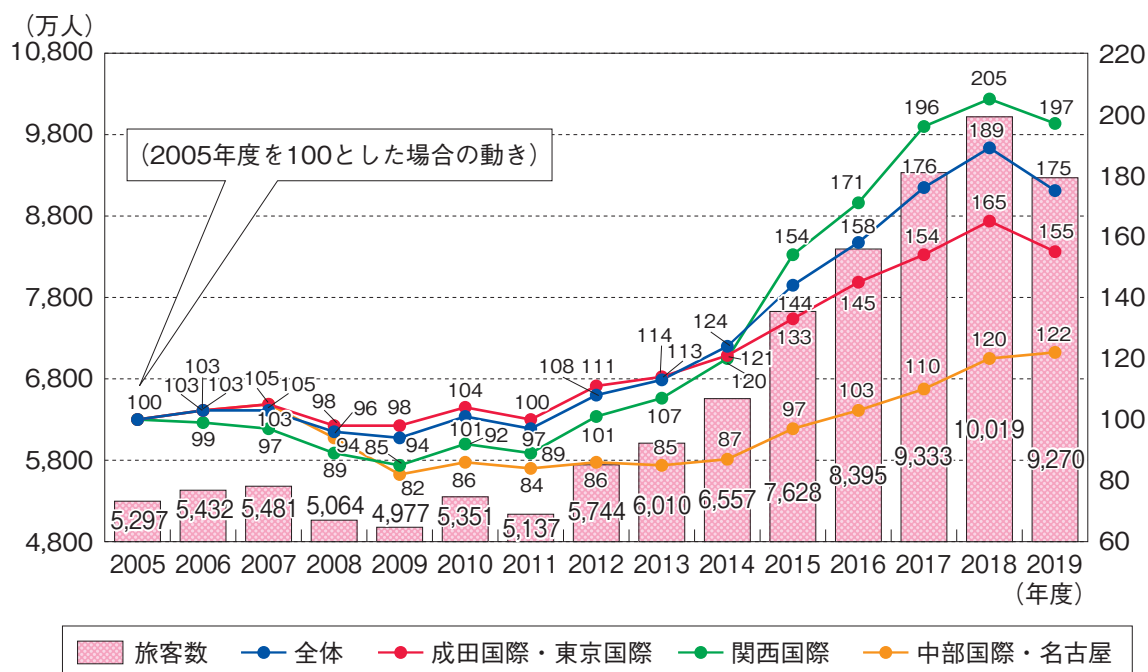
図表1-2-1-10 我が国を発着する国際旅客輸送量とその内訳（2019年）



資料：「空港管理状況調査」、海事局資料、法務省入国管理局集計による外国人入国者数の概数（乗員除く）をもとに港湾局が作成した資料を統合して、国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際航空旅客輸送量について見ると、リーマンショックや東日本大震災の影響と見られる落ち込みの後、訪日外国人旅行者数の顕著な増加や、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年ぶりに減少した。

図表1-2-1-11 我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移

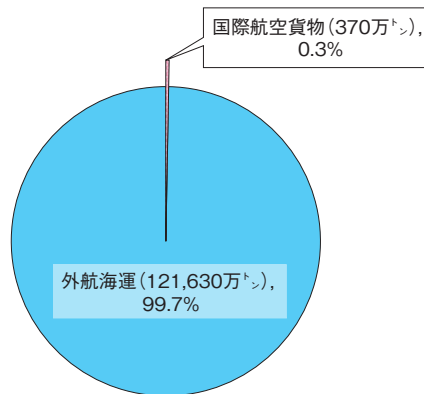


資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

(4) 国際貨物輸送

我が国を発着する国際貨物輸送は、航空と海運に限られるという点では国際旅客輸送と同様であるが、海運が99.7%を占め、航空はわずか0.3%であり、国際旅客輸送と逆転している。

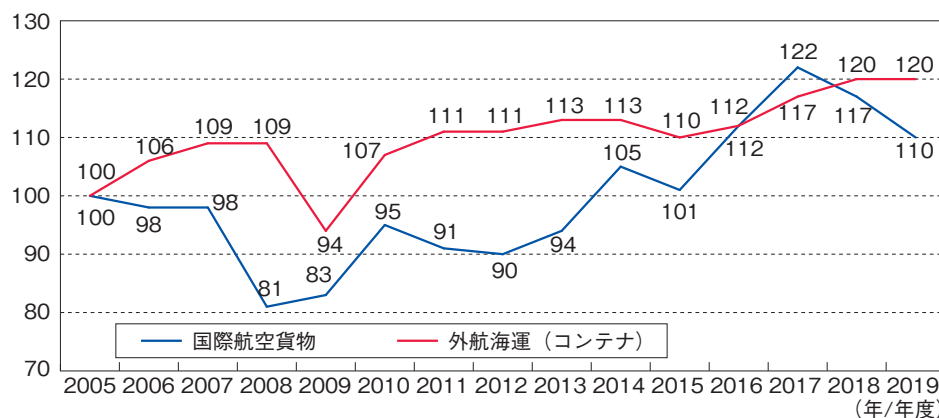
図表1-2-1-12 国際貨物輸送量の分担率（2019年）



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：「空港管理状況調書」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

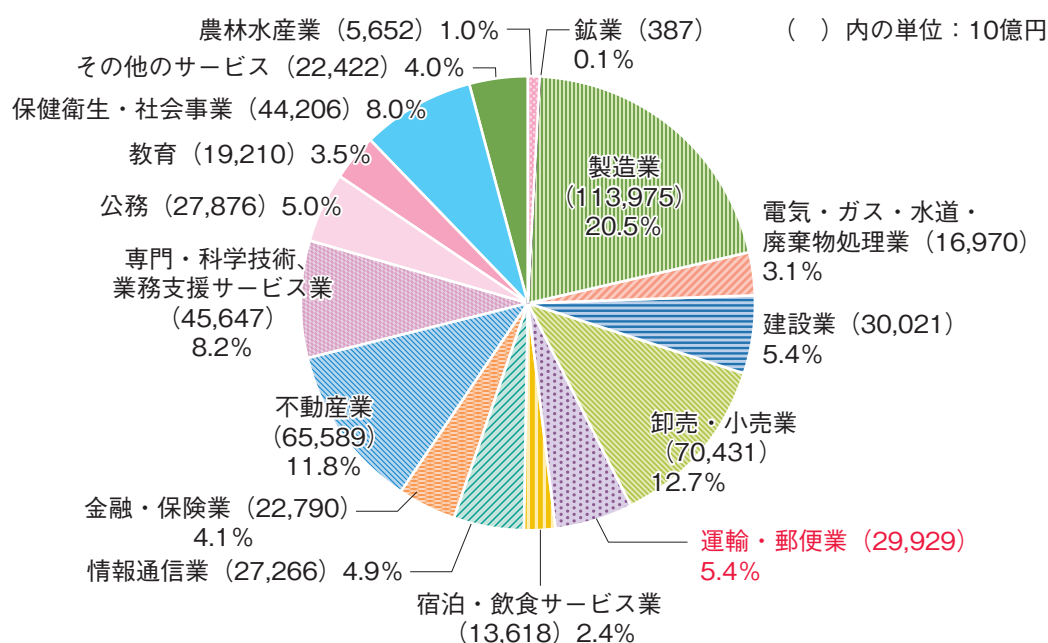
第2節 交通事業等の動向

(1) 交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

2019年の運輸・郵便業（以下「交通事業」という。）の国内総生産は29.9兆円であり、我が国の国内総生産全体の5.4%を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、リーマンショックの発生した2008年に大きく落ち込み、近年は回復している。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比（2019年）

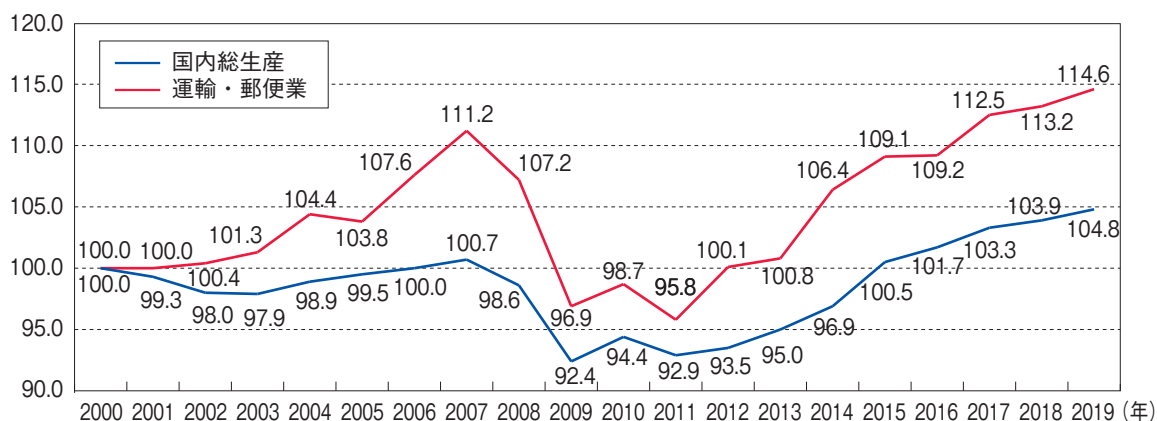


注：上記は、経済活動別付加価値の合計（国内総生産（GDP）とは異なる）に対する構成比。

運輸・郵便業…鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など（以下の図表も同様）

資料：内閣府「2019年度（令和元年度）国民経済計算年次推計（2015年（平成27年）基準改定値）」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-2 全体の国内総生産と交通事業の国内総生産の推移



注：2000年を100とする。

資料：内閣府「2019年度（令和元年度）国民経済計算年次推計（2015年（平成27年）基準改定値）」から国土交通省総合政策局作成

b. 交通事業の事業者数、営業収入、雇用者数

事業者数については、旅客輸送関係ではタクシーが最も多く、貨物輸送関係ではトラックが最も多い。また、自動車整備事業者も非常に多い。

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	(2020年度) 204	(2018年度) 74,505	365.2
貨物鉄軌道事業	(2020年度) 11	(2018年度) 1,355	123.2
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	(2018年度) 62,068	(2017年度) 163,571	2.6
自動車整備事業	(2019年度) 72,845	(2019年度) 56,216	0.8
自動車販売事業	(2015年度) 51,979	(2015年度) 16,345	0.3
旅客船事業	(2019年度) 964	(2019年度) 2,731	2.8
内航海運事業	(2019年度) 3,376	(2018年度) 8,604	2.5
外航海運事業	(2018年度) 192	(2018年度) 33,360	173.8
港湾運送事業	(2018年度) 861	(2018年度) 9,784	11.4
航空事業	(2018年度) 18	(2018年度) 39,810	2,211.7

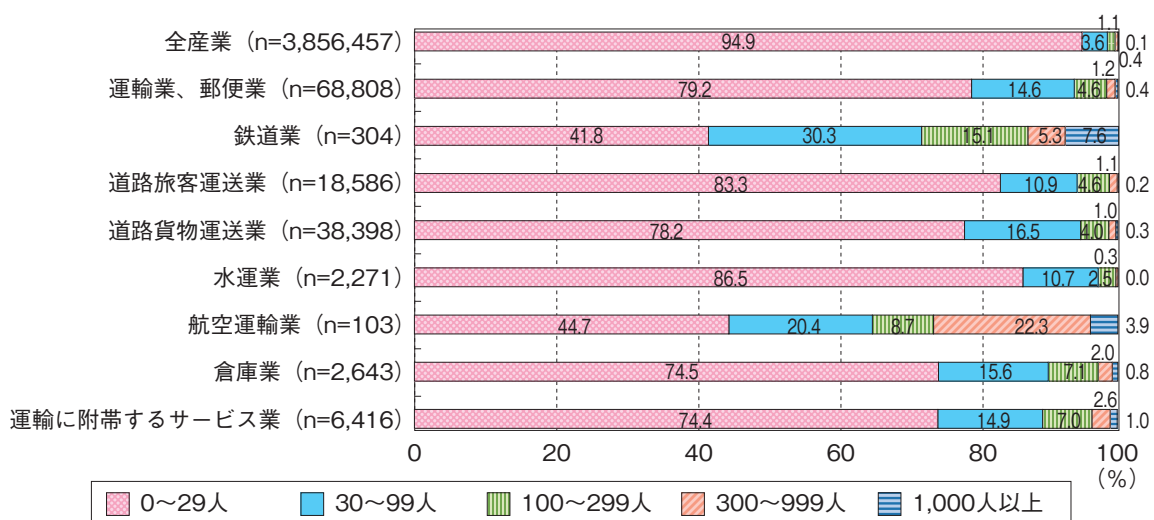
注1：貨物鉄軌道事業の事業者数は、貨物鉄軌道事業を専業とする事業者数であり、

旅客鉄軌道事業の事業者数及び営業収入には旅客鉄軌道事業及び貨物鉄軌道事業の双方を行う事業者が含まれる。

注2：航空事業は、日本の主要航空会社

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



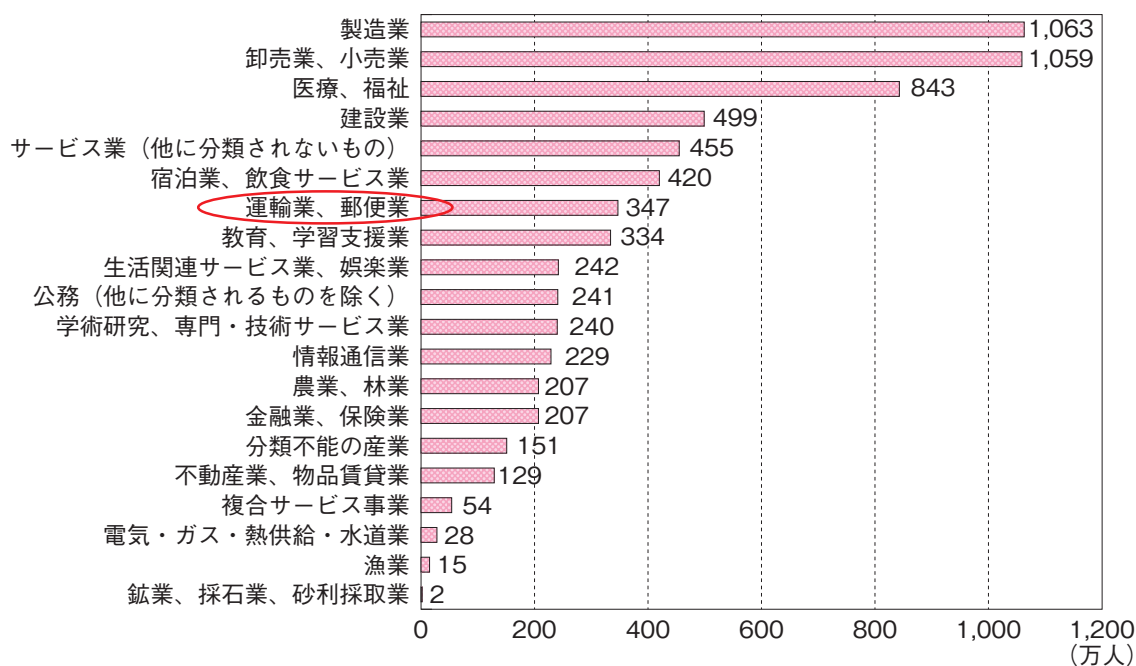
注：「全産業」は公務を除く。

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

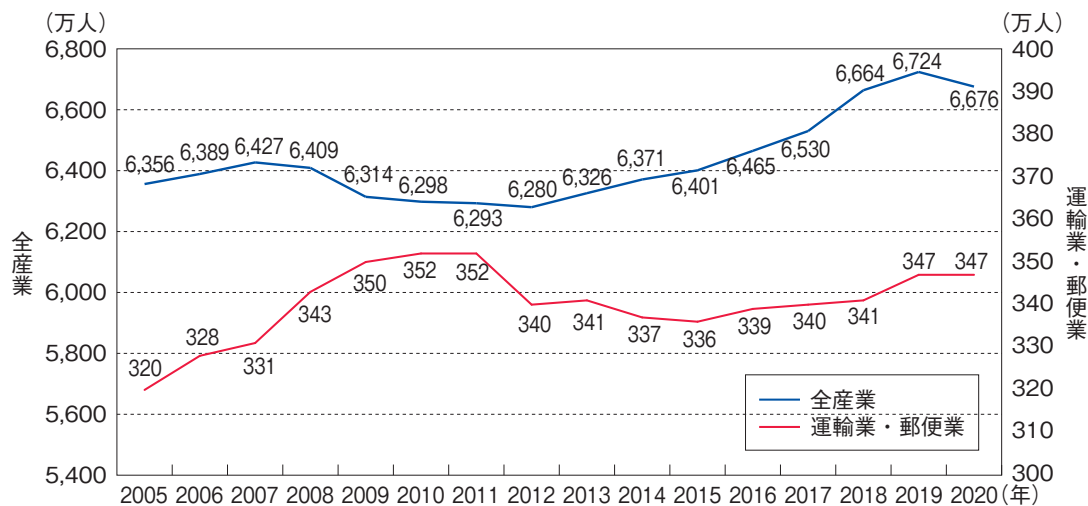
2019年の交通事業の就業者数は347万人で、全産業の就業者数の5.2%を占めており、そのシェアは、交通事業の国内総生産におけるシェアとほぼ等しい。

図表1-2-2-6 産業別の就業者数（2019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。

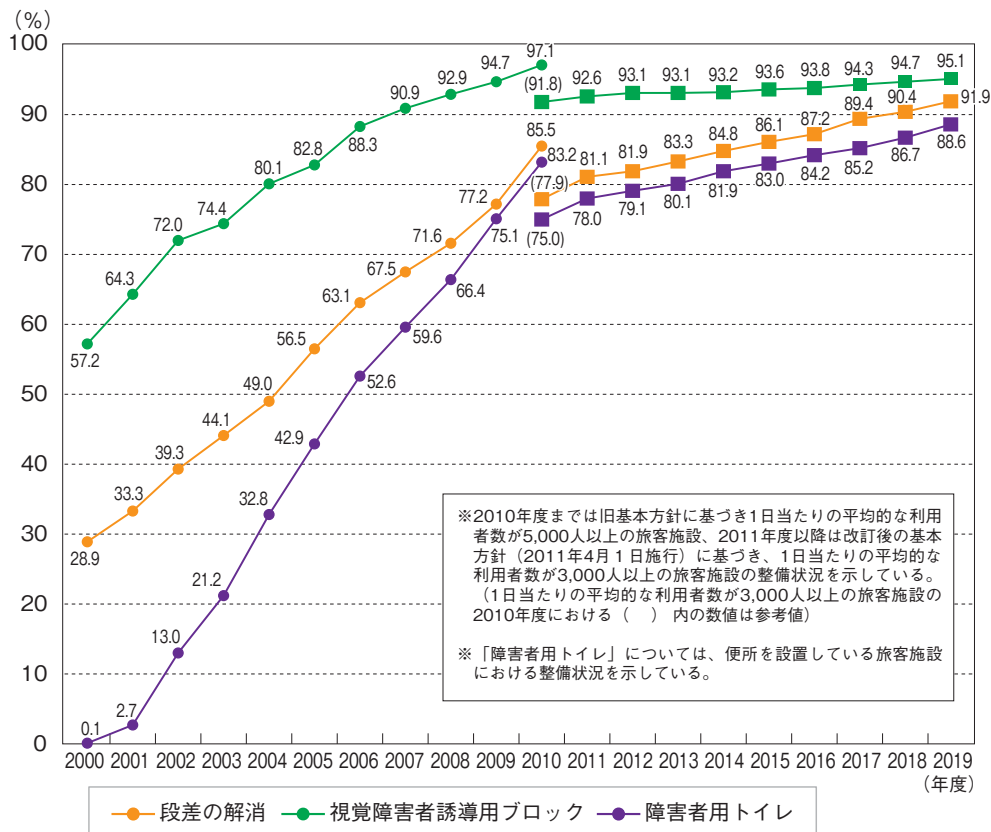
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

(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、2019年度末で91.9%であり、2011年度以降10.8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、2019年度末で95.1%であり、2011年度以降2.5ポイント上昇、障害者用トイレの整備率は、2019年度末で88.6%であり、2011年度以降10.6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



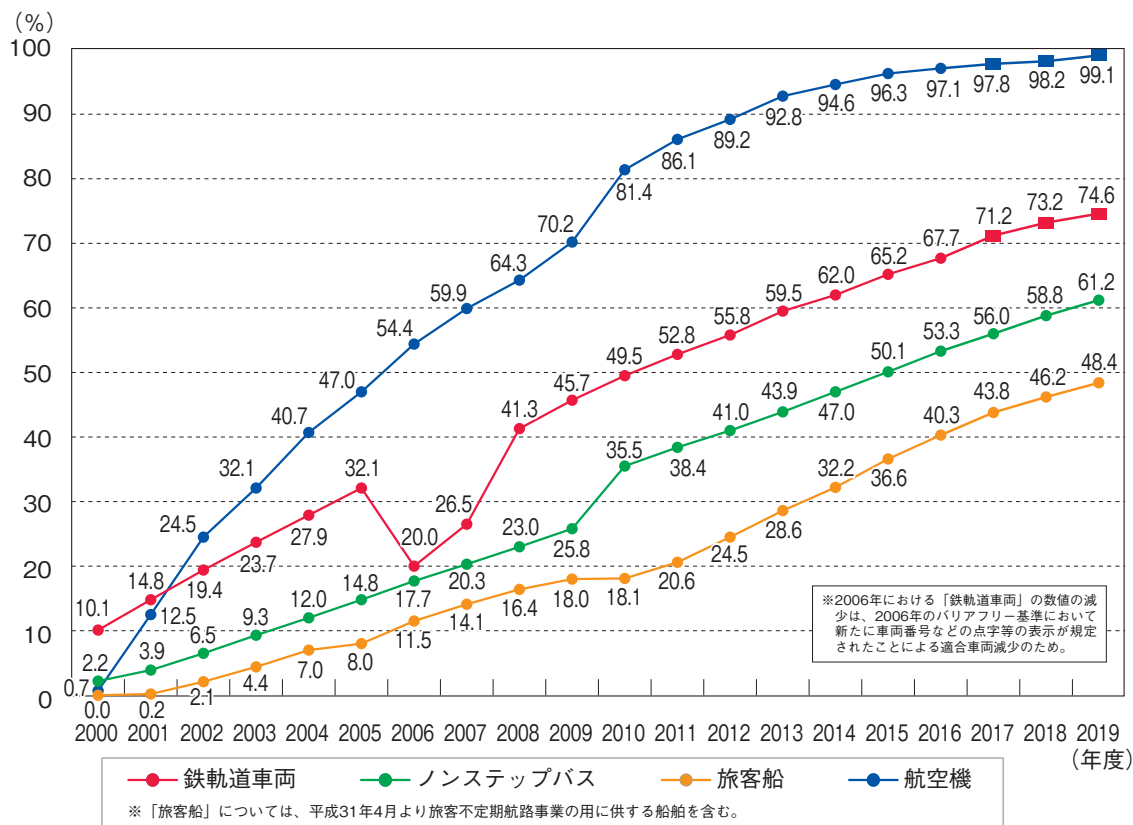
資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

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、2019年度末で39,287両、適合率は74.6%であり、2011年度以降21.8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2019年度末で29,373両、適合率は61.2%であり、2011年度以降22.8ポイント上昇した。

図表1-2-2-10 車両等のバリアフリー化の進捗状況



資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

(4) 交通系ICカードの普及

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

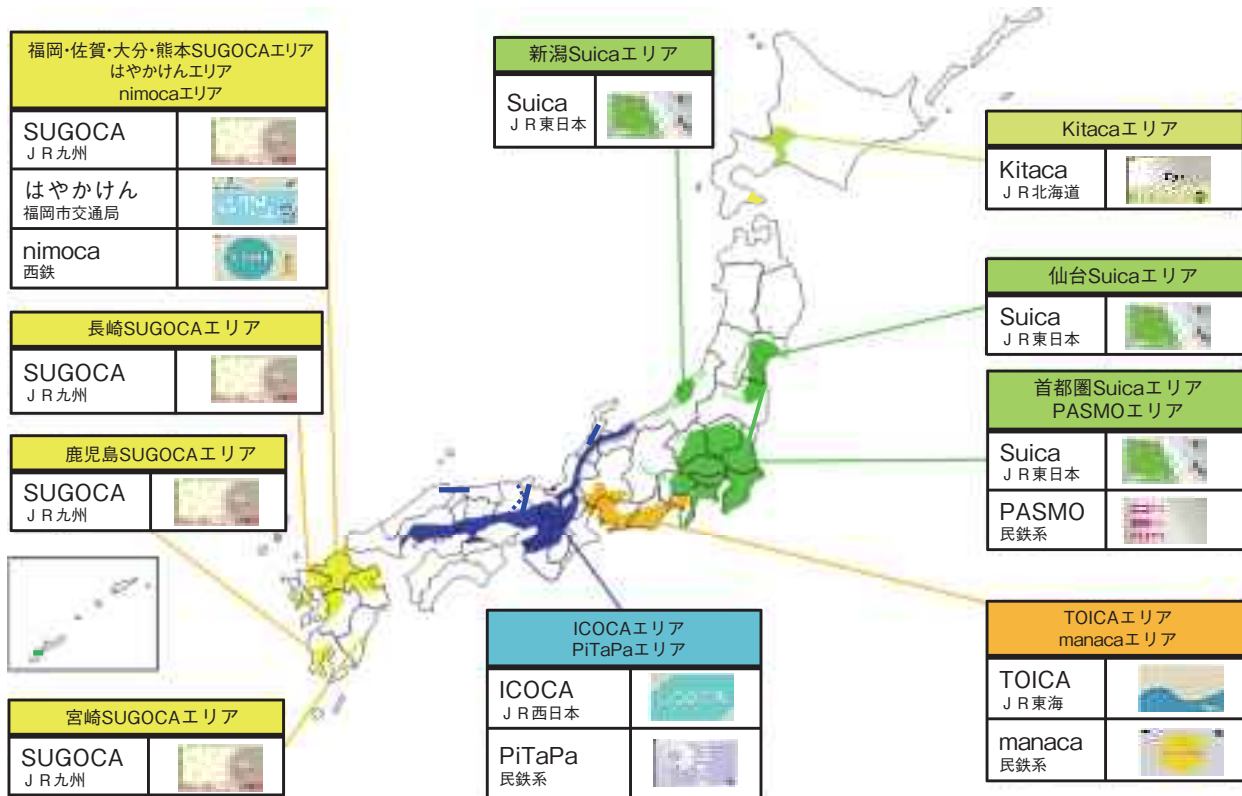
2013年3月には、三大都市圏や地方拠点都市で多く普及している10種類の交通系ICカード（以下この項で「10カード」という。）の相互利用が始まり、1枚の10カードで公共交通機関を利用できる範囲が大幅に拡大した。また、カードによっては、定期券や割引サービスの機能を持つもの、商業施設等で利用可能な電子マネーの機能を持つものもある。

図表1-2-2-11 10カードの名称、導入事業者等の一覧（2021年3月現在）

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

資料：国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-12 10カードの全国相互利用の状況



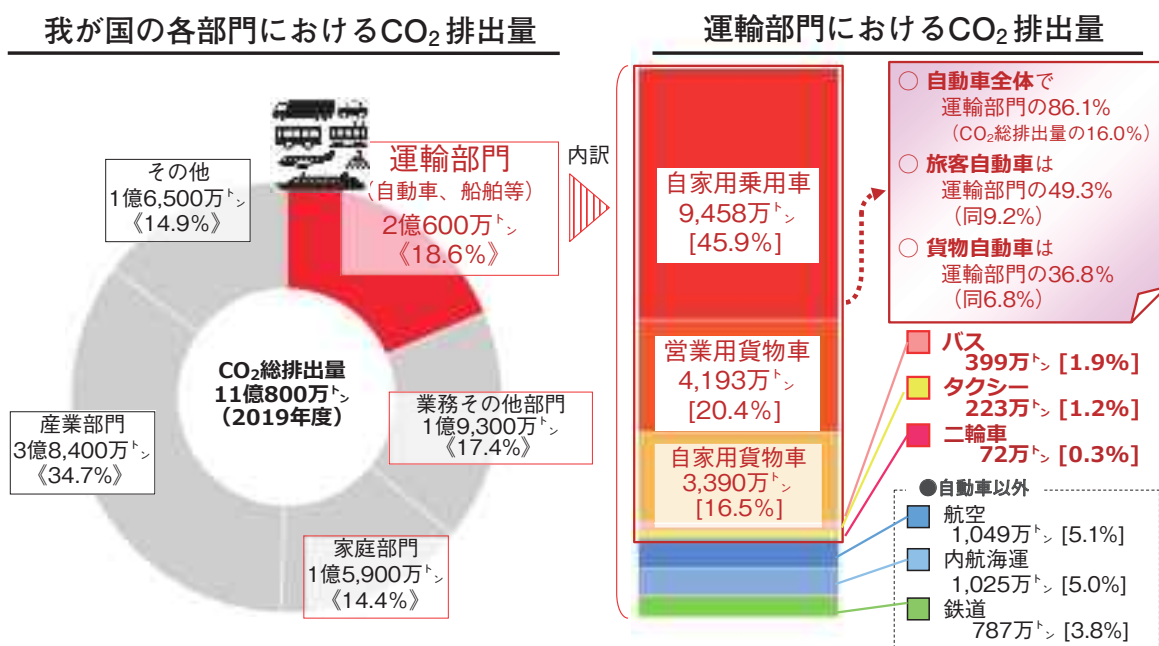
資料：国土交通省総合政策局作成（2021年3月現在）

(5) 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

2019年度の我が国の二酸化炭素排出量は11億800万トンであるが、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2億600万トンで、二酸化炭素排出量全体の18.6%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、自動車は86.1%（我が国の二酸化炭素排出量全体の16.0%）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49.3%（同9.2%）、貨物自動車（トラック）が36.8%（同6.8%）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



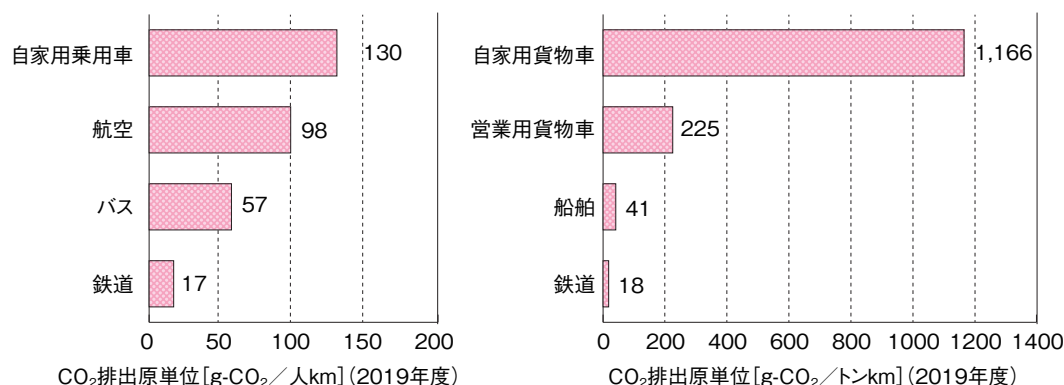
注1：電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 注3：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。
 注4：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である（ただし、「その他」及び「CO₂総排出量」には、非エネルギー起源CO₂の排出量が含まれる。）。

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（1990～2019年度）確報値」より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

(6) 大規模災害による交通への影響と対策

a. 令和2年台風第10号

令和2年台風第10号の接近に伴い、2020年9月、南西諸島や九州を中心に猛烈な風または非常に強い風を観測し、観測史上1位の値を超えるところがあるなど、記録的な暴風となった。

この台風の影響で、下関港等の港湾施設に被害が出るほか、7事業者7航路の旅客船において、運休が発生するなど、被害が発生した。

この台風は、3日以上前から非常に強い勢力での台風の上陸又は接近が予想されたため、政府においては、関係省庁災害警戒会議を実施した。また、国土交通省においても、早い段階から、河川の増水や氾濫に警戒し、早期の避難行動を促すよう注意喚起を実施した。

b. 年末年始等の大雪

2020年12月16日から、北日本～東日本の日本海側を中心とした大雪の影響により、関越自動車道などにおいて、多数の車両の立ち往生が発生し、鉄道の運転見合せ等も発生した。また、2021年1月7日から、北日本から西日本にかけての日本海側を中心に断続的に強い雪が降り、高速道路の通行止めや、鉄道の運転見合せなど、国民生活に影響が生じた。

c. 福島県沖の地震

2021年2月13日、福島県沖を震源とする最大震度6強の地震が発生した。

この地震の影響で、東北新幹線が一部区間の運転を最大11日間休止する他、電化柱が損傷する等、被害が発生した。

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、高速バス増便のための道路運送法（昭和26年法律第183号）の弾力的運用、代替輸送の情報について国土交通省HP等で発信すること等を通じ、公共交通機関への支援、利用者の利便性の確保を行った。

d. 防災・減災対策

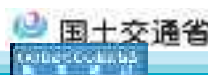
国土交通省では、ここ数年来、激甚な災害が頻発している状況に鑑み、国土交通省の総力を挙げて抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～」を2020年1月に立ち上げた。このプロジェクトでは、①縦割り志向ではなく、関係者や他分野と連携することにより、防災・減災施策を強化できないか、②国民目線に立ったわかりやすい施策となっているか、という「連携」と「国民目線」をキーワードとして、国土交通省の防災・減災施策を総ざらいの上、ブラッシュアップを行い、2020年7月に、施策のとりまとめを行った。

2020年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定され、本対策による防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化のために追加的に必要となる事業規模は、2021年度から2025年度までの5年間で、政府全体として概ね15兆円程度を目途とされた。本対策では、道路、鉄道、港湾などの交通インフラ、河川、砂防などの防災関係インフラ等を対象に、防災・減災、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ることとしている。具体的には、激甚化する災害

への対策として、道路ネットワークの機能強化対策、鉄道、港湾等の耐災害性強化対策、流域治水対策、予防保全型のメンテナンスへの転換に向けた早期の対応が必要な施設への集中的な老朽化対策、さらには、こうした施策をより効率的に進めるためのインフラDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進に係る対策などについて、重点的かつ集中的に対策を講じることとしている。

図表1-2-2-17 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～

総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～



- 平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、令和元年台風第15号・19号など、気候変動の影響等により激甚な災害が頻発している状況や新型コロナウイルス感染症拡大のリスクに鑑み、国民の命と暮らしを守るためには、抜本的かつ総合的な防災・減災対策を講じる必要。
- 国土交通省の総力を挙げて、抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～」を立ち上げ。
- 国土交通大臣を本部長とする「国土交通省防災・減災対策本部」を設置し、プロジェクトを強力かつ総合的に推進。

1. 検討テーマ

・以下のテーマについて、オール国交省として検討を推進。

全体とりまとめ ———— 積極的な情報発信

①気候変動や切迫する地震災害等に対応したハード・ソフト対策のあり方 等

②防災・減災のためのすまい方や土地利用のあり方 等

③交通分野の防災・減災対策のあり方

④防災・減災のための長期的な国土・地域づくりのあり方

2. 検討体制等

- ・令和2年1月21日に第1回国土交通省防災・減災対策本部（※）を開催し、プロジェクトをスタート。
- ・令和2年7月6日に第2回本部を開催し、プロジェクトの成果をとりまとめ。

※「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」と「水災害に関する防災・減災対策本部」を発展的に統合

3. 情報発信

- ・防災・減災対策を進めるにあたっては、防災意識の向上などが不可欠。国民各層へ広く理解・共感を得ていく視点から、本プロジェクトについて、若手職員等の知見も活かして積極的な情報発信を行う。

資料：国土交通省

図表1-2-2-18 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 概要

国土強靱化

1. 基本的な考え方

- 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震等の大規模地震は切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化するが、適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがある。
- このような危機に打ち勝ち、国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要がある。また、国土強靱化の施策を効率的に進めるためにはデジタル技術の活用等が不可欠である。
- このため、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、令和7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に対策を講ずる。

2. 重点的に取り組む対策・事業規模

○対策数：123対策

○追加的に必要となる事業規模：おおむね15兆円程度を目途

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[78対策]	おおむね12.3兆円程度
（1）人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[50対策]	
（2）交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[28対策]	
2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[21対策]	おおむね2.7兆円程度
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進[24対策]	おおむね0.2兆円程度
（1）国土強靱化に関する施策のデジタル化[12対策]	
（2）災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[12対策]	
合 計	おおむね15兆円程度

3. 対策の期間

○事業規模等を定め集中的に対策を実施する期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）の5年間

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 対策例

国土強靱化

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[78対策]

（1）人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[50対策]

- ・流域治水対策（河川、下水道、砂防、海岸、農業水利施設の整備、水田の貯留機能向上、国有地を活用した遊水地・貯留施設の整備加速）（国土交通省、農林水産省、財務省）
- ・港湾における津波対策、地震時等に著しく危険な密集市街地対策、災害に強い市街地形成に関する対策（国土交通省）
- ・防災重点農業用ため池の防災・減災対策、山地災害危険地区等における治山対策、漁港施設の耐震・耐津波・耐浪化等の対策（農林水産省）
- ・医療施設の耐災害性強化対策、社会福祉施設等の耐災害性強化対策（厚生労働省）
- ・警察における災害対策に必要な資機材に関する対策、警察施設の耐災害性等に関する対策（警察庁）
- ・大規模災害等緊急消防援助隊充実強化対策、地域防災力の中核を担う消防団に関する対策（総務省）

（2）交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[28対策]

- ・高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策、市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策（国土交通省）
- ・送電網の整備・強化対策、SS等の災害対応能力強化対策（経済産業省）
- ・水道施設（浄水場等）の耐災害性強化対策、上水道管路の耐震化対策（厚生労働省）

2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[21対策]

- ・河川管理施設・道路・港湾・鉄道・空港の老朽化対策、老朽化した公営住宅の建替による防災・減災対策（国土交通省）
- ・農業水利施設等の老朽化、豪雨・地震対策（農林水産省）
- ・公立小中学校施設の老朽化対策、国立大学施設等の老朽化・防災機能強化対策（文部科学省）

3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進[24対策]

（1）国土強靱化に関する施策のデジタル化[12対策]

- ・連携型インフラデータプラットフォームの構築等、インフラ維持管理に関する対策（内閣府）
- ・無人化施工技術の安全性・生産性向上対策、ITを活用した道路管理体制の強化対策（国土交通省）

（2）災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[12対策]

- ・スーパーコンピュータを活用した防災・減災対策、高精度予測情報等を通じた気候変動対策（文部科学省）
- ・線状降水帯の予測精度向上等の防災気象情報の高度化対策、河川、砂防、海岸分野における防災情報等の高度化対策（国土交通省）

資料：内閣官房

（7）新型コロナウイルス感染症による交通への影響（2020年度以降）

a. 旅客

i) 貸切バス業への影響

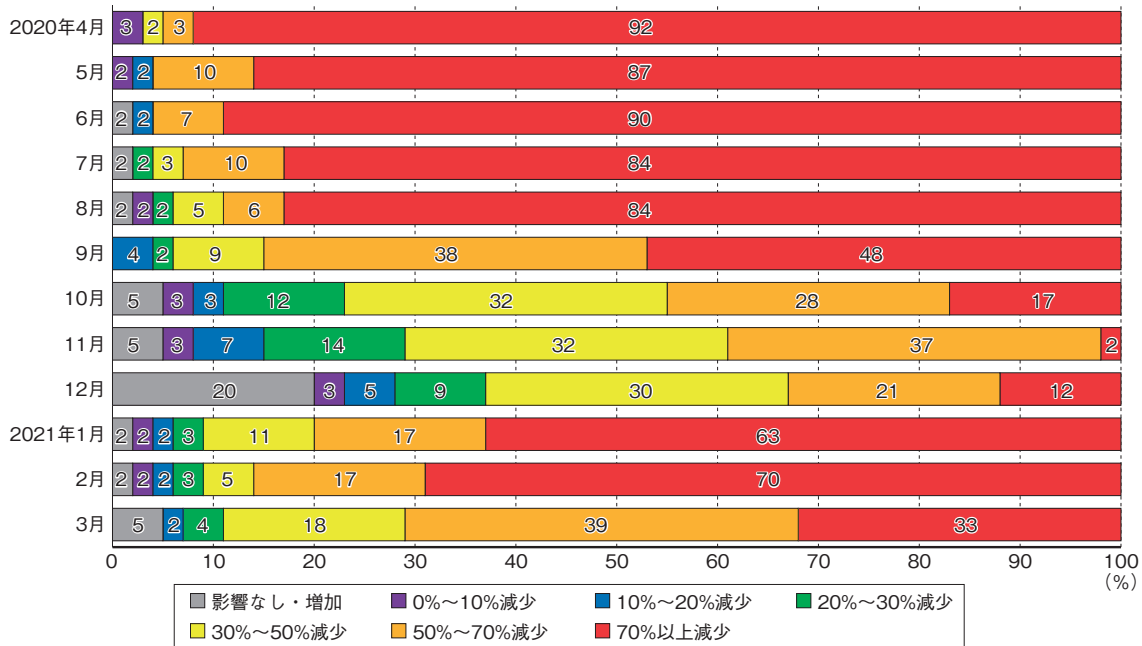
貸切バスについては、業界団体を通して貸切バス事業者に対し調査を行った。

運送収入が5割以上減少したと回答した事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響がみられた3月は90%であったが、緊急事態宣言が出された5月には97%と極めて厳しい状況であった。緊急事態宣言の解除後から回復傾向が見られ、秋の行楽期やGo Toトラベル事業を背景に11月には39%となったが、再度の緊急事態宣言を受けて、2月には87%、3月には72%まで増加し、依然非常に厳しい状況が続いている。

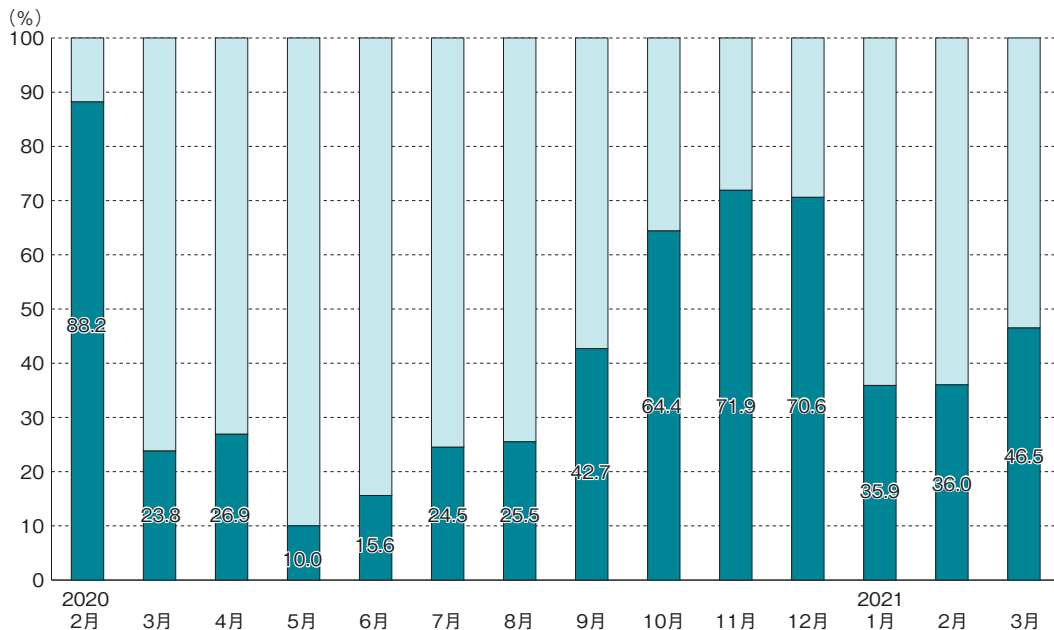
車両の実働率については、2020年4月から8月まで約1～3割の水準で推移した。9月から12月にかけて、約7割の水準まで回復したが、その後、再び減少した。

図表1-2-2-19 貸切バスへの影響

○ 運送収入 (2019年同月比)



○ 実働率 (%) (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3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。）

ii) 乗合バス業への影響

乗合バスについては、業界団体を通し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、緊急事態宣言が出された5月には92%と極めて厳しい状況であった。緊急事態宣言の解除後から回復傾向が見られ、11月には33%となったが、再度の緊急事態宣言を受けて、2月に74%、3月に65%と増加し、非常に厳しい状況が継続している。

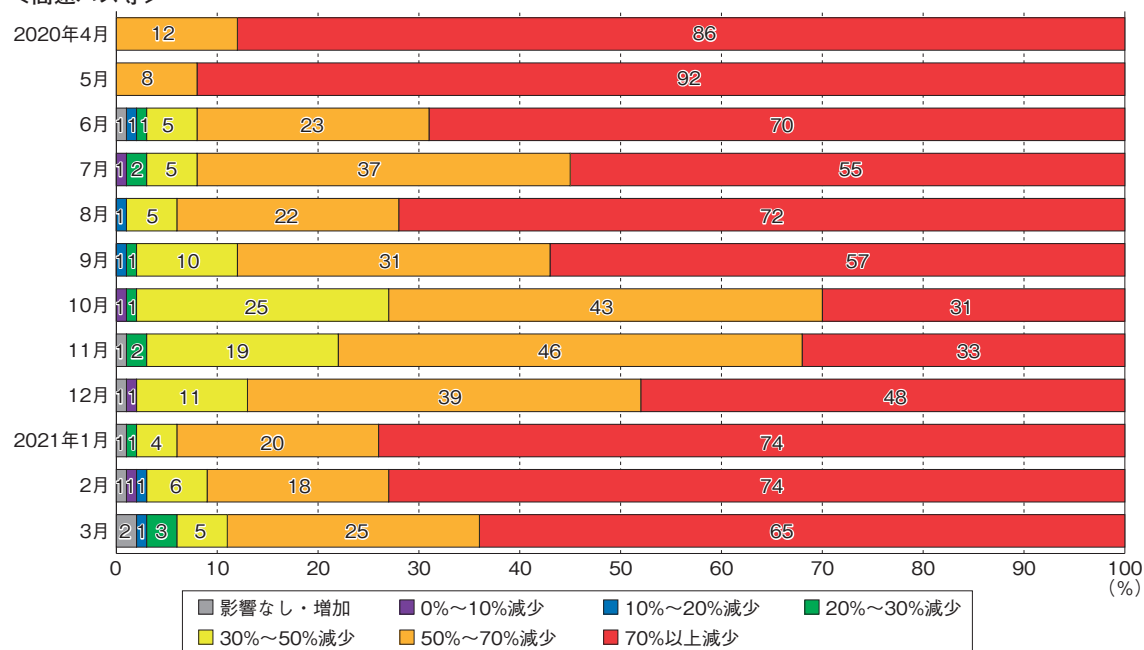
高速バス等の輸送人員については、2020年4月以降、2019年比2～5割の水準で推移している。

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、5月93%、11月11%、3月42%と厳しい状況が継続している。

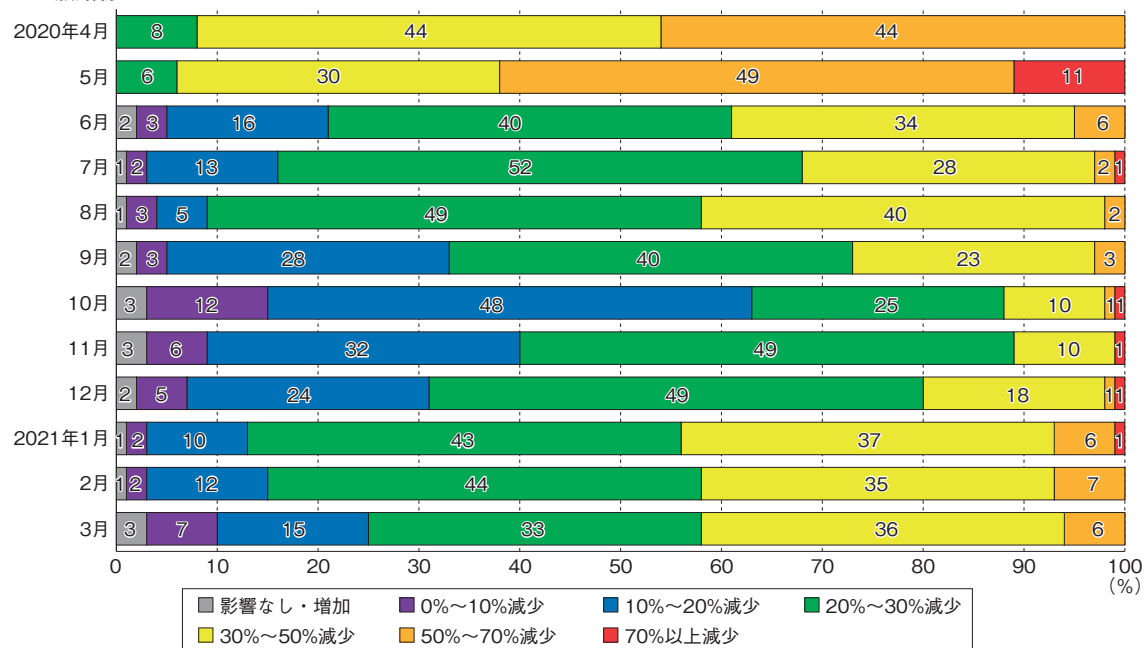
一般路線バスの輸送人員については、2020年4月から5月にかけて、2019年比5割の水準まで落ち込んだ後、2020年夏からは、2019年比7～8割の水準で推移している。

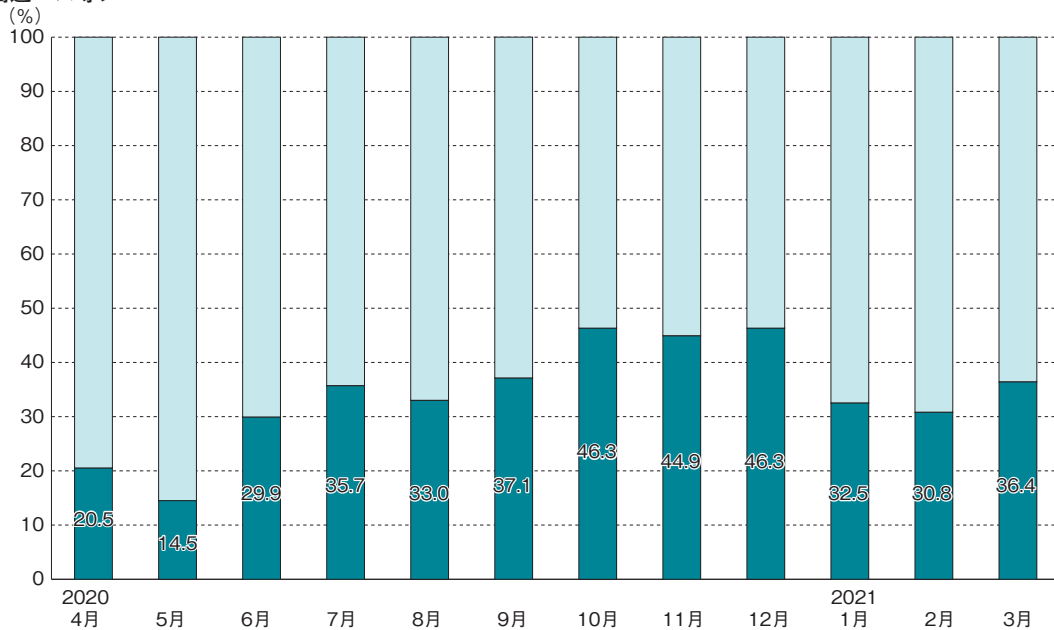
図表1-2-2-20 乗合バスへの影響

○ 運送収入 (2019年同月比)
＜高速バス等＞

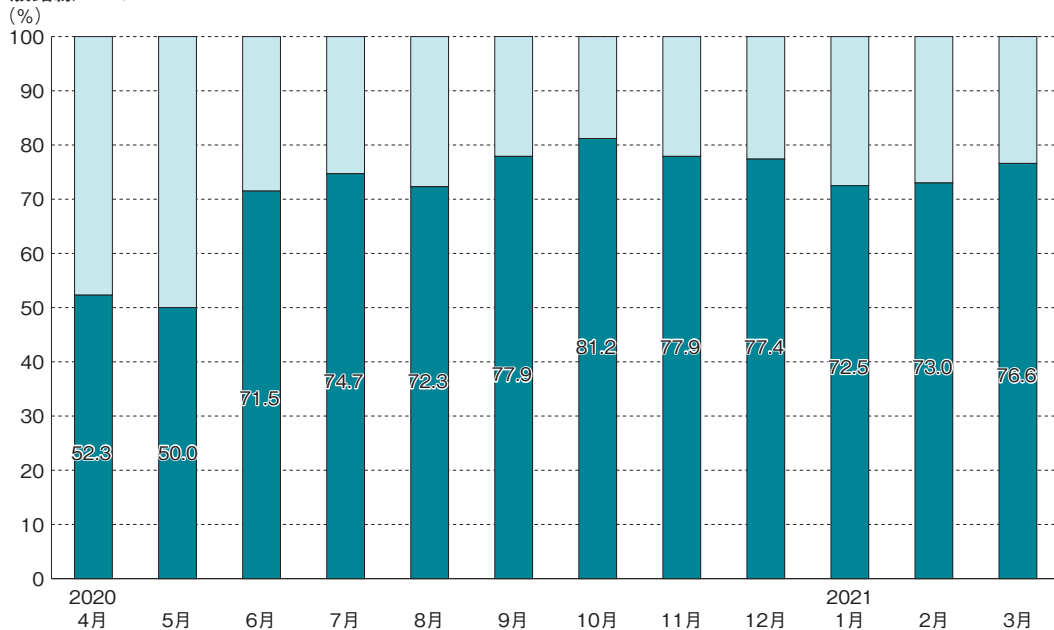


＜一般路線バス＞



○ 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3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。）

iii) タクシー事業への影響

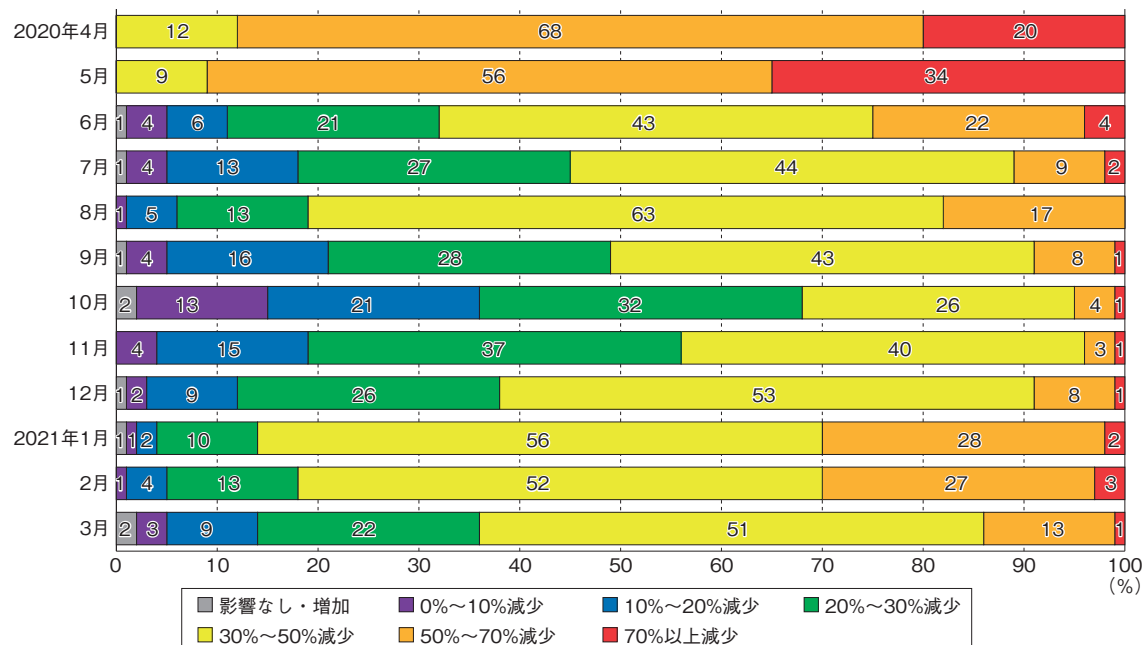
タクシーについては、業界団体を通してタクシー事業者に対し調査を行った。

運送収入が3割以上減少したと回答した事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響が見られた3月は59%であったが、緊急事態宣言が出された5月には99%に増加し、極めて厳しい状況であった。緊急事態宣言の解除後から回復傾向が見られ、11月には44%となったが、再度の緊急事態宣言を受けて、2月に82%、3月に65%と増加し、引き続き厳しい状況となっている。

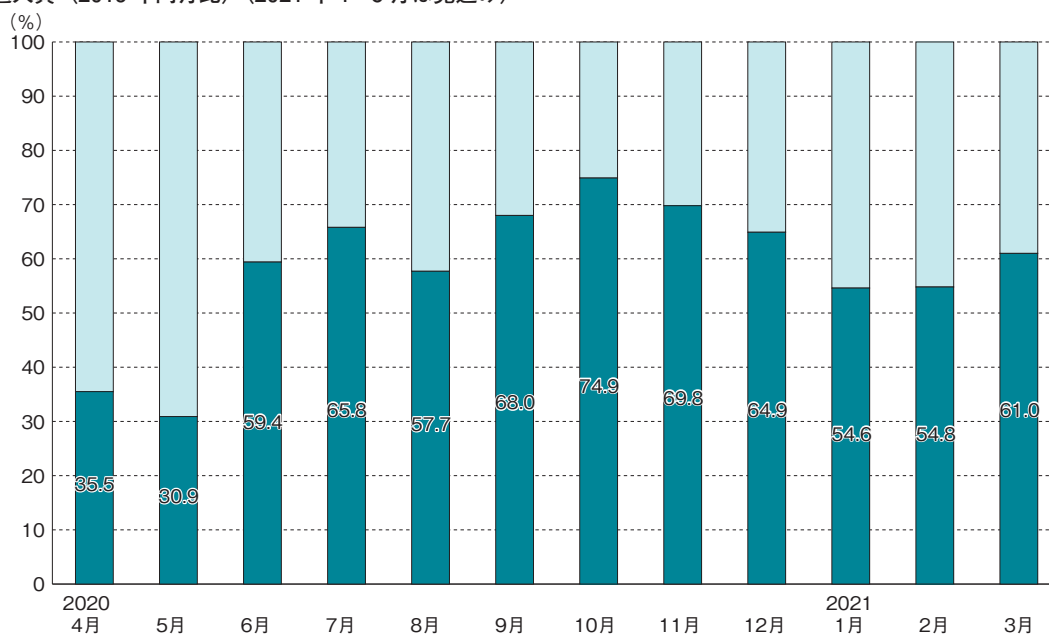
輸送人員については、2020年4月から5月にかけて、2019年比3割の水準まで落ち込んだ後、2020年夏からは、2019年比5～7割の水準で推移している。

図表1-2-2-21 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) (2021年4・5月は見込み)



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3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。）

iv) 航空

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。

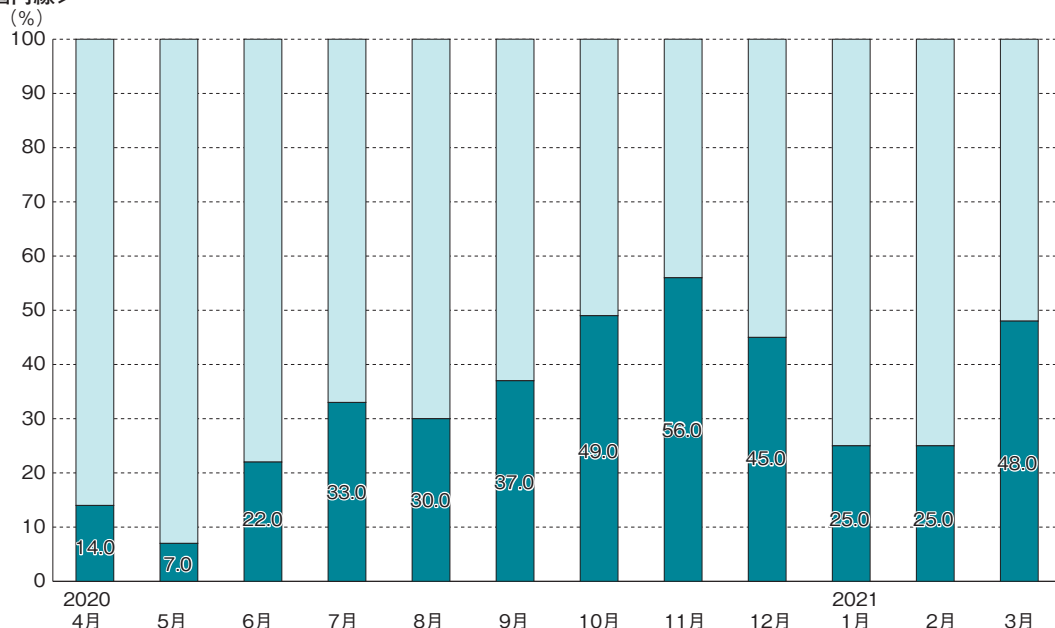
国内線の輸送人員については、2020年4月から6月にかけて2019年比1～2割の水準まで落ち込んだ後、11月には5割超の水準まで回復したが、その後再び減少した。2021年3月には、再び2019年比4～5割の水準まで回復した。

国際線の輸送人員については、新型コロナウイルスのまん延以降、19年比1割を下回る水準で推移している。

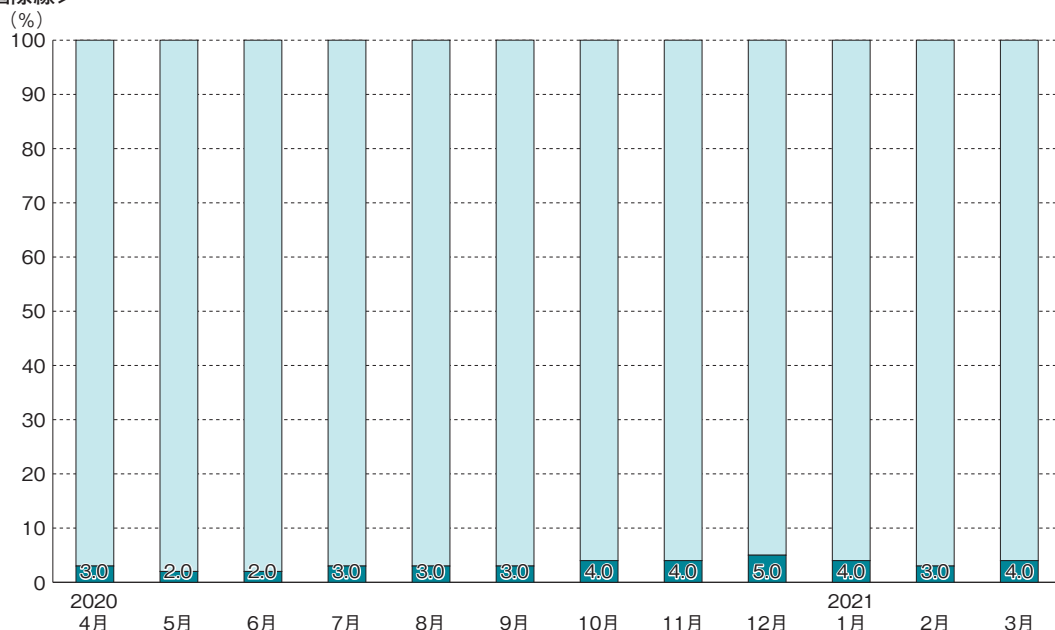
図表1-2-2-22 航空への影響

○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3年3月31日時点まとめ）」（定期便運航者16者中16者に対して、本省にてヒアリング（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）。）

v) 鉄道への影響

鉄道については、旅客運送を行う鉄軌道事業者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30%以上減少する事業者は、2020年4月から5月にかけて、10割で推移した。6月以後は、1～5割の水準で、増減を繰り返しながら推移している。

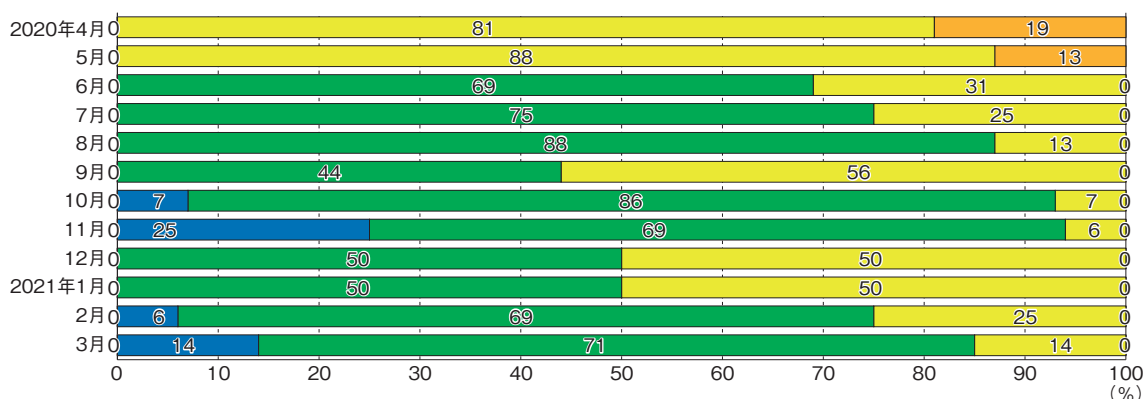
公営の輸送人員については、2019年より30%以上減少する事業者は、2020年4月から5月にかけて、10割で推移した。6月以後徐々に減少し、11月には1割以下の水準まで回復したが、その後、再び増加した。

中小民鉄の輸送人員については、2019年より30%以上減少する事業者は、2020年4月から5月にかけて9割超の水準で推移した後は、概ね3～5割の水準で推移している。

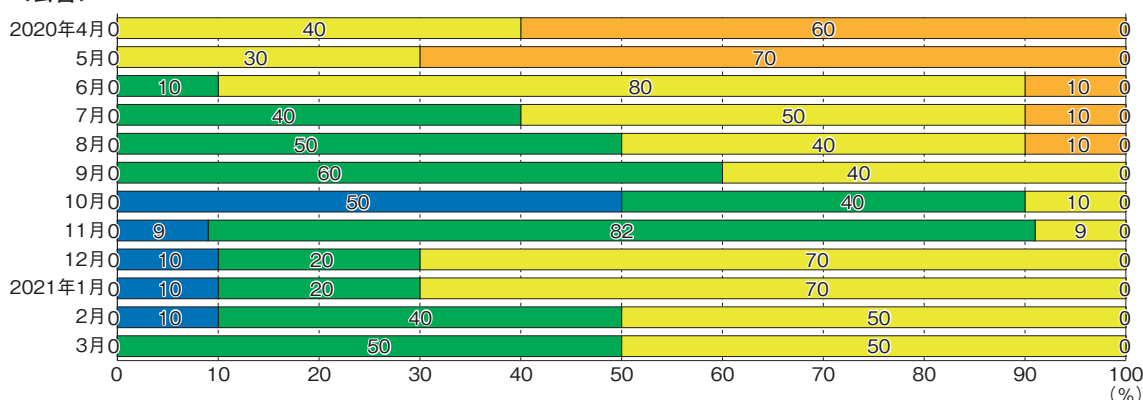
図表1-2-2-23 鉄道への影響

○輸送人員（2019年同月比）

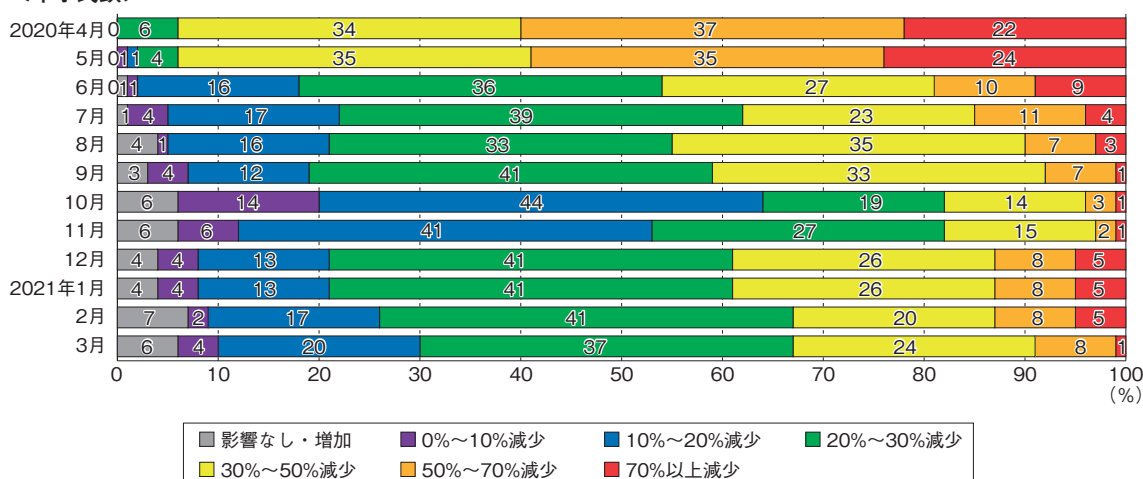
<大手民鉄>



<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3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。）、東海道旅客鉄道株式会社「月次ご利用状況」、西日本旅客鉄道株式会社「月次ご利用状況」

vi) 内航・外航旅客船への影響

内航旅客船については、内航海運（旅客）事業者99者に対し、外航旅客船については、国内の定期航路事業者全3者及び、クルーズ船事業者全3者に対して調査を実施した。

内航旅客船のうち、観光船の運送収入については、2019年より70%以上減少する事業者は、

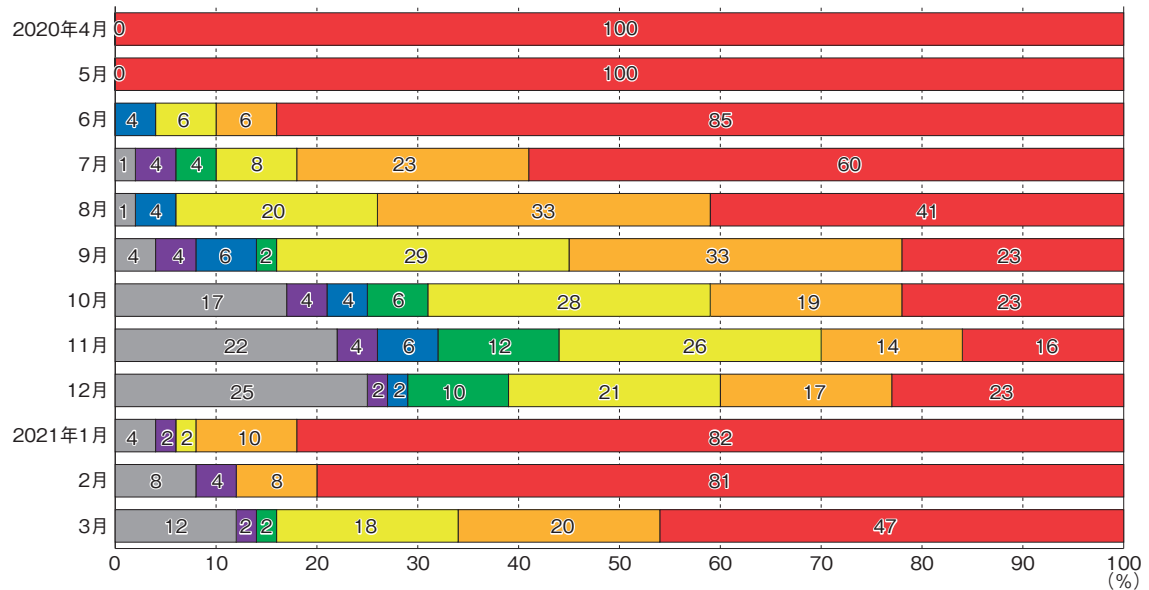
2020年4月から5月にかけて10割で推移した。6月以後は徐々に減少し、11月には2割以下の水準まで回復したが、その後、再び増加した。

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30%以上減少する事業者は、2020年4月から5月にかけて9割超で推移した。6月以後は徐々に減少し、11月には約4割の水準まで回復したが、その後、再び増加した。

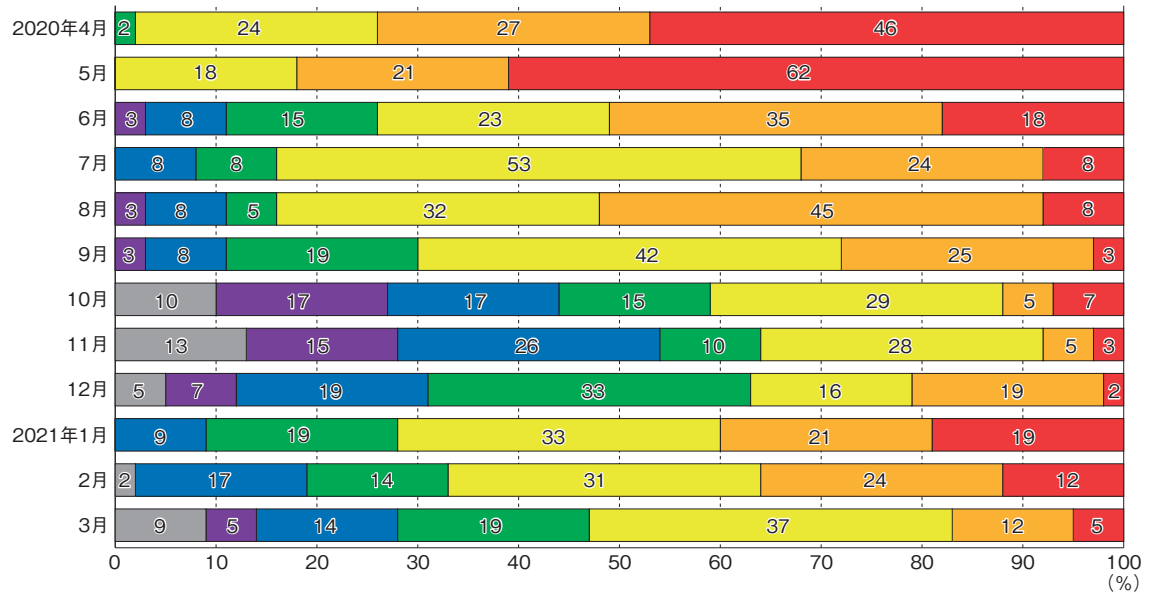
外航旅客船の定期航路事業については、日韓航路(3者)は2020年3月9日以降、旅客輸送を休止している。クルーズ船事業(邦船社)については、2020年3月から2021年4月まで、外航クルーズの全事業者が運休している。(※2020年10月下旬より国内クルーズは順次再開している。)

図表1-2-2-24 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＞



■ 影響なし・増加 ■ 0%~10%減少 ■ 10%~20%減少 ■ 20%~30%減少
 ■ 30%~50%減少 ■ 50%~70%減少 ■ 70%以上減少

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3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. 貨物

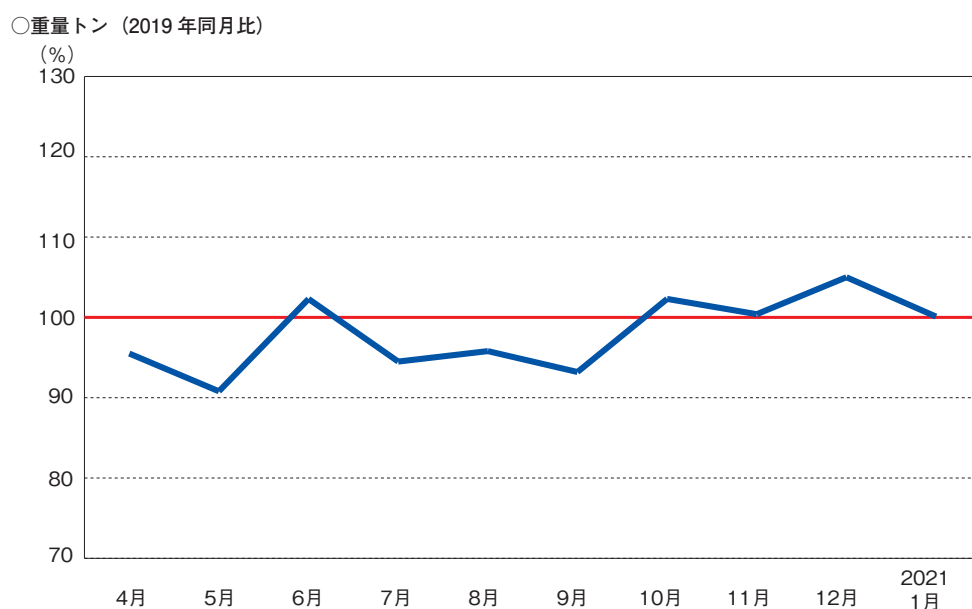
i) 国内物流

国内物流への影響について概括すると、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増加した。

① トラック

トラック主要24社の輸送量（重量トン）は、2020年4月以後、2019年と同程度の水準で推移している。

図表1-2-2-25 トラックへの影響



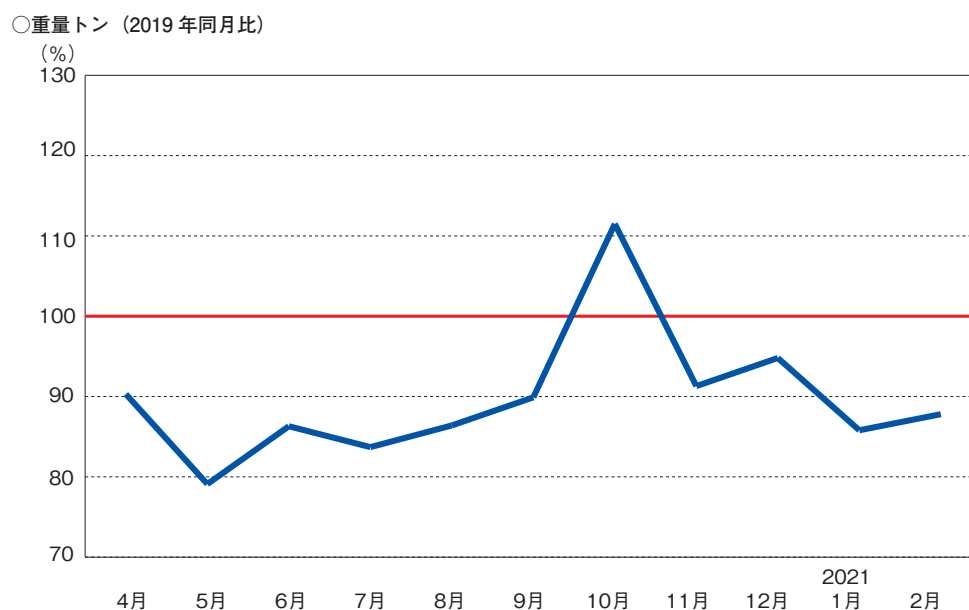
資料：国土交通省「トラック輸送情報報告書」

② 鉄道貨物

鉄道貨物の輸送量（重量トン）は、全体的に2019年を1割程度下回る水準で推移している。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、「令和2年7月豪雨」による熊本・鹿児島間の長期不通等もあり、輸送量は全体を通して2019年より下回った。

なお、10月については、「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反動により前年を上回った。

図表1-2-2-26 鉄道貨物への影響



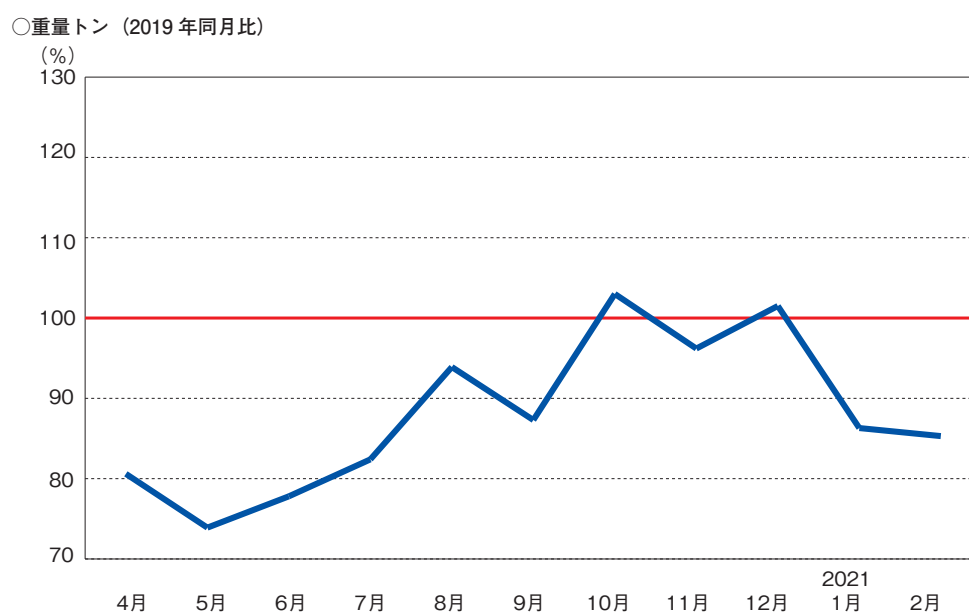
資料：日本貨物鉄道会社「輸送動向について」（各月分）

③ 内航海運

ア) 貨物船

貨物船の輸送量（重量トン）は、生産減少傾向にある鉄鋼等の輸送量が減少した影響もあり、2020年4月から7月にかけて、2019年を2割程度下回る水準で推移した後に増加し、10月から12月にかけては、2019年と同程度の水準を推移したが、その後、再び減少した。

図表1-2-2-27 貨物船への影響



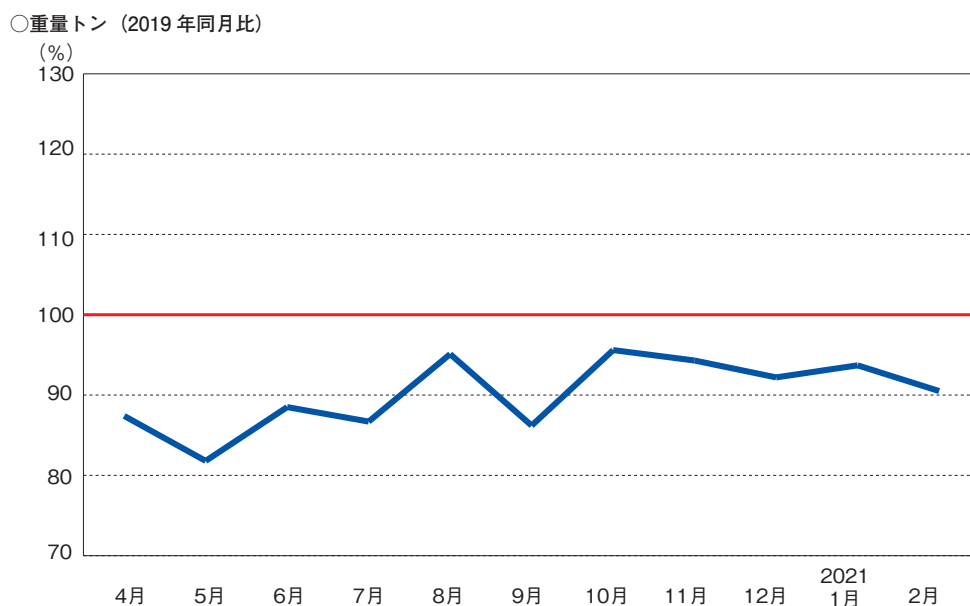
資料：日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」（各月分）

イ) 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月以後も、2019年を1割程度下回る水準で推移している。

図表1-2-2-28 油送船への影響



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」（各月分）

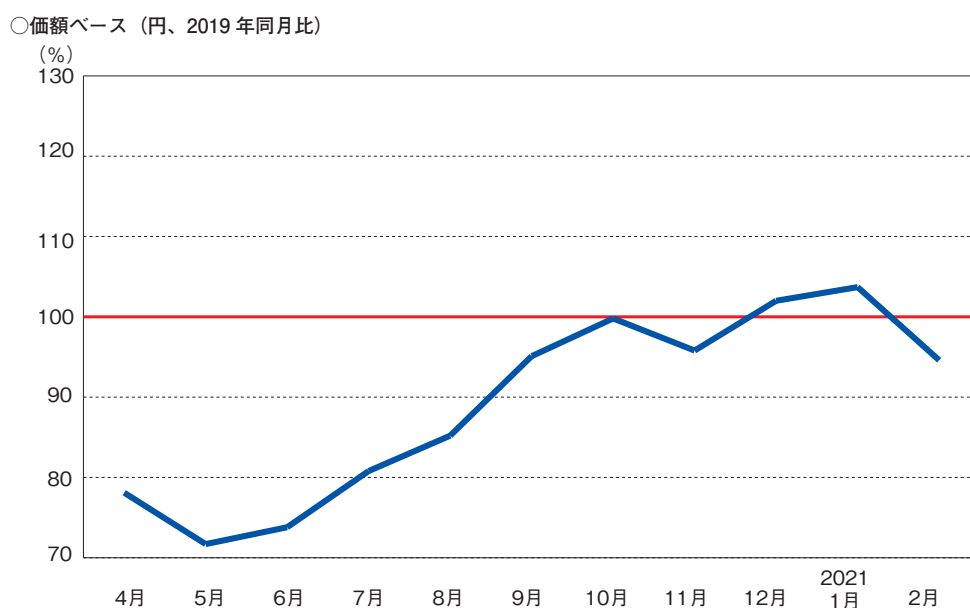
ii) 国際物流

国際物流では、各国の生産活動や消費の減少に伴い貿易貨物が減少している。

ア) 輸出

輸出額は、価額ベース（円）で、2020年4月から7月にかけて、新型コロナの世界的な感染拡大を背景に欧米向け自動車の輸出が大幅に減少したこと等により、2019年を2割程度下回る水準で推移したが、その後増加し、10月以後は2019年と同程度の水準で推移している。

図表1-2-2-29 輸出への影響

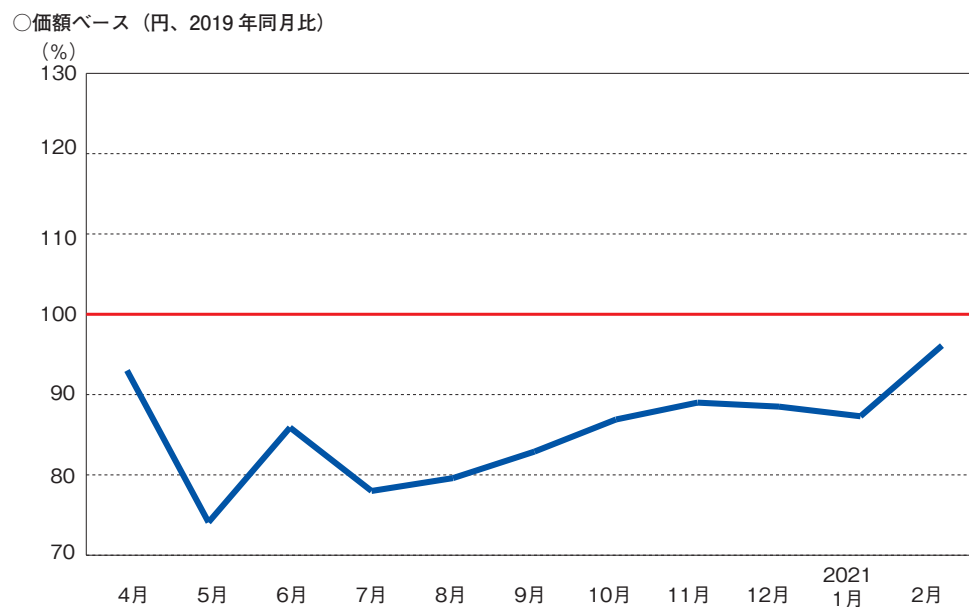


資料：財務省「貿易統計」（各月分）

イ）輸入

輸入額は、価額ベース（円）で、2020年4月以後、新型コロナの影響による国内経済活動の停滞に伴い原油需要が大幅に減少したこと等により、2019年を1～2割程度下回る水準で推移している。

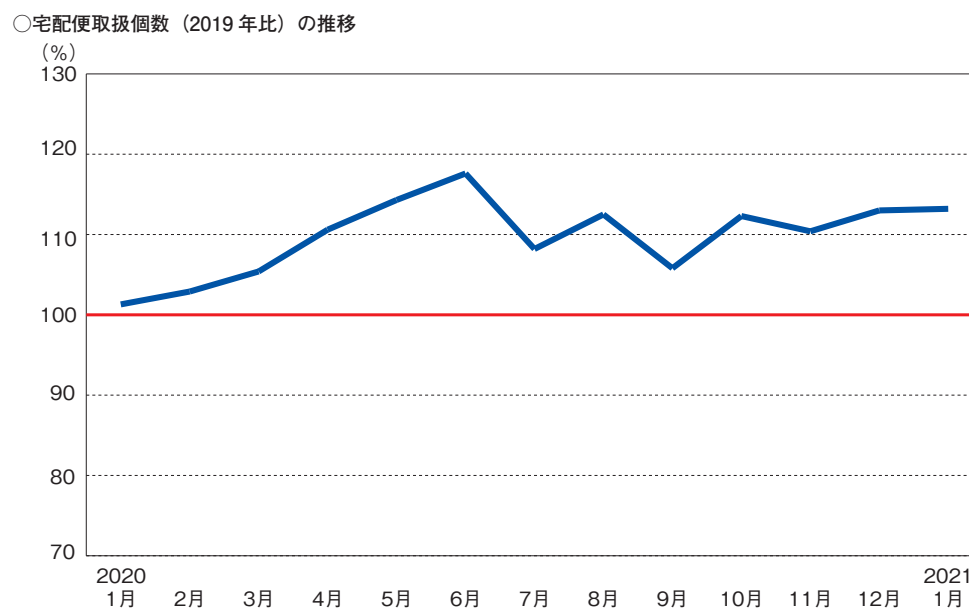
図表1-2-2-30 輸入への影響



iii）宅配便

宅配便の個数は、2019年を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流行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1-2-2-31 宅配便への影響



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 コロナ禍を乗り越え、進化する交通

第1章 コロナ禍が社会・交通に与えた影響

第1節 パンデミックの歴史と新型コロナの感染拡大

(1) 繰り返すパンデミックの歴史

人類は、これまで幾度となく、ウイルスや細菌がもたらす感染症に見舞われてきた。

例えば、天然痘は紀元前より、伝染力が非常に強く、死に至る疫病として人々に知られていた。ペストは、歴史上何度も大規模な流行の波が人類を襲い、特に14世紀のヨーロッパにおける流行では、人口の3分の1以上が失われ「黒死病」と恐れられた。また、1800年代に世界で流行したコレラは我が国にも広まり、1879（明治12）年には、国内で死亡者数が10万人を超え、明治最大規模のものとなった。

近年においても、1918年からのインフルエンザの汎流行（スペイン風邪）は、世界中で5億人以上の者が感染し、死亡者数は2,000万人とも4,000万人ともいわれる。

21世紀に入ってから、2009年には新型インフルエンザ（A(H1N1)pdm09）が発生し、同年4月から世界中に感染が拡大した。その間、世界の死亡者数は18,000人以上であり、日本においても入院者数は約18,000人、死亡者数は約200人に上った。

このように、2019年に新型コロナウイルス感染症が出現する以前からも、度々、感染症の世界的な流行が発生している。特に、現代は、開発等により病原体に遭遇する機会が増えているとともに、人や物の移動が高速化、大量化しているために以前より短期間で病原体が広範囲にまん延する可能性がある。

現在大流行している新型コロナウイルス感染症が終息したとしても、次なる感染症がいつ発生しても不思議ではない。交通を含め、社会のあらゆる分野において、防疫を常に意識し、感染症に強い社会システムを構築する必要がある。

図表2-1-1-1 過去の主な感染症の罹患者数・死者数

発生時期	感染症名	罹患・死亡状況
中世	ペスト	死亡：欧州人口の3分の1
1879年	コレラ	死亡：10万人超（国内。明治最大規模）
1918年～	スペイン風邪	罹患：5億人以上 死亡：2～4000万人？
1981年～	エイズ	罹患：推計3,800万人
2002年～	SARS（重症急性呼吸器症候群）	罹患：8,098人 死亡：774人
2012年～	MERS（中東呼吸器症候群）	罹患：2,566人 死亡：881人以上
2019年～	新型コロナウイルス感染症	罹患：1.7億人 死亡：350万人以上

（出典）ペスト・スペイン風邪：厚生労働白書（平成16年版）、コレラ：厚生労働白書（平成26年版）、エイズ：厚生労働白書（平成16年版、令和2年版）、SARS（重症急性呼吸器症候群）：厚生労働省HP「重症急性呼吸器症候群（SARS）関連情報」、MERS（中東呼吸器症候群）：厚生労働省健康局結核感染症課「中東呼吸器症候群（MERS）の発生状況（2012年9月以降）」、新型コロナウイルス感染症：Johns Hopkins University CSSE COVID-19 Data

(2) 新型コロナウイルス感染症の発生・拡大

① 世界における感染の拡大状況

新型コロナウイルス感染症は、2020年3月以降、全世界で爆発的に感染が拡大し、2021年5月時点で全感染者数は1.7億人、死亡者数は350万人以上に達しているとされる。

感染者数を国別にみれば、アメリカが約3,300万人と最も多く、続いてインドが約2,800万人、ブラジルが約1,700万人、フランスが約600万人、トルコ、ロシアが約500万人、イギリス、イタリア、アルゼンチン、ドイツ、スペインが約400万人となっている。特に、2021年4月以後、インドの感染者数が急増している。

また、死亡者数についてもアメリカが約59万人と最も多く、ブラジルが約46万人、インドが約33万人、メキシコが約22万人と続いている。

② 我が国における感染拡大

国内では、2020年1月15日に最初の感染が確認された後、2020年3月までは、海外において感染し、国内に移入したと疑われる感染者が多くを占めていたが、その後感染経路が特定できていない感染者が多くを占める状況となり、それまでよく見られていた特定の場所でクラスターが発生することによる集団感染に加え、感染が全国各地に広がる中での日常生活における感染が、徐々に増大していった。

政府は、2020年1月30日、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大している状況に鑑み、政府として対策を総合的かつ強力に推進するため、「新型コロナウイルス感染症対策本部」（以下、「政府対策本部」という。）を設置した。国土交通省においても、政府対策本部の設置を踏まえ、同日に「国土交通省新型コロナウイルス感染症対策本部」を設置し、省を挙げて、武漢市からの退避オペレーション、ダイヤモンド・プリンセス号における感染者発生対応、水際対策、国内感染防止対策等に取り組んできた。

新型コロナウイルス感染症は、

- ・肺炎の発生頻度が、季節性インフルエンザにかかった場合に比して相当程度高く、国民の生命及び健康に著しく重大な被害を与えるおそれがあること
- ・感染経路が特定できない症例が多数に上り、かつ、急速な増加が確認されており、医療提供体制もひっ迫してきていることから、全国的かつ急速なまん延により国民生活及び国民経済に甚大な影響を及ぼすおそれがある状況であること

が、総合的に判断されている。

このようなことを踏まえ、2020年4月7日に、政府対策本部長は緊急事態宣言を行った。緊急事態措置を実施すべき期間は2020年4月7日から2020年5月6日までであり、緊急事態措置を実施すべき区域（以下「緊急事態措置区域」という。）は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県及び福岡県とした。

以後、2020年4月16日に、各都道府県における感染状況等を踏まえ、全都道府県について緊急事態措置区域とし、2020年5月4日には、全都道府県において緊急事態措置を実施すべき期間を2020年5月31日まで延長した。その後、各都道府県における感染状況等を踏まえ、段階的に緊急事態措置区域を縮小していった。

2020年5月25日に、感染状況等を分析し、総合的に判断した結果、全ての都道府県が緊急事態措置区域に該当しないこととなったため、政府対策本部長は、緊急事態解除宣言を行った。

その後、新規報告数は、2020年10月末以降増加傾向となり、2020年11月以降その傾向が強まっていった。2020年12月には首都圏を中心に新規報告数は過去最多の状況が継続し、医療提供体制がひっ迫している地域が見受けられた。

こうした感染状況や医療提供体制・公衆衛生体制に対する負荷の状況に鑑み、2021年1月7日、政府対策本部長は、緊急事態宣言を行った。緊急事態措置を実施すべき期間は2021年1月8日から2021年2月7日までであり、緊急事態措置区域は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県とした。

2021年1月13日には、緊急事態措置区域に栃木県、岐阜県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県及

び福岡県を加える変更を行った。

2021年2月2日には、2021年2月8日以降については、緊急事態措置区域を埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県及び福岡県のに変更するとともに、これらの区域において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年3月7日まで延長した。

2021年2月26日には、2021年3月1日以降については、緊急事態措置区域を埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県に変更した。

2021年3月5日には、引き続き埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県を緊急事態措置区域とし、これらの区域において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年3月21日まで延長した。

2021年3月18日には、全ての都道府県が緊急事態措置区域に該当しないこととなったため、緊急事態措置を実施すべき期間とされている2021年3月21日をもって緊急事態措置を終了した。

新規報告数は2021年3月上旬以降、大都市部を中心に増加が続き、重症者数も増加が見られた。また、影響が懸念される変異株の感染者の増加がみられ、急速に従来株からの置き換わりが進みつつある。

こうした状況を踏まえ、2021年4月23日には、政府対策本部長は、緊急事態宣言を行った。緊急事態措置を実施すべき期間は2021年4月25日から2021年5月11日までであり、緊急事態措置区域は東京都、京都府、大阪府及び兵庫県とした。

2021年5月7日には、大都市部を中心に新規陽性者数が高い水準にあり、医療提供体制のひっ迫も見られることなどから、2021年5月12日以降については、緊急事態措置区域として東京都、京都府、大阪府及び兵庫県に加え、愛知県及び福岡県を追加する変更を行うとともに、これらの区域において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年5月31日まで延長した。

2021年5月14日には、感染が急速に拡大している地域があり、医療提供体制のひっ迫も見られることなどから、2021年5月16日以降については、緊急事態措置区域として東京都、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県及び福岡県に加え、2021年5月31日までの期間において、北海道、岡山県及び広島県を追加する変更を行った。

2021年5月21日には、感染が急速に拡大している地域があり、医療提供体制のひっ迫も見られることなどから、2021年5月23日以降については、緊急事態措置区域として北海道、東京都、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県及び福岡県に加え、沖縄県を追加する変更を行うとともに、沖縄県において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年5月23日から2021年6月20日までとする変更を行った。

2021年5月28日に、新規陽性者数が依然として高い水準にあり、医療提供体制のひっ迫も見られることなどから、北海道、東京都、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県及び福岡県において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年6月20日まで延長した。

我が国においては、2020年1月15日に最初の感染者が確認された後、2021年5月26日までに、合計726,912人の感染者、12,597人の死亡者が確認されている。

第2節 コロナ禍による移動の停滞と経済の落ち込み

(1) 大きく落ち込む我が国経済

コロナ禍以前、日本のGDPは名目・実質ともに過去最大規模に達し、景気は緩やかな回復基調にあった。しかし、2020年2月から3月にかけて新型コロナウイルス感染症が世界的に広がるにつれて、海外経済の停滞による輸出の急減や、国内におけるイベントの中止や自粛・外出控えにより、日本経済は急速に悪化し、2020年4～6月には極めて厳しい状況に陥った。その結果、我が国の実質GDP成長率（前期比年率）は、2020年第Ⅰ四半期（1～3月）は-1.9%となった後、2020年第Ⅱ四半期（4～6月）は-28.6%と大きく落ち込んだ。その後は、ロックダウン解除後の欧米経済等の持ち直しによる輸出の増加や、経済対策等の効果もあり、我が国の景気も持ち直しに転じた。その結果、我が国の実質GDP成長率（前期比年率）は2020年第Ⅲ四半期（7～9月）+22.9%、2020年第Ⅳ四半期（10～12月）+11.6%と2四半期連続のプラス成長となった。しかし、2021年に入り、感染が再拡大する中で、再び外食や旅行等のサービス消費に弱さが見られており、2021年第Ⅰ四半期（1～3月）は-5.1%となった。この結果、1年間を通じた2020年度の実質GDP成長率は-4.6%と、大幅なマイナスとなった。

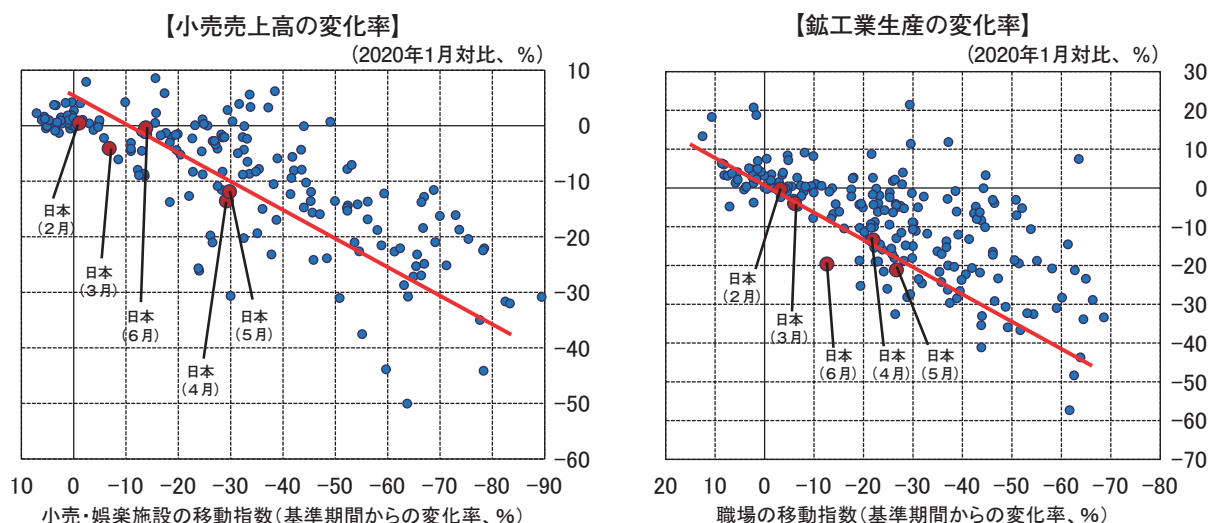
(2) 外出・移動量と経済活動の関係

各国・地域ごとの小売り・娯楽施設への外出量と小売売上高の関係を調べると、外出量が減少している国・地域ほど、消費額が減少する傾向にある。また、職場への外出量と鉱工業生産高の関係を調べると、職場への外出量が減少している国・地域ほど、鉱工業生産高が減少する傾向にある（図表2-1-2-2）。新型コロナウイルス感染症の影響により外出が減少するほど、経済活動（消費量や生産量）が減少する傾向にあることが分かる。

このように外出・移動と経済活動が密接に関係していることを踏まえると、感染症に強い安全・安心な移動環境を構築していくことが、今後、より重要になると考えられる。

図表2-1-2-2 外出・移動量と経済活動の関係

小売り・娯楽施設への外出量と小売売上高、職場への外出量と鉱工業生産高の関係



(出典) 日本経済研究センター「183回四半期経済予測」(2020年8月)

(注) 小売り売上高(44カ国・地域)および鉱工業生産(50カ国・地域)は各国・地域の2020年2月から6月までの各月次データを1月の値と比較して変化率を算出。外出の変化率は米グーグルの移動指数から算出。小売り売上高は「小売り・娯楽施設」、鉱工業生産は「職場」への移動とそれぞれの比較。

(資料) Google, "COVID-19 Community Mobility Report"、各国統計

第3節 コロナ禍を契機とした新たな生活・行動様式の風潮

(1) 「新しい生活様式」の実践例

2020年5月4日の新型コロナウイルス感染症対策専門家会議において、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の具体的なイメージとして、日常生活の中で取り入れるべき実践例が示された。具体的には、「3密」の回避や、「人と人との距離の確保」、「マスクの着用」、「手洗いなどの手指衛生」をはじめとした基本的な感染対策の徹底の他、買い物や公共交通機関の利用、食事などの日常生活の各場面別の生活様式や、テレワーク・時差通勤など働き方の新しいスタイルについて整理されており、感染対策の徹底を呼びかける際に活用されている。

(2) 高まる密回避、非接触、防疫の意識

「3密」の回避や、テレワーク、時差出勤等、人との接触を低減する取組が呼びかけられる中、密を回避し、接触を避ける意識が高まっている。

① 密を回避する意識の高まり

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、JR、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（50～70%減）。2020年5月下旬以後も、首都圏は概ね20～40%減少、関西圏は概ね20～30%減少した水準で推移している（図表2-1-3-3）

図表2-1-3-3 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、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

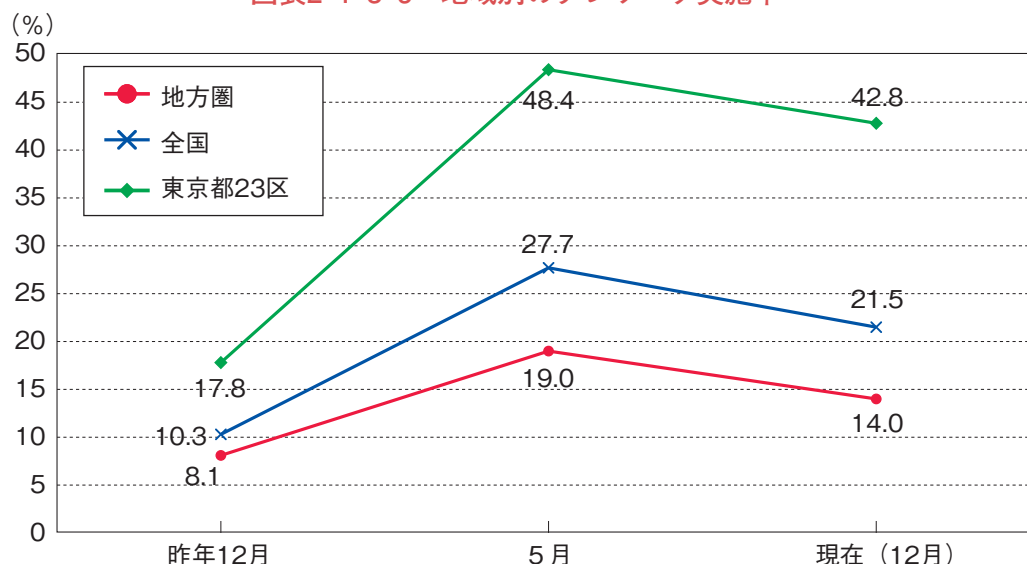
資料：国土交通省鉄道局

2020年3月から4月にかけて、「3密」の回避を徹底している人の割合が全国的に増加している。2020年8月に、15歳以上110歳以下の人を対象に、どのような感染予防行動を実施しているかを聞いたところ、概ね7～8割の人が「人がたくさん集まっている場所には行かないようにしている」「換気が悪い場所には行かないようにしている」、概ね半数以上の人々が「社会的距離を意識して行動している」「他の人と、近い距離での会話や発声をしないようにしている」と回答した。さらに、勤め先が「3密」を避ける対策を実施しているか聞いたところ、概ね6～7割の勤め先が「3密」を避ける対策を実施していると回答した。密の回避を意識した感染予防行動が広がっている。

② テレワークの拡大

テレワークを実施している就業者の割合（テレワーク実施率）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5月時点で、2019年12月と比べて約2.7倍の27.7%であった。2020年12月時点においても、2019年12月と比べて2倍以上の水準を保っている。地域別に見ると、東京都23区におけるテレワーク実施率が高く、2020年12月は、全国平均の約2倍（42.8%）であった（図表2-1-3-6）。新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、全国、特に都心でテレワーク実施率が拡大している。

図表2-1-3-6 地域別のテレワーク実施率



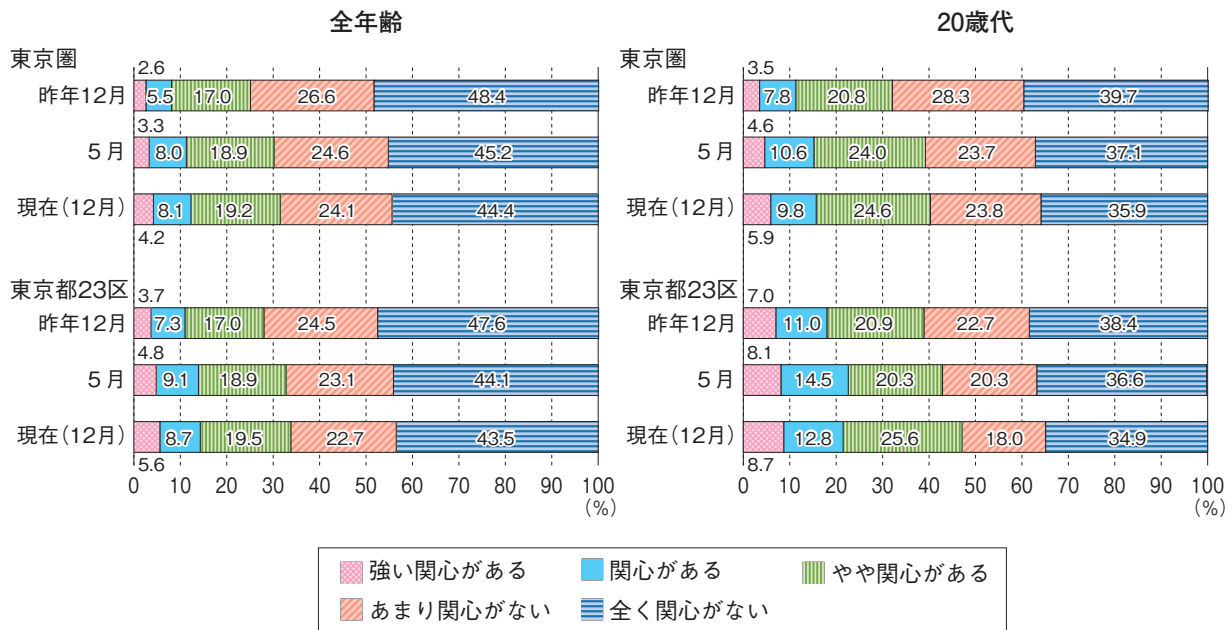
資料：第2回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（2020年12月24日 内閣府政策統括官（経済社会システム担当））

（3）地方移住、ワーケーションへの関心の高まり

① 地方移住への関心の高まり

東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）在住者のうち、地方移住に関心を持つ人の割合は、2020年12月調査時点で31.5%となり、1年間で6.5%増加した。中でも、東京都23区在住の20歳代は、特に地方移住への関心が高まっており、およそ2人に1人（47.1%）が地方移住に関心を持っている（図表2-1-3-7）。

図表2-1-3-7 地方移住への関心（東京在住者）



資料：内閣府政策統括官（経済社会システム担当）

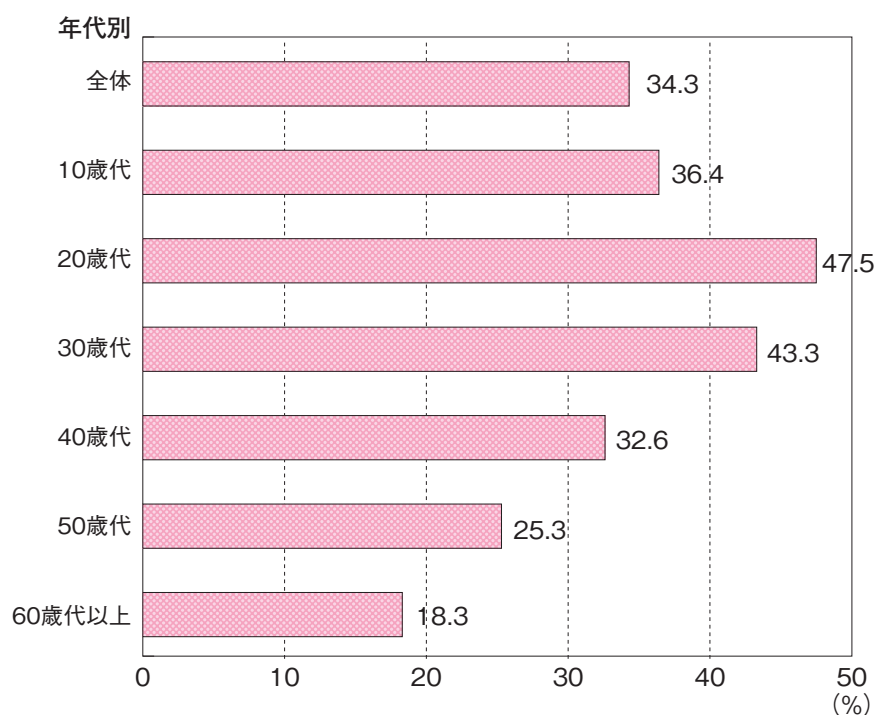
地方移住に関心がある東京圏在住者に、その理由を聞いたところ、「テレワークによって地方でも同様に働けると感じたため」（24.1％）が、「人口密度が低く自然豊かな環境に魅力を感じたため」（28.8％）に次いで2番目に多かった。新型コロナウイルス感染症の影響によるテレワークの拡大が、東京圏在住者の地方移住への関心を高める結果につながっていることが分かる。

この他、「現住地の感染症リスクが気になるため」（15.5％）、「買物・教育・医療等がオンラインによって同様にできると感じたため」（9.3％）、「感染症を契機に将来のライフプランを考え直したため」（8.8％）、「感染症を契機に地元に戻りたいと感じたため」（6.2％）といった理由もあげられており、テレワークの拡大に限らず、新型コロナウイルス感染症の拡大による人々の様々な生活・行動様式の変化が、地方移住への関心を高める結果につながっていることが分かる。

② ワークেশンへの関心の高まり

就業者の約3人に1人（34.3％）が、ワークেশンの実施を希望している。年代別では20歳代が47.5％と最も多く、次いで30歳代が43.3％、10歳代が36.4％である（図表2-1-3-9）。特に若い年代が、ワークেশンを希望している。

図表2-1-3-9 年代別のワーケーション実施希望（就業者）



資料：内閣府政策統括官（経済社会システム担当）

ワーケーションの実施希望者を、ワーケーションの類型別に見ると、1）出張先等で、滞在期間を延長して余暇を楽しむ「プレジャー型」、2）自費で休暇中にテレワークする「リゾートワーク型」、3）グループワーク等を行う「研修型」、4）地方のサテライトオフィス等で、通常の勤務時間に通常と同様の勤務を行う「サテライトオフィス型」の順で多くなっている。

第2章 コロナ禍を乗り越え、進化するための交通政策

第1節 公共交通の維持と安全・安心の確保

(1) 運送サービスの持続可能性の確保

(i) 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

乗合バス等の公共交通機関は、人口減少・少子高齢化等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれている。加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大によって、急激に公共交通機関の経営状況が悪化しているとともに、通勤や移動のあり方の変容などにより収束後の十分な需要回復の見通しが立たない一方、将来にわたってのエッセンシャルサービスとしての公共交通の維持・確保は、地域における国民の日常生活と経済活動を下支えするためにも不可欠である。

中長期的には、持続可能な地域公共交通の実現に向け、2020（令和2）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。）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、地域において公共交通の将来像を描きつつ、需要の高い都市部等においては、運送サービスの効率化や利便性の向上を図り、収益性が確保できない過疎地等においては、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を最大限活用しつつ、公的主体が中心となって運送サービスの維持を図る取組を推進していくことが重要である。

そこで、原則として全ての地方公共団体は、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定を通じて、地域における移動ニーズにきめ細やかに対応しながら既存の公共交通サービスの改善を図るとともに、国は、そうした地方公共団体の取組に対して、計画の策定経費等の財政面での支援や、市町村職員等に対する研修などノウハウ面での支援を行う。特に過疎地等においては、バス路線等の維持が困難と見込まれる段階で、市町村等が代替となる運送サービスの公募を行い公的支援の下でコミュニティバスやデマンド交通等の地域ニーズに適した運送サービスの提供を図る取組を推進していく。

【事例】スクールバスの活用（群馬県下仁田町）

下仁田町において運行される路線バスについては、ダイヤ改正や車両の小型化などが図られてきたが、利用者は年々減少し、運行維持が厳しい状況だったところ、2012年4月より町内4つの小学校が閉校し、新たに1つの小学校に統合されることに伴い、スクールバス路線の拡大が必要となった。

このため、利用者へのアンケート調査や、路線バスとスクールバスの乗降調査等の結果、路線バス利用者については、スクールバスの代替利用が可能であることが見込まれたことから、スクールバスについて一般住民の利用も可能とする「混乗化」が検討された。

その結果、2012年4月より、スクールバス運行時間帯においては、一般住民も無償で利用可能とするとともに、スクールバス利用時間帯以外については、路線バスを町が事業主体となる自家所有有償運送に切り替えることにより、運送の効率化を図っている。

『しもにたバス・スクールバス』概要

○事業主体 下仁田町

○運行便数 5路線:68便

路線	スクールバス			しもにたバス			合計
	往路	復路	計	往路	復路	計	
馬山線	6	7	13	2	2	4	17
中之岳線	3	4	7	2	2	4	11
初鳥屋線	3	4	7	2	2	4	11
市野萱線	5	5	10	3	4	7	17
青倉線	4	4	8	2	2	4	12
計	21	24	45	11	12	23	68

○運行時間帯 スクールバス:6:30~8:30、15:00~18:30(平日)

しもにたバス:8:30~15:00(平日)、土日・休日運行

○車両 10台:スクールバス7台、しもにたバス3台

○運賃 スクールバス:無料(混乗者含む)

しもにたバス:200円/1回

○スクールバスと「しもにたバス」の運行イメージ(平日)



下仁田町におけるスクールバス活用の概要



(ii) 独占禁止法特例法等の活用による利用者目線で利便性の高い運送サービスの実現

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。

さらに、独占禁止法特例法に基づく共同経営に係る特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、公共交通ネットワークの効果的な再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の設定などにより利便性の高い運送サービスの実現を図る取組を推進することにより、より効率的で持続可能な地域公共交通の実現を図ることとしている。

また、これらの制度改正等を踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画等の作成が地方公共団体において円滑に行われるよう、計画の作成手順、事業の詳細を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」や、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画等の作成を乗合バス事業者等において円滑に行えるよう、共同経営計画の作成のポイントや、法定協議会への意見聴取等の各手続を示した「独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き」を作成・

公表し、地方公共団体や事業者等に周知しているところである。

【事例】独占禁止法特例法に基づく共同経営

2021年3月2日、九州産交バス株式会社・産交バス株式会社・熊本電気鉄道株式会社・熊本バス株式会社・熊本都市バス株式会社の5社より、熊本地域における共同経営に関する協定の締結の認可が申請され、同月19日、国土交通省は、独占禁止法特例法に基づく初の認可を行った。

熊本地域を運行するバス路線の厳しい収支状況を踏まえると、将来的に運送サービスの維持が困難になることが予見される。このため、「熊本地域乗合バス事業共同経営計画〈第1版〉」においては、熊本市内を中心に、複数の事業者が重複してバス路線を運行している区間を含む4方面のバス路線を対象として、サービス水準を維持しつつ、運行主体や運行便数などを見直すことで運行の効率化を図るとともに、ダイヤの調整による待ち時間の平準化を図ることとしている。

事業全体の概要

収支赤字 +約31百万円 改善（3年で+約91百万円の改善効果）、
サービス維持に必要な運転士 +5.6人/日・車両 +4.7台/日 改善

収支 -約16百万円 悪化		人員/車両 -0.9人/0.6台 悪化		収支 +約2百万円 改善		人員/車両 +0.8人/0.8台 改善	
①旧3号線	取組内容	現状	実施後	取組内容	現状	実施後	②川尻市道
	■産交バス ※現状維持	1 系統 平日 14便 土曜 6便 日祝 6便	1 系統 平日 ±0 土曜 ±0 日祝 ±0	■九州産交バス 廃止系統の代替 廃止系統で輸送人員の多い早朝便を一部増便 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整	12 系統 平日 90便 土曜 83便 日祝 78便	12 系統 平日 +1便 土曜 ±0 日祝 ±0	④旧57号線
	■九州産交バス 重複路線の見直し 減便、区間短縮 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整	15 系統 平日 176便 土曜 150便 日祝 122便	20 系統 平日 +48便 土曜 +44便 日祝 +36便	■熊本バス 重複路線の見直し 系統の廃止	2 系統 平日 6便 土曜 4便 日祝 4便	系統の廃止 (南区役所)	
	■熊本都市バス 重複路線の見直し 系統の移譲、一部系統の廃止	3 系統 平日 55便 土曜 50便 日祝 39便	系統の移譲 (九州産交バスへ) 系統の廃止 (京町本丁)	※効率化で捻出される余剰が軽微のため、 自社の労働環境の改善に活用	余剰の充当	余剰の充当	
	■2社共通 系統移譲に伴う定期券の継続措置	余剰の充当 区間③の運行に活用					
③産業道路・国道道路	取組内容	現状	実施後	取組内容	現状	実施後	④旧57号線
	■熊本都市バス 重複路線の見直し 減便、区間短縮 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整	1 系統 平日 94便 土曜 60便 日祝 48便	3 系統 平日 +28便 土曜 +22便 日祝 +24便	■九州産交バス 重複路線の見直し 減便、増便 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整	11 系統 平日 192便 土曜 174便 日祝 132便	12 系統 平日 -4便 土曜 -9便 日祝 ±0	④旧57号線
	■九州産交バス 重複路線の見直し 系統の移譲、一部系統の廃止	3 系統 平日 50便 土曜 46便 日祝 41便	系統の移譲 (熊本都市バスへ) 系統の廃止 (戸島駐車場)	■熊本電気鉄道 重複路線の見直し 系統集約、区間短縮、減便、増便 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整	7 系統 平日 40便 土曜 39便 日祝 36便	4 系統 平日 -3便 土曜 -9便 日祝 -10便	
	■2社共通 系統移譲に伴う定期券の継続措置	余剰の充当 区間①の運行に活用		■2社共通 系統移譲に伴う定期券の継続措置	余剰の充当 熊本駅方面の延伸 武蔵ヶ丘、光の森方面延伸	余剰の充当	
	収支 +約32百万円 改善	人員/車両 +4.4人/3.4台 改善		収支 +約13百万円 改善	人員/車両 +1.3人/1.1台 改善		

熊本地域における共同経営の概要

(iii) 新型コロナウイルス感染症拡大を踏まえた地域公共交通に対する支援【交通政策課、地方運輸局】

地域住民の日常生活や我が国の経済産業活動を支えるインフラとして極めて公共性の高い役割を担っている地域公共交通を取り巻く経営環境は、人口減少・少子高齢化の進展に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により一層厳しさを増している。

こうした中、新型コロナウイルス感染症の拡大という緊急事態においては、(i) (ii) で述べた中長期的な施策だけでは時間的猶予が無く、急速な経営環境の悪化によって、地域公共交通自体が失われるおそれがあるため、中長期的な施策を前倒して迅速に進めていくとともに、公共交通事業者への集中的な支援が必要との観点から、2020年度において次の取組を進めてきた。

① 感染拡大防止対策（2020年度第2次補正予算）を活用した取組

国土交通省においては、2020年度第2次補正予算で約138億円の予算を確保し、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援した（図表2-2-1-3）。

図表2-2-1-3 地域公共交通における感染拡大防止対策

地域公共交通における感染拡大防止対策

国土交通省

【令和2年度2次補正予算：13,805百万円】

地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援。

補助対象経費

- 車両・船舶・航空機における抗菌・抗ウイルス対策
- 熱感知カメラ等の設置
- バス運転席仕切りカーテン隔壁の設置
- 混雑時の移動（密な移動）回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入
- 必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行
- 駅・ターミナルの衛生対策 等

補助対象事業者

- 鉄軌道事業者（地域鉄道）
- バス事業者（地域バス）
- 旅客船事業者（定期航路（生活航路））
- 航空運送事業者（特定本邦航空運送事業者を除く。）

補助率

- 1/2等



ターミナル等の衛生対策



車内の抗菌・抗ウイルス対策



熱感知カメラ設置による感染者の公共交通利用自粛励行



バス運転席仕切りカーテン



車両の混雑具合を提供するシステムの導入（カナダ・transit）

資料：国土交通省総合政策局

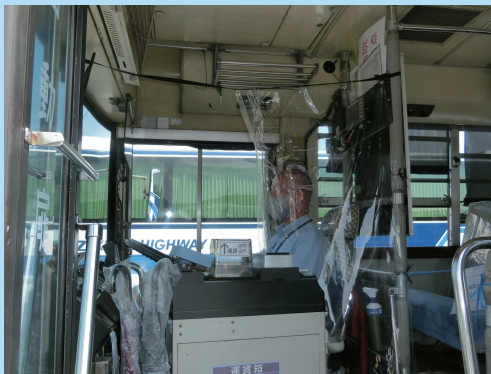
- a) バス事業者等に対しては、十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、以下のようなバス車両等の衛生対策や車内密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援している。
- ・車内の抗菌・抗ウイルス対策
 - ・運転席の仕切りカーテン隔壁の設置
 - ・混雑時の移動（密な移動）回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステムの導入
 - ・必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行
 - ・バスターミナル等の衛生対策
- b) 鉄軌道事業者（地域鉄道）に対しては、駅・車内の衛生対策や車内の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援した。
- c) 旅客船事業者（生活航路）に対しては、ターミナル・船内の衛生対策や船内の密度を上げないよう配慮した運航等の実証事業を支援した。

- d) 航空事業者に対しては、航空機における抗菌・抗ウイルス対策や、機内の密度を上げないよう配慮した運航等の実証事業を支援した。

【事例】バス事業者による感染症拡大防止対策（宮崎交通株式会社）

宮崎交通株式会社は、コロナ禍においても地域の生活を支える公共交通として運行を維持するため、2020年度第2次補正予算（地域公共交通における感染拡大防止対策）を活用して、運転席への飛沫防止カーテンの設置といった感染拡大防止対策に加え、協力要請ポスターの作成・掲示、HP映像コンテンツ作成、公開によるバスの換気機能PRといった感染症対策に係る周知を行い、これらの取組によって、多くの利用者に安心して公共交通機関をご利用いただくことができた。

感染症拡大防止対策



（運転席に飛沫防止カーテンを設置）



（車内の間隔確保（運転席への飛沫防止カーテンが設置されるまでの一時的な措置））

感染症対策に係る周知



（協力要請ポスターの作成、掲示）

新型コロナウイルスに関連したお知らせ

2021年05月12日 路線バス 高速バス

宮崎交通では、新型コロナウイルス感染予防対策として様々な取り組みを行っております。

新たな日常に対応したバスサービス「宮交バス ケア スタンダード」について

with コロナの長期化に対応し、安心してご移動いただける空間を提供していくために、路線バス、高速バス、貸切バスの運行にあたって、以下の対策を講じ、今後も進化させてまいります。



（HP映像コンテンツ作成、公開によるバスの換気機能PR）

（提供：宮崎交通(株)）

② ポスト・コロナを見据えた地域公共交通の活性化・継続（2020年度第3次補正予算）を活用した取組

国土交通省においては、2020年度第3次補正予算で約305億円の予算を確保し、地域公共交通の活性化及び継続を図るため、地域公共交通事業者が行う、感染症対策のための新技術の活用や、観光事業者との連携などを通じた収支の改善等を図る取組に対して支援を実施している。

③ 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した取組

2020年4月、新型コロナウイルスの感染拡大を防止するとともに、感染拡大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、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」が創設された。2020年度第1次補正予算で1兆円、第2次補正予算で2兆円、第3次補正予算で1兆5000億円の予算が確保された。

同交付金は、地方公共団体が行う新型コロナウイルス感染症対策に関する地方創生事業に充てられるものであり、内閣府において作成された活用事例集には、公共交通機関における感染症対策等についても掲載されている。

国土交通省では、各地方公共団体において、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した交通事業者への支援が幅広く行われるよう、地方運輸局長等から、都道府県知事、市町村長等に直接働きかけを行っており、約800自治体、約1600事業（2021年3月時点）で活用されている。

<新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した取組例>

ア) 感染防止対策

- ・ 感染防止用設備の取得費や車両等の消毒作業費の支援
- ・ 乗合デマンド交通や通学バスの増便に要する経費の支援

イ) 運行支援

- ・ 事業者に対する支援金の給付
 - 事業者に対する一律支援
 - 運行系統数や車両保有台数等に応じた支援
- ・ 線路や車両などの維持費や修繕費の支援

ウ) MaaS等の新たな地域交通体系整備

- ・ 密回避を目的としたMaaS事業（車内混雑情報等）への支援
- ・ MaaSの導入を見据えた地域公共交通計画の策定に向けた実証事業の支援
- ・ MaaS等の新たな交通体系を整備するための調査

エ) その他

- ・ 高齢者等のタクシーの初乗り運賃補助やタクシー券配布への支援
- ・ インバウンド対応等のためのマルチキャッシュレス決済機器の導入経費の支援
- ・ タクシー事業者がテイクアウト商品を宅配した場合の宅配費用への支援

【事例】地方創生臨時交付金の主な活用事例

	事業名	事業費	事業概要	補助対象等
青森県	地域公共交通基盤維持特別対策事業費	約4.8億円	交通事業者への奨励金の給付や線路や船体などの維持費への支援	■補助対象 ・広域路線バス ・民営鉄道 ・フェリー
秋田県	地域公共交通等利用促進緊急対策事業	約2.6億円	①車両数に応じた補助等 ②地域交通乗って応援！キャンペーン	■①補助対象・額 バス：20万円/台 タクシー：5万円/台 三セク鉄道：安全対策費 ■②補助対象 貸切バス・貸切タクシー・三セク鉄道貸切列車：運賃・料金の1/2を助成
富山県	公共交通運行協力支援事業	約7.2億円	減便を控えて運行を維持する交通事業者を支援	■対象事業者 鉄軌道、乗合バス
	タクシー・高速バス等事業者の事業継続への支援	約4.2億円	事業継続のため、車両維持費を支援	■対象事業者 タクシー、高速バス、貸切バス ■補助額 タクシー：17万円/台 高速バス：50万円/台 貸切バス：50万円/台
奈良県	タクシー・高速バス等事業者の事業継続への支援	約4.2億円	事業継続のため、車両維持費を支援	■対象事業者 タクシー、高速バス、貸切バス ■補助額 タクシー：17万円/台 高速バス：50万円/台 貸切バス：50万円/台
島根県	公共交通設備整備等支援事業	約1.2億円	感染防止や利便性の向上等のために実施する設備整備等に要する経費を助成	■補助対象 交通系ICカード導入 経費、Wi-Fi設置費等 ■補助率 1/6～2/3
徳島県	公共交通利用回復支援事業	6億円	公共交通事業者の事業継続に向け、安全運行や利用促進を支援	■補助内容 ・鉄道や路線バスの混雑解消のための増車への支援 等 ・県内公共交通機関等の需要を喚起するプレミアム交通券の発行 等
宮崎県	みやざき公共交通需要回復プロジェクト事業	約2.4億円	公共交通事業者等と県による「みやざき公共交通需要回復プロジェクト」を展開し、公共交通利用促進	■支援内容 ・里帰り利用促進支援 ・県民利用促進支援 ・プロモーション
	公共交通事業者等特別利子補給事業	約3,000万円	厳しい経営環境にある交通事業者の資金繰りを支援するため、利子補給を実施	■融資枠 30億円 (1事業者当たり24億円を上限) ■利子補給率 1.4%以内
北海道 釧路市	修学旅行・合宿誘致促進事業補助金	約3,500万円	修学旅行・合宿誘致の支援	■補助対象 釧路市内の貸切バス事業者を利用し、かつ、釧路市内の宿泊施設に1泊以上宿泊するものが対象 ■補助額 1日1両あたり5万円を助成
福島県 いわき市	いわき版MaaS推進事業	約2,000万円	タクシー配車&おつかいタクシーMaaSプロジェクト等を支援	■補助内容 地域サービス「おつかいタクシー」の取組みと連携し、デリバリー商品の発注からタクシーによる配達を一括するICTシステムを構築、運行する事業を支援
茨城県 ひたちなか市	新型コロナウイルス感染症対策地域公共交通利用喚起事業	約800万円	1日フリー切符等を割引して販売する事業に要する経費について補助	■補助事業者 ひたちなか海浜鉄道および茨城交通 ■補助対象 割引分経費
栃木県 鹿沼市	新型コロナウイルスワクチン接種促進事業	約550万円	ワクチン接種対象者（高齢者等）の接種会場までの移動を支援	■補助額 ・コミュニティバス、デマンドバス：運賃無料 ・タクシー：料金から自己負担額（1,000円/回）を差し引いた額を支給
岐阜県 郡上市	観光事業者経営安定化補助金	約2.9億円	貸切バス・タクシーを含む観光事業者の施設固定費を補助	■補助対象 施設固定費（光熱水費、通信費、賃借料） ■補助率 2分の1（上限/月） 法人150万円、個人10万円
広島県 広島市	バス、路面電車などの交通事業者への支援	約8億円	交通事業者に対し、PASPY（広島県交通系ICカード）による運賃割引に要する経費を補助	■補助率 2/3 ■対象期間 2020年7月～2021年3月
高知県 高知市	高知市旅客運送事業者経営維持給付金	約3.7億円	交通事業者に支援金を給付	■補助額 ・路線バス：35万円/台 ・高速バス、貸切バス、路面電車、タクシー：25万円/台
沖縄県 名護市	交通弱者買物支援事業	約4,000万円	日用品及び必需品等の買物のタクシー移動を支援	■補助額 初乗料金 1回：560円 ※上限4回
沖縄県 うるま市	タクシー利用促進チケット事業	約3,500万円	市内のタクシー事業者を支援するため、タクシーの利用を促進	■補助内容 市内飲食店等で一定額以上を消費した場合に帰りのタクシーチケット（560円分、当日限り有効）を交付

(ii) 事業別支援メニュー

国土交通省では、鉄道、バス、タクシー、トラック、旅客船、航空等の事業別に、資金繰り支援や給付金、雇用調整助成金等の雇用関連の支援施策、公租公課に係る特例など、新型コロナウイルス感染症への対応に係る支援メニューを整理し、公表している。

(iii) 航空・空港関連企業への経営支援

新型コロナウイルス感染拡大による移動抑制や水際対策などの影響を大きく受け、航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少をし、航空会社や航空ネットワークの基盤を支える空港会社その他空港関連企業は極めて厳しい経営状況となった。

航空ネットワークは、公共交通として社会経済活動を支えるとともに、インバウンドなどポストコロナの成長戦略の実現に不可欠なインフラであり、その維持・確保が必要不可欠である。新型コロナウイルスの感染拡大が終息へ向かい、引き続き我が国航空会社が活発な競争を行いつつ、航空ネットワークの維持・発展に重要な役割を果たしていくため、これを担う産業を、その雇用を守りつつ支援することが必要不可欠である。

こうした状況を踏まえ、航空・空港関連企業の経営基盤を強化するとともに航空ネットワークを適切に維持するため、2020年10月に、『コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ』をとりまとめ、同年12月に新たな追加支援策を加えて改定した。航空会社に対しては、航空ネットワークの維持・確保に向けて、需要回復後の成長投資も見据え、2021年度は総額1200億円規模で空港使用料や航空機燃料税の大規模な減免を行うこととしているほか、空港会社等に対しては、財政投融资を活用した空港整備、空港整備に対する無利子貸付やコンセッション空港における運営権対価の支払猶予等により支援を行うこととしている。

(iv) 運用の工夫による支援

① タクシーデリバリー

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、食料・飲料の運送に係るニーズの増加を踏まえ、貨物運送の原則にのっとり、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)の許可の取得や一定の安全管理等に係る措置を講じることを前提として、タクシー事業者が食料・飲料の運送ができるよう措置した。

② IT点呼システム導入の実証実験 (ICT を活用した自動車運行管理等の非接触化・リモート化)

現行制度では、事業用自動車の運行管理者が運転者に対し、原則対面により点呼(運転者の疾病・疲労状態の確認、運行の安全確保のために必要な指示等)を行うことを義務づけている。コロナ禍以前においても、運行管理者の業務負担を軽減する観点から、運転者の疾病・疲労状態を把握可能な機器導入の促進が求められていたが、今般の新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、感染症対応の観点からも、非対面による点呼の促進が急務となっている。

こうした課題に対応するため、国土交通省においては、トラック事業者に対し、IT点呼を利用した非接触型事業運用の実証実験を支援している。

③ バス車両のリース料支払い猶予など柔軟な対応への働きかけ

国土交通省では、バス車両のリース料の支払い負担の軽減を図るため、経済産業省と連携し、自動車リースの業界団体に対して、リース料の支払いの猶予等について柔軟に対応するよう働き

かけを行った。

④ 旅客自動車運送事業者の事業継続に資する道路運送法等の柔軟な運用

貸切バスの許可更新や、乗合バスの運行計画の変更届出等の手続きにあたって、新型コロナウイルスの影響による経営状況の悪化を考慮するなど、旅客自動車運送事業者の事業継続に資する道路運送法（昭和26年法律第183号）等の柔軟な運用に取り組んでいる。

（2）公共交通における感染防止対策の徹底

（i）国土交通省の取組（概要）

1）鉄道、空港、フェリー・旅客船ターミナル、道の駅、高速道路のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）、国営公園等において、従業員に対する感染予防策（マスク着用、手洗い励行等）の徹底、従業員等が感染した場合の速やかな報告の要請、2）上記公共交通機関や施設における利用者に対する感染予防策の周知と消毒液の設置、3）国内への感染者の流入を防止するための税関、出入国管理、検所等関係省庁と連携した入国制限、検疫強化、査証制限等の実施、航空機の到着空港の限定の要請、港湾の利用調整や水際・防災対策連絡会等を活用した対応力の強化等を通じた水際対策の実施、4）日本政府観光局（JNTO）のコールセンターにおいて、医療機関の紹介や水際対策の状況等の問合せに対し、正確な情報提供を24時間365日多言語で実施、5）公共交通機関の混雑緩和のため、時差出勤・テレワークの実施や感染予防策の徹底を呼びかけるアナウンスの実施、6）広域的な人の移動を最小化するため、ゴールデンウィークに向けて、全国の主要空港、鉄道駅、道路交通情報センター、道路情報板、「道の駅」及び高速道路のSA・PA等において、都道府県をまたぐ移動の自粛の呼びかけ、同期間中の地方部に適用される高速道路料金の休日割引の適用除外、高速道路のSA・PAのレストラン等の営業自粛の要請、7）羽田空港等6空港でのサーモグラフィーによる検温の実施や鉄道の到着駅における地方自治体による検温の取組みへの協力等の対応を行った。

また、事業者及び関係団体によって自主的な感染拡大防止のための取組みを進めるため、感染拡大予防ガイドラインを作成することとされたことを受け、国土交通省所管の分野においては、省として関係業界に対し積極的に情報提供・助言を行うとともに、感染症の専門家の紹介を行うなどその作成を支援し、これまでに交通・物流、宿泊、建設等国土交通省所管の公共交通関係をはじめ、62の関係団体が49のガイドラインを作成し、公表している。

ガイドラインは、現場で働く従業員を感染リスクから守るとともに、利用者に安心してサービスや施設を利用いただくための指針であり、ガイドラインに沿った感染予防対策を、事業者において確実に実践することが重要であることから、関係業界に対し、ガイドラインを個々の事業者にも周知し、感染予防に万全を期すよう要請するとともに、利用者が安心して公共交通機関等を利用できるよう、事業者が講じている感染予防対策、利用者に求める感染予防対策について、ホームページ等で積極的に情報発信することを促している。国土交通省としても、事業者の先進的な感染予防対策について発信している。

今後、公共交通機関の利用者の増加が見込まれる中、車内換気の励行、「新しい生活様式」の定着に向け、

（1）マスクを着用し、会話は控えめにしていただく

(2)車内換気へのご理解・ご協力をいただく

(3)テレワーク・時差出勤に努めていただく

等の利用者への呼びかけ、混雑状況の情報提供等のさらなる取組みが求められる。国土交通省としても、こうした事業者の講ずる感染予防対策への支援として、バス・タクシーにおける防菌シートや感染防止仕切り板等の導入、地域公共交通事業者による駅・車両等の衛生対策、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業への支援等を行うとともに、事業者の先進的・積極的な取組みを国民に向けて発信していくこととしている。

(ii) 鉄道分野における取り組み

① 緊急事態宣言下における終電の繰り上げ

緊急事態宣言において、夜間の外出自粛が要請されたことを踏まえて、2021年1月20日（水）から、1都3県（埼玉・千葉・神奈川）を中心とした各鉄道において、終電時刻の繰り上げが実施された。

このうち、J R東日本や多くの大手民鉄などについては、2021年3月13日（土）から実施された終電繰り上げを含む新ダイヤに移行した。

② 鉄道連絡会による公共交通あんしん利用の取り組み

新型コロナウイルスの感染リスクを低減し、安心して鉄道を利用できるよう、国土交通省と各鉄道事業者とが協力して対策に取り組んだ。

この中で、利用者に対して、

- 1) マスクを着用し、会話は控えめにさせていただく
- 2) 車内換気へのご理解・ご協力をいただく
- 3) 混雑を避けた時間帯・車両をご利用いただく

といったコロナ時代の新たな利用スタイルの実践への協力を促す広報活動を行った。

③ 鉄道の混雑情報の提供

国土交通省では、首都圏及び関西圏の主なターミナル駅の利用状況の推移をウェブサイトに掲載し、テレワークや時差通勤等により、ピーク時間帯の混雑がどれだけ減少しているかについての情報提供を行った。

また、鉄道路線ごとの詳細な混雑状況について、各鉄道事業者のホームページ等での公表を促すとともに、地域ごとに各鉄道事業者の混雑情報のリンクを掲載し、利用路線について確認できるようにすることで、利用者に対してできる限り混雑時間帯を避けて乗車することを促した。

④ 車内換気等について

鉄道車両は、換気装置により換気が行われているが、それに加えて通勤型車両については、窓開け、換気装置、駅でのドア開放により換気が行われた。また、車両換気については、窓を閉めた状態でも強制換気できるような車両改良や車内換気の定量的な効果についての研究機関による調査研究が始められた。さらに、鉄道車両等の空間における新型コロナウイルスの抑制効果について確認できていない状況ではあったが、車内のウイルス抑制のため、空気清浄や消毒・抗菌等が行われた。

※ 鉄道車両の換気効果に関するシミュレーション、実証実験

公益財団法人鉄道総合技術研究所は、通勤車両における窓開けによる換気効果（2020年6月公表）や、窓開けと空調機を併用した時の換気効果、車内混雑度の影響等（2020年10月公表）に関する研究を行っている【参考①参照】。

この他、国立研究開発法人理化学研究所は、窓開けと空調機を併用した時の換気効果、ドア開放による換気効果に関する研究（2020年11月公表）を、国立研究開発法人産業技術総合研究所は、東京メトロ千代田線の車両を用いて走行時の換気量を実測する研究（2020年12月公表）を行うなど、鉄道車両の換気効果に関する研究が進んでいる。

【参考①】公益財団法人鉄道総合技術研究所による研究概要

公益財団法人鉄道総合技術研究所による、通勤車両における窓開けの換気効果等に関する研究結果の概要は、以下のとおり。

- 窓開けのみによる換気であっても、標準的な通勤型車両（速度約70km/h）において、窓を10cm程度開けて走行した場合、「空車（乗車率0%）では、車内の空気は概ね5～6分程度で入れ替わる」「混雑度（乗車率）が高くなった場合であっても、換気量はほぼ変わらない」と試算されている。
- 窓開けに加えて、車内の空調装置（強制換気あり）を併用した場合においては、換気がさらに促進され、車内の空気は概ね2～3分程度で入れ替わる（空車時）と試算されている。

⑤ 鉄道における感染症対策について

鉄道においては、新型コロナウイルスの感染リスクを低減し、利用者の安心安全につなげるため、「新しい生活様式」の実践に向け、鉄道事業者や各事業者団体で構成する「鉄道連絡会」において、専門家の知見も踏まえ「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン※」を作成し、感染症対策の取組を進めた。鉄道事業者において、感染症対策の実施状況についてホームページ等で公表している。

※ 鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン（2020年7月8日改訂）。JR7社、日本民営鉄道協会、日本モノレール協会、日本地下鉄協会、公営交通事業協会、鉄道貨物協会及び第三セクター鉄道等協議会からなる会議体（鉄道連絡会）で作成。作成に際しては、感染症対策等に係る有識者の助言を得た。

ア)「密閉」対策

- ・空調装置等による換気が可能な場合には、当該装置により換気を実施
- ・それ以外の車両については、窓開けを含めて適切な換気の実施
- ・利用者に対して、換気の実施状況等を周知

イ)「密集」対策

- ・利用者に対して、テレワーク、時差出勤の呼びかけ
- ・都市鉄道では、オフピーク通勤の判断に資するよう、鉄道事業者は混雑状況の情報提供に努める

ウ)「密接」対策

- ・利用者に対して、「マスク着用・会話を控えめにすること」を呼びかけ
- ・指定席販売時の座席位置の配慮や、混雑時間帯に比較的空いている車両又は列車の利用の促進などによる可能な限りの利用者間の間隔の確保

- ・ 駅窓口でのアクリル板等の設置

これらに加え、駅・車内の定期的な消毒の実施や、主要駅への消毒液等の設置なども実施している。

（Ⅲ）バス、タクシー等の分野における取組

バス、タクシー等の分野においては、関係団体において、専門家の知見も踏まえ、業種別のガイドラインを作成し、感染症対策の取組を進めた。

また、車内の換気効果に関するシミュレーション、実証実験が行われている。独立行政法人自動車技術総合機構・交通安全環境研究所は、大型貸切バス車室内の換気状況を調査するため、2020年9月、車室内の空気流動を可視化する実験を行った【参考②参照】。

【参考②】独立行政法人自動車技術総合機構・交通安全環境研究所による実験内容

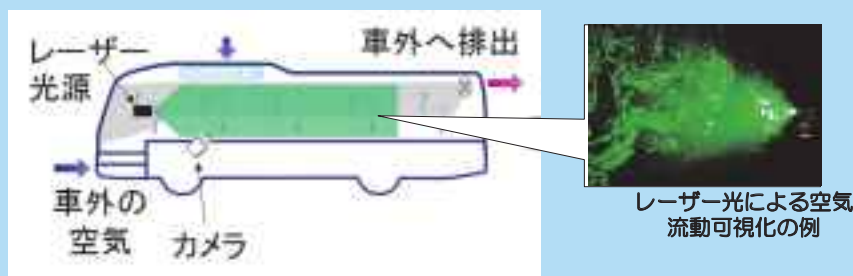
独立行政法人自動車技術総合機構・交通安全環境研究所による、大型貸切バス車室内の換気状況に関する研究結果の概要は、以下のとおり。

（実験1）客室内の空気が入れ替わる時間を測定する

実験室・車内灯を点灯し、客室内をスモークで充満させて後、空調機のスイッチを入れ、スモークが消えるまでの時間を測定。

（実験2）客室内の空気流動を可視化する

実験室・車内灯を消灯。暗い状態の客室内をスモークで充満させ、そこにレーザー光を照射することで、スモークを可視化した後、空調機のスイッチを入れることで、レーザー光によって可視化された客室内のスモークの流動を確認する。



実験の結果、以下の事項が確認された。

- ・ 客室内をスモークで充満させた後、空調機のスイッチを入れ、5分程度でスモークが消えることを確認
- ・ 車体上部で発生させたスモークで車室内に導入される状況を可視化することにより、車室内への外気導入の状況を確認
- ・ 車室内の空気が車室内の後部から吸入、排出口から排気される状況を可視化することにより、その状況を確認
- ・ 水平方向にレーザーシートを照射し、乗客の顔付近の空気の流動状況を可視化し、その換気性能を確認
- ・ 鉛直方向にレーザーシートを照射し、乗客の顔付近の空気の流動状況を可視化し、座席間でも良好な空気の流れが形成されていることを確認

車内の換気状況の実験



空調
オン



空調オフの状態(空気が滞留)

約5分で換気

(iv) 航空分野における取り組み

- ・安全な航空輸送を提供するため、定期航空協会及び一般社団法人全国空港ビル事業者協会において「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」を策定し、航空会社と各空港において取組みを進めた。

利用客に対しては、航空便を利用の際に、以下の点について協力を求めた。

- ・ターミナルビルや航空機内では、旅客同士での会話を控えるとともに、マスクを着用すること。
- ・チェックインカウンターや保安検査場等で列に並ぶ際、待合室で搭乗待ちの際、到着時に預入手荷物を持参する際、一定の間隔（できるだけ2m、最低1m。）を確保すること。
- ・発熱や軽度であっても咳・咽頭痛などの症状がある方は、空港への来訪を控えること。また、航空機への搭乗は厳に慎むこと。
- ・サーモグラフィー等による体温測定の結果、37.5℃以上の発熱があり、咳や倦怠感等の症状が見られるなど感染症が疑われる場合は、搭乗のとりやめを要請。
- ・体調に不安がある方は、事前に、厚生労働省のHPを参考に各都道府県に設置している保健所の相談窓口にご相談すること。

(v) 旅客船における取り組み

安全な旅客輸送を提供するため、旅客船でも一般社団法人日本旅客船協会において新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドラインを策定し、各旅客船事業者において取組みを進めた。

利用客に対しては、旅客船を利用する際に、以下の点について協力を求めた。

- ターミナルや船内において、旅客同士での会話を控えるとともに、マスクを着用すること。
- ターミナルカウンター等で列に並ぶ際など、旅客同士で一定の間隔（できるだけ2m、最低1m）を確保すること。
- 発熱や軽度であっても咳・咽頭痛などの症状がある者は、利用を控えるよう要請。
- 出発するお客様に対して、非接触型体温計等による体温測定を実施。
- 体温測定の結果、発熱があり、咳や倦怠感等の症状が見られるなど感染症が疑われる場合は、乗船を認めない。
- 体調に不安がある者は、厚生労働省のHPを参考に、各都道府県ごとに設置している保健所の相談窓口にて事前相談すること。

第2節 新たな移動ニーズへの対応

(1) 交通分野での混雑分散や非接触の促進

密・接触を避ける意識の高まりに伴い、混雑の分散など、密を回避して非接触を促す交通の実現が求められている。以下では、その実現に向けた取組を見ていく。

① 混雑情報の提供（バス、鉄道）

新型コロナウイルスの感染拡大防止を図りつつ、人々に安心して、かつ安全に公共交通機関を利用してもらうためには、事業者側と利用者側の双方が、それぞれ、業種毎に定められた感染拡大予防ガイドラインや、新しい生活様式の内容に沿って行動していくほか、利用者がより自主的に、正しく混雑を回避して、公共交通機関を利用するよう、行動変容を促していくことが重要であり、交通事業者側も、利用者側の判断に必要となる混雑に関する情報を積極的に提供していくことが重要となる。

そのため、スマートフォンアプリ等を活用した、公共交通機関における混雑緩和・利用分散のためのリアルタイム混雑情報提供について、システムのモデル構築、混雑情報の表示の標準化、データ活用のあり方等について有識者、関係事業者等において検討を行い、2020（令和2）年9月に、導入・普及促進に向けた「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」を策定した。

今後、国土交通省においては、このガイドラインにより、リアルタイムな混雑情報の提供の普及とともに、利用者の行動変容の促進を図ることとしている。

また、鉄道分野においても、鉄道利用者の自発的な混雑回避を促進するための情報提供のあり方を検討するため、有識者、関係事業者等による勉強会を開催し、鉄道事業者やコンテンツプロバイダ等の混雑情報の提供に関わる様々な主体が、鉄道利用者にとってわかりやすい混雑情報の提供を行う際に参考とすべき事項を「鉄道の混雑緩和に資する情報提供に関するガイドライン（第1版）」としてまとめた。

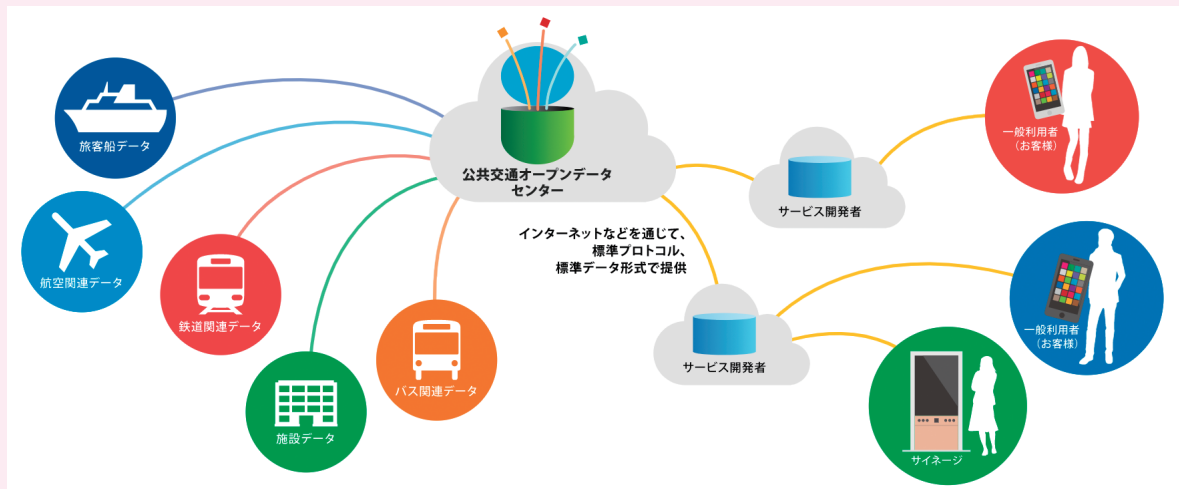
【コラム】 交通関連データのオープン化、相互連携、利活用の促進

公共交通オープンデータ協議会※は、日本における公共交通事業者とデータ利用者を結ぶデータ連携プラットフォームの確立を目指して、2019年5月、公共交通オープンデータセンターの運用を開始した。公共交通オープンデータセンターでは、公共交通オープンデータ協議会に参画する交通事業者のデータを、一般の開発者やICTベンダー等にワンストップで提供している。

※ 公共交通事業者、ICT事業者が中心となり構成される、産官学連携の協議会

2021年2月、ヤフー株式会社は、公共交通オープンデータセンターから提供される、都営バスのバスロケーションデータを活用して、乗換検索アプリ「Yahoo!乗換案内」(iOS版、Android版)に、都営バスのリアルタイムな位置情報や遅延情報などをルート検索結果画面に表示する機能を追加した。

このように、交通関連データの連携促進は、交通分野での混雑分散等、新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待される。今後の、交通関連データのオープン化や相互連携、利活用の一層の促進が求められている。



② 空港の受入環境整備およびFAST TRAVEL等による非接触・自動化の推進

「感染拡大防止」と「今後の航空旅客の回復・増大」の両立を図ることを目的として、空港における感染リスク最小化のための受入環境整備を推進している。

具体的には空港ターミナルにおいて、待合スペース等の密集防止、空調・換気設備の機能向上、衛生設備の非接触化、検温、殺菌・抗菌関連機器、旅客動線の管理等の受入環境整備を推進するため、空ビル会社等が実施する施設等設備の支援を行う。

また、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現をめざし、訪日外国人旅行者・日本人出国者の大衆が利用する空路において世界最高水準の利用者サービスを提供するため、旅客手続の各段階において、自動化機器や顔認証技術など最先端の技術・システムを一元的に導入する「FAST TRAVEL」を推進し、旅客の待ち時間の短縮や手続きの非接触・非対面化等に取り組んでいる(図表2-2-2-3)。

具体的には、搭乗関連手続きの円滑化のため、自動手荷物預機、スマートレーン等の自動化機器の導入や顔認証技術を活用した本人確認システムの導入を促進する。

また、旅客動線の合理化・高度化のため、チェックインカウンターを航空会社で共用化するシステムや、手荷物検査を手荷物預け後に実施するシステム(インラインスクリーニングシステム)の導入を促進する。

図表2-2-2-3 FAST TRAVELの推進

【搭乗関連手続きの円滑化】

ストレスフリーで快適な旅行環境実現のため、自動手荷物預機、スマートレーン等の自動化機器の導入や顔認証技術を活用した本人確認システムの導入を促進。旅客の待ち時間の短縮や手続きの非接触・非対面化等、旅客利便増進に取り組む。

搭乗関連手続きの円滑化



航空保安検査の円滑化



チェックイン→搭乗までの自動化機器を顔認証システムで一元化（One ID化）

顔写真を登録した以降の手続きではパスポートや搭乗券の提示が不要となり、いわゆる「顔パス」で通過可能

【旅客動線の合理化・高度化】



提供：ボンバルディア



提供：成田国際空港(株)



○ 上質なサービスを求める観光客の誘致に向け、ビジネスジェット旅客専用の待合スペース、C I Qカウンター等を確保し、プライバシー・迅速性を重視する旅客ニーズに対応。

○ チェックインカウンターを航空会社で共有化するシステムや、手荷物検査を手荷物預け後に実施するシステム(インラインスクリーニングシステム)の導入により、地方空港における旅客動線を合理化し、手続きに係る時間を短縮。

資料：国土交通省航空局

③ キャッシュレス決済の推進

非接触を促進するキャッシュレス決済は、ニーズが高まっている。

公共交通機関における交通系ICカードは、2001年にJR東日本がSuicaを導入した後、全国的に普及が進んできている。特に、2013年3月23日からKitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、nimoca、はやかけんの10の交通系ICカード（10カード）の全国相互利用ができるようになっている。

国土交通省においては、これら交通系ICカードの他、QRコードや非接触型クレジット決済等の新たなキャッシュレス決済手段の導入を支援している。

2020年度においては、MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、地域の公共交通事業者に対し、キャッシュレス決済の導入支援を行った。

【コラム】 ショートメールによるバスの電子チケットの配信（パリ）

パリを中心とした地域（イル・ド・フランス）を運行するバスでは、2020年3月から、ドライバーと乗客の接触を避ける解決策として、バス運転手から対面で購入していたチケットを、ショートメールにより配信するサービスを開始した。乗客がこのサービスを利用するには、専用アプリをスマートフォン等の端末にダウンロードしておく必要があり、乗客はスマートフォン画面の電子チケットをドライバーに見せることで、乗車が可能となる。電子チケットは、入手してから一定時間有効であり、運賃は、乗客に後日徴収される仕組みとなっている。



資料：Île-de-France Mobilités, 公式ウェブサイト（AccueilActualitésTicket SMS）
<https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/ticket-sms>

④ 物流DXの推進

担い手不足が深刻化している物流業界では、物流生産性の向上という喫緊の課題に加えて、「新しい生活様式」に対応するための接触機会の最小化等にも取り組むことが求められている。

国土交通省においては、これまでも物流・商流データ基盤の構築やトラック隊列走行など、最新技術を活用した物流の効率化に取り組んできたが、今後は「新しい日常」の実現も見据えた物流施設におけるデジタル化・自動化やドローンの活用によるラストワンマイル配送の機械化など、物流分野のDXをより一層強力に推進することとしている。

（i）物流施設におけるデジタル化・自動化

国土交通省においては、物流効率化の取組と合わせて、自動化機器等を導入した場合や、サプライチェーン全体の自動化・機械化を推進するため荷主等と連携した取組を実施する場合の補助制度を設けることなどにより、物流DXを推進するほか、関係局等とも連携しながら、労働力不足対策や物流構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築を図っている。

地域内のラストワンマイル物流の持続可能性を高めるとともに、「新しい生活様式」に適応した「新たな配送形態」を構築するため、地域コミュニティや配送事業者との連携により、AI・IoT等の先端技術やシェアリングを駆使しながら、非接触・非対面型のBtoC配送モデルについて実証事業を通じて検証し、横展開を図っている。

また、貨客混載や中継輸送等を活用し、デジタル技術を駆使した非接触・非対面型の幹線輸送モデルについて、実証事業を通じて検証し、優良事例等の横展開を図っている。

(ii) ドローンの活用

ドローン物流については、離島や山間部、過疎地域における荷物配送や災害時の物資輸送など、地域における社会問題の解決も見据え、過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業において、全国13地域を採択するなど、実用化に向けた取組を支援した（図表2-2-2-6）。

図表2-2-2-6 ドローンの活用



資料：国土交通省総合政策局

(iii) 自動配送ロボット

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、宅配需要の急増や非接触型の配送ニーズが高まる中、自動配送ロボットにより最寄りの配送拠点等から自宅等への配送を行う、新たな配送サービスの実現が期待されている。低速・小型の自動配送ロボットについては、歩道を含む公道上での安全な走行が実現できれば、荷物の受渡しにおける人と人との接触機会の低減に役立ち、人手不足対策にも資するものと考えられる。

海外では公道を走行して配送に用いる事例があり、また、日本においても2020年10月より、公道での実証実験が順次実施されている（図表2-2-2-7）。

図表2-2-2-7 自動配送ロボット

将来的な実用化イメージ例



- ①最寄りの配送拠点等から消費者の自宅等への配送を、自動配送ロボットで代替
- ②到着予定時刻や到着時の通知は、アプリなどを用いて直接消費者に通知し、受け取り

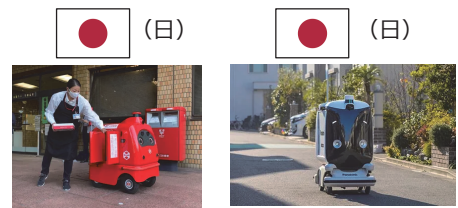
海外事例



自動配送ロボットによるピザデリバリーなどを実施

大手EC事業者が自動配送ロボットによる配送を実施

国内の実証事例



令和2年10月より、公道実証を順次実施

資料：国土交通省総合政策局

(2) パーソナルな移動手段の充実

パーソナルな移動手段は、密回避・非接触にもつながる場合があり、注目が集まっている。以下では、新たな移動ニーズへの対応にも資するパーソナルな移動手段の充実に向けた取組を見ていく。

① AIオンデマンド交通

AIオンデマンド交通とは、AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムであり、新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待されている。

国土交通省においては、「MaaSの普及に向けたAIオンデマンド交通のあり方研究会」を開催するとともに、AIオンデマンド交通における、利用者登録、利用者からの予約受付、最適な運行ルート of 検索・設定・運行等の一連の流れに必要なシステムの導入を支援している。

② 超小型モビリティ、電動キックボード

超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両であり、新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待されている。

2020年9月1日、最高速度60km/h以下の量産型小型モビリティが一般公道を自由に走行できる環境を整備するため、軽自動車を対象とした保安基準等の一部が改正された。

また、パーソナルモビリティでは、主に通行区分が「車道」であるため、速度制限や運行地域の制限等が行われている。現在、更なる普及促進に向け公道実証実験が検討されている。

電動キックボードは、徒歩や自転車に代わり気楽に行動範囲が広がることで、「通勤・通学や買い物」「観光振興」「業務（シェアリング、インフラ点検）」で移動の利便性や回遊性の向上が期待される移動手段であり、新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待されている。また、

他の交通主体との調和等が図られれば、短距離移動の効率化などに資する可能性があると考えられている。

現状、電動キックボードは道路交通法（昭和35年法律第105号）上の原動機付自転車に分類されており、車道（車両通行帯の設けられた道路においては、最も左側の車両通行帯。車両通行帯の設けられていない道路においては、道路の左側）を通行することとされている。

2020年7月10日、事業者より、普通自転車専用通行帯を通行可能とする内容等の規制の特例措置の整備に関する要望があり、その要望を踏まえ、規制所管官庁において、電動キックボードによる普通自転車専用通行帯の走行を可能とする特例措置が整備された。

認定された新事業活動計画に基づき、2020年10月から2021年3月までの間、電動キックボードによる普通自転車専用通行帯を走行可能とする実証事業を実施した。

③ グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した移動サービスであり、環境に優しいエコな移動サービスであるとともに、低速のため近距離移動を得意とし、既存の交通機関を補完する新たな移動サービスとして、地域住民のラスト・ファーストワンマイルの移動や観光客が景色を楽しむことができる周遊等への活用が期待されている。また、混雑回避や地域の賑わい創出等の新たなニーズへの対応にも資することが期待されている。

国土交通省においては、グリーンスローモビリティの地域特性に応じた活用を検討するため2018年度より実証調査を実施しており、2020年度においては全国6地域で実証調査を行った。また、2021年5月には、グリーンスローモビリティの導入と活用を考える地域の実務者のために、「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」を公表した。さらに、環境省と連携したグリーンスローモビリティ導入促進事業により車両購入費の一部を補助し、グリーンスローモビリティの普及を促進している。

④ 自転車・シェアサイクル

自転車は、環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等に資する移動手段である。

また、自転車は人との接触を低減する移動手段として有効であることから、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」においても、自転車通勤等の取組を推奨しているところであり、実態としても自転車通勤やシェアサイクルの利用が増加するなど、自転車利用のニーズが高まっていることから、混雑回避等の新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待されている。

こうしたことから、新しい生活様式で想定される自転車交通量の増加へ対応するため、都市部を中心に全国各所で自転車通行空間の整備計画を策定し、当該計画に基づいた整備を推進することとしている。

また、シェアサイクルについては、観光戦略の推進のほか、生活利便性の向上や地域の活性化等、様々な社会的課題に対応するための公共性を有する交通手段として国内で導入が進んでいるところである。国としても、その更なる普及促進を図るため、シェアサイクルの在り方検討委員会を開催し、持続可能な事業運営の在り方等について検討を行ったほか、2021年度税制改正においてシェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を創設した（図表2-2-2-12）。

図表2-2-2-12 シェアサイクルの導入促進に係る特例措置

[シェアサイクルの導入促進に係る特例措置]



＜シェアサイクルポート
(札幌市)＞



＜登録機＞



＜充電装置＞

＜ラック＞

一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、課税標準を価格の3／4とする特例措置を創設。

- ・対象事業：自転車活用推進法に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備
- ・対象設置物：ラック、自転車、登録機、充電装置、雨除け 等
- ・特例期間：2年間（令和3年4月1日～令和5年3月31日）

[道路空間を活用したカーシェアリング社会実験]



＜国道1号 大手町駅ST＞



＜1人乗り小型モビリティ＞

【コラム】 自転車レーンの拡大（パリ）

パリでは、ロックダウンを解除した2020年5月から、道路上に杭を設置して車道と分離した、「pop-up “corona cycleways”」と呼ばれる一時的な自転車通行レーンを設けるなどして、650kmに及ぶ自転車道整備を進めている。世界保健機関(WHO)が発表した指針※では、自転車と徒歩での移動は、過密を避けるだけでなく、テレワーク等によって懸念される運動不足の解消にもなるとして、推奨されている。

※ “new technical guidance on moving around during the COVID-19 outbreak”



パリの pop-up “corona cycleways”（一時的な自転車通行レーン）

（写真） Forbes “Paris To Create 650 Kilometers Of Post-Lockdown Cycleways”
<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/22/paris-to-create-650-kilometers-of-pop-up-corona-cycleways-for-post-lockdown-travel/?sh=732d040154d4> 2021年5月閲覧

第3節 今後の展望

新型コロナウイルス感染症が世界規模で拡大するとともに、その脅威が継続し、人々の生命や生活のみならず、経済、社会、さらには人々の行動・意識・価値観にまで多方面に甚大な影響を及ぼしている。他方、コロナ禍においても、交通事業は国民の生活に不可欠なサービスであることが再認識された。

感染拡大期においては、我が国では「自粛」という形で、多くの人が外出・移動を控えたが、公共交通や物流は、人々の生活や医療活動、産業等を支えるエッセンシャルサービスとして、感染リスクを抱えながら事業を継続し、社会に多大な貢献を果たしている。

しかしながら、公共交通機関では、需要が大幅に減少し減少となる中でも運行便数を確保するという社会的な要請の中、特に中小の交通事業者を中心に、事業の継続が危ぶまれるような極めて深刻な経営悪化に陥っている。

また、今後、テレワーク等の新しい生活様式が社会に定着することで、積年の課題であった東京一極集中の是正と地方の活性化や、交通需要マネジメントによる大都市圏等での交通集中の緩和等の期待が持たれる一方で、全国の公共交通機関においては、感染拡大以前の交通需要には戻らない可能性も予見されている。

我が国の交通サービスが社会構造の大変化や大規模災害等のリスクに直面する中で持続的に運営され、強靱な形態となるためには、交通事業者はいかなる手立てを講ずるべきか、行政はどのように貢献すべきか、また利用者はどのように負担すべきか。

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、今回の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、これまでになく重要度・緊急度が増しており、もはや逐次的・漸進的な改善では手遅れとなるおそれがある。

また、我が国の交通が、社会・経済の急激な変革に対応し、供給者目線から真に利用者目線でのサービス展開に転換するためには、デジタル化や自動化、デジタル・トランスフォーメーション(DX)をはじめとしたモビリティの革新や、既存の制度・規制の見直しに大胆かつ迅速に取り組まなければならない。

加えて、陸海空の基幹的な交通ネットワークの着実な強化や、頻発・激甚化する自然災害への備え、インフラ・システムの老朽化への対応、カーボンニュートラルに向けた取組など、交通分野が対応すべき課題は重要かつ広範に跨る。

こうした問題意識の下、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2(2020)年度交通に関して講じた施策

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

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

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

第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

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

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

第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

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

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

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

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

第3節 交通を担う人材を確保し、育てる

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

第Ⅳ部 令和3（2021）年度交通に関して講じようとする施策

第1章 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な交通の維持・確保

第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

- 地域公共交通計画の策定・実施
- MaaSの全国実装
- 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討 等

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

- 地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施
- 鉄道施設のバリアフリー化の加速
- 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等 等

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

- バリアフリー整備目標等の着実な実現
- ホームドアの整備と安全対策の推進
- 「心のバリアフリー」などの強化 等

第4節 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- 訪日外国人旅行者の受入環境の整備
- 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大
- 移動そのものを観光資源とする取組の促進 等

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

- 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充
- 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進
- 根幹的な道路網の整備等 等

第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

- 交通分野における行政手続のオンライン化等
- 交通関連データのオープン化の推進
- 港湾関連データ連携基盤を核とした「サイバーポート」の実現
- 「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく、「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開 等

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

- 物流分野のデジタル化等の推進
- 物流の労働力不足対策の加速等
- 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築 等

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

- 交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等
- 「運輸防災マネジメント」の導入
- 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策 等

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

- 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援
- 交通事業の働き方改革の推進 等

第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速

- 次世代自動車の普及等
- 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用 等