

【 交通(人流・物流)の概況 】

<輸送動向>

1. 国内旅客・貨物輸送量の推移

- ・国内輸送量は旅客、貨物ともに、平成初頭までは急激に伸びていたが、現在は横ばい又は減少。

2. 国際旅客・貨物輸送量の推移

- ・国際旅客輸送量は、増加が続いていたが、近年は横ばい又は減少。
- ・国際貨物輸送量は、近年も引き続き増加傾向にあったが、平成21年は輸入を中心に大きく減少。

3. 国内旅客・貨物輸送の輸送機関別分担率の推移

- ・旅客輸送については、鉄道がシェアを縮小させ、航空がシェアを拡大し、最近は横ばい。
- ・貨物輸送については、自動車シェアを拡大する一方、内航海運はシェアを縮小。

<国内幹線交通の動向>

4. 日本の道路整備の展開

- ・急激なモータリゼーションの進展にあわせ、高速道路整備、一般道路の舗装・改良等を実施。
- ・高速道路の整備率は約7割。

5. 環状道路の整備

- ・東京首都圏における環状道路の整備率は約47%であり、海外主要都市と比べて整備が遅れている状況。

6. 整備新幹線の現状

- ・昭和48年11月に決定された「整備計画」により5路線を整備中。
- ・現在の新幹線線路延長は2387.8km。今後、北陸新幹線（長野～金沢）、北海道新幹線（新青森～新函館）及び九州新幹線（武雄温泉～諫早）の開業により、平成29年度末の新幹線線路延長は概ね2809.4kmとなる予定。

7. 在来幹線鉄道的高速化

- ・新幹線の整備や在来幹線鉄道的高速化により、各都道府県の県庁所在地のほ

ば全てが新幹線又は高速化した在来幹線鉄道（表定速度80km/h以上）で到達可能。

8. リニア中央新幹線の建設

- ・リニア中央新幹線の建設により、東京－名古屋－大阪間の所要時間が大幅に短縮。

9. 国内航空ネットワークの変化①

- ・国内航空の需要は、近年減少傾向。特に地方路線の減少幅が大きい状況。

10. 国内航空ネットワークの変化②

- ・地方航空路線の路線数も、ここ数年は、景気後退等の影響を受けて、減少傾向。

11. 空港の現状

- ・空港は全国で98カ所となり、配置的側面から整備は概成したものの、航空輸送需要への的確な対応や老朽化施設の更新や耐震対策等の航空機の安全運航に必要な施策の推進が求められているところ。

12. 海上交通をめぐる現状

- ・旅客船事業については、年間約1億人を運んでいるが、近年縮小傾向。
- ・特に、フェリー事業については近年輸送量縮小が顕著であり、減便、航路撤退が相次いでいる状況。

13. 港湾の現状

- ・全国には約1000の港湾があり、その種類については本年、より一層の国際競争力の強化を図るため、国際戦略港湾を追加する等の見直しを実施。

14. 距離帯別・各モード別のトリップ数の推移

- ・航空は、500km以上の距離帯で流動量が増加
- ・鉄道は、700km以下の距離帯で流動量が増加
- ・バスを除く自動車は、200km以上の距離帯で流動量が低下

15. 輸送機関別距離帯輸送量（貨物）

- ・長距離ほど海運の占める割合が増える傾向。

16. 船舶による貨物輸送の動向

- ・内航海運の輸送量は、ピーク時に比べ、トンベースで42%、トンキロベースで32%も減少しており、短距離を輸送していた貨物が減少ないしは陸上輸

送に転移した模様。

17. 鉄道による貨物輸送の動向

- ・鉄道による貨物輸送量は、昭和後期に激減、その後横ばい。

18. 自動車による貨物輸送の動向

- ・近年は、トンベースでは減少、トンキロベースでは直近2年を除き増加傾向にあり、短距離輸送が減少する一方、長距離輸送が増加している模様。
- ・営業用自動車のシェアが増加しており、「自営転換」が進行。

<都市・地域内における輸送の動向>

19. 代表交通手段利用率の変化

- ・大都市においては、特に鉄道が重要な役割を有しているところ。
- ・地方においては、バスを除く自動車による輸送が重要度を増しているところ。一方で、公共交通機関のシェアが小さくなっており、高齢者や生徒等の交通手段の確保が課題。

20. 三大都市圏の鉄道の混雑率

- ・三大都市圏の鉄道の混雑率は、様々な混雑緩和対策や近年の輸送人員の減少により改善。
- ・しかしながら、東京圏を中心とした一部の路線・区間については今なお高い混雑率が存在。

21. 都市鉄道の利便性向上の事例

- ・都市鉄道ネットワークは相当程度拡充されてきたが、他の鉄道事業者の路線との接続の不備、混雑時間帯における速度の低下といった課題がなお見られ、都市鉄道等利便増進法（平成17年8月施行）に基づき、既存ストックを有効活用しつつ短絡線等の都市鉄道ネットワークの整備により、所要時間の短縮や乗換回数の削減。

22. 都市における交通の利便性向上のための取組事例①

- ・ICカード乗車券の汎用性を高めることにより、利用者利便の向上を図るため、ICカード乗車券の共通化・相互利用の促進は重要。
- ・現在はエリア内やJR5社間において相互利用が可能であるが、平成25年春からは、JR5社と首都圏、名古屋圏、関西圏及び九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する合計10種類のICカード乗車券の相互利用が開始される予定。

23. 都市における交通の利便性向上のための取組事例②

- ・これまでの鉄道整備は、輸送力増強等輸送需要への対応を主眼として、鉄道事業者によりそれぞれ進められてきたが、駅とその周辺地域の一体性の欠如といった課題が存在。
- ・このため、駅前広場や歩行者デッキの整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行うことにより、駅機能を総合的に改善する「鉄道駅総合改善事業」等を進めており、駅における交通結節点の高度化が進展。

24. 都市における交通の利便性向上のための取組事例③

- ・定時運行の確保等によるバスの利便性向上のため、バスロケーションシステムやPTPSの導入等が着実に図られている。

25. タクシー輸送の動向

- ・タクシーによる輸送人員は、減少傾向。
- ・一方、車両数は増加傾向にあったが、タクシー適正化・活性化法等の増車抑制策・事業再構築の実施により、ここ数年は減少しつつある状況。

26. L R Tの概要

- ・L R T (Light Rail Transit) は、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

27. L R T導入の取組み

- ・富山市では、地域鉄道路線をL R T化。大幅なサービス向上により、日常の都市活動の活発化に寄与。
- ・岡山市等複数の都市において、今後の導入構想あり。

28. B R Tの概要と導入の取組み

- ・B R Tは、連節バスやバス専用レーン等を用いた新たなバスシステム。
- ・日本においても、B R Tの導入事例が見られるところ。

29. 歩行空間の充実の取組事例

- ・歩行者、車いす利用者、視覚障害者等の歩行空間の整備。

30. 自転車交通対策

- ・歩行者と自動車から分離された自転車走行空間は約3,000km
- ・自動車からは分離されているが歩行者とは分離されていない自転車走行空間は80,600km

31. 都市圏内における発生物資の流動

- ・東京都市圏における物資輸送は、都市圏外との流動では約7割、都市圏内での流動では9割以上が貨物車により行われている状況。
- ・施設種類別では、工場から54%、物流施設から40%の物流が発生。

32. 公共交通空白地域の拡大

- ・交通空白地域の可住面積は36,433km²（九州島の面積に匹敵）。
- ・交通空白地域への居住割合は、高齢者の方がより高い状況。

33. バス交通をめぐる危機的状況①

- ・乗合バス事業者において民間事業者の約7割、公営事業者は約9割が赤字。
- ・特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

34. バス交通をめぐる危機的状況②

- ・バス事業者の倒産、路線廃止が相次ぎ、毎年2000km（東京－石垣島間に匹敵）程度のバス路線が完全に廃止。

35. コミュニティバス・乗合タクシーの輸送状況

- ・一方で、コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる状況。

36. 福祉タクシー・自家用有償旅客運送の輸送状況

- ・福祉タクシーや自家用有償旅客運送も拡大傾向。

37. 地域鉄道をめぐる危機的状況①

- ・鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。

38. 地域鉄道をめぐる危機的状況②

- ・平成12年度以降、全国で33路線・634.6km（東京－八戸間に匹敵）の鉄軌道が廃止。

39. 離島航路の現状

- ・離島の人口の減少等により、輸送人員は減少し、欠損が拡大。
- ・バスや鉄道に比べて割高な運賃も課題。

40. 離島航空路の現状

- ・離島航空路線における旅客数は減少傾向であり、全体の5割近くが赤字路線。

<国際交通の動向（旅客）>

41. 世界の航空旅客輸送量予測（2005年～2025年）

- ・世界の航空旅客輸送は今後大きく拡大。
- ・特に、アジア太平洋地域は世界最大の航空市場に成長する見込み。

42. 世界の国際航空に占めるアジア諸国航空企業シェア

- ・韓国、中国等の航空企業がシェアを拡大する一方、日本の航空会社はシェアを縮小。

43. 成田空港における国際線ネットワーク（2011年3月以降）

- ・成田空港においては、昨年3月以降、空港容量の拡大（20万回→22万回）にあわせてマカオ・アブダビ・ドバイ・カタール及びカルガリーとの間で新規路線の開設が実現したほか、世界各都市との間で増便が実現。

44. 羽田空港における国際線ネットワーク（2011年3月以降）

- ・昨年10月に実現した羽田空港への国際定期便の就航により、ロンドン、パリ、ニューヨーク、ロサンゼルス等の欧米主要都市や、北京・上海等の近距離アジア都市との路線網を構築。

45. ソウルにおける国際線ネットワーク

- ・現在、ソウルにおいては、特にアジアを中心に、東京を上回る国際線ネットワークを構築。

46. オープンスカイ政策の動向

- ・首都圏空港の容量拡大を契機として、首都圏空港を含めたオープンスカイの推進が可能に。
- ・これまでに8ヶ国・地域との間で首都圏空港を含めたオープンスカイに合意。

47. 我が国へのLCC（格安航空会社）の就航状況

- ・LCCは、東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている状況。

48. 空港アクセスの改善（首都圏の例）

- ・首都圏においては、空港アクセスの改善が進んできているところ。

<国際交通の動向（貨物）>

49. 世界の海上荷動量

- ・オイルショック後を除き、基本は拡大基調。

- ・中国の WTO 加盟後は急拡大。

50. 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱貨物量の推移

- ・全世界のコンテナ取扱量は10年間で約2.3倍、アジアでは約2.8倍に増加。
- ・一方、日本のコンテナ取扱量は約1.3倍の増加に留まっている状況。

51. コンテナターミナル規模の国際比較

- ・世界の大規模コンテナターミナルの面積は、横浜港（南本牧ふ頭）の数倍の規模。

52. アジア諸港の欧米基幹航路寄港便数の比較

- ・アジア主要港に寄港する基幹航路の便数は増加傾向にあるが、我が国に寄港する基幹航路の便数は横ばいまたは減少。
- ・我が国港湾の取扱貨物量も増加しているが、それにも増してアジア主要港のコンテナ取扱貨物量が急増し、我が国港湾の地位が相対的に低下。

53. バルク貨物の輸送ルート

- ・バルク貨物の主要な輸送ルート。（穀物、鉄鉱石及び石炭の事例）
- ・パナマ運河の拡張により、より大型の船舶が通行可能に。

54. バルク船の大型化

- ・パナマ運河拡張やスケールメリットによる輸送コスト低減のため、バルク船が大型化。
- ・船舶の大型化の進展に伴い、大水深の港湾施設が必要に。

55. 成田、仁川空港輸送実績

- ・成田空港における国際トランジット貨物の割合は約2割に留まるのに対して、仁川空港における国際トランジット貨物の割合は約5割という高い水準で推移。
- ・仁川は、中国・東南アジア発欧米向けの貨物が約3割を占めているのに対して、成田は、約1割に過ぎない状況。

56. 那覇空港貨物ハブ化の取組み

- ・那覇空港の貨物ハブ化後、那覇空港における国際貨物取扱量は増加。

＜横断的事項＞

57. バリアフリー化の推進①

- ・バリアフリー法の目標達成に向け、旅客施設や車両等におけるバリアフリー化は着実に進展。

58. バリアフリー化の推進②

- ・バリアフリー化は、子育て世代や高齢者の購買行動に影響。

59. バリアフリー化の推進③

- ・これまでのバリアフリー化の取組については、一定の評価が得られているが、さらなるバリアフリー化の進展が求められているところ。

60. 運輸部門における温室効果ガス排出量の推移

- ・運輸部門における温室効果ガスの排出量は、近年は減少傾向。
- ・京都議定書に基づく分野ごとの目標値は既に達成。

61. 運輸部門におけるモード別の温室効果ガス排出量の推移

- ・いずれのモードについても、近年は減少傾向。
- ・特に、貨物自動車は、自家用トラックから営業トラックへの転換により、輸送が効率化し、減少幅が大きい状況。

62. 交通分野の技術研究開発の主な事例・取組

- ・利便性向上、環境負荷低減等の政策課題解決のため、技術研究開発・普及を推進。
- ・総合的・計画的に示された政策を効果的に実現していくためには、交通に関する技術研究開発システムを、より最適化し、実行していくことが不可欠。(目標の明確化、産学官連携強化、導入促進等)

63. 交通分野におけるICTの推進

- ・ITSサービスの普及により、渋滞、環境に効果を発揮。
- ・高速・大容量通信を活用した新たなサービスが展開。
- ・ICT等を活用した歩行者移動支援の推進。

64. 官民連携による海外プロジェクトの推進

- ・アジア等の膨大なインフラ需要を取り込み、我が国の成長活力を牽引していくため、官民連携による海外プロジェクトを推進。具体的には、プロジェクトの構想段階から、トップセールスを活用しつつ、我が国の優れた技術が活用できる案件の発掘・形成を促進し、さらには、我が国規格のスタンダード化のための取組等も実施。