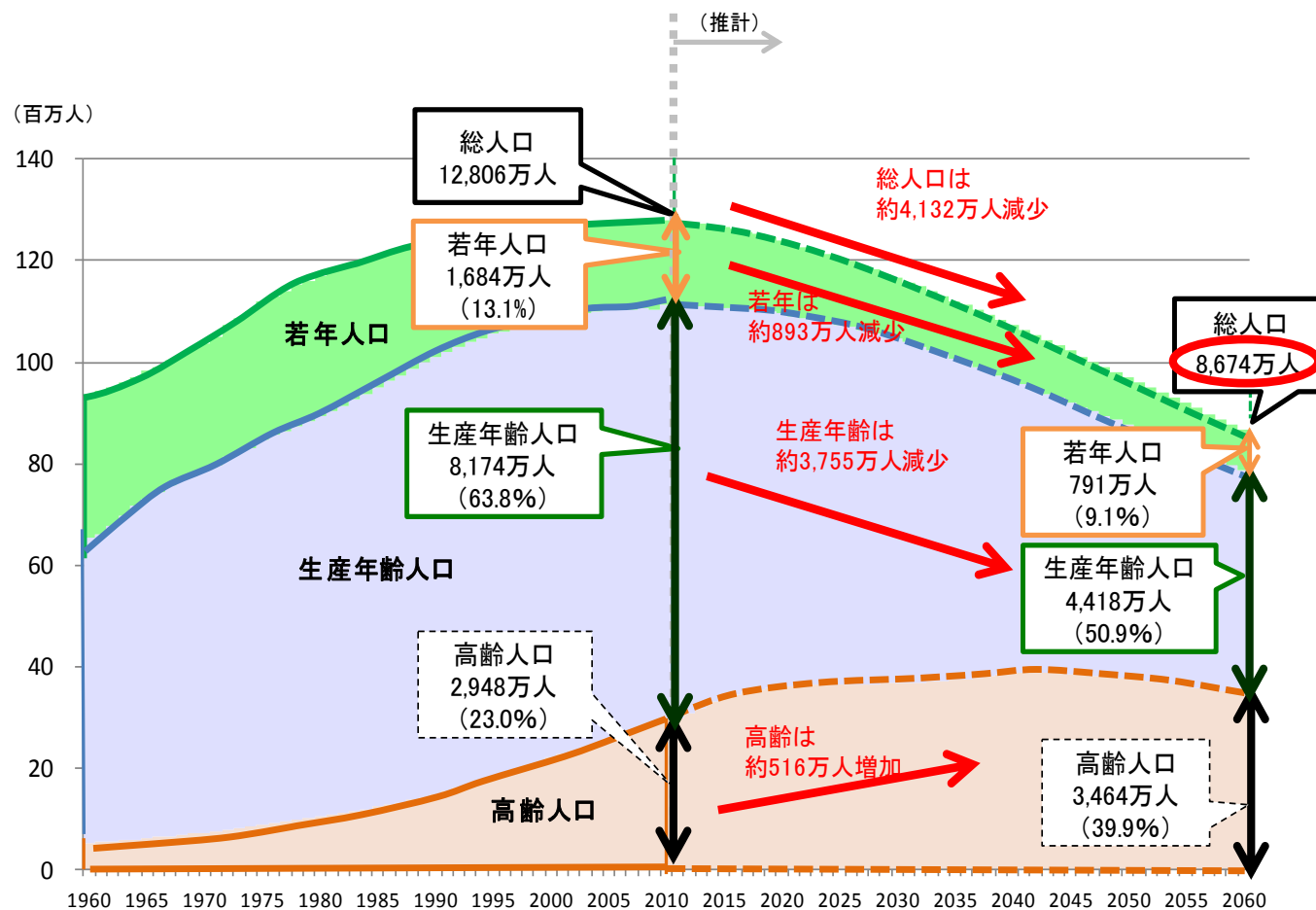


新たなモビリティを取り巻く環境について

国土交通省 総合政策局
公共交通政策部

少子高齢化の進展

- 若年人口と生産年齢人口が減少する一方で高齢人口は増加するため、長期的には、通学・通勤ニーズの減少と高齢者ニーズの増加が見込まれる。



(注) 1 「若年人口」は0～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口

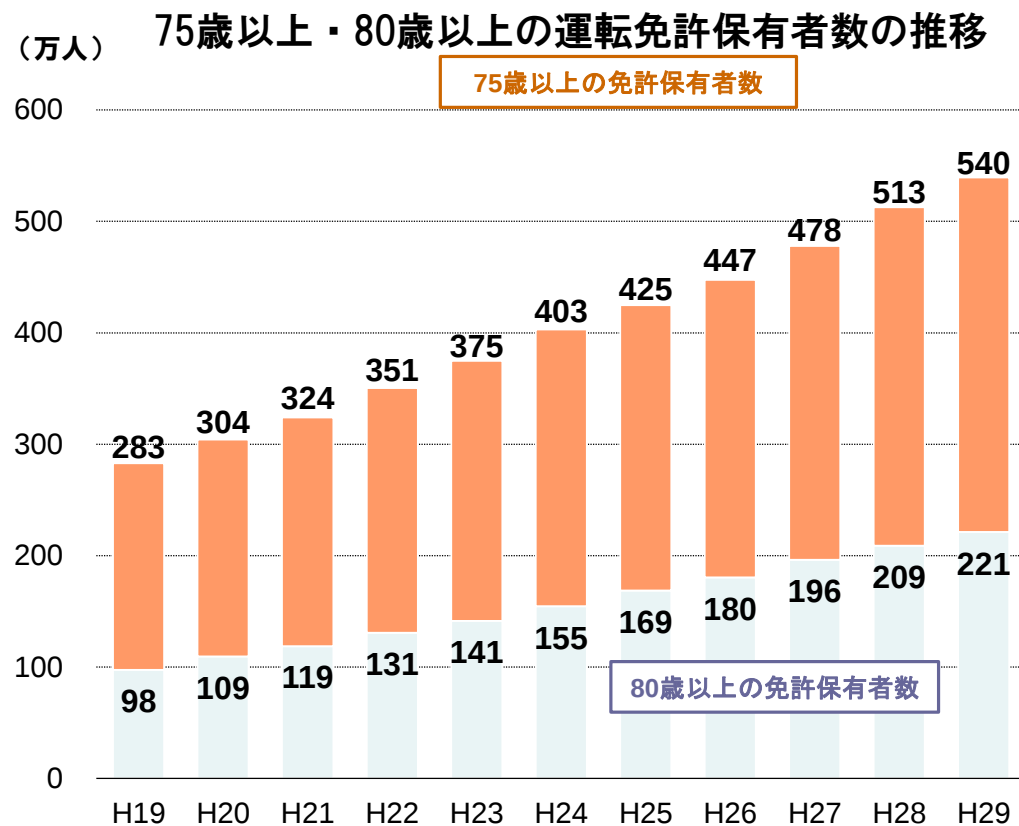
2 ()内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合

資料) 総務省「国勢調査(年齢不詳をあん分して含めた人口)」、同「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」における出生中位(死亡中位)推計より国土交通省作成

高齢運転者の増加

- 75歳以上・80歳以上の免許保有者数はともに増加を続けており、平成29年の保有者数は、平成19年と比較して、75歳以上は約 1.9倍、80歳以上は約 2.3倍に増加している。

図 75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移(平成19年～平成29年)

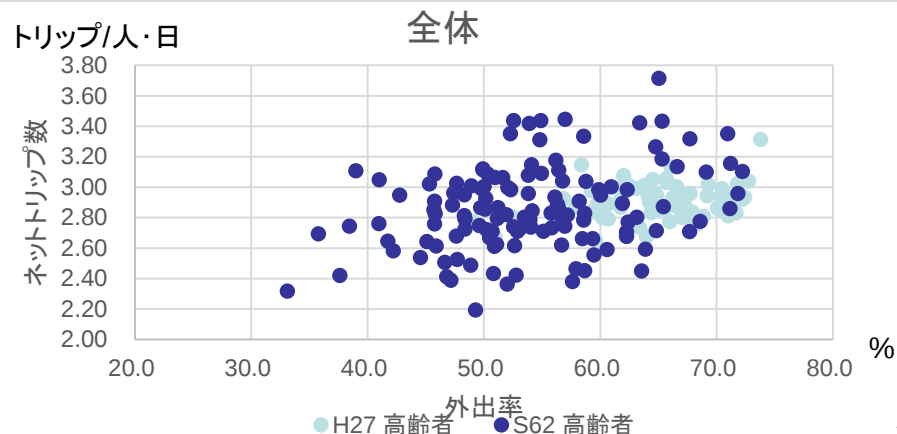


第5回高齢者移動手段確保
検討会警察庁資料

※ 各年12月末の運転免許保有者数である。

増加する高齢者の外出率

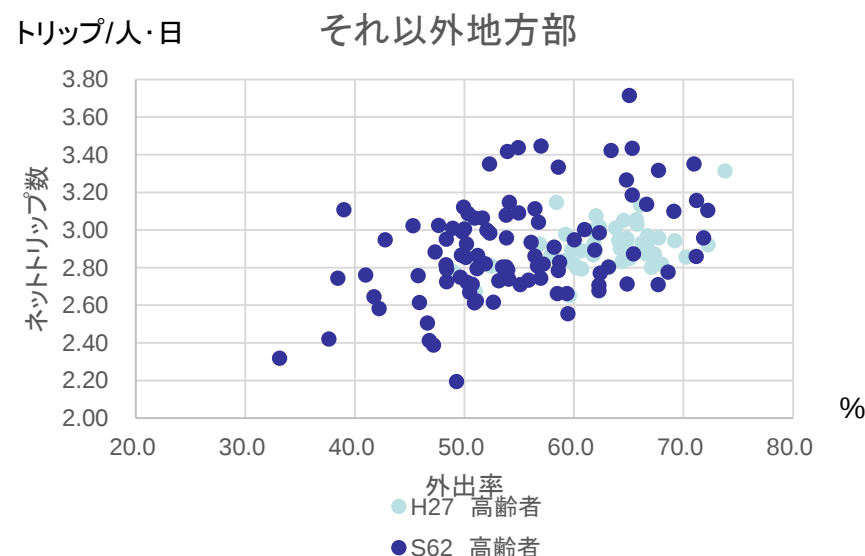
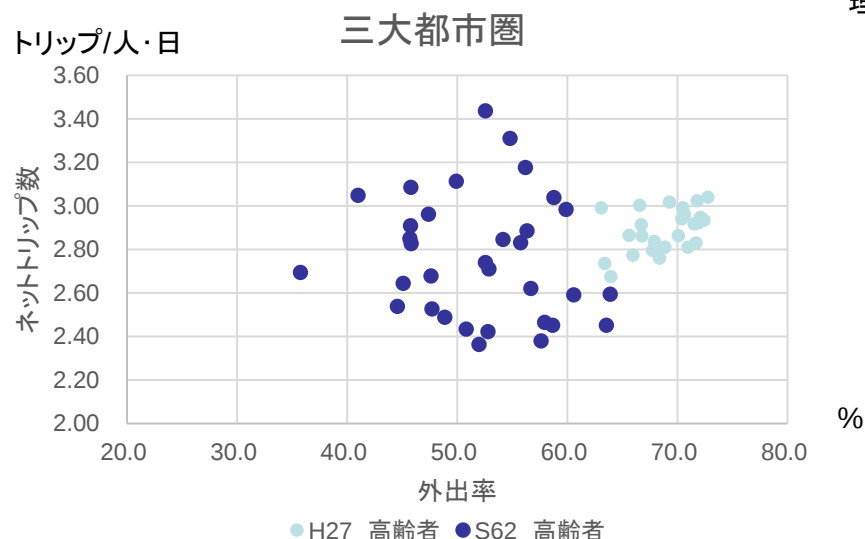
- 高齢者の外出率は、過去30年で全国的に増加し、特に三大都市圏でより増加している。（ネットトリップ数に大きな変化はない）



何れの図表も
平日のデータ

各分類ごとの平均値		S62	H27
全国	外出率	54.1	65.2
	ネットトリップ数	2.9	2.9
三大都市圏	外出率	52.1	68.8
	ネットトリップ数	2.8	2.9
それ以外地方部	外出率	54.8	63.1
	ネットトリップ数	2.9	2.9

※H27の調査分類とは別に、S62と比較するため、東京、神奈川、埼玉、千葉、愛知、岐阜、三重、大阪、京都、兵庫の各都府県内都市を三大都市圏と整理。

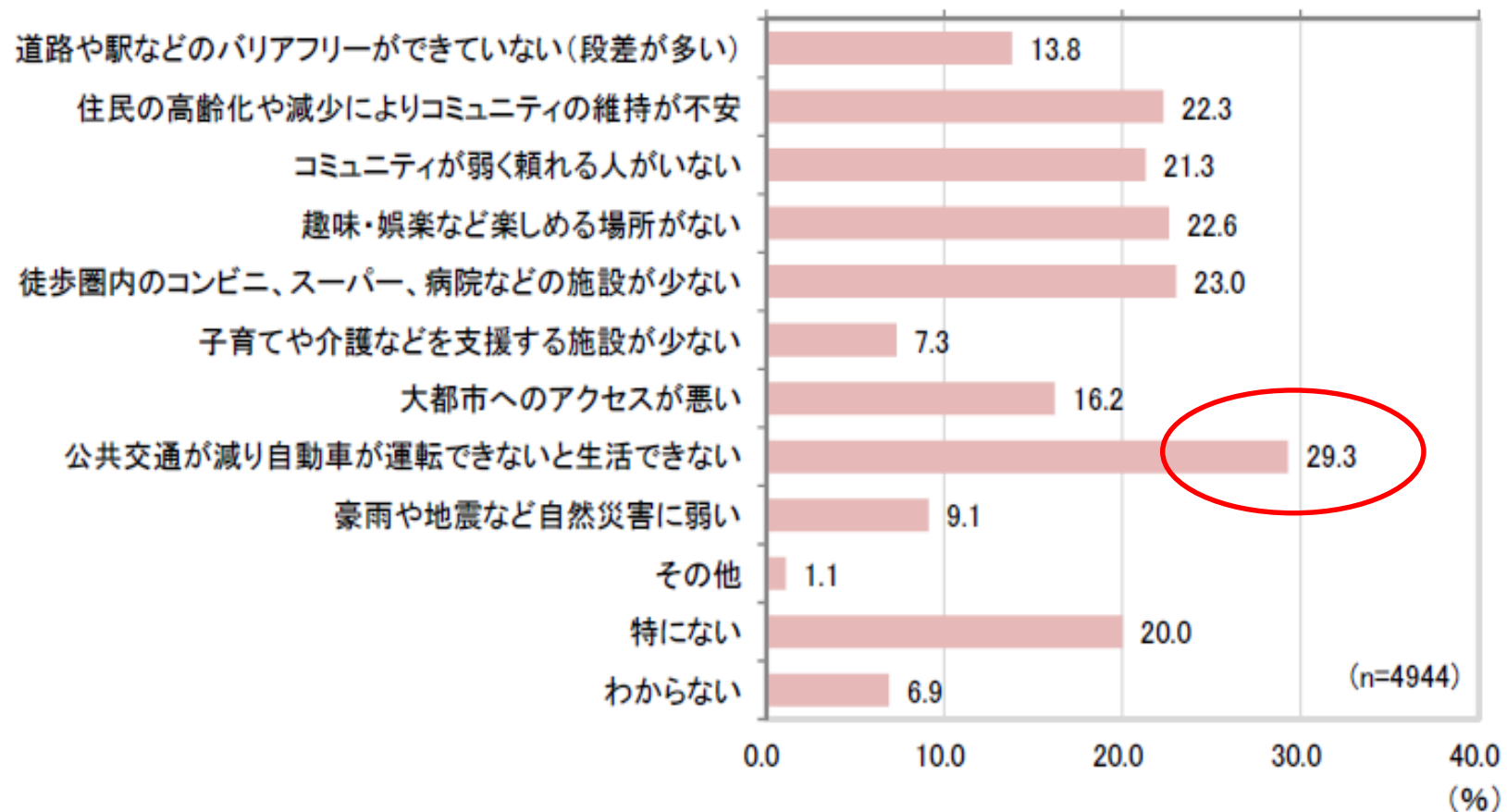


※昭和62年及び平成27年全国都市交通特性調査より国土交通省作成

将来の移動手段確保への高まる不安

- 将来的な不安として、「公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない」が最多。

現居住地の将来的な不安(特に感じること)



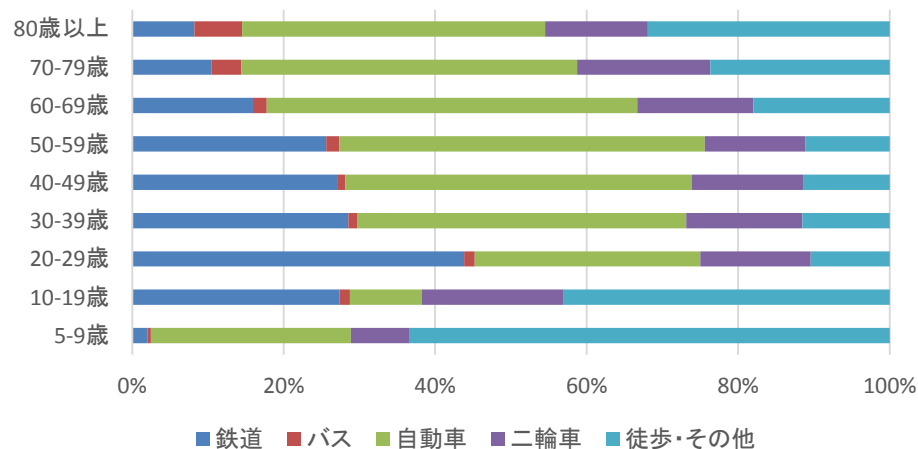
※国土交通省国民意識調査
(平成30年度国土交通白書用)

モビリティ供給の現状

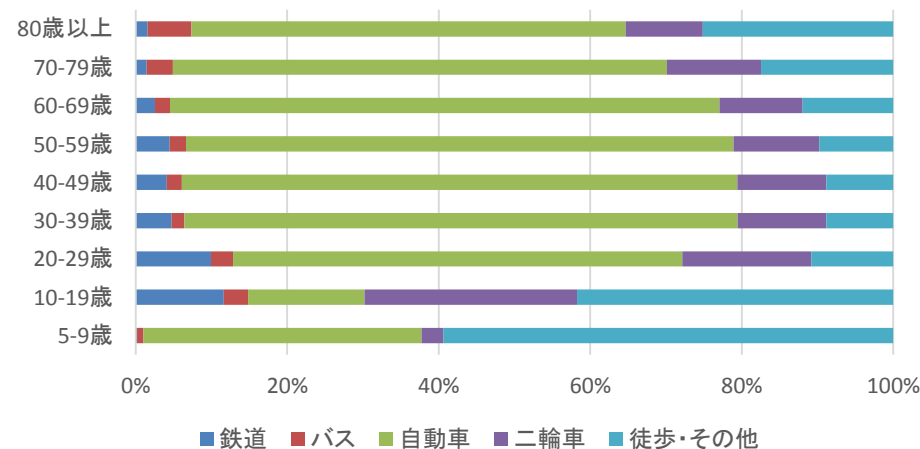
都市・地方部で格差のある交通機関分担率(年齢別)

- 年代問わず地方部における自動車分担率は高くなっている。
- 地方部では80歳以上においても5割を超える自動車分担率となっている。
- 一方で、地方部では70歳以上の高齢者のバス分担率が他の年代と比して高い。

三大都市圏



それ以外地方部



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

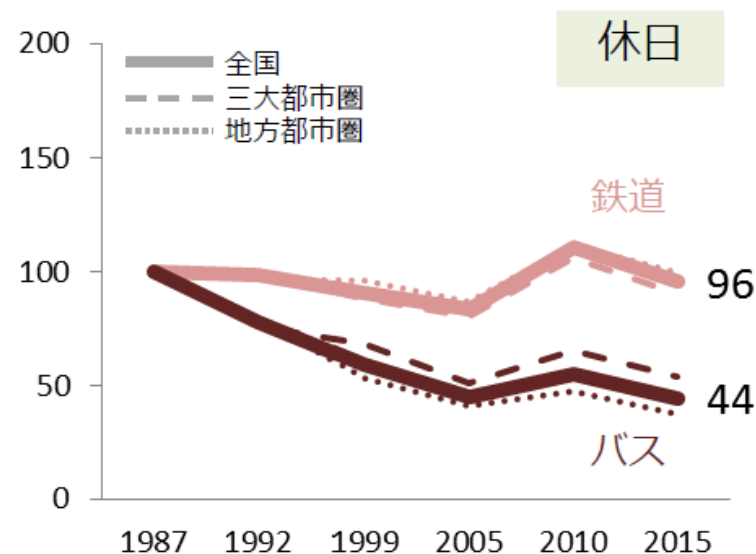
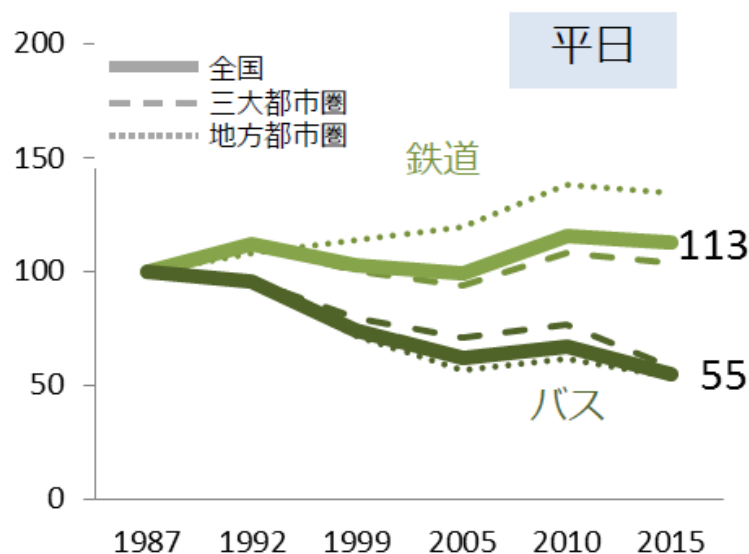
資料：国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」

バスを中心に低下する公共交通利用回数

- 公共交通機関の中でも、特にバスの利用回数は、**大幅な減少傾向**にある。

鉄道・バスの利用回数の推移

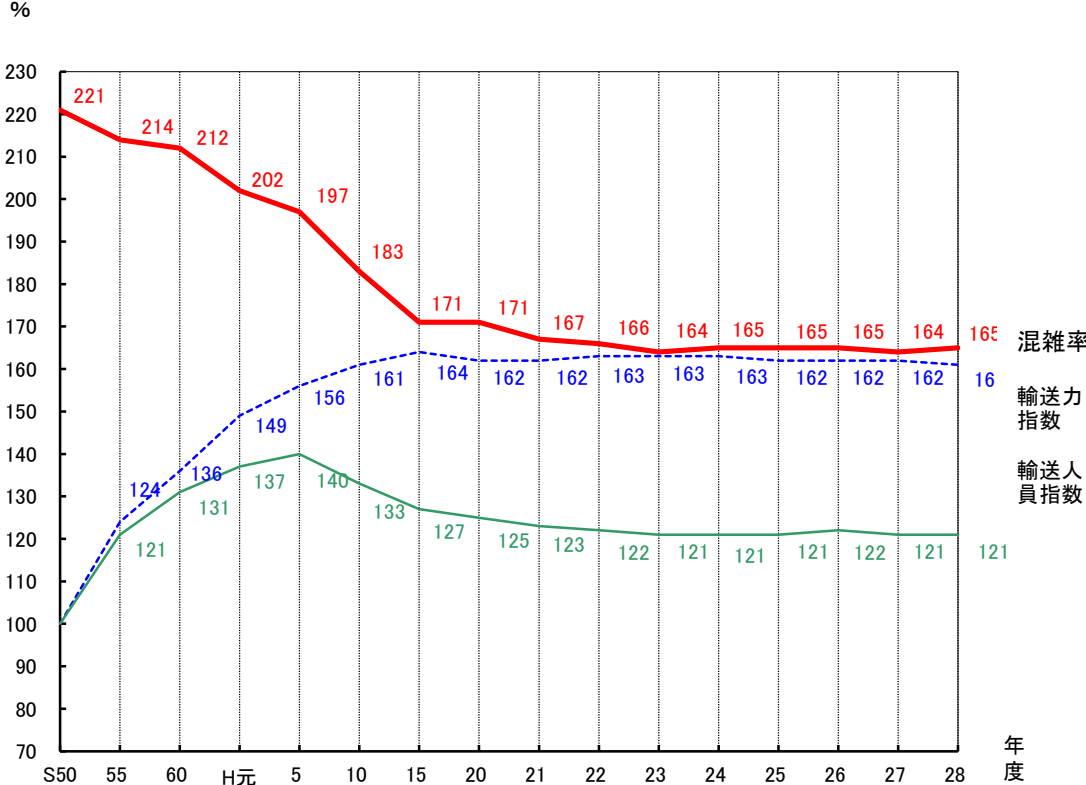
(1987年の利用回数を100としたときの指数)



過密なままの大都市部

■ 大都市における鉄道の混雑や道路渋滞は、緩和傾向にあるものの依然厳しい状態にある。

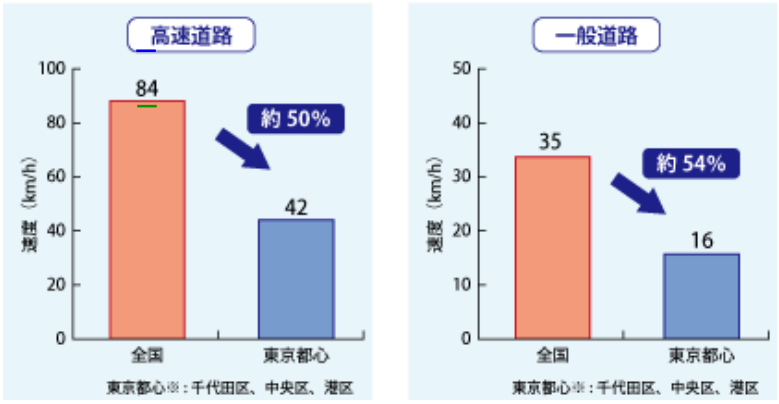
三大都市圏における鉄道混雑率等の推移



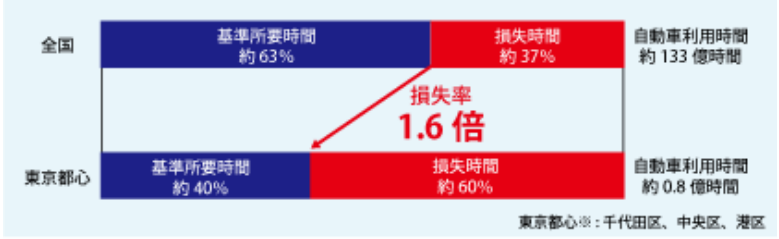
※交通政策白書から抜粋

首都圏における交通渋滞の現状

■ 東京都心の旅行速度



■ 東京都心の損失時間



算出条件等
 ○対象道路：一般道道府県（指定市の主要市道を含む）以上の路線
 ○平成21年4月～平成22年3月（昼間1.2時間帯）のトラフィック・カウンターによる交通量データ及びフローブ・カー・システムによる速度データを元に算出
 ○区間毎の年間実額速度の上位10%値を渋滞等がない時の自由走行速度と見なし、これにより基準所要時間を算出。
 ※旅行速度及び損失時間は現時点における算出値であり、今後のデータ追加等により異同がある。

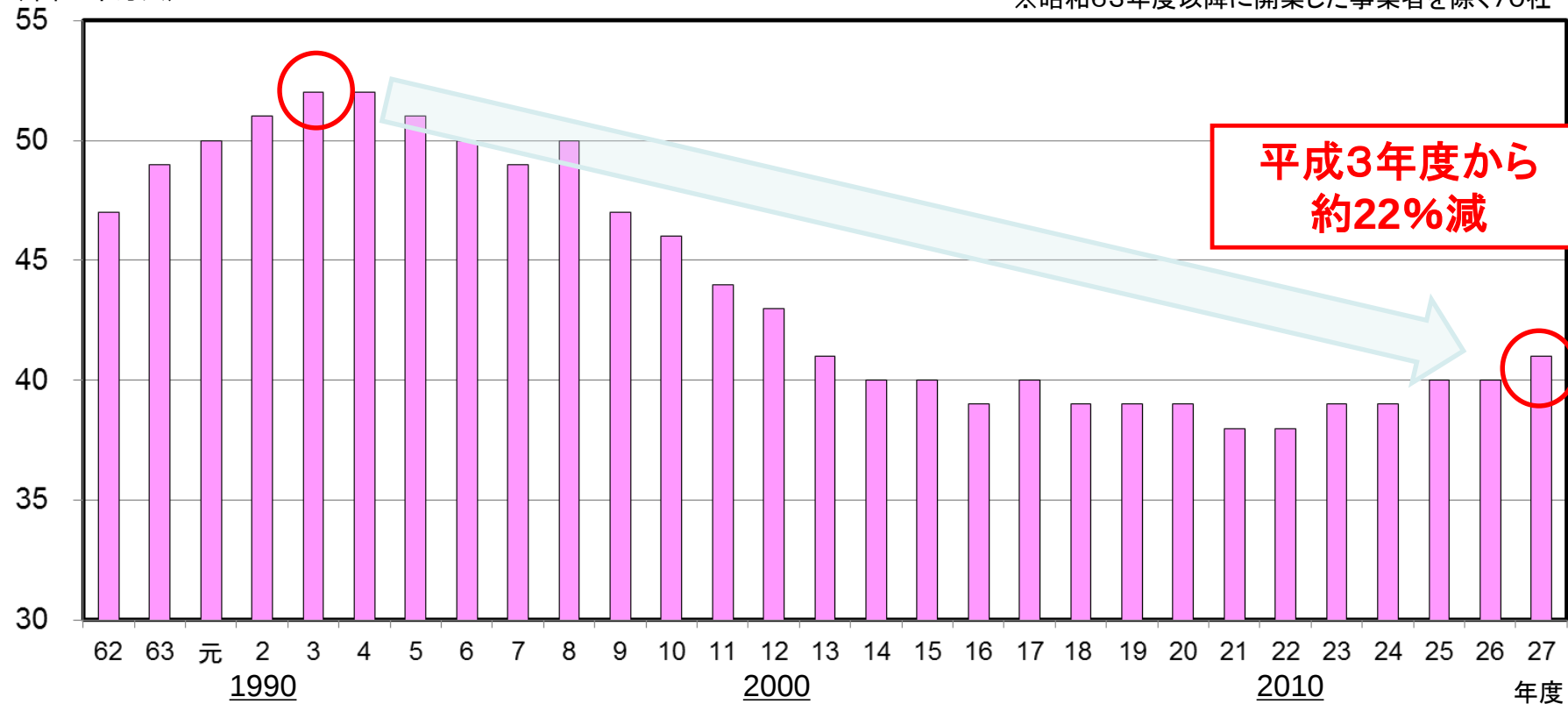
※関東地方整備局HPから抜粋

■ 地域鉄道の輸送人員は下げ止まり傾向がみられるものの、平成3年度の8割弱の水準に留まる

輸送人員の推移

輸送人員
(単位:千万人)

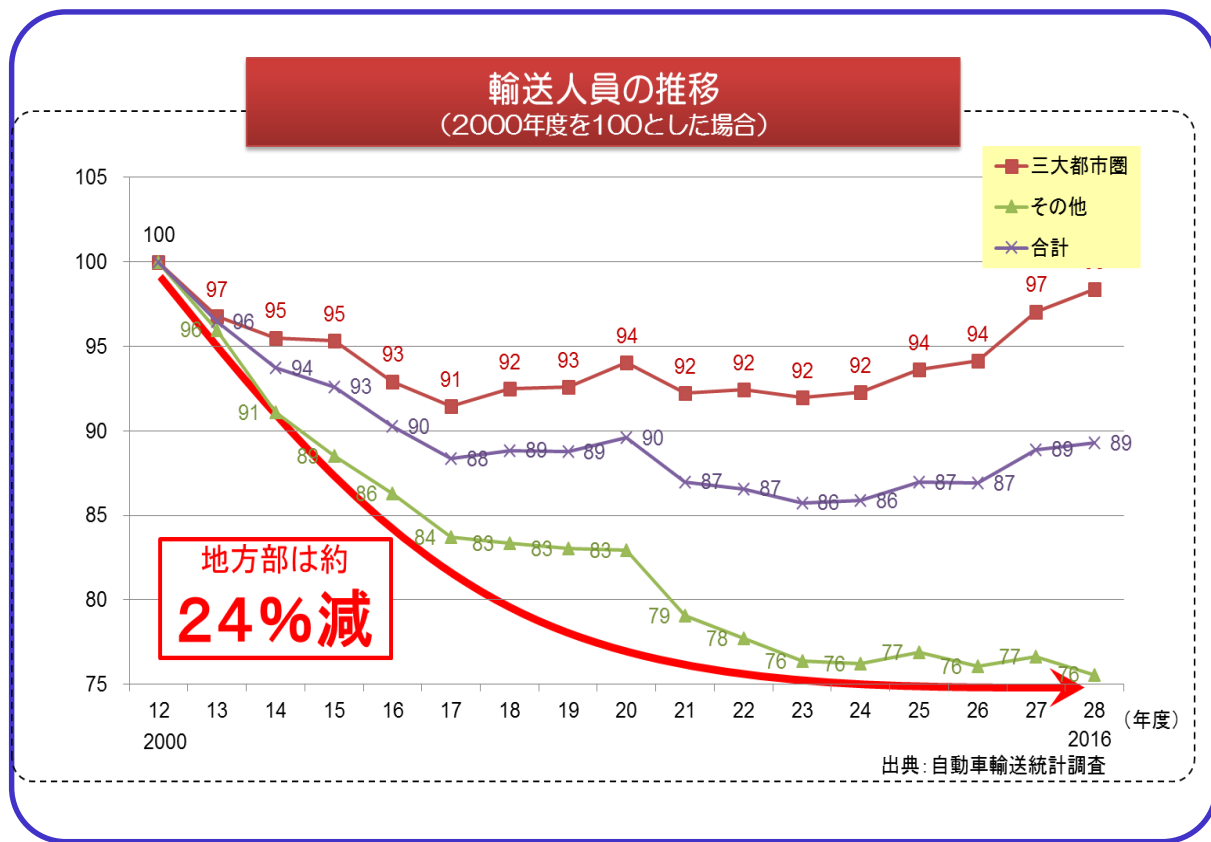
※昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社



出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

- 2007年度以降で、13,991kmが廃止。
- 2011年を境に、地方部でも多くの地域において輸送人員の下げ止まり傾向が見られる。

	廃止路線キロ
2007年度	1, 832
2008年度	1, 911
2009年度	1, 856
2010年度	1, 720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1, 143
2014年度	1, 590
2015年度	1, 312
2016年度	883
計	13, 991

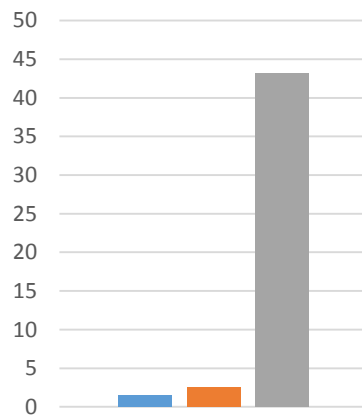


※高速バス・定期観光バスを除く、
代替・変更がない完全廃止のもの

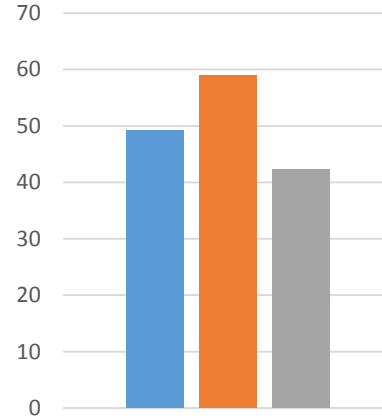
厳しい環境にある自動車運送事業等の就業構造

- 総じて中高年の男性に依存した状況にあり、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。
- このような環境から、若年者が自動車運送事業等への就業を敬遠していることが考えられる。

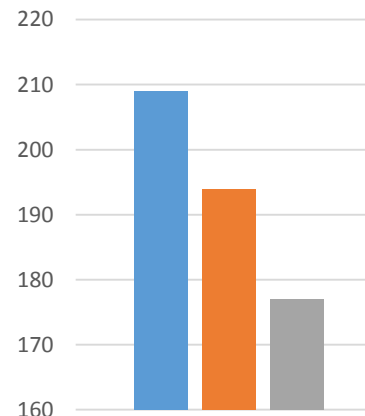
女性比率(%)



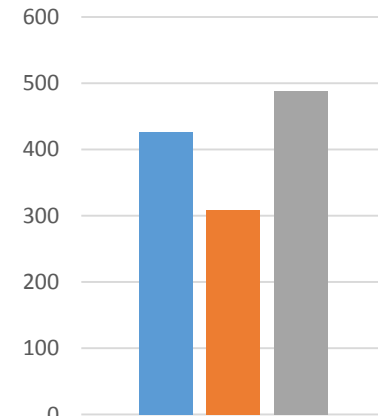
平均年齢(歳)



労働時間(h/月)



年間所得(万円)



■ バス ■ タクシー ■ 全産業

注1: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各年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2: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

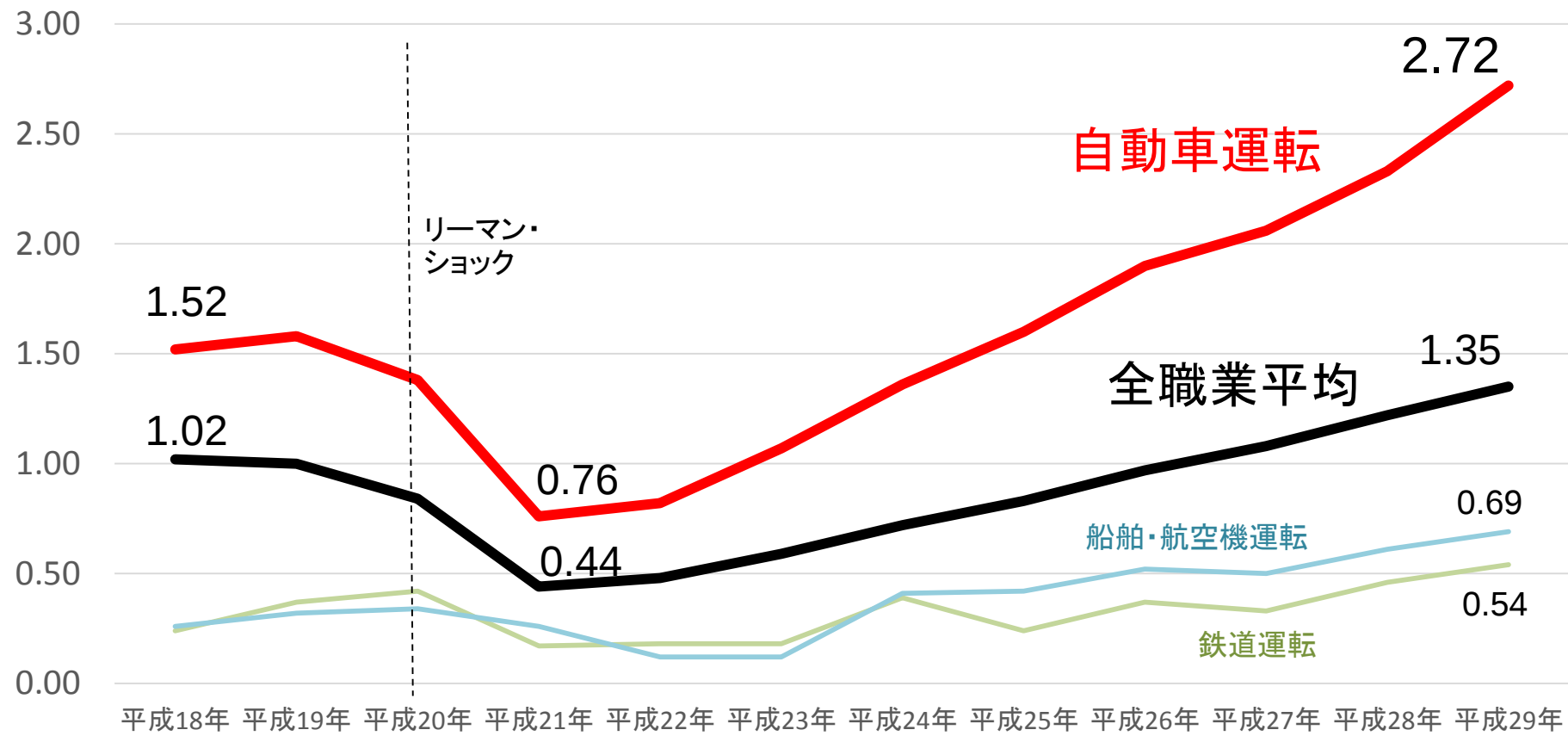
きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

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」より国土交通省総合政策局作成

■ 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

有効求人倍率(常用パート含む。)の推移

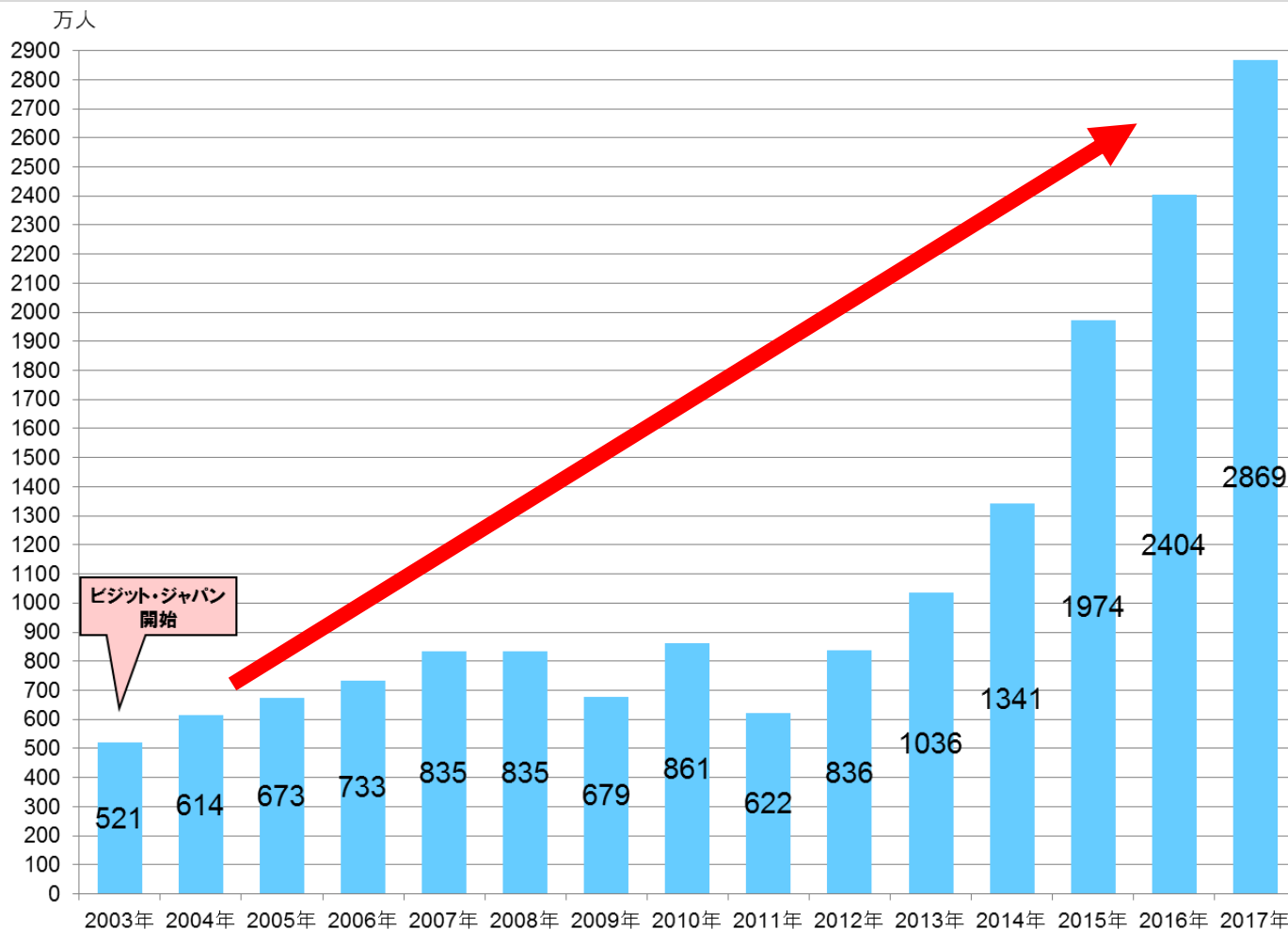


注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。

インバウンドの増加

近年増加する訪日外国人旅行者数

■ 訪日外国人旅行者数は、近年大きな伸びを見せ、直近5年で3倍強に増加している。



訪日外国人旅行者数の推移

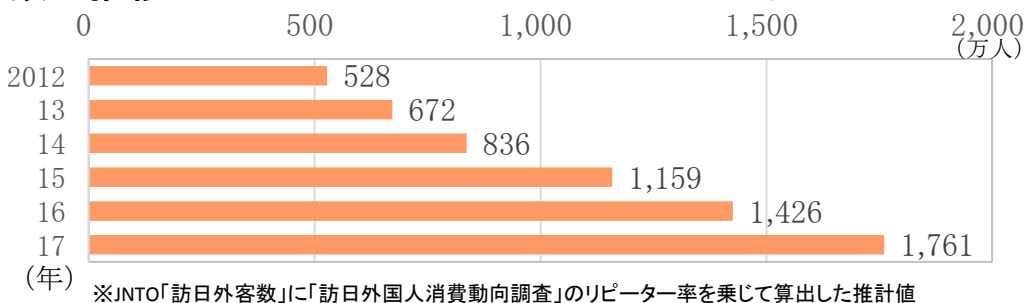
注) 2016年の値は確定値、2017年の値は暫定値、%は対前年同月比。

資料：日本政府観光局(JNTO)資料から観光庁作成

地方部へ波及する訪日外国人旅行者増効果

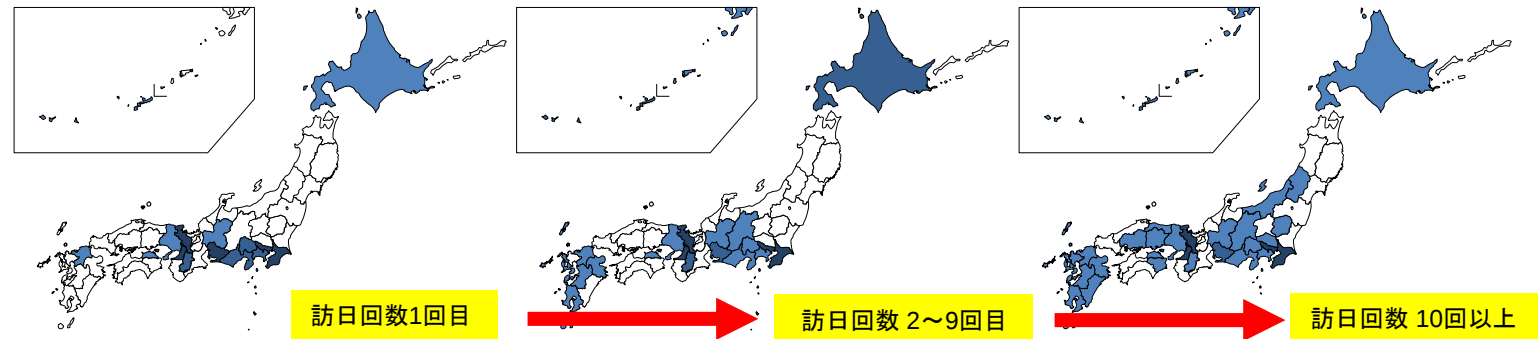
地域への波及

(1) 訪日リピーター数の推移 ～リピーター数は近年大きく増加し、**1,700万人**を突破～

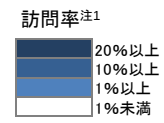
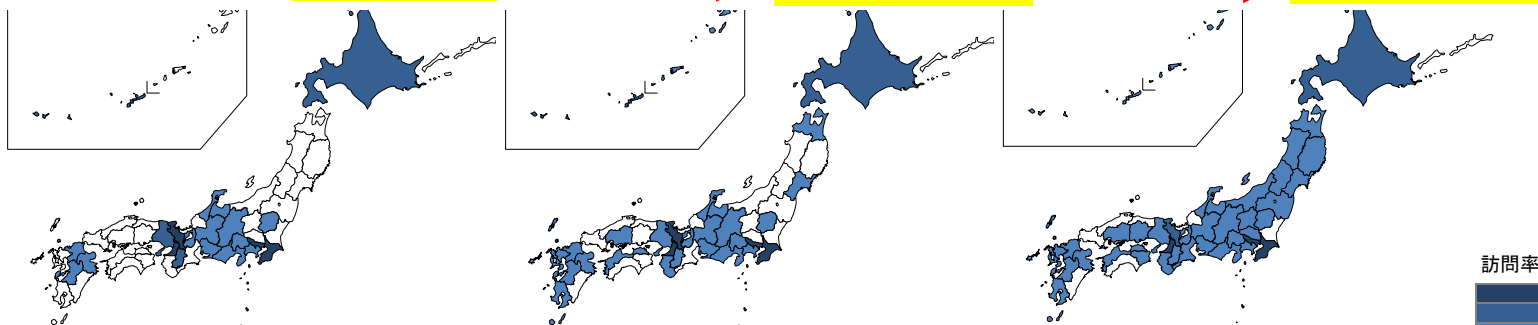


(2) 訪日回数別都道府県訪問率 ～リピーターほど地方に訪れる割合が高くなる傾向～

【中国】



【台湾】



(資料)観光庁「訪日外国人消費動向調査」より観光庁作成
 注1:訪問率は、対象の国・地域別の旅行者が各都道府県を訪れた割合。訪問地には出入国空港の所在地が含まれる。