

第I部 令和2(2020)年度交通の動向

第I部では、交通の動向について見ていく。

交通の動向は、次の3つの視点から見ることにする。

1つ目は、交通を取り巻く社会、経済の動向という視点である。

社会、経済が変化すると、移動する人の数や物の量、提供される交通サービス、交通サービスの利用者の意識・属性・ライフスタイル・行動パターン、自家用車の利用等も変化する。このため、交通への影響を意識しながら社会、経済の動向を理解することは重要である。

第1章では、交通を取り巻く社会、経済の動向について取り扱う。

2つ目は、交通モード横断的な視点である。

各交通モードでは、それぞれが持つ特性を活かして、競争・役割分担・連携が行われている。このため、交通の動向を把握するに当たっては、複数の交通モードを横断的に理解しておく必要がある。

第2章では、輸送量とその背景及び交通事業等の動向について、交通モード横断的に取り扱う。

3つ目は、交通モードそれぞれの視点である。

各交通モードは、それぞれが特性を持ち、実態や課題も異なっている。このため、交通の動向の把握を図るに当たって、交通モードごとに、いわば縦割りの的に理解しておく必要もある。

第3章では、各交通モードの動向について取り扱う。

第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向

本章では、交通への影響を踏まえながら、社会・経済の動向を見ていく。

社会、経済が変化すると、移動する人の数や物の量、提供される交通サービス、交通サービスの利用者の意識・属性・ライフスタイル・行動パターン、自家用車の利用等も変化するので、交通への影響を意識しながら社会、経済の動向を理解することは重要である。

我が国において移動する者の主たる母体は、我が国に住む人である。我が国の人口や年齢構成の変化は、国内で又は海外へ移動する人の数や構成に構造的な変化をもたらし、交通に影響を与えていると考えられるため、その動向を見ていく（(1) 参照）。

我が国の経済の動向は、交通に影響を与えていると考えられるので、国内総生産やBtoBの商取引により出荷される貨物がどのように変化しているかについて見ていく（(2) 参照）。

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、就業者数の動向を見ていく（(3) 参照）。

障害者は、その円滑な移動のための環境整備が必要とされているため、障害者の数や実情について見ていく（(4) 参照）。

訪日外国人旅行者は、近年その数が急激に増加しており、円滑な移動のために環境整備を図ることが必要とされていることから、その数や交通に関連する活動等について見ていく（(5) 参照）。

家計の消費支出を交通（公共交通や自家用車）にどれだけ割り振るかは、人々がライフスタイルの変化等に応じて自らの意思により決めていることであるが、交通に影響を与えていると考えられるので、その変化について見ていく（(6) 参照）。

多くの人が自家用車による移動を行うようになったことから、運転免許や乗用車の保有状況について見ていく（(7) 参照）。

ICTについては、近年様々な先進的技術の実用化が進み、人々のライフスタイルや行動パターンに変化をもたらしているが、交通に関連する使い方も一般化又は高度化しており、交通に影響を与えていると考えられるので、その動向を見ていく（(8) 参照）。

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うべきことを踏まえて、そうした施策の動向を見ていく（(9) 参照）。

(1) から (9) までは、我が国の国内の社会、経済の動向について述べたが、グローバル化の進展により、国境を越えた人や物の移動が行われており、我が国の交通も世界の社会・経済の動向の影響を受けると考えられることから、我が国と地理的に距離が近く、人的な交流が活発で、経済的な関係も深い中国、ASEAN10か国等のアジア諸国を中心に、世界各国における社会・経済に関する指標の動向について見ていく（(10) 参照）。

(1) 人口と年齢構成の変化

我が国において移動する者の主たる母体は、我が国に住む人である。我が国の人口や年齢構成の変化は、国内で又は海外へ移動する人の数や構成に構造的な変化をもたらし、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、その動向を見ることとする。

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。

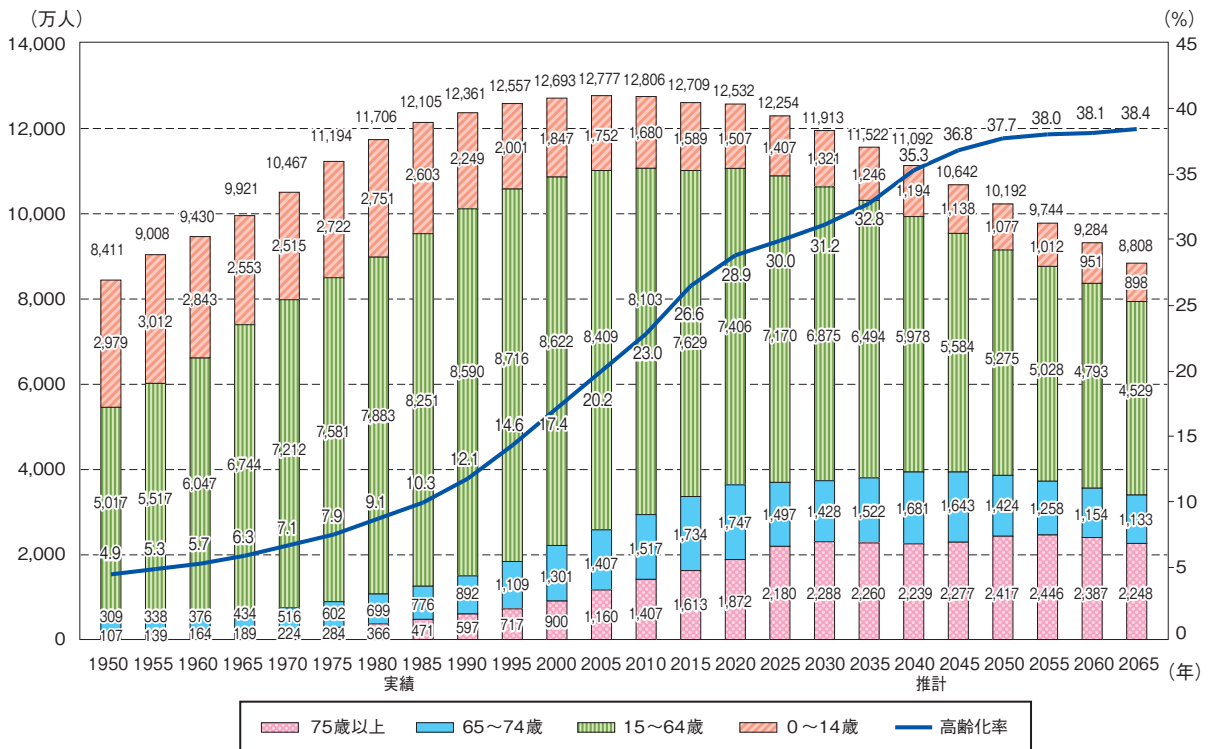
15歳以上65歳未満の人口（生産年齢人口）は、1995年に最高（8,716万人）を記録した後減少に転じ、2020年は7,449万人である。今後も減少が見込まれている。

65歳以上の人口（高齢者人口）は、2020年は3,619万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）は28.8%で、いずれも年々高くなってきている。今後、総人口が減少する中で高齢者が増加することにより高齢化率は上昇を続け、2036年には3人に1人が高齢者となると推計されている。特に、75歳以上の後期高齢者については、第1次ベビーブーム世代が後期高齢者となる2025年に、総人口に占める割合が17.8%に達し、その率はさらに上昇すると見込まれている。

15歳以上の人口（生産年齢人口と高齢者人口の合計）は、近年は、生産年齢人口の減少が高齢者の人口の増加で補われたため、総人口が減少に転じた後もほぼ横ばいで推移してきたところであり、2020年は1億1,068万人であった。しかしながら、今後は減少が見込まれている。

15歳未満の年少者の人口は、1980年頃から長期にわたって減少が続いており、2020年は1,502人であるが、今後も減少が見込まれている。なお、政府は2025年度に希望出生率1.8の実現を目指しているが、2019年の合計特殊出生率は1.36である。

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年の総数は沖縄県の年齢「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。

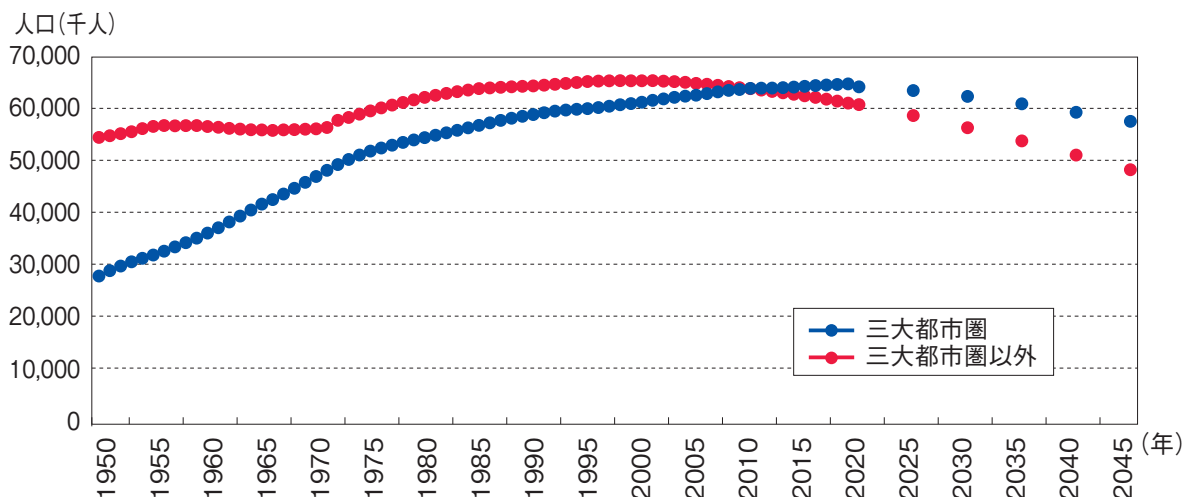
注5：1950年の65～74歳人口及び75歳以上人口は、沖縄県の70歳以上の外国人136人(男55人、女81人)を除く。

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

都市部の総人口は日本全体の人口が減少に転じてからも、緩やかながら増加し、2019年には6,491万人（1980年の19%増）となった。他方、地方部の総人口は、2001年にピークに達した後、人口減少に直面し、2019年は6,126万人（1980年の1.7%減）となった。今後は、都市部も含めて人口減少に直面していくと予測されているが、人口の減り方は地方部のほうが急で、2045年には2019年時点より21%減少すると予測されている一方、都市部は11%程度の減少と予測されている。

図表1-1-1-2 都市部と地方部の人口の推移・予測



注：三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県
 資料：2019年までは総務省統計局「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）から、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」から、国土交通省総合政策局作成

(2) 経済及び商取引貨物の動向

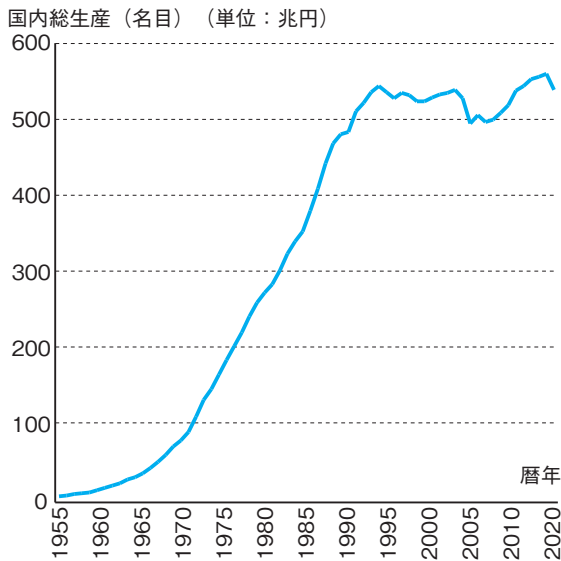
我が国の経済の動向は、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、国内総生産とBtoBの商取引により出荷される貨物がどのように変化しているかについて見ることとする。

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。

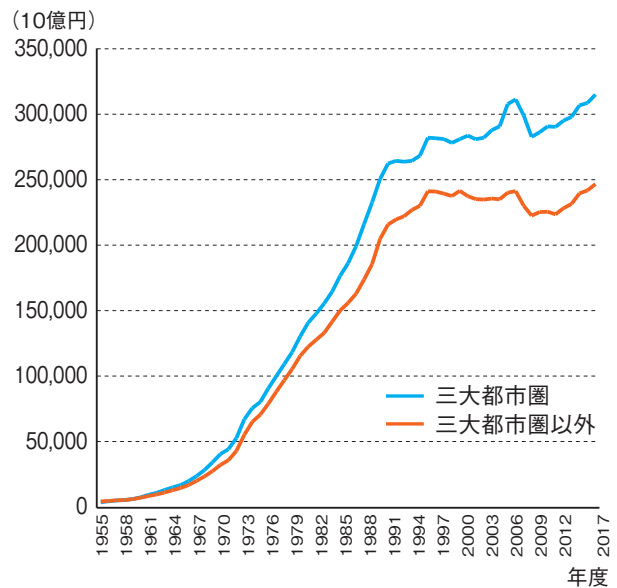
我が国の県内総生産の推移について、都市部（ここでは三大都市圏）と地方部（ここでは三大都市圏以外）の合計値の推移について比べてみると、都市部と地方部のいずれも、長期にわたり大きく増加したが、1990年前後から伸びは緩やかになり、1990年代後半からは横ばいに転じた。リーマンショックに伴う減少を経て、2010年前後から増加に転じているが、両者の差は長い時間をかけて徐々に広がってきている。

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

図表1-1-1-4 県内総生産の推移(都市部・地方部)



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：内閣府「県民経済計算」（1955年から1974年までは1980年基準1968SNA、1975年から1989年までは1990年基準1968SNA、1990年から1995年までは1995年基準1993SNA、1996年から2000年までは2000年基準1993SNA、2001年から2005年までは2005年基準1993SNA、2006年から2017年までは2011年基準2008SNA）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

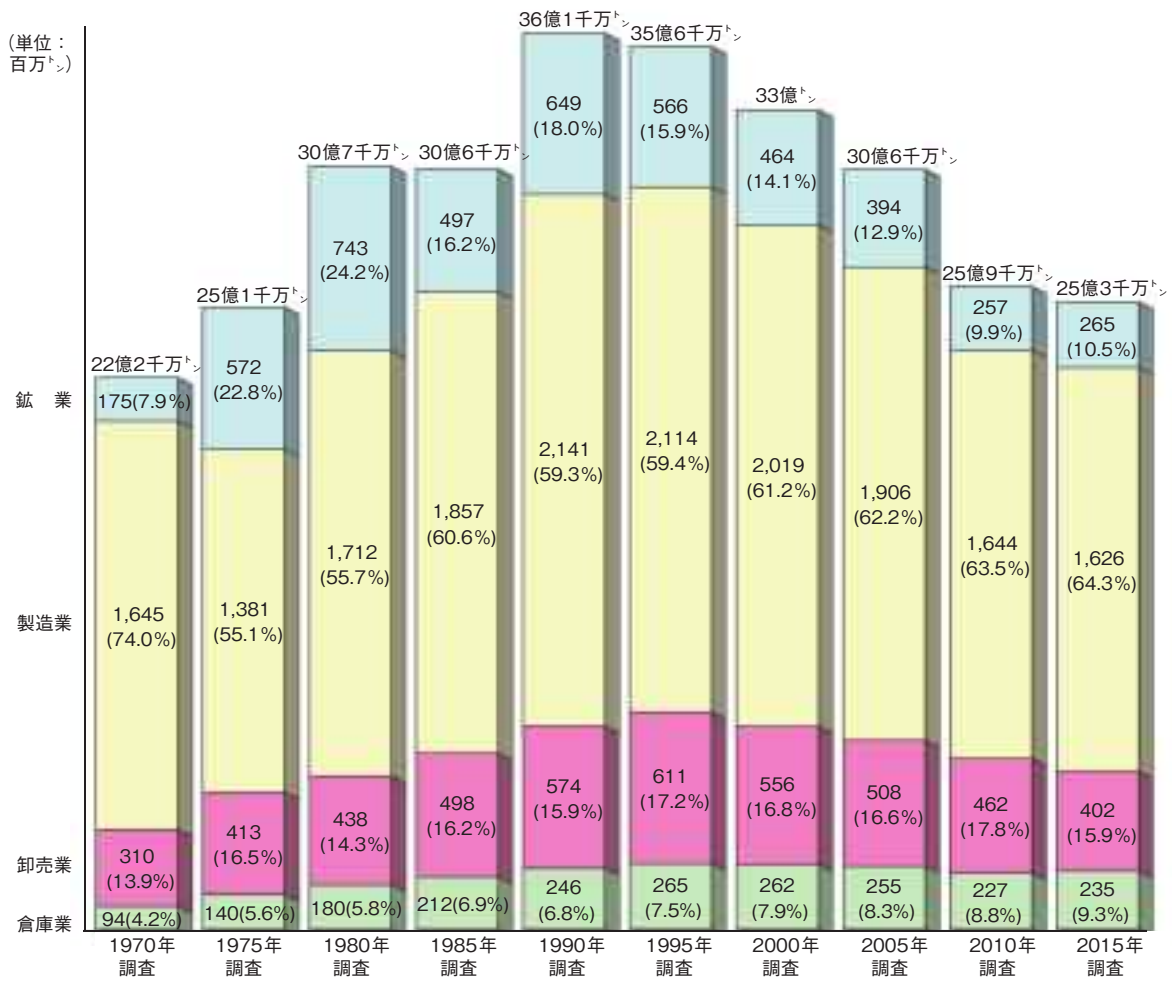
ここでは、我が国の主要な荷主4業種（鉱業、製造業、卸売業及び倉庫業）を発荷主とするBtoBの商取引により出荷される貨物の変化について見ていく。

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。

国内総生産の推移（図表1-1-1-3参照）と年間総出荷量の推移の関係を見ると、産業構造の変化等を背景に、国内総生産が増加しても、年間総出荷量はそれほど伸びない又は減少している（1970年調査から1990年調査までの間に、国内総生産は6.0倍になったが、年間総出荷量は1.4倍になるにとどまった。また、1990年調査から2015年調査までの間に、国内総生産は20%増加したが、年間総出荷量は30%減少した。）。

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



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

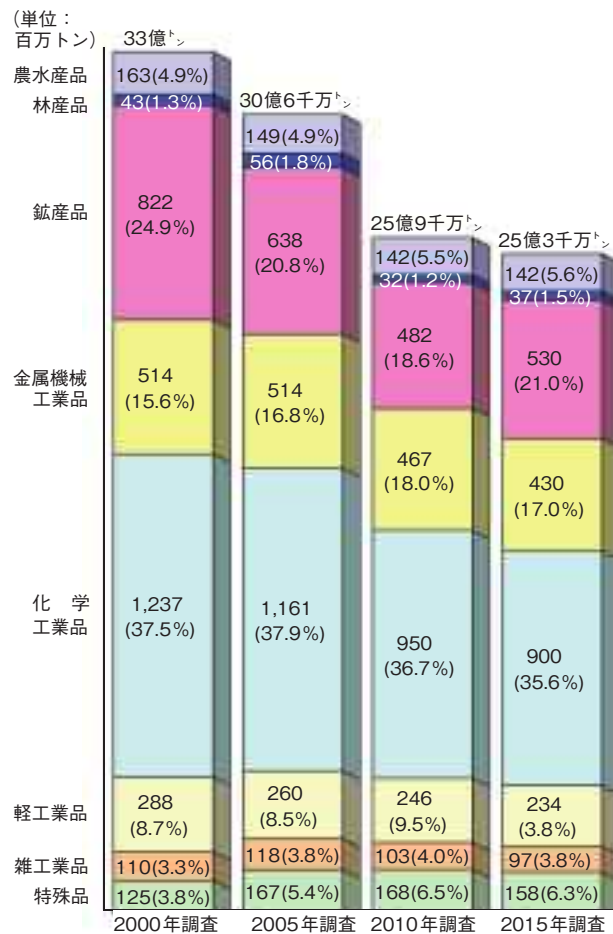
② 品類・品目別の年間出荷量の変化

品類別の年間出荷量は、重量のシェアが大きい化学工業品（2000年調査から2015年調査までの変化337百万トン減（27%減））や鉱産品（同292百万トン減（36%減））が大幅に減少しているのが目立つ。

品類別より細かい品目別の年間出荷量は、重量のシェアが大きいいくつかの品目が大幅に減少している（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品）。

こうした品目に係る荷主からの貨物出荷量の減少は、トラック、内航海運等の運送事業者による貨物輸送量の減少（図表1-3-1-21, 22、1-3-3-22参照）につながっていると考えられる。

図表 1-1-1-6 BtoBの商取引に係る品類別の年間出荷量の推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-7 BtoBの商取引に係る品目別（2000年調査時における重量に係るシェア上位6品目）の3日間出荷量の変化

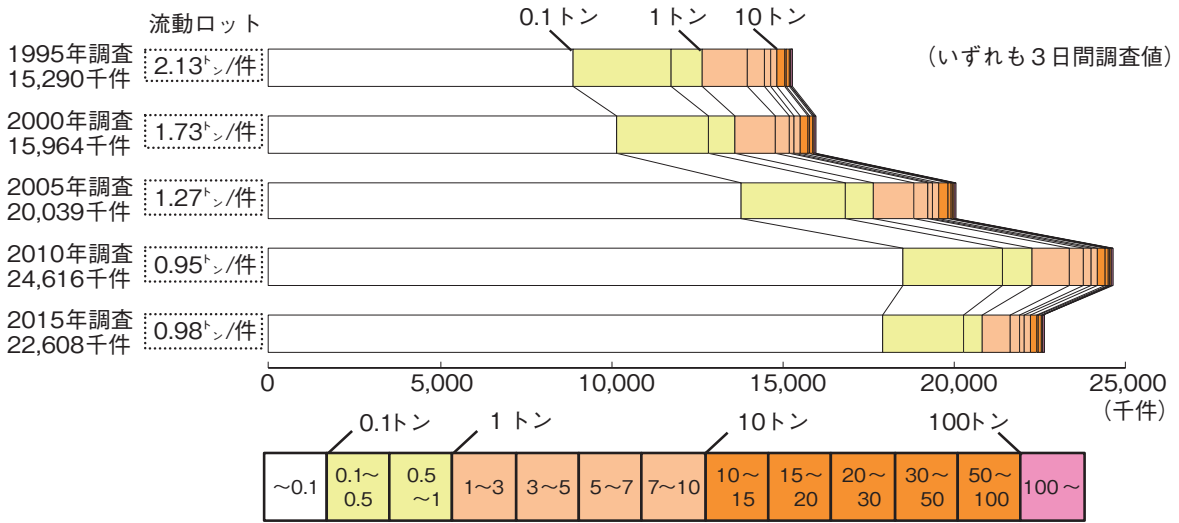
品類	品目	3日間調査における出荷量 (単位：トン)		'00年→'15年の変化		シェア	
		'00年	'15年	トン数	%	'00年	'15年
非鉄金属製品	砂利・砂・石材	5,447,084	2,819,415	-2,627,669	-48%	20%	13%
化学工業品	生コンクリート	3,951,909	1,738,552	-2,213,357	-56%	14%	8%
金属機械工業品	鉄鋼	2,060,861	1,995,868	-64,993	-3%	7%	9%
軽工業品	その他の食料工業品	1,047,218	1,028,601	-18,617	-2%	4%	5%
化学工業品	セメント製品	983,328	696,486	-286,842	-29%	4%	3%
金属機械工業品	金属製品	810,610	558,609	-252,001	-31%	3%	3%
(参考)	全品目の合計	27,689,224	22,171,258	-5,517,966	-20%	100%	100%

資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

③ 出荷件数と流動ロット（出荷される貨物1件当たりの重量）の変化

BtoBの商取引では貨物出荷の小口化が進んでおり、小口貨物のお荷の件数やシェアが増加する傾向が見られる。平均流動ロットは1トンを下回り、0.1トン以下の小口貨物のお荷の件数は全体の8割を占める。

図表1-1-1-8 BtoBの商取引における出荷件数（総数、流動ロット別）及び平均流動ロットの推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」

(3) 就業者数の動向

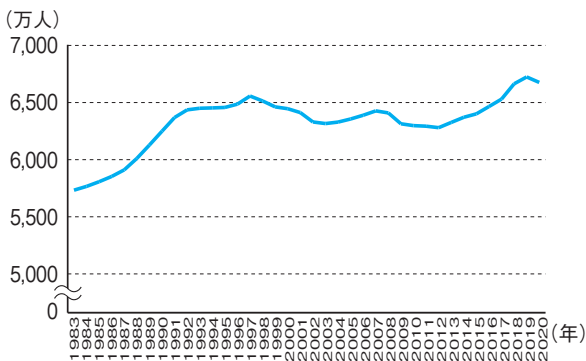
就業者は、日常生活において、通勤や業務のために鉄道やバスを利用することも多く、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、就業者数の動向を見ることとする。

a. 全国就業者数の推移とバス・鉄道の定期利用者数の関係

全国就業者数は、生産年齢人口が減少し始めた2000年頃（図表1-1-1-1参照）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（図表1-1-1-1参照）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1-2-1-3参照）。

図表1-1-1-9 全国就業者数の推移



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

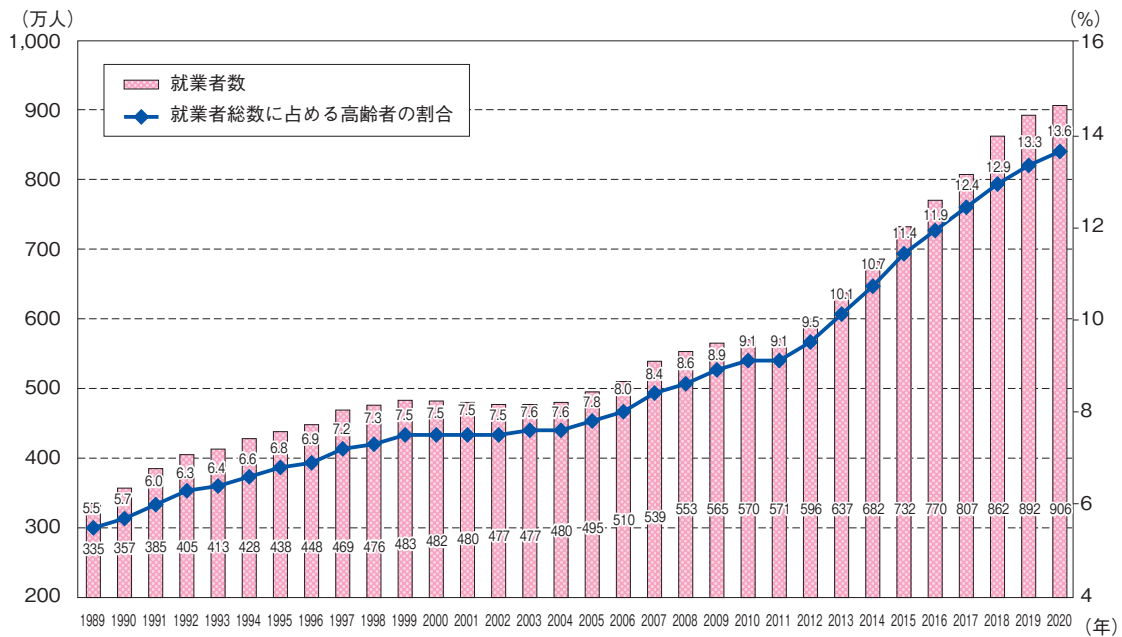
図表1-1-1-10 性別、年齢別の就業者数の変化

(単位：万人)

	男		女	
	15～64歳	65歳以上	15～64歳	65歳以上
2012年	3,258	365	2,426	231
2020年	3,170	538	2,601	367
増減数	-88	173	175	136

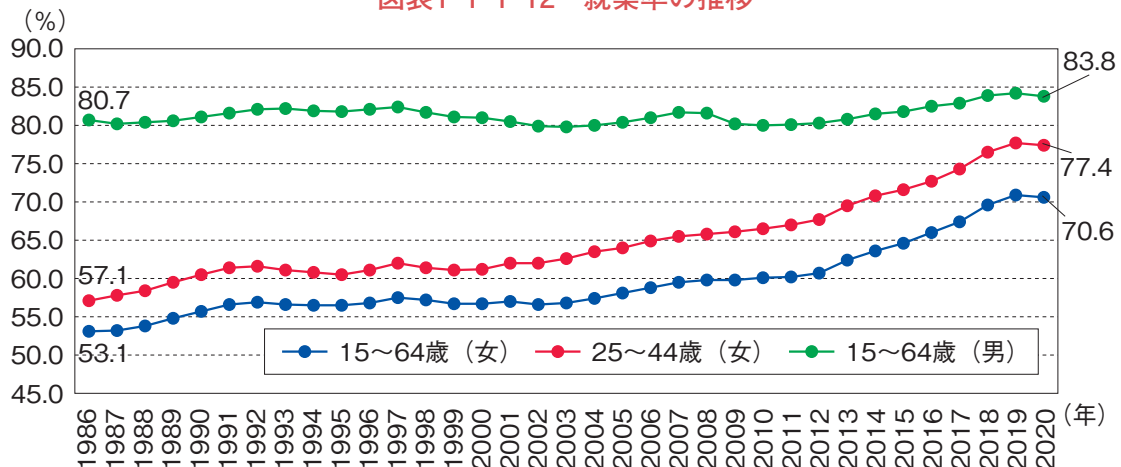
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-11 高齢者の就業者数の推移



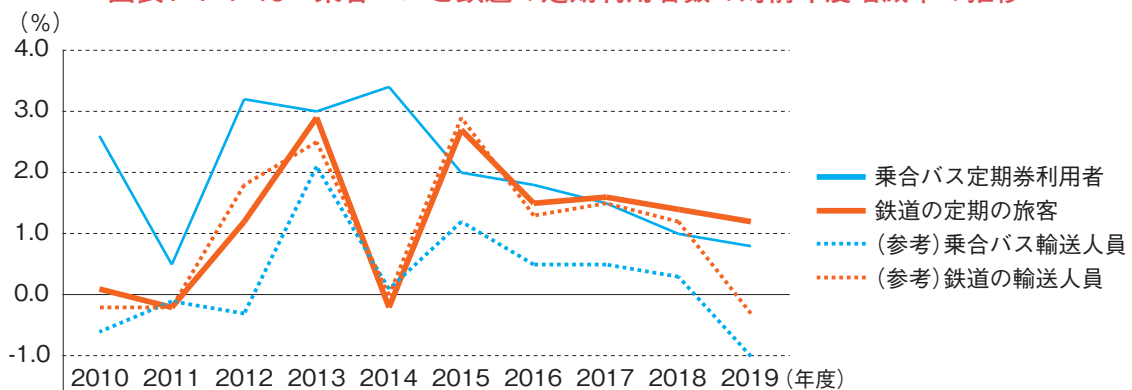
注：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-12 就業率の推移



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

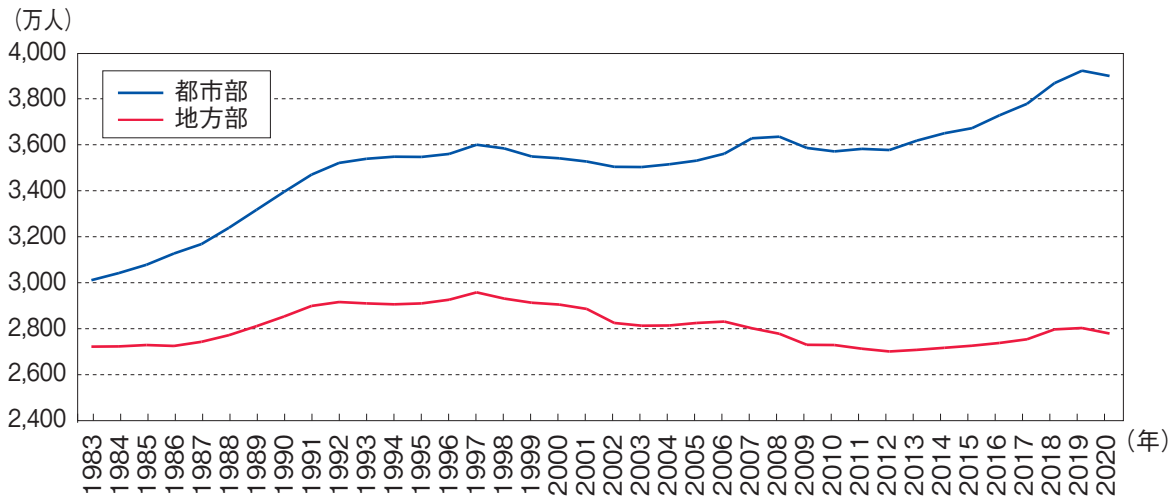
b. 都市部と地方部の就業者数

就業者数を都市部（ここでは三大都市圏を含む南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）、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）と地方部（ここでは上記3ブロック以外）とで比較してみる。

都市部は、緩やかながら増加傾向を保持しており、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（図表1-1-1-2参照）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

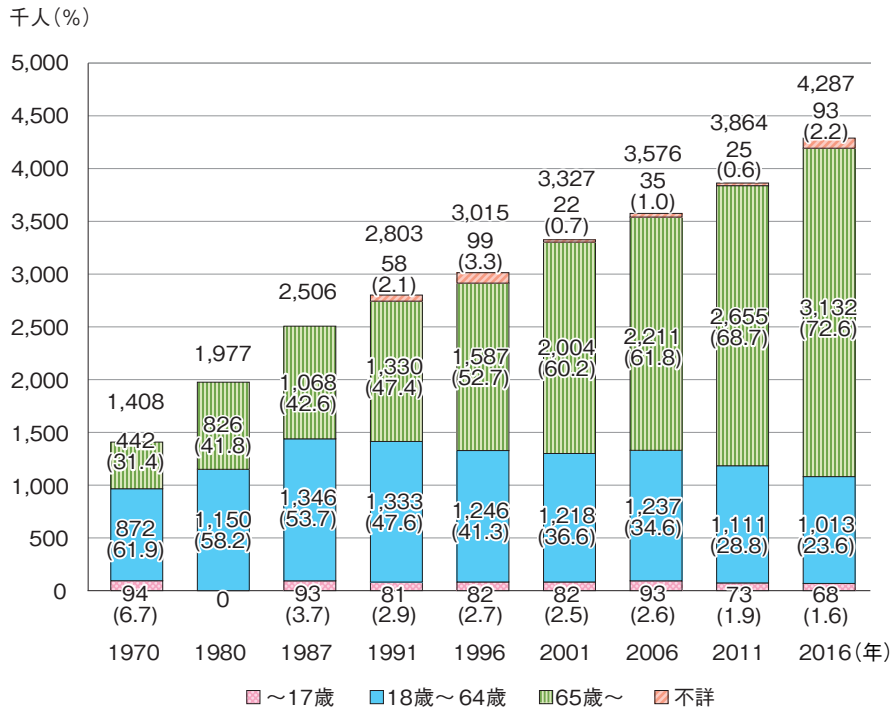
(4) 障害者の状況

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。

こうしたことも踏まえ、障害者の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に堪がみ、障害者の移動手段の確保や移動の円滑化の実現を目指した取組が進められている。

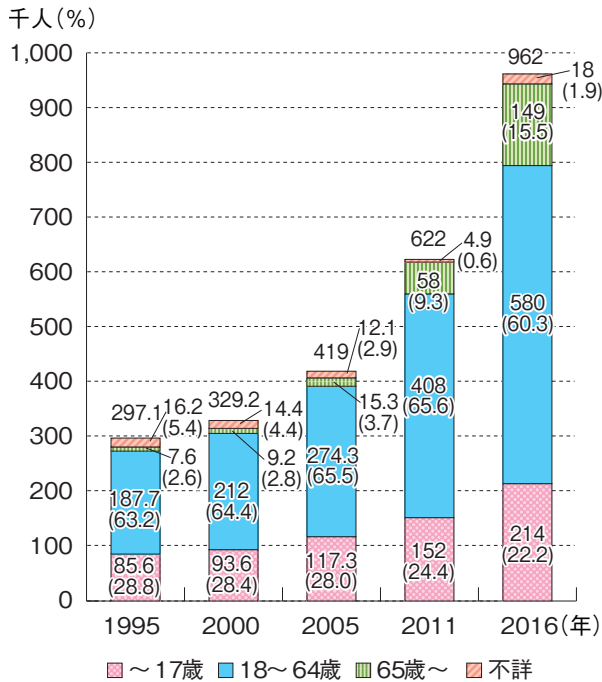
図表1-1-1-15 身体障害児・者(在宅)数の推移



注：1980年は身体障害児(0~17歳)に係る調査を行っていない。

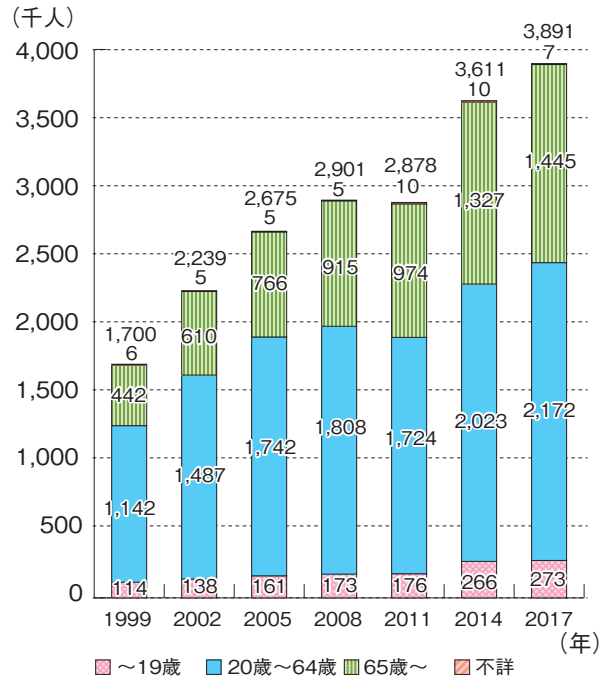
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(1970年, 1980年, 1987年, 1991年, 1996年, 2001年, 2006年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2011年, 2016年)

図表1-1-1-16 知的障害者(在宅)数の推移



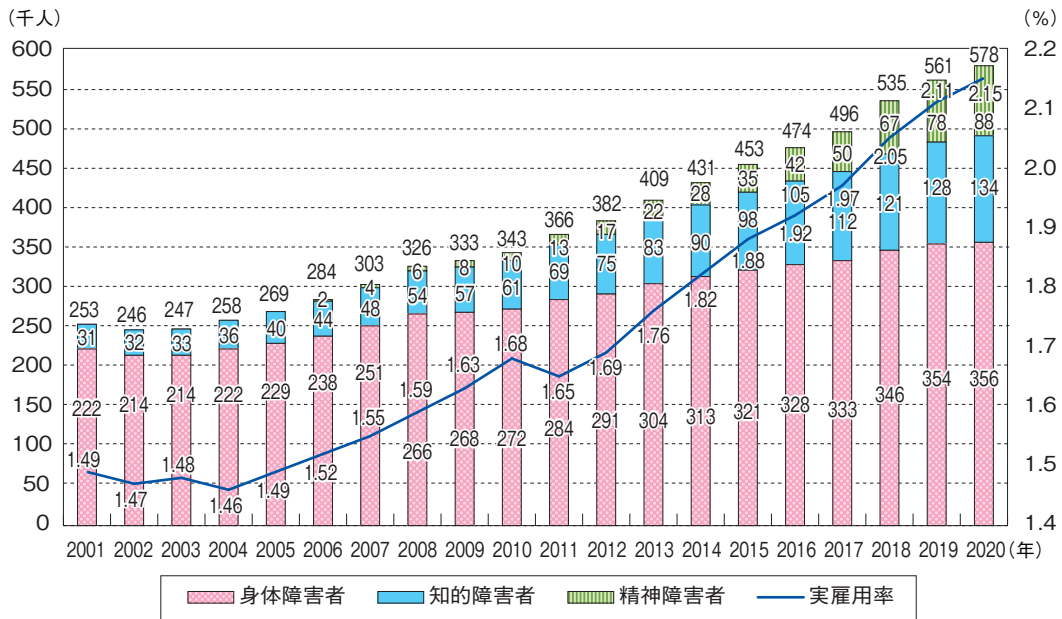
資料：厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(1995年, 2000年, 2005年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2011年, 2016年)

図表1-1-1-17 精神障害者(外来)数の推移



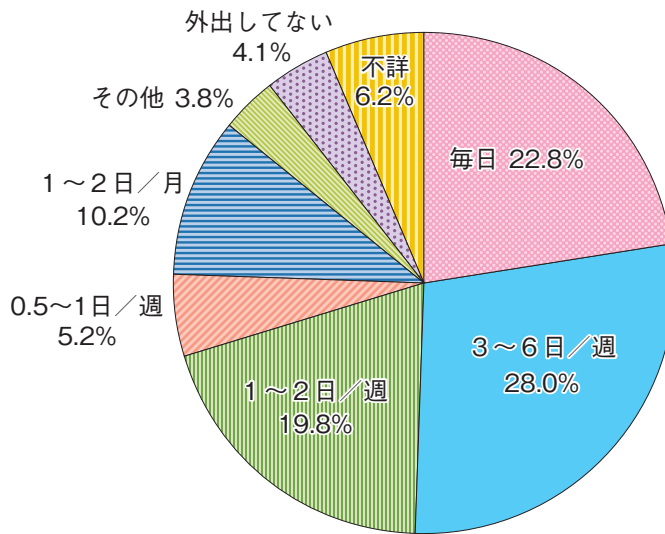
資料：厚生労働省「患者調査」(1999年, 2002年, 2005年, 2008年, 2011年, 2014年, 2017年)から厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部作成

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

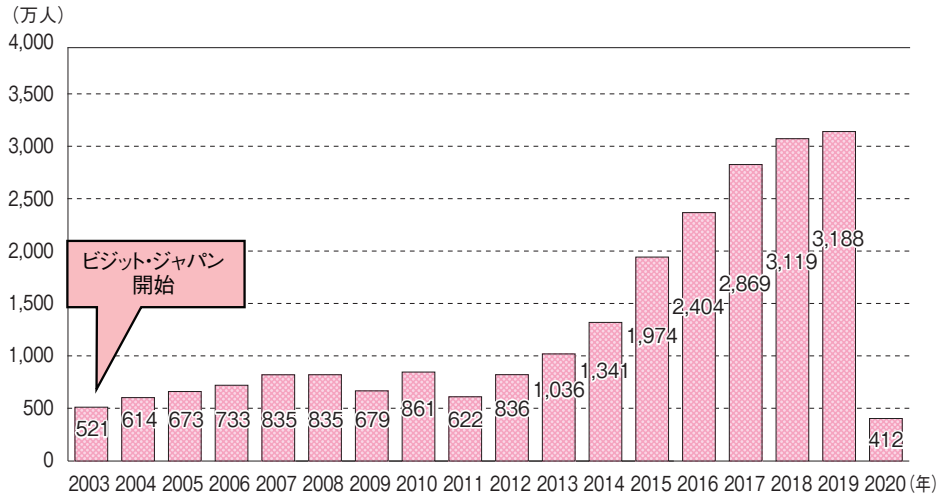
a. 訪日外国人旅行者の動向

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。

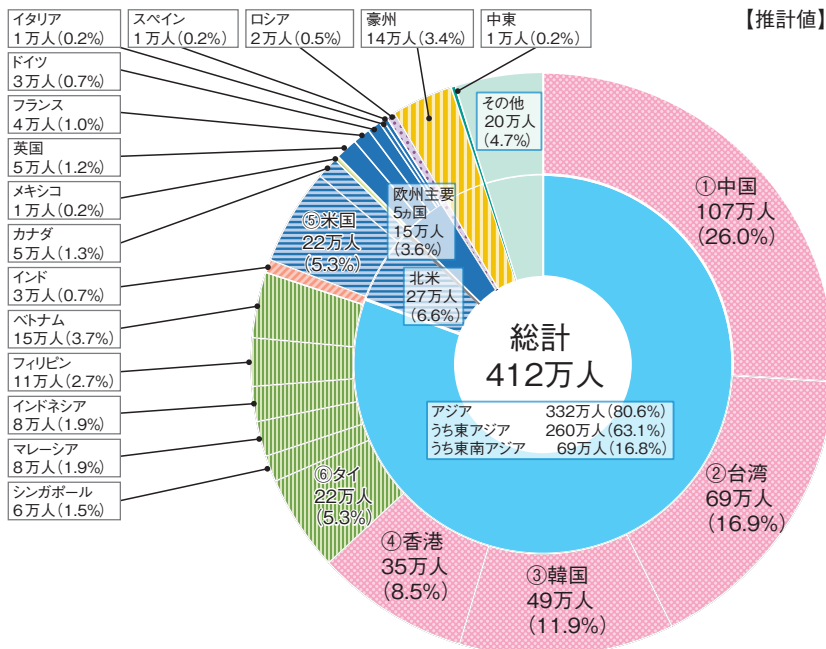
2020年の訪日外国人旅行者による日本国内における消費額は、2020年4-6月期、7-9月期、10-12月期の調査が中止となったが、1-3月期の調査結果により試算すると7,446億円となった。

図表1-1-1-20 訪日外国人旅行者数の推移



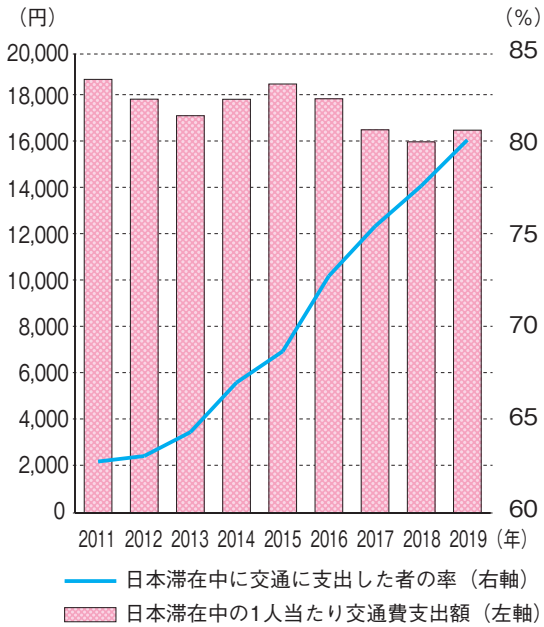
注) 2019年以前の値は確定値、2020年の値は推計値 %は対前年同月比
 出典：日本政府観光局 (J N T O)

図表1-1-1-21 国籍・地域別の訪日外国人旅行者数 (2020年)



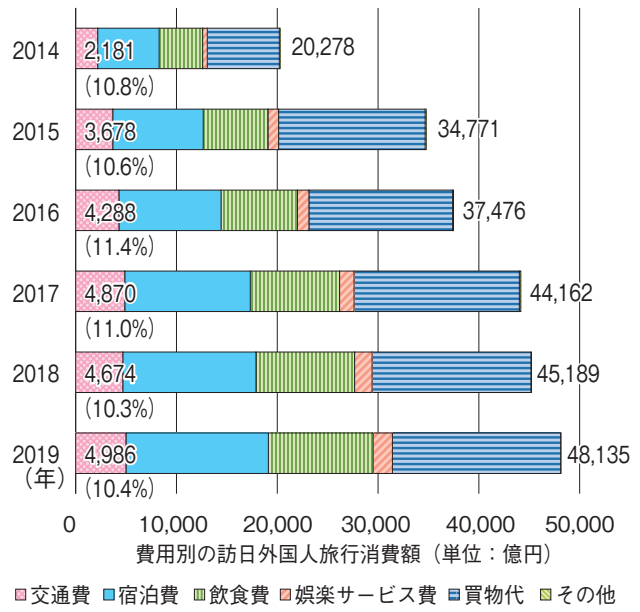
※ () 内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
 ※ その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。
 ※ 数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。
 ※ 日本政府観光局 (J N T O) 資料より観光庁作成

図表1-1-1-22 訪日外国人の1人当たりの交通費支出額と交通に支出した者の率



資料：観光庁「訪日外国人消費動向調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-23 訪日外国人の年間の旅行消費額の推移

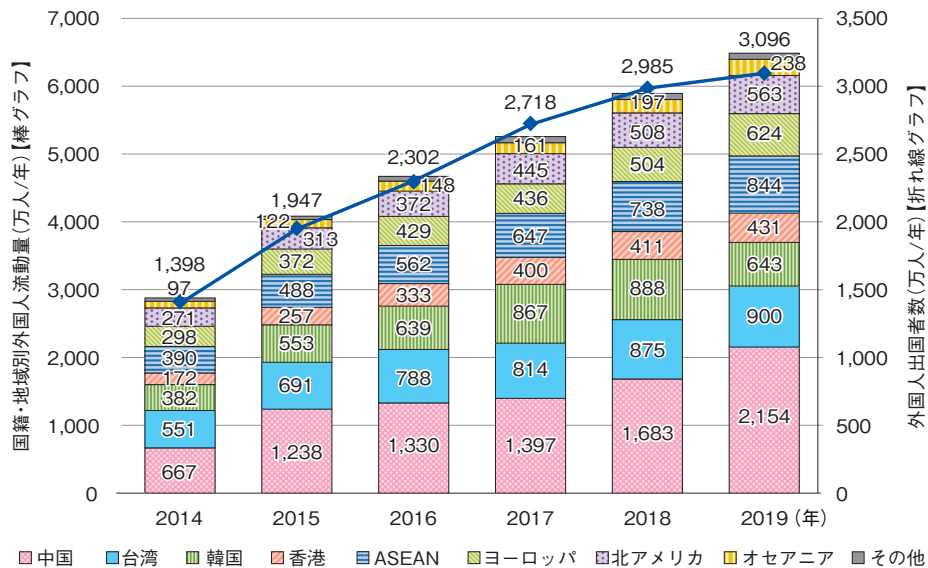


資料：同左

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。

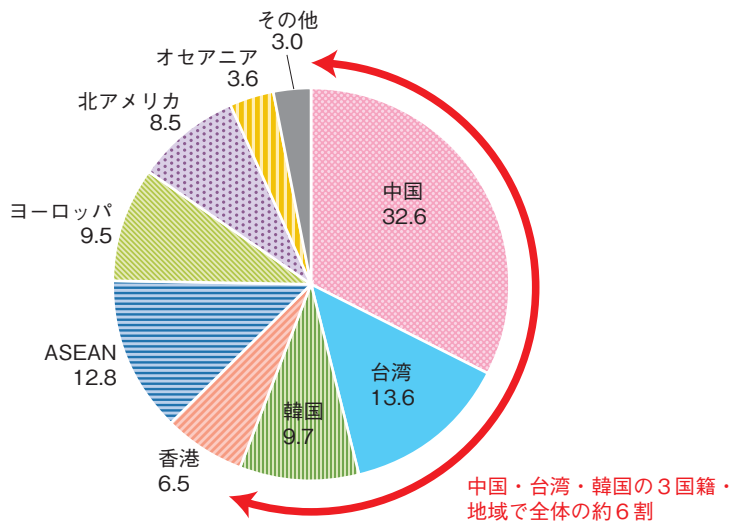
図表1-1-1-24 国籍・地域別の移動量と出国者数の変化



注：同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く

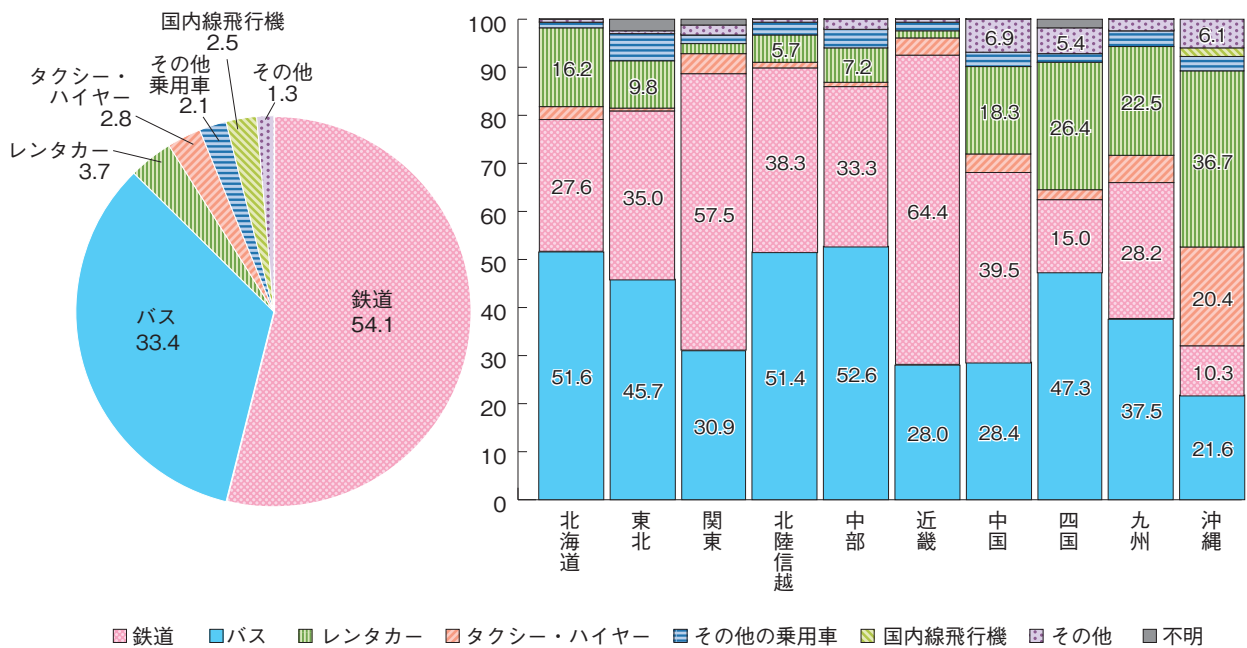
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」、法務省「出入国管理統計」

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)



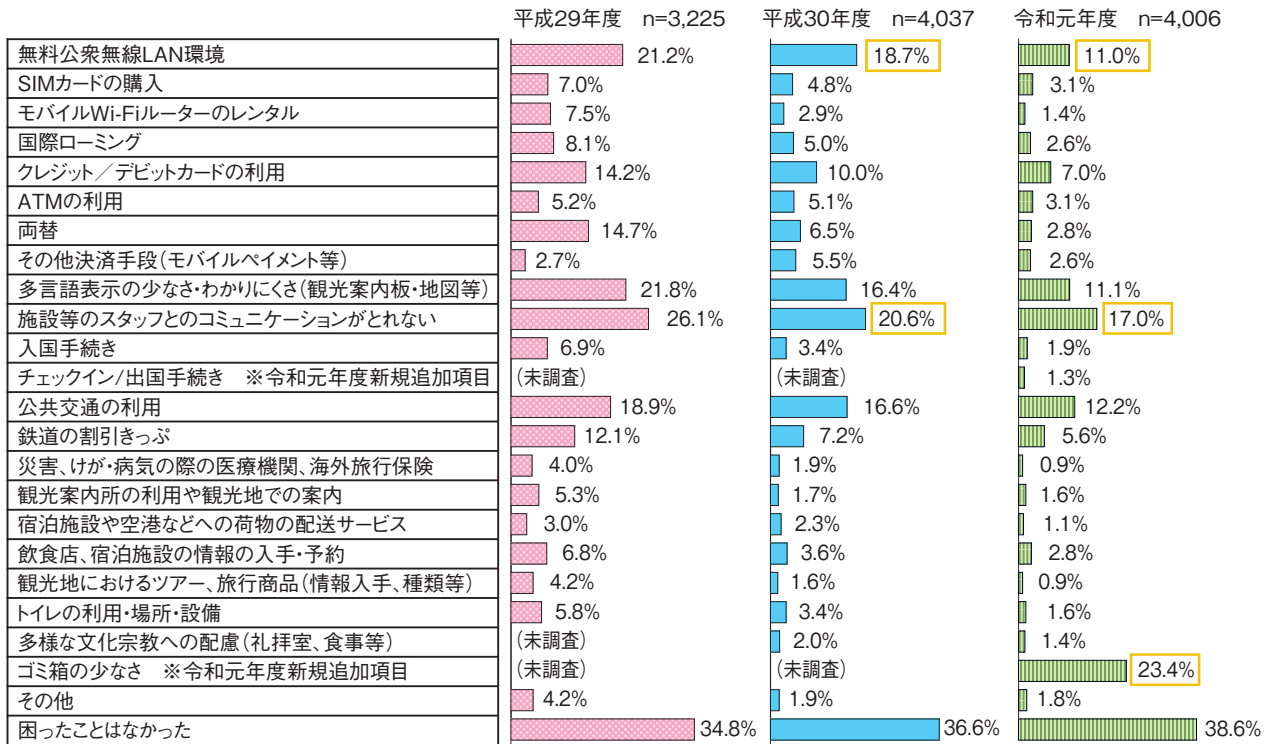
注1：(左図) 同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く。交通機関不明を除く。
注2：(右図) 地域ブロックは地方運輸局単位で集計。入国港から最初訪問地までの移動と最終訪問地から出国港までの移動及び発着地不明を除き、国内訪問地間の運輸局内々移動を対象。
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」

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

家計の消費支出を交通（公共交通や自家用車）にどれだけ割り振るかは、人々がライフスタイルの変化等に応じて自らの意思により決めていることであるが、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、その変化について見ることにする。

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。

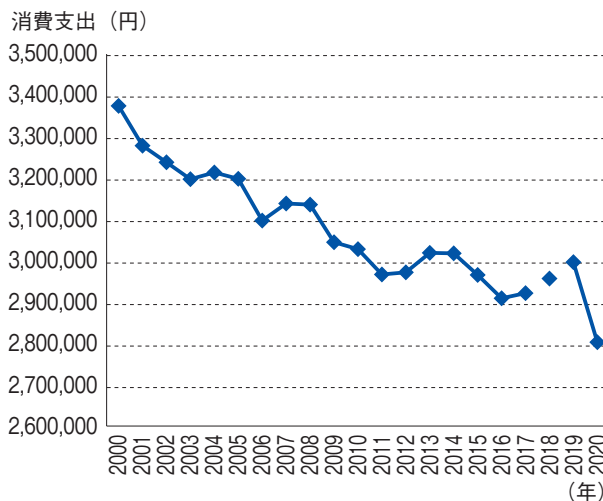
こうした中、家計の交通に関する支出の変化について見ると、公共交通運賃^(※2)への支出は、20年間で57.3%減少して2020年は3.0万円となった。特に2020年は前年から50.0%減少しており、年間の減少幅が、消費支出総額と同様、20年間で最も大きい。また、消費支出総額に占める公共交通運賃への支出の割合は、2019年まで2.0%前後でほぼ横ばいのまま推移していたが、2020年は急減し、

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。

このように、家計は、2000年から2019年にかけてほぼ一定としていた公共交通への支出の割合を2020年に急減させる一方、自家用車への支出の割合は20年間でやや増やしており、それらを合計した交通（うち公共交通や自家用車）への支出の割合は、2000年から2019年にかけて、8.1%から9.5%へと高まった後、2020年に8.8%へと減少させている。

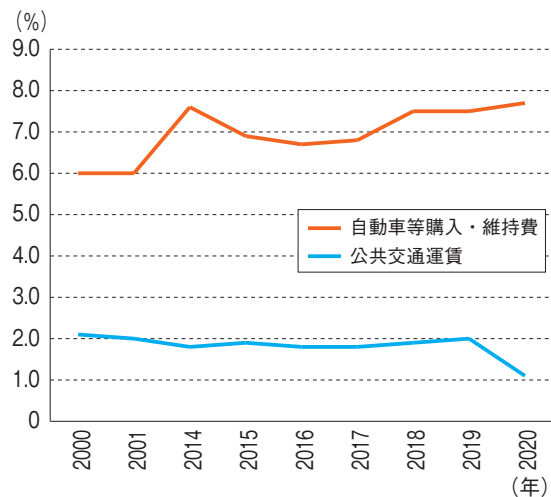
- (※1) 2018年の家計簿改正による影響は考慮していない。以下、2017年以前と2018年以降の消費支出を比較する記述において、同じ。なお、家計簿改正は2018年に調査世帯の半数に対し行われ、翌年2019年に全調査世帯に対して行われた。この家計簿改正は、記入負担の軽減と記入漏れの防止を目的としたものであり、2018年以降は2017年以前に比べてより精緻に家計収支を捉えられる。その一方で結果数値を押し上げる影響がある。そのため、2018年以後の記入金額は、2017年以前と比べ増加する傾向がある。また、同理由により2019年以降の記入金額は、2018年以前と比べさらに増加する傾向がある。
- (※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2018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。

2002年から2019年にかけて、公共交通運賃への支出額は、増加するブロック（北陸）や減少率が10%未満にとどまるブロック（関東、東北）が見られた^(※)が、2020年に全てのブロックで年間4割以上減少し、2002年と2020年を比較すると、家計の消費支出総額の減り方（2002年からの18年間で、全国平均で13.4%減少）より大きく減少しており、減少幅の大きいブロック（四国）では、7割以上減少している。これに対して、自動車等購入・維持費への支出額は、地方部を中心に8ブロックで増加している。

(※) 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

		公共交通運賃			自動車等購入・維持費		
		2002年	2019年	2020年	2002年	2019年	2020年
三大都市圏を含むブロック	関東	89,161	→ -4.6% → 85,031	→ -48.9% → 43,487	194,391	→ 4.8% → 203,679	→ -6.5% → 190,340
	東海	54,462	→ -10.6% → 48,675	→ -51.3% → 23,709	257,153	→ 5.4% → 270,979	→ 12.0% → 303,619
	近畿	75,338	→ -18.9% → 61,080	→ -48.0% → 31,772	171,815	→ -1.0% → 170,155	→ 1.9% → 173,318
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871	→ -26.3% → 36,758	→ -50.6% → 18,144	178,221	→ 15.4% → 205,722	→ 6.8% → 219,721
	東北	40,667	→ -6.7% → 37,946	→ -59.9% → 15,204	180,523	→ 52.7% → 275,650	→ -13.5% → 238,455
	北陸	41,152	→ 19.4% → 49,136	→ -66.6% → 16,432	215,972	→ 53.8% → 332,269	→ -25.6% → 247,236
	中国	55,654	→ -22.0% → 43,387	→ -59.7% → 17,499	215,746	→ 35.4% → 292,040	→ -21.8% → 228,362
	四国	37,227	→ -34.6% → 24,343	→ -54.9% → 10,989	202,445	→ 23.5% → 250,096	→ -19.5% → 201,254
	九州	46,161	→ -15.2% → 39,130	→ -41.0% → 23,094	196,651	→ 15.0% → 226,073	→ 9.9% → 248,398
	沖縄	45,559	→ -42.5% → 26,203	→ -47.1% → 13,856	128,663	→ 30.3% → 167,641	→ -13.9% → 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

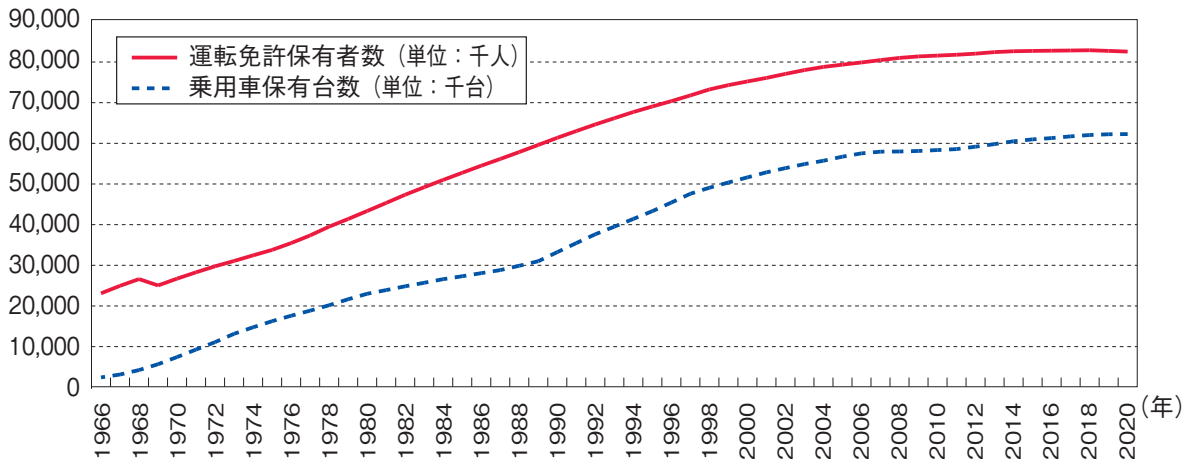
(7) 自家用車の保有状況

ここでは、運転免許や乗用車の保有状況について見ることにする。

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



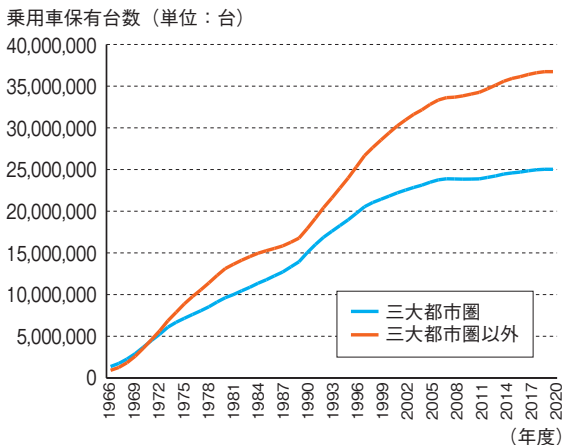
資料：運転免許保有者数については警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から、国土交通省総合政策局作成

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。

1世帯当たりの乗用車保有台数について都道府県別に見ると、東京都、大阪府、神奈川県、京都府、兵庫県、埼玉県、千葉県といった都市部では1台未満であるが、福井県、富山県、山形県、群馬県といった地方部では1.6台を超えている。

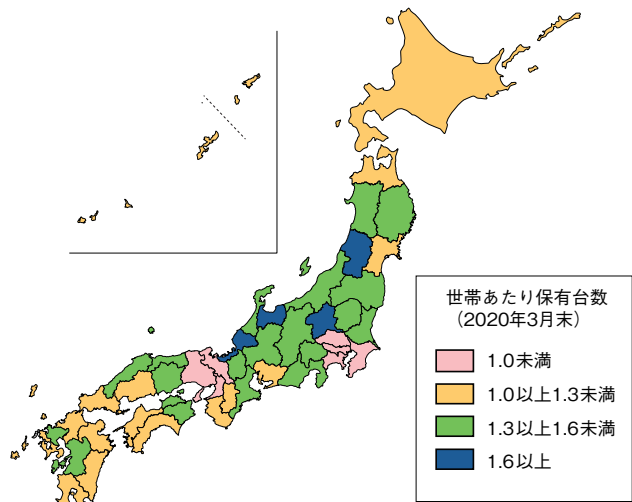
図表1-1-1-32 三大都市圏と三大都市圏以外の乗用車保有台数の推移



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

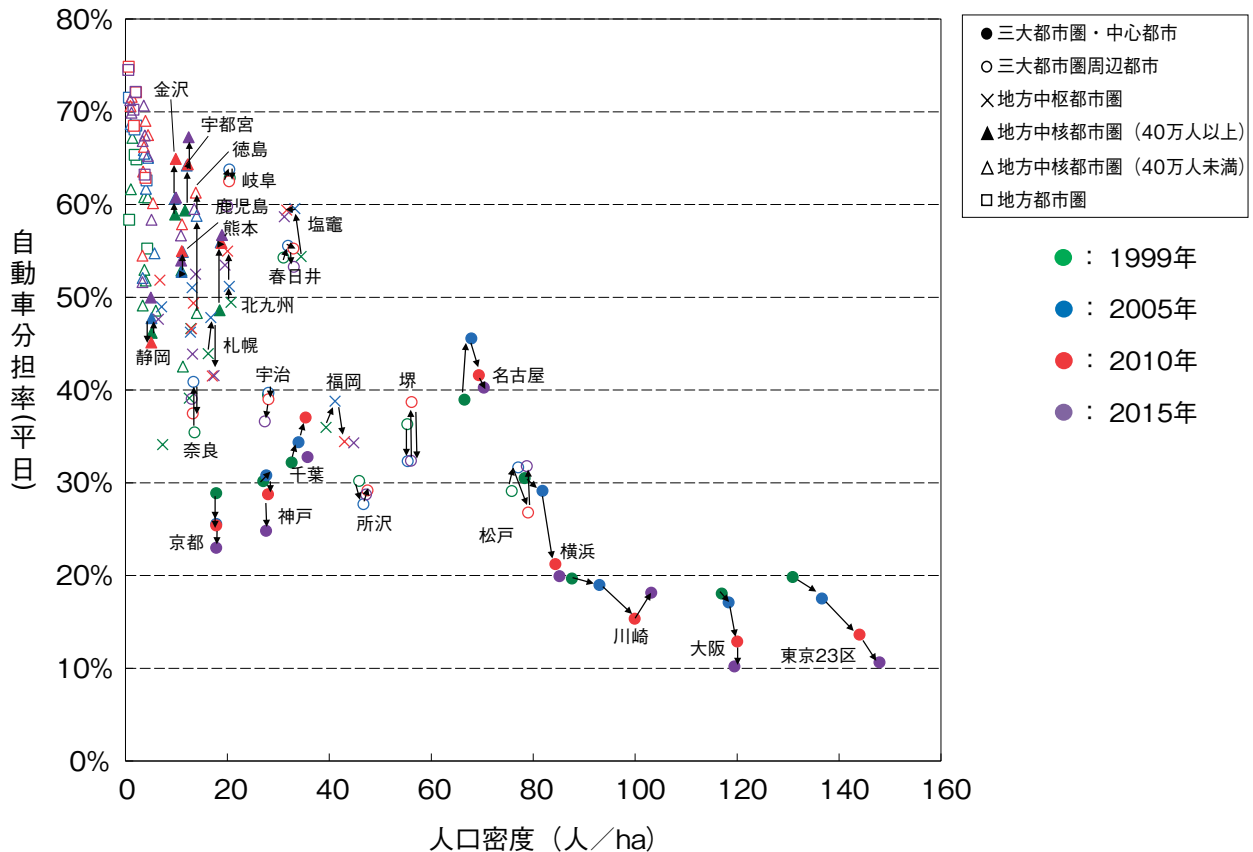
図表1-1-1-33 都道府県別1世帯当たりの乗用車の保有台数



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

以上のとおり、乗用車の保有台数は地方部のほうが都市部より多くなっており、その差はさらに広がりつつあるところである。実際に、日常生活で自動車を使う人がどの程度いるのかという観点から自動車分担率について見ると、地方部の人口密度が低い都市ほど高く、かつ、経年的に高まる傾向が見られ、都市部を中心に人口密度の高い都市では、逆に自動車分担率が下がる傾向が見られる。

図表1-1-1-34 都市の人口密度と自動車分担率



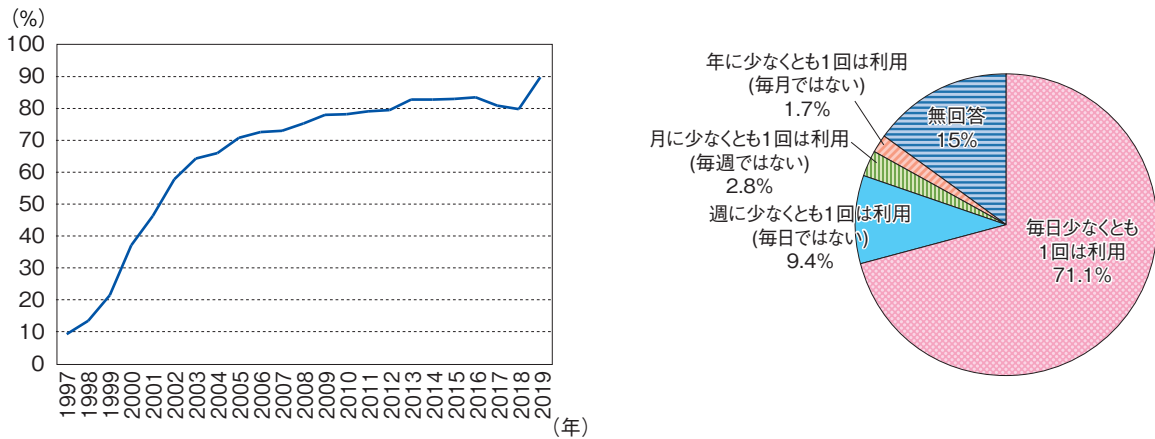
資料：国土交通省都市局作成

(8) ICTの普及

インターネットをはじめ、ICTの普及は、人々のライフスタイルや行動パターンに変化をもたらしているが、交通分野にも影響を与えていると考えられるので、その動向について見ることにする。

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%

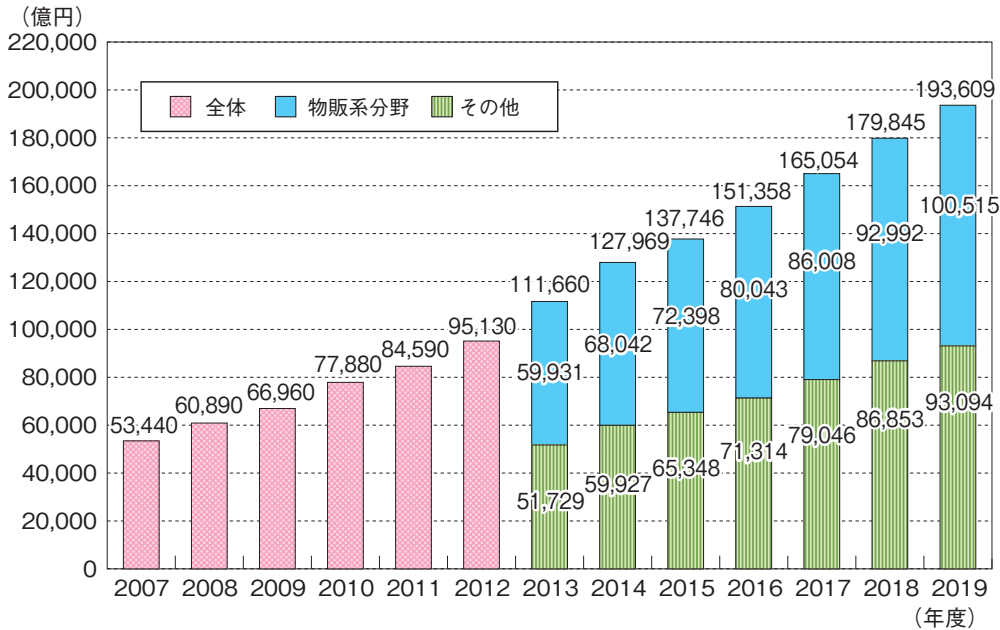
資料：内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」（世論調査報告書、平成28年12月調査）

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（図表1-1-1-28参照）中に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1-3-1-23参照）。

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

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっている。こうした中、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。

さらに、近年AI、IoT等の新技術は目覚ましく進展しており、これらの技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」の実現は、移動・物流を含めた都市活動の生産性の向上や、より豊かで快適な市民生活の実現を図るために重要である。先駆的なモデル事業への支援、官民の知恵やノウハウを結集するための官民連携プラットフォームの設立などを通じて、スマートシティの推進を進

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。

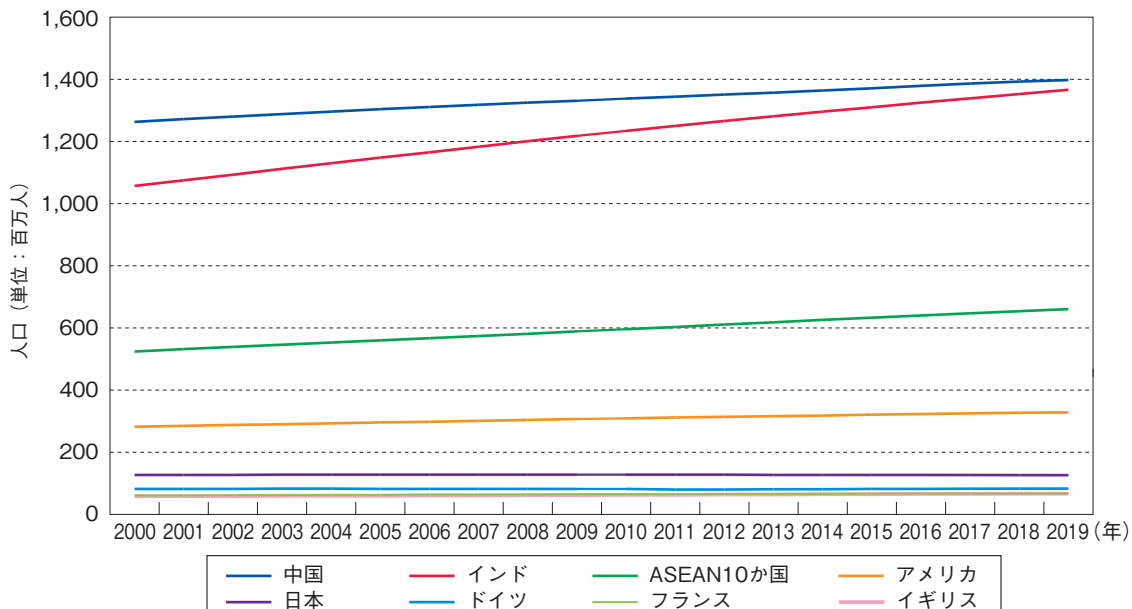
(10) 世界の社会・経済の動向

(1) から (9) までは、我が国の国内の社会・経済の動向について述べたが、グローバル化の進展により、国境を越えた人や物の自由な移動が加速化されており、我が国の交通も世界の社会・経済の動向の影響を受けると考えられるので、ここでは、我が国と地理的に距離が近く、人的な交流が活発で、経済的な関係も深い中国、ASEAN10か国等のアジア諸国を中心に、世界各国における社会・経済に関する指標の動向について見ていく。

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

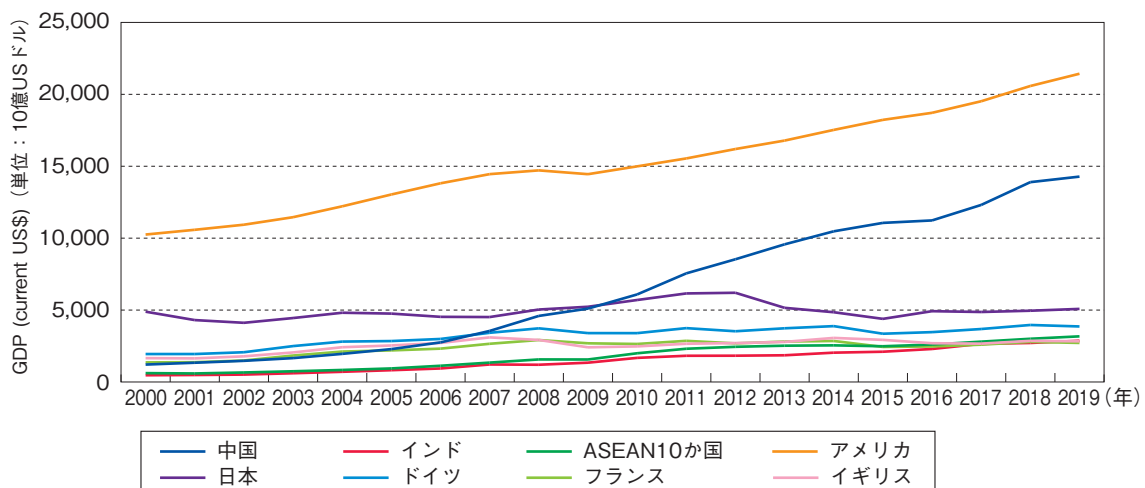
b. 世界各国の国内総生産（ドルベース）

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（図表1-1-1-3参照）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。

こうした経済成長著しいアジア諸国と我が国の間では、旅行者数の増加、我が国の産業の生産拠点の移転、交通インフラの輸出等が進んでいる。

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

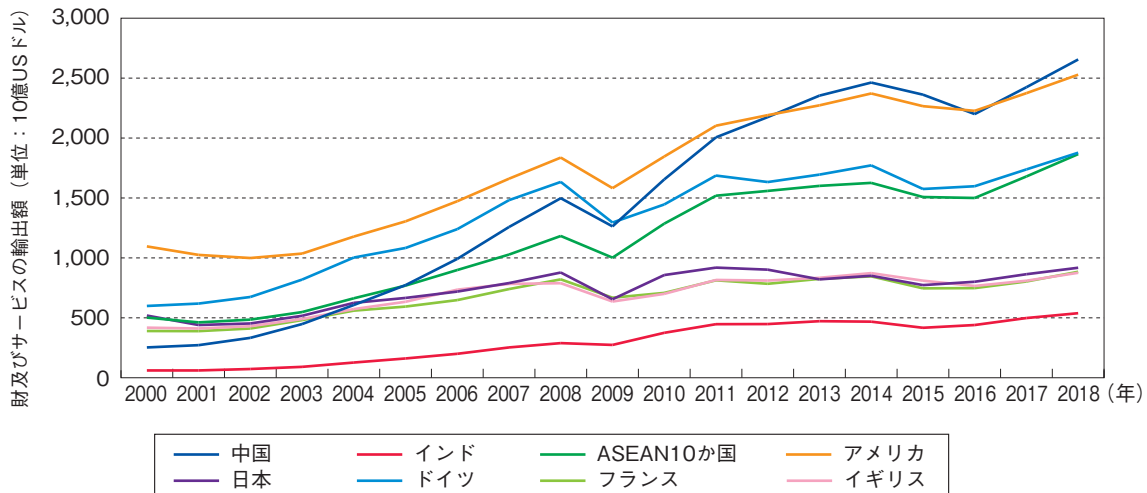
c. 世界各国の輸出額及び輸入額

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。

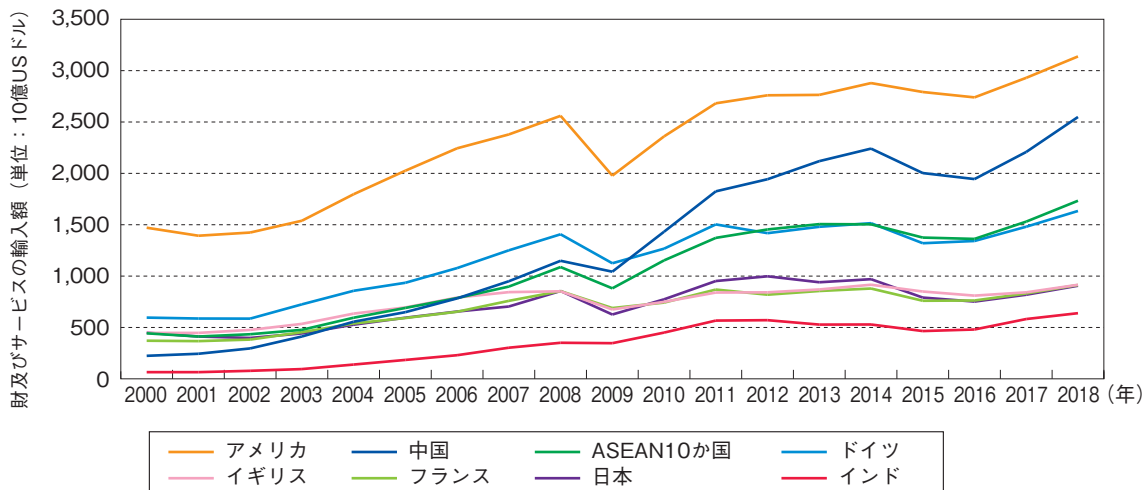
中国やASEAN10か国の輸出額及び輸入額の大幅な増加は、これらの国々の港湾や空港における取扱貨物量の大幅な増加（図表1-3-3-5, 1-3-4-5参照）の要因の1つと考えられる。

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

道路や鉄道といった交通インフラは、人や物の流れを円滑化し、世界の地域経済を活性化させることにより、各国の経済活動の拡大を支えていると考えられるので、以下ではアジア太平洋地域におけるインフラ投資需要の動向について見る。

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、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

本章では、交通モード横断的な視点から、交通における輸送量とその背景及び交通事業等の動向を見ていく。

各交通モードでは、それぞれが持つ特性を活かして、競争・役割分担・連携が行われている。このため、交通の動向を把握するに当たっては、複数の交通モードを横断的に理解しておく必要があることから、輸送量とその背景及び交通事業等の動向について、交通モード横断的に取り扱う。

第1節 輸送量とその背景

本節では、輸送量とその背景について、交通モード横断的に見ていく。

輸送は、発着地によって、国内輸送と国際輸送に分けられる。また、輸送対象によって、旅客輸送（人の輸送）と貨物輸送（物の輸送）に分けられる。

したがって、輸送について、国内旅客輸送、国内貨物輸送、国際旅客輸送、国際貨物輸送の4つのカテゴリに分け、それぞれの輸送量とその背景について見ることとする。

4つのカテゴリの輸送量とその背景を見るに当たっては、総輸送量及び交通モード毎の輸送量の推移、各交通モードの分担率に着目して見ていくとともに、それらの背景を理解するために、各交通モードの特性等も記述する。

(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。

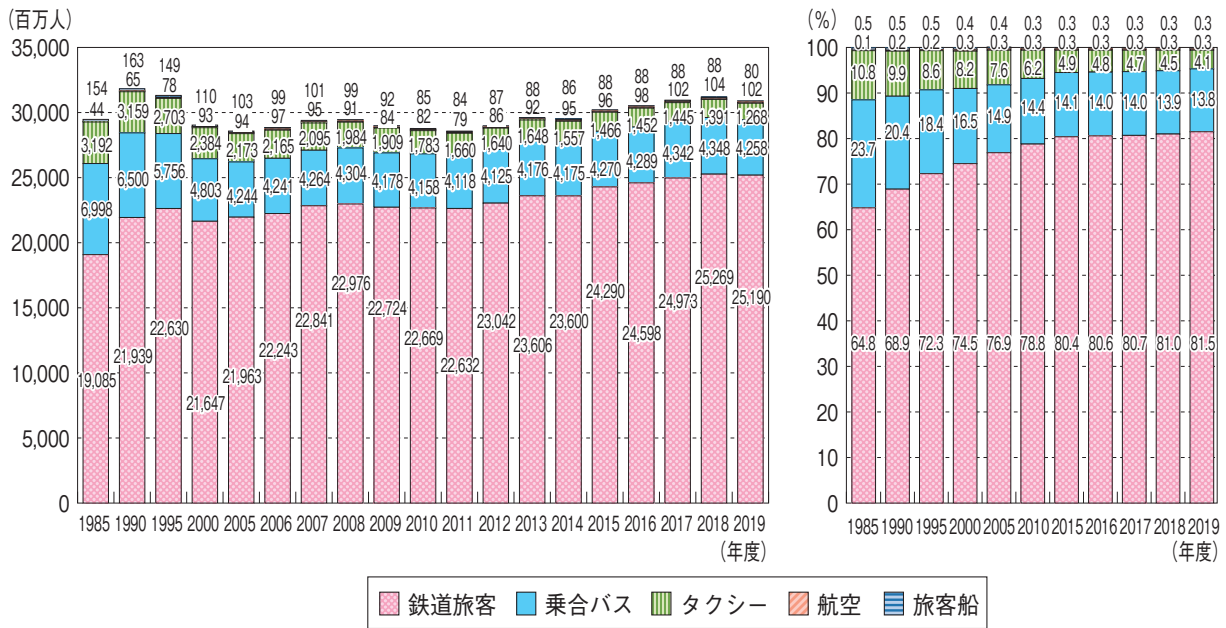
2019年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が81.5%、乗合バスが13.8%、タクシーが4.1%を占めており、航空は0.3%、旅客船は0.3%である。

鉄道が非常に高い分担率を担っている背景を見ると、鉄道は、他の交通機関と比べると、大量輸送、高速輸送、定時輸送の面で強みを持つことが挙げられる。もっとも、鉄道車両のほかに、線路、駅、信号等のインフラの整備が必要であるため、事業の開始・運営に要するコストが高くなることから、利用者数が十分でない地方部では路線の維持が難しくなることもある反面、十分な利用者数が確保できる都市内輸送や都市間輸送においては、上記の強みを発揮できる。このため、大都市圏における分担率が高いほか、300km～1,000kmの移動においても分担率が高い。

乗合バスは、主要なインフラである道路は事業者の負担で整備する必要がなく、路線の変更、停留所の設置、変更、廃止等が比較的柔軟に実施可能であるとともに、利用者数が少なくても比較的維持しやすい一方で、道路の渋滞の影響で定時性を確保しにくい。モータリゼーションが進む中で分担率を下げてきたが、今なお一定の存在感を持っている。

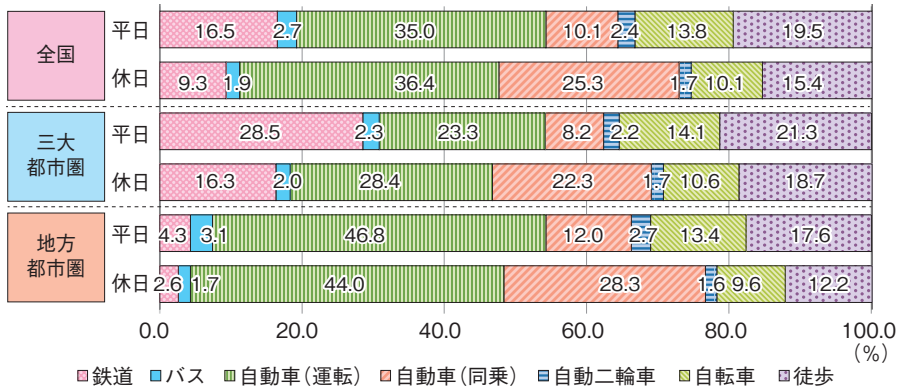
タクシーは、鉄道や乗合バスを時間的・空間的に補完する形で、個々の旅客のニーズに対応したドア・ツー・ドアの輸送を24時間営業で行っているが、1台あたりの輸送量が少ないことから、分担率は低い。

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（図表1-1-1-2, 9, 13, 14参照）や、新幹線の路線延長に伴う利用者の増加（図表1-3-2-7参照）のほか、近年の訪日外国人旅行者の利用増加（図表1-1-1-20, 22参照）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

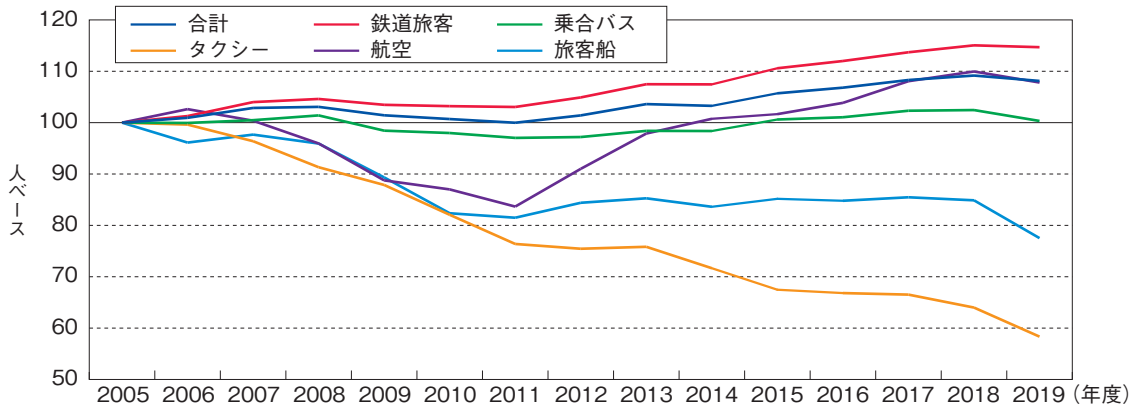
年度に5年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

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。

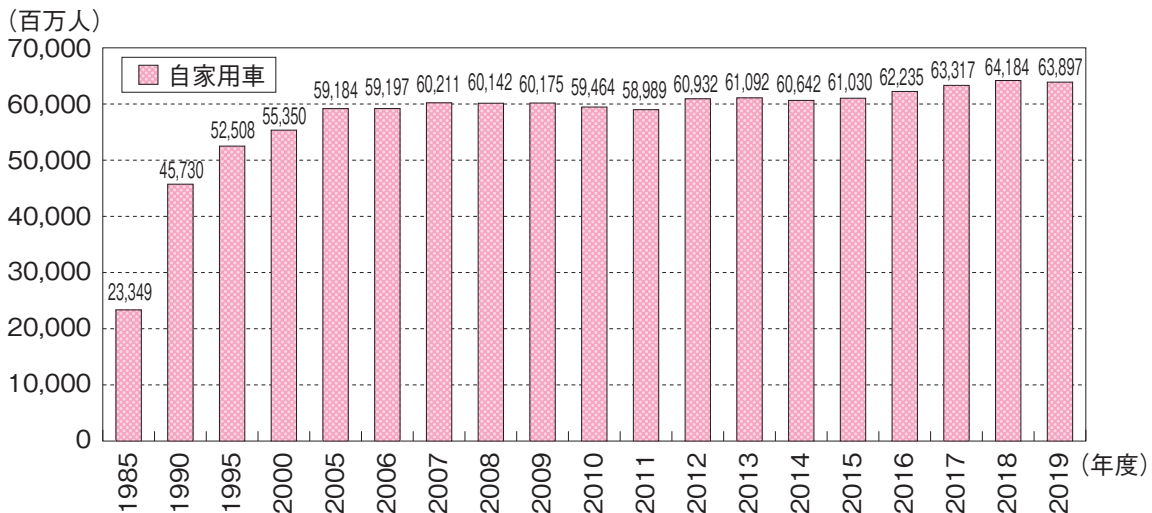
図表1-2-1-3 国内旅客輸送量（人ベース）の推移（2005年度を100とした場合の動き）



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

自家用車による国内の旅客輸送量(人ベース)は、自家用車の保有の増加に伴い大幅に増加した。2019年度は639億人で、公共交通機関の中で最も多い鉄道の2.5倍となっている。近年、運転免許保有者数や乗用車保有台数は増加基調である(図表1-1-1-31参照)ものの、輸送量はほぼ横ばいとなっている。

図表1-2-1-4 自家用車による国内旅客輸送量（人ベース）の推移

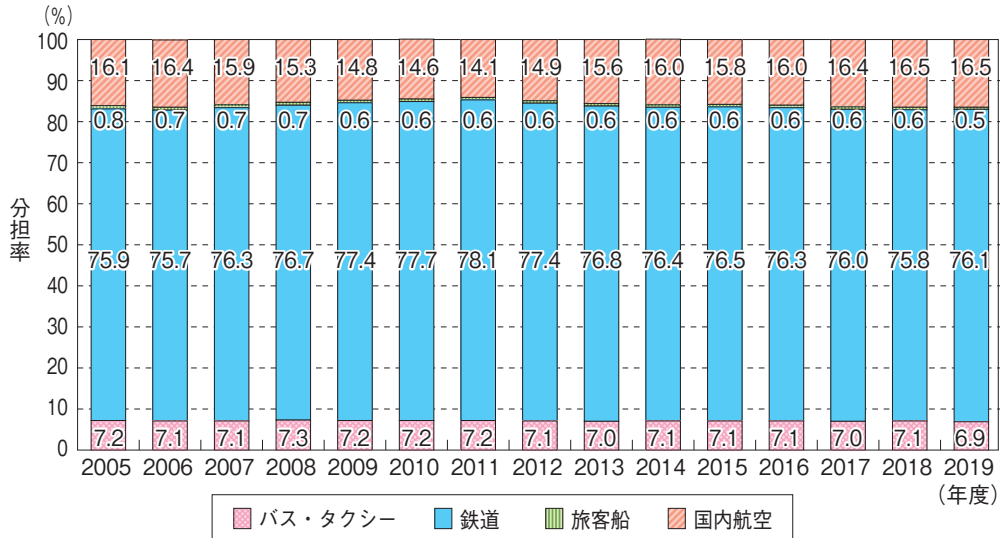


資料：「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国の国内旅客輸送量について輸送距離を加味した人キロベースで見ると、2019年度の各交通機関の分担率は、鉄道が76.1%、航空が16.5%、バス・タクシーが6.9%、旅客船が0.5%である。

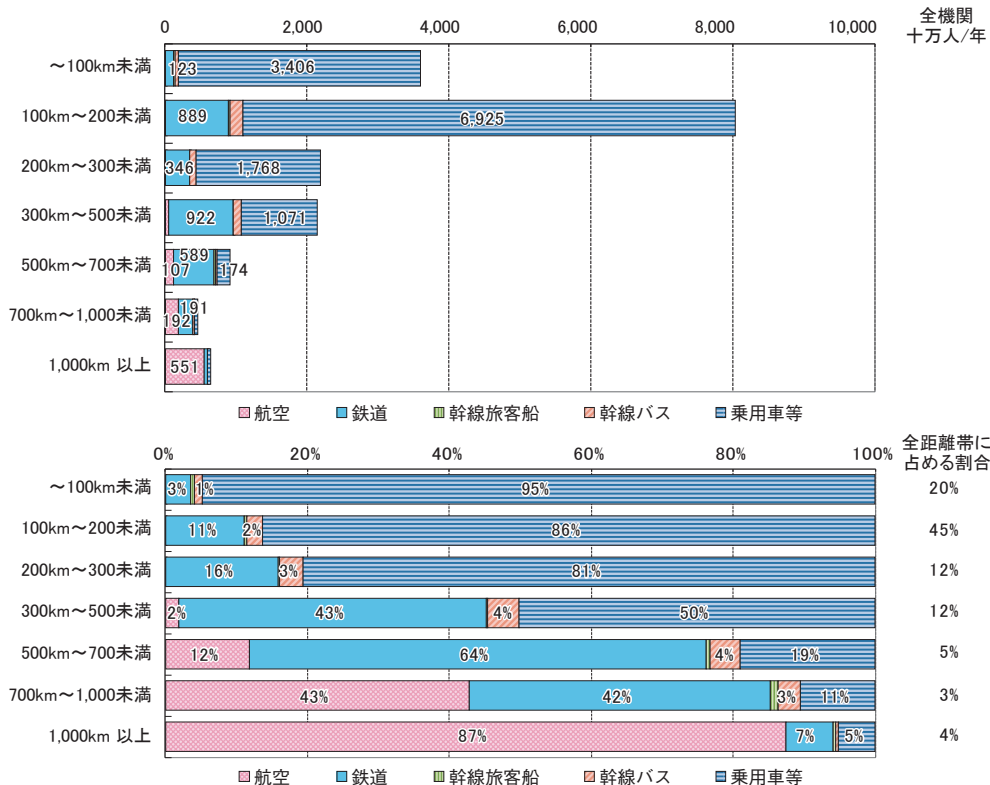
人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシーが低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

図表1-2-1-5 国内旅客輸送量（人キロベース）の分担率の推移



資料：総合政策局情報政策本部情報政策課交通経済統計調査室「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、旅客船は海警局内航課調べ

図表1-2-1-6 日常生活圏を越える交通の距離帯別・代表交通機関別の旅客流動量（上図）と分担率（下図）



資料：国土交通省「第6回（2015年）全国幹線旅客純流動調査」

(2) 国内貨物輸送

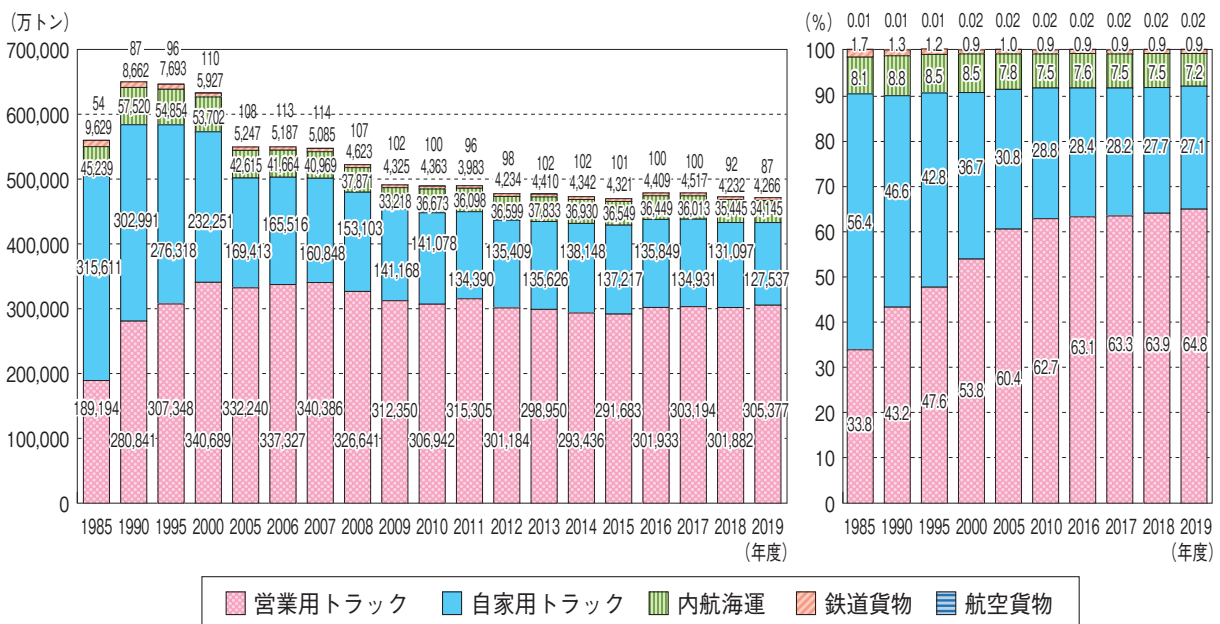
我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少（図表1-1-1-5参照）や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少（図表1-1-1-7参照）があると考えられる。

2019年度の各交通モードの分担率は、営業用と自家用をあわせたトラックが91.9%を占め、内航海運が7.2%、鉄道が0.9%、航空は0.02%である。

トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶、鉄道、航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。

内航海運は、代表的な船型である499総トンの船舶1隻で10トントラックの約160台分に相当する輸送が可能であるため、鉄鋼、石油製品、セメント、石油化学製品等の産業基礎物資の長距離輸送に強みがあり、トンキロベースでは産業基礎物資輸送の約8割を担っている。

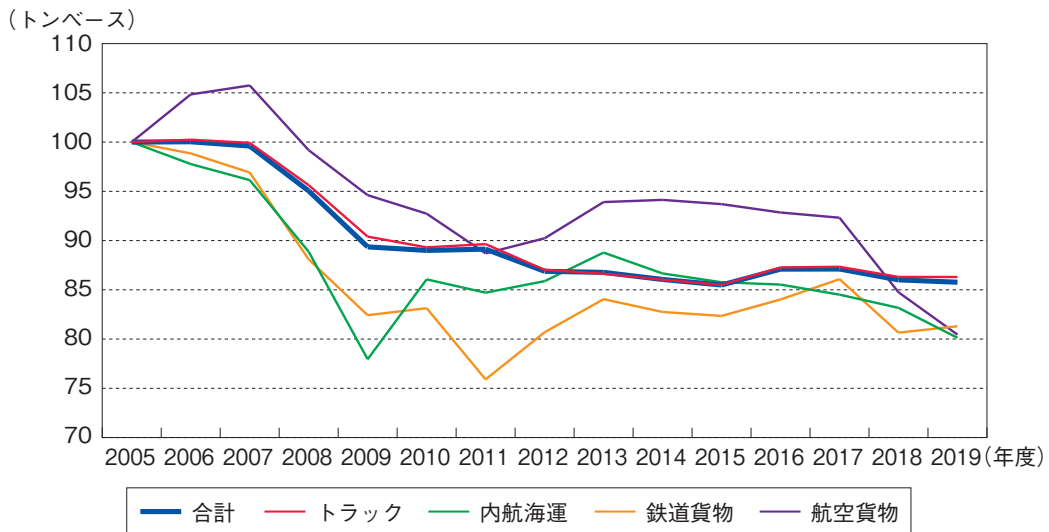
図表1-2-1-7 国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

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)



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

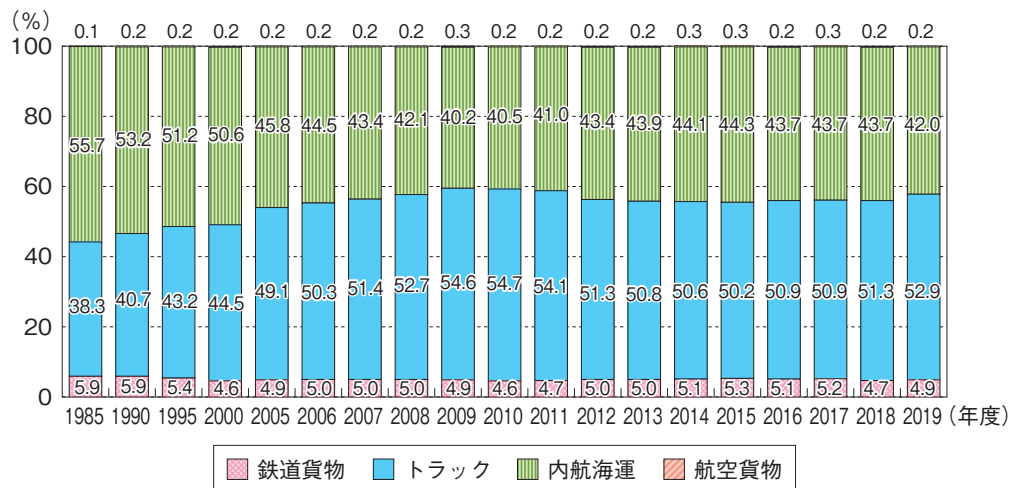
このように、国内貨物輸送量は、トンベースでは減少しているものの、BtoBの商取引において貨物出荷の小口化に伴い出荷件数が増加し（図表1-1-1-8参照）、またインターネットを介した電子商取引はBtoCやCtoCの分野の拡大（第1章（8）参照）によって売り主から買い主への小口輸送が増加したため、宅配便取扱個数が大幅に増加してきている（図表1-3-1-23参照）。

我が国の国内貨物輸送量について輸送距離を加味したトンキロベースで見ると、2019年度の各交通機関の分担率は、自動車(トラック)が52.9%、内航海運が42.0%、鉄道が4.9%、航空が0.2%である。

トンベースの分担率と比較すると、重量物の長距離輸送に適した内航海運と鉄道のシェアが高く、短距離輸送も担うトラックのシェアが低くなっている。

トンキロベースの分担率は、2010年度前後を境に、トラックが緩やかに下がり、内航海運と鉄道が緩やかに上がっている。その背景には、トラックドライバーの不足や、流通業務の効率化のためのモーダルシフト等があると考えられる。

図表1-2-1-9 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロベース)



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

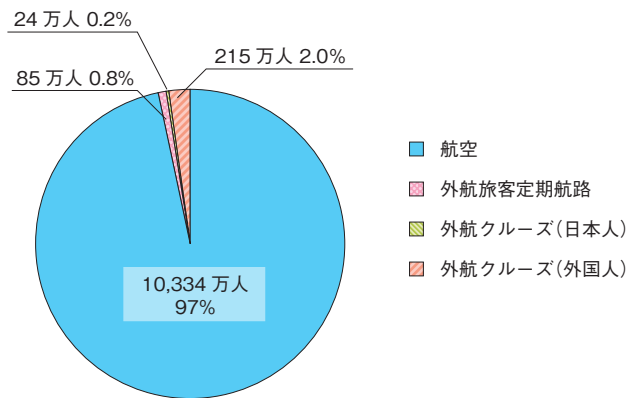
(3) 国際旅客輸送

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。

航空が非常に高い分担率を担っている背景としては、航空機は船舶より速度が圧倒的に速く、海外の目的地までの所要時間が非常に短くて済むことが挙げられる。

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1-3-3-17参照）。

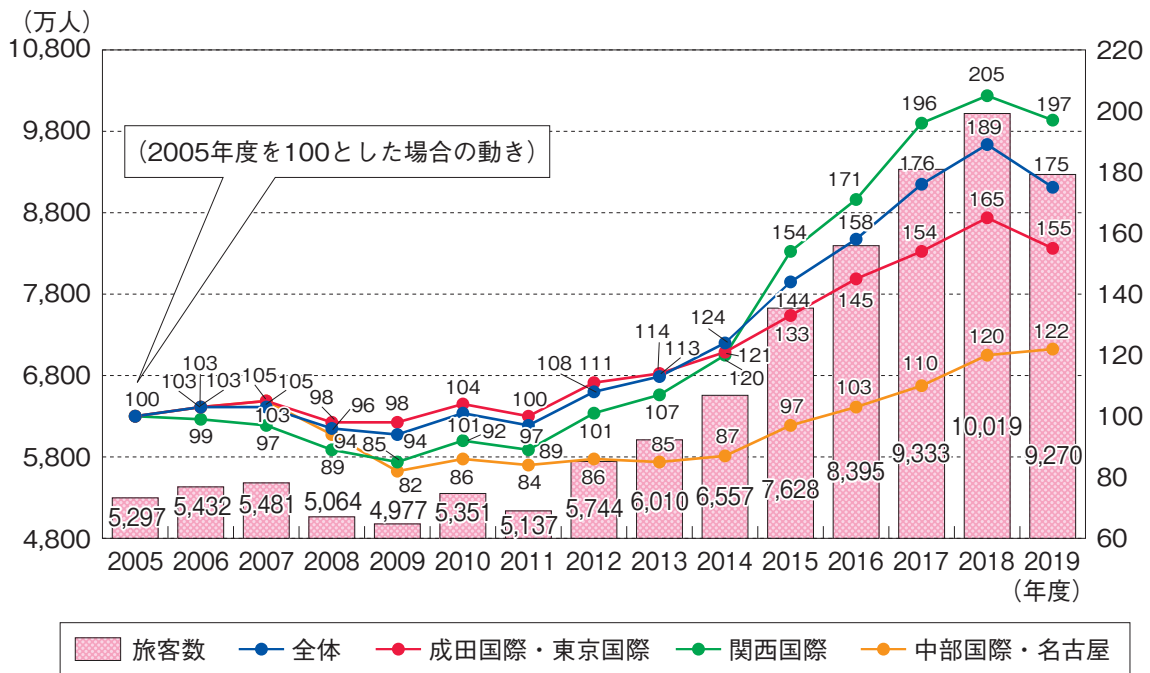
図表1-2-1-10 我が国を発着する国際旅客輸送量の内訳とその比率（2019年）



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（図表1-1-1-20参照）や、LCCの利用者の急増（図表1-3-4-10右図参照）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。なお、空港別に見ると、近年関西国際空港の伸びが著しかったが、2019年度は、成田国際・東京国際空港とともに減少している。

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



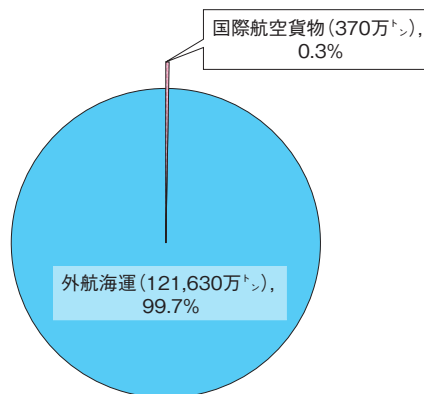
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省総合政策局作成

(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。

主な要因は船舶と航空機の輸送力の差にあると考えられるが、船舶は、原油、ガス、鉄鉱石、石炭、穀物、その他雑貨など貿易で取引されるあらゆる貨物を、バラ積み船やコンテナ船など、様々な種類の船舶を使って効率的に大量輸送できるという特徴もある。一方、航空機は、少量の高価な貨物を速やかに輸送するのに適している。

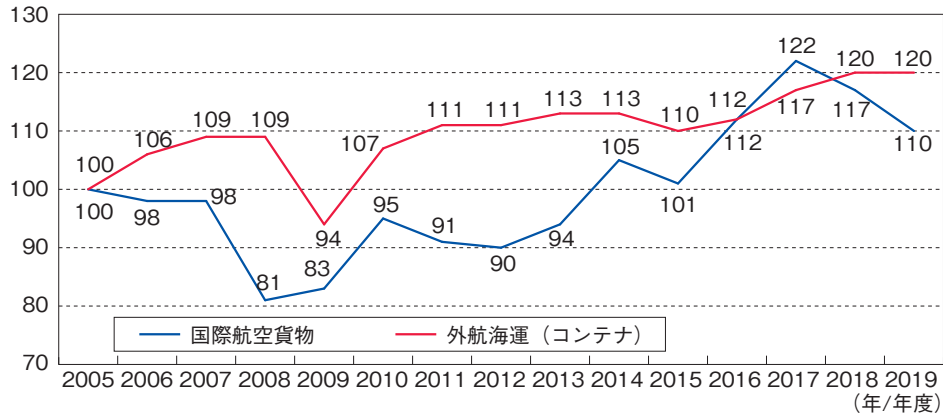
図表1-2-1-12 国際貨物輸送量の分担率 (2019年)



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

本節では、交通事業等の動向について、交通モード横断的に見ていく。

交通事業の事業規模や就業者について把握するため、事業規模に関連して、交通事業の国内総生産、事業者数、営業収入等（(1) 参照）、就業者に関連して、就業者数（(2) 参照）について見ていく。

また、共生社会の実現が求められる中で、交通事業においても、誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境づくりに向けて進められているユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の進捗状況について見ていく（(3) 参照）。

交通事業者によるICカードの導入が進み、鉄軌道やバスといった公共交通機関の運賃の支払いが1枚のカードでできる範囲が広がるなど、公共交通機関の利用者の利便が向上しているため、その普及状況について見ていく（(4) 参照）。

交通事業等においては、自動車等の輸送用機器の使用により、温室効果ガスである二酸化炭素の排出等を通じて環境に影響を及ぼしている。ここでは、地球温暖化対策に関連深い事項の動向を見ていく（(5) 参照）。

2019（令和元）年には、日本各地で多くの自然災害が発生し、甚大な被害をもたらした。とりわけ令和元年房総半島台風（台風第15号）と令和元年東日本台風（台風第19号）は交通に対しても多大なる影響を与えた。ここでは、これらの大規模災害による交通への影響について見ていく（(6) 参照）。

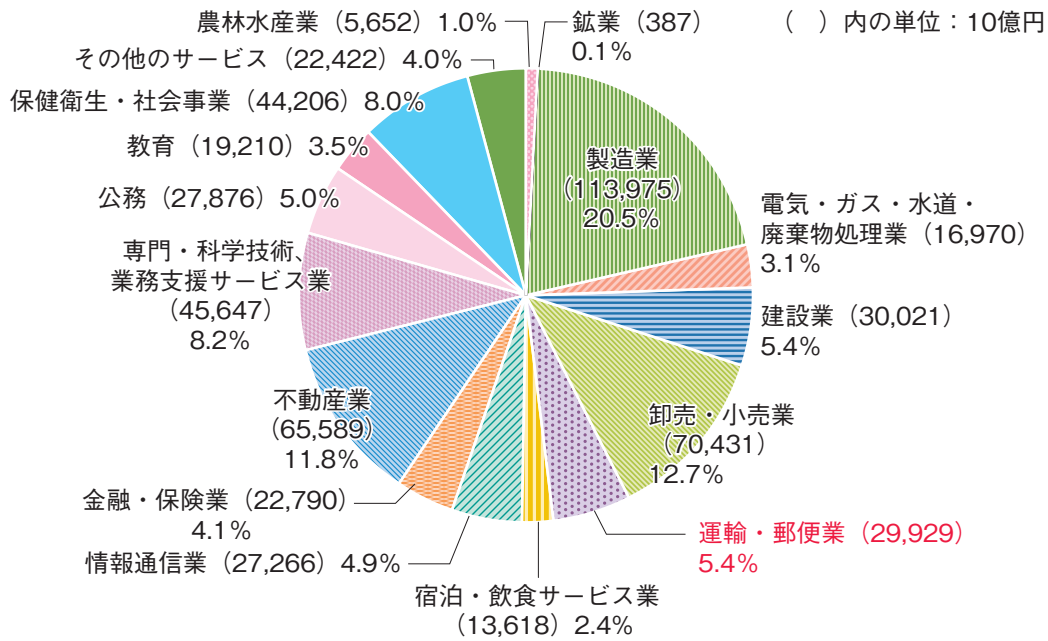
2019年12月下旬に中国武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症は、2021年5月時点で全世界の感染者数が1.7億人に達しているとされる。ここでは、新型コロナウイルス感染症による交通への影響を見ていく（(7) 参照）。

(1) 交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

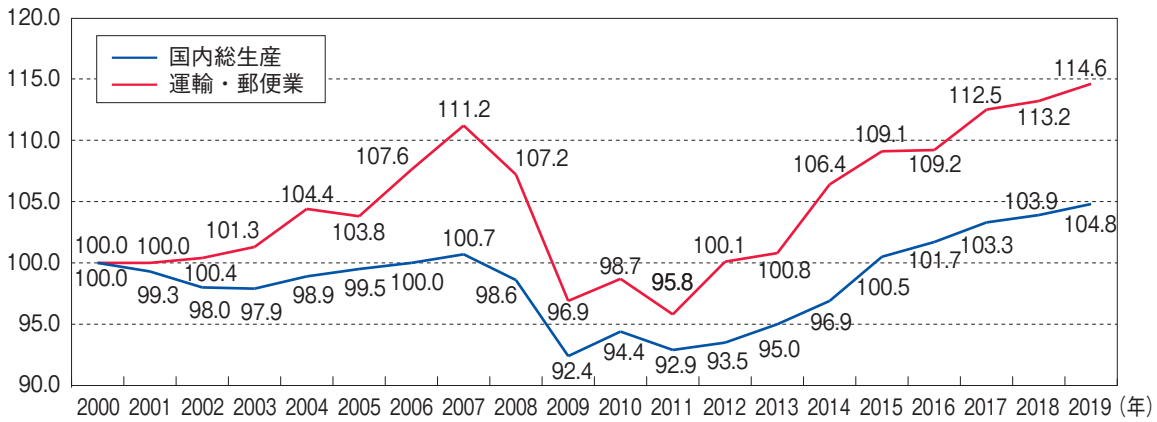
2019年の運輸・郵便業（以下「交通事業」という。）の国内総生産は29.9兆円であり、我が国の国内総生産全体の5.4%を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、リーマンショックの発生した2008年に大きく落ち込み、近年は回復している。

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。

1事業者当たりの平均営業収入については、長距離輸送や大量輸送に優れた航空、鉄道、外航海運が100億円以上と多く、これら以外の事業では数千万円から10数億円と少ない。特に、バスやタクシー、トラックといった自動車運送事業については、95%以上が中小事業者である（図表1-3-1-7参照）ことから、1事業者当たりの平均営業収入が少ないものと考えられる。

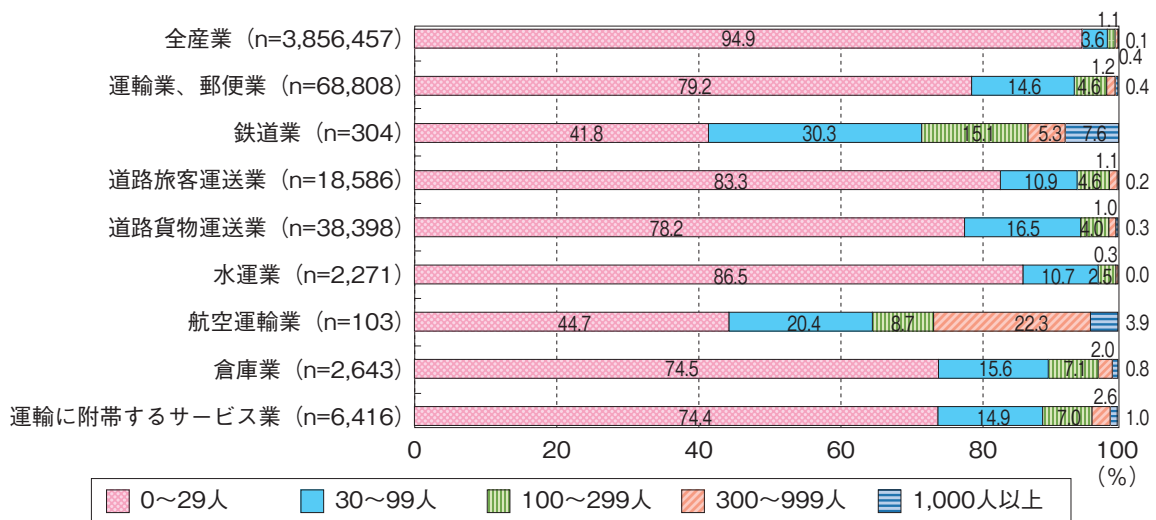
雇用者数について見ると、常用雇用者数が30人以上の企業等の割合は、産業全体では5%程度にとどまるのに対し、交通事業は20%程度と高く、中でも鉄道と航空は半数程度と高い。

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

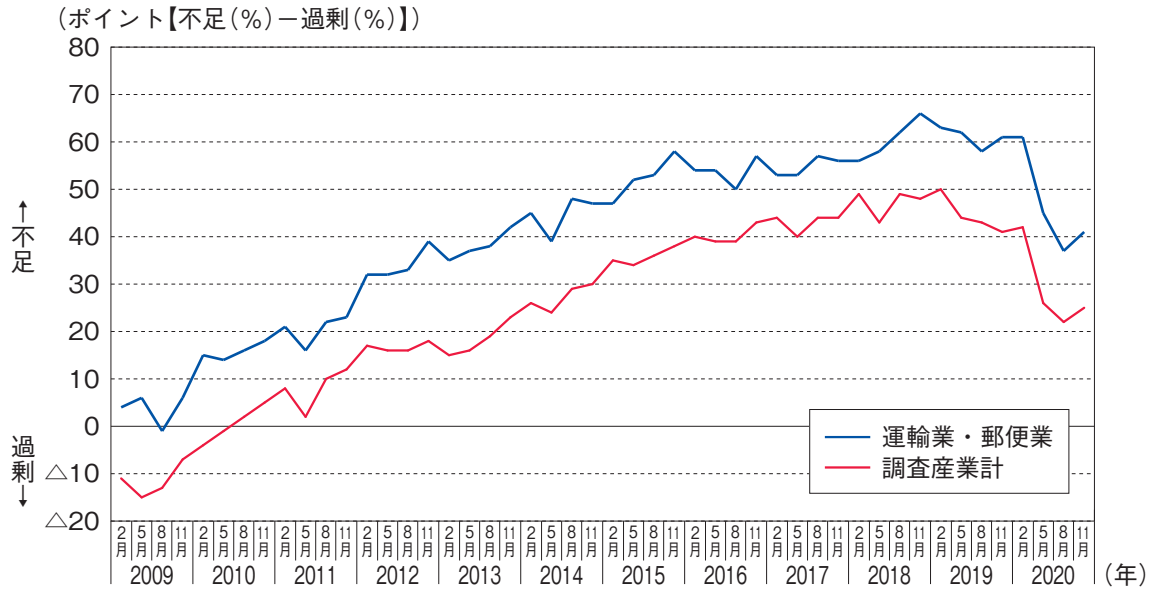
(2) 交通事業の就業者数

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（図表1-2-2-1参照）とほぼ等しい。

全産業の就業者数が2012年を境に順調に増加してきた中で、交通事業の就業者数は、労働者不足感が高まっているにもかかわらず、ほぼ横ばいとなっている。

交通事業の事業区分別の従業者数は、事業者数と営業収入が最も大きいトラックが圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めており、次いでタクシー、鉄道となっている。

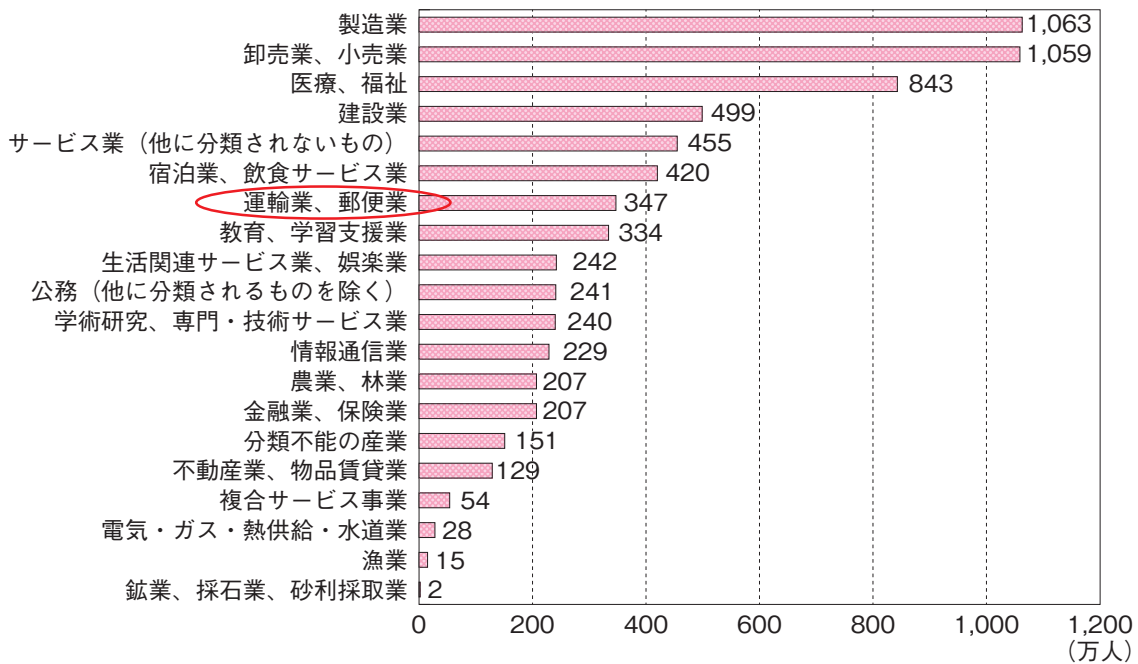
図表1-2-2-5 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



注：「過不足判断D.I.」とは、「不足」と回答した事業所の割合から、「過剰」と回答した事業所の割合を差し引いた値である。無回答を除いて集計している。

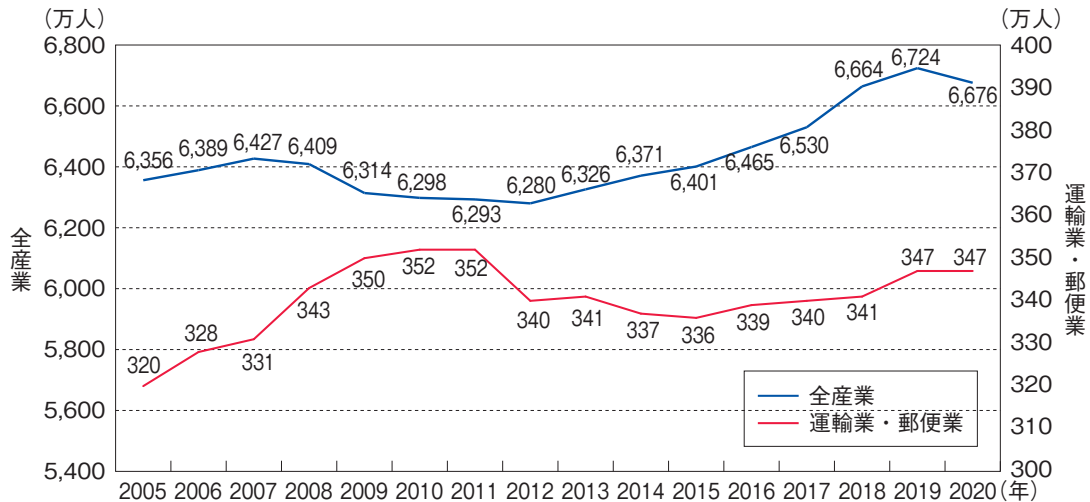
資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から、国土交通省総合政策局作成

図表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

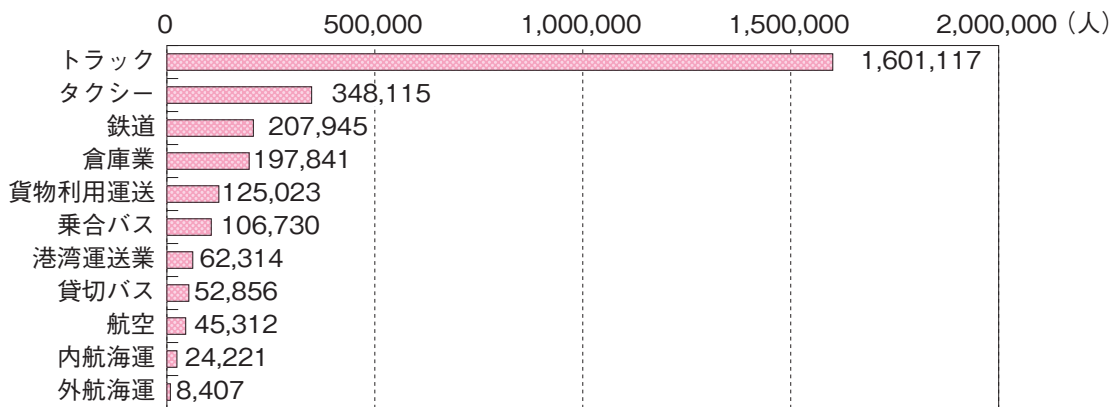


注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

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

図表1-2-2-8 交通事業の主な事業区分の従業者数（2016年）



注：各事業の値は、日本標準産業分類（小分類）別の結果を以下の区分により集計したものの。

「トラック」：一般貨物自動車運送業・特定貨物自動車運送業・貨物軽自動車運送業、「タクシー」：一般乗用旅客自動車運送業、「鉄道」：鉄道業、「倉庫業」：倉庫業（冷蔵倉庫業を除く）・冷蔵倉庫業、「貨物利用運送」：集配利用運送業・貨物運送取扱業（集配利用運送業を除く）、「乗合バス」：一般乗合旅客自動車運送業、「港湾運送業」：港湾運送業、「貸切バス」：一般貸切旅客自動車運送業、「航空」：航空運送業、「内航海運」：沿海海運業、「外航海運」：外航海運業

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

(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化

共生社会の実現が求められる中で、交通分野においても、誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境づくりに向けて進められているユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の進捗状況について見る。

なお、ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化に関する重要なトピックである、ホームドアの整備を含む駅ホームの転落防止対策については、次章の鉄道事業総論（第3章第2節（1））で触れることとする。

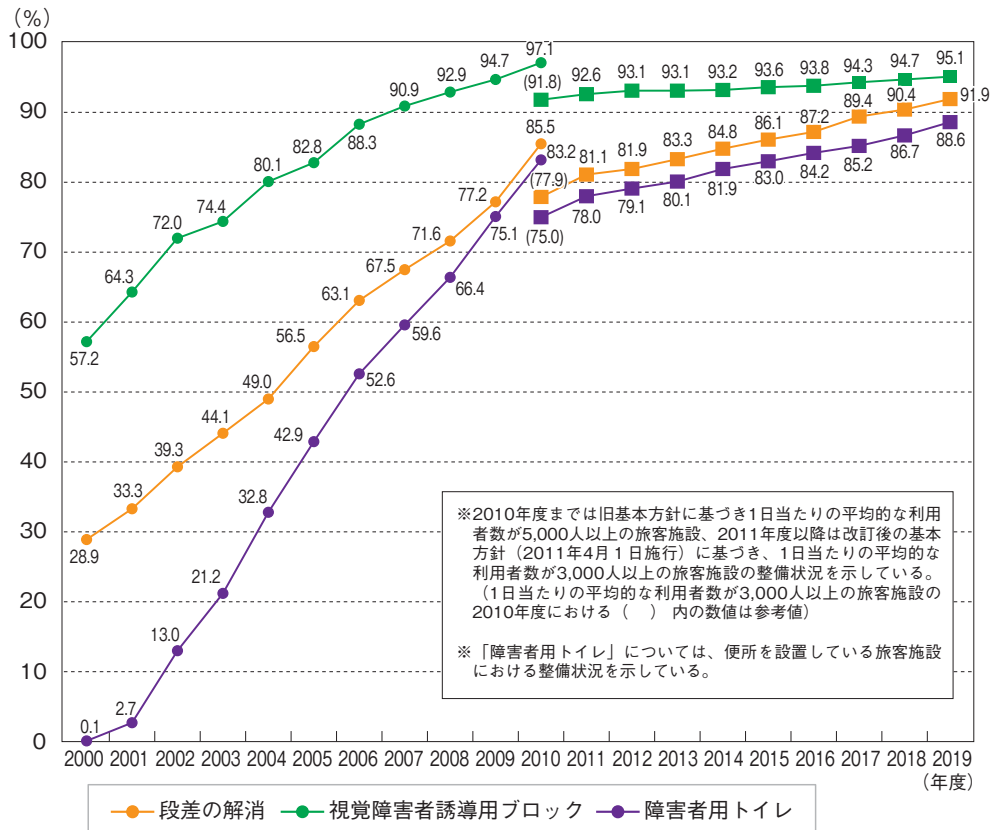
a. 旅客施設におけるバリアフリー化

鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設（1日当たりの平均的な利用

者数が3,000人以上のもの)については、エレベーター、スロープ等による段差解消、線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設した視覚障害者誘導用ブロックの整備、障害者用トイレの整備等が求められている。

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



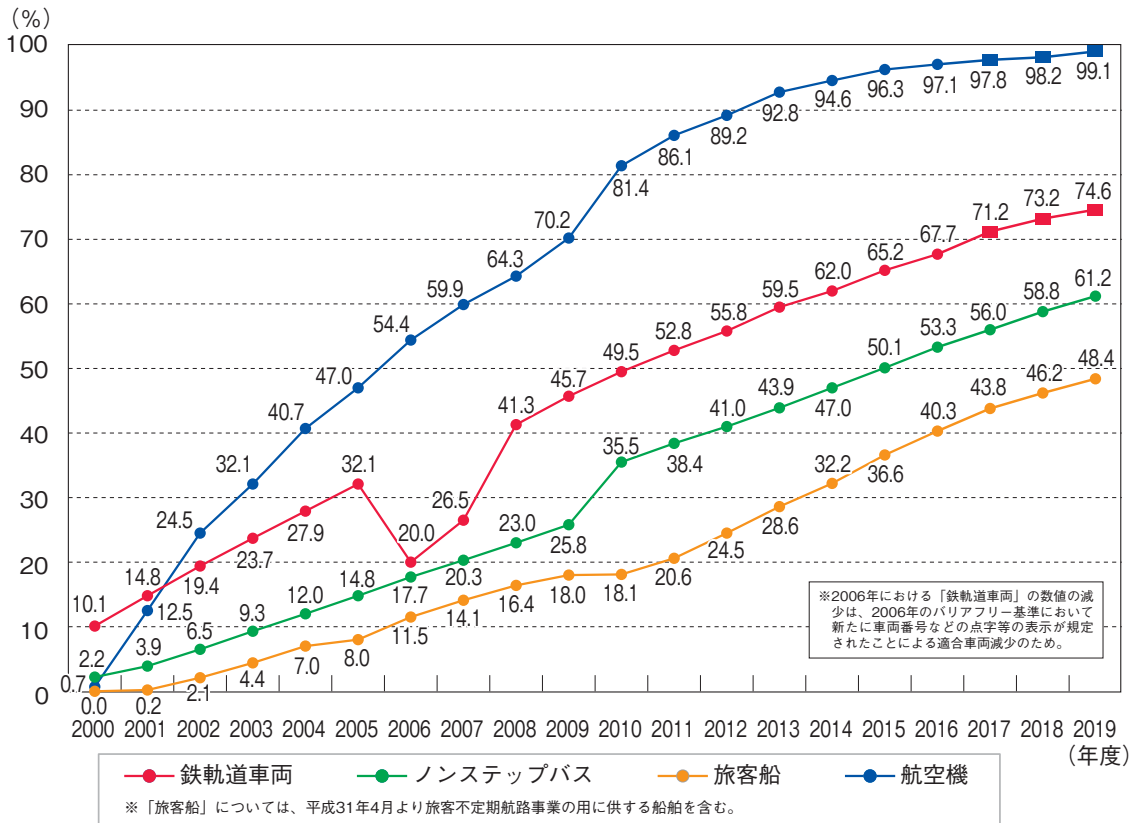
資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

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、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、車椅子スペースを設置すること、トイレを高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とすること、連結部にはプラットホーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること、車両番号などを文字及び点字で表示すること等が求められている。これらの基準に適合した鉄軌道車両数は、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。

バス車両については、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、車椅子スペースを設置すること、低床バスとすること、筆談用具を設け、筆談用具があることを表示すること等が求められている。これらの基準を満たし、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

交通事業者による交通系ICカードの導入が進み、鉄道やバスといった公共交通機関の運賃の支払いが1枚のカードでできる範囲が広がるなど、公共交通機関の利用者の利便が向上しているため、その普及状況について見る。

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。

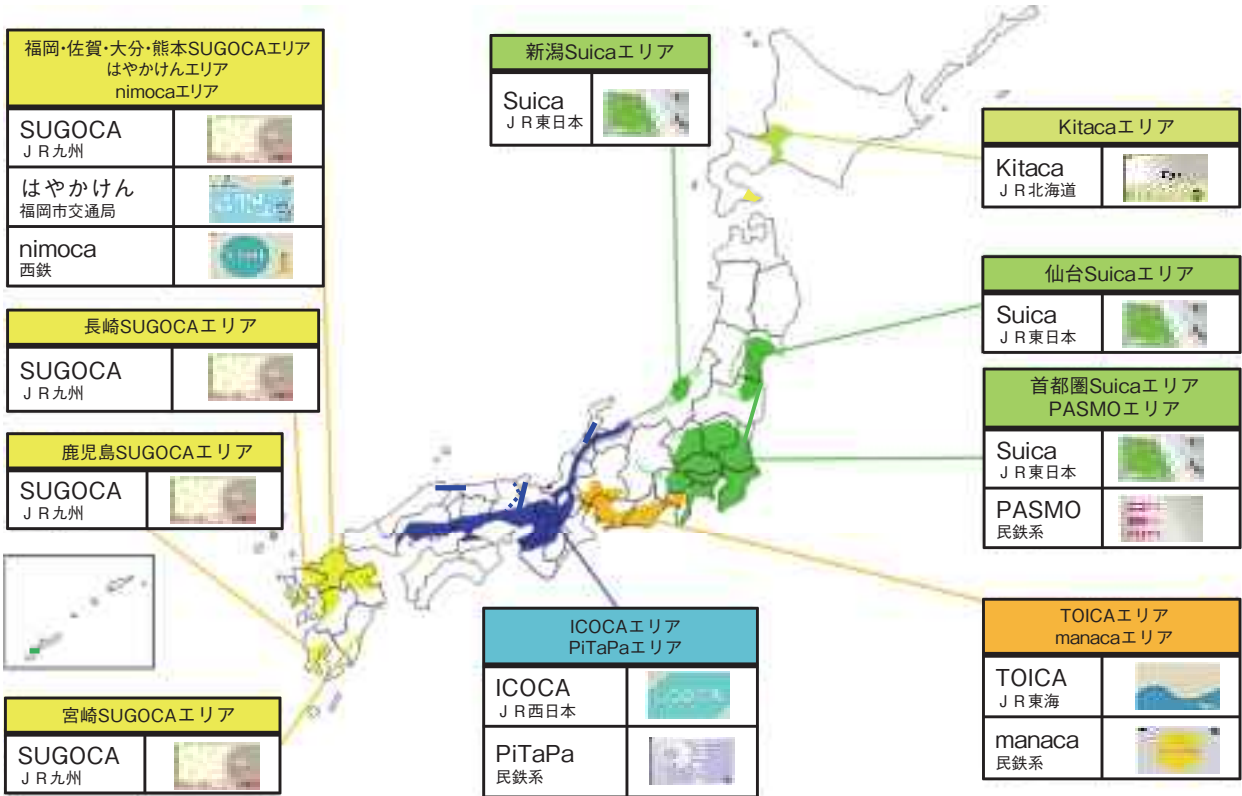
2013年3月には、三大都市圏や地方拠点都市で多く普及している10種類の交通系ICカード（以下この項で「10カード」という。）の相互利用が始まり、1枚の10カードで公共交通機関を利用できる範囲が大幅に拡大した。また、カードによっては、定期券や割引サービスの機能を持つもの、商業施設等で利用可能な電子マネーの機能を持つものもある。

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）

近年、1枚の10カードで公共交通機関を利用できる範囲の拡大が図られているが、地域の事情に応じて、10カード導入事業者による利用可能なエリア拡大（例えば、2016年12月、ICOCAがJR西日本の松江・米子・伯備地区の一部の駅でも利用可能に）、地域の交通事業者の10カードへの参加（例えば、2020年3月、沖縄のゆいレールがSuicaを導入）、といった方法がとられている。

(5) 交通事業等の環境への影響

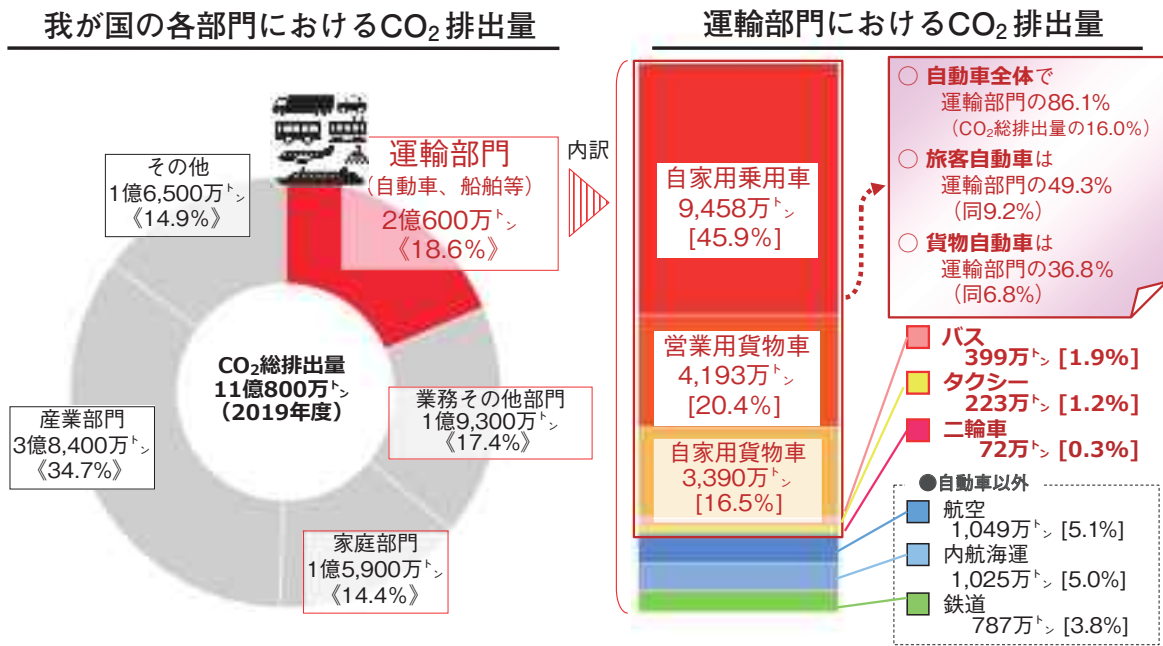
交通事業等においては、自動車等の輸送用機器の使用により、温室効果ガスである二酸化炭素の排出等を通じて環境に影響を及ぼしている。ここでは、地球温暖化対策に関連深い事項の動向を見る。

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、自動車が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。

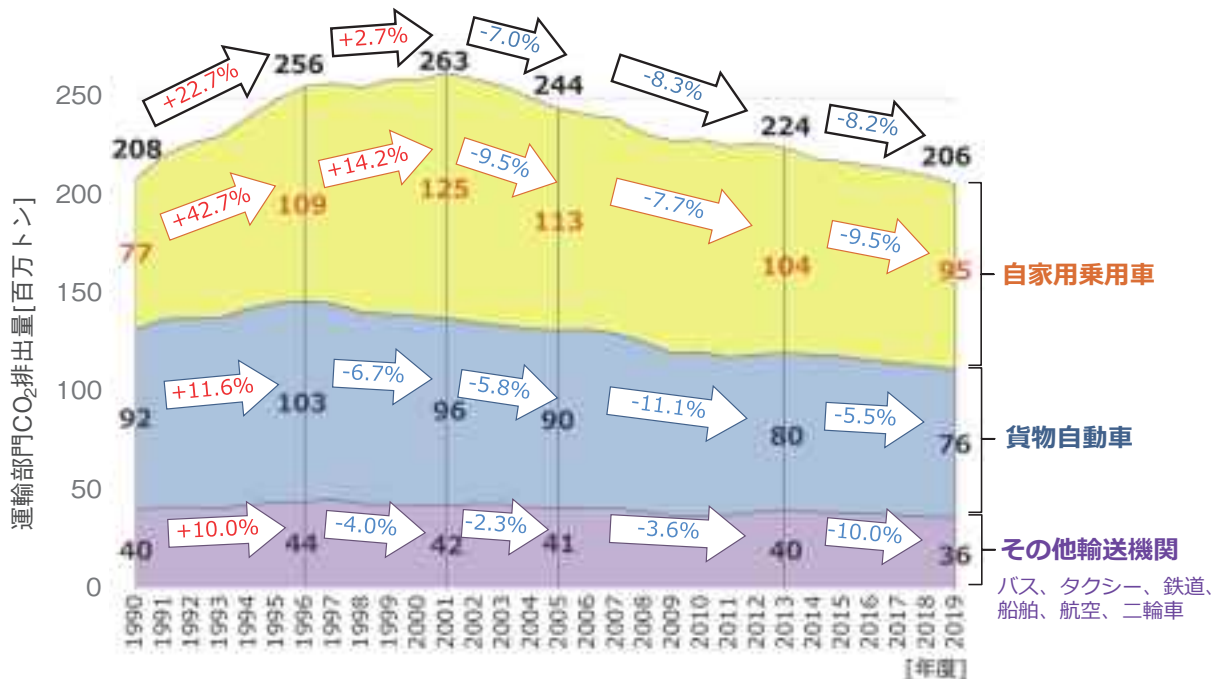
また、運輸部門のエネルギー起源二酸化炭素排出量の推移を見ると、1990年度から1996年度までの間に22.7%も増加したが、その後、ほぼ横ばいとなり、2001年度を境に減少に転じている。近年における減少の背景には、自動車の燃費改善や輸送量の減少等があるものと考えられる。

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

図表1-2-2-14 輸送モードごとの二酸化炭素排出量の推移



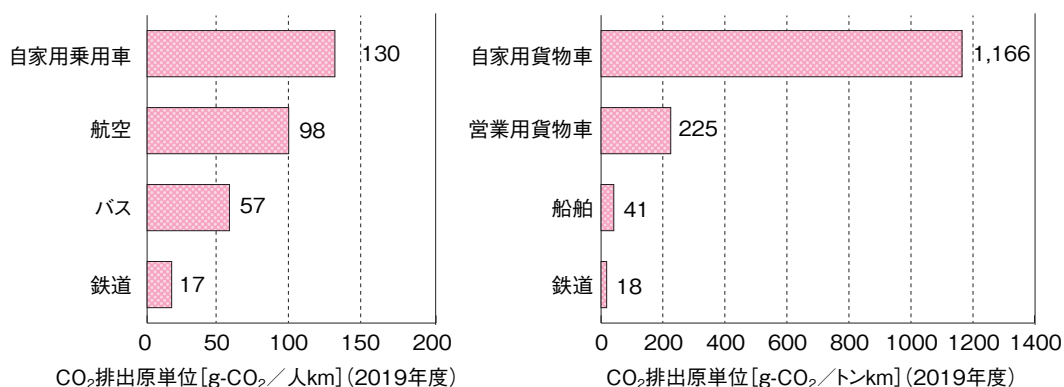
注：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である。
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2019年度）確報値」から国土交通省総合政策局環境政策課作成

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。このため、通勤時に利用する交通機関を自家用乗用車から鉄道等に変更したり、トラックで輸送していた貨物を船舶や鉄道に変更したりすると、二酸化炭素排出量は減少する。

また、運輸部門で最も二酸化炭素を排出する自家用乗用車についても、近年、燃費が改善してきており、二酸化炭素排出量の削減に貢献している。

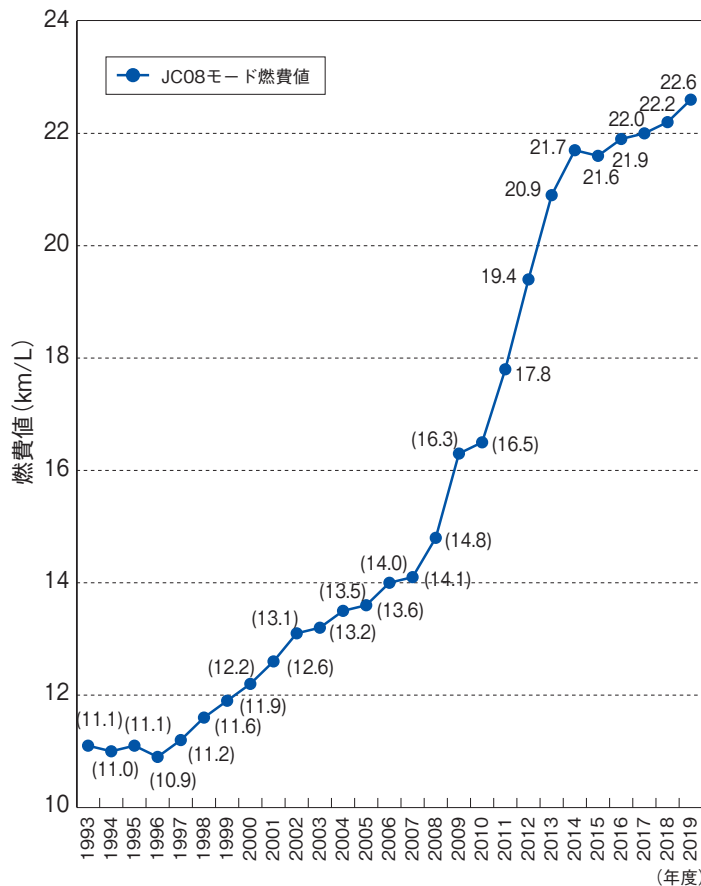
図表1-2-2-15 輸送量当たり二酸化炭素排出量（旅客輸送（左図）及び貨物輸送（右図））



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

図表1-2-2-16 ガソリン乗用車の平均燃費値の推移



(注) 10・15モードとJC08モード：いずれも、自動車の燃費値を車種間で比較するために定められた燃費測定方法であるが、10・15モードは1991年に当時のユーザーの自動車使用環境をもとに測定の際の走行パターンを定めたものであり、JC08モードはユーザーの使用環境の変化や測定技術の進歩を踏まえ、より実際の走行に近づけるために2011年4月より導入されたもの。2013年3月以降は、全ての自動車のカタログにJC08モード燃費値が表示されてきたが、2016年10月より、日本独自の試験法であるJC08モード法に加え、国際基準である乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）が適用できることとなった。

資料：国土交通省自動車局作成。平均燃費値は、各年度における出荷台数による加重調和平均により算出し、括弧書きの数値は推計値（2010年度以前は10・15モードをJC08モードに換算したもの）。

（6）大規模災害による交通への影響と対策

近年では、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、甚大な被害をもたらしている。2020年度には、令和2年台風第10号や年末年始等の大雪、福島県沖の地震が交通に対しても多大な影響を与えた。これらの大規模災害による交通への影響や国土交通省の対策を見る。

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～

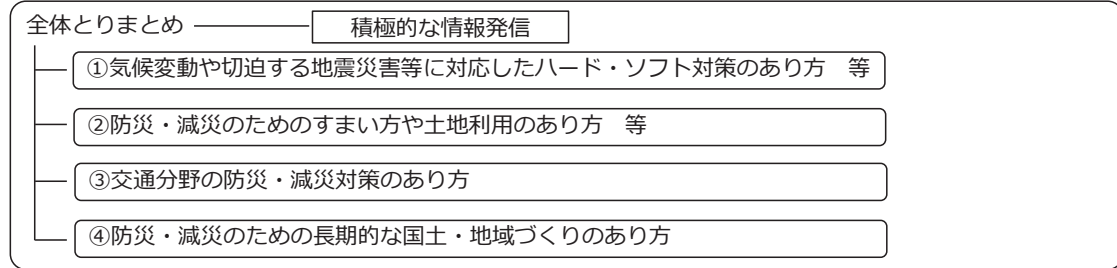
総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～



- 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。



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

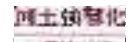
3. 情報発信

- ・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



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1.5兆円程度を目途

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1.2、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1.5兆円程度

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

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）

a. 旅客

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、感染予防のため、外出、移動、イベントの開催等が控えられていること等により、交通関係業界等においては、利用者数や予約が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている深刻な状況である。国土交通省においては、こうした各業界における実情を把握するため、アンケートや聞き取り等の調査を実施した。この調査により把握した新型コロナウイルス感染拡大による各産業への影響（輸送人員、運送収入等）は以下の通りである。なお、以下の調査結果はすべて2021年3月31日時点のとりまとめ結果である。

調査結果については、下記の国土交通省のウェブページにも掲載している。

「3. 関係業界の影響」

(https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri_tk_000018.html)

i) 貸切バス業への影響

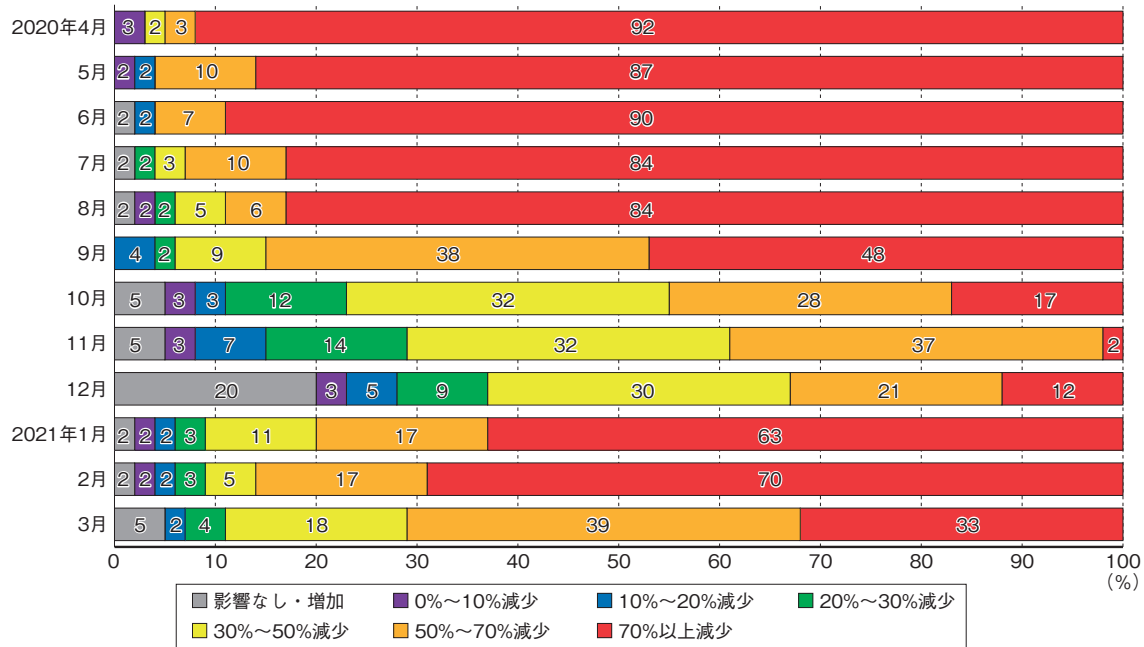
貸切バスについては、業界団体を通して貸切バス事業者に対し調査を行った。

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継続している。

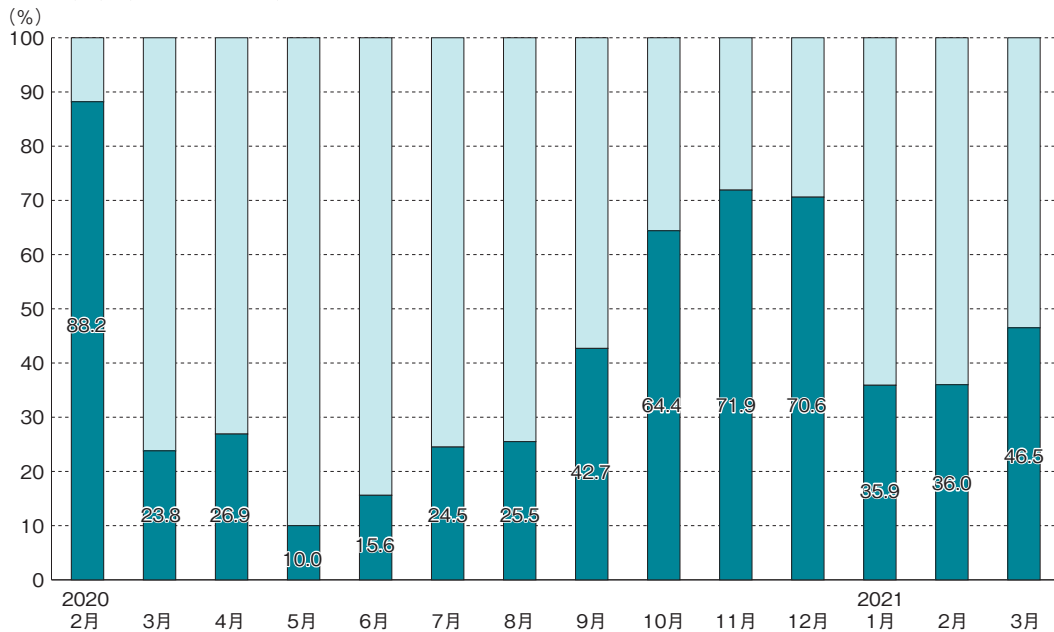
車両の実働率については、2020年4月から8月まで約1～3割の水準で推移した。9月から12月にかけて、約7割の水準まで回復したが、その後、再び減少した。

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。

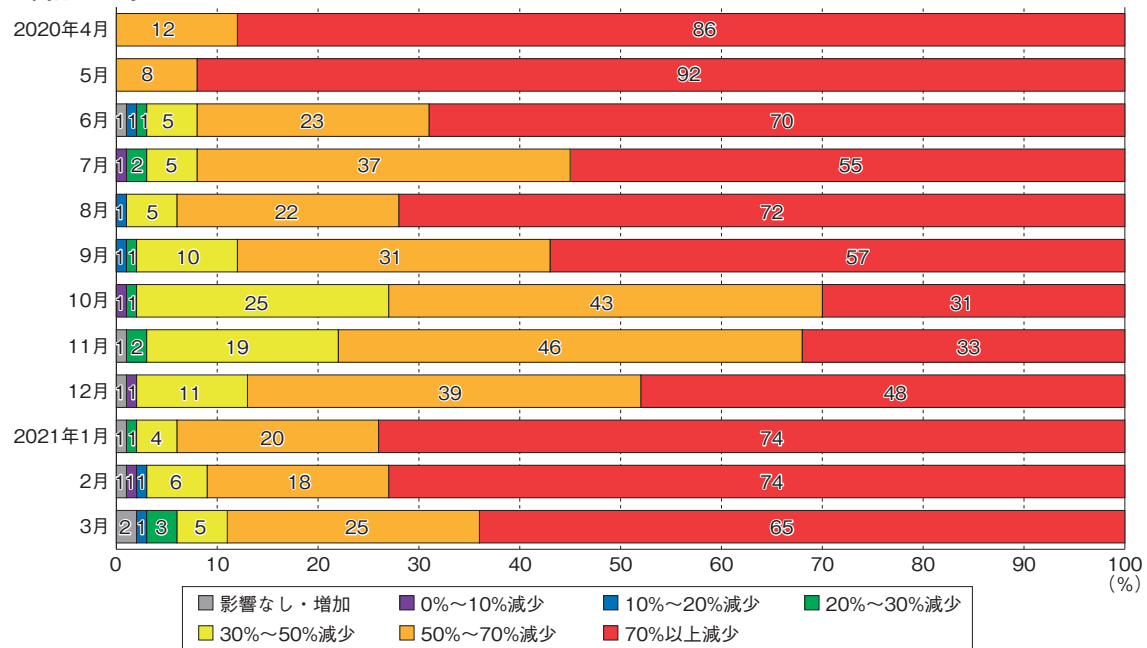
高速バス等の輸送人員については、2020年4月以降、2019年比2～5割の水準で推移している。

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。

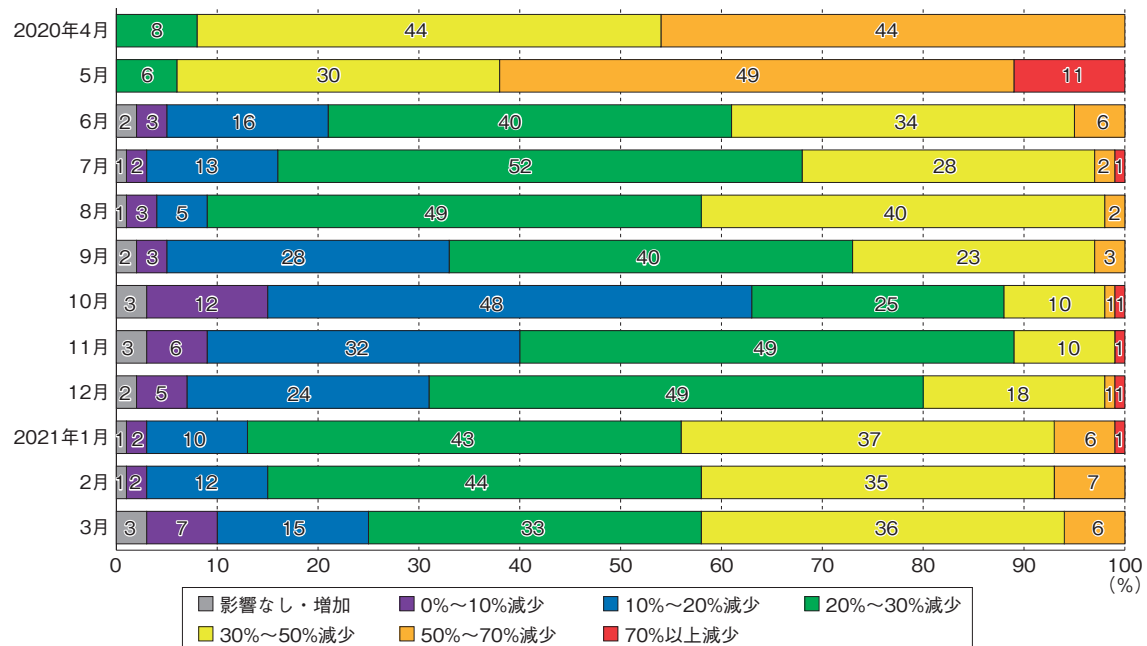
一般路線バスの輸送人員については、2020年4月から5月にかけて、2019年比5割の水準まで落ち込んだ後、2020年夏からは、2019年比7～8割の水準で推移している。

図表1-2-2-20 乗合バスへの影響

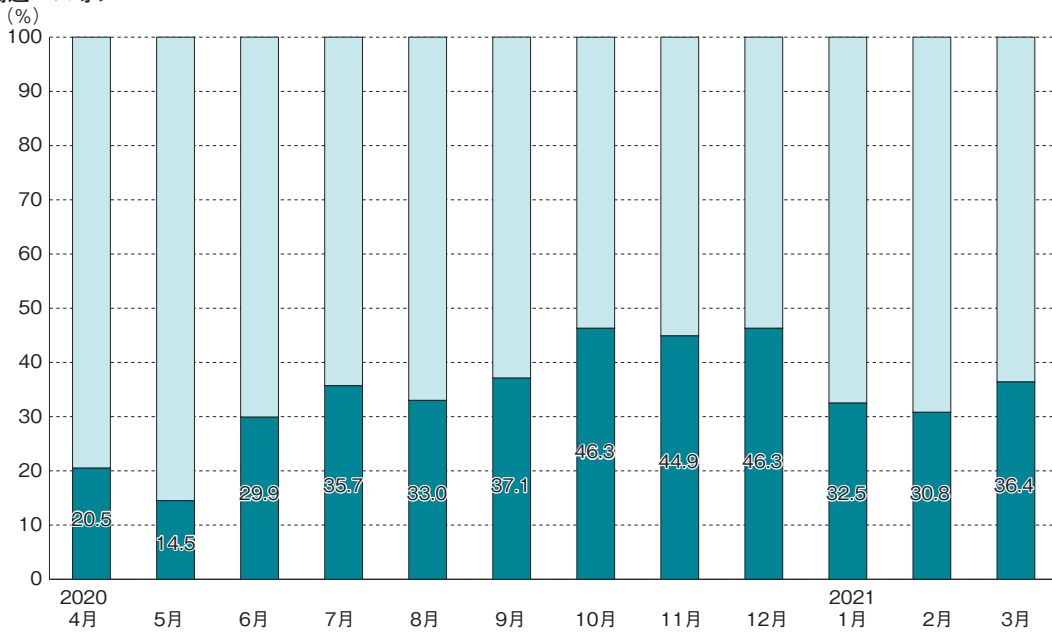
○ 運送収入 (2019年同月比)
 <高速バス等>



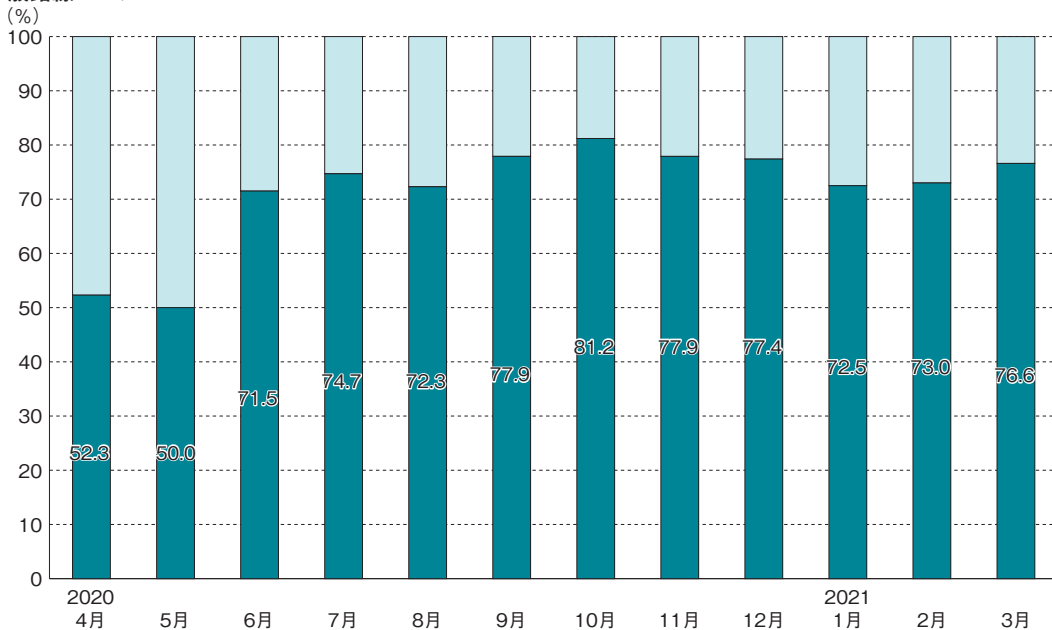
<一般路線バス>



○ 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

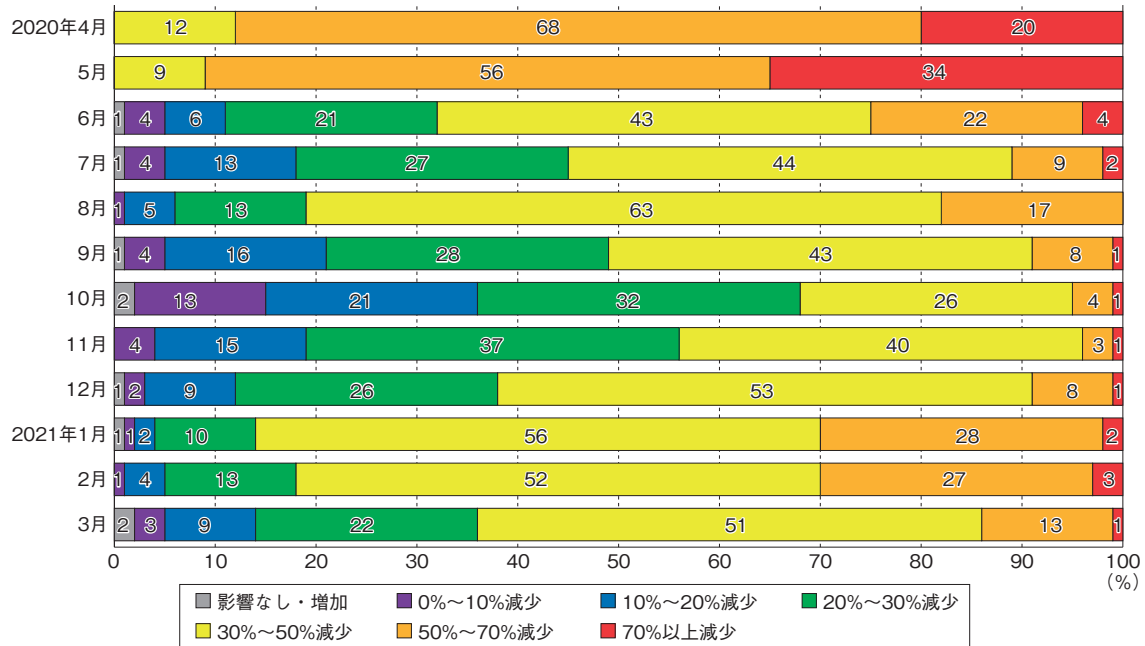
タクシーについては、業界団体を通してタクシー事業者に対し調査を行った。

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。

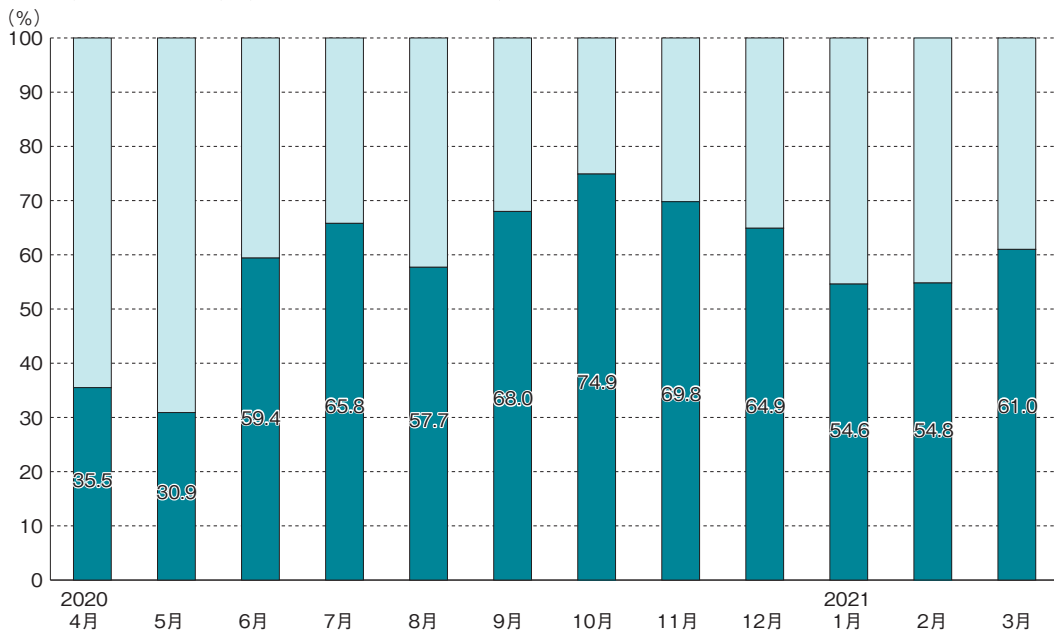
輸送人員については、2020年4月から5月にかけて、2019年比3割の水準まで落ち込んだ後、2020年夏からは、2019年比5～7割の水準で推移している。

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。

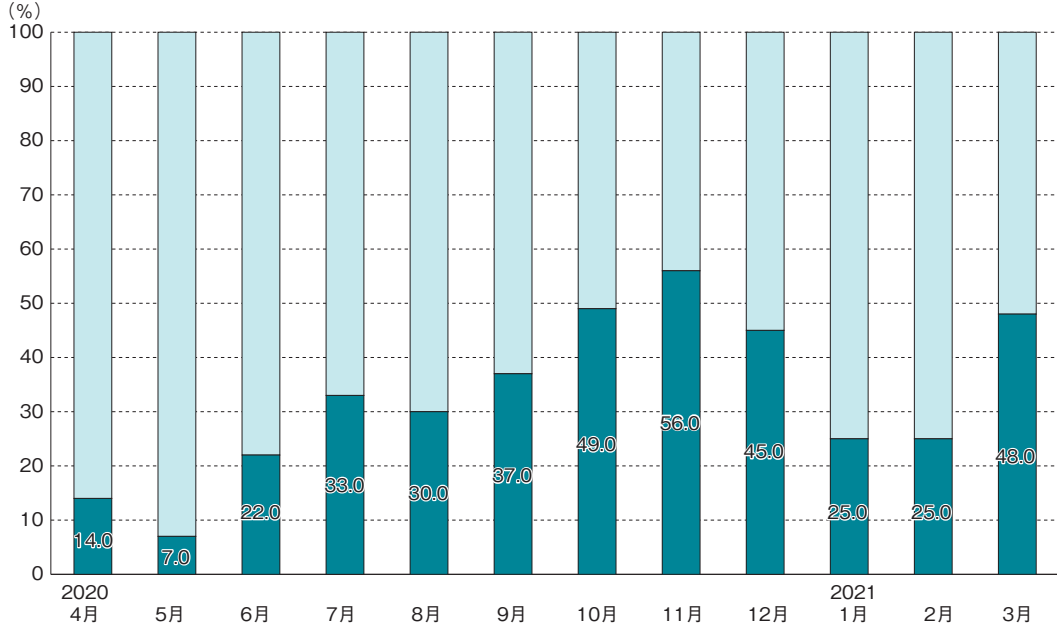
国内線の輸送人員については、2020年4月から6月にかけて2019年比1～2割の水準まで落ち込んだ後、11月には5割超の水準まで回復したが、その後再び減少した。2021年3月には、再び2019年比4～5割の水準まで回復した。

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。

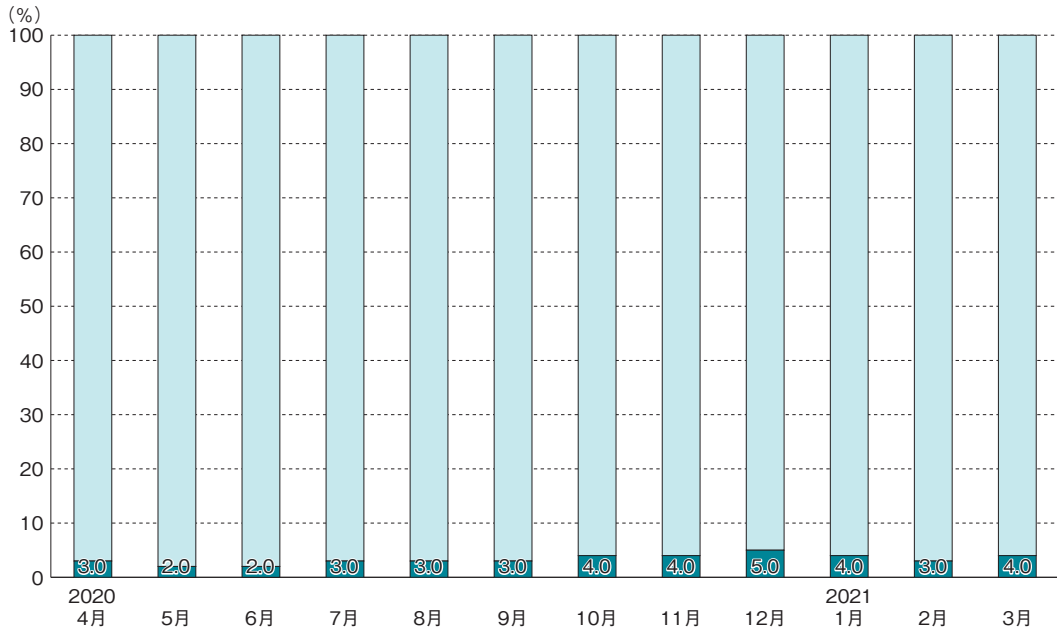
図表1-2-2-22 航空への影響

○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。

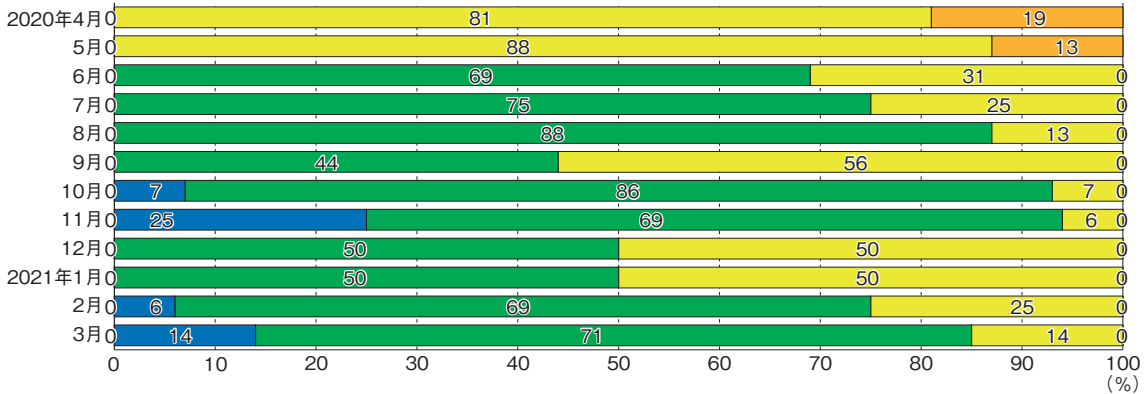
大手民鉄の輸送人員については、2019年より30%以上減少する事業者は、2020年4月から5月にかけて、10割で推移した。6月以後は、1～5割の水準で、増減を繰り返しながら推移している。

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。

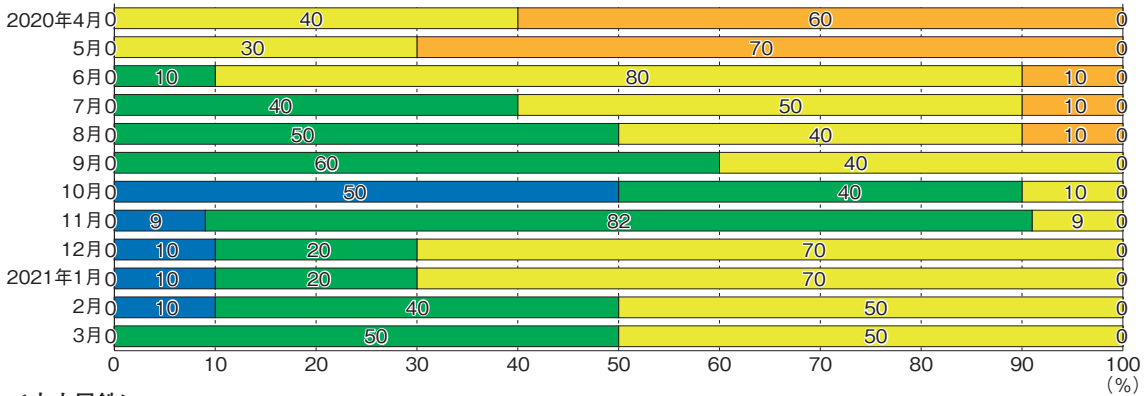
中小民鉄の輸送人員については、2019年より30%以上減少する事業者は、2020年4月から5月にかけて9割超の水準で推移した後は、概ね3～5割の水準で推移している。

図表1-2-2-23 鉄道への影響

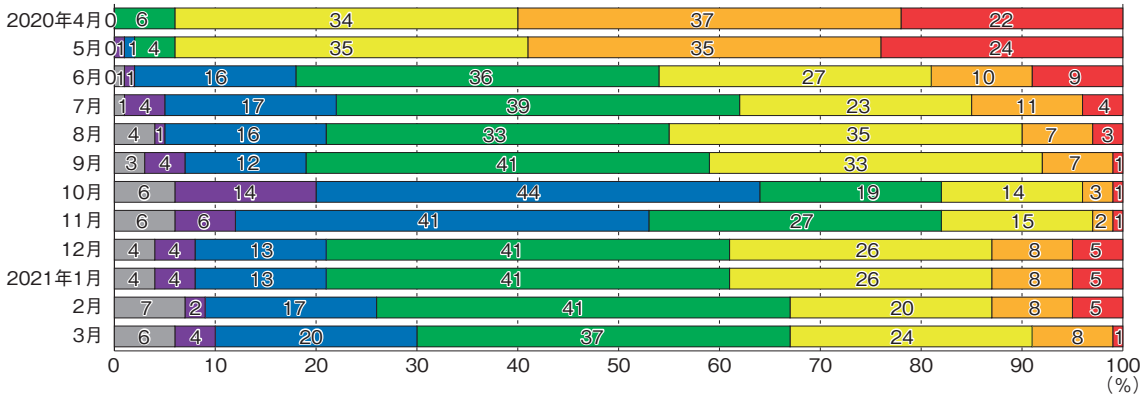
○輸送人員 (2019年同月比)
 <大手民鉄>



<公営>



<中小民鉄>



■ 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）」（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。

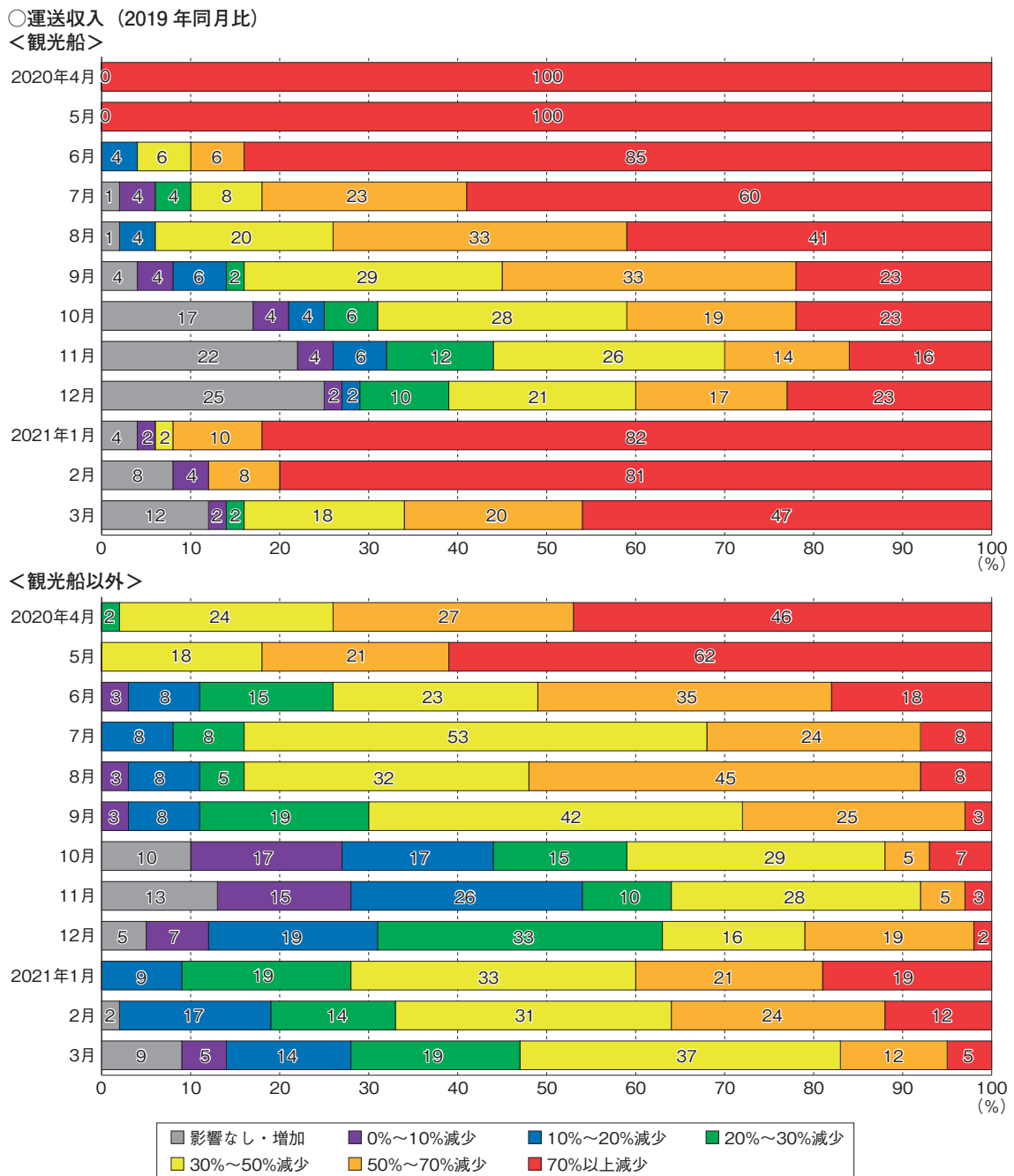
内航旅客船のうち、観光船の運送収入については、2019年より70%以上減少する事業者は、

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



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

新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、総じてヒトに比べてモノの動きが相対的に活発化している現象を含め、物流を取り巻く環境は劇的に変化しつつある。

以下では、2020年度以後の、国内貨物輸送量と国際貨物輸送量の2019年比の推移を見ていく。

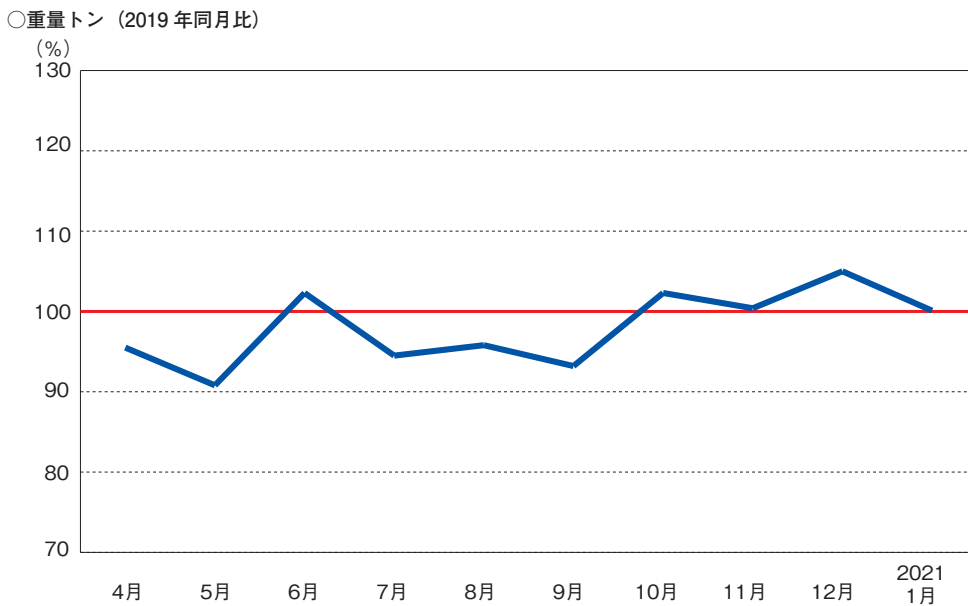
i) 国内物流

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



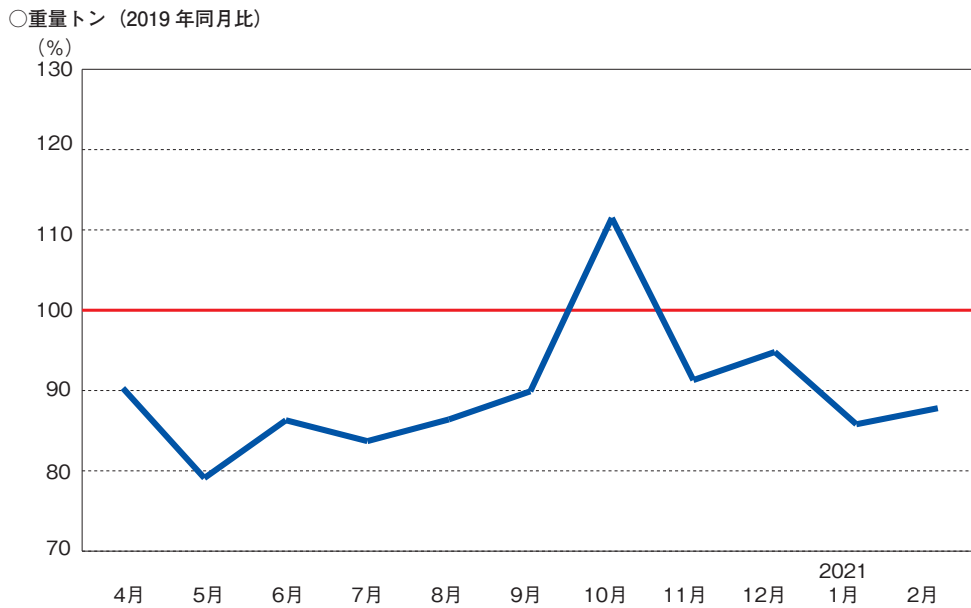
資料：国土交通省「トラック輸送情報報告書」

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



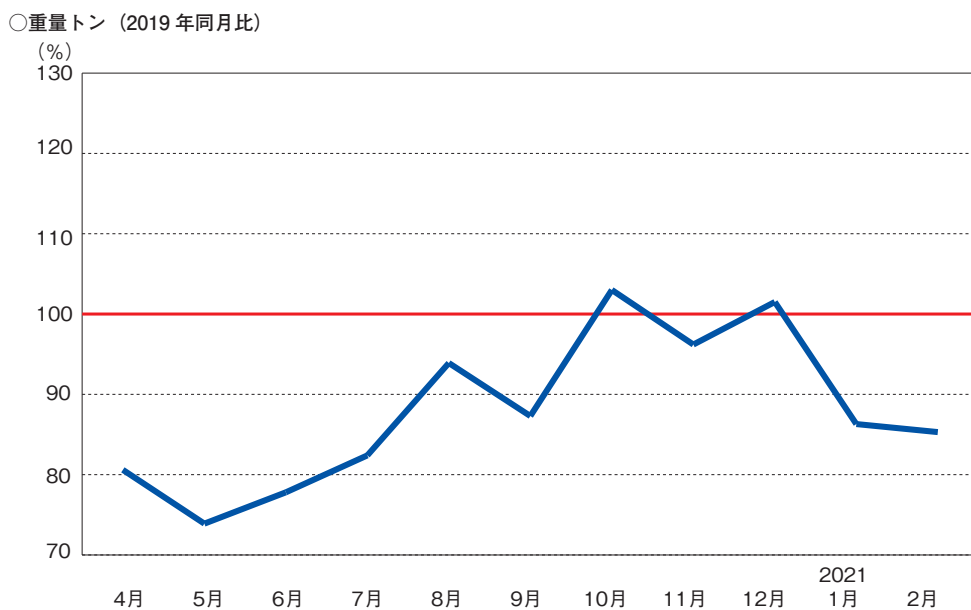
資料：日本貨物鉄道会社「輸送動向について」(各月分)

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



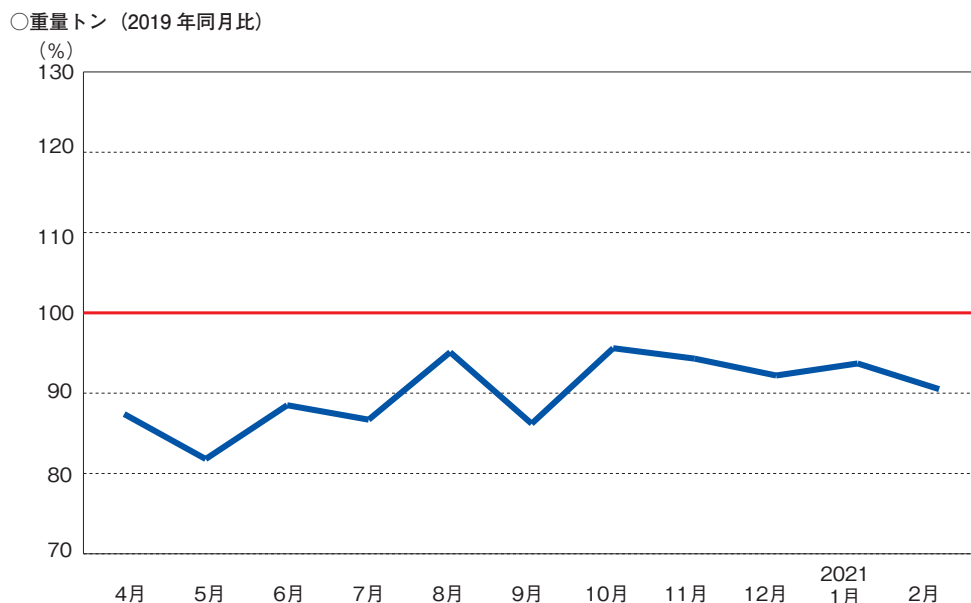
資料：日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」(各月分)

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)

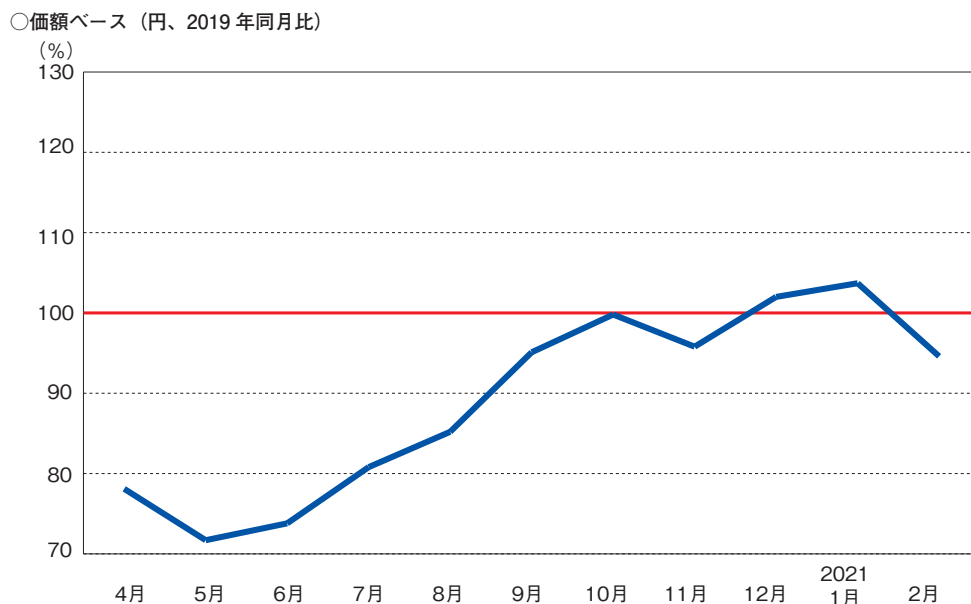
ii) 国際物流

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

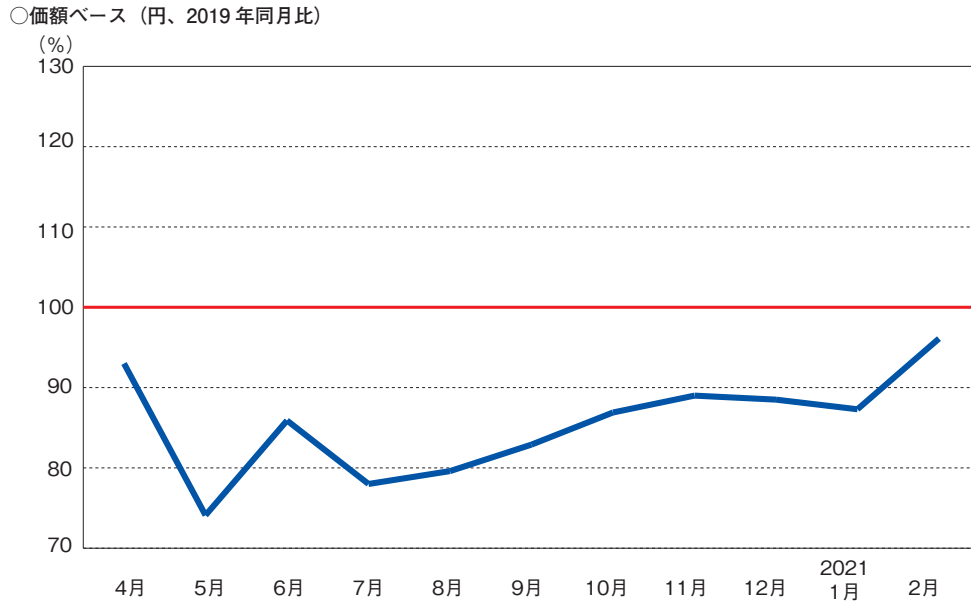


資料：財務省「貿易統計」(各月分)

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。

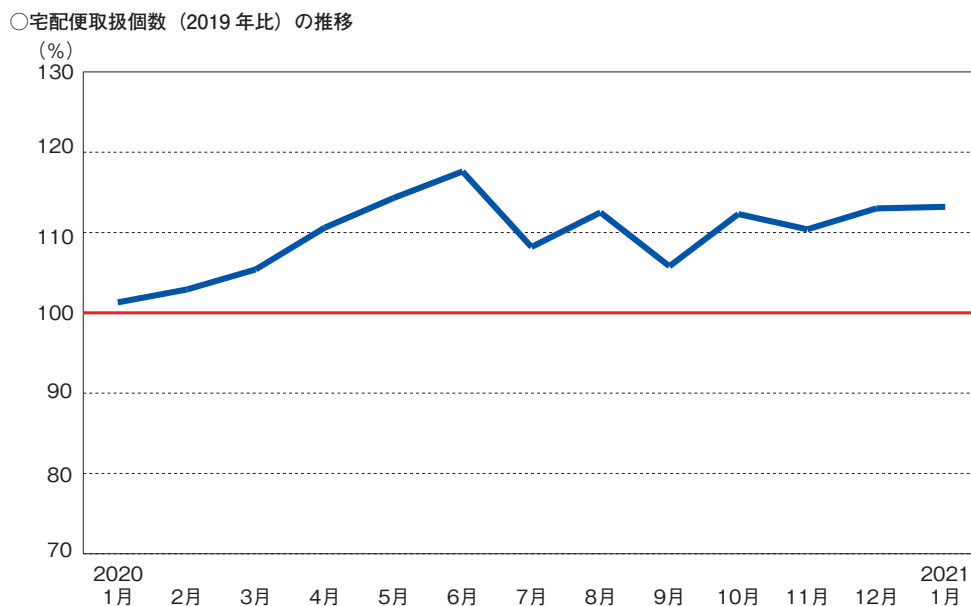
図表1-2-2-30 輸入への影響



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

本章では、各交通モードの動向について取り扱う。

各交通モードは、それぞれが特性を持ち、実態や課題も異なっている。このため、交通の動向の把握を図るに当たって、交通モードごとにその動向を見ていくこととする。

なお、本章では、交通政策基本法第24条第1項の大きな分け方に沿って、道路交通、鉄道交通、海上交通、航空交通の4つの節に分け、それぞれについて順に見ていく。

第1節 道路交通

道路交通は、国内旅客輸送量（人ベース）では、自家用車による輸送を含めると7割強を占める（図表1-2-1-1, 4参照）とともに、国内貨物輸送量（トンベース）では9割を占める（図表1-2-1-7参照）など、国内交通において重要な役割を果たしている。

道路交通の動向を見るに当たっては、道路交通の基盤である道路ネットワーク等の整備と、その道路上で行われる自動車等による運送等とを分けて考える方が望ましい。そこで、本節では、道路ネットワークや道路施設等の整備状況について見た上で（(1)参照）、自動車等による運送に係る事業の事業規模、就業構造について見る（(2)参照）。さらに、自動車等による運送を細分して、旅客運送を担うバス（(3)参照）・タクシー（(4)参照）、貨物運送を担うトラック（(5)参照）のそれぞれについて詳しく見ていくこととする。

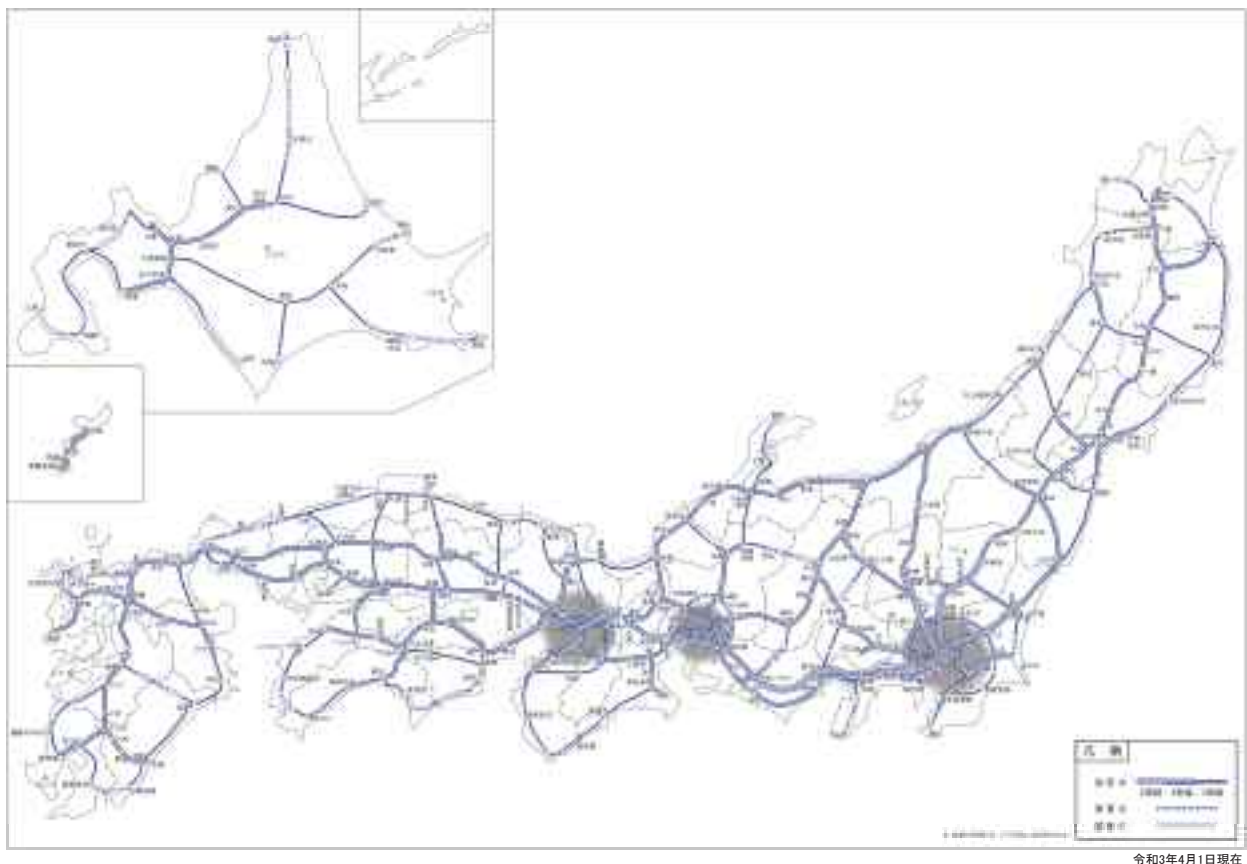
なお、道路交通の重要な要素の1つである自家用車（マイカー）については、第1章（7）や、第2章第1節（1）等において論及したため、本節では取り上げない。

(1) 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954（昭和29）年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで順次進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

最近の主な道路整備の動きとしては、2020年12月13日に日本海沿岸東北自動車道（酒田みなとIC～遊佐比子IC）、2021年3月21日に徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC）開通などが挙げられる。

図表1-3-1-1 高規格幹線道路等の整備状況



資料：国土交通省道路局作成

令和3年4月1日現在

一方で、都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度を見ると、幹線道路ネットワークが未整備の地域では遅い傾向にあり、諸外国と比較すると、我が国の都市間の速達性は低い水準にある。

また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が約4割を占めている。

図表1-3-1-2 都市間連絡速度

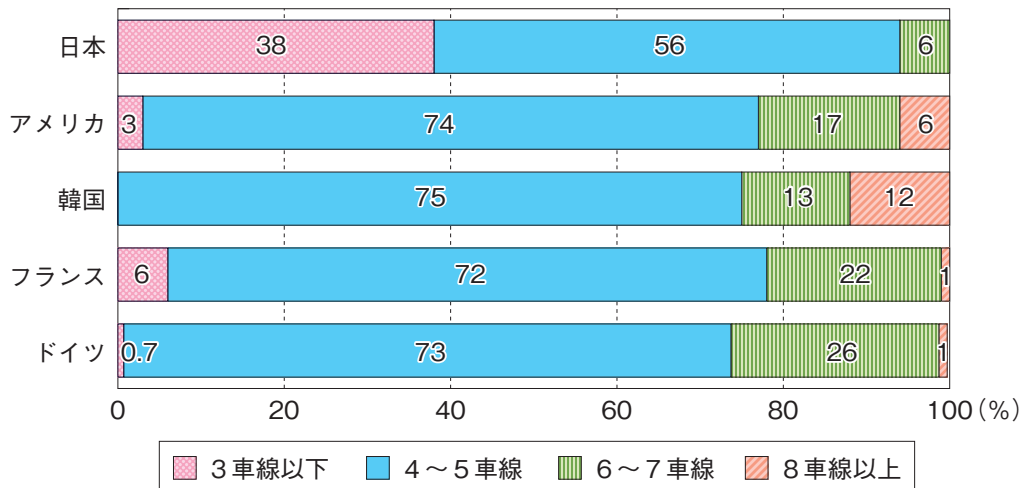


＜参考＞諸外国の平均都市間連絡速度

日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
62km/h	95km/h	96km/h	80km/h	79km/h	60km/h

資料：国土交通省道路局作成

図表1-3-1-3 高速道路の車線数別延長の構成比



高速道路の対象) 日本：高規格幹線道路

韓国：Expressway

アメリカ：インターステート (Interstate)

ドイツ：アウトバーン (Autobahn)

フランス：オートルート (Autoroute)

出典^{※1} 日本：国土交通省資料 (平成27年)

韓国^{※2}：国土海洋部統計年報 (2017)

アメリカ：Highway Performance Monitoring System 2015 (FHWA)

ドイツ：Straßenverkehrszählungen 2015 (BSsT)

フランス：Voies par chaussée sur le réseau routier national (2017)

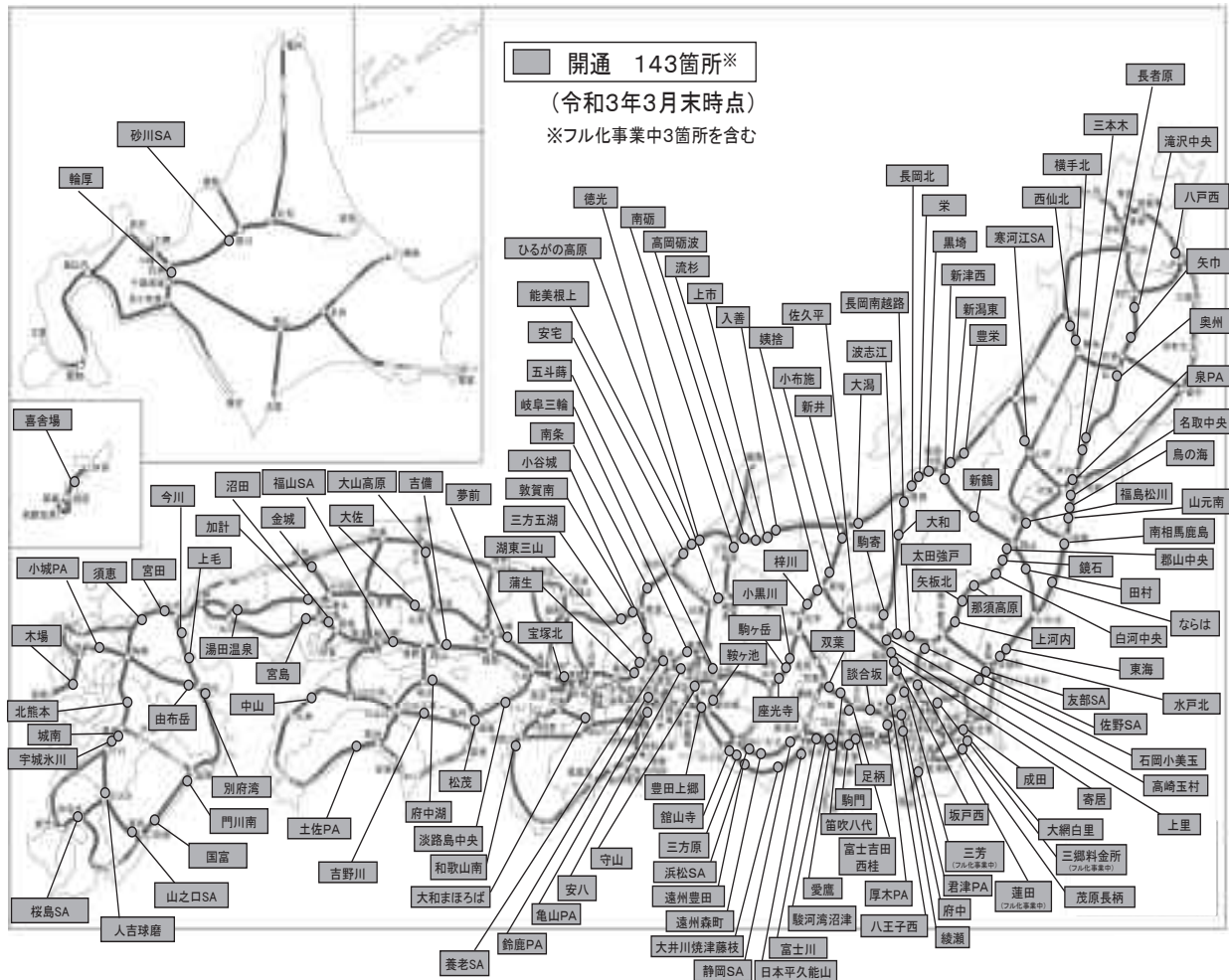
※1 各国、最新年度の調査データを使用

※2 【参考】韓国 (3車線以下)：44% (平成7年)

資料：国土交通省道路局作成

また、近年では、既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）の導入が進められており、2021年3月末時点で、全国で143箇所が開通している。

図表1-3-1-4 スマートインターチェンジ開通箇所数

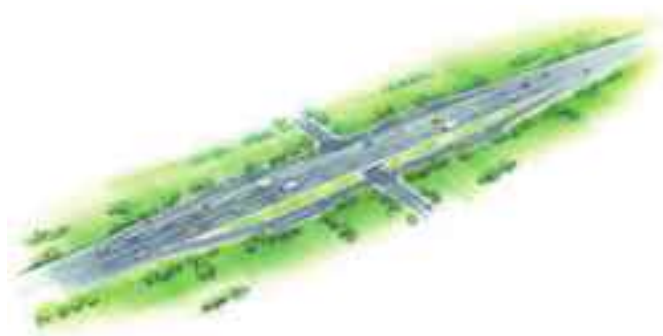


資料：国土交通省道路局作成

SP・PA接続型イメージ図



本線直結型イメージ図

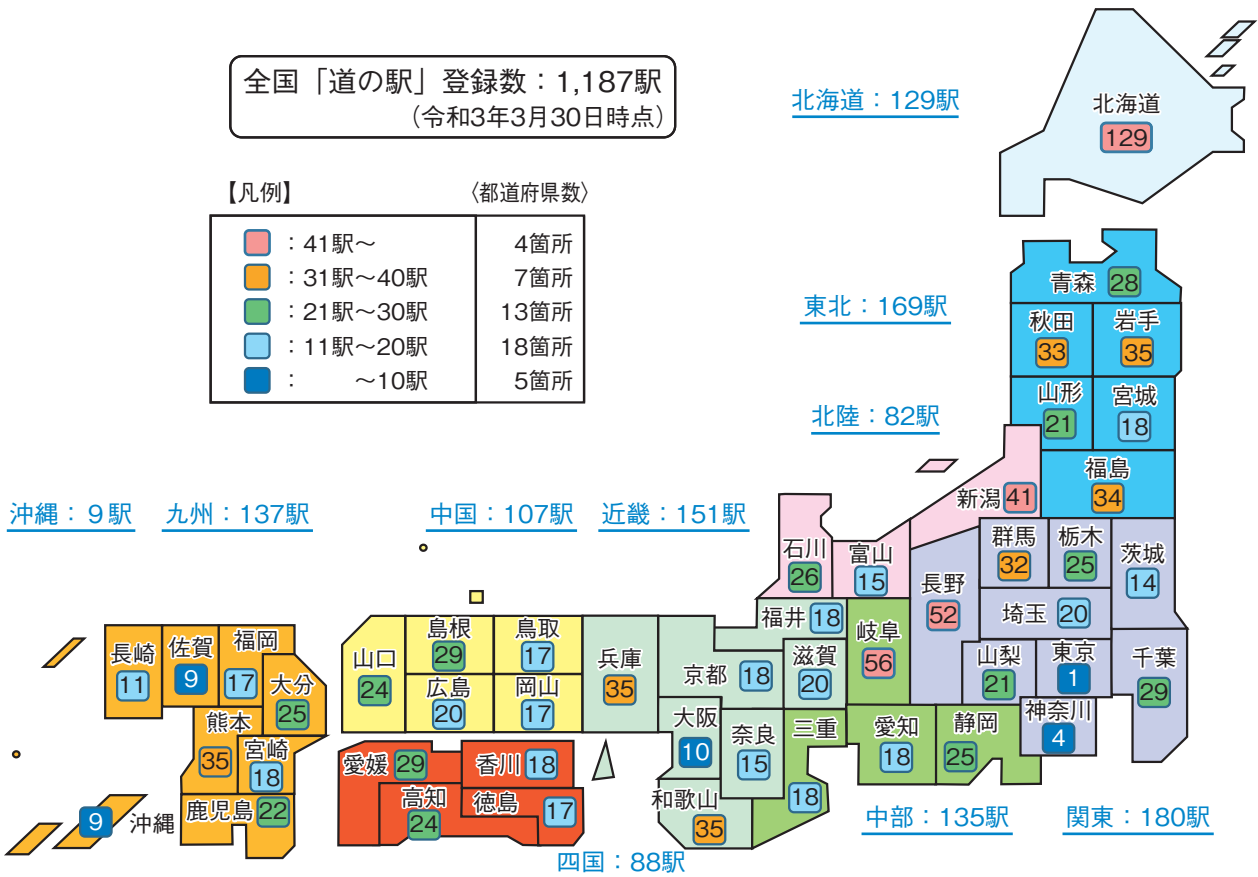


「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、制度発足から四半世紀以上が経過しており、全国に1,187箇所(2021年3月30日時点)が登録されている。



(上)「道の駅」の施設イメージ
(右)「道の駅」のシンボルマーク

図表1-3-1-5 都道府県別「道の駅」登録数



資料：国土交通省道路局作成

(2) 自動車運送事業等総論

自動車等による運送等を行う事業は、我が国の経済活動や国民生活の基盤となる運送サービス等を提供する重要な産業である。ここでは、旅客運送を担うバス・タクシー、貨物運送を担うトラック、自動車の整備の各事業について、事業規模と就業構造について、横に並べて見る。

a. 自動車運送事業等の事業規模

事業者数は、乗合バス0.2万、貸切バス0.4万、トラック6.2万、タクシー（ここでは、個人タクシーを除く）1.7万、自動車整備7.3万である。これらの事業者の95%以上が中小事業者である。

事業者数の推移を見ると、バス事業は、2006年の事業区分見直しにより乗合タクシーも含むよう

になったことも影響して増加している。タクシー事業は、旅客輸送量が減少する中（図表1-2-1-3参照）で、事業者数も減少している。トラック事業は、2008年を境に、新規参入者数と退出者数が拮抗するようになり、ほぼ横ばいである。

図表1-3-1-6 自動車関連事業者の中小事業者割合

	トラック	バス		タクシー (個人タクシーを除く)	自動車整備
		乗合バス			
事業者数	62,337	6,325	2,321	16,754	72,523
中小事業者数	62,258 (※1)	6,030 (※2)	2,133 (※2)	16,682 (※3)	71,368 (※4)
中小事業者数の割合	99%	95%	94%	99%	98%

注：※1 資本金3億円以下又は従業員数が300人以下の事業者数

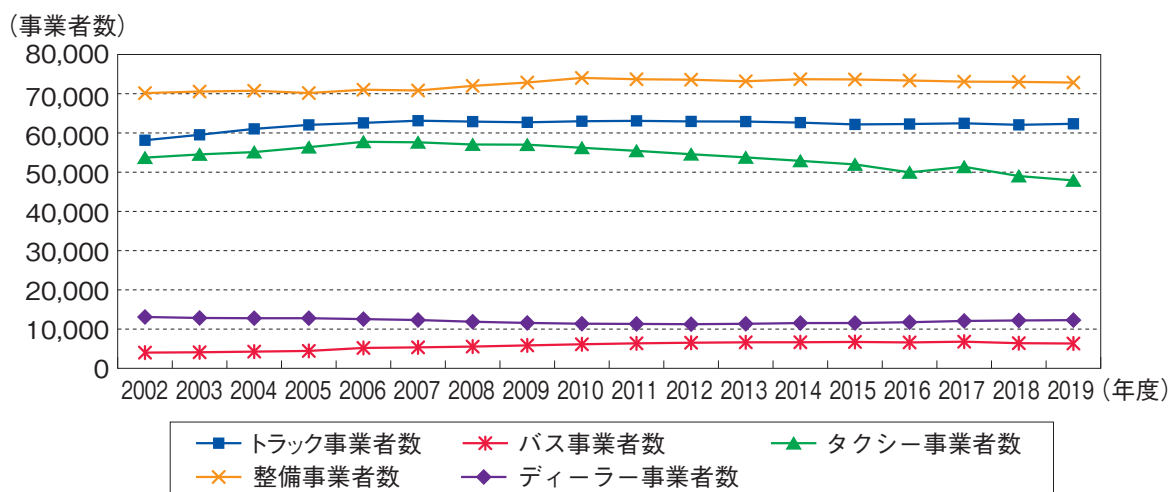
※2 資本金1億円以下の事業者数

※3 資本金1億円以下の事業者（個人タクシーを除く）数

※4 従業員数が300人以下の事業者数

資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「令和2年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-7 自動車関連事業者数の推移



資料：(一社)日本自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

b. 自動車運送事業等の就業構造

総じて中高年層の男性に依存した状態であり、平均年齢は産業の平均よりも高く、女性の比率はわずか3%程度に留まっている。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性を含めた従業員の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中（第1章（3）参照）で、交通事業においては、労働力不足感が高まり、バスやトラック等の自動車運転者の労働需給が逼迫しているにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっている（図表1-2-2-7参照）。こうした中、路線バスで

は運転者不足のため減便を余儀なくされる事業者もあり、宅配便事業でも配送に関わる人手不足が深刻な問題となっている。

図表1-3-1-8 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2018年度)	30万人 (2019年度)	85万人 (2020年)	40万人 (2020年)	—
女性比率	2.1% (2018年度)	3.9% (2019年度)	3.5% (2020年)	1.6% (2020年)	44.5% (2020年)
平均年齢	51.8歳 (2020年)	59.5歳 (2020年)	47.8歳 (2020年)	45.7歳 (2020年)	43.2歳 (2020年)
労働時間	187時間 (2020年)	182時間 (2020年)	209時間 (2020年)	179時間 (2020年)	175時間 (2020年)
年間所得額	428万円 (2020年)	300万円 (2020年)	435万円 (2020年)	432万円 (2020年)	487万円 (2020年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ

注2：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注3：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年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4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

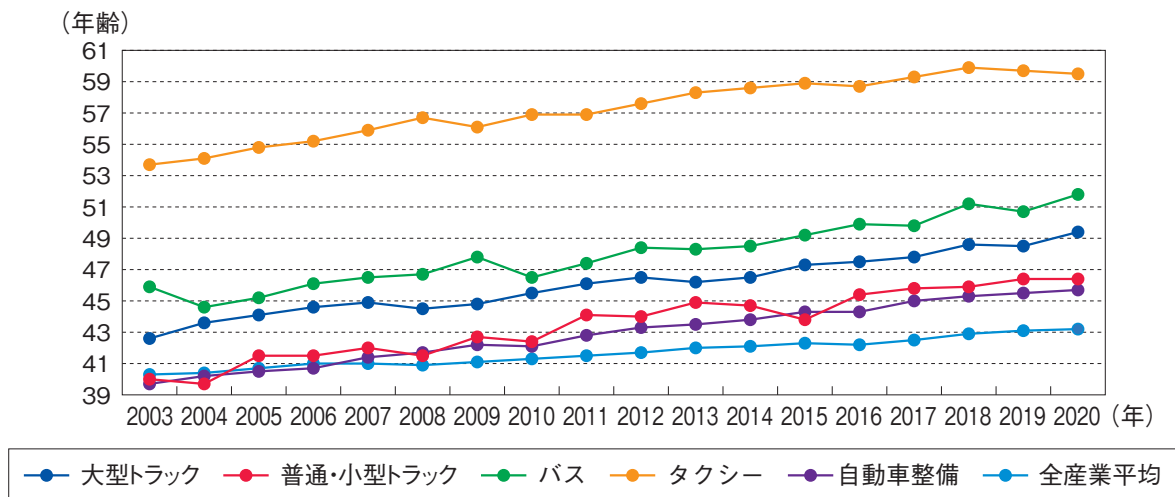
注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。

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＝調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

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

図表1-3-1-9 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

(3) バス事業

a. 乗合バス事業

① 一般路線バス

一般路線バスは、地域における公共交通ネットワークの中で中心的な役割を果たしている。

一般路線バスの輸送人員は、1960年代後半まで急激に増加して100億人を超えてピークを迎え、その後のモータリゼーションの進展等に伴い長期的に大きく減少した。近年は下げ止まっていたが、2019年度は新型コロナウイルスの影響により減少傾向が見られる。

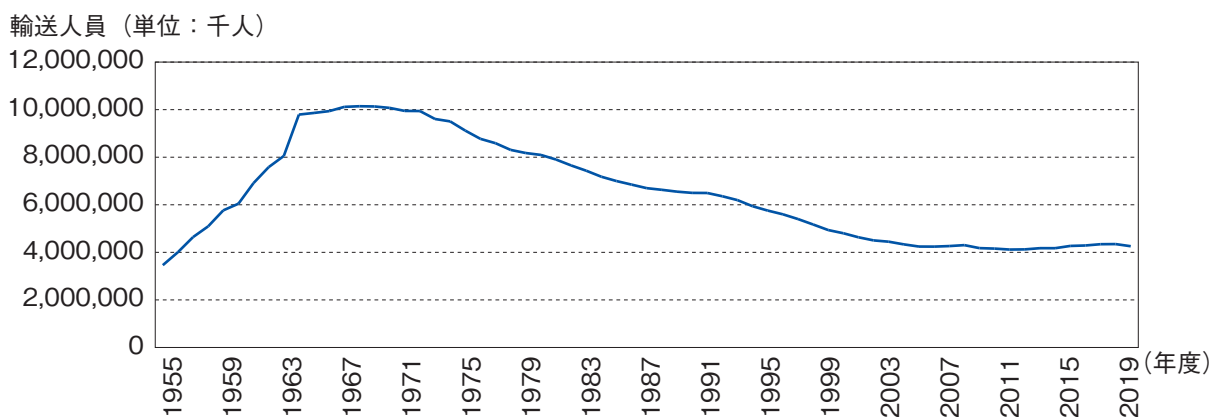
都市部と地方部に分けて見ると、ここ数年、都市部では、緩やかな増加傾向が見られる。その背景には、都市部における人口や就業者数の増加（図表1-1-1-2, 1-1-1-14参照）、訪日外国人旅行者による利用の増加（図表1-1-1-20, 22参照）等があると見られる。

これに対して、地方部では、緩やかではあるものの依然として輸送人員が減少している。その背景には、地方部における人口の減少（図表1-1-1-14参照）等があると見られる。また、地方部の事業者の中には、沿線の学校の統廃合や学級減による通学定期利用者の減少や、スクールバス・病院送迎バス・商業施設送迎バスとの競合、通学における保護者による送迎の増加を問題として挙げるところもある。

また、一般路線バス事業者の約74%が赤字事業者となっているなど経営状況も厳しい状況にあり、地方部においては、一般路線バスの路線廃止が続いているほか、一般路線バス事業者が経営破綻した事例も発生している。

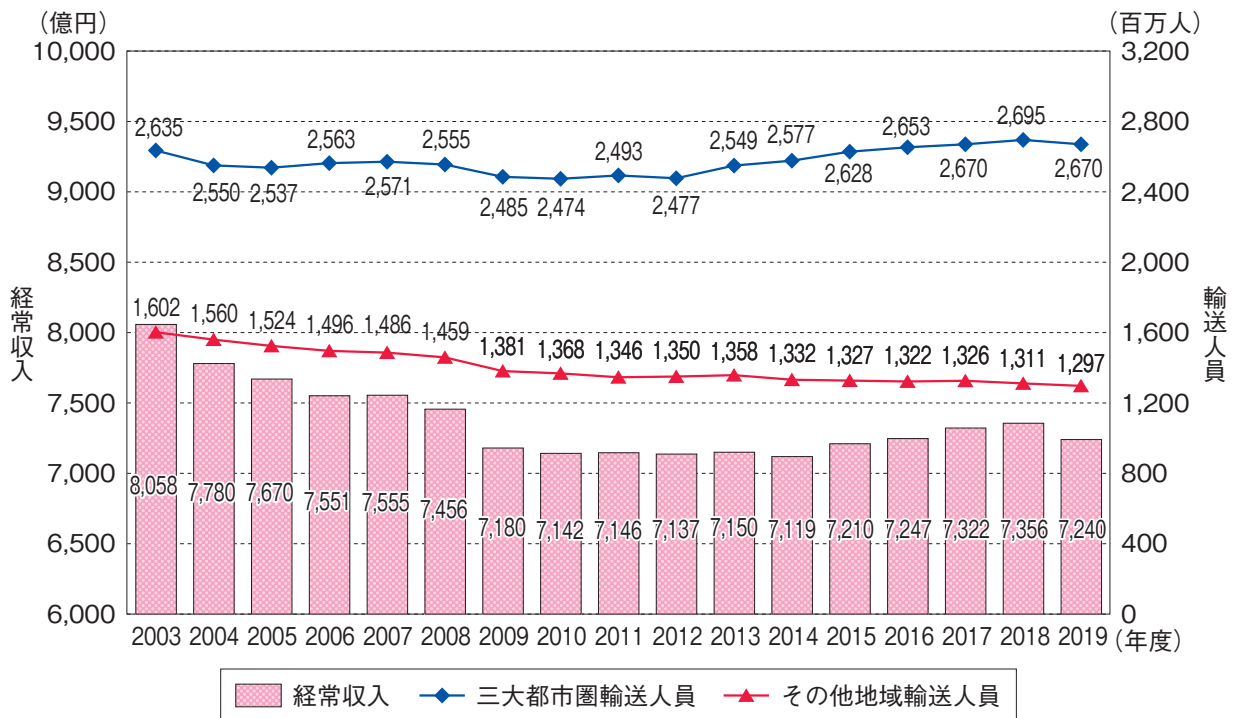
バス利用者の利便性等を向上させるため、交通系ICカード（第1部第1章第2節（4）参照）やバスロケーションシステム（無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム）の導入が全国で進められている。

図表1-3-1-10 一般路線バス輸送人員の推移



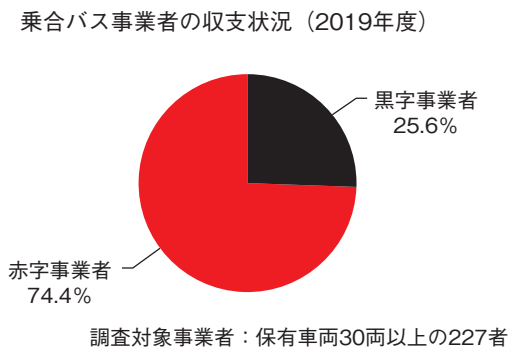
資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-11 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。
 資料：国土交通省自動車局作成

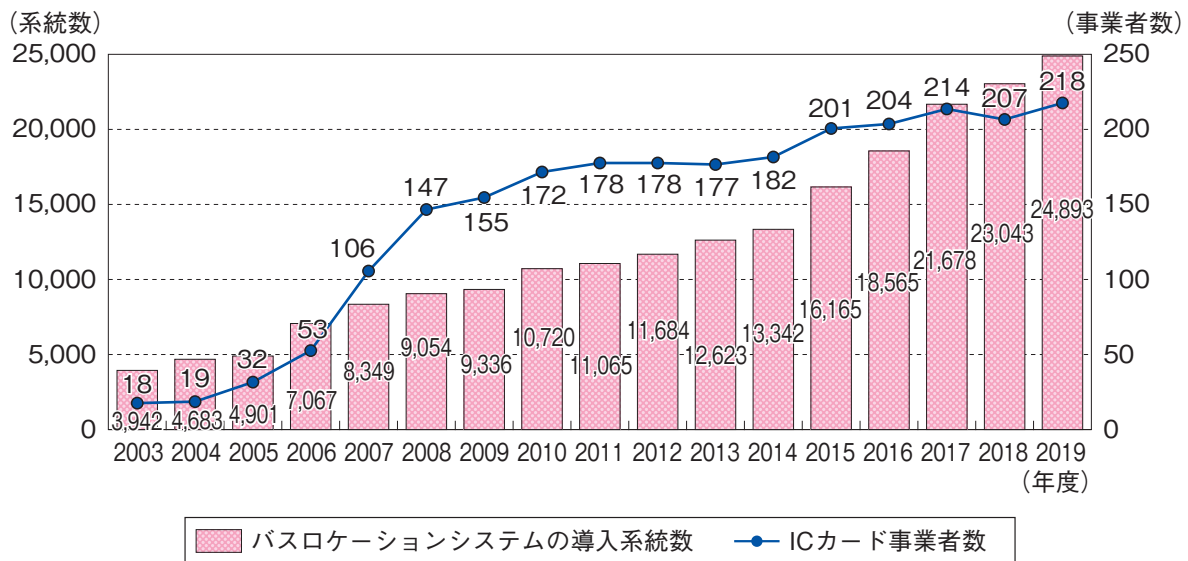
図表1-3-1-12 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状



資料：国土交通省自動車局作成

路線バスの廃止キロの推移	
(単位：km)	
	完全廃止
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
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
計	9,482

図表1-3-1-13 バスロケーションシステムの導入系統数及び交通系ICカード導入事業者数の推移

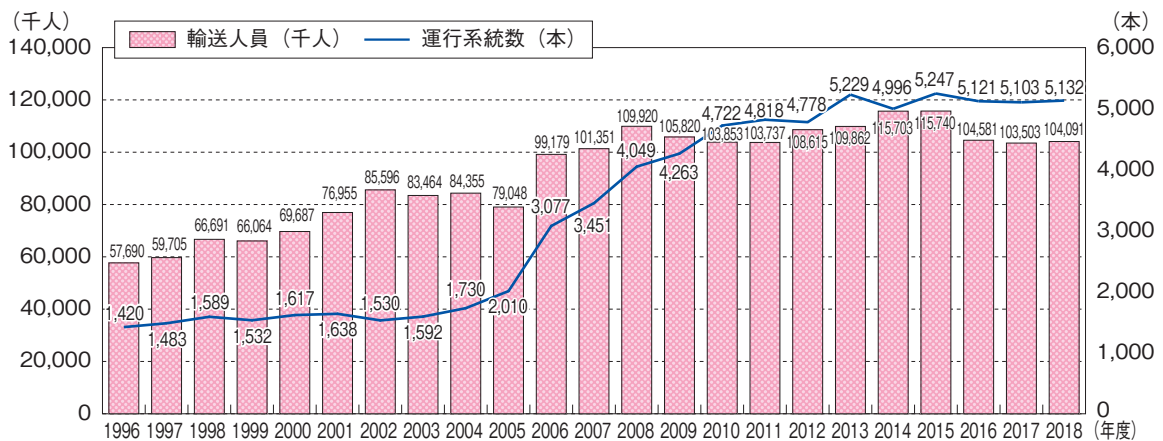


資料：国土交通省自動車局作成

② 高速バス

高速バスは、きめ細やかなネットワークと低運賃や各種の運賃割引等を強みとして高速道路の延長等も背景に着実に輸送人員を増加させ、地域間交流を支えるとともに、近年では訪日外国人旅行者による利用も広がりつつある。なお、2019年度は新型コロナウイルスにより輸送人員に減少傾向が見られる。

図表1-3-1-14 高速バスの輸送人員及び系統数の推移

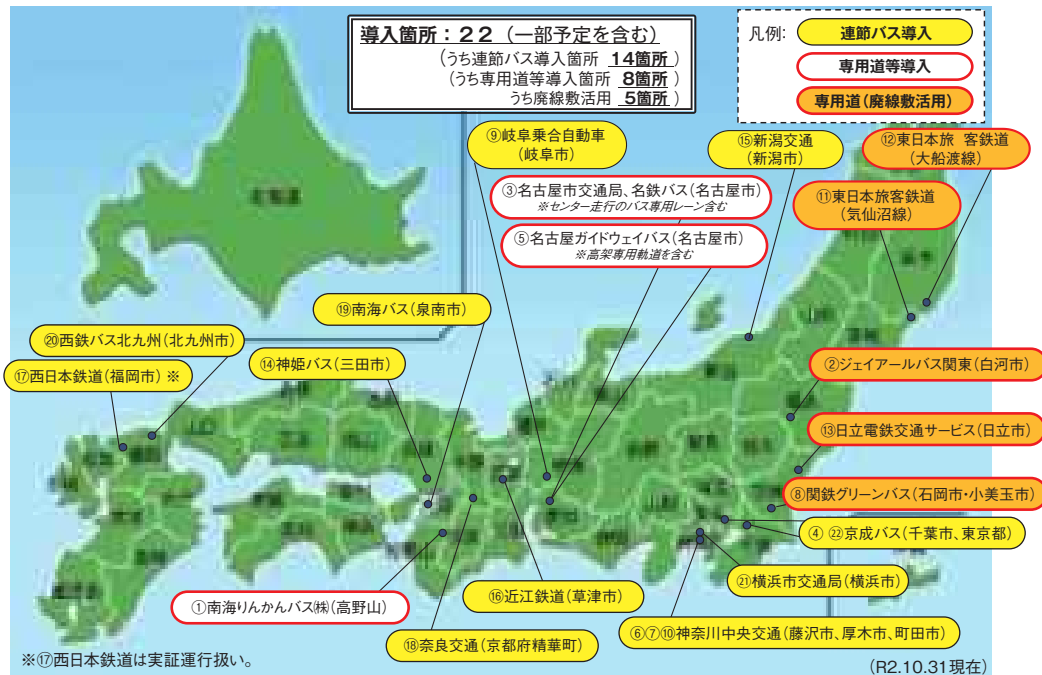


資料：国土交通省自動車局作成

③ BRT

BRT(Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム)とは、連節バス、PTPS(Public Transportation Priority Systems：公共車両優先システム)、バス専用道、バス専用通行帯等を組み合わせることで、定時性の確保、速達性の向上や輸送能力の増大を可能とする機能を備えたバスシステムのことであり、地域における新たな公共交通システムの1つとして注目されている。現在、国内22箇所導入されている。

図表1-3-1-15 BRTの全国の導入状況



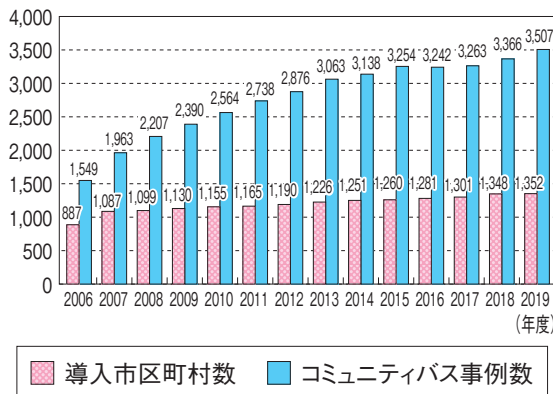
資料：国土交通省自動車局作成

④ コミュニティバス・デマンド交通等

人口減少や少子高齢化に伴い、一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する公共交通システムの1つとして、コミュニティバス(交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス)やデマンド交通(利用者の要望に応じて、機動的にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等)の導入が進んでいる。

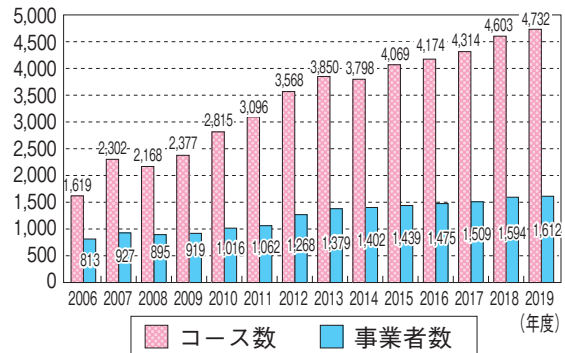
2019年度には、全国で1,352市区町村においてコミュニティバス、566市町村においてデマンド型乗合タクシーが導入されている。また、バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難であり、かつ、地域に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて地域の関係者間で協議が調っている場合に、市町村やNPO等による自家用車を使用した有償運送を可能とする自家用有償旅客運送が、2019年度末現在、3,139団体において実施されている。

図表1-3-1-16 コミュニティバスの導入状況



資料：国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-17 デマンド型乗合タクシー導入市町村数の推移



注1：乗合タクシー：乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送サービスをいう。

注2：導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。

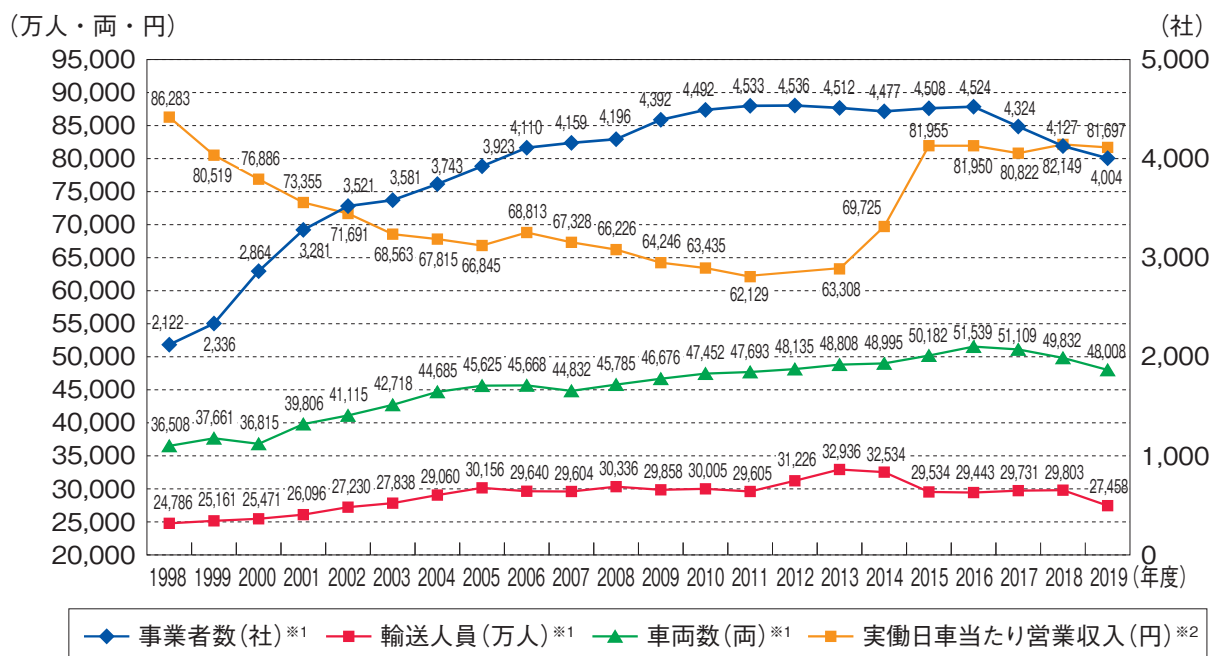
注3：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料：国土交通省自動車局作成

b. 貸切バス事業

貸切バス事業については、2000年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化してきたが、軽井沢スキーバス事故を受けた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づく、2017年4月の事業許可更新制の導入や同年8月の民間指定機関による巡回指導の開始等により、事業から自ら退出するなど事業者数は減少している。他方で、安全コストが適切に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により運送収入は増加に転じ、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつあったが、2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により運送需要の低下が見られる。

図表1-3-1-18 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



※1：国土交通省調べ

※2：日本バス協会調べ（24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。）

資料：「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成

(4) タクシー事業

タクシーは、地域における公共交通システムの一翼を担っている。

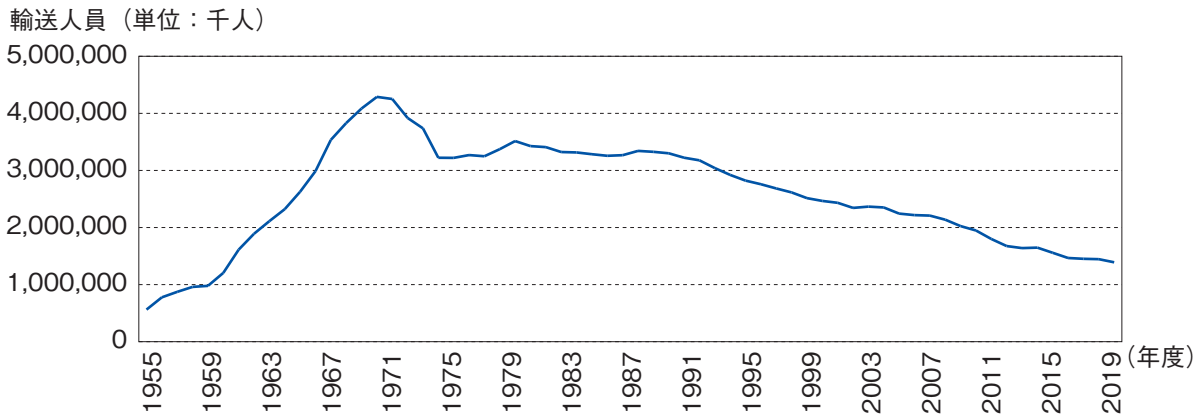
タクシーの輸送人員は、1970年度まで急激に増加して43億人弱でピークを迎え、バブル期までは30億人余りで横ばいを続けたが、その後は長期に渡って減少を続けている。他の交通モードと比較しても、近年、鉄道やバスは増加傾向にあるが、タクシーのみ減少を続けている（図表1-2-1-3参照）。

2002年の規制緩和以降、事業者の新規参入によるタクシー車両の増加等により、地域によっては、収益基盤の悪化や労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質の低下などの問題が生じていた。このような状況を踏まえ、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するために、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）」が2009年に施行、その改正法が2014年に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果として、日車営収は増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を受け、2019年度は減少に転じている。また、輸送人員は引き続き減少傾向にあり、依然として厳しい環境となっている。

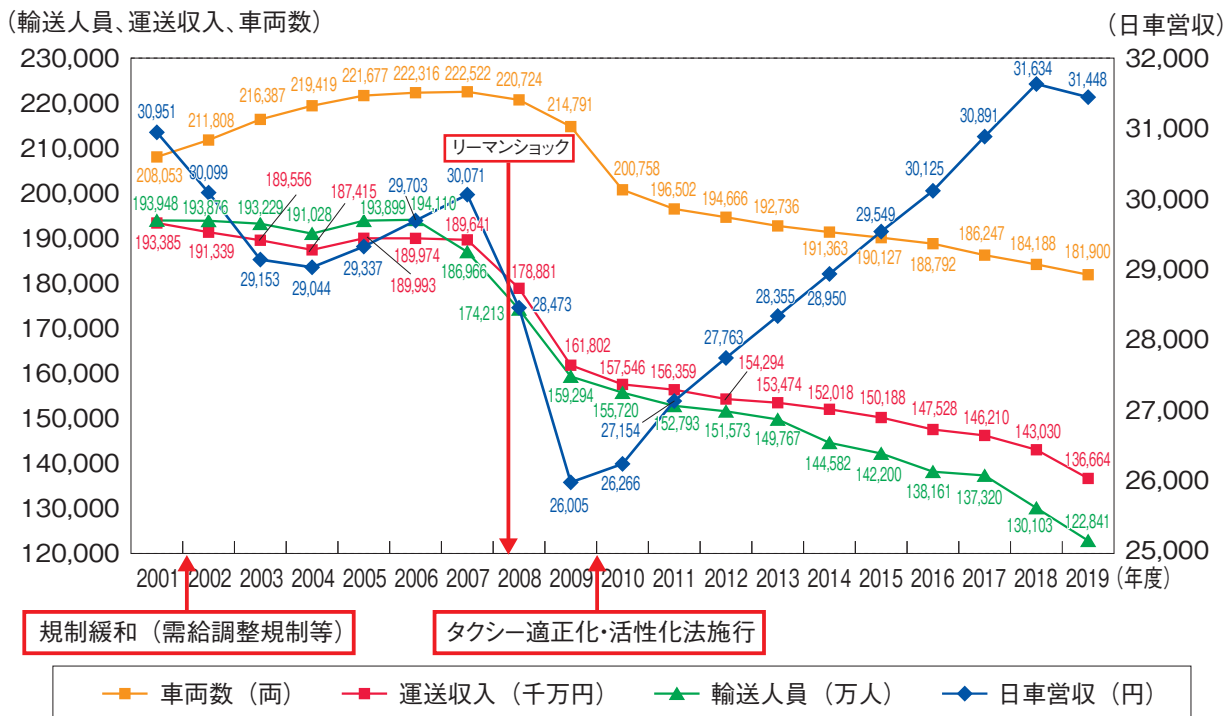
こうした状況を踏まえて、タクシー業界では「生産性向上」、「サービスの向上」、「安心・安全の向上」の3つの柱を立て、様々な取組を進めている。

図表1-3-1-19 タクシーの輸送人員の長期的な推移



資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-20 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

資料：国土交通省自動車局作成

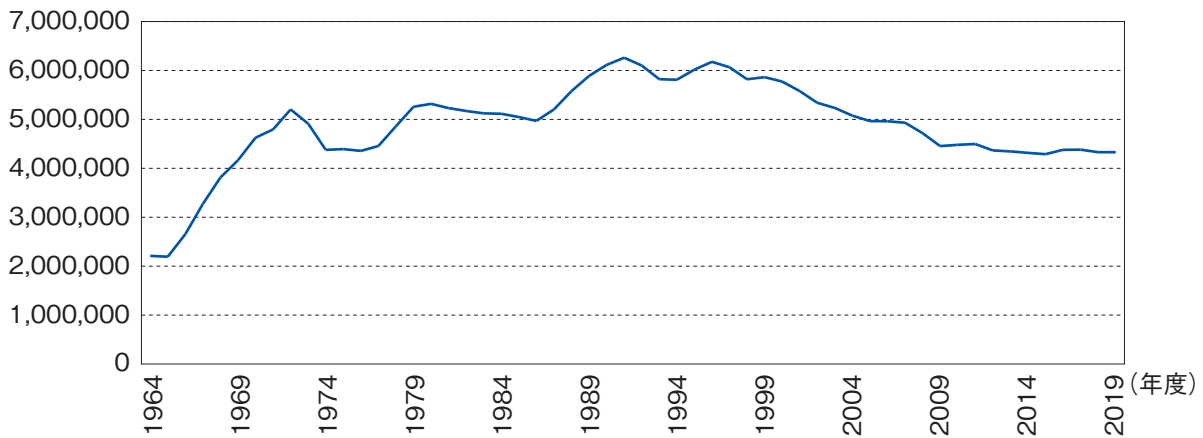
(5) トラック事業

トラックの輸送量は、高度成長期からバブル期頃まで増加傾向を続け、1991年度に62.6億トン記録したが、その後は減少傾向にあり、2019年度は43.3億トンとなっている。

品目別に見ると、くずもの・廃棄物と砂利・砂・石材は、長期にわたり上位を占め続けているが、ここ20年ほどは両者ともに輸送量が大きく減少し、トラック輸送量全体の減少に大きく影響している。また、農林水産品や窯業品は、バブル期頃まで上位にあったがその後順位を落とす中で、食料工業品や取り合せ品（宅配便が含まれる）は、長期的に輸送量が増加して順位を上げている。

図表1-3-1-21 トラックの輸送トン数の推移

トラックの輸送量（単位：千トン）



資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-22 主要品目別トラック輸送量及びシェア

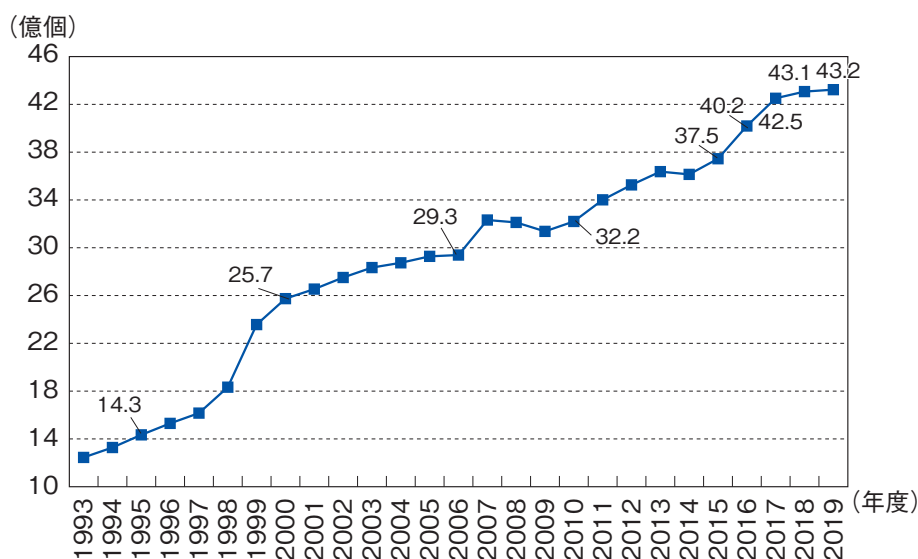
(単位：千トン)

	1973	1978	1983	1988	1993	1998	2003	2008	2013	2018	2019
1位	砂利・砂・石材 1,294,793 25%	砂利・砂・石材 1,296,458 29%	砂利・砂・石材 1,272,529 25%	砂利・砂・石材 1,344,092 26%	砂利・砂・石材 1,258,138 21%	砂利・砂・石材 1,382,934 23%	砂利・砂・石材 874,455 16%	くずもの・廃棄物 696,387 14%	くずもの・廃棄物 616,006 14%	くずもの・廃棄物 593,541 14%	くずもの・廃棄物 572,679 13%
2位	くずもの・廃棄物 817,702 16%	くずもの・廃棄物 868,967 19%	くずもの・廃棄物 959,042 19%	くずもの・廃棄物 964,939 19%	くずもの・廃棄物 983,614 16%	くずもの・廃棄物 933,638 15%	くずもの・廃棄物 815,342 15%	砂利・砂・石材 556,040 11%	砂利・砂・石材 594,427 14%	砂利・砂・石材 472,394 11%	機械 494,600 11%
3位	農林水産品 549,051 11%	窯業品 483,585 11%	窯業品 511,550 10%	農林水産品 465,080 9%	窯業品 591,106 10%	窯業品 496,144 8%	食料工業品 517,619 10%	食料工業品 463,188 9%	取り合せ品 443,778 10%	食料工業品 452,442 10%	食料工業品 444,291 10%
4位	窯業品 450,503 9%	農林水産品 456,458 10%	農林水産品 412,288 8%	窯業品 441,601 8%	農林水産品 418,551 7%	食料工業品 433,919 7%	農林水産品 423,877 8%	機械 451,223 9%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 362,804 8%	機械 430,310 10%	砂利・砂・石材 426,866 10%
5位	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 289,884 6%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 283,607 6%	機械 300,284 6%	機械 348,169 7%	機械 400,176 7%	農林水産品 387,615 6%	機械 413,174 8%	農林水産品 397,558 8%	窯業品 354,857 8%	取り合せ品 408,992 9%	農林水産品 365,710 8%
合計	5,203,418	4,456,443	5,171,623	5,204,257	6,101,706	6,065,384	5,339,487	4,932,539	4,365,927	4,381,246	4,329,132

資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

輸送量が減少傾向にある中、宅配便取扱個数は、インターネット通販市場の拡大（図表1-1-1-37参照）などにより増加傾向にあり、2019年度は43.2億個となった。一方、国土交通省が大手宅配事業者3社に対して2020年10月期に行った宅配便の再配達率のサンプル調査によると、宅配便取扱件数のうち約11.4%について再配達が発生しており、二酸化炭素排出量を増加させたり労働力不足を深刻化させたりするなど、社会的な損失となっている。なお、サンプル調査については前年同月（約15.0%）と比べて約3.6%ポイント減となっているが、これは新型コロナウイルスの感染拡大を契機としてテレワークなど「新しい生活様式」が普及したことによる在宅時間の増加や、宅配ボックスや置き配の活用など多様な受取方法が広まりつつあること等が影響したものと考えられる。

図表1-3-1-23 宅配便取扱実績の推移



注：2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上
資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成

第2節 鉄道交通

鉄道交通は、国内旅客輸送量（自家用車によるものを除く）のうち、人ベースで8割、人キロベースで7割強を占めており（図表1-2-1-1, 5参照）、国内交通において重要な役割を果たしている。国内貨物輸送量では、トンベースでは1%を占めるに過ぎないが、トンキロベースでは4.9%を占め、長距離輸送で一定の存在感を示している（図表1-2-1-7, 9参照）。ここでは、まず、鉄道による旅客輸送量等について詳しく見ていく（(1)参照）。

鉄道は、線路、駅、信号等のインフラや、その上を走行する鉄道車両を、運行を行う鉄道事業者が一体的に整備・保有していることが多いため、鉄道交通の動向を見ていく上では、道路交通・海上交通・航空交通のようにネットワーク整備と運送を分けずに、役割に応じていくつかに分類して見ていくのがわかりやすいと考えられる。

上記を踏まえて、主に都市間の旅客運送を担う幹線鉄道（(2)参照）、大都市における旅客運送を担う都市鉄道（(3)参照）、地域における旅客運送を担う地域鉄道・LRT（(4)参照）、貨物運送を担う貨物鉄道（(5)参照）について、それぞれ見ていくこととする。

(1) 鉄道事業総論

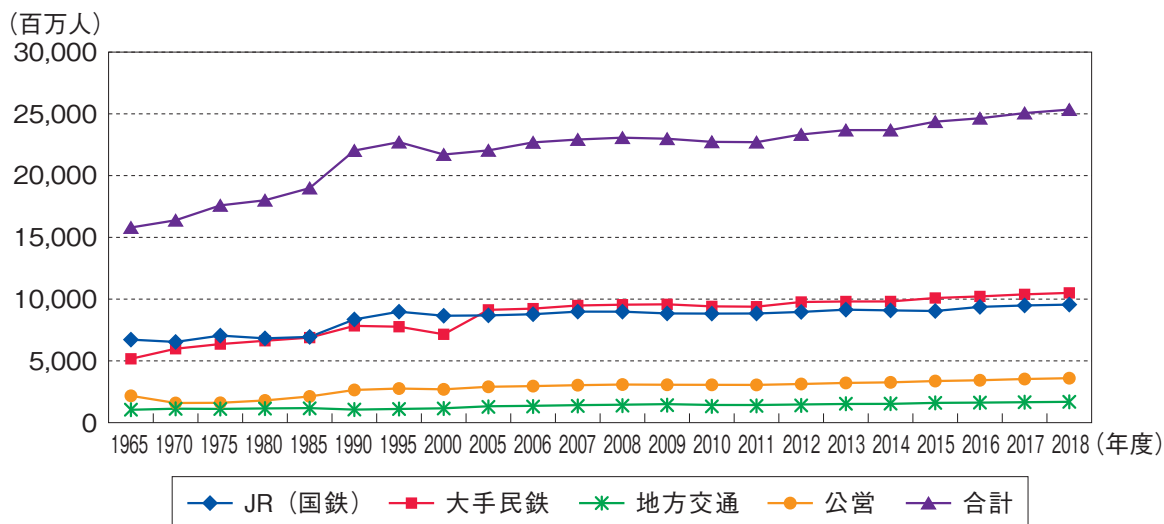
a. 鉄道の旅客輸送量、事業者数

鉄道の旅客輸送量は、1990年代前半まで大きく伸び、1990年代後半に入ってから概ね安定的に推移してきているが、近年、人ベース、人キロベースともに緩やかな増加傾向にある。

2018（平成30）年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対前年度比約1.1%増の約253億人、人キロベースでは対前年度比約1.0%増の約4,418億人キロとなっている。

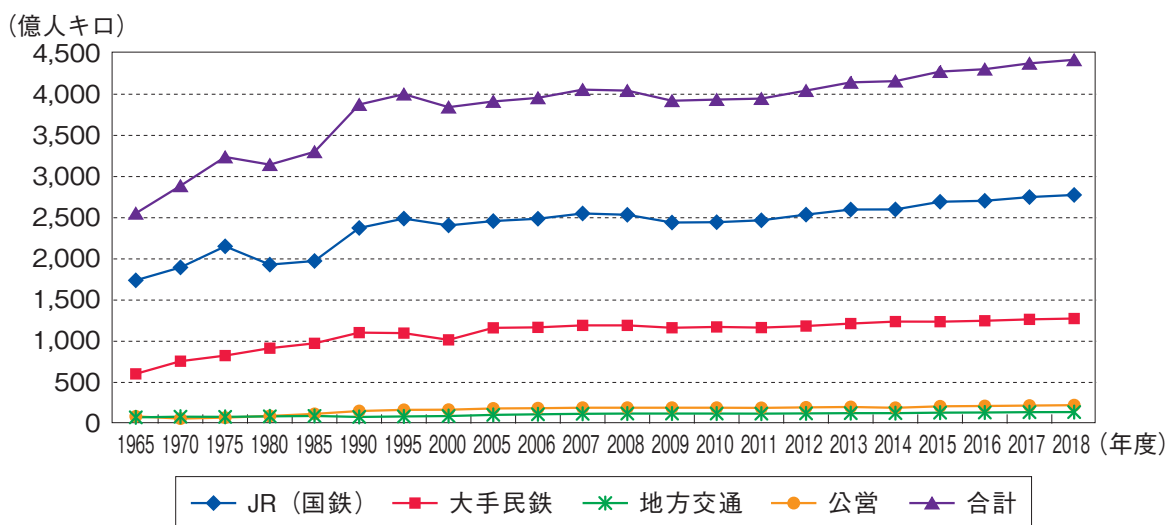
全国に215社ある事業者をカテゴリ別に分けて旅客輸送量を見ると、人ベースでは、都市部に通勤路線等を多く持つ大手民鉄（16社）やJR（6社）が4割前後で多く、次に都市部で地下鉄や路面電車を運営する公営（11社）、最も少ないのが地方交通（166社）である。一方、人キロベースでは、新幹線をはじめ幹線輸送網を有するJRが6割を超え、大手民鉄の2倍以上となっている。

図表1-3-2-1 鉄道旅客輸送量（人ベース）の推移



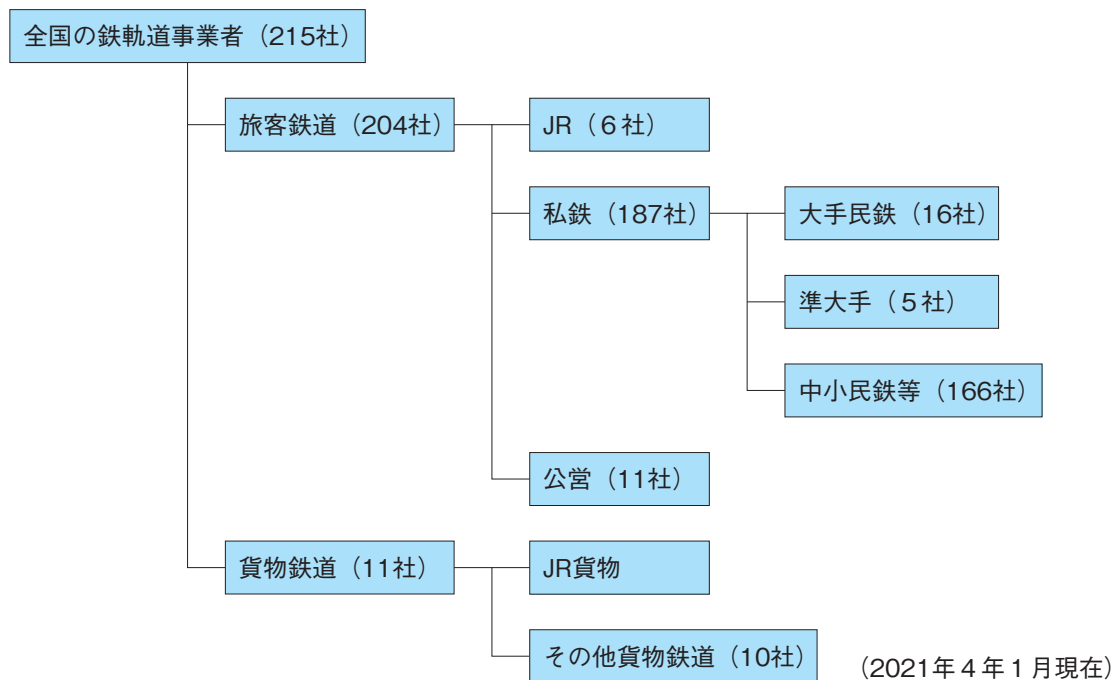
注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

図表 1-3-2-2 鉄道旅客輸送量（人キロベース）の推移



注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-3 鉄軌道事業者のカテゴリ分け及び事業者数一覧



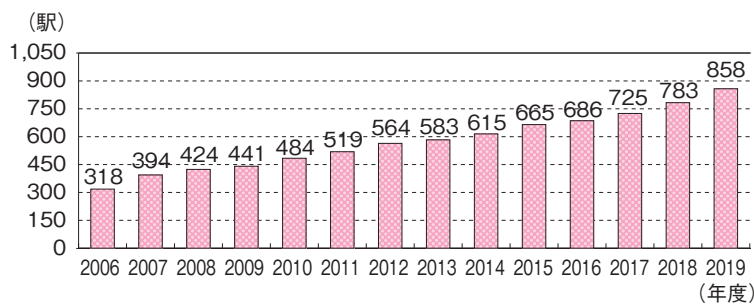
資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

b. 駅ホームの転落防止対策

ホームドアの設置駅数は、2019年度末現在、全国で858駅と整備が進んできており、1日の平均的な利用者数10万人以上の駅では285駅中154駅となっている。

また、ホームドアの整備に当たっては、同一ホームを使用する車両ごとにドア位置が異なる場合、従来型のホームドアが設置できないといった技術面の課題や、ホームの改良工事に高額な費用がかかるといったコスト面の課題があり、こうした課題を解決するため、新型ホームドアの技術開発が進められている。

図表1-3-2-4 ホームドア設置駅数の推移

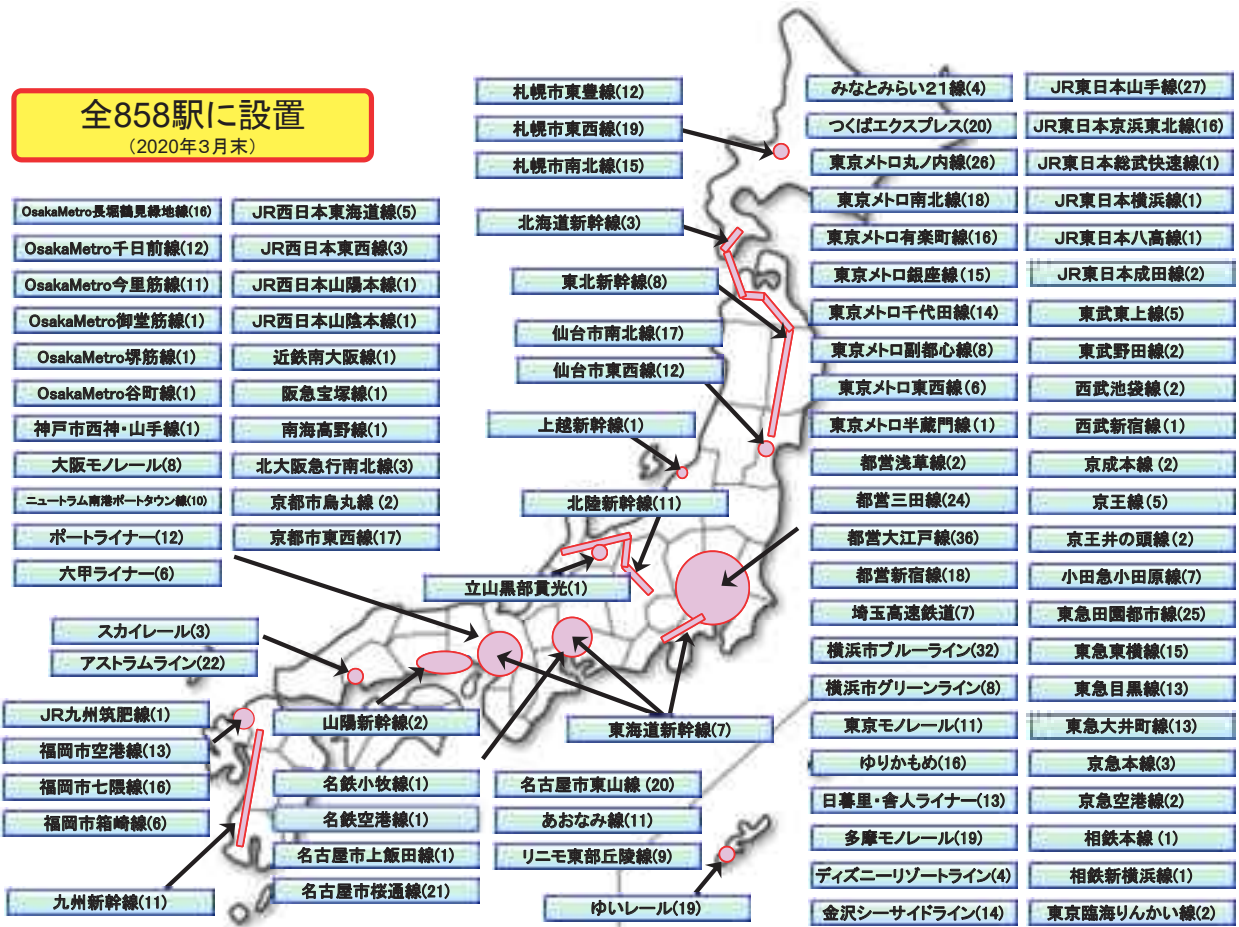


資料：国土交通省鉄道局作成

<ホームドアの整備イメージ>



図表1-3-2-5 ホームドアの設置状況



資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-6 新型ホームドア一覧

新型ホームドア一覧			
<p>昇降ロープ式ホーム柵 (支柱伸縮型)</p> <p>※JR西日本六甲道駅等で実用化済。今後、京都駅等に設置予定。</p>	<p>昇降ロープ式ホームドア</p> <p>※近鉄大阪阿部野橋駅で実用化済。今後、阪神神戸三宮駅に設置予定。</p>	<p>昇降バー式ホーム柵</p> <p>※箱根登山鉄道鋼索線早雲山駅で実用化済。</p>	<p>開口位置可変型フルスクリーンホームドア</p> <p>開パターン 3ドア車両 2ドア車両</p> <p>※今後、JR西日本大阪駅に設置予定。</p>
<p>大開口ホーム柵</p> <p>※東京メトロ九段下駅等で実用化済。今後、葛西駅等に設置予定。</p>	<p>軽量型ホームドア</p> <p>※JR九州 九大学研都市駅で実用化済。今後、京急汐入駅等に設置予定。</p>	<p>スマートホームドア®</p> <p>※JR東日本蕨駅等で実用化済。今後、大宮駅等に設置予定。</p>	<p>軽量可動式ホーム柵</p> <p>パイプタイプ バンチングメタルタイプ ガラスタイプ</p> <p>※阪急神戸三宮駅等で実用化済。</p>

注：上記一覧表は、2021年3月現在の情報をもとにとりまとめたものであるが、今後の技術開発の進展等に伴い見直されることに注意が必要である。
資料：新型ホームドア導入検討の手引き【第2版】(2018年3月国土交通省鉄道局)等

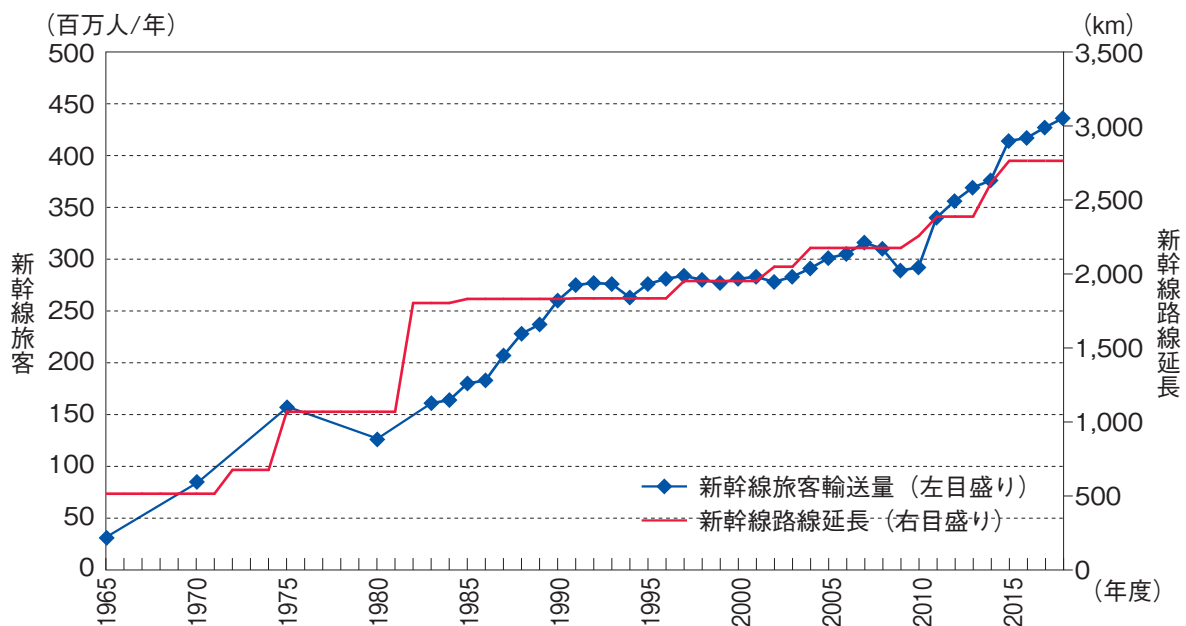
(2) 幹線鉄道

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらし、また、新幹線は安全（1964年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO₂排出原単位（g-CO₂/人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/6）という優れた特性を持っている。仕事や観光のために移動する者は、概ね300kmから1,000km程度移動する手段として鉄道を多く利用している（図表1-2-1-6参照）が、その中で新幹線が占める割合は大きいと考えられる。

a. 新幹線の旅客輸送量

新幹線の旅客輸送量は、1964年の東海道新幹線の開業以降、路線の延伸にしたがって増加しており、1970年代後半からの運賃・料金の値上げや、2008年のリーマンショックの影響により一時的に減少を見せたものの、それ以外は概ね一貫して増加傾向にある。2015年度の輸送量は、人ベースでは3.7億人で鉄道全体の1.5%を占めるにすぎないが、人キロベースでは974億人キロで鉄道全体の23%を占める。

図表1-3-2-7 新幹線の旅客輸送量と路線延長の推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

b. 新幹線ネットワークの整備の動向

① 整備新幹線

全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に整備計画が定められている、いわゆる整備新幹線については、1997年10月の北陸新幹線（高崎・長野間）の開業を皮切りに、東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線が順次開業してきている。

また、現在整備中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）についてそれぞれ2030年度末、2022年秋頃の完成・開業を目指し、着実に整備を進める。北陸新幹線

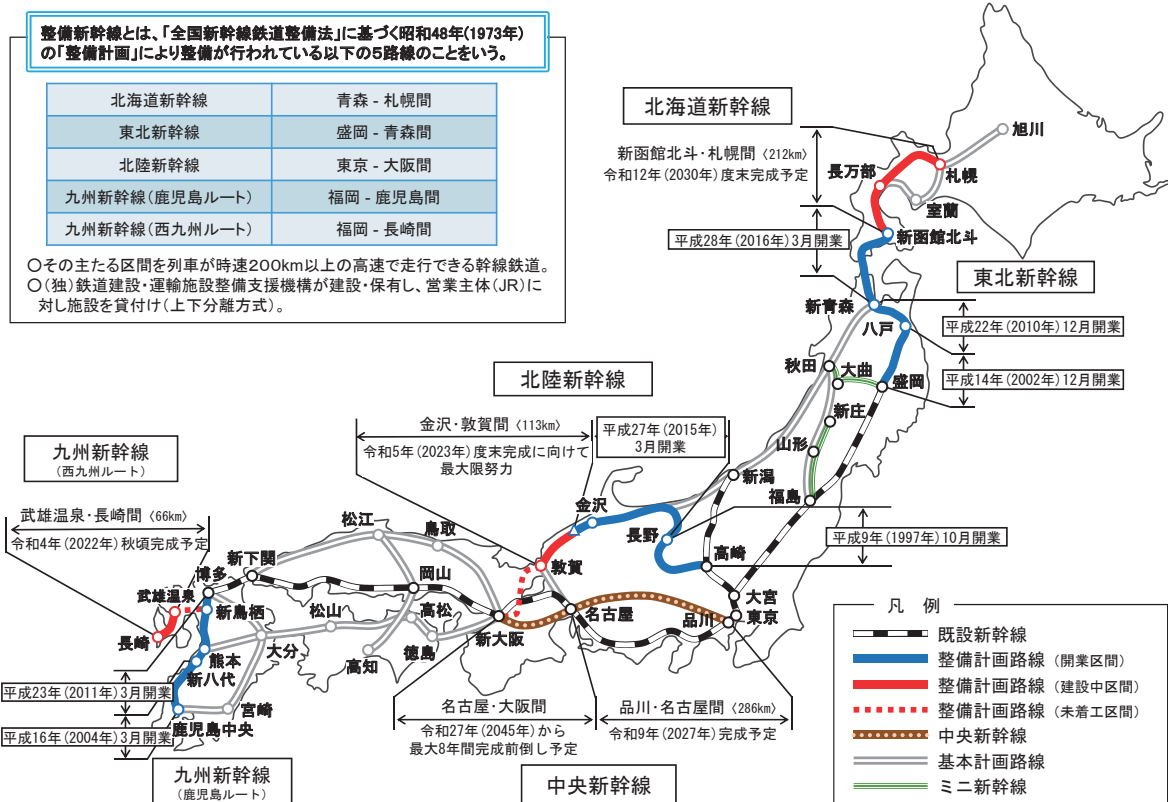
(金沢・敦賀間)については、約1年程度の工期遅延が判明したが安全確保を大前提としつつ、2023年度末の完成・開業に向けて最大限努力することとした。未着工区間である北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については与党プロジェクトチームの「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工するものとする」との決議の内容を重く受け止め、関係機関と調整して着工5条件の早期解決を図り、できる限り早期の全線開業に向けて、引き続き適切に対応していく。

また、九州新幹線(西九州ルート)については、佐賀県との協議を行いつつ、これと並行して、JR九州、長崎県との協議の場を設け、それぞれとの間で在来線や地元負担等に係る課題の解決に向けた検討を行っていく。今後も関係者との間でしっかりと協議を進める。

北海道新幹線については、新幹線列車と貨物列車がレールを共用し走行している区間のうち、青函トンネル内において、2020年12月31日～2021年1月4日までの5日間において、新幹線列車と貨物列車の走行する時間帯を区分して新幹線が高速走行する時間帯区分方式により、営業運転で初めて210km/hで高速走行したところである。引き続き、安全の確保に万全を期しつつ、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送との二つの機能に十分に配慮しながら、検討を進める。また、営業主体であるJR北海道は現在厳しい経営状況に置かれていることから、新青森・新函館北斗間の収益向上に資する取組みの実施状況や、新函館北斗・札幌間の開業による効果等について、確認していく。

その他、全国新幹線鉄道整備法では、四国新幹線、四国横断新幹線等の計11路線が、いわゆる基本計画路線に位置づけられている。2017年度よりこれら基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を行っており、具体的には、新幹線整備が社会・経済に与える効果の検証や、効果的・効率的な新幹線の整備・運行手法の研究等に取り組んでいる。

図表1-3-2-8 全国の新幹線鉄道網の現状



② 中央新幹線

中央新幹線は、東京・名古屋間を約40分、東京・大阪間を約1時間で結び、全線が開業することで三大都市が1時間圏内となり、人口7千万人の巨大な都市圏が形成されることとなる。これにより、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものである。

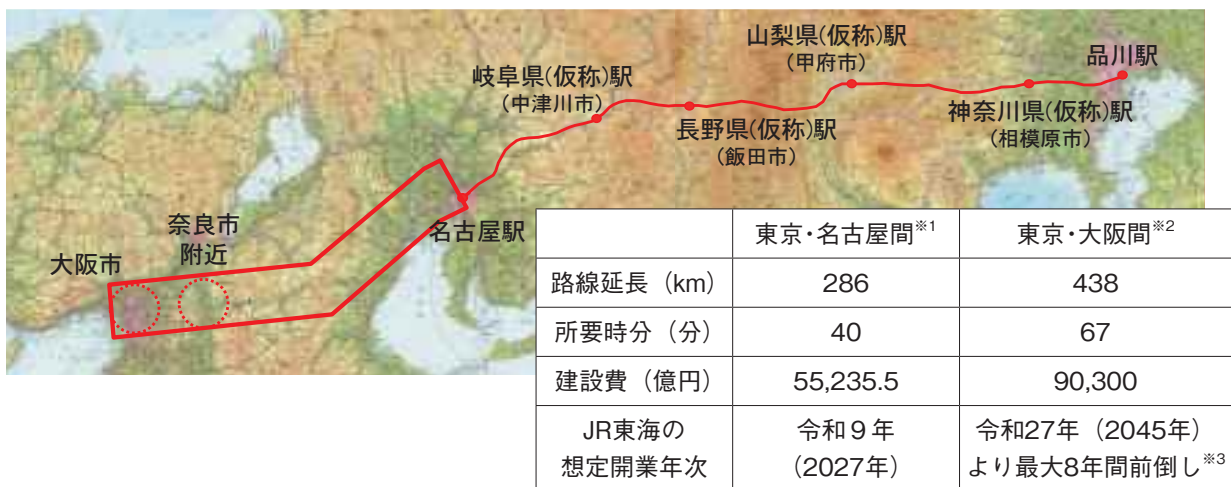
全線開業の時期については、2016年に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）の改正を行い、財政投融资（3兆円）を活用することにより、当初2045年であった大阪までの全線開業を最大8年間前倒すことを可能としたところである。

現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画(その1)及び(その2)」に従い、JR東海において品川・名古屋間の早期開業に向け、工事等を進めているところである。

③ 新大阪駅の機能強化

新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2019」（2019年6月閣議決定）において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、2019年度より所要の調査を実施し、この取組の具体化を進めているところである。

図表1-3-2-9 中央新幹線の概要



^{*1} 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による

^{*2} 中央新幹線(東京都・大阪間)調整報告書(H21.12.24)による

^{*3} 財政投融资の活用による

〈中央新幹線の整備計画〉

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

注：建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

資料：国土交通省鉄道局作成

(3) 都市鉄道

a. 都市鉄道のネットワークの整備

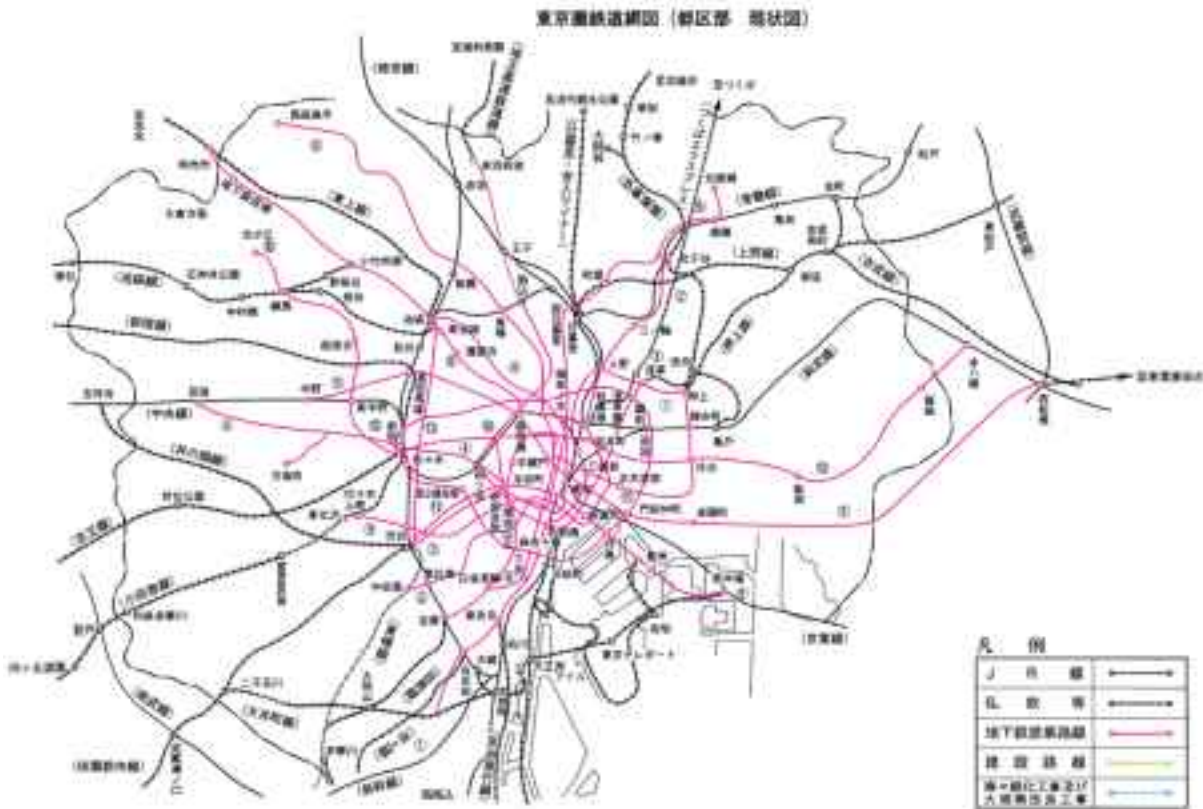
都市鉄道については、運輸政策審議会（現交通政策審議会）の答申等を踏まえて整備されてきており、都市・地域交通年報によると、2015年3月末時点でJR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、東京圏では約2,459キロメートル、大阪圏では約1,504キロメートル、名古屋圏では約982キロメートルとなっている。

ここ5年程度の整備状況について見ると、2018年3月には小田急電鉄代々木上原～和泉多摩川間の複々線化が完成したほか、2019年3月にはJR西日本の「おおさか東線」が全線開業し、同年11月には都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）を活用し整備を進めている神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）が開業した。

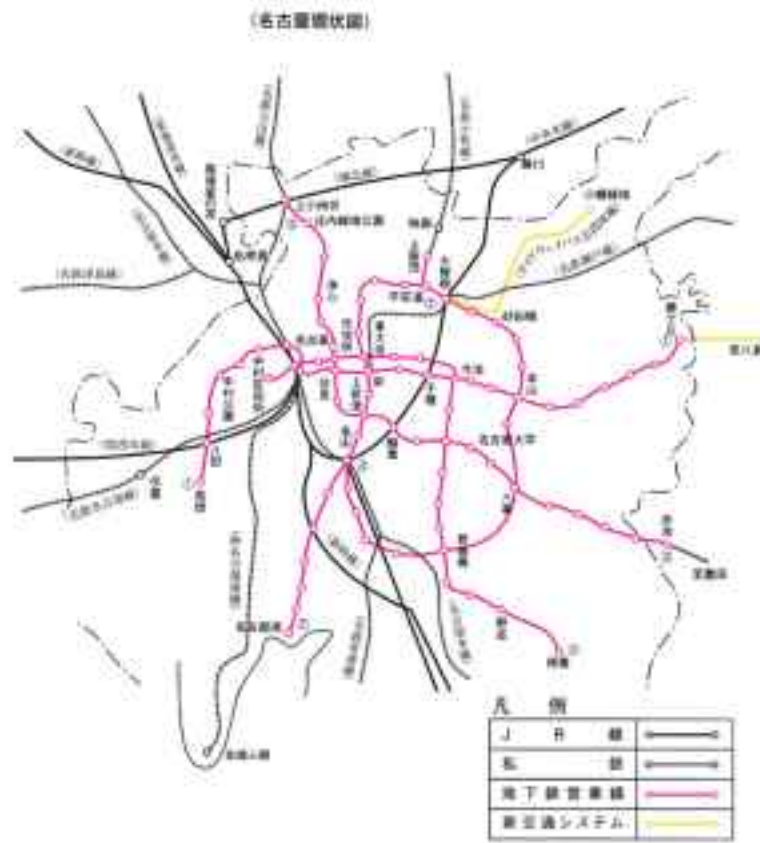
一方、2016年4月には、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が取りまとめられた。同答申では、（1）国際競争力の強化に資する都市鉄道、（2）豊かな国民生活に資する都市鉄道、（3）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道、（4）駅空間の質的進化～次世代ステーションの創造～、（5）信頼と安心の都市鉄道、（6）災害対策の強力な推進と取組の「見える化」の6つの東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、これを実現する上で意義のある路線と駅に関するプロジェクトが記載された。

図表1-3-2-10 三大都市圏の都市鉄道網の現状

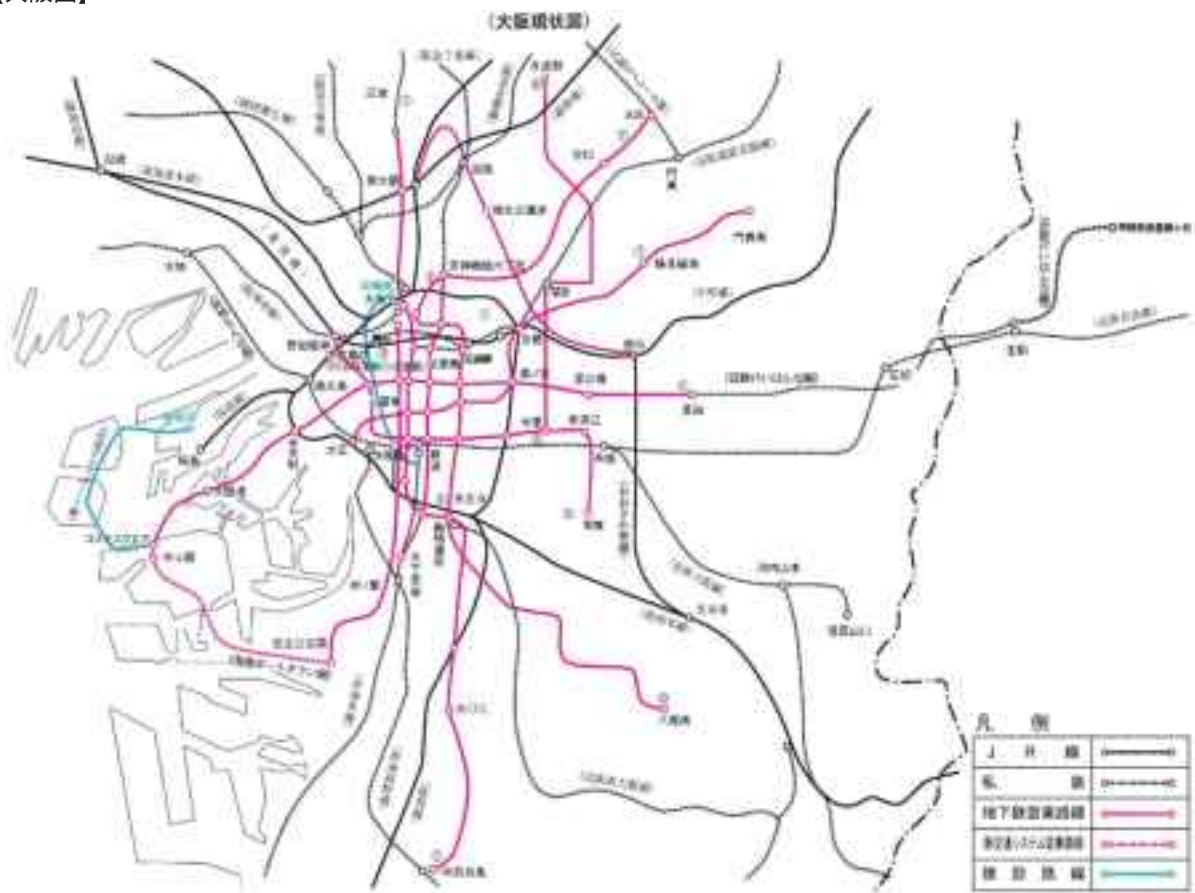
【東京圏】



【名古屋圏】

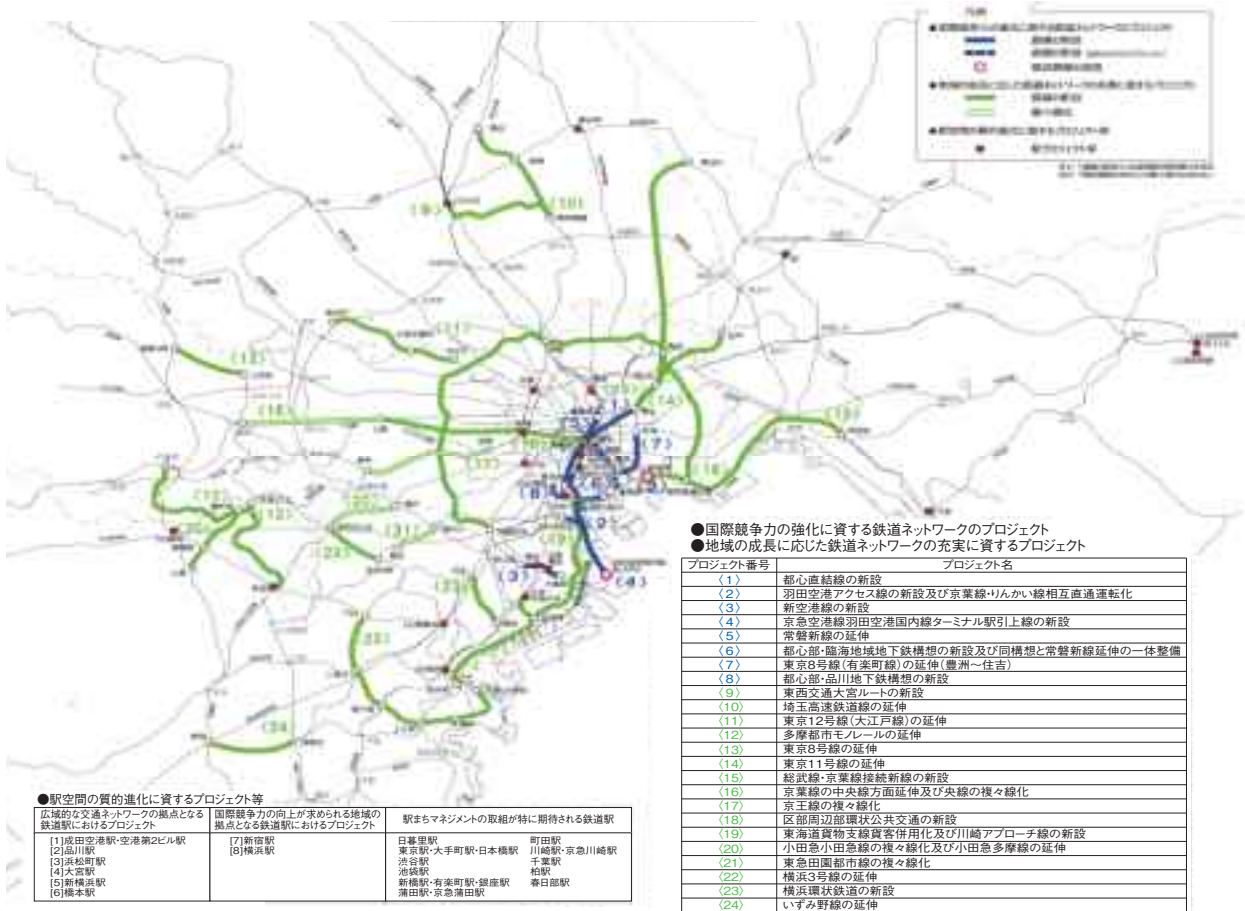


【大阪圏】



資料：「数字でみる鉄道2020」

図表1-3-2-11 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に位置付けられたプロジェクト



●駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

広域的な交通ネットワークの拠点となる鉄道駅におけるプロジェクト	国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる鉄道駅におけるプロジェクト	駅まちマネジメントの取組が特に期待される鉄道駅
[1]成田空港駅・空港第2ビル駅 [2]品川駅 [3]浜松町駅 [4]大宮駅 [5]新横浜駅 [6]横浜駅	[7]新宿駅 [8]横浜駅	日暮里駅 町田駅 東京駅・大手町駅・日本橋駅 川崎駅・京急川崎駅 渋谷駅 千歳駅 池袋駅 柏駅 新橋駅・有楽町駅・銀座駅 春日部駅 蒲田駅・京急蒲田駅

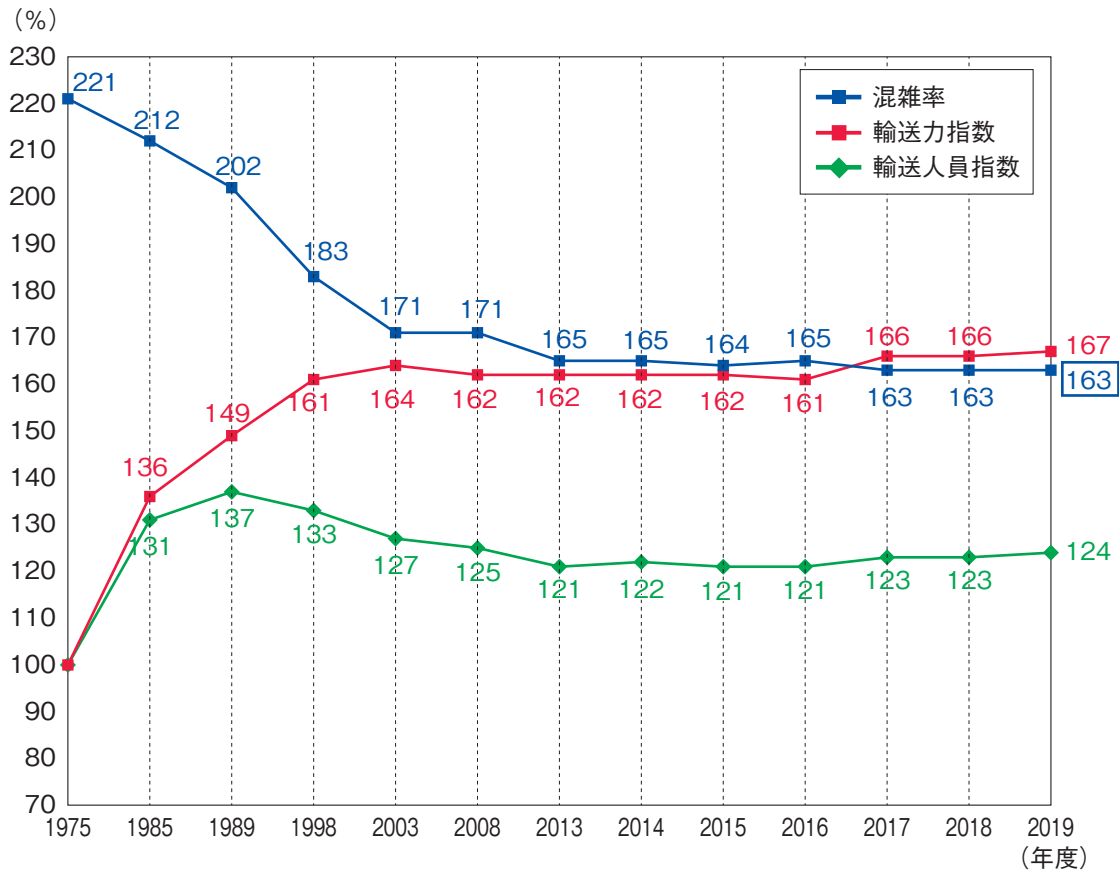
●国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
●地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクト名
(1)	都心直結線の 신설
(2)	羽田空港アクセス線の 신설及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
(3)	新空港線の 신설
(4)	京急空港線・羽田空港国内線ターミナル駅引上線の 신설
(5)	常磐新線の延伸
(6)	都心部・臨海地域地下鉄構想の 신설及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
(7)	東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)
(8)	都心部・品川地下鉄構想の 신설
(9)	東西交通大高ルートの 신설
(10)	埼玉高速鉄道の延伸
(11)	東京12号線(大江戸線)の延伸
(12)	多摩都市モノレールの延伸
(13)	東京8号線の延伸
(14)	東京11号線の延伸
(15)	総武線・京葉線接続新線の 신설
(16)	京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
(17)	京王線の複々線化
(18)	区部周辺部環状公共交通の 신설
(19)	東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の 신설
(20)	小田急小田急線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
(21)	東急田園都市線の複々線化
(22)	横浜3号線の延伸
(23)	横浜環状鉄道の 신설
(24)	いずみ野線の延伸

b. 都市鉄道の課題

都市鉄道のネットワークが拡大されてきたものの、シームレス化、遅延対策といった課題は依然として残っている。

図表1-3-2-12 東京圏主要31区間のピーク時における平均混雑率等の推移



(注) 混雑率150%：肩が触れあう程度で、新聞が楽に読めるような状態。
 混雑率180%：体が触れあうが、新聞は読める状態。
 混雑率200%：体が触れあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読めるような状態。
 資料：国土交通省鉄道局作成

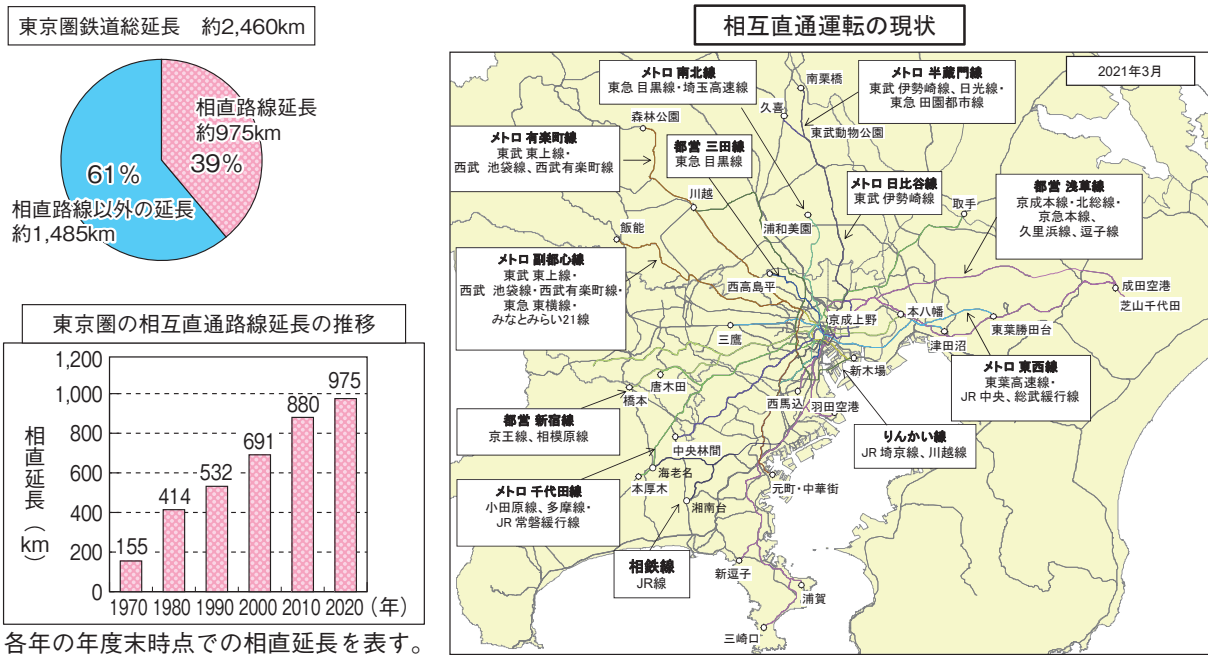
① シームレス化

シームレス化を図るため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に乗り入れる相互直通運転の実施が図られている。

代表例として東京圏の状況を見ると、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線、丸ノ内線及び大江戸線を除く全ての路線で、郊外鉄道との直通運転が実施されており、東京圏の相互直通路線延長は約975キロメートルと、東京圏の鉄道総延長の約39%を占めている。

また、交通系ICカードの普及（第1部第2章第2節（4）参照）など、サービス面でのシームレス化も進められている。

図表1-3-2-13 東京圏における相互直通運転の現状



② 遅延の「見える化」

遅延対策について、鉄道事業者に対して更なる改善の取組を求めるとともに、鉄道利用者に対しても理解と協力を求めていくためには、まず遅延に関する適切な指標を設定し、遅延の現状と改善の状況を分かりやすく「見える化」することが特に重要である。

国において、遅延の発生状況について毎年公表する等の取組が進められている。

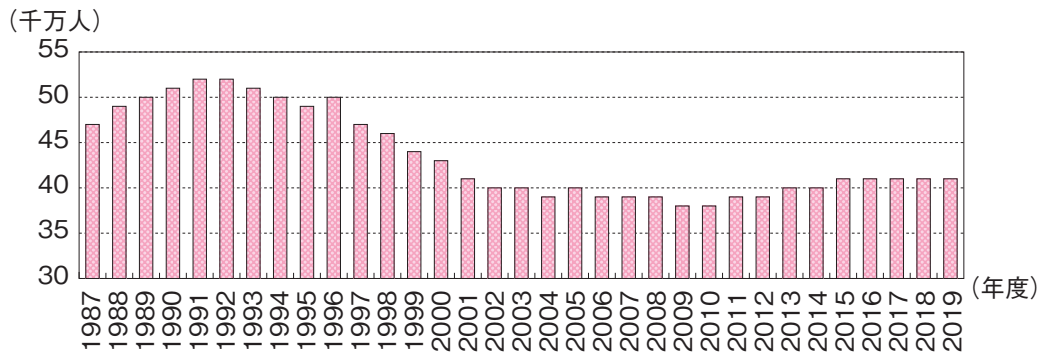
(4) 地域鉄道・LRT

a. 地域鉄道の現況

地域鉄道の輸送人員については、1991年度をピークに、2002年度頃まで逡減傾向であったが、その後下げ止まり、2011年度からはわずかであるが増加傾向が見られるものの、ピーク時の1991年度と2019年度を比較すると約22%の減少となっている。

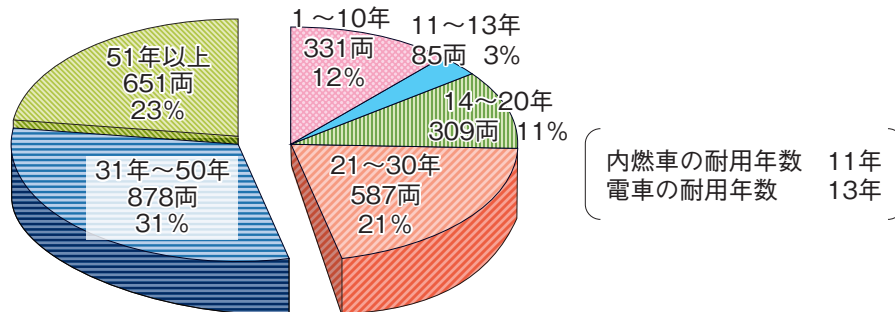
また、経営状況についても、輸送人員の減少等に伴い、事業者の79%が経常収支赤字(2019年度)と厳しい状態に置かれている。そのような状況の中、車両、トンネル、橋りょうの老朽化が進行しており、それらの更新費用の確保や、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応など、多くの課題を抱えている。

図表1-3-2-14 地域鉄道の輸送人員の推移



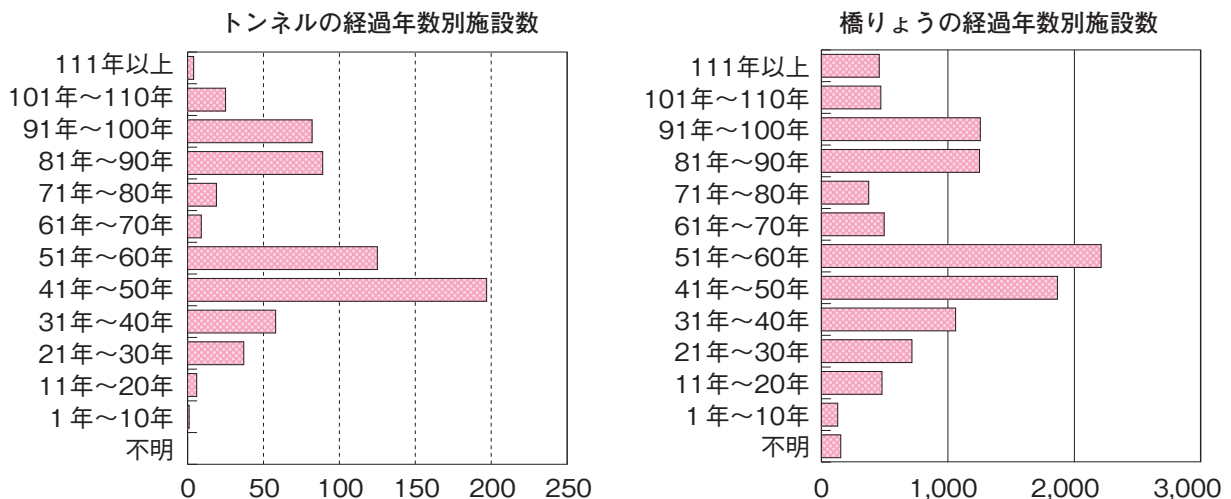
注：1988年度以降に開業したものを除く地域鉄道事業者70社
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-15 地域鉄道の鉄道車両の車齢 (2019年度末実績)



注：地域鉄道事業者（中小民鉄又は第三セクター）95社を対象
資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-16 地域鉄道の施設の現状 (トンネル・橋りょうの経過年数) (2019年度末実績)



注：地域鉄道事業者（中小民鉄又は第三セクター）95社を対象
資料：国土交通省鉄道局作成

b. 維持が困難な鉄道路線の状況

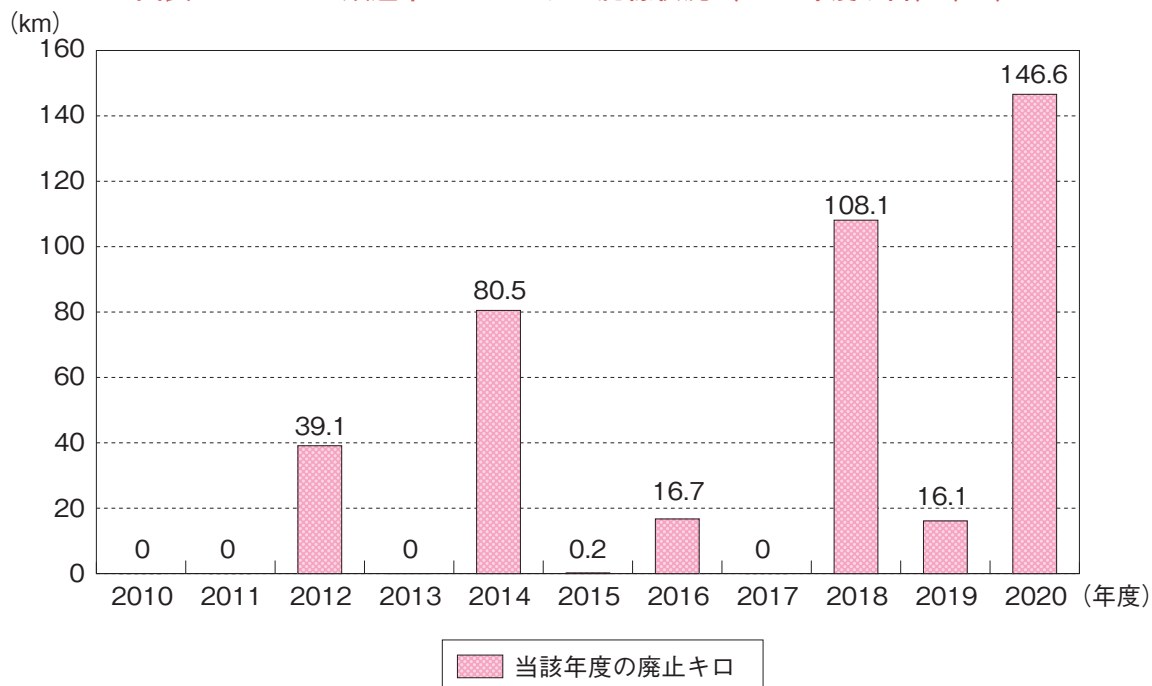
地方部においては、路線の廃止の動きも見られる。

JR西日本の三江線（江津駅～三次駅、108.1km）は、2018年4月1日に廃止されたが、それに先

立つ2017年12月、沿線2県6市町は、交通事業者や地域住民と協議の上、三江線廃止後の新たな交通体系を決定した。新たな交通体系においては、三江線に代わる交通手段としてバスが新設されるとともに、既存の市民バスやスクールバスの運行が合理化された。

また、JR北海道は、2016年11月に、単独では維持困難な線区を公表し、各線区の置かれた状況や、地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方などについて、地域の関係者への説明・協議を行っている。なお、同社が鉄道事業廃止に向けて協議を行っていた石勝線の新夕張駅～夕張駅間(16.1km)は2019年4月1日に、札沼線の北海道医療大学駅～新十津川駅間(47.6km)は2020年5月7日に、日高線の鶴川駅～様似駅間(116.0km)は2021年4月1日に、それぞれ廃止された。

図表1-3-2-17 鉄道ネットワークの廃線状況(2009年度以降)(km)



資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-18 最近5年間に廃線となった路線

事業者	区間		延長 (km)	廃線時期
阪堺電気軌道	上町線	住吉駅～住吉公園駅	0.2	2016.1.31
J R北海道	留萌線	留萌駅～増毛駅	16.7	2016.12.5
J R西日本	三江線	江津駅～三次駅	108.1	2018.4.1
J R北海道	石勝線	新夕張駅～夕張駅	16.1	2019.4.1
J R東日本	気仙沼線	柳津駅～気仙沼駅	55.3	2020.4.1
J R東日本	大船渡線	気仙沼駅～盛駅	43.7	2020.4.1
J R北海道	札沼線	北海道医療大学駅～新十津川駅	47.6	2020.5.7
J R北海道	日高線	鶴川駅～様似駅	116.0	2021.4.1

資料：国土交通省鉄道局作成

c. 路面電車・LRT

地域における鉄軌道系の公共交通システムとして注目されるLRT(Light Rail Transit)は、従来の路面電車よりも走行空間の機能、車両の性能を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。

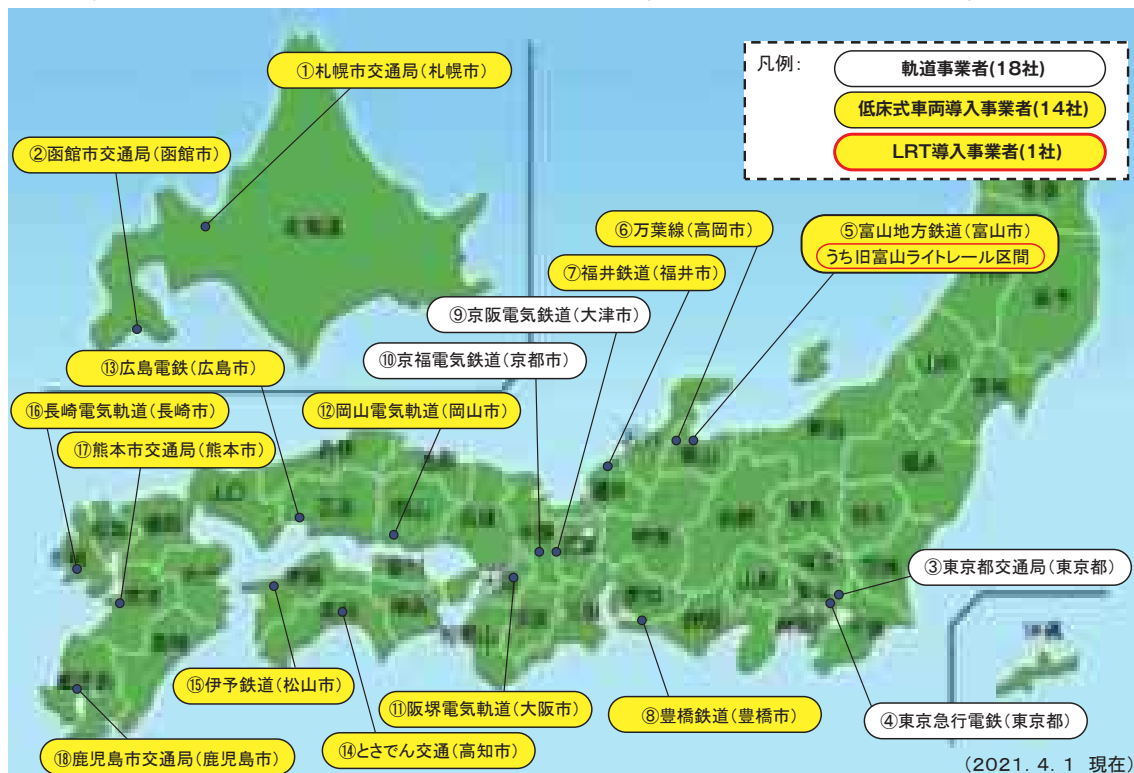


富山ライトレール

現在、国内では18社の軌道事業者が路面電車やLRTを運営している。

図表1-3-2-19 路面電車・LRT等の全国分布状況

●現在、国内では18社の軌道事業者が路面電車・LRT(次世代型の軌道交通システム)を運営



資料：国土交通省鉄道局・都市局作成

(5) 貨物鉄道

鉄道貨物輸送量は、巨視的に見れば、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで大きく減少し、その後は概ね横ばいである。

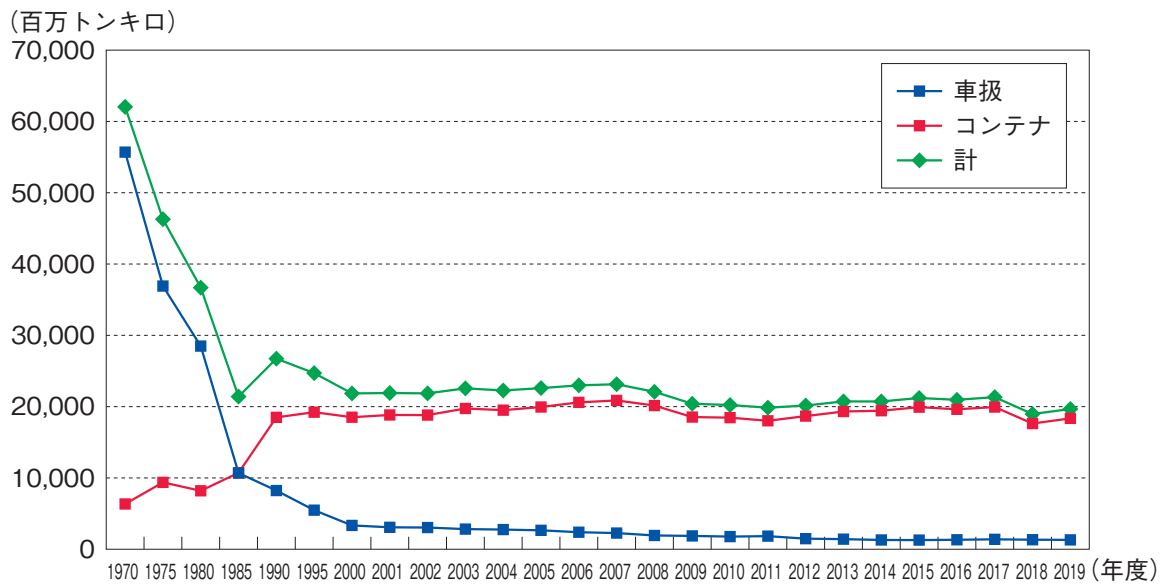
鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送（トラックと鉄道とが協同して、発荷主の戸口から、着荷主の戸口まで、コンテナ内の荷物を積み替えることなく一貫して輸送する形態）と車扱輸送（タンク車などの貨車を1両単位で貸し切って輸送する形態）の2つに大別することができる。

コンテナ輸送は、1980年代末期に伸び、しばらく緩やかな増加を続け、リーマンショックと東日本大震災の影響で減少したものの、トラックドライバーの不足等を背景に、鉄道へのモーダルシフ

トが見られたことや、特定の荷主や宅配便事業者の専用貨物列車の運行、複数の事業者による同一の鉄道コンテナへの混載といった取組が行われるようになったことにより、2011年を底に増加している中、2018年度は、平成30年7月豪雨等の自然災害の影響によりコンテナ輸送量が大幅に減少した。車扱輸送は、かつては鉄道貨物輸送の中心だったが、コンテナ輸送への転換等により、輸送量は減少傾向にある。

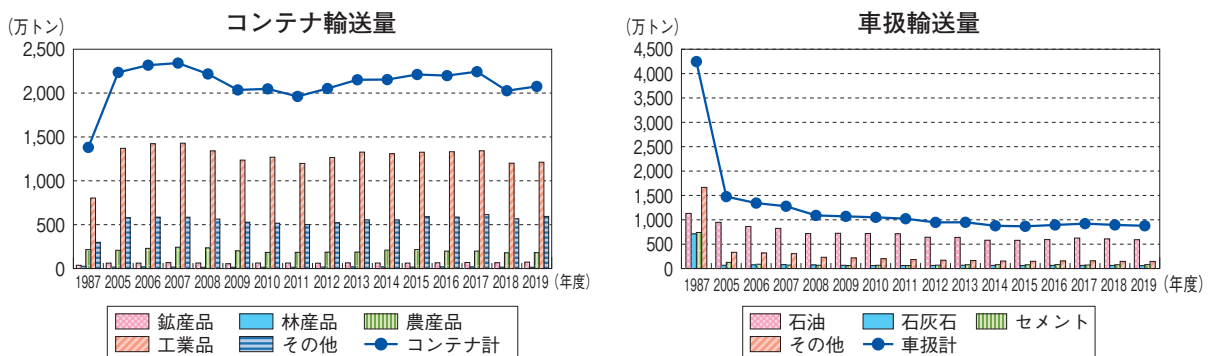
輸送量を物資別に見ると、コンテナ輸送では工業品の割合が高く、車扱輸送では、近年、石油の割合が圧倒的に高くなっており、かつて一定のシェアを占めていた石灰石やセメントは大幅に少なくなっている。

図表1-3-2-20 JR貨物輸送トンキロの推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-21 貨物主要物資別輸送量の推移



資料：国土交通省鉄道局作成

第3節 海上交通

海上交通は、島国である我が国の国際貨物輸送（トンベース）の99.7%（図表1-2-1-12参照）、国内貨物輸送（トンキロベース）の42%を担っており（図表1-2-1-9参照）、国民経済を支える基盤となっている。

海上交通において、船舶が停泊して荷役や人の乗降を行う港湾は、国、地方公共団体、港湾運営会社等が整備し、船舶を運航する者が港湾と港湾の間を船舶で結ぶことで、海上交通ネットワークが形成されている。

このため、海上交通の動向を見るに当たっては、インフラである港湾の整備状況及びこれらにより形成されている海上交通ネットワークの状況と、船舶により行われる海上運送等の事業を分けて見ていくこととする。

まず、港湾及び海上交通ネットワークについて見た上で（（1）参照）、船舶による運送をはじめとする我が国の海事産業の構造及び規模について見る（（2）参照）。その上で、船舶による運送について、国際輸送を担う外航（（3）参照）、国内輸送を担う内航（（4）参照）に分けて、それぞれ見ていくこととする。

（1）海上交通ネットワーク

海上交通ネットワークは、港湾同士を船舶で結ぶことにより形成されている。ここでは、港湾の整備状況とそれにより形成されている海上交通ネットワークの状況について見る。

a. 我が国の港湾の整備状況

我が国の港湾のうち、主要なものは、国際戦略港湾（長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送ネットワークの拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送ネットワークと国内海上貨物輸送ネットワークとを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾）、国際拠点港湾（国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送ネットワークの拠点となる港湾）、重要港湾（国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送ネットワークの拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾）の大きく3類型に分類され、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾の数の合計は125である。

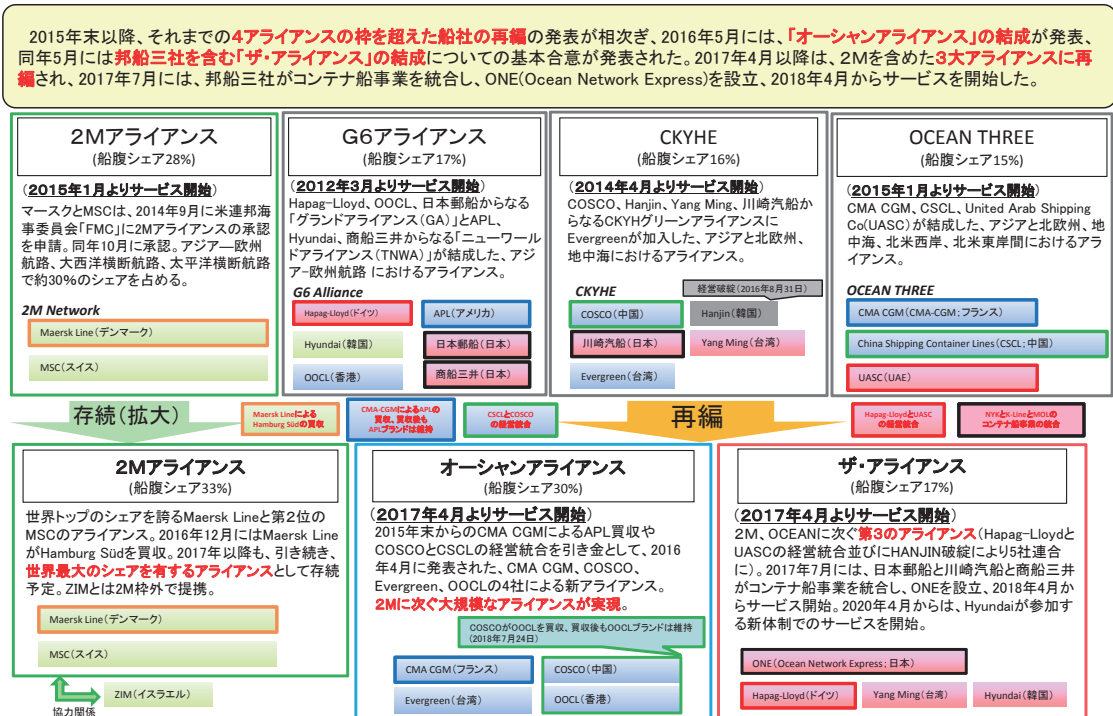
世界の船社は、従来から船社間でM&Aやアライアンスの形成・再編を繰り返し、2017（平成29）年には3大アライアンスに再編された。我が国の海運大手3社（日本郵船、商船三井及び川崎汽船）も、定期コンテナ船事業を統合し、合弁会社ONE（オーシャン・ネットワーク・エクスプレス）を設立、2018年4月からサービスを開始している。2020年4月には、ONEが参加しているザ・アライアンスにHMM（ヒュンダイ・マーチャント・マリン）が加入した。このような中で、スケールメリットによる輸送コスト低減等のため、長距離の国際海上運送に従事するコンテナ船の大型化も進められてきている。こうした動きに対応して、国際戦略港湾を中心に大水深バースの整備が進められており、現在我が国で最も水深の深いものは、横浜港南本牧ふ頭MC3,4コンテナターミナル（水深18メートル）である。また、我が国のコンテナターミナルのうち水深16メートル以上のものは5港に17バース（東京港1、横浜港7、名古屋港2、大阪港1、神戸港6）ある。

図表1-3-3-1 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾の所在地及び名称



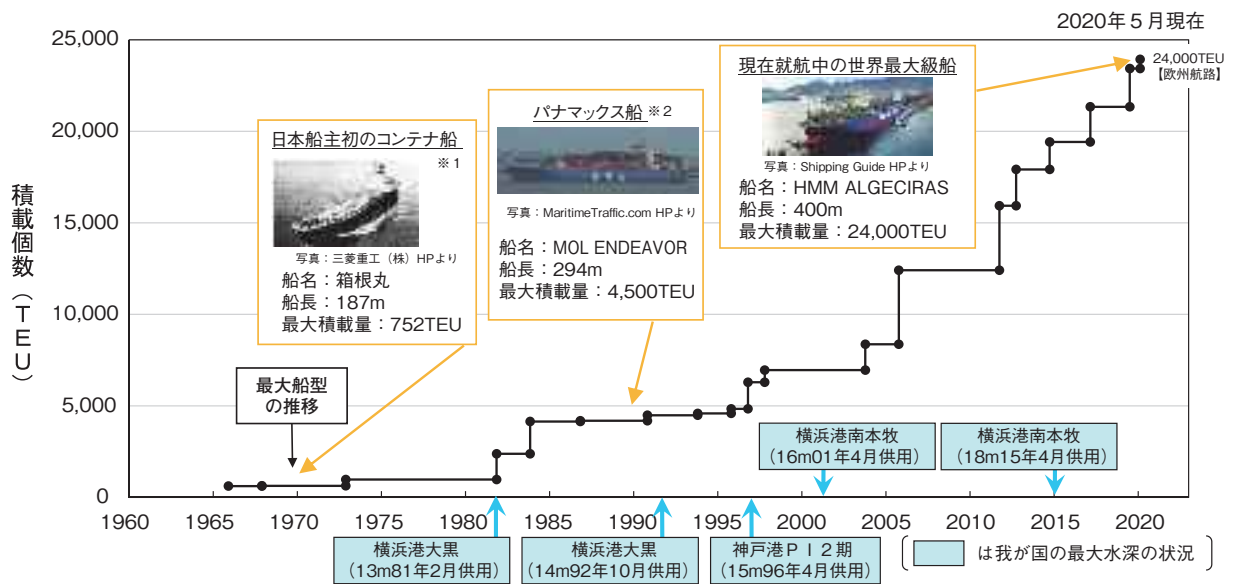
資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-2 世界の船社によるアライアンスの再編



資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-3 コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



※1：かつて日本郵船（株）が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。

※2：新パナマ運河（2016年6月供用）供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型（船長294m以内、船幅32.3m以内）。

出典：2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

注：TEU (twenty-foot equivalent unit)：国際標準規格（ISO規格）の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

b. 国際海上貨物輸送ネットワーク

我が国における国際貨物輸送の99.7%を担っている外航海運（図表1-2-1-12参照）について、海上運送により輸入する貨物を重量で見ると、2019年は合計926百万トンのうち、エネルギー資源が493百万トンで53%（※1）、工業原料が145百万トンで16%（※2）、生活物資が83百万トンで9%（※3）を占めている。石炭、原油、LNG、LPG、鉄鉱石、穀物等の輸入に当たっては、それぞれの輸送に適した形の専用船やばら積み船が使われることが多く、不定期に世界各地と我が国を結んでいる。

他方、海上運送により輸出する貨物を重量で見ると、合計290百万トンのうち、金属機械工業品（※4）が158百万トンで55%、化学工業品（※5）が69百万トンで24%を占めている。完成自動車、石油製品等の輸出に当たっても、それぞれ輸送に適した専用船が使われることが多い。

なお、衣服類・身廻品・はきもの、電気機械、家具装備品等の輸入や、自動車部品、産業機械、再利用資材等の輸出には、定期運航されるコンテナ船が使われることが多い。

（※1）エネルギー資源：ここでは、港湾統計の品分類における石炭、原油、LNG、LPGを合計した値

（※2）工業原料：ここでは、港湾統計の品分類における鉄鉱石、金属鉱、りん鉱石、石灰石、原塩、非金属鉱物を合計した値

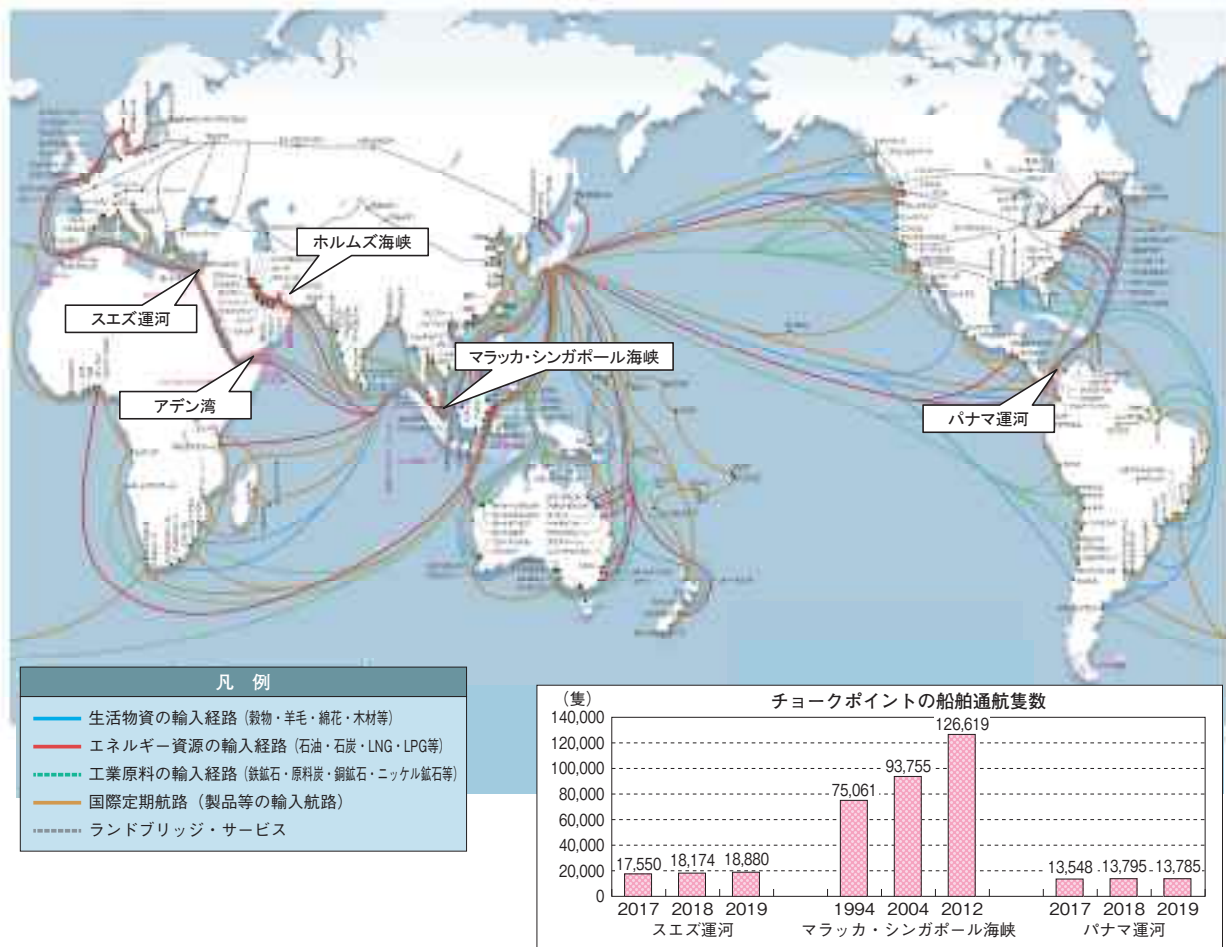
（※3）生活物資：ここでは、港湾統計の品分類における農水産品（とうもろこし、麦、羊毛、綿花を含む）、林産品（木材チップを含む）を合計した値

（※4）金属機械工業品：港湾統計の品分類であり、完成自動車、鋼材、自動車部品、産業機械などが含まれる。

（※5）化学工業品：港湾統計の品分類であり、化学薬品、石油製品、セメントなどが含まれる。

輸入経路の多くが海峡や運河等を通過しているが、特にマラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が輻そうする世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても輸入原油の約8割が通航する極めて重要な海峡となっている。

図表1-3-3-4 エネルギー資源等の輸入経路と、チョークポイントの船舶通航隻数



資料：世界地図及び輸入経路：日本船主協会、日本海事センター「SHIPPING NOW 2020-2021」、チョークポイントの船舶通航隻数：スエズ運河庁HP、日本財団資料、パナマ運河庁HPより国土交通省港湾局作成

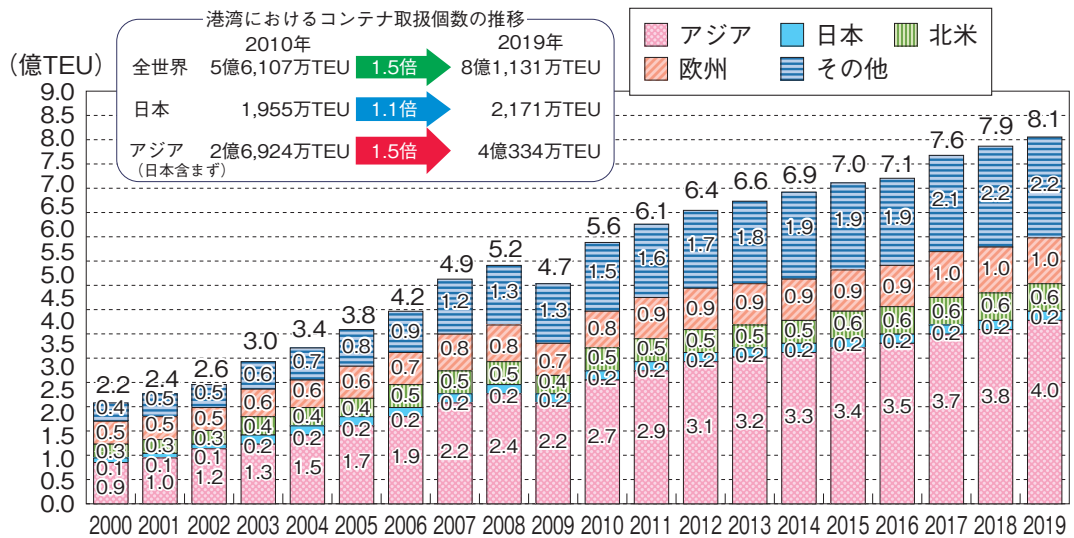
c. 海上貨物コンテナ輸送の国際比較

世界全体でのコンテナ荷動き量は年々増加傾向にあるが、中国や東南アジア諸国の輸出額及び輸入額の増加（図表1-1-1-41, 42参照）や大型港湾の整備等を背景に、アジアの港湾におけるコンテナ取扱個数の伸びが目立っている。主要な港湾ごとに見ると、我が国の港湾は低い水準で横ばいが続いている一方で、中国の上海港や深圳港、東南アジアのシンガポール港、韓国の釜山港等が大きく増加しており、減少傾向にある香港港も依然として高い水準である。1984年には、コンテナ取扱個数で世界のトップ10に2港が入っていた我が国の港湾も、今や順位を大きく落としており、アジアと欧州や北米を結ぶ航路の荷動き量については、中国や東南アジアのシェアが非常に高い。

欧州航路と北米航路の寄港回数を主要な港湾ごとに見ると、大型化したコンテナ船による輸送の効率化に伴い寄港地は減らされる傾向にあり、取扱個数を伸ばしている上海港や釜山港でさえ寄港回数は横ばいであり、取扱個数が減少している香港港や横ばいの日本の主要港における寄港回数は減少している。こうした中で、国際コンテナ戦略港湾では、国際基幹航路の維持・拡大を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組を進めてきたところ、横浜港においては、2019年5月に欧州航路の運航が再開され、2021年3月には日本に寄港する定期船としては最大である24,000TEU級のコンテナ船の寄港が実現している。

図表1-3-3-5 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

○2010年から2019年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は1.4倍に増加している。



【地域区分】

- 2000～19年
- アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米：アメリカ、カナダ
- 欧州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他：上記以外（日本除く）

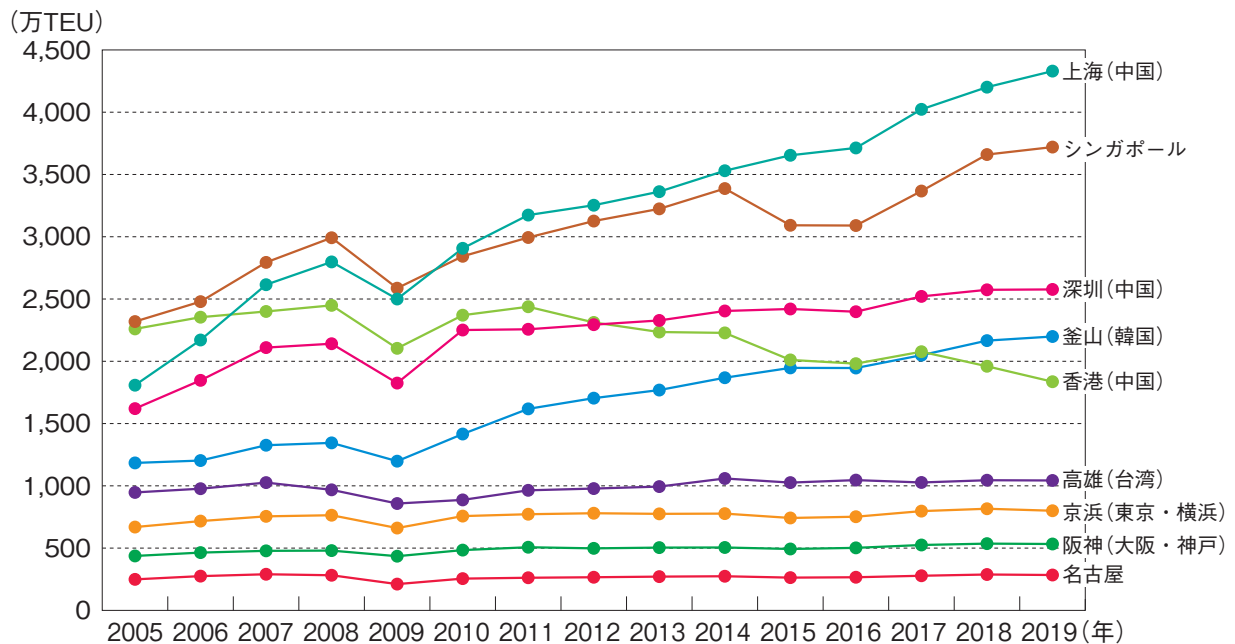
TEU (twenty-foot equivalent unit)

国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

注：外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数（外内貿計）は、2,053万TEU（2010年、港湾統計）から2,337万TEU（2019年、港湾統計）に、9年間で1.1倍に増加している。

出典：THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)及びUNCTAD(Container port throughput,annual)より国土交通省港湾局作成

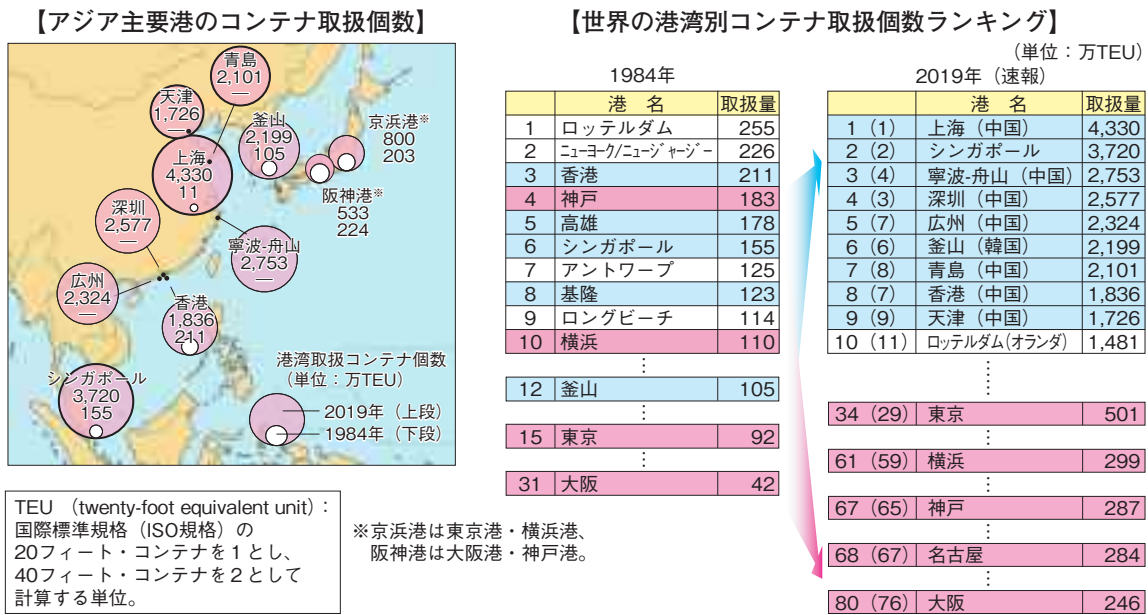
図表1-3-3-6 アジアの主要港におけるコンテナ取扱数の推移



注：外内貿を含む数字。

出典：(海外) Containerization International yearbook, Lloyd's Listをもとに国土交通省港湾局作成
(国内) 港湾統計 (年報) より国土交通省港湾局作成

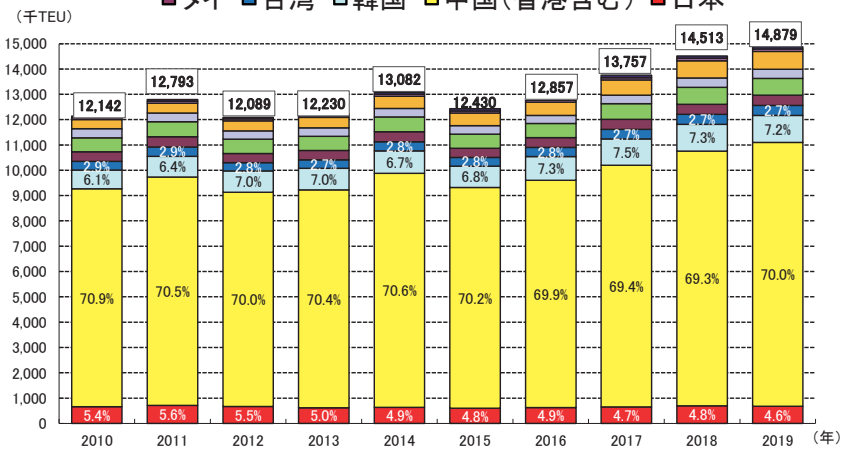
図表1-3-3-7 アジア主要港のコンテナ取扱個数と世界の港湾ランキングの推移



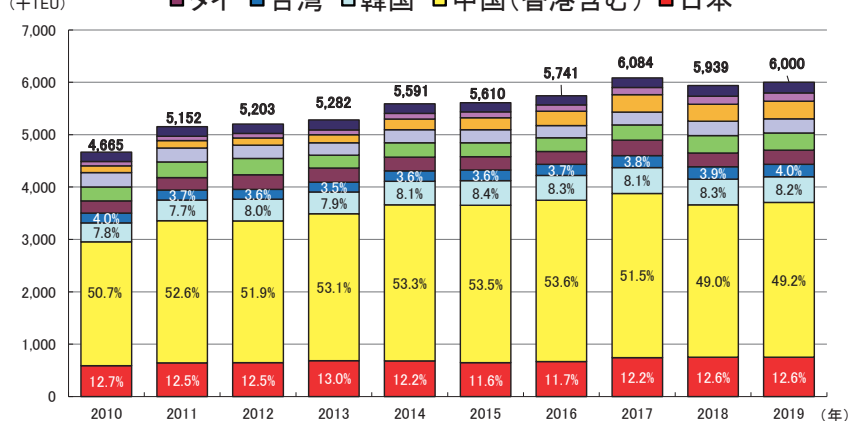
注: 数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける () 内は2018年の順位。
資料: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1987及びLloyd's List資料、港湾統計 (年報) を基に国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-8 欧州航路の荷動き量

往航 (アジア→欧州) ■シンガポール ■フィリピン ■ベトナム ■マレーシア ■インドネシア ■タイ ■台湾 ■韓国 ■中国 (香港含む) ■日本



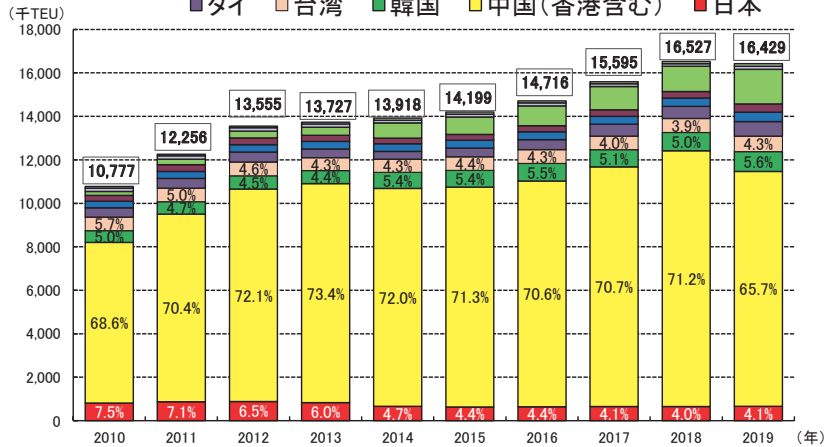
復航 (欧州→アジア) ■シンガポール ■フィリピン ■ベトナム ■マレーシア ■インドネシア ■タイ ■台湾 ■韓国 ■中国 (香港含む) ■日本



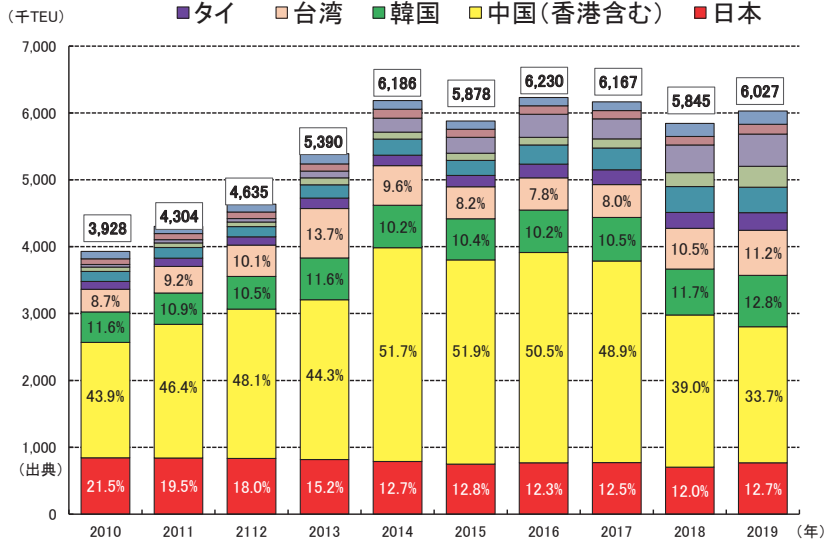
資料: PIERSデータをもとに日本海事センター作成

図表1-3-3-9 北米航路の荷動き量

東航(アジア→北米) ■シンガポール ■フィリピン ■ベトナム ■マレーシア ■インドネシア ■タイ ■台湾 ■韓国 ■中国(香港含む) ■日本

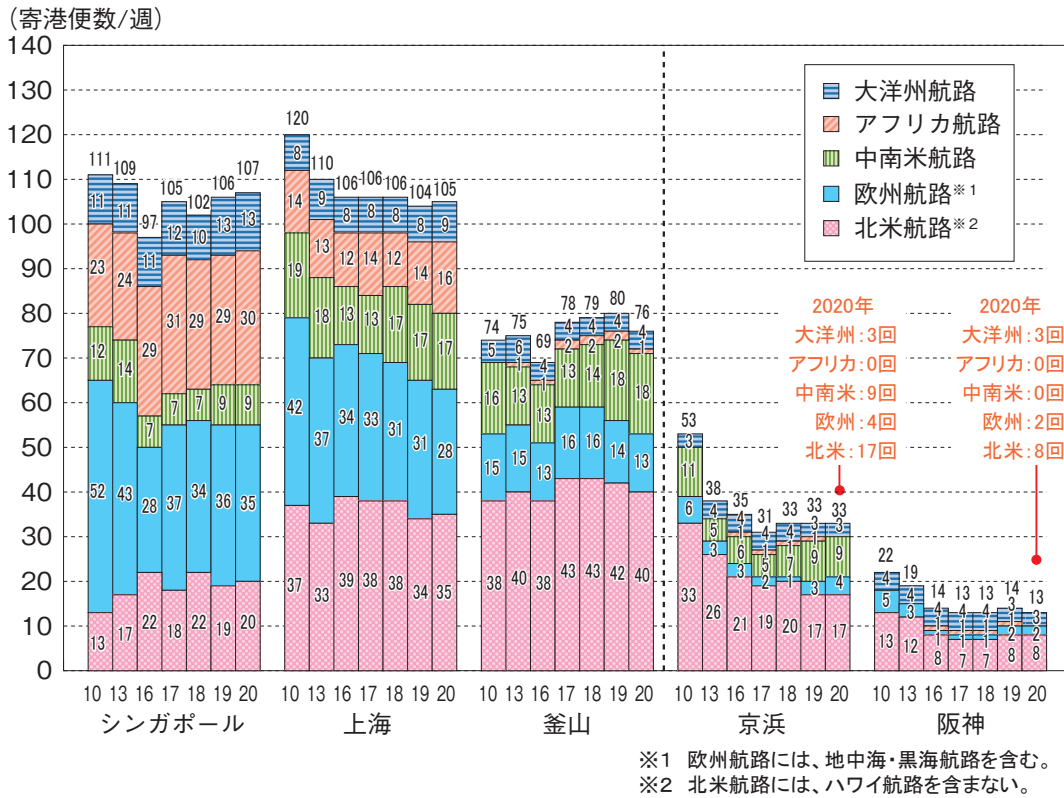


西航(北米→アジア) ■シンガポール ■フィリピン ■ベトナム ■マレーシア ■インドネシア ■タイ ■台湾 ■韓国 ■中国(香港含む) ■日本



資料：日本海事センター作成

図表1-3-3-10 アジア主要港と我が国港湾の欧州航路と北米航路等の国際基幹航路の寄港回数の比較

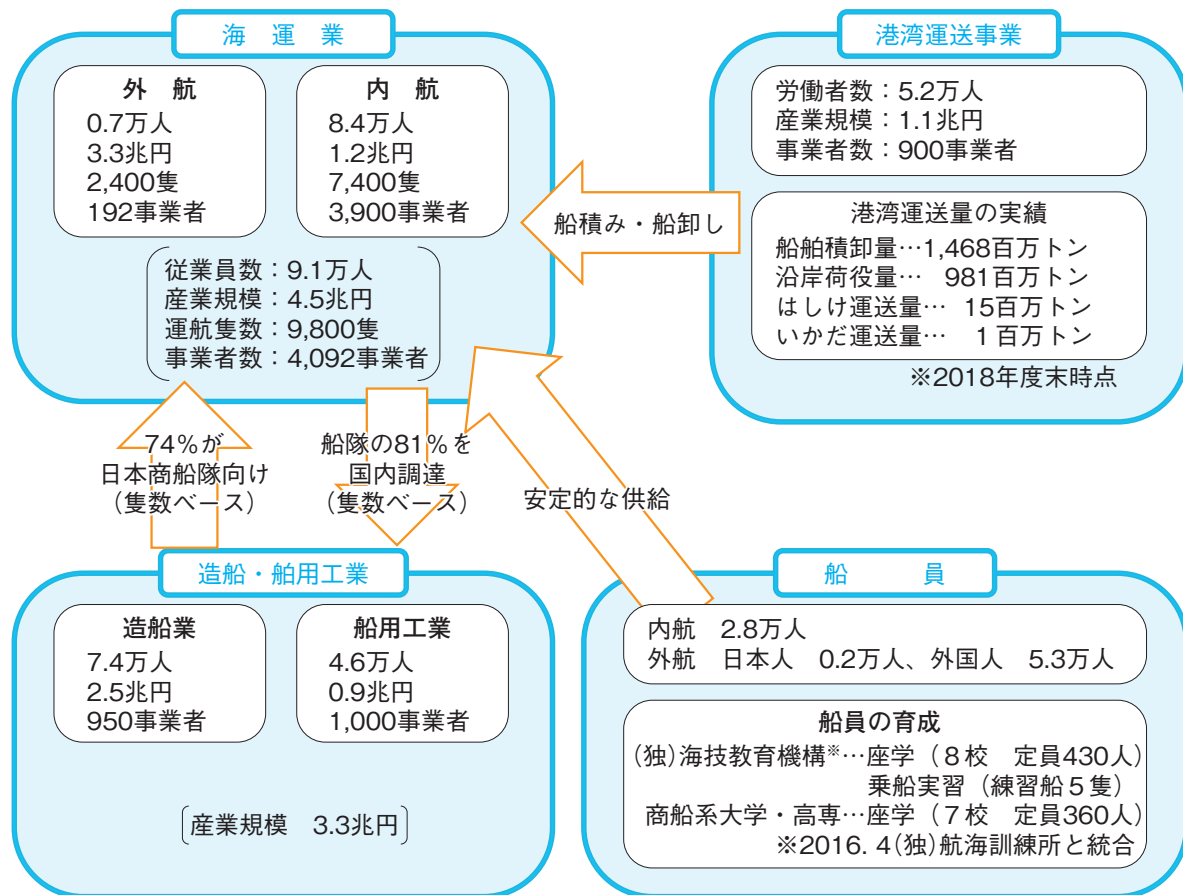


(出典) 国際輸送ハンドブック (当該年の11月の寄港回数の値) より国土交通省港湾局作成

(2) 海事産業総論

我が国には、海運業、造船業を中心とした、船員、船用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事産業や、金融保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連分野の集積、いわゆる「海事クラスター」が形成されている。海事クラスターでは、個々の企業や団体の活動から生じる付加価値や雇用に加え、クラスター内での競争や連携によって総体としてより大きな付加価値を創ると考えられている。

図表1-3-3-11 海事産業の構造及び規模 (2019年度時点)



資料: 国土交通省海事局及び港湾局作成

(3) 外航

a. 我が国の外航海運事業 (貨物輸送)

① 外航海運事業の事業環境

2019年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量は、輸出が4,785千TEU(対前年比約2.4%減)、輸入が6,323千TEU(対前年比約0.5%増)となった。なお、専用船やコンテナ船(欧州航路及び北米航路)の荷動き量については、(1)を参照。

② 外航海運事業者により運航される我が国商船隊^(※1)

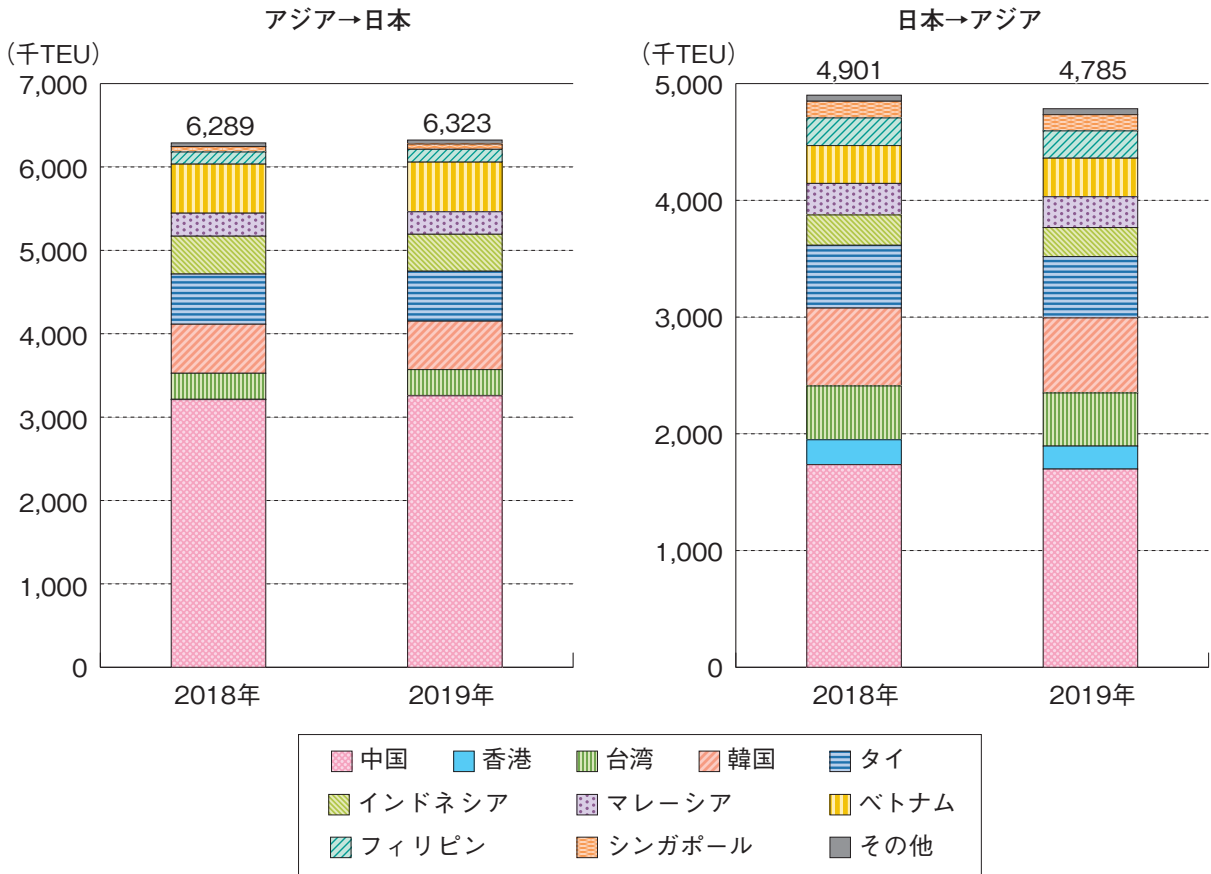
2019年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送^(※2)の合計で960百万トン（対前年比約7%減）であり、世界の海上荷動量の約8.1%を占めている。

我が国商船隊の隻数は2,411隻（対前年比85隻減）となった。我が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶や準日本船舶（我が国外航船社が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実にかつ速やかに航行することが可能なもの）の確保が図られているところであるが、日本船舶は273隻（対前年比12隻増）であり、我が国商船隊に占める割合は11.3%（対前年比約0.8%増）となっている。また、我が国商船隊のうち外国用船については2,138隻（対前年比97隻減）となっており、パナマ籍のものが1,371隻で最も多い。

(※1) 我が国商船隊：我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念。

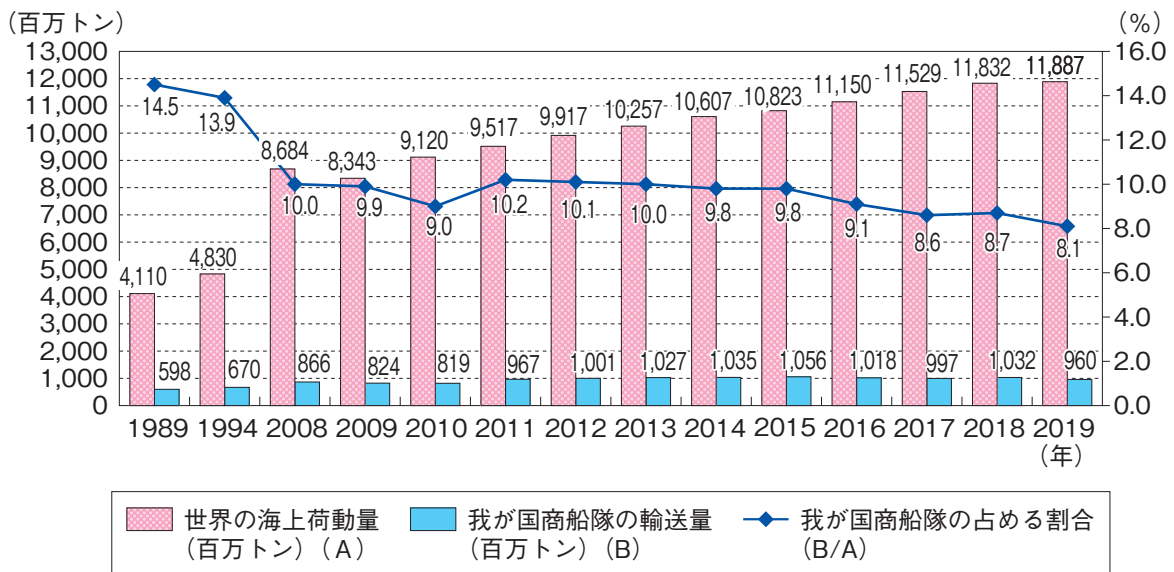
(※2) 三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送。

図表1-3-3-12 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移



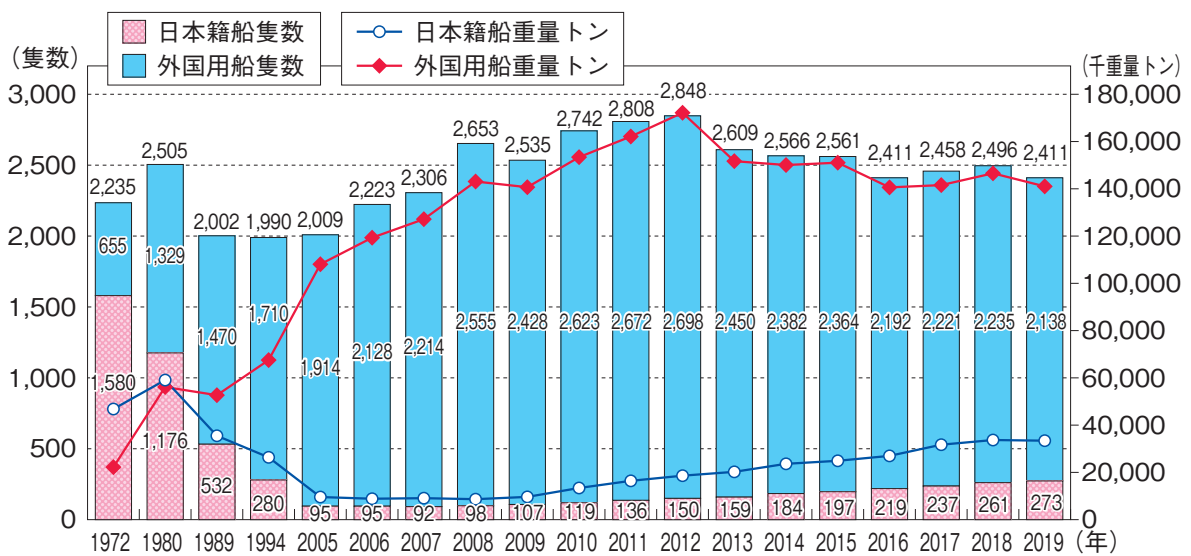
資料：「2020 IHS Markit」から国土交通省海事局作成

図表1-3-3-13 世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送量の割合



注1：世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（2018年の値は推計値）
 注2：2018年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。
 資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-14 日本商船隊の構成の変化

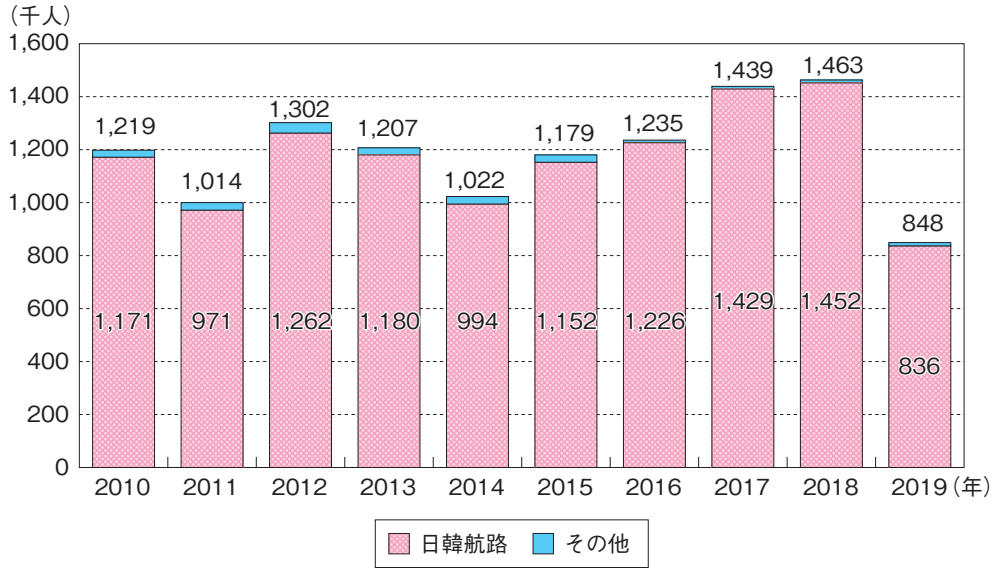


注1：世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（2018年の値は推計値）
 注2：2018年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。
 資料：国土交通省海事局作成

b. 外航旅客定期航路等

日本発着の外航旅客定期・不定期航路として、韓国、中国及びロシアとの間に13社7航路が就航している（2021年4月現在）。これらの定期・不定期航路の2019年における利用者数は、84.8万人（前年比42%減）で、このうち、日本人が13.6万人（同4.3%減）、外国人が71.2万人（同46%減）であり、割合で見ると日本人が16%、外国人が84%となっている。日韓航路のシェアは98%を超えている。

図表1-3-3-15 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数



資料：国土交通省海事局作成

c. 外航クルーズ

① 日本人のクルーズの利用状況

2019年の世界のクルーズ人口（各国におけるクルーズ船の乗客数）は、1990年の約6.5倍（約3,000万人）に増加し、日本人のクルーズ人口（35.7万人）は、外国船社の配船数の増加に伴う日本発着外航クルーズ数の増加等により過去最多を記録した。一方、日本人のクルーズ人口は世界全体の約1.2%を占めるに過ぎず、クルーズ先進国である米国（約1,541万人）と比較すると極めて少ない数値にとどまっている。

また、2020年の日本人のクルーズ人口は、今般の新型コロナウイルス感染症の発生を受け、大幅な減少が見込まれる。

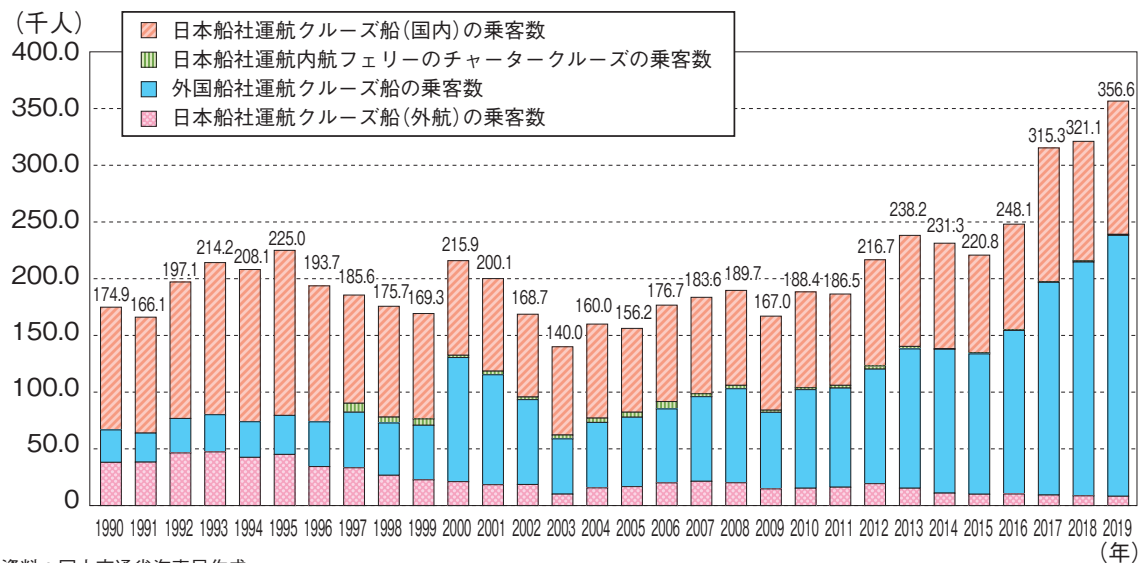
② 外国人旅行者による訪日クルーズ等

2020年の訪日クルーズ旅客数は、新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止されたことにより前年比94%減の12.6万人（速報値）となった。また、クルーズ船の寄港回数は、前年比87.7%減の353回となった。その内訳は、外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数は、前年比96.6%減の66回であり、日本船社が運航するクルーズ船の寄港回数は、前年比69.3%減の287回となった。

クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で50港（速報値）となった。

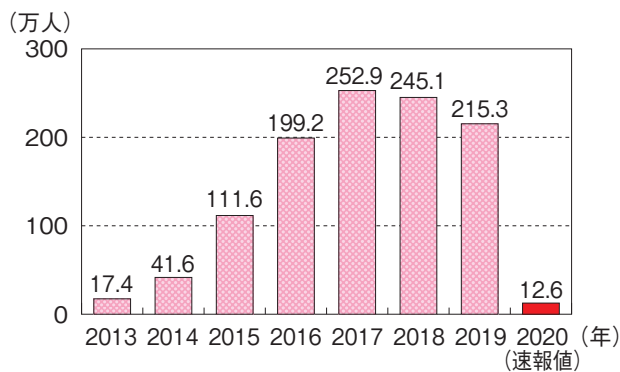
また、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を国土交通省港湾局長が「みなとオアシス」として登録している（2021年3月31日時点、147箇所）。

図表1-3-3-16 クルーズを利用した日本人乗客数の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-17 クルーズ船による外国人入国者数(概数)



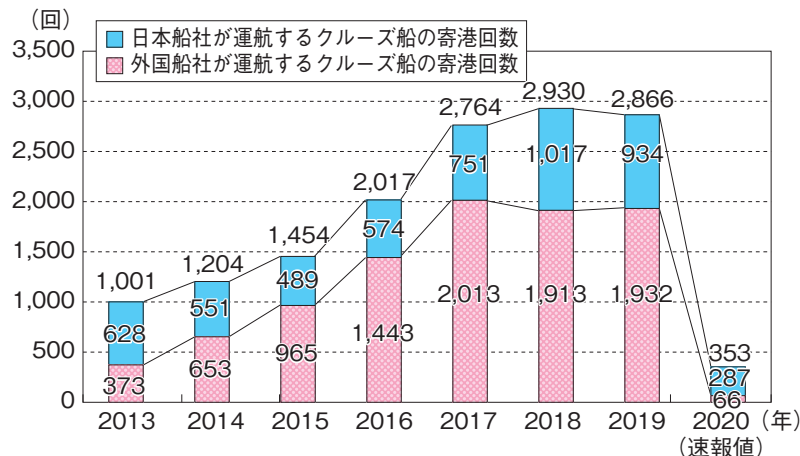
大型クルーズ船(酒田港)

注1) 法務省出入国在留管理庁の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。

注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

資料：国土交通省港湾局作成

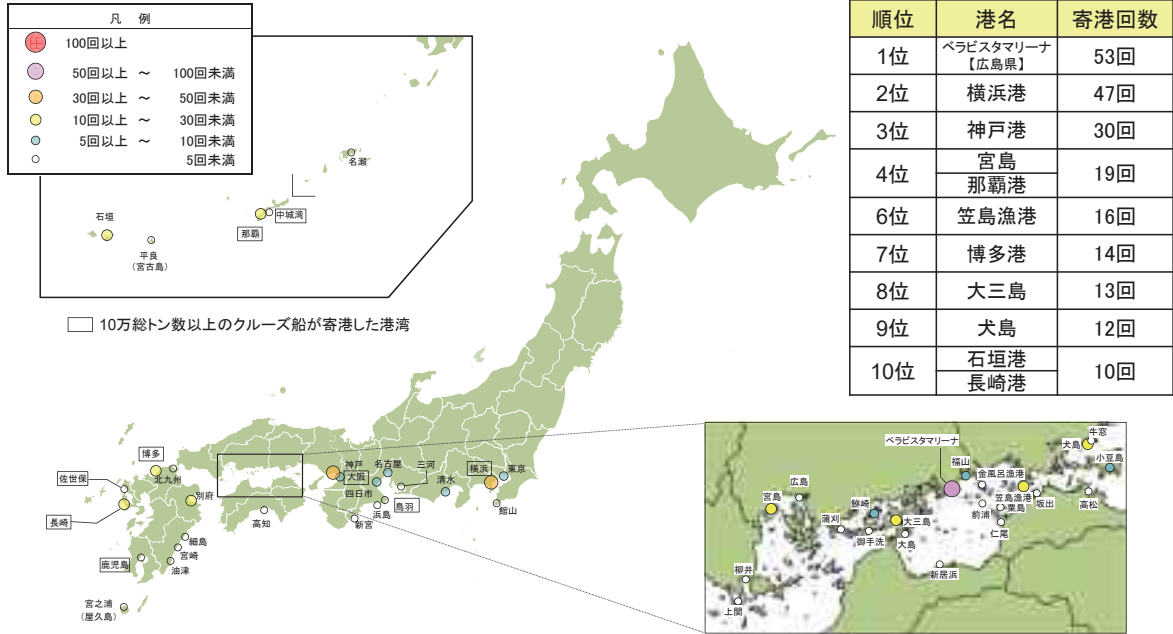
図表1-3-3-18 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数(2019年速報値)



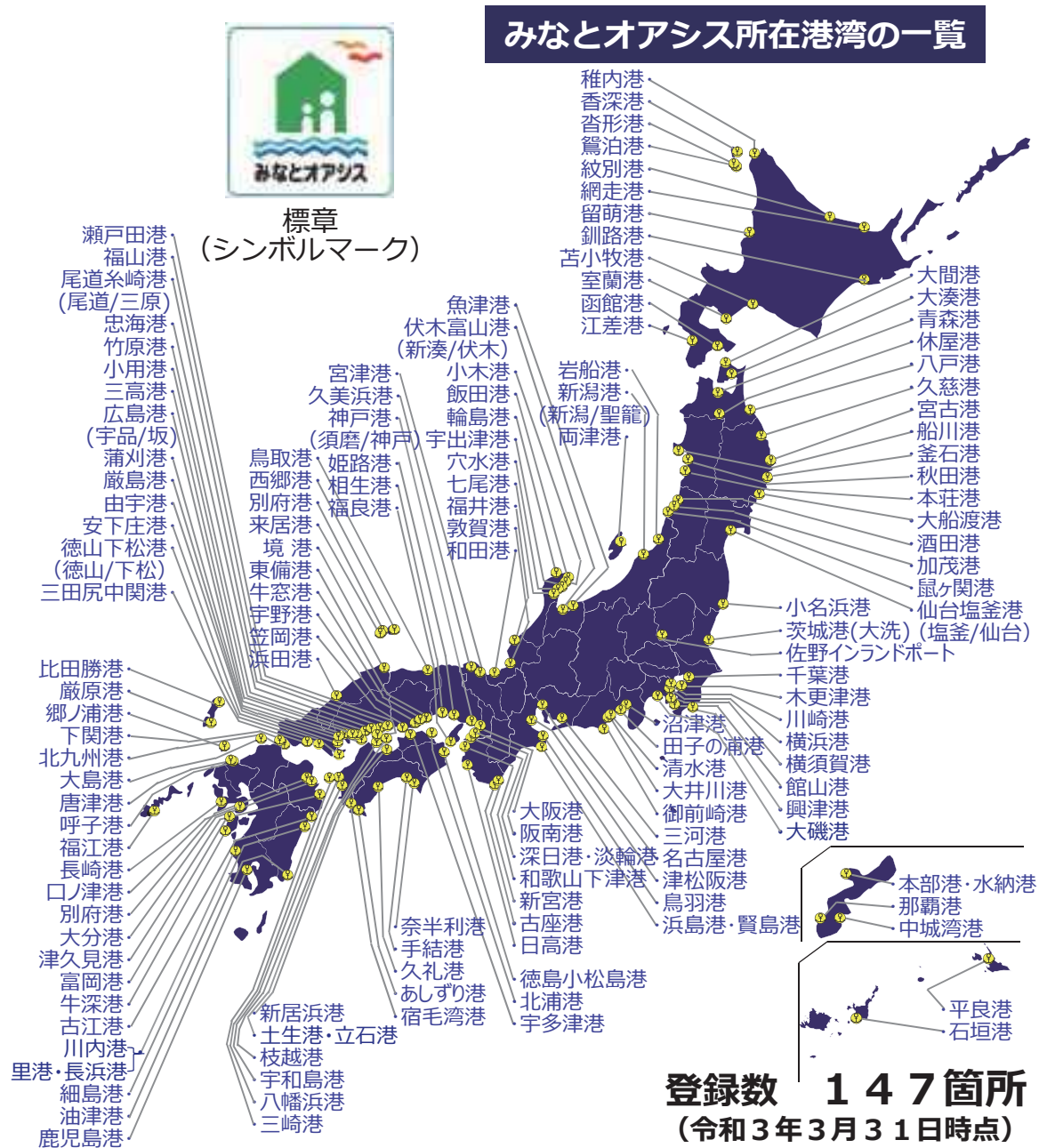
注) 2019年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある
 出典：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-19 クルーズ船の寄港する港湾（2020年速報値）

2020年クルーズ船の寄港回数(上位10港)



図表1-3-3-20 みなとオアシス全国マップ



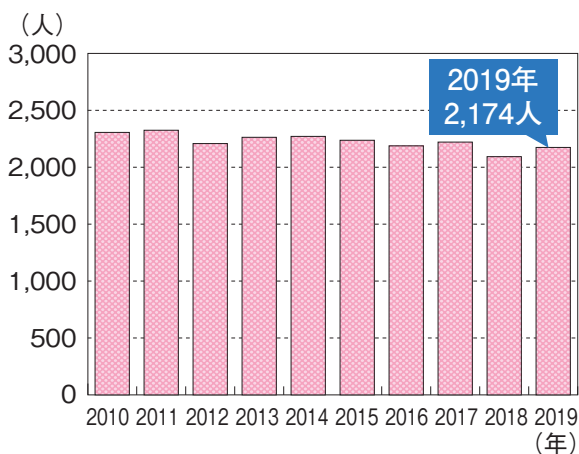
資料：国土交通省港湾局作成

d. 外航船員

外航日本人船員の数は、近年、横ばい傾向にあり、2019年時点で約2,200人となっているが、我が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶等の確保とともにそれらに乗り組む船員の育成・確保も図られている。

外国用船も含む我が国商船隊の船員の大半は、フィリピン人をはじめとするアジア人船員となっている。

図表1-3-3-21 外航日本人船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

(4) 内航

a. 内航海運事業（貨物輸送）

2019年度の内航貨物輸送量は、輸送トンベースでは前年度比で3.7%減少、輸送トンキロベースは5.2%減少となっている。

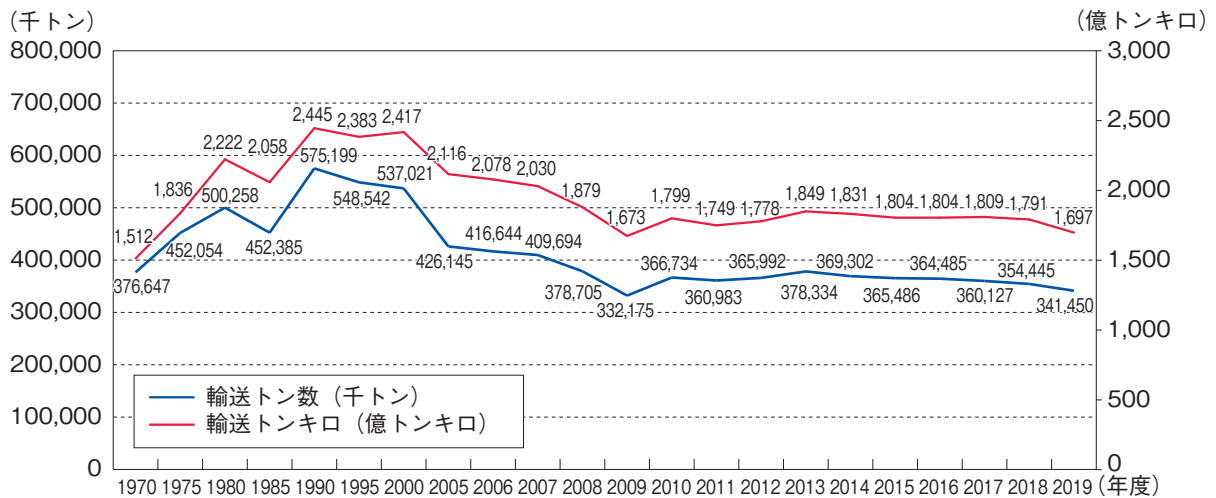
主要な輸送品目別に見ても、輸送量はいずれも減少または横ばいであるが、中でも石油製品は長期にわたり減少傾向にある。

それでも、国内貨物輸送量全体が減少している（図表1-2-1-7左図参照）中で、内航海運のシェア（トンキロベース）は、最もシェアが低くなった2009年度の40.2%から2019年度の42%へと、近年わずかながら上昇傾向にある（図表1-2-1-9参照）。

内航海運業者数は、2020年4月1日時点で3,376事業者（うち、休止事業者504者）であり、そのうち99.7%は中小企業となっている。

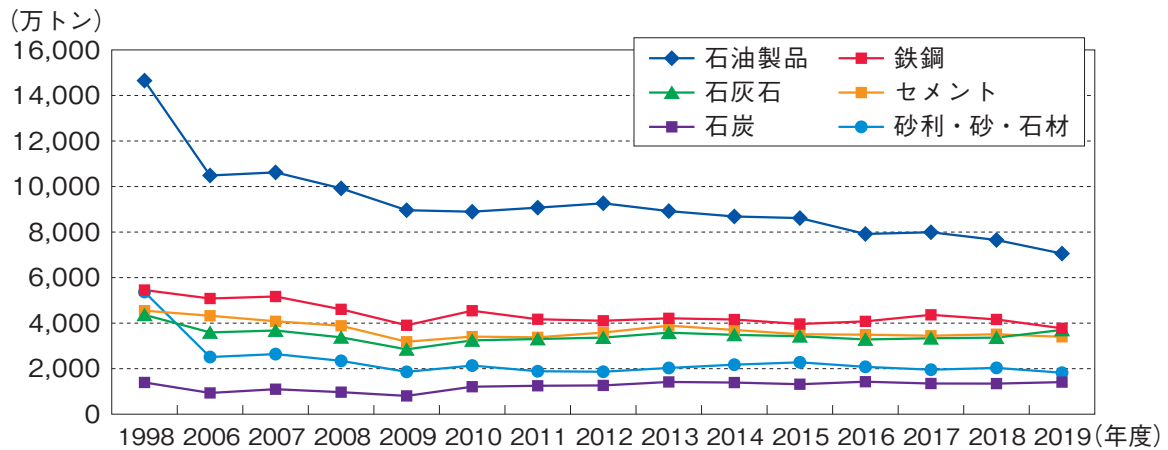
内航海運に従事している船舶については、ここ10年で隻数が13%減少した一方で、総トン数は9%増加しており、船舶の大型化（1隻あたりの平均総トン数は21%増の754総トン（2019年度））が進んでいる。

図表1-3-3-22 内航貨物輸送量の推移



注：調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。
資料：「内航船舶輸送統計年報」等から国土交通省海事局作成

図表1-3-3-23 主要品目別輸送量の推移



資料：「内航船舶輸送統計年報」から国土交通省海事局作成

b. 内航旅客船事業

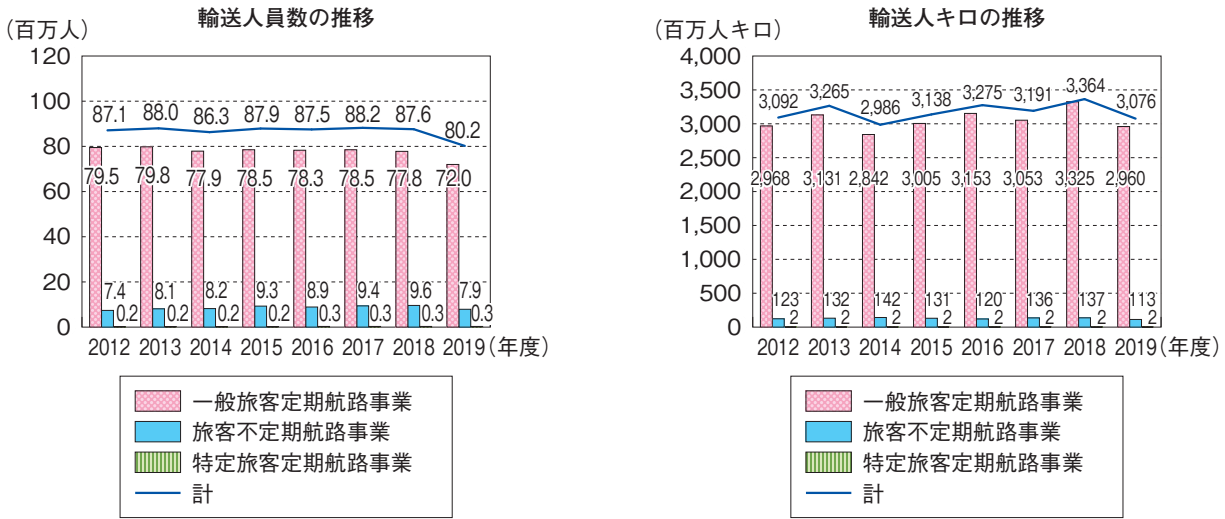
① 内航旅客船事業の現況

内航旅客輸送量は、近年横ばいの状況が続いていたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、2019年度は人ベースでは8,017万人、人キロベースでは30億7,553万人キロと2018年度より減少している。

旅客船事業は、2020年4月1日時点で、964事業者（対前年比8事業者減）によって経営され、これに就航している船舶は2,233隻（対前年比5隻減）となっている。

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、2019年度では、集計した航路数は1,207航路（対前年度比11航路減）であり、営業収入は約2,731億円（対前年度比約74億円減）となっている。営業損益及び経常損益については、7期連続の黒字となり、経常収支率は100.2%となっている。

図表1-3-3-24 内航旅客輸送量の推移



注1：端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

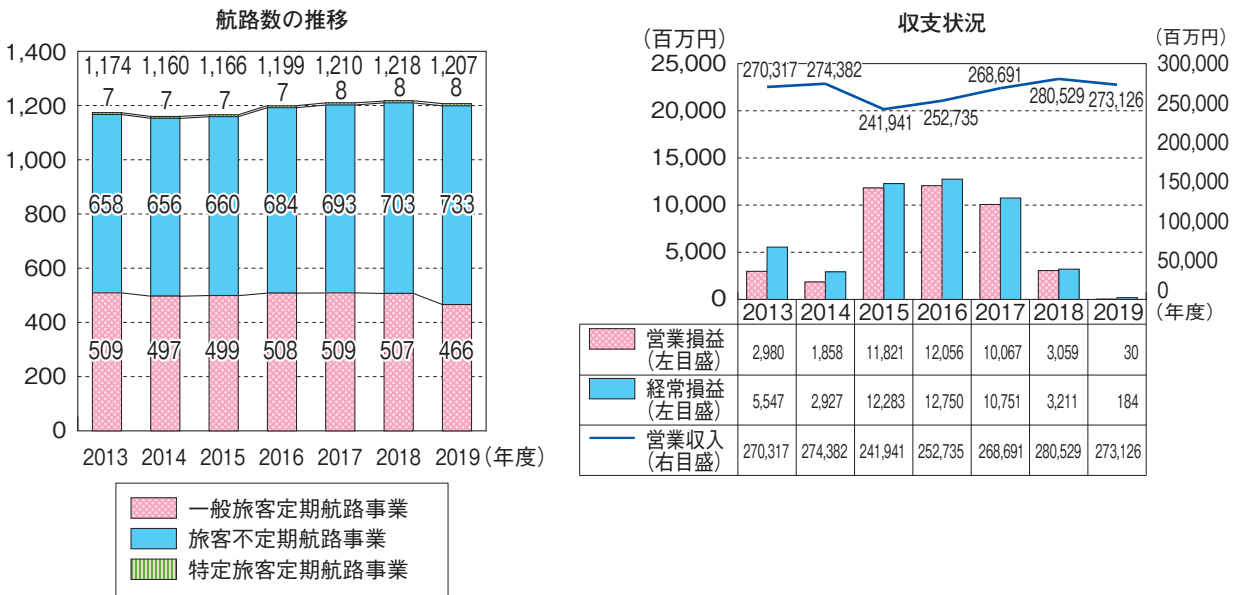
注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。））。以下同じ。）のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じ、特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。

特定旅客定期航路事業：旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。

旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業。）のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。

資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-25 旅客航路事業の収支状況の推移（航路損益）



注：経営実態調査で報告のあった航路の航路損益を集計したものである。

資料：国土交通省海事局作成

② 離島航路

離島航路は、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。少子高齢化に伴う人口減少等の進行から利用者数はここ20年で約3割減少している。

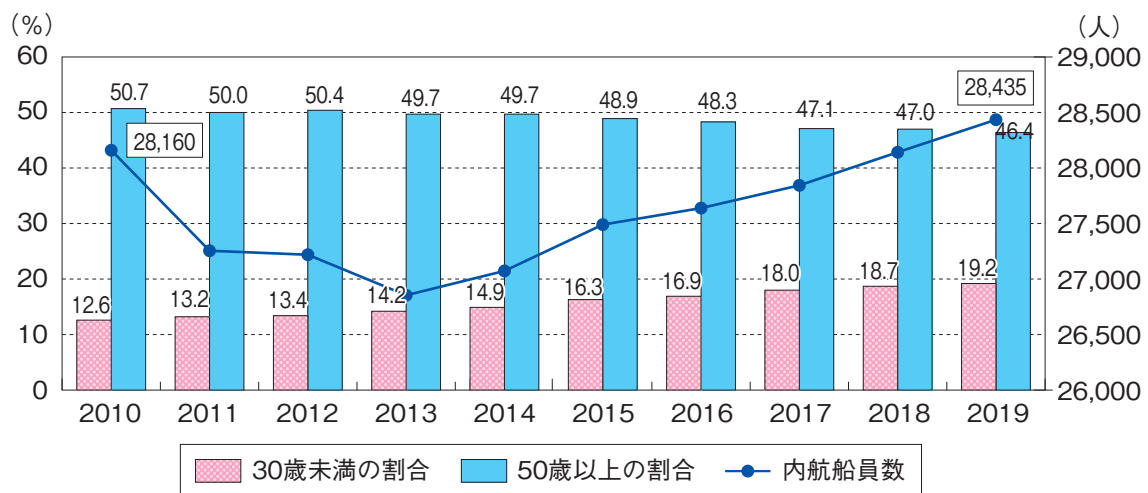
2019年度末時点の離島航路数は291航路、就航船舶は547隻（約19万総トン）である。離島航路事業のほぼ1/3を公営又は第三セクターの事業者が運営しており、2019年度の経常収支率は92.4%となっている。

離島航路事業者の多くは厳しい経営状況にあるが、補助対象127航路の事業者に対して国庫補助を行うことで、離島航路の維持を図っている。

c. 内航船員

内航船員数は、近年は徐々に増加しており、2019年時点で約28,000人となっている。年齢別では、50歳以上の船員の割合が最も高いが、近年は、30歳未満の若年船員の割合が年々増加している。

図表1-3-3-26 内航船員数、30歳未満と50歳以上の割合の推移



資料：国土交通省海事局作成

第4節 航空交通

航空交通は、島国である我が国の国際旅客輸送（人ベース）の97.0%（図表1-2-1-10参照）を担っている。また、国内旅客輸送においても、長距離輸送で優位性を発揮し、人キロベースで16.5%を担う（図表1-2-1-5参照）など、我が国の国民経済、国際交流や地域間交流を支える基盤となっている。

航空機が離着陸して人の乗降や荷役を行う空港は、国、地方公共団体、空港会社等が整備し、航空機を運航する主体が空港と空港の間を航空機で結ぶことで航空交通ネットワークが形成されている。

このため、航空交通の動向を見るに当たっては、インフラである空港の整備状況及び空港間を結んで形成される航空交通ネットワークの状況と、航空機により行われる運送等の事業活動を分けて見ていくこととする。

まず、航空交通ネットワークについて見た上で（（1）参照）、我が国の航空運送事業の事業規模、就業者等について見る（（2）参照）。その上で、航空機による運送について、国際輸送を担う国際航空（（3）参照）と、国内輸送を担う国内航空（（4）参照）に分けて、それぞれ見ていくこととする。

（1）航空交通ネットワーク

a. 空港の整備状況

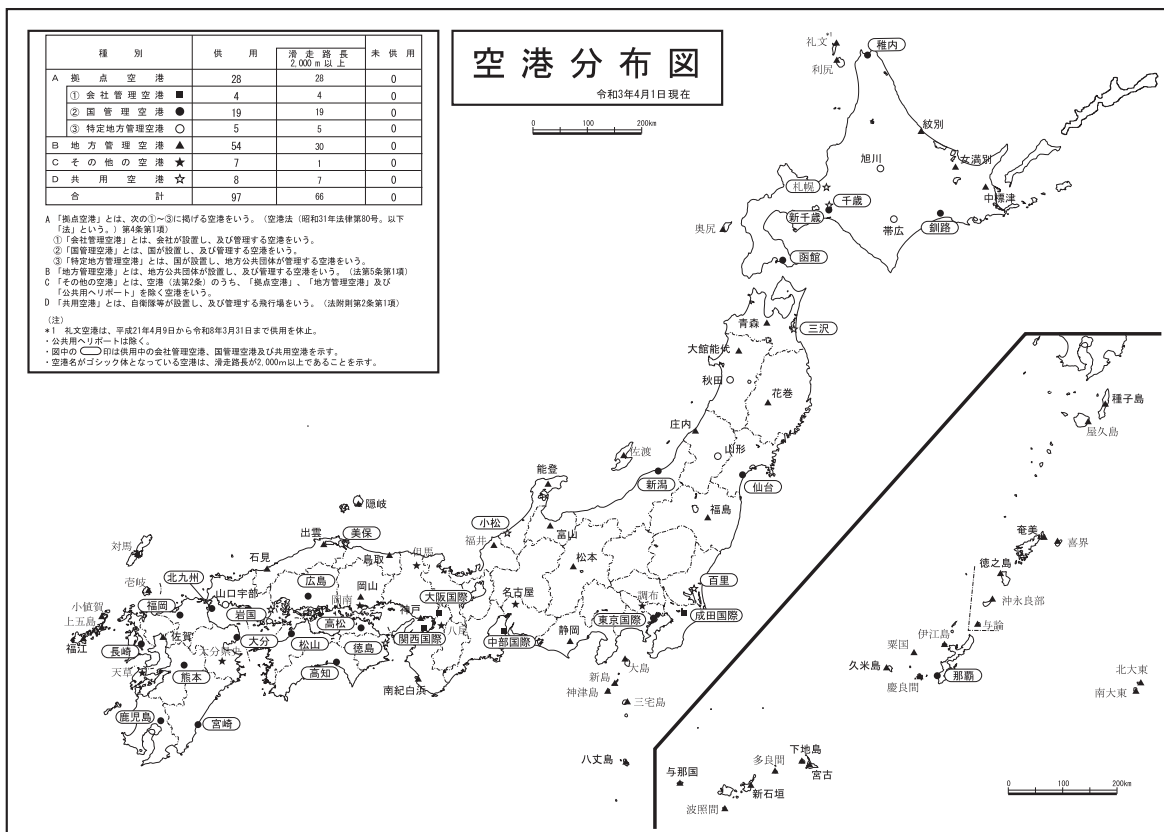
我が国の空港は、拠点空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークの拠点となる空港）、地方管理空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークを形成する上で重要な役割を果たす空港）の大きく2類型に分類され、空港数の合計は82である。その他の空港や自衛隊等が設置・管理する共用空港も加えると、我が国全体の空港数は97である。

航空ネットワークの充実に向けて空港の整備が着実に進められてきた結果として、我が国の全人口のうち、最寄りの空港までのアクセス所要時間が2時間以内となっている人の割合はほぼ100%となっており、配置的な側面からは「整備」が概成している。地方部も含めて全国各地に空港が配置されていることは、ゴールデンルートに集中する訪日外国人旅行者の観光需要の地方への分散を図る上でも有意義である。

その上で、東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化をはじめ、空港利用者のニーズの多様化や高質化等に伴い、我が国の空港政策は「整備」から「運営」へ方針をシフトし、更なる利便性の向上や効率的な空港運営を行うことが求められている。

こうした中、2013（平成25）年6月に成立した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（平成25年法律第67号。民活空港運営法）」等を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。関西国際空港及び大阪国際空港については2016年4月から運営委託を開始しており、仙台空港については2016年7月から、高松空港、神戸空港については2018年4月から、鳥取空港については2018年7月から、福岡空港、静岡空港、南紀白浜空港については2019年4月から、熊本空港については2020年4月から、北海道内7空港については2020年6月から順次コンセッション方式による運営委託を開始した。また、広島空港においても、運営の民間委託に向けた手続きが進められている。

図表1-3-4-1 我が国の空港分布図



資料：国土交通省航空局作成

b. 首都圏空港（東京国際空港及び成田国際空港）の航空ネットワーク

首都圏空港は、訪日外国人の増加、産業・都市の競争力強化及び日本全国の地域活性化を図るため、機能向上が図られてきている。

首都圏空港は、国内線旅客数の66%、国内航空貨物の41%を占めており、国内航空輸送ネットワークの中核となっているとともに、我が国を発着する国際線旅客数の54%、国際航空貨物の70%を占めており、我が国最大の国際ゲートウェイとして役割を果たすなど、日本の経済活動に不可欠な社会基盤として機能している。

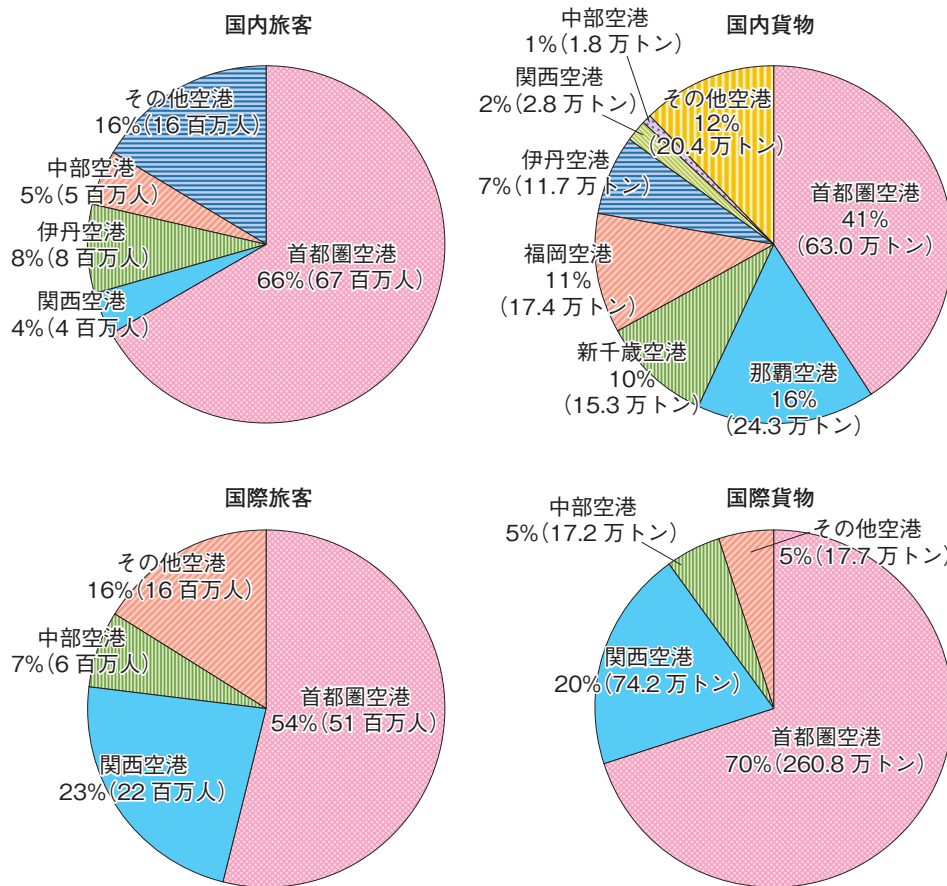
総発着回数について、首都圏空港は年間合計発着容量の83万回化の達成により、アジア諸国の主要空港と比較するとトップとなっているが、欧米の主要空港では年間合計発着回数が100万回を超えているところもある。

国際線就航都市数について、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、全世界的に減少しているところ、首都圏空港は87都市となっており、アジア諸国の主要空港のうち、香港(64都市)、北京(45都市)、上海(44都市)より多いが、ソウル(93都市)、シンガポール(89都市)より少ない。

国際航空旅客輸送量について、首都圏空港はアジアの主要5空港と比較すると、輸送量では4位、2012年から2019年までの間の年平均増加率では3位である。

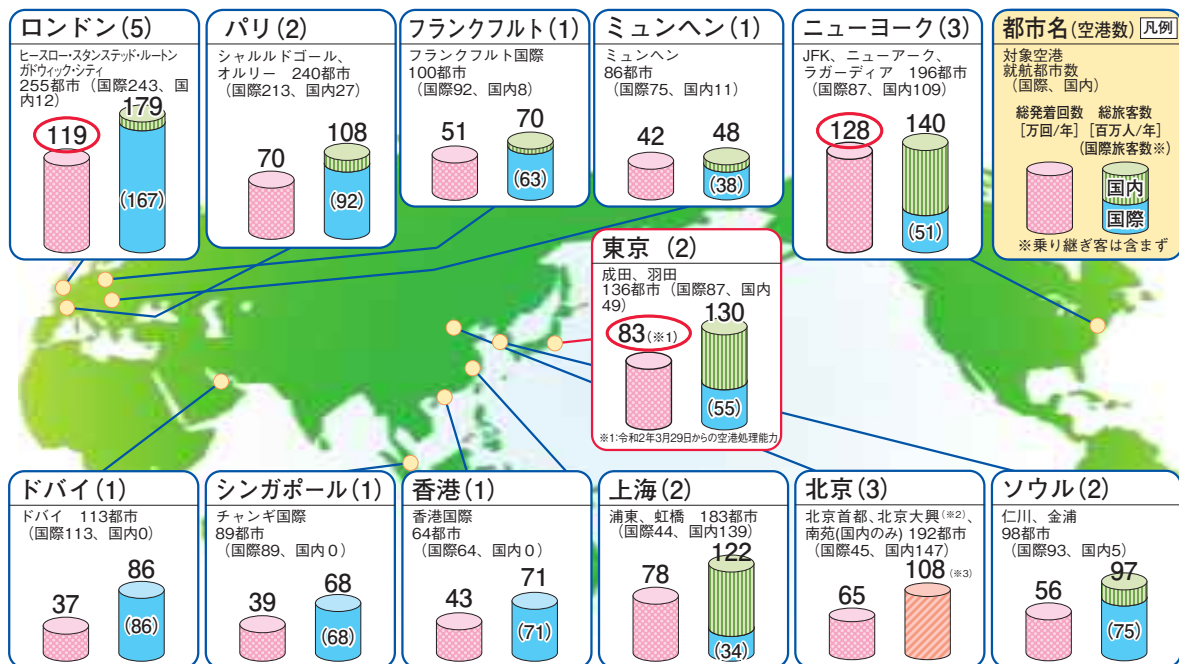
国際航空貨物取扱量について、成田国際空港と世界の主要空港を比較すると、成田国際空港の取扱量は世界で7位(2019年)であり、ここ数年、香港、上海、ドーハ等の空港が取扱量を大きく伸ばしている中で、横ばいを続けている。一方で、東京国際空港の取扱量は、成田国際空港に比べて少ないものの、近年は大きく伸びているところである。

図表1-3-4-2 国内・国際航空旅客及び貨物取扱量の空港別割合（2019年度）



資料：国内旅客及び国内貨物は「航空輸送統計年報」、国際旅客及び国際貨物は「空港管理状況調査」から、国土交通省航空局作成

図表1-3-4-3 首都圏空港と諸外国の主要空港の就航都市数、発着回数及び旅客数の比較



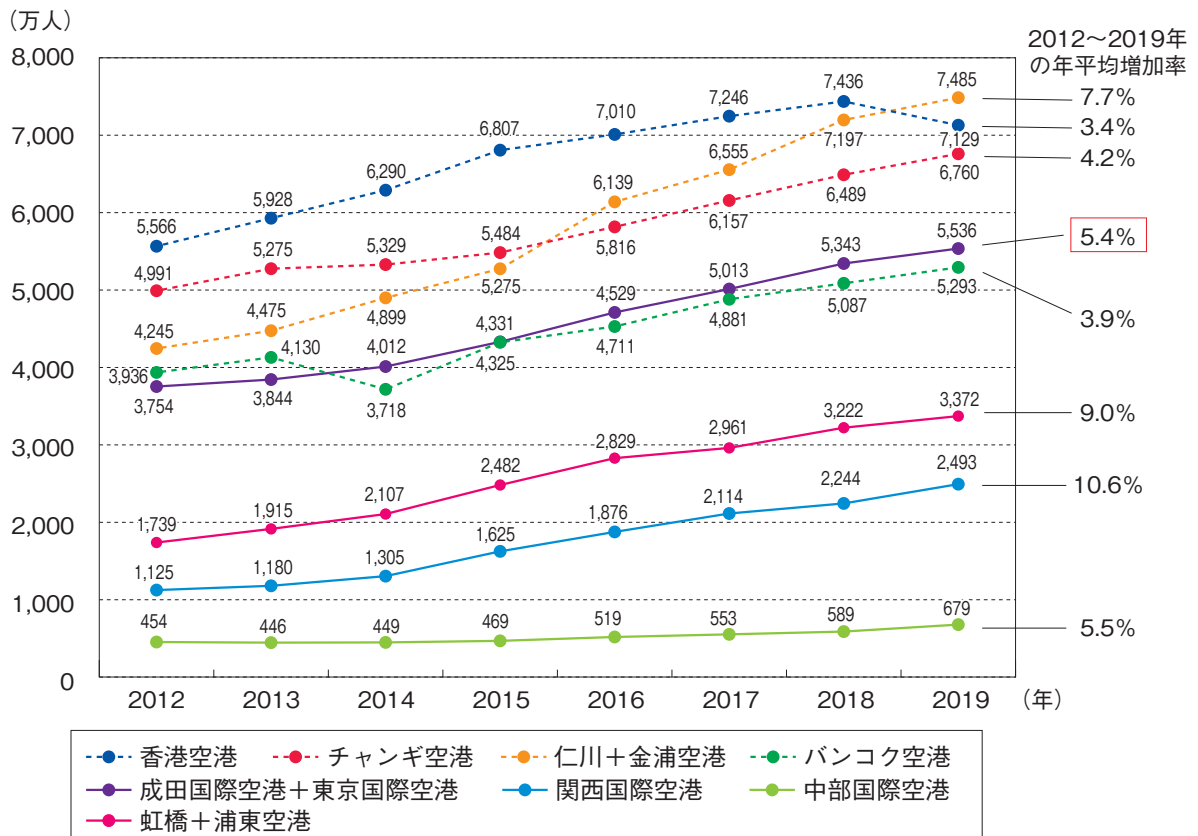
注1：発着回数、旅客数は2020年のデータ

注2：就航都市数は2020年3月29日～4月4日で、定期旅客便の直行便が就航している都市数

資料：「ACI World Airport Traffic Dataset」「OAGデータ」から国土交通省航空局作成

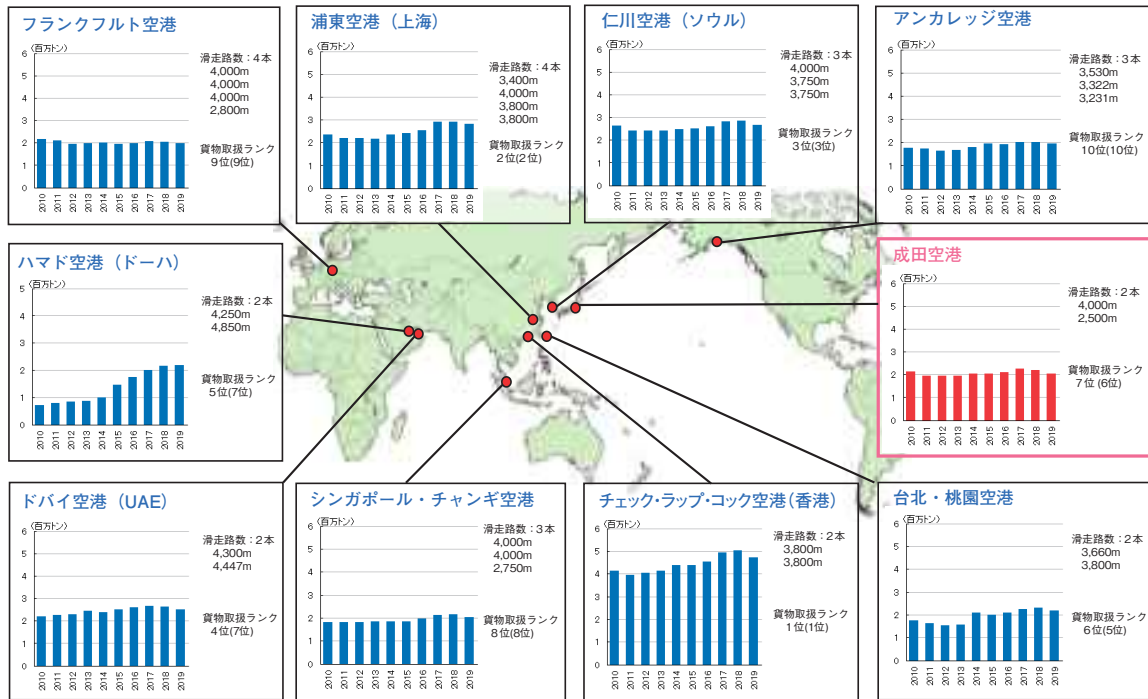
※2：2019年9月25日開港。今後段階的に処理能力増加予定。
※3：総旅客数における内訳の内訳は不明。

図表1-3-4-4 国内主要空港及びアジア主要空港の国際線旅客輸送量の推移



資料：「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-5 世界の主要空港の国際貨物取扱量の推移等

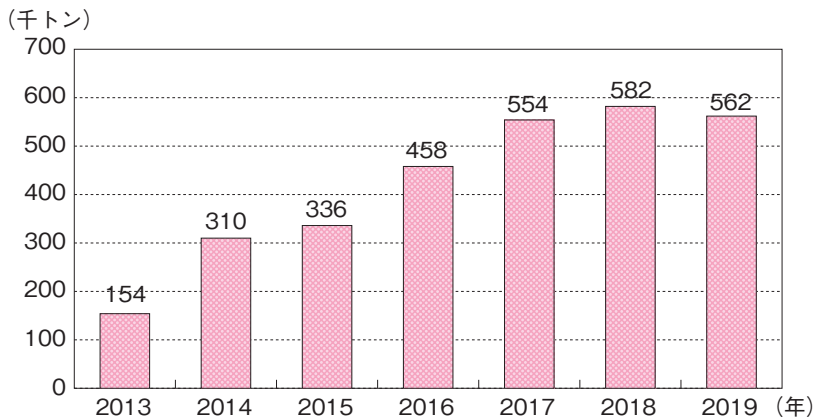


国際航空貨物取扱量上位10空港の変遷

順位	2010										2019/2010比
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
1	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	1.14
2	仁川	仁川	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	仁川	浦東	浦東	1.21
3	浦東	2,483.9	2,397.0	2,435.6	2,474.2	2,506.1	2,602.6	2,906.6	2,915.5	2,825.0	1.01
4	ドバイ	2,287.9	2,279.6	2,394.6	2,367.6	2,489.5	2,592.5	2,826.0	2,857.8	2,664.0	1.15
5	フランクフルト	フランクフルト	成田	フランクフルト	桃園	成田	成田	成田	桃園	ドーハ	3.11
6	パリ	パリ	フランクフルト	成田	成田	桃園	桃園	桃園	成田	桃園	1.24
7	成田	成田	パリ	シンガポール	フランクフルト	アンカレッジ	フランクフルト	シンガポール	ドーハ	成田	0.96
8	シンガポール	シンガポール	シンガポール	パリ	パリ	フランクフルト	シンガポール	フランクフルト	シンガポール	シンガポール	1.11
9	アンカレッジ	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール	パリ	パリ	アンカレッジ	フランクフルト	フランクフルト	0.91
10	桃園	桃園	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール	アンカレッジ	ドーハ	アンカレッジ	アンカレッジ	1.12

資料：「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International) 等から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-6 東京国際空港の国際貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調査」から国土交通省航空局作成

c. 航空ネットワークの拡大

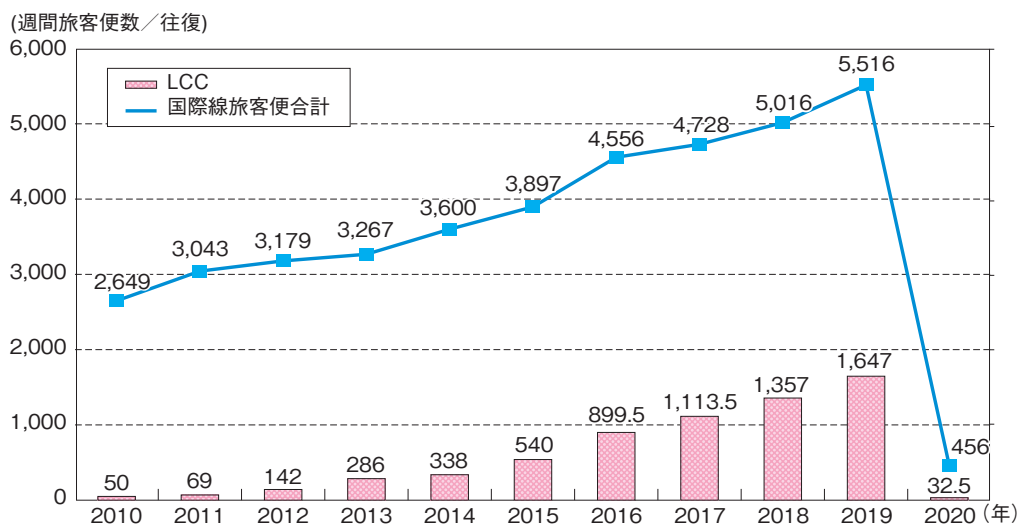
① 航空自由化の戦略的推進による我が国の国際航空網の拡充

世界的な航空自由化^{*}の動向に対応しつつ、我が国の国際航空網の拡充を図るため、航空自由化を推進中である。我が国の航空自由化は、首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、成田空港からの第3国輸送と羽田空港を対象外とするほか一部制約が残るが、関西国際空港や中部国際空港における国際旅客便の大幅な伸びを背景に、我が国を発着する国際旅客便数は2010年から2019年までの間におよそ2倍に増加している。

一方で、2020年の国際旅客便数については、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大幅に減少しているところであり、国際航空網の更なる拡充を図る上で、まずは感染拡大防止と両立する形での国際航空網の回復を図る必要がある。

※ 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を二カ国間で相互に撤廃することをいう。

図表1-3-4-7 国際線旅客便・LCCの便数推移 (2010~2020)



※各年夏ダイヤの期首ベースの便数
資料：国土交通省航空局作成

② グローバルアライアンス

アメリカが航空自由化の考え方を打ち出し、1つの定期航空便に複数の航空会社の便名を付与して運航するコードシェアが可能になったことを契機として、1990年代から2000年にかけて、現在の3つのグローバルアライアンス（スターアライアンス、スカイチーム、ワンワールド）が発足した。これらのアライアンスには、世界の主要な航空会社が多数参加しており、各アライアンスは、ターミナルの共通化、マイレージプログラムなどで戦略的な提携を深め、近年では提携の域を超えた共同事業も行うことにより、航空ネットワークを充実させるとともに、旅客利便性の向上と競争力強化を図ってきている。

③ LCC

LCC(Low Cost Carrier) とは、低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービス

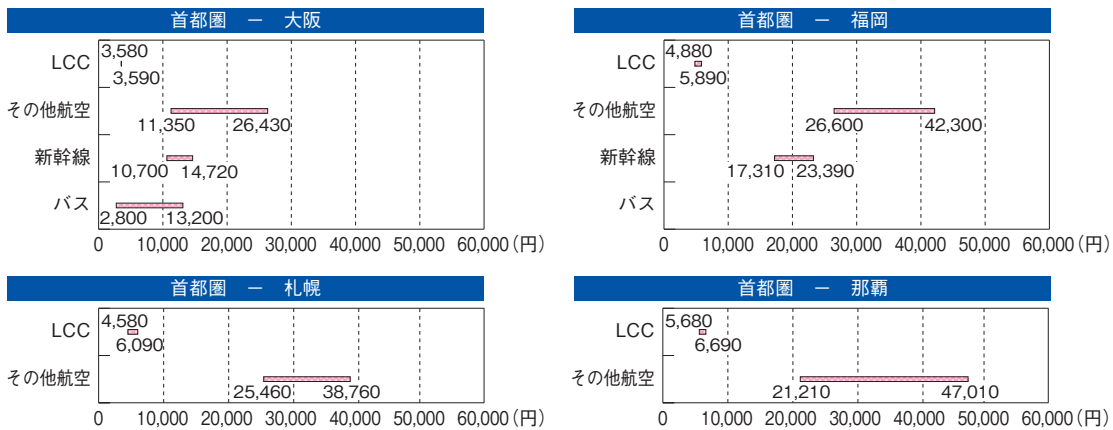
を提供する航空会社のことである。

米国及びEUでは、1970年代又は80年代に始まった航空規制緩和を契機に設立、東南アジアでは、2000年代の経済成長や個人所得上昇に伴う航空需要の増加を背景に成長するなど、世界各地でシェアを伸ばしてきた。

我が国では、伸び悩みが予測される国内航空市場において、これまでに顕在しなかった旅客需要を開拓するなど、新たな成長をもたらすポテンシャルを有している。また、アジア地域等をはじめとする海外からの訪日旅行を新たに喚起し、我が国の国際航空市場の成長に大きく貢献することが期待されている。これらを踏まえて、LCCの新規参入促進を図るべく、航空自由化の推進やLCC用旅客ターミナルの整備等の環境整備が進められてきており、我が国でもLCCの利用者数は増加傾向にある。

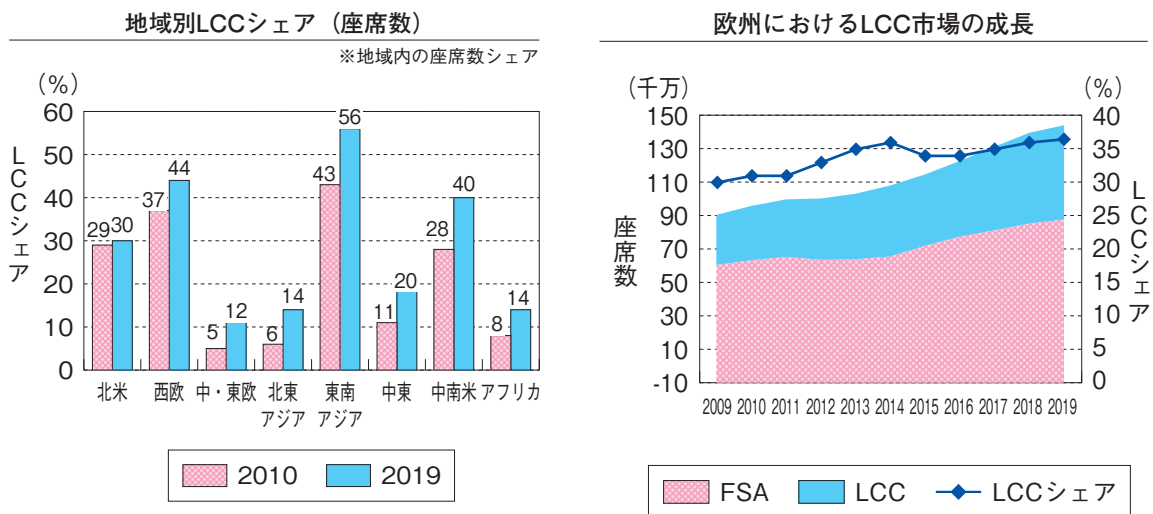
我が国には以前より外国LCCが多数乗り入れているが、本邦LCCは、2012年から事業を開始しており、2021年4月時点では、4社により、国内線52路線、国際線13路線が運航されている。

図表1-3-4-8 国内LCCと他の交通機関との運賃比較



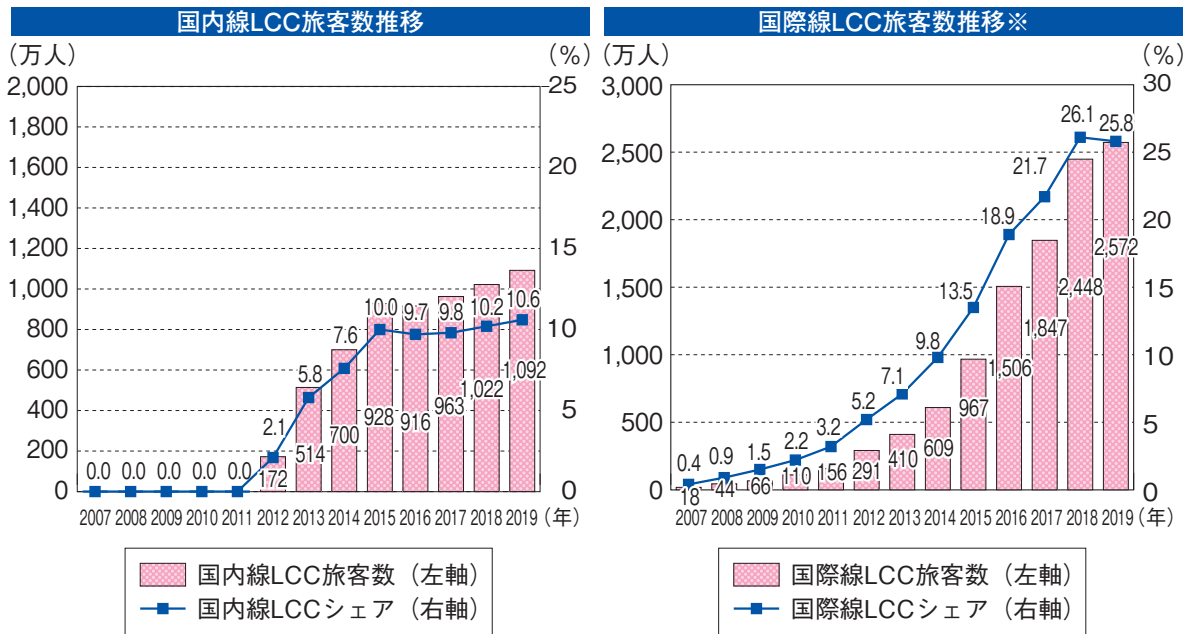
注1：運賃は、LCC及びその他航空については繁忙期を除く期間における運賃。2021年5月11日(土)の片道運賃。(確認日は2021年4月28日(水))
 注2：首都圏：成田国際空港、東京国際空港、JR東京駅
 大阪：関西国際空港、大阪国際空港、JR新大阪駅
 資料：各航空会社、JR、バス会社のHPから国土交通省総合政策局作成

図表1-3-4-9 世界のLCCシェアの現状



注：北東アジア：日本、韓国、中国、台湾、モンゴル
 資料：「CAPA Centre for Aviation Data」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-10 我が国のLCC旅客数（国内線：左図、国際線：右図）の推移



※2020年6月時点のデータによる集計
資料：国土交通省航空局作成 各年（暦年）の統計

図表1-3-4-11 我が国のLCCの概要（2021年4月時点）

会社名	Peach Aviation (株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	(株)ZIPAIR Tokyo
拠点空港	関西、那覇、仙台、新千歳、成田、中部	成田、関西、中部	成田	成田
使用機材	エアバス A320(180席)×34機	エアバス A320(180席)×25機	ボーイング737 (189席)×6機	ボーイング737 (290席)×2機
従業員数	1,766人(2021年3月現在)	1,000人(2019年8月現在)	426人(2020年12月現在)	238人(2020年10月現在)
運航開始	2012年3月1日	2012年7月3日	2014年8月1日	2020年6月3日
運航路線	(国内線) 関西＝新千歳、釧路、仙台、新潟、成田、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、奄美、那覇、新石垣 成田＝新千歳、釧路、女満別、福岡、長崎、宮崎、大分、鹿児島、奄美、那覇、新石垣 福岡＝新千歳、那覇 仙台＝新千歳、那覇 中部＝新千歳、仙台、那覇、新石垣 那覇＝新千歳 計32路線 (国際線) 関西＝仁川、桃園 計2路線	(国内線) 成田＝新千歳、高松、松山、高知、福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇、宮古 関西＝新千歳、成田、那覇 中部＝福岡、那覇 計17路線 (国際線) 成田＝桃園、浦東 計2路線	(国内線) 成田＝新千歳、広島、佐賀 計3路線 (国際線) 成田＝武漢、重慶、天津、南京、ハルビン、寧波 計6路線	(国際線) 成田＝仁川、バンコク、ホノルル 計3路線
事業形態の特徴	ANAホールディングスの連結子会社	日本航空から独立した事業運営	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営	日本航空100%出資による国際線中長距離LCC

資料：国土交通省航空局作成

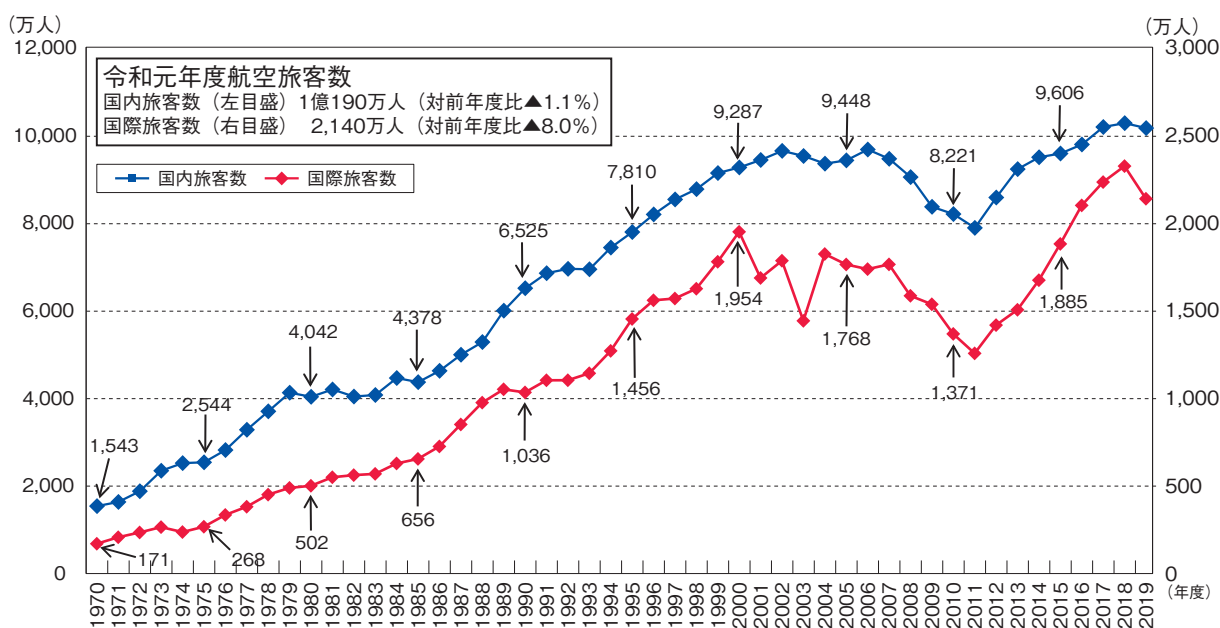
(2) 航空運送事業等総論

a. 本邦航空運送事業者の現況

本邦航空運送事業者による旅客輸送量は、国内・国際ともに2000年代後半より減少に転じたものの、2011年を底に増加に転じ、近年の訪日外国人旅行者の急増等も影響して、過去最高を更新していたが、コロナの影響を受けたことで、2019年における国内・国際合計の旅客数は前年度から減少へと転じた。

主な事業者数は18で、営業収入は3.9兆円である（図表1-2-2-3参照）。

図表1-3-4-12 我が国航空運送事業者による旅客輸送量の推移



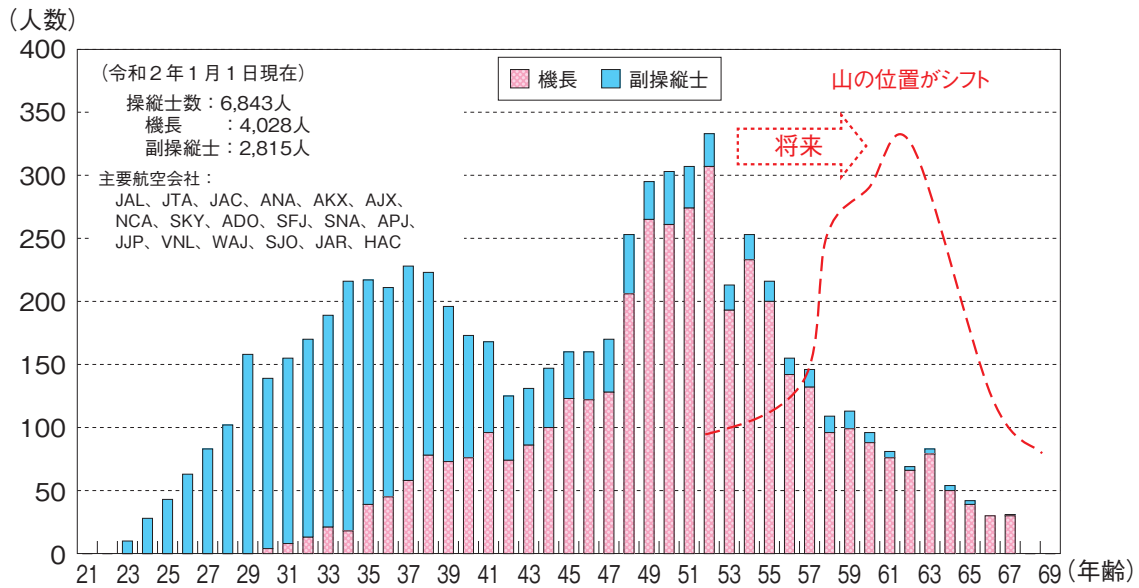
資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

b. 航空機操縦士、航空機整備士、航空管制官

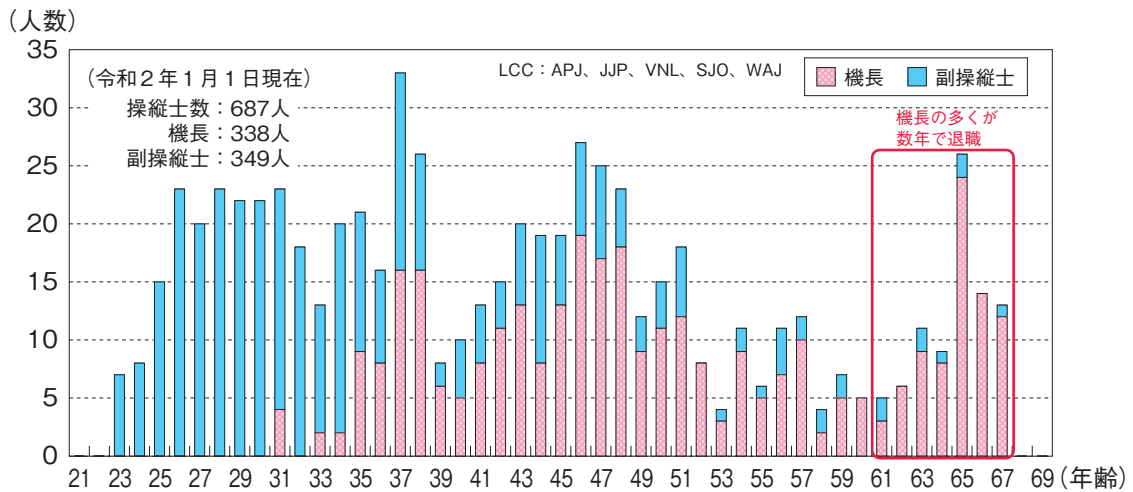
① 航空機操縦士

我が国の主要航空会社においては、現在主力となっている50歳前後の操縦士が約15年後から大量退職する時代を迎える予定であり、また、LCCでは60歳以上のベテラン機長の割合が高く、これらのベテラン機長が数年のうちに退職することが見込まれている。さらに、操縦士を確保することが困難な地域航空会社においては、短期的な操縦士不足にも直面している。今後、航空需要の回復が見込まれていることを踏まえると、新たな操縦士が安定的に供給されなければ、業界全体で中長期的に深刻な操縦士不足となる恐れがある。

図表1-3-4-13 本邦主要航空会社(上図)及びLCC(下図)操縦士の年齢構成



資料：国土交通省航空局作成

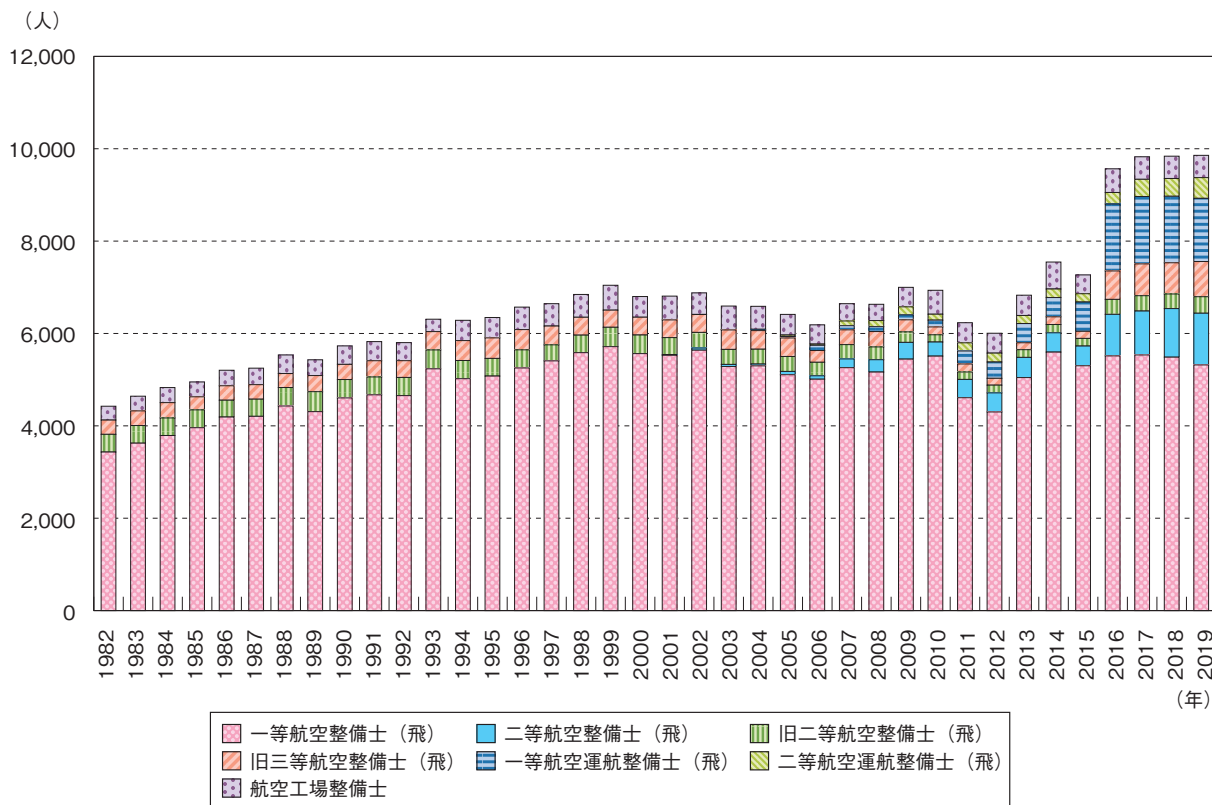


資料：国土交通省航空局作成

② 航空機整備士

整備士の人数は、航空専門学校や自社養成による供給により、安定的に推移しているが、整備士の高齢化による大量退職への対応が課題となっている。

図表1-3-4-14 航空機整備士数の推移



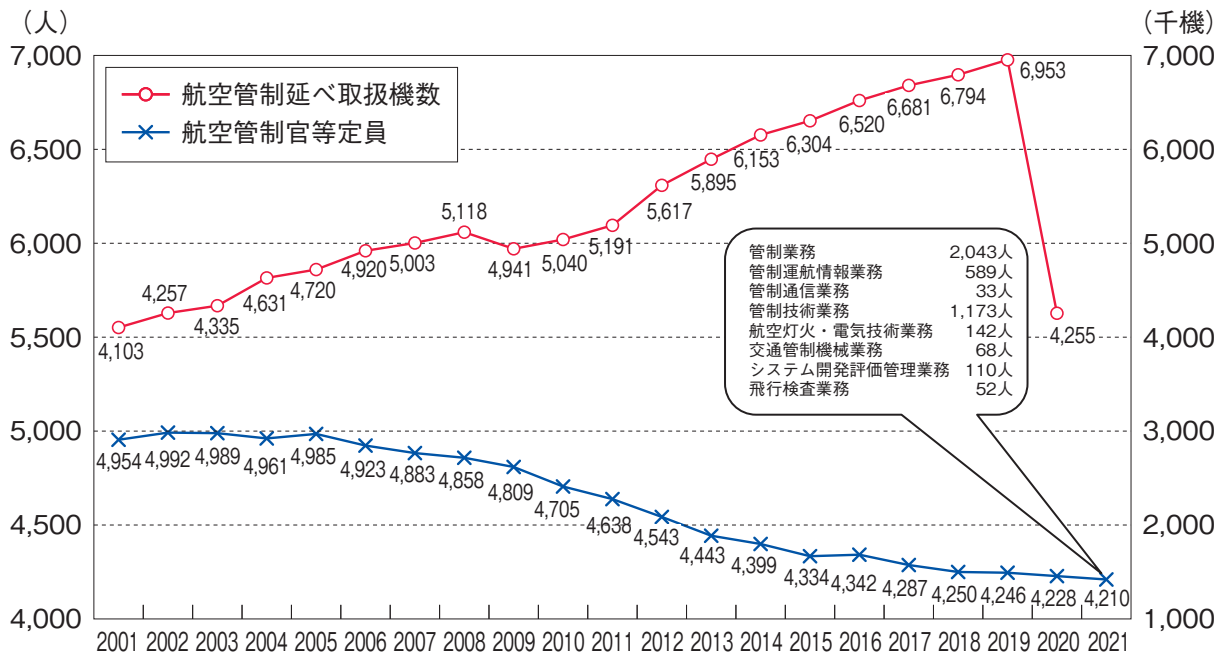
資料：「数字で見る航空」から国土交通省航空局作成

③ 航空管制官

新型コロナウイルス感染症の世界的流行による落ち込みがあるものの、我が国の管制空域の航空管制延べ取扱機数は過去15年で約1.5倍と増加を続けてきた一方、我が国の航空管制官の数は、2010年から減少に転じ、近年は再び増加傾向にあるものの、一人当たりの取扱機数が増加している。

我が国が取り扱う航空交通量は、新型コロナウイルス感染症収束後の復便及びその後の航空需要増大により再び継続的な増加傾向となることが見込まれ、国内空域の現行の管制処理能力の向上が必要となる。このため、管制処理能力の向上や災害時等のバックアップ体制の拡大等を図ることを目的として、国内の航空路空域等の抜本的な再編に着手している。

図表1-3-4-15 航空管制延べ取扱機数と航空管制官等定員の推移



注1：航空管制延べ取扱機数とは、各管制機関において取り扱った航空機の数である。
 注2：航空管制延べ取扱機数は暦年のデータ、航空管制官等定員は年度末の定員である。
 注3：平成28以前の交通管制機械業務定員数は、航空局機械職の全体定員数である。
 資料：国土交通省航空局作成

(3) 国際航空

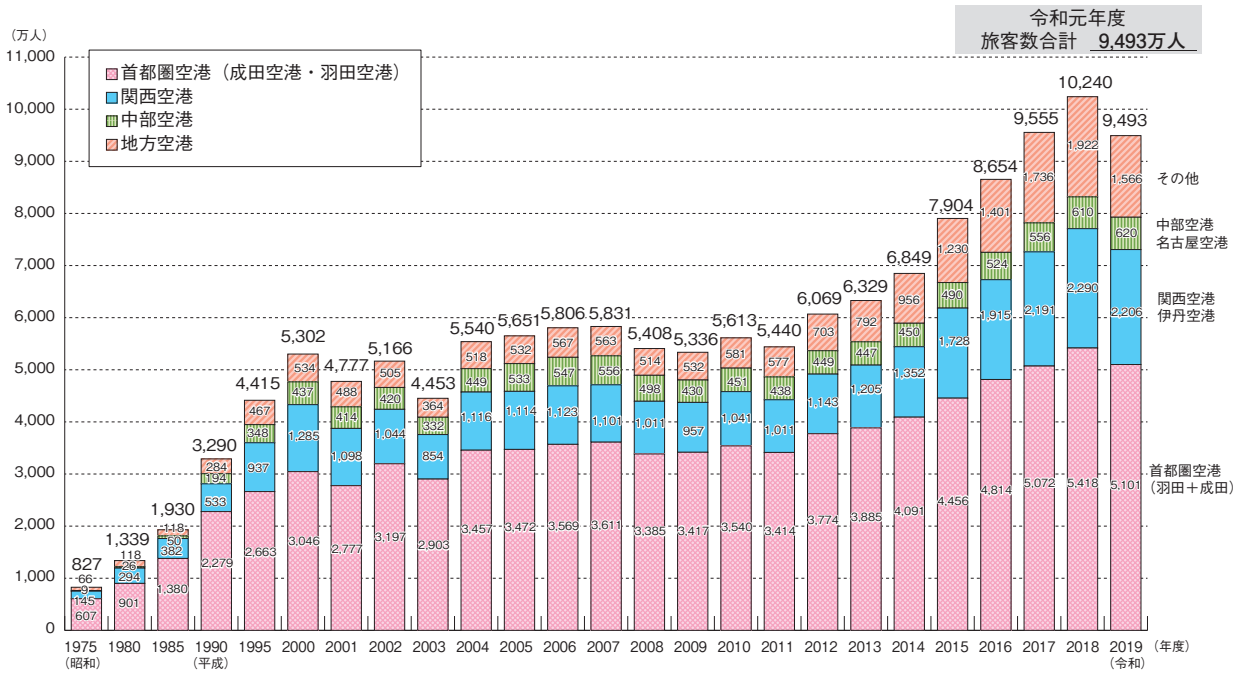
a. 国際航空旅客輸送

我が国を発着する国際航空旅客数（本邦航空運送事業者と外国航空運送事業者の国際線旅客数の合計）は、リーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、2011年度を底に、訪日外国人旅行者の急増により大幅に増加してきたところ、新型コロナウイルス感染症の影響を受け2019年度は、9,493万人（対前年度比約8%減）と2018年度と比べて落ち込んでいる。

また、世界の航空旅客需要予測（2020年～2039年）によると、世界各地で需要増が予想されており、中でもアジア/太平洋地域、中東地域及びヨーロッパ地域での伸びが大きいと見込まれている。

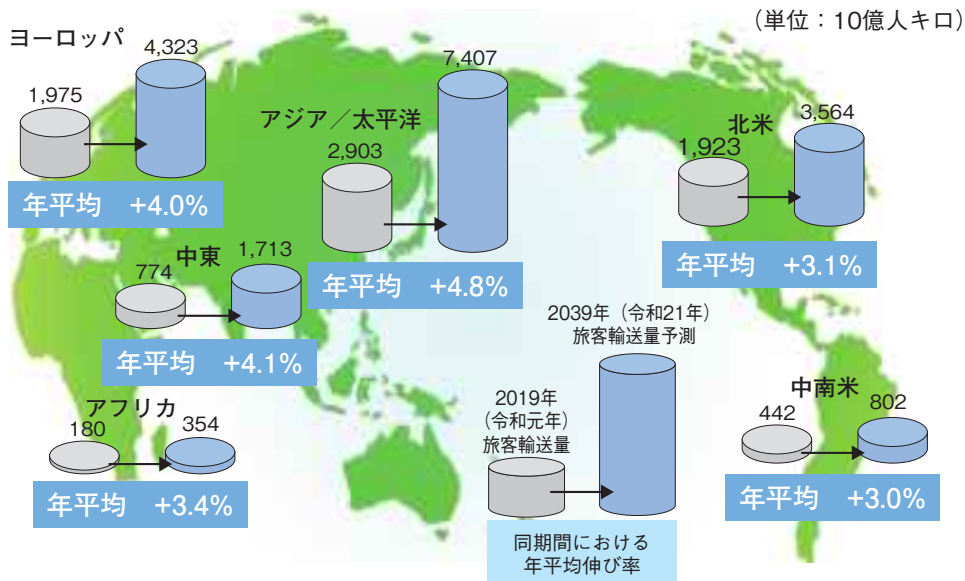
注：航空旅客需要予測（2020年～2039年）は、新型コロナウイルス感染症の影響を含まない過去20年間の実績データの分析に基づき今後の20年間の需要を予測しているもの。

図表1-3-4-16 日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移



注：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。中部国際空港開港以前は、名古屋空港における旅客数を示す。
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-17 世界の航空旅客需要予測 (2020年～2039年)



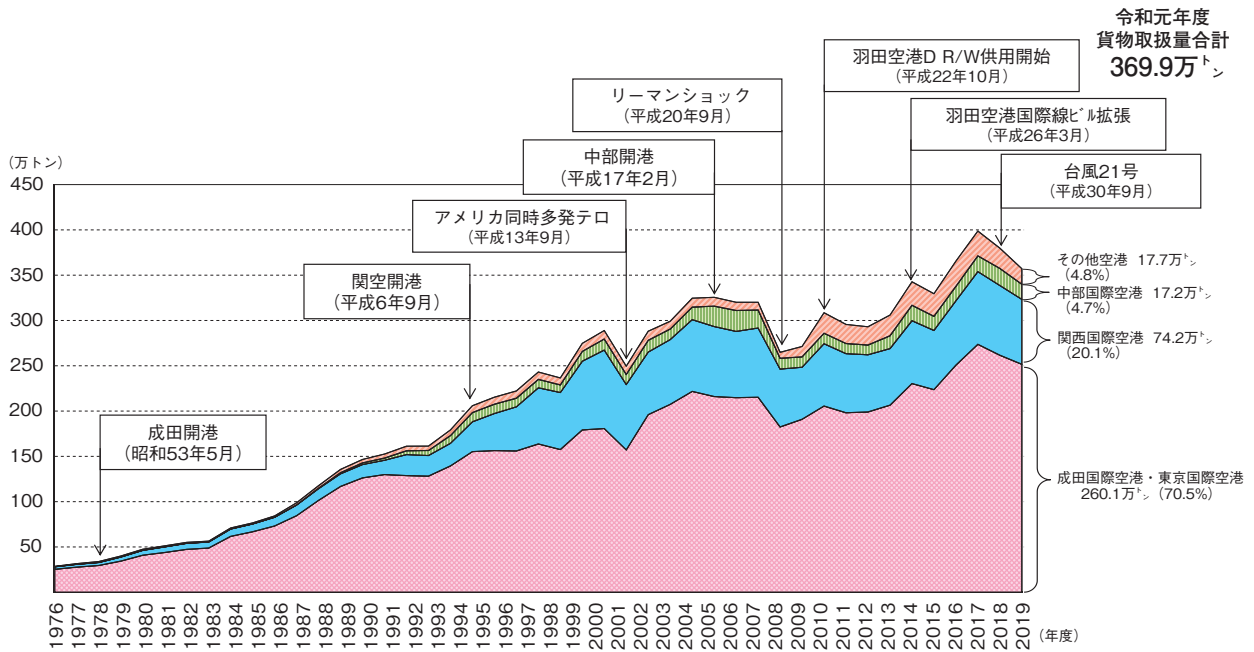
注：航空旅客需要予測(2020年～2039年)は、新型コロナウイルス感染症の影響を含まない過去20年間の実績データの分析に基づき今後の20年間の需要を予測しているもの。
資料：一般財団法人 日本航空機開発協会データから国土交通省航空局作成

b. 国際航空貨物輸送

我が国を発着する国際航空貨物取扱量は、リーマンショック等の影響による落ち込みを経て、ここ数年は、東京国際空港の機能向上に伴い増加傾向にあったが、2017年度をピークに大規模自然災害や米中貿易摩擦の影響等により減少に転じ、2019年度は前年度比6%減の約370万トンとなった。

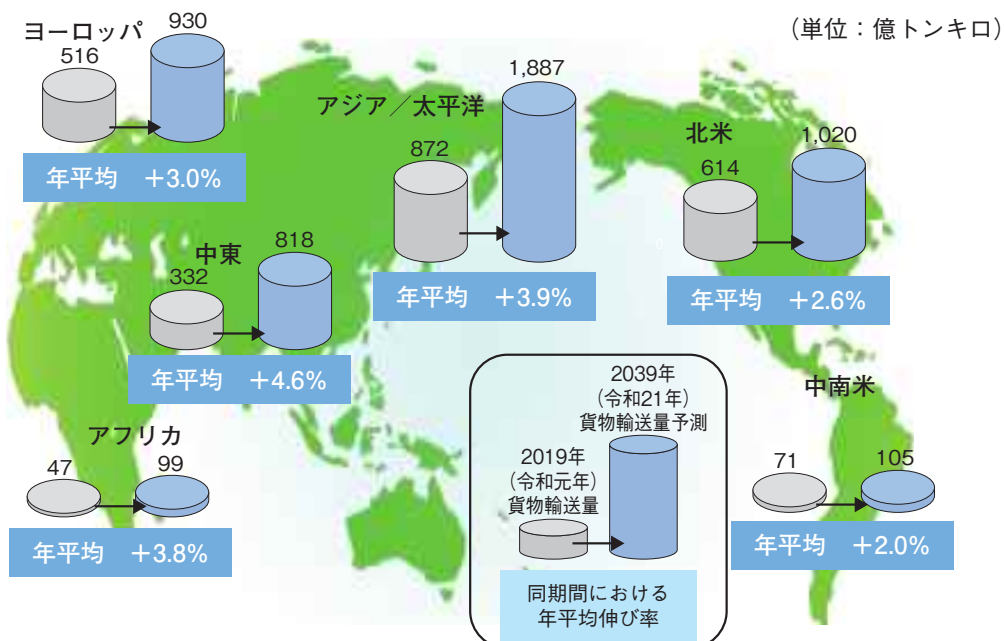
また、世界の航空貨物輸送量予測（2020年～2039年）については、世界各地で増加が予想されており、中でもアジア/太平洋地域や中東の伸びが大きいと見込まれている。

図表1-3-4-18 日本を発着する国際航空貨物輸送量の推移



注1：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す
注2：中部国際空港開港以前は、名古屋空港における貨物量を示す
資料：国土交通省航空局作成

図表1-3-4-19 世界の航空貨物輸送量予測（2020年～2039年）



資料：(一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」から国土交通省航空局作成

(4) 国内航空

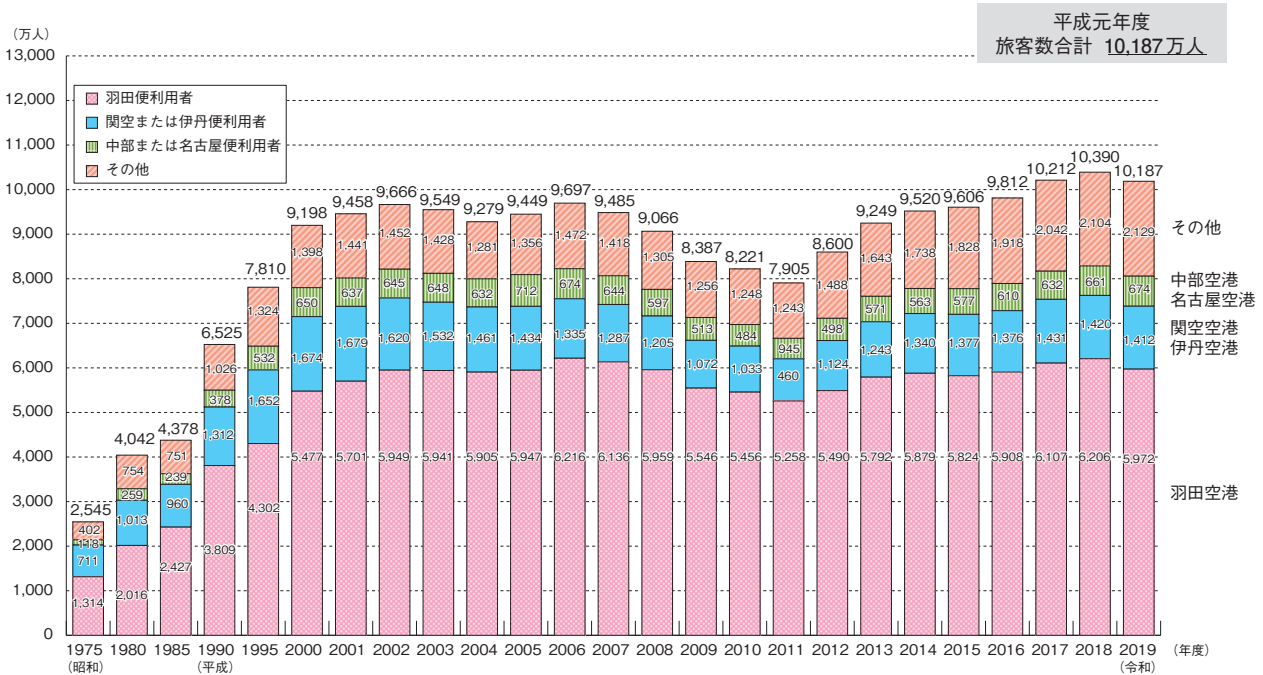
a. 国内航空旅客輸送

国内旅客はリーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、LCCの参入による需要増(図表1-3-4-10左図参照)等を受けて2012年度より増加に転じてきたところ、新型コロナウイルス感染症の影響を受け2019年度は10,187万人(対前年度比2%減)となった。

b. 国内航空貨物輸送

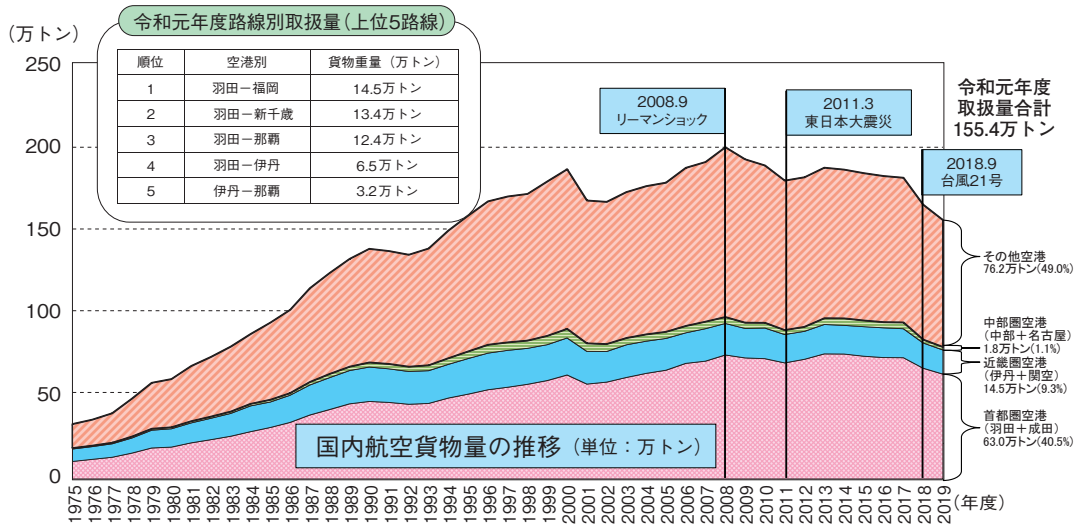
国内航空貨物取扱量は、長年にわたり堅調に増加してきたが、機材の小型化や路線撤退等に伴い、2008年度をピークに減少をはじめた。その後、東京国際空港における航空貨物の取扱量増加等により2012年度に増加に転じたものの、ここ数年は減少傾向にある。2019年度は、大型台風や新型コロナウイルス感染症の拡大の影響等により、前年度比6%減の約155万トンとなった。

図表1-3-4-20 国内航空旅客輸送量の推移



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-21 国内航空貨物輸送量の推移

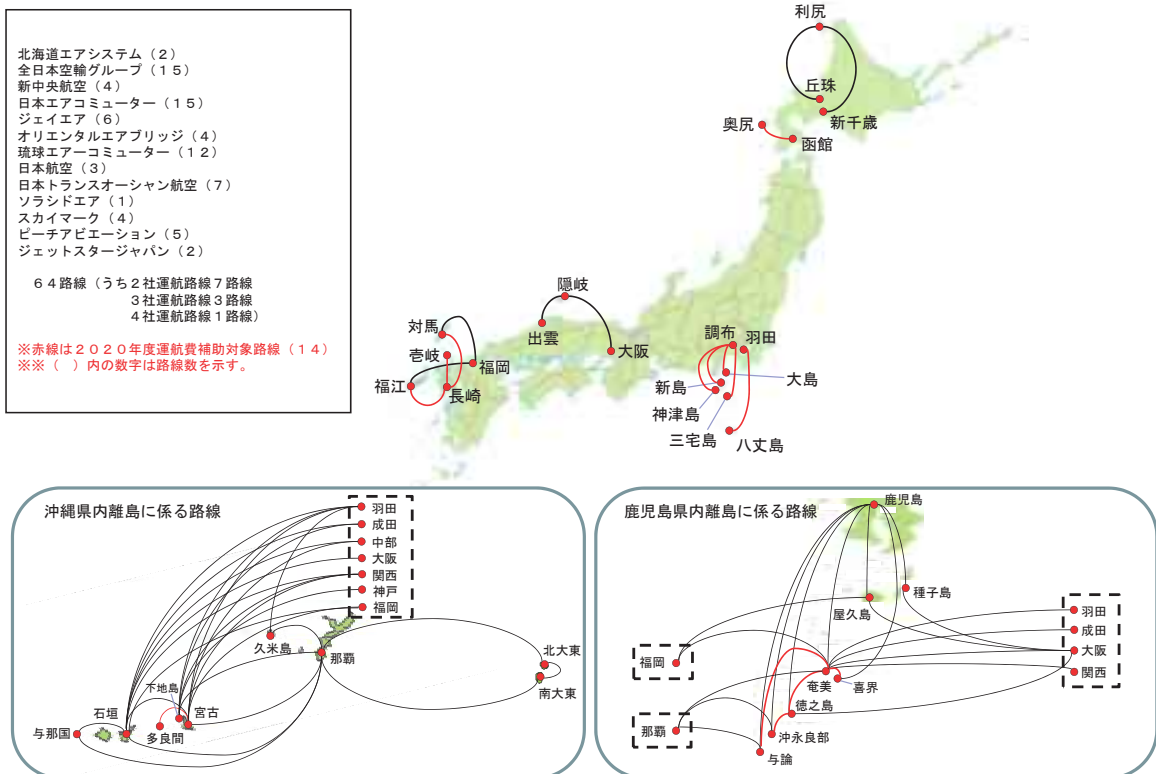


資料: 「航空輸送統計年報」 から国土交通省航空局作成

C. 離島航空路

離島住民の日常生活や観光の推進等において重要な役割を果たしている離島航空路は64路線あり、うち国庫補助路線は14路線である。

図表1-3-4-22 離島航空路の路線図 (2021年3月時点)



資料: 国土交通省航空局作成