

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。

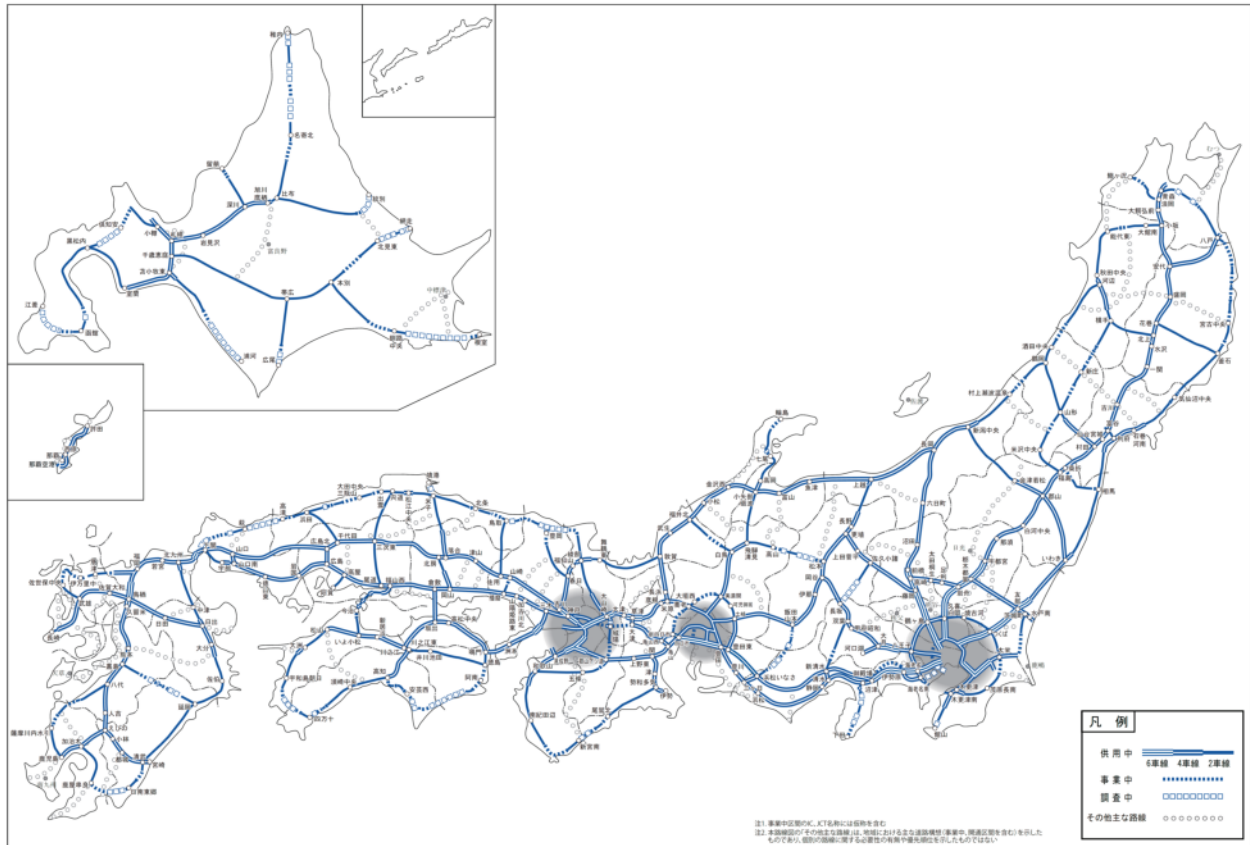
最近の主な道路整備の動きとしては、2018年6月2日に東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）、2018年12月8日に後志自動車道（余市IC～小樽JCT）、2019年3月10日に中部横断自動車道（新清水JCT～富沢IC）、2019年3月17日に東海環状自動車道（大安JC～東員IC）、2019年3月17日に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西JCT）開通などが挙げられ、供用延長は11,882kmとなった。

図表1-3-1-1 高規格幹線道路の整備状況

	総延長 (km)	供用延長 (km)	進捗率 (%)
高規格幹線道路	約14,000	11,882	85

注：2019年3月31日時点
資料：国土交通省道路局作成

図表1-3-1-2 全国路線図



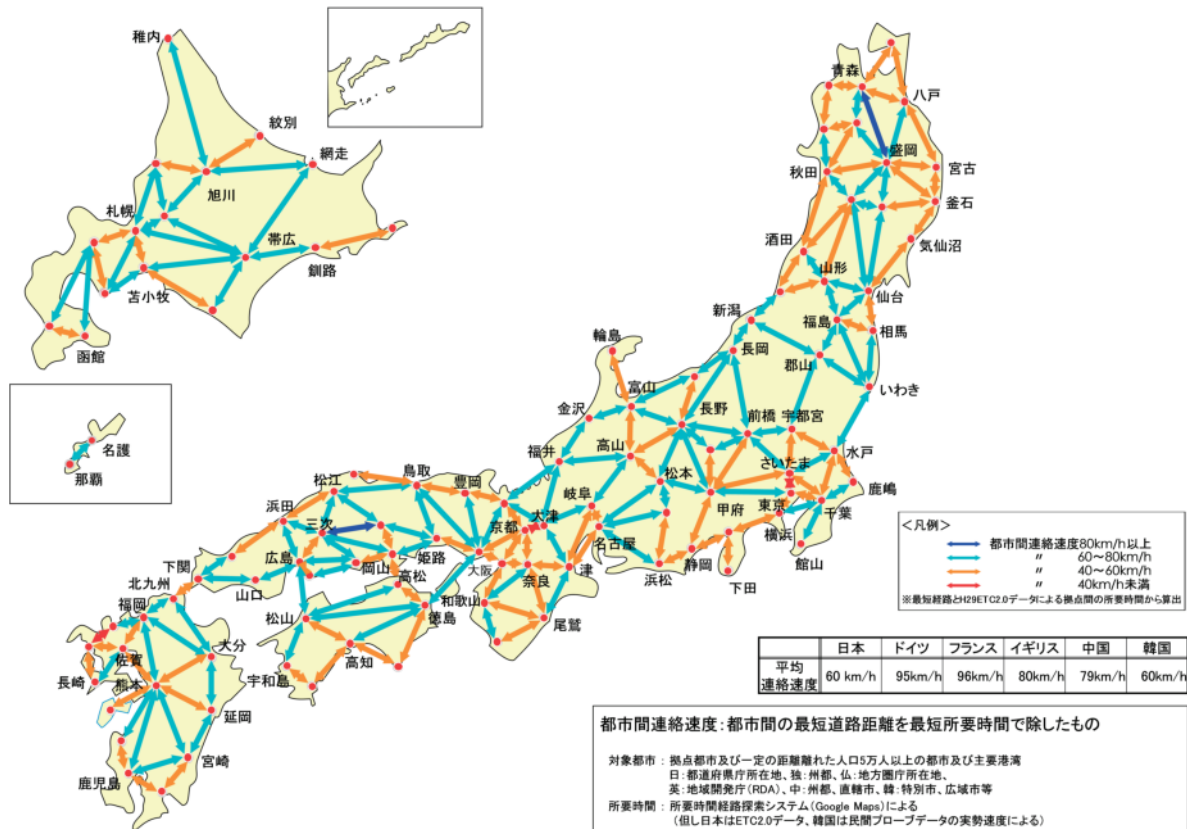
資料：国土交通省道路局作成

平成21年3月31日時点

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。

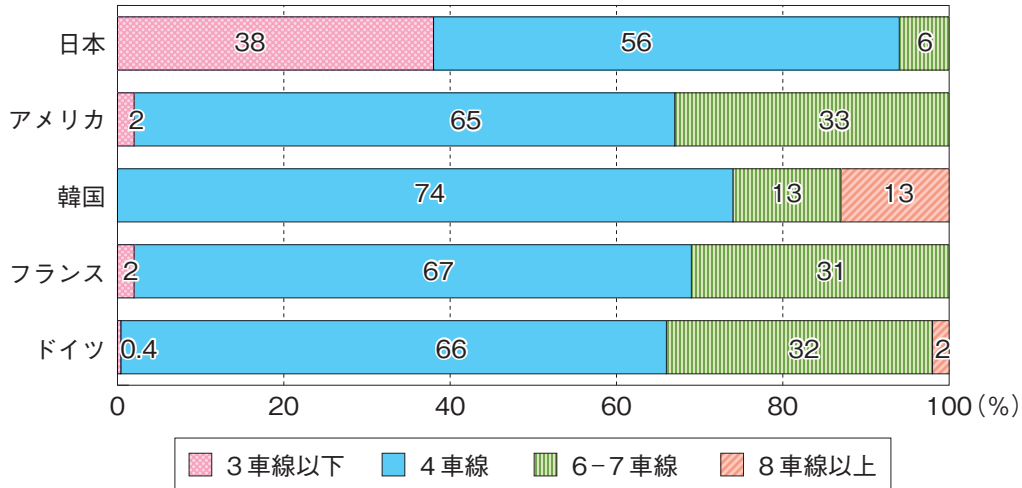
また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が3割以上を占めている。

図表1-3-1-3 都市間連絡速度



資料：国土交通省道路局作成

図表1-3-1-4 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)
 ※韓国 (3車線以下)：44% (平成7年)

出典) 日本：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
 韓国：国土海洋部統計年報 (2015)
 アメリカ：Highway Performance Monitoring System 2012 (FHWA)
 ドイツ：Straßenverkehrszählungen 2010 (BSsT)
 フランス：Voies par chaussée sur le réseau routier national (2014)
 ※各国、最新年度の調査データを使用

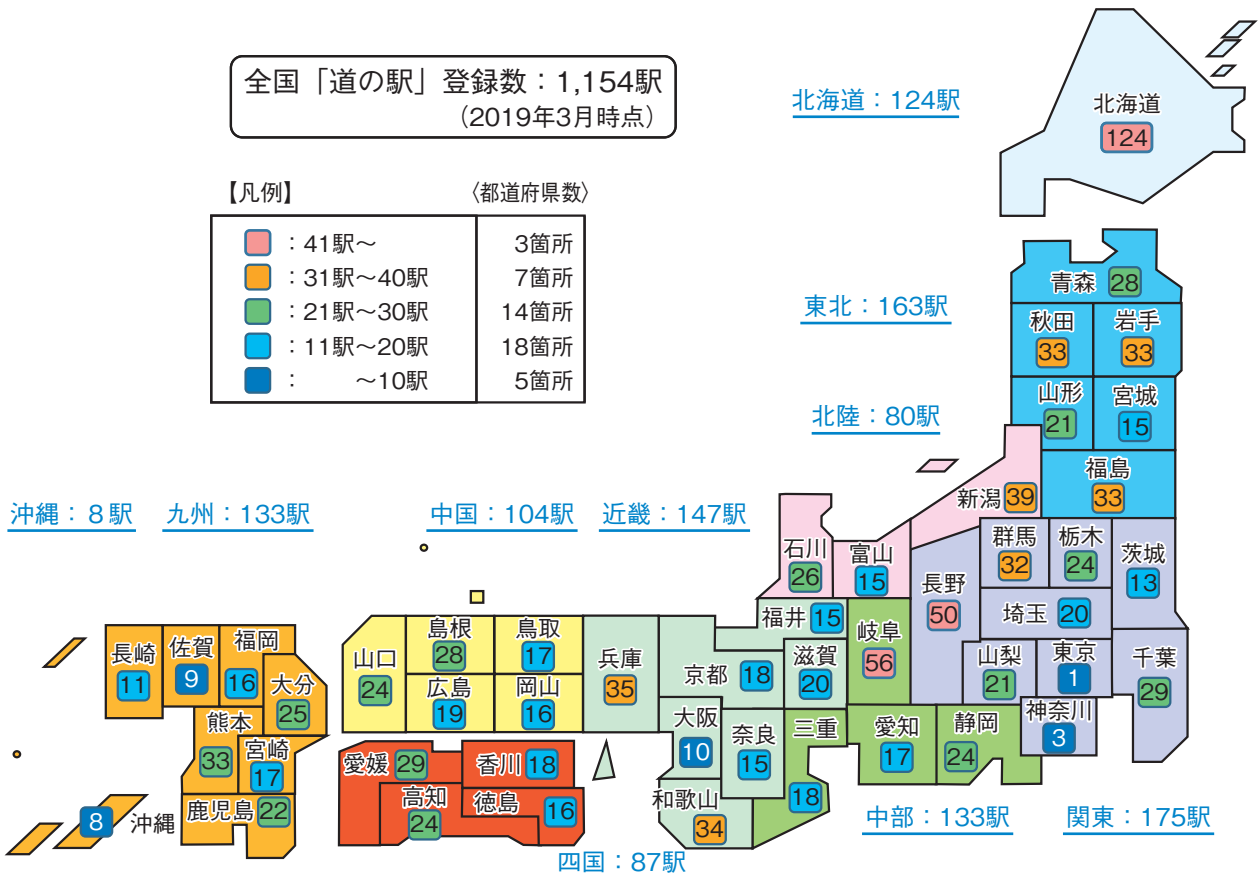
資料：国土交通省道路局作成

「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25年が経過しており、全国に1,154箇所（2019年3月時点）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1-3-1-6 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）1.6万、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1-3-1-7 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	62,461	6,590	2,266	16,389	73,018
中小事業者数	62,382 (※1)	6,261 (※2)	2,158 (※2)	16,054 (※3)	71,781 (※4)
中小事業者数の割合	99%	95%	95%	98%	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

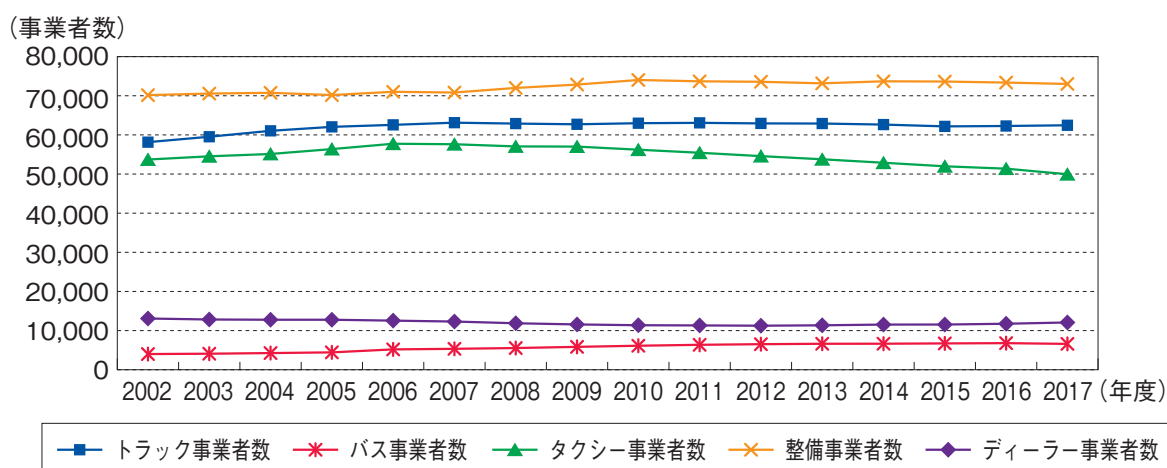
※2 資本金1億円以下の事業者数

※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「平成30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1-3-1-8 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、一層の高齢化が進んでおり、女性の比率はわずか2%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（図表2-1-2-14参照）にもかかわらず、就業者数はゆるやかな減少又は横ばいとなっている（図表1-2-

2-6参照)。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1-3-1-9 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 (2016年度)	32万人 (2018年度)	86万人 (2018年)	40万人 (2018年)	—
女性比率	1.8% (2017年度)	3.3% (2018年度)	2.3% (2018年)	1.4% (2018年)	44.2% (2018年)
平均年齢	51.2歳 (2018年)	60.1歳 (2018年)	48.6歳 (2018年)	45.3歳 (2018年)	42.9歳 (2018年)
労働時間	210時間 (2018年)	194時間 (2018年)	215時間 (2018年)	187時間 (2018年)	177時間 (2018年)
年間所得額	459万円 (2018年)	348万円 (2018年)	457万円 (2018年)	427万円 (2018年)	497万円 (2018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

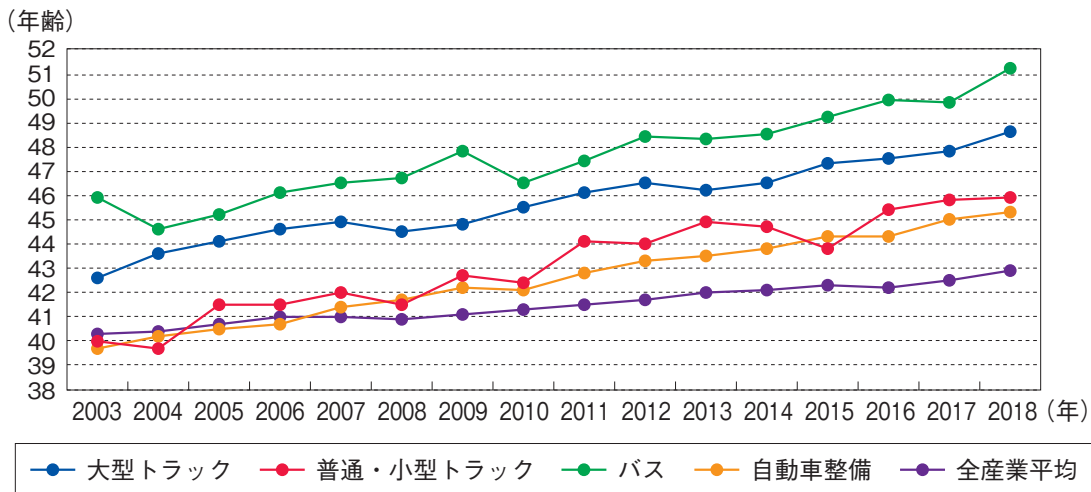
注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

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

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

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

図表1-3-1-10 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



注：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

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てきたが、近年は下げ止まっている。

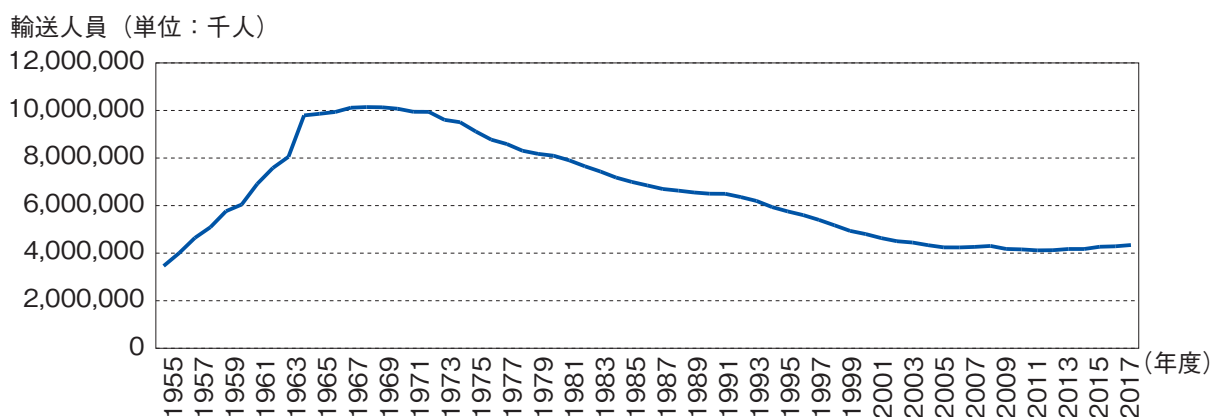
都市部と地方部に分けて見ると、ここ数年、都市部では、緩やかな増加傾向が見られる。その背景には、都市部における人口や就業者数の増加（図表1-1-1-12, 2-1-1-3参照）、訪日外国人旅行者による利用の増加（図表1-1-1-18, 20参照）等があると見られる。

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2-1-1-3参照）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69%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。

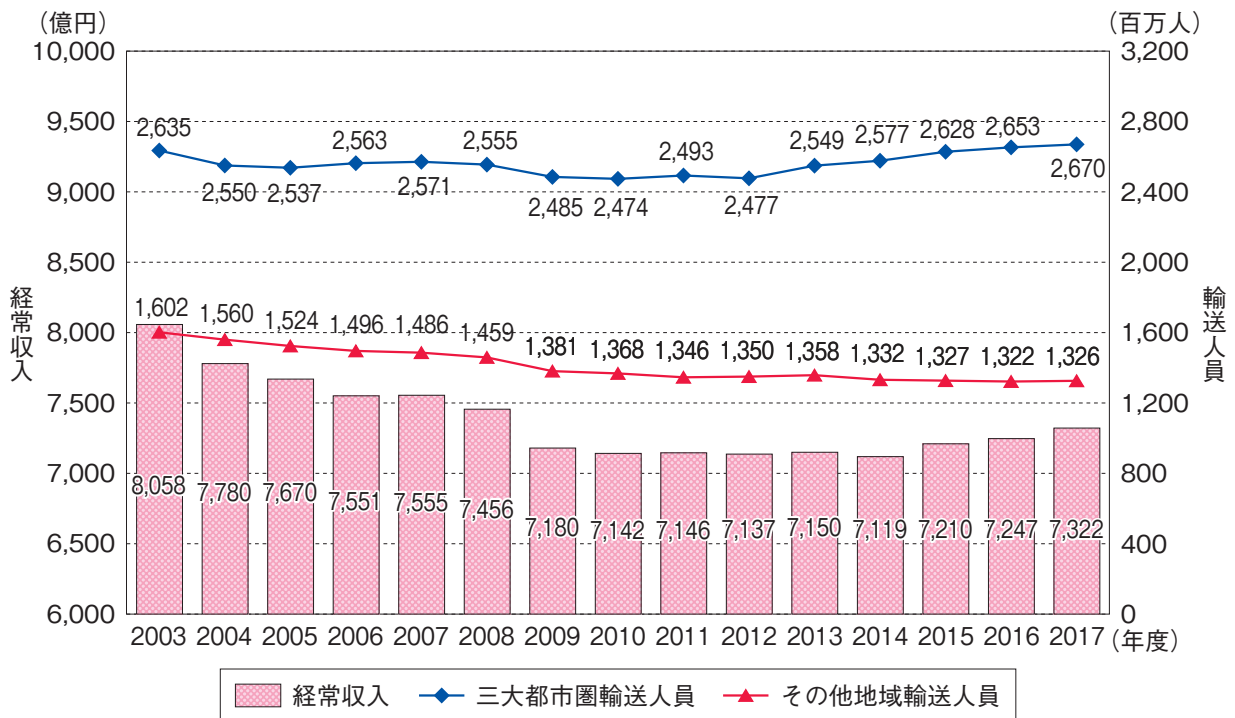
バス利用者の利便性等を向上させるため、交通系ICカード（第Ⅱ部第1章第3節（3）参照）やバスロケーションシステム（無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム）の導入が全国で進められている。

図表1-3-1-11 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

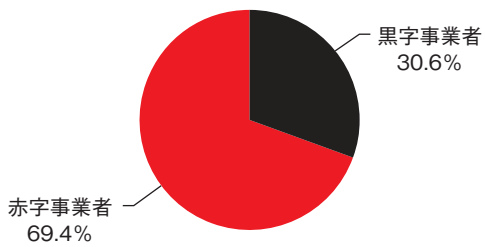
図表1-3-1-12 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移



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1-3-1-13 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況 (2017年度)

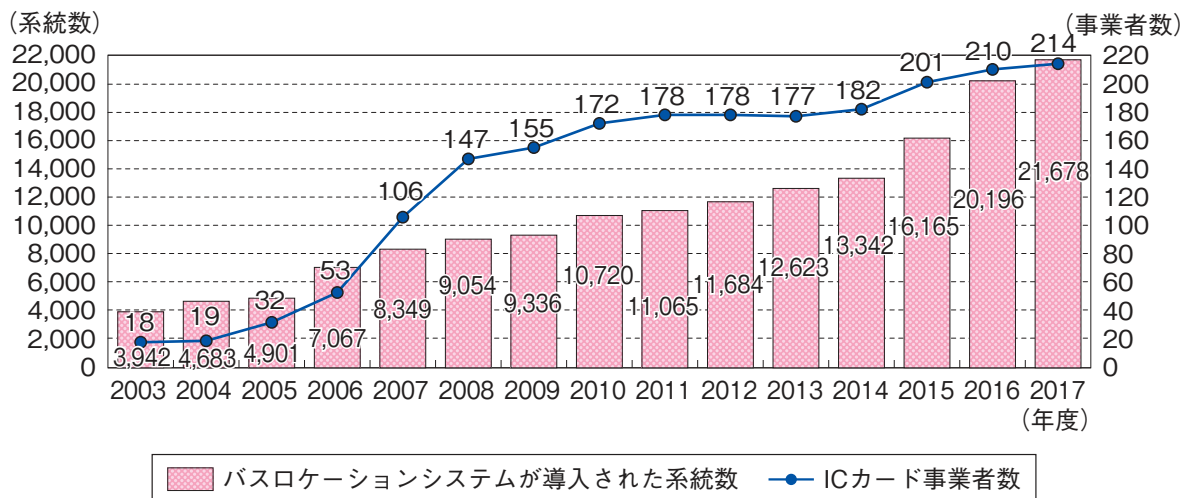


路線バスの廃止キロの推移

年度	廃止路線キロ
2010年度	1,720km
2011年度	842km
2012年度	902km
2013年度	1,143km
2014年度	1,590km
2015年度	1,312km
2016年度	883km
2017年度	1,090km
計	9,482km

資料：国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-14 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

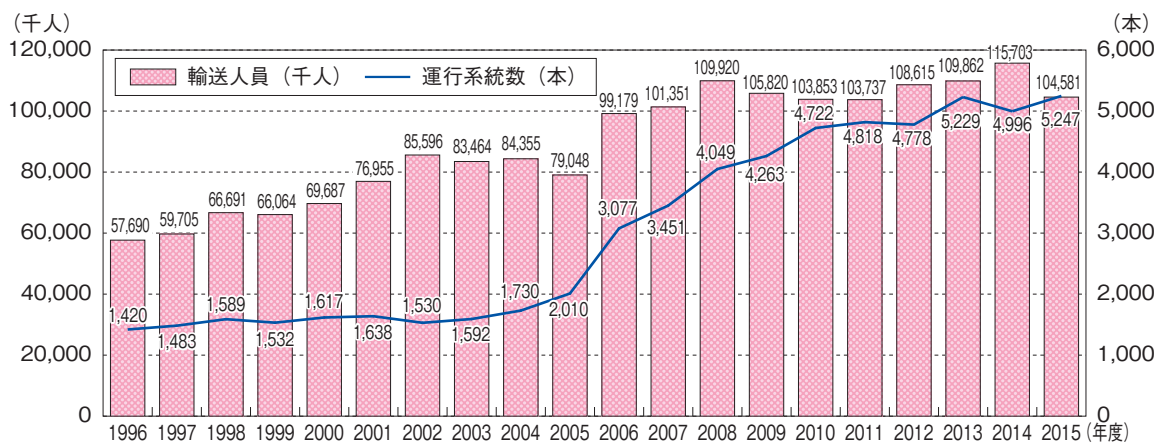


資料：国土交通省自動車局作成

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。

図表1-3-1-15 高速バスの輸送人員及び系統数の推移

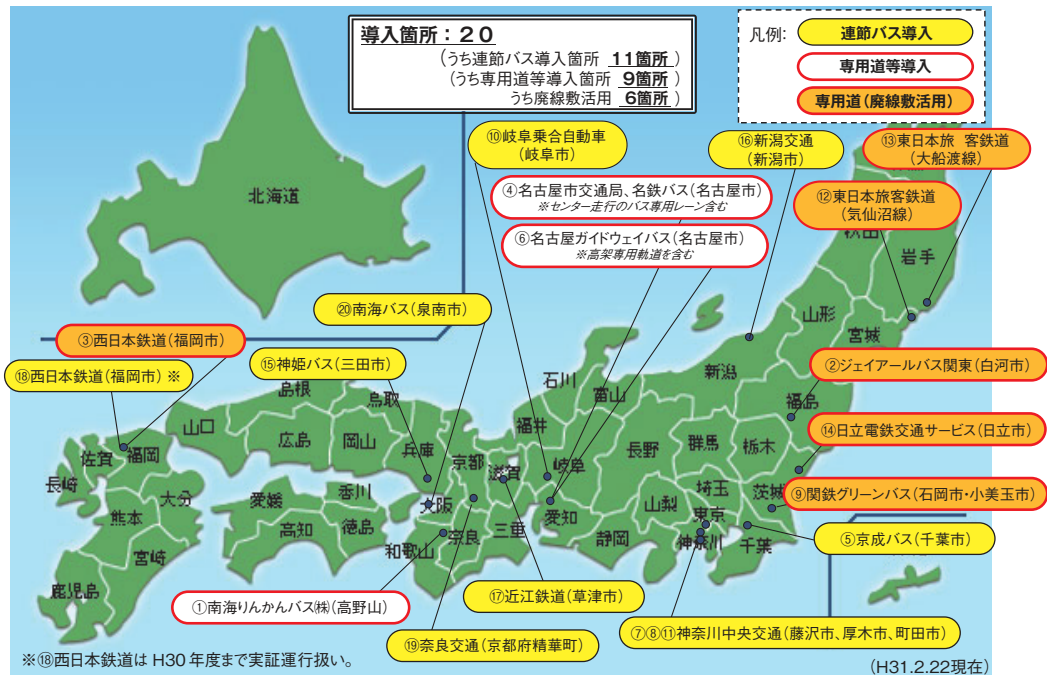


資料：国土交通省自動車局作成

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20箇所で導入されている。

図表1-3-1-16 BRTの全国の導入状況

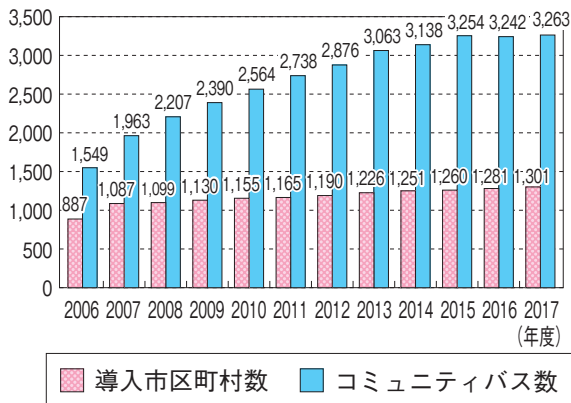


④ コミュニティバス・デマンド交通等

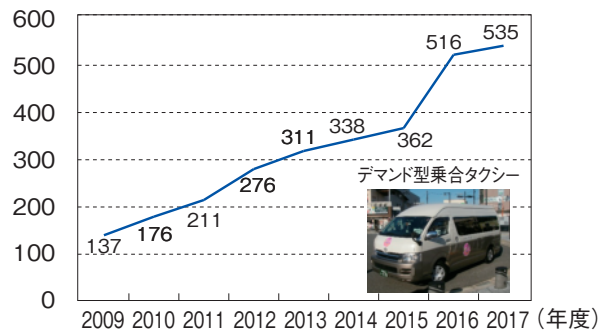
人口減少や少子高齢化に伴い、一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する公共交通システムの1つとして、コミュニティバス(交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス)やデマンド交通(利用者の要望に応じて、機動的にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等)の導入が進んでいる。

2017年度には、全国で1,301市区町村においてコミュニティバス、535市区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、地域住民の生活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が合意した場合に、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、2017年度末現在、3,134団体において実施されている。

図表1-3-1-17 コミュニティバスの導入状況



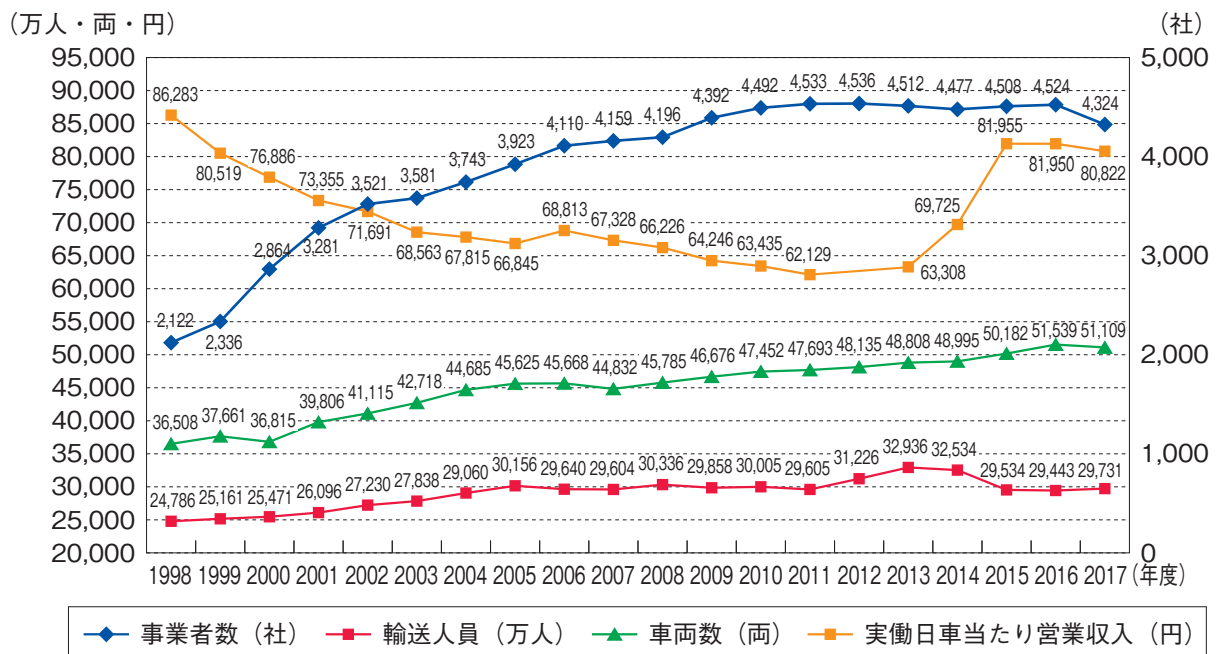
図表1-3-1-18 デマンド型乗合タクシー導入市町村数の推移



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。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少傾向だったが、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増加に転じており、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつある。

図表1-3-1-19 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



注：2012年度の実働日車当たり営業収入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。

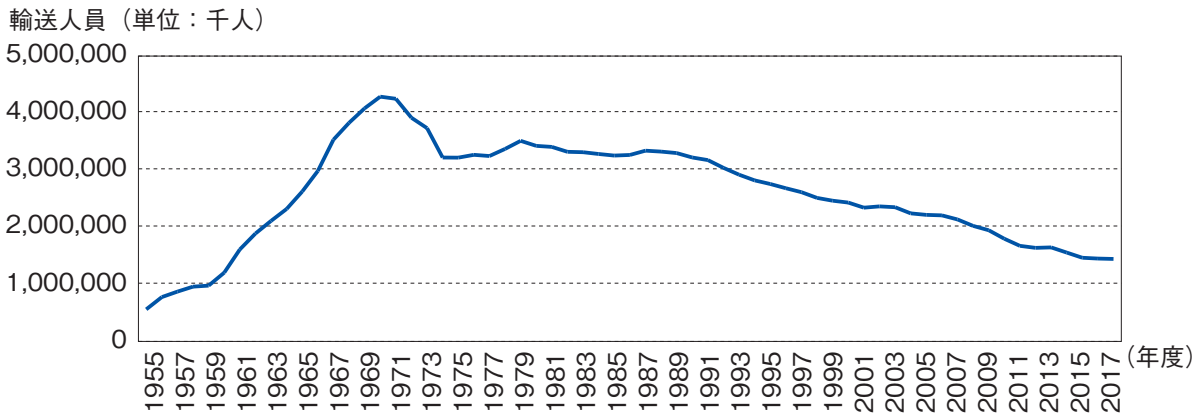
タクシーの輸送人員は、1970年度まで急激に増加して43億人弱でピークを迎え、バブル期までは30億人余りで横ばいを続けたが、その後は長期に渡って減少を続けている。他の交通モードと比較しても、近年、鉄道やバスは増加傾向にあるが、タクシーのみ減少を続けている(図表1-2-1-3参照)。

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」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るが、引き続き輸送人員は減少傾向にあり、依然として厳しい環境となっている。

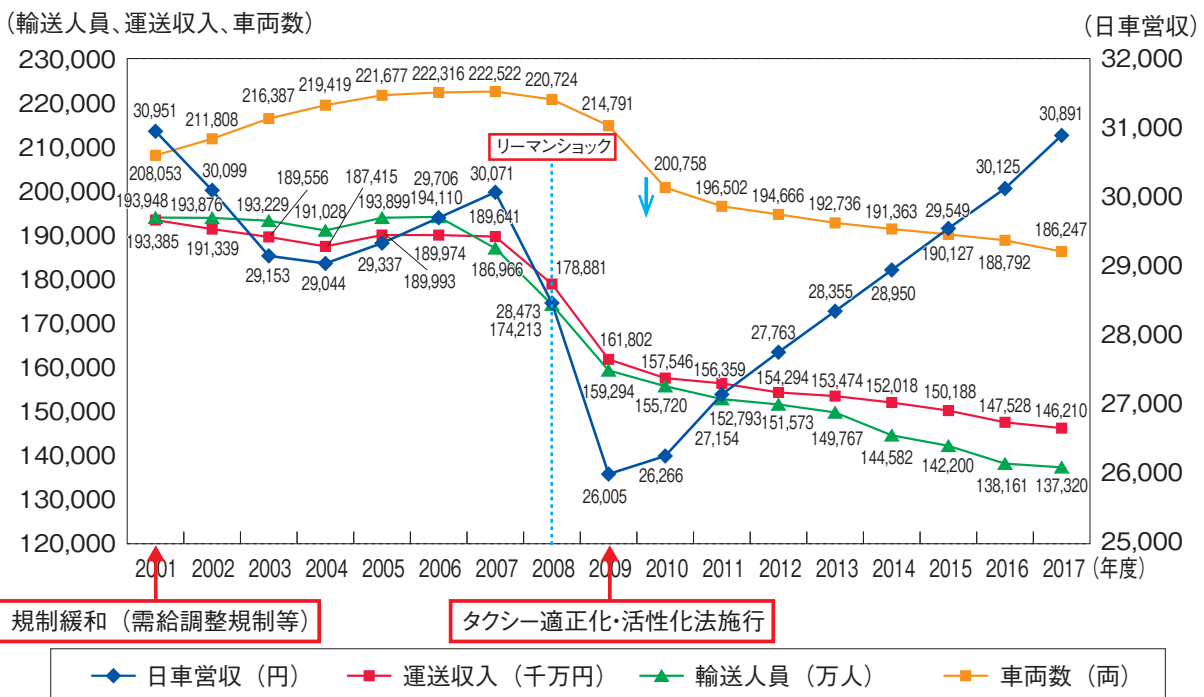
こうした状況を踏まえて、タクシー業界では「生産性向上」、「サービスの向上」、「安心・安全の向上」の3つの柱を立て、様々な取組を進めている。

図表1-3-1-20 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1-3-1-21 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



資料：国土交通省自動車局作成

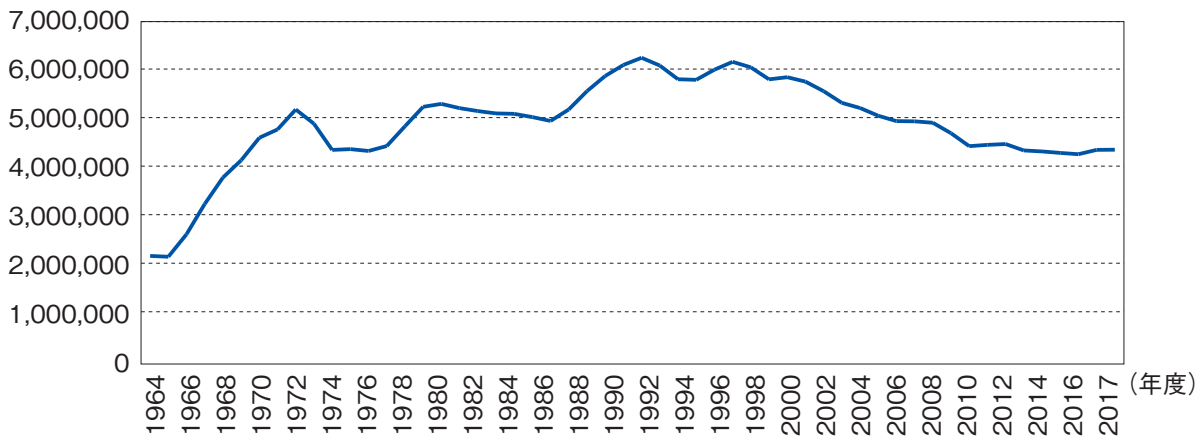
(5) トラック事業

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、2016年度は43.8億トンとなっている。

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1-3-1-22 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1-3-1-23 主要品目別トラック輸送量及びシェア

（単位：千トン）

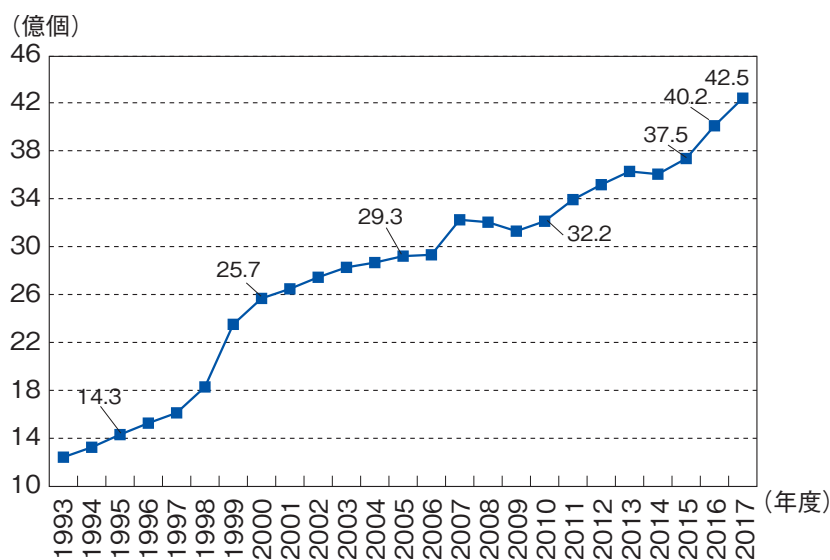
	1967	1972	1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007	2012	2017
1位	砂利・砂・石材 833,157 25%	砂利・砂・石材 1,351,437 26%	砂利・砂・石材 1,224,898 27%	砂利・砂・石材 1,384,250 27%	砂利・砂・石材 1,235,594 24%	砂利・砂・石材 1,341,565 22%	砂利・砂・石材 1,432,134 24%	砂利・砂・石材 1,124,142 21%	くずもの・廃棄物 758,155 15%	くずもの・廃棄物 594,739 14%	くずもの・廃棄物 618,671 14%
2位	くずもの・廃棄物 506,165 15%	くずもの・廃棄物 912,730 18%	くずもの・廃棄物 762,652 17%	くずもの・廃棄物 965,021 19%	くずもの・廃棄物 917,171 18%	くずもの・廃棄物 1,090,233 18%	くずもの・廃棄物 948,961 16%	くずもの・廃棄物 750,248 14%	砂利・砂・石材 621,017 13%	砂利・砂・石材 570,182 13%	砂利・砂・石材 502,682 11%
3位	農林水産品 491,980 15%	農林水産品 622,562 12%	農林水産品 442,836 10%	窯業品 512,744 10%	農林水産品 445,908 9%	窯業品 659,053 11%	窯業品 565,010 9%	食料工業品 489,840 9%	機械 491,497 10%	取り合せ品 386,423 9%	取り合せ品 422,798 10%
4位	窯業品 264,611 8%	窯業品 463,675 9%	窯業品 396,875 9%	農林水産品 415,149 8%	窯業品 400,052 8%	機械 429,724 7%	農林水産品 426,530 7%	機械 447,009 8%	食料工業品 451,383 9%	農林水産品 380,229 9%	食料工業品 419,667 10%
5位	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 199,004 6%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 298,381 6%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 274,085 6%	機械 297,503 6%	機械 357,954 7%	農林水産品 414,992 7%	機械 415,617 7%	農林水産品 433,014 8%	農林水産品 395,825 8%	食料工業品 365,733 8%	機械 390,748 9%
合計	3,272,479	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

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1-1-1-36参照）などにより増加傾向にあり、2017年度は42.5億個となった。一方、国土交通省が大手宅配事業者3社に対して2018年10月期に行ったサンプル調査によると、宅配便取扱件数のうち約15.2%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。

こうしたことを踏まえ、宅配事業者では、大口顧客である法人向けの宅配便料金の引き上げに向けて交渉を進めるとともに、2017年度後半にそれぞれが個人向け宅配便料金の値上げを行った。また、宅配事業者の中には、宅配便の荷受量の抑制、配達時間帯指定サービスの見直し、再配達受付時間の締め切りの繰り上げ、変形労働時間制を活用した週休3日制の導入、宅配ボックスの整備、値上げを原資とした従業員増加と現有ドライバーの残業の抑制、トレーラー連結による高速道路での共同輸送の実証実験などに取り組んでいるものもある。

図表1-3-1-24 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