

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。

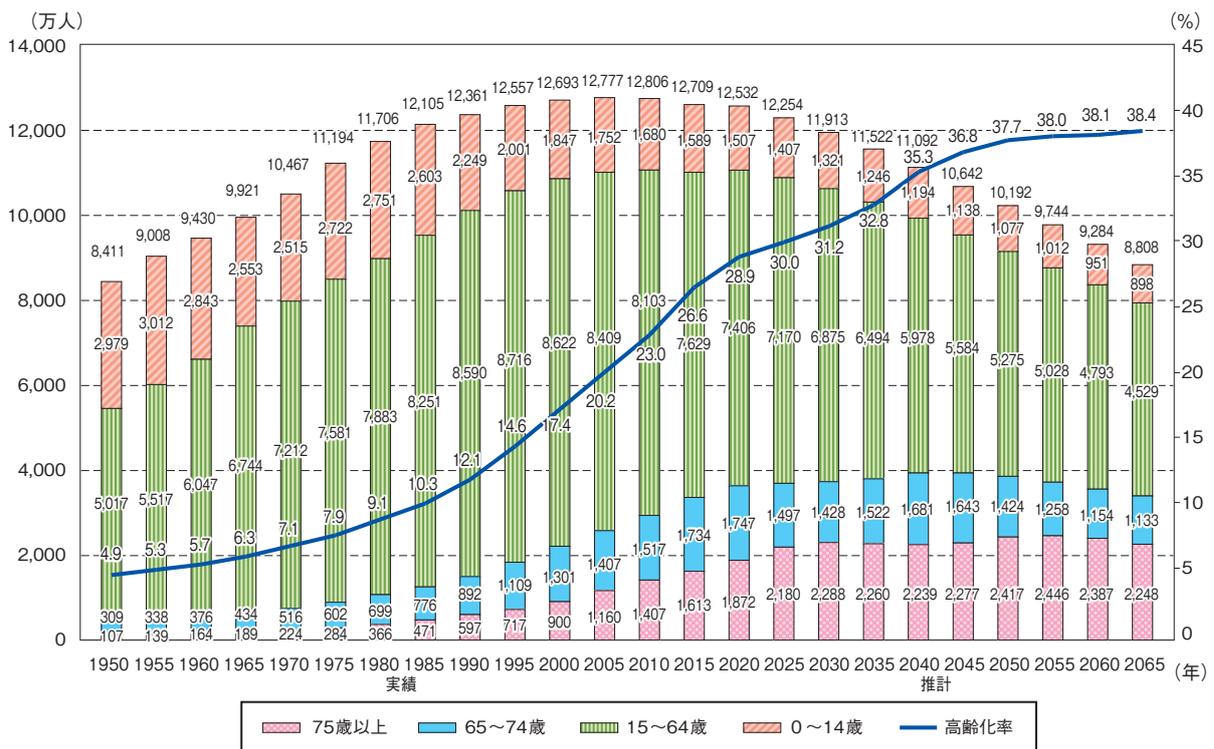
15歳以上65歳未満の人口（生産年齢人口）は、1995年に最高（8,716万人）を記録した後減少に転じ、2020年は7,449万人である。今後も減少が見込まれている。

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。

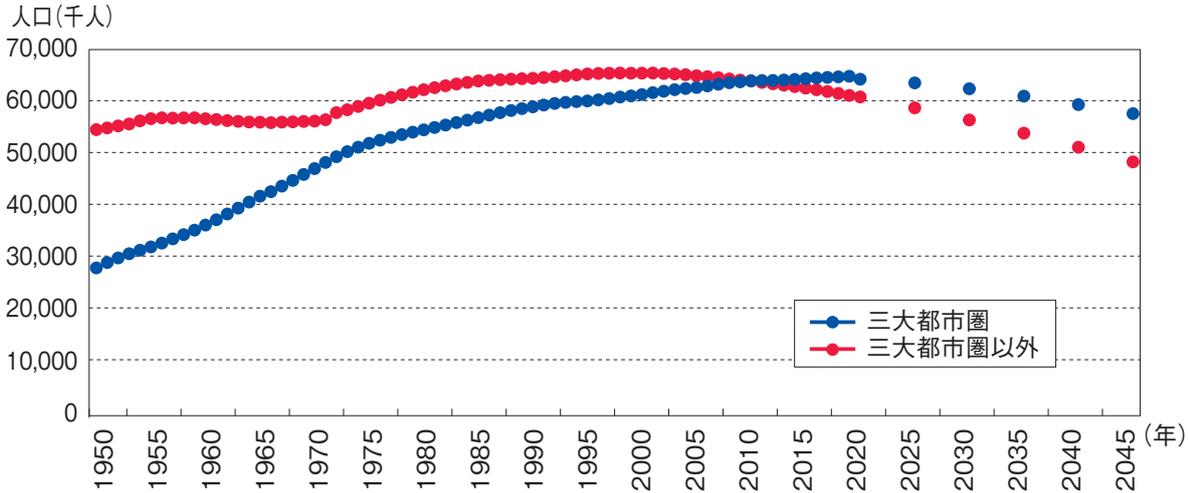
注5：1950年の65～74歳人口及び75歳以上人口は、沖縄県の70歳以上の外国人136人(男55人、女81人)を除く。

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

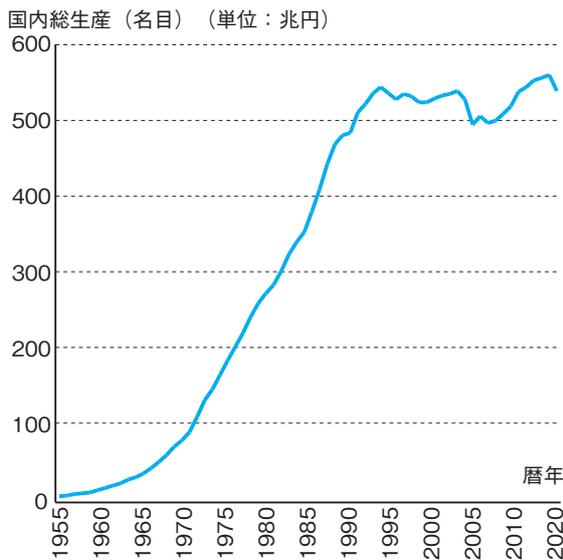
我が国の経済の動向は、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、国内総生産とBtoBの商取引により出荷される貨物がどのように変化しているかについて見ることにする。

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。

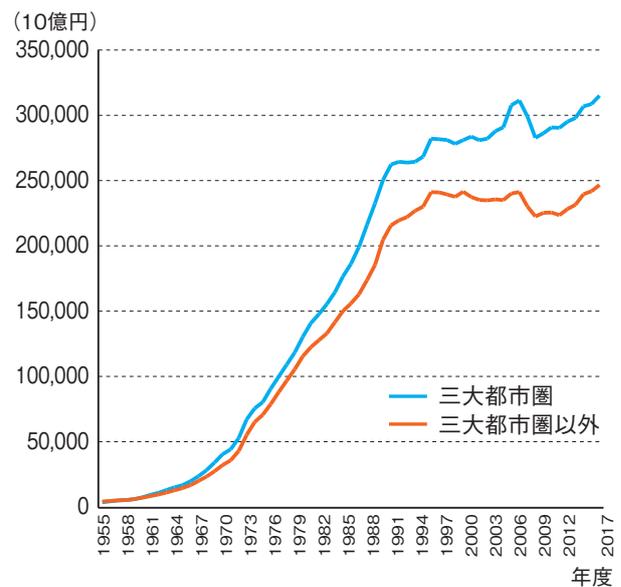
図表1-1-1-3 我が国の国内総生産の推移



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

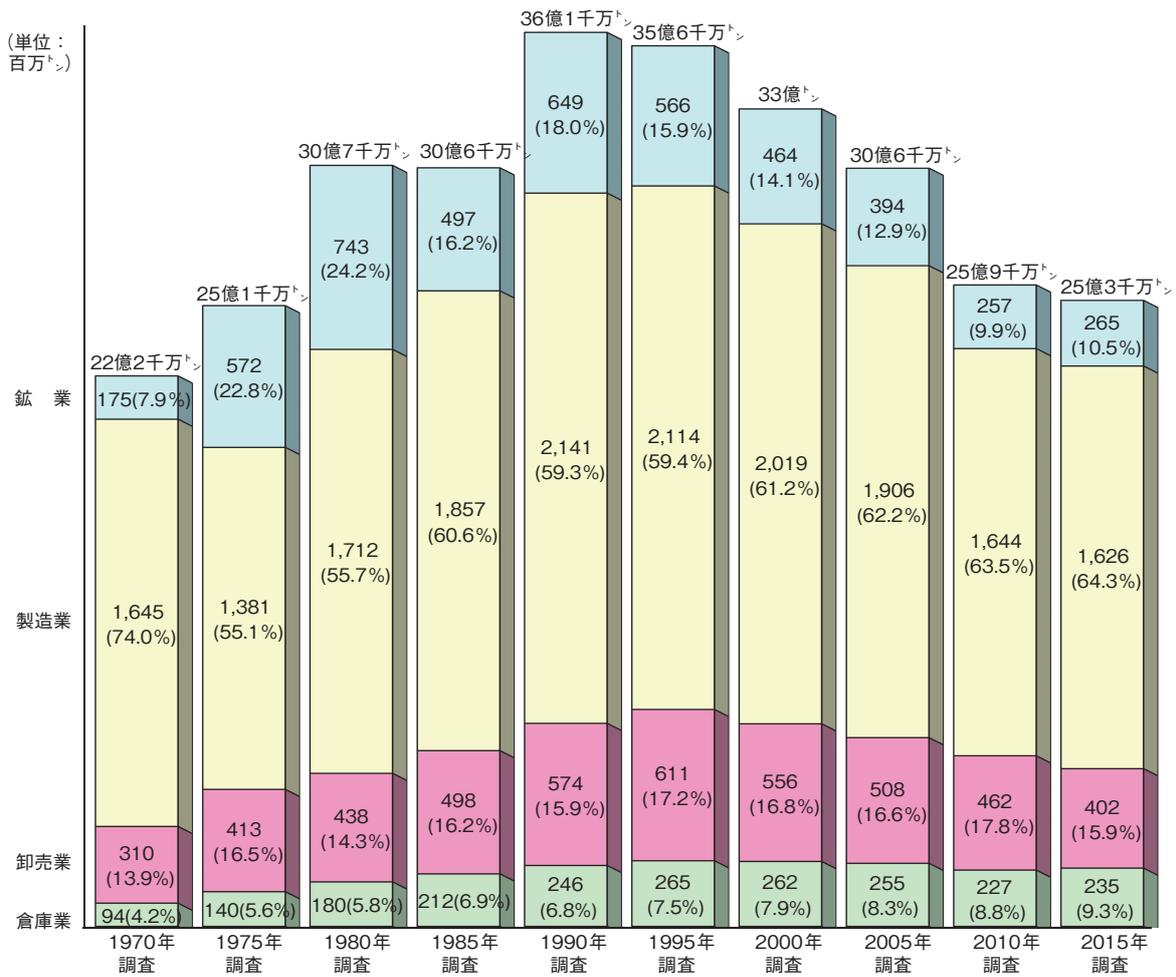
ここでは、我が国の主要な荷主4業種（鉱業、製造業、卸売業及び倉庫業）を発荷主とするBtoBの商取引により出荷される貨物の変化について見ていく。

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

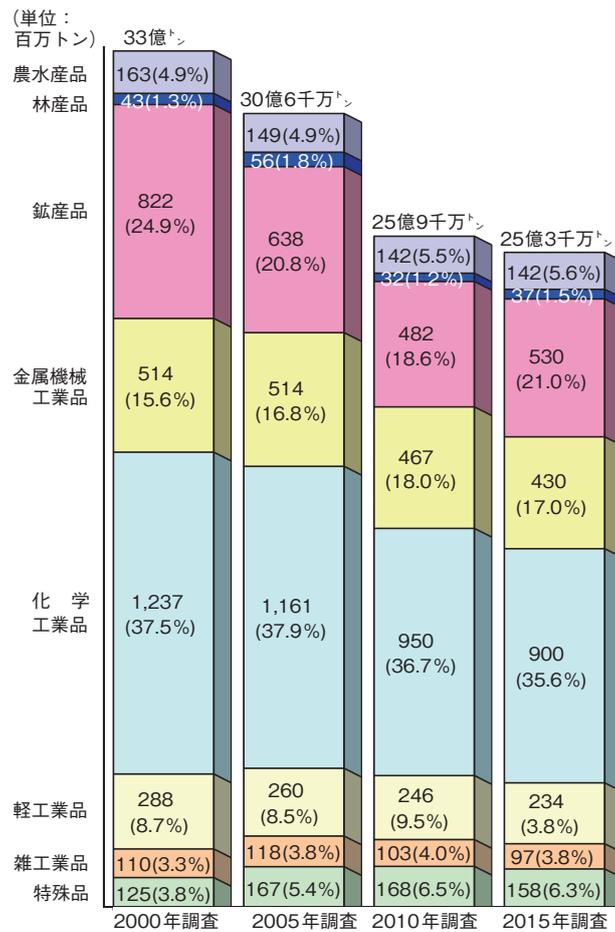
② 品類・品目別の年間出荷量の変化

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

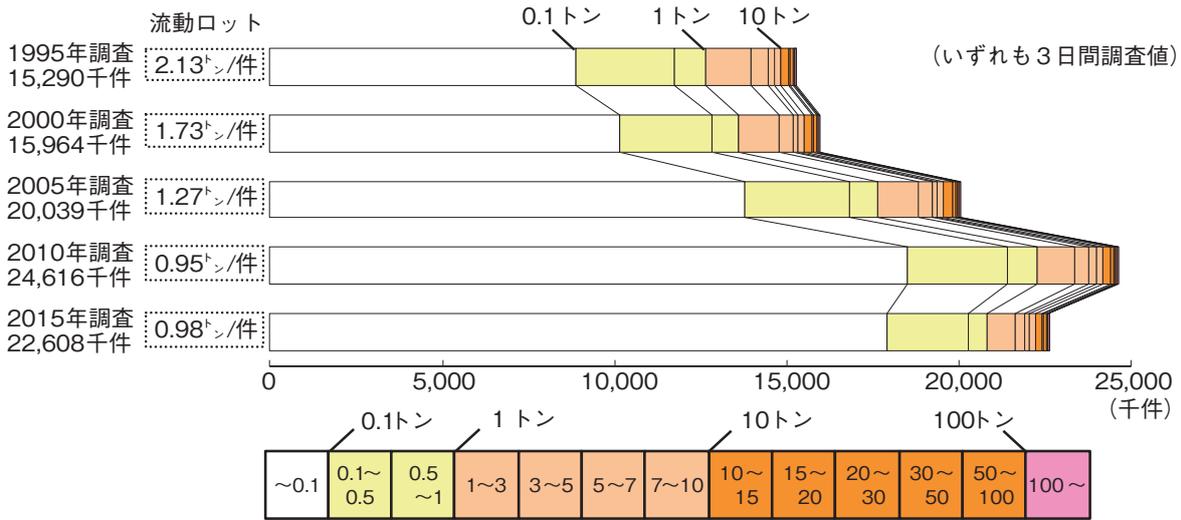
品類	品目	3日間調査における出荷量 (単位：トン)		'00年→'15年の変化		シェア	
		'00年	'15年	トン数	%	'00年	'15年
鉱産品	砂利・砂・石材	5,447,084	2,819,415	-2,627,669	-48%	20%	13%
化学工業品	生コンクリート	3,951,909	1,738,552	-2,213,357	-56%	14%	8%
金属機械工業品	鉄鋼	2,060,861	1,995,868	-64,993	-3%	7%	9%
軽工業品	その他の食料工業品	1,047,218	1,028,601	-18,617	-2%	4%	5%
化学工業品	セメント製品	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. 全国の就業者数の推移とバス・鉄道の定期利用者数の関係

全国の就業者数は、生産年齢人口が減少し始めた2000年頃（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

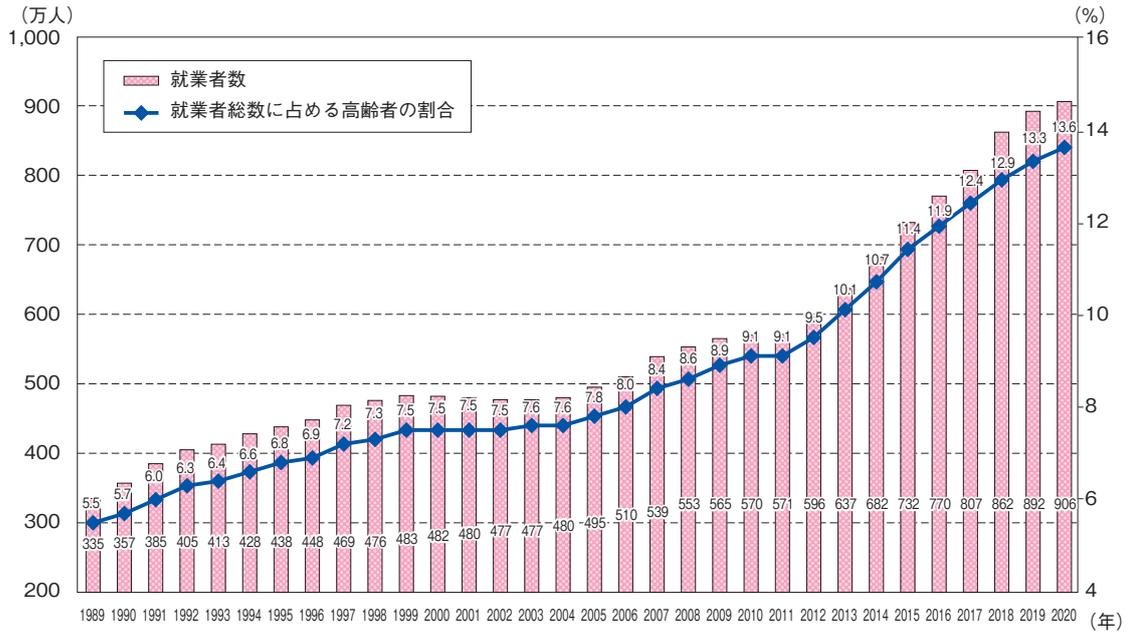
図表1-1-1-10 性別、年齢別の就業者数の変化

(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

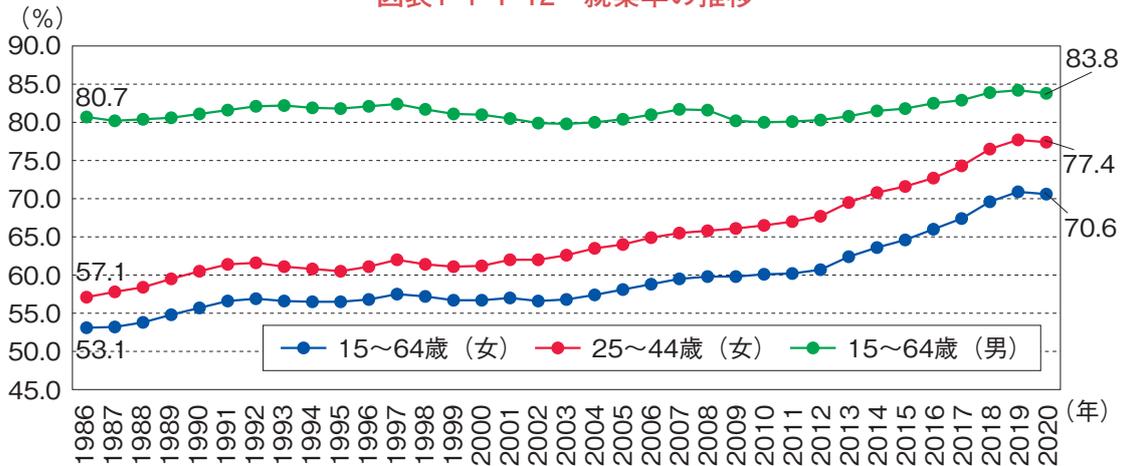
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-11 高齢者の就業者数の推移



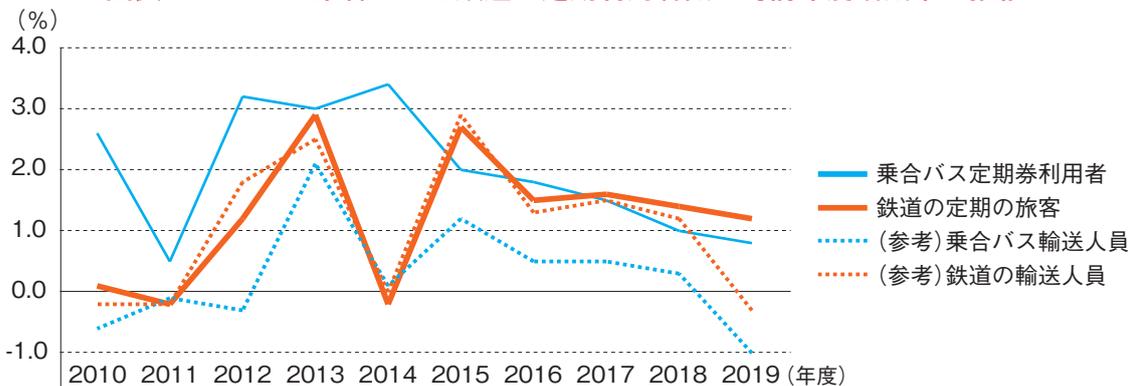
注：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

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

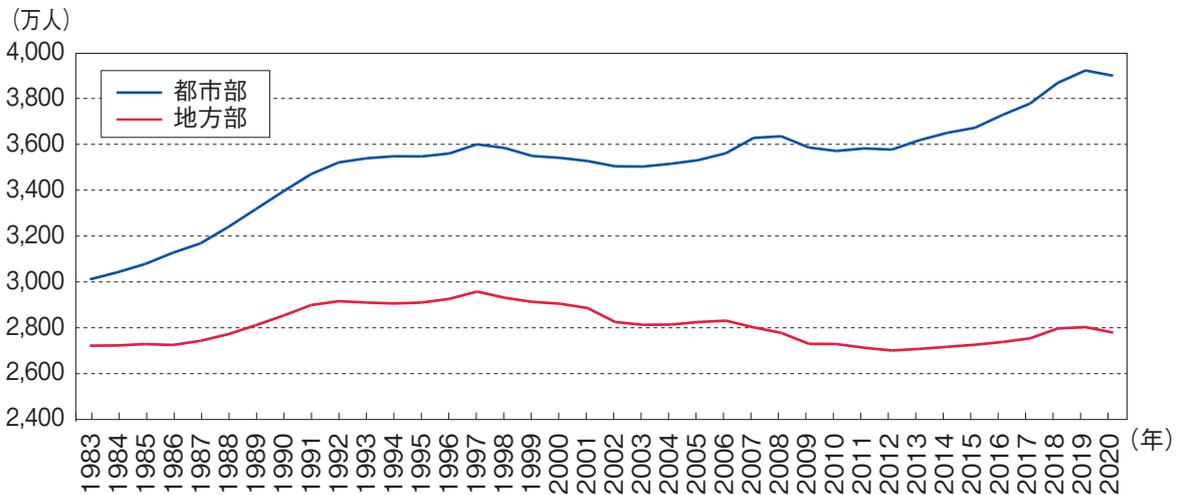
b. 都市部と地方部の就業者数

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っており、2020年は3,899万人（2012年の3,577万人から322万人増加（9.0%増））となった。

これに対して、地方部は、1997年にピーク（2,958万人）を迎えた後は減少してきたが、近年は人口が減少している（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

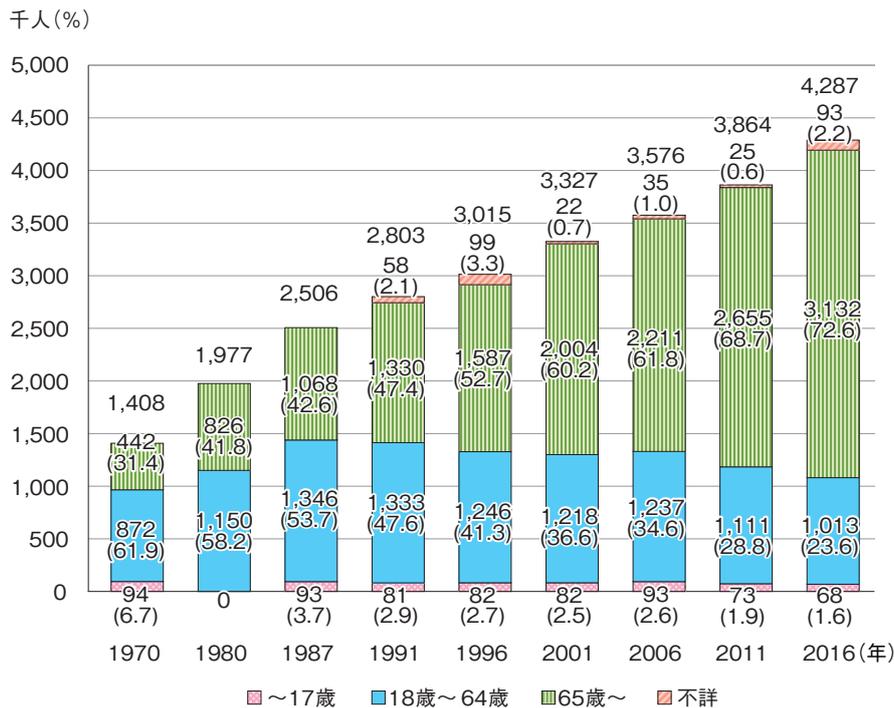
(4) 障害者の状況

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。

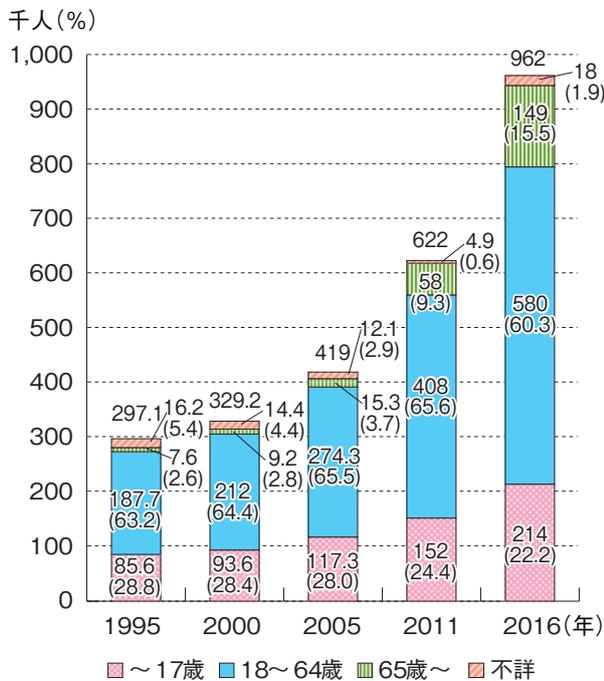
図表1-1-1-15 身体障害児・者(在宅)数の推移



注：1980年は身体障害児(0~17歳)に係る調査を行っていない。

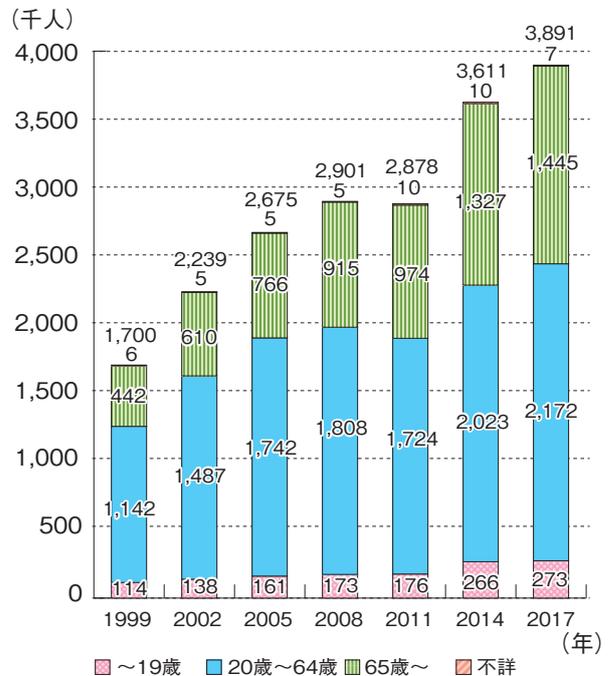
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(1970年, 1980年, 1987年, 1991年, 1996年, 2001年, 2006年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2011年, 2016年)

図表1-1-1-16 知的障害者(在宅)数の推移



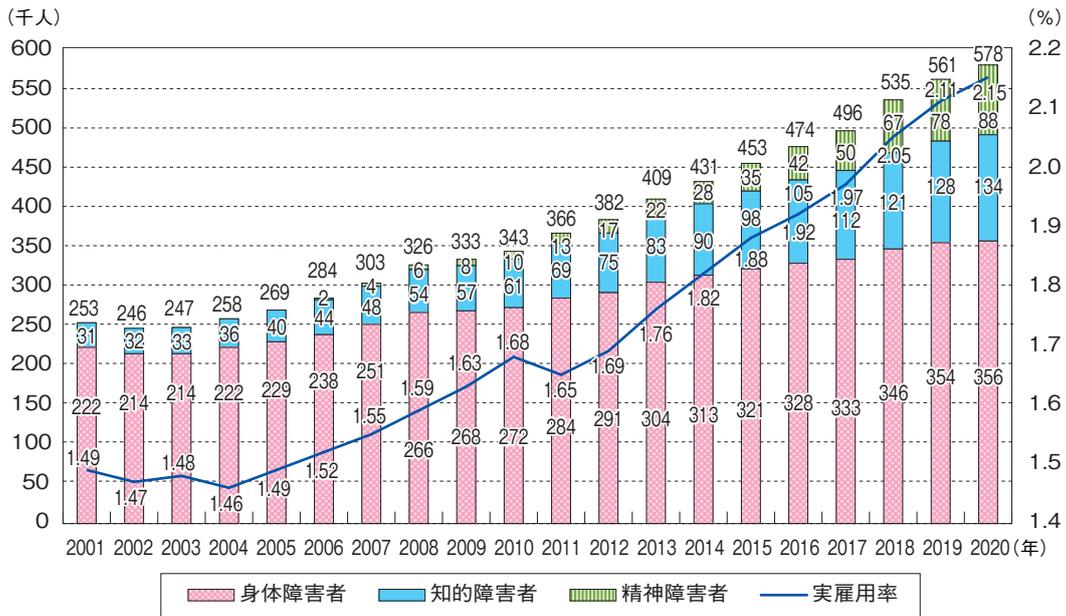
資料：厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(1995年, 2000年, 2005年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2011年, 2016年)

図表1-1-1-17 精神障害者(外来)数の推移



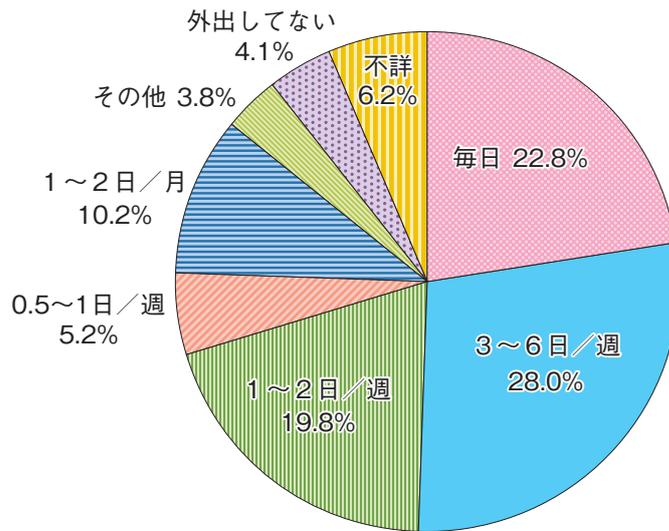
資料：厚生労働省「患者調査」(1999年, 2002年, 2005年, 2008年, 2011年, 2014年, 2017年)から厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部作成

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

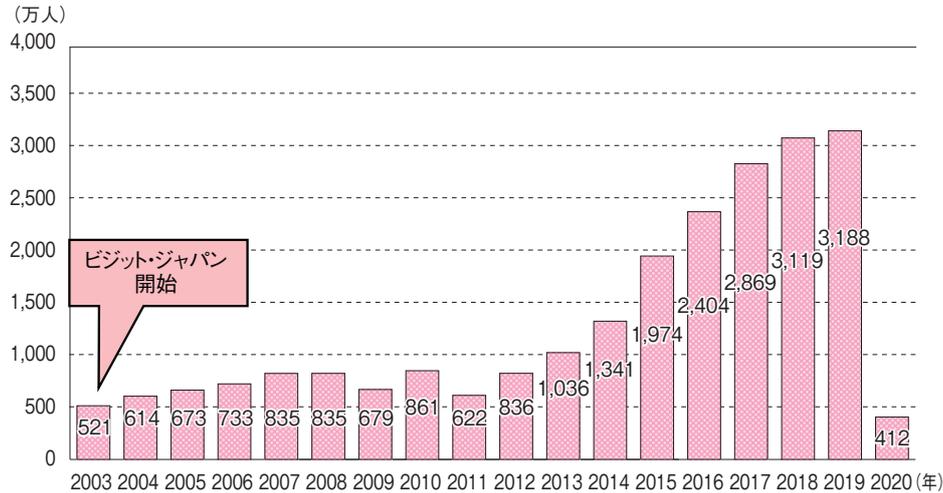
a. 訪日外国人旅行者の動向

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。

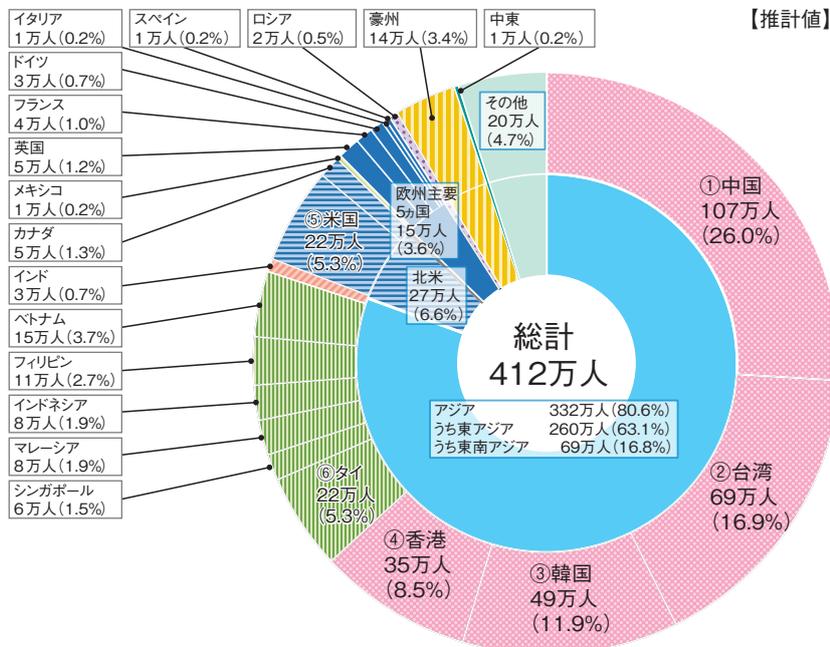
2020年の訪日外国人旅行者による日本国内における消費額は、2020年4-6月期、7-9月期、10-12月期の調査が中止となったが、1-3月期の調査結果により試算すると7,446億円となった。

図表1-1-1-20 訪日外国人旅行者数の推移



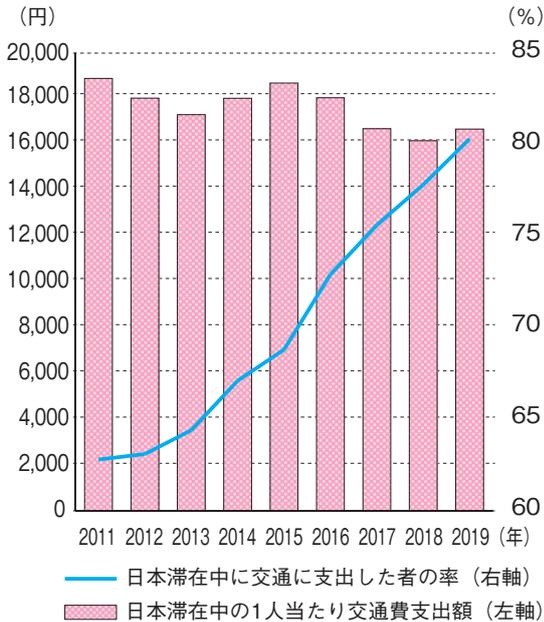
注) 2019年以前の値は確定値、2020年の値は推計値 %は対前年同月比
 出典：日本政府観光局 (J N T O)

図表1-1-1-21 国籍・地域別の訪日外国人旅行者数 (2020年)



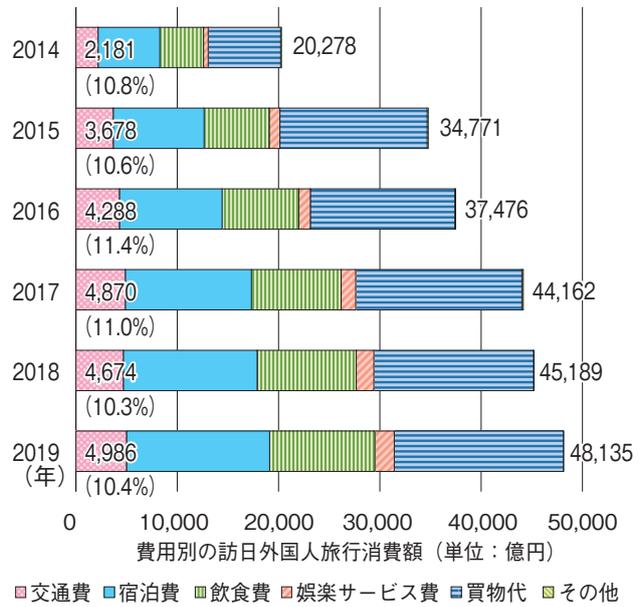
※ ()内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
 ※ その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。
 ※ 数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。
 ※ 日本政府観光局 (J N T O) 資料より観光庁作成

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

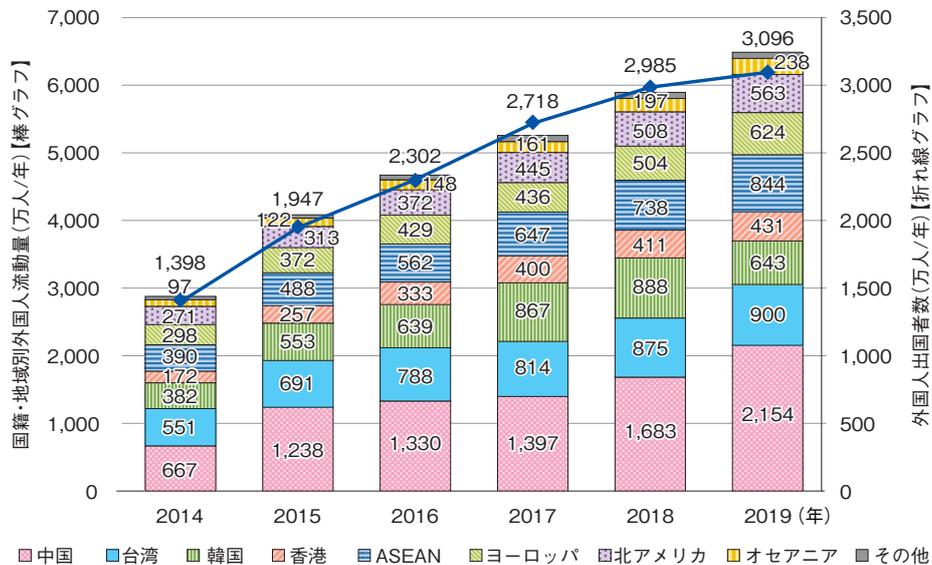


資料：同左

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。

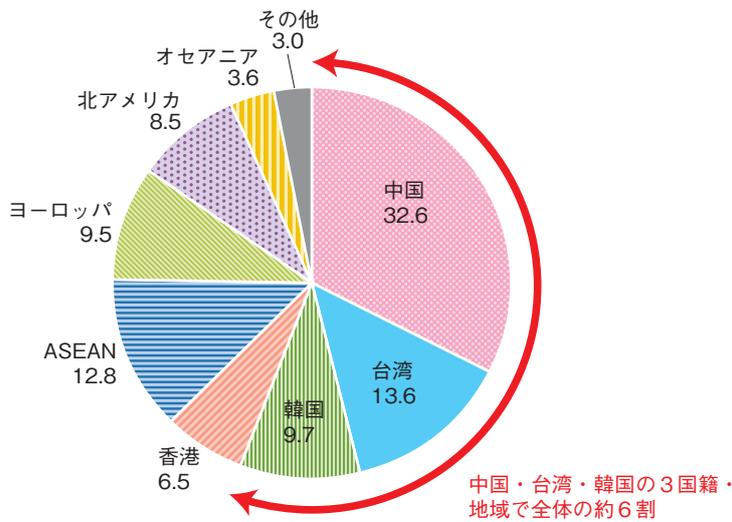
図表1-1-1-24 国籍・地域別の移動量と出国者数の変化



注：同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く

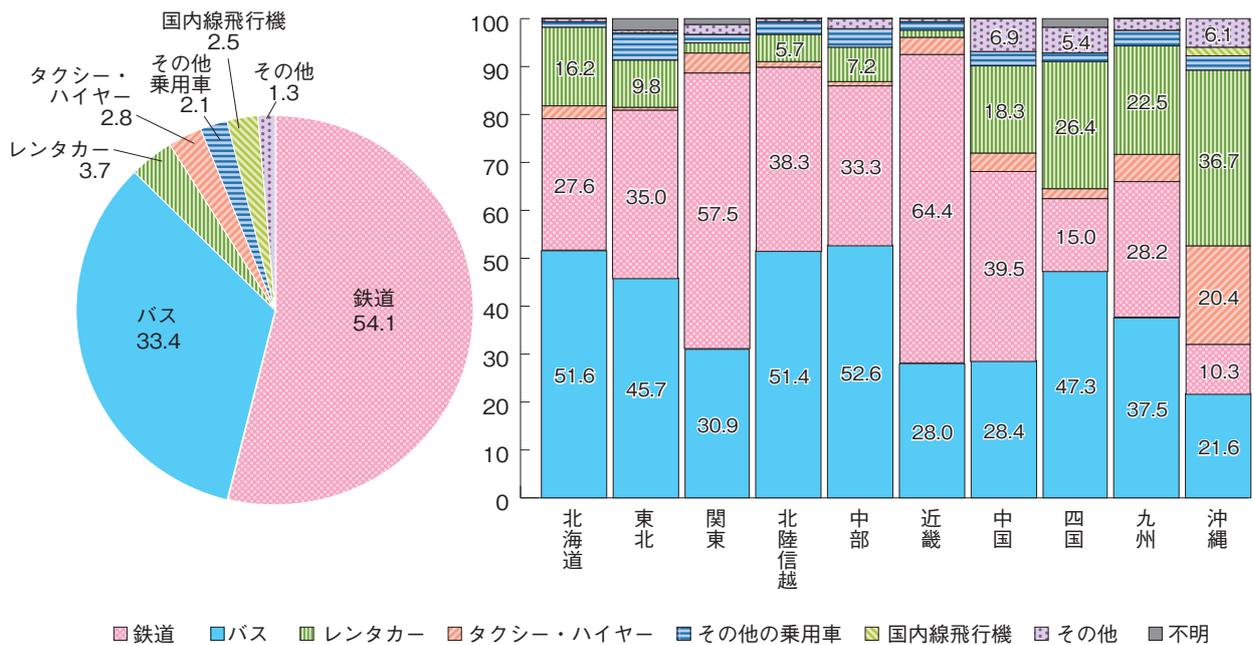
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」、法務省「出入国管理統計」

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)



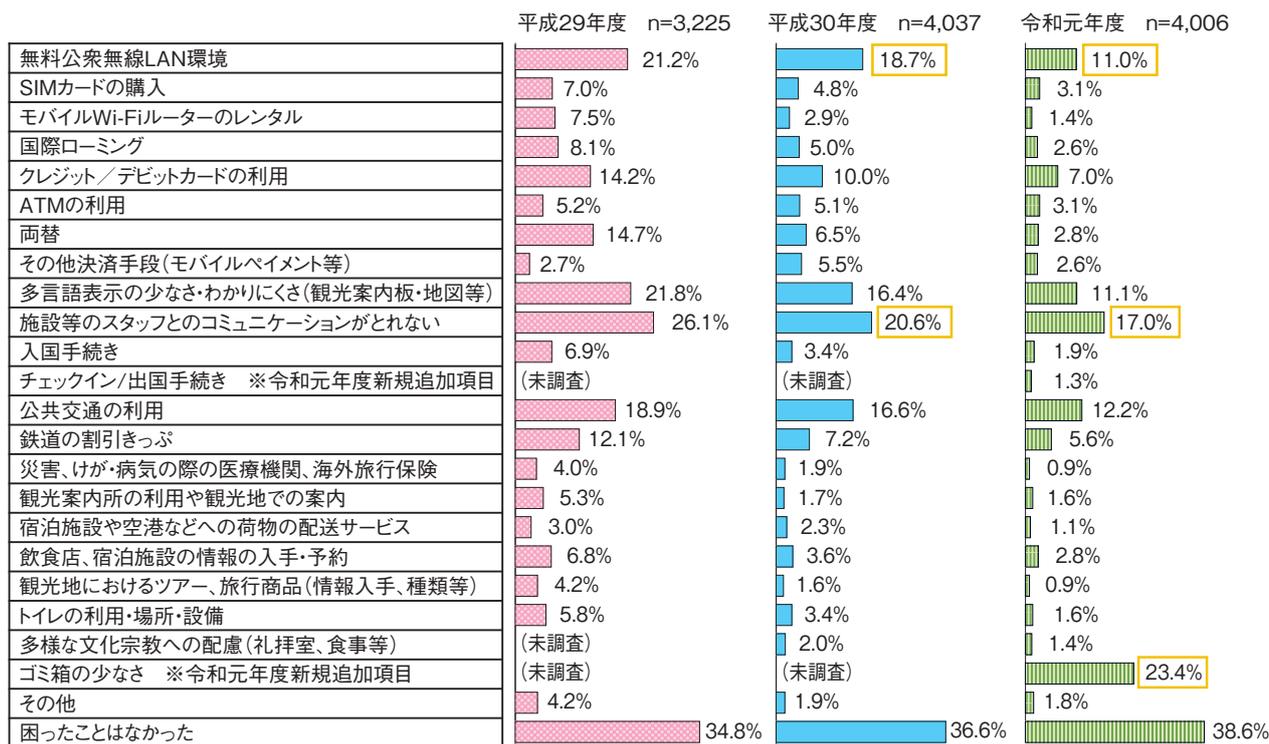
注1：(左図) 同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く。交通機関不明を除く。
注2：(右図) 地域ブロックは地方運輸局単位で集計。入国港から最初訪問地までの移動と最終訪問地から出国港までの移動及び発着地不明を除き、国内訪問地間の運輸局内々移動を対象。
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」

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とする。

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。

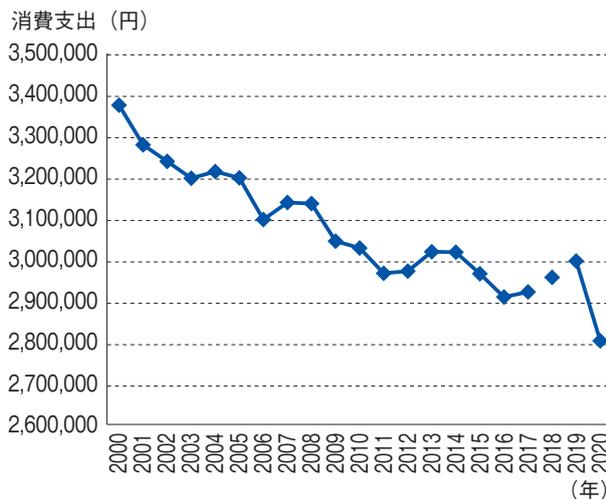
こうした中、家計の交通に関する支出の変化について見ると、公共交通運賃^(※2)への支出は、20年間で57.3%減少して2020年は3.0万円となった。特に2020年は前年から50.0%減少しており、年間の減少幅が、消費支出総額と同様、20年間で最も大きい。また、消費支出総額に占める公共交通運賃への支出の割合は、2019年まで2.0%前後でほぼ横ばいのまま推移していたが、2020年は急減し、

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。

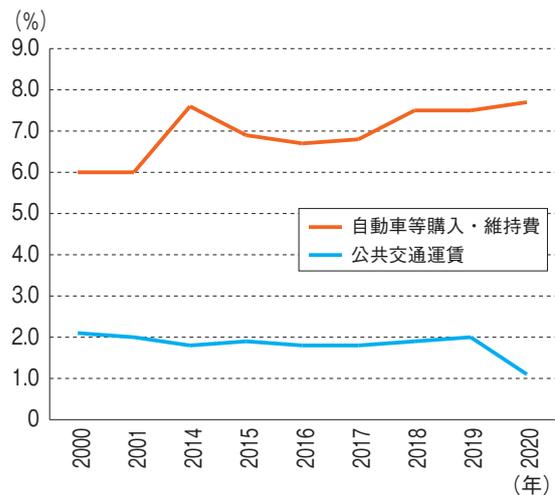
- (※1) 2018年の家計簿改正による影響は考慮していない。以下、2017年以前と2018年以降の消費支出を比較する記述において、同じ。なお、家計簿改正は2018年に調査世帯の半数に対し行われ、翌年2019年に全調査世帯に対して行われた。この家計簿改正は、記入負担の軽減と記入漏れの防止を目的としたものであり、2018年以降は2017年以前に比べてより精緻に家計収支を捉えられる。その一方で結果数値を押し上げる影響がある。そのため、2018年以後の記入金額は、2017年以前と比べ増加する傾向がある。また、同理由により2019年以降の記入金額は、2018年以前と比べさらに増加する傾向がある。
-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

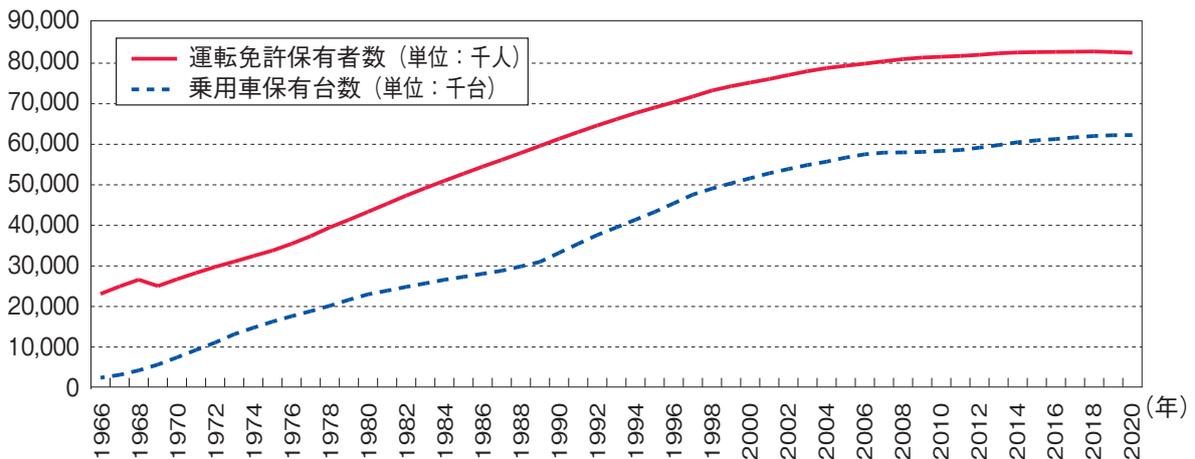
(7) 自家用車の保有状況

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



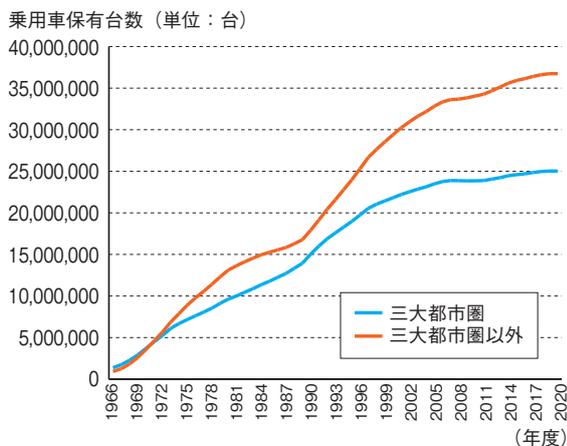
資料：運転免許保有者数については警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から、国土交通省総合政策局作成

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。

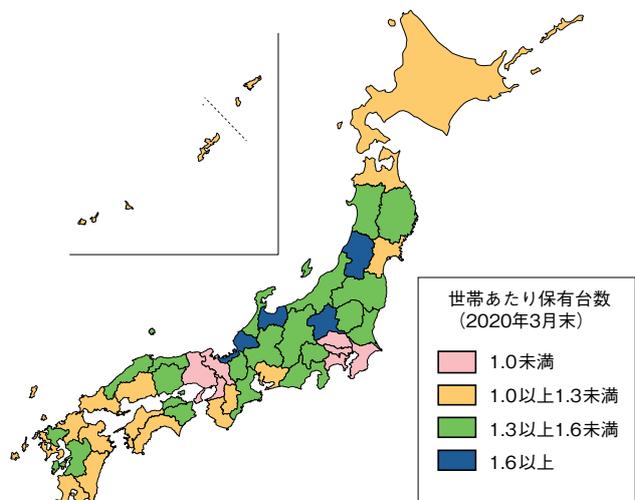
図表1-1-1-32 三大都市圏と三大都市圏以外の乗用車保有台数の推移



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

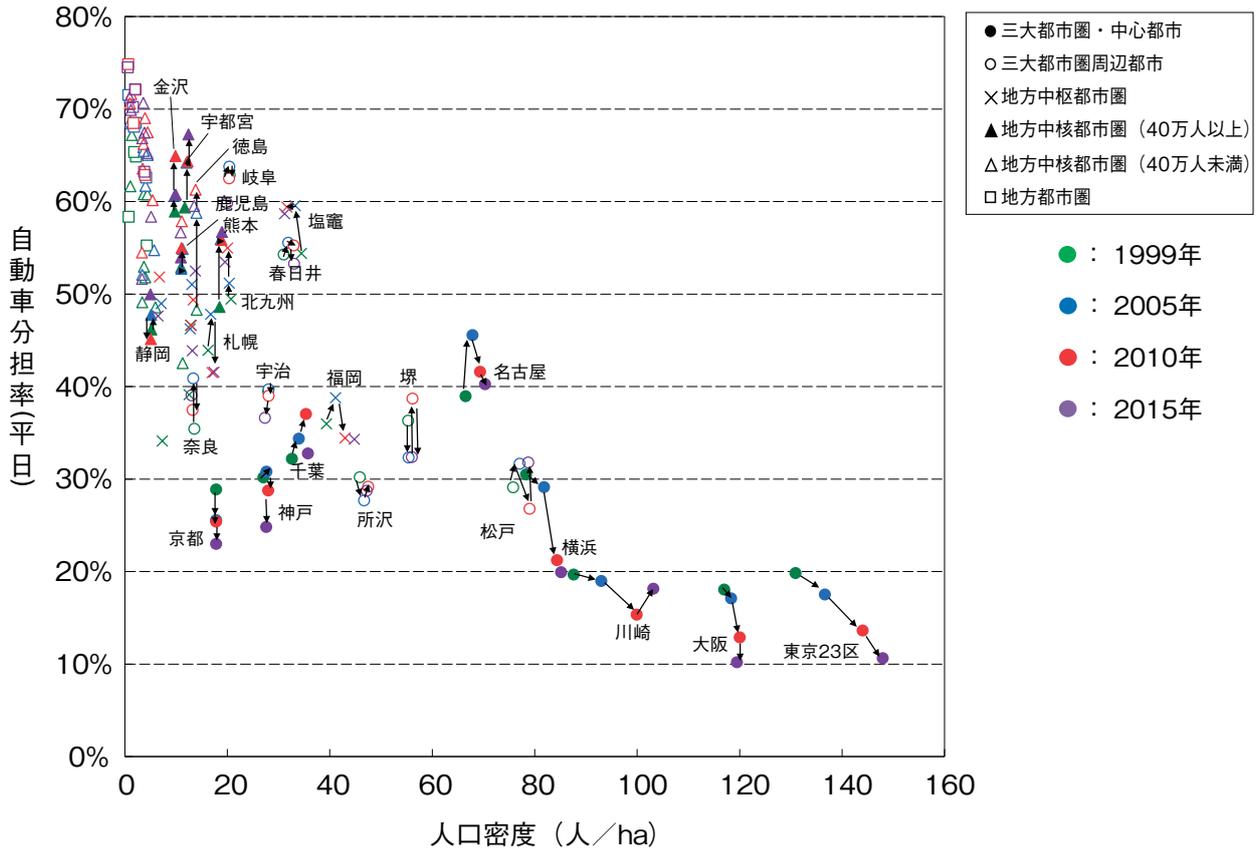
図表1-1-1-33 都道府県別1世帯当たりの乗用車の保有台数



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



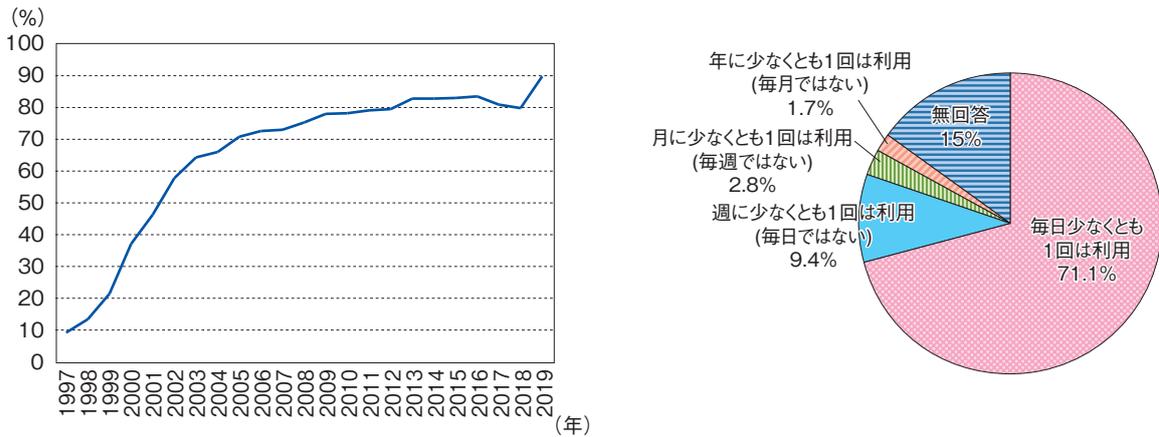
資料：国土交通省都市局作成

(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%

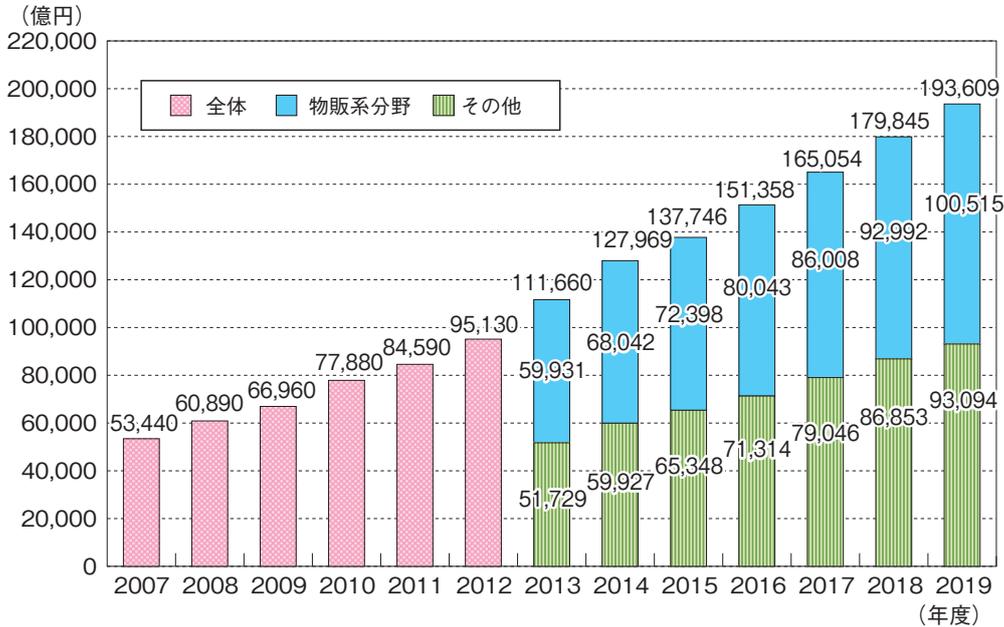
資料：内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」（世論調査報告書、平成28年12月調査）

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。

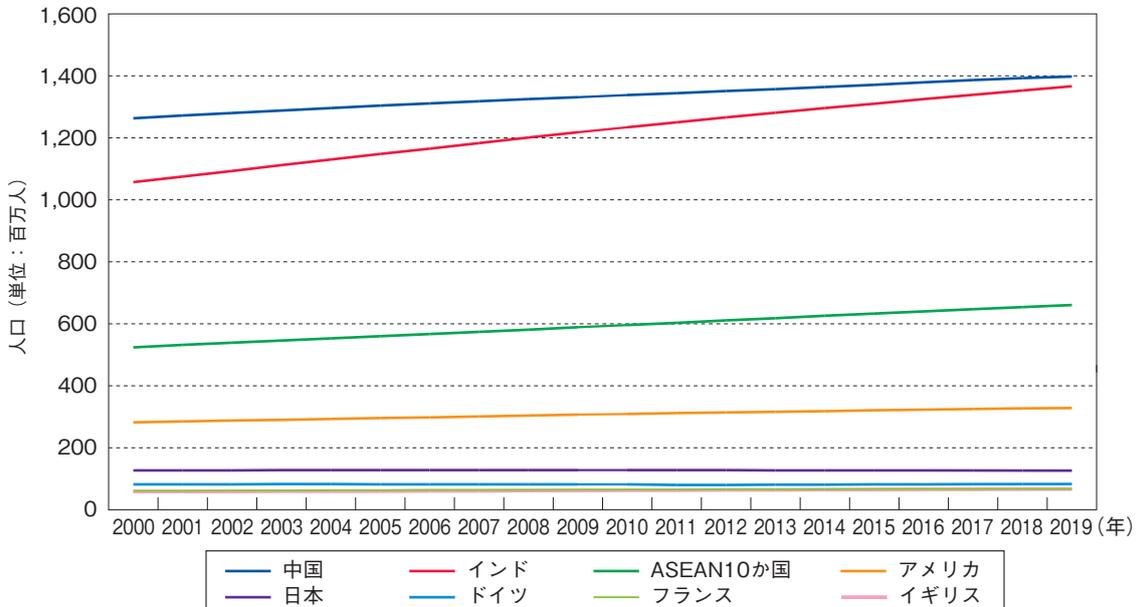
(10) 世界の社会・経済の動向

(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

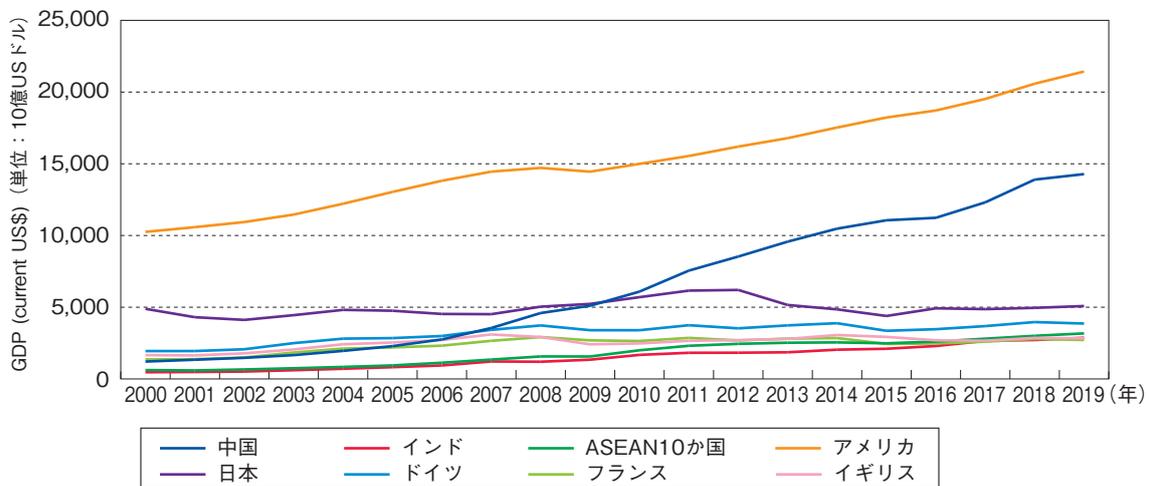
b. 世界各国の国内総生産（ドルベース）

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

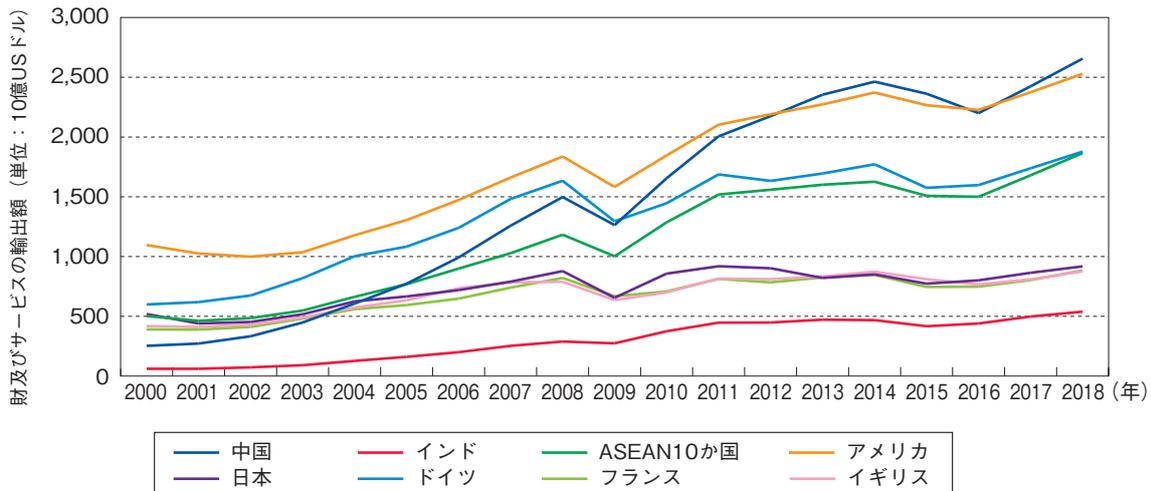
c. 世界各国の輸出額及び輸入額

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。

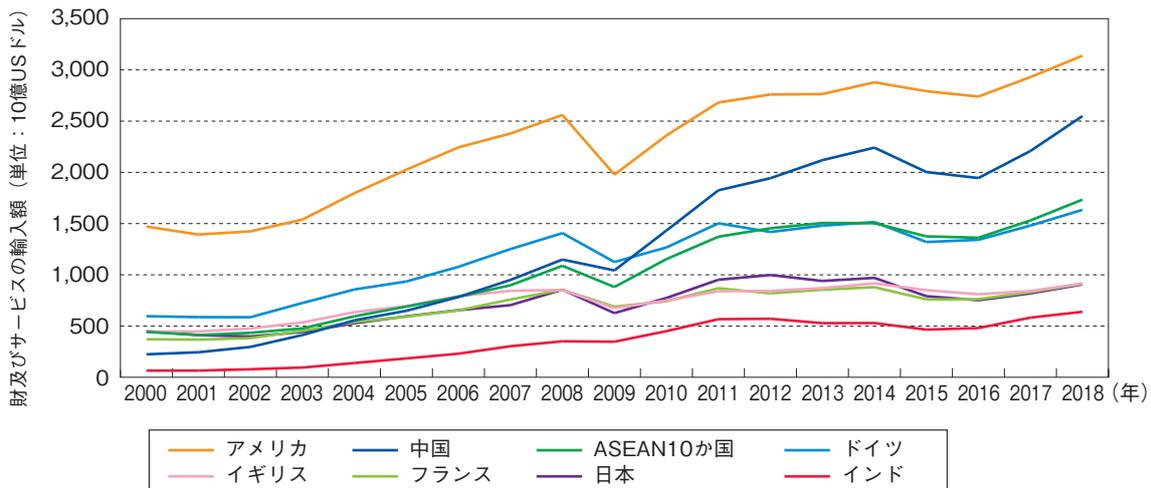
中国やASEAN10か国の輸出額及び輸入額の大幅な増加は、これらの国々の港湾や空港における取扱貨物量の大幅な増加（図表1-3-3-5, 1-3-4-5参照）の要因の1つと考えられる。

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