

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。

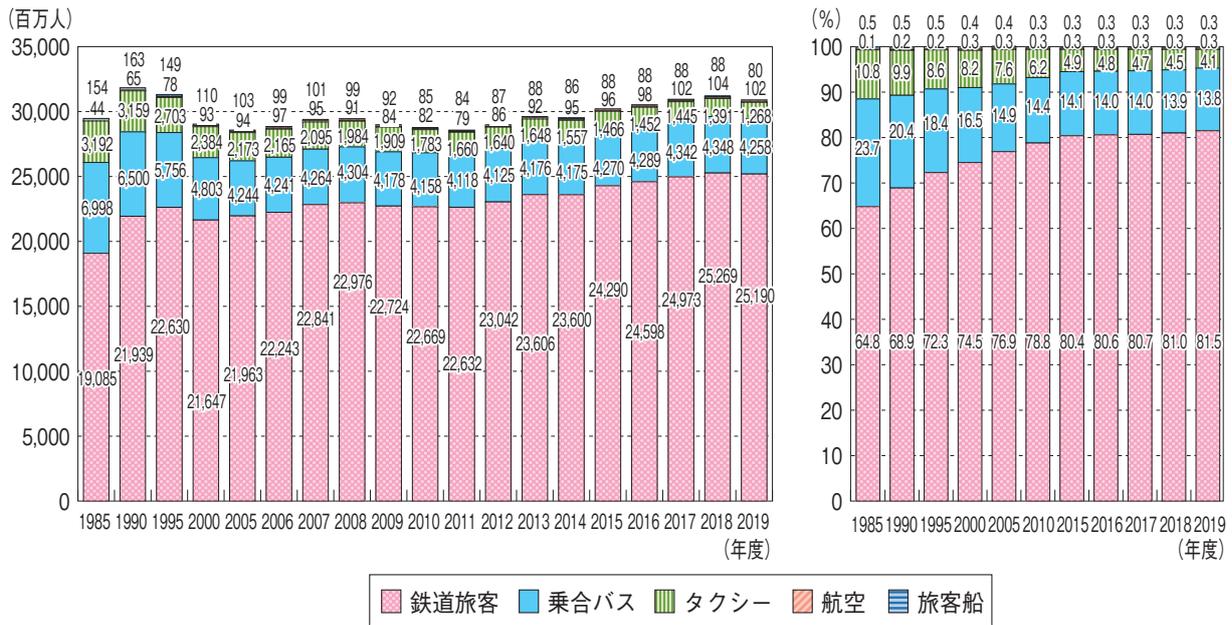
2019年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が81.5%、乗合バスが13.8%、タクシーが4.1%を占めており、航空は0.3%、旅客船は0.3%である。

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。

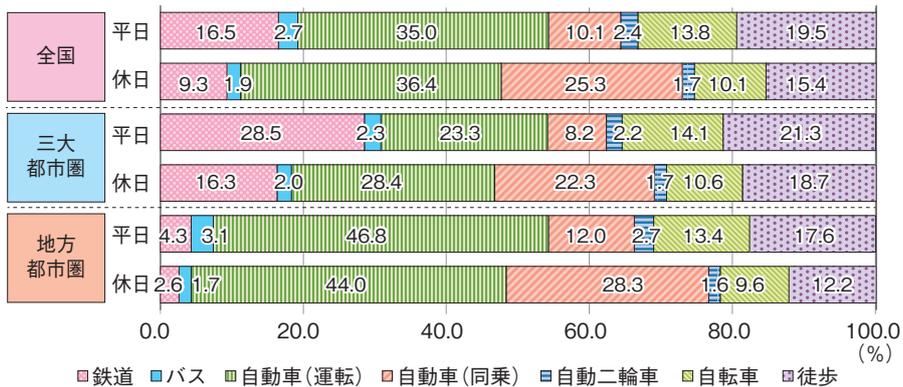
タクシーは、鉄道や乗合バスを時間的・空間的に補完する形で、個々の旅客のニーズに対応したドア・ツー・ドアの輸送を24時間営業で行っているが、1台あたりの輸送量が少ないことから、分担率は低い。

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

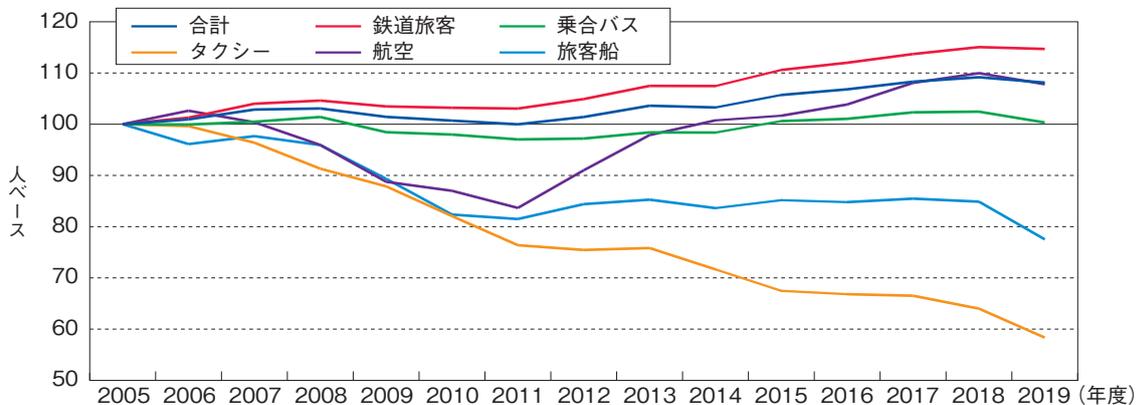
年度に5年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

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。

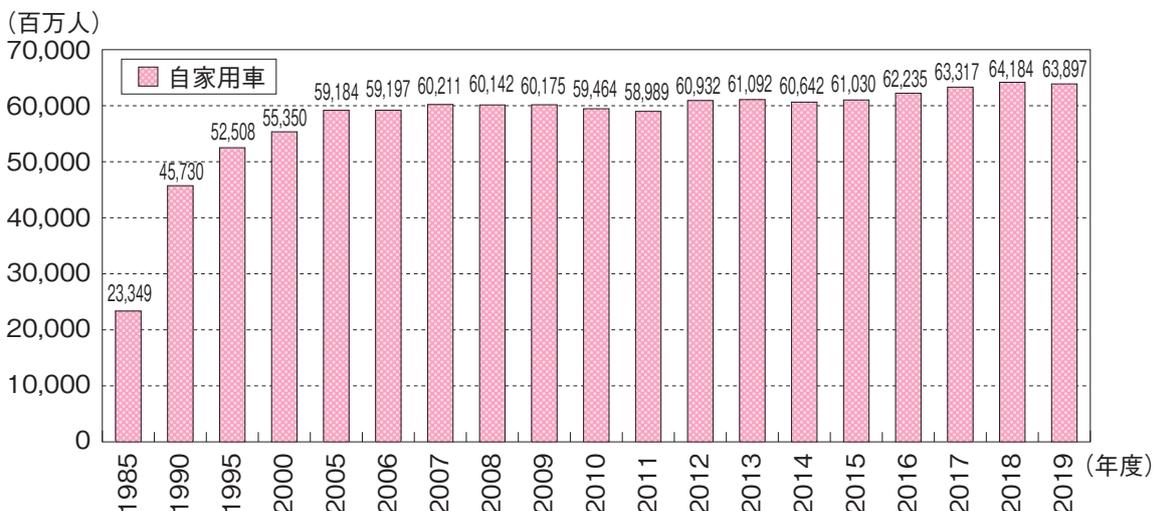
図表1-2-1-3 国内旅客輸送量（人ベース）の推移（2005年度を100とした場合の動き）



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

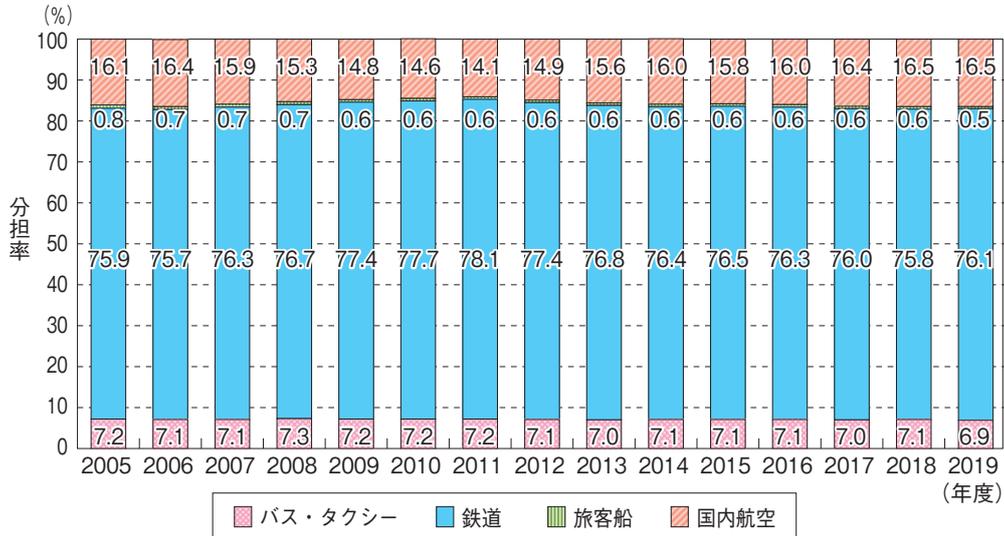


資料：「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

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。

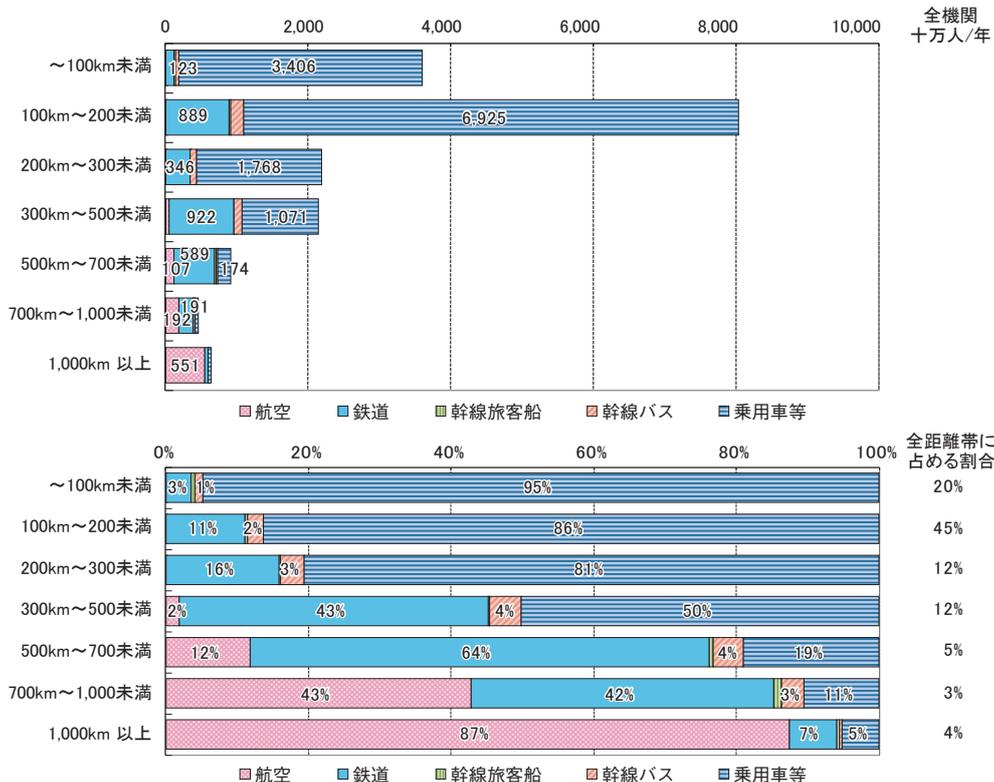
人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシーが低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

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

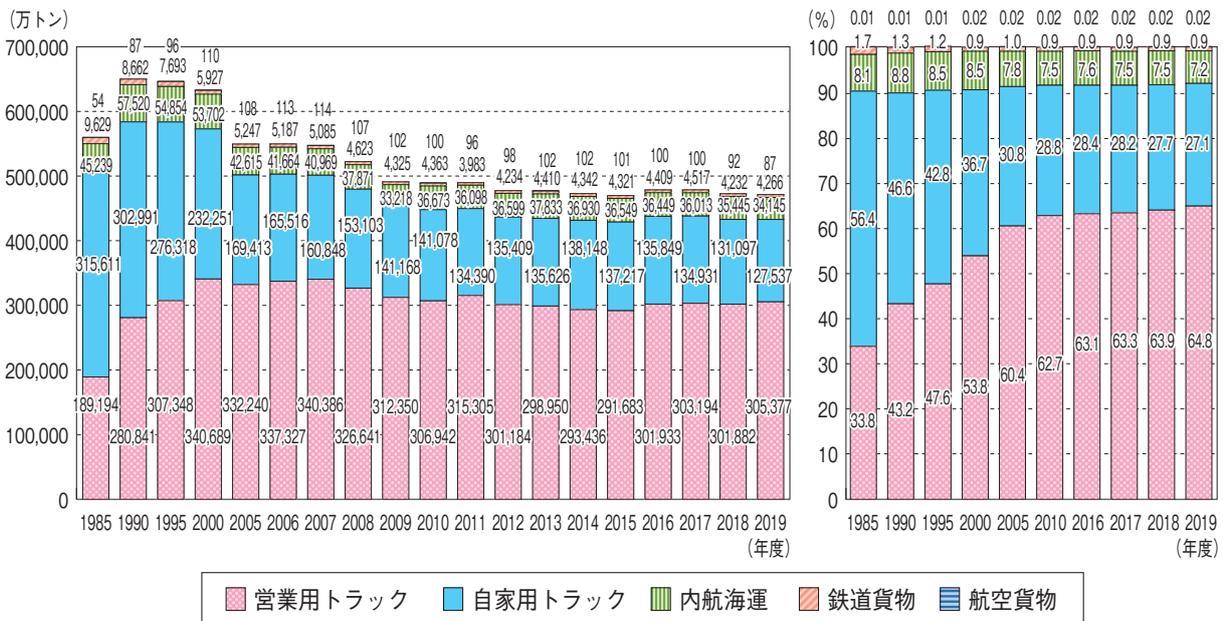
我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少（図表1-1-1-5参照）や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少（図表1-1-1-7参照）があると考えられる。

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。

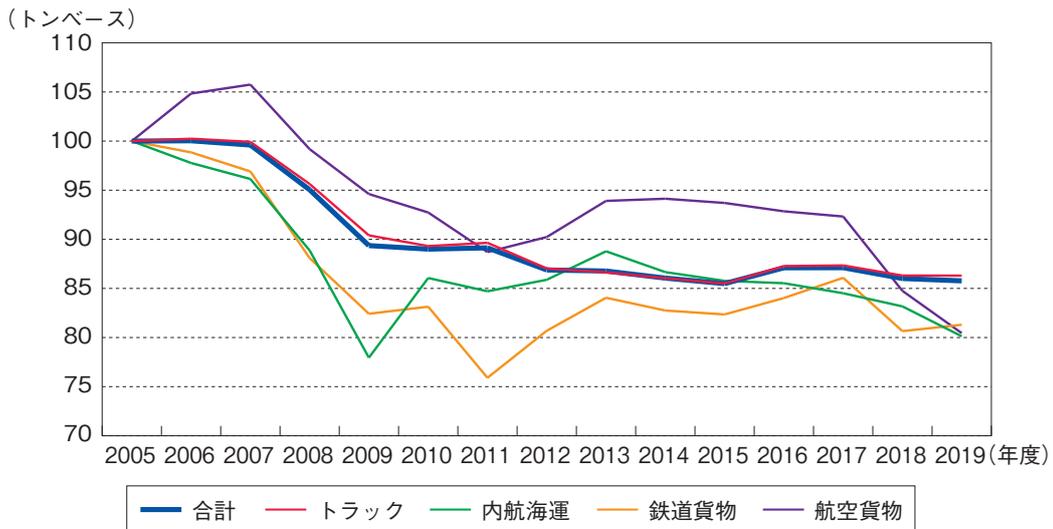
図表1-2-1-7 国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



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

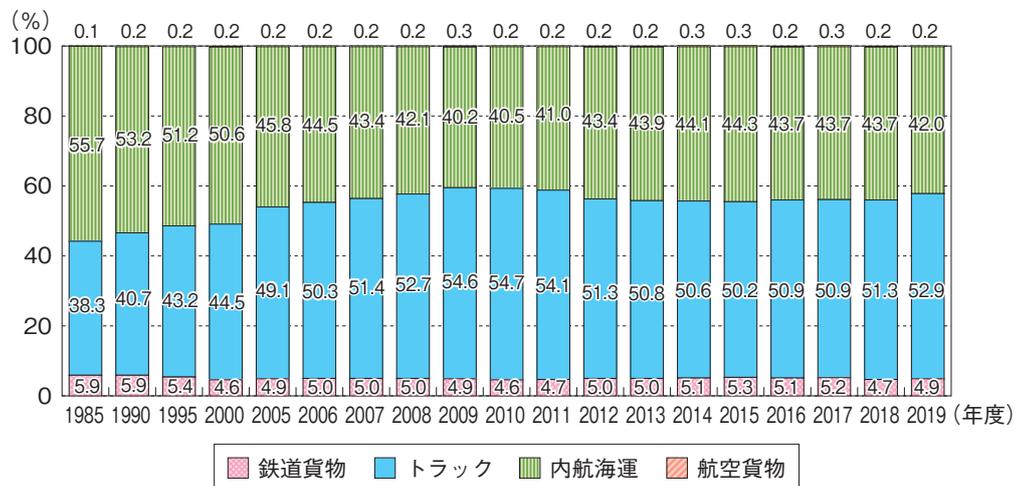
このように、国内貨物輸送量は、トンベースでは減少しているものの、BtoBの商取引において貨物出荷の小口化に伴い出荷件数が増加し（図表1-1-1-8参照）、またインターネットを介した電子商取引はBtoCやCtoCの分野の拡大（第1章（8）参照）によって売り主から買い主への小口輸送が増加したため、宅配便取扱個数が大幅に増加してきている（図表1-3-1-23参照）。

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

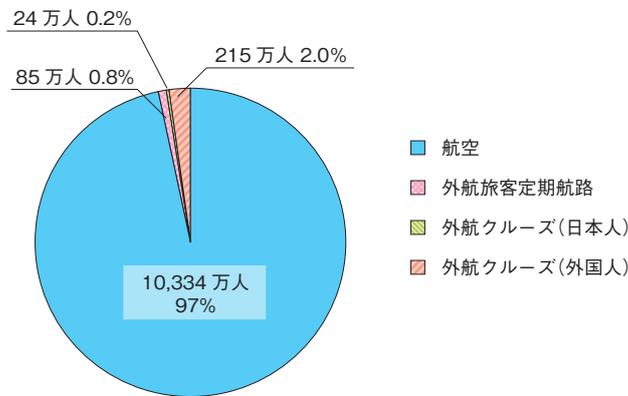
(3) 国際旅客輸送

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）。

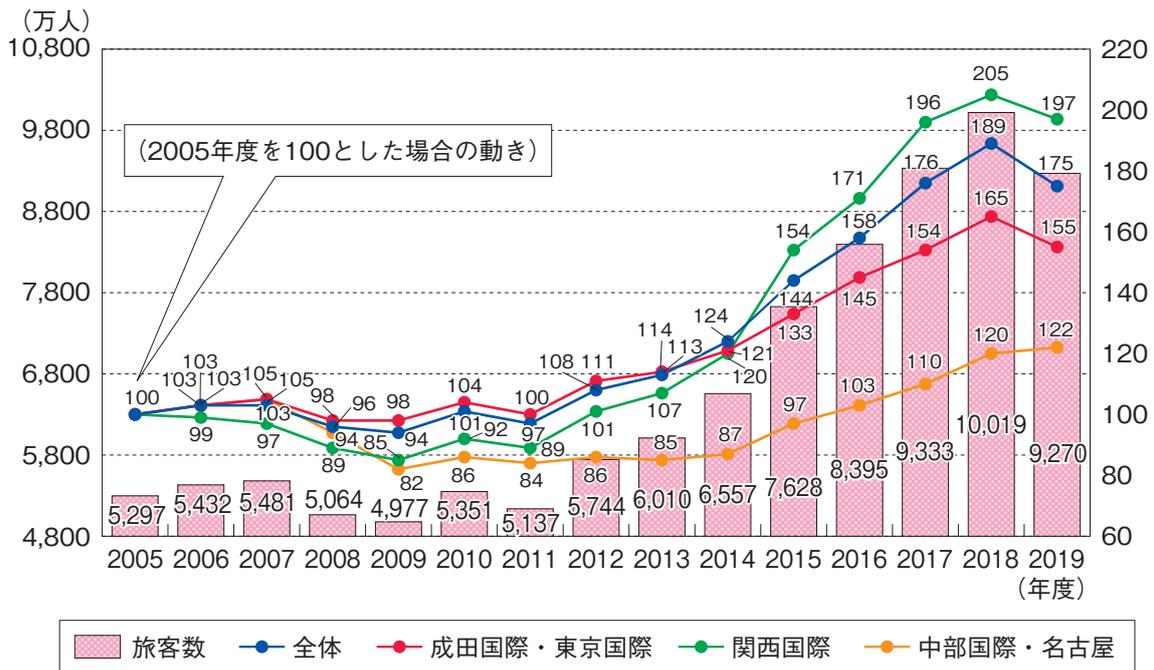
図表1-2-1-10 我が国を発着する国際旅客輸送量の内訳とその比率（2019年）



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



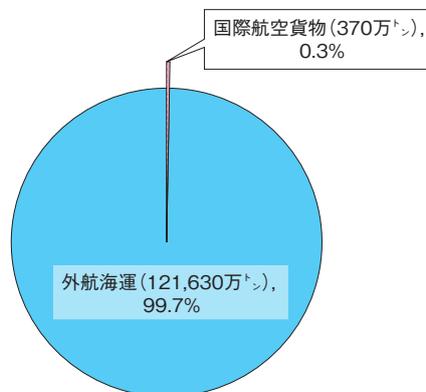
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省総合政策局作成

(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）。

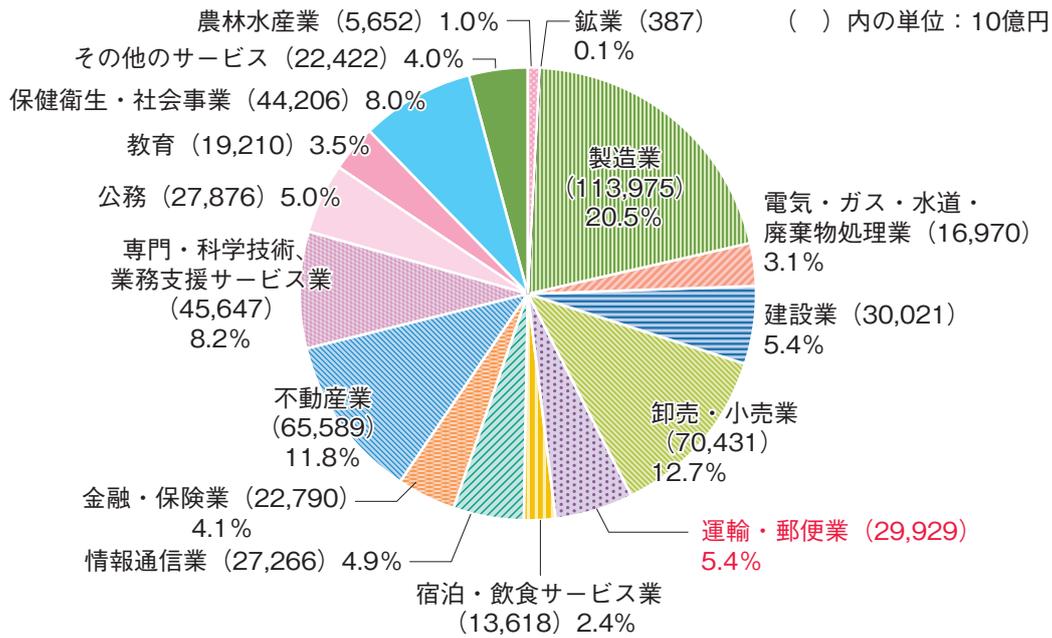
2019年12月下旬に中国武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症は、2021年5月時点で全世界の感染者数が1.7億人に達しているとされる。ここでは、新型コロナウイルス感染症による交通への影響を見ていく（(7) 参照）。

(1) 交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

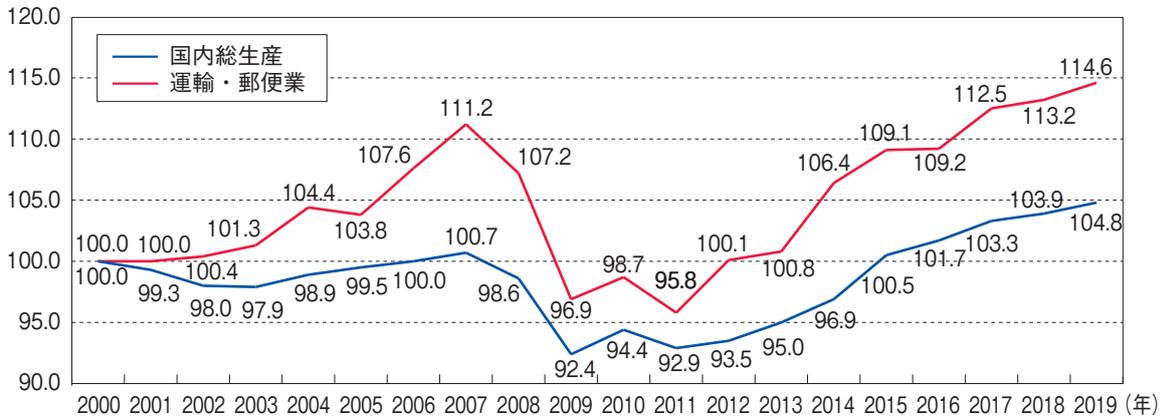
2019年の運輸・郵便業（以下「交通事業」という。）の国内総生産は29.9兆円であり、我が国の国内総生産全体の5.4%を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、リーマンショックの発生した2008年に大きく落ち込み、近年は回復している。

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。

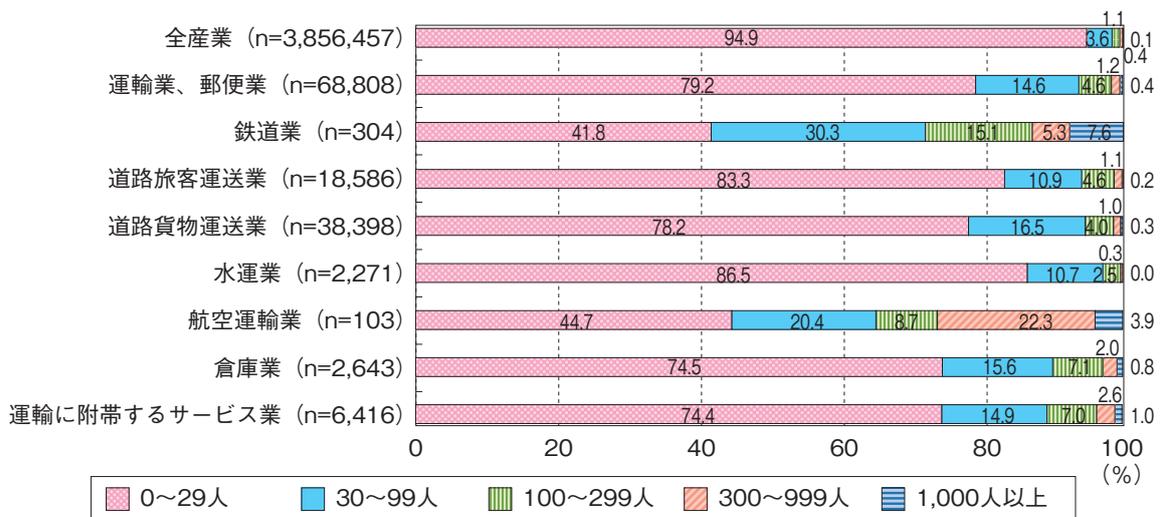
雇用者数について見ると、常用雇用者数が30人以上の企業等の割合は、産業全体では5%程度にとどまるのに対し、交通事業は20%程度と高く、中でも鉄道と航空は半数程度と高い。

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

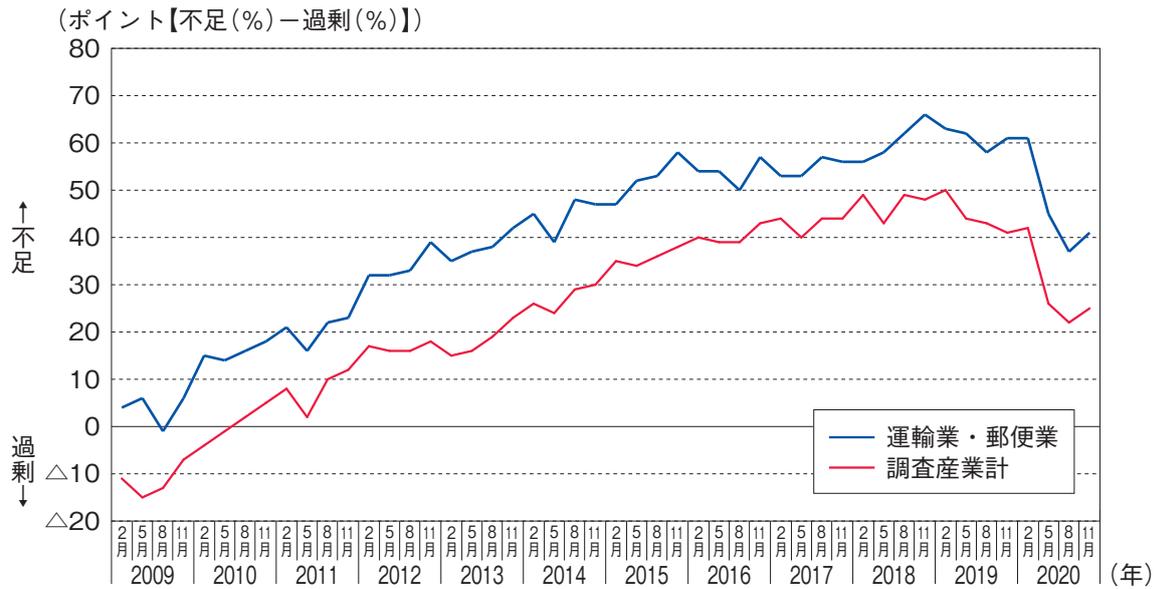
(2) 交通事業の就業者数

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。

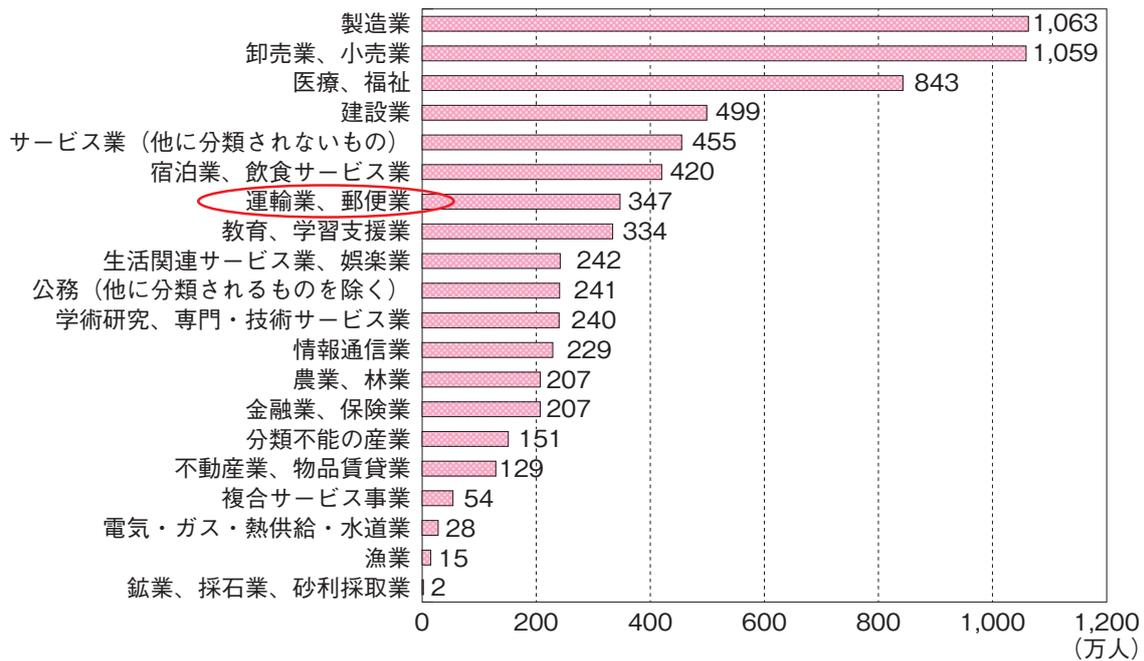
図表1-2-2-5 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



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。

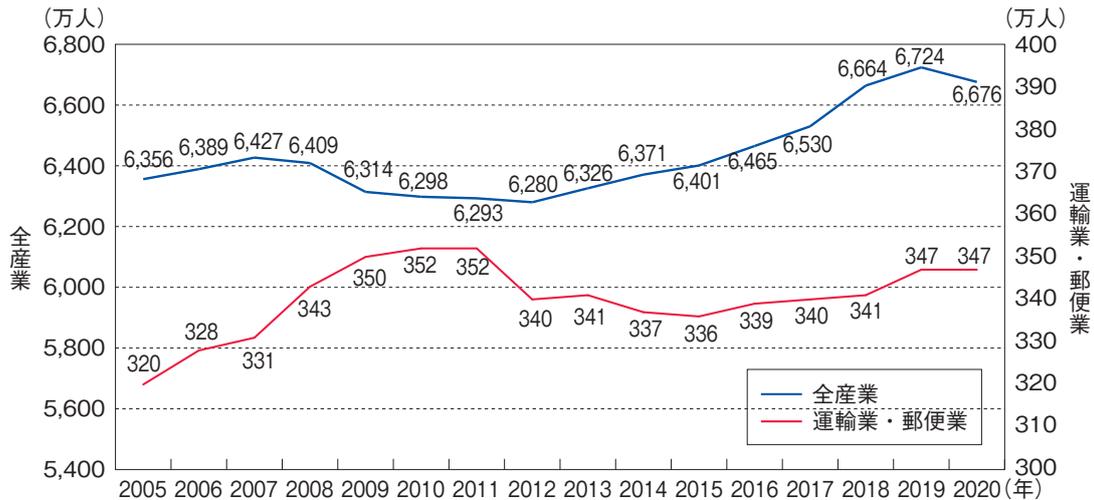
資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から、国土交通省総合政策局作成

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

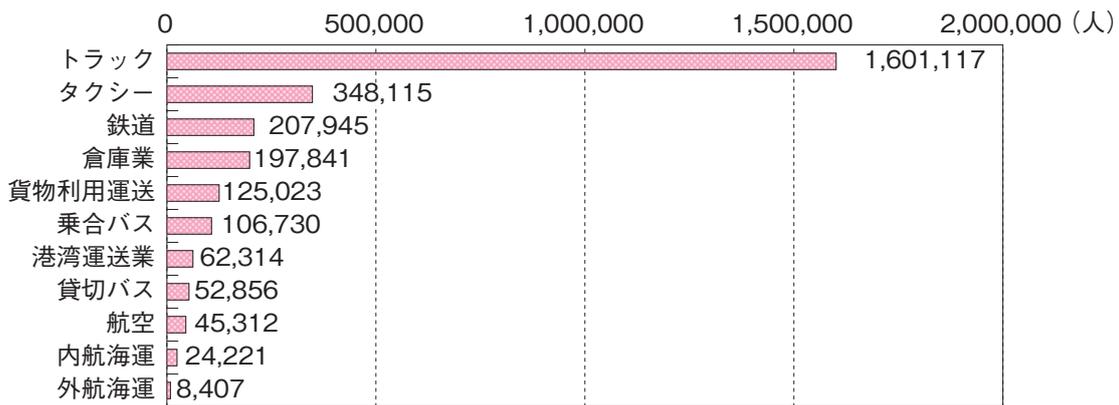


注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

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。

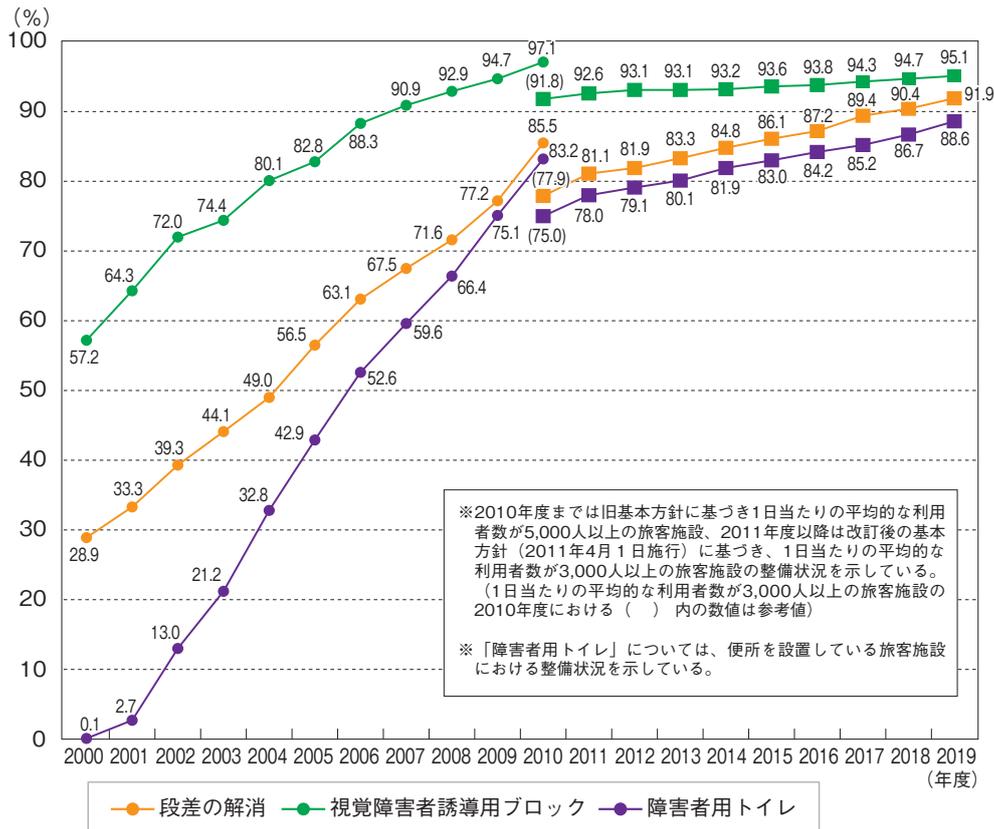
a. 旅客施設におけるバリアフリー化

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



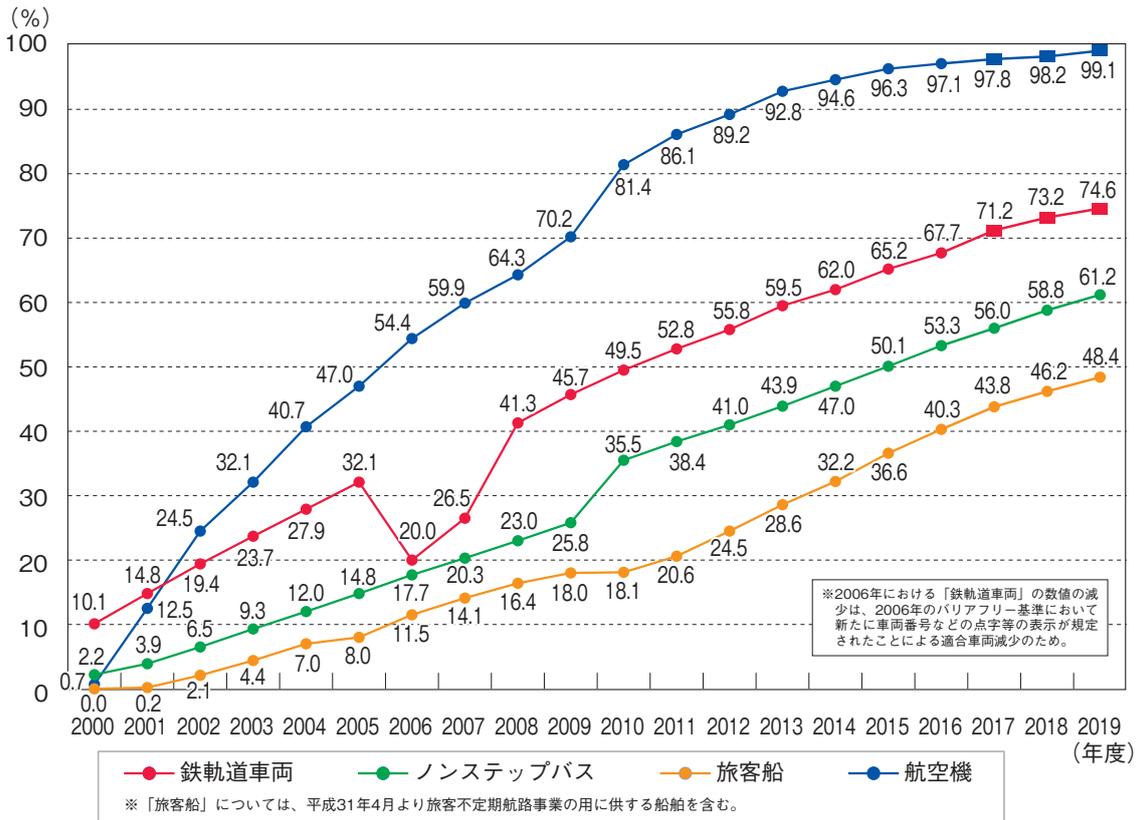
資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

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。

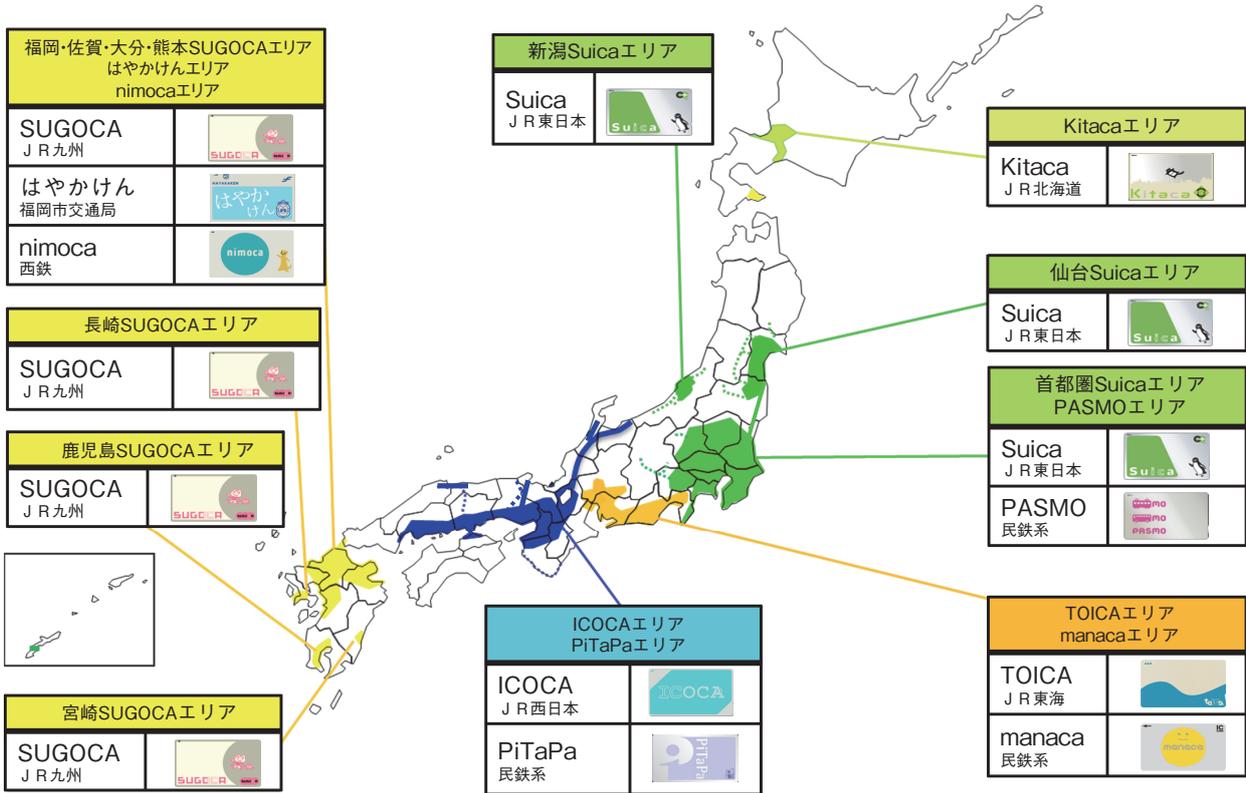
2013年3月には、三大都市圏や地方拠点都市で多く普及している10種類の交通系ICカード（以下この項で「10カード」という。）の相互利用が始まり、1枚の10カードで公共交通機関を利用できる範囲が大幅に拡大した。また、カードによっては、定期券や割引サービスの機能を持つもの、商業施設等で利用可能な電子マネーの機能を持つものもある。

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

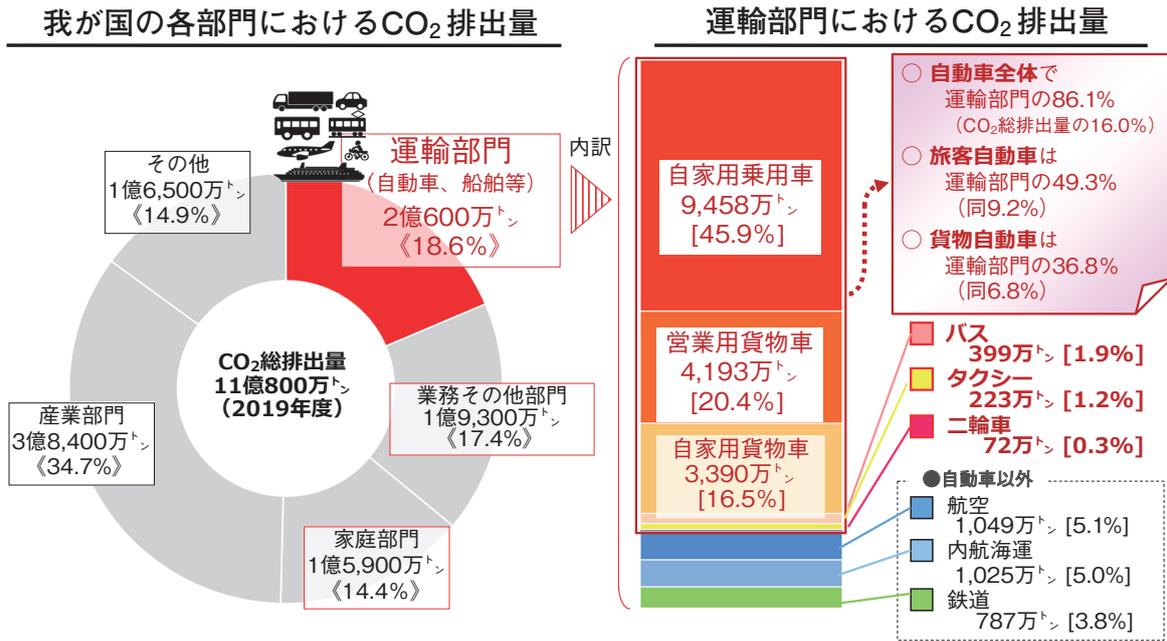
交通事業等においては、自動車等の輸送用機器の使用により、温室効果ガスである二酸化炭素の排出等を通じて環境に影響を及ぼしている。ここでは、地球温暖化対策に関連深い事項の動向を見る。

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。

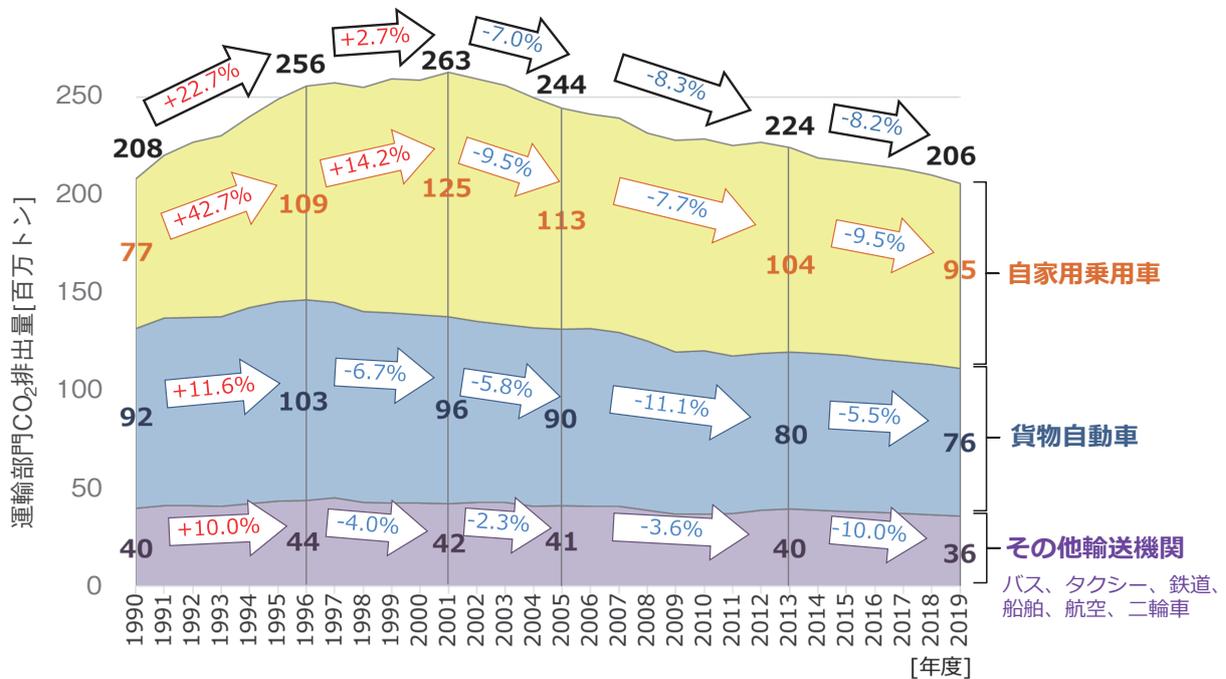
また、運輸部門のエネルギー起源二酸化炭素排出量の推移を見ると、1990年度から1996年度までの間に22.7%も増加したが、その後、ほぼ横ばいとなり、2001年度を境に減少に転じている。近年における減少の背景には、自動車の燃費改善や輸送量の減少等があるものと考えられる。

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



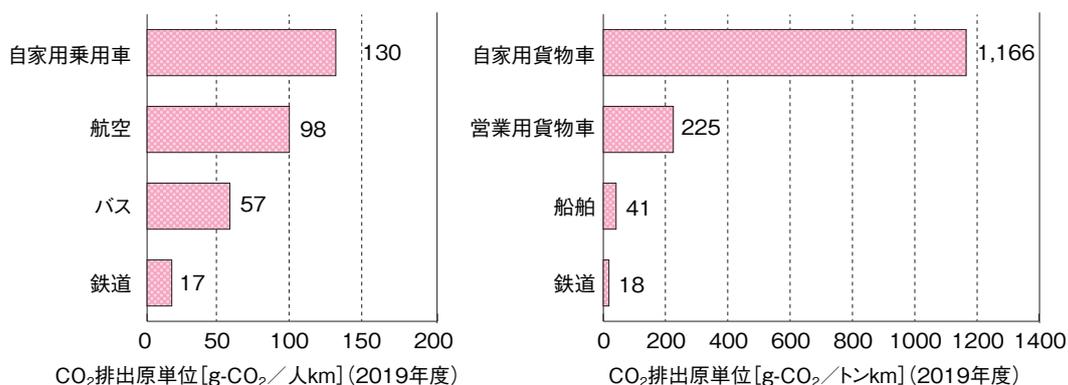
注：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である。
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2019年度）確報値」から国土交通省総合政策局環境政策課作成

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。

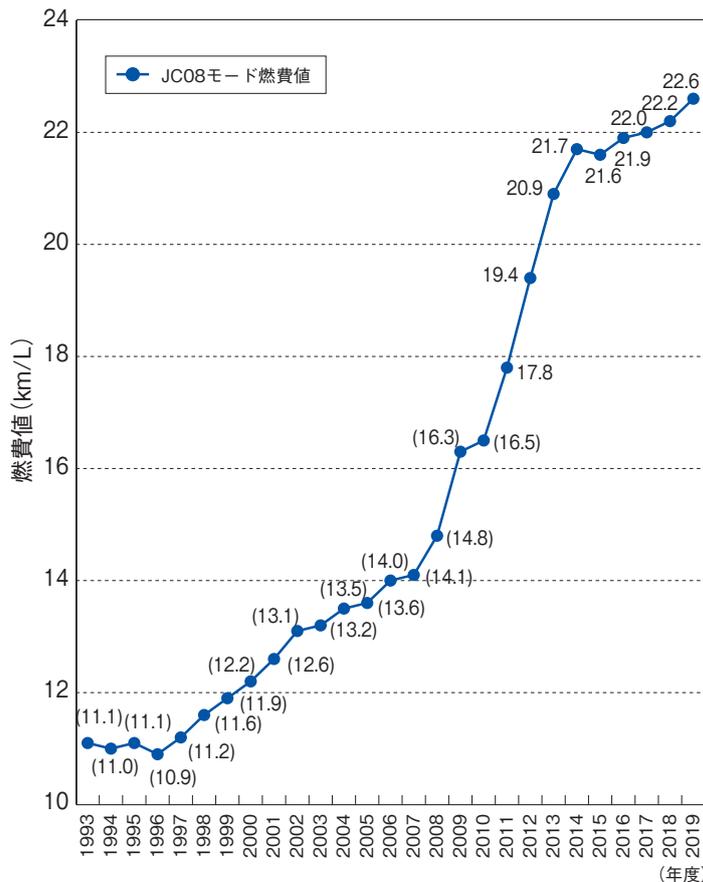
図表1-2-2-15 輸送量当たり二酸化炭素排出量（旅客輸送（左図）及び貨物輸送（右図））



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～

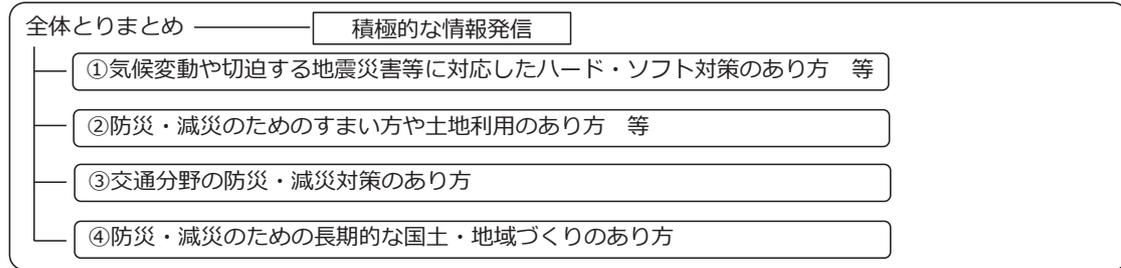
総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～



- 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

国土強靱化
NATIONAL RESILIENCE

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

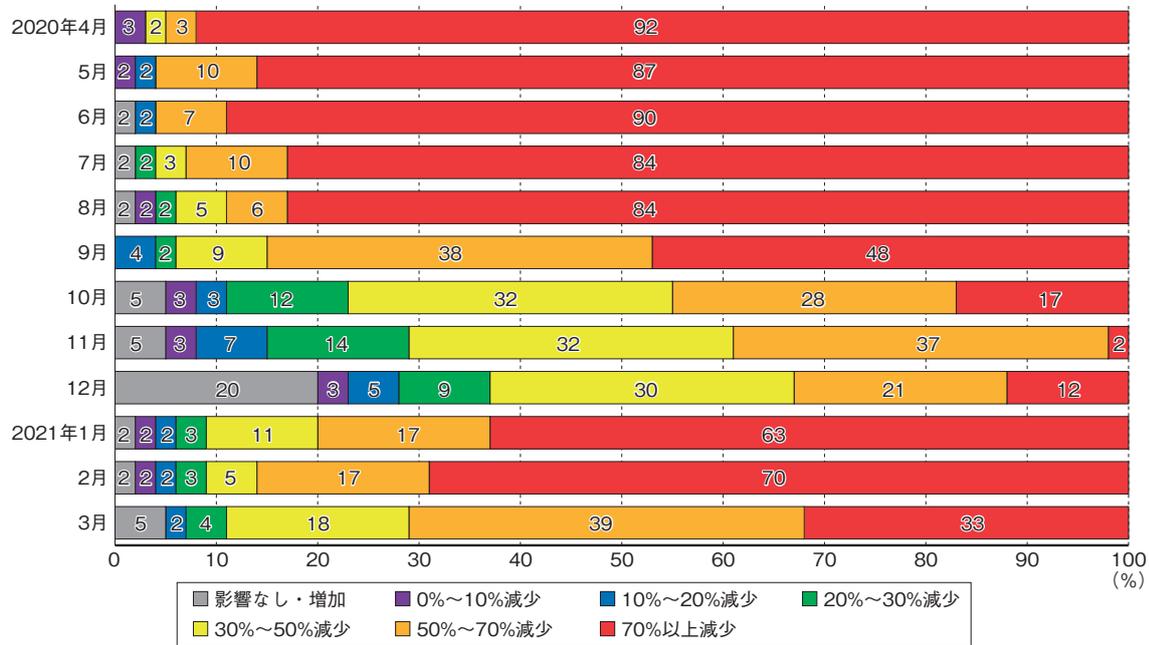
貸切バスについては、業界団体を通して貸切バス事業者に対し調査を行った。

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。

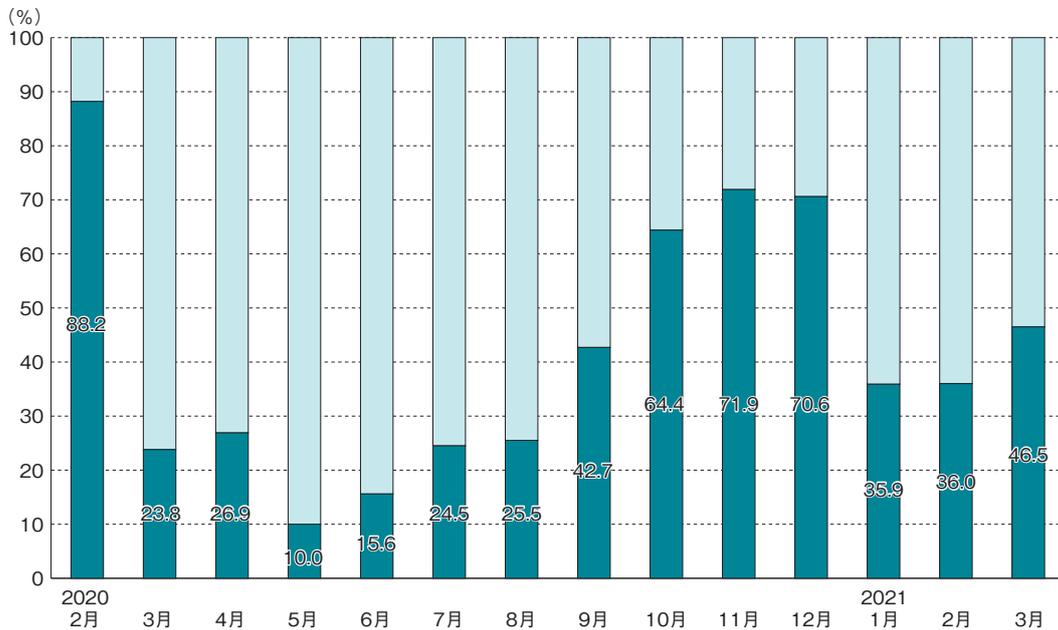
車両の実働率については、2020年4月から8月まで約1～3割の水準で推移した。9月から12月にかけて、約7割の水準まで回復したが、その後、再び減少した。

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。

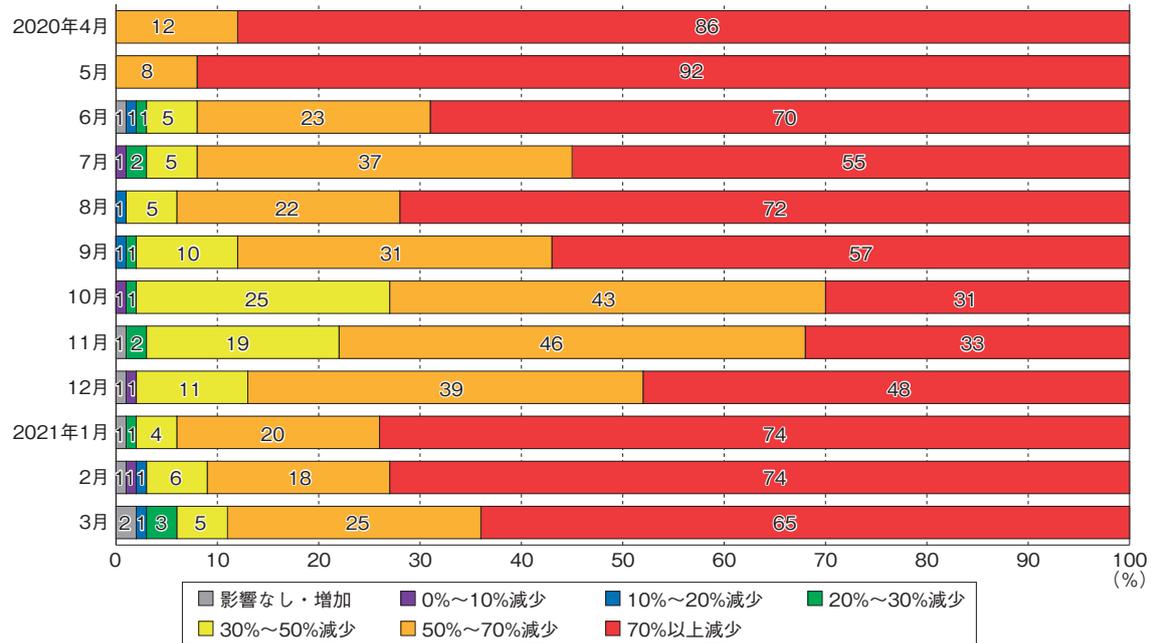
高速バス等の輸送人員については、2020年4月以降、2019年比2～5割の水準で推移している。

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。

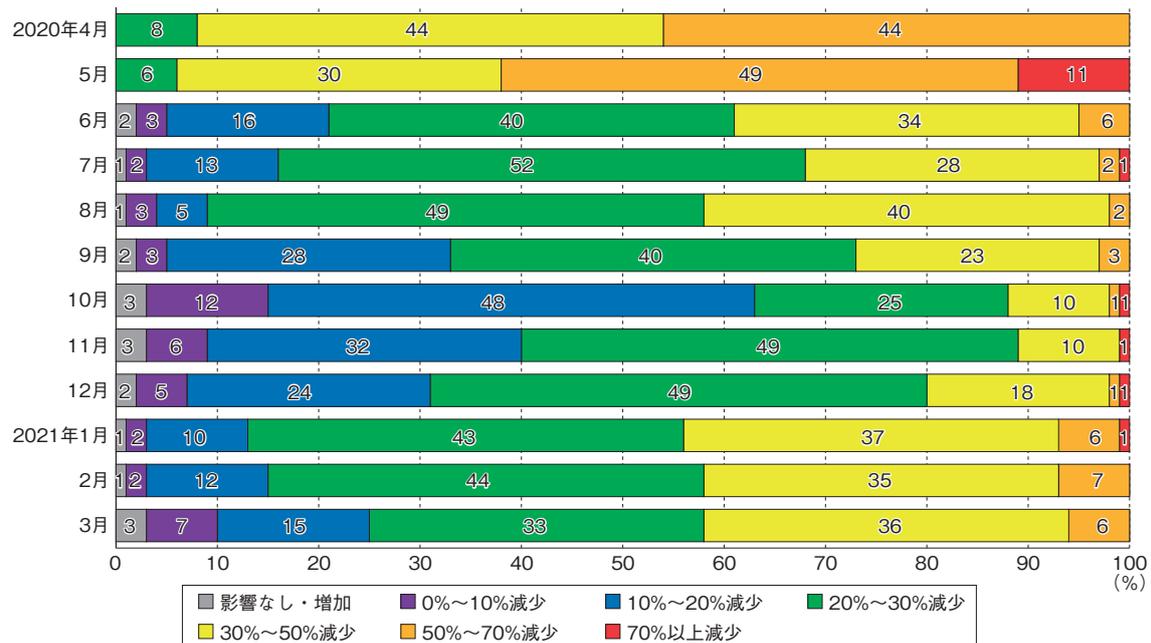
一般路線バスの輸送人員については、2020年4月から5月にかけて、2019年比5割の水準まで落ち込んだ後、2020年夏からは、2019年比7～8割の水準で推移している。

図表1-2-2-20 乗合バスへの影響

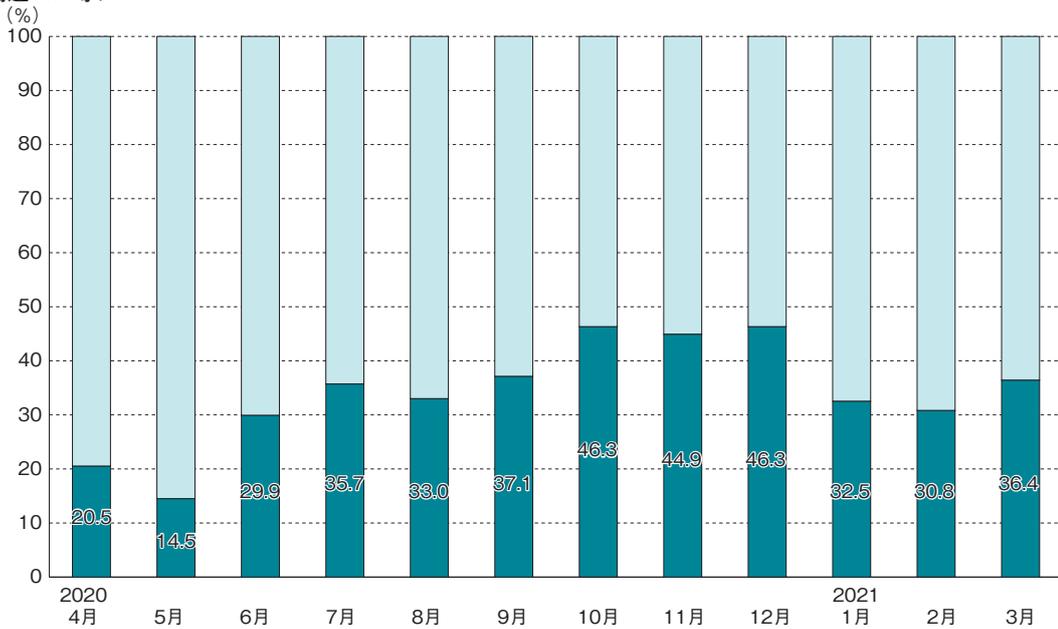
○ 運送収入 (2019年同月比)
 <高速バス等>



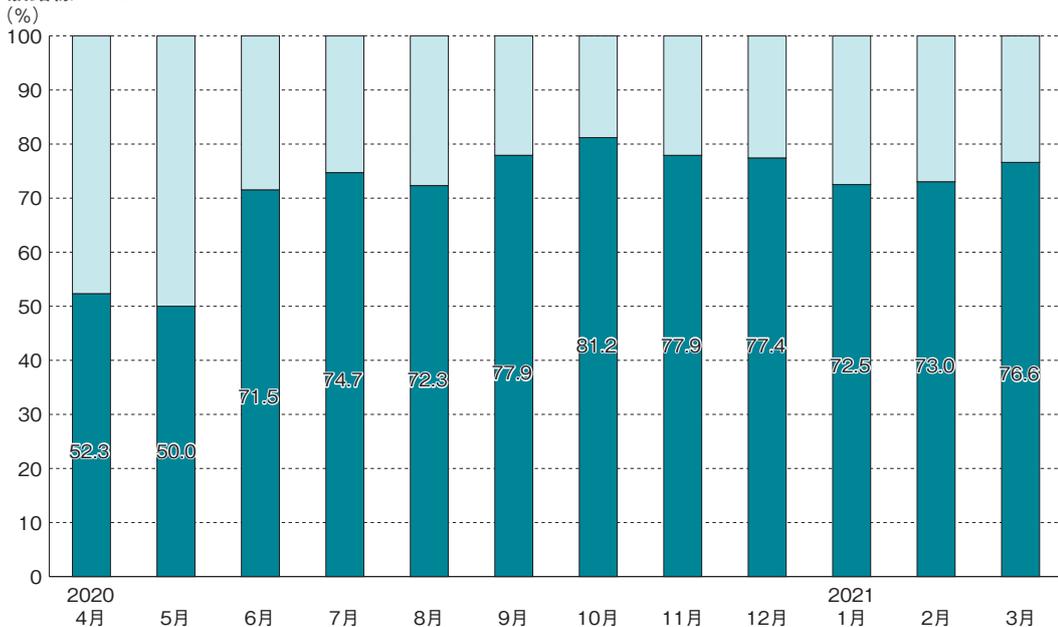
<一般路線バス>



○ 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

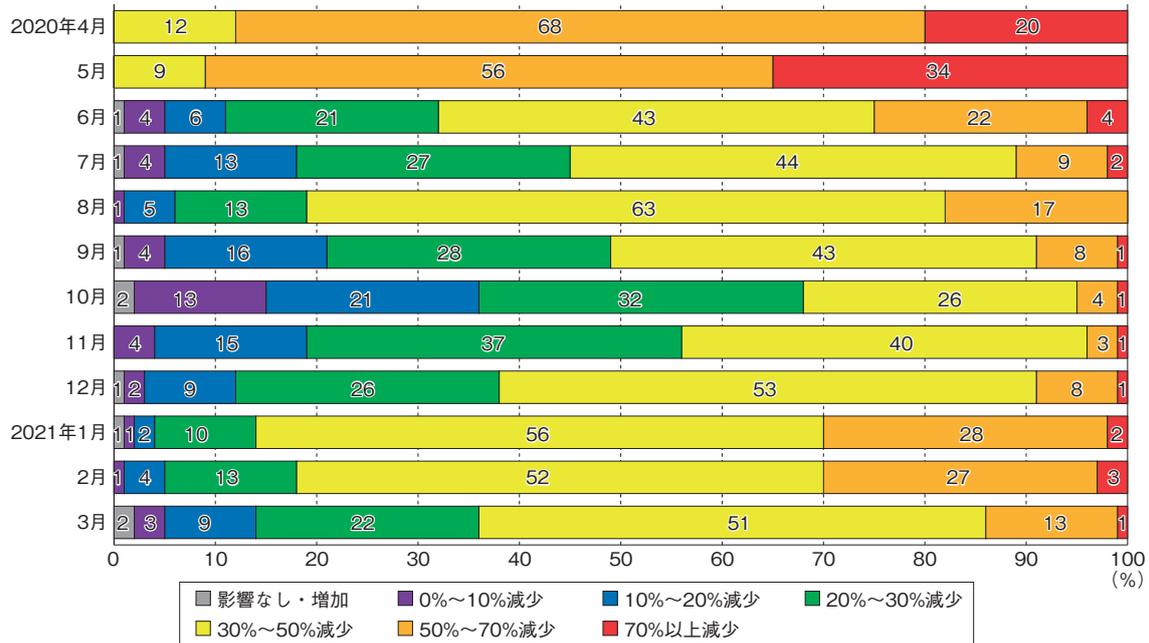
タクシーについては、業界団体を通してタクシー事業者に対し調査を行った。

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。

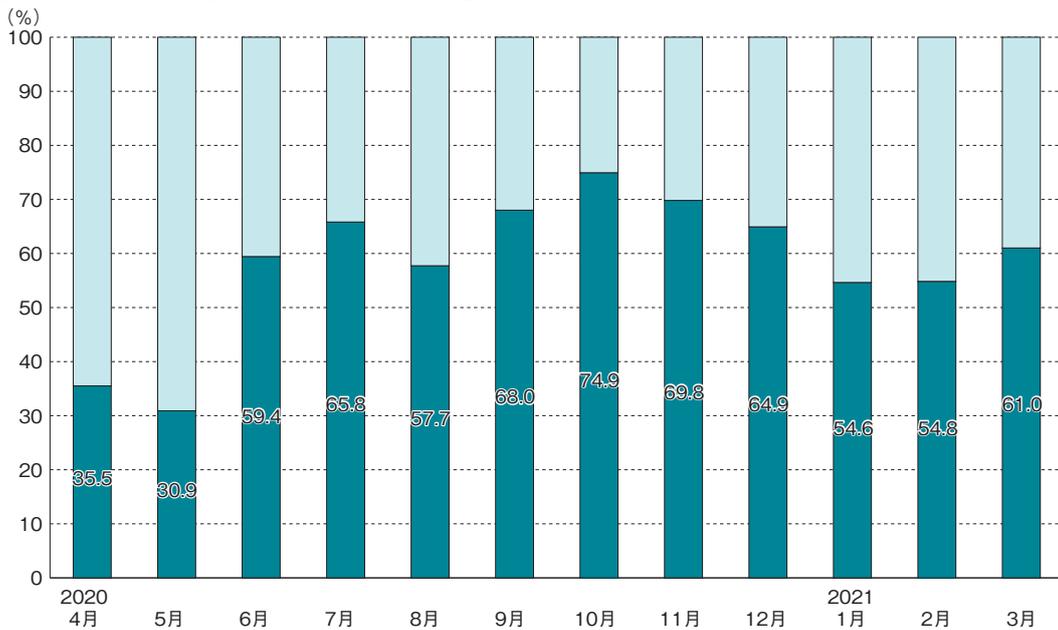
輸送人員については、2020年4月から5月にかけて、2019年比3割の水準まで落ち込んだ後、2020年夏からは、2019年比5～7割の水準で推移している。

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。）

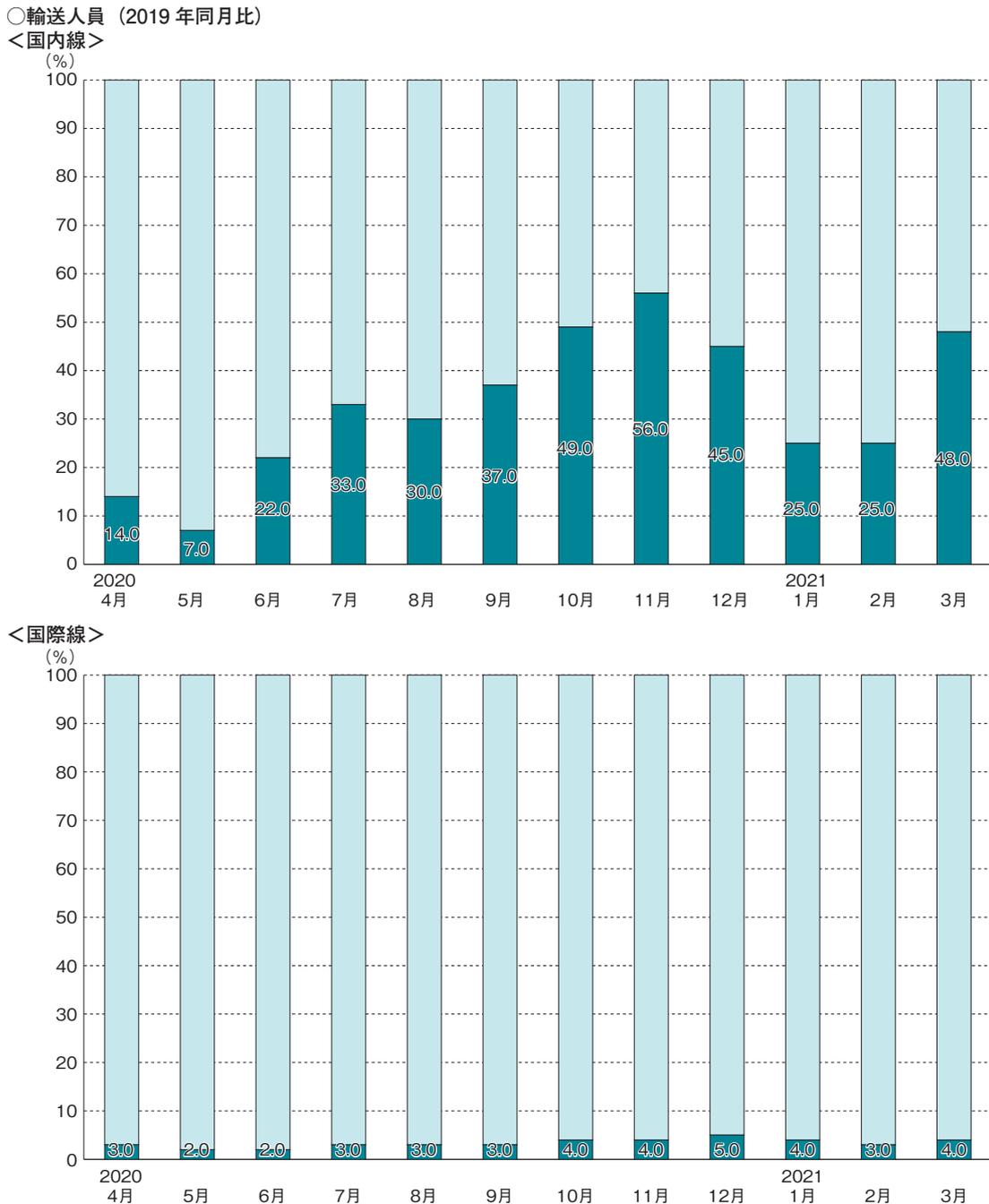
iv) 航空

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



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

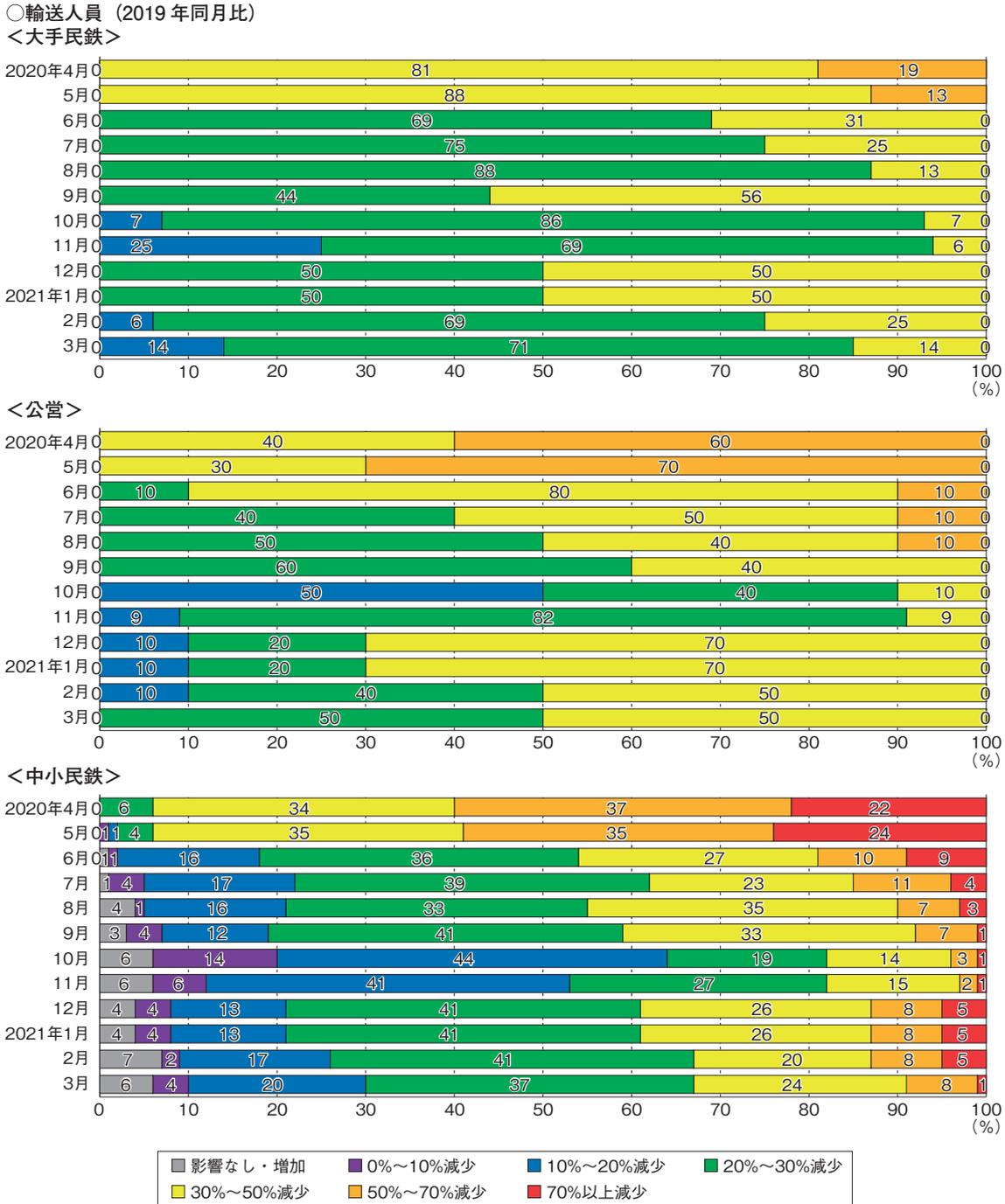
鉄道については、旅客運送を行う鉄軌道事業者175者（JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者）に対して調査を実施した。

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



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、

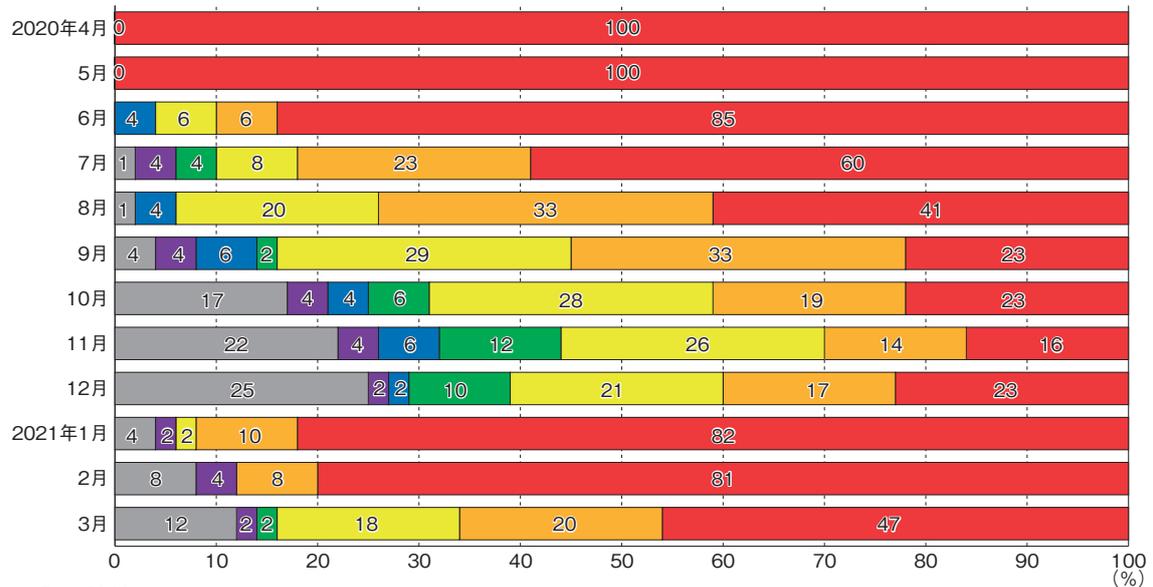
2020年4月から5月にかけて10割で推移した。6月以後は徐々に減少し、11月には2割以下の水準まで回復したが、その後、再び増加した。

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。

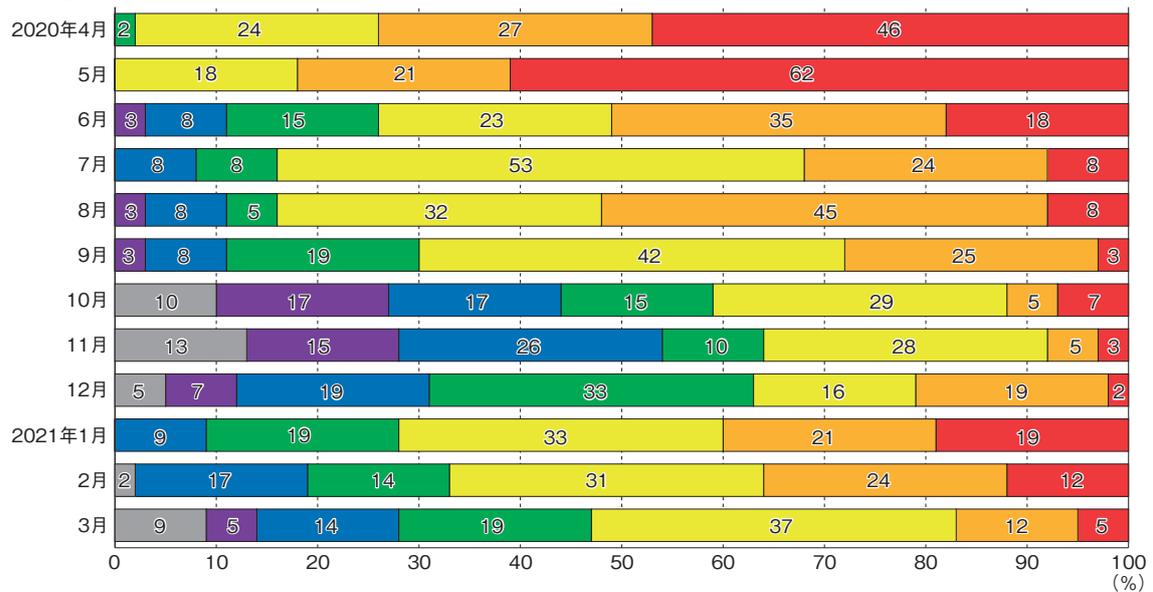
外航旅客船の定期航路事業については、日韓航路(3者)は2020年3月9日以降、旅客輸送を休止している。クルーズ船事業(邦船社)については、2020年3月から2021年4月まで、外航クルーズの全事業者が運休している。(※2020年10月下旬より国内クルーズは順次再開している。)

図表1-2-2-24 内航旅客船への影響

○運送収入(2019年同月比)
 <観光船>



<観光船以外>



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)」(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。

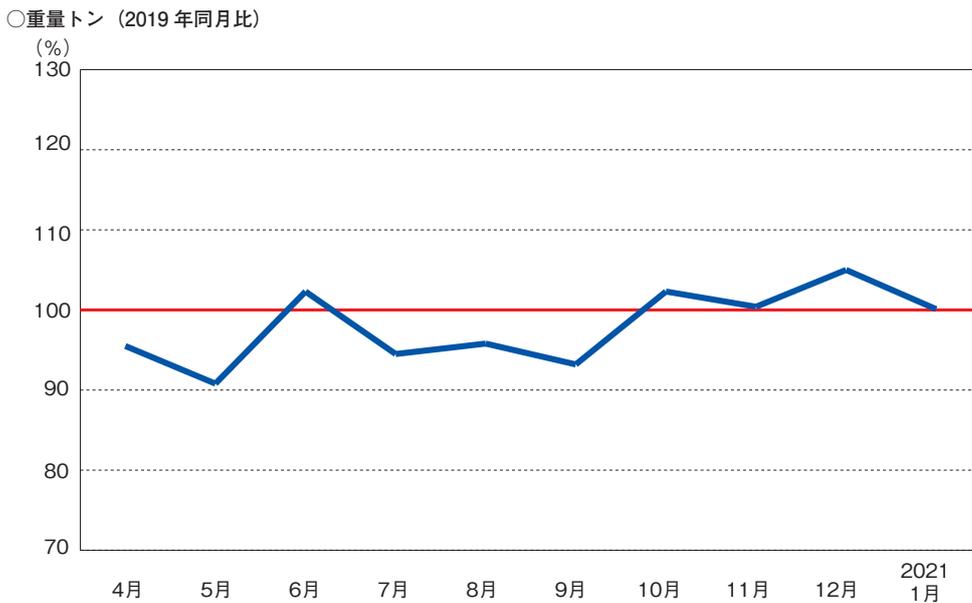
i) 国内物流

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



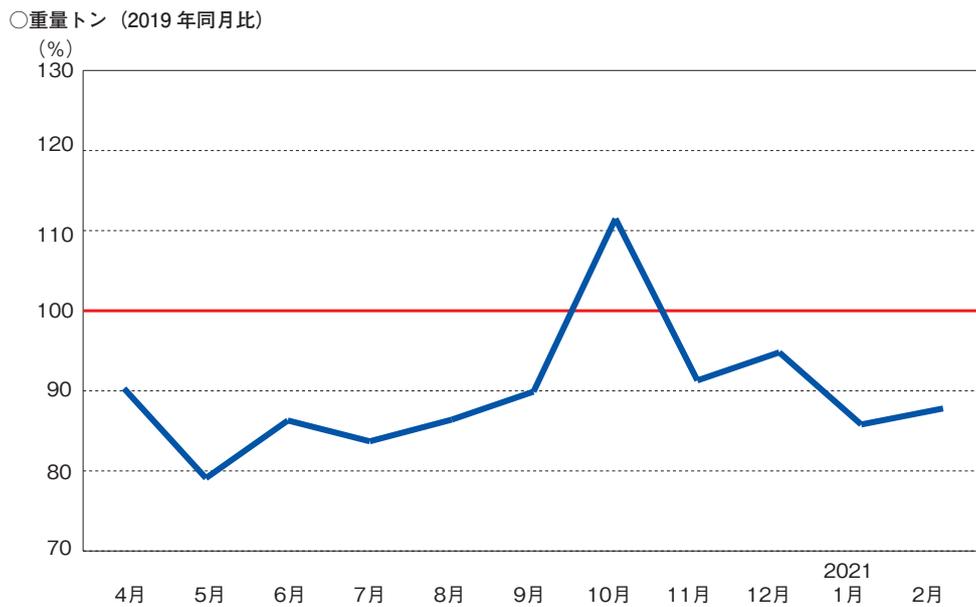
資料：国土交通省「トラック輸送情報報告書」

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



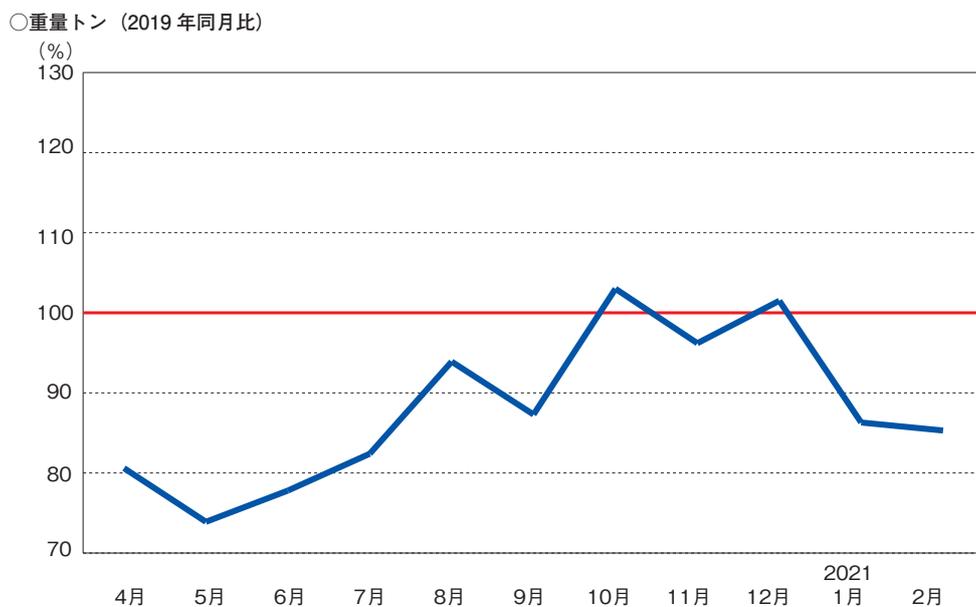
資料：日本貨物鉄道会社「輸送動向について」(各月分)

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



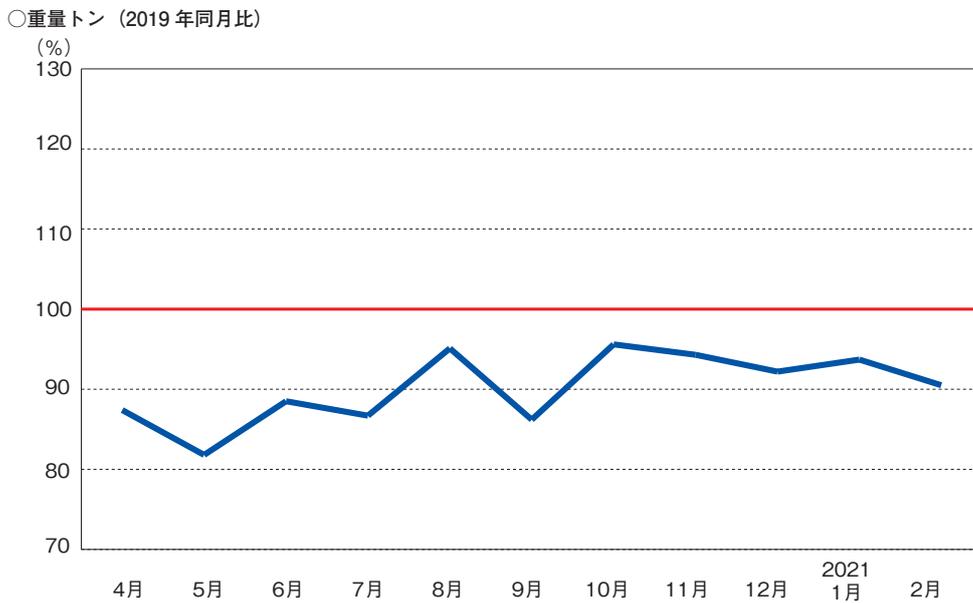
資料：日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」(各月分)

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)

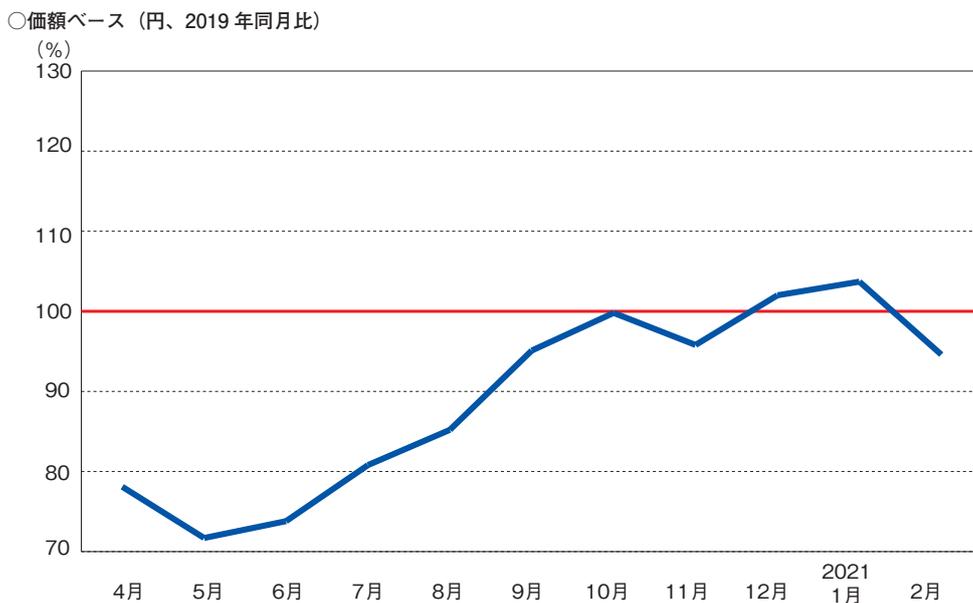
ii) 国際物流

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

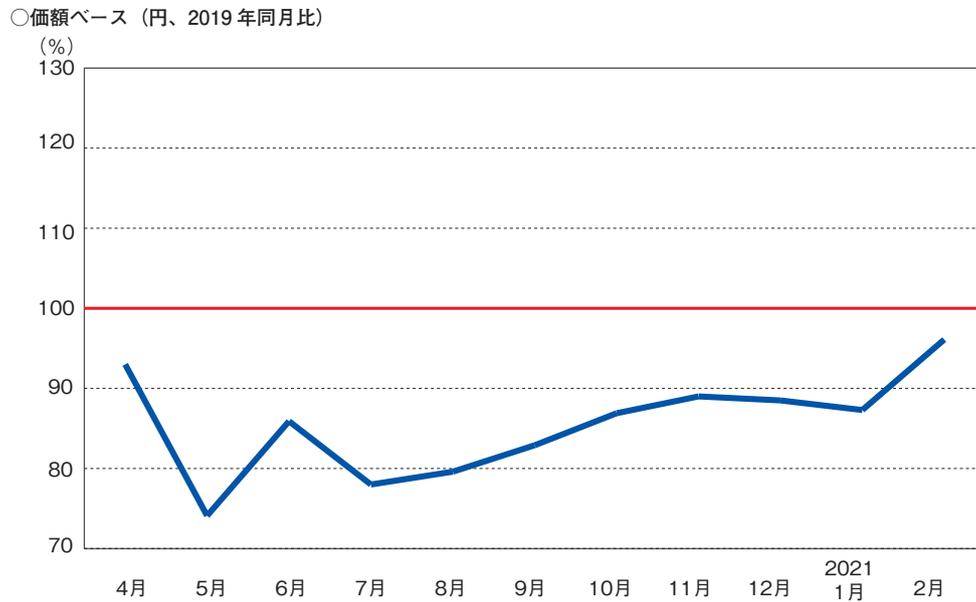


資料：財務省「貿易統計」(各月分)

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

