

日本の交通に おける 最近の動向

杉山 雅洋

1. 緩やかな回復基調の日本経済

2014年度の日本経済は年度初めの消費増税(5%→8%)により需要の例年のない波動と一時的後退はあったが、国内では徐々に持ち直し、海外では政治・経済面での不確実要素こそ少なくなかったが、とりわけ米国経済の堅調等に支えられ、総じて全体としては緩やかな回復基調となった。2014年度の経済成長率は政府経済見通しに基づく2015年度予算書では実質△0.5%、名目+3.3%であった。実質ベースでは2013年度末での予想から0.2ポイントの下方修正である。一方、内閣府による4半期データでの直近値2015年4月～6月期の年率換算値(改定値)では実質△1.2%、名目+0.2%と発表された。実質ベースでマイナスとなるのは2014年7～9月期以来3四半期ぶりであり、個人消費と輸出の落ち込みがその要因である。2015年第1四半期での年換算値では実質+4.5%、名目+9.0%と内需を中心とする緩やかな回復状況が示されていただけに、第2四半期での後退には一時的な要素がかなり大きいとする見方(甘利経済財政・再生相)もある。円安、原料高による食料品価格の値上げ、軽自動車の増税による販売の落ち込み、6月の気象条件からの家電、衣料品の販売減といった第2四半期での状況の今後の回復動向が注目される。

2015年度の政府経済見通しは実質で+1.5%、名目+2.7%(2015年1月12日閣議了解)と、民需主導での回復の姿が想定されている。名目GDPは504兆9000億円と2007年度以来8年ぶりの500兆円を超えとされている。この見通しに基づく2015年度予算は2015年3月13日の衆院本会議で可決、この時点で憲法の衆院優先規定で4月11日に自然成立することとなった。経済再生と財政再建の両立、財政健全化目標の堅持の2つをメインに謳い、一般会計の予算規模は96兆3420億円と過去最大になった。前者では地方創生、女性が輝く社会の実現、持続可能な社会保障制度の確立、国土強靱化の推進、外交予算の充実がポイントとされた。後者ではプライマリー・バランスのGDP比半減、国債発行額の30兆円台への削減が特徴とされた。1992年度から一貫して赤字のプライマリー・バランスを△13.4兆円とし、公債依存度38.3%と2009年度当初予算以来の30%台とした。それでも、2014年新規国債発行をゼロとしているドイツなどの先進国に比べ、わが国財政が高い水準の赤字体質であることには変わりはないものの、政府は2020年度にはプライマリー・バランス黒字化の目標を掲げている。補正予算は企業収益の改善による税収の増加、2013年度の剰余金などを財源として、総額3兆1180億円とされ、個人消費の喚起、地方経済のテコ入れ対策に充てられることとなった。

2014年度における国際収支での経常黒字は7兆8100億円となり、4年ぶりに増加した。その大きな要因は貿易赤字の縮小で、輸入額が+1.8%であったのに対し、輸出額が+8.4%であったことによる。サービス収支も訪日外国人が約1467万人に急増したことにより旅行収支が19659年以来55年ぶりの黒字に転換したことから、赤字額は2兆8102億円と前年度より6346億円減少した。経常黒字の増大は2015年上半年(1～6月)も続き、8兆1835億円(速報値)と半期ベースでは東日本大震災前の2010年下半期の9兆5692億円に次ぐ高い水準となっている。貿易赤字の縮小が原動力となっている。また、2014年度末時点での対外純資産残高は366兆8560億円と前年度末に比べ12.6%増加、3年連続で過去最高となった。円安による外貨建て資産の円換算額が膨らんだこと、直接投資の増加によるものである。対外純資産残高が24年連続で世界1位となったのに対し、公的機関としての国と地方の借金残高は2015年6月末に1057兆円に膨らむという厳しい現実に向き合っている。

わが国経済活動の大きな基盤となる人口は、総務省の2014年10月1日推計(2015年4月公表)で1億2708万人であり4年連続の減少、2008年のピークから約100万人減った。年間の自然減が初の25万人台に達し、少子

国内における交通この1年

		2012	2013	2014	
交通量	旅客 (億人 km)	合計	13356	14000	14285
		自家用自動車	7924	8389	8522
		営業用自動車	739	757	746
		鉄道	3951	4044	4144
		旅客船	30	31	33
		航空	712	779	841
	貨物 (億トン km)	合計	4286	4109	4229
自動車	2327	2117	2159		
鉄道	200	205	211		
内航海運	1749	1778	1849		
航空	10	10	10		
自動車保有台数 (千台・年次)*	合計	75596	79625	80273	
	貨物	15009	14852	14749	
	乗合	226	226	227	
	乗用	58729	59357	60051	
	特殊用途	1645	1655	1670	
	二輪車	3502	3536	3576	
	軽自動車	30253	30253	31074	
運転免許保有者数 (千人)**	合計	81488	81860	82076	
	男性	45437	45464	45430	
	女性	36051	36396	36646	
交通事故(年次)	発生件数(千件)	692	665	629	
	死者数(人)	4411	4373	4113	

*3月末の数字(登録車両+軽自動車)

**12月末の数字

出典: 1(交通量): 自動車輸送統計年報、航空輸送統計年報、鉄道輸送統計年報、内航船舶輸送統計年報、交通関係統計資料集

2(自動車保有台数): 自動車検査登録協会

3(運転免許保有者数・交通事故): 交通統計

「日本の約束草案」における 運輸部門の対策・施策

- ・燃費改善
- ・次世代自動車の普及
- ・その他運輸部門対策
交通流対策の推進、公共交通機関の利用促進、鉄道貨物輸送へのモーダルシフト、トラック輸送の効率化、共同輸配送の推進、高度道路交通システム（ITS）の推進、自動運転の推進、エコドライブの推進、カーシェアリングなど
- ・地球温暖化対策に関する構造改革特区制度の活用
- ・温暖化対策ロードマップ等による各省連携施策の計画的な推進

出典：環境省

高齢化の進展が顕著となっている。15～64歳の生産年齢人口が7785万人（△116万人）、総人口に占める割合は61.3%に達しているのに対し、65歳以上の高齢者人口は3300万人（+110万2000人）、同比率は26.0%と過去最高となり、14歳以下の年少人口の2倍を超えている。

総務省の住民基本台帳に基づく2014年の人口移動報告（2015年2月5日発表）によると、東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）への転入超過が10万9408人と19年連続で増加している。その半面、名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）、大阪圏（大阪府、兵庫県、京都府、奈良県）では2年連続で転出超過と、大都市圏の間でも動向は一律ではない。市町村レベルでは7割以上が転出超過であり、地方活性化対策が急務となっている。

国際的な取り組み課題となっている地球温暖化対策では、2020年以降の新たな国際枠組みが2015年11月30日～12月11日に開催とされているCOP21（パリ）での合意を目指すことが予定されている。温室効果ガス削減目標ではEUが2015年2月末に2050年度までに2010年度比で少なくとも60%（2030年度に1990年度比で40%）減らすとの長期目標をまとめたのに続き、同年3月31日に米国が2025年度までに2005年度比で26～28%の削減、ロシアが2030年度までに1990年度比で25～30%削減することを、国連気候変動枠組み条約事務局に提出した。削減目標第1次提出期間であった3月末までに、EU、米国、ロシアが先行する形となった。COP21に先立ち提出済みはEU、米国、ロシア、中国を含む18カ国である（7月初旬時点）。わが国は2030年度に2013年度比△26.0%（1990年度比△18.0%、2005年度比△25.4%）とする約束草案を2015年7月17日に国連に提出したが、その前の6月のG7で安倍総理がその大要を表明している。各国の思惑、事情を反映し、基準年度が一律ではない等のため単純比較はしにくいのが、わが国の2030年度での削減目標△26.0%は先進諸国の遜色ないとの主張がなされているが、これを国際社会がどのように評価するのかが注目される。温室効果ガスの9割を占めるエネルギー起源CO₂対策で5030万KL程度の省エネルギーを実現することとされ、その内訳は産業部門△1042万KL程度、業務部門△1226万KL程度、運輸部門△1607万KL程度、家庭部門△1169万KL程度で、運輸部門では単体対策（次世代自動車の普及、燃費改善）とITS自動運転、エコドライブの推進等の交通流対策で行うとされている。

経済活動に関するこのような諸々の動向の中で、交通政策を論ずるに当たっての大きな特徴として2015年2月に閣議決定された交通政策基本計画に基づき、6月初旬に「交通政策白書」が発表されたことが指摘され得る。平成27年度版は、交通の動向、地域再生を支える地域交通の再構築、平成26年度交通に関して講じた施策、平成27年度交通に関して講じようとする施策の4部構成で、平成26年度、27年度の施策は交通政策基本計画に準拠し、同計画に掲げられた施策ごとの進捗状況とフォローアップが具体的に示されており、交通政策の動向を具体的に論ずる上では好都合な資料となっている。

なお、国際的に大きな衝撃を与えたベルリンの壁崩壊から25年であった2014年には、交通の分野でも幾つかのモニュメントを迎えた。5月には本四架橋の機運を促すことになった紫雲丸事故の悲劇から60年、8月には目下拡大工事が進められているパナマ運河開通100年、9月には関西国際空港開港20年、モノレール開業50年、10月には新幹線と首都高速道路開業50年、12月には東京駅開業100年と大きな節目となる年であった。

2. 海外実績が顕著な自動車産業

わが国の基幹産業である自動車産業は2014年度でも構造改革を積極的に進め、国内の販売台数こそ前年割れとなったが、海外での業績を上げ、最高益を更新するメーカーも数多くあった。

2014年には小型乗用車（排気量2000cc以下）が普通乗用車（2000cc超）

わが国の自動車の生産台数



資料提供：(一社)日本自動車工業会

ミライ



資料提供：トヨタ

水素スタンド計画



資料提供：資源エネルギー庁

を初めて下回った国内新車販売であったが、軽自動車（660cc以下）は過去最高で全体に占める比率が暦年ベースで初めて4割を突破（40.8%）と、小型車から軽へのシフトが進んだ。2014年の新車販売ランキング上位10車種中、軽は7車種であった。また、日本メーカーの海外生産車を除く輸入車販売実績が29万196台と1997年以来17年ぶりの高水準となった。国内登録車での輸入車のシェアが8.8%と過去最高に達し、市場での存在感の高まりを見せたのも2014年での特徴のひとつである。

2014年度ベースでは、軽を含む国内新車販売台数は529万7110台（前年度比△6.9%）と4年ぶりの前年度割れとなった。消費増税の影響が長引き、下期での受注の低調が要因である。うち、登録車（660cc超）は312万3980台（△8.9%）、軽217万3130台（△3.9%）と、軽の販売比率は年度でも初めて4割超え（41%）となった。国内新車販売台数の2015年度見込みはエコカー減税の規準の厳格化、軽自動車税の引き上げ等の影響から499万1900台（△5.4%）と、2011年の東日本大震災以来の500万台割れと想定されている。登録車はほぼ前年度並みの309万1900台、軽は年度初めでの軽自動車増税の逆風から△12.4%の190万台とされている。

2014年度の4輪車輸出は449万1000台（△3.1%）で、全体としてのマイナスは欧州での増加に対し、北米では現地生産の拡大により減少したことによる。このような事情から四輪車国内生産は959万1000台（△3.2%）となった。また、国内二輪車生産は42万2000台（△11.7%）と消費増税の影響を受ける形となった。

2015年3月期業績では北米での好調な販売、円安効果等により、増配に踏み切った大手メーカーは5社に達した。乗用車8社合計の国内生産は903万1944台と前年度比△3.75%であったのに対し、海外生産は1708万2016台（+4.4%）であり、7社が過去最高を記録した。とりわけ、注目を集めたのがトヨタの動向であった。グループでの世界販売台数は1016万8000台（+0.3%）と2年連続の1000万台超えであった。単体での営業利益は2兆7505億円（+20%）、売上高営業利益率は初めて10%を超えた。純利益2兆1733億円（+19%）は日本企業として初めて2兆円の大きさを突破したものである。2016年3月期も過去最高の見通しとされている。総じて、わが国メーカーは何より自助努力を重ねることにより、国内市場の停滞を海外市場での活動実績を向上させた結果が2014年度の好業績につながったとまとめることができる。

次世代自動車の代表である燃料電池車（FCV）では、2014年12月にトヨタが初の市販車となる「ミライ」を発売したことが内外の大きな耳目を集めた。年生産台数700台の計画から、早くも2015年1月には1400台超の受注があり、2017年を目途に年3000台に拡大することとされた。ホンダは2015年度の発売、日産は独ダイムラーなどとの共同開発車を2017年度中に投入する方針である。FCV普及に不可欠な、1か所の整備に5億円程度の費用がかかるとされる水素スタンドを、政府は2015年度までに全国約100か所の設置を目指しているが、トヨタ、日産、ホンダは2015年1月にそれへの共同支援を発表している。FCV普及策として、トヨタはFCV関連で保有する約5680件の特許を無償公開するという異例とも思える発表をした（2015年1月）。水素ステーション関連の約70件は無期限、残りは2020年末までの無償提供である。特許ではない形の重要な知財を独占する一方、周辺特許をオープンにして、FCVの普及と利益確保のバランスを図るという「オープン&クローズ戦略」であるが、これは今日での企業戦略としては必ずしも珍しいものではないとの指摘もある。この戦略をひとつの梃子に究極の環境自動車であるFCVの社会的普及の早期実現が強く期待される。

現在原因解明とリコール台数で未だ最終的な決着を見てしない課題として、タカタのエアバッグの問題がある。2004年ごろからタカタの北米工場でのエアバッグの品質に懸念があるとの指摘から、自動車メーカーは2008年から同社のエアバッグを搭載した車両を世界規模でリコールしてきたが、

2014年に米議会での公聴会、2015年に入り米運輸省高速道路安全局(NHTSA)が調査を拡大、罰金を科すことの表明等が行われた。リコール件数が実際にどのようなものになるのかは現段階では明らかとなっていない。

自動車産業の再編は2014年度以降も少なからず行われており、国際的にはわが国と米国、欧州、中国との関係は「日本の自動車産業 2015」p58～59に示されるとおりであるが、国内的には2015年5月に発表されたトヨタとマツダの包括提携が関心を呼んだ。すでに2010年から両社は協力関係にあったが、トヨタはマツダにHV技術等を、マツダはトヨタに独自の環境技術が評価されているスカイアクティブの供与を行うとされた。大手メーカーが資本関係なしに幅広く提携するのは異例とされているが、わが国自動車産業の特徴である「競争」と「協調」の実践の具体例のひとつと位置付けられよう。

また、海外での事例として注目すべきものは、フランスでの民間企業に対する政府の動向である。長期保有株主を優遇する(2倍の議決権の付与)目的で2014年に成立したフロランジュ法が、自動車製造業、航空企業にも及ぶこととなったのである。同国大手自動車メーカールノーに適用されることになり、政府介入が強まった。なお、同法は自動車メーカーにとどまらず、エールフランスKLM航空にも適用されることとなった。

3. 自動車交通・道路交通政策の展開

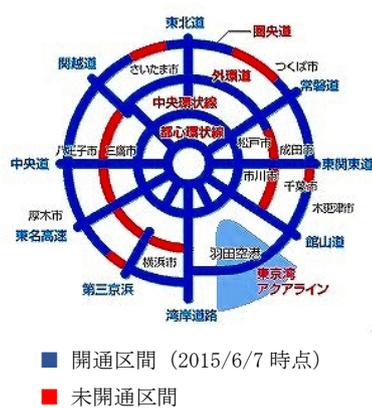
自動車交通に大きな影響を与えるのは自動車税制の動向である。わが国租税総収入の8.7%に当たる8兆3000億円に及ぶ自動車関係諸税が未だに課されている。取得段階での自動車取得税(地方税)、消費税(国税・地方税)、保有段階での自動車重量税(国税)、自動車税(地方税)、軽自動車税(地方税)、使用段階での揮発油税・地方揮発油税(国税、以下ガソリン税と総称)、軽油引取税(地方税)、石油ガス税(国税)、消費税(国税・地方税)と実に9種類が課されており、中でも自動車取得税、自動車重量税、ガソリン税、軽油引取税、石油ガス税は旧道路特定財源を構成する諸税であったが、同財源制度が廃止された、したがって課税根拠も失われた後も残存している。加えて、自動車重量税、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る「当分の間税率」が課されたままである。

2014年度から取得価格の3%である本則税率に戻された自動車取得税と、排気量に応じた自動車税は2017年4月に予定されている消費税10%の段階でそれぞれ廃止、見直しとされているが、自動車取得税が廃止されても、取得時の課税、価格が課税標準、最大税率が3%ということから推測して自動車取得税の付け替えとも言われる通称環境性能税が自動車税、軽自動車税に賦課(上乘せ)されることとなっている。総務省は環境性能税の具体化を2015年度中に決着するとの意向を示している。また、わが国固有の文化ともされている軽自動車への課税は2015年度から7600円/年が10800円/年に引き上げられ、その影響が出ているのは第2章で示したとおりである。

2009年度より自動車重量税、自動車取得税に講じられているエコカー減税は2015年度より燃費基準が見直され、2年間延長とされている。環境改善目的から、減税適用の燃費基準の強化が特徴となっている。

道路運送車両法の改正(2015年6月公布)では、車両単位での新たな相互認証制度の創設、リコール制度に係る装置メーカーの対策強化とともに、図入りナンバープレートの創設が盛り込まれた。2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、寄付金付きの特別仕様ナンバープレートを2015年度のできるだけ早期に交付することとされた。なお、ナンバープレートに関しては、その視認性の確保からナンバープレートカバーの装着の禁止を2016年4月から行うこととされた(道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律)。

3環状道路9放射ネットワーク構想



出典：関東地方整備局

動的な料金による
回促進 (インセンティブ)



出典：国土交通省

地域での多様な交通サービス展開への後押しの一環として、交通政策基本計画において自転車の活用に向けた取り組みの推進が明記され、コミュニティサイクルの導入数を2013年度の54市町村から2020年度に100市町村に広げる目標が掲げられた。

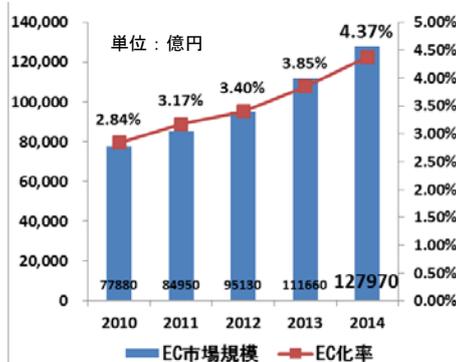
高速道路の新規供用総延長は必ずしも目立つほどの増加ではなかったが、2015年3月の圏央道の寒川北IC～海老名JCT間4.3kmの開通(3月8日)で神奈川県内のさがみ縦貫道路が全通したこと、東日本大震災と原発事故で工事が遅れていた常磐道の常磐富岡IC～浪江IC間14.3kmが開通したことにより、路線決定以来約47年で全通した(3月1日)こと、首都高中央環状線の大橋JCT～大井JCT間4.3kmの開通で総延長約47kmの全通に至った(3月7日)ことが利用者の利便性向上の上からも少なからず注目された。3環状道路で初めてとなった首都高中央環状線の全通では、開通後3カ月で首都高全線での渋滞緩和が継続していること、中央環状線内側では利用交通量が約5%、渋滞損失時間が約5割減少したとの効果が発表された。なお、圏央道は3月29日に久喜白岡JCT～境古河IC間19.6km、6月7日に神埼IC～大栄JCT間10.0kmも開通し、2015年度中には埼玉、茨城の県内区間もつながる予定とされており、一層の環状効果が期待される。2015年5月末の供用延長(営業延長)は高速道路全体で8190km(新直轄区間を除く)、首都310.7km、阪神259.1km、本四172.9km、名古屋81.2km、広島25.0km、福岡・北九州106.3km、一般有料道路全体では1065kmと集計されている。

NEXCO3社の2015年3月期連結決算での最終利益は東日本が103億円(対前年度比348.2%)、中日本43億円(357.0%)、西日本30億円(96.8%)と、東日本、中日本の両社は順調であった。

高速道路の料金政策の新展開として、2016年度から首都圏での料金を走行距離に連動した制度に一本化することが、社会資本整備審議会国土幹線道路部会で発表された(2014年11月)。これに先立って示された2016年度の混雑料金制を導入するという検討(2014年2月)と併せて、新たな料金制度の特徴であるシンプル、公平、合理的の視点に社会的容認性が得られるのかにも関心が寄せられるのである。また、高速道路の老朽化対策の財源を高速道路利用者に求めることとする道路整備特別措置法の一部改正が2014年6月30日に行われ、料金徴収期間の満了日が15年間延長されることとなった。

運送業界ではトラック・ドライバーを中心とする労働者不足の顕在化が大きな課題とされている。従来の荷主主導型の実勢運賃の決定に風向きが変わり、運送業界からのコストに応じた運賃改定の要求が、十分とは言えないまでも、以前にはなく受け入れられ始めているのが昨今の特徴となっている。

Eコマースの市場規模および
EC化率の経年推移



注:1 EC (Eコマース・電子商取引)
2 BtoC (Businessと消費者 Consumer)の取引

出典：経済産業省商務情報政策局

消費者物流の分野では電子商取引(eコマース)市場などの拡大により、その代表としての宅配便の取扱個数は近年も増加傾向にあったが、2014年度ではその取扱個数が36億1380万個(対前年比△0.6%)と5年ぶりに前年度割れとなった。その大部分を占めるトラックによるものは35億7000万個(△0.7%)であった。上位2社のヤマト運輸が対前年度比△2.6%、佐川急便が△1.9%であったのに対し、日本郵便が+13.2%であった。なお、ヤマト運輸は2015年3月末でメール便を廃止、法人を中心とする顧客への3種類の新サービスに切り替えた。

政策上再規制の方向にあるタクシー事業については、2014年1月にタクシー事業適正化・活性化特別措置法により、都市部を中心として地域ごとに公定幅運賃の設定、それに従わない事業者への事業許可の取り消し処分ができることとされたが、2015年1月に行政による運賃幅の設定をめぐって、大阪高裁は行政の裁量権の逸脱との判断を行った。同法では強制減車ができる特定地域の制度も設けられたが、関係者から構成される各地域での協議会の方針は一律ではなく、2015年5月末ではタクシー減車に同意する地域は12か所、不同意が8か所、今後の判断とするのが9か所となっている。

ホンダジェット



出典：ホンダ

成田空港 LCC 専用第3ターミナル



出典：成田国際空港㈱

影響を与えることになった LCC では、2015 年 3 月にピーチ・アビエーションが成田～新千歳、福岡路線の運航を開始、同一路線での LCC 同士での競争の時代に入った。

航空機製造ではホンダが 1986 年以來開発を進めていた 7 人乗りビジネスジェット機「ホンダジェット」が 2015 年 4 月に国内初の公開飛行を行ったことは明るい話題であった。すでに米国を中心に 100 機以上の受注があり、1 機 5 億円強の価格、2017 年には最大 100 機の生産体制で、5 年後には単年度黒字化を目指すとされている。

空港では大きな動きがあった。2013 年の民間空港運営法により、運営権の売却が具体化し、2014 年度には国際線の旅客数で外国人が日本人を凌いだ関西国際空港では、2014 年 12 月の事前審査の通過は国内 9 社、海外空港運営会社 11 グループであったが、2015 年 5 月の 1 次応札はオリックスと仏空港運営会社大手のバンシ・エアポート連合のみであった。総額 2 兆 2000 億円以上、運営期間 45 年の条件のリスクが大きすぎるとの経営判断の結果であった。年内に運営権取得者の正式決定が行われ、2016 年 3 月末から新会社での運営が始まる模様である。また、空港民営化第 1 号の仙台空港は 2015 年 7 月に 2 次入札 (3 陣営) が締め切られ、9 月に 1 陣営を選定、2016 年 6 月末に新体制での運営とされている。さらに、高松、広島、福岡の諸空港でも国交省と地元自治体で民営化の協議中だが、入札時期は未定である。

LCC 専用のターミナルが 2015 年 3 月にオープンした成田空港では、国内外の新規航空会社を対象に、2015 年 4 月から一定の条件を満たせば 1 年間の着陸料を無料化することとなった。これにより LCC など 5 社以上の新規参入を見込んでいる。

外航海運大手 3 社の 2015 年 3 月期の連結業績では、為替、燃料価格安の追い風で経常利益、純利益が日本郵船で 840 億円 (+44%)、475 億円 (+44%)、商船三井 513 億円 (△7%)、423 億円 (△26%)、川崎汽船 489 億円 (+51%)、268 億円 (+61%) になった。商船三井のマイナスはコンテナ船の赤字額の増大、自動車専用船の減益が響いたものであるが、2016 年 3 月期には経常利益で +17%、純利益で +2% の増益を見通している。

「2014 年問題」が喧伝された造船業界であったが、円高の修正で 2013 年度には 1600 万総トン超の受注で息を吹き返すこととなったが、2014 年度には再び輸出船の受注量が減少した。目下、ドックではかつて受注した需要量への対応に追われているものの、現下の受注減で今後の苦境が懸念されている。

世界主要港湾でのコンテナ取扱 2014 年ランキングでは、上海が 5 年連続で首位を維持している。上位 10 港には 9 位のドバイを除いてはアジアの 9 港が入り、上位 5 港では 2 位のシンガポール以外は 4 港までを中国が占めた。なお、10 位の天津 (貨物取扱量では世界第 4 位) では 2015 年 8 月 12 日に起きた港湾部での大規模爆発の影響で、港湾機能の停止を余儀なくされた。東京港は前年と同じ 28 位であった。その東京港に関する問題で、2010 年 8 月に「国際コンテナ戦略港湾」に選定された京浜港での統合運営港湾会社を 2016 年 9 月までに設立することの国の指定に、2015 年 5 月現在では見通しが立っていない。「阪神国際港湾株式会社」が 2014 年 10 月に設立されていることに比し、今後国と地方との綱引きの行方が注目される。

なお、2014 年では米西海岸での労使交渉の混乱による港湾ストの長期化が、日本の物流の動向にも影響したことも指摘される。2015 年 2 月下旬に収束されたものの、一時的に東海岸への移行、航空へのシフトが起こり、西海岸港湾の重要性が改めて認識されることとなった。

2014 年コンテナ取扱ランキング

	港	取扱量	前年比
1	上海	35,290	5.0
2	シンガポール	33,870	5.1
3	深圳 ※1	24,040	3.3
4	香港	22,280	▲ 0.4
5	寧波	19,430	12.0
6	釜山	18,680	5.5
7	青島	16,620	7.1
8	広州	16,410	7.2
9	ドバイ	15,250	11.8
10	天津	14,050	8.0

※1 深圳は赤湾・蛇口・塩田の合計

出所：(公財)日本海事センター

5. 14年連続の交通事故死亡者減少と損保会社の業績回復

2014年の交通事故死亡者は前年より260人少ない4113人と14年連続で減少した。内訳では、65歳以上の高齢者が全体の53.3%を占め、過去最大の比率となった。「交通安全白書」では、死者数減少の要因としてシートベルトの着用率の高さ、ブレーキ技術などの自動車性能の向上が挙げられている。また、同白書による高齢者対策では、衝突を未然に回避する自動ブレーキの普及が不可欠と指摘されている。シートベルトに関しては、義務化された後部座席での着装率が未だ一般道路で35.1%、高速道路で70.3%であることから、その向上を図ることで一層の死亡者減につながるものと期待される。また、交通事故発生件数、負傷者数も10年連続で減少し、それぞれ57万3842件、71万1374人となったが、それでも絶対数自体は大きなものであると認識すべきであろう。

赤色TSマーク



出典：(公財)日本交通管理技術協会

近年自転車加害者となる事故で、自転車の運転者に高額賠償を命じる判決が相次いだ。このことへのひとつの対策として2014年10月から賠償限度額が2000万円から5000万円に引き上げられることとなった。(公財)日本交通管理技術協会が認定した「赤色TSマーク」が交付された自転車が対象とされるものである。ちなみに、赤色TSマーク付帯保険の引き受け会社は三井住友海上火災保険である。

損害保険会社では、保険料収入の約半分を占める自動車保険での収支改善が近年の課題であった。事故実態に応じた保険料に引き上げ、積極的な経費削減に取り組んできたことからようやく好転し、大手3グループの2015年3月期ではそろって最高の連結純利益となった。その還元策として、損保ジャパン日本興亜は2015年10月から自動車保険料を平均0.2%引き下げの方針を決めたが、これが実施されれば約11年半ぶりの引き下げとなる。とはいえ、国内市場の縮小、とりわけ若者の「クルマ離れ」から、今後の課題も決して少なくない。各社は2015年秋に若年層向けの自動車保険を投入、若者向けの保険料を安くする新商品を販売することとしている。また、自動車保険料自体を引き下げの方針を固めたグループもある。その背景として、ITを活用した「テレマティクス保険」の商品開発が指摘されよう。

テレコミュニケーションとインフォマティクスを融合したテレマティクスそのものは目新しいものではないが、この技術を保険分野に活用することには意義深いものがある。個別の運転情報をもとに保険料を決めるテレマティクス保険には走行距離連動型と運転行動連動型とがあり、欧米で保険料の割高な若者を主として対象に導入され、2014年の世界市場規模は1100万件、約1兆6000億円とも算定されている。運転情報の蓄積により、欧米では同保険の拡大が見通されているが、わが国でもこの分野での技術革新からその普及に関心が寄せられている。

2015年はJALの御巣鷹山での大事故以来30年目を迎えたが、2014年から15年にかけて海外での航空機事故が相次いだ。2014年3月8日にマレーシア航空370便がマレーシア北部のコタバルの東約220kmで消息を絶ち、同7月17日には同じマレーシア航空の17便がウクライナ東部ドネツク州で墜落、2015年3月24日にはジャーマンウイングス9525便がフランス南部アルプス山脈付近に墜落した。事故によってはその原因は必ずしも解明されている訳でもなく、空の安全への対策が改めて世界的に問われることとなったのである。