

# 日本の交通に おける 最近の動向

根本 敏 則

## 1. 交通インフラの動向<sup>1)</sup>

我が国では、1964年の東京オリンピック以降に整備された首都高速1号線等、高度成長期以降に整備したインフラが一斉に老朽化し、今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる見込みである。例えば、道路橋は、その割合が2013年3月の約18%から、10年後には約43%、20年後には約67%と急増する。このように一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められている。このため、2013年10月には、「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」が設置され、同年11月、政府、地方公共団体等における、あらゆるインフラを対象にした今後の取組みの全体像を示すものとして、「インフラ長寿命化基本計画」が決定された。これを受けて、国土交通省では、全府省庁に先駆けて、2014年5月、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を決定し、基本計画に基づく具体的な取組みを見える化し、メンテナンスサイクルの構築に向けた道筋を提示した。

交通機関別インフラの動向を見ていく。幹線道路の整備に関しては、1954年に策定された第1次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで着実に進められてきた。首都圏では3つの環状道路の整備を進めており、その3つの環状道路の一番外側の圏央道においては、2017年2月に境古河 IC～つくば中央 IC が開通し、圏央道全体約300kmのうち約9割がつながった。これにより、企業立地や観光周遊の促進などの効果が期待される。なお、2017年2月末時点で、三大都市圏環状道路整備率は約79%である。

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、諸外国と比較しても、我が国の都市間の速達性は全体的に低い水準にある。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。交通事故を減らすため、さらに最高速度を70km/時から100km/時に上げるためにも、暫定二車線を四車線化していく必要がある。

国内輸送の約9割を貨物自動車が担っており、効率的な物流を実現するためには幹線道路ネットワークの構築は極めて重要であり、空港・港湾へのアクセス道路等の整備も進めている。2016年度には、地域高規格道路の IC へのアクセス道路の整備を支援する新たな個別補助制度を創設し、大型車を望ましい経路へ誘導する「大型車誘導区間」に国際戦略・拠点港湾とのラストマイルを追加した。

また、ETC2.0搭載車への特車通行許可の簡素化や ETC2.0車両運行管理支援サービスの実証実験等、ETC2.0を活用した取組みを推進している。加えて、高速道路の料金施策など利用者が ETC2.0のメリットを実感できる施策を推進し、ETC2.0の装着によるコネクテッドカーとしてのトラックの早期普及を図るとともに、運行の安定性・効率性を高める先進的な車両技術の導入を促進することとなっている。

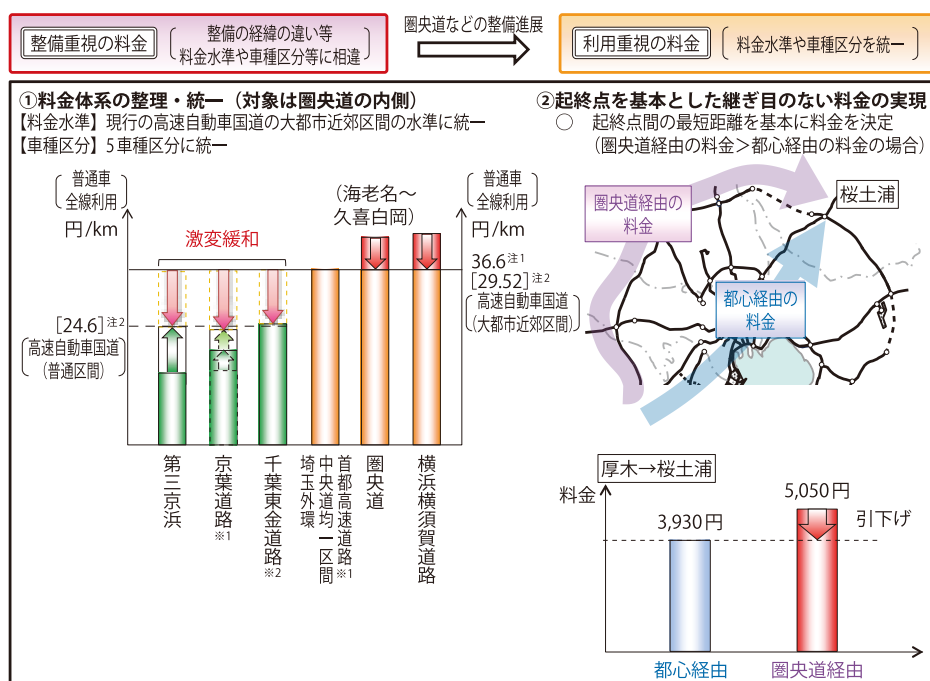
さらに、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を2016年1月より新東名で開始した。あわせて、SA・PA を活用した中継輸送や物流施設への直結など高速道路の幹線物流プラットフォームとしての機能強化も行われている。

安全性を確保しつつ、少ないドライバーで荷物を効率的に運送できるように

するため、IoT、BD、AI等の新技術を活用した自動運転の社会実装も進めていく。特に、ドライバー不足の解消が期待される後続車無人の隊列走行の早期の商業化を目指している。このため、後続車有人システム及び後続車無人システムの公道実証実験に向け、安全を確保する車間距離に関連した事項について検討し、具体的な走行場所や走行方法を確定した走行計画を整備する。ダブル連結トラックの実験の状況も踏まえ、隊列走行に用いる技術や実証の成果や運用ルール等に応じ、インフラ面等の事業環境を検討していく。

なお、必要な道路ネットワークの整備と合わせ、今ある道路の運用改善や料金等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する賢く使う取組みも推進している。具体的には、首都圏および近畿圏では、それぞれの2016年4月、2017年6月より、道路会社間をシームレスにつなぐ対距離制の料金を導入しており、都心部から外側の環状道路へ交通が転換するなどの効果が生じている（図1）。さらに、東京オリンピックに向けては混雑状況を考慮した料金の導入も計画されている。

図1 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系<sup>1)</sup>



(注) 1 高速自動車国道（大都市近郊区間）は、東名高速の例

2 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど激変緩和措置を実施（ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き）

※2 千葉県内の高速ネットワーク（千葉外環、圏央道（松尾横芝～大栄））の概成後に整理

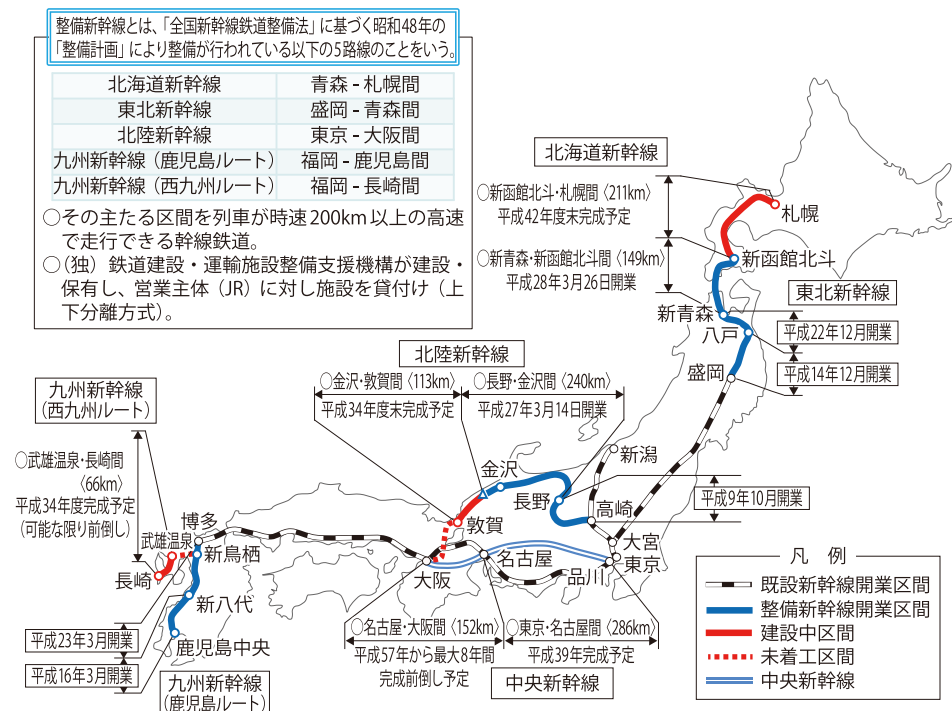
※あわせて、車種区分を5車種区分に整理統一（首都高速について段階的に実施）

資料）国土交通省

鉄道に関しては、2010年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、2011年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多・新八代間）、2015年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）、2016年3月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、完成・開業に向けて着実に整備を進めている。さらに、未着工区間である北陸新幹線敦賀・大阪間については、国土交通省において概算事業費等のルート選定に係る検討に必要な項目の調査を行い、それに基づき与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて議論が行われ、

敦賀駅－小浜市（東小浜）附近－京都駅－京田辺市（松井山手）附近－新大阪駅を結ぶルートとすることが決定された（図2）。

図2 全国の新幹線鉄道網の現状<sup>1)</sup>



資料）国土交通省

中央リニア新幹線については、国土交通大臣が営業主体及び建設主体としてJR 東海を指名し、東京・大阪間について、整備計画の決定及びJR 東海に対する建設の指示を行った。品川・名古屋間は2027年に開業予定としており、現在、品川駅や南アルプストネルの工事等を進めているところである。さらに、品川・名古屋間の工事に財政投融資を活用することにより、大阪までの全線開業を2045年から最大8年間前倒すこととなっている。

航空分野では、羽田空港については国際線旅客ターミナルビルの拡張等により、2014年3月より国際線の発着枠を3万回増枠し、年間発着枠45万回化を実現した。一方、成田空港については、LCCターミナルの整備等により、2015年3月に年間発着枠30万回化を実現した。関西国際空港については、コンセッションを実現し、2016年4月より新たな運営権者である関西エアポート株式会社による運営が開始された。同社による運営開始以降も、2015年に引き続き2016年の旅客数が過去最多を更新した。また、2017年1月、新たなLCC専用国際線ターミナルの供用が開始された。中部国際空港においては、LCC等の新規就航などに対応するために整備していたエプロンを2017年3月に供用開始した。また、LCC拠点化を推進するため、LCCターミナルの整備に着手した。

一方、地方空港間を結ぶ地方航空ネットワークについては、2015年度は36路線となっている。なお、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線数はほぼ横ばいで推移している。

## 2. 交通サービスの動向<sup>2)</sup>

鉄道に関しては、乗継利便性の向上やターミナル駅の混雑緩和等のため、複数の鉄道会社間で相互直通運転の実施が図られている。東京圏においては、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、現在、東京圏の相互直通路線延長は約880キロメートルで、東京圏の鉄道総延長の約36%を占めている。

鉄道輸送のさらなる安全確保を図るべく、国土交通省は、2016年8月に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を開催し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行ってきた。ハード対策としては、10万人以上の駅について、原則として2020年度までにホームドアを整備することとした。ホームドアの導入に当たっては、車両ドア位置の相違、車両停止精度、1駅(上下2線分)当たり数億円から十数億円程度にも及ぶという高額な設置コスト等が課題とされており、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3)。

図3 新型ホームドア一覧<sup>3)</sup>



道路旅客交通に関して、我が国の自動車運送事業の輸送人員は、2015年度でバスが約46億人、タクシーが約14億2,220万人となっている。バスの輸送人員は1980年代後半まで一貫して減少したが、近年は下げ止まっている。タクシーの輸送人員は、長期的に減少傾向にある。

タクシー事業については、バブル崩壊後、長期的に需要が減少傾向にあり、近年、他の輸送モードの旅客需要が回復している中、減少が続いている。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運転者の労働条件の悪化、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、「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、2014年1月に施行された。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、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、依然として厳しい事業環境となっている。輸送人員の減少の要因としては、法人利用の減少、自家用車の普及、大都市部を中心に鉄道やバスなどの競合する交通手段の整備のほか、他の交通機関と比較した運賃や料金の割高感の影響を受けていると考えられる。2017年1月より、訪日外国人や高齢者をはじめとした利用者の需要の喚起を図るため、東京地区におけるタクシー初乗り運賃の引き下げを行った。

人口減少や少子高齢化に伴い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手段としては、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

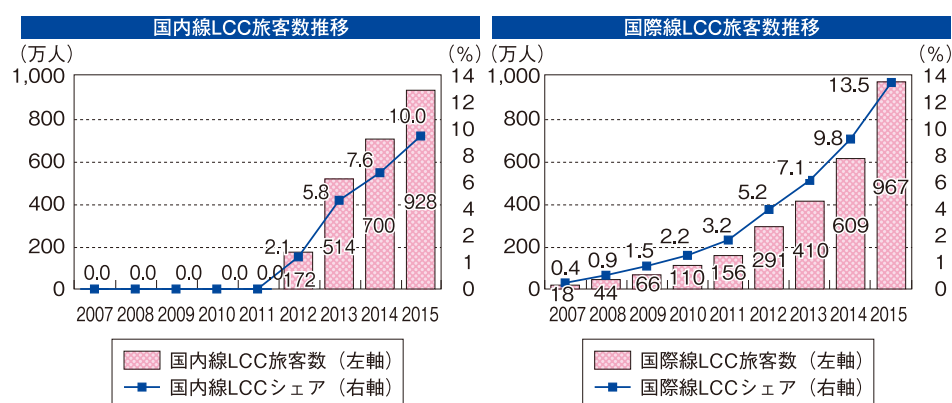


用者の要望に応じて、機動的にルート进行迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）の導入が進められている。2015年度には、全国で1,260市町村においてコミュニティバス、362市町村においてデマンドタクシーが導入されている。

航空に関して、国際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、2011年度を底に、訪日外国人旅行者の急増等により大幅に増加しており、2015年度は7940万人（対前年度比約15.4%増）と過去最高を更新している。国際線利用者の56%は首都圏2空港、22%は関西国際空港の利用者である。また、世界の航空旅客輸送量予測（2016年～2035年）については、全世界で増加することが予想されているが、その中でもアジア/太平洋地域、中東地域及び中南米地域での需要の伸びが大きいと見込まれている。

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、2011年度を底に、LCCの参入による需要増等を受けて2012年度より増加に転じており、2015年度は9,606万人（対前年度比0.9%増）となった。LCCは人口減少・少子高齢化の本格化で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し、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。我が国のLCC旅客数は、国内線・国際線共に一貫して増加傾向にあるが（図4）、国際的にみるとLCCのシェアは依然として低く、更なる拡大が期待される。

図4 我が国のLCC旅客数の推移<sup>2)</sup>



### 3. 観光と交通<sup>4)</sup>

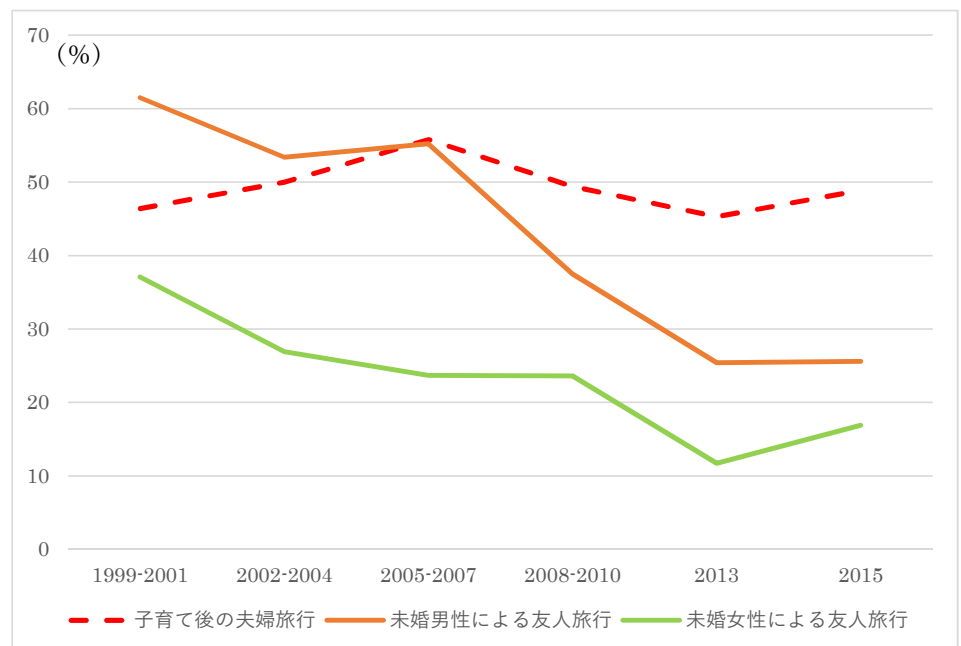
2016年の訪日外国人旅行者数は、過去最高であった2015年の1,974万人をさらに上回り、2,404万人（対前年比21.8%増）となり、4年連続で過去最高を更新した。このように、訪日外国人旅行者数が好調に増加したのは、観光を地方創生の切り札、我が国の成長戦略の柱と位置付け、ビザ緩和や訪日外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充などの取組を国を挙げて実行してきた結果である。また、CIQ体制の充実や多言語表記など受入れ環境整備等への関係者の協力、日本政府観光局（JNTO）をはじめとしたインバウンド関係者が連携して取り組んだプロモーション等も効果的であったと考えられる。

旅行における交通手段は、2000年代までは、自家用車の利用割合は50%以上

と高い水準を維持してきた。しかし、近年では、自家用車の利用割合が低下し、2015年には40%を下回っている。また、目的地までの移動では、レンタカーの利用割合も低い水準のままである。ただし、旅行先での移動ではレンタカーの利用割合は微増しており、2015年には10%を上回った。

一方、旅行における鉄道の利用割合は増加傾向にあり、目的地までの移動、目的地での移動ともに同年には25%を上回った。鉄道利用割合が増加している背景には、20～30代の若年層の車離れがあると考えられる。運転免許の取得割合が低い層の高齢化によって、鉄道利用割合が高まる傾向は長期的なものとなっていくと想定される（図5、図6）。観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性向上の観点から、公共交通機関による快適・円滑な移動のための環境整備が重要である。

図5 旅行における自家用車利用割合（未婚・子育て後 別）<sup>4)</sup>

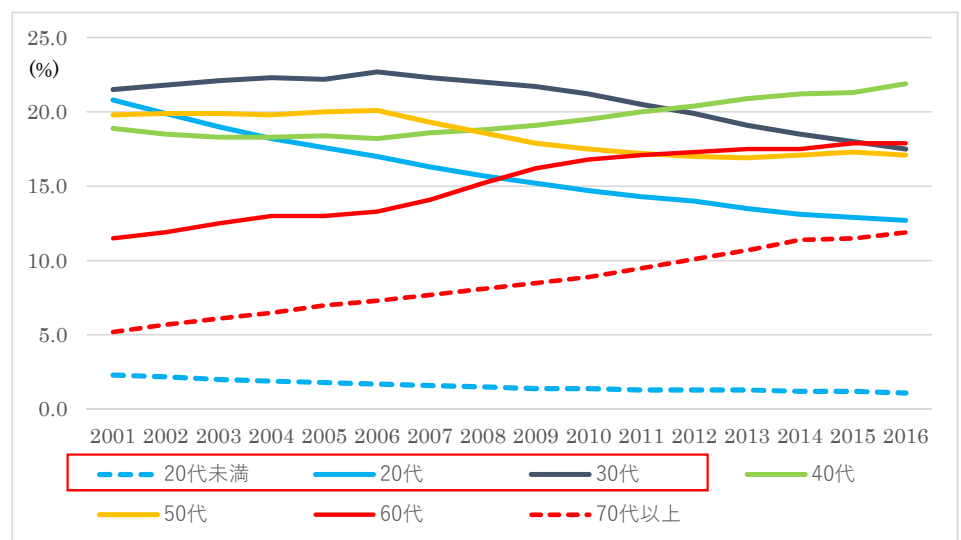


資料：公益財団法人日本交通公社「旅行者動向」、「旅行年報」

注1：旅行における利用について、目的地までの利用を指す。

注2：1999-2001年、2002-2004年、2005-2007年、2008-2010年のデータは、3年分の集計値である。

図6 年代別運転免許の保有率の推移<sup>4)</sup>



資料：警察庁「運転免許統計」

多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出するため、バスを中心とした交通モード間の接続（モダルコネクト）の強化も推進された。2016年4月に開業したバスタ新宿では、鉄道と直結し新宿駅西口周辺に19箇所所在していた高速バス停が集約された。千葉県市原市及び静岡県浜松市においては、高速バス停周辺の駐車場にカーシェアリング車両を配備し、高速バスとカーシェアリングの連携を強化させることで、高速バス利用者の行動圏の拡大による観光振興や地域活性化の可能性を検証する社会実験を開始した。また、東京都千代田区においては、地下鉄大手町駅に近接した箇所に、我が国では初となる道路上のカーシェアリング・ステーションを設置し、公共交通の利用促進による渋滞解消や二酸化炭素排出量削減の可能性を検証する社会実験を開始した。

鉄道に関しては、ICカードの有効活用のための取り組みが進められている。我が国の公共交通における交通系 IC カードは、2001年に JR 東日本が Suica を導入して以降、全国的に普及・拡大している。2013年3月からは Suica 等の10カード50の全国相互利用が可能となり、いずれか1枚のカードがあれば、これらのカードが利用可能な全国各地のバスや鉄道に乗車できるようになった。2020年度までに、相互利用可能な交通系 IC カードを利用できない都道府県をゼロにするため、2015年に「交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会」において取りまとめた交通系 IC カードの導入状況・メリット等内容について、未導入地域の関係者へ積極的に周知する等、IC カード導入に向けた取組を促進した。

道路案内標識については、交通結節点において他の機関が設置する案内看板と連携した案内標識の設置、歩道に設置された道路案内標識を中心に英語表記の改善・充実、観光案内ガイドブックやパンフレット等と連携したわかりやすい道案内の取組を推進した。また、道路案内標識と国土地理院が公表予定の WEB 地図（英語版）に用いる「道路関連施設」や「山等の自然地名」の英語表記の整合を図るため、道路案内標識における英語表記と WEB 地図（英語版）に記載予定の「英語名称のリスト」における英語表記を比較検討し、各都道府県の道路標識適正化委員会における調整を経て、必要に応じ国土地理院に意見提出等を行った。

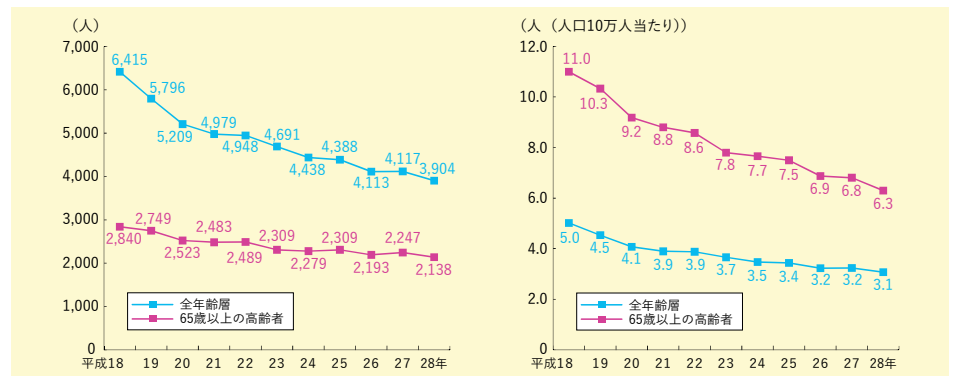
航空については、「地方イン・地方アウト」の流れを創出するため、地方空港のゲートウェイ機能の強化が進められている。2016年度からは、羽田、福岡、新千歳を除く国管理空港・共用空港において、新規就航・増便した場合に地域と協調し、着陸料を1/2軽減する制度が実施された。さらに2017年度より、地方空港への LCC 等の国際線の就航を強力に推進するため、所在する地方自治体等が高いレベルで誘客・就航促進の取組を行う地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定した上で、新規就航・増便に係る軽減措置や補助、航空旅客の受入環境高度化に係る支援等、総合的な支援措置を講じることとした。

首都圏空港については、羽田空港の飛行経路の見直し、成田空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進めた。特に、羽田空港については、2016年7月に、環境影響等に配慮した方策を策定し、機能強化に必要となる施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することについて、関係自治体から理解を得た。

## 4. 道路交通事故発生件数の減少<sup>5)</sup>

2016年の交通事故発生件数は49万9,201件で、これによる死者数は3904人、負傷者数は61万8,853人であった。前年と比べると、発生件数は3万7698件（7.0%）、死者数は213人（5.2%）、負傷者数は4万7170人（7.1%）減少し、負傷者数のうち、重傷者数については1603人（4.1%）、軽傷者数については4万5,567人（7.3%）減少した。交通事故発生件数及び負傷者数は12年連続で減少し、死者数も減少傾向にあり、昭和24年以来67年ぶりに4千人を下回った。

図7 交通事故死者数及び人口10万人当たり交通事故死者数の推移<sup>5)</sup>



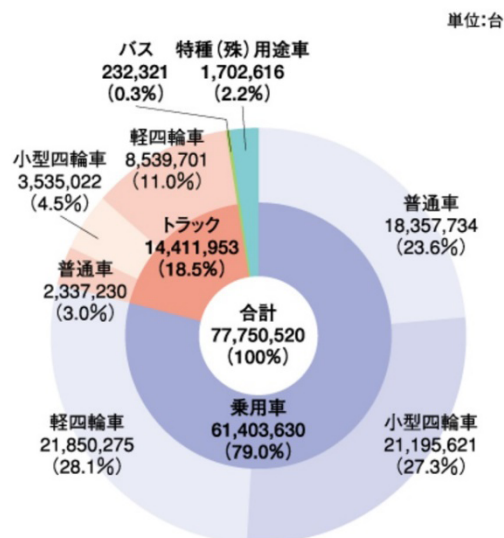
65歳以上の高齢者（以下「高齢者」という）の人口10万人当たりの交通事故死者数は引き続き減少しているものの、交通事故死者のうち高齢者は2138人であり、その占める割合は過去最高の54.8%となった（図7）。また、致死率については4年連続で上昇しているが、この背景には、他の年齢層に比べて致死率が約6倍高い高齢者の人口が増加している一方、その他の年齢層の人口は減少傾向にあることが挙げられる。

状態別（自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗用中、歩行中）の死者について、高齢者の死者数及びその占める割合は、歩行中が1003人（73.7%）、自転車乗用中が342人（67.2%）と、他の状態（自動車乗車中643人（48.1%）、二輪車乗車中142人（20.8%））と比較して高い水準にあり、高齢歩行者等が死亡する事故が多くなっている。また、高齢者の歩行中死者、自転車乗用中死者のうち、死者数に占める法令違反ありの死者数の割合はそれぞれ約60%、約80%で推移しており、高齢者自身の法令違反が交通死亡事故の一因となっているものと考えられる。

## 5. 自動車産業<sup>6)</sup>

2016年12月末現在の四輪車保有台数は、7775万（対前年度比+0.4%）となった。乗用車は、6140万（同+0.7%）であった。そのうち普通車が1835万（同+2.4%）、小型四輪車が2,119万（同-1.6%）、軽四輪車が2185万台（同+1.6%）であった。トラックは1441万（同-0.6%）、バスは23万（同+1.3%）であった（図8）。自動車の平均使用年数（2016年3月末）は、乗用車が12.8年、トラックが13.9年、バスが16.8年となっている。



図8 2016 年末現在の車種別保有台数と構成比<sup>6)</sup>

2016年の四輪車新車販売台数は、497万台（同-1.5%）となった。乗用車は414万台（同-1.6%）となり、うち普通車は149万台（同+10.0%）、小型四輪車は131万台（同-2.9%）、軽四輪車は134万台（同-11.0%）であった。また、トラックは80万台（同-1.1%）、バスは1万台（同+15.8%）となった。

この国内市場縮小の原因について、日本経済新聞は次のように述べている。

「(国内市場はピークだった1990年の777万台に比べ) 国内最大手トヨタ自動車の年間販売(158万台)の約1.8倍分が減った。安全装備の充実などで車の平均価格が上がり買い控えが目立ち、平均車齢が上昇したことも一因だ。16年暦年では排気量660cc 超の登録車が3%増の324万台と堅調だった一方で、軽自動車は9%減の172万台と不振だった。15年4月の軽自動車税の増税前に需要を先食いした影響が残り、ピークだった14年を境に2年連続で減った。三菱自動車が4月に軽自動車燃費データ改ざんを公表したことも響いた。同社と車両の供給を受ける日産自動車が対象車種の販売を一時停止した。」(『日本経済新聞』(電子版)「新車販売500万台割れ 16年、震災以来の低水準」2016年12月30日1:31 最終アクセス2017年8月19日)

なお、次世代自動車(ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、天然ガス自動車、グリーンディーゼル乗用車、燃料電池自動車など)は、政府による補助金や優遇税制などの普及促進策が開始された2009年度から、四輪車販売に占める割合が大幅に増加した。2016年の新車販売台数に占める次世代自動車の割合は約35%である。

2016年の四輪車生産台数は、920万台（同-0.8%）となり、2年連続で減少した。ただ、四輪車輸出台数が463万台（同+1.2%）となったため、販売台数減少の影響（同-1.5%）を緩和することができた。乗用車は787万4千台（同+0.6%）となり、うち普通車は500万台（同+5.4%）、小型四輪車は161万台（同+3.5%）、軽四輪車は126万4千台（同-17.4%）であった。トラックは120万1千台（同-8.3%）、バスは13万台（同-5.9%）であった。

## 6. 自動車保険の現状<sup>8) 9)</sup>

### 参考純率

損害保険の保険料率は、事故が発生した場合に保険会社が支払う保険金にあてられる部分（①純保険料率）と、保険会社が保険事業を営むために必要な経費等にあてられる部分（②付加保険料率）からなっている。損保各社でつくる損害保険料率算出機構では、「①純保険料率」を算出し、保険料率の目安として会員に提供しており、この純保険料率を参考純率という。

2015年度の自動車保険の保険料は、3兆9557億円となっており、前年度に比べ378億円（0.9%）の減少となった。対物賠償責任保険・車両保険の契約1台当たりの保険金は、近年、減少に転じている（図9）。この要因としては、参考純率改定（2011年9月届出）を受けて、各保険会社が2012年以降ノンフリート等級別料率制度改定に伴い、契約者が翌年度以降の保険料負担を考慮して保険金請求を慎重に判断するようになったことが考えられる。また、衝突被害軽減ブレーキなど運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した自動車（ASV）の普及が進んでいることも事故が減少している要因と考えられる。

一方で、対物賠償責任保険・車両保険の支払い1件当たりの保険金は増加傾向で推移している。この要因としては、保険金の大部分を占める修理費が増加傾向で推移していることが考えられる（図10）。

図9 契約1台あたりの保険金の推移（補償内容別）<sup>8)</sup>

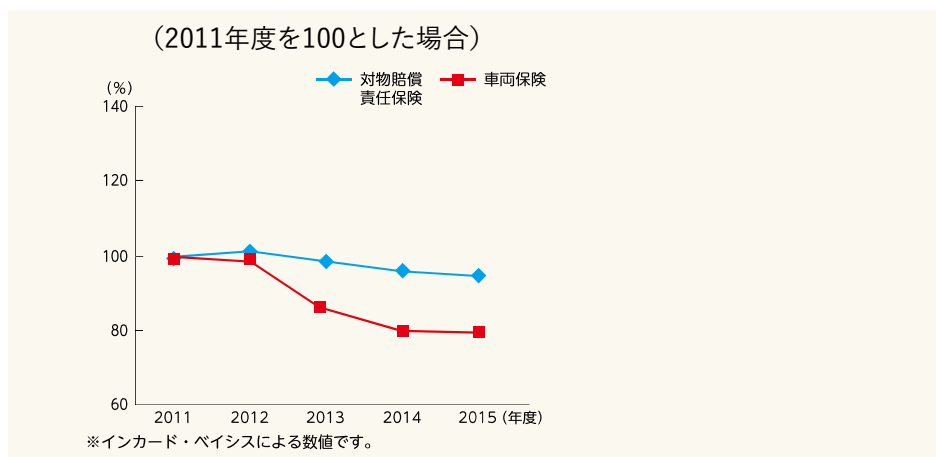
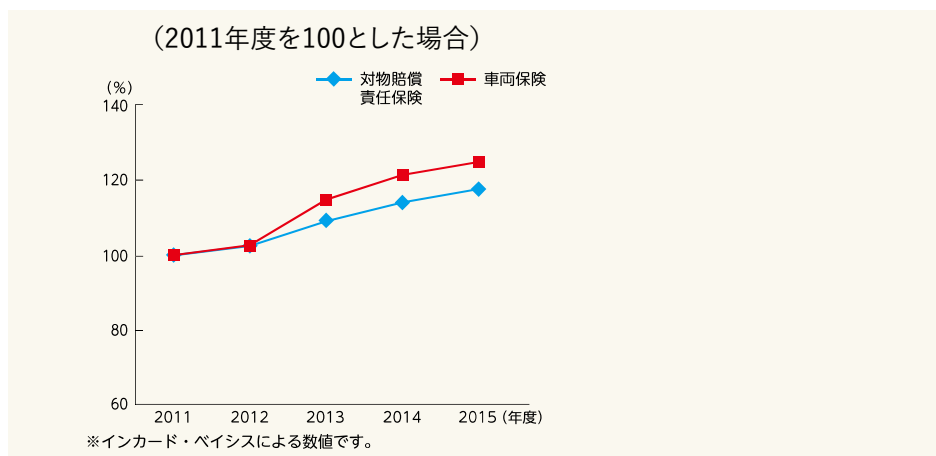


図10 支払い1件当たりの保険金の推移（補償内容別）<sup>8)</sup>



ノンフリート等級別料率制度とは、保険契約者の過去の無事故年数や事故件数などに応じてリスクに差が見られるため、契約者の事故に応じてリスクを1～20等級に区分し、等級毎に保険料の割引または割増を行う制度のことである。最もリスクの高い20等級は、最もリスクの低い1等級の約4.4倍の保険料を負担することが定められた。これまでの制度では、前年の事故の有無にかかわらず、同じ等級の契約者であれば、同一の割増引率が適用されたため、リスク実態（保

険金の支払い状況)が高い傾向にある前年事故があった契約者(事故有契約者)とリスク実態の低い前年事故のなかった契約者(事故無契約者)の保険料の負担に不公平が生じてしまうという問題点があった。そこで、7から20等級の等級係数を「無事故係数」と「有事故係数」に細分化し、全ての等級において割増引率を改定することで、無事故契約者と有事故契約者の保険料負担の公平性を確保しようとした(図11)。

図11 保険料の等級別割増引率の改定<sup>9)</sup>

<現行の等級別割増引率(継続契約の場合)>

(+は割増、-は割引を示しております。)

| 等級   | 1等級  | 2等級  | 3等級  | 4等級 | 5等級  | 6等級  | 7等級  | 8等級  | 9等級  | 10等級 | 11等級 | 12等級 | 13等級 | 14等級 | 15等級 | 16等級 | 17等級 | 18等級 | 19等級 | 20等級 |
|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 割増引率 | +52% | +26% | +10% | -1% | -10% | -17% | -23% | -28% | -33% | -37% | -40% | -44% | -47% | -50% | -52% | -55% | -57% | -59% | -61% | -63% |

<改定後の等級別割増引率(継続契約の場合)>

(+は割増、-は割引を示しております。)

| 等級  | 1等級  | 2等級  | 3等級  | 4等級 | 5等級  | 6等級  | 7等級  | 8等級  | 9等級  | 10等級 | 11等級 | 12等級 | 13等級 | 14等級 | 15等級 | 16等級 | 17等級 | 18等級 | 19等級 | 20等級 |
|-----|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 無事故 | +64% | +28% | +12% | -2% | -13% | -19% | -30% | -40% | -43% | -45% | -47% | -48% | -49% | -50% | -51% | -52% | -53% | -54% | -55% | -63% |
| 事故有 |      |      |      |     |      |      | -20% | -21% | -22% | -23% | -25% | -27% | -29% | -31% | -33% | -36% | -38% | -40% | -42% | -44% |

なお、近年の事故率の減少、それに伴う保険金の減少を受け、損害保険各社で保険料を値下げする動きが広がってきた。

「大手損害保険各社は自動車の保険料を2018年1月から引き下げる。各社とも平均で2～3%引き下げる見通しで、下げ幅は十数年ぶりの大きさになる。自動車への衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)の普及など安全性能の向上で事故率が低下し、損保各社の収支は改善している。保険料引き下げの動きは一段と加速する。

自動車保険には加入が義務づけられる自動車損害賠償責任保険(自賠責)と、任意で加入する保険がある。自賠責は補償に限りがあるため、車を保有する多くの人が任意の保険に入っている。自動車保険は高齢ドライバーが増えたり部品の価格が高くなったりしていたのを理由に、保険料の引き上げが続いていた。ただ、この2年ほどは衝突の危険をカメラやレーダーで察知し、自動でブレーキをかけるなどの先進技術を搭載した車の普及などによって事故率が低下。損保各社の自動車保険の収支も改善してきたため、16年度ごろから保険料を引き下げる動きが始まっていた。

自動車保険の保険料を巡っては、自賠責は今年4月から平均6.9%引き下げられている。また損保各社でつくる損害保険料率算出機構が5月、保険料の基準となる「参考純率」を平均で8%下げることを決めた。基準の引き下げは14年ぶりで、損保各社はこの指標を先行して採用する形で値下げに踏み切った経緯もある。

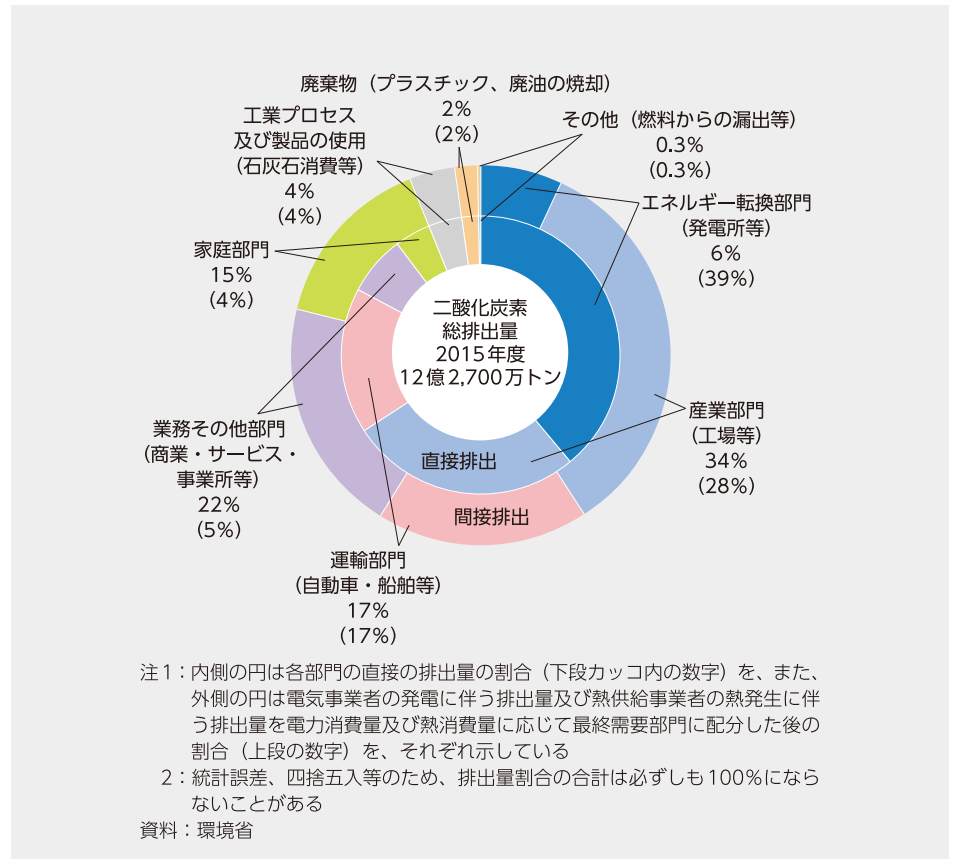
来年1月には自動ブレーキを搭載した車の保険料を9%安くする制度が始まる。自家用軽自動車と発売から約3年以内の自家用普通・小型乗用車が対象。こうした新車を購入する顧客は割安感が大きくなりそうだ。」(日本経済新聞「自動車保険料、18年から下げ 安全性能向上で大手損保 平均2～3%」2017年8月5日付朝刊)

## 7. 自動車のもたらす公害<sup>11)</sup>

自動車の排出ガス及び燃料については、大気汚染防止法に基づき逐次規制を強化している。環境省によれば、自動車によってもたらす公害で、対策が必要とされているものには、CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）、NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）、PM（粒子状物質）、騒音などがあるとされている。

CO<sub>2</sub>については、温室効果ガスごとに見ると、2015年度のCO<sub>2</sub>排出量は12億2,700万トンCO<sub>2</sub>（2005年度比6.4%減少）であった。その内訳を部門別に見ると運輸部門からの排出量は2億1,300万トンCO<sub>2</sub>（同11.0%減少）である（図12）。

図12 二酸化炭素排出量の部門別内訳<sup>11)</sup>



自動車を排出源とするCO<sub>2</sub>削減対策として、自動車燃費の改善、車両・インフラに係る補助制度・税制支援等を通じたクリーンエネルギー自動車の普及促進等が行われた。また、環状道路等幹線道路ネットワークを整備するとともに、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組等の交通流対策やLED道路照明灯の整備を行った。

また、改正された流通業務の総合化及び効率化に関する法律（物流総合効率化法）に基づく総合効率化計画の認定等を活用し、環境負荷の小さい効率的な物流体系の構築を促進した。共同輸配送、モーダルシフト、大型CNGトラック導入、物流拠点の低炭素化、都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システムの構築の取組についても支援が行われた。

また交通流の分散・円滑化施策として、道路交通情報通信システム（VICS）の情報提供エリアの更なる拡大を図るとともに、ETC2.0サービスを活用し道路交通情報の内容・精度の改善・充実に努めたほか、信号機の改良、公共車両優先



システム（PTPS）の整備、総合的な駐車対策等により、環境改善を図った。また、首都高速道路などにおいて環境ロードプライシング施策を引き続き実施し、住宅地域の沿道環境の改善を図った。交通量の抑制・低減施策としては、交通に関わる多様な主体で構成される協議会による都市・地域総合交通戦略の策定及びそれに基づく公共交通機関の利用促進等への取組を支援した。また、交通需要マネジメント施策の推進により、地域における自動車交通需要の調整を行った。

NO<sub>x</sub>、PM については、自動車交通が集中する大都市地域の大气汚染状況に対応するため、自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づき大都市地域（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県）において各都府県が「総量削減計画」を策定し、自動車からの NO<sub>x</sub> 及び PM の排出量の削減に向けた施策を計画的に進めている。また、同法の排出基準に適合しているトラック・バス等であることが判別できる「自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法適合車ステッカー」の交付や、事業者による排出抑制のための措置の推進等の取り組みが行われた。

ところで、公道を走行しないブルドーザ、フォークリフトなどの特殊自動車（以下「オフロード特殊自動車」という）については、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律（以下「オフロード法」という。）に基づき、2006年10月から原動機の燃料の種類と出力帯ごとに順次使用規制を開始し、その後も逐次規制を強化している。2016年度は、19kW 以上56kW 未満の出力帯において規制強化が適用開始された。これにより全ての出力帯で2014年基準に移行された。そのほか、順次強化している排出ガス基準に適合するオフロード特殊自動車等への買換えが円滑に進むよう、税制の特例措置、政府系金融機関による低利融資を講じた。

低公害車の普及については、2030年までに、新車販売に占める次世代自動車の割合を5割～7割にするとの目標に基づき、低公害車の車両導入に対する各種補助、自動車税・軽自動車税の軽減措置及び自動車重量税・自動車取得税の免除・軽減措置等の税制上の特例措置並びに政府系金融機関による低利融資を講じる等の取り組みが行われた。これらの結果、2015年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は約29%となっている。また、低公害車普及のためのインフラ整備については、国による設置費用の一部補助、燃料等供給設備に係る固定資産税の軽減措置等の税制上の特例措置を実施した。

自動車の騒音対策については、自動車単体の構造の改善による騒音の低減等の発生源対策、道路構造対策、交通流対策、沿道環境対策等の諸施策を総合的に推進されてきた。中央環境審議会において示された「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第三次答申）」を踏まえ、四輪車走行騒音規制の見直し、二輪車走行騒音規制の見直し、マフラー性能等確認制度の見直し及び使用過程車に対するタイヤ騒音規制の適用時期に係る検討を行った。

## 参考文献

- 1) 国土交通省 (2017) 『国土交通白書 2017』.
- 2) 国土交通省 (2017) 『平成 29 年版交通政策白書』.
- 3) 国土交通省 (2017) 「新たなタイプのホームドアの開発」  
<[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr7\\_000011.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000011.html)> (最終アクセス 2017 年 9 月 15 日).
- 4) 観光庁 (2017) 『平成 29 年版観光白書』.
- 5) 内閣府 (2017) 『平成 28 年度交通事故の状況及び交通安全施策の状況 平成 29 年度交通安全施策に関する計画』.
- 6) 一般社団法人日本自動車工業会 (2017) 「日本の自動車工業 2016」.
- 7) 日本経済新聞 (電子版) 「新車販売 500 万台割れ 16 年、震災以来の低水準」 2016 年 12 月 30 日 1:31  
<[http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ29H3T\\_Z21C16A2MM8000/](http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ29H3T_Z21C16A2MM8000/)>  
(最終アクセス 2017 年 8 月 19 日).
- 8) 損害保険料率算出機構 (2017) 『2016 年度自動車保険の概況』.
- 9) 損害保険料率算出機構 (2017) 『【自動車保険】参考純率改定 (ノンフリート等級別料率制度改定) のご案内』.
- 10) 日本経済新聞 「自動車保険料、18 年から下げ 安全性能向上で大手損保 平均 2 ~ 3 %」  
2017 年 8 月 5 日付朝刊、14(2).
- 11) 環境省 (2017) 『平成 29 年版 環境・循環型社会・生物多様性白書』.