

日本の交通に おける 最近の動向

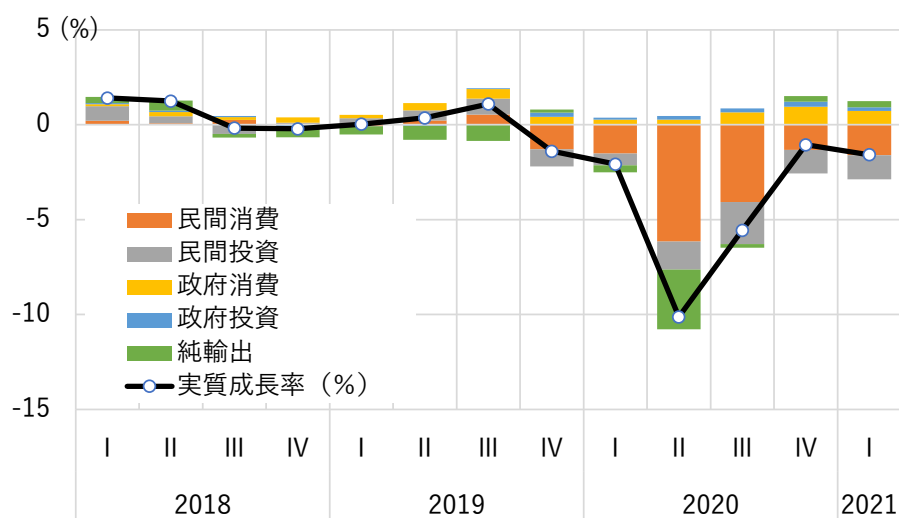
加藤 一誠
中村 知誠
根本 敏則

1. 日本経済の動向と運輸業

新型コロナウイルス感染症の拡大は日本経済だけでなく、世界経済に大きな影を落としている。わが国では2020年4月7日、新型コロナウイルス対策の特別措置法に基づく措置として第1回目の緊急事態宣言が発出された。移動を自粛した結果、図1のように民間消費が大きく落ち込み、経済成長率は、対前年同期比で-10%と大きく落ち込んだ。輸出のマイナスには、世界経済が止まったことに加え、インバウンド（非居住者の国内）消費の蒸発が影響している。

その後、日本経済は2020年第4四半期まで緩やかに回復傾向にあったが、2021年1月に第2回目の緊急事態宣言が発出され、また腰が折れてしまった。コロナ禍においては常に感染防止と経済のいずれかを優先するののかという議論になるが、結果的に感染防止を優先せざるを得ず、経済の回復は遅れた。対前年同期比で内外需の項目を見ると、政府消費と政府投資が対前年同期比で+となっており、ここに政府のコロナ対策の効果を見て取れる。しかし、民間消費と民間投資は大きくマイナスとなっており、政府の対策でカバーできないほどの落ち込みであり、コロナの長期化による抑制政策は、経済に対する負の影響を大きくしていることは明確である。

図1 日本経済の実質成長率と寄与度（4半期ベース、対前年同期比）

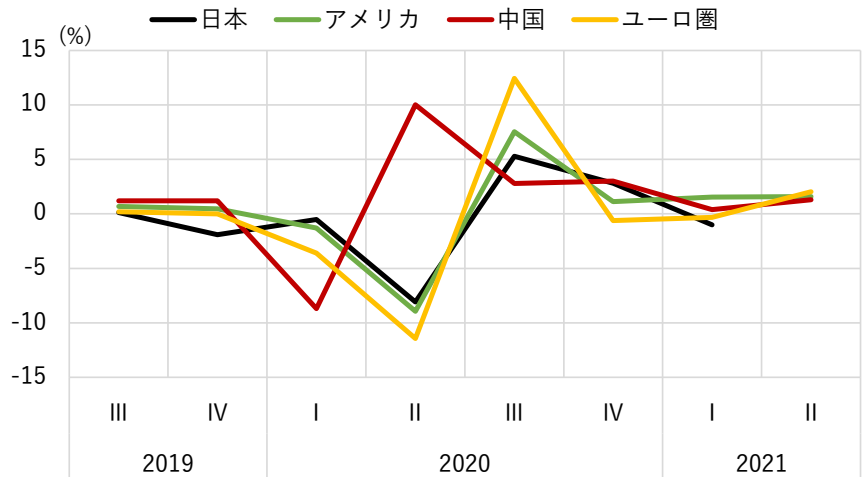


出所) 内閣府SNAウェブページより作成

次に、諸外国の回復の状況を GDP を通じて比較してみよう。図2は日米中およびユーロ圏の四半期ベースの GDP 成長率を対前期比で示したものである。ここからわかることは、日本経済は対前期比でも、2020年の落ち込みは小さいものの回復力に乏しく、2021年にはマイナスに落ち込んでいる。これはコロナ感染対策がもたらした国民の自粛に依存する政策を採用したことと符合する。

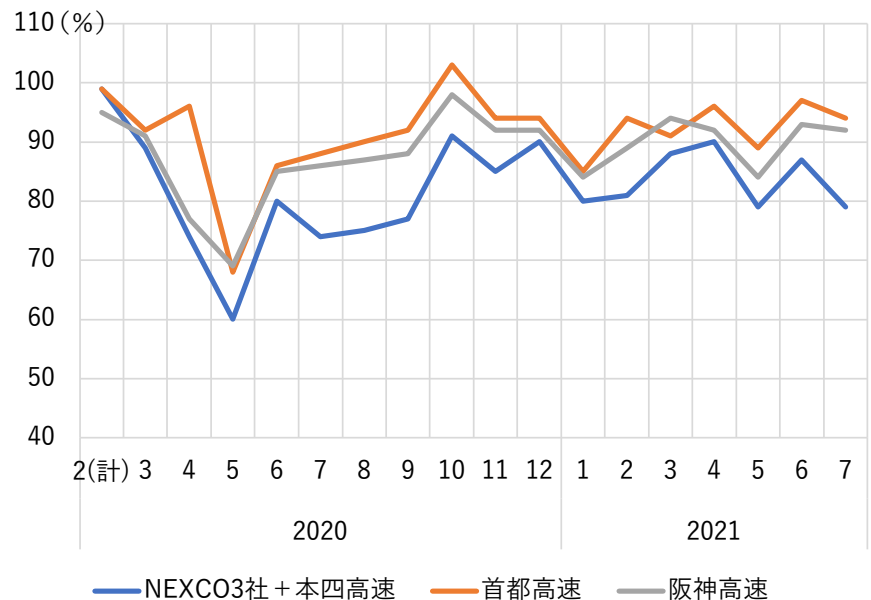
中国経済は2020年第2四半期には回復し、その後もプラス成長を継続している。中国は日本にとって最大の貿易国であり、中国経済の好調が日本の輸出を増加させる。このことは、図1における日本経済の輸出の回復として表れている。日本、アメリカおよびユーロ圏は中国に比べて回復は遅れ、2020年第3四半期に GDP は大きく反転した。アメリカ経済はそのなかで堅調に推移しているのに対し、振れ幅が大きいのがユーロ圏であり、2020年第4四半期、2021年第1

図2 各国・地域の経済回復の状況



出所) OECDデータベースより作成

図3 高速道路の通行量（月初1週間平均の対2019年同期比）



注1) 2020年2月のみは月間値。

注2) 月初とは当該月第1日曜からの1週間とする。2021年1月のみは2020年1月同期比。

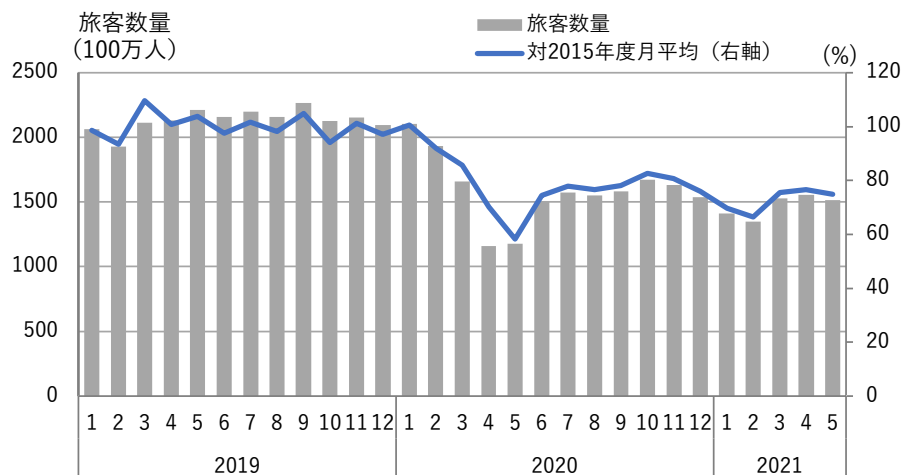
出所) 国土交通省「全国・主要都市圏における高速道路・主要国道の主な区間の交通量増減」より抜粋、作成

四半期と連続してマイナスを記録した。

コロナの感染防止のために採られた政策は一貫して移動抑制策であり、運輸産業はもっとも大きなダメージを被ることになった。ここでは、そのいくつかを取り上げてデータで検証してみる。まず、都市間輸送を担う高速道路である。図3は、トラフィックカウンターによるNEXCO+本四高速、首都高速道路（首都高）、阪神高速道路の週間通行量を月初1週間平均の対2019年同期比で示している（2021年1月のみは2020年同期比）¹。高速道路の通行量は2020年3月には減少し、首都高は一時的に増加しているものの、5月にはすべての通行量が急減

¹ 2021年データを2019年と比較するのは、2020年2月頃からコロナ感染の影響で通行量が急減したためである。そのため、2021年1月値のみが2020年1月との対比となっている。

図4 鉄道による旅客輸送量



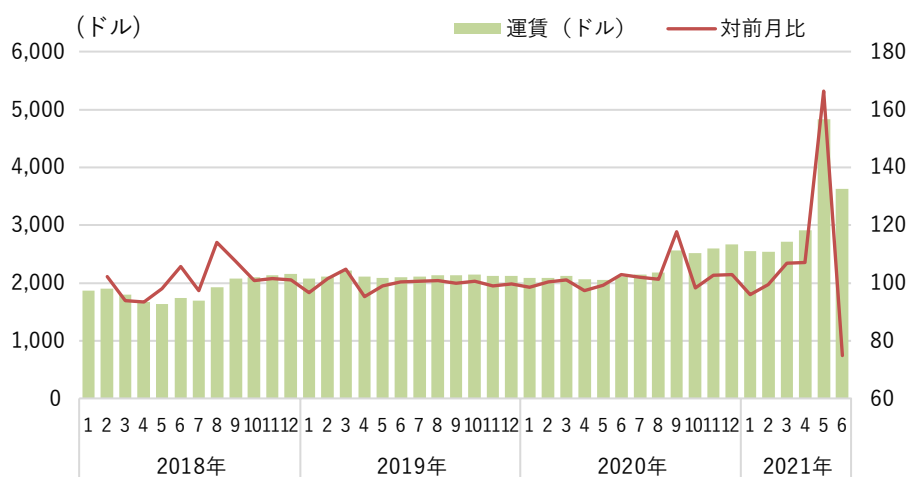
出所) 国土交通省『鉄道輸送統計調査』より作成

し、NEXCO+本四高速の通行量は最大の減少幅となる60%となった。

そして、在宅勤務や都市間移動の抑制によって鉄道旅客輸送は都市圏内、都市間需要ともに大きく減少した。図4は鉄道 JR と民鉄を合計した鉄道の旅客輸送量を示しており、2020年2月から旅客数が減少し、2015年度月平均対比で91.9となった。そして、2020年5月からは回復基調にあり、そこに政府の Go To トラベルキャンペーンが加わり、10月には82.7まで戻った。しかし、それも一時的であり、2021年2月には66.5まで減少した。2021年5月時点において輸送量は2015年度の水準に戻っておらず、通勤の減少が定着することになれば、鉄道各社の経営戦略も見直しを余儀なくされるだろう。

それに比べて、貨物輸送は好調である。まず、国際輸送では海運、空運ともに好調で、空運では航空会社は不振の旅客輸送を一部カバーするほどの収入となっている。その理由は、中国経済のコロナ・ショックからの回復が早く、国内需要や輸出も好調であるのに、コロナ禍のアメリカの主要港での滞船などから、供給（輸送スペース）が不足し、太平洋航路の運賃は急上昇した。図5は北米往航の運賃の推移を示しており、2020年8月以降、運賃は高止まりしていることがわかる。

図5 海上運賃（北米往航）の推移



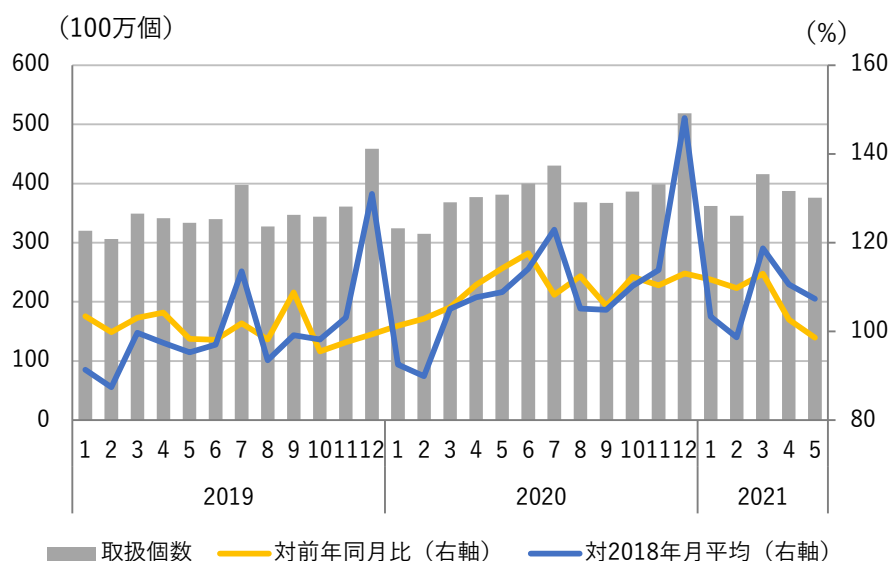
注) 20フィートコンテナの米ドル運賃

出所) (公財) 日本海事センターより作成「海上荷動きの動向」より作成

また、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、工場での生産活動が停滞したことで素材や部品などの需要が減少し、海外からの原材料の輸入も減少したことで低調な荷動きとなった。一方で、BtoC 物流については、いわゆる「巣ごもり需要」の拡大の影響でネット通販市場が拡大し、2020年度の宅配便取扱個数は対前年比で10～20%増加した。

詳しく見ると、図6に示すように宅配便の取扱個数は2020年3月に急増し(対前年同月比、対2018年月平均比ともに5%増)、緊急宣言の発出前に増加、それ以降7月まで増加した。そして、8月にはいったん減少したものの、その後も増加を続け、2020年12月の取扱個数は過去最高の月間5.2億個を記録した。

図6 宅配便の取扱個数



出所) 国土交通省「トラック輸送情報報告書」より、抜粋、作成

2. 交通・物流政策の動向

(1) 自動車交通政策

NEXCO 東日本エリアでは、常磐自動車道の暫定2車線区間で4車線化が進められた。2021年2月27日からいわき中央 IC からいわき四倉 IC 間の一部区間(8km)で、3月6日に山元 IC から亘理 IC (13.7km) の全線で4車線による運用が開始された。これは、常磐自動車道は東北自動車道が通行止めになった場合の代替路としても機能している。4車線化により、大規模災害時の交通手段の確保や事故の減少とともに宮城県・福島県内で並行する国道6号線の混雑緩和が期待されている。

NEXCO 中日本および西日本エリアにおいても車線数増加への取り組みが続いている。NEXCO 中日本エリアでは、新東名高速道路の御殿場 JCT から浜松いなさ JCT 間(約145km)で6車線化の工事が終了し、2020年12月22日から運用が開始された。また、同日より最高速度も120km/時に引き上げられた。新東名高速道路は東名高速道路が通行止めになった場合の代替路としても機能している。こうした工事により、東名高速の通行止め時やリニューアル工事期間の新東

名高速の渋滞緩和が期待されている。NEXCO 西日本エリアでは、舞鶴若狭自動車道の福知山 IC から綾部 IC 間（約10.2km）の4車線化工事が2021年3月26日に完成した。舞鶴若狭自動車道は、2018年6月の大阪北部地震で名神高速などの通行止めが発生した際に広域的迂回路として機能している。4車線化により、災害時の代替路としての機能強化が期待されている。

近年、バスの自動運転に向けた取り組みも活発化しており、2020年から2021年3月にかけて自動運転化に向けた実証実験が各地で実施された。2020年10月には西日本鉄道が北九州空港と JR 朽網駅の間で中型路線バスを使った自動運転実験を開始した。2021年2月には、西武バスが群馬大学と連携し、実際の路線バスのルートである飯能駅から美杉台ニュータウン間（約2.5km）で自動運転実験を実施した。背景には、大型第二種運転免許保有者の減少などによるバス運転手の不足があり、公道以外にも空港においてバスの自動運転実験が行われている。

東京では臨海部と都心の間を結ぶバス高速輸送システム（BRT）の1次プレ運行が2020年10月1日から開始された。BRT 運行のために設立された「東京 BRT」は京成バスの100%子会社である。諸外国で見られている BRT とは異なり、「東京 BRT」のための専用レーンは設定されていない。1次プレ運行の期間は虎ノ門～晴海（約5km）を結んで運行される。今後、第2次プレ運行を実施したのち、2022年度以降に運行が開始される予定である。

（2）鉄道政策

2020年5月7日に、JR 北海道は札沼線の北海道医療大学駅から新十津川駅間（47.6km）を廃止した。沿線にある月形高校への通学利用を除けば、日常利用が少ない区間であったことに加え、橋梁やレールの老朽化が進行していたことから廃線となった。JR 北海道では新たな収益の柱と期待される北海道新幹線の高速化への動きがあった。北海道新幹線にはかねてより新幹線列車と貨物列車がレールを共用し走行している区間の高速化が課題とされている。2020年12月31日から2021年1月4日までの5日間にわたって試験が実施され、青函トンネル内で新幹線と貨物列車の走行する時間帯を区分する方式を採用し、営業運転で初の時速210km での高速走行に成功した。

貨物専用線でも廃線の動きが見られた。秩父鉄道の三ヶ尻線の熊谷貨物ターミナルから三ヶ尻間（約3.9km）の営業は、2020年12月31日をもって終了した。神奈川県川崎市の扇町駅から三ヶ尻駅まで走っていた国内唯一の石炭輸送列車は、2020年3月の JR グループのダイヤ改正によって終了している。

2020年8月8日、JR 九州は、2016年の熊本地震による被災から不通となっていた豊肥本線の肥後大津駅から阿蘇駅間（約27.3km）の運行を2020年8月8日に再開した。これにより、約4年4カ月ぶりに熊本から大分間の全線が復旧したことになる。代替バスに比べて所要時間が減少するため、阿蘇地域内の利便性だけでなく、熊本市内から阿蘇へのアクセス向上により、阿蘇地域の観光客が増加することが期待されている。

（3）自然災害と交通

近年では、各地で災害による甚大な被害が発生している。国土交通省（2021）においてインフラの老朽化の進行や、気候変動の影響による水害の激甚化・頻発化、災害リスク地域への人口集中、高齢単身世帯の増加に伴う防災力の低下など、防災・減災に関する課題が新たに顕在化していることが指摘されている。

昨年、一昨年に引き続き、2020年も水害が交通インフラに大きな影響を及ぼ

した。日本付近に停滞した前線の影響で、7月3日から7月31日にかけて各地で大雨となった。九州や東海、東北の各地で記録的な豪雨となり、7月24、48、72時間の降水量が観測史上1位を記録した。国が管理する球磨川や筑後川などの8河川や、都道府県が管理する194の河川で氾濫などの浸水被害が発生したとされる。交通インフラへの影響も大きく、高速道路等では土砂災害被害が確認された。鉄道では、13事業者20路線で土砂流入や線路冠水等の被害が発生したとされ、JR九州久大線や肥薩線、くま川鉄道では橋梁が流失した。鉄道各事業者は、土砂流入などによる運転休止に対応するため、代替輸送を実施した。

頻発する災害への対策として、運輸事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とするべき考え方をまとめた「運輸防災マネジメント指針」が2020年7月に策定された。これにより、運輸事業者の防災意識や事前対策がより一層強化されることが期待されている。

（４）物流政策・港湾政策

2020年度までのわが国の物流政策は、2017年7月に閣議決定された「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」に沿って進められてきた。2021年からは「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」にもとづく政策が進められることとなる。

すでに述べたように、ネット通販拡大などによる宅配便の取扱個数が増加するにつれ、再配達も増加している。再配達の増加は、二酸化炭素排出量を増加させるだけでなく、労働力不足を深刻化させる。国土交通省では、2020年10月に大手宅配事業者3社を対象とした宅配便の再配達率のサンプル調査を実施している。2020年4月の調査結果では、宅配便再配達率は約8.5%となり、2017年10月の調査開始以来最も低い数値となった。これは、第1回目の緊急事態宣言（2020年4月7日～5月25日）により在宅率が高まったほか、2020年3月よりアマゾンが置き配を標準的配達方法にしたことによるものである。

技術革新やデジタル化に向けて、ドローンや自動運転の実用化やビジネスモデルの構築に向けた取組みが官民連携によって進められている。ドローン物流の実用化に向けて、国は2020年の航空法改正により登録制度を導入し、機体導入等に対しても支援を始めた。2021年2月には、新東名高速道路の一部区間でトラックの後続車無人隊列走行が実現されており、自動運転の導入に向けた動きも加速している。

交通政策基本計画では、グリーン物流の実現に向けてさまざまな方策が検討された。2020年度には内航船舶へのモーダルシフトを進めるべく、税制特例措置や船舶共有建造制度を活用した事業者への支援策も打ち出されている。

（５）航空・空港政策

国際航空運送協会(IATA)は2020年10月27日、2021年の航空業界全体の売上高の見通しを発表した。2019年の8,380億ドルから46%減となる4,525億ドルへと落ち込むとの見通しが示された。背景には、欧州を中心とする新型コロナウイルス感染症の再流行や各国の検疫体制の強化などによる需要回復の遅れがあるとされる。

国内でも新型コロナウイルス感染症の対策が進められている。国内の航空各社でつくる定期航空協会は2020年9月18日、乗客のマスク着用に関する業界共通の案内を作成した。各社で共通の対応を取ることでトラブルを防ぐ狙いがある。案内では、飲食時以外にマスクを常時着用することを求めている。体質などの理

由でマスクを着用できない場合には、フェースシールドやハンカチなどを利用してもらう。同意しない場合には、航空会社が搭乗を断ることもある。

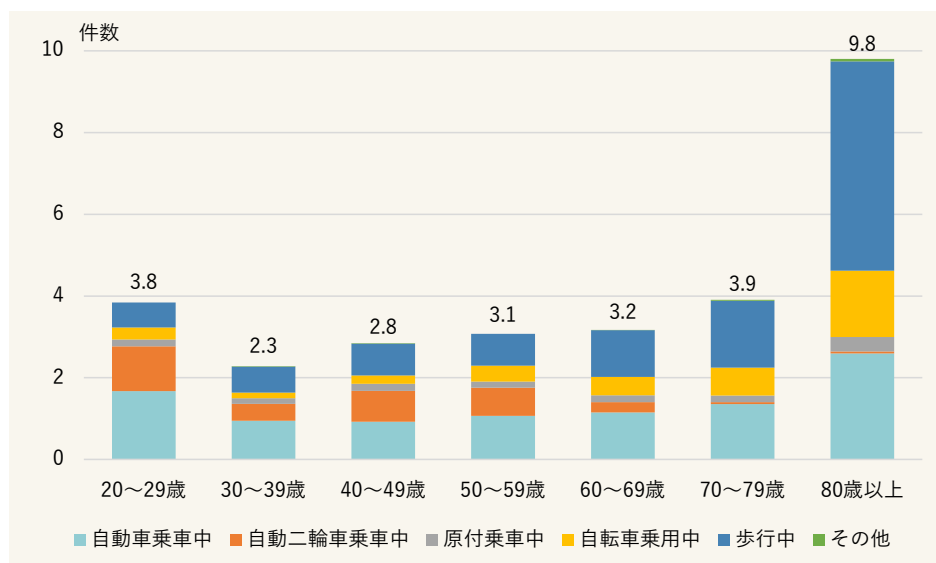
新型コロナウイルス感染症への対策と並行して、空港民営化の動きも引き続き進められている。2020年4月には熊本空港が民営化された。コンセッション方式での国管理空港の民営化は、仙台、高松、福岡に次いで4番目である。今後は、三井不動産を代表企業として構成されるコンソーシアムが設立した新会社（熊本国際空港会社）によって運営される。熊本空港は2023年に空港ターミナルビルが供用されるため、それ以前は当初から仮設ターミナルビルで運営することになっている。そのため、経営計画は抑制されたものとなっており、他の民営化空港に比べるとダメージは小さかった。

（6）交通事故・交通安全政策

内閣府(2021)によれば、2020年の交通事故死者数は2,839人であった。これは、現行の交通事故統計となった1948年以降で最少であった前年をさらに下回る。しかし、第10次交通安全基本計画（平成28年度～令和2年度）で定めた「令和2年までに年間の24時間死者数を2,500人以下にする」という目標は達成されなかった。交通事故死者数を年齢別にみると、65歳以上の高齢者の比率が約56.2%と高い水準となっている。死者数を状態別にみると、歩行中が35.3%を占めもっとも多く、自動車乗車中が31.1%でそれに次ぐ。自動車乗車中の死者数のうち、シートベルトの非着用者は368人と年々減少してきたが、非着用者の死傷者数に占める死者数の比率(致死率)は、着用者の15.2倍になることが示されている。また、交通事故発生数は309,178件、負傷者数は369,476人となり、16年連続で減少した。

図7は年齢層別免許保有者10万人当たり交通事故件数(第1当事者)と原因を示したものである。近年、高齢ドライバーの重大な交通事故や交通違反行為は報道の機会も多いことから社会的関心が高い。図7に示すように、70歳以上の高齢者の件数が多く、それに次ぐのが20～29歳である。自動車乗車中の事故件数は80歳代以上が最高であり、20～29歳、70～79歳と続く。高齢運転者の交通事故のインパクトが大きいのは、重大事故の大きさによるものだといえよう。政府は高齢運転者の事故低減に向けて、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い

図7 免許保有者10万人あたり死亡事故件数と原因



出所) 国土交通省「トラック輸送情報報告書」より、抜粋、作成

急発進抑制装置等の搭載車の啓発など、対策な対策に取り組んでいる。また、歩行中の事故は高齢になるほど増加する傾向にあり、80歳以上では件数の過半を占める。高齢者側には車両直前後横断、運転者側には歩行者妨害といった法令違反が多くなっている。運転者側は高齢者の存在により注意が必要で、一旦停止の遵守、早めのヘッドライト点灯といった対策が求められている。政府が進めている感应式や音響式の信号機の増設といった施策も促進する必要がある。

3. 業界の動向

(1) 自動車業界

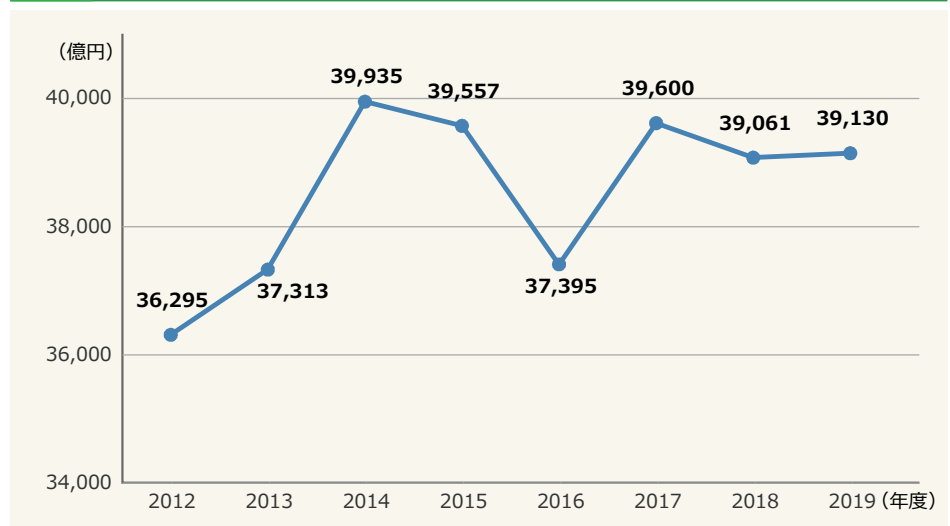
一般財団法人自動車検査登録情報協会が公表している「自動車保有台数の推移」の資料によると、2019年3月末における自動車保有台数は81,849,782台であり、前年の81,789,318台からわずかに増加している。内訳を見ると乗用車が61,808,586台、貨物車が14,367,134台、乗合車が231,051台、特種(殊)用途車が1,766,102台、二輪車が3,676,909台であった。また、同協会は「平均車齢(軽自動車を除く)」も公表している。2019年3月末の軽乗用車を除く乗用車3,928万408台の平均車齢は8.72年と28年連続で上昇し、自動車の長期使用の傾向は続いている。

2020年のメーカー別乗用車販売台数のトップは、145万台のトヨタであるが、前年の販売台数から約6.5%減少した。これに続くのがホンダであり、日産、マツダという順序になる。2位と3位の差はおよそ4.1万台である。新型コロナウイルス感染症の影響などによって、いずれのメーカーも販売台数が減少した。車種別にみると、トヨタの「ヤリス」が20.2万台となり、前年まで3年連続首位であったN-BOXを抜き、軽自動車を含めた販売台数第1位となった。乗用車ではトヨタの「ヤリス」が20.6万台で首位、「ライズ」が2位、「カローラ」が3位となった。

(2) 保険業界

損害保険料率算出機構(2021)による最新の統計によると、図8に示すように2018年度の自動車保険の保険料収入は3兆9,130億円となっており、前年度と比

図8 自動車保険の保険料収入の推移



出所) 損害保険料率算出機構 (2018、2019、2020、2021) より作成

べて約0.2%増加した。

新型コロナウイルス感染症による外出自粛や自動車の安全性能の向上によって、交通事故発生件数が減少し、交通事故の保険金支払いが抑制された。これを反映して、2021年1月13日に開催された第142回自賠責保険審議会では自動車損害賠償責任（自賠責）保険の保険料の改定が必要であるとの方向性が示された。損害保険料率算出機構は、1月15日に自賠責保険の保険料率を平均6.7%引き下げるとの届出を提出した。1月18日の第143回自賠責保険審議会では、損害保険料率算出機構の届出の通り、平均6.7%（うち純保険料率6.6%、付加保険料0.1%）の保険料率の引き下げが決定された。保険料の引き下げられるのは2年連続であり、9年ぶりの引き下げとなった2017年から5年で3度目の引き下げとなった。

【参考文献】

経済産業省（2021）『令和3年版 通商白書』

国土交通省（2021）『令和3年版 国土交通白書』

国土交通省（2021）『総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）』

国土交通省観光庁（2021）『観光白書』

内閣府（2021）『交通安全白書』

損害保険料率算出機構（2018、2019、2020、2021）『自動車保険の概況』