

2-1

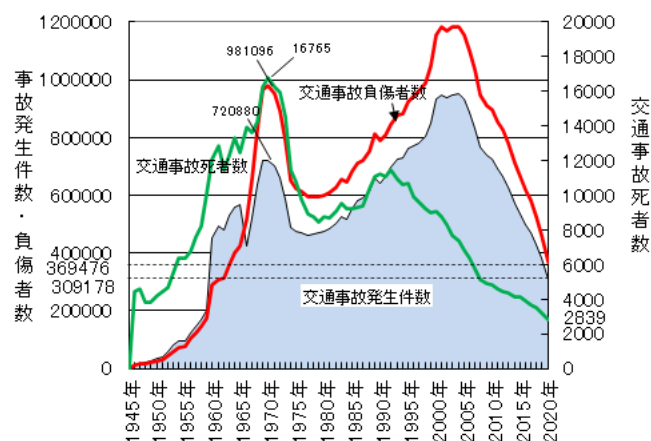
道路交通事故の現状

岡山大学学術研究院教授
橋本 成仁

交通事故死者数は1992年をピークに減少を続け、2020年には2,839人と現行の交通事故統計となった1948年以降で最少となるとともに、初めて3,000人を下回った。交通事故負傷者数、交通事故発生件数も減少を続けており、これまでの交通安全対策の効果として一定の評価ができる。一方、この数字は、第10次交通安全基本計画の「令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標には届いておらず、また、コロナ禍における外出自粛等による交通量減少が多分に影響していると考えられ、今後も更に継続的に交通安全対策を推進していくことが求められる。

図1 交通事故死者数、負傷者数、事故件数の経年変化

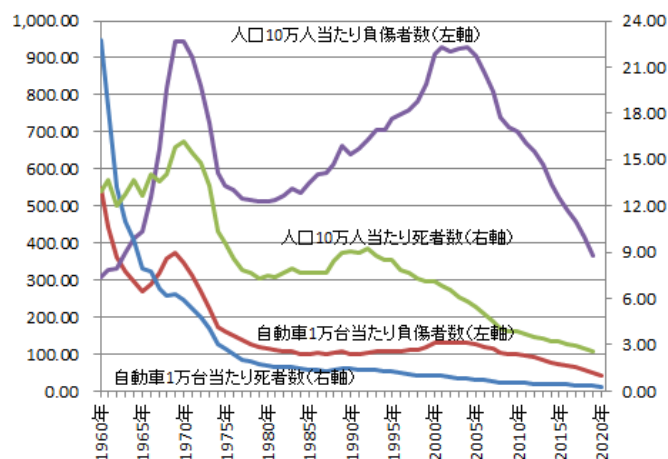
■交通事故発生件数、交通事故負傷者ともに減少し、現行の交通事故統計となった1948年以降で初めて交通事故死者数が3,000名を下回っている。



出所：交通事故総合分析センター「交通統計（令和2年版）」

図2 人口10万人当たり交通事故死傷者数と自動車1万台当たり交通事故死傷者数の推移

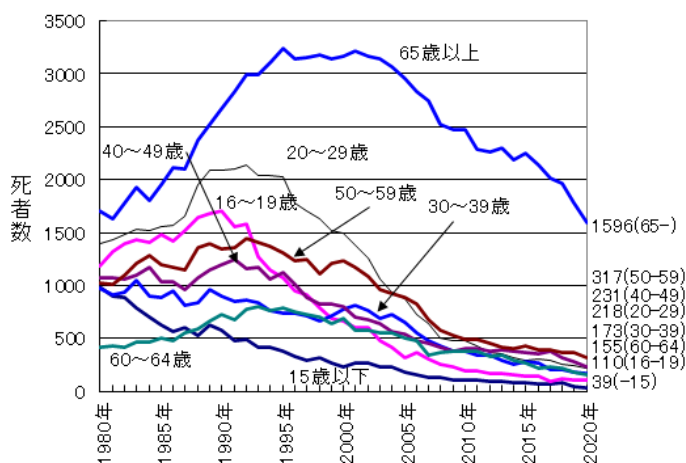
■自動車1万台当たりの死傷者数は低い水準で安定し、人口10万人当たり負傷者数は急減している。



出所：交通事故総合分析センター「交通統計（令和2年版）」

図3 年齢層別死者数の推移

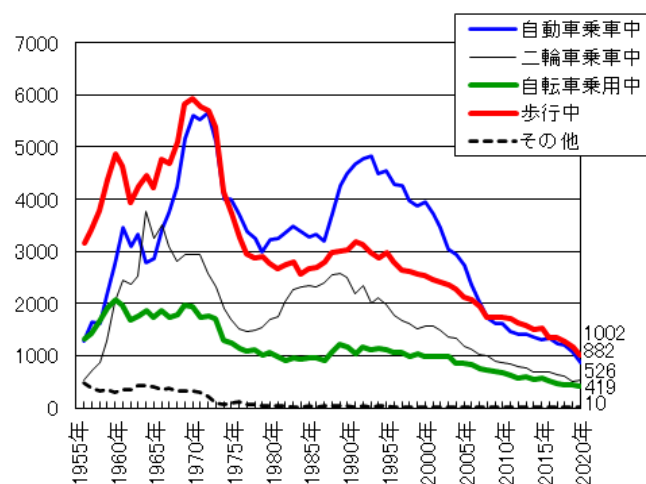
■高齢者（65歳以上）の死者数は相対的に高いものの、2020年は2019年に引き続き、その前年と比較して約10%減少している。



出所：交通事故総合分析センター「交通統計（令和2年版）」

図4 状態別死者数の推移

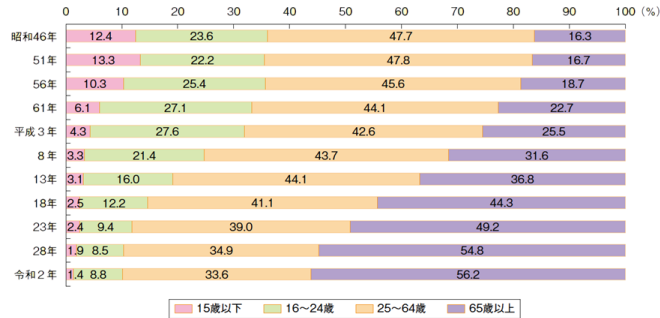
■2008年以降、歩行中の死者数が最も多くなっており、歩行者事故対策の充実が求められる。



出所：交通事故総合分析センター「交通統計（令和2年版）」

図5 年齢層別交通事故死者数の構成率の推移 (1971-2020)

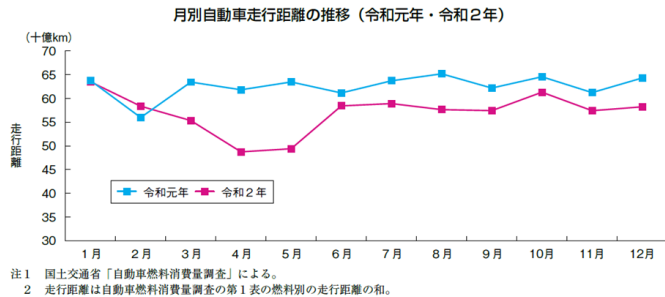
■65歳以上の高齢者の割合が高くなり、15歳以下と16-24歳の割合が大幅に低くなっている。



注 警察庁資料による。
出典：交通安全白書（令和3年版）

□新型コロナウイルス感染症の影響を自動車走行距離の観点から見ると、緊急事態宣言が発令された令和2年の4～5月は、元年と比較して自動車走行距離が大きく減少した。また、令和2年中の月別にみた交通事故死者数は、新型コロナウイルス感染症が拡大した4月以降、特に7～8月の交通事故死者数が低く抑えられており、7月から8月にかけての新型コロナウイルス感染症拡大の時期と重なっている。

図7 月別自動車走行距離の推移 (令和元年・2年)



出典：交通安全白書（令和3年版）

表1 各国の状況別交通事故死者数

■日本は、歩行中及び自転車乗車中の割合が高い。

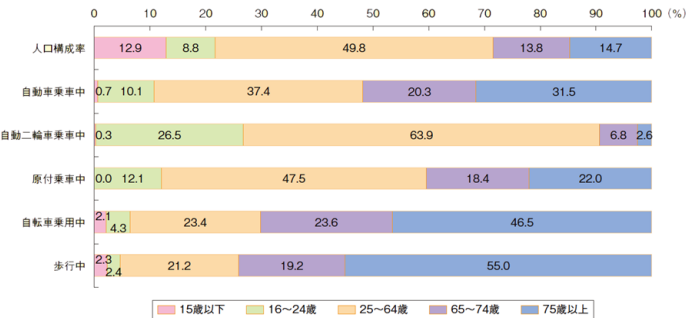
状況 国(年)	死者数	乗用車 乗車中	自動二輪 乗車中	原付 乗車中	自転車 乗車中	歩行中	その他
カナダ (2018)	1,922	1,184 61.6%	182 9.5%	3 0.2%	41 2.1%	323 16.8%	189 9.8%
フランス (2019)	3,244	1,622 50.0%	615 19.0%	134 4.1%	187 5.8%	483 14.9%	203 6.3%
ドイツ (2019)	3,046	1,364 44.8%	542 17.8%	63 2.1%	445 14.6%	417 13.7%	215 7.1%
オランダ (2017)	535	194 36.3%	53 9.9%	19 3.6%	139 26.0%	64 12.0%	66 12.3%
スペイン (2019)	1,755	641 36.5%	417 23.8%	49 2.8%	80 4.6%	381 21.7%	187 10.7%
イギリス (2018)	1,839	807 43.9%	353 19.2%	8 0.4%	100 5.4%	472 25.7%	99 5.4%
アメリカ (2019)	36,096	12,239 33.9%	4,935 13.7%	79 0.2%	846 2.3%	6,401 17.7%	11,596 32.1%
韓国 (2018)	3,781	725 19.2%	640 16.9%	99 2.6%	207 5.5%	1,487 39.3%	623 16.5%
日本 (2019)	3,920	888 22.7%	392 10.0%	197 5.0%	629 16.0%	1,434 36.6%	380 9.7%

注1 国際道路交通事故データベース(IRTAD)による。
注2 上段は死者数、下段は構成率(%)である。
注3 係数を乗じ、30日以内の死者数に換算している国は、合計の値と内訳の計が一致しない場合がある。

出所：交通事故総合分析センター「交通統計（令和元年版）」

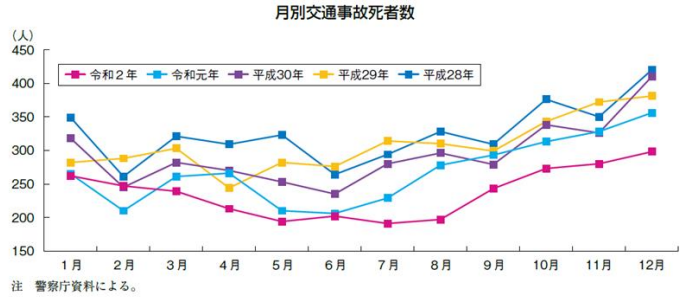
図6 状態別・年齢層別交通事故死者割合 (令和2年)

■人口構成率と比較すると、75歳以上の自転車乗車中、歩行中と25-64歳の自動二輪車乗車中の死亡事故の割合が高くなっており、この部分への対策が求められる。



注 警察庁資料による。
出典：交通安全白書（令和3年版）

図8 月別交通事故死者数の比較 (平成28年-令和2年)



出典：交通安全白書（令和3年版）

表2 各国の年齢別交通事故死者数

■日本は、高齢者の割合の高さが際立っている。

年齢 国(年)	死者数	5歳 以下	6~ 14歳	15~ 17歳	18~ 24歳	25~ 64歳	65歳 以上	不明等
カナダ (2018)	1,922	20 1.0%	37 1.9%	63 3.3%	260 13.5%	1,091 56.8%	432 22.5%	19 1.0%
フランス (2019)	3,244	28 0.9%	38 1.2%	87 2.7%	549 16.9%	1,693 52.2%	849 26.2%	- 0.0%
ドイツ (2019)	3,046	22 0.7%	33 1.1%	66 2.2%	363 11.9%	1,524 50.0%	1,037 34.0%	1 0.0%
オランダ (2017)	535	5 0.9%	10 1.9%	13 2.4%	57 10.7%	259 48.4%	190 35.5%	1 0.2%
スペイン (2019)	1,755	16 0.9%	16 0.9%	34 1.9%	138 7.9%	1,049 59.8%	492 28.0%	10 0.6%
イギリス (2018)	1,839	14 0.8%	11 0.6%	24 1.3%	183 10.0%	1,070 58.2%	496 27.0%	8 0.4%
アメリカ (2019)	36,096	365 1.0%	688 1.9%	879 2.4%	4,915 13.6%	21,970 60.9%	7,214 20.0%	65 0.2%
韓国 (2018)	3,781	11 0.3%	30 0.8%	46 1.2%	173 4.6%	1,839 48.6%	1,682 44.5%	- 0.0%
日本 (2019)	3,920	34 0.9%	31 0.8%	48 1.2%	266 6.8%	1,283 32.7%	2,258 57.6%	- 0.0%

注1 国際道路交通事故データベース(IRTAD)による。
注2 上段は死者数、下段は構成率(%)である。
注3 係数を乗じ、30日以内の死者数に換算している国は、合計の値と内訳の計が一致しない場合がある。

出所：交通事故総合分析センター「交通統計（令和元年版）」

2-2

日本の自動車保険制度

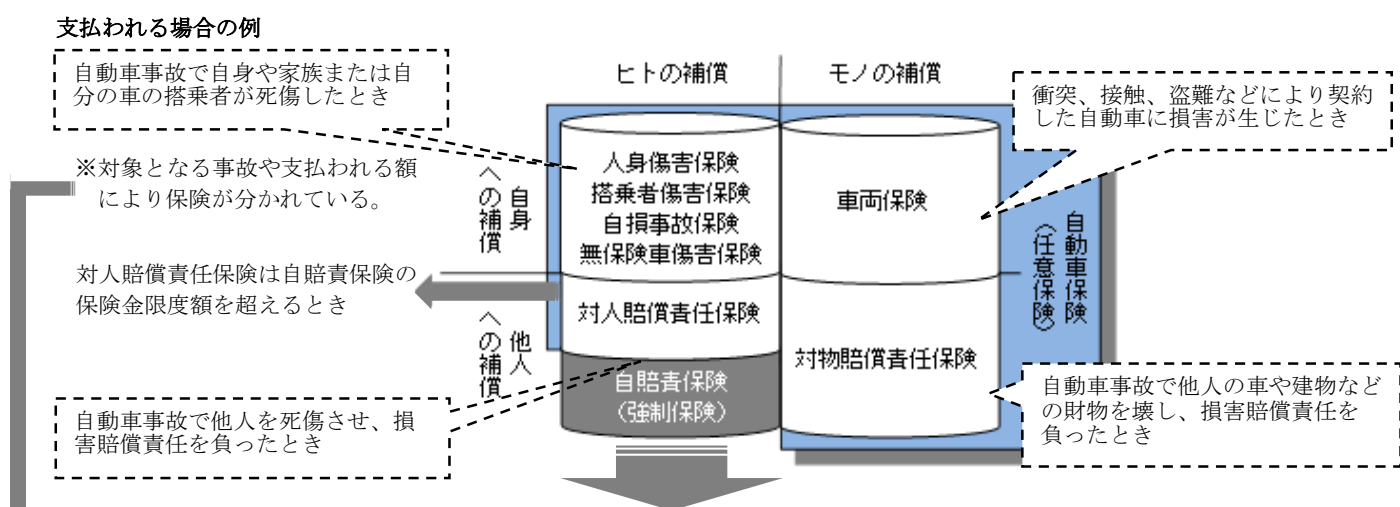
損害保険料率算出機構

田辺 輔仁

日本の自動車保険制度は、自賠法で加入することが義務付けられている自賠責保険（強制保険）とドライバーが任意に加入する自動車保険（任意保険）との二本立てになっている。自賠責保険は被害者に対する基本的な補償を提供し、被害者の損害が自賠責保険の支払額を超える場合に任意対人賠償責任保険から上乗せして支払うこととなっている。任意自動車保険では、保険契約者間の保険料負担の公平性を確保するため料率区分をより細分化しており、リスクに見合った保険料が設定されている。

図1 自賠責保険(強制保険)と自動車保険(任意保険)

■自動車事故による損害を補償する保険制度には、人身事故による被害者の損害を補償する自賠責保険（強制保険）と自賠責保険では補償されない損害を補償する自動車保険（任意保険）がある。自動車保険（任意保険）では、以下の補償内容の組み合わせによって様々な商品が発売されている。



自賠責保険（※¹強制保険）は車検制度とリンクさせることにより、強制付保の実効を確保しており、※²ノーロス・ノープロフィットの原則の下、低廉な保険料で一定の※³保険金限度額までの補償を提供している。

※1 強制保険

自動車（原動機付自転車を含む）を運行する場合には、自賠責保険の契約が義務付けられている。

※2 ノーロス・ノープロフィットの原則

「能率的な経営の下における適正な原価を償う範囲内である限り低いものでなければならない」ことが自賠法に規定されており、保険料の算出にあたっては、利潤や不足が生じないように算出する。

※3 保険金限度額

保険会社が支払う保険金の限度額が法令によって以下のように定められている。

損害の種類	損害の内容	保険金限度額 (被害者1名あたり)
傷害による損害	治療関係費、文書料、休業損害、慰謝料等	120万円
後遺障害による損害	逸失利益、慰謝料等	後遺障害の程度により75～4,000万円
死亡による損害	葬儀費、逸失利益、慰謝料	3,000万円

	対象となる事故		支払われる額
	契約の自動車に搭乗中の自動車事故	左記以外の自動車事故	
人身傷害保険	○*		実際に生じた損害の額（保険約款に定められた基準により算定）
搭乗者傷害保険	○	×	実際に生じた損害の額によらず、保険契約者が設定した金額に応じた額
自損事故保険	○（自損事故のみ）	×	実際に生じた損害の額によらず、保険約款に定められた額
無保険車傷害保険	○* (相手自動車に保険契約をしていない等により、十分な補償が受けられないときのみ。また、死亡した場合、後遺障害が生じた場合に限る。)		相手方の法律上の損害賠償責任の額のうち、自賠責保険や対人賠償責任保険などから支払われる額を超える額

* 契約内容によっては「契約の自動車に搭乗中の自動車事故」のみが対象となる場合もある。

図2 自賠責保険(強制保険)と自動車保険(任意保険)の料率区分

■料率区分には大きく分けて属性によるリスクの大きさを保険料に反映するための区分と補償範囲等の広さによるリスクの大きさを保険料に反映するための区分がある。

[自賠責保険(強制保険)の料率区分]

属性	区 分	
	地域	離島以外(沖縄を除く)、離島(沖縄を除く)、沖縄本島、沖縄離島に区分
用途・車種	自動車の利用目的(自家用・事業用等)や種類(乗用・貨物、普通・小型・軽等)で区分	
補償範囲等	保険期間	自動車の車検期間に応じて5日、1~37か月、48・60か月に区分

[自動車保険(任意保険)の主な料率区分]

属性	区 分(例)*	
	用途・車種	自動車の利用目的(自家用・事業用等)や種類(乗用・貨物、普通・小型・軽等)で区分
	料率クラス等	各型式の保険実績により区分。さらに、AEB(衝突被害軽減ブレーキ)の有無や新車か否かにより区分
	主な運転者の年齢	主な運転者の年齢により区分※4(下記、年齢条件が「26歳以上」の場合のみ)
等級	前の契約の有無、適用等級、事故の有無・件数に応じて、1~20等級に区分(7~20等級は、さらに過去の無事故年数に応じて無事故契約者と事故有契約者に区分)	
	等級	
補償範囲等	保険金額等	保険金額や免責金額の額によって区分
	年齢条件	補償対象の運転者の年齢範囲に応じて区分※4
	運転者限定	補償対象とする運転者の範囲に応じて「本人・配偶者に限定する場合」および「運転者を限定しない場合」に区分

*上表は損害保険料率算出機構が算出している参考率率の主な料率区分であり、損保会社は独自に料率区分を設定している。

※4「主な運転者」と「補償対象の運転者」の年齢に応じ、以下のイメージ図のように保険料が異なる。主な運転者の年齢別の保険料に関しては、相対的に高齢者層の保険料が高くなっている。また、補償対象の運転者の年齢範囲を狭くするにつれ、保険料は安くなる。なお、「26歳以上」の契約がほぼ9割を占めている。

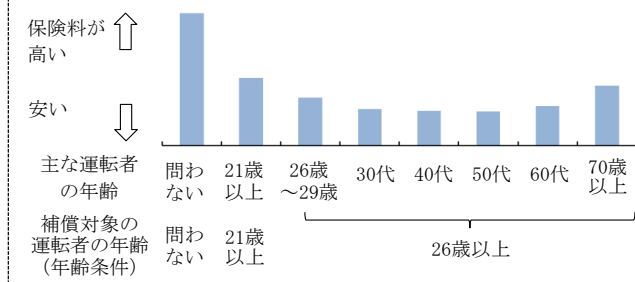


表1 交通事故による高額賠償判決例

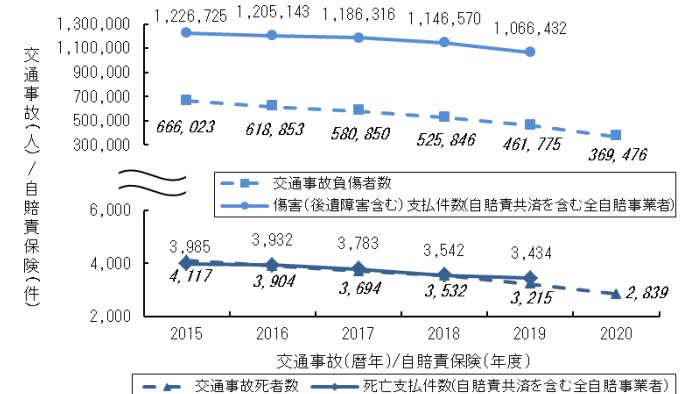
■人身事故、物損事故共に1億円を超える高額な賠償事例があることから、対人賠償責任保険、対物賠償責任保険における保険金額を無制限とした契約(保険金に上限を設けない契約)の割合は、それぞれ99.6%、95.0%と高くなっている。

人身事故		物損事故	
認定総損害額	判決年月日	認定総損害額	判決年月日
52,853万円	2011.11.1	26,135万円	1994.7.19
45,381万円	2016.3.30	13,450万円	1996.7.17
45,375万円	2017.7.18	12,036万円	1980.7.18

出典: 損害保険料率算出機構「自動車保険の概況(2020年度)」

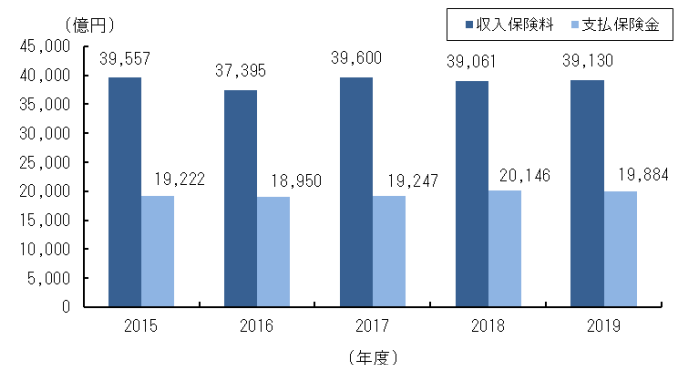
図3 交通事故死傷者数と自賠責保険(強制保険)の支払件数の推移

■死者数、負傷者数は、交通事故、自賠責保険(強制保険)のいずれにおいても減少傾向にて推移している。



出典: 損害保険料率算出機構「自動車保険の概況(2020年度)」および警察庁「令和2年中の交通事故の発生状況」

図4 自動車保険(任意保険)の収入保険料と支払保険金の推移

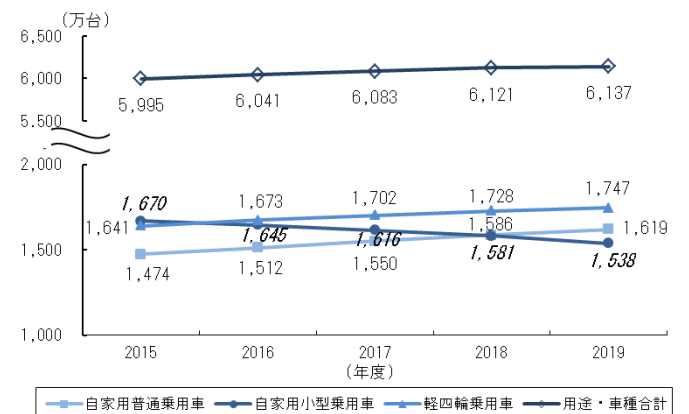


※収入保険料には経費等に充てられる部分も含む。

出典: 損害保険料率算出機構「自動車保険の概況(2020年度)」

図5 自動車保険(任意保険)の付保台数の推移

■保有車両数の増加に伴い、特に軽四輪乗用車の付保台数の伸びが大きい。



※上図の数値は、対人賠償責任保険の付保台数である。用途・車種合計には、上記、自家用普通・小型乗用車、軽四輪乗用車以外の用途・車種(営業用自動車、貨物自動車等)が含まれる。

出典: 損害保険料率算出機構「自動車保険の概況(2020年度)」

2-3

交通安全対策

秋田大学教授
浜岡 秀勝

交通事故は、その要因が多岐にわたり、またそれぞれの要因が複雑に影響し合う。またその発生が稀であるため、その原因の特定には困難を要する。しかしながら、交通事故発生を減少させるため、これまで、高齢者事故への対策、事故多発交差点への対策の実施、ドライバーへの事故多発地点情報等の提供、など様々な対策を実施してきた。こうした対策の結果、わが国の交通事故死者数は近年減少傾向にあり、3,000人を下回っている。現在は、第11次交通安全基本計画のもと、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指すとの目標を掲げ、高齢者・歩行者等の安全確保を始めとする様々な対策の充実・強化が図られている。

表1 第11次交通安全基本計画

■令和3年3月29日、中央交通安全対策会議にて第11次交通安全基本計画（令和3～7年度）が策定された。

第11次交通安全基本計画の基本理念

- 高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
- 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。【交通事故のない社会を目指して】
- 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。【人優先の交通安全思想】
- 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築する。【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

出典：内閣府

表2 自転車への交通安全対策の取り組み

■わが国では、自転車の交通違反による事故が社会問題となっている。そのため、平成27年6月1日より、交通の危険を生じさせる違反を繰り返す自転車の運転者には、安全運転を行わせるため講習の受講が義務づけられることになった。なお、交通の危険を生じさせる違反とは、以下に示す14項目の違反をさす。

1 信号無視	8 交差点優先車妨害等
2 通行禁止違反	9 環状交差点の安全進行義務違反
3 歩行者用道路徐行違反	10 指定場所一時不停止等
4 通行区分違反	11 歩道通行時の通行方法違反
5 路側帯通行時の歩行者通行妨害	12 ブレーキ不良自転車運転
6 遮断踏切立入り	13 酒酔い運転
7 交差点安全進行義務違反等	14 安全運転義務違反

出典：警察庁

表3 通学路における交通安全のさらなる確保について

■通学路における交通安全の確保については、継続的な取組を推進してきたが、通学路における痛ましい事故が後を絶たない。このことから、交通安全を一層確保する取り組みとして合同点検を実施

1. 合同点検の実施

合同点検においては、これまでの観点に加え

- ・見通しのよい道路や幹線道路の抜け道となる道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所
- ・過去に事故に至らなくても、ヒヤリハットの事例があった箇所
- ・保護者、見守り活動者、地域住民等から市町村への改善要請があった箇所

などの観点についても確認

2. 対策案の検討・作成やその実施

合同点検結果を踏まえた対策案の検討・作成においては、学校、PTA、警察、道路管理者等によるハード・ソフト両面の対策を総合的に検討し、より効果的な対策となるよう留意

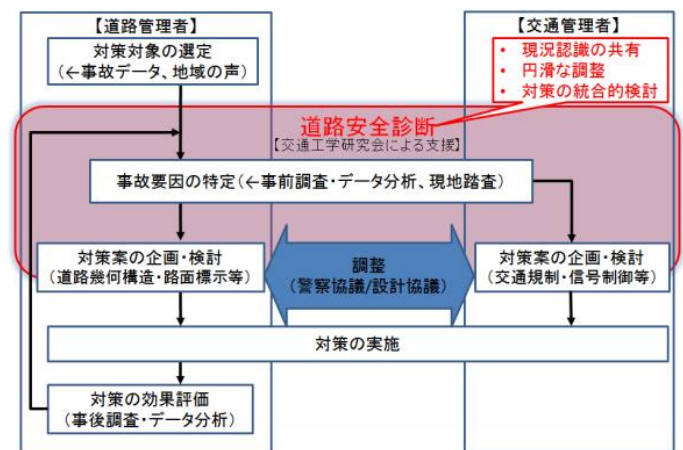
3. 地域住民との調整にあたっての連携・協力

対策案の検討にあたり必要となる地域住民等との調整については、市町村教育委員会及び学校がPTAと連携のもと主体的に取り組むこととされているが、道路管理者においても、市町村教育委員会、学校等と十分に連携・協力

出典：国土交通省

図1 道路安全診断の実施

■欧州等の諸外国で導入されている道路安全監査を参考に、更に我が国の道路交通情勢や道路設計・安全対策および道路・交通管理の実情を踏まえ、交通工学の専門家が第三者の立場から対策実施者に技術的助言を行う新たな仕組みとして、道路安全診断を実施している。



出典：交通工学研究会

表4 交通事故抑止に資する取締り・速度規制について

■平成25年12月26日、よりきめ細かい交通事故分析の結果に即して、一層効果的な取締りを実現するとともに、交通指導取締りの前提となる最高速度規制等の在り方に関する提言が行われた。

交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言

- 1) 提言に当たっての共通認識
- 2) 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について
- 3) 交通事故抑止に資する取締りの在り方について
- 4) 今後の交通事故抑止対策において更に推進すべき事項

出典：警察庁

図2 悪質・危険な運転者に対する妨害運転罪の創設

■令和2年6月10日に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、あおり運転に対する罰則が創設された。

これにより、令和2年6月30日から、他の車両等の通行を妨害する目的で、急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持等の違反を行うと、厳正な取締りの対象となり、最大で懲役3年の刑となる。

また、妨害運転により著しい交通の危険を生じさせた場合は、最大で懲役5年の刑となる。

さらに、妨害運転をした者は運転免許を取り消される。

STOP! あおり運転!!

あおり運転に対する罰則の創設と行政処分の整備

あおり運転をした場合

他の車両等の通行を妨害する目的で、**一定の違反**（※10類型の違反。下図参照）行為であって、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法によるものをした場合。

3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

違反点数 25点 免許取消し（欠格期間 2年）

※前歴や累積点数がある場合には最大5年

あおり運転のせいで危険が生じた場合

①の罪を犯し、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他道路における著しい交通の危険を生じさせた場合。

5年以下の懲役又は100万円以下の罰金

違反点数 35点 免許取消し（欠格期間 3年）

※前歴や累積点数がある場合には最大10年

一定の違反 妨害（あおり）運転の対象となる10類型の違反



- 「思いやり・ゆずり合い」の運転を！ ●ドライブレコーダーをつけましょう！
- あおり運転を受けたときは、車外に出ることなく110番を！

出典：警察庁

図3 高速道路での逆走防止

■高速道路での逆走は、重大事故につながる。そのため、インターチェンジ付近等にて、注意標識や進行方向を示す路面標示の整備など、様々な対策が実施されている。



路面に進行方向を案内



経路案内標識の色と併せたカラー舗装による誘導

出典：国土交通省

図4 歩行者の安全性を向上する対策

■無信号の単路部交差点では、歩行者事故の発生が多く見られる。その対策として、道路中央に交通島を設けた二段階横断方式が導入されている。歩行者にとって、安全確認が容易になる、横断距離が短縮されるなどの効果が期待できる。



出典：焼津市役所

2-4

交通静穏化への取り組み

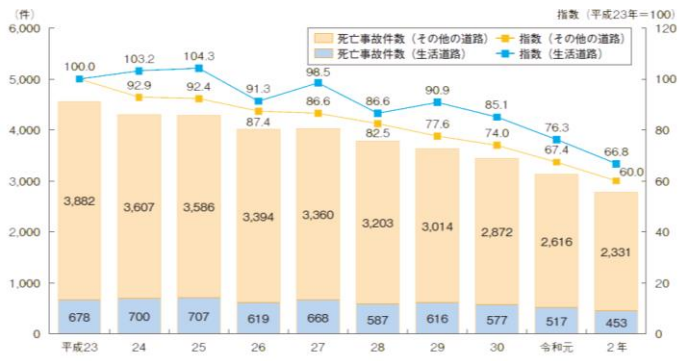
岡山大学学術研究院教授
橋本 成仁

生活空間における安全性について注目が集まっている。歩行者・自転車の死者数が多いことが日本の交通事故の特徴となっており、それが、自宅から比較的近い場所で多く発生していることから生活道路での交通安全対策が進められている。第11次交通安全基本計画においても交通安全対策の対象として注目されている。また、わが国ではこれまでに地区交通安全対策としてゾーン30を実施してきたが、交通静穏化デバイスとして各国で利用されているハンプや狭さくが普及せず、生活道路の安全対策の実現に課題を抱えていた。そこで、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」が導入された。

□歩行中・自転車乗車中の交通事故による死者数の多さが、日本の交通事故の特徴となっている。これらの死者の中には、法令違反をしていない歩行者が多く含まれており、安全な交通環境の創造が求められる。第10次交通安全基本計画においても、重点的な対策の対象となっている。

図1 交通死亡事故件数の推移（生活道路・その他の道路別）

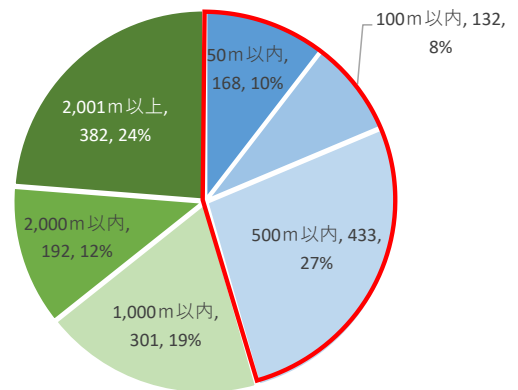
■平成23年からの変化を見ると、生活道路の交通死亡事故の減少率はその他の道路の減少率よりも低くなっている。



出典：交通安全白書（令和3年版）

図2 自宅からの距離別・自転車乗用中歩行中の死者数

■歩行中・自転車乗車中の死者の約45%が自宅から500m以内で事故にあっている。



出所：交通事故総合分析センター「交通統計（令和元年版）」

図3 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言で示された安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路のイメージ

■令和2年6月に社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言として、示された道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」では、概ね20年後の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す将来・社会像と中長期的な政策の方向性が提案されている。



人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成する。

出所：国土交通省HP

- これまで導入されてきたゾーン30では、物理的デバイスが導入されないものが多くあった。そこで、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30 プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組んでいく事業が導入された。(図5-図7)

図5 ゾーン30プラスのイメージ

■警察による交通規制と道路管理者による物理的デバイスを合わせて導入することで、交通安全の向上を担保する。



出所：国土交通省HP

図6 市街地のライジングボラード（新潟市）

■ライジングボラードは、許可された時間帯や、許可された車両のみが通行可能となり、交通安全の促進が期待される。



筆者撮影

図8 走行速度の表示により速度抑制

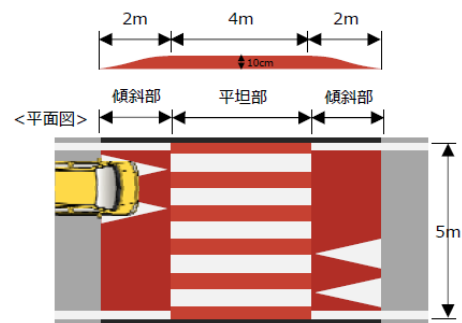
■走行中の車両に、走行速度を明示することで、速度抑制を期待した施策が各地で行われている。（写真はイギリス・アシュフォード）



筆者撮影

図7 スムーズ横断歩道のイメージ

■スムーズ横断歩道は、横断歩道を歩道の高さまで高くすることにより、車の速度を低下させ、歩行者が安全に横断できるようになることが期待される。



出所：国土交通省関東地方整備局HP

図9 生活道路における速度違反自動取締装置の導入

■従来は幹線道路等で設置されてきた速度違反自動取締装置が小型化され、平成28年4月の埼玉、岐阜の両県警を皮切りに生活道路にも設置される事例が増えてきた。生活道路での事故の削減が期待される。



写真提供：警察庁

2-5

自転車利用促進の動き

大阪市立大学大学院准教授
吉田 長裕

自動車への依存の程度を低減することを理念に含んだ「自転車活用推進法」が2017年に施行され、2021年には「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定された。「第2次自転車活用推進計画」では、4つの目標と21の施策が示された。交通事故に関しては、自転車関連事故件数は減っているものの、全交通事故件数に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にある。学齢別にみた自転車死傷者数では、未就園児の段階から高校に至るまで増加する傾向にある。コロナ禍の影響としては、電動アシスト自転車を中心に販売が伸びていることに加え、都市部におけるシェアサイクルの利用実態も一旦かなり落ち込んだものの、それでも回復傾向にある。またナショナルサイクルルート制度では、2021年に第2次ルートとして、「トカプチ」（北海道）、「太平洋岸自転車道」（千葉～和歌山）、「富山湾岸サイクリングコース」（富山県）の3ルートが指定された。

表1 関連制度や技術基準に関わる近年の主な変更点

■「第2次自転車活用推進計画」が、2021年5月に閣議決定された。

年	内容
2007	「道路交通法」改正：普通自転車の歩道通行可能要件明確化
2008	国土交通省・警察庁 全国で98箇所の自転車通行環境整備のモデル地区を指定
2009	文部科学省「学校保健法等の一部を改正する法律」施行：学校安全計画の策定義務化
2011	「道路標識令」改正：「自転車一方通行」規制標識新設により自転車道や自歩道での一方通行規制が可能、警察庁通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」
2012	国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
2013	「道路交通法」改正：路側帯の自転車通行が道路左側に限定
2015	「道路交通法」改正施行：自転車運転者講習制度、交通工学研究会「平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引」発行
2016	国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改訂、国土交通省「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」改訂
2017	「自転車活用推進法」施行、文部科学省「第2次学校安全の推進に関する計画」閣議決定
2018	「第1次自転車活用推進計画」閣議決定、経済産業省「電動アシスト自転車の型式認定基準(JIS D9115 附属書B)」改正
2019	「道路交通法施行令」改正：自転車のあおり運転危険行為として規定、「道路構造令」改正：自転車通行帯の新設・自転車道の設置要件明確化、自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」策定
2020	交通工学研究会「改訂 平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引」発行、道路交通法改正：普通自転車の定義に係る規定の見直し
2021	警察庁「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会中間報告書概要(新たな交通ルールと今後の主な検討課題)」発行、「第2次自転車活用推進計画」閣議決定

図1 多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会中間報告書概要

■一定の大きさ以下の電動モビリティのうち、最高速度～15km/hの小型低速車は、走行場所を自転車専用通行帯等とすることが検討されている。



出典：警察庁(2021)

図2 第2次自転車活用推進計画

■社会情勢の変化等を考慮して、2025年度までを計画期間とする、4つの目標、22の施策からなる第2次自転車活用推進計画が策定された。

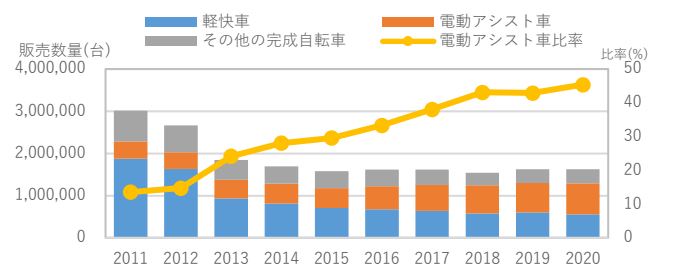
第2次自転車活用推進計画の概要



出典：国土交通省(2021)

図3 国内生産者による自転車販売動向

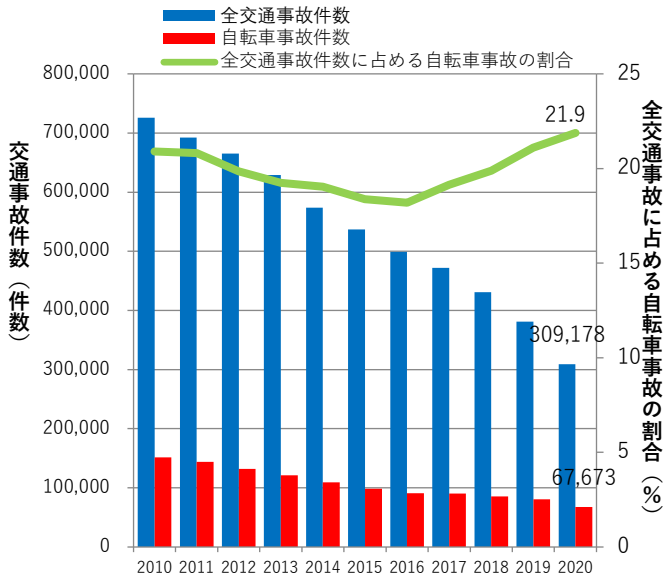
■帝国データバンク調査によると、2020年度の自転車販売市場は2100億円を超え過去最高を更新した。経済産業省統計では、電動アシスト車が伸びている。



出所：経済産業省生産動態統計年報(2021)

図4 自転車関連事故およびその構成率の推移

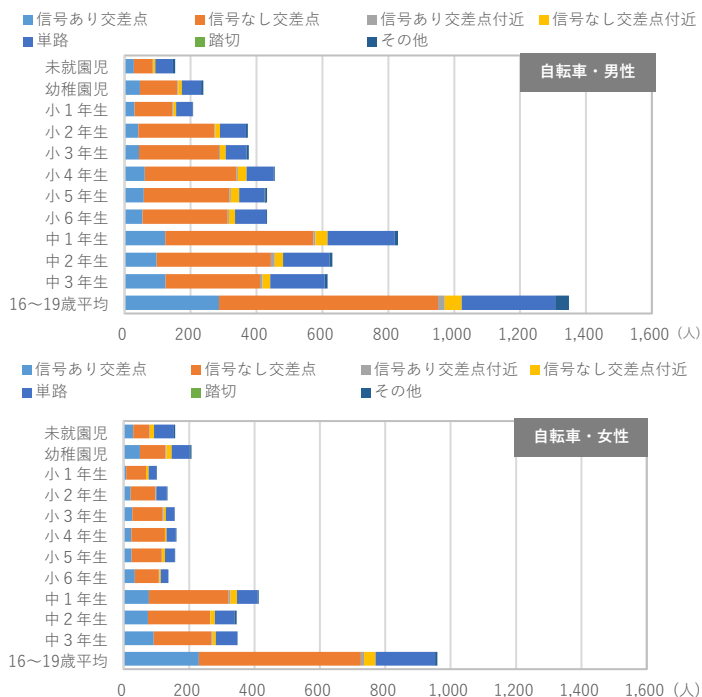
■自転車事故件数は、全交通事故件数とともに減少傾向にあり、過去10年間でそれぞれ55%、57%まで減少した。一方、全交通事故件数に占める自転車関連事故の割合は、2016年以降増加傾向を示しており、2020年には21.9%に達している。



出所：警察庁 自転車関連事故等の状況他 (2021)

図5 学齢別性別に見た自転車死傷者数

■学齢別の自転車死傷者数では、未就園児の段階から事故が発生しており、小学校段階では高学年、中学1年次、高校(16～19歳平均)と、死傷者数が増加する傾向にある。性別比較では、男性のほうが一般的に高く、小学1年～中学3年生までは2倍程度の違いが見られる。



出所：交通事故分析センター (2021)

図6 シェアサイクルの実施状況

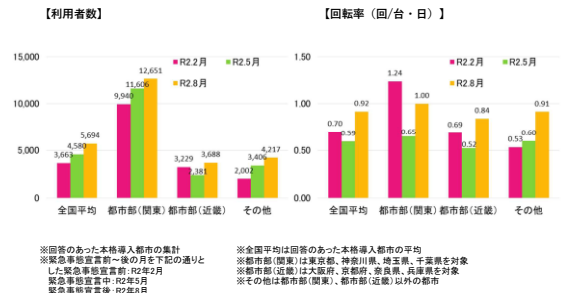
■コロナ禍におけるシェアサイクルの利用実態（利用者数、回転率）では、緊急事態宣言中に一度減少したものの、その後は宣言前と同等かそれ以上の状況を示している。回転率に関しては、都市部では比較的高い状況に回復しているが、諸外国の事例に比べると運営規模が小さいことから、投入自転車量、ポート密度の充実が求められている。

4. コロナ禍におけるシェアサイクルの取組動向

国土交通省

②コロナ禍（緊急事態宣言前～緊急事態宣言後）におけるシェアサイクルの利用実態

- ▶ 利用者数、回転率ともに、緊急事態宣言後（R2年8月）が増加傾向である。
- ▶ 特に回転率は、緊急事態宣言中（R2年5月）に一度減少するものの、その後は緊急事態宣言前（R2年2月）と同等またはそれ以上に回復した。



出所：国土交通省 (2019)

図7 ナショナルサイクルルート制度

■日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを指定する「ナショナルサイクルルート」制度が2019年よりスタートした。2021年5月には、3つの第2次ルートが指定された。



出所：国土交通省 (2021)

2-6

駐車場：目指す将来都市像を踏まえ 量から質への転換

日本大学教授
大沢 昌玄

2020 年から続く COVID-19 により駐車場も影響を受け、駐車場事業者へのヒヤリングによれば、外出抑制施策によって、利用者の減少や駐車時間の減少が見られているという。開催された東京オリンピック・パラリンピックにおいて交通対策としてパークアンドライドの推進や駐車場予約サービスなどの駐車場施策が展開された。After COVID-19 を見据え、さらに都市に対する価値観の変化が見られる中で、居心地が良く歩きたくなる空間（ウォーカブル空間）の形成が全国的に推進されている。ウォーカブル空間を形成する上では、駐車場が重要であり、特に駐車場の配置がポイントともなる。そのため、目指すべき都市空間を踏まえ駐車場は量の確保に加え質（配置や施設構造、デザイン）への転換がこれまで以上に求められている。

表 1 駐車場法に基づく駐車場整備状況（全国）

■駐車場整備は建築物の附置義務が多くを担っている。

	区分	箇所数	構成比	前年度比	台数	構成比	前年度比
自動車	都市計画駐車場	438	0.5%	0.0%	115,024	2.1%	0.2%
	届出駐車場	9,819	11.7%	-0.5%	1,874,730	34.8%	-0.2%
	附置義務駐車施設	73,956	87.8%	1.4%	3,396,053	63.0%	1.4%
	路上駐車場	14	0.02%	0.0%	601	0.01%	0.0%
	合計	84,227	100%	1.2%	5,386,408	100%	0.8%
自動二輪車	都市計画駐車場	136	5.2%	2.9%	14,561	24.4%	-15.2%
	届出駐車場	430	16.5%	10.0%	34,173	57.4%	5.2%
	附置義務駐車施設	2,033	78.2%	10.0%	10,842	18.2%	13.7%
	路上駐車場	2,599	100%	9.7%	59,576	100%	1.8%
	合計	2,599	100%	9.7%	59,576	100%	1.8%

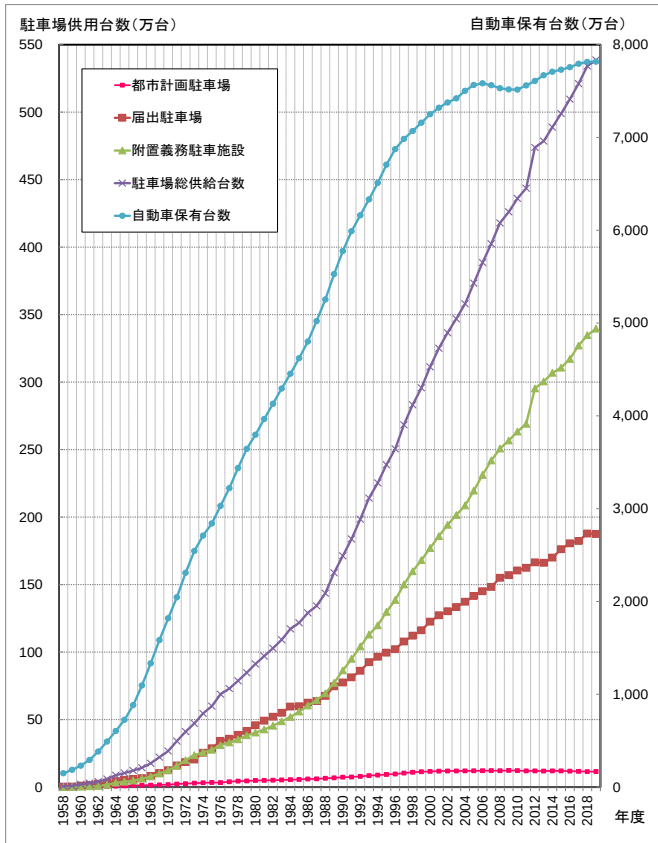
※自動二輪車駐車場は、占用と併用の合計である。

都市計画駐車場：都市計画に定められた駐車場
届出駐車場：都市計画区域内で500㎡以上かつ料金を徴収する駐車場
附置義務駐車場：一定規模以上の建築物を新築・増築するものに対し、条例で設置を義務付ける駐車場
路上駐車場：駐車場整備地区内の道路路面上に設置される駐車場

出所：国土交通省都市局（2021）、「令和2年度版（2020年）自動車
駐車場年報」，2019年度末実績より著者作成

図 1 駐車場整備状況（全国）の変化

■自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあるものの、駐車場総供給台数は増加傾向にある。



出所：国土交通省都市局（2021）、「令和2年度版（2020年）自動車
駐車場年報」，2019年度末実績より著者作成

表 2 届出駐車場の構造形式

■平面式と立体式の自走式で8割を占め、1箇所当たり
の台数は立体式・自走式が325台/箇所と最も多い。

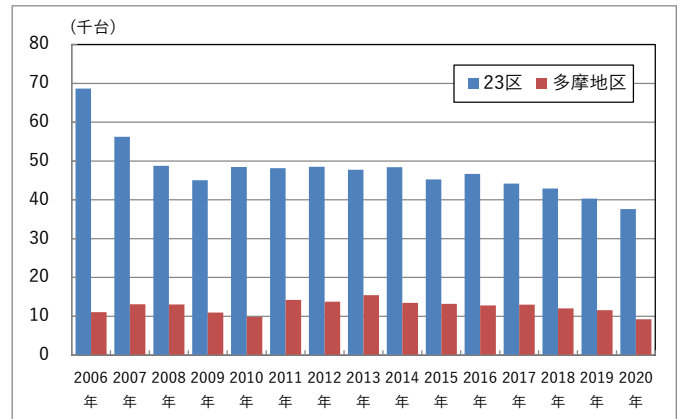
	平面式		立体式			
	箇所数	構成比	自走式	構成比	機械式	構成比
箇所数	5,935	60.4%	2,336	23.8%	1,240	12.6%
台数	914,046	48.8%	758,652	40.5%	151,570	8.1%
	地下式				合計	
	自走式	構成比	機械式	構成比	箇所数	構成比
箇所数	245	2.5%	63	0.6%	9,819	100.0%
台数	42,478	2.3%	7,984	0.4%	1,874,730	100.0%

※平面式は自走式となる

出所：国土交通省都市局（2021）、「令和2年度版（2020年）自動車
駐車場年報」，2019年度末実績より著者作成

図 2 東京都の四輪車瞬間路上駐車（違法）台数の推移

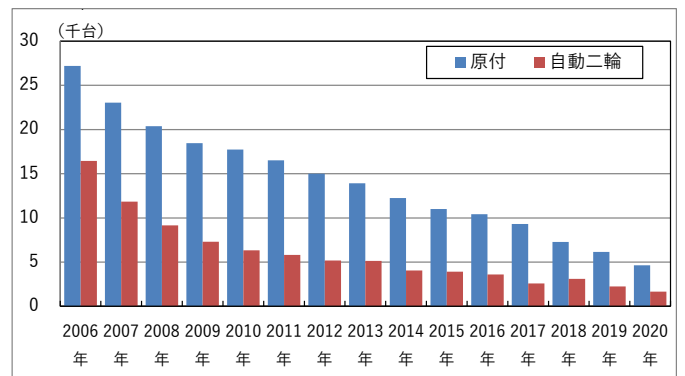
■2020年の路上駐車は、COVID-19の影響を踏まえ、
区部37,619台、多摩9,220台と2006年以降最も低い。



出所：警視庁「放置駐車等追放対策」より著者作成

図 3 東京23区の二輪車瞬間路上駐車（違法）台数の推移

■原付自動二輪とも減少し続け2006年以降最も低い。



出所：警視庁「放置駐車等追放対策」より著者作成

図4 東京オリンピック・パラリンピックの駐車場施策
 ■うろつき防止のための競技場周辺の駐車場予約と自動車抑制のための郊外でのP&R施策が展開された。



出所：東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に関する駐車場対策協議会、「[駐車場予約サービス](#)」

表3 近年の駐車場に関する法制度の改正と創設

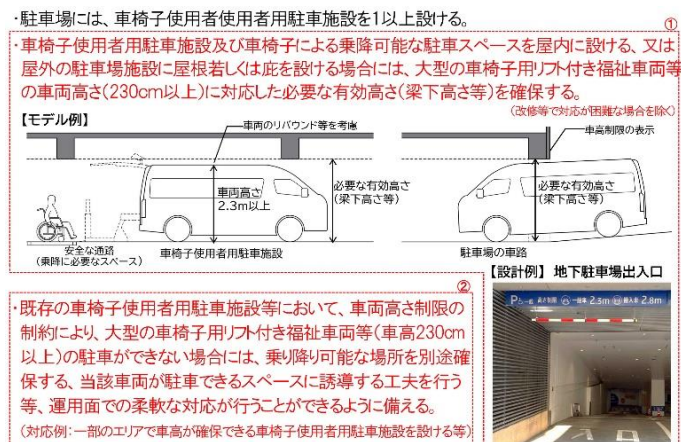
■2020年にはバリアフリー法の改正等が行われた。

年	駐車場に関する法制度の改正及び創設
2012年	都市の低炭素化の促進に関する法律(エコまち法)の制定 ・附置義務駐車場施設を計画的に集約化
2014年	都市再生特別措置法等の一部を改正 ・立地適正化計画における路外駐車場配置適正化、附置義務駐車施設集約化 標準駐車場条例の改正 ・附置義務基準値改定、駐車場適正化区域等に関する規定の追加 機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン
2016年	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法) 移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準
2017年	物流を考慮した建築物の設計・運用について 社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について(社会資本整備審議会都市施設ワーキンググループ) ・駐車場：まちづくりと連携した駐車場施策の推進
2018年	都市再生特別措置法等の一部を改正 都市再生駐車施設配置計画 まちづくりと連携した駐車場施設ガイドライン(基本編) 機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針 荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について(技術的助言) 駐車場法施行令改正(路外駐車場の出入口をより柔軟に設置可能)
2019年	まちづくりと連携した駐車場施設ガイドライン(実践編-調査・分析)
2020年	都市再生特別措置法等の一部を改正 都市再生整備計画(滞在快適性等向上区域)における駐車場出入口設置制限等 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律改正 車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務

出所：国土交通省総合政策局「[バリアフリー](#)」，都市局「[駐車場施設](#)」，より著者作成

図5 高齢者、障害者等の円滑な移動に配慮した駐車場

■車椅子用リフト付き福祉車両の高さ(2.3m以上)に対応した駐車場の有効高さの確保が求められる。



出所：国土交通省住宅局、「[高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準の改正](#)」，より著者作成

表4 (特定)路外駐車場におけるバリアフリーの状況

■箇所で7割にバリアフリー駐車マスが設けられている。

	路外駐車場		特定路外駐車場	
	バリアフリー対応	割合	バリアフリー対応	割合
箇所数	13,249	46.2%	3,073	70.6%
台数	2,588,329	1.1%	368,864	1.9%

出所：国土交通省都市局(2021)、「[令和2年度版\(2020年\)自動車駐車場年報](#)」，2019年度月末実績より著者作成

表5 附置義務駐車施設における敷地外特例適用状況

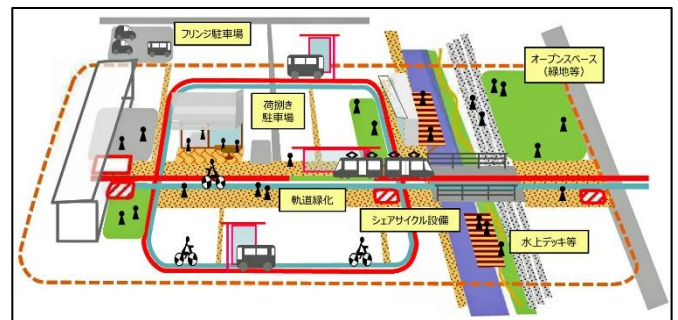
■条例により敷地外への附置が認められている都市が151あり、距離は200m次いで300mが多い。

隔地距離	都市数	構成比	箇所数		台数	
			附置義務	敷地外割合	附置義務	敷地外割合
100m	1	0.7%	7	14.3%	2,062	0.1%
200m	114	75.5%	15,127	11.6%	1,002,495	6.8%
250m	1	0.7%	339	16.2%	15,775	8.7%
300m	25	16.6%	44,918	3.1%	1,766,578	1.9%
350m	3	2.0%	12,399	6.3%	560,093	2.8%
400m	1	0.7%	32	15.6%	784	16.2%
500m	3	2.0%	905	14.7%	40,935	4.5%
規定なし	3	2.0%	245	17.1%	12,945	10.7%
合計	151	100.0%	73,972	5.6%	3,401,667	3.6%

出所：国土交通省都市局(2021)、「[令和2年度版\(2020年\)自動車駐車場年報](#)」，2019年度末実績より著者作成

図6 まちなかウォークアブル区域

■まちの過密を避け歩きたくなる空間形成が求められる。駐車場や荷捌き駐車場の配置が重要となっている。



出所：国土交通省都市局(2021)、「[令和3年度都市局関係予算概要](#)」より著者作成

図7 滞在快適性等向上区域での駐車場出入口立地制限

■都市再生整備計画へ位置づけにより制限可能となる。



出所：国土交通省都市局全国街路空間再構築・利活用推進会議、「[国の取組紹介](#)」より著者作成

2-7

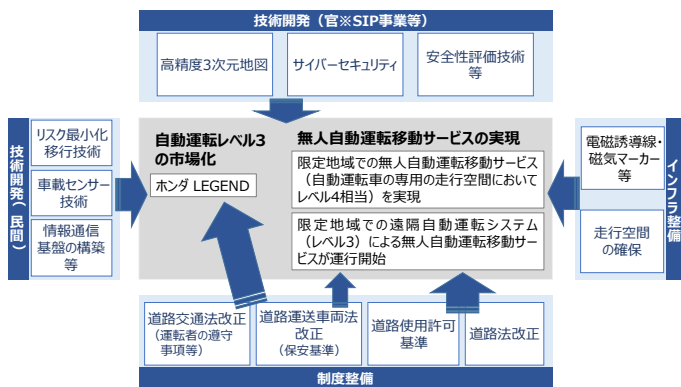
ITSの取り組みと動向

東京大学生産技術研究所助教 東京大学生産技術研究所教授
鳥海 梓 **大口 敬**

2014年に内閣官房IT総合戦略本部において策定された、ITS・自動運転に関する総合戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」は、以降、国内外の情勢を踏まえて毎年改定されてきた。自動運転実現の大きな目標であった2020年には、これまでの自動運転実現に向けた取組実績が整理され、2030年の目標と今後の方向性がとりまとめられている。自動運転に関わる技術は世界的に実用化・普及に向けた競争時代に突入しており、我が国でも内閣府に創設されたSIP（戦略的イノベーション創造プログラム）の1つとして自動走行システムについて官民を挙げた検討がなされているほか、各地で公道における実証実験が行われている。

- 自動運転の実現に向けた官民一体の取組により、世界初の自動運転レベル3（条件付き自動運転）の市場化、無人自動運転移動サービスが実現され、高精度3次元地図の整備も進んでいる。

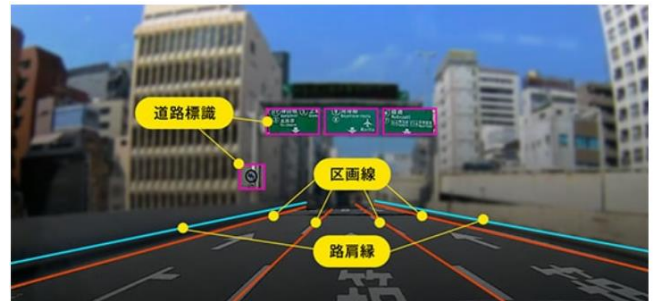
図1 自動運転の実用化に対するこれまでの取組



出所：官民ITS構想・ロードマップ これまでの取組と今後のITS 構想の基本的考え方 に基づき著者作成

図2 高精度3次元地図情報

■ 自動走行や先進運転支援システムに必要な「cm級」の絶対精度を実現。全国的高速道路・自動車専用道31,777kmの情報が配信されている。

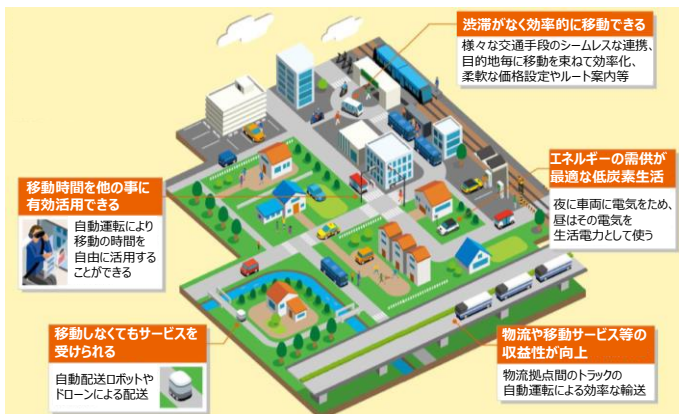


出典：ダイナミックマップ基盤株式会社

- 「官民ITS構想・ロードマップ これまでの取組と今後のITS構想の基本的考え方」では、技術の進展や地球温暖化防止への対応等の自動車を取り巻く状況の変化や、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした社会情勢の変化により「移動」に対する考え方が変わる中で、「国民の豊かな暮らしを支える安全で利便性の高いデジタル交通社会を世界に先駆け実現する」ことを2030年の目標に掲げ、取組の方針を示している。

図3 自家用車による移動が中心の都市部の将来像

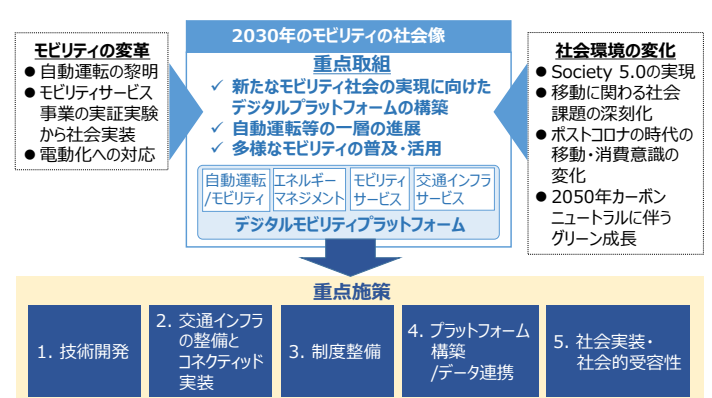
■ 地域によって深刻度合いや原因・要因が異なる課題が存在するため、2030年のモビリティ分野における将来像は、「地方部」、「自家用車による移動が中心の都市部」、「公共交通が普及している都市部」の3つに分類して、示されている。



出所：官民ITS構想・ロードマップ これまでの取組と今後のITS 構想の基本的考え方 に基づき著者作成

図4 今後のITS構想の基本的考え方

■ モビリティに関わる様々な社会環境の変化に対応するため、「現状のトレンドを延長する手法を脱し、目指すべき未来の姿や課題から今為すべきことを捉えるという、いわば「フューチャーブル」の発想で将来像を描く必要がある」とされている。



出所：官民ITS構想・ロードマップ これまでの取組と今後のITS 構想の基本的考え方 に基づき著者作成

- 自動運転の実現に向けて各地で公道による実証実験が実施され、課題検証が行われるとともに、一部地域は社会実装へと進展している。

表1 主な実証実験

	実施名称	実施者／地域
1	東京臨海部実証実験	内閣府・警察庁・総務省・経産省・国土交通省／東京都臨海副都心地域等
2	トラック隊列走行	経産省・国土交通省／常磐自動車道
3	トラック隊列走行	経産省・国土交通省／新東名高速道路
4	限定地域での移動サービス（地方部における移動・物流サービス）	国土交通省・内閣府／秋田県上小阿仁村ほか全国8カ所
5	限定地域での移動サービス（1:3遠隔型自動運転システム）	経産省・国土交通省／福井県永平寺町
6	限定地域での移動サービス（1:2遠隔型自動運転システム）	経産省・国土交通省／沖縄県北谷町
7	中型自動運転バス	経産省・国土交通省／茨城県日立市
8	スマートモビリティチャレンジ	経産省・国土交通省／全国50カ所
9	Easy Ride	日産／神奈川県横浜市
10	大型ダンプトラックの自動運転実証	日野・大林組／三重県伊賀市
11	BRT大型バス自動運転バス	JR東日本／宮城県登米市
12	中型バス実証	いすゞ・先進モビリティ／全国5カ所
13	スマートシティ自動運転	東京大学／千葉県柏の葉スマートシティ
14	5G通信による遠隔監視自動運転タクシー	ティアフォー／東京都西新宿
15	日本初の公道での事業化	BOLDLY／茨城県境町

出所：官民ITS構想・ロードマップ これまでの取組と今後のITS構想の基本的考え方 に基づく

図5 東京臨海部における実証実験の概要

■ 国内外の計22機関が参加する。



出典：SIP自動運転(SIP-adus)

図6 高速道路におけるトラック隊列走行

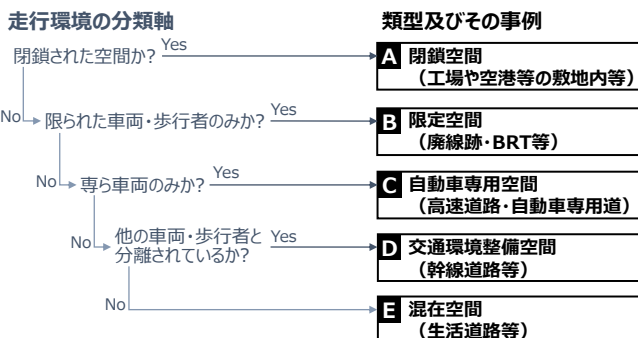
■ 2021年2月には、新東名高速道路の遠州森町PA～浜松SA（約15km）において、後続車の運転席を無人とした状態での隊列走行が実現した。



出典：経済産業省

図7 自動運転の走行環境の類型化

■ 自動走行ビジネス検討会（経済産業省・国土交通省）において、自動運転の走行環境は、5つの基本類型と補完要素に整理されている。



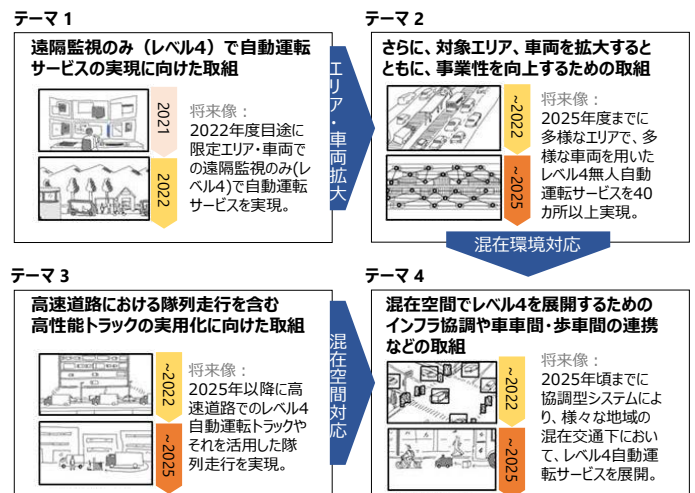
※A～Eは基本的な類型を整理したもので、実際の走行環境には補完要素に示すものなど様々な条件があり、必ずしも難易度の順を示すものではない。

補完要素	車速	地形	道路
主要な要素の例	自動走行速度（低速/中速/高速）	都市部/山間部 起伏の有無 急カーブ（大きな曲率）	車線数、歩道の有無 路面表示のかすれ 路面状況（乾/潤/積雪等）
	環境	交通状況	時間帯
	天候 災害状況 順光/逆光	交通量の多寡、渋滞状況 路上駐車の有無、多寡 障害物の有無	日中、夜間

出所：国土交通省に基づき著者作成（一部改変）

図8 無人自動運転サービスの実現及び普及に向けた取組

■ 2021年、経済産業省では、国土交通省と連携しながら、自動運転レベル4（特定条件下における完全自動運転）等の先進モビリティサービスを実現・普及に向けた研究開発～実証実験～社会実装の取組を始動した。2025年度までに、無人自動運転サービスを40カ所以上に展開することを目標に検討が進められる。



出所：経済産業省に基づき著者作成

2-8

モビリティ・マネジメント(MM)の
動向と展望呉工業高等専門学校教授
神田 佑亮

我が国では1990年代より「交通需要マネジメント(TDM)」として、交通施設・システム整備や課金施策などの交通運用改善施策を中心に実施されてきた。近年、一人一人の意識に働きかけ、コミュニケーションを重視したモビリティ・マネジメント(MM)が実施されている。我が国では2000年代後半より、交通渋滞対策や公共交通利用促進施策として展開されてきた。最近では交通やまちづくりにおける様々な問題に適用されるとともに、ITやIoTの高度化、MaaSの導入に向けた議論、そしてCOVID-19の感染拡大による安全な移動の啓発などに適応し、MMのツールの発展も進んできている。また、2021年夏季に開催された東京オリンピック・パラリンピック競技大会では、大会の円滑な運営のために様々な交通需要抑制策が講じられた。

図1 我が国のMMの展開状況～JCOMM(日本モビリティ・マネジメント会議)での発表キーワードの推移より～

■MMが国や地方自治体の施策に位置付けられ、実務的に展開され始めた2000年代後半では、公共交通の「利用促進」や自動車利用の発生源(「居住者」)や集中先(「職場」)に働きかける取り組みが多かったが、ここ最近では、MaaSを援用したMMの実践事例やデータ連携、運賃制度の柔軟化の実践事例やそれに関連する基礎研究の報告が急増している。

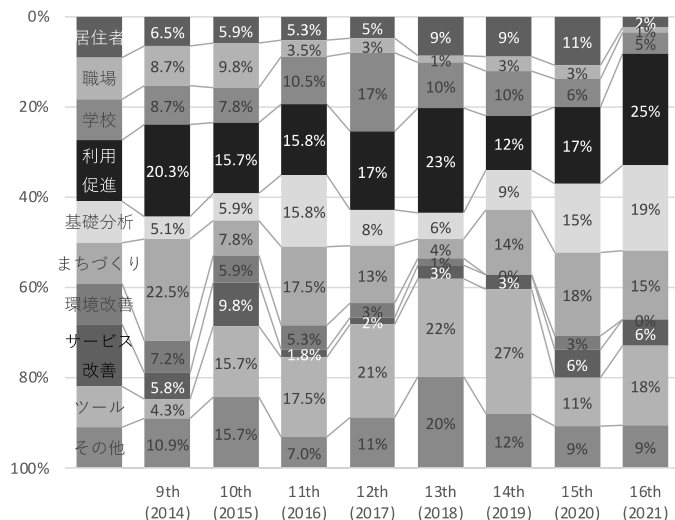


表1 JCOMMの企画・口頭セッションのテーマ

■国内のMMをめぐる議論では、「戦略」や「主体」が継続的に議論されるとともに、最近では「MaaS」をはじめとしたデジタルツールとの融合の可能性やMMの基本的アプローチや地域改善について議論が展開されている。

年	企画セッション・口頭セッションのテーマ
2017	MMとオープンデータの活用 高齢者のQoLとMM 地域モビリティ改善にMMが果たしうる役割を再考する
2018	高度化する将来のモビリティとMMの展望 高齢者のQoLとMM 健康とモビリティ・まちづくり
2019	MMとMaaS MMと情報化・オープンデータ 海外の事例からMMの基本的アプローチを再考する
2020	ウィズコロナ・ポストコロナの社会・まち・モビリティ 移動の機会をマネジメントする 危機に立ち向かった交通マネジメント-最前線の現場から-
2021	競争と連携に資するエリアとモビリティのマネジメント 公共交通の再デザインと共同経営の行方 MaaSで本当に地方や都市は救えるのか?

表2 ECOMMにおける議論の動向

- 欧州で毎年開催されるMM会議、ECOMM(European Conference on Mobility Management)では、電気自動車等の新たなモビリティの社会実装方法や、ハード整備や政策との関わり等が議論されている。また直近の会議では、良好なまちづくりのためのMMの可能性について議論されてきている。
- なお、2019年度はイギリス・エディンバラで開催予定であったが、開催が中止された。
- 2020年は新型コロナ禍の影響でオンラインで開催されることとなったが、MaaSやシェアリングなどの台頭や、ノーベル賞の受賞で着目されることとなった「ナッジ理論」の採用について議論された。

年	テーマ・トピック
2017	住みよいまちの実現にむけた連携 住みよいまちの実現に必要なものは何か？ モビリティサービスとしてのシェアリングの可能性 人々は果たして合理的に判断するのか？
2018	激動の時代のモビリティへスマートで持続可能は社会へ～ 地域特性に応じたMMの設計 社会全体を創造するツールとしてのMM
2019	開催中止
2020	人々と都市のための新たなモビリティ、新たなガバナンス、新たな社会へ MaaSとMM、シェアリングエコノミー 「ナッジ」とMM
2021	持続可能なモビリティ時代への転換点 新モビリティ導入社会を原点から考える COVID-19からの回復とレジリエントな地域

図4 過度な公共交通需要抑制から適切な公共交通利用を促すモビリティ・マネジメント

■COVID-19の感染拡大により、人々が外出を控えた。また、不特定多数の利用があり、空間での密度の高い公共交通が、「3密」として敬遠され、人々の生活への支障も生じた。この問題に対応するため、ウイルス学の専門家の監修も得つつ、COVID-19のリスクを正しく理解し公共交通利用を促進するモビリティ・マネジメントが展開されている。

交通事業者の取組紹介ポスター

安全な公共交通の乗り方ポスター



本サイト運営委員会作成

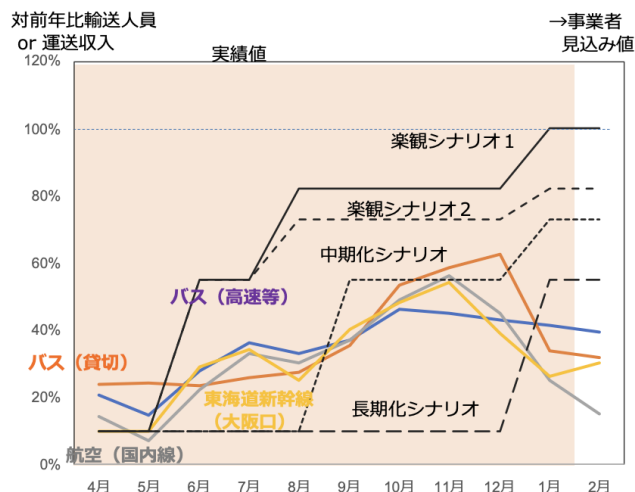
日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)作成

出所：新型コロナウイルスによる交通崩壊を防げ！特設サイト
日本モビリティ・マネジメント会議

□2020年度から、新型コロナウイルス(COVID-19)の影響により、全国各地の都市間・都市内のモビリティが大きな影響を受けた。本稿執筆時点ではまだ収束を見通すことはできないが、過度な需要抑制の影響を緩和するためのモビリティ・マネジメントが展開されている。

図3 都市間交通の需要減少と回復状況

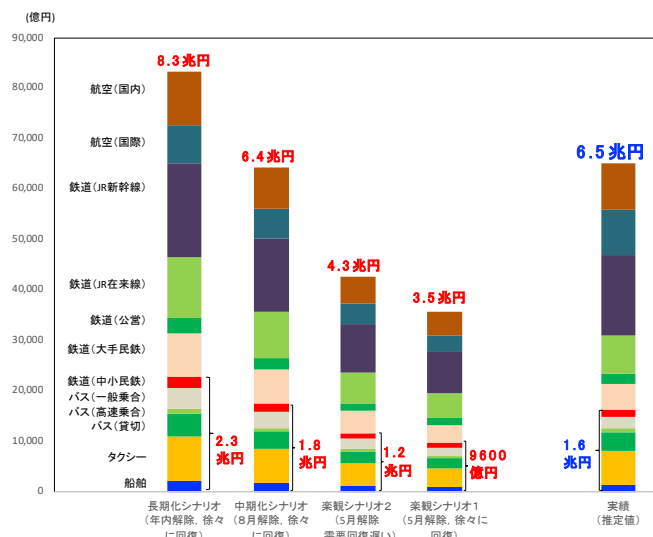
■COVID-19の感染拡大により、2020年4月より約1ヶ月、政府による移動自粛が講じられた。その後移動自粛が緩和されたが、移動需要に対する影響は引き続き発生している。特にビジネスや観光移動の比率が高く、収益性の高い都市間交通では深刻であり、COVID-19発生前の水準への移動需要回復が見込まれない状況下にある



出典：日本モビリティ・マネジメント会議

図4 COVID-19での公共交通運賃収入減(年間)の推計

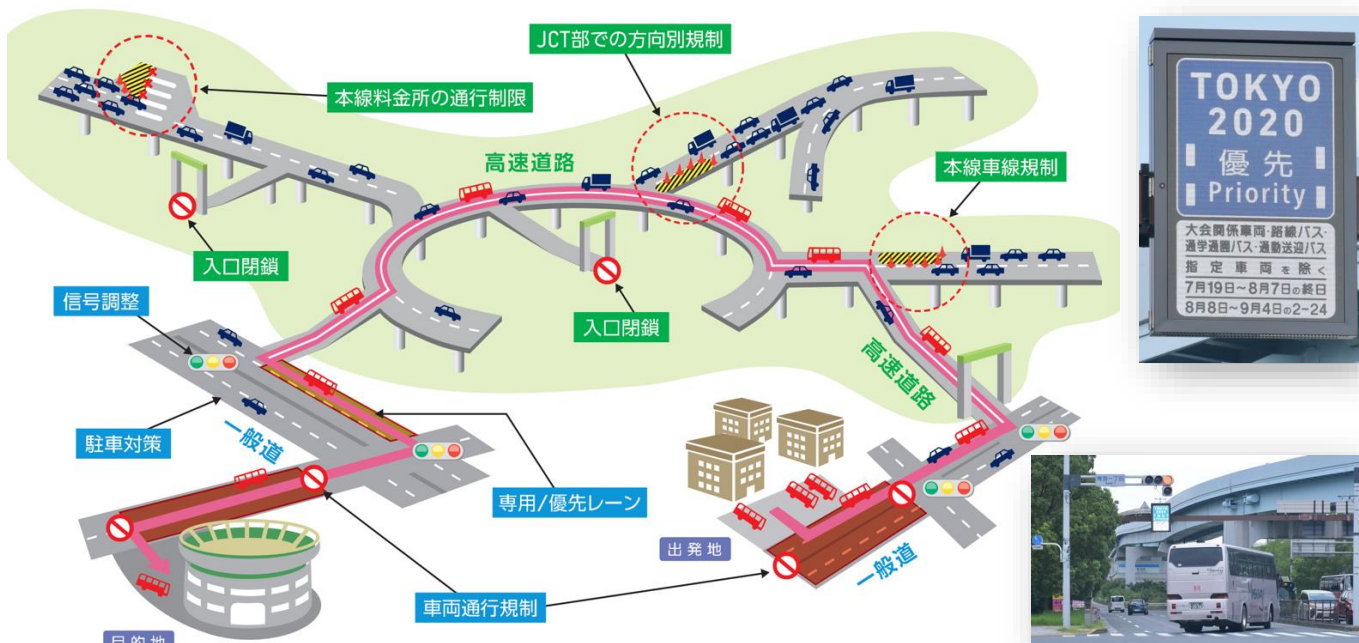
■COVID-19の感染拡大と政府による自粛要請により、移動需要が大幅に縮小した。移動需要はピーク期には都市間移動は約9割、都市内移動は約6割減少し、公共交通の運賃収入も大幅に減少し、公共交通の運営が危機的な状況となっている。



出典：日本モビリティ・マネジメント会議

□夏季に実施された東京オリンピック・パラリンピック競技大会では、大会時の安全・円滑な輸送サービスの提供と、都市活動や経済活動の安定との両立を図ることを目的として、様々な交通規制や事業所等に協力を得て交通需要を抑制する2020TDM推進プロジェクトが実施された。

図5 会場周辺および大会関係者の円滑な移動確保のためのTDM・交通規制



出所：公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会