

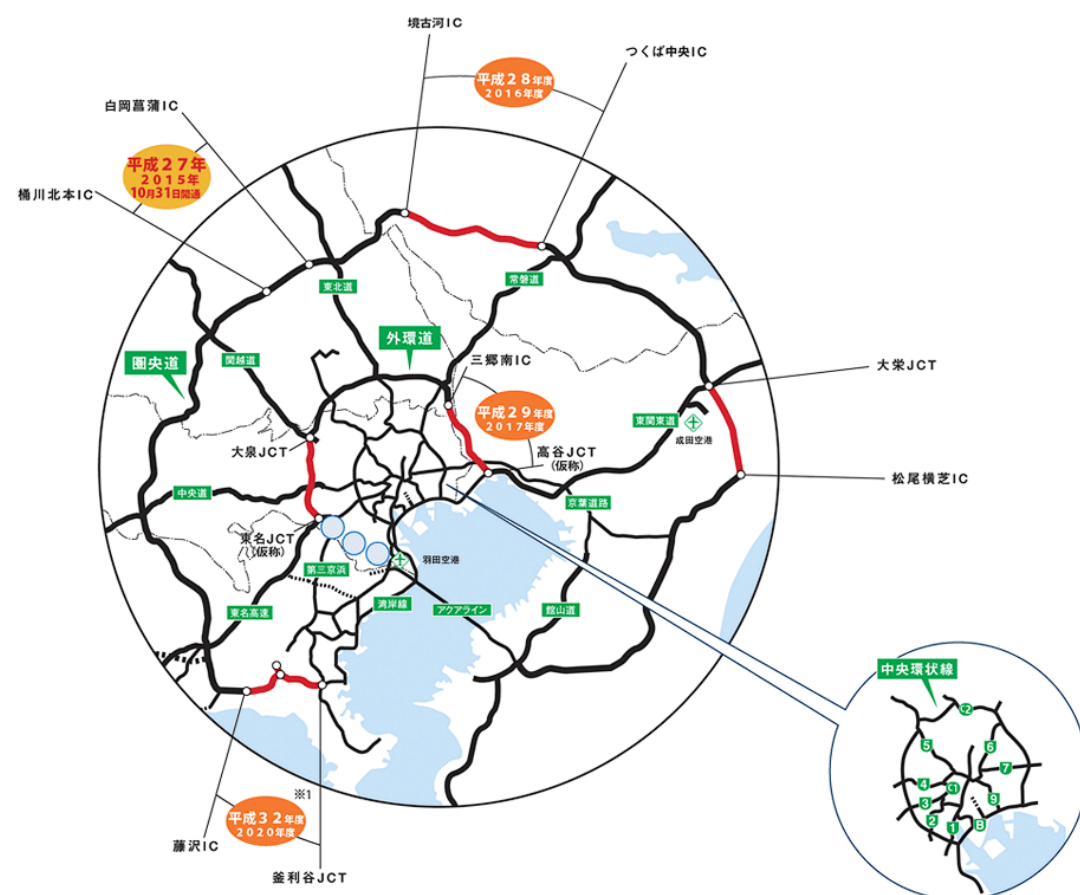
日本の交通に おける 最近の動向

根本敏則

1. 交通インフラの動向 1)

我が国では、2020年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されているが、前回の東京オリンピック・パラリンピックが開催された1964年頃と比べ、新幹線や高速道路、拠点空港などの高速交通ネットワークの整備は、この50年間で相当程度進展してきている。

図-1 首都圏3環状道路の開通予定



出典：国土交通省関東地方整備局

<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/3kanjo/progress/index.htm>

交通機関別インフラの動向を見ていく。道路に関しては、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である圏央道においては、平成27年度に埼玉県内の区間が全通した。東名高速から東北道まで圏央道でつながることで、都心の渋滞を避けて目的地へ行けるようになり、観光交流の推進や沿線に立地する企業の生産

性向上に寄与している。なお、2016年3月末時点で、三大都市圏環状道路整備率は71%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、諸外国と比較すると、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、暫定二車線を四車線化する計画が行われている。

高速道路の渋滞対策として2016年春からETC2.0が本格的に導入された。ETC2.0は、これまでのETCと比べて、全国の高速道路上に設置された約1,600ヶ所の通信スポットと走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、大量の情報の送受信が可能となり、ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段に進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

国土交通省では、ITを活用した賢い物流管理を推進している。2016年1月より、ETC2.0装着車が大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択可能とする「特車ゴールド」の制度を開始し、これにより渋滞や事故を避けた効率的な経路選択が可能となり、物流効率化への効果が期待される。また、2016年2月より、ETC2.0のビッグデータを活用した「ETC2.0車両運行管理支援サービス」の社会実験を開始している。これは、深刻な運転手不足が進行するトラック輸送について、リアルタイムな位置情報を用いて正確な到着時間を予測して荷待ち時間を短縮するほか、トラック運転の危険箇所をピンポイントで特定し、運転手の安全を確保することが期待される。

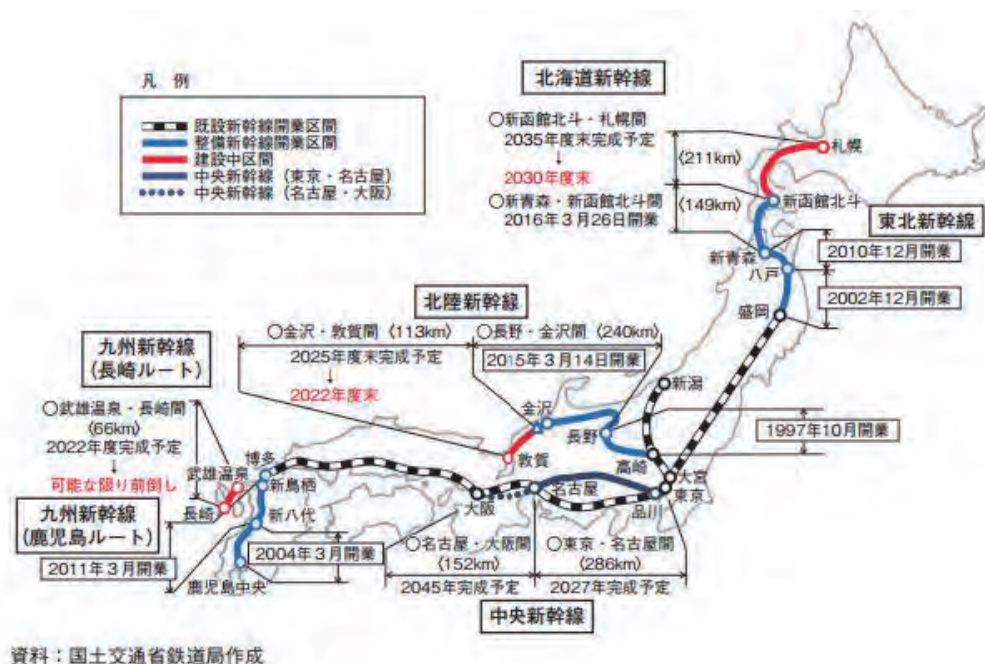
道路ネットワークと多様な交通モードが、より一層の連携を高め有機的な結合を図る「モーダルコネクト」を強化する動きも高まっている。近年、高速道路ネットワークの進展に伴い、高速バスの利用が増加しており、鉄道等との乗り継ぎの強化等を進めているところである。2016年4月に開業した新宿南口交通ターミナル「バスタ新宿」は、国内最大規模の高速バスターミナルであり、高速バスと鉄道等との乗換え利便性が高められた事例である。運行会社毎に駅周辺に点在していた19か所の高速バスの発着場を1か所に集約し、また鉄道駅と直結させることで、高速バスと鉄道等の乗換えがスムーズになるとともに、タクシー乗降場を施設内に整備したことによって、国道20号におけるタクシーの待ち車列等がなくなり、渋滞緩和等による交通の円滑化も実現している。

鉄道に関しては、2015年3月には北陸新幹線（長野・金沢間）、2016年3月には北海道新幹線（新青森—新函館北斗間）が開業した。また、2012年6月に着工した区間（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））については、「整備新幹線の取扱いについて」（2015年1月政府・与党申合せ）により、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を5年前倒しして2030年度末に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）を3年前倒しして2022年度末に、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

を 2022 年度から可能な限り前倒して完成・開業を目指すこととされ、整備を進めている（図-2）。

また、中央新幹線については、2010 年 3 月より交通政策審議会において審議が行われ、2011 年 5 月に営業主体及び建設主体を JR 東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申が取りまとめられた。これを受け、国土交通大臣は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。JR 東海は、東京・名古屋間を 2027 年、名古屋・大阪間を 2045 年に開業予定としており、現在、品川駅や南アルプストンネルの工事等を進めている。

図-2 全国の新幹線鉄道網の現状



都市鉄道については、運輸政策審議会の答申等を踏まえて整備されてきており、2016 年 3 月末時点で JR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、東京圏では 2427km、大阪圏では 1503km、名古屋圏では 961km となった。LRT (Light Rail Transit：次世代型の軌道交通システム) は、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。現在、国内では 19 社の軌道事業者が路面電車や LRT を運営している。

航空分野では、アジア等海外の旺盛な経済成長を取り込みつつ、世界的な航空自由化に伴う競争環境の変化に対応するため、首都圏空港を含むオープンスカイ¹を戦略的に推進し、

¹ 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の

2016年3月末時点で27の国・地域と合意しており、日本発着総旅客数における94%の割合を占めている。また、日・ASEAN航空協定締結に向け、ASEANとの議論を継続している。この他、2016年2月、米国との間で、羽田空港国際線二次増枠²分の発着枠について、2016年10月末からの運航開始を目指し、日米の航空会社が昼間時間帯に双方1日5便ずつ、深夜早朝時間帯に1日1便ずつの運航が可能となる枠組みに合意した。

関西国際空港と大阪国際空港については、関西国際空港の国際拠点空港としての再生及び強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、2012年7月に新関西国際空港株式会社の下で経営統合され、一体的に運用されている。同社は、LCCをはじめとする旅客ネットワークの拡大や貨物ハブ化等、積極的な取組みを進め、両空港の事業価値の増大を図るとともに、2014年7月に「PFI法」に基づく実施方針を策定・公表して以来、2015年度中の事業移管を目指して、コンセッションの手続きを進めてきたところ、今般、2015年11月に「オリックス、ヴァンシ・エアポート コンソーシアム」を優先交渉権者として選定し、2015年12月に同コンソーシアムが設立したSPC（関西エアポート株式会社）と実施契約を締結した。

仙台空港では、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。2015年12月に公共施設等運営権者と実施契約を締結し、2016年7月には運営を開始した。

2. 交通サービスの動向²⁾

航空に関しては、2012年に開始されたLCCのさらなる参入が促されている。2016年1月時点で、ピーチアビエーションは国内13路線、国際9路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線、国際5路線、バニラ・エアは国内3路線、国際3路線、春秋航空日本は国内2路線へネットワークを展開している。LCCの参入を促進させるため、各空港では、様々な施策が行われている。成田国際空港では、2015年4月に第3ターミナル（LCCターミナル）を供用開始している。

関西国際空港では、訪日外国人旅客の増加等に対応して受入体制の強化を図るため、第1ターミナルにおけるファーストレーンの設置、入国審査ブースの増設を実施するとともに、2016年度供用開始に向け、新たなLCC専用ターミナルのCIQ施設の整備を進めた。中部国際空港では、LCC等の新規就航や増便に対応するためのエプロン整備を実施し、そ

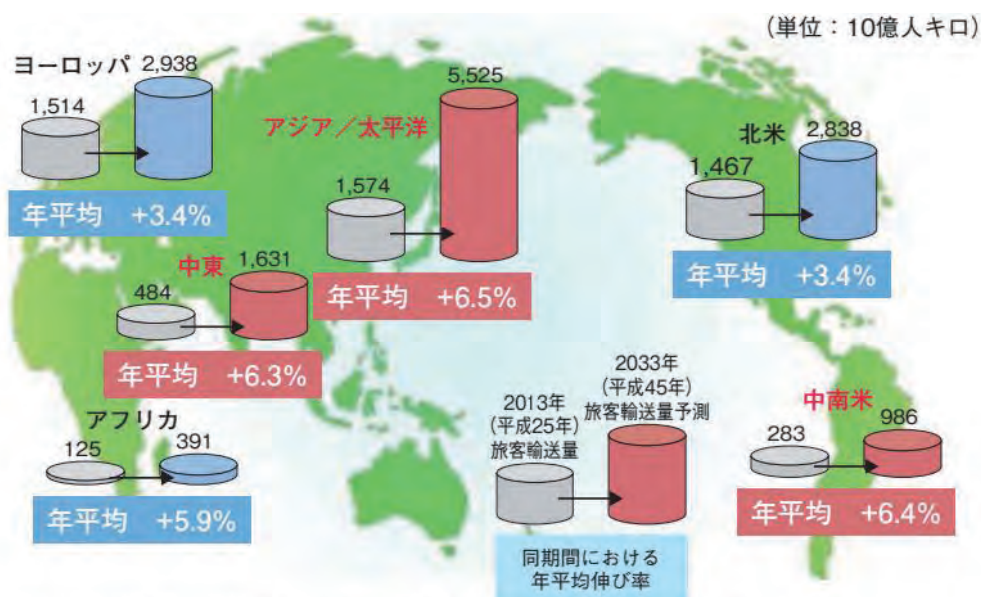
向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を二カ国間で相互に撤廃することをいい、近年、世界の多くの国がこれを進めている。

² 平成26年3月より、羽田空港昼間時間帯国際線発着枠を年間3万回（1日40便）から年間6万回（1日80便）に拡大。

の一部を 2015 年 12 月に供用開始した。こうした取り組みの結果、2015 年時点で国内線旅客のうち LCC 旅客の占める割合は 10%となっている。

航空会社でも運営の転換が行われている。例えば、世界の航空旅客需要予測（2013 年～2033 年）において、アジア太平洋地域、中南米地域 及び中東地域での航空需要の伸びが顕著であることを受け、JAL、ANA では、アジア路線の拡充に力を入れ始めている（図-3）。

図-3 世界の航空旅客需要予測（2013 年～2033 年）

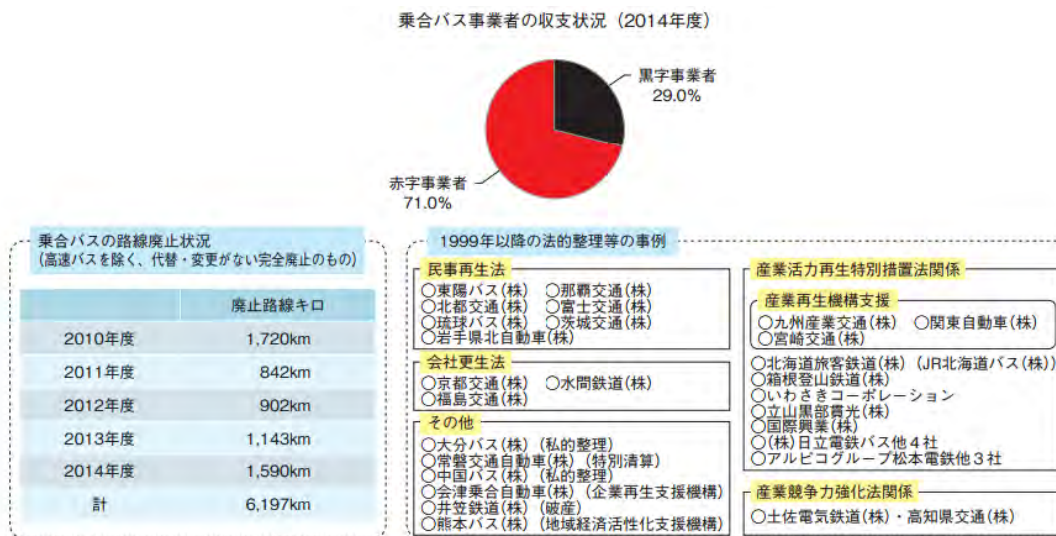


資料：(一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」から国土交通省航空局作成

バスに関しては、2016 年 1 月に、軽井沢スキーバス事故が発生し、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」が設置された。同委員会は 2016 年 3 月に、再発防止策についての「中間整理」をとりまとめ、複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者に対する事業許可の取消し等の厳しい処分の実施といった「速やかに講ずべき事項」、民間団体等の活用による監査事務を補完する仕組みの構築といった「今後具体化を図るべき事項」、増車の際のチェックの強化といった「引き続き検討すべき事項」の 3 つに整理した。

地方における一般路線バス事業者の状況も厳しく、一般路線バス事業者の約 3/4 が赤字事業者となっている。これに伴い、一般路線バスの路線廃止が続いているほか、一般路線バス事業者の経営破綻も各地で起きている（図-4）。

図-4 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状



資料：国土交通省総合政策局作成

地域の公共交通ネットワーク再編の試みとして、「地域公共交通網形成計画」が進められている。居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、2014年度に改正された「都市再生特別措置法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」等を作成する自治体を支援する体制が構築された（立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っている都市：国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/common/001143261.pdf>）。

平成19年に制定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、「法定協議会」という新たな仕組みが整備された。法定協議会では、バスやタクシーに加え、鉄軌道や船舶等も対象とした「地域公共交通総合連携計画」の策定や、計画内で国土交通省の認可を受けた事業に対する各種優遇措置を受けることができる。また、法定協議会は協議組織であるとともに、連携計画を実施する組織でもある。具体的に言うと、連携計画に対する国からの補助は、市町村や交通事業者ではなく法定協議会に対して行われることになっている。

地域における地域公共交通ネットワークの再構築の取組を支援するため、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」の公表や地方公共団体の職員向けの研修の充実に取り組んでいる。地域公共交通確保維持改善事業においては、地域公共交通網形成計画等の作成に関する経費等への支援について措置するとともに、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業に対し、補助要件の緩和等の特例措置を講じるなど支援内容の充実を図った。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」により、地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が出資する制度の創設を行った。これらの支援策を講

じたことにより、各地において計画作成が進められており、2015年度において65件の地域公共交通網形成計画が作成され、3件の地域公共交通再編実施計画について国土交通大臣の認定を行った。

3. 観光と交通³⁾

2015年の訪日外国人旅行者数は、過去最高であった2014年の1,341万人をさらに上回り、1,974万人(対前年比47.1%増)となり、3年連続で過去最高を更新したと同時に、統計を取り始めた1964年以降で最大の伸び率を記録した。2015年に国内宿泊旅行に行った人数は延べ3億1,673万人(対前年比6.5%増)となった。増加要因としては、前年の消費税率引上げによる落ち込みの反動、3月に開業した北陸新幹線の開業効果、9月の大型連休(シルバーウィーク)などが影響したためと考えられる。2020年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されていることから国内外からの観光客はさらに増加すると見込まれる。⁴⁾

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。まず空港アクセスの改善に関しては、首都圏空港において計画が進められている。羽田空港では、深夜早朝時間帯のアクセスバス改善への取組が行われた。深夜早朝時間帯の羽田空港へのアクセスバスについては、2014年10月から空港と都心部の駅等を結ぶ深夜早朝アクセスバスの運行を推進し、「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」を運行支援等の実施主体として、2015年度も路線数及び停留所数の拡大、運行本数の増便を行った。成田空港においては、「成田空港のアクセス利便性向上等に関する連絡協議会」において、遅延便発生時等における空港アクセス確保のための要領策定や各交通機関の運行情報等を一元的に表示する「交通アクセス情報総合ナビゲーション・デジタルサイネージ」の設置などを実施した。











船旅の活性化にも力が入れている。2015年11月には、国土交通省・観光庁、旅客船事業者、観光関係者等で構成する第1回船旅活性化協議会を開催し、島めぐりの旅、東京・大阪の舟運、大型フェリーによるクルーズをテーマとした商品の具体化の検討を開始した。

レンタカーによるドライブ観光を活性化するため、レンタカーの利便性向上が図られている。訪日外国人旅行者による利用促進のために、レンタカー協会は「レンタカー利用ガイド」の改訂を行うとともに、事業者に対して外国人への貸渡時の免許証の有効性の確認をスムーズに行うために「日本国内で運転が認められる国際・外国免許証の確認ポイント」を加盟事業者へ配布した。高速道路に関しては、高速道路会社が、国、地方自治体、レンタカー事業者等と連携して、地方の高速道路において、定額で何回でも利用できる外国人旅行者向け周遊ドライブパスなどの企画割引を展開した。

鉄道面に関しては、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。また、「交通政策基本法」に基づく交通政策基本計画（2015年2月閣議決定）においては、訪日外国人旅行者等の国内各地への移動の円滑化のため、「交通系ICカードの利用エリア拡大」について検討することが盛り込まれた。

道路案内標識については、訪日外国人への適切な案内誘導のため、全国の主要観光地49拠点等において、各機関の案内看板等とも連携し、英語表記改善を推進した。また、2016年1月、道路標識適正化委員会東京都部会において、東京都内を対象に、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた道路標識改善の取組方針」を策定し、英語表記改善及びピクトグラム、反転文字の活用など道路標識の改善に着手すると共に、周辺地域（千葉県、埼玉県、神奈川県）においても、同様の取組を実施した。さらに、道路標識と国土地理院が作成予定の英語版地図（100万分の1）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、各都道府県の道路標識適正化委員会において、観光関係者を含む関係機関との調整を実施した（図-5）。

図-5 道路案内標識における英語表記改善

英語併記	整備前	整備後
経路案内標識 (108系)	 ローマ字併記	 英語併記
通称名標識 (119系)	 ローマ字併記	 英語併記
著名地点標識 (114系)	 ローマ字併記	 英語併記
	 ローマ字併記	 英語併記
	 日本語表記のみ	 英語併記

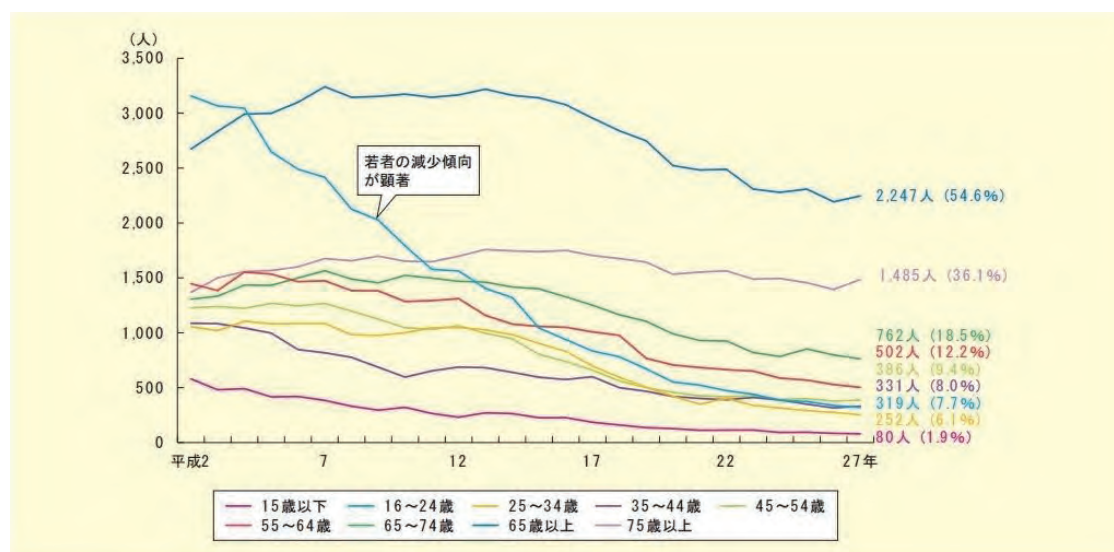
出典：東京みちしるべ2020～誰にでもわかりやすい道路案内標識～ 東京都建設局

4. 道路交通事故発生件数の減少⁵⁾

2015年の交通事故発生件数は53万6899件で、これによる死亡者数は4117人、負傷者数は66万6023人であった。前年と比べると発生件数は3万6943件(6.4%)、負傷者は4万5351人(6.4%)少なく、11年連続の減少となった。一方、死亡者数は4人(0.1%)増加し、ピーク時(1970年:1万6765人)の4分の1以下となったものの15年ぶりの増加となった。

65歳以上の高齢者(以下「高齢者」という。)の人口当たりの交通事故死亡数は引き続き減少しているものの、他の年齢層に比べて致死率が約6倍高い高齢者人口そのものの増加により、結果的に高齢者の交通事故死亡者数が増加(前年比+54人)していることが交通事故死亡者数全体の増加の要因の一つであると考えられている。2015年中の交通事故死亡者数を年齢層別にみると、高齢者が2247人と死者数全体の54.6%を占めており、過去最高を更新した。他方で、若者の車離れの影響もあり、16~24歳の若者の減少傾向は顕著になっている(図-6)。

図-6 年齢層別交通事故死亡者数の推移



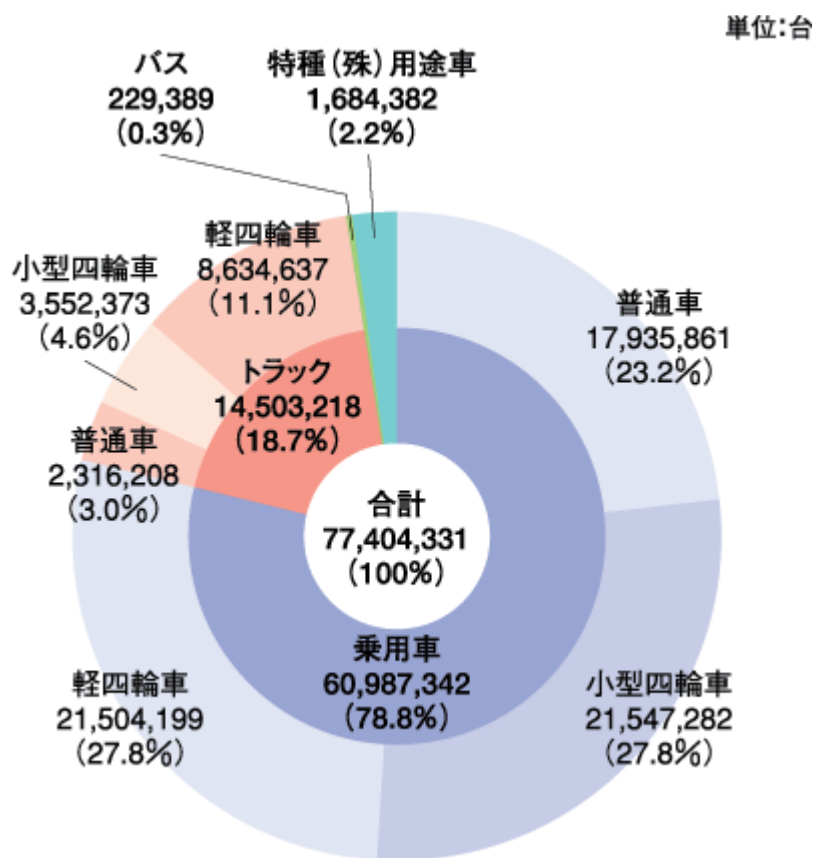
注 警察庁資料による。

高齢者の交通事故死者数について状態別にみると、歩行中がほぼ半数(47.6%)を占め、次いで自動車乗車中(28.4%)、自転車乗用中(16.6%)の順に多い。今後も高齢化が進んでいくと推測されることを踏まえて、運転者の危険認知の遅れや交通操作の誤りによる事故を未然に防止する安全運転支援システムや交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を伝えるシステムなどの先端技術の活用や、交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進が必要となってくる。

5. 自動車産業⁶⁾

2015年12月末現在の四輪車保有台数は、7740万台（対前年度比+0.3%）となった。乗用車は、6098万台（同+0.5%）であった。そのうち普通車が1793万台（同+1.3%）、小型四輪車が2154万台（同-1.9%）、軽四輪車が2150万台（同+2.5%）であった。トラックは1450万台（同-0.8%）、バスは22万台（同+1.1%）であった（図-7）。自動車の平均使用年数（2015年3月末）は、乗用車が12.38年、トラック13.72年、バス16.95年となっている。車種別平均使用年数は、2006年から2015年の10年間で、乗用車は約1年、トラックとバスは約2年長くなっている。

図-7 2015年の車種別保有台数と構成比



出典：日本の自動車工業 2016 一般社団法人日本自動車工業会

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。次世代自動車の普及台数は2015年度には約625万台となっていて、そのうちハイブリッド車が568万台と約90%を占めている。しかし、増加した四輪車全体の保有台数における次世代自動車の割合はわずか8.1%である。

近年における取組みとしては、運輸分野における二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図るため、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車等を導入する者に対して補助が行われた。2013年度からは、価格が前年に比べ一定程度低下した車種について補助率を優遇し、自動車メーカーに価格低減を促すスキームを導入した。

また、「ガス欠ならぬ『電欠』なき日本」を目指し、2012年度補正予算により措置した充電設備の設置に対する補助事業を2014年度補正予算で拡充し、充電器に加えて、課金装置等を補助対象に加えるとともに、交通の要衝にある「道の駅」や「高速道路のサービスエリアやパーキングエリア」といった特に重要な充電器等については、設置者の負担を大幅に軽減するなど事業内容を一新した。また、2014年12月に市場投入された燃料電池自動車の普及に向けて、4大都市圏を中心に約80か所の水素ステーションを整備し、燃料電池自動車や水素ステーションの低コスト化に向けた技術開発や規制の見直しなどを進めた。

自動車重量税・自動車取得税の減免措置も行われ、エコカー減税については、2015年度税制改正において、燃費基準の切り替えと対象区分の追加した上で2年間の延長を行った。(自動車重量税：2017年4月末まで、自動車取得税：2017年3月末まで)。軽自動車税の減免措置に関しては、環境性能に優れた軽自動車に対する軽課措置(グリーン化特例)を新たに導入した(2015年4月から2016年3月末まで)。

2015年の四輪車新車販売台数については、2015年4月の軽自動車税増税などで軽の販売台数が大きく落ち込んだこと、エコカー減税の基準の厳格化などの影響から4年ぶりに減少し、前年より9.3%減の504万台となった。うち、乗用車は前年より10.3%減の135万台、小型四輪車は5.1%減の135万台、軽四輪車は17.8%減の151万台であった。一方、2015年の四輪車輸出台数は、前年より2.5%増加して、457万台となった。乗用車は前年より3.5%増加して397万台、一方トラックは前年より4.4%減少して46万台、バスは前年より0.2%減少して14万台となった。

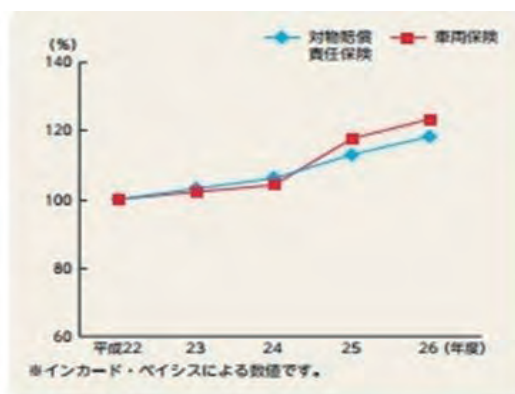
2015年の四輪車生産台数は、前年より5.1%減少して927万台となり、2年ぶりに減少した。乗用車は前年より5.4%減少して783万台となり、うち普通車は1.9%増の474万台、小型四輪車は11.2%減の155万台、軽四輪車は18.1%減の153万台であった。これらのことから、四輪車生産台数の減少が新車販売台数の減少よりも少なく済んだのは、輸出台数が増加したことが要因の一つであると考えられる。

6. 自動車保険の現状⁷⁾

2015年度の自動車保険の保険料は、3兆9935億円となっており、前年度に比べ2622億円(7.0%)の増加となった。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。この要因としては、ガソリン価格の高騰による交通量の減少に

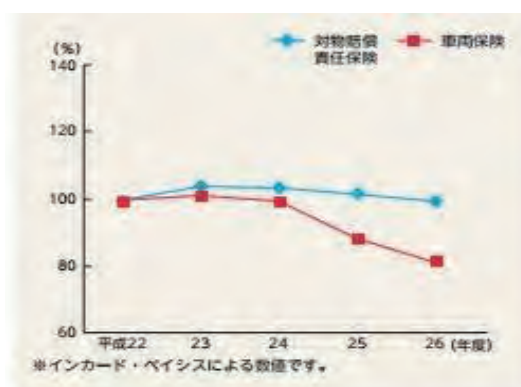
に伴い支払件数が減少したこと、参考純率³改定（2011年9月届出）を受けて、各保険会社が2012年以降ノンフリート等級別料率制度改定を実施したことに伴い、契約者が翌年度以降の保険料負担を考慮して保険金請求を慎重に判断するようになったことで、少額の保険金請求が減少したと考えられる（図-8、図-9）。

図-8 契約1台あたりの保険金の推移（補償内容別）
（平成22年度を100とした場合）



出典：平成27年度自動車保険の概況 損害保険料率算出機構

図-9 支払い1件当たりの保険金の推移（補償内容別）
（平成22年度を100とした場合）



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

³ 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。

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-10）。⁸⁾

図-10 保険料の等級別割増引率の改定

< 現行の等級別割増引率（継続契約の場合^(注2)）>

(+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^(注)）>

(+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%

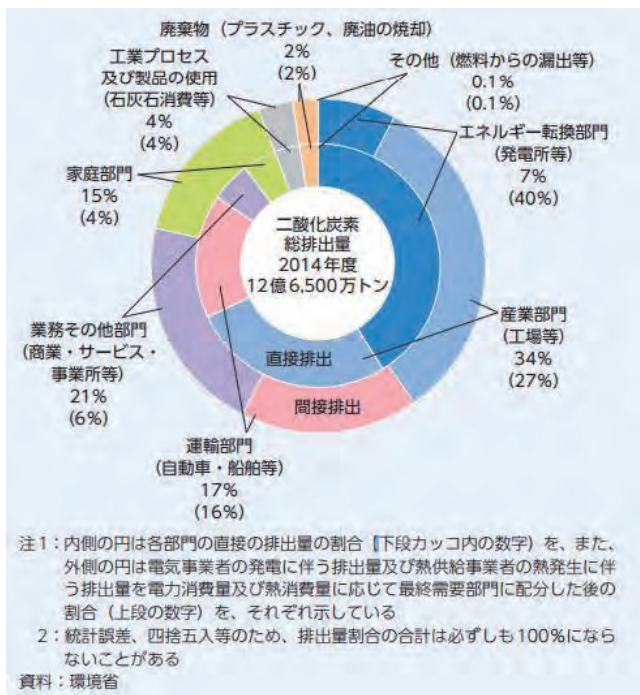
一方、対物賠償責任保険・車両保険の支払い1件あたりの保険金は概ね増加傾向で推移している。この要因としては、保険金の大部分を占める修理費が増加傾向で推移していることが考えられる。

7. 自動車のもたらす公害⁹⁾

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。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、CO₂（二酸化炭素）、NO_x（窒素酸化物）、PM（粒子状物質）、騒音などがある。

CO₂については、温室効果ガスごとに見ると、2014年度の二酸化炭素排出量は12億6,500万CO₂トン（2005年度比3.1%減少）であった。その内訳を部門別に見ると自動車・船舶など運輸部門からの排出量は2億1,700万CO₂トン（同9.5%減少）である（図-11）。

図-11 二酸化炭素排出量の部門別内訳

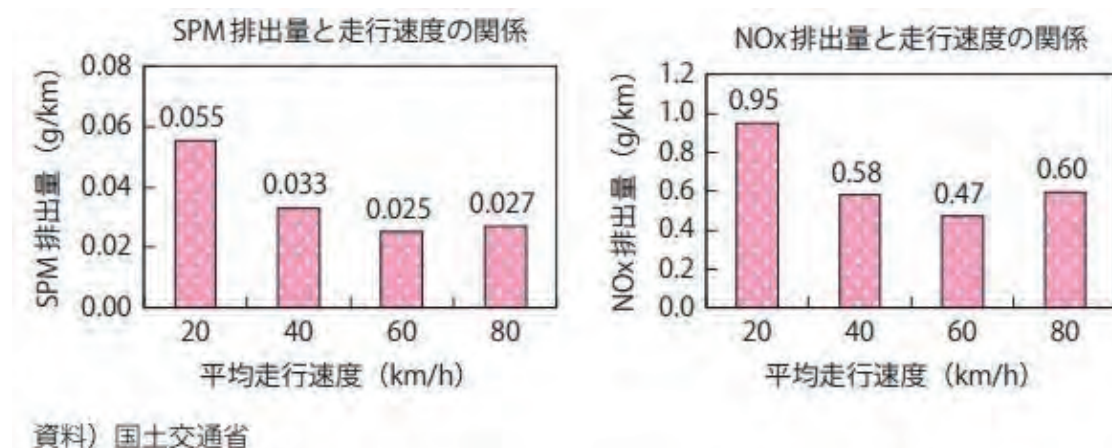


自動車を排出源とする CO₂ 削減対策として、交通流対策が行われている。まず、交通流の分散・円滑化施策では、道路交通情報通信システム (VICS) の情報提供エリアの更なる拡大を図るとともに、ETC2.0 サービスを活用し、道路交通情報の内容・精度の改善・充実に努めたほか、信号機の改良、公共車両優先システム (PTPS) の整備、総合的な駐車対策等により、環境改善を図った。また、環境ロードプライシング施策を試行し、住宅地域の沿道環境の改善を図った。交通量の抑制・低減施策としては、交通に関わる多様な主体

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。

環境省の試算によると、2005年度の全国の自動車 (特殊自動車を含む) からの大気汚染物質の総排出量は、NO_x が約 80 万トン、PM が約 5.5 万トンと推定された。自動車からの NO_x や PM の排出量は、発進・停止回数の増加や走行速度の低下に伴い増加することから、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備による市街地の通過交通の転換等が推進されている (図-12)。

図-12 自動車からの浮遊粒子状物質 (SPM)、窒素酸化物 (NO_x) の排出量と走行速度の関係



自動車交通が集中する大都市地域では、大気汚染状況に対応するため、自動車 NO_x・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_x 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_x・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、公道を走行しない特殊自動車（以下「オフロード特殊自動車⁴」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。2015年度は、2014年度に引き続き、一部の出力帯において NO_x の規制強化が適用開始された。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。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。

自動車の騒音対策としては、騒音規制法に基づき規定される全国の地方公共団体（都道府県及び全ての市（特別区を含む））において、自動車騒音常時監視を実施している。交通騒音対策のうち、新幹線（東海道・山陽、東北・上越）については、鉄道沿線の住宅密集地域等における騒音レベルを75デシベル以下とする「75デシベル対策」を推進するとともに、自動車から発生する騒音について、中央環境審議会において答申された「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）」に基づき、関係法令の改正を行い、走行中に発生するタイヤからの騒音等の国際基準を導入した。

⁴ 油圧ショベル、ブルドーザ、フォークリフト、普通型コンバイン等、建設作業現場や工場敷地内等でのみ使用する作業車。軽油を燃料とし、エンジンを高負荷・高回転で連続使用する頻度が多いという特徴がある。自動車全体に占める特殊自動車の排出ガス寄与率は、2004年推計で粒子状物（PM）約18%、窒素酸化物（NO_x）約31%と高く、このうちの約8割がオフロード特殊自動車によるものと見込まれている。

参照文献

- 1) 国土交通省 (2016a) 『国土交通白書 2016』.
- 2) 国土交通省 (2016a) 『平成 28 年版交通政策白書』.
- 3) 国土交通省 (2016b) 『平成 28 年版交通政策白書』.
- 4) 観光庁 (2016) 『平成 28 年版観光白書』.
- 5) 内閣府 (2016) 『平成 27 年度交通事故の状況及び交通安全施策の状況 平成 28 年度交通安全施策に関する計画』.
- 6) 経済産業省 (2016) 『2016 年版ものづくり白書』.
- 7) 損害保険料率算出機構 (2016) 『平成 27 年度自動車保険の概況』.
- 8) 損害保険料率算出機構 (2016) 『【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』.
- 9) 環境省 (2016) 『平成 28 年版環境白書』.