日本の交通に お け る 最 近 の 動 向

加藤一誠根本敏則

1 日本経済の動向

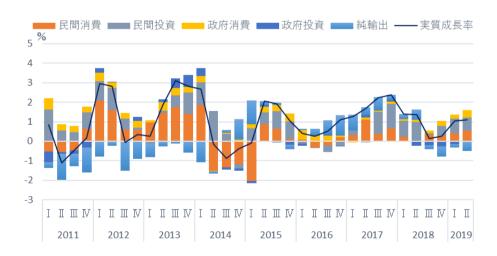
(1) 戦後最長の景気回復と運輸業

2018年の日本経済は「緩やかな回復が続いている」(2019年度「年次経済財政報告」p.6.)とされつつも、成長率は低下した。四半期ベースの実質経済成長率をみると、第二四半期までは2期続けて年率換算で1.4%成長を記録したが、第三、第四四半期の成長率はそれぞれ0.17%、0.27%にとどまった。

この原因は、図1に示した成長率への寄与度でみれば明らかである。まず、民間消費は第二四半期に-0.1%を記録したが、これは前年同期に急増した反動であろう。そして、2017年から4四半期連続して景気のけん引役のひとつとなっていた民間投資であるが、これも民間消費と同様に2017年に高い伸びを見せた反動でマイナスに転じたと考えてよい。もっとも、企業の収益は大きく、設備投資の意欲は依然として強いとされている(同 p.20)。同時に、人手不足感のある業種ほど設備投資が伸びたことも指摘され、その典型が宿泊・飲食サービスや運輸・郵便である¹。具体的には、省力化投資やソフトウェア投資、それに加えてe-コマースの普及による物流センターなどへの投資も増加した(同 p.30)。

輸出は連続して対前年比でマイナスを記録し、これは、中国経済の減速や米中摩擦による米中両国の輸入の減少が指摘されている(同 p.6、12)。このことは、昨年度には経済の不確実要因として指摘したことが現実になったものであり、米中の貿易摩擦は収束の気配が見えないことから、引き続き、外需(輸出一輸入)の寄与度は限定的なものとならざるを得ないだろう。

図1 日本経済の実質成長率と寄与度(4 半期ベース)



出所)内閣府、SNA データより筆者作成

(2) 交通産業にとっての海外リスク

日本経済の外需依存度は相対的に低下しているため、予測を公表する各社のマクロベースの予測をみれば、短期的には米中摩擦が日本経済に及ぼす影響を 悲観的に見る論調は多くはない。しかし、産業の業況はまだら模様にも見え、中

¹ 業種別の人手不足感と設備投資額の平均増加率との間には正の相関が認められる。

国経済の減速の影響はこれから表面化すると考えられる。たとえば、海事センターのデータを見ると、2018年の注目の東アジアと欧州、東アジアと北米の海運の荷動きはそれぞれ5.42億トン、5.40トンと過去最高となった。コンテナの荷動きも同様のトレンドであった。

他方、自動車メーカー各社の業績には差がみられた。2018年度の業績(2019年3月時点)はトヨタが日本企業初の30兆円を上回った。しかし、北米に依存するホンダは営業利益ベースで前年同期比12.9%減の7,263億円となったし、日産の業績はさらに悪く、営業収益は前年同期比44.6%減の3.182億円となった。

2019年以降、こうした企業業績が米中の経済に左右されることは間違いのないところであろう。米中の貿易摩擦だけではなく、2020年の大統領選を控え、アメリカ経済自体に対しても強気と弱気の見方が併存している。政治的あるいは経済的なこのほかのリスクとして、イギリスの EU 離脱、中東のイラン問題、さらには南米ベネズエラやアルゼンチンの債務不履行の可能性などがあり、今後ともマクロ経済の動きには目が離せない。

(3) インバウンド旅客と地方自治体

昨年に引き続き、インバウンド旅客が経済を潤す状況には変化はない。国連世界観光機関(UNWTO)によれば、2018年の世界全体の国際観光旅客数は対前年比5.6%増となり、14億人に達した。国際観光客数の伸びと GDP の伸びには正の相関があるが、近年は後者が前者を上回っているという(『観光白書』pp.1-2)。

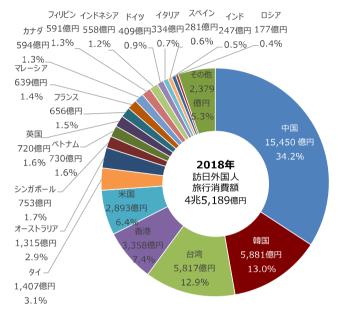
政府は訪日外国人観光客を2020年には4,000万人、2030年には6,000万人という目標を掲げている。訪日外国人旅行者数は、2018年は前年比8.7%増の3,119万人となり、順調に伸びた。訪日外国人旅行者の国籍・地域別の人数は、2018年は上位から、中国838万人、韓国754万人、台湾476万人、香港221万人、米国153万人、タイ113万人となった。外国人の9割以上が航空機を利用して日本を訪問するため、空港がインバウンド旅客のゲートウェイといってよい。成田、関西のシェアはそれぞれ30%と27%と大きなシェアをもち、再国際化以降、羽田のシェアも確実に高まり、14%まで増えている(2017年ベース)。

外国人の入国手段となる国際定期便のうち、直行便は4,926便(2018年夏ダイヤ)である。LCC をあわせた本邦航空会社のそれは週1,365便にとどまり、国際線の便数の4分の3以上は外国航空会社が運航している。定期便のほかにチャーター(不定期便)もあり、チャーター便は2018年度には対前年度比103%の6,373便が就航し、日本発と外国発の比率は概ね4:6となっている。したがって、地方空港の国際化の担い手はもっぱら外国航空会社であり、海外 LCC の増便が入国者の増加をもたらしている。

図2に示すように、訪日客の年間旅行消費額(総額)が4兆5,189億円にものぼることが観光庁から発表された。インバウンド旅客のもたらすお金は、地域経済活性化の有力な手段とみなされている。しかし、過去5年で約100の国際線が地方空港から運航されたが、その約半数が廃止または一時休止になっているという(錦織剛『KANSAI 空港レビュー』2018年1月号)。ここには、地方自治体や経済界などの関係者の誘客のあり方にも一端がある。なぜなら、地方自治体や空港関連の組織のなかには、外国航空会社や旅行会社に補助金やインセンティブを支払って誘客に成功したものが少なくないからである。他の自治体や組織も同様の手法を採用したため、補助金やインセンティブの金額が上昇し、「補助金

競争」の様相を呈しているのである。本来、関係者は地域の魅力を高めて訪日客を増やし、航空路線を維持するため地域からのアウトバウンド旅客を増やす努力をすべきである。補助金やインセンティブをすべて否定するわけではないが、地域活性化のためには、地道な努力が不可欠であることを付言しておきたい。

図2 国籍・地域別の訪日外国人旅行消費額と費目別構成比



注1) 訪日外国人(クルーズ客を含む)が日本滞在中に支払った旅行中支出に、パッケージツアー参加費に含まれる国内収入分を推計して加算している(ただし、クルーズ客は旅行中支出のみ計上)。なお、日本の航空会社および船舶会社に支払われる国際旅客運賃は含まない。

出所) 国土交通省観光庁「訪日外国人の消費動向」(2018年年次報告書)

2. 交通・物流政策の動向

(1) 自動車交通政策

高速道路の新規供用に関しては、2019年3月末時点において総延長14,000キロのうち供用延長は11,882キロとなり、85%が開通した。NEXCO 東日本エリアでは2018年2月3日に東関東自動車道の鉾田 IC~茨城空港北 IC 間の8.8km が開通し、鉾田市から JR 水戸駅への所要時間が約7分短縮された。東関東道の残区間である鉾田 IC~潮来 IC は事業中であり、鹿島港から北関東へのアクセス向

図3 高速道路の新規供用区間①



東京外かく環状道路 掘割半地下区間 出典)NEXCO 東日本提供



後志自動車道 小樽 JC

上が期待される。6月2日には東京外かく環状道路(以下、外環道、図3左参照)の三郷南 IC~高谷 IC 間の15.5km が開通し、外環道の6割が完成した。また4 車線の外環道に加え、地上部分には並行して4車線の国道298号が開通し、生活 道路の交通量が減少し周辺地域の安全性の向上にも寄与すると考えられている。 外環道の未開通区間である関越道~東名高速間の約16km は事業中、開通時期は 未定である。

このような高速道路の整備に関して『令和元年度 国土交通白書』では、圏央道整備による時間短縮にともなうストック効果発現の事例が掲載されている(図4)。2011年に供用された久喜白岡ジャンクションから成田空港への所要時間が最長で30分短縮されたことから、沿線において大型物流施設の立地が進んだという。その結果、2013年には大型マルチテナント型施設は7件しか立地していなかったが、それが2018年には30件になったことが報告されている(pp.115-116)。

図4 圏央道整備によるストック効果の一例



出所) 国土交通省『令和元年版 国土交通白書』p.116

北海道において2018年12月8日に後志(しりべし)自動車道の余市 IC~小樽 JCT 間の23.3km が開通した。道央から道南を北回りで結ぶ予定の後志自動車道は、周辺地域に豊富な観光資源を有しており、並行する国道5号線の混雑緩和が見込まれている(図3右参照)。また、国道5号線には津波による浸水や周辺の活火山の火山活動による進入規制が想定されており、災害発生時の避難路や代替路としての機能が期待されている。

NEXCO 中日本エリアでは2019年3月10日には中部横断自動車道の新清水 JCT~富沢 IC の20.7km が開通した(図 5 左参照)。同日に国土交通省が施行する下部温泉早川 IC~六郷 IC の8km も開通し、静岡から山梨への所要時間が約30分短縮された。3月17日には3つの区間が開通した。第1は東海環状道の大安 IC~東員 IC の6.4km であり、大安 IC 周辺に立地する自動車関連工場から愛知県三河方面へのアクセス向上が期待される。第2は新名神高速道路の新四日市

図 5 高速道路の新規供用区間②





新清水 JCT

厚木南 IC(上空から)

出典) NEXCO 中日本提供

JCT~亀山西 JCT の23km である。これにより静岡県の御殿場 JCT から滋賀県の草津 JCT 間には東名高速道路~名神高速道路と新東名高速道路~伊勢湾岸自動車道~新名神高速道路という2つのルートが完成したことになる。第3は新東名高速道路の厚木南~伊勢原 JCT の4km が開通し、前年1月開通の新東名高速道路の海老名南 JCT~厚木南 IC 間の2km とあわせ、東名高速道路から圏央道へのアクセスが複線化された(図5右参照)。

NEXCO 西日本エリアでは、2018年3月18日に新名神高速道路の川西 IC~神戸 JCT 間の16.9km が開通した。これにより高槻~神戸間のルートが複線化され、特に中国道の宝塚トンネル付近での渋滞緩和が期待される。

近年、自動車業界ではシェアリングなど移動のサービス化が進展している。ICTを利用して交通をクラウド化し、移動を1つのサービスととらえる概念は、「モビリティー・アズ・ア・サービス」(MaaS=マース)と呼ばれている。自動車業界とIT業界の結びつきが強まるなか、2018年10月にトヨタ自動車とソフトバンクの提携が発表された。両社は国内では次世代のタクシー配車システムで競う構図となっていたが、移動サービス分野で提携し、自動運転車でヒトやモノを運ぶサービスなどを見据えて新会社を設立した。この会社は2018年度内には自治体や企業と連携して「地域連携型オンデマンドサービス」や「企業向けシャトルサービス」の展開を開始することが発表された。両社の提携を機に、自動車業界とIT業界を中心とする異業種を巻き込んだ競争は今後も激しくなると考えられる。

『令和元年 交通政策白書』は、日本を都市部と地方部に大別し、人口や経済に関する現状と課題を分析している。そこでは、地方部における高齢化は都市部を上回り、その速度も速いこと、ドライバーをはじめとする交通サービスの担い手不足、運輸部門の温室効果ガスの削減という環境政策上の必要性、訪日外国人の受け入れ環境の整備という課題が指摘されている。さらに、地方部では自家用車が主要な移動手段となっているため、公共交通の利用者数が減少し、それにともない公共交通の路線も休止や廃止に追い込まれるという循環がある。図6は一般路線バスの輸送人員の推移を示しており、地方部における輸送人員は2000年に比べて24%も減少したことがわかる。このような諸課題に対し、白書は異分野から交通への進出や業種を超えた提携を「モビリティ革命」と称し、都市のあり方や「地方部における地域交通の確保や維持に資する」とし、課題解決の可能性を評価している。(pp.119-145)。

図6 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員の推移



注1:各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

注2:三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。

資料:国土交通省自動車局作成

出所)国土交通省『令和元年版 交通政策白書』p.129

2019年度与党税制改正大綱において自動車関連の税制が見直された。2019年 10月に消費税が10%に引き上げられることにあわせ、自動車関連の税が軽減さ れることになった。現状では自動車には購入時の自動車取得税、毎年の自動車 税、車検時の自動車重量税が課されている。

自動車取得税にはこれまで環境性能に応じてエコカー減税が適用されてきたが、2019年4月には一部のエコカー減税の縮小とともに、10月には自動車取得税自体が廃止され、新たに燃費性能に応じて取得価額の0~3%に課税額が変化する環境性能割が導入されることになった。

自動車重量税はこれまで燃費性能に応じて軽減されてきたが、2019年5月以降 は新車新規検査時(1回目支払時)の軽減率が縮小される。また、初回継続検査 時(2回目支払時)の免税対象は大幅に絞り込まれる。

自動車税は1950年の創設以来、初の減税となった。図7に示すように、2019

自動車の排気量と自動車税の軽減措置

■排気量ごとの税額変化 税 120,000 自動車税 円 110,000 111,000 110,000 軽自動車 100.000 88.000 乗用車(自家用) 87,000 税 76,500 80.000 66,500 75,500 70,000 58,000 65.500 60,000

51,000 57,000 50.000 45,000 50,000 39,500 43,500 40,000 34,500 29,500 -度だけでなく、保有期間を通じて 36,000 30,000 30,500 軽四輪車 軽減された税率が適用されます 25,000 20,000 10.000 10.800 3,500 500 660 1.000 1.500 2.000 2.500 3.000 4.000 4.500 5.000 5.500 6.000 6.500 ※赤字は2019年10月以降の新車(自家用乗用車(登録車))の税率 総排気量(cc)

出所) 自動車工業会ウェブページから転載

年10月以降に購入された新車は、毎排気量に応じて毎年1000円~4500円が引き下げられる。自動車税はこれまで燃費性能に応じて軽減措置が取られていたが、2021年4月以降は軽減対象を電気自動車に限定し、ハイブリッド車とガソリン車は軽減対象から除外される。

ユーザー負担の軽減という観点からは、今回の税制見直しの効果は限定的であると言わざるを得ない。なぜなら、自動車税の減税対象は、消費税率引き上げ後に購入する新車のみを対象にしており、それ以前の保有車両を対象にしていないからである。また、税制見直しには、消費税導入前後の需要の急激な変動を平準化し、自動車産業へのダメージを縮小するという産業政策の側面もあったとされるが、その効果は今後の分析に委ねられる。

さらに、今回の税制の見直しには、社会経済の変化への対応が必要であるという認識もあったとされるが、制度の微修正にとどまったという感が強い。たとえば、都市部では若者の自動車離れやカーシェアの普及により、車は保有するものであるという概念が希薄になっている。これを保有から利用への動きであるとしたものの、利用段階の課税、たとえば、走行距離に応じた課金には踏み込まれなかった。また、自動車は普通の財となり、地方では必需財といってもよいほど普及したとしながらも、自動車税の財産税的な色彩は決して弱まったとは言えない。

(2) 鉄道政策

JR 東日本は12月、山手線と京浜東北線の品川〜田町間に2020年春に暫定開業する新駅の名称を「高輪ゲートウェイ」に決定した。新駅が本格的に開業する24年頃には車両基地跡地の約10〜クタールに超高層ビルなど4棟の建設が計画されている。オフィスや商業施設、ホテル、コンベンション施設が整備される予定である。

JR 西日本では2018年3月31日、 三江線 江津~三次駅間の108.1km が廃止された。1975年に全線開通した三江線であるが、国鉄民営化後は人口減とマイカーシフトにより利用が低迷し、2014年の輸送密度は1日当たり50人程度となっていた。また、2006年と2013年には大規模災害によって長期間の運休を余儀なくされ、将来的な災害のリスクが存在していた。JR 西日本は廃線後の代替バスの支援金として17億5700万円を負担し、沿線自治体がバスや福祉車両などを購入した。

それからおよそ1年後の2019年3月16日、おおさか東線の新大阪駅~久宝寺駅間の20.3km が全線開業した。おおさか東線は城東貨物線を旅客線とする形で整備が進められ、2008年3月に放出駅~久宝寺駅間の9.2km が開業した。このたびの開通区間は新大阪駅~放出駅間の11.1km である。これにより、新大阪駅から大阪東部地域と奈良方面への利便性向上が期待されている。

東京急行電鉄株式会社は2019年9月に東急株式会社に会社名を変更し、不動産部門を残し、鉄道事業を子会社となる東急電鉄株式会社に移管することを発表した。将来の沿線人口の減少を見据え、各事業を取り巻く環境変化へスピード感をもって対応することを目指している。東京急行電鉄の営業収益のうち、鉄道事業は13.5%、不動産事業は17.6%を占め、鉄道以外の事業が鉄道事業を上回っている。

(3)災害と交通

2018年7月に発生した西日本豪雨により、本州~九州間の貨物の基幹路線である山陽本線や山陽自動車道を含む交通網が広範囲にわたって被害を受けた。このようなインフラの被害は物流にも大きな影響を与えた。特に、九州地方への配送の一部に鉄道を利用していた物流大手は、物流網が回復するまで遅配や一時的な荷受けの停止に追い込まれた。そうしたなかで、国土交通省は、輸送力の確保を目指し、被災地の物流確保のために貨物自動車運送事業や第二種貨物利用運送事業の手続き運用を柔軟にするという対応策を採用した。

9月には台風21号によって、関西圏の物流インフラが大きな被害を受けた。特に被害が大きかったのは神戸港と関西国際空港であった。神戸港では、東灘区の六甲アイランドから43個のコンテナが流出し5日間にわたって神戸港内の全船舶に対して避難勧告が出た。また、漂着したコンテナが住宅街のすぐ近くに打ち上がるなど市民生活への影響も生じた。関西国際空港では一部の滑走路が冠水したほか、強風によってタンカーが衝突し、連絡橋が損傷した。関西国際空港発着の貨物が停止している間、成田空港や中部国際空港などに代替需要が集中し、輸入貨物を中心に滞貨が発生するなどの影響が見られた。

これとは別に、同月には最大震度7を計測する北海道胆振東部地震も起きており、一時的に苫小牧国際コンテナターミナルが閉鎖され、本州と北海道を結ぶ貨物列車の運転が中止されるという措置がとられ、物流に混乱が生じた。さらに、地震にともなって発生した停電が長期に及んだため、納品先である小売店や事業者が休業に追い込まれ、荷受けできないケースも見られた。

国土交通省は、10月に全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会を立ち上げた。そこでは、台風や地震により、空港や港湾の機能に支障が生じ、国民経済や国民生活が影響を受けたため、今後このような災害が発生した場合の対策が検討された。そして、12月に中間とりまとめが、翌年4月に最終とりまとめ「災害多発時代に備えよ!! ~空港における「統括的災害マネジメント」への転換~」が公表された。

(4)物流政策・港湾政策

社会状況の変化への対応や生産性の向上を主な目的とする「総合物流施策大綱」が2017年7月に閣議決定され、政府の物流施策や物流行政の指針が示された。2018年1月には「総合物流施策推進会議」によって、大綱で定められたそれぞれの視点に対して各府省庁が推進していくべき施策を具体的に定めた「総合物流施策推進プログラム」が決定された。それにともない、今後は、サプライチェーンの効率化や物流の見える化、働き方改革への取り組みなどを含む99の施策が推進されることとなった。その一環として、同年11月には「共同物流等の促進に向けた研究会」の初会合が開催され、様々な事例や課題の検討がなされた。

2018年7月、2030年に向けた中長期政策『PORT2030』が国土交通省港湾局によって公表された。「PORT2030」には、以下の8つの柱を軸として今後に取り組むべき施策が記されている。①グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築、②持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築、③列島のクルーズアイランド化、④ブランド価値を生む空間形成、⑤新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成、⑥港湾・物流活動のグリーン化、⑦情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化、⑧港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開である。

また、国土交通省は、わが国の港湾の国際競争力の維持のための政策として「PORT2030」でも言及されていた LNG バンカリング拠点の形成事業を進めることを決定し、2018年4月に民間事業者に対する公募を開始した。これは、2020年に船舶の排出ガス規制が強化され、LNG 燃料船が増えることを見越した取り組みである。周辺諸国に先駆けて拠点を整備することによって、将来、寄港する LNG 燃料船を増やすことを企図している。

民間企業による重要な取り組みとしては日本通運による中国-欧州間での専用貨物車両の運行開始があげられる(2018年5月に販売開始)。日系企業では従来、中国から欧州までの輸送の際には航空機もしくは海上輸送を用いることが主であった。しかし、鉄道輸送サービスが開始されることによって、航空輸送よりも安価で海上輸送よりも短期間で運ぶことができるという新たな選択肢が増えることとなった。

(5) 航空・空港政策

2018年4月、3 空港の一体運営を始めた関西エアポートは、関西国際空港と大阪国際空港の2017年度の利用実績を公表した。総旅客数は合計4,448万人と過去最多となり、関西国際空港単体での国際線旅客数も開港以来、はじめて2,000万人を突破した。利用客の増加はアジア圏を中心とするインバウンド旅客の増加が要因であった。インバウンド旅客の増加は地方空港でも見られており、すでに佐賀空港や岡山空港などでは、旅客増加に合わせて国際線の新規路線の就航を促進する取り組みも見られる。

また、2018年4月の参議院本会議において、さらなる旅客の増加に対応するための観光基盤の強化に向けて国際観光旅客税の導入が決定された。これにともなって、2019年1月から、日本国内から海外に向かう航空機や船舶のチケット料金に上乗せされる形で、出国1回につき1,000円が徴収されることとなった。

また、2017年に引き続き、2018年も低費用航空会社(LCC)は路線数、便数および利用者数のいずれも増加基調にあった。成田国際空港会社(NAA)は4月、インバウンド旅客の増加や急増するLCC利用者への対応という観点から、隣接する貨物施設を撤去し、LCC専用施設の第3旅客ターミナルを増築する計画を発表した。2022年春をめどに新棟が建設される予定となっている。航空会社もこの動きに着目しており、日本航空が日本発着の中長距離LCCを新設し、2020年にも始めることを決定した。日本航空の連結子会社となり、拠点は成田空港となる見込みである。

インバウンド旅客の増加などが好調である一方で、厳しい経営環境におかれている地域航空各社では新たな取り組みが見られている。2018年12月、オリエンタルエアブリッジ(ORC)や天草エアライン(AMX)、日本エアコミューター(JAC)を含む地域航空会社5社がコードシェアや機体整備、パイロットの訓練の共同化など包括的な業務提携を進めていく方針で合意した。一年以内に有限責任事業組合(LLP)が創設されることになっている。これによって、経営の効率化を目指し系列を超えた共同運航に必要なシステム改修に向けた調査も進められる見通しである。

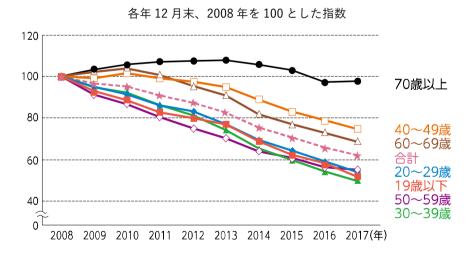
また、これまで関西・伊丹空港、仙台空港の民間への運営権委託(空港コンセッション)であるが、2018年4月、高松空港において同株式会社が運営を始めた。 7月には福岡空港特定運営事業等の優先交渉権者が公表され、翌月、契約が締結された。2019年4月から福岡空港の運営は特定目的会社(SPC)が担うことにな った。

(6) 交通事故・交通安全政策

『交通安全白書』によれば、2018年の交通事故死者数は3,532人となり、現行の交通事故統計となった1948年以降で、もっとも少なくなった。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55.7%を占めており過去最高となっているが、高齢者の人口10万人当たりの死者数は減少している。死者数を状態別にみると、歩行中が35.6%を占めもっとも多く、自動車乗車中が33.9%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500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14.7倍になることが示されている。また、交通事故発生数は430,601件、負傷者数は525,846人となり、14年連続で減少した。自動運転車両を含めた先進安全自動車の普及は、こうした交通安全対策のひとつである。

また、高齢社会において高齢ドライバーの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8は年齢層別免許保有者10万人当たり交通事故件数(第一当事者)の推移を示したものである(2008年を100とする)。年齢層別にみると、平均を上回っているのは、70歳以上、40~49歳、60~69歳の3つであり、60歳以上は平均を上回っていることになる。高齢ドライバーは2008年の653万人から2017年には1,052万人と増加しており、2017年の指数の上昇は、事故の増加率がドライバーの増加率を上回ったことを示しており、高齢者の事故件数は相対的に多いといってよいだろう。また、交通事故件数の減少を反映し、70歳以上を除くいずれの年齢層においても減少傾向にあるが、70歳以上だけは異なる動きを見せている。まず、減少している年もあるものの、その割合は他の年齢層と比べて明らかに小さい。免許返納制度を促進したとしても、地域によって交通事情が異なるため、科学的な分析にもとづくきめ細やかな施策が望まれるところである。

図8 運転者の年齢層別交通事故件数の推移



出所) 損害保険料率算出機構 (2019) 76 ページ

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、2018年3月末における自動車保有台数は81,563,101台であり、前年の81,260,206台からわずかに増加している。内訳を見ると乗用車が61,584,906台、貨物車が14,382,846台、乗合車が233,542台、特種(殊)用途車が1,737,221台、二輪車が3,624,586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。2018年3月末の軽乗用車を除く乗用車3,953万3,782台の平均車齢は8.60年と26年連続で上昇し、自動車の長期使用の傾向は続いている。

2018年暦年でのメーカー別の乗用車販売台数のトップは、150万台のトヨタであったが、台数自体は5.2%減少した。これに続くのが日産であり、ホンダ、マツダという順序になる。日産の販売台数が増加したのに対し、ホンダの販売台数が減少したため、2位と3位の差は2017年の1.4万台から2018年は5.0万台に拡大した。車種別にみると、軽自動車を含めた販売台数第1位はホンダの「N-BOX」(図9)で、24.2万台となり、2年連続で首位となった。乗用車では日産の「ノート」(図10)が13.6万台で首位となり、日産が首位となるのは初めてのことであった。

図9 ホンダの軽自動車「N-BOX」



G·EX Honda Sensing 出典)本田技研工業株式会社 提供

図10 日産のコンパクトカー「ノート」

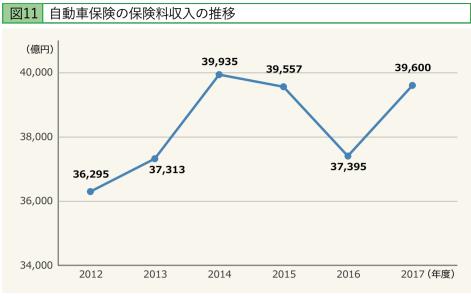


e-POWER MEDALIST ブラックアロー 出典)日産自動車株式会社 提供

(2) 保険業界

損害保険料率算出機構(2019)による最新の統計によると、図11に示すように、2017年度の保険料収入は3兆9,600億円となっており、前年度と比べて約5.9%増加した。

2018年9月26日、損害保険料率算出機構は自動車保険参考純率における「型式別料率クラス」に関して、自動車保険参考純率の改定に関する届出を行い、同年10月23日、届け出た参考純率が①合理性、②妥当、③不当に差別的でないという「保険料率の3つの原則」に適合している旨の通知を金融庁長官から受領した。これは型式間のリスク較差をより適切に保険料に反映させるための措置であり、これによって2020年以降、「型式別料率クラス」が以下のように変更となる。



出所) 損害保険料率算出機構(2018、2019) より作成

- ①自家用普通・小型乗用車の「型式別料率クラス」について、従来の各クラスの間に新たにクラスを1つずつ追加することによってクラス数を9クラスから17クラスへと細分化し、現在1.2倍となっている各クラス間の保険料率の較差を $\sqrt{1.2}$ 倍(約1.1倍)に変更する。
- ②自家用軽四輪乗用車に対して、補償内容(対人賠償責任保険、対物賠償責任保険、搭乗者傷害保険、車両保険)ごとに「型式別料率クラス」を導入し、クラス1~3の3段階の区分を設定する。加えて、衝突被害軽減ブレーキ(AEB)を装着した車に対する保険料割引(9%割引)の適用対象を、発売時期を問わない現行の「全型式」から自家用普通・小型乗用車と同様の「発売後約3年以内の型式」のみに変更する。

なお、運転者の年齢の範囲や記名被保険者の年齢層によってリスクが異なるため、保険料率が区分されている自動車保険にも高齢化の影響が出始めている。若年運転者の減少にともない、26歳以上補償等の契約割合は88%台で徐々に増えている。そして、無事故年数の長い契約者も増加し、割引率の高い(20等級)の割合も増加傾向にあり、自動車保険制度の前提条件の変化が生じている。

【参考文献】

国土交通省(2019)『令和元年版 交通政策白書』

国土交通省(2019)『令和元年版 国土交通白書』

国土交通省観光庁(2019)『観光白書』

国土交通省港湾局(2018)『港湾の中長期政策「PORT 2030」』

内閣府(2019)『2019年度 年次経済財政報告』

内閣府(2019)『交通安全白書』

損害保険料率算出機構(2019)『2018年度(2017年統計)自動車保険の概況』