

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

(1) 景気減速の日本経済とコロナ感染問題

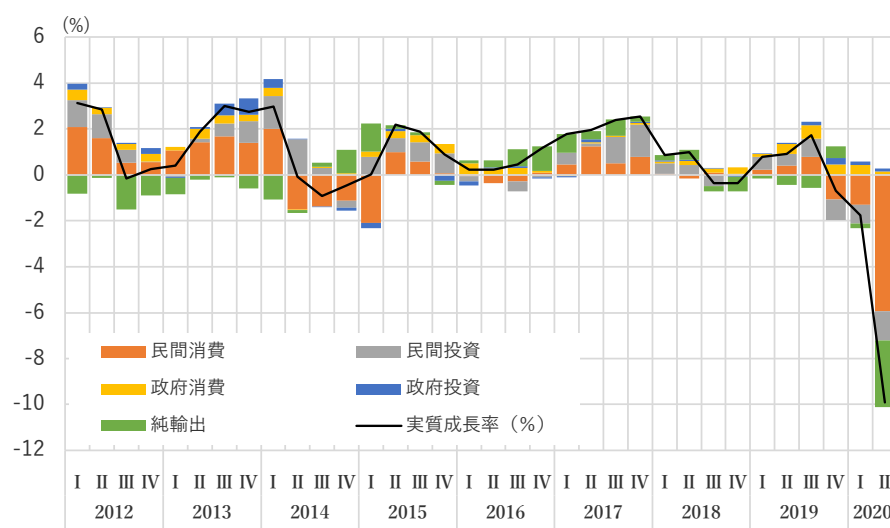
2018年度まで長い成長が続いた日本経済であるが、19年第4四半期には明らかに変調の兆しが見られた（内閣府は暫定的に2018年10月を景気の転換点と発表した）。実質原系列の実質経済成長率は、対前年同期比で1年ぶりのマイナス（-0.7%）となった。ここには、19年10月の消費税率の8%から10%への引き上げの影響があるとみられている。まず、19年第3四半期には駆け込み需要が発生し、民間消費や民間投資が増加した。そして、政府は税率の引き上げに際し、ショックを緩和するさまざまな対策を講じていたが、第4四半期には反動は避けられず、ここに、後述する台風被害の影響も加わった。こうして、経済成長をけん引していた民間消費や民間投資がマイナス成長に転じた。

2020年1月に表面化したコロナウイルス感染症の拡大にともなう諸問題は、下降局面にあった日本経済に追い打ちをかけた。民間消費と民間投資は2020年にはいっても連続してマイナスとなり、2020年第1四半期と第2四半期の実質経済成長率（実質原系列）は対前年同期比で-1.8%と-9.9%、対前期比では-1.6%と-10.8%となった。3期連続のマイナス成長は2010年第4四半期から2011年第2四半期以来のこととなった。

経済産業省（2020）は、コロナ感染対策として実施された人と人との接触制限に起因する経済の落ち込みを「コロナショック」と呼んでいる。ショックはサプライチェーンの寸断とサービスの提供停止にともなう供給ショックと、対面サービスの需要急減と耐久財の需要蒸発にともなう需要ショックが同時にもたらしたものである。そして、これが所得や雇用を減少させ、経済をさらに悪化させている。しかも、このような循環が全世界的に同時に発生したため、ショックの規模を計測できないものとしている（4-6ページ）。

コロナ感染は、当初、中国の国内問題のように考えられていたが、ヨーロッパ、

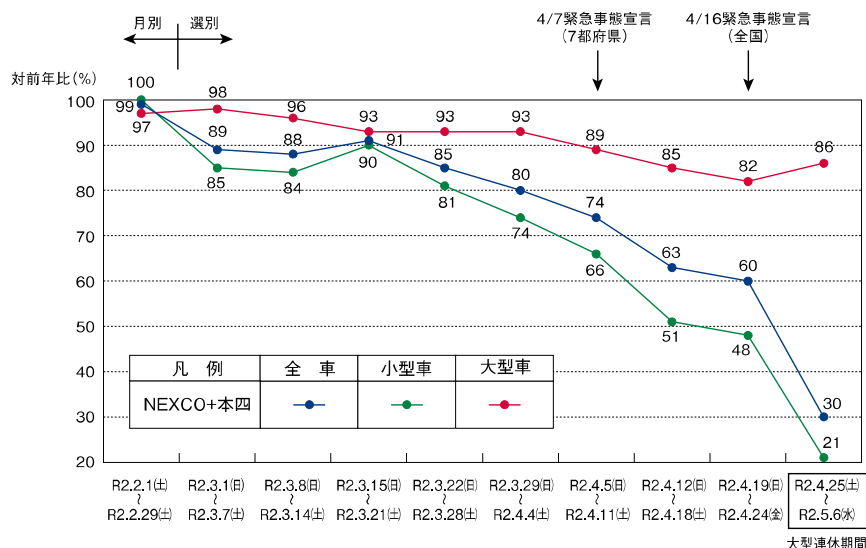
図1 日本経済の実質成長率と寄与度（4半期ベース、対前年同期比）



出所) 内閣府、SNA データより筆者作成

注) 開差を除外し、実質成長率を算出している。

図2 全国の高速道路の主な区間の交通量増減（対前年比）



注1：繁忙期（GW、お盆、年末年始）に発表する高速道路の交通状況と同様の手法で速報値を算出
 注2：「NEXCO+本四」は代表40断面による平均交通量による速報値（トラコン等による計測）により算出
 注3：「首都高速」、「阪神高速」は料金所通過台数による速報値

出所）国土交通省（2020a）38 ページより転載

アメリカと拡大し、現在では世界的な問題となった。その対策としては人やモノの動きを遮断するしか方法はなく、まず、国際旅客の動きが止まった。この時点において航空産業の業績への影響は不可避であったし、観光産業に対する広範で甚大な影響が懸念された。そして、人やモノの動きの遮断は、自動車や電子など世界的なサプライチェーンを構築していた産業ほどサプライチェーンの寸断によってダメージが大きくなった。

また、わが国の輸出の伸びは鈍化し、2011年第2四半期以降、輸入が輸出を上回っている。世界経済の減速により、輸出はマイナスの影響を及ぼした。IMFによれば、2017年に3.8%であった世界経済の実質経済成長率は、18年に3.6%、19年には2.9%と2年連続して低下した。ここに米中経済摩擦の影響が加わり、わが国の輸出額は2018年第2四半期を頂点に下落傾向にある。輸入が増加すれば、純輸出のマイナス幅が拡大する構造となっている。それに加え、後述するインバウンド需要（非日本居住者の消費支出）の蒸発は輸出の急減となって現れた。

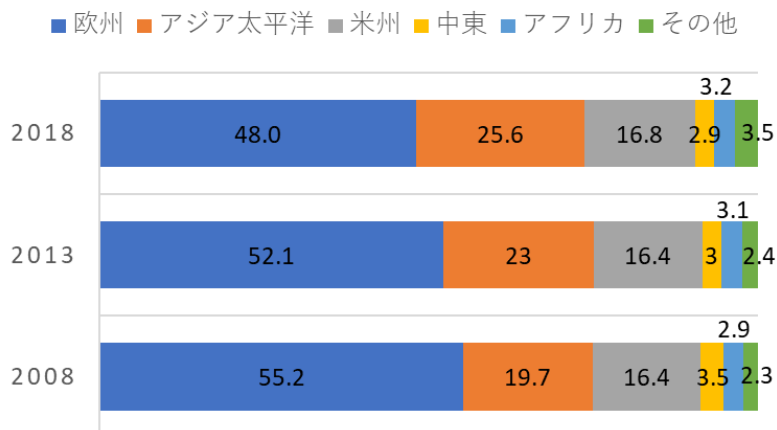
日本国内では自粛というかたちで移動の制限が求められたため、3月以降、国内の都市間輸送を担う航空と新幹線から旅客は急減した。そして、高速道路の通行量も減少した。図2は高速道路の通行量を示しているが、緊急事態宣言発出後には大型車も含め、全車両の通行量が減少した。とりわけ、小型車の減少率は大きく、4月中旬以降は対前年比で51%、48%となり、ゴールデンウィーク中の通行量は21%まで減少した。

在宅勤務に切り換える企業も相次ぎ、通勤時間帯のラッシュも過去の風景となり、人の動き自体が縮小した。さらに、コロナ感染が頭在化したのは、アメリカ船籍のクルーズ船の集団感染であったことから、クルーズ需要の回復は容易ではないとみられる。物流に関しては、輸出入に伴う物流、生産物流は大きく減少したが、買物目的の旅客需要の減少を補うべくネット通販の売り上げが増加し、それに伴い小口貨物輸送需要は増加した。

（2）インバウンド需要の「蒸発」

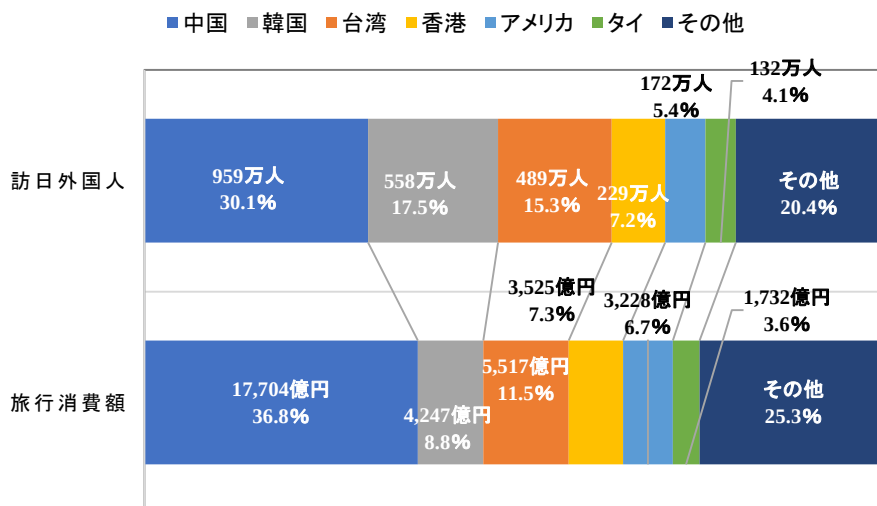
2019年の世界経済の実質成長率は減速したものの、依然としてプラス成長が

図3 国際観光客数の地域別シェア（出発地別）



出所) 国土交通省観光庁 (2020) 2 ページ

図4 訪日外国人数と旅行消費額



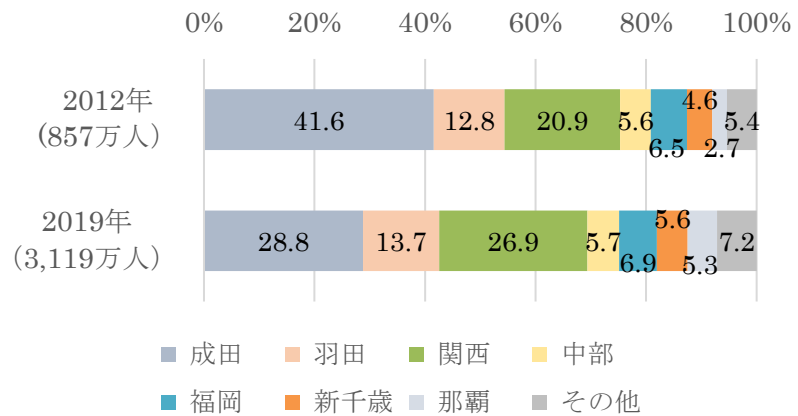
出所) 国土交通省観光庁 (2020) より抜粋、作成

続き、米中経済摩擦のなかでも、アメリカ経済は2.3%、中国経済も6.1%の成長を記録した。そのため、世界の観光需要も対前年比3.8%増の14億6,100万人となった。図3は2008年以降の旅行者の出発地を示しており、2008年には過半数を欧州が占めていたが、そのシェアが徐々に低下し、アジア太平洋地域のシェアが25.6%になっていることがわかる。ここからもアジアの経済成長が世界の観光業のエンジンでもあることがうかがえる。

わが国への訪日外国人旅行者数は2019年には対前年比2.2%増の3,188万人となり、過去最高を記録し、2020年に4,000万人という政府目標に近づいているように見えた。図4は国・地域別の訪日外国人旅行者数と旅行消費額を示している。これをみると、中国は959万人(対前年比14.5%増)、韓国は558万人(同25.9%減)となり、韓国の訪日客の減少は中国からの増加で補われた形となっている。また、旅行消費額は、中国の消費額は全体の3分の1を上回ったこと、台湾の消費額が韓国のそれを上回ったことがわかる。もっとも、中国人旅行者の一人当たり消費額は2015年の28.4万円をピークに減少しており、2019年は21.3万円であった(国土交通省観光庁(2000) 65ページ)。

特筆すべきことは、従来どおりわが国と距離の近いアジアからの入国者数が多いものの、ラグビーW杯が開催されたことにより、欧米観光客の長期滞在型

図5 空港別の外国人入国者数 (%)



注) その他にはその他の空港と港湾も含む。

出所) 法務省「出入国管理統計」より作成

の旅行スタイルがあらためて注目されたことである。

観光庁ではさらなるインバウンド旅客の増加を目指して、「観光ビジョン実現プログラム2019」を6月に策定した。このプログラムでは、多言語への対応や無料 Wi-Fi、キャッシュレスなどの受入環境の整備を進めること、地域の新たな観光コンテンツの開発に取り組むことなどが打ち出されている。

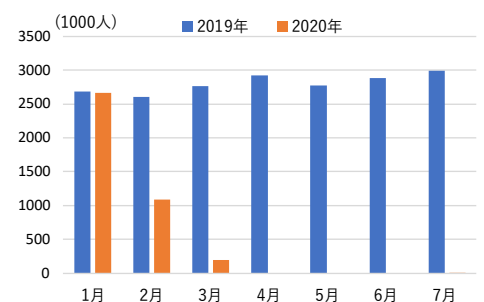
図5は訪日外国人の入港地を示しており、2012年と2019年を比較すると、入港地が多様化していることがわかる。まず、成田空港のシェアは41.6%から28.8%に下落したため、羽田空港のシェアは上昇したものの、首都圏全体のシェアは42.5%と、50%を下回った。関西空港は6%ポイントもシェアを伸ばし、福岡と那覇のシェアが伸びていることもわかる。また、その他には港湾も含まれており、ここにはクルーズ客船による訪日客数の増加が反映されている。

2020年1月以降、新型コロナウイルス感染症が流行し、日本政府は、2020年1月24日に感染症危険情報のレベル3に相当する渡航中止勧告を中国湖北省全域に発出した。感染拡大防止の観点から多くの国際線が運休・減便となった。3月、国土交通省は国際線乗り入れ各社に課している Use it or Lose it rule (U/Lルール: 80%以上使用しなければ、次回の割り当てを失う) を停止した(中国に向けては2月に先行実施)。わが国の混雑空港には発着枠(スロット)が設定されており、航空会社が80%未満しか使用していない場合、次回の発着枠を失うことになったからである。

2020年3月、8月に開催予定であった東京オリンピック・パラリンピックが2021年に延期されることが決定した。そして、3月31日までに24カ国であった渡航中止勧告を、アメリカ、中国、韓国を含む49カ国と地域にも発出した。

これ以外の国や地域には、感染症危険情報をレベル2に引き上げた。図6は2019年と2020年の月別訪日外客数を示している。訪日外客数は2020年2月から減少をはじめ、渡航中止勧告が発出されると、前年同月比0.1%の2,917人に落ちこんだ。その後も回復の見通しは立っていない。

図6 訪日外客数



出所) 日本政府観光局(JNTO)資料

2. 交通・物流政策の動向

(1) 自動車交通政策

NEXCO 東日本エリアにおいては、2019年4月13日に東北中央自動車道の南陽高島 IC から山形上山 IC 間の24.4kmが開通し、東北中央道が東北道から山形道までつながった。この路線は福島、山形、秋田各県の内陸部の主要都市を接続するとともに、南東北における高規格幹線道路網を形成し、地域間輸送から緊急時の代替・迂回等のネットワーク機能強化を担う。また、この路線建設の効果として山形市や山形空港から米沢市の所要時間が約20分短縮され、米沢市方面から山形空港へのアクセス向上が期待されている。

NEXCO 中日本エリアにおいては、東海環状自動車道の2つの区間が開通した。2019年12月14日には大野神戸 IC から大垣西 IC までの7.6km、20年3月20日には東海環状自動車道の関広見 IC から山県 IC までの9kmが開通した。前者は大垣西 IC から屋井工業団地、後者は山県市から名古屋市内へのアクセスの改善が期待されている。

2020年3月7日に新東名高速道路の伊勢原 JCT から伊勢原大山 IC までの2kmが開通した。この開通によって観光地である大山へのアクセスが向上し、東京都内から大山までの所要時間が約22分短縮されることになる。

そして、2020年2月には、「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」が公表され、名古屋第二環状自動車道の全線開通にあわせ、新たな料金体系が導入されることになった。2016年4月の首都圏、2017年6月の近畿圏に次いで新たな高速道路料金の導入されたことになる。首都圏では交通の都心部外側の環状道路への転換や交通の分散化という効果が確認されており、これで3大都市圏において新しい料金体系が出揃ったことになる。

近年、自動車産業ではコネクテッドカー、自動運転、シェアリング、電動化の英語の頭文字をとった「C A S E」と呼ばれる新技術領域の開発競争が活発になっている。特にコネクテッドカーや自動運転の分野では車単体の性能向上だけでなく、車外から情報を集積する通信技術の活用が求められている。

トヨタ自動車とNTTは2020年3月24日、通信を活用した自動運転技術などを共同で開発するため、資本と業務の提携を発表した。出資額は相互に2,000億円規模となる。トヨタとNTTは、17年にコネクテッドカー向けの共同研究開発を発表し、その後、18年12月から実証実験を進めてきた。両社は、コネクテッドカーで得られる走行データや車両周辺の動画像などの膨大な疑似データをシミュレータで作成し、センターに集積した後に分析する基盤技術の確立を目指している。

次世代車の開発に加えて協業の柱となるのは、新技術を詰め込み自動運転車などが往来する未来都市「ウーブン・シティ (Woven City)」というまちづくり計画で、このプロジェクトは2021年から静岡県裾野市で着工されるとみられている。これは、トヨタが2020年末に閉鎖予定の東富士工場の跡地に整備される。トヨタはこれを「コネクテッド・シティ」と位置付け、同社が商用向けに開発を進めているEVの「イーパレット」などを走らせる。居住者は車のほか、室内用ロボットなどの様々な新技術を検証し MaaS や人工知能の開発も促進する。いずれも高速通信技術は不可欠な分野で、NTTなどとの提携を生かす。

NTTはデータを使い都市生活の質を高める「スマートシティ」構想を、伸び悩む通信事業に変わる収益源ととらえ、グループの成長戦略の柱の一つとして

進めている。スマートシティでは各種センサーを連携させ、5GなどNTTグループが保有する技術を生かせる。アメリカでは、一足早くラスベガス市と組み、監視カメラや音響センサーを組み合わせ、通行車両や通行人の状況を検知するシステムを開発した。このシステムは、交通事故の減少などに効果を発揮している。国内では札幌市で観光促進策の一環として購買履歴と位置情報を掛け合わせたデータの活用を図っている。また、千葉市で自動運転の実証を進めている。

(2) 鉄道政策

相模鉄道は2019年11月、羽沢横浜国大駅からJR横須賀線などを經由してJR東日本との相互直通運転を始めた。相模鉄道は首都圏の大手私鉄で唯一東京圏内にターミナルを持たない私鉄であったが、都心への直通によって沿線から新宿や渋谷等の副都心へのアクセスが向上した。また相鉄は2022年度下期において東急線との相互直通を予定しており、羽沢横浜国大駅を通じて新横浜方面へのルートが確立される予定である。

横浜市と川崎市は、1月に横浜市営地下鉄ブルーラインの延伸ルートや新駅的位置について合意した。横浜市青葉区のあざみ野駅から川崎市麻生区の小田急線新百合ヶ丘駅までの約6.5キロを延伸し、その間で新駅を4駅設置する。この延伸ルートによってバスを含む公共交通機関のネットワークの充実や周辺地域の活性化が期待されている。

JR東海は東海道新幹線「のぞみ」の一時間当たりの最大運行本数を2本増やす「のぞみ12本ダイヤ」に改正した。旧型の700系の引退によって運行がN700系に統一され、東京から新大阪の「のぞみ」の平均所要時間は2時間30分に短縮される。それに伴い直通先のJR西日本は、東京から博多間の「のぞみ」の所要時間は4時間59分と5時間を切ると発表した。

(3) 自然災害と交通

2014年の『国土交通白書』では、気候変動にともなう水災害の激甚化とともに、そのための防災・減災対策の重要性が指摘されている。その後も16年以降、毎年大規模な水害が発生し、人的、物的な被害をもたらしている。

台風などの影響で長時間にわたって運転が中止される可能性がある場合、鉄道は計画運休が実施され

ている。これは14年10月にJR西日本がはじめて実施し、JR東日本が首都圏全体で実施したのは18年9月の台風24号が初のことであった。同年10月に計画運休の検証と情報の共有を目的とした「鉄道の計画運休に関する検討会議」が開催され、「鉄道の計画運休の実施についての取りまとめ」が公表された。

2019年にも2つの台風が交通インフラに大きな影響を及ぼした。9月に発生した台風15号は強い勢力を維持したまま関東地方を直撃した。記録的な暴風の影響により、千葉県内を中心とする各地では飛来物による建物の損壊などの被害が生じた。交通インフラへの影響も大きく、鉄道の計画運休に加え、土砂崩れや倒木によって首都圏各地の高速道路が閉鎖された。成田国際空港では主要なアクセス交通機関が機能せず、約13,300名が空港に滞留することになった。

図7 長野新幹線車両センターの水没



出所) 国土交通省 (2020a) 32 ページ

これを受け、国土交通省鉄道局は「台風15号に係る鉄道の計画運休に関する検討会議」を開催し、検証を経て「鉄道の計画運休の実施についての取りまとめ」を更新した。そこでは、空港アクセス路線を有する鉄道事業者の旅客ターミナル施設事業者等との連携などが加筆された。この後、間もなく台風19号が発生し、東日本各地に大雨をもたらした。首都圏では大きな混乱はなかったものの、河川が各地で決壊し、流域の地域では浸水被害が見られた。とりわけ、北陸新幹線、長野新幹線車両センターの水没や千曲川橋梁の崩落など千曲川の氾濫によるインフラの被害は甚大であった。国土交通省は治水計画を「気候変動による降雨量の増加などを考慮したもの」に見直し、河川流域全体のあらゆる関係者が関与する「流域治水」への転換を提唱している（国土交通省（2020b）、第7章）。

（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2017-2020」が2017年7月に閣議決定された。現在のわが国の物流政策はこれに沿った形で進められている（なお、現大綱は2020年度が計画期間の最終年度となる。このため、次期総合物流施策大綱の2020年度内の策定に向けて検討が始められたところである）。

2019年3月には国土交通省によって「過疎地域等におけるドローン物流ビジネスモデル検討会」の初会合が開催され、過疎地域における新たな物流の誕生に向けて様々な事例や課題の検討がなされた。6月には、「我が国の物流の現状」や「ドローン物流の実現に向けたこれまでの取組等」、「ビジネスモデルの考え方」などを中心とした検討会の中間とりまとめが公表された。

国際物流では、日欧間の貿易量が増加していることから、海上輸送や航空輸送につづいてシベリア鉄道を活用した輸送を推進する取り組みも進められている。7月には「シベリア鉄道利用促進に関する官民協議会」が設立され、利用促進に向けた課題や改善案などについて議論が進められている。今後は荷主企業に対する情報発信力の強化が期待されている。

国土交通省では、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」（図8）の導入を「生産性革命プロジェクト」に位置づけ、2019年1月に、特殊車両通行の許可基準を緩和し、新東名を中心にダブル連結トラックの本格導入をスタートした。さらに、2019年8月には、物流事業者のニーズ等を踏まえ、主な通行経路となる区間を東北から九州まで拡充した（図9）。今後は、対象路線についてさらに拡大できないか、検討するとともに、高速道路S・A・P・Aでのダブル連結トラック優先駐車スペースを順次整備することとしている。

港湾の領域では2019年10月、洋上風力発電の基地となる港湾の確保や国際基幹航路の維持・拡大に関する取組の強化を目的とする「港湾法の一部を改正する法律案」が閣議決定された。翌11月の参議院本会議で可決、成立した。これにより、沖合での洋上風力発電事業が促進されるとみられている。

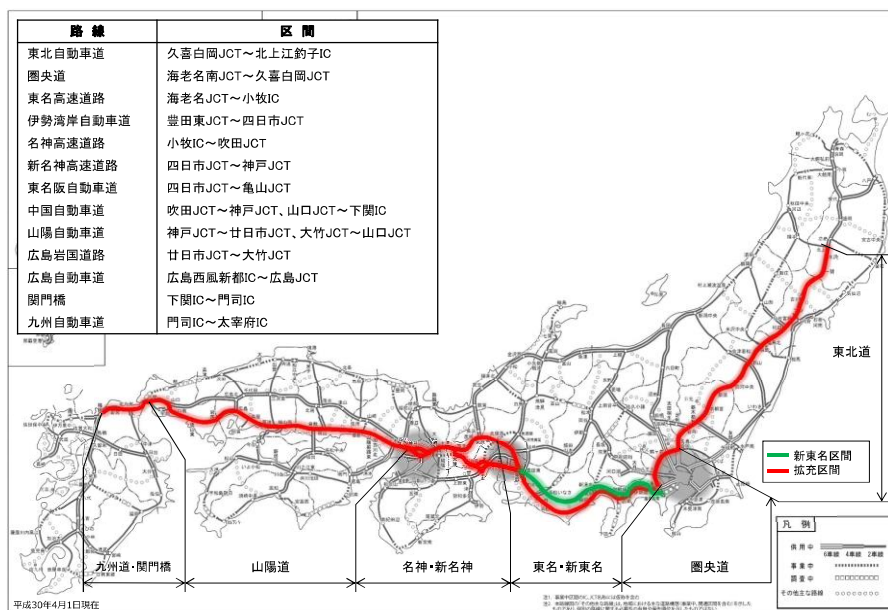
2020年2月には、国土交通省から佐野市に「みなとオアシス」の登録証が交付された。同施設は「みなと」をまちづくりの拠点として地域住民の交流や地域活性化を進めるための施設であり、海に面しない内陸地域での登録は初めてのケースである。「みなとオアシスさの」は、内陸港であるインランドポートを代表施設として整備されている。なお、「みなとオアシス」は、2019年度末において全国で138か所が指定されている（国土交通省（2020b）234ページ）。

図8 ダブル連結トラックの概要



出所) 国土交通省資料

図9 ダブル連結トラックの通行経路の拡充路線・区間



出所) 国土交通省資料

(5) 航空・空港政策

2019年7月には、日本航空が新たに設立した国際線の中長距離 LCC「ZIPAIR Tokyo」が国土交通省から航空運送事業の認可を得た。日本からの旅行需要を喚起し、インバウンド旅客の誘客が期待されたが、コロナウイルスの感染拡大により、就航は延期されている。

首都圏空港の容量拡大に向けた取り組みも羽田・成田両空港で進められている。8月からは、国際線の増便に向けて羽田空港の新飛行経路の飛行検査が開始された。2020年の3月から、夏ダイヤへの変更とあわせて新飛行経路の運用が始まった。10月には A 滑走路の運用時間が24時まで1時間延長され、この時間帯に多くの定期便が就航した。同時に旅客の利便性を向上させるため、同時刻の鉄道やバスのアクセスも整備された。11月には、成田国際空港株式会社が航空法第43条に基づく空港等変更許可申請を国土交通大臣に提出した。今後は基本計画にもとづき、C 滑走路の新設や B 滑走路の延長などが進められる見込みである。12月に閣議決定された2020年度の政府予算案では、首都圏空港の機能強

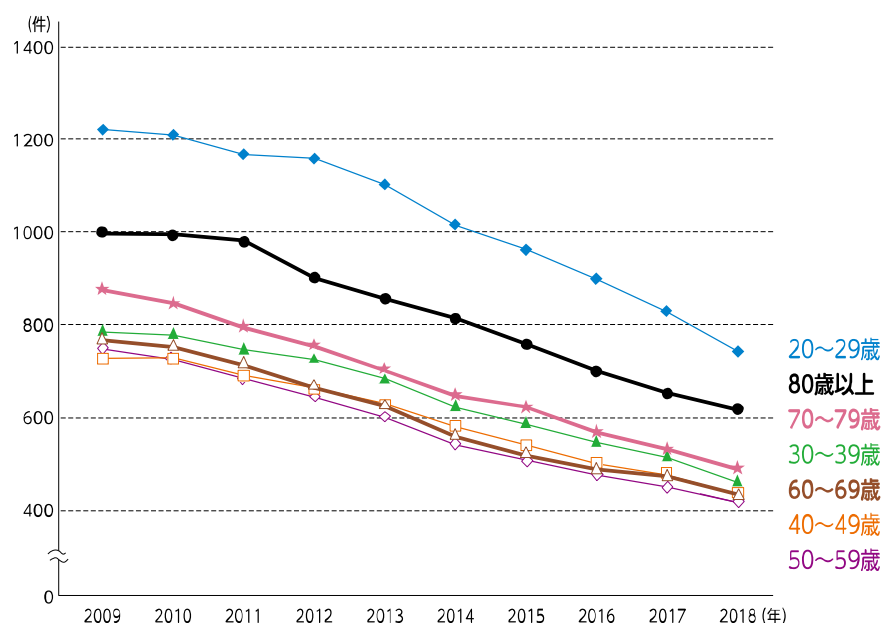
化に1,046億円が計上された。羽田空港へのアクセス新線用の地下トンネル整備や成田空港の CIQ 設備の拡充などに使用される予定となっている。

(6) 交通事故・交通安全政策

内閣府（2020）によれば、2019年の交通事故死者数は3,215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。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55.4%と高い水準となっているが、前年に引き続き高齢者の人口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36.6%を占めもっとも多く、自動車乗車中が33.7%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464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15.6倍になることが示されている。また、交通事故発生数は381,237件、負傷者数は461,775人となり、15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もある。

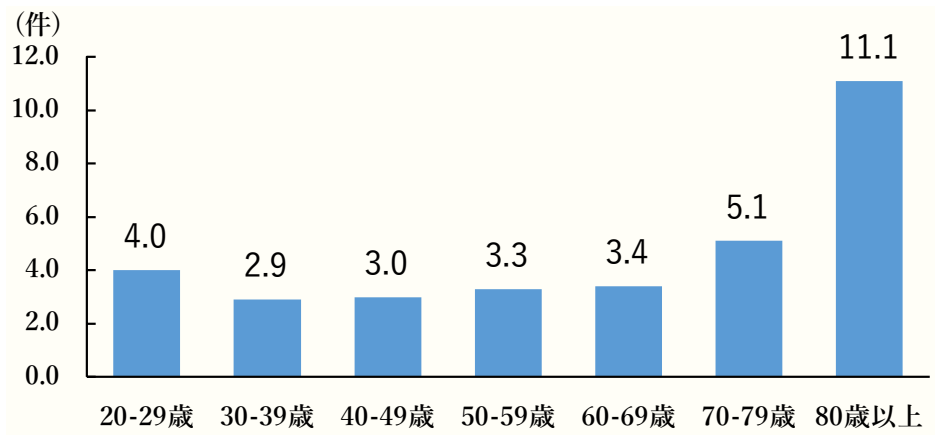
図10は年齢層別免許保有者10万人当たり交通事故件数（第一当事者）の推移を示したものである。近年では、高齢社会において高齢ドライバーの交通事故や交通違反行為は報道の機会も多いことから社会的関心が高い。しかし、年齢層別のデータを見てもっとも交通事故件数が多いのは20代のドライバーであることが確認される。また、いずれの年代でも2009年以降の事故件数は減少傾向にあり、高齢者の事故件数自体は増えていない。他方、図11に示す免許保有者10万人あたりの年齢層別の死亡事故の件数（2018年）を見ると、最も事故件数の多い20-29歳よりも、高齢ドライバーである70歳~79歳、80歳以上の死亡事故件数が多くなっていることが確認できる。高齢運転者の交通事故のインパクトの大きさは重大事故の大きさによるものだといえよう。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10 運転者の年齢別交通事故件数の推移



出所) 損害保険料率算出機構(2020) 78 ページ

図11 免許保有者 10 万人あたり死亡事故件数



出所) 損害保険料率算出機構(2020) より筆者作成

3. 業界の動向

(1) 自動車業界

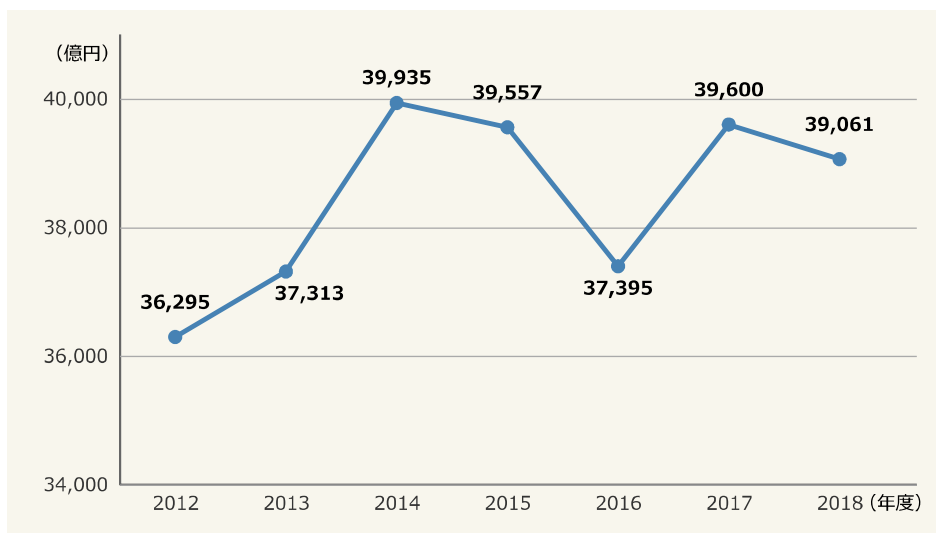
一般財団法人自動車検査登録情報協会が公表している「自動車保有台数の推移」の資料によると、2019年3月末における自動車保有台数は81,789,318台であり、前年の81,563,101台からわずかに増加している。内訳を見ると乗用車が61,770,573台、貨物車が14,384,930台、乗合車が232,992台、特種(殊)用途車が1,751,502台、二輪車が3,649,321台であった。また、同協会は「平均車齢(軽自動車を除く)」も公表している。2019年3月末の軽乗用車を除く乗用車3,944万5,680台の平均車齢は8.65年と27年連続で上昇し、自動車の長期使用の傾向は続いている。

2019年でのメーカー別の乗用車販売台数のトップは、155万台のトヨタであり、前年の販売台数から3.2%増加した。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。日産の販売台数とホンダの販売台数ともに減少しており、2位と3位の差は2018年の5.0万台から2019年は1.0万台に減少した。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」で、24.7万台となり、3年連続で首位となった。乗用車ではトヨタの「カローラ」が11.4万台で首位、「プリウス」が2位、「シエンタ」が3位となり、トヨタの3車種が前年首位であった日産の「ノート」の販売台数を上回った。

(2) 保険業界

損害保険料率算出機構(2020)による最新の統計によると、図12に示すように、2018年度の自動車保険の保険料収入は3兆9,061億円となっており、前年度と比べて約1.4%減少した。

図12 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)より作成

2019年10月には消費税率が8%から10%に引き上げられた。消費税率の上昇は、保険会社にとって支払う保険金や経費の上昇につながるため、自動車保険の保険料率(純保険料率と付加保険料率)にも影響を与えると見られている。従来、自動車保険の純保険料率と保険金は等しい額となるように設定されていた。しかし、保険金の一部の費目には消費税が付加されるため、消費税率の引き上げ後は

保険金が増加し、純保険料が不足することとなる。そのため、自動車保険では、消費税率の上昇によって保険金が約2%（約340億円）程度増加すると見込まれている。課税対象費目は表1のとおり各保険ごとに異なり、搭乗者傷害保険では影響が小さく、対物賠償責任保険では修理費が費用に占める割合の高さから影響が大きくなるとされる。

表1 課税対象費目の一覧

	課税対象費目
対人賠償責任保険	治療費の一部、通院費、付帯費用など
人身傷害保険	(逸失利益、慰謝料(精神的損害)、休業損害などには影響が及ばない。)
搭乗者傷害保険	付帯費用のみ
対物賠償責任保険	修理費、代車等費用、付帯費用など
車両保険	修理費、車両取得費用、付帯費用など

出所) 損害保険料率算出機構(2020)より作成

保険会社の物件費や代理店手数料などに対しても消費税がかかるため、消費税率の引き上げは付加保険料にも影響を及ぼすと見られている。なお、付加保険料率部分は保険会社が独自に算出するものであり、付加保険料の追加額は各保険会社に委ねられている。

【参考文献】

- 河原吉秀（2020）「鉄道の計画運休の実施についての取りまとめ」『日本鉄道施設協会誌』6月号、425-431ページ。
- 経済産業省（2020）『令和2年版 通商白書』
- 国土交通省（2020a）『令和元年版 交通政策白書』
- 国土交通省（2020b）『令和2年版 国土交通白書』
- 国土交通省観光庁（2020）『観光白書』
- 国土交通省鉄道局（2019）「鉄道の計画運休の実施についての取りまとめ」
- 内閣府（2020）『交通安全白書』
- 損害保険料率算出機構（2020）『2019年度（2018年度統計）自動車保険の概況』