

平成期概況 社会経済・交通の推移

目次

1.	平成の社会経済の主な出来事	3
2.	社会経済の推移.....	7
2.1	人口	7
2.1.1	人口および人口構成.....	7
2.1.2	人口移動	8
2.2	経済	9
2.2.1	実質 GDP	9
2.3	国際関係.....	10
2.3.1	為替レート.....	10
2.3.2	原油価格	11
2.3.3	訪日外国人	12
3.	交通の推移	13
3.1	輸送機関別輸送量	13
3.1.1	輸送機関別国内輸送－旅客	13
(1)	輸送人員	13
(2)	輸送分担率	14
3.1.2	輸送機関別国内輸送－貨物	15
(1)	輸送量	15
(2)	輸送分担率	16
3.2	鉄道関連事業.....	17
3.2.1	鉄道営業キロ	17
3.2.2	鉄道輸送量 － 旅客.....	18
(1)	鉄道輸送人員	18
(2)	鉄道輸送人キロ.....	19
3.2.3	鉄道輸送量 － 貨物.....	20
(1)	鉄道輸送トン	20
(2)	鉄道輸送トンキロ	21
3.3	自動車運送事業	22
3.3.1	道路延長及び舗装道路	22
3.3.2	車種別保有自動車数	23
3.3.3	自動車輸送事業者数－旅客	24
3.3.4	自動車輸送量－旅客	25
(1)	自動車輸送(旅客)輸送人員.....	25
(2)	自動車輸送(旅客)輸送人キロ	26

3.3.5	自動車輸送事業者数－貨物	27
3.3.6	自動車輸送量－貨物	28
(1)	自動車輸送(貨物)輸送トン数	28
(2)	自動車輸送(貨物)輸送トンキロ数	29
3.4	海事産業	30
3.4.1	外航・内航船数	30
(1)	外航・内航船数	30
(2)	外航・内航船腹量	31
3.4.2	外航旅客輸送量	32
3.4.3	外航貨物輸送量	33
3.4.4	内航旅客輸送量	34
3.4.5	港湾運送量	35
3.4.6	鋼船竣工実績	36
3.5	港湾事業	37
3.5.1	港湾取扱貨物量	37
3.6	航空事業	38
3.6.1	航空輸送量－旅客	38
(1)	航空輸送旅客数	38
(2)	航空輸送人キロ・座席キロ	39
(3)	航空輸送運航距離	40
(4)	航空輸送運航時間	41
3.6.2	航空輸送量－貨物	42
(1)	航空輸送貨物重量	42
(2)	航空輸送貨物トンキロ	43
3.7	倉庫業	44
3.7.1	営業倉庫の利用状況	44
(1)	営業倉庫所管面積	44
(2)	営業倉庫所管容積	45
(3)	営業倉庫入庫高・保管残高	46

1. 平成の社会経済の主な出来事

	自然災害	事件／事故	政治	経済	国際	その他
1989 年 (H 元年)		11 月 オウム 真理教 坂本 弁護士一家 殺害事件	6 月 宇野宗 佑内閣発足		6 月 天安門 事件 11 月 ベルリ ンの壁が壊さ れる 12 月 マルタ 会談→東西 冷戦終結	1 月 昭和天 皇崩御 平成 に改元 4 月 消費税 開始(3%) 6 月 NHK 衛星第1・第2 テレビ放送開 始
1990 年 (H2 年)					6 月 「日米 構造協議」最 終報告 10 月 東西ド イツ統一	3～9 月 国 際花と緑の 博覧会開会 (大阪)
1991 年 (H3 年)	6 月 雲仙普 賢岳 大火砕 流発生		11 月 宮沢内 閣発足	3 月 バブル 崩壊	1 月 湾岸戦 争勃発(～2 月) 90 億ド ル支援 12 月 ソ連崩 壊	
1992 年 (H4 年)						3 月 「ハウス テンボス」 オープン 5 月 国家公 務員 完全週 休 2 日 制 ス タート 9 月 学校週 5 日制スター ト
1993 年 (H5 年)			6 月 自民党 分裂 8 月 細川連 立内閣発足		11 月 EU 発 足	5 月 サッ カー「J リー グ」発足
1994 年 (H6 年)	10 月 北海 道東方沖地 震	4 月 名古屋 空港 中華航 空機墜落事 故 264 人死 亡 6 月 松本サ リン事件	4 月 羽田孜 内閣発足 6 月 村山富 市内閣発足			

	自然災害	事件／事故	政治	経済	国際	その他
1995 年 (H7 年)	1 月 阪神淡路大震災 (M7.3)発生	3 月 地下鉄サリン事件	4 月 東京都知事に青島幸男氏 大阪府知事に横山ノック氏当選			
1996 年 (H8 年)			1 月 橋本龍太郎内閣発足			
1997 年 (H9 年)					8 月 ダイアナ元皇太子妃 トンネル事故で死亡	4 月 消費税が5%となる
1998 年 (H10 年)		7 月 和歌山毒カレー事件	7 月 小渕恵三内閣発足			2 月 長野オリンピック開催
1999 年 (H11 年)			4 月 都知事選 石原慎太郎氏当選			
1999 年 (H11 年)						
2000 年 (H12 年)	7 月 三宅島噴火	3 月 営団地下鉄日比谷線脱線事故	4 月 森喜朗内閣発足 10 月 長野県知事に田中康夫氏当選		7 月 九州・沖縄サミット開幕	
2001 年 (H13 年)		7 月 兵庫明石花火大会歩道橋事故	1 月 中央省庁再編 4 月 小泉純一郎内閣発足		9 月 アメリカ同時多発テロ	3 月 「USJ」大阪にオープン 9 月 「東京ディズニーシー」オープン
2002 年 (H14 年)			8 月 住民基本台帳ネットワーク(住基ネット)スタート		1 月 欧州 12 か国で単一通貨ユーロ流通開始	4 月 学校週5日制 毎週土曜日が休みの完全実施 5 月 サッカーW 杯 日韓大会開幕
2003 年 (H15 年)	7 月 宮城県北部地震 9 月 十勝沖地震				3 月 イラク戦争始まる	12 月 テレビ地上デジタル放送開始(東京、大阪、名古屋)

	自然災害	事件／事故	政治	経済	国際	その他
2004 年 (H16 年)	8～10 月 台風 10 月 新潟 県中越地震					
2005 年 (H17 年)	3 月 福岡県 西方沖地震 9 月 台風 14 号	4 月 JR福 知山線脱線 事故				3～9 月 愛 知万博開催
2006 年 (H18 年)	2005 年 11 月 ～ 2006 年 2 月 豪雪		9 月 安倍晋 三内閣発足			
2007 年 (H19 年)	3 月 能登半 島地震 7 月 新潟県 中越沖地震		9 月 福田康 夫内閣発足		8 月 サブプ ライムローン の焦げ付き 問題で世界 同時株安	
2008 年 (H20 年)	5～7 月 茨 城県沖地震、 岩手・宮城内 陸地震、岩手 県沿岸北部 地震	9 月 リーマ ン・ショック	1 月 大阪府 知事選で橋 下徹氏が初 当選 9 月 麻生太 郎内閣発足			
2009 年 (H21 年)	8 月 駿河湾 地震		9 月 鳩山由 紀夫内閣成 立 民主党政 権成立			
2010 年 (H22 年)			6 月 菅直人 内閣発足			
2011 年 (H23 年)	3 月 東日本 大震災 9 月 台風 12 号		9 月 野田佳 彦内閣発足			
2012 年 (H24 年)		12 月 中央 道笹子トンネ ル天井板崩 落事故	12 月 第二 次安倍内閣 成立 自民政 権へ			5 月「東京 スカイツ リー」オープ ン
2013 年 (H25 年)	8 月 猛暑 10 月 台風 26 号					
2014 年 (H26 年)	1～3 月 豪 雪 8 月 豪雨 9 月 御嶽山 噴火					3 月「あべの ハルカス」全 面開業 4 月 消費税 が 8%となる
2015 年 (H27 年)			10 月 マイナ ンバー法施 行			

	自然災害	事件／事故	政治	経済	国際	その他
2016 年 (H28 年)	4 月 熊本地震 8 月 台風・大雨・暴風	1 月 軽井沢スキーバス転落事故 7 月 相模原障害者施設殺傷事件	7 月 東京都知事選 小池百合子氏が初当選		5 月 伊勢志摩サミット 6 月 英国国民投票でEU離脱が過半数	8 月 「山の日」新たに祝日に
2017 年 (H29 年)	7 月 九州北部豪雨				1 月 米大統領にトランプ大統領就任(共和党)	
2018 年 (H30 年)	6 月 大阪北部地震 9 月 北海道胆振東部地震 9 月 台風 21 号(関空橋タンカー衝突)					10 月 東京都中央区の築地市場が 83 年の歴史に幕
2019 年 (H31 年)		1 月 「毎月勤労統計」不正調査				

出典： NHK「キーワードでみる年表 平成 30 年の歩み」等より抜粋

2. 社会経済の推移

2.1 人口

2.1.1 人口および人口構成

平成の30年間は生産年齢人口(15～64歳人口)が減少に転じ、高齢化が進んだ時期であった。

年齢階級別人口を見ると、0～14歳人口は戦後緩やかに増減を繰り返していたが、1980年(昭和55年)頃からは継続的に減少している。15～64歳人口は戦後一貫して増加を続け、1995年(平成7年)にピークを迎えたが、以降は減少に転じている。一方、65歳以上人口は戦後継続して増加していたが、平成期に入り増加率が増している。

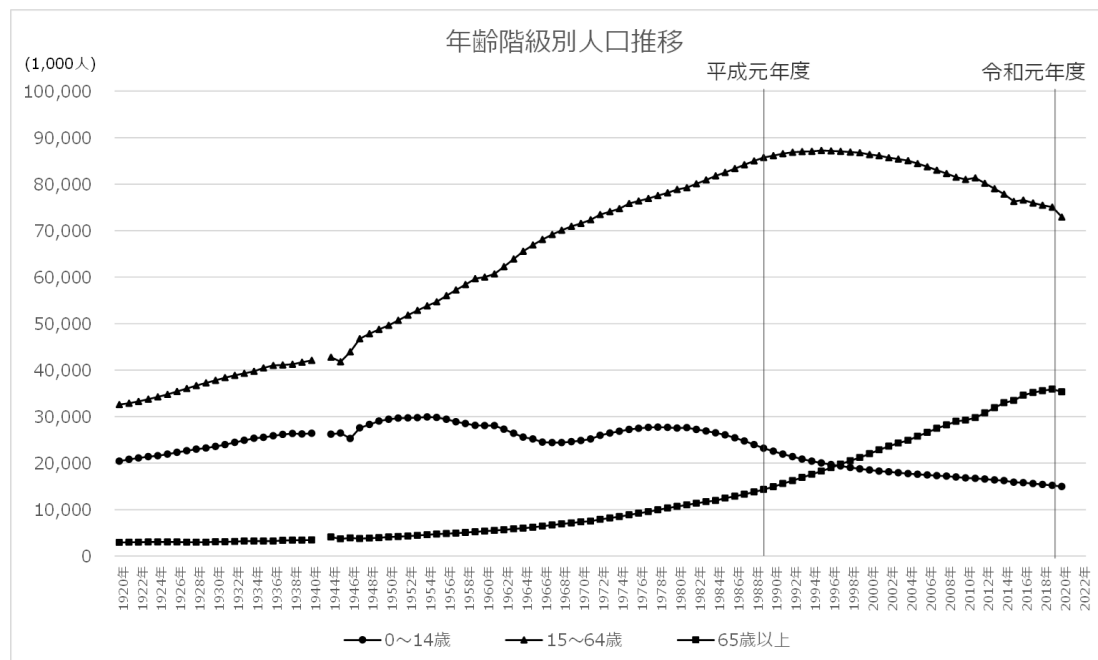


図 1 年齢階級別人口

出典：総務省統計局「日本の長期統計系列」、総務省統計局「日本の統計 2022」

2.1.2 人口移動

三大都市圏および地方圏における人口移動(転入超過数)を見ると、東京圏では1960年代前半に転入超過のピークがあり、その後超過数は減少していくも転入超過が続いた。1980年代には景気拡大に伴い再び転入超過が拡大し、1987年(昭和62年)には転入超過数が16万人を超えるピークとなるが、バブル崩壊後の1994～95年(平成6～7年)には一時期転出超過に転じ、その後は再度転入超過が続いている。

名古屋圏では1960年代には転入超過傾向だったが、1970年代前半に転入超過数が減少して転出入数が拮抗する状態に至り、その後は大きな動きはない。

大阪圏では、東京圏と同様に1960年代前半に転入超過が拡大したが、1970年代後半以降はやや転出超過の傾向が続き、平成期に入ってから転出入数が拮抗する状態が続いている。

地方圏では、1970年代前半までは極端な転出超過が続き、その後も1994～95年(平成6～7年)頃に転入超過に転じた以外はほとんどの時期で転出超過が続いている。

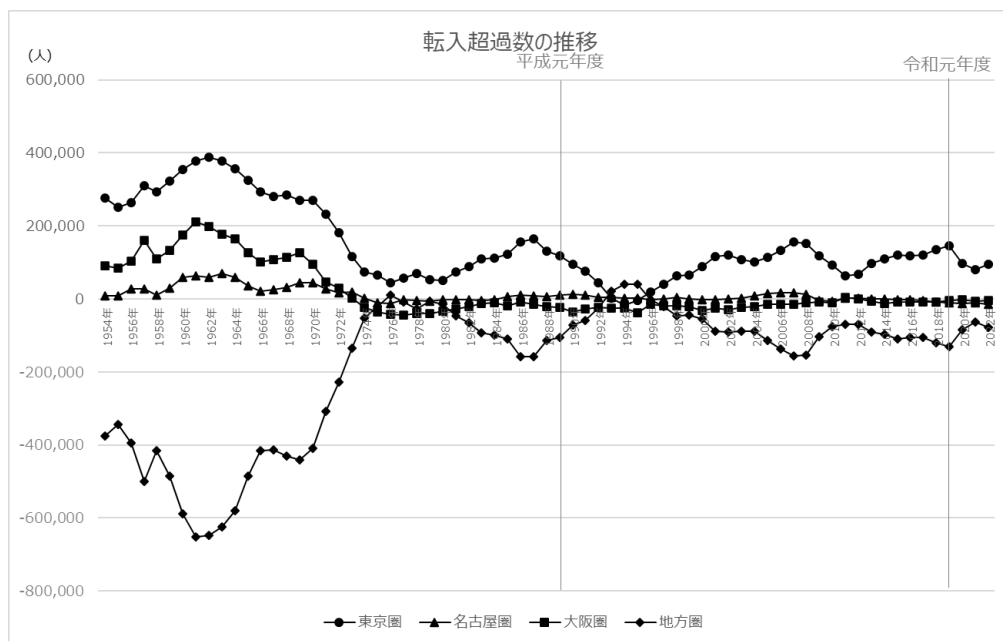


図 2 三大都市圏および地方圏における人口移動(転入超過数)

出典:総務省「住民基本台帳人口移動報告」

2.2 経済

2.2.1 実質 GDP

実質 GDP の推移を見ると、1991 年(平成 3 年)頃までは概ね右肩上がりで上昇した後、バブル景気崩壊後の 1993～1994 年(平成 5～6 年)に一旦減少へ転じた。その後は小幅な増減を繰り返しながら増加傾向にあるものの、増加幅は 1990 年代当初(平成初頭)までと比較して小さくなっている。

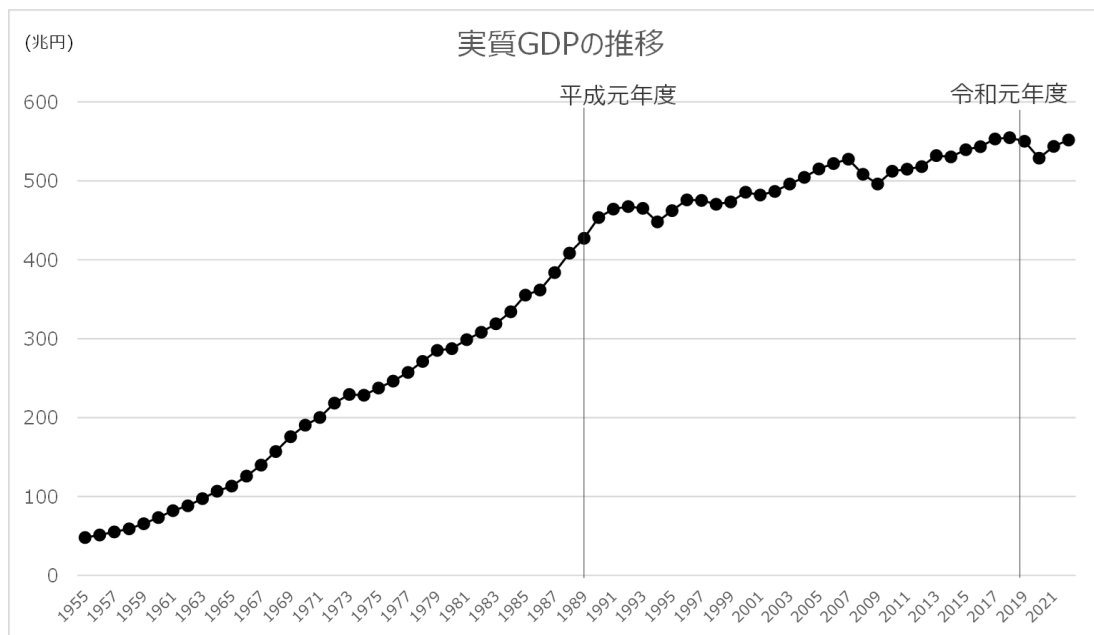


図 3 実質 GDP

(注) 値は年度ベース。1979 年度以前は 1990 年基準(68SNA)、1980～1993 年度は 2000 年基準(93SNA)、1994 年度以降は 2015 年基準(2008SNA)。

出典:内閣府「国民経済計算」より作成

2.3 国際関係

2.3.1 為替レート

対米ドル為替レートを見ると、1949 年(昭和 24 年)に固定相場制となってから 1971 年(昭和 46 年)のニクソン・ショックまでは1ドル 360 円であったが、1973 年(昭和 48 年)の変動相場制への完全移行後は急激に円高が進み、1985 年(昭和 60 年)のプラザ合意後は、それ以前の水準に戻ることはなかった。近年では 2011 年(平成 23 年)から 2012 年(平成 24 年)頃にかけて 1ドル約 75 円の最大の円高水準を記録し、その後の平成末期は 1ドル 100～110 円程度の水準となっている。

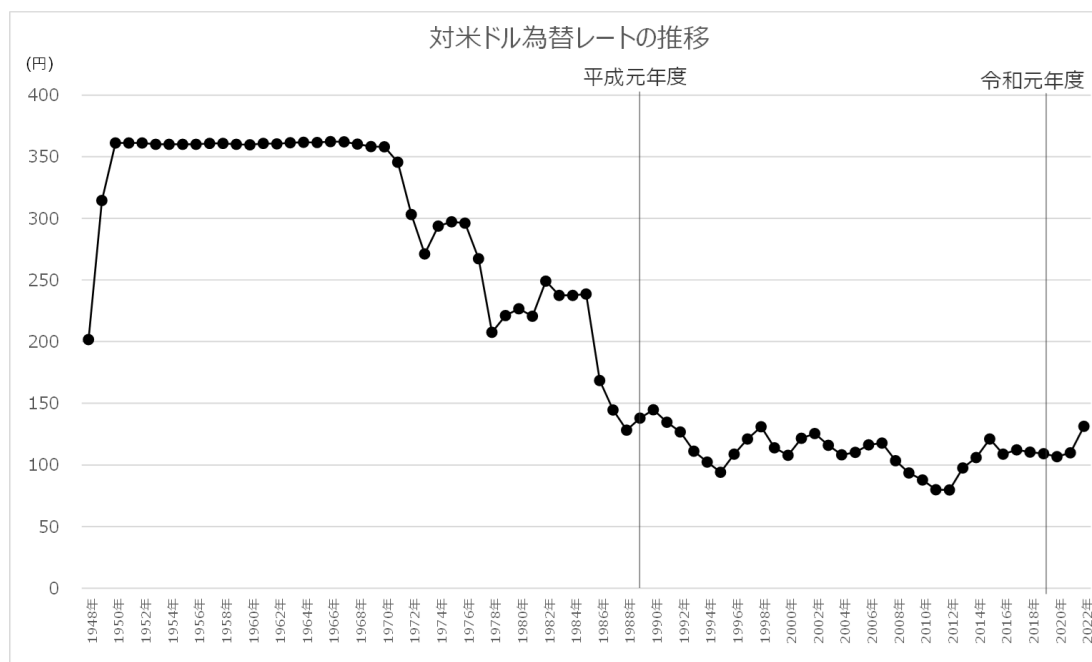


図 4 対米ドル為替レート

出典:International Monetary Fund” Exchange Rate Data”

2.3.2 原油価格

原油価格(平均値)を見ると、2003 年(平成 15 年)頃から 2007 年(平成 19 年)頃にかけて、\$ 20 程度から \$ 100 前後にまで急騰した。その後 2008 年(平成 20 年)のリーマン・ショックの影響で \$ 60 前後まで急落するも、2010 年(平成 22 年)頃にかけて再度急騰し、2013 年(平成 25 年)頃から令和にかけては数年周期で上昇、下落を繰り返している。

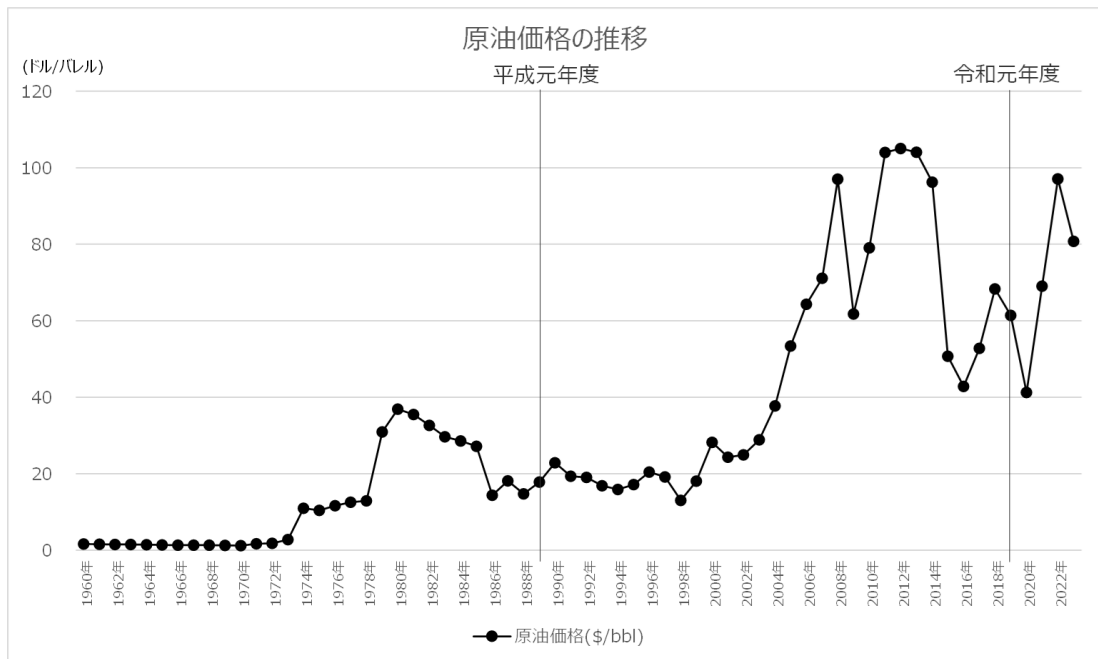


図 5 原油価格(平均値)

出典:World Bank” Commodity Markets”

2.3.3 訪日外国人

訪日外国人数を見ると、昭和から平成半ばまでは緩やかな増加を示していた。2003 年(平成 15 年)のビジット・ジャパン・キャンペーンの開始や 2007 年(平成 19 年)の観光立国推進法の施行以降は、リーマン・ショックや 2011 年(平成 23 年)の東日本大震災で一時停滞した後、2012 年(平成 24 年)頃から急激に増加し 2019 年(令和元年)にピークを迎えた。しかし、新型コロナウイルス感染症が世界規模で流行した 2020 年(令和 2 年)に急減した。

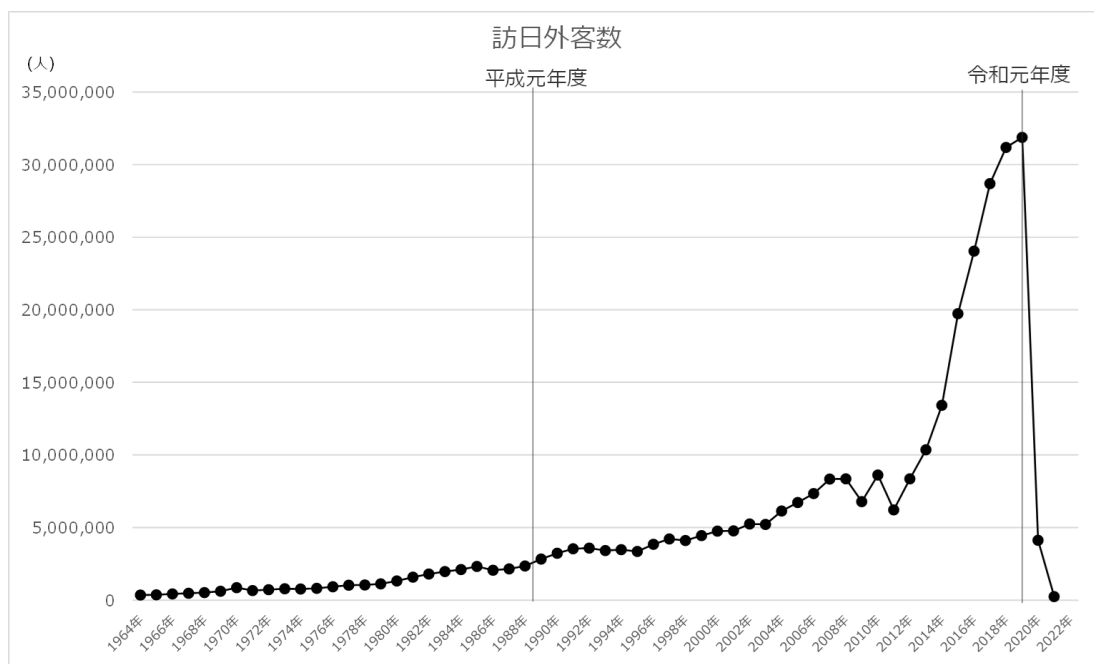


図 6 訪日外国人

出典:JNTO「年別 訪日外客数, 出国日本人数の推移」

3. 交通の推移

3.1 輸送機関別輸送量

3.1.1 輸送機関別国内輸送－旅客

(1) 輸送人員

輸送機関別国内輸送(旅客)の輸送人員は、全体では、1979 年度(昭和 54 年度)までは右肩上がりに増加したが、その後 1980 年代前半は緩やかな増加にとどまった。統計に自家用貨物車が追加される等の変更のあった 1987 年度(昭和 62 年度)以降は再び増加傾向が強まるが、その後徐々に増加幅が縮小し、1998 年度(平成 10 年度)には一旦微減に転じて、その後は緩やかな増加傾向となった。

自動車の輸送人員は、小計を見ると、全体の推移とほぼ同様の傾向を示し、1979 年度までは右上がりに増加した後、1986 年度(昭和 61 年度)まではほぼ横ばいであった。軽自動車のデータが追加された 1987 年度(昭和 62 年度)以降は増加傾向にあったが、1998 年度(平成 10 年度)に微減となり、その後再び緩やかな増加傾向となった。バスの輸送人員の推移は、他の自動車類と異なり、1970 年度(昭和 45 年度)頃にピークを迎えた後は、一貫して緩やかな下降傾向であった。

鉄道の輸送人員は、小計を見ると、戦後 1960 年代後半に増加傾向が緩やかとなり、その後 1980 年代後半から 1991 年度(平成 3 年度)にかけてやや伸びが回復した。その後は横ばいの時期を挟んで、1996 年度(平成 8 年度)以降は緩やかな下降を示していたが、平成期後半に再び緩やかな増加が見られた。

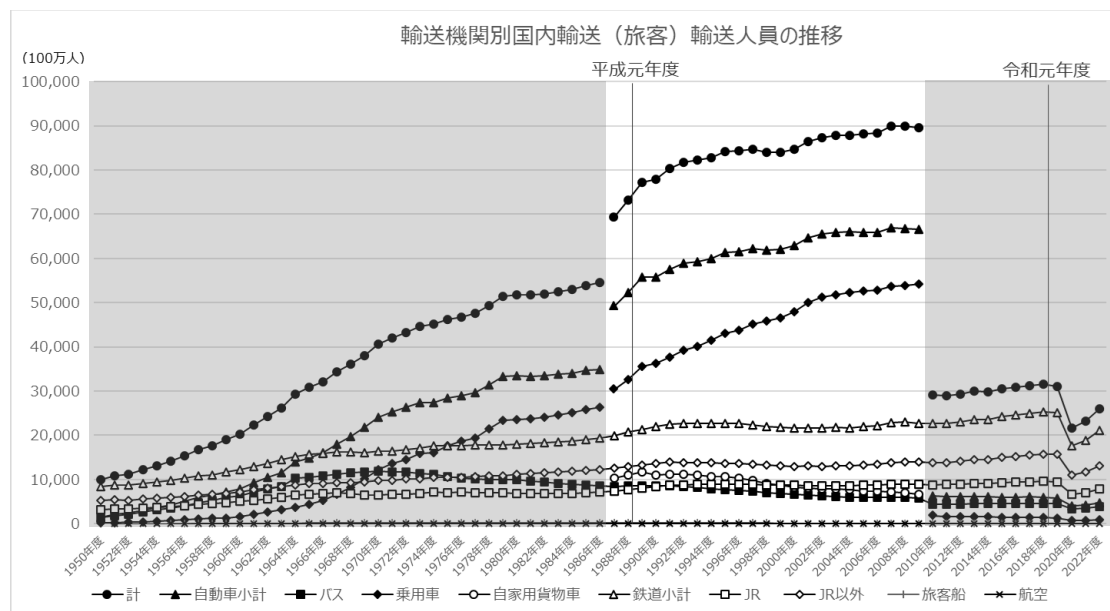


図 7 輸送機関別国内輸送－旅客

出典：国土交通省「陸運統計要覧」、「交通関連統計資料集」、「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、旅客船は海事局内航課調べ

(注)1987年度より自家用貨物車が追加されるとともに、自家用乗用車に自家用軽自動車も追加された。このため、自動車小計、計が急増している。

2010 年度より、「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法が変更された。自動車のうち自家用乗用車、軽自動車の調査を除外し、営業用自動車の数値のみを公表値とすることから 2009 年度以前の数値とは連続しない。

旅客船は 2019 年度以降非公表。

(2) 輸送分担率

輸送機関別国内輸送(旅客)の輸送分担率は、自家用車の保有増加を反映して自動車が増加し、1987年度(昭和62年度)に統計の変更があつてから、2010年度(平成22年度)に統計から自家用乗用車、軽自動車が増え、2005年度(平成17年度)には約6割に達した。一方で、バスは1960年代前半に増加傾向から減少傾向に転じ、上記統計期間の最後である2009年度(平成21年度)には1割を大きく割り込んだ。

鉄道の輸送分担率は1950年代以降減少傾向にあり、平成当初にはほぼ3割あった分担率は2009年度(平成21年度)には約25%に低下した。

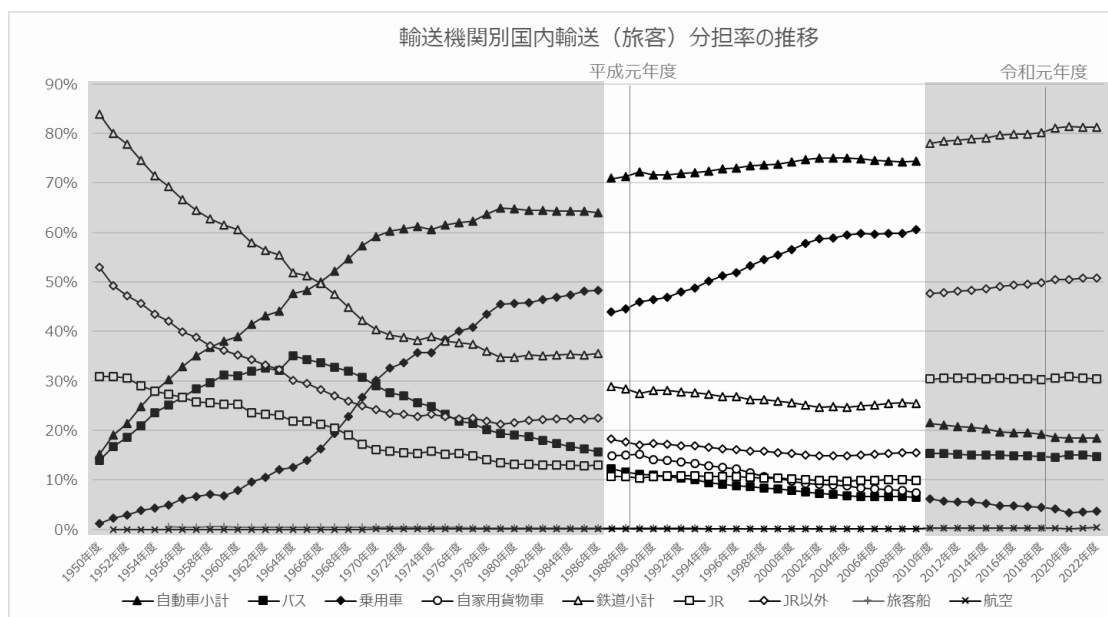


図 8 輸送分担率-旅客

出典:国土交通省「陸運統計要覧」、「交通関連統計資料集」、「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、旅客船は海事局内航課調べより作成

(注)1987年度より自家用貨物車が追加されるとともに、自家用乗用車に自家用軽自動車が増え、このため、自動車小計が急増している。

2010年度より、「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法が変更された。自動車のうち自家用乗用車、軽自動車の調査を除外し、営業用自動車の数値のみを公表値とすることから2009年度以前の数値とは連続しない。

旅客船は2019年度以降非公表。

3.1.2 輸送機関別国内輸送－貨物

(1) 輸送量

輸送機関別国内輸送(貨物)の輸送量は、全体では、50 年代以降急激な増加が続いた後に、1970 年代当初のオイルショック発生後に一旦横ばいとなったものの、1988 年度(昭和 63 年度)から 1991 年度(平成 3 年度)にかけて再び急増した。これをピークに、平成期当初の 10 年間ほどは増減を繰り返したものの、1998 年度(平成 10 年度)頃からは減少傾向が続き、2010 年度(平成 22 年度)以降は再び横ばいとなった。

内訳では、輸送量の大半を占める自動車の輸送量推移は、全体の推移と同様の傾向となった。

鉄道の輸送量は、1960年台をピークに、以降は一貫して緩やかな減少が続いた。

内航海運の輸送量は、1974 年度(昭和 51 年度)以降はほぼ横ばいの状況であったが、2000 年度(平成 12 年度)頃を境に、緩やかな減少に転じた。

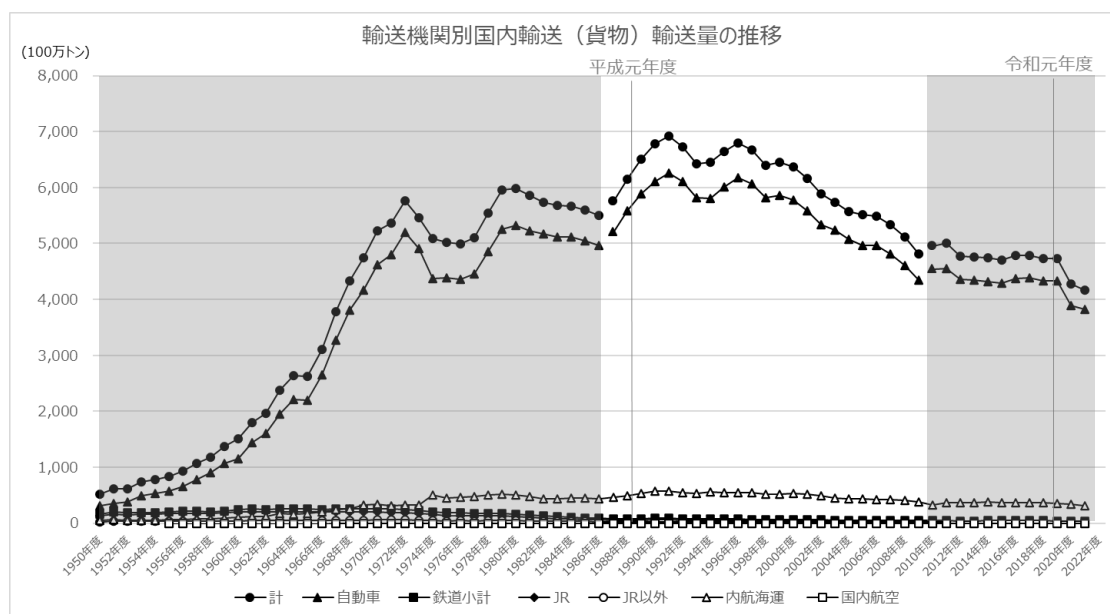


図 9 輸送機関別国内輸送－貨物

出典：国土交通省「陸運統計要覧」、「交通関連統計資料集」、「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」

(注) 自動車については、1987 年度以降は軽自動車追加され、2010年度以降は自家用貨物車のうち軽自動車については調査から除外された。

鉄道については、2011 年度より「鉄道輸送統計年報」の公表項目から JR 部分が秘匿項目となった。これに伴い、JR 以外も非公表となった。

(2) 輸送分担率

輸送機関別国内輸送(貨物)の輸送分担率は、自動車は道路整備の進展にしたがって 1950 年代から70年代前半に大きく増加し、これと入れ替わるように鉄道は減少した。内航海運の分担率は1973 年度(昭和 48年度)に発生したオイルショック後に増加し、その際には自動車が減少した。

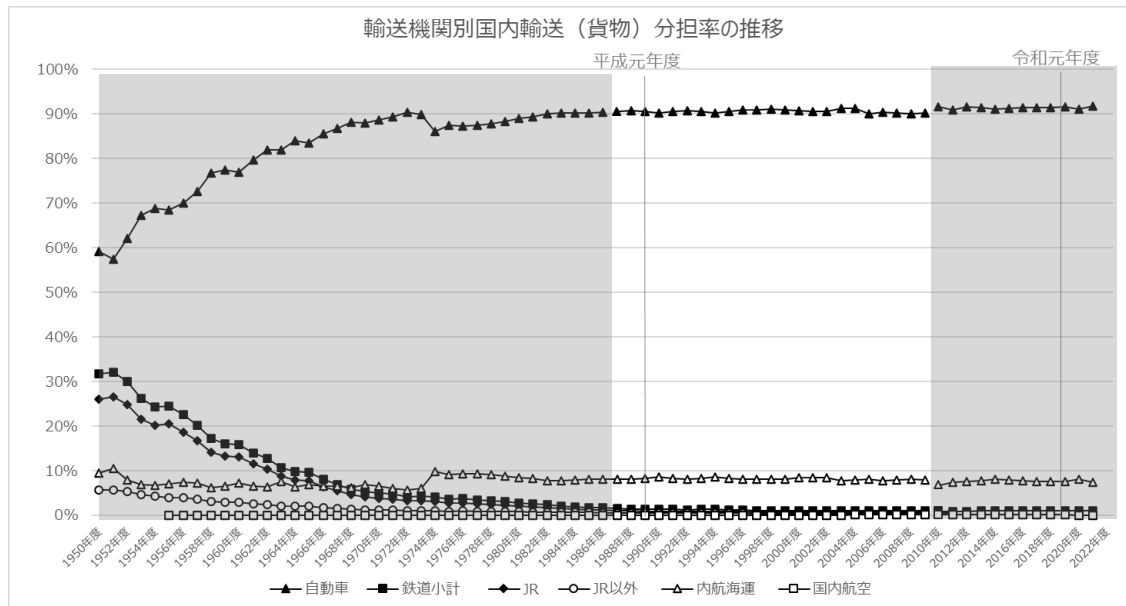


図 10 輸送分担率-貨物

出典：国土交通省「陸運統計要覧」、「交通関連統計資料集」、「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」より作成

(注) 自動車については、1987 年度以降は軽自動車が追加され、2010年度以降は自家用貨物車のうち軽自動車については調査から除外された。

鉄道については、2011 年度より「鉄道輸送統計年報」の公表項目から JR 部分が秘匿項目となった。これに伴い、JR 以外も非公表となった。

3.2 鉄道関連事業

3.2.1 鉄道営業キロ

鉄道営業キロは、JR(新幹線を含む。1986 年度まで国鉄、以下同じ)を見ると戦後は微増を続けていたが、1987 年度(昭和 62 年度)の国鉄分割民営化以降は横ばいとなっている。

民鉄(JR 以外)を見ると、戦後は横ばいなし減少傾向にあったが、1983 年度(昭和 58 年度)からは国鉄ローカル線の第三セクター転換により増加に転じ、その後平成期に入ってほぼ横ばいとなっている。

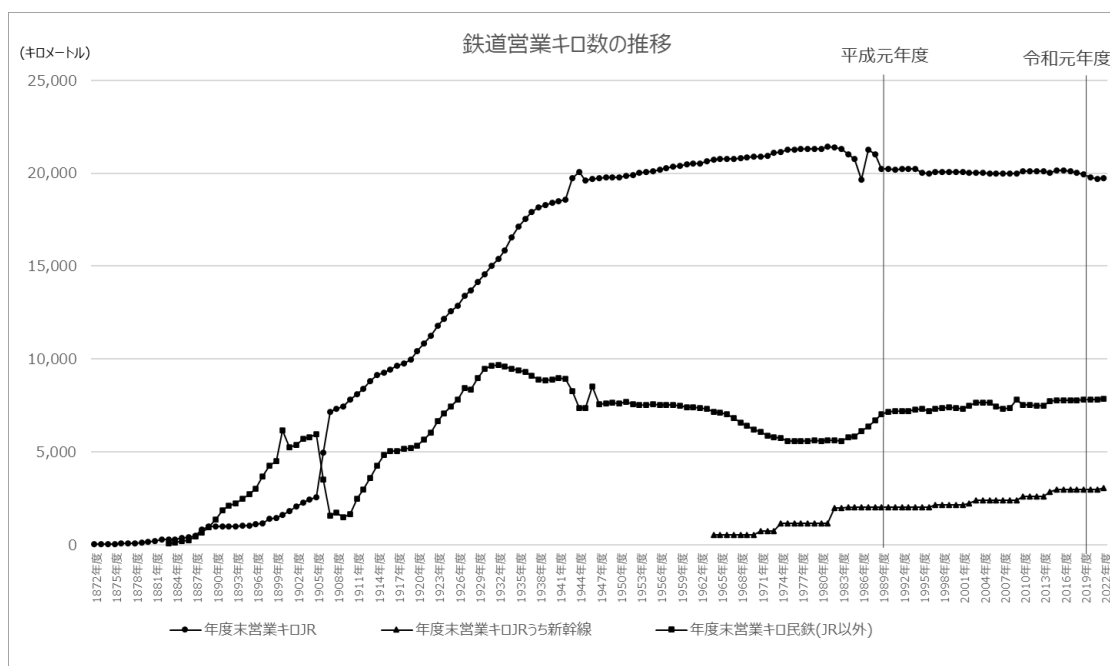


図 11 鉄道営業キロ

出所)運輸省「私鉄統計年報」(刊行物)、運輸省「民営鉄道統計年報」(刊行物)、国土交通省鉄道局「鉄道要覧」(刊行物)、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」(刊行物)、国土交通省「陸運統計要覧」(刊行物)、一般財団法人 運輸政策研究機構「交通経済統計要覧」(刊行物)

3.2.2 鉄道輸送量 - 旅客

(1) 鉄道輸送人員

鉄道輸送(旅客)の輸送人員は、全体では、戦後から 1960 年代前半にかけて大きく増加した後、1968 年度(昭和43年度)にかけて一旦減少し、その後 1970 年度(昭和45年度)頃から 1983 年度(昭和58年度)頃までは緩やかな増加が続いた。1980 年代後半から 1991 年度(平成 3 年度)頃にかけて再び急増後、しばらく変動を伴う横ばいの時期を経るが、2012 年度(平成 24 年度)以降再び増加傾向に転じた。

内訳を見ると、JR 小計の輸送人員推移は全体と概ね同じ傾向であったが、異なる点としては、1970 年度(昭和45年度)頃から 1983 年度(昭和58年度)頃までの輸送人員がほぼ横ばいであったことと、平成期に入ってから輸送人員も大きな変動がなくほぼ横ばいであったことが挙げられる。一方、内訳で最大の比率を占める民鉄小計の輸送人員の推移は、全体とほぼ同様の傾向であった。

定期利用者についてみると、JR 定期の輸送人員は JR 小計とほぼ同様の推移であった。一方、民鉄定期の輸送量は、1990 年度(平成 2 年度)頃以降の減少が 2002 年度(平成 14 年度)頃までは続き、その後の増加も緩やかで平成初期の水準程度にしか戻っていないことが、民鉄小計とはやや異なる傾向となっている。

非定期利用者についてみると、JR 定期外および民鉄定期外の輸送量の推移は、平成期に入ってからどちらも概ね緩やかな増加傾向が続いた。

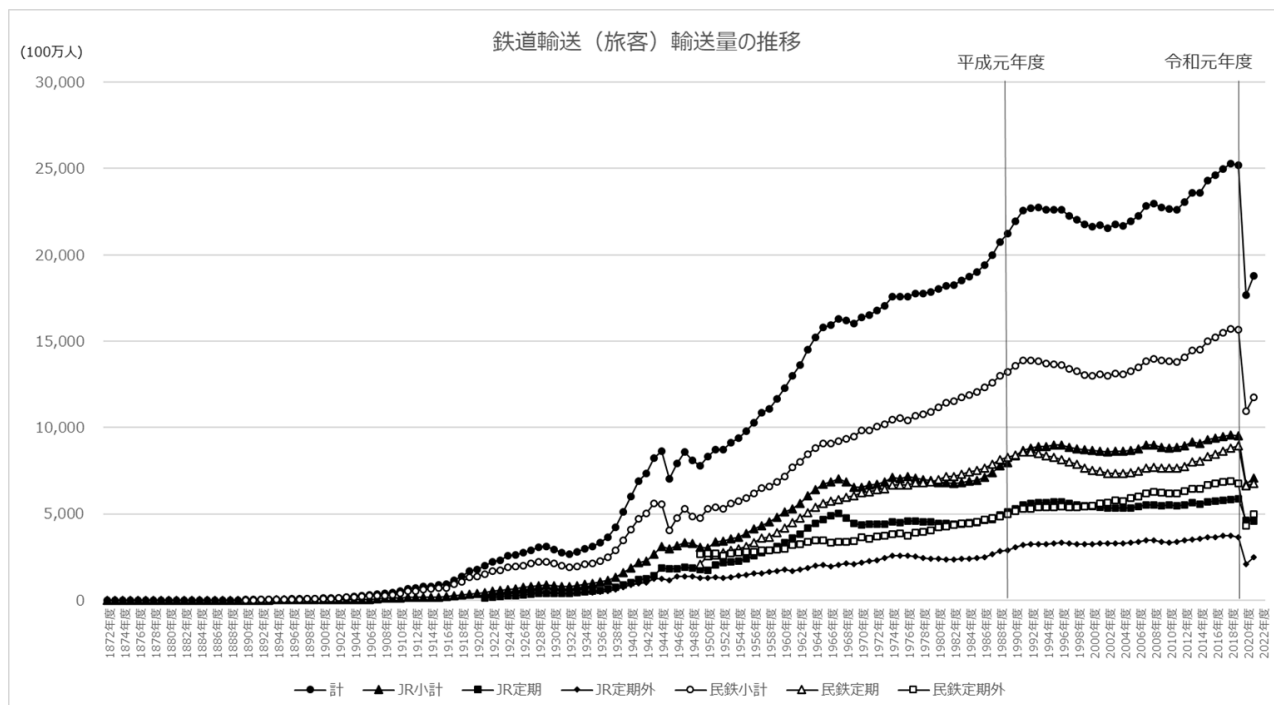


図 12 鉄道輸送 - 旅客

出典：運輸省「私鉄統計年度報」(刊行物)、運輸省「民営鉄道統計年度報」(刊行物)、公益財団法人 東日本鉄道文化財団「国有鉄道統計累年度表」(刊行物)、国土交通省鉄道局「鉄道要覧」(刊行物)、国土交通省「陸運統計要覧」(刊行物)、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」

(2) 鉄道輸送人キロ

鉄道輸送人キロの推移は、全体を見ると、戦後 1970 年代当初までは急激に増加したが、オイルショックの始まった 1973 年度(昭和48 年度)以降一時的に減少・停滞し、その後緩やかな増加を示した後に 1980 年代後半に再度急激に増加した。1990 年度(平成 2 年度)以降は緩やかな増減を繰り返していたが、平成期の後半は新型コロナウイルス感染症の始まる 2019 年度(令和元年度)までの間は、再び増加傾向となった。

内訳を見ると、JR 小計、民鉄小計の輸送人キロは、ともに全体の輸送量の推移と概ね同じ傾向で増減した。

定期利用者についてみると、JR 定期の輸送人キロは、平成初期には増加したものの 1990 年代前半以降はほぼ横ばいとなった。民鉄定期の輸送人キロは、輸送人員と同じく、1990 年度(平成 2 年度)頃以降の減少が 2002 年度(平成 14 年度)頃までは続き、その後の増加も緩やかで平成初期の水準程度にしか戻っていない。

一方、非定期利用者についてみると、JR 定期外の輸送人キロは JR 小計とほぼ同様に、平成期の前半は緩やかな増減が続き、後半は増加傾向、民鉄定期外の輸送量は安定して緩やかな一定の増加傾向が続いた。

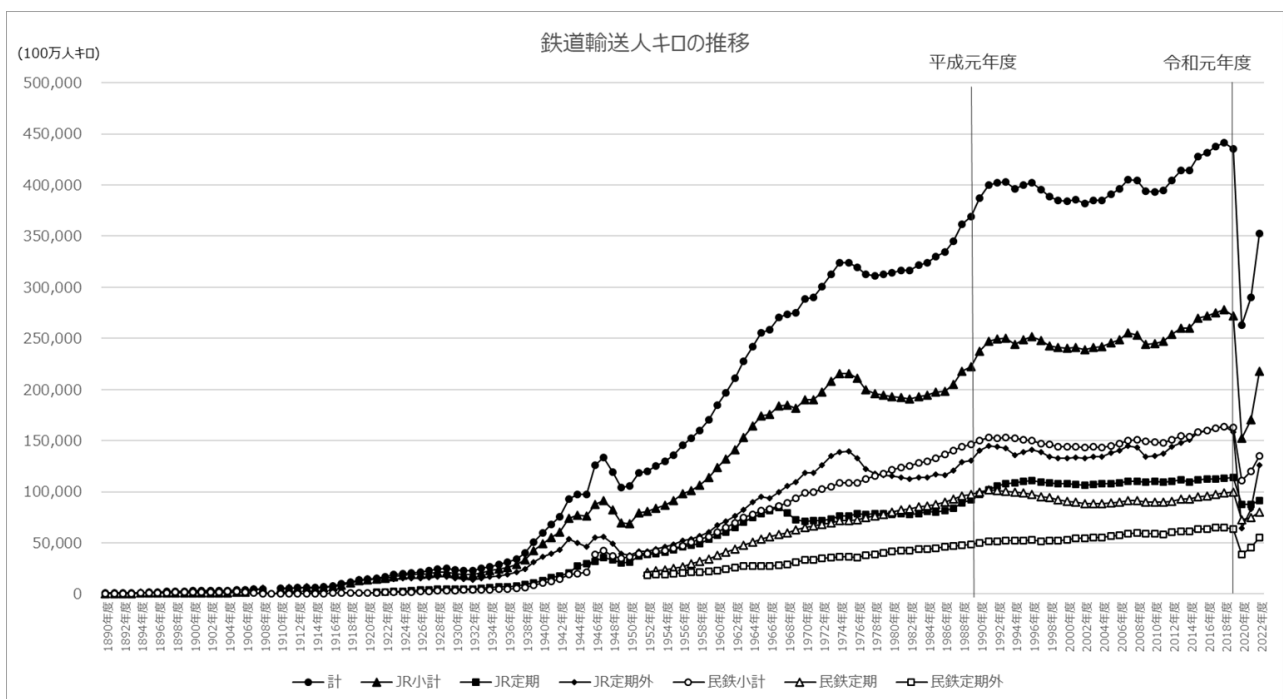


図 13 鉄道輸送人キロ

出典：運輸省「私鉄統計年度報」(刊行物)、運輸省「民営鉄道統計年度報」(刊行物)、公益財団法人 東日本鉄道文化財団「国有鉄道統計累年度表」(刊行物)、国土交通省鉄道局「鉄道要覧」(刊行物)、国土交通省「陸運統計要覧」(刊行物)、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」

3.2.3 鉄道輸送量 - 貨物

(1) 鉄道輸送トン

鉄道輸送(貨物)の輸送トンは、全体を見ると、戦後から1950年度(昭和25年度)まで急増し、その後1958年度(昭和33年度)頃にかけて一時期停滞した後1960年度(昭和35年度)にかけて再び急増した。その後1960年代は小さな増減を繰り返した後にオイルショックの影響で1974年度(昭和49年度)にかけて急減、1980年度(昭和55年度)頃から国鉄の貨物輸送システムの再編が進む1986年度(昭和61年度)にかけて再度急減した。その後は減少傾向が続き、2018年度(平成30年度)の輸送量は1910年代と同程度になっていた。

内訳の大部分を占める JR 計の輸送トンの推移は、概ね全体と同様の傾向となった。一方、民鉄計の輸送トンは戦後緩やかに増加して1971年度(昭和46年度)頃にピークを迎えた後、減少傾向が続いた。

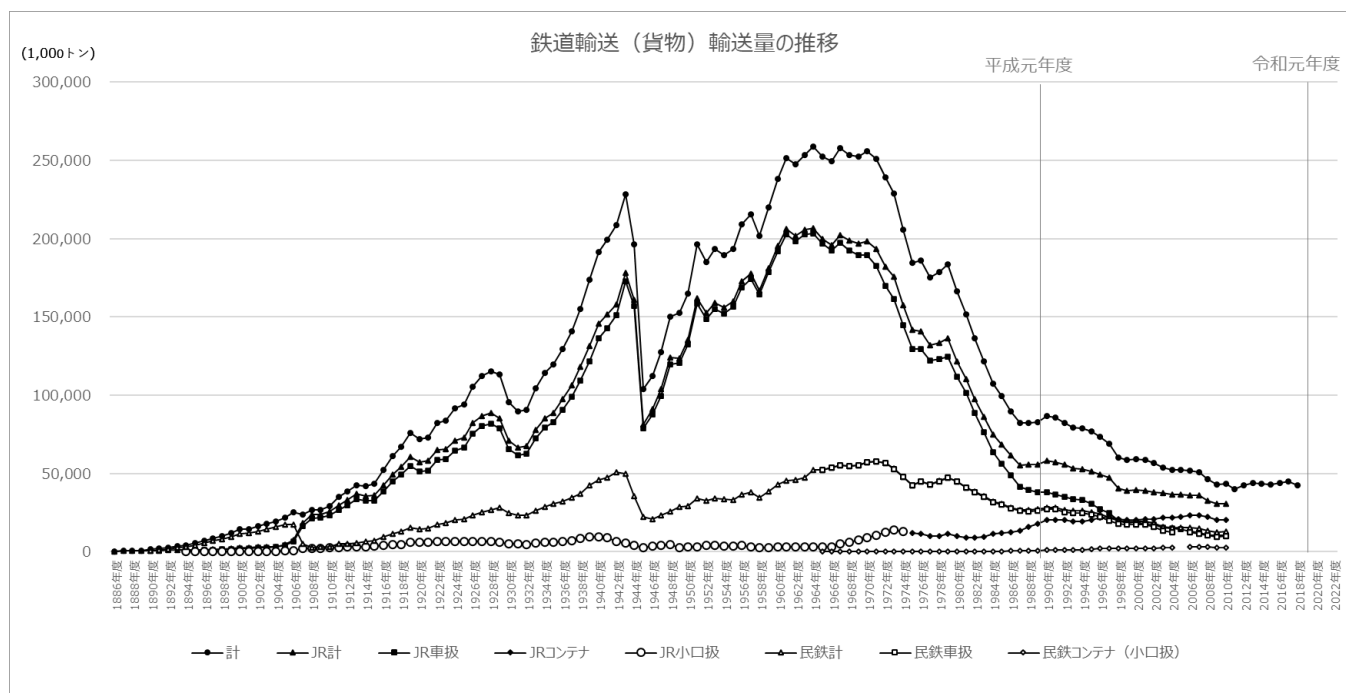


図 14 鉄道輸送 - 貨物

出典：運輸省「私鉄統計年報」(刊行物)、運輸省「民営鉄道統計年報」(刊行物)、公益財団法人 東日本鉄道文化財団「国有鉄道統計累年度表」(刊行物)、国土交通省鉄道局「鉄道要覧」(刊行物)、国土交通省「陸運統計要覧」(刊行物)、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」

(注)2011年度より「鉄道輸送統計年報」の公表項目からJR部分が秘匿項目となった。これに伴い、民鉄部分も非公表となった。

(2) 鉄道輸送トンキロ

鉄道輸送(貨物)の輸送トンキロは、全体では、戦後から1950年度(昭和25年度)まで急増し、その後1950年代前半に一時停滞した後1960年度(昭和35年度)にかけて再度急増した。その後1960年代は小さな増減を繰り返した後にオイルショックの影響で1974年度(昭和49年度)にかけて急減し、1980年度(昭和55年度)頃から国鉄の貨物輸送システムの再編が進む1986年度(昭和61年度)にかけて再度急減した。その後、1988～1990年度(昭和63～平成2年度)まで増加した後は、再び減少傾向となった。

JR計の輸送トンキロの推移は概ね全体の推移の傾向とほぼ同様の傾向を示した。一方、民鉄計の輸送トンキロは、輸送トンの場合と同様、戦後緩やかに増加して1971年度(昭和46年度)頃にピークを迎えた後、減少傾向を示した。

JRの内訳をみると、JRコンテナは国鉄の貨物輸送システムの再編により1980年代に急増し、反対にJR車扱は急減した。

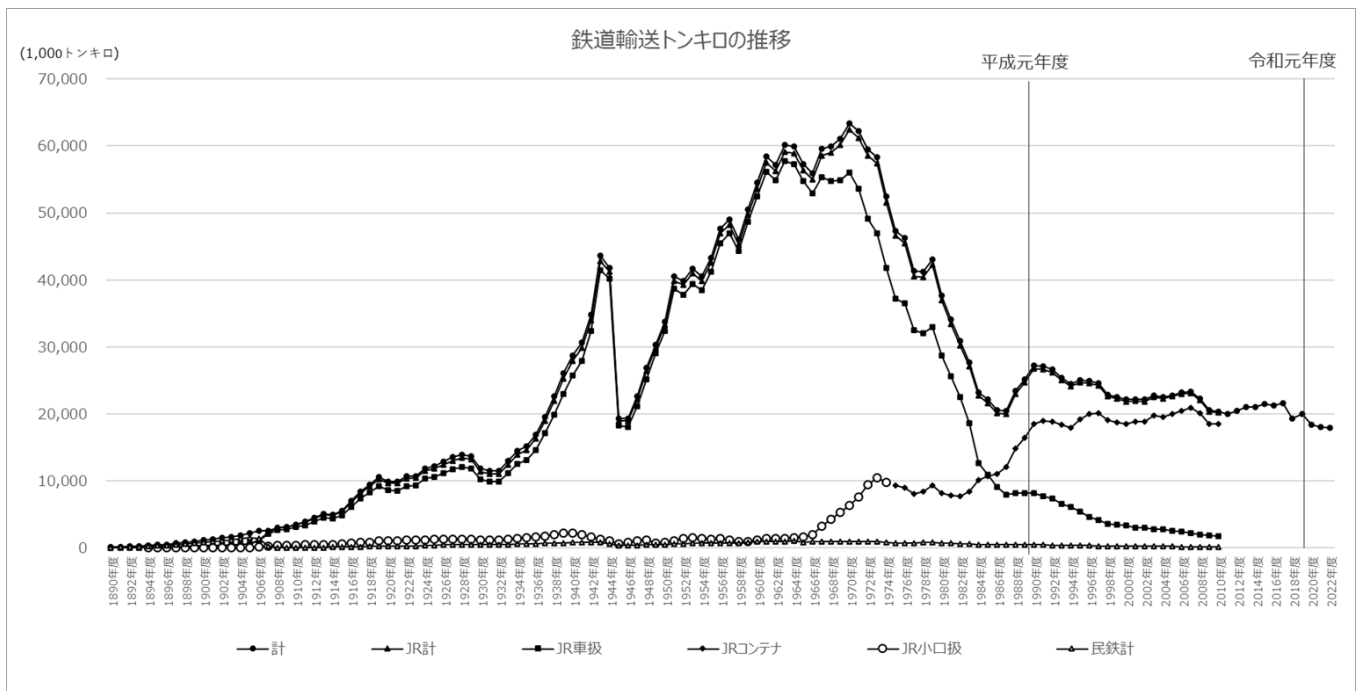


図 15 鉄道輸送トンキロ

出典：運輸省「私鉄統計年報」(刊行物)、運輸省「民営鉄道統計年報」(刊行物)、公益財団法人 東日本鉄道文化財団「国有鉄道統計累年度表」(刊行物)、国土交通省鉄道局「鉄道要覧」(刊行物)、国土交通省「陸運統計要覧」(刊行物)、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」

(注)2011年度より「鉄道輸送統計年報」の公表項目からJR部分が秘匿項目となった。これに伴い、民鉄部分も非公表となった。

3.3 自動車運送事業

3.3.1 道路延長及び舗装道路

道路現状の推移は、実延長計、市町村道実延長、都道府県道実延長を見ると、戦後は緩やかに増加を続けた。

一方、舗装道計、市町村道舗装道、規格改良済計、市町村道規格改良済は、1960年代以降に急速に増加した。

都道府県道舗装道、都道府県道規格改良済は、1960年代から1980年代にかけて急増した後は微増に転じた。

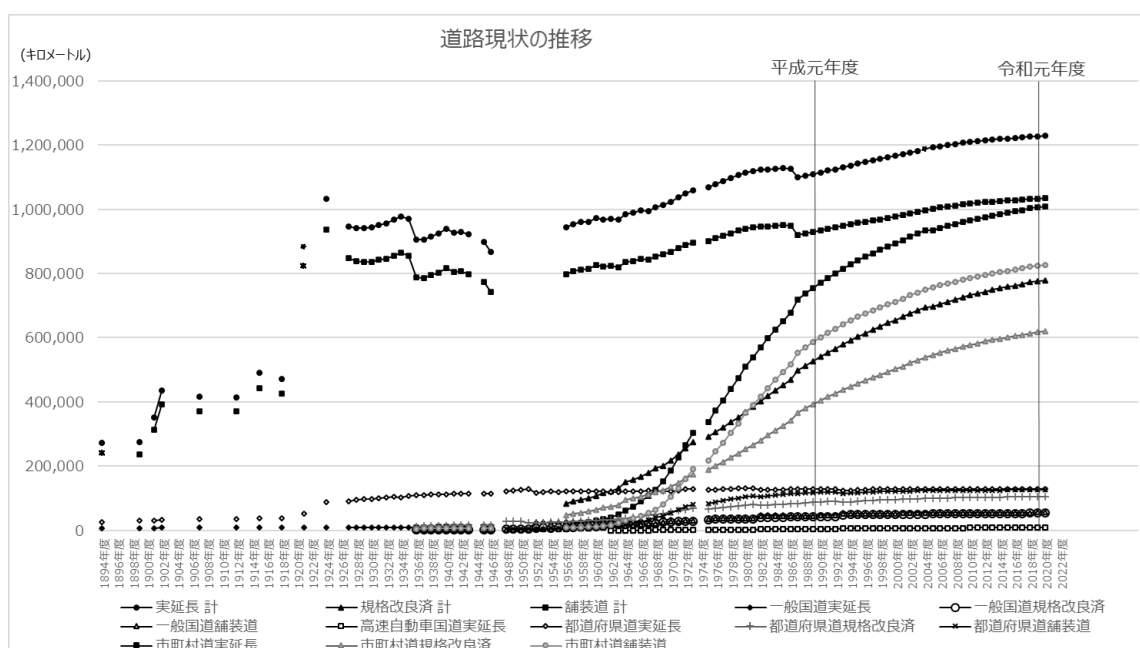


図 16 道路現状

出典：国土交通省道路局「道路統計年報」

(注)1955年度以前は、調査を行わなかった年度がある。

1954～1973年度は年度末値、1995年度以降は年初値。このため1974年度はデータなし。

1987年度に市町村道が減少しているが、統計調査方法は変化なし。

3.3.2 車種別保有自動車数

車種別保有自動車数を見ると、保有車両は 1966 年度(昭和 41 年度)頃を境に急増したが、2000 年代以降は、横ばいから緩やかな増加となっている。

登録車両・総数と、登録車両・乗用車計は 1995 年度(平成 7 年度)にかけて増加し、その後横ばいになった後、2005 年度(平成 17 年度)頃から減少に転じた。

登録車両・乗用車・小型車うち自家用は、それより早く、1992 年度(平成 4 年度)をピークに減少している。これに対し、登録車両・乗用車・普通車うち自家用は 1990 年度(平成 2 年度)頃まではほぼ横ばいであったが、その後は増加して 2005 年度(平成 17 年度)頃からは再度横ばいとなっていた。

軽自動車は戦後一貫して増加している。

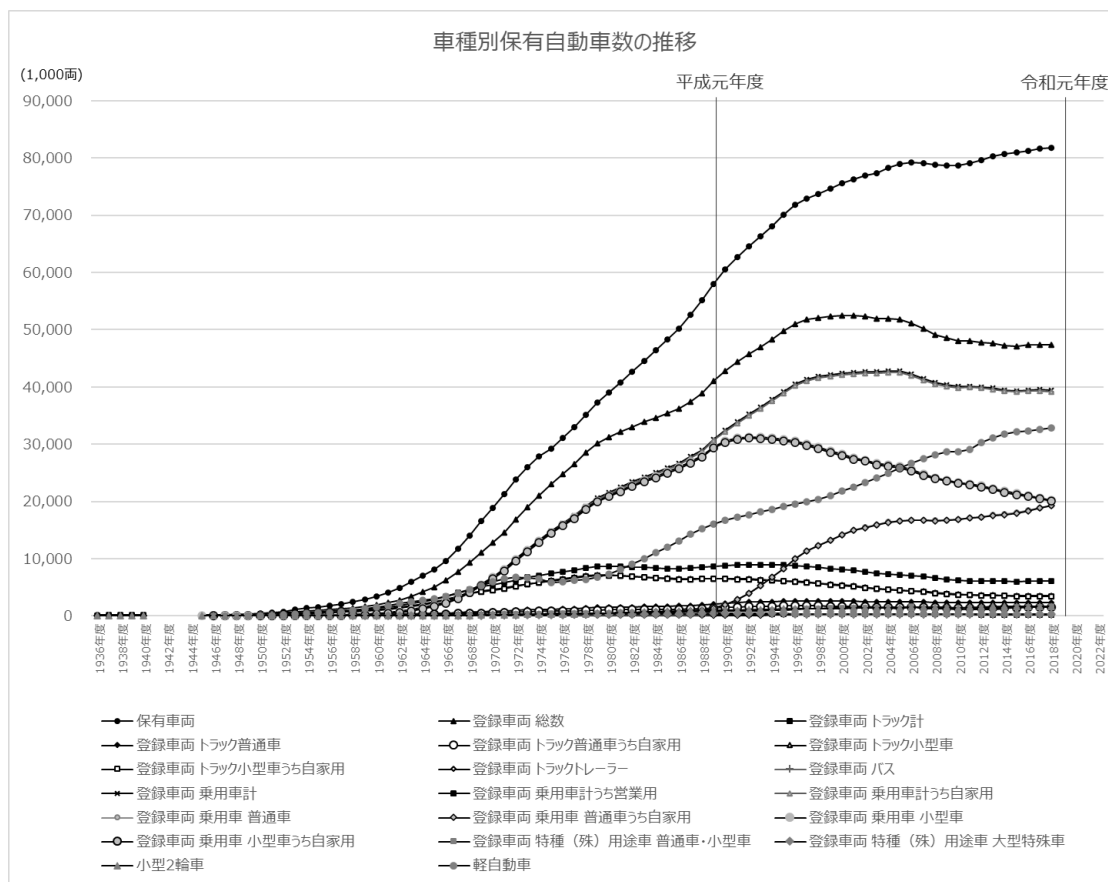


図 17 車種別保有自動車数

出典：国土交通省自動車局「自動車保有車両数」、一般財団法人 自動車検査登録情報協会「自動車保有台数統計データ」、一般社団法人 次世代自動車振興センター「電気自動車等保有台数統計」

3.3.3 自動車輸送事業者数－旅客

ハイヤー・タクシー事業者数は、1960 年度(昭和 35 年度)から 1975 年度(昭和 50 年度)頃まで急増し、その後は横ばいとなった。その後 2002 年度(平成 14 年度)から 2006 年度(平成 18 年度)頃まで再度増加した後、以降は減少に転じている。

乗合バス事業者数は、2006 年(平成 18 年)10 月の改正道路運送法施行を挟んで、平成期を通じて増加傾向にあり、特に改正後は 2006 年度(平成 18 年度)から 2018 年度(平成 30 年度)にかけて倍増した。貸切バス事業者数も、ほぼ平成期を通じて増加し、特に 2000 年度(平成 12 年度)頃には大きく増加したが、2017 年度(平成 29 年度)に減少に転じた。

自動車運転代行事業者数は、2010 年度(平成 22 年度)頃まで大きく増加したが、その後横ばいから減少に転じた。

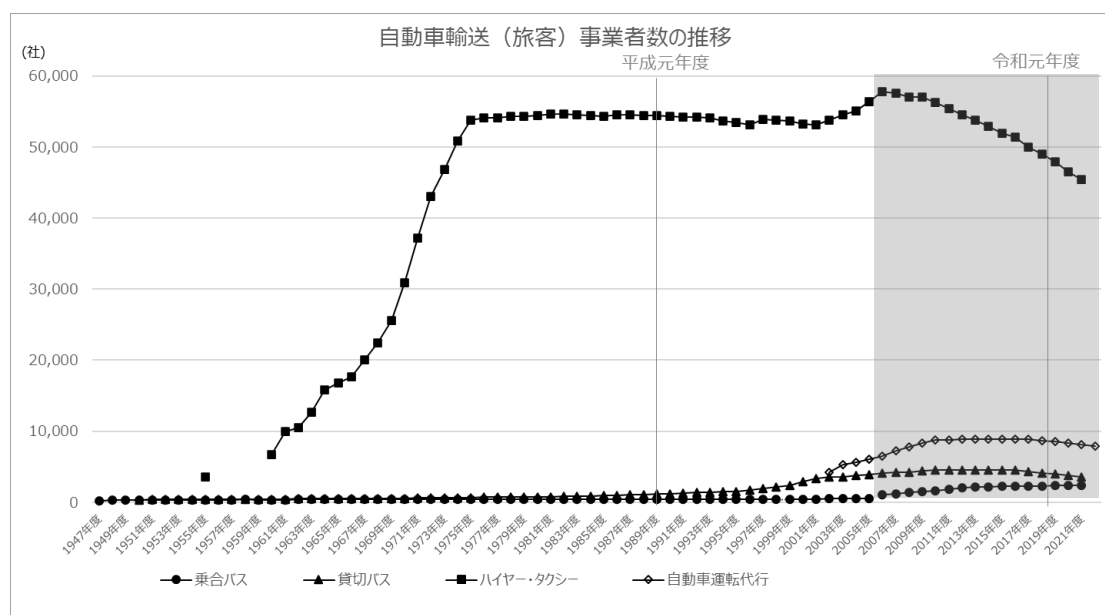


図 18 自動車輸送事業者数－旅客

出所)国土交通省「陸運統計要覧」、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」、総務省統計局「日本統計年鑑」、日本バス協会「日本のバス事業」、国土交通省「数字でみる自動車」、警察庁「警察白書」

(注)2006 年度以降の乗合バスには、2006 年 10 月に施行された改正道路運送法に伴い、新たに乗合バスとみなされた事業者を含む。

3.3.4 自動車輸送量－旅客

(1) 自動車輸送(旅客)輸送人員

自動車輸送(旅客)輸送人員数を見ると、輸送人員総数は 1979 年度(昭和 54 年度)までは増加が続いたが、その後 1986 年度(昭和 61 年度)までの約 10 年間はほぼ横ばいとなった。統計の変更後、1989 年度(平成元年度)以降は 2010 年度(平成 22 年度)の再度の統計変更まで、緩やかな増加を続けている。

乗用車および乗用車自家用の輸送人員数も、概ね同じ推移を示している。乗用車営業用は1970年度(昭和45年度)まで増加が続いたが、その後は減少傾向にある。

バスの輸送人員数は、1970 年度(昭和 45 年度)までは増加傾向にあったが、その後は緩やかな減少を続けている。バス営業用は1968 年度(昭和43 年度)まで増加が続いたが、その後は減少傾向にある。バス自家用は、1992 年度(平成4年度)まで増減を繰り返したが、同年度をピークとしてその後は減少し続けている。

自家用貨物車の輸送人員数は、1989 年度(平成元年度)まで増加が続いたが、その後は減少傾向にある。



図 19 自動車輸送人員－旅客

出典：運輸省(運輸白書)、国土交通省「陸運統計要覧」、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(注)1987年度より自家用貨物車が追加されるとともに、自家用乗用車に自家用軽自動車が増加された。このため、総数が急増している。

2010 年度より、「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法が変更された。自動車のうち自家用乗用車、軽自動車の調査を除外し、営業用自動車の数値のみを公表値としたことから 2009 年度以前の数値とは連続しない。

(2) 自動車輸送(旅客)輸送人キロ

自動車輸送(旅客)輸送人キロ総数は、1960年代に急増したが、1973年(昭和48年)のオイルショック発生以降は増加が緩やかになっている。その後平成期に入っても緩やかな増加は続いたが、1998年度(平成10年度)から2003年度(平成15年度)頃までの横ばいの時期を経て、その後は減少に転じている。

乗用車および乗用車自家用の輸送人キロは、これよりやや遅く、2002年度(平成14年度)頃にピークを迎え、その後減少に転じている。乗用車営業用は1970年度(昭和45年度)まで増加が続いたが、その後は減少傾向にある。

バスの輸送人キロは1970年代以降横ばい状態にあったが、平成期に入り2000年度(平成12年度)頃まで微減傾向が継続し、その後再び横ばい状態となっている。バス営業用は1972年度(昭和47年度)まで増減を繰り返したが、同年度をピークとしてその後は減少し続けている。バス自家用は、1989年度(平成元年度)まで増減を繰り返したが、同年度をピークとしてその後は減少し続けている。

自家用貨物車の輸送人キロは、1989年度(平成元年度)まで増加が続いたが、その後は減少傾向にある。

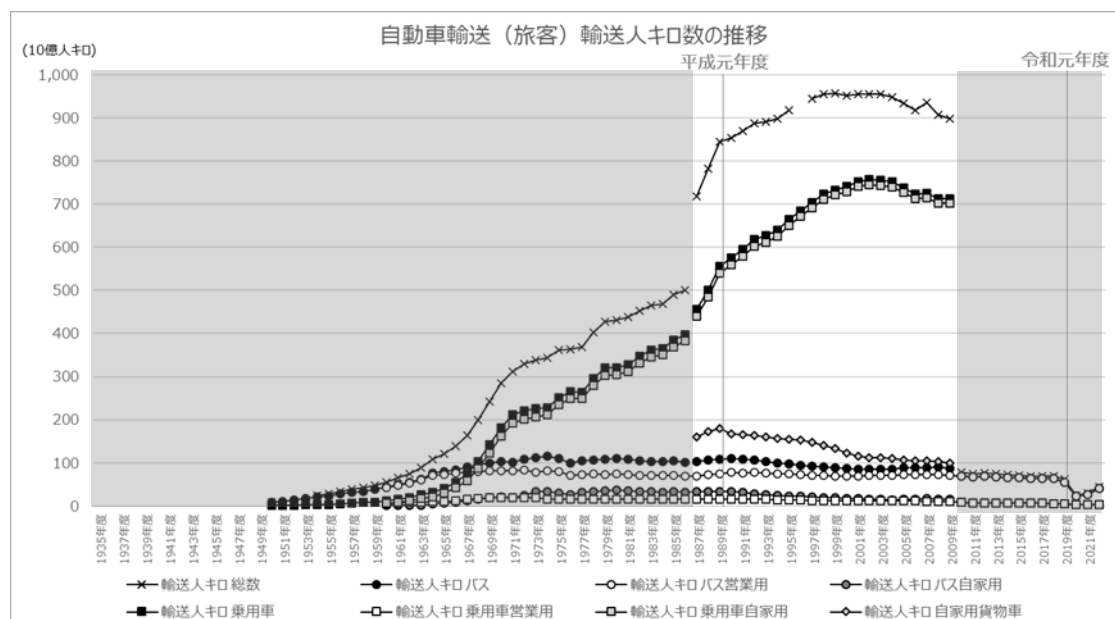


図 20 自動車輸送人キロ — 旅客

出典:運輸省「運輸白書」、国土交通省「陸運統計要覧」、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(注)1987年度より自家用貨物車が追加されるとともに、自家用乗用車に自家用軽自動車も追加された。このため、総数が急増している。

2010年度より、「自動車輸送統計年報」の調査方法及び集計方法が変更された。自動車のうち自家用乗用車、軽自動車の調査を除外し、営業用自動車の数値のみを公表値としたことから2009年度以前の数値とは連続しない。

1996年度の総数は非公表。

3.3.5 自動車輸送事業者数－貨物

自動車輸送（貨物）事業者数は、戦後増加を続けたが、1990年度（平成 2 年度）以降、規制緩和により増加率が高くなった。2005 年度（平成17年度）頃以降は横ばいに転じた。

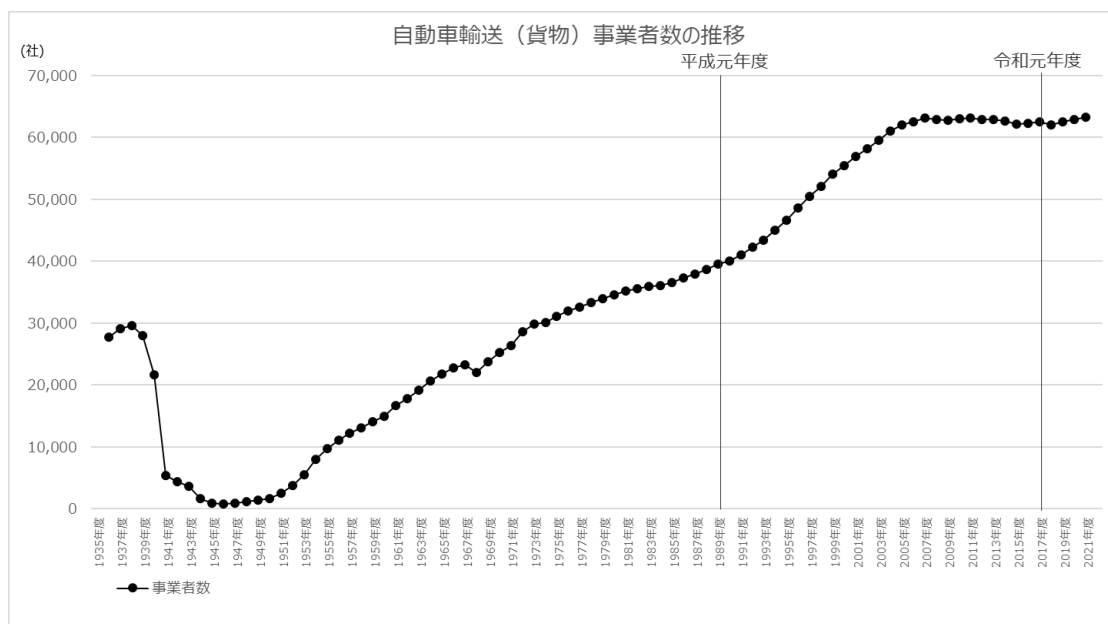


図 21 自動車輸送事業者 － 貨物

出所)国土交通省「陸運統計要覧」、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」、総務省統計局「日本統計年鑑」、国土交通省「数字でみる自動車」

3.3.6 自動車輸送量－貨物

(1) 自動車輸送(貨物)輸送トン数

自動車輸送(貨物)の輸送トン数の推移は、合計(輸送トン数計)を見ると、戦後から 1960 年代前半にかけて右肩上がりに増加し、特に 1966 年度(昭和 41 年度)から 1972 年度(昭和 47 年度)にかけて急増するが、オイルショックの発生した 1973～74 年度(昭和 48～49 年度)には急減した。1977 年度(昭和 52 年度)から再度増加に転じ、その後 1990 年代前半までは増減を繰り返したが 2000 年度(平成 12 年度)頃からは継続的に減少している。

内訳では、自家用の輸送トン数は全体と概ね同様の傾向であるが、合計に占める割合は徐々に低下している。

これに対し、営業用の輸送トン数は 2000 年度(平成 12 年度)頃まで増加を続け、自家用の輸送トン数を上回るに至った。その後は緩やかな増減を繰り返している。

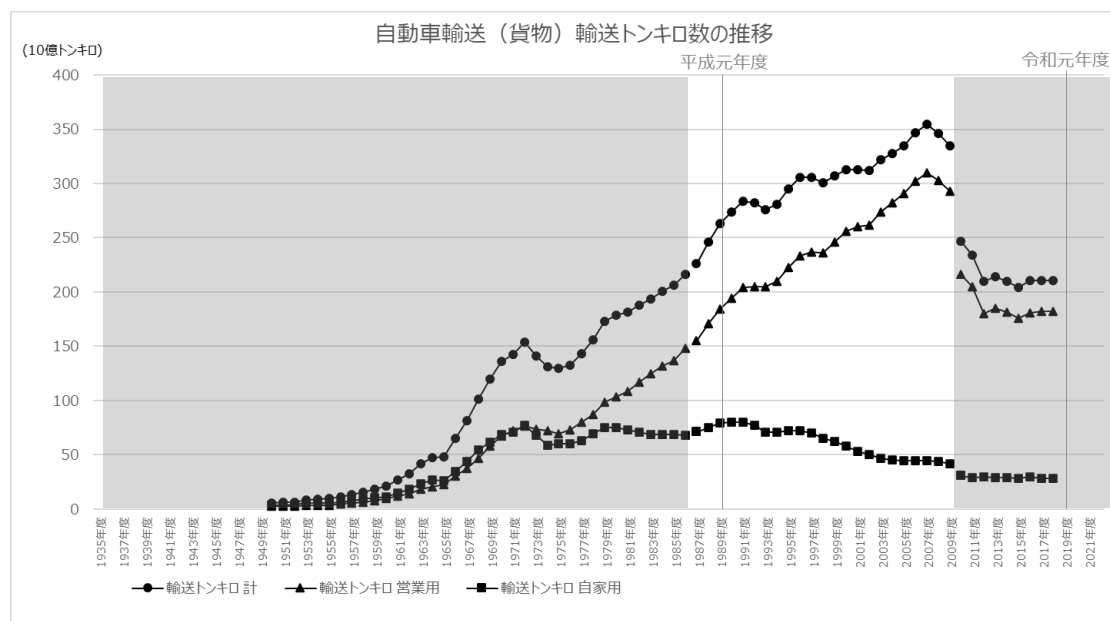


図 22 自動車輸送トン － 貨物

出典:国土交通省「陸運統計要覧」、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(注)1987 年度以降は軽自動車が追加され、2010 年度以降は自家用貨物車のうち軽自動車については調査から除外された。

(2) 自動車輸送(貨物)輸送トンキロ数

自動車輸送(貨物)輸送トンキロ数は、合計(輸送トンキロ計)を見ると、1966 年度(昭和 41 年度)から 1972 年度(昭和 47 年度)頃にかけて急増するが、オイルショックにより一旦減少し、1975 年度(昭和 50 年度)以降、再び増加に転じている。その後は、多少の増減はあるものの、右肩上がりの増加傾向が続いていたが、2007 年度(平成 19 年度)以降は減少に転じ、2011 年度(平成 23 年度)以降は横ばいになっている。

内訳では、営業用の輸送トンキロ数が 1970 年度(昭和 45 年度)頃から自家用を上回りトンキロ合計の大半を占めるようになり、推移も全体と概ね同様の傾向を示している。

自家用の輸送トンキロ数を見ると、1971 年(昭和 46 年)頃をピークに減少した後は緩やかな増減を繰り返し、1997 年(平成 9 年)頃からは一貫して減少傾向となっている。

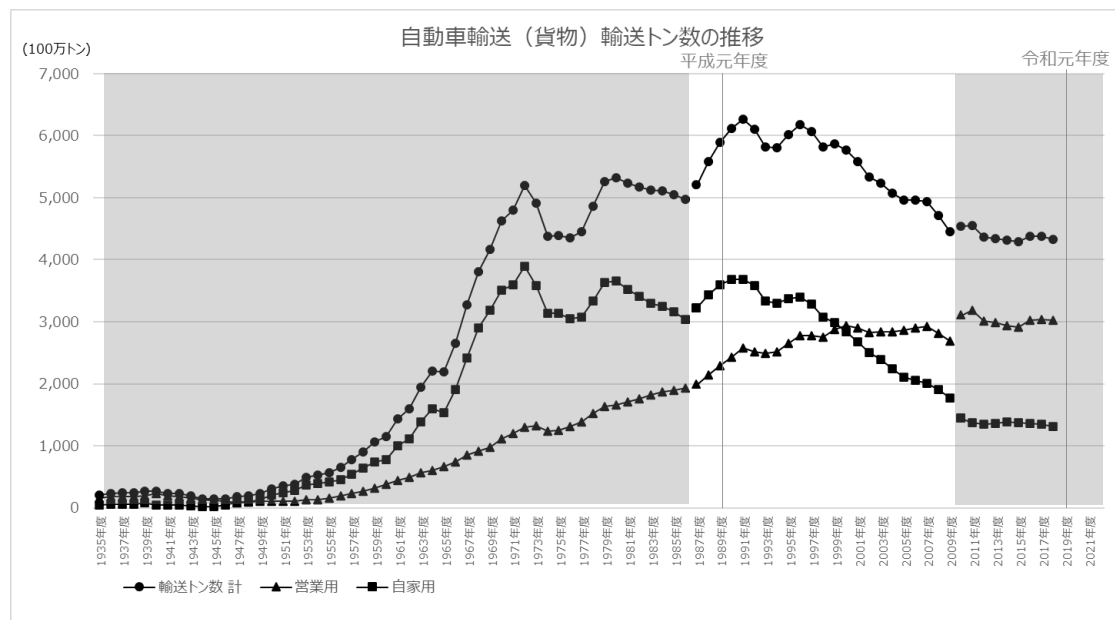


図 23 自動車輸送トンキロ - 貨物

出典:国土交通省「陸運統計要覧」、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(注)1987 年度以降は軽自動車が追加され、2010年度以降は自家用貨物車のうち軽自動車については調査から除外された。

3.4 海事産業

3.4.1 外航・内航船数

(1) 外航・内航船数

外航船数の推移は、1980年代以降一貫して減少傾向にあるが、減少幅は小さくなってきている。

内航船数の推移は、1980年代以降横ばいだったが、2005 年度(平成 17 年度)頃から一時増加に転じた後、2013 年度(平成 25 年度)以降は逆に微減傾向となっている。

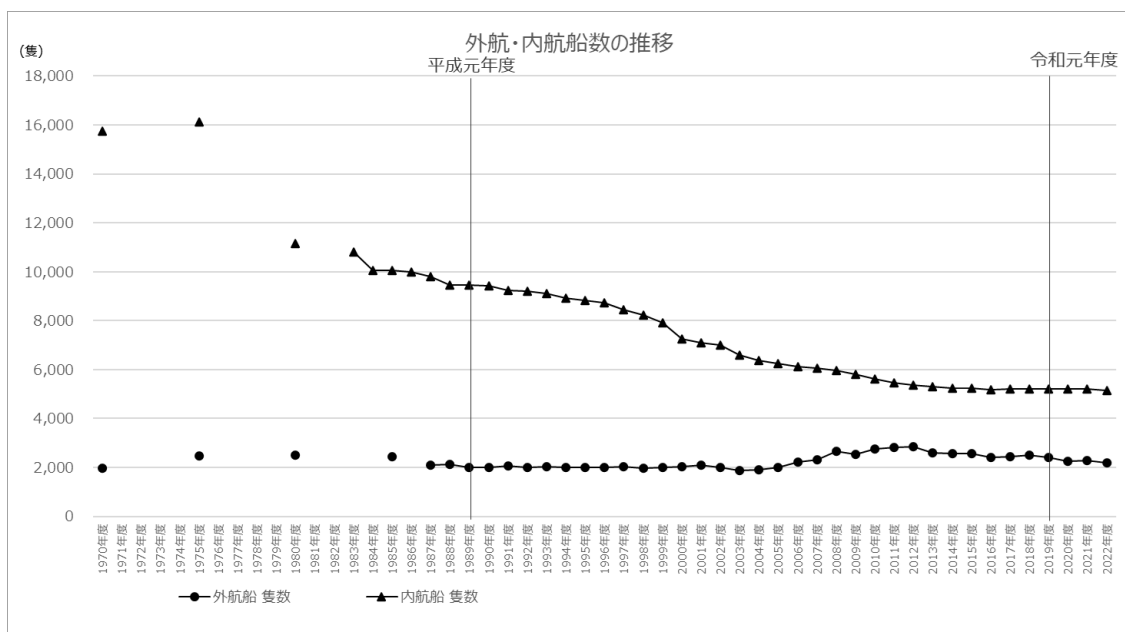


図 24 外航・内航船数

出所)日本船主協会「海運統計要覧」

(注)外航船は、わが国外航商船隊を構成する 2,000 総トン以上の日本籍船と外国用船の合計。

(2) 外航・内航船腹量

外航船腹量は、1980年代以降微増傾向だったが、2005 年度(平成 17 年度)から 2012 年度(平成 24 年度)頃まで急増し、以降は概ね横ばいとなっている。

内航船腹量の推移は、1980年代以降横ばいとなっている。

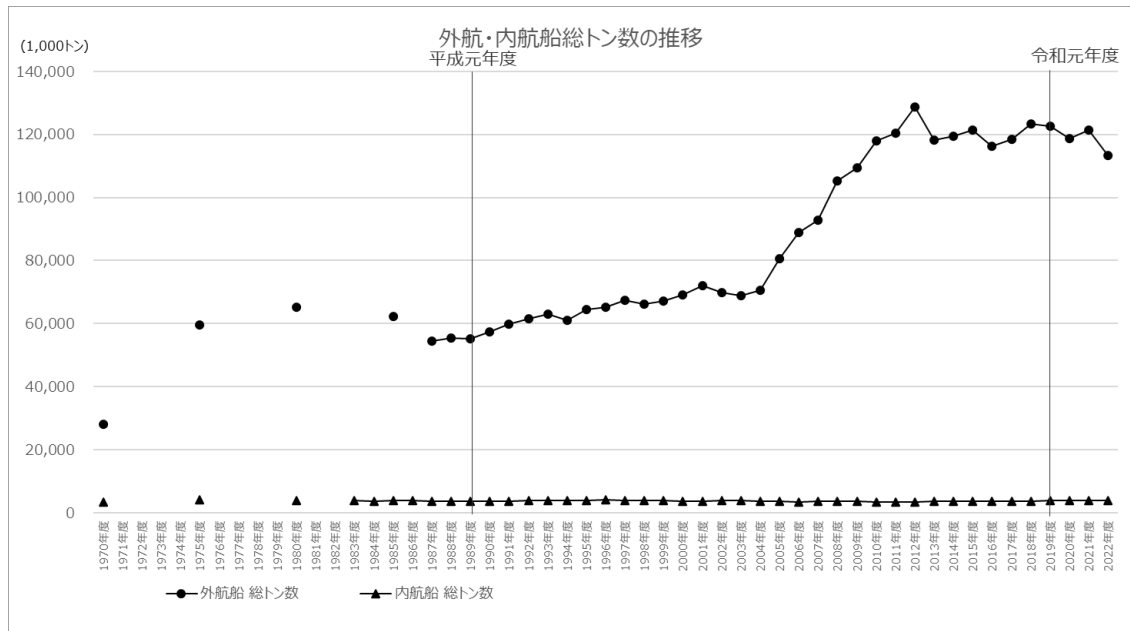


図 25 外航・内航船腹量

出所)日本船主協会「海運統計要覧」

(注)外航船は、わが国外航商船隊を構成する 2,000 総トン以上の日本籍船と外国用船の合計。

3.4.2 外航旅客輸送量

外航旅客輸送量は、総数では1986年度(昭和61年度)までは多少の増減を繰り返しながらほぼ横ばいであったが、以降バブル経済期に入り1991年度(平成3年度)にかけて急増し、その後も増加して2006年度(平成18年度)にピークを迎えた。その後は増減を繰り返しながらやや減少傾向を示していたが、2016年度(平成28年度)にはピーク時の輸送量を回復している。

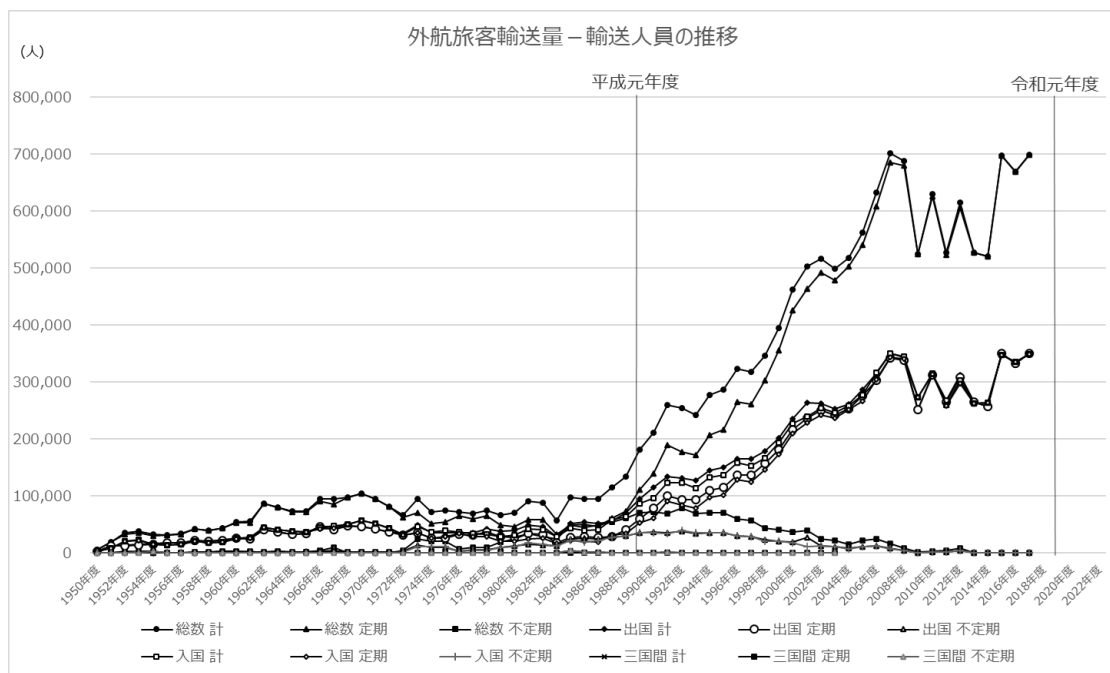


図 26 外航旅客輸送量

出典：運輸省海上交通局「海上輸送の現況」(刊行物)、一般財団法人 運輸政策研究機構「交通経済統計要覧」(刊行物)、総務省統計局「日本統計年鑑」、国土交通省「交通関連統計資料集」

3.4.3 外航貨物輸送量

外航貨物輸送量は、総数では戦後一貫して増加傾向にあるが、1973 年度(昭和 48 年度)のオイルショック発生以降は増加率が緩やかになっている。

内訳では、平成期に入り、三国間の貨物輸送量が急増している。

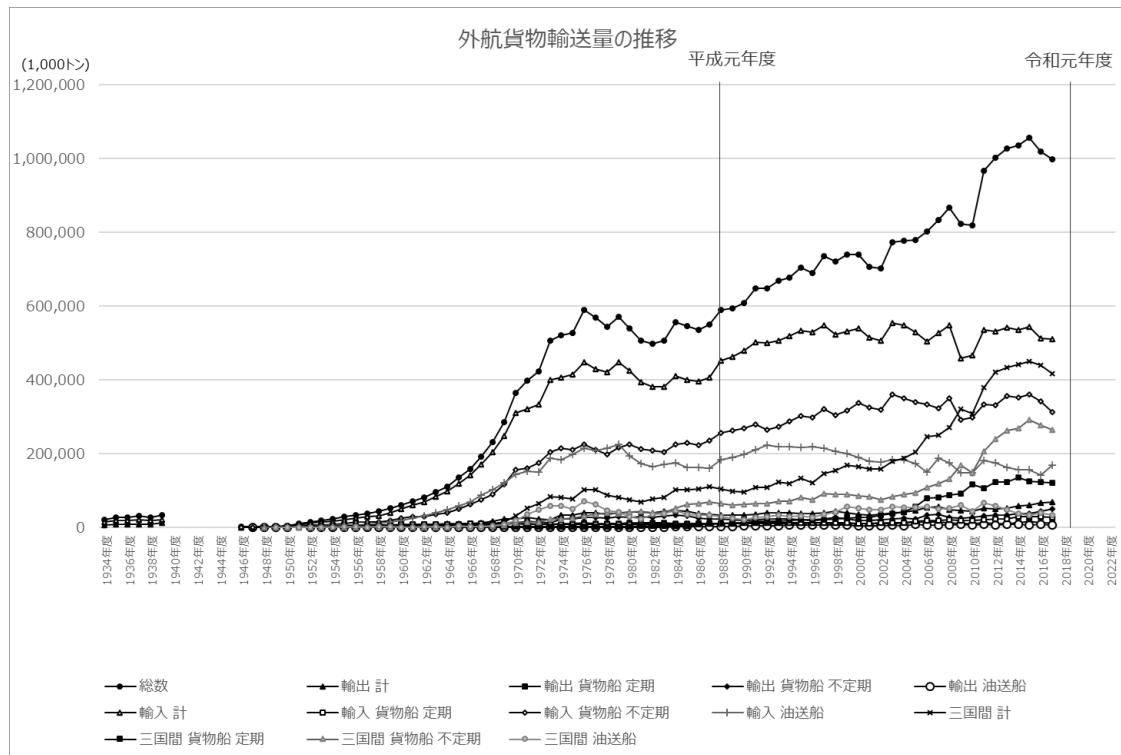


図 27 外航貨物輸送量

出典：運輸省海上交通局「海上輸送の現況」(刊行物)、一般財団法人 運輸政策研究機構「交通経済統計要覧」(刊行物)、総務省統計局「日本統計年鑑」

3.4.4 内航旅客輸送量

内航旅客輸送量の推移は、輸送人員を見ると、1958 年度(昭和 33 年度)から増加して 1973 年度(昭和 48 年度)にはピークを迎えた。その後は減少傾向を示し、1998 年度(平成 10 年度)頃には減少幅が大きくなったが、平成後期は概ね横ばいである。輸送人キロも概ね同様の傾向を示している。

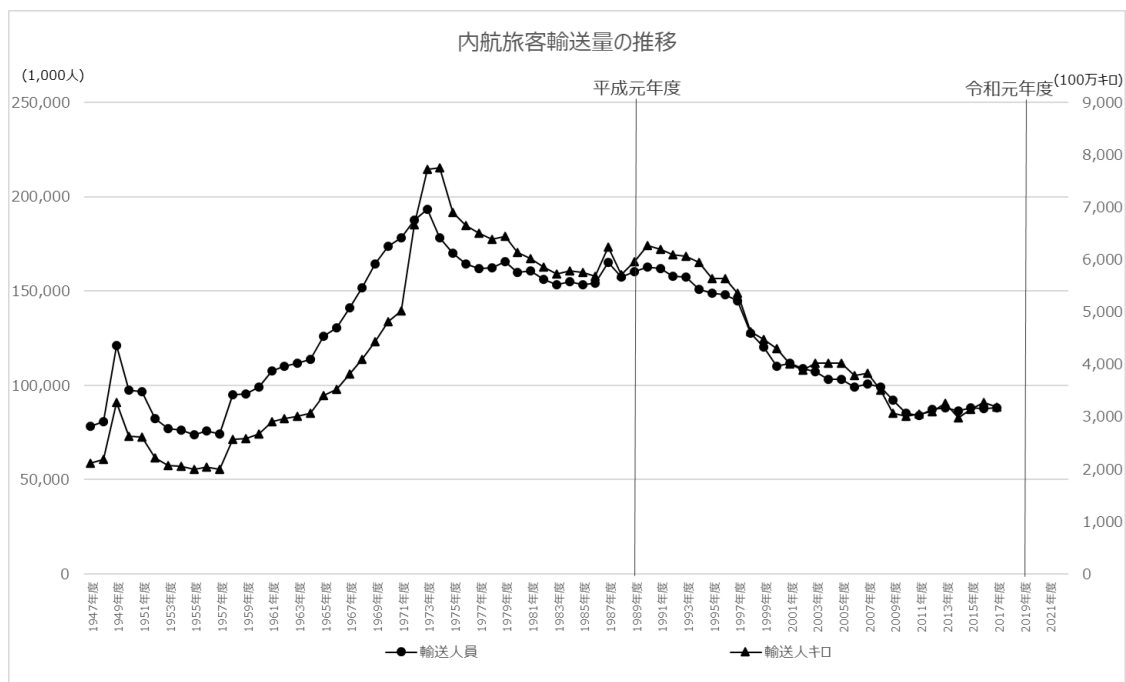


図 28 内航旅客輸送量

出典：一般財団法人 運輸政策研究機構「交通経済統計要覧」(刊行物)、総務省統計局「日本統計年鑑」、国土交通省「交通関連統計資料集」

3.4.5 港湾運送量

港湾運送量の推移は、船舶積卸量、沿岸荷役量、コンテナ荷役量とも 1980 年代以降増加傾向にあったが、2008 年(平成 20 年)のリーマン・ショックによる減少・回復後は、概ね横ばいになっている。

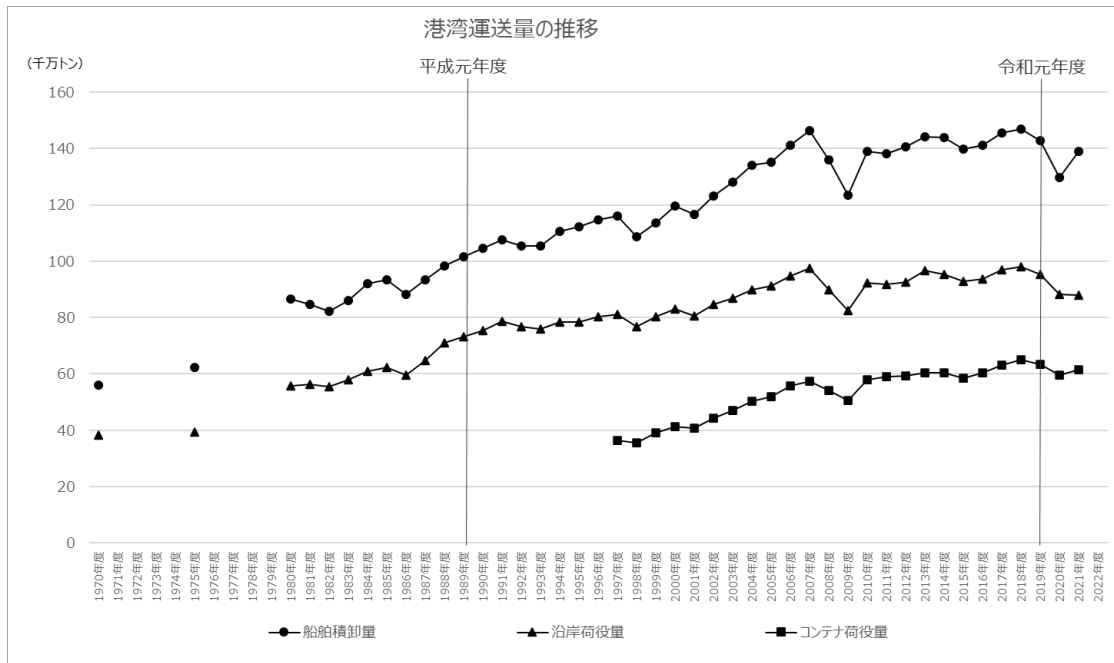


図 29 港湾運送量

出所)日本港湾協会「数字でみる港湾」

3.4.6 鋼船竣工実績

鋼船竣工実績の推移は、隻数を見ると1980年代以降 2002 年(平成 14 年)まで減少傾向にあったが、その後 2009 年(平成 21 年)まで一時増加した後、再び減少に転じた。

総トン数を見ると1988 年(昭和 63 年)以降 2009年(平成 21 年)まで増加傾向にあり 2000 万トン近くに達したが、その後乱高下しつつ、2022 年(令和 4 年)には、2009 年のピーク時の半分程度になっている。

1990 年代後半は、隻数が減少して総トン数が増加しており、1隻あたりの総トン数が大型化しているが、2011 年(平成 23 年)以降は 2019 年(令和元年)を除くと逆に 1 隻あたりの総トン数が低下傾向にある。

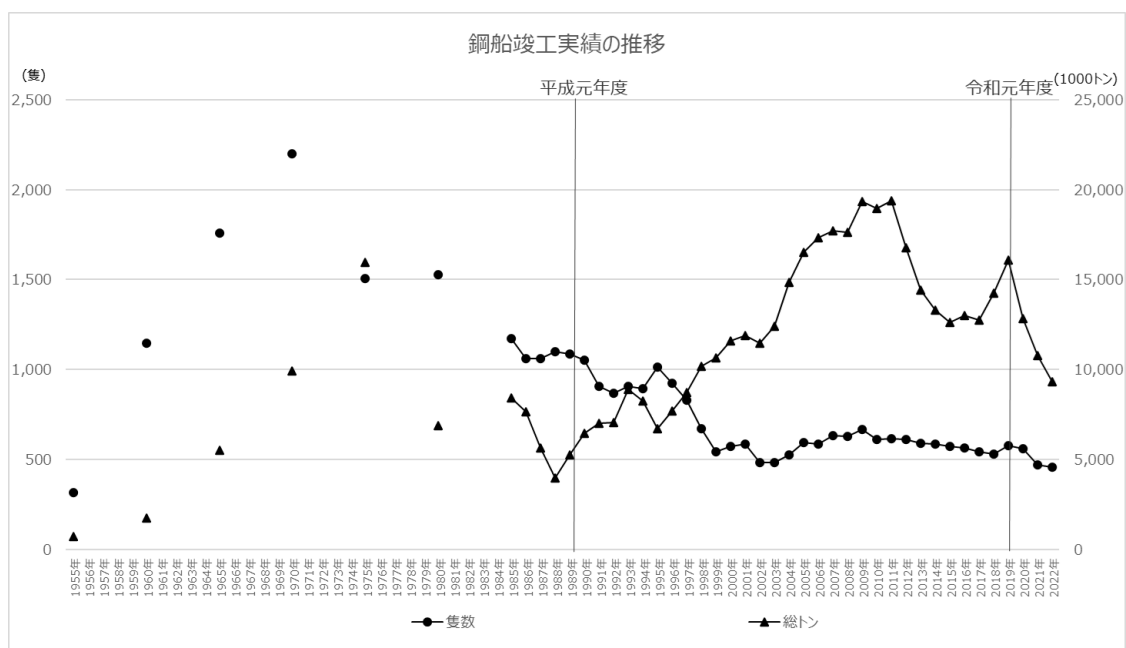


図 30 鋼船竣工実績

出所)国土交通省「造船造機統計調査」、国土交通省「交通関連統計資料集」

3.5 港湾事業

3.5.1 港湾取扱貨物量

港湾取扱貨物量の推移は、全体(計)を見ると、1960年代に急増し、その後増減を繰り返しながらも増加するが、1995年度(平成7年度)頃をピークに減少に転じている。

輸移出(外国貿易)は大きな増減なく、緩やかな増加を続けている。一方、輸移出(外国貿易)を除く項目は、いずれも計と概ね同様の推移を示しており、特に内国貿易の取扱貨物量は、平成期に大きな減少幅となっている。

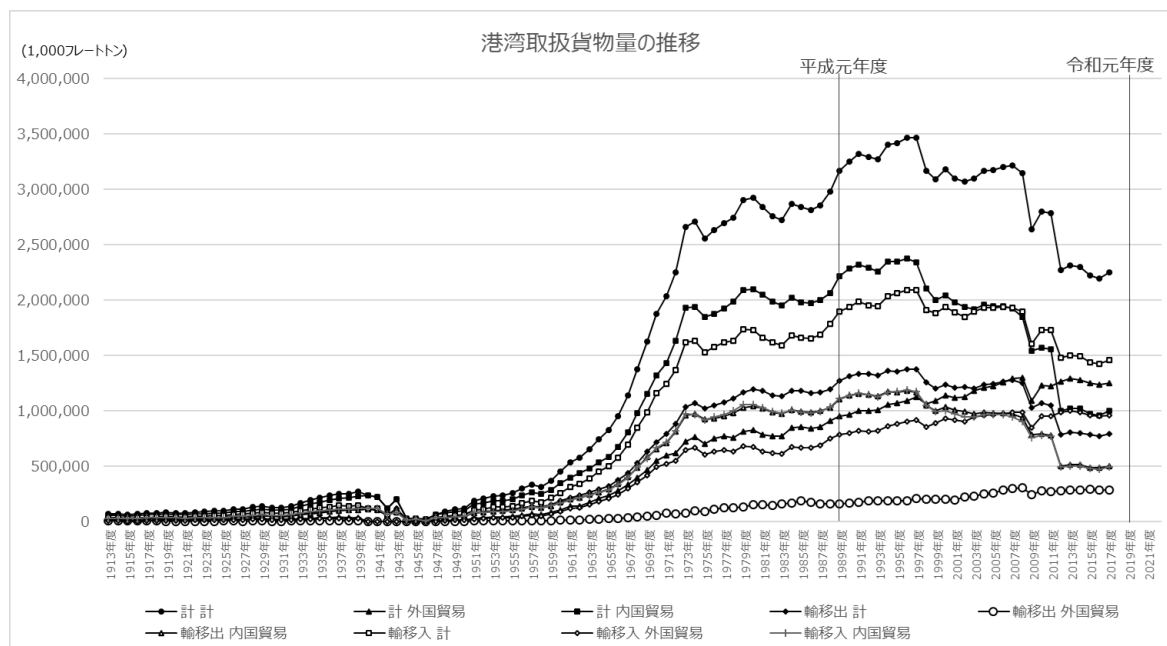


図 31 港湾取扱貨物量

出典：国土交通省総合政策局「港湾統計年報」、国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」

3.6 航空事業

3.6.1 航空輸送量－旅客

(1) 航空輸送旅客数

航空輸送旅客数の推移は、国内定期旅客数を見ると、戦後増加傾向が続いていたが、1980 年代前半に一時横ばいとなり、その後 2000 年代前半までは再び増加が続いた。2007 年度(平成 19 年度)から 2011 年度(平成 23 年度)にかけて原油価格高騰やリーマン・ショック影響等による世界的景気後退、東日本大震災影響などで減少した後に再度増加したが、新型コロナウイルス感染症が流行した 2020 年度(令和 2 年度)には急減した。

国際定期旅客数を見ると、緩やかな増加傾向を示しているが、2011 年度(平成 23 年度)から 2017 年度(平成 29 年度)にかけては増加幅が大きくなっている。

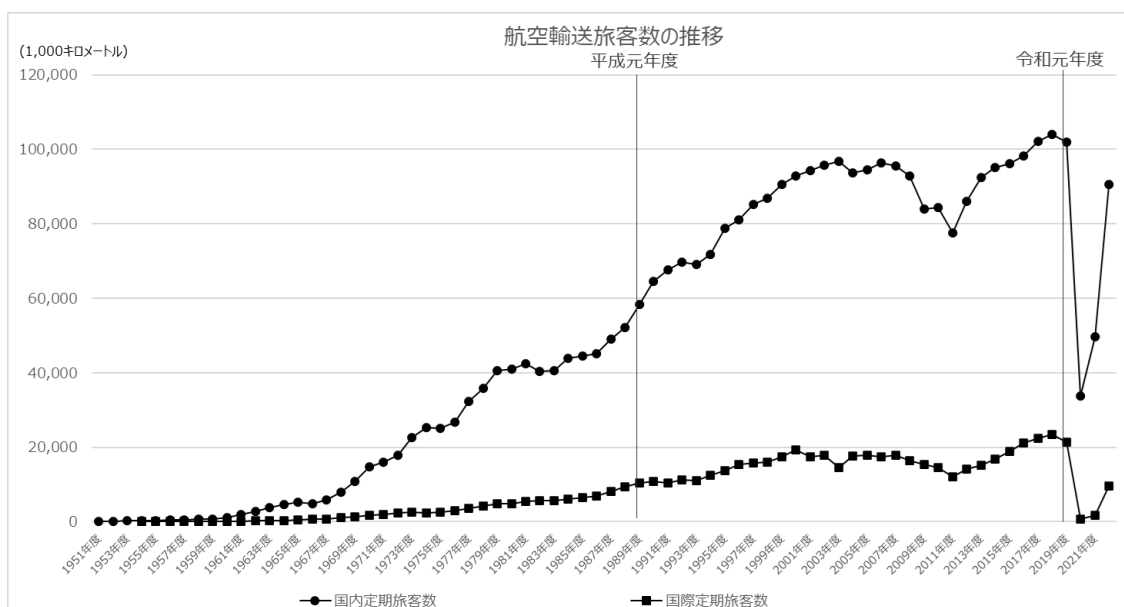


図 32 航空輸送旅客数

出典：国土交通省総合政策局「航空輸送統計年報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(2) 航空輸送人キロ・座席キロ

航空輸送人キロ・座席キロの推移は、国内定期旅客座席キロを見ると、2003 年度(平成 15 年度)までは増加し、その後増減を繰り返しつつ横ばいの状況にあるが、いわゆるリーマン・ショックの 2008 年度(平成 20 年度)の頃から東日本大震災が発生した 2011 年度(平成23年度)の頃までと、新型コロナウイルス感染症が世界的に流行した影響で 2020 年度(令和 2 年度)とその後しばらくは急減し、その後回復している。国内定期旅客人キロも、概ね同様の動きをしているが、平成後期は座席キロと人キロの差が縮まっていた。

国際定期旅客人キロ、国際定期旅客座席キロも、概ね同様の傾向を示しているが、国際旅客のほうが国内旅客より落ち込みの期間や深さが国内旅客より大きい。

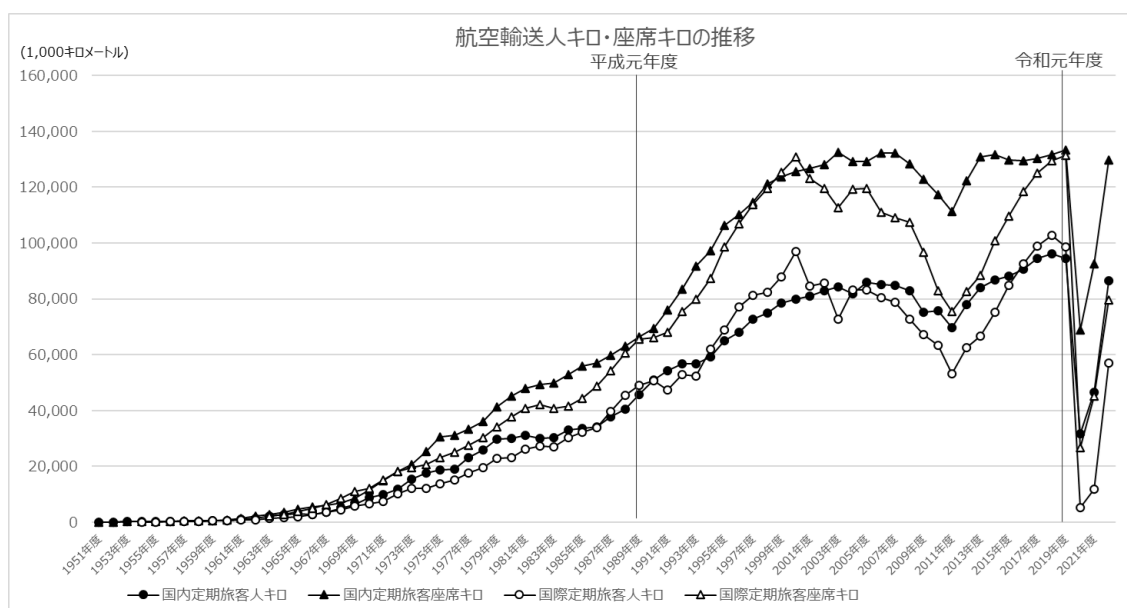


図 33 航空輸送人キロ・座席キロ

出典：国土交通省総合政策局「航空輸送統計年報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(3) 航空輸送運航距離

航空輸送運航距離の推移は、国内定期運航距離を見ると、2000年代に一時停滞したものの、1960年代から一貫して増加を続けた。2007年度(平成19年度)頃から航空旅客数と同様に停滞したが、2011年度(平成23年度)から2013年度(平成25年度)にかけては急増して増加傾向を回復している。

国際定期運航距離を見ると、1999年度(平成11年度)まで増加した後に停滞したが、やはり2011年度(平成23年度)以降は急増して増加傾向を回復している。

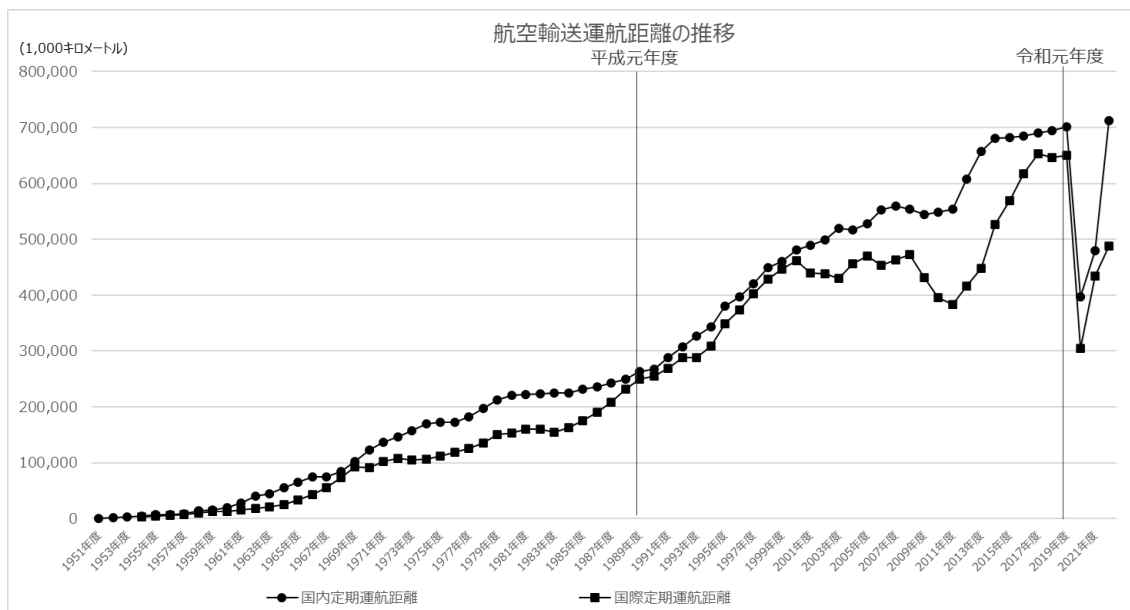


図 34 航空輸送運航距離

出所)国土交通省総合政策局「航空輸送統計年報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(4) 航空輸送運航時間

航空輸送運航時間の推移は、国内定期運航時間、国際定期運航時間とも、平成期には、2007 年度（平成 19 年度）頃から 2011 年度（平成 23 年度）頃を除き、ほぼ一貫して増加傾向を示している。

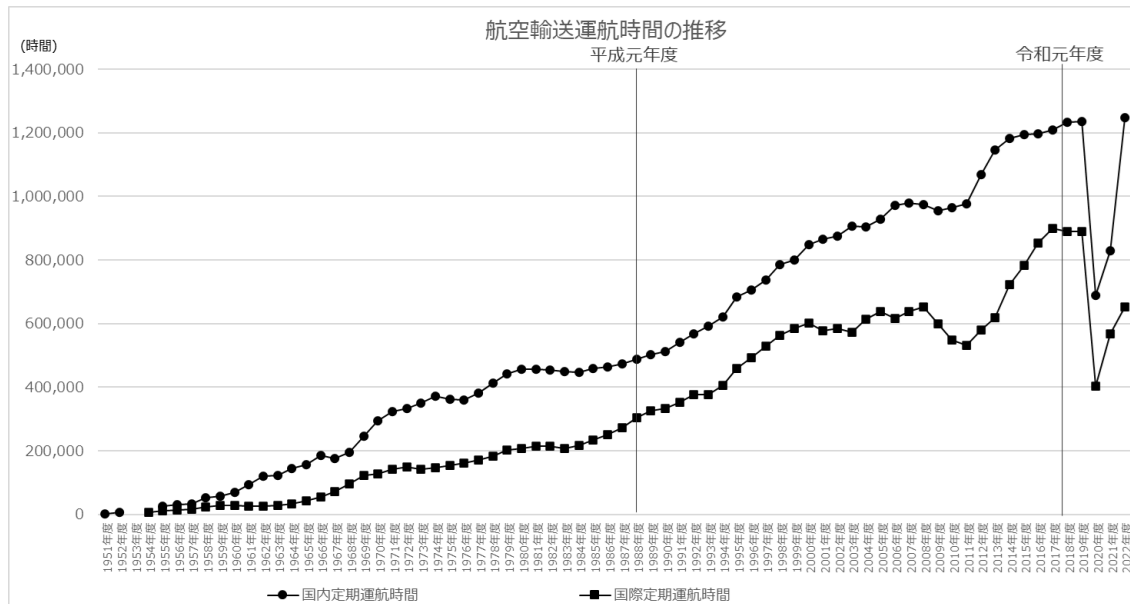


図 35 航空輸送運航時間

出所)国土交通省総合政策局「航空輸送統計年報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

3.6.2 航空輸送量－貨物

(1) 航空輸送貨物重量

航空輸送貨物重量は、国際定期貨物重量を見ると、2000 年度(平成 12 年度)までは増加傾向が続き、それ以降も増減を繰り返しつつも増加傾向が継続している。

国内定期貨物重量を見ると、2000 年度(平成 12 年度)までは概ね増加傾向を示しているが、それ以降は多少の増減を繰り返しながら横ばい傾向となり、2020年度(令和 2 年度)には新型コロナウイルス感染症の影響で急減している。

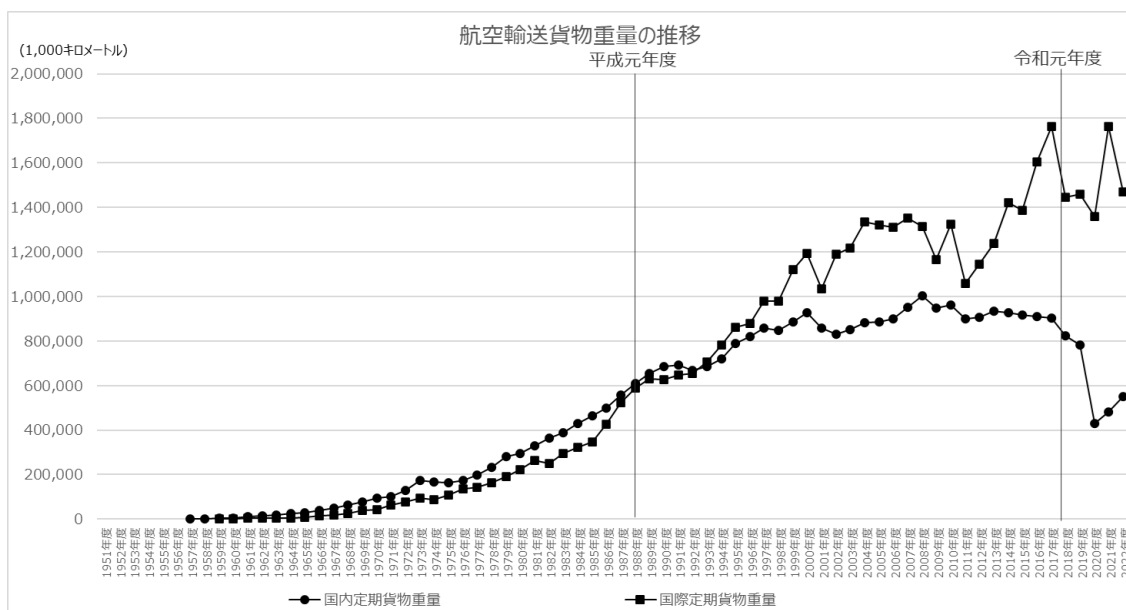


図 36 航空輸送貨物重量

出典：国土交通省総合政策局「航空輸送統計年報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(2) 航空輸送貨物トンキロ

国内定期貨物トンキロは、平成期には微増から横ばいの状況が続いたが、2020 年度(令和 2 年度)にはやや減少している。

国際定期貨物トンキロは、1999 年度(平成11年度)までは概ね増加し続け、2007 年度(平成 19 年度)頃から航空旅客数と同様に一時的に大きく減少するも、その後は再び増加傾向となっている。

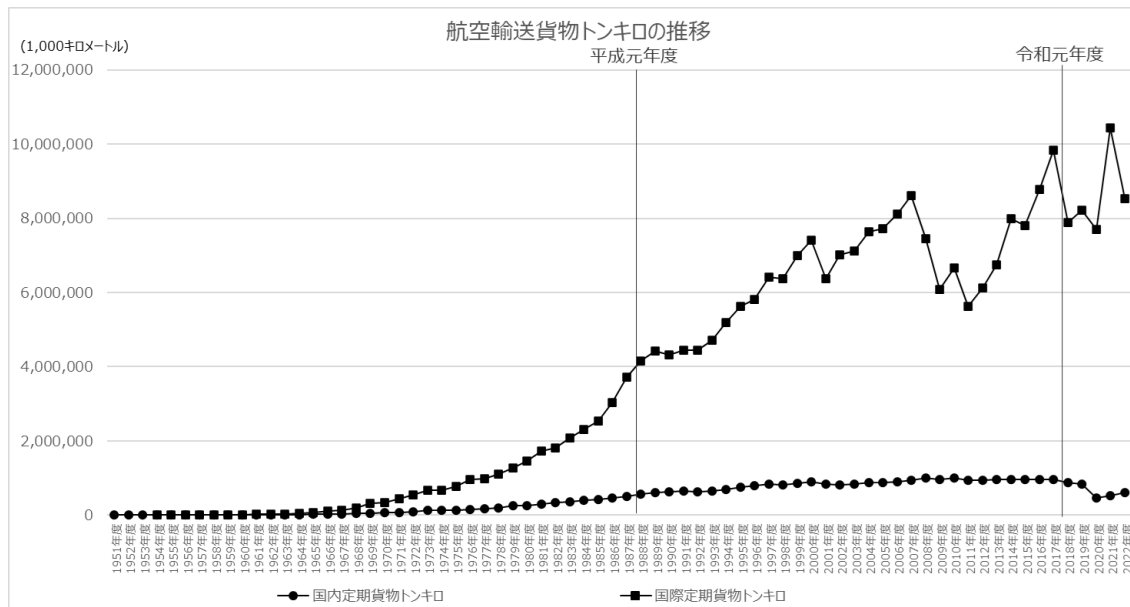


図 37 航空輸送貨物トンキロ

出典：国土交通省総合政策局「航空輸送統計年報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

3.7 倉庫業

3.7.1 営業倉庫の利用状況

(1) 営業倉庫所管面積

営業倉庫の利用状況(所管面積)は、普通倉庫の1～3類の所管面積を見ると、2000 年度(平成 12 年度)頃までは緩やかに増加した後に横ばいとなったが、2010 年代後半以降は大きく増加している。普通倉庫の危険品・建屋および野積の所管面積については、ほぼ横ばいの状況である。

水面倉庫の所管面積を見ると、1976 年度(昭和 51 年度)頃までは緩やかに増加し、その後は横ばいから微減傾向となり、2000 年度(平成 12 年度)頃からは大きく減少している。



図 38 営業倉庫の利用状況(面積)

出典：国土交通省「倉庫統計季報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(2) 営業倉庫所管容積

営業倉庫の利用状況(所管容積)は、普通倉庫の危険品・タンクを見ると、石油備蓄法による国家石油備蓄の危険品倉庫(タンク)の倉庫業の許可などにより、1997 年度(平成 9 年度)までは右肩上がりに増加し、その後 2003 年度(平成 15 年度)まで横ばいが続いた。(2004 年度の大幅な減少については、下記グラフの注釈参照)

普通倉庫の貯蔵そうは、概ね横ばいの状況が続いている。

冷蔵倉庫を見ると、1998 年度(平成 10 年度)頃までは増加傾向が続いた後横ばいとなり、2010 年代以降は再び増加傾向にある。



図 39 営業倉庫の利用状況(容積)

出典:国土交通省「倉庫統計季報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(注)危険品(タンク)については、2004 年度、前年度比で大幅に減少している。その理由は 1985 年度前後に石油備蓄法による国家石油備蓄の危険品倉庫(タンク)の倉庫業の許可により、大きな伸びを示し以後もほぼ増加傾向にあったが、2003 年度に石油公団法等の廃止により、国家石油備蓄会社が倉庫事業者で無くなったため。

(3) 営業倉庫入庫高・保管残高

営業倉庫の利用状況(入庫高・保管残高)は、普通倉庫の月平均入庫高を見ると、1990 年度(平成 2 年度)までは多少の増減を繰り返しながら増加したが、その後はほぼ横ばいとなった。

普通倉庫の月平均保管残高を見ると、特に 1983 年度(昭和 58 年度)頃から 1996 年度(平成 8 年度)にかけて急増した。

他の項目はほぼ横ばい・微増の状況である。



図 40 営業倉庫の利用状況(入庫高・保管残高)

出典：国土交通省「倉庫統計季報」、総務省統計局「日本統計年鑑」

(注)普通倉庫の月末平均保管残高は、2004 年度、前年度比で大幅に減少している。その理由は 1985 年度前後に石油備蓄法による国家石油備蓄の危険品倉庫(タンク)の倉庫業の許可により、大きな伸びを示し以後もほぼ増加傾向にあったが、2003 年度に石油公団法等の廃止により、国家石油備蓄会社が倉庫事業者で無くなったため。