

【研究ノート】

新型コロナウイルス感染拡大による  
移動環境の変動とクルマ社会

笠原正嗣

Changes in the Mobile Environment Due to  
the Spread of Novel Coronavirus (COVID-19) Infection  
and the Modern Car Society

Masashi KASAHARA

皇學館大学現代日本社会学部

日本学論叢 第11号

令和3年3月

## 新型コロナウイルス感染拡大による 移動環境の変動とクルマ社会

笠原正嗣

---

### 抄録 ●

新型コロナウイルス感染拡大による移動自粛や「新しい生活様式」の推進方針により公共交通の利用者が大きく減少した。厳しい経営状況から公共交通事業継続への懸念も高まり、中小事業者を中心に公的支援について検討すべきである。その一方で、個人交通として自家用車（クルマ）の利用意欲が高まっている。高齢ドライバー対策や交通空白地への支援策を含めて、コロナ禍での地域交通政策課題について考える。

---

Key words：新型コロナウイルス 公共交通の危機 クルマ利用増大  
高齢ドライバー 移動保障

---

### はじめに

新型コロナウイルスは、2019年12月以降に中国の湖北省武漢で発生した原因不明の肺炎患者から検出された新種のウイルスで、2020年1月14日にWHOにより存在が正式確認され、その翌日15日には武漢への渡航歴のある患者が国内第1例として確認された。それ以来、現在まで多くの感染者を生み出し、世界の社会経済に多大な悪影響を及ぼしている<sup>1)</sup>。日本社会に甚大な影響を及ぼしている新型コロナウイルスの感染拡大による人々の生活移動環境変化について述べていきたい。

2020年度に入って間もない4月7日に、政府は新型コロナウイルス対策特措法に基づく緊急事態宣言を行った。「人と人の接触機会を最低7割、極力8割

削減」を目指して、当初は東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、兵庫、福岡の7都府県であったが、最終的には対象地域を全国に拡大した<sup>2)</sup>。結局、全国解除されたのは5月25日で、約1ヶ月半にわたり人々は自粛生活を余儀なくされた。その間「新しい生活様式<sup>3)</sup>」が人々の間に浸透することになり、特に移動や飲食を伴う観光産業は大きな打撃を受けたのである。

交通関連事業も大きな影響を受け、2019年までインバウンドの増加<sup>4)</sup>により活況を呈していた航空産業は特に海外路線が惨憺たる状況で、経営体力の乏しいLCCは事業縮小や会社清算にまで追い込まれた。同様に鉄道やバス事業も旅客減少により非常に厳しい状況下に現在でも置かれている。その一方で、プライベート空間の移動環境を提供できるクルマ（自家用車）が見直される傾向にある。本稿では、日常生活における移動環境への意識の変化について、コロナ禍において実施されたいくつかの調査結果を参考に、今後の移動環境のあり方について私見を述べてみたい。

## I コロナ禍による公共交通事業の苦境

コロナウイルス感染拡大防止の観点から人との接触回避が求められ、対面による活動の自粛等により、多人数での同時移動を基本とする公共交通が敬遠される潮流が生まれた。乗客減少が顕著となり地域公共交通を運営する各企業は大変な苦境に立たされている。リモートワークや大学を中心にオンライン授業導入が進み、利益の大きな比重を占めた通勤・通学定期利用客が激減したことで、厳しい経営状況に置かれている。とりわけ、経営基盤が脆弱な地方都市の路線バス会社は、存続自体が危ぶまれる厳しい状況下にある。

緊急事態宣言が日本全土に発出された4月以降に、様々な情報メディアがコロナ禍時代における移動ニーズや移動環境の変化、ポストコロナ社会の移動に関する意識調査を実施したのであるが、何れも公共交通機関利用の減少が周知の事実となった。特に観光を中心とした海外渡航需要（インバウンド・アウトバウンドとも）は完全に消滅したと考えられ、国内旅行需要も緊急事態宣言以降の移動自粛で大きく減少した。

交通統計の一例として2020年の航空業界の状況を簡単に述べる。国内定期航

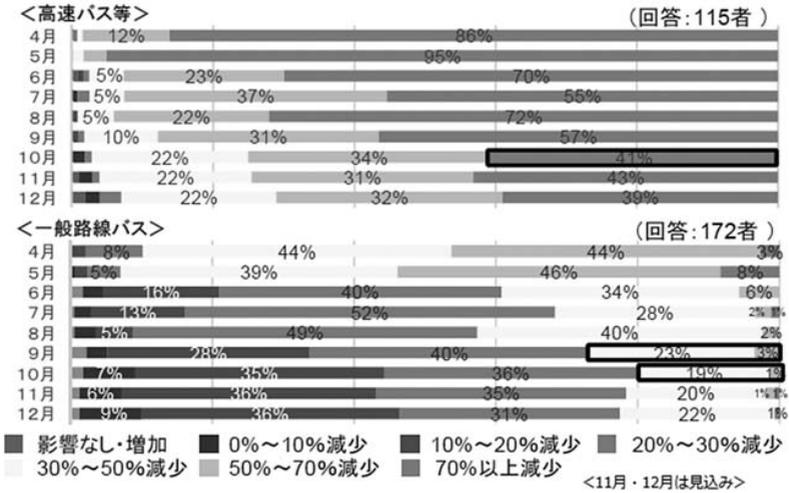
空10月分<緊急事態宣言後の5月実績>は、国内定期航空の旅客輸送量は4,549(600)千人で、人ベースで対前年同月比50.4(93.4)%減であった。一方、国際航空は、旅客輸送量は64(33)千人で、人ベース対前年同月比96.6(98.3)%減となり、全く需要が回復していない。次に鉄道旅客数を概観すると、総合計人数は2020年10月分実績全体<緊急事態宣言後の5月実績>で、16億7324(11億7716)万人で前年同月比78.6(48.6)%であった。詳細はJR旅客6億3501(4億5551)万人で前年同月比78.4(54.6)%、うち新幹線は、1992(655)万人で55.5(21.1)%であった。民鉄は、10億3823(7億2165)万人で前年同月比78.7(52.4)%となった<sup>5)</sup>。航空業界は業績回復にはほど遠い状況であり、鉄道も新幹線を除きようやく8割程度に利用者が回復した状況に留まり、以前の業績水準への回復は不透明な状況である。

ここで、国土交通省が2020年11月に公表した「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」(10月段階での現状報告)を活用して、コロナ禍によって顕在化した事業運営課題について明らかにする。輸送収入と人員とも前年比において大きく減少したことで、公共交通事業者が厳しい経営状況に置かれていることが分かる。同調査では事業規模別区分が無く経営規模にかかわらず1事業者扱いで、経営体力等の厳密な分析はできないが、交通関連企業が置かれた苦境を知るには十分である。以下では、地方都市の主たる移動手段である乗合バスを中心に考察を進めていく。

図表1の運送収入を見ると、感染者数抑制による経済活動再開での移動需要増大が見られた9月以降の収支改善傾向は明らかであった。「30%以上の収入減少した」事業者比率を比較した場合、5月の93%が8月には42%、10月には20%と需要がようやく回復したことが分かる。しかし冬季になり第3波に見舞われている最近では、再び悪化していると予想できる。鉄道と比べ中小企業が多い路線バス事業者は資金的な余裕が乏しく、支援制度を57%の事業者が活用しており、雇用調整助成金を75%の事業者が活用するなど、経営基盤の脆弱性から危機に直面している。

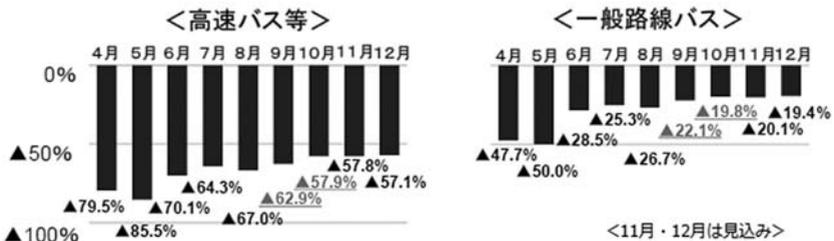
図表2から緊急事態宣言後の輸送人員を見ると、その減少傾向は県境を跨ぐ長距離移動が多い高速バスで特に目立つ。5月には前年同月比70%減少となっ

図表 1 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査  
運送収入について（乗合バス）〈前年同月比〉



出所) 国土交通省HP「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和2年10月31日時点まとめ）2020年，11月，<https://www.mlit.go.jp/common/001372801.pdf>

図表 2 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査  
輸送人員について（乗合バス）〈前年同月比〉



出所) 図表1に同じ。

だが、経済活動再開と「新しい生活様式」との両立を模索するの中で回復動向が続き、10月段階では57.9%減少と若干は持ち直したようにも見える。しかし運送収入が50%以上減少した高速バス事業者数は10月段階でも75%にのぼるなど、正に経営状況は「瀕死の状態」と言える。

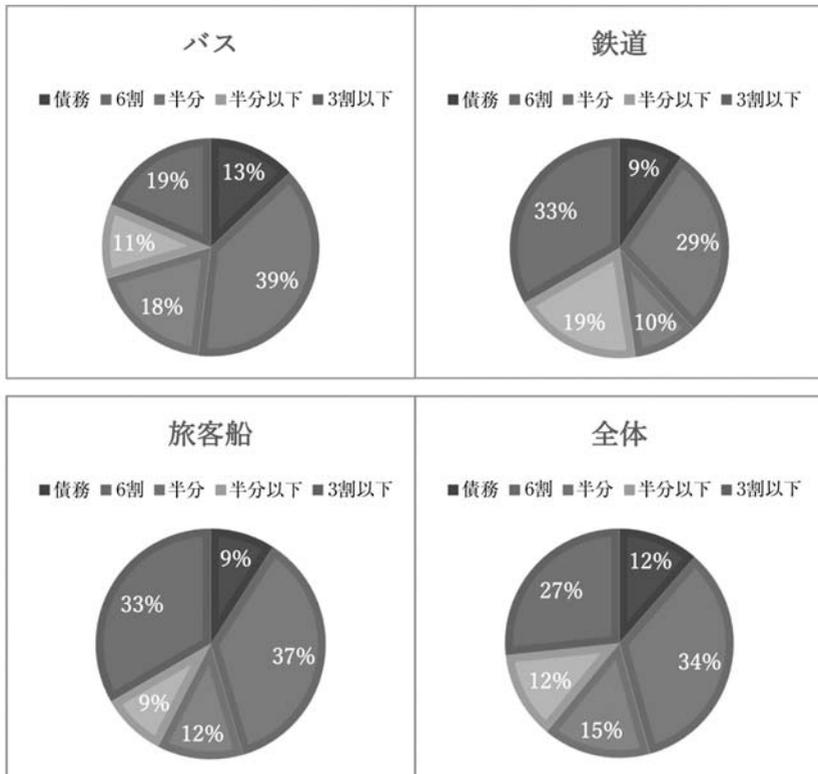
住民生活に直結する一般路線バスの状況を見ると、生活必需度が高速バスよりも高いことから、輸送人員減少幅は低く抑えられたようである。しかし別の見方をすると観光等における今後の追加需要の余地が少ないとの予測も成り立つ。5月の28.5%減を最大に、10月段階でも前年比19.8%減少と未だ需要回復には到っていない。感染拡大により移動自粛が実施されれば、再び経営面での大打撃を受けることは容易に予想できる。

会社によってはドル箱と言われた高速バスや観光地での路線運行によって利益を確保しながら、過疎地域等の路線維持への経営的余力を確保してきた側面もあるので、観光需要が伸び悩むことの影響は大きいと言える。平常時でさえ経営面で厳しい状況に立たされているバス事業者にとって、コロナ禍による輸送人員減少が事業継続断念のきっかけとならないことを切に願う次第である。

最後に、一般財団法人地域公共交通総合研究所による経営状況調査の結果（調査実施期間：2020年10月22日～同年11月16日）を見ると、輸送人員減少による売り上げ減少が既に経営面で大きな影響を及ぼしていることが分かる。2020年9月までに回答企業の11%が債務超過に転落しており、昨年度末時点での企業蓄え（剰余金）を半分以下に減らした企業が39%も存在する。今年度末（2021年3月）までには16%の企業が債務超過になり、半数の47%の企業で剰余金が半分以下の水準にまで低下する。そして、同調査の質問で、「もし補助・支援がない場合は12か月以内に、経営維持何らの支障があると思われる」という会社の比率は、バス55%、鉄道61%にのぼった。企業にとって債務超過は倒産の危機にあることを意味しており、地域住民の生活の足を確保する意味でも積極的な公的支援を強く望むものである。

以上のように地域公共交通においてコロナ禍がもたらす悪影響は甚大であり、公共交通網の維持に危機的状況をもたらしたのであった。自家用車等の私的な移動手段確保が困難な高齢者を中心とする社会的弱者のためにも、安心・安全な交通インフラを守っていくことが豊かな社会実現のためには必須で、観光業界や飲食業界への支援と同じく、移動保障の実現という観点から行政による効果的サポートを求めるものである。

図表3 交通事業者の経営状態の予想（2021年3月末）



	バス	鉄道	旅客船	全体
6割以上	21	6	12	36
半分くらい	10	2	4	16
半分以下	6	4	3	13
3割以下	10	7	11	28
債務超過	7	2	3	12
回答数	54	21	33	105

注) 実施対象は、日本バス協会会員名簿（207社）、鉄道事業者名簿（110社）、日本旅客船協会（対象109社）を元に各県の事業者から規模等を参考に、公営・三セクを除きサンプリング

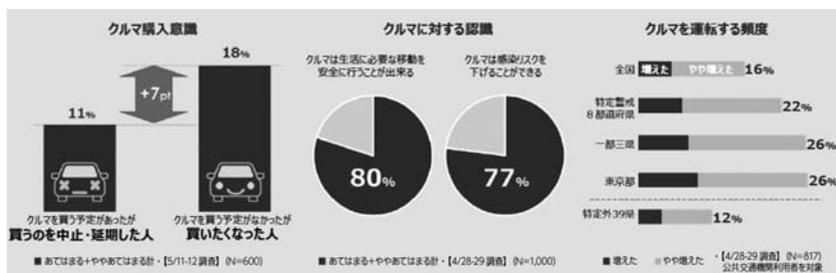
出所) 一般財団法人 地域公共交通総合研究所『公共交通経営実態調査報告書』（2020年11月25日）14頁より、一部改変作成。

## II クルマ利用への意識変化

前節で述べた公共交通の苦境に対して、クルマ（自家用車）への利用意欲が高まっている。コロナ禍前までは高齢ドライバー増加や環境意識の向上、そして所得水準の低下により自動車の購入・維持費用負担の問題でクルマ保有への意欲が都市部を中心に減退していた。特に若者においては公共交通網が発達している都市部への居住比率が高いことに加えて、「クルマ離れ」と言われるほどクルマへの無関心化が進み、免許取得率を含め所有の低下傾向は顕著であった。しかし、コロナ禍により状況は転換したと予想される。トヨタの子会社で調査専門会社のデルフィス（2021年1月1日よりトヨタ・コニック・プロへ）が2020年5月に行った調査結果によると、移動における個人ニーズの増進が示されるといふ興味深いものであった。その概要を以下に紹介する。

クルマに対する認識については、コロナ禍ということもあり「生活に必要な移動を安全に行うことができる」という回答が80%となり、「感染リスクを下げることができる」のが77%と、クルマが感染リスク防止の観点で安全な移動手段として認識されていることが予想される。そのことが、クルマの購入意向の変化にもあらわれ、クルマを購入する予定があったが、経済的見通しが不安

図表4 コロナ禍の影響によるクルマに対する意識・行動の変化



出所) (株)デルフィス・ニュースリリース (2020年5月19日)「コロナ禍における『移動』『クルマ』に関する意識調査」より改変作成。なお、2021年1月1日付けで、同社はトヨタ・コニック・プロ(株)へと移行した。

注) 調査は全国の18歳～69歳の男女（第一回：1,000名、第二回：600名）を対象に行われた。GW期間前半（4/28,29）とGW終了後（5/11,12）の2回に渡って実施。

なので「買うのを中止または延期した人」が11%存在した一方で、予定が無かったが「買いたくなった人」が18%となるなど、「with コロナ」の状況下では、「三密」を回避できる、ソーシャルディスタンスを保持した自由な移動空間としてクルマの価値が再注目される状況となったと考える。ただし、コロナ禍発生直後という混乱状況での意識であり、参考程度に考えた方が良いかも知れない。

また同調査は運転頻度についても尋ねていて、緊急事態宣言後は「運転の頻度が増えた」との回答は、全国と比べて「特定警戒8都道府県」の方が増加傾向が高い。特に、都心部（一都三県（埼玉・千葉・東京・神奈川県））は26%と、全体と比べて増加が顕著となっている。公共交通網が発達して世帯当たりの自動車保有台数が目立って少ない東京都も26%が運転頻度が増えたと回答していることに注目したい。最終的には全国に発出された緊急事態宣言ではあるが、特定警戒地域8都道府県と特定街地域との車利用頻度差に注目しておくべきであろう。「新しい生活様式」下におけるクルマ移動への再注目については考える必要があるだろう。

新型コロナウイルス感染拡大を契機に、リスク回避を考えて個人交通のクルマの所有意欲が高まったのである。その傾向を分析する調査結果を（自動車メーカーの関連企業ではあるが）参考として紹介したい。トヨタのサブスクリプション事業を行うKINTOが2020年6月と11月に実施した移動に関する意識調査にて、コロナ禍でクルマを保有したい（し続けたい）という人が、同年6月に実施した調査から5.5ポイント増加して、80.5%に達した。細かく見ると、「まったく保有したいと思わない」という人が18.2%から11.5%へと7.7ポイント減少したのが注目できる。クルマの非所有者へのアンケートでも、今後の購入に対する検討が30%を超えた事例も注目できる。総じて言えるのは移動の中心軸が、コロナ禍によって一時的かも知れないがクルマ側へとシフトしたと予想できる<sup>6)</sup>。

また近年、シェアエコノミーが拡がりを見せる中で、クルマ社会においても既存のレンタカーに加えて、カーシェアリングや共同所有ビジネスも登場してきた。モノを所有せず必要な時だけ借りて費用や手間を省くというシェアビジネスを利用するメリットである。ところが、感染リスクという側面でシェアの

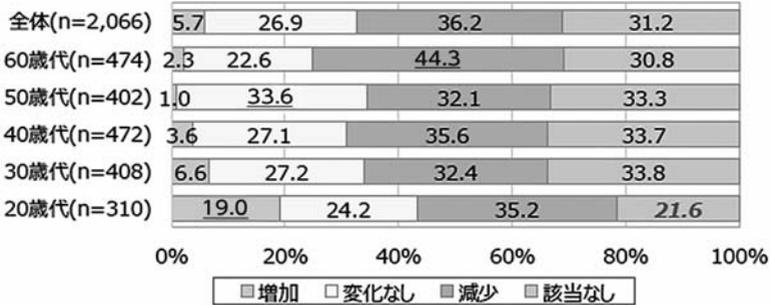
クルマ利用は敬遠されていることが同調査にて明らかになった<sup>7)</sup>。第1波と緊急事態宣言を経験した感染防止意識の高まりにより、パーソナルな空間を確保した移動手段としてクルマの保有意欲が増加したと考える。

### Ⅲ 今後の移動環境整備の展望 — 結びに代えて —

コロナ禍により公共交通からクルマへの移動環境の変動が確認できた。その年齢層を分析したニッセイ基礎研究所の調査が発表されているので以下にて紹介をしたい。まず、日常生活交通の代表である電車とバスでの移動について図表5より確認する。全体では利用度合いの「減少」の36.2%に対して「増加」は5.7%なので、「減少」が30.5ポイント上回った。年代別に見ると、「減少」は平均でも35.2%となり、特に60歳代の高齢者層（厳密な定義は65歳以上であるが）が44.3%と高い比率を示した。先にも述べたが、感染リスクを考え公共交通機関を避ける傾向は全年代にあらわれている。調査論文執筆者のニッセイ基礎研究所の坊美生子が指摘しているように、70歳代以上での細分化した分析が行われていないので確定はできないが、基礎疾患等による重症化リスクが上がるため一層バスを回避する傾向が強まった可能性があると言える<sup>8)</sup>。興味深い調査結果なので更なる分析の展開を期待したい。

一方、クルマ（自家用車）の利用状況については、予想通り増加が減少を上回った。少人数のプライベート移動手段として積極的に利用されていたのであろう。この調査結果で気になったのは、増加傾向に年代別の違いが顕著に見られなかった点である。坊の分析では、「通勤を含む移動、すなわち外出機会そのものが減少している可能性が大きい。」としている。しかし50歳代は他年齢層に比較して変化なしが最も多く、減少幅が少ないことは特徴的と言える。相対的にクルマ利用度が高まったと考える。また60歳以上の年齢層は職業生活から相当数がリタイヤしているので、通院や買い物、余暇に類する日常生活部分を意識的に制限していると予想できる。潜在的なクルマの利用意欲は他の年齢層よりも高かったのでは無いかと筆者は予想する。通院を控えることが長期化した場合、あるいは他者との交流を控える事が長期化すると、心身への影響が生じることがあるので、安全・安心な代替的移動手段としてクルマの活用も考

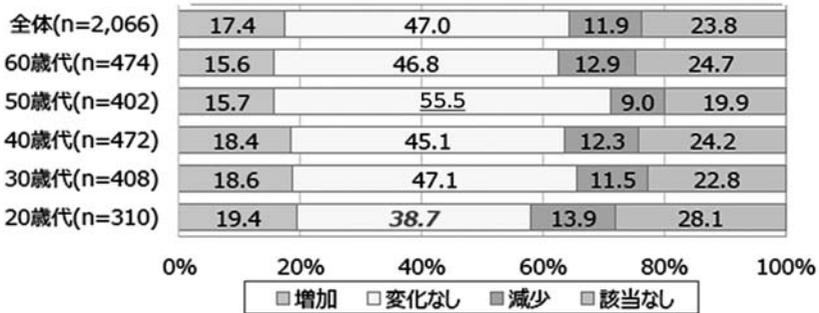
図表 5 新型コロナ感染症による利用状況の変化（電車やバス）



(脚注) 全体よりも5ポイント以上高い値を下線、5ポイント以上低い値を斜体で記載

出所) 坊美生子「年代別に見たコロナ禍の行動・意識の特徴～移動手段編～公共交通機関の回避傾向が強い60歳代、パーソナルな移動手段へのシフトも少なく～」『ニッセイ基礎研レター』ニッセイ基礎研究所、2020年12月7日号、2頁より一部改変。

図表 6 新型コロナ感染症による利用状況の変化（自家用車）



(脚注) 全体よりも5ポイント以上高い値を下線、5ポイント以上低い値を斜体で記載

出所) 図表5と同じ、5頁より一部改変。

えなければならないであろう。

強引な関連づけを承知した上で、筆者の過去の論考<sup>9)</sup>にて述べた運転寿命伸張への取り組みの必要性を改めて主張したい。超高齢化により近い将来運転できない(断念する)高齢ドライバーの増加は明らかである。その対応策として、地域公共交通網の維持・整備が必要不可欠となる。しかしながら、コロナ禍という未曾有の出来事によりバスを中心とした公共交通への資金や人材面、

そして感染予防という衛生管理面においての大きな課題が課せられることになった。福祉・公共交通空白地（旧過疎地）有償運送制度の活用や地域住民による助け合いといった共助の移動に対する社会資源集積も感染拡大への懸念から暫くは困難な状況である。

調査で明らかになったように高齢者を含めて移動に対する人々のニーズが、一時的であるかも知れないがクルマへとシフトすることになった。移動自粛による運転行動の減少もあり2020年の交通事故による死者数は、2,839人（前年比-376人、-11.7%）と過去最少を記録した<sup>10)</sup>。しかし、人々の地域間移動は社会的活力の源泉であり、ポストコロナを見据えたオンライン化への社会的シフトを考慮したとしても、生身の人間による直接的移動は必要不可欠なものであろう。乗合バスや鉄道、LRT等の公共交通による移動が都市部では主流になると筆者も予想するが、一方で交通空白地は今後も着実に増加していくと考えられる。コロナ禍により地方の中小交通事業者は経営持続に大きな課題を抱えることになった。社会・経済・文化活動の基本となる移動環境を提供する公共交通事業者への行政等からの支援を忘れないで欲しい。また、地域住民においても公共交通を守るためにも積極的に利用する意識を保持することが大切である。

同時にクルマでの移動ニーズが増えている現状を鑑みて、特に高齢ドライバーへの対応も改めて考えなければならない。コロナ関連報道一色であることや、感染リスクの高い高齢者層の移動自粛も関連してだろうか、高齢ドライバーが関係する事故報道は減少しているように思える。しかし、免許返納問題をはじめ高齢ドライバーを取り巻く支援環境が好転したわけでは決して無い。「サポカー補助金」制度が2020年度に創設され、高齢ドライバーが衝突回避の自動ブレーキ装着車を購入する際の資金援助制度が運用されている<sup>11)</sup>。また、日本初の自動運転装置（レベル3）装着車が2021年にホンダより発売されることが発表された<sup>12)</sup>。まずは最高級車レジェンドへの搭載となるが、いよいよ日本も自動運転時代への幕が切られたと筆者は注目している。今後は各社の搭載車種拡大による量産効果での低価格化を期待したい。

実際、クルマの衝突被害軽減ブレーキに関する国際基準の発効を受けて、

2020年1月に国内基準を策定して、2021年11月以降の国産新モデルの新車から段階的に衝突被害軽減ブレーキの装備を義務付けることになった<sup>13)</sup>。ここでの課題は、2020年の国内新車販売における販売比率が37.4%と約4割に達し地方都市の高齢者を中心とする足代わりとなっている、軽自動車への安全装備の普及がどこまで進むかである。年金暮らしが多く収入面から最新安全装備車への代替ができない高齢世帯への対応も考えなければならない。事故を未然に防ぐ効力のある自動ブレーキなどを装着した「サボカー」への限定免許も2022年度に創設予定であるが（ただし任意制を想定）、高齢ドライバーによるクルマの所有実態を考えなければ意味は無いと言える。コロナ禍による交通事業者の経営難による路線縮小・減便や廃止、さらには事業撤退により、交通空白地が今以上に拡大するのではないかと筆者は危惧をしている。公共交通網が脆弱な中小地方都市における高齢者等の社会的弱者に配慮した移動手段の確保という観点から、クルマ利用を含めた生活交通の総合的施策が重要と考える。

## 註

- 1) 2020年2月11日にWHOは、新型コロナウイルス感染症の正式名称を「COVID-19 (coronavirus disease 2019)」と定めた。
- 2) これまで宣言対象の7都府県に加え、北海道、茨城県、石川県、岐阜県、愛知県、京都府の6都府県を加えた合わせて13都道府県では特に重点的に感染拡大防止の取り組みを進めていく必要があるとして特定警戒都道府県と位置付けた。
- 3) 厚生労働省の定義では、「長期間にわたって感染拡大を防ぐために、飛沫感染や接触感染、さらには近距離での会話への対策を、これまで以上に日常生活に定着させ、持続させなければなりません。それを『新しい生活様式』と呼ぶ」としている。内容としては、第1点目として、「一人ひとりの基本的感染対策」として①身体的距離の確保、②マスクの着用、③手洗いの感染防止や、感染流行地域への移動自粛など「移動に関する感染対策」がある。2点目は「日常生活を営む上での基本的な生活様式」として①まめに手洗い・手指消毒②咳エチケットの徹底③こまめに換気③身体的距離の

確保④「3密」の回避（密集，密接，密閉）⑤毎朝の体温測定，健康チェック，風邪の症状がある場合はムリせず自宅で療養などがある．その他3点目には「日常生活の各場面別の生活様式」として公共交通機関利用や買い物，食事の際の留意事項があり，4点目には「働き方の新しいスタイル」として，テレワークや時差出勤の推奨がある．（厚生労働省HPの「新型コロナウイルスに関するQ & A」の間4新型コロナウイルス感染防止を日常生活に取り入れた「新しい生活様式」とは何ですか，より抜粋．）

- 4) 2019年の訪日外国人（インバウンド）は，3188万人，出国日本人数（アウトバウンド）も2008万人にのぼり過去最高となった．（日本政府観光局（JNTO）「年別 訪日外客数，出国日本人数の推移」より）
- 5) 国土交通省プレスリリース「航空統計速報」2020年7月31日付，2020年12月28日付，「鉄道統計速報」2020年7月29日付，2021年1月14日付より．バス等の自動車統計を示すべきであるが，2020年4月調査分から調査方法の変更により，統計精度を確認及び確保するための検証を実施中で2021年3月めどに公表する予定で，本稿では記載を断念した．
- 6) (株)KINTO「ニューノーマル時代の「移動」に関する意識調査（2020年まとめ）」2020年12月2日プレスリリースより，<https://about.kinto-jp.com/n/n728e21eed628>
- 7) 同上．
- 8) 坊美生子「年代別に見たコロナ禍の行動・意識の特徴～移動手段編～公共交通機関の回避傾向が強い60歳代，パーソナルな移動手段へのシフトも少なく」『ニッセイ基礎研レター』ニッセイ基礎研究所，2020年12月7日号，5・7頁．
- 9) 笠原正嗣「高齢者免許返納制度の社会的影響に関する一考察 - 『クルマの社会化』を見据えて - 』『日本学論叢』（皇學館大学現代日本社会学会）第10号，107-140頁，2020年．
- 10) 警察庁2021年1月4日報道発表より，<https://www.npa.go.jp/news/release/2021/20210104001jiko.html>
- 11) サポカー補助金は，経済産業省による自家用自動車を対象とした「安全運

転サポート車普及促進事業費補助金」及び国土交通省による事業用自動車を対象とした「安全運転サポート車普及促進に係る自動車事故対策費補助金」の総称である。安全運転サポート車の車両（新車・中古車）購入補助と後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置導入補助の2種類の補助制度で構成される。対象者は令和2年度中に満65歳以上の人であり、①衝突被害軽減ブレーキ（対歩行者）および②ペダル踏み間違い急発進抑制装置、③後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の購入等を支援する。

①②の搭載車搭載車は、普通自動車（新車）10万円、軽自動車7万円で、中古車4万円が補助される。①のみの場合は、普通自動車（新車）の場合6万円、軽自動車3万円、中古車2万円となる。③の場合は、障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進抑制装置で4万円、ペダル踏み間違い急発進抑制装置は2万円の購入補助が行われる。（一般社団法人次世代自動車振興センターHP「サポカー補助金とは」より、<http://www.cev-pc.or.jp/support-car/support-car.html>）

- 12) ホンダは2020年11月11日に、自動運転レベル3に求められる国土交通省の型式指定を取得したことを発表した。これにより高速道路渋滞時など一定の条件下で、システムがドライバーに代わって運転操作を行うことが可能となる。今回認可を取得した自動運行装置（ホンダの名称：Traffic Jam Pilot<トラフィック・ジャム・パイロット>）を搭載した「LEGEND（レジェンド）」を2020年度内の発売予定である。

なお、国土交通省は自動運転レベル3の市場化に向け、道路運送車両法の一部を改正し2020年4月1日より改正法（令和元年法律第14号）を施行した。同改正法では自動運転レベル3の実用化に必要な自動運行装置が、保安基準（昭和26年運輸省令67号）の対象装置として新たに加えられた。（ホンダHP・2020年11月11日付ニュースリリース「自動運転レベル3型式指定を国土交通省から取得」[https://www.honda.co.jp/news/2020/4201111.html?\\_ga=2.217083542.1447921088.1612615795-1075162470.1612525248](https://www.honda.co.jp/news/2020/4201111.html?_ga=2.217083542.1447921088.1612615795-1075162470.1612525248)）

- 13) 輸入車は2024年6月以降の新型車、継続生産モデルは国産車が2025年12月、輸入車が2026年6月にそれぞれ装備を義務付けられる。

【Research Notes】

## Changes in the Mobile Environment Due to the Spread of Novel Coronavirus (COVID-19) Infection and the Modern Car Society

Masashi KASAHARA

### *Abstract*

The number of public transport users has decreased due to the policy of refraining from moving to deal with the spread of the novel coronavirus (COVID-19) infection. Concerns about the continuation of the transportation business have also increased, and I think that public additional support should be provided. On the other hand, the willingness to use private cars for personal transportation is increasing. In this paper, I consider the issues of regional transportation policy in the corona wreck, including elderly drivers and rural traffic vacant area.

---

**Key Words** : novel coronavirus (COVID-19)

crisis situation of public transportation

growing needs for private car      elderly drivers

guarantee of movement

