

Ⅲ-2 運輸業

1 輸送量と交通事業の動向

全ての交通機関で大幅な減少

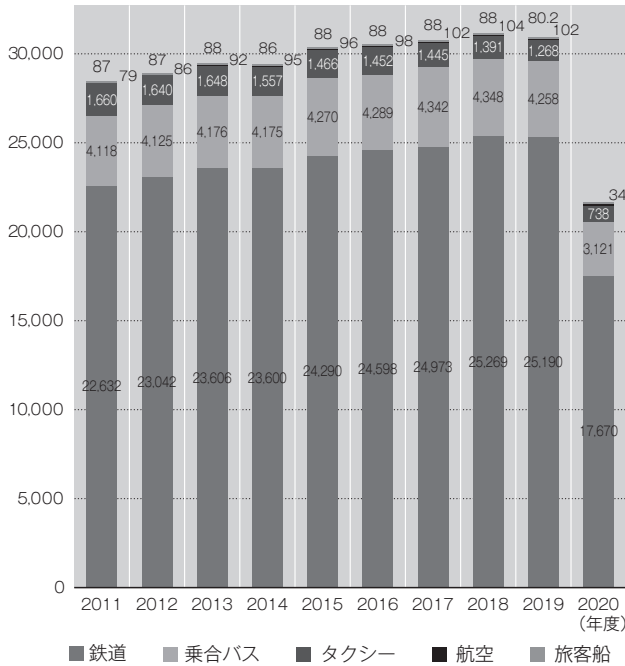
(1) 国内旅客輸送の動向

2020年度の国内の旅客輸送量(人ベース。2020年度は旅客船を除く)は、新型コロナウイルス感染症の影響で緩やかな増加傾向から減少に転じた2019年度からさらに約30%減少し、21,563百万人となった(図Ⅲ-2-1-1)。

各交通機関別に見ると、鉄道、乗合バスは約30%、タクシーは約42%、航空は約67%と、それぞれ対前年度から大幅な減少となった。

図Ⅲ-2-1-1 国内旅客輸送量(人ベース)の推移

(単位:百万人)

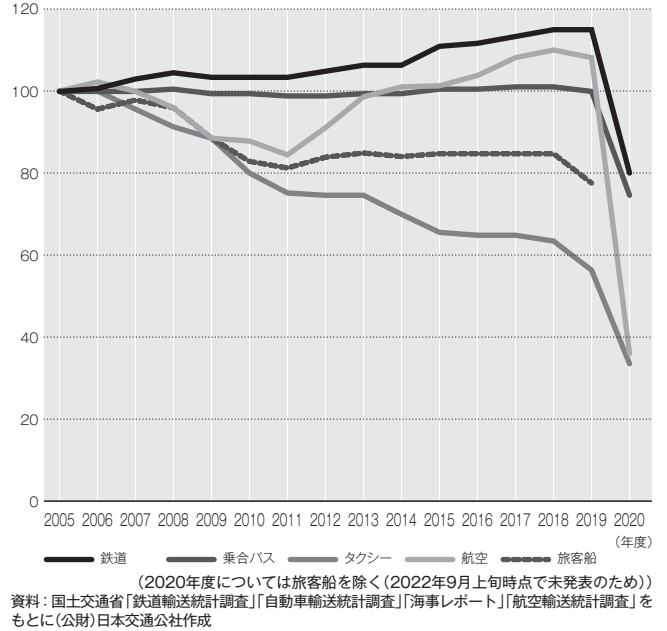


(2020年度については旅客船を除く(2022年9月上旬時点で未発表のため))
資料:国土交通省「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「海事レポート」「航空輸送統計調査」をもとに(公財)日本交通公社作成

旅客輸送量(人ベース)について、2005年度を100とした場合の推移を見ると(図Ⅲ-2-1-2)、鉄道、乗合バス、タクシーに比べ、航空は急激な減少となった。

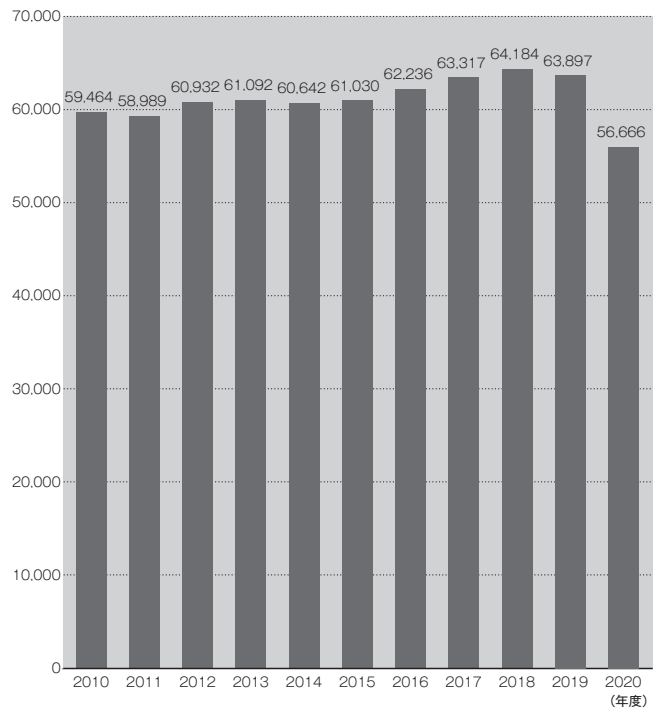
自家用車による旅客輸送量は、2020年度は対前年度10%以上の減少となり、2年連続の減少となった(図Ⅲ-2-1-3)。

図Ⅲ-2-1-2 国内旅客輸送量(人ベース)の推移(2005年度を100とした場合の動き)



図Ⅲ-2-1-3 自家用車による国内旅客輸送量(人ベース)の推移

(単位:百万人)



2 鉄道交通

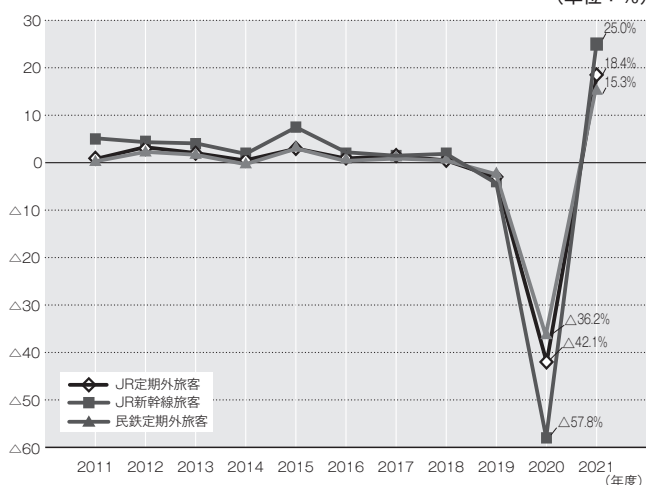
2021年度の鉄道旅客数は
JR線、民鉄(定期外)ともに大幅に回復

(1) 利用の動向

●年間旅客数(JR定期外、新幹線、民鉄定期外)

2021年度の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が24億8,530万人(前年度比18.4%増)、JR新幹線旅客(定期・定期外合計)が1億9,536万人(同25.0%増)、JR以外の民鉄の定期外旅客は49億8,194万人(同15.3%増)と、コロナ禍前の2018年度の数値には及ばないものの、大幅な回復となった(図Ⅲ-2-2-1)。

図Ⅲ-2-2-1 鉄道旅客数の推移(前年度比) (単位: %)



資料:国土交通省「鉄道輸送統計調査」をもとに(公財)日本交通公社作成

2021年度の数値が未公表のため、2020年度までのJR新幹線の旅客数を路線別に見ると(表Ⅲ-2-2-1)、全ての路線で大幅に前年度を下回り、特に北海道新幹線は最も減少幅が大きく対前年度マイナス64.7%、次に東海道新幹線で対前年度マイナス61.0%となった。他の新幹線路線についてもほぼ50%を超える減少となった。

表Ⅲ-2-2-1 JR新幹線旅客数の推移(路線別、2020年度まで)

(単位: 千人)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2019年度/ 2020年度
北海道線	2,113	1,667	1,601	1,504	531	△64.7%
東北線	91,088	92,116	93,489	89,435	37,860	△57.7%
上越線	43,058	43,633	44,452	42,138	17,996	△57.3%
東海道線	167,724	169,974	174,171	168,033	65,591	△61.0%
北陸線	30,745	30,892	31,670	29,426	12,080	△58.9%
山陽線	72,534	74,449	76,007	72,379	32,059	△55.7%
九州線	13,271	14,168	14,488	13,994	7,072	△49.5%

資料:国土交通省「鉄道輸送統計調査」をもとに(公財)日本交通公社作成

(2) 鉄道路線の動向

●JR・私鉄各社の赤字の大幅縮小

JR各社は、2021年度には大幅に赤字が縮小された。特にJR九州では黒字回復を果たした。赤字縮小の要因は、鉄道旅客数の一定の回復や鉄道運賃の一部値上げの他、不動産の賃貸・販売、ホテル事業、流通・外食等の運輸サービス以外の事業収入も影響している。

2021年4月1日「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」が施行された。これは従来から厳しい経営環境にあったJR北海道、JR四国、JR貨物に対して2030年までの時限的措置として、経営自立に向けた取組支援を継続するものとなっている。

大手私鉄16社も2021年度は7社が赤字となったものの、2020年度に比べ大幅に赤字が縮小されている。

表Ⅲ-2-2-2 JR各社の純利益推移(単体決算)

(単位: 億円)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2020年度 -2021年度
JR北海道	△126	109	△213	△7	△372	△9	363
JR東日本	2,433	2,470	2,511	1,590	△5,066	△991	4,075
JR東海	3,818	3,844	4,140	3,788	△2,023	△682	1,341
JR西日本	708	807	806	735	△2,173	△1,216	957
JR四国	12	△6	△2	5	△65	△47	18
JR九州	376	416	442	286	△111	89	200
JR貨物	120	72	△9	39	0	△27	△27

資料:「数字でみる鉄道」、各社決算資料(単体決算)をもとに(公財)日本交通公社作成

表Ⅲ-2-2-3 民鉄大手16社の純利益推移(単体決算)

(単位: 億円)

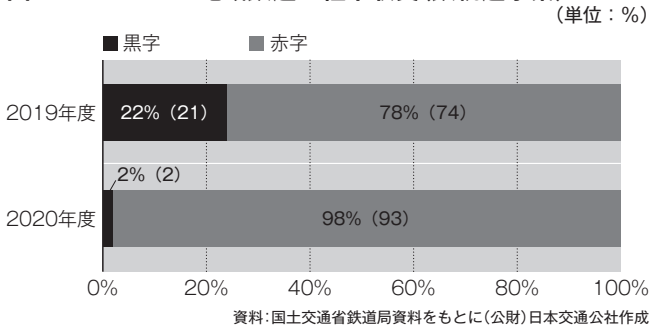
	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2020年度 -2021年度
東武	288	231	309	271	△216	160	376
西武	219	246	231	42	11	350	339
京成	138	152	179	148	△20	△15	5
京王	103	133	197	139	△21	△44	△23
小田急	225	258	260	213	△197	136	333
東急	513	430	383	279	△93	△27	66
京急	181	95	164	113	△202	140	342
東京メトロ	599	572	582	491	△516	△150	366
相鉄	47	46	48	37	△23	△13	10
名鉄	137	186	215	182	△131	47	178
近鉄	80	96	158	126	△159	△4	155
南海	98	81	136	136	△17	△2	15
京阪	51	46	54	53	△38	7	45
阪急	353	315	388	279	26	127	101
阪神	138	127	143	94	14	22	8
西鉄	95	106	24	86	△76	43	119
大手16社合計	3,265	3,120	3,471	2,689	△1,658	777	2,435

資料:日本民営鉄道協会「大手民鉄16社 2022年3月期 決算概況および鉄軌道事業旅客輸送実績」をもとに(公財)日本交通公社作成

●赤字が続く地域鉄道

国土交通省によると、地域鉄道事業95社（新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線の運営主体のうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせた事業者）のうち、2019年度は21社が鉄軌道事業の経常収支が黒字であったものの、2020年度は2社のみとなり、新型コロナウイルスによって大きな影響を受けた（図Ⅲ-2-2-2）。

図Ⅲ-2-2-2 地域鉄道の経常収支（鉄軌道事業）



●路線の廃止

2021年4月、JR北海道日高本線の鶴川駅～様似駅区間(116.0km)が廃止となった。同線は2015年1月の暴風雪による高波被害によって営業休止が続いていた。

●自然災害からの復旧・再開

2020年7月豪雨により運休していたくま川鉄道の(人吉温泉駅～湯前駅区間(24.8km))は2021年11月28日に再開となった。

2022年3月16日の福島県沖の地震では東北新幹線が脱線する被害となったが、4月15日に全線の運行が再開された。

(3) 鉄道事業者等による取組

●サイクルトレインの取組

自転車を分解せずに電車車両にそのまま乗車できるサイクルトレインの取組は、期間限定の実証実験から本実施に推移する動きが出ている。西武多摩川線では武蔵境駅から是政駅の全線において、2021年7月1日～9月30日の実証実験を経て、10月1日から本格運行を、JR西日本紀勢本線では、9月1日～11月30日の実証実験を経て、12月1日から通年実施を開始した。

●CO₂削減に向けた取組

鉄道各社において、二酸化炭素(CO₂)排出量削減に向けた取組が進められている。南海電気鉄道は2021年6月1日から高野山ケーブルカーの再生可能エネルギー100%での運行を開始。京浜急行電鉄は8月から空港線(京急蒲田駅から羽田空港第1・第2ターミナル駅)において、再生可能エネルギーによる電力での運行を開始した。また、JR東日本は山手線における省エネ運転の試行により、二酸化炭素排出を10%削減の見込みと発表した。さらに、東武鉄道は省エネ車両への置換え、SL車両等の運行にはカーボン・オフセット対応等により、2030年度に二酸化炭素排出量を2013年度比で約5割削減できる見込みになったことを発表。東京急行電鉄は2022年4月1日から全路線を再生可能エネルギー由来100%の電力(再エネ電力)による運行に切り替えると発表した。

●鉄道事業者のMaaS、シェアリングサービスの取組

富士急行はパナソニック、ナビタイムジャパンとの連携で、2021年11月1日～12月31日に、富士五湖周辺エリアでの顔認証システムを組み合わせた「手ぶら観光サービス」の実証実験を実施した。顔認証技術を利用した「富士五湖 顔認証デジタルパス」を利用することで、鉄道や周遊バスなど公共交通機関、観光施設の入場・決済をシームレスに利用できる。

シェアリングサービスについても、京浜急行電鉄は2021年9月以降、三浦海岸エリアと三崎港エリアで電動キックボードのレンタルを開始した。Osaka Metro Groupは2021年12月6日から15日まで、WHILLと共同で、近距離モビリティ(次世代型電動自転車)のシェアリングサービス実証実験を実施した。

●駅舎等の開発・再整備

小田急電鉄は海老名駅隣接地にロマンスカーミュージアムを開業(2021年4月19日)。えちごトキめき鉄道は直江津運転センター扇形庫内に「直江津D51(デゴイチ)レールパーク」を開業(2021年4月29日)し、岳南電車は岳南富士岡駅に「がくてつ機関車ひろば」を開業(2021年8月21日)した。

JR東日本は2021年12月3日に、株式会社さとゆめとの共同出資会社「沿線まるごと株式会社」を設立。JR青梅線沿線の無人駅を起点とした古民家ホテル等の地域創生事業を推進している。

●その他の新事業

JR西日本はヤマト運輸、高梁市、晴れの国岡山農業協同組合、ジェイアールサービスネット岡山と協働し、伯備線を活用した貨客混載で高鮮度・高品質な農産品の定期輸送と駅ナカ店舗内スペースでの販売サービス「産直便マルシェ」を2021年7月29日から開始した。

銚子電鉄は銚子電力と協働し、電鉄会社自らが電気を販売する仕組み「チョウシeデンキ 銚子電鉄プラン」を開発し、電気販売事業を開始した。

3 航空交通

2021年度は国内線、国際線ともに回復傾向

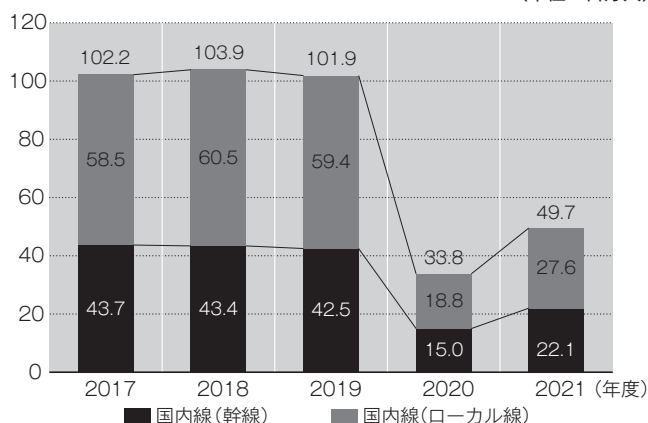
(1) 利用の動向

●国内航空旅客数の動向

2021年度の国内線の利用者数は、幹線では47.3%増の2,206万人、ローカル線では前年度比46.9%増の2,764万人と、新型コロナウイルス感染症流行前の50%程度に回復した(図Ⅲ-2-3-1)。

図Ⅲ-2-3-1 国内航空旅客輸送量(利用者数)の推移

(単位:百万人)

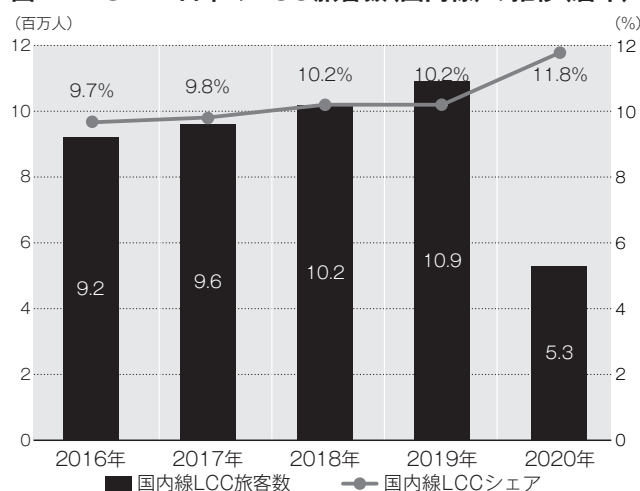


(注) 幹線:新千歳、羽田、成田、伊丹、関西、福岡、那覇の各空港を相互に結ぶ路線
ローカル線:上記以外の路線

資料:国土交通省「航空輸送統計年報」をもとに(公財)日本交通公社作成

日本のローコストキャリア(LCC)の旅客数(国内線)の推移を見ると(図Ⅲ-2-3-2)、2020年は新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少しているものの、シェアは増加傾向で推移し、2020年には11.8%となっている。

図Ⅲ-2-3-2 日本のLCC旅客数(国内線)の推移(暦年)



(注) 日本のLCCとはPeach Aviation(株)、ジェットスター・ジャパン(株)、春秋航空日本(株)、(株)ZIPAIR Tokyoを指す(2021年冬季ダイヤ当初計画時点)
資料:国土交通省「交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

2021年度の乗降客数(国内線)上位15空港における利用者数を見ると(表Ⅲ-2-3-1)、新型コロナウイルス感染拡大の影響で大幅に落ち込んだ2020年度から一定の回復となり、全体では41.6%の増加となった。

表Ⅲ-2-3-1 空港別乗降客数(国内線)の推移(上位15空港)

(単位:百万人)

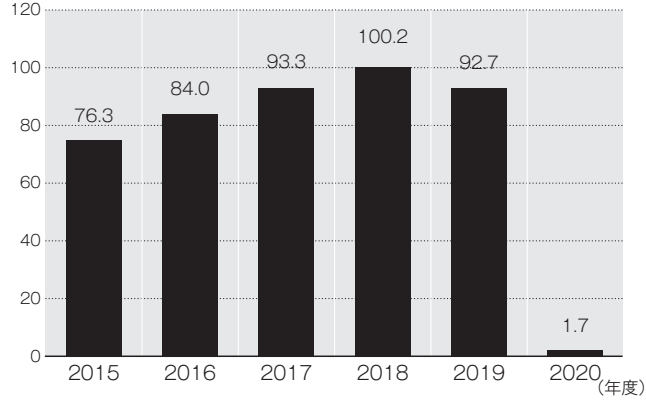
順位	空港	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2021年度/ 2020年度
1	羽田(東京国際)	64.6	66.8	67.9	65.4	20.6	28.9	140.3%
2	福岡	17.1	17.6	17.9	17.6	6.5	9.4	145.4%
3	新千歳	18.8	19.6	19.8	19.5	6.4	9.2	143.8%
4	那覇	17.0	17.5	17.6	17.5	6.6	8.0	121.2%
5	伊丹(大阪国際)	15.1	15.7	16.3	15.8	5.8	7.5	129.3%
6	成田国際	7.2	7.5	7.3	7.5	2.0	4.1	208.5%
7	関西国際	6.6	6.9	6.5	6.7	2.1	3.4	163.1%
8	中部国際	5.7	6.0	6.3	6.4	2.0	2.8	140.0%
9	鹿児島	5.2	5.4	5.7	5.4	1.8	2.7	150.0%
10	神戸	2.8	3.1	3.2	3.3	1.2	1.8	150.0%
11	仙台	2.9	3.2	3.3	3.3	1.2	1.7	141.7%
12	新石垣(南ぬ島石垣)	2.4	2.4	2.5	2.5	1.2	1.4	116.7%
13	宮崎	3.0	3.1	3.2	3.2	0.9	1.4	155.6%
14	熊本	2.9	3.2	3.3	3.2	0.8	1.4	175.0%
15	長崎	3.0	3.1	3.2	3.1	0.9	1.3	144.4%
—	上記以外	36.6	38.3	39.7	39.1	12.2	17.2	141.0%
	合計	210.9	219.4	223.7	219.5	72.2	102.2	141.6%

資料:国土交通省「空港管理状況調査」をもとに(公財)日本交通公社作成

●国際航空旅客輸送量の動向

日本を発着する国際航空旅客数(本邦航空運送事業者と外国航空運送事業者の国際線旅客数の合計)は増加を続けてきたが、2019年度は新型コロナウイルス感染症の影響により8年ぶりの減少となり、2020年度はさらに大幅な減少となった(図Ⅲ-2-3-3)。

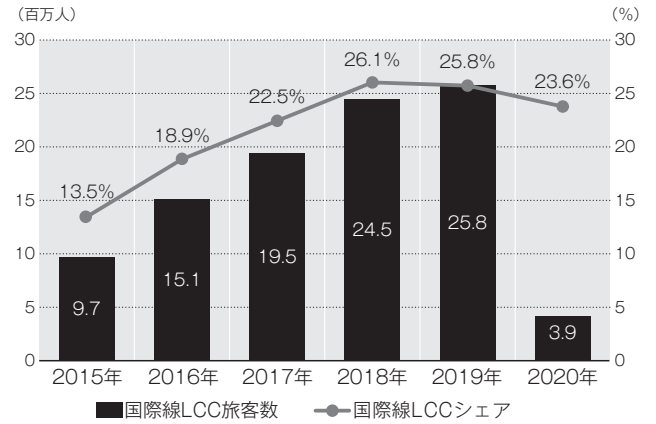
図Ⅲ-2-3-3 日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移
(単位:百万人)



資料:国土交通省「交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

2020年の日本のLCC旅客数(国際線)の推移を見ると(図Ⅲ-2-3-4)、LCC旅客数は大幅に減少し、シェアも2.2ポイント減少した。

図Ⅲ-2-3-4 日本のLCC旅客数(国際線)の推移(暦年)



資料:国土交通省「交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

2021年度の空港別国際線乗降客数(乗客+降客+通過客)の上位7空港における利用者数を見ると(表Ⅲ-2-3-2)、成田、羽田、関西国際、中部国際では2020年度から一定の回復が見られるものの、それ以外の空港は引き続き厳しい状況が続いている。

表Ⅲ-2-3-2 空港別乗降客数(国際線)の推移(年度、上位7空港)

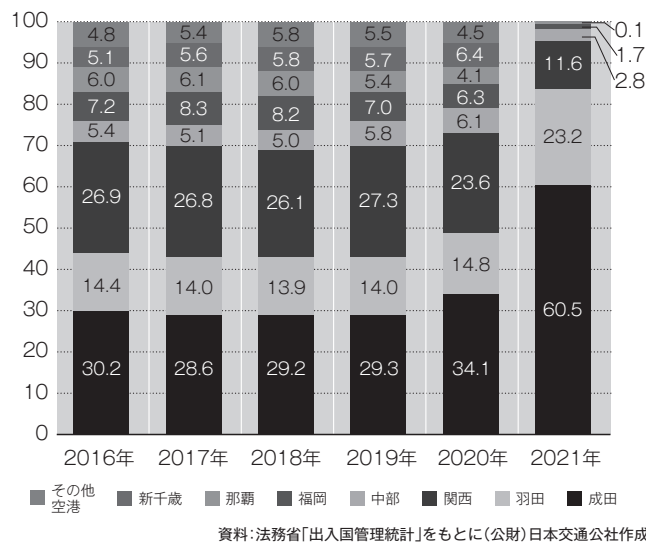
(単位:百万人)

順位	空港	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2021年度/2020年度
1	成田国際	30.0	31.5	33.9	32.1	1.0	1.7	172.3%
2	羽田(東京国際)	15.6	17.1	18.2	16.8	0.4	0.8	200.2%
3	関西国際	19.0	21.8	22.8	22.0	0.2	0.3	131.5%
4	中部国際	5.2	5.5	6.1	6.2	0.02	0.1	283.8%
5	福岡	5.2	6.3	6.9	5.5	0.02	0.03	155.8%
6	那覇	3.1	3.6	3.9	3.1	0.00	0.00	—
7	鹿児島	2.7	3.5	3.9	3.3	0.00	0.00	—
—	上記以外	3.0	3.9	4.5	3.7	0.00	0.00	—
	合計	83.9	93.3	100.2	92.7	1.7	2.9	175.5%

(注)表中の数字は表示単位未満四捨五入の関係で、合計が一致しない場合がある

資料:国土交通省「空港管理状況調書」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-5 空港別入国外国人数の推移(暦年) (単位:%)



資料:法務省「出入国管理統計」をもとに(公財)日本交通公社作成

入国外国人数の空港別シェアの推移を見ると(図Ⅲ-2-3-5)、2021年の外国人の入国は、成田空港、羽田空港、関西国際空港の3空港に集中している。

(2) 航空路線の動向

●国内路線の動向

2021年度は幹線、ローカル線共に、新型コロナウイルス感染症の拡大前には及ばないものの、大幅な回復となった。幹線では、東京(羽田)からの路線は2019年度の5割程度、成田および関西は8割以上、福岡は7割以上の回復、その他の幹線も5~6割程度の回復となった(表Ⅲ-2-3-3)。

ローカル線においては、幹線に比べやや回復が遅れ、2019年度の4~5割程度の回復となった(表Ⅲ-2-3-4)。

新規路線開設については、LCCを中心にローカル線において6路線が新たに就航した(表Ⅲ-2-3-5)。

表Ⅲ-2-3-3 主な幹線航空路線の旅客数推移

(単位：千人)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	対前年度比
東京(羽田)－札幌(新千歳)	9,051	9,059	8,810	2,921	4,166	142.6%
東京(羽田)－大阪(伊丹)	5,451	5,478	5,292	2,058	2,879	139.9%
東京(羽田)－関空	1,291	1,271	1,254	320	515	160.9%
東京(羽田)－福岡	8,540	8,725	8,365	3,009	4,541	150.9%
東京(羽田)－那覇	5,809	5,961	5,875	2,257	2,834	125.6%
成田－札幌(新千歳)	1,827	1,877	1,819	477	967	202.7%
成田－大阪(伊丹)	464	463	454	1	5	500.0%
成田－関空	1,057	696	644	251	549	218.7%
成田－福岡	1,152	1,132	1,229	435	904	207.8%
成田－那覇	786	717	662	246	432	175.6%
大阪(伊丹)－札幌(新千歳)	1,115	1,123	1,100	468	614	131.2%
大阪(伊丹)－福岡	515	539	542	252	363	144.0%
大阪(伊丹)－那覇	1,160	1,156	1,115	463	535	115.6%
関空－札幌(新千歳)	1,219	1,089	1,124	357	605	169.5%
関空－福岡	506	456	460	127	245	192.9%
関空－那覇	1,093	1,081	1,155	355	508	143.1%
福岡－札幌	574	607	619	224	359	160.3%
福岡－那覇	1,922	1,879	1,852	735	941	128.0%
札幌(新千歳)－那覇	102	97	97	29	59	203.4%
合計	43,634	43,406	42,468	14,985	22,021	147.0%

(注)国内定期路線の幹線とは、札幌(新千歳)、東京(羽田)、成田、大阪(伊丹)、関空、福岡、那覇の7空港を相互に結ぶ路線

資料：国土交通省「特定本邦航空運送事業者に係る情報」をもとに(公財)日本交通公社作成

表Ⅲ-2-3-4 主なローカル線航空路線の旅客数推移

(単位：千人)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	対前年度比
東京(羽田)－鹿児島	2,400	2,519	2,338	660	1,085	164.4%
東京(羽田)－熊本	1,974	1,976	1,835	520	849	163.3%
東京(羽田)－広島	1,893	1,883	1,863	537	760	141.5%
中部－札幌	1,424	1,509	1,522	482	720	149.4%
東京(羽田)－長崎	1,732	1,766	1,620	435	681	156.6%
東京(羽田)－宮崎	1,431	1,425	1,354	358	598	167.0%
東京(羽田)－松山	1,552	1,571	1,465	372	580	155.9%
東京(羽田)－神戸	1,068	1,086	1,046	345	571	165.5%
中部－那覇	1,158	1,194	1,204	427	570	133.5%
東京(羽田)－大分	1,204	1,240	1,183	356	569	159.8%
那覇－石垣	1,160	1,125	1,047	472	514	108.9%
東京(羽田)－函館	998	1,014	1,023	356	513	144.1%
中部－福岡	738	836	878	312	490	157.1%
東京(羽田)－高松	1,263	1,262	1,238	323	487	150.8%
那覇－宮古	1,100	1,099	1,065	485	475	△2.1%
その他ローカル線を含めた合計	58,464	60,466	59,379	18,768	25,218	134.4%

(注)ローカル線については、輸送実績(旅客数)による国内定期路線の上位15路線を抽出

資料：国土交通省「特定本邦航空運送事業者に係る情報」をもとに(公財)日本交通公社作成

表Ⅲ-2-3-5 主な国内路線の開設

航空会社	開設日	路線
Peach Aviation (APJ/MM)	2021年7月1日	関西－女満別
アイベックスエアラインズ (IBEX、IBX/FW)	2021年7月16日	仙台－松山
アイベックスエアラインズ (IBEX、IBX/FW)	2021年7月16日	札幌(新千歳)－福島
北海道エアシステム (HAC、NTH/JL)	2021年7月17日	札幌(丘珠)－奥尻
Peach Aviation (APJ/MM)	2021年10月31日	福岡－石垣
フジドリームエアラインズ (FDA/JH)	2022年3月27日	神戸－新潟

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

●国際路線の動向

国際線定期便(旅客便)の運航便数は2021年は小幅ながら増加となった(図Ⅲ-2-3-6)。

国籍別では、各国とも減便が続いているが、特に韓国、中国、台湾、香港、オセアニアの回復がやや遅れており、シェアも大きく落ち込んでいる。東南アジア、米国、ヨーロッパ、中東は回復の幅も比較的大きく、一定のシェアを確保している(表Ⅲ-2-3-6、図Ⅲ-2-3-7)。

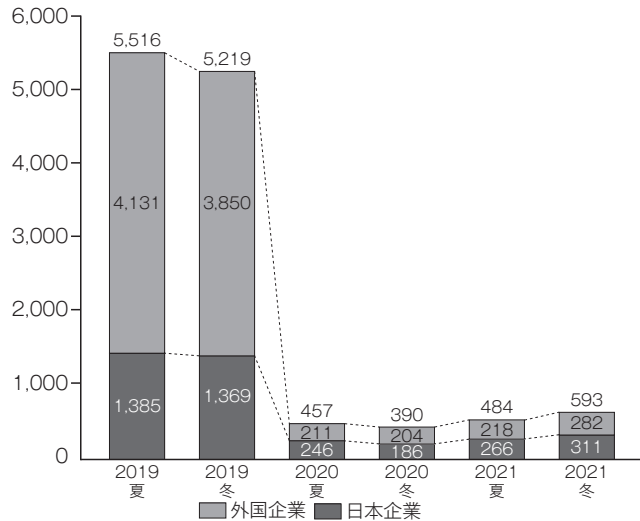
(3)航空会社・空港の動向

●航空会社の動向

2021年度連結決算では、JALは1,775億円の赤字(2020年度は2,886億円の赤字)、ANAが1,436億円の赤字(同4,046億円の赤字)となった。新型コロナウイルス感染症拡大の中で、一定の旅客需要回復、徹底したコスト削減、国際貨物等の旅客以外の事業により、大幅な改善となった。

図Ⅲ-2-3-6 国際線定期便運行便数の推移(旅客便)

(単位:便/週)



資料:国土交通省「国際線(旅客便・貨物便) 国籍別動向」をもとに(公財)日本交通公社作成
(注)当初認可時における1週目の運航便数

表Ⅲ-2-3-6 国際線(旅客便)国籍別動向

(単位:便/週)

	2019年夏	2019年冬	2020年夏	2020年冬	2021年夏	2021年冬
韓国	1,194	692	24.5	23	27	23
中国	870	1,096.5	6	15	14	11
台湾	431	452	48	12	11	7
香港	350.5	366.5	2	3	4	7
東南アジア	630	651	29.5	42.5	49	84.5
その他アジア	35	42	4	3.5	7	8
米国	270	249	39.5	39	44.5	56
ヨーロッパ	201	184	37	33	34.5	47.5
オセアニア	56	59	2	1	1	1
中東	56	56	8	22	23	27
その他	37	32	10	10	3	10
合計	4,131	3,880	210.5	204	218	282

(注)当初認可時における1週目の運航便数

一方、コロナ禍からの回復に向け、両社ともに観光需要をにらんだLCC事業を積極的に推進している。JALは2021年6月にスプリング・ジャパンを子会社化。世界初の太平洋横断LCCとしてZIPAIR Tokyoが同年11月にロサンゼルス線を就航した。出資しているジェットスター・ジャパンを含めた成田空港をハブとしたネットワーク構築に努めている。ANAは既に子会社となっているPeach Aviationに加え、日本と東南アジアやオセアニアを結ぶ格安航空会社(LCC)の新ブランドを立ち上げることを、2022年3月に表明した。

●空港の動向

広島空港は2021年7月1日に新たな運営会社「広島国際空港株式会社(「HIAP」(ハイアップ))」に移行し、完全民営化した。同社は三井不動産、広島銀行、マツダ、中国電力、九州電力など16社からなる企業連合体であり、開業以来初めてとなるターミナルビルの大規模な改修工事を開始。旅客・商業エリアの刷新、利便性の高い駐車場の整備、LCC・国際線受入環境の整備を順次実施し、今後30年で旅客数を2倍近くの約580万人まで増やすビジョンを描いている。

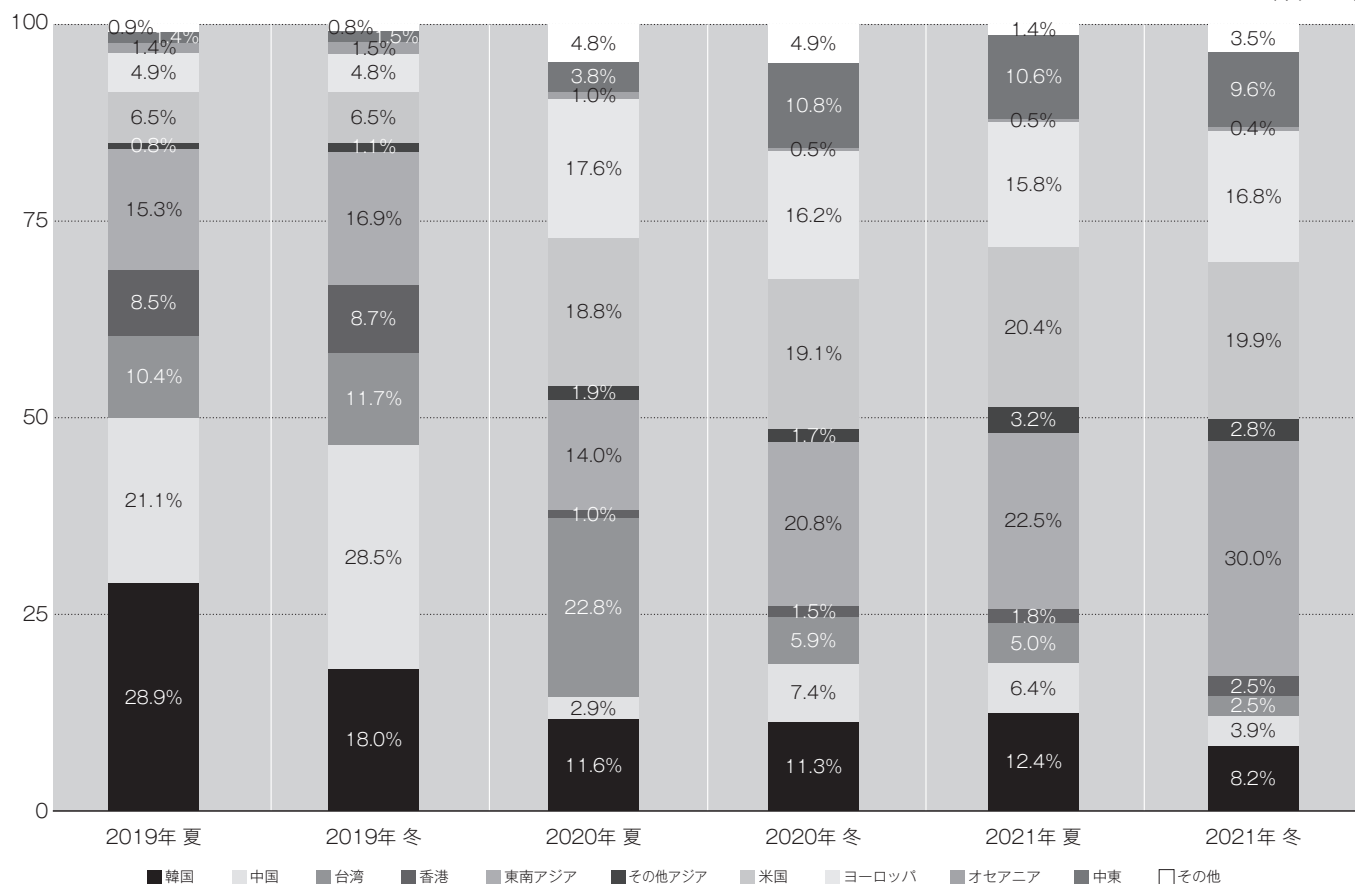
●空港施設のリニューアル

中部国際空港は、2021年12月にフライト・オブ・ドリームズ(複合商業施設)内の「フライトパーク」をリニューアルオープンした。リニューアル後は無料となり、「展示エリア」「キッズエリア」を設置した。

資料:国土交通省「国際線(旅客便・貨物便) 国籍別動向」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-7 国際線(旅客便)国籍別シェアの推移

(単位：%)



(注)当初認可時における1週目の運航便

資料：国土交通省「国際線(旅客便・貨物便) 国籍別動向」をもとに(公財)日本交通公社作成

(中野文彦)

4 海上交通（クルーズ）

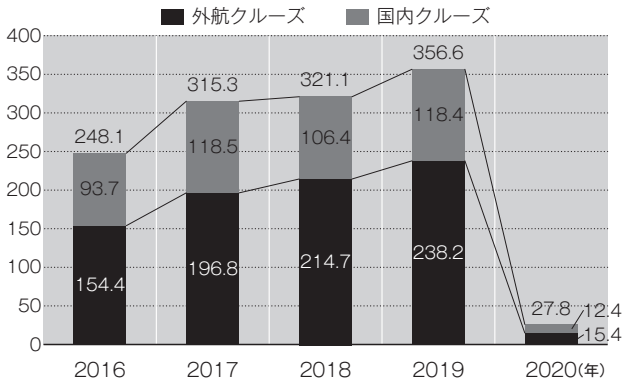
2020年は日本人クルーズ乗客数は大幅に減少
2021年の寄港数はやや回復

(1) 利用の動向

●クルーズ船の日本人乗客の動向

2020年の日本人のクルーズ乗客数（日本のクルーズ人口）は2.8万人（前年比92.2%減）と大幅な減少となった（図Ⅲ-2-4-1）。

図Ⅲ-2-4-1 日本人の外航・国内クルーズ乗客数（暦年）
（千人）

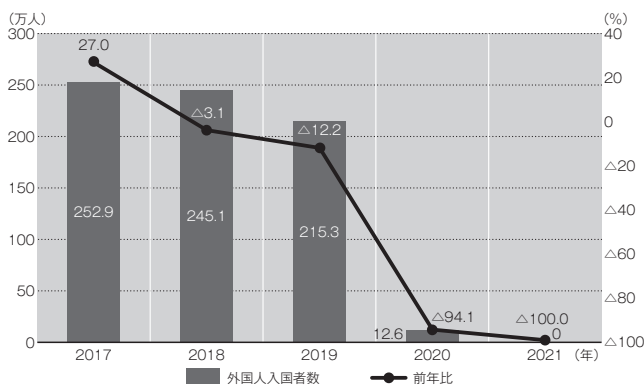


資料：国土交通省「2020年の我が国のクルーズ等の動向」をもとに（公財）日本交通公社作成

●クルーズ船による外国人入国の動向

国土交通省速報値によると、2020年3月以降、日本・外国双方の国際クルーズ船の運航休止が続いたことから、2021年の訪日クルーズ旅客数はゼロとなった（図Ⅲ-2-4-2）。

図Ⅲ-2-4-2 クルーズにより入国した外国人旅客数（暦年）

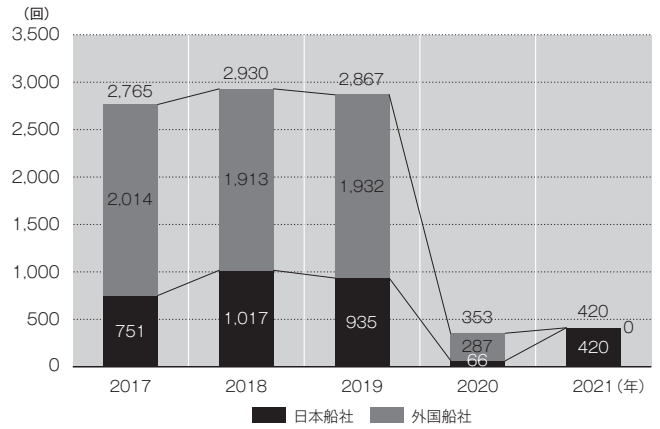


資料：国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2021年速報値）」をもとに（公財）日本交通公社作成

(2) 寄港の動向

2021年の我が国港湾へのクルーズ船寄港回数は、前年比19.0%増の420回で、全て日本船社が占めた（図Ⅲ-2-4-3）。

図Ⅲ-2-4-3 クルーズ船の寄港回数の推移（暦年）



資料：国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2021年速報値）」をもとに（公財）日本交通公社作成

(3) 海上交通関連政策の動向

●国土交通省がクルーズを安心して楽しめる環境を整えるための事業を支援

国土交通省は、安全・安心かつ上質で多様な寄港地観光の促進及びクルーズ船の安全な寄港再開に向けた取組に対する事業（クルーズの安全安心な受入れを通じた地域活性化事業、クルーズの更なる寄港促進を通じた地域活性化事業）を公募し、第1回募集で20事業、第2回募集で4事業を採択した。静岡市は清水港で市内回遊に向けたニーズ等の把握、室蘭市は室蘭港で寄港地PR資料作成、（一社）中海・宍道湖・大山圏域観光局では境港での歴史文化体験・まち歩きツアーの造成、長崎県クルーズ振興協議会は長崎県内の港湾の寄港地観光プロモーションに取り組むこととしている。

●日本旅客船協会公認事業「御船印」プロジェクトを開始

御船印めぐりプロジェクト事務局は、一般社団法人日本旅客船協会公認事業として、2021年4月より、「御船印めぐりプロジェクト」を開始した。全国の46の船会社（注：2022年8月現在で77社が参加）が船や航路ごとに工夫を凝らした「御船印」を販売するものだ。参加者は、御船印を集めることにより称号を得ることができる（御船印マスター制度）。旅行会社と連携した御船印ツアーを開催したほか、株式会社地球の歩き方より公式ガイドブックも発刊した。新たな需要喚起により、旅客船・観光船業界の利用促進、発着地の経済活性化が期待される。

※ 昨年まで掲載していた国内旅客船、長距離フェリー、離島航路、外航旅客定期航路、旅客船事業者数、旅客船航路等の更新に必要な最新統計が2022年9月上旬時点で未公表であったため、本稿ではクルーズの動向に関する最新データのみ掲載とした。

5 道路交通

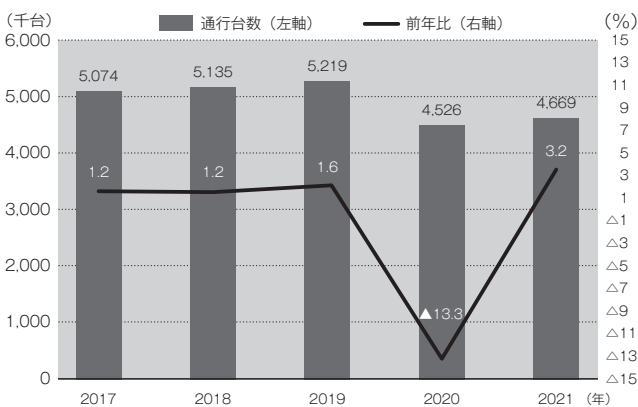
高速道路の利用はやや回復傾向
中部横断自動車道、三陸沿岸道路が全通

(1) 利用の動向

●高速道路の利用

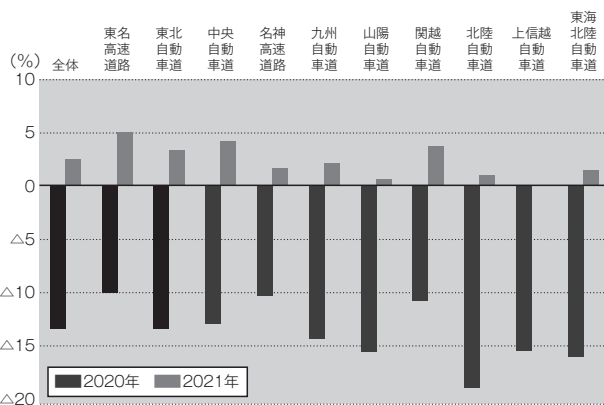
2021年(暦年)の日平均利用交通量は約467万台であり、大きな落込となった前年と比べて、3.2%増(図Ⅲ-2-5-1)となり、主要な全ての路線で前年の利用交通量を上回った(図Ⅲ-2-5-2)。月別日平均利用交通量は、前年比で1月が18.3%減、2月が9.2%減、8月が3.7%減、9月が5.8%減となったが、他月では前年比プラスとなった(図Ⅲ-2-5-3)。

図Ⅲ-2-5-1 高速道路の日平均利用交通量の推移(暦年)



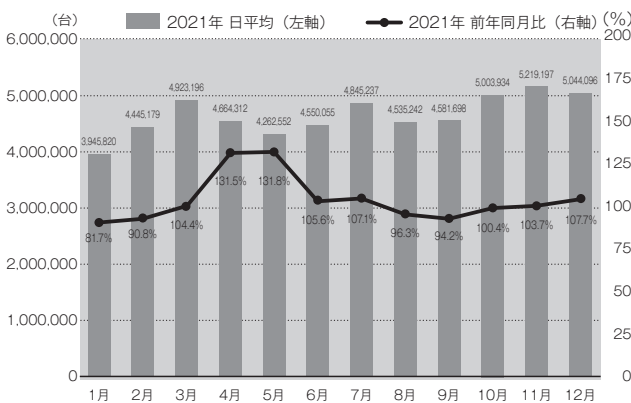
資料：(公財)高速道路調査会「高速道路と自動車 高速道路統計月報」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-5-2 主要高速道路の日平均利用交通量の前年比(暦年)



資料：(公財)高速道路調査会「高速道路と自動車 高速道路統計月報」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-5-3 月別日平均利用交通量の推移と前年同月比

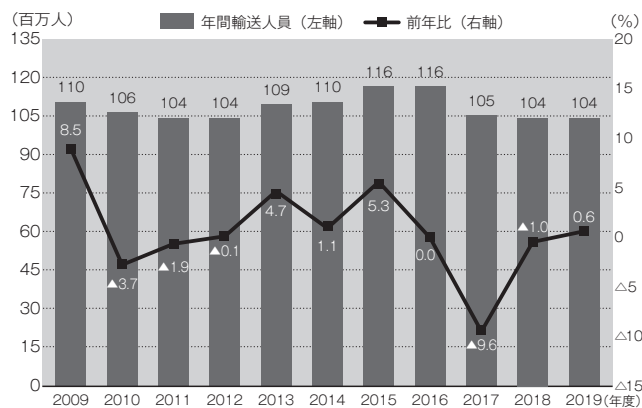


資料：(公財)高速道路調査会「高速道路と自動車 高速道路統計月報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●高速バスの利用(2019年度)

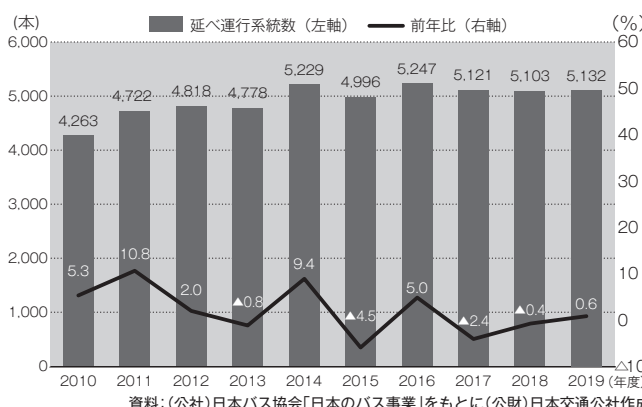
(公社)日本バス協会の最新統計によると、2019年度の高速バス輸送人員は1億4百万人(前年比0.6%増)であり、前年とほぼ同水準であった(図Ⅲ-2-5-4)。また、高速バス運行系統数はのべ5,132本(前年比0.6%増)であった(図Ⅲ-2-5-5)。

図Ⅲ-2-5-4 高速バスの年間輸送人員の推移



資料：(公社)日本バス協会「日本のバス事業」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-5-5 高速バス運行系統数の推移



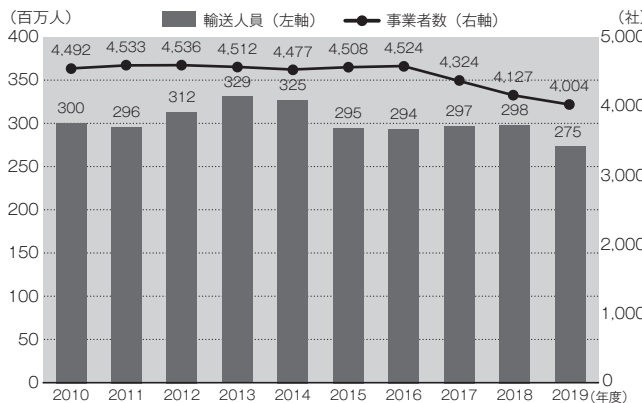
資料：(公社)日本バス協会「日本のバス事業」をもとに(公財)日本交通公社作成

●貸切バスの利用(2019年度)

(公社)日本バス協会の最新統計によると、2019年度の貸切バスの輸送人員は、275百万人で前年比7.9%の大幅な減少となった(図Ⅲ-2-5-6)。

また、事業者数は2017年度から3年度連続の減少となり、4004事業者(前年より123社減)であった。「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、2017年4月の事業許可更新制導入、同年8月の民間指定機関による巡回指導開始等により、事業者の退出が続いている。

図Ⅲ-2-5-6 貸切バスの事業者数及び輸送人員の推移

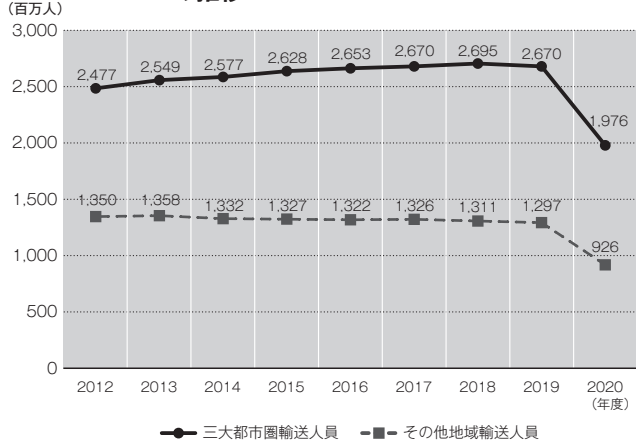


資料：(公社)日本バス協会「日本のバス事業」をもとに(公財)日本交通公社作成

●一般路線バスの利用(2020年度)

地域における公共交通ネットワークの中で中心的な役割を果たしている一般路線バスの利用者数は、1970年前後をピークに長期的な減少傾向にある。近年は、三大都市圏では微増、地方部では横ばい傾向であったが、2020年度は、三大都市圏では、1,976百万人(前年比26.0%減)、地方部では926百万人(前年比28.6%減)で、大きな落込となった(図Ⅲ-2-5-7)。

図Ⅲ-2-5-7 都市部・地方部別の一般路線バス輸送人員の推移

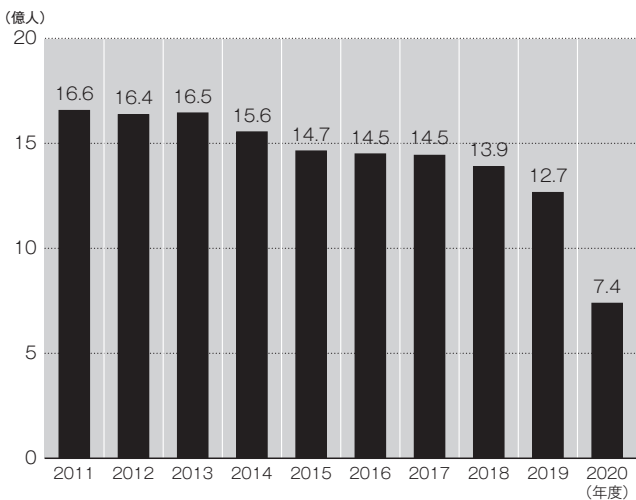


(注1) 乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータ
(注2) 三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値
資料: 国土交通省「交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

●タクシーの利用(2020年度)

タクシーの輸送人員は、1970年代をピークに、バブル期に横ばい傾向となり、以後は緩やかな減少傾向にある。2020年度の輸送人員は7.4億人(前年比41.8%減)で、大きな落込となった(図Ⅲ-2-5-8)。

図Ⅲ-2-5-8 タクシーの輸送人員の推移

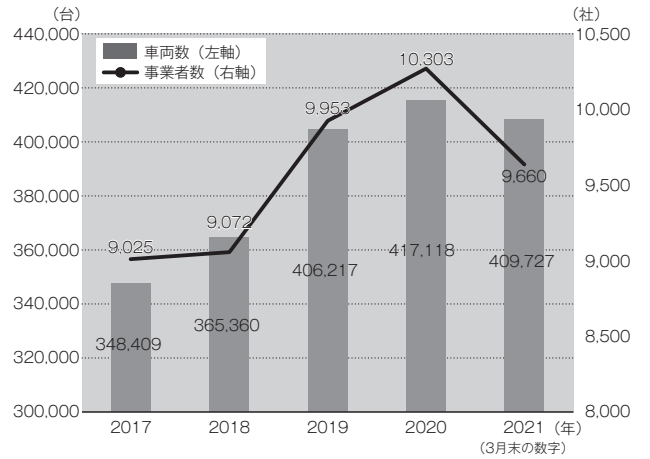


資料: 国土交通省「自動車輸送統計年報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●レンタカーの利用

レンタカー利用者数に関する全国規模の公開資料は見当たらないため、国土交通省の「レンタカー事業者数及び車両数」を引用する。同資料によると、2021年3月末時点のレンタカー事業者数(乗用車)は9,660社(前年比6.2%減)、車両数(乗用車)の合計は約41万台(前年比1.8%減)であった(図Ⅲ-2-5-9)。

図Ⅲ-2-5-9 レンタカー(乗用車)車両数及び事業者数の推移



資料: 国土交通省「レンタカー事業者数及び車両数」をもとに(公財)日本交通公社作成

(2) 高速道路の動向

●高速道路の整備

2022年3月末時点における高規格幹線道路の供用延長は12,151kmであり、1987年の高規格幹線道路網計画において示された整備目標に対する進捗率は87%となった。内訳は、高速自動車国道が9,153km(進捗率79%)、一般国道自動車専用道路が1,940km(同78%)であった(表Ⅲ-2-5-1)。

2021年4月から2022年3月までに開通した、主要な高規格幹線道路及び地域高規格道路は、表Ⅲ-2-5-2に示すとおりであった。新東名高速道路(新御殿場IC~御殿場JCT)、名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT~飛鳥JCT)が開通した。中部横断自動車道が全通し、中央自動車道と新東名高速道路が直結した。三陸沿岸道路は、普代~久慈間の開通により、青森県八戸市から宮城県仙台市間の復興道路及び、沿岸部と内陸部を結ぶ4本の復興支援道路を合わせた全線(約570km)が開通となった。

表Ⅲ-2-5-1 高規格幹線道路の整備状況(2022年3月末時点)

区分	総延長	開通予定延長	進捗率
高規格幹線道路	約14,000km	12,151km	87%
高速自動車国道	11,520km	9,153km	79%
一般国道自動車専用道路(本四連絡道路を含む)	約2,480km	1,940km	78%

資料: 国土交通省「道路関係予算概要」をもとに(公財)日本交通公社作成

(3) 道路交通関連施設の動向

●高速道路の休憩施設

2021年4月から2022年3月までに新規オープン・リニューアルした主な高速道路の休憩施設は、表Ⅲ-2-5-3に示すとおりであった。

●一般道路の休憩施設(道の駅)

2021年度中に、9件の「道の駅」が新たに登録され、登録総数は1,194件(第56回登録時点)となった(図Ⅲ-2-5-10)。

また、国土交通省が示す「道の駅」第3ステージ(2020~2025年)のコンセプトである『地方創生・観光を加速する拠点』及び

表Ⅲ-2-5-2 2021年4月～2022年3月に開通した主要な高規格幹線道路及び地域高規格道路

地方	路線名	No*	区間名等	区間	年月日	開通延長(km)
北海道	函館・江差自動車道	E59	茂辺地木古内道路	北斗茂辺地IC～木古内IC	2022年3月26日	16.0
東北	東北中央自動車道	E13		霊山IC～伊達桑折IC	2021年4月24日	10.2
	三陸沿岸道路	E45	田野畑道路	田野畑南～尾肝要	2021年7月10日	6.0
	東北中央自動車道	E13		村山本飯田IC～大石田村山IC	2021年12月11日	4.5
	三陸沿岸道路	E45	野田久慈道路	普代村第16地割～久慈市新井田	2021年12月18日	25.0
中部	新東名高速道路	E1A		新御殿場IC～御殿場JCT	2021年4月10日	7.1
	名古屋第二環状自動車道	C2		名古屋西JCT～飛鳥JCT	2021年5月1日	12.2
	中部横断自動車道	E52		南部IC～下部温泉早川IC	2021年8月29日	13.2
	国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	E42		尾鷲北IC～尾鷲南IC	2021年8月29日	5.4
中国	播磨自動車道	E29	姫路鳥取線	播磨新宮IC～穴栗JCT	2022年3月12日	11.5
四国	徳島南部自動車道	E55		徳島JCT～徳島沖洲IC	2022年3月21日	4.7
九州	東九州自動車道	E78		志布志IC～鹿屋串良JCT	2021年7月17日	19.2
	九州中央自動車道	E77	高千穂日之影道路	日之影深角IC～平底交差点	2021年8月21日	2.3

*No列には高速道路ナンバリングを示した

資料:国土交通省及び各高速道路会社のプレスリリースなどをもとに(公財)日本交通公社作成

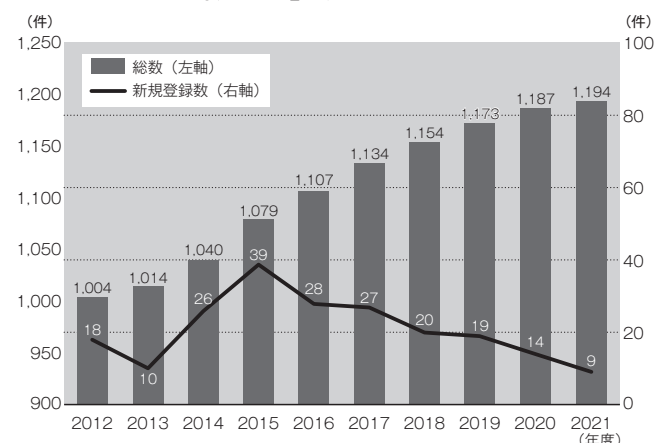
表Ⅲ-2-5-3 2021年4月～2022年3月に新設・リニューアルした主な高速道路の休憩施設

施設名称	道路	上下線の別	年月日	内容・特徴
壇之浦PA	関門自動車道	下り	2021年6月19日	海響市場・壇之浦を展開し、海鮮市場体験エリアとしてリニューアル。唐戸市場などから仕入れた食材を調理・提供するほか、瓦そばなどの地域伝統の味も提供。8月27日には、展望デッキとトイレがオープン。関門海峡のロケーションを堪能できる眺望や、ライトアップによる四季の移ろいを演出した。
吉備SA	山陽自動車道	下り	2021年8月2日	リニューアルオープン。高速道路内で、晴れの国おかやまの3つの“みか”（実：フルーツ、味：魚・肉、未：高速初）をマーケット（市場）のような臨場感で提供した。
めかりPA	関門自動車道	上り	2021年8月27日	リニューアルオープン。九州各地の銘菓やめかりPA限定商品などを数多く取り揃えたほか、門司港名物焼きカレーに代表される地元の絶品グルメも提供。10月22日に展望デッキとトイレがオープン。門司港のレトロな雰囲気と関門海峡のパノラマを演出した。

資料:各高速道路会社のプレスリリースなどをもとに(公財)日本交通公社作成

『ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献』の実現に向けた取組の一環として、「防災道の駅」39件が初めて選定された。防災道の駅は、「都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅について、「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援を実施」するもの。国土交通省は、ハード・ソフト両面から支援を行うとしている。

図Ⅲ-2-5-10 「道の駅」登録数の推移



資料:国土交通省道路局「道の駅」登録一覧をもとに(公財)日本交通公社作成

●その他の道路及び交通に関する政策

○ETC技術を活用した多目的利用サービスが開始

国土交通省は「世界最先端IT国家創造宣言」で示された方針に基づき、高速道路各社では、駐車場等、高速道路以外の施設におけるETC技術の活用について検討が進められている。

ETCソリューションズ(本社東京都港区)は、2021年4月、自動車に乗ったまま、高速道路以外の施設でETC技術を活用して料金支払などができる会員向けサービス(ETCX)を開始した。ETCソリューションズその他、NEXCO中日本、三菱プレジジョン、オリエントコーポレーションが「ETCX運営協議会」を組成し、今後も各社が協力してサービスを提供していくとしている。

○二輪車を対象とした定率割引の実施方針を取りまとめ

2021年6月、国土交通省と、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社は、二輪車の利用促進や地域の活性化等を目的として、2022年4月より、土日・祝日に高速道路を利用するETC搭載の二輪車を対象に、定率の料金割引を実施する方針を取りまとめた。対象期間は4月～11月で、100kmを超える走行を対象に37.5%の割引を適用する。

○東京2020オリンピック・パラリンピック期間中のTDM・TSM施策

東京都及び(公財)東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会は、大会期間中、交通需要マネジメント(TDM)と交通システムマネジメント(TSM)を中心に、様々な対策を実施した。首都高速道路においては、車両の分散利用を促すための夜間割引や、日中の時間帯の料金上乘せを実施した他、朝夕のピーク時間帯を中心に、交通状況に合わせて、本線車線規制や入口閉鎖等を実施した。一般道路では一部箇所での大会専用レーン・優先レーンの運用や、駐車対策、信号調整、会場周辺での車両通行禁止等を実施した。この結果、大会期間中の交通量は抑制され、大会関係者ルート上での渋滞はほぼ発生しなかったこと等から、交通マネジメント施策が適切に機能したと報告されている。

○高速道路各社の割引等が再開・開始

2021年10月、国土交通省は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で4月末から停止していた地方部の高速道路を対象とする休日割引を同年11月3日から再開することを発表した。これを受けて、NEXCO3社と本州四国連絡高速道路、宮城県道路公社が高速道路休日割引を再開した他、各社独自の取組も相次いだ。

NEXCO中日本は、高速道路周遊パス「速旅」の販売を再開(11月2日)。NEXCO東日本は、東北6県の高速道路が定額で乗り降り自由となる「ドラ割『2021東北観光フリーパス』」を発売(11月5日)。NEXCO東日本、NEXCO中日本、NEXCO西日本、京都府道路公社と兵庫県道路公社の5社はETC搭載の二輪車限定の定額プランを期間限定で発売(11月8日)。NEXCO西日本、本四高速、京都府道路公社、兵庫県道路公社は、西日本各エリアの対象高速道路が定額で乗り降り自由となる「西日本観光周遊ドライブパス」を発売(11月8日)した。

(吉谷地裕)