

Ⅲ-2 運輸業

1 輸送量と交通事業の動向

2020年度と比較し回復傾向

(1) 国内旅客輸送の動向

2021年度の国内の旅客輸送量(人ベース)は、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅な減少となった2020年度から緩やかに回復し23,016百万人となった(図Ⅲ-2-1)。

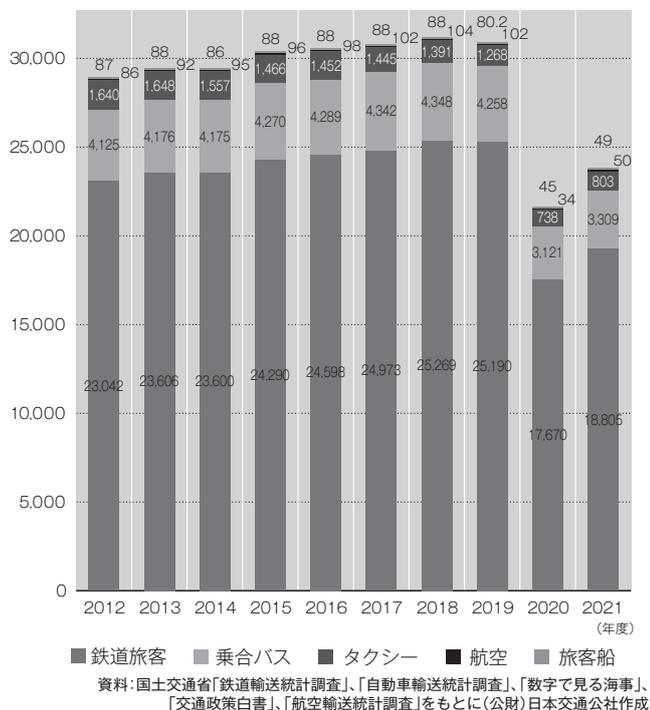
各交通機関別に見ると、前年比から鉄道、乗合バスは約5%、タクシー、旅客船は約4%の増加となった。航空は約19%の大幅な増加となった。

旅客輸送量(人ベース)について、2012年度を100とした場合の推移を見ると(図Ⅲ-2-2)、2019年度の数値と大幅な乖離があるものの、すべての交通機関で回復傾向となった。

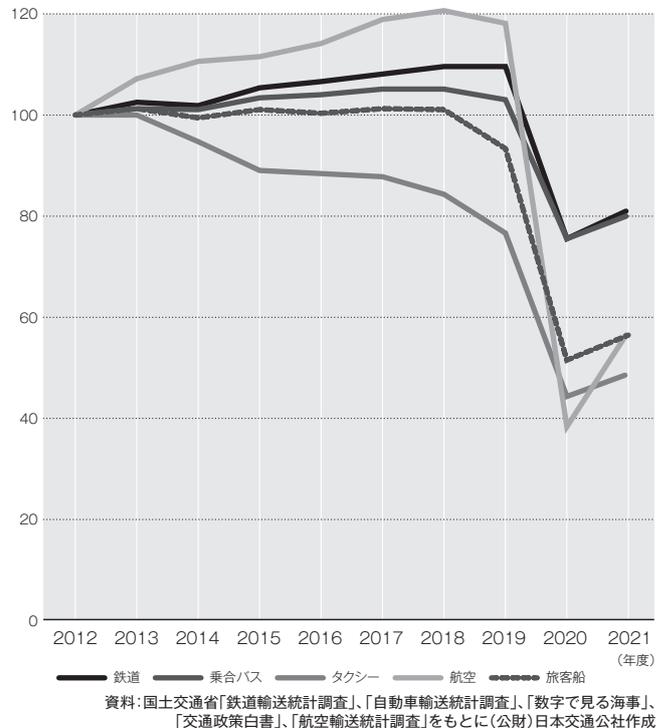
自家用車による旅客輸送量は、2021年度は対前年度約3%の減少となり、2018年度から3年連続の減少となった(図Ⅲ-2-3)。

図Ⅲ-2-1 国内旅客輸送量(人ベース)の推移

(単位:百万人)

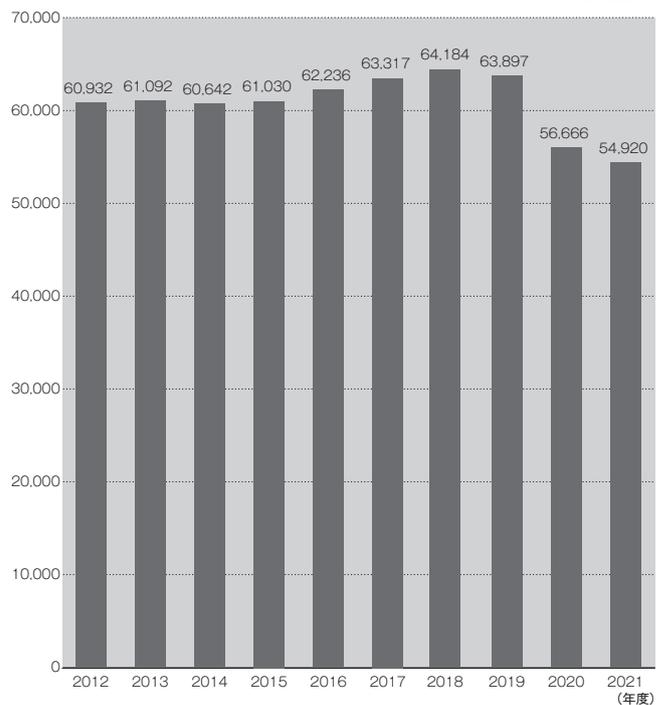


図Ⅲ-2-2 国内旅客輸送量(人ベース)の推移
(2012年度を100とした場合の動き)



図Ⅲ-2-3 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

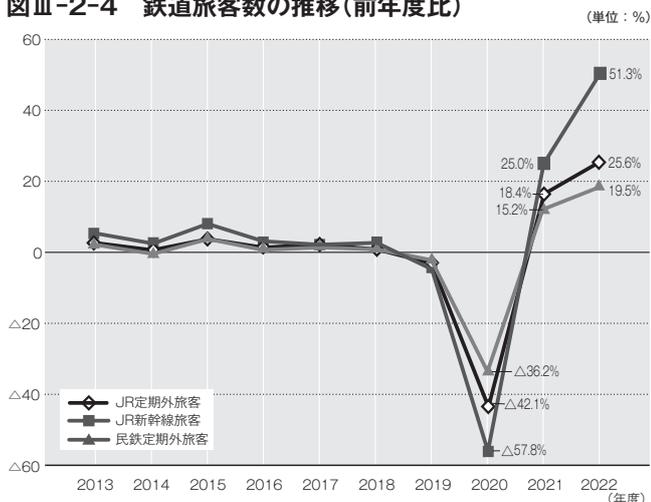
2022年度の鉄道旅客数はJR線、民鉄(定期外)ともに回復。事業収支も改善

(1) 利用の動向

●年間旅客数(JR定期外、新幹線、民鉄定期外)

2022年度の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が31億2,103万人(前年度比25.6%増)、JR新幹線旅客(定期・定期外合計)が2億9,548万人(同51.3%増)、JR以外の民鉄の定期外旅客は59億4,603万人(同19.5%増)と、コロナ禍前の2018年度の数値には及ばないものの、昨年度に引き続き2年連続の大幅な回復となった(図Ⅲ-2-4)。

図Ⅲ-2-4 鉄道旅客数の推移(前年度比)



2021年度までのJR新幹線の旅客数を路線別に見ると(表Ⅲ-2-1)、コロナ禍前の2018年度の数値と大きな隔りがあるものの、すべての路線で大幅に前年度を上回り、特に東海道新幹線では30%を超える大幅な回復となった。

表Ⅲ-2-1 JR新幹線旅客数の推移(路線別、2021年度まで)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2020年度/2021年度
北海道線	1,667	1,601	1,504	531	608	14.5%
東北線	92,116	93,489	89,435	37,860	45,878	21.2%
上越線	43,633	44,452	42,138	17,996	22,522	25.2%
東海道線	169,974	174,171	168,033	65,591	85,690	30.6%
北陸線	30,892	31,670	29,426	12,080	15,474	28.1%
山陽線	74,449	76,007	72,379	32,059	39,363	22.8%
九州線	14,168	14,488	13,994	7,072	7,977	12.8%

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) 鉄道会社の動向

●JR・民鉄各社の赤字が大幅縮小

JR各社は、コロナ禍前の2018年度の数値には及ばないものの、2021年度に続いて大幅に赤字が縮小、新たに3社が黒字化し、昨年度黒字化したJR九州と合わせて4社が黒字化した。一方で、JR北海道、JR貨物は2021年度と比較して赤字が拡大した(表Ⅲ-2-2)。

大手民鉄16社も2021年度に引き続き大幅に業績が改善し、赤字は昨年度の7社から1社に減少した。また、コロナ禍前の2018年度の数値を超える民鉄も2社となった(表Ⅲ-2-3)。

表Ⅲ-2-2 JR各社の純利益の推移(単体決算) (単位: 億円)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2021年度 - 2022年度
JR北海道	△213	△7	△372	△9	△180	△171
JR東日本	2,511	1,590	△5,066	△991	524	1,515
JR東海	4,140	3,788	△2,023	△682	2,019	2,701
JR西日本	806	735	△2,173	△1,216	594	1,810
JR四国	△2	5	△65	△47	△6	41
JR九州	442	286	△111	89	254	165
JR貨物	△9	39	0	△27	△53	△26

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-2-3 民鉄大手16社の純利益の推移(単体決算)

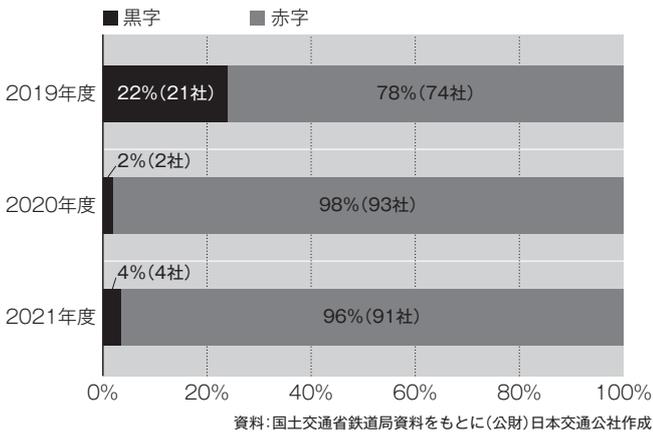
	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2021年度 - 2022年度
東武	309	271	△216	160	164	4
西武	231	42	11	350	76	△274
京成	179	148	△20	△15	26	41
京王	197	139	△21	△44	114	158
小田急	260	213	△197	136	281	145
東急	383	279	△93	△27	40	67
京急	164	113	△202	140	79	△61
東京メトロ	582	491	△516	△150	266	416
相鉄	48	37	△23	△13	△13	0
名鉄	215	182	△131	47	73	26
近鉄	158	126	△159	△4	55	59
南海	136	136	△17	△2	80	82
京阪	54	53	△38	7	35	28
阪急	388	279	26	127	183	56
阪神	143	94	14	22	91	69
西鉄	24	86	△76	43	124	81
大手16社合計	3,470	2,687	△1,658	777	1,673	896

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、地域鉄道事業者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、コロナ禍によって大きな影響を受け、2020年度は2社のみとなった。2021年度は若干改善され4社が黒字となった(図Ⅲ-2-5)。

図Ⅲ-2-5 地域鉄道の経常収支(鉄軌道事業)



●10月14日、鉄道開業150周年を迎える

1872年、新橋～横浜間に日本初の鉄道が開業してから今年で150年となり、一年間を通じJR各社を中心に全国各地でさまざまなイベントやキャンペーンが展開された。

●西九州新幹線「かもめ」開業

2022年9月、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、1973年に「整備計画」が決定された九州新幹線西九州ルート(福岡市～長崎市間)のうち、武雄温泉～長崎間が開業。武雄温泉～長崎間は線路延長約66kmをフル規格(標準軌)により整備し、武雄温泉駅では博多～武雄温泉間を運行する在来線特急列車と同じホームで乗り換えを行う「対面乗換方式」を採用。

●自然災害からの復旧・再開

2011年7月の新潟・福島豪雨で甚大な被害を受け、福島県の会津川口～只見間27.6kmで運休が続いていたJR東日本の只見線の運行が2022年10月から再開され、会津若松(福島県)～小出(新潟県)間135.2kmが11年ぶりに結ばれた。

12月、大雨による線路被害箇所が約70か所に上り、運転を見合わせていた五能線が岩館～深浦間、深浦～鯉ヶ沢間と段階的に運転を再開。これによりリゾートしらかみの運行も再開に至った。

(3) 鉄道事業者等による取り組み

●再生可能エネルギー由来電力導入の取り組み

JR西日本は中部電力と連携し、新幹線の列車運転用電力のうち、太陽光発電による再生可能エネルギー由来電力を2027年までに約10%使用する取り組みを開始。鉄道会社のCO₂排出量削減に向けた取り組みが進められている。

●鉄道事業者のMaaSの取り組み

JR東日本は、2022年10月より実施する「茨城プレデスティネーションキャンペーン」にあわせて、茨城県・県央エリアにおいて観光周遊の利便性の向上を目的に、「観光情報の収集機能」「旅行計画に役立つ機能」のほか、観光周遊に最適な「交通系チケット」や「観光系チケット」の購入・利用ができる地域・観光型 MaaS「ひたちのくに紀行」のサービス提供を開始した。

また、長崎県では、官民が連携し、トヨタファイナンシャルサービスが提供するマルチモーダルモビリティを活用したMaaSアプリ「my route」の運用を開始した。

●駅舎等の開発・再整備

JR東日本は、千葉県内で1998年の東松戸駅開業以来25年ぶりの新駅となる「幕張豊砂駅」を京葉線18番目の駅として開業させた。事業費は約115億円で、イオンモールが2分の1、県と千葉市、JR東日本が残りを負担し、幕張副都心の利便性を向上させ、町の価値を上げるまちづくりモデルとして注目された。

3 航空交通

2022年度は国内線、国際線ともに回復傾向
航空路線の再開が相次ぐ

(1) 利用の動向

●国内航空旅客数の動向

2022年度の国内線の利用者数は、幹線では78.7%増の3,942万人、ローカル線では前年度比85.4%増の5,124万人と、コロナ禍前の90.7%に大幅に回復した(図Ⅲ-2-6)。

日本の格安航空会社(LCC)の旅客数(国内線)の推移を見ると(図Ⅲ-2-7)、2020年の新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な減少から、2021年は若干改善が見られた。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、2021年には14.2%のシェアとなっている。

2022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-2-4)、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2021年度から大幅に回復し、全体では81.7%の増加となった。

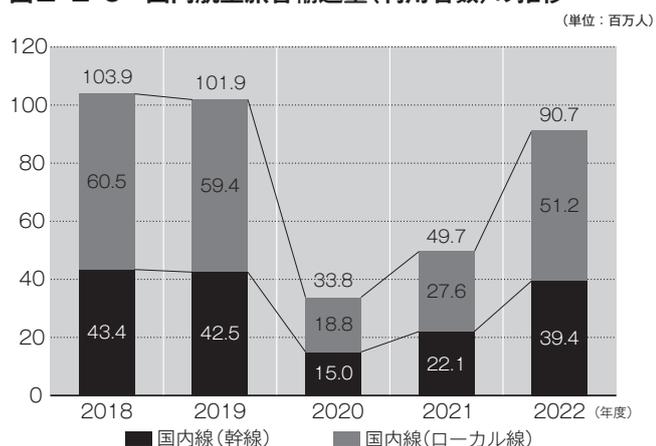
●国際航空旅客輸送量の動向

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、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅な減少となった。2021年度は若干改善されたものの引き続き低調な状況となっている(図Ⅲ-2-8)。

2021年の日本のLCC旅客数(国際線)の推移を見ると(図Ⅲ-2-9)、新型コロナウイルス感染症の影響によりLCC旅客数はほぼゼロに近い状況にまで落ち込んだ。

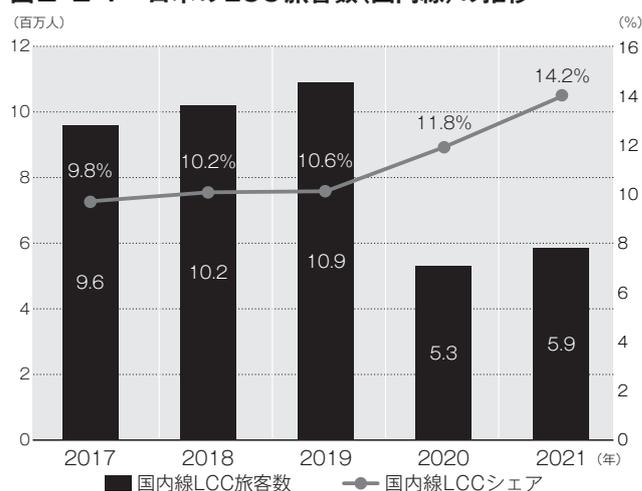
2022年度の空港別国際線乗降客数(乗客+降客+通過客)の上位7空港における利用者数を見ると(表Ⅲ-2-5)、すべての空港で大幅な改善が見られた。

図Ⅲ-2-6 国内航空旅客輸送量(利用者数)の推移



※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

図Ⅲ-2-7 日本のLCC旅客数(国内線)の推移



※日本のLCC：Peach Aviation(株)、ジェットスター・ジャパン(株)、スプリング・ジャパン(株)
資料：国土交通省「交通政策白書」及び国土交通省航空局作成資料
「我が国のLCC旅客数の推移」をもとに(公財)日本交通公社作成

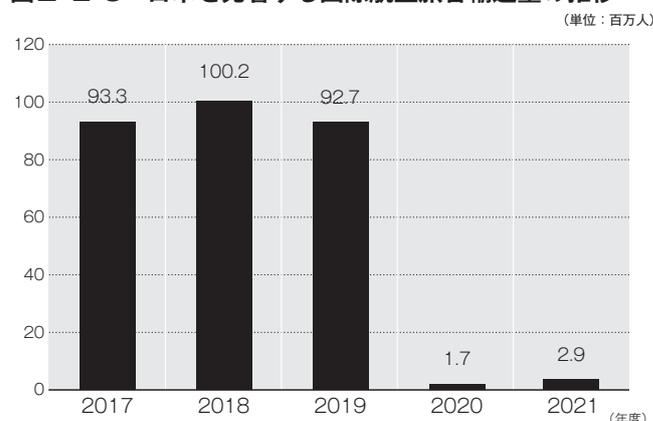
表Ⅲ-2-4 空港別乗降客数(国内線)の推移(上位15空港)

順位	空港	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2022年度/ 2021年度
1	羽田(東京国際)	67.9	65.4	20.6	28.9	53.0	183.6%
2	新千歳	19.8	19.5	6.4	9.2	16.9	183.6%
3	那覇	17.6	17.5	6.6	8.0	15.8	197.9%
4	福岡	17.9	17.6	6.5	9.4	15.7	166.4%
5	伊丹(大阪国際)	16.3	15.8	5.8	7.5	13.0	173.2%
6	成田国際	7.3	7.5	2.0	4.1	7.0	168.6%
7	関西国際	6.5	6.7	2.1	3.4	6.4	189.1%
8	中部国際	6.3	6.4	2.0	2.8	5.2	187.2%
9	鹿児島	5.7	5.4	1.8	2.7	4.7	174.3%
10	神戸	3.2	3.3	1.2	1.8	3.1	177.4%
11	仙台	3.3	3.3	1.2	1.7	2.8	168.3%
12	熊本	3.3	3.2	0.8	1.4	2.6	193.2%
13	長崎	3.2	3.1	0.9	1.3	2.6	192.4%
14	宮崎	3.2	3.2	0.9	1.4	2.6	181.8%
15	新石垣	2.5	2.5	1.2	1.4	2.4	171.1%
—	上記以外	39.7	39.1	12.2	17.2	31.8	184.6%
	合計	223.7	219.3	72.2	102.1	185.5	181.7%

資料：国土交通省東京航空局・大阪航空局「管内空港の利用概況集計表」をもとに(公財)日本交通公社作成

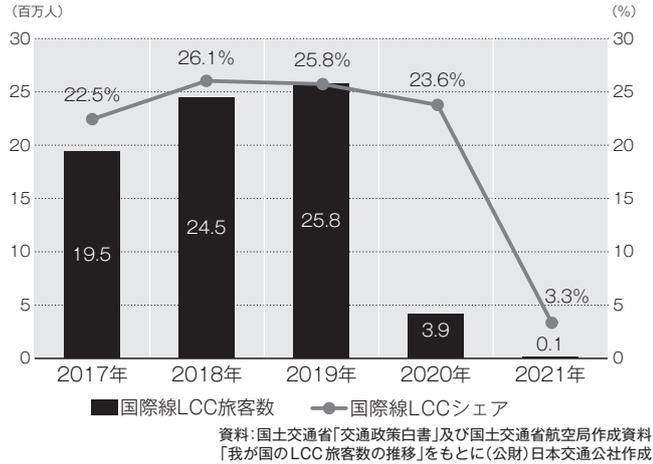
入国外国人数の空港別シェアの推移を見ると(図Ⅲ-2-10)、2022年の外国人の入国は、成田空港、羽田空港の割合が減少し、それ以外の空港が増加、特に福岡空港は大きくシェアを伸ばした。

図Ⅲ-2-8 日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移



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

図Ⅲ-2-9 日本のLCC旅客数(国際線)の推移

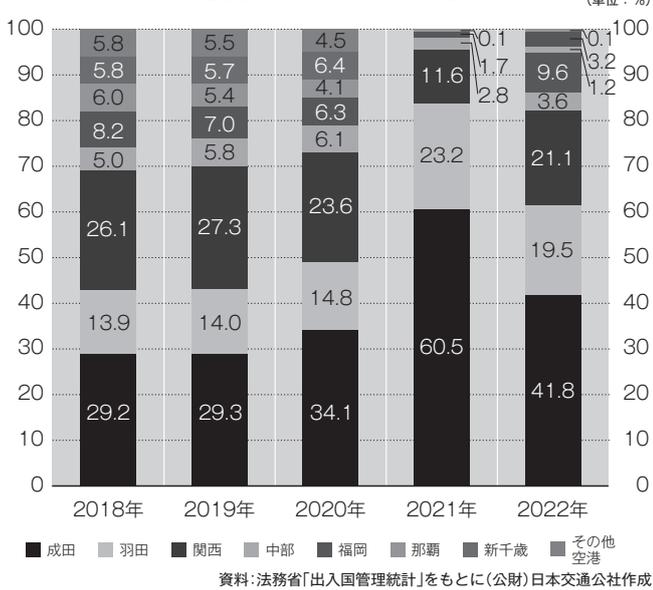


表Ⅲ-2-5 空港別乗降客数(国際線)の推移 (上位7空港) (単位:百万人)

順位	空港	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2022年度/2021年度
1	成田国際	33.9	32.1	1.01	1.75	11.70	670%
2	羽田(東京国際)	18.2	16.8	0.41	0.83	6.81	820%
3	関西国際	22.8	22.0	0.20	0.27	5.09	1,890%
4	福岡	6.9	5.5	0.02	0.03	2.26	920,306%
5	新千歳	3.9	3.3	0.00	0.00	0.93	1,487%
6	中部国際	6.1	6.2	0.02	0.06	0.82	11,104%
7	那覇	3.9	3.1	0.00	0.00	0.41	1,116,455%
—	上記以外	4.5	3.7	0.00	0.00	0.12	960%
	合計	100.2	92.7	1.7	2.9	28.1	960.3%

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-2-10 空港別入国外国人数の推移



(2)航空路線の動向

●国内路線の動向

幹線においては、2022年度1～3月は3か月間の参考値が大幅な回復となった。合計数は2019年度の4分の1の旅客数を超え、新型コロナウイルス感染症の拡大前に近い水準となった(表Ⅲ-2-6)。

ローカル路線においても2022年度1～3月は3か月間の参考値が大幅な回復となったが、路線により回復の度合いに違いが見られた(表Ⅲ-2-7)。

新規路線開設については、中部を中心にローカル線において4路線が新たに就航した(表Ⅲ-2-8)。

●国際路線の動向

国際線定期便(旅客便)の運航便数は2022年冬に大幅に回復した。日本企業の運航便数については2019年の半分程度まで回復した(図Ⅲ-2-11)。

国籍別では、中国を除き各国ともに大幅な回復が見られた(表Ⅲ-2-9)。特に韓国、台湾、香港は改善が大きい。また韓国は国籍別シェアの3分の1を占めるほど大きな伸びを示し、台湾、香港もシェアを大きく伸ばした(図Ⅲ-2-12)。

(3)航空会社・空港運営会社等の動向

●航空会社の動向

2022年度連結決算では、日本航空(JAL)は344億円の黒字(2021年度は1,775億円の赤字)、全日本空輸(ANA)が895億円の黒字(同1,436億円の赤字)となった。国内線では行動制限が緩和され、国際線においても各国の入国制限緩和が進んだことにより、国内・国際の両旅客需要が急速に改善されたことが黒字化の大きな要因となった。

今後は、両社ともに国際線を中心に運休路線の再開や増便を進め、2023年度をコロナ禍で需要が落ち込む以前の水準に戻していく計画である。また、客室乗務員やパイロットの採用も再開させた。

●空港の動向

成田空港は第3ターミナルを拡張し、非接触化やファストトラベルに対応する自動チェックイン機の設置を進める。第2ターミナルからの距離も短くなった。これにより年間取扱能力は900万人から1,500万人に増加した。

JR東日本は、羽田空港アクセス線の工事に本格的に着手し、2031年度にも開業を見込む。東京駅～羽田空港間は約18分で結ばれる予定である。また、大田区と東急電鉄は東急多摩川線と京急空港線を接続し、蒲田駅～京急蒲田駅間を結ぶ新空港線(蒲蒲線)計画について、整備主体となる第三セクター「羽田エアポートライン」を設立する等、今後、羽田空港へのアクセスの利便性向上が期待される。

表Ⅲ-2-6 主な幹線路線の旅客数推移

(単位：千人)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	参考 2022年度1～3月
東京(羽田)－札幌(新千歳)	9,051	9,059	8,810	2,921	4,166	2,040
東京(羽田)－大阪(伊丹)	5,451	5,478	5,292	2,058	2,879	1,225
東京(羽田)－関空	1,291	1,271	1,254	320	515	298
東京(羽田)－福岡	8,540	8,725	8,365	3,009	4,541	2,083
東京(羽田)－那覇	5,809	5,961	5,875	2,257	2,834	1,546
成田－札幌(新千歳)	1,827	1,877	1,819	477	967	468
成田－大阪(伊丹)	464	463	454	1	5	43
成田－関空	1,057	696	644	251	549	210
成田－福岡	1,152	1,132	1,229	435	904	372
成田－那覇	786	717	662	246	432	164
大阪(伊丹)－札幌(新千歳)	1,115	1,123	1,100	468	614	283
大阪(伊丹)－福岡	515	539	542	252	363	143
大阪(伊丹)－那覇	1,160	1,156	1,115	463	535	267
関空－札幌(新千歳)	1,219	1,089	1,124	357	605	349
関空－福岡	506	456	460	127	245	112
関空－那覇	1,093	1,081	1,155	355	508	323
福岡－札幌(新千歳)	574	607	619	224	359	189
福岡－那覇	1,922	1,879	1,852	735	941	502
札幌(新千歳)－那覇	102	97	97	29	59	29
合計	43,633	43,408	42,466	14,984	22,021	10,647

(注1) 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。

(注2) 2022年度は公表済みである1～3月の3か月間の数値を参考値として掲載。

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-2-7 主なローカル路線の旅客数推移

(単位：千人)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	参考 2022年度1～3月
東京(羽田)－鹿児島	2,400	2,519	2,338	660	1,085	596
東京(羽田)－熊本	1,974	1,976	1,835	520	849	442
東京(羽田)－広島	1,893	1,883	1,863	537	760	408
中部－札幌	1,424	1,509	1,522	482	720	308
東京(羽田)－長崎	1,732	1,766	1,620	435	681	386
東京(羽田)－宮崎	1,431	1,425	1,354	358	598	333
東京(羽田)－松山	1,552	1,571	1,465	372	580	340
東京(羽田)－神戸	1,068	1,086	1,046	345	571	217
中部－那覇	1,158	1,194	1,204	427	570	333
東京(羽田)－大分	1,204	1,240	1,183	356	569	291
那覇－石垣	1,160	1,125	1,047	472	514	233
東京(羽田)－函館	998	1,014	1,023	356	513	208
中部－福岡	738	836	878	312	490	235
東京(羽田)－高松	1,263	1,262	1,238	323	487	272
那覇－宮古	1,100	1,099	1,065	485	475	190
合計	58,464	60,466	59,379	18,768	25,218	12,647

(注1) ローカル線については、2021年度輸送実績(旅客数)による国内定期路線の上位15路線を抽出。

(注2) 2022年度は公表済みである1～3月の3か月間の数値を参考値として掲載。

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

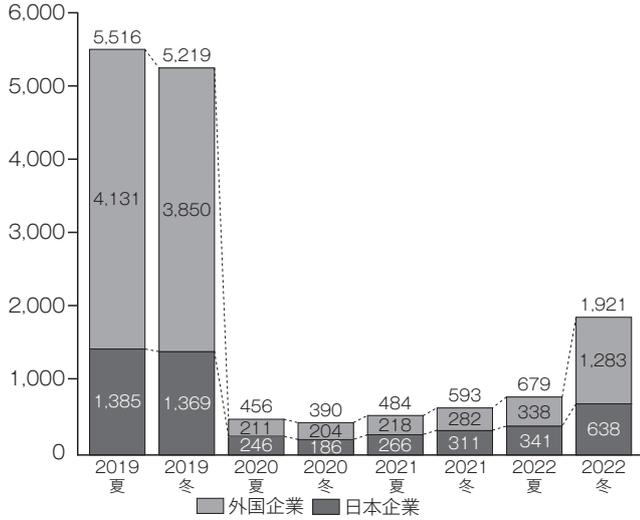
表Ⅲ-2-8 主な国内路線の開設

航空会社	開設日	路線
フジドリームエアラインズ(FDA/JH)	2023年3月26日	中部－高知
オリエンタルエアブリッジ(ORC/OC)	2023年3月26日	中部－秋田
オリエンタルエアブリッジ(ORC/OC)	2023年3月26日	中部－宮崎
フジドリームエアラインズ(FDA/JH)	2023年3月26日	県営名古屋(小牧)－札幌(丘珠)

資料：各社ウェブサイトをもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-11 国際線定期便運航便数の推移(旅客便)

(単位：便/週)



※当初認可時における1週目の運航便数
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

表Ⅲ-2-9 国際線(旅客便)運航便数の国籍別動向

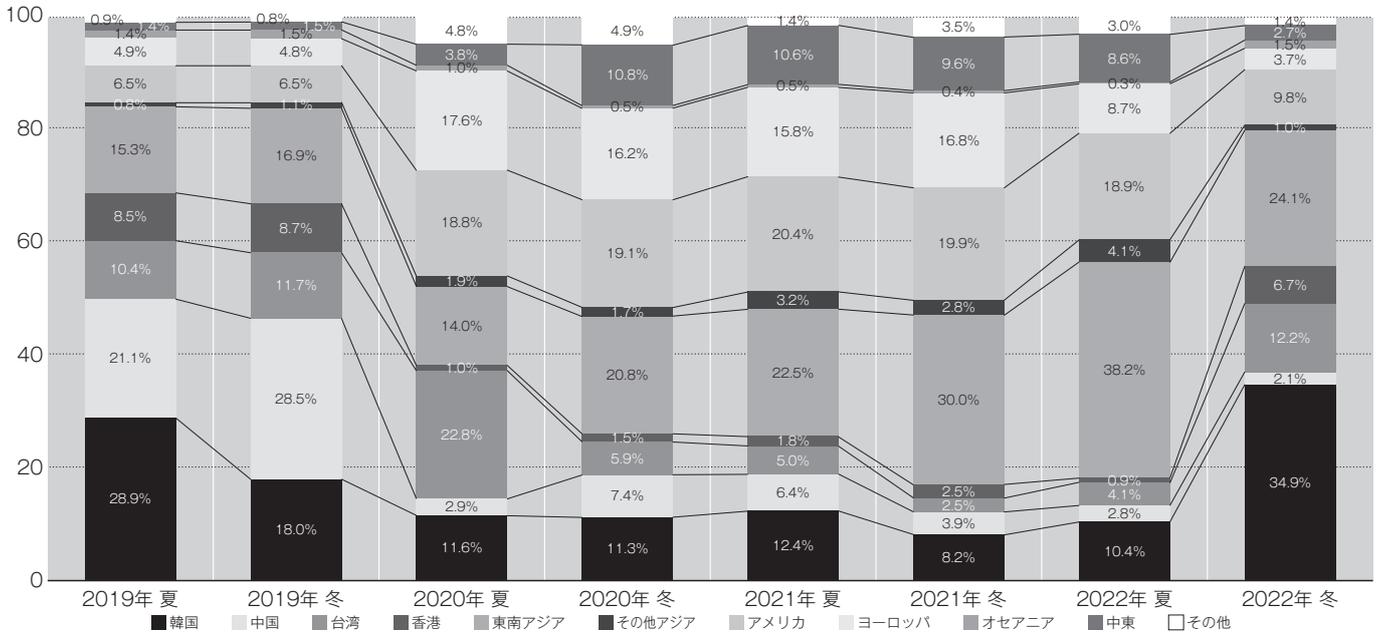
(単位：便/週)

	2019年夏	2019年冬	2020年夏	2020年冬	2021年夏	2021年冬	2022年夏	2022年冬
韓国	1,194.5	692	24.5	23	27	23	35	447
中国	870	1,096.5	6	15	14	11	9.5	27
台湾	431	452	48	12	11	7	14	157
香港	350.5	336.5	2	3	4	7	3	86.5
東南アジア	630	651	29.5	42.5	49	84.5	129	308.5
その他アジア	35	42	4	3.5	7	8	14	13
アメリカ	270	249	39.5	39	44.5	56	64	125.5
ヨーロッパ	201	184	37	33	34.5	47.5	29.5	47
オセアニア	56	59	2	1	1	1	1	19
中東	56	56	8	22	23	27	29	34
その他	37	32	10	10	3	10	10	18
合計	4,131	3,850	210.5	204	218	282	338	1,282.5

※当初認可時における1週目の運航便数
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-2-12 国際線(旅客便)運航便数の国籍別シェアの推移

(単位：%)



※当初認可時における1週目の運航便数
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

4 海上交通

国内旅客輸送人員が回復
クルーズによる外国船の寄港は再開されず

(1) 利用の動向

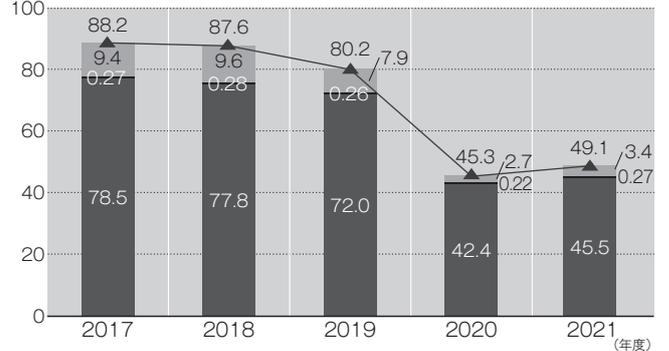
●国内旅客船の動向

2021年度の国内旅客船の輸送人員は約4,910万人(前年度比8.5%増)となり、2020年度の大幅な減少から回復傾向に転じた(図Ⅲ-2-13)。

長距離フェリー航路では、2022年度の旅客輸送人員は206万人(同48.3%増)と大幅に回復した(図Ⅲ-2-14)。離島航路では2021年度の旅客輸送人員は2,846万人(同7.0%増)となり回復傾向となった(図Ⅲ-2-15)。

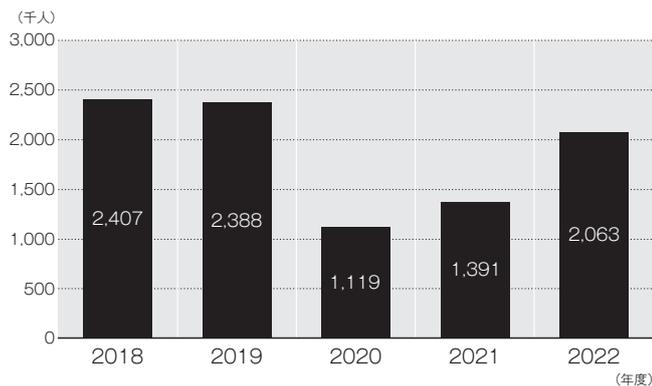
図Ⅲ-2-13 国内旅客輸送人員の推移

(百万人) ■ 一般 ■ 特定 ■ 不定期 ▲ 計



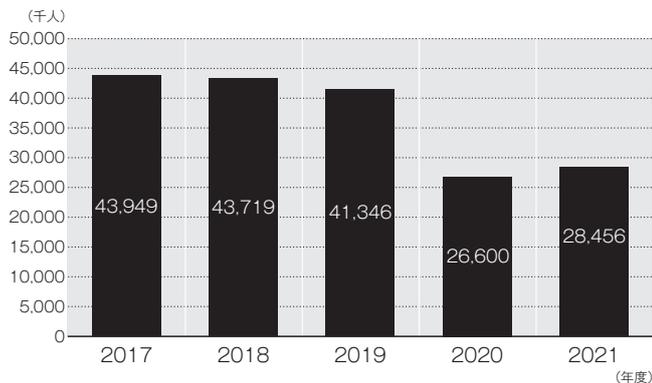
資料：国土交通省「数字で見る海事2023」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-14 長距離フェリー航路の旅客輸送人員の推移



資料:国土交通省「数字で見る海事2023」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-15 離島航路の旅客輸送人員の推移

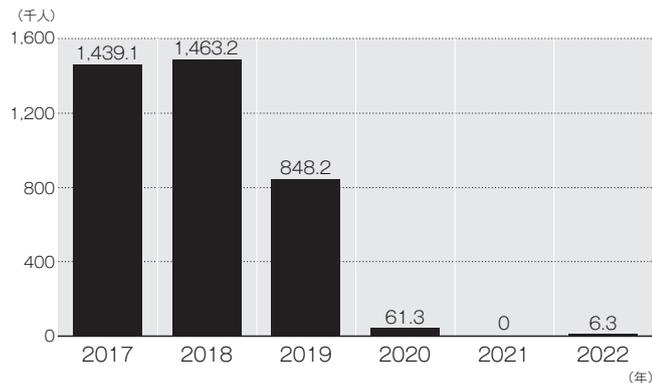


資料:国土交通省「数字で見る海事2023」をもとに(公財)日本交通公社作成

●外航旅客定期航路等の動向

2022年の日本発着の外航旅客定期航路等における乗客数は、航路の再開により6.3万人となった(図Ⅲ-2-16)。

図Ⅲ-2-16 外航旅客定期航路等の乗客数の推移

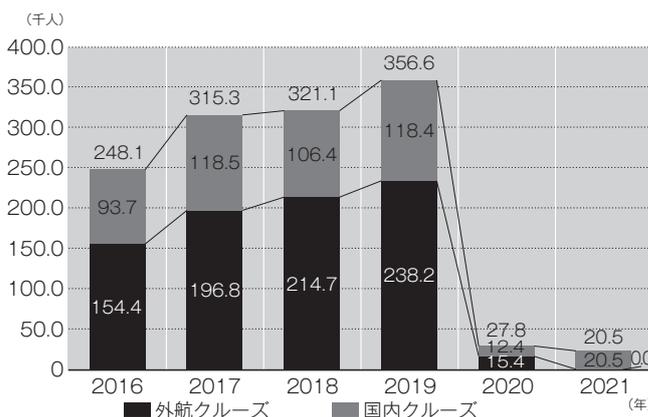


資料:国土交通省「数字で見る海事2023」をもとに(公財)日本交通公社作成

●クルーズ船の日本人乗客の動向

新型コロナウイルス感染症の影響により2021年の日本人のクルーズ乗客数(日本のクルーズ人口)は国内クルーズのみの運行で2万人と減少した(図Ⅲ-2-17)。

図Ⅲ-2-17 日本人の外航・国内クルーズ乗客数の推移

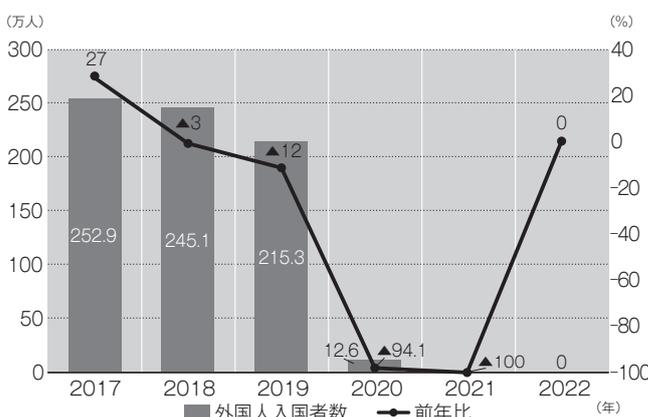


資料:国土交通省「数字で見る海事2023」及び国土交通省海事局「我が国のクルーズ等の動向について」をもとに(公財)日本交通公社作成

●クルーズ船による外国人入国の動向

2022年にクルーズ船で入国した外国人旅客数は国際クルーズの運航休止が続いたことから、前年同様にゼロとなった(図Ⅲ-2-18)。

図Ⅲ-2-18 クルーズにより入国した外国人旅客数の推移



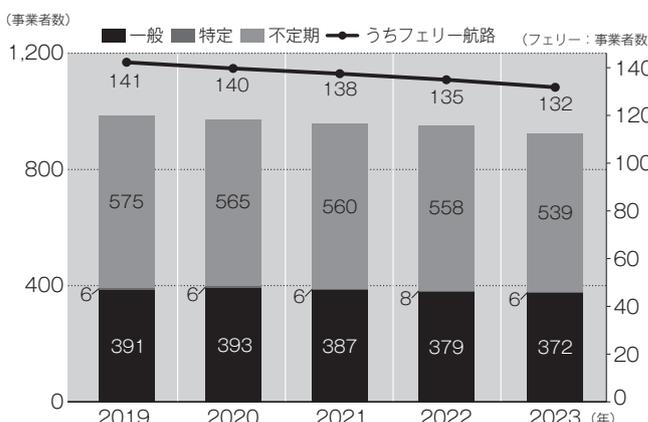
資料:国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数(2022年速報値)」をもとに(公財)日本交通公社作成

(2)航路・寄港の動向

●国内旅客船の航路動向

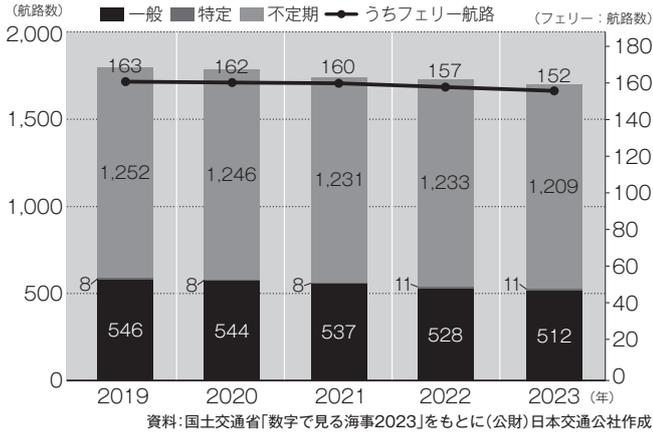
旅客船の事業者数は917件(前年比28件減)、航路数は1,732路線(同40路線減)となった(図Ⅲ-2-19、図Ⅲ-2-20)。

図Ⅲ-2-19 旅客船事業者数の推移



資料:国土交通省「数字で見る海事2023」をもとに(公財)日本交通公社作成

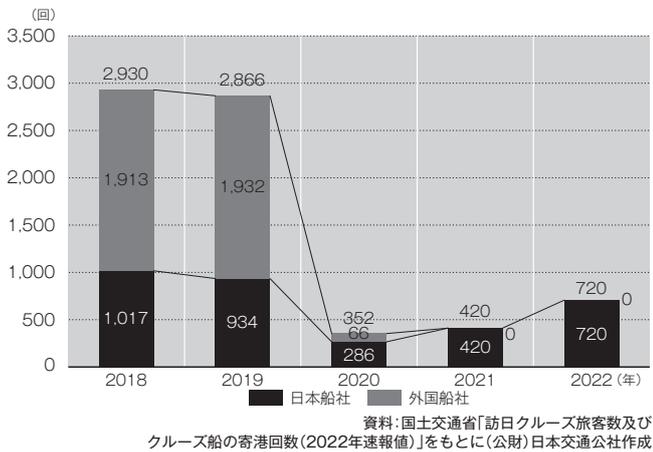
図Ⅲ-2-20 旅客船航路数の推移



●クルーズ船の寄港動向

2022年における日本港湾へのクルーズ船の寄港回数は合計720回(前年比71.4%増)となった。国際クルーズの運航休止は続いているものの国内クルーズは大幅な回復となった(図Ⅲ-2-21)。

図Ⅲ-2-21 クルーズ船の寄港回数の推移



(3)海上交通関連政策の動向

●国際クルーズの受け入れ再開に向けた取り組み

2020年3月以降、国際クルーズの運航が停止している状況だったが、政府の新たな水際対策の緩和措置に伴い、11月に日本国際クルーズ協議会が「国際クルーズ運航のための感染拡大予防ガイドライン(第1版)」を作成し、また、一般社団法人日本外航客船協会が国際クルーズに対応した「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン(第8版)」を、公益社団法人日本港湾協会が国際クルーズに対応した「クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン(第8版)」をそれぞれ改訂し、国際クルーズ受け入れ再開に向けた取り組みが本格化した。

●全国の旅客船事業者に対する「緊急安全点検」を実施

国土交通省は、知床遊覧船が運航する「KAZU I」の海難事故を踏まえ、全国790の旅客船事業者に対し、海上運送法に定める安全管理規程の遵守状況等に着目した「緊急安全点検」を実施した。調査及び検討会を踏まえ、2023年3月、旅客船の総合的な安全・安心対策や安定的な国際海上輸送の確保等を盛り込んだ「海上運送法等の一部を改正する法律案」を閣議決定した。

5 道路交通

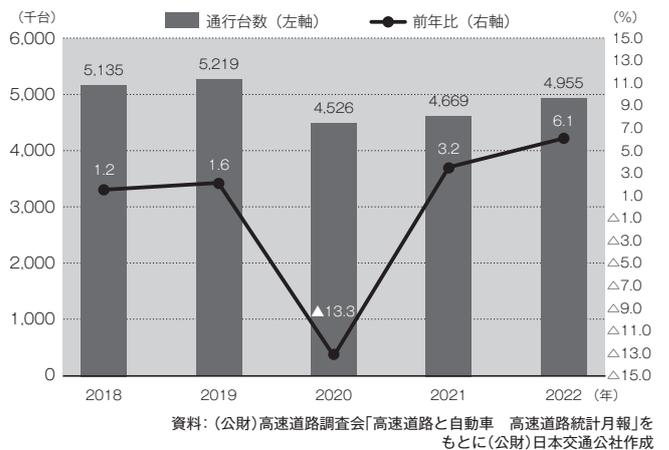
2020年度のバス利用は大幅に減少
2022年の高速道路交通量は回復傾向

(1)利用の動向

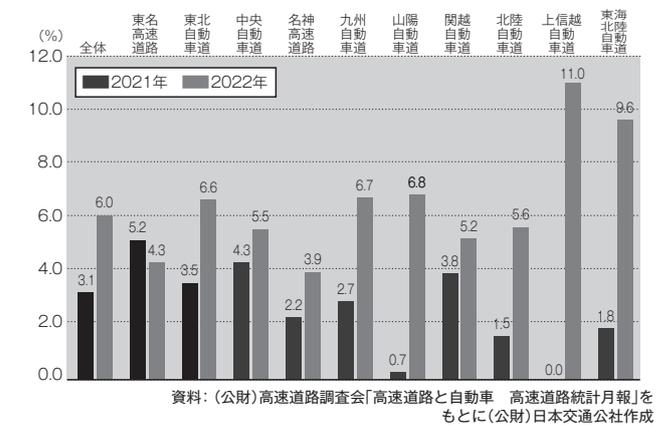
●高速道路の利用

2022年の高速道路の日平均交通量は約496万台であり、前年と比べて6.1%増(図Ⅲ-2-22)となり、東名高速道路以外の路線で前年の利用量を上回った(図Ⅲ-2-23)。月別日平均交通量は、2月、12月は若干前年を下回ったものの、5月、8月は前年を大幅に上回った(図Ⅲ-2-24)。

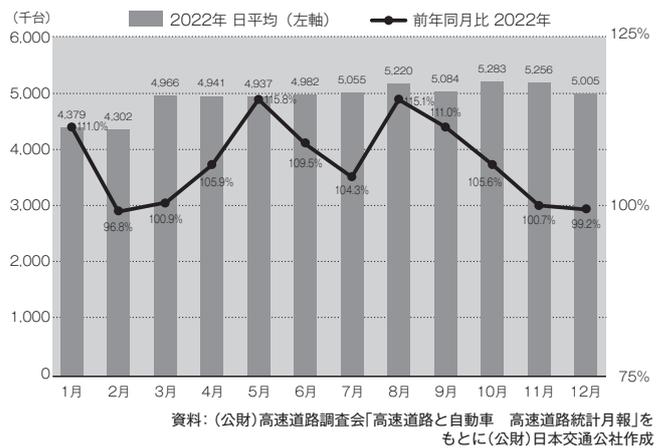
図Ⅲ-2-22 高速道路の日平均交通量の推移



図Ⅲ-2-23 主要高速道路の日平均交通量の前年比



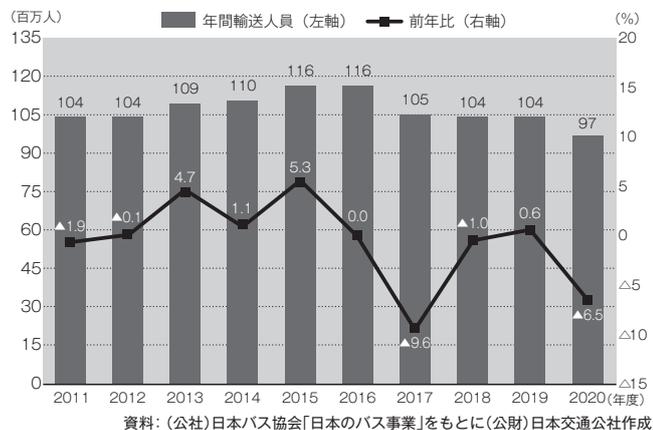
図Ⅲ-2-24 月別日平均交通量の推移と前年同月比



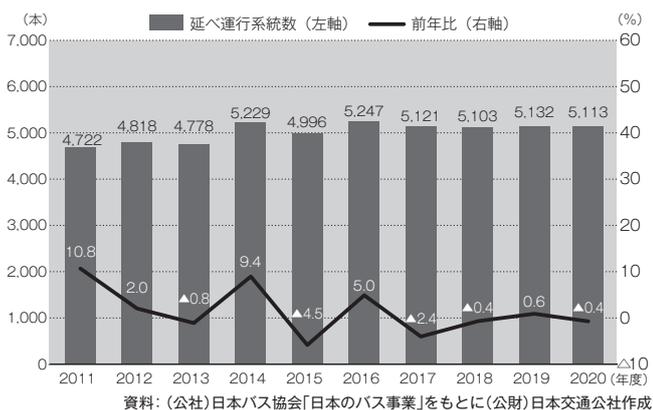
●高速バスの利用(2020年度)

公益社団法人日本バス協会(以下、日本バス協会)の最新統計によると、2020年度の高速バス輸送人員は97百万人(前年比6.5%減)であり、コロナ禍の影響もあり減少した(図Ⅲ-2-25)。また、高速バス運行系統数は延べ5,113本(前年比0.4%減)であった(図Ⅲ-2-26)。

図Ⅲ-2-25 高速バスの年間輸送人員の推移



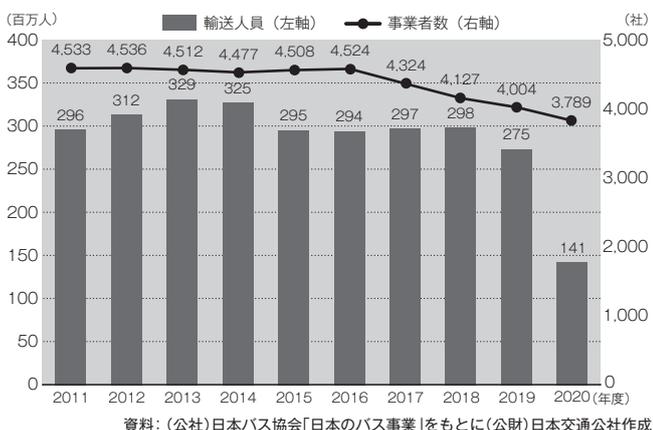
図Ⅲ-2-26 高速バス運行系統数の推移



●貸切バスの利用(2020年度)

日本バス協会の最新統計によると、2020年度の貸切バスの輸送人員は141百万人(前年比48.7%減)で大幅な減少となった。また、事業者数は3,789事業者(前年比5.4%減)となり4年連続減少となった(図Ⅲ-2-27)。

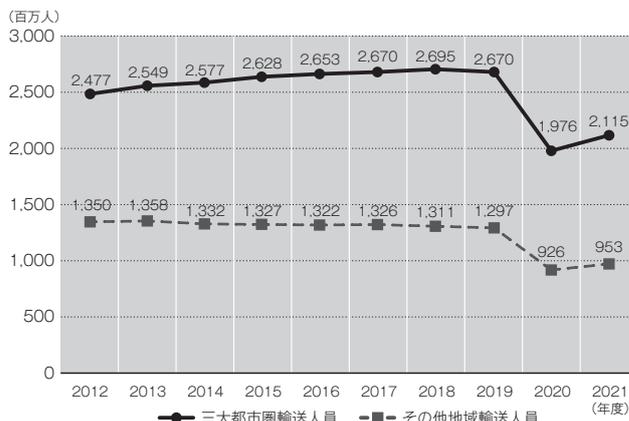
図Ⅲ-2-27 貸切バスの事業者数及び輸送人員の推移



●一般路線バスの利用(2021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、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく落ち込み、2021年度は回復傾向に転じた(図Ⅲ-2-28)。

図Ⅲ-2-28 都市部・地方部別の一般路線バス輸送人員の推移

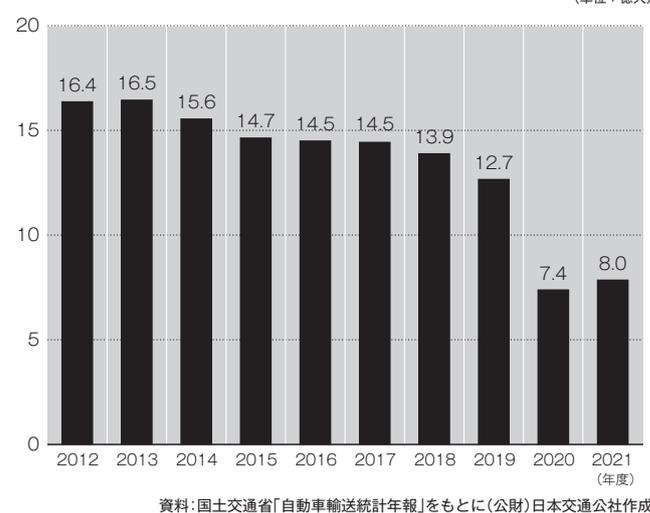


※乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータ
 ※三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値

●タクシーの利用(2021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になり、以後は緩やかな減少傾向にある。コロナ禍の影響で大きく落ち込み、2021年度は回復傾向に転じた(図Ⅲ-2-29)。

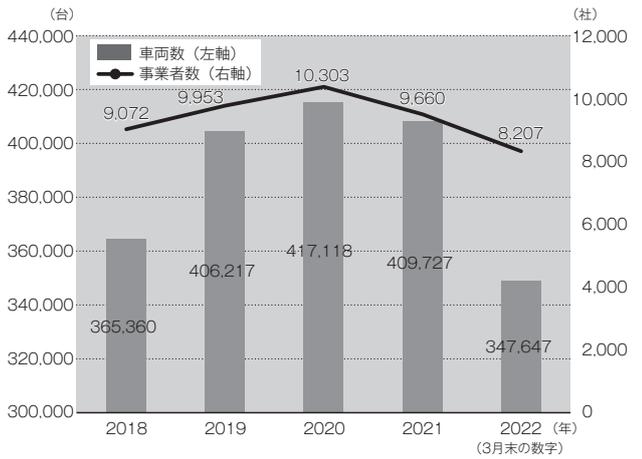
図Ⅲ-2-29 タクシーの輸送人員の推移



●レンタカーの利用(2022年度)

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の推移」を引用する。同資料によると、2022年3月末時点のレンタカー事業者数(乗用車)は8,207社(前年比15.0%減)、車両数(乗用車)の合計は約35万台(前年比15.2%減)であった(図Ⅲ-2-30)。

図Ⅲ-2-30 レンタカー事業者数(乗用車)及び車両数(乗用車)の推移



資料:国土交通省「運輸支局別レンタカー事業者数・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

2023年7月時点における高規格幹線道路の供用延長は12,258km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88%となった。内訳は高速自動車道路が10,274km(進捗率80%)、一般国道自動車専用道路が1,984km(同80%)であった(表Ⅲ-2-10)。2022年4月から2023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-2-11に示すとおりであった。新東名高速道路(伊勢原大山IC～新秦野IC)が開通し、東北中央自動車道は東根北IC～村山本飯田ICの開通により、全線(23km)が開通した。また、渋滞緩和・高速化を目的として新名神高速道路(亀山西JCT～甲南IC)が6車線に拡張された。

表Ⅲ-2-10 高規格幹線道路の整備状況

区分	総延長	供用	進捗率
高規格幹線道路	約14,000km	12,258km	88%
高速自動車国道	11,520km	10,274km	89%
一般国道自動車専用道路 (本四連絡高速道路を含む)	約2,480km	1,984km	80%

資料:全国高速道路建設協議会のウェブサイトをもとに(公財)日本交通公社作成

表Ⅲ-2-11 2022年4月～2023年3月に開通・拡張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)	開通・拡張
東北	仙台南部道路	E48		今泉IC～長町IC	2022年12月15日	2.9	4車線化
東北	東北中央自動車道	E13		東根北IC～村山本飯田IC	2022年10月29日	8.9	開通
関東	新東名高速道路	E1A		伊勢原大山IC～新秦野IC	2022年4月16日	13.0	開通
近畿	新名神高速道路	E1A		亀山西JCT～甲南IC	2023年3月30日	7.4	6車線化
中国	山陰近畿自動車道	E9	岩美道路	浦富IC～東浜IC	2023年3月12日	3.8	開通
九州	東九州自動車道	E10		苅田北九州空港IC～行橋IC	2022年11月18日	8.6	4車線化
九州	東九州自動車道	E78	隼人道路	隼人西IC～加治木IC	2022年11月30日	3.6	4車線化
九州	東九州自動車道	E78		清武南IC～日南北郷IC	2023年3月25日	71.8	開通

*No列: 高速道路ナンバリング

資料:国土交通省及び各高速道路会社のプレスリリース等をもとに(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

2022年4月から2023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-2-12に示すとおりであった。

● 一般道路の休憩施設(道の駅)

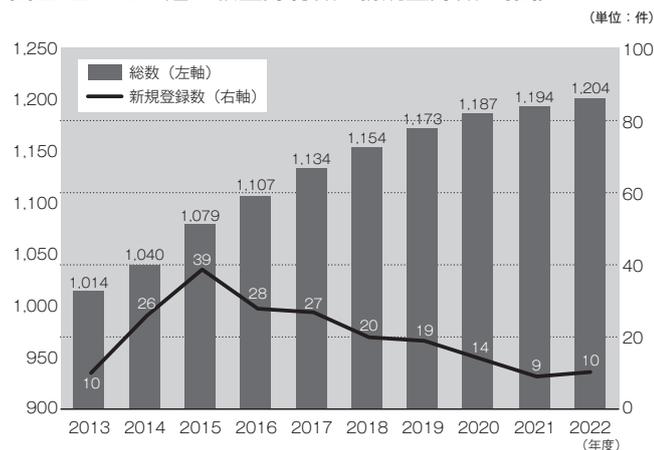
2022年度中に、10件の道の駅が新たに登録され、登録総数は1,204件(第58回登録時点)となった(図Ⅲ-2-31)。

表Ⅲ-2-12 2022年4月～2023年3月にオープン・リニューアルした主な高速道路の休憩施設

施設名称	道路名	上下線の別	年月日	内容・特徴
川口ハイウェイオアシス	首都高速川口線	上り	2022年4月25日	埼玉県川口市の運営するイナパーク川口と首都高速が管理・運営する川口PAを連結し、一体的に整備する首都高速初のハイウェイオアシスを開園。利便性の向上や商業施設の充実のみならず、親子で楽しむことができる屋内遊具施設棟「ASOBooN」がオープン。
泉大津大型専用PA	阪神高速4号湾岸線	南行	2022年4月27日	これまで運用中の泉大津PAにおける大型車駐車マスの不足に対応することを目的として、大型車専用のPAとして旧泉大津本線料金所跡に開設。阪神高速では初となる木造建屋で環境に配慮したPAとなる。
佐野SA	東北自動車道	下り	2022年7月13日	将来的にひとつの大きな「Park」と見立て、上下線が隣接し徒歩での往来が可能なサービスエリアを計画。その第一弾として、ドラマチックエリア佐野(下り線)を先行してリニューアル。生産者のこだわりをフィーチャーしたご当地の逸品や、地元の魅力を届ける伝統工芸品等を取りそろえるほかに、人気の「佐野らーめん」をはじめとした沿線のご当地メニューを楽しむことができる。

資料:各高速道路会社のプレスリリース等をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-31 道の駅登録総数・新規登録数の推移



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

○「2040年道路政策ビジョンへのロードマップ」を発表

国土交通省は、道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と政策の方向性をまとめた「2040年道路政策ビジョンへのロードマップ」を発表した。ロードマップでは(1)日本全国どこにいても、誰もが自由に移動・交流・社会参加できる社会、(2)世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会、(3)国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会を目指すことを念頭に、自動運転、ICT交通マネジメント、拠点施策、新たなモビリティの利用環境、グリーン社会の実現、自転車利用環境、道路空間の利活用について方向性が示された。

○高速道路における電動化インフラ整備を加速

経済産業省及び国土交通省は、高速道路における充電器の大幅増加と高出力化・複数口化を促し、利用者がいつでも快適にEV充電できる環境を目指して、「高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージ」を取りまとめた。これに伴い、NEXCO3会社及びe-Mobility Powerは、EV急速充電器の高出力化・複数口化を推進し、2025年度までに充電口数を約1,100口(2020年度末から5年間で約2.7倍)と大幅に増設する整備見通しを策定した。

○燃料高に対する対策

国土交通省は、原油価格高騰を受け、国民生活等への不測の影響を緩和するため、LPガスを使用するタクシー事業者の燃料価格について時限的・緊急避難的な激変緩和事業に伴う経費に対して補助を行い、今後の需要回復局面において、タクシーの供給を順調に回復するための下支えとして必要な支援を実施する「タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業」を実施した。

○大阪・関西万博特別仕様ナンバープレートの交付を開始

国土交通省は、大阪・関西万博開催の機運醸成を図ることを目的に、約3年間の期間限定で、大阪・関西万博特別仕様ナンバープレートの交付を全国で開始した。フルカラー版の特別仕様ナンバープレートの申し込みの際に支払う寄付金は、大阪・関西万博の開催に関連した交通サービスの充実等に充てられる予定。

(後藤伸一)