

Ⅲ-2 運輸業

1 輸送量と交通事業の動向

コロナ禍以降、回復傾向が続く

(1) 国内旅客輸送の動向

2023年度の国内の旅客輸送量（人ベース）は、コロナ禍からの回復傾向が続き、275.0億人だった（旅客船輸送量を除く、図Ⅲ-2-1）。前年度の旅客輸送量（旅客船を除く）と比べると、6.9%の増加となった。

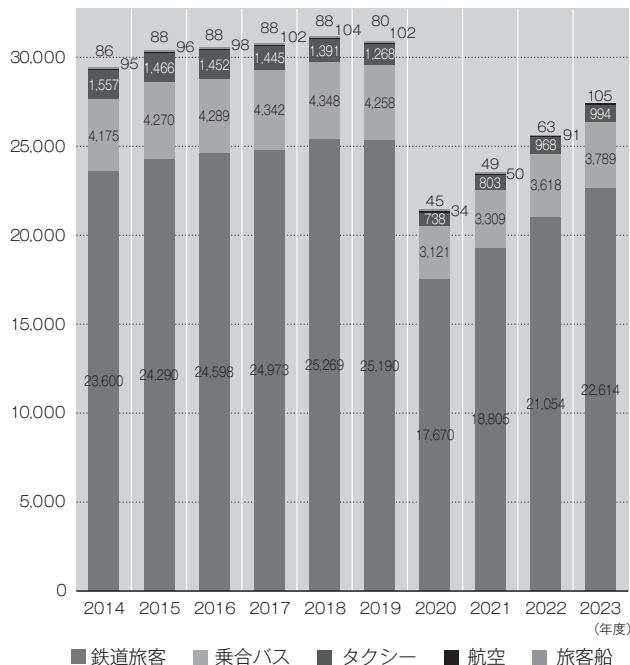
各交通機関別に見ると、鉄道は226.1億人で対前年度7.4%増、乗合バスは37.9億人で同4.7%増、タクシーは9.9億人で同2.7%増、航空は1.1億人で同15.6%増といずれも増加となった。

2014年度を100とした場合の国内旅客輸送量（人ベース）の推移を見ると、コロナ禍で落ち込んだ輸送量はすべての交通機関で回復傾向を示している。特に航空は110となり、コロナ禍前を上回った（図Ⅲ-2-2）。

自家用車による国内旅客輸送量（人ベース）については、2023年度は584.4億人で対前年度0.5%減となり、増加となった前年度からわずかながら減少に転じた（図Ⅲ-2-3）。

図Ⅲ-2-1 国内旅客輸送量（人ベース）の推移

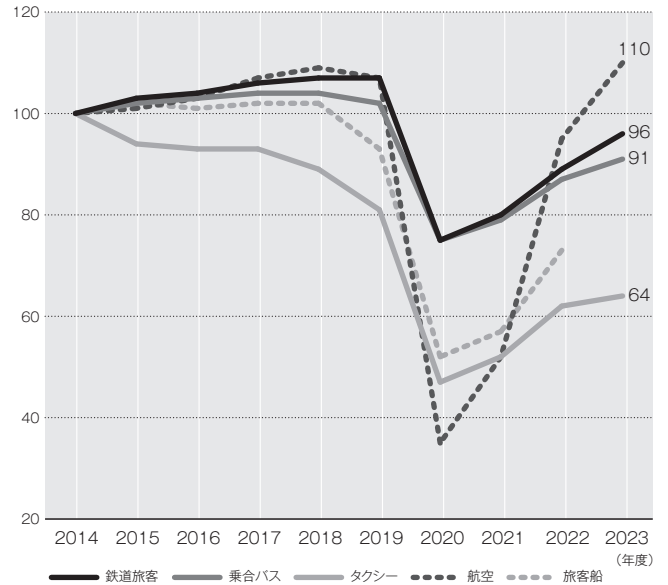
（百万人）



（注）2023年度は旅客船の輸送量を含まない。

資料：国土交通省「鉄道輸送統計調査」、「自動車輸送統計調査」、「航空輸送統計調査」、「数字で見る海事」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2 国内旅客輸送量（人ベース）の推移
（2014年度を100とした場合の動き）

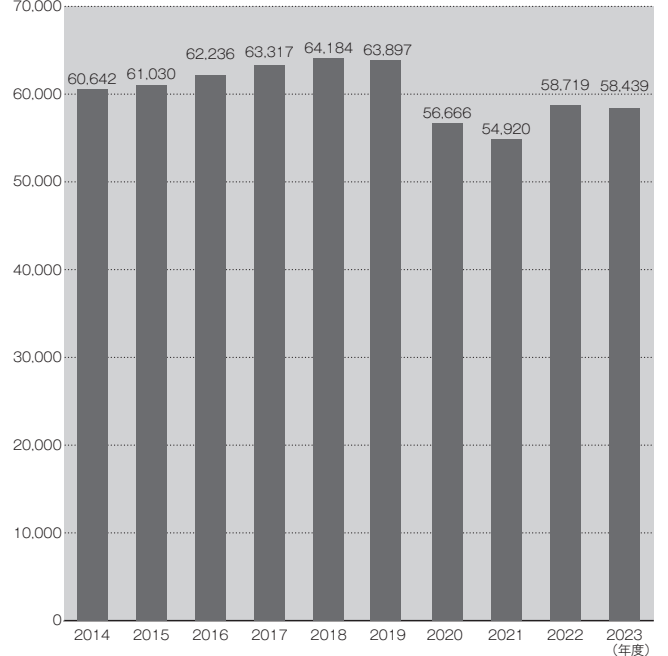


（注）2023年度は旅客船のデータなし。

資料：国土交通省「鉄道輸送統計調査」、「自動車輸送統計調査」、「航空輸送統計調査」、「数字で見る海事」をもとに（公財）日本交通公社作成

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

（百万人）



資料：国土交通省「自動車輸送統計調査」をもとに（公財）日本交通公社作成

2 鉄道交通

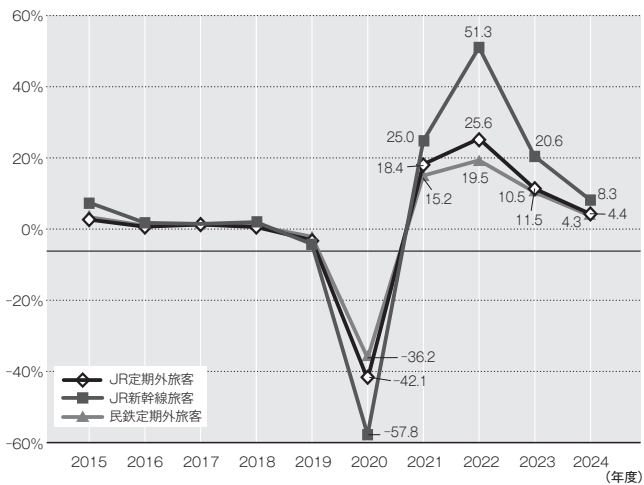
2024年度の鉄道旅客数は、JR線(定期外)、
JR新幹線旅客(定期・定期外)、
民鉄(定期外)のいずれも増加
鉄道事業者の事業収支も好調

(1) 利用の動向

●年間旅客数(JR定期外、新幹線、民鉄定期外)

2024年度の鉄道旅客数は、JR定期外旅客が36億3,379万人(対前年度4.4%増)、JR新幹線旅客(定期・定期外合計)が3億8,593万人(同8.3%増)、JRを除く民鉄定期外旅客は68億5,293万人(同4.3%増)といずれも4年連続の増加となり、コロナ禍前の水準にまで回復した(図Ⅲ-2-4)。

図Ⅲ-2-4 鉄道旅客数の推移(対前年度)



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

2023年度のJR新幹線旅客数を路線別に見ると、すべての路線で2022年度を上回る結果となった。コロナ禍前の2019年度と比べると、2022年9月3日に西九州新幹線武雄温泉～長崎間が開業した九州線(15.0%増)及び2024年3月16日の北陸新幹線金沢～敦賀間の開業に注目が集まった北陸線(3.0%増)において増加となった(表Ⅲ-2-1)。

表Ⅲ-2-1 JR新幹線旅客数の推移(路線別)

(単位：千人)

	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2023年度 /2022年度
北海道線	1,504	531	608	1,069	1,401	131.1%
東北線	89,435	37,860	45,878	66,168	81,547	123.2%
上越線	42,138	17,996	22,522	33,036	39,776	120.4%
東海道線	168,033	65,591	85,690	133,609	160,705	120.3%
北陸線	29,426	12,080	15,474	24,558	30,308	123.4%
山陽線	72,379	32,059	39,363	60,017	70,301	117.1%
九州線	13,994	7,072	7,977	12,384	16,089	129.9%

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及び大手民鉄の経営状況

2024年度のJR各社(単体)の決算純利益は、全社が黒字となった。JR貨物は4年度ぶりに黒字に転換した。2023年度と比べると、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR貨物が増益となっている。コロナ禍前の2019年度と比較すると、JR東日本とJR四国を除きいずれも増加となった。コロナ禍からの順調な回復がうかがえる(表Ⅲ-2-2)。

大手民鉄16社(単体)の決算純利益は、2023年度に引き続き16社すべてが黒字となった。2023年度と比べると、半数以上の9社が増益となっている。コロナ禍前の2019年度と比較すると、東急、相鉄、阪急を除く13社が増益となった(表Ⅲ-2-3)。

表Ⅲ-2-2 JR各社の純利益推移(単体決算)

(単位：億円)

	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2024年度 - 2023年度
JR北海道	△7	△372	△9	△180	19	17	△2
JR東日本	1,590	△5,066	△991	524	1,467	1,526	59
JR東海	3,788	△2,023	△682	2,019	3,588	4,306	719
JR西日本	735	△2,173	△1,216	594	654	804	150
JR四国	5	△65	△47	△6	4	3	△1
JR九州	286	△111	89	254	329	311	△18
JR貨物	39	0	△27	△53	△48	53	101

資料：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社の純利益推移(単体決算)

(単位：億円)

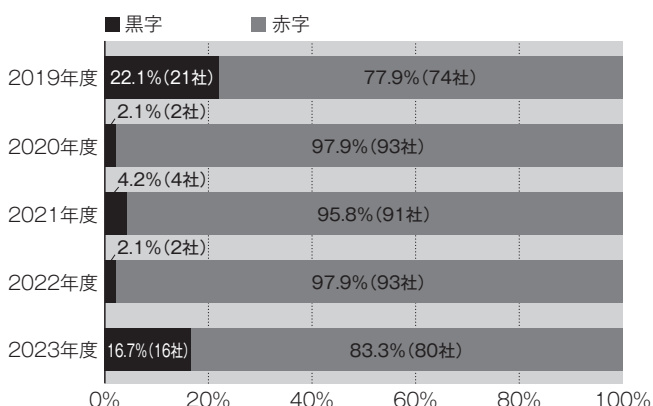
	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2024年度 - 2023年度
東武	271	△216	160	164	290	318	27
西武	42	11	350	76	241	153	△87
京成	148	△20	△15	26	677	694	17
京王	139	△21	△44	114	188	323	135
小田急	213	△197	136	281	708	416	△292
東急	279	△93	△27	40	179	163	△16
京急	113	△202	140	79	759	183	△577
東京メトロ	491	△516	△150	266	458	519	61
相鉄	37	△23	△13	△13	19	33	14
名鉄	182	△131	47	73	132	207	75
近鉄	126	△159	△4	55	172	172	△1
南海	136	△17	△2	80	173	176	3
京阪	53	△38	7	35	39	61	22
阪急	279	26	127	183	325	218	△107
阪神	94	14	22	91	131	132	1
西鉄	86	△76	43	124	283	201	△83
大手16社合計	2,687	△1,658	777	1,673	4,774	3,968	△807

資料：(一社)日本民営鉄道協会「大手民鉄16社2025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

●地域鉄道の経営状況

地域鉄道事業96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2023年度の経常収支（鉄軌道事業）を見ると、黒字となったのは16社（16.7%）だった。新型コロナウイルス感染症拡大の影響を強く受けた2020年度から2022年度に黒字だったのは2～4社に過ぎなかったが、2023年度は回復傾向が見られた（図Ⅲ-2-5）。

図Ⅲ-2-5 地域鉄道の経常収支（鉄軌道事業）



●新路線・新駅開業や主な駅ビルの開業

Osaka Metro（大阪メトロ）は2025年1月19日、大阪・関西万博の開催に合わせ、中央線のコスモスクエア駅～夢洲駅間の延伸及び新駅「夢洲駅」を開業した。また、JR東日本は2025年3月15日に越後線新駅「上所駅」を、JR九州は同日に日豊本線新駅「仙巖園駅」をそれぞれ開業した。

駅ビル等では、2024年10月12日に西日本鉄道が天神大牟田線西鉄久留米駅ビル「レイリア久留米」をリニューアルオープンし、2025年3月21日にJR西日本が大阪駅（うめきたエリア）地上部に「うめきたグリーンブレイス」を、続く3月24日には同社が広島駅新駅ビル「minamoa」を新規開業した。

●「TAKANAWA GATEWAY CITY」がまちびらき

JR東日本は、「100年先の心豊かなくらしのための実験場」と位置づけている「TAKANAWA GATEWAY CITY」のまちびらきを2025年3月27日に行った。「THE LINKPILLAR 1」が開業するとともに、高輪ゲートウェイ駅が全面開業した。その他の棟や施設も今後順次整備され、グランドオープンは2026年春を予定している。

●名鉄名古屋駅の再整備計画

名古屋鉄道は2025年5月26日、「名古屋駅地区再開発計画」と合わせて実施する「名鉄名古屋駅再整備計画」の概要を決定した。1期工事では、再開発ビルの地下空間に新たに2線を敷設することで駅機能を移設・拡張し、2期工事では現在の鉄道施設を撤去して新たに2線を追加敷設し4線化するとともに駅機能の拡充を行う。完成は2040年代前半を予定している。

3 航空交通

2024年度は国内線、国際線とも増加
福岡空港の第2滑走路が供用開始

(1)利用の動向

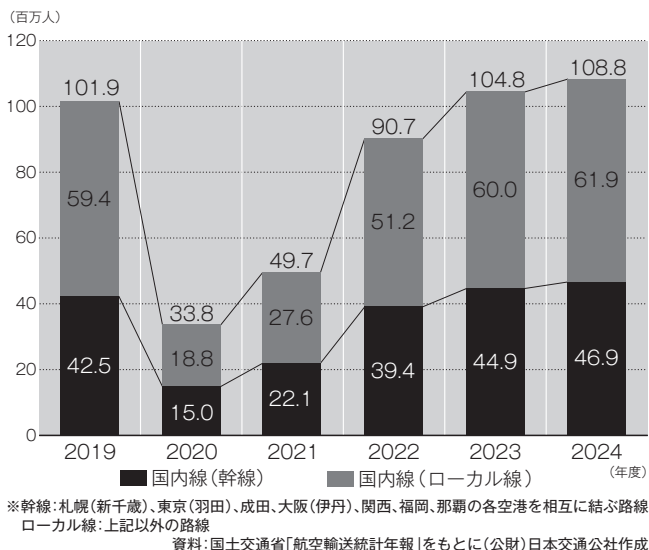
●国内航空旅客数の動向

2024年度の国内線の利用者数は、幹線が対前年度4.6%増の4,691万人、ローカル線が同3.2%増の6,186万人となった。コロナ禍から完全に回復したものと捉えられる（図Ⅲ-2-6）。

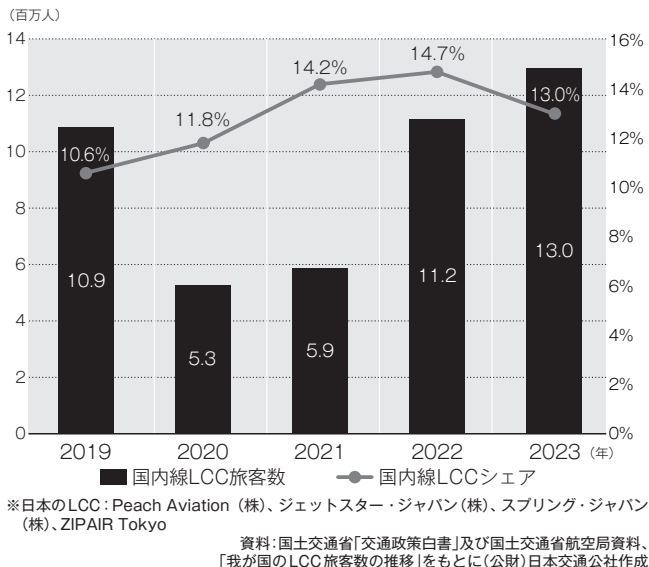
日本の格安航空会社（LCC）の旅客数（国内線）について、2023年は1,300万人で3年連続での増加となった。旅客数全体に占める割合（シェア）は、2023年が13.0%で、ここ数年の増加傾向から一転して減少となった（図Ⅲ-2-7）。

2024年度の空港別乗降客数（国内線）上位15空港を見ると、15空港合計は1億8,252万人で、対前年度3.5%増となった。2021年度以降3年度連続で増加しており、コロナ禍前の2019年度（1億8,066万人）を上回った。個別では、15空港のうち13空港が前年度の乗降客数を上回り、また7空港が2019年度の乗降客数を上回った（表Ⅲ-2-4）。

図Ⅲ-2-6 国内航空旅客輸送量（利用者数）の推移



図Ⅲ-2-7 日本のLCC旅客数（国内線）の推移



表Ⅲ-2-4 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	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2024年度／ 2023年度
1	東京(羽田)	65.4	20.6	28.9	53.1	61.8	64.2	103.9%
2	札幌(新千歳)	19.5	6.4	9.2	16.9	20.0	21.0	105.0%
3	福岡	17.6	6.5	9.4	15.7	17.9	18.6	103.9%
4	那覇	17.5	6.6	8.0	15.8	17.5	18.5	105.7%
5	大阪(伊丹)	15.8	5.8	7.5	13.0	14.8	15.4	104.1%
6	成田	7.5	2.0	4.1	7.0	7.8	7.4	94.9%
7	関西	6.7	2.1	3.4	6.4	6.8	6.7	98.5%
8	中部	6.4	2.0	2.8	5.2	6.0	6.1	101.7%
9	鹿児島	5.4	1.8	2.7	4.7	5.5	5.5	100.0%
10	神戸	3.3	1.2	1.8	3.1	3.4	3.6	105.9%
11	仙台	3.3	1.2	1.7	2.8	3.2	3.3	103.1%
12	熊本	3.2	0.8	1.4	2.6	3.1	3.2	103.2%
13	宮崎	3.2	0.9	1.4	2.6	3.0	3.2	106.7%
14	長崎	3.1	0.9	1.3	2.6	2.9	3.0	103.4%
15	松山	2.9	0.8	1.1	2.2	2.7	2.8	103.7%
—	上記以外	38.7	12.5	17.5	32.0	37.6	38.8	103.2%
合計		219.3	72.2	102.1	185.6	214.0	221.3	103.4%

資料:国土交通省「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

●国際航空旅客輸送量の動向

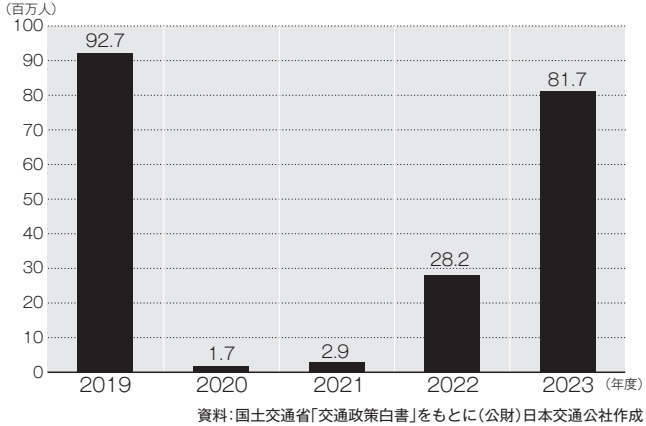
2023年度の日本を発着する国際航空旅客輸送量(本邦航空運送事業者と外国航空運送事業者の国際線旅客数の合計)は8,174万人で、前年度(2,818万人)を大幅に上回った。コロナ禍前の2019年度(9,270万人)には及ばないものの、順調な回復ぶりが見える(図Ⅲ-2-8)。

2023年の日本のLCC旅客数(国際線)は2,374万人で、前年(345万人)を大幅に上回った。新型コロナウイルス感染症拡大の影響で2021年にほぼゼロとなったものの、その後は回復傾向が見られ、2019年(2,572万人)に近づく数値となった。旅客数全体に占める割合(シェア)は32.7%となり、2019年を上回った(図Ⅲ-2-9)。

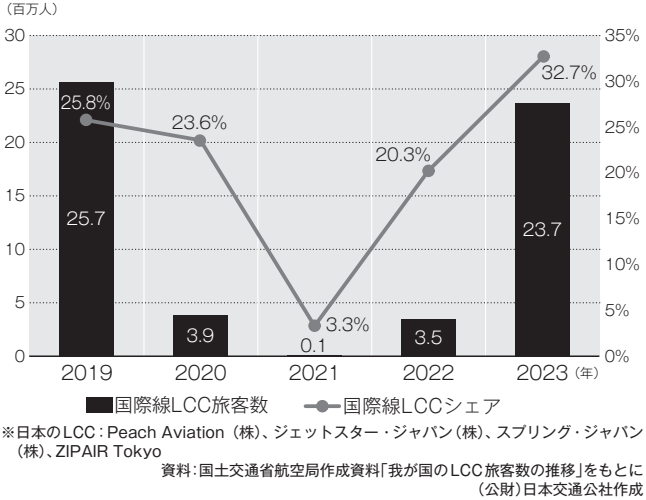
2024年度の空港別乗降客数(国際線、通過客を含む)上位7空港を見ると、7空港合計は1億57万人で、対前年度26.7%増となった。2021年度以降3年度連続で増加しており、コロナ禍前の2019年度(8,898万人)を上回った。個別では、7空港すべてが前年度の乗降客数を上回り、また中部国際空港を除く6空港が2019年度の乗降客数を上回った(表Ⅲ-2-5)。

2024年の空港別入国外国人数の割合(シェア)を見ると、成田国際空港が29.6%、関西国際空港が25.7%、東京国際空港(羽田)が17.0%となった。前年に比べ、成田国際空港、東京国際空港(羽田)、福岡空港等の割合が低下する一方、7空港を除く「その他空港」の割合が高まっており、利用空港の分散化傾向が見られる。「その他空港」の割合は、コロナ禍前の2019年を上回っている(図Ⅲ-2-10)。

図Ⅲ-2-8 日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移



図Ⅲ-2-9 日本のLCC旅客数(国際線)の推移



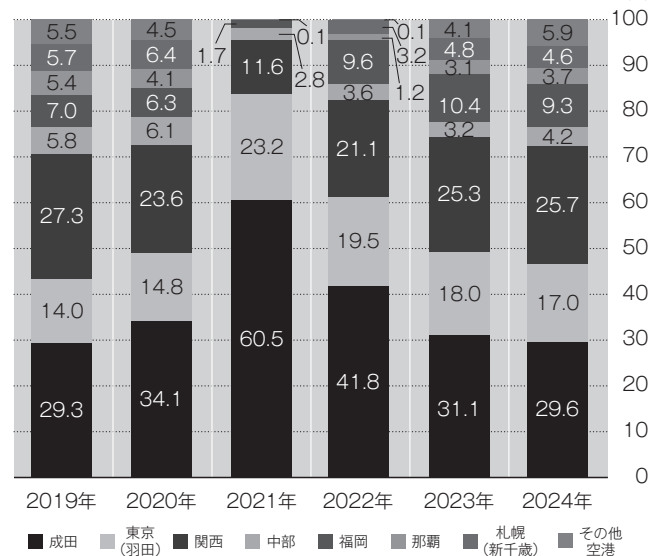
表Ⅲ-2-5 空港別乗降客数(国際線)の推移
(上位7空港)

(単位:百万人)

順位	空港	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2024年度/2023年度
1	成田	32.1	1.0	1.7	11.7	26.0	32.2	123.8%
2	関西	22.0	0.2	0.3	5.1	19.0	25.0	131.6%
3	東京(羽田)	16.8	0.4	0.8	6.8	19.1	22.9	119.9%
4	福岡	5.5	0.0	0.0	2.3	7.1	8.5	119.7%
5	中部	6.2	0.0	0.1	0.8	3.2	4.9	153.1%
6	札幌(新千歳)	3.3	0.0	0.0	0.9	2.9	3.9	134.5%
7	那覇	3.1	0.0	0.0	0.4	2.1	3.2	152.4%
—	上記以外	3.7	0.0	0.0	0.1	2.4	4.3	179.2%
	合計	92.7	1.7	2.9	28.2	81.7	104.9	128.4%

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

図Ⅲ-2-10 空港別入国外国人数の推移



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

(2) 航空路線の動向

●国内路線の動向

2023年度の主な航空路線(幹線)の旅客数を路線別で見ると、東京(羽田)－札幌(新千歳)が915万人で最も多く、次いで東京(羽田)－福岡(858万人)、東京(羽田)－那覇(636万人)、東京(羽田)－大阪(伊丹)(489万人)となっている。19路線のうち18路線が前年度の旅客数を上回り、また11路線が2019年度の旅客数を上回った(表Ⅲ-2-6)。

2023年度の主な航空路線(ローカル線)の旅客数上位15路線を路線別で見ると、東京(羽田)－鹿児島が244万人で最も多く、次いで東京(羽田)－熊本(192万人)、東京(羽田)－広島(182万人)、東京(羽田)－長崎(161万人)となっている。全15路線が前年度の旅客数を上回り、また7路線が2019年度の旅客数を上回った(表Ⅲ-2-7)。

2024年4月から2025年3月に新規に開設した路線は、トキエアの新潟－仙台及び新潟－神戸、フジドリームエアラインズの札幌(新千歳)－新潟及び札幌(新千歳)－福岡の合計4路線である(表Ⅲ-2-8)。

●国際路線の動向

2024年冬期の国際線定期便(旅客便)の運航便数は5,178便/週で、前年同期に比べて20.1%の増加となった。便数は順調に回復しており、2019年冬期(5,219便/週)に迫った。特に外国企業の便数の伸びが大きく、全便数の8割弱を占めている(図Ⅲ-2-11)。

2024年冬期の国際線定期便(旅客便)の運航便数を方面別で見ると、韓国が1,291便/週で最も多く、次いで中国(1,062便/週)、東南アジア(884.5便/週)、台湾(606.5便/週)となっている(表Ⅲ-2-9)。方面別の割合では、韓国が24.9%、中国が20.5%、台湾が11.7%、香港が7.9%となっており、この4方面で全体の65%強を占めている(図Ⅲ-2-12)。

表Ⅲ-2-6 主な航空路線(幹線)の旅客数推移

(単位:千人)

路線	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2023年度/2022年度
東京(羽田)－札幌(新千歳)	8,810	2,921	4,166	7,627	9,153	120.0%
東京(羽田)－大阪(伊丹)	5,292	2,058	2,879	4,453	4,894	109.9%
東京(羽田)－関西	1,254	320	515	1,076	1,152	107.1%
東京(羽田)－福岡	8,365	3,009	4,541	7,521	8,584	114.1%
東京(羽田)－那覇	5,875	2,257	2,834	5,840	6,363	109.0%
成田－札幌(新千歳)	1,819	477	967	1,823	2,212	121.3%
成田－大阪(伊丹)	454	1	5	114	189	165.2%
成田－関西	644	251	549	800	812	101.5%
成田－福岡	1,229	435	904	1,398	1,598	114.3%
成田－那覇	1,100	468	614	704	738	104.8%
大阪(伊丹)－札幌(新千歳)	542	252	363	1,078	1,327	123.1%
大阪(伊丹)－福岡	1,115	463	535	549	547	99.7%
大阪(伊丹)－那覇	1,124	357	605	1,073	1,128	105.1%
関西－札幌(新千歳)	460	127	245	1,239	1,438	116.0%
関西－福岡	1,155	355	508	353	457	129.3%
関西－那覇	619	224	359	1,155	1,275	110.3%
福岡－札幌(新千歳)	1,852	735	941	658	774	117.7%
福岡－那覇	97	29	59	1,810	2,061	113.9%
札幌(新千歳)－那覇	662	246	432	108	119	110.4%
合計	42,466	14,984	22,021	39,377	44,821	113.8%

※幹線:札幌(新千歳)、東京(羽田)、成田、大阪(伊丹)、関西、福岡、那覇の各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-2-7 主な航空路線(ローカル線)の旅客数推移

(単位:千人)

路線	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2023年度／ 2022年度
東京(羽田)－鹿児島	2,338	660	1,085	2,068	2,442	118.1%
東京(羽田)－熊本	1,835	520	849	1,603	1,922	119.9%
東京(羽田)－広島	1,863	537	760	1,480	1,822	123.2%
東京(羽田)－長崎	1,620	435	720	1,345	1,613	119.9%
東京(羽田)－松山	1,465	372	580	1,222	1,508	123.4%
中部－札幌(新千歳)	1,522	482	681	1,298	1,402	108.0%
東京(羽田)－宮崎	1,354	358	571	1,131	1,389	122.8%
中部－那覇	1,204	427	598	1,205	1,251	103.8%
東京(羽田)－高松	1,238	323	570	1,015	1,187	117.0%
東京(羽田)－大分	1,183	356	569	1,013	1,175	116.0%
東京(羽田)－函館	1,023	356	514	931	1,066	114.6%
東京(羽田)－北九州	1,166	291	475	815	1,040	127.5%
東京(羽田)－旭川	901	274	490	830	955	115.1%
那覇－石垣	1,047	472	513	892	950	106.6%
東京(羽田)－徳島	976	233	362	761	949	124.6%
その他ローカル線を含めた合計	59,379	18,768	25,218	47,679	55,843	117.1%

(注)ローカル線については、2023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。

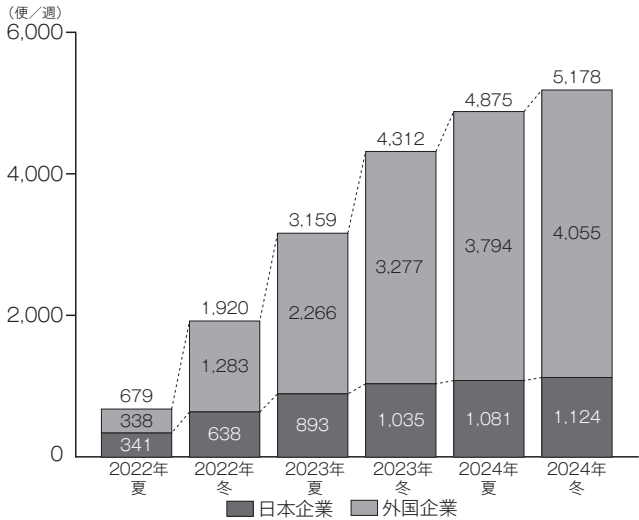
資料:国土交通省「特定本邦航空運送事業者に係る情報」をもとに(公財)日本交通公社作成

表Ⅲ-2-8 主な国内路線の開設

航空会社	開設日	路線
トキエア(TOK／BV)	2024年4月26日	新潟－仙台
トキエア(TOK／BV)	2025年3月30日	新潟－神戸
フジドリームエアラインズ(FDA)	2025年3月30日	札幌(新千歳)－新潟
フジドリームエアラインズ(FDA)	2025年3月30日	札幌(新千歳)－福岡

資料:各社のウェブサイト等をもとに(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)



(注)当初認可時における1週目の運航便数。
資料:国土交通省「国際線定期便(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

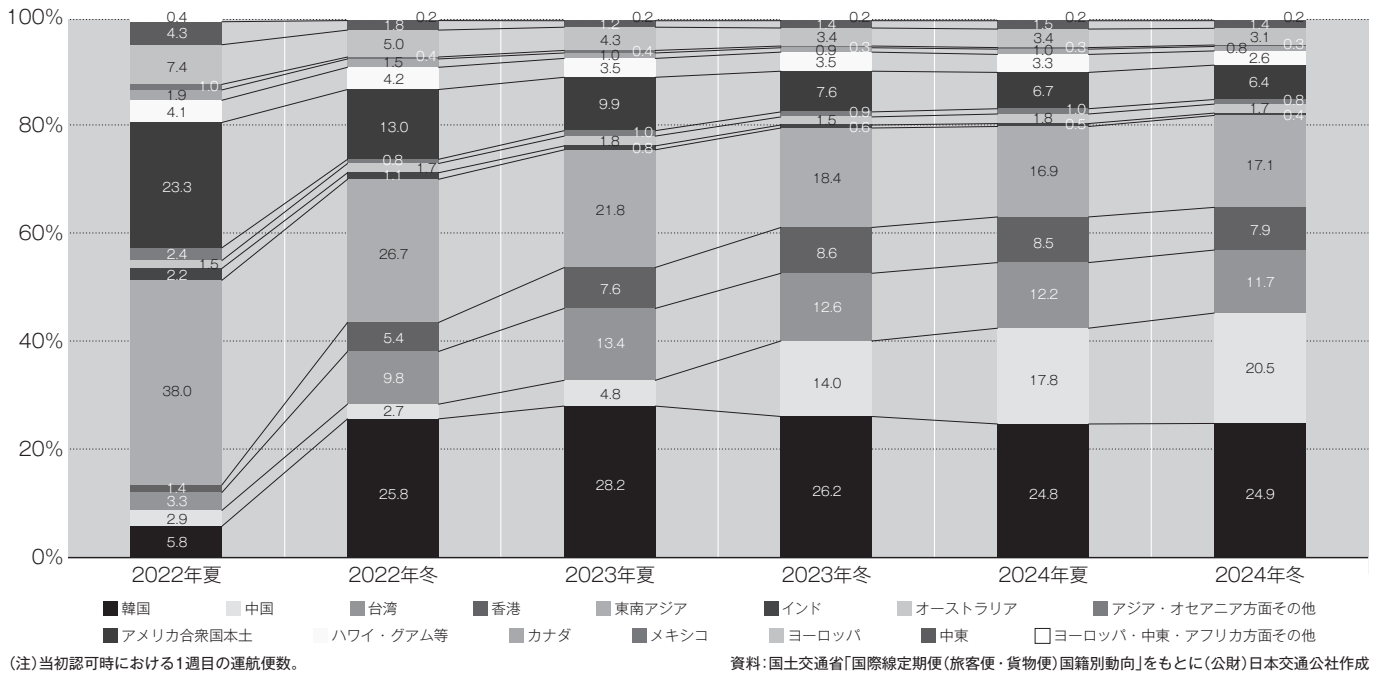
表Ⅲ-2-9 国際線(旅客便)国籍別動向

(単位:便/週)

方面	2022年 夏	2022年 冬	2023年 夏	2023年 冬	2024年 夏	2024年 冬
韓国	39.5	495.0	889.5	1,130.5	1,210.5	1,291.0
中国	20.0	52.5	151.0	604.5	867.5	1,062.0
台湾	22.5	188.0	422.0	543.0	594.0	606.5
香港	9.5	103.5	240.0	369.0	413.5	410.5
東南アジア	258.0	512.0	690.0	795.0	822.0	884.5
インド	15.0	22.0	24.0	24.0	24.0	23.0
オーストラリア	10.0	33.0	57.5	64.5	87.0	86.5
アジア・ オセアニア方面 その他	16.0	15.0	32.0	40.0	48.0	44.0
アメリカ合衆国本土	158.0	249.0	313.5	326.0	329.0	331.0
ハワイ・グアム等	28.0	81.0	111.0	153.0	163.0	136.5
カナダ	13.0	28.0	33.0	35.0	48.0	43.0
メキシコ	7.0	7.0	14.0	14.0	14.0	14.0
ヨーロッパ	50.0	96.0	136.5	144.5	167.5	160.5
中東	29.0	34.0	38.0	58.5	75.5	74.0
ヨーロッパ・ 中東・アフリカ 方面その他	3.0	4.0	7.0	10.0	11.0	11.0
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	678.5	1,920.0	3,159.0	4,311.5	4,874.5	5,178.0

(注)当初認可時における1週目の運航便数。
資料:国土交通省「国際線定期便(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)国籍別シェアの推移



(3) 航空会社・空港運営会社等の動向

●航空会社の動向

本邦航空会社主要6社(日本航空、全日本空輸、スカイマーク、エア・ドゥ、ソラシドエア、スターフライヤー)の2024年度決算は、明暗が分かれることとなった。日本航空(連結)の当期利益は1,126億円の黒字(前年度は959億円の黒字)、全日本空輸(同)は1,530億円の黒字(同1,571億円の黒字)、スカイマーク(非連結)は21億円の黒字(同30億円の黒字)、エア・ドゥ(同)は24億円の黒字(同34億円の黒字)、ソラシドエア(同)は24億円の赤字(同16億円の黒字)、スターフライヤー(同)は19億円の黒字(同9億円の黒字)となり、ソラシドエアを除き黒字を確保した。ただ、国内線については旅客数がコロナ禍前と同水準となっているものの、収入面ではビジネス客等高単価の旅客が減少し、また費用面では円安や物価高の影響を受けて支出が大幅に増加しているため、経営への負荷が懸念されている。

●国内空港の動向

福岡空港では、空港機能の強化を目的とする大規模な施設整備事業が進められている。2024年12月3日には、国内線ターミナルビルと国際線ターミナルビルを結ぶ内際連絡バス専用道(国際線側)及びアクセスホールの供用が開始され、連絡バスの所要時間がこれまでの15分から5分に短縮された。また、2025年3月20日には全長2,500メートルの第2滑走路が供用開始となり、発着枠が年間12,000回増加されることとなった。さらに、2025年3月28日には国際線ターミナルビルがグランドオープンした。今後は、内際連絡バス専用道(国内線側)や国内線ターミナルビルを含む複合施設の整備が始まる予定となっている。

関西国際空港では、2025年3月27日に第1ターミナルがグランドオープンとなった。リノベーションにより国際線出発エリアが約6割拡大し、国際線保安検査場の処理能力が向上し

たほか、航空会社共用ラウンジも新設された。

このほか、東京国際空港(羽田)では2025年3月19日に第2ターミナル北側サテライトと本館を接続する連絡施設が供用開始、神戸空港では2025年4月18日に第2ターミナルが供用開始となり国際線が就航した(当面は国際チャーター便として運航)。

●航空会社間の協業が進展

ここ数年、航空会社同士が連携・協業するケースが多く見られる。主なものを挙げると、ソラシドエアとスターフライヤーは東急、JR九州、ニッポンレンタカーと共同で、オフピーク期の九州・沖縄エリアの地域活性化を目的とした「九州・沖縄 オフピーク旅促進プロジェクト」を2024年6月4日に始動した。天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ、日本エアコミューター、全日本空輸、日本航空の5社は、これまでの取り組み(共同プロモーションやキャンペーン、コードシェア(共同運航))に加え、2025年1月7日から利用促進共同キャンペーンを開始した。フジドリームエアラインズとスカイマークは、旅客手荷物の連帯輸送契約を2024年7月に締結し、両社路線を乗り継ぐ場合に乗継地で荷物を預け直すことなく最終目的地で受け取ることができるようになった(当面は一部の旅行商品に適用、将来的にはすべての路線・利用者へ拡大予定)。アイベックスエアラインズ、ジェイエア、フジドリームエアラインズ、ANA ウイングスの4社は、「リージョナル航空・地方空港振興協議会」の活動の一環として、初の合同PRイベントを2024年10月12日に大阪国際空港(伊丹)で開催した。

4 道路交通

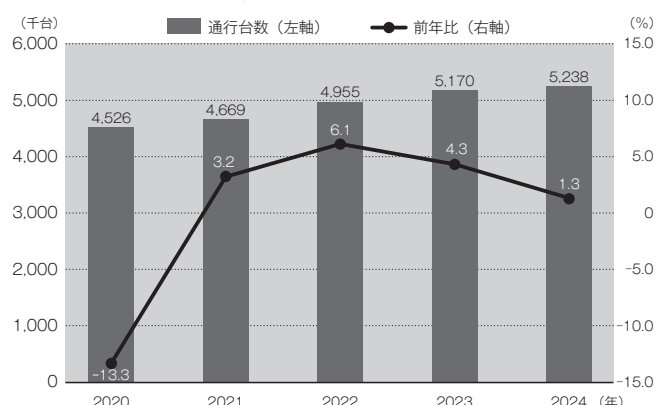
2024年度の高速道路利用は好調
バス・タクシー利用は回復途上

(1) 利用の動向

●高速道路の利用

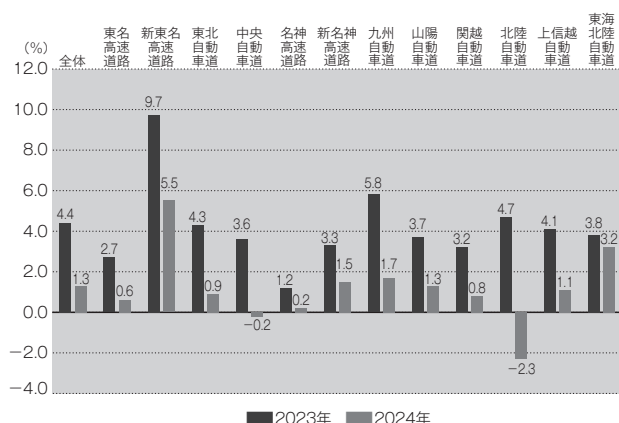
2024年の高速道路の日平均利用交通量は約524万台であり、前年と比べて1.3%増となった(図Ⅲ-2-13)。主な路線について前年と比べると、中央自動車道及び北陸自動車道を除き増加となった(図Ⅲ-2-14)。日平均利用交通量を月別で見ると、3月を除くいずれの月も前年を上回った(図Ⅲ-2-15)。

図Ⅲ-2-13 高速道路の日平均利用交通量の推移



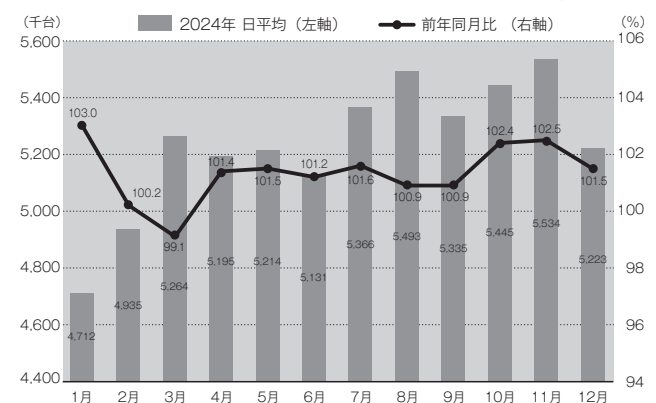
資料：(公財)高速道路調査会「高速道路と自動車 高速道路統計月報」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-14 主要高速道路の日平均利用交通量の前年比



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

図Ⅲ-2-15 2024年月別日平均利用交通量の推移と前年同月比

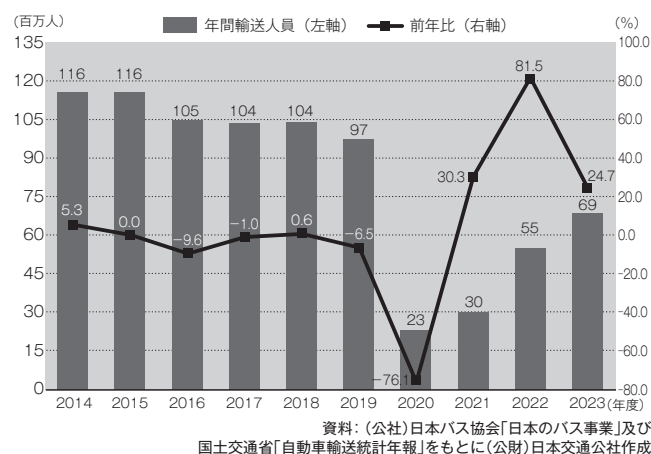


資料：(公財)高速道路調査会「高速道路と自動車 高速道路統計月報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●高速バスの利用

2023年度の高速バス輸送人員は6,852万人で、対前年度24.7%増だった。コロナ禍からの順調な回復が見られるものの、コロナ禍前の水準には届いていない(図Ⅲ-2-16)。

図Ⅲ-2-16 高速バスの年間輸送人員の推移

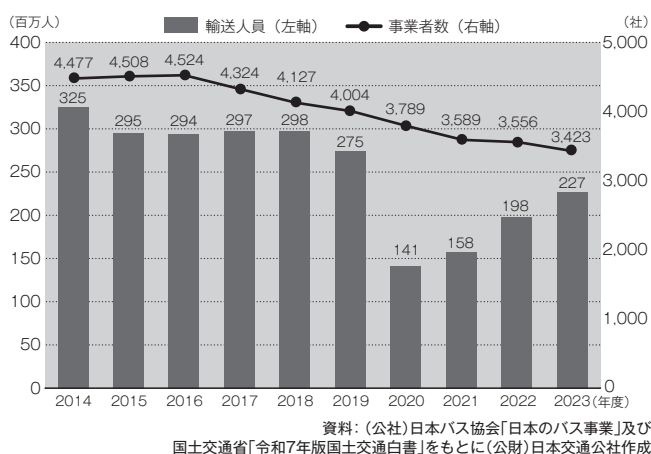


資料：(公社)日本バス協会「日本のバス事業」及び国土交通省「自動車輸送統計年報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●貸切バスの利用

2023年度の貸切バスの輸送人員は2億2,673万人で、対前年度14.7%増となった。コロナ禍からの順調な回復が見られるものの、コロナ禍前の水準には届いていない。また、事業者数は3,423事業者で、対前年度3.7%減と減少傾向に歯止めがかからない状態が続いている(図Ⅲ-2-17)。

図Ⅲ-2-17 貸切バスの事業者数及び輸送人員の推移

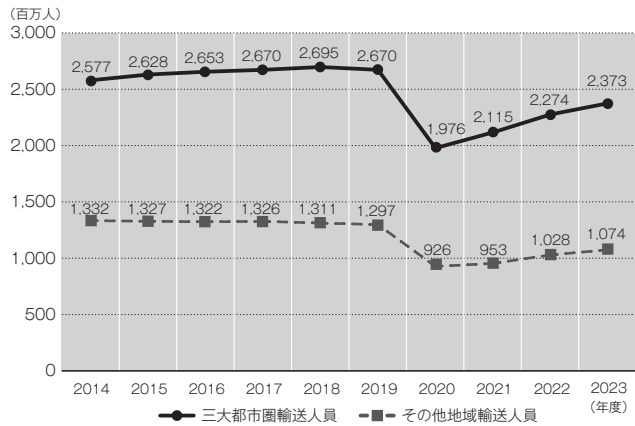


資料：(公社)日本バス協会「日本のバス事業」及び国土交通省「令和7年版国土交通白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

●一般路線バスの利用

2023年度の一般路線バスの輸送人員は、三大都市圏が23億7,300万人(対前年度4.4%増)、その他地域が10億7,400万人(同4.5%増)といずれも増加となった。コロナ禍前までは三大都市圏が微増、その他地域が横ばい傾向だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で双方とも大幅な落ち込みとなり、その後は三大都市圏・その他地域とも回復傾向を示している。ただ、いずれもコロナ禍前までは戻っていない(図Ⅲ-2-18)。

図Ⅲ-2-18 都市部・地方部別の一般路線バス輸送人員の推移

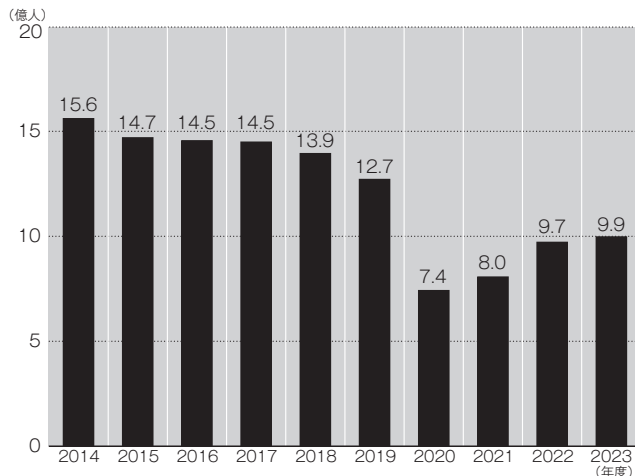


(注) 乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータ。
 ※三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値
 資料：国土交通省「令和7年版交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

●タクシーの利用

2023年度のタクシーの輸送人員は約9.9億人で、対前年度2.7%増となった。コロナ禍前は減少傾向が続いていたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で大きく落ち込んだ後は3年連続での増加となった。ただ、コロナ禍前までには回復していない(図Ⅲ-2-19)。

図Ⅲ-2-19 タクシーの輸送人員の推移

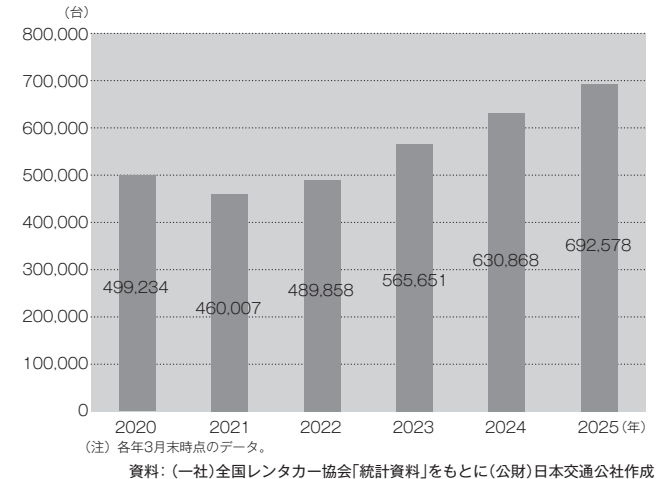


資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●レンタカーの利用

2025年3月末時点のレンタカー車両数(乗用車)は約69万台で、対前年9.8%増となった。コロナ禍以降は順調な増加傾向が見られる(図Ⅲ-2-20)。

図Ⅲ-2-20 レンタカー車両数(軽自動車を含む乗用車)の推移



(2)高速道路の動向

●高速道路の整備

2025年7月時点における高規格幹線道路の供用延長は12,319キロメートルであり、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(約14,000キロメートル)に対する進捗率は88%となった。内訳は、高速自動車国道が10,325キロメートル(進捗率90%)、一般国道自動車専用道路が1,994キロメートル(同80%)であった(表Ⅲ-2-10)。

2024年4月から2025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を見ると、出雲IC～出雲湖陵IC及び出雲湖陵IC～出雲多伎ICの開通により、山陰自動車道は鳥取県～島根県大田市(石見福光IC)までつながった(表Ⅲ-2-11)。

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	12,319km	88%
高速自動車国道	11,520km	10,325km	90%
一般国道自動車専用道路 (本四連絡道路を含む)	約2,480km	1,994km	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 2024年4月～2025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
山陰	山陰自動車道	E9	出雲・湖陵道路	出雲IC～出雲湖陵IC	2025年3月2日	4.4	開通
山陰	山陰自動車道	E9	湖陵・多伎道路	出雲湖陵IC～出雲多伎IC	2025年3月2日	4.5	開通
東海	東海環状自動車道	C3		いなべIC～大安IC	2025年3月29日	6.5	開通
九州	東九州自動車道	E10		宇佐IC～院内IC(一部)	2025年3月7日	3.1	4車線化
関東	首都圏中央連絡自動車道	C4		幸手IC～五霞IC	2025年3月14日	4.2	4車線化
九州	西九州自動車道	E35	佐世保道路	佐々IC～佐世保中央IC	2025年3月23日	9.9	4車線化

* No.列：高速道路ナンバリング

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

(3)道路交通関連施設の動向

●高速道路の休憩施設

2024年4月から2025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に示すとおりである。

表Ⅲ-2-12 2024年4月～2025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

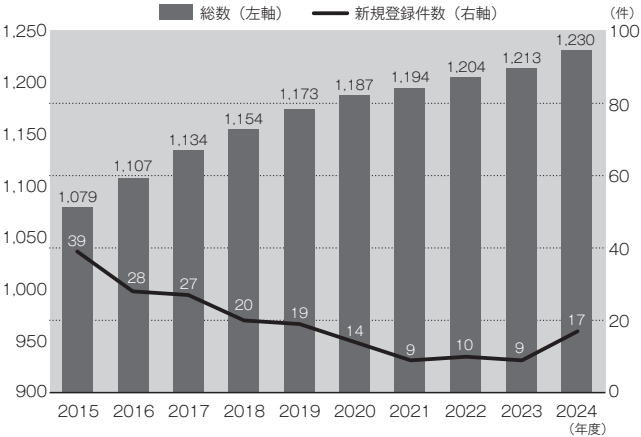
施設名称	道路	No.*	上下線の別	年月日	内容・特徴
北熊本SA	九州自動車道	E3	上り	2024年12月18日	熊本城をイメージした外観、熊本の魅力が詰まった店内施設が特徴的。また、熊本をはじめ九州で生まれた創造的なモノやコトを紹介するプロジェクト「クリエイティブ Lab 北熊本」を展開。
北熊本SA	九州自動車道	E3	下り	2025年3月27日	阿蘇の大自然を表現した店舗内外観、売り場面積が広がったショッピングコーナー、郷土料理や地元食材が楽しめるフードコート等、短時間でも旬の熊本の魅力を感じられる施設に。

※ No. 列：高速道路ナンバリング
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

●一般道路の休憩施設（道の駅）

道の駅は、2024年度中に17件が新たに登録され、登録総数は1,230件（第62回登録時点）となった。新規登録件数は、前年度（9件）に比べて増加した（図Ⅲ-2-21）。

図Ⅲ-2-21 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」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等

○高速道路の休日割引の縮小

高速道路各社は、2023年10月に閣僚会議で決定した「オーパーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」を受け、観光需要の分散・平準化を目指し、地方部において利用料金が3割引となる休日割引の適用除外日を設定している。2024年度は、ゴールデンウィーク（4月27日～29日、5月3日～6日）、お盆（8月10日～12日、17日～18日）、シルバーウィーク（9月14日～16日、21日～23日）、年末年始（12月28日～29日、2025年1月1日～5日）が適用除外となった。2025年度は対象が拡大し、上記に加えて3連休すべてが適用除外となっている。

なお、2025年度は深夜割引の見直しも行われる予定である。

○自然災害への対応

2024年度も、自然災害が高速道路等に影響を及ぼした。2024年8月から9月にかけて訪れた台風5号、7号、10号では、予防的通行止めやインターチェンジの閉鎖等が各地で発生した。また、冬期の大雪による通行止めも、北海道や東北、甲信越地域を中心に行われた。そして、2024年8月8日に発生した日向灘の地震では、津波注意報に加え、「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が発表された。今後も、自然災害による道路交通への影響が想定されるため、万全な備えが求められる。

○渋滞予測におけるAI（人工知能）の活用

AIの活用は、高速道路でも見られる。中日本高速道路（NEXCO中日本）は、中央自動車道上り線の大月IC～八王子JCTにおいて、AIを用いた交通渋滞予測の精度向上に成功した。この予測結果は、ウェブサイト「中央道 渋滞減らし隊」及び芝浦工業大学開発のアプリ「スイスイ旅山梨版」で確認することができる。

（牧野博明）