

Ⅲ-2 運輸業

1 輸送量と交通事業の動向 2021年と比較し順調に回復

(1) 国内旅客輸送の動向

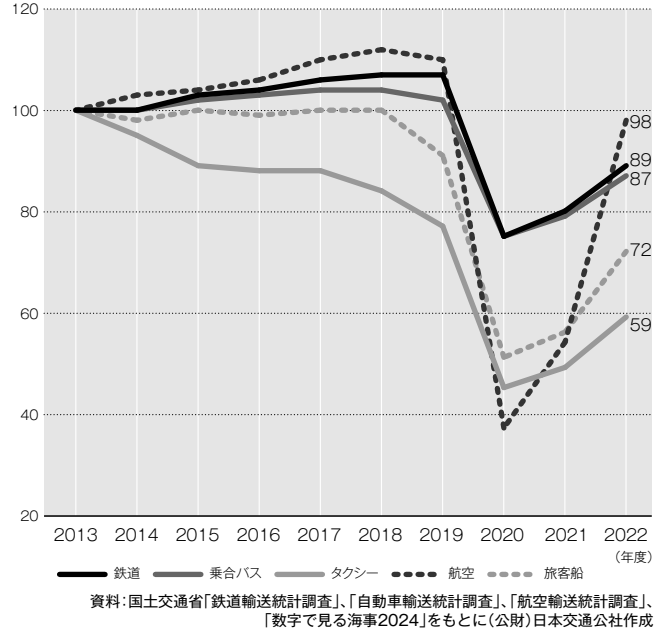
2022年度の国内の旅客輸送量(人ベース)は、コロナ禍で大幅な減少となった2020年度から順調に回復し約257億9,300万人となった(図Ⅲ-2-1)。

各交通機関別に見ると、前年から鉄道は約12%、乗合バスは約9%の増加となり、タクシーは約21%、旅客船は約29%と大幅な増加となった。また、航空は約82%とコロナ禍前の水準に迫る極めて大幅な増加となった。

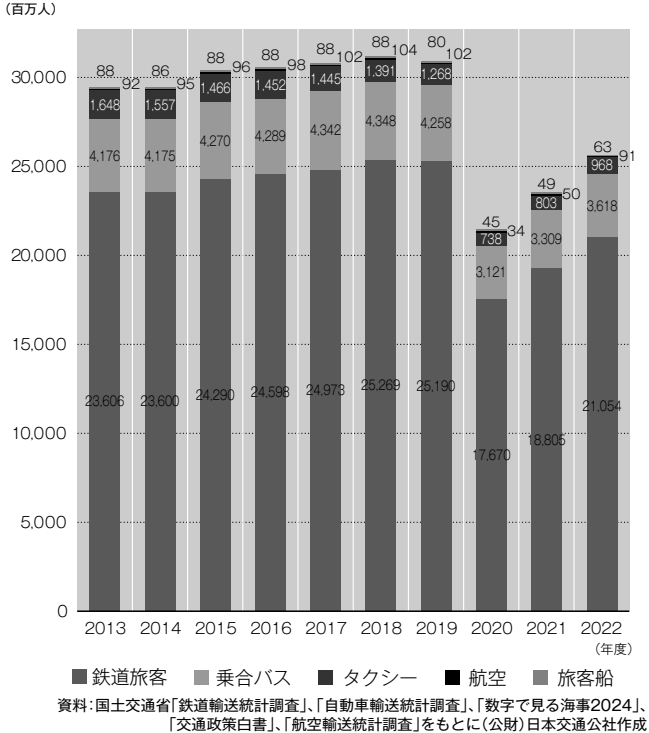
国内旅客輸送量(人ベース)について、2013年度を100とした場合の推移を見ると、すべての交通機関で回復傾向となった。特に航空は98となり2013年度並みに回復した(図Ⅲ-2-2)。

自家用車による国内旅客輸送量については、2022年度は前年比約7%の増加となり、2018年度から3年連続の減少傾向から増加に転じた(図Ⅲ-2-3)。

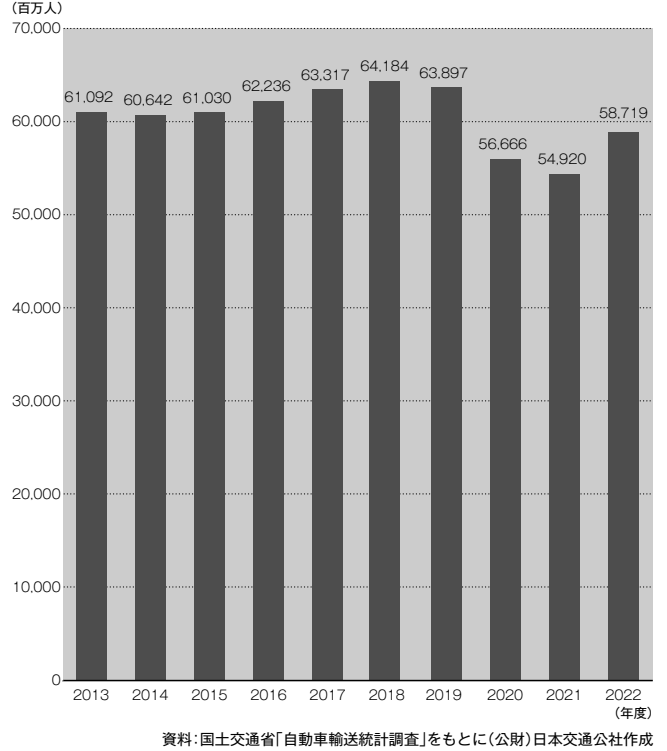
図Ⅲ-2-2 国内旅客輸送量(人ベース)の推移
(2013年度を100とした場合の動き)



図Ⅲ-2-1 国内旅客輸送量(人ベース)の推移
(百万人)



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)



2 鉄道交通

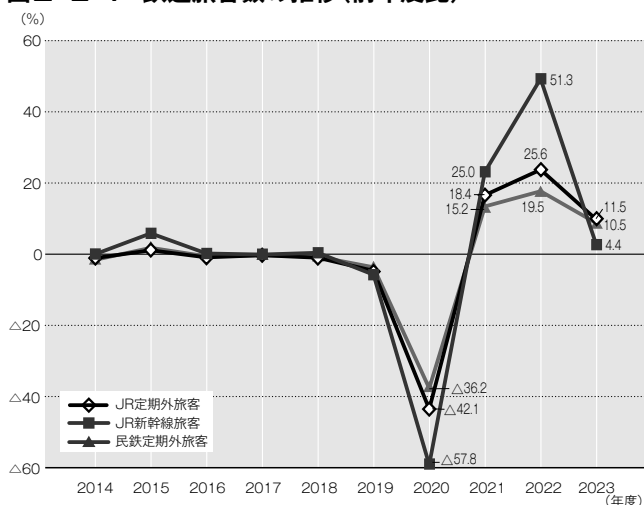
2023年度の鉄道旅客数は
JR線、民鉄(定期外)ともに大幅に回復
事業収支も回復

(1) 利用の動向

●年間旅客数(JR定期外、新幹線、民鉄定期外)

2023年度の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が34億8,138万人(前年度比11.5%増)、JR新幹線旅客(定期・定期外合計)が3億860万人(同4.4%増)、JR以外の民鉄の定期外旅客は65億6,831万人(同10.5%増)と、増加率は2022年度に及ばないものの3年連続の回復となった(図Ⅲ-2-4)。

図Ⅲ-2-4 鉄道旅客数の推移(前年度比)



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

2022年度までのJR新幹線の旅客数を路線別に見ると、コロナ禍前の2019年度の数値に達していないものの、すべての路線で2021年度の40%増を上回る大幅な回復となった。特に北海道新幹線では75.8%増と極めて大幅な回復となった(表Ⅲ-2-1)。

表Ⅲ-2-1 JR新幹線旅客数の推移(路線別、2022年まで)
(単位:千人)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2022年度/2021年度
北海道線	1,601	1,504	531	608	1,069	175.8%
東北線	93,489	89,435	37,860	45,878	66,168	144.2%
上越線	44,452	42,138	17,996	22,522	33,036	146.7%
東海道線	174,171	168,033	65,591	85,690	133,609	155.9%
北陸線	31,670	29,426	12,080	15,474	24,558	158.7%
山陽線	76,007	72,379	32,059	39,363	60,017	152.5%
九州線	14,488	13,994	7,072	7,977	12,384	155.2%

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・民鉄各社の多くが黒字化

JR各社は、2022年度から単体決算純利益が全社回復した。JR貨物を除く6社が黒字化し、JR北海道、JR九州はコロナ禍前の2019年度を超える数値となり、JR東日本、JR東海はコロナ禍前の2019年度の約9割を超える回復、JR四国は2019年度の約8割の回復となった(表Ⅲ-2-2)。

大手民鉄16社も2022年度に引き続き大幅に業績が改善され、単体決算純利益の16社合計ではコロナ禍前の2019年度を超え、16社すべてが黒字となった。また、コロナ禍前の2019年度の数値を超える民鉄も11社となった(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	2023年度-2022年度
JR北海道	△7	△372	△9	△180	19	199
JR東日本	1,590	△5,066	△991	524	1,467	943
JR東海	3,788	△2,023	△682	2,019	3,548	1,529
JR西日本	735	△2,173	△1,216	594	654	60
JR四国	5	△65	△47	△6	4	10
JR九州	286	△111	89	254	329	75
JR貨物	39	0	△27	△53	△48	5

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)

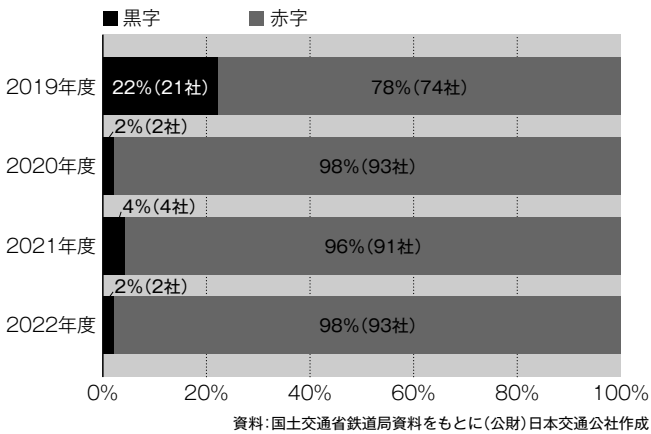
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2023年度-2022年度
東武	271	△216	160	164	290	126
西武	42	11	350	76	240	164
京成	148	△20	△15	26	677	651
京王	139	△21	△44	114	188	74
小田急	213	△197	136	281	708	427
東急	279	△93	△27	40	179	139
京急	113	△202	140	79	759	680
東京メトロ	491	△516	△150	266	458	192
相鉄	37	△23	△13	△13	19	32
名鉄	182	△131	47	73	132	59
近鉄	126	△159	△4	55	172	117
南海	136	△17	△2	80	173	93
京阪	53	△38	7	35	39	4
阪急	279	26	127	183	325	142
阪神	94	14	22	91	131	40
西鉄	86	△76	43	124	283	159
大手16社合計	2,687	△1,658	777	1,673	4,774	3,101

資料:日本民営鉄道協会「大手民鉄16社2024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中でも、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。しかし、2020年度はコロナ禍の影響を受け、2社のみとなった。2021年度は若干改善され4社が黒字となったものの、2022年度は2社のみであった（図Ⅲ-2-5）。

図Ⅲ-2-5 地域鉄道の経常収支（鉄軌道事業）



●京成スカイライナー運行開始50周年

2023年12月30日に京成スカイライナーが京成上野～京成成田間運行50周年を迎えた。京成上野駅と京成成田駅の記念装飾、記念ヘッドマークの車体側面の掲出等が行われた。

●神戸～大阪鉄道開業150周年

1874年、神戸～大阪間に関西初の鉄道が開業してから2024年5月11日で150年となり、一年間を通じ、さまざまなイベントやキャンペーンが展開された。

●北陸新幹線金沢～敦賀間が開業

全国新幹線鉄道整備法に基づき1973年に「整備計画」が決定された北陸新幹線は、2015年3月の長野～金沢間開業を経て、2024年3月に金沢～敦賀間が開業した。東京から福井が最短2時間51分、敦賀が3時間8分となり、これまでの金沢乗り換えからそれぞれ36分、50分の短縮になり、経済・観光面での効果が期待されている。

●自然災害からの復旧・再開

2016年4月の熊本地震で被災した第三セクター、南阿蘇鉄道は2023年7月、被害が大きく不通となっていた南阿蘇村の中松～立野間が復旧し、7年3か月ぶりに全線での運行を再開した。

2024年1月の令和6年能登半島地震で被災した第三セクターのと鉄道七尾線は2024年4月、能登中島～穴水間が復旧し、約3か月ぶりに全線での運行を再開した。

(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

西武鉄道は2024年1月1日より、京浜急行電鉄、小田急グループは同年4月1日より、全線で使用するすべての電力を実質的に再生可能エネルギー由来の電力とし、実質CO₂排出量ゼロで運行を開始。また、東京メトロは、丸ノ内線・南北線で、南海電気鉄道はすべての特急ラピートで、同様の取り組みを開始する等、鉄道各社で再生可能エネルギー由来の電力導入が進んだ。

●新路線・駅舎等の開業・開発・再整備

宇都宮ライトレールは2023年8月、宇都宮芳賀ライトレール線（14.6キロメートル）を日本国内の路面電車路線として75年ぶりに新規開業。新たに19の停留場が誕生した。

北大阪急行電鉄南北線（千里中央駅～箕面萱野駅）が、2024年3月に開業。箕面市と北大阪急行電鉄が整備を行い、千里中央駅から北へ約2.5キロメートル延伸し、箕面船場阪大前駅と箕面萱野駅の2駅を新設した。

また、名古屋鉄道は、東海市の要請に基づき、地域住民の利便性の向上、交通円滑化等を図るため河和線を鉄道高架化し、16年ぶりに新駅（加木屋中ノ池駅）を設置した。

3 航空交通

2022年度は国内線、国際線ともに大幅に回復傾向

(1) 利用の動向

●国内航空旅客数の動向

2023年度の国内線の利用者数は、幹線では13.8%増の4,485万人、ローカル線では前年度比17.0%増の5,995万人となり、国内定期便総数もコロナ禍の2019年度を超えた（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）、2022年は、2021年から極めて大幅に回復し、コロナ禍前の2019年を超える旅客数となった。シェアは2021年から微増し14.7%のシェアとなった。

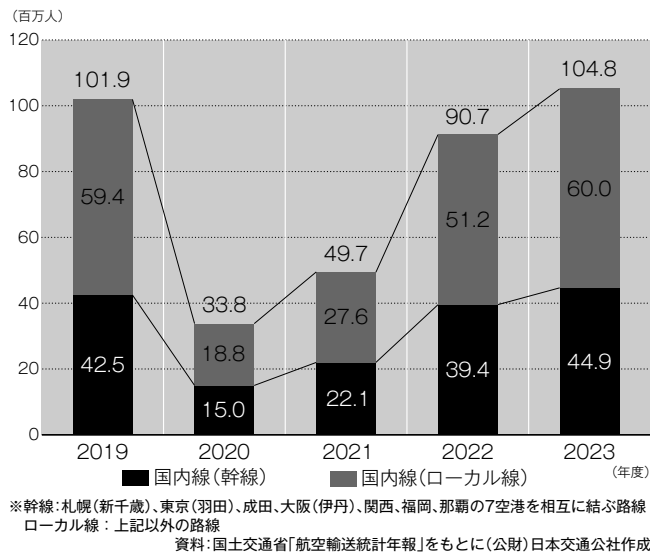
2023年度の乗降客数（国内線）上位15空港における利用者数を見ると（表Ⅲ-2-4）、2020年度にすべての空港で大幅に減少した後、2021年度以降は3年連続の増加となった。2023年度は2022年度から15.3%増加し、利用者数は2019年並みの約214万人に回復した。空港別では上位15空港のうち7空港が2019年度の利用者数を超えた。

●国際航空旅客輸送量の動向

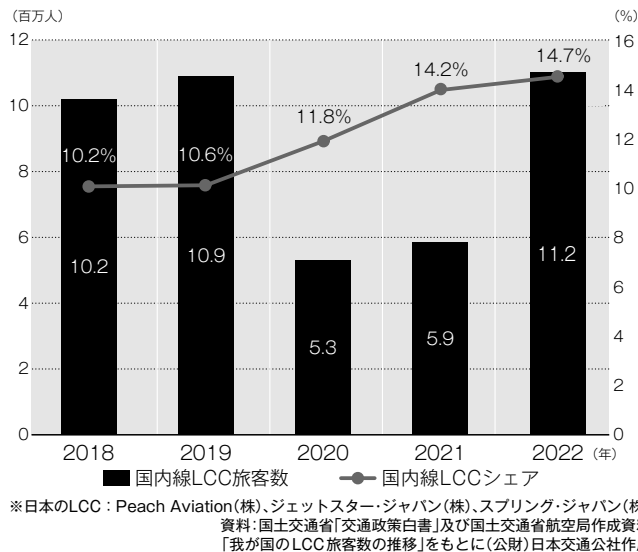
日本を発着する国際航空旅客数（本邦航空運送事業者と外国航空運送事業者の国際線旅客数の合計）は、2020年度にコロナ禍の影響により大幅な減少となり、2021年度は若干改善されたものの低調であった。2022年度は極めて大幅に改善され2,820万人まで回復した（図Ⅲ-2-8）。

2022年度の日本のLCC旅客数（国際線）の推移を見ると（図Ⅲ-2-9）、コロナ禍の影響で2021年にほぼゼロに近い状況にまで落ち込んだものの、2020年並みに大幅に回復した。シェア

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	2023年度／2022年度
1	東京(羽田)	65.4	20.6	28.9	53.0	61.8	116.5%
2	札幌(新千歳)	19.5	6.4	9.2	16.9	20.0	118.2%
3	那覇	17.6	6.5	9.4	15.7	17.9	113.8%
4	福岡	17.5	6.6	8.0	15.8	17.5	110.3%
5	大阪(伊丹)	15.8	5.8	7.5	13.0	14.8	113.9%
6	成田	7.5	2.0	4.1	7.0	7.8	112.3%
7	関西	6.7	2.1	3.4	6.4	6.8	107.4%
8	中部	6.4	2.0	2.8	5.2	6.0	114.7%
9	鹿児島	5.4	1.8	2.7	4.7	5.5	117.3%
10	神戸	3.3	1.2	1.8	3.1	3.4	110.8%
11	仙台	3.3	1.2	1.7	2.8	3.2	114.3%
12	熊本	3.2	0.8	1.4	2.6	3.1	118.2%
13	長崎	3.2	0.9	1.4	2.6	3.0	118.4%
14	宮崎	3.1	0.9	1.3	2.6	2.9	111.1%
15	松山	2.9	0.8	1.1	2.2	2.7	120.8%
—	上記以外	38.7	12.5	17.5	31.8	37.6	118.4%
	合計	219.3	72.2	102.1	185.5	213.9	115.3%

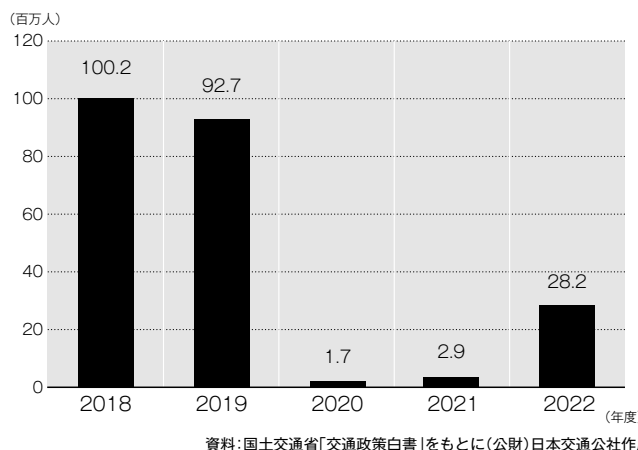
資料：国土交通省「管内空港の利用概況集計表」をもとに(公財)日本交通公社作成

率については20.3%まで極めて大幅に回復した。

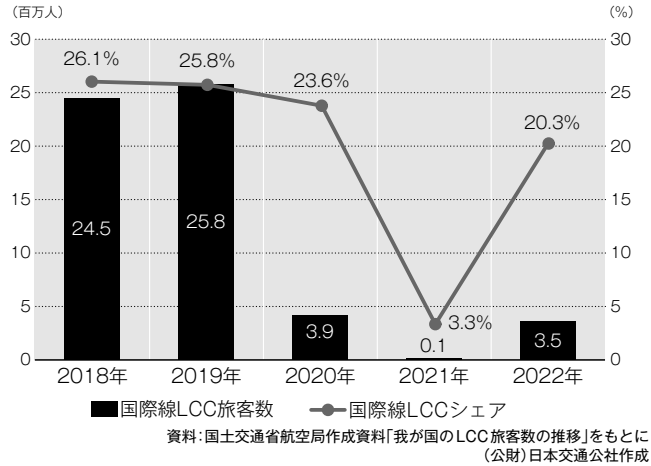
2022年度の空港別国際線乗降客数(乗客+降客+通過客)の上位7空港における利用者数を見ると(表Ⅲ-2-5)、すべての空港で極めて大幅な改善が見られ、全体で2022年度から190%増加し、8,166万人となった。特に羽田空港と福岡空港ではコロナ禍前の2019年度を超える利用者数となった。

空港別入国外国人数の推移(図Ⅲ-2-10)では、2023年の外国人の入国人数の割合は、成田空港、羽田空港の割合が減少してそれ以外の空港が増加。東京への一極集中から分散傾向となり、コロナ禍前の2019年の割合に近付いた。

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

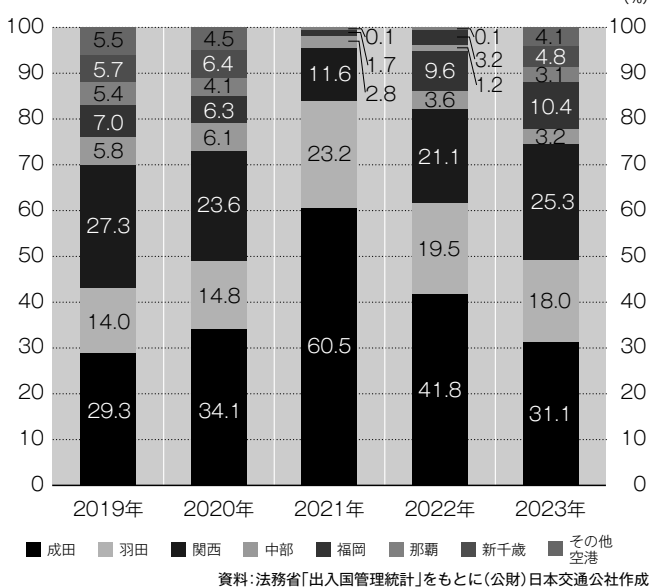


表Ⅲ-2-5 空港別乗降客数(国際線)の推移
(年度、上位7空港) (単位:百万人)

順位	空港	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2023年度/2022年度
1	成田	32.1	1.0	1.7	11.7	26.0	222.3%
2	東京(羽田)	16.8	0.4	0.8	6.8	19.1	280.5%
3	関西	22.0	0.2	0.3	5.1	19.0	372.8%
4	福岡	5.5	0.0	0.0	2.3	7.1	312.7%
5	中部	6.2	0.0	0.1	0.8	3.2	392.5%
6	札幌(新千歳)	3.3	0.0	0.0	0.9	2.9	312.3%
7	那覇	3.1	0.0	0.0	0.4	2.0	496.7%
—	上記以外	3.7	0.0	0.0	0.1	2.4	1931.1%
	合計	92.7	1.7	2.9	28.1	81.7	290.2%

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

主な幹線航空路線の旅客数は、2022年度は前年度比178.8%と極めて大幅な回復となった。合計数は2019年度のコロナ禍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年度は前年度比189.1%と極めて大幅な回復となった(表Ⅲ-2-7)。新規路線開設については、トキエアの新規就航に伴い新潟路線2路線が新設される等、合計4路線が新たに開設された(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年冬から半期ごとに大幅に回復している。特に外国企業の運航便数は日本企業以上の回復となり、コロナ禍前の水準に近い状況となった(図Ⅲ-2-11)。国籍別では、2023年夏より中国が極めて大幅に回復し、次いでアメリカ、ヨーロッパ、香港が大幅に回復した(表Ⅲ-2-9)。また中国が2023年冬に国籍別シェアを16.5%まで伸ばした一方で、2022年冬と比較し、国籍別シェア1位の韓国、2位の東南アジアのシェアは縮小した(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

2024年月期決算(連結)では、日本航空(JAL)は955億円の黒字(前年度は344億円の黒字)となった。全日本空輸(ANA)は1,571億円の黒字(同895億円の黒字)となり過去最高益を達成した。新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが5類感染症に変更されたこと等を背景に、訪日需要と国内のレジャー需要が改善し、国際線旅客・国内線旅客ともに好調であった点が黒字幅拡大の大きな要因となった。また、各社ともに新卒採用を再開し、2024年4月にJALには約2,600人、ANAには約2,850人の新入社員が入社した。

●空港の動向

羽田空港では国際線増便に対応した第2ターミナル(国際線供用部分)が2023年7月から約3年ぶりに供用再開。国際線の増便に対応するとともに国内線ネットワークとの乗り継ぎ機能の強化を図る。また、2026年夏頃の供用開始に向け、木造・鉄骨ハイブリッド構造採用の第1ターミナル北側サテライト施設を着工。将来の航空需要拡大への対応を目指す。関西国際空港では今後の貨物ネットワーク拡大を目指し2期島国際貨物地区において、新たに3スポットの増設を決定。2024年度中の供用開始を目指す。また、スムーズな出国手続きを目指し、第1ターミナルビルをリノベーションし、国際線出国エリアを新たにオープンさせた。

2024年1月、羽田空港において、日本航空516便(札幌(新千歳)発羽田行き)が、被災地への支援物資輸送準備中だった海上保安庁所属JA722A機と衝突し、日本航空機側乗員・乗客379名のうち17名が負傷、海上保安庁機側乗員6名のうち5名が亡くなる事故が発生した。この事故に伴い、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会が設置され、滑走路における航空機等の衝突防止のためのさらなる安全・安心対策が検討されている。

表Ⅲ-2-6 主な幹線航空路線の旅客数推移

(単位：千人)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2022年度／ 2021年度
東京(羽田)－札幌(新千歳)	9,059	8,810	2,921	4,166	7,627	183.1%
東京(羽田)－大阪(伊丹)	5,478	5,292	2,058	2,879	4,453	154.7%
東京(羽田)－関西	1,271	1,254	320	515	1,076	208.7%
東京(羽田)－福岡	8,725	8,365	3,009	4,541	7,521	165.6%
東京(羽田)－那覇	5,961	5,875	2,257	2,834	5,840	206.1%
成田－札幌(新千歳)	1,877	1,819	477	967	1,823	188.6%
成田－大阪(伊丹)	463	454	1	5	114	2183.6%
成田－関西	696	644	251	549	800	145.8%
成田－福岡	1,132	1,229	435	904	1,398	154.7%
成田－那覇	1,123	1,100	468	614	704	114.7%
大阪(伊丹)－札幌(新千歳)	539	542	252	363	1,078	296.7%
大阪(伊丹)－福岡	1,156	1,115	463	535	549	102.6%
大阪(伊丹)－那覇	1,089	1,124	357	605	1,073	177.3%
関西－札幌(新千歳)	456	460	127	245	1,239	505.1%
関西－福岡	1,081	1,155	355	508	353	69.6%
関西－那覇	607	619	224	359	1,155	321.6%
福岡－札幌(新千歳)	1,879	1,852	735	941	658	69.9%
福岡－那覇	97	97	29	59	1,810	3076.8%
札幌(新千歳)－那覇	717	662	246	432	108	24.9%
合計	43,408	42,466	14,984	22,021	39,377	178.8%

※国内定期路線の幹線：札幌(新千歳)、東京(羽田)、成田、大阪(伊丹)、関西、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-2-7 主なローカル路線の旅客数推移

(単位：千人)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2022年度／ 2021年度
東京(羽田)－鹿児島	2,519	2,338	660	1,085	2,068	190.5%
東京(羽田)－熊本	1,976	1,835	520	849	1,603	188.8%
東京(羽田)－広島	1,883	1,863	537	760	1,480	194.6%
東京(羽田)－長崎	1,766	1,620	435	720	1,345	186.9%
中部－札幌(新千歳)	1,509	1,522	482	681	1,298	190.6%
中部－那覇	1,194	1,204	427	598	1,205	201.4%
東京(羽田)－松山	1,571	1,465	372	580	1,222	210.6%
東京(羽田)－宮崎	1,425	1,354	358	571	1,131	198.2%
東京(羽田)－高松	1,262	1,238	323	570	1,015	177.9%
東京(羽田)－大分	1,240	1,183	356	569	1,013	178.0%
東京(羽田)－函館	1,014	1,023	356	514	931	180.9%
那覇－石垣	1,125	1,047	472	513	892	173.8%
東京(羽田)－旭川	943	901	274	490	830	169.4%
東京(羽田)－神戸	1,086	1,046	345	487	829	170.4%
東京(羽田)－北九州	1,253	1,166	291	475	815	171.5%
その他ローカル線を含めた合計	60,466	59,379	18,768	25,218	47,679	189.1%

(注)ローカル線については、2022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。

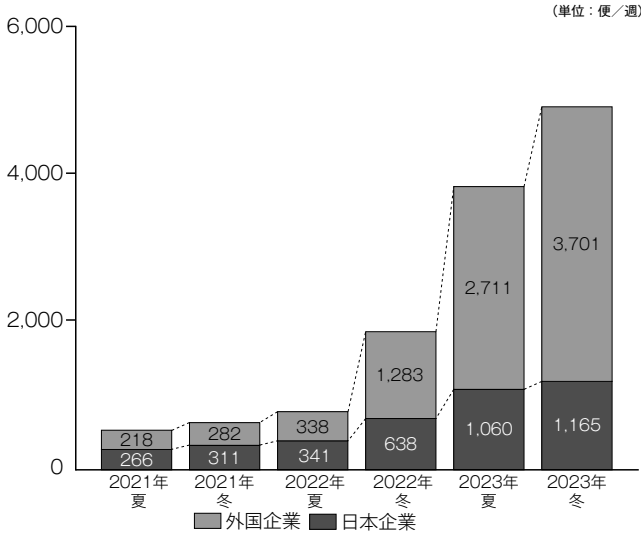
資料：国土交通省「特定本邦航空運送事業者に係る情報」をもとに(公財)日本交通公社作成

表Ⅲ-2-8 主な国内路線の開設

航空会社	開設日	路線
北海道エアシステム(NTH/HC)	2023年10月23日	札幌(丘珠)－根室中標津
ジェットスター・ジャパン(JJP/GK)	2023年12月15日	旭川－成田
トキエア(TOK/BV)	2024年1月31日	新潟－札幌(丘珠)
トキエア(TOK/BV)	2024年4月26日	新潟－仙台

資料：各社の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)



※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

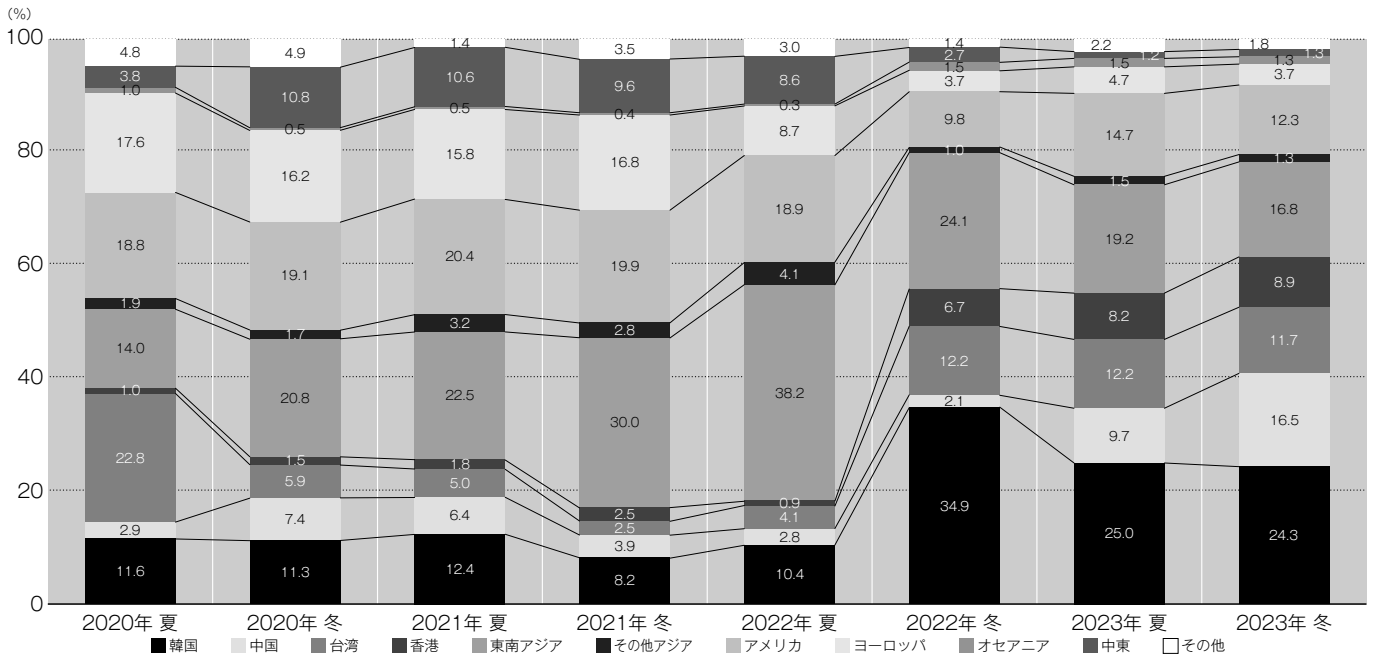
表Ⅲ-2-9 国際線(旅客便)国籍別動向

(単位: 便/週)

	2020年夏	2020年冬	2021年夏	2021年冬	2022年夏	2022年冬	2023年夏	2023年冬
韓国	24.5	23.0	27.0	23.0	35.0	447.0	942.0	1,181.0
中国	6.0	15.0	14.0	11.0	9.5	27.0	365.0	803.0
台湾	48.0	12.0	11.0	7.0	14.0	157.0	459.5	571.0
香港	2.0	3.0	4.0	7.0	3.0	86.5	307.5	435.0
東南アジア	29.5	42.5	49.0	84.5	129.0	308.5	724.5	818.5
その他アジア	4.0	3.5	7.0	8.0	14.0	13.0	56.0	64.0
アメリカ	39.5	39.0	44.5	56.0	64.0	125.5	553.5	598.0
ヨーロッパ	37.0	33.0	34.5	47.5	29.5	47.0	177.5	181.0
オセアニア	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	19.0	57.5	64.5
中東	8.0	22.0	23.0	27.0	29.0	34.0	43.5	63.5
その他	10.0	10.0	3.0	10.0	10.0	18.0	84.0	86.0
合計	210.5	204.0	218.0	282.0	338.0	1,282.5	3,770.5	4,865.5

※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



※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

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が再開

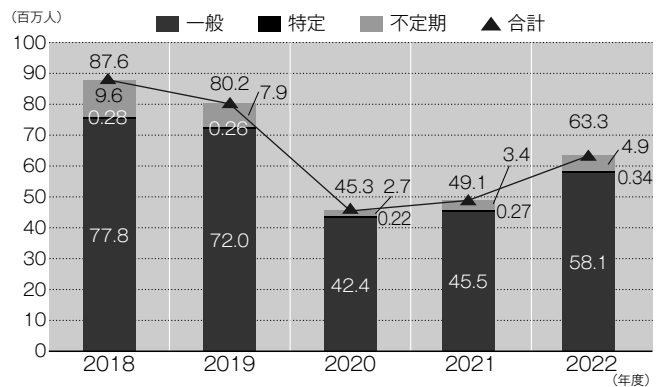
(1) 利用の動向

●国内旅客船の動向

2022年度の国内旅客船人員は約6,330万人(前年度比28.8%増)となり、2020年度の大減少から2年連続の回復となった(図Ⅲ-2-13)。

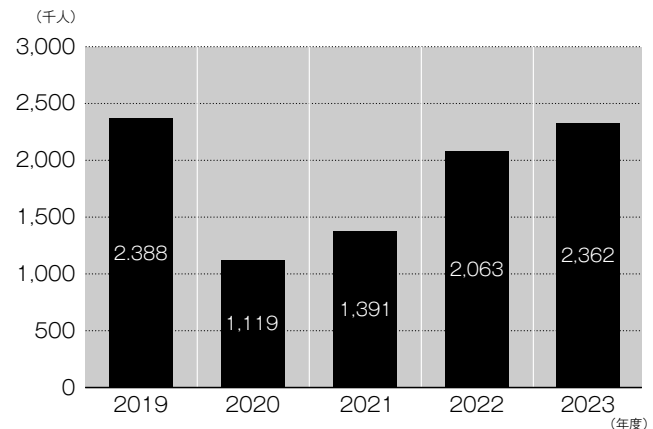
長距離フェリー航路では、2023年度の旅客輸送人員が約236万人(同14.5%)と3年連続で回復し、2019年度と同水準となった(図Ⅲ-2-14)。離島航路では2021年度の旅客輸送人員は約2,846万人(同7.0%)と回復した(図Ⅲ-2-15)。

図Ⅲ-2-13 国内旅客輸送人員の推移



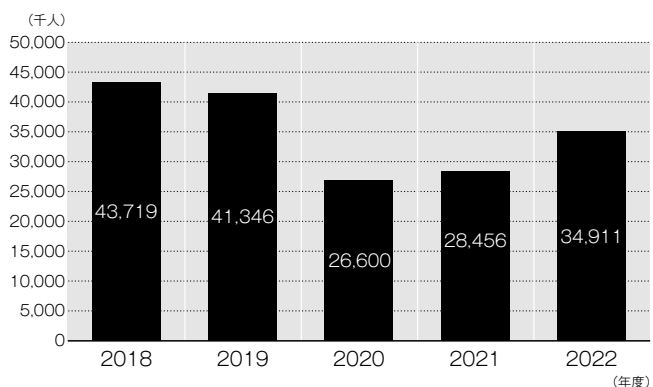
資料:国土交通省「数字で見る海事2024」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-14 長距離フェリー航路の旅客輸送人員



資料:国土交通省「数字で見る海事2024」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

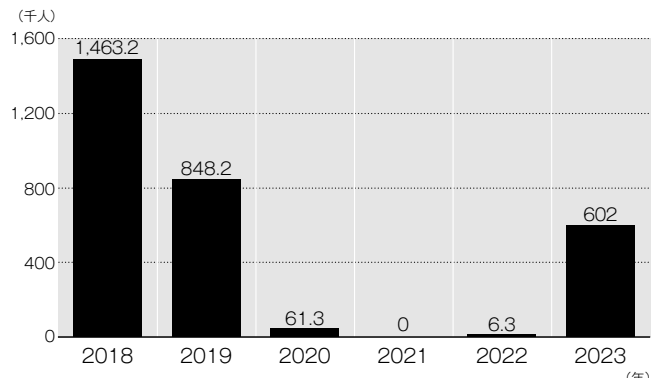


資料:国土交通省「数字で見る海事2024」をもとに(公財)日本交通公社作成

●外航旅客定期便航路等の動向

2023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60.2万人と極めて大幅に回復した(図Ⅲ-2-16)。

図Ⅲ-2-16 外航旅客定期航路等の乗客数の推移

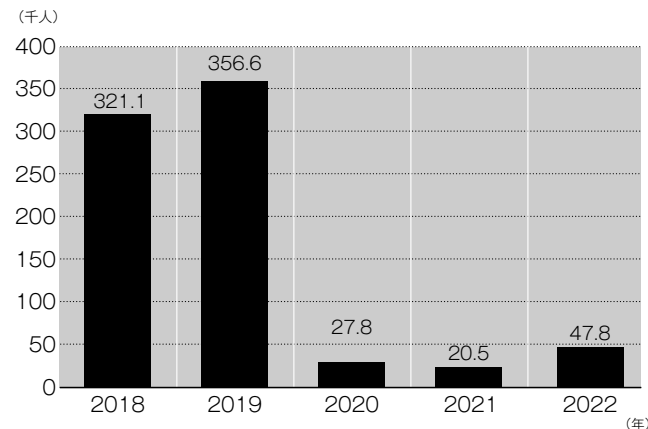


資料:国土交通省「数字で見る海事2024」をもとに(公財)日本交通公社作成

●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激減した日本人のクルーズ乗客数(日本のクルーズ人口)は、2022年から運航再開が相次いで開始したことで減少から回復に転じた(図Ⅲ-2-17)。

図Ⅲ-2-17 日本人の外航・国内クルーズ乗客数

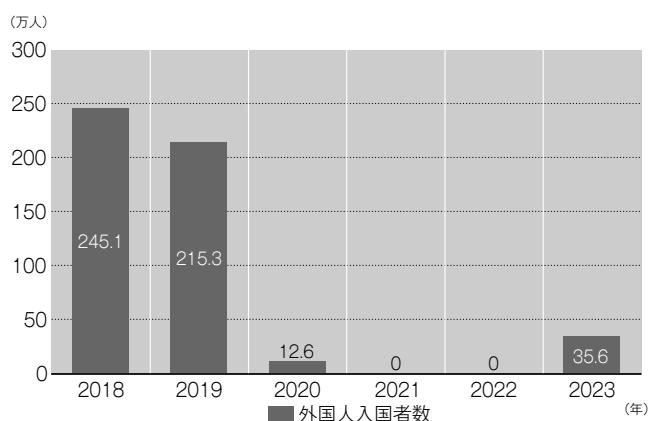


資料:国土交通省「数字で見る海事2024」及び国土交通省「我が国のクルーズ等の動向について」をもとに(公財)日本交通公社作成

●クルーズ船による外国人入国の動向

2023年より海外からのクルーズが再開されたことにより、外国人旅客数が35.6万人まで回復した(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



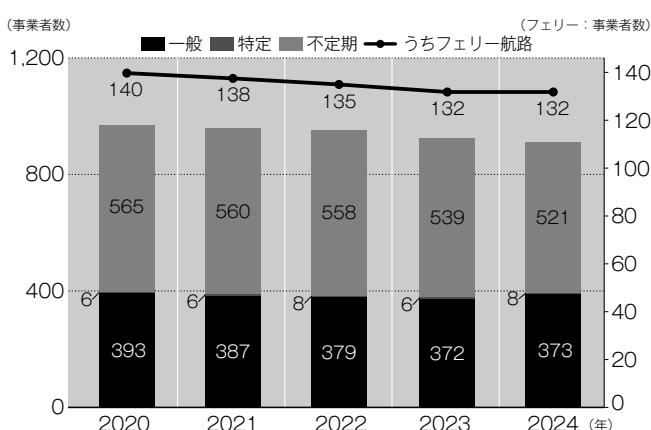
資料:国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数(2024年速報値)」をもとに(公財)日本交通公社作成

(2)航路・寄港の動向

●国内旅客船の航路動向

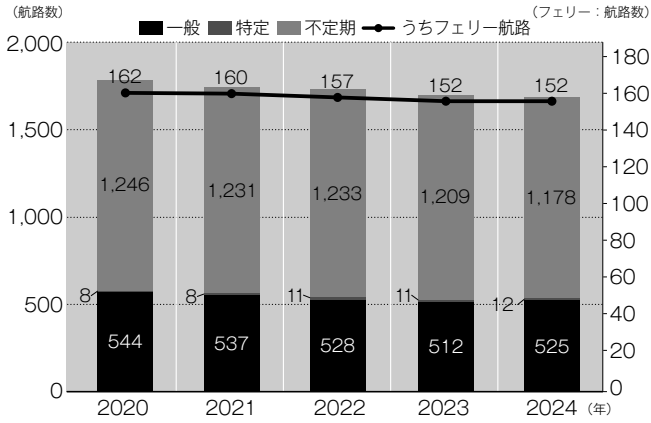
旅客船の事業者数は902件(前年比15件減)、航路数は1,715路線(同17路線減)となった(図Ⅲ-2-19、図Ⅲ-2-20)。

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2024」をもとに(公財)日本交通公社作成

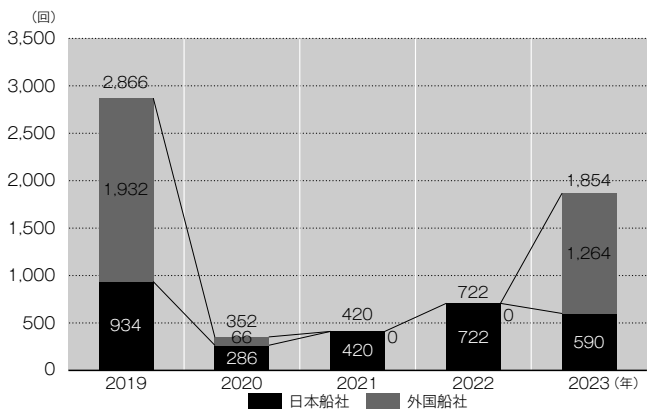
図Ⅲ-2-20 旅客船航路数の推移



●クルーズ船の寄港動向

2023年における国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は合計1,854回(前年比156.8%増)となった。国際クルーズの再開により外国船社の寄港回数が急回復した(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関する取り組み

国土交通省は2023年3月の外国船社による国際クルーズの再開を契機として、新たに国際クルーズの振興に取り組む。2025年目標を訪日クルーズ旅客数250万人、外国クルーズ寄港回数2,000回、外国クルーズが寄港する港湾数100港とし、「観光立国推進基本計画」に記載、「クルーズの安全な運航再開を通じた地域活性化事業」、「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業」等を実施する。

●モーダルシフト等推進事業の実施

国土交通省は、物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減し、カーボンニュートラルを推進するため、物流総合効率化法の枠組みのもと、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)を進めている。中長距離フェリー・RORO船航路にて、新規航路開設や代替建造等による輸送力増強が図られている。

5 道路交通

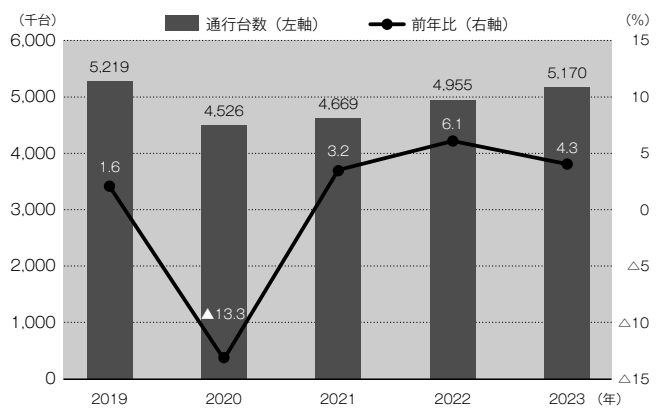
2023年の高速道路交通量は引き続き回復傾向
2022年度のバス利用は大幅に回復

(1)利用の動向

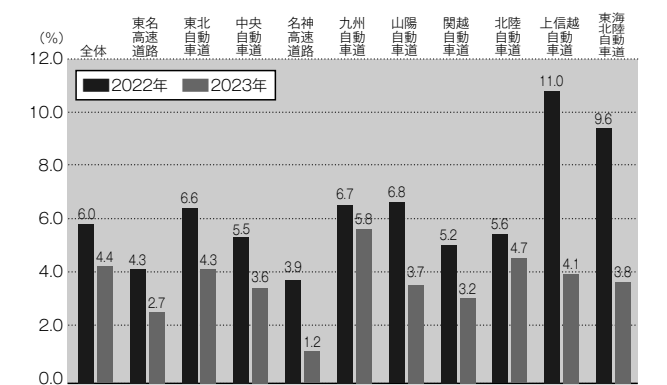
●高速道路の利用

2023年の高速道路の日平均利用交通量は約517万台であり、前年と比べて4.3%増となり、コロナ禍前の2019年と同水準に回復し(図Ⅲ-2-22)、主要高速道路はすべての路線で前年の利用量を上回った(図Ⅲ-2-23)。月別日平均利用交通量もすべての月で前年を上回った(図Ⅲ-2-24)。

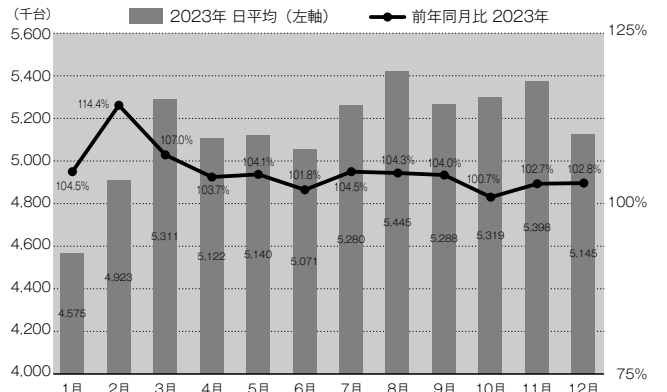
図Ⅲ-2-22 高速道路の日平均利用交通量の推移



図Ⅲ-2-23 主要高速道路の日平均利用交通量の前年比



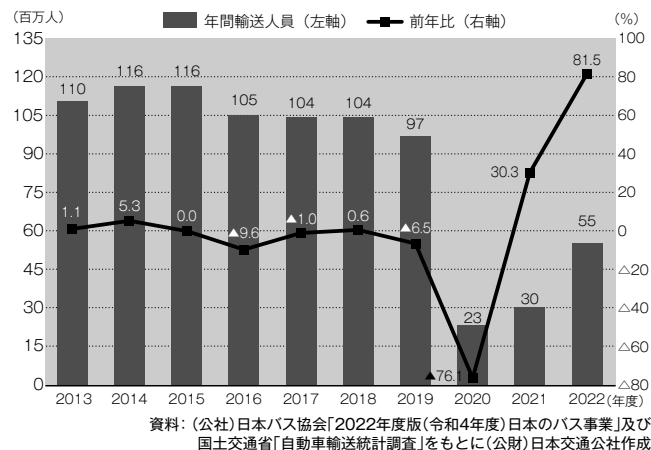
図Ⅲ-2-24 2023年月別日平均利用交通量の推移と前年同月比



●高速バスの利用(2022年度)

2022年度の高速バス輸送人員は5,500万人(前年比81.5%増)となり、極めて大幅に回復した。新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少した2020年度から2年連続改善しているものの、2019年度以前までには回復していない(図Ⅲ-2-25)。

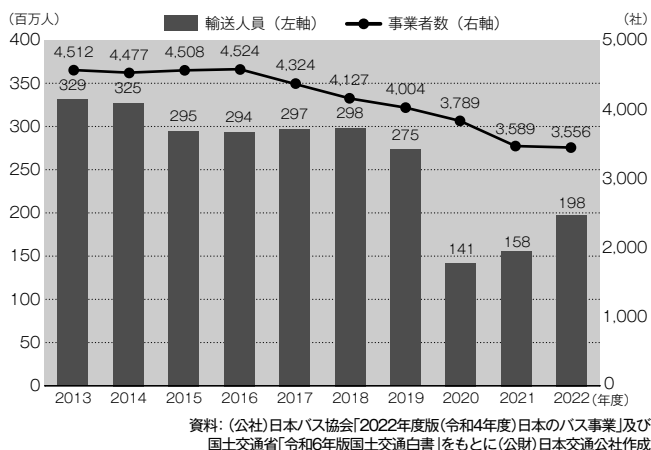
図Ⅲ-2-25 高速バスの年間輸送人員数の推移



●貸切バスの利用(2022年度)

2022年度の貸切バスの輸送人員は1億9,800万人(前年比24.8%増)で大幅な回復となった。新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少した2020年度から2年連続で改善しているものの、2019年度以前までには回復していない。また、事業者数は3,556事業者(前年比0.9%減)となり6年連続の減少となった(図Ⅲ-2-26)。

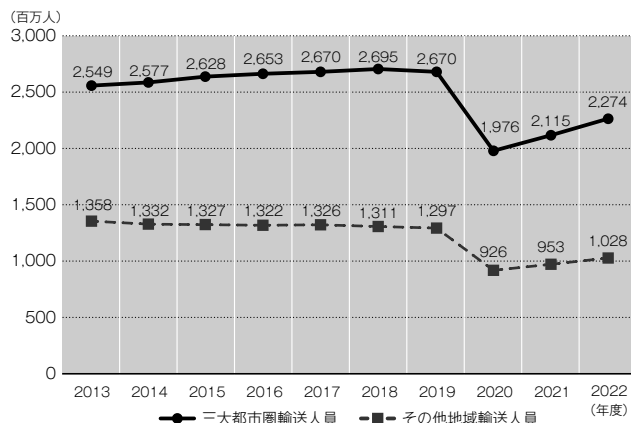
図Ⅲ-2-26 貸切バスの事業者数及び輸送人員の推移



●一般路線バスの利用(2022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、2020年度からは2年連続で改善している。2022年は三大都市圏で22億7,400万人(前年比7.5%増)、その他地域では10億2,800万人(前年比7.9%増)と回復傾向である(図Ⅲ-2-27)。

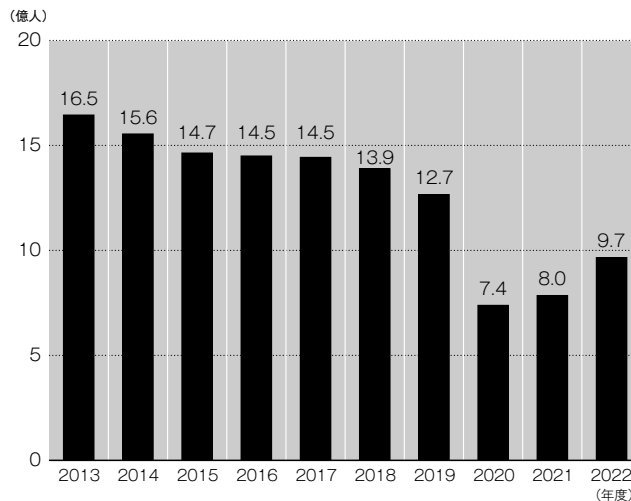
図Ⅲ-2-27 都市部・地方部別の一般路線バス輸送人員の推移



●タクシーの利用(2022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、以後はゆるやかな減少傾向にある。新型コロナウイルス感染症の影響で大きく落ち込んだが、2021年度に回復傾向に転じ、2022年度も9.7億人(前年比20.6%増)と2年連続の回復となった(図Ⅲ-2-28)。

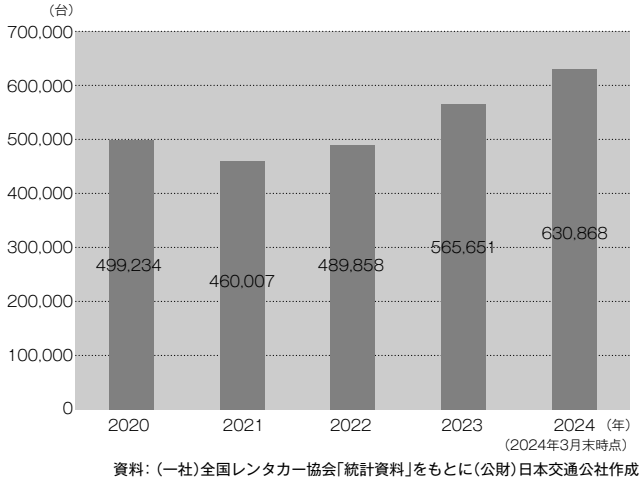
図Ⅲ-2-28 タクシーの輸送人員の推移



●レンタカーの利用(2023年度)

一般社団法人全国レンタカー協会の「統計資料」によると2024年3月末時点のレンタカー車両数(乗用車)の合計は約63万台(前年比11.5%増)であった(図Ⅲ-2-29)。

図Ⅲ-2-29 レンタカー車両数(軽自動車を含む乗用車)の推移



資料: (一社)全国レンタカー協会「統計資料」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

2024年7月時点における高規格幹線道路の供用延長は12,303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10,304キロメートル(進捗率89%)、一般国道自動車専用道路が1,999キロメートル(同81%)であった(表Ⅲ-2-10)。2023年4月から2024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。中部縦貫自動車道勝原IC～九頭竜ICが開通、九州中央自動車道は山都中島西IC～山都通潤橋ICが開通した。また、岡山自動車道有漢IC～北房JCTの一部で4車線化の運用を開始した。

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	12,303km	88%
高速自動車国道	11,520km	10,304km	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	1,999km	81%

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 2023年4月～2024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
北陸	中部縦貫自動車道	E67		勝原IC～九頭竜IC	2023年10月28日	9.5	開通
北陸	能越自動車道	E41	輪島道路	のと三井IC～のと里山空港IC	2023年9月16日	4.7	開通
九州	九州中央自動車道	E77		山都中島西IC～山都通潤橋IC	2024年2月11日	10.4	開通
東北	日本海沿岸東北自動車道	E7		遊佐子比IC～遊佐鳥海IC	2024年3月23日	6.5	開通
中国	岡山自動車道	E73		有漢IC～北房JCT(一部)	2023年8月9日	1.2	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

表Ⅲ-2-12 2023年4月～2024年4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
境川PA	中央道	上り	2023年6月14日	リニア中央新幹線の高架橋が境川PA(上り)の商業施設の上空を通過する計画であることから、これに協力するため、PA内の西側に新たな商業施設を設置。施設規模は1.6倍に拡充され、山梨に本社を構えるスイーツの全国有名チェーン「シャトレゼ」が高速道路に初出店する等、地域製品のPRも実施。
大村湾PA	長崎自動車道	上り	2024年4月19日	大村湾を一望できるロケーションを活かした新たな展望テラス「青い庭」がオープン。NEXCO西日本初の取り組みとして、東彼杵町と連携し、名称を一般公募により決定。新しくなった店舗は、食事スペースが約2倍、買い物スペースが約3倍に拡充された。
坂東PA	首都圏中央連絡自動車道	内回り	2024年4月23日	快適な室内環境を実現しながら省エネを実現する照明・換気設備等の導入や、太陽光パネルによる再生可能エネルギーを導入する等、環境に配慮したPAを新設。坂東市との連携により、郷土の英雄、平将門公をモチーフとしたキャラクター「将門くん」を壁面に配置した家族トイレも設置した。

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

(3) 道路交通関連施設の動向

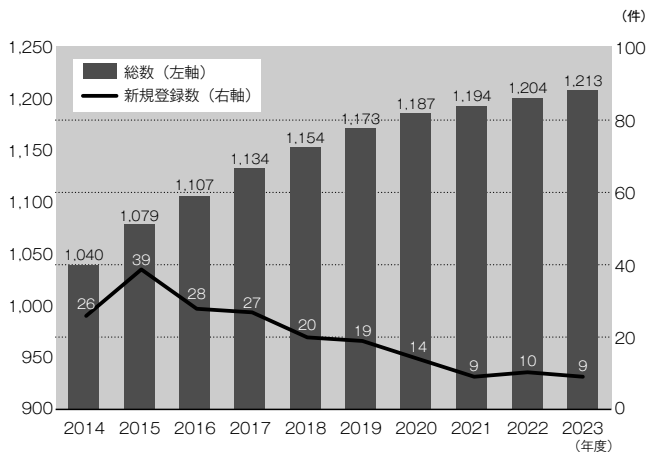
●高速道路の休憩施設

2023年4月から2024年4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)

2023年度中に、9件の「道の駅」が新たに登録され、登録総数は1,213件(第60回登録時点)となった。新たに登録される道の駅数は横ばい傾向である(図Ⅲ-2-30)。

図Ⅲ-2-30 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

○バッテリー交換式EVの国連基準の策定をオールジャパンで推進

国土交通省はカーボンニュートラルの達成に向け、電気自動車(EV)の安全性等に関する国連基準の策定を主導し、普及を促進してきた。これらをさらに推進するため、官民協力でカーボンニュートラルセンターを立ち上げ、日本で開発・実証が進められるバッテリー交換式EVの技術を取り入れた国際ルール(国連基準)の策定を目指している。

○燃料高への対策

経済産業省は「デフレ完全脱却のための総合経済対策」等に基づき、原油価格高騰がコロナ禍からの経済回復の重荷になる事態を防ぐことや、国際情勢の緊迫化による国民生活や経済活動への影響を最小化することを目的に、「燃料油価格激変緩和対策事業」を実施。燃料油の卸売価格の高騰を抑制し、消費者の負担を低減するための手当てを支給した。

○自動運転システムの実現に向けた取り組み

国土交通省は、「デジタルを活用した交通社会の未来2022」に基づき、「モビリティ・ロードマップ2024」を取りまとめた。ロードマップでは、短期的には公共交通サービスの維持を支援するためのシステムの導入を進めるとし、中期的には自動運転技術の導入コストの低減、データの収集・共有の加速、モビリティサービスを支える人材の育成等が重要であると示した。また、新たなモビリティサービス市場の確立、事業改善サイクルの確立、他形態への展開等を長期的な目標とした。今後さらに積極的に自動運転技術の活用・発展が期待される。

○乗務員の人手不足

国土交通省は、バス事業における運転者の確保のため、運賃改定時の運賃算定手法の見直しや運賃改定の迅速化による早期の賃上げを促進したほか、大型二種免許取得費用の支援等、事業者による人材確保・養成の取り組み支援を推進。また、キャッシュレス・配車アプリ、運行管理システム、電気バスの導入等の交通DX・GXによる省人化や経営改善に対する支援を推進した。

さらに乗合バス等では、独占禁止法特例法による共同経営等の特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用して公共交通ネットワークの効果的な再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の設定等により、利便性の高い運送サービスの実現を図る取り組みを推進した。

タクシーでは、2024年3月、タクシーが不足する地域、時期、時間帯において、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して行う有償運送を許可する制度として、「自家用車活用事業」(日本版ライドシェア)が創設された。

(後藤伸一)