

## Ⅲ-2 運輸業

### 1 輸送量と交通事業の動向

緩やかな増加傾向から全ての交通事業で対前年減少へ

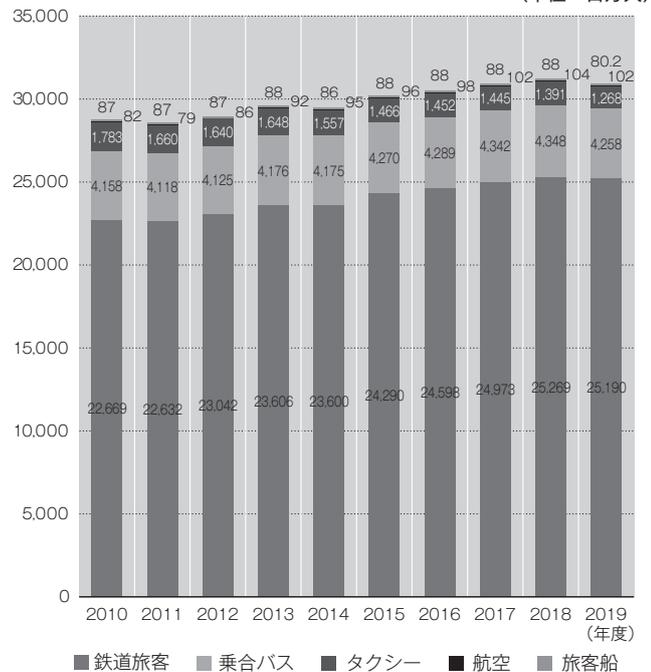
#### (1) 国内旅客輸送の動向

国内の旅客輸送量(人ベース)は、2012年度以降緩やかな増加傾向にあったが、2019年度は新型コロナウイルス感染症の影響から全ての交通事業で減少となった(図Ⅲ-2-1-1)。

各交通機関別にみると、鉄道の比率が大半であり、乗合バス、タクシー、航空、旅客船と続くなど、比率に大きな変動は見られなかった。

図Ⅲ-2-1-1 国内旅客輸送量(人ベース)の推移

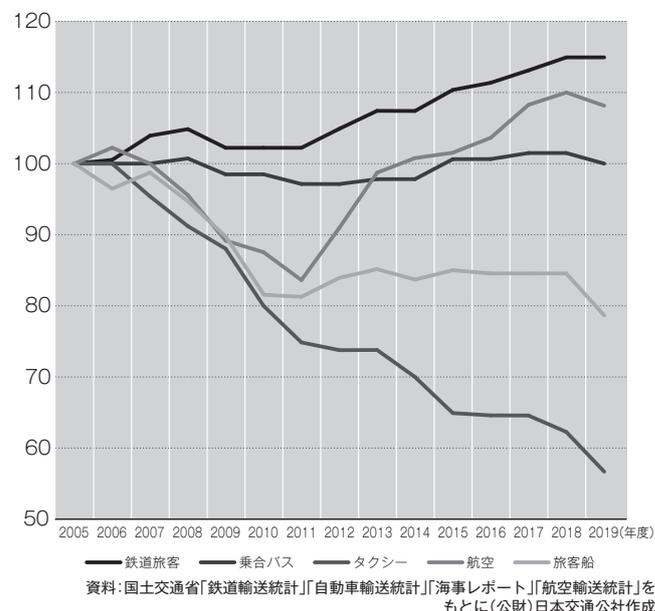
(単位：百万人)



資料：国土交通省「鉄道輸送統計」「自動車輸送統計」「海事レポート」「航空輸送統計」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)、鉄道は上昇傾向を続けていたが、2019年度は減少に転じた。航空は2012年度以降増加に転じ、2014年度以降は2005年度を上回る輸送量で増加を続けてきたが、2019年度は減少に転じた。乗合バスは前年に比べやや減少し、2005年度と同水準となった。旅客船は2012年度以降下げ止まりの傾向を示していたが、2019年度は大きく減少した。タクシーは2015年度まで減少が続き、その後も低い水準で推移してきたが、2019年度は大きく減少した。

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)

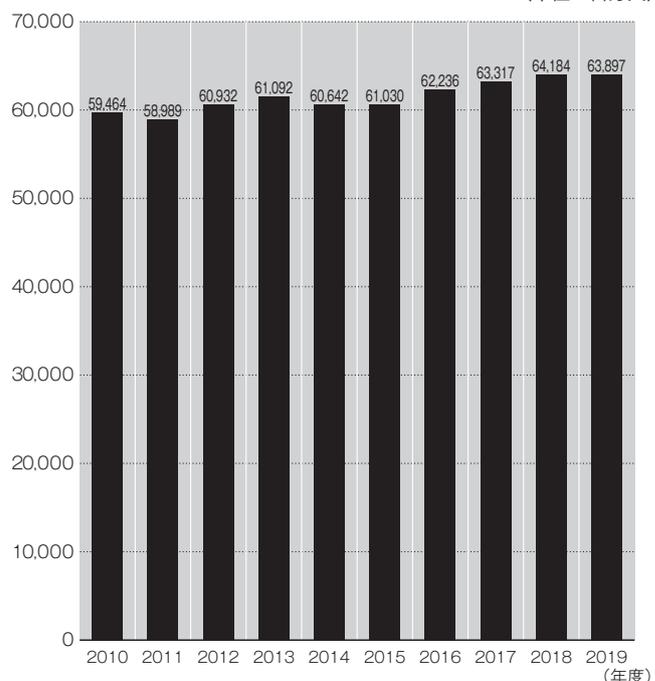


資料：国土交通省「鉄道輸送統計」「自動車輸送統計」「海事レポート」「航空輸送統計」をもとに(公財)日本交通公社作成

自家用車による旅客輸送量は、緩やかな増加傾向が続いたが、2019年度は2014年度以来5年ぶりに対前年から減少となった(図Ⅲ-2-1-3)。

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)



資料：国土交通省「自動車輸送統計」をもとに(公財)日本交通公社作成

## 2 鉄道交通

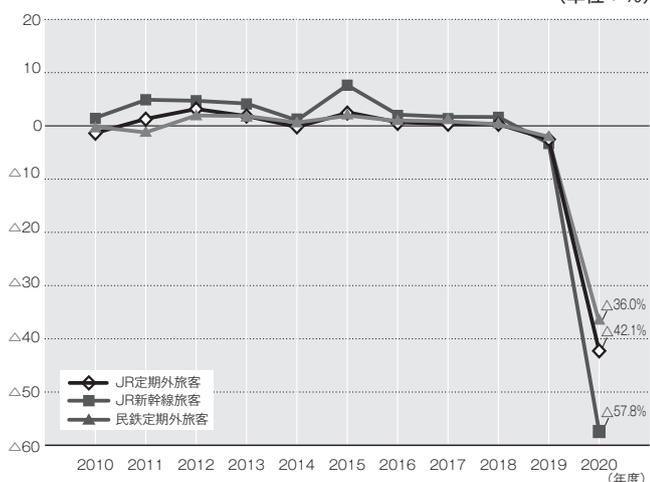
2020年度の鉄道旅客数は、  
JR線(定期外)、新幹線、民鉄(定期外)  
全てにおいて大幅な減少

## (1) 利用者の動向

## ●年間旅客数(定期外、新幹線、民鉄)

2020年度の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が20億9,866万人(前年度比42.1%減)、JR新幹線旅客(定期・定期外合計)が1億5,630万人(同57.8%減)、JR以外の民鉄の定期外旅客は43億3,178万人(同36.0%減)と、それぞれ大幅な減少となった。(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

JR新幹線の旅客数を路線別に見ると(表Ⅲ-2-2-1)、2019年度は全ての路線で前年度を下回り、特に北海道新幹線、上越新幹線、北陸新幹線は5%以上の減少となった。北海道線は開業直後の2016年度をピークに、2019年度年まで減少が続いている。

表Ⅲ-2-2-1 JR新幹線旅客数の推移(路線別)

(単位：千人)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2019年度/ 2018年度
北海道線	—	102	2,113	1,667	1,601	1,504	△6.1%
東北線	86,793	90,451	91,088	92,116	93,489	89,435	△4.3%
上越線	39,195	42,961	43,058	43,633	44,452	42,138	△5.2%
東海道線	157,369	162,968	167,724	169,974	174,171	168,033	△3.5%
北陸線	12,017	31,842	30,745	30,892	31,670	29,426	△7.1%
山陽線	68,109	72,059	72,534	74,449	76,007	72,379	△4.8%
九州線	13,103	13,648	13,271	14,168	14,488	13,994	△3.4%

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

## ●東北気仙沼線・大船渡線の一部区間廃止

東北地方では2020年4月1日、JR東日本の気仙沼線の柳津駅～気仙沼駅区間(55.3km)、大船渡線の気仙沼駅～盛岡駅区間(43.7km)が廃止となった。この区間は東日本大震災の被害によって不通となったが、鉄道の線路をバス専用道路として活

用するBRT(バス高速輸送システム)として運行を行っており、廃線後もBRTの運行が実施される。

## ●北海道 札沼線の一部区間廃止

北海道では札沼線の北海道医療大学駅～新十津川駅区間(47.6km)が2020年5月7日に廃止となった。同線はJR北海道「単独維持困難線区」で2区間目の廃止となる。

## ●自然災害による運休

2020年7月豪雨により、九州地方ではJR九州の肥薩線(八代駅～吉松駅区間(86.8km))、くま川鉄道(人吉温泉駅～湯前駅区間(24.8km))、近畿地方では和歌山県叡山鉄道(市原駅～鞍馬駅区間(3.5km))が運休となった。このうち、くま川鉄道の復旧は2021年11月、叡山鉄道は2021年秋の運行再開を目指す方針が示された。

## ●自然災害からの復旧・再開

運行再開路線としては、2016年の熊本地震やその後の豪雨災害等で被災していた豊肥本線肥後大津駅～阿蘇駅区間(27.3km)が2020年8月に4年4か月ぶりに再開した。また、2019年の台風19号の被害により運休していた阿武隈急行富野駅～丸森駅区間(15.4km)が2020年10月に約1年ぶりに再開した。

同じく2019年の台風19号の被害により運休していたJR東日本の水郡線袋田駅～常陸大子駅間は、2021年夏の復旧予定から大幅に前倒し、2021年3月27日に全線で運転を再開。さらに水郡線では2021年5月1日(土)から9月26日の土休日、自転車をそのまま列車内に持ち込める「水郡線サイクルトレイン」の実証実験を実施。沿線の「久慈川サイクリングロード」「奥久慈里山ヒルクライムルート」等のサイクリングコースとの連携を図っている。2021年7月3日からは対象列車を大幅に追加している。

上田電鉄上田駅～城下駅区間(0.8km)は2019年の台風19号により鉄橋が崩落・不通となっていたが、2021年3月に1年5ヶ月ぶりに再開となった。

## (3) 鉄道事業者等による取り組み

## ●駅舎等の整備

2020年10月、東京地下鉄(東京メトロ)は銀座駅をリニューアルした。これは1964年以来、56年ぶりとなる。銀座線全体についても、外苑前駅、青山一丁目駅、京橋駅、日本橋駅の4駅が改装され、渋谷駅、新橋駅、虎ノ門駅の改装が進められる等、銀座線全線のリニューアルが進められている。

JR九州は2021年1月に折尾駅(北九州市八幡西区)の新駅舎の供用を開始した。折尾駅は1891年に開業し、特に東口駅舎は、長年、折尾駅の顔であった木造2階建て駅舎(1916年建設)のシンボリックな部材を保存・復元することを基本に、可能な限り当時の駅舎を再現したものとなっている。

JR東日本は山手線を起点に、まちの個性を引き出し、まちや人が有機的につながる心豊かな都市生活空間づくりとして、「東京感動線」に取り組んでいる。その一環として2021年3月28日にJR新大久保駅ビル3階・4階に「国際的」なイメージ

のある新大久保に全国・海外から「食」に関わる様々な人が集い楽しむ交流拠点として「シェアダイニング」「コワーキングスペース」「ファクトリーキッチン」を備えたフードラボ「Kimchi, Durian, Cardamom, . . .」を開業した。

2021年4月にJR甲府駅改札口前に(株)山梨県産品センターとJR中央線コミュニティデザインが運営する「カフェ&ワインバー 葡萄酒一番館」がオープン。甲州ワインをはじめ山梨のワインを揃え、グラスでの提供に加え、「山梨スタイル」と言われる湯呑茶碗で飲むワイン、ワインに合わせた各おつまみ・スイーツを揃え、山梨県ならではのおもてなしを提供する。

### ●観光列車等の運行

観光列車は多くの観光客から人気を集める重要な観光資源となっており、各社が工夫を凝らした観光列車の運行を行っている。

特にJR西日本の「WEST EXPRESS 銀河」は京都～出雲市の夜行特急、大阪～下関の昼行特急等として運行される。また、九州全県を巡る観光特急であるJR九州の「36ぶらす3」、JR西日本が「せとうち広島デスティネーションキャンペーン」に合わせて呉線および山陽線で運行する「etSETOra (エトセトラ)」等が話題になった(表Ⅲ-2-2-2)。

### ●鉄道事業者のMaaSへの取り組み

JR東日本は観光型MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)を「旅のマーケットプレイス」と位置付け、スマートフォン等を通じたJR線、バス等の各種チケット、旅のプランニング、地域の味や日帰り入浴等の共通チケット等を入手できるサービスを拡張している。2020年6月には「MaaS・Suica推進本部」を新設し、観光MaaSにSuicaやJREポイント等の決済・ポイントサービス機能を融合した。またコロナ禍のニーズに合わせ、位置情報システムと連携した混雑情報の提供を開始した。

伊予鉄道は2020年8月に「伊予鉄MaaS」として、これまで紙チケットであったフリー乗車券2種とリムジンバス乗車券をモバイルチケット化する等、本格的なMaaSの取り組みを開始した。

また東京メトロでは2020年12月にNTTドコモ、東京海上日動あんしん生命保険と連携し、大都市型MaaSとして、新機能「ひと駅歩く検索」を提供開始。歩数目標達成とポイント獲得を合わせた「dヘルスケア」、歩数に応じて保険料の一部が返ってくる医療保険「あるく保険」等と連携し、MaaSを使った健康増進につながる取り組みとなっている。

表Ⅲ-2-2-2 観光列車等の主な動向  
(2020年4月～2021年3月)

年月	事業者名	内容
2020.7.4	しなの鉄道	7月からあらたに有料快速列車の運行を開始。平日は「しなのサンライズ号・しなのサンセット号」として、土休日は「軽井沢リゾート号」として運行され、土休日向けに列車指定券と軽食がセットになったプランも発売されている。
2020.8.28	東急電鉄	東急の豪華観光列車「THE ROYAL EXPRESS」を利用した「THE ROYAL EXPRESS～HOKKAIDO CRUISE TRAIN～」が運行。通常は横浜～伊豆急下田間での運行だが、東急、JR東日本、JR貨物の協力により8～9月に各回3泊4日で北海道内で計3回運行された。
2020.9.11	JR西日本	あらたな長距離列車として、「WEST EXPRESS 銀河」が運行開始。9月に京都・新大阪～出雲市間を夜行で、12月からは大阪～下関間の昼行特急として運行した。
2020.9.12	JR東日本	トロッコ列車「びゅうコースター 風っこ」が9月に釜石線と三陸鉄道で運行。2020年7～9月には北海道の宗谷本線で運行されたが、三陸鉄道の全線再開と釜石線全通7周年を記念して花巻～釜石～宮古間で運行された。
2020.10.3	東武鉄道	蒸気機関車列車「SL 大樹『ふたら』」が運行開始。下今市～東武日光間を運行し、車体はJR四国・JR北海道・JR東日本から譲り受け、2020年度の間は月1回の運転を行った。
2020.10.3	JR西日本	広島県内での瀬戸内エリアで「etSETOra」が運行。2020年10月～2021年3月の運行で、往路を広島～尾道間、復路を尾道～宮島口間を快速、全車グリーン車指定席で運行した。
2020.10.10	JR四国	徳島線を含む徳島～阿波池田間でトロッコ列車の運行が開始。観光キャンペーン「おでかけ。四国家」の一環として運行され、列車は下りが「藍よしのがわトロッコ さとめぐみの風」、上りが「藍よしのがわトロッコ かちどきの風」と呼ばれる。
2020.10.16	JR九州	新たな観光列車「36ぶらす3」が運行開始。「世界一壮大な「わ」をつくります」をコンセプトに九州全県を周遊。2020年7月豪雨の影響で、10月に鹿児島中央～宮崎間「黒の路」、11月に博多～鹿児島中央間「赤の路」コースの運行を開始した。
2020.10.17	JR北海道	あらたな観光特急「はまなす」が運行開始。降雪期における被視認性が高いことや向かい合わせシートでも使えるテーブル、電源コンセントなどが特徴で、札幌～小樽間を2日かけて走るツアーでデビューした。
2020.11.12	阪急交通社	上越新幹線越後湯沢～新潟間で運用されており、2020年12月19日で引退することになっていた「現美新幹線」をチャーターし、東北新幹線 上野～仙台間で11月～12月にかけて運行した。
2021.1.8	JR九州	観光列車「かわせみ やませみ」が長崎本線で運行開始。2020年7月豪雨の影響で肥後線八代～吉松間が長期不通状態となったことを受け、同線を走る観光列車「いさぶろう・しんべい」と併結して運行されていた。
2021.1.24	小田急電鉄	小田急電鉄と小田急トラベルは、「貸切特急口マンスカールで行く！小田急線車庫めぐりミステリーツアー」を2021年1月24・31日に開催した。駅と車両基地を結ぶ複数の出入庫線を巡りながら唐木田車両基地へ向かう特別ツアー。
2021.2.13	秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線を運営する秋田内陸縦貫鉄道は「秋田縄文号」を運行開始。沿線に点在する縄文遺跡群をイメージした車体とし、運行区間は鷹巣～角館間。
2021.3.14	JR九州	「流れ星新幹線」を運行。「輝け！みんなの九州プロジェクト」の一環として行われ、運行当日はビューイングイベントが開催されたほか、全国から集まった願い事を乗せ光を放ちながら走った。

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

## 3 航空交通

2020年度は国内線、国際線ともに旅客数は大幅減少  
国際線の減便は下げ止まり

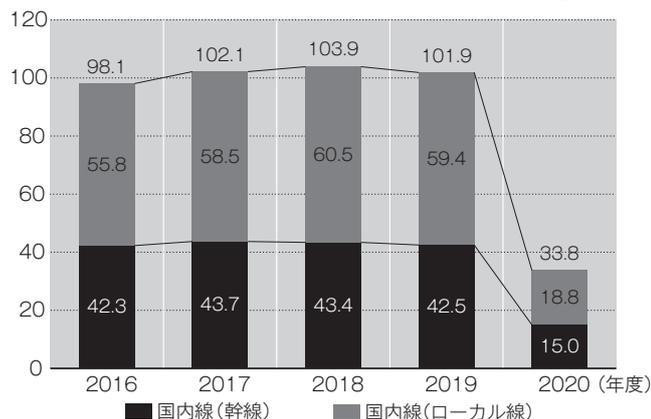
## (1) 利用者の動向

## ●国内航空旅客数の動向

2020年度の国内線の利用者数は、幹線では前年度比64.7%減の1,500万人、ローカル線では前年度比68.4%減の1,877万人と、大幅に減少した(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)



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  
(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

2019年度の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)、2015年以降10%前後のシェアを保ち、横ばいで推移している。

図Ⅲ-2-3-2 日本のLCC旅客数(国内線)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  
(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4月時点)。  
(注) 2020年6月時点のデータによる集計

2020年度の乗降客数(国内線)上位15空港における利用者数をみると(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み、全体でも68%の減少となった。

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)

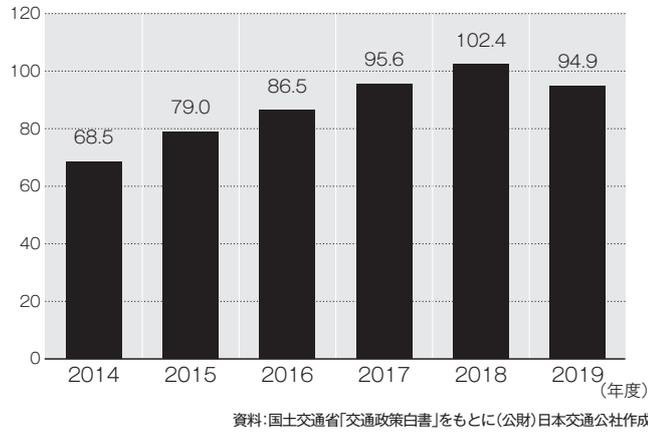
順位	空港	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2020年度/ 2019年度
1	羽田(東京国際)	62.6	64.2	66.4	67.3	64.9	19.6	△69.8%
2	那覇	16.0	17.0	17.5	17.6	17.5	6.6	△62.3%
3	福岡	16.7	17.1	17.6	17.9	17.6	6.5	△63.1%
4	新千歳	18.6	18.8	19.6	19.8	19.5	6.4	△67.0%
5	伊丹(大阪国際)	14.6	15.1	15.7	16.3	15.8	5.8	△63.1%
6	関西国際	6.8	6.6	6.9	6.5	6.7	2.1	△69.4%
7	中部国際	5.5	5.7	6.0	6.3	6.4	2.0	△68.8%
8	成田国際	6.9	7.2	7.5	7.3	7.5	2.0	△73.4%
9	鹿児島	5.1	5.2	5.4	5.7	5.4	1.8	△66.3%
10	仙台	3.0	2.9	3.2	3.3	3.3	1.2	△63.5%
11	神戸	2.5	2.8	3.1	3.2	3.3	1.2	△63.1%
12	新石垣	2.3	2.4	2.4	2.5	2.5	1.2	△53.2%
13	宮崎	2.9	3.0	3.1	3.2	3.2	0.9	△70.8%
14	長崎	3.1	3.0	3.1	3.2	3.1	0.9	△71.3%
15	熊本	3.2	2.9	3.2	3.3	3.2	0.8	△73.1%
—	上記以外	35.3	36.6	38.3	39.7	39.1	12.2	△68.9%
	合計	205.0	210.6	218.9	223.1	218.8	71.2	△67.5%

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

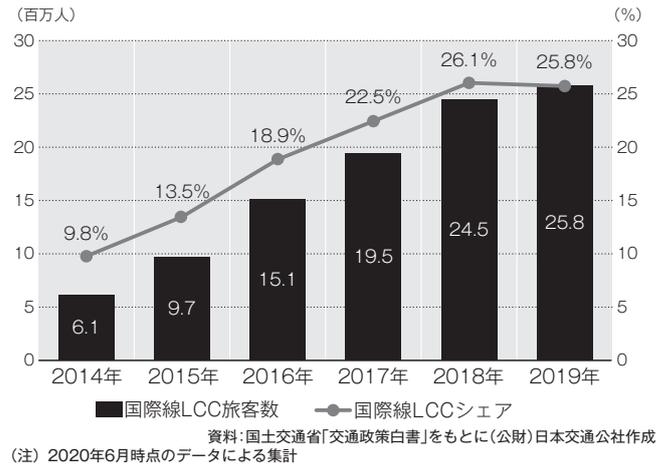
2019年度の日本を発着する国際航空旅客数(本邦航空運送事業者と外国航空運送事業者の国際線旅客数の合計)はここ数年増加を続けてきたが、2019年度は9,493万人と対前年7%の減少となった(図Ⅲ-2-3-3)。

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)



2019年度の日本のLCC旅客数(国際線)の推移を見ると(図Ⅲ-2-3-4)、LCC旅客数は前年に比べやや減少し、シェアも0.3%減少した。

図Ⅲ-2-3-4 日本のLCC旅客数(国際線)の推移(暦年)



2020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)、いずれも大幅なマイナスとなった。特に成田、羽田、関西国際以外の空港ではほぼ100%のマイナスとなった。

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)、成田空港、羽田空港のシェアが拡大している。

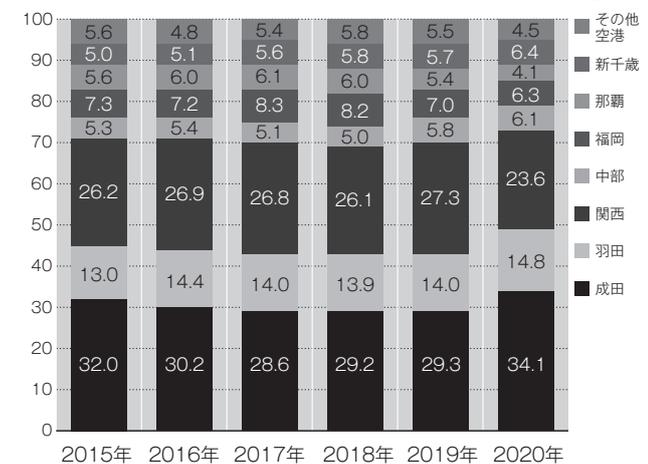
表Ⅲ-2-3-2 空港別乗降客数(国際線)の推移(年度、上位7空港)

(単位:百万人)

順位	空港	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2020年度/2019年度
1	成田国際	28.5	30.0	31.5	33.9	32.1	1.0	△96.8%
2	羽田(東京国際)	13.4	15.6	17.1	18.2	16.8	0.4	△97.5%
3	関西国際	17.2	19.0	21.8	22.8	22.0	0.2	△99.1%
4	中部国際	4.9	5.2	5.5	6.1	6.2	0.0	△99.7%
5	福岡	4.6	5.2	6.3	6.9	5.5	0.0	△99.7%
6	那覇	2.5	3.1	3.6	3.9	3.1	0.0	△100.0%
7	鹿児島	0.2	0.2	0.3	0.4	0.3	0.0	△99.9%
—	上記以外	5.0	5.5	7.0	8.0	6.7	0.0	△100.0%
	合計	76.3	83.9	93.3	100.2	92.7	1.7	△98.2%

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-2-3-5 入国外国人の空港別割合(暦年) (単位:%)



(2)航空路線の動向

●国内路線の動向

2020年度は幹線、ローカル線共に大幅な減少となった。幹線では、東京(羽田)－関西、成田－札幌、成田－大阪、関西－福岡、札幌－那覇が幹線全体の減少を大きく上回る減少となった。一方、大阪－札幌、大阪－福岡、大阪－那覇は幹線全体と比べ、ゆるやかな減少であった。(表Ⅲ-2-3-3)。

ローカル線においては、主要路線が70%以上の減少となる等、幹線に比べ厳しい減少となった。その中でも、那覇－石垣、那覇－宮古は50%台の減少と比較的ゆるやかな減少であった(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15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)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	対前年比
東京(羽田)－札幌	8,945	9,051	9,059	8,810	2,921	△66.8%
東京(羽田)－大阪	5,256	5,451	5,478	5,292	2,058	△61.1%
東京(羽田)－関空	1,261	1,291	1,271	1,254	320	△74.5%
東京(羽田)－福岡	8,237	8,540	8,725	8,365	3,009	△64.0%
東京(羽田)－那覇	5,547	5,809	5,961	5,875	2,257	△61.6%
成田－札幌	1,746	1,827	1,877	1,819	477	△73.8%
成田－大阪	469	464	463	454	1	△99.9%
成田－関空	901	1,057	696	644	251	△61.1%
成田－福岡	1,158	1,152	1,132	1,229	435	△64.6%
成田－那覇	861	786	717	662	246	△62.8%
大阪－札幌	1,078	1,115	1,123	1,100	468	△57.5%
大阪－福岡	487	515	539	542	252	△53.6%
大阪－那覇	1,119	1,160	1,156	1,115	463	△58.5%
関空－札幌	1,116	1,219	1,089	1,124	357	△68.2%
関空－福岡	545	506	456	460	127	△72.3%
関空－那覇	1,139	1,093	1,081	1,155	355	△69.3%
福岡－札幌	497	574	607	619	224	△63.9%
福岡－那覇	1,810	1,922	1,879	1,852	735	△60.3%
札幌－那覇	89	102	97	97	29	△70.5%
合計	42,263	43,633	43,408	42,466	14,984	△64.7%

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

表Ⅲ-2-3-4 主なローカル路線の旅客数推移

(単位：千人)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	対前年比
東京(羽田)－鹿児島	2,302	2,400	2,519	2,338	660	△71.8%
東京(羽田)－広島	1,803	1,893	1,883	1,863	537	△71.2%
東京(羽田)－熊本	1,837	1,974	1,976	1,835	520	△71.7%
那覇－宮古	1,078	1,100	1,099	1,065	485	△54.5%
中部－札幌	1,353	1,424	1,509	1,522	482	△68.3%
那覇－石垣	1,167	1,160	1,125	1,047	472	△55.0%
東京(羽田)－長崎	1,687	1,732	1,766	1,620	435	△73.1%
中部－那覇	1,135	1,158	1,194	1,204	427	△64.5%
東京(羽田)－松山	1,480	1,552	1,571	1,465	372	△74.6%
東京(羽田)－宮崎	1,421	1,431	1,425	1,354	358	△73.6%
東京(羽田)－大分	1,192	1,204	1,240	1,183	356	△69.9%
東京(羽田)－函館	1,044	998	1,014	1,023	356	△65.2%
東京(羽田)－神戸	1,044	1,068	1,086	1,046	345	△67.0%
東京(羽田)－高松	1,231	1,263	1,262	1,238	323	△73.9%
中部－福岡	751	738	836	878	312	△64.4%
合計	55,828	58,464	60,466	59,379	18,768	△68.4%

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

(注) ローカル線については、輸送実績(旅客)による国内定期路線の上位路線(2020年度旅客数30万人以上)を抽出

表Ⅲ-2-3-5 主な国内路線の開設

航空会社	開設日	路線
ピーチ・アビエーション	2020年8月1日	成田－釧路
ピーチ・アビエーション	2020年8月1日	成田－宮崎
エアアジア・ジャパン	2020年8月1日	中部－福岡
スカイマーク	2020年10月25日	下地島－羽田
スカイマーク	2020年10月25日	下地島－神戸
スカイマーク	2020年10月25日	下地島－那覇
アイベックスエアラインズ	2020年10月25日	中部－鹿児島
アイベックスエアラインズ	2020年10月25日	伊丹－鹿児島
ピーチ・アビエーション	2020年10月25日	札幌(新千歳)－那覇
ピーチ・アビエーション	2020年10月25日	仙台－那覇
ピーチ・アビエーション	2020年12月24日	中部－札幌(新千歳)
ピーチ・アビエーション	2020年12月24日	中部－仙台
ピーチ・アビエーション	2021年2月19日	成田－大分
ソラシドエア	2021年3月28日	羽田－那覇
日本トランスオーシャン航空	2021年3月28日	中部－宮古

資料：各社ホームページより(公財)日本交通公社作成

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
韓国	11694.5	692	24.5	23
中国	870	1096.5	6	15
台湾	431	452	48	12
香港	350.5	366.5	2	3
東南アジア	630	651	29.5	42.5
その他アジア	35	42	4	3.5
米国	270	249	39.5	39
ヨーロッパ	201	184	37	33
オセアニア	56	59	2	1
中東	56	56	8	22
その他	37	32	10	10
合計	4131	3850	210.5	204

(注) 当初認可時における第1週目の運航便数

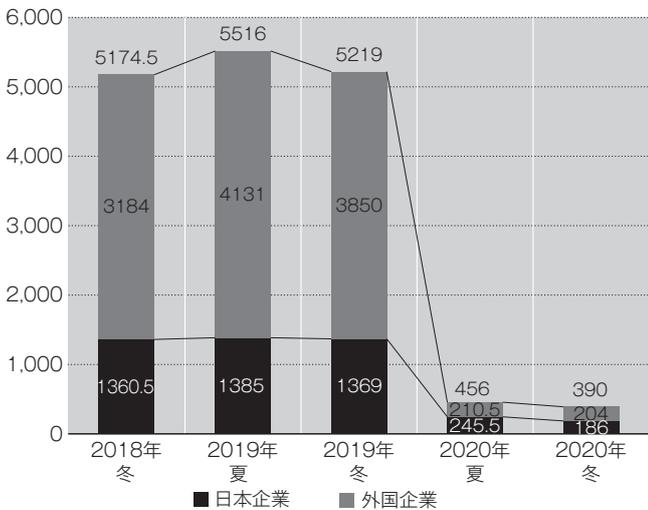
●国際路線の動向

国際線定期便(旅客便)の運行便数は2019年冬期から減少に転じ、2020年には大幅な減少となった(図Ⅲ-2-3-6)。

国籍別では、各国ともに大幅な減便となったが、特に韓国、中国、台湾、香港、オセアニアの減少幅が大きく、シェアも大きく落ち込んだ。東南アジア、米国、ヨーロッパ、中東は大きく減少している中でも2020年になってからの減便は比較的少ないものとなった(表Ⅲ-2-3-5、図Ⅲ-2-3-7)。

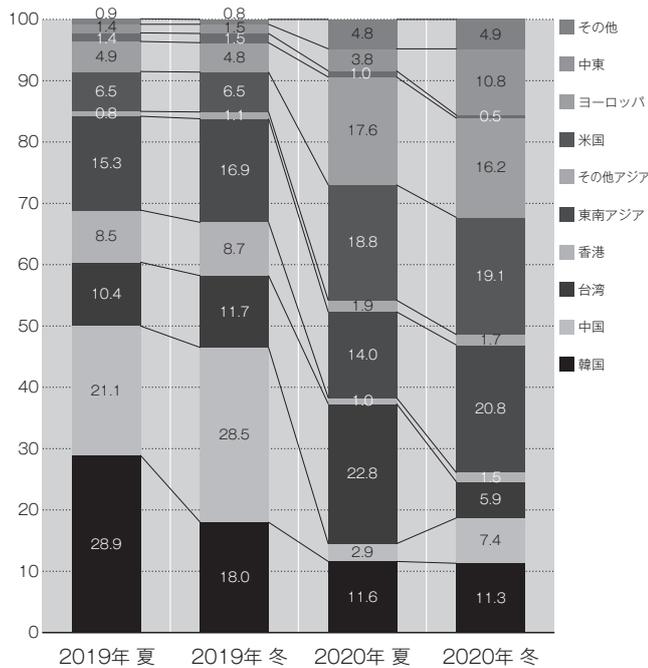
新規路線開設については、日本航空会社、海外航空会社それぞれによって、ヨーロッパ、米国、アジア等の路線が開設された(表Ⅲ-2-3-7)。

図Ⅲ-2-3-6 国際線定期便運行便数の推移(旅客便)  
(暦年) (単位: 便/週)



(注) 当初認可時における第1週目の運航便数

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第1週目の運航便数

表Ⅲ-2-3-7 主な国際路線の開設

航空会社	開設日	路線
日本航空(JAL/JL)／日本	2020年7月1日	ヘルシンキー-羽田
ユナイテッド航空(UAL/UA)／アメリカ	2020年7月6日	シカゴ-羽田
バンブー・エアウェイズ(BAV/QH)／ベトナム	2020年11月1日	ホーチミン-成田
スターラックス航空(SJX/JX)／台湾	2020年12月15日	台北-関西
スターラックス航空(SJX/JX)／台湾	2020年12月15日	台北-成田
ZIPAIR(TZP/ZG)／日本	2020年12月19日	成田-ホノルル
全日本空輸(ANA/NH)／日本	2020年12月14日	成田-シンセン
春秋航空日本(SJO/IJ)／日本	2021年1月22日	成田-南京

資料: 各社ホームページより(公財)日本交通公社作成

(3) 空港関連施設の動向

●地方空港の民営化の動き

「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(通称「民営空港運営法」、2013年)」に基づき、2020年度には2空港の民営化(民間事業者への委託)がなされた。

2020年4月に熊本空港(阿蘇くまもと空港)が熊本空港株式会社(三井不動産、九州電力、九州産業交通ホールディングス(熊本市)等、地元企業が加わる11社の企業連合)による運営が開始された。

2020年1月から民営化された北海道7空港(北海道エアポート)は2020年6月から新千歳、同年10月から旭川、2021年3月から稚内、釧路、函館、帯広、女満別がそれぞれ民営による運営が開始された。

●空港施設のリニューアル

関西エアポート株式会社が運営する伊丹空港は、2020年8月5日にリニューアル、グランドオープンした。同社が約50年ぶりの大規模改修工事を約4年半かけて進めてきたもので、保安検査の時間を短縮する「スマートレーン」の本格導入、「ウォークスルー型」の商業エリア、31店舗がオープンする等、空港内の回遊性、搭乗利便性の向上、待ち時間での飲食・買い物等が楽しめる空港へとリニューアルされた。

福岡空港は2020年8月に国内線ターミナルの展望デッキをオープンした。新展望デッキと展望デッキ跡地がつながることで、2015年6月から続いたリニューアルが完了した。

(4) 航空政策の動向

政府は新型コロナウイルス感染拡大による移動抑制や水際対策等の影響を大きく受けた航空会社や空港会社等に対して、『コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ(2020年10月策定、同12月改訂)』による支援を行った。具体的には、着陸料等の免除、空港使用料・航空機燃料税の減免、着陸使用料の支払い猶予、感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援、入国時の検査能力の確保等が行われた。特に地方空港会社は厳しい状況にあるが、無利子貸付等財政的な支援策がとられた。

(中野 文彦)

**4 海上交通**

国内旅客輸送人員が減少  
クルーズ船による入国外国人旅客数、  
クルーズ船寄港数も記録的減少

(1) 利用者の動向

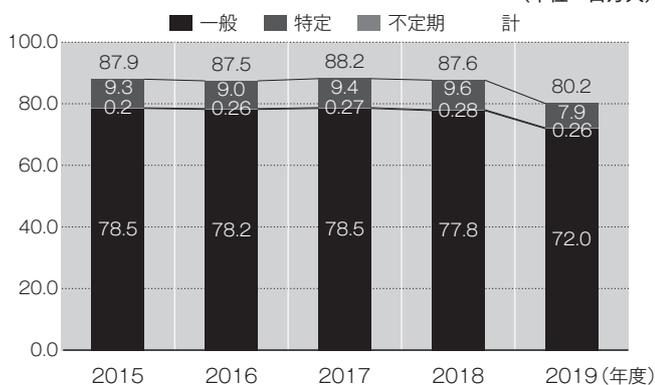
●国内旅客船の動向

2019年度の国内旅客船輸送人員は約8,020万人(前年度比8.5%減)となり、近年の横ばい傾向から減少に転じた(図Ⅲ-2-4-1)。

長距離フェリー航路では、2020年度の旅客輸送人員は112万人(同53.1%減)と、大幅な減少となった(図Ⅲ-2-4-2)。

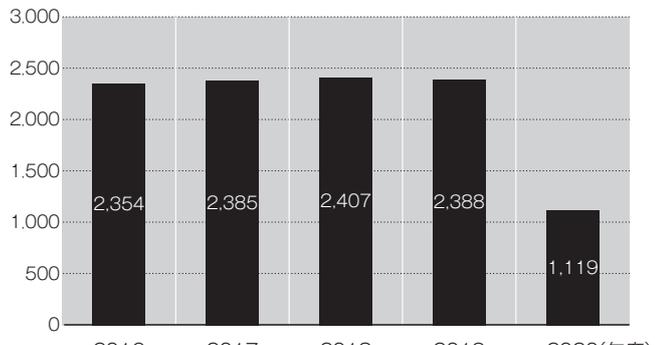
離島航路では、2019年度の旅客輸送人員は4,135万人(同5.4%減)だった(図Ⅲ-2-4-3)。

図Ⅲ-2-4-1 国内旅客船輸送人員の推移 (単位:百万人)



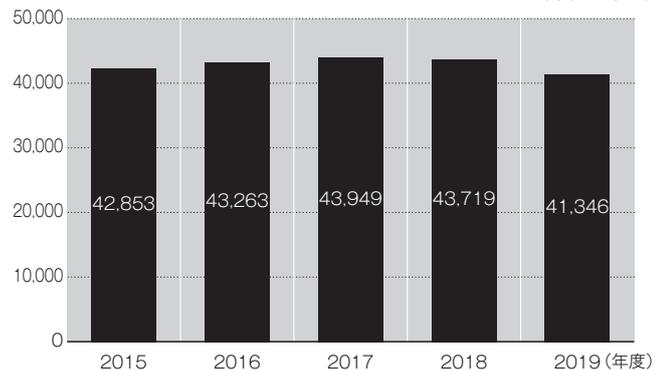
資料:国土交通省「数字で見る海事2021」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-4-2 長距離フェリー航路の旅客輸送人員 (単位:千人)



資料:国土交通省「数字で見る海事2021」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-4-3 離島航路の旅客輸送人員 (単位:千人)

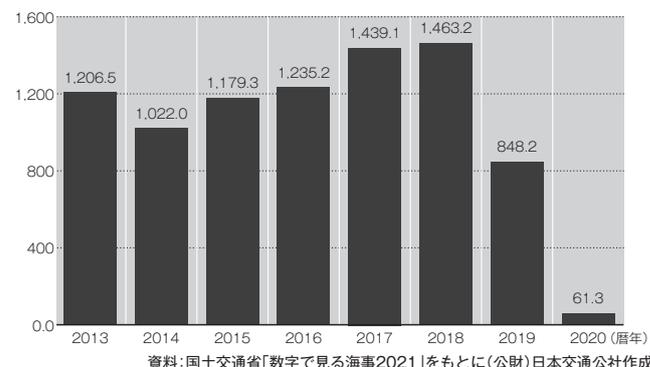


資料:国土交通省「数字で見る海事2021」をもとに(公財)日本交通公社作成

●外航旅客定期航路等の動向

2020年の日本発着の外航旅客定期航路等における乗客数は61.3万人(前年比92.8%減)となった(図Ⅲ-2-4-4)。

図Ⅲ-2-4-4 外航旅客定期航路等の乗客数の推移(暦年) (単位:千人)

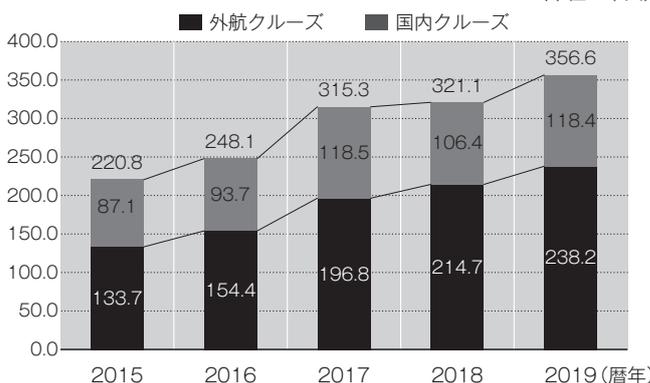


資料:国土交通省「数字で見る海事2021」をもとに(公財)日本交通公社作成

●クルーズ船の日本人乗客の動向

2019年の日本人のクルーズ乗客数(日本のクルーズ人口)は35.7万人(前年比11.1%増)と大幅な増加となり、1989年以降で最多となった(図Ⅲ-2-4-5)。

図Ⅲ-2-4-5 日本人の外航・国内クルーズ乗客数(暦年) (単位:千人)

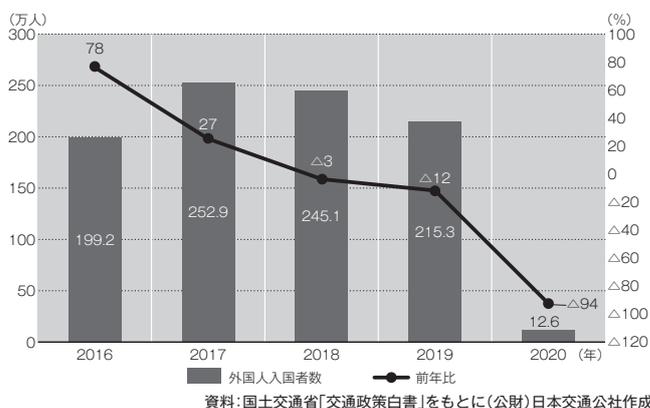


資料:国土交通省「2019年の我が国のクルーズ等の動向」をもとに(公財)日本交通公社作成

●クルーズ船による外国人入国の動向

2020年にクルーズ船で日本に入国した外国人旅客数は12.6万人(前年比94.1%減)と記録的な減少となった(図Ⅲ-2-4-6)。

図Ⅲ-2-4-6 クルーズにより入国した外国人旅客数(暦年)



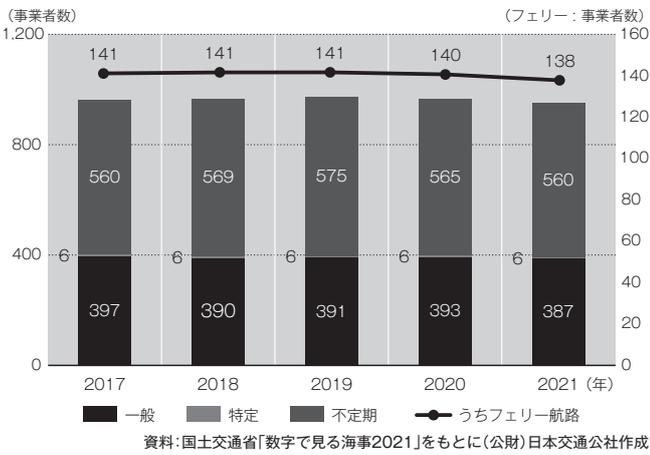
資料:国土交通省「交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

(2) 航路・寄港の動向

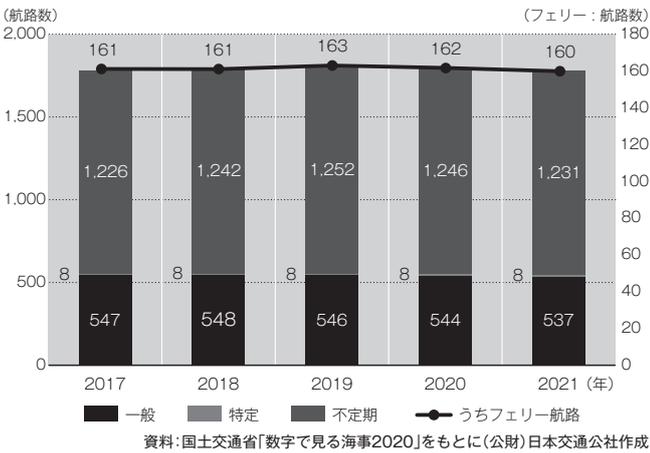
●国内旅客船の航路動向

旅客船の事業者数は953件(前年比9件減)、航路数は1,776路線(同22路線減)となった(図Ⅲ-2-4-7)。

図Ⅲ-2-4-7 旅客船事業者数の推移(暦年)



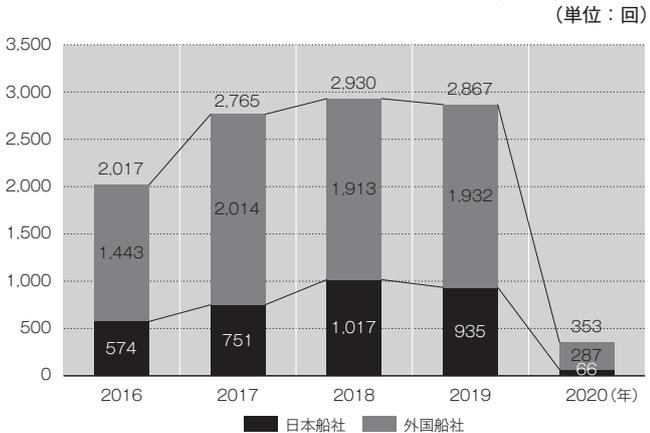
図Ⅲ-2-4-8 旅客船航路数の推移(暦年)



●クルーズ船の寄港動向

2020年における我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は合計353回(前年比2,514回減)となり、記録的な減少となった。

図Ⅲ-2-4-9 クルーズ船の寄港回数の推移(暦年)



(3) 海上交通関連政策の動向

●クルーズの安全・安心確保に係る検討・中間とりまとめ、会場運送法施行規則の改正

2020年9月、国土交通省海事局外航課及び港湾局産業港湾課は、「クルーズ船利用者の安全・安心の確保に向けた有識者WG」の意見を踏まえて、「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」を公表した。

クルーズ船内での感染拡大事案の検証、クルーズ船の利用者、寄港する港湾の関係者等の安全・安心の確保に向けた関係業界によるガイドライン整備、その実効性を担保するための措置等を取りまとめたもの。外務省等関係機関と連携し、国際海事機関(IMO)における国際ルール作りも視野に、クルーズ船の安全確保に向けた国際的議論を我が国が主導するとしている。

本とりまとめを受けて、同年11月、「海上運送法施行規則」が改正され、海上運送法に基づく「安全管理規程」に定めるべき事項として感染症予防に係る措置に関する事項等が追加され、邦船クルーズ事業者に対して衛生管理規程の届出が義務付けられた。

●感染拡大防止を支援する補助事業(観光振興事業費補助金)

2020年10月、国土交通省は、クルーズ船の再開に向けて、新型コロナウイルス感染症拡大防止、上質かつ多様な寄港地観光の促進、クルーズ船のさらなる寄港促進につながる事業等を対象として、「令和2年度観光振興事業費補助金(クルーズの更なる寄港促進を通じた地域活性化事業)」を募集し、8事業への支援を行った(表Ⅲ-2-4-1)。

表Ⅲ-2-4-1 令和2年度 観光振興事業費補助金(クルーズの更なる寄港促進を通じた地域活性化事業)

事業主体	事業計画明	実施港湾
小樽港クルーズ推進協議会	小樽港への外国クルーズ船誘致用パンフレット作製事業	小樽港
青森県	青森港におけるクルーズ船の更なる寄港促進に向けた調査事業	青森港
茨城県	茨城県寄港地観光促進事業	茨城港
神戸市	クルーズから始まるRE-KOBE物語事業	神戸港
京都府	京都舞鶴港第2ふ頭航行安全調査事業	舞鶴港
一般社団法人 京都舞鶴港振興会	With コロナ時代における上質かつ多様な京都舞鶴港寄港地観光ツアー造成事業	舞鶴港
唐津みなとまちづくり懇話会	歴史と文化の海玄界灘に開く唐津港の「コト体験」ランドマーク事業	唐津港
公益社団法人 熊本県観光連盟	クルーズ客受入観光施設における安全安心事業	熊本港・八代港

資料:国土交通省「令和2年度クルーズ地域活性化事業実施港一覧」をもとに(公財)日本交通公社作成

5 道路交通

交通量・輸送人員が軒並み減少  
東日本大震災被災地での高速道路開通が相次ぐ

(1) 利用の動向

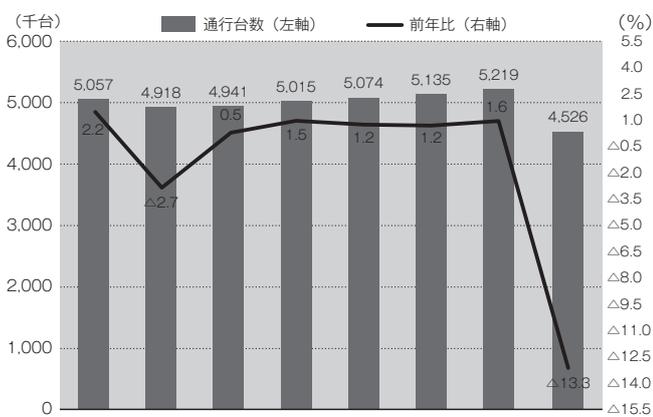
●高速道路の利用

○利用交通量の推移

2020年(暦年)の高速道路通行台数は日平均で約453万台であり、前年比13.3%減(図Ⅲ-2-5-1)となり、主要な全ての路線で前年を大きく下回った(図Ⅲ-2-5-2)。

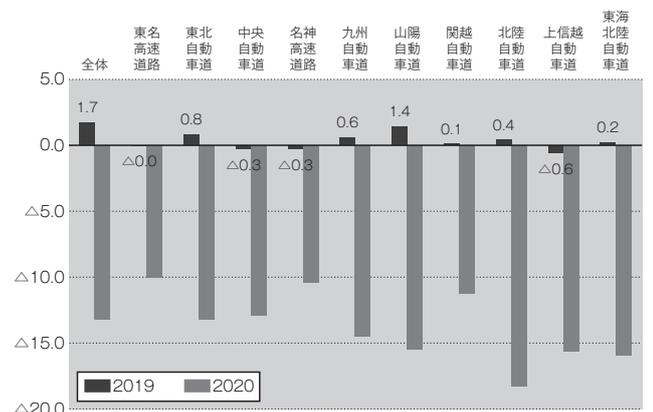
月別利用交通量の前年比を見ると、特に4月、5月の落ち込みが大きく、10月にかけて回復傾向にあったものの11月から再び減少に転じた。

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:公益財団法人高速道路調査会「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)  
(単位:%)

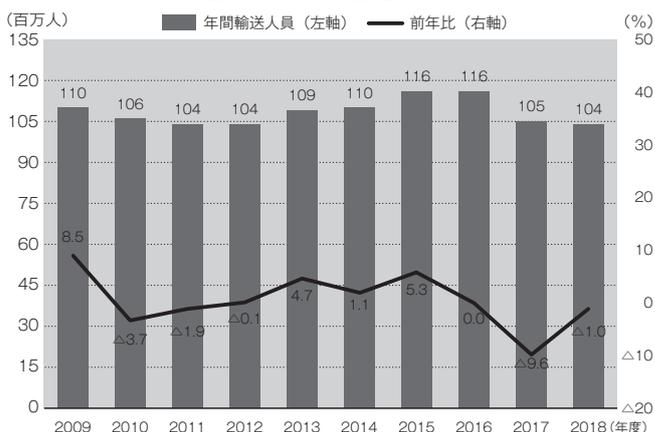


資料:公益財団法人高速道路調査会「高速道路と自動車 高速道路統計月報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●高速バスの利用

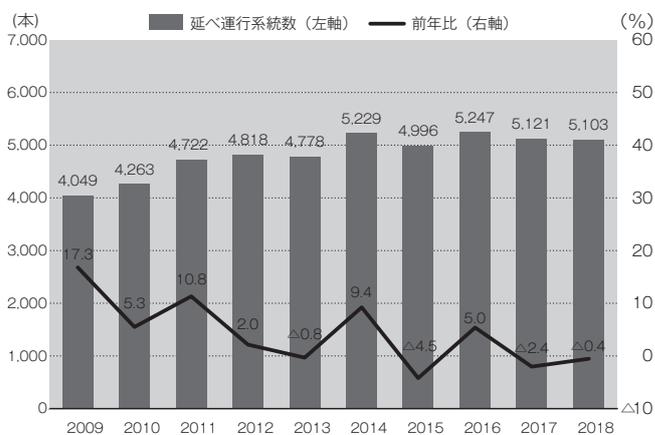
(公社)日本バス協会の最新統計(2018年度まで)によると、2018年度の高速バス輸送人員は1億4百万人であった(図Ⅲ-2-5-3)。2017年度に続き、2年度連続の減少となった。また、高速バス運行系統数はこのべ5,103本(前年比0.4%減)であった(図Ⅲ-2-5-4)。

図Ⅲ-2-5-3 高速バスの年間輸送人員数の推移



資料:(公社)日本バス協会「2020年版(令和2年度)日本のバス事業」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-5-4 高速バス運行系統数の推移



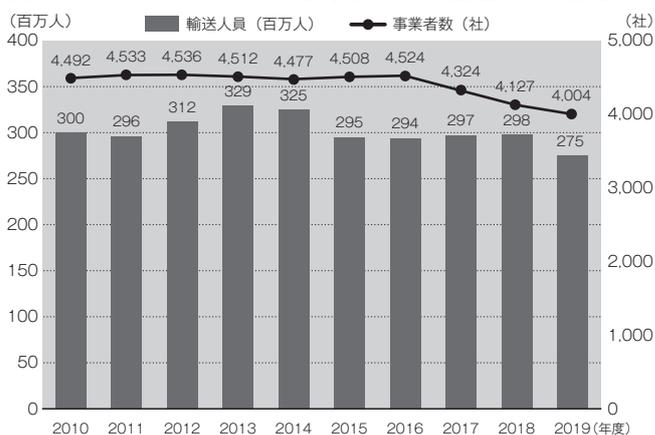
資料:(公社)日本バス協会「2020年度版(令和2年度)日本のバス事業」をもとに(公財)日本交通公社作成

●貸切バスの利用

(公社)日本バス協会の最新統計によると、貸切バスの輸送人員は、2015年度以降横ばい傾向であったが、2019年度は275百万人(前年比7.7%減)となった(図Ⅲ-2-5-5)。

また、事業者数は2017年度から3年度連続の減少となり、404事業者(前年比123件減)であった。「安全・安心な貸切バス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-2-5-5 貸切バスの事業者数及び輸送人員の推移



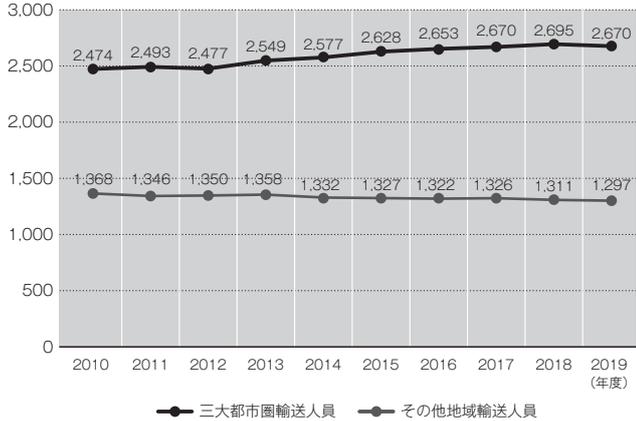
資料:(公社)日本バス協会「2020年版日本のバス事業」令和3年版交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

●一般路線バスの利用

一般路線バス利用者数は、1970年前後をピークに長期的な減少傾向にあるが、近年は横ばい傾向である(図Ⅲ-2-5-6)。

三大都市圏では、2013年度以降増加傾向にあったが、2019年度は2,670百万人(前年比0.9%減)となった。その他地域では、横ばいからゆるやかな減少傾向にあり、2019年度は1,297百万人(前年比1.1%減)となった。

図Ⅲ-2-5-6 都市部・地方部別の一般路線バス輸送人員の推移 (単位:百万人)

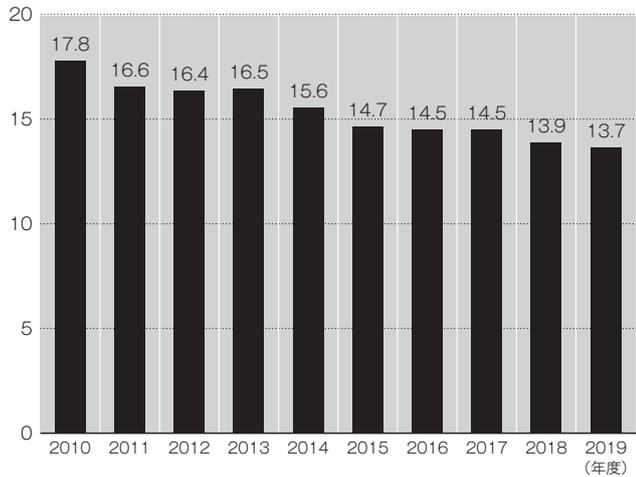


資料:国土交通省「交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成  
注1: 乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータ  
注2: 三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値。

●タクシーの利用

タクシーの輸送人員は、1970年度をピークに、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。2019年度の輸送人員は13.7億人(前年比1.6%減)であった(図Ⅲ-2-5-7)。

図Ⅲ-2-5-7 タクシーの輸送人員の推移 (単位:億人)



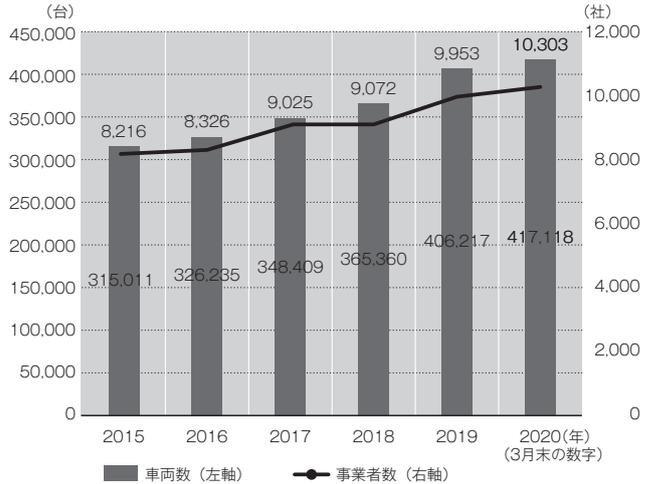
資料:国土交通省「自動車輸送統計年報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●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が、レンタカー需要の分析にあたり、国土交通省の「レンタカー事業者数及び車両数」が引用されることが多い。

同資料によると、2020年3月末時点のレンタカー事業者数(乗用車)は10,303社(前年比3.5%増)、車両数(乗用車)の合計は41.7万台(前年比2.7%増)であった(図Ⅲ-2-5-8)。近年、主としてインバウンド需要の増加を背景として、車両数、事業者数とも増加傾向にある。

図Ⅲ-2-5-8 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

2021年3月末時点における高規格幹線道路の供用延長は12,085km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86%となった。内訳は、高速自動車国道が9,110km(進捗率79%)、一般国道自動車専用道路が1,924km(同79%)であった(表Ⅲ-2-5-1)。

2020年4月から2021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。特に東日本大震災被災地における新規開通が相次いだ。

表Ⅲ-2-5-1 高規格幹線道路の整備状況(2021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	12,085km	86%
高速自動車国道	11,520km	9,110km	79%
高速自動車国道のうち、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	-	1,051km	88%
一般国道自動車専用道路(本四連絡道路を含む)	約2,480km	1,924km	79%

資料:国土交通省「令和3年度道路関係予算概要」をもとに(公財)日本交通公社作成

表Ⅲ-2-5-2 2020年4月～2021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 <sup>*</sup>	区間名等	区間	年月日	開通延長
北海道	函館新外環状道路		空港道路	赤川IC～函館空港IC	2021/3/28	7.6km
東北	三陸沿岸道路	E45	宮古老老道路	宮古中央JCT～田老真崎海岸IC	2020/7/12	17.0km
	宮古盛岡横断道路			宮古港IC～宮古中央IC	2020/7/12	4.0km
	東北中央自動車道に並行	E13	相馬福島道路	伊達桑折IC～桑折JCT	2020/8/2	2km
	三陸沿岸道路	E45	歌津本吉道路	小泉海岸IC～本吉津谷IC	2020/11/21	2km
	八戸久慈自動車道	E45	洋野階上道路	洋野種市IC～階上IC	2020/12/12	7.0km
	日本海沿岸東北自動車道	E7	日本海沿岸東北自動車道	酒田みなとIC～遊佐比子IC	2020/12/13	5.5km
	日本海沿岸東北自動車道	E7	鷹巣西道路及び鷹巣大館道路への接続区間	蟹沢IC～大館能代空港IC	2020/12/13	5.3km
	三陸沿岸道路	E45	尾肝要普代道路	田野畑北IC～普代	2020/12/19	8.0km
	三陸沿岸道路	E45	気仙沼道路	気仙沼港IC～唐桑半島IC	2021/3/6	7.3km
	八戸久慈自動車道	E45	洋野階上道路	侍浜IC～洋野種市IC	2021/3/20	16.0km
	宮古盛岡横断道路		平津戸松草道路	平津戸・岩井～松草	2021/3/28	7.0km
	宮古盛岡横断道路		宮古箱石道路	川井～箱石	2021/3/28	7.0km
	宮古盛岡横断道路		宮古箱石道路	曇目～腹帯	2021/3/28	7.0km
	宮古盛岡横断道路		宮古箱石道路	下川井地区	2021/3/30	2.0km
関東	上信自動車道			金井IC～箱島IC	2021/6/7	7.2km
中部						
関西	北近畿豊岡自動車道	E72	日高豊岡南道路	但馬空港IC～日高神鍋高原IC	2020/11/1	6.1km
中国	木原道路			尾道市福地町～三原市糸崎8丁目	2021/3/14	3.8km
四国	中村宿毛道路	E56		平田IC～宿毛和田IC	2020/7/5	7.6km
	高知東部自動車道	E55	高知南国道路	高知IC～高知南IC	2021/2/27	6.2km
	四国横断自動車道	E55	徳島南部自動車道	徳島沖洲IC～徳島津田IC	2021/3/21	2.4km
九州	有明海沿岸道路			大川東IC～大野島IC	2021/3/14	3.7km
	都城志布志道路			有明東IC～志布志IC	2021/3/28	3.6km
	都城志布志道路			金御岳IC～末吉IC	2021/3/28	3.6km
	福岡高速6号 アイランドシティ線			香椎浜JCT～アイランドシティ	2021/3/27	2.5km

※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

### (3) 道路交通関連施設の動向

#### ●高速道路の休憩施設

2020年4月～2021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。

表Ⅲ-2-5-3 2020年4月～2021年3月までに新設・リニューアルした主な高速道路の休憩施設

施設名称			年月日	内容・特徴
東北自動車道	長者原SA	上り	2020/4/24	宿泊施設「E-NEXCO LODGE 長者原SA店(経営運営：旅籠屋)」をオープン。手軽で経済的に泊まることのできる宿泊施設を「E-NEXCO LODGE」の名称で展開している。
東北自動車道	国見SA	上下	上り 2020/9/29 下り 2020/10/28	「ドラマチックエリア国見」としてリニューアルオープン。「四季見宿」をコンセプトに、ショッピング、直売所、フードコート、テイクアウト店などを揃える。上下線とも一般道側から利用可能な駐車場の整備を予定している。
長野自動車道	みどり湖PA	下り	2020/11/16	「旨いそばを腹いっぱい」をコンセプトとしたフードコート、駅弁販売、地元農家の朝採れ野菜や果物等の直売、地元の人気店の菓子販売などを行う。
東名高速道路	上郷SA	下り	2020/12/25	簡易宿泊施設「ファーストラウンジ上郷」がオープン。客室(宿泊施設)のほか、ラウンジスペースやコインシャワーを設置。ラウンジ付き簡易宿泊施設の設置は高速道路では初めてとなる。
東名高速道路	海老名SA	下り	2020/7/22	EXPASA(エクスパーサ)海老名(下り)としてリニューアルオープン。新たなショッピングコーナー「SASTAR1」の設置のほか、フードコートのリニューアルも行った。
北陸自動車道	小矢部川SA	上り	2020/12/18	「散居村を見渡す木陰のテラス」をコンセプトとしてリニューアルオープン。富山県内の北陸道では、コンビニエンスストア「ファミリーマート」が初めてオープンした。
伊勢自動車道	安濃SA	下り	2020/12/10	新しい生活様式を取り込んだ「安全・安心」のエリアとして「NEOライブ」をコンセプトに安全対策を施したほか、「伊勢詣での玄関口」として商品やメニューの充実を図った。
阪神高速4号湾岸線	高石PA	北行	2021/3/30	新設。軽食を販売する自販機コンビニのほか、防災施設として、緊急資材の備蓄、避難車両の滞留スペースを確保した(無人PA)。

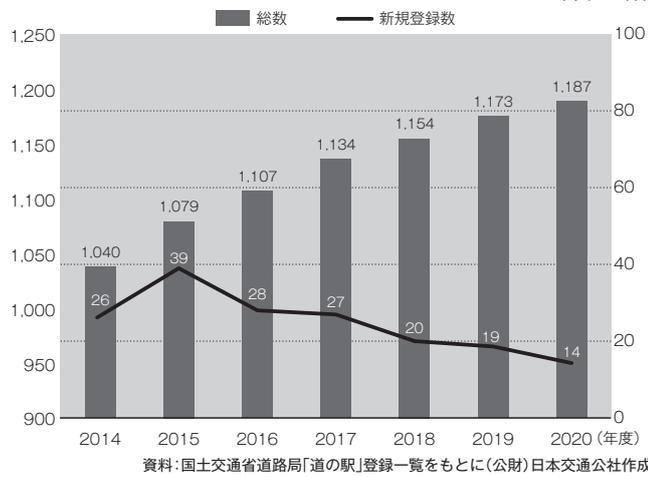
資料：高速道路株式会社各社のプレスリリースなどをもとに(公財)日本交通公社作成

●一般道路の休憩施設(道の駅)

○登録数の推移

2020年度中に20件の「道の駅」が登録され、総数は1,187駅となった(図Ⅲ-2-5-9)。

図Ⅲ-2-5-9 「道の駅」登録数の推移



●その他の道路及び交通に関する政策

○ジャパン・レール・パスのWEB販売が開始

JRグループ6社が共同して提供する特別企画乗車券「ジャパン・レール・パス」について、2020年6月よりWEB販売サービスが開始された。

1ヶ月先の利用開始分までのパスを、多言語展開する専用ウェブサイトから直接購入できるほか、指定席の事前予約や、自動改札の利用も可能となり、訪日外国人旅行者の利便性が高まる。より一層の利用促進や、地方部における鉄道利用拡大が期待されている。

○ナショナルサイクルルートの選定が進む

2016年に成立した自転車活用推進法に基づき、国土交通省自転車活用推進本部では、「ナショナルサイクルルート」の指定を進めている。

ナショナルサイクルルートとは、優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを指定するもの、CO<sub>2</sub>削減や、健康増進、交通混雑の緩和、災害時の交通機能維持等の観点からも、今後の展開が注目されている。

表Ⅲ-2-5-4 ナショナルサイクルルート

名称	延長	起終点及び経過地
つくば霞ヶ浦りんりんロード	176km	自:茨城県桜川市 JR岩瀬駅 至:茨城県潮来市 水郷潮来バスターミナル
ピワイチ	193km	自:滋賀県大津市 瀬田唐橋 至:滋賀県大津市 瀬田唐橋 (琵琶湖岸一周(反時計回りの一方通行))
しまなみ海道サイクリングロード	70km	自:広島県尾道市 JR尾道駅 至:愛媛県今治市 サンライズ糸山
トカプチ400	403km	帯広市を起終点とし上士幌町から大樹町までを8の字で結んだルート
太平洋岸自転車道	1,487km	自:千葉県銚子市 銚子駅 至:和歌山県和歌山市 加太港
富山湾岸サイクリングコース	102km	自:富山県氷見市脇 至:富山県朝日町境

(吉谷地 裕)