

## 今月のトピックス

### 年末年始の旅客輸送等の動向について

平成14年度年末年始の旅客輸送等の動向

#### 1. 鉄道

J R（平成14年12月27日～平成15年1月5日）

J Rは、東北新幹線の延伸開業効果によりJ R東日本が3%増、特急回数券「2枚・4枚きっぷ」が好評のJ R九州が3%増となり、全体では同期間内1%増となった。

新幹線は、東北新幹線が盛岡 - 八戸の延伸開業効果から10%増となったほかは、概ね前年並であった。

J Rグループ主要区間における特急・急行列車上下計の断面輸送量（単位：千人）

会社名 (区間数)	期間	H13.12.28 ~H14.1.6	H14.12.27 ~H15.1.5	前年比 (%)
J R北海道	(4)	394	390	99
J R東日本	(18)	4,084	4,224	103
J R東海	(10)	2,791	2,767	99
J R西日本	(12)	2,310	2,250	97
J R四国	(3)	146	141	97
J R九州	(3)	509	523	103
計	(50)	10,235	10,296	101

合計値、前年比は四捨五入の関係で合致しない場合がある。

新幹線旅客輸送人員前年比 (%)

東海道	山陽	東北	上越
99	97	110	100
長野	山形	秋田	
100	102	99	

大手民鉄（平成14年12月31日～平成15年1月3日）

関東地区は、天候不順で遠出を避け、沿線商業施設の初売りの早期化に応じた近場の人出が増えたこと等により、全体では対前年同期比1.6%増となった。

関西地区は、昨年の天候不順の反動増に加え、沿線商業施設の初売りの早期化等により、全体では対前年同期比0.5%増となった。

なお、大手民鉄全体では、対前年同期比1.6%増となった。

大手民鉄 定期外旅客輸送量 (単位：千人)

会 社	期 間	H13.12.31 ~H14.1.3	H14.12.31 ~H15.1.3	前年比 (%)
	関 東 9 社		16,845	17,110
関 西 5 社		8,751	8,791	100.5
そ の 他		2,235	2,386	106.8
計		27,831	28,287	101.6

関東9社は、東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、営団、相鉄。関西5社は、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神。

その他は、名鉄、西鉄。

合計値、前年比は端数整理、四捨五入の関係で合致しない場合がある。

2. 国内航空 (平成14年12月20日～平成15年1月7日)

国内航空については、曜日配列の良さやバーゲン型運賃の設定等により、前年同期比5.5%増と好調であり、方面別にみると沖縄、中国・四国が好調であった。

ジェイ・エア、スカイマークエアラインズは便数の増加により高い伸び率となっている。なお、ピークは下りが12月28、29日、上りが1月4、5日となった。

(単位：千人)

会 社	期 間	H13.12.20 ~H14.1.7	H14.12.20 ~H15.1.7	前年比 (%)
	日本航空		1,181	1,195
全日本空輸		2,012	2,243	111.1
日本エアシステム		1,058	1,095	103.5
エアーニッポン		303	270	89.2
日本トランスオーシャン		130	135	104.3
日本エアコミューター		66	62	93.6
琉球エアコミューター		12	10	86.8
ジェイ・エア		9	15	161.5
JALエクスプレス		48	41	86.8
スカイマークエアラインズ		57	86	149.6
北海道国際航空		47	46	97.9
計		4,923	5,191	105.5

合計値、前年比は端数整理、四捨五入の関係で合致しない場合がある。

3. 国際航空 (平成14年12月20日～平成15年1月7日)

国際航空については、昨年の米国同時多発テロの影響の反動により、全体では対前年同期比13.8%増となった。(前々年との比較については - 2 . - を参照。)

方面別では、大型台風の影響が残ったグアム線を除く全方面で前年増となった。出国のピークは12月28、29日となっており、また帰国のピークは1月3～5日であった。

(単位：千人)

会 社	期 間	H13.12.20	H14.12.20	前年比 (%)
		~H14.1.7	~H15.1.7	
日本航空		616	719	116.6
日本アジア航空		59	62	104.9
全日本空輸		177	199	112.5
日本エアシステム		37	27	72.8
エアーニッポン		3	9	268.2
計		893	1,016	113.8

日本発着ベース

合計値、前年比は端数整理、四捨五入の関係で合致しない場合がある。

(参考) JAL (JALウェイブを含む) の日本発方面別輸送実績 (単位：人、%)

路 線	ホムル	米大陸	欧州	オセア	北ア	グアム・サパン	韓 国	中 国
旅客数	74,343	38,552	39,024	102,621	21,341	17,829	34,832	24,202
前年比	139.9	108.3	130.4	109.0	105.7	68.8	104.2	143.1

#### 4. 高速道路 (平成14年12月27日～平成15年1月5日)

全国の日本道路公団所管の高速道路の出入交通量は、対前年同期比1.1%増となった。

主な道路の出入交通量でみると、東北自動車道が1.4%減、東名高速道路が2.1%増、名神高速道路が2.4%増であった。

なお、年末は12月27日、年始は1月3日に渋滞が集中して発生した。これらの渋滞の中には雪や交通事故による影響もあった。

高速道路出入交通量 (日平均) (単位：千台)

区 分	期 間	H13.12.28	H14.12.27	前年比 (%)
		~H14.1.6	~H15.1.5	
全国高速道路		5,977	6,014	101.1
東名高速道路		718	733	102.1

#### 5. 観光地・観光施設 (平成14年12月28日～平成15年1月5日)

全国各地の10箇所の観光地、観光施設の入場者数等をみると、地域によっては今年の天候不順の影響による反動増や、昨年公園内に新施設が開設されたことによる反動減により、観光施設毎の格差が大きくなっている。

(単位：人)

期 間	H13.12.28 ~H14.1.5	H14.12.28 ~H15.1.5	前年比 (%)
観光地・観光施設			
葛西臨海水族園	32,226	30,939	96.0
東武動物公園	20,580	21,990	106.9
東武ワールドスクエア	11,504	10,841	94.2
明治村	4,317	6,098	141.3
兼六園	52,540	71,538	136.2
スペイン村	84,000	84,000	100.0
海遊館	66,700	81,700	122.5
東映大秦映画村	16,850	17,360	103.0
スペースワールド	83,000	82,000	98.8
ハウステンボス	151,800	144,700	95.3

葛西臨海水族園は12.29～1.1休園、東武動物公園は12.31～1.1休園

東映大秦映画村は12.28～12.31休村

6. 旅行業者の主催旅行（ブランド）の取扱旅行客数（平成14年12月28日～平成15年1月5日）

旅行業者主要5社が取り扱った旅行客数をみると、国内旅行については3.9%増、海外旅行については26.0%増となった。

海外旅行については、昨年の米国同時多発テロの影響の反動増や曜日配列による長期休暇取得が可能だったこと等により、前年を大幅に上回った。

	前年比 (%)
国内旅行	103.9
海外旅行	126.0

上記前年比は、ジェイティービー、近畿日本ツーリスト、日本旅行（海外主催旅行のみ）、東急観光及び阪急交通社の国内及び海外の主催旅行の取扱旅行客数の速報値について前年と比較したもの。

<参考>今年度と昨年度の曜日配列の比較

	12/28	29	30	31	1/1	2	3	4	5	6	
14 年 度	曜 日	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月
	12/28	29	30	31	1/1	2	3	4	5	6	
13 年 度	曜 日	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日

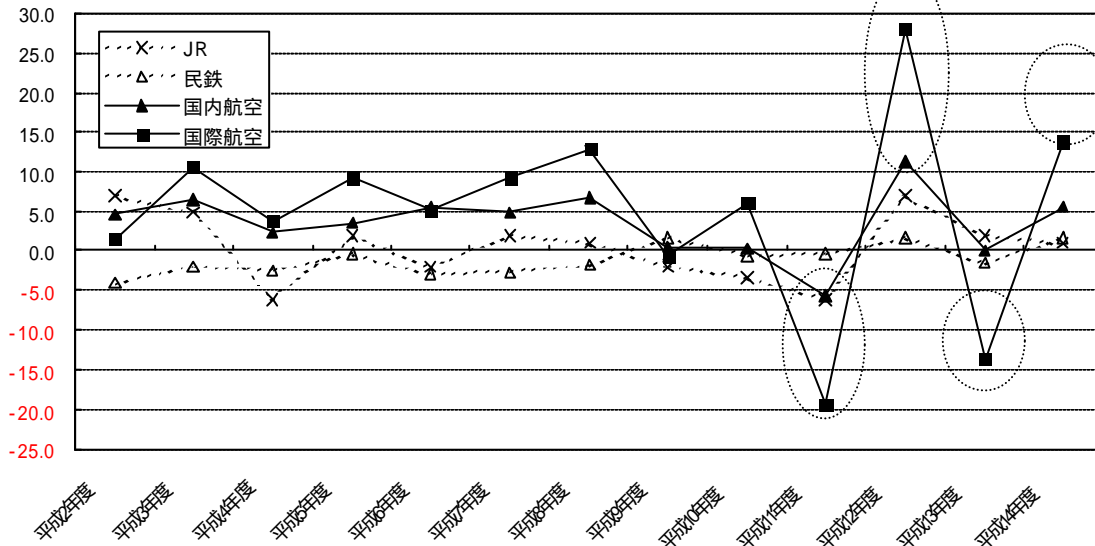
## 年末年始の旅客輸送動向の分析

### 1. 年末年始の旅客輸送量の長期的推移

鉄道（JR及び大手民鉄）並びに航空（国内及び国際航空）の年末年始期間における旅客輸送量の前年同期比の長期的推移をみると（図表1参照）、バブル崩壊後の景気低迷下においても、平成10年度（平成11年元旦前後）までは、航空は拡大基調を続け、鉄道もほぼ横ばいで推移してきたことがわかる。

一方、ここ数年間は、特に国際航空旅客を中心として全般に前年同期比の振幅幅が大きくなっているが、これは、平成11年度（平成12年元旦前後）はY2K問題による旅行の出控え、平成12年度（平成13年元旦前後）は逆にその反動増、平成13年度（平成14年元旦前後）は米国同時多発テロの影響による出控え、平成14年度（今回）はその反動増などの特殊要因が大きく影響していると考えられる。

図表1 年末年始の旅客輸送量の長期的推移（前年同期比）

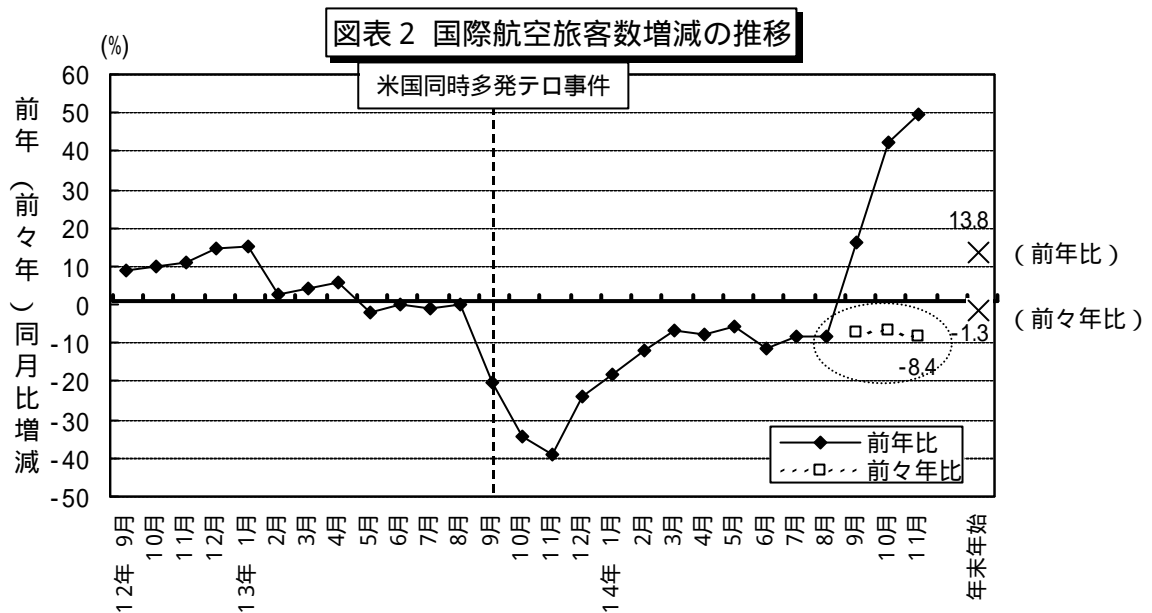


### 2. 航空旅客輸送における最近の動向

#### 国際旅客輸送の動向

国際航空旅客数の最近の推移をみると（図表2参照）、平成14年3月以降は基本的に米国同時多発テロによる深刻な影響からは脱していると考えられる。

しかしながら、国際航空旅客の米大陸・太平洋方面に一部影響が残っていること等から、対前年比1割前後の減少が続いており、同年9月以降についても、前年同期比で見ると大幅な反動増となっているが、前々年同期比で見ると引き続き減少が続いている。



注1：国土交通月例経済により作成。(伊社4社。(日本航空、日本アジア航空、全日本空輸、日本エアシステム)の輸送人員)

注2：年末年始は、邦社5社(日本航空、日本アジア航空、全日本空輸、日本エアシステム、エアートップン)の速報値による。

注3：前々年比は、平成15年年末年始期間(H14.12.20～H15.1.7)と平成13年年末年始期間(H12.12.23～H13.1.4)の1日当たりの国際航空旅客数より算出。

一方、年末年始期間における1日当たりの国際航空旅客数の推移とみると、本年は大型連休効果(昨年12月28日から本年1月5日までの9連休)等もあり、ほぼ前々年と同水準の好調な結果となった。

### 国内旅客輸送の動向

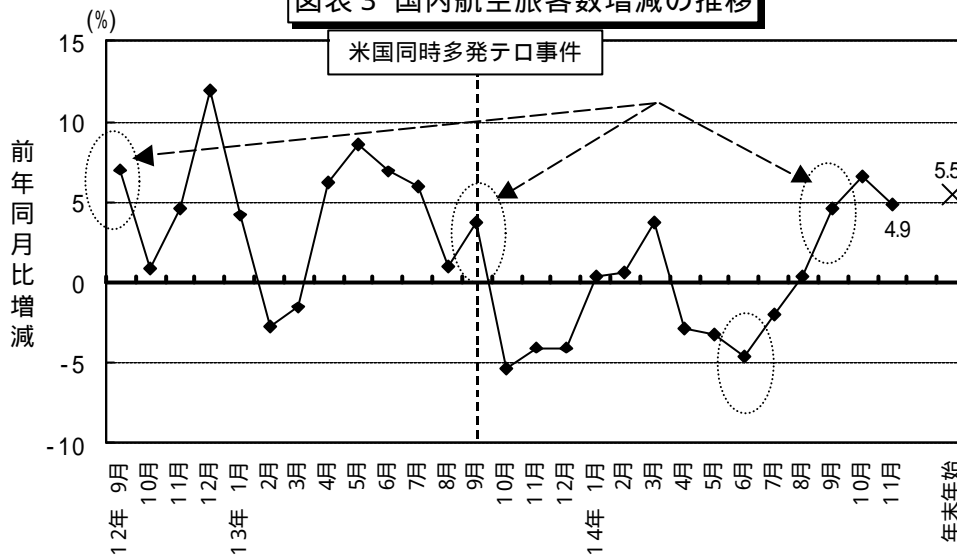
国内航空旅客の動向をみると(図3参照)、平成13年10月から数ヶ月間、米国同時多発テロの影響等により、沖縄線を中心にやや対前年比減となった。

平成14年4月以降については、我が国の景気低迷の影響やワールドカップ開催に伴う出控え(6月)等の要因により国内航空旅客数も低調に推移してきたが、同年9月以降については、比較的堅調に推移している。

なお、平成12年以降の各年9月の旅客数を見ると、3ヶ年連続で対前年同月比増が続いており、三連休効果が大きく作用したものと考えられる(図表4参照)。

また、本年の年末年始については、大型連休効果等により、好調な結果となった。

図表3 国内航空旅客数増減の推移



注1：国土交通月例経済により作成。(全事業者の輸送人員)  
 注2：11月は邦社主要9社(日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、エアーニッポン、日本トランスオーシャン、日本エアコミューター、JALエクスプレス、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空)の速報値による。  
 注3：年末年始は、邦社主要11社(日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、エアーニッポン、日本トランスオーシャン、日本エアコミューター、琉球エアコミューター、ジェイエア、JALエクスプレス、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空)の速報値による。

図表4 最近の9月の3連休

平成11年	平成12年			平成13年			平成14年		
なし	1回			1回			2回		
	15日 (祝)	16日 (土)	17日 (日)	22日 (土)	23日 (祝)	24日 (月)	14日 (土)	15日 (祝)	16日 (月)
							21日 (土)	22日 (日)	23日 (祝)

注：祝日については、国民の祝日に関する法律の一部を改正する法律(平成12年1月施行)により、成人の日(1月15日)と体育の日(10月10日)がそれぞれ各月の第2月曜日となった。また、平成15年からは、改正祝日法により、海の日(7月20日)と敬老の日(9月15日)がそれぞれ各月の第3月曜日となる。

### 3. まとめ

今回、年末年始の旅客輸送等の動向について、整理・分析を行ってみた。

近年の特徴としては、Y2K問題や米国同時多発テロ等国际的な事件等が多発し、国際航空旅客数が大きな影響を受けてきたことが挙げられる。また、今回の年末年始の国際航空旅客の輸送動向をみる限り、昨年中から続いてきた米国多発テロの影響は、ほぼ解消したものとみることができるとは、なお、引き続き、この傾向が本格的なものかどうか、今後とも月次データ等を注視していく必要がある。

一方、国内旅客については、近年の年末年始の輸送量は堅調に推移している。また、最近の輸送動向をみると、景気低迷の影響等により低調に推移する中で、三連休効果等による輸送増と考えられる動きもみられることから、これらの動向についても引き続き注視する必要がある。