

夏期期間中の旅客輸送等の動向と長期的推移

平成13年夏期期間中の旅客輸送等の動向

1. 鉄道

JR (平成13年7月20日～8月19日)

JRは、夏季全般を通じて、JR九州を除いては、ほぼ前年並となっているが、JR6社計では前年同期比1%減となり、4年連続で前年を下回った。JR九州については、旅行者がマイカーや高速バスへシフトしたものと考えられる。

新幹線は、山形、秋田新幹線が減となったほかは、いずれも前年並であった。

JR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	期間 (区間数)	H12.7.21	H13.7.20	前年比 (%)
		～H12.8.20	～H13.8.19	
JR北海道	(4)	1,100	1,106	101
JR東日本	(18)	13,181	12,979	98
JR東海	(10)	8,552	8,510	100
JR西日本	(12)	6,511	6,435	99
JR四国	(3)	442	440	100
JR九州	(3)	1,519	1,430	94
計	(50)	31,305	30,900	99

合計値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
100	99	99	100
長野	山形	秋田	
99	97	96	

2. 国内航空 (平成13年7月20日～8月19日)

国内航空については、対前年同期比1.7%増となった。

路線別でみると大阪線、沖縄線が好調であった。これは、USJの開業や、沖縄を舞台にしたNHKの連続ドラマの人気の要因の一つとして考えられる。

(単位:千人)

会 社	期 間		前年比 (%)
	H12.7.20 ~ H12.8.19	H13.7.20 ~ H13.8.19	
日本航空	1,982	1,938	97.8
全日本空輸	3,753	3,849	102.6
日本エアシステム	1,982	2,033	102.6
エアーニッポン	622	614	98.8
日本トランスオーシャン航空	239	256	106.9
日本エアコミューター	146	140	96.1
琉球エアコミューター	22	23	103.6
JALエクスプレス	74	84	112.8
ジェイ・エア	15	22	151.0
スカイマークエアラインズ	93	109	117.0
北海道国際航空	78	88	113.1
計	9,005	9,156	101.7

合計値は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13年7月20日 ~ 8月19日)

国際航空(5社)については、日本航空、日本エアシステムを除く各社が前年を下回ったが、全体では対前年同期比0.9%増となった。

特に、これまで不調であった長距離のヨーロッパ方面が好調であり、その他東アジアや東南アジア方面も好調となっている。

なお、前年を下回った各社については、提供座席数を減らしたこと等による減である。

(単位:千人)

会 社	期 間		前年比 (%)
	H12.7.20 ~ H12.8.19	H13.7.20 ~ H13.8.19	
日本航空	1,254	1,307	104.2
日本アジア航空	132	130	98.6
全日本空輸	394	358	91.1
日本エアシステム	63	65	103.4
エアーニッポン	8	6	71.8
計	1,850	1,866	100.9

日本発着ベース

合計値は四捨五入の関係で合致しない場合がある。

日本航空はJALウェイズを含む。

4. 高速道路 (平成13年8月8日～8月19日)

全国の高速道路の出入交通量は、対前年同期比0.8%減となった。
主要12料金所の出入交通量で見ると、対前年同期比1.6%減であり、そのうち首都圏料金所(6箇所)は2.0%減、地方都市料金所(6箇所)は0.7%減であった。

高速道路出入交通量(日平均)

(単位:千台)

区 分 \ 期 間	H12.8.9 ～ H12.8.20	H13.8.8 ～ H13.8.19	前年比 (%)
全国高速道路	7,983	7,922	99.2
主要料金所12箇所	919	904	98.4

主要料金所は、東北(仙台宮城・浦和)、常磐(三郷)、東関東(習志野)、
関越(新座)、東名(東京・名古屋)、中央(八王子)、名神(吹田)、北陸(金沢西)、
山陽(広島)、九州(太宰府)。

夏期輸送の長期的推移

はじめに

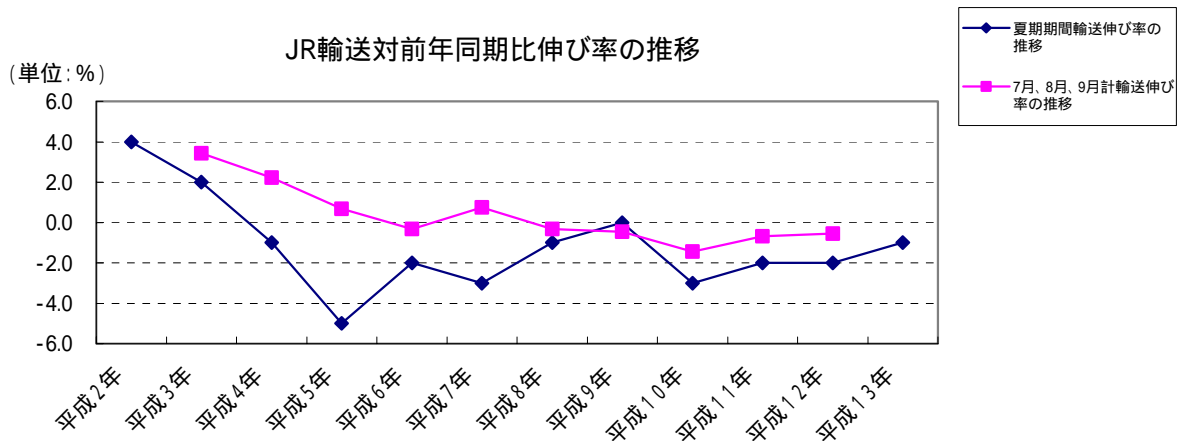
最近、夏期期間、年末年始、ゴールデンウィーク等の長期休暇期間における旅行の分散化が話題となっている。

本稿では、このうち、夏期期間について長期的な視点から考察を行った。

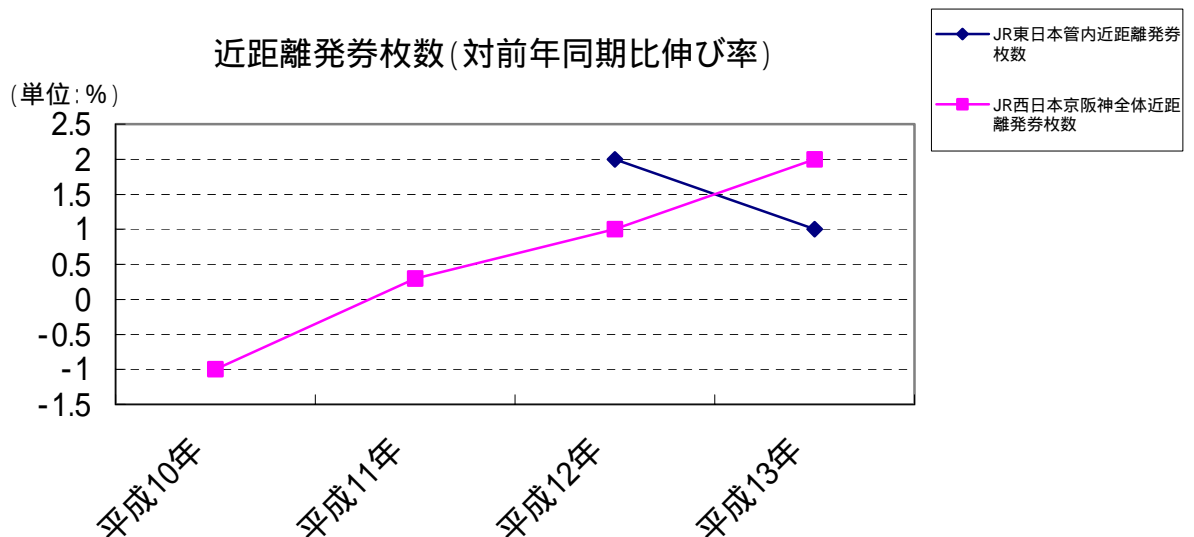
1. 鉄道輸送の動向

JR6社の夏期期間中(7月20日前後の金曜日～8月20日前後の日曜日)の輸送量は、平成4年より前年を割り込んだ形で推移している。また、夏期期間中の輸送量は、7、8、9月の輸送量の合計より減少幅が大きくなっている。

7～9月の輸送量がそれほど落ち込んでいないことを勘案すると、夏期期間中に集中していた旅行者がその前後に分散していることがうかがわれる。



なお、JR東日本管内及びJR西日本管内のうち京阪神地区における夏期期間中の在来線近距離切符(自動販売機発売切符)の発売枚数が近年伸びており、夏期期間中の定期外の近距離トリップが増加していることを示している。これは、イベントの開催や新しいレジャー施設の開業等も要因の一つと考えられる。



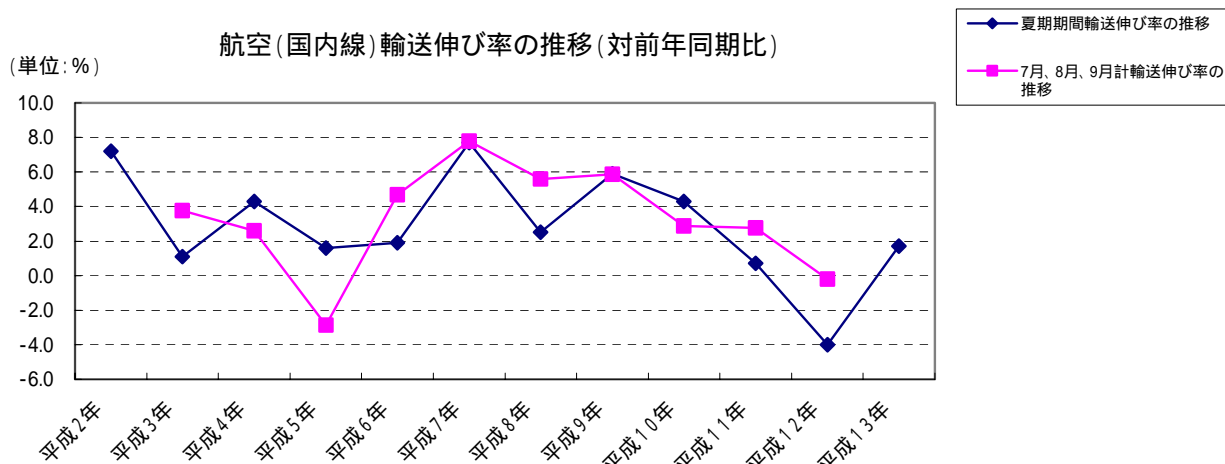
2. 航空輸送の動向

(1) 国内航空の動向

国内航空における夏期期間中の旅客輸送量の伸び率は、平成12年はマイナスであったが、平成13年は伸び率が再びプラスに転じた。これは平成12年に沖縄サミットや海外旅行へのシフト等で大きく落ち込んだ反動等によるものと考えられる。

また、夏期期間中の旅客輸送量の伸び率は、平成6年以降7、8、9月合計の輸送量の伸び率を平成10年を除き上回っておらず、特に、平成11年、12年は下回る傾向が顕著である。

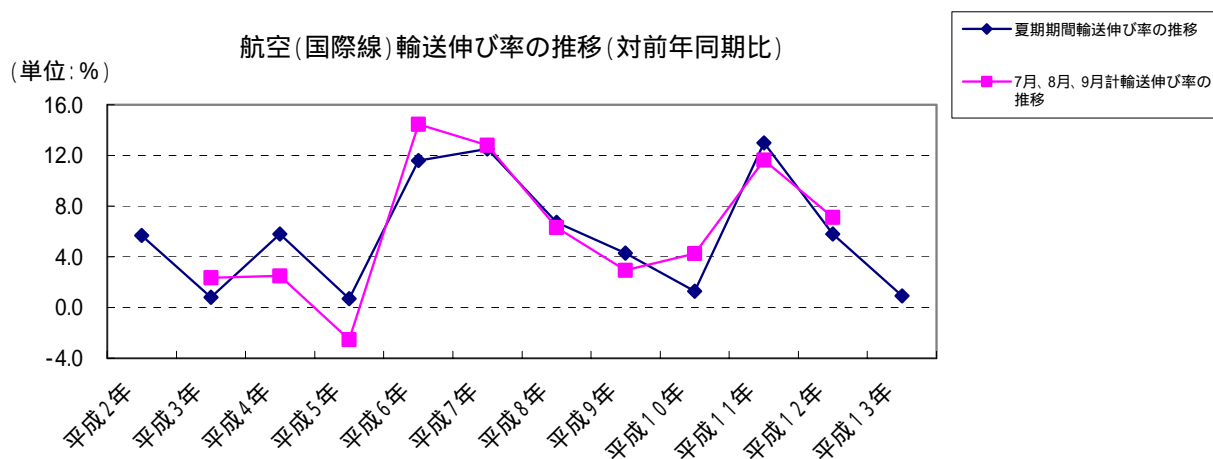
このように、国内航空においても、分散化傾向が進んでいるものと考えられる。



(2) 国際航空の動向

国際航空における夏期期間中の輸送量の伸び率は、好調に推移してきたが、平成13年には前年並みになった。これは、景気の低迷が海外旅行の需要に影響を及ぼしているものと推測される。

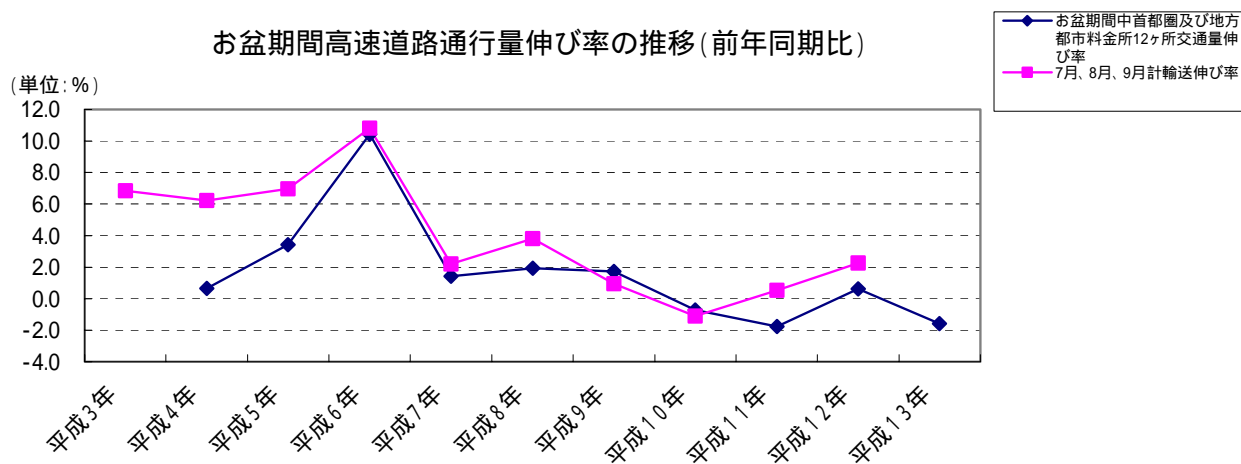
なお、夏期期間中の伸び率と7、8、9月合計の伸び率を見ると、明確な傾向は見られず、これだけでは分散化について判断できなかった。



3. 高速道路の動向

高速道路におけるお盆期間中(8月8日前後～8月20日前後)の主要料金所(12ヶ所)の出入交通量は、平成10年以降前年を下回る傾向にある。

さらに、30km以上の渋滞の発生回数についても、平成13年は前年の58回に比べ17回減少している。これは、高速道路を利用して帰省や行楽に出かける者が、お盆期間をさける分散化が進んでいることも要因と考えられる。



終わりに

夏期期間中の旅客輸送等の動向は、以上のように分散化傾向が定着してきていると考えられるが、その理由としては、利用者の旅行ニーズの多様化や、帰省の分散化が定着したこと、また、航空運賃自由化に伴い同運賃の安価な時期に旅行する傾向が強まっていること等が考えられる。

今後も、夏期期間に限らず、年末年始、ゴールデンウィーク等の期間について、旅客輸送等の動向を注視する必要がある。