

## Ⅲ-2 運輸業

### Ⅰ 鉄道

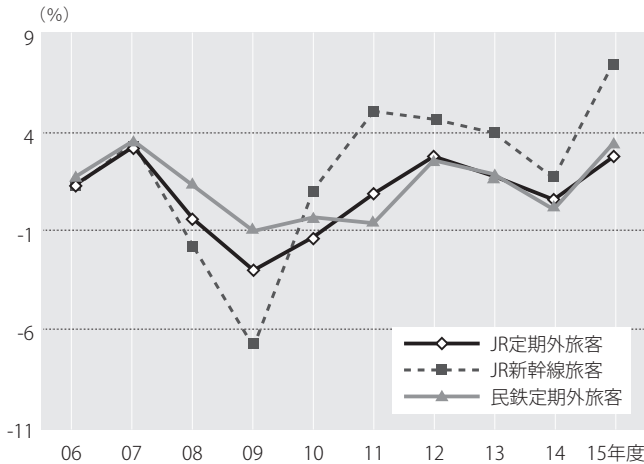
輸送人員の増加傾向は継続  
北海道新幹線開業  
観光列車が評判、相次ぐ新規車両の企画・導入

#### (1) 利用者の動向

##### ●年間旅客数（定期外、新幹線、民鉄）

15年の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が36億5,705万人（前年度比2.8%増）、新幹線旅客（定期・定期外合計）が3億6,571万人（前年度比7.6%増）、JR以外の民鉄の定期外旅客は66億6,837万人（前年度比3.5%増）となった。新幹線旅客の大幅増は北陸新幹線開業が影響したと考えられる（図Ⅲ-2-1-1）。

図Ⅲ-2-1-1 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 年報：平成18年度～26年度、月報：平成27年4月～平成28年3月」

##### ●主要観光シーズンの旅客数（GW、夏期、年末年始）

JR旅客6社の主要45区間の特急・急行列車利用者数（新幹線を含む）について、主要観光シーズンの旅客数の動向を見ると、15年ゴールデンウィーク（以下、GW [4/28-5/8]の11日間）ではいずれも前年の旅客数を上回った。16年では北海道新幹線開業の影響で、JR北海道が大幅増（17%増）となった（表Ⅲ-2-1-1）。

表Ⅲ-2-1-1 特定シーズンのJR旅客輸送動向

※カッコ内の数字は前年比

会社名	15年GW	15年夏期	15-16年年年始	16年GW	備考
JR北海道	310(100%)	934( 98%)	361( 92%)	307(117%)	主要4線区（本州、函館、旭川、釧路の各方面）
JR東日本	4,991(108%)	13,281(102%)	4,914(101%)	4,163(100%)	主要16線区
JR東海	4,230(107%)	11,296(105%)	4,461(100%)	3,562(101%)	主要8線区
JR西日本	2,999(118%)	6,942( 99%)	3,283(104%)	2,571(101%)	主要10線区
JR四国	152(106%)	388(108%)	155( 97%)	131( 99%)	主要3線区
JR九州	878(103%)	896(101%)	893( 99%)	683( 92%)	主要3線区（夏期はお盆期間のみ）

資料：各社ニュースリリースをもとに、(公財)日本交通公社作成

#### (2) 鉄道路線の動向

##### ●新幹線の動向

##### <北海道新幹線開業>

16年3月に北海道新幹線の東京～新函館北斗間が開通し、新幹線ネットワークの総延長は2,765kmとなった。最短所要時間4時間2分（東京～新函館北斗間）、運転本数は1日13往復、料金は2万2,690円（通常期）に設定された。JR北海道は、新幹線開業に伴うダイヤ改正で、ローカル線の普通列車を約15%（79本）減便、8無人駅を廃止した。

北海道新幹線の開業を控え、日本政策投資銀行は年間約136億円の道内への経済波及効果があると試算した。函館市では、函館アリーナのオープン（15年8月）、函館山ロープウェイ待合室の収容人数を12倍に拡大（15年10月）した他、民間事業者も、市最大規模の1.2万㎡の大型ショッピングセンターの建設、市内ホテルの大規模改装（湯の浜ホテル、大沼プリンスホテル他）など、大規模投資が行われた。

開業時にはカウントダウン、前夜祭などの各種催事、歓迎イベントが行われた。開業日の平均乗車率6割、旅客数は約1.4万人（前年比3.3倍）であった。

##### ●在来線の動向

##### <京都丹後鉄道にWiller Trainsが参入>

15年4月、京都丹後鉄道の経営に「Willer Trains株式会社」が新規参入した。地方鉄道運営に新風を吹かせたとして大きな話題となった。バス事業で習得した経営ノウハウの活用による観光利用者の獲得に期待が高まっている（表Ⅲ-2-1-2）。

##### <その他の動向>

15年4月近鉄、四日市市が出資する第三セクター「四日市あすなろう鉄道」が運行開始（内部線、八王子線）、16年3月に、北海道、北杜市、函館市、木古内町が出資する第三セクター「道南いさりび鉄道」が運行を開始（江差線）した。

15年5月東北本線、仙石線、石巻線を経由する新系統路線として「仙石東北ライン」が開通した。仙石線と東北本線の電化方式が異なることから、ディーゼルハイブリッド式の気動車（HB-E210系）が導入された（表Ⅲ-2-1-2）。

表Ⅲ-2-1-2 在来線の主な動向（15年4月～16年3月）

	年月	主な内容
新規参入	15.4.1	京都丹後鉄道に「Willer Trains株式会社」が新規参入。旧運営会社の「北近畿タンゴ鉄道株式会社」(第三セクター)は引き続き施設を保有(上下分離方式)。
	15.4.1	四日市あすなろ鉄道が運行開始(内部線、八王子線)。第三セクター方式(近鉄、四日市市が出資)。
	16.3.26	道南いさりび鉄道が運行開始(江差線)。第三セクター方式(北海道、北杜市、函館市、木古内町が出資)。
運行開始	15.5.30	JR東日本は東北本線・松島～高城間を開業。仙石東北ライン運行開始。
	15.5.30	JR東日本は仙石線・陸前大塚～陸前小野間新ルート完成により、全線運転再開。
	15.12.2	札幌市交通局は山鼻線・すすきの～西4丁目間を開業。市電の環状運転を開始。
運行終了	15.12.6	仙台市地下鉄東西線(八木山動物公園～荒井間)を開業。
	16.1.3	阪堺電気軌道は上町線・住吉～住吉公園間の運行を終了。
	16.3.26	JR北海道は江差線・木古内～五稜郭間の運行を終了(※道南いさりび鉄道が運行引継)。
	16.3.26	JR東日本とJR北海道は寝台特急「カシオペア」と急行「はまなす」定期運行を終了。
	16.3.27	福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線の相互乗入運転を開始。

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) 鉄道関連政策の動向

#### <四国圏広域地方計画の決定>

国土交通省は、16年3月に「四国圏広域地方計画」を決定・公表した。この中で、四国新幹線整備について「鉄道の抜本的高速化が長期的な検討課題となっている」と明記され、今後の動向が注目される。四国新幹線は、1973年「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」に盛り込まれていたが、整備には至っておらず、四国4県・経済界が長年要望してきた。

### (4) 鉄道関連事業の動向

#### ●施設整備の動向

#### <駅ナンバリングの導入（JR東日本）>

駅ナンバリングは、訪日外国人受け入れへの対応策やバリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応の一環として、全国の鉄道で導入が進められている。

JR東日本では、首都圏の路線に駅ナンバリングと、駅名標に4カ国語表記を、16年10月以降、順次導入することを表明した。首都圏エリア276駅に、路線番号と駅番号の組み合わせを、路線ごとに設定している路線カラーを用いて表示するものである。

首都圏ではすでに、横浜市営地下鉄(02年～)、東京地下鉄(04年～)、都営地下鉄(04年～)、ゆりかもめ(06年～)、日暮里・舎人ライナー(08年～)、京成電鉄、北総鉄道、芝山鉄道、京浜急行(以上10年～)、東京急行、東武鉄道(以上12年～)、西武鉄道(13年～)他で導入されている。

#### ●商品・サービスの動向

#### <JR東日本が価格変動制を導入>

JR東日本とびゅうトラベルサービスは、15年11月より、国内鉄道事業者では初めてとなる価格変動制(購入時期などに応じて料金が変動)を導入した「JR東日本ダイナミックレールパック」の販売を開始した。購入時期や季節、需要によって列車や宿泊施設の価格が変動する。鉄道は、管内の新幹線と在来線特急が対象。柔軟な価格設定により旅行需要の拡大が期待される。

#### <観光列車などの運行開始が相次ぐ（鉄道の目的化）>

鉄道乗車の「観光目的化」が進んでおり、すでに大手旅行会社の商品に各種観光列車などが組み込まれ、キャッチコピー(商品名)に記載されるなど、業界の期待の大きさがうかがえる。

15年度も各地で観光列車などの運行開始が相次いだ。JR九州では、観光列車ブームのきっかけとなった「ななつ星」に続き、水戸岡鋭治氏デザインの「或る列車」が運行を開始した。豪華列車で九州の食材を使用したスイーツを楽しめることが特徴である。この他、「フルーティーふくしま」「現美新幹線」(以上、JR東日本)、「花嫁のれん」「みなさかノスタルジー」「ラ・マル・ド・ボア」(以上、JR西日本)の他、のと鉄道、えちごトキめき鉄道、小湊鉄道、長良川鉄道といった地方鉄道や、都内私鉄の西武鉄道でも観光列車が運行された。

JR西日本は、15年11月より山陽新幹線全線開業40周年とアニメ・エヴァンゲリオンTV放映20周年を記念したラッピングトレインの運行を期間限定で開始した。コックピット搭乗体験などができる旅行プランを旅行会社各社から販売しており、アニメファンや訪日外国人などから人気を集めている。(表Ⅲ-2-1-3)。

表Ⅲ-2-1-3 観光列車などの主な動向（15年4月～16年6月）

年月	事業者名	内容
15.4.25	JR東日本	「フルーティーふくしま」運行開始。2両編成で、東北本線・郡山～仙台と磐越西線・郡山～会津若松で運行。コンセプトは「走るカフェ」。
15.4.29	のと鉄道	「のと里山里海号」運行開始。
15.6.20	JR四国	「ええとこ南予!がいな町並み号」運行。沿線探検スロー列車第4弾。予讃線全線開通70周年記念イベントとして運行。
15.8.8	JR九州	「JR KYUSHU SWEET TRAIN「或る列車」」運行開始。「D&S列車」第10弾。「大分コース」と「長崎コース」の2種類。九州の食材を使用したスイーツを楽しめる。
15.10.3	JR西日本	「花嫁のれん」運行開始。七尾線とIRいしかわ鉄道線を直通運転。
15.11.7	JR西日本	「500TYPE EVA」運行開始。山陽新幹線全線開業40周年、アニメ「エヴァンゲリオン」TV放送開始20周年の記念企画。
15.11.15	小湊鉄道	「里山トロッコ列車」運行開始。養老渓谷の紅葉を楽しむため窓ガラスを取り外し、グリーンディーゼルを搭載した復刻SLで牽引。
16.4.2	JR西日本	「みまさかノスタルジー」運行開始。国鉄時代のツートンカラーで塗装。ヘッドマークは旧津山扇形機関車庫をモチーフにデザイン。
16.4.9	JR西日本	「La Malle de Bois(ラ・マル・ド・ボア)」運行開始(宇野線)。特産品とのコラボレーション商品や飲料を販売。
16.4.17	西武鉄道	「西武旅するレストラン52席の至福」運行開始。
16.4.23	えちごトキめき鉄道	「えちごトキめきリゾート雪月花」運行開始。
16.4.27	長良川鉄道	「ながら」運行開始。
16.4.29	JR東日本	「現美新幹線」運行開始。

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

#### ●その他

JR東海が進めるリニア中央新幹線は、品川～名古屋間の27年開業を目指して工事が進められている。本区間への転用が決まっている「山梨リニア実験線」では、15年4月、高速走行試験で、鉄道の有人走行として世界最高速となる時速603kmを記録し、同年6月には「最も速い磁気浮上式鉄道」としてギネス世界記録に認定された。

(吉谷地裕)

## 2 航空交通

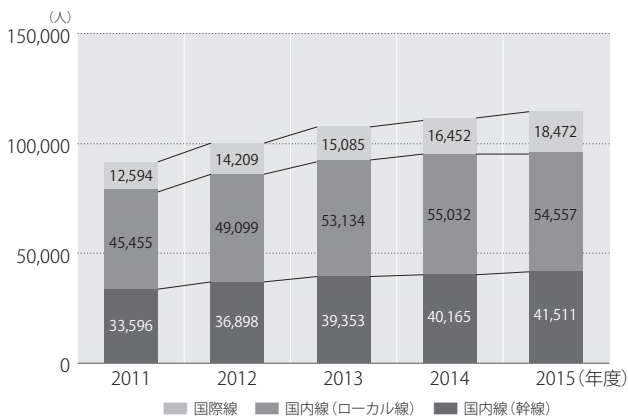
訪日外国人旅行者増により国際線が好調  
 格安航空会社（LCC）の新規就航や増便が相次ぐ  
 成田国際空港第3旅客ターミナル開業  
 地方空港の民営化が進行

### (1) 利用者の動向

#### ●旅客数の動向

15年度の国内線の利用者数は、前年度比0.9%増の9,607万人、国際線の利用者数は12.4%増の1,885万人となった（図Ⅲ-2-2-1）。訪日外国人数が前年度比47.1%増の1,974万人（過去最高値）を記録したことが背景にある。増加率・総数の両面

図Ⅲ-2-2-1 国内・国際航空輸送量（利用者数）の推移（年度別）



資料：国土交通省「航空輸送統計年報（95～14年）」  
 「航空輸送統計月報（15年）」をもとに（公財）日本交通公社作成

表Ⅲ-2-2-1 路線別旅客数(国内線)と方面別旅客数(国際線)  
 [路線別旅客数(国内線)]

順位	路線	旅客数(万人)	前年度比(%)	座席利用率(%)
1(1)	東京(羽田)－新千歳	902	1.2	72.3
2(2)	東京(羽田)－福岡	826	△0.8	72.1
3(4)	東京(羽田)－那覇	525	7.0	70.8
4(3)	東京(羽田)－大阪	519	△1.5	71.6
5(5)	東京(羽田)－鹿児島	226	0.4	60.6

※順位の( )は昨年順位

[方面別旅客数(国際線)]

方面	旅客数(万人)	前年度比
中国	340	8.5
韓国	159	△3.0
その他アジア	810	19.8
アメリカ大陸	262	12.0
太平洋	157	11.3
欧州	138	1.9
オセアニア	19	36.9
合計	1,885	12.4

資料：国土交通省「平成27年度の航空輸送統計の概況について」より抜粋

において、中国（増加率107%、増加数258万人）、韓国（増加率45%、増加数125万人）の増加が貢献している。対照的に国内線の伸び率は、過去5年間で徐々に鈍化している。

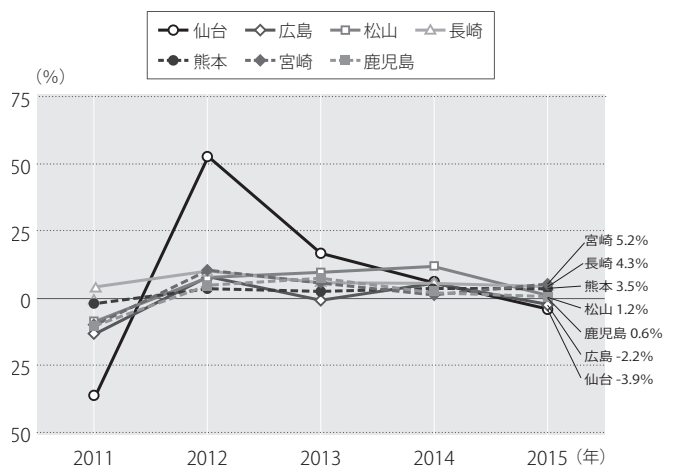
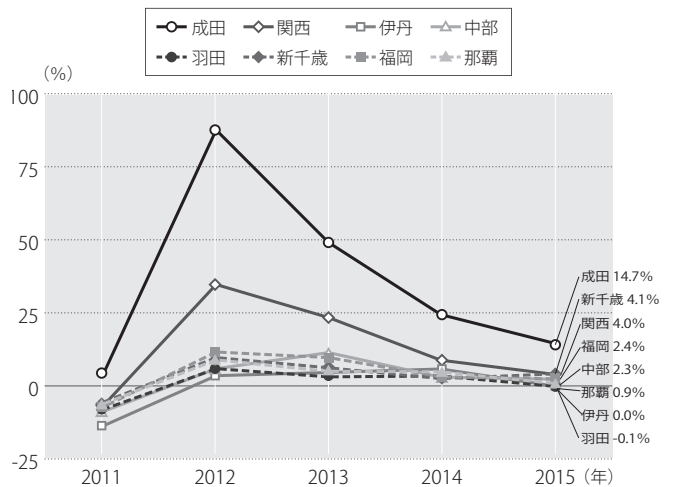
路線別で見ると、国内線では、東京(羽田)／沖縄(那覇)線が前年比7.0%増と好調だった（表Ⅲ-2-2-1）。国際線の方面別旅客数では、上位から、「その他アジア」（810万人）、「中国」（340万人）、「アメリカ大陸」（262万人）、「韓国」（159万人）であった。「その他アジア」は前年比19.8%増と好調だった（表Ⅲ-2-2-1）。

#### ●空港利用者数の動向

主要空港における利用者数は、国内線では、成田国際空港（以下、成田空港）（前年比14.7%増）が伸びている。「LCCターミナル」として15年4月の第3旅客ターミナルの新規開業が影響していると考えられる（図Ⅲ-2-2-2）。

国際線では、那覇空港（前年比53.2%増）、熊本空港（前年比36.2%増）、新千歳空港（前年比33.9%増）、宮崎空港（前年比32.0%増）、関西空港（前年比28.1%増）などで大幅に利用者数を伸ばした（図Ⅲ-2-2-3）。LCCの新規就航や増便が影響したと考えられる。

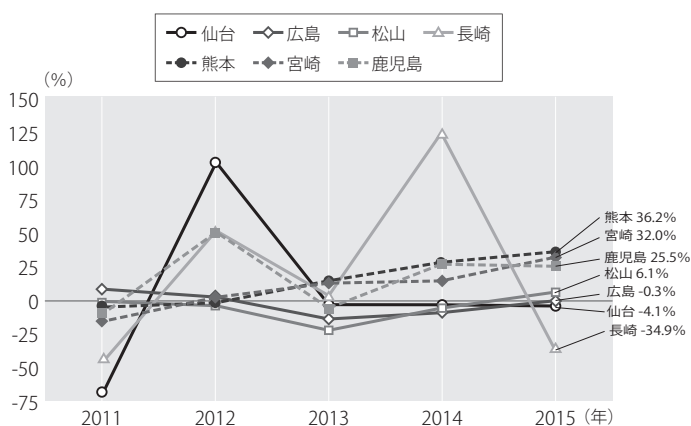
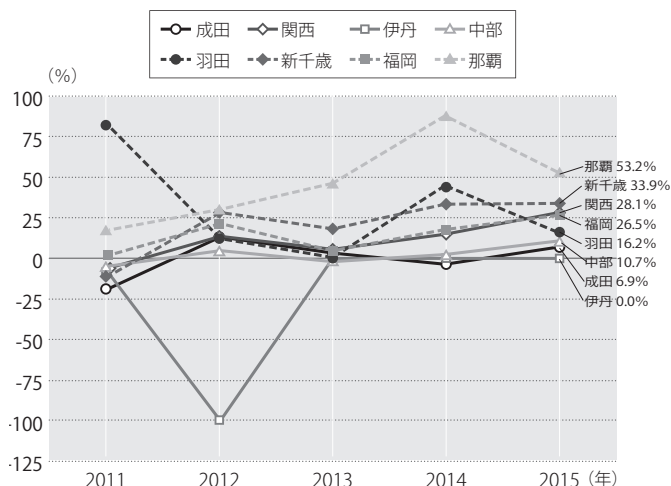
図Ⅲ-2-2-2 主要空港利用者数の推移(国内線：前年比)



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-2-2-3 主要空港利用者数の推移(国際線：前年比)



資料：国土交通省「空港管理状況調査(平成23年～平成27年)」をもとに(公財)日本交通公社作成

(2) 航空路線の動向

●フルサービスエアラインの動向

フルサービスエアラインでは、15年度は特に中国方面の路線強化が目立った。15年5月に開催された日中航空当局間非公式

表Ⅲ-2-2-2 主な航空路線の動向(フルサービスエアライン)

キャリア	年月	動向
JAL	15.10.25	羽田＝広州線を開設。1日1往復。
		羽田＝上海(浦東)線を開設。1日1往復。
		羽田＝北京線を1日2往復に増便(成田＝北京線を1日1往復に減便)。
ANA	15.6.1	関空＝宮古島線の直行便を約9年ぶりに再開(6.1～9.30まで)。
	15.6.12	成田＝ヒューストン空港線を開設。
	15.7.17	成田＝ホルムル線を1日2便に増便。
	15.10.25	羽田＝広州線を開設。1日1往復。
		羽田＝上海線を1日2往復に増便。
アメリカン航空	16.2.11	羽田＝北京便を1日2往復に増便。
		成田＝ベルギー・ブリュッセル線を開設。国内からブリュッセルへの唯一の直行便。
中国南方航空	15.6.25	関空と中国4都市を結ぶ路線を順次開設。
	15.7.25	茨城＝中国・深圳線を開設。週2便(土日)。
香港ドラゴン航空	15.8.16	広島＝香港線を開設。週2便。
中国国際航空	15.7.3	函館空港＝北京首都国際空港線を開設。
チャイナエアライン	15.10.28	関西＝台南線を開設。週2便。
タイ国際航空	16.2.10-14	バンコク/小松空港間、バンコク/仙台間で国際チャーター便を運航。
LOTポーランド航空	16.1.14	成田＝ワルシャワ線を開設。週3便。ポーランド、および東欧との初の定期直行便。

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

協議で、羽田の昼間時間帯の発着枠を活用した上海、広州、北京線の運航が可能になったことを受けて、JALおよびANAでは、冬ダイヤより羽田/広州線、羽田/上海(浦東)線、羽田/北京線の開設・増便が実施された。この他、LOTポーランド航空では、ポーランドおよび東欧との初の定期直行便となる成田/ワルシャワ線が開設された(表Ⅲ-2-2-2)。

●新規航空会社の動向

新規航空会社では、LCC台頭による競争激化の中、地方路線の整理縮小や新規路線開拓など、経営安定化への取り組みが進められた。エア・ドゥでは、経営戦略見直しの一環で15年3月に北陸方面を中心とする4路線6往復を廃止していたが、10月より新たに広島線など3路線5往復に就航した。ソラシドエアでは同社初の国際チャーター線(宮崎/台湾)を運行、スターフライヤーでは羽田空港の深夜・早朝枠の臨時便を運航した。なお、15年1月に民事再生法適用申請を行ったスカイマークでは、8月にANA支援案を可決し、16年3月に民事再生手続を終結した。5年以内の再上場を目指すとしている(表Ⅲ-2-2-3)。

表Ⅲ-2-2-3 主な航空路線の動向(新規航空会社)

キャリア	年月	動向
エア・ドゥ	15.10.25	広島＝新千歳(札幌)線を開設。1日1往復。
	15.10.25	新千歳＝セントレア(中部)線を開設。1日3往復。
	15.10.25	函館＝セントレア(中部)線を開設。1日1往復。
ソラシドエア	15.11.19	女満別空港＝高雄(台湾)線を運航(チャーター便)。2度目の国際線運航。
		宮崎＝高雄(台湾)線を運航(チャーター便)。同社初の国際線。宮崎交通と共同企画。
スターフライヤー	15.9.19	羽田の深夜・早朝枠を利用して臨時便を運航。北九州空港の24時間対応PR。

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

●格安航空会社(LCC)の動向

格安航空会社(LCC：ローコスト・キャリア)では、15年度も新規就航や増便が相次ぎ、さらに存在感を高めた。ピーチ・アビエーションでは、15年8月、LCCとして初の羽田空港に就航と

表Ⅲ-2-2-4 主な航空路線の動向(LCC)

キャリア	年月	動向
ピーチ・アビエーション	15.8.8	羽田＝桃園(台北)線を開設。国内LCC初となる羽田空港に就航。週6便。
	15.8.28	関空＝宮崎線を開設。1日1往復。
	15.9.4	那覇＝ソウル(仁川)線を開設。国内LCCとしては初の韓国路線への就航。
ジェットスター・ジャパン	15.6.1	成田＝香港線を開設。同社2番目の国際路線。
	16.3以降順次	成田＝マニラ線(3月～)、関西＝マニラ線(4月～)、中部＝マニラ線(4月～)を順次開設。国内LCC初。
春秋航空日本	15.6.29	中部国際空港(セントレア)を発着する中国5都市への路線を順次開設。
スクート	15.7.8	タイバンコクドムアン空港および台湾高雄国際空港を経由地とする関空(関西国際空港)発着のシンガポール・チャンギ国際空港路線を順次開設。
タイガーエア台湾	15.4.2	成田＝桃園(台北)線を開設

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

なる羽田／桃園（台北）線を開設した他、国内LCCとして初の韓国路線となる那覇／ソウル線を就航した。ジェットスター・ジャパンでは、16年3月以降、国内LCCとして初の成田・関西・中部／マニラ間を順次開設した。同社は15年7月～12月期の単体営業損益が半期ベースで初めて黒字化した（表Ⅲ-2-2-4）。

### （3）航空関連施設の動向

#### <第3旅客ターミナル供用開始（成田空港）>

成田国際空港株式会社では、15年4月、LCC受け入れ体制強化に向けて、第2旅客ターミナルビル北側で整備を進めてきた第3旅客ターミナルの供用を開始した。総工費は約150億円、延床面積6.6万㎡、旅客取扱能力は750万人／年間、週間便数は国際線31便、国内線279便を予定しており、国内LCCでは4社、海外LCCでは9社が乗り入れた。

第3旅客ターミナルビルは、第2旅客ターミナルビルと、シャトルバスまたはアクセス通路によって連結され、ターミナルビル内には、国内空港最大のフードコート（座席数450程度）、早朝便の利用者など向けにベンチシート（100席以上）、免税店エリアなどが整備されている。開業から3月末までの1年間の旅客数が、当初想定を上回る約600万人に達した他、免税店や飲食店などテナント売り上げも、当初想定を3割以上上回るなど好調に推移している。

### （4）航空関連政策の動向

#### ●航空協定・合意の動向

「新成長戦略（10年6月）」を受けた、航空自由化（オープンスカイ）政策推進交渉の結果、16年7月現在で28カ国・地域と同協定を締結している。航空当局間協議では、15年5月に日本－中国間の航空当局間非公式協議で、羽田空港の昼間時間帯について、15年10月から日中双方の航空企業の運航開始が合意された。15年7月には、日本－イスラエル間の航空当局間協議で、成田空港について、双方の航空企業が週14便まで就航可能な枠組を新たに設定するとともに、コードシェア（共同運航）の枠組自由化が合意された。16年2月には、日本－米国間の航空当局間協議で、羽田空港の発着枠について、16年冬期からの運航開始を目指し昼間時間帯に双方1日5便ずつ、深夜早朝時間帯に双方1日1便ずつの運行を可能とすることが合

表Ⅲ-2-2-5 航空自由化（オープンスカイ）協定の締結相手国

歴年	相手国
2010年	アメリカ（10月）、韓国（12月）
2011年	シンガポール（1月）、マレーシア（2月）、香港（5月）、ベトナム（6月）、マカオ（7月）、インドネシア（8月）、カナダ（9月）、オーストラリア（9月）、ブルネイ（10月）
2012年	イギリス（1月）、ニュージーランド（2月）、スリランカ（3月）、フィンランド（6月）、フランス（7月）、中国（8月）、オランダ（8月）、スウェーデン（10月）、デンマーク（10月）、ノルウェー（10月）、タイ（11月）
2013年	スイス（7月）、フィリピン（9月）、ミャンマー（10月）
2014年	オーストラリア（2月）
2016年	スペイン（5月）

資料：国土交通省プレスリリースをもとに（公財）日本交通公社作成

意された（表Ⅲ-2-2-5）。

#### ●その他の動向

#### <地方空港の民営化が進行>

13年の「民間の能力を活用した国管理空港などの運営等に関する法律」施行を受けて、各地で地方空港の民営化に向けた動きが見られた。

大阪国際空港（伊丹）では、オリックスグループとフランスの空港運営会社ヴァンシ・エアポートを中心とする企業連合により設立された「関西エアポート株式会社」が、16年4月より事業運営を開始した。新規就航や増便が期待されている。仙台国際空港では、国管理空港の民営化第1号として、東京急行電鉄などの企業連合により設立された「仙台国際空港株式会社」が、16年7月より事業運営を開始した。両空港は、所有権を保持したまま運営権を民間付与するコンセッション方式により民営化が行われた。

#### <羽田空港の深夜早朝アクセスバスの運行拡充>

国土交通省は、深夜早朝の就航増加などを踏まえて、国および関係自治体、学識経験者、関連事業者からなる「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会（15年1月設置）」を実施主体として、15年度も引き続き東京国際空港（羽田空港）の深夜（0～2時台）早朝（3～4時台）のアクセスバスの運行拡充を図った。平成28年度も継続して運行することが予定されている。

### （5）航空関連事業の動向

#### ●商品・サービスの動向

#### <新規路線就航へのインセンティブ実施>

成田国際空港株式会社では、アジアの国際拠点空港化に向けた取り組みの一環で、15年4月、「成田ハブ化促進インセンティブ」を開始した。着陸料を最大で1年間無料とする航空会社向けのプロモーション施策である。15年度の割引総額は、航空会社56社で14億3,000万円となった。

中部国際空港株式会社では、16年2月、国際線新規路線を開設する航空会社の着陸料について、1年目を無料、2年目以降も一定の割引を実施する方針を固めた。中部空港にはLCC就航が相次いでいるが、さらなる囲い込みを狙っている。

#### ●その他の動向

#### <MRJ初飛行を実施（三菱航空機）>

三菱航空機では、15年11月、国産リージョナルジェット旅客機MRJの飛行試験機初号機による初飛行を実施し注目を集めた。インターネット中継サービス「Ustream」上での生中継では、延べ視聴者数が約110万人を記録した。同12月に、量産初号機の納入時期を、2017年第2四半期から1年程度延期することが発表された。

（吉谷地裕）

### 3 海上交通

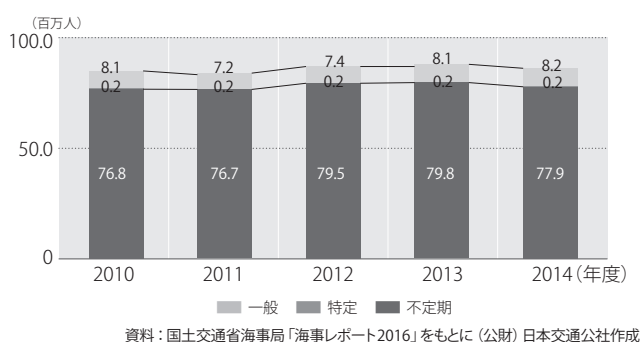
日本人クルーズ人口は2年連続の減少  
外航・国内クルーズ乗客数20万人台を維持  
クルーズ船寄港回数、訪日クルーズ旅客数が最多

#### (1) 利用者の動向

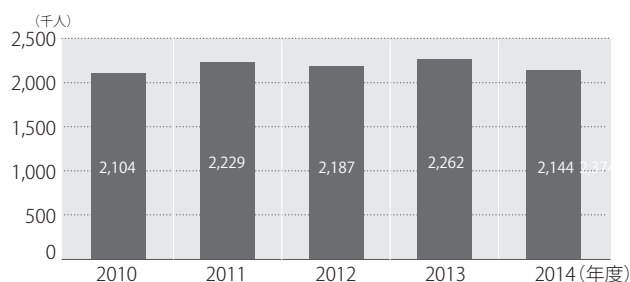
##### ●国内旅客船の動向（※14年度）

国土交通省「海事レポート2016」による最新統計年である14年度の国内旅客船輸送人員は8,629万人（前年度比1.9%減）となった。内訳は一般旅客定期航路事業が7,790万人（同2.4%減）、特定旅客定期航路事業が20万人（同10.3%減）、不定期航路事業が820万人（同1.7%増）であった（図Ⅲ-2-3-1）。長距離フェリー航路では、14年度の旅客輸送人員は214万人（同5.2%減）であった（図Ⅲ-2-3-2）。離島航路では、14年度の旅客輸送人員は4,281万人（同3.8%減）であった（図Ⅲ-2-3-3）。

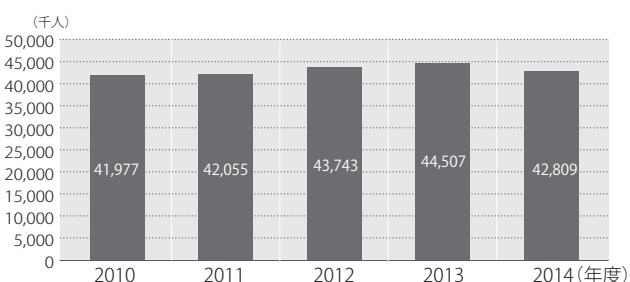
図Ⅲ-2-3-1 国内旅客船輸送人員の推移（年度別）



図Ⅲ-2-3-2 長距離フェリー航路の旅客輸送人員（年度別）



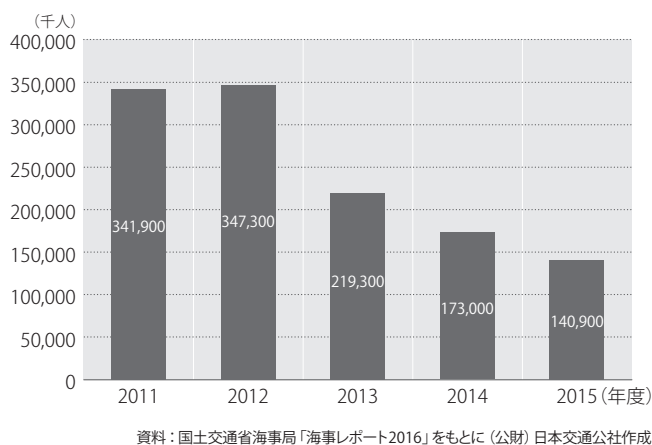
図Ⅲ-2-3-3 離島航路の旅客輸送人員（年度別）



##### ●外航旅客定期航路の動向

15年の日本発着の外航旅客定期航路における日本人利用者数は14.1万人（前年度比18.6%減）となり、13年以降3年連続の減少となった（図Ⅲ-2-3-4）。

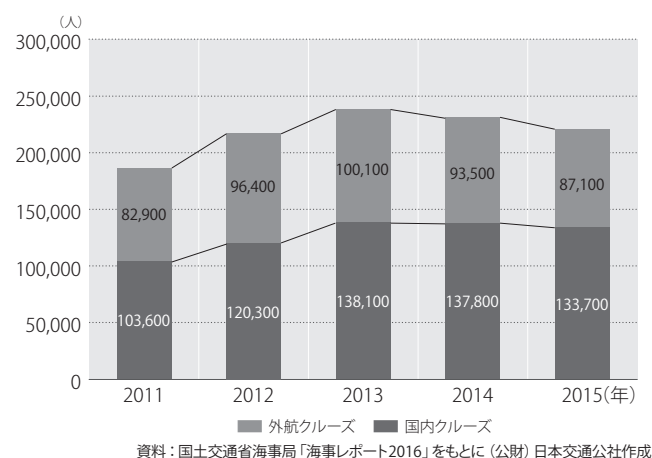
図Ⅲ-2-3-4 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移（年度）



##### ●クルーズ船の日本人乗客の動向

日本人のクルーズ乗客数（日本のクルーズ人口）は22.1万人（前年比4.5%減）となり、14年以降2年連続の減少となった（図Ⅲ-2-3-5）。

図Ⅲ-2-3-5 日本人の外航・国内クルーズ乗客数（暦年）



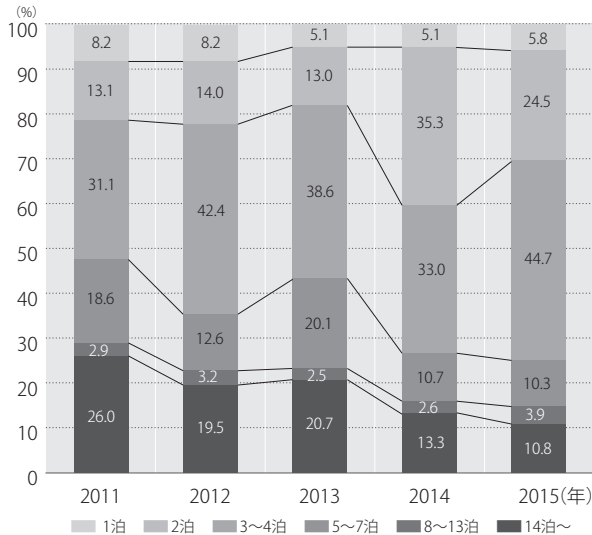
#### <外航クルーズ船の動向>

外航クルーズ船（日本船社運航船、外国船社運航船）の乗客数は13.4万人（前年比3.0%減）、人泊数は122.9万人泊で前年比0.2%減であった。平均泊数は9.2泊で前年から0.3泊増であり、セグメント別では「5～7泊」（シェア44.7%）と「8～13泊」（シェア24.5%）が多かった（図Ⅲ-2-3-6）。

日本人のクルーズ利用者のエリア別のシェアを見ると、「アジア」が65.8千人（シェア49.2%）と最多であった。次いで「地中海（エーゲ海、黒海）」が18.5千人（同13.8%）、「北欧、バルト海」が16.2千人（同12.1%）であった。欧州地域全体では40.4千人（同30.2%）、世界三大クルーズエリア（地中海、アラスカ、カリブ海）では27.3千人（同20.4%）であった。なお、日本発着の外航クルーズにおける外国人利用者数は14.3千人だった。



図Ⅲ-2-3-6 外航クルーズの泊数別乗客数シェア（暦年）



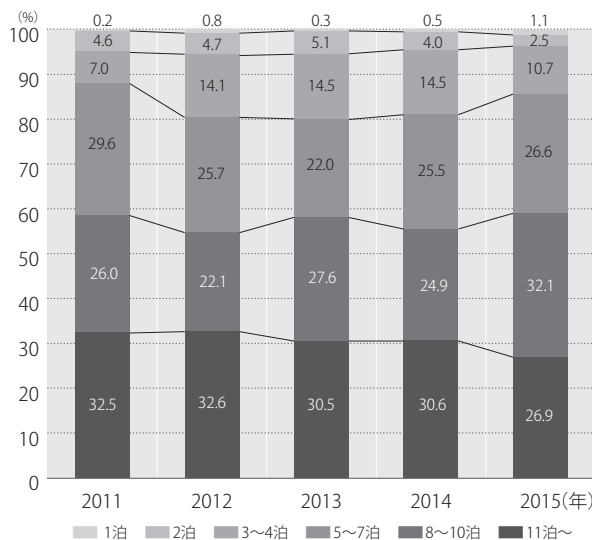
資料：国土交通省「2015年の我が国のクルーズ等の動向について」をもとに（公財）日本交通公社作成

＜国内クルーズ船の動向＞

日本船社外航クルーズ船による国内クルーズ乗客数は約8.6万人（前年比7.4%減）、内航フェリーを含む国内クルーズ全体の乗客数は8.7万人（同6.8%減）、人泊数は23.6万人泊で前年比12.2%減であった（図Ⅲ-2-3-7）。

目的別に見ると、レジャーが92.9%を占め、このうちワンナイトクルーズが24.6%を占めている。泊数別では、1~4泊のショート・クルーズ乗客数が全体の85.6%を占めており、14年とほぼ同様の結果となった。平均泊数は前年より0.2泊減少し、2.7泊であった。

図Ⅲ-2-3-7 国内クルーズの泊数別乗客数シェア（暦年）



資料：国土交通省「2015年の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

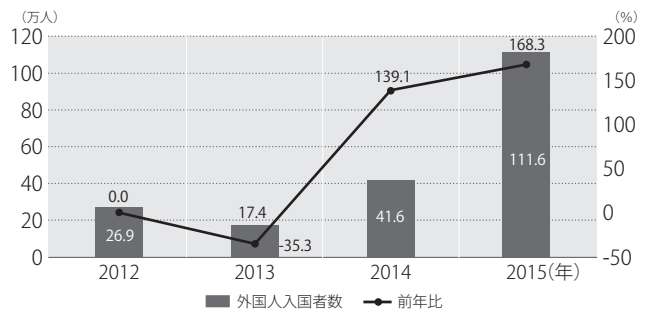
●クルーズ船による外国人入国の動向

15年に、我が国へクルーズ船により入国した外国人旅客数は、約111.6万人（前年比約2.7倍）の大幅増となり、過去最多を記録した（図Ⅲ-2-3-8）。

14年に観光立国推進閣僚会議において決定された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において、2020年

に「クルーズ100万人時代」を目指すとしていたが、5年前倒しの目標達成となった。

図Ⅲ-2-3-8 クルーズ船により入国した外国人旅客数（暦年）



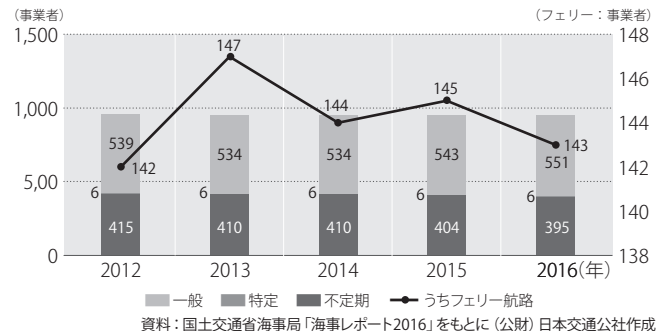
資料：国土交通省「2015年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について（確報）」をもとに（公財）日本交通公社作成

(2) 航路・寄港の動向

●国内旅客船の航路動向

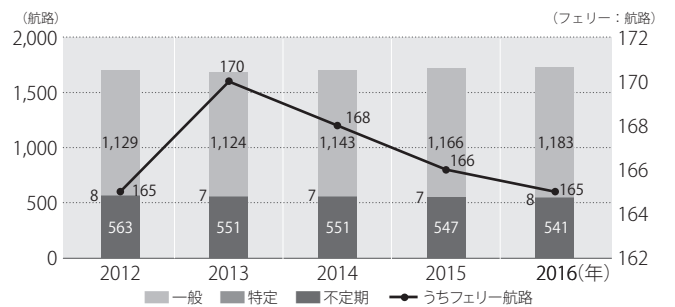
国内旅客船においては、16年4月1日現在、952事業者（前年比1事業者減）が1,732航路（前年比12航路増）を運航しており、就航船舶数は2,279隻（前年比53隻増）となっている（図Ⅲ-2-3-9～図Ⅲ-2-3-11）。

図Ⅲ-2-3-9 旅客船事業者数の推移（暦年）



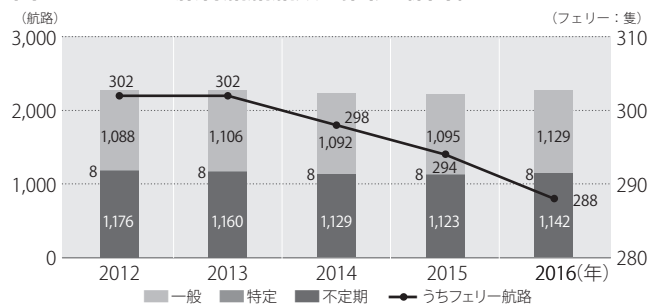
資料：国土交通省海事局「海事レポート2016」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-10 旅客船航路数の推移（暦年）



資料：国土交通省海事局「海事レポート2016」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-11 旅客船船舶数の推移（暦年）



資料：国土交通省海事局「海事レポート2016」をもとに（公財）日本交通公社作成

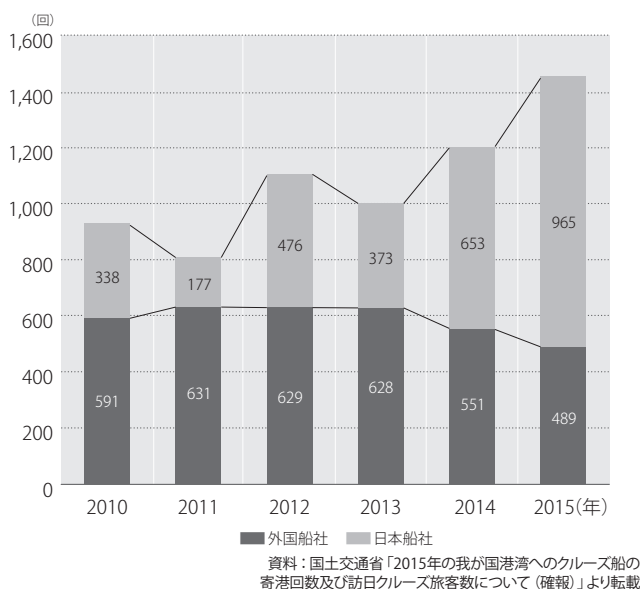
### ●クルーズ船の寄港動向

15年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は合計1,454回（前年比250回増）と過去最高を記録した。港湾別では、博多港が259回（前年115回）で最多となり、次いで長崎港が131回（前年75回）、横浜港が125回（前年146回）であった。このうち、外国船社運航クルーズ船の寄港回数は、965回（前年比312回増）と過去最高を記録した（図Ⅲ-2-3-12）。

港湾別では、博多港が245回（前年99回）で最多となり、次いで長崎港が128回（前年70回）、那覇港が105回（前年68回）であった。

日本船社運航のクルーズ船の寄港回数は489回（前年比62回減）であった。港湾別では、横浜港が88回（前年98回）で最多となり、次いで神戸港が55回（前年68回）、名古屋港が30回（前年27回）であった。横浜港と神戸港は11年連続で1位・2位を占めた（表Ⅲ-2-3-1）。

図Ⅲ-2-3-12 クルーズ船の寄港回数の推移（暦年）



表Ⅲ-2-3-1 クルーズ船の寄港回数

	合計		外国船社		日本船社	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1位	博多	259	博多	245	横浜	88
2位	長崎	131	長崎	128	神戸	55
3位	横浜	125	那覇	105	名古屋	30
4位	那覇	115	石垣	79	東京	15
5位	神戸	97	鹿児島	51	博多	14

資料：国土交通省「2015年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について（確報）」をもとに（公財）日本交通公社作成

### (3) 海上交通関連政策の動向

#### ●外航クルーズ船の受け入れ強化に向けた施策

##### <港湾法の一部改正によるクルーズ船ターミナル拡充へ>

16年2月、訪日外国人クルーズが急増する中、クルーズ船が寄港できるターミナルの拡充、地方への寄港促進に向けて、港湾法の一部を改正する法律案が閣議決定された。民間事業者が港の旅客ターミナルビルを建設または改良する際に、国と港

湾管理者の地方自治体が建設費の最大6割を無利子で20年間融資するものである。従来はコンテナターミナルのガントリーグレーンなどが対象であったが、クルーズターミナルビルなどの旅客施設が対象に追加された。

##### <改正「外国人旅行者向け消費税免税制度」が開始>

15年4月、「事前承認港湾施設内への免税店の臨時出店に係る届出制度」が開始され、外航クルーズ船の寄港時に埠頭へ免税店を臨時出店する手続きが簡素化された。港湾施設内への免税店の臨時出店を希望する事業者は、あらかじめ税務署長から臨時出店の承認を受けることにより、クルーズ船の寄港にあわせて前日までに届出書を提出すれば、免税店の臨時出店ができるようになった。本制度を活用し、同年7月、金沢市の金沢港戸水埠頭では、イタリアのクルーズ船コスタ・ビクトリアの寄港に際して、乗客向けの臨時免税店が設置された。

### (4) 海上交通関連事業の動向

#### ●施設整備の動向

##### <新客船埠頭ターミナルビルの概要を公表（東京都）>

東京都は、15年12月、新客船埠頭ターミナルビルの概要を公表した。「首都の玄関口」がコンセプトで、五輪開催前の19年度末に完成を予定している。全長300mを超える大型クルーズ船が着岸できる、世界最大規模の施設となる予定である。

#### ●商品・サービスの動向

##### <他の交通機関・手段と連携した商品>

クルーズ船の新たなスタイルとして他の交通機関・手段と連携が試みられている。株式会社JTB国内旅行企画は、16年2月、往路・復路の片道に列車や航空機を利用する「飛鳥II レイル&クルーズ フライ&クルーズ」の販売を開始した。また、15年11月に日本支社を設立したコスタクルーズでは、16年以降の日本発着クルーズで新たに「ドライブ&クルーズ」を打ち出した。車で来る乗客の利便性向上により、自動車圏内の需要を取り込むことを目指している。まずは、舞鶴市の協力のもと、舞鶴港埠頭に大型の無料駐車場が用意された。

（吉谷地裕）



## 4 道路交通

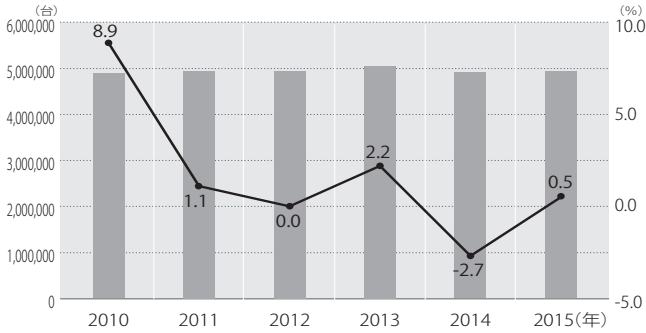
新宿高速バスターミナルが開業  
 新東名高速道路の浜松いなさJCT～豊田東JCT間の55.2kmが開通  
 道の駅総数が1,079駅に

### (1) 利用の動向

#### ●高速道路の動向

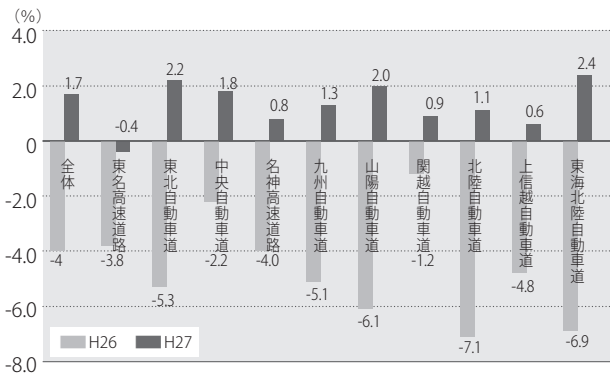
15年の高速道路通行台数は、日平均で約494万台、対前年0.5%増であった(図Ⅲ-2-4-1)。主要高速道路ごとに見ると、おおむね前年の通行台数を上回った(図Ⅲ-2-4-2)。

図Ⅲ-2-4-1 高速道路通行台数(年別日平均)と前年比



資料：(公財) 高速道路調査会「高速道路統計月報」をもとに(公財) 日本交通公社推計

図Ⅲ-2-4-2 主要高速道路通行台数の前年比

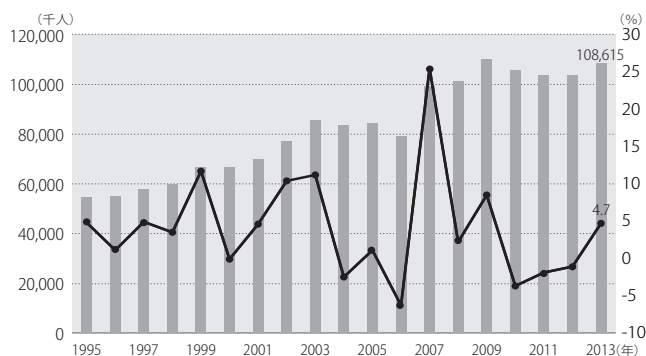


資料：(公財) 高速道路調査会「高速道路統計月報」をもとに(公財) 日本交通公社推計

#### ●高速バスの動向(13年)

(公社) 日本バス協会「2015年版日本のバス事業」の最新統計年である13年の高速バスの旅客輸送人員は、108,615千人で前年比4.7%増であった。高速バス利用者は長期的に見ても右肩上がりであり、13年も順調に増加した(図Ⅲ-2-4-3)。

図Ⅲ-2-4-3 高速バス輸送人員(暦年)

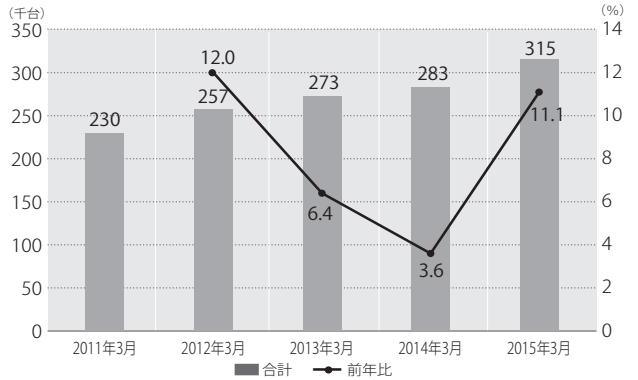


資料：(公社) 日本バス協会「2015年版日本のバス事業」をもとに(公財) 日本交通公社作成

#### ●レンタカーの動向(14年度)

(一社) 全国レンタカー協会によると、「運輸支局別」レンタカー事業者数、車両数の最新統計である15年3月のレンタカー車両数の合計は31.5万台で前年比11.1%増であった。運輸支局別に見ると、前年比の伸び率は、関東が21.0%増で最も高く、次いで、中国17.5%増、近畿17.5%増、四国12.6%増の順であった。事業者数では四国が前年比97.5%増と大幅に増加した(図Ⅲ-2-4-4)。

図Ⅲ-2-4-4 レンタカー車両数(各年3月現在)



資料：(一社) 全国レンタカー協会「運輸支局別レンタカー事業者数・車両数」をもとに(公財) 日本交通公社作成

### (2) 高速道路・高速バス路線の動向

#### ●高速道路整備の動向

16年3月31日時点の高速道路・高規格道路の開通状況は、共用距離が11,266kmであり、1987年の高規格幹線道路網計画に示された整備目標約14,000kmに対する進捗率は約80.5%となった。内訳は、高速自動車国道が8,754km(整備目標11,520kmに対する進捗率は76.0%)、一般国道の自動車専用道路が1,617km(整備目標2,480kmに対する進捗率は65.2%)である(表Ⅲ-2-4-1)。

15年4月～16年6月までに開通した高規格幹線道路(高速自動車国道・一般国道自動車専用道路)は表Ⅲ-2-4-2の通りである。16年2月、新東名高速道路の浜松いなさJCT～豊田東JCT間の55.2kmが開通した。これにより、御殿場JCTから浜松いなさJCTまでの約200kmが東名高速道路と並行することとなり、東名高速道路の渋滞緩和効果が期待される(表Ⅲ-2-4-2)。

表Ⅲ-2-4-1 高規格幹線道路供用延長(16年3月末時点)

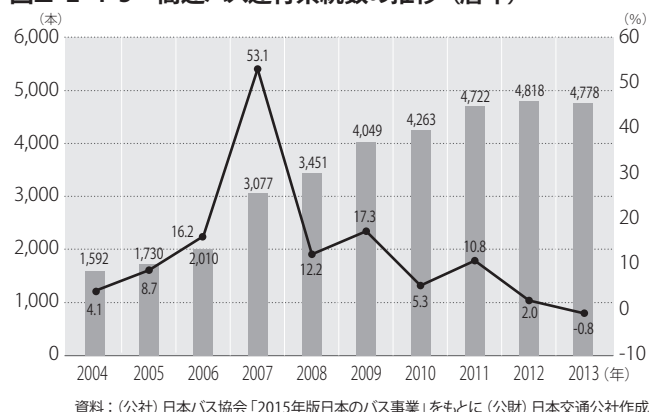
区分	総延長(km)	整備計画		開通延長	
		延長(km)	率(%)	延長(km)	率(%)
高規格幹線道路	14,000	-	-	11,266	80.5
高速自動車国道	11,520	9,428	81.8	8,754	76.0
一般国道自動車専用道路(本四連絡道路を含む)	2,480	-	-	1,617	65.2

資料：全国高速道路建設協議会

#### ●高速バス運行系統数(13年)

(公社) 日本バス協会「2015年版日本のバス事業」の最新統計年である13年の高速バスの運行系統数は4,778系統で前年比0.8%減であった(図Ⅲ-2-4-5)。

図Ⅲ-2-4-5 高速バス運行系統数の推移（暦年）



### (3) 道路交通関連施設の動向

#### ●高速道路の便益施設

15年4月～16年6月までに新設・リニューアルされたSA、PAは表Ⅲ-2-4-3の通りである。高速道路各社では、SA、PAのブランド化とともに、地域性をより前面に打ち出す取り組みが進められた。新東名高速道路NEOPASA岡崎は、東海3県で最大規模のSAとして16年2月にオープンした。岡崎伝統の石工技術を活かした道標型案内標識・八丁味噌桶モニュメント・テールなどを設置し、三河地方らしさを強調している。

#### ●高速バスの関連施設

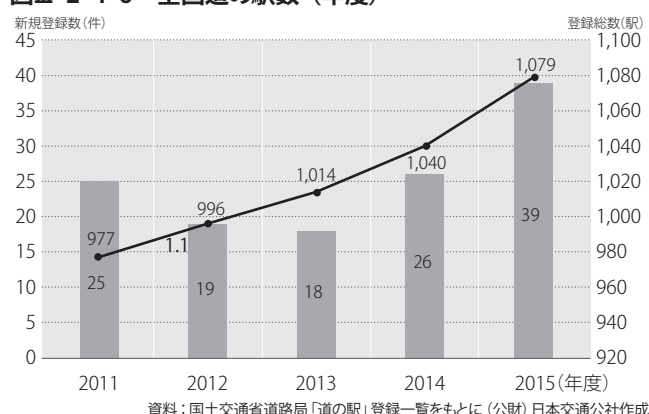
##### <新宿南口交通ターミナル（バスタ新宿）開業>

16年4月、東京の新宿駅南口に国内最大級のバスターミナル「新宿南口交通ターミナル（愛称：バスタ新宿）」が開業した。国土交通省が事業主体である「新宿駅南口地区基盤整備事業」の一環で整備された。高速路線バスの発着便数1,625便、高速路線バスの停車場数15バス、高速路線バスの運行事業者数118社の国内最大規模となる。新宿から全国39都府県300都市を連絡する。分散していた高速バス乗降場が集約されることにより、新宿駅周辺の混雑緩和、高速バスと鉄道などの乗換円滑化、訪日外国人へのサービス向上、拠点性が高まることによる新宿エリアへの経済波及効果などが期待されている。

#### ●一般道路の便益施設（道の駅）

15年度は、新たに39件の「道の駅」が登録され、総数は

図Ⅲ-2-4-6 全国道の駅数（年度）



1,079駅となった。年々機能の多様化が顕著であり、観光交流に限らず、各地域固有の課題への対応ツールとしても期待が高まっている。15年度登録施設の特徴的な施設・機能としては、植木圃場・見本庭園（道の駅・みのりの郷東金）、加工施設（道の駅・常陸大宮他）、体験圃場施設（道の駅・ひたちおた）、デイサービス・高齢者住宅（道の駅・にちなん日野川の郷）、図書館（道の駅・あなみず）、自然体験型プログラムの提供（道の駅・清川、道の駅・しかべ間歌泉公園他）などが挙げられる（図Ⅲ-2-4-6）。

### (4) 道路交通関連政策の動向

#### ●高速道路の関連政策

##### <一部高速道路での最高速度引き上げ容認方針>

警察庁は、15年3月、新東名高速道路などの高規格高速道路の一部で、一定の条件が整えば、最高速度を現行の100km/hから120km/hへの引き上げを容認することとした。100km/h超への引き上げは1963年の高速道路開通以来初めてである。実勢速度と規制速度のギャップを埋め、高速道路の利用効果を高めることが期待されている。

### (5) 道路交通関連事業の動向

#### ●高速道路関連事業

##### <訪日外国人受け入れに向けた取り組みが進む>

高速道路各社においても、急増する訪日外国人受け入れに向けた取り組みが進んだ。NEXCO西日本では、15年12月、SA・PAの全てのインフォメーション（67カ所）が、日本政府観光局（JNTO）外国人観光案内所（カテゴリ1）の認定を受けた。多言語の地域観光パンフレット配布、電話通訳サービスを利用した高速道路情報や地域の観光情報の提供、外国語版「高速道路ガイドブック」の配布、タブレット端末（多言語翻訳アプリ導入）の活用などにより、訪日外国人へのサービスを充実化する。名古屋高速道路では、16年2月より、NEXCO中日本が発売する訪日外国人向け高速道路乗り放題パス「Central Nippon Expressway Pass」利用者を対象に、定額パス「Nagoya Expressway Pass」を発売した。両パスを活用することにより、名古屋市内から白川郷、金沢、富士山、京都、伊勢志摩といった観光地への高速道路が定額・乗り放題となる。

#### ●その他の事業

##### <東京都内における自転車シェアリング「広域実験」の実施>

株式会社NTTドコモと株式会社ドコモ・バイクシェアは、東京都千代田区、東京都中央区、東京都港区、東京都江東区（以下、4区）、および東京都と協力し、自転車シェアリングの相互利用の実現に向けた実験を16年2月から開始した。4区の自転車サイクルポートを共用（相互利用）することで、140カ所以上のサイクルポート、1,700台以上の自転車を利用することができ、また、区境を越えた自転車の貸出や返却が可能となる。街中回遊の新たなツールとしての展開が期待される。

＜「ロボット新戦略」に基づくセグウェイ公道走行実証実験＞

16年2月に日本経済再生本部が決定した「ロボット新戦略」に基づき、各地で「世界一のロボット利活用社会」に向けた取り組みが行われている。東京都二子玉川地区では、二子玉川地区交通浄化協議会、東急電鉄、セグウェイジャパンが、搭乗型移動支援ロボット「セグウェイ」の公道走行実証実験を実施

している。二子玉川駅周辺の公道や世田谷区立二子玉川公園、多摩川河川敷などをコースとする「セグウェイツアー in 二子玉川」を4月から展開予定。公道を活用した街づくりや観光振興への新たな示唆が得られることが期待される。

(吉谷地裕)

表Ⅲ-2-4-2 15年4月～16年6月までに開通した高規格幹線道路（高速自動車国道・一般国道自動車専用道路）

地方	道路名	高速自動車国道名、自動車専用道路名	区間	延長	開通日	料金設定
01北海道地方	十勝オホーツク自動車道	北海道横断自動車道 網走線	訓子府IC～北見西IC	12.0	2015/11/8	無料
	道東自動車道	北海道横断自動車道 根室線	白糖IC～阿寒IC	14.0	2016/3/12	無料
	釧路外環状道路	道東自動車道に並行	釧路西IC～釧路東IC	9.9	2016/3/12	無料
02東北地方	象潟仁賀保道路	日本海沿岸東北自動車道	象潟IC～金浦IC	6.8	2015/10/18	無料
	吉浜道路	三陸沿岸道路	三陸IC～吉浜IC	3.6	2015/11/29	無料
	釜石自動車道	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野IC～宮守IC	9.0	2015/12/5	無料
03関東地方	圏央道	首都圏中央連絡自動車道	神崎IC～大柴JCT	9.7	2015/6/7	有料
	圏央道	首都圏中央連絡自動車道	桶川北本IC～白岡菖蒲IC	10.8	2015/10/31	有料
04中部地方	新東名高速道路	第二東海自動車道	浜松いなさJCT～豊田東JCT	55.2	2016/2/13	有料
05関西地方	紀勢自動車道	近畿自動車道	南紀白浜IC～南紀田辺IC	14.0	2015/7/12	無料
	丹波綾部道路	京都縦貫自動車道	京丹波わちIC～丹波IC	18.9	2015/7/18	有料
	紀勢自動車道	近畿自動車道 紀勢線	南紀白浜IC～すさみ南IC	24.0	2015/8/30	無料
	紀北西道路	京奈和自動車道	紀の川IC～岩出根来IC	5.7	2015/9/12	無料
06中国地方	那智勝浦新宮道路	紀勢自動車道に並行	那智勝浦IC～市屋	6.3	2015/9/13	無料
	岩美道路	山陰近畿自動車道	岩美IC～浦富IC	1.9	2016/3/26	無料
08九州地方	美作岡山道路	美作岡山道路	勝央JCT～勝央IC	1.1	2016/3/27	無料
	北方延岡道路	九州中央自動車道に並行	蔵田交差点～北方IC	4.6	2015/4/29	無料
08九州地方	出水阿久根道路	南九州西回り自動車道	野田IC～阿久根北IC	4.0	2015/12/19	無料
	芦北出水道路	南九州西回り自動車道	芦北IC～津奈木IC	7.7	2016/2/27	無料

資料：高速道路株式会社各社のプレスリリース他に基づき（公財）日本交通公社作成

表Ⅲ-2-4-3 15年4月～16年6月までに新設・リニューアルされたSA、PA

施設名称	年月日	内容・特徴
常磐自動車道 守谷SA(下り線)	15.7.1	2014年3月に“恵みの森”としてオープンした上り線に対し、下り線は“憩いの森”をコンセプトとした6カ所目のPasarとしてオープン。東京近郊の立地を踏まえ話題の17店が勢ぞろいし、駐車場のバリアフリー化や優先駐車マスの増設、トイレ設備が改善。
道央自動車道 岩見沢SA(上下線)	15.11上旬	「花と緑のやすらぎハイウェイガーデンプロジェクト」の一環としてハイウェイガーデンをオープン。岩見沢市の花であるバラをはじめ、十数種の草花が咲く「バリアフリーの遊歩道」を整備。他に駐車場の全面舗装改修、トイレ建物の増改築とトイレ設備を最新化。
圏央道 菖蒲PA(集約一体型)	15.10.31	桶川北本IC～白岡菖蒲IC間開通に合わせ、圏央道初のガスステーションを併設した商業施設がオープン。地域の花「菖蒲」をデザインコンセプトとし、フードコートには、地元埼玉の有名ラーメン店が高速道路初出店。
関越自動車道 上里SA(上り線)	16.4.27	ドラマチックエリア上里として「食を通じて“旅の想い”を紡ぐ里」をコンセプトにグランドオープン。ドラマチックエリアとは、地域の中核となるエリアにおいて、地域性の充実にこだわり、その地域ならではの旅のドラマを感じていただけるように演出したSA・PA。
上信越自動車道 佐久平PA(上下線)	16.4.27	ハイウェイ・ショップの改装、駐車場と歩道部のバリアフリー化、洋式トイレ化工事が完成し全面リフレッシュ。
北陸自動車道 賤ヶ岳SA(下り)	15.12.1	フードコートリニューアル。「訪れる旅人を幸せにする山小屋」をコンセプトに、木のぬくもり・あたたかみあふれる、快適な空間で、お食事やお買い物を楽しめるエリアとして、座席数を従来の50席から157席の約3倍に増席。
新東名高速道路 NEOPASA岡崎(集約)	16.2.13	東海3県で最大規模。上下線集約型である特徴を活かし、上下線に異なるコンセプトを共存させ、同じ商業施設でありながら、行きと帰りで趣きが全く異なる初めてのサービスエリア。味噌かつの名店等が高速道路初出店。岡崎伝統の石工技術を活かした道標型案内標識・八丁味噌桶モニュメント・テーブルを設置するなど、三河地方の味と文化が充実。
新東名高速道路 長篠設楽原PA(上下線)	16.2.13	「長篠・設楽原の戦い」をコンセプトに、本陣に見立てた建物外観に加え、歴史的観光資源を活かした火縄銃の展示や馬防柵を再現。
高知自動車道 南国SA(上下線)	16.6.23 16.6.24	ユニバーサルデザインの推進（バリアフリー化）や利便性・快適性の向上および省エネルギーなど、環境に配慮した取り組みの一環としてリニューアル。
神戸淡路鳴門自動車道 淡路SA(上下線)	16.4.23	リニューアルオープン。ドッグランの面積拡大、施設の全面改修（下り線）。「レストハウス」大屋根設置、外売店改修、恋人の聖地「蓄光石舗装」新設、「桜の小道イルミネーション」新設、屋外絵画「橋のみえる丘ギャラリー」新設、明石海峡大橋のイルミネーション（新パターン）（上り線）。

資料：高速道路株式会社各社のプレスリリース他に基づき（公財）日本交通公社作成