

## Ⅲ-2 運輸業

### 1 鉄道交通

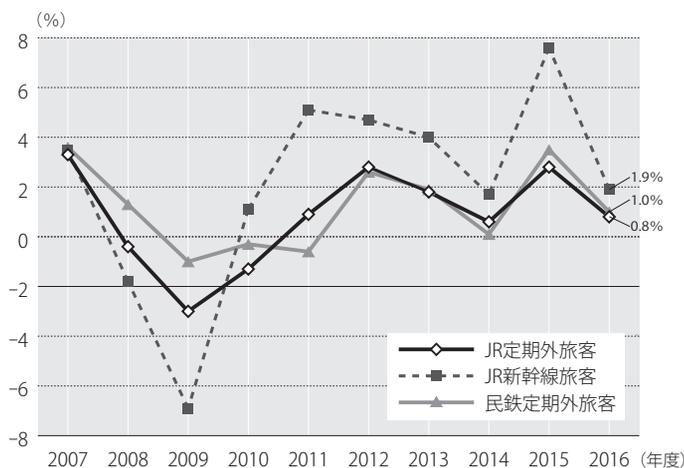
輸送人員の増加傾向は継続  
北海道内の10路線13区間が維持困難と発表  
観光列車が全国各地で展開  
熊本地震による不通区間が発生

#### (1) 利用者の動向

##### ●年間旅客数(定期外、新幹線、民鉄)

16年度の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が36億6,349万人(前年度比0.8%増)、新幹線旅客(定期・定期外合計)が3億7,266万人(同1.9%増)、JR以外の民鉄の定期外旅客は67億3,760万人(同1.0%増)となった。北海道新幹線(新青森～新函館北斗間)の開業に伴い新幹線旅客が増加となり、またJR定期外旅客及び民鉄定期外旅客も堅調に推移している(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」をもとに(公財)日本交通公社作成

##### ●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みると、16年ゴールデンウィーク(以下、GW〔4/28～5/8の

11日間))では、北海道新幹線開業の影響でJR北海道が大幅増(17%増)となった一方、JR九州(8%減)及びJR四国(1%減)はいずれも減少となった。16年夏期(7/22～8/18の28日間)はJR西日本を除いて増加、16～17年年末年始(12/28～1/5の9日間)は全社が増加となった。17年GWは、北海道新幹線開業の反動等により、JR北海道のみが減少となった(表Ⅲ-2-1-1)。

#### (2) 鉄道路線の動向

##### ●新幹線の動向

###### <北海道新幹線開業>

北海道新幹線(新青森～新函館北斗間)開業後の1年間(16年3月26日～17年3月25日)の利用者数は約229.2万人、1日平均約6,300人で、対前年164%であった。乗車率は32%で、座席別乗車率をみると、普通車は33%、グリーン車は27%、グランクラスは29%だった。

##### ●在来線の動向

###### <路線の廃止>

JR北海道は、16年12月5日付で、留萌本線・留萌～増毛間(16.7km)を廃止した。

また、JR北海道は16年7月に発表した「『持続可能な交通体系のあり方』について」の中で、「当社単独では維持することができない困難な線区」について触れ、同年11月にはそれが10路線13区間1,237.2kmに及ぶことを公表した。このうち、石勝線夕張支線(新夕張～夕張間(16.1km))については、夕張市に対して路線廃止を正式に申し入れた。このほか、札沼線のうち対象線区である北海道医療大学～新十津川間(47.6km)が属する沿線4町では、トップ会談を行うなど、対応策の検討を開始した。

JR西日本は16年9月に、18年4月1日付での三江線(江津～三次間(108.1km))の廃止を国土交通大臣に届け出た。

###### <路線の復活>

JR西日本は17年3月4日、03年12月に廃止されたJR可部線の可部～あき亀山間(1.6km)の営業運転を再開した。一度

表Ⅲ-2-1-1 特定シーズンのJR旅客輸送動向

(単位：千人、()内の数字は前年比)

事業者名	2016年GW	2016年夏期	2016-2017年年末年始	2017年GW	備考
JR北海道	280 (117%)	867 (106%)	281 (100%)	265 ( 95%)	主要4線区(本州、函館、旭川、釧路の各方面)
JR東日本	3,784 (100%)	11,855 (101%)	3,997 (103%)	4,098 (108%)	主要16線区
JR東海	3,562 (101%)	9,915 (100%)	3,666 (105%)	3,542 (111%)	主要8線区
JR西日本	2,571 (101%)	6,942 ( 99%)	2,684 (103%)	2,568 (109%)	主要11線区
JR四国	120 ( 99%)	359 (103%)	127 (102%)	131 (109%)	主要3線区
JR九州	627 ( 92%)	745 (103%)	690 (101%)	728 (116%)	主要3線区

資料：各社ニュースリリース等をもとに(公財)日本交通公社作成

廃止された区間が復活するのは全国初で、再開までにかかった費用(27億円)は国と市が負担した。

(3) 鉄道関連政策の動向

●「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」答申

少子高齢化などの社会環境の変化や20年東京オリンピック・パラリンピックの開催などを受け、より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークを構築するという観点から、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会は、国土交通大臣の諮問を受け、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」を設置して議論を行い、16年4月に答申をとりまとめた。その中で、30年頃を念頭に置いた東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、(1) 国際競争力の強化に資する都市鉄道、(2) 豊かな国民生活に資する都市鉄道、(3) まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道、(4) 駅空間の質的進化～次世代ステーションの創造～、(5) 信頼と安心の都市鉄道、(6) 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」、の6点を設定し、24のプロジェクトを掲げた(表Ⅲ-2-1-2)。

表Ⅲ-2-1-2 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」答申にて掲げられたプロジェクト

申請	名称
(1) 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワーク	<1>都心直結線の新設(押上～新東京～泉岳寺) <2>羽田空港アクセス線の新設(田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港)及び京葉線・りんかい線相互直通運転化(新木場) <3>新空港線の新設(矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居) <4>京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設 <5>常磐新線の延伸(秋葉原～東京(新東京)) <6>都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備(臨海部～銀座～東京) <7>東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉) <8>都心部・品川地下鉄構想の新設(白金高輪～品川)
(2) 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実	<9>東西交通大宮ルートの新設(大宮～さいたま新都心～浦和美園(中量軌道システム)) <10>埼玉高速鉄道線の延伸(浦和美園～岩槻～蓮田) <11>東京12号線(大江戸線)の延伸(光が丘～大泉学園町～東所沢) <12>多摩都市モノレールの延伸(上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、多摩センター～町田) <13>東京8号線の延伸(押上～野田市) <14>東京11号線の延伸(押上～四ツ木～松戸) <15>総武線・京葉線連続新線の新設(新木場～市川塩浜付近～津田沼) <16>京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化(東京～三鷹～立川) <17>京王線の複々線化(笹塚～調布) <18>区部周辺部環状公共交通の新設(葛西臨海公園～赤羽～田園調布) <19>東海道貨物支線貨客併用化(品川～東京テレポート～浜川崎～桜木町)及び川崎アプローチ線の新設(浜川崎～川崎新町～川崎) <20>小田急小田原線の複々線化(登戸～新百合ヶ丘)及び小田急多摩線の延伸(唐木田～相模原～上溝) <21>東急田園都市線の複々線化(溝の口～鷺沼) <22>横浜3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘) <23>横浜環状鉄道の新設(日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街) <24>いずみ野線の延伸(湘南台～倉見)

資料：交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」をもとに(公財)日本交通公社作成

(4) 鉄道関連事業の動向

●観光列車等の運行

前年度に引き続き、16年度もJR及び私鉄などにおいて、様々な観光列車が計画・運行された。

豪華寝台列車として、JR東日本の「TRAIN SUITE 四季島」、JR西日本の「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」がそれぞれ運行を開始した。いずれも高級感のあるデザイン、一流ホテルのような上質感、旬の食材を用いたダイニングを有しており、車窓からは日本の美しさを堪能することができる。料金は高額であるものの、数ヶ月先まで予約が埋まっている状態が続いている。

また、美術鑑賞のできる観光列車も登場した。上越新幹線を走行する「GENBI SHINKANSEN(現美新幹線)」は、「世界最速の芸術鑑賞」がコンセプトとなっており、車内で現代アートを楽しむことができる。

私鉄や並行在来線(整備新幹線開業に伴いJRから経営分離された路線)においても、様々な観光列車が登場している。西武鉄道の「西武 旅するレストラン52席の至福」「S-TRAIN」、東武鉄道の「リバティ」、伊豆急行の「リゾート21キンメ電車」「THE ROYAL EXPRESS」、えちごトキめき鉄道の「えちごトキめきリゾート雪月花」など、各地域の特徴を表すデザイン・内容となっている(表Ⅲ-2-1-3)。

●インバウンドへの主な対応

16年度も、様々なインバウンド対応策が行われた。

駅ナンバリングについては、先行する首都圏に続き、名古屋鉄道では16年3月から、西日本鉄道では17年2月から順次整備が行われ、JR西日本の近畿エリア12路線については18年3月から導入される計画となっている。今回の西日本鉄道での導入により、国内の大手私鉄16社全てで完備された。

大阪市交通局は、16年4月より、市営地下鉄の主要12駅において、タブレット端末を用いた「クラウド型ビデオ通訳サービス」を導入した。これにより、外国人観光客と通訳者が画面を通じてリアルタイムにやりとりを行うことができるようになった。

JR東海は、16年8月から17年3月まで、東海道新幹線東京駅、京都駅、浜松駅の駅構内において、アプリケーション「おもてなしガイド」を活用した多言語対応サービスの実証実験を行った。

ナビタイムジャパンは、16年8月より、訪日外国人観光客向けアプリ「NAVITIME for Japan Travel」の中に「JAPAN RAIL PASS」に対応したルート検索機能を追加した。

●京都鉄道博物館がオープン

16年4月29日に、京都鉄道博物館がオープンした。老朽化に伴い14年4月に閉館した交通科学博物館(大阪市)及び15年8月に閉館した梅小路蒸気機関車館(京都市)を合わせる

表Ⅲ-2-1-3 観光列車等の主な動向(16年4月～17年8月)

年月	事業者名	内容
16.4.2	JR西日本	「みまさかノスタルジー」の運行を開始。復刻制服を着用したJR西日本OBが「名誉車掌長」として乗務し、おもてなしを実施。
16.4.9	JR西日本	旅の道具箱「La Malle de Bois(ラ・マル・ド・ボア)」の運行を開始。車窓をかばんのように見立て、旅にまつわる旅情を誘う絵柄や言葉を白い車体に大胆にデザイン。自転車や積み込めるスペースを用意。
16.4.17	西武鉄道	「西武 旅するレストラン52席の至福」の運行を開始。池袋～西武秩父間、西武新宿～本川越間、西武新宿～西武秩父間を運行。車体内外装は建築家隈研吾によるデザイン。全席レストラン車両の観光電車。
16.4.23	えちごトキめき鉄道	新型リゾート列車「えちごトキめきリゾート雪月花」の運行を開始。国内最大級のパノラマウィンドウやハイデッキ個室を備えた2両編成。
16.4.27	長良川鉄道	「ながら」の運行を開始。内装は沿線の素材を用いた装飾。「ながら車内食」は食の匠の気が込められた沿線の山の幸・海の幸が楽しめる。
16.4.29	JR東日本	美術鑑賞が可能な「GENBI SHINKANSEN(現美新幹線)」の運行を開始。上越新幹線の越後湯沢～新潟間を走行。各車両に注目のアーティストが制作した現代アートが展示されているほか、現代アートに直接触れることができるキッズルームも設置。
16.7.16	JR東日本	ジョイフルトレイン「IZU CRAILE(伊豆クレイル)」の運行を開始。伊豆の食材を使用したオリジナル料理やお酒を味わいながら楽しめる、クールでエレガントなリゾート列車。
17.1.28	JR北海道	「流氷物語号」の運行を開始。2月28日までの期間限定列車で、知床斜里行きの下り列車では、北浜駅の展望台から流氷が広がるオホーツク海や知床連山の景色を楽しむことができる。
17.2.4	伊豆急行	地域プロモーション列車「リゾート21キンメ電車」の運行を開始。伊豆を代表する名産品の金目鯛をイメージしたデザインで、3号車は金目鯛の歴史や生態を紹介する「キンメダイ博物館」となっている。
17.3.4	JR九州	特急「かわせみやませみ」の運行を開始。列車名は溪流に生息する野鳥から命名。1号車では仮想現実(VR)ゴーグルとタブレット端末を用意し、360度の動画で疑似体験を行うことができる。
17.3.25	西武鉄道 東京メトロ 東京急行電鉄 横浜高速鉄道	「S-TRAIN」の運行を開始。全席指定で確実に座れる座席と乗り換えのない直通運転が特徴。平日は所沢～豊洲間、土休日は西武秩父～元町・中華街間を運行。
17.4.1	JR四国	“おとなの遊山”をテーマとする「四国まんなか千年ものがたり」の運行を開始。土讃線の多度津駅～大歩危駅間の四国の「まんなか」を走行。
17.4.21	東武鉄道	新型特急「リバティ」の運行を開始。コンセプトは「さまざまな運行形態での運用が可能な速達性と快適性を持った特急列車」で、途中駅での切り離し・連結が可能。
17.5.1	JR東日本	クルーズトレイン「TRAIN SUITE 四季島」の運行を開始。東北・北海道周遊3泊4日のコースと甲信越地方などを巡る1泊2日のコースを用意。冬は2泊3日のコースを運行。
17.6.17	JR西日本	クルーズトレイン「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の運行を開始。コースは京都・大阪～下関間の山陽側か山陰側を巡る1泊2日の片道と、山陽・山陰を巡る2泊3日の周遊。
17.7.21	伊豆急行 東急電鉄	観光列車「THE ROYAL EXPRESS」の運行を開始。乗車と宿泊・観光を組み合わせた1泊2日プランと食事付きのTHE ROYAL EXPRESS片道乗車プランを用意。
17.8.10	東武鉄道	SL「大樹」の運行を開始。鬼怒川線のSL復活は約58年ぶり。下今市～鬼怒川温泉間において、1日3往復を運行。SLが、地域の生活や観光の活力となり、地域をけん引するような存在となることを目指す。

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

形で、梅小路蒸気機関車館の敷地内に建てられた。初代の新幹線0系電車や人気の高い500系電車などが展示され、また運転シミュレーターなどの体験施設も充実しており、子供から大人まで楽しめる施設となっている。

### (5) 熊本地震の影響

16年4月に発生した熊本地震は、鉄道にも大きな被害を与えた。特に九州を横断する豊肥本線では、斜面崩壊等の影響により、17年6月現在、肥後大津～阿蘇間が不通となっており、再開には数年を要する見込みである。また、立野駅を起点とする南阿蘇鉄道高森線についても、立野～中松間が不通のままとなっている。

このほか、九州新幹線、久大本線、日豊本線なども、地震発生後に一時的に運転見合わせとなったが、数日後には運行を再開した。

(牧野博明)

**2 航空交通**

訪日外国人旅行者増により国際線は引き続き好調  
新規路線就航は東京や大阪に集中する傾向  
関西国際空港第2ターミナル(国際線)が供用開始  
「訪日旅客支援空港」が認定

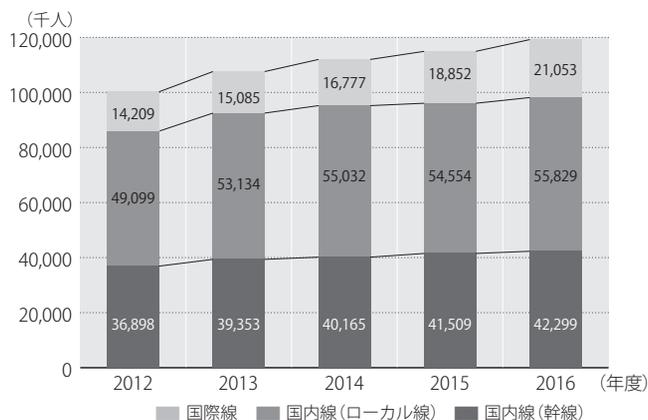
(1) 利用者の動向

● 旅客数の動向

16年度の国内線の利用者数は、前年度比2.1%増の9,813万人、国際線の利用者数は14.0%増の2,105万人となった(図Ⅲ-2-2-1)。訪日外国人客数の増加の影響により、国際線利用者数の大幅な伸びが続いている。一方、国内線についても、増加傾向が続いている。

国内線について、路線別でみると、東京(羽田) = 沖縄(那覇)線が前年度比5.6%増と昨年度に続き好調だった一方、

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」国土交通省「航空輸送統計調査速報」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(千人)	前年度比(%)	座席利用率(%)
1 (1)	東京(羽田) = 新千歳	8,937	△ 0.9	73.7
2 (2)	東京(羽田) = 福岡	8,237	1.0	73.1
3 (3)	東京(羽田) = 沖縄(那覇)	5,541	5.6	73.1
4 (4)	東京(羽田) = 大阪	5,256	1.2	72.9
5 (5)	東京(羽田) = 鹿児島	2,302	2.1	63.3

(注) 順位の ( ) は前年度順位

[方面別旅客数(国際線)]

方面	旅客数(千人)	前年度比
中国	3,813	12.2
韓国	1,805	13.8
その他アジア	9,389	16.0
アメリカ大陸	2,793	6.5
太平洋	1,544	△ 1.9
欧州	1,437	4.0
オセアニア	274	42.1
合計	21,053	11.7

資料：国土交通省「平成28年度の航空輸送統計の概況について」より抜粋

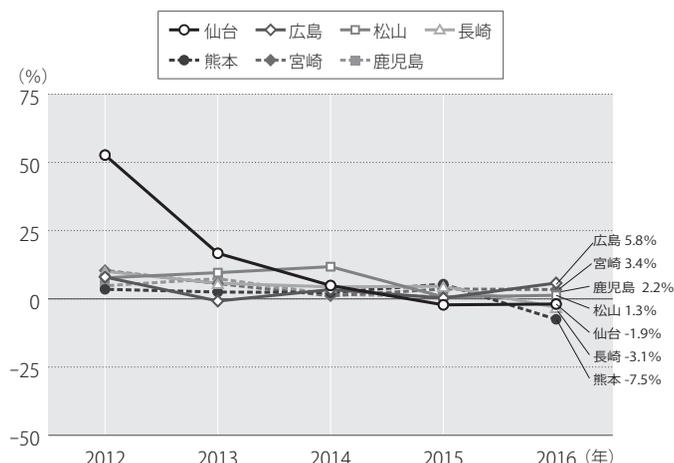
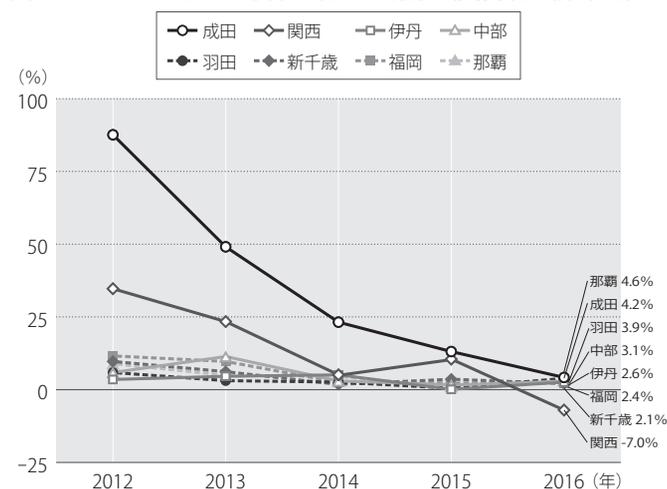
東京(羽田) = 新千歳線は同0.9%減となった(表Ⅲ-2-2-1)。また、国際線について、方面別にみると、「オセアニア」が同42.1%増と最も大きな伸びを示しており、次いで「その他アジア」(同16.0%増)、「韓国」(同13.8%増)、「中国」(同12.2%増)となった(表Ⅲ-2-2-1)。

● 空港利用者数の動向

16年度の主要空港における利用者数をみると、国内線では、広島空港が前年比5.8%増で最も大きな伸びとなり、次いで那覇空港(同4.6%増)、成田国際空港(以下、成田空港)(同4.2%増)となった。成田空港の伸びはここ数年低下傾向にあり、路線の新規開設や増便等が落ち着きつつあるものと捉えられる。なお、熊本空港及び長崎空港における利用者数減については、熊本地震の影響が表れていると考えられる(図Ⅲ-2-2-2)。

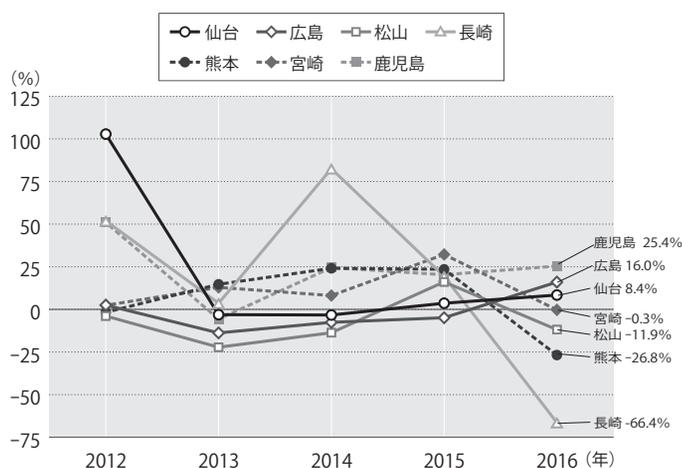
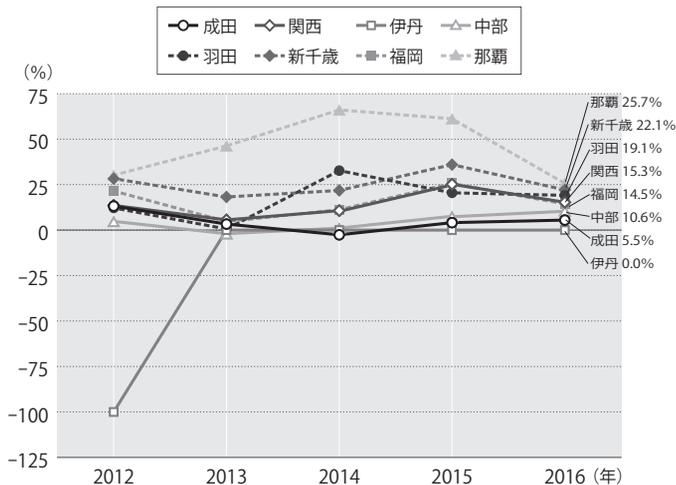
国際線では、那覇空港(前年比25.7%増)、鹿児島空港(同25.4%増)、新千歳空港(同22.1%増)の3空港が20%を超える大幅な伸びとなった。その一方で、長崎空港(同66.4%減)、熊本空港(同26.8%減)は大幅なマイナスとなっており、こちらも熊本地震の影響がみられる(図Ⅲ-2-2-3)。

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「空港管理状況調査」、東京航空局「管内空港の利用概況集計表」、大阪航空局「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

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」、東京航空局「管内空港の利用概況集計表」、大阪航空局「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

(2) 航空路線の動向

●フルサービスエアライン (FSC、新規航空会社を含む) の動向

FSCの動向をみると、16年度は東京(羽田空港、成田空港)への路線開設が目立った。就航先は、アメリカ、ハワイ、ロシア、中国、香港、東アジア、オセアニアなど多方面で、好調なインバウンド需要が影響していると考えられる。なお、一部の便については、成田空港から羽田空港へのシフトがみられた(表Ⅲ-2-2-2)。

表Ⅲ-2-2-2 主な航空路線の動向 (FSC)

キャリア	年月	動向
JAL	16.3.27	成田=モスクワ線増便。週3便から週4便。
	16.7.1	成田=モスクワ線増便。週4便から週5便。
ANA	16.4.28	成田=武漢線新規開設。週7往復。
	16.9.1	成田=プノンペン線新規開設。週7往復。
	16.10.30	羽田=ニューヨーク線新規開設。週7往復。
		羽田=シカゴ線新規開設。週7往復。
ANA	16.10.30	羽田=クアラ Lumpur 線新規開設。週7便。
		成田=ホーチミンシティ線増便。週7往復から週14往復。
	17.2.15	成田=メキシコシティ線新規開設。1日1便。
カンタス航空	16.12.16	成田=メルボルン線新規開設。1日1往復。
ニュージーランド航空	16.11.4	関西=オークランド線開設。週3便のニュージーランド夏期間限定。約3年ぶりの再開。
オーロラ航空	16.5.22	成田=ユジノサハリンスク線開設。約3年半ぶりの再就航。
ヤクーツク航空	17.1.31	成田=ユジノサハリンスク線新規開設。週2便。ヤクーツク航空は日本へ新規乗入れ。
中国国際航空	16.8.12	成田=西寧(成都経由)線新規開設。週4便。
天津航空	16.10.30	北九州=大連線新規就航。週2便。北九州空港は2年半ぶりに国際線が再就航。
香港航空	16.7.1	成田=香港線開設。3年半ぶりの再開。1日2往復。
	16.7.25	関西=香港線新規開設。週7便。
	16.9.14	米子=香港線新規開設。週2便。
ハワイアン航空	16.7.23	成田=ホノルル線新規開設。1日1便。ハワイアン航空は成田空港新規乗入れ。
	16.12.20	羽田=コナ線新規開設。1日2便。
フィリピン航空	16.6.25	関西=台北=マニラ線開設。1日1便。
デルタ航空	16.10.30	羽田=ミネアポリス線新規開設。1日1便。
フィンランド航空	16.5.8	福岡=ヘルシンキ線新規開設。週3便の夏期定期便。
イベリア航空	16.10.19	成田=マドリード線開設。週3便。18年ぶりに再開。イベリア航空唯一のアジア路線。

資料：各社の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

LCCの動向をみると、16年度も東アジア・東南アジア方面を中心に新規就航が相次いだ。特に、成田空港第3ターミナル、及び関西国際空港(以下、関西空港)第2ターミナルの開業により、LCCにとって両空港の利便性が向上し、就航を後押しする形となった。

バナラ・エアは関西=台北線の開設により、初めて関西空港に乗り入れた。また、ピーチ・アビエーションは関西=上海線の開設により、日本のLCCでは初めて上海空港への乗り入れを実現した。このほか、ジェットスター・ジャパンではマニラ線が強化された(表Ⅲ-2-2-3)。

表Ⅲ-2-2-3 主な航空路線の動向 (LCC)

キャリア	年月	動向
バニラ・エア	16.4.27	関西＝台北線新規開設。1日2便。バニラ・エア関西空港初乗入れ。
	16.5.26	那覇＝台北線新規開設。1日1便。
	16.7.14	成田＝ホーチミン線新規開設。1日1便。
	16.9.15	成田＝セブ線新規開設。1日1便。
ピーチ・アビエーション	16.11.1	関西＝上海線新規開設。1日1便。上海線は日本のLCC初。
	16.11.2	羽田＝上海線新規開設。1日1便。
	17.2.19	那覇＝バンコク線新規開設。1日1便。
ジェットスター・ジャパン	16.4.1	中部＝マニラ線新規開設。週最大7便。
	16.4.7	関西＝マニラ線新規開設。週最大4便。
ジンエアー	16.7.1	成田＝仁川線新規開設。1日2便。
	16.12.1	北九州＝釜山線新規開設。1日1便。
チェジュ航空	16.12.15	成田＝釜山線新規開設。1日1便。
ティーウェイ航空	16.9.1	成田＝大邱線新規開設。1日1便。ティーウェイ航空は成田空港初就航。
		福岡＝大邱線新規開設。1日1便。
春秋航空 (Spring Japan)	16.11.21	関西＝淮安線新規開設。週1便。
	16.11.24	関西＝掲揚線新規開設。週1便。
	17.1.28	成田＝天津線新規開設。週3便。
	17.1.29	成田＝ハルビン線新規開設。週4便。
中国東方航空	16.10.30	中部＝上海＝蘭州線新規開設。1日1便。
		中部＝青島＝成都線新規開設。1日1便。
上海吉祥航空	16.8.1	関西＝南京線新規開設。週4便。
スクート	16.7.21	成田＝バンコク＝シンガポール線新規開設。1日1便。
タイガーエア台湾	16.6.29	仙台＝台北線新規開設。週4便。
	16.7.14	岡山＝台北線新規開設。週3便。
	16.8.12	函館＝台北線新規開設。週5便。
	17.3.4	那覇＝高雄線新規開設。週2便。
香港エクスプレス	16.6.16	石垣＝香港線新規開設。週2便。
	16.7.6	高松＝香港線新規開設。週3便。四国と香港を結ぶ初の定期路線。

資料：各社のホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

### (3) 航空・空港関連施設の動向

#### <第2ターミナルビル(国際線)の供用開始(関西空港)>

関西エアポート株式会社は、17年1月28日、第2ターミナルビル(国内線)に隣接する形で、LCC専用の第2ターミナルビル(国際線)の供用を開始した。ビルは鉄骨平屋建て(一部2階部分あり)、敷地面積は36,000m<sup>2</sup>で、既存の第2ターミナルビル(国内線)と合わせると66,000m<sup>2</sup>となる。制限区域内(出国審査後)にある免税・飲食・物販部分の面積は1,640m<sup>2</sup>で、日本の空港で初めてウォークスルー\*型の免税店舗を導入した。

新たに追加された搭乗ゲートは11で、既存のもの合わせると21となる。保安検査の効率化を図るための「スマートセキュリティシステム(スマートレーン)」を導入し、検査にかかる待ち時間を従来の2/3程度に圧縮。年間最大処理能力は、国際線が285万人、国内線が550万人で、駐車場の

収容台数は1,600台を確保する。

\*ウォークスルーは、店と通路及び店同士間の仕切りを設けず、エリア帯を一つの広い空間として位置づけるもので、回遊性が高まることによる購買意欲の向上が期待される。

#### <成田空港及び関西空港にファーストレーンを設置>

国土交通省は、航空会社や空港会社等と連携し、17年3月30日より、成田空港及び関西空港の入国審査場にファーストレーン\*を設置し運用を始めた。対象は、訪日外国人における国際会議の参加者や重要なビジネス客などで、空港毎に設定する。今後は、運用状況をみながら、他空港への拡大を検討する。

\*ファーストレーンは、特定の利用者が迅速な入国・出国手続きを行えるようにするために設けられる専用通路。

#### <関西空港、高松空港、那覇空港にバイオカートを導入>

法務省入国管理局では、16年10月1日より、入国審査に要する時間の短縮を目指し、入国審査待ち時間を活用して個人識別情報を事前に取得するための機器(バイオカート)を関西空港、高松空港、那覇空港に先行導入した(本格運用は16年10月7日)。そして17年4月15日からは、新たに12空港(新千歳、旭川、成田、小松、静岡、中部、広島、福岡、佐賀、熊本、宮崎、鹿児島)においても運用を開始した。

#### <羽田空港及び成田空港にボディスキャナーを導入>

羽田空港及び成田空港では、17年3月29日より、航空保安検査の円滑化・厳格化及び保安検査時間の短縮を目指し、国際線出発客向けにボディスキャナーの運用を開始した。

### (4) 航空関連政策の動向

#### ●航空協定・合意の動向

国の航空自由化(オープンスカイ)政策については、17年6月現在で32カ国・地域と同協定を締結している。16年12月には、パナマで開催されたICAO(国際民間航空機関)主催のICAN2016において、日本とポーランドの航空当局間による協議にて合意に至った。また、17年4月には、台湾にて日本とパプアニューギニアの航空当局間協議が行われ、合意に至った(表Ⅲ-2-2-4)。

表Ⅲ-2-2-4 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)、台湾(11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	オーストリア(2月)、ラオス(2月)
2016年	スペイン(5月)、カンボジア(5月)、ポーランド(12月)
2017年	パプアニューギニア(4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

●「訪日誘客支援空港」の認定

国土交通省は、地方空港における国際線の更なる就航を目指し、重点的に支援を行う「訪日誘客支援空港」を認定した。17年2月に開催された「第1回訪日誘客支援空港の認定等に関する懇談会」において認定の基準や配点等を策定し、募集及びヒアリングを行ったうえで、同年7月に27空港を認定した。

過去の実績に基づき、対象となる空港を「拡大支援型」(19空港)、「継続支援型」(6空港)、「育成支援型」(2空港)に区分。新規就航・増便の支援(着陸料の割引や補助など)は「拡大支援型」、受入環境の整備に関する支援(出入国容量拡大など)は3カテゴリー全て、CIQ施設の整備に関する支援(税関、入国審査、検疫など)は「拡大支援型」、Wi-Fi整備や多言語化などに関する支援は「育成支援型」が対象となる(表Ⅲ-2-2-5)。

●その他の動向

＜地方空港の民営化が進行＞

13年に施行された「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」に基づく地方空港の民営化に向けた動きが各所にみられた。

16年4月に完全民営化となった「関西エアポート株式会社」(関西空港、大阪国際空港(伊丹空港))は、関西空港第2ターミナルビルの拡張(国際線の供用開始)や伊丹空港のターミナル改修などを行うことで、路線誘致等の強化に努めた。その結果、16年度は旅客数が大幅に伸び、また17年度は中長距離路線の新規就航に対して初年度の着陸料をゼロにするなど、料金設定においても裁量の自由度が反映されている。なお、関西エアポート株式会社は、両空港を44年間運営し、年490億円、合計約2兆円を管理者である新関西空港株式会社に支払う。

16年7月より民営化空港として事業運営を開始した「仙

台国際空港株式会社」では、路線の拡大や便数の増加を目指し、海外商談会への出展、制限区域における商業施設の大幅拡充、繁閑に応じて着陸料を変動させる料金制度の導入、JR東日本など交通事業者との連携、新たな旅行商品の企画などに取り組んでいる。仙台国際空港株式会社は、管理者である国に22億円を支払い、最低30年間、最大で65年間運営を行う。

神戸空港では、18年4月の民営化を目指し、運営組織の選定が進められている。当初は関西エアポート株式会社・オリックス・バンシィ・エアポートの三社連合と双日の2陣営での争いとなっていたが、双日が辞退したため、三社連合のみの審査となることが決まった。三社連合が優先交渉権者となれば、関西空港・伊丹空港・神戸空港の3空港一体運用が実現することとなる。

福岡空港では、19年4月の民営化を目指し、運営組織の検討が進められている。17年2月に、地元連合の受け皿となる新会社「福岡エアポートホールディングス」が設立され、旧運営会社である「福岡空港ビルディング」の株主がそのまま新会社の株主に横滑りした。また、新株発行により資金調達を行う計画で、空港運営のノウハウを有する組織の参加を見込んでいる。17年度内には入札が行われ、18年度中に運営組織が決まる予定となっている。

このほかにも、北海道内の空港(一括)、富士山静岡空港、広島空港、高松空港、熊本空港などが民営化の検討を行っている。

(5) 熊本地震の影響

16年4月に発生した熊本地震は、熊本空港に大きな被害を与えた。ターミナルビルが損傷を受け、地震発生後3日目まで全便欠航となった。4日目以降は運航を再開したものの、ターミナルビルのレストランエリアや物販エリアの一部では、しばらくの間営業できない状況が続いた。

(牧野博明)

表Ⅲ-2-2-5 「訪日誘客支援空港」の認定内容

カテゴリー区分	支援内容					対象空港
	新規就航・増便 (国際線着陸料の割引・補助、チケットカウンター設置・使用料や地上支援業務の補助)	受入環境の整備 (ボーディングブリッジや交通アクセス施設など)	CIQ施設の整備 (税関、入国管理、検疫)	国際線着陸料の割引 (インバウンド割の活用)	Wi-Fi整備、多言語化、海外へのPR、CIQ体制の充実など	
拡大支援型	○	○	○			北海道(稚内、釧路、函館、女満別、帯広、旭川)、青森、仙台、茨城、新潟、小松、静岡、南紀白浜、米子、岡山、広島、山口宇部、徳島、高松、松山、北九州、佐賀、熊本、鹿児島
継続支援型		○		○		花巻、福島、長崎、大分、宮崎、那覇
育成支援型		○		○	○	松本、下地島

※北海道6空港は一体的に扱うため、1空港としてカウント

資料：国土交通省プレスリリース等をもとに(公財)日本交通公社作成

### 3 海上交通

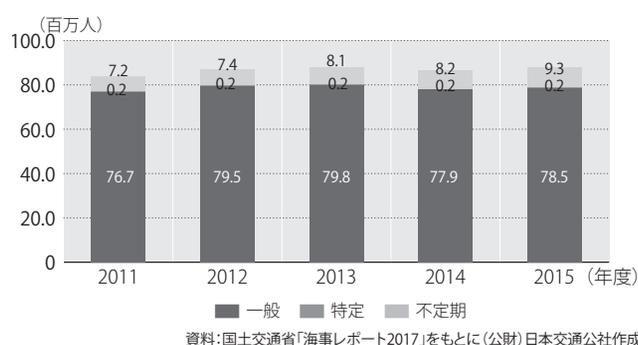
日本人クルーズ人口は3年ぶりに増加、89年以降で最多クルーズ船により入国した外国人客は大幅増「官民連携による国際クルーズ拠点」を選定

#### (1) 利用者の動向

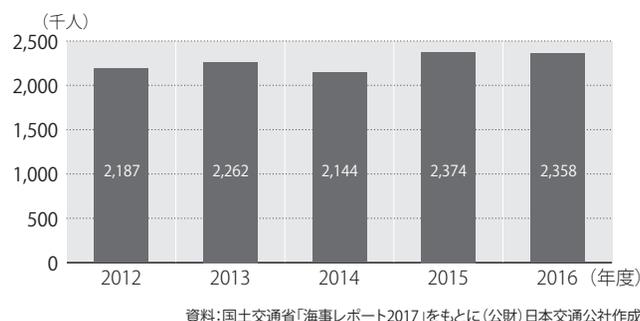
##### ●国内旅客船の動向

15年度の国内旅客船輸送人員は8,790万人で、前年度と比べて1.9%の増加となった。内訳は、一般旅客定期航路事業が7,850万人（同0.8%増）、特定旅客定期航路事業が20万人（同11.5%増）、不定期航路事業が930万人（同12.8%増）であった（図Ⅲ-2-3-1）。長距離フェリー航路では、16年度の旅客輸送人員は236万人（同0.7%減）で、前年度と比べると僅かな減少となった（図Ⅲ-2-3-2）。離島航路では、15年度の旅客輸送人員は4,285万人（同0.1%増）と僅かながら増加した（図Ⅲ-2-3-3）。

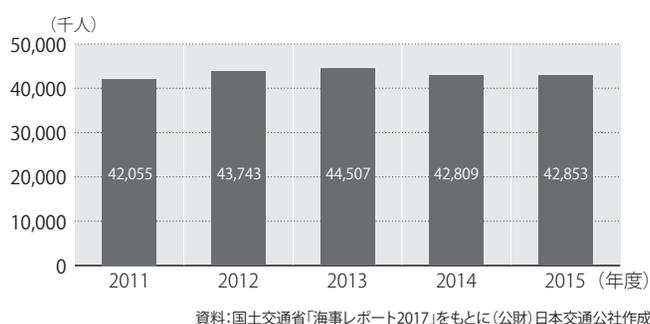
図Ⅲ-2-3-1 国内旅客船輸送人員の推移（年度別）



図Ⅲ-2-3-2 長距離フェリー航路の旅客輸送人員（年度別）



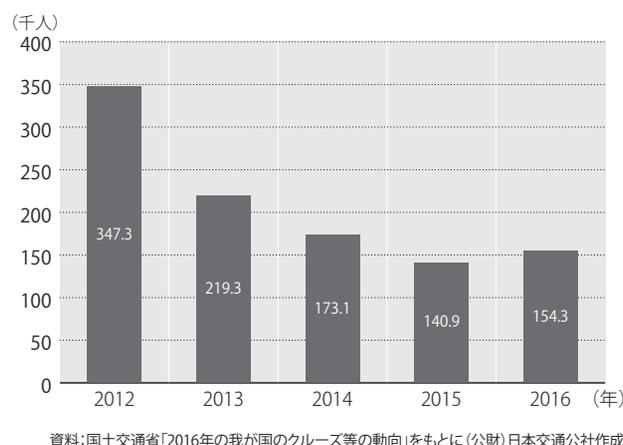
図Ⅲ-2-3-3 離島航路の旅客輸送人員（年度別）



##### ●外航旅客定期航路の動向

16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15.4万人（前年比9.5%増）となり、4年ぶりに減少傾向に歯止めがかかった（図Ⅲ-2-3-4）。

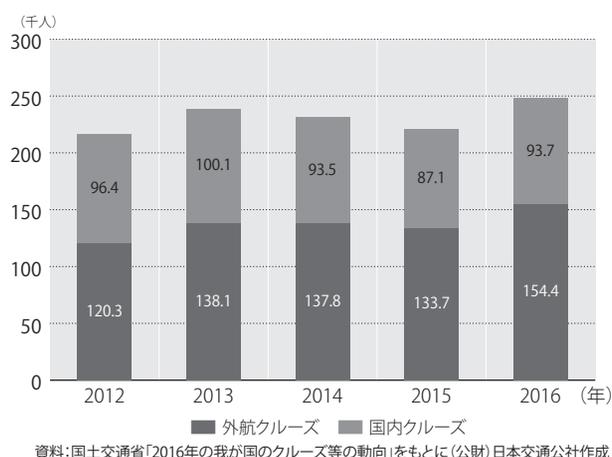
図Ⅲ-2-3-4 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移（暦年）



##### ●クルーズ船の日本人乗客の動向

16年の日本人のクルーズ乗客数（日本のクルーズ人口）は24.8万人（前年比12.4%増）となり、3年ぶりに減少傾向に歯止めがかかるとともに、89年以降で最多となった（図Ⅲ-2-3-5）。

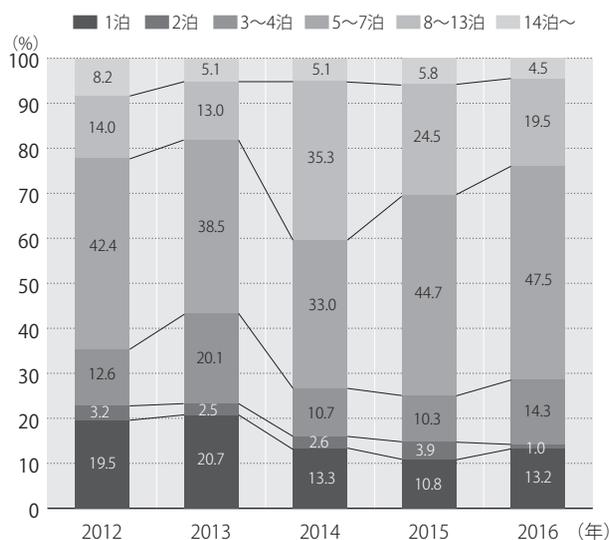
図Ⅲ-2-3-5 日本人の外航・国内クルーズ乗客数（暦年）



#### <外航クルーズ船の動向>

16年における外航クルーズ船（日本船社運航船及び外国船社運航船）の乗客数は15.4万人（前年比15.5%増）で、人泊数は118.9万人泊（同0.3%減）だった。前年に比べて乗客数は大幅に増えたものの、人泊数は前年を下回る結果となったため、平均泊数は前年から1.5泊減の7.7泊となった。泊数別シェアをみると、「5～7泊」が47.5%で最も多く、次いで「8～13泊」（19.5%）となっている。前年と比べると、「8～13泊」「14泊～」が減少、「1泊」「3～4泊」が増加しており、これらが平均泊数の減少の要因になっている（図Ⅲ-2-3-6）。

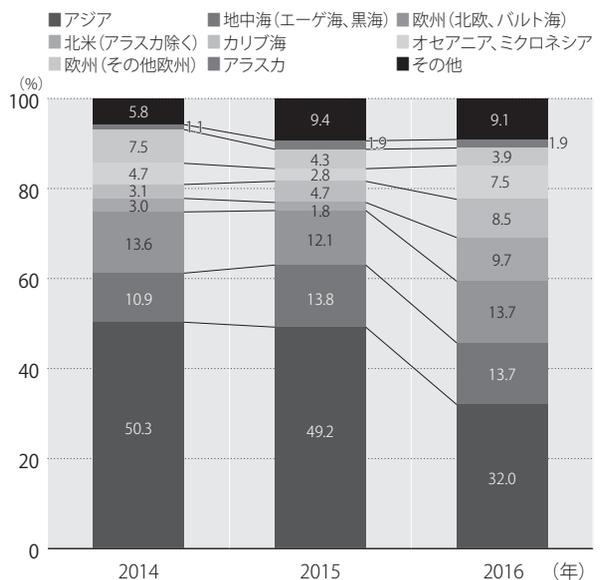
図Ⅲ-2-3-6 外航クルーズの泊数別乗客数シェア(暦年)



資料:国土交通省「2016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

日本人のクルーズ利用者のエリア別のシェアをみると、「アジア」が49.5千人(シェア32.0%)と最多で、次いで「地中海(エーゲ海、黒海)」「欧州(北欧、バルト海)」がいずれも21.2千人(同13.7%)であった。欧州地域全体では48.4千人(同31.3%)、世界三大クルーズエリア(地中海、アラスカ、カリブ海)では37.3千人(同24.1%)であった。前年のシェアと比べると、「アジア」が17.2%減(16.3千人減)、「地中海(エーゲ海、黒海)」が0.1%減(2.7千人増)となった一方で、「北米(アラスカ除く)」は7.9%増(12.6千人増)、「オセアニア、ミクロネシア」は4.7%増(7.8千人増)、「カリブ海」は3.8%増(6.9千人増)、「欧州(北欧、バルト海)」は1.6%増(5.0千人増)となり、世界各地への分散化が進んだ(図Ⅲ-2-3-7)。

図Ⅲ-2-3-7 外航クルーズの海域別シェア(暦年)



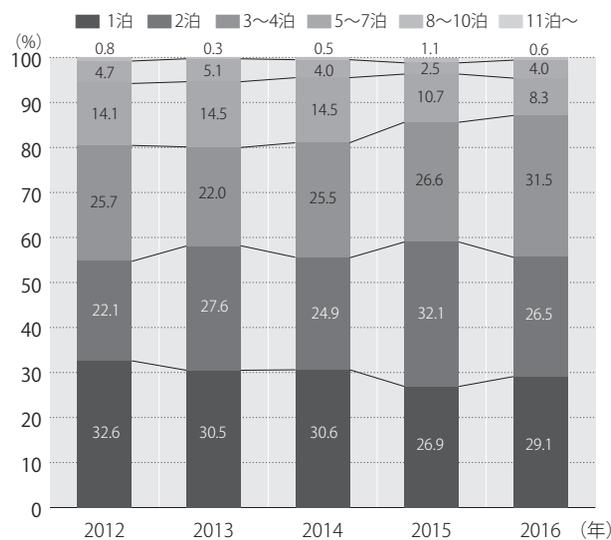
資料:国土交通省「2016年の我が国のクルーズ等の動向」をもとに(公財)日本交通公社作成

<国内クルーズ船の動向>

16年における日本船社運航の外航クルーズ船(国内)の乗客数は9.3万人(前年比8.4%増)で、内航フェリーを含む国内クルーズ全体の乗客数は9.4万人(同7.6%増)、人泊数は23.2万人泊(同1.7%減)だった。前年に比べてクルーズ全体の乗客数は増えたものの、人泊数は前年を下回る結果となったため、平均泊数は前年から0.2泊減の2.5泊となった。泊数別シェアをみると、「3~4泊」が31.5%で最も多く、次いで「1泊」(29.1%)となっている。前年と比べると、「2泊」「5~7泊」が減少、「1泊」「3~4泊」が増加している(図Ⅲ-2-3-8)。

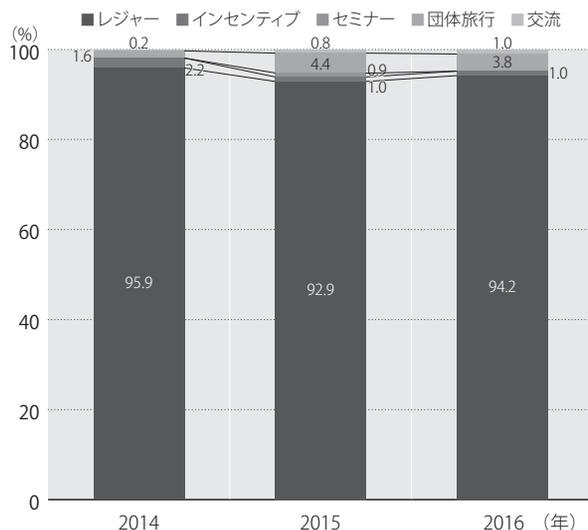
目的別にみると、「レジャー」が8.8万人(シェア94.2%)と最多で、次いで「団体旅行」が0.4万人(同3.8%)、「インセンティブ」「交流」がいずれも0.1千人(同1.0%)となっている(図Ⅲ-2-3-9)。

図Ⅲ-2-3-8 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「2016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

図Ⅲ-2-3-9 国内クルーズの目的別シェア(暦年)



資料:国土交通省「2016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

16年に、クルーズ船により日本に入国した外国人旅客数は約199.2万人（前年比78.5%増）の大幅増となり、過去最多を更新した（図Ⅲ-2-3-10）。

図Ⅲ-2-3-10 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「2016年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績」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

17年4月1日現在、旅客船の事業者数は963件（前年比11件増）、航路数は1,781路線（同49路線増）、就航する船舶数は2,246隻（同23隻増）といずれも増加傾向を示している（図Ⅲ-2-3-11～Ⅲ-2-3-3）。

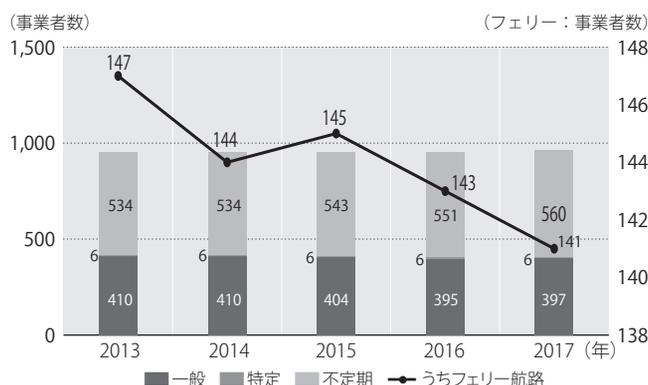
●クルーズ船の寄港動向

16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2,018回となり、前年比564回増と大幅に増加した。港湾別にみると、博多港が328回（前年比69回増）で最多となり、次いで長崎港が197回（同66回増）、那覇港が193回（同78回増）であった。

内訳をみると、外国船社運航クルーズ船の寄港回数は1,444回で、前年比479回増と大幅な増加を示した。港湾別では、博多港が312回（前年比67回増）で最多となり、次いで長崎港が190回（同62回増）、那覇港が183回（同78回増）であった。

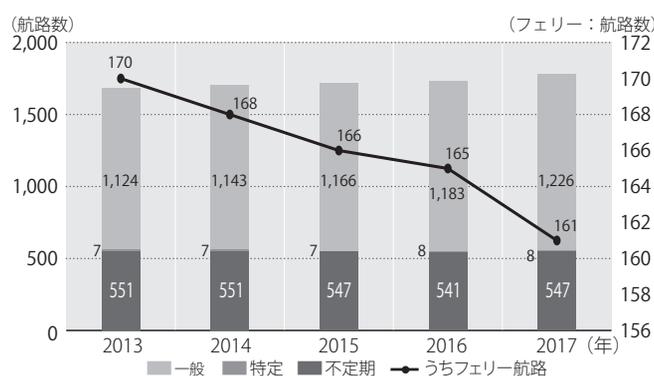
日本船社運航のクルーズ船の寄港回数は574回で、前年比85回増と減少傾向に歯止めがかかった。港湾別では、横浜港が87回（前年比1回減）で最多となり、次いで神戸港が72回（同17回増）、名古屋港が31回（同1回増）であった。外国船社のクルーズ船が九州を中心に寄港する一方で、日本船社のクルーズ船は大都市近郊に寄港する傾向がみられる（図Ⅲ-2-3-14及び表Ⅲ-2-3-1）。

図Ⅲ-2-3-11 旅客船事業者数の推移（暦年）



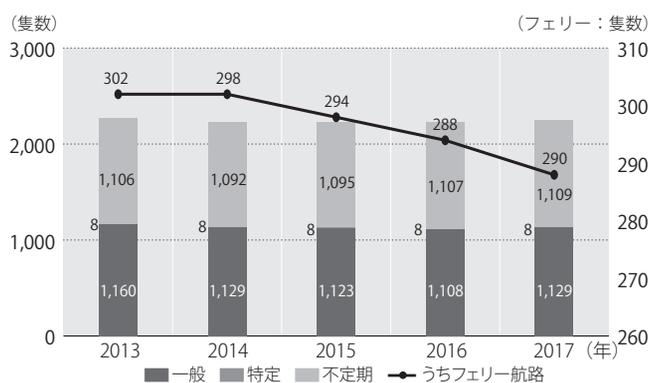
資料：国土交通省「海事レポート2017」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-12 旅客船航路数の推移（暦年）



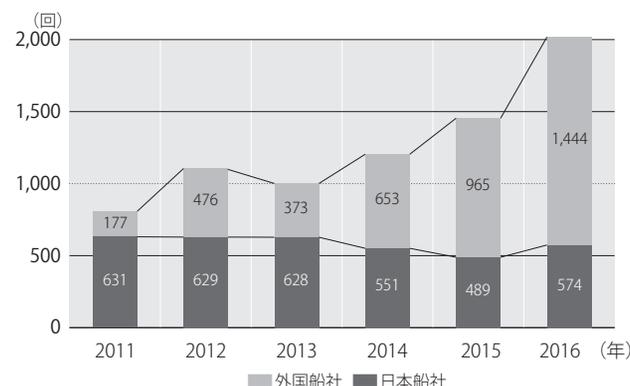
資料：国土交通省「海事レポート2017」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-13 旅客船船舶数（隻数）の推移（暦年）



資料：国土交通省「海事レポート2017」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-14 クルーズ船の寄港回数の推移（暦年）



資料：国土交通省「2016年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績」をもとに（公財）日本交通公社作成

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	328	博多	312	横浜	87
2位	長崎	197	長崎	190	神戸	72
3位	那覇	193	那覇	183	名古屋	31
4位	横浜	128	石垣	91	東京	17
5位	神戸	104	平良	84	博多	16

資料：国土交通省「2016年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績（速報値）」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入強化に向けた施策

##### <「官民連携による国際クルーズ拠点」の選定>

急増するクルーズ船の寄港需要に対応し、「2020年に訪日クルーズ旅客500万人」という目標を達成することを目指し、国土交通省は、クルーズ船社による投資と港湾管理者による受入環境の整備を組み合わせた新たな方法により拠点づくりを行う「官民連携による国際クルーズ拠点」整備事業を展開している。16年10～12月にかけて、拠点を目指す港湾を募集し、「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」にて評価を行った結果、6港湾（横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港）が選定された。今後、計画書（目論見）の内容を踏まえたうえで、ハード・ソフト両面の取組みを行うこととなる。

### (4) 海上交通関連事業の動向

#### ●施設整備の動向

##### <各地でのふ頭整備>

20年東京オリンピック・パラリンピックを見据え、各地でふ頭整備が進められている。

博多港では、岸壁の延長工事が進められており、17年度中に200mの延伸が完成する予定である。横浜港では、老朽化のために使用を停止している新港ふ頭のリニューアル工事を行っており、18年度の完成を目指している。清水港（静岡市）では、日の出ふ頭の改良工事を行っており、今後は富士山の眺望を活かせるようなターミナルビルの改修等を行う予定である。金沢港では、17年度より大規模な改修に着手するとともに、旅行会社と連携した商品造成にも取り組む方針を示している。

### (5) 熊本地震の影響

16年4月に発生した熊本地震は、熊本港に大きな被害を与えた。地震により岸壁や道路に段差が生じたほか、損傷によりボーディングブリッジが稼働できない状況が発生し、熊本と島原を結ぶフェリーが運休となった。その後、4月20日に復旧が完了し、4月22日に運航が再開された。

（牧野博明）

4 道路交通

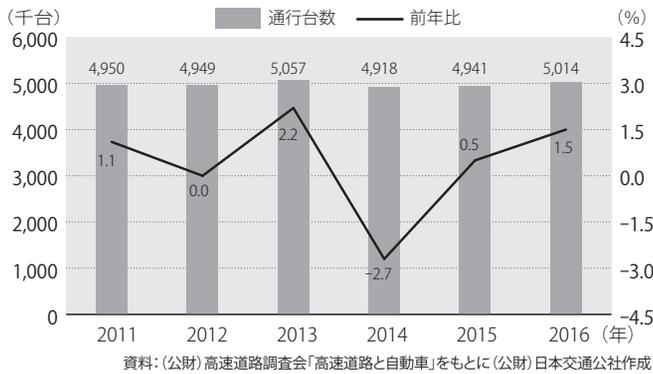
圏央道 境古河IC～つくば中央IC間28.2kmが開通  
 高速バス系統数が5,000本を超過  
 高速道路ナンバリングが開始

(1) 利用者の動向

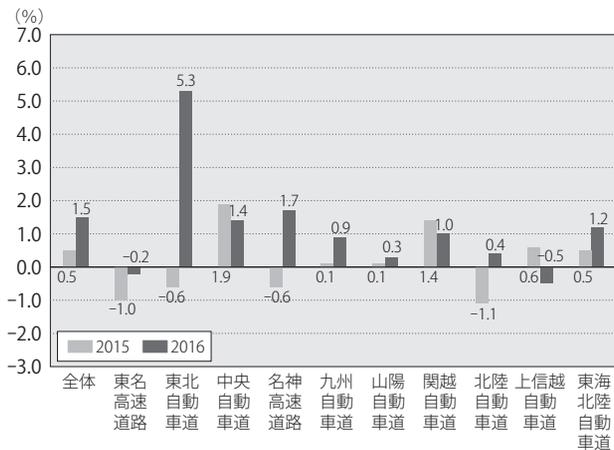
●高速道路の利用

16年の高速道路通行台数は日平均で約501万台であり、前年比1.5%増であった(図Ⅲ-2-4-1)。年間通行台数を主要路線別に見ると、東名高速道路・上信越自動車道以外の路線は前年の通行台数を上回り、全体に増加の傾向を示した。特に東北自動車道は、前年比5%超の増加となった(図Ⅲ-2-4-2)。

図Ⅲ-2-4-1 高速道路通行台数(暦年別日平均)と前年比



図Ⅲ-2-4-2 主要高速道路の年間通行台数(暦年)前年比



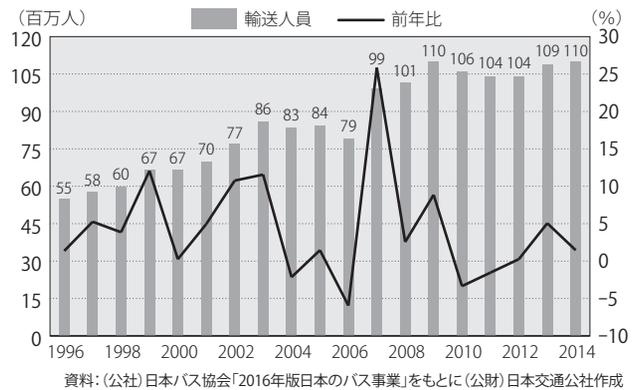
●高速バス(14年)

公益社団法人日本バス協会の最新統計である14年の高速バス輸送人員は109,862千人であり、前年比1.1%増であった。直近2カ年度において、高速バス輸送人員数は増加に転じており、14年は過去最多であった09年度に次いで、2番目に多い値となった(図Ⅲ-2-4-3)。

過去15年における推移をみると、96年度に55,006千人であった高速バス輸送人員は、14年には約2倍にまで増加した。2000年の道路運送法改正以降、高速ツアーバス等の新

たな業態を包括した高速バス市場は拡大を続け、07年には前年比25.5%増を記録した。一方で過当競争による安全性の低下が指摘され、国土交通省は12年に運転手の運転距離・業務時間等の基準を盛り込んだ通達を発出、13年には高速ツアーバスを廃止するなど、規制を強化した。同時期にあたる10年から12年にかけて、高速バス輸送人員数は漸減した。

図Ⅲ-2-4-3 高速バス年間輸送人員の推移(暦年)



(2) 高速道路・高速バス路線の動向

●高速道路の整備

17年3月31日時点における高規格幹線道路(高速自動車国道・一般国道自動車専用道路)の供用延長は11,414km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82%となった。内訳は、高速自動車国道が8,782km(進捗率76%)、一般国道自動車専用道路が1,704km(同69%)である(表Ⅲ-2-4-1)。

16年4月から17年4月までに開通した高規格幹線道路および地域高規格道路は表Ⅲ-2-4-2の通りである。17年2月には首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の境古河IC～つくば中央IC間28.2kmが開通した。国土交通省およびNEXCO東日本によれば、開通後一週間で圏央道の隣接区間では交通量が約2割増加し、同年2月から3月にかけて開催された水戸市偕楽園の梅祭りにおいては、八王子方面からの来訪所要時間短縮が来場者数の増加に寄与したとの声が聞かれた。圏央道の整備進展に伴い、今後も広域的な観光交流の拡大が期待される。

表Ⅲ-2-4-1 高規格幹線道路の整備状況(17年3月末時点)

区分	総延長	供用延長	進捗率
高規格幹線道路	約14,000km	11,414km	82%
高速自動車国道	11,520km	8,782km	76%
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	—	928km	84%
一般国道自動車専用道路(本四連絡道路を含む)	約2,480km	1,704km	69%

資料：国土交通省「平成29年度道路関係予算概要」をもとに(公財)日本交通公社作成

●高速バス運行系統数(14年度)

公益社団法人日本バス協会の最新統計である14年の高速バス運行系統数は延べ5,229本であり、前年比9.4%増であった(図Ⅲ-2-4-4)。運行系統数は輸送人員と同じく07年に急増し、以降は漸増を続けていた。13年にはじめて減少を記録したが、14年は再び増加に転じ、5,000本を超え過去最多となった。

近年新設された高速バス路線の特徴の一つとして、高級化・高価格化を指摘することができる。関東バス・両備バスが共同運行するドリームスリーパー東京大阪号は、全11席が完全個室化された最高級夜行バスとして、17年1月に運行が開始された。同路線では運賃の他に座席料金が発生し、東京～大阪間の片道料金は18,000～20,000円となる。この他、海部観光が運行するマイフローラ(11年4月運行開始)や、西日本ジェイアールバス・ジェイアールバス関東が運行するDREAM Relier(17年3月運行開始)など、特に夜行高速バスにおいて、快適性を指向した高額路線の新設がみられた。

こうした路線の設計思想は、低廉な運賃によって他交通機関との差別化を図ってきた従来の高速バスとは一線を画しており、新たな旅の手法として今後の動向が注目される。

図Ⅲ-2-4-4 高速バス運行系統数の推移(暦年)



資料：(公社)日本バス協会「2016年版日本のバス事業」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

●ETC2.0

ETCとは「ノンストップ自動料金支払いシステム」の略称であり、01年にサービスが開始された。ETC2.0はETCの機能が拡充された規格で、11年から段階的にサービスが開始された。将来的には渋滞情報の提供や駐車場の入庫管理など、料金支払い以外の多目的利用が企図されている。

ETC2.0システムは大きく分けて、ITSスポットと車載機

表Ⅲ-2-4-2 16年4月～17年4月までに開通した高規格幹線道路および地域高規格道路

地方	営業路線名	No *	法定路線名 **	区間名等	区間	年月日	開通延長
北海道	旭川・紋別自動車道	E39	旭川・紋別自動車道	丸瀬布遠軽道路	丸瀬布IC～遠軽瀬戸瀬IC	17/03/19	11.2 km
東北	東北中央自動車道	E13	東北中央自動車道相馬尾花沢線	—	福島JCT～福島大笹生IC	16/09/11	1.4 km
	秋田自動車道	E7	日本海岸東北自動車道	鷹巣大館道路	鷹巣IC～二井田真中IC	16/10/22	12.2 km
	三陸沿岸道路	E45	三陸縦貫道	登米志津川道路	三滝堂IC～志津川IC	16/10/30	9.1 km
	三陸沿岸道路	E45	三陸縦貫道	南三陸道路	志津川IC～南三陸海岸IC	17/03/20	3.0 km
	三陸沿岸道路	E45	三陸縦貫道	矢石石巻道路	石巻女川IC～桃生豊里IC	17/03/26	10.5 km
	東北中央自動車道	E13	東北中央自動車道相馬尾花沢線	阿武隈東道路	相馬山上IC～相馬玉野IC	17/03/30	12.1 km
関東	首都圏中央連絡自動車道	C4	首都圏中央連絡自動車道	—	境古河IC～つくば中央IC	17/02/26	28.5 km
	中部横断自動車道	E52	中部横断自動車道	—	六郷IC～増穂IC	17/03/19	9.3 km
	首都高速道路	—	—	高速神奈川17号線	生麦JCT～横浜港北JCT	17/03/18	約8.2 km
中部	新名神高速道路	E1A	近畿自動車道名古屋神戸線	—	四日市JCT～新四日市JCT	16/08/11	4.4 km
	東海環状自動車道	C3	東海環状自動車道	—	新四日市JCT～東員IC	16/08/11	1.4 km
近畿	京奈和自動車道	E24	京奈和自動車道	紀北西道路	和歌山JCT～岩出根来IC	17/03/18	6.5 km
	北近畿豊岡自動車道	E72	北近畿豊岡自動車道	八鹿日高道路	八鹿氷ノ山IC～日高神鍋高原IC	17/03/25	9.7 km
	新名神高速道路	E1A	近畿自動車道名古屋神戸線	—	城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC	17/04/30	3.5 km
	山陰近畿自動車道	E9	—	野田川大宮道路	京丹後大宮IC～与謝天橋立IC	16/10/30	4.3 km
	阪神高速道路	—	—	大和川線	三宝JCT～鉄砲出入口	17/01/28	1.4 km
	第二阪和国道	—	—	—	淡輪ランプ～平井ランプ	17/04/01	7.6 km
中国	山陰自動車道	E9	山陰自動車道	浜田・三隅道路	西村IC～石見三隅IC	16/12/18	6.4 km
	国道2号	—	—	松永道路	神村ランプ～今津ランプ	17/03/26	2.5 km
四国	松山外環状道路	—	—	インター線	古川IC～市坪IC	16/12/10	1.8 km
九州	東九州自動車道	E10	東九州自動車道	—	椎田南IC～豊前IC	16/04/24	7.2 km
	南九州西回り自動車道	E3A	南九州西回り自動車道	出水阿久根道路	高尾野北IC～野田IC	17/03/11	2.8 km

\*No列には高速道路ナンバリングを示した。

山陰近畿自動車道は地域高規格道路であるが、接続を予定されている京都縦貫自動車道および山陰自動車道と同一の番号を付与されている。

\*\*高規格幹線道路のうち、一般国道の自動車専用道路については1987年6月30日建設事務次官通達「新たに高規格幹線道路網を構成する路線について」において指定された名称を、それ以外の道路については国土開発幹線自動車道建設法において指定された名称を、それぞれ記載した。地域高規格道路については空欄とした。

資料：国土交通省および高速道路株式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

器から構成される。ITSスポットは車載機との通信を行う通信アンテナであり、従前から国交省による整備が進められてきた。17年4月現在、全国の高速度路上1,600カ所と、道の駅約60カ所にITSスポットが設置されている。一方で車載機器は利用者がETC2.0に対応した機器を設置する必要があり、16年4月時点の利用率(全国平均)はETC全体で89.8%であったのに対して、ETC2.0は1.5%であった。

16年度に入り、ETC2.0の普及促進を企図する施策が実施された。NEXCO東日本とNEXCO中日本は4月から、圏央道(茅ヶ崎JCT～海老名JCT、海老名～木更津JCT)及び新湘南バイパス(藤沢～茅ヶ崎JCT)において、ETC2.0利用者を対象とする割引を開始した。普通車の場合、通行料金がおよそ2割引相当となる。また一般社団法人道路システム高度化推進機構は、従前より実施していたETC2.0対応車載機器の再セットアップ料金を補助するキャンペーンの期間を、17年9月末まで延長すると発表した。

### ●高速道路の休憩施設

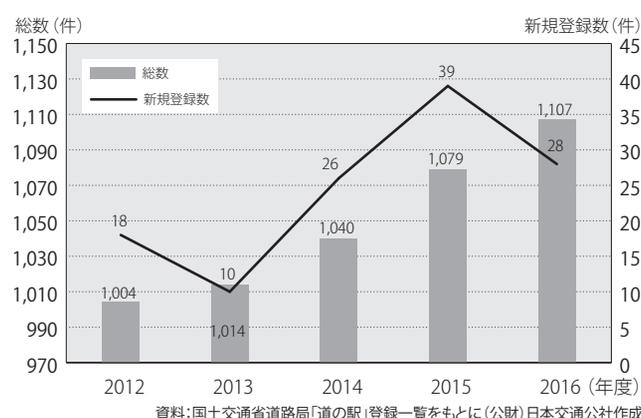
16年4月～17年5月までに新設・リニューアルされた高速道路の休憩施設は、表Ⅲ-2-4-3の通りである。9件のうち5件が既存SAの改修であり、施設の新設や売場面積の拡大により、SAのさらなる大規模化とサービス向上が推進された。それぞれの施設は、従前より高速道路会社各社が差別化を行ってきたSAPAブランド(NEXCO東日本:Pasar・ドラマチックエリア、NEXCO中日本:NEOPASA・EXPASA、NEXCO西日本:PAVARIE・モテナス)に紐付けられ、各ブランドに応じた個性的な施設整備がなされた。

### ●一般道路の休憩施設(道の駅)

16年度中に28件の「道の駅」が登録され、総数は1,107駅となった(図Ⅲ-2-4-5)。道の駅に期待される機能は、道路利用者に提供されるサービスの領域を超えて拡大が続いている。本年は6駅(両神温泉薬師の湯・桜の郷莊川・美山ふれあい広場・鯉が窪・小豆島オリーブ公園・酒谷)が特定テーマ型モデル道の駅として選定されたが、選定にあたっては特定テーマである「住民サービス」の観点から、高齢化社会に対応した地域福祉・小さな拠点としての機能など、地域住民へのサービス向上に資する取組みと実績が評価された。

また近年の傾向として、道の駅と他の交通施設とを一体的に整備する事例がみられる。16年4月に開駅した道の駅させぼくす99は、西九州自動車道相浦中里ICに、16年10月に登録された道の駅ヘルシーテラス佐久南は、中部横断自動車道佐久南ICに、それぞれ隣接して整備された。これ

図Ⅲ-2-4-5 「道の駅」登録数の推移



表Ⅲ-2-4-3 16年4月～17年5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
神戸淡路鳴門自動車道 淡路SA 上下線	16/04/23	下り線は「ドッグラン」の面積拡大、施設の全面改修、上り線は、恋人の聖地「蓄光石舗装」、「桜の小道イルミネーション」等を新設し、リニューアルオープン。
関越自動車道 上里SA 上り線	16/04/27	『ドラマチックエリア上里(上り線)』としてグランドオープン。「食を通じて“旅の想い”を紡ぐ里」をコンセプトに、関越道、上信越道、北関東道が合流する要所として、群馬(上州)、長野(信州)、新潟(越州)及び埼玉など沿線地域の豊富な食材・特産品を組み合わせ、「旅の思い出」を楽しむ空間を演出。
瀬戸中央自動車道 鴻ノ池SA 上り線	16/06/28	フードコートのリニューアルオープン。フードコート入口には、ミストシャワーが登場。
東名高速道路 EXPASA足柄 上り線	16/08/27	次世代アウトドアライフ「グランピング」の情報発信基地となる施設を期間限定オープン。施設名は豊かな緑に囲まれたなだらかな起伏の立地であることから、「丘」を意味する「el colina(エルコリーナ)」。トレーラーハウス、ゴージャスなグランピングテント、ナチュラルなキャンパス地のレギュラーテントに宿泊できる。
東名高速道路 EXPASA富士川 上り線	17/02/23	大観覧車「Fuji Sky View(フジスカイビュー)」が誕生。2階フロアが新たに新設され、新店舗「Café de mori-kun STAND(カフェドモリクンスタンド)」や、富士山と観覧車を同時に楽しめる展望デッキ、屋上広場を用意。
高松自動車道 豊浜SA 下り線	17/03/30	店舗をリニューアルオープン。売場面積を約2倍に拡張し、品揃えを充実させるとともに、地元香川の食材を使用した新メニューも多数用意。四国の高速道路で初めて屋内のイベントスペースを設置。
東名高速道路 駒門PA 下り線	17/04/20	以前の位置から約1.7km名古屋方面に移った場所に新規オープン。一般道からも利用できるよう、出入り口及び駐車場「ぷらっとパーク」を整備。
道央自動車道 輪厚PA 上り線	17/04/25	「ドラマチックエリア輪厚(上り線)」としてグランドオープン。「旅する“きたみち”～新しい北と出会う道～」をコンセプトに、道内全域の食事や土産品を用意。24時間営業のショッピングコーナー「きたみちマーケット」は輪厚PA限定商品も充実。
九州自動車道 山川PA 上下線	17/05/17	熊本地震以降、営業を休止していたハイウェイショップを、“モテナス”ブランドの店舗として、リニューアルオープン。「モテナス」とは、NEXCO西日本グループが運営する店舗ブランド名。統一したブランドマーク・ブランドカラーを採用し、ビジネスなどで日常的にエリアをご利用いただくお客さまに、お徳のある食事や真心のこもった「おもてなし」を提供。

資料:高速道路株式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

らの道の駅は一般道路利用者のみならず、高速道路利用者の休憩施設としても機能している。

#### (4) 道路交通関連政策の動向

##### ●高速道路の関連政策

###### <高速道路ナンバリング>

16年4月、国交省内に高速道路ナンバリング検討委員会が設置された。同委員会は10月に「高速道路ナンバリングの実現に向けた提言」を発表し、訪日外国人旅行者・外国人レンタカー利用者が増加する一方で、世界各国で行われている高速道路ナンバリングが、国内では未実施であると指摘した。

提言内容を受けて、17年2月に改正「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」が公布・施行され、全ての高規格幹線道路と一部の周辺路線にアルファベットと数字を組み合わせた番号が付与された。例として、関越自動車道はE17、圏央道はC4となる。今後は道路上の標識類の更新に合わせて路線番号が併記されるほか、カーナビ等においても番号が表示されるよう、官民双方で整備が進められる。

本事業の目的には「訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内を実現」することが謳われており、訪日外国人を含めた国内旅行者の利便性向上が期待される。

#### (5) 熊本地震の影響

##### ●高速道路

16年4月に発生した熊本地震は、道路に大きな被害を与えた。高速道路については、NEXCO西日本管内の9路線において、延べ507kmが通行止めとなった。特に甚大な被害を受けた路線は九州自動車道(熊本IC～城南スマートIC)、九州中央自動車道(嘉島JCT～小池高山IC)および大分自動車道(湯布院IC～由布岳PA)であり、該当区間ではのり面の土砂崩落、桁橋の損傷、落橋等が発生した。

4月16日の本震直後から復旧作業が行われ、九州自動車道については4月29日に、九州中央自動車道については4月14日に、それぞれ通行が再開された。5月9日には大分自動車道の通行が再開され、同日付で全路線の通行止めが解除

となった。以降は対面規制等で交通を確保しながら復旧が進められ、17年4月28日に全路線で4車線復旧が完了した。

NEXCO西日本は16年6月、熊本地震の影響を受けた九州の観光支援を目的として、「九州観光周遊ドライブパス」を発売した。同パスは連続する3日間または4日間、関門トンネルを除く九州の高速道路が定額で乗り放題となるもので、使用可能期間は7月中旬から12月中旬(お盆を除く)であった。

##### ●一般道路

高速道路を除く国道については、熊本県・大分県・宮崎県・福岡県の4県内で通行止めが発生した。国道443号益城町寺迫、ならびに国道57号阿蘇大橋地区で甚大な被害を受け、国道443号では路面の陥没、国道57号では斜面崩壊と阿蘇大橋の落橋が発生した。国道443号は4月20日に復旧作業が完了し、通行止めが解除された。国道57号は17年4月時点でも通行止めが継続中であり、復旧までに数年を要すると見込まれている。このため、現在は迂回路が設定されている。

熊本県道については、県道339号北外輪山大津線(ミルクロード)、ならびに県道28号熊本高森線が甚大な被害を受けた。県道339号では土砂崩落および電車の脱線による道路寸断、県道28号では俵山トンネルにおける覆工コンクリートの崩落および複数の橋梁での損傷が発生した。県道339号は国道57号の迂回ルートにあたることから、国交省の所管するTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)の支援を受け、迅速な復旧がなされた。その結果、4月18日には小型車の通行が、4月22日には大型車の通行が、それぞれ確保された。県道28号についてはトンネル・橋梁双方の復旧が必要であったため、国交省が災害復旧を代行し、12月24日に通行が再開された。

市町村道については、阿蘇町道高野原線(グリーンロード)が甚大な被害を受け、土砂崩落が発生した。同道は熊本市内から南阿蘇村に至る主要ルートであったことから、TEC-FORCEと熊本県の連携による応急道路復旧がなされ、4月22日に通行が再開された。

(那須 將)