

Ⅲ-2 運輸業

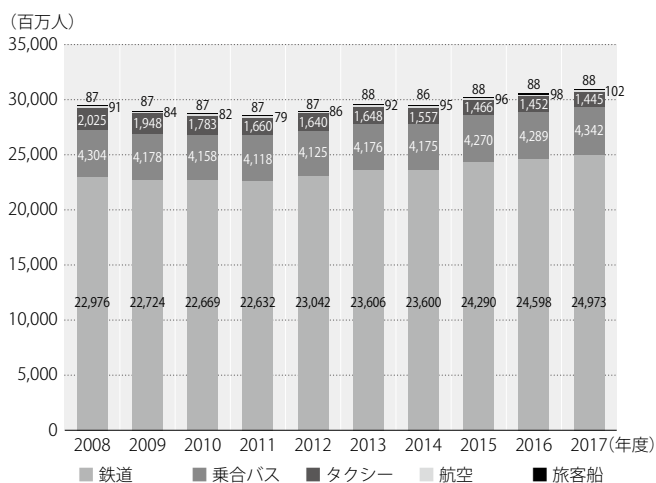
■ 輸送量と交通事業の動向

国内旅客輸送量は緩やかに増加
鉄道と航空が好調な反面、
タクシーと旅客船は低調で推移
自家用車は微増傾向が続く

(1) 国内旅客輸送の動向

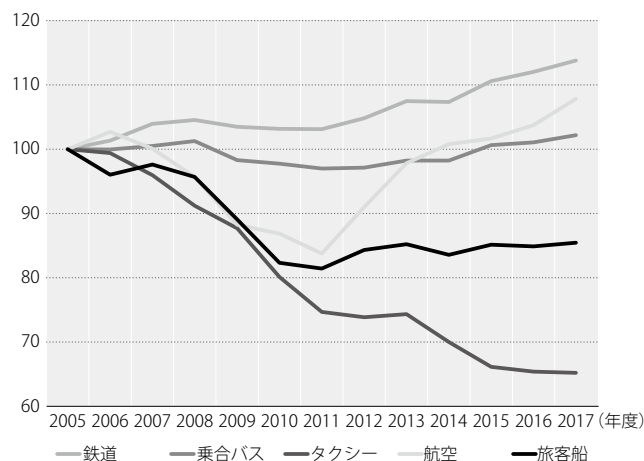
国内の旅客輸送量（人ベース）は、2012年度以降は緩やかな増加傾向にある（図Ⅲ-2-1-1）。各公共交通別にみると、鉄道の比率が大半を占めており、乗合バス、タクシー、航空、旅客船が続いている。

図Ⅲ-2-1-1 国内旅客輸送量（人ベース）の推移



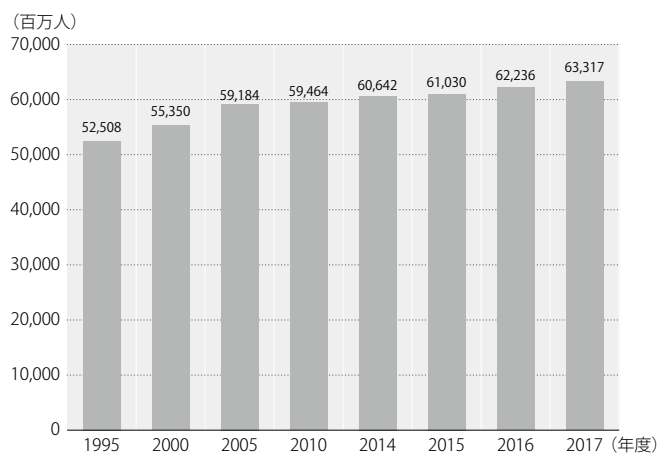
旅客輸送量（人ベース）について、2005年度を100とした場合の推移をみると（図Ⅲ-2-1-2）、鉄道が大きく伸びている。航空は2011年度までは減少が続いていたが、2012年度に増加に転じ、2014年度以降は2005年度を上回る輸送量となっている。一方で、タクシーと旅客船については、2005年度を大きく下回って推移している。旅客船は2012年度以降は下げ止まりの傾向を示しているが、タクシーは減少傾向が続いている。

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）



自家用車による旅客輸送量は過去10年以上にわたって、ほぼ横ばいで推移してきたが、2015年度から2017年度にかけては緩やかな増加が続いている（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



2 鉄道交通

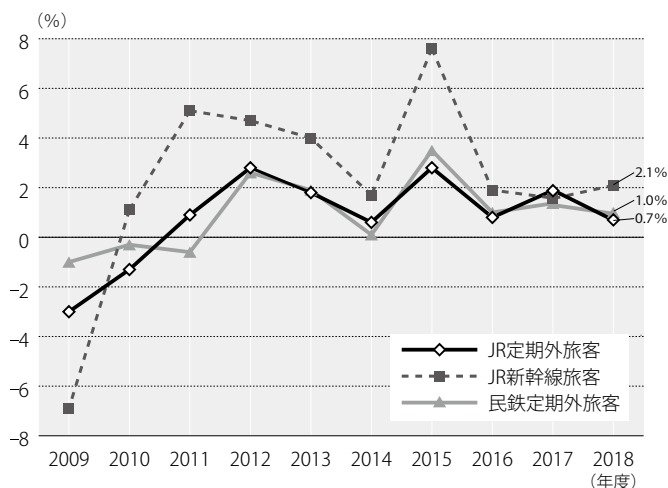
輸送人員は北海道新幹線を除いて好調が続く
2018年はMaaSへの取り組みが活発化

(1) 利用者の動向

●年間旅客数(定期外、新幹線、民鉄)

2018年度の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が37億3,878万人(前年度比0.7%増)、JR新幹線旅客(定期・定期外合計)が3億8,625万人(同2.1%増)、JR以外の民鉄の定期外旅客が69億0,314万人(同1.0%増)であった。JR定期外旅客は2011年度以降、JR新幹線は2010年度以降、民鉄は2012年度以降、それぞれ増加傾向が続いている(図Ⅲ-2-2-1)。

図Ⅲ-2-2-1 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」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みると(表Ⅲ-2-2-1)、2017年度は北海道線を除いていずれも前年度を上回っている。九州線は2016年度の熊本地震の影響の落ち込みから回復し、2015年度と比べてもプラスを記録した。北海道線は開業効果が一段落し、2017年度は前年を大きく下回った。

表Ⅲ-2-2-1 JR新幹線旅客数の推移(路線別)

	年度、単位：千人					
	2013	2014	2015	2016	2017	17/16
北海道線			102	2,113	1,667	▲21.1%
東北線	86,060	86,793	90,451	91,088	92,116	1.1%
上越線	37,313	39,195	42,961	43,058	43,633	1.3%
東海道線	154,817	157,369	162,968	167,724	169,974	1.3%
北陸線	10,152	12,017	31,842	30,745	30,892	0.5%
山陽線	67,898	68,109	72,059	72,534	74,449	2.6%
九州線	12,786	13,103	13,648	13,271	14,168	6.8%

資料：国土交通省「鉄道輸送統計」をもとに(公財)日本交通公社作成

(2) 鉄道路線の動向

●JRおおさか東線の新大阪～放出駅間が開業

JR西日本は2019年3月16日におおさか東線の新大阪～放出(はなてん)駅間(11.2km)を開業し、新規開通区間に4つの新駅が開業となった。おおさか東線は放出～久宝寺駅間(9.2km)が2008年3月に開業しており、今回で全線が開業した。開業にともない、新大阪～奈良駅間を直通で結ぶ「直通快速」が新たに設けられ、大阪東部地域や奈良方面から新大阪駅への利便性が高まった。

●三陸鉄道リアス線開通

2011年の東日本大震災以降、不通となっていたJR山田線の宮古～釜石駅間が、JR東日本から三陸鉄道に移管されることとなり、2019年3月に運行を開始した。移管により久慈～盛駅間(163.0km)が「リアス線」としてひとつにつながり、日本一長い第三セクターの鉄道路線となった。

●JR東日本、東京メトロが新駅の名称を発表

JR東日本は2020年春に開業を予定している田町～品川駅間の新駅の名称を「高輪ゲートウェイ」とすることを2018年12月に発表した。

また同月、東京メトロは地下鉄日比谷線霞ヶ関～神谷町駅間に建設中の新駅の名称を「虎ノ門ヒルズ」とすることを発表した。新駅は2020年開業を予定しており、2022年度に最終完成予定となっている。

●東京～北海道の所要時間が3時間台に短縮

JR北海道は、2019年3月のダイヤ改正から青函トンネル内の最高速度を従来の140km/hから160km/hとすることで、「はやぶさ」「はやて」の所要時間を最大4分短縮した。これにより東京～新函館北斗駅間が最短3時間58分で結ばれることとなった。

また、JR北海道は現在建設中の北海道新幹線の新函館北斗～札幌駅間を320km/hで走行可能にする工事を同社が負担して実施することについて、2019年5月に国土交通省に要請した。

●路線の廃止

JR北海道は、2019年4月1日付で、石勝線夕張支線・新夕張～夕張駅間(16.1km)を廃止した。また、2019年3月のダイヤ改正で根室線の直別、尺別、初田牛の3駅が廃止となった。さらに、札沼線(北海道医療大学～新十津川駅間(47.6km))の廃止届が国土交通省に提出され、2020年5月7日をもって廃止となる。

●路線・駅舎などの整備

西武鉄道は飯能駅のリニューアルを実施、2019年3月9日に竣工を迎えた。駅舎はフィンランドをテーマとしており、2018年11月に近隣にオープンした商業施設「メッツァ」との親和性が

高いデザインコンセプトとなっている。

JR九州は、2012年から行ってきた門司港駅の保存修理工事を終え、3月にグランドオープンした。門司港駅は1914年に建設され、国の重要文化財に指定されている。今回の保存修理工事で復原が行われ、開業当時の雰囲気を味わえる駅舎に生まれ変わった。

●観光列車などの運行

近年、観光列車が多く観光客から人気を集めており、各社が相次いで運行を行っている。2018年度も各社が様々な観光列車が新たに運行を開始した(表Ⅲ-2-2-2)。沿線の食材を使った食事が楽しめるダイニング列車のほか、2019年2月に大井川鐵道が運行した「サイクルトレインおおいがわ」などがある。

表Ⅲ-2-2-2 観光列車などの主な動向(2018年4月～2019年6月)

年月	事業者名	内容
2018.4.1	JR東日本	「いろは」の運行を開始。内装は落ち着いた雰囲気の木目調。車内に大型荷物置き場やフリースペースを確保。荷物の多い訪日外国人客らの利便性、快適性に配慮している。
2018.4.18	長良川鐵道	「川風」の運行を開始。地元の旬の食材を使った弁当を楽しむ「弁当付き列車」や地酒が味わえる「ほろ酔い列車」として関～郡上八幡駅間を往復。
2018.4.18	JR東日本	「あきたクルーズ号」の運行を開始。寄港するクルーズ客船の乗船客を秋田市中心部まで輸送する列車。外観は「海」「港」「クルーズ船」をイメージ。
2018.7.1	JR西日本	「あめつち～天地の初発のとき～」の運行を開始。内装に鳥取県や島根県の工芸品を取り入れ、「古くて新しい日本」を発見する旅を演出。
2019.2.23	大井川鐵道	特別臨時列車「サイクルトレイン おおいがわ」を運行。自転車を解体することなくそのまま車内に持ち込める。往路は新金谷～千頭駅間、復路では川根温泉笹間渡と家山に停車し、新金谷に戻る。
2019.3.2	若桜鐵道	若桜鐵道観光列車第2弾「八頭号」の運行を開始。1987年の開業時から走る車両「WT-3001」をリニューアル。八頭町特産の柿をイメージした赤褐色の車両。
2019.3.21	平成筑豊鐵道	「ことごと列車」の運行を開始。水戸岡鋭治氏が車両デザインを担当。また、2018年「アジアのベストレストラン50」にランクインし、福岡で有名フランス料理店を営む福山剛氏が監修、沿線の食材を取り入れたフランス料理を提供するレストラン列車。
2019.3.23	西日本鐵道	観光列車「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」の運行を開始。6050形電車を改造した3両編成。窯を中心としたキッチンとダイニング車両で福岡県筑後地方の料理を楽しむ。
2019.4.6	あいの風とやま鐵道	「一万三千尺物語」の運行を開始。標高3,000mの立山連峰から深さ1,000mの富山湾の高低差4,000m(一万三千尺)をテーマとしたダイニング列車。車体には朝日に色づく立山連峰と富山湾がデザインされている。

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

●インバウンドへの主な対応

観光庁は訪日外国人旅行者の地方鉄道利用を促進するため、2018年12月から検討を進め、2019年3月に「外国人観光旅客を対象とした地方部における鉄道利用促進に向けたガイドライン」を公表した。

ガイドラインでは地方鉄道に対する外国人観光客のニーズ、地方鉄道事業者の類型化と類型に基づくマーケティング施策、具体的施策の推進に向けた関係者の役割と取り組み事項、国による支援策の方向性について示している。

●鉄道事業者のMaaSへの取り組み

JR東日本と東京急行電鉄株式会社(以下「東急電鉄」)は2018年9月に観光客が駅や空港からの二次交通をスマートフォンなどで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる「2次交通統合型サービス(「観光型MaaS」)の提供で協働することを発表、2019年4月から伊豆エリアで実証実験を開始した。

また、小田急電鉄株式会社と株式会社ヴァル研究所は2019年4月に鉄道やバス、タクシーなどの交通データやフリーパス・割引優待などの電子チケットを提供するためのデータ基盤「MaaS Japan」を共同で開発することを発表した。小田急電鉄は2018年4月に発表した中期経営計画で「次世代モビリティを活用したネットワークの構築」を掲げ、MaaSの推進に取り組んでいる。その後、JR九州、遠州鉄道、日本航空、JapanTaxi、DeNAの5社が「MaaS Japan」への参画を発表した。

さらに2019年6月には近鉄グループホールディングス株式会社が伊勢志摩エリアの志摩地域において2019年秋から「志摩MaaS」の実証実験に取り組むことを発表した。

III 航空交通

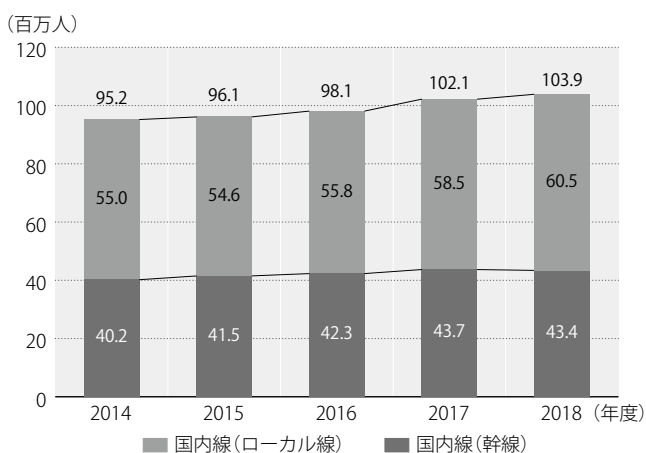
国内線、国際線ともに旅客数は増加
地方空港が国内線、国際線ともに好調
みやこ下地島空港が開業

(1) 利用者の動向

●国内航空旅客輸送量(旅客数)の動向

2018年度の国内線の旅客数は、前年度比1.7%増の1億390万人(図Ⅲ-2-3-1)。幹線がわずかに減少した一方、ローカル線は増加した。ローカル線は2016年度以降増加が続いている。

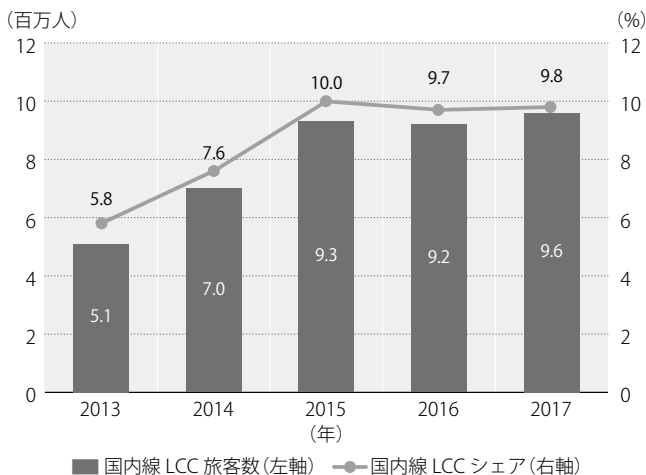
図Ⅲ-2-3-1 国内航空旅客輸送量(旅客数)の推移



資料：国土交通省「航空輸送統計」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

日本のローコストキャリア(LCC)の旅客数(国内線)の推移をみると(図Ⅲ-2-3-2)、2015年までは旅客数、シェアともに増加が続いていたが、その後は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)、バニラ・エア(株)、ジェットスター・ジャパン(株)、春秋航空日本(株)、エアアジア・ジャパン(株)を指す
(注)2018年8月時点のデータによる集計

2018年の乗降客数(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)、鹿児島空港が前年度比5.8%増で最も伸びたほか、仙台空港が同4.5%増、宮崎空港が同4.0%増と地方空港の増加が目立った。一方で、関西国際空港(以下関西空港)は2018年9月の台風被害が大きく影響したことから前年度比5.8%減となったほか、成田空港も同2.1%減だった。

表Ⅲ-2-3-1 空港別乗降客数(国内線)の推移(上位15空港)

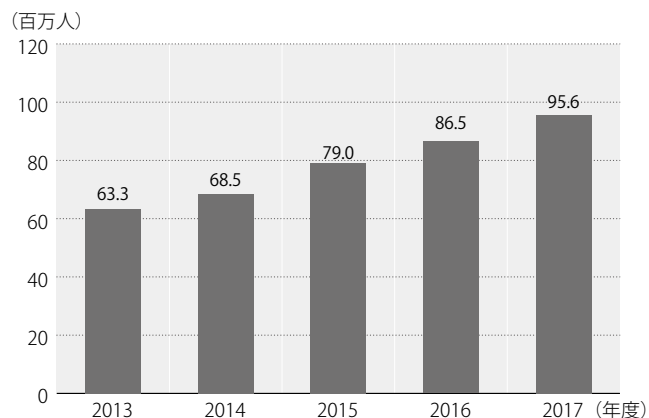
		年度、単位：百万人							
順位	空港	2013	2014	2015	2016	2017	2018	'18/'17	
1	羽田	61.4	62.7	62.6	64.2	66.4	67.5	1.7%	
2	新千歳	17.6	17.8	18.6	18.8	19.6	19.8	0.9%	
3	福岡	16.1	16.3	16.7	17.1	17.6	17.9	1.5%	
4	那覇	15.2	15.9	16.0	17.0	17.5	17.6	0.6%	
5	伊丹	14.1	14.6	14.6	15.1	15.7	16.3	4.0%	
6	成田	5.2	6.0	6.9	7.2	7.5	7.3	▲2.1%	
7	関西	6.1	6.5	6.8	6.6	6.9	6.5	▲5.8%	
8	中部	5.4	5.4	5.5	5.7	6.0	6.3	4.7%	
9	鹿児島	5.0	5.0	5.1	5.2	5.4	5.7	5.8%	
10	仙台	3.0	3.1	3.0	2.9	3.2	3.3	4.5%	
11	熊本	3.0	3.1	3.2	2.9	3.2	3.3	2.1%	
12	宮崎	2.8	2.8	2.9	3.0	3.1	3.2	4.0%	
13	長崎	2.8	2.9	3.1	3.0	3.1	3.2	3.1%	
14	神戸	2.4	2.4	2.5	2.8	3.1	3.2	1.7%	
15	松山	2.6	2.8	2.8	2.9	3.0	3.1	1.8%	
—	上記以外	33.6	35.1	34.8	36.1	37.7	39.1	3.9%	
	合計	196.2	202.5	205.0	210.6	218.9	223.3	2.0%	

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(速報値)」をもとに(公財)日本交通公社作成

●国際航空旅客輸送量(旅客数)の動向

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)はここ数年大幅な増加が続いており、2017年度は9,555万人と過去最高を記録した(図Ⅲ-2-3-3)。

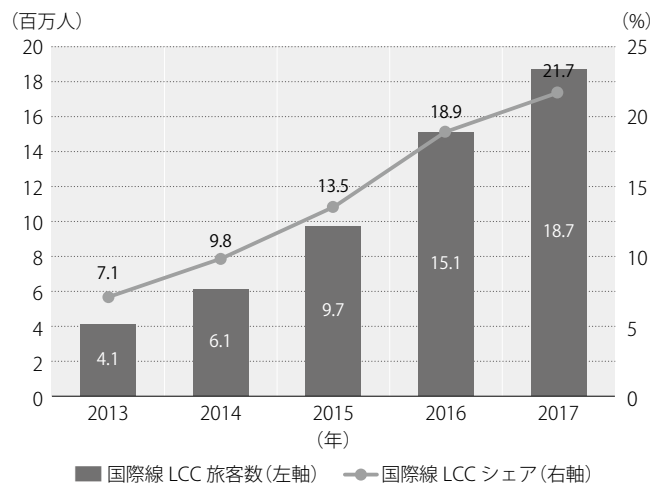
図Ⅲ-2-3-3 日本を発着する国際航空旅客輸送量(旅客数)の推移



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

日本のLCC旅客数（国際線）の推移をみると（図Ⅲ-2-3-4）、旅客数は増加が続き、国際線全体に占めるシェアも年々拡大している。

図Ⅲ-2-3-4 日本のLCC旅客数（国際線）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）2018年8月時点のデータによる集計

2018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みると（表Ⅲ-2-3-2）、いずれも前年度比でプラスを記録した。特に主要3空港（成田、関西、羽田）よりもそれ以外の4空港（福岡、中部、那覇、新千歳）の伸び率が高く、さらに上位7空港以外の地方空港の伸び率は前年度比16.0%増と大幅な伸びを示した。

表Ⅲ-2-3-2 空港別乗降客数（国際線）の推移（上位7空港）

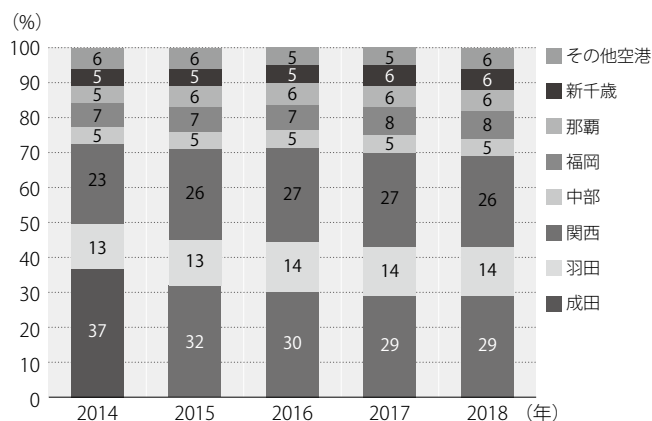
年度、単位：百万人

順位	空港	2013	2014	2015	2016	2017	2018	'18/'17
1	成田	27.9	26.7	28.5	30.0	31.5	33.9	7.7%
2	関西	11.9	13.4	17.2	19.0	21.8	22.8	4.3%
3	羽田	8.0	11.6	13.4	15.6	17.1	18.2	6.1%
4	福岡	3.2	3.7	4.6	5.2	6.3	6.9	9.2%
5	中部	4.3	4.4	4.9	5.2	5.5	6.1	9.5%
6	那覇	1.0	1.6	2.5	3.1	3.6	3.9	8.0%
7	新千歳	1.3	1.7	2.3	2.7	3.5	3.9	10.4%
-	上記以外	2.4	2.5	2.9	3.0	3.9	4.5	16.0%
	合計	60.1	65.6	76.3	83.9	93.3	100.1	7.3%

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（速報値）」をもとに（公財）日本交通公社作成

入国外国人数の空港別シェアの推移をみると（図Ⅲ-2-3-5）、成田空港のシェアが年々縮小し、2017、2018年は成田空港と関西空港のシェアがほぼ拮抗している。

図Ⅲ-2-3-5 空港別入国外国人数の推移（暦年）



資料：法務省「出入国管理統計」をもとに（公財）日本交通公社作成

(2) 航空路線の動向

●国内線の動向

2018年3月にANAホールディングス株式会社はPeach Aviation株式会社（以下ピーチ）とバニラ・エア株式会社（以下バニラ・エア）の統合を発表、その後、バニラ・エアとしての運航は2019年10月をもって終了すると発表があった。統合に伴い、バニラ・エアからピーチへの段階的な移管が行われることとなった。

それ以外ではジェットスター・ジャパン株式会社（以下ジェットスター）の新規就航が目立つ（表Ⅲ-2-3-3）。

表Ⅲ-2-3-3 主な航空路線の動向（国内線）

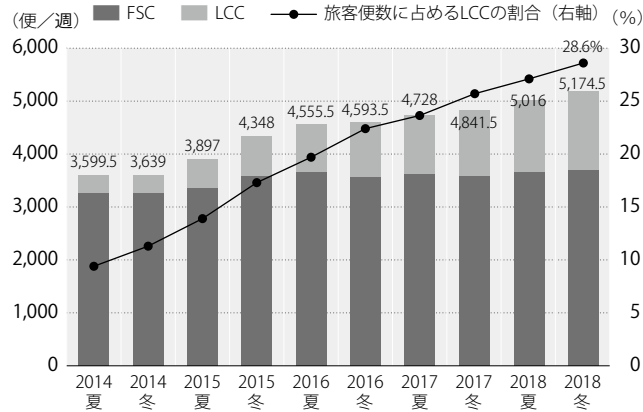
キャリア	年月	動向
ANA	2018.3.25	岡山＝新千歳線再開。
	2018.6.1	福岡＝宮古線再開。期間運航。
ソラシドエア	2018.10.28	中部＝鹿児島線新規開設。
フジドリームエアラインズ	2018.3.25	静岡＝出雲線新規開設。
	2018.4.20	仙台＝出雲線新規開設。
	2018.8.8	松本＝丘珠線新規開設。期間運航。
	2019.3.31	静岡＝北九州線新規開設。
ピーチ・アビエーション	2018.3.1	関西＝新潟線新規開設。
	2018.8.1	関西＝釧路線新規開設。
	2019.6.1	成田＝那覇線再開。
	2019.9.1	成田＝新千歳線再開。
	2019.10.1	成田＝奄美大島線バニラ・エアから移管。
ジェットスター・ジャパン	2018.9.6	成田＝長崎線新規開設。
	2018.10.27	熊本＝関西線再開。
	2018.12.19	高知＝成田線新規開設。
		高知＝関西線新規開設。
	2019.3.30	成田＝下地島線新規開設。
	2019.7.3	関西＝下地島線新規開設。
2019.8.1	成田＝庄内線新規開設。	

資料：各社ホームページなどをもとに（公財）日本交通公社作成

●国際線の動向

国際線定期便（旅客便）の運航便数は年々増加が続いており、2018年冬期は5,174.5便／週であった（図Ⅲ-2-3-6）。特にLCCの伸びが顕著で、2018年冬期における旅客便数全体に占めるLCC比率は28.6%に上った。

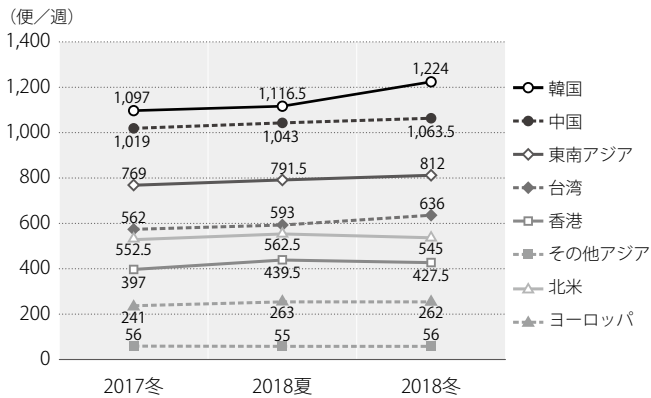
図Ⅲ-2-3-6 国際線定期便運航便数の推移（旅客便）



資料：国土交通省「各期の国際定期航空便の主な動向」をもとに（公財）日本交通公社作成
（注）当初認可時における第1週目の運航便数
（注）FSCとはFull Service Carrier（フルサービスキャリア）の略であり、LCCに対して従来型の航空会社を指す。

方面別ではアジアの伸びが顕著であり、中でも韓国が2018年冬期に大幅に増加したほか、中国、東南アジア、台湾も拡大を続けている（図Ⅲ-2-3-7）。

図Ⅲ-2-3-7 方面別国際線定期便運航便数（旅客便）



資料：国土交通省「各期の国際定期航空便の主な動向」をもとに（公財）日本交通公社作成
（注）当初認可時における第1週目の運航便数

空港別では、関西空港の便数が大幅に増加しているほか、地方空港において便数が大幅に増えており、中でも那覇空港の増便が目立つ（表Ⅲ-2-3-4）。

表Ⅲ-2-3-4 空港別国際線定期便数（旅客便）

単位：便／週

空港	2017夏期	2017冬期	2018夏期	2018冬期
成田	1,610.5	1,621	1,672	1,651
羽田	758	775.5	783.5	790
関西	1,113.5	1,157.5	1,210.5	1,291
中部	348	326	327	340
地方	898	961.5	1,023	1,102.5
福岡	328	346.5	370	372
那覇	186	187	202	230
新千歳	144	168	169	186.5
その他	240	260	282	314
合計	4,728	4,841.5	5,016	5,174.5

資料：国土交通省「各期の国際定期航空便の主な動向」をもとに（公財）日本交通公社作成
（注）当初認可時における第1週目の運航便数

国際線の航空路線の動向をみると、アジアを中心に新規就航が相次いだ（表Ⅲ-2-3-5）。ロイヤルブルネイ航空（ブルネイ）は1998年に関西＝バンダルスリブガワン線を運休して以来、21年ぶりの日本就航となった。また、マリンド・エア（マレーシア）は日本初就航となった。

表Ⅲ-2-3-5 主な航空路線の動向（国際線）

キャリア	年月	動向
JAL	2019.3.31	成田＝シアトル線新規開設。週7往復。
	2019.2.1	羽田＝マニラ線新規開設。週7往復。
ANA	2019.2.17	羽田＝ウィーン線新規開設。週7便。
スターフライヤー	2018.10.28	セントレア＝台北線新規開設。週7往復。
	2018.10.28	北九州＝台北線新規開設。週7往復。
ルフトハンザ航空	2019.3.31	関西＝ミュンヘン線新規開設。週7便。
ガルーダ・インドネシア航空	2019.3.23	セントレア＝ジャカルタ線新規開設。週4便。
中国国際航空	2019.2.1	関西＝杭州線新規開設。週4往復。
	2019.3.20	関西＝天津線新規開設。週4便。
中国東方航空	2019.3.31	関西＝太原線新規開設。週3便。
中国南方航空	2019.2.1	セントレア＝広州線新規開設。週2便。
	2019.3.31	セントレア＝ハルビン線新規開設。週2便。
天津航空	2019.3.31	セントレア＝天津線新規開設。週4便。
海南航空	2019.2.2	関西＝深セン線新規開設。週3便。
ベトナム航空	2018.10.28	関西＝ダナン線新規開設。週7往復。
マリンド・エア	2019.3.23	新千歳＝台北＝クアラルンプール線新規開設。週3便。
ロイヤルブルネイ航空	2019.3.15	成田＝バンダルスリブガワン線新規開設。週3便。
S7航空	2018.4.29	成田＝イルクーツク線新規開設。週2便。
	2018.6.2	成田＝ノヴォシビルスク線新規開設。週1便。
エアアジア・ジャパン	2019.2.1	セントレア＝台北線新規開設。週7往復。
春秋航空	2019.2.1	関西＝広州線新規開設。週7往復。
チェジュ航空	2018.10.30	鹿児島＝大邱線新規開設。週3便。
	2018.10.30	成田＝大邱線新規開設。週7往復。
タイ・エアアジアX	2018.10.30	セントレア＝バンコク線新規開設。週7往復。
エアアジアX	2019.1.30	関西＝台北線新規開設。週4往復。
ベトジェットエア	2018.11.8	関西＝ハノイ線新規開設。週7往復。
	2018.12.14	関西＝ホーチミン線新規開設。週7往復。
	2019.1.11	成田＝ハノイ線新規開設。週7往復。

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) 空港関連施設の動向

① 首都圏・地方空港の機能強化

● 首都圏における取り組み（2020年までに約83万回、2020年以降約100万回）

首都圏空港の機能強化については2013年8月に交通政策審議会航空分科会基本政策部会にて首都圏空港をめぐる航空政策上の課題の整理を行い、同年11月から首都圏空港機能強化技術検討小委員会において機能強化のための技術的な選択肢の洗い出しを行った。小委員会での中間とりまとめを踏まえ、2018年3月末時点の首都圏空港の発着容量74.7万回を、2020年までに約83万回（最大約7.9万回／年増加）、2020年以降には約100万回を目指すこととし、機能強化に取り組んでいる（表Ⅲ-2-3-6）。

具体的には、羽田空港については滑走路の使い方及び飛行経路を見直すことにより、最大で年間約3.9万回の発着回数の増加が可能との試算となる。また、成田空港については管制機能の高度化及び高速離脱誘導路の整備により約4万回の増加が見込まれる。

さらに2020年以降に向け、成田空港第3滑走路の整備などに関して、国、千葉県、周辺市町、空港会社の四者協議会は2018年3月に滑走路の増設などを含めた機能強化について合意し、確認書を締結した。この機能強化により年間発着枠が現在の30万回から50万回へと拡大が見込まれる。その後は合意事項について取り組みを進め、2019年2月にA滑走路の夜間飛行制限を従来の「6時～23時」から「6時～0時」へと延長を開始する時期を2019年冬ダイヤとすることで合意した。

表Ⅲ-2-3-6 首都圏空港の機能強化に関する取組方針

	現状	2020年まで	2020年以降
羽田空港	44.7万回	・滑走路処理能力の再検証 →年間+約1.3万回 ・滑走路運用・飛行経路の見直し →年間+約2.3～2.6万回	・滑走路の増設
成田空港	30.0万回	・管制機能の高度化 →年間+約2万回 ・高速離脱誘導路の整備 →年間+約2万回 ・夜間飛行制限の緩和 →年間+α回	・既存滑走路の延長 ・滑走路の増設
合計	74.7万回	約82.6万回 (年間+約7.9万回)	約100万回

資料：国土交通省ホームページ「首都圏空港の更なる機能強化」及び「交通政策白書」をもとに（公財）日本交通公社作成

② 地方における取り組み（福岡空港、那覇空港の滑走路増設、新千歳空港・那覇空港の駐機場や出入国審査場の拡張などを推進）

● 地方空港の民営化に向けた動き

国や自治体が管理する空港の運営などを民間事業者へ委託することを可能とする「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（民活空港運営法）」が2013年7月に施行されたことを受け、国土交通省は空港運営の民間委託に関する検討を進め、2018年4月には高松空港が民営化された。国管理空港では仙台空港に続き2例目であり、規模の小さなローカル空港においては全国初の取り組みとなる。さらに、2019年4月には福岡空港が民営化された。また、北海道内7空港（うち3空港は地方管理空港）、熊本空港、広島空港においても民営化の検討が進んでいる。

地方管理空港では2018年4月に神戸空港、同年7月に鳥取空港、2019年4月に静岡空港と南紀白浜空港が民営化された。

● みやこ下地島空港ターミナルの開業

2019年3月30日、沖縄県宮古島市伊良部地区に「みやこ下地島空港ターミナル」が開業した。下地島空港については、沖縄県が利活用に取り組みため、2014年度に民間事業者から事業提案を募り、4つの利活用候補を選定するとともに、「下地島空港及び周辺用地の利活用基本方針」を策定、その後2017年3月に2つの事業者と基本合意書を締結していた。同施設については2つのうちの1事業者である三菱地所株式会社が「下地島空港における国際線等旅客施設整備・運営及びプライベート機受入事業」として整備を進めてきた。

開業日に合わせてジェットスター・ジャパンが成田＝下地島線の運航を開始したほか、2019年7月からは同社により関西＝下地島線が、また香港エクスプレス航空が、下地島＝香港線の運行を開始した。

(4) 航空関連政策の動向

● オープンスカイ協定の締結

国の航空自由化（オープンスカイ）協定については、2019年6月現在で33カ国・地域と締結している（表Ⅲ-2-3-7）。2018年は新たな締結はなかった。

表Ⅲ-2-3-7 航空自由化（オープンスカイ）協定の締結相手国

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）、インド（9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」認定後のフォローアップ評価

国土交通省は、2017年7月に「訪日誘客支援空港」に認定した27空港に対し、認定後の取り組みに対するフォローアップ評価結果を公表した。評価は「S」（ほかの空港の模範となる、目標を一定水準以上達成かつ実績が著しく増加している）、「A」（概ね計画通りに取り組みを実施し、目標についても概ね達成できている）、「B」（概ね計画通りに取り組みを実施したが、目標については達成できていない点がある／計画通りに取り組みを実施できていない点があるが、目標については概ね達成できている）、「C」（特段の理由などなく計画した取り組みを実施せず、目標も達成できなかった）の基準で「訪日誘客支援空港の認定等に関する懇談会」の委員からの個別評価を集計。その合計点数に応じて評価を行い、「S」は4空港、「A」は10空港、「B」は10空港、「B-」は3空港となった（表Ⅲ-2-3-8）。

表Ⅲ-2-3-8 「訪日誘客支援空港」フォローアップ評価結果

評価	空港名
S	米子空港、松山空港、佐賀空港、熊本空港
A	青森空港、仙台空港、小松空港、岡山空港、高松空港、鹿児島空港、福島空港、宮崎空港、那覇空港、下地島空港
B	北海道6空港、茨城空港、新潟空港、静岡空港、広島空港、徳島空港、北九州空港、花巻空港、大分空港、松本空港
B-	南紀白浜空港、山口宇部空港、長崎空港

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

● 「顔認証ゲート」の導入

法務省入国管理局は、日本人の出入国手続きの合理化及び外国人出入国審査の対応拡充を目指し、「顔認証ゲート」の導入に向けた取り組みを進めている。2017年10月に日本人を対象として、羽田空港の入国審査場にて顔認証ゲートを導入したのを皮切りに、2018年6月以降、羽田空港出国審査場、成田空港、中部空港、関西空港、福岡空港に導入した。

外国人出国手続きにおいては2019年7月から羽田空港で運用を開始した。2019年度中には成田空港、関西空港、福岡空港、中部空港、新千歳空港での運用開始を予定している。

(5) そのほかの動向

● 国内線利用客を対象とする空港施設使用料の徴収の拡大

国内線利用客からの旅客取扱施設利用料の徴収はすでに成田空港、羽田空港、中部空港、茨城空港、北九州空港で実施しているが、2018年10月からは新たに新千歳空港、仙台空港、伊丹空港、関西空港第1ターミナルの国内線で開始した。関西空港第2ターミナルの国内線はすでに導入済みであり、今回新たに第1ターミナル国内線が対象となった。

さらに2019年3月からは那覇空港の国内線でも開始され、国内線での旅客取扱施設利用料徴収の流れは拡大している。

4 海上交通

日本へのクルーズ船寄港回数は過去最高を記録
日本人クルーズ客は過去最高を更新する一方、
外国人クルーズ入国者数は微減

(1) 利用者の動向

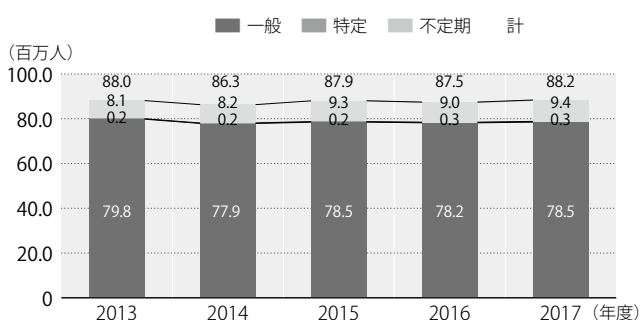
●国内旅客船の動向

2017年度の国内旅客船輸送人員は8,820万人で、前年度と比べて0.8%の増加となった(図Ⅲ-2-4-1)。

長距離フェリー航路では、2018年度の旅客輸送人員は約241万人(同0.9%増)で、2年連続で増加した(図Ⅲ-2-4-2)。

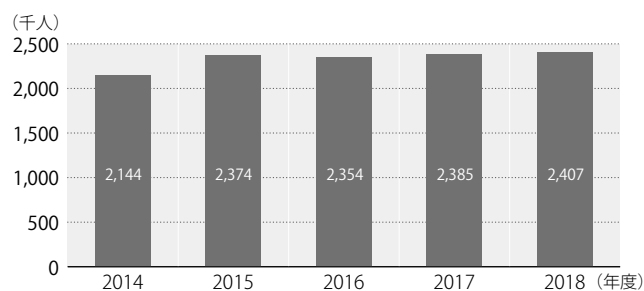
離島航路では、2017年度の旅客輸送人員は約4,395万人(同1.6%増)と3年連続で増加した(図Ⅲ-2-4-3)。

図Ⅲ-2-4-1 国内旅客船輸送人員の推移



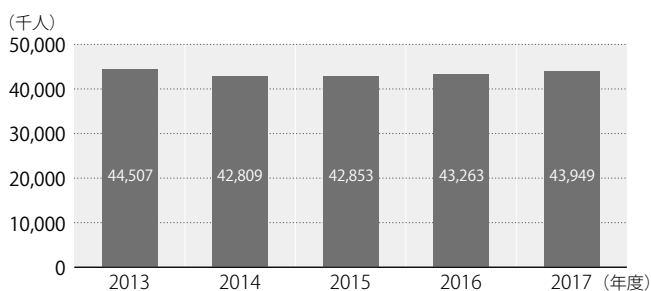
資料：国土交通省「海事レポート2019」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-4-2 長距離フェリー航路の旅客輸送人員



資料：国土交通省「海事レポート2019」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

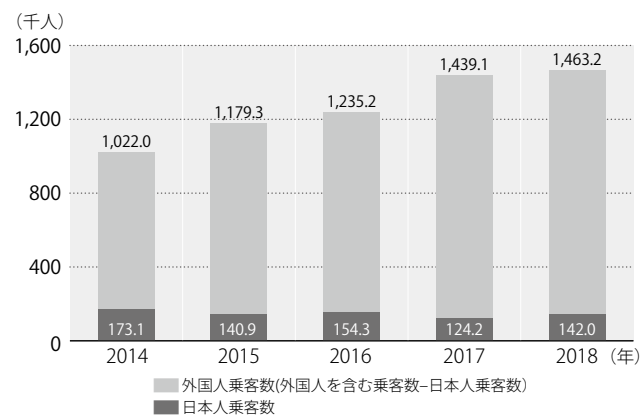


資料：国土交通省「海事レポート2019」をもとに(公財)日本交通公社作成

●外航旅客定期航路の動向

2018年の日本発着の外航旅客定期航路における日本人乗客数は14.2万人(前年比14.3%増)に上った(図Ⅲ-2-4-4)。外国人を含む乗客数は146.3万人で前年比1.7%増となり、2015年以降増加が続いている。

図Ⅲ-2-4-4 外客定期航路の乗客数の推移(暦年)

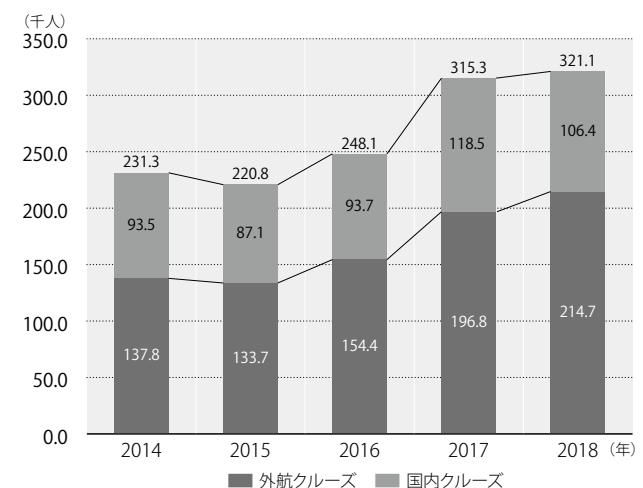


資料：国土交通省「2018年の我が国のクルーズ等の動向について」をもとに(公財)日本交通公社作成

●クルーズ船の日本人乗客の動向

2018年の日本人のクルーズ乗客数(日本のクルーズ人口)は32.1万人(前年比1.8%)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)

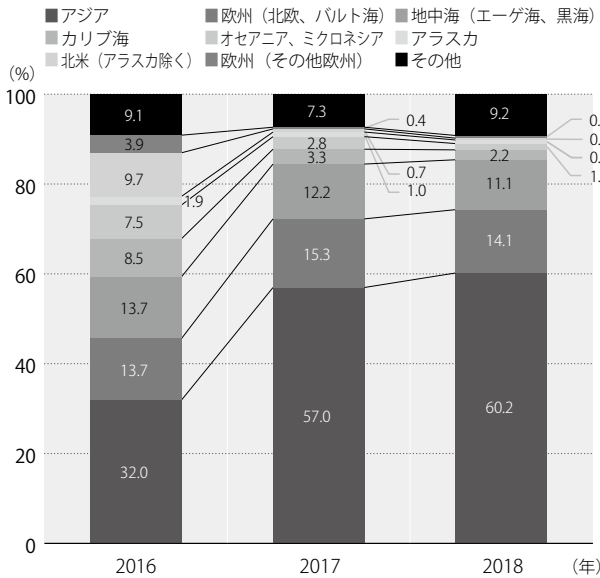


資料：国土交通省「2018年の我が国のクルーズ等の動向について」をもとに(公財)日本交通公社作成

日本人の外航クルーズ利用者の地域別のシェアをみると、「アジア」が129.3千人(シェア60.2%)と最多で、次いで「欧州(北欧、バルト海)」が30.3千人(同14.1%)、「地中海(エーゲ海、黒海)」が23.8千人(同11.1%)であった。欧州地域全体では55.4千人(同25.8%)、世界三大クルーズエリア(地中海、アラスカ、カリブ海)では30.3千人(同14.1%)であった。前年のシェアと比べると、「アジア」が3.2%増(17.1千人増)と拡大した一方で、「欧州(北欧、バルト海)」は1.2%減(0.2千人増)、

「北米（アラスカ除く）」は0.3%減（0.4千人減）、「カリブ海」は1.1%減（1.7千人減）、「オセアニア、ミクロネシア」は1.4%減（2.4千人減）、「地中海（エーゲ海、黒海）」は1.1%減（0.2千人減）となり、アジアへ集中する傾向が強まった（図Ⅲ-2-4-6）。

図Ⅲ-2-4-6 外航クルーズの海域別シェア（暦年）

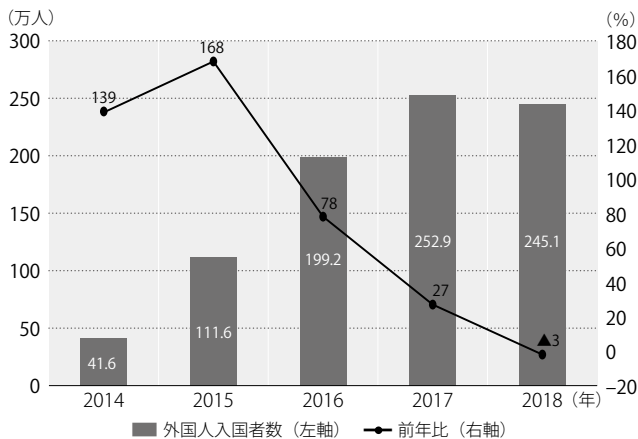


資料：国土交通省「2018年の我が国のクルーズ等の動向について」をもとに（公財）日本交通公社作成

●クルーズ船による外国人入国の動向

2018年にクルーズ船で日本に入国した外国人旅客数は約245.1万人（前年比3.1%減）となり、過去最多を記録した2017年をわずかに下回った（図Ⅲ-2-4-7）。

図Ⅲ-2-4-7 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「2018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

●クルーズ客の消費額

観光庁は、2018年から訪日外国人消費動向調査においてクルーズ客の消費額の調査を開始した。

2018年（暦年）の訪日外国人クルーズ客の1人当たりの旅行

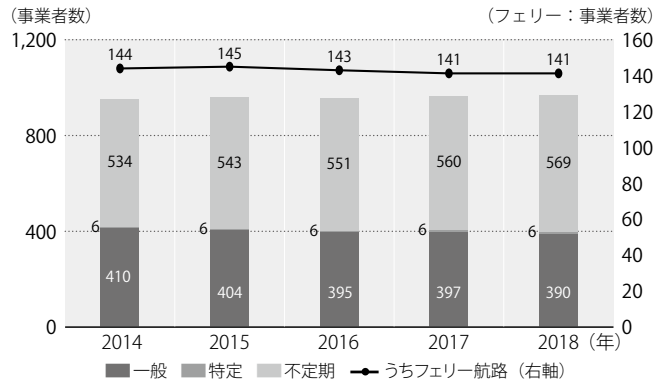
中支出は44,227円であり、旅行消費額は1,034億円と推計される。費目別では「買物代」が973億円と大半を占めており、次いで「飲食費」が45億円となっている。

(2) 航路・寄港の動向

●国内旅客船の航路動向

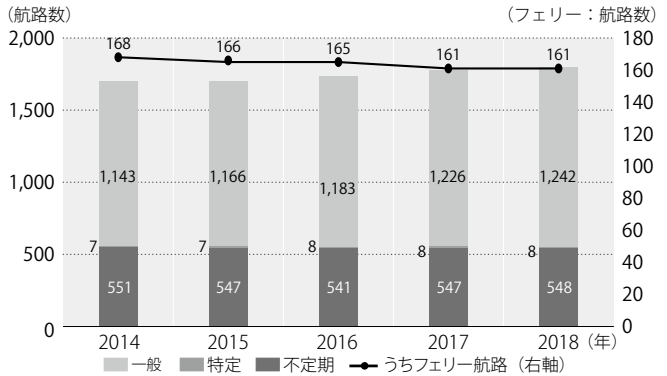
2018年4月1日現在、旅客船の事業者数は965件（前年比2件増）、航路数は1,798路線（同17路線増）となった（図Ⅲ-2-4-8及び図Ⅲ-2-4-9）。

図Ⅲ-2-4-8 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2019」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-4-9 旅客船航路数の推移（暦年）



資料：国土交通省「海事レポート2019」をもとに（公財）日本交通公社作成

●クルーズ船の寄港動向

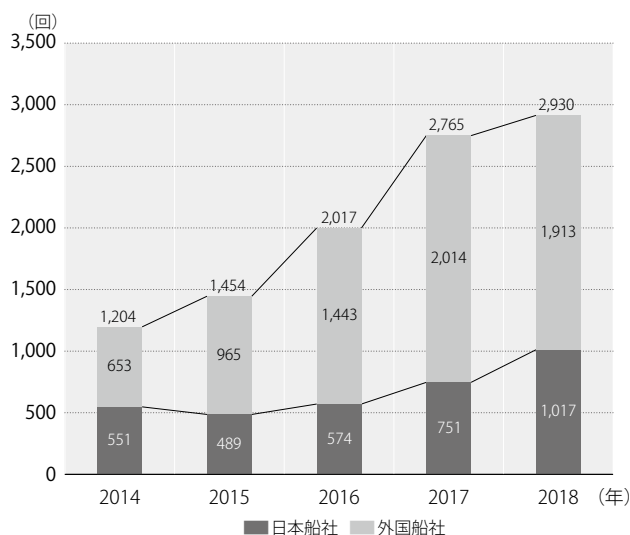
2018年における我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は合計2,930回となり、前年比165回増となった。港湾別にみると、博多港が279回（前年比16回減）で最多となり、次いで那覇港が243回（同7回増）、長崎港が220回（同5回増）であった。また、5位には初めて平良港（沖縄県宮古島市）が入った（前年5位は石垣）。

内訳をみると、外国船社運航のクルーズ船の寄港回数は1,913回で、前年比101回減となった。港湾別では、博多港が263回（前年比46回減）で最多となり、次いで那覇港が236回（同19回増）、長崎港が215回（同47回減）、平良港が142回（同13回増）、石垣港が105回（同24回減）であった。

日本船社運航のクルーズ船の寄港回数は1,017回で、前年

比266回増となった。港湾別では、ベラビスタマリーナ(広島県)が122回(前年比94回増)と大幅に増加し最多となり、次いで横浜港が98回(同23回減)、神戸港が70回(同3回減)、宮島港が62回(同43回増)であった。外国船社のクルーズ船において九州・沖縄が上位を占める一方で、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-2-4-10及び表Ⅲ-2-4-1)。

図Ⅲ-2-4-10 クルーズ船の寄港回数の推移(暦年)



資料：国土交通省港湾局産業港湾課「2018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

表Ⅲ-2-4-1 クルーズ船の寄港回数(2018年/暦年)

	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	279	博多	263	ベラビスタマリーナ (広島県尾道市)	122
2位	那覇	243	那覇	236	横浜	98
3位	長崎	220	長崎	215	神戸	70
4位	横浜	168	平良	142	宮島	62
5位	平良	143	石垣	105	福山	48

資料：国土交通省港湾局産業港湾課「2018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

●「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業」の採択

国土交通省は、訪日クルーズ旅客数500万人の実現に向けて、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上及び物流機能の効率化を図るため、「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業」に取り組んでいる。そのなかで、地方公共団体もしくは民間事業者が実施する港湾における屋根付き通路や移動式ボーディングブリッジの設置などへの補助について、2017年6月に公募(第1回募集分)を行い、24港29地区の事業を採択、その後は2017年11月に9港、2018年4月に20港、2019年5月に17港の事業実施を決定した。

●海事観光の推進

国土交通省は、2018年9月に海事局に「海事観光戦略実行推進本部」を設置し、2019年3月には観光先進国の実現に向けた海事観光の戦略的推進について、①海事分野の特性を生かした地方誘客・消費拡大への貢献、②海事観光分野における受入環境整備の更なる推進、③海事観光分野における多様な魅力の発信強化の3つの視点を定め、視点ごとに重点的な取り組み事項などについて取りまとめた。

●標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマットの作成

国土交通省はフェリー・旅客船事業者の航路情報のオープンデータ化の促進を図るため、2019年4月に「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」及び「簡易入力支援ツール」などをホームページで公開した。これにより、コンテンツプロバイダ経路検索サイトによる航路情報の提供や多言語化対応を行い、地方自治体・DMOでの情報活用などに用いられることで利用者増加の効果が期待される。

Ⅴ 道路交通

高速道路の利用交通量は全国的に前年を上回る
タクシーの事前確定運賃運用開始に向けてルール策定
自動運転システムの実現に向けての取り組みが進む

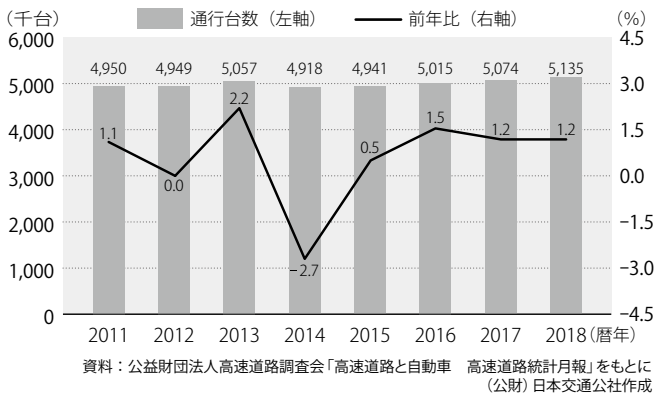
(1) 利用の動向

●高速道路の利用

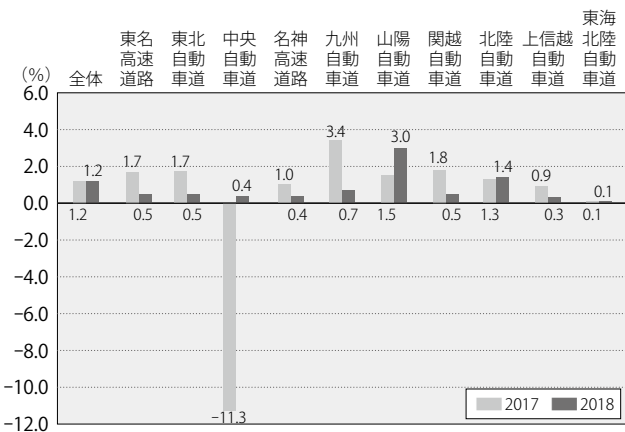
・利用交通量の推移

2018年(暦年)の高速道路通行台数は日平均で約514万台であり、前年比1.2%増であった(図Ⅲ-2-5-1)。主要路線ごとにみると、全ての路線で前年の通行台数を上回り、全体に増加の傾向を示した(図Ⅲ-2-5-2)。

図Ⅲ-2-5-1 高速道路の日平均利用交通量の推移(暦年)



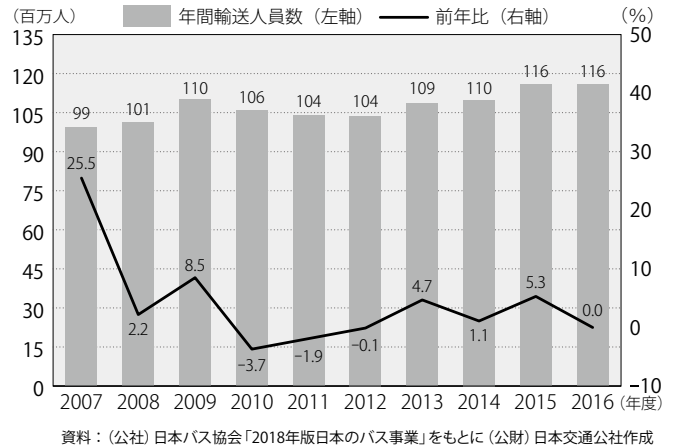
図Ⅲ-2-5-2 主要高速道路の日平均利用交通量の前年比(暦年)



●高速バスの利用

(公社)日本バス協会の最新統計によると、2016年度の高速バス輸送人員は1億1千6百万人であり、過去最多を記録した(図Ⅲ-2-5-3)。

図Ⅲ-2-5-3 高速バスの年間輸送人員数の推移



●貸切バスの利用

貸切バスの輸送人員数については、2013年度にピークを迎えた。2015年度以降はやや減少したものの横ばいで推移している(図Ⅲ-2-5-4)。

一方で、事業者数は2017年度に大きく減少した。国土交通省「令和元年版交通政策白書」によると、2016年に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づいた2017年4月導入の事業許可更新制、同年8月の民間指定機関による巡回指導の開始などによって退出する事業者が相次いだことが影響している。

(公社)日本バス協会は一般貸切バス事業について、2017年度(対象事業者409社)は経常収支率が前年を3.0%下回り、赤字を計上した事業者は116社(28.4%)と公表した。

図Ⅲ-2-5-4 貸切バスの事業者数及び輸送人員数の推移

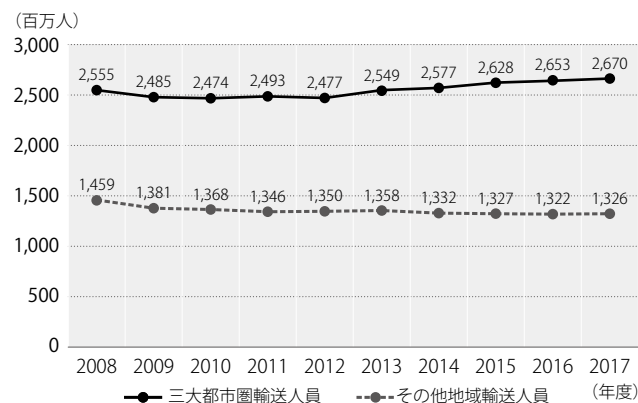


●一般路線バスの利用

一般路線バスの輸送人員数は1970年前後をピークに減少が長期的に続いていたが、近年は下げ止まりの傾向を示している(図Ⅲ-2-5-5)。

三大都市圏とその他地域に分けてみると、三大都市圏では2013年度以降は回復傾向を示しているのに対し、その他地域ではゆるやかな減少傾向にある。

図Ⅲ-2-5-5 都市部・地方部別の一般路線バス輸送人員数の推移



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

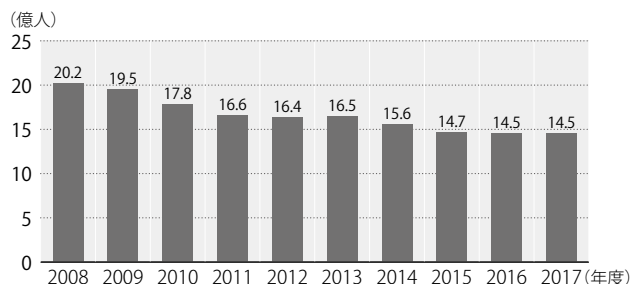
注1：乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータ

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減少傾向が続いているが、2015年度以降は減少幅が小さくなっている(図Ⅲ-2-5-6)。2017年度はほぼ前年度並みの水準で推移した。

図Ⅲ-2-5-6 タクシーの輸送人員の推移

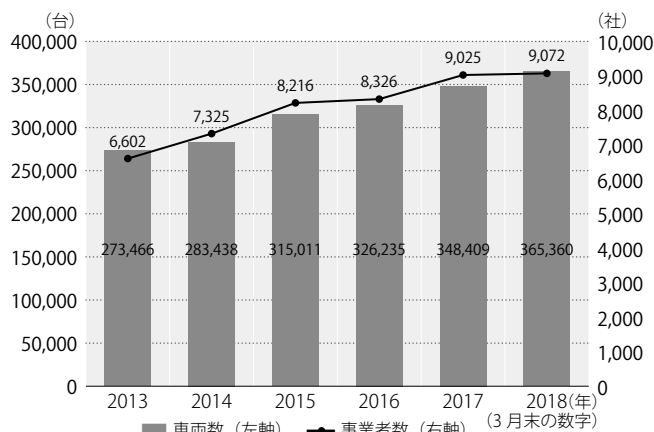


資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●レンタカーの利用

2018年3月末時点のレンタカー事業者数(乗用車)は9,072社で前年度比0.5%増、車両数(乗用車)の合計は約36.5万台で前年比4.9%増であった(図Ⅲ-2-5-7)。

図Ⅲ-2-5-7 レンタカー(乗用車)事業者数及び車両数(乗用車)の推移



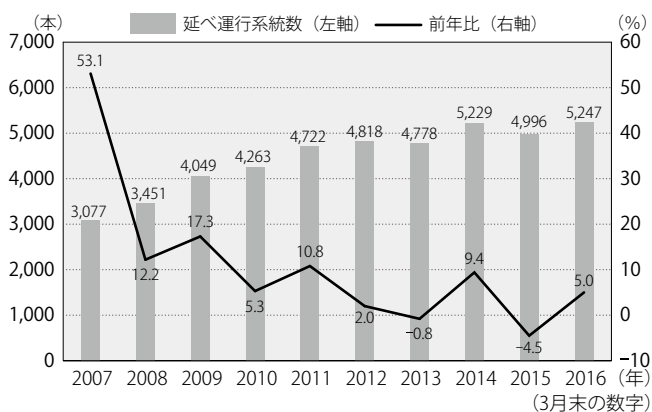
資料：国土交通省「レンタカー事業の現状について(事業者数及び車両数)」をもとに(公財)日本交通公社作成

●高速バス運行系統数

・運行系統数の推移と事業の状況

(公社)日本バス協会の最新統計によると、2016年3月末時点の高速バス運行系統数は延べ5,247本であり、前年比5.0%の増加であった(図Ⅲ-2-5-8)。運行系統数は2007年の急増後、2013年と2015年を除いて前年と比べ増加している。

図Ⅲ-2-5-8 高速バス運行系統数の推移



資料：(公社)日本バス協会「2018年版日本のバス事業」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

2019年3月末時点における高規格幹線道路の供用延長は11,906km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85%となった。内訳は、高速自動車国道が9,053km（進捗率79%）、一般国道自動車専用道路が1,849km（同75%）であった（表Ⅲ-2-5-1）。

2018年4月から2019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に示す通りであった。

表Ⅲ-2-5-1 高規格幹線道路の整備状況(2019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	11,906km	85%
高速自動車国道	11,520km	9,053km	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	-	1,004km	87%
一般国道自動車専用道路(本四連絡道路を含む)	約2,480km	1,849km	75%

資料：国土交通省「平成31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 2018年4月～2019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*	区間名等	区間	年月日	開通延長
北海道	日高自動車道	E63	-	日高門別IC～日高厚賀IC	2018.4.21	14.2km
	旭川十勝道路	-	富良野道路	北の峰IC～布部IC	2018.11.24	8.3km
	後志自動車道	E5A	-	余市IC～小樽JCT	2018.12.8	23.3km
	釧路外環状道路	E44	-	釧路東IC～釧路別保IC	2019.3.9	6.9km
	釧路中標津道路	E44	上別保道路	釧路町字上別保原野～川上郡標茶町字阿歴内	2019.3.9	6.6km
東北	東北中央自動車道	E13	-	大石田村山IC～尾花沢IC	2018.4.15	5.3km
		E13	-	東根IC～東根北IC	2019.3.23	4.3km
	新庄酒田道路	-	新庄古口道路	戸沢村津谷～古口	2018.7.15	2.2km
	三陸沿岸道路	E45	唐桑高田道路	陸前高田長部IC～陸前高田IC	2018.7.28	6.5km
		E45	吉浜釜石道路	吉浜IC～釜石南IC	2018.8.11	5.0km
		E45	釜石山田道路	大槌IC～山田南IC	2019.1.12	8.0km
		E45	歌津本吉道路	歌津IC～小泉海岸IC	2019.2.16	10.0km
		E45	本吉気仙沼道路	本吉津谷IC～大谷海岸IC	2019.2.16	4.0km
		E46	釜石道路	釜石南IC～釜石両石IC	2019.3.9	14.6km
	東北横断自動車道釜石秋田線	E45	唐桑高田道路	唐桑小原木IC～陸前高田長部IC	2019.3.21	3.5km
		E46	遠野道路	遠野住田IC～遠野IC	2019.3.3	11.0km
		E46	-	釜石JCT～釜石仙人峠IC	2019.3.9	6.0km
	上北自動車道	E4A	上北天間林道路	上北IC～七戸IC	2019.3.16	7.8km
宮古盛岡横断道路	-	宮古西道路	宮古中央IC～宮古根市IC	2019.3.30	3.4km	
関東	東京外環自動車道	C3	-	三郷南IC～高谷JCT	2018.6.2	15.5km
	北千葉道路	-	-	船形～押畑	2019.3.3	3.8km
	新東名高速道路	E1A	-	厚木南IC～伊勢原JCT	2019.3.17	4.0km
中部	中部横断自動車道	E52	-	八千穂高原IC～佐久南IC	2018.4.28	14.6km
		E52	-	新清水JCT～富沢IC	2019.3.10	20.7km
		E52	-	六郷IC～下部温泉早川IC	2019.3.10	8.4km
	伊豆縦貫自動車道	E70	天城北道路	大平IC～月ヶ瀬IC	2019.1.26	5.1km
	三遠南信自動車道	E69	佐久間道路・三遠道路	佐久間川合IC～東栄IC	2019.3.2	6.9km
	新名神高速道路	E1A	-	新四日市JCT～亀山西JCT	2019.3.17	23.0km
	東海環状自動車道	C3	-	大安IC～東員IC	2019.3.17	6.4km
上越魚沼地域振興快速道路	-	上越三和道路	寺IC～鶴町IC	2019.3.24	3.0km	
中国	山陰自動車道	E9	多伎・朝山道路	出雲多伎IC～大田朝山IC	2019.3.17	9.0km
	美作岡山道路	-	佐伯長船線	熊山IC～瀬戸IC	2019.3.24	3.7km
		-	岡山吉井線	吉井IC～佐伯IC	2019.3.24	6.8km
四国	高知自動車道	E56	片坂バイパス	四万十町西IC～黒潮拳ノ川IC	2018.11.17	6.1km
九州	熊本天草幹線道路	-	三角大矢野道路	みすみIC～登立IC	2018.5.20	3.7km
	九州中央自動車道	E77	高千穂日之影道路	雲海橋交差点～日之影深角IC	2018.11.11	2.8km
		E77	-	小池高山IC～山都中島西IC	2018.12.16	10.8km
	西九州自動車道	E35	伊万里松浦道路	調川IC～松浦IC	2018.12.15	2.2km
	中九州横断道路	-	大野竹田道路	朝地IC～竹田IC	2019.1.19	6.0km
	南九州西回り自動車道	E3A	芦北出水道路	津奈木IC～水俣IC	2019.3.2	5.6km
	中津日田道路	-	三光本耶馬溪道路	中津IC～田口IC	2019.3.3	2.8km
	都城志布志道路	-	都城道路	横市IC～平塚IC	2019.3.17	2.8km
北薩横断道路	-	泊野道路	さつま泊野IC～きららIC	2019.3.24	4.2km	

*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

(3) 道路交通関連施設の動向

●高速道路の休憩施設

2018年4月から2019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に示す通りであった。

表Ⅲ-2-5-3 2018年4月～2019年3月に新規オープン・リニューアルした主な高速道路の休憩施設

施設名称			年月日	内容・特徴
九州自動車道	古賀 SA	下り	2018.4.20	高速道路初出店のラーメン専門店「一蘭」と九州の高速道路初出店の「タリーズコーヒー」がオープン。買物エリアでは「ひよ子」の新しいサブレー「DOUX D'AMOUR(ドゥ・ダムール)」を高速道路で初めて販売。バリアフリー化を進めたほか、一般道から入場できるウェルカムゲートを設置。
常磐自動車道	東海 PA	下り	2018.4.24	ショッピングコーナーを拡張し、フードコートでは客席数を増やしてリニューアルオープン。フードコートでは手作り感のあるメニューを提供。ショッピングコーナーでは「東海村おすすめセクション」の商品を中心に取り揃えている。
関越自動車道	赤城高原 SA	上り	2018.4.24	「ドラマチックエリア赤城高原(上り線)」としてグランドオープン。「かみつけ山麓テラス 風そよぐ木もれびマーケット」をコンセプトに、赤城・群馬・新潟などの特産品を取り揃えている。テラス席では赤城山麓の木々の匂いを楽しめる。
東名高速道路	牧之原 SA	下り	2018.6.13	「駿河・遠州の旨いもの集合」をコンセプトに、定番人気のラーメンやどんぶりメニュー、またビジネスドライバー向けの惣菜カフェテリアなど、地元の食材を使用したフードコートへリニューアル。
小田原厚木道路	大磯 PA	上り	2018.6.20	ショッピングコーナーを拡張し、地元で人気のお土産を豊富に取り扱う。またフードコートでは、カウンター席を設け、地域ブランド「箱根山麓豚」を使用したどんぶりメニューや地元で人気の洋菓子店の「生チョコソフト」などを提供。
東名高速道路	富士川 SA	下り	2018.6.22	開業50周年を迎え、商業施設のリニューアルや一般道からも利用できる「ぷらっとパーク」の新設に続き、富士山の眺望や富士市街の美しい夜景を楽しめるテラスを新たにオープン。
中央自動車道	石川 PA	上り	2018.6.29	改良工事でフードコートを増席し、「ファミリーマート」の増床をもってグランドオープン。ショッピングコーナー「Hachioji marche(ハチオウジマルシェ)」では周辺地域の商品やオリジナル商品の取り扱いをしている。
北陸自動車道	小矢部川 SA	下り	2018.7.1	富山県高岡市金屋町に見られる伝統意匠「千本格子(さまのこ)」をイメージした建物にリニューアル。フードコートでは富山の海の幸を使用したどんぶりメニューを、ホテルが運営するレストランでは本格的な味を楽しめる。「ローソン」が北陸道初出店。
北関東自動車道	太田強戸 PA	上下	2018.7.28	太田数塚IC～太田桐生IC間に新規オープン。北関東道沿線の食材を取り入れたフードメニューを提供。ショッピングコーナーでは地元太田市や沿線地域の商品を販売。
道央自動車道	樽前 SA	上下	2018.8.10	道内高速道路に「セブン-イレブン」が初出店。従来扱っているお弁当などの他に、地域のお土産品の販売も行う。
横浜新道	戸塚 PA	上り	2018.8.22	戸塚PAは横浜新道唯一の休憩施設。「らあめん花月嵐」が新規出店した。
北関東自動車道	波志江 PA	西行き	2018.9.11	24時間営業の「ローソン」が出店。店内にイトインコーナーを併設するとともに、群馬県のお土産品も取り揃える。
東北自動車道	都賀西方 PA	下り	2018.12.19	施設面積を広げ、フードコートの客席数を増やし、ショッピングコーナーも拡張した。フードコートでは地元の食材を使用。ボリュームメニューも用意されており、男性からも好評。ショッピングコーナーでは地元栃木市の銘品を中心に、近隣地域の魅力ある商品を展開。
東北自動車道	鶴巣 PA	下り	2019.3.8	フードコートは初出店の味噌らーめん専門店「田所商店」や「堂島カレー」がオープン。ベーカリーでは東北の食材を使用したオリジナルパンを販売。ショッピングコーナーではPA限定品や地元宮城の工芸品など幅広く取り扱う。
新名神高速道路	鈴鹿 PA	上下	2019.3.17	商業施設『PIT SUZUKA(ピットスズカ)』が新規オープン。地元食材やご当地メニューを提供するフードコートのほか、「フロント」がベーカリーカフェとして高速道路で初出店。「セブン-イレブン」ほか9店舗がオープン。
東北自動車道	上河内 SA	下り	2019.3.22	大谷石や鹿沼組子をイメージした内装とし、通路幅を広げた明るいイメージの空間。フードコートの座席数を増やし、新メニューを提供。

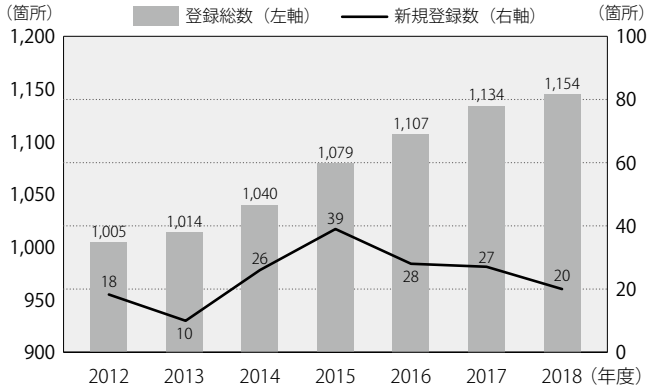
資料：高速道路株式会社各社のプレスリリースなどをもとに(公財)日本交通公社作成

●一般道路の休憩施設（道の駅）

・登録数の推移

2018年度中に20箇所の「道の駅」が登録され、2019年3月末時点で総数は1,154駅となった（図Ⅲ-2-5-9）。

図Ⅲ-2-5-9 「道の駅」登録数の推移



資料：国土交通省道路局「道の駅」登録一覧をもとに（公財）日本交通公社作成

●そのほかの道路及び交通に関する施策

・MaaSなど新たなモビリティサービスの推進

国土交通省はMaaS（“Mobility as a Service”の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスにひとつのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念）などの新たなモビリティサービスを活用することで都市や地方の交通の諸課題を解決するため、2018年10月から「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催、2019年3月に中間とりまとめを発表した。

中間とりまとめでは、「日本版MaaS」の早期実現を目指すとしており、(1)事業者間のデータ連携の推進、(2)運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化、(3)まちづくり・インフラ整備との連携、(4)新型輸送サービスの推進、などの取り組み方針が示された。また、地域ごとに異なる課題に対応するために、「大都市型」「大都市近郊型」「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」「観光地型」の5つの地域類型に分類し、それぞれに応じた取り組みの方向性がとりまとめられた。

・日本版MaaSの「先行モデル事業」として19事業を選定

経済産業省と国土交通省は2019年4月から新しいモビリティサービスの社会実装に挑戦する地域などを応援する事業「スマートモビリティチャレンジ」を開始、支援対象として28地域・事業を選定した（表Ⅲ-2-5-4）。

28地域・事業の内訳として、経済産業省は先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組み、事業計画策定や効果分析などの「パイロット地域分析事業」を行うパイロット地域として13地域を選定し、国土交通省は新たなモビリティサービスの実証実験を支援し、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を行うための「新モビリティサービス推進事業」の先行モデル事業として19事業を選定した。

表Ⅲ-2-5-4 スマートモビリティチャレンジ支援対象地域・事業

No.	市区町村（地域）	都道府県
1	阿寒地域	北海道
2	上士幌町	北海道
3	浪江町・南相馬市	福島県
4	会津若松市	福島県
5	新潟市	新潟県
6	日立市	茨城県
7	つくば市	茨城県
8	前橋市	群馬県
9	横須賀市	神奈川県
10	川崎市・箱根町	神奈川県
11	伊豆地域	静岡県
12	静岡市	静岡県
13	豊田市	愛知県
14	春日井市	愛知県
15	菟野町	三重県
16	志摩地域	三重県
17	永平寺町	福井県
18	大津市	滋賀県
19	南山城村	京都府
20	京丹後周辺地域	京都府
21	神戸市	兵庫県
22	山陰地域	鳥取・島根県
23	大田市	島根県
24	庄原市	広島県
25	瀬戸内地域	香川県
26	大分市	大分県
27	肝属郡3町	鹿児島県
28	八重山地域	沖縄県

資料：経済産業省、国土交通省ニュースリリースをもとに（公財）日本交通公社作成

- ：経済産業省・国土交通省採択事業
- ：経済産業省採択事業（パイロット地域分析事業）
- ：国土交通省採択事業（新モビリティサービス推進事業）

・グリーンスローモビリティ実証調査の実施

時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動モビリティであるグリーンスローモビリティの普及推進に向けて環境省と国土交通省は連携事業として2018年度に全国5地域（福島県いわき市、三重県東員町、岡山県備前市、広島県福山市、熊本県天草市）で実証調査を行った。

・タクシーの事前確定運賃の運用ルールの策定

国土交通省は2019年4月にタクシーの事前確定運賃について本格運用ルールを策定した。同年7月から事前確定運賃の実施を希望する事業者からの認可申請の受付を開始し、10月に実施を認可する。

配車アプリなどにおいて、利用者が入力した乗車地点と降車地点との間の推計走行距離をもとに算定した運賃に、地方運輸局が定める係数を乗じて算定する。係数については直近年度の輸送実績をもとに曜日と時間帯ごとに定められ、毎年見直しが行われる。配車アプリなどにより利用者に対してタ

タクシー運転者は走行予定ルートを示し、原則としてそのルート通りに運送を行う。事前に利用者と事業者との間で合意し、確定した運賃を支払う。

・自転車活用推進計画の策定

2017年5月に交通混雑の緩和、健康の増進、災害時における移動手段としての優位性など、複数の観点から自転車の活用を推進することを目的として自転車活用推進法が施行された。施行を受け、2017年8月には有識者会議が設置され、自転車活用推進計画策定のための議論を開始、2018年6月に「自動車活用推進計画」を策定した。

同計画では、地方公共団体での自転車活用推進計画策定の促進、サイクル・ツーリズムの推進のためのモデルルートの作成、シェアサイクル拡大に向けてサイクルポートを現行の倍となる約1,700か所とすることを目指すといった内容が盛り込まれた。

・公共交通機関におけるオープンデータ化の推進

国土交通省は2017年3月に「公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会」を設置、オープンデータ化における諸課題について検討を進め、同年5月に中間整理をとりまとめた。中間整理では当面の取り組みとして、①官民連携による実証実験、②運行情報（位置情報等）、移動制約者の移動に資する情報のオープンデータ化の検討、③地方部におけるオープンデータ化の推進、の3つを挙げた。それを受けて2018年度から取り組みを開始している。2019年3月には全国の公共交通機関を網羅した経路検索について、経路検索事業者が容易にデータの受渡を行うための時刻表・運行経路などの静的データフォーマットを改訂するとともに、バスの遅延情報や運行情報などの動的データにおいても標準的なフォーマットを定め、「標準的なバス情報フォーマット」に追加した。同フォーマットは2019年2月時点で全国90社に導入されている。

・自動運転システムの実現に向けた取り組み

自動運転の実現に向けて、国土交通省は2018年9月にレベル3（条件付自動運転）、レベル4（特定条件下における完全自動運転）の自動運転車が満たすべき要件についてガイドラインを公表した。また、同月に交通政策審議会の下に小委員会を設置し、自動運転車などの安全性を確保するための制度の検討を進め、「道路運送車両法の一部を改正する法律

（改正道路運送車両法）」を2019年3月に閣議決定、国会で5月に可決、成立した。

自動運転の実現に向けた実証実験については、道の駅などを拠点とした長期間（1～2か月）の公道実証を2018年11月から実施、また、ニュータウンにおける実証実験を2019年2月に実施、トラックの隊列走行の後続車無人システムの実証実験を2019年1月より開始した。

・公共交通機関におけるインバウンド対応

2017年12月に観光立国推進閣僚会議で決定した「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」などを踏まえ、観光基盤の拡充及び強化を図るための財源としての国際観光旅客税の税収の使途などを規定する「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律（改正国際観光振興法）」が2018年2月に閣議決定され、2018年4月の衆院本会議で可決、成立した。その後、観光庁は2018年10月に外国人観光旅客利便増進措置に関する基準及びガイドラインをとりまとめ、公表した。外国人観光旅客利便増進措置に関する基準においては、①外国語による情報提供（事故、災害などの発生に伴い、著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合の情報提供）、②インターネットを利用した観光に関する情報の閲覧を可能とするための措置、③座便式の水洗便所の設置、④クレジットカードによる支払を可能とする券売機等の設置、⑤交通系ICカード利用環境の整備、⑥荷物置き場の設置、⑦インターネットによる予約環境の整備、を講ずべき項目として挙げ、サービス水準を明確化した。また、上記以外の項目について望ましい取り組みの方向性をガイドラインで明示した。

公共交通事業者などは、外国人観光旅客の利用上重要なものとして選定した旅客施設・車両などを対象として、同措置の実施に努めることとされている。また、多数の外国人観光旅客の利用が見込まれる区間など（指定区間）については、実施計画の作成及び計画に基づく措置の実施が義務付けられることとなった。実施計画については、305の公共交通事業者などから提出があり、主要7国際空港へのアクセス路線についてはすでに概ね対応完了、新幹線については2019年度中に、主要都市部における路線と主要観光地へのアクセス路線については2020年度中に概ね対応完了が見込まれる。

（相澤美穂子）