

Ⅲ-2 運輸業

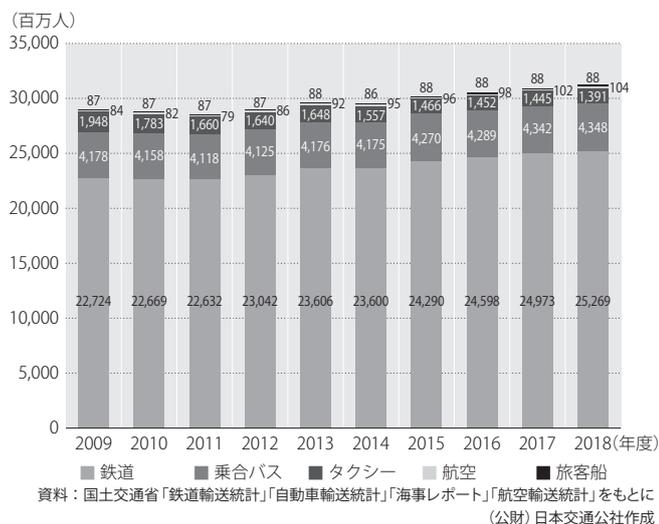
■ 輸送量と交通事業の動向

近年の国内旅客輸送量は緩やかな増加傾向
 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

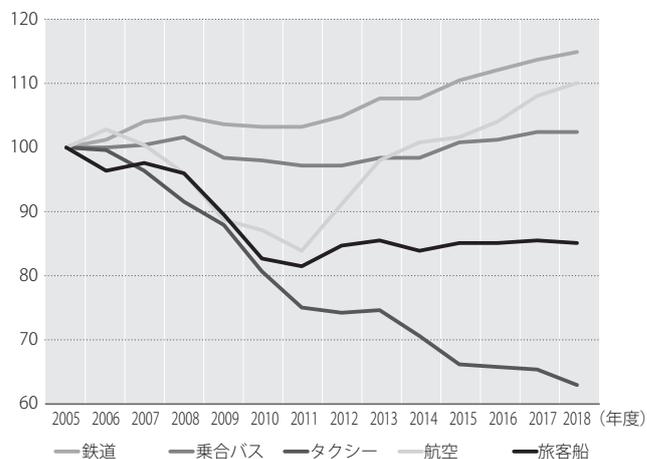
国内の旅客輸送量（人ベース）は、2012年度以降は緩やかな増加傾向にある（図Ⅲ-2-1-1）。各交通機関別にみると、鉄道の比率が大半を占めており、乗合バス、タクシー、航空、旅客船が続いている。

図Ⅲ-2-1-1 国内旅客輸送量（人ベース）の推移



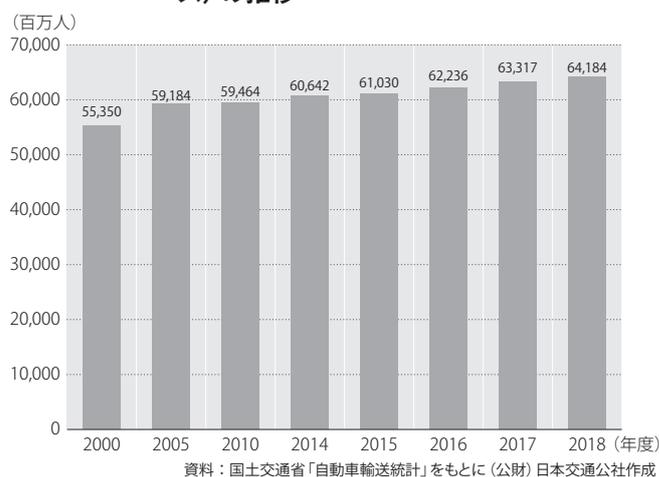
旅客輸送量（人ベース）について、2005年度を100とした場合の推移をみると（図Ⅲ-2-1-2）、鉄道が大きく伸びている。航空は2011年度までは減少が続いていたが、2012年度に増加に転じ、2014年度以降は2005年度を上回る輸送量となっている。一方で、タクシーと旅客船については、2005年度を大きく下回って推移している。旅客船は2012年度以降下げ止まりの傾向を示しているが、タクシーは減少傾向が続いている。

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（人ベース）は、緩やかな増加傾向が続いており、2018年度もプラスで推移した（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

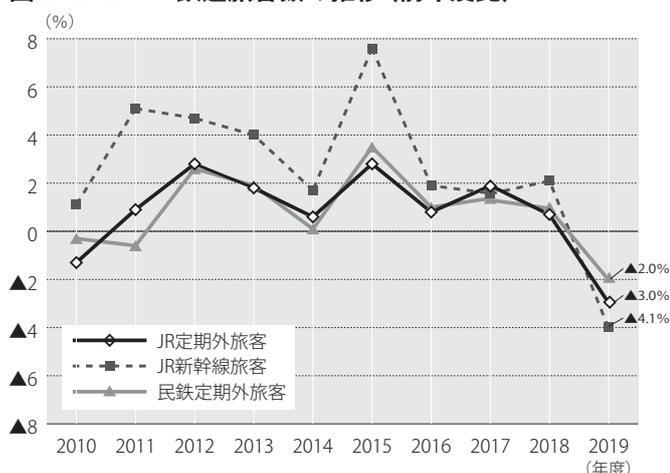
2019年度の鉄道旅客数は前年を下回る
新幹線の旅客数は北海道新幹線を除いて好調が続く

(1) 利用者の動向

●年間旅客数（定期外、新幹線、民鉄）

2019年度の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が36億2,733万人（前年度比3.0%減）、JR新幹線旅客（定期・定期外合計）が3億7,045万人（同4.1%減）、JR以外の民鉄の定期外旅客は67億6,511万人（同2.0%減）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たが2019年度はいずれも減少に転じた（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「鉄道輸送統計調査」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）、2018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。北海道線は開業直後の2016年度をピークに、2017年度、2018年度は減少が続いている。

表Ⅲ-2-2-1 JR新幹線旅客数の推移（路線別）

	2014	2015	2016	2017	2018	18/17
北海道線		102	2,113	1,667	1,601	▲4.0%
東北線	86,793	90,451	91,088	92,116	93,489	1.5%
上越線	39,195	42,961	43,058	43,633	44,452	1.9%
東海道線	157,369	162,968	167,724	169,974	174,171	2.5%
北陸線	12,017	31,842	30,745	30,892	31,670	2.5%
山陽線	68,109	72,059	72,534	74,449	76,007	2.1%
九州線	13,103	13,648	13,271	14,168	14,488	2.3%

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

(2) 鉄道路線の動向

●JR山手線・京浜東北線の高輪ゲートウェイ駅が開業

JR東日本は2020年3月14日、山手線と京浜東北線の品川～田町駅間に新駅として高輪ゲートウェイ駅を開業した。駅舎は様々な環境保全技術を駅に導入する「エコステ」として環境に配慮する取り組みが行われている。

また、各種ロボットや多様なデジタルサイネージ等が試行導入されたほか、駅構内には無人AI決済店舗「TOUCH TO GO」が常設店として展開されるなど、様々な最新技術が各所で用いられている。

●常磐線全線運転再開

2019年4月20日、常磐線の広野～木戸駅間にJヴィレッジ駅が開業した。また、2020年3月14日には東日本大震災の影響で運転を見合わせていた常磐線富岡～浪江駅間の運転が再開し、9年ぶりに常磐線は全線で運転が再開となった。

●沖縄都市モノレール「ゆいレール」が那覇市外へ延伸

2019年10月1日に首里駅からだこ浦西駅まで約4.1km延伸し、石嶺駅、経塚駅、浦添前田駅、だこ浦西駅の4駅が開業した。

●相鉄がJRとの相互直通運転を開始

2019年11月30日、相鉄線西谷駅とJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近間に連絡線約2.7kmを新設し、相鉄線とJR線が相互直通運転を開始、都心へのアクセスが容易になり、新幹線へのアクセスも向上した。

●JR西日本がうめきた新駅の名称を発表

JR西日本は大阪駅西側地区の開発に着手しており、東海道線支線地下化・新駅設置を進めている。2023年春には「うめきた（大阪）地下駅」の開業を予定しており、新駅の名称を「大阪駅」とすることを2020年3月25日に発表した。

●路線・駅舎などの整備

JR東日本は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて原宿駅の改良工事を進めており、2020年3月21日に新駅舎および新ホームの供用を開始した。新駅舎は2層となっており、コンビニエンスストアやカフェが入った。現駅舎は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会終了後に解体し、現駅舎の意匠を再現した建て替えが予定されている。

●観光列車などの運行

近年、観光列車が多くの観光客から人気を集めており、各社が相次いで観光列車の運行を行っている。2019年度も各社で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、JR東日本の「サフィール踊り子」や近畿日本鉄道の「ひとり」のように車内の居住性を重視した列車もみられる。

表Ⅲ-2-2-2 観光列車等の主な動向(2019年4月～2020年3月)

年月日	事業者名	内容
2019.3.23	阪急電鉄	京都線で運行している観光特急「京とれいん」の2編成目となる「京とれいん 雅洛」を運行開始。乗車したときから京都気分を楽しめるよう、1両ごとに季節を定め、すべての車両に異なる外観や車内デザインが施されている。
2019.4.6	あいの風とやま鉄道	「一万三千尺物語」を運行。標高3000mの立山連峰と深海1000m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。車体は朝日に色づく立山と富山湾をデザインしている。
2019.7.27	JR北海道	JR東日本から「びゅうコースター風っこ」を借り入れて「風っこ そうや号」を7～9月にかけて運行。稚内～音威子府間および旭川～音威子府間を運行した。
2019.9	JR北海道	キハ40形一般型気動車を観光列車仕様に改造した「山紫水明」として、「紫水号」を9月に、「山明号」を10月に運行開始。定期列車として運行するほか、観光列車やイベント列車としても運行する。
2019.10.5	JR東日本	「海里(KAIRI)」を運行開始。ディーゼルハイブリッド車両(HB-E300系)で4両編成。新潟～酒田間を運行。「新潟の食」「庄内の食」をメインに提供する売店と、日本海と庄内平野、出羽三山等の「日本海の景観」を楽しむことができる。
2019.10.29	くま川鉄道	熊本県の第三セクター鉄道、くま川鉄道は「サイクルトレイン」を開始、自転車を解体することなくそのまま無料で車内に持ち込める。運行区間は人吉温泉～湯前間。
2020.3.14	JR東日本	特急「サフィール踊り子」を東京・新宿～伊豆急下田間で運行開始。ゆったり過ごせるプレミアムグリーン車や、家族やグループ向けのグリーン個室を導入、車内ではヌードルや軽食を楽しめる。
2020.3.14	近畿日本鉄道	新型名阪特急「ひのとり」を運行開始、くつろぎのアップグレードをコンセプトとし、シートを最大までリクライニングできるように日本で初めて全席にバックシェルを設置、車内の居住性に配慮している。

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

JR東日本は2020年3月5日に東京駅にインバウンド向けに観光情報を発信する拠点として「JAPAN RAIL CAFE」を開設、訪日旅行サポートを行う旅行カウンターを設置するほか、日本文化の体験コーナーや大型ビジョンを設置し、日本の魅力をPRできるスペースを設けた。

III 航空交通

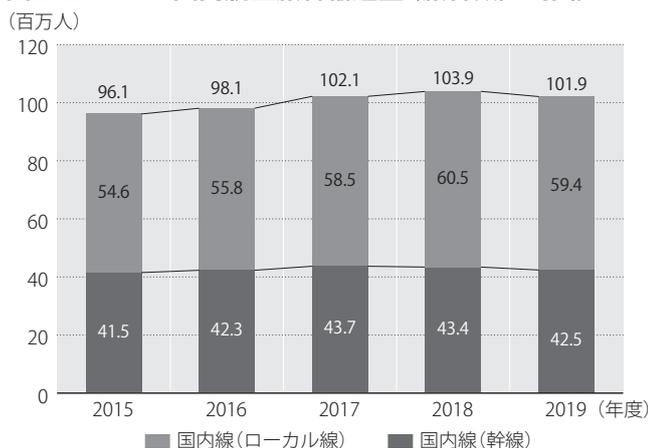
2019年度は国内線、国際線ともに旅客数は減少
国内線は新型コロナウイルスによる2~3月の減少が響き、
国際線は韓国便の減少も大きく影響

(1) 利用者の動向

●国内航空輸送量（旅客数）の動向

2019年度の国内線の旅客数は、前年度比2.0%減の1億187万人（図Ⅲ-2-3-1）。幹線、ローカル線ともに減少した。

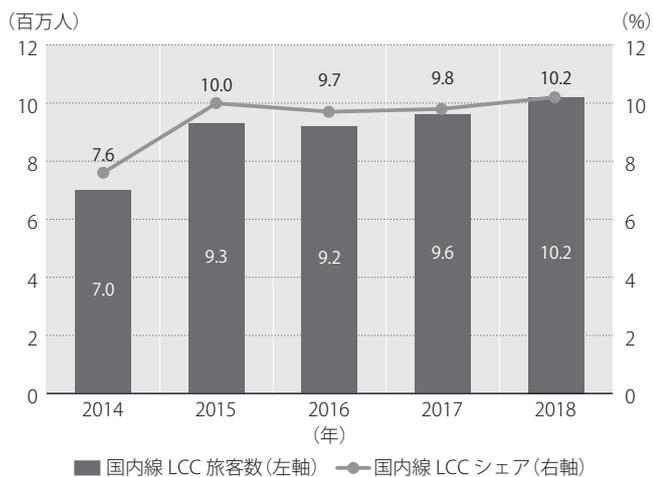
図Ⅲ-2-3-1 国内航空旅客輸送量（旅客数）の推移



資料：国土交通省「航空輸送統計年報」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）、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（2020年1月時点）
（注）2019年7月時点のデータによる集計

2019年度の乗降客数（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）、新型コロナウイルス感染拡大の影響で2020年2~3月に利用が落ち込んだ空港が多く、成田、関西、中部、仙台、神戸以外の空港で前年度を下回った。

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

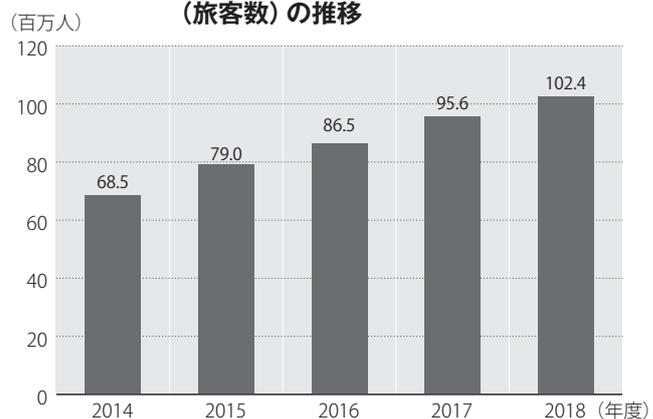
順位	空港	2014	2015	2016	2017	2018	2019	'19/'18
1	羽田	62.7	62.6	64.2	66.4	67.5	62.5	▲7.5%
2	新千歳	17.8	18.6	18.8	19.6	19.8	19.5	▲1.4%
3	福岡	16.3	16.7	17.1	17.6	17.9	17.6	▲2.0%
4	那覇	15.9	16.0	17.0	17.5	17.6	17.5	▲1.0%
5	伊丹	14.6	14.6	15.1	15.7	16.3	15.8	▲3.3%
6	成田	6.0	6.9	7.2	7.5	7.3	7.5	2.1%
7	関西	6.5	6.8	6.6	6.9	6.5	6.7	3.1%
8	中部	5.4	5.5	5.7	6.0	6.3	6.4	2.3%
9	鹿児島	5.0	5.1	5.2	5.4	5.7	5.4	▲3.9%
10	仙台	3.1	3.0	2.9	3.2	3.3	3.3	1.1%
11	神戸	2.4	2.5	2.8	3.1	3.2	3.3	3.2%
12	宮崎	2.8	2.9	3.0	3.1	3.2	3.2	▲1.8%
13	熊本	3.1	3.2	2.9	3.2	3.3	3.2	▲2.8%
14	長崎	2.9	3.1	3.0	3.1	3.2	3.1	▲3.4%
15	松山	2.8	2.8	2.9	3.0	3.1	2.9	▲5.1%
—	上記以外	35.1	34.8	36.1	37.7	39.1	38.7	▲1.2%
	合計	202.5	205.0	210.6	218.9	223.3	216.4	▲3.1%

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を続けており、2018年度は1億240万人と過去最高を記録した（図Ⅲ-2-3-3）。

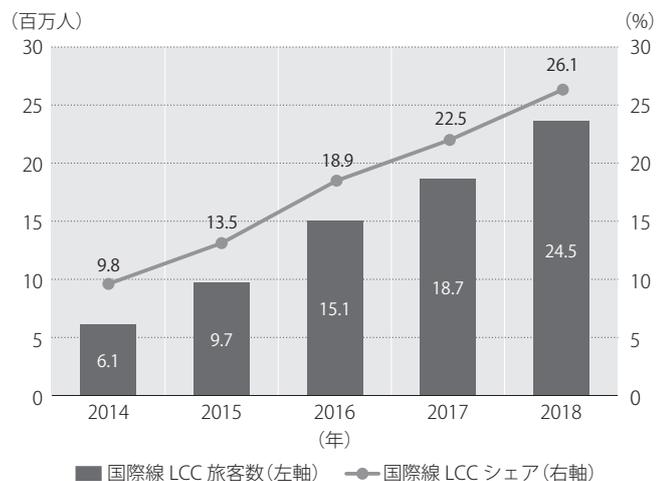
図Ⅲ-2-3-3 日本を発着する国際航空旅客輸送量（旅客数）の推移



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）、LCC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）2019年7月時点のデータによる集計

2019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）、中部以外はいずれもマイナスとなった。特に福岡、新千歳、那覇の地方空港は二桁のマイナスとなり主要3空港（成田、関西、羽田）と比べて減少幅が大きくなった。

表Ⅲ-2-3-2 空港別乗降客数（国際線）の推移（年度、上位7空港）

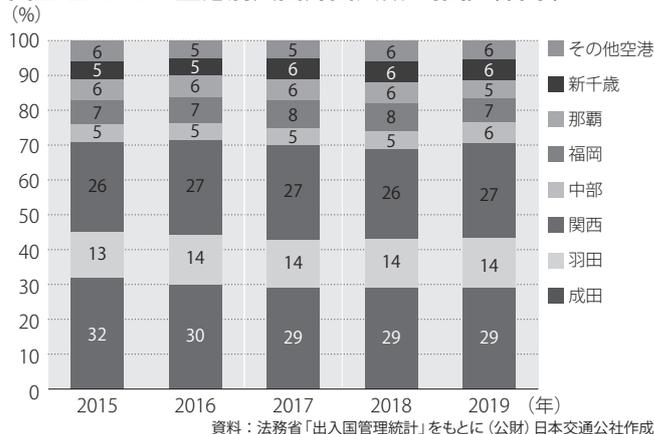
年度、単位：百万人

順位	空港	2014	2015	2016	2017	2018	2019	'19/'18
1	成田	26.7	28.5	30.0	31.5	33.9	32.1	▲5.3%
2	関西	13.4	17.2	19.0	21.8	22.8	22.0	▲3.5%
3	羽田	11.6	13.4	15.6	17.1	18.2	16.8	▲7.4%
4	中部	4.4	4.9	5.2	5.5	6.1	6.2	1.8%
5	福岡	3.7	4.6	5.2	6.3	6.9	5.5	▲21.0%
6	新千歳	1.7	2.3	2.7	3.5	3.9	3.3	▲14.2%
7	那覇	1.6	2.5	3.1	3.6	3.9	3.1	▲19.9%
-	上記以外	2.5	2.9	3.0	3.9	4.5	3.7	▲17.8%
	合計	65.6	76.3	83.9	93.3	100.1	92.8	▲7.4%

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）、成田空港と関西空港のシェアがほぼ拮抗している。また、福岡、那覇、新千歳、その他空港のシェアが徐々にではあるが拡大傾向にある。

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

2019年10月26日にバニラ・エア株式会社は運航を終了、11月1日にPeach Aviation 株式会社（以下ピーチ）と統合が完了した。

また、神戸空港の発着枠拡大に伴い、フジドリームエアラインズが新たに乗り入れ、定期運航路線を相次いで開設した（表Ⅲ-2-3-3）。

表Ⅲ-2-3-3 主な航空路線の動向（国内線）

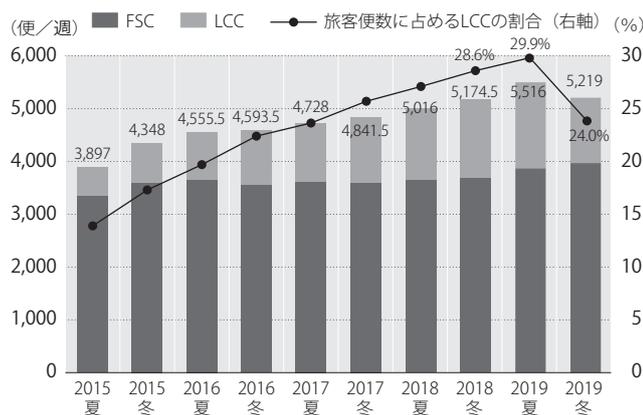
航空会社	年月日	動向
スカイマーク	2019.11.29	成田＝中部線新規開設
ソラシドエア	2020.3.29	宮崎＝名古屋線新規開設
	2020.3.29	福岡＝那覇線新規開設
フジドリームエアラインズ	2019.10.27	神戸＝出雲線新規開設
	2019.10.27	神戸＝松本線新規開設
	2019.12.20	神戸＝高知線新規開設
	2020.3.29	神戸＝青森線新規開設
ピーチ・アビエーション	2019.6.1	成田＝那覇線再開
	2019.9.1	成田＝新千歳線再開
	2019.10.1	成田＝奄美大島線新規開設
	2019.12.26	成田＝石垣線新規開設
	2019.12.26	関西＝奄美線新規開設
	2020.3.29	成田＝長崎線新規開設
ジェットスター・ジャパン	2020.3.29	成田＝鹿児島線新規開設
	2019.7.3	関西＝下地島線新規開設
エアアジア・ジャパン	2019.8.1	成田＝庄内線新規開設
	2019.8.8	中部＝仙台線新規開設

資料：各社ホームページ等をもとに（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）の運行便数（注：当初認可時における第1週目の運行便数）は年々増加が続けてきたが、2019年冬期は減少に転じて5,219便／週であった（図Ⅲ-2-3-6）。LCCはこれまで増加傾向が続いてきたが、2019年冬期は大幅な減少となった。

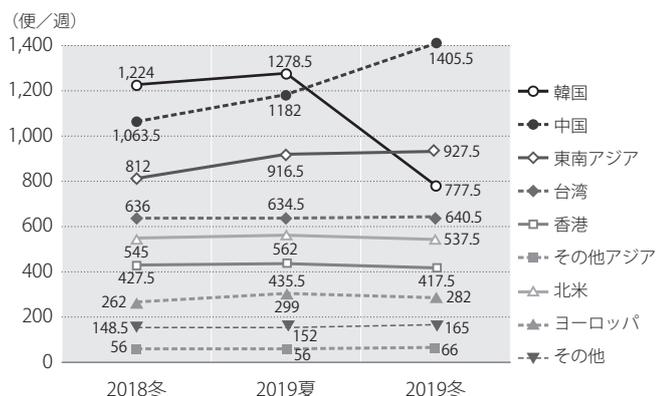
図Ⅲ-2-3-6 国際線定期便運行便数の推移（旅客便）



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2019年冬期に韓国が大幅に減少した（図Ⅲ-2-3-7）。中国は増加が続く一方で、それ以外ではほぼ横ばいの地域が多くなっている。

図Ⅲ-2-3-7 方面別国際線定期便運行便数（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、地方空港における減少が顕著となっている（表Ⅲ-2-3-4）。

表Ⅲ-2-3-4 空港別国際線定期便数（旅客便）

空港	2018夏期	2018冬期	2019夏期	2019冬期
成田	1,672	1,651	1,750.5	1,697.5
羽田	783.5	790	811.5	814.5
関西	1,210.5	1,291	1,375.5	1,328
中部	327	340	411.5	447
地方	1,023	1,102.5	1,167	932
福岡	370	372	399	316
那覇	202	230	223	187
新千歳	169	186.5	214	153
その他	282	314	331	276
合計	5,016	5,174.5	5,516	5,219

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、2019年中はアジアを中心に新規就航が相次いだ（表Ⅲ-2-3-5）。2020年3月には欧米豪方面へ多くの新規就航が予定されていたが、新型コロナウイルスの影響で就航延期が相次いだ。

表Ⅲ-2-3-5 主な航空路線の動向（国際線）

キャリア	年月日	動向
JAL	20.2.28	成田＝ウラジオストク線新規開設
ANA	19.9.1	成田＝パース線新規開設
	19.10.27	成田＝チェンナイ線新規開設
	20.3.16	成田＝ウラジオストク線新規開設
スカイマーク	19.11.29	成田＝サイパン線新規開設
Peach Aviation	19.4.25	新千歳＝ソウル（仁川）線新規開設
	19.10.27	成田＝高雄線新規開設 成田＝台北線新規開設
中国国際航空	19.11.2	仙台＝大連＝北京線、7年ぶり再開
中国東方航空	19.10.27	関西＝南昌線新規開設
中国南方航空	19.8.1	中部＝長沙線新規開設
上海航空	19.12.27	中部＝温州線新規開設
上海吉祥航空	19.6.15	中部＝南京線新規開設
	19.10.27	関西＝武漢線新規開設
		関西＝温州線新規開設
		関西＝常州線新規開設
		関西＝ハルビン線新規開設
成田＝上海線新規開設		
海南航空	19.7.1	関西＝西安線新規開設
	19.10.29	関西＝北京線新規開設
	19.11.25	関西＝蘭州線新規開設
山東航空	19.5.13	中部＝青島線新規開設
	19.5.14	中部＝済南線新規開設
浙江長竜航空	19.11.7	中部＝西安線新規開設
春秋航空	19.4.17	関西＝合肥線新規開設
	19.4.18	関西＝鄭州線新規開設
	19.5.5	中部＝深圳線新規開設
	19.10.27	成田＝上海線新規開設
SPRING JAPAN	19.12.12	成田＝上海線新規開設
九元航空	19.12.22	関西＝広州線新規開設
中国西部航空	19.11.26	関西＝鄭州線新規開設 関西＝重慶線新規開設
ウルムチ航空	19.12.30	中部＝武漢／済南＝ウルムチ線新規開設
香港エクスプレス	19.9.26	那覇＝香港線新規開設
ネパール航空	19.8.29	関西＝カトマンズ線新規開設（20.2.29運休）
	20.3.2	成田＝カトマンズ線新規開設
エアアジアX	19.11.20	成田＝クアラルンプール線新規開設
	20.1.22	那覇＝台北（桃園）＝クアラルンプール線新規開設
タイ・エアアジアX	19.7.4	福岡＝バンコク線新規開設
フィリピン・エアアジア	19.7.1	関西＝マニラ線新規開設
タイ国際航空	19.10.29	仙台＝バンコク線再開
ベトジェットエア	19.7.12	成田＝ホーチミン線新規開設
	19.10.31	羽田＝ダナン線新規開設
ノックエア	19.12.18	広島＝バンコク線新規開設
ノックスコート	19.10.27	新千歳＝バンコク線新規開設
スイスインターナショナルエアラインズ	20.3.1	関西＝チューリッヒ線開設
フィンエア	19.12.16	新千歳＝ヘルシンキ線新規開設

資料：各社ホームページ等をもとに（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

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。小委員会での中間取りまとめを踏まえ、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）。

羽田空港については、2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始、国際線発着容量を年間約3.9万回拡大した。新しい飛行経路は国際線の発着が多い時間帯に限り運用し、それ以外の時間帯はこれまでと同じ飛行経路を運用することとしている。

成田空港については、2019年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、2020年3月29日から空港処理能力が年間約4万回拡大した。

さらに今後に向けて、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、この機能強化により年間発着枠が現在の30万回から50万回への拡大が見込まれる。この合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和について取り組みを進めた。

● 羽田空港で国際線増便に対応した旅客ターミナル施設の供用を開始

日本空港ビルデング（株）と東京国際空港ターミナル（株）は羽田空港の国際線発着枠の拡大にあわせて、第3ターミナル（2020年3月14日に国際線ターミナルより改称）を一部増築、第2ターミナルに新たに国際線施設を整備し、2020年3月29日から供用を開始した。

表Ⅲ-2-3-6 首都圏空港の機能強化に関する取り組み方針

	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

● 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等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、2019年4月には福岡空港が、2020年1月には北海道内7空港（うち3空港は地方管理空港）が、2020年4月には熊本空港が民営化された。広島空港は2021年4月に民営化を予定していたが、新型コロナウイルスの影響で同年7月に時期を変更して民営化を目指すこととなった。

● 福岡空港が民営化

国土交通省は2018年8月に福岡空港の運営に関して福岡国際空港株式会社と実施契約を締結、同年11月から空港ビルの運営を開始、2019年4月からは空港の運営を開始した。国管理空港の民営化としては、仙台、高松に続き3例目となる。

● 北海道内の7空港が民営化

北海道エアポート株式会社は2020年1月に北海道内8社（新千歳空港ターミナルビルディング株式会社、稚内空港ビル株式会社、釧路空港ビル株式会社、函館空港ビルディング株式会社、旭川空港ビル株式会社、帯広空港ターミナルビル株式会社、女満別空港ビル株式会社、札幌国際エアカーゴターミナルビル株式会社）の発行済み株式のすべてを取得し、完全子会社化した。それに伴い、1月15日から同8社を通じたビル施設等事業を開始した。6月には新千歳空港の空港運営事業、10月からは旭川空港の空港運営事業、2021年3月には稚内空港、釧路空港、函館空港、帯広空港、女満別空港の空港運営事業開始に向けて準備を進めている。

● 中部空港のLCCターミナルが供用開始

中部国際空港株式会社は2019年9月20日からLCC第2ターミナル（T2）の供用を開始した。T2は現ターミナルの南側、2018年10月に開業したFLIGHT OF DREAMSの西側に建設された。T2の供用開始に伴い、これまでの旅客ターミナルは第1ターミナル（T1）に改称された。

● 那覇空港の第2滑走路が供用開始

2020年3月26日に那覇空港の第2滑走路の供用が開始された。第2滑走路は現滑走路から1,310m沖合を埋め立てて建設され、長さ2,700m、幅60mとなっている。第2滑走路の供用開始に伴い、発着回数は年間13.5万回から24万回にまで増加する。

(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、2020年2月現在で35カ国・地域と締結している。(表Ⅲ-2-3-7)。

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

暦年	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	バブアニューギニア(4月)、インド(9月)
2019年	イタリア(9月)
2020年	バングラデシュ(1月)

資料：国土交通省資料をもとに(公財)日本交通公社作成

● 「電子申告ゲート」の導入

訪日外国人旅行者の増加に伴い、入国旅客の迅速な通関と厳格な取り締まりの両立が求められてきたが、それを実現するため、税関では2019年4月に成田空港第3ターミナルで電子申告ゲートの運用を開始した。スマートフォンに「税関申告アプリ」をダウンロードし、案内に従って入力して「携帯品・別送品申告書」を作成するとQRコードが発行される。税関検査場に設置された電子申告端末でパスポートとQRコードをスキャン、顔認証用の写真を撮影し、ゲートでは顔認証で通過する仕組みとなっている。2020年3月時点で6空港(成田空港、羽田空港、関西空港、中部空港、福岡空港、新千歳空港)に導入が拡大した。

● 空港制限区域内における旅客等輸送用バスの自動走行実証実験の実施

国土交通省では、航空需要の拡大が見込まれる中、空港地上支援業務の労働力不足に対応するため、省人化・自動化の推進に取り組んでいる。その一環として、2018年～2019年度にかけて実証実験を行った。自動運転レベル3(運転者乗車、緊急時に運転者が操作)相当については技術的検証に一定の目途がつき、レベル4相当(完全自動運転)導入に必要な課題の抽出・対応を行うことで空港内におけるレベル4相当の導入目標を当初の2030年から2025年に前倒しすることを発表した。

4 海上交通

外客旅客定期航路の韓国航路を利用する外国人が大幅減
外国人クルーズ入国者数も減少

(1) 利用者の動向

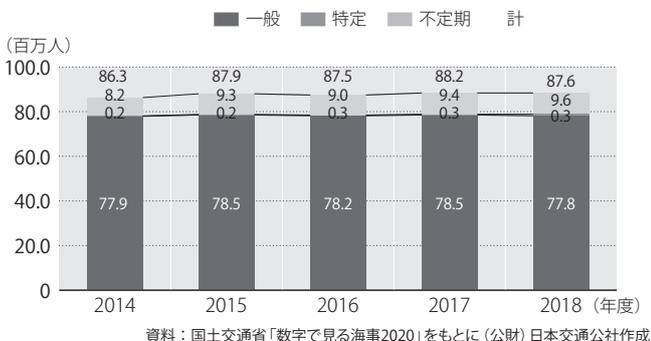
●国内旅客船の動向

2018年度の国内旅客船輸送人員は約8,760万人で、前年度と比べて0.6%の減少となった(図Ⅲ-2-4-1)。

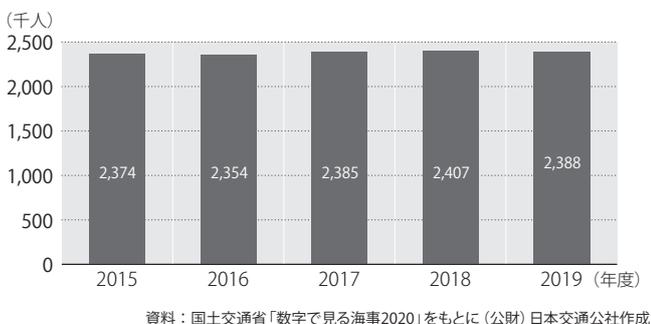
長距離フェリー航路では、2019年度の旅客輸送人員は239万人(同0.8%減)だった(図Ⅲ-2-4-2)。

離島航路では、2018年度の旅客輸送人員は4,372万人(同0.5%減)だった(図Ⅲ-2-4-3)。

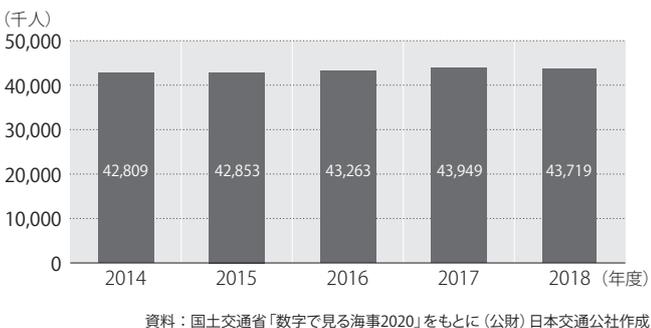
図Ⅲ-2-4-1 国内旅客船輸送人員の推移



図Ⅲ-2-4-2 長距離フェリー航路の旅客輸送人員



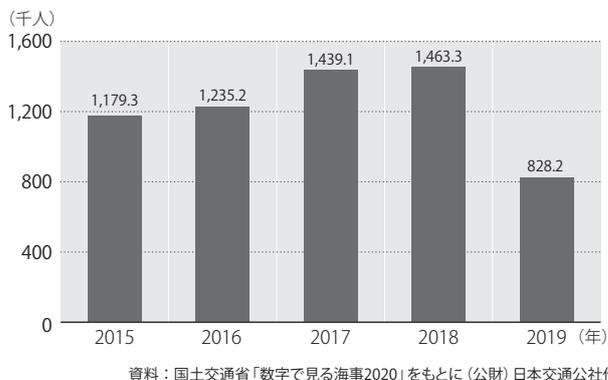
図Ⅲ-2-4-3 離島航路の旅客輸送人員



●外航旅客定期航路の動向

2019年の日本発着の外航旅客定期航路の日本人利用者数は82.8万人(前年比43.4%減)だった(図Ⅲ-2-4-4)。韓国航路を利用する外国人が減少したことから、前年を大幅に下回った。

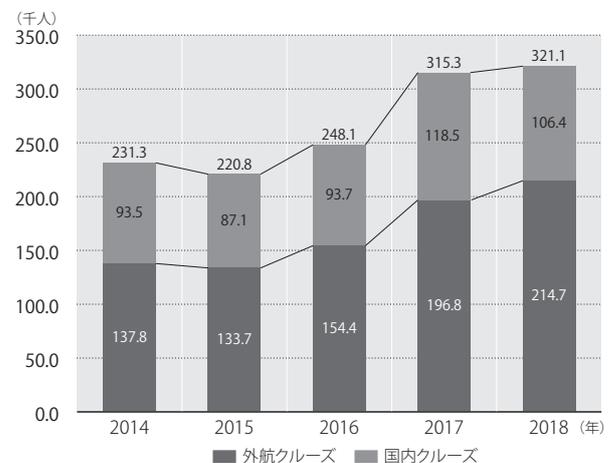
図Ⅲ-2-4-4 外客定期航路の乗客数の推移(暦年)



●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)と増加となり、1989年以降で最多となった(図Ⅲ-2-4-5)。

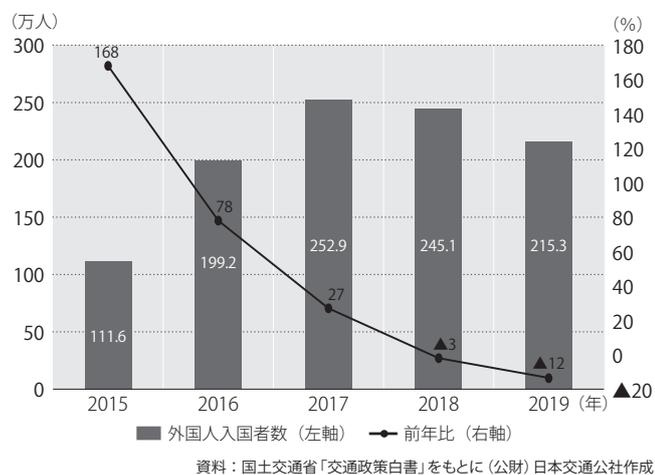
図Ⅲ-2-4-5 日本人の外航・国内クルーズ乗客数(暦年)



●クルーズ船による外国人入国の動向

2019年にクルーズ船で日本に入国した外国人旅客数は約215.3万人（前年比12.2%減）となった（図Ⅲ-2-4-6）。訪日クルーズ旅客の約8割を占める中国発のクルーズ旅客数が減少したことが影響し減少となった。

図Ⅲ-2-4-6 クルーズにより入国した外国人旅客数（暦年）



●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。

2019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39,710円であり、旅行消費額は805億円と推計される。費目別では「買物代」が768億円と全体の消費額の大半を占めており、次いで「飲食費」が25億円となっている。

(2) 航路・寄港の動向

●国内旅客船の航路動向

旅客船の事業者数は964件（前年比8件減）、航路数は1,798路線（同8路線減）となった（図Ⅲ-2-4-7及び図Ⅲ-2-4-8）。

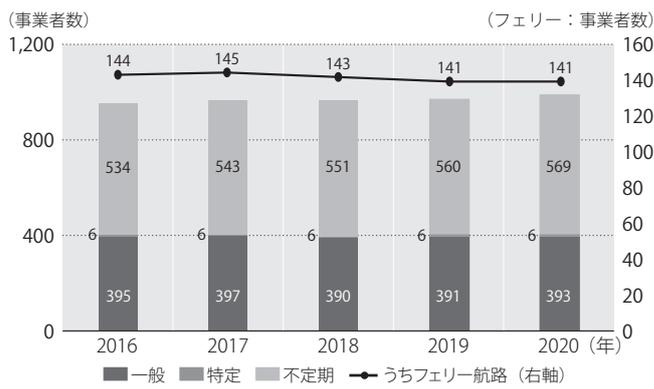
●クルーズ船の寄港動向

2019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2,867回となり、前年比63回減となった。港湾別にみると、那覇港が260回（前年比17回増）で最多となり、次いで博多港が229回（同50回減）、横浜港が188回（同20回増）であった。

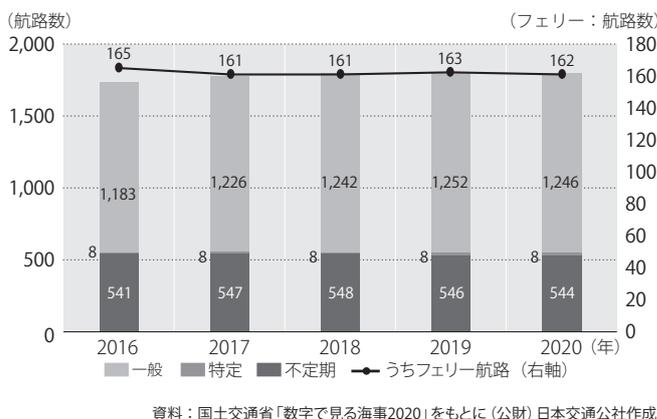
内訳をみると、外国船社運航クルーズ船の寄港回数は1,932回で、前年比19回増となった。港湾別では、那覇港が251回（前年比15回増）で最多となり、次いで博多港が205回（同58回減）、長崎港が178回（同37回減）であった。

日本船社運航のクルーズ船の寄港回数は935回で、前年比82回減となった。港湾別では、横浜港が101回（前年比3回増）で最多となり、次いでベラビスタマリーナ（広島県）が100回（同22回減）、神戸港では68回（同2回減）であった。外国船社

図Ⅲ-2-4-7 旅客船事業者数の推移（暦年）

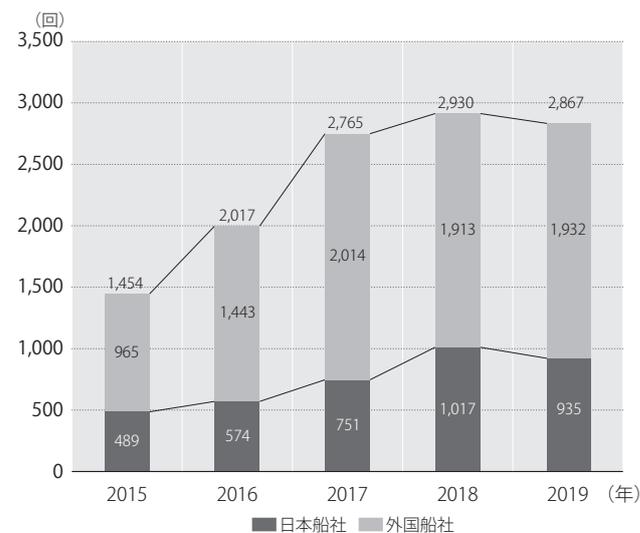


図Ⅲ-2-4-8 旅客船航路数の推移（暦年）



のクルーズ船では九州・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-2-4-9及び表Ⅲ-2-4-1）。

図Ⅲ-2-4-9 クルーズ船の寄港回数の推移（暦年）



表Ⅲ-2-4-1 クルーズ船の寄港回数(暦年)

	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	那覇	260	那覇	251	横浜	101
2位	博多	229	博多	205	ベラビスタマ リーナ (広島県尾道市)	100
3位	横浜	188	長崎	178	神戸	68
4位	長崎	183	石垣	146	宮島	42
5位	石垣	148	平良		大三島	48

資料：国土交通省港湾局産業港湾課「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港実績(2019年速報値)」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

●国際旅客船拠点形成港湾の指定

国土交通省は、国際クルーズ拠点の形成を図るため、旅客ターミナルビル等に投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める制度を2017年度に創設し、2019年4月までに「国際旅客船拠点形成港湾」として9港（横浜港、清水港、佐世保港、八代港、鹿児島港、本部港、平良港、下関港、那覇港）を指定した。

●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」を取りまとめた。この取りまとめにおいて、海事観光では広く他業界と連携を図る必要があるとして、「海事観光推進協議会」を立ち上げ、2019年度は6月に協議会を開き、同月にはシンポジウムを開催した。さらに協議会の下にワーキンググループを設置、年度内に3回開催された。

●地方を拠点とするフライ&クルーズ促進モデル事業

国土交通省は、航空機による移動とクルーズを組み合わせたフライ&クルーズの振興を通じて地方経済の活性化を推進することを目的として、(公社)日本観光振興協会と共同で「地方を拠点とするフライ&クルーズ促進モデル事業」検討委員会を設置、2019年8月に宮古島で委員会を開催した。

●マリンチック街道の選定

国土交通省海事局は、海や船がもっと身近な存在となるよう、「C to Seaプロジェクト」を推進するとともに、その一環としてプレジャーボート等によるクルーズ観光のモデルルートである「マリンチック街道」の整備を進めており、2020年3月に7ルート（小網代、葉山、浜名湖、三河湾、牛窓、豊、須崎）が新たに選定され、それまでに選定されていたルートと合わせて23ルートが展開されることとなった。

5 道路交通

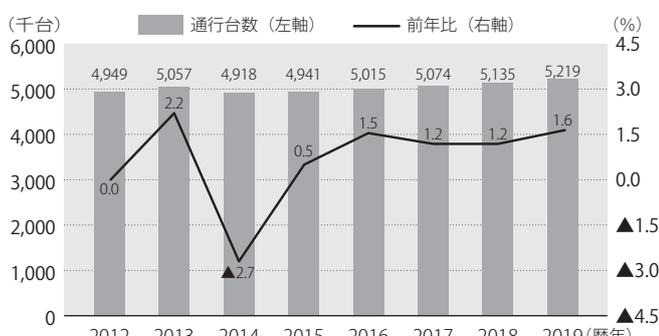
レンタカー事業者、車両数が増加傾向
タクシーの事前確定運賃が運用開始
自動運転システムの実現に向けての取り組みが進む

(1) 利用の動向

- 高速道路の利用
- 利用交通量の推移

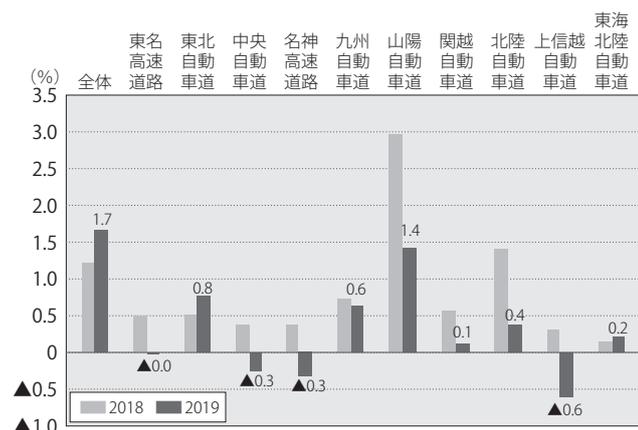
2019年(暦年)の高速道路通行台数は日平均で約522万台であり、前年比1.6%増であった(図Ⅲ-2-5-1)。主要路線ごとにみると、山陽自動車道や東北自動車道、九州自動車道、北陸自動車道、東海北陸自動車道、関越自動車道で前年を上回った(図Ⅲ-2-5-2)。

図Ⅲ-2-5-1 高速道路の日平均利用交通量の推移(暦年)



資料：公益財団法人高速道路調査会「高速道路と自動車 高速道路統計月報」をもとに(公財)日本交通公社作成

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)

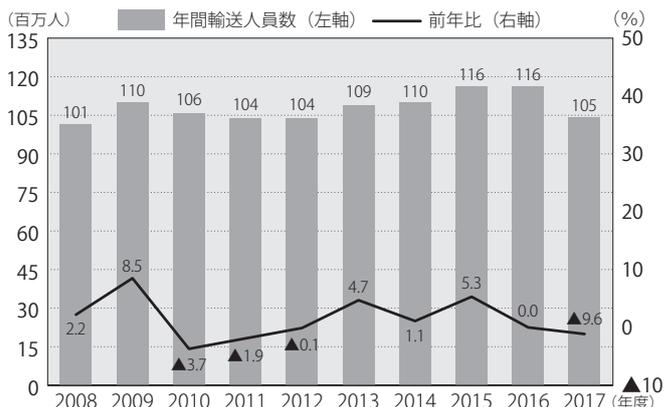


資料：公益財団法人高速道路調査会「高速道路と自動車 高速道路統計月報」をもとに(公財)日本交通公社作成

●高速バスの利用

(公社)日本バス協会の最新統計によると、2017年度の高速バス輸送人員は1億5百万人であった(図Ⅲ-2-5-3)。2016年度は過去最多を記録していたが2017年度は大きく減少した。

図Ⅲ-2-5-3 高速バスの年間輸送人員数の推移



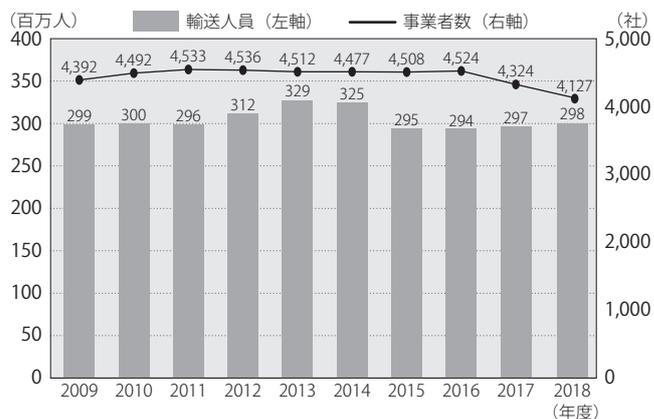
資料：(公社)日本バス協会「2019年版日本のバス事業」をもとに(公財)日本交通公社作成

●貸切バスの利用

貸切バスの輸送人員については、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年度につづき2018年度も大きく減少した。国土交通省「令和2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等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。

図Ⅲ-2-5-4 貸切バスの事業者数及び輸送人員の推移



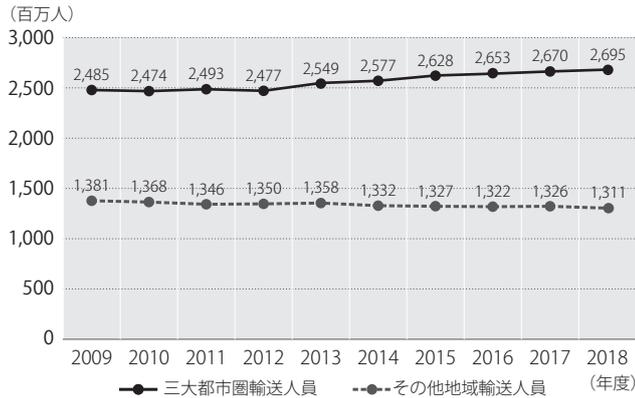
資料：国土交通省「交通政策白書」をもとに(公財)日本交通公社作成

●一般路線バスの利用

一般路線バスの輸送人員は1970年前後をピークに減少が長期的に続いてきたが、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見ると、三大都市圏では2013年度以降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が続いている。

図Ⅲ-2-5-5 都市部・地方部別の一般路線バス輸送人員の推移



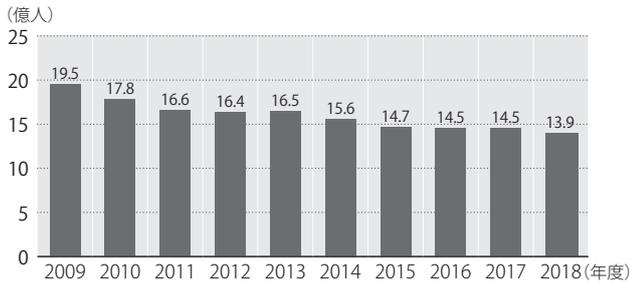
資料：国土交通省「交通政策白書」をもとに（公財）日本交通公社作成

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長期間にわたって減少傾向が続いており（図Ⅲ-2-5-6）、2018年度も前年度を下回った。

図Ⅲ-2-5-6 タクシーの輸送人員の推移

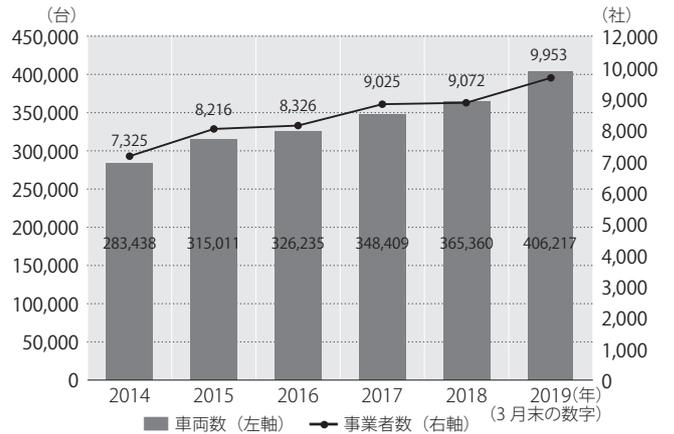


資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」をもとに（公財）日本交通公社作成

●レンタカーの利用

2019年3月末時点のレンタカー事業者数（乗用車）は9,953社で前年比9.7%増、車両数（乗用車）の合計は40.6万台で前年比11.2%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、2017年3月末時点の高速バス運行系統数は延べ5,121本であり、前年比2.4%の減少であった（図Ⅲ-2-5-8）。

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「2019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

2020年3月末時点における高規格幹線道路の供用延長は12,006km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86%となった。内訳は、高速自動車国道が9,062km（進捗率79%）、一般国道自動車専用道路が1,895km（同76%）であった（表Ⅲ-2-5-1）。

2019年4月から2020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に示すとおりであった。

表Ⅲ-2-5-1 高規格幹線道路の整備状況(2020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	12,006km	86%
高速自動車国道	11,520km	9,062km	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	-	1,049km	88%
一般国道自動車専用道路（本州四国連絡道路を含む）	約2,480km	1,895km	76%

資料：国土交通省「令和2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 2019年4月～2020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	旭川・紋別自動車道	E39	丸瀬布遠軽道路	遠軽瀬戸瀬IC～遠軽IC	2019/12/21	6.8km
	根室道路	E44	-	温根沼IC～根室IC	2020/3/22	7.1km
	深川・留萌自動車道	E62	幌糠留萌道路	留萌大和田IC～留萌IC	2020/3/28	4.1km
東北	東北中央自動車道	E13		南陽高畠IC～山形上山IC	2019/4/13	24.4km
	東北中央自動車道	E13		相馬IC～相馬山上IC	2019/12/22	6.0km
	三陸沿岸道路	E45		釜石北IC～大槌IC	2019/6/22	4.8km
	三陸沿岸道路	E45	-	気仙沼中央IC～気仙沼港IC	2020/2/24	1.7km
	三陸沿岸道路	E45	-	久慈北IC～侍浜IC	2020/3/1	7.4km
関東	新東名高速道路	E1A		伊勢原JCT～伊勢原大山IC	2020/3/7	2.0km
	首都高速道路	K7		横浜青葉JCT～横浜港北JCT	2020/3/22	7.1km
中部	中部横断自動車道	E52		富沢IC～南部IC	2019/11/17	6.7km
	三遠南信自動車道	E69	飯橋道路	天龍峡IC～龍江IC	2019/11/17	4.0km
	東海環状自動車道	C3		大野神戸IC～大垣西IC	2019/12/14	7.6km
	東海環状自動車道	C3		関広見IC～山県IC	2020/3/20	9.0km
関西	東播丹波連絡道路		国道175号	寺内ランプ～大伏ランプ	2020/3/14	2.1km
	阪神高速	6		鉄砲IC～三宅西	2020/3/29	7.7km
中国	山陰自動車道	E9	鳥取西道路	鳥取西IC～青谷IC	2019/5/12	17.5km
	山陰自動車道	E9	長門・俵山道路	長門湯本温泉IC～俵山北IC	2019/9/8	5.5km
九州	島原道路		諫早外環線	小船越IC～諫早IC	2020/3/22	1.6km

*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

2019年4月から2020年3月までに新規オープン・リニューアルされた主な高速道路の休憩施設は、表Ⅲ-2-5-3に示すとおりであった。

表Ⅲ-2-5-3 2019年4月～2020年3月に新設・リニューアルされた主な高速道路の休憩施設

施設名称			年月日	内容・特徴
東北自動車道	鶴巣PA	下り	2019/4/5	フードコートでは味噌ラーメン専門店「田所商店」がオープン、ベーカリーでは仙台味噌を使用した味噌カツサンドなどPAオリジナルのパンを販売。ショッピングコーナーではPA限定の土産品「仙台キャラメリーナラングドシャ」を販売するほか、地元宮城の工芸品「玉虫塗の漆器」や「宮城のこけし」等を販売する。
首都高速道路	加平PA	-	2019/4/10	リニューアルにより、自動販売機コーナーを充実させた無人パーキングエリアとしてオープン。新たに自動販売機コンビニを導入、おにぎりやサンドウィッチ等の軽食を24時間販売する。
東北自動車道	津軽SA	上下	2019/4/20	青森県の観光、文化などの魅力を発信する地域連携スペースを設置、下り線では2018年12月に商業施設を先行オープン、青森県産の食材を使用した丼やコロケ、郷土料理「津軽そば」等が楽しめる。ショッピングコーナーでは青森県産のリンゴを使用したジュース、伝統工芸「こぎん刺し」、リンゴの菓子など青森の逸品を取り揃えている。
東京湾アクアライン	海ほたるPA	-	2019/4/20	1階エントランスと5階店舗を全面改装、5階通路部は『海に浮かぶ豪華客船がさらにラグジュアリー感あふれる空間』をコンセプトとしてリニューアル。うみめがね〜アクアラインシアター〜では東京湾アクアラインの建設過程を没入感ある映像で公開。
伊勢自動車道	安濃SA	下り	2019/5/18	園地を再整備、「安濃SAの森」としてオープン。三重県の地域情報発信の場として活用し、マルシェをはじめ、安濃SAの森を整備した際に出た木材を活用した木工教室や森の生き物の観察会など交流イベントを開催する。
宮崎自動車道	山之口SA	上下	2019/6/1	上下線ともに売り場面積が約1.5倍に拡大。食事コーナーでは宮崎牛やブランド豚「どんぐりの恵み」を用いたメニューを展開、ショッピングコーナーでは地元で親しまれてきた郷土菓子や老舗和菓子店のオリジナルスイーツなどを販売。
九州自動車道	桜島SA	上り	2019/7/19	リニューアルによりショッピングコーナーの売り場面積を1.3倍に拡張、鹿児島県の土産品を取り扱う「いわさきホテルズ」のセレクト商品を集めた「岩崎屋」コーナーを新設。高速道路初登場となる郷土菓子や和菓子店のオリジナルスイーツなどの商品も展開。
東北自動車道	蓮田SA	上り	2019/7/29	22店舗のうち11店舗が高速道路初出店。青果・精肉・鮮魚で構成する生鮮ゾーン「旬撰市場」をSA・PAで初めて展開。東北との繋がりを感ぜられるよう、仙台の「牛たん炭焼利休」が初出店。また、「旬撰倶楽部」では地元埼玉・蓮田をはじめとした沿線地域の特産品等を品揃え。
東九州自動車道	佐伯弥生PA	上り	2019/9/23	新規オープン。川南PAから約115km、道の駅北川はゆまから約50km、大分松岡PAまで約35kmの位置に休憩施設が完成。ハイウェイ情報ターミナルを設置し、道路交通情報を提供する。
東関東自動車道	酒々井PA	上下	2019/10/31	上り線には味噌ラーメン専門店「麵場 田所商店」がオープンするほか、「成田ゆめ牧場」が高速道路で初出店。下り線では地元千葉県産食材を活かしたセルフ形式の「総のうどん・そば」「総のらーめん」がオープンするほか、「白い恋人ソフトクリーム」が北海道外の高速道路で初出店。ショッピングコーナーを以前の約3倍に拡張、地元千葉県の土産品を中心に幅広い商品を取り入れた「旬の庭」としてリニューアルオープン。
中国自動車道	安富SA	上下	2019/10/31	食事コーナーでは地元安富町特産のゆずを使用した「鶏ももゆず胡椒焼き」や生姜醤油で味わう「安富おでん定食」、夢前町特産のそばを使用した「夢ざるそば」などを提供、ショッピングコーナーでは地元のゆずを使用したゆずの関連商品を販売する。
東名高速道路	浜名湖SA	上下	2019/12/5	7月には下り線にショッピングコーナーがオープン。浜名湖土産など各地の土産の販売や、愛知県豊橋市の「ヤマサちくわ」の実演販売コーナーを設置する。また浜名湖産青のりと遠州産しらすを使用した浜名湖SA限定のちくわも販売。8月には上り線にレストランとフードコートもリニューアルオープン。浜名湖産の鰻を使用した鰻重や鰻丼を提供。フードコートは約400席の大型フードコートとしてリニューアル、うどん・そば、どんぶり、定食、海鮮丼、ちゃんぽんの5種類の店を展開。12月にはEXPASA浜名湖としてランドオープン。「餃子・ラーメン館」には浜松餃子の「浜太郎」が高速道路初出店。ラーメン店舗「らーめん 浜名湖ぞだち」では地元のレストラン「とんきい」監修の特製スープを使用した豚骨醤油ラーメンやあごだしラーメンが提供される。
東名高速道路	海老名SA	下り	2020/2/27	第一期リニューアルオープンとして、商業施設の東側を250㎡増床し、新たにショッピングコーナーをオープンするほか、レストランとフードコートもリニューアルオープン。「海鮮三崎港」ではお寿司・お弁当のテイクアウト商品を販売。また、フードコートは5店舗が先行オープン、地元のらーめん店「なんつッ亭」やあつぎ豚の専門店「うすいファーム」が高速道路に初出店する。
首都高速道路	大黒PA	-	2020/3/1	1階軽食コーナーを新たに4店舗からなるフードコートとしてリニューアル、横浜名物サンマー麺や酸辣湯麺などを提供する「横浜龍麵」、横浜名物の牛鍋を提供する「徳屋」などがオープンする。ショッピングコーナーでは東京土産や全国の銘品を販売。

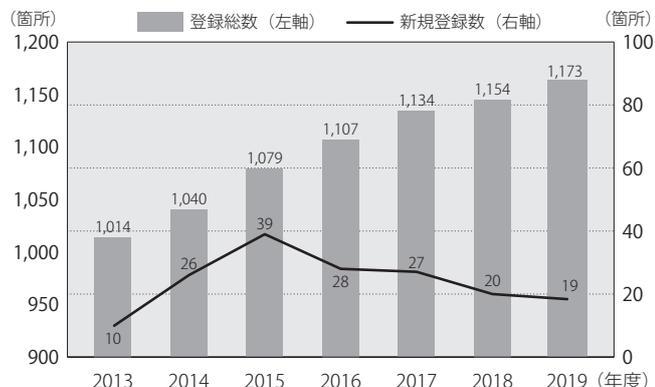
資料：高速道路株式会社各社のプレスリリースなどをもとに（公財）日本交通公社作成

●一般道路の休憩施設（道の駅）

○登録数の推移

2019年度中に19件の「道の駅」が登録され、総数は1,173駅となった（図Ⅲ-2-5-9）。

図Ⅲ-2-5-9 「道の駅」登録数の推移



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

●その他の道路及び交通に関する政策

○地域における旅客運送サービスの確保・充実に向けた取り組み

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会は2019年9月から、地域公共交通活性化再生法の計画制度をはじめ、今後の地域公共交通政策のあり方について既存の公共交通サービスについて審議を重ね、2020年1月に中間とりまとめとして「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域の足のオーバーホール～」を発表した。

最新技術等を活用しながら改善を図ることに加えて、既存の公共交通だけで対応できない場合、多様な輸送資源を総動員して地域の移動のニーズに対応できる体制強化をするべき、というとりまとめが行われた。

○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一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、利用者にとって一元的なサービスとして捉える概念）の提供にあたり、交通事業者等によるデータ連携を円滑化するため、2019年9月から有識者による検討会を開催、2020年3月に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定した。

○タクシーの事前確定運賃の運用を開始

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、10月に配車アプリを活用した運用を開始した。また、2020年3月には1台の車両に複数の旅客が乗車し運賃を割り勘にすることで割安に利用できる「タクシーの相乗り」についてルール化を図った。

さらに、同月には利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題の運賃サービスを提供する一括定額運賃についてもルール化を図った。

○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、国土交通省は自動運転車等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、福井県永平寺町及び沖縄県北谷町において2019年6月から6か月の長期にわたり移送サービスの実証評価を行うとともに、遠隔型自動運転システムを活用し、遠隔操作者1名が3台の遠隔監視および操作を行う模擬実証等を実施した。また、トラックの隊列走行における後続無人隊列システムについて、新東名高速道路で半年間の長期実証を実施、2020年3月にはテストコースで後続無人状態での走行実証などを実施した。

（相澤美穂子）