

Ⅲ-2 運輸業

1 鉄道交通

輸送人員は引き続き増加傾向

小田急小田原線の複々線化工事が完了、利用を開始

観光列車やイベント列車が続々と誕生

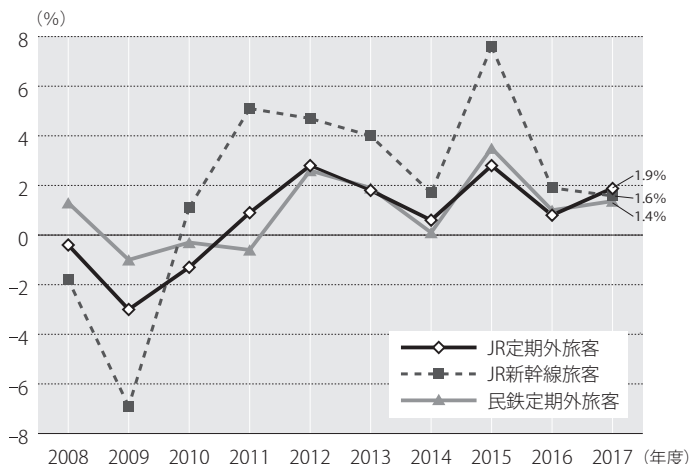
鉄道事業者と旅行会社の連携による地域づくりや観光振興

(1) 利用者の動向

●年間旅客数（定期外、新幹線、民鉄）

2017年度の鉄道旅客数は、JRの定期外旅客が37億3,430万人（前年度比1.9%増）、JR新幹線旅客（定期・定期外合計）が3億7,845万人（同1.6%増）、JR以外の民鉄の定期外旅客は68億3,642万人（同1.4%増）となった。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-2-1-1）。

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、2017年ゴールデンウィーク（以下、GW〔4/28-5/7の

10日間〕では、期間中に列車の運休があったJR北海道で減少（5%減）となったが、他社はいずれも増加となった。2017年夏期（7/21-8/17の28日間、JR九州のみ8/10-8/17の8日間）は、大雨による土砂災害の影響で大量の運休が発生したJR北海道が大幅に減少したほか、JR四国も減少となった。2017-2018年年末年始（12/28-1/4の8日間）及び2018年GW（4/27-5/6の10日間）は、いずれもJR北海道及びJR四国において微減となった（表Ⅲ-2-1-1）。

(2) 鉄道路線の動向

●路線の廃止

JR西日本は、2018年4月1日付で、三江線・江津-三次間（108.1km）を廃止した。道路整備の推進及びそれに伴うマイカーシフトによる利用者の減少が主な要因と考えられる。

JR北海道は、2016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」の中で触れた「当社単独では維持することができない困難な線区」のうち、石勝線夕張支線（新夕張-夕張間（16.1km））を2019年4月1日に廃止することで地元と合意した。さらに、札沼線（北海道医療大学～新十津川間（47.6km））、留萌本線（深川～留萌間（50.1km））、根室線（富良野～新得間（81.7km））、日高線（鶴川～様似間（116.0km））の4線区についても、廃止を検討すると発表した。

●路線・駅舎などの整備

小田急電鉄は、小田原線・東北沢～世田谷代田間（1.6km）の複々線化工事の完了を受け、2018年3月17日より新たなダイヤでの運行を開始した。着工から約30年の歳月を経て、複々線化・連続立体交差化の事業区間である東北沢から和泉多摩川間（10.4km）の複々線化が実現した。これにより、運行本数の大幅な増加が可能となり、ラッシュ時の混雑緩和が期待される。

JR東日本は、新潟駅の第1期高架化事業の完了を受け、2018年4月15日より新たなホームの運用を開始した。上越新幹

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）

会社名	2017年GW	2017年夏期	2017-18年年末年始	2018年GW	備考
JR北海道	265 (95%)	784 (91%)	256 (100%)	259 (98%)	主要4線区（本州、函館、旭川、釧路の各方面）
JR東日本	4,099 (108%)	11,854 (100%)	3,688 (101%)	4,170 (102%)	主要16線区
JR東海	3,542 (111%)	10,131 (102%)	3,381 (100%)	3,723 (105%)	主要8線区
JR西日本	2,568 (109%)	6,935 (101%)	2,509 (101%)	2,675 (104%)	主要11線区
JR四国	131 (109%)	346 (97%)	114 (98%)	129 (99%)	主要3線区
JR九州	728 (116%)	708 (105%)	626 (100%)	753 (103%)	主要3線区（夏期はお盆期間のみ）

資料：各社ニュースリリースをもとに、（公財）日本交通公社作成

線と在来線が同一ホームで乗り換え可能となり、新幹線と在来線特急を乗り継ぐ場合の移動時間の短縮が期待される。

JR東日本は、2011年に発生した水害の影響で不通となっている只見線・会津川口～只見間（27.6km）の復旧に向けて、2017年6月19日に福島県と基本合意書・覚書を締結した。復旧工事はJR東日本が行い、復旧費用の2/3を福島県が、1/3をJR東日本が負担することに。復旧後は、鉄道施設を福島県に無償で譲渡し、上下分離方式で運行する。

<新たな有料座席指定列車の運行>

ラッシュ時などにおいても快適に座れる環境づくりの一環として、私鉄各社において有料座席指定列車の導入が進められた（表Ⅲ-2-1-2）。

このほか、京阪電気鉄道は、2018年8月20日より、快適な座り心地を提供する座席指定特別車両「プレミアムカー」の運行を開始した。終日利用可能で、プレミアムカー料金が別途必要となる。

表Ⅲ-2-1-2 ラッシュ時に対応した新たな有料座席指定列車

運行開始日	事業者名	内容
2017.8.20	京阪電気鉄道	通勤時間帯において、有料座席指定「ライナー」の運転を京阪本線にて開始（平日のみ）。
2018.2.22	京王電鉄	帰宅時間帯において、有料座席指定「京王ライナー」の運転を京王線及び京王相模原線にて開始。
2018.3.10	西武鉄道	帰宅時間帯において、有料座席指定「拝島ライナー」の運転を西武新宿線・拝島線にて開始。

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

●時差通勤を目的とした取り組み

2017年7月11日～25日の快適通勤ムーブメント期間に合わせ、臨時列車の運転やキャンペーンなどが行われた（約320社が参加）。

東京メトロでは、7月11日～21日の平日8日間を対象に、東西線において、6時台に「時差Bizトレイン」を運行した。また、半蔵門線では、東急電鉄と共同で、6時台に「時差Bizライナー」の運行などを実施した。

東京都交通局では、指定時間帯において、日暮里・舎人ライナーや都営大江戸線、都営三田線の一部の駅でIC定期券を専用端末にタッチした利用者に対し、ポイント及びクーポン券を発券した。

●観光列車などの運行

2017年度は、新たな観光列車の登場に加え、既存の車両にてコンテンツを活用したイベント列車も多くみられた。

新たに導入された列車としては、JR東日本が2017年7月1日より運行を開始した「HIGH RAIL 1375」及び2018年1月6日に房総エリアで運行を開始したサイクルトレイン専用の「B.B.BASE」、伊豆急行と東急電鉄が2017年7月21日に運行を開始した「THE ROYAL EXPRESS」、JR西日本が

2017年8月5日に運行を開始した「〇〇のはなし」、JR四国が2017年9月23日に運行を開始したトロッコ列車「志国高知 幕末維新号」、若桜鉄道が2018年3月4日に運行を開始した「昭和」、叡山電鉄が2018年3月21日に運行を開始した「ひえい」などがある。

一方、既存の車両によるイベント列車としては、秩父鉄道が2017年6月24日に運行を開始した「ホテル列車」、養老鉄道が2017年9月10日から運行を開始した「ねこカフェ列車」、黒部峡谷鉄道が2017年9月22日から運行を開始した「星空トロッコ」、長良川鉄道が2018年1月23日に運行を開始した「舞妓列車」などがある（表Ⅲ-2-1-3）。

●インバウンドへの主な対応

小田急電鉄とJR東海は、増加する訪日外国人観光客の利用促進を目指し、2017年12月15日、小田急新宿～御殿場間を運行する特急ロマンスカー「あさぎり号」の列車名を「ふじさん号」に変更した。

(3) 鉄道関連事業の動向

●大阪メトロ（Osaka Metro）の営業開始

大阪市の行政改革の一環として、大阪市交通局が廃止され、2018年4月より地下鉄や新交通システムなどの運営が「大阪市高速電気鉄道株式会社」（大阪メトロ）に引き継がれた。今後は、鉄道事業が主体となりながらも、商業施設やオフィスビルなどの非鉄道事業の比率を高める方針である。

●鉄道博物館の本館リニューアル及び新館のオープン

JR東日本及び公益財団法人東日本鉄道文化財団が運営する鉄道博物館（埼玉県大宮市）は、当初2017年秋に本館の全面リニューアル及び新館をオープンする予定だったが、建設費の高騰などにより、内容及びスケジュールが変更となった。

規模を縮小したうえで2018年7月5日にオープンした新館は、「仕事ステーション」「歴史ステーション」「未来ステーション」で構成される。「仕事ステーション」は現在の鉄道がテーマで、仕事のプロフェッショナルとなるための各種体験を行うことができる。「歴史ステーション」では、日本の鉄道に関する歴史や技術の進化などを紹介する。「未来ステーション」では、鉄道の未来をテーマに、これからの鉄道の期待される姿を示す。

本館については、2017年4月27日に、旧ラーニングゾーンを「キッズプラザ」「科学ステーション」としてリニューアルオープンした。「キッズプラザ」には乳幼児ゾーンが設けられ、親も安心して楽しめるような仕組みが整えられた。「科学ステーション」では、さまざまな体験メニューを通じて楽しく科学を理解することができる。そして2018年4月26日には、「車両ステーション」がリニューアルオープンした。巨大スクリーンを用いた迫力のある映像、AR（拡張現実）による新幹線のバーチャル映像、プロジェクションマッピングなどが新たに導入され、躍動感を肌で感じられる仕組みとなっている。

表Ⅲ-2-1-3 観光列車等の主な動向(2017年4月～2018年6月)

年月	事業者名	内容
2017.4.1	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。土讃線の多度津駅から大歩危駅間の四国の「まんなか」を走行。
2017.4.21	東武鉄道	新型特急「リパティ」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。
2017.5.1	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。
2017.6.17	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。
2017.6.24	秩父鉄道	列車内でホテルを間近で観賞できる「ホテル列車」を運行。「ヘイケボタル」を観賞しながら、東武動物公園の飼育係から説明を聞くことができる。
2017.7.1	JR東日本	観光列車「HIGH RAIL 1375」の運行を開始。「1375」はJR線標高最高地点1375mから。スマートフォンを通して空や宇宙を感じることができるオリジナルコンテンツ等を用意。
2017.7.1	叡山電鉄	「七夕伝車」を運行。小学生以下の子供に書いてもらった願い事の短冊で車内のつり革を装飾。ライトアップされた線路周辺の青モミジを車内から観ることができる。
2017.7.21	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。
2017.8.5	JR西日本	「〇〇のはなし」の運行を開始。内装は「西洋に憧れた日本(洋)、西洋が憧れる日本(和)」がコンセプト、外装には「夏みかんの花」「ハマユウ」をあしらったデザイン。山口県を中心に運行。
2017.8.10	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。
2017.9.10	養老鉄道	「ねこカフェ列車」を岐阜県内の養老～大垣～池野間で運行。車内で子ねこと触れ合いながら茶菓子を楽しむことができる。
2017.9.22	黒部峡谷 鉄道	「星空トロッコ」を運行。樺平駅に到着後、星空観測を行う。星空解説員も同行。終点・樺平駅は、星空観測に適した場所として知られている。
2017.9.23	JR四国	トロッコ列車「志国高知 幕末維新号」の運行を開始。デザインコンセプトは「幕末維新を彩った歴史群像」。坂本龍馬など高知県出身の幕末志士のラッピングが施されている。
2018.1.6	JR東日本	サイクルトレイン専用車両「B.B.BASE」の運行を開始。車内には自転車搭載用のサイクルラックが設置されており、自転車を解体することなく車内に持ち込むことができる。
2018.1.23	長良川 鉄道	美濃太田～郡上八幡間で「舞妓列車」を運行。観光列車「ながら」の車内で、舞妓の衣装の説明、舞やお遊びといったお座敷文化が舞妓によって披露される。
2018.3.4	若桜鉄道	「昭和」の運行を開始。新しくて懐かしい鉄道の旅を演出。車両デザインは、JR九州の豪華寝台列車「ななつ星in九州」を手がけた水戸岡鋭治氏が担当。
2018.3.21	叡山電鉄	新しい観光列車「ひえい」の運行を開始。モチーフは「楕円」で、「神秘的な雰囲気」や「時空を超えたダイナミズム」をイメージ。車両先頭部分の楕円のデザインは斬新的。

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 鉄道	「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」として関駅～郡上八幡駅を往復。
2018.4.18	JR東日本	「あきたクルーズ号」の運行を開始。停泊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。

資料：各社ホームページをもとに(公財)日本交通公社作成

●駅ナンバリングの導入

駅ナンバリングは、2017年度も各地で対応が進められた。多摩都市モノレールは2018年2月から、JR東海の在来線は2018年3月から、埼玉新都市交通では2018年3月から順次導入されている。

(4) 鉄道事業者と旅行会社の連携

鉄道事業者と旅行会社の連携については、これまでは旅行商品の造成に限定されがちであったが、近年は連携内容が地域づくりや観光振興にまで広がるケースもみられる。

道南いさりび鉄道は、2017年10月1日、北海道、沿線3市町(函館市、北斗市、木古内町)及び日本旅行との間で、鉄道の利用促進と道南地域の観光振興に関する協定を締結した。また、京浜急行と日本旅行は、2018年2月20に取り交わした「京急沿線への誘客拡大をはじめとする事業連携」の覚書に基づき、連携の方向性について合意した。

(牧野博明)

2 航空交通

国内線利用者が1億人を突破
LCCの新規路線就航は分散化傾向も
到着時免税店が主要空港でオープン
空港の民営化が進展

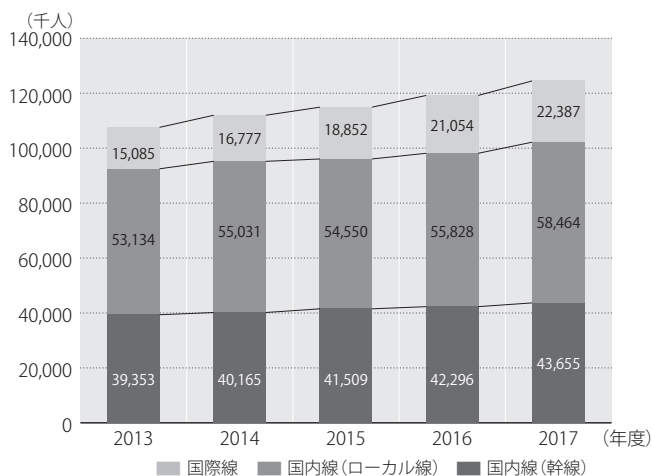
(1) 利用者の動向

●旅客数の動向

2017年度の国内線の利用者数は、前年度比4.1%増の1億212万人、国際線の利用者数は6.3%増の2,239万人となった(図Ⅲ-2-2-1)。国内線利用者数が大幅に増加し、初めて1億人を超えた。国際線利用者数も伸びたものの、ここ数年と比べると小幅にとどまった。

国内線について、路線別でみると、東京(羽田)=那覇線が前年度比5.9%増と順調な伸びを示し、昨年度減少となった東京(羽田)=新千歳線は同0.8%増と増加に転じた(表Ⅲ-2-2-1)。

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」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	9,018	0.8	74.7
2(2)	東京(羽田)=福岡	8,534	4.1	75.8
3(3)	東京(羽田)=那覇	5,765	5.9	77.3
4(4)	東京(羽田)=大阪	5,425	4.6	75.3
5(5)	東京(羽田)=鹿児島	2,385	4.6	67.0

※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	4,055	8.9
韓国	1,789	1.0
その他アジア	10,064	11.3
アメリカ大陸	2,893	5.1
太平洋	1,501	△3.6
欧州	1,555	12.1
オセアニア	287	4.3
合計	22,143	8.0

資料：国土交通省「平成29年度航空輸送統計の概況について」より抜粋

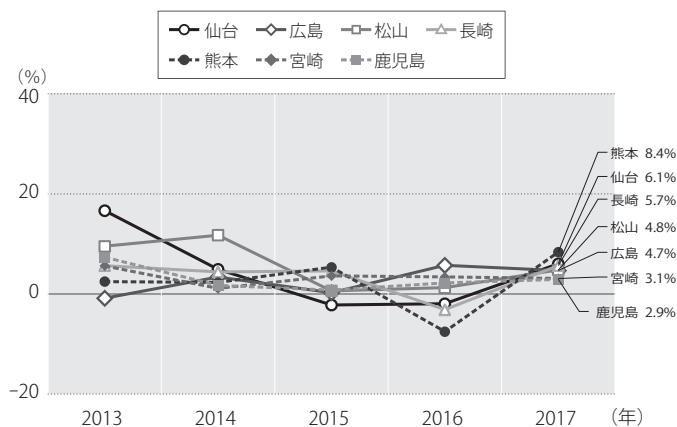
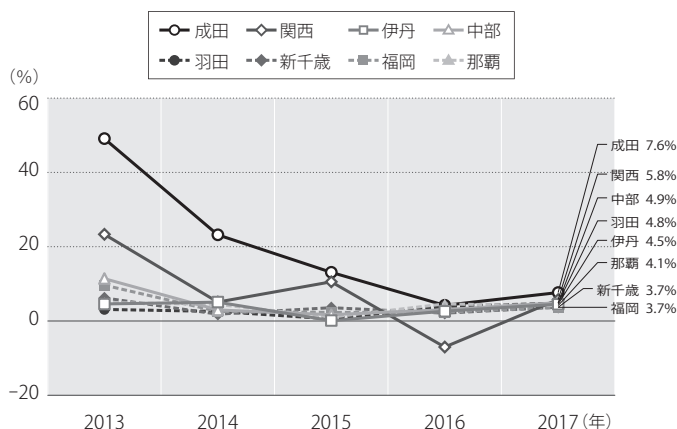
国際線について、方面別にみると、「欧州」が同12.1%増と最も大きな伸びを示した。次いで「その他アジア」(同11.3%増)、「中国」(同8.9%増)となっており、ここ数年大幅な伸びを示していた「オセアニア」は同4.3%増にとどまった(表Ⅲ-2-2-1)。

●空港利用者数の動向

2017年の主要空港における利用者数をみると、国内線では、熊本空港が前年比8.4%増で最も大きな伸びとなり、次いで成田国際空港(以下、成田空港)(同7.6%増)、仙台空港(同6.1%増)となった。熊本空港は、熊本地震により2016年の利用者数が減少となった反動が表れたものと捉えられる。成田空港については、国内線発着回数の増加(同2.4%増)が影響していると考えられる(図Ⅲ-2-2-2)。

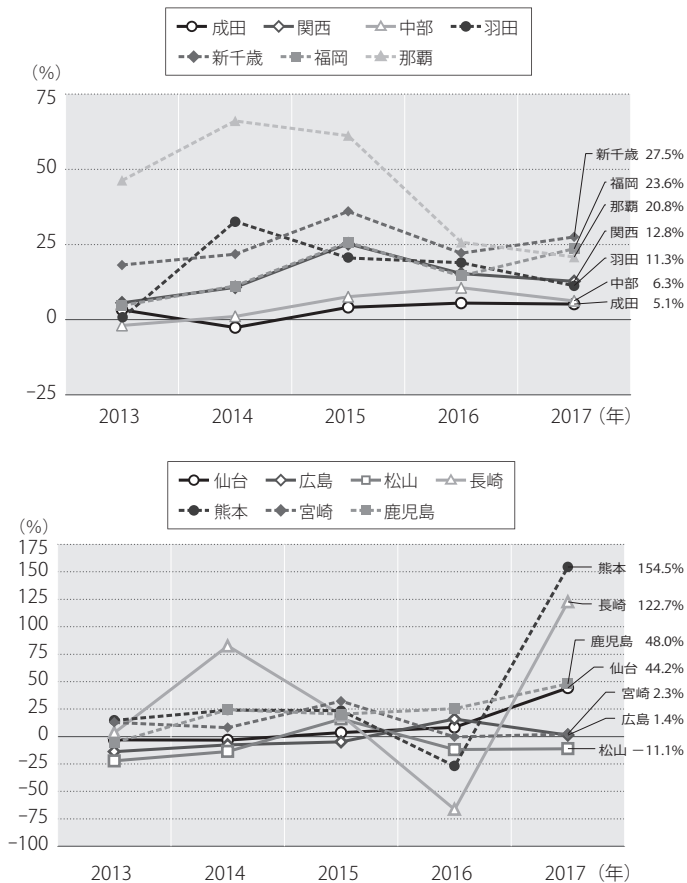
国際線では、熊本空港が同154.5%増、長崎空港が同122.7%増と突出した伸びを示しており、熊本地震による2016年の利用者数減少の反動が顕著に表れている。他の空港をみると、鹿児島空港(同48.0%増)、仙台空港(同44.2%増)、新千歳空港(同27.5%増)となっており、松山空港(同11.1%減)を除き順調に伸びた(図Ⅲ-2-2-3)。

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

表Ⅲ-2-2-2 主な航空路線の動向（FSC）

キャリア	年月	動向
JAL	2017.4.1	羽田＝ニューヨーク（JFK）線約39年ぶりに再開。週7便。
	2017.4.1	成田＝ホノルル線増便。週21便から週28便。
	2017.9.1	成田＝メルボルン線新規開設。週7便。
	2017.9.15	成田＝コナ線約7年ぶりに再開。週7便。
	2017.10.29	羽田＝ロンドン線新規開設。週7便。
ANA	2017.8.1	羽田＝ジャカルタ線増設。週7便から週14便。
	2017.10.29	成田＝ロサンゼルス線増設。週7便から週14便。
	2018.3.25	成田＝成都線増設。週4便から週7便。
	2018.3.25	羽田＝香港線増設。週12-14便から週14便。
	2018.6.1	羽田＝バンコク線増設。週14便から週21便。
シルクエア	2017.10.30	広島＝シンガポール線新規開設。週3便。
カンタス航空	2017.12.14	関西＝シドニー線新規開設。週3便。
ニュージールランド航空	2017.7.21	羽田＝オークランド線新規開設。週3便。
フィジー・エアウェイズ	2018.7.3	成田＝ナンディ線新規開設。週3便。
ニューギニア航空	2018.9.1	成田＝チューク（マイクロネシア連邦）線新規開設。週2便。
エア・カナダ	2018.6.2	成田＝モントリオール線新規開設。週3便。
エジプト航空	2017.10.29	成田＝カイロ線新規開設。週1便。

資料：各社ホームページをもとに（公財）日本交通公社作成

(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、2017年度は東京（東京国際空港（以下、羽田空港）、成田空港）への路線開設が集中した。就航先は、北米方面（アメリカ、カナダ、ハワイなど）、オセアニア方面（オーストラリア、ニュージールランドなど）、アジア方面（中国、タイ、シンガポールなど）、欧州方面（イギリス）、アフリカ方面（エジプト）、太平洋方面（マイクロネシア、フィジー）など多方面にわたる（表Ⅲ-2-2-2）。

●格安航空会社（LCC）の動向

LCCの動向をみると、2017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。日本側は、関西国際空港（以下、関西空港）に集中しているものの、新千歳空港、旭川空港、仙台空港、茨城空港、新潟空港、小松空港、松山空港、熊本空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港など全国各地にも就航しており、分散化傾向もみられる（表Ⅲ-2-2-3）。

(3) 航空・空港関連施設の動向

●大阪国際空港でスマートレーンのトライアル運用を開始

関西エアポート株式会社は、2017年7月8日より、大阪国際空港（以下、伊丹空港）の保安検査場にて、スマートレーン

のトライアル運用を開始した。2階の南北保安検査場の各2レーンにおいて、レーンの長さを約7mから約14mに伸ばした。3人が同時に利用することで、検査時間の3割短縮を見込む。既に関西空港では導入されており、伊丹空港が2件目となる。

●成田空港、関西空港、中部国際空港、羽田空港に到着時免税店がオープン

2017年度の税制改正により、2017年4月から国際線ターミナルの到着（入国）エリアでの免税店の設置が可能になったことを受け、主要空港において到着時免税店が設置された。

成田空港では、2017年9月1日、成田空港第2ターミナルに我が国初の到着時免税店がオープンした。そして2017年12月までに、全てのターミナルにおいて到着時免税店が設置された。関西空港では、2018年4月1日、全ターミナルビルにて到着時免税店が同時オープンとなった。中部国際空港（以下、セントレア）では2018年4月26日に、羽田空港では4月27日にそれぞれオープンした。

●関西空港にビジネスジェット専用施設がオープン

関西エアポート株式会社は、2018年6月15日、ビジネスジェット専用施設「Premium Gate 玉響（たまゆら）」をオープンした。専用の保安検査場やCIQ（税関、出入国管理、検疫）施設に加え、会議室、受付カウンター、待合ラウンジなどが備わっており、利用料金は20万円（税別）となっている。

表Ⅲ-2-2-3 主な航空路線の動向 (LCC)

キャリア	年月	動向
ピーチ・アビエーション	2017.9.24	新千歳＝台北線新規開設。週3便。
	2017.9.25	仙台＝台北線新規開設。週4便。
バニラ・エア	2018.3.25	福岡＝台北線新規開設。週7便。
タイガーエア台湾	2018.1.18	小松＝台北線新規開設。週2便。
	2018.3.27	旭川＝台北線新規開設。週2便。
ファーストタン航空 (遠東航空)	2017.11.3	新潟＝台北線新規開設。週2便。
中国東方航空	2017.11.18	関西＝大連線新規開設。週4便。
	2017.4.28	熊本＝ソウル線新規開設。週4便。
	2017.6.30	関西＝チェジュ線新規開設。週7便。
ティーウェイ航空	2017.7.1	関西＝釜山線新規開設。週4便。
	2017.11.2	松山＝ソウル線新規開設。週5便。
チェジュ航空	2018.4.30	関西＝務安 (韓国) 線新規開設。週8便。7/27～週5便。
	2018.7.21	関西＝清州線新規開設。週7便。
	2018.7.21	関西＝グアム線新規開設。週6便。
	2017.6.28	クアラルンプール＝関西＝ホノルル線新規開設。週4便。
エアソウル	2017.9.12	関西＝ソウル線新規開設。週14便。
	2017.10.31	成田＝ソウル線新規開設。週7便。
	2017.11.1	鹿児島＝ソウル線新規開設。週3便。
イースター航空	2017.12.21	宮崎＝ソウル線新規開設。週3便。
	2018.7.31	茨城＝ソウル線約7年ぶりに再開。週3便。
	2018.5.20	熊本＝香港線新規開設。週2便。
スクート・タイガーエア	2017.12.19	関西＝ホノルル線新規開設。週4便。
	2017.12.19	関西＝シンガポール線新規開設。週4便。
ジェットスター・アジア航空	2017.11.17	那覇＝シンガポール線新規開設。週3便。
	2018.3.27	関西＝クラーク (フィリピン) 線新規開設。週3便。
タイ・エアアジアX	2018.4.11	新千歳＝バンコク線新規開設。週7便。
インドネシア・エアアジアX	2017.5.25	成田＝デンパサール線新規開設。週4便。
	2018.5.2	成田＝ジャカルタ線新規開設。週7便。
ジェットスター・パシフィック航空	2017.9.1	関西＝ハノイ線新規開設。週4便。
	2017.9.2	関西＝ダナン線新規開設。週4便。
ベトジェットエア	2018.11.8	関西＝ハノイ線新規開設。日本初就航。週7便。
S7航空	2017.4.28	関西＝ウラジオストク線新規開設。週2便。
	2018.4.29	成田＝イルクーツク線新規開設。週2便。
	2018.6.3	成田＝ノヴォシビルスク線新規開設。週1便。

資料：各社ホームページをもとに (公財) 日本交通公社作成

●富士山静岡空港が拡張

富士山静岡空港は、2018年4月10日、増築した国内線ターミナルビルの供用を開始した。また、現在改装中の国際線ターミナルビルは、2018年10月の完成を予定している。

(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) 政策については、2018年6月現在で33カ国・地域と同協定を締結している。2017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。また2017年9月には、日本とインドの首脳会談の場において、航空当局間による合意文書の交換が行われ、正式合意となった (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

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	オーストラリア (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) 日本交通公社が作成

●「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」(計画を上回る取組を実施し、目標についても大きく上回って達成できている・他の空港の模範となる)、「A」(概ね計画通りに取組を実施し、目標についても概ね達成できている)、「B」(概ね計画通りに取組を実施したが、目標については達成できていない点がある・計画通りに取組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組を実施せず、目標も達成できなかった) で行い、「S」は3空港、「A」は16空港、「B」は8空港となった (表Ⅲ-2-2-5)。

表Ⅲ-2-2-5 「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	仙台空港、鹿児島空港、岡山空港
A	静岡空港、熊本空港、高松空港、広島空港、北九州空港、米子空港、佐賀空港、新潟空港、小松空港、青森空港、山口宇部空港、松山空港、長崎空港、那覇空港、宮崎空港、福島空港
B	茨城空港、北海道6空港、徳島空港、南紀白浜空港、大分空港、花巻空港、下地島空港、松本空港

資料：国土交通省資料をもとに (公財) 日本交通公社が作成

●「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18日から、羽田空港の入国審査場にて顔認証ゲート3台を先行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、セントレア、関西空港、福岡空港に導入する。

なお、「顔認証ゲート」を利用する場合、スタンプ（証印）は受けられなくなる（スタンプを希望する人は申し出る必要あり）。

(5) その他の動向

●地方空港の民営化に向けた動き

2013年に施行された「民間の能力を活用した国管理空港などの運営などに関する法律」に基づく地方空港の民営化に向けた動きが進展している。

2016年4月に民営化された関西空港及び伊丹空港を運営する「関西エアポート株式会社」は、2018年4月に民営化された神戸空港の運営者に選定され、3空港一体で管理・運営を行うこととなった。

2018年4月に民営化した高松空港は、高松空港株式会社（三菱地所・大成建設・パシフィックコンサルタンツグループなどが設立する特別目的会社）が運営権を獲得した。今後は、設備投資に重点を置き、旅客ターミナルビルの増築やLCC向けの搭乗施設や駐機場の整備などを行うことで、路線数の倍増及び旅客数の7割増を目指す。

2019年4月の民営化を予定する福岡空港では、2017年9月に実施した第一次審査において優先交渉権者を3者に絞り、2018年5月に実施した第二次審査において、「福岡エアポートHDグループ（福岡エアポートHD、西日本鉄道、三菱商事、九州電力、Changi Airports International Pte. Ltd.など）」が優先交渉権者に選定された。

2019年4月の民営化を予定する富士山静岡空港は、2018年3月、優先交渉権者に三菱地所・東京急行電鉄グループを選定した。

2020年4月の民営化を目指す熊本空港は、2018年7月に第一次審査を行い、優先交渉権者を3者に絞った。2019年3月頃に第二次審査を行い、優先交渉権者を選定する予定である。

2020年4月の民営化を目指す北海道内7空港（新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、旭川空港、帯広空港、女満別空港の一括運営）は、公募選定手続きを開始した。

2021年4月の民営化を目指す広島空港は、運営委託に係るマーケットサウンディング（民間事業者の意見募集）を開始した。

●国内線利用客を対象とする空港施設使用料の徴収の検討

仙台空港、伊丹空港、新千歳空港では、国内線利用客を対象とする空港施設使用料の徴収の検討を行っている。また、関西空港では、既に第2ターミナル利用の国内線利用客から徴収を行っており、第1ターミナル利用の国内線利用客からの徴収の検討を進めている。

国内線利用客からの空港施設使用料の徴収は、既に成田空港、羽田空港、セントレア、茨城空港、北九州空港で実施しており、この流れが広がる可能性がある。

（牧野博明）

3 海上交通

日本人クルーズ人口は2年連続で増加、1989年以降で最多クルーズ船により入国した外国人客数は過去最多を更新
「官民連携による国際クルーズ拠点」
「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業」などを推進

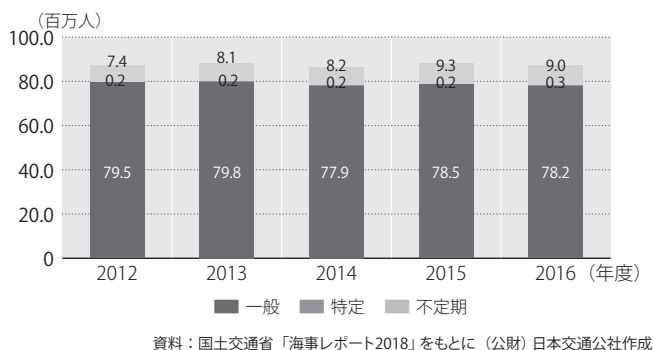
(1) 利用者の動向

●国内旅客船の動向

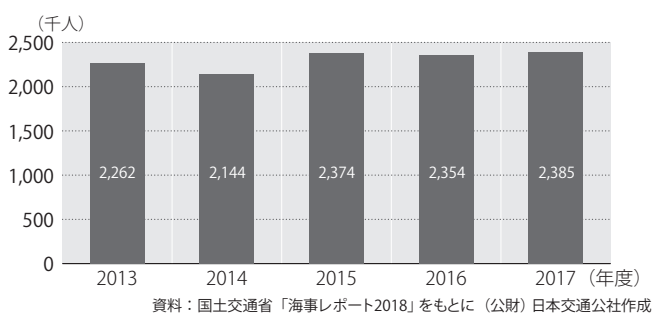
2016年度の国内旅客船輸送人員は8,750万人で、前年度と比べて0.5%の減少となった。内訳は、一般旅客定期航路事業が7,820万人（同0.4%減）、特定旅客定期航路事業が26万人（同30.0%増）、不定期航路事業が900万人（同3.4%減）であった（図Ⅲ-2-3-1）。

長距離フェリー航路では、2017年度の旅客輸送人員は239万人（同1.3%増）で、増加に転じた（図Ⅲ-2-3-2）。離島航路では、2016年度の旅客輸送人員は4,326万人（同1.0%増）と2年度連続で増加した（図Ⅲ-2-3-3）。

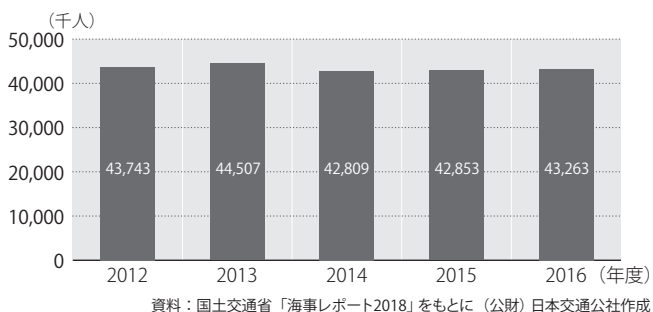
図Ⅲ-2-3-1 国内旅客船輸送人員の推移（年度別）



図Ⅲ-2-3-2 長距離フェリー航路の旅客輸送人員（年度別）



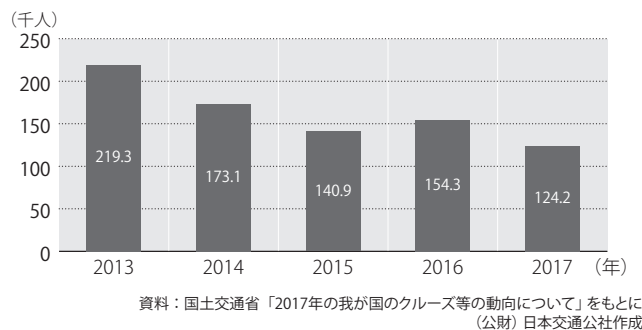
図Ⅲ-2-3-3 離島航路の旅客輸送人員（年度別）



●外航旅客定期航路の動向

2017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12.4万人（前年比19.5%減）となり、再び減少に転じた（図Ⅲ-2-3-4）。

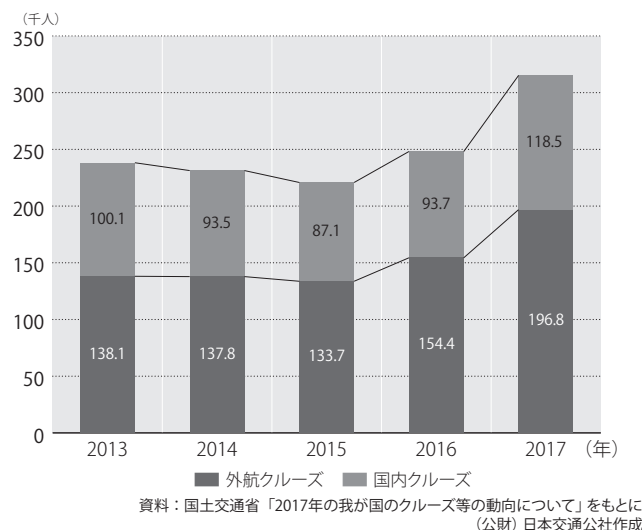
図Ⅲ-2-3-4 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移（暦年）



●クルーズ船の日本人乗客の動向

2017年の日本人のクルーズ乗客数（日本のクルーズ人口）は31.5万人（前年比27.1%増）と大幅な増加となり、1989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）

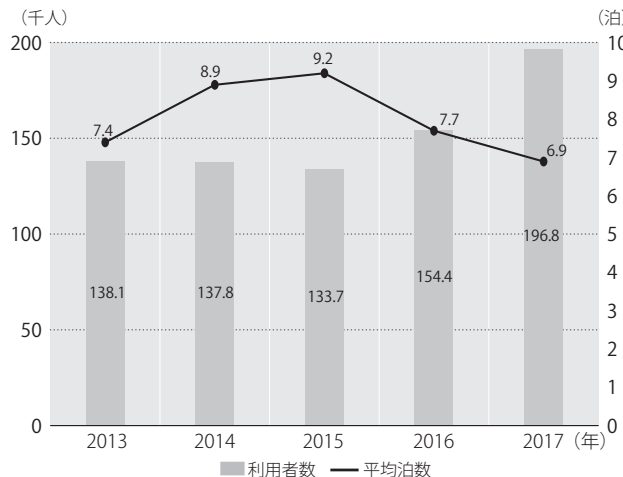


<外航クルーズ船の動向>

2017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19.7万人（前年比27.5%増）で、人泊数は134.9万人泊（同13.5%増）だった。前年に比べて乗客数、人泊数とも大幅に増えた一方で、平均泊数は前年から0.8泊減の6.9泊となり、2015年以降減少が続いている（図Ⅲ-2-3-6）。泊数別シェアをみると、「5～7泊」が44.6%で最も多く、次いで「8～13泊」（23.5%）、「1泊」（14.0%）となっている。前年と比べると、「5～7泊」「14泊～」がシェアを落とし、「1泊」「8～13泊」のシェアが増加している（図Ⅲ-2-3-7）。

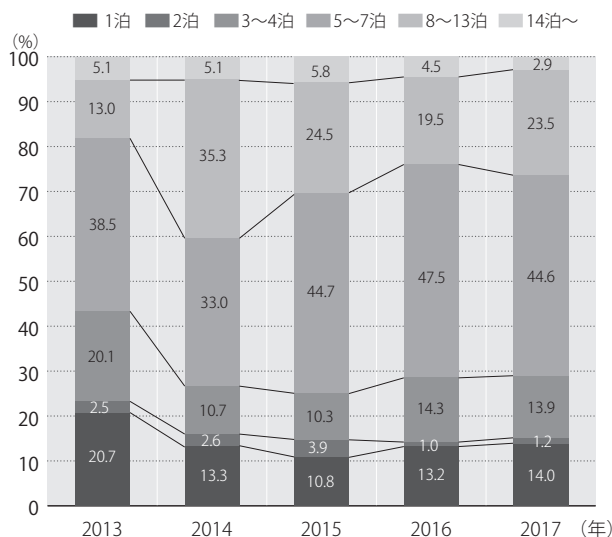
日本人のクルーズ利用者のエリア別のシェアをみると、「アジア」が112.2千人（シェア57.0%）と最多で、次いで「欧州（北欧、バルト海）」が30.1千人（同15.3%）、「地中海（エーゲ海、

図Ⅲ-2-3-6 外航クルーズの利用者数と平均泊数(暦年)



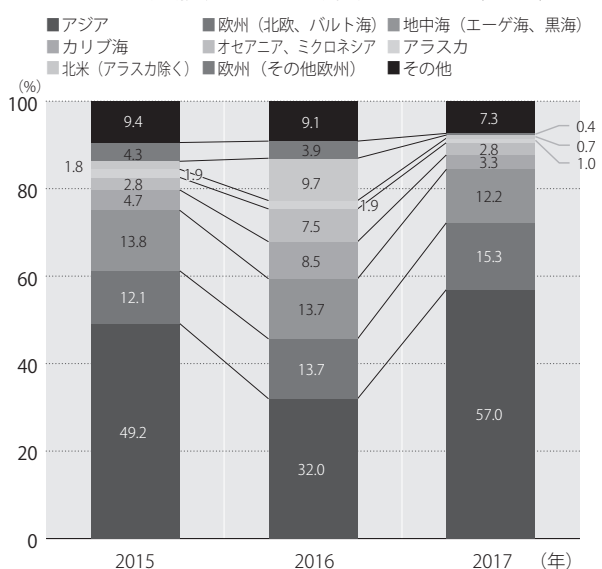
資料：国土交通省「2017年の我が国のクルーズ等の動向について」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-7 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「2017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

図Ⅲ-2-3-8 外航クルーズの海域別シェア(暦年)



資料：国土交通省「2017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

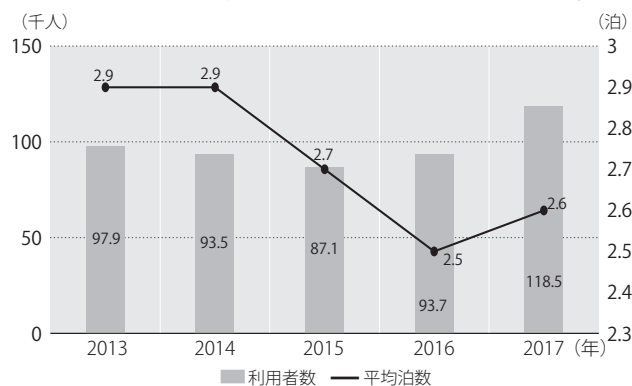
黒海)」が24.0千人(同12.2%)であった。欧州地域全体では54.9千人(同27.9%)、世界三大クルーズエリア(地中海、アラスカ、カリブ海)では32.4千人(同16.5%)であった。前年のシェアと比べると、「アジア」が25.0%増(62.7千人増)と大幅に伸ばし、「欧州(北欧、バルト海)」も1.6%増(8.9千人増)も伸びた一方で、「北米(アラスカ除く)」は9.0%減(13.7千人減)、「カリブ海」は5.2%減(6.7千人減)、「オセアニア、ミクロネシア」は4.7%減(6.1千人減)、「地中海(エーゲ海、黒海)」は1.5%減(2.8千人増)、となり、アジアへ集中する傾向が強まった(図Ⅲ-2-3-8)。

＜国内クルーズ船の動向＞

2017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11.8万人(前年比26.6%増)で、内航フェリーを含む国内クルーズ全体の乗客数は11.9万人(同26.5%増)、人泊数は31.2万人泊(同34.4%増)だった。前年に比べると、乗客数、人泊数ともに大幅な増加となり、平均泊数も0.1泊増の2.6泊に伸びた(図Ⅲ-2-3-9)。泊数別シェアをみると、「2泊」が34.7%で最も多く、次いで「1泊」(26.4%)、「3~4泊」(25.9%)となっている。前年と比べると、「2泊」が大幅に伸び、「1泊」「3~4泊」が減少した。また、5泊以上の比率も増加しており、平均泊数の伸びに影響したものと捉えられる(図Ⅲ-2-3-10)。

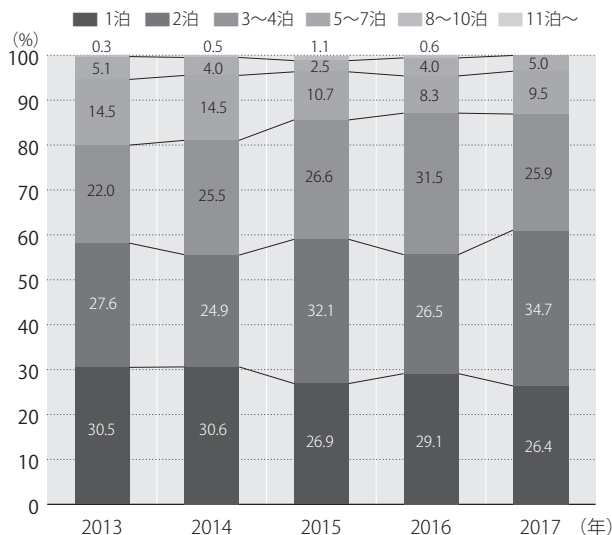
目的別にみると、「レジャー」が11.4万人(シェア96.5%)と最多で、次いで「団体旅行」が2.4千人(同2.0%)、「交流」が1.2千人(同1.0%)、「インセンティブ」が0.6千人(同0.5%)となっている(図Ⅲ-2-3-11)。

図Ⅲ-2-3-9 国内クルーズの利用者数と平均泊数(暦年)



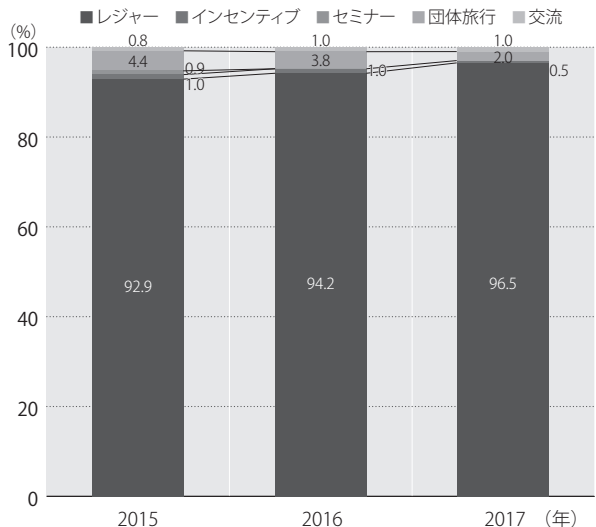
資料：国土交通省「2017年の我が国のクルーズ等の動向について」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-10 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「2017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

図Ⅲ-2-3-11 国内クルーズの目的別シェア(暦年)



資料：国土交通省「2017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

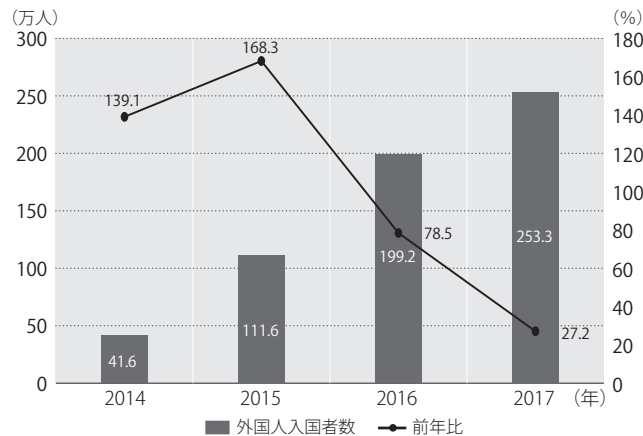
2017年に、クルーズ船により日本に到着した外国人旅客数は約253.3万人(前年比27.2%増)となり、過去最多を更新した(図Ⅲ-2-3-12)。

●クルーズ船の消費額及び泊数

観光庁は、訪日外国人消費動向調査(2018年4~6月期、一次速報)におけるクルーズ客の消費額を初めて調査し、結果(一次速報)を発表した。

クルーズ客の消費総額は373億円で、訪日外国人全体(1兆1,233億円)の2.4%を占めた。また、クルーズ客の一人あたりの旅行支出額は40,501円で、一般客(144,082円)の1/3以下となった。クルーズ客の平均泊数は0.6日(一般客は8.1日)で、入国後の船中泊が含まれる。

図Ⅲ-2-3-12 クルーズ船により入国した外国人旅客数(暦年)



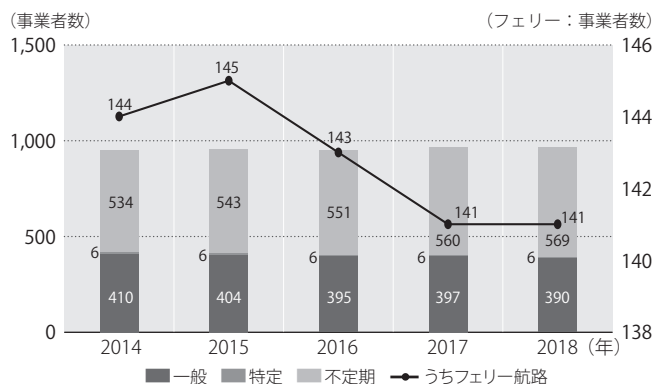
資料：国土交通省「2017年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績」をもとに(公財)日本交通公社作成

(2) 航路・寄港の動向

●国内旅客船の航路動向

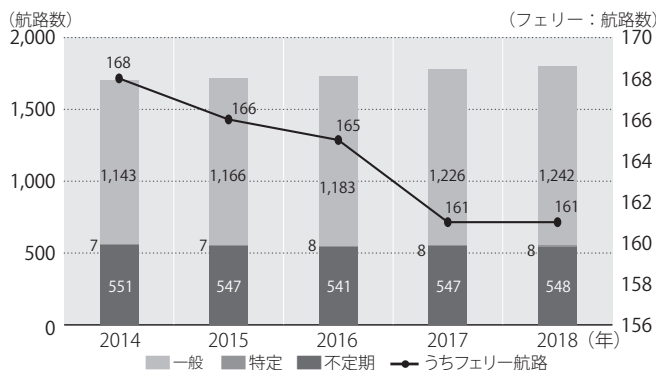
2018年4月1日現在、旅客船の事業者数は965件(前年比2件増)、航路数は1,798路線(同17路線増)、就航する船舶数は2,221隻(同25隻減)となった(図Ⅲ-2-3-13~図Ⅲ-2-3-15)。

図Ⅲ-2-3-13 旅客船事業者数の推移(暦年)



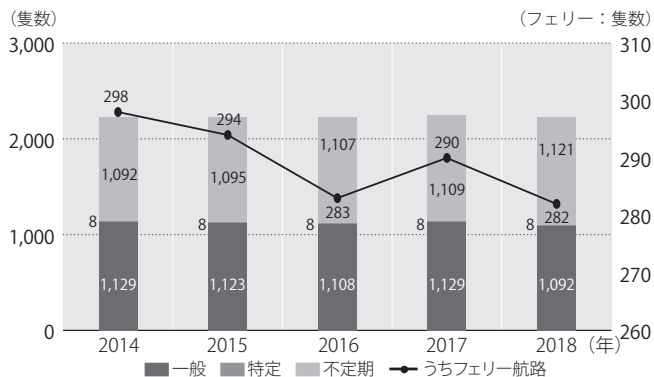
資料：国土交通省「海事レポート2018」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-14 旅客船航路数の推移(暦年)



資料：国土交通省「海事レポート2018」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-3-15 旅客船舶数の推移(暦年)



資料：国土交通省「海事レポート2018」をもとに(公財)日本交通公社作成

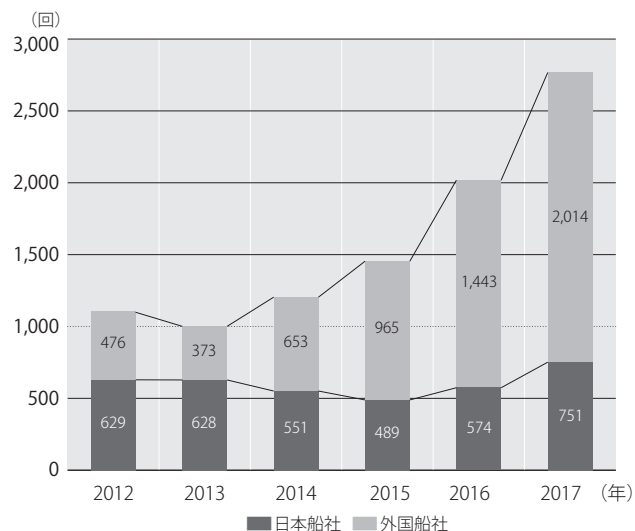
●クルーズ船の寄港動向

2017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2,765回となり、前年比748回増と大幅に増加した。港湾別みると、博多港が326回(前年比2回減)で最多となり、次いで長崎港が267回(同70回増)、那覇港が224回(同31回増)であった。4位の横浜までは順位の変動はないが、5位には初めて石垣が入った(前年5位は神戸)。

内訳をみると、外国船社運航クルーズ船の寄港回数は2,014回で、前年比571回増と大幅な増加を示した。港湾別では、博多港が309回(前年比3回減)で最多となり、次いで長崎港が262回(同72回増)、那覇港が217回(同34回増)、石垣港が129回(同38回増)、平良港が129回(同45回)であった。

日本船社運航のクルーズ船の寄港回数は751回で、前年比177回増となった。港湾別では、横浜港が121回(前年比34回増)で最多となり、次いで神戸港が73回(同1回増)、名古屋港が30回(同1回減)であった。前年に続き、本年も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-2-3-16及び表Ⅲ-2-3-1)。

図Ⅲ-2-3-16 クルーズ船の寄港回数の推移(暦年)



資料：国土交通省「2017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

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	326	博多	309	横浜	121
2位	長崎	267	長崎	262	神戸	73
3位	那覇	224	那覇	217	名古屋	30
4位	横浜	178	石垣	129	ベラビスタ マリーナ (広島県尾道市)	28
5位	石垣	132	平良	129	東京	19

資料：国土交通省「2017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>

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」整備事業において、2016年10月に国際旅客船拠点形成港湾の第一次募集を行い、2017年7月に6港湾(横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港)を選定した。その後、2017年12月に第二次募集を行い、鹿児島港を追加選定した。さらに、2018年10月を目途に、第三次募集を行うと発表した。

<「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地区の事業を採択した。その後、2017年11月に第2回募集分として、9港の事業を採択した。さらに、2018年4月に平成30年度募集分として、20港の事業を採択した。

<「みなとオアシス」の登録>

国土交通省は、地域住民の交流や観光の振興を通じて、地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを推進することを目的に、平成25(2013)年の登録制度開始以降、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われている施設を「みなとオアシス」として登録している。2017年9月17日の「みなとオアシス下関(山口県下関市)」の登録をもって100件目に到達し、2018年8月4日に登録される「みなとオアシス対馬比田勝」が120件目となる。

(牧野博明)

4 道路交通

中央道の利用交通量が前年比10%超の減少
Japan Expressway Pass販売開始
特別仕様ナンバープレートが交付

4. 道路交通

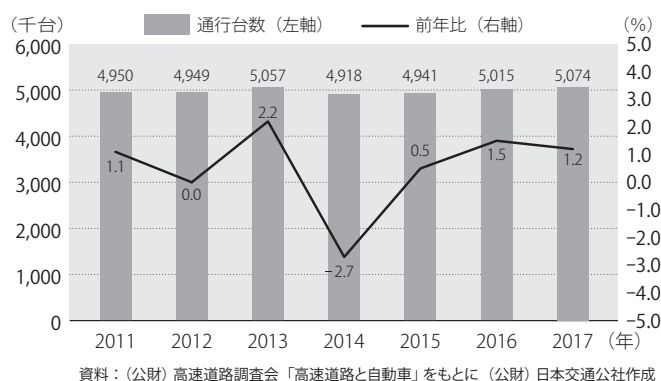
(1) 利用の動向

●高速道路の利用

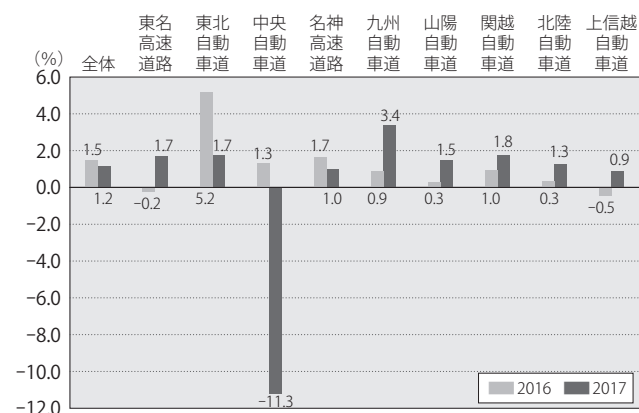
○利用交通量の推移

2017年（暦年）の高速道路通行台数は日平均で約507万台であり、前年比1.2%増であった（図Ⅲ-2-4-1）。主要路線ごとにとみると、中央自動車道を除く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-2-4-2）。

図Ⅲ-2-4-1 高速道路の日平均利用交通量の推移（暦年）



図Ⅲ-2-4-2 主要高速道路の日平均利用交通量の前年比（暦年）



○中央自動車道における利用交通量の減少

中央自動車道（中央道）の日平均通行台数は、前年比11.3%超の減少となった。2017年2月に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、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道を接続する環状ネットワークが形成された。従来は首都高を経由して都心を通っていた交通が、圏央道を経由して都心を回避するルートに移行したことにより、中央道の通行台数が減少したものと考えられる。国土省とNEXCO東日本は11月

に圏央道茨城県内区間全線開通後の整備効果を取りまとめ、中央道～常磐道間の交通が圏央道の利用に転換し、首都高を経由していた交通が7割から約3割に減少したと発表した。

なお、関越道や常磐道など、圏央道と接続する中央道以外の放射道路においても都心通過から圏央道への移行が発生したと想定されるが、本稿で採用した利用交通量は料金所を通過した車両台数の平均値であるため、起点から圏央道との接続点（八王子JCT）までに2か所の本線料金所を有する中央道において、減少が顕著に現れたものと考えられる。

また、外的要因による通行止めが複数発生したことも、中央道における利用交通量減少の要因として想定される。台風5号の影響により大月JCT～大月IC間（下り線）が8月7日から9日まで通行止め、産業廃棄物の不法投棄との関連が疑われる土砂流出により、瑞浪IC～恵那IC間（上下線）が8月18日から20日まで通行止めとなった。

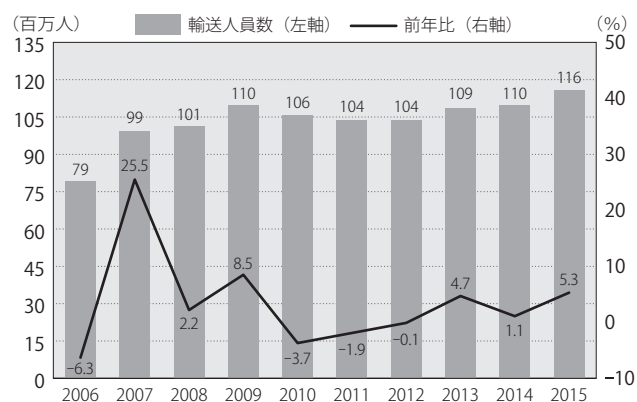
○九州自動車道における利用交通量の増加

九州自動車道の日平均通行台数は、前年比3.4%超の増加となった。2016年4月の熊本地震により、九州自動車道を含む9路線のべ507kmの通行止めが発生したが、2017年4月に全線で4車線復旧が完了した。復旧完了後の6月、NEXCO西日本は「九州よかよかドライブパス2017」を発売した。同パスは連続する3日または4日間、同社が管理する九州の高速道路が定額で乗り放題となる割引制度であり、使用期間は7月中旬から12月中旬（お盆を除く）であった。ハードの着実な復旧と完了後の利用促進策が奏功し、利用者数が堅調に増加したものと考えられる。

●高速バスの利用（2015年）

(公社) 日本バス協会の最新統計である2015年の高速バス輸送人員は115,703千人であり、前年比5.3%の増加であった。高速バス輸送人員数は直近3か年度において増加を続けており、2015年には過去最多を記録した（図Ⅲ-2-4-3）。

図Ⅲ-2-4-3 高速バスの年間輸送人員数推移



(2) 高速道路・高速バス路線の動向

●高速道路の整備

2018年3月末時点における高規格幹線道路の供用延長は

11,638km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83%となった。内訳は、高速自動車国道が8,913km（進捗率77%）、一般国道自動車専用道路が1,771km（同71%）であった（表Ⅲ-2-4-1）。

2017年4月から2018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-2-4-2に示すとおりであった。

●高速バス運行系統数（2015年）

○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である2015年の高速バス運行系統数はのべ4,996本であり、前年比4.5%の減少であった（図Ⅲ-2-4-4）。運行系統数は2007年の急増後、2013年を除いて増加傾向を示していたが、2015年は減少に転じた。一方で高速バス輸送人員数は2012年以降、増加を続けている。

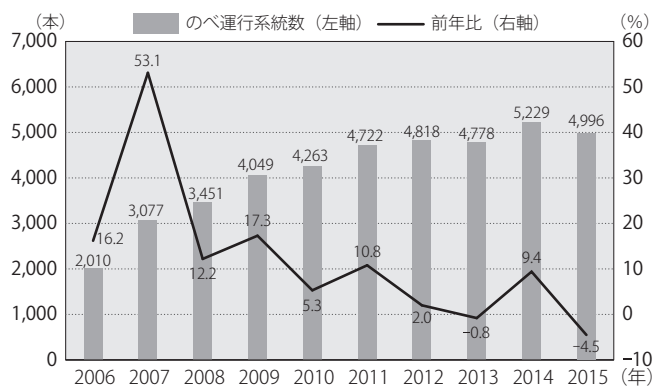
（公社）日本バス協会は貸切バス事業について、2014年度（対象事業者407社）は経常収支率が前年を5.0%上回り、赤字を計上した事業者は99社（24.3%）、2015年度（同385社）は経常収支率が前年を10.8%上回り、赤字を計上した事業者は42社（10.9%）であったと公表した。2014年から2015年にかけて高速バス事業は順調に推移し、収益性の高い路線を中心に、多数の旅客が効率よく輸送されたと考えられる。

表Ⅲ-2-4-1 高規格幹線道路の整備状況（2018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14,000 km	11,638 km	83 %
高速自動車国道	11,520 km	8,913 km	77 %
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	-	954 km	86 %
一般国道自動車専用道路（本四連絡道路を含む）	約2,480 km	1,771 km	71 %

資料：国土交通省「平成30年度道路関係予算概要」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-4-4 高速バス運行系統数の推移



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

表Ⅲ-2-4-2 2017年4月～2018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

路線名	No*	区間名など	区間	規格**	法定路線名***	年月日	延長
十勝オートック自動車道	E61	網走線	陸別小利別IC～訓子府IC	A	北海道横断自動車道網走線	17/10/09	16.0 km
秋田自動車道	E7	鷹巣大館道路	大館能代空港IC～鷹巣IC	A'	日本海沿岸東北自動車道	18/03/21	1.7 km
東北中央自動車道	E13	相馬尾花沢線	福島大笹生IC～米沢北IC	A	東北中央自動車道	17/11/04	35.6 km
		相馬福島道路	相馬玉野IC～霊山IC	A'	東北中央縦貫自動車道	18/03/10	17.0 km
三陸自動車道	E45	山田宮古道路	山田IC～宮古南IC	B	三陸縦貫自動車道	17/11/19	約14 km
		南三陸道路	南三陸海岸IC～歌津IC	B	三陸縦貫自動車道	17/12/09	4.2 km
		宮古田老道路	田老真崎海岸IC～田老北IC	B	三陸縦貫自動車道	18/03/21	4.0 km
		本吉気仙沼道路	大谷海岸IC～気仙沼中央IC	B	三陸縦貫自動車道	18/03/25	7.1 km
三陸北道路	E45	田老岩泉道路	田老北IC～岩泉龍泉洞IC	地域	-	18/03/21	6.0 km
新庄酒田道路	-	余目酒田道路	庄内町廻館～酒田市新堀	地域	-	18/03/18	6.8 km
新東名高速道路	E1A	-	海老名南JCT～厚木南IC	A	第二東海自動車道	18/01/28	約2 km
東関東自動車道	E51	-	銚田IC～茨城空港北IC	A	東関東自動車道水戸線	18/02/03	9.0 km
首都高速道路	-	10号晴海線	晴海～豊洲	地域	-	18/03/10	約1.2 km
東海環状自動車道	C3	-	養老JCT～養老IC	B	東海環状自動車道	17/10/22	3.1 km
三遠南信自動車道	E69	飯橋道路	龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC	B	三遠南信自動車道	18/03/11	22.1 km
新名神高速道路	E1A	-	城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC	A	近畿自動車道名古屋神戸線	17/04/30	3.5 km
			高槻JCT・IC～川西IC	A	近畿自動車道名古屋神戸線	17/12/10	26.2 km
			川西IC～神戸JCT	A	近畿自動車道名古屋神戸線	18/03/18	16.9 km
中部縦貫自動車道	E67	永平寺大野道路	永平寺IC～上志比IC	B	中部縦貫自動車道	17/07/08	5.3 km
京奈和自動車道	E24	大和御所道路	御所南IC～五條北IC	B	京奈和自動車道	17/08/19	7.2 km
山陰近畿自動車道	E9	浜坂道路	余部IC～新温泉浜坂IC	地域	-	17/11/26	9.8 km
山陰自動車道	E9	朝山・大田道路	大田朝山IC～大田中央・三瓶山IC	A'	山陰自動車道	18/03/18	6.3 km
松山外環状道路	-	空港線側道部	国道56号～松山空港	地域	-	17/09/18	2.4 km
東九州自動車道	E78	-	日南北郷IC～日南東郷IC	A	東九州自動車道	18/03/11	9.0 km
西九州自動車道	E35	伊万里松浦道路	今福IC～調川IC	B	西九州自動車道	17/09/22	2.6 km
		唐津伊万里道路	南波多谷口IC～伊万里東府招IC	B	西九州自動車道	18/03/31	5.3 km
南九州西回り自動車道	E3A	出水阿久根道路	出水IC～高尾野北IC	B	南九州西回り自動車道	17/11/12	3.9 km
有明海沿岸道路	-	大川バイパス	徳益IC～柳川西IC	地域	-	17/09/16	4.5 km
北薩横断道路	-	泊野道路	きららIC～中屋敷IC	地域	-	18/03/25	6.9 km
沖縄西海岸道路	-	浦添北道路	浦添北IC～宇地泊IC	地域	-	18/03/18	2.0 km

* No列には高速道路ナンバリングを示した。

山陰近畿自動車道及び三陸北道路は地域高規格道路であるが、接続を予定されている高規格幹線道路と同一の番号を付与されている。

** Aは高速自動車国道を、A'は高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路を、Bは国土交通大臣指定に基づく高規格幹線道路を、地域は地域高規格道路を、それぞれ示す。

*** 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

○2015年度以前の関連施策

好調な事業運営を後押しした要因の一つとして、2014年以前になされた一連の制度変更により、高速バス事業者が無理のない運賃を柔軟に設定できる体制が整えられたことが挙げられる。以下にその概略を整理する。

国交省は2012年7月に「新高速乗合バス制度」を制定し、2013年7月末から運用が開始された。同制度下では、高速バスに乗車する利用者と契約を締結できる主体が乗合バス事業者に限定され、貸切バス事業者は別途、乗合バス事業者から運行業務を受託して高速バス事業を実施することが定められた。これにより、2013年以前に旅行業法に基づいて行われた高速ツアーバス事業は廃止された。乗合バス事業者と貸切バス事業者が締結する運行委託契約は「貸切バス型管理の受委託」として位置づけられ、国土交通大臣の許可が必要になるとともに、安全面の要求も厳格化された。このため、事業者は厳格な事業管理と安全確保を要求されたが、一方で運行計画と運賃の事前届出期間の短縮、ならびに幅運賃の設定が認められた。これにより、乗合バス事業者は変動する需要動向に応じて、増便の運行、曜日単位や便単位の価格設定、早期購入割引の実施といった柔軟な事業運営が可能となった。

続いて国交省は2014年4月に「貸切バス新運賃・料金制度」を導入した。同制度は貸切バス事業者に対して、出庫点検や帰庫点検にかかる時間、深夜早朝の運行料金、交代運転手の配置料金などを反映した運賃の届出を求めるものであり、受託者となる貸切バス事業者が適正な運賃収入に基づく事業運営を行うことが企図された。届出運賃の違反が認められた場合、バス事業者への行政処分だけでなく、関与が疑

われる旅行業者を観光庁に通報し、旅行業法に基づく立入検査の実施を求めるなど、包括的な運賃管理の枠組みが示された。

(3) 道路交通関連施設の動向

●高速道路の休憩施設

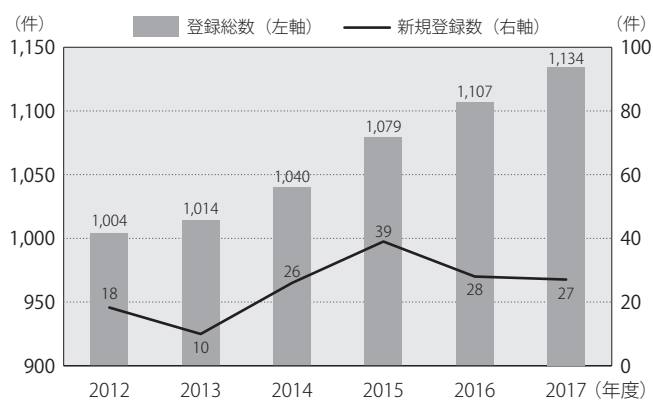
2017年4月～2018年3月までにリニューアルされた高速道路の休憩施設は、表Ⅲ-2-4-3に示すとおりであった。12事例全てが既存施設の拡充であり、休憩施設へのサービス集積が図られた。

●一般道路の休憩施設（道の駅）

○登録数の推移

2017年度中に27件の「道の駅」が登録され、総数は1,134駅となった（図Ⅲ-2-4-5）。

図Ⅲ-2-4-5 「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

表Ⅲ-2-4-3 2017年4月～2018年3月までにリニューアルされた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 矢巾PA 上り	17/04/20	岩手県内のSA・PA初出店となる「ファミリーマート」がオープンし、リニューアル。イトインコーナーを併設し、従来の街中店舗と同様の商品のほか、高速道路ならではの地域の土産を取り揃える。
道央自動車道 輪厚PA 上り	17/04/25	「ドラマチックエリア輪厚」としてグランドオープン。「旅する"キタミち"～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。
九州自動車道 山川PA 上下	17/05/17	「熊本地震」以降、営業を休止していたPA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。ショッピングコーナーでは、福岡県のご当地商品をはじめ、熊本県、鹿児島県などの商品を取り揃える。
北陸自動車道 徳光PA	上り 17/07/07	リニューアルオープン。ショッピングコーナーでは、石川県名物の圓八（えんぱち）の「あんころ餅」や、同店のあんころ餅をつかった地元マルガージェラートとのコラボレーション商品を販売。下り線の2階にはキッズスペースを新設。
	下り 17/07/14	
北陸自動車道 北鯖江PA 上り	17/07/10	地元で愛されているダイニングコンビニ「オレボステーション」を新設しリニューアルオープン。ショッピングコーナーでは自然に恵まれた福井ならではの土産品の中で、これぞお客さまにお届けしたい福井の逸品と心から思う厳選した商品を販売。
東名高速道路 上郷SA 上り	17/07/14	「上郷町市場」をコンセプトに、市場の「賑やかさ」熱気といった臨場感が味わえるエネルギッシュなスポットとなるSAにリニューアルオープン。東海三県の特産品や名産品をはじめ、地元の野菜や果物、季節のおすすめ商品などの品揃えが豊富。
中央自動車道 談合坂SA 上り	17/07/22	フードコートの特店化、座席の増席などお客様の快適な利用を目指しグランドオープン。山梨の郷土料理ほうとうが楽しめるレストラン「ゆるり庵」、老舗和菓子メーカー「桔梗屋」の和スイーツが楽しめる「桔梗信玄堂」が新たにオープン。
東名高速道路 EXPASA海老名 上り	17/07/24	「洋食の王様 M1プレート」(洋食)を皮切りに、高速道路初出店の店舗などが続々オープン。より多彩なグルメを楽しむことができる。
常磐自動車道 四倉PA 下り	17/08/03	設置以来、15年間売店など商業施設のなかったPAに新たに商業施設（飲食・物販）をオープン。一般道から歩いて入場できるウォークインゲートを設置。
中央自動車道 諏訪湖SA 下り	17/10/27	「峠の釜めし」で有名な「おぎのや」が新規オープン。また諏訪大社において7年に一度行われる「御柱祭」で使用された御柱の一部と「めどてこ」を地元の氏子の協力により施設内に展示。
東名高速道路 富士川SA 下り	17/11/01	フードコートスペースを拡張し、座席数を増加。雄大な富士山の眺望と、富士市街の美しい夜景を楽しむことができる。
北陸自動車道 越中境PA	下り 18/02/10	24時間営業の「デイリーヤマザキ」が出店。イトインコーナーを併設するとともに北陸や新潟の土産を取り揃える。
	上り 18/03/01	

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

○特定テーマ型モデル「道の駅」の選定

国交省は毎年異なる観点から優れた機能や取り組みを有する道の駅を選定しているが、2017年度に設定されたテーマは「地域交通拠点」であった。選定の基準は「中山間地域及びその周辺地域において、『道の駅』が公共交通モード間の接続拠点となっており、接続機能向上の取り組みにより、現時点で地域住民の生活の足の確保に資する成果をあげている」とされ、7駅が「特定テーマ型モデル『道の駅』」として選定された。

7駅のうち、道の駅「輪島」については「『道の駅』を起点として、将来の無人自動走行も見据えた電動カートの試験走行を実施」していることが評価された。国交省は「道の駅」を自動運転サービスの拠点として活用することを企図しており、2017年度中に複数の「道の駅」において、自動運転に関する実証実験が実施された。詳細は本稿（4）で取り上げる。

○開業の事例 - 道の駅「琴の浦」

2017年4月に開業した道の駅「琴の浦」は、山陰自動車道の休憩施設である琴浦PA（上下線併用）と一体化し、高速道路からも一般道からも利用可能な構造となっている。また、琴浦町内では従前から道の駅「ポート赤碕」が開業していたが、琴浦町は道の駅「ポート赤碕」を6次産業の拠点となる地域センター型施設、道の駅「琴の浦」を情報発信の拠点となるゲートウェイ施設としてそれぞれ位置づけ、機能を分担した上で一体的に運用することで「琴浦ブランド」の確立を企図した。近隣の「道の駅」間の連携によって地域活性化に取り組む点が優れた企画として評価され、2016年1月、道の駅「琴の浦」は“重点「道の駅」”に選定された。

○開業の事例 - 道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」

2017年4月に開業した道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」は、地方創生推進交付金を活用した事業の立ち上げ、運営体制の構築、複合的なサービスの集積などが試みられた事例である。

まち・ひと・しごと創生本部（内閣府）が推進する施策の1つである「小さな拠点の形成」の中で、道の駅は「集落生活圏の形成において役割を果たすべき場」として位置づけられている。地方創生推進交付金は、地方公共団体が作成する地域再生計画に基づき、国が事業費の1/2を支援する制度である。

南山城村は、計画段階から道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」を「小さな拠点」として位置づけ、同駅を拠点として地域の活性化や移住の促進などを推進する地域再生計画を提出し、2016年8月に交付決定された。

施設内の一部では住民向けの食料品や日用品が販売されている。また村内の住民は道の駅に対して野菜や加工品を出荷することができ、そのための協議会が設置されている。施設運営は所管自治体である南山城村から業務委託を受けた「株式会社 南山城」が行っている。

●ETC2.0

○利用率の推移と普及促進施策

国交省の発表するETC2.0の月別利用率（日あたり利用台数に対するETC2.0利用台数の割合）は、2017年4月時点で13.1%、2018年3月時点で16.1%であった。初めて利用率が公表された2016年4月（利用率1.5%）以降の2年間で、利用率は約15%上昇した。

ETC2.0の普及促進を目的として、2017年度中に複数の施策が実施された。NEXCO東日本とNEXCO中日本は昨年度に引き続き、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、首都高速道路株式会社、NEXCO東日本、NEXCO中日本の3社は2016年3月から2017年9月まで、ETC2.0車載機の購入費用に対して最大10,000円を助成する「首都圏ETCキャンペーン」を実施し、5万件超が対象となった。阪神高速とNEXCO西日本は2017年12月から2018年5月にかけて、同様の手法によって5万件を対象とする「近畿圏ETCキャンペーン」を展開した。

○「賢い料金」の実施

高速道路の利用料金は、一部の均一料金区間を除いて利用距離に比例し、かつ一定距離以上を連続して利用した場合は割引が適用される（長距離通減）。このため、目的地に向かう途中のICで一時的に退出して寄り道をした場合、寄り道をしなかった場合と比較して利用料金は高額となる。「賢い料金」とは、一定の条件を満たした上で高速道路から退出、再進入した場合に長距離通減を維持し、かつ料金所において利用料を徴収しないことによって、利用料金を直接目的地に向かった場合と同一に保つ料金計算制度である。

国交省はETC2.0の利用者を対象として、制度の適用により、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を開始した。試行対象となるICから一時退出した車両が、①各ICに対応する近傍の「道の駅」に立ち寄り、②1時間以内に退出時と同一のICから再進入し、③退出時に向かっていた方面と同一方面の本線に合流した場合に、退出せずに利用した場合と同一の料金に調整される。2017年2月、全国3か所のICと「道の駅」で試行が開始され、2018年3月には17か所のICと「道の駅」が対象に追加された。

(4) 道路交通関連政策の動向

●高速道路に関する政策

○国土開発幹線自動車道の整備に係る基本方針

2017年12月、国交省は従前から行ってきた社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会での議論を踏まえて、「『高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組』基本方針」を取りまとめ、国土開発幹線自動車道における維持・整備の方向性を提示した。観光と関連の深い内容として、休憩施設の使いやすさの改善、高速バスの利便性向上、訪日外国人旅行者への対応などが挙げられた。

○訪日外国人向け高速道路パスの販売

2017年10月、訪日外国人専用の高速道路パスJapan Expressway Pass (JEP) の販売が開始された。NEXCO3社及び宮城県、京都府、兵庫県の道路公社が管理する有料の自動車専用道について、7日間であれば2万円、14日間であれば3万4千円で乗り放題となる。NEXCO東日本管内のうち、北海道内の有料道路は、均一料金の対象外となる。

訪日外国人向けの定額パスについては、地域版（北海道、中四国、九州など）の商品が、2017年度以前から販売されていた。JEPの発売後も、地域版パスの販売は継続される。

JEPの価格は1日あたりに換算すると2,500円程度であり、車両で移動する訪日外国人旅行者の利便性向上が期待される一方、不正使用の誘発が懸念される。対応策として、JEPはレンタカーでの利用を前提とすることにより、その用途を制限している。購入時は日本国内のレンタカー事業者に対して車両と同時に予約し、借受先の店舗で申込みを行う。また同乗者の人数に制限はないが、車種は普通車に限定される。

○高速道路の一部区間で最高速度を引き上げ

2016年3月、警察庁は高速道路の一部区間において、規制速度（都道府県公安委員会が決定する最高速度）を段階的に120km/hまで引き上げる方針を固めた。法定最高速度（道路交通法による最高速度）である100km/hが走行実態と乖離しているとの指摘を受けて検討した結果、線形や交通量など一定の条件を満たす区間においては、事故率の増加を防ぎつつ規制速度を引き上げることが可能と判断された。

方針決定を受けて試行的に引き上げを実施する区間が選定され、新東名高速道路の新静岡IC～森掛川IC間（50.5km）で2017年11月から、東北自動車道の花巻南IC～盛岡南IC間（30.6km）で2017年12月から、それぞれ最高速度が110km/hに引き上げられた。法定最高速度が100km/hである車種（道路交通法施行令における普通乗用車、特定貨物を除く中型自動車、大型自動車）が引き上げの対象となり、大型貨物、三輪、けん引中の車両などは80km/hに据置きとなる。引き上げ区間においては車両同士の速度差が拡大することから、法定最高速度が80km/hである車両は法令に従い、第一通行帯を走行するよう標識が掲出された。

新東名高速道路及び東北自動車道（八戸線を除く）は、道路構造令による規格は第一種第一級であり、設計速度（道路設計の基礎とする速度）は120km/hである。また、新東名高速道路は1990年の建設省通達により、一部区間の環境影響評価においては小型車（バス、普通貨物車、特殊車以外の車両）の走行速度として140km/hを想定している。このような点を踏まえると、今回対象となった2路線を含め、各地の高速道路には規制速度を引き上げる余地があると考えられ、これが実現されれば長距離の移動や旅客輸送の利便性向上が見込まれる。新東名高速道路の沿線自治体である静岡県は、法定最高速度を140km/hに引き上げるよう、2011年から国に要望している。

一方で走行速度の上昇は重大事故を誘発し得ることから、安全性の確保にも留意する必要がある。今回の引き上げは線形や視程などの道路条件が良好で、渋滞や事故の発生率が低い区間を選定して実施された。今後、引き上げ後の事故率の変化などの検証結果を踏まえた活発な議論の展開が期待される。

○訪日外国人によるレンタカー事故対策

2017年度、国交省は訪日外国人観光客のレンタカー利用者による事故の防止を目的とする対策に着手した。2017年9月、外国人のレンタカー利用が多い空港を中心とする5地域（新千歳空港、中部国際空港、関西国際空港、福岡空港、那覇空港）が実験地域として選定された。レンタカーのETC2.0により記録された急ブレーキデータなどの分析により、外国人運転者特有の危険箇所が抽出された。抽出された危険箇所のうち、大分自動車道内の事故危険箇所において、2017年12月から2018年1月にかけて、国交省は多言語簡易情報板等を用いたピンポイント対策を実施した。並行して、発話型情報端末や多言語リーフレットなどを用いて、外国人旅行者に対する情報提供を行った。

国交省の取組みを受けて、内閣府沖縄総合事務局は2018年6月に、学識経験者及び沖縄県内レンタカー事業者と連携し、本部半島地域において、同様のピンポイント対策を行った。

●高速バスに関する政策

○バスタ新宿開業後1年の成果と課題への対応

2016年4月のバスタ新宿開業から1年が経過したことを受け、国交省は開業後の成果と課題への対応を取りまとめ、2017年9月に発表した。開業後約1年間の累計利用者数は1千万人を突破し、待合環境の改善や周辺国道における事故リスクの低減など、一定の効果が認められた。一方で、新宿駅西口周辺における高速バスの路上待機や、同南口周辺の駐停車禁止区間におけるタクシーの乗降など、改善がみられない、または悪化しつつある項目も認められた。

国交省は今後も警視庁と連携しつつ、悪質な事業者に対してはバスタ新宿への乗り入れ規制を検討するなどの対策を実施し、利便性向上と周辺交通の改善に努めるとしている。

○貸切バス事業者に対する覆面添乗調査

2017年8月、国交省は貸切バス事業者に対して、法令順守状況の覆面調査を実施すると通知した。調査員が事前通告なく運行中のバスに乗りし、法令違反の疑いが確認された事業者に対しては後日国の監査を実施するとした。

2018年8月、国交省は昨年度の調査結果を発表した。添乗調査により2事業者の運行する貸切バスで法令違反が確認され、当該事業者の営業所の監査においても法令違反が確認されたため、行政処分の対象となったことを報告した。

●その他の道路及び交通に関する政策

○観光交通イノベーション地域の選定

国交省はエリア全体で観光渋滞対策の実験・実装を図る地域を「観光交通イノベーション地域」として、2017年8月に全国から公募を行った上で、9月に4地域を選定した。「ICTによる人や車の動向把握等の実証実験に着手するエリア観光渋滞対策の実験実施地域」として鎌倉市と京都市が、「今後の取り組み方針や実験計画などの更なる具体化に向けて検討を行う地域」として軽井沢町と神戸市が、それぞれ選定された。

国交省は2018年度にかけて、ETC2.0やAIカメラなどのICTを用いて、エリアプライシングを含む交通需要制御などの実験・実装を推進し、ほかの観光地へ展開するとしている。

○特別仕様ナンバープレートの交付

2017年4月、国交省はラグビーワールドカップ2019の開催を記念する特別仕様ナンバープレートの交付を開始した。

車両の新規購入時に限らず、現在使用している車両のナンバープレートの交換も可能であり、希望者からの申し込みに応じて交付する。対象車種は自家用普通車、事業用普通車、自家用軽自動車であり、事業用軽自動車を含むその他の車種は対象外となる。また、自家用軽自動車向けナンバープレートのデザインは自家用普通車と同一であり、ナンバープレートで普通車と軽自動車を判別することはできない。

ナンバープレートには「図柄入りナンバー」と「ロゴ付きナンバー」の2種が用意されており、交付料金に加えて1千円以上の寄付を行うと「図柄入りナンバー」を選択することができる。寄付金について国交省は、(公財)日本デザインナンバー財団が管理し、ラグビーワールドカップ2019試合会場への輸送力増強などに充てられるとしている。

2017年10月、国交省は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレートの交付を開始した。事業の基本的な枠組みは、ラグビーワールドカップ2019特別仕様ナンバープレートと同様である。寄付金について国交省は、(公財)日本デザインナンバー財団が管理し、大会開催に必要となる交通サービスの改善に充てられるとしている。

特別仕様ナンバープレートの交付と、交付に伴う寄付金を活用した交通サービスの整備は、国内初の試みとなる。将来の大規模イベントにおいて有効な手法となり得るか、2020年以降の継続的な効果検証が期待される。

○自転車活用推進法の施行

2017年5月、自転車活用推進法が施行された(2016年12月成立・交付)。同法は国交省道路局が所管し、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する法律である。推進法の施行を受け、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が開始された。

同法では重点的に検討及び実施されるべき施策の一つとして「国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力

の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援」が挙げられている。今後、都市圏や観光地域における二次交通としての活用や、旅行目的となる自転車周遊ルートやマウンテンバイクアクティビティの開発などが期待される。

○観光バスの路上混雑緩和に向けた取り組み

京都市や神戸市に代表される都市型観光地においては、観光バス用の駐車スペースを併設しない施設近隣の路上での乗降、乗客の送迎や駐車場の空き待ちによる観光バスの路上滞留や長時間の停車、乗降を待つ乗客の不適切なマナーなどを原因として、域内交通環境の悪化や近隣住民の被害が発生していた。被害の訴えを受け、2018年1月には京都市観光バス路上混雑対策ネットワーク会議が、状況の周知と乗客への適切な案内を依頼する文書を発出している。

このような状況を受けて、国交省は2016年11月から2017年3月にかけて京都市で、2017年2月から3月にかけて東京都内で、2017年11月には神戸市都心部で、それぞれ観光バスによる路上混雑の緩和を目的とした実証実験を実施した。このうち東京都内と神戸市都心部における実証実験では、混雑緩和のための一手法として「ショットガンシステム(ショットガン方式)」が検証された。

ショットガンシステムとは、①車両の目的地から離れた場所に大規模な滞留可能地点を整備して待機の必要な車両を留め置くとともに、②目的地周辺への車両流入量を調整する手法である。神戸市の事例では、①郊外の新港第2突堤に大規模駐車場を整備し、待機を要する観光バスを誘導するとともに、②主要観光地である三宮地区の周辺に3か所の仮設乗降場を設置し、降車は5分以内・乗車は15分以内など一定のルールを設けて運用することにより、主要観光地直近における観光バスの路上滞留や、乗客の乗車待ちを抑制した。

東京都内の実験では銀座通りなど、訪日外国人旅行者に人気の高い地区の混雑緩和が試みられた。ショットガンシステムの枠組みは神戸市の事例と同様であり、乗降場にはGINZA SIX(当時は未開店)三原通り側のバス乗降場が利用された。

また、秋葉原における実験では目的地周辺に乗降場を設けるのではなく、バス駐車場と秋葉原駅周辺を往復するシャトルバスを運行することで駅周辺への観光バスの乗り入れを制限するなど、代替手法についても検討された。

○道の駅を活用した自動運転

2016年12月、国交省は自動運転戦略本部会合において「中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス」を提示し、「道の駅」などを拠点とした自動運転サービスの社会実装を2020年までの目標として検討を開始した。2017年2月には実験車両協力者の公募を、2017年4月には実証実験の地域選定と公募を、それぞれ実施した。2018年8月現在、主に技術的な検証を速やかに実施するための実験箇所(地域指定型)として5か所、主にビジネスモデルの検討を行うための実験箇所(公募型)として8か所、ビジネスモデルの更なる具体化に向けたフィージビリティスタディを行う実験箇所として5か

所、計18か所の「道の駅」が選定されている。

実験箇所の選定後、2017年度中に各地域で「地域実験協議会」が設置され、協議会を調整・検討機関として、複数の実証実験が実施された。実験では人間の輸送可能性に加えて、「道の駅」を集配拠点とした貨客混載の手法、雪道や急勾配などを含む中山間地域の道路における走行可能性、スマートフォンによる車両の呼び出し、高齢者への心理的影響などが検証された。

並行して、2017年7月には「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転ビジネスモデル検討会」が設置された。各地の実験で蓄積されたデータを活用し、産学官が連携して社会実装に向けたビジネスモデルの検討を行うこととしており、2018年7月までに4回の検討会が開催された。

(5) その他の動向

●JPN TAXI販売開始

2017年10月、トヨタ自動車株式会社はタクシー専用車JPN TAXI（ジャパントクシー）を発売した（図Ⅲ-2-4-6）。ゆとりある座席空間やスーツケース2個を平積み可能なラゲージルームなどを備え、2018年3月末までに約4千台が販売された。

同車は国交省による「標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定制度」のレベル1（構造上優れたUDタクシー）に適合している。国交省はUDタクシーを含む福祉タクシーの整備目標として、2020年度までに約2万8千台を導入することとした。

導入推進のための施策として、国交省は2018年1月に「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」または「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」を活用し、車両の導入に対して補助を行った。地方においては、東京都、

神奈川県、横浜市、川崎市などの自治体において普及促進事業が展開された。

●九州観光周遊ドライブバスの販売実績を発表

2017年6月、NEXCO西日本は前年度に実施した「九州観光周遊ドライブバス」について、21万8千件の利用実績があり、NEXCO3社が実施する高速道路周遊企画商品として過去最多の利用件数を記録したと発表した。また、バスの利用により生じた観光消費額を、約150億円と推計した。

同バスは2016年4月に発生した熊本地震の後、NEXCO西日本が独自に企画した割引商品であり、購入者は連続する3日または4日間、同社が管理する九州の高速道路が定額で乗り放題となった。

（那須 将）

図Ⅲ-2-4-6 東京都内を営業走行するJPN TAXI



写真：那須将 画像の一部を加工