

平成 27 年 4 月 24 日（金）

中央合同庁舎 3 号館 11 階特別会議室

13：30～15：30

第 35 回 国土交通省政策評価会

議 事 次 第

1 開会

2 議題

（1）報告事項

①平成 26 年度に取りまとめた政策レビューについて

（2）審議事項

①平成 27 年度取りまとめ政策レビューの取組方針について

- （i）国際協力・連携等の推進
- （ii）国際コンテナ戦略港湾政策
- （iii）住生活基本計画
- （iv）道路交通の安全施策

3 閉会

国土交通省政策評価会委員名簿

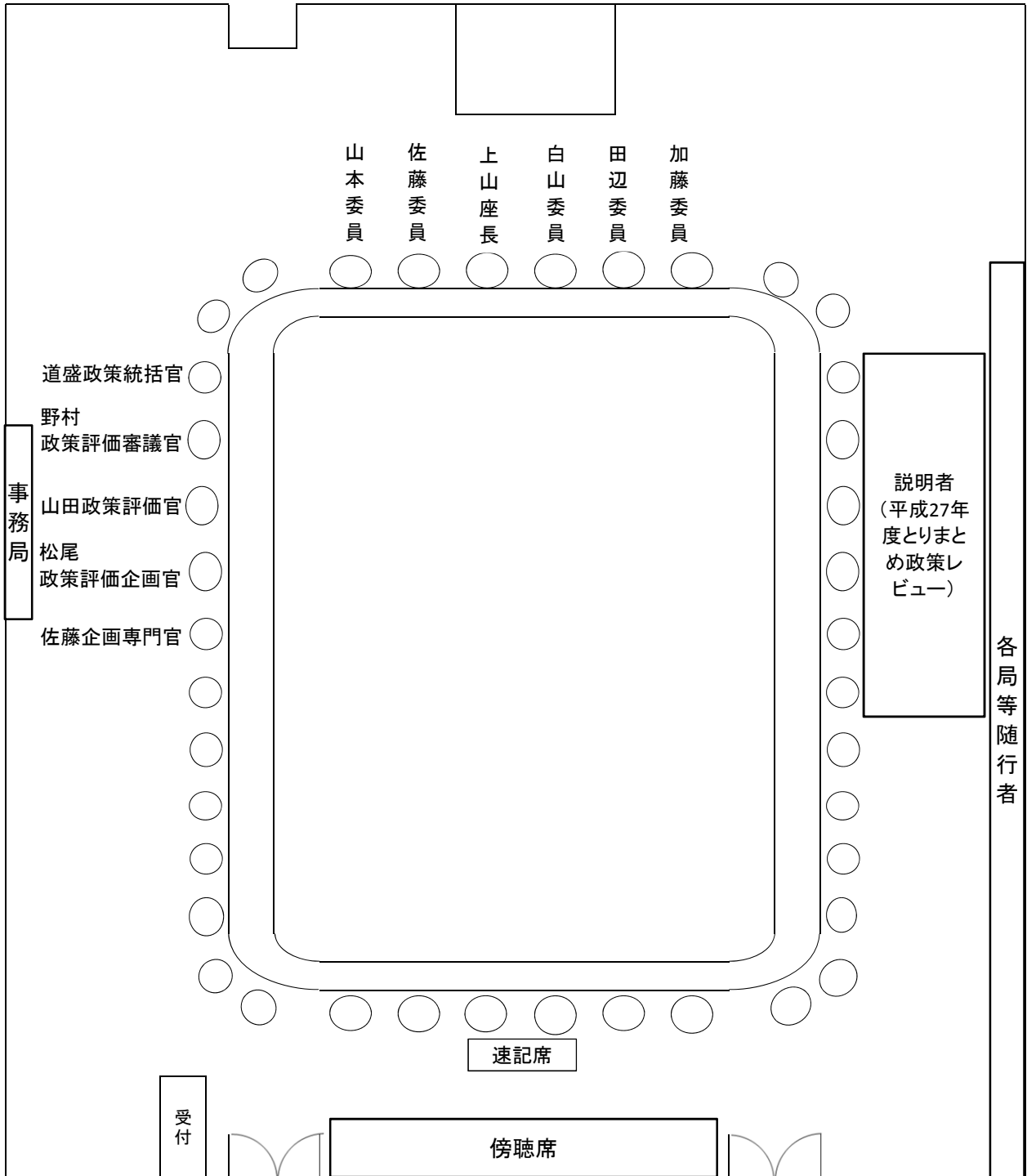
上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
白山 真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻教授
山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

（五十音順：平成27年4月24日現在）

第35回国土交通省政策評価会 配席図

平成27年4月24日(金)13:30~15:30

中央合同庁舎3号館11階特別会議室



第35回 国土交通省政策評価会

資料一覧

資料1-1 平成25～26年度政策レビュー評価書（委員限り）

資料2-1 平成27年度取りまとめ政策レビューのスケジュール

資料2-2 平成27年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧

資料2-3 国際協力・連携等の推進

資料2-4 国際コンテナ戦略港湾政策

資料2-5 住生活基本計画

資料2-6 道路交通の安全施策

（参考）政策レビューテーマ一覧（平成14年度～平成30年度）

住生活基本計画（平成21～22年度評価書）（委員限り）

道路交通の安全施策（平成13～14年度評価書、平成21～22年度評価書）

（委員限り）

平成27年度取りまとめ政策レビュー年間スケジュール

- 4月24日 第35回政策評価会(キックオフ)
- (5月～7月 政策レビューに関する個別指導(適宜開催))
《資料: 評価会意見を踏まえた追加データ(現状に係るもの)、追加基礎データ、目次構成(案)、評価会意見と対応方針を整理した資料》
- (6月末 第36回政策評価会(政策チェックアップ))
- 9月下旬(予定) 第37回政策評価会
・平成27年度とりまとめ政策レビュー中間報告等
- (10月～12月 政策レビューに関する個別指導(適宜開催))
- 12月中旬 政策レビュー評価書(一次案)作成、委員送付【担当委員】
- (1月 一次案に対する意見集約、評価書(案)修正)
- 2月上旬 政策レビュー評価書(二次案)作成、委員送付【全委員】
- (2月中旬 二次案に対する意見集約、評価書(案)修正)
- 2月下旬
～3月上旬 二次案に対する反映状況送付【全委員】
- 3月中旬 平成27年度とりまとめ政策レビュー評価書決定

平成27年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧

テ　　マ		担　当　局　等
①	国際協力・連携等の推進	国際統括官
②	国際コンテナ戦略港湾政策	港湾局
③	住生活基本計画	住宅局
④	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局

平成27年度取りまとめ政策レビューの取組方針

資料2-3

テーマ名	国際協力、連携等の推進
対象政策の概要	<p>①我が国企業の海外展開推進という観点から、関係機関と連携して、国際協力、政策対話等の多面的な戦略的外交を推進する。</p> <p>②良好な国際関係を構築するため、相手国・国際機関との多国間・二国間会議等を継続的に実施するとともに、開発途上国の自立的発展を促進するため、研修員受け入れ、専門家派遣、各種調査等の協力・支援を推進する。</p>
評価の目的、必要性	<p>世界のインフラ市場は、新興国等の急速な都市化と経済成長により、今後の更なる拡大が見込まれている一方、我が国の経済社会状況を踏まえれば、新興国等の成長への貢献を強化するとともに、我が国の技術とノウハウを活かして世界のインフラ需要を取り込むことが不可欠である。特に昨今の政府全体の動きとして「インフラシステム輸出戦略」を策定するとともに、インフラシステム輸出が日本再興戦略に位置付けられ、国として我が国企業の海外展開を強気に推進しているところであり、政策としてのインフラ海外展開の重要性が急速に高まっている。また、国際連携を強化し、日本が国際ルール作りを主導するとともに、日本の経験・成果・政策を外国に発信すること等により、国際社会における日本のプレゼンスを高め、あるいは先進国として世界的課題の解決に貢献することも重要である。今般、これらの目的を達成すべく取り組んでいる国際協力、連携等を推進するための施策について評価を行うことで、より効果的な政策立案につなげていく必要がある。</p>
評価の視点	<p>「川上」からの参画・情報発信、インフラ輸出に取り組む企業支援、ソフトインフラの展開、多国間・二国間会議、経済連携・交渉等に係るこれまでの取組を中心に、対象政策が国際協力、連携等の推進にあたり効果的なものとなっているかを検証する。</p>
評価手法	<p>政府全体として「インフラシステム輸出戦略」の改訂・フォローアップを毎年行っているほか、経協インフラ戦略会議を定期的開催し、個別テーマに応じたインフラ海外展開政策の検討を行っている。また、国土交通省としても平成24年から25年にかけて、産学の有識者から構成される「インフラ海外展開推進のための有識者懇談会」において、国土交通分野のインフラ海外展開における課題等について議論いただき、「これからのインフラ・システム輸出戦略」をとりまとめている。これらの取組において議論されてきた考え方や内容等も踏まえ、関連データの収集や必要に応じて企業等の関係者へのアンケート・ヒアリング調査等を行うことにより、施策の実施状況や効果を整理し、分析する。</p>
検討状況	<p>今後、「これからのインフラ・システム輸出戦略」で示された考え方等に沿って、現在の施策を点検するとともに、最新データの収集及び必要に応じてアンケート・ヒアリング調査等を行う。</p>
第三者の知見の活用	<p>—</p>
備考	<p>関連する政策チェックアップ指標： 業績指標164 「国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数」</p>

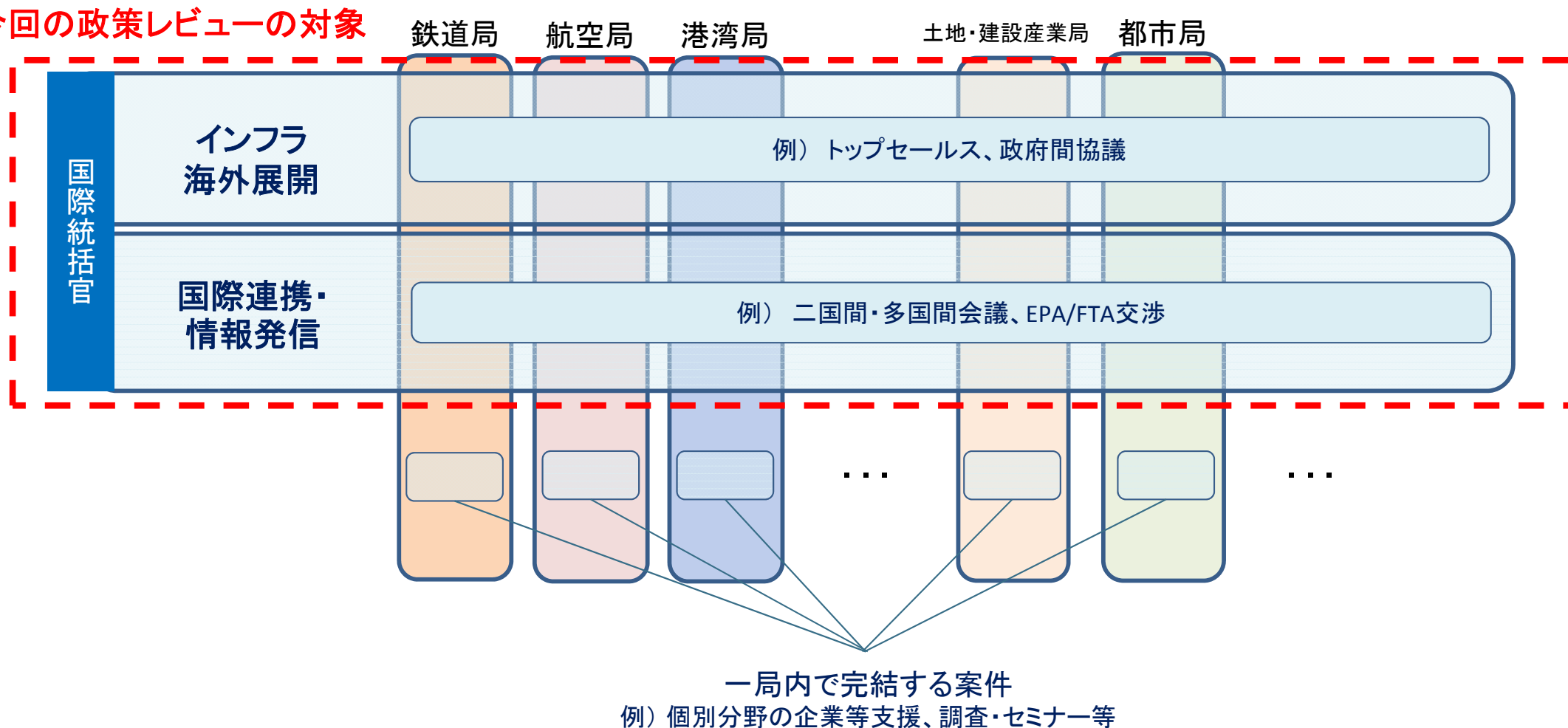
1. 国土交通省の国際関係組織

国土交通省の国際関係組織について

概要

- 国土交通省の国際関係組織は、国際統括官及び各局等の国際担当部局で構成。
- 国際統括官は、関係局等と連携しつつ、次の役割を果たす。
 - ① 国際事案についての省の窓口機能を果たす。
 - ② 複数局等にまたがるなど、省全体として戦略的な方針が必要な事案を担当する。
- 一局内で完結する国際案件は当該局等で処理する。

今回の政策レビューの対象



2. インフラ海外展開に係る施策

世界におけるインフラ需要について(旺盛な世界のインフラ需要)

●新興国をはじめ、世界のインフラ事業は膨大。その中でも、民間の資金・ノウハウを活用する民間活用型が増加

世界のインフラ事業

全世界

230兆円／年

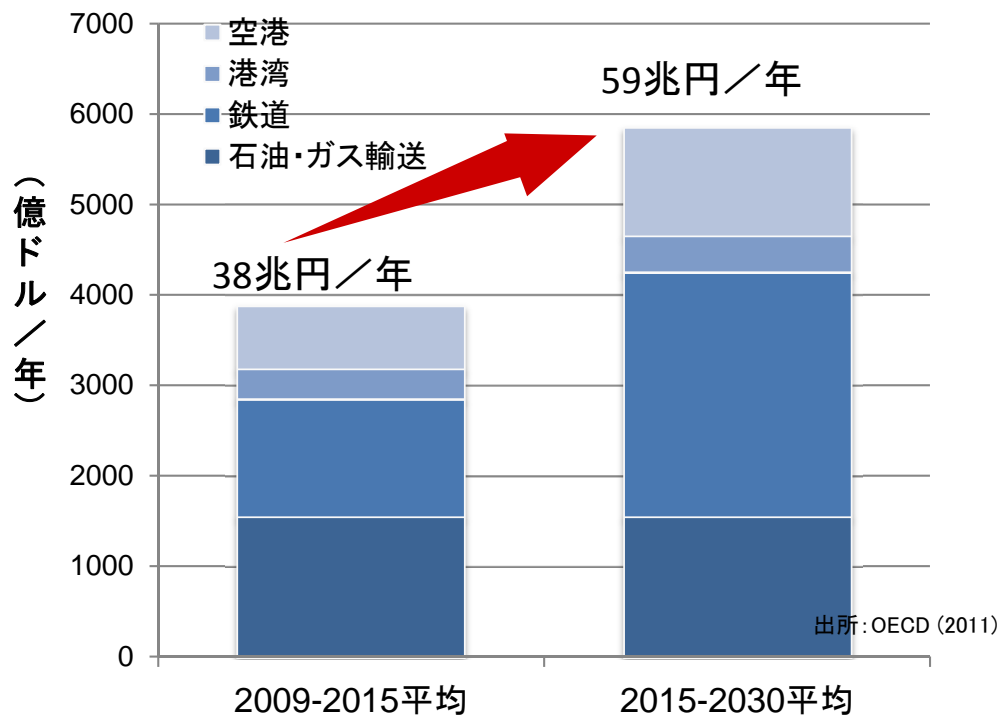
出典:OECD (2006, 2011)

アジア

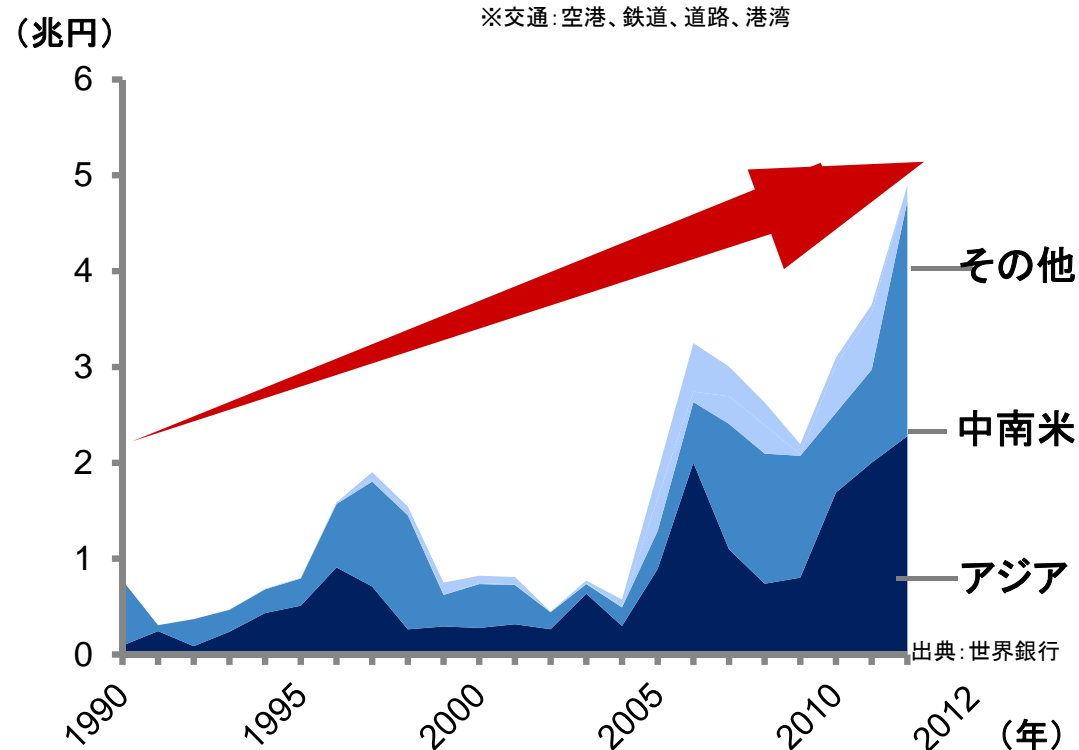
80兆円／年

出典:ADB(2009)

交通インフラ事業の伸び



民間活用型交通インフラ事業の伸び



● 「インフラシステム輸出戦略」は政府の基本的政策をまとめたもの（「日本再興戦略」の一部）

- 地域別取組み方針によって、ASEANから世界に展開して行くとの方向を示している
- 「5本の柱」などあらゆる施策を動員して30兆円（2020年）の市場を獲得としている

地域別取組み方針

ASEAN

「絶対に失えない、負けられない市場」。
「FULL進出」がキーワード。

- あらゆる分野におけるインフラ輸出の拡大
- サプライチェーンの強化による本邦進出企業の支援

南西アジア、中東、ロシア・CIS、中南米

大きな成長市場。地理的・文化的要因もあって貿易・投資・インフラ海外展開で遅れている。

- インフラ分野では競合国に先んじて重要な案件の受注を勝ち取るべく、集中的に取り組む。

アフリカ

企業の事業展開フィールドとして位置付けられていない。

- ODAとも連携して「一つでも多くの成功事例」を生み出す。

その他(先進国等)

- 自然災害の脆弱性への対応や資源権益確保につながるインフラ輸出の促進
- 電力・交通等の我が国が強みを発揮できる分野でのインフラ輸出の促進

5本の柱

1. 企業のグローバル競争力強化に向けた官民連携の推進

- ・多彩で強力なトップセールス
- ・経済協力の戦略的展開(政策支援ツールの有効活用)
⇒ F/S; 実証事業; 技術協力; 無償資金協力; 円借款; 公的金融
- ・官民連携体制の強化
- ・面的・広域的な取り組み
- ・川上から川下まで
- ・法制度等ビジネス環境整備

2. 中小・中堅企業及び地方自治体への支援、人材育成

- ・中小・中堅企業及び地方自治体のインフラ海外展開
- ・グローバル人材の育成及び人的ネットワーク構築

3. 先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得

- ・国際標準の獲得、認証基盤の強化
- ・低炭素技術の海外展開支援
- ・防災主流化の主導

4. 新たなフロンティアとなるインフラ分野

(医療分野・農業分野・宇宙分野・防災・海洋インフラ・超電導リニア等)

5. 安定的かつ安価な資源の確保の推進

(天然ガス・石油・鉱物資源・石炭)

インフラ海外展開推進のための有識者懇談会

目的

アジア等の成長の果実を取り込むための日本の強みを活かしたインフラ海外展開について、これまでの取り組みを評価・検証した上で、今後の課題を洗い出し、課題克服に向けた戦略及びそれらを実現するための具体的施策をとりまとめることをめざし、平成24年5月設置。平成25年2月に「これからのインフラ・システム輸出戦略」をとりまとめ。

委員

◎ 家田 仁 東京大学大学院工学系研究科教授

大橋 忠晴 日本鉄道車両輸出組合理事長
(川崎重工業(株)会長)

小澤 一雅 東京大学大学院工学系研究科教授

木村 恵司 一般社団法人不動産協会理事
(三菱地所(株)会長)

小林 栄三 海外港湾物流プロジェクト協議会座長
(伊藤忠商事(株)会長)

住川 雅晴 一般社団法人海外水循環システム協議会理事
(株)日立製作所顧問

清野 智 海外鉄道推進協議会会長
(東日本旅客鉄道(株)会長)

竹中 統一 一般社団法人海外建設協会会長
(株)竹中工務店社長

※ ◎:座長

(五十音順・敬称略)

基本的考え方

三つの意義

新興国等の成長の
取り込み

活力を維持するた
めのフロンティア

将来にわたり繁栄
し、世界で尊敬
される国

四つのポイント

1. 相手国の風土、文化等の尊重

- 相手国が真に必要なものを提供するには、相手国の風土、文化等を理解し、尊重することが必要。
- 我が国の経験を伝え長期的な視点から提案することも必要。

2. システム思考のソリューション提案

- 現地ニーズに適い、また我が国企業の利益にも適うようなソリューションを提案する能力が必要。

3. グローバル・ローカルな人材の確保・育成

- 国際標準を熟知しプロジェクトを指揮・管理する能力を持つグローバルな人材と、現地の文化等を理解し尊重することができる現地に根付いたローカルな人材の双方が必要。
- グローバル・ローカルな人材とも、経験・ノウハウが必要。とりわけ、ローカルな人材は現地との密な人的ネットワークが重要。
- 現在活躍中の人材の能力向上、計画的な人材採用・養成、留学生の活用・登用が重要。

4. 産学官の連携と役割分担

- 関係省庁・関係機関が連携・協力して、相手国政府に対する働きかけや制度整備支援、公的金融等支援措置を実施。公的機関に蓄積された人材・ノウハウの一層の活用等が必要。
- 政府は、プロジェクトのリスクを軽減するため、貿易保険等の制度に加え、相手国政府との間で、交渉・要請を実施。
- 企業は、人材育成、体制整備等により、能力を一層強化して、プロジェクトの提案・獲得・実施にあたる。
- 官民相互の連絡を緊密にして、政府は企業のニーズを把握することが必要。

新たなステージへの展開 戦略と具体策

課題

今後の方向性と戦略

具体的施策

「川上」「川下」へのチャレンジ

相手国のニーズのくみ上げが不十分ではなかったか？

1. 相手国のニーズの的確なくみ上げ

- 1. 相手国のニーズを踏まえた案件の発掘・形成の強化
- 2. 国内外におけるモデルプロジェクトの促進

相手国とのつながりがまだ弱いのではないか？

2. 人材確保と人的ネットワークの充実

- 3. 勝てるチームづくりのための人材育成
- 4. 現地における技術者・技能者の育成
- 5. 情報収集の強化と人的ネットワークの構築・活用

海外展開をすすめるプレイヤーが十分にいるのか？

3. 総合受注を担える体制整備：プレイヤーの確保

- 6. 公的部門のノウハウ等の活用
- 7. ジャパン・イニシアティブ

価格を含め競争力はあるのか？

4. 競合国とのイコールフットイング

5. 競争力強化のための新分野開拓

- 8. ODAとの連携によるPPPプロジェクトの推進
- 9. 面的プロジェクトの推進
- 10. 政府間対話の積極的な活用
- 11. 公的制度の不断の改善
- 12. 防災パッケージの海外展開
- 13. ソフトインフラの海外展開
- 14. 海洋インフラ等の海外展開

国内の国際化は十分か？

6. 国内市場の国際化

- 15. 国内市場の国際化

- 日本再興戦略に位置づけられたインフラシステム輸出を強力に推進(2020年までに30兆円(2010年:約10兆円)の受注を目指す)。具体的には、**川上(構想段階)からの参画、トップセールスの展開、川下(管理・運営)への参入**まで官民一体となって推進する。我が国規格の**国際標準化**など**ソフトインフラ**も積極的に展開する。

「川上」からの参画・情報発信

官民一体となった**トップセールスの展開**や**案件形成**等の推進、**情報発信**の強化

- トップセールス等相手国政府とのハイレベル協議、セミナーの開催、相手国要人・政府行政官の招聘等を実施
- 構想段階から、官民連携による**案件形成**、**コンソーシアム形成**の支援、海外PPP協議会の開催等を実施
- 日本のインフラの優れた点を様々な国際会議の機会等を活用して**情報発信**



平成26年9月
インド・モディ首相との会談



平成26年11月 各国駐日大使向け
「シティ・ツアー」の開催

インフラ輸出に取り組む企業支援

我が国企業のインフラ輸出・海外進出を多角的に支援

- 川下(管理・運営)に進出する企業の**事業リスク軽減**のための支援:
(株)海外交通・都市開発事業支援機構の設立等
- 民間企業からの**トラブル相談窓口**として「海外建設ホットライン」の設置や、**事業監理セミナー**等を実施
- 二国間対話等を通じた**ビジネストラブル**の解決支援



平成24年2月 日・カンボジア
安全・品質管理セミナー



平成23年10月
合同現場見学会(ベトナム)

ソフトインフラの展開

我が国の技術・システムの**国際標準化**や**相手国でのスタンダード獲得**等、**ソフトインフラ**の海外展開

- 国際機関・標準化団体へ参画、我が国提案への賛同国増加に向けた働きかけ強化
- セミナー・研修開催、専門家派遣等を通じた日本規格の**デファクトスタンダード化**の普及・促進



平成23年11月
IEC(国際電気標準会議)/TC9
(鉄道用電気設備・システムに
関する技術委員会) 総会



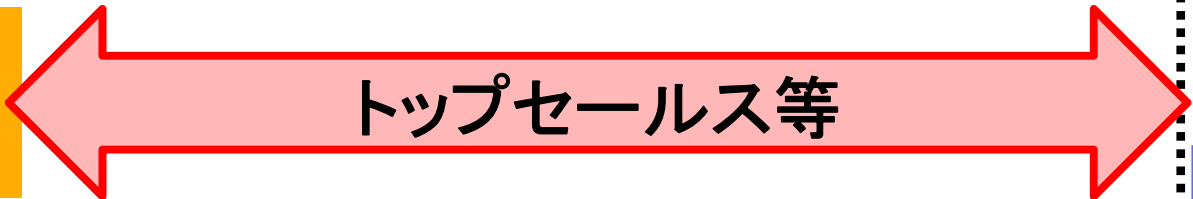
平成24年7月
ISO(国際標準化機構)水の
ワークショップin神戸

プロジェクトの「川上」からの参画

○プロジェクトの「川上」(構想段階)からトップセールスや日本のノウハウを生かしたプロジェクト提案を官民連携の下で積極的に行う必要。

例: 専用軌道方式による安全な高速鉄道システム、駅開発や沿線開発とのパッケージ、フィーダー交通システムとのパッケージ、運転・保守に係る人材育成とのパッケージ

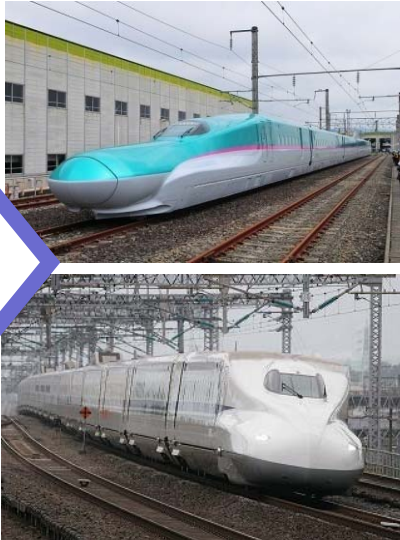
早い段階で
プロジェクト
に関与



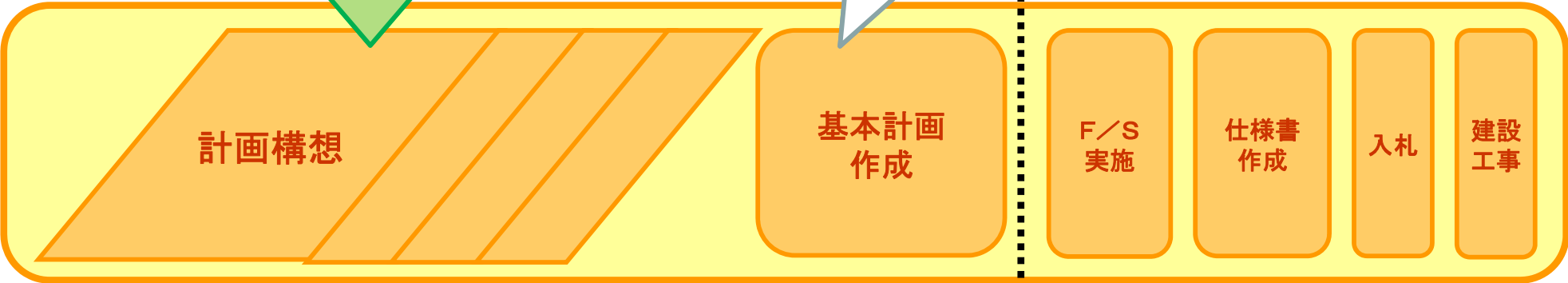
案件形成
日本の優位性を活かした
パッケージプランの提示

日本の優位性が
活かせる基本計画

日本企業
に有利に
展開

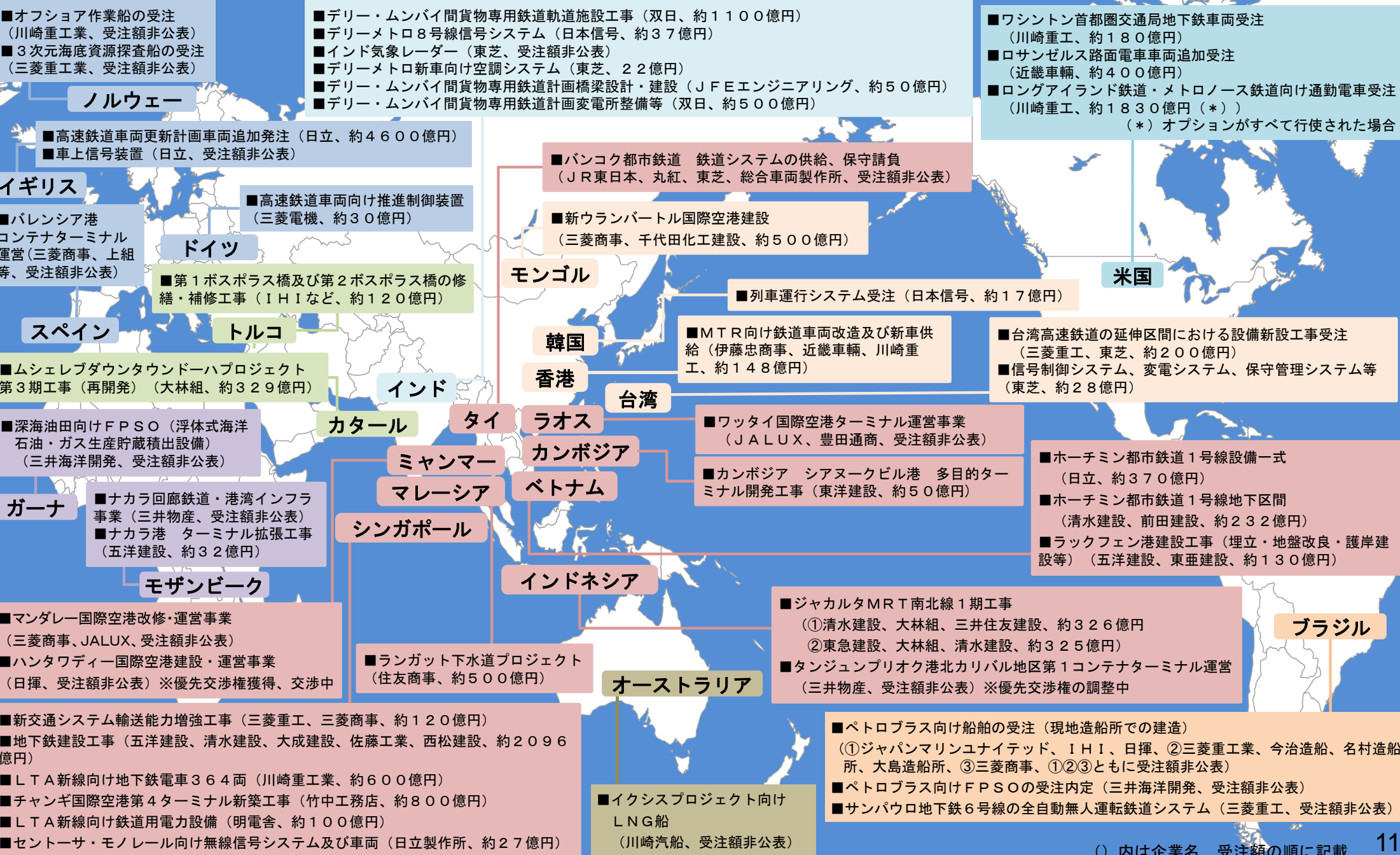


相手国

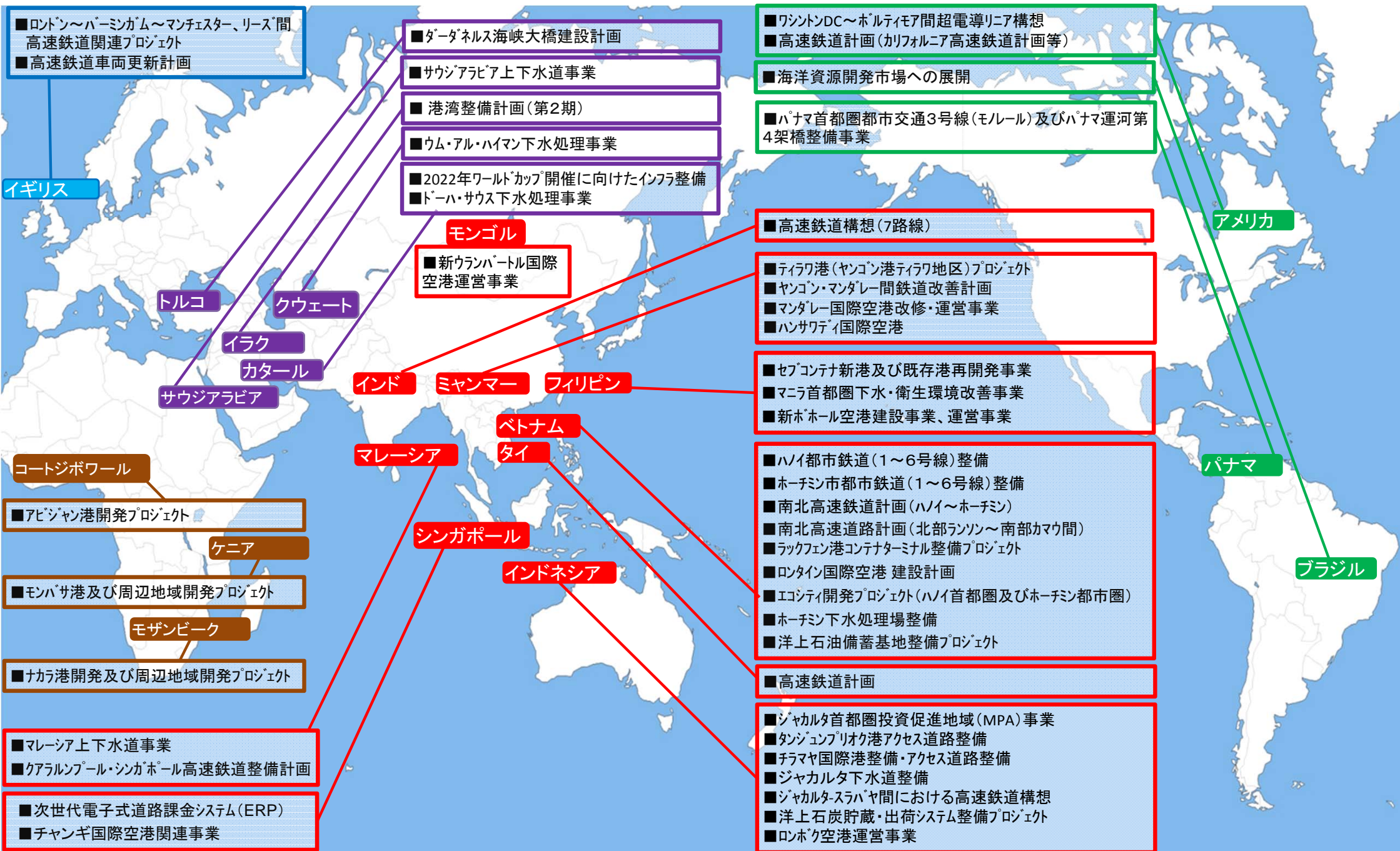


日本企業による主な受注等の実績(国土交通関係、平成25年1月～平成26年12月)

■ 新興国を中心に経済成長に伴い膨大なインフラ需要発生。日本企業が受注等を獲得した主なプロジェクトは以下の通り



今後の国土交通に関するプロジェクトの例



国土交通省における政府間協議などの主な取組状況 (2014年度) 国土交通省

ベトナム



- 平成26年4月 野上副大臣が訪問し、建設副大臣と都市開発、下水道等に関する意見交換を実施。
- 平成26年8月 土井政務官が訪問し、防災・水資源・土地・不動産及び地図分野の協力に係る会談を実施。
- 平成27年1月 太田大臣が訪越し、国会議長、副首相とインフラ整備に関する協力について会談。また、建設大臣と建設分野及び都市開発分野における包括的な協力覚書を締結。

モンゴル



- 平成26年4月 太田大臣が訪問し、首相等と会談。インフラ、観光等における協力を表明。また、インフラに関する協力を進める体制強化のための覚書を締結。

ミャンマー



- 平成26年5月 鉄道運輸大臣を招聘し、太田大臣と鉄道や道路交通に関する二国間の協力について会談。
- 平成26年7月 中原政務官が訪問し、港湾、内陸水運、及び海事分野における人材育成に係る協力文書を締結。
- 平成26年11月 青木政務官が訪問し、運輸大臣と港湾・航空分野等に関する意見交換を実施。

ノルウェー



- 平成26年4月 貿易産業副大臣と野上副大臣が会談し、海事分野での両国の民間部門の協力推進について意見交換を実施。

ブルガリア



- 平成26年4月 土井政務官が訪問し、ソフィア市長等と会談し、下水道技術のトップセールスを実施。

ギリシャ



- 平成26年5月 土井政務官が訪問し、公安・防災省長官と防災分野に関する意見交換を実施。

トルコ



- 平成26年4月 来日した首相府緊急事態管理庁長官と土井政務官が防災分野に関する意見交換を実施。第1回トルコ防災協働対話ワークショップを開催。
- 平成26年7月 土井政務官が訪問し、災害緊急事態対策庁長官及び都市環境副大臣と防災分野及び下水道分野の協力に係る会談を実施。

マレーシア



- 平成26年8月 太田大臣が訪問し、運輸大臣、首相府大臣等と会談し、マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画のトップセールスを行うとともに、道路分野全般の協力関係を促進することで一致。
- 平成26年11月 西村副大臣が訪問し、高速鉄道セミナーを開催。併せて、首相府大臣、運輸副大臣等と会談し、マレーシア・シンガポール高速鉄道計画のトップセールスを行った。

インド



- 平成26年8月 坂井政務官が訪問し、鉄道大臣、都市開発大臣と鉄道整備のための支援、都市開発分野における協力について会談。
- 平成26年9月 来日した首相と太田大臣が高速鉄道、道路、空港などのインフラ整備、防災、観光などの分野について意見交換を実施。
- 平成27年2月 北川副大臣が訪問し、鉄道大臣とムンバイ=アーメダバード間高速鉄道に関する会談を実施。

韓国



- 平成26年4月 太田大臣が訪問し、国土交通部長官、文化体育観光部長官と、インフラ、交通、観光等の分野に関する会談を実施。

ケニア



- 平成26年8月 野上副大臣が訪問し、運輸・インフラ大臣・ケニア港湾公社総裁等と会談。港湾分野についてトップセールスを行うとともに、道路・都市開発・水上交通に関する意見交換を実施。
- 平成26年11月 来日した運輸インフラ大臣と西村副大臣が会談し、都市・道路・港湾に関する意見交換を実施。

ラオス



- 平成26年10月 来日した公共事業運輸大臣と太田大臣が交通インフラ等の整備に関して会談し、交通分野における協力関係に関する協力覚書に署名。

シンガポール



- 平成26年4月 来日した国家開発大臣と太田大臣が都市開発分野、高速鉄道計画について意見交換を実施。
- 平成26年4月 野上副大臣が訪問し、国家開発担当上級国務大臣、運輸担当大臣と都市開発分野、高速鉄道分野に関する会談を実施。
- 平成27年1月 西村副大臣が訪問し、高速鉄道セミナーを開催。併せて、運輸省国務大臣と会談し、マレーシア・シンガポール高速鉄道計画のトップセールスを行った。

カンボジア



- 平成26年8月 太田大臣が訪問し、首相、公共事業・運輸大臣等と会談。交通インフラ整備の協力関係強化、観光交流促進、両国の航空関係強化に係る協力文書に署名。

タイ



- 平成26年11月 来日した副首相と太田大臣が会談し、2国間の関係強化、特に鉄道整備について協力関係を促進することで一致。
- 平成26年11月 ミャンマーにて運輸大臣と青木政務官が会談し、鉄道整備について意見交換を実施し、鉄道次官級WGの早期開催で一致。
- 平成27年2月 来日した運輸大臣と太田大臣が会談し、鉄道分野における協力に関する覚書を締結。

官民連携協議会等の取組状況

○官民連携による海外プロジェクトを「ジャパン・パッケージ」として推進するため、官民が広く参加し、海外PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)案件等について、情報共有・意見交換を行う協議会を設置するとともに、トップセールスやセミナーを実施。

○海外道路PPP協議会

金融、商社、ゼネコン、高速道路会社等の民間企業及びJICA、JETRO、関係機関等、官民が広く参加し、海外道路PPPプロジェクトを推進。具体的な案件の推進に向け、国別WGで議論。

事務局：国土交通省海外プロジェクト推進課
道路局企画課

参加企業数：62

- 平成22年5月19日
第1回協議会開催
- 平成23年2月14日
第2回協議会開催
- 平成24年2月16日
第3回協議会開催
- 平成25年2月26日
第4回協議会開催
- 平成26年3月14日
第5回協議会開催
- 平成27年3月13日
第6回協議会開催



○海外水インフラPPP協議会

水源確保から上下水道事業までの水管理をパッケージとして捉え、国土交通省、厚生労働省、経済産業省など6省、関係機関、民間企業等とともに官民連携による海外展開を積極的に推進。

事務局：国土交通省海外プロジェクト推進課
厚生労働省水道課・経済産業省国際プラント・インフラシステム・水ビジネス推進室

参加企業数：171、参加地方自治体：12

- 平成22年7月6日
第1回協議会開催
- 平成23年2月14日
第2回協議会開催
- 平成24年2月16日
第3回協議会開催
- 平成25年2月1日
第4回協議会開催
- 平成26年1月30日
第5回協議会開催



○海外港湾物流プロジェクト協議会

今後も大きな需要が見込まれる海外港湾物流プロジェクトにおいて、官民連携による海外展開に向けた取組を積極的に行うための場として平成22年11月に設置。また、国別WGの設置、官民共同セミナーの開催等、海外プロジェクトの獲得に向けた取組を推進。

事務局：国土交通省港湾局産業港湾課
参加企業数：86

- 平成22年11月5日
第1回協議会開催
- 平成23年6月14日
第2回協議会開催
- 平成24年7月25日
第3回協議会開催
- 平成25年7月17日
第4回協議会開催
- 平成26年3月25日
第5回協議会開催



○海外エコシティプロジェクト協議会

アジア等の新興国において高まる環境共生型都市開発へのニーズに一元的に応えるため、幅広い業界にわたる国内企業が「ジャパンチーム」を形成し、構想・企画の川上段階から官民一体となって環境共生型都市開発事業の推進に貢献。

参加企業数：51

- 平成23年10月27日
第1回協議会開催
- 平成24年10月31日
第2回協議会開催
- 平成25年10月17日
第3回協議会開催



○海外鉄道推進協議会

我が国鉄道システムの海外への普及促進を図っていくための民間の母体として鉄道事業者、メーカー、商社等の鉄道関係者が幅広く参加して平成22年4月に発足。国土交通省等の関係省庁・関係機関と協議会の共催により高速鉄道セミナーを開催する等、官民の連携体制を強化。

平成25年9月24日 参加企業数：54

- スウェーデン高速鉄道セミナーへの参加
- 平成25年10月10日
日英鉄道協力セミナー開催
- 平成26年1月29日
日インド鉄道セミナー開催
- 平成26年4月8日
スウェーデン高速鉄道セミナー開催
- 平成26年5月1日
ミャンマー鉄道運輸大臣との意見交換



○航空インフラ国際展開協議会

海外における航空インフラプロジェクトは今後も大きな需要が見込まれているなか、国土交通省、外務省、財務省など3省、関係機関、民間企業とともに官民連携による海外展開を積極的に推進。

事務局：国土交通省航空局航空戦略課国際企画室

参加企業数：80

- 平成25年4月25日
第1回協議会開催
- 平成26年6月2日
第2回協議会開催



○日本防災プラットフォーム

防災関連の海外プロジェクトに関連する国内の産官学の連携の促進、国内外の防災に資する製品・技術・知見を有する産官学の関係者による「検討の場」の構築により、防災分野における我が国の国際貢献の推進及び国際的プレゼンスの向上を図る。

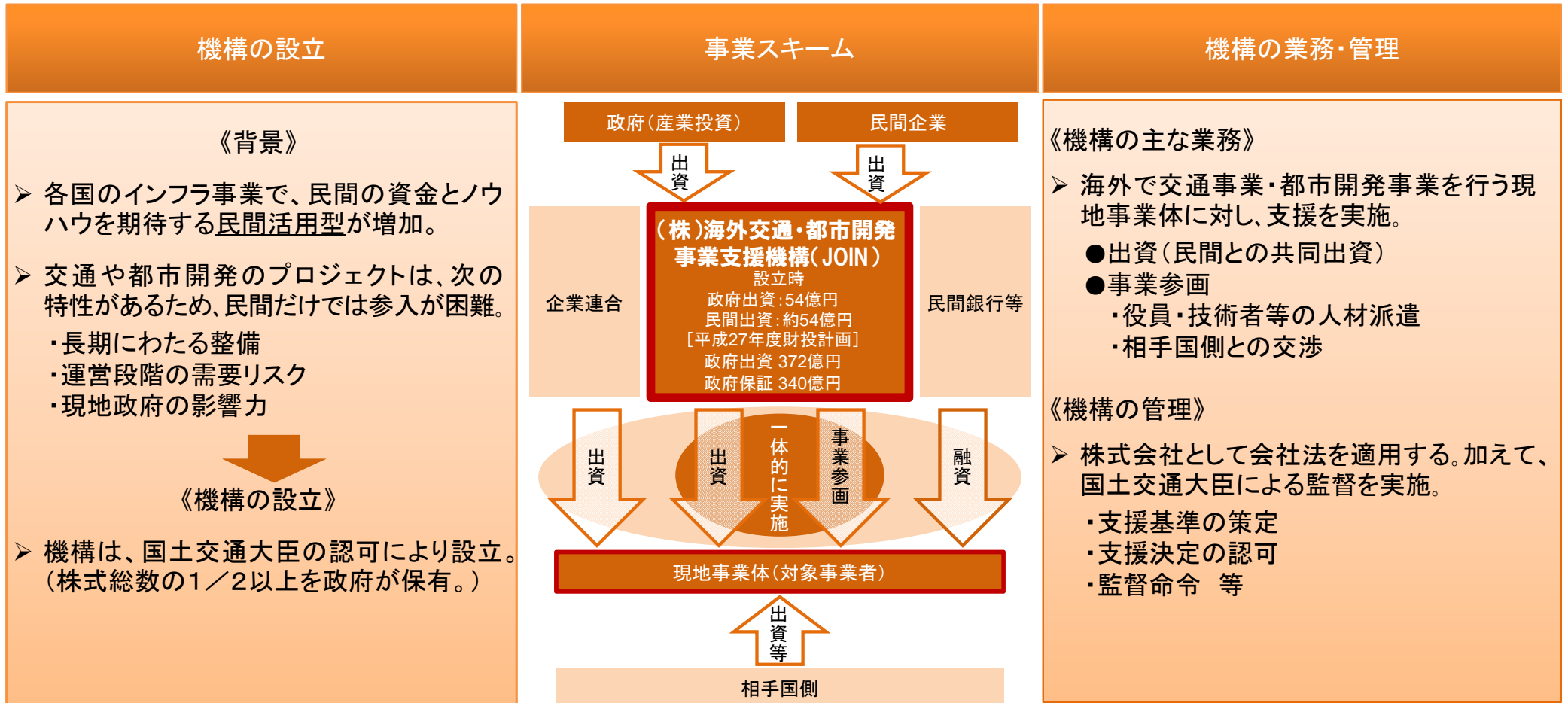
防災協働対話等の政府間対話を通じて得られた諸外国のニーズを踏まえ、官民で連携した迅速な検討を実施。

参加企業数：87

- 平成26年6月4日
設立総会開催
- 平成26年9月11日
第1回年次総会開催



日本再興戦略の一環として、交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進を図るため、需要リスクに対応した「出資」と「事業参画」を一体的に行う。(2014年10月20日設立)

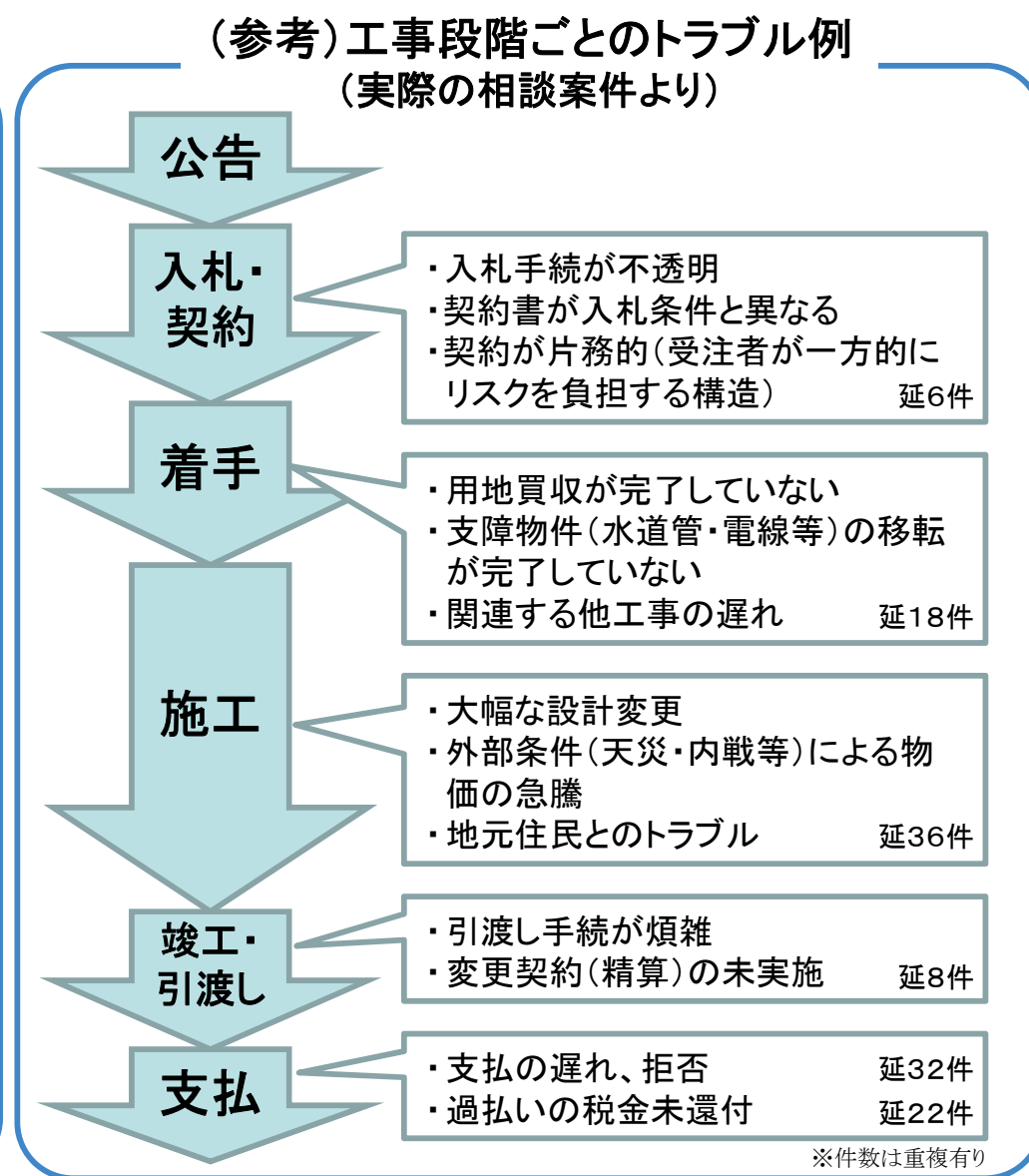
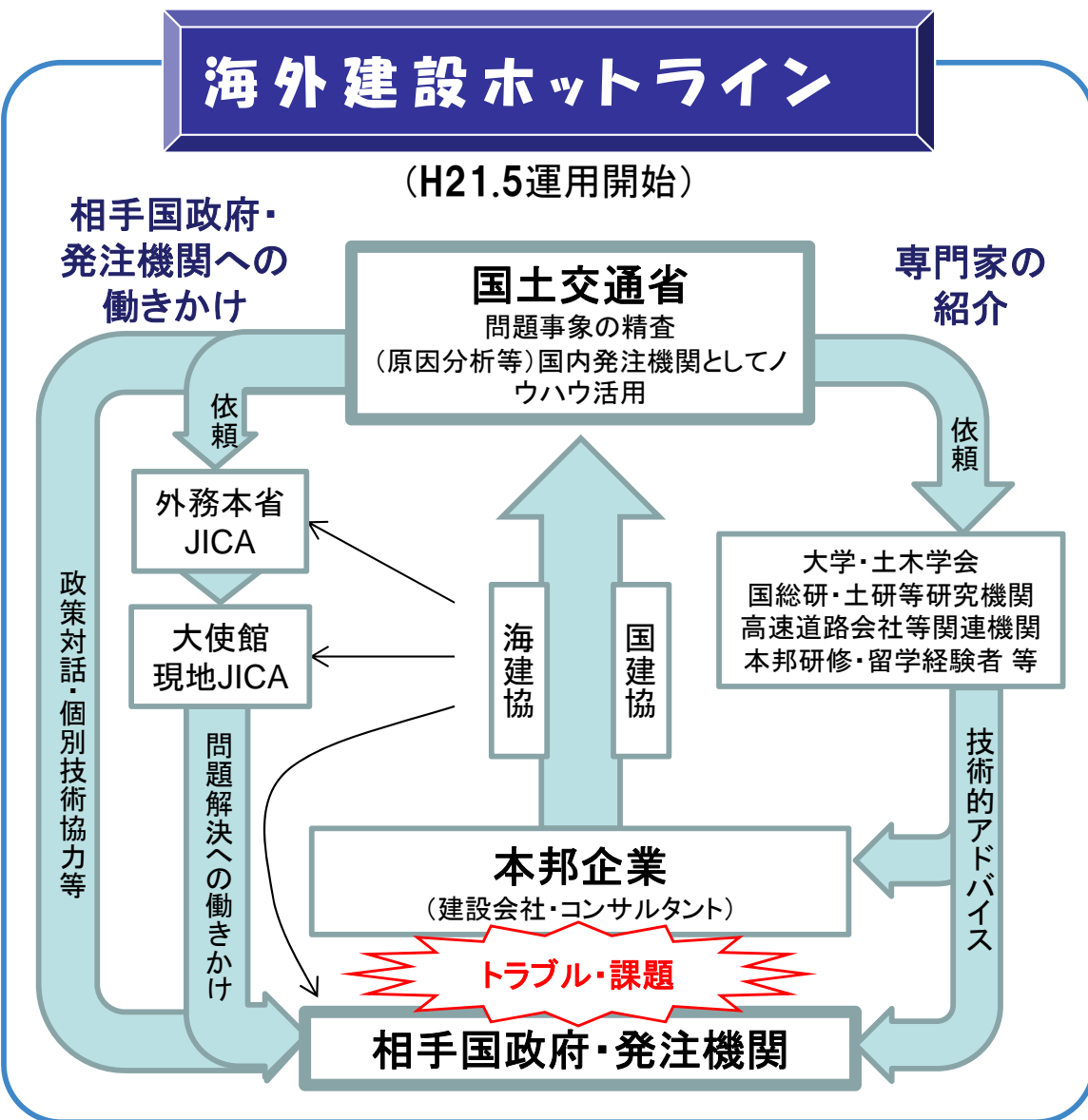


- ① 海外市場への参入により世界の成長を取り込む
- ② 事業運営への参画により関連産業の受注機会も拡大する
- ③ インフラ整備により日本企業の海外事業環境も改善する

▶ 我が国経済の持続的な成長に寄与

海外インフラプロジェクトに関するトラブル相談について

- 国土交通省では、海外建設プロジェクトにおける各種トラブルの相談窓口として、H21.5から「海外建設ホットライン」を開設
(H27.3現在で計71件の相談を受理)
- 案件に応じ、トップクレーム(閣僚等から相手政府高官への直接の働きかけ)を含む働きかけ・専門家派遣等を実施



※契約上の秘密の保持等のため、個別の契約は特定できないような表現としています。

- 国際規格等の制定に向けた議論に積極的に参加することにより我が国規格等を反映させるほか、我が国規格等のデファクト・スタンダード化を進める。
- 相手国の法制度整備に際し、我が国の経験・知見を活用して相手国に貢献するとともに、我が国企業の事業環境を改善する。
- 相手国における技術者・技能者層の育成を支援することにより、現地における持続的なインフラの運営・維持に貢献する。

国際標準化の推進

- 国際機関の専門委員会における日本人の議長就任を後押し
(下線部:日本人が議長又は日本が幹事国)
- 各専門委員会の総会を日本で開催

【例】

- ★ISOに関する各専門委員会への参加
 - 設計・施工技術の規格制定
 - 水の再利用に関する専門委員会(ISO/TC282)
 - 汚泥の回収、再生利用、処理及び廃棄に関する専門委員会(ISO/TC275)
 - 高度道路交通システム(ITS)に関する専門委員会(ISO/TC204)
 - 鉄道分野専門委員会(IEC/TC9、ISO/TC269)
 - 地理情報に関する専門委員会(ISO/TC211)
- ★国際海事機関(IMO)における復原性に関する新基準策定を主導
- ★国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)傘下の自動運転分科会及び国際的な車両型式認証の相互承認制度(IWVTA)専門家会議等における議論を主導

法制度整備支援

- 相手国の法制度整備を専門家派遣、セミナーの実施等により支援

【例】

- 建設・不動産分野の法制度整備支援による日系建設・不動産企業の事業環境改善



平成26年10月
ベトナム天然資源・環境省との
公共用地取得・補償セミナー

人材育成

- 相手国において、インフラの整備・運営・維持管理を担う技術者・技能者層の育成を支援

【例】

- 下水道推進工法に関するセミナーの開催
- 技能実習制度等を活用した建設人材育成
- ミャンマー鉄道安全性・サービス向上プロジェクト(JICAへの協力)
- ブラジル人造船技能研修(JICAへの協力)
- 港湾運営や港湾行政等に関する研修(JICAへの協力)
- ASEAN気象レーダーワークショップの開催



ミャンマー鉄道安全性・サービス
向上プロジェクト

3. 国際連携と情報発信に係る施策

国土交通分野における国際連携を強化し、**地球的課題の解決、日本の経験・成果・政策の情報発信等**を通じ、我が国の成長に貢献する。

多国間関係

多国間の枠組みに主導的に参画して、国際的課題解決への貢献や情報発信を図る。

多国間枠組み



- ・国際交通大臣会議 (ITF)
- ・APEC交通大臣会合
- ・日ASEAN交通大臣会合
- ・日中韓物流大臣会合、観光大臣会合、水担当閣僚級会合
- ・アジア太平洋地域インフラ担当大臣会合
- ・世界水フォーラム
- ・PIARC世界道路会議、国際冬期道路会議
- ・APEC観光大臣会合
- ・ASEAN+3観光大臣会合



第24回世界道路会議



第8回APEC交通大臣会合



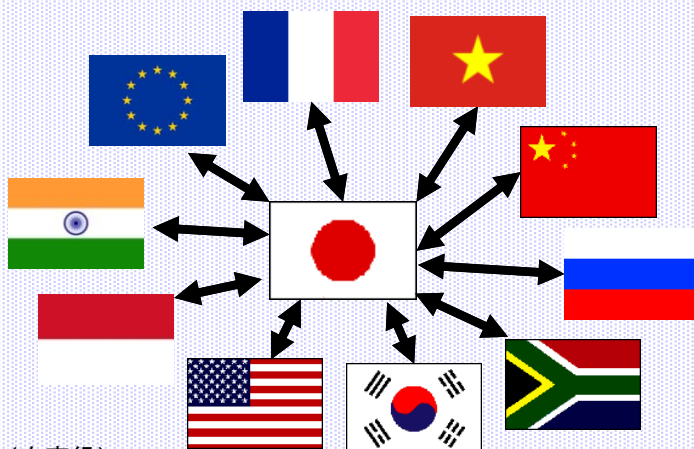
第9回アジア太平洋地域インフラ担当大臣会合



第12回日ASEAN交通大臣会合

二国間関係

二ヶ国間会合を通じて、懸案の解決、政策の共有、協力関係の推進を図る。



(次官級)

- ・日EU運輸ハイレベル協議
- ・日越交通次官級会合
- ・日尼建設交通次官級会合
- ・日露交通次官級会合
- ・日緬建設交通次官級会合
- ・日中運輸ハイレベル協議
- ・日韓運輸ハイレベル協議
- ・日インドネシア建設会議
- ・日インド建設会議
- ・日印都市開発交流会議

(実務者レベル)

- ・日EU運輸保安会議
- ・日仏協力会議
- ・日韓建設経済交流会議
- ・日米河川水資源会議
- ・日中、日韓道路技術交流会議
- など



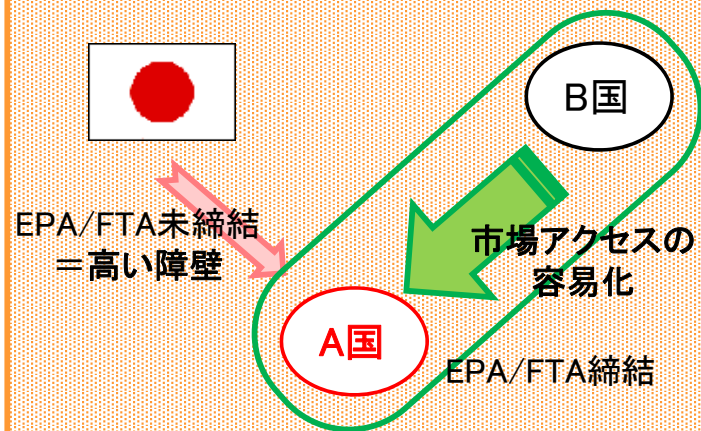
第5回日尼交通次官級会合



第7回日印都市開発交流会議

経済連携・交渉

TPP、日EU EPA等の経済連携交渉において、国益を最大限に実現する。



- ・自由貿易協定 (FTA) / 経済連携協定 (EPA) 交渉
- ・世界貿易機関 (WTO) 交渉
- ・環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定交渉
- ・東アジア地域包括的経済連携 (RCEP)



WTO政府調達協定改正交渉全体会議

EPA/FTA交渉での国土交通分野の主な課題

- ・自動車
- ・鉄道
- ・政府調達
- 等

国際交通大臣会議(ITF)

- 年1回、各国交通担当大臣、民間企業CEO等が集まる「交通サミット」
- 今年は、5月27日～29日に大臣会合が開催される

加盟国 54か国 (欧州44か国、日・米・加・墨・豪・NZ・中・韓・印・チリ)

開催日程・開催地 毎年5月、ドイツ・ライプチヒで開催 (産官学1,100名以上が参加)

近年のテーマ

2010年 「交通とイノベーション」(カナダ)

2011年 「交通と社会」(スペイン)

※東日本大震災を受けて、大臣宣言に災害に関する記述が盛り込まれた。

2012年 「シームレスな交通」(日本)

2013年 「交通と資金調達」(ノルウェー)

2014年 「変わりゆく世界における交通」(フランス)

2015年 「交通、貿易と観光」(ニュージーランド)



大臣セッションの様子

日本からのスピーカー

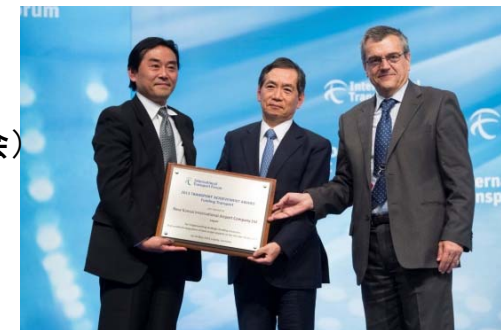
2010年 渡辺 捷昭 副会長(トヨタ自動車)
山下 光彦 副社長(日産自動車)
富田 哲郎 副社長(JR東日本) 他

2011年 保崎 康夫 執行役員(NEXCO西日本)
幸山 政史 市長(熊本市)

2012年 宮原 耕治 会長(日本郵船)
葛西 敬之 会長(JR東海)
清野 智 会長(JR東日本) 他

2013年 安藤 圭一 社長(新関空会社)
鷲頭 誠 所長(JITI) 他

2014年 土井 三浩 所長(日産総合研究所)
成瀬 進 事務総長(国際港湾協会)



ITF2013最優秀賞の表彰を受ける新関空安藤社長 20

概要

○APECは、アジア太平洋地域の持続可能な成長と繁栄に向けて、貿易・投資の自由化、ビジネスの円滑化、経済・技術協力等の活動を行う経済協力の枠組み。

○地域内のモノと人の流れを円滑化し貿易と投資を支えるべく交通大臣会合が開催。

加盟国・地域：21カ国・地域

オーストラリア, ブルネイ, カナダ, チリ, 中国, 中国香港, インドネシア, 日本, 韓国, マレーシア, メキシコ, ニュージーランド, パプアニューギニア, ペルー, フィリピン, ロシア, シンガポール, チャイニーズ・タイペイ, タイ, アメリカ, ベトナム

開催実績

- 第1回：1995年6月（アメリカ・ワシントンDC）（亀井運輸大臣）
- 第2回：1997年6月（カナダ・ヴィクトリア）（古賀運輸大臣）
- 第3回：2002年5月（ペルー・リマ）（谷野技術総括審議官）
- 第4回：2004年7月（インドネシア・バリ）（洞国土交通審議官）
- 第5回：2007年3月（オーストラリア・アデレード）（山本国土交通審議官）
- 第6回：2009年4月（フィリピン・マニラ）（宿利国土交通審議官）
- 第7回：2011年9月（アメリカ・サンフランシスコ）（松原国土交通副大臣）
- 特別：2012年8月（ロシア・サンクトペテルブルク）（北村国土交通審議官）
- 第8回：2013年9月（日本・東京）（太田国土交通大臣）
- 第9回：2015年10月（フィリピン） ※予定



●第8回APEC交通大臣会合

日ASEAN交通連携について

● 日本とASEAN加盟国の交通政策担当者間の定期協議を通じて、協力プロジェクトを実施している。

- 2003年より毎年大臣会合を開催している
- 年間会合(課長級→次官級→大臣会合)を通じて、協力方針の決定、プロジェクトの進捗管理を実施する

目的: 次のような重要課題等に取り組み、日本とASEANの協力関係を強化する。(創設時の合意文書による)

①地域統合、②地球規模・地域的な環境問題、③交通セキュリティ、④交通安全向上

(日本側は、「援助国・被援助国関係」に代わるべき「対等な新しい政策協力関係」の構築を目指した)

“年間会合スケジュール”

春の課長級4WG会合 (交通円滑化、陸上、海上、航空)

次官級交通政策会合

日本で開催(初夏)

第1回: 東京	第4回: 宮崎	第7回: 函館	第10回: 沖縄
第2回: 東京	第5回: 岡山	第8回: 奈良	第11回: 新潟
第3回: 岐阜	第6回: 木更津	第9回: 高松	第12回: 東京

第13回: 鹿児島 2015年7月下旬

夏の課長級4WG会合 (交通円滑化、陸上、海上、航空)

次官級会合

大臣会合の直前に開催

日ASEAN交通大臣会合

ASEANで開催

第1回: ミャンマー	第5回: シンガポール	第9回: カンボジア
第2回: カンボジア	第6回: フィリピン	第10回: インドネシア
第3回: ラオス	第7回: ベトナム	第11回: ラオス
第4回: タイ	第8回: ブルネイ	第12回: ミャンマー

第13回: マレーシア 2015年11月頃

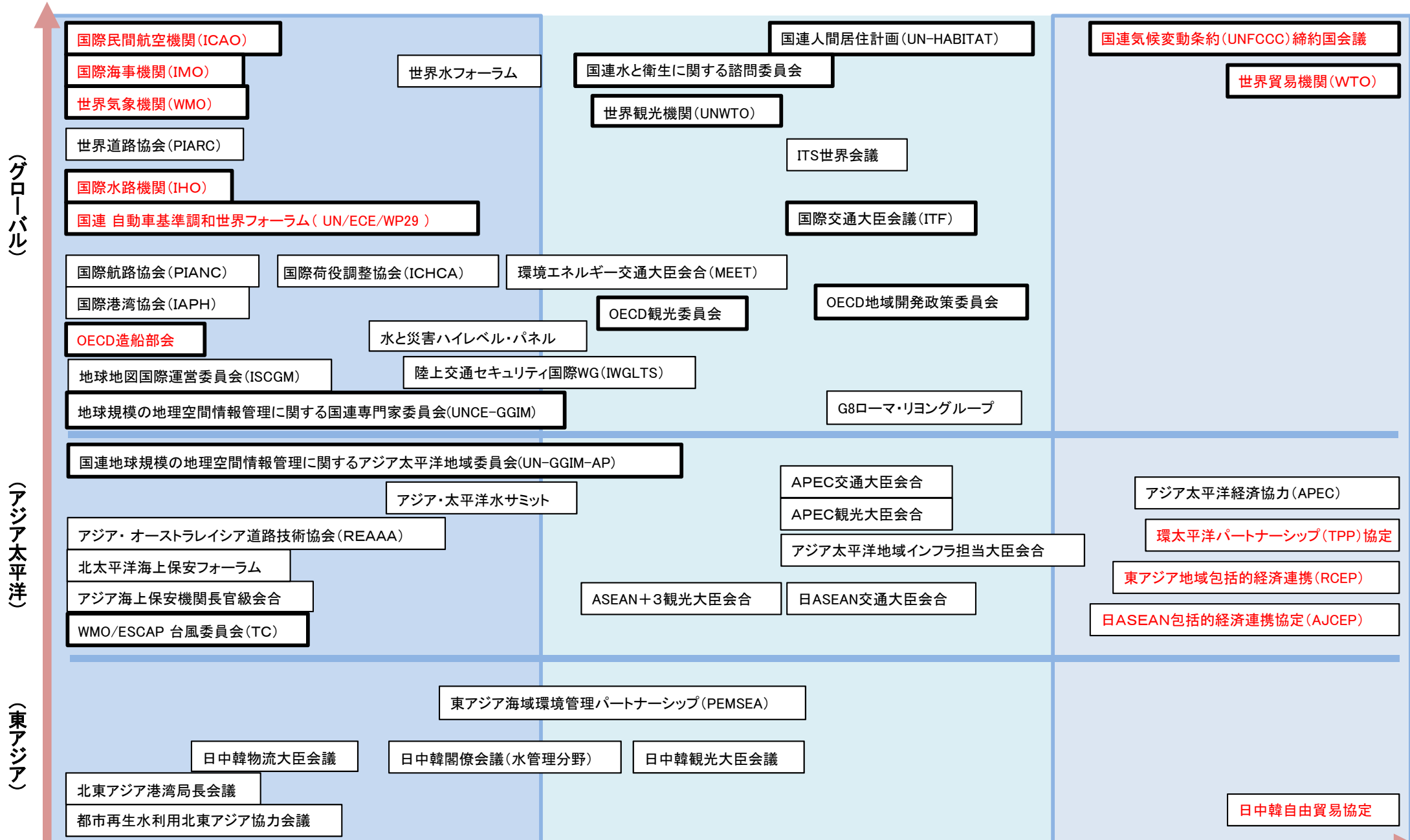
パクセー・アクションプラン

= 中期行動計画 =

- 第11回日ASEAN交通大臣会合(ラオス、パクセーで開催)において、今後10年(2014~2023年)の交通連携の行動計画が承認された(パクセー・アクションプラン)。
- 「質の高い交通」の実現を目標に、25の協力プロジェクトを実施している。
 - 「質の高い交通」とは……
 - 安全で、環境にやさしく、利便性の高い交通
 - 25の協力プロジェクトの内容:
 - ・ 人材育成等キャパシティ・ビルディング
 - ・ 経験及びベストプラクティスの共有
 - ・ 制度構築支援

国際機関・多国間会議の一覧図 (国土交通省関係)

太枠は条約等に基づく国際機関
赤字は国際規則を設定する国際機関



(個別分野)

(分野横断的)

平成27年度取りまとめ政策レビューの取組方針

資料2-4

テーマ名	国際コンテナ戦略港湾政策
対象政策の概要	国土交通省では、平成22年8月に阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。 本政策レビューでは、国土交通省が所管する国際コンテナ戦略港湾政策を評価対象とする。
評価の目的、必要性	近年、船舶の大型化、船社間のアライアンスの進展により、基幹航路の寄港地の絞り込みが進行しており、我が国港湾を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用と所得を維持・創出するため、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。 本政策レビューにより、これまで実施してきた国際コンテナ戦略港湾政策の施策の進捗や効果について評価を行い、政策のこれまでの取組について評価を実施し、これらの結果を今後の施策に反映させることを目的とする。
評価の視点	国際コンテナ戦略港湾政策としてこれまで実施してきた施策の進捗、施策の効果（広域からの貨物の集約、大型船への対応、効率的な港湾運営）を評価の視点とする。
評価手法	上記の評価の視点を踏まえ、過去の統計データ等を活用して、国際コンテナ戦略港湾政策として実施した各種施策の進捗、施策の効果（広域からの貨物の集約、大型船への対応、効率的な港湾運営）について評価する。
検討状況	平成25年7月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会（座長：副大臣）」を設置し、同委員会においてこれまでの取組をレビューするとともに、平成26年1月に今後の取組をとりまとめた「国際コンテナ戦略港湾政策最終とりまとめ」を公表。最終とりまとめについても、適宜フォローアップを実施。
第三者の知見の活用	引き続き、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、外部有識者からの助言を聴取する。
備考	—

国際コンテナ戦略港湾とは

○ コンテナ船の大型化に伴う一寄港当たりのコンテナ積卸個数の増大とともに、船会社同士の連携(アライアンス)の進展等により欧米への基幹航路が寄港地を絞り込み。

⇒ 基幹航路の我が国への寄港が著しく減少。

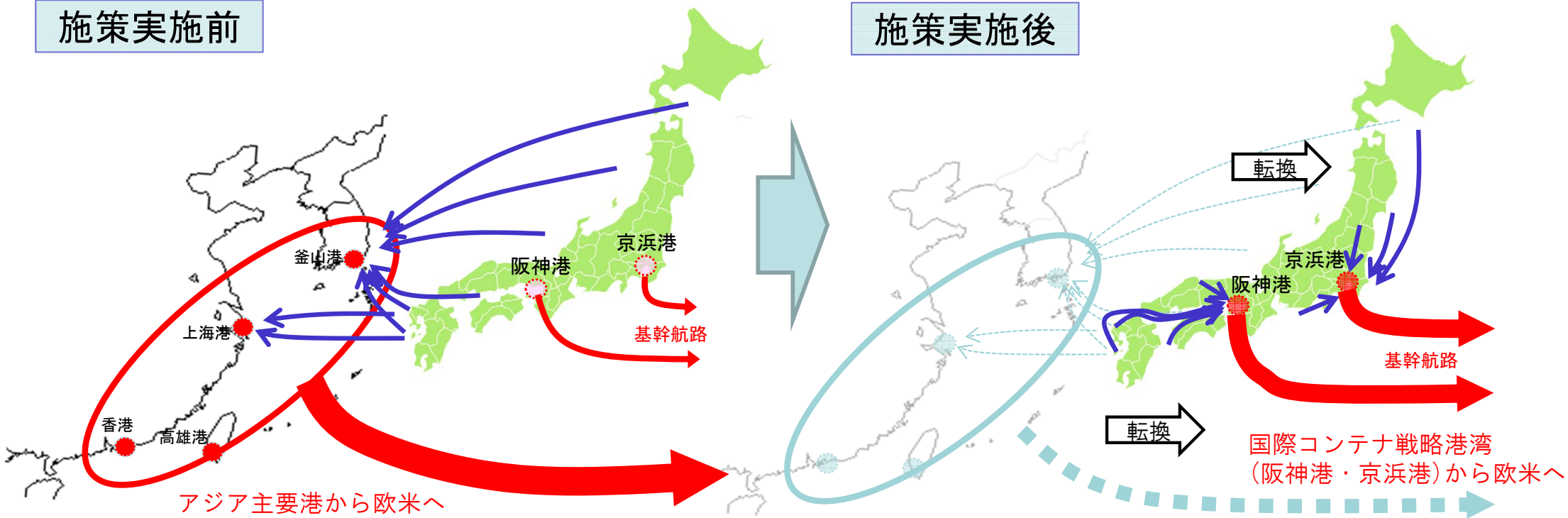
(欧州航路:週4便(6年前)⇒週2便、北米航路:継続的な寄港減少)

○ 平成22年8月に、阪神港(大阪港、神戸港)及び京浜港(東京港、川崎港、横浜港)を「国際コンテナ戦略港湾」に選定し、基幹航路の寄港を維持・拡大するためのハード・ソフト一体の施策を集中して実施。

○ 基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化することで、国民の雇用と所得を維持・創出する。

施策実施前

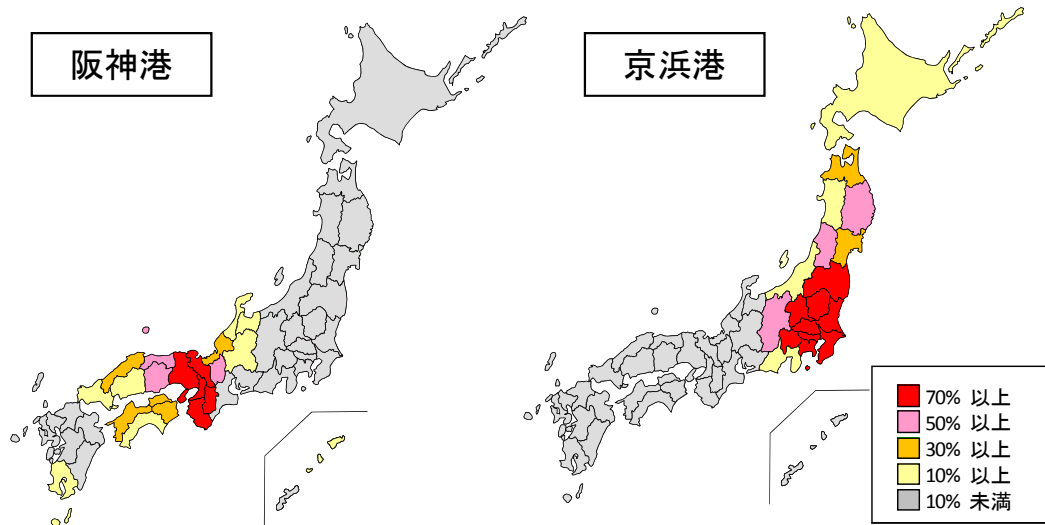
施策実施後



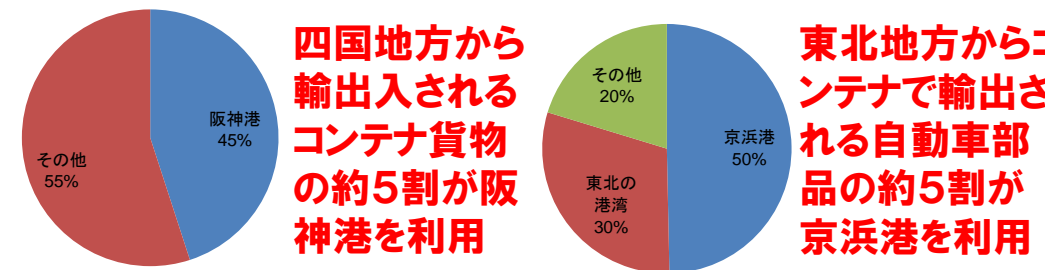
広域に立地する企業とその活動を支える国際コンテナ戦略港湾

- 全国に立地する我が国企業の多くは、京浜港・阪神港を利用しており、京浜港・阪神港の輸出入貨物の相当程度を、直背後の都府県以外の利用が占める。⇒ **京浜港・阪神港は広域インフラ**
- ヨーロッパ国と同等の経済規模を有し、多くの産業が立地する東日本・西日本において、海外とのモノのやりとりを支え、製造業をはじめとする**企業活動に不可欠な社会基盤として機能**。

各都道府県発着の輸出入コンテナの京浜・阪神港利用割合
遠方の道府県を発着するコンテナ貨物の多くが、京浜港・阪神港から輸出入されている

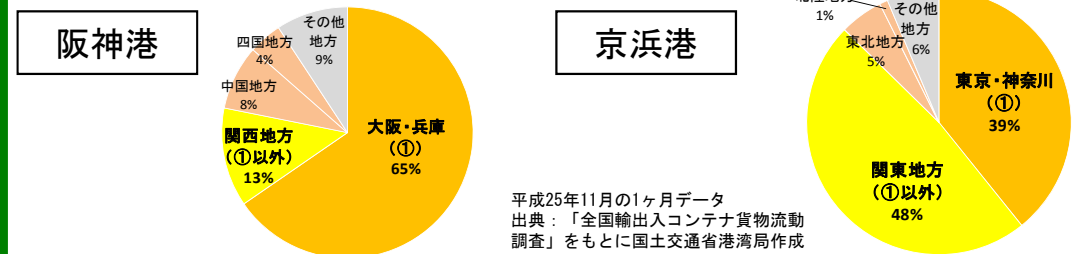


平成25年11月の1ヶ月データ 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに国土交通省港湾局作成



平成25年11月の1ヶ月データ
 出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査をもとに
 国土交通省港湾局作成

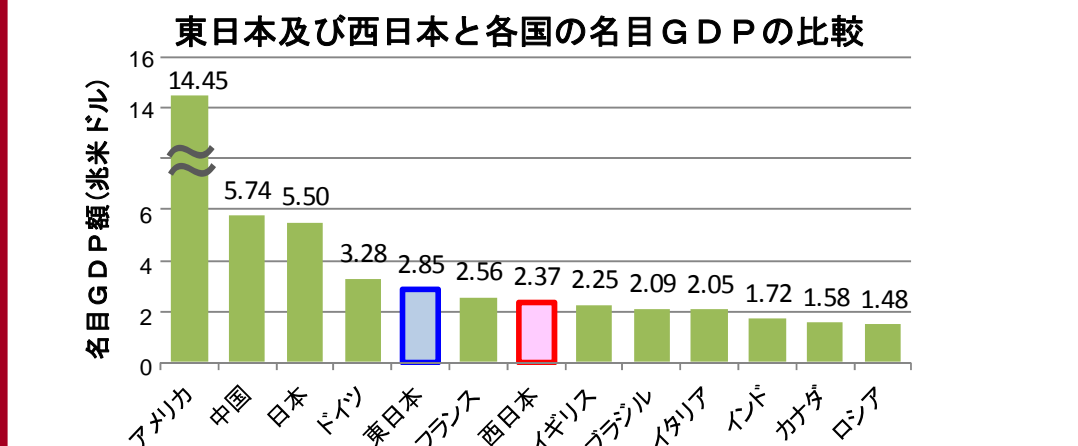
京浜港・阪神港で輸出入されるコンテナ貨物の発着地
京浜港・阪神港で輸出入されるコンテナ貨物の多くが、直背後都府県以外を発着地としている



平成25年11月の1ヶ月データ
 出典：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに国土交通省港湾局作成

一国に匹敵する東日本、西日本の経済

東日本のGDPは世界第5位のフランスを、西日本は第6位のイギリスを、それぞれ上回っている



「東日本」は新潟県、長野県、静岡県以東、「西日本」は富山県、岐阜県、愛知県以西
 出典：総務省統計局「世界の統計」、内閣府「県民経済計算」、総務省「日本の統計」等をもとに
 国土交通省港湾局作成。

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律

【公布】平成23年3月31日

【施行】港湾の種類の見直し関係

:平成23年4月1日

基本方針関係

:平成23年9月15日

港湾運営会社関係

:平成23年12月15日

我が国の港湾の国際競争力の強化等を図るため、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加する等の見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、これらの港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度を創設する等の所要の措置を講ずる。

選択と集中

○ 港湾の種類の見直し

我が国港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」と位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改める。

○ 直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充

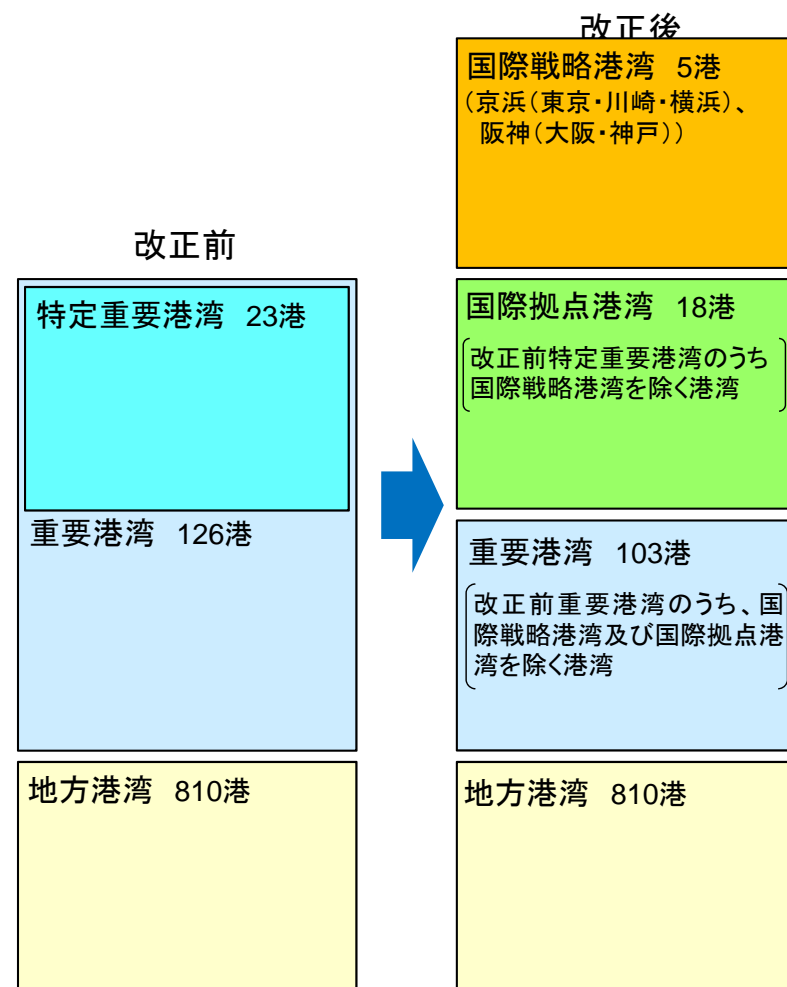
国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設(水深16m以上の耐震強化岸壁)について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10とする。これに附帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加する。(国費負担率は2/3)

○ 港湾運営会社制度の創設

港湾運営会社制度を創設し、国際戦略港湾及び国際拠点港湾に導入する。

○ 港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設

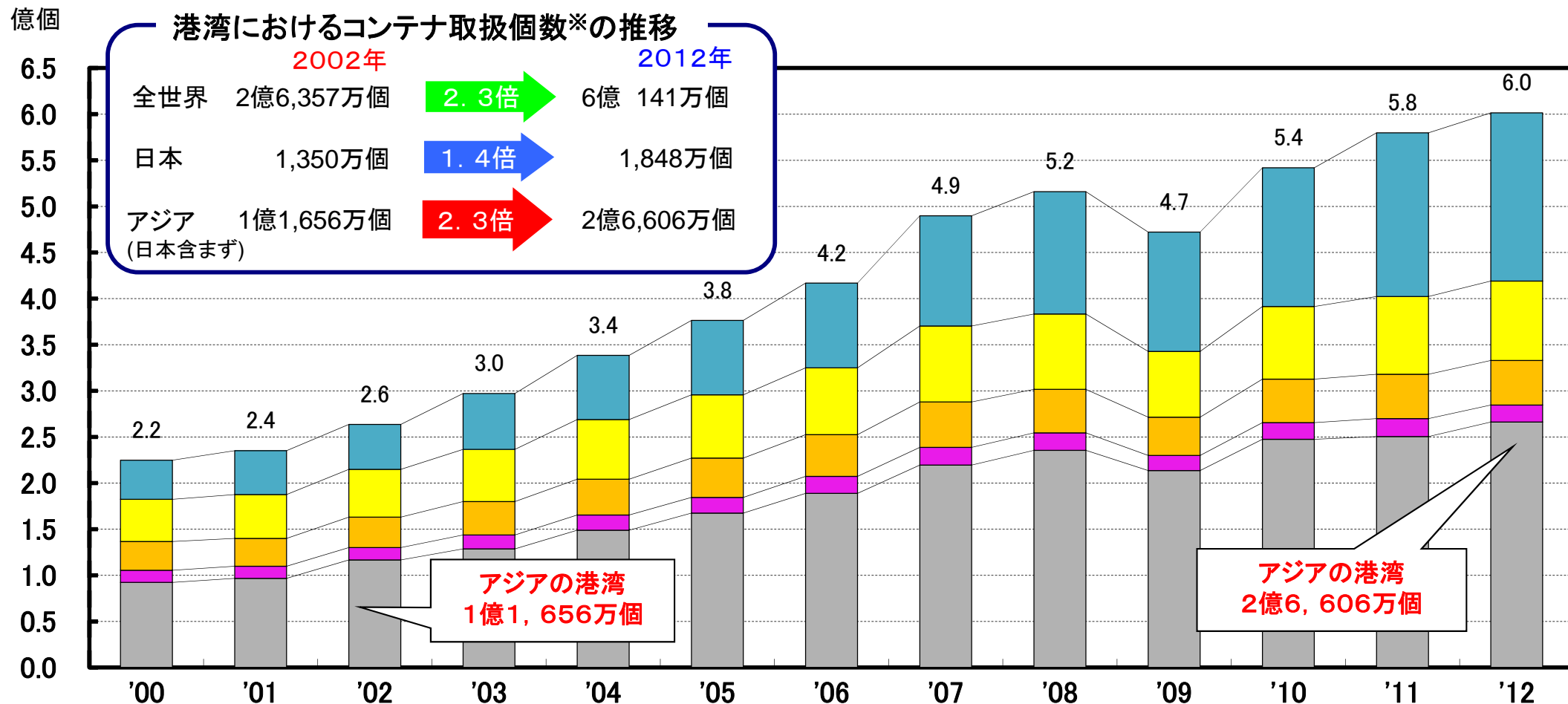
公社等に限定されていた無利子貸付金の貸付対象を国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾運営会社に拡大する。



港湾の種類の見直し

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

○2012年の世界のコンテナ取扱個数は6億個で、対前年比3.5%の増加
 ○最近10年のアジアのコンテナ取扱個数の伸び率は2.3倍であり、日本の伸び率は1.4倍



○アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
 ○北米: アメリカ、カナダ
 ○欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
 ○その他: 日本と上記以外

■ その他 ■ 欧州
 ■ 北米 ■ 日本
 ■ アジア

出典: THE WORLD BANK Container port trafficより国土交通省港湾局作成

*コンテナ個数は1TEUを1個とする

TEU(twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

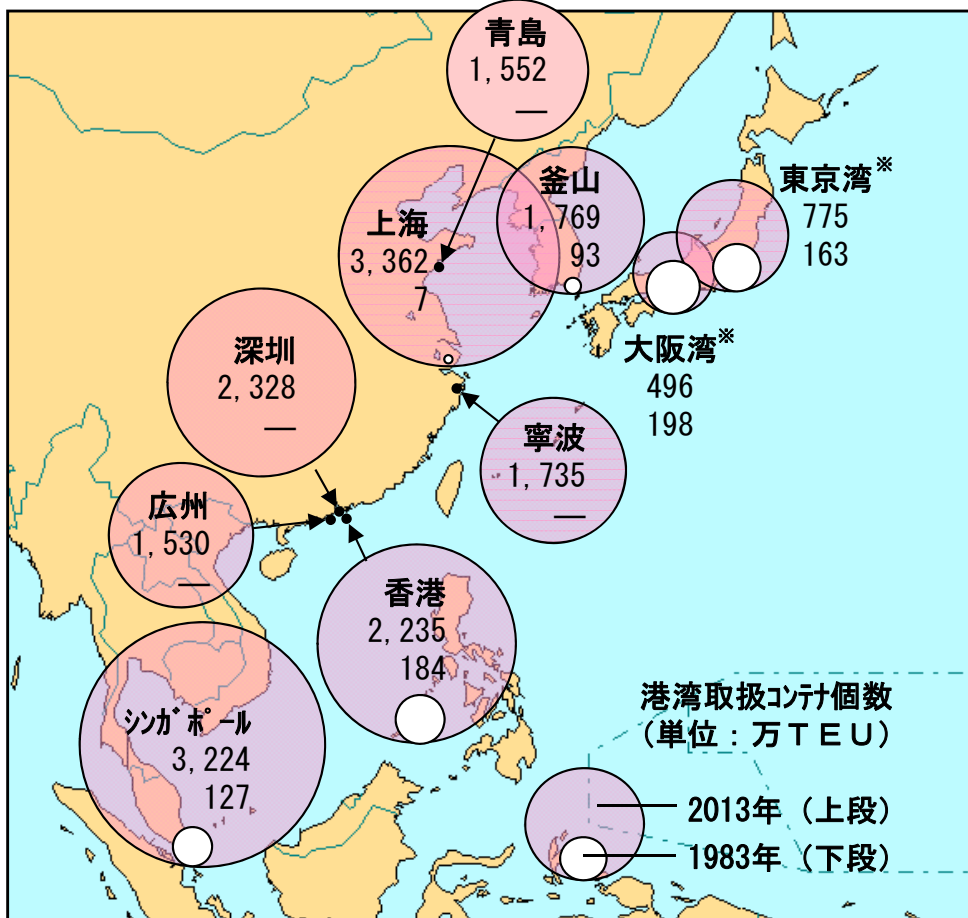
注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。
 なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、1532万個(2002年)から2123万個(2012年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)



※東京湾は東京港・横浜港、
大阪湾は大阪港・神戸港。

順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	231
2	ニューヨーク/ニュージャージー	207
3	香港	184
4	神戸	162
5	高雄	148
6	シンガポール	127
7	アントワープ	100
8	シアトル	95
9	基隆	94
10	ハンブルグ	93
...
11	横浜	93
...
13	釜山	88
...
19	東京	70
...
33	大阪	36

順位	港名	取扱量
1 (1)	上海	3,362
2 (2)	シンガポール	3,224
3 (4)	深圳	2,328
4 (3)	香港	2,235
5 (5)	釜山	1,769
6 (6)	寧波	1,735
7 (8)	青島	1,552
8 (7)	広州	1,530
9 (9)	ドバイ	1,364
10 (10)	天津	1,301
...
28 (28)	東京	486
...
48 (43)	横浜	289
...
51 (50)	名古屋	271
...
56 (52)	神戸	255
...
60 (57)	大阪	241

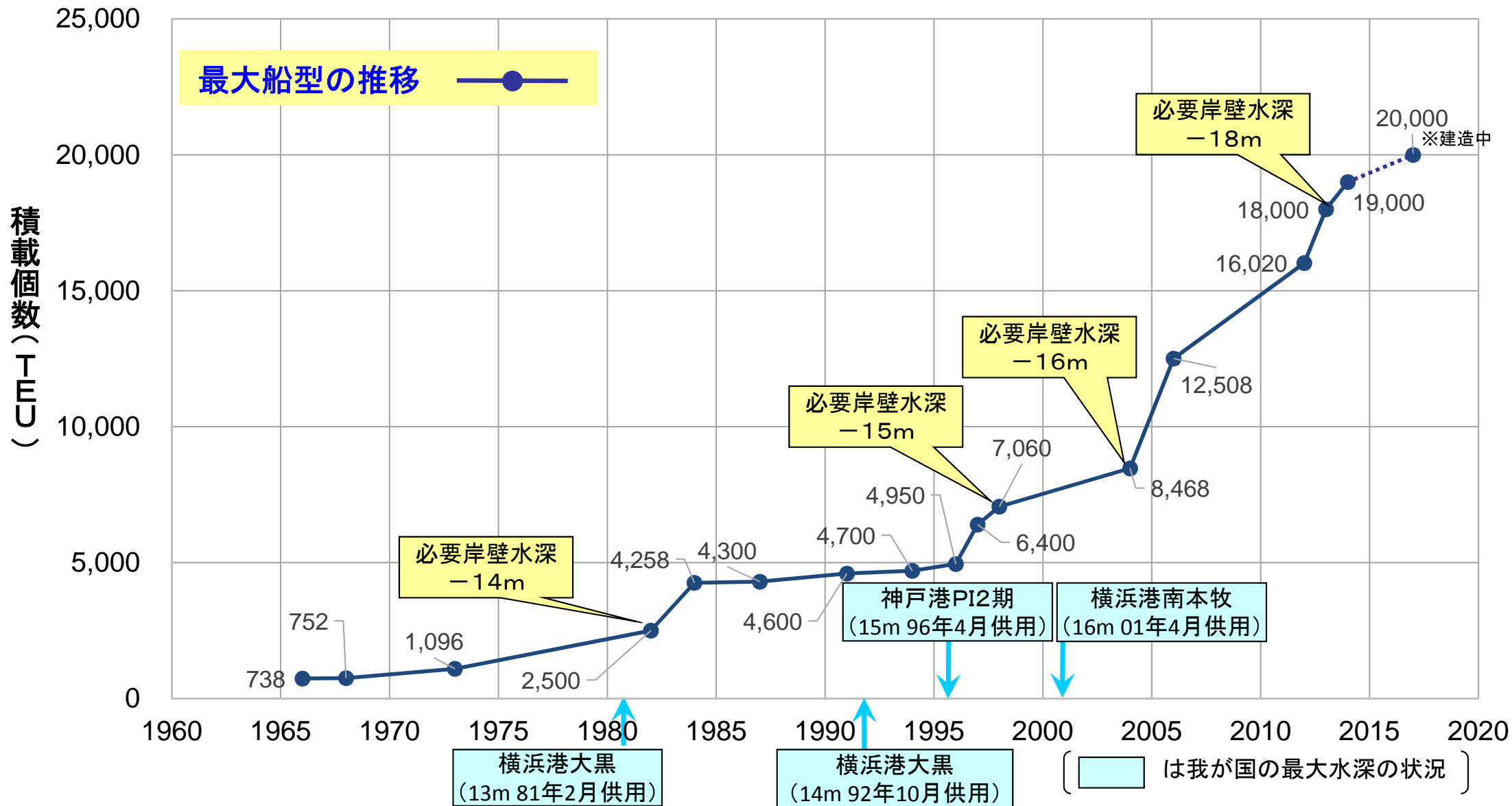
TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格 (ISO規格) の
20 フィート・コンテナを1とし、
40 フィート・コンテナを2として
計算する単位。

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。
ランキングにおける () 内は2012年の順位。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1985及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化
- 現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、1万9千個積みであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万3千個積み

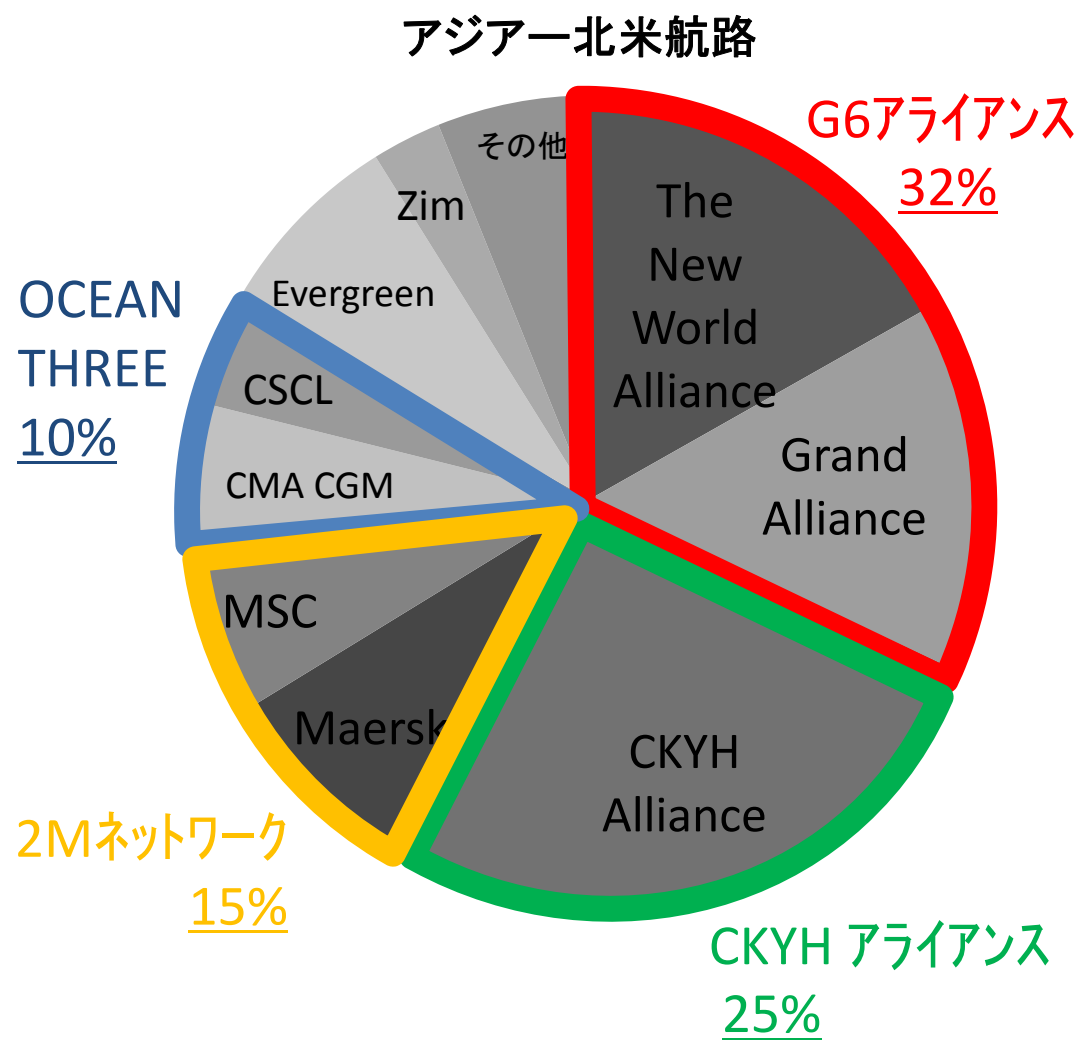
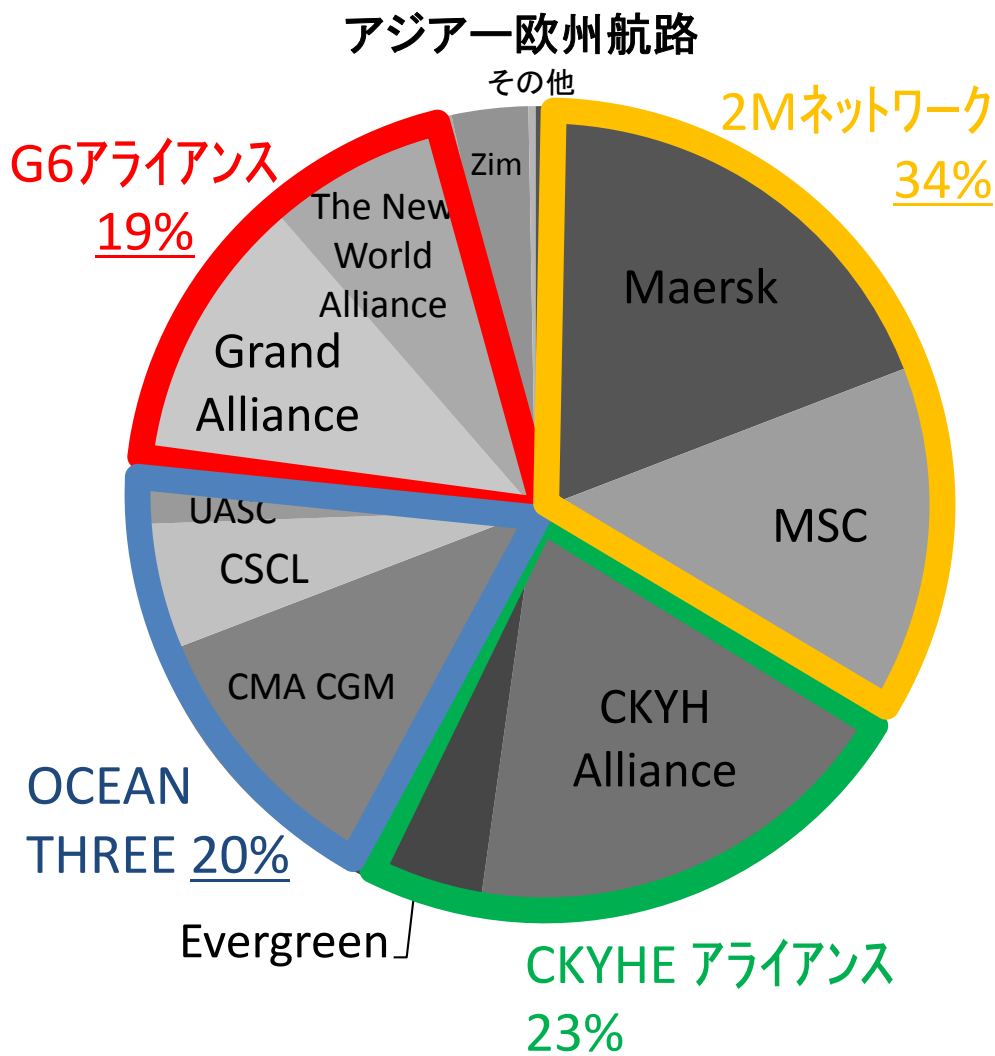


注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位

出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報を基に国土交通省港湾局作成

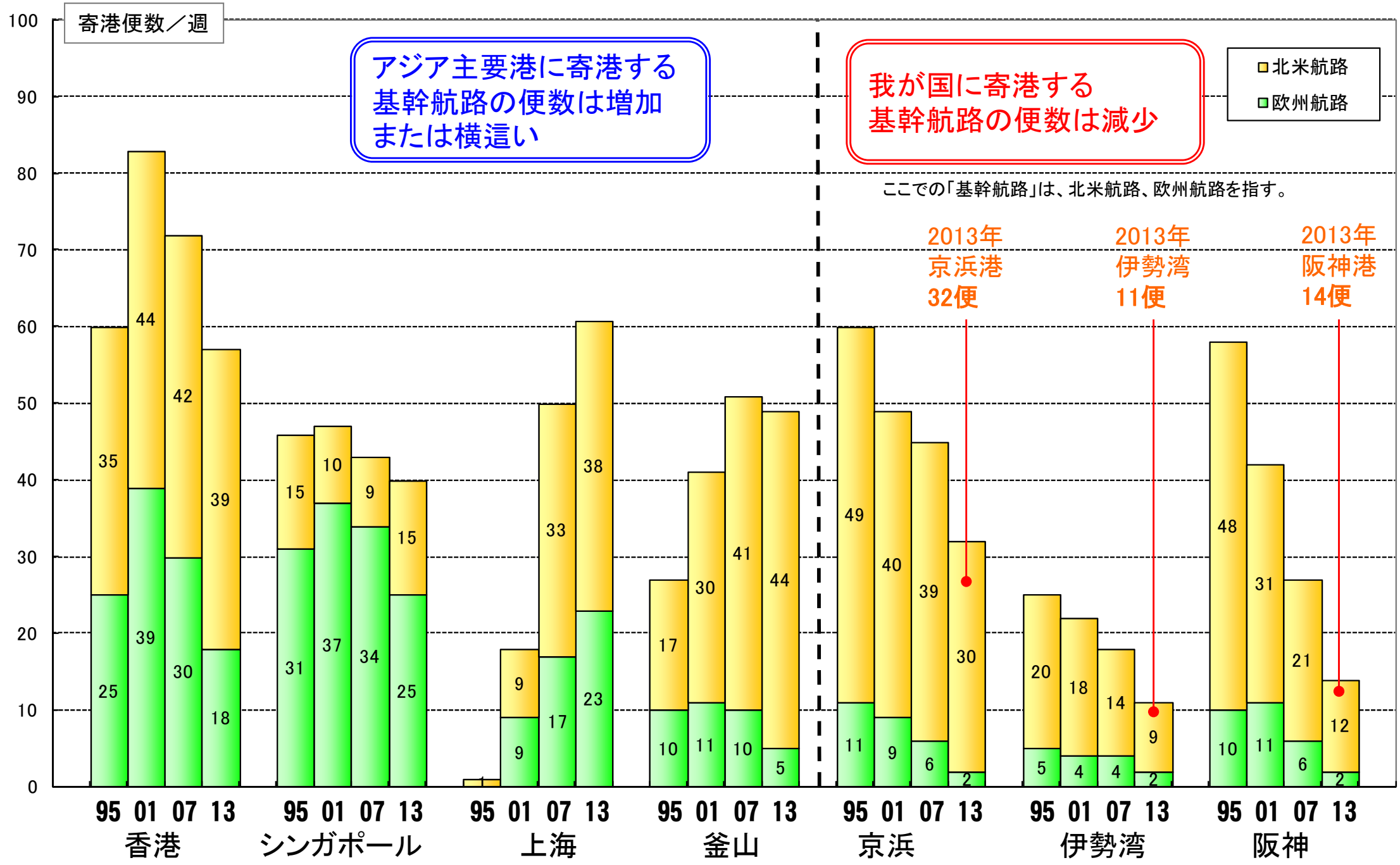
北米・欧州航路における各アライアンスの船腹シェア

2Mネットワークのシェアは、欧州航路で34%、北米航路で15%に達する。
 CKYHEアライアンスのシェアは、欧州航路で23%に達する。（北米航路はCKYHアライアンスで25%）
 OCEAN THREEのシェアは、欧州航路で20%、北米航路で10%に達する。
 G6アライアンスのシェアは、欧州航路で19%、北米航路で32%に達する。



出典：情報誌「海運」2013年10月号をもとに国土交通省港湾局作成

我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



資料: 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

1995の値は前年(1994年)の11月現在の値 その他の値も同様に前年11月の値

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の概要

<概要>

国土交通省では、平成22年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾に選定して以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。こうしたなか、海運・港湾を取り巻く情勢の変化を踏まえ、政策の深化と加速を図る観点から、平成25年7月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置し、平成26年1月には「最終とりまとめ」を公表した。今後は、施策の実現に取り組むとともに、「最終とりまとめ」のフォローアップを行うこととしている。

<「最終とりまとめ」までの経緯>

平成25年

7月10日：第1回：国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

7月中：以下の3回に分けて各界からヒアリング

- ①阪神港の各埠頭会社と港湾管理者、日本船主協会
- ②京浜港の各埠頭会社と港湾管理者、日本港運協会、全日本トラック協会海上コンテナ部会
- ③日本経済団体連合会・荷主企業、日本内航海運組合総連合会、外国船舶協会、

7月31日：第2回：中間とりまとめに向けて

8月20日：第3回：中間とりまとめ(案)について

8月27日：中間とりまとめ公表

10月30日：第4回：基幹航路についての分析 等

12月26日：第5回：最終とりまとめに向けて

平成26年

1月20日：最終とりまとめ公表

8月28日：第6回：最終とりまとめのフォローアップ 等

<今後の進め方>

適宜、「最終とりまとめ」のフォローアップを実施

<委員会構成> ※平成26年10月時点

木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会会長
鈴木 修	(一社)日本船主協会常勤副会長
中村 次郎	(一社)国際フレイトフォワードーズ協会会長
前田 耕一	外国船舶協会専務理事
根本 勝則	(一社)日本経済団体連合会常務理事
井上 博史	住友商事(株)物流統括部長
河野 真人	サントリービジネスエキスパート(株)SCM本部 物流部長
竹谷 隆	キヤノン(株)ロジスティクス統括センター所長
宮尾 良太郎	日産自動車(株)SCM本部部品物流部長
高島 正之	横浜港埠頭(株)代表取締役社長
多羅尾 光睦	東京都港湾局長
川端 芳文	阪神国際港湾(株)代表取締役社長
吉井 真	神戸市みなと総局長
西村 明宏	国土交通副大臣(座長)
青木 一彦	国土交通大臣政務官
大脇 崇	国土交通省港湾局長
羽尾 一郎	国土交通省大臣官房物流審議官

国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する**国際基幹航路の維持・拡大を図る**。

政策目標

○概ね5年以内：国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

○概ね10年以内：国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」



○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援

○国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」



○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」



○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化

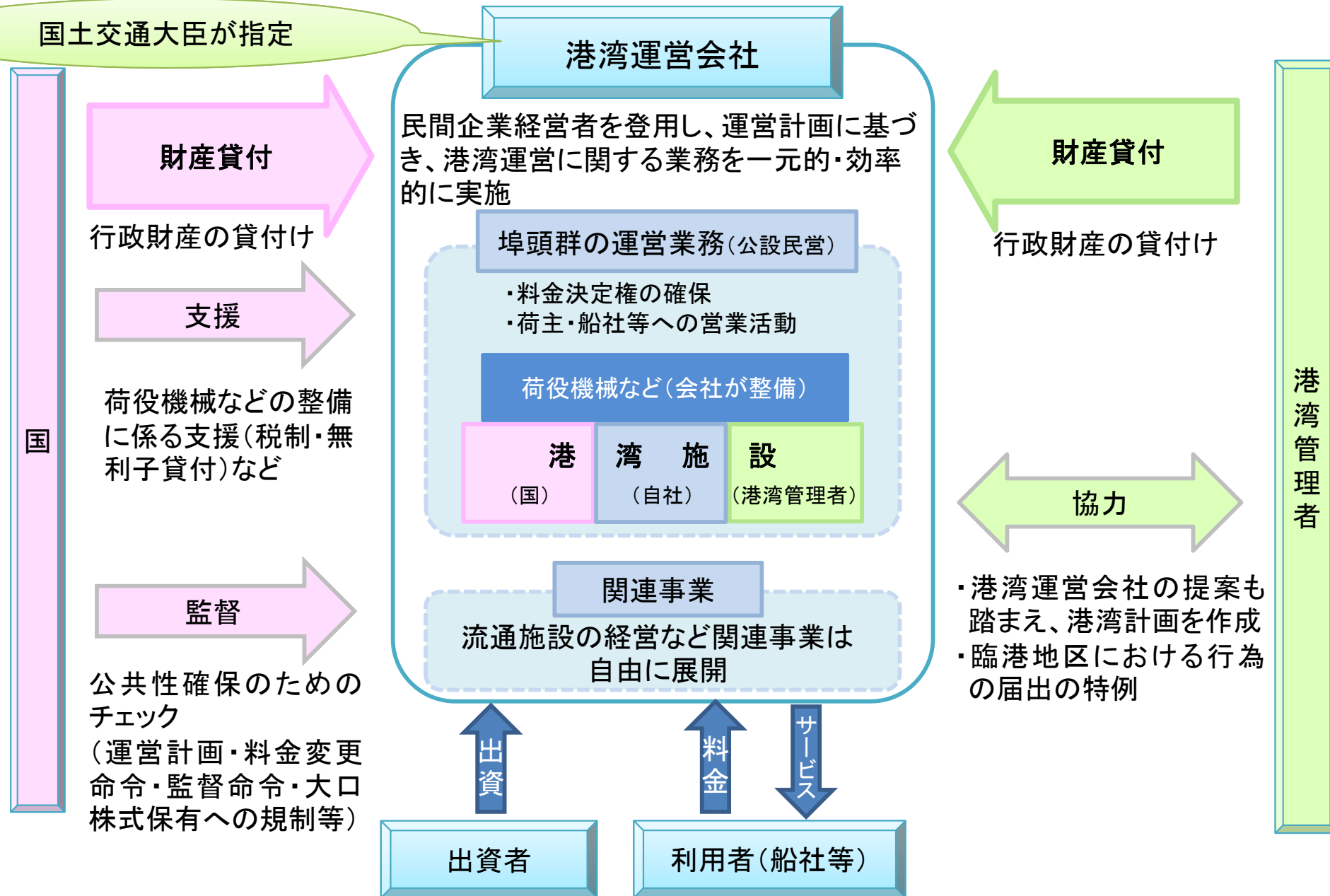
○国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進

○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

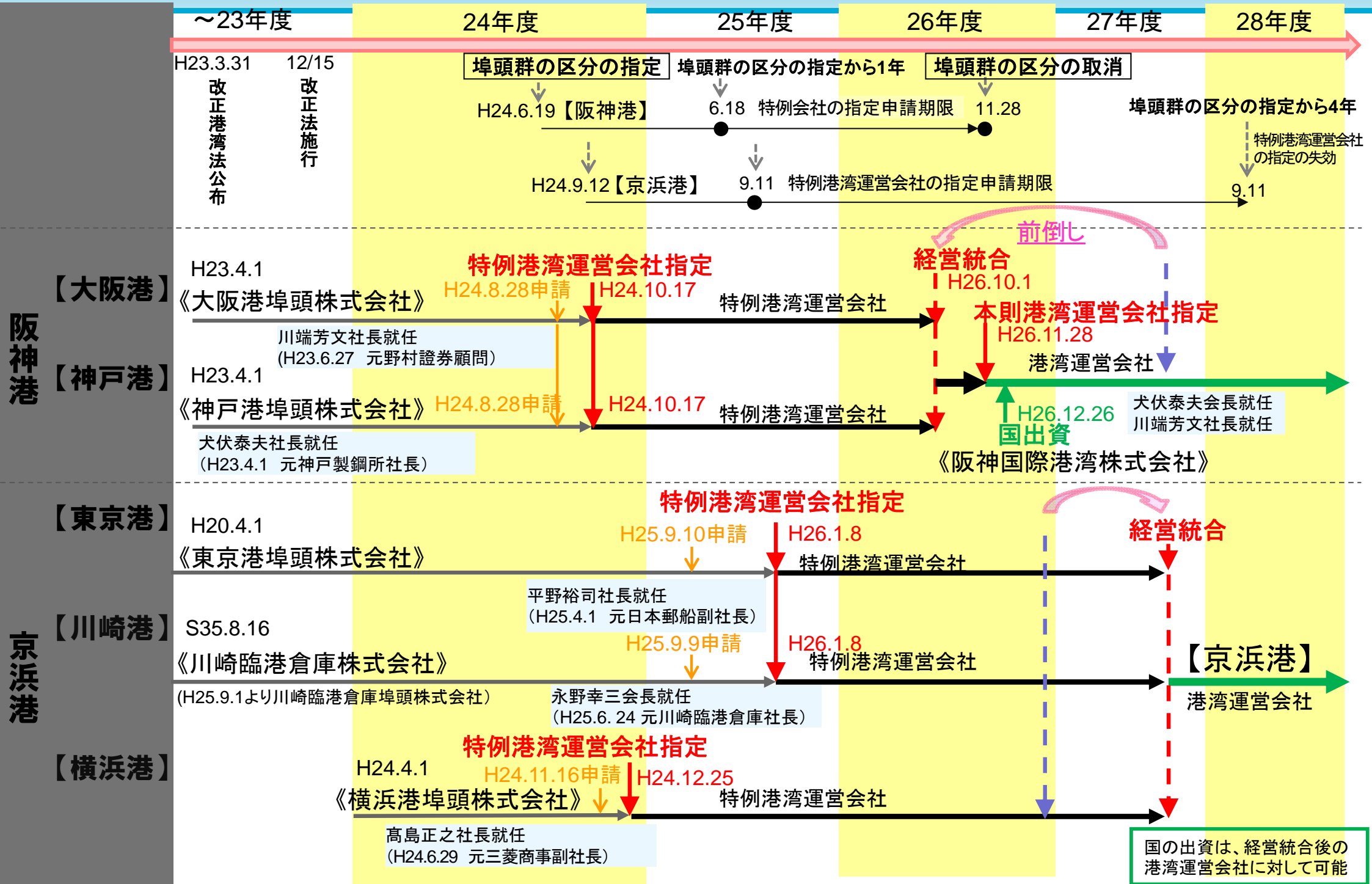
港湾運営会社による効率的な港湾運営(国際戦略港湾)

○国土交通大臣が国際戦略港湾毎に一を限って指定した港湾運営会社が、行政財産(国・港湾管理者所有の港湾施設)の貸付けを受け、自社施設と一体運営することで効率的な港湾運営を実現。

○民間企業経営者の登用や民間出資により、迅速かつ柔軟な港湾運営を実現。



港湾運営会社指定等のスケジュール(国際コンテナ戦略港湾)



国の出資は、経営統合後の港湾運営会社に対して可能

国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国出資

港湾運営会社とは (平成23年制度創設)

京浜港、阪神港毎に1を限って指定する株式会社で、民間の視点での効率的な港湾運営を行うもの

- 国、港湾管理者から事業基盤となるコンテナターミナル等を借り受け、一体運営

- 民間人社長の登用、民間の契約方式の活用、民間資本の導入等による効率的な港湾運営

基幹航路の我が国への寄港が著しく減少

国際戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資 (平成26年改正事項)

国際戦略港湾の港湾運営会社に対して、国の出資を可能とする。

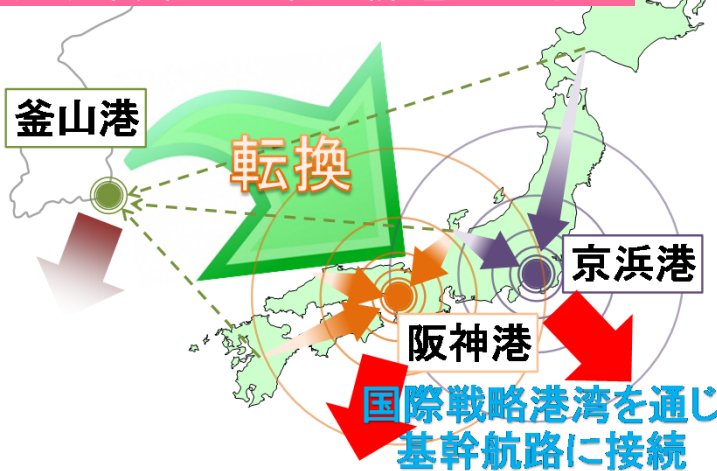
国出資の意義

- 国、港湾管理者、民間事業者が、港湾運営において協働できる体制を構築する
- 港湾運営会社の財務基盤を強化する

国出資の効果

- 国の信用力やネットワークを背景とした全国からの貨物集約や、海外船社への航路誘致活動など、全国的見地から取り組むべき課題等に迅速かつ総合的に対応することが可能となる
- 国際競争力を有するターミナル運営のための設備投資の促進等が図られる

広域集貨など全国的課題への対応



設備投資の促進



阪神港における広域的・一体的な港湾運営

阪神港において、平成26年10月1日に神戸港と大阪港それぞれの特例港湾運営会社が経営統合し、「阪神国際港湾株式会社」が設立され、その後、国土交通大臣が同社を港湾運営会社として指定し、さらに国から出資を行った。これにより、国・港湾管理者・民間それぞれの強みを活かした協働体制が整った。

今後はこの協働体制により、広域からの貨物集約など、全国的見地から取り組むべき課題の解決に向けて強力に取り組む。

「阪神国際港湾株式会社」の概要

- ◆ 設立日 平成26年10月1日（11月28日に港湾運営会社として指定）
（特例港湾運営会社である大阪港埠頭(株)と神戸港埠頭(株)が経営統合）
- ◆ 代表者 代表取締役会長 犬伏 泰夫（元 神戸港埠頭(株)代表取締役社長）
代表取締役社長 川端 芳文（元 大阪港埠頭(株)代表取締役社長）
- ◆ 出資比率 国(34%)、神戸市(31%)、大阪市(31%)、民間(4%)（合計14.6億円）
- ◆ 適用可能な制度 ①行政財産（国有港湾施設、港湾管理者が所有する港湾施設）の貸付け
②無利子貸付制度（最大8割）
③税制優遇措置（固定資産税・都市計画税1/2軽減）
④国出資（平成26年12月26日に出資）

「阪神国際港湾株式会社」の中期経営計画（基本戦略）

1. 戦略的かつ機動的な経営の実現
2. 集貨施策の強化と創貨
3. ターミナルの高規格化・効率化の推進
4. 組織力の向上
5. 社会に貢献する企業を目指して



阪神国際港湾株式会社のシンボルマーク

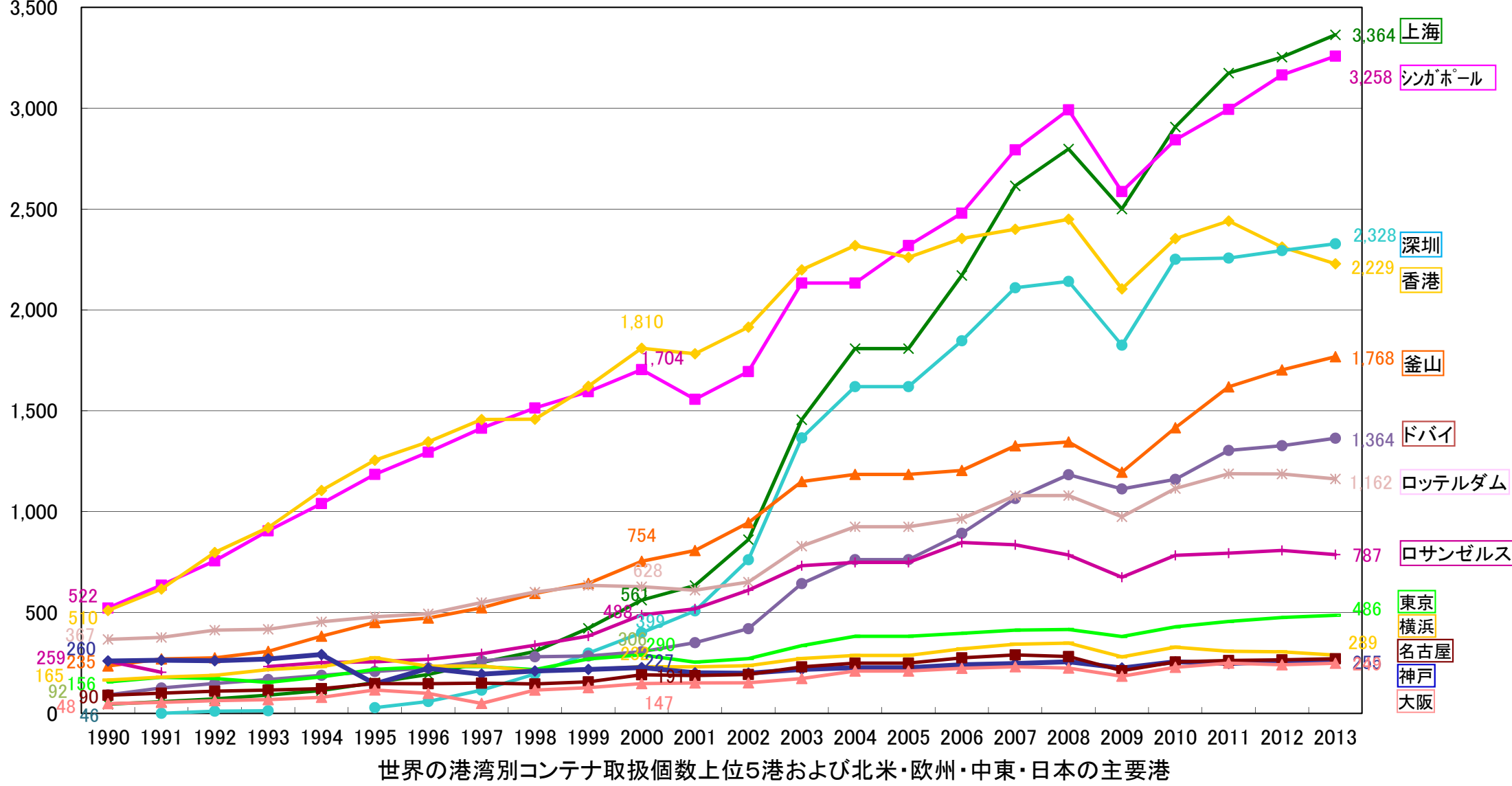
平成27年4月

参考資料

国際コンテナ戦略港湾政策

主要港のコンテナ取扱貨物量の推移

(万TEU)



注: 外内貿を含む数字。

出典: Containerization International yearbook、Lloyd's Listをもとに国土交通省港湾局作成

大型化が進むコンテナ船

岸壁水深	対象船舶(例示)				船名	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載TEU	トン数(DWT)	全長(m)	幅(m)			
-14m	3,800	49,945	277	32	RIVER ELEGANCE		パナマ運河を通航できるコンテナ船(COSCO) 【北米東岸航路 CKYH AWE2】
-16m	9,300	99,500	332	45	NYK ALTAIR		日本に寄港する最大のコンテナ船 【欧州航路 G6 Loop1】
-17m	13,208	143,521	366	48	NYK HELIOS		NYKの最大コンテナ船(OOCLより4隻備船) 【欧州航路 G6 Loop4】
	13,900	151,200	369	51	MOL QUEST		MOLの最大コンテナ船(APL親会社より5隻備船) 【欧州航路 G6 Loop5】
	14,000	-	366	51	-	 ※image	K-Lineが2015年に5隻投入予定
-18m	16,020	186,470	395	54	CMA-CGM Marco Polo		2012年に営業投入された世界初の16,000TEUクラスのコンテナ船 【欧州航路 CMA CGM FAL1】
	18,000	194,153	400	59	MAERSK MC-KINNEY MOLLER		2013年に営業投入された世界最大のコンテナ船 【欧州航路 Maersk AE10】

※1:各船舶の諸元はClarkson Container Ship Register 2012、Clarkson World Fleet Register Report (Jan.2013)、Marine Traffic及び船社ホームページによる。

※2:岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成19年7月)」に準拠

我が国港湾の課題

●基幹航路便数の減少を、我が国の港湾の課題としてとらえると、

1. **釜山港**では、釜山港湾公社(BPA:国100%出資会社)が中心となり、大規模かつ多種・多様な**積替・集貨支援策**を実施している。 ⇒ **集貨力不足**
2. **釜山新港**では、①用地価格(賃貸料)の低廉化、②法人税・所得税一定期間免除など手厚い税制優遇策等により、**流通加工系企業の誘致**を進めており、我が国港湾は、**ロジスティクスハブ機能の面で大きく遅れ**をとっている。 ⇒ **創貨力不足**
3. 我が国港湾では、釜山港等に比べ、コンテナターミナルの岸壁水深や、ヤードの広さにおいて、**大型コンテナ船への対応が不十分**である。 ⇒ **港の競争力不足**

釜山港におけるコンテナ積替・集貨支援策

釜山港においては、釜山港湾公社が多種多様な積替・集貨支援策を実施。

- ・インセンティブ措置(増加量支援等)
- ・港費減免措置(積替ターミナル利用支援等)



釜山航路に就航している韓国船社コンテナ船

強力な企業誘致策により立地が進む釜山新港背後の流通加工団地

釜山新港背後では以下のような優遇策により流通加工系施設が多数立地

- ・低廉な用地価格
- ・法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除
- ・関税制度の優遇
(原料課税、製品課税の選択が可能等)



釜山新港イメージ図

コンテナターミナル規模の国際比較

【水深16m以上の岸壁数】

日本		韓国	中国	シンガポール
京浜	阪神	釜山	上海	シンガポール
5	0	21	16	23 [※]

※: 16m未満のバースが含まれている可能性がある。

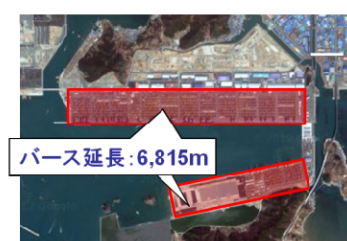
出典: 各港HP、港湾管理者ヒアリング等に基づく国土交通省港湾局調べ(2013年4月時点)

上海港
洋山コンテナターミナル



バース延長: 3,000m
ガントリークレーン: 34基

釜山新港



バース延長: 6,815m

横浜港



バース延長: 700m
ガントリークレーン: 5基

0 500 1,000m

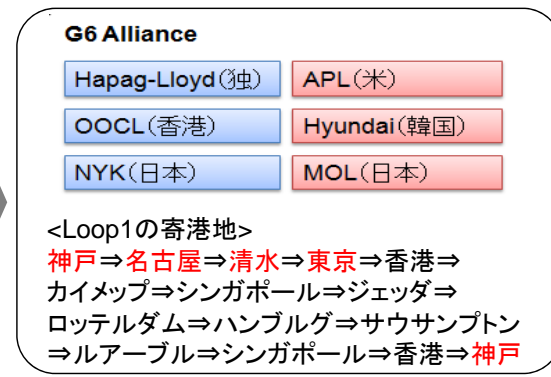
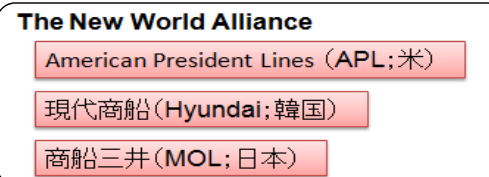
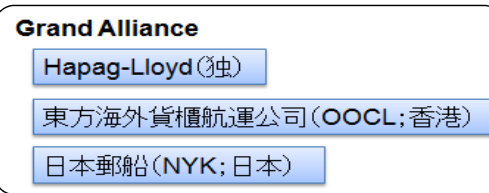
資料: 2011年版国際輸送ハンドブック、各港公表計画等をもとに国土交通省港湾局作成

「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の総合的取組が必要

海運・港湾を取り巻く情勢(アライアンスの再編)

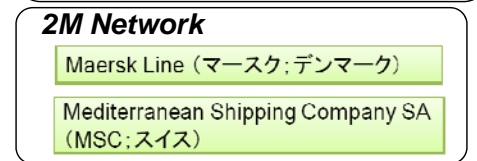
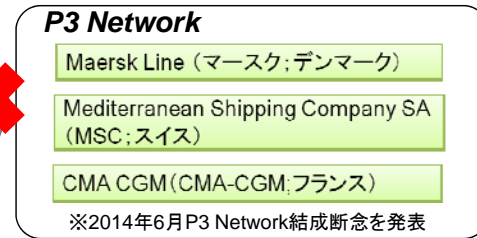
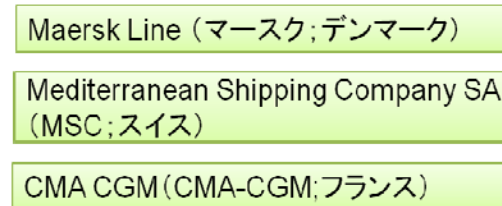
G6アライアンス

- 「G6アライアンス(G6)」は、Hapag-Lloyd、OOCL、NYKからなる「グランドアライアンス(GA)」とAPL、Hyundai、MOLからなる「ニューワールドアライアンス(TNWA)」が結成した、アジア-欧州航路におけるアライアンス(2012年3月よりサービス開始)。
- 北欧州5、地中海2の合計7ループで共同配船。うち、Loop1が日本(神戸港、名古屋港、清水港、東京港)に寄港。



2Mネットワーク

- 「P3ネットワーク(P3 Network)」は、マースク、MSC、CMA-CGMがアライアンスを結成すると2013年6月に発表するが、2014年6月に結成断念を発表。
- マースクとMSCは、2014年9月に米連邦海事委員会「FMC」に2Mアライアンスの承認を申請(2014年10月承認、2015年1月よりサービス開始)
- アジア-欧州航路、大西洋横断航路、太平洋横断航路で約30%のシェアを占める。



OCEAN THREE

- 「OCEAN THREE」は、CMA CGM、CSCL、United Arab Shipping Co(UASC)が結成した、アジアと北欧州、地中海、北米西岸、北米東岸間におけるアライアンス(2015年1月よりサービス開始)



CKYHEアライアンス


- 「CKYHEアライアンス」は、CKYHアライアンス(コスコ、川崎汽船、陽明海運、韓進海運)とエバーグリーンが結成した、欧州・地中海航路におけるアライアンス(2014年4月よりサービス開始)
- 北米関連航路(アジア・北米東西岸及び北米・北欧州)についても、2014年10月に米連邦海事委員会「FMC」に提携拡大を届け出(2015年春先よりサービス開始予定)



大水深コンテナバースの整備見通しと国際比較

【「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日閣議決定） 中短期工程表】

「立地競争力の更なる強化③」 空港・港湾など産業インフラの整備

2013年度	2014年度				2015年度	2016年度	2017年度～
	通常国会	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		
							

【大水深コンテナターミナルの国際比較】

国名	港湾名	水深16m以上の コンテナターミナル		2011年コンテナ取扱個数 〔左列：万TEU、右列：順位〕	
			整備中		
日本	東京	0バース	2バース ^{※1}	469.1	29位
	横浜	5バース	2バース ^{※2}	308.3	40位
	大阪	0バース	1バース ^{※3}	249.0	52位
	神戸	0バース	6バース ^{※4}	247.0	53位
韓国	釜山	21バース		1702.3	5位
	光陽	7バース		225.3	60位
中国	上海	16バース		3257.5	1位
シンガポール	シンガポール	23バース ^{※5}		3164.9	2位
オランダ	ロッテルダム	5,370m ^{※6}		1186.6	11位
ドイツ	ハンブルグ	4バース		890.0	14位
	ブレーマーハーフェン	15バース ^{※5}		328.0	20位
フランス	ルアーブル	6バース		222.0	62位
イギリス	フェリクストウ	2バース		351.9	35位
アメリカ	ロサンゼルス	13バース ^{※5}		807.8	16位
	ロングビーチ	4バース		604.6	22位

※1: うち1バースを2016年度までに整備予定。

※2: うち1バースを2016年度までに整備予定。

※3: 航路水深14mで暫定供用中。整備完了は2017年度以降を予定。

※4: うち4バースは岸壁水深15mで暫定供用中。これを含み2016年度までに5バースを整備予定。

※5: 最大水深は16mだが、16m未満のバースが含まれている可能性がある。

※6: バース数が不明なため、バース延長を記載している。

出典: 各港HP、港湾管理者ヒアリング等に基づく国土交通省港湾局調べ(日本は2014年12月時点、海外各港は2013年4月時点)。

コンテナ取扱個数は『CONTAINERISATION INTERNATIONAL』

国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援

国際コンテナ戦略港湾における基幹航路の維持・拡大を図るため、経営統合した港湾運営会社の集貨事業等の経費の一部を補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施する。

事業スキーム

国

補助
(事業費の1/2)

港湾運営会社

補助対象事業

- 基幹航路維持・拡大に資する集貨事業
- 渋滞対策に資する事業

事業対象者

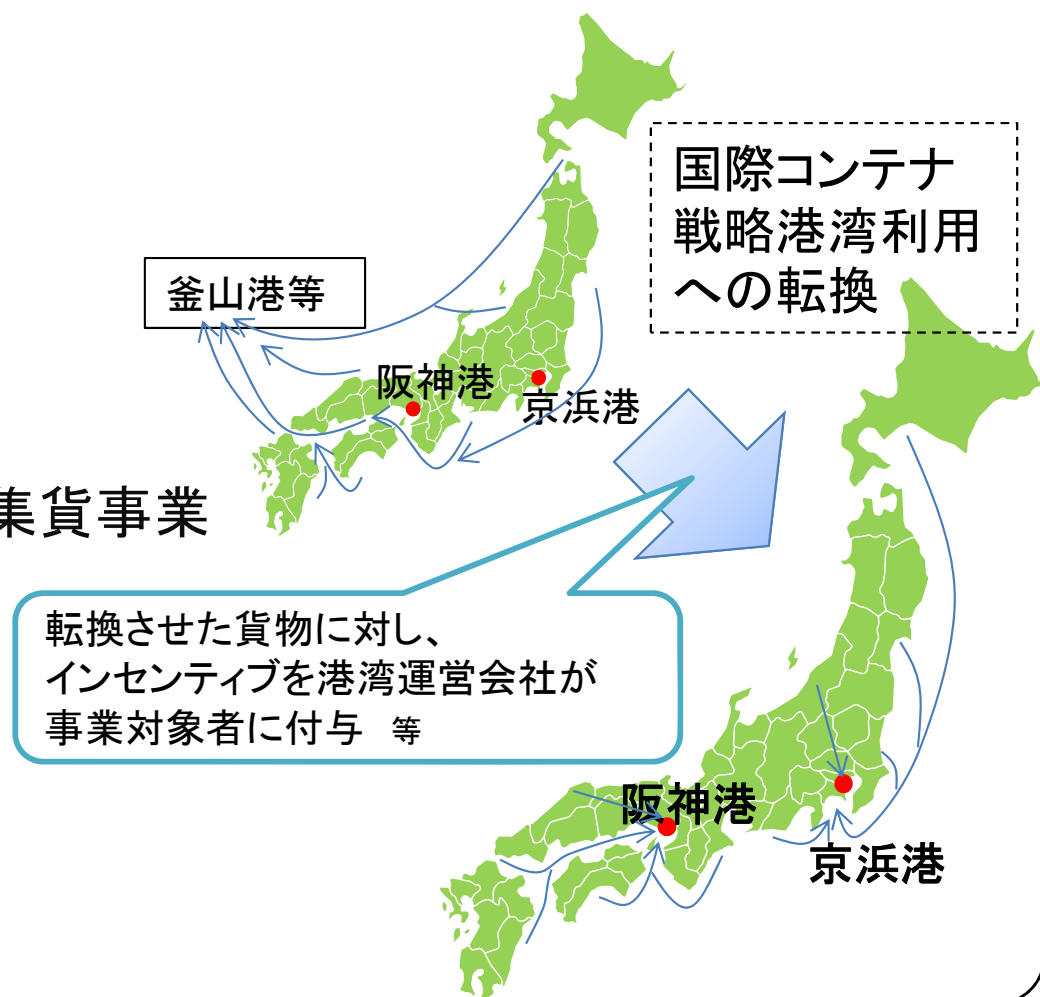
外航船社

内航船社

荷主

等

集貨事業イメージ



国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナ貨物需要の創出(創貨) (特定用途港湾施設整備事業)

○国際コンテナ戦略港湾において、コンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。

国際コンテナ戦略港湾において、流通加工機能を備えた荷さばき施設(上屋)又は保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対する無利子貸付を行う。

【対象施設】

国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)の埠頭の近傍に立地する物流施設(上屋、倉庫)

【貸付比率】

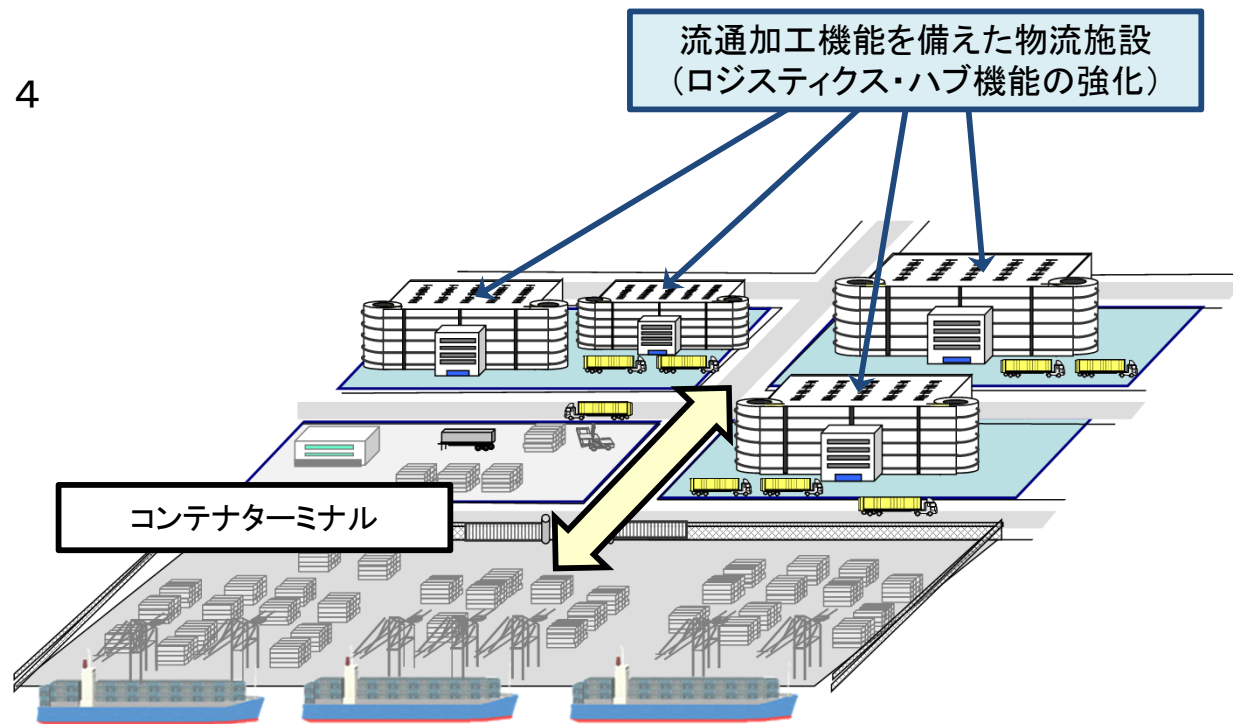
国 : 港湾管理者 : 民間事業者 = 3 : 3 : 4



流通加工機能を備えた物流施設



物流施設における流通加工(包装・梱包)状況



【国際コンテナ戦略港湾における創貨のイメージ】

阪神港における平成27年度の実施中プロジェクト



京浜港における平成27年度の実施中プロジェクト

東京港

10号地その2

[10号地その2～中央防波堤外側地区]
臨港道路整備事業(南北線)
事業期間:H26～H31予定

中央防波堤外側

[中央防波堤外側地区]
国際海上コンテナターミナル
整備事業(水深16m) Y2,Y3
事業期間:H19～H31予定

川崎港

[東扇島～水江町地区]
臨港道路整備事業
事業期間:H21～H30予定

水江町

東扇島

横浜港

本牧ふ頭

[南本牧～本牧ふ頭地区]
臨港道路整備事業
事業期間:H21～H28予定(I期分)

南本牧ふ頭

[南本牧ふ頭地区]
国際海上コンテナターミナル整備事業(水深18m等) MC3,MC4
事業期間:H19～H32予定

国際戦略港湾における港湾運営会社の概要

平成26年12月26日現在

名称	東京港埠頭(株)	横浜港埠頭(株)	川崎臨港倉庫埠頭(株)	阪神国際港湾(株)
所在地	〒135-0064 江東区青海2-4-24	〒231-0023 横浜市中区山下町2	〒210-0865 川崎市川崎区千鳥町22-3	〒651-0087 神戸市中央区御幸通8-1-6
設立年月日	平成19年10月25日	平成23年7月26日	昭和35年8月16日	平成26年10月1日
特定外貿埠頭の管理運営に関する法律に基づく指定日	平成20年4月1日	平成24年4月1日	—	—
本則／特例の別	特例	特例	特例	本則
港湾法に基づく港湾運営会社指定日	平成26年1月8日	平成24年12月25日	平成26年1月8日	平成26年11月28日
資本金	168億55百万円	150億28百万円	1億円	7億3千万円
出資者(議決権) 内訳	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都(50%) ・(株)東京臨海ホールディングス(50%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市(99.944%) ・横浜港運協会(0.035%) ・横浜商工会議所(0.004%) ・(株)三井住友銀行(0.018%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎市(50%) ・日本通運(株)(10%) ・東洋埠頭(株)(10%) ・三井埠頭(株)(10%) ・鈴江コーポレーション(株)(10%) ・明糖倉庫(株)(10%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・国(34.2%) ・大阪市(30.8%) ・神戸市(30.8%) ・(株)三井住友銀行(2.7%) ・(株)みずほ銀行(0.7%) ・(株)東京三菱UFJ銀行(0.7%)
代表取締役社長等	平野 裕司 (元日本郵船(株) 代表取締役副社長)	高島 正之 (元三菱商事(株) 代表取締役副社長 執行役員)	永野 幸三 (元川崎臨港倉庫(株) 代表取締役社長)	【会長】 犬伏 泰夫 (元(株)神戸製鋼所 代表取締役社長) 【社長】 川端 芳文 (元野村證券(株)顧問)

「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）

第二 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

5-1. 「国家戦略特区」の実現/公共施設等運営権等の民間開放（PPP/PFIの活用拡大）、空港・港湾など産業インフラの整備/都市の競争力の向上

(2) 施策の主な進捗状況

（首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾の強化、圏央道の整備等を推進）

・首都圏空港の強化のため、昨年度、羽田空港の国際線3万回増枠を実施したほか、LCC（低コスト航空会社）の参入により大都市圏と地方空港を結ぶ国内新規路線が増加するなど航空ネットワークの充実が図られている。国際コンテナ戦略港湾の強化のため、港湾運営会社への国の出資を可能とする港湾法の改正が本年4月に成立した。また、本年6月に、首都圏中央連絡自動車道が東名高速道路・中央自動車道・関越自動車道間でつながる。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

iv) 都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化

首都圏空港、国際コンテナ戦略港湾、首都圏3環状道路等の三大都市圏環状道路等の国際競争力を強化するインフラの整備・活用を推進するとともに、新たに以下の施策を講ずる。

②産業インフラの機能強化

2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会等を目途として、首都圏空港の発着枠を現在の約75万回から約8万回増枠させることを含め、更なる首都圏空港の機能強化方策に係る関係地方公共団体等との協議・検討を行った上で、適切な方策の実行を目指す。また、国際コンテナ戦略港湾である横浜港の国際競争力を強化するため、強制水先の緩和に向けて東京湾における安全対策を含めた検討を行い、本年8月までに結論を得る。

経済財政運営と改革の基本方針2014(平成26年6月24日閣議決定)

第3章 経済再生と財政健全化の好循環

2. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

(2) 社会資本整備

(基本的な考え方)

社会資本整備については、厳しい財政状況の下、国民生活の将来を見据えて、既施設の機能が効果的に発揮されるよう計画的な整備を推進する必要がある。

また、**国際競争力の強化**、地域の活性化、国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)、防災・減災対策、老朽化対策等の諸課題に対して一層の重点化を図りつつ、人口減少・高齢化、財政制約の下、民間活力の最大限の発揮等による効率化を図りながら、マネジメントを重視した社会資本整備を計画的に推進することが求められる。

(選択と集中、優先順位の明確化)

- ・**人口減少・高齢化や厳しい財政制約の下で、民需誘発効果や投資効率の高いインフラ、国際競争力を強化するインフラ**(首都圏空港・**国際コンテナ戦略港湾**・首都圏3環状道路を始めとする大都市圏環状道路等)や国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)、防災・減災等に資するインフラに重点化し、**コンパクトシティ**等による集約・活性化、**インフラの維持管理・更新**を効果的、効率的に実施する。