

第6章

競争力のある経済社会の構築

第1節

交通ネットワークの整備

1 幹線道路ネットワークの整備

(1) 幹線道路ネットワークの整備

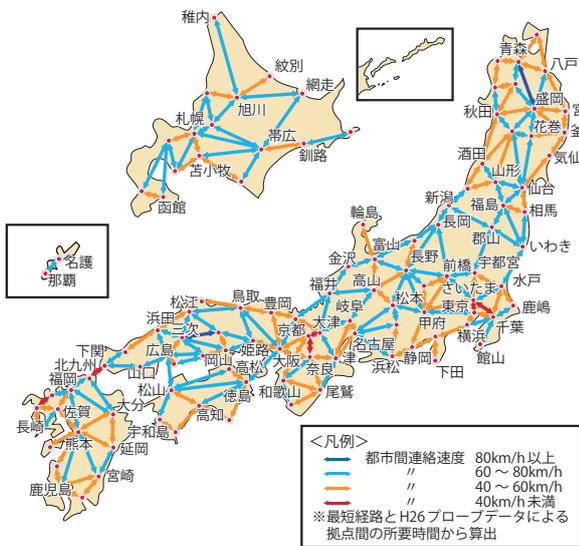
幹線道路の整備は、昭和29年に策定された第1次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

例えば、首都圏では3つの環状道路の道路を進めており、その3つの環状道路の一番外側である圏央道においては、平成27年度に埼玉県内の区間が全通した。東名高速から東北道まで圏央道でつながることで、都心の渋滞を避けて目的地へ行けるようになり、観光交流の推進や沿線に立地する企業の生産性向上に寄与している。

一方で、都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度を見ると、幹線道路ネットワークが未整備の地域では遅い傾向にあり、諸外国と比較すると、我が国の都市間の速達性は全体的に低い水準にある。また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が3割以上を占めている。

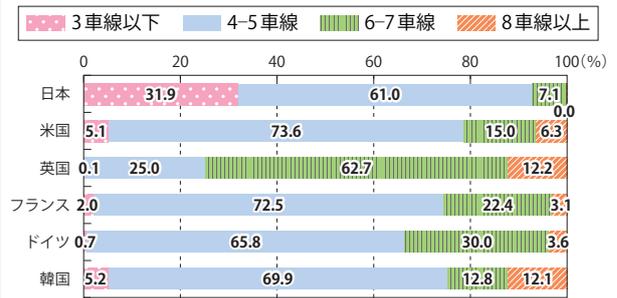
高速道路は一般道路と比べて、死傷事故の起こりやすさは約10分の1、二酸化炭素の排出量は約3分の2、車線当たりの走行台数は約7倍と、「安全でクリーン」であるとともに、災害時には「命の道」として機能する。高速道路ネットワークをしっかりとつなぐとともに、賢く使う取組みを推進する。

図表 II-6-1-1 都市間連絡速度



資料) 国土交通省

図表 II-6-1-2 高速道路の車線数別延長の構成比



出典) 高速道路の定義
 日本：道路交通センサス (H22) 日本：高規格幹線道路
 米国：National Transportation Atlas Database 都市高速道路
 英国・フランス・ドイツ：TOMTOM MultiNet 地域高規格道路
 韓国：韓国国土交通部統計 (2012年末) 米国：インターステート (Interstate)
 英国：モーターウェイ (Motorway)
 フランス：オートルート (Autoroute)
 ドイツ：アウトバーン (Autobahn)
 韓国：Expressway

資料) 国土交通省

(2) 道路を賢く使う取組みの推進

円滑、安全、快適で、地域の活力向上にも資する道路交通サービスを実現するため、必要なネットワークの整備と合わせ、運用改善や小規模な改良等、今ある道路の更なる機能の向上に向けた取組みを進めている。特に平成27年8月より本格的な導入が開始されたETC2.0がその取組みを支えている。

①賢く使う取組みを支えるETC2.0

ETC2.0とは、全国的高速道路上に設置された約1,600ヶ所の通信スポットと走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
- ・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

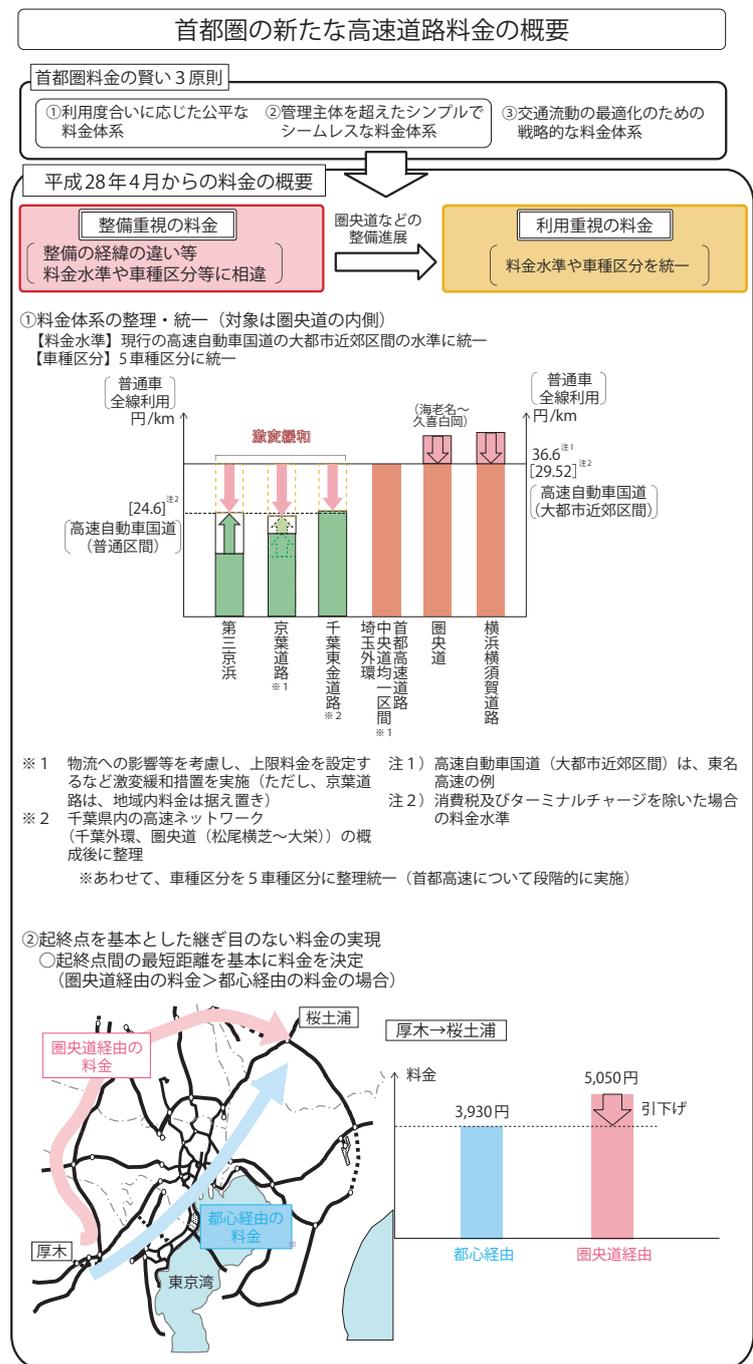
など、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

②賢い料金

国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、首都圏の料金体系について、料金水準の整理・統一及び起終点を基本とした新たな料金を平成28年4月から導入するとともに、近畿圏の料金体系について、国土幹線道路部会で検討を実施している。

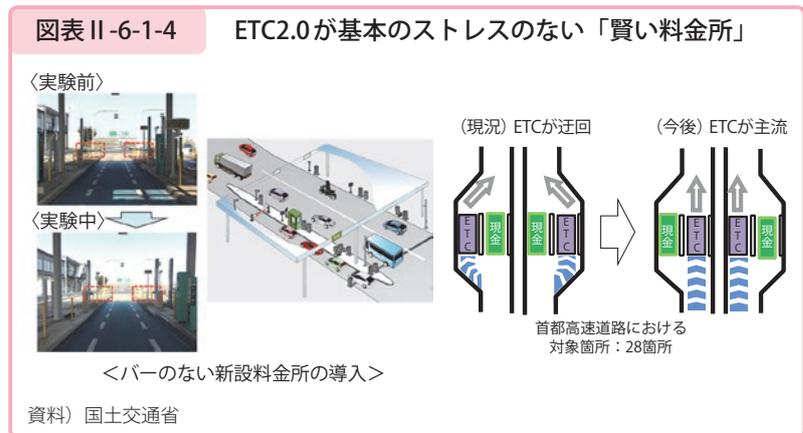
全国的高速道路にはガソリンスタンドが100km以上ない区間が83箇所あり、これらの区間などにおいては一定水準のサービスを確保することが求められている。こういった課題に対応するため、ETC2.0が有する高速道路利用時以外も含めた経路情報の把握機能を活用し、27年4月より、中国自動車道六日市IC及び吉和ICにおいて、指定ガソリンスタンドで給油のため一時退出した場合には、目的地まで連続して走行した場合と同額とする社会実験を実施している。

図表II-6-1-3 首都圏の新たな高速道路料金の概要



③賢い料金所

ETCが基本のストレスのない「賢い料金所」の導入に向け、圏央道の入口料金所（桶川北本IC、狭山日高IC）においてETCバーの開放運用実験を実施するとともに、首都高速入口におけるETCレーンを主流化する取組みを、三軒茶屋入口等にて先行的に実施している。



④賢い投資

今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組みとして、上り坂やトンネルなどの構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策する取組みを実施している。中央自動車道上り線の調布付近では、速度低下の要因となっている調布ICの合流部や深大寺BS付近のサグ部・上り勾配区間等において、平成27年12月より既存の道路幅員内で付加車線を設置し、3車線とする運用を開始している。また、東名高速道路の海老名ジャンクションにおいては、1車線のため混雑しているランプ合流部について、同年10月より既存の道路幅員の中で、2車線とする運用を開始している。

⑤賢い機能強化

全国的高速道路の約3割は暫定2車線区間となっており、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応などの課題がある。そこで、運転者の安心や快適性、走行性を高める観点から、高速道路の暫定2車線区間を4車線化する際、第三者委員会での議論など、透明性の確保を前提に国土開発幹線自動車道建設会議の議を経ずに、機動的に対応することが可能となる「高速自動車国道法施行令の一部を改正する政令案」が平成27年11月13日に閣議決定された。

⑥その他の取組み

地域との連携促進のため、高速道路と施設との直結等によるアクセス機能の強化を進めている。スマートIC等を柔軟に追加設置することにより、高速道路から物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上や、「コンパクト+ネットワーク」の考え方による機能の集約化・高度化、既存のIC周辺の渋滞緩和を図る。特に、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等については、高速道路の利用促進や利便性の向上による地域活性化



の観点から、適切な負担の下、スマートIC等を活用した高速道路と施設の直結を含めた新たなルールを整理している。スマートICについては、国として必要性が確認できる箇所等について、今年度より新たに、国による「準備段階調査」を制度化し、計画的かつ効率的なスマートICの準備・検討を実施している。

コラム 高速道路機構・会社の業務点検について

国土交通省では、高速道路機構・会社が、平成17年10月の民営化から10年を迎えるにあたり、高速道路機構・会社のこれまでの成果・課題や今後必要な取組みについて点検を実施し、その結果を「高速道路機構・会社の業務点検」として取りまとめました。

高速道路機構・会社における、①確実な債務の償還、②機動性や柔軟性を発揮し、開通前倒しやコスト縮減を達成、③民間のノウハウを活かした多様なサービス向上など、この10年間の主な成果や課題等について取りまとめました。

今後、高速道路機構・会社が特に取り組むべき課題として、引き続き民営化の目的に即して着実な成果を上げていくとともに、安全・安心なサービスを提供するため、防災・減災、老朽化対策という新たな課題に対して不断の努力を行っていく必要があることが確認されました。

また、国際競争力の強化や地方創生など、我が国経済の成長に向け、高速道路のストック効果を最大限発揮するため、高速道路を賢く使う取組みを積極的に展開していくことも求められています。

高速道路機構・会社の業務点検 民営化後の主な成果と課題			
民営化の目的	①有利子債務の確実な返済	②早期かつ極力少ない国民負担による整備	③民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供
主な成果	<p>有利子債務を着実に返済</p> <p>37.4兆円 (民営化時)</p> <p>29.3兆円 (H26年度期首)</p>	<p>会社が機動性や柔軟性を発揮し、開通前倒しやコスト縮減を達成</p> <p>【開通状況】 ⇒平均4ヶ月前倒し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新東名（御殿場JCT～浜松いなさJCT） ⇒約12ヶ月前倒し ・北関東道（真岡IC～桜川筑西IC） ⇒約11.5ヶ月前倒し 等 <p>【コスト縮減】 ⇒約7,400億円縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東九州道（日向IC～都農IC） ⇒約250億円縮減 ・首都高品川線（大井JCT～大橋JCT） ⇒約340億円縮減 等 	<p>SA・PAについては、店舗の多様化や施設充実などサービスが向上</p> <p>【店舗の多様化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンビニ ・カフェ ・フードコート 等 <p>【施設の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洗浄機能付トイレ ・宿泊施設 ・ドッグラン 等 <p>【SA・PAの売上高】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約4,000億円(民営化時)→約4,900億円(H26)
主な課題	<p>■民営化後10年の間に、<u>重大な災害（東日本大震災、大雪等）や事故（笹子トンネル天井板落下事故、高齢者の逆走事故等）が発生</u></p> <p>安全・安心なサービスを提供するため、<u>老朽化対策、頻発化する大規模災害や事故への対応強化が必要</u></p> <p>➢道路法等の改正による、道路構造物の定期点検の義務化を踏まえた計画的な老朽化対策の推進、及び大規模更新事業の実施（H26年度首都高～）</p>		
検討意見	<p>■これまで着実な成果をあげてきた基本的な枠組みについては、当面継続する必要</p> <p>■民営化後の重大な災害や事故の発生による、国民の安全・安心な通行の確保に対する意識の高まり等を踏まえ、<u>高速道路機構・会社はこれまで以上に社会的な役割を果たしていく必要</u></p> <p>■今後は、<u>民営化の目的に加え、こうした民営化時には明示されていなかった役割についても適切に対応していく必要</u></p>		

資料) 国土交通省

2 幹線鉄道ネットワークの整備

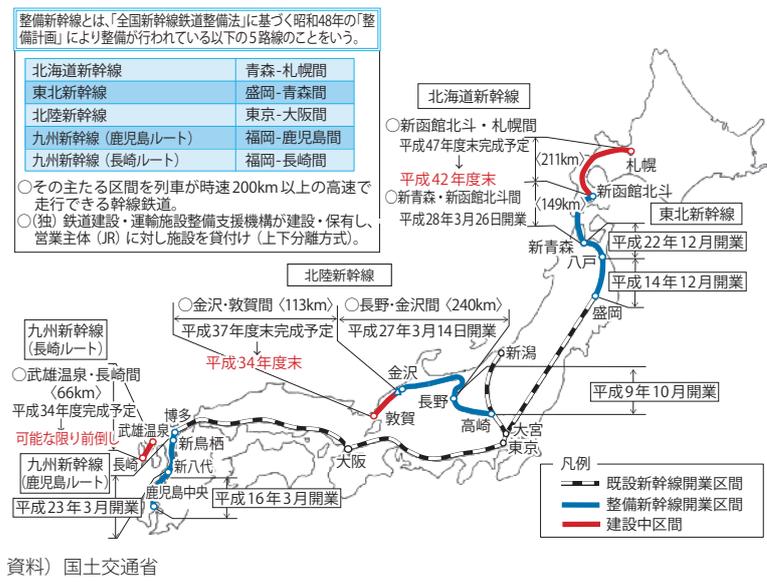
(1) 新幹線鉄道の整備

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（昭和39年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO₂排出原単位（g-CO₂/人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/8）という優れた特性を持っている。整備新幹線^注については、平成22年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、23年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多・新八代間）、27年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）、28年3月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。

また、24年6月に着工した区間（北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間））については、「整備新幹線の取扱いについて」（27年1月14日政府・与党申合せ）により、開業時期の前倒しが決定されたところである。具体的には、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は47年度から5年前倒しし42年度末、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は37年度から3年前倒しし34年度末の完成・開業を目指し、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は完成・開業時期を34年度から可能な限り前倒しすることとされ、現在、着実に整備を進めている。

中央新幹線については、22年3月より交通政策審議会において審議が行われ、23年5月、営業主体及び建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申が取りまとめられた。これを受け、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体としてJR東海を指名し、東京・大阪間について、整備計画の決定並びにJR東海に対する建設の指示を行った。JR東海は、東京・名古屋間を39年、名古屋・大阪間を57年に開業予定としており、26年8月に「環境影響評価法」に基づく確定した補正後の環境影響評価書を公告・縦覧するとともに、国土交通省に対して「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）」を申請し、同年10月に国土交通大臣からの認可を受けた。現在、品川駅や南アルプストンネルの工事等を進めているところである。

図表 II-6-1-6 整備新幹線の現状



九州新幹線（長崎ルート）
 ○武雄温泉・長崎間（66km）
 平成34年度完成予定
 可能な限り前倒し
 九州新幹線（鹿児島ルート）
 新八代
 鹿児島中央
 平成23年3月開業
 平成16年3月開業

北陸新幹線
 ○金沢・敦賀間（113km）
 平成37年度末完成予定
 ○長野・金沢間（240km）
 平成27年3月14日開業

北海道新幹線
 ○新函館北斗・札幌間
 平成47年度末完成予定
 ○新青森・新函館北斗間
 平成28年3月26日開業

東北新幹線
 平成14年12月開業
 平成9年10月開業

(2) 技術開発の促進

① 超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）

超電導リニアについては、平成9年から山梨実験線先行区間において走行試験が行われ、21年7

注 「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和48年に決定された整備計画に定められている5路線

月に開催された「実用技術評価委員会」において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けた。25年8月からは、山梨実験線全線において、車両や推進コイル等について実用化仕様を最終検証するための走行試験が実施されている。

②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

新幹線と在来線の直通運転が可能となるフリーゲージトレインについては、九州新幹線や北陸新幹線への導入実現を目指し、技術開発を進めているところである。平成27年度に引き続き、九州新幹線（長崎ルート）への導入に向けた耐久性の向上に資する技術開発を実施するとともに、北陸新幹線への導入に向けた雪対策（耐雪・耐寒化）に関する技術開発を推進する。

3 航空ネットワークの整備

航空については、交通政策審議会航空分科会基本政策部会において、平成24年10月より、今後の航空のあり方に関する審議が重ねられ、26年6月に取りまとめが行われた。本とりまとめにおいて、①航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり、②充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓、③質の高い航空・空港サービスの提供の三本柱について、中長期的に目指すべき方向が示されている。

図表 II-6-1-7 東京国際空港の概要



資料) 国土交通省

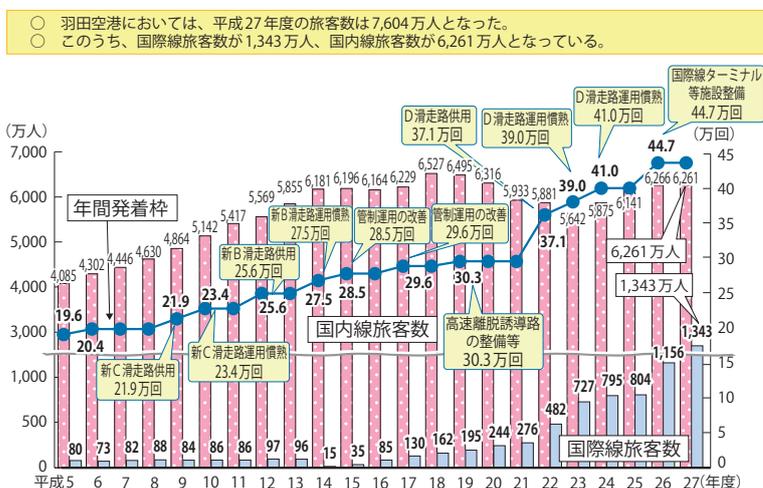
(1) 航空ネットワークの拡充

①首都圏空港の機能強化

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、首都圏空港の機能強化を図り、平成27年3月に羽田・成田両空港の年間合計発着枠75万回化を達成した。

東京国際空港（羽田空港）については、国際線旅客ターミナルビルの拡張等により、26年3月より国際線の発着枠を3万回増枠し、年間発着枠45万回化を実現した。引き続き、国内線・国際線地区を結ぶトンネルや駐機場の整備等を進め、空港機能の拡充を目指す。

図表 II-6-1-8 東京国際空港の旅客数・発着回数の推移



資料) 国土交通省

一方、成田国際空港については、LCCターミナルの整備等により、27年3月に年間発着枠30万回化を実現した。今後とも、LCCを含む国際・国内の航空ネットワークの充実を図り、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

また、75万回化達成以降においても、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生の観点から、首都圏空港の機能強化に向けて、32年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を拡大することに取り組んでいる。

具体的には、羽田空港における飛行経路の見直し等による機能強化方策の具体化に向けて、同年8月に関係自治体や航空会社等の関係者が参画した協議会を設置し、協議を進めているところである。

特に、羽田空港については、住民の幅広い理解を得るため、説明会の開催等を行った。今後は、頂いたご意見等も踏まえて、28年夏までに環境影響等に配慮した方策を策定する予定である。

また、32年以降については、成田空港における抜本的な容量拡大などの機能強化方策の具体化に向けて、関係自治体と検討を行っている。

②オープンスカイの戦略的な推進

アジア等海外の旺盛な経済成長を取り込みつつ、世界的な航空自由化に伴う競争環境の変化に対応するため、首都圏空港を含むオープンスカイ^{注1}を戦略的に推進し、平成28年3月までに合計で27箇国・地域^{注2}との間でオープンスカイを実現することとなった。また、日・ASEAN航空協定締結に向け、ASEANとの議論を継続している。

この他、平成28年2月、米国との間で、羽田空港国際線二次増枠^{注3}分の発着枠について、平成28

注1 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を二カ国間で相互に撤廃することをいい、近年、世界の多くの国がこれを進めている。

注2 当該27箇国・地域との間の旅客数は、我が国に発着する総旅客数の約94%を占めている。

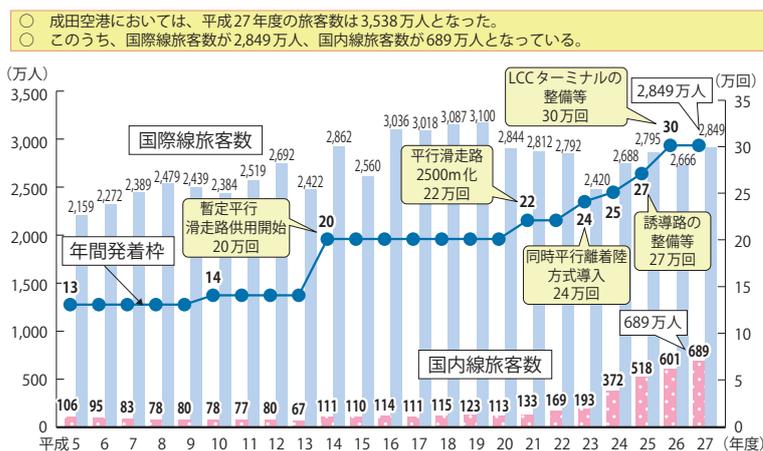
注3 平成26年3月より、羽田空港昼間時間帯国際線発着枠を年間3万回（1日40便）から年間6万回（1日80便）に拡大。

図表 II-6-1-9 成田国際空港の概要



資料) 国土交通省

図表 II-6-1-10 成田国際空港の旅客数・発着回数の推移



年10月末からの運航開始を目指し、日米の航空会社が昼間時間帯に双方1日5便ずつ、深夜早朝時間帯に1日1便ずつの運航が可能となる枠組みに合意した。

③関西国際空港及び大阪国際空港に係るコンセッションの実現

関西国際空港と大阪国際空港については、関西国際空港の国際拠点空港としての再生及び強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、平成24年7月に新関西国際空港株式会社の下で経営統合され、一体的に運用されている。

同社は、LCCをはじめとする旅客ネットワークの拡大や貨物ハブ化等、積極的な取組みを進め、両空港の事業価値の増大を図るとともに、26年7月25日に「PFI法」に基づく実施方針を策定・公表して以来、27年度中の事業移管を目指して、コンセッションの手続きを進めてきたところ、今般、27年11月10日に「オリックス、ヴァンシ・エアポート コンソーシアム」を優先交渉権者として選定し、27年12月15日に同コンソーシアムが設立したSPC（関西エアポート株式会社）と実施契約を締結した。

④空港整備の現状

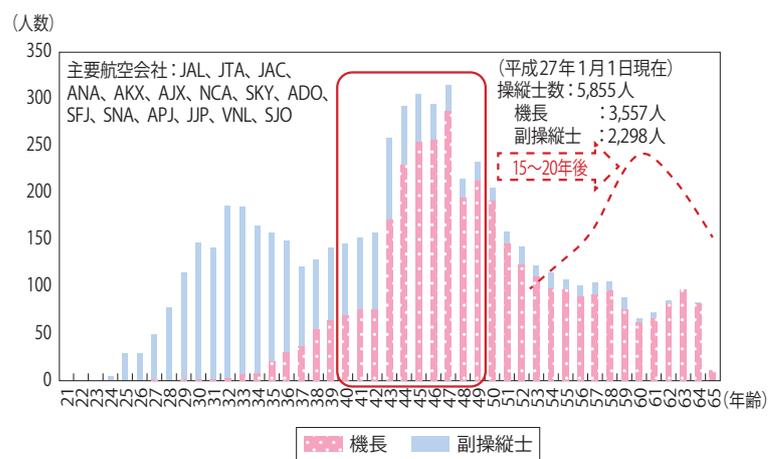
沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を平成27年度も引き続き実施している。福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、滑走路増設に係る環境影響評価手続を引き続き実施するとともに、滑走路増設事業に新規着手した。また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設について戦略的維持管理を踏まえた空港の老朽化対策を実施するとともに、地震災害時における空港機能の確保等を図るため、空港の耐震化を着実に推進している。さらに、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、ターミナル地域再編等を推進している。

⑤航空機操縦士等の養成・確保

我が国の航空業界においては、国際線を中心とする航空需要の大幅な増大や、現在主力となっている40代の操縦士の将来における大量退職が見込まれているが、現状の年間の新規操縦士供給量だけでは将来の操縦士需要を十分に満たすことは困難であり、中長期的な操縦士不足への対策が求められている。

このため、平成25年12月に交通政策審議会航空分科会 基本政策部会 技術・安全部会の下に「乗員政策等検討合同小委員会」が設置され、今後講じていくべき具体的施策の方向性について検討が行われ、26年7月に報告書が取りまとめられた。その後、取りまとめに従って、以下の取組み等を行っている。なお、航空会社、養成機関

図表 II-6-1-11 我が国主要航空会社操縦士の年齢構成



今後講じていくべき具体的施策の方向性について検討が行われ、26年7月に報告書が取りまとめられた。その後、取りまとめに従って、以下の取組み等を行っている。なお、航空会社、養成機関

等関係者からなる「航空機操縦士養成連絡協議会」等が26年8月に立ち上げられたところであり、こうした場も活用して操縦士等の養成・確保に向けた諸課題について検討が進められている。

即戦力となる操縦士の確保を図るため、自衛隊操縦士の活用、在留資格要件の緩和等による外国人操縦士

の活用、操縦士の年齢制限の上限引き上げなど健康管理向上等による現役操縦士の有効活用等の取組みを促進している。

また、若手操縦士の供給拡大を図るため、27年12月に航空に関する仕事の魅力を伝える共通ウェブサイト「skyworks」(<http://www.skyworks.info>) を開設するとともに、航空会社における効率的な操縦士養成、私立大学等の民間養成機関の供給能力拡充、航空大学の更なる活用等の取組みを促進している。

さらに、公共性の高いドクターヘリや消防・防災ヘリ等のヘリコプター操縦士の需要が増大する中で、ヘリコプター操縦士の養成・確保が重要な課題となっていることから、関係省庁による連絡会議を立ち上げ、ヘリコプター操縦士の養成・確保のあり方について検討を行い、27年7月に取りまとめを行った。この取りまとめを踏まえ、航空機操縦士養成連絡協議会の下に設置された「ヘリコプター部会」において、官民で連携してドクターヘリ等の操縦士に係る訓練プログラムの開発など具体的施策の検討が進められている。

(2) 空港運営の充実・効率化

① 空港経営改革の推進

国管理空港等において、「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）」を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。

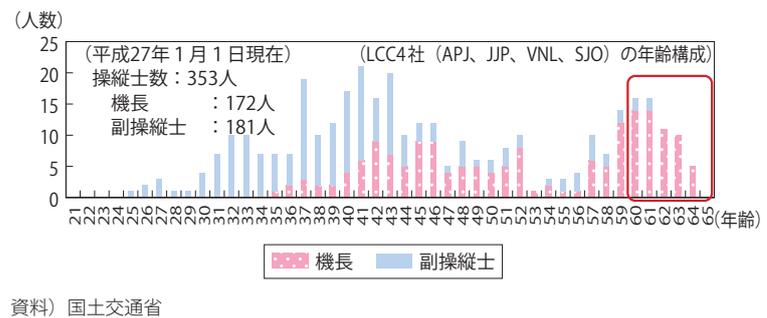
国管理空港の第1号案件である仙台空港については、平成27年12月に公共施設等運営権者と実施契約を締結したところであり、28年7月の運営開始に向けて準備を進めている。

② LCCの参入促進

平成24年3月に本邦初となるLCCが就航した。以降、28年3月時点で、ピーチ・アビエーションは国内14路線、国際10路線、ジェットスター・ジャパンは国内16路線、国際6路線、バニラ・エアは国内3路線、国際3路線、春秋航空日本は国内2路線、国際2路線へネットワークを展開し、28年中にはエアアジア・ジャパンの新規就航（エアアジアグループによる再参入）も予定されている。

LCC参入促進により、訪日旅行客の増大や国内観光の拡大等、新たな需要の創出が期待されている。政府の目標としては「2020年の航空旅客のうち、国内線LCC旅客の占める割合14%、国際線LCC旅客の占める割合17%」としている。LCC参入を促進させるため、我が国及び各空港では様々な施策を行ってきている。

図表 II-6-1-12 我が国LCC操縦士の年齢構成



国の施策としては、大きく以下の2点を実施・検討しているところである。1点目は、25年度において、地方路線維持やLCC支援による地域活性化実現のため、主に使用される機材（100t以下）に着目し実施した着陸料の引き下げを、27年度も引き続き実施している。2点目は、空港経営改革の推進である。日本の空港の多くは、国や自治体が管理しており、今後、滑走路等と空港ビルの運営を一体化するなどし、民間事業者による戦略的な料金体系や営業活動等を行うことによって、LCCを誘致することを期待している。

上記の施策に加え、各空港でもLCC受入の環境整備を行っており、大きく以下の2点を実施している。

1点目は、LCC専用ターミナルの整備である。24年度には、成田国際空港においてLCCの暫定受入施設が供用開始されるとともに、関西国際空港において本邦初のLCC専用ターミナル（T2）が、那覇空港において既存施設を活用した暫定LCCターミナルが供用開始された。更に27年4月には成田国際空港では第3ターミナル（LCCターミナル）が供用開始された。また、関西国際空港では28年度中の供用開始を目指して新たなLCC専用ターミナルの整備が図られており、中部国際空港でも新ターミナルの整備が検討されている。2点目は、着陸料をはじめとする空港使用料の引き下げである。27年度も前年に引き続き、成田国際空港及び関西国際空港において、着陸料を含む空港使用料の引き下げ・見直しを実施している。

③ビジネスジェットの受入れ推進

ビジネスジェットとは、数人から十数人程度を定員とする小型の航空機であり、利用者のスケジュールに応じた時間設定や、プライバシーが確保されるため搭乗中に商談等が可能であることから、時間価値の高いビジネスマン等が利用の対象となっている。

欧米では既にビジネスジェットがグローバルな企業活動の手段となっている。我が国においても、経済のグローバル化に伴い、日本から工場を進出するなど一方的な交流ではなく、外国から日本に投資を呼び込む必要性が認識されはじめており、今後のアジア地域における経済成長の取り込みの観点から、我が国においてビジネスジェットの重要性・可能性は増してきている。

そこで、我が国ではビジネスジェットの受入環境の整備を推進するため、首都圏空港をはじめとしたハード整備、規制緩和を行っている。例えば、東京国際空港において、28年3月末運航分よりビジネスジェットの運航計画の月次申請締切日及び確定日を早期化（5日前倒し）したほか、関西国際空港において訪日外国人のビジネスジェット利用者も使用可能なファーストレーンの設置、成田国際

図表 II-6-1-13 我が国LCC事業の概要

会社名	Peach Aviation(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	エアアジア・ジャパン(株)
主要株主	・ANAホールディングス 38.7% ・First Eastern Aviation Holding Limited 33.3% ・産業革新機構 28.0%	・ANAホールディングス 100%	・カンタスグループ33.3% ・JAL 33.3% ・三菱商事 16.7% ・東京センチュリーリース 16.7% ※比率は議決権ベース	・春秋航空股份有限公司 33.0% 他	・AirAsia Investment 33.0% ・楽天 18.0% ・ノエビアホールディングス 18.0% ・アルペン 18.0% ・フィンテックグローバルレーディング 13.0% 他 ※比率は議決権ベース
拠点空港	関西国際空港 那覇空港、成田国際空港	成田国際空港	成田国際空港 関西国際空港	成田国際空港	中部国際空港
使用機材	エアバスA320型機 (180席)	エアバスA320型機 (180席)	エアバスA320型機 (180席)	ボーイング737型機 (189席)	エアバスA320型機 (180席)
運航開始	平成24年3月1日	平成25年12月20日	平成24年7月3日	平成26年8月1日	平成28年夏頃(予定)
運航路線	(国内線) 関西=札幌、仙台、成田、松山、福岡、長崎、鹿児島、那覇、新石垣、宮崎 那覇=福岡、成田 成田=札幌、福岡計14路線 (国際線) 羽田=桃園、仁川 関西=仁川、釜山、桃園、高雄、香港 那覇=桃園、香港、仁川 計10路線	(国内線) 成田=札幌、奄美、那覇 (国際線) 計3路線 (国際線) 成田=桃園、香港、高雄 関西=桃園 (H28.4.27) 計3路線	(国内線) 成田=札幌、関西、高松、松山、福岡、大分、熊本、鹿児島、那覇 (国際線) 関西=札幌、福岡、那覇 中部=札幌、福岡、鹿児島、那覇 計16路線 (国際線) 成田=香港、桃園、マニラ (H28.4.7) 関西=香港、桃園、マニラ (H28.4.7) 中部=桃園、マニラ (H28.4.1) 計6路線	(国内線) 成田=広島、佐賀 計2路線 (国際線) 成田=武漢、重慶 計2路線	(国内線) 中部=札幌、仙台(予定) (国際線) 中部=台北(予定)
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営	JALから独立した事業運営	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営	エアアジアグループによる再参入

資料) 国土交通省

空港において、ビジネスジェットが乗降に利用可能なスポットの増設（2スポット）を行った。

今後も、ビジネスジェットの利用定着のため、積極的な情報発信やビジネスジェットに関する規制の緩和も含めて施策の検討を行っていく。

④地方空港における国際線の就航促進

日本を訪れる外国人の数が増加の一途をたどる一方、入国空港の約70%は、首都圏と関西を結ぶ観光ルート「ゴールデン・ルート」上に集中している。今後、より多くの旅行者を迎えるためには、首都圏空港の機能強化のみならず、全国各地へ外国人旅行者を直接呼び込み「地方イン・地方アウト」の流れを作ることが重要な課題となっている。

国が管理する空港については、既に国際線の着陸料を定期便は7/10、チャーター便は1/2に軽減している。これに加え、平成28年度、地方空港において、インバウンド拡大に向けた国際線の着陸料軽減措置を新設する。東京国際、新千歳、福岡を除いた国管理空港において、国際旅客便の新規就航又は増便があった場合に、路線誘致等にかかる地域の取組みと協調して着陸料を1/2に軽減する。これにより、広域観光周遊ルートの形成促進等、外国人旅行者の受入環境改善に積極的な地域にある空港への国際旅客便の就航を促進する。

（3）航空交通システムの整備

①新たな航空交通システムの構築

長期的な航空交通需要の増加やニーズの多様化に対応するとともに、国際民間航空機関（ICAO）や欧米等の動向も踏まえた世界的に相互運用性のある航空交通システムの実現のため、平成22年に「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）」を産学官の航空関係者により策定し、ICAOの「世界航空交通計画（GANP）」と協調しつつ、その実現に向けた検討を進めている。

平成27年度の取組みとしては、効率的な運航による燃料費やCO₂排出量の削減のため、離陸から巡航まで一時的な水平飛行を行うことなく継続的に上昇できる運航の実現に向けた検討を進めている。また、現在直線に限定されている精密進入経路の曲線化等を実現し、安全性や利便性の向上を図るため、地上型衛星航法補強システム（GBAS）の導入に向けた検討を進めている。さらに、航空情報を世界的に共有するための新たなネットワーク網についての検討も引き続き実施している。

②首都圏空港の容量増大への対応

首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を進め、東京国際空港（羽田）においては、平成26年3月に年間44.7万回の発着容量を達成した。成田国際空港においては、現行の2本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、我が国では初、世界的にも例の少ない同時平行離陸方式を23年10月より導入し、運用方式の慣熟を着実に進めつつ、より高い精度での航空機の監視が可能となる装置の導入により、27年3月に年間30万回の発着容量を達成した。

今後は、首都圏空港の更なる機能強化に向けて具体的な検討を進める。

（4）国際航空施策の戦略的推進

アジア・太平洋地域は、近い将来世界最大の航空市場に成長するとされている。同地域の航空ネットワークの強化に貢献するとともに、数多くの航空インフラプロジェクトが進行中である新興国の成

長を我が国に積極的に取り込むことが、戦略上重要である。

案件受注のためには、官民連携した取組みが重要であり、航空インフラ国際展開協議会を中心に情報収集や二国間関係の強化に努めている。

平成27年度においては、モンゴル政府要人招聘の実施（27年6月）やベトナムでの航空セミナー（27年12月）の開催等を行った。

4 空港への交通アクセス強化

首都圏空港への鉄道によるアクセスの改善については、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について検討を行っている交通政策審議会において検討が行われているほか、「都心直結線」について、整備に向けた検討を進めている。

第2節

総合的・一体的な物流施策の推進

「総合物流施策大綱（2013-2017）」に基づき、官民で連携しながら物流施策を総合的・一体的に推進している。

1 グローバル・サプライチェーンの深化に対応した物流施策の推進

グローバル・サプライチェーンの深化に対応するため、我が国物流システムの海外展開の推進等の国際物流機能強化に向けた取組みを進めている。

（1）我が国物流システムの海外展開の推進

サプライチェーンのグローバル化が深化する中、我が国産業の国際競争力を維持・向上させていくためには、成長するアジア市場の取り込みが不可欠であり、その基盤となる質の高い国際物流システムの構築が求められている。また、我が国産業のアジア展開を支える我が国物流事業者にとっても、アジア市場の取り込みは急務となっている。

しかし、質の高い我が国物流システムのアジア地域への展開に当たっては、相手国の制度上・慣習上等の課題が存在している。このため、物流パイロット事業、政府間での政策対話、人材育成事業等を通じ、官民連携により我が国物流システムの海外展開に向けた環境整備を図っている。

（2）国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展している。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港が順調に取扱貨物量を増やし、寄港地の集約により日本へ寄港する国際基幹航路の便数が減少している。また、バルク貨物^注については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念されている。

注 穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材等のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物の総称

このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内立地環境を改善することで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、国際基幹航路の寄港の維持・拡大や主要な資源・エネルギー等の輸入の効率化・安定化に向けた取組みを行っている。

また、このような取組みとともに、引き続き、国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

①国際コンテナ戦略港湾の機能強化

我が国経済の国際競争力を強化し、国民の雇用を維持・創出するためには、我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくことが必要である。

このため、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、大水深岸壁の整備や効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。しかし、この間にも、更なる船舶の大型化や船社間の連携の進展により、国際基幹航路の寄港地絞り込み等が進んでいる状況を踏まえ、26年1月に、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の3本柱からなる「最終取りまとめ」を公表した。

阪神港においては、国も出資した阪神国際港湾株式会社が行う集貨事業に対して国費による支援を講じており、西日本諸港からの国際フィーダー航路の寄港便数が68便/週から95便/週へ約4割増加し、27年度においては、阪神港へ約14万TEUを集貨した。こうした取組みの結果、27年の神戸港のコンテナ貨物取扱個数が阪神・淡路大震災以降で最高を記録するなど成果が出始めている。

京浜港においても、27年4月に横浜港南本牧ふ頭において、我が国最大となる水深18mの大水深コンテナターミナルが供用を開始したほか、28年3月には横浜港と川崎港で先行して設立された横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社として指定し、同社に対して国も出資したことにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

今後、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

②資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成

資源、エネルギー等の物資のほぼ100%を輸入に依存する我が国において、その安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図ることは重要な課題の一つとなっている。

このため、大型船に対応した港湾機能の拠点の確保や企業間連携の促進等により、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図る。これに資するものとして、石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として、国土交通大臣が特定貨物輸入拠点港湾を指定するとともに、当該港湾に対する支援措置等を規定した改正「港湾法」及び関係政省令が平成25年12月に施行された。現在、国際バルク戦略港湾に選定されている小名浜港と釧路港の2港において取組みが進められている。小名浜港においては、石炭を取り扱う輸入拠点として25年度より水深18mの国際物流ターミナルの整備に着手し、25年12月に特定貨物輸入拠点港湾の指定をし、港湾管理者である福島県が石炭の海上運送の共同化を促進するため特定利用推進計画を作成し公表した。釧路港において

は、穀物を取り扱う輸入拠点として26年度より水深14mの国際物流ターミナルを整備しており、28年2月には特定貨物輸入拠点港湾の指定をした。

今後も、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の産業競争力の強化、雇用の創出や所得の海外流出の防止を図ることとしている。

③日本海側港湾の機能別の拠点化

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資することを目指し、平成23年11月に日本海側拠点港を選定した。引き続き港湾管理者が策定した計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととしている。

④総合的物流情報プラットフォームの構築

システム運営の効率化及び利用者の利便性の向上を図るため、貿易に係るあらゆる手続き処理機能（NACCS）とコンテナ物流情報提供機能（Colins）を統合した総合的物流情報プラットフォームの構築に向けた取組みを進めている。

⑤国際港湾の機能向上

国際海上輸送ネットワークや地域の拠点となる港湾において、地域の基幹産業の競争力強化等のため、国際物流ターミナル等の整備を行うとともに、ICT化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進している。さらに、時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、ユニットロードターミナル^注の機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備を進めている。

⑥海上交通環境の整備

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により、湾内航行に支障のある箇所改良等を行うとともに、航路標識の整備等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行っている。

また、海上保安庁では、津波等の非常災害発生時において、船舶を迅速かつ円滑に安全な海域に避難させるとともに、平時において、混雑を緩和し、安全かつ効率的な船舶の運航を実現するため、東京湾における海上交通センターと各港内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一体的に実施する体制を構築しているところである。その運用に併せて、非常災害発生時の海上交通機能の維持等のために所要の制度改正にも取り組んでいる。

（3）国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

我が国の国際航空貨物輸送については、今後も伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むため、首都圏空港の機能強化、関西国際空港・中部国際空港等の我が国拠点空港の貨物ハブ化推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等を進めている。

^注 物流の迅速性・効率性を向上させるため、貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて（ユニット化）積み卸しする輸送体系に対応したターミナル

(4) 農林水産物・食品の輸出促進に向けた物流の改善

我が国の農林水産物・食品の輸出額は、平成27年に7,452億円となり、26年の過去最高値を更新した。農林水産物・食品の輸出を更に拡大するためには、農林水産物・食品の品質維持やコスト競争力の強化が重要であることから、輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及促進や、異なる品目の貨物を積み合わせて大量輸送する取組みの拡大等、物流の高度化・効率化に向けた取組みを推進している。

(5) 物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用

国内輸送の約8割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。平成26年10月に、それらの根幹的な道路網を中心に「大型車誘導区間」に指定し、当該道路を通行する大型車両の通行許可手続を迅速化する運用を開始した。物流拠点とのラスト1マイルの追加指定の実施による区間の充実や通行支障区間の計画的な解消を図っている。また、ETC2.0搭載車への特車通行許可の簡素化や、ETC2.0車両運行管理支援サービスの実証実験等の、ITを活用した「賢い物流管理」を着実に推進している。加えて、スマートICの整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図る。

(6) 国際物流機能強化に資するその他の施策

国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた物流ネットワークの形成が急がれる中、韓国・中国との間のシャーシ（動力を持たない被牽引車両）の相互通行の実現に向けた取組み等を促進している。

また、コールドチェーンや宅配サービス等の我が国物流事業者が有する世界でも最高水準のサービスやノウハウ等を基に、我が国物流システムの規格化・国際標準化を推進し、アジア物流圏等における物流環境の改善に貢献するとともに、我が国物流事業者の国際競争力の強化を図っていくこととしている。

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺及び物流・産業の拠点である港湾において物流拠点及び物流施設の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上を図りつつ、都市環境の改善とあわせた国際競争力の強化及び効率的な物流網の形成を図る。

2 国内における効率的・持続的な物流システムの構築のための施策

環境への負荷の低減を図りつつ、我が国産業の競争力強化及び物流の生産性向上に資するよう、国内における効率的・持続的な物流網構築のための取組みを進めている。

(1) 地域間物流の効率化

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。これまで鉄道貨物輸送力増強事業を行った施設整備を活用することで、更なる貨物鉄道輸送の効率化が期待される。このほか、東予港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施している。さらに、鉄道輸送障害時の代替輸送に係る諸課題について、平成27年6月に報告書を取りまとめた。また、輸出入コンテナ貨物の国内輸送においては、40フィート背高コ

ンテナの鉄道輸送へのモーダルシフトを促進するため、27年度からトンネル等の既存構造物の高さの制約に対応した低床貨車の開発を進めている。

また、トラック輸送の効率化に向けて、基幹的な道路ネットワークを整備する。

(2) 都市・過疎地等の地域内物流の効率化

「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成28年3月末までに20都市、29箇所の流通業務市街地^{注1}の整備が行われ（うち27箇所が稼働中）、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図っている。

また、路上荷捌き駐車を削減するため、駐車場附置義務条例に荷捌き駐車施設を位置付けるよう地方公共団体に促している。27年3月末現在で、89都市において、一定規模以上の商業施設等への荷捌き駐車施設の設置を義務付ける条例が制定されている。

このほか、交通流対策として、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策、交差点の立体化、開かずの踏切等の解消を図るとともに、「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づき共同輸配送の促進等のソフト施策を併せて推進している。

さらに、過疎地域等においては、日常の買い物等が困難な者が増加する一方、物流の効率が低下していることから、26年度末に取りまとめた「地域を支える持続可能な物流ネットワークのあり方に関する検討会」報告書を踏まえ、モデル事業を全国5地域において実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行い、実践的なノウハウの蓄積・普及を図った。

27年6月から、宅配事業者、通販事業者等の関係者からなる「宅配の再配達削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」を開催し、回避可能な再配達削減に向けた現状把握、要因分析を行うとともに、同年9月に諸課題及び対応の方向性に関する報告書を取りまとめた。

ドローン等の小型無人機については、近年、急速な技術開発とビジネス展開が進んでおり、物流分野においても、過疎地や都市部の貨物輸送や災害発生時等の非常時において活用される可能性がある。このため、27年12月の「航空法の一部を改正する法律」の施行による基本的な飛行ルールの整備等に基づく安全な飛行の確保を前提として、小型無人機の実用化に向けた調査や課題の整理等を行い、小型無人機の物流への早期活用が実現されるよう取り組むこととしている。

(3) 高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み

高度化・多様化した物流ニーズに応える3PL事業^{注2}をより一層促進するため、人材育成研修への参画や中小事業者のEC市場参入促進のためのガイドラインの策定等を通じ、物流事業者が3PL事業に進出しやすい環境の整備を行うとともに、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づき、総合効率化計画^{注3}の認定制度を通じた物流の総合化及び効率化を図っている。平成28年3月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は289件である。

また、物流事業者と荷主が一体となり物流業務の効率化を推進できるよう、平成27年3月に「物流事業者におけるKPI^{注4}導入の手引き」を取りまとめた。

注1 トラックターミナル、倉庫等の物流関連施設が集約的に立地した大規模物流拠点として、高速道路インターチェンジ周辺部等の適地に建設された市街地

注2 サード・パーティー・ロジスティクス：荷主から物流を一貫して請け負うサービス

注3 高速道路のインターチェンジ、港湾等の社会資本の近傍に立地する物流施設を中核として、輸送網の集約・輸配送の共同化等を図りつつ、情報システムや防災設備等の機器を導入し、物流の総合化・効率化を行う計画

注4 KPI：「重要業績評価指標」という意味の英語「Key Performance Indicator (s)」の略語であり、企業目標等の実現を目的として、業務プロセス等のモニタリングに用いる指標のこと