

【国際競争力の強化、地域の活力の向上、災害に強い交通体系、総合的な交通体系】

【国際競争力の強化】

＜国際競争力の強化の必要性＞

1. 日本及び周辺諸国の経済状況の推移

・日本の経済指標が横ばいで推移している一方、周辺諸国では急激な経済成長。

2. 我が国の経済的地位の低下

・世界における我が国の経済的地位は低下。

3. 日本と中国との水平分業の進展

・我が国産業の生産・流通拠点等の東アジアへのシフトが継続しており、海外拠点との間で、一体的な運営が進展。

4. グローバル需要の取り込みの重要性

・国内の設備投資の増加を牽引しているのは、海外売上高比率の高い企業であり、また輸出を開始した企業が国内で雇用を拡大している。
・外需を取り込むことにより、我が国経済全体に大きな波及効果をもたらしている。

＜我が国と諸外国とのネットワークの拡充(1)旅客＞

5. 我が国の成長に貢献する航空政策

6. オープンスカイ政策の動向

・首都圏空港の容量拡大を契機として、首都圏空港を含めたオープンスカイの推進が可能に。
・これまでに12ヵ国・地域との間で首都圏空港を含めたオープンスカイに合意。

7. 羽田空港の再拡張事業と国際線地区の更なる拡充

・4本目の滑走路（D滑走路）及び国際線地区の整備を実施：

■2010年10月21日 D滑走路・国際線旅客ターミナルビル等 供用開始

■2010年10月31日 32年ぶりに国際定期便が就航（昼間3万回・深夜早朝3万回の計6万回）

8. 首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加について

- ・羽田空港については、昨年 10 月の新たな 4 本目の滑走路供用開始を契機に、今後、発着枠を 44.7 万回まで段階的に増加させる。成田空港についても、発着枠の 30 万回への増加を図る。
- ・この結果、首都圏空港における国際線の発着枠は 26.5 万回（現在）→36 万回（平成 26 年度中、想定）へ増加する。

9. 総合的な移動時間の短縮(対東アジア)

- ・北海道・東北圏を除く広い圏域で、ソウルや上海に対し、日帰りのビジネス出張が可能。

10. 我が国への LCC(格安航空会社)の就航状況

- ・LCCは東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

11. 地方空港における国際チャーター便の運航状況

- ・宿泊施設の手配に関する要件の緩和、運航頻度に関する制限の撤廃、個札販売の上限の緩和など、航空企業の経営判断による自由なチャーター便の運航を可能とすべくチャータールールの見直しを行ってきており、多くの地方空港で国際チャーター便を運航。

12. 国際旅客チャーター便の個札販売(航空券のバラ売り)比率の一層の緩和

- ・オープンスカイの推進や観光立国推進等を背景に、国際旅客チャーター便の規制を一層緩和。

13. ビジネスジェットの推進に向けた具体的な取り組み

- ・ビジネスジェットの受入れを推進していくため、「ビジネスジェットの推進に関する委員会」において、成田空港における受入れ体制の構築を柱とした中間報告を、2011年6月に取りまとめ、公表したところ。

14. 出入国審査の現状と課題

- ・訪日外国人を 2020 年初めまでに 2500 万人に増加することが目標とされており、厳格・円滑かつ画期的に効率的な将来の出入国審査の方策の策定・計画的実施が急務となっている。

<我が国と諸外国とのネットワークの拡充(2)物流>

15. 「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

16. 京浜港、阪神港での取り組み

17. 港湾運営の民営化

- ・戦略的かつ効率的な港湾運営を実現するため、民の視点を取り込んだ港湾の一体運営を担う港湾運営会社制度を創設。
- ・港湾運営会社は、主要コンテナ埠頭等の運営及びポートセールス等を一元的に実施する主体。
(国、港湾管理者は港湾施設の貸付、無利子資金の貸付、税制特例等を通じ総合的に支援)

18. 「国際バルク戦略港湾」政策の概要

19. 日本海側拠点港の形成

20. 輸入通関手続きの改善による貿易円滑化の推進

- ・水際における国民生活の安全・安心の確保や関税の適正な徴収を確保しつつ、貿易の円滑化を推進。

21. 物流拠点の機能向上に関する課題

- ・都内の流通業務団地は首都圏の物流拠点として整備され、中でも臨海部に位置する南部流通業務団地は、国際的なゲートウェイの一つであり、東北をはじめとする広範な配送網を持っている。
- ・今後、現機能を維持したまま、施設の老朽化、物流ニーズの変化に対応するため、再整備を進め物流の高機能化を図るための方策を検討することが必要。

<交通関連産業の海外展開>

22. 官民連携による海外プロジェクトの推進①

- ・政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスを展開。
- ・日本の技術・規格の国際標準化や投資対象国での採用に向けた取組を推進。

23. 官民連携による海外プロジェクトの推進②

- ・アジア等の膨大なインフラ需要を取り込み、我が国の成長活力を牽引していくため、官民が一体となって海外プロジェクト獲得に努める。具体的には、プロジェクトの構想段階から、トップセールスを活用しつつ、我が国の優れた技術が活用できる案件の発掘・形成を促進し、さらには、我が国規格のスタンダード化のための取組等も実施する。

24. 海外における交通プロジェクトの例

- ・海外では数多くの交通プロジェクトが進行中であり、我が国企業の海外進出が期待される。

25. 物流事業者の海外展開

- ・日本企業のアジア進出に伴い、日系物流事業者もアジア地域への進出が著しく、北米、欧州に比べても非常に多い。
- ・特に中国は最大であり、現地法人の全世界の増加分の2/3を占めている。

26. 物流事業者の海外展開事例

- ・アジアなど、海外への物流事業者の事業展開が進んでいる。具体的には、以下のような事例がある。

【地域の活力の向上】

＜地域の活力の向上と交通＞

27. 地方の衰退

- ・人口は、東京圏への一極集中が続いている状況。
- ・経済面においても、三大都市圏以外の地方圏で特に衰退。

28. 交通と産業立地

- ・企業が国内で新規立地を行う際に、立地地域選定要因として重視するものを尋ねたアンケートにおいて、交通アクセスの利便性は高い項目。

29. 交通と産業立地

- ・全国の物流を支える高速道路の整備により、地域の経済・産業が発展してきた。

＜交通の充実と地域の努力により地域の活力の向上がみられた事例＞

30. 高速道路整備による企業の進出の事例

- ・中国横断自動車道姫路鳥取線の整備により、鳥取県東部への企業進出が増加。

31. 高速道路整備による物流の効率化の事例

- ・鳥取自動車道の開通をきっかけに、工場の集約、物流の効率化が図られた企業の例。

32. 港湾整備による地域の活性化の事例

- ・企業の物流コスト削減に資する港湾の整備により、臨海部へ企業が立地し、地域が活性化した例。
- ・大分県中津港では平成16年の供用にあわせ自動車工場と関連企業が進出し、約1,130億円の投資と約5,700人の雇用が創出。

33. 北陸新幹線(高崎～長野間)の開業効果

- ・平成9年10月の開業により、大きく所要時間が短縮し、利用者が大幅に増加。

地域開発へも大きなインパクト。

34. 九州新幹線鹿児島ルート全線開業の効果

- ・平成 23 年 3 月 12 日に九州新幹線鹿児島ルート全線が開業し、所要時間が短縮。これにより九州新幹線の利用者や鹿児島県内における宿泊客が増加。

35. 九州新幹線各駅から九州各地への交通アクセスの強化

- ・新幹線各駅からの交通アクセスの強化（鹿児島ルート全線開業効果の九州全体への波及）

36. バスの運行による地域活性化の取組事例(鹿屋市)

- ・鹿児島中央駅～鹿屋間の直行バスの実証運行を実施。
- ・直行バスの利用者数は順調に増加。

37. 乗り合いタクシーの運行による地域活性化の取組事例(日立市)

- ・地域住民が設立した NPO 法人が、乗り合いタクシーを運行することにより、地域活性化につながった例。

38. 高速道路整備による観光ルートの広域化の事例

- ・東海北陸自動車道の全線開通（H20.7）により、観光客の集客エリアが全国に拡大し、ツアー客が約 2 倍に増加するなど、観光ルートが周遊・広域化。

39. 空港との連携による地域活性化の事例(能登空港)

- ・地元と航空会社がリスクとリターンを共有し、共に利用促進を図る仕組みを導入。
- ・地元住民の利用促進だけでなく、二次交通の確保などにより、地域外から観光客を呼び込むための取り組みに注力。

40. クルーズ船の誘致による地域の活力の向上の事例(長崎港)

- ・大型クルーズ船に対応した施設整備と入国審査の迅速化等に取り組み、外国人観光客の増加に寄与した事例。

41. 流通の広域化の事例①

- ・高速交通網の発達に伴い、農産物の流通が広域化。

42. 流通の広域化の事例②

- ・苫小牧港へアクセスする幹線道路の整備により、平取町の道外への農産物の出荷を支援。（日高自動車道・厚真門別道路の例。平成 18 年 3 月開通）

43. スマートインターチェンジによる地域経済の活性化

- ・既存の高速道路ネットワークを有効に活用し、地域経済の活性化や渋滞の軽減等を図るため、スマートインターチェンジを整備

44. 道の駅による地域活力の向上

- ・道路利用者の休憩・情報収集の場として、地域の個性を発揮する交流拠点として、いざというときの防災拠点として、多面的に機能する「道の駅」を地域と協力して整備

【災害に強い交通体系】

＜災害が発生しやすい国土＞

45. 災害が発生しやすい国土

- ・我が国は、台風、豪雨、豪雪、洪水、土砂災害、地震、津波、火山噴火などによる災害が発生しやすい国土となっている。
- ・世界全体に占める日本の災害発生割合は、国土面積（世界の0.25%）に比して、非常に高い。

46. 水害・土砂災害の発生状況

- ・過去10年間でほぼ全ての市町村において災害が発生。

＜東日本大震災における被災状況と緊急対応＞

47. 東日本大震災による被災①

- ・東日本大震災により、道路、鉄道、港湾、空港等のインフラが甚大な被害を受けたほか、車両の流出、社屋の被災や、燃料不足による交通機関の運休等も発生。

48. 東日本大震災による被災②

- ・東日本大震災により、道路、鉄道、港湾、空港等のインフラが甚大な被害を受けたほか、車両の流出、社屋の被災や、燃料不足による交通機関の運休等も発生。

49. 「くしの歯」作戦による三陸沿岸地区の道路啓開・復旧

- ・東日本大震災の被災地において、まず、縦軸となる道路を確保し、次いで横軸となる道路を啓開する「くしの歯」作戦を展開。

50. 交通関係の復旧状況

- ・国土交通省では交通の復旧状況を随時発表。
- ・ゴールデンウィークまでに約9割の交通が復旧。

51. 沿岸部の鉄道の復旧・復興について

- ・ 運休中の沿岸部の鉄道 1 2 路線について、被災状況や地形等の地域の特性に応じ、既存施設を有効に活用しつつ、まちづくりや産業の復興と一体となった復旧を推進。

52. 『『支援物資物流システムの基本的な考え方』に関するアドバイザリー会議』報告書(概要)

＜物流における対応の状況＞

53. 東日本大震災による製油所・油槽所の被災状況

- ・ 東日本大震災発災後、東北～関東の広域にわたり燃料供給が十分に行われないう状況が発生。
- ・ 東北地区へは船舶及び鉄道を利用した緊急輸送を実施。

54. 港湾を利用した緊急燃料輸送の状況

55. 鉄道を利用した緊急燃料輸送の状況

- ・ 東北線が不通になったことに伴い、JR貨物では、日本海側を迂回する臨時貨物列車を運転し、被災地に向けて石油を輸送。

56. 日本海側の幹線道路網が物資の輸送ルートとして機能【東日本大震災の事例】

- ・ 東北・関東間の道路網の機能が制限される中で、日本海側の北陸道や関越道、直轄国道の交通量が増加。

57. 震災時に日本海側港湾が太平洋側港湾の代替機能を果たした事例

58. 新潟港が果たした代替機能

- ・ 八戸港、仙台港の代替機能を果たし、新潟港の3月の国際コンテナ取扱量は過去最高を記録
- ・ 太平洋岸のフェリーが運休したことにより、新潟港の3月の北海道航路のフェリー輸送量は前年同月比の2倍以上を記録。

＜旅客交通における対応の状況＞

59. 東北地方の空港の救援・代替輸送拠点としての活用

- ・ 東北地方の空港については、東日本大地震発災により仙台空港が使用不能となる中、花巻、山形、福島の3空港を直ちに24時間運用可能とすること等により、救援機の活動や、高速道路、新幹線不通の間の代替輸送拠点としての役割を果たした。

60. 東日本大震災時の高速バスによる代替輸送

- ・東北新幹線、仙台空港の復旧までの間、高速バスが震災翌日より代替輸送機能を発揮。
- ・続行便や新規路線の柔軟な設定等の取組により、代替輸送機関として重要な役割を果たした。

61. 東日本大震災による地域公共交通の被害状況

- ・東日本大震災により、東北3県のバス事業者の乗合バス車両62両が損壊。
- ・被災3県沿岸地区の路線バスの約8割が運行再開しているほか、鉄道代替バスも運行。

62. 東日本大震災被災地域におけるバス交通等の確保・維持

- ・地域公共交通確保維持改善事業を活用して、被災地のバス交通、乗合タクシー等の確保・維持を支援。

<防災対策の検討に参考となる事例>

63. 新幹線の早期地震検知システム

- ・海岸部や沿線に設置された地震計が初期の小さな地震波の波形を検知し、大規模な地震の到来が推定された場合や一定の大きさを超える地震波を検知した場合に、鉄道変電所から列車への送電を停止するとともに、列車の非常ブレーキを作動させ、減速・停止させるシステム。
- ・東日本大震災においては、このシステムが作動したことにより、すべての営業中の列車が安全に停止し、乗客乗員に負傷者を出すこともなかった。

64. 三陸縦貫自動車道の果たした役割

- ・津波を考慮して高台に計画された高速道路が住民避難や復旧のための緊急輸送路として機能

65. 仙台東部道路による減災

- ・盛土構造(7~10m)に、仙台若林JCTと名取ICの間で約230人が避難。
- ・内陸の市街地へ、津波・瓦礫の流入を抑制。

66. 空港のセーフティネット面での役割

67. 通行実績情報を利用した情報提供の例

- ・今回の東日本大震災においては、民間自動車会社等4社と道路管理者の情報をITS Japanが統合して配信。震災直後で管理者が調査しきれない区間の通行実績情報についても一般ユーザが入手可能となり、物資の搬送や、人々が移動するのに際して、円滑な移動が確保されることに貢献し、復旧復興活動の円滑

化を支援した。

＜今後の課題＞

68. 津波防災まちづくりの考え方～社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会緊急提言(7月6日)概要～

69. 帰宅困難者対策

- ・東日本大震災においては、鉄道の運休等により、首都圏で 515 万人の帰宅困難者が発生。
- ・帰宅抑制の呼びかけがなされたものの、主要駅等で多くの滞留者が発生したほか、道路では大規模な渋滞が発生。
- ・首都直下地震に備えさらなる対策が必要。

70. BCP の必要性和交通

- ・各企業において BCP の策定・運用は重要な課題。
- ・交通分野においては取り組みが比較的遅れている状況。

【総合的な交通体系】

＜幹線交通の状況＞

71. 日本の道路整備の展開

- ・急激なモータリゼーションの進展にあわせ、高速道路整備、一般道路の舗装・改良等を実施
- ・高速道路の整備率は約 7 割

72. 道路による都市間連絡サービス水準

- ・諸外国と比して、我が国の都市間の速達性は、全体的に低い水準。

73. 整備新幹線の現状

- ・昭和 48 年 11 月に決定された「整備計画」により 5 路線を整備中。
- ・現在の新幹線線路延長は 2387.8km。今後、北陸新幹線（長野～金沢）、北海道新幹線（新青森～新函館）が平成 27 年度末までに開業し 2764.6km となる予定。
- ・新幹線鉄道規格新線の整備を行っている九州新幹線（武雄温泉～諫早）44.8 km については、平成 20 年 3 月の認可から概ね 10 年程度で完成予定。

74. 在来幹線鉄道的高速化

- ・新幹線の整備や在来幹線鉄道的高速化により、各都道府県の県庁所在地のほぼ全てが新幹線又は高速化した在来幹線鉄道（表定速度 80 km/h 以上）で到達可能。

75. リニア中央新幹線の建設

- ・リニア中央新幹線の建設により、東京－名古屋－大阪間の所要時間が大幅に短縮。

76. 国内幹線航空の状況

- ・国内の航空路線は、羽田空港を中心としたネットワークが形成されている。

77. 空港の現状

- ・空港は全国で98カ所となり、配置的側面から整備は概成したものの、航空輸送需要への的確な対応や老朽化施設の更新や耐震対策等の航空機の安全運航に必要な施策の推進が求められているところ。

78. 港湾の現状

- ・全国には約1000の港湾があり、その種類については本年、より一層の国際競争力の強化を図るため、国際戦略港湾を追加する等の見直しを実施。

79. 総合的な移動時間の短縮

- ・各地域の中心から4時間で到達可能な人口が全人口に占める割合（「交流率」）は、新幹線開業等に伴う移動時間が短縮により、着実に交流率が上昇してきたが、近年は伸びが鈍化。

<交通機関間の分担>

80. 交通機関分担の状況

- ・輸送機関の分担は、それぞれの特性や利用者の選好によりなされている。

81. 幹線旅客流動の実態

- ・2005年秋季平日1日の代表交通機関別旅客流動量は乗用車が約7割、鉄道が約2割、航空が1割弱のシェアを占めている。
- ・代表交通機関の分担率は、距離帯やインフラの整備状況により異なる傾向。

82. 距離帯別交通機関分担率 国際比較

- ・幹線旅客について、各国の国土構造、インフラの整備状況等により、距離帯別交通機関分担率が異なる傾向。
- ・英国と比較しても、日本は鉄道利用の割合が高く、特に長距離帯においてその傾向が顕著である。

83. 季節で異なる交通機関分担

- ・積雪寒冷地では、夏と冬で交通機関分担が異なる場合がある。

- ・北海道においては、冬は鉄道利用のシェアが高まるという明確な特徴がある。

84. 物流における交通機関別分担

- ・交通機関の選択理由は「輸送コストの低さ」、「届先地に対して他の輸送機関がない」の順。
 - ・トラックでは「届先地に対して他の輸送手段がない」が最も多い。
- 鉄道コンテナでは「環境負荷の小ささ」、海運では「出荷1件あたり重量に適合」が上位。

<複数の交通機関の連携>

85. 複数モードの乗り継ぎの利便性の向上の例

- ・鉄道とバスの乗継ぎ利便性を高めるハード・ソフト両面からの取組が進展。

86. 複数モードの連携による定時性の確保(用賀パーキングエリアの事例)

- ・高速バスから電車へ乗り継ぐ機会を提供することにより、都心の渋滞を回避し、定時性を確保。平成22年5月からの実証実験を経て、今年10月より本格運行を開始。
- ・実証実験期間中のアンケート調査では、約8割が利用機会が高まる可能性があるという回答。

87. 高速道路の整備と新駅の設置による交通結節機能の創出

- ・長岡京市においては、高速道路の整備と整合をはかりつつ阪急京都線に新駅と駅前広場を設置し、新たな交通結節点の創出に向けた取り組みを実施。

88. 複数モードを乗り継ぐ交通結節点におけるバリアフリー化(羽田空港)

- ・羽田空港では、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、空港ビルと駅が一体となった先導的なバリアフリー化を実施。

89. 空港アクセスの改善(鉄道)

- ・主要な空港の多くは空港連絡鉄道が整備されており、空港別乗降客数上位15空港中10空港については、鉄道によるアクセスが可能。
- ・我が国の国際競争力を維持・強化していく観点から、羽田・成田両空港間、都心と両空港間及び都心と関西国際空港間の鉄道アクセスについて、更なる改善を図るため、調査を実施中

90. 空港・港湾・鉄道駅アクセスの状況(道路)

- ・従来計画していた主要な空港・港湾への30分アクセスは概ね達成。
- ・国際競争力強化や地域の活性化等の観点からは、主要な空港・港湾・鉄道駅と大都市や観光拠点等との連絡性を一層高めることが必要。

91. 空港・港湾・鉄道駅アクセスの課題の例(道路)

- ・直結を前提とする高いサービスの観点からは、右左折、信号交差点、不必要な迂回など、高速道路 I Cからのアクセス等に課題がある状況。

92. 国際物流基幹ネットワーク

- ・国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、橋梁補強、バイパス整備等、国際標準(40ft 背高)コンテナ車通行支障区間の解消を推進。

93. SEA & RAIL サービスの展開

- ・国内鉄道輸送用の12フィート(5トン)コンテナを用いて、鉄道貨物輸送と船舶輸送とを一貫輸送することで、小ロット貨物のアジア諸国との間の輸出入の円滑化を実現。