

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

国土交通省
平成23年12月

目 次

1 国際競争力の強化

1－1	国際競争力の強化の必要性	1
1－2	我が国と諸外国とのネットワークの拡充	
(1)	旅客	5
(2)	物流	15
1－3	交通関連産業の海外展開	22

2 地域の活力の向上

2－1	地域の活力の向上と交通	27
2－2	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

目次

3 災害に強い交通体系

3-1	災害が発生しやすい国土	45
3-2	東日本大震災における被災状況と緊急対応	47
3-3	物流における対応の状況	53
3-4	旅客交通における対応の状況	59
3-5	防災対策の検討に参考となる事例	63
3-6	今後の課題	68

4 総合的な交通体系

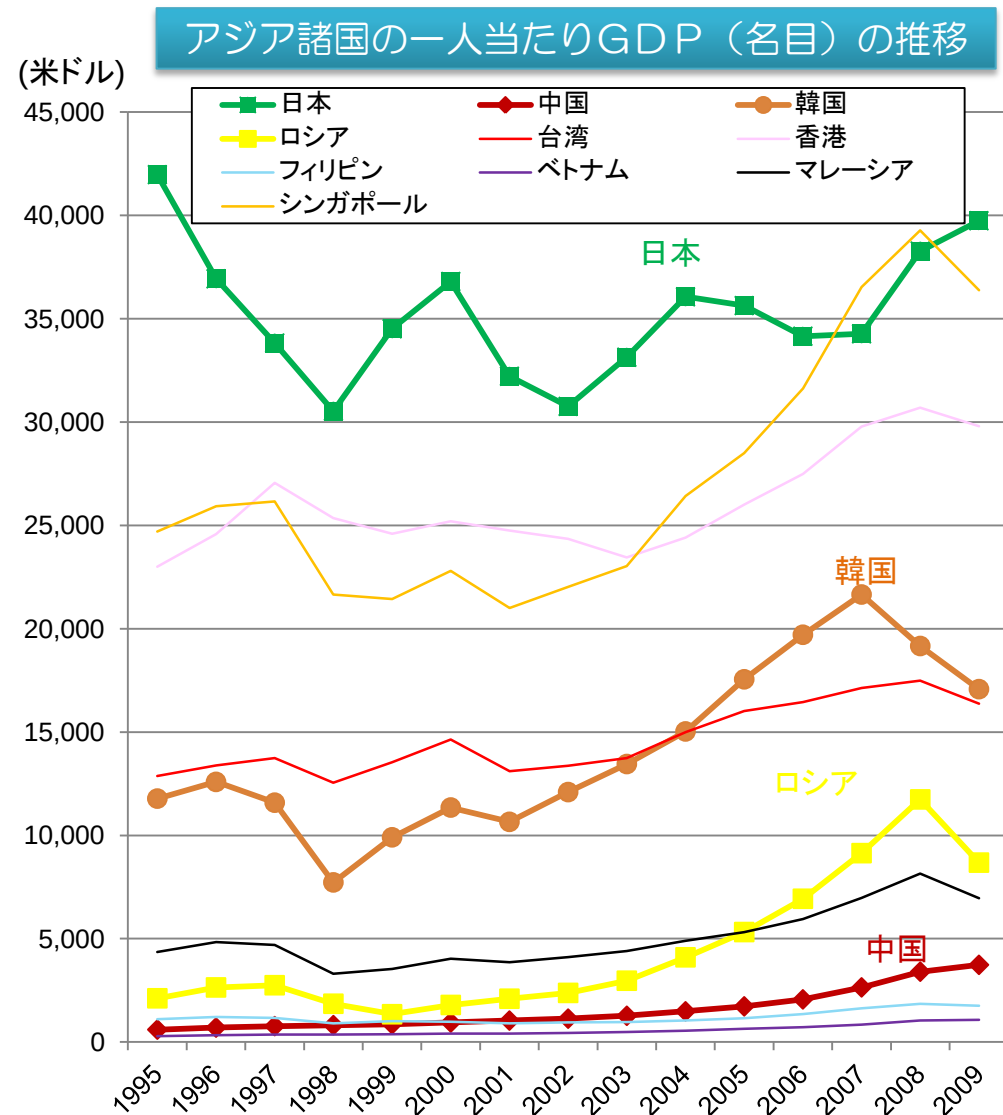
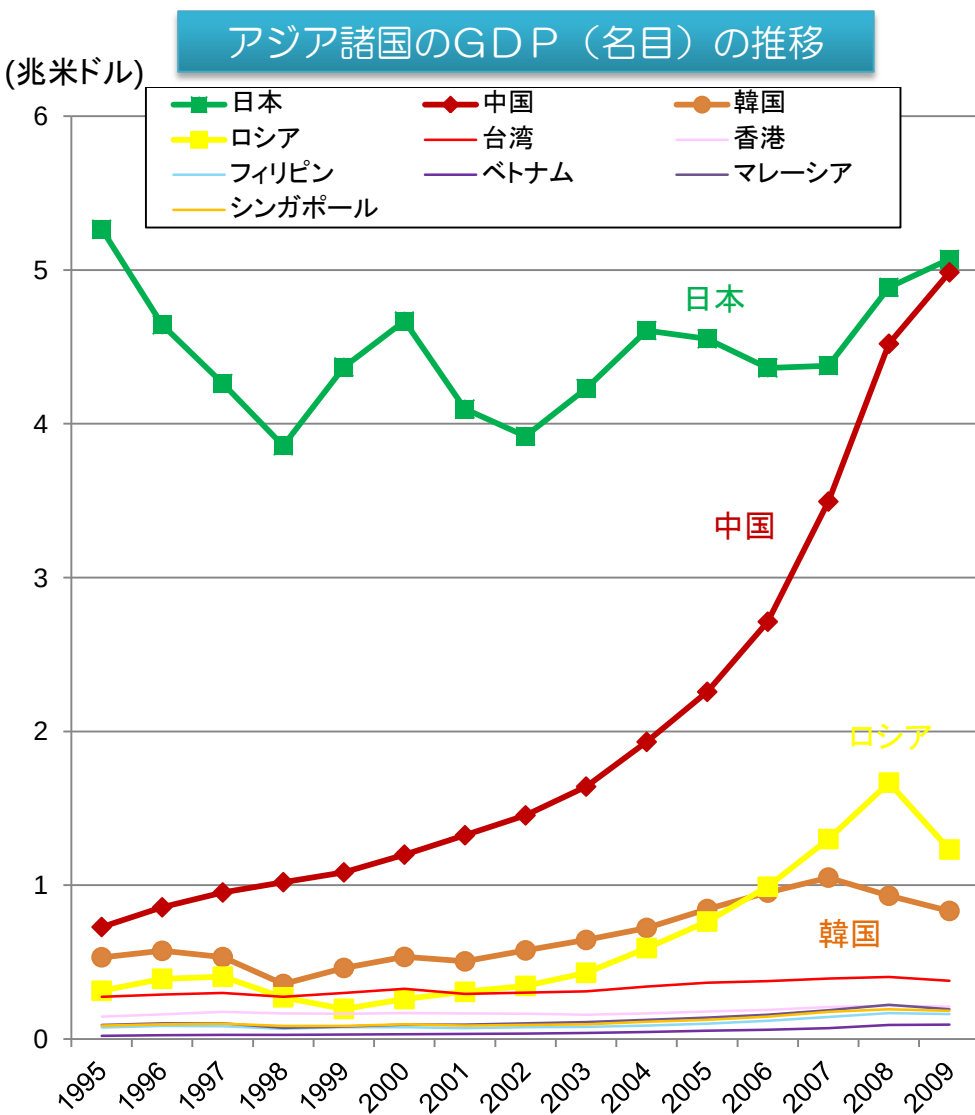
4-1	幹線交通の状況	71
4-2	交通機関間の分担	80
4-3	複数の交通機関の連携	85

1 国際競争力の強化

1－1 国際競争力の強化の必要性

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。



出典：IMF「World Economic Outlook Database October 2010」

※以下のデータはIMFによる推計
 日本：2006～2009、韓国：2009
 フィリピン：2008、2009、ベトナム：2008、2009

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。

一人当たりGDPの世界ランキング推移

2000年	2008年
3位	23位

【出所】IMF World Economic Outlook Database

世界GDPに占めるシェアの推移

1990年	2008年
14.3%	8.9%

【出所】IMF World Economic Outlook Database

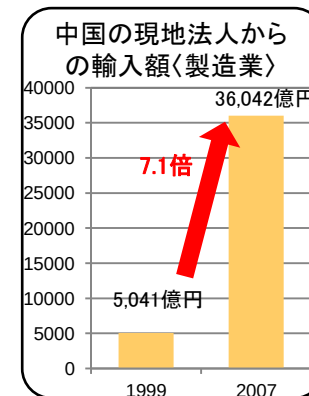
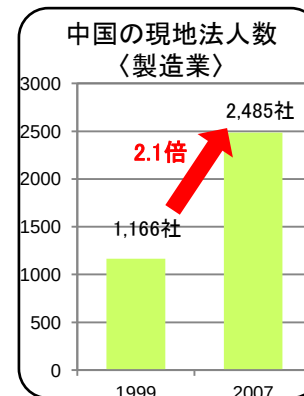
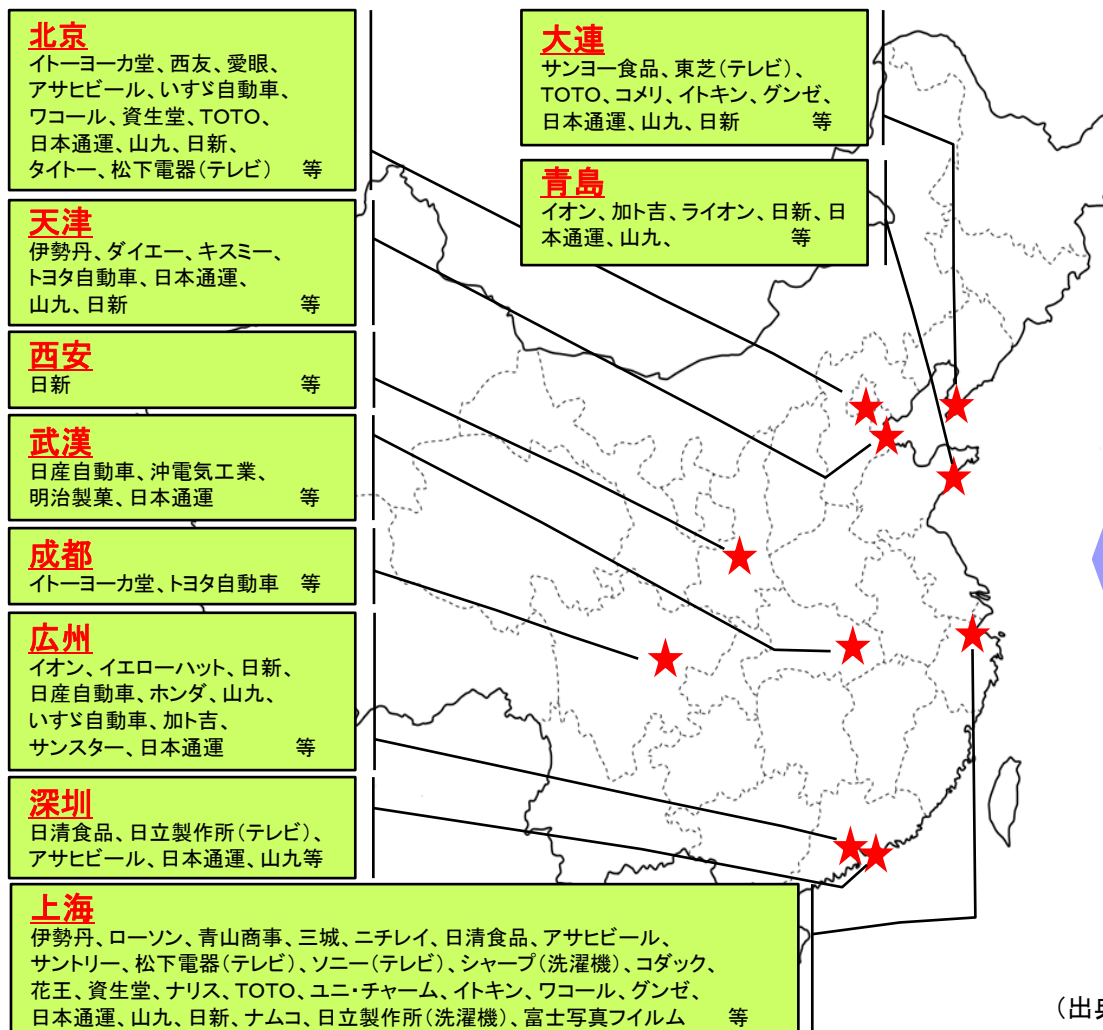
IMD国際競争力順位の変遷

1990年	2008年
1位	22位

【出所】World Competitiveness Yearbook

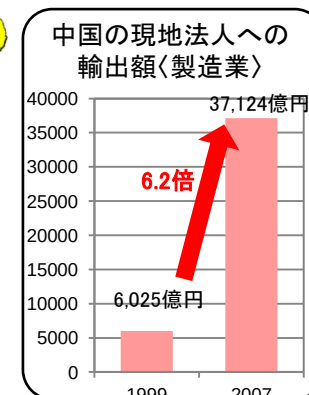
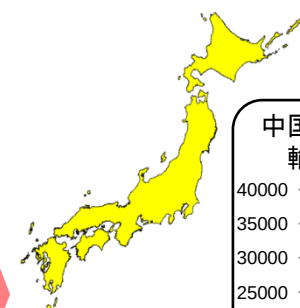
日本と中国との水平分業の進展

■ 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。



主要部材
を輸入

最終製品
を輸出

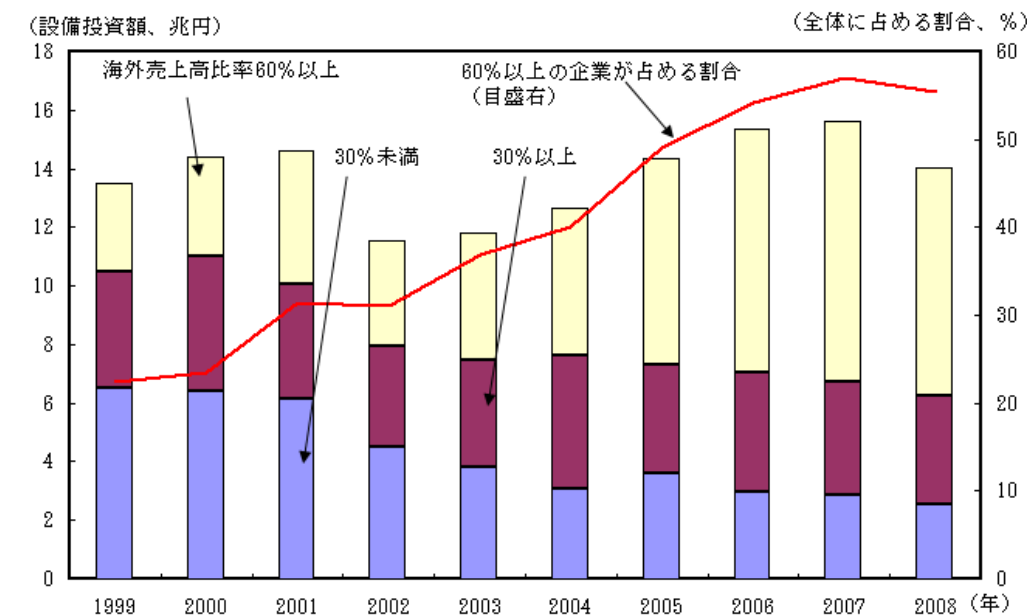


(出典) 東洋経済新報社「海外進出企業総覧2007」及び
経済産業省「海外事業活動基本調査」より
国土交通省総合政策局物流政策課作成

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。

海外売上高比率別 設備投資額の推移

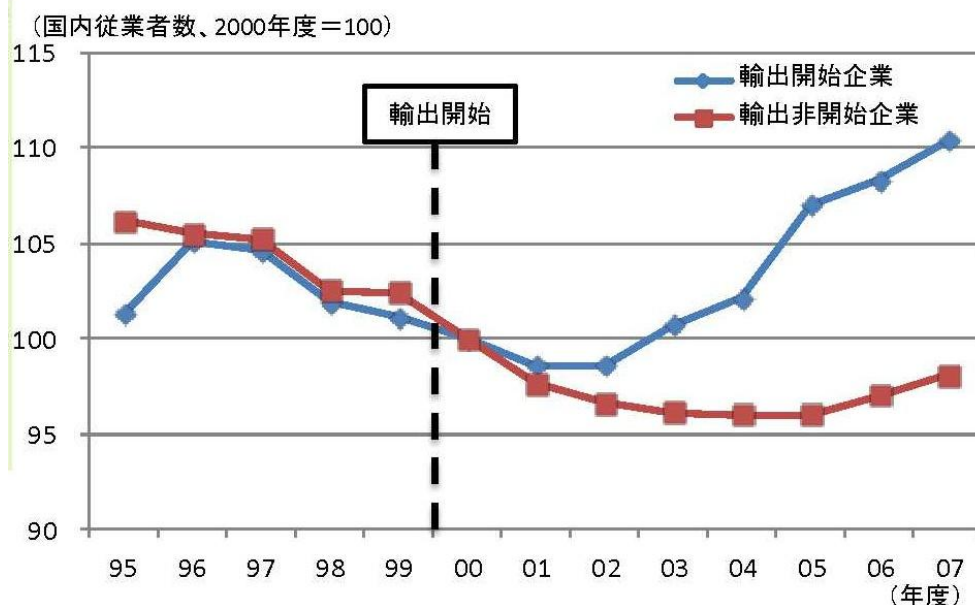


(備考) 1. 日本政策投資銀行「企業財務データバンク」により作成。
 2. セグメント情報に在外売上高の記載がある企業について、設備投資額を集約した。
 3. 設備投資額は、有形固定資産の増加額+減価償却費。
 4. グラフ表示期間において、8割以上データのある企業について集計した。

資料: 内閣府 平成22年度 年次経済財政報告 (第3-3-12図)

- ①設備投資は2003年から増加しているが、その増加に寄与したのはほとんどが海外売上高60%以上の企業によるもの。
- ②海外売上高60%以上の企業がここで集計した設備投資全体に占める割合は、2007年には半分超にまで達した。

輸出開始有無別 国内従業者数の伸びの推移



(注) 経済産業省「企業活動基本調査」を再編加工したもの。

(出所) 中小企業政策審議会資料

資料: 経済産業省 産業構造審議会第1回新産業構造部会(平成23年10月21日)

輸出開始企業: 2000年度に輸出を開始し、2007年まで継続している企業
 輸出非開始企業: 1995年度から2007年度まで一度も輸出していない企業

1－2 我が国と諸外国との ネットワークの拡充

（１）旅客

我が国の成長に貢献する航空政策

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワーダー・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCCはじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCCやビジネスジェットの受け入れ等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCCの誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

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カ国・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。

新成長戦略以前のオープンスカイ

- 2007年8月の韓国を皮切りに、香港、マカオ、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、スリランカ、カナダの計9カ国・地域との間でオープンスカイを実施
- ただし、対象から首都圏空港(成田・羽田)は除かれており、第5の自由(以遠権)も除かれている等、必ずしも十分でない内容



新成長戦略以降のオープンスカイ

- 成田の30万回化(2010年10月13日地元合意済み)、羽田の国際化(2010年10月31日国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量は急速に拡大(羽田の国際化(2010年(平成22年)10月)以前:約20万回→2014年度(平成26年度):約36万回)するため、首都圏空港をオープンスカイの対象に含めるとともに、第5の自由(以遠権)も対象としてオープンスカイを推進中

オープンスカイ政策の進捗状況

○ 米国 2010年10月25日合意

○ シンガポール 2011年1月19日合意

○ 香港 2011年5月19日合意

○ マカオ 2011年7月14日合意

○ カナダ 2011年9月14日合意

○ ブルネイ 2011年10月27日合意

○ 韓国 2010年12月22日合意

○ マレーシア 2011年2月24日合意

○ ベトナム 2011年6月9日合意

○ インドネシア 2011年8月11日合意

○ オーストラリア 2011年9月29日合意

○ 台湾 2011年11月10日合意

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）



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。

		羽田空港 (うち国際線)	成田空港 (うち国際線)	首都圏空港全体 (うち国際線)
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)		30.3万回	22万回 (20万回)	52.3万回 (20万回)
H23年度	現在	39万回 (6万回) 〔国際線の内訳 昼間：3万回 深夜早朝：3万回〕	23.5万回	62.5万回 (26.5万回)
	3月末		25万回	
H24年度		※D滑走路を含めた新しい運用方式の慣熟及び国際線旅客ターミナル地区の拡充が前提	27万回	
最終形 羽田：最短でH25年度中 成田：最短でH26年度中		44.7万回 (9万回) 〔国際線の内訳 昼間：6万回 深夜早朝：3万回〕	以降、オープンスカイを実施 30万回	74.7万回 (36万回 (想定))

* 1. いずれも年間当たりの回数である。

* 3. 今後のスケジュールについては、最短の場合を想定したものである。

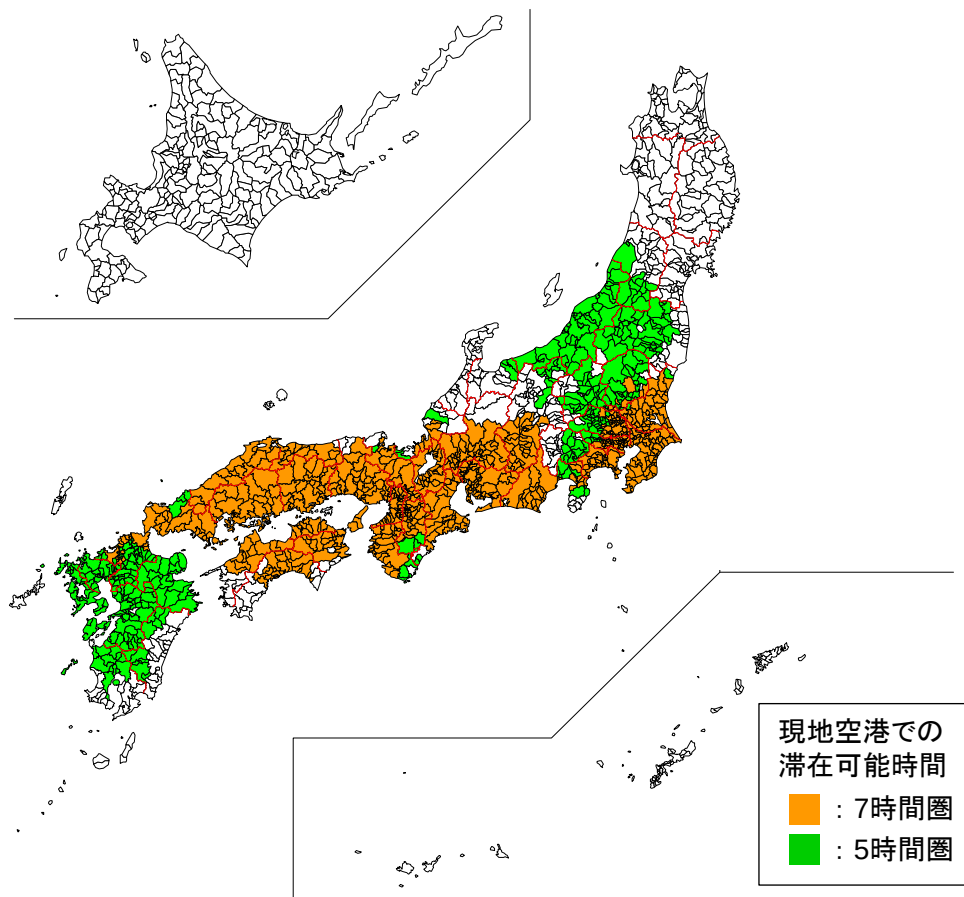
* 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。

* 4. 羽田空港の深夜早朝時間帯については、このほか国際チャーター便等の運航が可能である。

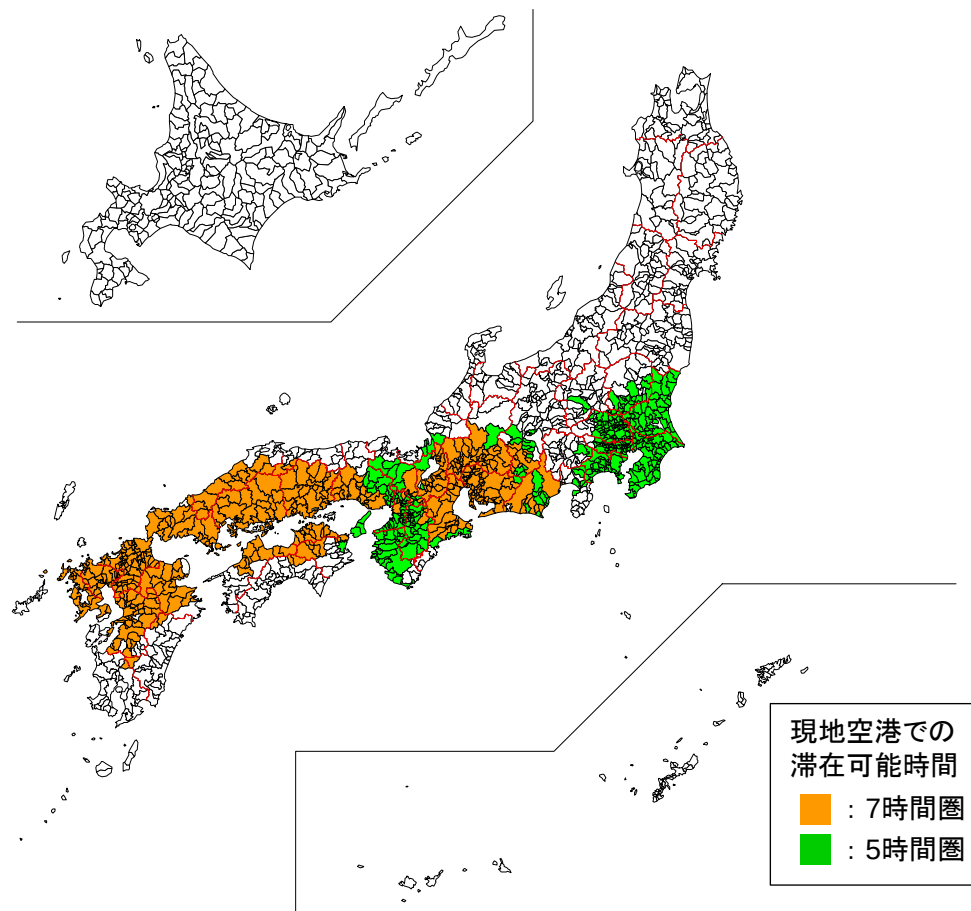
総合的な移動時間の短縮（対東アジア：2010年）

- 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。

対 ソウル



対 上海



注) 圏域は市区町村単位で色分け。毎日運航している直行便で往復、市町村役場を6:00以降に出発し、当日の24:00までに帰着できるとの条件。
 本図は2010年10月ダイヤで作成しており、このダイヤでは成田、羽田、中部、関西、広島、岡山、福岡、新潟空港から、現地空港で5時間以上滞在できる往復の便が存在する。
 なお2011年12月ダイヤでは、上記8空港の他、新千歳空港からソウルへ5時間以上滞在できる便が存在し、同空港周辺に一部ソウルへの5時間圏が存在する。

我が国へのLCC（格安航空会社）の就航状況

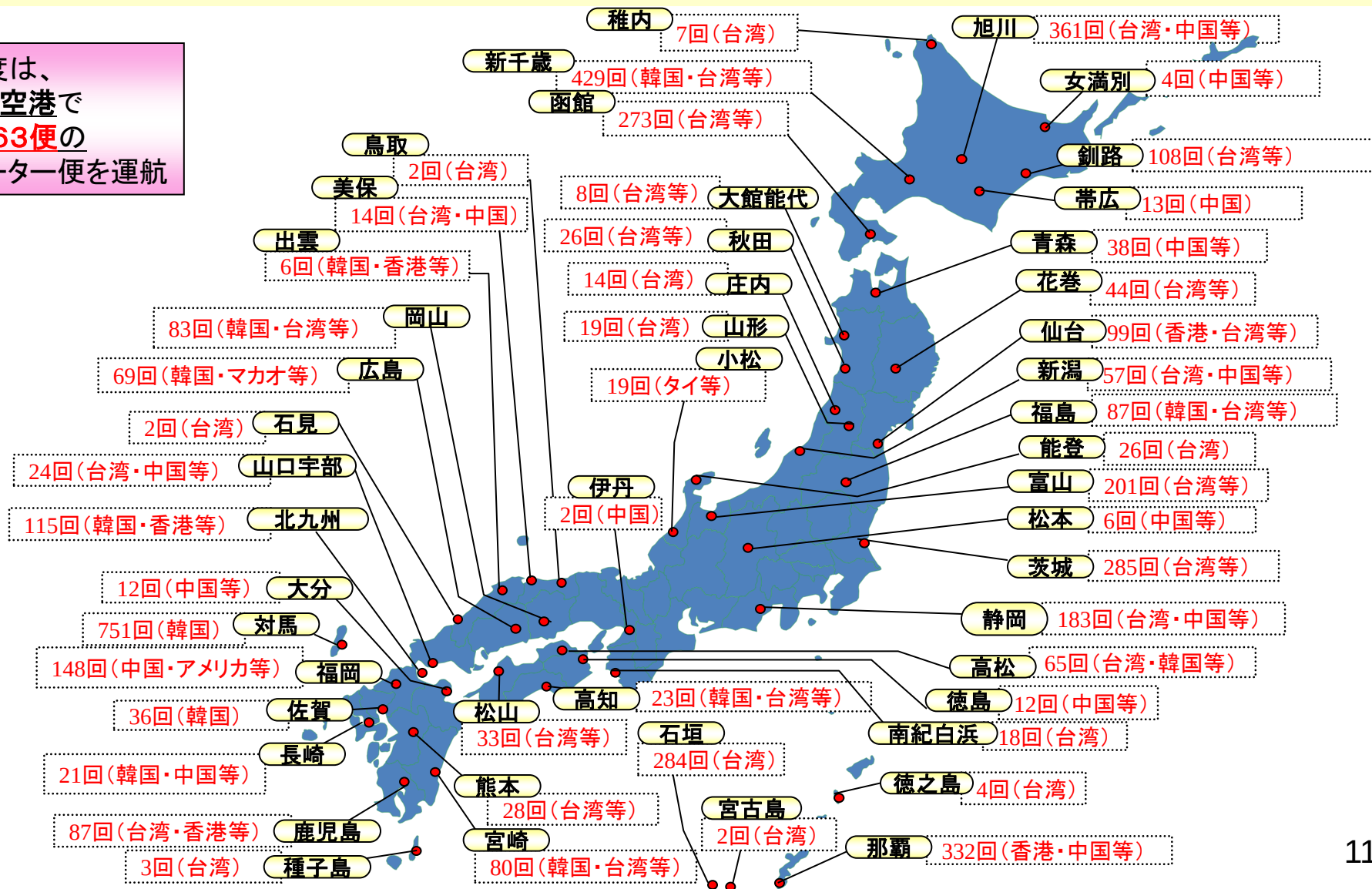
■ LCCは東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

定期便		(8社、予定3社)		(2011年9月現在)	
国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考	
日本	 ピーチ・アビエーション	12年5月(予定)	関西＝仁川(予定)	全日空33.44%出資 12年3月関西＝新千歳、関西＝福岡就航予定	
	 エアアジア・ジャパン	12年8月(予定)	未定	全日空67(51)%、エアアジア33(49)%出資 ※()は無議決権株式含む	
	 ジェットスター・ジャパン	12年度中(予定)	未定	日本航空33.3(41.7)%、ジェットスター33.3(41.7)%、三菱商事33.4(16.6)%出資 ※()は無議決権株式含む	
韓国	 チェジュ航空	09年3月20日	関西＝仁川(デイリー) 関西＝金浦(デイリー) 関西＝済州(週3便) 北九州＝仁川(週3便) 中部＝金浦(デイリー)		
	 エアブサン	10年3月29日	福岡＝釜山(デイリー) 関西＝釜山(デイリー) 成田＝釜山(デイリー)	アジアナ航空46%出資	
	 ジンエアー	11年7月15日	新千歳＝仁川(週2便)	大韓航空100%出資	
	 イースター航空	11年5月5日	新千歳＝仁川(週2便) 成田＝仁川(デイリー)		
シンガポール	 ジェットスター・アジア航空	10年7月5日	関西＝台北＝シンガポール(デイリー)	カンタスグループ49%出資	
マレーシア	 エアアジアX	10年12月9日	羽田＝クアラルンプール(週3便) 関西＝クアラルンプール(予定)		
フィリピン	 セブ・パシフィック航空	08年11月20日	関西＝マニラ(週3便)		
オーストラリア	 ジェットスター航空	07年3月25日	成田＝ゴールドコースト(デイリー) 成田＝ケアンズ(デイリー) 関西＝ゴールドコースト(デイリー) ケアンズ＝関西＝ケアンズ＝シドニー(週2便) シドニー＝ケアンズ＝関西＝ケアンズ(週2便)	カンタスグループ100%出資	
プログラムチャーター便		(1社)			
国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考	
中国	 春秋航空	10年7月28日	茨城＝上海(週3便) 高松＝上海(週2便)		

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。

2010年度は、
49の地方空港で
合計**4,563**便の
国際チャーター便を運航



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。

背景

- ① 国土交通省成長戦略及び政府の新成長戦略での、首都圏空港を含めた徹底的なオープンスカイの推進の方針
- ② 観光立国推進等の観点から、地方空港の国際化・活性化を進めることが重要
- ③ 世界的な経済不況に伴う一時的減便により、羽田空港の深夜早朝時間帯を含め、我が国の拠点空港にも空きスロットが発生しており、これを有効活用することが必要

具体的な措置

定期便の乗入指定地点間以外における個札販売の制限緩和

見直し前

・国際旅客チャーター便については、二国間の合意で定期便の乗入地点として指定された地点間以外の便については、個札販売（航空券のバラ売り）が認められない

見直し後

・定期便の乗入指定地点間か否かを問わず、一律、総座席数の50%未満まで、国際旅客チャーター便の個札販売を可能に

羽田空港関連路線における個札販売の制限緩和

見直し前

・羽田空港を発着する国際旅客チャーター便については、航空自由化の合意の有無に関係なく、個札販売を一律全座席の50%未満に制限

見直し後

・羽田空港の深夜早朝時間帯については、他の空港と同様、航空自由化が実現した国・地域内の地点との間で個札販売の制限を撤廃

期待される効果

- 近年主流のWEB等による個札販売を幅広く認めることで、より柔軟な国際旅客チャーター便の運航が可能に
- 定期便が乗入れるほどに安定的な需要のない地方空港へのチャーター便の就航を促進し、訪日外国人を呼び込むことにより地方空港の国際化・活性化を推進
- 羽田空港発着の国際旅客チャーターの運航を促進し、特に深夜早朝時間帯の発着枠を有効に活用

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。

- ・ビジネスジェットは、グローバルな企業活動に必要なツールであり、その普及は我が国の競争力強化や経済成長に資すると考えており、国土交通省成長戦略において、ビジネスジェットに係る抜本的機能強化の方針が示されている
- ・羽田空港においては、第4滑走路が供用されたものの、発着容量の制約が厳しい状況であり、ビジネスジェット需要に対する十分な対応を取ることは直ちには難しい現状
- ・一方、成田空港においては、発着枠が30万回に拡大することにより、ビジネスジェットのニーズに対応することが比較的容易となることから、ビジネスジェット受入空港としての対応を速やかに充実させることが可能

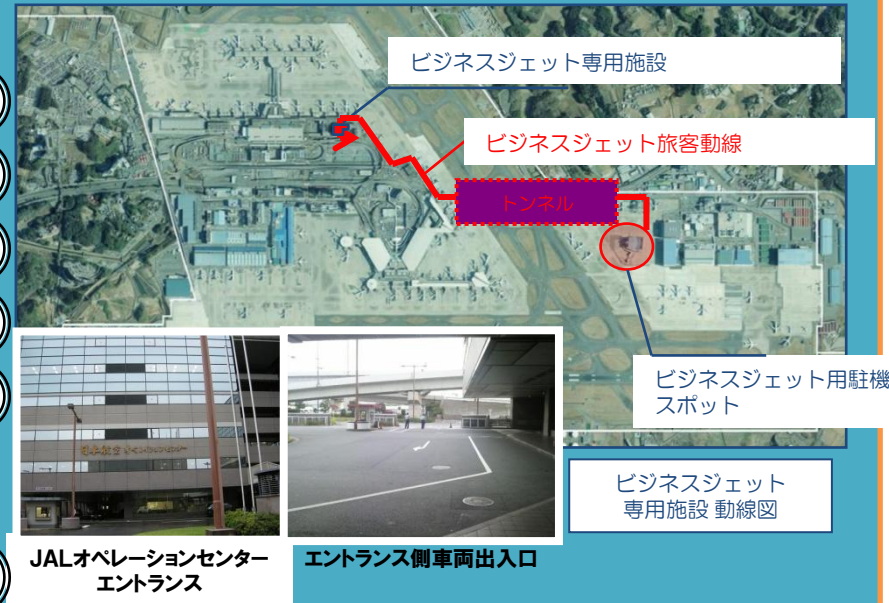
ビジネスジェットの推進に向け、成田空港において、直ちに取り組むものとして1～5の施策をパッケージで重点的に推進
また、我が国におけるビジネスジェット推進の取組みについて以下の6. を早急に実施

成田空港において、直ちに取り組むべきもの

1. 専用ターミナル施設の整備（専用動線の整備を含む）【H23年度中】
2. ビジネスジェット用スポットの拡充、駐機期間制限の緩和【H23年10月～】
3. 予備枠の撤廃と未使用枠の積極的活用（ウェブでの情報開示を含む）【H23年10月～】
4. 同時離着陸方式の導入による時間値の拡大【H23年10月～】
5. 都心へのアクセス改善【H24年度中目途】

我が国におけるビジネスジェット推進の取組みについて早急に実施するもの

6. 国内外に対する積極的な情報発信



さらなるビジネスジェットの推進にむけて

- ・全国の空港におけるビジネスジェットの受入推進施策として、成田空港における推進施策を参考にし、実施可能なものから順次導入
- ・また、我が国におけるビジネスジェット利用定着のための施策として、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、施策を検討

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。

厳格化

テロリストや犯罪者など、我が国の治安等を脅かす外国人の入国・滞在を阻止し、安心・安全な国民生活を確保する役割

円滑化

経済の発展，社会の活性化，健全な国際化の進展のため，円滑に外国人を受け入れる役割

この相反する2つの役割をバランスよく果たすため，制度，組織及び設備等について様々な取組みを実施

- ・バイオメトリクスを活用した上陸審査の実施（平成19年～）
- ・紛失・盗難旅券情報の検索システム（MIND）の導入（平成21年～）
- ・偽変造文書鑑識の強化
- ・事前旅客情報システム（APIS）の効果的な活用（平成17年～）

課題

- ・偽装指紋・手術指により，入国審査の突破を試みるケースの発生
- ・不法入国者・不法残留者が依然として発生
- ・入国・在留目的の偽装等による偽装滞在の発生

- ・自動化ゲートの導入（平成19年～）
- ・入国審査におけるセカンダリ審査の導入
- ・プライオリティレーン，待ち時間表示などの採用
- ・入国審査官の機動的配置の実施等により最長審査待ち時間の短縮

課題

- ・目標である「最長待ち時間を年平均で20分以下」を成田，羽田，関空で未達成
- ・航空機が輻輳することで待ち時間が100分を超えることも

新たな課題の発生

○「新成長戦略」（平成22年6月閣議決定）

訪日外国人を2020年初めまでに2500万人に増加することを目標

→ 訪日外国人が約1600万人増加（2.6倍に激増）

厳しい
行財政事情

業務量に比例した増員が困難

従前の取組の延長では対応できない

空港構造
の限界

業務量に比例したブース増設が困難

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

1－2 我が国と諸外国との ネットワークの拡充

(2) 物流

「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

背景

- 経済のグローバル化や東アジアの経済成長に伴い、我が国をめぐる国際海上輸送は大きく変化
 - ・コンテナ取扱量の増加 : 日本1.3倍、アジア(除日本)2.8倍
 - ・船舶の大型化の進展 : 4,000TEU → 8,000TEU
 - 日本発着貨物のアジア主要港積み替えが増加 : 5.4%→18.0%
 - 国際的な基幹航路の我が国寄港回数が減少傾向 : 上海約6.7倍、釜山約1.4倍、日本約0.7倍
- 基幹航路寄港回数を回復しなければ、我が国経済に打撃を与えるおそれがある。

注)上記の比較は、現在入手可能な直近10年間の値の比較。

取り組み状況

- 「選択と集中」の考え方の下、国際コンテナ戦略港湾検討委員会(有識者委員会)の検討を経て、国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定(2010年8月6日に公表)。
- 「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」が2011年3月31日成立・公布。
 <港湾の種類の見直しや直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ・対象施設の拡充、港湾運営会社制度の創設等>
- 国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、毎年、計画書の進捗状況を管理。2013年を目処に中間評価。

目標

- 2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減
- 2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

実現の方策

基幹航路の就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

- ① 公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減
- ② 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ③ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備などその他荷主サービスの向上
- ④ コンテナ船大型化の進展に対応しうる水深18m岸壁は選択された港湾で整備
- ⑤ 「港湾運営会社」の設立; 「民」の視点による戦略的港湾経営の実現

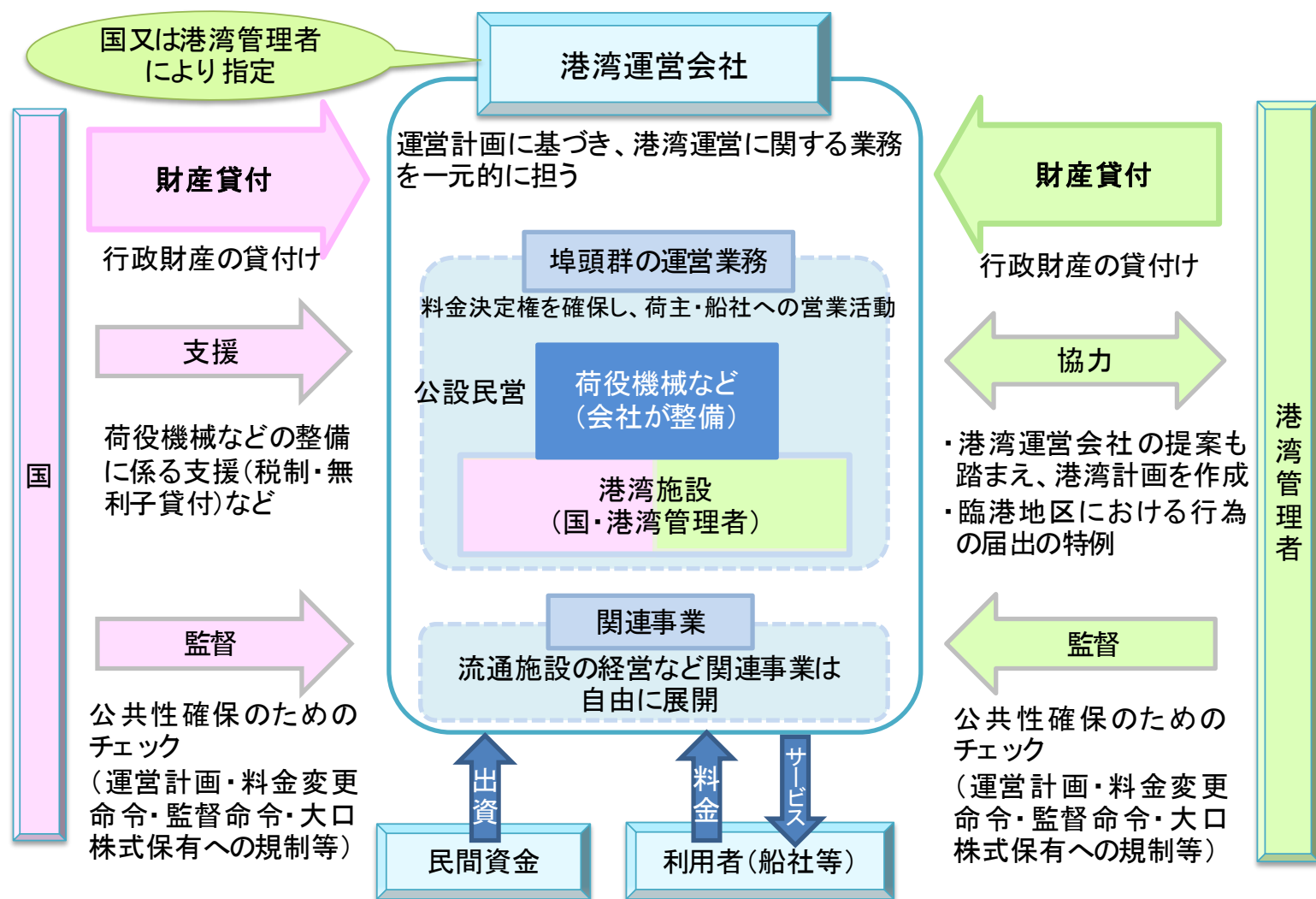
京浜港、阪神港での取り組み

平成23年7月22日交通政策審議会第45回港湾分科会資料より

	京浜港	阪神港
貨物量の現状	・コンテナ貨物取扱量)2008年:758万TEU、2010年:749万TEU ※国際トランシップ貨物量(横浜港) 2008年:37万TEU、2010年:45万TEU	・コンテナ貨物取扱量)2008年:399万TEU、2010年:400万TEU
コスト低減に係る取組	・ターミナル貸付料の4割削減やターミナルの生産性向上を通じ、国際競争力を強化。(具体的取組:インセンティブ制度の拡充、横浜港埠頭公社民営化による機動的・戦略的な貸付料設定の実現、岸壁・荷役機械の相互融通、等)	・ターミナルコスト低減に向け、自主的減額の継続実施・遊休資産の売却・集荷・公設民営化に取り組むとともに、神戸港では平成23年より、30%削減しているターミナルリース料を更に10%減。また、阪神港において大型コンテナ船に対し入港料を減額。
貨物集約に係る取組	・内航フィーダー航路や鉄道フィーダーの復活支援を実施。 ・今後、三港で連携してコンテナ貨物集荷補助制度を実施。	・神戸港で内航フィーダー利用促進事業に3億円、大阪港でモデルシフト補助制度に8千万円を措置。その他各種支援策を実施中。 ・阪神港を利用する港運事業者を中心に西日本内航フィーダー合同会社が設立。釜山港に流れる貨物を阪神港に奪還しつつある。 ・鉄道フィーダー等に対する補助や、インランドポート実現に向けた検討、仁川からの国際トランシップに向けた取組(入港料補助や国際トランシップ貨物への補助、ポートセールス等)、東南アジアトランシップ貨物の獲得に向けた取組を実施。
港湾整備に係る取組	・コンテナヤードの直轄事業化等により利用者への貸付料等低減を図り、荷役効率の高いガントリークレーンの整備等により高効率なコンテナターミナルの実現を図り、基幹航路を維持・拡大。	・(神戸港)PC14~17で耐震岸壁・荷さばき地工事実施、PC15~17で22列ガントリークレーンの設計着手予定、等 ・(大阪港)DICTがC10~C12を一体運営中。同バースで、バンプールを2011年4月に供用し、今後、コンテナ車両整理場を整備予定。
その他	・(東京港)中防外コンテナターミナルの完成にあわせ、大井・青海ふ頭のシフト等により、コンテナターミナルを機能強化・再編。ガントリークレーンや係船の相互融通。 ・(横浜港)大黒C3,C4,T9にて、公社・公共コンテナターミナル間の岸壁や荷役機械の相互融通を行い、効率的利用を推進。ブロック単位の一体運営に向けて、ユーザーとの話し合いを開始。	・ゲートオープン拡大実験や、コンテナ物流サービス(Colins)、出入管理情報システムなどの導入に取り組中。

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)

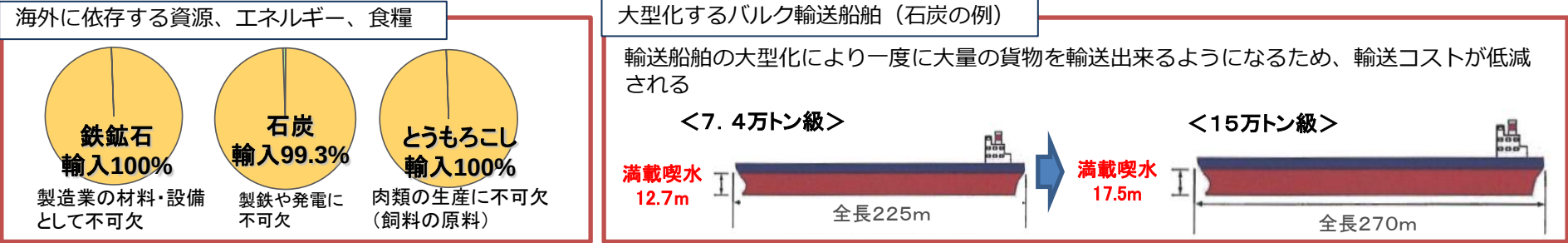


「国際バルク戦略港湾」政策の概要

(1) 国際バルク戦略港湾政策の目的

我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に輸入できるようにするため、大型船舶による輸送に対応する等のハード・ソフト一体となった施策を集中的に実施することにより、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現。

※ バルク貨物とは … 穀物、鉱石、油類、木材のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物。主に、資源、食糧などが該当。



日本海側拠点港の形成

背景

- ・対アジア貿易の伸展：2007年には中国が米国を抜き我が国最大の貿易相手国となった。
- ・対岸諸国の著しい経済発展：2010年に、中国のGDP(名目)は日本を抜き世界第二位に。
- ・日本海側港湾と中・露との間のコンテナ貨物量の年平均伸び率(10.8%)は、太平洋側港湾(8.2%)に比して大きい。(2003～2008)

目的

日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を通じて日本海側港湾の必要な港湾機能の強化を図ることにより、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れ、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的とする。

目標

- 2025年までに、今後の対岸諸国の経済発展や産業動向、日本海側地域における物流及び人流の動向を踏まえ、各計画において設定した目標を実現する。
- 2015年までに、現状の対岸諸国の状況及び日本海側港湾の状況等に対応した姿を実現する。また、そのために必要な政策のうち、緊急性の高いものについて、具体化を進める。

日本海側拠点港の選定結果

平成22年11月に「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」を設置し、23年6月に機能別に公募を行った。検討委員会の評価を踏まえ、23年11月に拠点港を選定。総合的拠点港(5港)を含む日本海側拠点港(19港28計画)を選定した他、拠点化形成促進港(4港4計画)を選定。



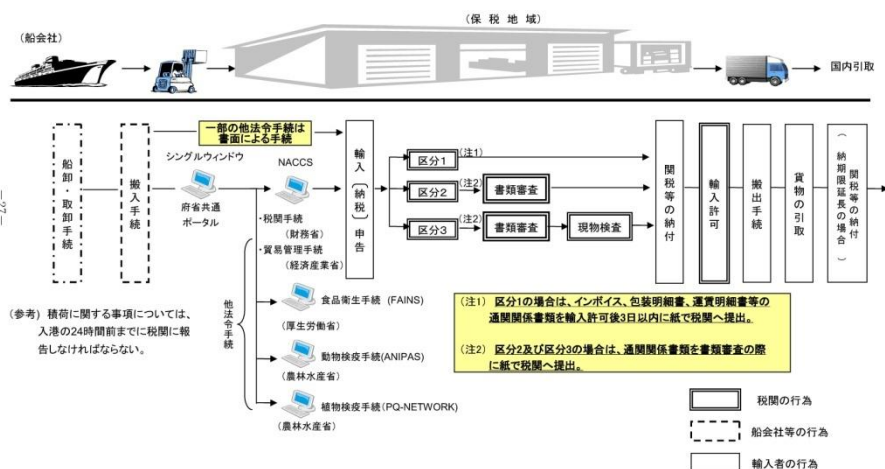
	総合的 拠点港	日本海側拠点港・拠点化形成促進港						
		国際海上 コンテナ	国際フェリー・ 国際RORO船	国際 定期旅客	外航クルーズ (定点 クルーズ)	外航クルーズ (背後観光地 クルーズ)	原木	LNG
稚内			●					
留萌							★	
石狩湾新								●
小樽・伏木富山・舞鶴						●		
能代								★
秋田		●						
酒田								●
新潟	●	●						
直江津・新潟								●
伏木富山	●	●	●					
七尾							★	
金沢		●				●		
敦賀			●					
舞鶴		●	●					
境		●				●	●	
浜田							●	
下関	●							
北九州	●							
北九州・下関		●	●	●	●			
博多	●	●	●	●	●			
唐津						★		
伊万里		●						
長崎・佐世保				●				
長崎					●			

※ ● : 日本海側拠点港 ★ : 拠点化形成促進港

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。

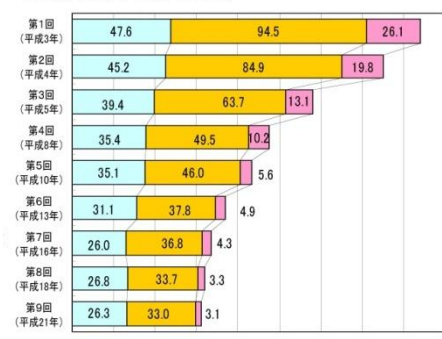
輸入通関手続き等の流れ



輸入手続きの所要時間の推移

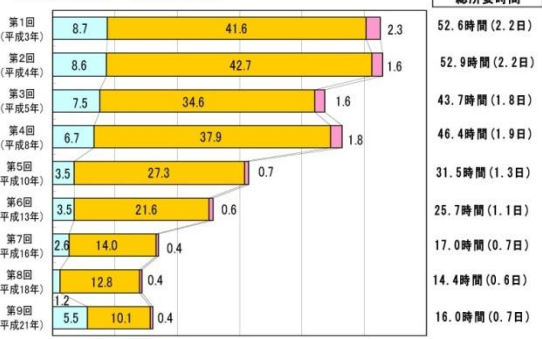
海上貨物

一般貨物における平均所要時間の推移

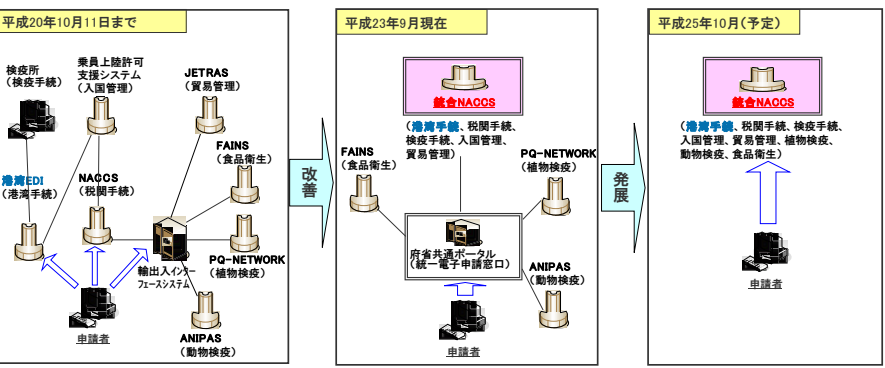


航空貨物

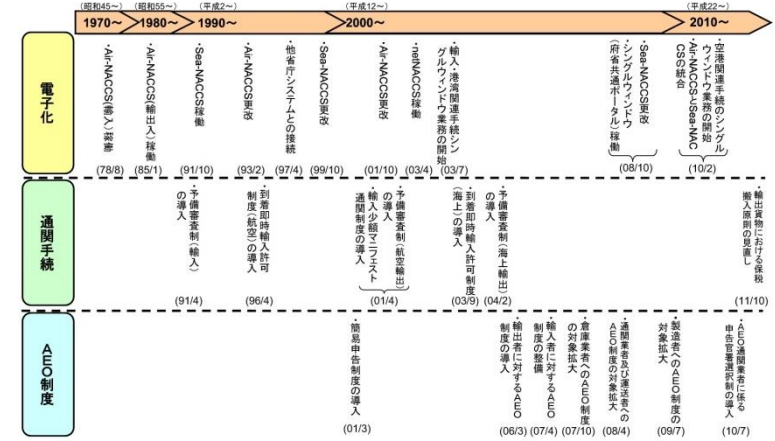
一般貨物における平均所要時間の推移



港湾関連手続きのシングルウィンドウ化



関税・税関分野におけるこれまでの取り組み

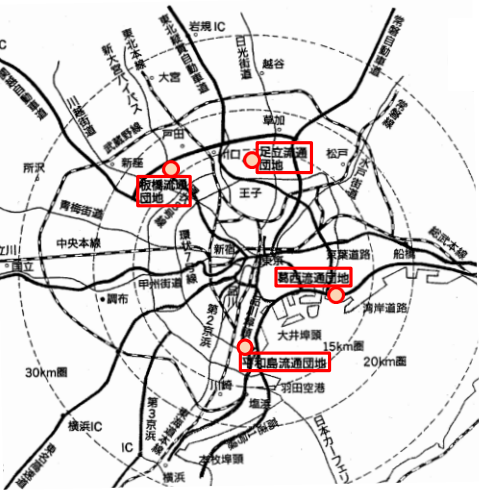


- NACCS : 輸出入・港湾関連情報処理システム (Nippon Automated Cargo and port Consolidated System)
- AEO制度: Authorized Economic Operator。主として貨物のセキュリティ面のコンプライアンスに優れた輸出入者等を税関が認定し、通関手続の簡素化等のベネフィットを付与するもの

物流拠点の機能向上に関する課題

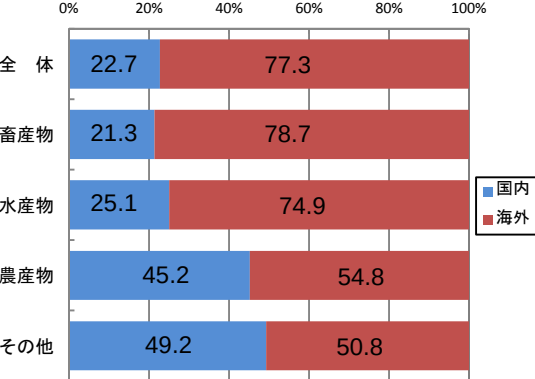
- 都内の流通業務団地は首都圏の物流拠点として整備され、中でも臨海部に位置する南部流通業務団地は、国際的なゲートウェイの一つであり、東北をはじめとする広範な配送網を持っている。
- 今後、現機能を維持したまま、施設の老朽化、物流ニーズの変化に対応するため、再整備を進め物流の高機能化を図るための方策を検討することが必要。

【東京都内の流通業務団地】



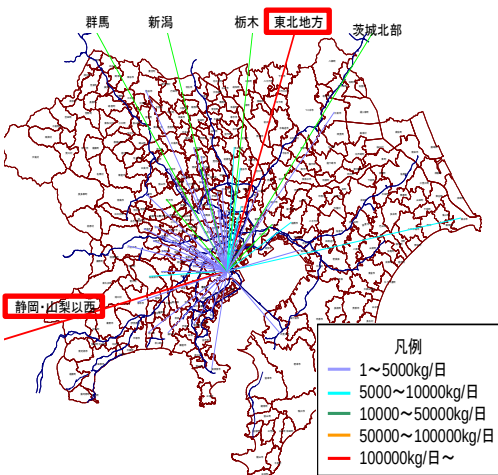
出典：東京都における流通業務地区

【南部流通業務団地冷凍倉庫の外貨比率（2009年度）】



出典：東京団地冷蔵(株) 資料

【南部流通業務団地冷蔵倉庫の搬出先】



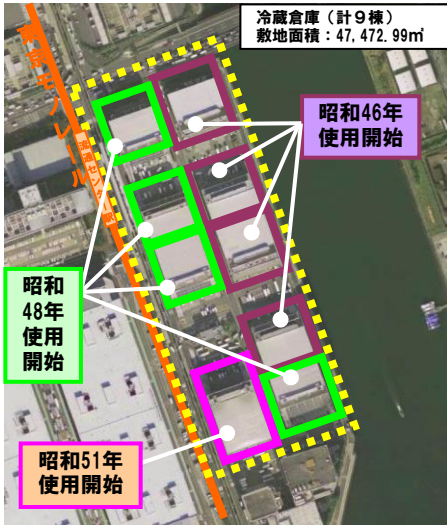
出典：国土交通省都市・地域整備局調査(平成22年度)

- 都内 4 つの流通業務団地は **区部外縁部の幹線道路近傍** に立地
- 特に南部流通業務団地(平和島)は幹線道路、東京貨物ターミナル駅、東京港大井埠頭、羽田空港があり、**陸・海・空の交通アクセス** がよい

【南部流通業務団地冷蔵倉庫における課題】

※1

- 建物や設備の **老朽化(築40年程度)** への対応
- 取り扱う物流量増加に伴う周辺道路における荷待ち駐車による **交通渋滞**
- 海上コンテナの大型化に伴う **貨物車の大型化** への対応
- **原材料保管から製品保管による嵩高、ロットサイズの小型化** への対応



海上コンテナ大型化に伴う貨物車大型化による倉庫エプロンスペースの混雑 ※3

取り扱い物流量増加等による倉庫周辺道路での交通阻害 ※4

施設の老朽化※2

出典 ※1、2: 国土交通省都市・地域整備局調査(平成22年度)

※3、4: 国土交通省「国際競争力強化のための物流施設整備に関するビジョン」(平成21年3月)

交通利便性がよく、首都圏の物流機能を担う重要な施設であり、**老朽化対策、機能向上のため、現機能を維持したままでの建替・街区再編が必要**

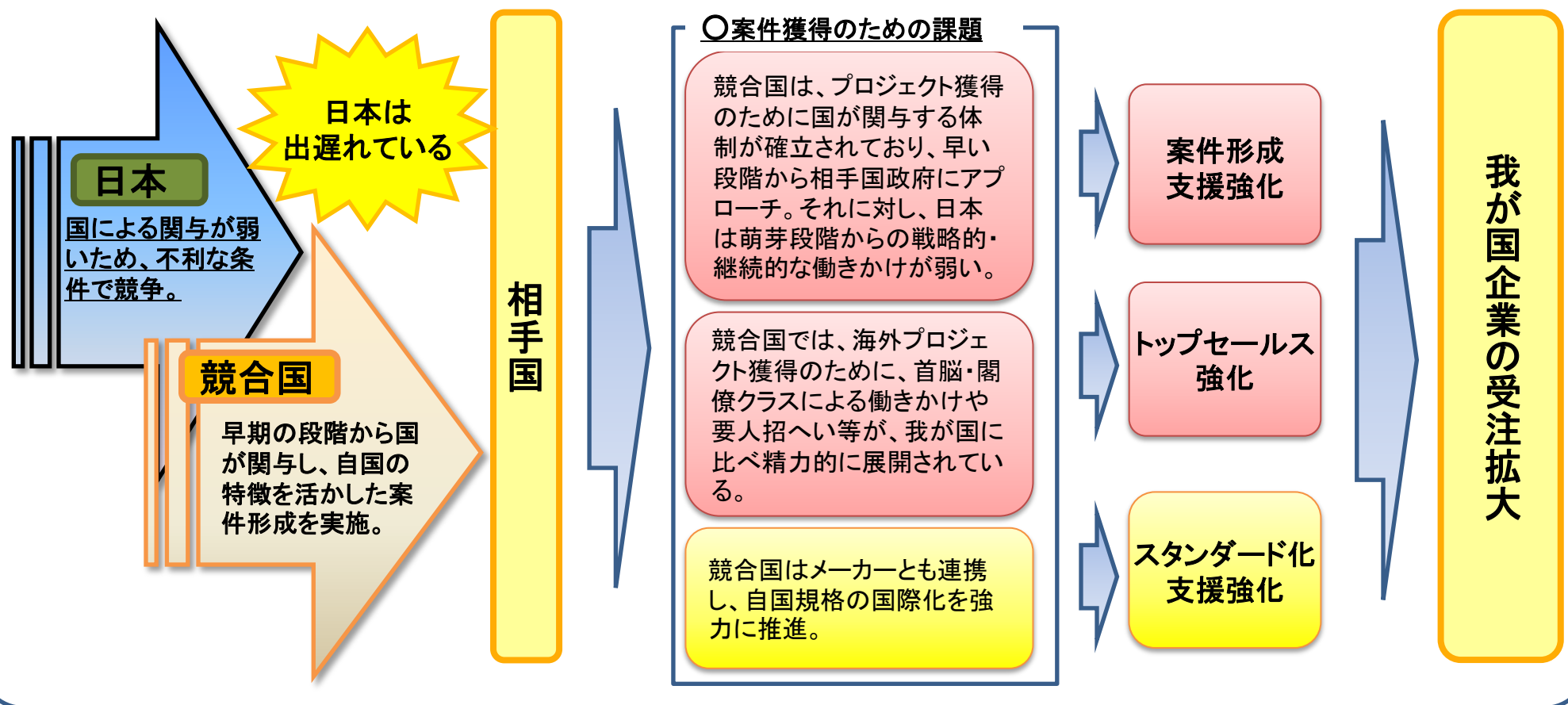
敷地内に空地が無いいため、**建替・街区再編が困難**

1－3 交通関連産業の海外展開

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。

案件形成の現状と課題



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。

トップセールス、案件形成

政治のリーダーシップによる官民一体となった**トップセールスの展開**や**案件形成**等を更に推進

- トップセールスを含む相手国政府とのハイレベル協議やシンポジウムの開催、相手国要人・政府行政官の招聘等の実施
- 我が国の技術を活かし、我が国企業の海外進出を促進するため、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等の支援や官民による海外PPP協議会の開催等を実施



平成23年1月 高速鉄道セミナー



平成23年2月 海外PPP協議会

日本規格のスタンダード化

我が国の優れた技術・システムの**国際標準化**や**相手国でのスタンダード獲得**に向けた取組を強化

- 国際機関・標準化団体へ積極的な参画、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理解・普及促進



平成22年11月 IEC/TC9総会

資金調達等による支援

資金調達、相談窓口の設置等により我が国企業の海外展開を支援

- JBIC(国際協力銀行)の投資金融等による融資、NEXI(日本貿易保険)による債務保証等をアレンジ

2010年 先進国向け投資金融の対象に高速鉄道、都市鉄道、水分野等を追加

2011年 先進国向け輸出金融(高速鉄道、都市鉄道、水分野等)を追加

- 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



平成23年1月 インドネシア事業監理セミナー



平成22年2月 スリランカ合同現場見学会

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。



イギリス

- 老朽化した車両更新計画に付き、我が国メーカーが優先交渉権を獲得
- ロンドン～ウエストミッドランド等を結ぶ高速鉄道計画



中東湾岸諸国

- 全長2,000kmのGCC(湾岸協力会議)諸国鉄道計画
(クウェート、サウジアラビア、バーレーン、カタール、UAE、オマーン)
- 2022年カタールFIFAワールドカップに向けたスタジアム・ホテル・メトロ等の整備



サウジアラビア

- 首都リヤドの南北方向と東西方向にライトレールを敷設する計画等



中国

- 2020年までに約6,000km以上の地下鉄等都市交通を整備
- 2020年までに85,000kmの高速道路網の整備計画
- エコシティ建設計画



トルコ

- イズミット湾横断道路橋
- 第3ボスポラス橋プロジェクト



インド

- 6路線約3,900kmの高速鉄道、約2,800kmの貨物専用鉄道、約18,000kmの高速道路整備構想
- ムンバイ湾横断道路(ムンバイ=トランス=ハーバーリンク、約22km)
- インド西部地区港湾



アフリカ諸国

- 各国で港湾案件の形成が活性化
- 南アフリカ等における鉄道整備
- 広域的な道路網等の整備



ベトナム

- 約1,600kmの高速鉄道及び約5,900kmの高速道路計画
- ラックフェン港の整備
- ロンタイン新空港の整備



インドネシア

- 約3,100kmの高速道路計画
- ジャカルタ首都圏港湾整備計画
- タンジュンプリオク港緊急リハビリ及びアクセス道路建設事業
- ジャカルタ市の都市鉄道ネットワークの整備
- ジャカルタ大都市圏空港整備計画
- 内航船代替建造計画



アメリカ

- 全米で11路線約13,700kmの高速鉄道計画



ブラジル

- 約500kmの高速鉄道計画
- サンパウロ市等モノレール整備計画
- リオデジャネイロ市ITS導入計画
- 海洋資源開発計画



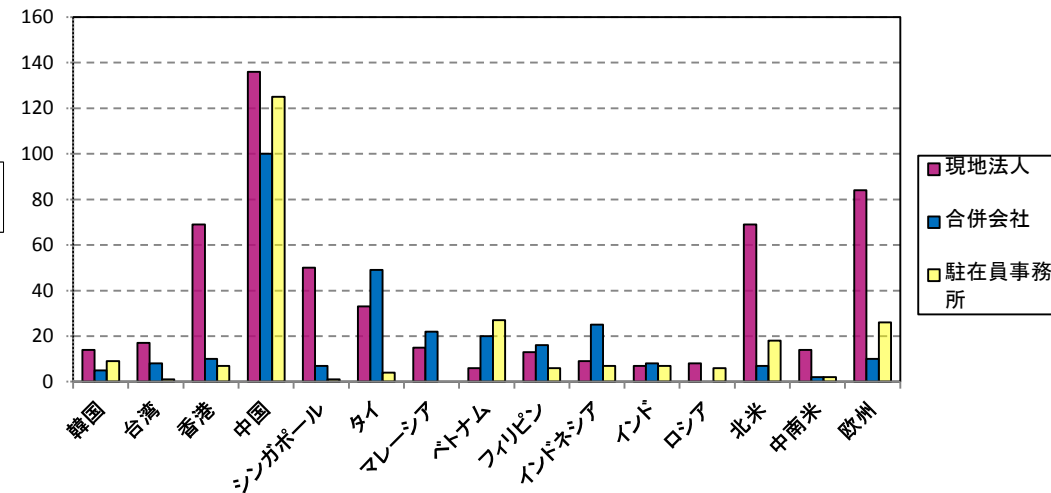
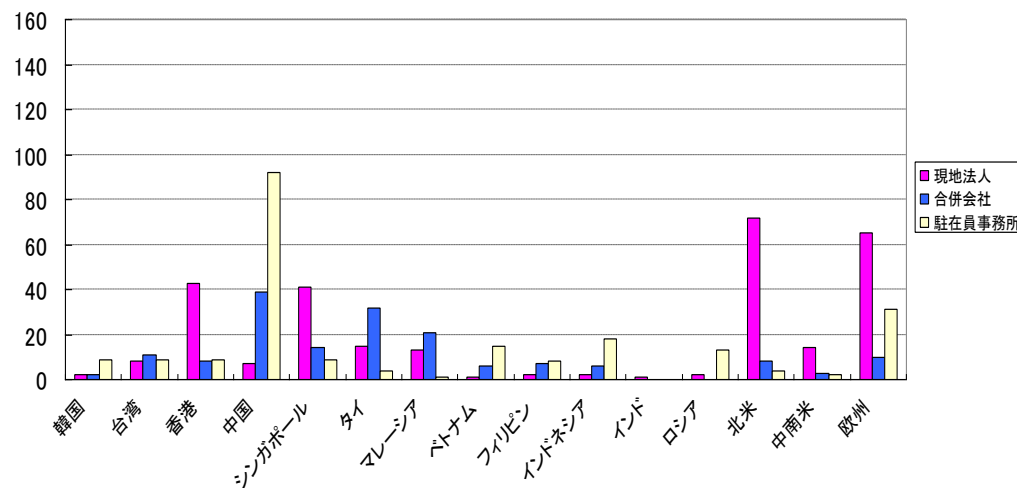
物流事業者の海外展開

- 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。

1998年



2010年



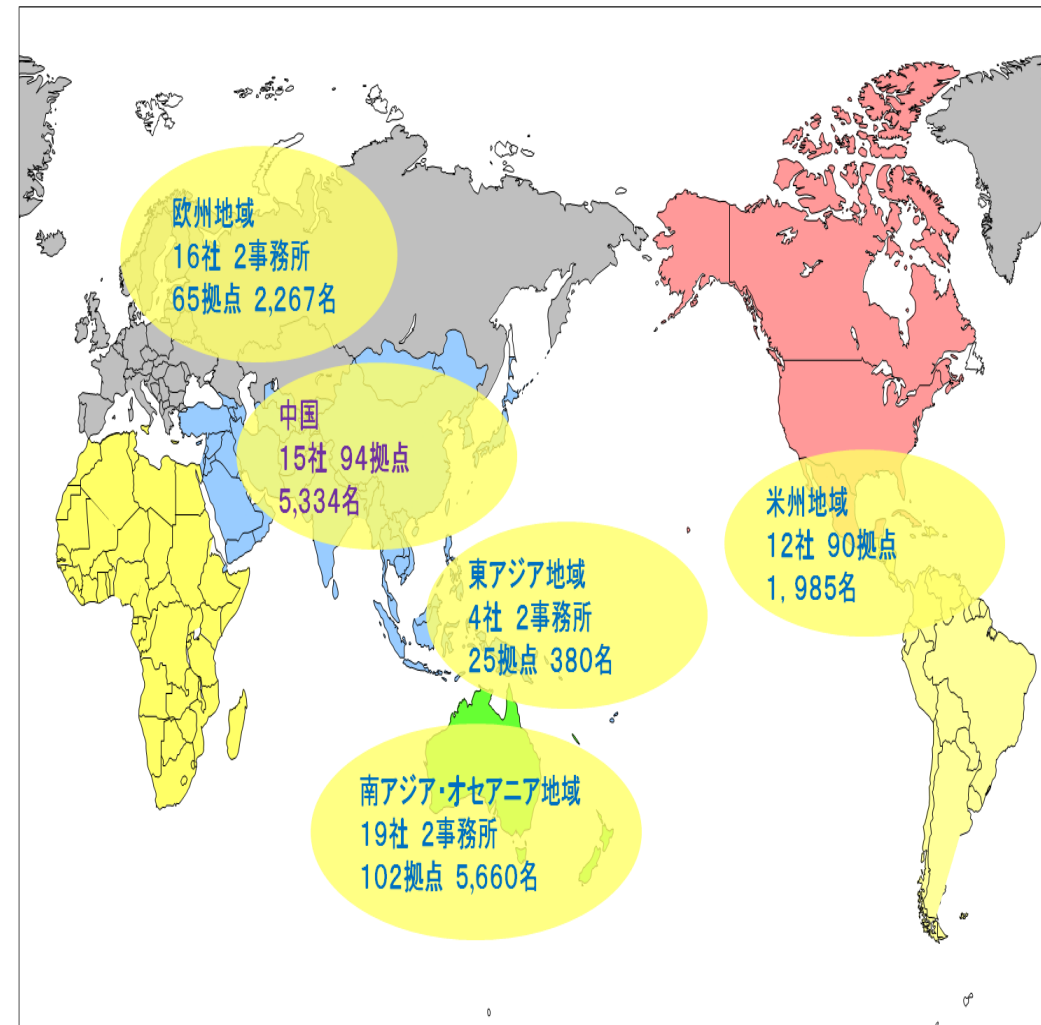
※JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況1998年3月」
 「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況2010年6月」より

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。



※三菱倉庫提供資料より作成



※ 日本通運株式会社提供資料より作成