

第2章 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充

【交通政策基本計画における記載】

○2014年度中の年間合計発着枠75万回化達成が見込まれる首都圏空港や関西空港・中部空港における訪日外国人旅行者等の受入れのゲートウェイとしての機能強化、那覇空港滑走路増設事業の推進、福岡空港の抜本的な空港能力向上、我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）

【2013年 88都市 → 2020年 アジア主要空港並】

[17] 三大都市圏環状道路整備率

【2013年度 63% → 2016年度 約75%】

★【2014年度 68% → 2020年度 約80%】

2016年度に引き続き、国際競争力確保のために必要な整備等を重点的に実施した。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量をニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

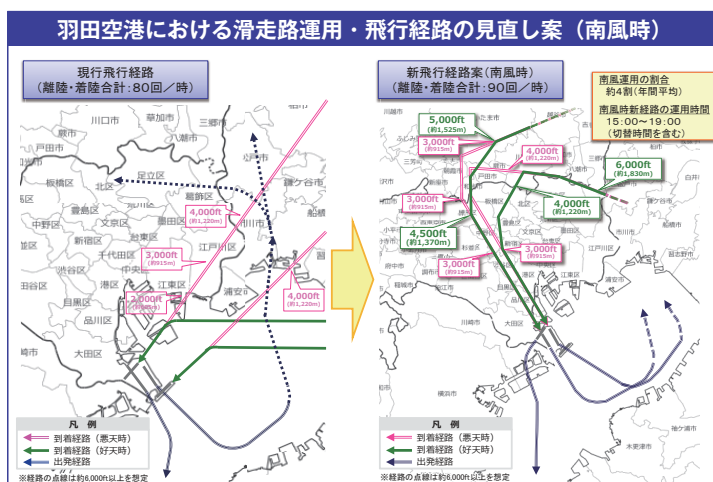
具体的には、東京国際空港の飛行経路の見直し、成田国際空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進めた。特に、東京国際空港については、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、環境対策、落下物対策を着実に進めるとともに、2017年11月から4巡目となる住民説明会を開催し、機能強化の取組や、騒音対策、落下物対策の検討の進捗状況について、丁寧な情報提供を行った。

また、2020年以降を見据え、成田国際空港については、第3滑走路の整備等の更なる機能強化により発着容量を更に16万回拡大させる取組を進めているとこととであり、2018年3月に、第3滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会において合意を得た。

東京国際空港については、空港処理能力を拡大するための取組を進めるほか、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行及び着陸料の軽減措置を実施し、引き続き深夜早朝時間帯の更なる就航促進を図った。

関西国際空港については、2016年度から運営の民間委託が開始されており、2017年1月に供用開始したLCC専用の第2ターミナル（国際線）への「ウォークスルー型」免税店や「スマートセキュリティ」システムの導入など民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んだ。

中部国際空港については、LCCの増便・新規就航に対応するため、2019年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナルの整備を進めたとともに、空港会社事業として同ターミナルに隣接した商業施設の整備を進めた。



新千歳空港においては、2016年度の国際航空便の乗入れ制限の緩和や1時間当たりの発着回数の拡大を含む国際線需要の増加に伴う混雑の解消を図るため、誘導路の新設やエプロン拡張等を推進した。

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、滑走路増設事業を推進するとともに、誘導路の二重化等を推進した。

那覇空港については、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を推進するとともに、国際線需要の増加に対応するため、エプロン拡張等を推進した。

オープンスカイの拡大については、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を戦略的に推進し、2017年度に合意したパプアニューギニアおよびインドを含め、合計で33箇国・地域との間でオープンスカイを実現することとなった。

以上に加え、三大都市圏環状道路や空港へのアクセス道路等の整備を引き続き推進した。具体的には、2017年4月30日に名神高速道路（城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC）、2017年8月19日に京奈和自動車道（御所南IC～五條北IC）、2017年10月22日に東海環状自動車道（養老JCT～養老IC）、2017年12月10日に名神高速道路（高槻JCT・IC～川西IC）、2018年3月18日に名神高速道路（川西～神戸JCT）が開通した。これらの開通により、観光周遊の促進や物流効率化による生産性向上が期待される。

<数値指標の状況（2017年4月時点）>

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）102都市

〔アジア主要空港の国際線就航都市数〕

ソウル：136都市	香港：140都市	シンガポール：125都市
北 京：109都市	上海：87都市	

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[17] 三大都市圏環状道路整備率 79%

（2）LCCやビジネスジェットの利用環境の整備

【交通政策基本計画における記載】

○LCCの特徴である低コストかつ高頻度運航の両面を促す観点から、専用ターミナル整備や空港利用に不可欠なコストの低減、就航率・稼働率の向上等を図るとともに、ビジネスジェットの利用環境の改善のため、特に乗り入れ希望の多い成田・羽田両空港における動線整備等を行う。さらに、地方空港におけるLCC等による国際航空ネットワークの拡充を図り、地方空港から入国する外国人数の大幅増を目指す。

[18] 我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合

【2013年 7% → 2020年 17%】

2016年度に引き続き、国際競争力強化のために必要な整備等を重点的に実施した。

中部国際空港においては、2019年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナルの整備を進めたとともに、空港会社事業として隣接する商業施設の整備を進めた。

空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、新千歳空港、福岡空港及び那覇空港において、ターミナル地域再編事業を推進するとともに、福岡空港及び那覇空港においては、滑走路の増設事業を推進した。また、その他の地方空港においても、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張やCIQ施設の整備等を推進した。

ビジネスジェットについては、首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善を図るべく、スポットの増設等による駐機可能数の増加等、更なる受入環境改善の検討を進め、東京国際空港においては、駐機スポット増設に向けた整備を進めつつ、既存スポットの運用の工夫により最大駐機可能機数を拡大した。また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会期間中におけるビジネスジェット受入体制について、過去の大会の実態を踏まえつつ検討を進めた。

<数値指標の状況（2016年時点）>

〔18〕 我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合 19%

（3） 管制処理能力の向上

【交通政策基本計画における記載】

○管制空域の上下分離や複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合を行う等の空域の抜本的再編及び業務実施体制の強化により管制処理能力を向上し、航空需要の増大に対応できる基盤を構築する。

空域の抜本的再編の基盤として整備する新たな管制情報処理システムについて、現行の複数のシステムが持つ機能を統合した航空交通管制情報処理システムの整備を継続した。

国内の管制空域の抜本的再編後に西日本の低高度空域の管制を担う神戸管制部の設立準備室を那覇管制部に設置した。

（4） 首都圏空港のさらなる機能強化

【交通政策基本計画における記載】

○アジアをはじめとする世界の成長力を取り込み、首都圏の国際競争力の向上や日本経済の一層の発展を図る観点から、75万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化を図る必要があるため、東京オリンピック・パラリンピック開催までを目途に、首都圏空港の発着枠を約8万回増枠させることを含め、更なる機能強化の具体化に向けて関係自治体等と協議・検討する。

〔19〕 首都圏空港の年間合計発着枠

★首都圏空港の空港処理能力

【2013年度 71.7万回 → 2020年度 74.7万回+最大7.9万回】

本節（1）と同じ（首都圏空港に関する部分に限る）。

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

〔19〕 首都圏空港の空港処理能力 74.7万回

（5） 国際拠点空港のアクセス強化

【交通政策基本計画における記載】

○アクセス鉄道網の充実や、安価で充実したバスアクセス網の構築と深夜早朝時間帯におけるアクセスの充実等、利用者の視点からの国際拠点空港のアクセスの強化を検討する。

アクセス鉄道網については、2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、国際拠点空港等への鉄道アクセスの更なる改善のため、空港アクセス乗換駅等のバリアフリー化の推進を図るほか、主要な首都圏空港、関西国際空港等へのアクセス線の整備等に向け、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討

を促進した。

東京国際空港においては、バスアクセス網に関して、引き続き、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行を継続し、停留所数の拡大や運行ルートの効率化に取り組むなど、深夜早朝時間帯のアクセス改善を図った。

成田国際空港においては、引き続き、交通事業者との共同PRを実施し、共同PRリーフレットの多言語版を新たに発行したり、空港HP内において、鉄道・バスの企画乗車券の一元的な情報発信を開始するなど、アクセス情報の効果的な発信等を実施した。

関西国際空港においては、深夜早朝時間帯におけるリムジンバスの運行を継続するなど、アクセスの充実を図った。

中部国際空港においては、新たな観光施設等を結ぶリムジンバスの運行によりアクセスが強化された。

（6）航空物流の機能強化

【交通政策基本計画における記載】

- アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の積極的な取込みや、総合特区に指定された地域等の成長産業の重点的な育成・振興を支える航空物流の機能強化を図るため、ボトルネックとなっている制度の見直し等を検討する。

2016年度に引き続き、更なる航空物流の機能強化を図るため、航空物流関係者等と実施した意見交換の中で出た課題解決に向けた具体的な方策等について検討を進めた。

（7）我が国の公租公課等の見直し

【交通政策基本計画における記載】

- 我が国の航空企業の国際競争力強化のため、ユニットコスト全体の低減を進める中で、我が国の公租公課等について、旅客数変動リスクの多くを航空会社が負担する構造の適正化等を図るため、徴収方式の見直しを検討する。

我が国の航空会社の運航コストの低減を通じて国際線・国内線ネットワークの維持・拡充を図るため、従来の着陸料軽減措置の延長に加え、地方空港と東京国際空港を結ぶ路線の軽減措置を本則の2/3～1/6に拡充するなどの措置を講じた。

また、航空機燃料税の軽減措置について、2017年度から3年間の延長を行った。

（8）国際コンテナ戦略港湾政策の深化

【交通政策基本計画における記載】

- 我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。

[20] 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数

【2013年度 3バース → 2016年度 12バース】

[21] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数

①北米基幹航路 【2013年度 デイリー寄港（京浜港 週30便、阪神港 週12便）

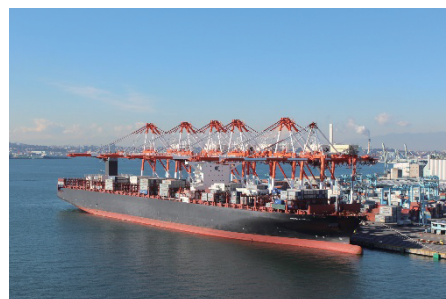
→ 2018年度 デイリー寄港を維持・拡大】

②欧州基幹航路

【2013年度 週2便 → 2018年度 週3便】

2010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、さら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の絞り込み等が進んでいる状況を踏まえ、2014年1月の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の最終とりまとめにおいて「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本の柱を打ち出し、この柱に沿って施策を展開している。

「集貨」については、港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」により成果が現れ始めている。具体的には、阪神港において、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路が68便／週（2014年4月）から101便／週（2018年1月）へ約5割増加し、2017年の神戸港のコンテナ貨物取扱個数が過去最高を記録した。京浜港においては、東日本諸港と京浜港を結ぶ国際フィーダー航路が33便／週（2016年3月）から48便／週（2017年12月）へ約5割増加し、2017年4月には横浜港において北米基幹航路が新規開設された。



横浜港南本牧コンテナターミナル

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度が横浜港で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補助制度が神戸港で活用されているところであり、創貨効果が期待されている。

「競争力強化」については、日本再興戦略に掲げられた「2016年度までに国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルを12バースにする」という目標を達成するなど大水深コンテナターミナルの機能強化を図ったほか、コンテナターミナルの高度化を図るため荷役機械の遠隔操作化や情報通信技術を活用したゲート処理や荷役作業の効率化に関する実証事業を行った。

以上に加え、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を引き続き推進した。具体的には、2017年4月30日に名神高速道路（城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC）、2017年8月19日に京奈和自動車道（御所南IC～五條北IC）、2017年10月22日に東海環状自動車道（養老JCT～養老IC）、2017年12月10日に名神高速道路（高槻JCT・IC～川西IC）、2018年3月18日に名神高速道路（川西～神戸JCT）が開通した。これらの開通により、観光周遊の促進や物流効率化による生産性向上が期待される。

<数値指標の状況（2017年3月末時点）>

〔20〕 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数 12バース

<数値指標の状況（2017年12月末時点）>

〔21〕 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数

- ①北米基幹航路 デイリー寄港を維持（京浜港 週22便、阪神港 週7便）
- ②欧州基幹航路 週2便

（9）大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保

【交通政策基本計画における記載】

○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、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。

〔22〕 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率（2010年度比）

【2012年度 1.21%減 → 2016年度 5%減】

★【2014年度 0.6%減 → 2020年度 5%減（2013年度比）】

ばら積み貨物の安定的かつ効率的な輸入を確保するため、2011年5月に国際バルク戦略港湾として全国10港を選定し、港湾管理者と連携して民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立や、港湾間や企業間の連携について取組を進め、小名浜港及び釧路港を特定貨物輸入拠点港湾に指定している。2017年度は徳山下松港を新たに特定貨物輸入拠点港湾に指定し、現在、小名浜港、釧路港及び徳山下松港での国際物流ターミナルの整備に加え、水島港、志布志港において国際物流ターミナルの整備に2017年度から着手し、海上輸送ネットワークの拠点となる港湾において官民連携による輸入拠点としての機能の向上を図っている。

<数値指標の状況（2016年度速報値）>

〔22〕 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減効果（2013年度比） 1.7%減

（10）地域経済を支える港湾の積極的活用

【交通政策基本計画における記載】

○各地域において、自動車等の地域経済を支える産業に係る物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾を積極的に活用する。

三河港、名古屋港等において、我が国経済を牽引する地域基幹産業を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用、所得の維持・創出を促進した。

（11）エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現

【交通政策基本計画における記載】

○北米からパナマ運河を経由したシェールガス輸送、豪州からの液化水素輸送等、エネルギー調達の多様化や新たな輸送ルートに対応した安定的な輸送を実現するため、技術開発や専用船の建造等を推進する。

2016年度に引き続き、「未利用エネルギー由来水素サプライチェーン構築実証事業」（経済産業省・国土交通省連携事業）において、豪州の未利用エネルギーである褐炭を用いて水素を製造し、貯蔵・輸送・利用までが一体となった液化水素サプライチェーンの構築にむけた技術実証プロジェクト、「豪州褐炭水素プロジェクト」に取り組んだ。

また、国際海事機関（IMO¹¹）において、暫定勧告として採択された液化水素タンカーの安全基準を踏まえ、関係する国内基準を整備するなど、建造に向けた検討を行った。加えて、地上設備と液化水素タンカーとの間を効率的かつ安全に積荷・揚荷するためのローディングシステムの開発及

¹¹ International Maritime Organizationの略

びルール整備の検討を行った。

(12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決

【交通政策基本計画における記載】

○2015年末に完成予定のパナマ運河の拡張や北極海航路等、新たな航路を通じたエネルギー輸送に的確に対応するため、通航・航行要件や料金改訂の手続きの透明化等の課題の解決を図る。

第2回日・パナマ海事政策対話（2018年1月）に国土交通副大臣が出席し、同国運河庁及び海事庁との間で両国の関係強化に向けた意見交換を実施するとともに、エネルギー輸送の観点でLNG¹²運搬船が、パナマ運河を利用しやすい状況を確認されるよう要請した。今後も新運河の運用状況、海事政策の最新動向等を踏まえ、日・パナマ海事政策対話の開催を検討する。

また、北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る官民連携協議会」を開催し、海運事業者や関係省庁等と北極海航路に関する情報の共有を行った。

(13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善

【交通政策基本計画における記載】

○物流面で我が国の産業競争力の強化を図るため、国際海上コンテナ輸送における内航の活用促進、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせたSea & Railなどのモード横断的な輸送の積極的導入、コンテナラウンドユースの促進により、国際海上物流システムの改善を図る。

改正物流総合効率化法の枠組みを事業者にも周知し、物流事業者・荷主間の連携など物流効率化の促進を図った。

(14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流

【交通政策基本計画における記載】

○日中韓でのシャーシの相互通行による海陸一貫輸送、フェリー・RORO船を活用した海陸複合一貫輸送に対応した港湾施設整備、さらに北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）のASEAN諸国等への拡大、パレット等物流機材のリターナブルユースの促進等により、国内外一体となったシームレスな物流を推進する。

2016年度に引き続き、日中韓物流大臣会合において合意した事項についての取り組みを実施した。具体的には、日韓間のシャーシ相互通行による海陸一貫輸送について、既存のパイロットプロジェクトを引き続き実施するとともに、日中間で相互通行の実施に向けた協議を深化させた。Sea & Railに関する共同プロジェクトでは、2017年12月に中国で開催されたワークショップにおいて潜在的なニーズに関する調査結果を日中韓で共有した。

また、NEAL-NET¹³について、引き続き専門家会合で対象港湾の拡大や他モードへの展開等の検討に加え、ユーザーアンケートを実施しニーズの抽出を行う等サービスレベル向上のための取組を一層進めた。さらに物流資機材の繰り返し利用（リターナブルユース）の促進については、中国において専門家会合を開催し、環境にやさしい物流の構築に向けての取り組みを進めた。

加えて、2016年度に引き続き、東予港等において、シームレスな物流の推進に資する複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進した。

¹² Liquid Natural Gas（液化天然ガス）の略

¹³ Northeast Asia Logistics Information Service Networkの略

（15）日本商船隊の競争基盤の強化

【交通政策基本計画における記載】

○我が国の安定的な国際海上輸送を確保するため、日本商船隊の競争基盤強化のための方策を検討する。

日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の早期確立を図るため、トン数標準税制の対象となる準日本船舶の認定対象の追加等を内容とする改正海上運送法を2017年10月に施行するとともに、2018年度以降延長される同税制の運用に向けた所要の制度整備を行った。

さらに、船舶に係る特別償却制度及び買換特例制度について、適用要件を見直した上で延長し、環境性能に優れた船舶の増加・代替建造を図った。

（16）農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援

【交通政策基本計画における記載】

○2020年に輸出額1兆円を目標とする農林水産物・食品の輸出や、高い技術力を有する地域中小企業の海外展開を物流面から支援するための枠組みを検討する。

2019年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円とする目標の達成のため、引き続き、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、コールドチェーン物流サービスの国際標準化に向けた取組の推進等を行った。また、農林水産物・食品の地方産地からの航空輸送ニーズに対応した低コストかつ高品質な輸送の実現を目指し、新型航空保冷コンテナの研究開発に着手した。さらに、農水産物の輸出に戦略的に取組む港湾において、小口積替円滑化支援施設やリーファーコンテナ用の電源供給設備等の農水産物の輸出促進に資する整備に対し補助する制度を創設し、支援を開始した。

第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

（1）LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充

【交通政策基本計画における記載】

○LCCの参入促進等により低コストで利用しやすい地方航空路線の拡充を図る等、我が国の国内航空ネットワークについても拡充を目指す。

【23】 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 【2013年 6% → 2020年 14%】

中部国際空港においては、2019年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナルの整備を進めたとともに空港会社事業として隣接する商業施設の整備を進めた。

また、地方航空ネットワークの維持・充実を図る観点から、発地着地両側の地域連携（ペアリング）による実証調査や地域と地域をつなぐ場（プラットフォーム）を設置し、情報の展開を行う「地方航空路線活性化プラットフォーム事業」を実施するとともに、小型機材に係る着陸料の軽減等の必要な措置を講じた。

<数値指標の状況（2016年時点）>

【23】 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 9.7%

(2) 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携

【交通政策基本計画における記載】

○整備新幹線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備を着実に進めるとともに、リニア中央新幹線については、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。これら新幹線ネットワークの整備と合わせた新駅の設置など地域鉄道等との連携を促進する。

〔24〕北陸新幹線・北海道新幹線の開業を通じた交流人口の拡大

①北陸新幹線 【2014年度 → 2017年度 20%増】

②北海道新幹線 【2015年度 → 2018年度 10%増】

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、完成・開業に向けて着実に整備を進めた。未着工区間である北陸新幹線（敦賀・大阪間）については、鉄道・運輸機構において、2017年度～18年度にかけて駅・ルート公表に向けた詳細調査が行われている。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、フリーゲージトレインの導入を前提としているところであるが、導入時期が年単位で遅れること、通常の新幹線よりもコストが大きくかかることから、営業主であるJR九州によって、現時点では導入が困難との立場が示されたことを踏まえ、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会において議論が行われ、2017年9月に、整備のあり方等に係る今後の検討方針がとりまとめられた。その内容に基づき、フリーゲージトレインを導入する場合、フル規格の新幹線で整備する場合、ミニ新幹線で整備する場合のそれぞれについて、費用や投資効果、工期、山陽新幹線への乗り入れ等の、整備のあり方の検討に必要な項目について調査を行い、3月に同委員会に対し報告を行ったところである。

リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の工事に財政投融資を活用することにより、大阪までの全線開業を2045年から最大8年間前倒すこととし、2016年の臨時国会における「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」（平成28年法律第79号）の成立を受けて、同年11月から、同機構より、建設主体であるJR東海に対して、財政融資資金の貸付けが行われ、2017年7月までに、予定していた3兆円全ての貸付けを完了した。



北陸新幹線の開業にあわせた新駅設置（富山地方鉄道新黒部駅）

(3) フリーゲージトレインの実用化

【交通政策基本計画における記載】

○九州新幹線新八代駅付近における耐久走行試験をはじめ、フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発を着実に推進する。

営業走行を目指し、耐久性の向上に資する技術開発やコスト削減に向けた検討を実施するとともに、運行環境に適応した、更なる安全性の向上に資する雪対策（耐雪・耐寒化）に関する技術開発を実施した。

2018年3月に開催された軌間可変技術評価委員会において、車軸の摩耗対策となる車軸のメッキ厚の増加に係る影響を検証し、概ね問題はないと評価された。

（４）高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用

【交通政策基本計画における記載】

○地域活性化や物流効率化を図るため、安全でクリーンな高速道路ネットワークの整備を推進するとともに、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を行うなど、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。

〔25〕 道路による都市間速達性の確保率 【2012年度 48% → 2016年度 約50%】
★ 【2013年度 49% → 2020年度 約55%】

高規格幹線道路をはじめとする道路ネットワークの整備を促進した。なお、高規格幹線道路の延長については、2017年度は新たに200キロメートルが開通し、合計11,604キロメートル（2018年3月末時点）となった。

スマートインターチェンジの整備に当たっては、2017年度は新たに14箇所が開通し、合計110箇所（2018年3月末時点）となった。

さらに、渋滞ボトルネック箇所でのピンポイント渋滞対策を推進し、2017年度は新たに、東名阪道における付加車線設置などの対策を完了した。

〔高速道路に直結している主要施設の例〕

・第二仙台北部工業団地（東北自動車道）



〔対象施設〕

・高次医療施設	・大規模商業施設	
・工業団地	・空港	
・物流施設	・港湾	等

（参考）スマートICの活用による拠点の形成

・白河中央スマートIC（東北自動車道）

白河中央スマートICの整備により、白河厚生総合病院までのアクセス時間が短縮され、年間約800台の車両が救急搬送で利用（2014年度実績）



<数値指標の状況（2017年3月時点）>

〔25〕 道路による都市間速達性の確保率 54%

（５）安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充

【交通政策基本計画における記載】

○関越道高速ツアーバス事故を踏まえて創設した新高速乗合バス制度を適確に運用し、柔軟な供給量調整や価格設定が可能な同制度の積極的な活用を通じて、安全確保施策とも連携しつつ、安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充を図る。

〔26〕 高速バスの輸送人員 【2011年度 約11,000万人 → 2020年度 約12,000万人】

2016年度に引き続き、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づく、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた各措置の実効性を確保するとともに、「事業用自動車総合安全プラン2009」に代わる新たなプランとして策定した「事業用自動車総合安全プラン2020」で設定された事故削減目標の達成に向けた各種施策を推進した。

また、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえて取りまとめられた85項目に及ぶ「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」について、改正道路運送法により導入した貸切バス事業者の更新制の開始、各ブロックに設けられた適正化機関による巡回指導の開始、貸切バス事業者の運行管理者の必要選任数の引上げ、改正旅行業法に基づくランドオペレーターの登録制の開始等の措置を講じるなど、着実に実施した。

高速バスネットワークについては、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化を促進するため、バスを中心とした交通モード間の接続（モータルコネクト）の強化を推進している。

我が国のバスの利用環境は、鉄道や航空あるいは諸外国と比較し、ユーザー目線から程遠く、あまりにも貧弱である。今後、ストック効果を高める利用重視の道路施策を進めていく上で、地域における高速道路、鉄道・新幹線等のネットワークの状況を踏まえながら、バスを含めた公共交通の利便性を向上する取組を道路施策としても加速する必要がある。

このような中、バスを中心とした取組として、ITSとPPPをフル活用しながら、バス利用拠点の利便性を向上するための『バスタプロジェクト』を展開することにより、多様な交通モード間の接続（モータルコネクト）を強化し、地域の活性化、生産性の向上、災害対応の強化を実現している。

具体的には、品川駅や神戸・三宮周辺地区において、立体道路制度を活用した集約交通ターミナル整備に向け検討を推進している。

そのほか、新宿駅南口に2016年4月に開業したバスタ新宿では、高速バス運行支援システムの実証実験を実施している。

<数値指標の状況（2015年度時点）>

〔26〕 高速バスの輸送人員 11,574万人

（6） 空港経営改革の着実な推進

【交通政策基本計画における記載】

○国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、仙台空港をはじめとした「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」等に基づく公共施設等運営事業の活用拡大や、顧客満足向上のための仕組みの導入や空港別収支の早期公表を行う等、空港経営改革を着実に推進する。

福岡空港については、2019年4月からの運営委託の開始に向けて、2017年5月に公共施設等運営権者の公募選定手続きを開始した。

熊本空港については、2020年4月からの運営委託の開始に向けて、2018年3月に公共施設等運営権者の公募選定手続きを開始するとともに、北海道内の空港については、2020年度からの複数空港の一体運営の実施に向けて、2018年3月に実施方針の算定・公表を行った。

広島空港においても、2021年度からの運営委託の開始に向けて、2017年10月から民間投資意向調査を行った。

また、2016年度に実施した空港満足度調査の調査結果や前回調査からの改善状況等を参考に、前年度より引き続き空港利用者利便向上協議会等において検討を行い、利用者利便の向上策を図った。さらに、空港別収支については、昨年より3ヶ月前倒しの2017年8月に公表した。

（7）複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備

【交通政策基本計画における記載】

○輸送効率が高く環境負荷の少ない国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備を着実に推進する。

〔27〕 国内海上貨物輸送コスト低減率（2010年度比）

【2012年度 0.6%減 → 2016年度 約3%減】

★【2014年度 0.1%減 → 2020年度 約3%減（2013年度比）】

2016年度に引き続き、東予港等において、国内海上輸送の利用促進に資する複合一貫輸送ターミナル（岸壁、航路、泊地等）の整備等を推進した。

<数値指標の状況（2016年度速報値）>

〔27〕 国内海上貨物輸送コスト低減率（2013年度比） 1.0%減

（8）ヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークの形成

【交通政策基本計画における記載】

○地域間でのヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークを形成するため、幹線交通と地域内交通の活性化とともに、両交通間の連携促進、地域間交流拡大のための運賃の活用を検討する。

離島航路・航空路の確保・維持については第1章第1節（3）に同じ。

（9）零細内航海運事業者の基盤強化

【交通政策基本計画における記載】

○零細内航海運事業者の規模の拡大や経営の安定化を図るため、船舶管理会社を活用したグループ化・集約化に加え、さらなる基盤強化を検討する。

交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめ等を踏まえ、2016年4月から開催した「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の議論の結果、2017年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。これは、目指すべき将来像として位置づけた「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2点の実現に向け、具体的施策を盛り込んだ内航海運についての新たな産業政策である。

具体的には、船舶管理会社の活用促進に向けて、2018年3月に船舶管理会社の登録制度を規定する告示を公布した。さらに、荷主・海運事業者等間の連携による取組強化に向けて、2018年2月に「安定・効率輸送協議会」、新たな輸送需要の掘り起こしに向けて、2017年11月に「海運モーダルシフト推進協議会」をそれぞれ設置し、具体的な取組について議論を行った。

また、船舶共有建造制度について登録船舶管理事業者を活用した内航海運業者に対して、優遇金利の適用が可能となるよう対象を拡充する制度改正を行うとともに、船舶の特別償却、買換特例及び中小企業投資促進税制等の税制特例措置を活用し、内航海運事業者のさらなる基盤の強化を図った。

(10) 鉄道による貨物輸送の拡大

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、小口荷量の混載の推進等、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を検討する。

鉄道用鮮度保持コンテナや新型コンテナ貨車等の導入補助を行い、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を促進した。

第3節 訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

(1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備

【交通政策基本計画における記載】

○訪日外国人旅行者数2,000万人に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線LANの整備促進、交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応の改善・強化、出入国手続きの迅速化・円滑化等のためのCIQ体制の充実等、交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。

〔28〕 空港、鉄道駅における無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の導入

①主要空港 【2013年度 87% → 2020年度 100%】

②新幹線主要停車駅 【2013年度 52% → 2020年度 100%】

〔29〕 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間

【2013年 最長27分 → 2016年度 最長20分以下】

訪日外国人旅行者数4,000万人等の実現に向けて、訪日外国人旅行者がストレスなく、快適に観光を満喫できる環境を整備するため、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金により、公共交通機関、宿泊施設、観光案内所等における多言語対応、無料公衆無線LAN環境の整備などに対する支援を行った。

無料公衆無線LANの整備促進については、引き続き「無料公衆無線LAN整備促進協議会」を通じて、(1)事業者の垣根を越えた認証手続の簡素化、(2)無料公衆無線LAN整備の促進、(3)共通シンボルマーク(「Japan. Free Wi-Fi」マーク)の普及・活用による「見える化」のさらなる推進とウェブサイトによる無料公衆無線LANの利用可能場所等の情報提供を行った。

多言語対応については、多言語対応ガイドライン(2014年3月)に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な積極的取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進した。さらに、国土交通省と総務省が連携し、金沢市、大阪市、富良野市、大多喜町、東北6県の地域において、交通事業者等を巻き込み、多言語音声翻訳システムの利活用実証事業を行い、多言語対応の強化を図った。

また、訪日外国人旅行者の受入環境整備をはじめとする各地域における観光ビジョン掲載施策の具体的な取組の推進を図るためには、各地域において関係省庁を含む多数の関係者との連携・調整を行うことが不可欠であるとの問題意識から、既存の地方ブロック別連絡会を発展的に改組し、2017年度当初より「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」を設置・開催した。

当該会議においては、関係省庁の地方支分部局等を新たに構成員に加え、各ブロックにおいて現状の取組や課題を共有するとともに、成果について取りまとめた。

交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備について分野別にみると、鉄道については、



「新宿ターミナル協議会案内サイン分科会」や東京駅における案内・誘導サインのあり方の検討WGに参画し、取組方針等を決定したことを踏まえ、引き続き鉄道会社との意見交換等の場を通じて、鉄道事業者間の案内表示の連続性やわかりやすさ等の取組の促進を働きかけた。また、訪日外国人旅行者の受入環境整備のために、鉄道事業者に働きかけを行った。また、「ジャパン・レールパス」について、販売窓口の体制の充実として、2018年3月に、国内販売箇所を16駅26か所から55駅・空港71か所に拡大した。

タクシーについては、インバウンド需要等に対応するための富裕層向けサービスの向上を図るため、言葉の不安なく個人でも気軽に短距離・短時間から質の高いサービスを利用できる新しい運送サービスの導入に係る実証実験及び有識者による導入促進に係る検討を行った。

バスについては、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、バスナンバリングが既に導入された系統の改善及び未導入系統における導入促進に向け、2018年2月に設置した「バス系統ナンバリング検討会」において議論した。

また、貸切バスの営業区域に係る弾力化措置について、2016年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を契機とした再発防止策検討との関係に留意しつつ、弾力化措置の恒久化も含め検討した結果、本制度の利用実態（輸送実績、具体的な事例）の把握、事故の要因分析等を踏まえ、2019年3月末まで再延長とした。

船舶については、2016年度に引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等により、訪日外国人旅行者に対応するために必要な無料公衆無線LAN環境の整備、案内標識、ホームページの多言語化等の支援を行った。

港湾については、旅客船ターミナル等において、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」等を活用し、案内標識等の統一化や多言語化、無料公衆無線LAN環境の提供等を推進することで、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進した。

空港については、国際会議の参加者や重要ビジネス旅客の空港での入国手続の迅速化を図るため、2015年度にファーストレーン設置が実現した成田国際空港・関西国際空港の運用状況を見ながら、更なる対象範囲の拡大等利用者の利便性改善に努めるとともに、東京国際空港をはじめとする国内の他の主要空港における早期導入の検討を進めた。また、地上取扱業務実施体制の拡充を支援するため、臨時ランプパスを正式導入した。

さらに、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組むため、航空イノベーション推進官民連絡会を開催し、最新動向の共有と関係者の機運の醸成を図った。

税関・出入国管理・検疫（CIQ）については、空海港で円滑かつ厳格な出入国審査を高度な次元で実現するため、顔認証ゲートを2017年10月に東京国際空港へ先行導入し、航空保安検査については、先進的な保安検査機器の導入空港を拡大する等、関係省庁と連携の上、必要な人的・物的体制の計画的な整備を進めた。

道路標識については、第1章第3節（5）の道路案内標識に係る記載に加え、2017年4月に改正された「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に基づき、英字を併記する規制標識「一時停止」等を更新時期に合わせて順次整備した。

<数値指標の状況（①は2017年度末時点、②は2018年5月9日時点）>

[28] 空港、鉄道駅における無料公衆無線LAN（Wi-Fi）の導入

①主要空港 98% ②新幹線主要停車駅 92%

<数値指標の状況（2016年度時点）>

[29] 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間 29分

(2) わかりやすい道案内の取組推進

【交通政策基本計画における記載】

- 道路の案内表示について、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点における他の機関が設置する案内看板と連携した案内標識の設置や、観光案内ガイドブックやパンフレット等と連携したわかりやすい道案内の取組を推進する。あわせて、カーナビの多言語化を進める。

第1章第3節（5）の道路案内標識に係る記載に同じ。

(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化

【交通政策基本計画における記載】

- クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る。

〔30〕 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数

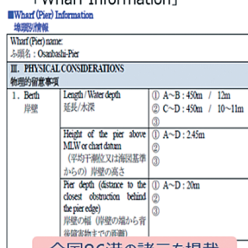
【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げた「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標の実現のため、既存ストックを活用して大型クルーズ船を受け入れるための係船柱、防舷材等の整備や、クルーズ旅客の利便性、安全性の確保等を図る事業を行う地方公共団体等に対する補助制度（国際クルーズ旅客受入機能高度化事業）を2017年度に創設し、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」に向けた取組を行った。

また、国土交通大臣が指定した港湾において、旅客施設等を整備し一般公衆の利用に供する民間事業者に対し、岸壁の優先使用などを認める協定制度的創設等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律案」が2017年6月に成立、同年7月に施行された。同年7月26日には、法律に基づく新しい制度を適用する「国際旅客船拠点形成港湾」として6港を指定した。

さらに、「全国クルーズ活性化会議」と連携して、クルーズ船社と港湾管理者等との商談会を開催したほか、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を一元的に発信するウェブサイトの充実を図った。

また、「みなとオアシス」の活用を促進し、訪日クルーズ旅客の受入れ等、港湾空間への新たなニーズへ対応した。2017年度には14箇所を登録し、登録数は全国で100箇所を越えた。

「Wharf Information」		「CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN」	
			
全国86港の諸元を掲載		全国72港の観光情報を掲載	

船社への情報発信ウェブサイト

＜数値指標の状況（2017年速報値）＞

〔30〕 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数 253.3万人

(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進

【交通政策基本計画における記載】

- 国際拠点空港における内・際の乗り継ぎ利便性の向上などにより、訪日外国人旅行者の国内各地への訪問を促進する。

東京国際空港における際内トンネルの整備を進めた。

（5）「手ぶら観光」の促進

【交通政策基本計画における記載】

○訪日外国人旅行者の受入環境整備として、全国各地の免税店舗数の飛躍的拡大を推進し、あわせて、こうした店舗での購入商品やスーツケースなど、訪日外国人旅行者の荷物を持ち運ぶ負担を減らすため、日本の優れた宅配運送サービスに関する多言語での分かりやすい情報提供や外国人向けサービス内容の充実を図るなど、訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」を促進する。

「手ぶら観光」の共通ロゴマークの承認基準を満たす手ぶら観光カウンター数について、手ぶら観光カウンターの整備・機能強化等を行う補助事業等により、222箇所増加させた。



「手ぶら観光」共通ロゴマーク

また、日本政府観光局（JNTO）を通じた「手ぶら観光」の広報活動をあわせて実施し、訪日外国人への更なる利用促進を図った。

さらに、一般物品の免税販売の対象となる購入下限額の引下げ等を含めた、外国人旅行者向け消費税免税制度について引き続き周知徹底を図り、地方も含めた消費税免税店の拡大に取り組んだ。

（6）「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善

【交通政策基本計画における記載】

○観光情報提供の拠点となる「道の駅」を選定して重点的な整備を行うなど、クルマ観光における道の駅のゲートウェイ機能の強化・充実を図る。また、自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善を図る。

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、制度発足から25年が経過しており、全国に1,134箇所（2017年11月時点）が登録されている。

近年、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献するなど、全国各地で「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組が進展しており、これらの取組を応援するため、重点「道の駅」制度を2015年1月に創設したところ。2016年度からは、特定のテーマを設定し、その観点で他の模範となる先進事例をモデル認定する取組を開始した。2016年度は「住民サービス部門」6駅を、2017年度は「地域交通拠点部門」7駅の認定を行った。さらに、道路情報の提供やインバウンドも含めた観光案内を充実するため、無料公衆無線LAN（道の駅SPOT）の整備や、観光案内所の配置を推進した。

また、国土交通省と警察庁は自転車ネットワーク計画の作成やその整備を促進するため、2016年7月に一部改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施した。また、自転車を活用した地域の観光振興に資する取組として、サイクリング環境の向上に向けて、各地でモデルとなるようなルートを選び、官民連携による走行環境の整備や、サイクリストの受入環境の整備をする取組に着手した。2017年5月には、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）が施行されたところであり、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や自転車を活用した地域の観光振興に資する情報発信等、自転車の活用の推進に関する取組を進めた。

（7）交通系ICカードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等

【交通政策基本計画における記載】

- 交通系ICカードの利用エリアの拡大、広範な地域における鉄道・バス等の多様な公共交通機関の相互利用が可能な企画乗車券の導入、海外からの予約・発券、国内到着後のスムーズな購入・引換え、自国で発行されたクレジットカードが利用できる駅窓口の拡充や券売機の配置等の促進策を検討する。
- 旅行者の利便性向上、移動の円滑化、旅行費用の低廉化等を図るため、各公共交通機関、美術館・博物館、観光施設等で相互利用可能な共通パスの導入を検討する。

交通系ICカードの利用エリアの拡大については、第1章第4節（6）に同じ。

また、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、乗り放題きっぷ等の造成を促進した。

さらに、バス事業者に対する講演会において訪日外国人向け高速バス情報サイト「Japan Bus-Gateway」に関する周知を行うなど、コンテンツの充実に向けた取組を進めた。

（8）広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み

【交通政策基本計画における記載】

- 北陸新幹線（長野・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開通による首都圏等とのアクセス時間短縮を最大限活用し、地域の商工会議所や自治体、地方運輸局など沿線関係者が一丸となった広域的な連携による国内外の観光客の呼び込みのための方策を検討する。

2016年度に引き続き、地方公共団体等が連携して行うプロモーションへの支援等を行い、北陸新幹線や北海道新幹線を活用した地域の取組についても支援を行った。

（9）航空会社の新規路線開設・就航の促進

【交通政策基本計画における記載】

- ビザ要件の緩和と一体的に行う航空路線の展開に対する支援や、地方空港への国際チャーター便に対する支援など、航空会社の新規路線開設・就航を促す方策を検討する。

各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、東京国際空港以外の国管理空港・共用空港における国際定期便の着陸料を7/10、国際チャーター便の着陸料を1/2とする軽減措置に加え、2017年7月に、全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、それぞれの空港の状況に応じて、着陸料のさらなる割引や補助、グランドハンドリング経費の支援等の新規就航・増便の支援やボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の空港の受入環境高度化などの支援を開始した。

さらに「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、LCC等の航空会社の新規路線開設・就航を促すため、各国の主要な航空会社や空港等が参加する商談会である「World Routes 2017」に2017年9月に出席し、商談を実施するとともに、2018年3月に開催された「Routes Asia 2018」には自治体等とともに出席し、商談を実施した。また、JNTOにおいて、「訪日誘客支援空港」を中心に自治体等とのエアポートセールス相談や航空会社等との共同広告を実施し、航空会社の新規路線開設を促進した。

(10) 広域周遊観光の促進

【交通政策基本計画における記載】

○広域周遊ルートの形成を促すため、複数の空港とその間を結ぶ鉄道等が広域で連携して訪日外国人旅行者を誘致する取組を促す方を検討する。

2016年度に引き続き、「広域観光周遊ルート形成促進事業」において、訪日外国人旅行者の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持った広域観光周遊ルートの形成を促進するため、全国11ルートにおける具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、ターゲット市場へのプロモーション等、外国人旅行者の周遊促進の取組を支援した。

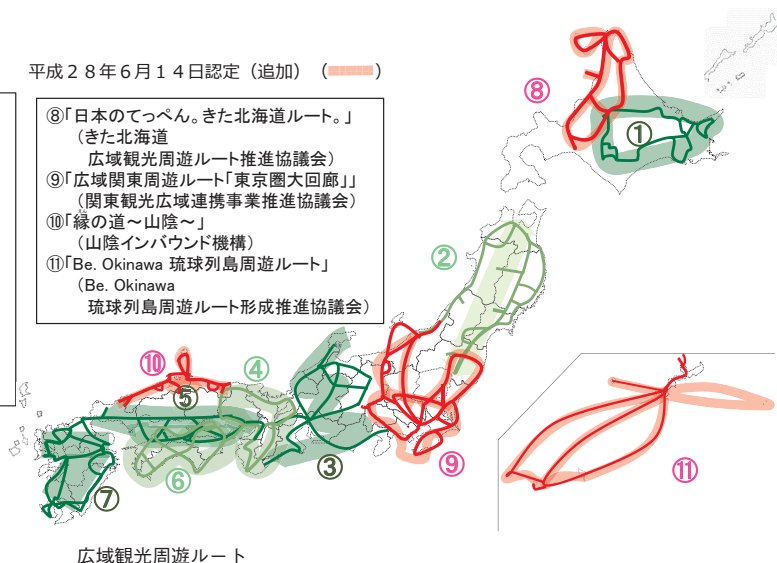
平成27年6月12日認定 ()

- ①「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」
（「プライムロード ひがし北・海・道」推進協議会）
- ②「日本の奥の院・東北探訪ルート」
（東北観光推進機構）
- ③「昇龍道」
（中央日本総合観光機構）
- ④「美の伝説」
（関西広域連合、関西経済連合会、関西観光本部）
- ⑤「せとうち・海の道」
（せとうち観光推進機構）
- ⑥「スピリチュアルな島～四国遍路～」
（四国ツーリズム創造機構）
- ⑦「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」
（九州観光推進機構）

（注）上段「」はルートの名称、下段（ ）は計画の実施主体

平成28年6月14日認定（追加） ()

- ⑧「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」
（きた北海道 広域観光周遊ルート推進協議会）
- ⑨「広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」」
（関東観光広域連携事業推進協議会）
- ⑩「緑の道～山陰～」
（山陰インバウンド機構）
- ⑪「Be. Okinawa 琉球列島周遊ルート」
（Be. Okinawa 琉球列島周遊ルート形成推進協議会）



広域観光周遊ルート

(11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進

【交通政策基本計画における記載】

○交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域鉄道の魅力を高める観光列車、2階建て観光バス、水上バスをはじめとした観光用の河川舟運など、交通そのものを観光資源とする取組の促進方を検討する。

船旅に係る新サービス創出の促進を図るため、2016年4月より開始した、「船旅活性化モデル地区」制度については、2018年3月末までに18地区を設定した。

(12) 「観光ビジョン実現プログラム2016」の改定への対応

【交通政策基本計画における記載】

○観光施策との連携を一層充実強化する観点から、内外の旅行者が周遊しやすい環境を作るための2次交通の充実など、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の今後の改定に柔軟に対応しつつ交通分野の連携方を検討する。

2016年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」の短期的な行動計画として、2017年5月30日の観光立国推進閣僚会議にて、「観光ビジョン実現プログラム2017」を決定し、これに基づいて施策を推進した。

(13) 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」

【交通政策基本計画における記載】

- 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」に基づいた、我が国への外国クルーズ船の戦略的な誘致方策を検討する。

日本とASEANとを結ぶ魅力的なクルーズ商品の造成の促進等を図るため、マレーシア及びフィリピンにて現地旅行会社等を対象としたセミナーを開催するとともに、ASEAN諸国と我が国の政府関係者による専門家会合を開催し、両地域におけるクルーズ振興策を検討した。

第4節 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

(1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進

【交通政策基本計画における記載】

- 「インフラシステム輸出戦略」に基づき、我が国の高い交通関連技術・ノウハウのシステムとしての一体的な輸出を推進する。

〔31〕 交通分野における日本企業の海外受注額推計

【2010年 約0.45兆円 → 2020年 7兆円】

近隣のASEAN諸国をはじめとして諸外国のインフラ需要は急速に拡大し、競合国との受注競争は熾烈化している。我が国は、安倍総理が発表した「質の高いインフラパートナーシップ」を実現すべく、政府を挙げて取組みを強化している。我が国のインフラ海外展開における国土交通省の占める役割は極めて大きく、我が国の外交戦略とも呼応しつつ、現行の取組みを継続、強化し、この制度拡充を最大限活用する等、現下の状況変化に対応した新たな取組みも行っていく必要がある。このため、2016年3月に、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定し、2018年3月に改定を行った。

本行動計画は、分野別ではなく、地域・国ごとに整理された分野横断的な計画であり、重点プロジェクトの明確化、取組む時期の明確化等、より具体化・詳細化を行うとともに、国際標準化、人材育成・制度構築支援等のソフトインフラ支援、官民連携事業への参入促進、戦略的プロモーションの充実、中小企業の海外展開等の具体的施策も盛り込んだものである。今後、国土交通省として、本行動計画に沿って「質の高いインフラシステム海外展開」を最も効果的なタイミングで戦略的に行っていく。

トップセールスについて、2017年度において、国土交通大臣は、マレーシア、シンガポール、インドネシア、米国等計8カ国を歴訪し、相手国のトップや国土交通分野を担当する閣僚との協議・意見交換を行うことにより、我が国インフラシステムのトップセールスに取り組んだ。また、副大臣・大臣政務官においては、ミャンマーやベトナム、コロンビア、セネガル等21カ国を訪問し、インフラニーズの見込める国に対して、我が国インフラシステムのアピールを行った。このほか、諸外国の大臣等要人の来日・表敬といった機会、セミナーの開催等を通じ、我が国インフラシステムの優位性に関する発信に積極的に取り組んだ。

また、国土交通分野の海外インフラ事業について、我が国事業者の海外展開を強力に推進するため、国土交通大臣が基本方針を定めるとともに、独立行政法人等に調査等の必要な海外業務を行わせるための措置等を講じる「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を2018年3月に閣議決定し、国会に提出した。

<数値指標の状況（2015年時点）>

[31] 交通分野における日本企業の海外受注額 1.3兆円

(2) 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

【交通政策基本計画における記載】

- 2014年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、需要リスクに対応した出資と事業参画を一体的に行うことで、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を促進する。

我が国企業の交通事業・都市開発事業の海外市場への参入促進を図るため、需要リスクに対応し「出資」と「事業参画」を一体的に行う株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が、以下の5案件について支援を決定した。

①ジャカルタ・ガーデン・シティ中心地区都市開発事業

インドネシア・ジャカルタ郊外において、商業施設とバスロータリー等を整備・運営するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約50億円）

②ジャカルタ・サウスイースト都市開発事業

インドネシア・ジャカルタ南東部において、集合住宅、商業施設、オフィス、ホテルの整備を行うプロジェクト。（JOIN出資決定額：約30億円）

③ヤンゴン博物館跡地開発事業

ヤンゴン中央駅の北西約1kmに位置する軍事博物館跡地において、オフィス、商業施設、ホテル（長期滞在者向け客室を含む）からなる複合開発を行うプロジェクト。（JOIN出資決定額：約56億円）

④ジャカルタ・メガクニンガン都市開発事業

インドネシア・ジャカルタ中心地区において、分譲住宅、賃貸住宅、商業施設からなる複合施設を建設・販売・運営するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約65億円）

⑤ジャイプル等既設有料道路運営事業

インドの有料道路管理運営企業の株式の一部を取得し、インドにおける有料道路運営事業に参画するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約96億円）

また、安倍総理より2016年5月に発表された「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」を受けて、政令改正や「最大出資者基準」の運用緩和など、質の高いインフラ輸出のための更なる制度改善を行った。さらに、シンガポールやアルゼンチンなどの民間企業・政府関係機関との間で覚書を締結した。

(3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化

【交通政策基本計画における記載】

- 自動車、鉄道、海運、航空、物流、港湾等の各交通分野について、安全面、環境面、効率面に関する我が国の規格、基準、システム等の国際標準化を推進し、我が国の交通産業の成長を目指す。

我が国規格・基準の国際規格等への反映を目指し、国際規格等の制定に向けた議論に積極的に参加するとともに、我が国規格等のデファクト・スタンダード化を進めた。

自動車分野では、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、自動運転技術を取り扱う分科会等の共同議長を我が国が務め、我が国が主導して策定された自動車線維持機能等に係る国際基準が発効するなど、我が国制度・技術の国際標準化を推進した。また、官民共同フォーラムの開催等を通じ、日ASEAN交通大臣会合にて承認された「自動車基準・認証制度をはじめとした包括的な交通安全・環境施策に関するASEAN新協力プログラム」を推進した。

道路分野では、引き続き、ITSの国際標準化に関する専門委員会（ISO／TC204）に参画し、ETC2.0で収集したプローブ情報の活用等に関する標準化活動を行った。さらに、日ASEAN交通連携の枠組みを活用した国際的な道路網を支える舗装技術や過積載管理技術の共同研究を、ASEAN各国の専門家と連携して推進した。

鉄道分野では、ISOの鉄道分野専門委員会（TC269）の議長を我が国が務め、また、新たにISO／TC269及びIECの鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）に国際規格を日本から提案したほか、国際規格の認証機関である交通安全環境研究所において、認証対象規格の拡充を図った。

海事分野では、国際海事機関（IMO）において、自動運航船に係る国際ルールの検討の開始や、旅客船の復原性の向上、旅客フェリーの火災安全の向上、IMO温室効果ガス（GHG）削減戦略の策定、船舶バラスト水規制管理条約の発効等に積極的に貢献した。ASEAN地域における船舶からのCO₂等温室効果ガス削減に貢献するとともに、優れた省エネ技術を有する我が国造船業・舶用工業のASEAN市場への参入を促進するため、ASEAN各国と共に「日ASEAN低環境負荷船普及促進プロジェクト」を立ち上げ、2017年9月に、マレーシアにおいて、第1回実務者会合を開催した。物流分野では、我が国の質の高い物流システムの海外展開を推進し、アジア物流圏の効率化を図るため、ASEAN各国との物流政策対話・ワークショップ（2017年11月：インドネシア、12月：フィリピン）を実施し、また「ASEANにおける小口保冷輸送サービスの展開に関する調査」などの新興国におけるパイロットプロジェクトを実施した。加えて、ASEAN各国と共に「日ASEANコールドチェーン物流プロジェクト」を立ち上げ、日ASEAN物流専門家会合（2017年9月：東京、2018年2月：マレーシア）において、2018年度の第16回日ASEAN交通大臣会合において承認を得ることを目標に「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」の作成に取り組んだ。さらには、2017年2月に発行された我が国の小口保冷輸送サービスをベースとした規格（PAS1018）の普及に取り組んだほか、同規格のISO化に向けた取組を関係省庁が連携して推進し、2018年1月にはISOにおいて小口保冷輸送に関する国際規格を開発する新たなプロジェクト委員会の設立が承認された。

港湾分野では、2014年に署名した「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書（MOU）」を2017年6月に更新した。引き続き、我が国のノウハウを活用し、過年度までに作成したベトナムの港湾施設の国家技術基準素案の同国内での審査支援（施工基準など）、及び新たに地盤改良などを対象とした国家技術基準素案の作成に着手するなど、幅広い分野における取組を推進した。また、わが国の港湾関連手続に関する電子化（港湾EDI）の海外展開に向け、IMOの簡易化委員会（FAL41）において取組の決まった港湾EDI構築ガイドライン改正についての会期間通信グループの座長を務めるなど、この取組に貢献したほか、ミャンマーにおいて、「港湾EDI導入のためのガイドライン」（2014年11月に日ASEAN交通大臣会合において、日本主導で策定）に基づいた港湾EDIシステムの導入を推進した。

（4）洋上ロジスティックハブ等の開発支援

【交通政策基本計画における記載】

- 拡大する海洋開発市場への我が国企業の進出を促進するため、人員・物資等の輸送の中継基地となる洋上ロジスティックハブ等の開発支援を行う。

世界的なエネルギー需要の高まりにより中長期的に拡大することが期待される海洋開発市場への我が国の海運、造船等の企業の進出を促進するため、2016年度に引き続き、洋上における人員・物資等の輸送に資する構造物等の要素技術の開発に対する支援を実施した。

（5）海上輸送の安全確保への積極的な参画

【交通政策基本計画における記載】

○海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保に積極的に参画する。

2016年度に引き続き、マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の修繕・代替のための事前調査及び同海峡における航行援助施設の維持・管理のための人材育成セミナーを実施するとともに、JAIF（日ASEAN統合基金）の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査を開始するために我が国と沿岸3カ国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）において覚書を締結した。

2016年度に引き続き、国際協力機構（JICA¹⁴）による事業への協力として、インドネシアの船舶通航サービス（VTS¹⁵）カウンターパートに対して運用能力向上のための研修を実施した。

また、ASEAN諸国の航行安全対策強化として海上交通管制のためのASEAN地域訓練センターの設立に協力した。

さらに、ASEAN海域の航行安全・運航能率の向上のため航路指定を含めた安全対策ガイドラインの策定に向け実態調査を実施した。

（6）我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成

【交通政策基本計画における記載】

○我が国の交通関連企業の海外進出に当たり、進出先の国・地域において我が国の質の高い交通システムがスムーズに導入・運用されるよう、現地の人材や日本で勉学する留学生に対する研修・セミナーの実施など、現地の有能な人材の確保・育成を検討する。

専門家派遣、JICA研修への協力、セミナーの開催等を通じ、建設、鉄道、道路、航空、港湾、物流、船員等の幅広い分野において、相手国の制度整備や、相手国のインフラの整備・運営・維持管理を担う技術者及び船員教育者の育成支援を積極的に実施した。

海事分野においては、フィリピン、ミャンマー、インドネシア、ベトナムを対象に、船員教育者養成事業を実施し、2017年度は対象国4ヶ国の船員養成機関の教員13名を招聘した。また、海事国際条約の習得等を目的とする2017年度JICA課題別研修「船舶安全」には、ミャンマー・インドネシア・フィリピン・サモア・ジブチ・トンガ・バヌアツ・東ティモールの8ヶ国から船舶検査官や海事行政官等9名が参加した。同研修には、国土交通省海事局からも講師を派遣した。

¹⁴ Japan International Cooperation Agencyの略

¹⁵ Vessel Traffic Serviceの略