

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

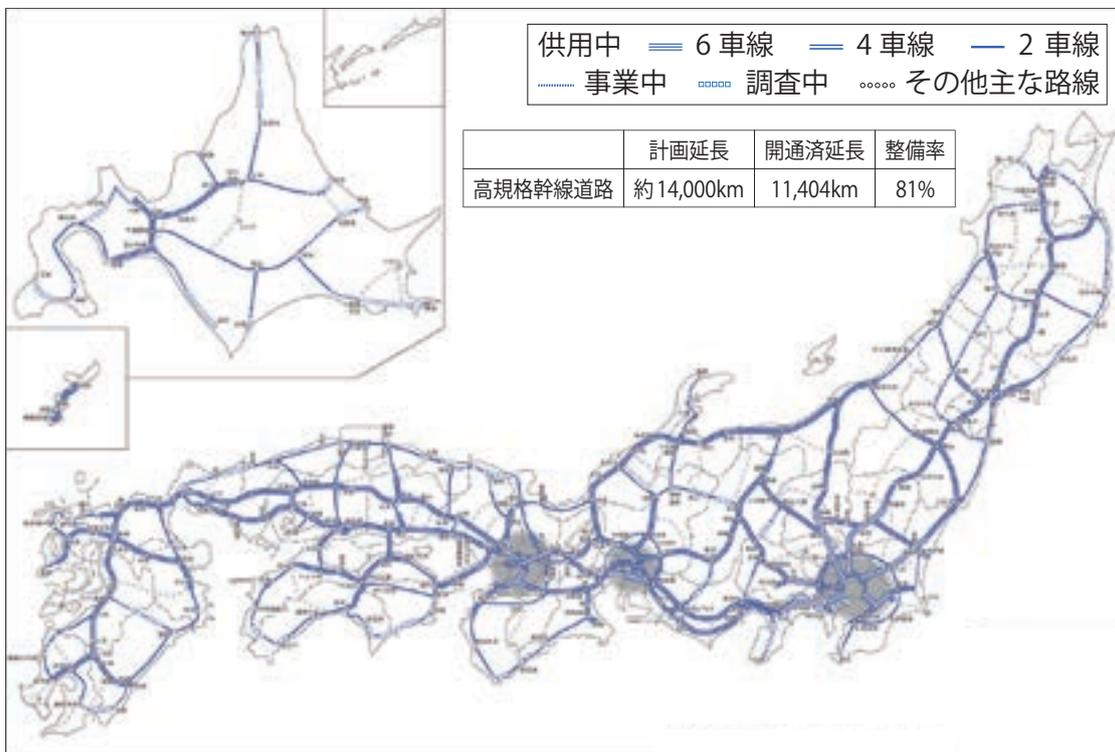
(1) 幹線道路ネットワークの整備

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、平成29年2月26日に圏央道の境古河IC～つくば中央ICが開通し、圏央道全体約300kmのうち約9割がつながった。これにより、企業立地や観光周遊の促進などの効果が期待される。

一方で、全国においては未だ高速道路等の幹線道路ネットワークが繋がっていない地域があることから、計画的に整備を推進していく。

図表 II-6-1-1 高規格幹線道路等の整備状況



平成29年3月31日現在

(注) 1 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
 2 本路線図の「その他主な路線」は、地域における主な道路構想（事業中、開通区間を含む）を示したものであり、個別の路線に関する必要性の有無や優先順位を示したものではない

資料) 国土交通省

(2) 道路を賢く使う取組みの推進

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わせ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する賢く使う取組みを推進している。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、全国の高速度路上に約1,700箇所設置された路側機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

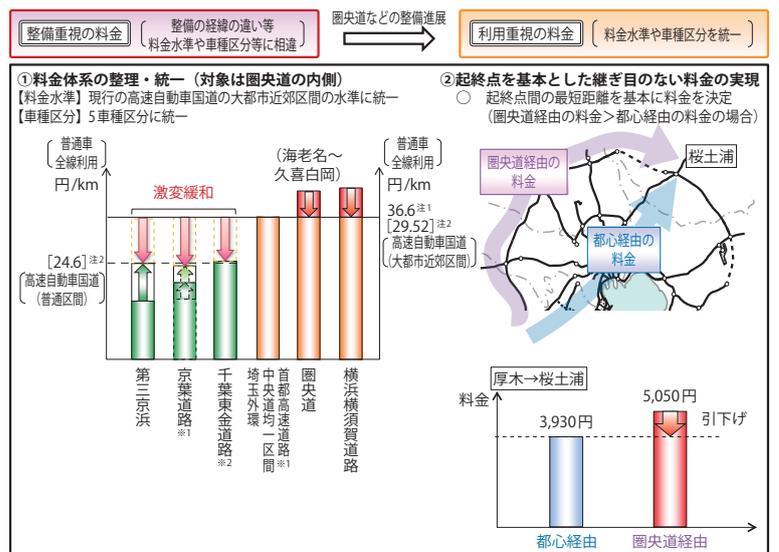
首都圏の高速度道路料金については、都心の渋滞緩和を目指した新たな料金を平成28年4月より導入し、都心通過から外側の環状道路へ交通が転換するなどの効果を引き続き検証する。近畿圏の新たな高速度道路料金については、28年12月16日に公表した「近畿圏の新たな高速度道路料金に関する具体方針(案)」等を踏まえ、29年6月から導入する。

全国の高速度道路にはガソリンスタンド(GS)が100km以上ない区間が77箇所ある。

特に150km超のGS空白区間では、ガス欠発生率が高いことから、29年度までに150km超のGS空白区間をゼロにすることとしており、GS空白区間の解消に積極的に取り組んでいく。

また、ETC2.0搭載車を対象に高速度道路外の休憩施設等への一時退出を可能とする実験を実施する。これにより、休憩施設やガソリンスタンドの空白区間を解消し、良好な運転環境を実現する。

図表II-6-1-2 首都圏の高速度道路を賢く使うための料金体系(平成28年4月より導入)

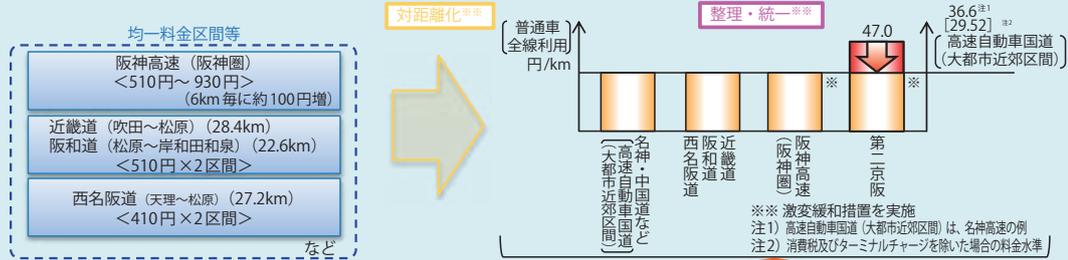


(注) 1 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例
 2 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準
 ※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど激変緩和措置を実施(ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き)
 ※2 千葉県内の高速ネットワーク(千葉外環、圏央道(松尾横芝~大栄))の概成後に整理
 ※あわせて、車種区分を5車種区分に整理統一(首都高速について段階的に実施)
 資料)国土交通省

図表 II-6-1-3 近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系（平成29年6月より導入）

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- ①料金水準は現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。
- ②阪神高速については、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定する。

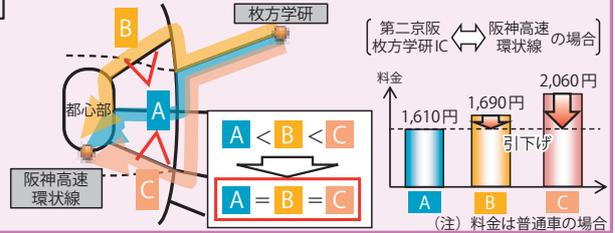


※ 淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保のため、関係自治体の提案を踏まえ、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定

(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

- ③高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行う。
- ④大阪及び神戸都心部へ流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。

- 大阪府道路公社・南阪奈有料道路及び堺北有料道路
→ネクスコ西日本に移管（平成30年4月）
- 阪神高速・京都線の油小路線・斜久世橋
→ネクスコ西日本に移管（平成31年4月）
- 阪神高速・京都線の新十条通
→京都市に移管して無料に（平成31年4月）



資料) 国土交通省

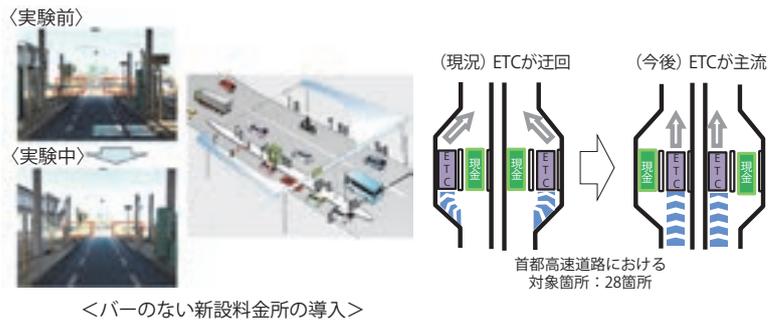
③賢い料金所

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等の料金所にて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について、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、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、東名高速道路の海老名ジャンクション等3箇所、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始している。現在、東名高速道路の大和トンネル付近等14箇所、ピンポイント渋滞対策を実施している。

図表 II-6-1-4 ETC2.0が基本のストレスのない「賢い料金所」



資料) 国土交通省

⑤賢い機能強化

暫定2車線の高速道路は、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」を平成27年11月18日に施行した。また、速度低下に対応した付加車線の機動的な設置について全国4路線で検証を行うとともに、正面衝突事故防止対策としてワイヤロープの設置検証を全国約100kmで実施する。

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、「準備段階調査」により、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。

全国の渋滞箇所において効果的な対策を推進するため、都道府県単位等で道路管理者、警察等から構成される渋滞対策協議会を設置し、必要な対策を検討・実施している。今後は、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者目線で必要な対策箇所を特定し、必要な対策を促進していく。

道路周辺の土地利用に伴う渋滞の抑制を図るため、商業施設等の開発者に対する事前の交通アセスメントや、立地後の追加対策を要請するための新たな仕組みを検討している。

図表II-6-1-5 スマートIC整備効果の例

○白河中央（しらかわちゅうおう）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（平成26年度実績）



白河中央スマートIC
平成21年8月 開通
平成26年度交通量 約2,600台/日

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1/6）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

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

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、「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）に従い、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ている。さらに、未着工区間である北陸新幹線敦賀・大阪間については、国土交通省において概算事業費等のルート選定に係る検討に必要な項目の調査を行い、それに基づき与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて議論が行われ、敦賀駅－小浜市（東小浜）附近－京都駅－京田辺市（松井山手）附近－新大阪駅を結ぶルートとすることが決定された。

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

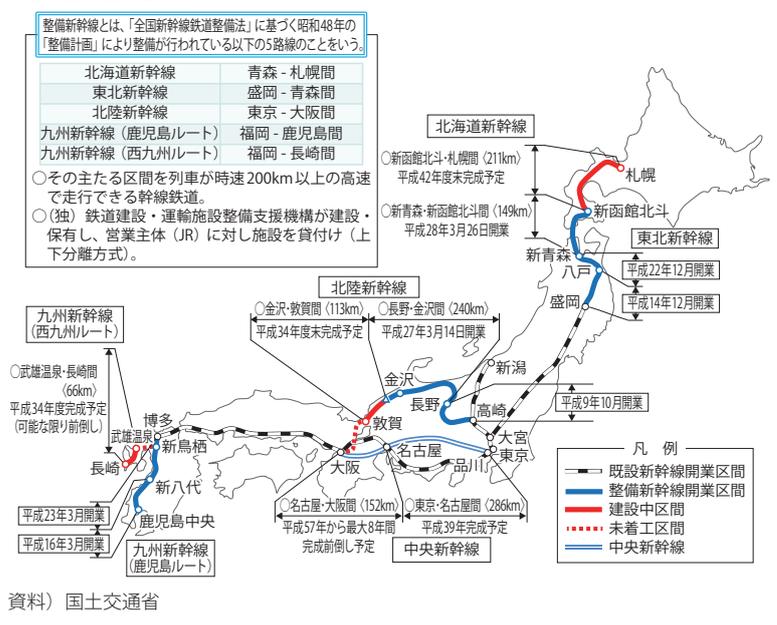
に対して「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）」を申請し、同年10月に国土交通大臣からの認可を受けた。品川・名古屋間を39年に開業予定としており、現在、品川駅や南アルプストンネルの工事等を進めているところである。さらに、品川・名古屋間の工事に財政投融資を活用することにより、大阪までの全線開業を57年から最大8年間前倒すこととし、28年の臨時国会において独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正を行い、同年11月から、同機構より、建設主体であるJR東海に対して、財政融資資金の貸付けが行われているところである。

（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）

超電導リニアの技術開発については、平成29年2月に開催された「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」において、「営業線に必要な技術開発は完了。今後はより一層の保守の効率化、快適性の向上等を目指した技術開発を推進」との評価を受けた。そのため、国土交通省は同年3月、同評価を踏まえた超電導磁気浮上式鉄道技術開発基本計画（（公財）鉄道総合技術研究所及び東海旅客鉄道（株）策定）の変更を承認した。

図表 II-6-1-6 全国の新幹線鉄道網の現状



②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

軌間可変技術評価委員会（平成28年11月開催）による審議を踏まえ、九州新幹線西九州ルートへの導入に向け、耐久性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、北陸新幹線への導入に向け、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おり、この方向性に基づき施策の具体化を図っている。

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

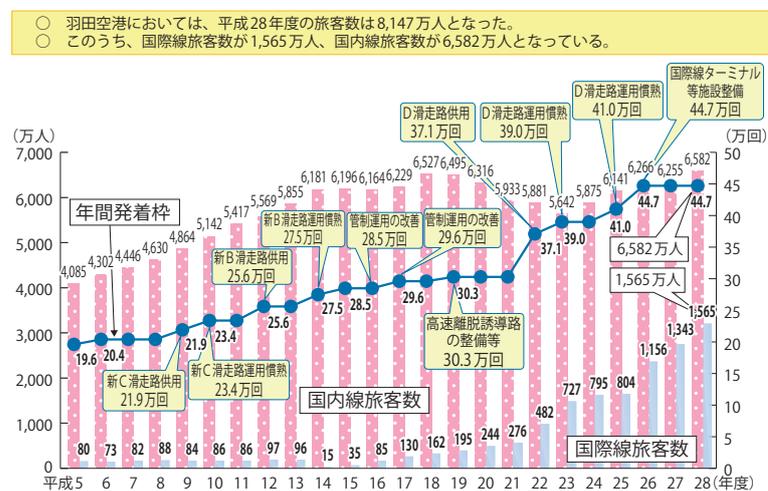
①首都圏空港の機能強化

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。

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。一方、成田空港については、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。

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、更にはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げた訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万

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）国土交通省航空局作成

人等の目標の達成、地方創生等の観点から、両空港の機能強化は必要不可欠であり、羽田空港の飛行経路の見直し等により、32年までに羽田・成田両空港の年間合計発着枠を約8万回拡大することに取り組んでいる。

28年7月には、羽田空港の機能強化に必要な施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することについて、関係自治体から理解を得た。今後は、羽田空港の飛行経路の見直しに必要な施設整備、環境対策等を着実に進めるとともに、定期的に説明会を開催するなど、引き続き丁寧な情報提供を行う。

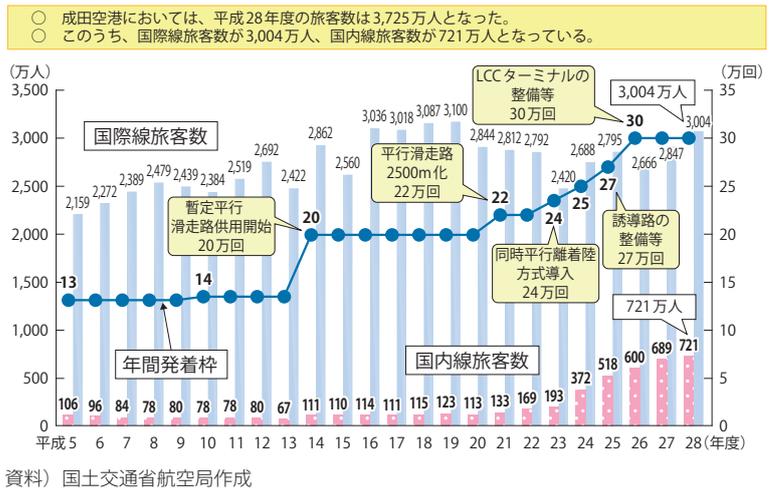
また、32年以降については、成田空港の第3滑走路の整備等の更なる機能強化策について、地域住民に説明することが28年9月の地元自治体との協議会において了承されたことを受け、地域への説明を開始した。

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



②関西国際空港・中部国際空港の機能強化

関西国際空港については、コンセッションを実現し、平成28年4月より新たな運営権者である関西エアポート株式会社による運営が開始された。同社による運営開始以降も、27年に引き続き28年の旅客数が過去最多を更新した。

また、訪日外国人旅行者の増加に対応して受入体制の強化を図るため、第1ターミナルにおいて、入国審査場を拡張し審査ブースの増設を実施するとともに、関西エアポート社により、29年1月、新たなLCC専用ターミナル（第2ターミナル（国際線））の供用が開始された。

中部国際空港においては、LCC等の新規就航などに対応するために整備していたエプロンを29年3月に供用開始した。また、LCCの拠点化を推進するため、LCCターミナルの整備（31年度供用開始予定）に着手した。

③地方空港の機能強化

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、滑走路増設事業を引き続き実施している。新千歳空港については、28年10月下旬から外国航空機の乗り入れを大幅に拡大したほか、29年3月下旬から1時間当たりの発着枠を32回から42回へ拡大した。加えて、国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混雑の解消及び今後も増加が見込まれる国際線需要に対応するため、国際線エプロンの拡張、誘導路の新設、国際線ターミナルビルの機能向上（CIQ施設）に係る整備事業に着手した。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施設整備等を実施している。

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。

④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29年3月までに合計で31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。

⑤航空機操縦士等の養成・確保

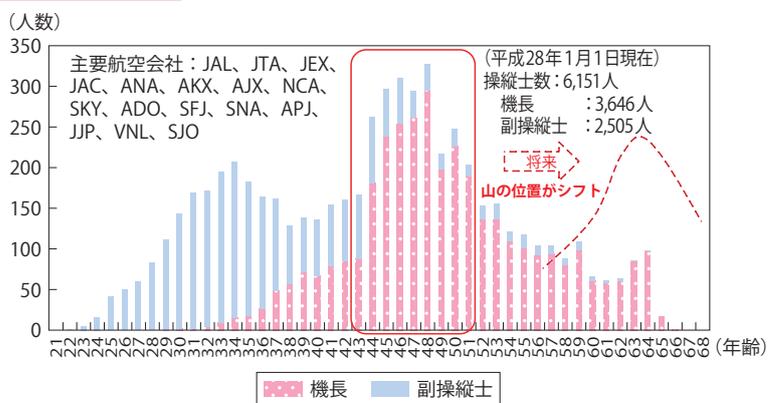
我が国の航空業界においては、国際線を中心とする航空需要の大幅な増大や、現在主力となっている40代の操縦士の将来における大量退職が見込まれているが、現状の年間の新規操縦士供給量だけでは将来の操縦士需要を十分に満たすことは困難であり、中長期的な操縦士不足への対策が求められている。

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、とりまとめに従って、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」等が同年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

図表 II-6-1-11 我が国主要航空会社操縦士の年齢構成



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31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95%を占めている。

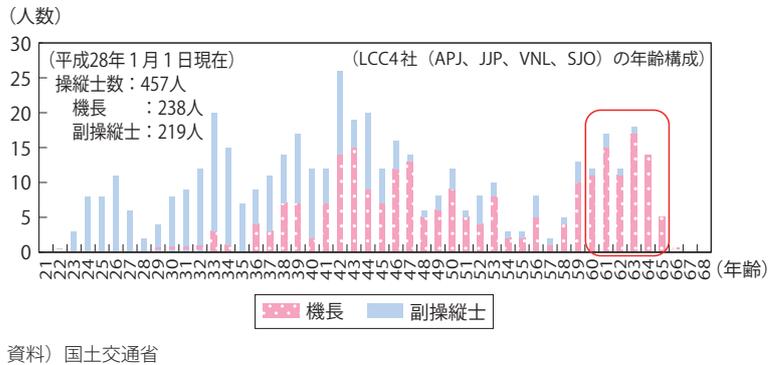
操縦士の活用、操縦士の年齢制限の上限引き上げなど健康管理向上等による現役操縦士の有効活用等の取組みを促進している。

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、航空大学校の更なる活用等の取組みを促進している。

特に航空大学校においては、「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げた訪日外国人旅行者数の目標が2020年4,000万人、2030年6,000万人と倍増されており、操縦士の養成・確保が一層重要となっていることを踏まえ、平成30年度からの養成規模拡大(72名→108名)に向けた取組みを進めていく。

特に航空大学校においては、「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げた訪日外国人旅行者数の目標が2020年4,000万人、2030年6,000万人と倍増されており、操縦士の養成・確保が一層重要となっていることを踏まえ、平成30年度からの養成規模拡大(72名→108名)に向けた取組みを進めていく。

図表 II-6-1-12 我が国LCC操縦士の年齢構成



(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。

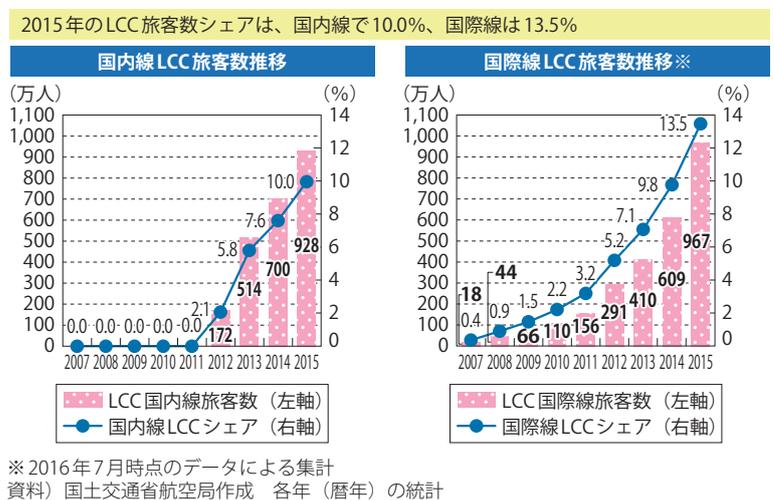
こうした中、平成28年7月から国管理空港の第1号案件として、仙台空港の運営委託を開始したところである。仙台空港に続いて、高松空港、福岡空港、北海道内の空港等においても手続が進められている。

② LCCの持続的な成長に向けた取組み

平成24年3月に本邦初となるLCCが就航した。以降、29年3月時点で、ピーチ・アビエーションは国内14路線、国際13路線、ジェットスター・ジャパンは国内16路線、国際8路線、バニラ・エアは国内7路線、国際7路線、春秋航空日本は国内4路線、国際4路線へネットワークを展開している。

訪日外国人旅客の増大や地方創生の展開のため、国内外の航空ネットワークの充実が求められている中、LCCの振興は航空行政上の重要施策

図表 II-6-1-13 我が国のLCC旅客数の推移



として位置付けられており、「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%」という目標の下、様々な施策を行ってきている。

具体的には、①着陸料等空港使用料の軽減、②空港経営改革、③施設整備の3つの観点から検討・実施している。空港使用料の軽減については、国管理空港・共用空港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、25年度より、主に使用される機材（100t以下）に着目した着陸料の引き下げを行っており、28年度も引き続き実施している。また、28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は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。空港経営改革については、民間事業者による滑走路等と空港ビルの運営の一体化などにより、戦略的な料金体系や営業活動等を可能とする、民間の知恵と資金を活用した空港の活性化を図るため、積極的に推進しており、28年4月には本邦で初めて、関西国際空港が運営の民間委託を開始し、続けて同年7月には仙台空港の民間運営委託が実現した。施設整備については、LCC専用ターミナルの整備を実施しており、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（国内線））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、29年1月には関西国際空港で新たなLCC専用ターミナル（T2（国際線））が供用開始された。また、中部国際空港でもLCCターミナルの整備に着手した。

我が国の27年の国内航空旅客数におけるLCCのシェアは10.0%となっており、国際航空旅客数におけるLCCのシェアは13.5%となっている。

③ビジネスジェットの実入推進

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、従来より東京国際空港・成田国際空港の両空港を中心にアジア地域における経済成長の取り込みの観点から、その振興は重要な課題であったが、近年は富裕層旅客の取込み等インバウンド振興の観点からも重要性が増している。

このような状況を踏まえ、ビジネスジェットの実入環境の整備を推進するため、関係省庁とも連携し、ハード整備、規制緩和等の措置を強力に進めている。特に東京国際空港においては、乗り入れ希望を持ちながら乗り入れできない航空機が多数にのぼったため、平成28年4月、ビジネスジェット用の発着枠の抜本的な拡大（発着上限8回/日→16回/日、到着上限4回/日→撤廃）や、発着枠内の優先順位の引き上げ等を実施し、あわせて、駐機可能機数の増加を図った。

こうした取組みにより、利用状況は改善したが、引き続き利用状況を注視し、必要な施策等を講じていく。

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、外国人入国者の多くは成田、羽田、関西等の主要空港に集中している。「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げた訪日外国人旅行者数を2020年4,000万人、2030年6,000万人等の目標の実現に向けては、地方空港へのLCC等の就航促進を図り、訪日外国人を大都市圏のみならず地方へ誘導することが大変重要である。

国管理空港・共用空港については、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、地方の国管理空港・共用空港において、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さらに1/2軽減する国際線の着陸料軽減措置を新設した。また、平成29年度から、地方空港へのLCC等の国際線の就航を強力に推進するため、高いレベルの誘客・就航促進の取組みを行う地方空港を「訪日誘客支援空港」と認定した上で、国管理、地方管理空港等における着陸料の割引や補助、グランドハンドリング経費等の支援を行い、新規就航・増便を促進する。加えて、増大する航空旅客を受け入れる際のボトルネック解消のため、CIQ施設の整備やボーディングブリッジの設置等への支援により受入環境の高度化を図る。

(3) 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28年度の取組みとしては、「ひまわり8・9号」の高い観測能力を活用し、判別が困難であった現象の可視化や積乱雲に関する情報の領域を拡大した情報提供に向けた取組みを進めることとした。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。

(4) 航空インフラの海外展開の戦略的推進

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、成長戦略として重要な課題となっている。

案件受注のためには、個々の空港運営主体を中心とした体制やノウハウの強化、案件の発掘やコンサル体制の強化等について官民連携した取組みが重要であり、多くの関係企業が参画する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28年度においては、ロシアのハバロフスク国際空港国内線ターミナル、ベトナムのロンタイン新国際空港、ミャンマーのハンタワディー新国際空港、モンゴルの新ウランバートル国際空港、フィリピンの新マニラ国際空港等の整備・運営に対する我が国企業の参画に向け、機会を捉えたセールス、政府要人招聘（29年2月）等を行った。

4 空港への交通アクセス強化

アクセス鉄道網については、平成28年4月に取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。

また、国家戦略特区内の空港へのバスによるアクセスの改善については、運賃や運行計画の提出期

間の短縮など手続の弾力化を可能とする所要の措置を講じている。

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。また、物流事業の効率化及び高付加価値化を図る物流生産性革命を推進している。

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、物流システムの国際標準化等を通じ、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。

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。

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、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など、我が国港湾を取り巻く情勢はめまぐるしく変化してきた。このため、戦略港湾への広域からの貨物集約による「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等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を、国・港湾管理者・民間の協働体制で取り組んでいるところ。

阪神港においては、国も出資した阪神国際港湾株式会社による集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、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99便/週へ約5割増加し、28年の神戸港のコンテナ貨物取扱量が阪神・淡路大震災以降で2年連続過去最高を記録するなど成果が現れ始めている。

京浜港においても、国も出資した横浜川崎国際港湾株式会社による集貨事業が開始され、29年4月に横浜港における北米基幹航路の新規開設が実現するなど成果が現れ始めている。

他方、28年8月の韓進海運の経営破綻、同年10月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合の発表など、海運情勢は厳しさを増しており、こうした中、これまでの取り組みを強化するため、今後はアジアからの広域集貨にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく。

② LNGバンカリング拠点の形成

平成28年10月に国際海事機関（IMO）において一般海域におけるSOx規制が2020年から強化されることが決まるなど、排出ガスのクリーンなLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれており、LNGバンカリング（燃料供給）拠点の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となっている。我が国は世界最大のLNG輸入国であり、LNG基地が近接して立地する横浜港をモデルケースとして、LNGバンカリング拠点の整備方策に関する検討会を28年6月に設置し、同年12月に取りまとめを行った。引き続き、検討結果等を踏まえながら、シンガポール港と連携しつつ、我が国がアジア地域において先導的にLNGバンカリング拠点を形成し、我が国港湾へのコンテナ航路等の寄港増を図る。

③ 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、平成23年5月に資源・エネルギー等の拠点となる港湾を国際バルク戦略港湾として10港選定し、ばら積み貨物の海上輸送網の拠点となる港湾の機能を強化するため、大型船が入港できる岸壁等の整備や、企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進に向け、荷さばき施設等の整備に対する補助や税制特例措置によりハード・ソフト一体となった取組みを推進している。

石炭を取扱う輸入拠点として、小名浜港では、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た。また、徳山下松港においても、28年度より水深18mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

穀物を取扱う輸入拠点として、釧路港では、26年度より水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手し、28年2月に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。

④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。

⑤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、貿易に係る手続処理機能（NACCS）にコンテナ物流情報提供機能（Colins）を反映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。

⑥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。

⑦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を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。

コラム

LNGバンカリング拠点の形成に向けて

近年、国際的な船舶からの排出ガス規制の強化が進展し、排出ガスのクリーンなLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれている中、LNGバンカリング（燃料供給）拠点の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となっています。

我が国はLNGの世界最大の輸入国であり、整備に多大な費用を要するLNG基地も、既に港湾に多数立地しています。また、平成27年9月より、民間事業者によりLNG燃料タグボートの運航と同船へのLNGタンクローリーによるバンカリングが横浜港において開始されているなど、LNGバンカリングに関するノウハウの蓄積が図られており、世界的にもLNGバンカリング拠点の形成に向けて優位な状況です。こうした中、28年6月に、国土交通省港湾局が事務局となっ

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

て横浜港をモデルケースとしたLNGバンカリング拠点の整備方策に関する検討会を設置し、同年12月に取りまとめを行いました。また、同年8月には、「未来への投資を実現する経済対策」（平成28年8月2日閣議決定）において「LNG燃料供給拠点となるシンガポールと連携した港湾の形成促進」が盛り込まれました。

世界トップの重油バンカリング港を有するシンガポール海事港湾庁（MPA）とも連携を推進しており、28年7月、石井国土交通大臣がシンガポールでの「横浜港LNGバンカリングミニセミナー」（国土交通省、在シンガポール日本大使館共催）に出席・挨拶し、MPA長官とLNGバンカリング拠点形成に向けた協力の必要性について認識を共有しました。

また、同年9月に行われた日・シンガポール首脳会談（日本側：安倍首相、シンガポール側：リー首相）においては、安倍首相から「船舶燃料としてのLNGの燃料供給拠点の整備における連携も強化したい」と発言があり、これに対してリー首相から「LNGの燃料供給拠点の整備についても協力を模索したい」と発言がありました。

同年10月には、シンガポールにおいて、LNG燃料船の導入促進を図るため、「LNGを船舶燃料として開発するための協力に関する覚書（MOU）」に、国土交通省港湾局、MPAを含めた7カ国8者で署名し、LNGバンカリング拠点のネットワークを世界で構築することを目指すこととなりました。

さらに、29年4月には、日本において、「LNGバンカリング国際シンポジウムin横浜」を国土交通省及び経済産業省の主催のもと開催し、世界からLNGバンカリングの推進に係わる船会社、エネルギー事業者、港湾当局などのステークホルダーが一同に会し（国内外から約550名が参加）、LNGバンカリング拠点の形成及び国際的なネットワークの構築に向けて取り組むべき方向性について関係者間で認識を共有しました。

引き続き、シンガポールと連携しつつ、我が国がアジア地域において先導的にLNGバンカリング拠点を形成し、我が国港湾へのコンテナ等航路を維持・拡大し、我が国経済の国際競争力の強化を図って参ります。



シンガポールにて開催した「横浜港LNGバンカリングミニセミナー」（平成28年7月22日（金））石井国土交通大臣による開会挨拶



日・シンガポール首脳会談において握手を交わす両首脳（平成28年9月28日（水））（写真提供：内閣広報室）



MOU署名式の様子（平成28年10月5日（水））
資料）国土交通省



荷役と並行した燃料供給（イメージ）



国際シンポジウムにおける主催者・共催者・登壇者による記念撮影（平成29年4月3日（月））

資料）国土交通省

II

第6章

競争力のある経済社会の構築

(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。

(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28年に7,503億円となり、過去最高値を更新した。農林水産物・食品の輸出額を31年に1兆円とする政府目標の達成に向けて、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、クール宅配便サービスの国際標準化に向けた取組みの推進等により、農林水産物・食品の品質維持やコスト競争力の強化を図る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9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28年度には、地域高規格道路のICへのアクセス道路の整備を支援する新たな個別補助制度を創設し、大型車を望ましい経路へ誘導する「大型車誘導区間」に国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを追加した。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、ETC2.0を活用した取組みを推進している。さらに、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を平成28年11月より新東名を中心とするフィールドで開始した。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・機能強化を図っているところである。

(6) 国際物流機能強化に資するその他の施策

陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた国際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。

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。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、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支援した。

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。

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。28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。

また、建築物へのスムーズな貨物の搬入や屋内移動の確保等を図るとともに、交通や環境へ与える影響を抑制し、良好な景観形成などまちづくりとの調和等の効果を期待し、今後の取組みに向けたヒントとして、物流を考慮した建築物の設計・運用の手引きを策定した。

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、27年度に実施した持続可能な物流構築に関するモデル事業から得られた課題や対応策について実践的なノウハウの蓄積・普及を図った。

27年9月の宅配事業者、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」の報告書を踏まえ、宅配ロッカーの普及啓発を図るため、28年7月から1ヶ月間、国土交通省庁舎に宅配ロッカーを設置するなど、同報告書の方向性に沿って宅配再配達削減を推進している。また同年10月より、再配達用の宅配ロッカーを地域の拠点である道の駅に設置し、地方部での再配達削減のスキームとしての可能性を検証する社会実験を官民連携で開始している。

無人航空機（いわゆるドローン等）は離島や過疎地・都市部等での荷物輸送や災害発生時に活用される可能性がある一方で、無人航空機の物流への活用にあたっては、配送先までの飛行や貨物の積卸しに係る離着陸等、複雑なプロセスを目視外飛行で高精度かつ安全に行うことが必要である。このため、28年度から、操縦者の目の届かない範囲でも、無人航空機の自律かつ安全な離着陸を可能とする物流用ドローンポートシステムの開発に着手し、29年3月に長野県伊那市において道の駅から高齢者専用住宅まで無人航空機による荷物輸送実験を実施するなど、無人航空機による荷物配送が実現されるよう取り組んでいる。

(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

物流分野における労働力不足、多頻度小口輸送の進展等に対応し、物流事業の省力化及び環境負荷

^注 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

低減を推進するため、関係者が連携した物流の総合化・効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨とした「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律」を平成28年10月に施行し、共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする合計19件（29年3月31日現在）の総合効率化計画を認定し、必要な支援を行った。なお、改正前の制度^注に基づく認定は28年9月末時点で301件であった。

（4）物流分野における労働力不足対策

少子高齢化や人口減少を背景として、物流分野においても、特にトラック業界、内航海運業界を中心として労働力不足が顕在化しつつある。このような状況に対応し、物流に必要な人材の確保や物流の効率化・省力化のため、「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」（平成27年3月、国土交通省）に基づき、物流業の社会的意義等の効果的なPRに努めるとともに、モーダルシフトや共同輸配送、宅配便の再配達削減等の取組みを促進した。また、物流の効率化・省力化を図るためのAI等の活用を資する取組みを促進した。

また、交通政策審議会交通体系分科会物流部会及び社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会との合同会議において同年12月に取りまとめられた答申等を踏まえ、物流事業の生産性向上に取り組むとともに、女性を含め年齢に関わりなく誰もが就業し活躍できる環境を整え、長時間労働の抑制や賃金の上昇を含め、やり甲斐と誇りを持って働くことのできる「働きたい職場」となるよう、就業環境の整備を推進している。

第3節

産業の活性化

1 鉄道関連産業の動向と施策

（1）鉄道事業

① 鉄道事業の動向と施策

平成27年度の鉄道旅客の輸送人員は、前年度と比較して増加している。JRでは、新幹線輸送は増加、在来線輸送も増加しており、民営鉄道も増加した。

27年度の鉄道貨物の年間輸送トン数、輸送トンキロは、コンテナ輸送については、前年度と比べて増加、車扱輸送については、若干の微減となった。

各鉄道事業者においては、鉄道の競争力向上、生活サービスとの連携等による更なる利便性の向上や、訪日外国人への対応として、案内表示の多言語化や路線名や駅名にアルファベットや数字を併記するナンバリング、無料公衆無線LANサービスの提供などを進めている。

また、13年にJR東日本が「Suica」を導入してから全国で交通系ICカードの普及が進んでいる。25年3月からは、JRと主な民鉄等の各エリアで導入されている10種類の交通系ICカードの全国相互利用が開始された。今後も順次、導入事業者やエリアが拡大するなど、更なる利用者の利便性の向上及び地域の活性化が期待される。

注 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、輸送網の集約等を図り、物流の総合化・効率化を行う取組みを支援。