

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

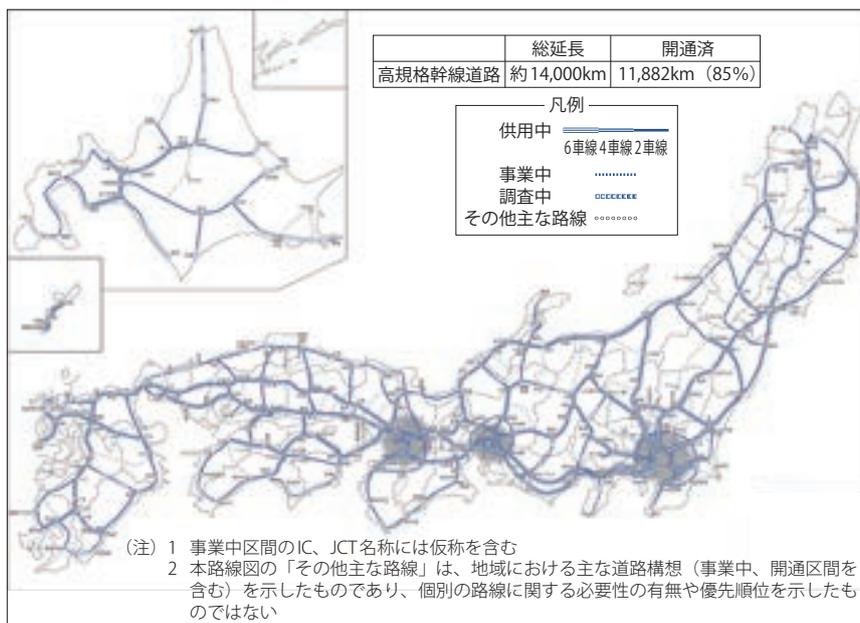
幹線道路の整備は、昭和29年に策定された第1次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

例えば、東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）は平成30年6月2日に15.5kmが開通し、東京外かく環状道路の全体で約6割がつながった。これにより、中央環状内側の首都高（中央環状含む）の渋滞損失時間が約3割減少した。

このようなストック効果が最大限発揮されるよう、幹線道路ネットワークの整備を引き続き推進する。特に、全国物流ネットワークの核となる大都市圏環状道路等については、現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用した整備加速による生産性向上を図る。

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31年3月31日現在

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、全国の高速道路上に約1,700箇所設置された路側器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、(ア)大量の情報の送受信が可能となる、(イ)ICの出入り情報だけでなく、経路情報

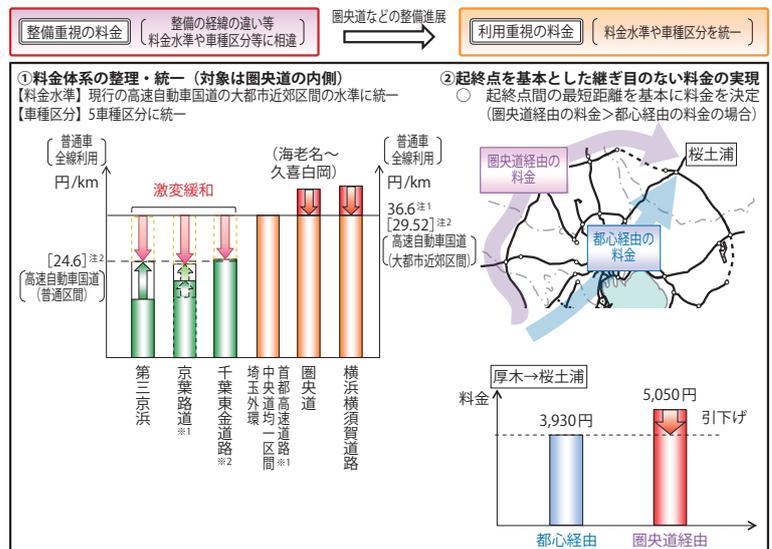
②賢い料金

平成28年4月には首都圏で、29年6月からは近畿圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮されている。引き続き、効果を検証する。

なお、2018年4月1日に南阪奈有料道路と堺泉北有料道路をネクスコ西日本に移管した。加えて、中京圏についても地域固有の課題等を整理し、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について検討を開始した。

また、ETC2.0搭載車を対象に高速道路外の休憩施設等へ一時退出しても、高速を降りずに利用した料金のままとする実験を全国20箇所を実施した。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)

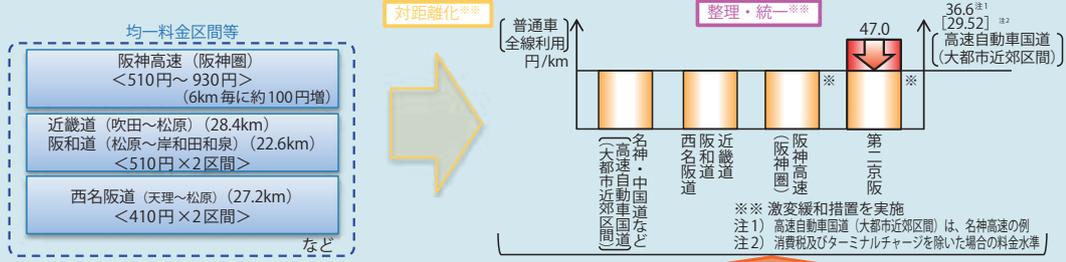


(注) 1 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例
 2 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準
 ※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど
 激変緩和措置を実施(ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き)
 ※2 千葉県内の高速ネットワーク(千葉外環、圏央道(松尾横芝~大栄))の概成後に整理
 ※あわせて、車種区分を5車種区分に整理統一(首都高速について段階的に実施)
 資料) 国土交通省

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 料金水準を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。

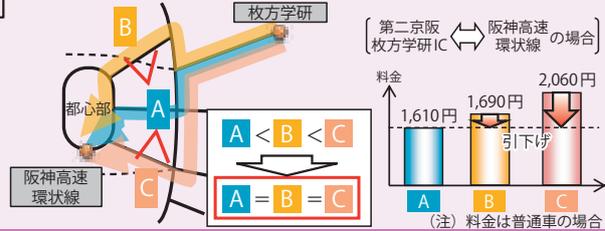


※ 淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保のため、関係自治体の提案を踏まえ、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定

(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の流入に関して、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泉北有料道路
- 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30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した。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、実施した。

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、東名阪自動車道の四日市付近等10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、関越自動車道の高坂SA付近等10箇所、ピンポイント渋滞対策を実施している。

⑤ その他の取組み

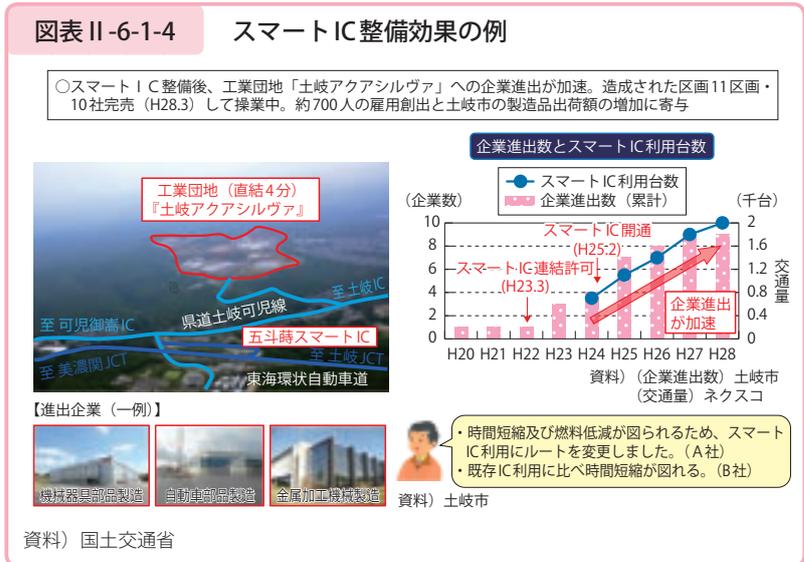
地域との連携促進のため、高速道路と施設との直結等によるアクセス機能の強化を進めている。スマートIC等を柔軟に追加設置することにより、高速道路から物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上や、「コンパクト+ネットワーク」の考え方による機能の集約化・高度化、既存のIC周辺の渋滞緩和を図る。平成29年7月には高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度の具体的なルールを定めた。また、民間施設直結スマートICの整備を促進するため、平成30年3月には、整

備を行う民間事業者に対し民間事業者のIC整備費用の一部を無利子貸付する制度や、民間事業者が整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置を創設した。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。29年度は、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、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速攻対策を実施する取組みを推進した。

道路周辺の土地利用に伴う渋滞の抑制を図るため、大規模施設等の立地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。

広域的に渋滞が発生している観光地において、ETC2.0に加え多様なセンサーやAIによる解析技術等を融合し、時空間的な変動を考慮した交通マネジメントを強化する。



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。全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和48年に整備計画が定められている、いわゆる整備新幹線については、平成9年10月の北陸新幹線（高崎・長野間）の開業を皮切りに、東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線と順次開業してきている。

また、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）に基づき、現在、開業に向けて着実に整備を進めているところである。なお、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）においては、建設費が約3,451億円増加する見込みとなったが、令和元年度予算の編成過程において、追加的に必要となる経費について安定的な財源見通しを立てたところであり、平成27年1月の政府・与党申合せにおける完成・開業目標時期を確実に実現すべく、引き続き着実に整備を進める。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、ルート選定に係る平成29年3月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの決定を踏まえ、鉄道・運輸機構において、令和元年度

からは環境影響評価の手続きが進められている（4年程度）。なお、整備財源の確保については、与党において、この環境影響評価の間に検討を行うこととされており、できる限り早期の全線開業に向けて、引き続き適切に対応していく。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、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、令和4年度の対面乗換方式での開業以降の整備のあり方に関し、フリーゲージトレイン、フル規格、ミニ新幹線の3方式についての検討が行われ、平成

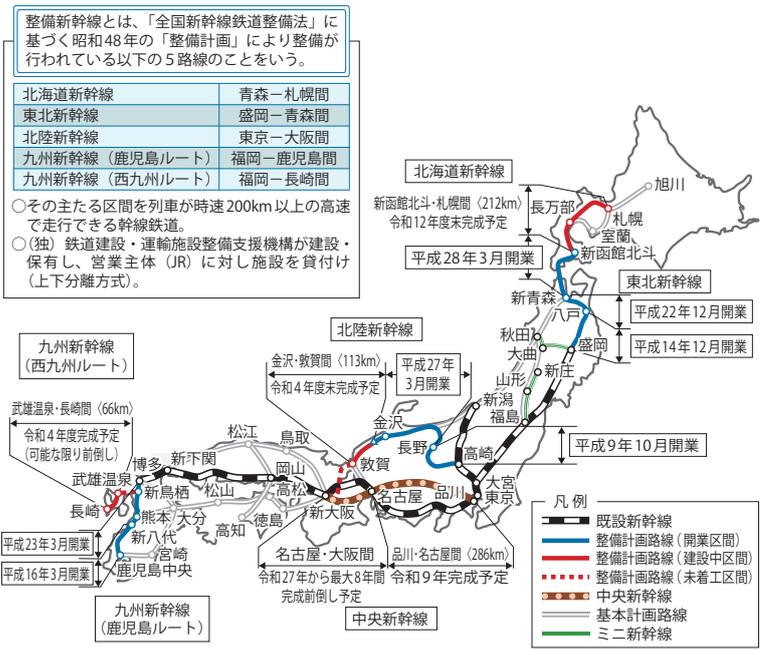
30年7月の中間とりまとめにおいて、対面乗換が恒久化することはあってはならない、フリーゲージトレインの導入は断念せざるを得ず、その上で、新大阪まで直通することが可能なフル規格又はミニ新幹線のいずれかを選択する必要がある、とされた。これを受け、同年8月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいても、今後はフル規格又はミニ新幹線のいずれかの方式を選択すべく検討を進めることとされている。

北海道新幹線については、新幹線列車と貨物列車がレールを共用し走行している区間のうち、青函トンネル内において、平成31年3月より160km/h運転が開始されたところである。引き続き、安全の確保に万全を期しつつ、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送との二つの機能に十分に配慮しながら、検討を進める。また、営業主であるJR北海道は現在厳しい経営状況に置かれていることから、新青森・新函館北斗間の収益向上に資する取組みの実施状況や、新函館北斗・札幌間の開業による効果等について確認していく。

その他、全国新幹線鉄道整備法では、四国新幹線、四国横断新幹線等の計11路線が、いわゆる基本計画路線に位置づけられている。平成29年度よりこれら基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を行っており、具体的には、新幹線整備が社会・経済に与える効果の検証や、単線による新幹線整備を含む効果的・効率的な新幹線整備手法の研究等に取り組んでいる。

中央新幹線は、東京・名古屋間を約40分、東京・大阪間を約1時間で結び、全線が開業することで三大都市が1時間圏内となり、人口7千万人の巨大な都市圏が形成されることとなる。これにより、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものである。全線開業の時期については、平成28年に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、財政投融資（3兆円）を活用することにより、当初令和27年であった大阪までの全線開業を最大8年間前倒すことを可能としたところである。現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）及び（その2）」に従い、JR東海において、令和9年の品川・名古屋間の開業に向け、品川駅や南アルプストンネル

図表 II-6-1-5 全国の新幹線鉄道網の現状



資料) 国土交通省

の工事等を進めているところである。

新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2018」（平成30年6月15日閣議決定）において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、31年度より所要の調査を実施し、この取組みの具体化を進めることとしている。

（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、超電導磁気浮上方式鉄道技術開発基本計画に基づき、既に確立している実用技術の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する。

②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

フリーゲージトレインは、レールの幅が異なる線区を接続し、利用者の利便性を高めるものであることから、当面のフリーゲージトレインの活用先として、軌間の異なる在来線間での直通運転を想定して、技術開発を継続する。

3 航空ネットワークの整備

（1）航空ネットワークの拡充

①首都圏空港の機能強化

「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人等の目標の達成、首都圏の国際競争力の強化、地方創生、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等の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化は必要不可欠であり、両空港を合わせて、ロンドン、ニューヨークに匹敵する世界最高水準の年間約100万回の発着容量とするための取組みを進めているところである。

具体的には、羽田空港について、飛行経路の見直し等により、令和2年までに発着容量を約4万回拡大することに取り組んでいる。現在、必要な施設整備や騒音・落下物対策等を着実に進めるとともに、平成30年12月から31年2月にかけて、5巡目となる住民説明会を開催したところであり、引き続き、丁寧な情報提供を行い、住民の方々に理解を頂けるよう努めていくこととしている。また、拡大される発着容量につい

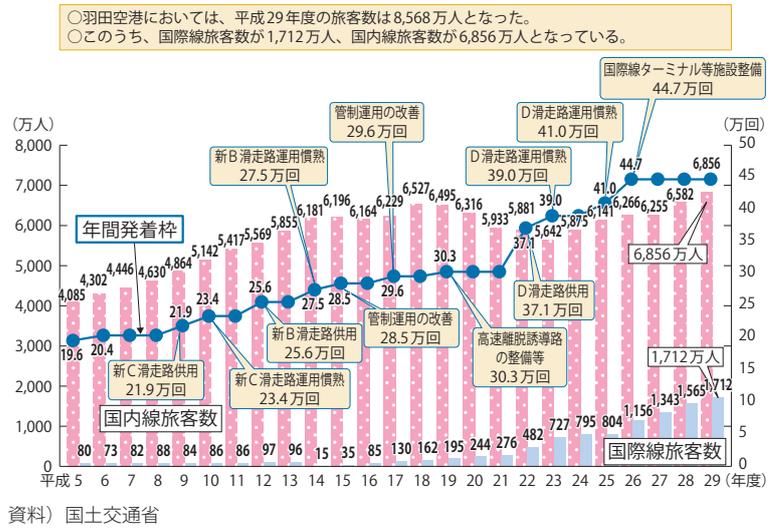
図表 II-6-1-6 東京国際空港の概要



資料) 国土交通省

て、路線の選定作業に着手した。
 成田空港については、令和2年までの高速離脱誘導路の整備等による発着容量約4万回拡大に加え、2年以降を見据え、第3滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意事項の着実な実施を図り、また、騒音・落下物対策や成田財特法による周辺地域の施設整備の促進を行い、更なる機能強化を進め、年間発着枠を50万回に拡大することとしている。

図表 II-6-1-7 東京国際空港の旅客数・発着回数の推移

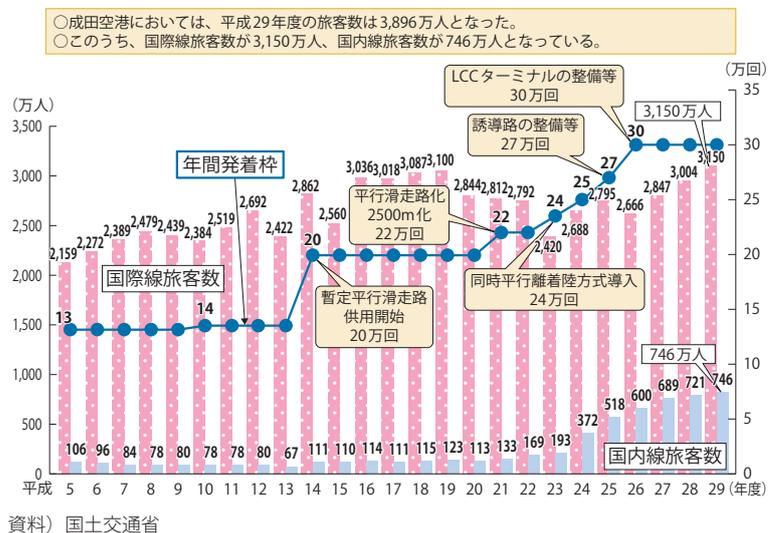


図表 II-6-1-8 成田国際空港の概要



資料) 国土交通省

図表 II-6-1-9 成田国際空港の旅客数・発着回数の推移



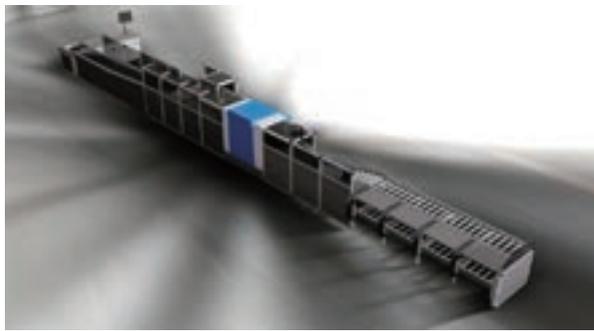
② 関西国際空港・中部国際空港の機能強化

関西国際空港においては、平成28年4月から運営の民間委託を開始した。運営権者である関西エアポート（株）は、第2ターミナル（国際線）に続き第1ターミナルへも「スマートセキュリティー」導入や、ビジネスジェット専用施設の整備など、民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んでいる。30年の旅客数は過去最多を更新し、国際線の外国人旅客数は開港以来初の1,500万人超を達成した。

中部国際空港においては、LCCの新規就航等に対応するためLCC専用ターミナルの整備（31年度上期供用開始予定）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を30年10月12日に開業した。

図表Ⅱ-6-1-10

関西国際空港「スマートセキュリティー」システム スマートレーン



資料) 関西エアポート（株）

図表Ⅱ-6-1-11

中部国際空港LCC専用ターミナルに隣接した商業施設「FLIGHT OF DREAMS」



資料) 中部国際空港（株）

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、29年3月下旬から1時間当たりの発着回数を32回から42回への拡大を実施した。加えて、国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混雑を解消するとともに今後も見込まれる需要増に対応するため、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）に係る整備事業を実施している。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^注を戦略的に推進し、平成31年3月現在、合計で33箇

注 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。

国・地域^注との間でオープンスカイを実現済みである。

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。

このため、平成26年7月には、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「乗員政策等検討合同小委員会」において、今後講じていくべき具体的な施策の方向性がとりまとめられたほか、平成28年3月には、訪日外国人旅行者数の目標を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人等とする「明日の日本を支える観光ビジョン」がとりまとめられる等、航空需要の増加に対応した操縦士・整備士の養成・確保が益々重要となっている。

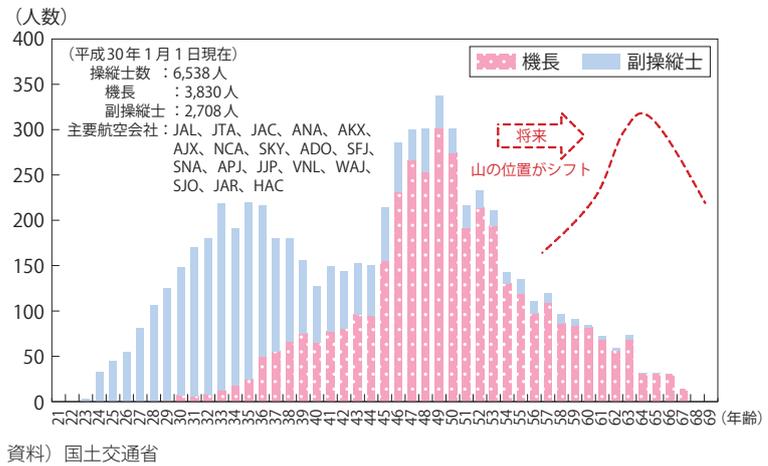
これらを踏まえ、操縦士については、平成30年度からの航空大学校の養成規模拡大(72名→108名)を着実に進めるほか、自衛隊操縦士の民間活躍及び能力目標型の効率的な訓練の導入に向けて取組む。整備士については、新たな在留資格(特定技能)等による外国人材の活用や国内養成施設の基盤強化に向けて取組む。

(2) 空港運営の充実・効率化

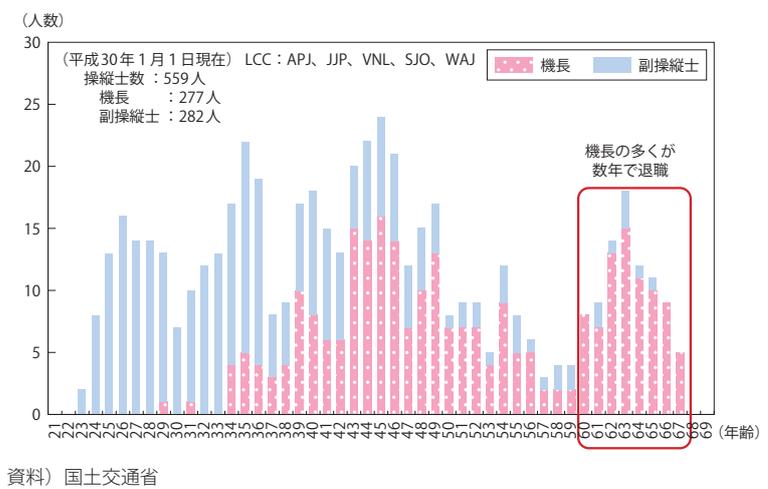
①空港経営改革の推進

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。

図表 II-6-1-12 我が国主要航空会社操縦士の年齢構成



図表 II-6-1-13 我が国LCC操縦士の年齢構成



注 当該33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92%を占めている。

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、平成30年4月に高松空港の運営委託が開始され、福岡空港、熊本空港、北海道内7空港及び広島空港においても手続が進められている。

②LCC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、31年4月時点で、ピーチ・アビエーションは国内16路線、国際15路線、ジェットスター・ジャパンは国内22路線、国際7路線、バニラ・エアは国内6路線、国際6路線、春秋航空日本は国内3路線、国際4路線、エアアジア・ジャパンは国内1路線、国際1路線へネットワークを展開している。

LCC参入促進により、訪日外国人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%」を目標とし、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。

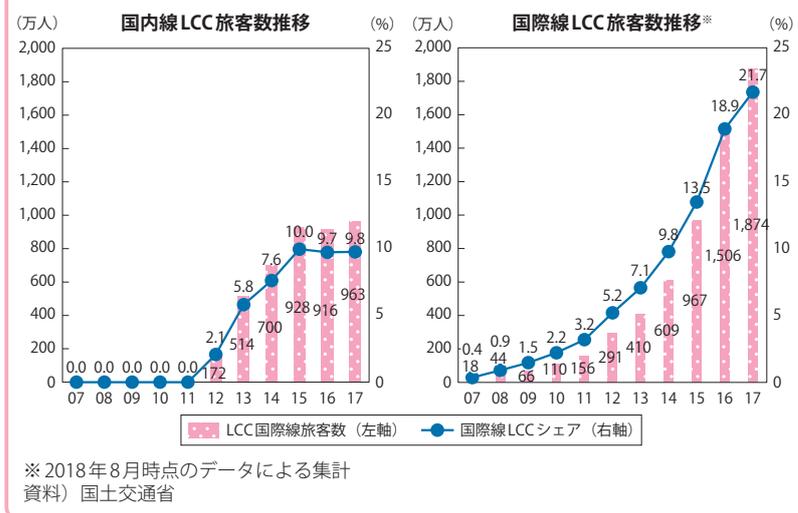
国の施策としては、主に①料金体系の変更、②空港経営改革、③受入環境整備の3つの観点から検討・実施している。まず、①料金体系については、LCC就航促進のため、LCCの拠点空港となっている成田国際空港及び関西国際空港においては、着陸料を含む空港使用料の引き下げ・見直しを実施しているほか、平成29年度から、この2空港に加えて、中部国際空港を含む3空港発地方空港着の国内線の着陸料軽減措置の拡充を実施している。また、29年7月に全国27の空港を「訪日誘客支援空港」と認定し、LCCを含む国際線の新規就航・増便への支援や旅客受入環境高度化等、国による総合的な支援を実施している。次に、②空港経営改革については、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、30年度は、福岡空港、熊本空港、北海道内7空港、広島空港において、民間運営委託の実現のため必要な手続を実施している。さらに、③LCCの受入環境整備としては、LCC専用ターミナルの整備を実施しており、中部国際空港でも平成31年上期の供用開始に向けて同整備を進めている。

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、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

図表 II-6-1-14 我が国のLCC旅客数の推移



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。

そこで、我が国ではビジネスジェットの受入環境を改善するため、首都圏空港をはじめとしたハード整備等を行っている。例えば、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運用の工夫により最大駐機可能機数を拡大するとともに、利便性を向上させるため関係者に対しスポット情報の見える化を図っている。また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会時の受入体制の充実について成田空港でのスポット数拡充などに向けた議論を進めている。

④地方空港における国際線の就航促進

平成28年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げられている、2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という目標の実現に向けては、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進が大変重要になる。

国が管理する空港については、国際線の着陸料を定期便は7/10、チャーター便は1/2に軽減しており、平成28年度より、地方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、更に着陸料を1/2軽減する措置を行っている。更に、平成29年7月には、訪日客誘致や就航促進の取組みを行う全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、当該空港に対して、着陸料やグランドハンドリング経費等の新規就航・増便への支援やボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の旅客受入施設整備への支援等を実施し、各地における国際線就航に向けた取組みを促進している。

(3) 航空交通システムの整備

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30年度の取組みとしては、新技術や新方式の導入に関して、GPSを利用した航法精度の高い高規格進入方式（RNP AR）について導入を進め、現在までに30空港に計55方式を設定した。今後も継続的に設定を行う事で、航空機の運航効率の向上や悪天候時における就航率の向上等を図っていく。

また、東京国際空港（羽田空港）において、GPSを利用した精密な進入を可能とする地上型衛星航法補強システム（GBAS）の整備を実施した。さらに、航空情報や運航情報など航空交通管理に必要な情報を世界的に共有するための新たな情報共有プラットフォームの導入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である。

平成30年度においては、航空インフラ国際展開協議会の活動としてポーランド共和国の調査を実

施し、関係企業への情報共有を行った。また、我が国企業に優位性がある顔認証技術等を活用したFast Travelの視点を取り入れ、今後の海外空港案件の獲得に向けた新たな取組みを推進した。

この他、ラオスのワットイ国際空港国際線ターミナル運営事業契約延伸の合意（平成30年8月）や、ロシアのハバロフスク国際空港新ターミナル建設・運営共同事業実施のための株主間契約締結（30年12月）が行われた他、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、機会を捉えたトップセールス、相手国政府要人招聘事業等を行った。

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、空港駅や空港アクセス乗換駅のバリアフリー化を推進している。また、関西国際空港と新大阪駅・大阪都心部を結ぶなにわ筋線の整備への予算措置等により、主要な国際拠点空港等へのアクセス線の整備等に向けた取組みを推進している。加えて、都心と羽田空港を結ぶJR東日本の羽田アクセス線（東山ルート）について、環境影響評価手続の実施に向けた準備が進められている。

一方、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

物流事業の業務効率の改善及び付加価値の向上を図る物流生産性革命を推進している。また、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」に基づき、関係省庁・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、物流関連インフラ整備支援、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。

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。「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、30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、29年4月、30年8月には、横浜港において、相次いで、北米航路が新規開設された。

「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、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現に向けた具体的な目標と工程を策定・公表するとともに、具体的な取組みとして、2016年度から2018年度まで、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化及び荷役機械の遠隔操作化に係る実証事業を行い、新・港湾情報システム「CONPAS」を開発するとともに「遠隔操作RTGの安全確保のためのモデル運用規程」を策定した。また、2018年度から、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化に関する実証事業を開始した。

以上の取組みを実施してきたが、国際コンテナ戦略港湾政策の開始以降5年が経過したことから、これまでの取組み状況についての総点検と、本政策の持続的発展に向けた主な取組みを「最終とりまとめフォローアップ」としてとりまとめた。

今後は、31年3月に策定した「最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスの充実を図るため、引き続き、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組みを進めていく。

^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

② LNGバンカリング拠点の形成

2020年に始まる船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度の国際的な規制の強化により、LNGを燃料とする船舶の増大が見込まれていることから、2018年度より、LNGバンカリング拠点を形成するために必要となる施設整備に対する補助制度（補助率1/3）を創設した。2018年6月には「伊勢湾・三河湾における事業」及び「東京湾における事業」の2事業を採択したところである。引き続き、環境負荷の少ないLNG燃料船の普及を進めるとともに、我が国港湾へのコンテナ船等の寄港増を図るため、世界トップの重油バンカリング港であるシンガポール港との連携を進めつつ、周辺諸国に先駆けて2020年度までに我が国港湾において2箇所LNGバンカリング拠点を形成するための支援を行う。

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、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。

平成23年5月に資源・エネルギー等のバルク貨物の海上輸送網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、輸入拠点としての機能強化を図り、企業間連携による効率的な輸送を促進するため、大型船が入港できる岸壁等の整備、荷さばき施設等に対する整備後の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行っている。

平成30年度は、小名浜港、釧路港、徳山下松港、水島港及び志布志港の5港において岸壁等の整備を行い、31年3月に釧路港国際物流ターミナルが供用を開始した。

また、国際バルク戦略港湾の供用を見据え、民間投資の動きも活性化している。

今後も、大型船を活用した効率的な輸送による生産性の飛躍的な向上と我が国の産業競争力の強化に向けた取組みを推進する。

④ 日本海側港湾の機能別拠点化

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資する取組み等を進めている。

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。

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

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。

(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30年に9,068億円となり、6年連続で増加した。輸出額を31年に1兆円とする政府目標達成に向けて、地方産地からの航空輸送ニーズに対応した新型航空保冷コンテナの研究開発、地方空港からの輸出力強化に関する調査、輸出促進に資する港湾施設の整備、コールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進している。

(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。平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成30年3月に道路法等を改正し、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化を図るとともに重点支援を実施する「重要物流道路」制度を創設した。

また、ETC 2.0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等の、ETC 2.0を活用した取組みを推進しているほか、車載型センシング技術等を活用した道路構造の電子データ化により、地方管理道路分も含めた国による一括審査を推進し、特車通行許可の迅速化を図っている。

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10月より新東名を中心とするフィールドで推進し、平成31年1月に本格導入した。

トラック隊列走行の実現も見据え、新東名・新名神については、6車線化など機能強化を図ることとし、平成30年8月に新東名の静岡県区間（御殿場JCT～浜松いなさJCT）の6車線化を事業化した。

また、財政投融資を活用して、新名神（亀山西JCT～大津JCT）の6車線化を実施していく。さらに、高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度の活用を推進するとともに、引き続き、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く。

加えて、新東名を中心に、トラック隊列走行等に対応した安全な走行区間など、新たな物流システムを実現するための高速道路インフラの活用策について、具体的な検討を進めている。

(6) 国際物流機能強化に資するその他の施策

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て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、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30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。

路上荷さばき駐車を削減するため、駐車場法に基づく駐車場附置義務条例に荷さば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。平成30年3月末現在で、88都市において、一定規模以上の商業施設等への荷さば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、大規模建築物が物流を考慮した設計となるよう、物流を考慮した建築物の設計・運用の手引きを周知し、その活用を促進している。

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、過疎化等において、物流総合効率化法の枠組みを活用し、只見線を利用した地元産品の貨客混載実証事業を支援するなど地域の持続可能な物流ネットワークの構築の取組みを推進している。また、29年9月の制度改正以降、過疎地域における旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」による荷物の集配が開始されるなど、生産性向上を可能とする取組みが進められている。

トラックドライバー不足が深刻化する中、宅配便の再配達削減に向けて、「COOL CHOICE できるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」で普及啓発事業を行うとともに、「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」を設置し、再配達削減の取組み事例のとりまとめや意見交換を行うほかオープン型宅配ボックスの情報ネットワーク化や省CO2化推進ガイドラインを作成するなど、関係省庁と連

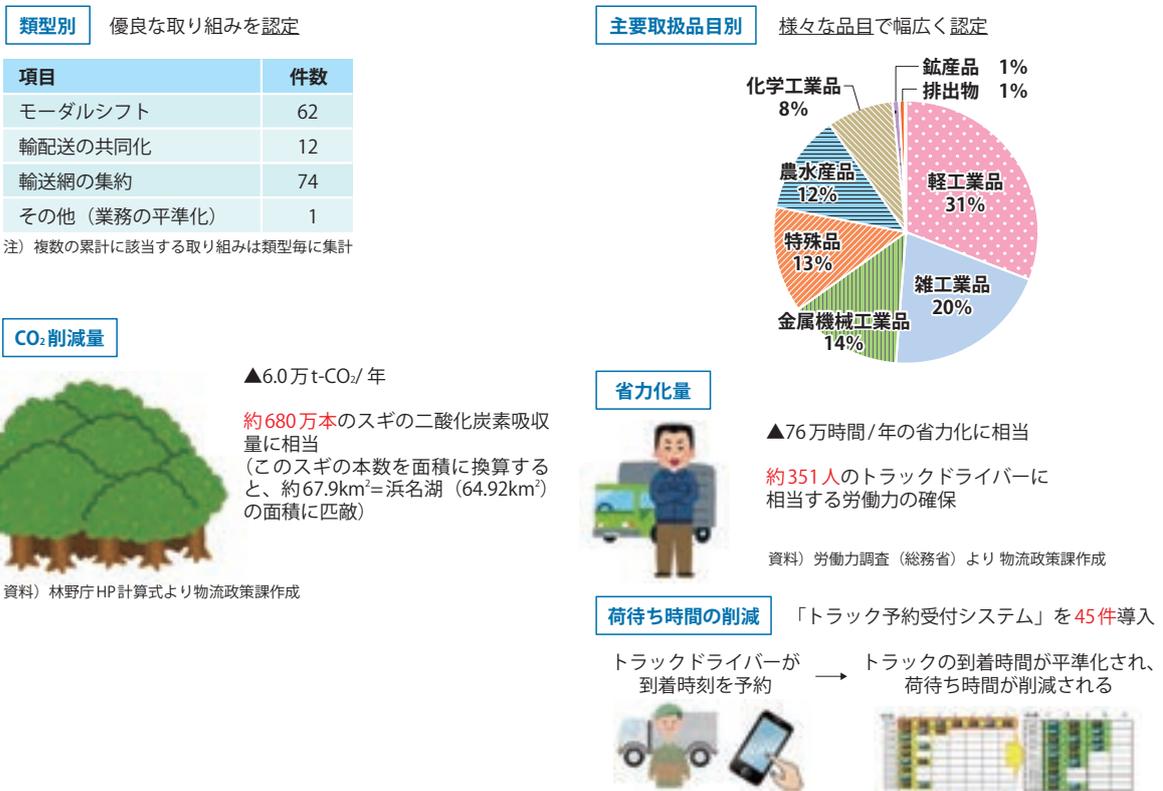
注 トラックターミナル、倉庫等の物流関連施設が集約的に立地した大規模物流拠点として、高速道路インターチェンジ周辺部等の適地に建設された市街地

携した取組みを推進している。

(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

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物流総合効率化法に基づき、共同輸配送、モーダルシフト、輸送網の集約等を内容とする合計138件（31年3月31日現在）の総合効率化計画を認定し、運行経費等補助や税制特例措置等の支援を行った。また、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化及び荷姿やデータ仕様の標準化等を推進することにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図ることとしている。

図表 II-6-2-1 平成31年3月末までに認定した総合効率化計画の実績と効果



(4) 新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”

物流分野における新技術の活用は、物流の在り方を根底から覆し、革命的な変化をもたらすものである。

小型無人機（いわゆるドローン等）は離島や山間部などの過疎地域や、都市部での荷物配送等における活用が期待されており、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において取りまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ」に基づき、平成30年9月に航空法に基づく許可承認の審査要領を改訂したところである。これを受け、同年10月には、補助者を配置しない目視外飛行による荷物配送が実施された。

また、過疎地域等における物流の課題解決に向け、全国5地域において、目視外補助者無し飛行も含めた検証実験を実施し、費用対効果等を検証するとともに課題等を整理した。

トラックの後続無人隊列走行は、ドライバー不足の解消等、生産性向上に大きな効果が期待されている。このため、30年1月から、後続車両が有人の隊列走行について新東名での実証実験を開始するなど、技術開発等に取り組んでいる。

(5) 物流分野における働き方改革

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高齢化が進んでおり、大量退職や、生産年齢人口の減少に伴う人材確保が困難になることへの対応が引き続き必要となる。

トラック運送事業を含む自動車運送事業の長時間労働を是正するための環境を整備することを目的として、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を立ち上げ、88の施策を盛り込んだ「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定し、労働生産性の向上、多様な人材の確保、育成、取引環境の適正化等の取組みを推進している。

内航海運業界については、船内居住環境・労働環境の向上等を通じた若年船員の雇用を促進している。

第3節

産業の活性化

1 鉄道関連産業の動向と施策

(1) 鉄道分野の生産性向上に向けた取組み

将来的な人材不足に対応し、特に経営の厳しい地方鉄道におけるコスト削減等を図るため、踏切がある等の一般的な路線での自動運転や準天頂衛星等を用いた精度の高い位置検知システムの導入、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車の制御を行うシステムの普及に向けた検討等鉄道分野における生産性向上に資する取組みを推進する。

(2) 鉄道事業

① 鉄道事業の動向と施策

平成28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。

28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、前年度と比べて微増、車扱輸送については、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。

② JRの完全民営化に向けた取組み

かつての国鉄は、公社制度の下、全国一元的な組織であったため、適切な経営管理や、地域の実情