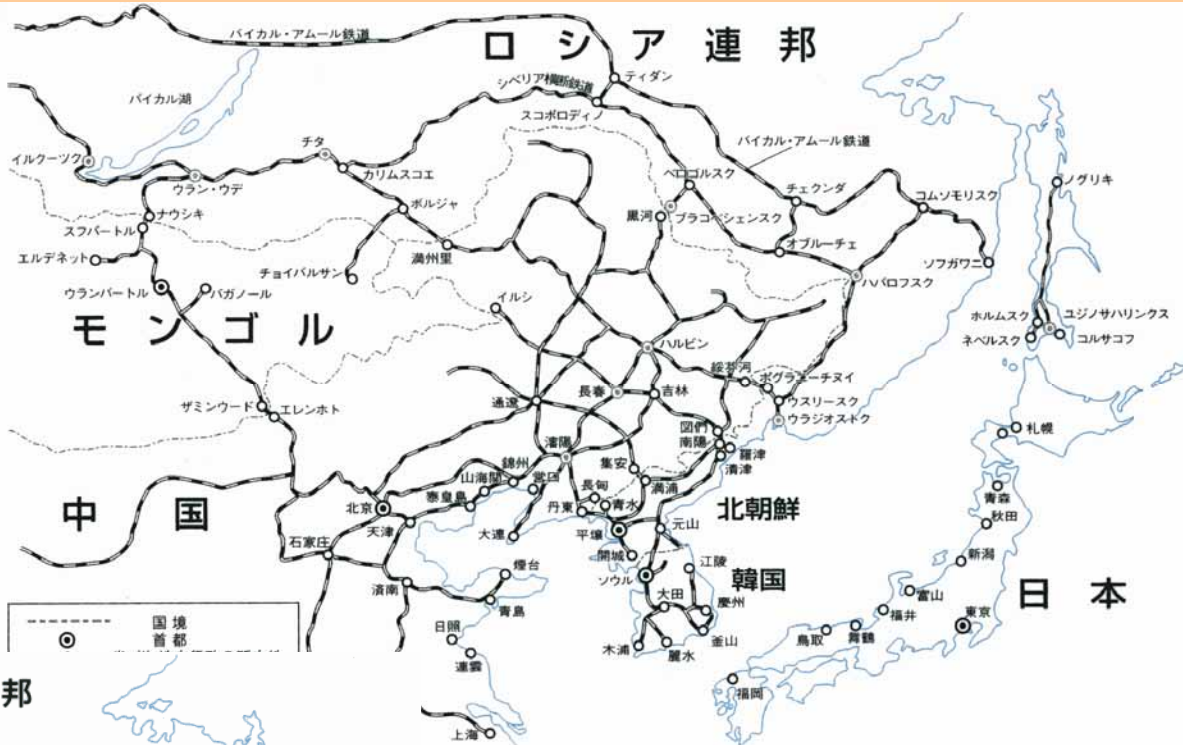


# 国土基盤専門委員会における議論を踏まえた補足説明資料

北東アジアの主要道路、鉄道路線の現状	2
中国、韓国、北朝鮮のインフラの状況	3
中国、韓国、北朝鮮、ロシアの鉄道のゲージの幅の現状	4
アジアハイウェイの概要	5
国連によるトランスアジアレールウェイ構想の原案	6
EUにおけるTEN-T (Trans European Transport Network) の概要	7
TEN-T (Trans European Transport Network) における優先プロジェクト	8
EUにおける国家間の交通に関する制度の共通化、 共通の最低基準規定等の対策例とアジアにおける状況	9
わが国の東アジアとの海上物流の状況	10
日本海沿岸諸港の外貿定期コンテナ航路図	11
増加する日本海沿岸諸港の外貿コンテナ貨物取扱量	12
わが国の地方空港の国際航空路線の状況	13
東南アジアの航空ネットワークと日帰り可能路線の状況	14
総合物流施策大綱 (2005-2009) の概要 (5枚)	15

# 北東アジアの主要道路、鉄道路線の現状

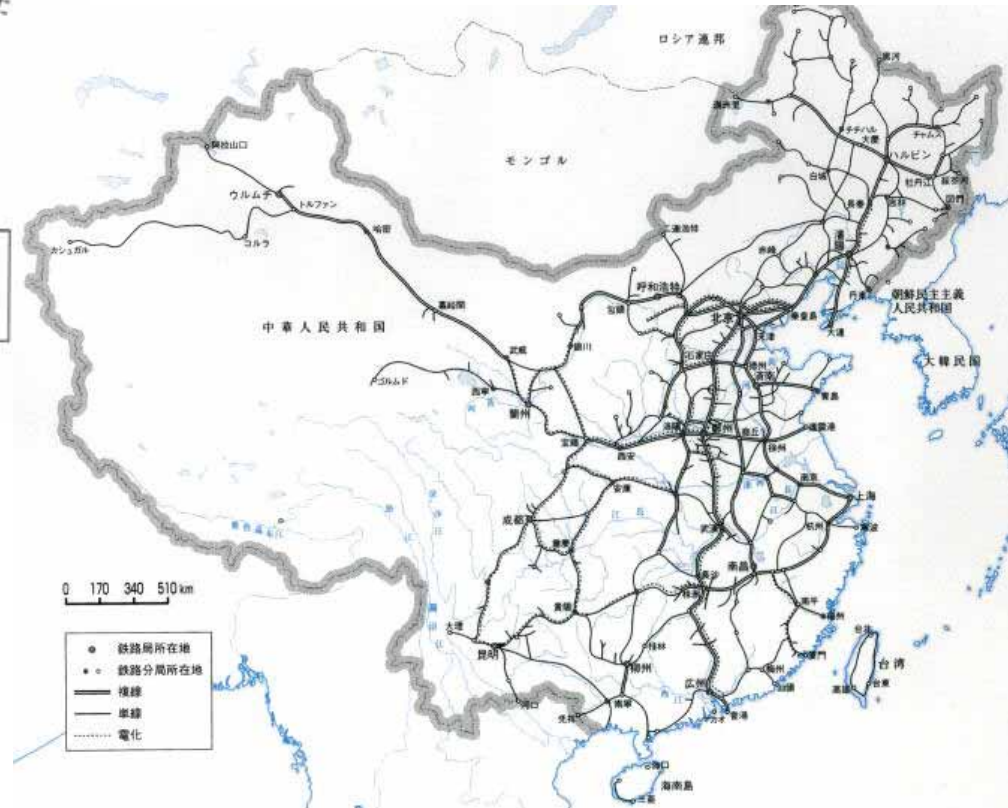
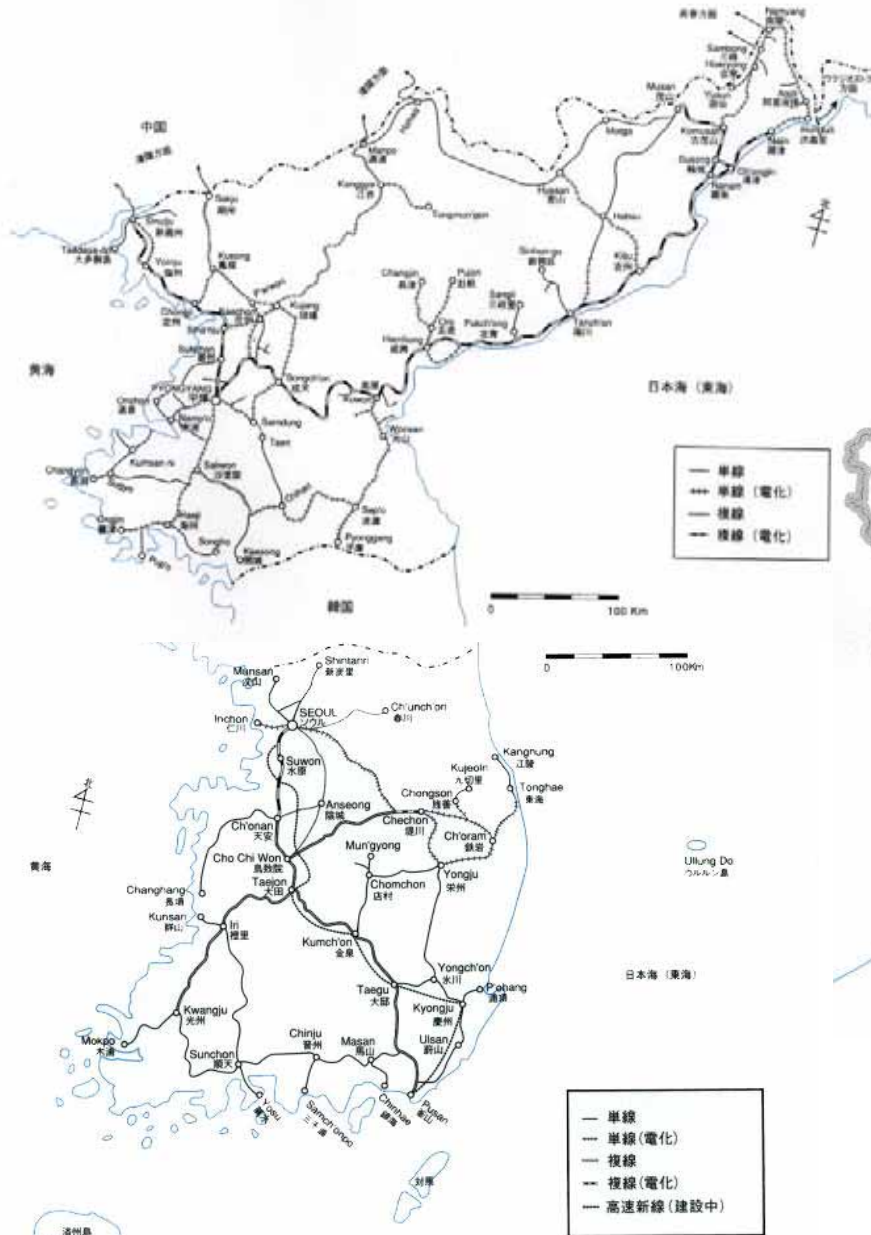


北東アジアの主要道路図

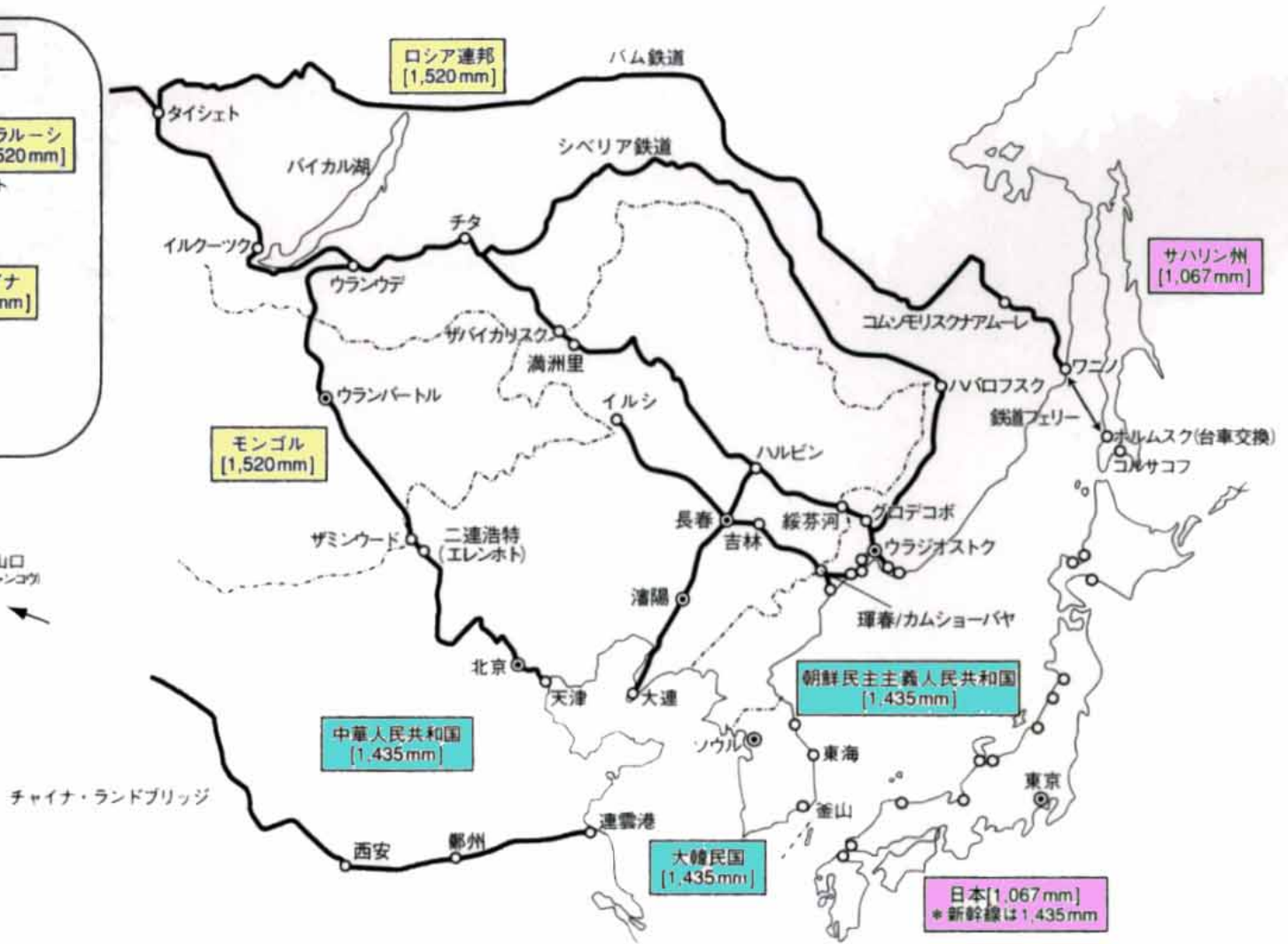
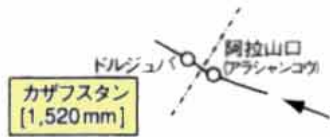
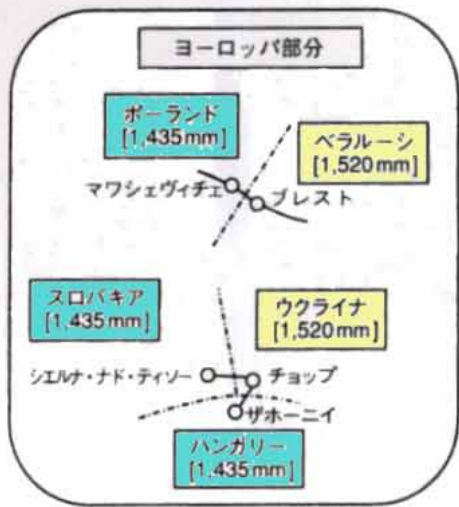
北東アジアの主要鉄道路線図



# 中国、韓国、北朝鮮のインフラの現状



# 中国、韓国、北朝鮮、ロシアの鉄道のゲージの幅の現状



(注)[ ]は、各国のゲージ。

# アジアハイウェイの概要

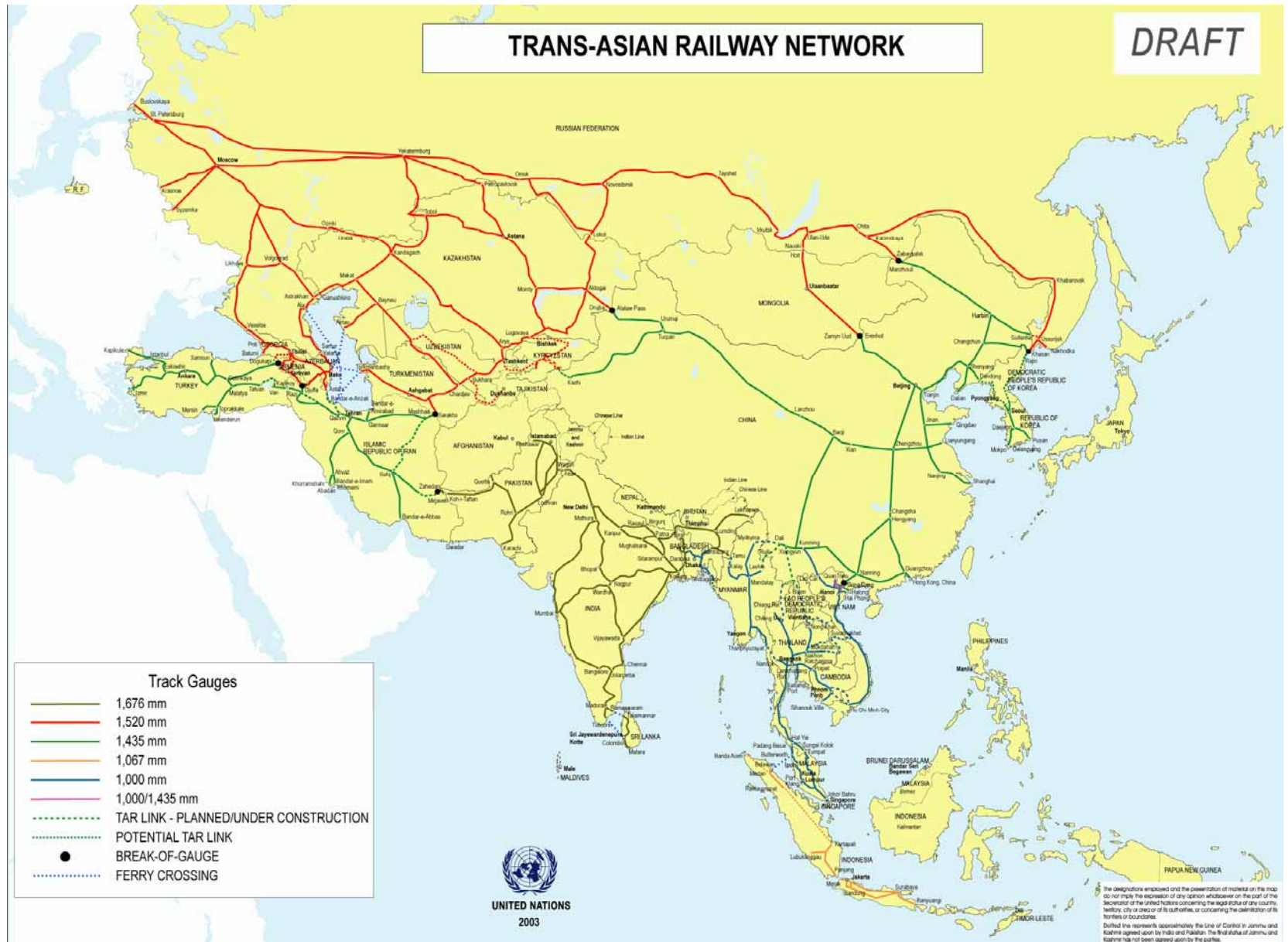
自動車交通について、アジア全体の統合を念頭においたアジアハイウェイ構想が推進されている。2003年11月のESCAP専門家会議で日本もこの構想に参加することが決定した。この構想への参加によりアジア全域での国境通過の簡素化等によるシームレスな移動の実現に向けて、日本も一定の貢献をしていくことが重要である。



## アジアハイウェイの具体的な整備内容

- ・アジアハイウェイ・ルートの道路番号の改訂
- ・ネットワークの法制化(多国間協定の制定)
- ・国境通過の簡素化
- ・アジアハイウェイ・データベースの構築
- ・アジアハイウェイ広報活動
- ・ネットワーク整備のための財源確保
- ・沿道の観光振興に関する活動
- ・技術的諸問題解決のための経験の活用
- ・整備の進捗及び技術情報のモニタリング
- ・各国の道路整備計画での位置付け
- ・アジアハイウェイの標識の設置

# 国連によるトランスアジアレールウェイ構想の原案



# EUにおけるTEN-T (Trans European Transport Network) の概要

## TEN-Tとは

1993年のマーストリヒト条約により決定された、従来連携が不十分であったEU域内の交通インフラを総合的な交通ネットワークに再構築する構想。条約に基づき作成されたTEN-Tの整備ガイドラインにおいて、特に力を入れるべきプロジェクトを優先プロジェクトとして設定している。

## 優先プロジェクトについて

1993年当初は道路、鉄道、空港、港湾、内陸水路が対象とされ、特に優先して整備すべき14の事業を優先プロジェクトに指定された。2004年にはEUの拡大にあわせて、新加盟国内における鉄道、道路、内陸水路の整備およびEU域内の内航海運ネットワーク形成等の事業が新たに優先プロジェクトに追加された。

### 鉄道・高速鉄道

- (1) Berlin-Verona/Milano-Napoli-Messina間の鉄道
- (2) Paris-Bruxelles/Brussels-Köln-Amsterdam-London間的高速鉄道
- (3) 南西欧州の高速鉄道
- (4) 東部高速鉄道
- (5) Betuwe line
- (6) Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border間の鉄道
- (7) Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia/Budapest間的高速鉄道
- (9) Cork-Dublin-Belfast-Stranraer間の鉄道(2001年完成)
- (14) West coast main line
- (16) Sines-Madrid-Paris間の貨物鉄道
- (17) Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava間の鉄道
- (19) Iberian半島の高速鉄道の総合運営性
- (20) Fehmarn Belt鉄道
- (22) Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nurnberg間の鉄道
- (23) Gdansk-Brno/Bratislava-Wien間的高速道路
- (24) Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen間の鉄道
- (26) Ireland/United Kingdom/continental Europe間の鉄道・道路
- (27) Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn間の"Rail Baltica"鉄道
- (28) Brussels-Luxembourg-Strasbourg間の"Eurocaprail"鉄道
- (29) Ionian/Adriatic複合輸送回廊の鉄道

### 道路

- (11) Oresund fixed link(2000年完成)
- (13) UK/Ireland/Benelux間の道路連絡
- (25) Gdansk-Brno/Bratislava-Wien間的高速道路

### マルチモーダル

- (8) Portugal/Spain-rest of Europe間のマルチモーダル連結
- (12) Nordic triangle鉄道・道路

### 海のモーターウェイ

- (21) 海のモーターウェイ
  - ・Baltic Sea
  - ・Sea of western Europe
  - ・Sea of south-east Europe
  - ・Sea of south-west Europe

### 空港

- (10) Malpensa  
(2001年完成)

### 人工衛星

- (15) Galileo計画

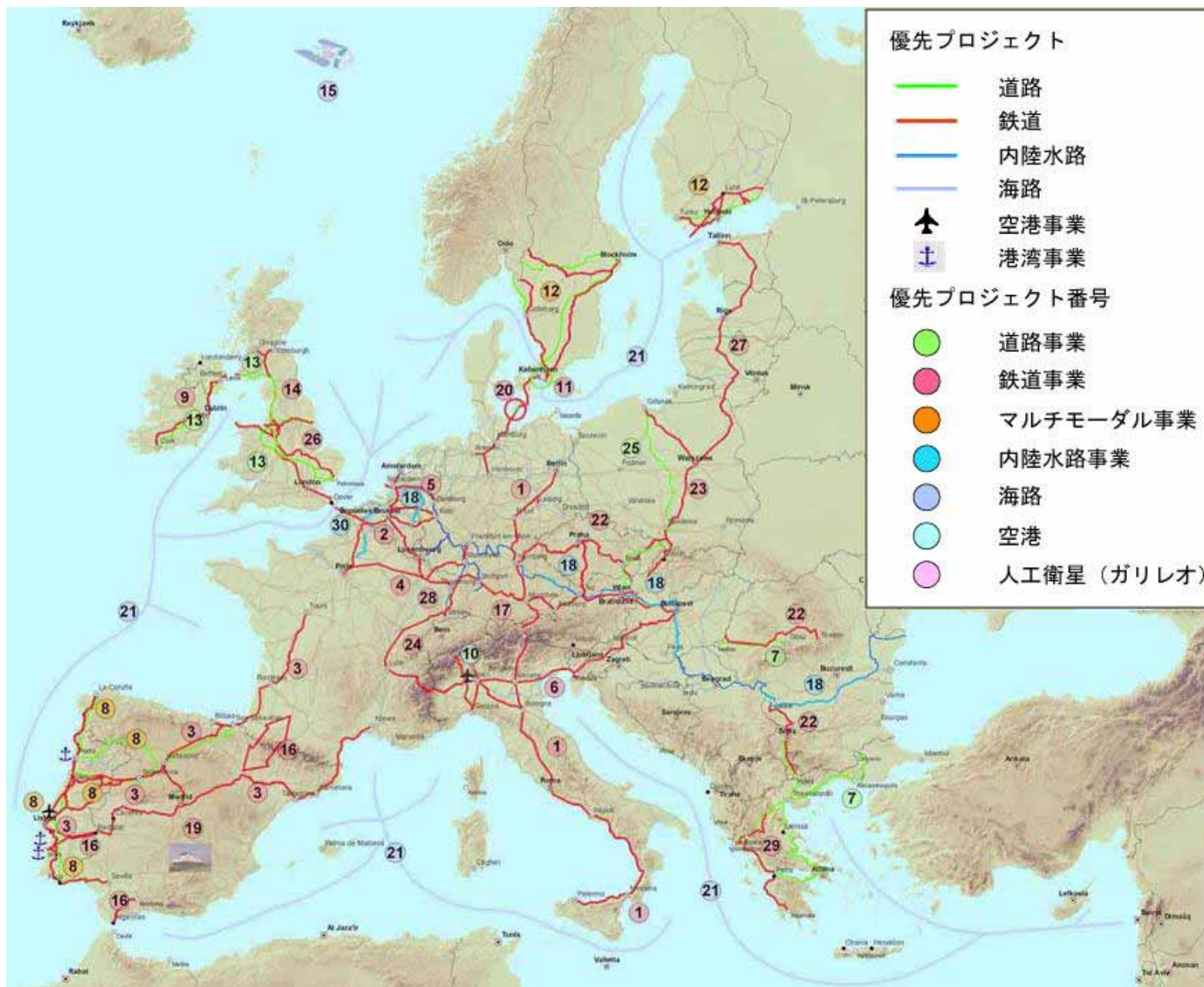
### 内陸水運

- (18) Rhine/Meuse-Main-Danube間の内陸水運
- (30) Seine-Scheldt間の内陸水運

注) 番号は、次頁のプロジェクトの位置図と対応

(出典) : EUホームページ(<http://europe.eu.int>)をもとに国土交通省国土計画局作成

# TEN-T (Trans European Transport Network) における優先プロジェクト





# EUにおける国家間の交通に関する制度の共通化、共通の最低基準規定等の対策例とアジアにおける状況

EUにおいては、国家間で異なる交通に関する各種規制が交通・流通の自由度を妨げるケースがあったため、その対策として、制度の共通化、共通の最低基準の規定等が検討、実施されている。日本と他のアジア諸国との間にも多くの相違があり、今後の東アジアでの連携の更なる促進のためには同様の検討が求められる。

## EUにおける国家間の交通に関する制度の共通化、共通の最低基準規定等の対策例

### 海運

- ・国内海運(カボタージュ)への参入自由化(規則)
- ・危険物・汚染物輸送用船舶の最低要件の規定(指令)
- ・海上交通の監視、情報システムの構築(指令)

### 道路

- ・最大容量重量(車体総重量)の最低値を規定(指令)
- ・車検の間隔の共通化(指令)
- ・貨物の「共同体免許」制度の創設(規則)
- ・安全に対する労働最低条件(最低年齢、運転時間等)の設定(規則)

### 鉄道

- ・共通鉄道無線システム及び運動制御システムの導入(指令)
- ・新規の鉄道運行会社の免許基準を規定(指令)
- ・危険物輸送に関する安全基準の最低要件を策定(指令)

### 航空

- ・域内でのEU航空会社の参入自由化など(規則)

## 日本と他のアジア諸国間との交通に関する各種規制等の相違の例

### 海運

- ・内航海運事業免許の国籍要件(カボタージュ規制)
- ・安全基準の有無

### 道路

- ・車体の制限の相違(他国での走行時に走行ルートの事前申請が必要)
- ・安全・環境基準の相違(他国での走行時に事前申請が必要)
- ・運転ルールの相違

### 鉄道

- ・軌道幅の相違
- ・鉄道信号・信号制御システムの相違
- ・鉄道事業者の免許条件の相違

### 航空

- ・二国間協定による国際線への参入など

注)規則、指令:EUにおける欧州議会、閣僚理事会及び欧州委員会の制定する法令。規則(regulation)は、拘束力があってすべての加盟国に直接適用される。

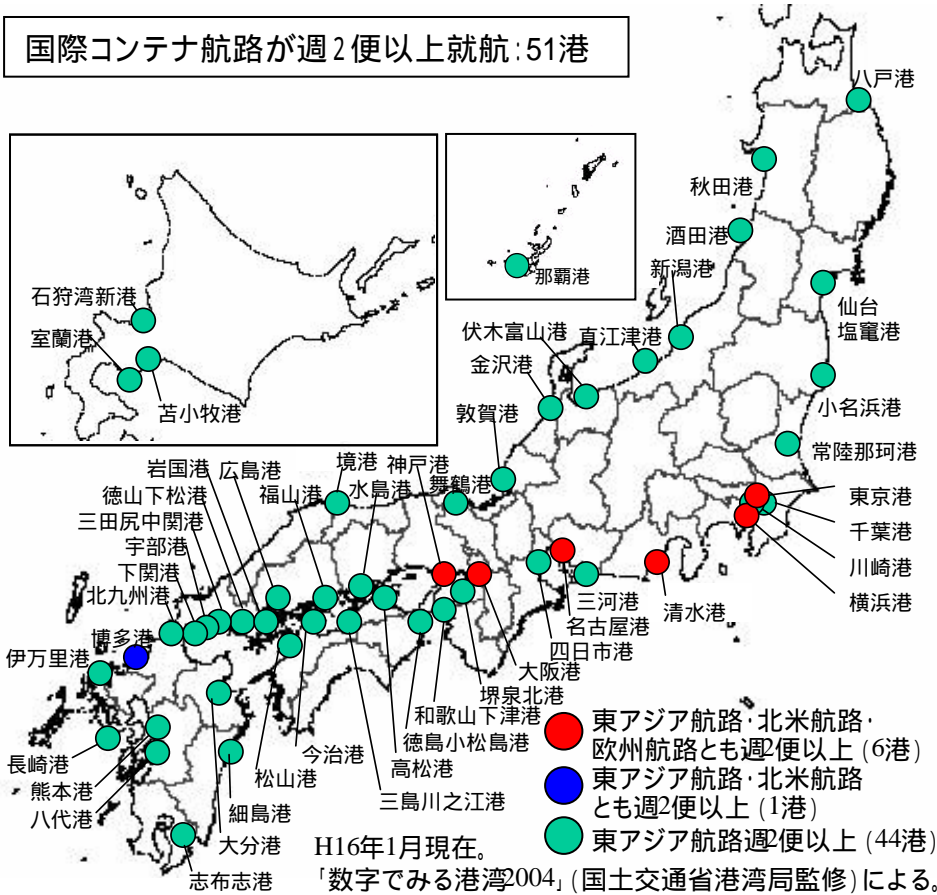
なお、指令(directive)は達成すべき目的・結果は加盟国を拘束するが、形式および方法の選択は加盟国に委ねられているため、指令採択後に加盟国は指令に併せて自国の法令等を修正する。

(財)運輸政策研究機構「主要国運輸事情調査報告書(EU編)」をもとに国土交通省国土計画局作成

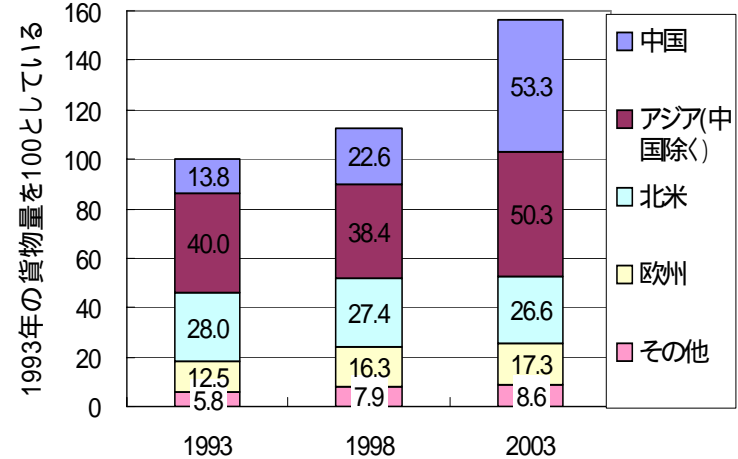
# わが国の東アジアとの海上物流の状況

わが国において東アジア航路を有する港湾は全国的に展開している。また、国際コンテナ貨物輸出入量は1993年から2003年で約1.5倍に増加しており、中国では約3.8倍に増加している。また、各地域ブロックを発着地とする国際海上コンテナ貨物量は増大している。

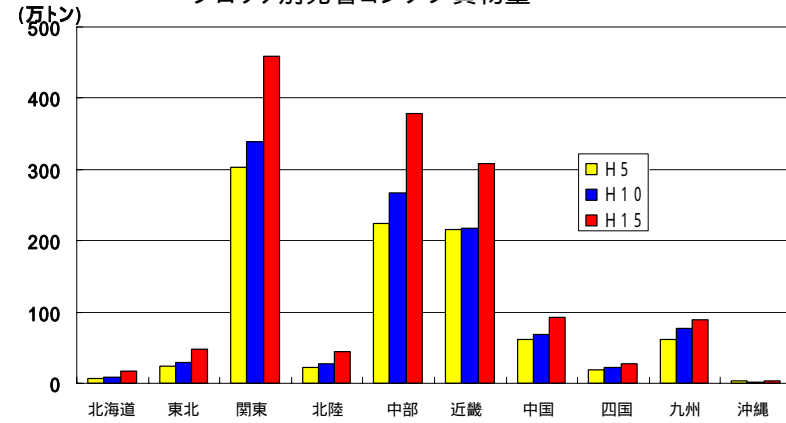
国際コンテナ航路が週2便以上就航:51港



国際コンテナ貨物輸出入相手国別貨物量



ブロック別発着コンテナ貨物量



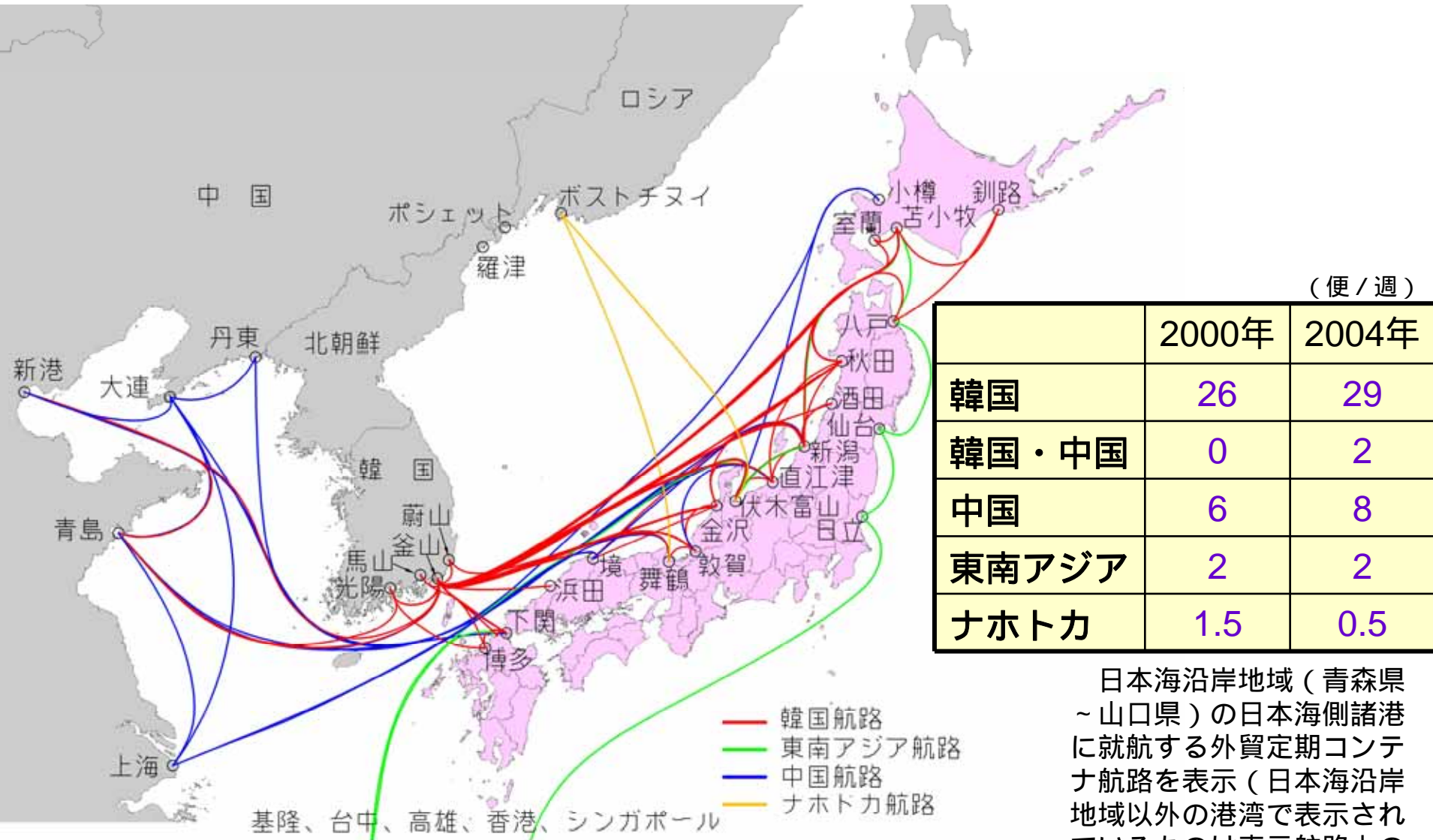
注:ブロック別発着コンテナ貨物量については、一ヶ月間(10月)の貨物量

(出典):国土交通省全国輸出入コンテナ貨物流動調査をもとに国土交通省国土計画局作成

(出典) 政策統括官付政策調整官室資料

- (参考)
- 東北:青森県、秋田県、岩手県、宮城県、秋田県、福島県
  - 北陸:新潟県、富山県、石川県、福井県
  - 近畿:京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県
  - 四国:徳島県、香川県、愛媛県、高知県
  - 関東:茨城県、千葉県、東京都、神奈川県
  - 中部:静岡県、愛知県、三重県
  - 中国:鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
  - 九州:福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

# 日本海沿岸諸港の外貿定期コンテナ航路図



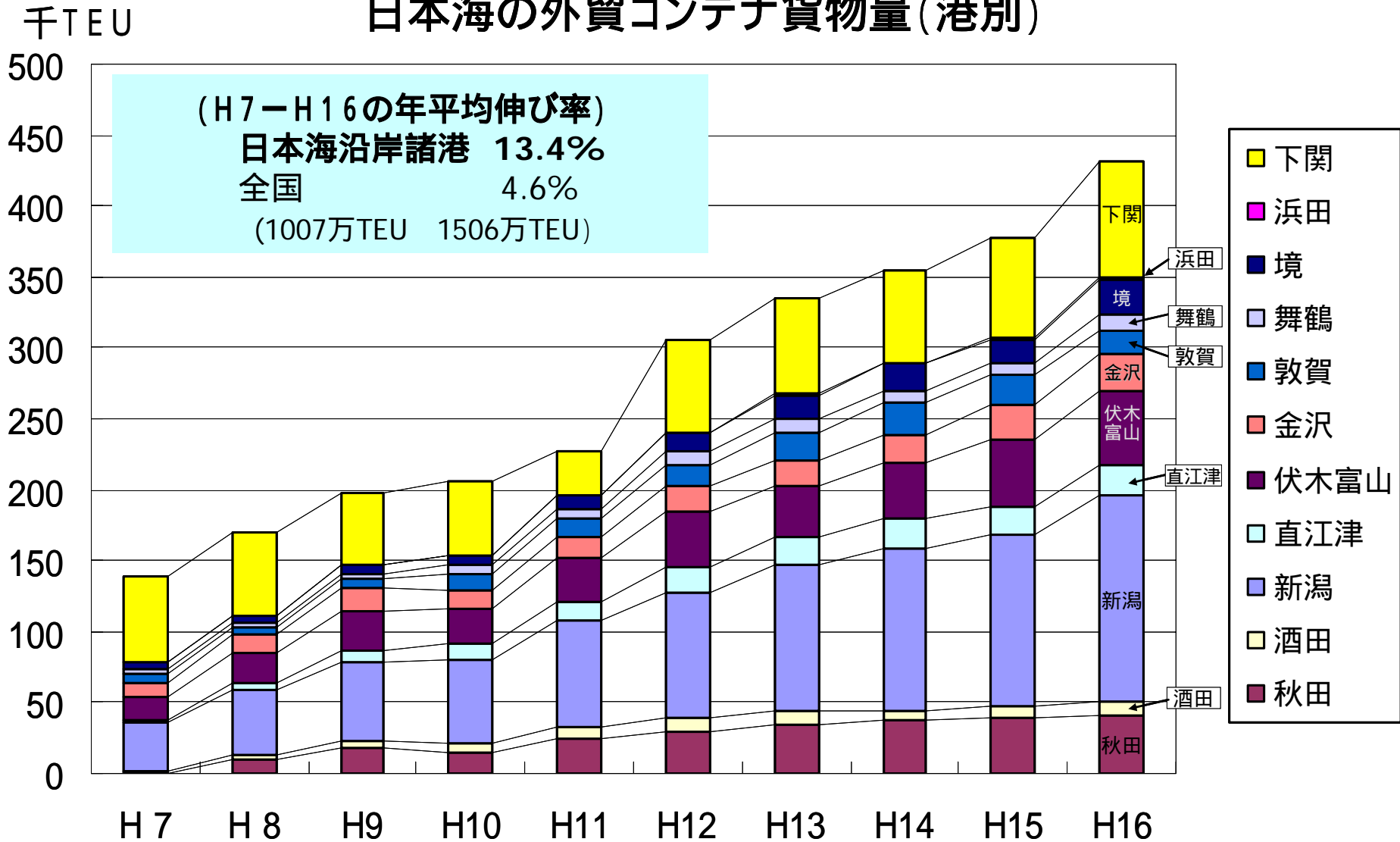
	(便/週)	
	2000年	2004年
韓国	26	29
韓国・中国	0	2
中国	6	8
東南アジア	2	2
ナホトカ	1.5	0.5

日本海沿岸地域（青森県～山口県）の日本海側諸港に就航する外貿定期コンテナ航路を表示（日本海沿岸地域以外の港湾で表示されているものは表示航路上の寄港地）

(出典)：日本海事新聞(2005.1.5)、国土交通省港湾局資料

# 増加する日本海沿岸諸港の外貿コンテナ貨物取扱量

## 日本海の外貿コンテナ貨物量(港別)

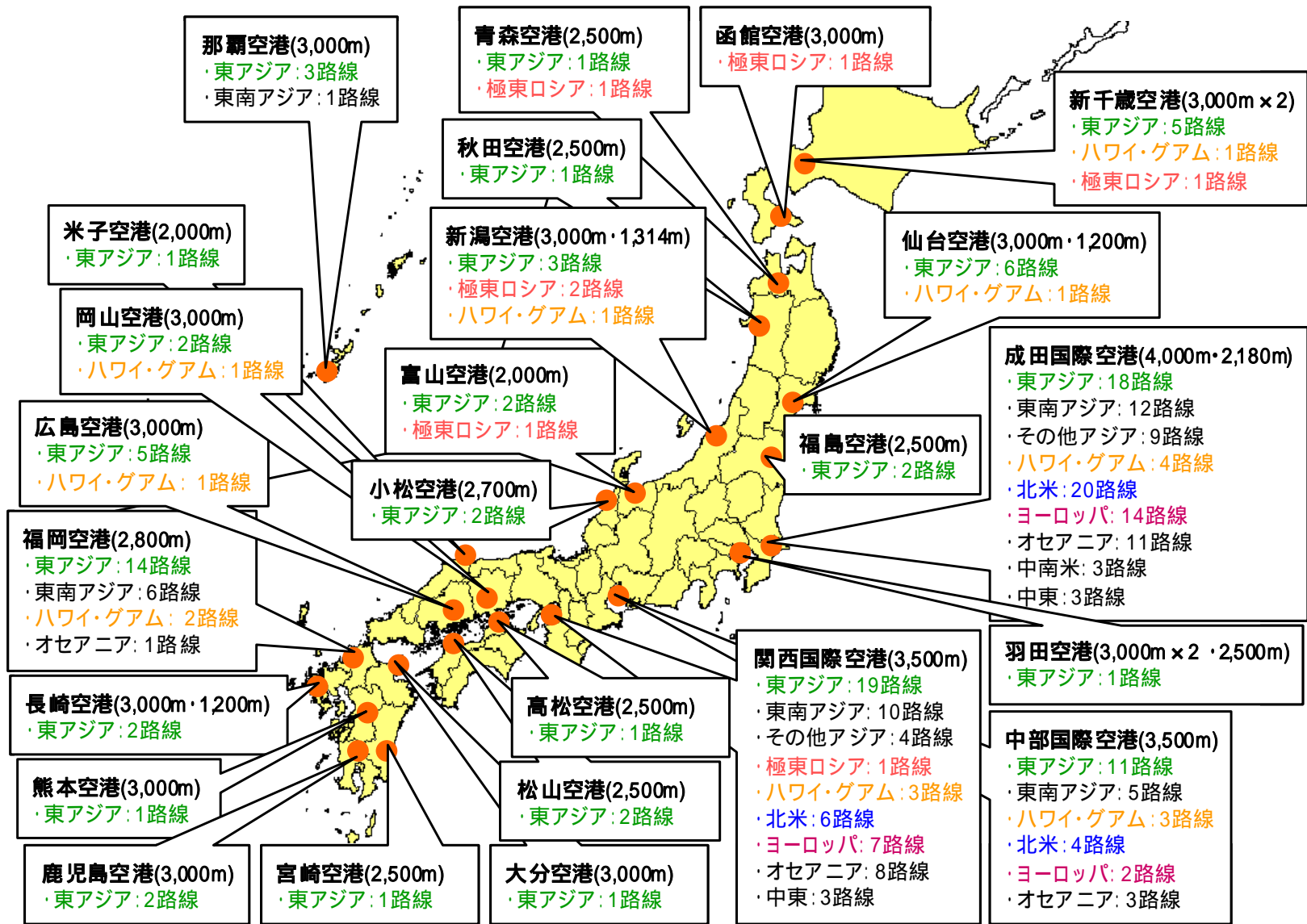


(出典) : 国土交通省港湾局資料

平成16年は速報値

# わが国の地方空港の国際航空路線の状況

< 日本の空港の国際化状況 (2005年4月現在) >

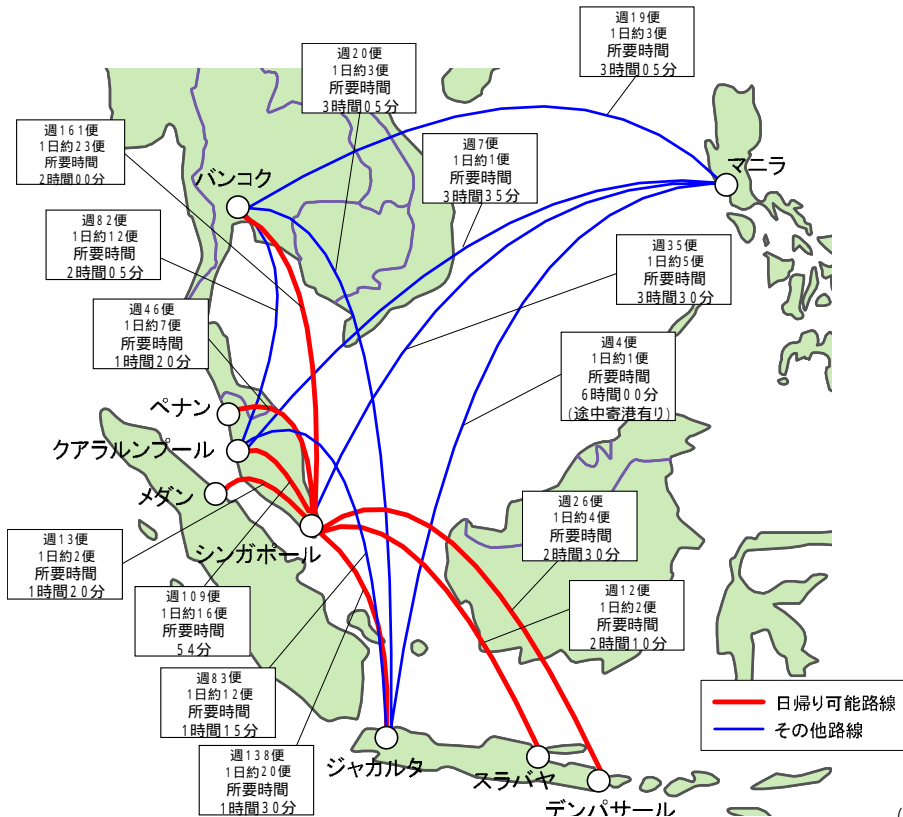


(出典) : 国土交通省「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告」(平成17年5月)

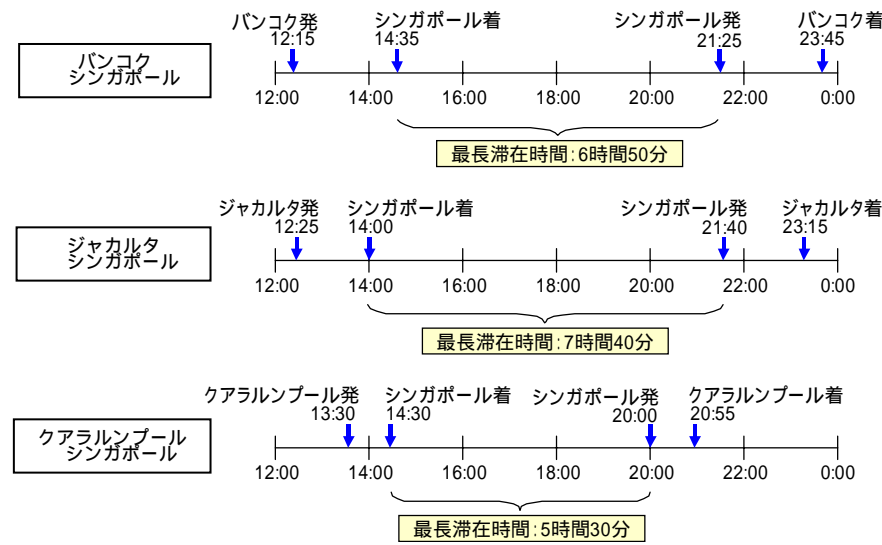
# 東南アジアの航空ネットワークと日帰り可能路線の状況

ASEAN地域の航空ネットワークはシンガポールを中心に形成されている。シンガポールからバンコク、クアラルンプール等の4カ国7都市は日帰り圏内であり、航空便数も高頻度となっている。

< 東南アジアの航空ネットワークと日帰り可能路線の状況 >



< 半日往復可能航空路線の最長滞在時間 >



注) 時刻はシンガポール現地時間  
 原典: 'OAG時刻表(2004年6月)' をもとに作成

(出典) : H17.5 新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告

- 注1) 2005年4月現在
- 注2) 所要時間は最短時間
- 注3) 便数は往復・直行便のみ。ただし、マニラ - ジャカルタ間は片道・経由便のみ。

シンガポールと人口が同規模の欧州の都市との比較			シンガポールと日帰り路線数が同じ都市との比較		
	人口	日帰り可能路線		人口	日帰り可能路線
シンガポール	390万人	4カ国7路線	シンガポール	390万人	4カ国7路線
ベルリン(ドイツ)	340万人	14カ国18路線	ヴェニス(イタリア)	27万人	6カ国7路線
マドリッド(スペイン)	310万人	8カ国20路線	ブリストル(イギリス)	40万人	5カ国7路線

原典: Airline Flight Schedules Worldwide ホームページをもとに作成

# 総合物流施策大綱（2005-2009）の概要



## 総合物流施策大綱（2005-2009）について

## 総合物流施策大綱(2005-2009)

### 今後推進すべき具体的な物流施策の概要

#### 基本的方向性

##### (1) スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現

- ・ アジア地域における経済交流の深化
- ・ 国際物流ニーズの高度化・多様化への対応

##### (2) 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現

- ・ 京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要
- ・ 物流施設の効率的配置と交通インフラとの有機的連携

##### (3) デイマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現

- ・ 物流に対する在庫削減の徹底やきめ細かな輸配送の要請
- ・ ITの急速な普及

##### (4) 国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

- ・ 米国同時多発テロの発生を契機とするセキュリティ確保の要請
- ・ BSE問題等を契機とする食品のトレーサビリティの確保の要請



物流環境の変化に応じた迅速・適確な施策の推進  
省庁間・国と地方・官民・業種間の連携強化による実効性確保



## 具体的な物流施策

### 1 国際物流・国内物流の一体的展開

#### (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

##### 国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

大型コンテナ船が就航する基幹航路確保のために必要となる大規模コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行うメガターミナル・オペレーターの育成や近隣港湾同士の機能分担・相互連携等を図る。

##### 東アジアSCMの形成

東アジアとの円滑な国際水平分業の維持発展を支えるシームレスな物流の形成を図るため、国際コンテナ、フェリー・ROROターミナルの整備・改良や小口貨物の積替円滑化を支援する施設の整備を図る。

##### 大都市圏拠点空港の整備・活用

急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに対応するため、24時間空港の整備・活用、深夜早朝時間帯における国際貨物便の充実、羽田空港の活用等を図る。

#### (2) 国内外の物流ネットワークの構築

国際標準コンテナ車が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークを戦略的に構築するとともに、内航海運、鉄道輸送等との円滑なネットワークを構築する。

#### (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

高度化・多様化する荷主ニーズに対応するとともに、物流インフラの運用効率を改善してその機能を最大限発揮させるため、在庫管理、流通加工等の高度なサービスを提供するロジスティクス・ハブの整備を促進する。

など

## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### グリーン物流パートナーシップ会議の活用

運輸分野におけるCO2削減目標の達成に向けて、荷主・物流事業者が一体となった取組を促進する。具体的には、「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用し、モーダルシフト、低公害車の導入、物流拠点の再編・合理化、3PL(サードパーティロジスティクス)の促進、エコドライブの促進等による裾野の広い活動を展開する。

#### エネルギーの使用の合理化

物流分野におけるエネルギー使用の合理化を一層進め、CO2排出量の抑制を図るため、省エネ法に基づき、一定規模以上の輸送事業者、荷主に対し、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告の義務付け等の措置を講ずる。

#### 静脈物流の効率化等の推進

循環型社会形成を図るため、リサイクルポートにおける保管施設等の整備拡充を支援し、効率的な静脈物流システムの構築を推進する。

### (2) 貨物交通のマネジメントの推進

環境に優しく効率的な物流を実現するため、弾力的な料金施策等による適切な経路・時間帯への誘導を図るとともに、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るため、ハード・ソフト一体となった駐車対策等を地域の関係者との連携により推進する。

### (3) 情報化・標準化の推進

迅速で効率的なサプライチェーンマネジメントを実現するため、EDI(電子データ交換)、電子タグ、パレット等の標準化や普及を図るとともに、交通の円滑化や環境負荷の軽減を図るため、ITS(高度道路交通システム)の高度利用を促進する。

### (4) 物流効率化を支える人材の育成等

3PL事業の促進のため、提案営業力、コンサルティング能力等を備えた人材の育成を図る。

など

## 3 国民生活の安全・安心を支える物流

### 物流セキュリティの確保

安全かつ効率的な国際物流の実現を図るため、物流セキュリティ関連情報の収集体制を強化するとともに、コンプライアンスの優れた輸出事業者に対する輸出通関制度を導入し、その厳正な運用を図る。また、電子タグ等のITを活用した国際海上コンテナの管理・輸送システムの実証実験を実施する。

### 交通安全の確保

物流の安全問題へ対応するため、大型トラックの車両安全対策、先進安全航行支援システムの開発、事故再発防止策の徹底等を推進する。

### 災害時の適確な対応

代替輸送(リダンダンシー)の確保、災害時の輸送の早期復旧に向けた体制整備等を推進するとともに、緊急事態発生時の救援物資の輸送体制及び必要な物流機能の確保を図る。

### 消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保

食品のリスク管理の強化や消費者が簡単に入手できる安全・安心情報の充実等を図るとともに、トレーサビリティ・システムの開発・導入を促進する。

など