

## 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%】

2017（平成29）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。

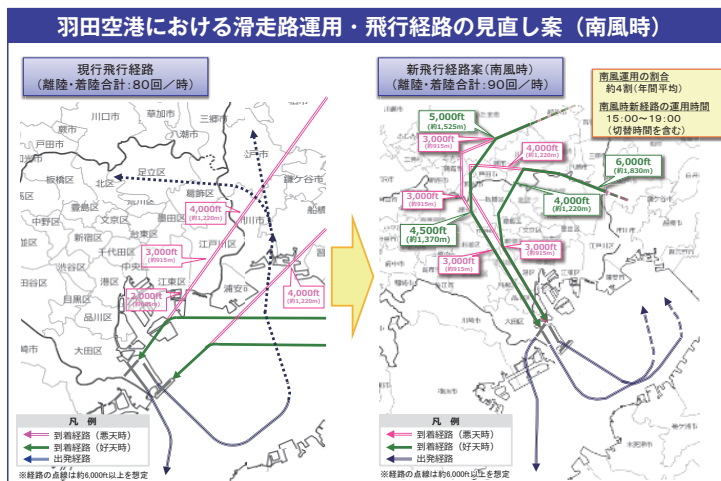
首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）の発着容量については、2014年度までに、年間発着容量75万回化を達成したところ。増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量をニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

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年までに両空港の年間発着容量をそれぞれ約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、騒音、落下物対策等を着実に進めるとともに、2018年12月から5巡目となる住民説明会を開催し、機能強化の取組や、騒音、落下物対策等の検討の進捗状況について、丁寧な情報提供を行った。拡大される発着容量は、訪日外国人旅行者数の目標達成を戦略的に進めるために重要な路線や、我が国の国際競争力の強化に資する日本発の直行需要の高い路線に活用することを主眼とし、路線の選定作業に着手した。

成田国際空港については、発着容量の拡大に必要な高速離脱誘導路の整備を進めた（2018年度一部先行供用開始済）。また、2020年以降を見据え、第3滑走路の整備等について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意事項の着実な実施を図ることにより、発着容量を更に16万回増加させる取組を進めた。

東京国際空港については、年間発着容量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、第1ターミナルへの「スマートセキュリティー」システムの導入、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。

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、2018年6月2日に東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）、2019年3月17日に東海環状自動車道（大安IC～東員IC）、2019年3月17日に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西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（2018年4月時点）>

##### [16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）97都市

[アジア主要空港の国際線就航都市数]

ソウル：142都市      香港：144都市      シンガポール：136都市  
北 京：110都市      上海：93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%】

2017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（2017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 22%

### (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を発足させた。

### (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を推進した。また、大阪都心部を南北に縦貫するなわ筋線の整備への予算措置により、関西国際空港へのアクセス性の向上による都市機能の一層の充実を図ったほか、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、空港アクセスの更なる改善を図るとともに、広報活動の充実・強化に取り組んだ。

成田国際空港においては、引き続き、交通事業者と共同し、空港WEBサイト、PRポスター、リーフレットによる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。

2017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、地方空港と東京国際空港を結ぶ路線の着陸料を本則の2/3～1/6とする軽減措置などを講じた。また、航空機燃料税の軽減措置について、2017年度から3年間の延長が行われている。

## (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】

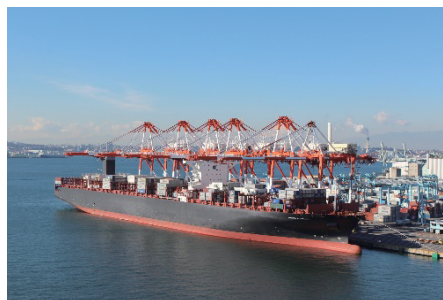
②欧州基幹航路

【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102便／週（2018年6月）へ約5割増加し、2018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（2018年6月）へ約5割増加し、2017年4月、2018年8月には横浜港において、相次いで、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。また、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定」を策定した。さらに、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を「最終とりまとめフォローアップ」としてとりまとめた。

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、2018年6月2日に東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）、2019年3月17日に東海環状自動車道（大安IC～東員IC）、2019年3月17日に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西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（2019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（2018年11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1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 1.2%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、釧路港及び徳山下松港を特定貨物輸入拠点港湾に指定している。2018年度は小名浜港、釧路港、徳山下松港、水島港、志布志港の5港において国際物流ターミナルの整備を行い、2019年3月に釧路港国際物流ターミナルが供用するなど、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。また、民間による荷役効率を上げる機械の整備等を促進するため、荷役機械等の取得に係る固定資産税等の税制特例措置を2020年度まで2年間延長することとした。

<数値指標の状況(2017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) 2.0%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。

茨城港、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。

2017年度に引き続き、「未利用エネルギーを活用した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、水素の製造、貯蔵・輸送、利用まで一貫通貫したサプライチェーンの構築に向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、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。

2018年7月に国土交通政務官がパナマ運河庁長官と会談を行い、エネルギー輸送の観点で液化天然ガス(LNG<sup>7</sup>)運搬船の通行規制の緩和、海運会社がパナマ運河を利用しやすい環境を確保されるよう意見交換を行った。

<sup>7</sup> Liquid Natural Gas(液化天然ガス)の略

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させた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。

物流総合効率化法の枠組みを事業者等に周知し、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ン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。

2018年7月に第7回日中韓物流大臣会合を開催し、引き続き日中韓3カ国においてシームレスな物流に向けた取組を推進することについて合意した。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。また、NEAL-NET<sup>8</sup>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、同年9月に新潟、四日市等、日中韓合計8港をNEAL-NET対象港に追加した。

加えて、2017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。

### (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、準日本船舶の認定対象を拡充したトン数標準税制の適用を2018年度より開始するとともに、国際船舶の保有コストを軽減する国際船舶に係る登録免許税及び固定資産税の特例措置について、適用要件を見直した上で延長した。

### (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。

<sup>8</sup> Northeast Asia Logistics Information Service Networkの略

政府の「農林水産業・地域の活力創造プラン」では、2020年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円に増大させることが目標とされていたが、2016年の改訂で目標年を2019年に1年前倒しした。その達成に向け、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、ワ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2017年度から実施している。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。また、農林水産物の輸出を視野に入れた共同輸配送の検討として、関東近郊で輸出量の多い、神奈川県、千葉県において農林水産物同士の組合せが可能と想定される品目を取り扱う荷主、生産者、物流事業者等へヒアリングを実施した上で、共同輸配送に向けた課題、解決方策等を取りまとめた。



## 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（令和元）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（2017年時点）>

【23】国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 10%

### (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等

【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】

○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。

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、完成・開業に向けて着実に整備を進めた。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、2019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、整備新幹線の着実な整備に要する経費については、2019年度予算において前年度予算から37億円増の792億円となっている。未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、鉄道・運輸機構において、2017年度より駅・ルート公表に向けた詳細調査を行ってきた。



新黒部駅

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、2022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、2018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、とされたところであり、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、その方針で検討を進めることが確認された。

さらに、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークのあり方について検討するため、「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」に取り組み、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を実施した。

リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の2027年の開業に向け、JR東海において品川駅や南アルプストンネル工事等が進められており、2018年10月には品川・名古屋間における大深度地下の使用について認可したところである。

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。」ことが盛り込まれた。

### (3) 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。また、現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用し、大都市圏環状道路等の整備加速を図った。なお、高規格幹線道路の延長については、2018年度は新たに約250キロメートルが開通し、合計11,882キロメートル（2019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、2018年度は新たに16箇所が開通し、合計126箇所（2019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、2018年度は新たに、大泉JCT付近における車線運用の見直しなどの対策を完了した。

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、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%

#### (4) 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】

2017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」を着実に実施するとともに、フォローアップを行った。

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活性化のさらなる促進のため、バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）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（モーダルコネクト）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、2016年4月に開業したバスタ新宿では、待合環境の改善及び渋滞対策として、土産ショップの設置や国道20号の線形改良等を行った。今後計画されている品川駅及び神戸三宮駅等をはじめとする交通結節点において、官民連携を強化しながら、道路事業による集約交通ターミナル「バスタプロジェクト」の戦略的な整備を展開している。

そのほか、関越自動車道の高坂SAでは、高速道路のSAを活用した高速バス間（長野－成田空港）の乗換の社会実験を実施している。

<数値指標の状況（2016年度時点）>

[26] 高速バスの輸送人員 10,458万人

#### (5) 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、2018年8月に実施契約を締結

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、2019年3月に優先交渉権者の選定を行うとともに、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4月に公共施設等運営権者の公募手続きを開始した。

広島空港においても、2021年4月からの運営委託の開始に向けて、2019年3月に実施方針を公表した。

また、2018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、昨年と同時期の2018年8月に公表した。

## (6) 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】

○輸送効率がよ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）】

2017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（2018年度速報値）>

【27】 国内海上貨物輸送コスト低減率（2013年度比） 1.6%減

## (7) 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。

## (8) 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月に船舶管理事業者の登録制度を規定する告示を公布し、4月より制度運用を開始した。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月に発足した「安定・効率輸送協議会」及び、新たな輸送需要の掘り起こ

しに向けて2017年11月に発足した「海運モーダルシフト推進協議会」において、引き続き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。

### (9) 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。

物流総合効率化法の枠組み等を活用し、鉄道用鮮度保持コンテナや新型コンテナ貨車の導入補助等を行い、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等補助金等により、公共交通機関、宿泊施設、外国人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のほか、

災害発生時でも安心して旅行を継続できるよう、全国において、迅速に運行等に関する情報収集を可能とするための旅客施設における多言語での情報提供や非常時のスマートフォン等の充電を行うための非常用電源設備等の整備への支援を行った。

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。さらに公共交通機関、宿泊施設、観光案内所等を対象とした全国規模での多言語音声翻訳システムの利活用実証を実施し、訪日客を受け入れる施設での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、2017(平成29)年度に設置した「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」を2018年度においても開催した。当該会議においては、各地方ブロックにおける現状の課題等を共有するとともに、多言語コールセンターの整備等、会議構成員による外客受入環境整備の取り組み、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、引き続き、鉄道事業者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するとともに、災害時の訪日外国人旅行者への情報提供も含む多言語対応の改善・強化等を鉄道事業者に働きかけた。また、全ての新幹線において2018年度中に無料Wi-Fiサービスを開始した。さらに、「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年度は、さらに4駅を追加し、国内販売箇所が59駅・空港79か所に拡大した。

バスについては、系統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「乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドライン」を策定し、業界団体に周知するとともに、地方運輸局を通じて地方公共団体等の関係者に対しても周知を図っ



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、2020年3月末まで再延長とした。

船舶については、2017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、引き続き更なる対象範囲の拡大等利用者の利便性改善に努めた。

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、三大都市圏の空港及び地方空港のモデルとなる空港を中心に設置した関係者ワーキンググループにおいて、各空港における旅客手続きの各段階・動線に最先端の技術・システムを導入することを目指し、旅客動線横断的に効率化や高度化の追求に向けた検討を行った。また、航空イノベーション推進官民連絡会を開催し、最新動向の共有を行った。

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2018年度中に東京国際空港等主要5空港に本格導入し、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（2018年度末時点）>

[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 100%

<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

[参考] 国際空港における外国人の入国審査待ち時間20分以内の達成率 77%（2018年）

(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

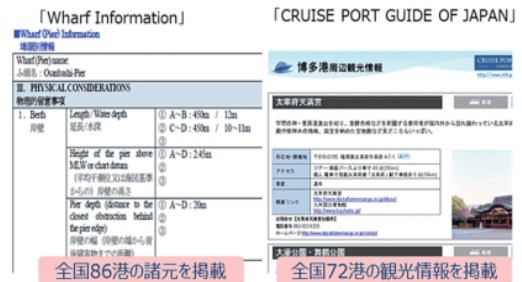
【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

「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）を活用し、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」に向けた取組みを行った。

また、国土交通大臣が指定した港湾において、旅客ターミナルビル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を創設し、2017年度までに指定した6港に加え、2018年6月に1港（鹿児島港）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。2018年度には19箇所を登録し、登録数は全国で126箇所となった。



船社への情報発信ウェブサイト

<数値指標の状況（2018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 244.6万人

### (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。

2017年度に引き続き、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、296箇所に増加させた。

また、日本政府観光局を通じた「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、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1,154箇所（2019年3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、2018年度は、重点「道の駅」15駅の選定を行った。また、24時間利用できるベビーコーナーの設置や、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの確保など、子育て応援施設の整備を推進した。

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、2018年6月に、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）に基づく自転車活用推進計画（平成30年閣議決定）を策定し、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や関係者等で構成される協議会において官民が連携して、受入環境整備、情報発信を行う等、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの取組を推進した。

## (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、訪日外国人旅行者向けの企画乗車券やICカードの導入を促進し、東京圏における大手民鉄とバスによる共通フリー乗車券「Greater Tokyo Pass」（2018年4月～）、関東地方における訪日外国人をターゲットとしたICカード「WELCOME KANTO PASMO」（2018年12月～）などの発売が開始された。

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」に関する周知を行った。

## (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。

2017年度に引き続き、地方公共団体等が連携して行う北陸新幹線や北海道新幹線を活用したプロモーションへの支援を行った。合わせて地域の魅力を発信するなど、誘客促進につなげるための支援を行った。

## (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、全国27の「訪日誘客支援空港」に対して、それぞれの空港の状況に応じて、着陸料の割引や補助、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施設の整備等の旅客の受入環境高度化などの支援を実施した。

さらに、日本政府観光局において、「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 2018」に2018年9月に出展するとともに、アジア地域に特化した商談会である「Routes Asia 2019」には2019年3月に自治体等とともに出展し、商談を実施した。また、「訪日誘客支援空港」を始めとする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策を検討する。

訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するため観光地域づくり法人（DMO）が中心となって行う、地域の関係者が連携して広域周遊観光促進のための環境整備等の観光客の来訪・滞在促進を図る取組に対して支援を行った。

## (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策を検討する。

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、2019年3月末までに24地区を設定した。

## (12) 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2017」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策を検討する。

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、2018年6月12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2018」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、インドネシアにて現地旅行会社等を対象としたセミナーを開催したとともに、クルーズ情報について、ASEAN-JAPAN transport partnership(AJTP) ウェブサイトへ掲載した。

## 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、受注を目指した抜本的な制度拡充を行う等、政府を挙げた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、現行の取組みを継続、強化しつつ、この制度拡充を最大限活用する等、現下の状況変化に応じた新たな取組みも行っていく必要がある。2019（平成31）年3月に策定した行動計画2019では、インフラシステムの海外展開に向けた横断的な視点を整理するとともに、今後3～4年に注視すべき重要プロジェクトの見直しを行った。また、行動計画2018で策定した鉄道、港湾、空港、都市開発・不動産開発、建設産業の各分野別の具体的な取組みに加え、水、防災、道路の分野における具体的な取組みを新たに策定した。

トップセールスについて、2018年度において、国土交通大臣は、フィリピン、シンガポール、インドネシア、中国等計6カ国を歴訪し、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、国土交通副大臣・大臣政務官においては、南アフリカやコロンビア、ナイジェリア等18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に関する法律」が2018年8月に施行された。本法に基づく出資案件として、2018年12月に阪神国際港湾株式会社がカンボジアのシハヌークビル港湾公社（PAS）の株式の一部を取得した。同社によるシハヌークビル港の運営への参画を通じて、我が国のノウハウを活かした川上から川下までの支援を促進する。これを好例とし、官民が一体となり、インフラシステム輸出の拡大を一層推進する。

#### <数値指標の状況（2016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。

我が国事業者の交通事業・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8案件について新たに支援を決定した。

- ① **ホーチミン近郊ウォーターポイント都市開発事業**  
ホーチミン中心部から南西約30kmのロンアン省において、約3,000戸の住宅及び戸建宅地の整備と併せて、公園・池・小学校等の公共施設の整備を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約19億円)
- ② **代替ジェット燃料運搬・供給事業**  
一般廃棄物から製造した「代替ジェット燃料」を米国の空港に運搬・供給する世界で初めてのプロジェクト。(JOIN出資決定額：約9億円)
- ③ **アマタナコン複合開発事業**  
バンコクから南東約60kmのチョンブリ県に位置する、タイ最大規模の工業団地であるアマタシティ・チョンブリ工業団地において、ホテルの建設・運営等を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約6億円(出資)約7億円(債務保証))
- ④ **ハバロフスク国際空港整備・運営事業**  
ロシア・ハバロフスク国際空港における新国内線ターミナルビルの整備・運営及び既存国際線ターミナルビルの運営を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約1億円)
- ⑤ **ティラワ港多目的ターミナル運営事業**  
ミャンマーの主要都市ヤンゴンより約20km南東に位置するティラワ港において、我が国ODAで整備したコンテナ貨物の取扱いを主とする多目的ターミナルの運営を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約2億円)
- ⑥ **ティラワ港バルクターミナル整備・運営事業**  
ミャンマーのティラワ港において、小麦、飼料等を中心とするバルク貨物の荷役・保管を行うバルクターミナル並びに倉庫及びサイロの整備・運営を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約17億円)
- ⑦ **パラオ国際空港整備・運営事業**  
パラオ国際空港において、観光客の増加に伴う空港施設容量不足に対応するため、新ターミナルビルの建設及び既存ターミナルビルの拡張を行うとともに、運営に参画するプロジェクト。(JOIN出資決定額：約3億円)
- ⑧ **コールドチェーン物流運営事業**  
マレーシアのクアラルンプール近郊において、郵船ロジスティクス株式会社の現地子会社(TASCO社)とともに、コールドチェーン物流の運営を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約36億円)

### (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、自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長又は副議長として議論を主導し、自動ハンドルについては、車線変更機能等に係る国際基準が発効するなど、着実に国際基準の策定を進めた。また、アジア地域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・環境施策に関する日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、最終報告書となる「ASEAN国際幹線道路向け道路舗装技術資料」について、2018年度の第16回日ASEAN交通大臣会合において正式に承認を得た。

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るとともに、ISO/TC269及びIECの鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）において、個別規格の提案及び委員会の運営に積極的に関与するなどの取組みを進め、また、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や、旅客フェリーの火災安全の向上、IMO温室効果ガス(GHG)削減戦略の策定等の国際海運分野における地球温暖化対策の推進等に積極的に貢献した。さらに、ASEAN地域における内航船等からのGHG削減戦略策定を目的とした「日ASEAN低環境負荷船普及促進プロジェクト」を推進した。

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（2018年9月：ベトナム、2019年1月：カンボジア）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（2018年9月：東京）において、「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」の最終議論を実施し、2018年度の第16回日ASEAN交通大臣会合において正式に承認を得た。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（BS PAS1018）の普及に取り組んだほか、同規格の2020年のISO化に向けて関係省庁が連携し、ISO/PC315国際会議（2018年6月：東京、12月：イギリス）において各国のプロジェクトメンバーと議論を重ねた。

港湾分野では、2014年に署名、2017年に更新した「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）」に基づき、我が国のノウハウを活用して策定に協力してきた施工基準等が、ベトナム国家技術基準として発効に至った。また、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みを推進した。また、我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）において取り組むことが決まった港湾EDI構築ガイドライン改正に関して、委員会会合の会期間中に設置される通信グループの座長を務めるなど、この取組みに貢献した。さらに、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）に基づき、2018年5月に、同国において港湾EDIシステムの本格運用を開始した。また、カンボジアにおける港湾EDI導入のための協力準備調査を実施した。

#### （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、洋上における人員・物資等の輸送に資する構造物等の事業化可能性を検討した。

#### （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。

2017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の現地調査が2018年3月に開始された。

国際協力機構(JICA<sup>9</sup>)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(VTS<sup>10</sup>)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運営に協力した。

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専門家会合を実施した。

## (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、海事等の幅広い分野において、相手国の制度整備・政策立案を担う行政官や、相手国のインフラの整備・運営・維持管理を担う技術者、教育者及び指導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、2018年度は対象国4ヶ国の船員養成機関の教員10名を招聘した。

<sup>9</sup> Japan International Cooperation Agencyの略

<sup>10</sup> Vessel Traffic Serviceの略