

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、我が国との往來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%】

2019（令和元）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、2019年度までに、年間発着容量83万回化を達成したところ。「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2030年に6,000万人にする目標の達成、我が国の国際競争力の強化の観点から、両空港で年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

具体的には、東京国際空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始しているところであり、引き続き、騒音対策・安全対策や地域への丁寧な情報提供を行った。

成田国際空港については、2019年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、2020年3月29日から空港処理能力を年間約4万回拡大したところである。また、更なる機能強化として、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めた。

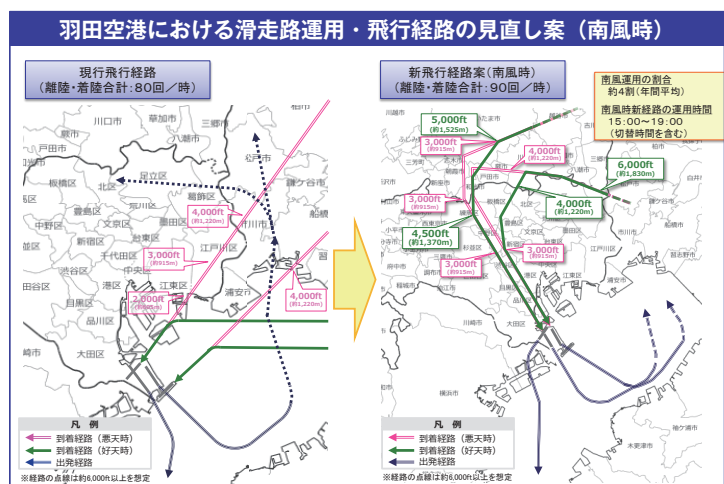
関西国際空港については、2016年度から運営の民間委託が開始されており、国際線出発口（保安検査場前）において、自動化ゲートの運用開始等民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んだ。

中部国際空港については、LCCの新規就航等に対応するため2019年9月にLCC専用ターミナルを開業し、2020年度から新規就航を促進するための着陸料の割引制度を導入するなど、就航促進を図った。

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を実施した。

那覇空港については、空港の利便性向上を図るため、国際線ターミナル地区におけるC I Q施設の機能強化を実施するとともに、高架道路の延伸等を推進した。

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、2020年12月13日に日本海沿岸東北自動車道（酒田みなとIC～遊佐比子IC）、2021年3月21日に徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC）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（2020年4月時点）>

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）87都市

[アジア主要空港の国際線就航都市数]

ソウル：93都市 香港：64都市 シンガポール：89都市
北京：45都市 上海：44都市

<数値指標の状況（2020年度時点）>

[17] 三大都市圏環状道路整備率 83%

(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%】

2018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。

福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路の増設事業を実施した。新千歳空港においては、冬期における航空機の欠航や遅延等が、課題となっており、航空機や除雪車両の混雑を緩和し、駐機場への引き返しを少なくするため、誘導路複線化や滑走路端近傍のデアイシングエプロン整備等を実施した。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施設の整備等を推進した。

ビジネスジェットについては、地方空港でビジネスジェット専用施設を那覇空港で整備済み、鹿児島空港で整備を実施している。首都圏空港においては、東京国際空港でビジネスジェット専用施設の整備を進めている他、今後の需要増加に向けスポット等の受け入れ体制の整理を始めた。また、東京2020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、首都圏空港全体での受入を前提に関係者と調整を進めている。

<数値指標の状況（2019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 26%

(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

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。

福岡管制部の管轄空域を高度約1万メートルで上下に分離し、低高度空域を神戸管制部に移行した。

(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(2021年3月末時点)>

[19] 首都圏空港の空港処理能力 約83万回

(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。

東京圏の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、羽田空港と多方面とを結ぶ羽田空港アクセス線については、JR東日本が東京貨物ターミナルから羽田空港新駅(仮称)までの新線区間において、2021年1月の鉄道事業許可取得を受け、工事着手に向けた関係者との調整等を行ったほか、羽田空港発着列車の増発のための京急空港線引上線の新設について、京急電鉄が工事着手に向けた設計や空港関係者等との調整を進めた。また、羽田空港内においては、2020年度から空港整備事業として空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業に新規着手した。さらに、主要な首都圏空港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、近畿圏のアクセス鉄道網については、大阪都心部を南北に縦貫するなに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。

さらに、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。

東京国際空港においては、バスアクセス網に関して、新型コロナウイルス感染症による減便の影響で深夜早朝時間帯のアクセスバスは一時的に運行を停止しているものの、引き続き広報活動に取り組んだ。

成田国際空港においては、空港アクセスの更なる利便性向上に向け、関係者との意見交換を行った。

関西国際空港においては、新型コロナウイルス感染症により一部運休はあるものの、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、LCC専用ターミナルの開業にともないバスターミナルが新設され、新たに乗り入れを開始したリムジンバスの運行を継続する等、アクセスの充実を図った。

(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。

2019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。

航空会社の運航コストの低減を通じて航空ネットワークの充実を図るため、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とする措置など、従来からの軽減措置を継続して実施した。

また、新型コロナウイルス感染拡大の影響による航空需要の大幅な減少に鑑み、2020年度下期分の国内線の着陸料等について、一律45%の軽減を実施するとともに、その後も旅客需要の変動に応じて航空会社の負担が適正化されるよう、2021年3月より、着陸料及び航行援助施設利用料について、主に航空機の重量に応じて徴収する体系から旅客数に応じて徴収する体系に見直しを行った。

さらに、航空機燃料税についても、2011年度より軽減措置を実施している。

(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

【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】

★我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

- ①京浜港 【週27万TEU(令和元年7月) → 週27万TEU以上(令和5年度)】
- ②阪神港 【週10万TEU(令和元年7月) → 週10万TEU以上(令和5年度)】

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共同運航体制の再編の進展により、国際基幹航路の寄港地の絞り込み等が進んでいる。このため、2019年3月に策定した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスの充実を図るため、「集貨」、「創貨」、

「競争力強化」の3本柱の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」による成果が現れており、京浜港（横浜港）においては、2019年5月に欧州航路の運航が再開され、2021年3月には日本に寄港する定期船としては最大である24,000TEU級のコンテナ船の寄港が実現している。

「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4事業、神戸港2事業で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補助制度が神戸港2事業で活用されているところであり、引き続き、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進する。

「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、大水深コンテナターミナルの機能強化を推進するとともに良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を進めている。具体的には、2019年度に開始したAIターミナル高度化実証事業の各種取組を推進するとともに、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対する支援制度（補助率1/3以内）を活用し、2019年度には名古屋港における事業を、2020年度には清水港・横浜港・神戸港における事業を採択しており、遠隔操作RTGの導入促進を図っている。加えて、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化に向けて開発した新・港湾情報システム「CONPAS」について、2021年4月、横浜港での本格運用が開始されており、今後、各ターミナルの実情に応じた形で導入促進を図っていく。

また、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加を図るための取組を一層強化するため、2019年度に港湾法（昭和25年法律第218号）が改正され、国際戦略港湾の港湾運営会社の運営計画に、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加に関する取組が明確に位置付けられるとともに、海外ポートセールスに有益な情報の提供や指導・助言及び国の職員の円滑な派遣を可能とする規定等が整備された。さらに、国際戦略港湾の入出港コストの低減を図るため、とん税・特別とん税の負担を軽減する特例措置が創設され、2020年10月に施行された。

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、2020年12月13日に日本海沿岸東北自動車道（酒田みなとIC～遊佐比子IC）、2021年3月21日に徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC）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。



大型コンテナ船の寄港（横浜港）

<数値指標の状況（2021年4月時点）>

[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 15バース

<数値指標の状況（2020年11月末時点）>

[21] 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

①京浜港【週32万TEU】

②阪神港【週10万TEU】

(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を全国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、民間による荷さばき施設等の整備や保有に対する補助や税制特例措置などハード・ソフト一体となった取組みを行っている。2020年度は、小名浜港、徳山下松港、水島港、志布志港において岸壁等の整備を進めており、公共投資に伴い民間投資が誘発されている。小名浜港では、一部供用された水深18mの公共岸壁を有する国際物流ターミナルに、2020年10月に12万トン積みの大型石炭運搬船が初入港した。また、荷さばき施設等の取得に係る固定資産税等の税制特例措置を2022年度まで2年間延長することとした。

<数値指標の状況（2019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） 3.8%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) エネルギー調達が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。

2018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。

世界初の液化水素の国際輸送に向けた準備が進んでおり、2020年6月には、豪州の水素液化設備と日本（神戸）の液化水素受入基地の建設が完了した。

(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。

2020年9月、海事局はパナマ運河庁と局長級政府間協議を開催し、同年2月に導入された上水サーチャージについて、パナマ運河庁長官から同制度の導入に至った経緯・根拠の説明を受けるとともに、現在同国で検討している中長期的な水不足対策についての情報を共有し、海運会社がパナマ運河を利用しやすい環境が確保されるよう意見交換を行った。また、北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る産学官連携協議会」を開催し、海運事業者、研究機関、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。

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。

日中韓物流大臣会合における合意事項に基づき、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した。具体的には、NEAL-NET⁸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接続等を検討し、2020年8月に韓国の木浦港をNEAL-NET対象港に追加した。また、新型コロナウイルス感染症の物流への影響を踏まえ、同年6月に日中韓物流大臣会合の特別セッションを開催し、三国における円滑な物流の確保のための連携強化を確認した。

北九州港等において、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、国際船舶に係る登録免許税の特例措置について、延長した。

⁸ Northeast Asia Logistics Information Service Network(北東アジア物流情報サービスネットワーク)の略

さらに、船舶の買換特例制度について、適用要件を見直した上で延長し、日本商船隊の維持・整備を図った。

(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。

輸配送の共同化及び輸送網の集約等による出荷単位の大口化の推進、コールドチェーン物流サービスの国際標準化等の推進、輸出に戦略的に取組む港湾において、農水産物の輸出促進に資する冷蔵・冷凍コンテナ用の電源供給設備等の整備に対する支援、国産木材の輸出促進に資する港湾の整備等を図った結果、我が国の農林水産物・食品の輸出額は2020年に9,217億円となり、8年連続で過去最高額を更新した。

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%】

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、2017(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、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(2019年時点)>

【23】 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 11%

(2) 新幹線ネットワークの着実な整備

【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)については、2020年度に、約1年程度の工期の遅延と約2,658億円の事業費の増額が判明した。工期については安全確保を大前提としつつ、2023年度末の完成・開業に向けて最大限努力することとした。また、事業費については、2021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。

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、環境影響評価の手続きを適切に進めた。

また、九州新幹線(西九州ルート)については、佐賀県との協議を開始し、これと並行して、JR九州、長崎県、それぞれとの間で在来線や地元負担等に係る課題の解決に向けた検討を行う協議を開始した。

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、効果的・効率的な新幹線の整備・運行手法の研究等を実施した。

リニア中央新幹線については、2027年の品川・名古屋間の開業に向け、JR東海において、品川駅、名古屋駅及び南アルプストンネルの工事等が進められている。



新黒部駅

新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2019」（2019年6月閣議決定）において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線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、2019年度より所要の調査を実施し、この取組の具体化を進めているところである。

(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%】

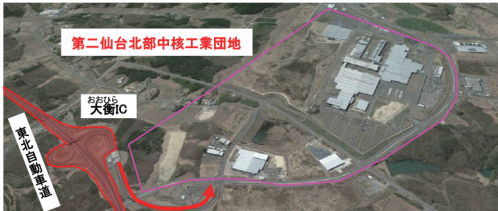
高規格道路をはじめとする道路ネットワークの整備を促進した。また、現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用し、暫定2車線区間の4車線化等の整備加速を図った。スマートインターチェンジの整備に当たっては、2020年度は新たに7箇所が開通し、合計143箇所（2021年3月末時点）となった。

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、2020年度は新たに、九州自動車道 太宰府IC付近において対策を実施した。

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（2020年度時点）>

[25] 道路による都市間速達性の確保率 57%

※ETC2.0データ（小型車）による値

(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】

2018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。

バスタ新宿をはじめとする集約型公共交通ターミナル『バスタプロジェクト』については、官民連携を強化しながら戦略的に展開して、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、人とモノの流れの促進や生産性の向上、地域の活性化や災害対応の強化などのため、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。2019年4月に品川、2020年4月に神戸三宮、新潟で事業化された。

また、民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進に向けて、交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設（特定車両停留施設）を道路附属物として位置づけるとともに、施設運営については、民間の技術やノウハウを最大限に活用するため、コンセッション（公共施設運営権）制度の活用を可能とする事業スキームの構築等を内容とする道路法等の改正法が、2020年5月に成立し、11月に施行された。

<数値指標の状況（2018年度時点）>

[26] 高速バスの輸送人員 10,410万人

(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。

北海道内の空港については、2020年度から複数空港の一体運営を開始した。

広島空港においても、2021年7月からの運営委託の開始に向けて、2020年12月に実施契約を締結した。

また、空港を利用する顧客満足向上のため、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、国管理空港の空港別収支については、昨年と同時期の2020年12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）】

2019年度に引き続き、北九州港等において、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の整備等を推進した。

<数値指標の状況（2019年度速報値）>

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2013年度比） 2.3%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。

2019年6月より、交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、「今後の内航海運のあり方」について検討を行い、2020年9月に一定の方向性をとりまとめた。このとりまとめに基づき、内航海運業法の改正等を国会に提出した（海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案）。具体的には、内航海運業に係る契約の書面交付を義務化するとともに、内航海運業者による法令違反が荷主の要求に起因する場合の、「荷主に対する勧告・公表制度」や、内航海運の生産性向上のための、「船舶管理業の登録制度」等を創設する。

(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、荷主間の連携によるコンテナラウンドユースを図る認定総合効率化計画等に補助等を行い、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。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整備を進めた。

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2020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、多言語通訳ガイドの育成等、会議構成員による外客受入環境整備の取組、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、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、2020年3月には、ほぼ全ての新幹線車両で無料Wi-Fiサービスの導入を完了した。さらに、「ジャパン・レールパス」について、訪日外国人旅行者が購入しやすい環境整備のため、2020年6月より、インターネットを通じたジャパン・レールパスの購入及びこれに基づく指定席の予約が可能となった。

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、2021年3月末まで再延長とした。

船舶については、2019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、「公共交通利用環境の革新等」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、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、2019年度にはOne ID導入に向けた個人データの取扱検討会を開催し、One ID導入に向けた旅客の個人データの取扱い方法について、有識者や関係者と検討を行ない、ガイドブックの策定を実施した。

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税関検査及び出入国審査を高度な次元で実現するため、税関検査場電子申告ゲート及び顔認証ゲートを東京国際空港等主要7空港に導入し、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、計画的な体制の整備を進めた。

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（2020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 100% 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 76%（2019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加え、地図を用いた案内標識（地図標識）を交通結節点や観光地に設置できるように基準を改定し、訪日外国人等の公共交通機関乗り換えやまちあるき等の支援を進めた。

(3) クルーズを安心して楽しめる環境整備

【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

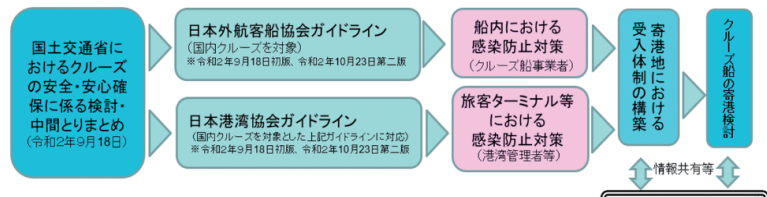
【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

2020年度は新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止となるなど厳しい状況が続いた。このため、国土交通省ではクルーズの安全・安心の確保のための検討を行い、同年9月18日に中間とりまとめを公表した。また、同時に国内クルーズにかかるガイドラインが関係業界団体（日本外航客船協会・日本港湾協会）から公表された。国内クルーズの運航や受入は、これらのガイドラインに基づき、船内や旅客ターミナル等での感染予防対策が徹底されるほか、都道府県等の衛生主管部局を含む協議会等における合意を得た上で行われている。

また、海上運送法施行規則（昭和24年運輸省令第49号）を改正し、邦船クルーズ事業者に対して感染症対策マニュアル（衛生管理規程）の策定・届出を義務づけた。

国際クルーズについては、国内外の感染状況、我が国を含む諸外国の水際対策の動向等を踏まえつつ、引き続き安全対策について検討を進めていくこととしている。

また、クルーズの再興に向け、旅客ターミナルにおける感染防止対策や、感染拡大防止に寄与する上質かつ多様なツアーメニューの造成等に対する事業について支援を行った。引き続き、ハード・ソフト両面にわたる支援を実施し、クルーズを安心して楽しめる環境整備を推進する。



「みなとオアシス」については活用を促進し、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。2020年度までに全国で147箇所を登録している。

<数値指標の状況（2019年確定値）>

[30] 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数 215.3万人

(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。

東京国際空港において、整備を進めていた際内トンネル（第3ターミナルと第1・第2ターミナルとを結ぶ）は、2020年10月1日に供用を開始した。

(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、2020年度で10件の新規認定を実施したものの、新型コロナウイルス感染症の影響による訪日外国人旅行者数の減少もあり、539箇所へ減少した。



また、外国人旅行者向け消費税免税制度について、引き続き必要な情報の周知広報や支援を図り、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、制度発足から四半世紀以上が経過しており、全国に1,187箇所（2021年3月30日時点）が登録されている。

「道の駅」が新たなインバウンド観光拠点となることを目指し、外国人観光案内所の認定取得による多言語対応や、キャッシュレスの導入などの取組を推進した。

また、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。

自転車活用推進計画に基づき、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を取組を推進するとともに、ナショナルサイクルルートの候補ルートの選定を行った。自転車通行空間の整備にあたっては、国土交通省と警察庁において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、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を行った。

(7) 観光地におけるMaaSや、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。

日本在住の外国籍を持つ方を含め、日本国発行以外のパスポートを所持している方向けの「JR EAST Welcome Rail Pass 2020」（2020年12月～）の発売が開始された。

また、観光地におけるMaaSの取組みとして、伊豆・大津等の地域において、スマホやWeb上

で購入可能であり、多言語にも対応した複数の公共交通機関を対象とするフリーパスが提供された。

(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。

2019年度に引き続き、地方公共団体及び交通事業者等と広域かつ機動的に連携し、地域の観光資源等を活用したプロモーションを行った。

(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年度より、「訪日誘客支援空港」等に対して、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への支援等を実施している。

さらに、日本政府観光局において、航空会社の新規路線開設・就航・復便を促すため、各国の主要な航空会社や空港等が参加する国際商談会への参加準備や、航空会社等との共同広告の準備を行った。

(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が中心となって行う、日本政府観光局と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。

2019年4月から、事業者の創意工夫による海事観光振興に資するため、インバウンドをはじめとする観光需要が見込まれる航路において、旅客船事業の制度運用を弾力化する「インバウンド船旅振興制度」を創設。2021年3月末までに5航路の承認等をした。また、公共交通利用環境の革新等事業により、移動そのものを楽しむ観光列車等の導入への支援を行った。

(12) 「観光ビジョン実現プログラム2019」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、2020年7月14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2020」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。

各国から提出された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。

また、日ASEANクルーズモデルルート策定等、2015年から5年間にわたり実施した日ASEANクルーズ振興戦略の成果を取りまとめ、日ASEAN交通大臣会合に報告し、承認された。

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體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〕

政府全体では、インフラ輸出の司令塔として、官房長官を議長とする関係閣僚会合「経協インフラ戦略会議」を設置し、「インフラシステム輸出戦略」を定め、我が国の強みである「質の高いインフラシステム」の海外展開に官民一体となって取り組んでいる。これにより、我が国企業のインフラシステムの受注額は、2010年の約10兆円から2018年には約25兆円へと増加し、特に、交通分野では2010年の0.45兆円から2018年に約2.2兆円となるなど、2010年と比較して大きく伸びている状況にあり、インフラシステム海外展開の取組は一定の成果を上げてきた。

国土交通省においても、国土交通分野におけるインフラの海外展開を着実に進めるため、毎年、「インフラシステム海外展開行動計画」を策定している。2020年7月に策定した行動計画2020では、これまでの取組の振り返りを行い、具体的なプロジェクトを通じて得られた課題を抽出し、今後の取組に関する基本的な考え方をとりまとめた。また、分野別の取組について、鉄道、港湾、空港、都市開発・不動産開発、水、防災、道路、建設産業の各分野別に、新たに海事を追加した。

2020年度は、世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大により、インフラシステム海外展開に係る取組にも大きな制約がかかったが、インフラニーズの見込める国に対して、オンラインを活用したトップセールスや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、2020年12月には、2025年を目標とした政府の新たなインフラシステム海外展開戦略である「インフラシステム海外展開戦略2025」が策定された。インフラ海外展開の目的として、

- ①カーボンニュートラル、デジタル変革への対応を通じた経済成長の実現、
- ②展開国の社会課題の解決・SDGs達成への貢献、
- ③「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)の実現、

の3本の柱を戦略の目的として建てた上で、2025年に34兆円のインフラシステムの受注を目指すこととされた。国土交通省としても、この新戦略に示された方向性を踏まえ、2025年34兆円の目標達成に向けしっかり取り組んでいく。

<数値指標の状況(2018年時点)>

〔31〕交通分野における日本企業の海外受注額 2.2兆円

(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體的に行うことで、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」を一體的に行う株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)が、

1 案件を新たに支援決定した。

また、参入促進を案件形成の「川上」段階から図るため、2020年11月には、海外の不動産デベロッパーとともに、海外インフラ案件の形成を推進するプラットフォーム法人を設立したほか、2021年3月には、横浜市と同市に所在する企業等の技術や知見を活用した、海外インフラ案件の形成等における協力を確認する覚書を同市と締結した。

(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、自動運行装置（レベル3）や自動車のサイバーセキュリティに関する国際基準が成立するなど、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。

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、我が国技術の国際規格化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（独）自動車技術総合機構交通安全環境研究所鉄道認証室において、認証審査等を着実に実施した。

海事分野では、国際海事機関（IMO）において、我が国海事産業を持続的に発展させつつ国際海運分野における地球温暖化対策や安全対策を推進している。地球温暖化対策においては、2020年11月のIMO海洋環境保護委員会（議長：齋藤英明国土交通省大臣官房技術審議官）において、我が国の主導により、①新造船に対する世界共通の燃費規制強化（最大50%削減）、及び、②省エネ性能の高い新造船への代替を促進するための既存船に対するCO₂排出ルールを合意に導いた。また、安全対策においては、旅客フェリーの火災安全の向上、国際ルールの検討等に積極的に貢献した。加えて2020年8月、日本を含む8カ国が、自動運航船の実用化に向けた国際連携枠組み「MASSPorts」を立ち上げた。さらに、ASEAN域内の内航船等に低環境負荷船を普及促進させるため、「ASEAN低環境負荷船普及戦略」に基づく取組みを推進した。

物流分野では、我が国の質の高い物流サービスの海外展開を推進し、アジア物流圏の効率化を図るため、2021年1月にインドネシアとの物流政策対話・ワークショップを実施した。また、コールドチェーン物流サービスの規格化を進めており、2018年に日ASEAN交通大臣会合で承認された「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」をベースとした事業者間（BtoB）のコールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」と、一般消費者を対象とした（BtoC、CtoC）小口保冷配送サービスに関する国際規格「ISO23412」が2020年に発行された。さらに、サービス品質の見える化により我が国の物流企業が参入しやすい市場環境を醸成するため、コールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」のASEANにおける普及に向けた戦略及びアクションプランを2021年3月に策定した。

港湾分野では、日ベトナム間で2014年に署名、2017年及び2020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（MOC）」に基づき、我が国のノウハウを活用した、ベトナムの国家技術基準の策定協力を実施しており、2019年度までに8項目の国家基準の策定に至った。また、ベトナム政府からの要請に基づき、2022年度までに新たな設計基準（防波堤、浚渫・埋立）

について、国家基準原案の作成を行うなど、幅広い分野における取組みを推進しているところである。また、我が国の港湾関連手続を処理する情報システム（港湾EDI）の海外展開に向け、2017年から取り組まれてきたIMO簡素化委員会による港湾EDI構築ガイドラインの改定にあたり、我が国が会期間通信グループの座長を務めた。2019年には、我が国の港湾EDIの考え方を反映した改定ガイドラインが発行された。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、2019年2月にはカンボジアにおける港湾EDIの導入が決まり、2020年12月より、港湾EDIシステムの構築を実施中。また、国際航路協会（PIANC）において、各国の港湾・航路の専門家を集めた年次総会を2019年6月に神戸にて開催するとともに、我が国の多くの専門家が港湾関連の技術基準・ガイドライン策定の議論に参画するなど、技術基準等の海外展開・国際標準化の推進にも積極的に取り組んだ。

（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。

南アジアにおける浮体式コンテナ中継拠点の事業化に向けた取組みを進め、官民連携して我が国の浮体技術の海外展開を推進した。

（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。

例年、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していたところ、今年度については新型コロナウイルス感染症の影響により中止となった。また、2018年3月に開始された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については、引き続き実施されたが、新型コロナウイルス感染症の影響で延期している。

ASEAN諸国のVTS⁹管制官を育成するASEAN地域訓練センター（マレーシア）において、JAIF（日ASEAN統合基金）の資金を活用した新たな研修システム導入を行い、当該システムによる研修を支援した。

また、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、防災、道路、鉄道、海事、

⁹ Vessel Traffic Service（船舶通航業務）の略

港湾、航空、物流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。

例えば、建設分野においては、従来から実施しているJICA課題別研修への協力に加え、ASEAN諸国からの制度整備支援要望を受け、不動産・建設関連制度の整備普及を担うことができる人材育成を促進するため、2017年度よりASEAN諸国等の政府職員に対して実施している、関連制度の講義や現地視察をカリキュラム化した「ASEAN諸国等政府職員に向けた建設産業政策プログラム」を、2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響に鑑みオンラインで行った。

港湾分野においては、従来から実施しているJICA課題別研修への協力に加え、2019年5月に日本とASEAN事務局との間で締結された「技術協力に関する日本国政府と東南アジア諸国連合との間の協定」（日ASEAN技術協力協定）に基づき、ASEAN諸国を対象とした研修を実施した。また、2018年に設立したJICA港湾関連研修の修了者やJICA事業に携わったASEAN・大洋州地域各国の港湾分野におけるキーパーソンにより構成される「JICA 港湾アルムナイ」のセミナーを開催した。なお、これらの取組は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に鑑みオンラインで実施した。

航空分野においては、航空行政や空港の管理・運営に従事している11か国、16名を対象とし、「空港の建設、運営・維持管理計画策定」をテーマとしたJICA課題別研修への協力を実施した。

物流分野においては、日ASEAN交通連携に基づく物流人材育成プロジェクトの一環で、ASEAN各国の物流関係省庁の行政官を対象に、各国の物流システムの課題を把握し、その改善に向けたアクションプランを作成することを目的としたJICA課題別研修を実施している。2020年度には、日本の物流政策やASEANにおけるコールドチェーン物流の構築支援のための取組等に関する講義をオンラインで実施した。