

基本の方針Bについて

基本的方針Bの3つの分類

【基本的方針 B】 成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現（素案）（24. 9. 25計画部会から）

国内外の競争激化、世界的な不確実性の拡大や増加する観光需要への対応など、大きく変化する内外の諸情勢にも的確に対応できる豊かさのある社会に向けた『成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現』を、基本的方針として位置づけ

【基本的方針 B】 は以下の**3つの目標**に分類されるのではないかと

第1回小委員会（2024年10月24日）資料
（※一部機械的表現の変更を実施）

目標4 地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化

- ・新政策4-① 広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点とネットワーク・システムの強化
- ・新政策4-② 観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備の推進
- ・新政策4-③ 着実な整備・安定的マネジメントに向けた経済的システム活用等多様な政策の推進

目標5 多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流機能の確保

- ・新政策5-① 豊かさを支える物流ネットワーク・システムの機能強化と効率化の実現
- ・新政策5-② 国内物流の持続可能性を高める適切な連携と協働の推進

目標6 国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワーク・システムの構築

- ・新政策6-① 国内外の諸情勢に対応した国際交通ネットワーク・システムの強化
- ・新政策6-② 成長型の経済に向けた国際競争の推進

基本的方針 B：成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標 4：地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充
 - （進捗）東京国際空港（羽田空港）において、丁寧な情報提供等を通じ新飛行経路の着実な運用に向けた取組を推進。
- 航空ネットワークの維持・強化
 - （進捗）地方空港と東京国際空港（羽田空港）や地方空港同士を結ぶ路線の着陸料の軽減措置等を継続して実施。
- 新幹線ネットワークの着実な整備
 - （進捗）令和 6 年 3 月に北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業、引き続き、整備新幹線の着実な整備を推進。
- 根幹的な道路網の整備等
 - （進捗）三大都市圏環状道路等の整備や空港、港湾等へのアクセス強化、暫定 2 車線区間の 4 車線化等推進。
- 都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進するための変動運賃制（ダイナミックプライシング）
 - （進捗）変動運賃制を導入する際の手続きを、通達の発出により簡素化。JR東日本がオフピーク定期券の発売を開始。
 - ⇒ 【論点】成長型の経済の実現、拡大する観光需要への対応にあたり、より効率的・効果的で計画的な拠点とネットワーク整備を実現する政策の推進が必要ではないか。
 - ⇒ 【論点】消費者の行動変容等新たな視点や環境・防災対策も整備にあたり求められる中、産業の担い手を確保しつつ、ダイナミックプライシングなど経済的システムの更なる活用も必要ではないか。
- 訪日外国人旅行者の受入環境の整備
 - （進捗）空港・港湾から観光地等までの既存の公共交通機関等について、多言語対応等を推進。
- 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速
 - （進捗）誘客に資する交通インフラの実現、多様な輸送資源も活用した地域内交通の創出・活性化、交通そのものを観光資源としたモビリティの充実等について予算的な支援を含めて推進。
 - ⇒ 【論点】観光需要の増加を経済成長に、より一層繋げることが求められる中、三大都市圏への集中の解消に向け地方誘客の取組を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築）
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ 供給サイドだけではなく消費者サイドにも求められる行動変容
- ・ 物価上昇局面での経済活動への対応、国際情勢の不安定化、経済安全保障の重要性拡大
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組
- ・ 成長戦略の柱である観光の需要増大への的確な対応 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策 4－①：広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点とネットワーク・システムの強化

【新たな政策・施策の方向性】

- 成田空港の3本目滑走路整備等を契機として、大都市圏の空港の機能拡充を着実に推進するとともに、機能拡充にあわせた周辺環境整備を行い、円滑な人の流れや物の流れにつながる良好な拠点整備を図るべきではないか。また、インバウンドの地方誘客等による地域間交流の拡大を踏まえ、地方空港の機能上の課題等の解決に向けて取組を進めるべきではないか。その際、国内、国際航空ネットワークの拠点となる空港のサービス向上に向けた取組について検討すべきではないか。
- 都市鉄道ネットワークの着実な整備が求められているところ、その受益の範囲が広域に及ぶ特性を踏まえ、地域や開発者をはじめとする多様な主体による受益者負担の枠組みを検討すべきではないか。さらに、先行的な防災投資を実施する事業者への優遇措置や、事前防災対策推進等、被災前からの取組を推進すべきではないか。
- 道路、鉄道、船舶、航空などによる広域的な人やモノの流れにおいて、渋滞による時間損失や定時性等、円滑な移動の隘路となるネットワークや拠点の課題について把握し、その解決に向けた着実な整備等に取り組んでいくべきではないか。
- 運転手等の交通産業を支える担い手確保に向け、競争領域と協調領域を踏まえつつ、企業間連携の取組を推進すべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ ネットワークの強化にあたり、ハード整備（ミッシングリンク）とマネジメントの話は分けて整理し、ミッシングリンクを整備していくということと、それを最大限に活かすマネジメントを行っていくことを意識すべきではないか。
- ・ 運転手の担い手不足の課題に対しては、待遇改善、呼称変更によるブランディング等、運送業界外からの担い手確保や、特定技能外国人の受入れ、事務業務のDX化等が必要ではないか。 等

新政策 4－②：観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 地方への誘客を促進する観点から、各地域におけるタクシー等の二次交通不足の解消や訪日客等にもわかりやすい利用環境の構築などによる「観光の足」の確保を含め、公共交通機関等の受入環境整備に取り組むべきではないか。
- <小委員会での委員意見>
- ・ 地方空港に観光客を分散させるため、グランドハンドリングをしっかりと整備していく必要がある。特に、地方では地元雇用が多いため、地方自治体と連携して人材を確保していくべきではないか。 等

新政策 4－③：着実な整備・安定的マネジメントに向けた経済的システム活用等多様な政策の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 時間的な混雑に加え、季節的な変動や観光需要の変動などに的確に対応するため、ダイナミックプライシング等、道路、鉄道の運賃・料金等の多様な設定方策について検討すべきではないか。
- <小委員会での委員意見>
- ・ インフラの費用負担は、訪日に対するインセンティブを効かせ過ぎず、運賃弾力性の低い利用者負担の可能性についても検討すべきではないか。 等

基本的方針B：成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標5：多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流機能の確保

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築
 - （進捗）物流2024問題への対応としてモーダルシフト10年で倍増等を提示し、施策を推進。重要物流道路の機能強化等の産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化等を推進。
- 物流の労働力不足対策の加速
 - （進捗）「2024年問題」等への対応へ、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主企業・消費者の行動変容の三本の柱に基づき、抜本的・総合的な対策を取りまとめ、関連施策を推進。
- 内航フェリー・RORO輸送網の構築
 - （進捗）モーダルシフトを促進し、増大する海上物流のニーズに対応するため、港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたシャーシ・コンテナ置場等の整備に対する支援制度を創設。
 - ⇒ 【論点】着実な政策パッケージの推進、各モードにおける積載率の向上等
 - 徹底的な効率化と合わせ、多様なモード間、事業者間の連携を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築）
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ 供給サイドだけではなく消費者サイドにも求められる行動変容
- ・ 物価上昇局面での経済活動への対応、国際情勢の不安定化、経済安全保障の重要性拡大
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策5－①：豊かさを支える物流ネットワーク・システムの機能強化と効率化の実現

【新たな政策・施策の方向性】

- 「物流2024年問題」に対し、政策パッケージとしてとりまとめた商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容などの施策等について、その成果を踏まえ、更なる取組を推進すべきではないか。具体的には、例えば、多重下請構造の是正や各省連携等による取引環境の適正化に向けた取組を進めるほか、荷主や物流事業者等の民間事業者だけでなく、地域の産業振興やインフラ整備等を担う自治体等とも連携した物流拠点の整備等も踏まえながら物流網の再構築を進めるのはどうか。
- 物流事業を支える担い手確保に向け、港湾等の労働者の労働環境の改善等の取組が必要ではないか。
- 「物流2024年問題」を受けたモーダルシフトの推進が必要である一方で、その受け皿たる役割を期待される内航海運の労働市場は大変厳しい状況にあることを踏まえると、陸上と海上の労働市場の流動性を高めるための取組等、海技人材の確保を進める措置を講じる必要があるのではないか。
- （再掲）道路、鉄道、船舶、航空などによる広域的な人やモノの流れにおいて、渋滞による時間損失や定時性等、円滑な移動の隘路となるネットワークや拠点の課題について把握し、その解決に向けた着実な整備等に取り組んでいくべきではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ 労働者不足を解決するために特定技能制度の活用、労働環境の改善や、労働者のシェアリングが必要が必要ではないか。
- ・ トラック長距離輸送においては、積載率の改善が進まず、人手不足が深刻化しているところ、荷主を所管する省庁と連携し、荷主の協力のもと積載率の向上をはかり、労働生産性を上げ、同じ時間で多くの貨物を運べるようにする必要があるのではないか。 等

新政策5－②：国内物流の持続可能性を高める適切な連携と協働の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 持続可能な物流機能の確保に向け、モーダルシフト等の多様なモードの連携を進めるにあたり、31ftコンテナの利用拡大の優先的促進、中長期的な40ftコンテナの利用拡大、シャーシ等の必要数確保、トップリフター等荷役設備の導入、フェリー・RORO船ターミナルの強化など物流網の容量上の課題を捉えた的確な対策を推進すべきではないか。
- 物価上昇局面が続く中、国内物流の持続可能性を高めるため、荷主や物流事業者が連携・協働し、効率化や脱炭素化を強力に進めるべきではないか。具体的には、例えば、多様な輸送モードの空き容量について、ダイナミックプライシング（非混雑時料金等）等の検討も含め、積極的な活用を進めるべきではないか。また、今後導入されるカーボンプライシングの活用等も考えられるのではないか。
- 中小事業者が多く荷主に対する交渉力が弱いなど、トラック運送業が従来から抱えている課題を解決し、トラック運送業が持続的に発展ができるよう、トラック事業者間の協業化など、トラック事業者の経営力の向上を図る取組を進めるべきではないか。
- 循環資源に対応した港湾を核とする広域的な物流システムの構築を図るべきではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ 共同輸配送の推進には物流リードタイムが重要。荷主にもコストメリットが出るよう、メニュープライシングができないか。
- ・ 国内のモーダルシフトは、補助金による支援のほか、強制的なキャップ等、CO2削減をてこにした施策を検討してはどうか。 等

基本的方針B：成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標6：国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワーク・システムの構築

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進
 - （進捗）「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、2024年2月に本検討委員会の「最終とりまとめ」を公表し、取組を推進。
 - 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等
 - （進捗）日中韓の物流分野における協力の推進や、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて実態調査・実証輸送を実施。
 - 物流事業者の海外展開の促進
 - （進捗）日本式コールドチェーン物流サービス規格をベースとした当該分野の国際規格化に向けて、国際的に議論を主導。
 - 「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開
 - （進捗）我が国企業が2025年に34兆円のインフラシステムを受注することを目指す「インフラシステム海外展開戦略2025」のもと、2021年にモビリティ・交通分野で7.269兆円の受注を達成。
- ⇒ 【論点】国際情勢が厳しくなる中での強靱な交通網や、国際競争の中での経済成長が求められる中、日本企業の国際的な経済活動を支えつつ、海外需要の取り込みや積極的な国際展開が必要ではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 国際情勢の不安定化、経済安全保障の重要性拡大
- ・ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性）
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策6－①：国内外の諸情勢に対応した国際交通ネットワーク・システムの強化

【新たな政策・施策の方向性】

- 北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等多方面・多頻度の直航サービスの確保・充実により、我が国立地企業のサプライチェーンの強靱化を図るため、国際コンテナ戦略港湾への集貨を推進する国際フィーダー航路網の強化、船舶の大型化に対応した大水深コンテナターミナル等の整備や良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するA Iターミナル」の実現に向けた取組等、国際コンテナ戦略港湾政策の各種取組をより一層推進すべきではないか。その際、ネットワークとして背後圏の多様なモードとの連携も強化すべきではないか
- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応した港湾機能の高度化を推進し、船社や荷主から選ばれる競争力のある港湾を形成することが必要ではないか。
- （再掲）成田空港の3本目滑走路整備等を契機として、大都市圏の空港の機能拡充を着実に推進するとともに、機能拡充にあわせた周辺環境整備を行い、円滑な人の流れや物の流れにつながる良好な拠点整備を図るべきではないか。
- 次世代船舶の建造需要に対応するため、デジタル技術等を習得した高度な人材の確保・育成が必要ではないか。また、それでもなお不足する人材を補うため、特定技能制度及び育成就労制度による外国人材の適正な受入れを推進すべきではないか。
- 国際交通ネットワークの確保にあたり、不安定化する国際情勢を踏まえ、経済安全保障の観点から、供給途絶リスク等の評価を行い、サプライチェーンの強靱化など、適切な対応を図るべきではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ 国際基幹航路を増加させるためには、船社から選ばれるような港湾と周辺環境整備が必要であり、関係省庁を巻き込んで他国のように自由貿易地域を作るべきではないか。
- ・ 現状では国内の港湾が分散してしまっているため集約することが必要ではないか。また、そのためには、内航や鉄道で地方と戦略港湾をいかに結ぶかが重要ではないか。 等

新政策6－②：成長型の経済に向けた国際競争の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 国際物流の多元化・強靱化に向け、多様な航路の実証を官民連携して推進するとともに、日本商船隊による安定的な国際海上輸送の確保に向けた取組みをさらに推進すべきではないか。
- 一人あたりの購買力平価が高まるアジア諸国の経済成長を、我が国経済の活力につなげる観点から、コールドチェーン物流の更なる推進や、海外の交通サービス運営事業に対する直接投資・事業参画機会の更なる拡大を図るべきではないか。
- 国際的な市場で競争する海運・船舶や航空の分野において、ゼロエミッション船（温室効果ガスを排出しない船）等の開発・導入・生産基盤整備やSAF（持続可能な航空燃料）活用環境整備を進めるとともに、我が国の脱炭素技術等の国際展開も見据え、積極的な国際ルール作り等の取組を進め、ゼロエミッション船等の国内外での普及促進を図っていくべきではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ 新エネルギーについては、単に中心となる戦略港湾だけでなく、内航、鉄道、トラックで流通網を作ってどう集めるかが重要。また、経済政策やエネルギー政策との関係でも、どこを選択するのが最適か検討する必要があるほか、バンカリング拠点を含め整備が必要ではないか。 等